

第3回北陸圏広域地方計画懇談会 議事概要

1. 日時

平成21年1月21日(水) 10:00～12:00

2. 場所

ポルファートとやま

3. 出席者(敬称略)

西頭座長、猪爪委員、小田委員、酒井委員、高橋委員、高山委員、長尾委員
安島委員、柳井委員、吉田委員 (計10名)

4. 議事(概要)

(1)開会

(2)挨拶

北陸地方整備局副局長

(3)議事

- 1)北陸圏広域地方計画の検討状況について
- 2)中間整理(案)について
- 3)北陸圏広域地方計画広域連携プロジェクト(案)について
- 4)今後のスケジュールについて

5. 主な発言内容

- ・防災について最近、Business Continuity Plan (BCP) というものが大分浸透してきているので、企業レベルの取り組みの観点を織り込むことが必要。北陸では、工作機械、部品メーカーが多く、産業関連の観点からの切り口が必要。例えば、中越地震で自動車部品のメーカーがかなり被害を受けて、一時トヨタの工場が操業を停止したというようなことがあった。
- ・日本海中枢拠点形成プロジェクトの産業編におけるクラスターという考え方は重要。例えば医薬品であれば石川県、富山県を超えてクラスターを形成し、県域を越えて取り組むことができる。加えて、最近では例えば福井や石川の重要な産業である繊維の業界で企業グループレベルのクラスター形成の動きもあるので、これらを膨らませていくことが有効。
- ・物流では、まさに環日本海の物流拠点となる素質のある地域。重要なのは各港湾の役割分担。富山、金沢、敦賀の重要港湾でそれぞれどこを得意分野としていくのかといった役割分担を通じて、投資の効率化あるいは重点化からトータルとして競争力を強化するという観点が重要。最近、首都圏の港湾、横浜と東京などでは連携して、例えば料金を均一に

して、沖待ちを解消するためにどちらかを相互融通するような試みも始まっている。各港湾間の役割分担による競争力の強化というのも重要な論点。

- ・ 9つのプロジェクトの中で、産業面の物流というのは北陸圏が連携・まとまっていく場合のベースになるプロジェクト。9つの中における優先順位も考慮する必要がある。
- ・ 観光は非常にすそ野が広く、様々な産業にも影響を与えるので、9つの中での根幹になるプロジェクトであり、物流と観光を優先的に進めることにより、ほかのプロジェクトにも影響を与えていく。
- ・ お互いの県について、特に良いところについて各県が知り合うことが重要。こうした認識の形成も連携プロジェクトの中にあるべきではないか。特に良いと思われる部分の情報を北陸3県がお互いに共有して連携プロジェクトを推進していく。意識づくりが一つのプロジェクトになるくらい、意識づくりの占めるウエイトがある。
- ・ 「東アジア」という言葉の一般的な概念が我々の認識と違っているのではないか。一般的に東アジアという場合、対象になるのは東南アジアと中国、韓国、日本。さらにインドとオーストラリア、ニュージーランドを加えて東アジアと言うべきだという議論もあるが、いづれにしても、ロシアやモンゴルは含まない。日本海沿岸地域からは、対岸のロシアやその奥のモンゴルも視野に入っているため、東アジアという表現が必ずしも適当ではなく、ロシア、モンゴルは含まないで議論されているのかなと誤解されるおそれがある。このため、東アジアの概念も含めて、東アジアと北東アジアという表現にするか、検討が必要。
- ・ 将来像2に属する目標の3と4の整理について、3は「東アジアとの人・物・文化の交流の基点となる日本海側の中枢拠点の形成に向けた基盤の強化」だが、内容では、交通ネットワーク、防災拠点・ネットワークの強化。4は「文化力で育まれる国内外との交流の創出」で、国際観光、産業の交流、環境問題、文化・学術・スポーツ。この2つの整理がまだ不十分なのではないか。例えば、片方を文化、学術、スポーツにして、もう一方を産業、ロジスティック、観光、環境にする分け方もある。
- ・ 産業クラスターの形成は良い意見であり支持するが、9つのプロジェクトに展開されたときに、産業の育成が分散してしまう。プライオリティをつける場合にも、2つのプロジェクトが全部産業にかかっている場合には整理しづらい。
- ・ 昨今の金融危機について、日本の実体経済が自動車産業や金融関係から発生したことも

あり、その分野を中心に、中小企業は苦しんでいるが、全体像で見た場合、今のプレスで言うほど日本の経済が疲弊していないと思う。こういうときこそ地方から将来像を高く掲げていく必要がある。

- ・ 7月4日に閣議決定した全国計画では、最初に基本的な考え方があって、次に分野別の施策の基本方針。これらについては、ここに書いてある事柄は全部入っており、北陸部分がどうかという部分だけがプラスアルファ。全国計画の3つ目には、広域地方計画の策定はどのように進めるかということが書いてあるので、これにのっとった整理が必要。
- ・ 北陸地域をどうしていくのかという視点がしっかり見えない。部品はいっぱい転がっているが、北陸をどう見せていくんだ、どのように頑張ってもらうんだというところが、このまとめ方では見えないのではないか。
- ・ 北陸圏というものに対して、この圏域をどういう圏域にしていくべきなのかしっかり見えない。環境の問題、あるいは水資源の保全の問題等の全体をどうしていくんだというのが一つあって、さらに、その中にある各々の生活圏域をどのようにしていかなければいけないかという視点を出すべき。
- ・ 産業、農業、水産業を含めて、この地域の産業を全体としてどのように盛り上げていくのか。
- ・ 交流や連携では、対世界や圏域内の幹線ネットワークが重要。さらには、生活圏域での考え方が必要。
- ・ 戦略目標について北陸圏域をどうするのかということでもう一回切り口を整理してみて、その中で広域的な話、生活圏の話、産業の話、あるいは交流連携の話に分けてみて、その中からこのプロジェクトがきちんと出てくる必要がある。
- ・ 部品はいっぱいあるが、組み立てが見せる組み立てになっていないと感じる。
- ・ プロジェクトに何もかも盛り込んでしまっただけでは見えなくなる。シンボルプロジェクトとして、一点突破、全面展開を目指すものだとして位置づければ、これを実施していく段階でさまざまな問題や可能性が引っ張り出されると考える。
- ・ 広域連携プロジェクトの説明はわかりにくい。「推進するために、早く相乗効果を発揮でき、かつ広域的に達成効果を発現、波及させることを目的」に、この9つのプロジェクトに取り組む。このような言い方だとわかりやすいのではないか。
- ・ 9つの広域連携プロジェクトに番号が振ってあるが、この計画において力点を置く分野

から叙述していくというのが通常番号をつけるときの意味。

- ・「日本海沿岸」という言葉を使ってるが、定義されている言葉なのか。紛らわしい言い方は避けるべき。特に広域連携プロジェクトというのは、わかりやすくなければいけないので、形容詞はなるべく避け、誤解がないような下準備をした上で、ある種の固有名詞を使うことで一点突破、全面展開の可能性が出てくる。
- ・広域地方計画というのは国が策定するものだから、国でなければできないことをまず出さなければいけない。国でなければできないこととして、県の枠を取り外し、基礎自治体の枠を取り外すということが一つある。また、省庁の枠を取り外すということも国レベルでなければできないことである。
- ・また、北陸圏のゾーニングが必要。沿岸と最上流域の地域とでは問題が全然違う。この3県を横に分断すると、沿岸地域、その後背にある比較的農家環境の穏やかな農村、田園都市地域、その後ろに農村があり、山村があり、さらに最上流域に行けば非常に厳しい地形条件があり、その中で限界集落化していく極限の山村がある。このようなゾーニングに、9つの広域連携プロジェクトを落とし込んだときには違ったものが出るのではないか。
- ・「いきいきふるさと・農山漁村活性化」では、居住の持続性を図るベースに当たる部分と、発展させる、活性化するという部分に分かれるが、ほとんどこれは発展しか書いていない。今、農山漁村は非常に深刻だが、しっかりとした居住の持続性を図った上で、発展プロジェクトを展開する必要がある。このため、ゾーニングで日本海に面したところと最奥は違うという前提で計画をもう一度整理していくという作業をしてみる必要がある。
- ・北陸の特徴として、地震が多い、豪雨があったり、雪が多いというようなことを考え、それに対応する広域連携プロジェクトとして、最初に「防災技術・地域コミュニティを活かした北陸防災力強化プロジェクト」があるのは非常にわかりやすい。ただし、交通システムの代替性確保の必要性については、もう少し強目に書くことが必要。
- ・北陸は非常に細長い圏域のため、交通システムによる一体化の強化が必要。例えば時間地図で表現して、10年先、20年先に北陸新幹線の完成も含めた、時間地図による目標の明示なども、国民にとってはわかりやすい。
- ・この地域は中山間地域の占める割合が多く、そういうところでは人口減少や高齢化が進んでいるため、ベースとして、そこで人が安全・安心に暮らせるということが一番大事。「住み良さ日本一！」と書いてあるが、医療の問題を考えると非常に心もとないところが

多い。地域医療あるいは広域連携医療、医療の広域化というか、そういうところももう少し書くことが必要。

- ・ 広域観光あるいは高速交通基盤を活かした国際交流観光も非常に重要。北陸として人口がどんどん減る中で交流人口を増やす一つの大きなプロジェクトになる。観光客は圏域を意識しないので、飛騨高山、上高地、松本等の北陸以外の地域との連携が重要だが、これに関する記載は余り明確ではない。連携の仕方によっては、非常に重要になる二次交通の強化充実というところとダイレクトに結びつく。
- ・ まず、4つの目標と13の戦略目標の関係をもう少し整理して、次の広域プロジェクト9つにうまく結びつけることが必要。
- ・ その視点で重要なのは、ゾーニングの問題であり、即地的な結びつきのわかりやすさが、一般の北陸の住民の方のために必要。
- ・ 北陸地域の固有の地形条件と経済条件を考える必要があり、北陸の特徴は北東から南西にかけて一直線上に都市が並んでいること。また、北陸は三大都市圏とも密接につながっている。つまり、一本の糸でつながっていて、なおかつ3つの軸がお互い影響力、干渉を与えているという特徴がある。北陸経済圏というのは自立した経済圏ではなく、お互いが寄りかかることによって成り立つ非自律的な経済圏ということであるので、ここの特徴を強く出していく必要がある。
- ・ キーワードは「垣根外し」。例えば県同士の垣根外し、三大都市圏との垣根外し、対外地域との垣根外し、省庁同士あるいは自治体同士の垣根外し等を行うことにより、連携のシナジー効果が発生し、攻めていく力が生じる。
- ・ 現状整理に留まらず、その先に見えるところをもっと力強く訴えていく姿が必要。
- ・ 「住み良さ日本一！」での、福祉関係では目線を一番下に持っていき、高齢者、子供だけでなく、障害者の問題を含めて考える必要がある。
- ・ 農山漁村活性化では、再生、活性化の視点にポイントが置かれているが、さらに、二地域居住や、リタイアした都市部の人たちが戻ってこられるような環境整備により、農村への移住者を増やすという視点が必要。これには北陸地域の持つ自然の美しさ、健康(空気・水・薬産業)も含めて、北陸の持ち味が出せる。
- ・ 産業面では、工業試験場同士や自治体の垣根外しによる連携が最大の課題。利益分配、表彰制度等による垣根外しがないと、情報交流が進まない。

- ・物流面で北陸3県の港は、ほぼ役割分担は進んでいる。実は隣の新潟が非常に大きな港に成長してきている関係で、新潟との関係での分担関係が明確にならず、北陸3県の港の個性が確立できていない。また、敦賀は内航輸送で、北海道との関係が強い。敦賀の場合は、さらに舞鶴との関係での役割分担が問題。
- ・実は北陸3県の内部ではある程度重点化が進んでいっているのに、隣の新潟と舞鶴との関係がなかなかうまく連携と役割分担が見えてきていない。この点を捉えておく必要がある。
- ・食の北陸ブランドでは、北陸のよさを強く出すとともに、知的財産権戦略まで組み込むことが望ましい。農産物や食品の海外での日本ブランドというのは確立しているが、ただ取りされたり盗まれたりしているという問題がある。これらも少し意識しておいたほうがいい。
- ・北陸は日本の中でもかなり観光の上品化が進んでいるので、さらに、ラグジュアリーツアーとか、あるいは富裕層をターゲットにした観光にもう一つ特化していくことを強くうちだすべき。
- ・サービスのクオリティであったり、空港の受け入れ体制であったり、そういうメニューをつくり出せる素材は既に整っている。例えば中部国際空港とオープンチケットで結ぶ工夫等で、広域観光の魅力化になる。北陸新幹線も含めて、攻めの材料にする視点が重要。
- ・「高速交通基盤を活かした北陸国際観光交流圏形成プロジェクト」に「・・・食べ物、雪、歴史・文化など北陸圏の魅力」とあるが、温泉をぜひ入れて頂きたい。
- ・これら、既存の資源による北陸圏の魅力というものは大事にする必要がある。
- ・一方、今あまりない産業観光、エコツーリズム、ヘルスツーリズムというふうに言われる新しい温泉の活用等については先端的な取り組みが今後必要。
- ・資料4について、高速交通基盤が表に出ており、これからの新しい最先端の取り組みが必要な産業観光やエコツーリズム等への取り組みが少ないため、記載が必要。
- ・既存の著名なものを大事にして、権威づけをすることも重要だが、観光では、普通にそのままやっていると飽きられてしまうので、強い魅力の発信が必要。そのために新しい取り組み、新しい動きを常に入れていくことが重要。
- ・観光は非常にすそ野が広く、他のプロジェクトとの関連が高い。グリーンツーリズム的なものやフェリーで物を運ぶだけではなくて一緒に人を運ぶ取り組みなどの関係性がある。

さらに、食のブランド化とも非常に深くかかわっている。各プロジェクトにまたがっているということがわかるようなまとめ方が望ましい。

- ・金融危機・経済危機が時代背景として生じている。
- ・観光業界の人材育成で、アメリカ先進地の観光として、年間5万人の人が職を求めて集まるラスベガスでの活性化の視察をした。一方、職を求めに来た人が住宅を求める手法がサブプライムローンだったという面もある。
- ・中部圏とのつながりもトヨタの繁栄があることが前提だったが、今後は新潟や中部圏とのつながり等も多様な観点から考える必要がある。
- ・観光は、富が集積した東海道メガロポリスの表日本からどれだけ地方の各地へ富を分散させるかの一つの方法。観光客や交流人口が富を持ってこの地域を訪れ、さらに、宿泊を経由して衣食住、1次、2次、3次産業、あらゆる産業にその富が流れていく。観光客や交流人口をどう増やしてしていくのかという運動を観光事業というように捉える必要がある。
- ・今、観光庁や観光立国推進基本法により国として観光立国を目指している。このため、全国の各行政が観光に力を入れており、東北や北海道、九州の連合体を組んだ観光の組織というのがものすごく力を入れていて、例えば、電力会社の会長などが組織の長について、いかに観光によって地域を活性化させていくか、観光客や交流人口を増やしていくかというような運動を展開しようとしている。その中では、旅館業が観光の組織の長をやっているようなレベルでは追いつかない。
- ・立山・黒部をはじめとする北陸の観光資源は、優れていると思っているが、この後、本当に観光立圏、観光エリアとしてこの地域がどこにも負けないユニークな観光立圏というような形をつくり上げていけるのかということになると、日本全国の地域間競争では、ありきたりのものでは、埋没してしまう危険性もあり、北陸におけるユニークな観光のあり方を、再度検討する時期に来ている。
- ・過疎化、高齢化、少子化に悩む能登に住む人が本当に幸せになっていくために何をしなければならないかという視点が重要で、もう一度原点に帰ってこれを考える必要がある。
- ・景気変動や恐慌は3年や10年スパンの話であり、このような短中期的な定量的な議論よりも、この地域の発展傾向についての議論が重要。景気の影響で、スピードが変わることはあっても、根本的な見直しは必要なく、委員会としては、この地域の発展傾向だけを議

論することを確認したい。

- ・インフラ整備なども、5年後、10年後、景気が上向いたときにポンと光を放つときがあるので、ぜひともそういう視点を委員の中で確認しておく必要がある。
- ・北陸圏において、歴史的資源というのはインフラにふさわしい位置づけをされるべきもの。福井のジュラシックパークの世界から、金沢の歴史まちづくり法で第1号の指定までこの圏域に分散しているさまざまな歴史的なストックの保全というのは、道路と同じくらい重要であり、ほかの圏域と差別化するという意味でも欠かせない。
- ・「野生生物の生態系ネットワークの保全・活用」では「貴重な湿地、島しょ」などの絶対自然の保全と、限界集落化している山村の課題としてあげているが、害獣被害対策も含めた「野生生物との共生」で生態系のネットワークをつくり人間が住むところと野生動物が棲むところをすみ分けることは別の議論。2つを分けて考えるべき。後者については、必要なインフラとして耕地を整備していくと同様に、その外周に当たる自然生態系をつないでいくことが必要なため、広域でないことができず、圏域レベル、国家レベルでの対応が必要。
- ・戦略目標がプロジェクトの中に分散化されて入っている。（交通ネットワーク、物流、観光、環境等）
- ・産業を守り立てるということで学術機関、大学の連携ということが出ているが、文化・学術という形では問題提起がされていないため、文化・学術・スポーツについては、の拠点に関するプロジェクトでの言及が必要。
- ・地域連携に関して、北陸3県を中心とした地域連携、その中での都市と農村というような問題のとらえ方に加えて、日本海国土軸の考え方の追加が必要。
- ・日本海国土軸の例では、東京での東北開発協会による日中経済会議に、この地域からも参加され、東北3省や内モンゴルとの交流を行っている。また、ハバロフスクで各地域の方々が集まって地域連帯の協力会議を開くことが始まっている。観光に関連しては、北東アジア観光会議というのが立ち上がり、既に中国、韓国、日本、モンゴルとの間で5年続いている。
- ・日本海国土軸という観点から拠点性を生かすということで、中央での動きとの連携を記載することが望ましい。
- ・北陸には雪に関して、例えば18年豪雪等、いろいろな問題点があったはず。現状分析と

して雪の問題の分析が必要。また、雪に関して一方では、各管理者と警察との官官連携により幹線交通を確保していく取り組み等、どの地域にも先駆けて行っていること等の記載も必要。

- ・交通の交流、連携については、戦略目標などにきちんと書く必要がある。この地域と外の議論もあれば、外国あるいはほかの三大都市圏との議論や地域内の幹線をどうするかという議論もあるし、各生活圏域をどのように結んでいくかという話もある。例えば高速道路があっても、国道の整備が不十分ではだめで、お互いに補完しなければいけない。冬期間には絶対安全確実な交通の確保が重要であり、高速鉄道や在来線を含めて、冬期間の交通の確保を記載することが必要。
- ・交流、連携における交通という問題をもっと前面に出していく姿勢を出す。その上でなら、各プロジェクトに分散され記載されることは構わない。
- ・定性的な面で、資料の3に書かれているものをもう少し明確に戦略目標を書き直す。しかも広域プロジェクトの重要性の順序は踏まえる。
- ・現在の状況下で夢を与えるような計画が必要であり、プロジェクトも夢のあるプロジェクトになっているかが重要。
- ・資料3の表現が非常に大事。ただし、この1ページだけで書き切れないところがあるので広域連携プロジェクトの順序や、戦略目標の13と広域プロジェクトのつながりについて、もう1枚追加して重層的な部分や濃淡の部分を表現する工夫が必要。例えば戦略目標の13が広域連携プロジェクトの関係を直接的な関係と関連的な関係について実線と破線で結びつけると理解しやすい。
- ・閉 会

以上