

第4回北陸地方戦略会議

議事要旨

日時：平成28年2月17日（水） 15:10～16:00

場所：ポルファートとやま4階 琥珀

1. 開会

2. 挨拶

【国土交通省総合政策局事業総括調整官】

【北陸地方整備局長】

3. 議事

(1) 新たな「北陸ブロックにおける社会資本整備重点計画」について

- ・ 計画策定までの流れ
- ・ 広域地方計画との関係
- ・ 計画原案（案）

(2) 意見交換

【新潟県】

- ・ 新潟県としては、今まで大災害発生時のリダンダンシーなどの観点から日本海国土軸の視点を当計画に盛り込むよう訴えてきた。「北陸ブロックの将来像」に「日本海国土軸の中核ブロック」という表現で反映して頂き、原案（案）に賛同している。

【富山県】

- ・ 原案（案）説明資料 p5 の将来像に太平洋側との連携として、「三大都市圏との対流・交流・連携」「巨大地震発生時のリダンダンシー機能強化」と記載されているが、広域地方計画にはこれら2つに加えて、「日本海外側と太平洋側を結ぶ高速道路や整備新幹線の進展」も記載されていたので、本計画にも同様に記載できないか。
- ・ 原案（案）説明資料 p15 「プロジェクト 3-3：太平洋側での災害発生時の広域的なバックアップや代替性の確保」の重点施策として、ミッシングリング解消、暫定2車線の4車線化を記載し、東海北陸自動車道を災害時のリダンダンシーを発揮する道路として盛り込んで頂き、感謝している。
- ・ 港整備について、近年クルーズ船が北陸地方にも来航するようになった。原案（案）説明資料 p21 「プロジェクト 6-1：地域資源を活かした拠点・ネットワークの形成による観光交流の拡大」の主要取組として、「魅力ある拠点づくり」にクルーズ振興というキーワードも盛り込むべきではないか。

【石川県】

- ・ 北陸新幹線については、原案（案）説明資料 p21 「プロジェクト 6-1：地域資源を活かした拠点・ネットワークの形成による観光交流の拡大」の重点施策と主要取組に記載されているが、金沢での北陸新幹線開業の影響は大きく、観光面だけでなく、首都圏との連携強化、加賀や能登での企業立地促進等、他分野でもその効果を実感している。原案（案）説明資料 p14 「プロジェクト 3-2：日

本海側の交流拠点の連携強化と太平洋側との連携」、p15「プロジェクト 3-3：太平洋側での災害発生時の広域的なバックアップや代替性の確保」、p20「プロジェクト 5-1：交流・連携の拡大による産業活動の活性化」の主要な取組みとしても北陸新幹線の整備を記載すべきである。

- ・ 石川県は縦に長く、能登の人口減少が課題である。そこで、有料道路を無料化したところ、交通量が増えて能登に企業立地が進んでおり、道路のストック効果を実感している。能登と加賀の時間距離をこれまで以上に縮小するために事業を進めている。原案（案）説明資料 p16「プロジェクト 4-1：中心都市等と周辺地域の交流・連携」に道路整備について記載されているが、時間距離の短縮というキーワードも入れて欲しい。

【福井県】

- ・ 石川県と同様の意見で、新幹線を他のプロジェクトの主要取組としても記載できないか。
- ・ 原案（案）説明資料 p5「北陸ブロックの将来像」太平洋側との連携の図について、日本海国土軸の中核ブロックとして青森県等まで連携の矢印を塗ってもイメージしにくいのが、太平洋側の東京・名古屋・大阪との連携は非常に分かりやすく、賛同できる。
- ・ 北陸新幹線が金沢まで来ており、できる限り早く大阪までつなげることで、中部のあたりで太平洋側のブロックと日本海側のブロックがぐるりと環状になる。これにより初めて様々な経済効果等が国土軸として発揮されるのではないか。北陸新幹線の記述をもう少し強めるべきである。

【北陸経済連合会】

- ・ 各県の意見と同様、北陸新幹線による 3 大都市圏との時間短縮は、観光面だけでなく、原案（案）説明資料 p7 の重点項目全てに関わってくる。ビジネス面でも人が動くことで、競争力のある産業育成や対流・交流人口の創出につながる。北陸新幹線はその中核をなすものとして、大阪までのフル規格での全線整備を 1 日も早く進めるべきである。

【東北経済連合会】

- ・ 来月、東日本大震災から 5 年が経過するが、復旧復興に大変御尽力いただき感謝している。津波により約 2 万人もの死者がでてしまったが、それ以外の方々は道路が整備されていたことで緊急物資が届き人命が助かった。ストック効果の象徴的な例だと感じている。北陸経済連合会と連携しながら、日本海沿岸東北自動車道の早期建設促進を政府に働きかけている。今後もインフラ整備で一致協力していきたい。

【新潟県商工会議所連合会】

- ・ 原案（案）に異論は全くない。
- ・ 高速道路が整備された事で、産業立地・雇用拡大が非常に進んだ。インフラが整備されれば必ずストック効果はついてくる。今後の道路整備にあたっては、自治体等と協力しながらフル活用できるようにしたい。
- ・ 日本海沿岸東北自動車道は、原案（案）p51 では「用地取得中」となっているが、完成時期を決め、早急に整備を進めるべきである。

【富山県商工会議所連合会】

- ・ 大変素晴らしい計画となっている。
- ・ 原案（案）説明資料 p15 「プロジェクト 3-3：太平洋側での災害発生時の広域的なバックアップや代替性の確保」の重点施策に、「暫定 2 車線道路の 4 車線化」と記載されているが、原案（案） p35 では上信越自動車道の記載しかない。東海北陸自動車道の 4 車線化についても平成 30 年度までに完成しないにしても、完成時期未定という欄もあるので、記載すべきである。
- ・ 東海北陸自動車道はトンネルが多く、専門外なので詳しくないが、薬品関係の運搬規則では、一般道路を走らなければならない。高山連絡道路も早急に整備していかないと産業活性化に結びつかない。現状は片側一車線で大変狭いので、整備を促進すべきである。
- ・ 一点質問になるが、広域地方計画と社会資本整備重点計画は関係する県が異なるのに将来像が同じでよいのか。

回答【北陸地方整備局】

- ・ 「将来像が社会資本整備重点計画と広域地方計画で同じではないか」という質問について、1 つ目の「暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く 新・北陸」は、新潟県についてもあてはまると考えている。2 つ目の「三大都市圏に近接し、東西日本の結節点となる立地特性を活かし、日本海・太平洋 2 面活用型国土形成を牽引する 新・北陸」は、「東西日本の結節点となる」という言葉を加えており、新潟県も含めた北陸ブロックの位置付けを表す将来像としている。

【福井県商工会議所連合会】

- ・ 原案（案）説明資料 p13 の港湾整備については、物流だけでなくエネルギー資源の輸入・発電等の基地として整備していくことが福井県では望まれている。

回答【北陸地方整備局】

- ・ 北陸新幹線は素晴らしい取組なので、あらゆるプロジェクトに記載すべきであるというご意見はごもっともであるが、各プロジェクトでは代表性のある事業を記載しているものであり、全てのプロジェクトへの記載はその趣旨が曖昧となるため、精査の上、再掲するプロジェクトを再考したい。
- ・ 暫定 2 車線の 4 車線化事業については、記載できるのは既に事業化している事業に限るという全国的な仕切りがあり、これから 5 年間以内に新規着手する事業も当然出てくるとは思うが、記載がないことをもって事業化を否定するものではない。東海北陸道の 4 車線化は、岐阜県側で進めているが、富山県側（北陸ブロック内）では未着手のため記載できないという整理となる。

【北陸地方整備局】

- ・ これから最終版の作成に向けて本日いただいたご意見を反映しつつ進めていく。

4. 閉会

以上