

地方ブロックの社会資本の重点整備方針

平成 1 6 年 6 月

国土交通省

農林水産省

地方ブロックの社会資本の重点整備方針

1. 本方針は、社会資本整備重点計画（平成 15 年 10 月 10 日閣議決定）第 1 章第 8 項において、「国と地方の役割分担を明確化しつつ、社会資本の整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するため、各地方支分部局による社会資本の整備に係る重点目標や事業等に関する検討・整理をもとに、地方ブロックの社会資本の重点整備の方針をとりまとめる」こととして、位置付けられたものである。
2. この閣議決定に示された考え方を踏まえ、まず、各地方ブロック毎に、各地方支分部局が中心となって、個々の地方の意見を尊重しながら、都道府県・政令市と調整しつつ、地方経済界、有識者、住民、NPO 等の意見を聞き、各地方ブロックの中長期的な社会資本整備の目標と必要な施策等の検討・整理を行った。その過程では、地方公共団体との共通認識を醸成することや、地域住民と意識の共有を図ること、また、地域住民等に対して理解され易いものにする事等の観点から、本方針に掲げる目標を説明する指標及びその達成に必要なと想定される主な施策や事業等について、各地方の個性、特長にも対応して、なるべく具体的なものとするよう努めた。
3. 本方針は、このような地方における濃密な議論を踏まえた検討・整理をもとにとりまとめたものである。
4. なお、海岸事業については、国土交通省河川局及び港湾局と農林水産省農村振興局及び水産庁が連携して施策の展開を図っており、相互に連絡調整するとともに、地方支分部局においても、国土交通省地方整備局と農林水産省地方農政局が連絡を密にし、検討・整理を行っている。
5. また、道路管理者が実施する交通安全施設等整備事業については、国土交通省と警察庁が連携して施策の展開を図っており、本方針の策定にあたっては警察庁との連携を図っている。

北陸ブロックの社会資本の重点整備方針

北陸ブロックの社会資本の重点整備方針

目 次

北陸ブロックの現状と課題

- 1．豊かな自然と個性的で特色ある産業や文化 2
- 2．日本列島の扇の要に位置する環日本海交流の玄関 6
- 3．世界有数の豪雪、急峻な地形、脆弱な地質などの厳しい自然と危機管理 10

北陸ブロックの目指すべき将来の姿 ～外との交流・内なる連携～

- 1 豊かな自然、優れた居住環境と都市機能を合わせて享受できる多自然居住地域 . . 16
- 2 国内外の交流を支える日本海側の中枢圏域 17
- 3 安全に安心して暮らし、活動できる地域 18
- 4 将来像の実現に向けた社会資本整備の考え方 19

- 北陸ブロックにおける重点事項 23

I . 北陸ブロックの現状と課題

1. 豊かな自然と個性的で特色ある産業や文化

古くは「越の国」と総称された新潟、富山、石川、福井並びに長野等その周辺地域からなる北陸地方は、美しく豊かな自然に囲まれ、降雪量が多く水資源に恵まれているなど、豊富な国土資源を有している。また、特色ある産業・文化の蓄積やわが国で最も優れた居住環境を有し、豊かな実りや電力を供給する食糧・エネルギー基地でもある。これらの財産を守り、育てることで、人と自然が調和した文化の香り高い地域づくりを進めることが求められている。

●美しく豊かな自然を有する北陸

日本列島を縦断する脊梁山脈と日本海に囲まれ、231もの河川を有する北陸地方には、明瞭な四季や変化に富んだ地形がもたらす美しい景観や豊かな自然がひろがっている。

北陸4県の自然公園

38ヶ所 (全国の9.7%)

約55万ha (全国の10.3%)

北陸4県面積の4分の1が自然公園



白山(石川県)



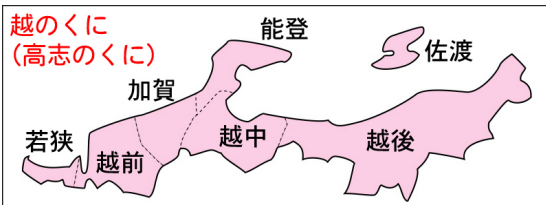
東尋坊(福井県)



雨晴海岸(富山県)



妙高山(新潟県)



古代律令時代における五畿七道の1つである北陸道は、現在の北陸4県にあたる若狭、越前(福井県)、加賀、能登(石川県)、越中(富山県)、越後、佐渡(新潟県)の7カ国から構成されていた。

この北陸道のもとになったのが「越(高志)のくに」であり、「越(こし)」は現在の北陸地方の最も古い名称といわれている。



●个性的で特色ある産業や文化

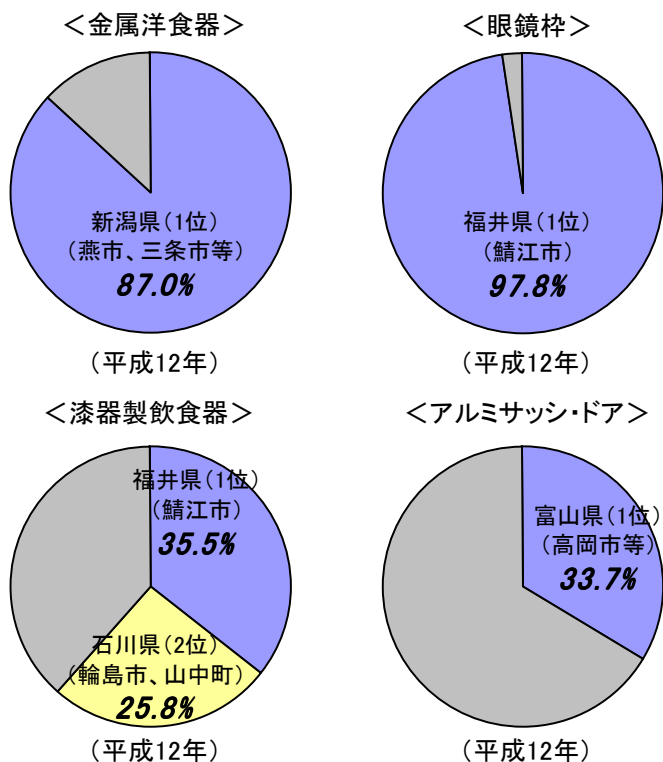
北陸地方には、自然条件や歴史が育んだ伝統産業や伝統工芸が数多く残っている。

新潟県	塩沢紬、本塩沢、小千谷縮、小千谷紬 十日町明石ちぢみ(織物) 村上木彫堆朱(漆器) 加茂桐箆笥(木工品) 燕鋤起銅器、越後与板打刃物(金工品) 新潟・白根仏壇、長岡仏壇、三条仏壇(仏壇・仏具)
富山県	高岡漆器(漆器) 井波彫刻(木工品) 高岡銅器(金工品) 越中和紙(和紙) 庄川挽物木地(工芸用具・材料)
石川県	牛首紬(織物) 加賀友禅(染色品) 加賀繡(その他繊維製品) 九谷焼(陶磁器) 輪島塗、山中漆器、金沢漆器(漆器) 金沢仏壇、七尾仏壇(仏壇・仏具) 金沢箔(工芸用具・材料)
福井県	越前焼(陶磁器) 越前漆器、若狭塗(漆器) 越前打刃物(金工品) 越前和紙(和紙) 若狭めのう細工(石工品・貴石細工)

資料:(財)伝統的工芸品産業振興協会
「全国伝統的工芸品総覧 平成11年度版」

＜全国シェアの高い北陸地方の産業＞

北陸地方で成長した個性ある地域産業の中には、高いシェアを誇り、全国や世界市場をリードしている。



資料:経済産業省「工業統計表2000」
富山県ホームページ

＜北陸地方の主な文化・歴史遺産＞



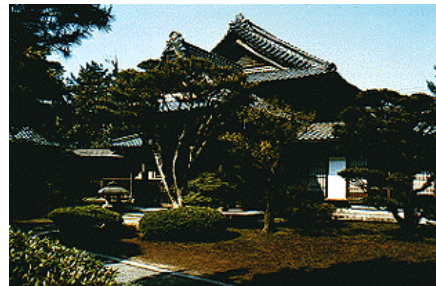
キリコ祭り (石川県能登地区)



合掌集落 (富山県五箇山)



兼六園 (石川県金沢市)



豪農の館(伊藤家) (新潟県横越町)



越前和紙 (福井県今立町)



越中おわら風の盆 (富山県八尾町)



裸押し合い祭り (新潟県大和町)

●雪がもたらす豊かな水資源

雪や自然が生み出す清冽で豊富な北陸の水は、全国的にも高く評価されており、環境庁が選出した「名水百選」には、全国最多選出の富山県(4箇所)をはじめ、北陸地方からは17箇所が選ばれている。

- | | |
|-----------------------------|------------------------------|
| ① 小野川湧水
〔福島県北塩原村〕 | ⑩ 御手洗池
〔石川県田鶴浜町〕 |
| ② 磐梯西山麓湧水群
〔福島県磐梯町〕 | ⑪ 古和秀水
〔石川県門前町〕 |
| ③ 龍ヶ窪の水
〔新潟県津南町〕 | ⑫ 安曇野わさび田湧水群
〔長野県豊科町・穂高町〕 |
| ④ 杜々の森湧水
〔新潟県栃尾市〕 | ⑬ 姫川源流湧水
〔長野県白馬村〕 |
| ⑤ 立山玉殿湧水
〔富山県立山町〕 | ⑭ 猿蔵の泉
〔長野県飯田市〕 |
| ⑥ 穴の谷の霊水
〔富山県上市町〕 | ⑮ お清水
〔福井県大野市〕 |
| ⑦ 瓜裂の清水
〔富山県庄川町〕 | ⑯ 瓜割の滝
〔福井県上中町〕 |
| ⑧ 黒部川扇状地湧水群
〔富山県黒部市・入善町〕 | ⑰ 鶴の瀬
〔福井県小浜市〕 |
| ⑨ 弘法池の水
〔石川県鳥越村〕 | |

資料：環境庁監修「名水百選」



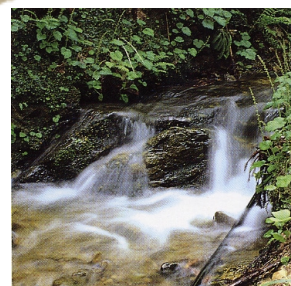
こわしゅうど
古和秀水
(石川県)



黒部川扇状地
(富山県)



うりわり
瓜割の滝(福井県)



とど
杜々の森湧水
(新潟県)

＜自主流通米の価格(H14)＞

豊かな雪どけ水と肥沃な土地は、全国的にも高い評価を受ける北陸の米を生み出している。(円/60kg)

順位	産地	銘柄	地域	年産合計
1	新潟	コシヒカリ	魚沼	27,384
2	新潟	コシヒカリ	佐渡	20,192
3	新潟	コシヒカリ	岩船	20,007
4	新潟	コシヒカリ	一般	19,716
5	福島	コシヒカリ	会津	17,450
6	山形	コシヒカリ	内陸	17,200
7	富山	コシヒカリ	全地区	17,179
8	福井	コシヒカリ	全地区	16,840
9	福島	コシヒカリ	中通り	16,792
10	岡山	コシヒカリ	全地区	16,640
11	石川	コシヒカリ	全地区	16,614
12	三重	コシヒカリ	伊賀	16,589
13	長野	コシヒカリ	A地区	16,547
14	滋賀	コシヒカリ	全地区	16,416
15	熊本	コシヒカリ	阿蘇	16,407
全銘柄平均				16,157

資料：(財)自主流通米
価格形成センター
平成14年度米の平均入札価格



越後平野

＜開発された水力エネルギー量＞

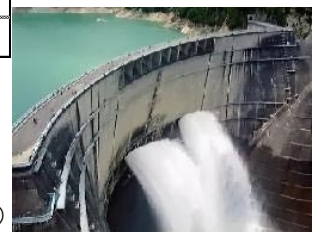
豊富な水量は発電等に活用され、大きなエネルギーを生み出している。

(GWh)

順位	県名	水力エネルギー量
1	富山	10,412
2	長野	9,264
3	岐阜	9,020
4	新潟	8,576
5	福島	6,845
6	静岡	5,883
7	北海道	5,760
8	群馬	4,002
9	宮崎	3,033
10	山梨	2,564
11	高知	2,275
12	福井	1,914
13	石川	1,887
14	山形	1,879
15	広島	1,714

資料：資源エネルギー庁
(平成13年3月1日現在)

水力発電に適した場所の全国調査(発電水力調査)によって明らかになった水資源のうち、既に開発され技術的・経済的に発電に利用可能な水力エネルギーを有する地域の上位は北陸地方が占めている。

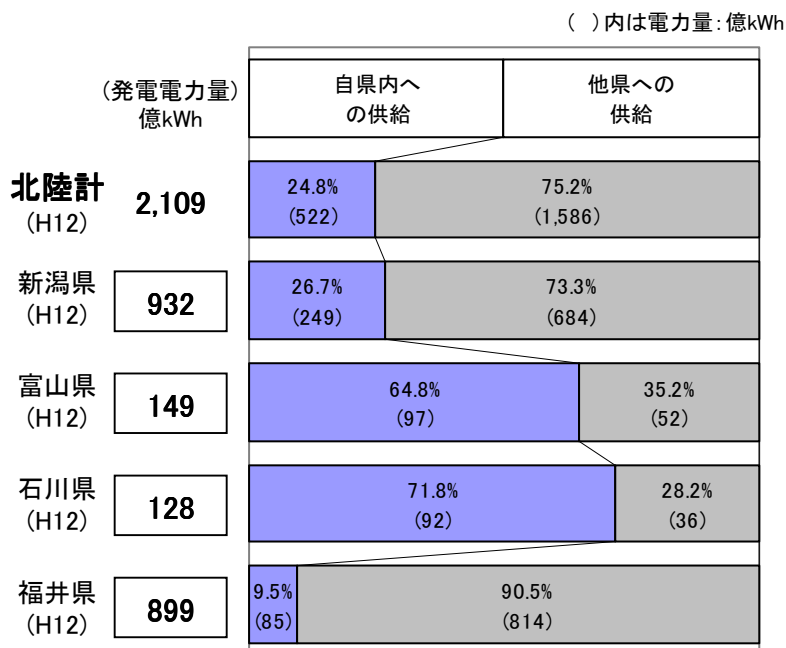


黒部ダム(富山県)

●北陸発の電力が大都市圏を支えている

北陸地方で生まれた電力は、周辺の都市圏等に送電され、都市活動や日々の暮らしを支えている。新潟県や福井県では、他県への供給量が7～9割に達している。

＜北陸地方の年間発電量と他県への供給状況＞



北陸4県から、他の都府県に供給
されている電力量の合計(年間)

1,586億kWh

関東・中部・近畿の3大都市圏
(13都府県)が年間に使用する
電力の**約3分の1**に充当する。

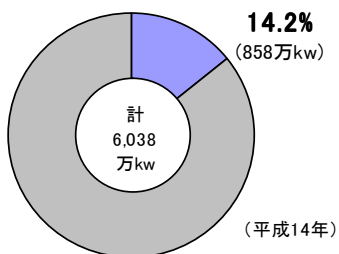
＜3大都市圏の年間電力消費量＞

	(億kWh)
関東圏 (東京、千葉、埼玉、 神奈川、茨城、栃木、群馬)	2,647
中部圏 (愛知、岐阜、三重)	885
近畿圏 (大阪、兵庫、京都)	1,146
三大都市圏計	4,678

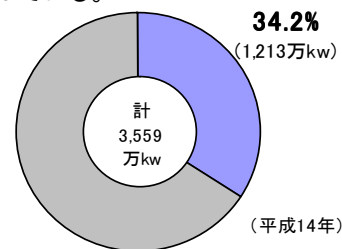
資料:「電気事業便覧」
各県統計年鑑等より作成

北陸地方の発電所は、電力各社の供給能力(最大出力)において大きな役割を担っている。

東京電力の最大
出力に占める新
潟県の供給能力



関西電力の最
大出力に占める
富山県・福井県
の供給能力



資料:「電力統計」、「ダム年鑑」
電力事業連合会、東京電力、関西電力H.P.のデータをもとに作成

●日本で最も優れた居住環境を有する北陸地方

1世帯当たりの延べ面積の広さや持ち家率の高さなど、北陸地方の住宅関連指標は全国的に高い水準にある。

＜1世帯当たり延べ面積＞

順位	県名	面積 (m ²)
1	富山	146.2
2	福井	137.9
3	秋田	135.0
4	山形	134.1
5	新潟	129.0
6	石川	126.1
7	島根	122.3
全国平均		91.3

＜持ち家率(%)＞

順位	県名	率 (%)
1	富山	79.3
2	秋田	77.8
3	山形	75.8
4	福井	75.4
5	三重	75.4
6	新潟	75.2
7	岐阜	73.1
全国平均		61.1

出典:平成12年度国勢調査「社会生活統計指標」



散居村(富山県砺波市)

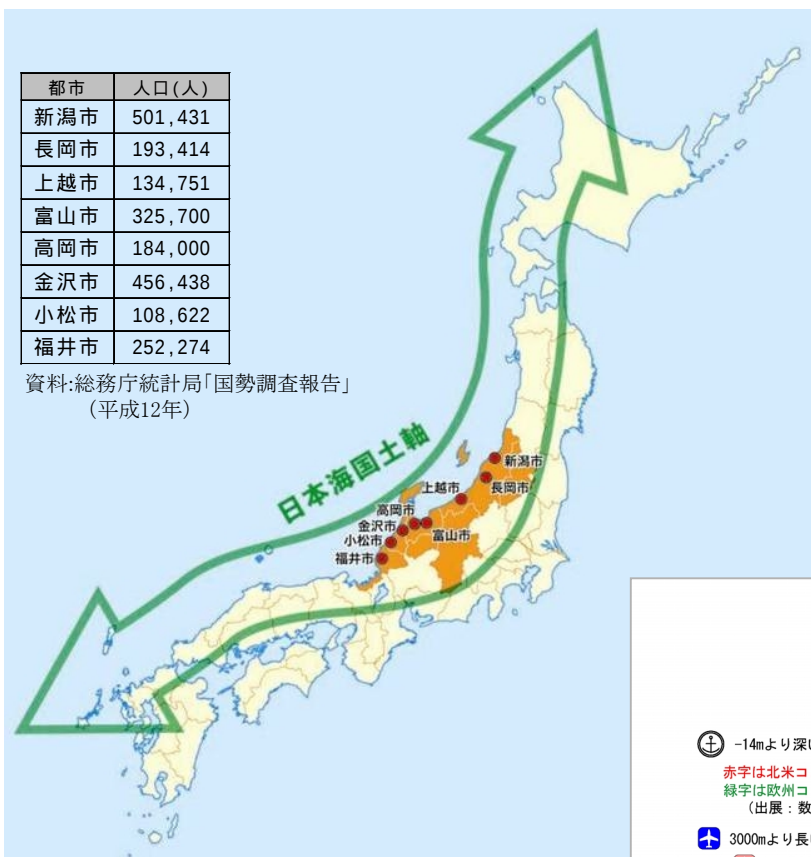
2. 日本列島の扇の要に位置する環日本海交流の玄関

北陸地方は、日本海国土軸の中央に位置しており、県庁所在都市や10万人以上の都市が近接・連坦し、三大都市圏のそれぞれに近く、また北東アジア諸国と日本海をはさんで対面する位置にあるなどの地理的優位性を有している。地域間の連携や国際交流を基軸に地域づくりを進めようという潮流の中、これらを活かして、「環日本海国際交流」並びに「日本海国土軸」の中核圏域として発展が期待されており、より一層の基盤整備・機能強化を進めることが求められている。

●日本海国土軸を担う都市の連なり

北陸地方は新潟市から福井市まで、人口10万人以上の8つの都市が連なっている。

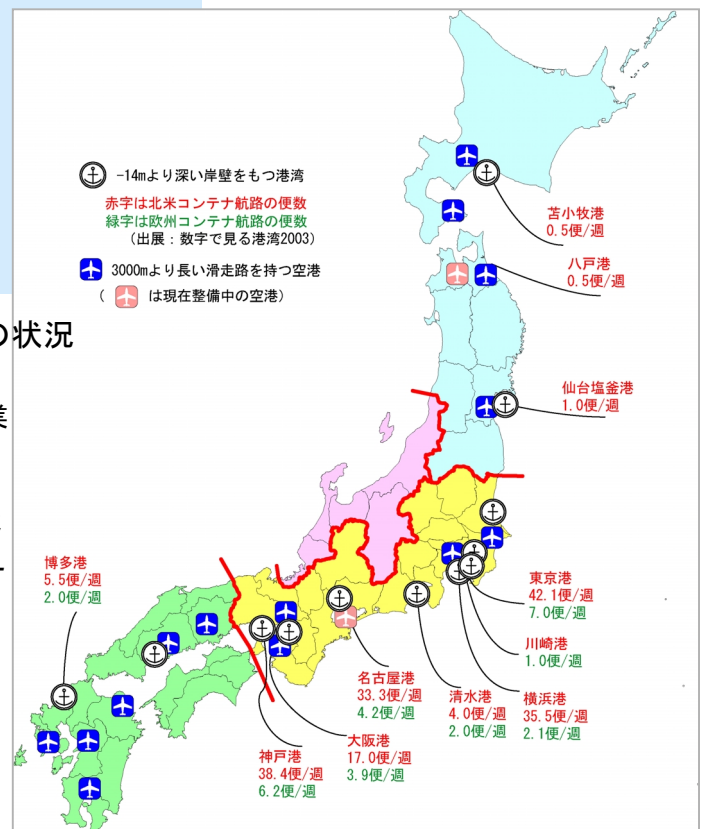
この都市の連なりによる都市機能の集積は日本海沿岸の他地域にはないもので、日本海国土軸の中核圏域を形成している。



●欧米へ直接アクセスできる港湾・空港整備の状況

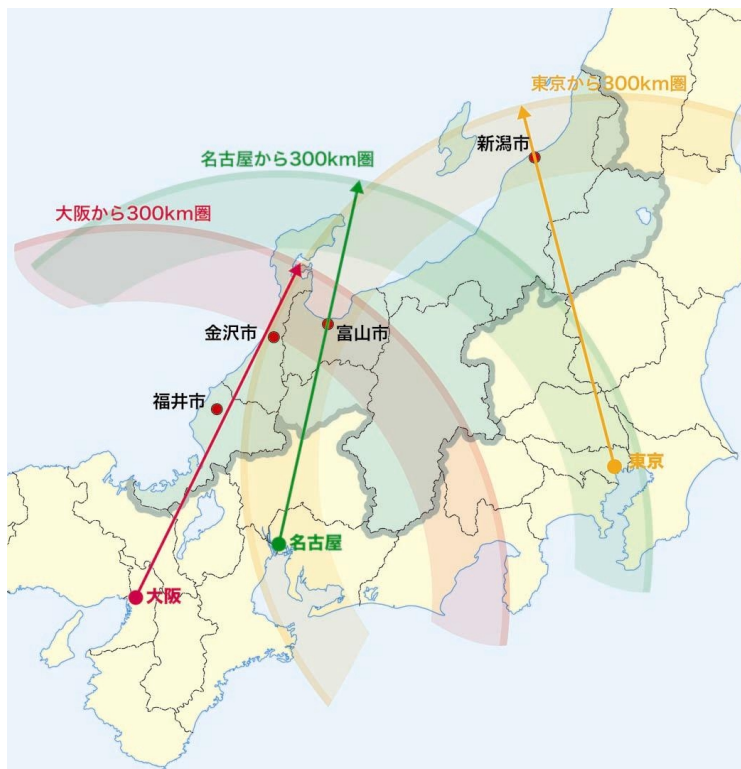
北陸地方には、北米、欧州へ積み替え、乗り換えをせずに行ける港湾や空港がなく、北陸の産業の国際競争力を欠く原因の一つとなっている。

また、欧米へのアクセスが太平洋側に片寄っているため、地震等による被害を受けた場合、日本全体として欧米へのアクセスに多大な支障を与える。



●三大都市圏すべてに近接する立地

北陸地方は日本列島のほぼ中央に位置し、三大都市圏に近接するという地理的優位性を持っている。



●北陸地方は三大都市圏と活発な交流を展開している(北陸各県への観光客のエリア別比率)

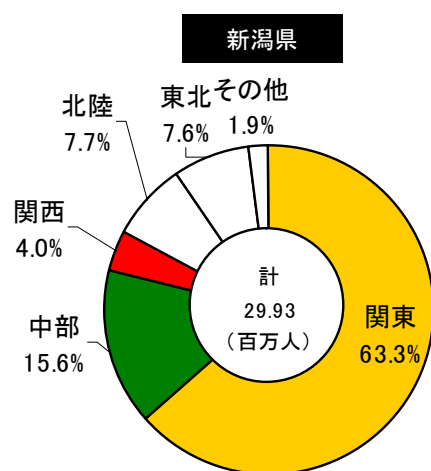
北陸各県には全国から観光客が訪れているが、特に隣接する三大都市圏からの来訪者の比率が高く、地の利を活かした観光交流活動を展開している。



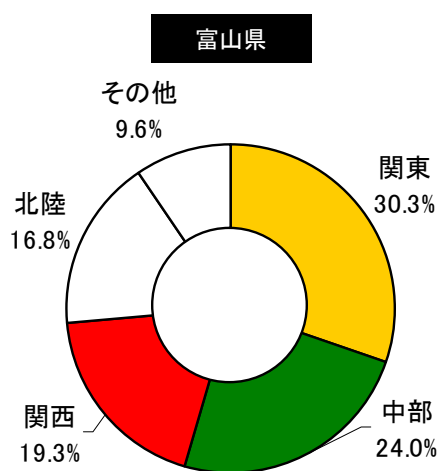
能登空港(石川県)



湯沢町(新潟県)

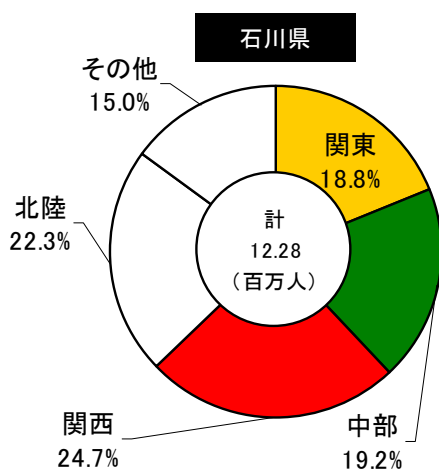


出典:新潟県観光動態の概要(平成14年)

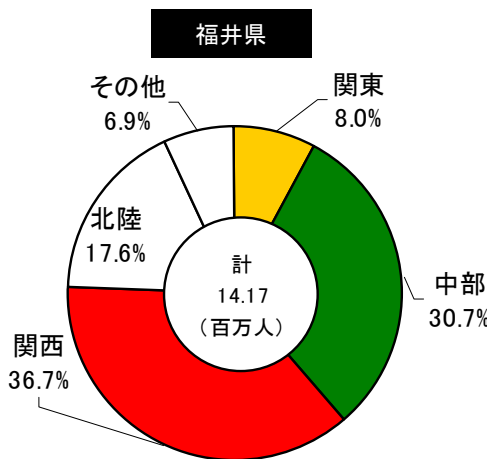


出典:富山県観光客動態調査(平成13年)

※1,086人を対象としたアンケート調査



出典:統計から見た石川県の観光(平成14年)



出典:福井県観光客数動態統計表(平成14年)

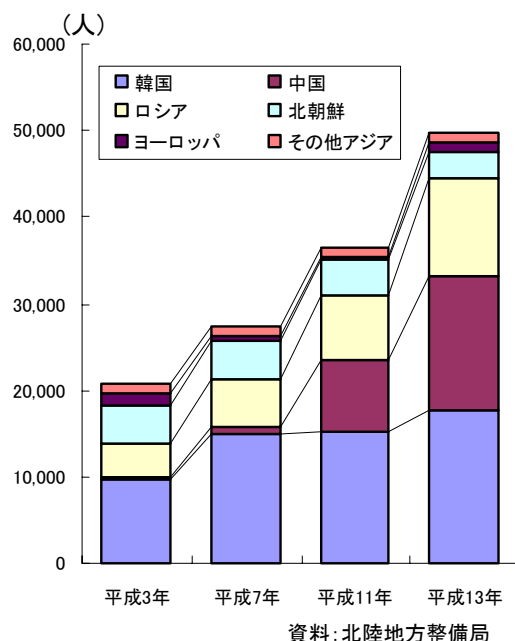
●北東アジアと対面し、関係の深い北陸

北陸地方は日本海をはさんで北東アジア諸国と対面する位置にある。今後中国をはじめ北東アジア諸国との交流の拡大が予想される中で、地理的優位性を持つといえる。



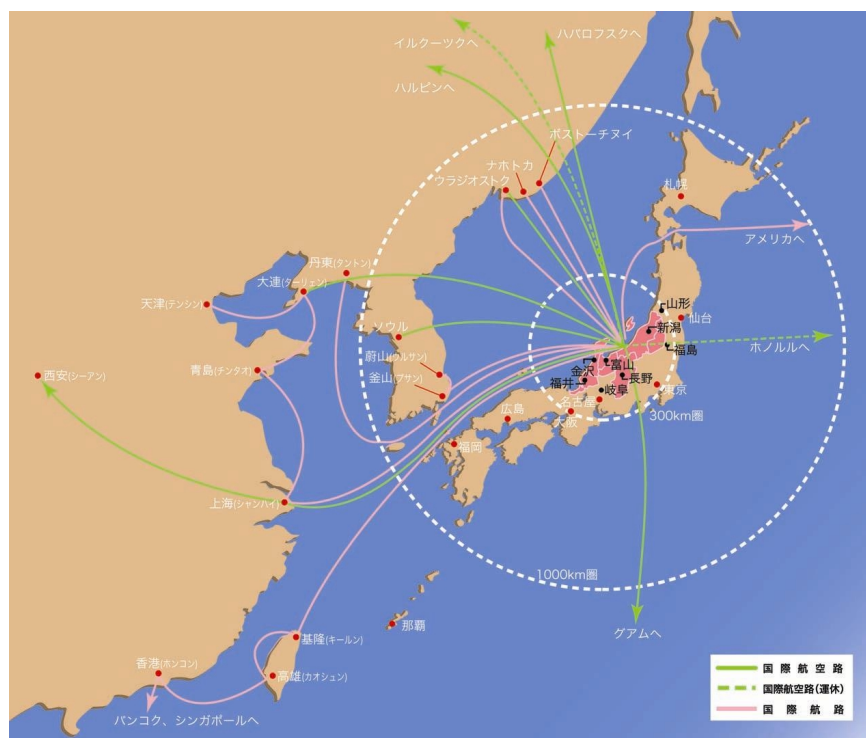
＜北陸地方への入国外国人数の推移＞

北陸地方への入国外国人は北東アジアからの来訪者が多く、特に1990年代後半から中国人入国者が急増している。



●北東アジアを中心に広がる世界へのネットワーク

北陸地方から北東アジア諸国の拠点都市に、国際旅客便やコンテナ航路等の定期航路が確立されており、日本におけるゲートウェイ(玄関口)としての役割を發揮している。



＜北陸地方の空港からの国際旅客便＞

空路名	頻度
ハバロフスク	週 2 便
ウラジオストク	週 4 便
ソウル	週 9 便
上海 / 西安	週 2 便
大 連	週 3 便
ハルビン	週 4 便
グアム	週 2 便
ホノルル	運休中
イルクーツク	運休中

資料：北陸地方整備局、新潟空港、富山空港、小松空港ホームページより
(平成15年11月現在)

＜北陸地方の港からの国際定期コンテナ航路＞

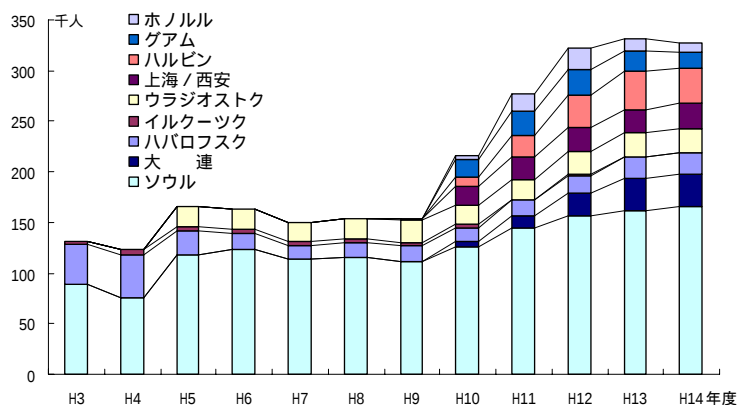
航路名	頻度
韓国 (釜山)	週 17 便
中国 (大連など)	週 7 便
東南アジア	週 3 便
ロシア (モスクワなど)	月 1 便

資料：北陸地方整備局

●北東アジアをはじめとする世界との交流の拡大

北東アジア諸国をはじめ世界各国との着実な交流の拡大によって、北陸地方の各空港における国際線乗降人員や各港湾の国際コンテナの取扱量は増加を続けている。

＜目的地別乗降人員の推移＞

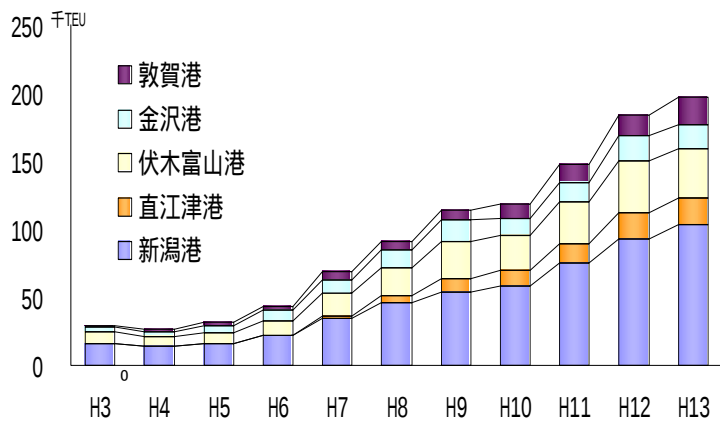


資料:新潟県港湾空港局空港課
富山県土木部空港対策室
石川県企画開発部空港企画課



新潟空港

＜港湾別国際(外貨)コンテナ取扱量の推移(輸出入計)＞



資料:北陸地方整備局



新潟港東港地区

●国際航空貨物ネットワークの拠点空港化による取扱量の増加(小松空港)

ルクセンブルグを拠点とするカーゴルックス航空は、日本及びアジア地域の貨物輸送の拠点として、それまでの福岡空港から三大都市圏へのアクセス性が高い小松空港を選択。これにより、小松空港は国際物流ネットワークの形成・展開の一翼を担っている。

1994年の小松～ルクセンブルグ国際貨物定期便就航以来、小松空港の国際航空貨物取扱量は急激に増加している。

＜小松空港が選ばれた理由＞

①地の利

東京・名古屋・大阪の三大消費地に、直線300～350km圏内

②北陸自動車道に近接

空港からすぐの北陸自動車道の利用で、スムーズな集配が可能

③低コスト

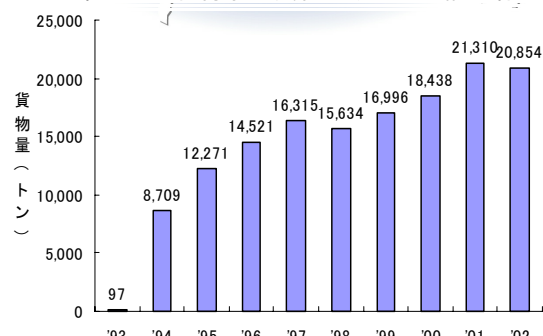
空港利用に余裕、その上安い利用料



■カーゴルックス航空ルクセンブルグ—小松間 貨物便の航路



■小松空港の国際航空貨物取扱量は大幅に増加



資料:国土交通省空港管理状況調査

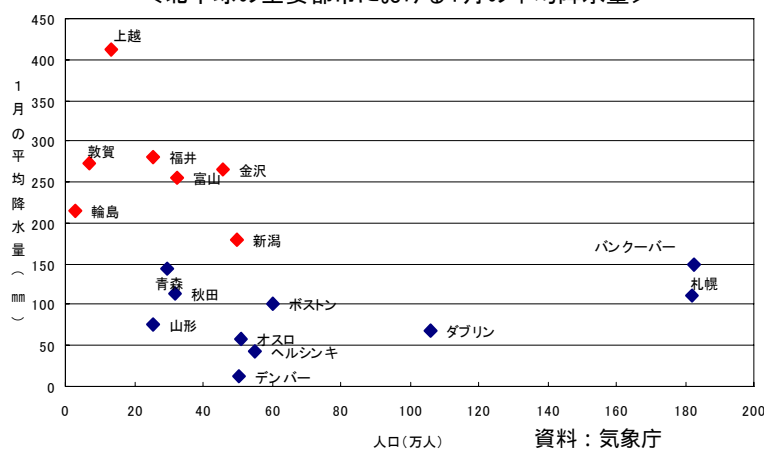
3. 世界有数の豪雪、急峻な地形、脆弱な地質などの厳しい自然と危機管理

北陸地方は世界有数の豪雪地帯にあり、日本アルプスに代表される急峻な地形、フォッサマグナによる脆弱な地質、地震、火山、急流河川、冬期の厳しい季節風による波浪等の自然災害要因が多い。また、山地が多くを占めるため、限られた平坦地に人口・資産が集中する一方で、災害発生危険度の高い山間部や細く狭い沿岸地域にも多くの人が居住している。更に、著しい高齢化の進展、安定した交通手段がないことによる救急医療に不安のある地域の存在等、自立・安定した暮らしの確保に課題が残されている。これらの課題を克服し、災害に強く障壁の無い、安全・安心な地域づくりを進めることが求められている。

●北陸は世界有数の豪雪地帯

北半球の主要都市の中で、1月に降水量(=降雪量)の多い都市は北陸地方に集中している。

＜北半球の主要都市における1月の平均降水量＞



北陸の全市町村が「豪雪地帯市町村」に指定されている。

県名	全市町村数	豪雪地帯市町村数(%)	特別豪雪地帯市町村数(%)
新潟	110	110 (100)	53 (48.1)
富山	35	35 (100)	13 (37.1)
石川	41	41 (100)	6 (14.6)
福井	35	35 (100)	5 (14.3)
北陸計	223	223 (100)	77 (34.5)
東北計	400	289 (72.3)	89 (22.3)

資料：国土統計要覧

●平坦な土地が少なく地質が脆弱な北陸

フォッサマグナとはラテン語で「大きな溝」を意味し、断層やマグマが噴き出した割れ目がある、脆弱な地質帯(地域)を指す。北陸地方を走る3本の構造線(断層)が日本列島のフォッサマグナを形成しており、土石流や地すべり等が起こりやすい地域となっている。



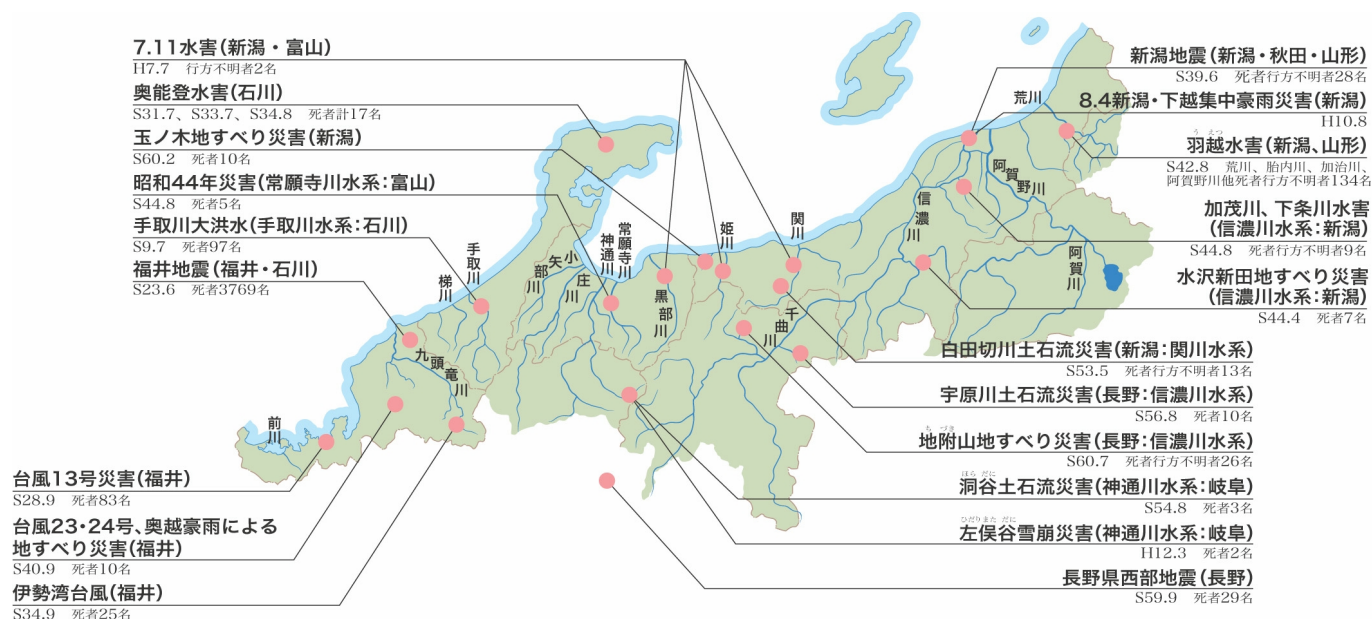
H 7.7.11.梅雨前線豪雨による災害(長野県小谷村)



北アルプスが日本海にまで迫り、交通の難所として知られる親不知(新潟県青海町)

●北陸地方における主な災害

脆弱な地質や急流河川、豪雪地帯といった厳しい自然条件によって、北陸地方はこれまでに数多くの災害に襲われてきた。



新潟地震(新潟県新潟市)



S38豪雪(新潟県)

◆主な豪雪

S38年豪雪(新潟・富山・石川・福井)
死者行方不明者256名

S56年豪雪(新潟・富山・石川・福井)
死者行方不明者130名

S59年豪雪(新潟・富山・石川・福井)
死者行方不明者55名



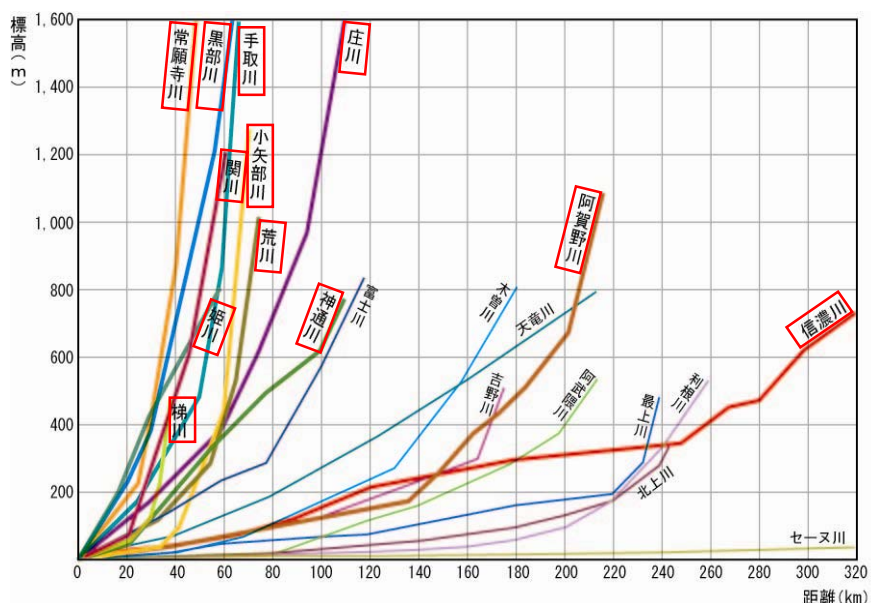
海岸侵食(石川県七尾市)



H10.8.4 新潟・下越集中豪雨災害
(北陸自動車道新潟西IC付近)

●日本の急流河川は北陸地方に集中

山から海までを一気に流れ落ちる急流河川は、流れる水の力で流域の土砂を削り、下流へと運び、様々な河川災害を引き起こす。

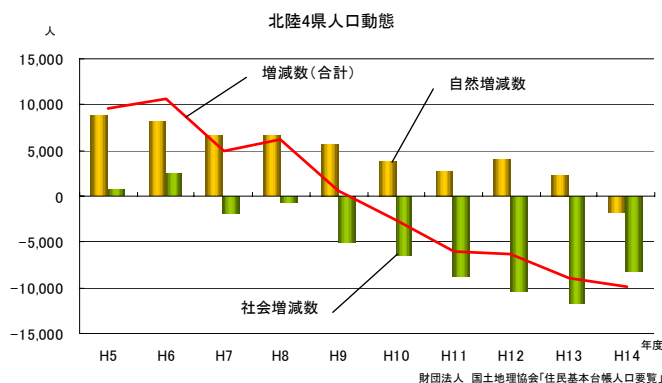


●北陸4県の人口推移

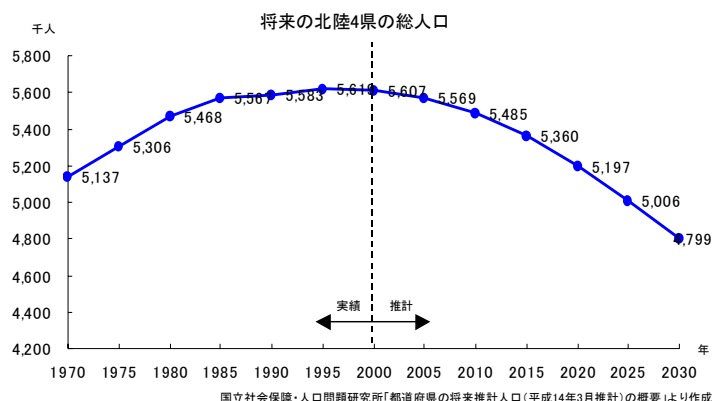
1997(H9)年度以降、毎年5,000～10,000人を超える社会減となっている。また、自然増減も年々減少傾向にあり、2002(H14)年度にはマイナスに転じた。

また、北陸4県の総人口は、2030年には2000年比で14.4%減の4,799千人になると推計されている。

<北陸4県の各県における人口の自然及び社会増減数の合計>



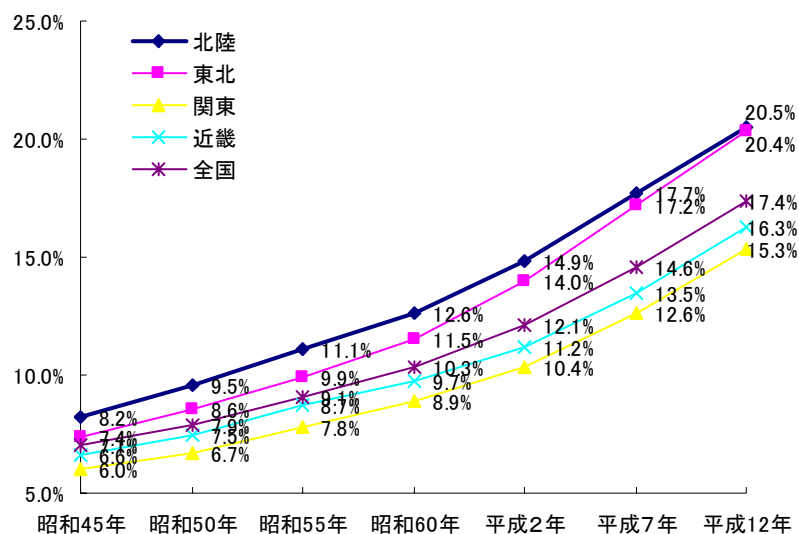
<将来の北陸4県の総人口>



●北陸は高齢化が最も進行している地域

北陸地方の高齢化率は全国で最も高く、最も早く高齢化が進行している地域となっている。これに伴い、交通や医療をはじめ日常生活の中でも、安全・安心な暮らしを確保していくための取り組みが急務である。

高齢化の進行とともに、高齢者の交通死亡事故者数が全国的に大幅に増加している。



資料:総務庁統計局「国勢調査報告書」

	平成 4 年	平成 14 年
交通死亡事故者数に占める65歳以上の死亡者数	2,991 人	3,144 人
割 合	26.1%	37.8%

北陸地方における高齢者人口10万人あたりの交通死亡事故者数は全国平均を上回っている。

県 名	高齢者人口10万人あたりの交通事故死者数	全国順位
新 潟	20.3	11
富 山	15.9	23
石 川	17.8	15
福 井	23.0	6
全国平均	14.3	-

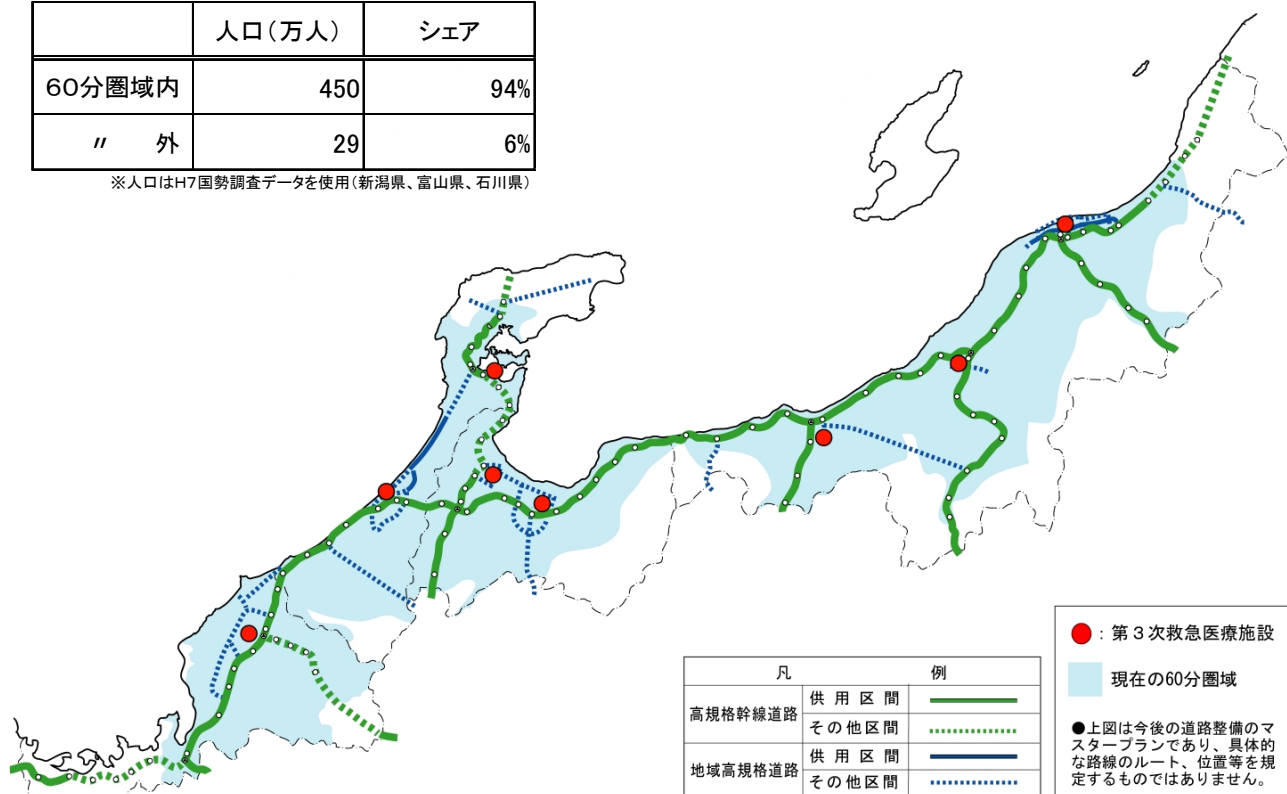
資料:交通年鑑

●北陸は第3次救急医療施設へのアクセスが十分ではない

北陸では、未だ29万人が第3次救急医療施設に60分以内に到達できない。

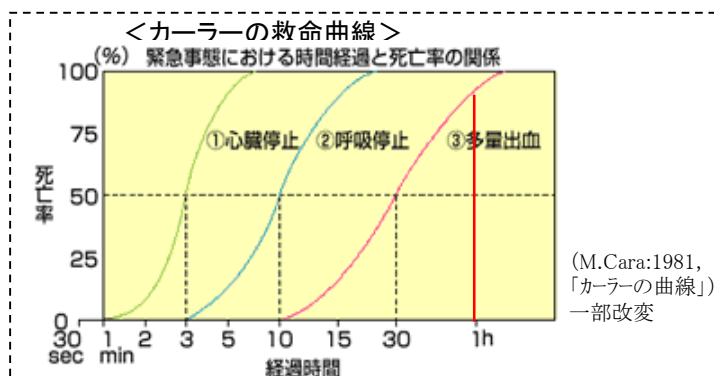
	人口(万人)	シェア
60分圏域内	450	94%
〃 外	29	6%

※人口はH7国勢調査データを使用(新潟県、富山県、石川県)



※第3次救急医療施設

第2次救急医療施設では対応できない複数の診療科領域にわたる重篤な救急患者に対し、高度な医療を総合的に提供する医療施設(救命救急センター)



60分以内に治療を受けられた場合、多量出血でも命が助かる可能性がある。さらに、30分以内に手当がされれば、多量出血の死亡率は50%に低下する。

医療施設に少しでも早く到着することが、救命率を高め、より多くの人命を守ることにつながる。

Ⅱ．北陸ブロックの目指すべき将来の姿 ～外との交流・内なる連携～

北陸地方が有する、美しく豊かな自然や特色ある産業・文化、優れた居住環境等の財産や地理的優位性等の特性を最大限に活かして、自然環境との共生を図りながら豊かな居住環境と都市的サービスを併せて享受できる多自然居住地域の創造を進めるとともに、内外との多種多様な連携・交流を一層進め、環日本海交流並びに日本海国土軸の中核圏域として他地域を先導する地域を目指す。また、これらを実現する基本条件として、多くの自然災害要因を克服し、安全・安心の確保を図る。

1 豊かな自然、優れた居住環境と都市機能を合わせて享受できる多自然居住地域

北陸の魅力である雪や豊かな水と緑、日本アルプスや日本海等の変化に富んだ地形などの、自然環境を保全・継承するとともに、自然を暮らしや都市空間に取り入れることや、歴史・文化を活かした個性的で魅力ある空間を創出することにより、快適でうるおいに富んだ北陸を実現する。



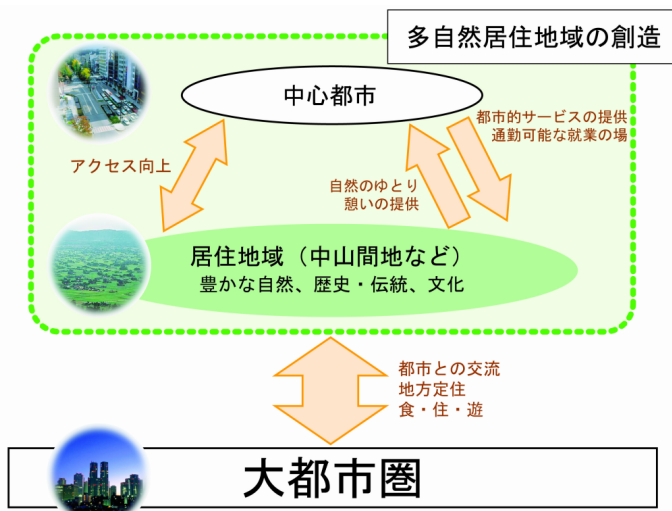
瓢湖(新潟県水原町)



金屋町(富山県高岡市)

全国的に高い評価を受けている北陸地域の居住環境を維持しつつ、さらに快適で質の高い空間づくりを進めるとともに、市街地中心部においては、魅力的で質の高い都市空間を実現する。

また、北陸各地の中核・中心都市と周辺市町村間の連携と交流を促進し、北陸全域に豊かな自然と高度な都市機能や満足度の高い生活サービスを享受できる生活圏を形成する。

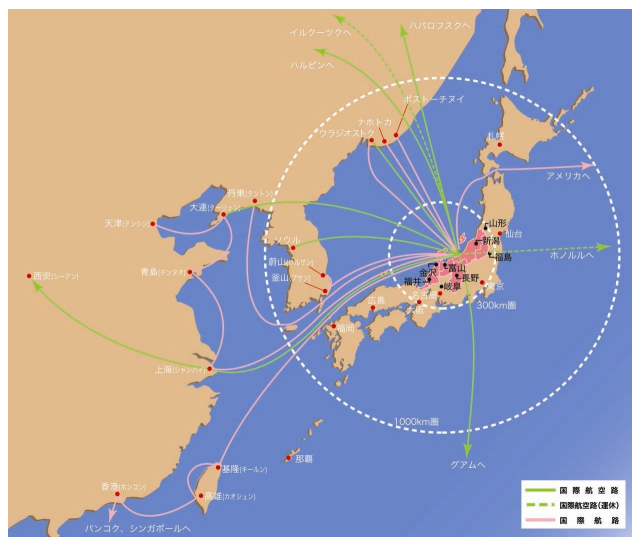


2 国内外の交流を支える日本海側の中核圏域

日本海を挟み北東アジア諸国と対面する地理的優位性を活かし、世界中のヒト・モノ・カネ・情報が集まり多様な交流活動が展開される、国際的な交流拠点圏域を実現する。



朱鷺メッセと新潟港（新潟県新潟市）

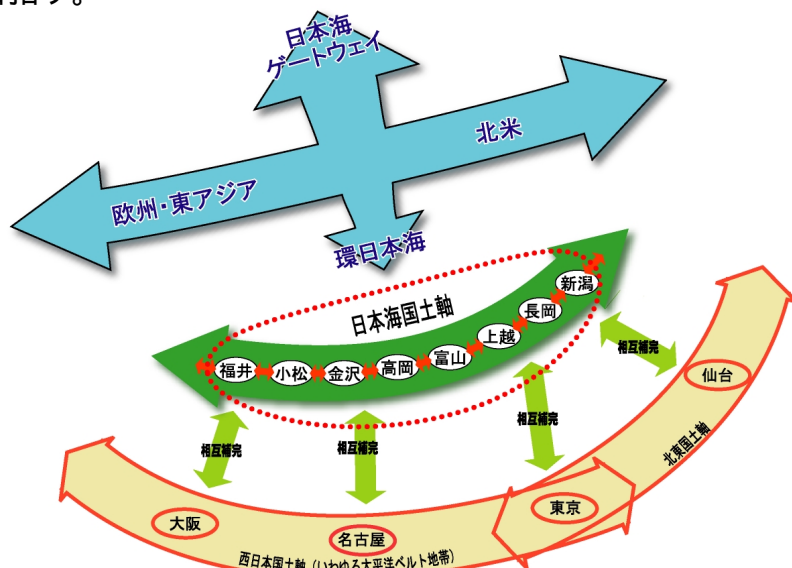


北東アジアを中心に広がる世界へのネットワーク

日本列島の中央に位置し三大都市圏との近接という北陸の地理的特性を活かし、拠点都市の機能強化や地域内外と交流・連携することにより、日本海国土軸の中核圏域を形成する。

また、太平洋側の国土軸との交流・連携を強化し、相互に補完する役割や関係を確立することにより、東海地震、東南海・南海地震の発生等により太平洋側の機能が損なわれた時にはその機能を代替する。

さらに、全国及び世界から多数の人々が訪れる、魅力的な観光交流圏域としての北陸を目指す。



〈北陸の位置づけ〉

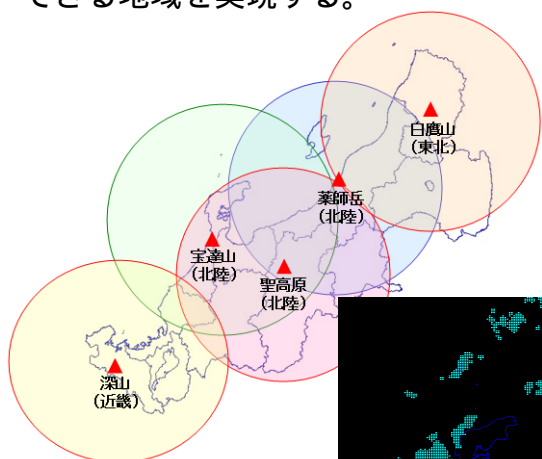
環日本海交流の
ゲートウェイ

日本海国土軸の
中核圏域

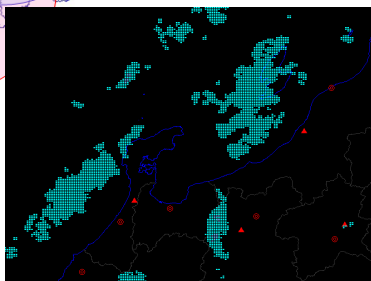
太平洋側の国土軸
との相互補完

3 安全に安心して暮らし、活動できる地域

北陸地域特有の急峻な地形や脆弱な地質などによって頻発する自然災害に備えた広域危機管理体制の充実を図る。また、地域住民と関係機関等が一体となった災害対策に取り組むとともに、総合的な防災対策を推進し、災害が発生しにくく安全で安心して生活できる地域を実現する。



広域的に雨や雪の量をリアルタイムで捉えるレーダー雨量計



国土交通省災害対策用ヘリコプター



雪崩等による災害や交通の途絶を解消し、冬期間においても安全・確実な交通を確保することで、日本有数の「豪雪地域・北陸」における安全で安心な暮らしを実現する。



東西約500kmに及ぶ海域、北陸特有の気象条件等を踏まえて、港湾や航路における適切な安全対策を進め、海難事故を予防しつつ、安全で安定的な運行を確保し、地域の安定した暮らしを支援する。

ユニバーサルデザインの考え方を導入しバリアのない北陸を目指す。また、道路の機能や役割に応じた適正な使い方や、ITをはじめとする最新の技術等の活用によって、交通事故が発生しにくい、安全で安心な地域を実現する。

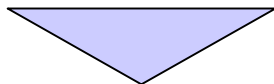


4 将来像の実現に向けた社会資本整備の考え方

＜北陸の地域づくりの戦略目標＞

[キーワード] 外との交流・内なる連携の推進

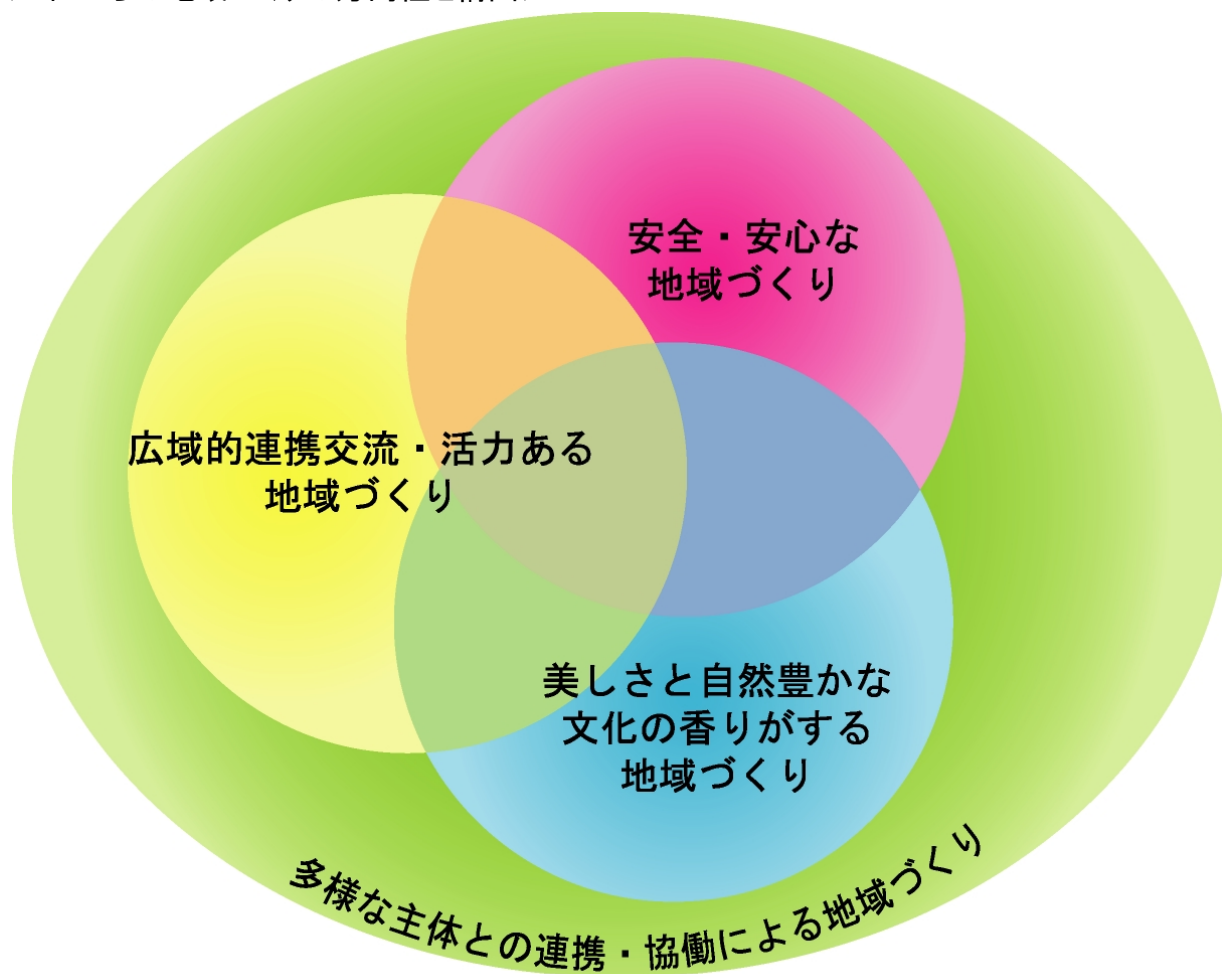
域内や国内のみならず、国外とも積極的な交流を展開し、人・モノ・カネ・情報の交流を通じて、活力ある自立と持続的な発展の実現を目指す。また、そのために地域を構成するさまざまな主体の連携を進めていく。



＜社会資本整備の役割＞

北陸の持つ力を発揮し、新たな力を生み出し、育むため、様々な災害の発生を未然に防ぎ被害を最小限に抑え、魅力があるにもかかわらず十分に活用されていない地域資源を活かし、連携・交流により地域を活性化する。

＜これからの地域づくりの方向性と構図＞



・北陸ブロックにおける重点事項

『広域的連携交流・活力ある地域づくり』

日本海国土軸の形成と太平洋側の国土軸との連携

【地域の将来の姿】

日本列島の中央に位置し、東京、名古屋、大阪の三大都市圏から 300 km圏内にあるという北陸の地理的特性を活かした地域づくりを進める。拠点都市の機能強化や地域内外との交流・連携をさらに推進し、日本海国土軸の中核圏域を形成・実現する。また太平洋側の国土軸との交流・連携を強化し、相互に補完する役割や関係を確立するとともに、東海地震、東南海・南海地震の発生等により太平洋側の機能が損なわれた時にはその機能を代替する。

さらに北陸地方に住む人々が、地域の魅力を享受できる地域づくりを行うとともに、北陸の主要都市間や市町村間の連携を強化し、国内外から訪れる人との観光をはじめとする交流を促進し活力ある地域を創造する。

環日本海交流を始めとした国際競争力の強化

【地域の将来の姿】

日本海を挟み北東アジア諸国と対面する地理的優位性を活かすことで、世界中から人や物が集まり、多様な交流活動が展開される国際的な交流拠点圏域を形成し、北陸地方の産業の国際競争力の向上を実現する。

中心都市等と周辺地域の連携による多自然居住地域の創造

【地域の将来の姿】

北陸各地の中核・中心都市と周辺市町村間の連携と交流を促進し、公共施設等の役割分担や広域利用等を進め、北陸全域に豊かな自然と高度な都市機能や満足度の高い生活サービスを享受できる生活圏を形成していく。

快適な生活空間の形成や都市再生と産業活動の活性化

【地域の将来の姿】

全国的に高い評価を受けている北陸地域の居住環境を維持しつつ、さらに快適で質の高い空間づくりをすすめるとともに、市街地中心部において都市機能の高度化と美しく魅力的なまち並みや都市景観を地域が一体となって形成・再生し、魅力的で質の高い都市空間を実現していく。

さらに、都市内交通の円滑化やエネルギーの安定供給によって、生活行動や経済社会活動を活性化し、活力にあふれる北陸を実現していく。

『安全で安心な地域づくり』

水害、土砂災害、地震等の自然災害の克服

【地域の将来の姿】

北陸地域は急峻な地形や脆弱な地質、冬期の豪雪や厳しい季節風による波浪、近年の異常気象等による集中豪雨、地震、火山、急流河川、津波、高潮等、自然災害要因が多く、これまで数多くの災害に襲われてきた。

平成7年1月の阪神・淡路大震災においても、広域危機管理体制の必要性が認識されたことも踏まえ、災害に備えた広域危機管理体制の充実や、地域住民と関係機関等が一体となった災害対策に取り組み、災害に対する住民の意識や関心を高めるとともに、総合的な防災対策を進め、災害が発生しにくく安全で安心して生活できる地域を実現する。

降積雪時の生活、交通の安定性の向上

【地域の将来の姿】

雪崩等による災害や交通の途絶を解消し、冬期間においても安全・確実な交通を確保することで、日本有数の「豪雪地域・北陸」における安全・安心な暮らしを実現する。

また、雪に強い北陸独自の基準（雪国仕様）による道路やまちづくり、連携による雪対策、雪関連情報提供システムの構築などを推進し、降積雪による交通や経済活動、生活行動等への影響を最小限にとどめ、雪によるハンディキャップのない地域づくりを進める。

すべての人が安全、快適に暮らせる生活環境の実現

【地域の将来の姿】

ユニバーサルデザインの考え方を導入し、年齢や性別、障害等の有無に関係なく、だれもが道路や施設、交通機関やまち空間等を快適かつ自由に利用できるというバリアのない北陸を目指す。特に豪雪地帯という北陸の地域特性を踏まえて、冬期の降積雪を考慮した雪対策を推進し、一年中あらゆる人に優しい北陸を実現する。

また、道路の機能や役割に応じた適正な使い方や、ITをはじめとする最新の技術等の活用によって、歩行者が安全・安心して通行でき、同時にドライバーが走行しやすい道路交通環境を整備し、交通事故が発生しにくい、安全・安心な地域を実現する。

さらに、起伏にとんだ地形や山間地の多い北陸の自然条件や、高齢化の進行といった社会課題を踏まえ、だれもが短時間の内に適切かつ必要な医療を受けられるなど、「生命」を大切にする意識に応えられる地域を実現する。

海難事故の防止、テロ等に対する危機管理対策の強化

【地域の将来の姿】

東西約 500 kmに及ぶ海域、北陸特有の気象条件等を踏まえて、港湾や航路における適切な安全対策を進め、海難事故を予防しつつ、安全で安定的な運行を確保し、地域の安定した暮

らしを支援していく。

また、テロ等に対する保安体制・対策の強化として、空港や外航船が利用する港湾は、国際条約（ICAO 条約、SOLAS 条約）等に対応した対策の導入を図り、国際的な要請に対応し、世界中の人々が交流する国際的な拠点を実現していく。

『美しさと自然豊かな文化の香りがする地域づくり』

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

【地域の将来の姿】

北陸の魅力である、雪や豊かな水と緑、日本アルプスと日本海に挟まれた変化に富んだ地形、自然環境などを保全・継承するとともに、水辺や緑の再生等により、自然を暮らしや都市空間に取り入れることで、快適でうるおいに富んだ北陸を実現する。

歴史・文化を活かした個性的で魅力ある空間の創出

【地域の将来の姿】

地域が一体となって、北陸の各地域が有するまち並みや、歴史・文化資源を保全しつつ、都市機能と調和のとれた現代的な再生と活用を図り、個性的で魅力ある空間を創出する。

地球環境への負荷の軽減と生活環境の改善

【地域の将来の姿】

それぞれの地域で環境負荷を軽減するしくみづくりや行動に取り組み、北陸全体で連携していくことで、環境と成長のバランスの取れた北陸を実現する。

また、道路環境の改良や渋滞の解消、海上輸送や公共交通機関の利用しやすさを高めるなどにより、自動車等によって生じる騒音や排気ガス等を抑制し、地球環境への負荷を軽減するとともに、静かで快適な生活環境を実現する。

『多様な主体との連携・協働による地域づくり』

施策・事業の推進にあたっては、地域住民やNPO等、多様な主体の参加や連携・協働を図り、また積極的かつ分かりやすい広報や情報提供等を進め、地域のニーズの把握等に努める。

地域住民やNPO等と連携・協働し、魅力ある地域づくりを進める。

まちづくりや「みなと」空間の形成・有効活用の推進等地域づくりにおいて、NPO等の行う地域振興活動と連携・支援するなど、地域で活動している多様な主体と連携・協働を図る。

また、住民のボランティア団体による道路・河川の清掃活動や、住民、地元企業、自治体等が一体となった公園の計画・整備・管理など、地域の多様な主体の参加・連携による地域づくり活動を推進する。

構想段階も含め様々な段階で地域住民等の参加を得て、地域のニーズを反映した社会資本整備を進める。

事業の計画段階よりも早い構想段階から情報を公開し、住民等の多様な意見や提案を十分に把握し、意思形成を図りながら計画の提案や社会資本の整備を進める。

また、道路利用者である国民の「満足度」を定期的に調査しその結果を政策に活かすなど、政策のマネジメントサイクルを活用し利用者の立場に立った行政を進める。

あらゆる機会を捉え、記者発表やホームページ等により情報を積極的かつ分かりやすく提供する。

行政の持つ情報、考え方等を広く国民に知ってもらい、国民の意見・提案を把握することにより、双方向のコミュニケーションを進め、行政と地域社会、国民との良好な関係の構築を進める。

情報の提供にあたっては、迅速さ、分かりやすさ、情報の入手しやすさに配慮するとともに、近年のあふれる情報の中で興味をもたれるように工夫する。

総合学習も含め、幅広い年齢層に対する体験型の説明会、見学会等を積極的に実施し、地域住民の社会資本への理解の増進を図る。

各学校との連携による社会資本を学習素材とした「総合学習」の支援や、一般の方々からの要請に応じ講師を派遣し北陸の地域づくりなど幅広く分かりやすく説明する「出前講座」の開催、暮らしを支えている社会資本を紹介しそれらについての理解を深めてもらう「社会資本見学ガイド」の作成を行う。

今後も地域住民等の意見や提案、ニーズへの的確な対応に留意しつつ社会資本への理解を深めてもらうための活動を積極的に推進する。

既存の社会資本の有効活用や、地域特性に応じた柔軟な構造・手法を適用した社会資本の整備を図る。

既存の社会資本を有効に活用することに配慮するとともに、全国一律な基準にとらわれない地域特性に応じた柔軟な構造・手法を適用するローカルルールを導入により、整備効果の早期発現、整備コストの縮減を図りつつ、地域になじむ社会資本の整備を推進する。

また、整備にあたっては、地方公共団体との定期的な会議を開催し、連絡調整を十分図る。