

当財団では、複数の地域が広域連携をしてメリットを享受することが可能となる地域・産業振興の施策・仕組みなどが必要であるとの認識のもと、中部圏の南北軸を意識した北陸と東海の地域・産業振興における広域連携戦略の方向性について研究を行っています。

本稿で2016年度の調査研究内容を報告いたします。

中部9県の地域・産業振興における広域連携の推進（東海・北陸）

公益財団法人中部圏社会経済研究所客員研究員、
名古屋市立大学特任教授 山田 雅雄

1. はじめに

中部圏の南北軸を意識した北陸（富山県、石川県、福井県の3県）と東海の主に産業振興における広域連携戦略の方向性について調査を行った。地域間の広域連携を促進するには、おのおのの地域の個性を際立たせる特定分野の密度の高い産業集積とともに、新しい価値を創造するためのヒト、モノ、カネ、情報の交流と結合が必要である。北陸と東海の広域連携を推進する分野や連携を推進する仕組みを検討するために北陸3県、北陸経済連合会、一般財団法人北陸経済研究所へのヒアリングを実施したので、その結果を中心に報告する。

2. 北陸3県の概況

北陸は突出した大都市を持たず複数の中小都市から構成される多角的な圏域である。北陸3県合計の全国比率は面積約3%、人口2.4%、県内総生産2.4%と低いが、北陸としての独自性は持っている。例えば『全47都道府県幸福度ランキング2016年版』によると、1位が福井県、2位が東京都、3位が富山県で、4位が石川県になっている。福井県は仕事、教育分野で1位、生活分野で2位であり、教育、雇用、生活面での優位性が見られる。富山県は生活分野で1位、教育分野で3位、仕事分野で5位であった。

(1) 北陸3県の交流

北陸経済連合会主催により北陸3県知事懇談会が毎年開催され、北陸新幹線の延伸などが議題となっている。3県の関係については、例えば富山県が知事懇談会など他県と連携しているのは石川県、長野県、岐阜県と神奈川県であり、福井県が入っていない。3県が積極的には交流していないのが実情である。

さらに中部圏全体での交流であるが、中部9県（富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県）の県知事と名古屋市長による中部圏知事会議が年2回開催され、知事ないし副知事が毎回出席し、春は国への要望項目、秋はテーマ毎に各県の考え方を述べる機会にとどまっている。

以前、道州制論議の中で北陸と東海が中部州になるという構想があったが、北陸ではその考えに対して反対が強かった。今でも経済界から3年に1回ぐらい道州制の話が出ると、一斉に地元の新聞が批判記事を載せるという状況である。

(2) 交流基盤

ア. 空港

空港に関してはまず富山県には富山空港、石川県には小松空港に能登空港もあり、陳情活動では小松空港と富山空港の活性化を要望しているが、実態はライバル関係にある。

イ. 港湾

北陸には伏木富山港、金沢港、敦賀港の3港が

ある。港湾もそれぞれがライバル関係にあり、特に連携しているわけではない。太平洋側とは北陸地方整備局が中心となり、3県と北陸経済連合会が連携して、地震発生時などの代替輸送の機能を確保するために、災害時を想定した東海地区の企業から北陸への輸送訓練を毎年実施している。

ウ. 鉄道

北陸新幹線の整備により金沢市、富山市から長野市までの時間が短縮され、東京だけではなく、大宮乗り換えによる仙台市など東北へのアクセスも良くなった。整備延伸に備え、福井県では駅前の再整備を実施しているが、二次交通が課題になっている。

こうした状況の中で「現在は基本的に金沢一極集中の状態、もうそろそろブームが終わる」との意見もあり、また北陸から羽田空港への航空利用率の低下や平行している在来線の第3セクター化に伴う負担など、北陸新幹線のマイナス面も指摘された。

北陸3県は特に特急「しらさぎ」の関係で名古屋方面に関心が寄せられており、また名古屋から北陸へ直接につながる高山本線については、富山県と富山商工会議所がその高速化を要望している。

3. 北陸の産業の現状

(1) 北陸の産業の特徴

富山県の医薬品・非鉄金属産業、石川県の機械・繊維産業、福井県の繊維・化学産業など、北陸は歴史的に製造業が盛んな圏域である。冬が長いので労働集約的なものづくりが発展してきたとの意見もあった。3県の産業は連携して発展したのではなく、おのおのの企業家が独自で活動した成果ということができる。最近では3県ともに電子部品産業が主要な産業となっている。また公共投資への依存度が高く、電気・ガス・水道業、建設業の構成比が高いのも特徴の1つである。以下に県別の特徴や産業振興の考え方などを紹介する。

(2) 福井県

福井県は専門家の招へいなど技術を外から導入し発展してきたという特徴がある。経済の発展に応じて、在庫担保など安定志向性の強い金融部門が形成された。企業は安定した基盤の上で独立への意欲が強く、小規模のまま自立するというのが特徴であり、「社長の数が多い」とのことであった。

「福井経済新戦略」(2015年4月改訂)にはライフサイエンス、宇宙、ウェアラブル、次世代農業技術などの主要プロジェクトが定められている。東海との連携はあまり触れられていないが、炭素繊維系と医療・ライフサイエンスについては国内外との連携により技術を発展させていくという記述内容である。

福井県では、炭素繊維の開織技術(繊維の束を薄く平たく加工する技術)が強みであり、「東海・北陸コンポジットハイウェイ」に参加するとともに、繊維産業ではつながりが強い分野がある石川県と共同して取り組んでいる。

ライフサイエンス関係では、眼鏡枠のチタン技術を応用した^{かんし}鉗子など医療系の製品も多い。製品によっては大手の医療メーカーが販売するというビジネスパターンもある。

このほか、セーレン株式会社など大企業やアイシン・エイ・ダブリュ株式会社などの子会社もあるが、中小・中堅企業が多いという北陸共通の産業構造である。

(3) 石川県

石川県においては、織物業と織機の関係のように、地域内の産業に関連して新たな技術の導入により製品・技術を作り出すという地域企業の多角化という形で工業化が達成された。

石川県には炭素繊維を成形・加工する技術を有する企業が存在し、人口あたりで京都に続いて全国2位という大学高等教育基盤の優位性を踏まえて、2009年に「いしかわ炭素繊維クラスター構想」が策定された。当時、県内企業22社による炭素繊維関係の研究会が立ち上げられ、現在では118社までに参加企業が増えている。

具体の取り組みとしては、地域独自のファンド「いしかわ次世代産業創造ファンド」による資金面での支援とともに、金沢工業大学の敷地内（白山市）にある「革新複合材料研究開発センター（以下、「ICC」、Innovative Composite materials research & development Center）」において、研究開発とともに人材育成や中小企業の支援に努めている。

ICCは、その活動の活発化のためにエアバスなどが参加するドイツ・ニーダザクセン州シュターデ市にある大きなクラスターの研究開発拠点「CFKバレー」との連携協定を結んでいる。

2016年度現在では、R&Dが進み県内企業約10社が炭素繊維の試作品を作る段階に至った。次の実証評価段階での企業への資金面支援として、国の地方創生加速化交付金を使用した1年間3,000万円の支援制度（炭素繊維に限定しない）を作った。

新事業展開の例として炭素繊維を建材に使うという研究開発をしている。炭素繊維が建築基準法などの建築材料として位置づけられていないので、国土交通省と国立研究開発法人建築研究所および東レ株式会社、大和ハウス工業株式会社など民間企業も含めた関係者が一堂に集まり、法律面での課題を中心に議論を進めている。

(4) 富山県

日本海側では富山県が人口1人あたりの出荷額が一番高く、日本海側では屈指の工業県である。富山県の特徴的なものは、医薬品・アルミ系金属・機械産業であるが、富山市を中心とした地区と高岡市を中心とした地区でその特徴が異なる。

富山地区では薬業によって発展した地場銀行を中心に地域共同出資により企業を設立してきた。また地元電力会社の主導で企業誘致などにより重化学工業化を進めてきた。一方、高岡地区では銅器産地から発展した金型、アルミ加工・プラスチック成形などが地場産業を支えている。

県としては、YKK株式会社や三協立山株式会社などの大企業の下請け系列を県内で完結すると

いう目標の下、技術や資金の支援により、県内での取り引きの活性化を図っている。

ライフサイエンス関係では、医薬品に関して富山県は予防・診断・治療についての研究を実施している。医薬品は県内で一番出荷額の多い品種である。ジェネリック関係では日医工株式会社が有名であるが、価格低下に伴いバイオ医薬など新分野へ展開が求められている。バイオ医薬は日本では大手数社で製造しているが、ジェネリックで対応できないかという発想である。

富山県で2番目に出荷額が多いのが、建築用金物、サッシなど金属製品である。

航空機関係の金属製品について、県として研究会の開催やJISQ9100の認証取得などの支援もしているが、なかなか参入できていないのが実情である。富山県はサッシメーカーが多いからアルミ製造は押出方式であるが、航空機は切削方式であり全国どこでもできるので富山県には注文が来ないというのが現状である。また燃料電池自動車関連では、水素を扱う金属材料としてはアルミが一番適しているので、現在の炭素繊維樹脂製燃料タンクの代替としてアルミ化が研究されている。

コンポジットハイウェイ構想・新素材関係では、富山県では炭素繊維樹脂素材と異質な材料（アルミや鉄鋼材料）をつなぐ技術の研究開発をしている。

そのほかとしてはセルロースナノファイバーがある。

高圧水洗浄装置の製造会社（株式会社スギノマシン）が、木のチップを粉碎しナノメートル大の細いセルロース繊維を作る技術を開発した。紙おむつ、食べ物の増量剤などに製品化されている。県としては研究開発により、セルロースナノファイバーとプラスチックの混合により高強度プラスチックを作り、自動車、衣服などへの応用を目指している。

4. 北陸の産業連携

3県の産業連携については現時点ではライフサ

イェンス関係と炭素繊維関係の取り組みがある。実態としては3県共通のものづくり産業というイメージではなく、「それぞれが別の未来を目指して取り組んでいるというのが実態」ではないかとのことであった。ライフサイエンス・炭素繊維など北陸における産業について現状と今後のあり方について述べることとする。

(1) 北陸産業競争力強化戦略

北陸では、2013年に産業競争力強化を図るため、3県と経済界などが主体となって北陸産業競争力協議会が設置され、翌2014年には炭素繊維を中心とした高機能新素材とライフサイエンス関係に取り組むという北陸産業競争力強化戦略をまとめ上げた。

これに基づき富山県、石川県、福井県と北陸経済連合会で申請し、内閣府の地域活性化モデルケース事業に採択されている。事業の推進にあたっては、3県が輪番制で事務局を担うこととなっており、一体的な共同作業がなかなか難しいというのが内情である。

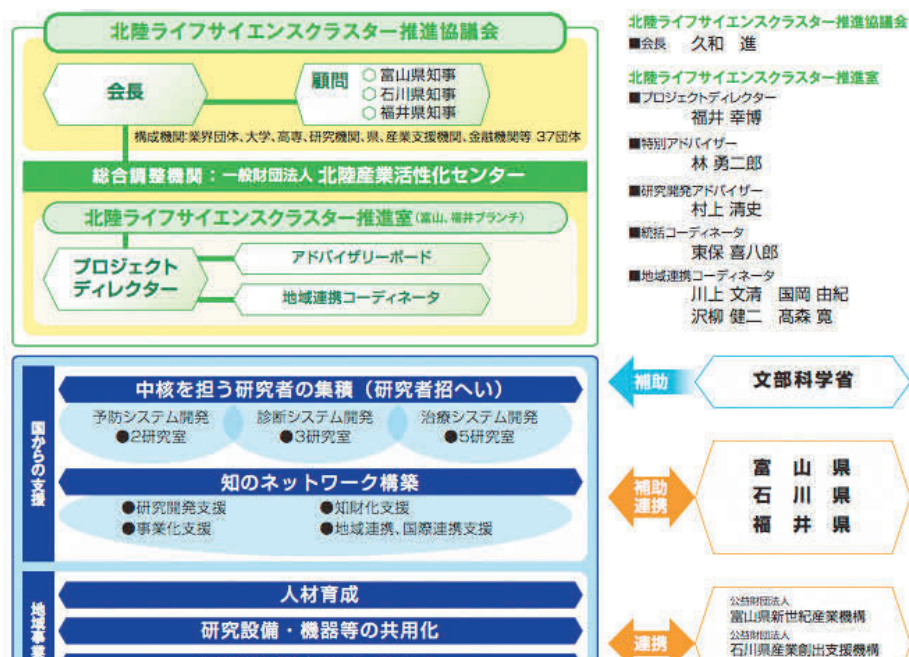
(2) ライフサイエンス

北陸ライフサイエンスクラスター推進協議会(2013年)は、ライフサイエンス分野の取り組み

を先導するため、予防・診断・治療分野にそれぞれの強みを持つ富山県、石川県、福井県の3県が一体となり、医薬品や機能性食品、医療機器などにおける研究開発ポテンシャルを高めるとともに、産学官金(民間企業の「産」、大学などの教育機関・研究機関の「学」、政府・地方公共団体などの「官」、金融機関の「金」)の連携を通じて先進的な技術を開発し、新たな製品・サービスを事業化するための活動を支援している。特にがんや生活習慣病、認知症、広汎性発達障害などの疾病に重点を置いている。一般財団法人北陸産業活性化センターが総合調整機関となり、事務局として北陸ライフサイエンスクラスター推進室を石川県金沢市の石川県産業創出支援機構に設置している。(次図参照)

石川県の「石川ハイテクセンシングクラスター」、福井県の重粒子線・陽子線治療などの研究、富山県の「とやま医薬バイオクラスター」など、それぞれの研究成果や、富山県と石川県が2012年度まで連携して展開した「ほくりく健康創造クラスター」事業で得た研究成果を生かし、北陸3県が産学官金の各機関と地域社会と連携して取り組んでいる。

富山、石川、福井3県で、「健やかなる少子高齢化社会の構築をリードする北陸ライフサイエンスクラスター」(2013年～2017年)という取り組み



をスタートさせた。

(3) 炭素繊維～東海・北陸コンポジットハイウェイ構想

中部経済産業局の支援の元で、石川県が東海・北陸の6県に声がけし、「東海・北陸コンポジットハイウェイ構想」を2014年にまとめた。ICCと名古屋大学ナショナルコンポジットセンター（NCC：National Composites Center Japan）、岐阜大学複合材料研究センター（GCC：Gifu University Composite Materials Center）という3拠点が東海・北陸の要になるべく連携協定を結んだ。（下図参照）

炭素繊維複合材料技術における川上、川中企業（繊維産業、機械産業）の製造である北陸と実用化、製品化が見込まれる川中、川下企業（自動車、航空機産業）の東海が連携し、一体化することで炭素繊維複合材料技術の商品化や事業化をさらに前進させる目的で設置された。

「東海・北陸コンポジットハイウェイ」のキックオフイベントは名古屋大学の豊田講堂で開催し、翌年2015年には石川県金沢市で開催し、さらに2016年には岐阜市において160機関、企業と大学関係者約400人が集まったイベントが開催された。

炭素繊維に特化して研究開発しているドイツCFKバレーとの連携は、ヨーロッパの先進事例

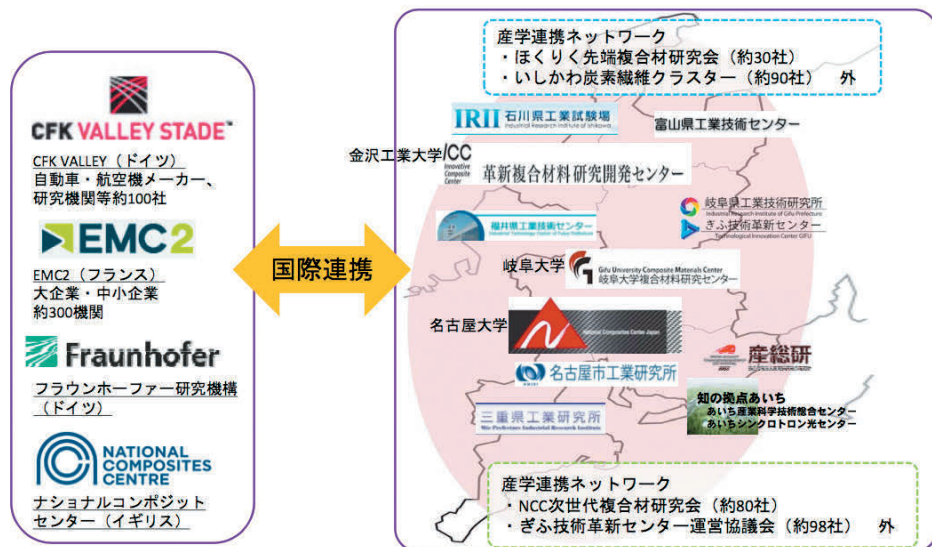
や技術を学ぶとともに、販売・購入の機会をつくるというものである。CFKバレーとの連携で、ハノーファーメッセの展示会に出展している。

またドイツ国内に点在する67の研究所および研究ユニットから成るヨーロッパ最大の応用研究機関であるフラウンホーファー研究機構は年間研究費総額約20億ユーロを用いて、あらゆる科学技術分野において応用研究を行っている。フラウンホーファーの事例では、川下企業のニーズに対する研究開発に、州政府が3分の1、フラウンホーファーが3分の1出して、プロジェクトに関連する川中企業を集めてコーディネーションするという手法を採用している。ドイツの中小企業は付加価値率が高く、営業力もあり、フラウンホーファーなどの連携を組んでも、知的財産は各中小企業が取得し、価格決定力もあり、自立的なメーカーであるとのことであった。

(4) 観光

昇龍道は北陸・東海の利害関係が一致する。第三次産業での連携は興味深いとの意見もあった。

岐阜の合掌集落から北上して、氷見、富山、金沢に抜けるのが1つのゴールデンルートである。外国客が多く来訪する高山と比較して、高岡市や金沢市には昔の面影も色濃く残っており、日本海側の海の幸という優位性もあり、潜在的に集客能



(中部経済産業局資料より)

力があるとの意見であった。

現在、白川郷に多く行くツアーは、金沢港からスタートという実態である。伏木富山港は大型客船を入れる能力があり、自動車道で白川郷や北アルプスまで1時間かからない。こうした強みを生かし外国クルーズ客船を増やすために富山県ではCIQ（税関、出入国管理、検疫）手続き（出入国の際に必要とされる3つの手続きの略称）を簡素化の工夫をしている。北陸3県が連携して中国や韓国やロシアの観光クルーズ船の定期便開設に向け取り組んでどうかとの意見もあった。

(5) 大学

産業振興における大学間連携はどうか。

福井県では福井経済新戦略により「ふくいオープンイノベーション推進機構」が設置され、産学官金が一体となって県内の企業を応援している。各大学の産学官連携部署の責任者が月1回話し合う場を持つなど県内での大学間連携は進んでいる。特に工学系の連携は顕著であり、福井大学、福井工業大学、福井高専が中心となり、それに福井県立大学、福井・敦賀産業技術専門学院、中小企業産業大学の生物資源学部と海洋生物資源学部が参加している。

しかし東海と北陸の大学間の人的な交流はあまりない。

富山県立大学は技術系四年制大学で、半分以上が岐阜、滋賀、名古屋など県外の学生であるが、卒業後、ほとんどの学生が地元に戻ってしまう。また北陸の大学では東南アジアからの留学生が多いが、彼らが企業の戦力として十分活用されていない。グローバル化対応の観点からも北陸3県の連携により留学生と北陸企業が出会える機会を増やす必要がある。

(6) 日本海沿岸地帯振興連盟

1964年設立の日本海沿岸地帯振興連盟（以下、「日沿連」）の世話人代表は富山県である。同年の12月に日本海沿岸地帯振興促進議員連盟（以下、「日沿議連」）も立ち上がっている。構成は青森か

ら山口までの12府県である。

1964年発足当初、日本海側の遅れていた社会基盤・産業基盤の整備と旧ソ連との経済交流の促進が主な目的であった。近年は国際交流により、日本海国土軸の形成、インフラの整備および環日本海交流の推進を最重要課題としている。

また日沿連、日沿議連で北陸新幹線関係や東海圏との交流に必要な東海北陸自動車道4車線化についての要望活動を行っている。東日本大震災を契機とするBCP（事業継続計画）や地方創生に向けた要望も入っている。自動車道の整備も地方によって要望が異なるので基本的に各府県の意見を尊重した形の要望書にして、共同で要望することにより効果を高めるというものである。今後も道路網の整備などハード整備の推進が主になる。東北地方の羽越新幹線も要望事項にあがってくる事が予想される。

毎年5月に日沿連の総会（知事は3、4人出席）、11月には日沿議連の総会が開催される。富山県知事と日程調整がついた各県の知事または県議会議長が要望活動を行っている。

環日本海交流推進であるが、ロシアだけに限らず、中国、韓国など日本海に面している国々に対して、各府県で結んでいる友好提携など基本的に各府県に頼る形になっている。

(7) 北陸環日本海経済交流促進協議会（以下、「北陸AJEC」、Around Japan Sea Economic Exchange Conference in Hokuriku）

富山の木材業者がソ連からの輸入でウラジオストクとのつながりがあったことなどを契機に、環日本海ブームであった1992年に、北陸3県の経済人が発起人となって北陸AJECを設立した。北陸の産業界、大学、ならびに行政の産・学・官が一体となって、対岸諸国およびアセアン諸国との経済交流を促進し、北陸をはじめとするわが国の経済の発展に資することを目的としており、北陸経済連合会の中に事務所がある。

北陸AJECは「北陸（日本）・韓国経済交流会議」をはじめロシアから中国までの国々との経済

交流事業を実施している。またベトナムと交流事業を行うなど最近では東南アジアまで対象を広げている。調査研究を行うため、4、5名の専用スタッフを配置している。

「現在の情勢では、中国、韓国、北朝鮮、ロシアなどとの国際関係が緊張しており、環日本海の構想は現実的ではない。しかしWin-Winの関係になれる分野も多い。例えば日本海を周回する定期船により、金沢、山陰、北九州、その後、釜山に寄るといったような物流は有望ではないか」との意見もあった。

(8) 北陸3県連携の今後のあり方

3県の産業はおのおのが持つ特質を生かしながら、3県互いがライバルとして地域間競争に取り組んであるというのが実態のようである。しかしライフサイエンス、コンポジットハイウェイ構想関係への取り組み、あるいは北陸環日本海経済交流促進協議会など連携の活動も存在している。今後、ライフサイエンス、炭素繊維複合材料技術における連携強化とともにグローバル化への対応などにおいて3県の連携が必要である。

① グローバル化への対応

経済活動のグローバル化は不可避であり、グローバル化に対応するには3県が協力・連携し企業の国際展開の支援、観光促進、港湾利用、留学生支援など戦略的に進めていくことが重要である。北陸3県には中小企業・中堅企業が多いが、これらの国際化が遅れている。製造業の固定費用への負担が大きく、さらに情報収集の困難さも遅れの要因であり、これらについて行政の支援が必要である。

また企業の海外展開の契機となる世界の展示会への参加に関しては、県単独では情報発信力が弱く、ジャパンあるいは東海・北陸というような広域的で知名度のあるブランドで出展するのが好ましい。こうした面では広域連携の意義は大きい。

② ビジネス環境の改善

北陸3県の連携により、企業連携、産学連携、大学連携、留学生支援など国際化のための人材育

成を進めることにより、ビジネス環境の改善を図る。また産業面のみならず観光振興という観点から、国内外との重要な交流基盤である港湾・空港の利用率を向上させるため、東南アジア方面など新規の国際定期便の開設が求められる。そのためには北陸3県が連携して誘致活動を展開する必要がある。

5. 北陸と東海の産業における連携

(1) 現状

毎年1回北陸経済連合会として3県知事の懇談会を開催している。しかし県庁は建て前として国の財政支援の確保や交流基盤整備の促進などの目的で連携体をつくっているが、それぞれ「ライバル」的な関係にある中で、北陸3県として東海との積極的な経済交流を推進している状況ではなく、東海との関係も今のところそれぞれ自立的に取り組めばいいというのが実態のようである。

「北陸の人は新幹線が整備され東京を向いている状態」と東海よりも東京との連携強化という指摘もあった。

(2) 今後のあり方

北陸圏地方計画（2016年、国土交通省）では「『環日本海・環太平洋に拓かれた我が国の一大産業拠点』として北陸圏・中部圏のそれぞれの圏域が持つ産業特性や強みを活かし、太平洋から日本海に至る広域で多様な産業クラスターを形成するとともに、ものづくりを支える高速交通ネットワーク等を活かして、シームレスな国際物流環境を創出することで、両圏域の生産性向上に大きく貢献する。」と記述している

ヒアリングでは色々な提案があった。

東海との連携で考えられるのは東海地方で大震災が起きたときのBCP（事業継続計画）などの対応や北陸の強みである福井県にある重粒子線、陽子線がん治療などの防災関係と医療関係ではないか、との考えが紹介された。

炭素繊維複合材料については、金沢工業大学で

は「アンダー・ワン・ルーフ」の下で上流・下流の企業群が、守秘義務を負いながらも「オープン」な連携により開発を進めている。しかし川下企業の三菱航空機株式会社、トヨタ自動車株式会社、東レ株式会社などへのビジネスアプローチは、それらの企業が内製化の方針であり単工程での提案を川下企業が受け付けないなど非常に厳しい状況にある。「連携した企業群として提案しなければ展望は開けない。北陸だけではなく岐阜県企業などとの連携が必要である」という指摘があった。

また北陸の産業は下請け企業が多く、B to B型という特徴であり、マーケットとの接点は少なくB to C型は不得意である。炭素繊維の建材化など消費者と向き合うためには「北陸の細かい技術を見つけて、B to Cの接点を東京の会社が作ってくれるとありがたい」という意見があり、東京に限らず東海も同様の役割が今後の北陸との連携の可能性としてあげられる。また北陸3県が自立を目指す中で、「100%完結する産業群ができるのであれば、特に東海と連携しなくてもいい、むしろ中堅企業・中小企業が製品・技術の組み合わせ（パッケージ）を提案することにより、東海がマーケットになるのではないか」との意見もあった。

「新たな製品・技術の企画、それに必要な技術開発とデザイン・設計をコーディネートし、技術を有した企業群に製品を製作させて、さらに売り先を開発するというコーディネートの仕組みができるか」とのアイデアも紹介された。

技術開発とともに重要なニーズとのマッチング機能の確保が北陸・東海連携に必要な施策検討のテーマの1つである。

(3) まとめ

北陸と東海の連携が低調である現実を踏まえ、北陸圏地方計画の「環日本海・環太平洋に拓かれた我が国の一大産業拠点」という将来像を見据えながら、まずは北陸・東海共通の基本的な課題に取り組む仕組みを検討すべきであろう。

北陸と東海共通の基本的課題としては

- ・拡大する東アジア、東南アジア向けの広域物流

体系の確立

- ・北陸・東海を結ぶ物流基盤の整備促進
- ・豊かな自然資源と魅力ある伝統文化を保全活用した広域観光
- ・生物多様性の保全と生物資源の活用
- ・県境をまたぐ流域の広域連携
- ・国内外に向けての情報発信
- ・共同研究、外部人材の確保など人的な交流の促進
- ・ニーズとシーズのマッチング機能の確保
- ・新技術・製品を作り出すコーディネート機能の確保
- ・防災ネットワークの確立と代替補完機能の確保などである。

これらの課題を解決すべき仕組みについては中部9県の県知事と名古屋市長による中部圏知事会議、東海・北陸コンポジットハイウェイ構想、昇龍道観光など既存の仕組みを活性化させるとともに、北陸と東海の産学官における交流・連携をより促進し、ニーズとシーズのマッチング機能と新技術・製品を作り出すコーディネート機能を持つプラットフォームの構築など新たな仕組み作りへの取り組みも必要である。また自然資源の保全、流域の広域連携あるいは広域観光などまずは隣接県における交流・連携を活性化することも有効である。

参考文献

- 1) 「全47都道府県幸福度ランキング2016年版」寺島実郎監修、日本総合研究所編、東洋経済新報社
- 2) 「ASEAN経済の動向と北陸企業の適応戦略」(2014年3月)北陸環日本海経済交流促進協議会・独立行政法人日本貿易振興機構アジア経済研究所
- 3) 「北陸圏広域地方計画」(2016年3月)国土交通省
- 4) 「北陸ブロックにおける社会資本整備重点計画」(2016年3月)国土交通省、農林水産省