

## (2) 市町村間のつながりによる地域構造分析

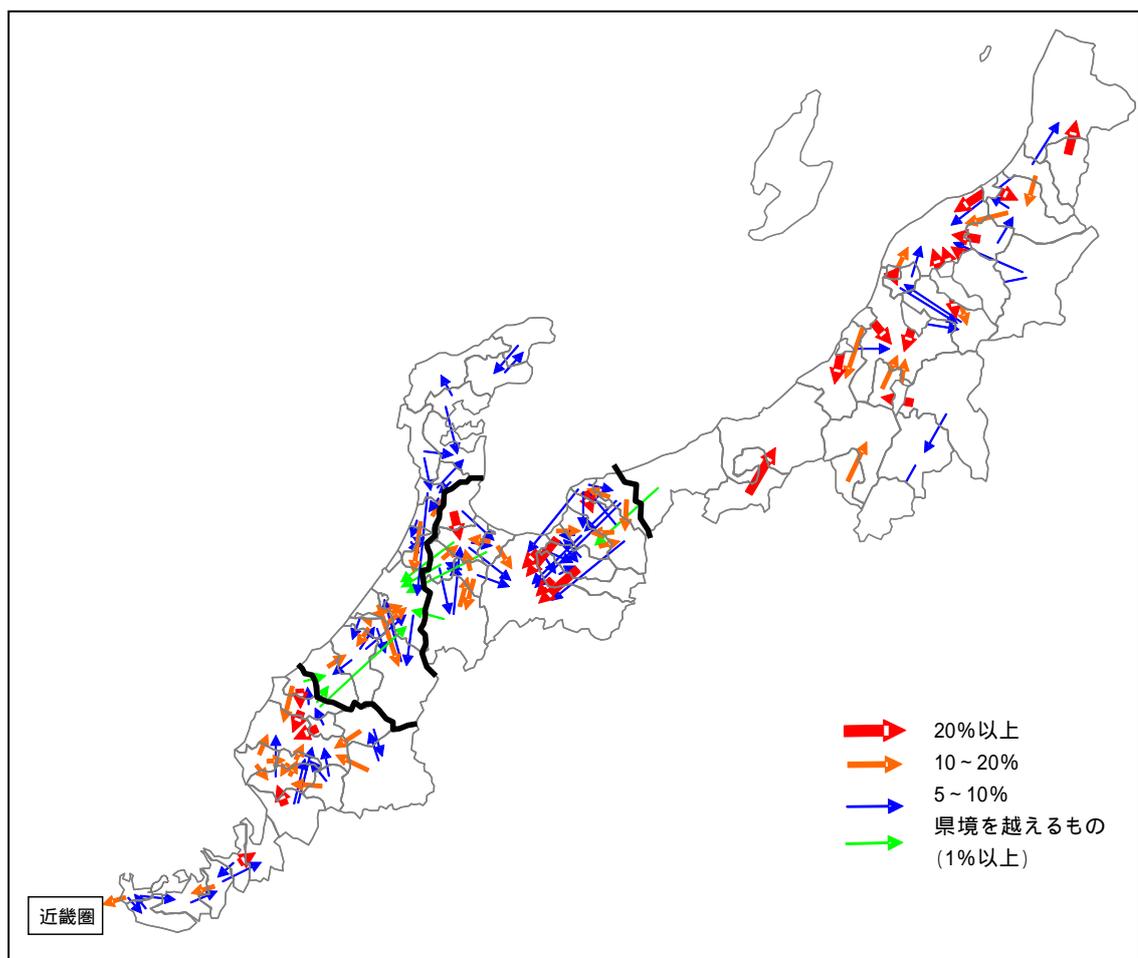
### 1) 通勤・通学流動

通勤圏をみると、主に県庁所在市などの人口が集中している都市を中心として広域に広がっている。また、県庁所在市以外にも、長岡市、高岡市、小松市などの複数都市にわたる通勤圏を形成する都市もみられる。

県間の流動は少なく、新潟県・富山県間、石川県・福井県間では通勤流動があまりみられない。富山県・石川県間で通勤圏が形成されているが、県庁所在市を中心とした通勤圏ほどのつながりは見られない。

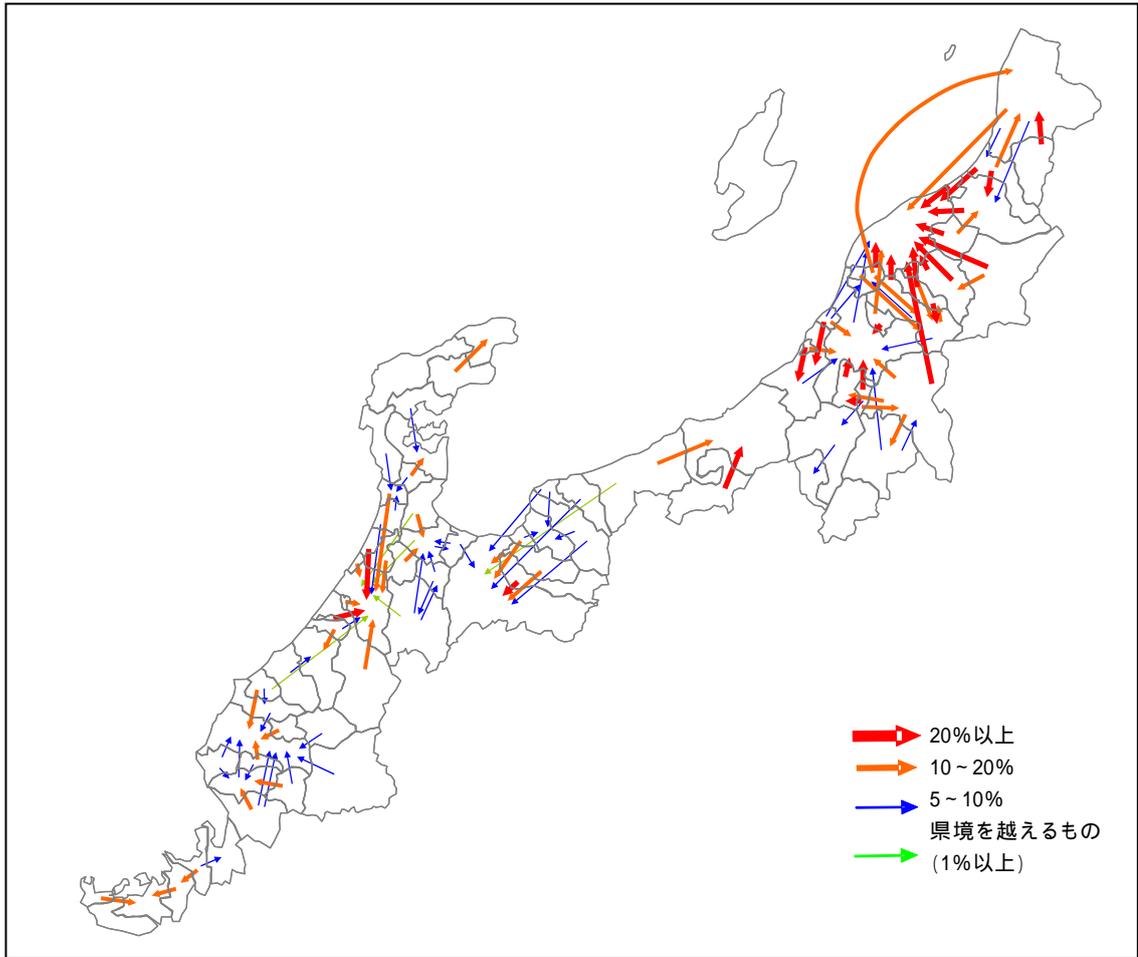
通学圏をみると、主に県庁所在市などの人口が集中している都市を中心に圏域を形成している。金沢市では、隣接する富山県や福井県からの流動も見られる。

通勤・通学の構造は、一定のまとまりを持っており、新潟市、長岡市が重層的な構造を有していることを除くと、他の通勤・通学圏は単層構造である。また、半島地域や新潟県の中山間地域などの地形的・地理的な条件不利地域では、県庁所在市や地域の中心的地域との流動があまり見られない。



【出典】国勢調査（平成17年）

図 3-26 通勤流動



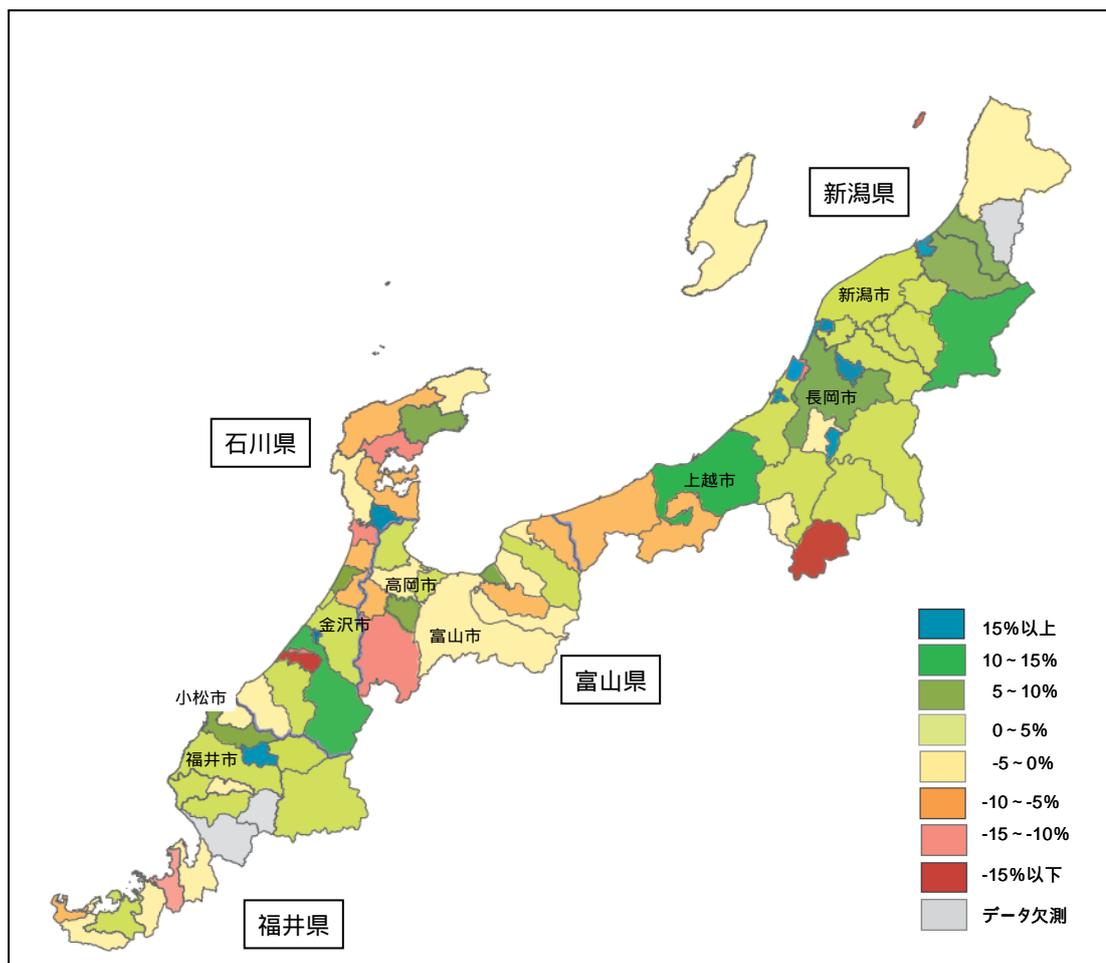
【出典】国勢調査（平成 17 年）

図 3-27 通学流動

## 2) 商業販売額

商業販売額の増減を見ると、半島地域や県境部の地域において減少傾向にあり、県庁所在市などの主要な都市のうち新潟市、長岡市、上越市、金沢市、福井市などでは、増加している。

新潟県は、県境の一部市町を除き増加している。富山県では富山市や高岡市のほか、これらの周辺都市でも減少している都市が多く見られ、県内 15 市町村のうち、9 市町が減少している。石川県は金沢市及び周辺都市で増加しているが、南部の中心都市である小松市で減少がみられる。また、能登半島は外海で減少、内海で増加傾向にある。福井県は福井市周辺で増加しているが、若狭地方では減少傾向にある。



【出典】商業統計（平成 16 年、平成 19 年）

図 3-28 商業販売額の増減

### 3) 拠点機能の立地状況

拠点機能として、百貨店、大学等の都市機能について整理した。百貨店、大学共に県庁所在市に集中している。

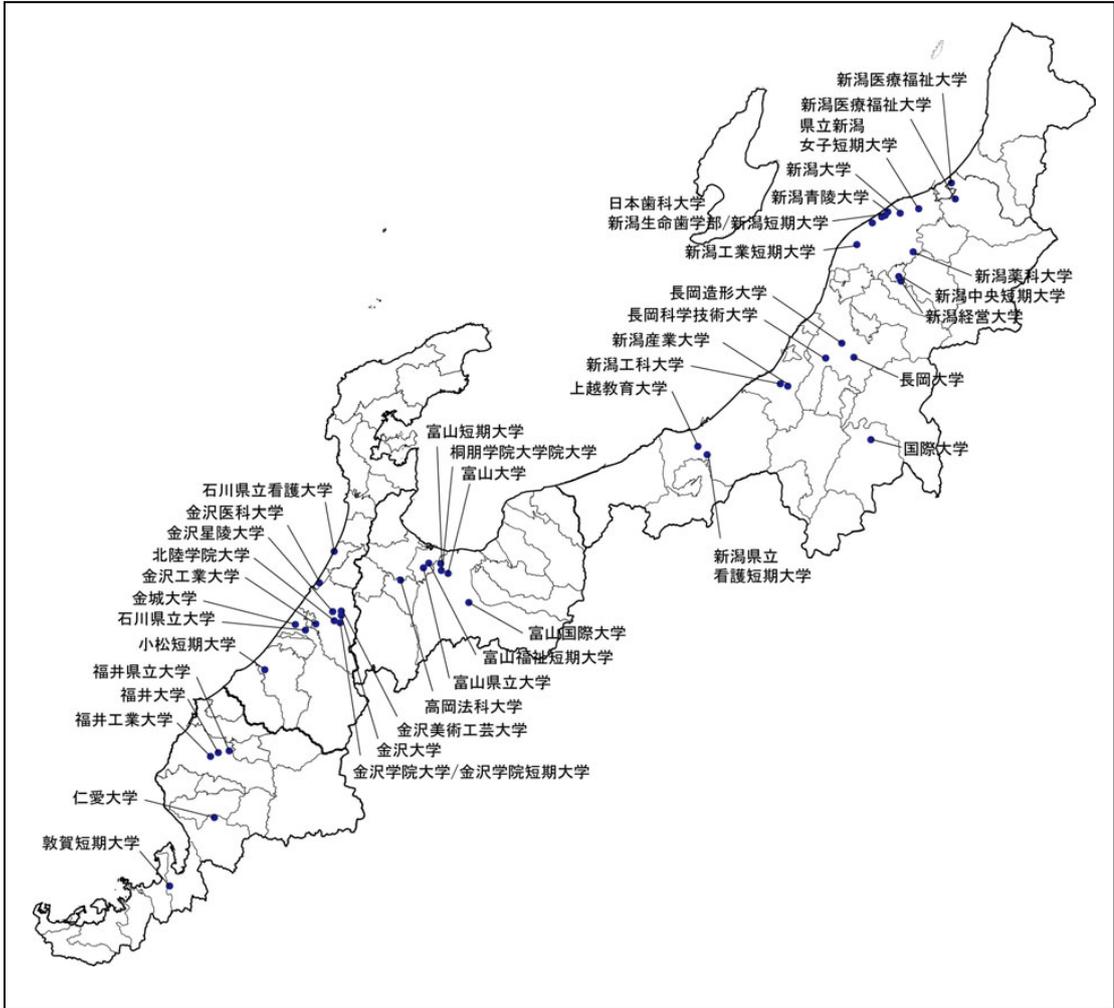
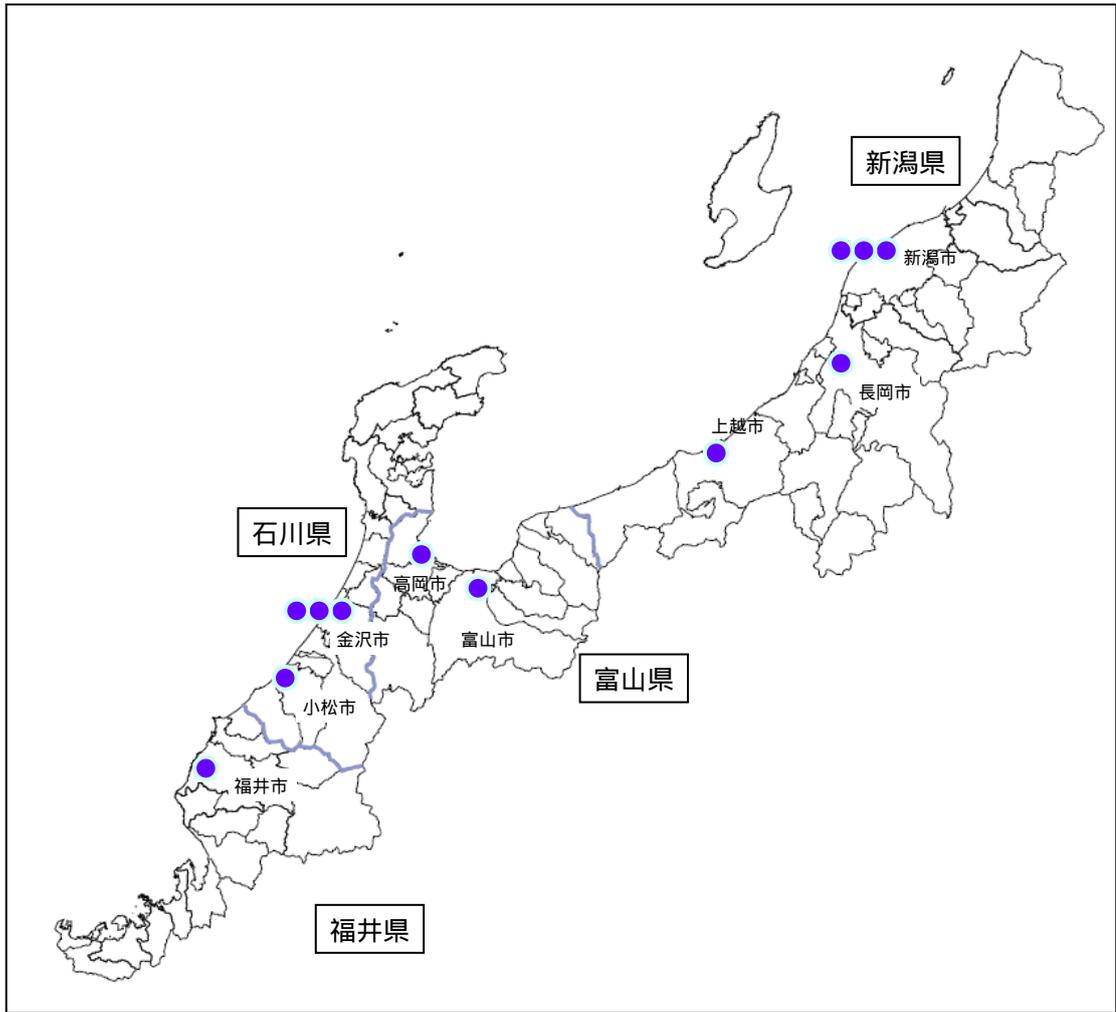


図 3-29 大学の分布状況



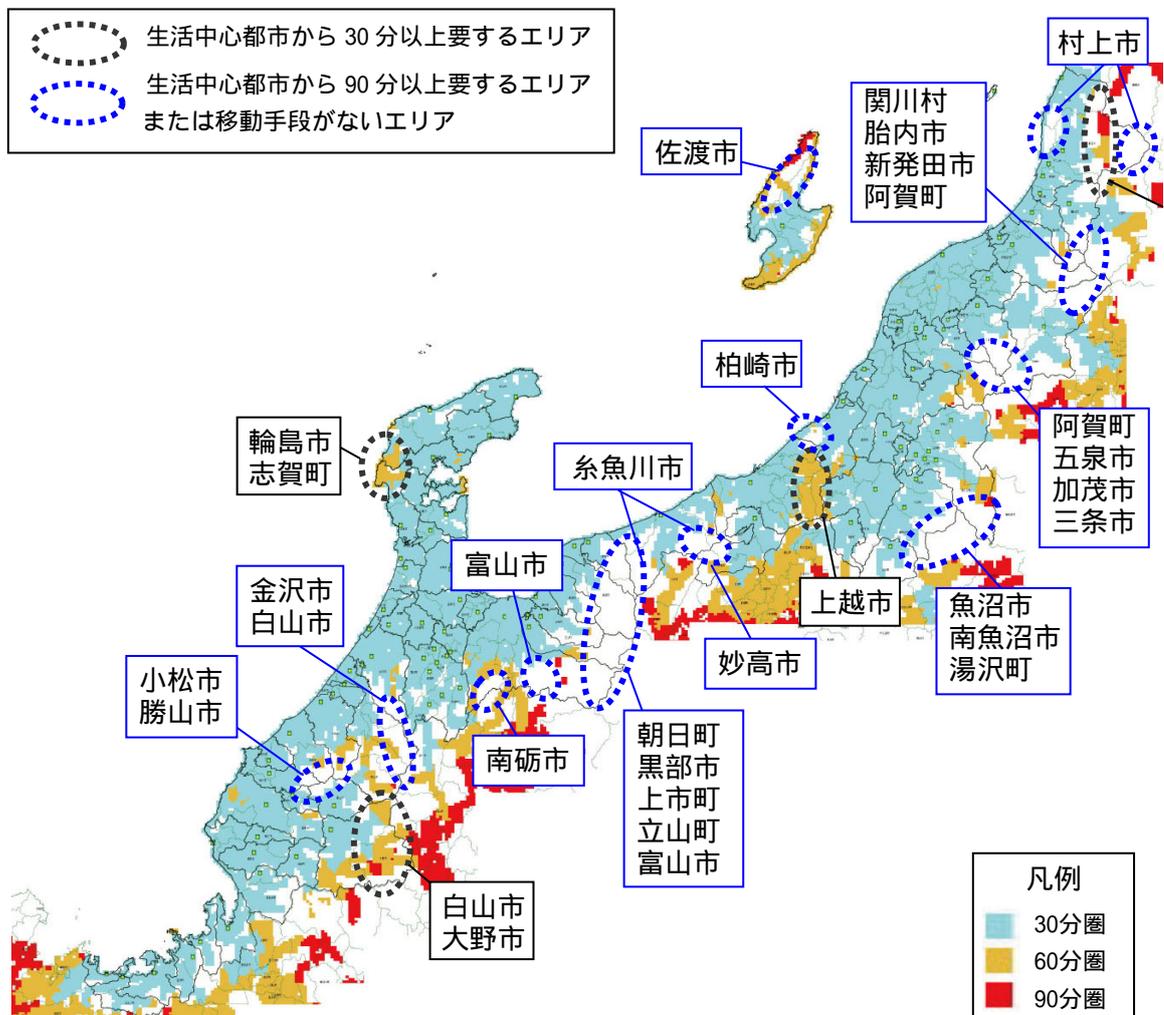
【出典】日本百貨店協会HP「加盟店リスト」より作成

図 3-30 百貨店の立地状況

(3) 地域交通状況に基づく地域構造分析

北陸圏の道路交通は、北陸自動車道が4県の市街地を繋ぎ、能登有料道路が能登半島を連絡している。また、東北横断道路、関越自動車道新潟線、関越自動車道上越線、東海北陸自動車道等により、太平洋側地域と連絡しており、広域の高速交通網を形成している。これらの道路網の利用により、各市町村は行政区域全体が中心地から概ね30分の時間到達圏に入るが、中山間地域など一部の地域では、90分以上の区域もみられる。

鉄道は、上越新幹線が新潟～東京間を走行しており、新潟～福井間は在来線の特急が走行している。また、北陸圏から首都圏への移動は、越後湯沢駅及び米原駅経由となっており、直通路線はないが、平成26年の開通を目標に北陸新幹線の整備が進められている。現在、長野～金沢間の整備が進められており、将来的には福井を経由して近畿方面とつながる構想となっている。北陸新幹線の整備、開通に伴い、現在の平行在来線は、運営主体の変更とともに運行体系が見直されることとなり、域内の交通流動に大きな変化をもたらすことが予測されている。



【出典】NITASにより作成

図 3-31 時間到達圏

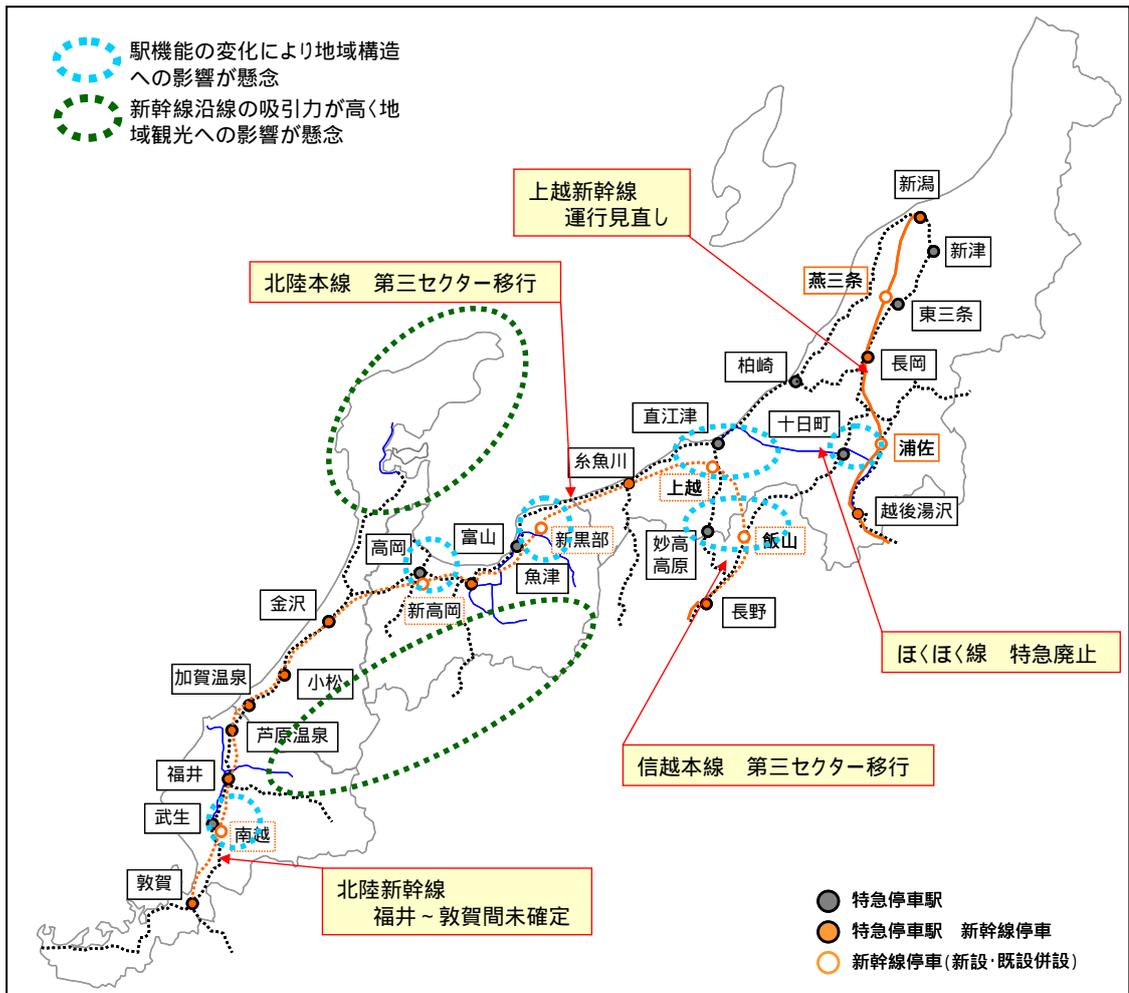
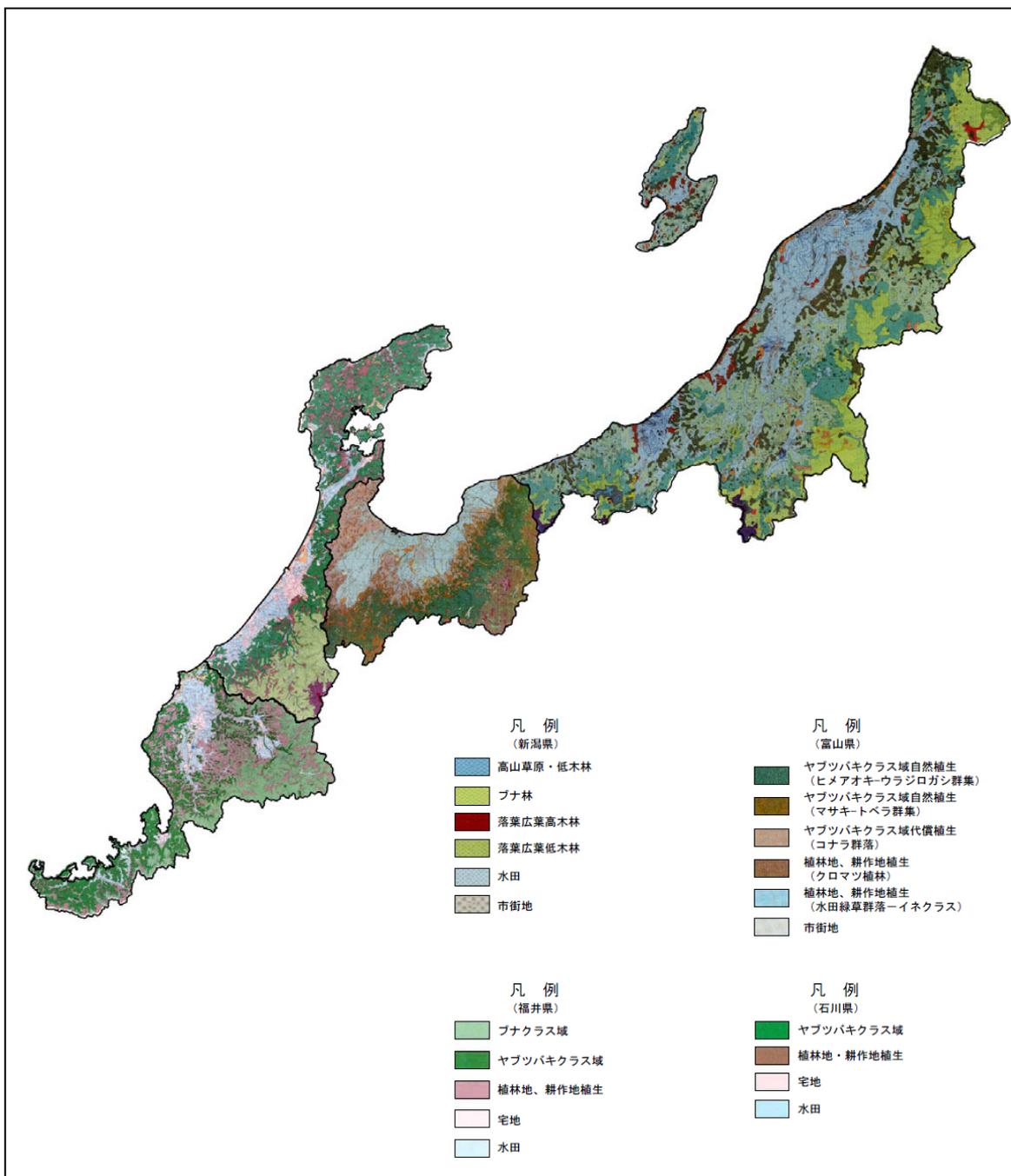


図 3-32 新幹線開通による影響

(4) 地理的特性に関する地域構造分析

北陸圏は、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いる。新潟県と富山県の県境部では、山地が張り出す形で平地部の連続を遮断しており、旧来から地域を分断してきた。

また、背後に控える山脈は標高もあり、裾野が張り出していることから市街地に近接して中山間地域があり、冬季には2mを超える積雪の見られる地域も存在するなど、厳しい自然環境を有している。



【出典】国土交通省土地水資源局

図 3-33 地形の状況「土地保全図」

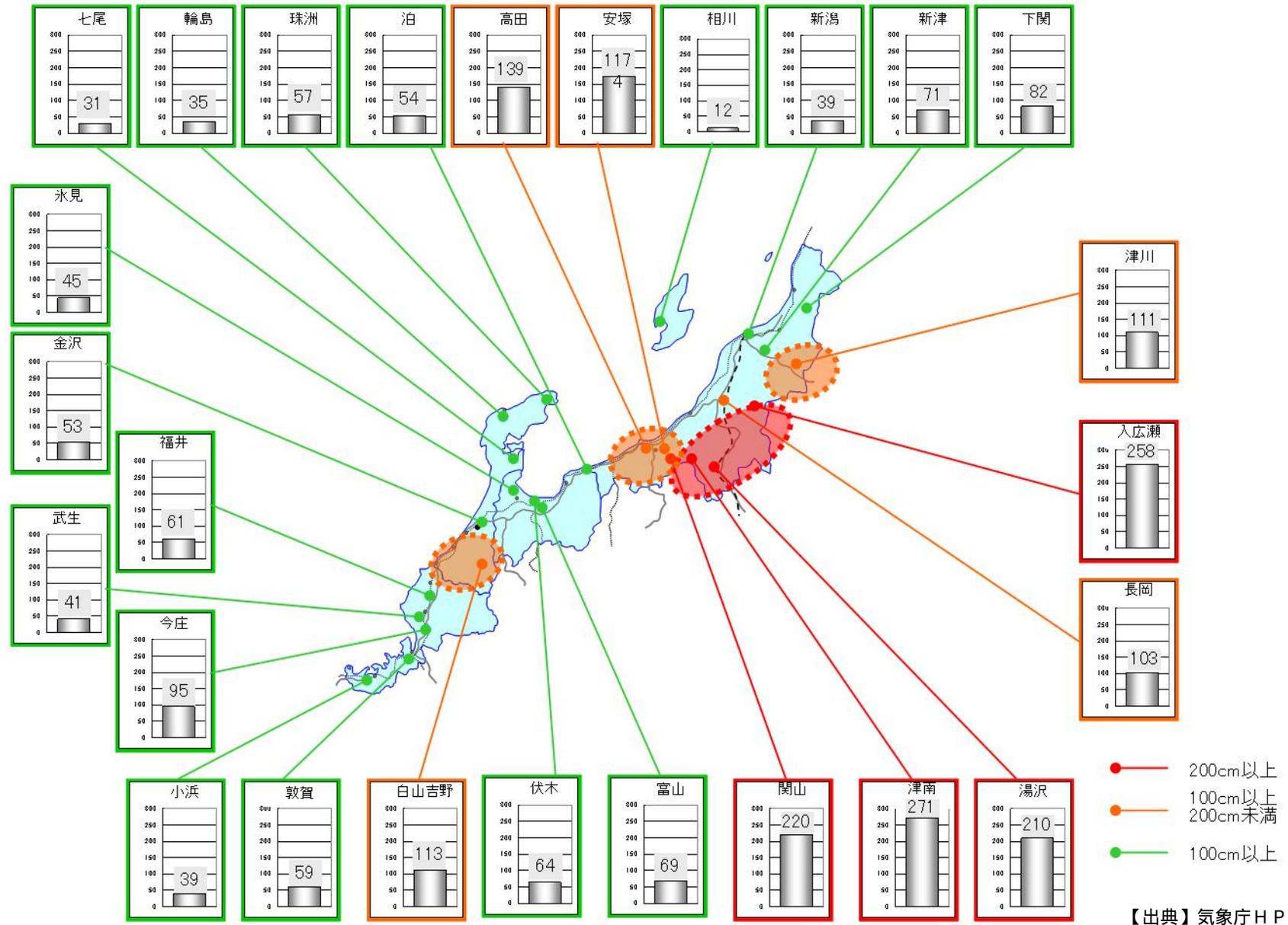


図 3-34 積雪深の状況 (過去30年の平均)

### 3.2. 各種圏域の実態把握と特性分析

#### 3.2.1. 地方生活圏

建設省事務次官通知 昭和 44 年；都道府県知事指定。

地方生活圏の定義は以下のとおりである。

表 3-4 地方生活圏の定義

項目	内容
目的	幹線交通網等の整備、地方住民の基礎的生活条件の確保による過密・過疎問題の解決、国土の均衡ある発展、住民に対する高度の生活水準の享受
圏域の人口	圏域の半径概ね 20～30km、圏域内人口概ね 15～30 万人（三大都市圏は原則除外）
圏域の考え方	地方生活圏中心都市と周辺地域の日常生活機能の依存状況等についての現況及び将来の見通しを勘案して設定 （地方生活圏中心都市の要件） <ul style="list-style-type: none"><li>・ D I D 人口が概ね 1.5 万人以上</li><li>・ 昼夜間人口比率 1 を超過</li><li>・ 小売販売額及び就業地ベースのサービス業従業者数を常住人口で除した数が所属都道府県のそれを超過</li></ul>

現在、地方生活圏及び地方生活中心都市の状況は以下のとおりである。地方生活圏は、概ね人口 5 万人以上の集積が見られる都市を中心として形成されており、北陸圏が有する地形的特性等の影響により、地方生活圏が日本海と山岳の間で帯状に繋がる構造となっている。

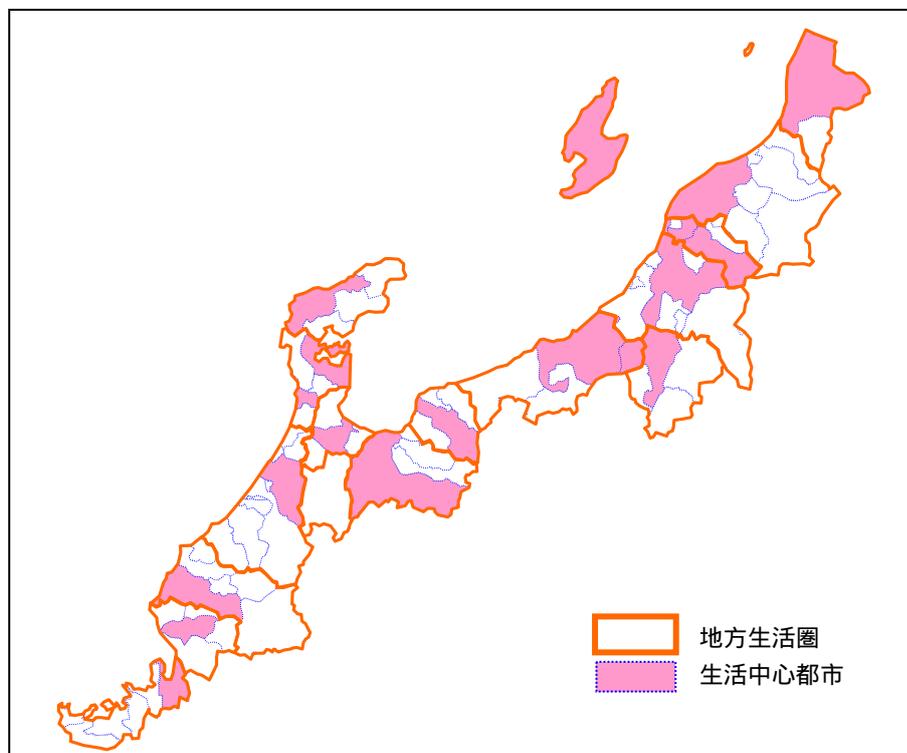


図 3-35 地方生活圏

### 3.2.2. 広域行政圏

自治事務次官通知 昭和 44 年；関係市町村と協議の上、都道府県知事が指定。

広域行政圏の定義は、以下のとおりである。

表 3-5 広域行政圏の定義

項目	内容
目的	市町村が当面する諸問題の解決、国土の均衡ある発展及び過疎過密問題の解決（広域市町村圏） 大都市周辺地域における市町村の広域行政体制整備等（大都市周辺地域広域行政圏）
圏域の人口	広域市町村圏：概ね人口 10 万人以上 大都市周辺地域広域行政圏：概ね人口 40 万人程度
圏域の考え方 （広域市町村圏）	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 日常生活上の通常の需要がほぼ充足されるような都市及び周辺農産漁村地域を一体とした圏域</li><li>・ 都市的施設及び機能の集積を有する中心市街地が存在</li><li>・ 中心市街地とその他の市街地や集落を連絡する交通通信体系が既に整備</li></ul>

広域行政圏は以下のとおりである。



図 3-36 広域行政圏

### 3.2.3. 医療圏（第二次救急医療）

都道府県が定める医療計画に定める 昭和60年：医療法。

医療圏（第二次救急医療）の定義は、以下のとおりである。

表 3-6 医療圏（第二次救急医療）の定義

項目	内容
目的	主として病院の病床（特殊な医療並びに精神病床、感染症病床及び結核病床を除く）及び診療所の病床の整備を図る
圏域の人口	地理的条件等の自然的条件及び日常生活の需要の充足状況、交通事情等の社会的条件考慮して、一体の区域として病院及び診療所における入院に係る医療（特殊な医療並びに療養病床及び一般病床以外の病床に係る医療を除く）を提供する体制の確保を図ることが相当であると認められるもの

第二次救急医療圏は以下のとおり設定されている。第二次救急医療圏は、概ね各県の各地でまとまって設定されており、これにあわせて救急医療機関が確保されている。

一方、第三次救急医療機関からの時間到達圏では、60分到達圏を越える地域が県境部の中山間地域などを中心に存在し、降雪や大雨などの気象条件によりこの区域はさらに拡大する。

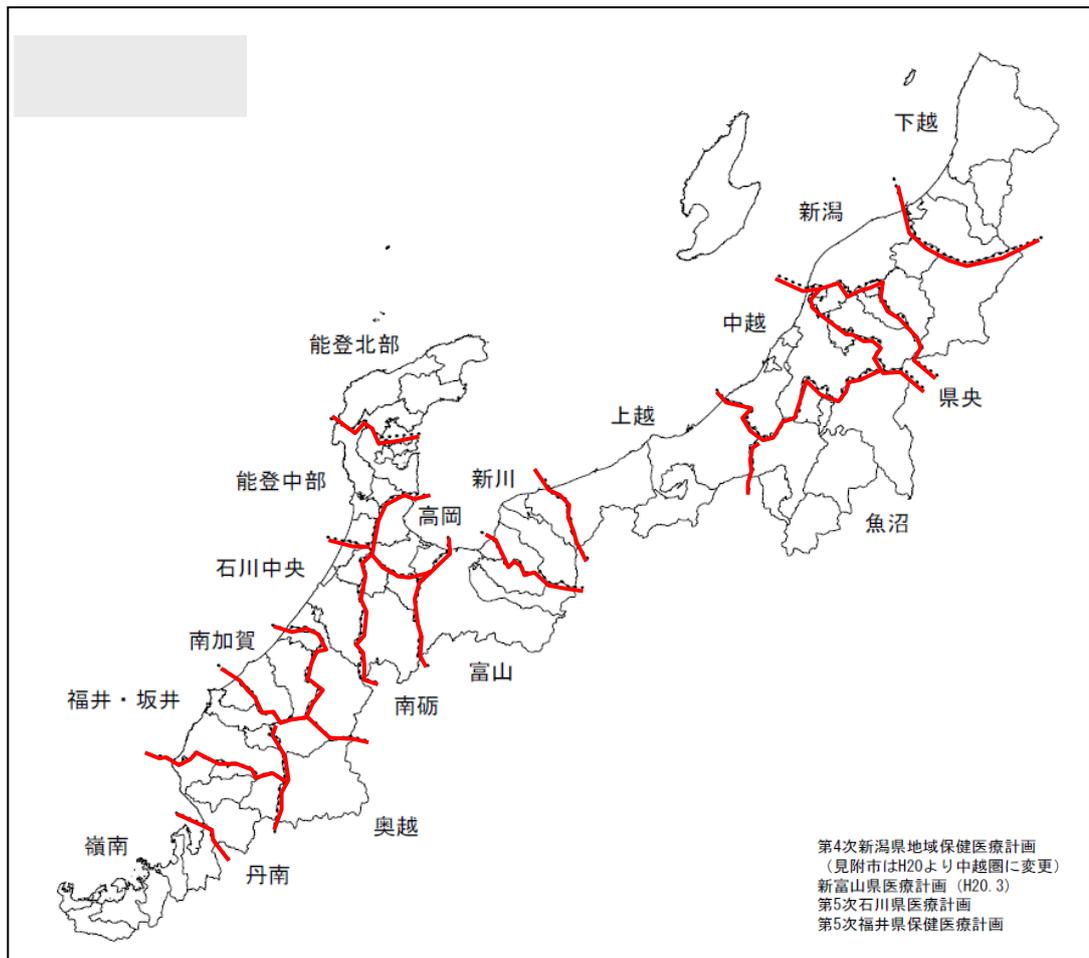


図 3-37 第二次救急医療圏



### 3.2.4. 都市雇用圏

「日本の都市圏設定基準」(金本良嗣・徳岡一幸 『応用地域学研究』No.7, 1-15, (2002) )、研究論文により報告されている状況であり、一般に認知されているものではない。

都市雇用圏の定義は、以下のとおりである。

表 3-7 都市雇用圏の定義

項目	内容
目的	都市化や都市問題について研究するために、日常的な活動の空間的な広がりに着目して定義される結節地域
圏域の人口	(1) 中心都市をD I D人口によって設定 (2) 郊外年を中心都市への通勤率が10%以上の市町村とする (3) 同一都市圏内に複数の中心都市が存在することを許容 ・中心都市のD I D人口が5万人以上の都市圏を大都市雇用圏と呼び、1万人から5万人のものを小都市雇用圏
圏域の考え方	・狭い国土内の複雑な相互交流を反映するために、中心都市を複数設定しうる方法を提案 ・郊外市町村の条件として設定する通勤率については、2つ以上の市町村のベッドタウンとなっているケースがかなりの程度依存することを考慮して、10%という低い水準に設定

県庁所在市や長岡市・三条市・上越市・高岡市といった主要な都市と周辺都市で形成されており、新潟市雇用圏と三条市雇用圏の重複を除けば単層的な構造である。

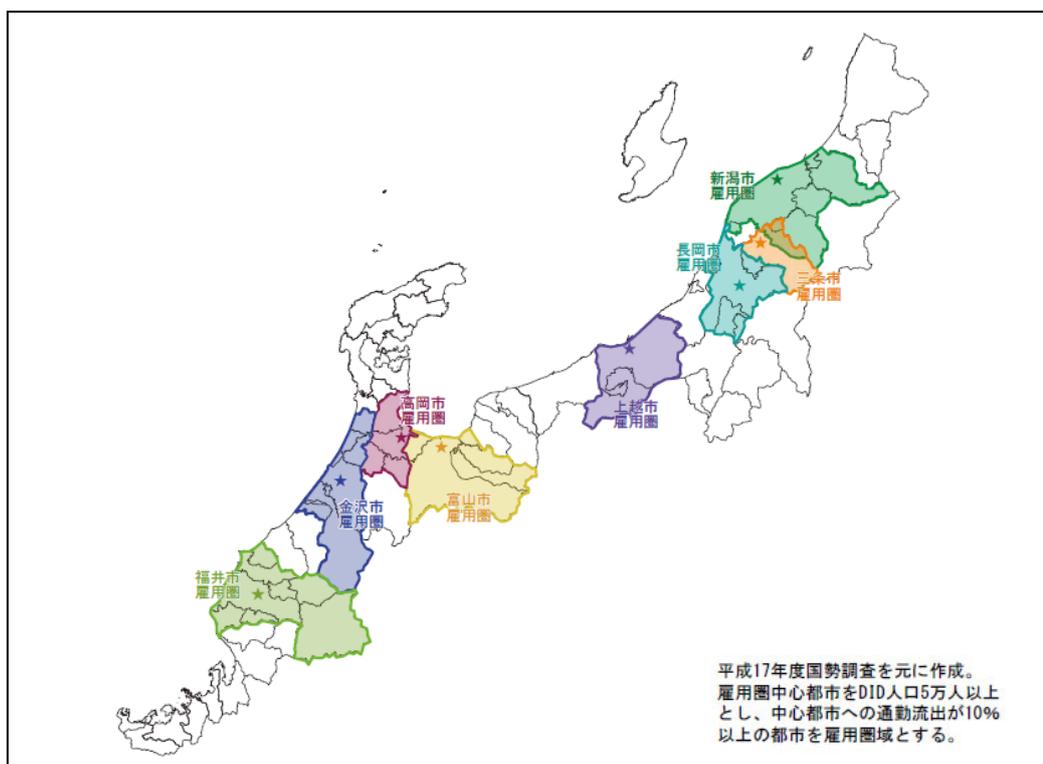


図 3-40 都市雇用圏

### 3.2.5. 観光圏

市町村又は都道府県が定める観光圏整備計画において定める平成 20 年；観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律

観光圏の定義は、以下のとおりである。

表 3-8 観光圏の定義

項目	内容
目的	観光立国の実現に向けて、観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在を促進するための地域における創意工夫を生かした主体的な取組を総合的かつ一体的に推進する。
圏域の人口	当該市町村又は都道府県の区域で定める。
圏域の考え方	滞在促進地区が存在し、かつ、自然、歴史、文化等において密接な関係が認められる観光地を一体とした区域であって、当該観光地相互の連携により観光地の魅力と国際競争力を高めようとするもの。

観光圏としては、以下に示すとおり、魚沼市・南魚沼市周辺に「雪国観光圏」が設定されている。

また、金沢・富山県西部広域観光推進協議会（金沢市、高岡市、氷見市、小矢部市、射水市、砺波市、南砺市）において、観光地域実践プランに基づく広域観光圏の検討が進められており、新たな観光圏形成に向けた取組が進められている。

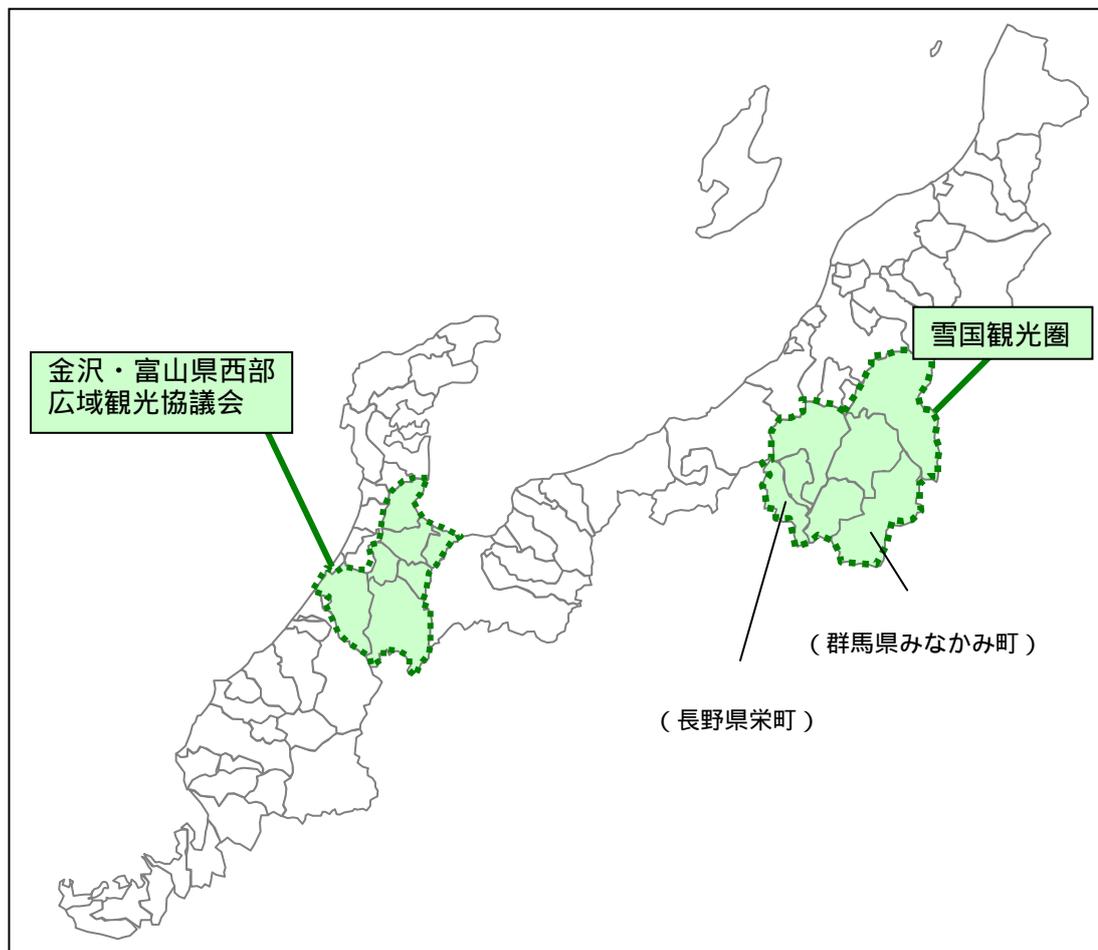


図 3-41 観光圏

### 3.2.6. 流域圏

国土交通大臣が指定 明治 29 年；河川法

流域圏の定義は、以下のとおりである。

表 3-9 流域圏の定義

項目	内容
目的	健全な水循環系の構築や山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理の取組の推進に加え、流域全体での総合的な治山治水対策、流域圏による災害リスクを考慮した国道利用への誘導、異常湧水等に備えた水資源確保による安全・安心を推進する。
圏域の考え方	河川の流域及び関連する水利用地域や氾濫源を流域圏として捉える。

流域圏については、以下のとおりである。

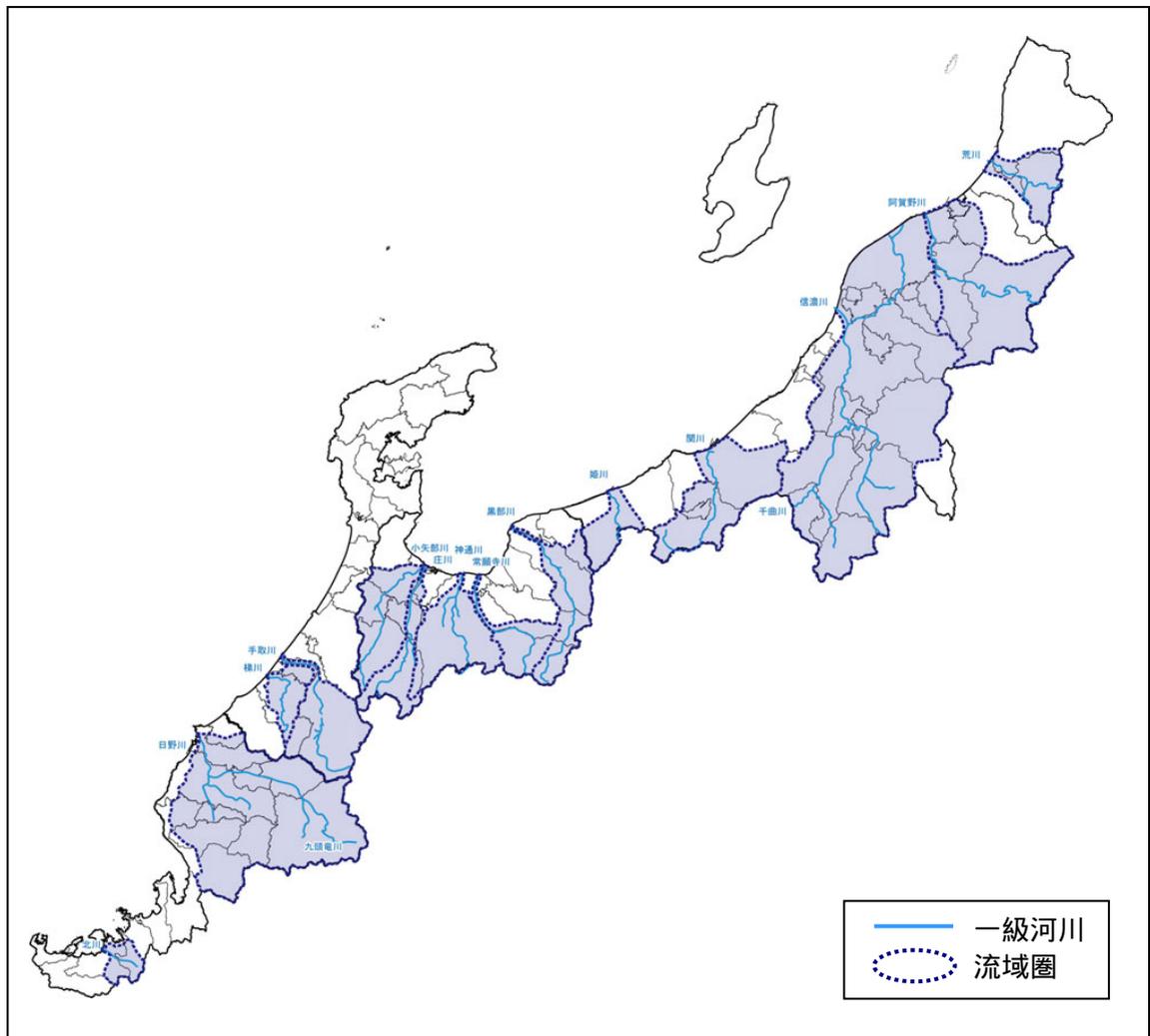
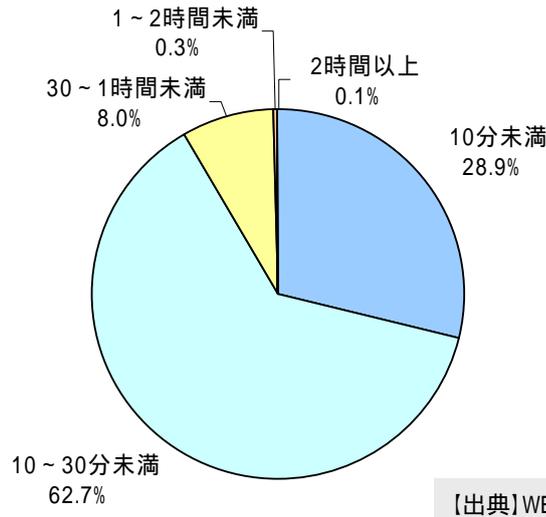


図 3-42 流域圏

### 3.2.7. 日常行動圏

本調査において高齢者、子育て世代を対象に実施したアンケートにおいて、日常の行動生活圏（行動範囲）に関しても調査を行った。その結果、いずれの属性においても、日常生活の行動範囲は30分との回答が約9割を占めており、アンケート調査からも北陸圏は30分圏に必要な機能が集積しているコンパクトな構造を有していることがうかがえる。

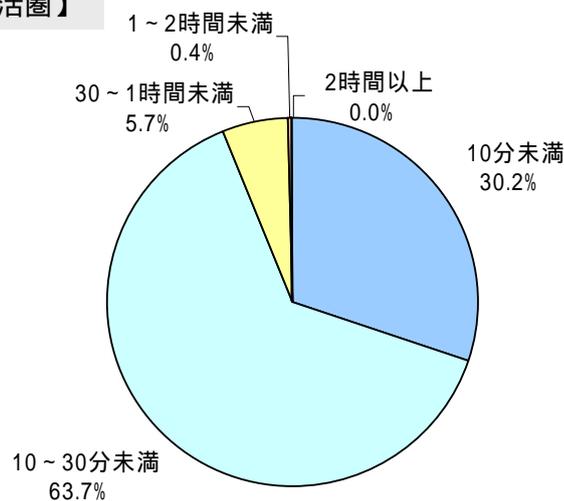
【子育て世帯の日常の生活圏】



【出典】WEB アンケート

図 3-43 生活の行動に要する時間（子育て世帯）

【高齢者の日常の生活圏】



【出典】WEB アンケート

図 3-44 生活の行動に要する時間（高齢者）

### 3.2.8. 圏域構成の構造的な特性の把握

各種圏域の構成から、北陸の生活圏は片道 30 分の移動距離を基本に、人口集積の高い（概ね人口 10 万人以上）都市を生活中心都市として、生活圏を構成している。

これらの生活圏は、北陸圏の日本海と急峻な山岳に挟まれ帯状に連なる平地部分に連担している。また、そこから離れた半島や中山間地域などの地形的・地理的な条件不利地域では、都市を中心とした生活圏からは疎遠になり、個別に生活圏を形成している。

これらの生活圏間は、互いに強いつながりをもたず、新潟市と長岡市の関係を除き、ほぼ単層の生活圏形成を基本としている。特に県境部では、県境を超えて生活圏を形成する傾向は見られない。

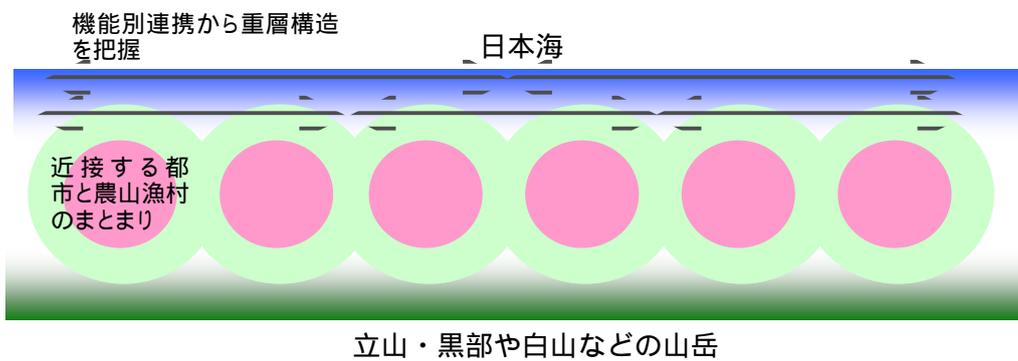


図 3-45 圏域構成の構造のイメージ

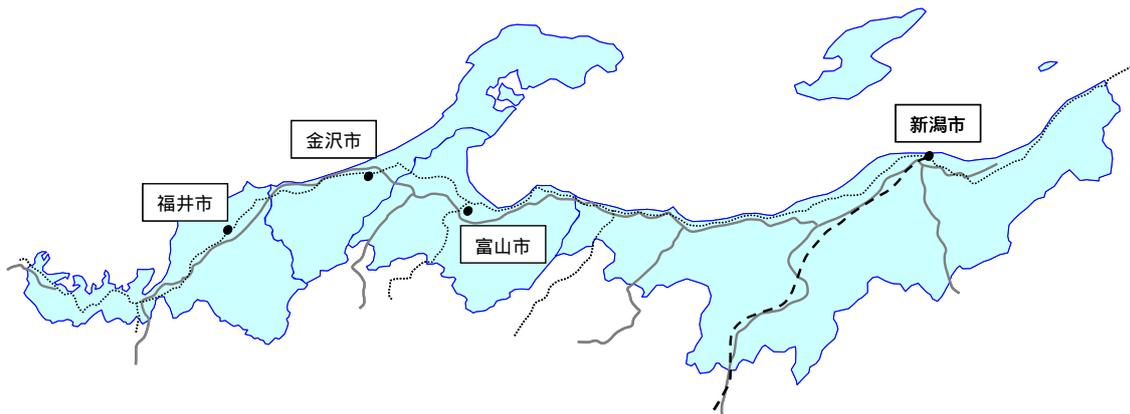


図 3-46 圏域の構成と都市の配置

### 3.3. 北陸圏の関連施策把握

「誰もが暮らしやすい生活環境を実現するための方策」及び「都市と農山漁村が接続する都市圏の強みを発揮するための方策」の2つの観点から、各県担当課へのヒアリングを実施した。ヒアリングの結果より、問題点及び課題の整理、重点的な施策や今後の地元での取組状況、その実施主体として期待される民間団体等について把握し、それらの特徴を整理するとともに、施策の展開に反映した。

#### 3.3.1. ヒアリング実施概要

##### (1) ヒアリング日程

ヒアリングの概要は以下のとおりである。

表 3-10 ヒアリング日程及び対象

対象	実施日	対応者
新潟県	平成 21 年 3 月 17 日 16:00 ~ 17:10	新潟県 土木部都市局 都市政策課 広域都市政策班 政策企画員 大花 広重
富山県	平成 21 年 3 月 17 日 9:00 ~ 10:15	富山県 知事政策室 参事 向井 文雄
石川県	平成 21 年 3 月 18 日 13:10 ~ 14:30	石川県 企画振興部 企画課 主任 山田 外志雄
福井県	平成 21 年 3 月 24 日 10:00 ~ 12:00	福井県 総合政策部 政策推進課 主任 五島 雅彦 野路 博之

##### (2) ヒアリング内容

「誰もが暮らしやすい生活環境を実現するための方策」及び「都市と農山漁村が接続する都市圏の強みを発揮するための方策」について、生活機能（働く、医療、教育、憩い、交通、防災など）の観点から、生活圏に係る地元自治体や民間等が連携して実施する以下の取組状況についてヒアリングした。

- ・ 地域で取組んでいる重点的な施策
- ・ 不足している機能を補完するような連携の取組事例
- ・ その他（施策のアイデア等）

内容は以下のとおりである。

表 3-11 ヒアリング結果まとめ

<p>新たな施策展開の方向</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光圏形成の展開が地域（隣接県）連携に有効</li> <li>・産業、医療関連のクラスター形成の推進</li> <li>・高速交通利用の料金抵抗の低減による県間交流の促進</li> <li>・情報通信基盤（テレワーク）の構築に期待</li> <li>・中心市街地の再生を目的とした支援事業の展開</li> <li>・クライנגルデンによる二地域居住の促進（新幹線整備効果の活用）</li> <li>・地域共通カード（電子通貨）を活用した二次交通の一体利用（近畿圏等の共通化も見据えて）</li> </ul>
<p>地元活動の支援</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりなどの共通のテーマで活動する団体（任意、NPO 法人等）のネットワーク構築を支援</li> <li>・情報基盤構築に係る支援</li> <li>・子育て、福祉関連での活動が充実しており、間接的に支援（仕出し弁当の購入等）</li> </ul>
<p>連接都市圏の形成の意義</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3 県で連携して機能を共有することで相対的に不足する高次の都市機能が確保可能（100 万人ごとの規模相当 100 万人 + 100 万人 + 100 万人 = 300 万人規模の都市機能を確保）</li> <li>・地域で取り組んでいる重点的な施策</li> </ul>

富山県

日時：平成 21 年 3 月 17 日（火）9：00～10：15

場所：富山県知事政策室

対応者：知事政策室

【広域連携に関する施策展開の状況と今後の展開可能性】

- ・ 北陸の特徴を活かした広域連携としては、繊維産業による産業クラスターや、富山県を中心とした医薬・バイオクラスターの「北陸健康創造クラスター」等が特徴的であり、広域連携の根幹として適切。
- ・ また、観光をテーマにした多連携としては、北陸 3 県で実施している「観光キャンペーン」による共同 PR の実施などが上げられる。
- ・ 最近の動きとして、金沢市と富山県西部 6 市（高岡市、氷見市、小矢部市、射水市、南砺市、砺波市）で広域観光圏の形成に向け、「観光地域づくり実践プラン」の策定を金沢・富山県西部広域観光推進協議会を立ち上げ検討している。
- ・ 繊維関連のクラスターとしては、「北陸 3 県繊維クラスター」として経産省が 2003 年に実施している。

【都市機能の維持】

- ・ 富山県では、高度医療（がん診療）に関して、県下の主要病院毎に診療科目を分担し専門医を集中的に配置し診療の効率化と高度化を展開している。
- ・ 当初は医師の配置等において問題もあったが、専門性を持たず事の効果が見えてきた。
- ・ 今後は、こうした機能を、福井、石川の人たちも利用出来る様になることを期待する。また、北陸の近接性はそれを実現することに適していると考え。
- ・ 北陸 3 県の県庁所在市は、規模や機能面においてほぼ似通った状況にあり、一定の充足は見られるものの、不足する機能を今後どのように維持・保有していくかが課題である。
- ・ 新幹線の整備・開通は、一つの契機となり、また、高速道路の通行料金割引（休日 1000 円）などは時限的なものとする事なく、3 県独自の施策として継続することも検討すべき。
- ・ 3 県間の交流を高めていく為には、交通基盤の充実と高速道路料金の抵抗を少なくすることが効果的と考え。
- ・ 高度都市機能は、3 県が独自に保有することはこれまでも出来なかったように、今後も各県単独での保有は難しい。各県の特徴を生かした分野の機能を高度化し、それらを 3 県が一体となって機能享受できる仕組みに転換していくことが必要。（必然的にシフトしていくのが流れなのかもしれない。）
- ・ 新潟県との関係については、文化圏といった観点からすると上越までは同質と捉えることができる。
- ・ 地形的には困難な面もあるが、北陸新幹線の開通を考えると、糸魚川市や上越市などの交流は活発となり、県境を超えた交流が増加することを念頭に置き、富山県と新潟県の間を見えていく必要がある。

【情報通信基盤の活用】

- ・ 北陸圏とよく比較される山陰地方に関して例えば、鳥取・米子間について考えると、実際の移動時間は格段に北陸の方が近接しており、そういった意味でも近接性を如何に活かしていくかが課題となる。
- ・ 今後、連携を活発化していくためにも、情報通信基盤を活用したテレワークの充実に期待している。まずは、行政間の基盤を整えるなどの取組が有効ではないか。
- ・ テレワークの普及しない理由として、双方向であるため双方に同一の設備が必要である点がネックになっているようである。一企業の展開では成功しているが、不特定多数となると個人レベルでは難しい面もあり、今後の改善点である。
- ・ 南砺市での実験は定住促進を目的とした取組として非常に注目しており、テレワークの普及の足がかりとなることを望む。

以上

新潟県

日時：平成 21 年 3 月 17 日（火）16：00～17：10

場所：新潟県都市政策課

対応者：都市政策課

【商業振興施策】

- ・新潟県では、中心市街地の商業振興として、まちづくり三法にちなんだ「にぎわいのあるまちづくり条例（平成 20 年 11 月）を施行し、大規模店舗の出店を規制している。これに加え、商業振興部局が主体となり、「モデル地区支援事業」を平成 21 年度から実施する予定であり、中心市街地活性化計画によらない地域の中心地区等においても、助成する仕組みを考えている。
- ・県が地域と一体となって取り組んでいる事業として、地域の連携を県がサポートする仕組みがあり、小千谷市や妙高市で取り組んでいるクライנגルデンの情報を県の情報ネットワーク上で、「にいがた交流・定住促進ネットワーク」として提供し、市町間の取組を支援するものである。

【医療関係】

- ・救急医療関連では、県北の市町村協議会により、高速道路の管理用道路にゲートを設置し救急車輛の通行を可能とすることで医療機関へのアクセス時間の短縮を実現した実績がある。県は、協議会と N E X C O との窓口を行うとともに、ゲート設置の助成を行った。

【地域交通】

- ・新幹線整備に関連して、新幹線駅を含む地域交通活性化の取組があるが、これは運輸局の地域交通活性化支援事業を活用している。
- ・公共交通関連では、上記メニューの活用に期待している。

【防災まちづくり】

- ・県を超えた連携では、「防災まちづくり」関連で災害時の支援を協定する市町が多く、県を超えた取組となっている。
- ・災害時の支援協定が市町村間で可能であるが、実際の物資搬送に関しては、輸送ルートの確保が必要であり、そのための十分な基盤確保が必要となってくる。既存の構想道路ネットワークの活用と災害時の機能確保に万全を期す必要がある。

【観光圏】

- ・県境地域での県を超えた取組として、魚沼地域と隣接する群馬県、長野県の市町の区域で「雪国観光圏」を形成し、雪国を題材にした観光を展開している。
- ・また、街道をテーマとしたネットワークが確立しつつあり、例えば三国街道や米沢街道といった街道筋のまちづくりに関して県を超えた連携の取組も見られる。

【地域の取組】

- ・新潟県内のまちづくり・景観形成に関して付加価値向上の活動として、「街並ネットワーク」の活動がある。
- ・地域まちづくりに関する NPO や自主的団体のネットワークで、情報の交換・共有を行っており、約 40 の加盟団体が活動している。

【雪対策】

- ・豪雪地域の集落では、高齢化も著しく、雪対策は切実な問題となっている。
- ・近年は、少雪傾向にあるため、定期的なボランティア活動の確保が困難となるなど、中山間地域の集落にとっては、必ずしも状況は良好ではない。
- ・冬期のあいだ、除雪対応の可能な地域に一時的に冬期住宅をあっせんし、家賃を補助するなどの対策が主流になりつつあるが、この方法は有効ではある一方、中山間地域の集落離村の原因になることや、冬期住宅でのコミュニティ形成がうまく行かないなどの問題もあり決定的な方策とはなっていない。

以上

石川県

日時：平成 21 年 3 月 18 日 13:10～14:30

場所：石川県庁 企画振興部企画課打合せスペース

対応者：石川県企画振興部企画課

【商業に関する取組】

- ・ 商業に関する取組としては、「魅力ある商店街づくりへの支援」や「商業活性化推進事業資金貸付金」、「タウンマネジメント支援基金事業費貸付金」などを実施している。
- ・ 民間と連携しつつ、県内の飲食店や宿泊施設で県産食材を使用した料理を提供する、いしかわ地産地消推進事業を展開している。飲食店等で“もてなし運動”を行い、スーパー等は地産地消協力店としている。

【医療に関する取組】

- ・ 県の取組としては、「災害時派遣医療チーム資機材整備」や「救急医療体制強化事業」などがある。
- ・ 金沢医科大学は、富山県氷見市の病院と連携して医師を派遣するなどの取組を行っている（氷見市では、氷見市民病院の指定管理者として、学校法人金沢医科大学を選定）。
- ・ 周産期医療施設の配置状況を見ると、能登半島の住民にとっては、金沢市よりも高岡市が近い状況であるが、現在、高岡市と連携して地域医療を展開する状況にはなっていない。

【教育に関する取組】

- ・ 退職教員等の外部人材を活用して、小中学校に非常勤講師を配置する取組を行っている（100名程度）。
- ・ また県内 80 校では、大学生や退職教員等を小学校の理科授業の支援員として配置している。
- ・ 高校生の学習活動の一環として、在学中に企業等の現場で実際の仕事を体験する「高校生のインターンシップ」を行っている。

【産業に関する取組】

- ・ 北陸 3 県（石川県、富山県、福井県）では、北陸地域の繊維産業の活性化を図り、連携のスケールメリットを生かした取組を推進するため、「北陸 3 県繊維クラスター」を設立した。
- ・ 富山・石川地域では、文部科学省の知的クラスター創成事業（第 1 期）として、「とやま医薬バイオクラスター」、「石川ハイテク・センシング・クラスター」の事業を展開してきた。今年度より新たに、知的クラスター創成事業（第 11 期）として、「ほくりく健康創造クラスター」事業を実施している。
- ・ 能登地域と金沢・加賀地域との間の地域間格差是正、地域経済の活性化推進を目的に、いしかわ産業化資源活用推進ファンド（「活性化ファンド」）を形成した。本ファンドは、産業化資源を活用した新たなビジネスや農商工連携産業、医商工連携産業の創出を期待するもので、初年度 20～30 件程度の募集に対し 100 件程度の応募があった。

【公共交通に関する取組】

- ・ 「能登空港のふるさとタクシー」がある。能登空港の利用促進、さらに半島の広域的な移動に向けて、手軽かつ低廉な二次交通の確保を目的としたもので、社団法人石川県バス協会が実施主体である。
- ・ 能登地域を 5 つの運行ゾーンに分けているが、そのなかで、七尾市に行く路線の利用客は多い。
- ・ また能登空港に対しては、「搭乗率保証制度」を適用している。
- ・ お散歩号やキャン・バスなどの定期運行バスやコミュニティバスを運行している。当初は地域の方々にご利用してもらう（不便なところに行く）ことを想定していたが、近年、観光での利用にシフトしている。

【防災に関する取組】

- ・ 民間（建設業、トラック協会、コンビニエンスストア等）との災害時応援協定を結んでいる。

#### 【地域活性化について】

- ・ 石川県では、120 の団体が地域づくり協会の活動に参加している。特徴的な団体例としては、一本杉町町会（七尾市）、やすらぎの里・金蔵学校（輪島市）、能登乃國ゆるぎ塾（中能登町）、春蘭の里実行委員会（能登町）などがある。
- ・ また地域づくりをはじめ、環境問題や福祉問題等に取り組むNPO法人も多数ある。
- ・ 「奥能登ウェルカムプロジェクト」は、過疎化が進行している奥能登地域の活性化や交流人口拡大に向けて、奥能登2市2町との協力のもと、県が事務局を努めるプロジェクトである（平成19年度より実施。今年2年目）。
- ・ 能登の食材にこだわった創作料理（能登丼）や、能登霧島などに代表される「あか」をテーマとした様々なPR等紹介など、奥能登が一体となった活動を展開している。将来的には民間主導による運営を目標としている。
- ・ 民間主導のためには、集客力向上につながる、能登丼に代表される新商品の開発や地域ブランドの立ち上げが重要である。

福井県

日時：平成 21 年 3 月 24 日（火）10：00～12：00

場所：福井県総合政策局総合政策課

対応者：総合政策局総合政策課（2 名）

【北陸圏における福井県の位置づけと連携への考え】

- ・ 広域地方計画の会議等において実感するのは、福井県の実態について十分な理解がされていない点が多々あることである。もう少し、理解して欲しい（資料提供あり）。
- ・ 暮らしやすさとは、生活の実感の醸成によるもの。これを如何に外向きにアピールするかが課題ではないか。
- ・ 連携に関する捉え方として、同質性を整理する考え方と、圏域間で機能などの狭義の意味での連携を考えるのか 2 つの意味合いがあるが、あえて連携をテーマとする必要性が県レベルでは認識できない。
- ・ 福井は、地価の変動も少なく、中心市と郊外での地価の格差も見られない。中心地での建設投資が活発な訳でもなく、また土地の流動がある状況にもないことから、変化の少ない地域であるため、連携といった場合に何ができるのか、疑問に感じている。

【北陸圏での連携の可能性】

- ・ 連携の基盤として可能性のある視点としては、大学の連携が考えられるのではないかと。
- ・ 北陸 3 県の大学では、一通りの分野を網羅しており、これが連携して教育を受ける機会につながると、優秀な人材の育成にも期待できる。
- ・ 福井では、「福井大学リーグ」といったロボット研究などのテーマ毎の活動があり、こういった活動を北陸 3 県で展開することが効果的ではないか。
- ・ 北陸新幹線の停車駅周辺での再開発が進められることを勘案し、駅前でのサテライト教室を確保することにより、社会人学生の受講機会を創出していくことも有効。
- ・ 福井では、街中での機能集積は見られず、市街地は広く拡散しているため、必然的に自動車に依存した生活となっている。

【福井の取組】

- ・ 福井の課題は、人をいかに誘致するかである。そのため、首都圏と中心としたアンテナショップでの情報 PR に注力している。また、出身者の U ターンを目的にふるさとバスの事業を展開している。
- ・ 福井では、「そこそこ」の暮らしができることが最大のウリである。このことを活かして、人を呼び込んでいくためには、情報の共有や、外国人の回遊も必要となってくる。また地方の役割として都市のセーフティーネットを構築することも重要である。
- ・ そのための方策として就活ツアーやテレワークの活用などが施策として必要である。

【広域連携の施策展開】

- ・ 福井を始め、北陸での新幹線整備をふまえた課題としては、二次交通の確保が重要である。
- ・ このため、運行主体となる JR 西日本の主体的な参画を展開して行く事が重要であり、特に金沢支社の役割が大きい。
- ・ JR 西日本の営業エリアを勘案すると、関西からの人流を視野にいれ、近畿圏との共通性も考慮した、地域共通の運賃収受システムの導入可能性について検討できないか。
- ・ また、二次交通を一体的に利用できる交通システムにより、3 県で共通して交通基盤を利用出来るようになると、利便性が高まり、地域の交流も活発になるのではないかと。ここに、大学の連携を重ねるなど展開にも厚みを持たせられる。

【地域の活動】

- ・ 福井県での地域の活動としては、防災ボランティアや子育て支援に関する NPO 活動が比較的活発である。
- ・ その他、地域農業サポート体制を充実させている取組も見られる。

以上