

北陸圏・中部圏の国土形成を考える会 議事概要

日時：平成19年12月21日（金） 13:30～15:30

場所：岐阜県高山市西之一色町2-180

高山グリーンホテル 鳳凰の間

1. 開会

2. 挨拶

北陸地方整備局：須野原局長

3. 議事

奥野委員 議事進行

1) 北陸圏・中部圏広域地方計画策定に向けて

① 広域地方計画の策定作業状況について

事務局から資料1、2について説明

② 討議（テーマ）：「北陸圏・中部圏連携の基本的考え方、連携施策の方向性」について

③ 自由討議

2) その他

4. 閉会

中部運輸局：中田局長

【主な発言内容】

- ・ 中部圏は首都圏、近畿圏の狭間にあり、文化面で問題があると感じる。文化的、社会的な側面をもう少し高める方策があるのではないかな。
- ・ 北陸圏と中部圏との交流は盛んになってきているが、首都圏や近畿圏との交流に比べると見劣りする。今後、富山県と中部圏との交流が一つの突破口となるのではないかな。東海北陸道に期待。
- ・ これからはアジアの時代であり、日本海側の玄関口は北陸となるであろう。名古屋や大阪と円環軸で結ばれる事が重要。
- ・ 中部圏は「世界最先端の技術集積地帯」を打ち出してもよいのではないかな。
- ・ 都市と農村との結合も重要。農村と結ばれる事で、文化・自然・歴史を感じる事ができる。
- ・ 中部圏、北陸圏が広域の環境問題を捉え、貢献していく事が重要。しっかりとした森林をつくり上げていく事により、CO2吸収にも貢献できる。
- ・ 文化を重視すべき。中部圏は世界最先端の技術集積地帯、北陸圏は中小企業を中心とした伝統、繊細さ、感性をもった技術の集積地であり、これらが結びつく事が重要。
- ・ 北陸圏から、近畿圏、首都圏、中部圏への一日の人の動きは、2：1：1の割合であるが、新幹線等の整備により、今後変わる事が想定される。
- ・ 物流について、北陸圏は、首都圏、近畿圏、中部圏は等距離であるが、歴史的経緯をみても中部圏とのつながりは強く、今後も切れない関係。
- ・ 北陸圏と中部圏において「ものづくり」は大きな共通項である。北陸圏は素材型、部品型、中部圏は完成型、消費型のウェイトが高い。素材・部品と、完成品との生産工程におけるネットワークの確立により、両方の持ち味が活かされるのではないかな。北陸圏は商業団地、工業団地が古くから形成されているが、団地間のネットワークも重要。
- ・ 商流は民間に任せられるが、物流はネットワークの整備など、公的機関の関与が無いと進行しない。物流以外にも様々な業種の発展に寄与するネットワーク整備の支援を考えていくべき。

- ・ 伝統産業と新産業の産業間のネットワークを広域ブロックの中で考えていく事が必要。
- ・ 観光は交流人口を高める上で大きなツールとなる。北アルプスゴールドルート、ブリ街道、ノーベル街道などをネットワークの手段として考えていくべき。
- ・ 持続可能な国土管理専門委員会でのキーワードは、「美しい国土」。麗しさが失われるという事は風土が失われることであり、技術の進歩により、その土地の地形や気候に合った土地利用、住まい方などの様々な価値観が統一されてしまう事を意味する。その土地や気候にあった土地利用、住まい方が美しさや麗しさをもたらす。
- ・ 自然の持つポテンシャルとの関連で国土計画を考えていく必要がある。
- ・ 国づくりや地域づくりは、人の生き方や文化、生活と関連させるべき。名古屋がものづくりの集積地として世界最高となっても、それは満足すべき姿ではなく、周辺地域の農地利用、水産業の営み、自然がマッチングしている必要がある。北陸圏と中部圏のお互いのメリットを生かしながら地域づくりをしていく事を、連携の一つの視点としたい。
- ・ 中部圏、北陸圏の人々がお互いの圏域を知る事が重要。
- ・ 中部圏、北陸圏からは、きれいな水と空気を送り出す事が重要ではないか。世界のものづくりの中心、様々な企業が進出した産業の中心となるためには、十分なきれいな水や空気があることが重要であり、水資源の保全・涵養に重点を置いてはどうか。
- ・ 広域計画において、具体的な取り組みを検討する中で、文化の香りを入れてもらいたい。
- ・ 岐阜県は従来より北陸圏と強いつながりがある地域。例えば、白川村では岐阜県庁に行くより、石川県庁や富山県庁に行く方が近い。
- ・ より広域的な連携のためには、高速道のさらなる整備や、国際拠点空港や港湾の早期整備は不可欠であり、陸海空の効率的な相互交通体系の構築と情報ネットワークの整備等、基盤整備を進める事が重要である。
- ・ 両圏域の連携により、強みを一層強化し、弱みを相互に補完する事で強みに変えていくことも必要。
- ・ 優れた観光資源を生かした滞在型・体験型ツーリズム、エコツーリズム、スロツーリズム等、新しいタイプの観光産業による観光交流圏を形成すべき。観光学科を設置した地域の大学や観光を扱う研究機関があってもよいのではないかな。
- ・ 中部山岳域の森林環境の保全、再生、利用を両圏域が協力・連携して取り組むことが重要。
- ・ 大規模災害時の支援体制を相互に確立することが出来、また危険の分散が可能となると良い。企業機能の分散の観点から、中部圏から北陸圏への企業誘致が期待される。
- ・ 名古屋圏の経済は突然強くなったわけではない。東海4県の県民所得が近畿2府4県を追い越したのは1981年であり、格差は徐々に開いてきている。
- ・ 「ものづくり」というキーワードは中部のイメージを訴えるのにはよいが、「ものづくり」が表す意味内容は変わってきている。30年前の自動車と今の自動車は違う「もの」である。別のキャッチフレーズは無いかとの声も出ている。
- ・ 国土形成計画の軸は「人の移動・交流を生み出すダイナミズム」が基本となる。その中身は、「日本海側と太平洋側の広域連携」、「アジアとの一体化」、「都市と農山村との交流」である。「アジアとの一体化」では、各圏域の東京経由ではない独自のネットワークが必要であり、空港・港湾の整備が大事ではないか。そのためには、北陸圏と中部圏の一体化がベースとなる。「都市と農山村との交流」では、地方の自立をどう考えるかが重要。自立とは、住民がより良く生きるために参加して活動する事。それが、「新たな公」として、全国計画で示されたところ。
- ・ 「新たな公」に期待する役割は以下の4つ。①行政がやっていた事を自ら行う、②行政が行えなかった事を自らの負担で行う、③本来は民の役割であるが、「公」の価値をつけて住民に提供する、

④民間と官を結ぶ触媒の役割。

- 国土の管理、地域の持続的発展、災害に強いしなやかな国土づくり、シームレスアジア、これらを支える戦略が新たな公の育成ではないか。これらの視点も、中部圏と北陸圏の連携を考える上で参考になるのではないか。
- 中部圏と北陸圏は水を供給する地域である事を再認識した。
- 太平洋と日本海を南北にうまくつなぐ事ができるか否かは、中部圏と北陸圏の連携によるところが大きいのではないか。
- 北陸は環日本海のまんなか位置しており、東アジア、中国、シベリアとの交流の支えになっている。それら交流を図る上で、自動車道は大きな役割を果たす。
- ものづくりの技術レベルでは、地域間での差がなくなってきている。これからは感性が求められる時代。感性の違いが地域間の差となってくるのではないか。
- 中部圏の高度な技術と、北陸圏の伝統産業から培われた繊細な感性を結びつける事がよいのではないか。
- ものづくりの連携や文化交流には、物理的な時間・距離を縮めるための交通基盤の整理が必要ではないか。時間の信頼性や確実性を支援できるシステムづくり・基盤整備が重要ではないか。また、リダンダンシーも重要。
- 人口減少化の中で、人の交流を深め連携を図るためには、行政的な圏域のバリアを取りのぞく仕組みが重要と考える。
- 中部圏、北陸圏において、互いの圏の事を知らないという状況にある。まず地域の良さを地元の人が受けとめ、他者に伝えていく事が重要ではないか。連携を考える上で、お互いが情報を出し合い、共有できる場が必要ではないか。
- 夢のある国土をつくるためには、それに必要な資源（エネルギー、水、人など）の供給が可能か、安全性が確保されるか、環境への影響、新たな公と連携できるか等について、早い段階からチェック出来る仕組みが必要。
- 世界に目を向ける事も重要。モノを通じて資源が行き来している他の国について、どのように国土を経営しているか、認識する責任がある。
- 観光の観点からは、北陸圏と中部圏は一体であると考えている。
- 自然については、保全という観点を入れてもらいたい。
- 圏域の中で、ある程度自給出来る体制を整えておくべき。農林水産業の持続的発展や、水産業の多角的な展開等、スローガンは掲げられているが進展がみられない状況であるため、農林水産業の振興を考えていく必要がある。

以上