

令和３年度 北陸の明日を考える懇談会

議事要旨

日 時：令和３年６月２日（水）10:00～12:00

場 所：北陸地方整備局４Ｆ共用会議室（WEB 併用）

１．開会

２．開会の挨拶

３．委員の紹介

４．設置要綱の改正

- ・要綱の変更が承認された。

５．座長の選任

- ・委員からの推薦がなかったことから、事務局案として大川委員を推薦し、了承された。

６．懇談会

- ・資料説明
- ・意見交換

A 委員：

- ・北陸新幹線に関する記載が、これまでは金沢-敦賀間の整備、敦賀までの開業についてだけであったが、これに加え、新大阪までのさらなる延伸との記載が追加されており了承する。

B 委員：

- ・計画前段部分に関して、北陸ブロック内における変化だけでなく、隣接のブロックや対岸諸国の動きの整理も追加した方が良いのではないかと。例えば北海道、東北の貨物が関西まで輸送される際に北陸道を走行している、あるいは鉄道の日本海縦貫線を利用して輸送されている等の動きがある。対岸諸国ではシベリア鉄道を利用したアジア-ヨーロッパ間の貨物輸送や、中国経由の輸送などが最近活発になっており、国土交通省本省でもシベリア鉄道を利用した輸送実験を行っている。その出発地の一つが伏木富山港であり、ユーラシアの物流に新しい動きがあることも、北陸としては見ていく必要があるだろう。こうした現状整理があると良い。
- ・全国計画の中には小目標の一つで「質の高いインフラシステムの海外展開」がある。これに関して、北陸の計画でも、もう少し積極的な記載があっても良い。北陸が持つ強みとして、例えば雪への対策や、地すべり等の災害に対する防災技術などの強みがあるので、それらを踏まえた海外展開の視点ががあると良い。
- ・計画の全体構成に関して、重点目標３「持続可能で暮らしやすい地域社会の実現」の中に「暮らしやすいコンパクトな地域づくりの推進」という小目標がある。これらは、「人口減少、高齢化の進行」への対応として整理されているが、それ以外にも「激甚化・頻発化する自然災害」や、「グリーン社会の実現に向けた動き、ライフスタイルや価値観の多様化」にも対応した内容ともなるので、紐付けをした方がよい。

C 委員：

- ・北陸ブロックにおける社会情勢の変化に「新型コロナウイルス感染症の拡大」という項目があるが、コロナに関する現状の課題や現時点で出てきたことなどを含めて記載できないか。例えば、観光面ではオンラインで観光地を巡るような形式など、新しいツーリズムの試みも出てきている。これらの動きを踏まえて、将来的にこの地域でどんな取り組みをしていくのか、それらを平時の観光戦略に活かせるのか否かという視点も重要である。
- ・重点目標 3「持続可能で暮らしやすい地域社会の実現」に関して、地方移住の関心の高まりという記載があるが、北陸各県は向いている方向が首都圏だったり、関西圏、中京圏など多彩。それら都市部と繋がった働き方ができるようなインフラ整備を進めることが、地方移住への流れを確かなものにし、地域の持続可能性を高めることにつながることをもう少し強調しても良い。

D 委員：

- ・経営という視点から、引き算で成果を出す視点をもう少し打ち出しても良かった。郊外に拡大した生活居住圏を、コンパクトにしていく時に残った住宅やインフラはどう整理していくのか。それをそのまま残していくと何らかの費用が発生し、持続可能性は低くなる。重点目標 3 ではより強く引き算の観点を入れても良い。
- ・3つの総力について、主体という言葉が出てきている。国や地方公共団体、民間の各主体が連携するというのは大事なこと。今後は、住民たちの主体性をどう引き出していくのか。住民たちも主体性をもって関わるができる何かがあると良い。

E 委員：

- ・日本の大きな課題の一つに働きやすく、子育てしやすい環境の形成の課題がある。日本国内の地域ブロック別の出生動向を過去 20 年間見た場合、日本国内において北陸ブロックでは出生率の低下幅が大きい。資料-2, 3 で示された計画の全体構成の中で記載されている北陸の特徴として、子育てのしやすさという点については、危機感を持った方がよい。
- ・ハード面よりもソフト面で知恵を出し合い、3つの総力を挙げてインフラのストック効果最大化を目指すというのが、社重の新しい変化、構成だと理解できる。例えば、重点施策として次世代を担う子どもの安全な通行空間の確保で、指標として通学路における歩道の整備とある。これが 3つの総力を挙げてインフラのストック効果最大化を図っている施策には見えず、ハード整備重視の従来型の社重の考え方が強いのではないか。例えば、公園というインフラがあるにもかかわらず、安全に子どもが遊べる空間になっていないということに対して、本当は地方自治体や国、民間等が知恵を出し合いストック効果の最大化を図る必要があるのに、そのような体制がないのではないかと感じる。このように、新しい社重の方向性がまだ十分に展開できていない部分がある。この方向性を各論レベルでも進められるように、人々の思考自体も、見直すことが必要である。

F 委員：

- ・アフターコロナでもテレワークなど新しい働き方は残ると思う。そうすると通勤時の自動車交通量や人流は減ると思われる。交通インフラの部分では減っていくことをよいことだと考

えて整備していく視点も必要である。逆にDXの分野ではもっとインフラ整備が必要になると考える。

- ・総力の主体の中に国、地方公共団体、民間と記載されているが、そこに住民の力、ボランティアの力を加えても良い。
- ・全国計画の重点目標 3-4 バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進とあるが、北陸ブロックではユニバーサルデザインという記載がなくなっている。ユニバーサルデザインも取り入れた形での社会資本整備という考え方にした方が良い。

G委員：

- ・再生可能エネルギーについて、近年導入が進んでおり、弊害も起こってきている。例えば、メガソーラーの場合、土地の整地が不十分だったため大雨の後に土砂が流出し道路を塞ぐという事例や、大規模ゆえ景観の問題が生じている事例がある。よって、地域住民にも受け入れられるよう、例えば導入を予定する地域で協議会を設置し地域住民と連携がとれる体制を構築するなど、地域住民にも優しい再生可能エネルギーの導入を進めてもらいたい。
- ・再生可能エネルギーの普及に関して、長期保存できる水素が重要となる。化石燃料由来ではなく、再生可能エネルギー由来の水素をできるだけ推進し、水素トラックや水素ステーションの整備等の視点も追加して欲しい。

H委員：

- ・堤防破堤の原因は越流によるものが多い。一方で越流の生じる場所はシミュレーション等で予測できるようになっている。被害が予測される箇所から順次危機管理型ハード対策、すなわち越流に粘り強い堤防対策の検討をすべき。ソフト対策については、避難のマイタイムラインを推進。将来的には浸水等によって利用できない道路区間を明示する、推奨避難経路を示すといったサービスができるようになると素晴らしい。個人の避難にも繋がっていく。
- ・市街地の高齢化が起きていると感じている。中心市街地や商業地区の空き家、シャッター街の問題がある。地域の発展には魅力ある市街地の存在が欠かせない。どんなにインフラが整備されても魅力ある市街地がなければ若者が定着しない。手遅れにならないうちに市街地の高齢化対策に重点的な取り組みをお願いしたい。一方、地方都市はどこも同じで個性を喪失している。街の個性を育む施策が求められている。
- ・建設分野は、5G 通信や IoT、VR などの情報技術、ドローンや建設機械などのように最先端工学の適用が高く期待されている分野。しかし、建設分野の技術開発に対する国の投資は十分とは言えず、北陸地方整備局においても技術開発に更に投資する必要がある。民間会社の技術開発については、努力した社が報われる健全な競争原理が必要である。

J委員：

- ・今冬、関越道で大規模な立ち往生が起き、その後国道 8 号や東海北陸道でも同様な被害が出た。なぜその教訓を活かせないのかが疑問。予防的通行止めの判断がなぜ早い段階で出来ないのか。どういう状態になった時に措置を講ずるということをしっかり決めるべきである。また、ドライバーに話を聞くと、情報がなかったことに対しての不満が強かった。どれくらい先まで渋滞があり、現時点で何時間後に解消できるのかの情報を、どこに聞けば正確な情報

が得られるのかがはっきりしていなかった。

- ・資料－2 p10 北陸ブロックの重点目標 1 に豪雪の記載があるが、3 番目に書いてある危機管理体制の強化もぜひ赤字（独自性の協調）にしてほしい。実際に災害が発生した時に、どのように連携して解消していくのかを明確に示すべき。豪雪以外の災害でも応用できるので力を注ぐべき。

K 委員：

- ・災害復旧支援に関してあまりにも三大都市圏のバックアップ機能面のみが強調されている。災害は首都圏でも北陸ブロックでも起こるので、相互に助け合いが必要。北陸のインフラを整えば、北陸で災害が起きた場合も首都圏からバックアップできるという書き込みも入れても良い。
- ・国際拠点港湾に指定されている新潟港と伏木富山港は、北陸ブロックの強みであり、平時から上手く活用する施策が必要である。
- ・観光も、最近は質を重視する傾向が強まっており、地域ならではの体験を通じて、地域のファンになってもらうような取組が重要になってきている。そういった部分をもう少し強調しても良い。また、資料では、大型のクルーズ船の受入ればかり強調されている印象。中小の港でも上質な観光資源があれば、ラグジュアリーな小型クルーズ船にたくさん来ていただき、交流人口・消費の拡大に繋げるという記載があっても良い。例えば、直江津港は、上越、糸魚川、妙高はもちろん、長野の善光寺や富山などの周遊ルートが形成でき、クルーズ船の関係者の間で注目度が高まっている。
- ・国際物流も含めて航空関係の書き込みが少ない。新潟では、TOKI AIR（トキエア）という会社の立ち上げ準備が進んでいる。コロナがひと段落したら次にビジネスジェットや貨客ジェットの事業の拡大も増えてくるのではないかなと思う。国として 2030 年度に農水産物の輸出額 5 兆円の目標が掲げられている。地方からダイレクトに地元の港や空港を使った輸出に備えたインフラ整備を前面に出せないか。特に、コールドチェーン、低温流通体系の整備やリーファーコンテナ等が効率よく使われる整備、あるいは国をまたいで農産物が買える形になってくるので、その需要を見越した航空貨物の強化も必要である。
- ・交通手段の電動化、自動運転を見据えた整備方針をもう少し打ち出す工夫ができないか。5 年で進む電動化、自動運転の普及具合を念頭に置いた港湾道路や空港の新設・補修整備を始めていくべき。
- ・事後復旧から予防保全への転換の考え方は賛成だが、予防保全の名の下で際限なく事業支出が拡大する可能性があるため、明確な基準のもとで、透明性をもって事業を進めるべき。
- ・人材不足、人材確保の面で、整備の現場を小中高生や親に見せる機会を広げ、最先端の技術を駆使しスマート化された現場、5G などを使った現場を見てもらうなど、建設業があこがれの業種・職業になるような取組も進めていくべき。

L 委員：

- ・社会資本整備の基本的なあり方として、ハードも大事だと思うが、もう一つの側面から言うと人に優しい社会資本整備であってほしいと思っている。
- ・重点目標 3 持続可能で暮らしやすい地域社会の実現、多様な世代が安心して暮らせる生活空

間の整備・バリアフリーというところに視点がいく。いくらすばらしいハードを作ってもそこへ行きつくまでの表示、サインが安全、分かりやすい、見やすい、誰が見てもその場所まで届けてくれるという、その辺りに色やデザインを使ってほしい。

- ・重点目標 6 で「美しく豊かな自然との共生」は、その場所で皆さんが感動したり心が震えたりすること。ハードな建物自身がその土地風土に似合っているか。それにはデザインや色が大事だと思う。ソフト面の視点は、色を戦略として使う事もできるので社会資本整備をしていく上で大事な視点だと思う。

M委員：

- ・国土形成計画は、新型コロナウイルス感染症拡大が社会に与えた影響の大きさ等を踏まえて、計画期間途中で見直し改定をしようとしていると聞いた。コロナによるショックは世界中の都市住民が体験したことであり、人々に与えた影響は大きい。北陸ブロックの社重にも、コロナによる変化を取り上げて、重点目標 5 や重点目標 6 に記載していることは良い。ただ、このタイミングで計画の改定をするからには、もっとコロナによって加速された変革への対応にフォーカスを当てて書かれてもよいのではないか。
- ・コンパクト・プラス・ネットワークの観点で、都市内鉄道を積極的に活用している富山、福井や、BRT を進めている新潟は、全国をリードしていく地域だと思う。また北陸新幹線が延伸し、都市内鉄道と結節すれば、もっとコンパクト・プラス・ネットワークが充実すると期待されるので、引き続き進めていただきたい。
- ・小目標 5-2 のスマートシティを進めていく上でも今まで進めてきたコンパクトな地域づくりはリンクする。実はリアルな空間をコンパクトにしていくことは非常にシビアな議論が必要になる。そのためにはインフラを DX によりデータ化し、誰もが分かりやすい形でインフラの状態などを提示することが重要。また、人が減っていく中で、生活の質を向上させながらコンパクトにしていくためには、グリーン社会の実現を考えていくことも重要。
- ・このため、最新のデジタル化とグリーン社会の実現においても、今まで全国に先んじて進めてきたコンパクトなまちづくりを展開していく観点から、全国をリードするようなものが打ち出されてもよいと考える。
- ・各重点目標の事業等の書き方については、前計画を踏襲した分類になっているが、第 5 次計画でキーワードとなっているストック効果最大化、インフラ経営、デジタル化の分類で施策を記載しては如何か。

N委員：

- ・福井では今年の大雪の記憶が生々しいが、今後も気候変動が進み、局所的、集中的な大雪が増えていくと思われるので、道路の融雪機能や、除雪体制を強化してほしい。
- ・政府は 2035 年にガソリン車ゼロという目標を掲げており、今後 EV 車の普及が進むと考えられる。北陸は大雪への備えとして、EV 車の開発状況を見据えつつ、道路インフラの融雪機能や除雪体制について、ガソリン車を前提としたものでなく、EV 車を前提としたものに強化していく必要がある。充電設備についても全く足りておらず、充電の為に電力をどう確保するかということも考える必要がある。
- ・雪に強い EV 車の開発や道路インフラの体制向上も時間がかかるとなった場合、EV 車の普及だ

けが進むと、雪害時に問題が生じるおそれがある。よって仮に、雪害時の EV 車への対策が追いつかなくなった時には、環境政策当局と連携し、環境政策の進捗を待ってもらう場面も出てくるかもしれない。

- ・また道路については、自動車の自動運転が普及することへの対応も必要で、雪で車線のラインが消えてしまった時に自動運転はどうなるのかなど、北陸特有の課題も出てくるのではないかな。
- ・コロナ禍において、長距離の移動は電車からマイカー利用に切り替えた人が多かった。コロナが収束しても、感染症対策は十分考える必要があるので、サービスエリア、パーキングエリアの広さが十分だったか等の検証を行った方が良い。

P 委員：

- ・社重点は選択と集中であり、やりたいこと、やらなければいけないことはいくらかもあるが、特に 5 か年で選択・集中してやっていくべきことは何かを決めることが社重点の仕組み。大きなスケールの計画を我々が元々持っていて、その中で何を我慢して何に集中して 5 か年実施していくことを決めることが大事。
- ・今回の 5 か年で手当てできないことも長期的にはやらなければならないこともある。それらが総合化されてこの地域が発展し、日本がしっかりしていくことになる。
- ・重点化されたもののだけが議論されるのではなく、どういう理由で選択され、あるいは選択されなかったものがどのような意味合いで存在したか確認した上で、今回やれなくても長期計画が成り立つかを明確にして、計画実施内容をしっかり認識していくことが必要である。
- ・前の社重点ではインバウンドが非常に大きなテーマになっていた。外国人をどれだけ入れて、どのくらい観光施設を増大させるかが重点政策になったが、それは今でも継続するのか、どういう展望をもってやっていくのが重要である。
- ・計画案の治水対策や防災対策のハード面は、基本方針、整備計画など長期の計画の中で今やるべき 5 か年が位置づけられているのか。また、その中に特別なメニューとして「国土強靱化のための 5 か年加速化対策」が入るといった時間的なスケールの計画の中で重点計画を位置づけるということも重要な観点だと思う。
- ・コロナが収束すれば確実に経済が回復し、5 か年計画を全てやれるのだと思っているかもしれないが、やれない場合もある。そういう不安定な所を意識して、予算付けも考えた 5 か年計画を立てているのか。河川の整備計画では、20 年間に投資できる河川政策に関わる予算を類推して、やるべきことを 20 年の整備計画として立案するという手段を取っている。
- ・社重点は、コロナでダメージを受けて回復するかどうか分からない予算をどう配分していくのかについてフレキシブルに計画を立てていかなければいけない。回復した場合、回復しなかった場合、何が重点化・集中化されるべきかを考えておかなければならない。
- ・時空間の隔たりを超えるリモートという選択は、コロナが終わってしまえば、顔を見ないと仕事ができないということに戻ってしまうのであれば問題である。それをバックアップするのがデジタル化である。
- ・羅列型でないシナリオ型の計画であるべきことを、計画ができてからも議論されるべきである。
- ・インフラ経営という言葉が馴染めない。これまでも言われていたハードとソフトの連携やイ

ンフラ整備するだけではないところも社重点としてやっていく、整備したインフラの活用まで面倒を見るという話であることをアピールできるようなネーミングや、ネーミングしたことに対するバックアップがあれば良い。

Q 委員：

- ・ 3つの総力の一つ「主体の総力」について、国、地方公共団体、民間の3つの主体が掲げられているが、「民間」については企業だけではなく、市民主体、住民主体という概念が重要であると考えられる。防災をはじめ様々なまちづくりにおいて市民力は不可欠であるので、市民主体、住民主体をシティズンシップという位置付けで明記してはどうか。また、企業も利益追求だけでなく地域社会の一員として力を発揮するという企業経営の観点も注目されているので、「企業市民」という考え方を「民間」の中に包含するとよいと考える。
- ・ 昨今の地球温暖化・気候変動に関して激甚化・頻発化する豪雨等の影響については明記されているが、海水面の上昇に関する記述が抜けていると思われる。気象庁のデータで日本沿岸の海面水位として、4つのエリアのうち北陸から九州に至るエリアの海面上昇が他のエリアと比較し大きいとされているので、そのような特徴を含めた計画にした方がよいのではないかと考える。また、海岸侵食について、福井県内では敦賀の事例が記載されているが、例えば福井市の浜住海岸についても海岸侵食の問題について論文が出ているので、計画に記載した方がよいのではないかと考える。
- ・ 事故や災害リスクを前提とした危機管理体制の中に、原子力災害についても記載すべきではないかと考える。福井県は多くの原発があるものの、避難訓練や、国道27号を中心とした避難道路については、福島の前例を踏まえると課題が残されているのではないかと考える。また福井で原発事故が発生した場合は、関西圏からの支援、バックアップ体制も重要なので、その点も明示した方がよいのではないかと考える。
- ・ 「持続可能で暮らしやすい地域社会の実現」に関しては、地域社会のコミュニティや環境面での持続性が重要であると考えます。そのため、土地利用も含めた住宅政策や住まいの在り方に関する提言ができないかと考える。具体的には、環境共生型のコーポラティブやコレクティブのような集住スタイルが、新たなコロナ危機における地方移住、三大都市圏からの受け皿としての新たな試みになるのではと考える。実際、福井でも農村型コーポラティブ方式によるエコヴィレッジが整備され、多くの移住・定住に繋がっている事例があるので参考になればと思う。
- ・ SDGsの記述が抜けているように見える。計画を策定する上で、SDGsの視点は抜いて考えられないので、位置付けや方向性を示してはどうか。

R 委員：

- ・ 重点目標5に「UAV（ドローン）を用いた災害時などの緊急物資輸送の環境整備」を追加。
- ・ 重点目標5に「若手や女性が建設業の担い手として活躍しやすい現場（労働）環境を整備する」を追加。
- ・ 小目標2-1 厳しい気候条件を踏まえた計画的なインフラメンテナンスの推進 重点施策の概要について、「また、行政の縦割りを見直し、地方公共団体が民間のノウハウを取り入れた官民連携によるインフラメンテナンス体制の構築を図る。」へ修文

S 委員：

- ・全体を通して、もっとウィズコロナ、ポストコロナを意識した書き方にしてもよい。
- ・社会資本整備で気になるのは、建築資材の高騰と人手不足。北陸新幹線の金沢－敦賀間の費用対効果が 1.0 を割り込み、0.8 にまで落ちた。敦賀－大阪間の費用対効果は 1.05 とされていたが、現在はこれを下回るのではないかと分らない状況に直面している。世界的にインフレの拡大が懸念されており、デフレが長く続く日本でも、インフレの波が押し寄せる可能性がある。こうしたことが社会資本整備にも広く悪影響を及ぼす可能性がある。

座長：

- ・北陸の存在の意味は何か。かつては人と食料の生産地だと捉えられていた。もちろんそれも重要なことだが、プラス何かがあり、それが北陸の特徴である。
- ・どこの地域も似たような景観となっていて、地域の個性が失われつつあり、どこに行っても同じだということでは困る。北陸の個性を重要視しながら手を打つことが肝要である。
- ・自分たちのここで何かが起こる、災害がある。その視点がもう少し出してきて良い。
- ・多くの意見が出たが、北陸の重要性は議論の余地がなく、大事なこと。

7. その他

事務局：

- ・この度頂いたご意見については、座長とも相談の上、北陸ブロック計画策定の参考とさせて頂く。また、委員の皆様にはその内容などをご連絡させて頂く。

8. 閉会

以 上