

# 北陸ブロック新広域道路交通ビジョン 資料集(別冊)

## 北陸地域の社会・経済の現状

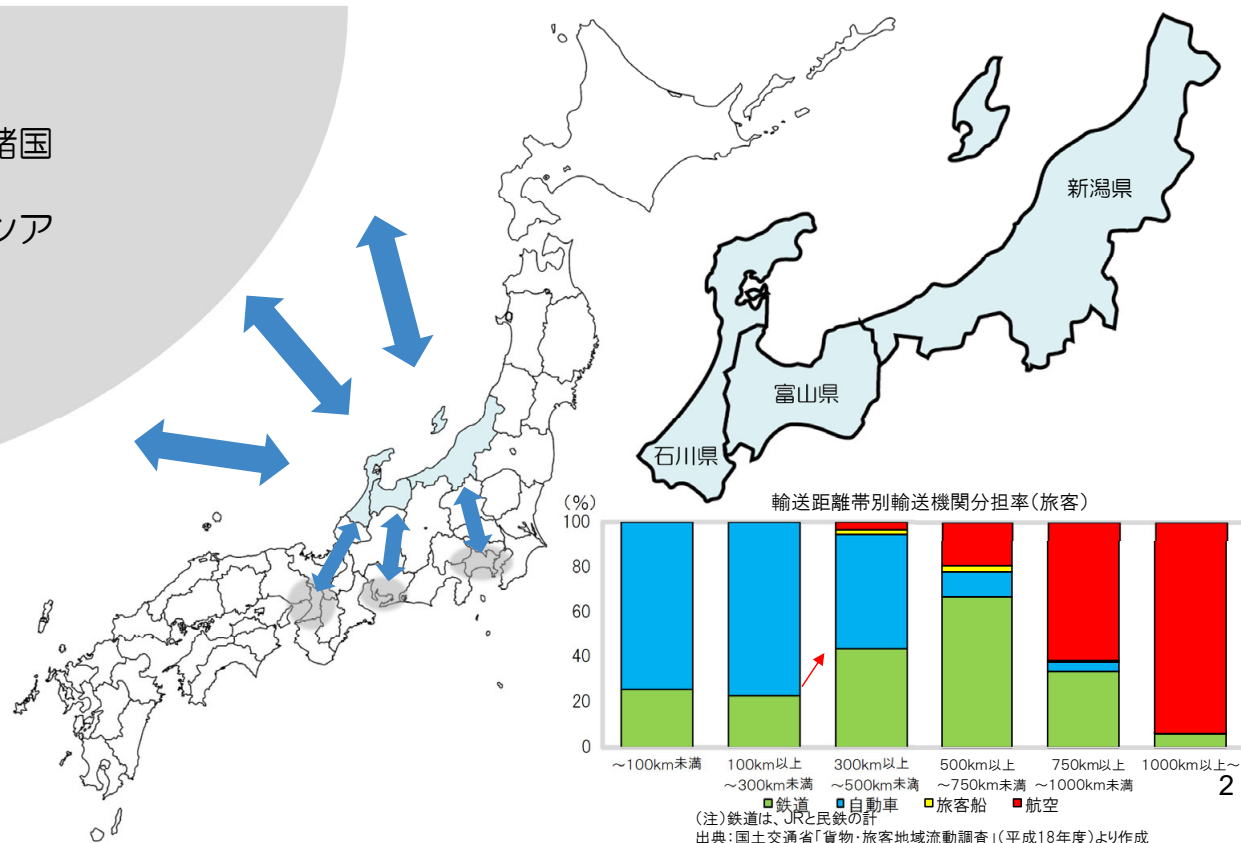
- ・地理的優位性
- ・土地利用
- ・人口
- ・産業
- ・自然災害 等

## 北陸地域の地理的優位性

○新潟県、富山県及び石川県の3県から成る北陸地域は、日本列島のほぼ中央に位置し、首都圏、中部圏及び近畿圏の三大都市圏のいずれから300km圏内にある。

○また、日本海側の扇の要となり、アジア諸国・極東ロシアと日本を結ぶ架け橋として重要な位置にある。

アジア諸国  
・  
極東ロシア



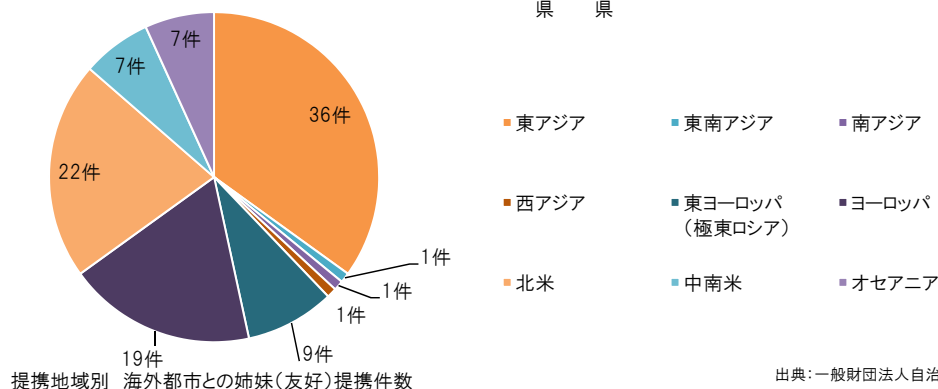
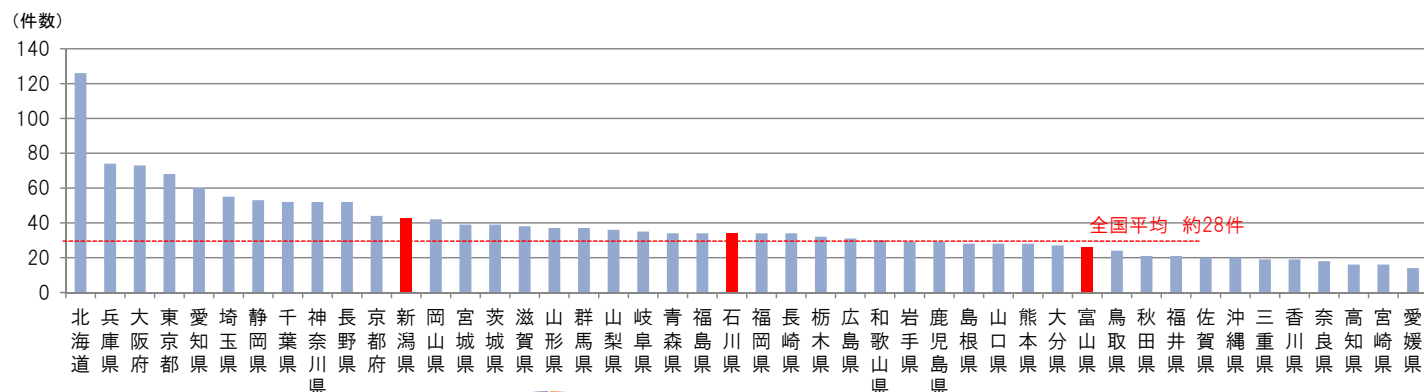
出典：国土交通省「貨物・旅客地域流動調査」（平成18年度）より作成

## 北陸地域と海外との結びつき

○北陸地域では、現在(平成30年11月時点)103の自治体が海外諸国と姉妹(友好)提携を結んでおり、全国の都道府県と比較すると、新潟県、富山県、石川県の3県ともほぼ平均並みの提携を結んでいる。

○また、提携先の海外諸国の地域は、東アジアに次いで北米、ヨーロッパ、東ヨーロッパの割合が多く、国際的な結びつきも伺える。

● 都道府県別：海外都市との姉妹（友好）提携件数



提携地域別 海外都市との姉妹(友好)提携件数

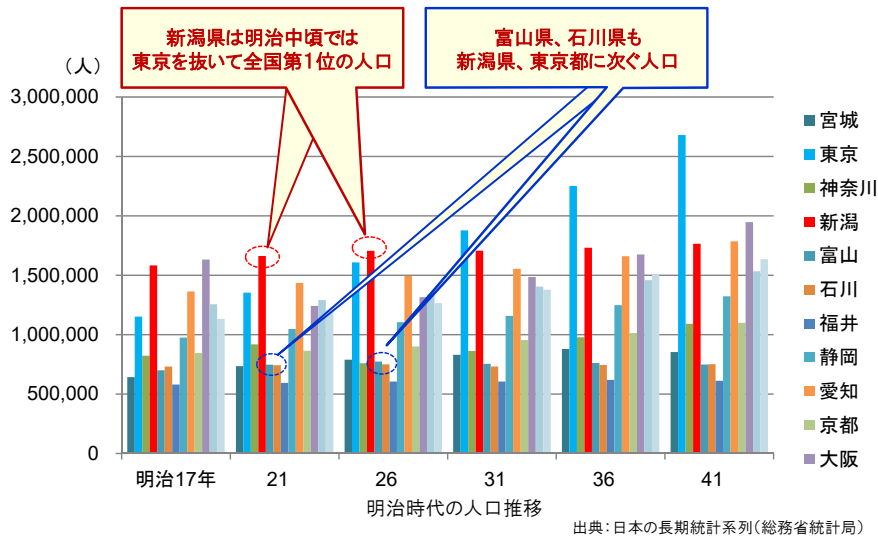
出典：一般財団法人自治体国際化協会(クリア)HP

- 江戸時代中期から明治時代中頃まで、北海道と大阪を、日本海を經由して結ぶ「北前船」が運航されていた。広範囲の物流ネットワーク機能により、途中の寄港地も含めた日本海側の経済圏が形成され、併せて文化交流にも貢献してきた。
- 石川県の能登半島は、特に「北前船」の寄港地としての一大拠点であり、富山県、新潟県も重要な拠点として地域の発展に寄与した。
- 明治時代中頃では、新潟県が東京等の他県を抜き全国1位の人口を誇った。



出典：北陸物語事務局 北陸経済連合会  
北陸イメージアップ推進会議HP

## 日本海側の発展を支えた「北前船」



## 北前船の航路と主な寄港地



「北前船」とは、江戸時代中期(18世紀中ごろ)～明治30年代に日本海側を商品を買売しながら周り、大阪と北海道を結んでいた商船の総称

- 新潟県は、開港五港の港町であり、北前船の寄港地として栄えた後、鉄道や道路で関東方面と繋がることで発展してきた。
- 富山県は、古くから製薬産業で栄えたほか、昭和初期には臨海工業地帯を形成し、新興工業県として発展してきた。
- 石川県は、加賀百万石の城下町として江戸時代より文化振興が盛んで、優れた伝統工芸は現在でも受け継がれている。

## 北陸地域の発展の歴史

### 新潟県

#### 【交通網の変遷と新潟の発展】

- ・新潟港は開港五港の指定を受けて明治期に開港
- ・鉄道や三国トンネルの開通により、関東方面と接続



#### 上越線開通(昭和6年)



### 富山県

#### 【富山の製薬産業】

- ・富山県の売薬業は江戸時代から続く伝統産業
- ・臨海工業団地の形成による工業県としての発展



### 石川県

#### 【加賀百万石の伝統工芸】

- ・加賀藩では歴代藩主を通じて文化施策を実施
- ・伝統工芸は県内産業の基盤を形成





○新潟県・富山県・石川県・福井県の年平均気温は上昇傾向がみられており、異常高温や異常多雨、異常少雨についても増加傾向が見られている。なお、異常低温については減少傾向がみられている。

## 北陸地域の気象(気温)

年平均気温では、1960 年前後の高温を除けば1980 年代半ばまではやや低温の時期となっていて、1980 年代後半から高温傾向が続いている。

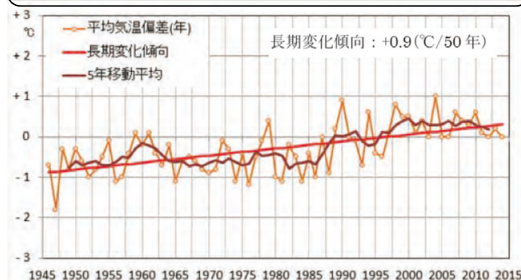


図 北陸の年平均気温偏差の経年変化

異常高温には増加傾向が、異常低温には減少傾向がみられる。

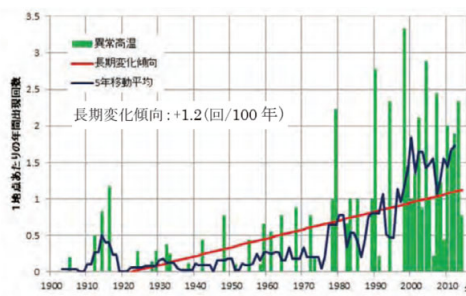


図 北陸の月平均気温の異常高温(極値1~4 位)の年間出現数(1 地点あたりに換算)の経年変化

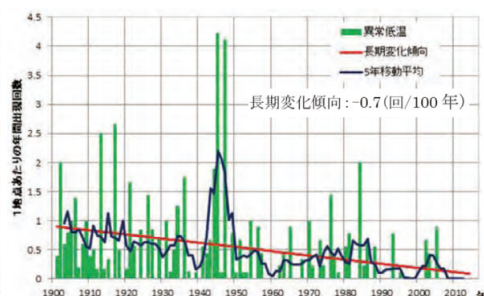


図 北陸の月平均気温の異常低温(極値1~4 位)の年間出現数(1 地点あたりに換算)の経年変化

異常多雨、異常少雨ともに増加傾向がみられる。

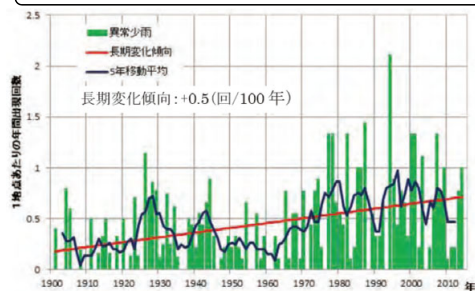


図 北陸の月降水量の異常少雨(極値1~4 位)の年間出現数(1 地点あたりに換算)の経年変化

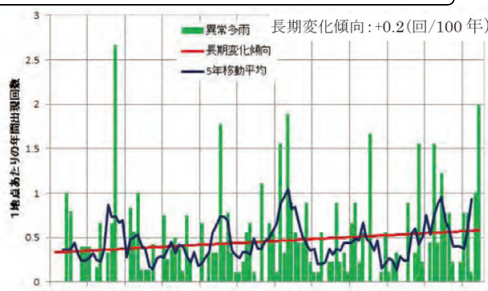


図 北陸の月降水量の異常多雨(極値1~4 位)の年間出現数(1 地点あたりに換算)の経年変化

時間降水量50mm 以上回数には増加傾向がみられる。  
(アメダスの観測期間は比較的に短いことから、大雨や短時間強雨の変化傾向を確実に捉えるためには、今後の更なるデータ蓄積が必要である。)

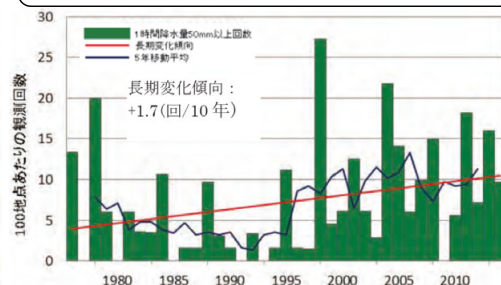


図 北陸のアメダス地点で1 時間降水量50mm 以上となった年間の回数(100 地点あたりに換算)の経年変化

※ 統計期間中の各月で、地点ごとに月平均気温の高い(低い)方からの4 位までの値を異常高温(異常低温)、月降水量の多い(少ない)方からの4 位までの値を異常多雨(異常少雨)とする。

出典：気候変化レポート 2015 一関東甲信・北陸・東海地方一(気象庁)

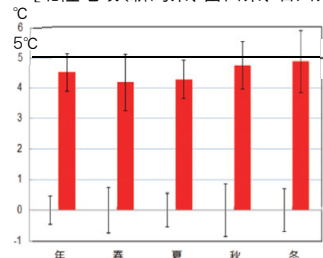
6

○地球温暖化が最も進行する場合の気温の予測では年平均気温が4℃~5℃上昇する傾向と猛暑日が20日~40日増加する傾向が示されている。

○今後の100年で、産業・生態系など広い分野への大きな影響と健康被害が増加する傾向が指摘されている。

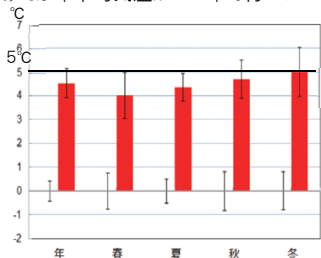
## 北陸地域の気象(気温)

〔北陸地域(新潟県、富山県、石川県)では年平均気温が100年で約4℃~5℃上昇〕



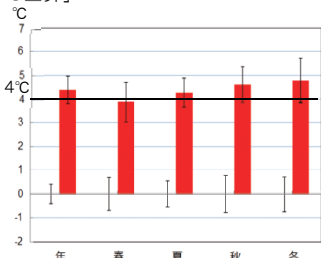
※新潟市における年平均気温の長期変化傾向は100 年あたり1.3℃の上昇(計算期間:1886~2017年)

図 平均気温の将来変化(新潟県)



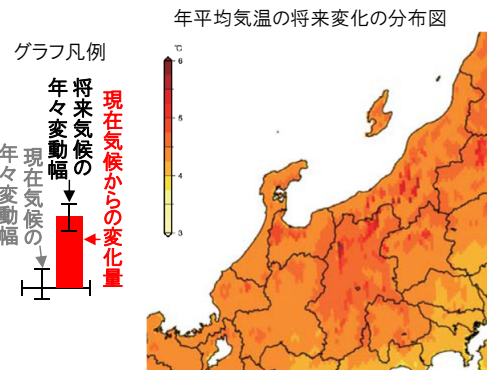
※富山市における年平均気温の長期変化傾向は100 年あたり2.2℃の上昇(計算期間:1939~2017年)

図 平均気温の将来変化(富山県)



※福井市における年平均気温の長期変化傾向は100 年あたり1.5℃の上昇(計算期間:1897~2017年)

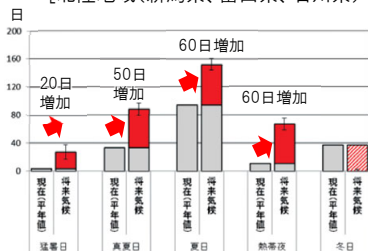
図 平均気温の将来変化(石川県)



年平均気温の将来変化の分布図

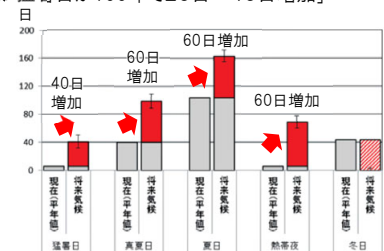
グラフ凡例  
現在気候の  
年々変動幅  
将来気候の  
年々変動幅  
現在気候からの変化量

〔北陸地域(新潟県、富山県、石川県)では猛暑日が100年で20日~40日増加〕



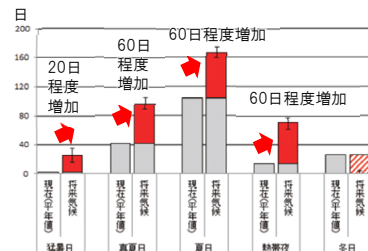
真夏日は約50日、夏日・熱帯夜は約60日、それぞれ増加

図 年間階級別日数の将来変化(新潟県)



真夏日・夏日・熱帯夜は約60日の増加

図 年間階級別日数の将来変化(富山県)



真夏日・夏日・熱帯夜は60日程度の増加

図 年間階級別日数の将来変化(金沢市)

グラフ凡例

現在(平年値)からの変化量  
将来気候の  
年々変動幅  
現在気候からの変化量  
※赤塗りつぶしは増加  
赤斜線は減少を示す  
1981~2010年  
平年値

階級別日数

猛暑日:日最高気温35℃以上 夏日:日最高気温25℃以上 冬 日:日最低気温0℃未満

真夏日:日最高気温30℃以上 熱帯夜:日最低気温25℃以上

出典:北陸地方の気候変化の特徴(新潟地方気象台)

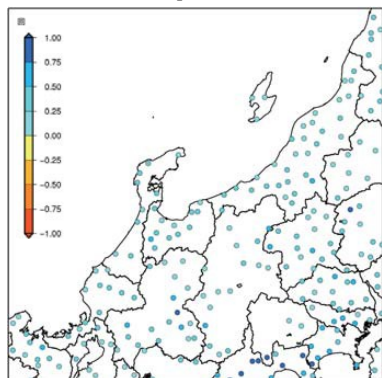
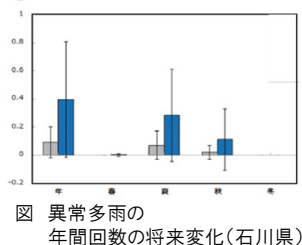
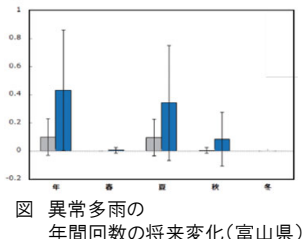
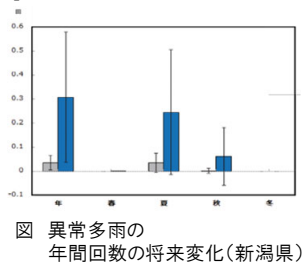
7



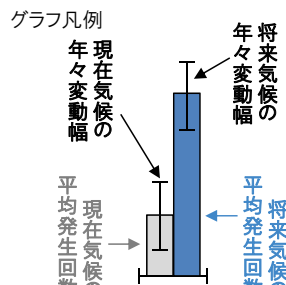
○地球温暖化が最も進行する場合の降水の予測では異常多雨の回数が増加する傾向と降水が無い日が増加する傾向が示されている。  
○今後の100年で、大雨による災害発生や水不足などのリスクが増加する傾向が指摘されている。

## 北陸地域の気象(雨量)

[北陸地域(新潟県、富山県、石川県)では異常多雨が増加]

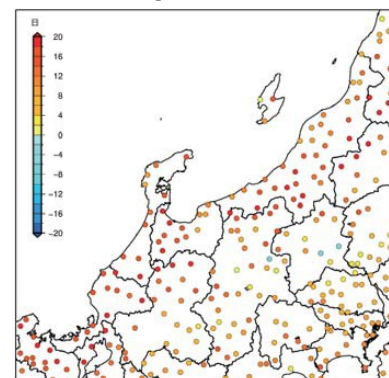
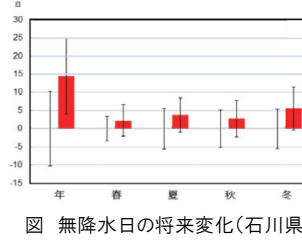
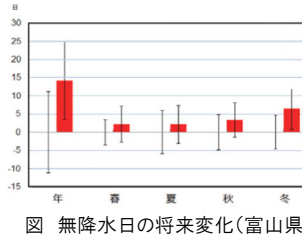
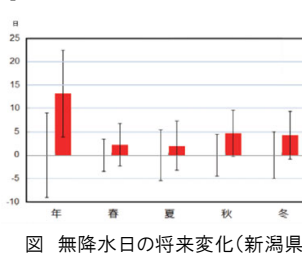


出典: 北陸地方の気候変化の特徴(新潟地方気象台)

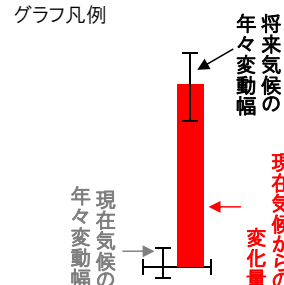


出典: 北陸地方の気候変化の特徴(新潟地方気象台)

[北陸地域(新潟県、富山県、石川県)では降水の無い日も増加]



出典: 北陸地方の気候変化の特徴(新潟地方気象台)



出典: 北陸地方の気候変化の特徴(新潟地方気象台)

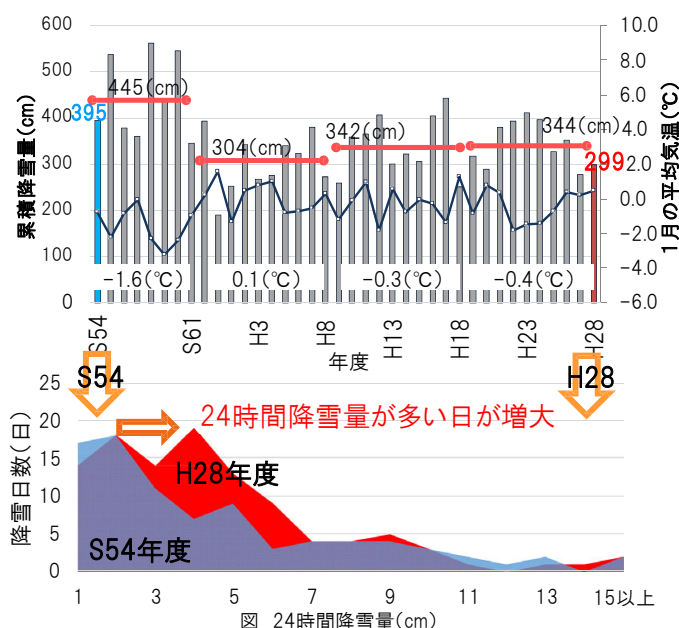
8

○年降雪量は概ね横ばいだが、昭和54年度と比べ平成28年度では、24時間降雪量の多い日が増加している。  
○近年、積雪の深さが観測史上最高を更新する地点が多く、雪の少ない地域も含め記録的な降雪が局所的に発生している。  
○また、北陸地域では10年に一度しか発生しない大雪が現在より高頻度で現れるとの予測も報告されている。

## 異常気象の増加

[年降雪量と1月の平均気温(10年平均)]

⇒概ね横ばい



資料: 気象統計データ(気象庁)から作成

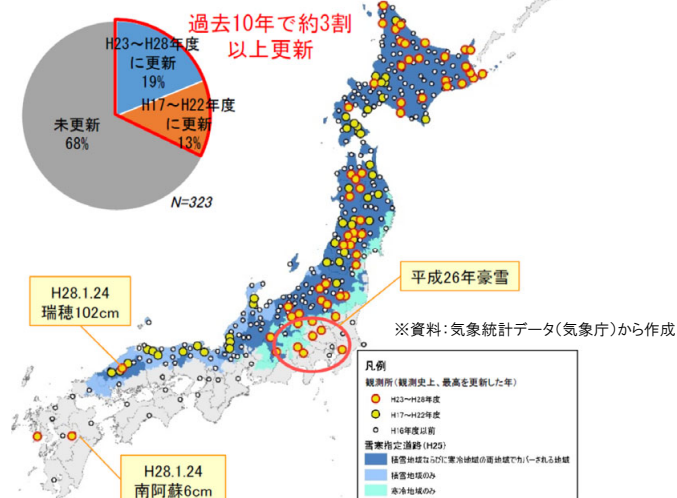
・累積降雪量、24時間降雪量は積雪地域が道府県の面積の半数以上を占める道府県の気象官署の降雪量を平均

・累積降雪量は、11月～翌年3月までを集計

出典: 第4回冬期道路交通確保対策検討委員会 資料2 近年の積雪及び平成29年度豪雪の状況

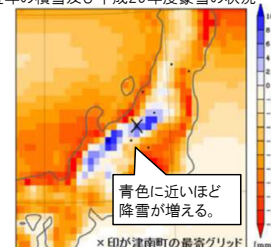
[過去10年で最深積雪が観測史上最高を更新した地点]

⇒雪の少ない地域でも近年において観測史上最高を更新



[10年に一度の大雪(日降雪量)の将来変化]

⇒地球温暖化が進行した場合、本州や北海道の内陸部では大気中の水蒸気の増加などの理由で、たまに起こる極端な降雪が増大。



出典: 報道発表資料、平成28年9月23日(気象研究所)

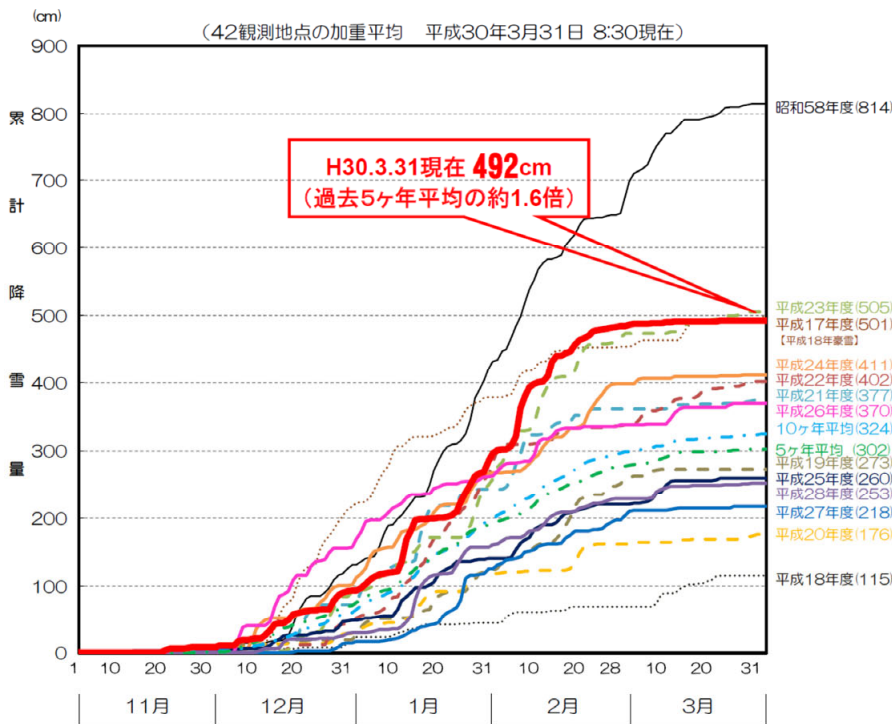
9

- 累計降雪量は過去5ヶ年平均の約1.6倍(過去10ヶ年平均に対し約1.5倍)となっている。
- 1月中旬より大きな寒波が次々と押し寄せ、断続的にまとまった降雪を記録している。
- 全体的には過去10年で最大となっており、平成18年豪雪と同程度の降雪量となっている。

### 北陸地域の気象(降雪)

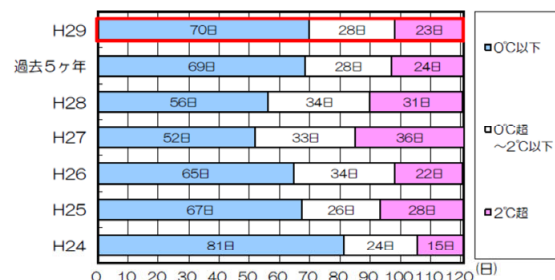
[北陸地方整備局管内の累計降雪量]

⇒過去5ヶ年平均の約1.6倍



[最低気温(12月1日～3月31日)の日数]

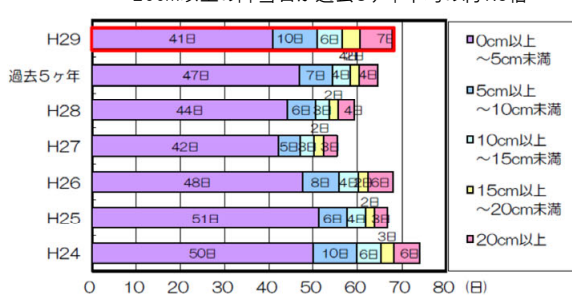
⇒過去5ヶ年平均と同程度



(最低気温、降雪日数は加重値)

[降雪日数(12月1日～3月31日)の日数]

⇒20cm以上の降雪日が過去5ヶ年平均の約1.8倍



(北陸地方整備局の観測データ)

## 交通インフラの状況 - 高規格幹線道路網 -

- 東西に北陸自動車道が横断しており、新潟県には福島県とを結ぶ磐越自動車道、首都圏とを結ぶ関越自動車道、長野県とを結ぶ上信越自動車道が開通。また東北方面とを結ぶ日本海沿岸東北自動車道については、一部区間で事業中である。
- 富山県においては、能登半島へ伸びる能越自動車道、中部圏に伸びる東海北陸自動車道が開通している。
- 石川県においては、能登半島を縦断する能越自動車道が開通し、輪島市までを結ぶ一部区間等が現在事業中である。
- 高規格幹線道路を補完する地域高規格道路は、未整備区間が残っている状況である。

### 北陸地域の高規格幹線道路網

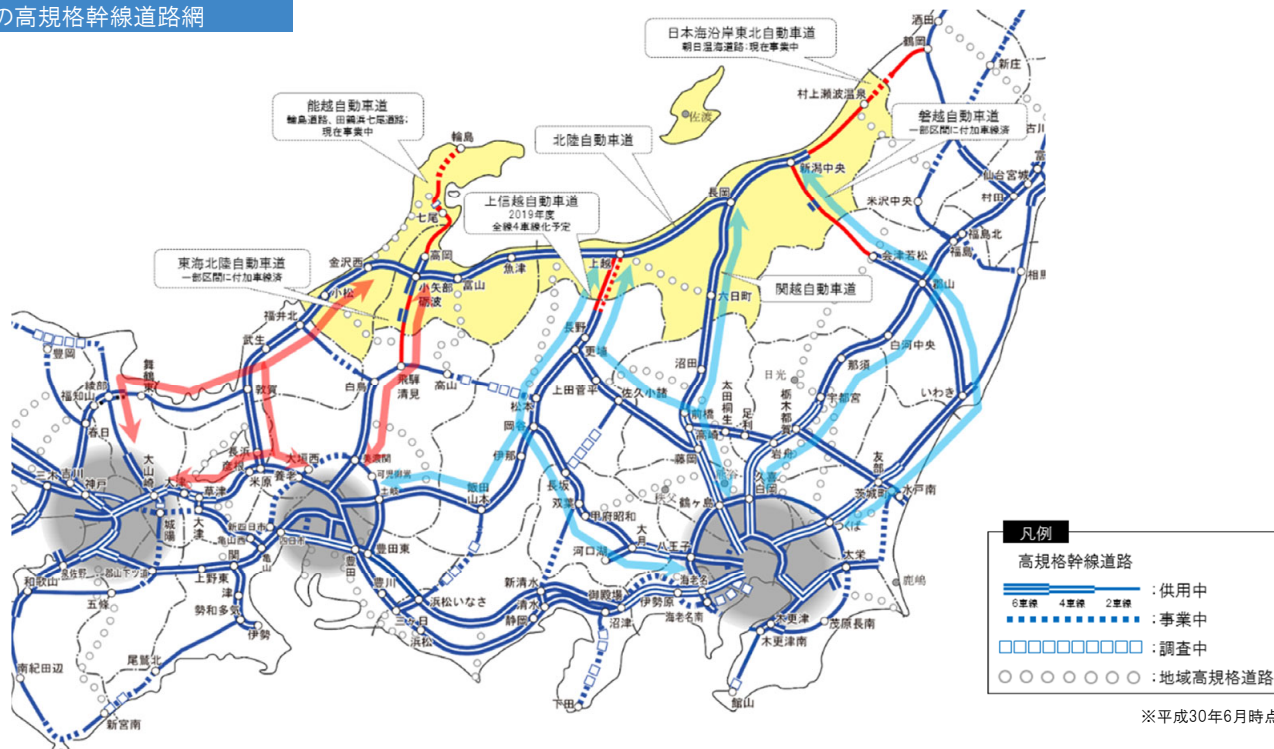
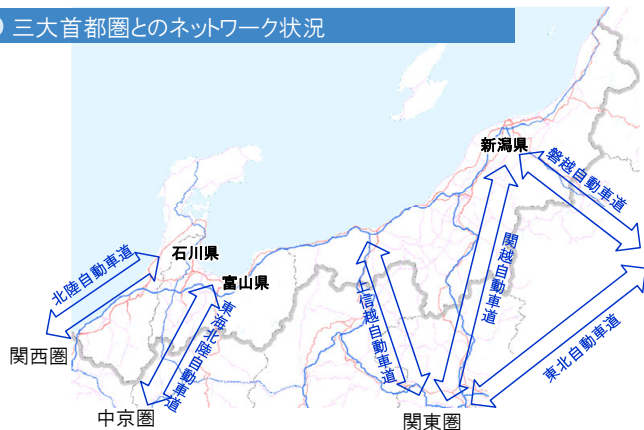


図 北陸地域の高規格幹線道路網



## 三大首都圏とのネットワーク状況



- 北陸地域は首都圏へのアクセスは磐越自動車道、関越自動車道、上信越自動車道の複数の路線が確保されている。
- しかし、中部圏へは東海北陸自動車道、近畿圏へは北陸自動車道のみとなっている。
- 災害等が発生した場合にはリダンダンシー機能が発揮されない脆弱なネットワークとなっている。

### [平成16年(2004)新潟県中越地震]

- ・中越地震発生時、通行止めとなった関越自動車道の代替機能を磐越自動車道と上信越自動車道が分担。
- ・地震発生前の交通量と比較すると、磐越自動車道が1.6倍、上信越自動車道が1.4倍にそれぞれ増加。



出典:「平成17年新潟県中越地震」による被害と復旧状況(第2報)(国土交通省北陸地方整備局)

### [平成19年(2007)新潟県中越沖地震]

- ・中越沖地震発生直後においては、道路の被災によって糸魚川IC～柏崎IC間等で交通が分断。
- ・並行する高速道路と直轄国道が相互にリダンダンシー機能を発揮し、地震発生からわずか26時間で一般車に対する交通を確保。



出典:国土交通省北陸地方整備局

# 交通インフラの状況 — 直轄国道網 —

- 現在、直轄国道の2車線区間が約5割以上存在(平成30年4月時点)しており、災害発生時に加え、将来的な交通量の増加や冬期における降雪時等においても安全安心な道路交通の確保のために、今後も多車線化等の道路の強化が望まれる。

## 三大首都圏とのネットワーク状況

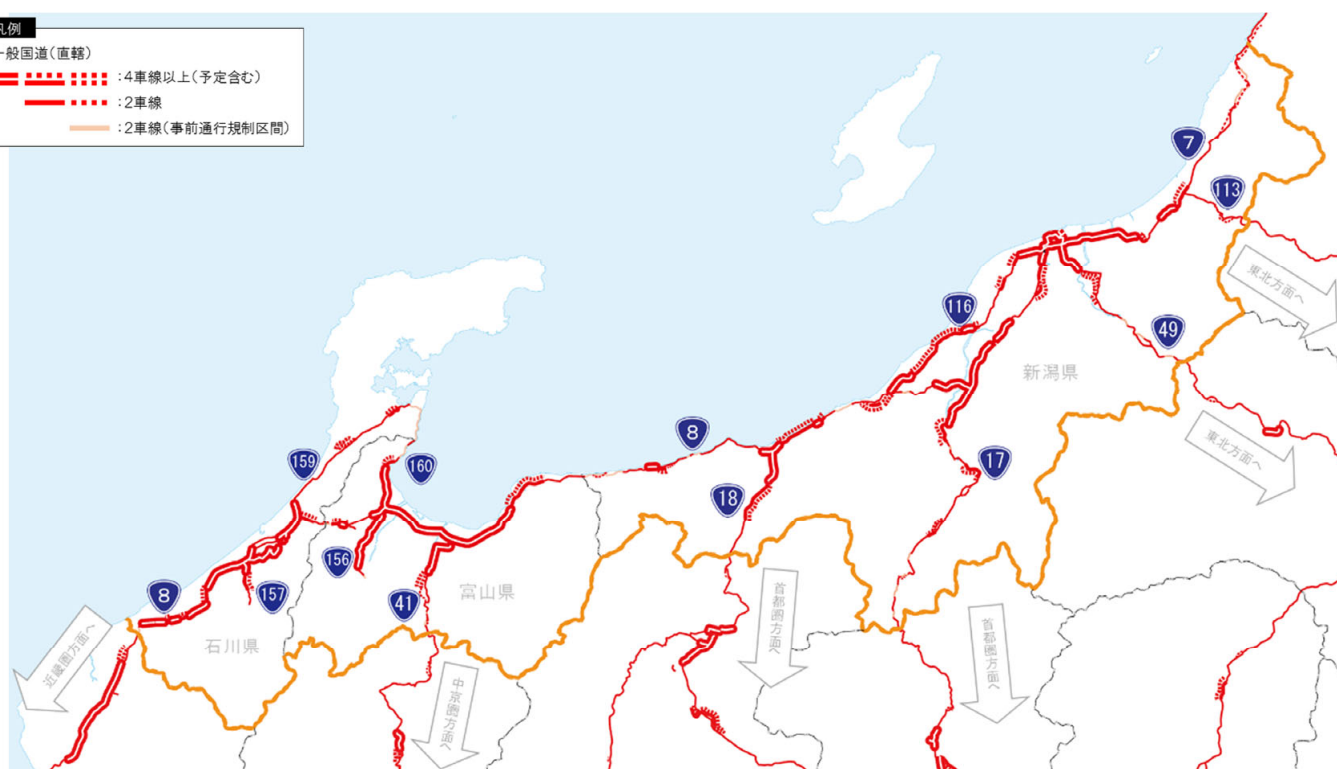


図 北陸地域の直轄国道の道路網



○北陸地域における港湾は、新潟港、直江津港、伏木富山港、金沢港、七尾港(重要港湾以上)が存在し、空港は新潟空港、富山空港、のと里山空港、小松空港が存在しており、いずれも主要幹線道路の近くに位置している。

## 北陸地域の港湾・空港位置

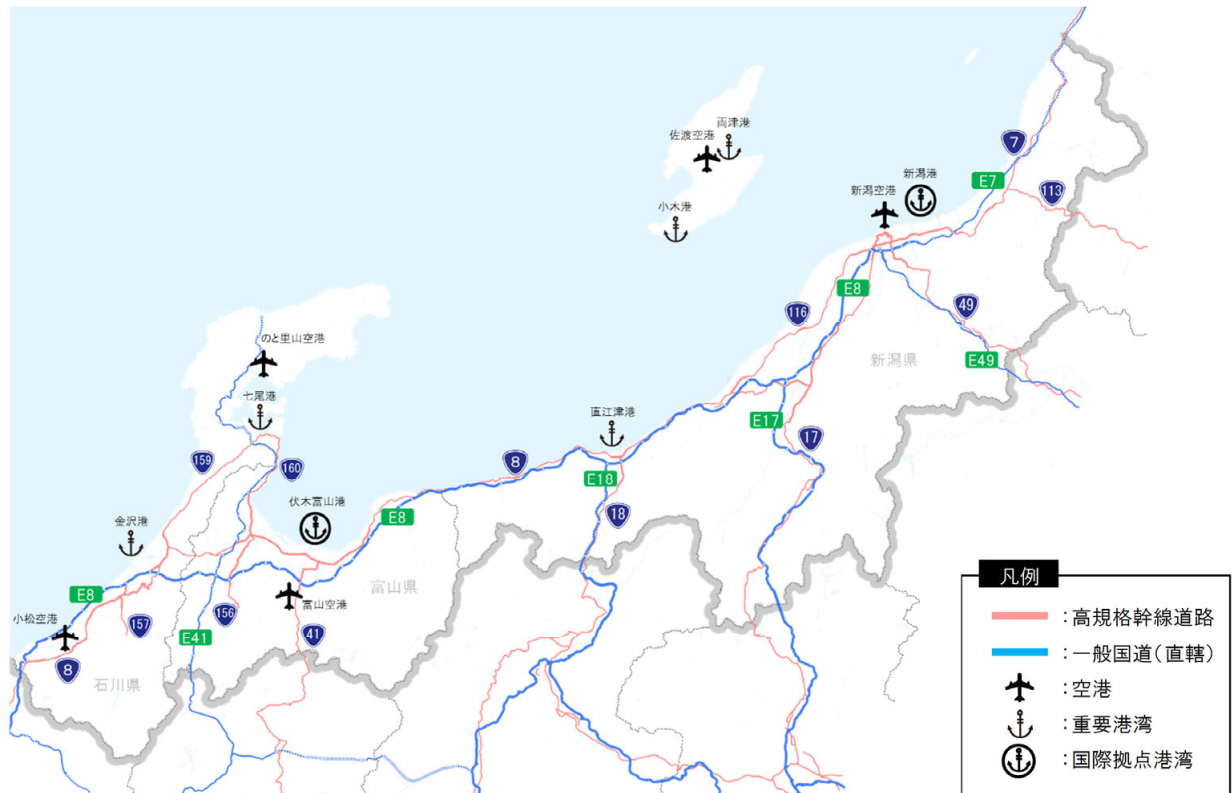


図 北陸地域の港湾・空港位置

# 交通インフラの状況 - 新幹線鉄道路線網 -

○北陸地域においては、新潟－東京間を結ぶ上越新幹線、平成27年に長野－金沢間を結ぶ北陸新幹線が開通しており、平成34年度末には金沢－敦賀間の開通が予定されており、今後もさらなる人流の活発化が期待される。

## 北陸地域の新幹線網

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(西九州ルート)	福岡 - 長崎間

○その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。  
○(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。

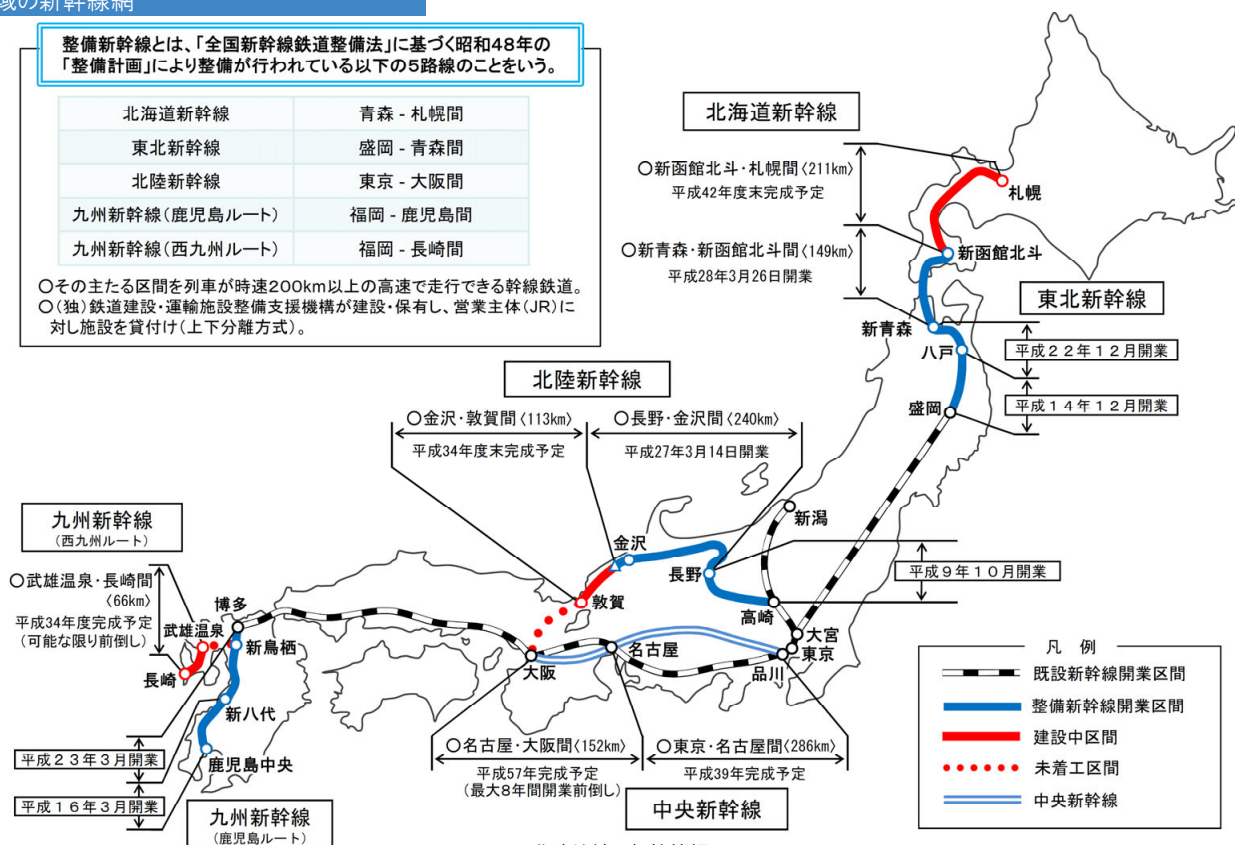


図 北陸地域の新幹線網

- 北陸地域は、日本海に面して細長く、背後を急峻な山脈に遮られ、その間に広がる平地が帯状につながる地理的特性を有しており、北陸自動車道と国道8号を主軸にした太平洋側へ伸びる放射状の道路網が形成されている。
- 新潟県と富山県等の県境部では、山地がせり出す形で平地部の連続を遮断しているため、北陸自動車道と国道8号が両県を結ぶ重要な幹線道路としての役割を担っている。

## 北陸地域の地形と道路網

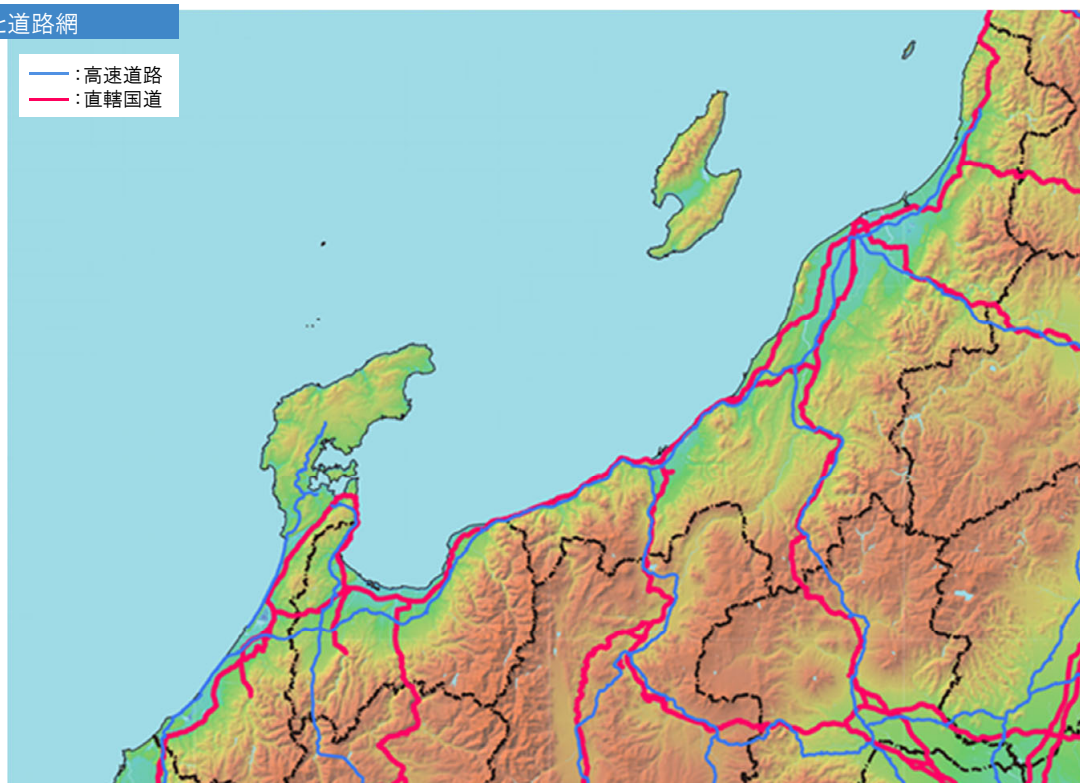


図 北陸地域の地形と道路網

16

# 交通インフラの状況 — 定期航路 —

- 外貨定期航路は、韓国・中国を中心とした航路が多く存在している。
- 内貨定期航路は、東北地方や北海道へのフェリーが主な航路となっている。

※平成30年1月1日現在

## 北陸地域の定期航路



図 RORO船航路

図 北陸地域の内貨定期航路

図 北陸地域の外貨定期航路

17



- 国内定期航空路は、三大都市圏をはじめ北海道、九州、沖縄への空路が存在している。
- 国際定期航空路は、中国、韓国をはじめとする東アジア諸国への空路が存在している。

※平成30年1月1日現在

## 北陸地域の定期空路



図 北陸地域の国際定期航空路

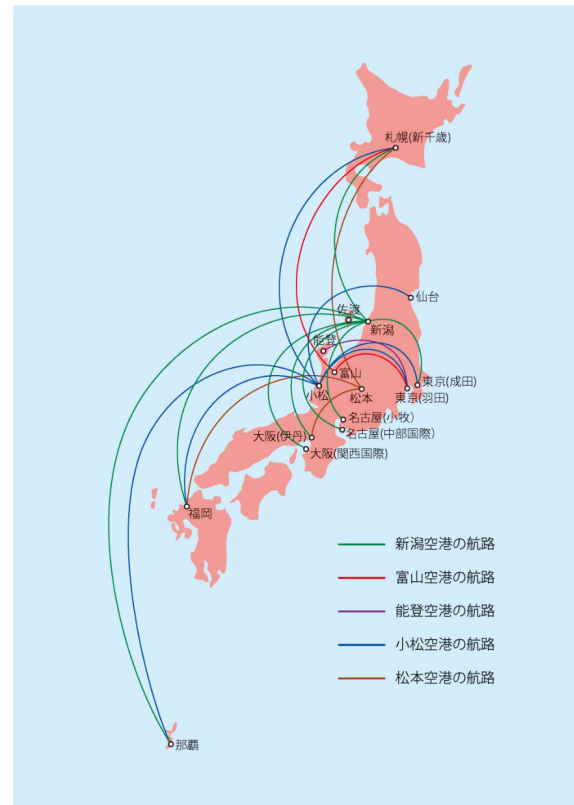


図 北陸地域の国内定期航空路

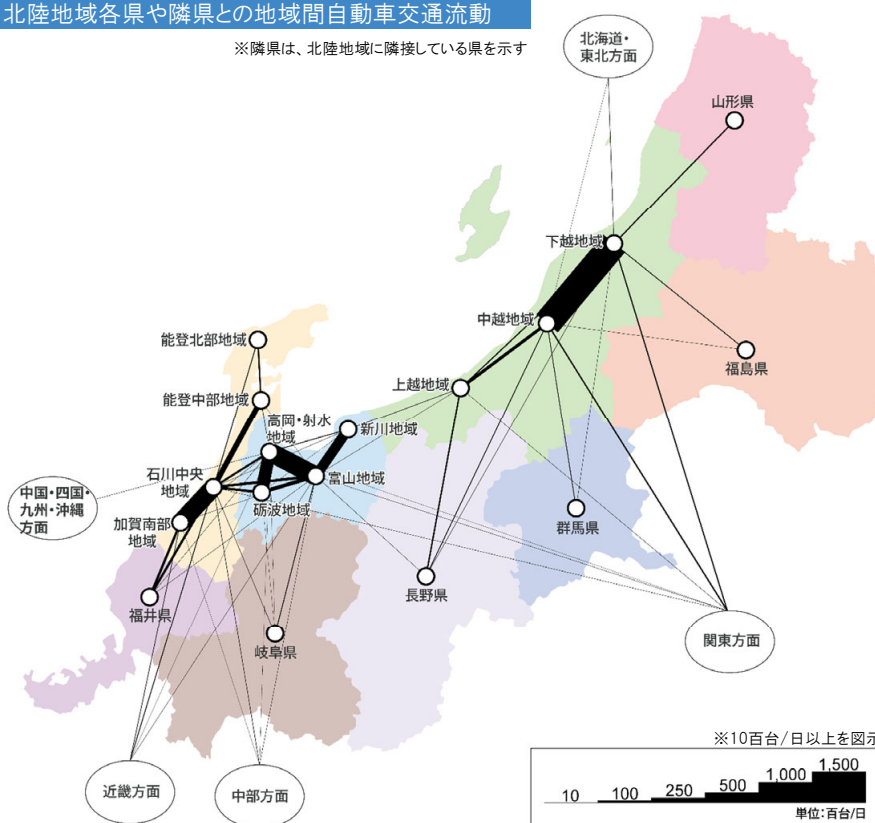
18

# 北陸地域各県や隣県との結びつき — 自動車交通流動 —

- 北陸地域の各県内では、富山県と石川県の結びつきが強く、新潟県は県内(下越地域—中越地域)での結びつきが強い。
- 隣県においては、石川県と福井県との結びつきが強く、新潟県は下越・中越地域と関東方面、上越地域と長野県との結びつきも見られる。

## 北陸地域各県や隣県との地域間自動車交通流動

※隣県は、北陸地域に隣接している県を示す

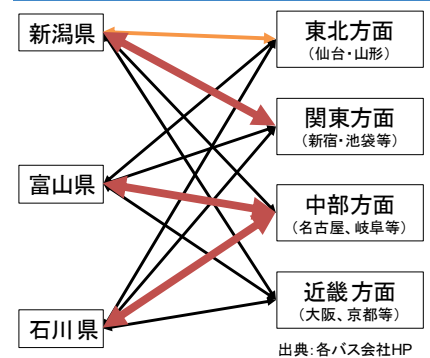


出典：H22センサスペース現況OD表

## 【北陸地域とその他地域の自動車交通流動】



## 高速バス路線の運行本数



出典：各バス会社HP

- 0～10往復
- 10～20往復
- 20往復以上

19



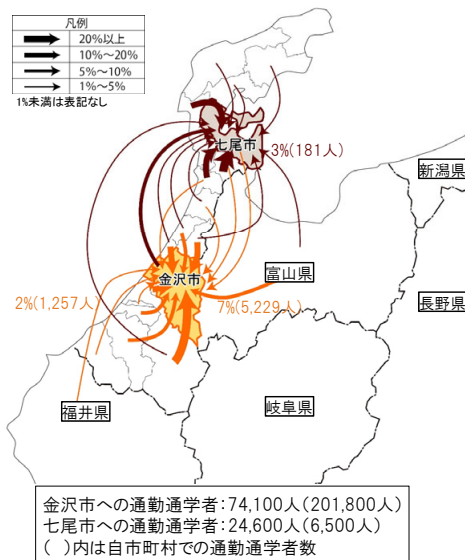
○北陸地域の各県における主要都市（県庁所在地等）の通勤・通学圏は、複数都市にわたる通勤圏を形成している。  
○北陸地域の各県間では、県境を越える流動もみられ、特に富山県・石川県間のつながりが強い。

## ○主要都市への主な通勤通学流動（平成27年度）

主要都市への通勤通学者<sup>※</sup>の市町村間（県境を越える場合主要都市と県間）通勤通学流動を図示（1%以上）  
※自市町村での通勤通学を除く

### ●石川県

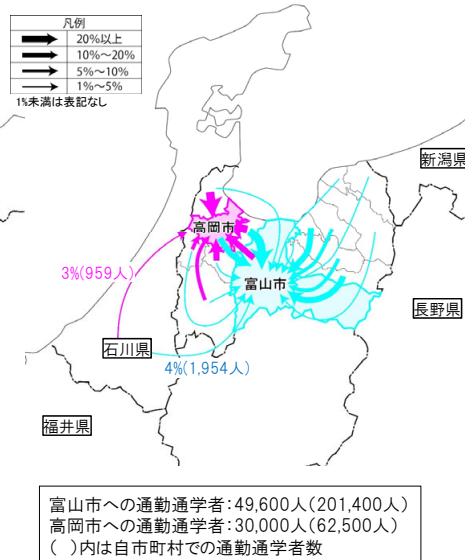
- ・金沢市は富山県とのつながりが強く、富山県からの通勤通学者は5,229人と金沢市の通勤通学者の7%と多くを占めている。
- ・その他、県境を越えた流動としては、福井県とのつながりがみられる。



出典：平成27年国勢調査（総務省統計局）

### ●富山県

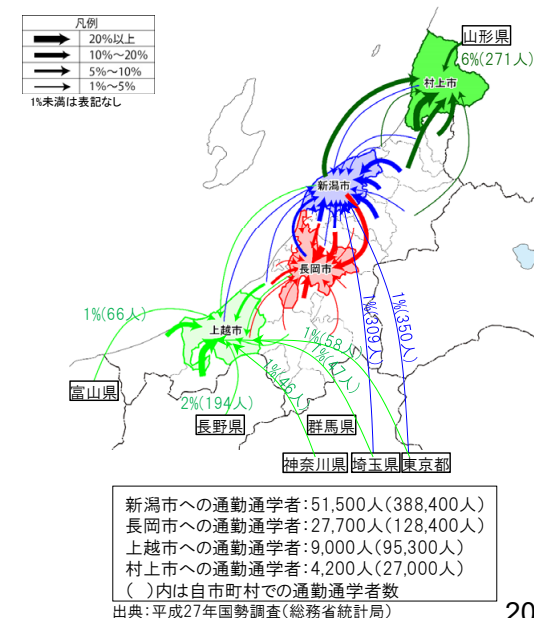
- ・富山市は、石川県とのつながりが強く、石川県からの通勤通学者は1,954人（富山市全体の4%）。
- ・高岡市も同様に石川県から県境を越えた通勤通学者が959人（高岡市全体の3%）存在している。



出典：平成27年国勢調査（総務省統計局）

### ●新潟県

- ・新潟市は、埼玉県や東京都と県境を越えた通勤通学が存在。
- ・長岡市は県境を越える通勤通学は見られない。
- ・上越市は、富山県、長野県から県境を越える通勤通学が存在するが、それぞれ66人、194人と石川県・富山県間と比べつながりは弱い。その他、東京都、埼玉県、神奈川県との通勤通学が存在。



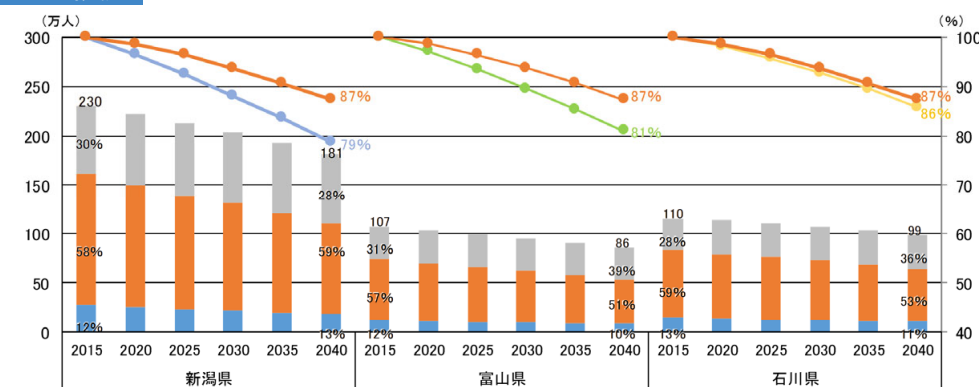
出典：平成27年国勢調査（総務省統計局）

20

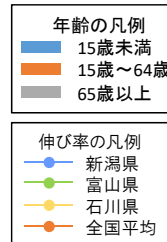
# 北陸地域の人口推移の現状とこれから

○北陸地域では、全国と比べて現在よりも更に人口減少・高齢化が進み、2040年には生産年齢人口が総人口の約半数にまで減少が見込まれている。

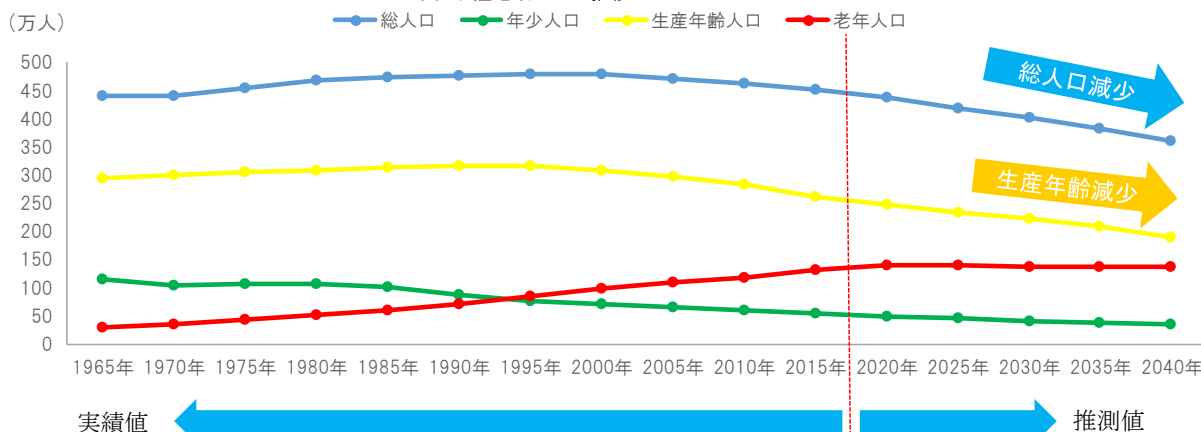
## ○北陸地域の人口推移



全国平均に対して北陸地域各県の減少率が高い



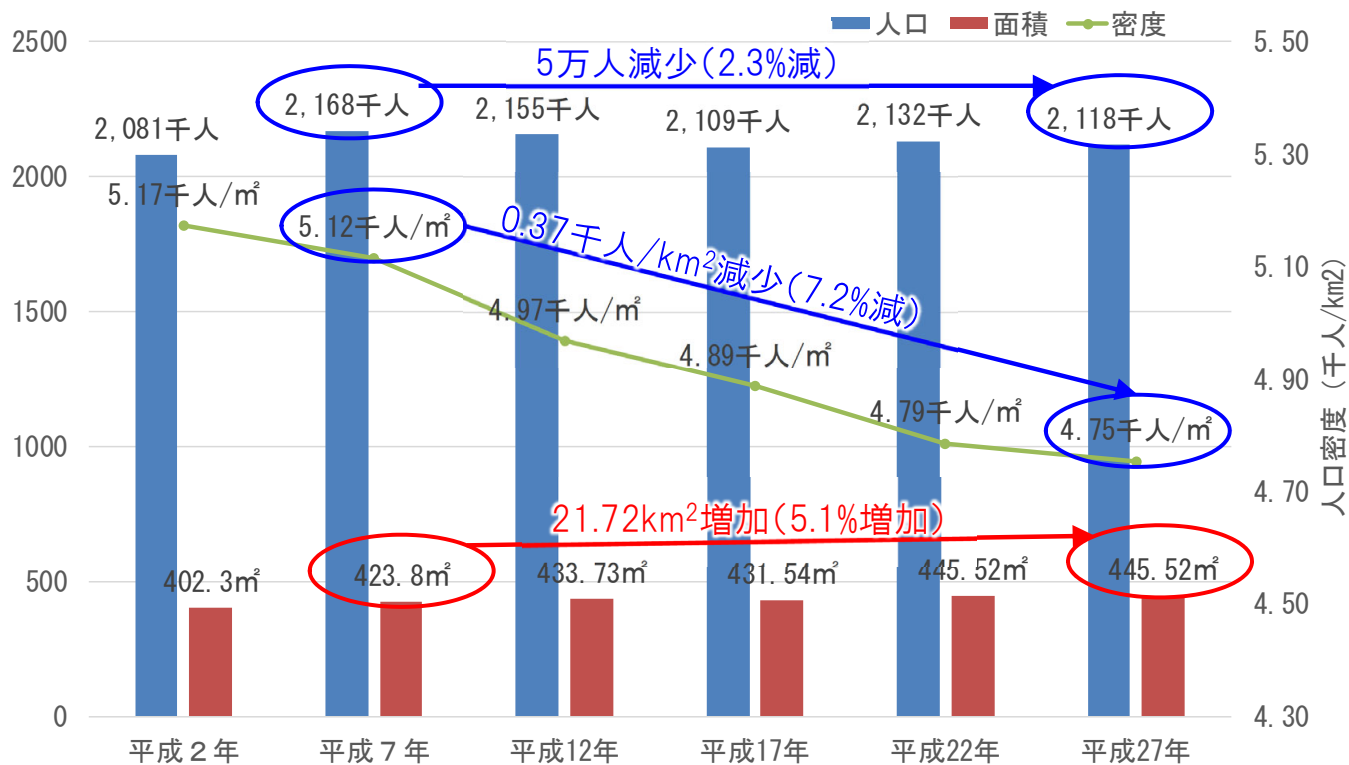
出典：日本の将来推計人口（平成29年度集計）  
※伸び率は2015年を100として算定



21

○北陸地域のDID地区の面積は、平成7年からの20年で約21.7km<sup>2</sup>増加している。  
○一方で、人口は5万人減少し、人口密度は約7%低下しており、市街地の空洞化が進む。

## 北陸地域(新潟、富山、石川)における人口集中地区の人口密度の推移



出典:国勢調査(総務省統計局)

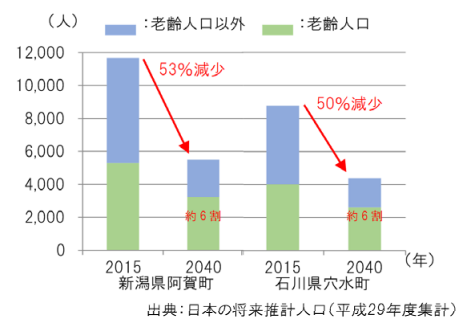
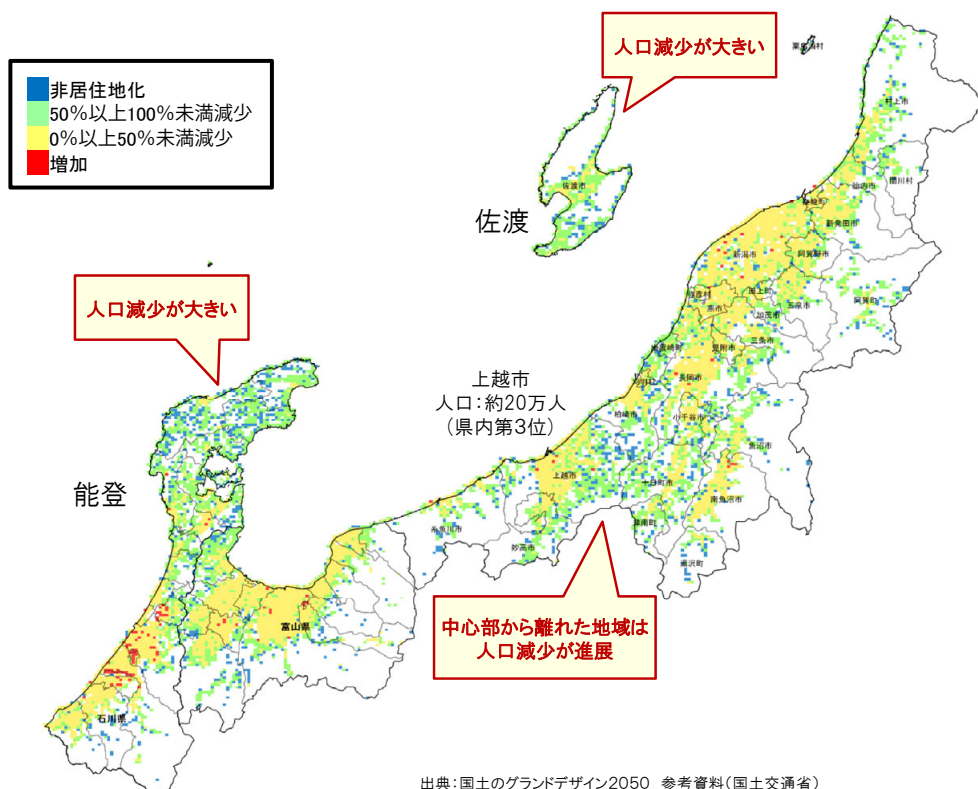
22

# 北陸地域の人口推移の現状とこれから

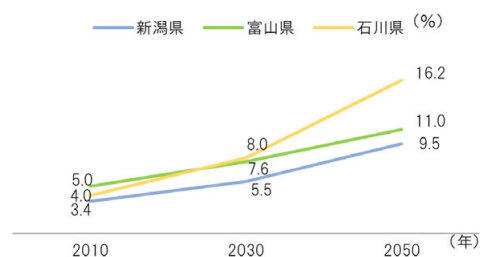
○人口減少が「50%以上100%未満減少」となっている地域が山間部や佐渡市や能登地域付近で多く見られる。  
○市町村人口が県内上位である都市でも、中心市街地から離れている地域では人口減少が進展している。

## 北陸地域の2050年の人口増減(2010との比較)

## 人口減少が顕著な市町村



## 存続危惧集落割合の現状と今後の予測



23

- 北陸地域では、首都圏への人口流出が多く、人口減少に拍車をかけている。
- 首都圏等の県外大学等へ進学し、特に新潟はそのまま就職する割合が過半数であり、就職のために回帰する人口が少ない。

## 北陸地域の転入・転出と首都圏への流出

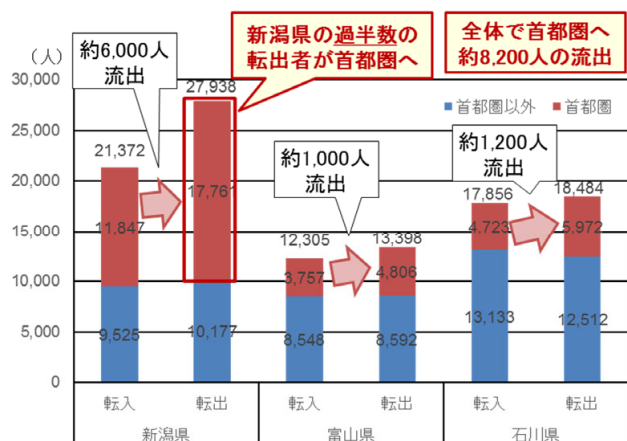


図 北陸地域の転入・転出者数

出典: 住民基本台帳人口移動報告(総務省)

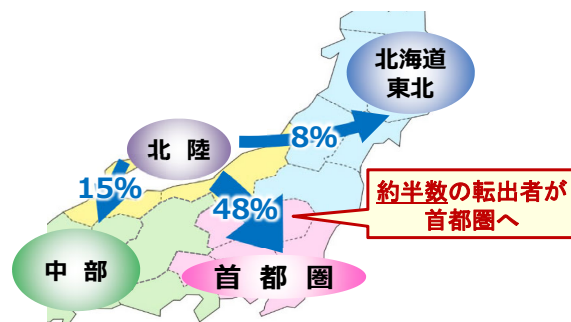


図 北陸地域からの地域別転出割合

出典: 住民基本台帳人口移動報告(総務省)

道路交通の利便性  
他地域との交流人口創出

交流人口・地方回帰の促進

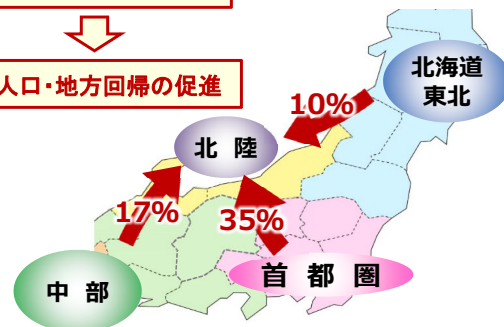


図 北陸地域からの地域別転入割合

出典: 住民基本台帳人口移動報告(総務省)

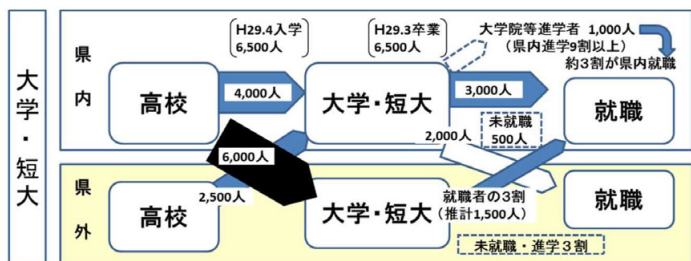


図 高等教育機関進学による人口流入 ※過年度卒業生含む500人単位で表示

出典: 新潟県の人口動態について(平成30年度 第1回人口減少対策ワーキングチーム合同会議)

# 北陸地域の経済(産業)

- 富山県、石川県、福井県は日本海側でも随一の工業圏であり、豊かな自然の豊富な水を求める先端企業が多く進出している。

## 富山県、石川県、福井県は日本海側随一の工業圏

富山県・石川県・福井県の1人当たりの製品出荷額は日本海側で群を抜いており、多くのシェアトップ製品があります。

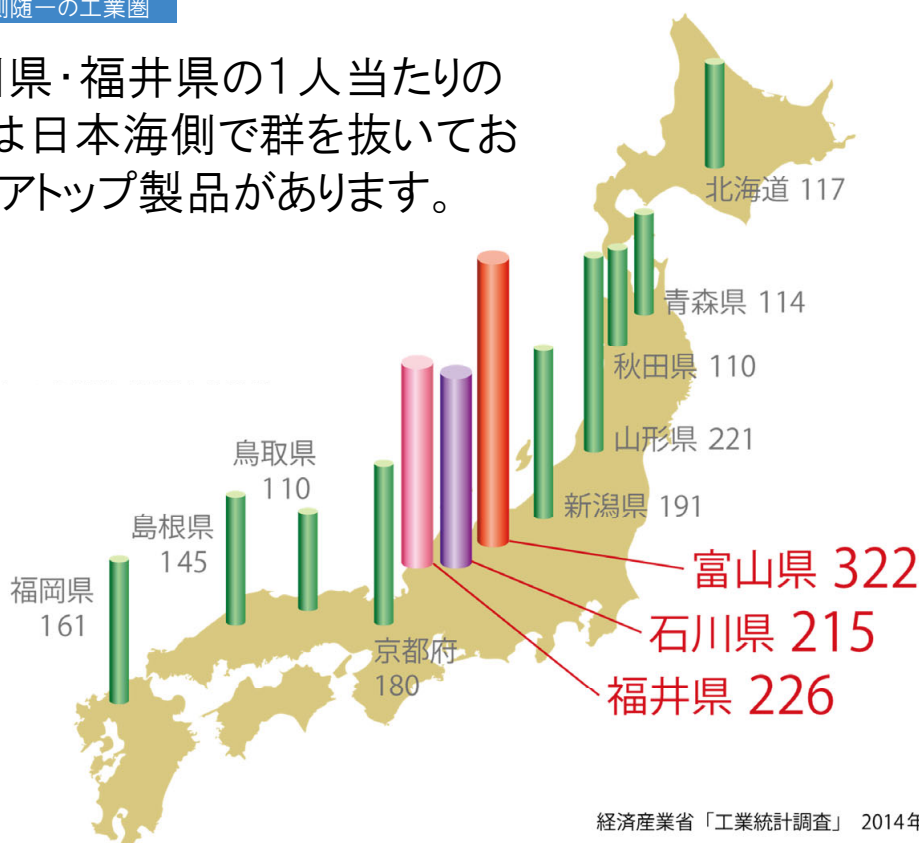


図 日本海沿岸主要県の県民1人当たりの製品出荷額

経済産業省「工業統計調査」2014年

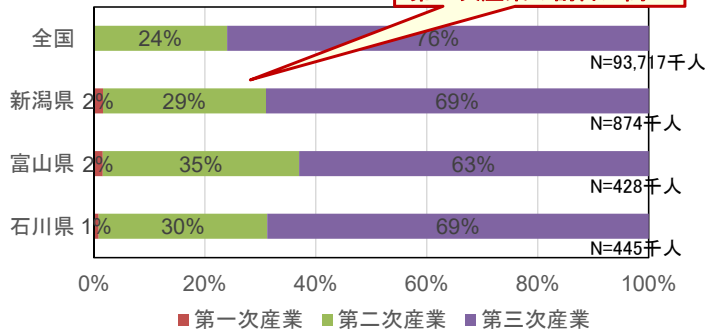
出典: 北陸のシェアトップ150(北陸経済連合会)



○北陸地域は、第二次産業の就業割合が全国平均に対して高く、新潟県においては農業産出額が全国平均を上回っている。  
○北陸地域には、新潟県の金物、富山県の製薬、石川県の加賀箔など多数の伝統産業が集積している。

## 北陸地域における伝統産業の集積

3県ともに全国に対して  
第二次産業の割合が高い



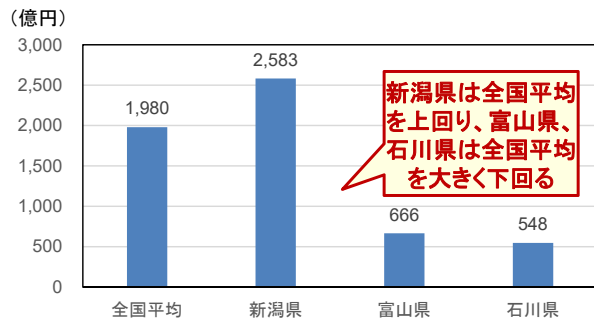
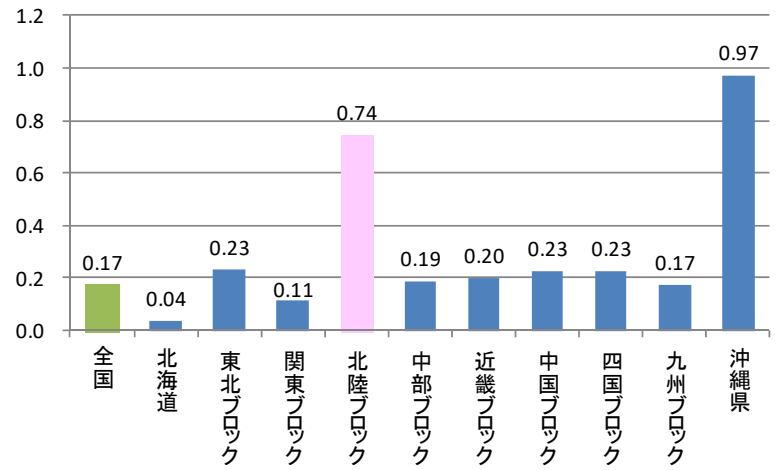
越後三条打刃物  
出典: 新潟県HP



製売薬  
出典: 富山商工会議所HP



加賀箔(金箔)(石川県)  
出典: 金沢市HP



新潟県は全国平均  
を上回り、富山県、  
石川県は全国平均  
を大きく下回る

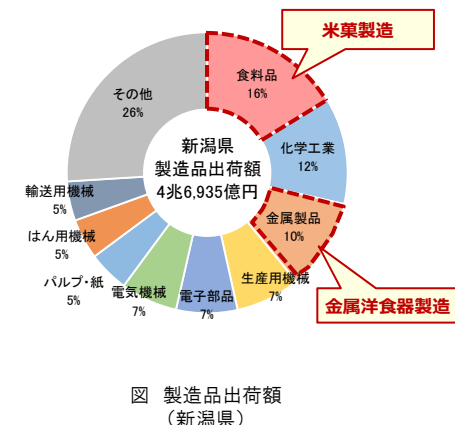
# 北陸地域の「ものづくり産業」の特徴

○北陸地域の各県は、それぞれの歴史・文化、地域特性から独自の「ものづくり産業」を発展させてきた。  
○それらの産業基盤を基に、新たな産業立地も進んでいる。

## 北陸地域各県の地域特性とものづくり産業の特徴

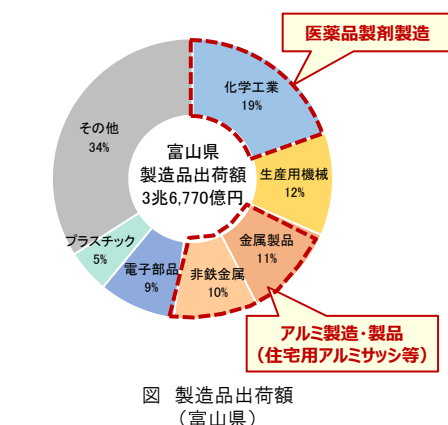
### ■新潟県

- 米菓生産量の国内トップシェア
- ・全国有数の米どころを背景に米菓産業が発展
- 国内生産の高いシェアを占める金属洋食器
- ・農家の副業から始まった燕・三条の金属産業



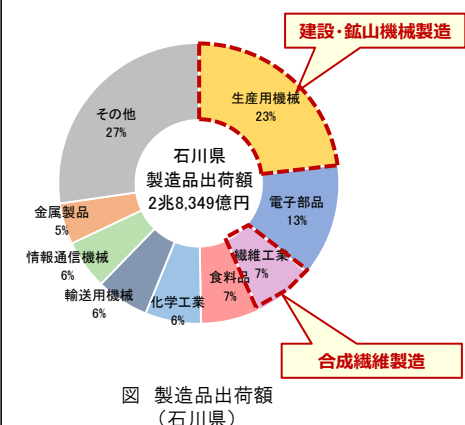
### ■富山県

- 医薬品の生産拠点を形成
- ・古くから製薬業が盛んで関連産業が集積
- ・「富山の薬売り」の歴史から高い国内シェア
- ・受託生産の拡大等で全国トップクラスまで躍進
- 国内シェアが高い住宅用アルミサッシ生産
- ・高岡銅器から始まる県内企業の技術力、豊富な水資源などからアルミ産業が発展



### ■石川県

- 国内シェアが高い建設機械の製造
- ・建設機械の世界トップクラス誇る企業発祥の地
- ・技術力の高い関連企業が集積
- 合成繊維の生産量は全国トップクラス
- ・明治時代より始まる繊維産業は石川県の基幹産業
- 機械産業でもニッチトップ企業が多い
- ・繊維産業から派生した機械産業では世界シェアの高い企業が多く石川県内にある



- 北陸地域で立地した企業等の声では、立地コスト、交通インフラ、従業員の質を上げる声が多い。
- 過疎地域であっても、交通インフラの整備で企業進出と従業員確保ができている状況も伺える。

## 北陸地域の進出企業等の声



図 企業等の位置

出典：国土交通省による企業等のヒアリング結果より(H27)

# 北陸地域の企業進出状況(能登地域)

- 石川県の能登地域は過疎地域であるが、石川県内のその他の地域と比べても安定して企業が進出している。
- 交通インフラの整備で物流の面のほか、従業員の確保の面でも企業の立地条件が向上したことが要因の1つと考えられる。

## 石川県の企業進出の状況

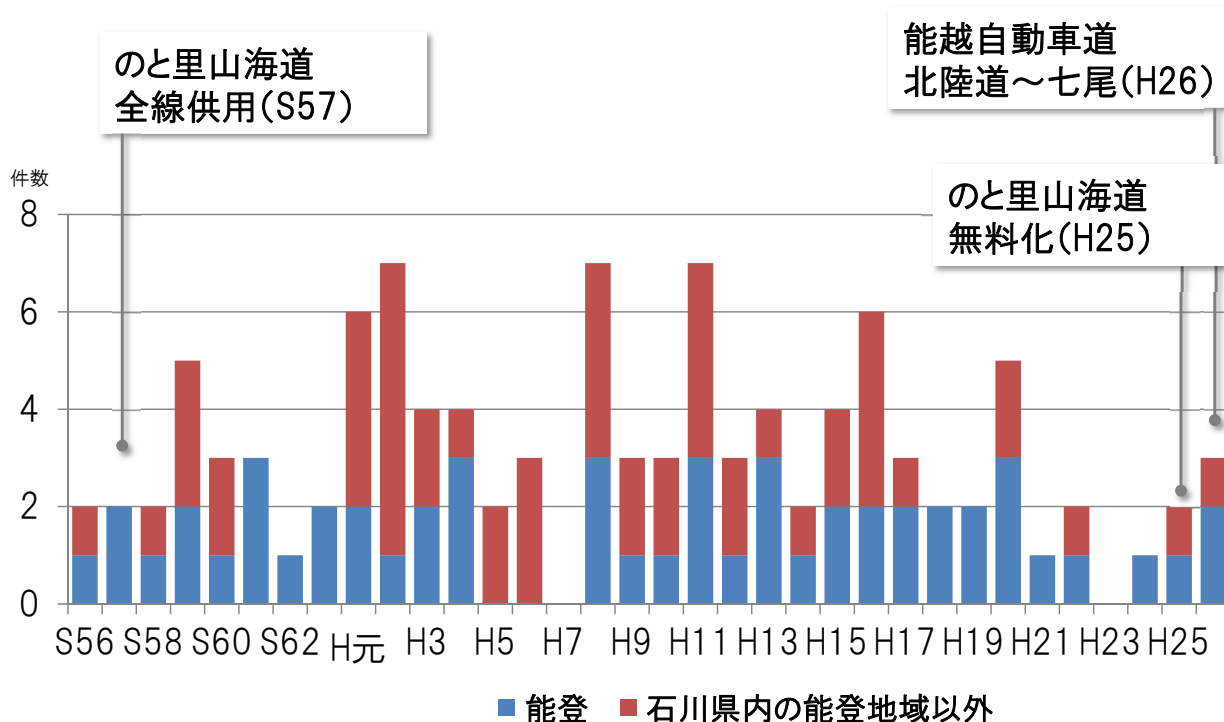


図 石川県の企業進出数

出典：誘致企業一覧(石川県HP)  
※2016年9月5日現在(年次は企業進出表明年度)

○交通インフラの整備により、東海圏からの輸送が複数路線で可能になり、物流の信頼性が向上した。  
○石川県の高い繊維織物技術を活かし、海外企業に炭素繊維織物を供給しており、工場の増設や新規雇用を検討している。

## 石川県の事例

### 地元繊維産業の中心的企業



出典：テキスタイル関連企業HP

- ・ユニフォーム生地製造においては、日本国内50%シェア。
- ・グループ企業の中で炭素繊維製品のシェア32%で世界トップ
- ・さらにボーイング社に炭素繊維織物を供給を決定。炭素繊維織物用設備の増設や新規雇用を検討

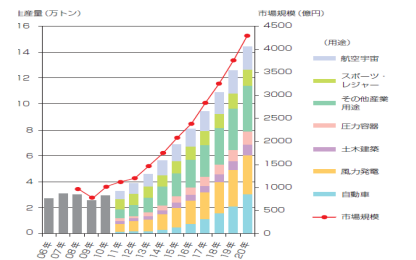


図 炭素繊維の需要及び市場規模予測  
出典：ものづくり白書2014(経済産業省)

・石川県では、繊維産業の伝統と技術を生かし「川中部門」に特化して炭素繊維複合材料の産地となっている

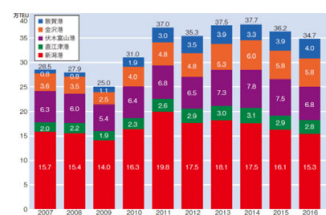


30

## 北陸地域の経済(産業)

○新潟県・富山県・石川県・福井県の港湾は、日本海を介してアジア大陸と面する地理的優位性を活かし、アジア諸国・極東ロシアの経済発展を背景として、国際的な物流拠点として重要な役割を担っている。  
○近年では、クルーズ船の寄港数も増加しており、物流・人流の両面から国際交流拠点として重要な役割を担っている。

### アジア諸国・極東ロシアとの国際的な物流の拡大



※出典：港湾統計(国土交通省)

図 外貿コンテナ取扱貨物量の推移



図 新潟港東港区国際海上コンテナターミナル

### クルーズ船寄港によるインバウンド獲得

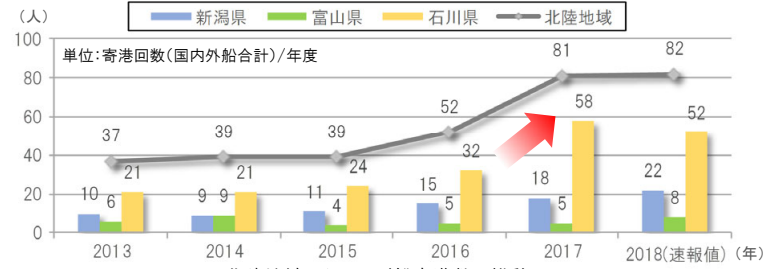


図 北陸地域のクルーズ船寄港数の推移

出典：2013～2017年は港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局にて作成。  
2018(速報値)は港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省北陸地方整備局で作成

[金沢港：クルーズ船の寄港]



[北陸の港湾：輸出額が多い取引国・地域(2017)]

港湾 (税関官署)	取引国・地域別トップ5(金額ベース)				
	1位	2位	3位	4位	5位
新潟港	韓国	中国	台湾	オランダ	アメリカ
直江津港	韓国	中国	ドイツ	アメリカ	インド
富山港	中国	ロシア	韓国	台湾	インド
伏木港	韓国	中国	ロシア	タイ	アメリカ
金沢港	アメリカ	中国	韓国	インドネシア	オランダ
敦賀港	韓国	タイ	中国	ベトナム	アメリカ

[北陸の港湾：輸入額が多い取引国・地域(2017)]

港湾 (税関官署)	取引国・地域別トップ5(金額ベース)				
	1位	2位	3位	4位	5位
新潟港	中国	マレーシア	オーストラリア	ロシア	アメリカ
直江津港	ロシア	インドネシア	オーストラリア	カタール	アメリカ
富山港	中国	アメリカ	台湾	ロシア	韓国
伏木港	中国	ロシア	アメリカ	ニュージーランド	インドネシア
金沢港	中国	韓国	インドネシア	タイ	ベトナム
敦賀港	オーストラリア	韓国	インドネシア	中国	ロシア

出典：貿易統計(財務省)

31



- 北陸地域には、立山連峰や白山、越後三山等の美しく多様な自然、砺波平野の散居景観や越後平野に代表される田園風景、月岡温泉、宇奈月温泉、和倉温泉等の全国に知られる温泉地等がある。
- また、世界文化遺産登録された五箇山の合掌造り集落、日本三名園の一つに挙げられる兼六園、金銀採掘・製錬に関連する遺跡が良好に保存されている佐渡金銀山等の歴史文化遺産や文化的景観、さらには豊かな食材や食文化等、自然や歴史・文化を活かした多くの観光資源を有している。

## 北陸地域の魅力ある観光資源



兼六園(石川県金沢市)



五箇山の合掌造り集落(富山県南砺市)

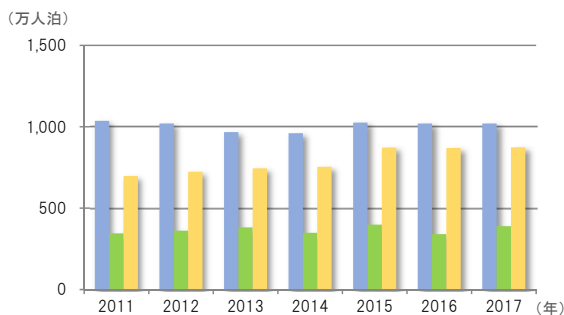


町屋(新潟県村上市)

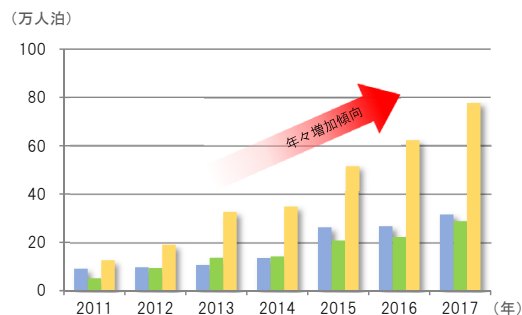


長岡花火大会(新潟県長岡市)

### [延べ宿泊者数推移]



### [外国人延べ宿泊者数推移]



出典:宿泊旅行統計調査(観光庁)

### [インバウンド獲得にむけたPR活動]



出典:昇龍道HP

- 訪日外国人旅行者の周遊促進の取組みとして、隣接県と連携した広域周遊観光ルートを設定している。
- 地域の観光資源を活かした滞在コンテンツの充実や、プロモーション活動により、インバウンド観光の促進を図っている。

## 北陸地域:インバウンド獲得に向けたPR活動

### [昇龍道]

- ・日本の「まんなか」9県の広域共通のテーマとして「サムライ」、「ものづくり」等コンセプトに海外へ情報を発信



出典:昇龍道HP

### [北日本北アルプス日本海広域観光連携会議]

- ・北陸新幹線糸川駅の開業がもたらす様々な効果を活用し、広域観光を推進するため、新潟県糸川市・上越市、長野県大町市・白馬村・小谷村、富山県朝日町の3市1町2村と27団体が結集し連携会議を設立
- ・各種プロモーション活動等を展開

#### ■モデルコース 日本海に咲く花巡り【上越～糸川～朝日】



出典:北日本北アルプス日本海広域観光連携会議HP

### [日本の奥の院・東北探訪ルート]

- ・色彩あざやかな四季を奏で、多くの文人を魅了してきた美しい自然と風土が育んだ歴史文化と食を探索する旅をコンセプトに情報を発信



#### ■モデルツアー 日本海的美と伝統コース

出典:東北観光推進機構HP

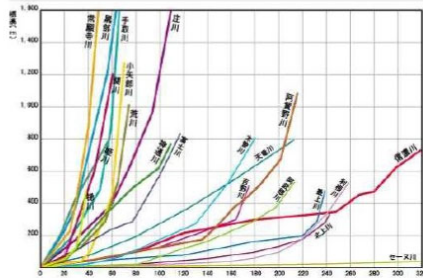




○北陸地域では、急峻な地形と脆弱な地質、急流な河川、活断層、活火山といった地形・地質条件に加え、日本有数の降水量や冬季風浪・豪雪といった気象条件により、多様な自然災害が発生するリスクを有している。  
○また、北陸地域の全体が豪雪地帯に指定され、山間部は特別豪雪地帯に指定されている。

## ○ 地形の特徴

管内管理延長617kmのうち、約41%の251kmが急流河川で、姫川・黒部川・常願寺川・手取川では「洗掘」「侵食」による堤防決壊を幾度となく経験している。



北陸の一級河川と日本の代表河川の河川縦断面勾配の比較



【出典】北陸砂防資料館  
ネットワークHP

荒廃した山地斜面（小黒部谷）

## ○ 地質の特徴

「糸魚川―静岡構造線」「柏崎―千葉構造線」「新発田―小出構造線」に挟まれた、日本の大地溝帯と呼ばれる「フォッサマグナ」が存在し、その地質的脆弱性起因した崩壊地を多く抱え、土砂災害や地震発生要因の一つとなっている。



### ※フォッサマグナ

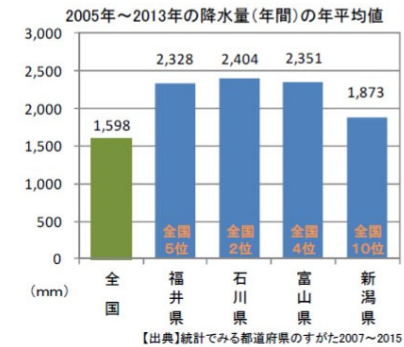


「中央地溝帯」とも呼ばれる西南日本と東北日本を隔てる境界地域。両地質帯の間にできた「大きな溝」の中に比較的新しい火山性の堆積物等が存在する。本地域では、  
・年代が新しく脆弱な地盤  
・隆起・褶曲等の造構運動が盛ん  
といった特徴から、古来より地すべりを始めとする自然災害が多発している。

【出典】北陸地方整備局資料

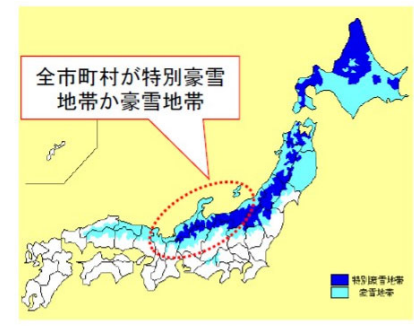
出典：新たな「北陸ブロックにおける社会資本整備重点計画」中間整理案説明資料.H27.9(北陸地方整備局)

## ○ 降水量(年間)



【出典】統計でみる都道府県のすがた2007～2015

## ○ 特別豪雪地帯及び豪雪地帯指定地域



【出典】新潟県総合政策部地域政策課内「全国積雪寒冷地帯振興協議会」HP

36

# 平成16年10月 新潟県中越地震

○平成16年10月23日に震度7の激震が新潟県中越地区の山間地を襲った。  
○死者68人に達し、電気、ガス、水道、電話、道路などのライフラインが寸断、山間の集落は孤立、長期にわたり交通が分断され、被害総額は約3兆円に及んだ。

震 央 :新潟県中越地方  
震源の深さ :13km  
地震の規模 :M6. 8  
最大震度 :7  
被 害 :死者68人  
負傷者4, 805人  
住宅全壊3, 175棟  
半壊 13, 810棟  
被害総額 :約3兆円

項 目	被害額
住 宅	7,000
社会資本(道路・鉄道・河川・橋梁など)	12,000
うち地滑り(1,662箇所)	8,300
うち鉄道(上越新幹線、在来線)	500～1,000
うち高速道路	200
農林水産関係	4,000
中小企業の損失など	3,000
電気・水道・ガス	1,000
その他(学校、病院施設など)	3,000
合 計	約30,000

平成16年11月17日新潟県公表値



陥落した国道253号(旧新潟県堀之内上稲倉)



国道17号和南津トンネルのコンクリート剥落



国道17号小千谷大橋橋脚の破損



被災3日目の避難所

37



平成23年7月 新潟・福島豪雨

○平成23年7月27日～30日にかけて新潟・福島の広い範囲で長く強い雨が降り続けた。  
○死者4名に達し、河川、道路、下水、公園などの土木施設に甚大な被害をもたらし、道路の通行止めは385箇所となり、被害総額は約490億円に及んだ。

被害：死者4名  
行方不明者：2名  
負傷者：13名  
住宅全壊：74棟  
半壊：1,000棟  
一部損壊：36棟  
床上浸水：1,082棟  
床下浸水：7,858棟  
被害総額：約490億円



被災した国道459号師走スノーシート（新潟県阿賀町師走）



被災した国道289号（新潟県三条市荒沢）

被害箇所(箇所)	県工事	市町村工事	計	県工事	市町村工事	計
公共土木施設	1,855	838	2,693	1,191	793	1,984
河川	1,243	224	1,467	913	100	1,013
道路	511	579	1,090	258	662	920
橋梁	10	10	20	2	16	18
砂防設備	90	0	90	18	0	18
下水道	0	8	8	0	5	5
公園	1	17	18	0	10	10
被害額(百万円)	県工事	市町村工事	計	県工事	市町村工事	計
公共土木施設	42,316	6,713	49,029	50,656	6,340	56,996
河川	33,186	1,951	35,137	45,940	902	46,842
道路	7,217	4,036	11,253	4,124	4,401	8,525
橋梁	281	430	711	163	440	603
砂防設備	1,625	0	1,625	429	0	429
下水道	0	68	68	0	538	538
公園	6	228	234	0	59	59

平成24年3月新潟県公表値



流出した国道352号金泉橋（新潟県魚沼市下折立）



被災した国道253号スノーシェルター（新潟県南魚沼市余川）

平成30年2月 福井・石川県境の大雪

○平成30年2月4日～7日にかけて、北陸地方を中心として積雪1m超の大雪を記録し、高速道路や国道等で断続的な車の立ち往生が発生、国道8号では最大1,500台の滞留が発生した。  
○広域物流が途絶するとともに、地域住民の生活や経済活動に大きな打撃を与えた。

日降雪：60cm(福井嶺北)  
時間降雪：最大7cm  
積雪量：最大144cm  
(熊坂観測所)  
最大滞留：約1,500台  
最大渋滞：21km(石川県側)  
福井県内170社の  
売上減少額：約14億円※



国道8号福井・石川県境の滞留状況（福井県あわら市牛ノ谷）



国道8号福井県坂井市の滞留状況（福井県坂井市丸岡町）



食料品の品薄状態が続く小売店



大雪が物流を寸断

※福井商工会議所「豪雪の影響に関する調査」より

## 広域的な交通の現状と課題

- ・広域交通
- ・人流(観光、インバウンド)
- ・物流(貨物流動、北陸港湾の利用等)
- ・物流を支える道路網
- ・交通結節点の整備
- ・ICT等による新たな取り組み

40

## 広域的な交通の現状と課題 — 広域交通 —

### ○ 北陸地域の広域交通網

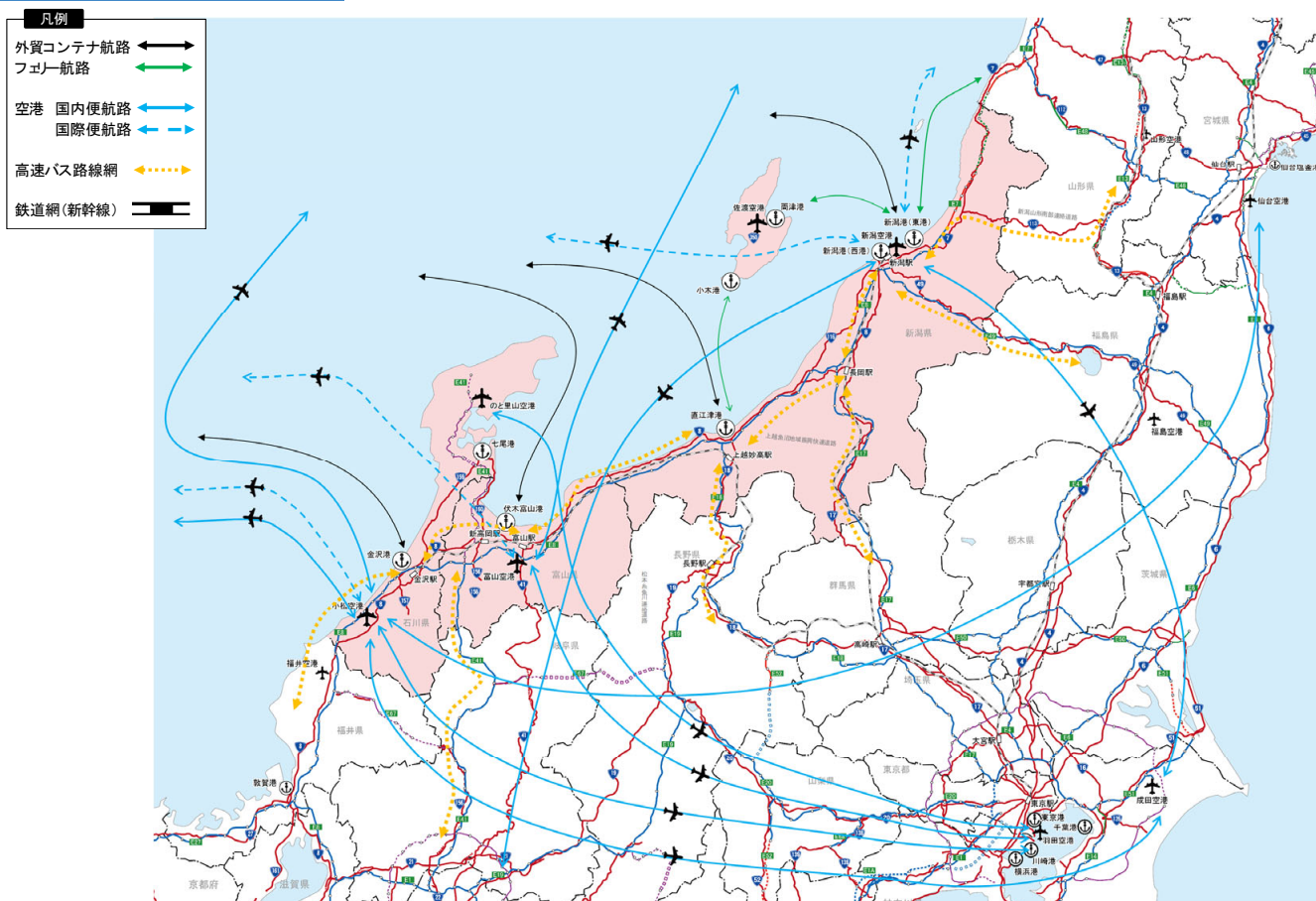


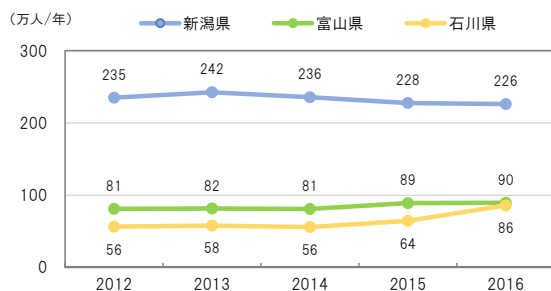
図 北陸地域の広域交通網

41

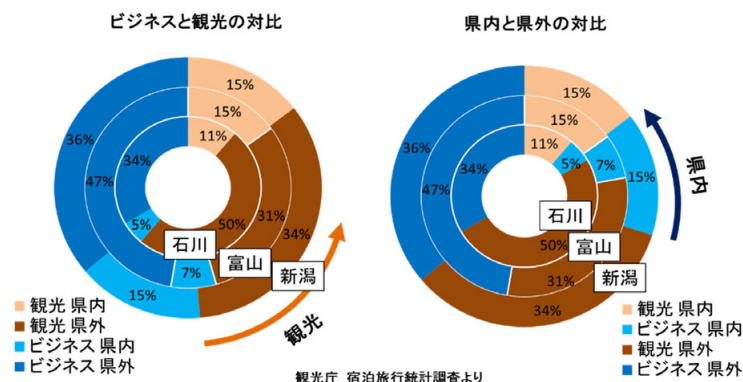


- 平成27年度の北陸新幹線開業を契機として、延べ宿泊者数が増加傾向にあり、特に外国人宿泊者数が顕著な伸びを示している。
- 各県のクルーズ船誘致の取り組みもあり、その寄港数は年々増加傾向にある。
- 宿泊者の割合を見ると、北陸地域の3県いずれも県外からの観光・ビジネスを目的とする割合が多くを占めている。

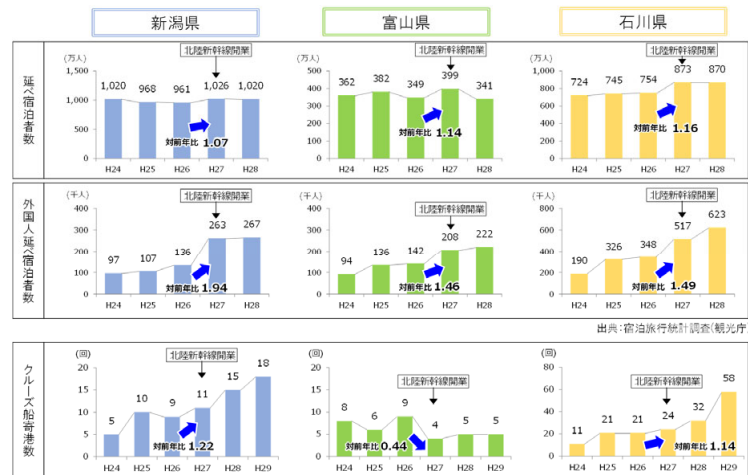
## ○ 鉄道旅客(人流)輸送量の推移



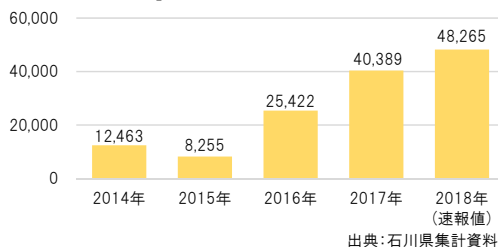
## ○ 北陸地域来訪者の来訪目的



## ○ 宿泊者数の推移とクルーズ船の寄港数の推移



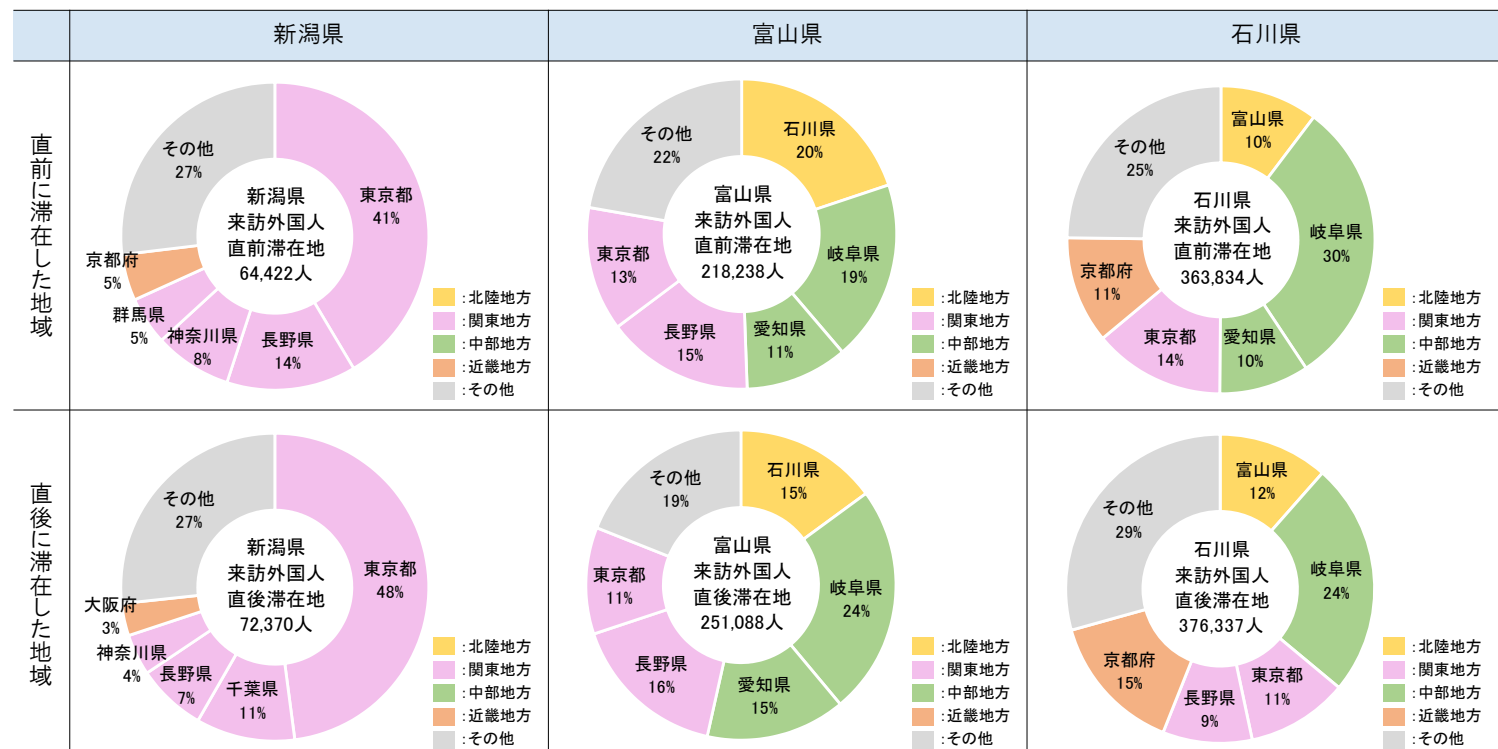
## [クルーズ船乗客数(金沢港)]



42

- 新潟県に訪来する外国人は、訪来前後に東京都や長野県など関東方面に滞在している割合が高い。
- 富山県と石川県に訪来する外国人は、岐阜県や愛知県など中部方面の他、北陸地域内に滞在している割合が高い。

## ○ 北陸地域に訪来する外国人移動相関



43



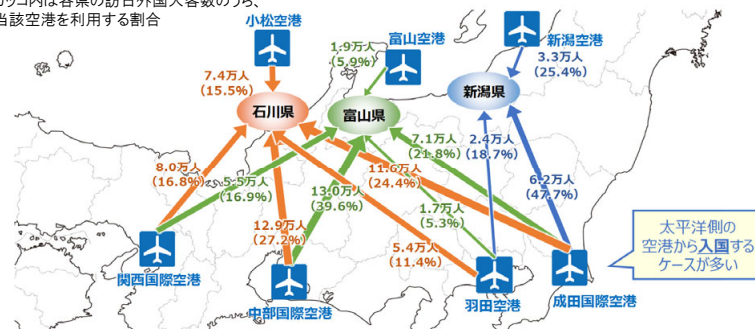


○北陸地域への訪日外国人客が出入国の際に利用する空港は、新潟県では成田国際空港(千葉県)、富山県や石川県では中部国際空港(愛知県)など、太平洋側の空港が多く利用されている。  
○また、北陸地域に訪日する際は、入国時と出国時に同じ空港を利用するケースが多い。

## 北陸地域への訪日外国人客の利用空港

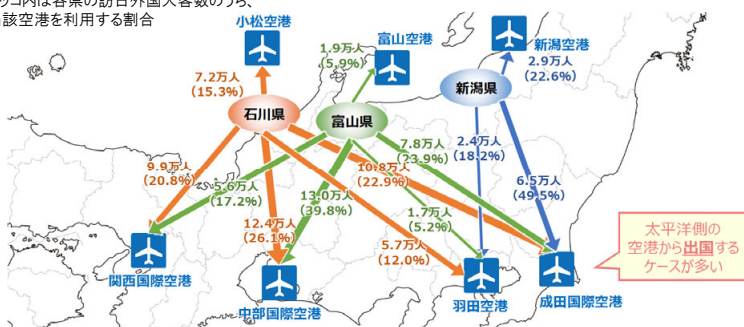
### [入国時に利用する空港]

※カッコ内は各県の訪日外国人客数のうち、当該空港を利用する割合



### [出国時に利用する空港]

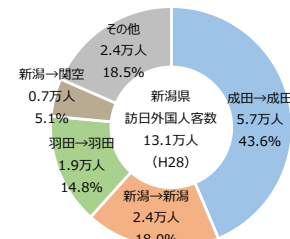
※カッコ内は各県の訪日外国人客数のうち、当該空港を利用する割合



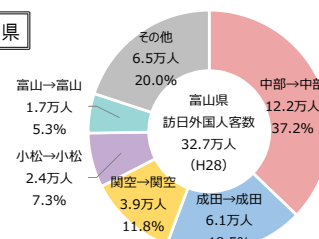
※出典: FF-Data訪日外国人流動データ(国土交通省)

### [訪日外国人の出入国空港の組合せ (H28年)]

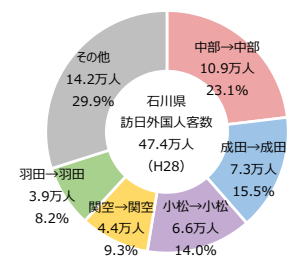
#### 新潟県



#### 富山県



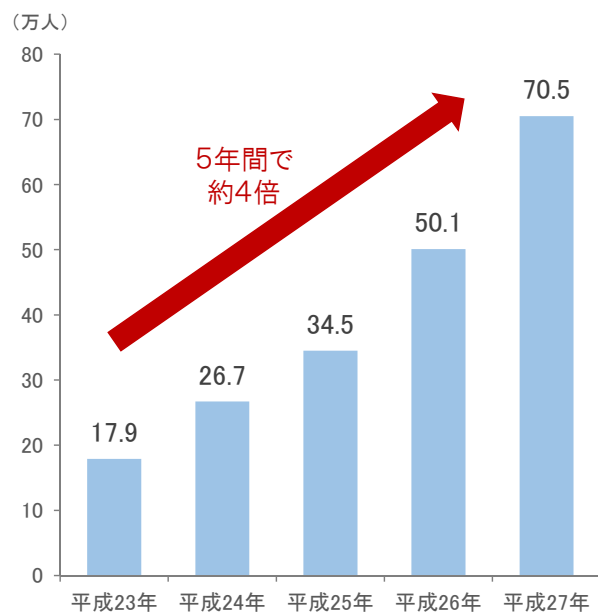
#### 石川県



※出典: FF-Data訪日外国人流動データ(国土交通省)

○訪日外国人観光客の増加に伴い、レンタカーを利用する訪日外国人は増加傾向である。  
○レンタカーによる交通事故は減少傾向であるが、外国人運転者による交通事故は増加している。  
○訪日外国人による交通事故を防止するためには、左側通行などの交通ルールなどを理解してもらうことが重要である。

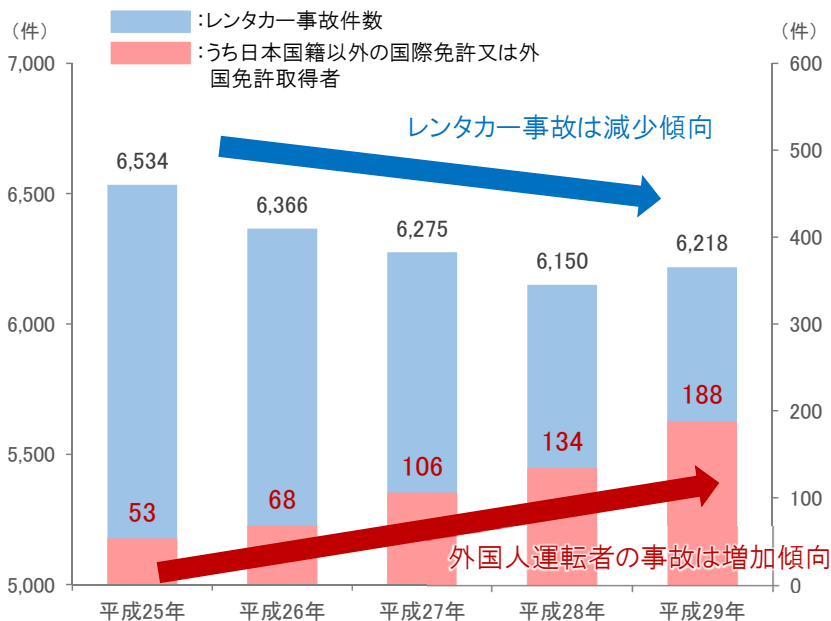
## レンタカーを利用した訪日外国人の推移



出典: 国際航空旅客動態調査(国土交通省航空局)

※国際定期便を利用して空港から出国した外国人旅客者数(推定値)

## レンタカー運転者による交通事故件数の推移



出典: 平成30年版交通安全白書(内閣府)

※レンタカー運転者が第1当事者の事故

※外国人運転者は、日本国籍以外で国際免許又は外国免許取得者



○急増する訪日外国人観光客のレンタカー利用による事故を防止するため、訪日外国人観光客のレンタカー利用が多い地域において先行的に実験として、レンタカー事業者や警察、観光部局と連携しながら、ETC2.0の急ブレーキデータ等を活用して、外国人特有の事故危険箇所を特定し、ピンポイント事故対策を推進している。

○ 訪日外国人観光客レンタカー事故ピンポイント対策(案)



※沖縄・九州で試行中



ピンポイント事故対策

カラー舗装や  
ピクトグラムを活用した標識



多言語注意看板



多言語パンフレット



事故の多い箇所  
を注意するパンフ  
をレンタカー窓口  
で配布

「交通結節点における外国人観光客への配慮・取組」

○近年、道の駅における外国人観光案内所の認定が進んでおり、北陸地域では11箇所が認定されている。(H30.11時点)

※外国人観光案内所のサービス例: 多言語に対応したホットライン・パンフレット・WEBサイト、無料Wi-Fiなど

○ 外国人観光案内所に認定される道の駅(北陸地域)

外国人観光案内所とは...

訪日外国人旅行者の受け入れ環境の整備を通じて、訪日外国人旅行者の利便性・満足度を向上させることを目的として、JNTO(日本政府観光局)が認定するもの。



認定区分	外国人観光案内所数(道の駅)			主な要件
	うち新潟県	うち富山県	うち石川県	
カテゴリ3	0	0	0	全国レベルの観光案内を提供 英語のスタッフが常駐かつ英語以外の2言語対応が常時可能等
カテゴリ2	1	1	0	広域の観光案内を提供 英語のスタッフが常駐等
カテゴリ1	6	3	2	地域の観光案内を提供 パートタイムや電話通訳等で英語対応が可能等
パートナー施設	4	3	0	観光案内を専門としない施設であっても、外国人旅行者を積極的に受け入れる意欲があり、公平・中立な立場で地域の案内を提供
合計	11	7	2	

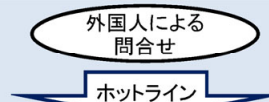
出典: 国土交通省道路局HP、日本政府観光局HP

○ 外国人観光案内所の取り組み事例

「ニセコビュープラザ」(北海道ニセコ町)

○ 外国人観光客のニーズに対応したサービスを提供

外国人の問合せに対するホットラインを設置



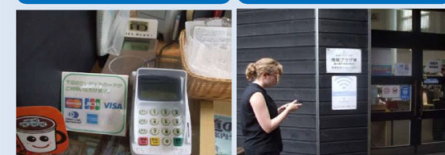
英語、韓国語、中国語、ドイツ語の  
4カ国語対応可能

多言語パンフレット・WEBサイトで観光地を紹介



クレジットカードが使用  
可能

無料公衆無線LAN  
の設置





## 「交通結節点における外国人観光客への配慮・取組」

○近年、高速道路SA・PAにおける外国人観光案内所認定が進んでおり、北陸地域では10箇所のSA・PAが認定されている。  
 ※外国人観光案内所のサービス例：多言語に対応したホットライン・翻訳タブレット・高速道路地図、無料Wi-Fiなど

### 外国人観光案内所に認定を受けているSA・PA（北陸地域）

外国人観光案内所とは…

訪日外国人旅行者の受け入れ環境の整備を通じて、訪日外国人旅行者の利便性・満足度を向上させることを目的として、JNTO(日本政府観光局)が認定するもの。

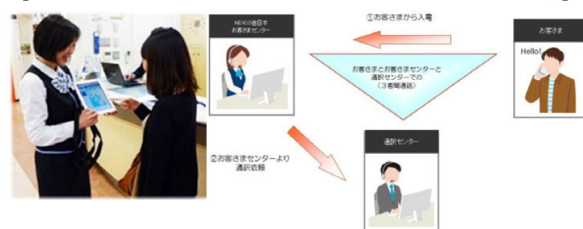


認定区分	外国人観光案内所数 (SA・PA)				主要要件
	うち新潟県	うち富山県	うち石川県		
カテゴリ3	0	0	0	0	全国レベルの観光案内を提供 英語のスタッフが常駐かつ英語以外の2言語対応が常時可能等
カテゴリ2	0	0	0	0	広域の観光案内を提供 英語のスタッフが常駐等
カテゴリ1	10	4	4	2	地域の観光案内を提供 パートタイムや電話通訳等で英語対応が可能等
パートナー施設	0	0	0	0	観光案内を専業としない施設であっても、外国人旅行者を積極的に受け入れる意欲があり、公平・中立な立場で地域の案内を提供
合計	10	4	4	2	

出典：国土交通省道路局HP、日本政府観光局HP

### SA・PAにおける外国人観光案内所の取組事例

〔翻訳タブレット・多言語対応の通訳センターを介した3者間通話〕



〔Free Wi-Fiサービス〕〔海外発行カード対応ATMの設置、免税店〕



〔多言語に対応した高速道路地図〕

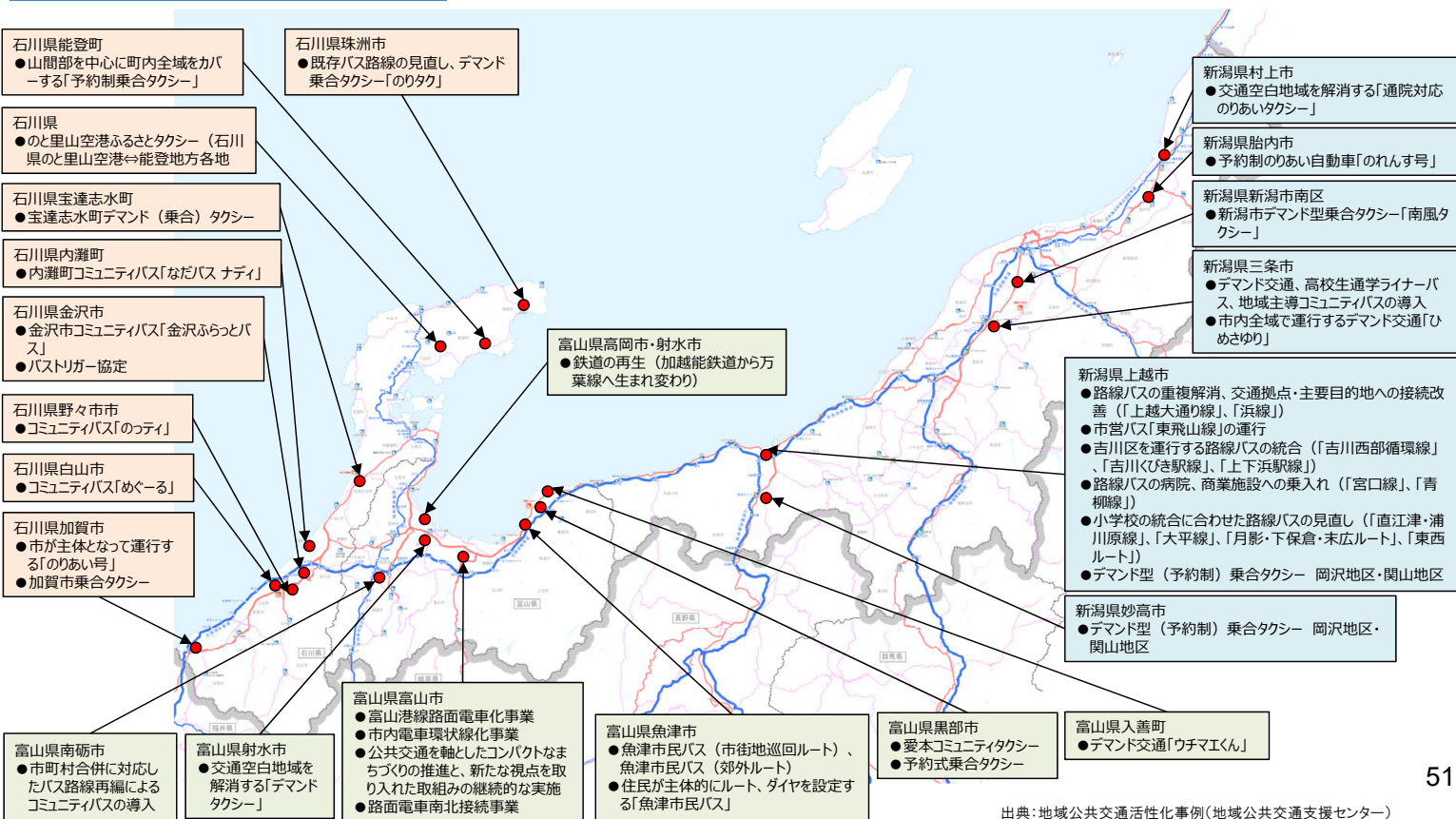


出典：国土交通省道路局他記者発表資料

## 北陸地域の地域公共交通

○北陸地域では、デマンド交通や乗り合いバスなど、地域公共交通活性化に取り組む自治体が多く存在している。

### 地域公共交通活性化の代表事例

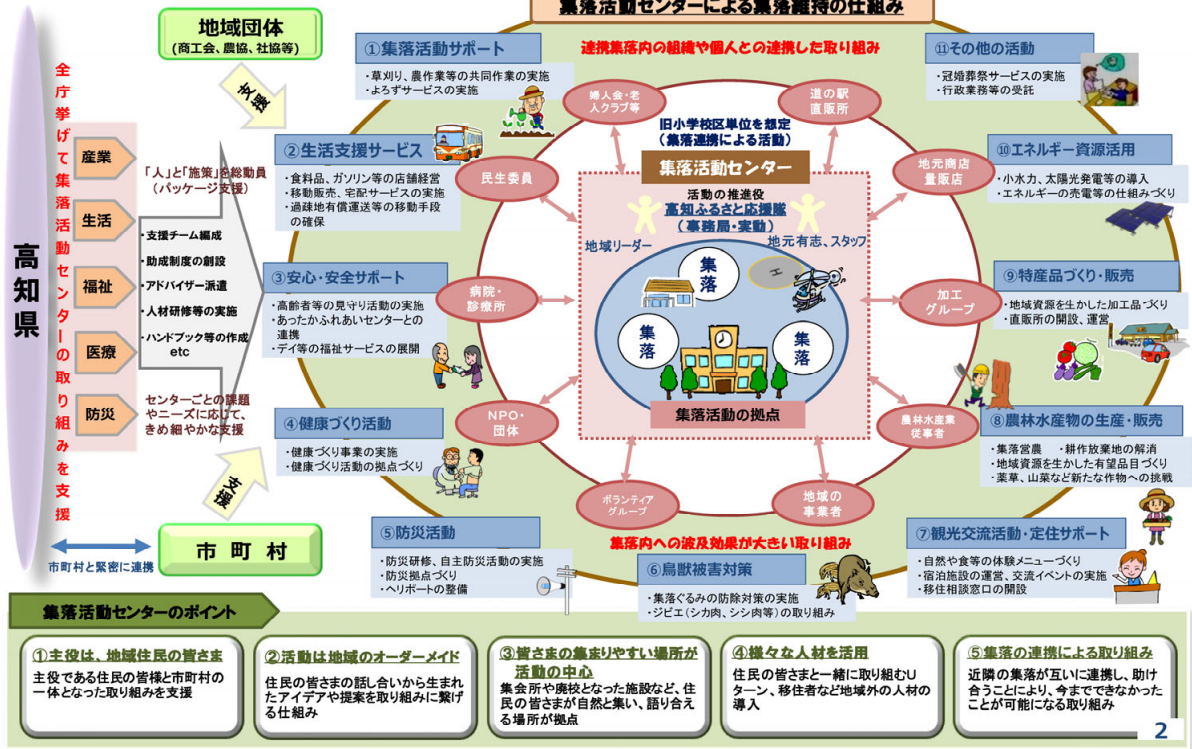


出典：地域公共交通活性化事例(地域公共交通支援センター) 乗り合いタクシー事例集(全国ハイヤー・タクシー協会)

「中山間地における道の駅等の目指すべき姿」

- 集落活動センターにより、地域住民が主体となってヒトとモノの輸送を担うことで、限りある資源を効率的・効果的に運用し、ヒトとモノの輸送サービスの生産性を一層向上させる。
- 将来にわたって持続可能な移動手段と物流の仕組みを整備し、安心して暮らし続けられる地域を目指す。

○ 中山間地における道の駅等の目指すべき姿



出典：高知県中山間地域対策課資料

○ 北陸地域の港湾の取扱貨物量は、日本海側における港湾の総取扱貨物量のうち、約2割を占める。

○ 北陸地域の外貿コンテナを取り扱う港湾は、新潟港、直江津港、伏木富山港、金沢港の4港で、日本海側における外貿コンテナ取扱貨物量のうち、約2割を占める。

○ 北陸地域の港湾の取扱貨物量

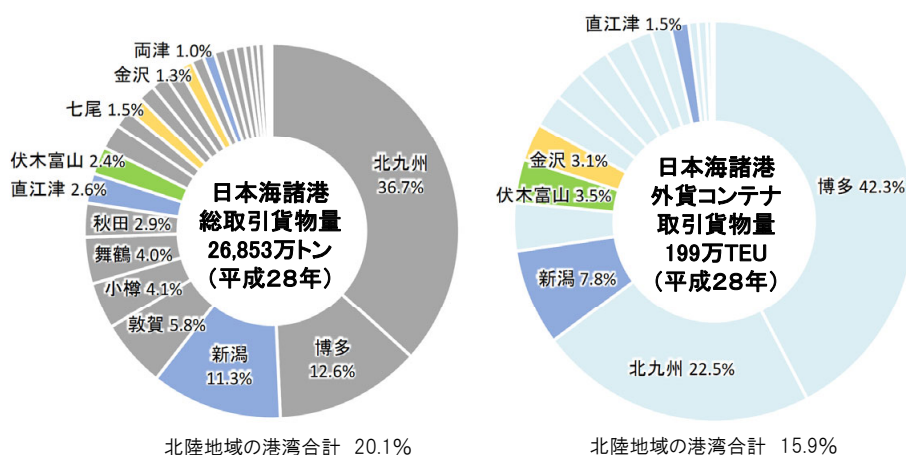


図 日本海諸港 貨物量(平成28年)

※出典：H28港湾統計 年報(国土交通省)

新潟港は総取扱貨物量・外貿コンテナ取扱貨物量共に重要港湾以上で『本州日本海側 第1位』  
※H28年外貿コンテナ取扱貨物量(TEUベース) 全国12位(H27年は11位)



※出典：港湾統計(国土交通省)



- 北陸地域を出発地とする貨物品類は、金属機械工業品や軽工業品、化学工業品が多くなっている。  
○これらの貨物は、北陸地域から出発して、関東方面や近畿方面に多く流動しており、特に、新潟県は関東方面、富山県は関東、中部、近畿方面、石川県は近畿方面へ向かう貨物が多くなっている。

## 北陸地域から出発する貨物

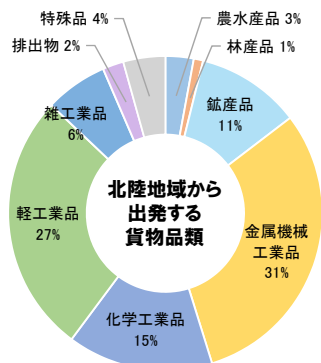


図 北陸地域から出発する貨物品類(トンベース)

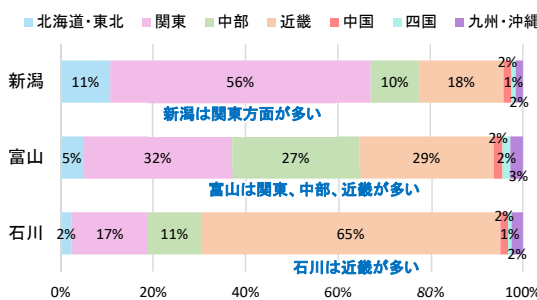


図 北陸地域から出発する貨物の流動量(トンベース)

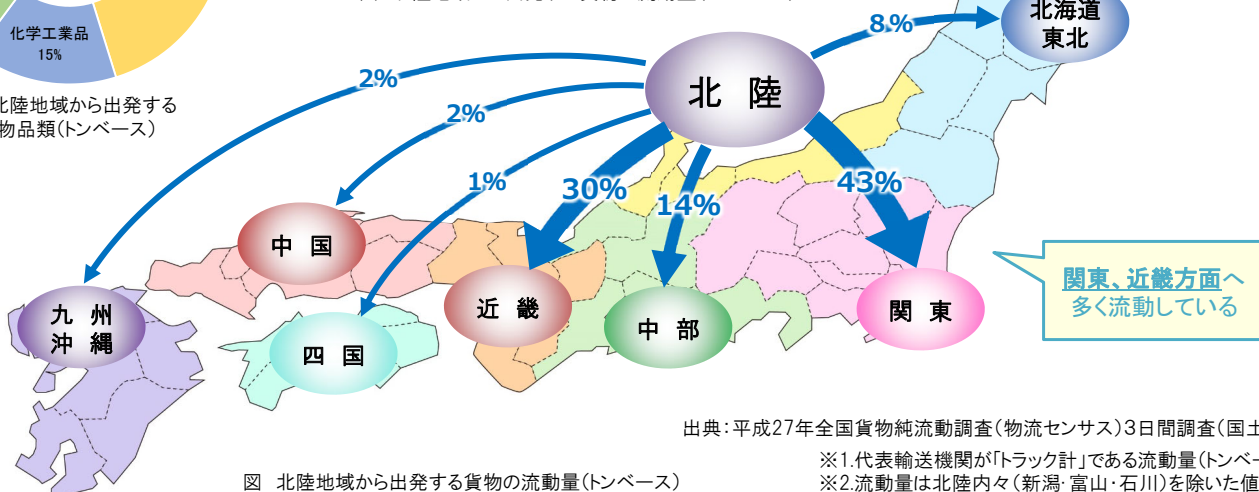


図 北陸地域から出発する貨物の流動量(トンベース)

出典:平成27年全国貨物純流動調査(物流センサス)3日間調査(国土交通省)

※1.代表輸送機関が「トラック計」である流動量(トンベース)  
※2.流動量は北陸内々(新潟・富山・石川)を除いた値

54

- 北陸地域に到着地とする貨物品類は、金属機械工業品や化学工業品が多くなっている。  
○これらの貨物は、関東、中部、近畿方面を出発して、北陸地域に多く流動しており、特に、新潟県は関東方面、富山県と石川県は中部方面、近畿方面からの貨物が多くなっている。

## 北陸地域に到着する貨物

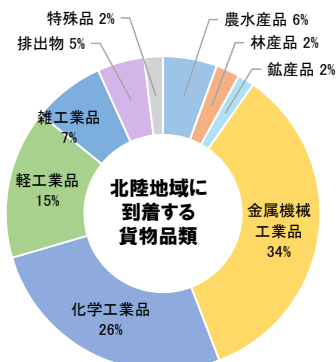


図 北陸地域に到着する貨物品類(トンベース)

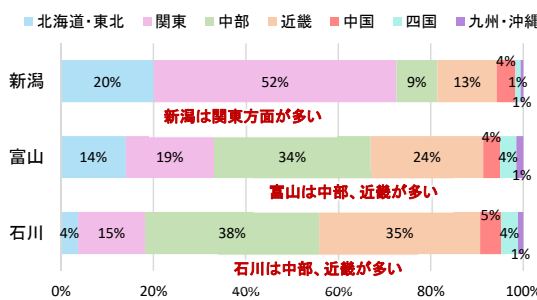


図 北陸地域に到着する貨物の流動量(トンベース)

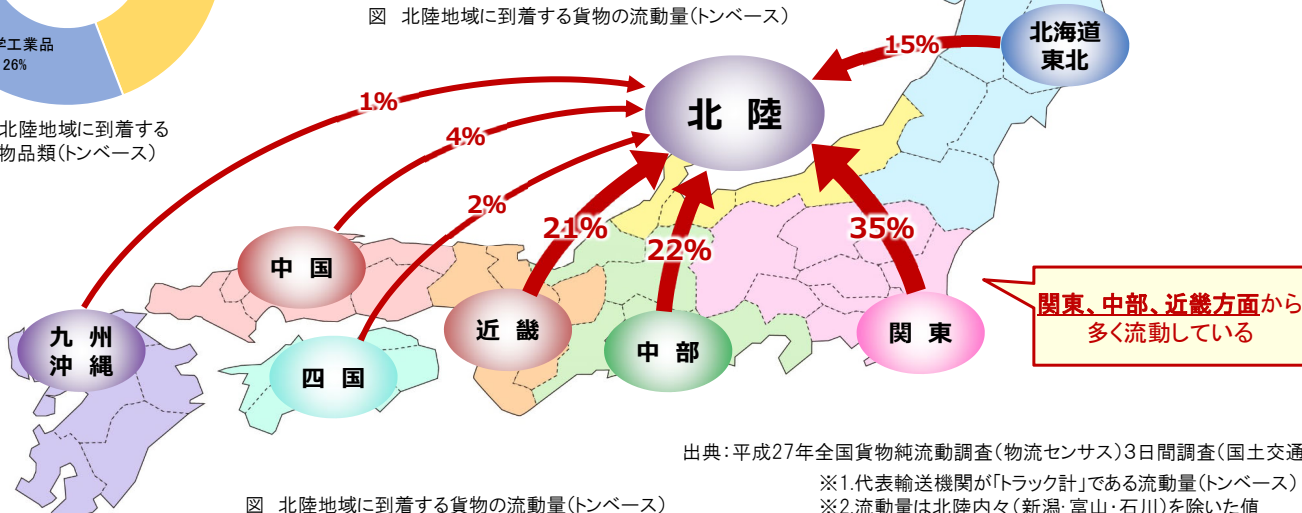


図 北陸地域に到着する貨物の流動量(トンベース)

出典:平成27年全国貨物純流動調査(物流センサス)3日間調査(国土交通省)

※1.代表輸送機関が「トラック計」である流動量(トンベース)  
※2.流動量は北陸内々(新潟・富山・石川)を除いた値

55

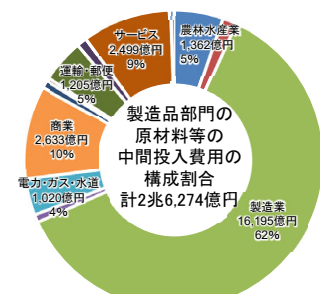
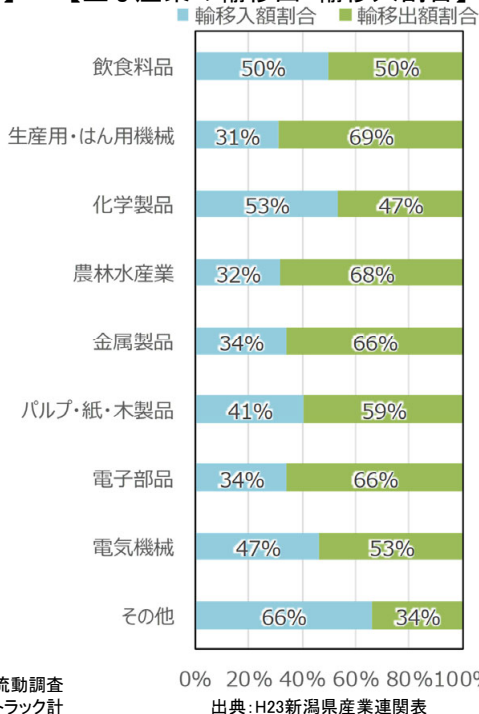
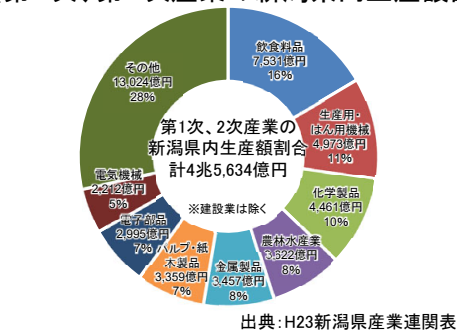


- 米どころ新潟といわれ農林水産業の生産額が多いのが1つの特徴であり、東京を初めとする関東方面が消費地となっている。
- また、これを原材料とする飲食料品の製造業が盛んである。
- 製造業の生産額が多く、飲食料品の他、越後三条打ち刃物に代表される金属製品や新潟港・直江津港からの原材料を使った石油化学製品やパルプ・紙・木製品の生産額が多いのが特徴である。
- 製造業は、県内の第1次、2次、3次産業の生産に幅広く係わっており、新潟県の経済活動に大きく影響を与えている。
- 製造業は、輸移入と輸移出の割合が均衡しており、原材料や部品を県外から運んできて製品・部品を製造し、これを県外に運ぶといった体系となっており、物流の影響が大きいと言える。

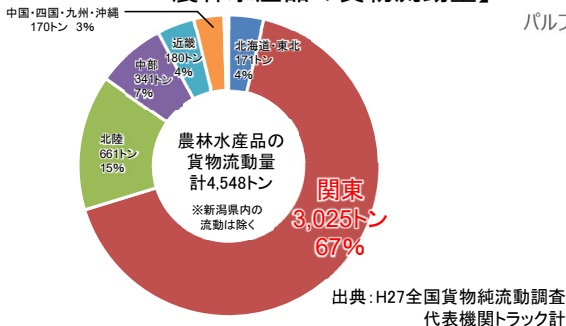
【第1次、第2次産業の新潟県内生産額割合】

【主な産業の輸移出・輸移入割合】

【製造業の原材料等の中間投入費用の構成割合】



【新潟県から輸送される農林水産品の貨物流動量】



## 新潟県を発着地とする軽工業品の流動について

- 新潟県を出発地とする軽工業品は、関東方面に最も多く流動しており、全体の56%を占める。
- 次いで、近畿方面、中部方面に流動している。

○ 新潟県から出発する軽工業品

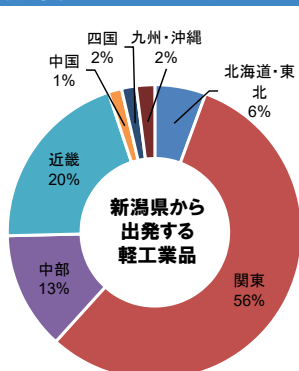
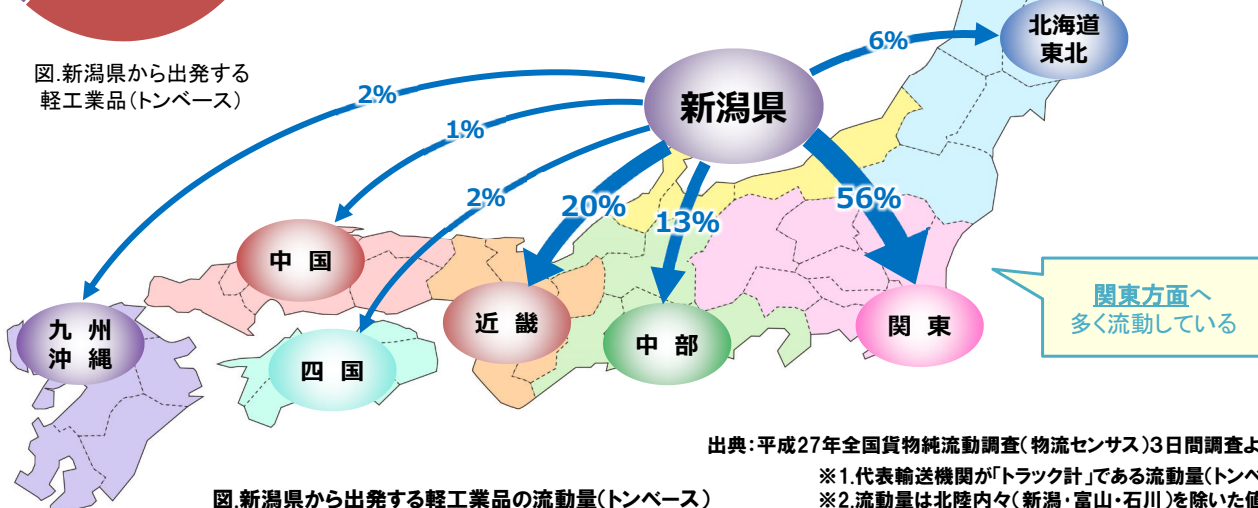


図.新潟県から出発する軽工業品(トンベース)



出典：平成27年全国貨物純流動調査(物流センサス)3日間調査より作成

※1.代表輸送機関が「トラック計」である流動量(トンベース)

※2.流動量は北陸内々(新潟・富山・石川)を除いた値

- 新潟県を発着地とする軽工業品は、関東方面から最も多く流動しており、全体の52%を占める。  
○ 次いで、中部方面、北海道・東北方面、近畿方面からの貨物が多くなっている。

## ○ 新潟県に到着する軽工業品

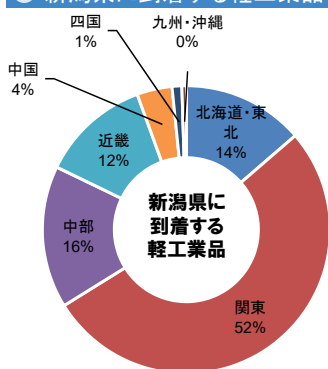


図.新潟県に到着する軽工業品(トンベース)

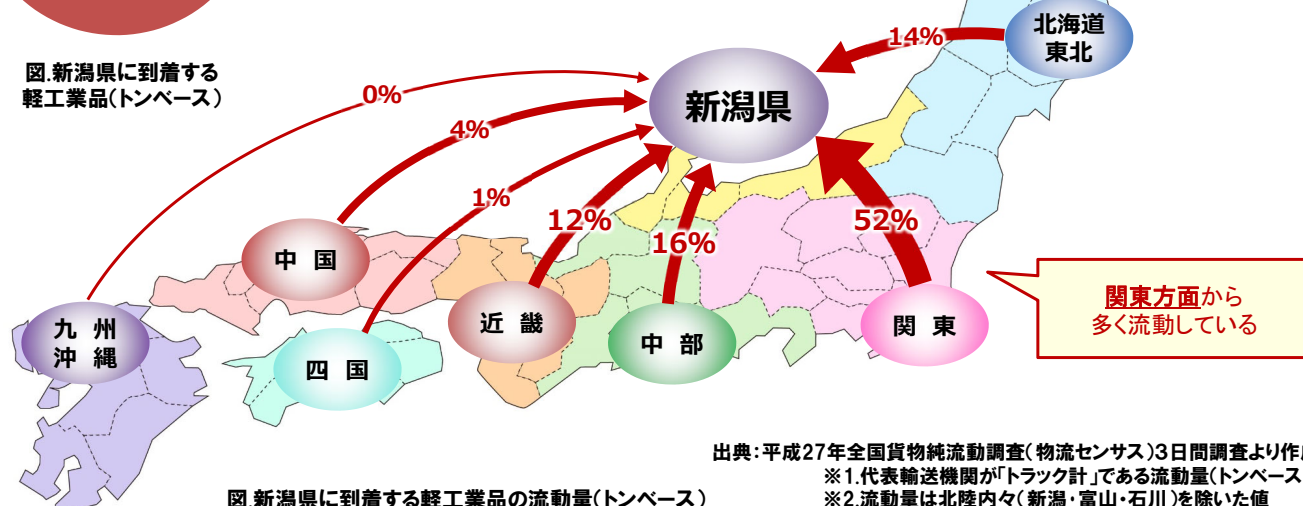


図.新潟県に到着する軽工業品の流動量(トンベース)

出典:平成27年全国貨物純流動調査(物流センサス)3日間調査より作成  
※1.代表輸送機関が「トラック計」である流動量(トンベース)  
※2.流動量は北陸内々(新潟・富山・石川)を除いた値

58

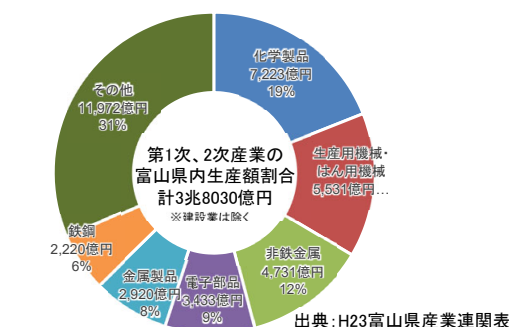
## 産業連関表からみた産業の特徴【富山県】

- 富山県は、くすりの富山として300年の歴史と伝統を有する化学工業品の生産額が高くなっており、三大都市圏が消費地となっている。  
○ また、豊富な電力と水資源を活用した半導体製造やアルミ加工業等の製造業が盛んである。  
○ 製造業は、県内の第1次、2次、3次産業の生産に幅広く係わっており、富山県の経済活動に大きく影響を与えている。  
○ 製造業は、輸移出の割合が輸移入よりもやや高い傾向にあり、県外から運んできた資材を付加価値の高い商品にし、県外に運ぶといった体系となっている。

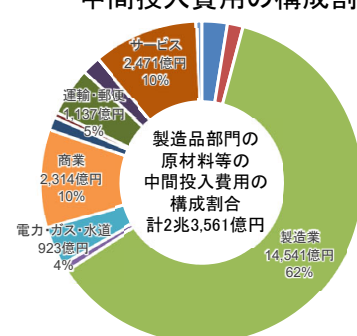
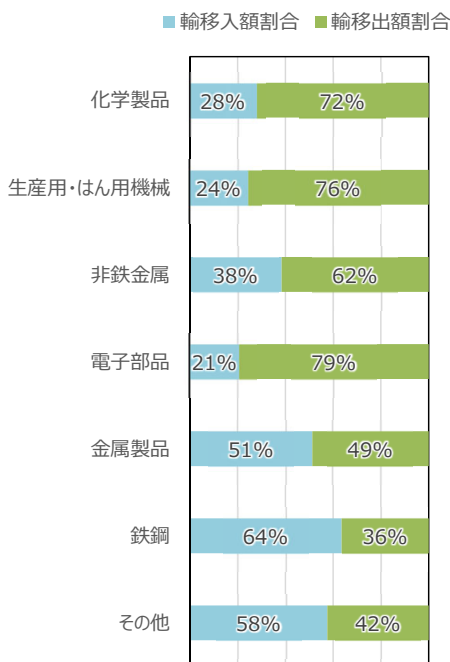
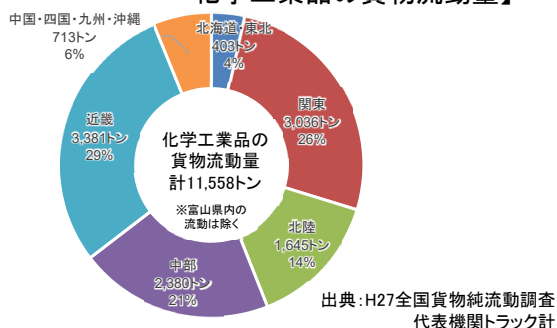
## 【第1次、第2次産業の富山県内生産額割合】

## 【主な産業の輸移出・輸移入割合】

## 【製造業の原材料等の中間投入費用の構成割合】



## 【富山県から発送される化学工業品の貨物流動量】



他業種へ支払った費用	
農林水産業	604億円(3%)
鉱業	370億円(2%)
製造業	14,541億円(62%)
建設	186億円(1%)
電力・ガス・水道	923億円(4%)
商業	2,314億円(10%)
金融・保険	307億円(1%)
不動産	124億円(1%)
運輸・郵便	1,137億円(5%)
情報通信	447億円(2%)
公務	0億円(0%)
サービス	2,471億円(10%)
分類不明	138億円(1%)

出典:H23富山県産業連関表

59



# 富山県を発着地とする化学工業品の流動について

- 富山県を出発地とする化学工業品は、近畿方面・関東方面に多く流動している。
- 次いで、中部方面の流動が多くなっている。

## 富山県から出発する化学工業品

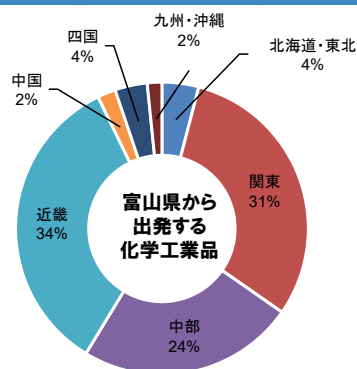
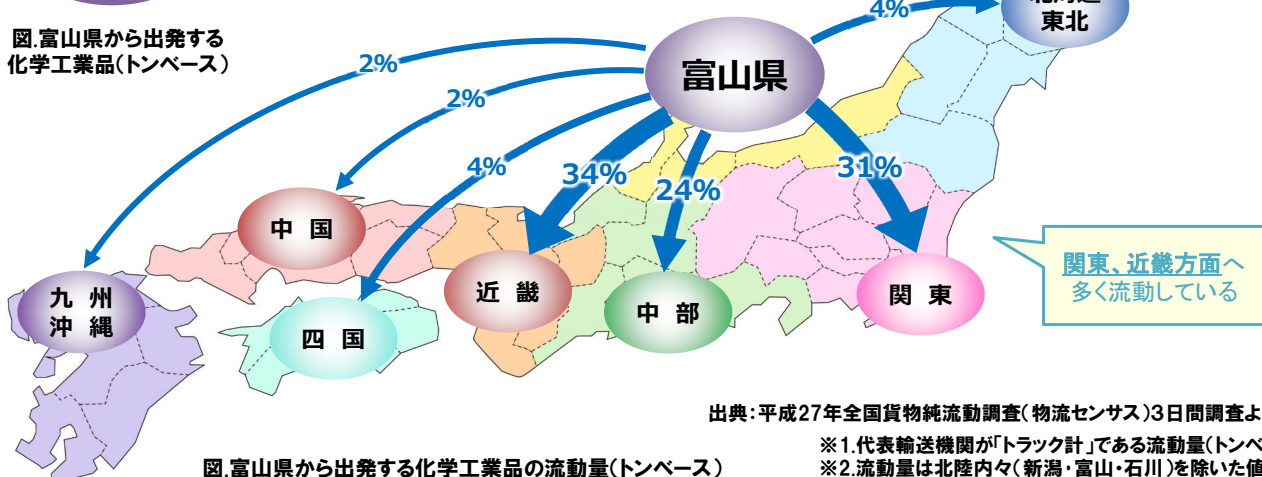


図.富山県から出発する化学工業品(トンベース)



出典:平成27年全国貨物純流動調査(物流センサス)3日間調査より作成

※1.代表輸送機関が「トラック計」である流動量(トンベース)  
 ※2.流動量は北陸内々(新潟・富山・石川)を除いた値

# 富山県を発着地とする化学工業品の流動について

- 富山県を発着地とする化学工業品は、中部方面から最も多く流動しており、全体の33%を占める。
- 次いで、関東方面、近畿方面からの貨物が多くなっている。

## 富山県に到着する化学工業品

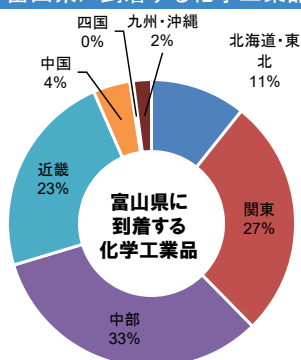
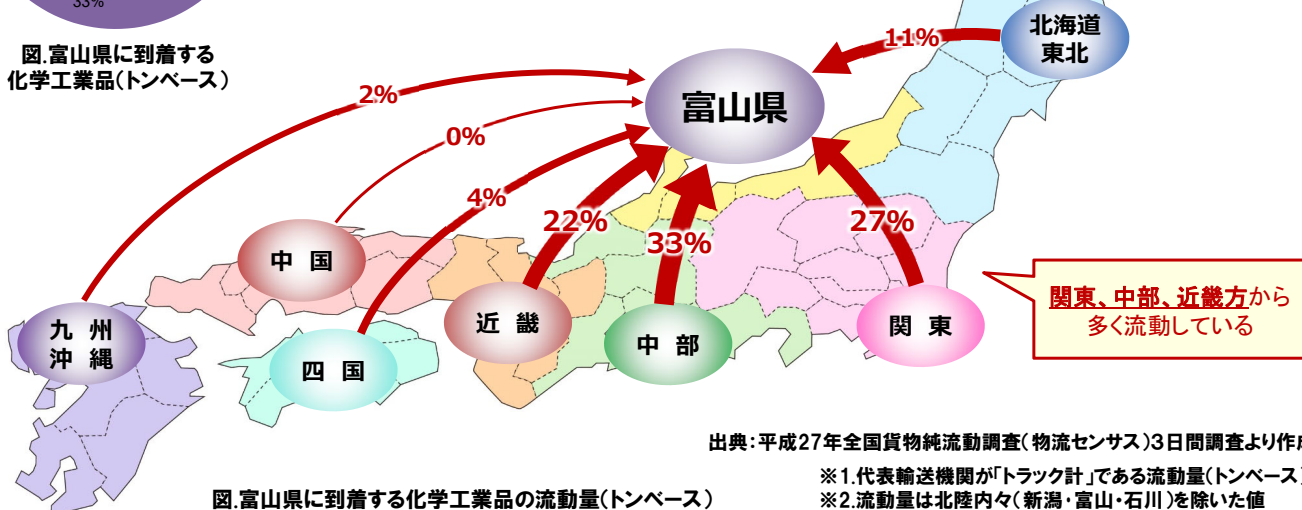


図.富山県に到着する化学工業品(トンベース)



出典:平成27年全国貨物純流動調査(物流センサス)3日間調査より作成

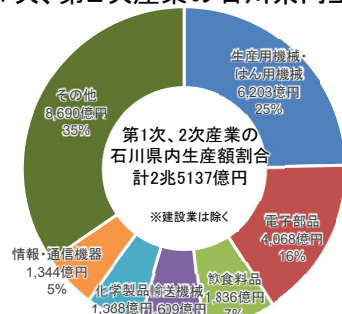
※1.代表輸送機関が「トラック計」である流動量(トンベース)  
 ※2.流動量は北陸内々(新潟・富山・石川)を除いた値

- 石川県は明治初期の繊維産業の振興に伴う繊維機械工業を基盤にしなが、建設機械等への領域を広げ発展を遂げてきており、生産用機械・はん用機械の生産額が高くなっており、三大都市圏が消費地となっている。
- また、コンピューター用ディスプレイやコンピューター周辺機器等の電子部品の製造業が盛んである。
- 製造業は、県内の第1次、2次、3次産業の生産に幅広く係わっており、石川県の経済活動に大きく影響を与えている。
- 生産用・はん用機械は、輸移出額の割合が輸移入額の割合よりもやや高い傾向にあり、県外から運んできた資材を付加価値の高い商品にし、県外に運ぶといった体系となっている。

【第1次、第2次産業の石川県内生産額割合】

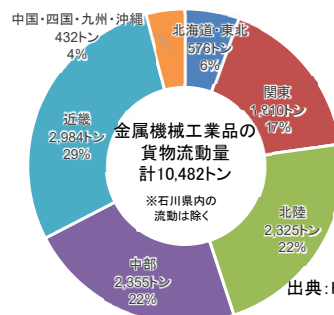
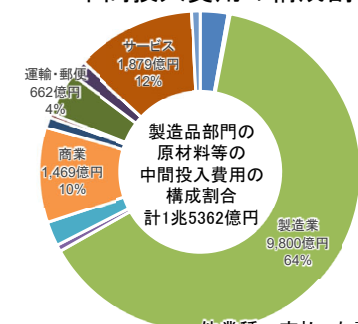
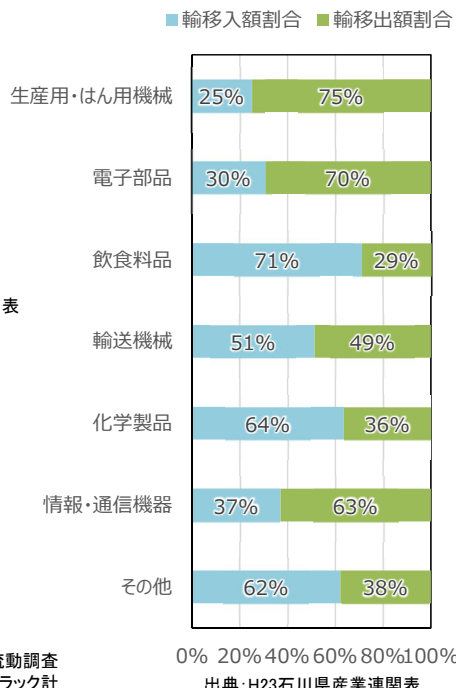
【主な産業の輸移出・輸移入割合】

【製造業の原材料等の中間投入費用の構成割合】



出典：H23石川県産業連関表

【石川県から発送される金属機械工業品の貨物流動量】

出典：H27全国貨物純流動調査  
代表機関トラック計

他業種へ支払った費用

農林水産業	429億円 (3%)
鉱業	32億円 (0%)
製造業	9,800億円 (64%)
建設	103億円 (1%)
電力・ガス・水道	376億円 (2%)
商業	1,469億円 (10%)
金融・保険	172億円 (1%)
不動産	61億円 (0%)
運輸・郵便	662億円 (4%)
情報通信	246億円 (2%)
公務	0億円 (0%)
サービス	1,876億円 (12%)
分類不明	133億円 (1%)

出典：H23石川県産業連関表

## 石川県を発着地とする貨物流動について

- 石川県を出発地とする金属機械工業品は、近畿方面に最も多く流動している。
- 次いで、中部方面、関東方面の流動が多くなっている。

○ 石川県から出発する金属機械工業品

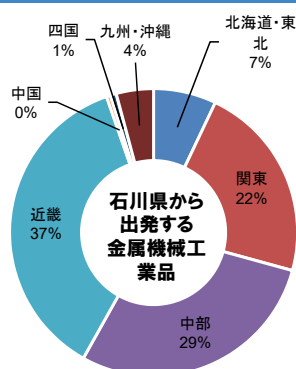
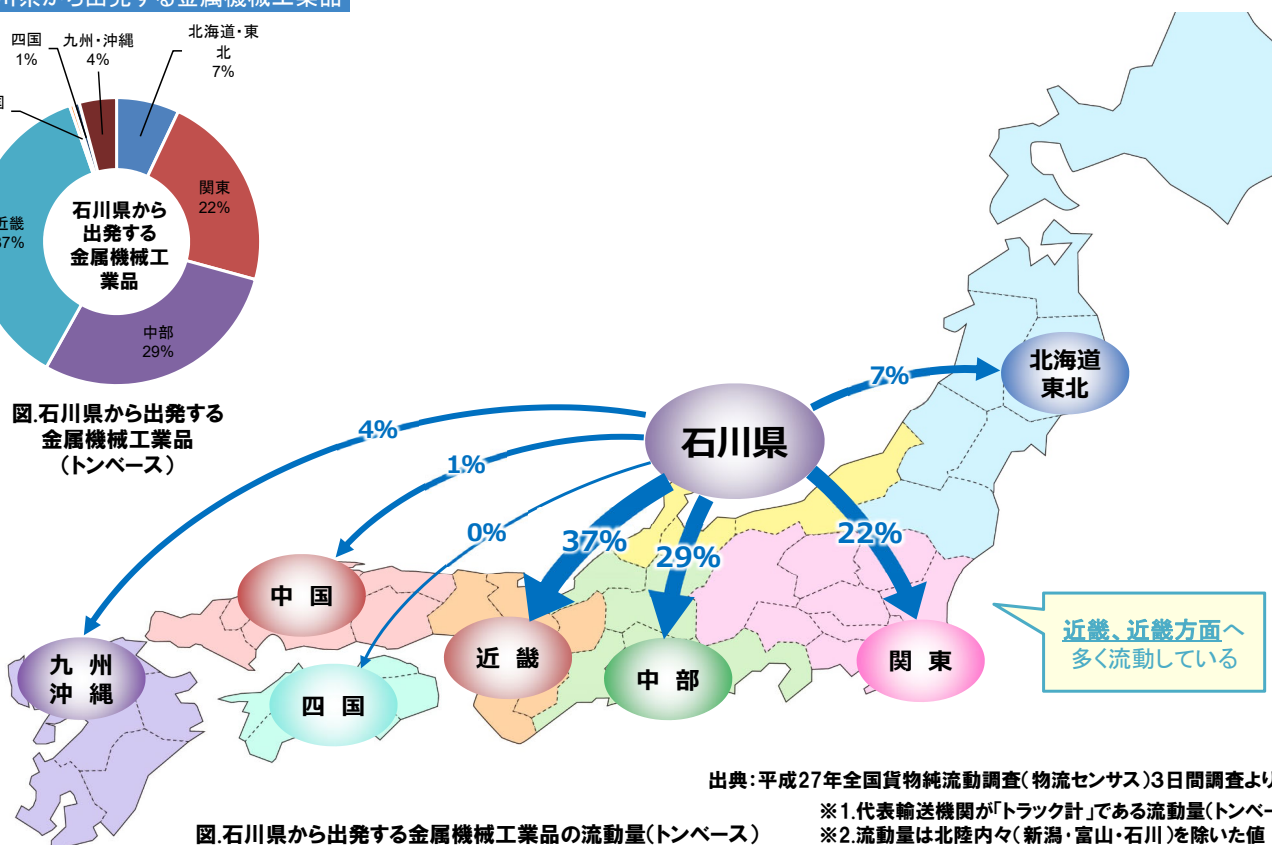


図 石川県から出発する金属機械工業品 (トンベース)



出典：平成27年全国貨物純流動調査(物流センサス)3日間調査より作成

※1.代表輸送機関が「トラック計」である流動量(トンベース)

※2.流動量は北陸内々(新潟・富山・石川)を除いた値



- 石川県を発着地とする金属機械工業品は、近畿方面から最も多く流動しており、全体の44%を占める。
- 次いで、中部方面、関東方面からの貨物が多くなっている。

## 石川県に到着する金属機械工業品

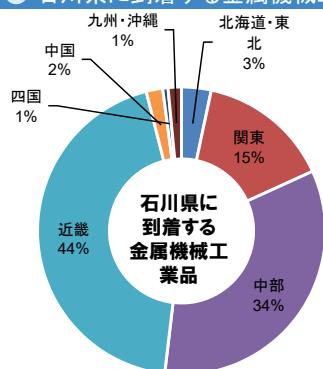
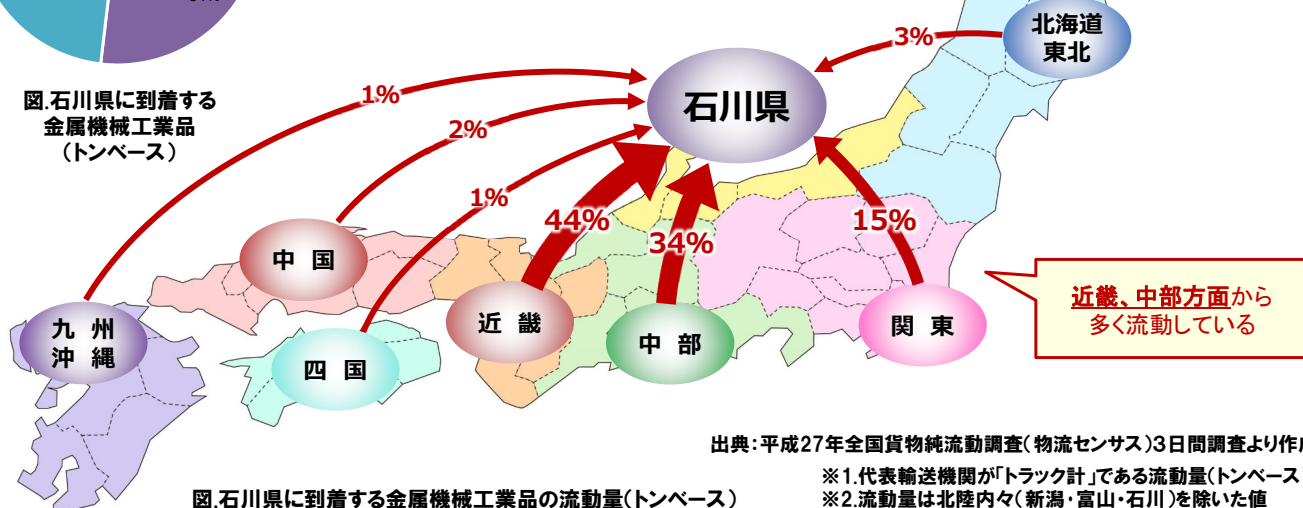


図.石川県に到着する金属機械工業品(トンベース)



出典:平成27年全国貨物純流動調査(物流センサス)3日間調査より作成

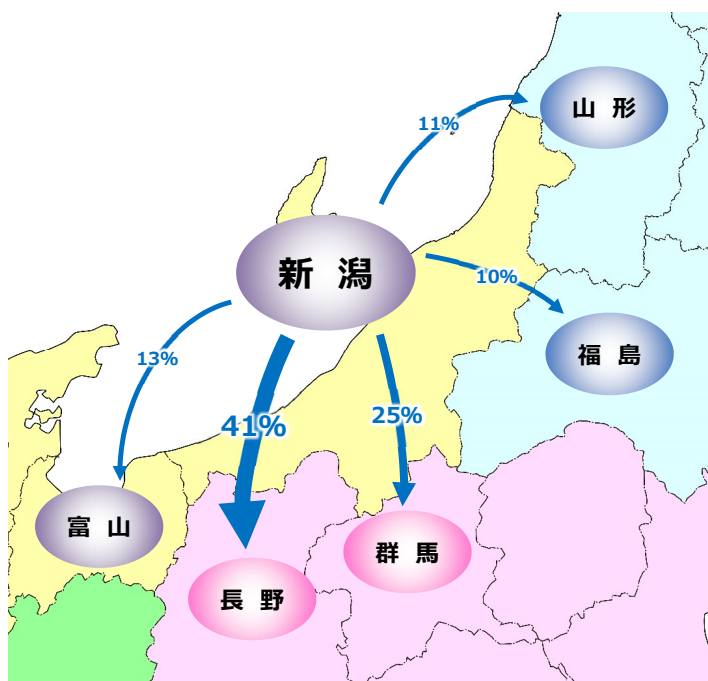
※1.代表輸送機関が「トラック計」である流動量(トンベース)  
※2.流動量は北陸内々(新潟・富山・石川)を除いた値

64

## 広域的な交通の現状と課題 — 物流(隣県との貨物流動) —

- 新潟県から出発する貨物は主に長野県への流動が多く、次いで群馬県、富山県へ流動している。
- 新潟県へ到着する貨物は長野県からの流動が多く、次いで山形県、福島県から流動している。

### 新潟県から出発する貨物



### 新潟県に到着する貨物

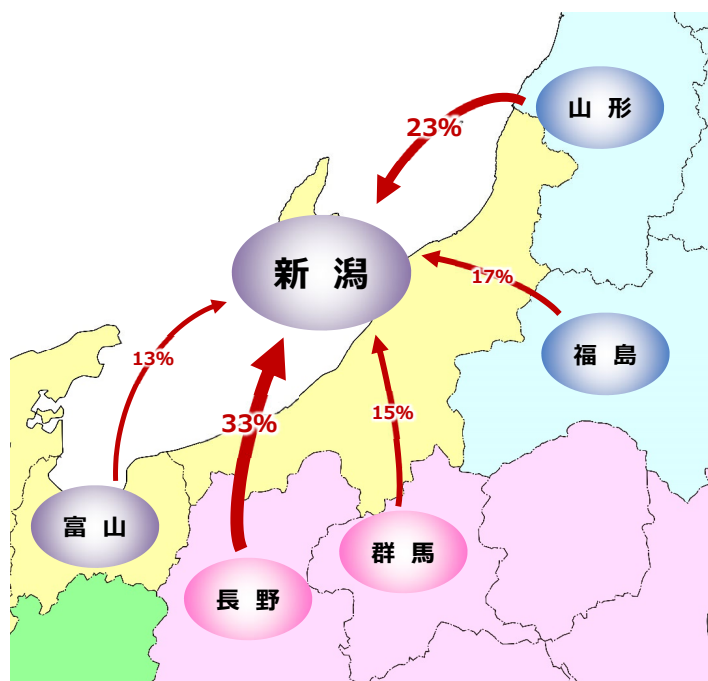


図 新潟県から出発する貨物の流動量(トンベース)

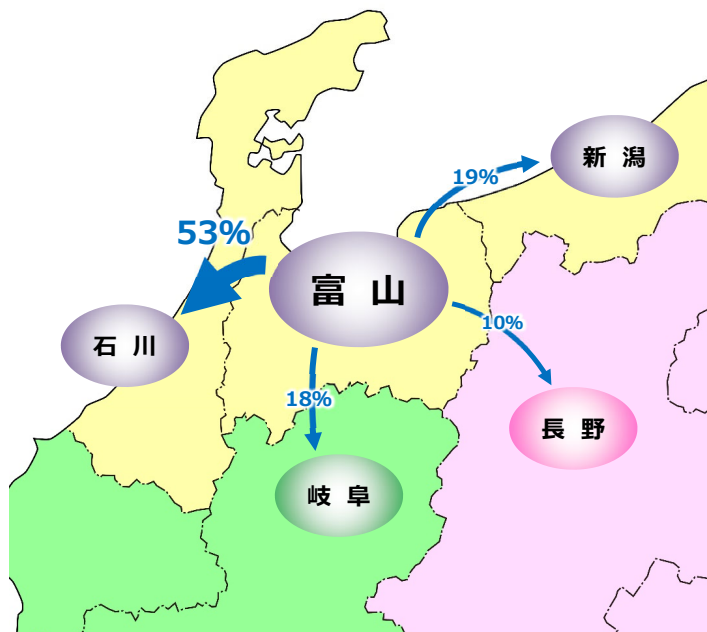
出典:平成27年全国貨物純流動調査(物流センサス)3日間調査(国土交通省)

※1.代表輸送機関が「トラック計」である流動量(トンベース)  
※2.流動量の割合は県内々と隣接しない県を除いた値

65

○富山県から出発する貨物は主に石川県への流動が多く、次いで新潟県、岐阜県へ流動している。  
○富山県へ到着する貨物は石川県からの流動が大半を占めている。

## ○ 富山県から出発する貨物



## ○ 富山県に到着する貨物

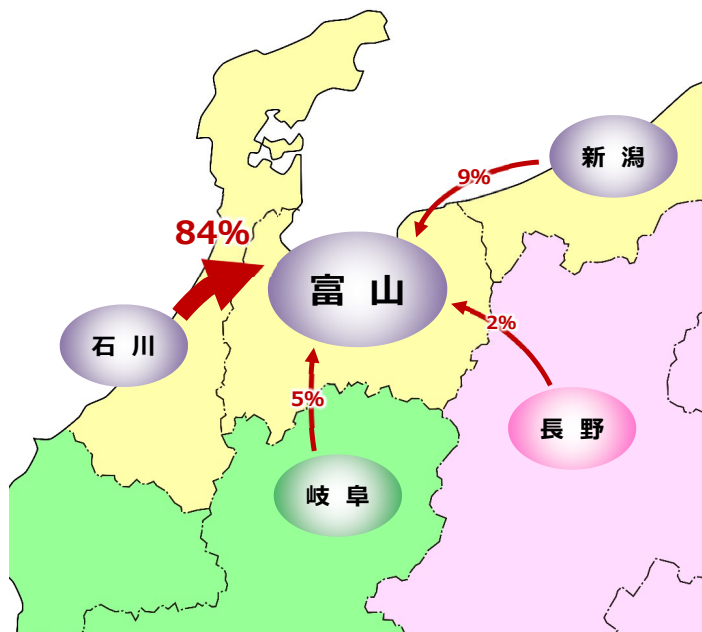


図 富山県から出発する貨物の流動量(トンベース)

出典:平成27年全国貨物純流動調査(物流センサス)3日間調査(国土交通省)

66

※1.代表輸送機関が「トラック計」である流動量(トンベース)  
※2.流動量の割合は県内々と隣接しない県を除いた値

○石川県から出発する貨物は主に富山県への流動が多く、次いで福井県へ流動している。  
○石川県へ到着する貨物は富山県からの流動が大半を占めており、次いで福井県、岐阜県から流動している。

## ○ 石川県から出発する貨物



## ○ 石川県に到着する貨物

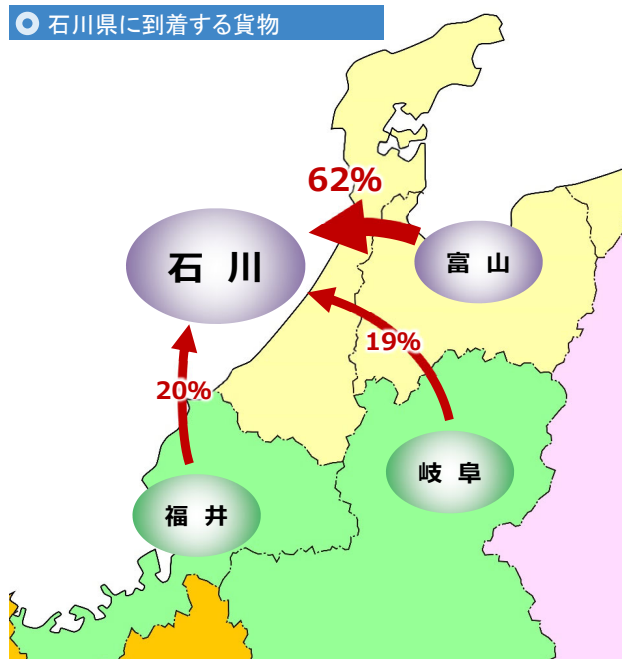


図 石川県から出発する貨物の流動量(トンベース)

出典:平成27年全国貨物純流動調査(物流センサス)3日間調査(国土交通省)

67

※1.代表輸送機関が「トラック計」である流動量(トンベース)  
※2.流動量の割合は県内々と隣接しない県を除いた値



○平成29年の外貿コンテナ取扱量は、新潟港では過去4年ぶりに増加しており、伏木富山港では過去2番目に多く、金沢港では過去最多の取扱量となっている。

## ○ 港湾別外貿コンテナ取扱貨物量の推移

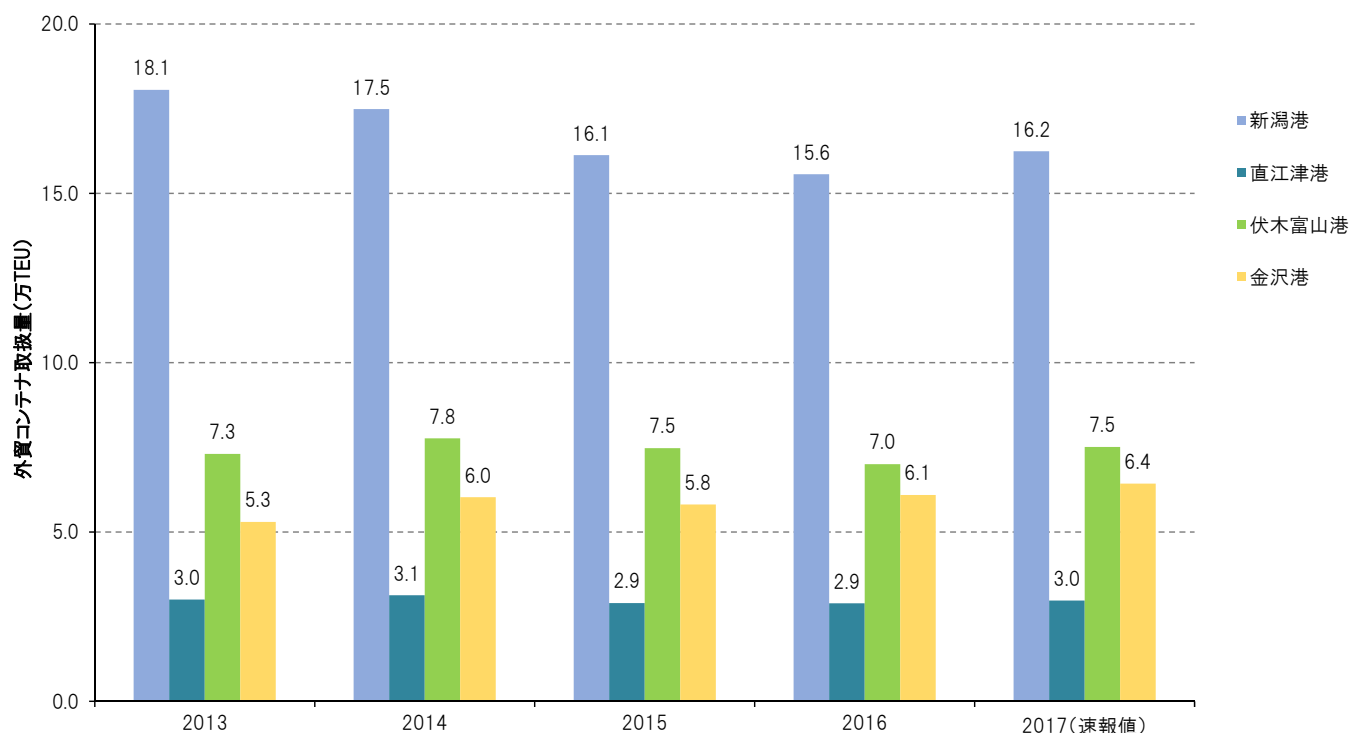


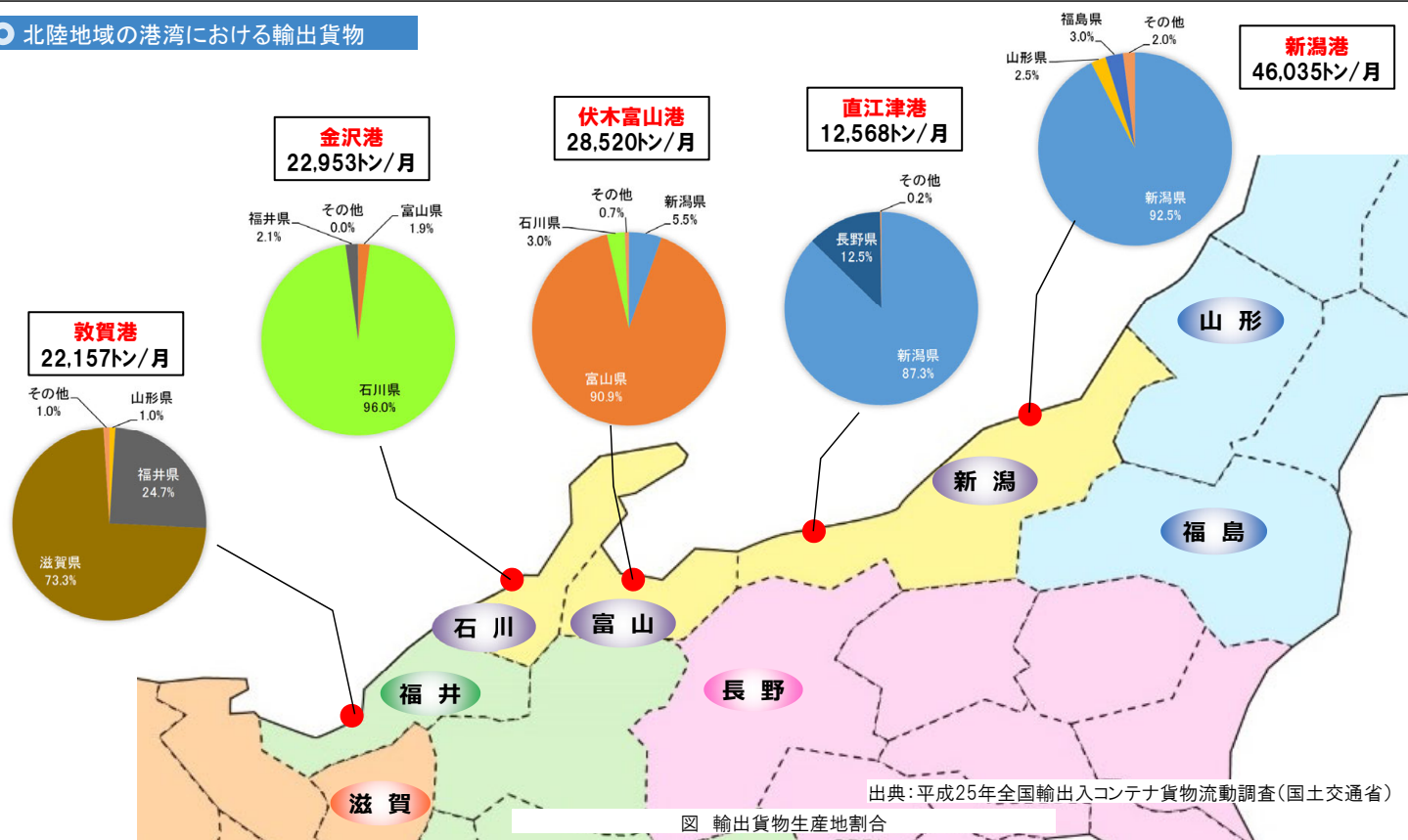
図 北陸地域の港湾別外貿コンテナ取扱量の推移

出典：港湾統計年報(国土交通省)  
※H29は港湾管理者調べをもとに国土交通省作成の速報値

68

○北陸地域の港湾における輸出貨物はいずれも自県の生産物が大半を占めている。  
○新潟港へは福島県、山形県、直江津港へは長野県が生産物が僅かながら集まっている。  
○伏木富山港及び金沢港では、それぞれの県の生産物を含んでおり、伏木富山港では新潟県が生産物を含んでいる。

## ○ 北陸地域の港湾における輸出貨物



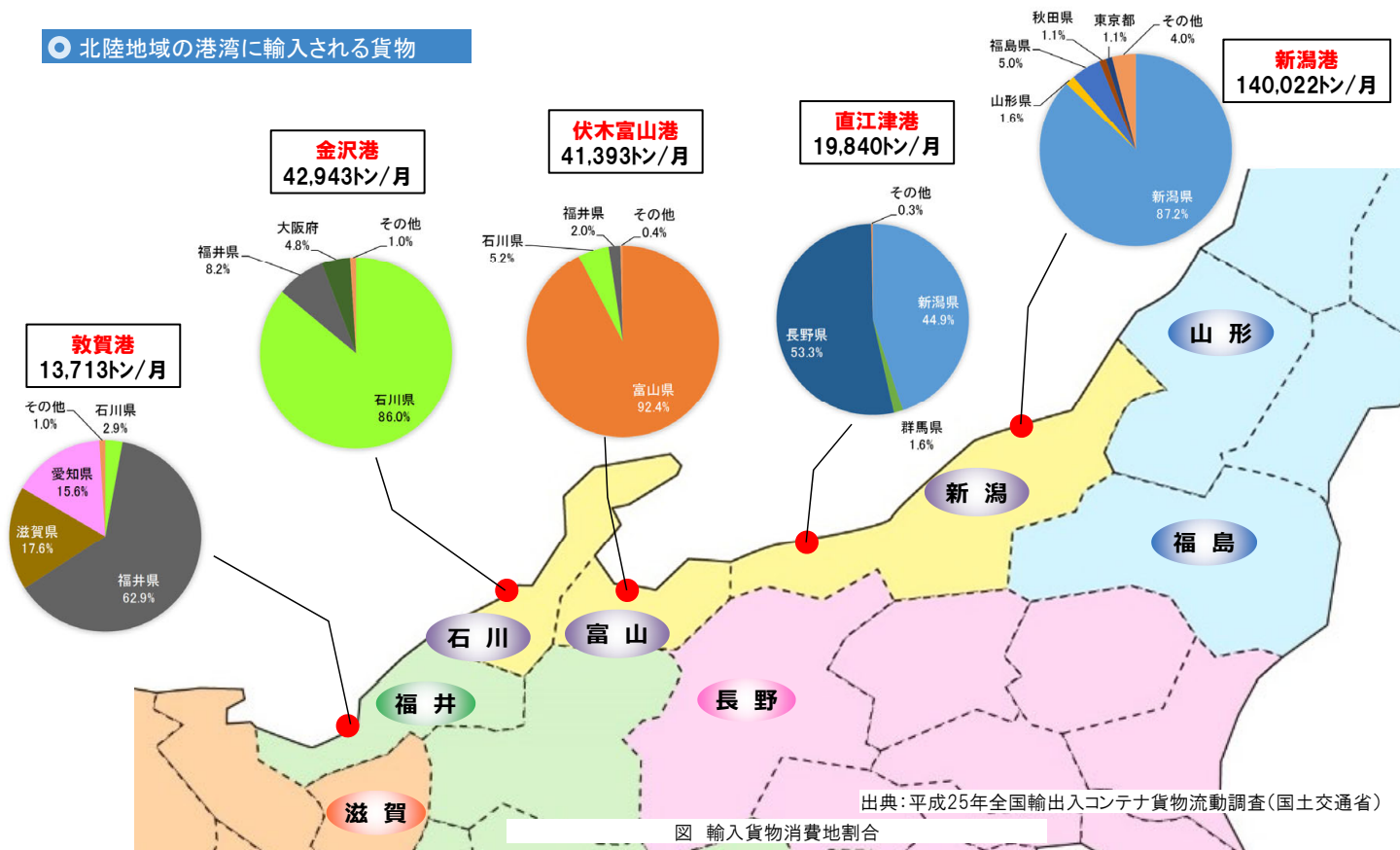
出典：平成25年全国輸出入コンテナ貨物流動調査(国土交通省)

図 輸出貨物生産地割合

69

- 北陸地域の港湾に輸入される貨物は、大半が自県で消費されている。
- 直江津港で輸入される貨物の半数以上が長野県で消費されている。

北陸地域の港湾に輸入される貨物



70

- 北陸地域を発着地とする貨物輸送の大半は、トラック輸送に依存している。
- 北陸地域のトラック輸送は、全国を上回る分担率となっている。
- 北陸地域のトラック輸送は、経年的にほぼ横ばいで推移しており、重要な輸送機関となっている。

北陸地域から発着する貨物の代表輸送機関の分担率

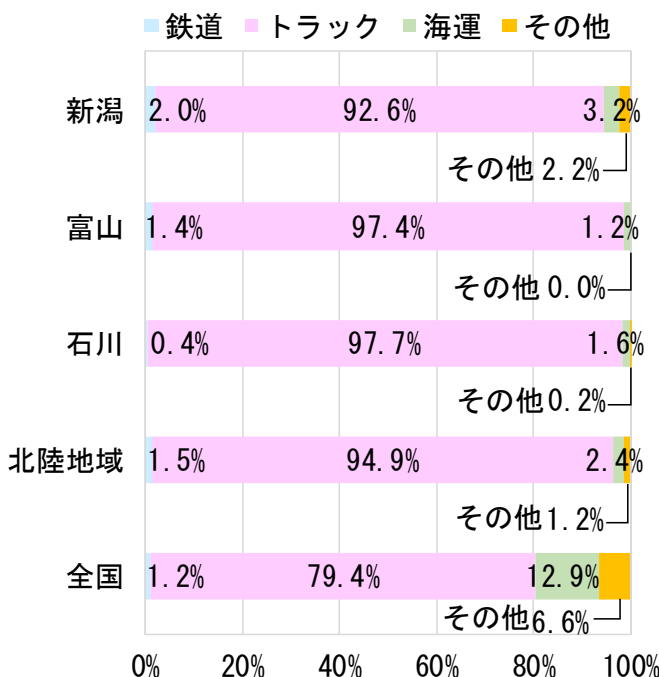


図 北陸地域を発着地とする貨物の代表機関別流動量割合(トンベース)

出典：平成27年全国貨物純流動調査(物流センサス)3日間調査(国土交通省)

※鉄道＝鉄道計、トラック＝トラック計、海運＝海運計、その他＝航空＋その他 として整理

トラックの分担率の推移

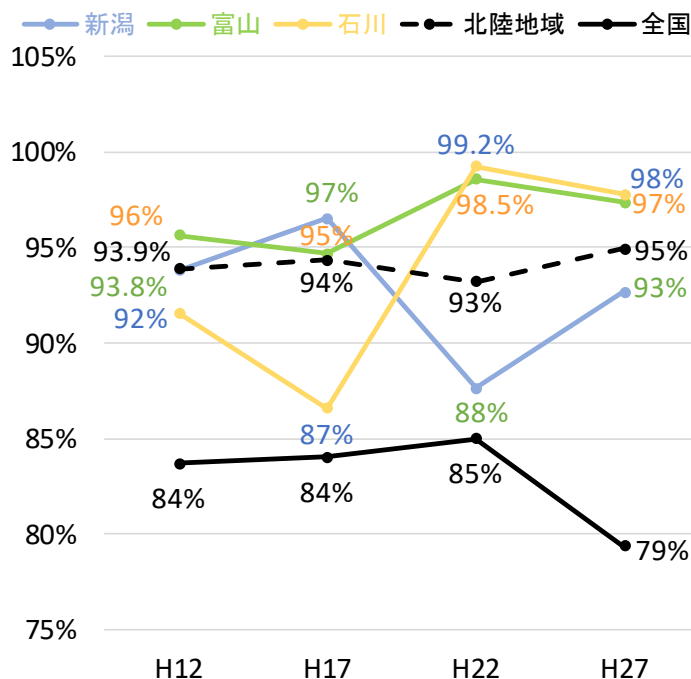


図 北陸地域を発着地とする貨物のトラック輸送による流動量割合の推移(トンベース)

出典：平成12～27年全国貨物純流動調査(物流センサス)3日間調査(国土交通省)

※トラック＝トラック計(家用トラック、宅配便等混載、一車貸切、トレーラー、フェリー)

71



- 新潟港の取扱貨物量は、「フェリー」が最も多く、次いで「LNG(液化天然ガス)」が多い。
- 直江津港の取扱貨物量は、「LNG(液化天然ガス)」が最も多く、次いで「石油製品」が多い。
- 伏木富山港の取扱貨物量は、「木材チップ」が最も多く、次いで「石炭」が多い。
- 金沢港の取扱貨物量は、「石油製品」が最も多く、次いで「セメント」が多い。

## 品目別取扱貨物量(港別)

### [新潟港(新潟県)]

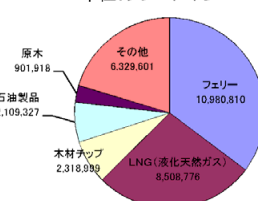
H28年 取扱貨物量合計(新潟港)

単位:フレート・トン

順位	品 類・品 種 別	合 計	割合
1位	フェリー	10,980,810	35.3%
2位	LNG(液化天然ガス)	8,508,776	27.3%
3位	木材チップ	2,318,999	7.4%
4位	石油製品	2,109,327	6.8%
5位	原木	901,918	2.9%
	その他	6,329,601	20.3%
	合計	31,149,431	

H28年 新潟港の貨物取扱量

単位:フレート・トン



### [直江津港(新潟県)]

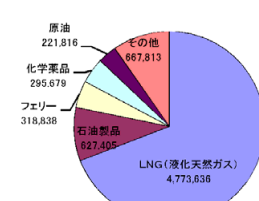
H28年 取扱貨物量合計(直江津港)

単位:フレート・トン

順位	品 類・品 種 別	合 計	割合
1位	LNG(液化天然ガス)	4,773,636	69.1%
2位	石油製品	627,405	9.1%
3位	フェリー	318,838	4.6%
4位	化学薬品	295,679	4.3%
5位	原油	221,816	3.2%
	その他	667,813	9.7%
	合計	6,905,187	

H28年 直江津港の貨物取扱量

単位:フレート・トン



### [伏木富山港(富山県)]

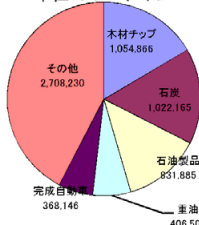
H28年 取扱貨物量合計(伏木富山港)

単位:フレート・トン

順位	品 類・品 種 別	合 計	割合
1位	木材チップ	1,054,866	16.5%
2位	石炭	1,022,165	16.0%
3位	石油製品	831,885	13.0%
4位	重油	406,509	6.4%
5位	完成自動車	368,146	5.8%
	その他	2,708,230	42.4%
	合計	6,391,801	

H28年 伏木富山港の貨物取扱量

単位:フレート・トン



### [金沢港(石川県)]

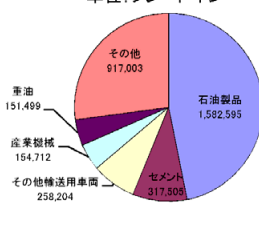
H28年 取扱貨物量合計(金沢港)

単位:フレート・トン

順位	品 類・品 種 別	合 計	割合
1位	石油製品	1,582,595	46.8%
2位	セメント	317,505	9.4%
3位	その他輸送用車両	258,204	7.6%
4位	産業機械	154,712	4.6%
5位	重油	151,499	4.5%
	その他	917,003	27.1%
	合計	3,381,518	

H28年 金沢港の貨物取扱量

単位:フレート・トン



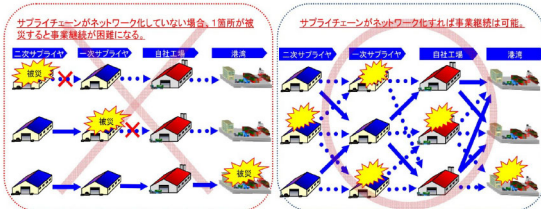
出典:国土交通省 北陸地方整備局 港湾空港部HP

- 太平洋側大規模災害時における北陸港湾による代替輸送基本行動計画(平成29年1月)の継続なフォローアップを実施

北陸地域国際物流戦略チーム広域バックアップ専門部会

- 太平洋側大規模災害時における北陸地域港湾による代替輸送基本行動計画(平成29年1月)

## 計画対象エリア



- 東日本大震災時に新潟港が果たした役割

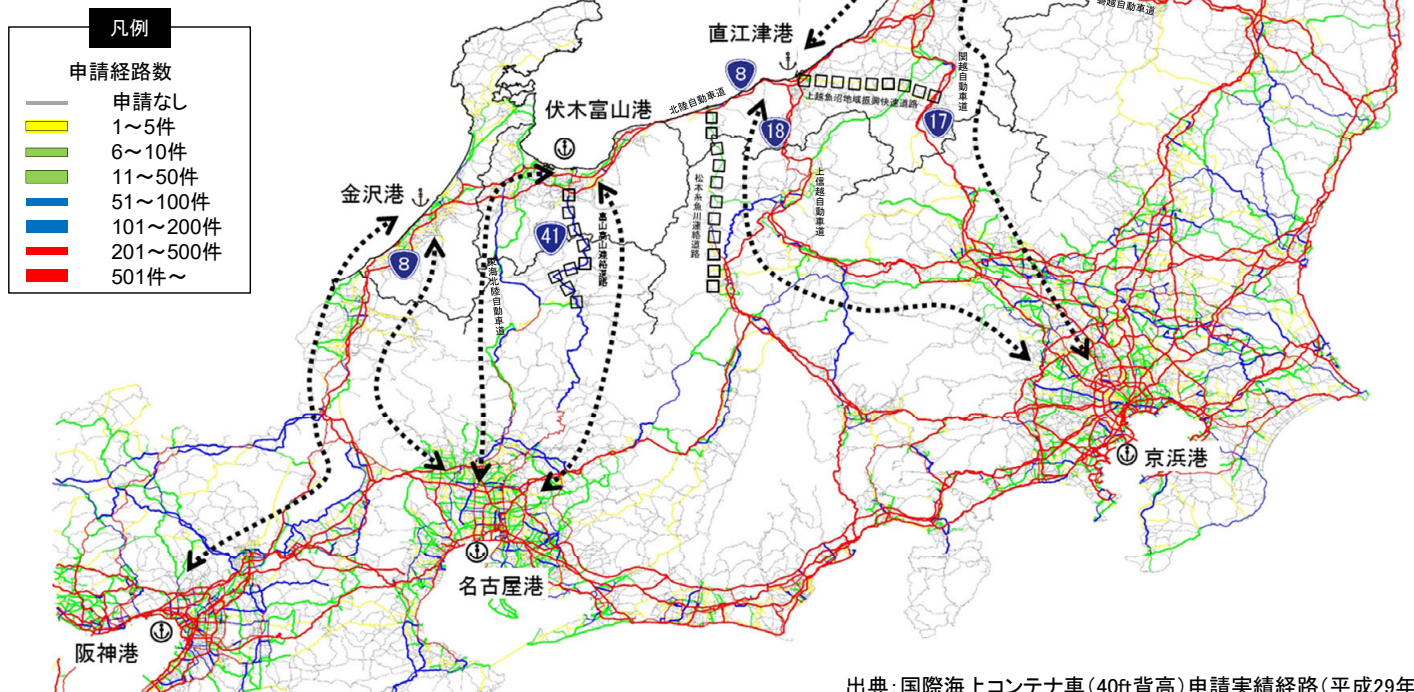


- 太平洋側の燃料所・油槽所が被災したため、新潟港から鉄道・タンクローリーで東北各地へ輸送
- 新潟港を拠点に救援物資を東北各地へ輸送



- 新潟県は首都圏、富山県・石川県は中部圏や近畿圏との物流流動が主となっており、高速道路の利用が集中している。
- 国際海上コンテナ車(40ft背高)の申請件数を見ると、地域を縦断する北陸自動車道や国道8号が多く、特に新潟県では放射状に伸びる各路線の件数が多い。

## 国際海上コンテナ車(40ft背高)の走行許可申請件数

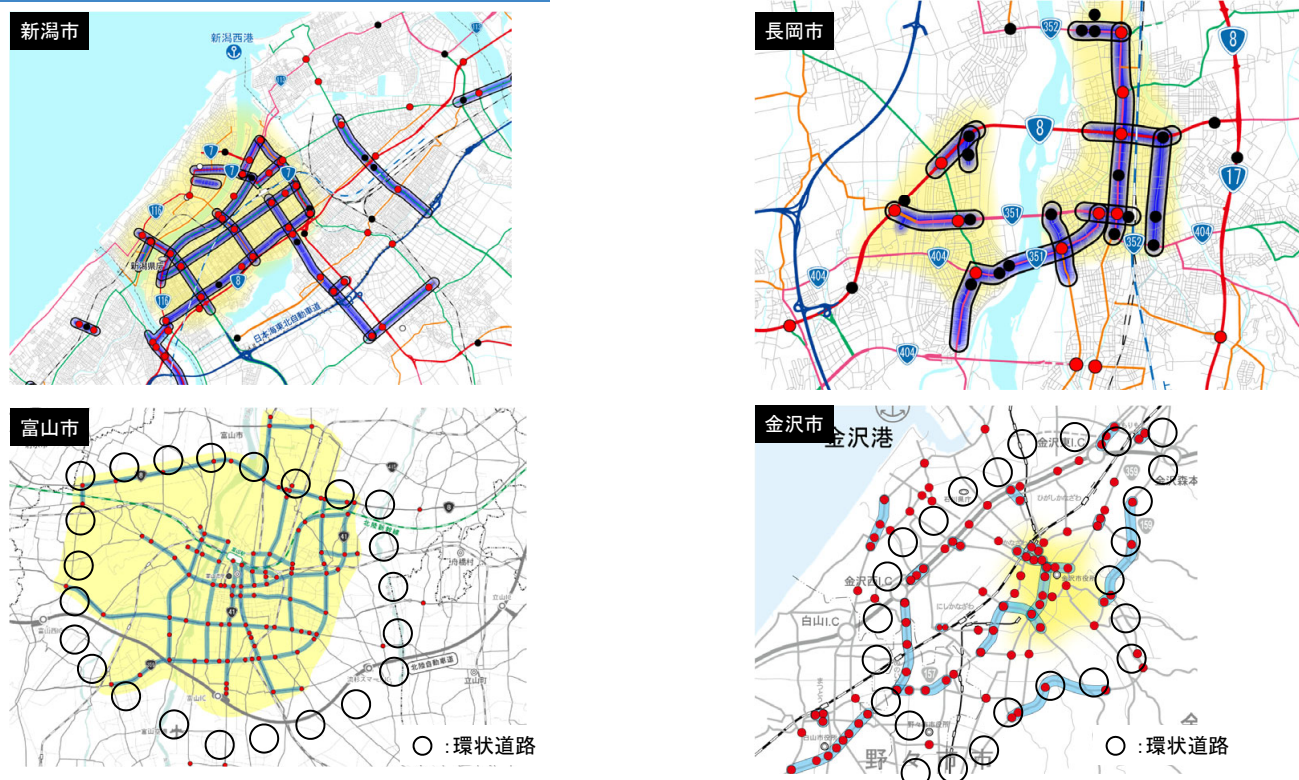


74

# 広域的な交通の現状と課題 ― 物流を支える道路網 ―

- 主要渋滞箇所は、新潟県296箇所、富山県184箇所、石川県152箇所(いずれも平成30年度現在)存在し、市街地中心部に主要渋滞箇所が散在。
- 都市の外縁部に環状道路が計画・構想されているが、その整備進捗には地域差が見られ、渋滞の発生により円滑な物流に影響を及ぼしている。

## 道路ネットワークと主要渋滞箇所



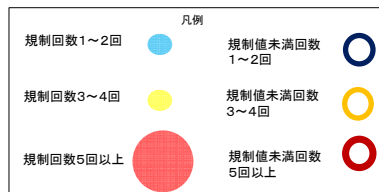
75



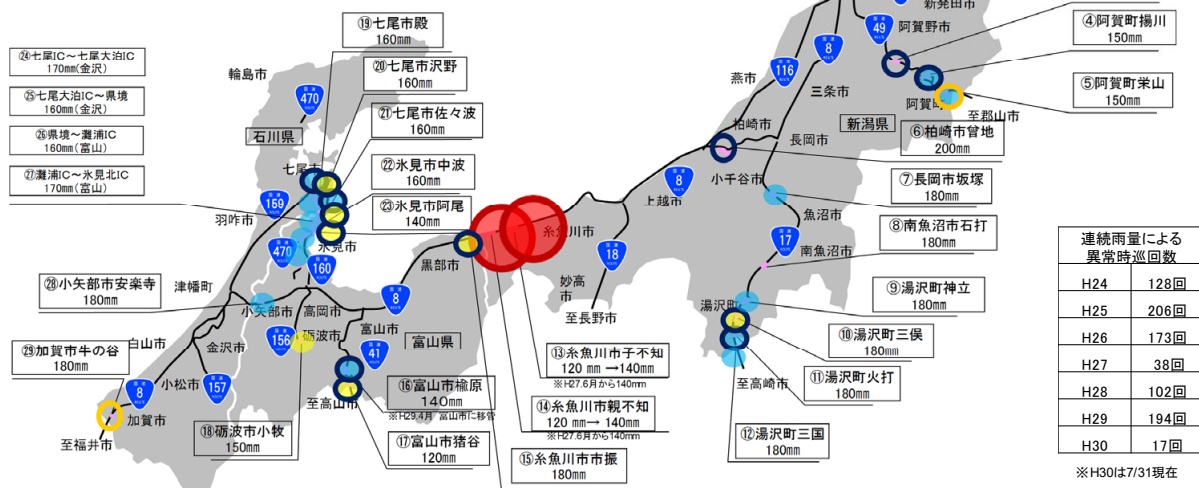
○近年の雨量による通行規制・注意体制回数は主に県境部が多くなっており、国道8号の新潟・富山県境部が突出している。  
○通行規制のリスクが高い県境部については、周辺に迂回路となり得る道路が無い場合、孤立、地域分断、広域迂回などが度々発生している。

## 直轄国道における雨量の事前通行規制回数

規制回数等延べ数(H20～H30.7)			
規制回数	基準値70%超過回数	規制時間	連続雨量200mm以上の回数
62回	58回	約683時間	21回

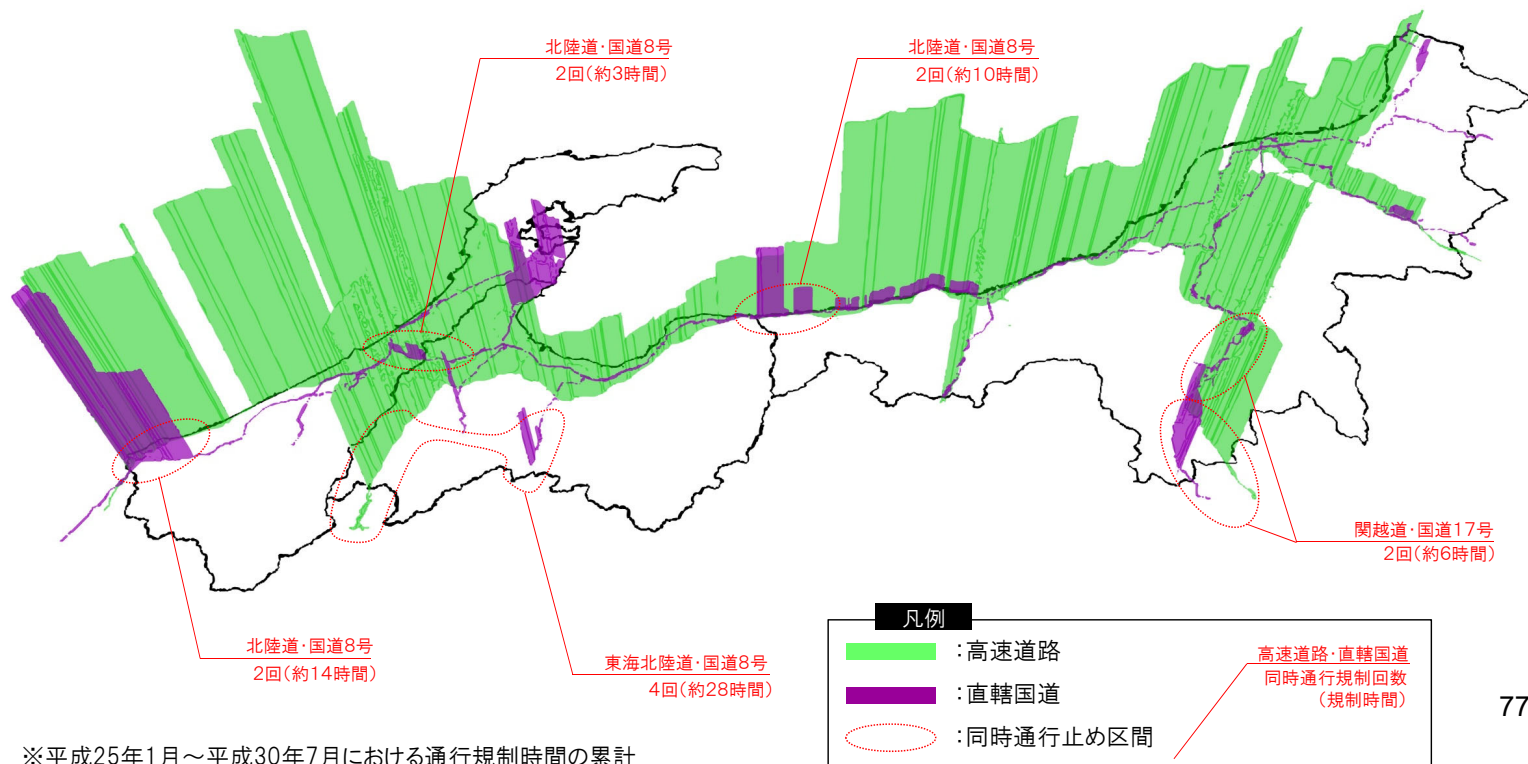


規制回数及び規制値未満回数(規制値の70%以上) (H20～H30.7)					
規制箇所	規制回数	規制箇所	規制回数	規制箇所	規制回数
①村上市下大島	0回	⑪湯沢町火打	2回	⑰七尾市佐々波	2回
②村上市蒲萄	1回	⑫湯沢町三国	1回	⑱水見市中波	4回
③阿賀町取上	0回	⑬糸魚川市子不知	8回	⑲水見市阿尾	3回
④阿賀町湯川	1回	⑭糸魚川市親不知	9回	⑳七尾市IC～七尾大池IC	1回
⑤阿賀町栄山	1回	⑮糸魚川市市振	3回	㉑七尾大池IC～県境	1回
⑥柏崎市曾地	0回	⑯富山市榎原	2回	㉒県境～瀧浦IC	1回
⑦長岡市坂塚	1回	⑰富山市猪谷	4回	㉓瀧浦IC～水見北IC	1回
⑧南魚沼市石打	0回	⑱砺波市小牧	4回	㉔小矢部市安楽寺	1回
⑨湯沢町神立	2回	⑲七尾市	2回	㉕加賀市牛の谷	1回
⑩湯沢町三俣	3回	㉖七尾市沢野	3回		



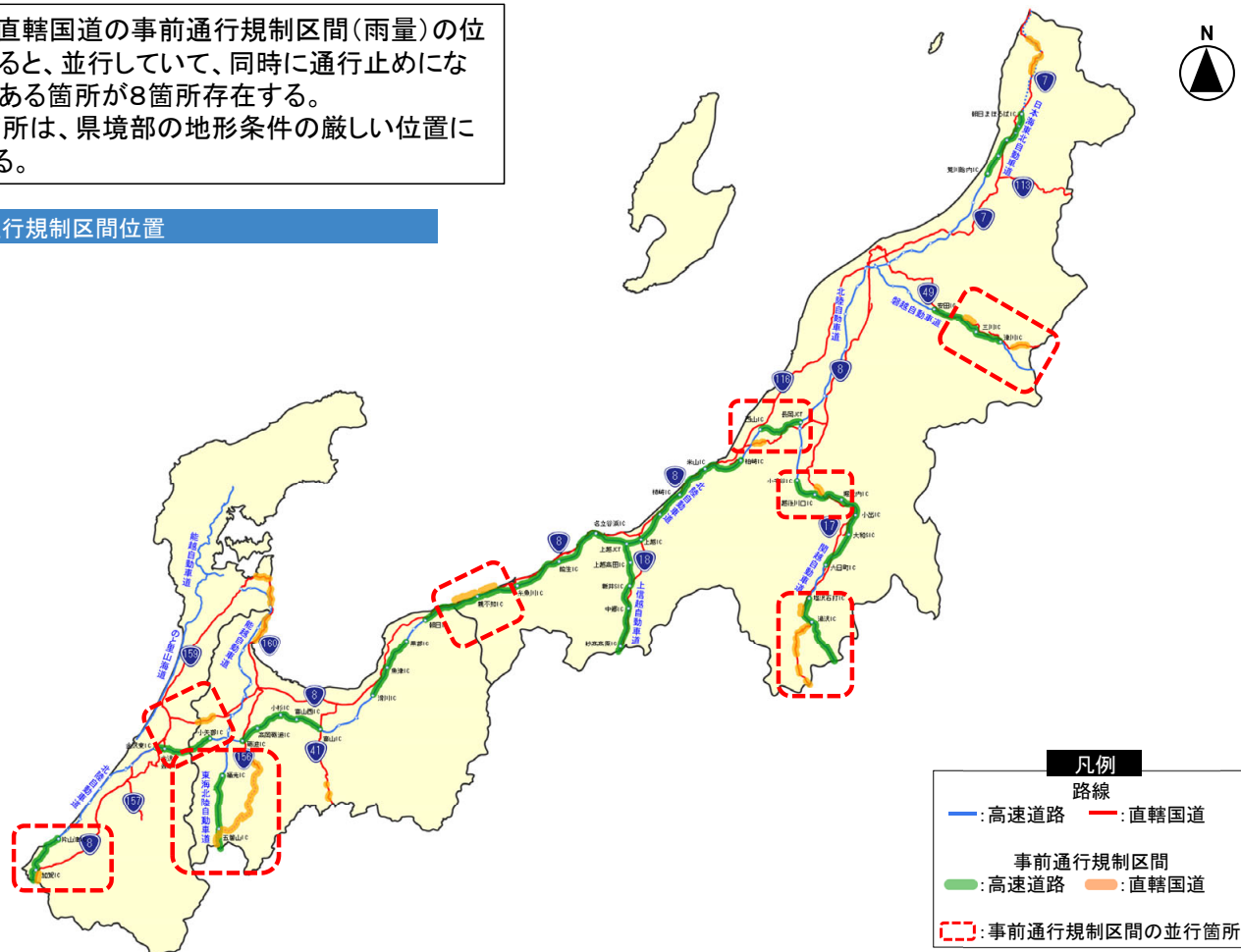
○直轄国道と比べ、高速道路は通行規制から解除までにかかる時間が長い傾向が見られる。  
○高速道路と直轄国道が同時通行止めとなった区間は県境部に集中している。  
○昨冬の大雪で、福井・石川県境部が国道・高速道路ともに長時間にわたり通行止めになったことが伺える。

## 直轄国道と高速道路の通行規制時間(累計)



- 高速道路と直轄国道の事前通行規制区間(雨量)の位置関係を見ると、並行して、同時に通行止めになる可能性がある箇所が8箇所存在する。
- このうち6箇所は、県境部の地形条件の厳しい位置に存在している。

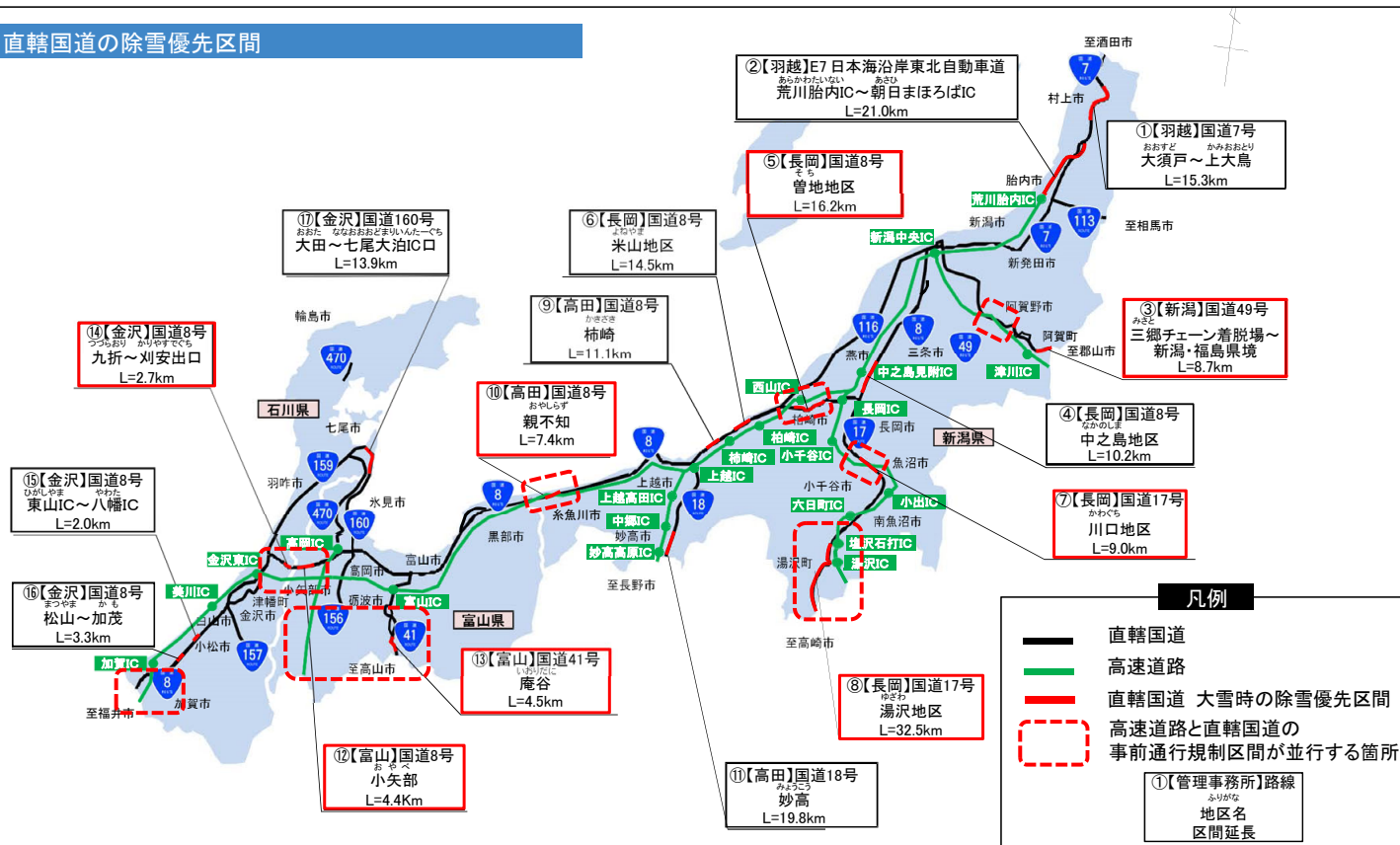
## 雨量の事前通行規制区間位置



78

- 直轄国道の除雪優先区間(過去に車両の立ち往生が多発した箇所)が主に県境部に存在し、雨量の事前通行規制区間の並行箇所と類似する。
- これらの類似点は、雨、雪の違いはあれ、山間の急峻な地形であり、特に県境部の脆弱性を現している。

## 直轄国道の除雪優先区間



79

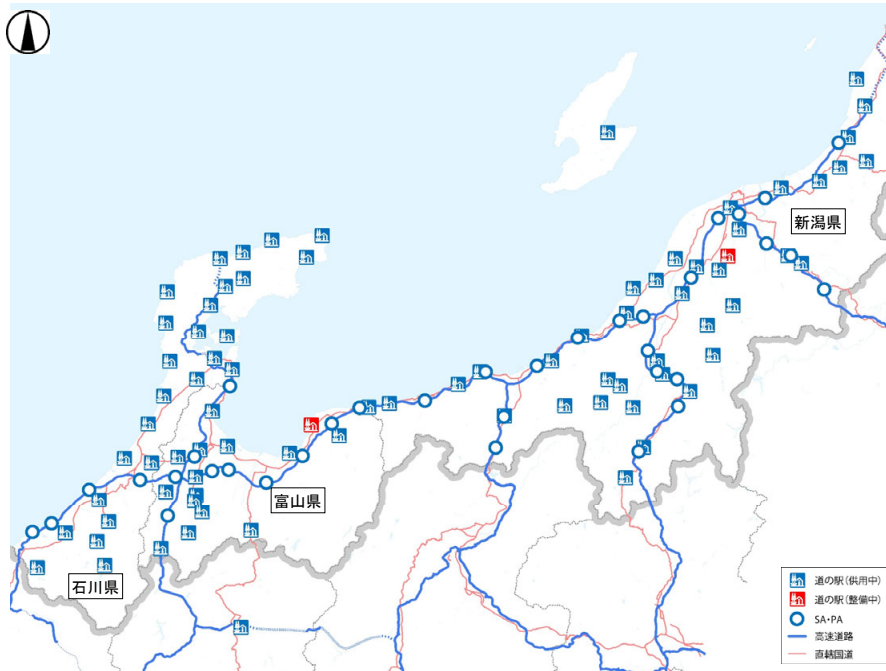






〇道の駅や高速道路のSA・PAでは、「情報提供装置」や「防災備蓄倉庫」、「非常用の自家発電装置」等による防災拠点化が進められている。

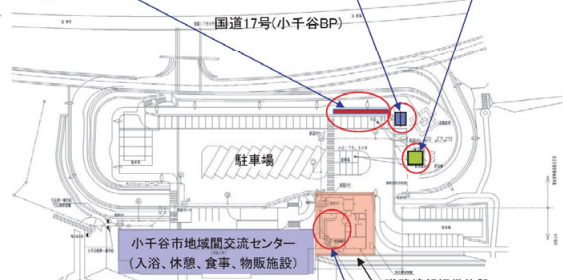
## 北陸地域の「道の駅」「SA・PA」位置図



## 道の駅における防災拠点整備例

・地方自治体と道路管理者が連携し、災害次の一時的な避難所、物資供給拠点等を想定して「非常用電源」「非常用トイレ」「防災備蓄倉庫」「情報提供装置」が整備されている。

〇 非常用常設トイレ      〇 防災備蓄倉庫      〇 非常用発電装置



出典：道路行政セミナー 82

## SA・PAにおける防災拠点整備例

[情報提供媒体]



《情報ターミナル》



《簡易HIT》

[防災ヘリポート]



[災害時のお手洗い機能の確保 (費序用発電設備の整備)]



＜非常用発電設備＞



＜御在所SAにおける導入状況＞

[自家発電設備]



[受水槽]



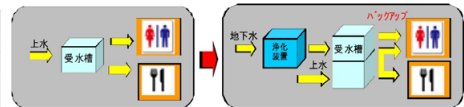
[防災備蓄倉庫]



[地域貢献自動販売機]

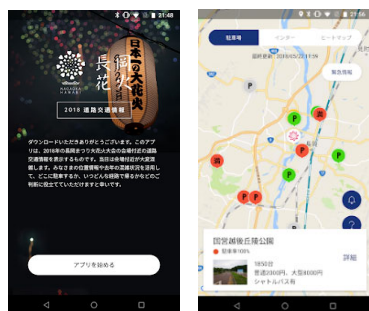


[災害時の地下水の有効活用]



＜災害発生時における水道断水の回避＞





長岡花火道路交通情報アプリのイメージ

## ●長岡花火道路交通情報アプリ

新潟県長岡市で毎年8月2、3日の両日に開催される長岡まつり大花火大会は、例年、両日合計で100万人を超す来場者があるため、長岡インターチェンジまで国道8号を4km進むのに2時間もかかる大渋滞が発生している。そこで、道路の渋滞情報がリアルタイムで分かるスマートフォン用アプリを、長岡国道事務所と長岡技術科学大学が共同開発し、車での来場者の位置情報を収集・分析して渋滞対策に役立てている。

長岡花火道路交通情報アプリは、ETC2.0のデータを活用した道路の混雑状況が地図上に表示される機能や、GPS位置情報によりアプリユーザーの密度分布を地図上に表示されるヒートマップ機能などによって、車での来場者が帰宅する際の参考になる機能を有する。アプリユーザーのGPS位置情報は、移動経路や滞留場所などが分かるため、時間差で帰宅してもらうための方策の検討、地域活性化の検討などにも活用が期待される。



セミナー開催状況

## ●富山県全域のバス情報提供の取組み

### 1) 国土交通省の定めた「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」のオープンデータ化

富山県では、県内全域のバス情報を各交通事業者・市町担当者が自らGTFS-JPでデータ作成・管理するノウハウを習得するセミナーを大学及びICTに精通したcode-for団体※と連携して開催。

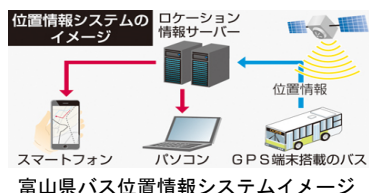
データのオープンデータ化により、大手検索サイトでもこれまで案内されなかったコミュニティバスを含む乗換案内がされることとなる。また、このデータを活用することで、ダイヤ改正や経路変更に対応した県内全域のバス位置情報システムの構築が可能となる。

※code-for団体とは、自治体と連携しITを活用して問題解決を図る民間団体

### 2) バス位置情報システムの整備

来年度、富山県全域の民営・公営バス路線を網羅したバス位置情報提供システム※を整備し、2019年11月からの本格運用を目指す。

※GPSなどを用い、走行中のバスの位置やバス停への到着予定時間をスマートフォンやパソコンを通じて利用者に伝えるもの。将来的には、インターネットの路線検索サイトなどとの連動により、外国人を含むあらゆる観光客らが公共交通の乗継を簡単に調べられるようになることが期待される。



車両内完全無人での自動走行の様子（写真上）  
遠隔監視・操作の様子（写真下）

（出典）産総研HPより

## ●輪島市のラストマイル自動走行の実証実験

国立研究開発法人 産業技術総合研究所（以下「産総研」）らは、公道における無人小型カートによる移動サービスの実用化に向けた実証評価、遠隔監視・操作、自動走行技術により安全・安心と事業性を両立、交通弱者の移動手段確保と地域の活性化につながる新しい交通手段の実現に貢献を目的に平成29年12月18日に石川県輪島市において「ラストマイル自動走行の実証評価」の実証評価を開始した。

今回の実証実験では、小型電動カートの自動走行技術と遠隔監視・操作技術を組み合わせた遠隔型自動走行システムを、一般公道に規制をかけずに行う。事業性向上に資する無人回送を想定した車両内無人での実証実験は、全国に先駆けたものとなる。一般公道において規制をかけず、自動運転のレベル4の機能を持った車両と遠隔型自動走行を組合せた実証評価を推進し、安全性や受容性の向上と自動運転サービスの早期実現を目指す。

本実証評価を通じて末端交通システムの社会実装が加速され、高齢化市街の活性化に資する交通弱者への安心な交通手段の確保や沿道施設の利用による観光客の需要促進などが期待される。

## ●地域道路経済戦略研究会 北陸地方研究会

地域経済・社会における課題を柔軟かつ協力で推進し、成長を支えていくため、IT技術や多様なビッグデータを最大限に利活用した新たな道路政策を推進する必要がある。ETC2.0が平成27年8月に本格導入され、道路交通の速度等のビッグデータを収集する体制が構築される中、地域の交通課題の解消に向けて、平成27年10月より、全国10地域に学官連携で地域道路経済戦略研究会が設立され、北陸地域でも北陸地方研究会として活動を開始した。

研究会では、各地域での課題を踏まえたETC2.0を含む多様なビッグデータを活用した道路政策や社会実験の実施について検討を進めており、北陸地方研究会は、「道路の信頼性」をテーマに観光・雪・渋滞事故をキーワードに具体的に検討を進め、前出の長岡花火道路交通情報アプリの実験なども推進している。



北陸地方研究会での議論の様子



小型無人機

## ●小型無人機による荷物輸送

小型無人機（いわゆるドローン等）は、離島や過疎地・都市部等での貨物輸送や災害発生時の活用等が見込まれており、物流への活用について従前より検討を進めており、平成29年3月には、開発中の物流用ドローンポートの各システムのサポートによる一連の荷物輸送の流れを検証するため、長野県伊那市の協力を得て、道の駅から高齢者住宅までの荷物輸送実験が実施された。

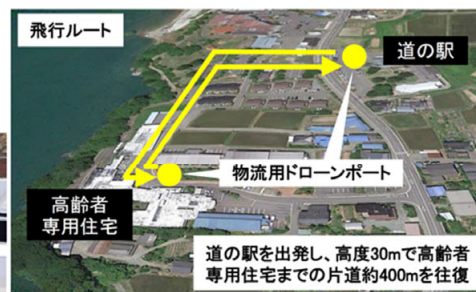
地域や荷物を限定した上での活用を探るべく、買い物難民の問題を抱え、早期事業化が期待される過疎地での検証等を通じ、事業化の実現に向けた環境整備を進めていく。

- 実施日時  
平成29年3月3日（金）午前10時00分～12時00分
- 実施箇所  
長野県伊那市長谷地区  
（道の駅南アルプスむら長谷～長谷高齢者専用住宅）
- 実施協力  
伊那市
- 使用機体  
ブルーイノベーション株式会社製  
機体仕様等  
機体寸法：1000×1000×580mm  
重量：約2kg、最大積載量：約1.5kg
- 機体に搭載する荷物  
道の駅の商品（雑穀約0.5kg）を搭載



使用機体

搭載荷物



飛行ルート

道の駅

物流用ドローンポート

高齢者専用住宅

道の駅を出発し、高度30mで高齢者専用住宅までの片道約400mを往復

### 検証項目

#### ○物流用ドローンポートを使用した荷物輸送の実施

小型無人機により道の駅の商品を高齢者に輸送することを想定し、ドローンポートの各システムのサポートによる離陸から着陸、帰還までの一連の荷物輸送実験を実施。

※今回の実証実験では、目視外飛行時の安全を確保するため、補助者を配置して実施。



道の駅側ドローンポート



高齢者専用住宅側ドローンポート

- ・北陸圏広域地方計画
- ・社会資本整備重点計画



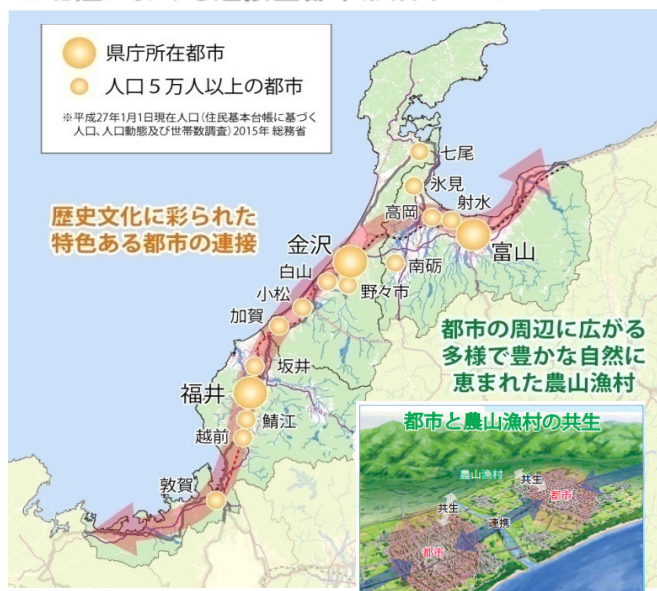
## 日本海・太平洋2面活用型国土の“要”

三大都市圏との連携とユーラシアへのゲートウェイ機能の強化を図り、国土全体の災害リスクに対応した多重性・代替性を担うとともに、日本海側の対流拠点圏域の形成を目指す。

### 【北陸圏の将来像】

- 暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く 新・北陸
- 三大都市圏に近接する特性を活かし、日本海・太平洋2面活用型国土形成を牽引する 新・北陸

### ■北陸における接続型都市形成イメージ



### ■日本海・太平洋2面活用型国土形成を牽引



88

## 北陸圏広域地方計画との関連性

— 新広域道路交通ビジョンとの関連項目

### 4. 計画の体系

北陸圏の将来像を実現するための4つの目標と12の戦略の達成を効率的に推進するとともに、早期かつ相乗的に達成効果を発現、波及させていくため、北陸圏広域地方計画協議会の構成機関等が広域的に連携・協力して以下の9つのプロジェクトに取り組んでいく。



89

## 将来像

- 暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く 新・北陸
- 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

## 特徴

## 基本戦略

～5つの基本戦略と6つの重点目標、15のプロジェクト～

### <社会資本のストック効果の最大化>

- ・既存施設の有効活用(買く使う取組)や集約・再編の推進

### <戦略的メンテナンス>

### 老朽化対策

#### 重点目標1: 社会資本の戦略的な維持管理

- プロジェクト1-1: 計画のかつ適切な施設の維持・管理及び更新の実現
- プロジェクト1-2: 情報通信技術を活用した維持管理等の高度化

- ・確実にメンテナンスサイクルを回すことのできる体制の構築
- ・インフラ長寿命化計画(個別施設計画)の策定と、これに基づく戦略的な維持管理・更新
- ・CIMの活用



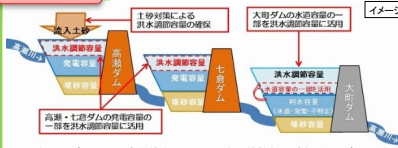
### <ストック効果の底流としての安全・安心の確保と生活の質の向上>

### 安全安心インフラ

#### 重点目標2: 災害に強い安全・安心な国土の実現

- プロジェクト2-1: 風水害、土砂災害、地震、雪害、津波・高波等の自然災害への備え
- プロジェクト2-2: 雪国の生活、交通の安定性の向上
- プロジェクト2-3: 船舶の航行安全の確保、港湾・空港における危機管理及び保安体制・対策の強化

#### 買く使う取組



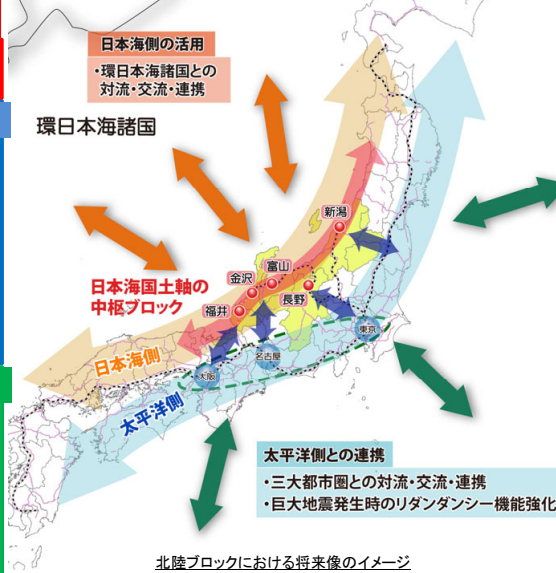
▲既存発電ダムの発電容量等を活かした洪水調節機能の確保(大町ダム等再編事業)(H27年度測量設計中)

#### 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

- ・ミッシングリンク解消や暫定2車線の4車線化等による幹線道路ネットワークの整備・強化、港湾・空港施設の耐震性向上等

### <社会資本整備を支える現場の生産性向上と担い手の確保・育成>

- ・建設生産システムの効率化に関する各種施策の推進
- ・産・官・学が一体となった担い手の確保・育成



北陸ブロックにおける将来像のイメージ

#### 重点目標4: 暮らしやすいコンパクトな地域づくり

- プロジェクト4-1: 中心都市等と周辺地域の交流・連携
- プロジェクト4-2: 誰もが安心して暮らせる生活環境の実現
- プロジェクト4-3: 明瞭な四季や変化に富んだ地形がもたらす美しく豊かな自然との共生と健全な水循環の維持又は回復
- プロジェクト4-4: 地球環境への負荷の軽減と環境の改善

- ・都市間や都市と農山漁村間、個々の集落を繋ぐネットワーク整備の推進
- ・地方創生における小さな拠点となる「道の駅」の整備・強化
- ・多様な機能が集積する都市・地域生活拠点の形成等に向けた関連事業の推進
- ・誰もが安心して生活できる暮らしやすい住まいづくりや、歩行空間、都市公園のバリアフリー化
- ・水と緑豊かで魅力ある良好な都市環境の形成
- ・温室効果ガスの排出量削減や吸収源対策の推進



▲『小さな拠点』と周辺集落とのネットワークの形成のイメージ

#### 生活インフラ

### <日本海側中核ブロックの形成・競争力のある産業育成に資する社会資本整備への重点化>

### 成長インフラ

#### 重点目標3: 日本海側の中核ブロックの形成

- プロジェクト3-1: 日本海沿岸地域の拠点となる港湾の機能強化等による環日本海諸国を始めとした国々との国際交流の拡大・活性化
- 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

- ・国際物流ターミナル等の港湾施設、臨海施設の整備



▲伏木富山港新津地区臨港道路整備事業(H30年度完成)

- ・高規格幹線道路の整備、ミッシングリンクの解消等



▲日本海沿岸東北自動車道朝日温海道路(H27年度用地取得中)

#### 重点目標5: 競争力のある産業の育成

- 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

- ・道路ネットワークの整備・強化
- ・高速交通ネットワークへのアクセス性を向上させるスマートICの整備
- ・SOMの構築等地域ニーズに対応した道路等の整備・強化



▲北陸自動車道都美橋上スマートIC(仮称)(H29年度完成)

#### ストック効果

- 移動時間の短縮により産業活動が活性化 → 雇用増が期待

#### 重点目標6: 対流・交流人口の創出

- 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
- プロジェクト6-2: 歴史・文化を活かした個性的で魅力的な空間の創出

- ・魅力ある拠点づくり



▲物流ターミナルにおけるクルーズ船受入環境の改善(H27年度推進中)

- ・歴史や文化、風土などの多様な地域資源を活かしたまちづくり



▲金沢城公園の整備(H27年度測量設計中)