

「北陸圏・中部圏の国土形成を考える会」議事要旨  
(合同有識者懇談会)

平成 27 年 7 月 6 日(月) 14:15～17:15  
於 金沢市文化ホール 3 階大会議室

開会あいさつ

(中部地方整備局 八鍬局長)

1. 報告「全国計画の状況（北陸圏・中部圏連携の重要性）について」

(奥野 信宏 中京大学理事)

2. 北陸圏及び中部圏広域地方計画合同有識者懇談会

(進行：山崎座長)

■北陸圏及び中部圏広域地方計画 骨子説明

■広域連携の取り組み報告

・インフラ、観光、物流、産業、防災分野での連携の取り組み

■意見交換

(委員)

- ・ 中経連は、2040 年頃の中部圏の将来像の実現に向け、2020 年頃までに取り組む活動指針として、昨年 5 月に「中期活動指針 Action2020」をまとめた。中部圏が世界最強ものづくり地域になる、日本一住みたい訪れたい地域になる、日本一働きやすく人材豊かな地域になる、を目指し、「ものづくり」「まちづくり」「ひとづくり」を柱としている。この取組を進める上で、重要なキーワードが「連携」である。
- ・ 北陸と中部の連携という視点で見ると、昇龍道プロジェクトは、各県が個々に売り出してきた観光素材を連携して面的に打ち出していく点で、大変良い事例である。3 年強で認知度も上がってきている。
- ・ 北陸新幹線の金沢 - 敦賀間の早期整備により、金沢から西の観光産業のさらなる発展も期待される。東海北陸自動車道の完全 4 車線化による北陸新幹線やクルーズ船観光客の高山への誘客促進、富山空港・小松空港・松本空港・中部国際空港の発着を組み合わせた新たな広域観光周遊ルート形成等、更なる連携強化を図っていくことができる。
- ・ また、東海北陸自動車道の完全 4 車線化は、中部圏企業の伏木富山港を利用したロシア・中国・韓国への物流も促進するだろう。
- ・ 南海トラフ巨大地震を始めとした災害時の広域的なバックアップの意味でも、北陸圏

と中部圏の連携効果があると考える。

- ・ 昨年リニア中央新幹線の工事が着工し、世界初の燃料電池自動車「MIRAI」も発売開始された。また、今年 9 月には、MRJ の試験飛行が予定されており、中部圏では、将来の日本を牽引するプロジェクトが次々と進んでいる。炭素繊維 CFRP は、MRJ や MIRAI でも一部使われているが、今後さらに多くの商品への活用が期待される。
- ・ コンポジットハイウェイ構想は、CFRP の成形加工から実用化までの一連の研究が加速され、より競争力のある商品開発へつながっていくのではないかと期待される。
- ・ 観光やコンポジットハイウェイ構想以外にも、連携できる案件はたくさんある。広域地方計画策定に当たっては、中部圏・北陸圏がともに Win-Win となるよう、様々な分野で連携を深めていくことが重要である。

#### (委員)

- ・ 中部圏の製造業の競争力維持するためにも、北陸圏の助けが必要である。中部圏が力を入れている次世代自動車、航空機産業、ヘルスケア産業等の振興には、北陸圏の産業機械、一般機械、電子部品等の産業との連携が不可欠である。農林水産業の 6 次産業化等の分野では、北陸圏に先行メリットがあり、補完しあっているのではないかな。
- ・ 東海・中部のメーカーの課題は、マザー機能の強化である。国内の拠点を強化していく必要があるが、北陸のブランド戦略等との補完関係ができると考える。また、三次産業を含めたサービス産業との連携という点では、中部圏と北陸圏を中心に、首都圏との連携も図っていく必要がある。
- ・ 就業者の産業別構成をみると、中部圏と北陸圏は、親和性・融和性が高い。
- ・ 中部圏と北陸圏の産業集積を合わせれば、他産業との横連携によるシナジー効果が期待でき、ビジネスチャンスも生まれる可能性がある。
- ・ 新幹線の開業効果は、時限的である。東北新幹線が延伸した八戸の例をあげると、観光入込客数は開通直後に伸びたが、その後は横ばいか微減である。北陸新幹線でも、反動がいくらかはあることを想定して、その後の方向性も考えておくべきだろう。
- ・ 訪日外国人の旅行目的をみると、日本食・ショッピング・繁華街のまち歩きが上位。リピーターでは、温泉入浴が上位にランクインしている。北陸圏・中部圏が連携すれば、魅力的なツアーパッケージを作ることができる。たとえば、金沢の正統派の和食と名古屋の B 級グルメ等、いろいろな組み合わせで魅力を引き出すことができる。昇龍道プロジェクトの中で、魅力的なパッケージを、ターゲットごとに開発していくことは可能だろう。
- ・ ただし、これだけの観光地を回るには、移動の高速化が必須。東海北陸自動車道の 4 車線化で、さらなる時間短縮効果が見込まれる。
- ・ リニア中央新幹線の開業で、スーパーターミナル化した名古屋駅から北陸圏への移動がスムーズになり、関東から北陸が 2 時間圏内に入ってくる可能性が高い。一方、名

古屋は関東から 40 分の圏域で、千葉やつくば等と同じ土俵に乗ることになる。親和性・融和性の高い北陸圏との連携による一層の魅力強化が必要である。

#### （委員）

- ・ 「連携」という言葉は北陸圏内でもよく言われるが、実態が伴っていない。
- ・ 中部圏と北陸圏の連携という意味では、観光分野が最も結びつきやすく、進んでいるように思われる。昇龍道プロジェクトでは、より一層、商品としての企画の共同化、情報発信の方法の具体化、インバウンドのマーケットを狙ったインターネット等での情報発信・認知度向上に努める必要がある。
- ・ 圏域内に住んでいる人同士の交流をどう深めていくかも重要な視点である。防災面での代替性確保の観点からも、北陸新幹線の大阪延伸による新幹線の環状ルートの早期完成をお願いしていくべきである。
- ・ 産業連関的にみると、東海・中部と北陸とのモノの流れは思っているほど多くはない。お互いものづくりの地域であり、本来であればもっと交流ができてよいように思われる。
- ・ たとえば、福井県も炭素繊維の技術を有している。北陸の川上の技術を、東海・中部の川下でどう活かすか。具体的なプロジェクトとして動かしていく必要がある。
- ・ 北陸の強みは、アルミ産業を中心とした新素材産業。工作機械やロボット関連も集積がある。個別の産業でも連携が可能だと思われる。具体的な連携の実体化を図っていく必要がある。
- ・ 防災面では、3%経済といわれる北陸が、中部圏を完全に代替できるはずがないが、どのような形で代替できるのかを考えるべきである。インフラ老朽化の中で、本当に代替機能が発揮できるのかが懸念される。インフラの耐震化や更新の方向性との関係づけが必要である。
- ・ 基礎的なコミュニティが崩壊の兆候を見せている。どう再構築をして災害に強いまちづくりをしていくか、考える必要がある。

#### （委員）

- ・ 各地域の国際交流協会や国際交流団体は、1980 年代頃に設立されて活動を続けており、高まりつつある国際化ニーズに対応している。
- ・ 阪神淡路大震災や東日本大震災のような災害に際して、外国人は情報がない災害弱者。そうした場面でも、各地の国際交流団体等が中心となって支援を行っている。
- ・ 石川県の国際交流協会では、「石川ジャパニーズ・スタディーズ・プログラム」を展開しており、世界各地の大学から多数の研修生を受け入れている。中には、単位を認定している大学もある。HP では、15 ヶ国語で情報発信をしている。このような形で、外国人誘客にも貢献している。

- ・ 北陸圏や中部圏にも多くの国際交流団体があり、生活情報や観光情報、災害情報も含め、多言語情報発信のノウハウを有している。昇龍道プロジェクトなども、これら団体と連携して情報発信してはどうか。また、圏域を超えた外国人住民や外国人観光客に対応するための多言語支援ネットワークとコーディネート機能の構築を提案する。
- ・ 田舎にも思いのほか多くの外国人が居住しており、彼らは日本の社会の役に立ちたいという思いも持っている。日本が大好きという外国人も多数いる。その人たちと一緒に日本の魅力を世界に発信してはどうか。
- ・ 緊急時ほど国際性が問われる。災害時に困ったと言われたいよう、しっかり連携できる仕組みが必要である。

#### （委員）

- ・ 新幹線開通で利便性が向上したと言われるが、地域によっては不便さが増している場合があることを忘れてはならない。たとえば、富山から名古屋・大阪への直通の特急がなくなり、地元の人は不便を感じている。ローカル線の維持の問題など、「影」の部分はどうするか、連携を進める中で対策を考えていくべきである。
- ・ 観光分野での地域間連携を進めるにおいても、ある程度のルールは必要ではないか。たとえば、富山名産のシロエビが、観光消費の多い金沢に流れている。経済効果は高いかもしれないが、富山が看板としていた産品をどんどん流してしまっているのか。地産地消とも逆行する。売れるところへ持っていくのではなく、特徴を尊重しあうことも重要である。
- ・ 地域の要となる公共交通（ローカル線）への対応が課題である。民間自身が考えるべきことかもしれないが、人口減少の中、需要を拡大するのは難しい面がある。ローカル線のニーズ拡大を、公や大学ももっと考えていく必要がある。東海北陸自動車道等、高速道路もつながりつつある中、各交通機関が同じニーズの中で競争するのではなく、利用者の多様なニーズに応じた多様な交通手段、交通商品を考えていくべきではないか。
- ・ 連携促進の原点になるのは、観光分野だろう。グリーンツーリズム等、いろいろな形態もある。しかし、中部圏と北陸圏では、第 2 次産業・製造業が多種多様に展開しているところに特徴があり、世界的な企業も立地している。各地の産業をクローズアップして、産業観光をアピールしてはどうか。その際、課題なのが、タクシーやレンタカーのエリア規制である。観光ルートに合わせて、規制緩和や利便性向上を図るべきである。
- ・ 農商工連携や地域資源の活用プロジェクトに参画しているが、最後はコーディネーターや人材が大きな役割を持っていると感じる。いろんな知識を持ち、推進役を果たせるリーダーを育成していく必要がある。今は、観光人材でも隣県にどんな観光資源・産業・技術があるのか知らない状況だ。こうした知識の共有化を図り、中部北陸両圏

にわたって推進役を果たせるリーダーを育成する必要がある。また、特定の地域に人手不足が生じている等、産業分野の労働力情報も共有化を図らないと、連携はうまくいかない。

（委員）

- ・ 産業面から言うと、ネットワークとオリジナリティが重要である。地域のオリジナリティをいかに打ち出していくか。北陸圏と中部圏の連携としてハイテク産業ばかり上がっているが、北陸圏では多くの伝統産業があり、経産相の認可を受けた伝統工芸品の約 10%を占めるほどである。こうした分野も再度見直していく必要があるのではないか。
- ・ 昇龍道プロジェクトには、福井県の観光地が含まれていない。天空の城の一つと言われている大野城や恐竜、東尋坊などをぜひ入れてほしい。
- ・ 産業は、国際交流型と内需型という 2 つの類型化ができる。前者はグローバル化で伸びているが、後者はシェアが落ちている。両圏域が合体して、この需要をどう盛り上げていくか考える必要がある。北陸圏は特に小規模事業所が多く、各事業所をオーガナイズできる企業をいかに育てていくかが課題である。
- ・ 北陸新幹線の大阪延伸や中部縦貫道等高速交通体系の整備は、北陸・中部の課題として、早期実現をお願いしたい。
- ・ 福井県の企業の主要取引先は、北陸 6 割・関西 2 割・中部数パーセント（関東と同程度）と言われ、まだまだ中部圏との連携は少ない。これから掘り出していく必要があるだろう。

（委員）

- ・ リニア中央新幹線が形成するスーパーメガリージョンは、単なる巨大都市圏になってはいけない。3 大都市圏がシナジー効果を発揮しないと、ストロー効果が起きるだけになってしまう。
- ・ 中部 9 県を「Heartland of Japan」として打ち出していくことを提案する。
- ・ 中部圏はモノづくりの中心であり、日本の経済のエンジンを担っている。これからも強みを発揮していく。また、中部圏には、土着の文化や、都市に息づく田舎性がある。
- ・ 名古屋を中心に南北の縦軸を一体化して活かし、関東圏・関西圏と比較して名古屋圏だけが弱体化することのないようにする。
- ・ 日本の都市において、駅は「玄関」、旧来の市街地は「座敷」のようなもの。最近は駅周辺の開発が進み、何事も「玄関」で済ますようになってしまったが、「座敷」もしっかり生かしていくことが重要。

(委員)

- ・ もともと北陸と東海は相性がいいと言われていたが、交通体系が整備されておらず、連携は絵に描いた餅だった。それが今はつながった。それをどう活かしていくか。関東経済圏が相当なインパクトを持って迫ってきている。
- ・ 防災に関して、東日本大震災の経験に照らして南海トラフ大地震を考えると、隣接地域との連携はほとんど意味をなさない。なるべく遠くの地域、日本海側の都市とつながりを持つことが重要になっている。インフラの啓開も大切になる。
- ・ 港を連携させ、救援物資の入り口をどう確保していくかも課題である。また、東日本大震災のときは、道路までコンテナがあふれていたことを教訓として、空き地を利活用したオートキャンプ場を整備して、緊急時には防災拠点化してはどうか。
- ・ 北陸地域は、港湾も小さい。だが、小さくても、たとえば血液や薬、LPGなどをしっかり届けられるような仕組みづくりはできる。心に響く貢献をすることが大事である。
- ・ 企業どうしても、包括連携協定等を研究してほしい。東日本大震災でも、被災直後に遠隔地の企業と連携ができた企業は、その後の立ち直りも早かった。
- ・ 観光については、マスに頼る観光づくりではなく、地域資源を掘り下げた質の追求が重要になってくる。中国の爆買いもいつまで続くかわからない。爆買いが終わった後に、観光地の真価が問われることになる。お金の消費よりも時間の消費。観光の質を求めたインフラづくりや人材形成、ビジネスモデルの開発をしないと、観光地が荒れることになる。
- ・ 古民家の再生や子育て・学習支援、ネット環境の整備、六次産業への取組等で地域おこしに成功している事例がある。地域おこしの新しいフェーズを捉え、ソフトを備えたハード整備を進める必要がある。
- ・ 公民連携で、まちづくりにイノベーションを起こす。交通や通信等のハードは、目的や人材、地域資源と結びつくことで生きてくる。そこをもう少し尖らせることを考えていくことが重要である。PPPは、参入障壁を下げてコストを下げる手法でもある。合わせ技で魅力ある地域を発信してはどうか。

(委員)

- ・ 国土形成計画の要は、東海北陸の連携である。「裏日本」「表日本」のような呼称が使われるようになったのは、そう古い話ではない。明治の初めまでは、日本海側に人流・物流の軸があった。
- ・ 戦後の経済発展の中で「表日本」が成長の中心となったが、その間も北陸は着実に成長していた。成長している北陸と東海が連携すれば、強力なものになるのではないか。
- ・ 報告で米子と松江の連携の例を挙げたが、つなぐ交通機関が無い。金沢と富山は、交通機関が整っていて、コンパクト+ネットワークの良い例になるだろう。
- ・ 東海北陸を通した連携として、コンボジットハイウェイ構想や昇龍道等、考え方は前

からあった。今、全国計画の説明資料で、観光立国のページに挙げられているのは、昇龍道である。日本の広域観光連携のモデルとして、期待がもたれている。

- ・ 東海北陸は、日本を引っ張るエンジンともいえるが、21 世紀の日本の生活のモデルにもなっていかなければならない。

#### まとめ（山崎座長）

- ・ まず、日本人の生活がどうあるべきか、根っこの部分を考えるべきである。過疎地も幸せにすることを考えていかないといけない。圏域内でみると、石川は金沢一極集中で、そのほかは全部人口減少しているが、ほとんど対策されていない。広域地方計画の計画期間は 10 年だが、30 年 40 年後、世界経済の中心は中国と東南アジアに移る。そのとき、日本は太平洋を向いてはいないだろう。そのときを想定して、日本の人口の集中をどう分散させるかを考えるべきではないか。
- ・ 中部圏の広域地方計画はもう立派にまとまっているようだが、北陸圏はこれからなので、未来の生活や価値観といった根っこを考えた計画にしたい。
- ・ 中部圏と北陸圏の連携を図るには、まずはインフラ整備である。東海北陸自動車道の完全 4 車線化や北陸新幹線の大阪延伸も重要だが、JR 高山線の利便性を高め大事にしていくことを、皆で考えていくべきだ。昇龍道も、高速道路網と鉄道網を活用して利便性を確保する必要がある。
- ・ 産業連携の面では、北陸の素材や知恵を東海側で使っていくことを考えていくべきである。とくに農林水産業の 6 次化等、一緒に開拓をする方向性があるべきである。
- ・ 観光は、グリーンツーリズムや田舎観光などもはやっており、中国や東南アジアをターゲットにした滞在型の観光資源をもっと開発していく必要がある。資源開発が第一ではあるが、質を高めることも重要である。
- ・ 観光や人材育成面等いろいろな形で国際化を図る必要がある。

#### 閉会あいさつ

（北陸圏広域地方計画推進室 田所室長）

（以上）