

## 北陸圏広域地方計画に対する意見募集の結果について

戦略目標等	No.	意見の要旨	意見に対する考え方
進取の気性に富んだものづくり文化で培われる国際競争力のある産業の育成	1	農業が北陸の重要な産業であり特色として確立させていくには、農業経営において、個人営農から、もっと組織的な法人化や集約化について、強く記述する必要がある。	ご意見の趣旨については、第3章1（3）において、「集落営農の組織化・法人化を推進する。」と記述していません。
地域文化力で育まれる国内外との交流の創出	2	都市部だけでなく、能登地域や白山麓地域など、農山村部の観光交流を支えるための交通基盤の確保も必要である。また、二地域居住の生活利便性を確保するため、カーシェアリングなどについても記載すべき。	農山漁村部の観光交流を支えるための交通基盤の確保については、第4章6（2）において、「都市部と農山漁村部の交流を支える広域的な交通ネットワークを強化するため、舞鶴若狭自動車道、能越自動車道等の必要な整備や能登半島内の地域間交流機能の改善に向けた取組を推進する。さらに、生活の基盤ともなる農山漁村間を連絡する道路網の充実等を推進する。」と記述しています。また、二地域居住の生活利便性の確保については、ご意見の趣旨を踏まえ、第4章5（2）の記述を次のとおり修正しました。 「二地域居住や定住を促進していくため、移動の利便性の向上を図るとともに、子育てや暮らし、交流体験プログラム等の情報発信等、北陸イメージアップ推進会議の取組を始めとした、地域ブランドの確立と圏域内外に向けた北陸の暮らしやすさの発信に積極的に取り組む。」

安全・安心で人をひきつけるゆとりといやしにあふれる暮らしの充実	3	北陸地方においても限界集落の問題は重要視されつつあるが、それについての記述が具体性に欠ける。広域的な取り組みではなく、もっとミクロな問題としての取組の記述を望む。	ご意見の趣旨を踏まえ、第4章6(1)の記述を次のとおり修正しました。 「能登半島等の半島地域や中山間地域等、人口減少・高齢化の進行にともなう集落機能の低下等による生活不安の解消と農山村の農地を持続的に守るため、地域の実情に応じ、集落間又は集落と都市住民との地域協働の形成、条件不利地域への支援、「新たな公」の活動等を活用した、一次産業、医療、福祉、教育、防災や国土保全等、地域の暮らしを維持する新たな仕組みや体制づくりに取り組む。」
	4	大都市に比べて充実している昔ながらの町会等の地域コミュニティが最近希薄化してきており、「地域コミュニティの活性化」については、安全安心には不可欠な防犯上も問題であるため、取り組むべき事項として記述すべき。	ご意見の趣旨を踏まえ、第3章3(2)の記述を次のとおり修正しました。 「子育てしやすい地域環境の整備を推進するとともに、地域ぐるみでの子供の見守り等地域防犯対策にも役立つ地域コミュニティの活性化に取り組む。」
	5	都市でもない、農山漁村でもない市街地の展望として、家庭菜園付き郊外住宅など、農業との関係を深めつつ、郊外ならではの居住環境形成を進めていくことが必要。	ご意見の趣旨については、第3章3(1)において、「地域の実情に応じた良好な居住環境を形成するための住宅市街地の整備を推進することで、団塊世代の誘致や若年層の定着等、多世代の定住を促進する。」と記述しています。
	6	北陸新幹線が開業しても、並行在来線を活用した都市間の連携は必要不可欠であり、第4章(広域連携プロジェクト)においても「個性豊かな・・・向上を図る。」の後に「あわせて、並行在来線についても、現在のサービスレベルを維持するように努める。」と追記すべき。	ご意見の趣旨については、第3章3(1)において、「在来線や地方鉄道の輸送力増強・高度化を図る」と記述しています。

日本海側の中枢拠点の形成に向けた交流機能の強化	7	北陸地域全体が被災するような大地震の発生に備え、北陸地域（能登半島地域を含め）の横の連携は、現状の陸・空のネットワークでは難しいので、北陸新幹線や北陸自動車道以外の「人の広域交通体系」として北陸圏の各港をつなぐといった視点が必要である。	ご意見の趣旨を踏まえ、第3章4（1）の記述を次のとおり修正しました。 「災害時におけるリダンダンシーを発揮する相互補完機能の強化のため、北陸新幹線や在来幹線鉄道、高規格幹線道路や地域高規格道路等の幹線道路の整備・活用や、航路・航空ネットワークの維持・拡充を推進する。」
	8	環日本海諸国に展開する国際物流機能の強化に当たっては、日本以外の関係国の法制度やその運用、物流関連企業間の協力などを進める必要があるが、個別民間企業がこのような協力をリードすることは難しく、圏域として、官民一体となった対応が必要であることから、第4章（広域連携プロジェクト）において、「あわせて、環日本海地域の国際複合一貫輸送体制の充実に向けて「先導的モデル輸送回廊事業」といった事業を関係国政府と共同で実施するなど、国際的な官民協力体制の構築に取り組む。」と追記すべき。 日本海中枢拠点形成プロジェクトなどを推進するためには、交流相手となる地域との連携が不可欠であることから、第5章（隣接圏域との交流・連携）において、「（対岸の地域振興政策との連携） 中国東北地方やロシア極東地方などにおいて推進されているそれぞれの国家の地域振興政策との有機的連携を図り、相互に政策効果を高めながら、日本海中枢拠点形成など本計画に盛り込まれた広域連携プロジェクトを推進する。」と追記すべき。	ご意見の趣旨を踏まえ、第4章1（2）の記述を次のとおり修正しました。 「伏木富山港、金沢港、敦賀港等の北陸諸港が連携した共同ポートセールスへの取組体制の構築、行政と民間の連携による北陸圏の3県の研究組織の構築や国際物流戦略チーム等の研究・協力体制の強化に取り組むとともに、国内外の関係機関の交流・連携を深める。」

その他	9	ボランティア団体やNPOなどの地域を越えるような活動を支援したり、公的主体と民間主体の間で役割分担を調整するような役割を持つ組織が必要である。例えば、「(仮称)地域づくり支援センター」というような組織を、これまでの公共ではなく、民間が主体の新たな「公」として設置していくべき。	ご意見の趣旨を踏まえ、第6章1の記述を次のとおり修正しました。 「従来、主として行政に依存してきた公的な役割についても、公的主体と民間主体の間で適切な役割分担を図った上で、「新たな公」の担い手となる多様な主体の協働を進めることで、サービス内容を充実させていく。」
	10	「圏域づくりの実践拠点の形成を推進」をもう少し具体的な表現にすべき。様々な連携プロジェクトを調整しつつ、関係機関を巻き込んで実践していくような中核となるマネジメント組織が必要ではないか。	ご意見の趣旨を踏まえ、第6章2の記述を次のとおり修正しました。 「人々の参加意識や時間的な制約に合わせた多様な参加のレベルと機会の提供、知的欲求への訴求等、様々なきっかけづくりや情報の収集・発信、さらには、多様な主体の交流・連携の核となる圏域づくりの実践拠点の形成を推進する。」