

国土審議会第2回近畿圏・中部圏整備分科会議事録

(平成15年7月17日開催)

国土交通省国土計画局

国土審議会第2回近畿圏・中部圏整備分科会

日 時 平成15年7月17日(木) 14:00～16:14
場 所 ホテルグランヴィア京都 3階「源氏の間」

- 議事次第
1. 開 会
 2. 分科会長選出等について
 3. 国土交通副大臣挨拶
 4. 議 事
 - ? 平成15年度近畿圏事業計画(案)について
 - ? 平成15年度中部圏事業計画(案)について
 - ? 国土計画体系の見直しについて
 - ? その他
 5. 閉 会

- 配付資料
- 1 国土審議会近畿圏・中部圏整備分科会委員名簿
 - 2 座席表
 - 3 - 1 平成15年度近畿圏事業計画について(付議)(写)
 - 3 - 2 平成15年度近畿圏事業計画(案)
 - 3 - 3 平成15年度近畿圏事業計画(案)説明資料
 - 3 - 4 平成15年度近畿圏事業計画(案)参考図(圏域図及び京阪神大都市地域拡大図)
 - 4 - 1 平成15年度中部圏事業計画について(付議)(写)
 - 4 - 2 平成15年度中部圏事業計画(案)
 - 4 - 3 平成15年度中部圏事業計画(案)説明資料
 - 4 - 4 平成15年度中部圏事業計画(案)参考図(圏域図及び名古屋大都市地域拡大図)
 - 5 国土計画体系の見直しについて
- 参考資料1 国土交通省設置法(抜粋)
- 参考資料2 国土審議会令(抜粋)
- 参考資料3 国土審議会運営規則

出席者

国土審議会近畿圏・中部圏整備分科会委員

(関係地方公共団体の長)

太田 房江 近畿開発促進協議会会長(大阪府知事)

(代理出席:加藤敏夫大阪府企画調整部副理事)

神田 真秋 中部圏開発整備地方協議会会長(愛知県知事)

(代理出席:米澤俊介愛知県企画振興部次長)

(学識経験を有する者)

青山 吉隆 京都大学大学院工学研究科教授

石毛 直道 国立民族学博物館名誉教授

太田 宏次 社団法人中部経済連合会会長

荻原 久義 国際協力事業団中部国際センター所長

嘉田 由紀子 京都精華大学人文学部教授

北浦 かほる 大阪市立大学大学院教授

木村 操 名古屋鉄道株式会社代表取締役社長

佐々木 徹 西日本建設業保証株式会社取締役社長

新宮 康男 関西広域連携協議会代表理事・住友金属工業株式会社名誉会長

高橋 叡子 大阪国際文化協会理事長

竹内 傳史 岐阜大学地域科学部教授

竹内 礼子 季刊「静岡の文化」編集長

林 良嗣 名古屋大学大学院環境学研究科教授

舟岡 史雄 信州大学経済学部教授

水尾 衣里 名城大学人間学部助教授

室崎 益輝 神戸大学都市安全研究センター教授

八嶋 健三 富山県商工会議所連合会会長

領木 新一郎 大阪ガス株式会社相談役

(国土交通省)

国土交通副大臣	中 馬 弘 毅
国土計画局長	薦 田 隆 成
大臣官房審議官	松 浦 隆 康
大臣官房審議官	倉 持 治 彦
国土計画局総務課長	守 内 哲 男
国土計画局大都市圏計画課長	野 間 清 二
国土計画局計画官	川 上 征 雄
国土計画局大都市圏計画課企画官	岩 本 晃 一
国土計画局首都機能移転企画課企画官	永 井 智 哉
都市・地域整備局	
関西文化学術研究都市建設推進室長	服 部 亮 二
近畿地方整備局長	谷 口 博 昭
近畿地方整備局企画部長	足 立 敏 之
近畿地方整備局建政部長	菱 田 一
中部地方整備局建政部長	春 川 真 一

1. 開 会

事務局（野間大都市圏計画課長） 予定の時間となりましたので、ただいまから国土審議会第2回近畿圏・中部圏整備分科会を開催させていただきたいと思います。

私、本日の事務局を担当させていただいております国土交通省の国土計画局大都市圏計画課長の野間と申します。よろしくお願いいたします。

本日は、国土審議会近畿圏・中部圏整備分科会の委員及び特別委員総数26名のうち、定足数であります半数以上のご出席をいただいております。委員の皆様方におかれましては、ご多忙のところご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

まず最初に、配付資料の確認をさせていただきたいと思います。

お手元の一番上の「議事次第」に配付資料の一覧が記してあります。一々読み上げはいたしません、資料ナンバーに沿って右肩に資料の番号が記してありますので、もし足りないものがございましたら、今でも後ほどでも結構でございますので、事務局までお申しつけいただければと思います。

資料ナンバー1から5まで、それぞれ枝番が付いているものもございます。また、下のほうに「参考資料」として1から3まで記してあります。

繰り返しますが、不足等がございましたら、事務局のほうまでお申しつけいただければと思います。

次に、前回の分科会以降新たにご就任いただきました委員の方々をご紹介させていただきます。お手元に資料1として委員名簿をお配りしてございますので、ご覧いただければと思います。

昨年の分科会以降、木内 啓介委員及び平山 祐次委員がご都合によりご退任されました。これにさらに欠員でありました2名を含めて新たに4名の方が就任されておりますので、新しく就任していただいた方を順にご紹介させていただきます。

名簿の上から順に、荻原 久義委員でございます。

次に、本日ご出席の予定で、まだお見えになっておりませんが、嘉田 由紀子委員でございます。ご紹介だけさせていただきます。

佐々木 徹委員でございます。

舟岡 史雄委員でございます。

その他の委員につきましては、昨年から引き続き委員をお願いしております。

それでは、新宮分科会長、開会をよろしくお願いいたします。

新宮分科会長 新宮でございます。

それでは、ただいまから国土審議会第2回近畿圏・中部圏整備分科会を開会いたします。

2. 分科会長選出等について

新宮分科会長 議事に入ります前に、私のほうから皆様にご相談申し上げたいことがございます。

昨年、近畿圏と中部圏の分科会が統合されたことによりまして、これまでそれぞれの圏域を代表しておられた方々が一緒になりまして、その中で初代の分科会長を私が務めさせていただいたわけでございますが、今回第2回におきましては、中部圏を代表する方に分科会長をお引き受けいただくことが適当ではないかと考えております。

つきましては、選出についてはいろいろな方法があろうかと思いますが、中部経済連合会の会長など数多くの要職を歴任され、第1回近畿圏・中部圏整備分科会において分科会長代理を務めていただきました太田委員さんに分科会長をお願いするのが適当ではないかと存ずる次第でございます。いかがでございましょうか。

〔「異議なし」の声、拍手起こる〕

新宮分科会長 ありがとうございます。

それでは、ご異議がないようでございますので、太田委員に分科会長のお引き受けをお願いすることにいたします。

太田分科会長、どうぞこちらへお願いいたします。

〔太田委員、分科会長席へ〕

太田分科会長 太田でございます。一言ごあいさつ申し上げたいと存じます。

ただいまは当分科会の会長にご選任いただきまして、その責任の重大さを改めて痛感いたしているところでございます。

皆様方の格別のご協力を得まして、この重責を全ういたしたいと考えておりますので、どうかよろしくお願いいたします。

初めに、当分科会の分科会長代理を指名させていただきたいと存じます。

国土審議会令第2条第6項の規定に従いまして、私から指名させていただきます。

私といたしましては、初代の分科会長としてご尽力賜りましたうえで、引き続きのお願いで恐縮でございますが、新宮委員に分科会長代理をお願いしたいと存じます。皆様方もこの点、何とぞご了承賜りますよう、よろしくお願いいたします。

3．国土交通副大臣挨拶

太田分科会長　　本日は、公務ご多忙の中、中馬国土交通副大臣にご出席賜っておりますので、最初にごあいさつをお願いいたします。

中馬国土交通副大臣　　国土交通副大臣の中馬 弘毅でございます。

国土審議会第2回近畿圏・中部圏整備分科会の開催に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げます。

本日は、週末で皆様方には何かとご多忙でございましたでしょうが、こうしてご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

日頃より国土交通行政の推進につきまして格段のご指導、ご鞭撻を賜っておりますことに心から御礼申し上げる次第でございます。

現在、政府全体で構造改革を進めていることはご承知のことと存じます。国土交通省といたしましても、2年半を経過しました4省庁統合、これの実を上げるべく、制度・政策の抜本的な改革を推進しているところでございます。

我が国社会は今日、厳しい内外経済環境のもとにあることは申し上げるまでもございませんが、長期的に見まして人口減少局面への移行、また、グローバルな地域間競争の激化、地球環境問題等、我が国をめぐる社会経済状況の大きな転換が見通されます。こうした中、先行きの不透明な社会への国民の不安を解消し、明るい国土の展望を開くことが求められているわけでもございます。

このような観点から、国土計画全体につきまして、21世紀の我が国国土の道筋を国民にわかりやすく示していくにふさわしい計画体系への転換を図るべく、思い切った改革を行うことといたしております。この中で、特に地域の主体性重視、広域ブロック重視の国土計画とすることが重要だと考えているわけでございます。

また、近畿圏、中部圏は最近とみに一体感が出てきておりますし、こうした審議会も分科会も一緒にさせていただいておりますが、この関係につきましても、魅力と国際競争力を備えた都市への再生に取り組むなど、広域的・総合的な視点に立って圏域の一体的な整備を進めていくことが重要であります。

こうしたことを踏まえまして、本日は、この後、国土交通大臣から諮問させていただいております近畿圏及び中部圏の平成15年度事業計画をご審議いただくとともに、国土計画体系の見直しの検討状況をご報告させていただくことにいたしております。

さきに取りまとめられました、いわゆる「骨太の方針」第3弾におきましても、「元氣

な日本経済は、個性と魅力ある元気な地方に支えられて実現する」ものとされており、まさにこの近畿圏・中部圏の個性を生かした活力の増進が「元気な日本」を回復させる牽引役となるものと考えております。

週末、祇園祭でございまして、日本の伝統的な文化その他を再認識する好い機会ではないかと思えます。先生方もひとつそういうものも十分ご体験もいただきまして、今後の地域の発展の1つのファクターとしていただければと、このように考えるわけでございます。

国土交通省といたしましては、近畿圏・中部圏の発展に今後とも力を尽くす所存でございます。皆様方におかれましては、一層のご支援を賜りますようお願い申し上げます、あいさつとさせていただきます。

どうもありがとうございました。

太田分科会長 どうもありがとうございました。

中馬国土交通副大臣は、ご多用のため、ここでご退席になられます。

4. 分科会の運営について

太田分科会長 次に、本分科会の運営についてでございますが、これについてご確認賜りたいと存じます。

事務局から説明をお願いいたします。

事務局（野間大都市圏計画課長） その前に、ただいま嘉田委員がご出席になられたので、ご紹介させていただきます。

新しくご就任いただきました嘉田由紀子委員でございます。

それでは、ただいま分科会長からご指示ありました「分科会の運営について」でございますが、具体的には「議事録の公開について」ということでございます。

お手元の参考資料3の「国土審議会運営規則」の第5条第1項の規定によりまして、原則として、分科会の「会議又は議事録は、速やかに公開するものとする」ということになっております。

したがって、本分科会につきましても、この規定に基づきまして、速やかに議事録を公開いたしたいと存じておりますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

太田分科会長 どうもありがとうございました。

5 . 議 事

太田分科会長　それでは、早速でございますが、議事に入らせていただきます。

本日は、「平成15年度近畿圏事業計画(案)」及び「平成15年度中部圏事業計画(案)」につきまして、国土交通大臣から国土審議会の意見が求められております。

？　平成15年度近畿圏事業計画(案)について

太田分科会長　まず最初に、近畿圏の事業計画(案)の内容について説明を受けまして、ご審議をお願いしたいと存じます。

それでは、事務局から概要について説明をお願いいたします。

事務局（薦田局長）　事務局を務めさせていただいております国土交通省国土計画局長の薦田でございます。よろしくお願いいたします。

「平成15年度近畿圏事業計画(案)」についてご説明いたします。

資料3 - 2が事業計画案そのものでございます。近畿圏基本整備計画の実施のために必要な毎年度の事業を定めるものでありまして、毎年、本分科会でご審議いただいております。

この資料は事前にお届けしておりましたので、本日は、資料3 - 3と同じ内容を、会場正面のパワーポイントを用いてご説明させていただきます。

なお、資料3 - 4という封筒に入った図面、これは参考図ではありますが、適宜ご参照いただければと存じます。

内容のご説明に入ります前に、事業計画案の構成を昨年までのものからかなり変更しておりますので、その点について、まずご説明いたします。

従来は、道路や港湾、市街地整備等の事業分野ごとに、その年度に実施する事業をいわば羅列するような形で事業計画に記載しておりましたが、これではどういう目標に向けて事業を実施しているのかよくわからないのではないかと、といったご意見も、昨年この分科会でいただきました。

このため、本年度の事業計画におきましては、「第1章 事業実施の方針」ということで、基本整備計画で示された4つの目標ごとに、現状の課題を示したうえで、その目標達成に向けて本年度に実施する主要な事業を事業横断的に位置づけるということにいたしました。

近畿圏基本整備計画におきましては、図にありますように、目標とする社会や生活の姿

として、

強くてしなやかな産業経済圏域の形成

内外から人々が集う交流・情報発信圏域の形成

文化・学術の中核圏域の形成

歴史文化や自然と調和した安全で快適な生活空間の形成

を掲げております。この4つの目標ごとに、圏域整備の現状及び今年度実施する主な事業についてご説明いたします。

なお、圏域整備に当たりましては、環境の保全や事業間の調整等に十分配慮し、重点的・効果的かつ効率的な事業の実施を図る、ということも事業計画に明記していることを申し添えます。

まず、最初の目標であります「強くてしなやかな産業経済圏域の形成」について、地域の現状と課題を示したうえで、これに関連する主要事業をご説明いたします。

このグラフは、近畿圏における主要な経済指標について、昭和60年頃から最近までの推移を示したものでございます。

企業の本社数や外資系企業数、製造品出荷額等の全国シェアが減少するなど、全国的な中枢機能の低下傾向が続いております。

産業別の海外進出件数を見ますと、製造業において顕著でありまして、工場の海外移転による産業の空洞化が課題となっております。

厳しい経済環境にあって、倒産件数は年間4,600社余りに及び、また、失業率は大阪府の7.7%など全国を上回る高い比率となっております。

次の図は、大阪湾ベイエリアにおける低未利用地の状況を示しております。工場跡地等の効率的な土地利用への転換というものがなかなか進まず、神戸市から堺市にかけての臨海部を対象とした調査によりますと、調査区域の約35%に当たる2,800haが低未利用地である、といった結果が出ております。

近畿圏の活力低下が懸念される一方で、医薬関連産業では人口当たりの出荷額が東京圏や全国平均を大きく上回るなど、ライフサイエンスといった将来の成長が期待される分野での日本有数の産業集積が見られます。こうした近畿圏の産業が持つ「強み」を生かした取り組みが都市再生プロジェクトとしても推進されているところでございます。

こうした状況を踏まえまして、産業の活性化を図るとともに、国際競争力を備えた魅力と活力ある圏域整備に向け、都市再生の取り組み等を積極的に推進する必要があります。

そのための主要な事業を以下ご説明いたします。

関西国際空港については、近畿圏における航空需要の増大に対応するため、4,000mの平行滑走路を整備する2期事業として、引き続き埋立工事等を推進いたします。

海上輸送の国際競争力の強化を図るため、平成18年の供用を目指し、堺泉北港助松地区において、水深14m岸壁を有する国際海上コンテナターミナルの整備等を推進いたします。

空港及び港湾へのアクセスを改善するため、南阪奈道路の全区間及び第二阪和国道の一部供用を図ります。

また、都市再生プロジェクトであります環状道路の整備として、阪神高速道路大和川線及び淀川左岸線について、スーパー堤防と一体化して整備を推進していきます。

都市再生緊急整備地域に一部指定されております阿倍野地区において、都心にふさわしい都市機能の整備等を図るため、市街地再開発事業を推進いたします。

神戸市臨海部の東部新都心地区において、インナーシティの再生・活性化等を図るため実施してまいりました土地区画整理事業、これは本年度完了の予定でございます。

都市再生プロジェクトに指定されました水の都大阪の再生を図り、まちづくりと一体となった水辺のにぎわいを創出するため、道頓堀川において遊歩道等の整備を推進いたします。

次に、「内外から人々が集う交流・情報発信圏域の形成」についてご説明いたします。

我が国における平成14年の外国人旅行者数は524万人でありまして、海外を訪れた日本人旅行者数1,652万人のおよそ3分の1にすぎず、依然として大きな格差があります。政府では、本年を訪日観光元年と位置づけ、2007年までに訪日外国人数を年間800万人台にすることを目標としております。

近畿圏では、韓国、台湾等の東アジアからの旅行者が増加傾向にあり、その数は年間延べ150万人を超えております。

人口当たりの国際会議の開催件数を見ますと、全国や首都圏に比べて多く、世界との交流の中心の1つとしての役割を担うことが期待されております。

次の図は、県民1人当たりのUターン人数を示しておりますが、福井県、和歌山県をはじめとしてその数は増加しております。引き続き中小都市や農山漁村等の豊かな地域資源を生かした連携・交流の推進が必要だと思っております。

市町村から1時間以内に到達可能なエリアの人口を見ても、京阪神大都市地域から離れた北近畿・南近畿では、交通基盤整備の遅れから、他地域との交流機会に乏しいと

いう状況がうかがえます。

こうした状況を踏まえまして、「にぎやかな交流圏域の形成」に資する主な事業を以下ご説明いたします。

圏域内外の交流を支える高規格幹線道路等につきましては、本年度、近畿自動車道紀勢線御坊インターチェンジから南部インターチェンジ間を供用いたします。このほか、近畿自動車道名古屋神戸線、いわゆる第二名神高速等の路線の整備を推進いたします。

神戸空港につきましては、平成17年度の供用を目指し、用地造成、空港施設等の整備を推進いたします。

神戸空港のアクセスとしまして、新交通ポートアイランド線の延伸事業を空港の開港に合わせて推進いたします。

次に、「文化・学術の中核圏域の形成」についてご説明いたします。

関西文化学術研究都市では、人口が着実に増加するとともに、右側のグラフにあるとおり、外国人研究者の数が6年間で80人から212人と約2.7倍になるなど、都市基盤整備の進展と相まって、役割の向上が期待されております。

右上の円グラフにありますように、近畿圏は、我が国の国宝の約6割が存在するなど、我が国随一の貴重な歴史文化遺産の宝庫でありまして、適切な保全を図るとともに、地域の活性化にいかしていく必要があります。

こうした状況を踏まえまして、「文化・学術の中核圏域の形成」を図る必要があるわけですが、これに関連する主要事業を以下ご説明いたします。

関西文化学術研究都市においては、昨年「国立国会図書館関西館」が開館したところですが、本年度は「私のしごと館」の10月の本格稼働に向けた準備等を進めております。

大阪都心の北約20kmに位置する国際文化公園都市、愛称彩都(さいと)におきまして、ライフサイエンス分野の研究開発拠点や住環境等の整備を推進いたします。平成16年春に西部地区の一部がまちびらきとなる予定でございます。

国際文化公園都市へのアクセス向上を図るため、都市モノレールを整備しておりまして、平成19年春には西センター(仮称)までの完成を目指しております。

兵庫県西宮市に建設中の芸術文化センター(仮称)は、阪神・淡路大震災からの心の復興・文化の復興に貢献すること等を目的とした広域公共劇場でありまして、震災から10周年に当たる平成17年に開館の予定でございます。

京都御苑内において、平成16年度の完成に向けまして、京都迎賓館(仮称)の整備を推進しております。

4番目として、「歴史文化や自然と調和した安全で快適な生活空間の形成」についてご説明いたします。

安全面では、洪水ハザードマップの公表などの取り組みが進展しておりますが、一方、右の地図にある洪水シミュレーションに見られますように、大阪と京都の間の高槻市付近で淀川が破堤した場合、下流の新大阪駅付近にまで浸水が達する危険があるなど、広域的な浸水が想定されるエリアが都市部に広がっております。このため、都市型水害等の災害対応が必要です。

大阪市を中心に約6,000haの広大な密集市街地があるなど、災害に対する都市構造の脆弱性を改善する必要があり、都市再生プロジェクトとして重点的に整備することとしております。

今後30年以内に東南海地震は50%、南海地震は40%という高い確率で発生が予想されておりまして、津波等による被害の拡大も想定されているなど、地震防災対策の推進が急務となっております。

左側のグラフは、近畿圏において自然的な土地利用がされている土地の面積の変化を示しております。宅地開発等により、過去18年間に近畿圏全体で琵琶湖の約1.3倍の面積に相当する883?が減少しております。

大都市中心部では、まとまりのある自然が少ないなど、地域の特性に応じた自然環境の保全・再生により、「水と緑のネットワーク」の形成を図る必要があります。

大阪では熱帯夜の日数が増加傾向にありまして、昨年は48日と東京などに比べても多くなっております。顕在化しているヒートアイランド現象の緩和等、環境負荷の軽減を図る必要があります。

一般廃棄物のリサイクル率が過去10年で3.1%から10.6%に高まるなど、循環型社会の形成に向けた取り組みが進められております。

一方、一般廃棄物最終処分場の残余年数は9.5年ということで、全国平均の12.2年を下回っており、膨大な量の廃棄物の適正な処理を図る必要があります。

世界有数の古代湖であります琵琶湖では、南湖を中心に、透明度が低く、汚染改善が進んでない状況にあり、引き続き総合的な保全の取り組みを進める必要があります。

高齢化社会の進展に伴いまして、一人暮らしの高齢者比率も上昇しておりまして、特に

近畿圏では15%を超え、全国や首都圏に比べてもその比率が高くなっております。

こうした状況を踏まえまして、「歴史文化や自然と調和した安全で快適な生活空間の形成」に資する主要事業を以下ご説明いたします。

都市再生緊急整備地域に一部指定されました大日・八雲東町地区において、密集市街地整備促進事業を実施し、防災性の向上、居住環境の整備等を推進いたします。

人口・資産が高度に集積した大阪における浸水被害を防ぐため、市街地整備と一体となった高規格堤防整備事業を淀川及び大和川において推進いたします。

有馬富士公園は、県立都市公園としては初めて、県民が計画から運営まで携わるモデル公園でありまして、平成13年4月に一部開園しておりますが、引き続き整備を推進しております。

大阪湾圏域から発生する廃棄物を適正に処理するため、大阪湾の4つの地区において最終処分場を整備する大阪湾フェニックス計画を推進いたします。

大阪府南部地域への新規水道用水の確保や治水等を目的として、昭和62年度より着手した紀の川大堰建設事業は、本年度、堰の暫定運用を開始し、引き続き事業を推進いたします。

琵琶湖におきまして、窒素やリンを多く含む湖底の泥を除去するほか、植生浄化等による流入河川の浄化を行うことにより、水質改善を図ります。

都市再生緊急整備地域に指定されましたJR尼崎駅北西のあまがさき緑遊新都心地区において、産業・情報交流機能や都市型居住機能などの多様な機能が複合したみどり豊かなまちづくりを推進いたします。

説明は以上でございます。

太田分科会長 どうもありがとうございました。

ただいま説明がありました「平成15年度近畿圏事業計画(案)」につきまして、これより審議することとしたいと存じます。

ご質問、ご意見がございましたら、ご発言をお願いいたします。どなたからでも結構でございます。いかがでございましょうか。

嘉田委員 このような説明をお受けしたときに、不適切な質問かもしれませんが、それぞれ事業費が書かれてはいるものの、その財源確保が今後、例えば起債であるならば、どれくらいの借金なのか、税金で賄えるのか。もちろん、個別にはではなくて全体の見通しを。つまり、予算、お金の見通しなくして事業ができるのか。特に最近、税収も減ってお

りますし、そのあたりの予算確保の見通しがあれば、お教えいただきたいと思います。

事務局（薦田局長） 毎年度の事業計画は、平成12年につくられた近畿圏基本整備計画の方向に沿ってまとめているわけでございます。

事業費につきまして、今年度の事業費の合計というものは、なかなか数字が出ないという面があります。基本計画の作り方といたしまして、15年間の計画になっておりますが、「このように近畿圏の整備の方向を示す」という格好にはなっているものの、15年間の事業費合計が幾らといった形の計画の作り方にはなっておりません。

ただ、そういう積み上げという形ではなく、将来に向けて行う事業の方向を書いていて、現実に毎年度、予算の確保をしながら事業を進めていく。その事業計画が、今年度でいえば今ご審議いただいているものだということでございます。

嘉田委員 もう少しありていにいえば、そうすると、今は計画だけであるから、それぞれ予算はその年度年度で確保していくということで、ある意味で、この計画段階で承認をせよ、ということになるわけですね。予算の確保は後から具体的に……。

事務局（薦田局長） 今回お願いしております平成15年度事業計画というのは、国の予算にかかわるものであれば、平成15年度予算にもう計上されているものでございますので、むしろ「こういう形で平成15年度はやっていきます」ということをご報告し、ご承認をいただくと、事業計画の審議としてはそういうことになると思っております。

事務局（野間大都市圏計画課長） 少し補足させていただきます。

今、局長も申し上げましたとおり、基本計画自体は、予算とか事業の内容をすべて細かく計上するものではございません。性質的には、そういう方向を示すというものであります。それに対して今回の事業計画というのは、各年度その基本計画を推進していくに当たり、各事業年度でどういう事業を行うかということですが、今ご質問の予算の額というのは、極めて算出が難しい部分がございます。というのは、1つは、特定の事業ごとの事業予算が区分しにくいという事情があったり、その他、長期の計画の中でどこからどこまでを今年度の予算とするかとか、技術的に難しい部分がございます。

今ご質問の、特に財源をどのように手当するのかという問題は、年度によってまた変わってきてしまう問題であったりして、言い訳がましくて大変恐縮ですが、簡潔に申し上げると、その年度の事業の予算をこの区域に限って出すということが極めて難しいということが1つ事情としてございます。

それから、計画の性格として、局長が申し上げたとおり、事業予算を示すといった計画

ではないということがございます。

ただ、ちなみに、今年度の近畿圏や中部圏で位置づけられている主要な事業につきまして、我々が事業費が算出可能であると思われるものに限って当該年度分を積み上げるとしたならば、近畿圏につきましては、今年度の事業分で約2兆8,000億円の事業予算ということになります。ただし、これは申し上げたとおり、かなりの前提を置いてカウントできるものをカウントし——という部分がございまして、正確な数字と申し上げることができません。

なお、財源の問題につきましては、今申し上げましたとおり、その時によって、また財政状況によって変わってくるという性格もありますので、その部分はお示しできないのは申し訳ございませんが、ご理解いただきたいと思っております。

以上です。

太田分科会長 他に何かご質問なりご意見がございませんでしょうか。

室崎委員 直接平成15年度の計画にかかわらないかもしれませんが、来年度以降のことも含めて少しご意見を申し上げさせていただきたいと思っております。

1つは、南海・東南海地震の関係でございまして、これはもう非常に切迫しているという、一般的には30年後というふうに言われておりますが、20年後に来るかもしれません。そういうことでいえば、大阪湾岸の防潮堤の性能でございまして、高潮ということを目を意図してつくられておりますので、かなり耐震性の低いものが多い。地震が発生して、それが崩壊し、そこへ津波が入ってくるという危険性は確実に予想されることとございまして、したがって、防潮堤の耐震化ということのある程度、そんな遠い先ではなく、計画の段階でのせていただき、そういう地震対策での基盤整備をぜひお願いしたいと思っております。

もう1つは、地震対策とも多少関係いたしますが、資料3-3の説明資料の36ページの「密集市街地の分布状況」によりますと、大阪だけでも約6,000haという広大で極めて脆弱な密集市街地が放置されている——といえれば表現が悪いかもしれませんが、手つかずのまま残されております。

これからの都市というのは、都市の一番身近な所の生活空間をしっかりと整備していくことが防災でも必要ですし、環境形成でも必要になってまいります。そういう所は、従来の国レベルの巨大プロジェクトではなく、小規模プロジェクトというか、小集団のこまやかな——これはひょっとしたら地方分権にも関係するかもしれませんが——そういうプロジェクトを積み重ねていくような手法でやっていかなければ、多分いけないのではないかと。

大阪市を中心に約6,000haの密集市街地があって、とりあえずは、先ほど少し門真かどこかそのあたりの所をこれからやりますよということですが、これだけのものをやろうと思うときに、今年はこれだけといったテンポでよいのかどうか。密集市街地の整備対策というのは、もう少し抜本的にしっかりお考えいただけるとありがたいなと、このように思います。

以上でございます。

事務局（川上計画官）　ただいまの前段の部分でございますが、防災性の向上についてでございます。特に、南海・東南海地震が想定される中で、緊急を要する部分も確かにあると思います。

今年度の事業計画に関して申し上げさせていただきますと、資料3 - 2の近畿圏事業計画(案)の35ページでございますが、例えば防潮対策といたしましては、大阪港、堺泉北港などにおいて耐震強化岸壁の整備、あるいは大阪港、堺泉北港、東播磨港、姫路港において橋梁の耐震補強を実施する。また、大阪港、神戸港、尼崎西宮芦屋港において臨海部の防災拠点の整備を推進する。こういうことが本年度の事業計画の中では述べられております。

また、36ページでございますが、津波、高潮、波浪の対策のため、尼崎西宮芦屋港の海岸等における閘門などの海岸保全施設の整備を推進すると、今年度の事業計画ではそのようにしております。

先生のご指摘は、もっと長期的な面で、というご指摘かと思いますが、とりあえず今年度の事業計画については、そういう手当がされているということでございます。

事務局（野間大都市圏計画課長）　続いて、2つ目にご指摘のありました密集市街地の関係でございます。

まず、資料3 - 2の近畿圏事業計画(案)のほうで申し上げますと、27ページの「第16住宅、住宅用地及び市街地」、具体的にはその中の1 - ? になります。? の市街地再開発? の市街地整備総合支援事業なども関係はいたしますが、もっと端的には? の「密集市街地整備促進事業」というのがございます。近畿圏でいえば、東九条（京都市）、生野区南部（大阪市）、庄内（豊中市）など記載してあるような密集市街地の整備促進事業というのを進める予定でございます。

ただ、ご指摘のように、もう少し広い目で見ますと、密集市街地問題というのは、大都市圏、近畿圏も中部圏もそうでございますし、東京もそうですが、大きな問題であるとい

う認識は、防災の観点からも安全の観点からも我々は持っております。

ちなみに、この後ご説明いたします「新しい国土計画のあり方」という中でも、安心・安全が大切であるという方針のもと、新しい国土計画の中でも密集市街地を含めた防災という点を強化して考えていきたいと思っております。

それから、今国会で密集市街地に関連する、要するに密集市街地の整備を促進するための法律が通っております。それに基づき、国土交通省としましても、密集市街地対策を進めていくということと、もう1つ、都市再生プロジェクトの中でも大きな1つとして密集市街地対策というのが進められております。

そのような形で今後とも取り組みを進めていくことにしておりますので、よろしく願いいたします。

太田分科会長 ありがとうございました。

他にいかがでございましょうか。

北浦委員 先ほど説明いただいた資料3 - 3の38～39ページのあたりですが、「自然的土地利用の減少」ということでいろいろ書いてあります。本文のほうにもいろいろ書き込んでありますが、具体的なそういうものに対する対策というのは、都市公園を増やすとか、そういうことだけなのでしょう。

例えば、生産緑地の問題とか、都市の中には何かそういういろいろな問題が絡まっていて、それで緑の部分を増やすというのは、都市公園を増やすよりも、もっといろいろなところで増やしていくことが必要なのではないかと思いますが、具体策が示されていないような感じします。特に38～39ページのあたりですね。

もう1つ、生活環境のこともいろいろなところですが書き込んでありますが、具体策として、例えば市街地の再開発とか何か書いてあるものの、現実にされる再開発は、高層、超高層がどんどん整備されていくという形である。私は、都市の中心にはもっと低層の住宅がとても重要で、子育て期の、家族を都心に住まわせるためには、やはり低層で、かつ安心して住める、そういうヒューマンスケールの都心がすごく大事なように思っています。しかし、それがなかなか理解してもらえないのですが、その辺はどのようにお考えになっているのでしょうか。

事務局（野間大都市圏計画課長） それでは、お答えいたします。

まず、資料3 - 3の38ページの「自然的土地利用の減少」などの件についてでございますが、この中にも、先ほど少し局長からも触れましたが、具体策があまり盛り込まれてな

いではないかというご指摘でございます。ちなみに、今、首都圏のほうではかなり具体化した施策、自然環境の総点検という作業を昨年度から進めておりまして、本年度中に立ち上げたいと思っておりますが、近畿圏につきましても同様、自然環境を保全・再生していくための具体的なエリア、具体的な手法、それから官と民、地元住民との間のパートナーシップ等をテーマにした総点検作業を、遅ればせではありますが、始めたいと思っております。それが1つ。

それから、39ページにありますようなヒートアイランドなどを含めまして、ヒートアイランド現象対策につきましても、昨今、急速ではございますが、国土交通省でも進めておりまして、「ヒートアイランド対策協議会」というものを省内及び関係省庁とつくったりしております。これらにつきましても、今年度中には具体策が出てくると思われます。これは近畿圏、中部圏のいずれもでございますが、屋上の緑化、緑被率を高める対策等々が具体的に打ち出されることになっております。

それから、おっしゃいました低層であったりヒューマンスケールというのは、これも後ほど触れます新しい国土計画であったり、首都圏、近畿圏、中部圏の整備計画であったりする中の大きなテーマとして、今回の改革の柱の1つになろうかと思っております。例えば住みやすいまちづくり、あるいは景観も含めた住みよいまちということを1つテーマに取り上げたいと思っておりますので、具体策も含めまして、申し訳ございませんが、今すぐこの場でお示しすることができないのは恐縮でございますが、課題として取り組ませていただきたいと思います。

太田分科会長 はい、どうぞ。

高橋委員 私も都市の緑というところで物足りないとは思ったのですが、恐らく屋上緑化が出てくるだろうと思っていたところ、そのようにおっしゃいました。ただ、屋上緑化というのは、コストの面で高いと言われておられる専門家も多いのです。ですから、都市の中にどういう緑を入れるかということは、もう少し抜本的に考えていただきたいと思います。

その時、大阪は特にそうですが、市民自体の意識が緑をそこまで必要としているかどうかということもあると思います。並木道をつくると、伐る市民も多いです。やはりもっと総合的な意識の改革即ち、「どのように暮らしていくのか」という、生活感覚まで入れこんだものを考えていただく。一方生活の住みやすさと同時に、大阪は、やはり大きな都市として、観光都市として発展していきたいと思っておりますから、緑の美しいまちが観

光にどのように影響するか、そういうことの教育も、また、そのような施策も考えていただきたいと思っております。

北浦委員のご意見ももっともだと思いますが、狭い所で低層ばかりでは、やはり大都市としてはとても生きていけないところがあると思います。低層と高層とをうまく組み合わせ、環境問題と連動させたまちづくり、そのような観点から住み易さは考えるべきではないかと思っております。

日本は国土が狭いですから、本当に理想的なまちをつくる時には、ある程度我慢しなくてはいけないところもありますし、発展と生活の住みやすさというのは、やはりバランスの問題だと思っております。

ですから、特に屋上緑化と緑被の仕方というのは、コストの面をきっちり私たちに情報公開していただく。小さな建築物でも2～3本の木があれば、それでとても憩うのです。それを屋上緑化までやっていかずとも、もっと小さな箇所にも木を植えていく。都市公園等々もありますが、近畿全体では、山などを入れると緑地率も結構高い一方、大阪の都心では私たちが歩けないくらい暑いのが問題です。そうすると、コンクリートをどのように考えていくか、スポットをどのように考えていくか、そのような考え方で取り組んでいただきたいと思っております。

事務局（野間大都市圏計画課長） 貴重なご意見だと思いますので、承っておきます。申し上げますと、環境問題、あるいは景観とか住みやすさとかいう比較的抽象的なことがテーマになってきますと、バランスをとることが非常に難しい。それはおっしゃるとおりだと思います。人によっては同じものを良く言ったり悪く言ったりということがありますので、その点は我々も、今後の話になりますが、いろいろな方のご意見を聞きながら、バランスのとれた計画をつくっていきたいと思っております。

今の屋上緑化のコストの話にしましても、まだ方向や具体的施策が決まっているわけではございませんが、いろいろなご意見を承りながらやっていきたいと思っております。

太田分科会長 はい、どうぞ。

竹内(礼)委員 近畿圏のことで私が思うのは、歴史の単位が非常に長いのです。400年、500年はまだ最近で、800年、1000年、1200年というふうな長いスケールでもって歴史を語られる。まちづくりというものが長い歴史を持ってきた。ということは、近畿についての特徴は、1000年分人々が育ててきたまちなら、この後1000年先の将来を自然に考えるというふうな、そういう思想がこの中に入ってくると、もっと近畿らしい特徴が出てくる

のかなと、そのような感想を抱きました。

太田分科会長　　どうもありがとうございました。

他にいかがでございますでしょうか。

北浦委員　　先ほど言いました生産緑地の問題は、ぜひ考えていただきたいと思います。せっかく都市の中にある緑、それが最近だんだん少なくなってきて、そのまま残したいと思う人も、なかなかやっていけないような状況になっているところもあるみたいです。あれをそのまま放ってしまうのは非常にもったいな話で、緑化の話も含めて、生産緑地がうまく都市の中で生きると、そういう方策を講じていただきたいなと思います。

事務局（野間大都市圏計画課長）　　おっしゃるとおりだと思います。先ほど申しました首都圏で進めております自然環境の保全のための総点検という作業も、主体は生産緑地を含めた緑の保全のほうです。新しく緑をつくるというのは極めて都市内では難しいことです。特に大阪は、先ほどのご意見にも関係しますが、もともと緑が非常に少ないという事情もございます。少なくとも現在ある生産緑地を含めた緑をどのように保全するかというのは、今、首都圏でも大きなテーマで、むしろ新しく創出するのはなかなか難しいので、まず保全のほうに力を入れるというふうを考えるのが当然だと思っております。

近畿圏につきましても、今年度立ち上げたいと思っております、そういう作業を行わせていただくつもりであります。

太田分科会長　　どうもありがとうございました。

あと1問くらい受けたいと思いますが、いかがでございますでしょうか。—— よろしゅうございますか。

それでは、他にご発言もないようでございますので、皆様にお諮りいたします。

諮問のありました「平成15年度近畿圏事業計画(案)」につきましては、原案どおりでござい異議ございませんでしょうか。

〔「異議なし」の声、拍手起こる〕

太田分科会長　　ありがとうございました。

ご異議がないようでございますので、案件について異議ない旨を国土審議会会長に報告させていただきまして、同意を求めたうえで答申を行うことといたしたいと存じます。

？　平成15年度中部圏事業計画(案)について

太田分科会長　　次に、中部圏の事業計画(案)について説明を受けまして、ご審議をお

願いたいと存じます。

事務局から概要について説明をお願いいたします。

事務局（薦田局長） それでは、中部圏の平成15年度事業計画(案)についてご説明いたします。

先ほどの近畿圏のご説明と同様、お手元の資料4 - 3の説明資料と同じ内容をパワーポイントでお示しいたします。そして、基本計画に示された目標ごとにご説明をしてみたいと思います。

なお、中部圏につきましても、資料4 - 4の封筒の中に参考図が入っております。

中部圏基本開発整備計画におきましては、目標とする社会や生活の姿として、

世界に開かれた圏域の形成

国際的産業・技術の創造圏域

「美しい中部圏」の創出

誰もが暮らしやすい圏域

の4つの将来像を掲げております。この4つの目標ごとに、圏域整備の現状と主な事業についてご説明させていただきます。

なお、これも近畿圏と同じく、圏域整備に当たっては、環境の保全や事業間の調整等に十分配慮し、重点的・効果的かつ効率的な事業の実施を図ることも明記しているところでございます。

それでは、最初の目標であります「世界に開かれた圏域の形成」につきまして、地域の現状と課題を示したうえで、これに関連する主要事業をご説明いたします。

まず最初に、訪日外国人旅行者の訪問状況でございます。中部圏の中で最も訪問率が高い愛知県でも10%前後ということで、東京や大阪と比べ依然として低い状況にあります。交流主体の育成や交流の支援機能の強化を通じて、外国の人々が訪れてみたくなる圏域を目指す必要があると考えております。

このグラフは、人口10万人当たりの国際会議開催件数を比較したものでございます。中部圏は全国平均と比べて少ない状況にあります。コンベンション機能を高めるための地域整備が課題となっております。

次に、産業の国際化について見てみますと、中部圏に本社を置く企業の海外進出件数は、アメリカ、中国を中心に2,900社を超えております。

一方、中部圏に進出してきている外資系企業の数は、まだ100にも満たない状況であり

ます。情報の受発信機能の強化や交流のための基盤整備が求められていると思います。

この図は、交流の基盤となる都市鉄道の混雑の状況を示したもので、名古屋圏の主要な路線の鉄道混雑率は年々低下していることがわかります。

次に、道路混雑の状況を示したグラフでございます。一般道路の混雑時の平均旅行速度は、名古屋市で依然として全国平均を大きく下回る状況にございまして、都市間連携や都市内交通の円滑化に資するような交通体系の整備が求められていると考えられます。

こうした状況を踏まえまして、「世界に開かれた圏域の形成」を目指す観点から、以下の主要事業を推進いたします。

名古屋環状2号線は、名古屋都市圏の新たな環状道路体系を形成することを目的に整備が進められておりまして、このうち近畿自動車道名古屋大阪線につきましては、計画総延長約42kmに対し、供用区間が約30km、事業区間が約12kmでございます。

東海環状自動車道は、名古屋大都市地域における広域的なネットワークを形成することを目的に、計画総延長約160kmの全区間で事業を実施中でございます。

知多横断道路は、中部国際空港へのアクセス道路として、計画総延長約8kmの全区間で事業を実施中でございます。

東部丘陵線は、名古屋都心部と東部丘陵地域を連絡する磁気浮上式の新交通システムで、「愛・地球博」へのアクセスルートの1つとして、平成16年度の完成を目指して整備を推進しております。

名古屋市4号線は、名古屋市初の環状地下鉄線として、鉄道ネットワークの強化を目的に整備が進められておりまして、砂田橋～名古屋大学間が平成15年12月に開業の予定でございます。

海上輸送の国際競争力の強化を図るため、名古屋港飛島ふ頭南地区において、大水深の国際海上コンテナターミナルの整備等を推進いたします。

中部国際空港につきましては、「愛・地球博」の開催に合わせた供用を目指し、滑走路、航空保安施設、旅客ターミナルビル等の整備を推進しております。

都市再生緊急整備地域に指定されました、ささしまライブ24地区において、土地の高度利用や都市機能の更新を図るため、土地区画整理事業を推進いたします。

次に、「国際的産業・技術の創造圏域」についてご説明いたします。

これは貿易収支の状況を税関ごとに比較したグラフでございます。名古屋税関における貿易収支の出超額は、東京・横浜税関、あるいは大阪・神戸税関に比べて圧倒的に多いと

いう状況が見てとれます。

次に、製造業の設備投資の状況を示したグラフでございます。他の圏域と比べますと、比較的堅調ということはいえますが、長期的に見れば、景気低迷等もあり、投資抑制の影響で伸び悩んでおります。

次に、製造品出荷額、製造品付加価値額を人口1人当たりで比較したグラフでございます。中部圏においては、他の圏域を大きく上回る水準で推移しておりまして、今後も日本における製造業の中核的圏域としての役割が期待されているところでございます。

国立大学等の企業との共同研究数は、近年急速に増加しておりまして、産学の連携が一層進むことが期待されます。

一方で、人口10万人当たりの学術研究機関や教育研究機関の数については、全国平均と比較しても少ないということで、研究機関の一層のインフラ整備が求められております。

東海地域研究学園都市構想につきましては、各拠点の研究機関の連携や都市基盤の整備等を進めることにより、世界的水準の研究開発機能の集積を目指す必要があると考えられます。

また、北陸スーパーテクノ・コンソーシアム構想の推進を通じて、日本海側地域一体としての研究開発機能の強化、新規成長産業の振興を図る必要があります。

こうした状況を踏まえまして、「国際的産業・技術の創造圏域」を目指す観点から、以下の主要事業を推進いたします。

21世紀の我が国の基幹をなす高速自動車国道として整備が進められております第二東海自動車道、いわゆる第二東名高速道路については、豊田南インターチェンジから豊明インターチェンジまでの間約8kmが供用の予定でございます。

また、近畿自動車道名古屋神戸線、いわゆる第二名神高速道路につきましては、計画総延長174kmに対し、供用区間が約23km、事業区間が約134kmでございます。

一方、東海北陸自動車道は、太平洋側地域と日本海側地域との交流・連携を緊密にすることを目的に整備が進められておりまして、計画総延長約185kmに対し、供用区間が既に約159km、事業区間が約26kmでございます。

北陸新幹線は、他圏域との連携を強化し、地域相互間の交流を促進するとともに、鉄道サービスの向上等を図るための整備計画路線でありまして、長野～富山間、石動～金沢間の建設を推進しております。

石川県立大学(仮称)は、近年の農業を取り巻く環境の変化や新たなニーズに対応し、地

域に貢献することを目的とした北陸で唯一の農業系単科大学といたしまして、平成17年4月の開学を目指して整備を推進していきます。

北陸先端科学技術大学院大学を中心として、先端技術産業の集積を図るため、大学院大学の用地に隣接して工業用地の整備を推進いたします。

世界的な市場動向に敏感に対応し、国際的な分業体制等のグローバルな産業経済活動を支援するため、中部国際空港に隣接して産業施設や物流施設等を備えた中部臨空都市の整備を推進いたします。

次に、「『美しい中部圏』の創出」についてご説明いたします。

まず最初に、都市公園の状況であります。1人当たり都市公園面積は、平成12年には7㎡を超えるなど、全国平均にはまだ満たないものの、年々着実に増加しております。

一方で、国土における農用地、森林、原野、都市公園の占める割合である緑被率については、中部圏においても、少しずつではありますが、年々低下してきております。総合的かつ計画的に緑の保全を図る必要が高まっていると考えております。

次に、全国の渇水の状況を示した地図でございます。木曽川水系、豊川水系など中部圏の主要水系におきまして、取水制限を行う都市が多くなっておりまして、愛知県、岐阜県等において渇水の影響を受けております。

また、水質汚濁の問題につきましては、例えば諏訪湖で、CODの数値が環境基準を大きく上回っており、公共用水域及び地下水の直接浄化対策等、引き続き適切に対処していく必要があると考えております。

次に、一般廃棄物の状況を示したグラフでございます。一般廃棄物の排出量は、平成8年度以降急速に増加しておりますが、他方、リサイクル率は平成5年の5.1%に比べて平成12年では17.7%ということで、3倍以上に上昇しております。

一方で、一般廃棄物最終処分場の残余年数につきましては、中部圏では全国平均を大きく下回る水準で推移しておりまして、処分能力の欠乏への対応が緊急の課題になっております。

こうした状況を踏まえまして、「『美しい中部圏』の創出」を目指す観点から、次のような主要事業を推進いたします。

浜名湖ガーデンパークにつきましては、「2004年しずおか国際園芸博覧会」の開催会場の一部で、花と緑の緑地空間を創造し、各種のレクリエーション施設を配置した公園として整備を推進いたします。

諏訪湖におきましては、窒素やリンなどの栄養塩類が多く流入して富栄養化し、水質悪化の大きな原因となっているため、湖底の泥を除去する等により水質浄化を図る河川環境整備事業を推進いたします。

深刻化する中部圏のごみ問題に対処するため、衣浦港等において引き続き廃棄物海面処分場の整備を推進いたします。

農業用水の確保と適切な供給、適期に必要な排水が可能な水利条件の確保等に資する基幹かんがい排水施設として、日野川用水（一期）の完成を図ります。

最後に、4つ目の目標であります「誰もが暮らしやすい圏域」についてご説明いたします。

これはひとり暮らし高齢者の比率を各県ごとに示したグラフでございます。各県とも上昇傾向にありまして、石川県や岐阜県、三重県においては10%を超えております。暮らしやすい居住環境の整備を推進する必要があります。

次に、災害に強く安全な圏域づくりの推進につきましては、平成12年9月の東海豪雨災害の経験を踏まえまして、河川の改修や適切な保水・遊水機能の確保、広域防災拠点の設置等を適切に推進していく必要があります。

また、市町村による洪水ハザードマップの公表自治体数については、年々着実に増加し、平成14年には50を超えておりまして、引き続き推進していく必要があると考えております。

阪神・淡路大震災を超えるような大被害が広域に発生することが想定されております東海地震等の地震災害につきましては、ライフライン、交通基盤等の耐震強化、防災拠点となる公園、港湾施設の整備等の緊急かつ十分な対応を図る必要があると考えております。

また、東海地震につきましては、5mから10mもの高さの津波の発生が広範囲で想定されておりまして、被害拡大が懸念されるところでございます。河川、海岸の堤防、護岸の耐震性向上も喫緊の課題となっております。これは先ほどもおっしゃっていただいたことでございます。

こうした状況を踏まえまして、「誰もが暮らしやすい圏域」を目指す観点から、以下のような主要事業を推進いたします。

都市再生緊急整備地域に指定されました名古屋市の都心域に位置する納屋橋西地区におきまして、商業・業務機能の集積と都心居住の促進を図るため、市街地再開発事業を推進いたします。

愛知県東三河地域へのかんがい用水・水道水の供給や豊川下流部の洪水調節等を目的

とした設楽ダムは、建設事業に着手し、施工計画、用地調査等を実施いたします。

平成14年7月の台風6号に伴う大雨によりまして、大垣市荒崎地区において大きな浸水被害が発生したため、堤防補強等を行い、床上浸水の解消を図る大谷川床上浸水対策特別緊急事業に着手いたします。

都市域を流れる庄内川流域の洪水調節や発電等を目的とした小里川ダムは、試験湛水等を行い、完成の予定でございます。

東海豪雨により、甚大な被害をもたらしました庄内川、新川及び天白川において、再度の災害を防止するため、河川激甚災害対策特別緊急事業を推進いたします。

以上でございます。

太田分科会長 どうもありがとうございました。

ただいま説明のありました「平成15年度中部圏事業計画(案)」につきまして、審議することといたしたいと存じます。

何かご質問、ご意見がございましたら、挙手のうえ、ご発言をお願いいたします。いかがでございましょうか。

竹内(傳)委員 中部圏事業計画につきまして、先ほどご説明ございましたように、中部圏は外国人観光客の入り込みが非常に少ない。今後の産業構造ということを考えますと、そのあたりのところを十分促進していくというのは大事なことだろうと思っております。そのために、特に2つのことが重要でございます。

1つは、観光開発ということを考えますと、中部山岳の自然と、歴史文化と申しますか、そういうものが1つの大きな素材になると思いますが、これらは極めてナイブな特性を持っておりますので、あまりドットとたくさんの観光客が押しかけるというのは望ましくない。そういう所では、観光産業というものを基本的に新しいスタイルに組み直して考えていくという努力が必要であろうかと思えます。何と申しますか、少人数のグループで、体験型と申しますか、滞在型のゆとりのある観光をしていただけるような、そういうものを考えていく必要がある。そういう努力をする必要があると思っております。

これは、そういうことをこれから考えていく必要があるということでございますが、もう1つは、中部国際空港があと1年半ほどで開港いたしますが、そういうところから、内陸地域全体、中部圏全体に向けてアクセスを十分に確保することが重要だと思えます。

ただ、このアクセスの確保については、今回の事業計画でも随分これが必要であるということとは指摘されております。それで当面のところは結構なのですが、これが開港までに

本当に間に合うのかどうかという点については、昨年来、高速道路を中心としていると議論がございまして、非常に不安定なところがございます。このあたりのところをもう一度しっかりと確認しておく必要があると思います。

それから、開港後、空港を活用して、先ほど申しましたような目的を達成していくためには、その後どういう方向でアクセス、交通システム等を充実していくかということについての、まあ長期的展望と申しますか、を持つことが必要でございます。ところが、そのあたりのところについて、実は昨年も申し上げたのですが、地元の議論も十分ではございません。それがもう、今年議論いたしませんと、来年度のこの議論をするときには、その年度の中で開港を迎えるわけでございますから、そういう意味で、今年度の事業計画とすれば、要するに大した予算が要る話ではないのでありますが、そういう将来にわたっての長期ビジョンをつくるという議論を今年はずいぶん行う必要があると思っております。

そういう点で、そのあたりを事業計画としてどう考えておられるかについて、少しお聞きできればと思います。

事務局（野間大都市圏計画課長） 今、全体的にご指摘いただいたご意見は、もちろん計画の中に取り込ませていただくことは前提といたしまして、コメントをさせていただきますと、まず観光のほうでございます。

中部圏の観光において、自然や歴史文化、そのナイーブな面があるので、ドッと押しかけないようにというのは、そのとおりだと思います。私ども国土交通省も観光政策として「観光立国宣言」というのを出して、今年1月に首相が宣言いたしました。これに基づいて観光政策を進めておりますが、その中の柱の1つに、今おっしゃった自然体験型とか滞在型のエコツーリズムというのが昨今のはやりでもございますが、環境にも配慮した観光開発のあり方ということを考えてございますので、その中にご意見もまた踏まえさせていただき、進めたいと思います。

次に、2点目でございますが、中部国際空港につきましては、ご承知のとおり、アクセスについては、ただいまもご説明いたしましたとおり、各種鉄道、道路を含めて整備を進めております。幾つかの点、幾つかの地域で間に合わないのではないかというご心配も地元などにはあるということも承知いたしておりますが、2005年の開港までには、今おっしゃったうちの当面のアクセスは間に合わせるということで作業を進めていっております。できる限りの進捗を図りたいと思っております。

さらに、その充実をするに当たっての地元の議論がまだ十分ではないとおっしゃいまし

たが、長期的展望につきましても、ここの部分は、空港が実際に開業した後にどのように使われていくかという点も踏まえなければいけない面もあろうかと思いますが、そこによって少し変わってくる面もあろうかと思いますが、その辺の議論、今後もう少し長期の計画の中で踏まえさせていただきたいと思います。

あまりお答えになっていないかもしれませんが、以上です。

太田分科会長 中部圏のことですので、私から少し発言させていただきます。

観光のことですが、資料にございますとおり、私は中部経済連合会の会長をしております。経済団体として、観光の問題にも力を入れて取り組まなければいけないと、思っております。

観光資源については、先ほどご説明があったとおり国宝や重要文化財などの数については近畿圏とは比ぶべくもありません。例えば私どもが外国へ行く場合もそうでしょうし、また海外から来ていただいた方に聞きますと、「産業観光」というのが面白いと言われます。機械の部品のようなものを見学しても全然面白くないのですが、最終商品、例えば自動車、航空機など、原材料が入ってきて、工場の入口では鉄板にすぎなかったものが、出口では自動車になっている。こういうものを見ていただきますと、大変に興味をそそられて、感激するのです。

また、台湾、中国などの観光客の方々からも、例えばトヨタ自動車の工場を見せてほしいという要望もあります。

ですから、私どもは「産業観光」と名前を付けておりますが、中部圏は製造業の中核圏域という形になっておりますので、そうした観光資源を発掘して、役立てたいということが1つ。

また、今回の会議が中部圏と近畿圏との合同ですし、社寺仏閣などの観光資源はこちら近畿圏に多くありますので、それらと中部圏にある産業観光資源とのコンビネーションで、あるいは首都圏のいろいろなもの、要するに、新幹線で行けば40分とか1時間あるいは2時間以内の範囲で行けるような所ですし、観光客は2日か3日、あるいは4日といった期間にわたって来ますので、いわゆる圏域を超えた連携プレーが必要です。観光資源の総合活用につきまして、私どもも努力しますが、お役所のほうもよろしくお願ひしたい。

それから、先ほどの道路の件は、説明資料の10ページでしたか、ちょっと出ましたが、2005年3月25日に万博が始まりまして、2月17日に空港が開港する。開港をちょうど1ヵ月ほど繰り上げたのですが、もう2年を切りました。年度でいえば来年度の終わりです。

こういうことになるものですから、今、南北に通っている道路で知多半島のほうへ行っているのは、県の道路公社が手がけている知多中央道と言うのですが、これから空港のほうへ分岐する知多横断道路、これは開港に間に合わせるよう、全力を挙げておるところです。残念ながら他のものはどれも間に合わない。間に合わないというか、今あるこの道路を供用して活用しようとしているのです。

実は、知多中央道は大分古く、一応高規格の道路ではありますが、知多半島のほうへの、例えば海水浴客とか、知多半島の南部臨海工業地帯への産業用の車両の共用などがありまして、空港のお客や空港で積み下ろしたりする航空貨物などの輸送には非常に窮屈だということですよ。

それで私も、知多中央道に平行して伊勢湾岸沿いに南北に走る西知多道路という高規格の道路を提案しているわけです。それと、名古屋市の真ん中に赤く描かれている丸い線、これは環状2号線と言うのですが、西側半分が点線状態になっており、東側半分もまだ全面着工しておりません。これができれば相当違うと思います。

さらに、名古屋市の真ん中を南北に通っている道路、これ一本ですと、とても渋滞して困るものですから、今、この道路に平行してもう少し西側、ちょうど真ん中の南北に通っているのに平行するような道路の計画があります。その半分から北の部分を朝日線、南の部分を新宝線と言うのですが、それを何とか、本日の案に追加してくれとは言いませんが、長期計画として、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

事務局（野間大都市圏計画課長） 極めて即地的かつ具体的なお話の部分がございます。ちょっと即答できませんが、関係部局に検討をしてもらおうと考えております。

太田分科会長 失礼しました。

他に何かご意見のある方、いかがでございましょうか。

竹内(礼)委員 中部のことで今ご説明をざっと聞いて、印象に残ったのは水の問題です。非常に湧水に悩まされている歴史があり、洪水も最近見られました。それから地震が予想されて、津波の心配もあります。市民にとって安全で安心な生活をするために、水の問題をぜひきちんと進めていただきたいと思います。

この地域には大きな川がありますが、恵みの一方、災いもある。治水利水についてももっと市民に説明を丁寧にして、市民との合意の中で、安全な水が得られるような中部圏の水生活をつくっていただきたいと思います。

太田分科会長 愛知県、特に三河のほう、渥美半島も含めてですが、豊川水系のほう

が渇水のとくに大変困るわけでありまして、設楽ダムというのが計画されておりますが、ぜひこの推進をお願いしたいということと、今、徳山ダムが工事にかかっておりますから、これができれば尾張部並びに岐阜県、三重県のほうはかなり良くなるのではないかと考えております。

大変問題がありました長良川河口堰でございますが、このおかげで、知多半島のほうは愛知用水で普段は潤っているわけでございますが、愛知用水も渇水期には大分厳しい状態になるときは、長良川河口堰の所からの導水によって知多半島もかなり最近の水が豊富になったということで、大いに感謝申し上げる次第です。

ただ、愛知県の特に東三河のほう、設楽ダムを含めた用水対策は、ぜひ早目にやっけないと、もう長年にわたって慢性的な水の問題が起こっている。このことをぜひご認識賜りたいと思います。

他にご意見はいかがでございますでしょうか。

嘉田委員 今、水の問題が出ましたので、近畿圏とも少し共通するのですが、国土政策そのものの中で水政策をどう考えるかということです。この国土審議会は、ハードをつくるということが中心ですので、例えば渇水であるならば、ダムをつくるといった方向へ行くわけですが、世界的な状況なりを考えますと、渇水であるというときに、2つ3つの他の方法もあるわけです。例えば、いかに節水型社会をつくるのかという、今の方がおっしゃいましたそういう社会的な対処です。

つまり、無制限に右肩上がりの需要を想定して、際限なくダムをつくるという時代は、もう終わった。それではあまりにも本来の河川であるとか、あるいは自然、国土の破壊も招いてしまいます。ですから、使いたい放題使うという社会から切り返しをしようというのが、例えば今年行われた世界水フォーラムなどでの流れでもありますし、そういう節水型社会、つまり需要抑制をどう社会として行うかということが極めて大事です。

もう1つは、大きな施設、つまり「遠い水」と私は申し上げているのですが、遠い水に頼るだけではなく、身近に小さな水、近い水がたくさんある。例えば、井戸水であるとか、湧き水であるとか、川の水であるとか、水というのは用途に応じて様々に使えるわけです。ですから、家事のときなどは、単に水道水だけを使うのではなく、例えば川を日常維持していることによって防災の水にもなりますし、そういう多様な「近い水」を循環して使うことにより、つまり1つの水でも、一回使って捨てたら終わりなわけですが、小さい地域の中で循環することにより、水の資源は本来的に増えるわけです。そのあたりの本質的な

考え方を変えないと、際限なく水資源開発をしなければいけないという問題になると思います。

今この計画にどうこうではないのですが、かなり基本的な水資源対策というところの価値観にかかわるものですから、私の専門も含めて意見を言わせていただきました。

事務局（野間大都市圏計画課長） 今いただきました貴重なご意見、先ほどの竹内委員、あるいは分科会長を含めまして、今後の事業の計画及びその事業の推進に参考にさせていただきたいと思っております。

今の水について少しコメントしますと、世界水フォーラムも、私どもの水資源部を中心に国土交通省が開催いたしました。その中でも、私も出席いたしましたが、いろいろなご意見がございました。その辺も踏まえて、今ご指摘の、例えば防災であったり、生活用水の節約の問題であったり、そういったソフトの面も含めて、実は首都圏で、先ほどご紹介しました自然環境の総点検作業は、副題を「水と緑のネットワーク」としておりますが、その中でも5つほど柱を立てております。その中に防災であったり親しみやすさであったりということを取り上げております。同様のことを近畿圏、中部圏についても考えていきたいと思っております。

ただ、中部圏の水自然環境問題につきましては、少しだけ触れておきますと、首都圏及び近畿圏ほどの緊急性があるかというのはまだ議論のあるところでございます。中部圏における自然環境の保全というのは、恐らく名古屋を中心とした地域になるかと思いますが、その事情が首都圏や近畿圏ほどの必要性が果たして今すぐあるのかなというところは、先生方の間で意見が分かれるところでございますので、ちょっと余計なことですが触れておきます。

以上です。

太田分科会長 他にご意見いかがでございましょうか。

特にないようでございますので、お諮りしたいと存じます。

本日、諮問のありました「平成15年度中部圏事業計画(案)」につきましては、原案どおりでご異議ございませんでしょうか。

〔「異議なし」の声、拍手起こる〕

太田分科会長 どうもありがとうございました。

ご異議がないようでございますので、案件について異議ない旨を国土審議会会長に報告いたしまして、同意を求めたうえで、答申を行うことといたします。

？ 国土計画体系の見直しについて

太田分科会長 続きまして、国土計画体系の見直しについて、事務局から説明をお願いいたします。

事務局（倉持審議官） 国土計画局審議官の倉持でございます。私のほうから「国土計画体系の見直しについて」ご説明いたします。お手元に資料5という一連の資料を配付してございます。

昨年この分科会におきまして、国土審議会基本政策部会での調査審議状況についてご報告させていただきました。その後、審議が進められまして、昨年11月、同部会の最終報告が取りまとめられております。これを踏まえまして、新しい国土計画体系を具体化する制度面での検討に着手したところでございます。去る6月末に、国土審議会のもとに調査改革部会という専門部会を設置いたしまして、全国、広域ブロック、都道府県、市町村といった各段階での一貫した国土計画体系の構築を目指して調査審議が開始されたところでございます。

本日は、基本政策部会の内容をごく簡単にご紹介した後に、新しい国土計画体系の考え方、あるいは制度改革の方向性につきまして、検討状況をご報告させていただきます。

最初に、お手元の資料5 - 1に基本政策部会報告のポイントをまとめております。部会報告は二部構成になっております。第一部には、計画体系の改革を考えるに当たっての前提として、国土の将来展望と国土計画の新たな課題をまとめております。

国土の将来展望につきましては、5点にまとめております。

第1に、今後50年間で全国の人口が約2割減少するといった人口減少下におきまして、生活関連サービスを維持向上させていくためには、広域的な地域連携と役割分担が重要であると指摘しております。

第2に、社会資本の投資制約につきましては、既存ストックが相当高くなってきておりまして、今後はこの更新投資が非常に大きなシェアを占めることとなります。

第3に、我が国におけるグローバル化、IT化といった傾向は、地域差が大きく、東京等に比べると他の地域では遅れている状況にあります。ただ一方、各地域は特色のある地域資源を有しておりまして、今後はこれらを広域的視点に立って最適に組み合わせ、有効活用することを基本にした地域発展を目指していくことが重要であるとしております。

このほか、環境共生あるいは安全な国土といったこともますます重要となってきている

と指摘しております。

3ページに入りまして、こうした課題に国土計画がどのように対応すべきかという点でございます。

第1に、地域が主体となって地域資源を有効活用し、個性ある地域づくりを進めることが重要であります。

第2に、モビリティの向上と広域的な対応という点であります。人口減少に対応するにはモビリティを高めていく。すなわち、地域社会の様々な活動の流動性を高めていくことが重要でありまして、広域的なレベルで施設を整備していくことも重要であります。

第3に、社会資本につきましては、ハード、ソフトの組み合わせが重要だということでございます。例えば、国民に対する説明責任とか、複合的な施策を総合的に組み合わせていくという観点からしますと、これからはアウトカムの目標を重視していくべきとしております。

第4に、積極的な情報公開、多様な主体の参加が重要としております。

4ページ目の第 部でございますが、国土計画体系の改革の方向性を示しております。

この部分の趣旨を踏まえた計画体系の見直しの基本的な考え方につきましては、資料5 - 2以下にまとめておりますので、こちらをご覧くださいと思います。

まず、資料5 - 2でございますが、左側に、先ほど申し上げました人口減少や財政制約といった国土を取り巻く状況を挙げております。他方、左の下のほうでございますが、これまでの国土計画の流れに対しまして、開発の側面に重心が置かれ過ぎてきたのではないかと、地域の個性の喪失につながっているのではないかと、計画目標の進行管理が不十分ではないかといった批判もなされてきております。

こうした批判も踏まえまして、計画体系見直しの基本的な考え方として、5つのポイントにまとめております。

第1に、「『開発』重視から『利用・開発・保全』の指針としての1つの国土計画へ」ということであります。具体的には、開発志向の色彩が強かった全総計画、開発の副作用として生ずる国土利用の混乱への対処を重視した国土利用計画 の2つの大きな計画を1つの計画としてまとめまして、国土の総合的な利用・開発・保全を図っていくことを考えております。

また、複雑でわかりにくいとの批判もあった国土計画の体系につきまして、全国、広域ブロック、都道府県、そして市町村までの一連の体系化を図るという考えを持っておりま

すが、言葉だけではわかりにくいと思われるので、現行の計画体系と新たな計画体系との関係を資料5 - 3に図で示しております。図の中で左側の部分が現行の計画体系でございますが、赤枠が全総計画の体系でございます。ブロックレベルでは、国土総合開発法とは別に、首都圏、近畿圏、中部圏といった大都市圏整備計画、あるいは東北等の地方開発促進計画がそれぞれ別個の法律に基づいて作成されてきておりました。

一方、緑枠は国土利用計画法に基づく計画でございます。全国、都道府県、市町村レベルでそれぞれ計画をつくっております。

こうして様々な法律に基づく複雑な計画体系を今回、右側にあるとおり、国土の総合的な利用・開発・保全を図る1つのすっきりした体系に整理することとしたいと考えております。

資料5 - 2に戻っていただきまして、第2に、「国と地方の対等なパートナーシップを基軸とした、開かれた計画づくり」とすることを掲げております。計画策定に多様な主体が参加できるようにしていくことが重要でありまして、特に広域ブロック計画につきましては、地域の主体が参加・協議して原案を作成する仕組みを盛り込んでいくことを考えております。

第3に、「国土の将来構想を示す基本計画としての指針性の向上」を図るということでございます。現行の全総計画にはブロック別の詳細な施策、事業も盛り込んでおりまして、全国の計画としては、地域の詳細に関与し過ぎてきたきらいがあります。今後は、全国計画は国家が戦略的に行うべき事項等に内容を絞りまして、地域づくりの詳細に関する事項につきましては、広域ブロック計画が担っていくといった方向性を考えております。

第4に、「『策定・推進・評価』のプロセスを通じた計画の進行管理」を行うということでございます。我々は「計画のマネジメントサイクル」と呼んでおりますが、計画をつくりっ放しにするのではなく、きちんと計画・実行・評価といったサイクルを確立する必要があります。

具体的には、計画の内容におきまして、目標を体系化したうえで、成果を重視する、いわゆるアウトカムの指標を盛り込みまして、計画目標に応じた施策、事業を横断的に位置づけていく必要があります。

また、計画策定後におきましても、そうしたアウトカムの指標を活用して、計画の達成度を定期的に評価し、これに基づきまして柔軟に計画内容を改定できるような仕組みを構築していく必要があると考えております。

第5に、「総合的な土地利用の指針としての役割の向上」を図るということであり、計画間の調整・連携の仕組みを通じまして、総合的な土地利用計画としての調整機能の強化を図っていきたいと考えております。

こうした考え方に沿って国土計画体系を抜本的に見直し、来年の国会を目指して必要な法改正に向けた準備を進めてきております。

続いて、近畿圏・中部圏といった広域ブロックの計画制度につきまして、本分科会にも関連が深い事項でありますので、資料5 - 4でご説明いたします。

基本政策部会にも示されておりますが、経済の動き、企業の動き、人の動きが広域化してきております。こうした流れに対応する広域ブロック計画は、今後ますます必要であると考えております。例えば、人口減少とか、厳しい財政制約のもとで、広域的な視点から、効率的な地域整備が必要となってきますし、環境、安全、それから先ほどご意見が出ました観光といった面でも、広域的な対応の必要性がますます増えていくだろうと考えられます。このため、新しい国土計画体系におきましては、広域ブロックを重視した計画体系とする方向性を打ち出しております。このための制度改革のポイントとして3点ほど挙げております。

1つは、地域が主体になる「地域中心の広域ブロック計画づくり」ということでございます。具体的には、今後は関係地方公共団体を中心とした地域の各主体、これに各経済団体、NPOも入りました各主体が参加・協議して原案を作成いたしまして、そのうえで国が計画決定する仕組みとすることを考えております。

なお、中部圏におきましては、現行の中部圏開発整備法におきまして、このような仕組みが既に取り入れられております。

こうした地域の主体性を重視した計画づくりが活発化されるよう、地域における原案作成にかかわる協議の仕組み等を検討しているところでございます。

もう1つは、内容面においても「広域ブロックの役割を重視」するということでございます。先ほども全国計画と広域ブロック計画の役割分担について触れましたが、今後は、全国計画にはブロック別の整備については詳述しないということにして、地域づくりにかかわるより具体的・即地的な内容につきましては、地域がそれぞれに抱える広域的な課題、あるいは独自の地域づくりの方向性に応じまして、地域に真に必要な施策、事業の選択と集中ということが行われるよう、こういった方向でのブロック計画の機能を高めていく必要があると考えております。

またもう1つは、「計画圏域の再検討」ということでございます。この点、基本政策部会の報告においても、特に指摘されているケース、すなわち、1つの計画圏域の全体が他の計画圏域にすっぽりと完全に包含されているような重複関係について、関係県の意向を踏まえながら見直しの検討を行う必要があります。

具体的に申しますと、現在そうした重複関係として、富山県、石川県及び福井県の北陸3県が「北陸地方開発促進計画」の圏域であると同時に、中部圏9県の計画圏域の一部を構成するものとなっております。現在、北陸3県を含めまして、関係県の意向を確認してきておりますが、石川県や福井県は重複関係を解消するとした計画圏域とするならば、北陸3県での計画圏域を選択するという判断が示されております。

他方、富山県からは現状と同様の、北陸と中部圏との双方の広域ブロック計画をそのまま存続させてほしいとの意見が示されております。

ただ、仮に、新しい国土計画体系のもとにおきましても、現在のような完全重複関係を存続した場合には、1つの地域におきまして、当該地域の利用・開発・保全に関する基本方針となるような広域ブロック計画が、ある意味では二重に作成されまして、場合によっては計画内容に矛盾が生ずるおそれが出てまいります。また、北陸3県だけが北陸の計画に加えて別の広域ブロック計画の原案を提案することができるということになりますと、他の都道府県側から見まして、いささかバランスを欠いたものになってまいります。

「北陸3県は一体である」という点では、3県一致した意見でございますので、石川県、福井県の意向も踏まえますと、北陸3県と東海とをそれぞれ別の計画圏域とする方向で見直しをしてどうかということで、現在、調整を進めていきたいと考えております。

こうした計画によりまして、広域ブロック計画を地域が主役の計画としていきたいと考えております。

以上のような国土計画の制度面での改革について、国土審議会調査改革部会において調査審議が開始されたところでありますが、最後に、資料5-5によりまして、同部会での今後の調査審議の進め方について説明させていただきます。

中ほどに「2.調査審議事項」としまして、例えば?にありますように、国土計画制度の改革について検討を進めることとしておりますが、併せて、我が国の国土全般の現状を明らかにして、国土の利用・開発・保全に関する課題を検討するため、?にありますように、国土の総合的点検を行うこととしております。

より詳しい検討項目は、その次のページ以降に示しておりますが、「国土の総合的点

検」として、大きく3つのテーマについて国土の現状と課題を検討してみるということにしております。

1点目は、人口減少、少子・高齢化の下における自立・安定した地域社会、2点目は、グローバル化の進展を生かした活力ある国土形成と持続的発展のための国土基盤のあり方、そして、3点目のテーマが、持続可能な国土の創造ということで、安全で自然豊かな国土を創造し、将来の世代に継承する観点からの検討を進めていくこととしております。

最後に、4ページ目に「国土計画制度の改革」についての主な検討事項を示しております。これらを今後、具体の制度設計に反映させていくこととしております。

この事項について、ここでは詳細は省きますが、3の「広域ブロック計画の在り方について」に列挙してございます。例えば、環境、防災、観光など広域的な視点に立って関係主体が連携して対応すべき課題に対応した計画内容、計画事項としていきたいと考えております。

また、地域の主体性を重視した計画策定プロセスを確立して、計画の評価をきちんと実施し、計画の実効性を確保していく仕組みを盛り込んでいきたいと考えております。

こうした制度設計につきましては、調査改革部会において8月中に改革の中身の骨格を取りまとめていただきまして、年内には成案としてまとめていただく。そのようなスケジュールで検討を進めていくこととしております。

最後に、話題は変わりますが、お手元の資料の一番最後に、資料番号は付いておりませんが、色刷りの冊子「国づくりの100年デザインの提案」をお配りしております。これは扇国土交通大臣から本年4月に発表いたしましたものでございます。表紙を開けて奥付のところ「国づくりの100年デザインのねらい」ということで大臣のメッセージが記述してあります。

要約いたしますと、21世紀の国づくりにつきましては、国民全体の共通の目標が必要であり、そのための国民的な議論をしてもらう材料が要る。そのため、国土交通省内の若手に勉強してもらい、アイデアを出してほしいという、大臣からの発意によりまして作業をいたしましたものでございます。

したがって、できるだけ具体的なアイデアを出す、自由な発想に基づくということをございまして、整合性のとれた1つの未来を示すという形よりも、100年先までの国土づくりについて幅広い可能性を検討するという点に重きを置いております。5ページ以降に夢のある21の提案についてビジュアルに整理したものが印刷されております。

現在、冊子の配布、あるいは国土交通省のホームページなどで掲載しておりますし、私どもも機会をとらえまして、このようにご紹介させていただきまして、国民の皆様方から広くご意見を募集しているところでございます。

併せて、有識者の方々にもご意見を賜りまして、これからの国土づくりにおいて充実すべきものは何かといった将来の国土づくりに関する議論を一層深めていきたいと考えております。

本分科会の委員の皆様方にもぜひ一度お目を通していただきまして、後日、事務局にご感想、ご意見をお寄せいただければと存じます。よろしく願いいたします。

説明は以上でございます。

太田分科会長 どうもありがとうございました。

ただいま説明がありました内容につきまして、何かご質問なりご意見がございましたら、どうぞ。

八嶋委員 ただいま当局から「国土計画体系の見直しについて」ということでご説明がございました。特にその中で、広域ブロック計画圏域の見直しについて、私から発言をさせていただきたいと思っております。

今ほども北陸3県の中部圏からの分割の話がございましたが、これにつきましては、今ほどの説明では、石川・福井の両県は条件的に認めているというふうなことでございました。ただ、私は富山から参りましたので、その点につきましては、なお反対の立場でございます。

と申しますのは、富山・石川・福井の3県は、北陸地方を構成するとともに、中部圏のメンバーとしてこれまでやってきておりますし、2つの計画圏域に属しているが、これにはそれぞれの歴史的な経緯や背景があると考えております。しかるに国では、国土計画体系の見直しに伴い、中部圏から北陸地方を分離し、北陸3県と東海6県の2つの圏域を設けるという方針であると承っておりますが、中部圏といたしましては、東海北陸自動車道や中部縦貫道の長年にわたるいろいろな取り組みが行われておりまして、まさに「中部は一つ」という考え方が現実でございまして、国の方針は、その現実を無視したものとして、承服できないところであります。

一方、北陸地方は、古くからの密接な歴史的・文化的・経済的なつながりを背景に固有のブロックを形成し、これまでも北陸新幹線の建設促進や広域観光の推進などについて一致団結して当たっておりまして、仮に圏域として北陸地方を解消し、中部圏一本にすると

いう案があるとすれば、これも到底承服いたしかねるものであります。

いろいろな考え方もあると思いますが、地域の実情や声を踏まえ、今ほどの説明の中にも地方の声は十分に聞くということでございますので、この北陸地方と中部圏が今までのままで存続するように強くお願いいたしたいと思います。

終わります。

事務局（野間大都市圏計画課長） 今のご質問というか、ご意見にお答えする前に、審議官の説明をもう少し補足して、この分科会との関係をちょっとご説明しておきます。

国土審議会の中では、今ご説明した国土計画体系の見直しの議論は、説明したとおり調査改革部会で行われております。ここはご了承いただきたいのですが、この議論は、全国の問題、それからすべてのブロックの問題も含めなければいけないので、全体を一括してそちらの部会でやっております。

ただし、この分科会を代表するというので、太田現分科会長と新宮前分科会長のお二人にお入りいただいております。他のブロックも含めて地方ブロックを代表する方々のご意見を反映させていただくという形にさせていただいております。

ということをお断りしたうえで、今の圏域の話でございます。2点あったかと思えます。まず、申し上げておきたかったことは、今、審議官からもご説明いたしましたように、完全に重複しているブロック圏域が全国でここだけであって、かつそれが今回の体系の見直しの中で、どうしてもうまく説明がつかない。この点につきましては、3県とも一応ご理解をいただいております。

それでは、どちらの圏域を選択するんですかという話のときに、今、国の方針としてとおっしゃいましたが、実はこの話は、1年以上かけまして、地元3県の方々と、回数にしますと十何回になるのでしょうか、話し合いをさせていただいてきております。それから、もう少し言っておきますと、3県だけでなく、中部の他の6県の方々ともご相談させていただいております。その中での方向性ということでありまして、決して地方のご意見を聞かず私どもがどちらかを初めから決定したということではございません。その辺は、ご了承をいただきたいと思っております。そのうえで今のような状況ということでございます。

次に2つ目でございます。今ご指摘のあった、皆さんが一番ご心配になる、北陸圏域が独立してしまうと、各プロジェクト等の中部との連携が薄まってしまわないかということ、これについてのご理解が一番難しかったのですが、計画圏域を分けるということと、隣の圏域との間での主要プロジェクトの価値を下げるというのは別の問題だと思って

おりまして、特に東海の6県と北陸3県というもののつながりは今までもあったわけで、例えば道路でいえば東海北陸自動車道、これはあと26kmを工事したらつながりますが、計画圏域の見直しは、そこまで来ている道路に影響があるといった問題では全くないというふうにご説明をさせていただいております。

その他、「中部は一つ」というテーマ、それから中部国際空港の活用の問題、それらのことも踏まえまして、仮に計画圏域が、先ほど申し上げたような理由で二重にあるということの矛盾を解消するため、計画を分けたとしても、その辺の両方にまたがるプロジェクトは依然として、例えば書き方によると思いますが、これからは原案をむしろ現地というか、県につくっていただきますので、いろいろな書きぶりの中では担保されていくものだというふうに考えております。

さはさりながら、富山県さんとしてのご意見は、正式に知事まで上げていただいておりますので、それはさらに尊重しながら、調整を進めさせていただこうと思っております。

太田分科会長　　よろしいでしょうか。——水尾委員、どうぞ。

水尾委員　　事前に送っていただきました「国土計画体系の見直し」を見て、少し思ったことを申し上げさせていただきたいと思っております。

国土の構造という視点から、危機管理機能という点については、どこにも触れられていないような印象があったのですが、自然災害のみならず地域防衛ということ、これが今後一層我が国にとっては重要な問題になろうかと思っております。首都としての東京と、首都の機能がより一層効率よく働いていくための周辺を支える近畿圏や中部圏が、危機のときにどのように対応していくかという、そういう対応力を向上するにはどうあるべきかという視点については、あまり触れられていないように感じましたので、こうしたことはどこかに書いてあるのかなと思ったら、21世紀の国土のグランドデザインといいますか、あの中で「首都機能移転がもたらす効果」の中に少し書かれているようですが、今の形では、それが進むとは考えられませんが、この現状の形の中で、そういう危機対応のやり方、それを向上するやり方については、地域主体ということよりも、もう少し連携してやっていくべきところが多いと思っておりますが、そういうことは入れていただくことはできないのかということです。

強い地域も必要だが、強い国土というのを望んでいるところがあると思っておりますが、いかがでしょうか。

事務局（川上計画官）　　ただいまご指摘いただいた点につきましては、計画体系とい

うより、むしろ計画の内容のお話かと存じます。当然、国土計画の使命といたしまして、国土の利用・開発・保全というものがございまして、計画の中でそういう問題についても適切に処理できるような制度を考えていくべきかと思えます。したがって、そういうことを念頭に置きながら作業を進めていきたいと思えます。

具体的には、法律で定めるときの計画事項にかかわることだと思えますので、そのようなことをどのように位置づけるのが適切かということを含めて、現在ご審議いただいている中で検討させていただければというふうに存じております。

太田分科会長 他にございませんか。―― 竹内委員、どうぞ。

竹内(傳)委員 先ほどの中部9県の分割の話ですが、四全総の見直しの頃から、いわゆる広域国際交流圏の形成という問題について、いろいろと勉強しながら考えてきた私の立場からいきますと、今の北陸3県を、ただ二重になっているということだけで分離するという話については、大変心外な感じがするわけでございます。

中部圏といえますのは、確かにかなり性格が違う地域を中に含んでおりますが、性格の違う地域をまとめ上げて、1つの国際的な交流の場に打って出る圏域としてまとめていくと、大変面白い有効なものができるということで、かなりその構想も議論し、アピールしてきたつもりでございます。

そういう意味からいきますと、もちろん、そういう交流圏域の中で、サブシステムといえますか、中の一部が1つのまとまりとなったものを持ってくるということ、これは十分あり得ていい問題ではないかと思えます。また、9県の中には、現に他の圏域計画と両属しているところもあるわけでございます。そういう事態を踏まえたうえで、中部圏についての圏域構造というのは、私は、かなりうまく説明されてきている問題ではなかったかと思えます。

したがって、こういう問題について、北陸の3県がまとまって「中部圏からは分離したほうがやりやすい」ということを主張しておられるのならともかく、前の前にご発言ございましたような、足並みが必ずしもそろっていない、富山県と他の2県との考えも多少違うようでございますし、そのような状況のときに、あえて分離するという意味は見出せないと思えます。

例えば、今の東海北陸自動車道などは、両方の圏域が連携してやっていけばいいんだというお話ですが、こういうものが計画として、テーマとして出てくるということ自体、両方のブロックが連携してやるというところでは、なかなか話が出てこないものでござい

して、グローバルな見方をしたときに、どういうまとまった地域を日本国土の中に形成していくか。これは日本国土にとどまらず、外国の一部と組んで国際交流圏域ができてよいといった議論というのも、国土のグランドデザインの議論を行ったときには出てきたはずでございます。そういうことまで言えるわけでございますから、場合によっては、エリアが二重になっているのはここだけだ。だから解消するといった単純な議論ではなく、個々の圏域構成論を検討しながら議論していくべき問題ではないだろうか、という気がいたします。

1960年代に国土形成論と、いわゆる社会資本整備の議論を行いましたときに、社会資本のABC論というのがございました。我が国は結局、A資本、つまり全国幹線規模の社会資本の整備の制度ばかり全部整備いたしまして、B資本に当たる広域基盤の整備についての具体的な制度というのはつくってないと思います。全国幹線の整備制度を援用しながらここまでやってきたわけでございますが、やっとこういう広域圏の議論ができて、そして制度的な面も今度見直して、やり直そうとしているときに、単純にエリアを分割してしまうという発想は、非常に危険ではないかと私は思っております。

事務局（薦田局長）　今の件でございますが、1点だけ。

繰り返しになりますが、広域ブロック計画につきまして、先ほど審議官からもご説明申し上げましたが、地元が協議して原案をつくる。道州制という制度がまだないものですから、最終的には国が計画を決定すると、このようにご説明を申し上げたかと思っております。

そういたしますと、1部分だけ近畿と中部の境界部分が重なっているという関係と違ひまして、北陸3県で協議をしてつくる計画案というのがあり、また、北陸3県を含む中部9県で協議をしてつくる計画案というのがある、北陸の部分全体がすっぽり入っているというのは、2つの計画案の内容がダブるか矛盾するかどうかになるというのが論理的な帰結になるのでございます。したがって、今回の計画体系の見直しにおいて、わかりやすい計画体系という点からいろいろご相談をしてきたということでございます。

それから、広域ブロックや都道府県域を超えたといった計画は、ポイントのほうにはあまり詳しく書いてございませんが、基本政策部会報告の中で「課題に応じた自発的な連携等による広域計画」、資料として分厚いのが参考にありますが、その29ページにこういうものの重要性を掲げているところでございます。

したがって、地元の意向を無視しているということもありませんし、また、広域ブロック計画の圏域同士が、例えば北海道と東北というものが共同して取り組むもの、あるいは

環日本海というところでブロックを超えて取り組むというものについては、むしろ積極的にサポートしようというのが今の全総計画にも書いてあることをごさいますて、そういうものを阻害するというつもりではありません。

とりあえずその点だけ申し上げておきます。

太田分科会長 新宮委員、どうぞ。

新宮委員 一言、事実関係だけ私のほうから申し上げておかなければいけないかなと思います。

近畿ブロック知事会議というもの、これはもう10年くらい前からあるわけです。また、4年前から関西の自治体と各地の経済団体が集まって「関西広域連携協議会」というものをつくって運営しておりますが、そのメンバーには福井県、三重県、徳島県が、それぞれのご希望によって加入しておられます。それで、すべての会議にその3県から出席してやっておられまして、先日初めて、国土交通省のご要請がありまして、広域での計画をつくっていく、本日提示されました、こういった考え方についての将来ビジョンの意見表明をいろいろ行う会を開いたわけですが、そのときも福井・三重・徳島の3県が入っておられるという、そういう事実があるということも踏まえて考えていただきたいと、このように思います。

太田分科会長 他にございせんか。— 林委員、どうぞ。

林委員 もう時間が過ぎていきますので、恐縮ですが……。

国土計画体系の見直しのステップのことをごさいます。5ページの「3. 広域計画のあり方」から、6ページの「4. 土地利用に関する計画制度」へと一足飛びに飛ぶのではなく、生活・経済のスタイルと土地利用・市街地のあり方とか、空間利用の大方針というのがあって、そのもとに計画制度というのを組んでいくということだと思ひます。

もっと具体的にいえば、本日もずっとお話が出ているように、人口減少は認識すべき極めて重要な基調でもありますし、一方で災害危険地域のことが出ておりますので、市街地をきちんと選択的に集約していくことが重要だと思ひられます。このあたりにそういう大方針を入れておく。そして、「計画制度」のところは、「計画」といえば、どうもフィジカル・プランニングのことをイメージするものですから、それだけではなく、土地利用、社会資本、税制等を全部組み合わせたような制度というイメージが出るような文言にしたらいかがかと思ひます。

市街地の集約については、欧州各国は人口もそんなに増えない、また、経済も伸びない

といった基調になってきた1960年代くらいから、きちんとまとまって、それ以上は拡大しないという「不拡大宣言」を行っている都市がたくさんありまして、そのようにして何とか幸せを続けようとしてきたわけでありまして。日本においても、やはり何か大方針をここで述べるということがわかりやすいし、重要ではないかと思いました。

それから最後に、恐縮ですが、事務局のお答えの説明が長過ぎて、こちらの議論ができないので、その辺の御配慮をお願いしたいと思います。

以上です。

太田分科会長 ありがとうございます。

ちょっと時間が過ぎてしまって、まことに申し訳ございません。

では、最後にひとつ、どうぞ。

石毛委員 手短に申し上げます。

国土計画体系の見直しの中で、開発重視から生態系を含む保全のほうに移ったというのは大変結構なことだと思います。そのところで、国土利用のあり方として、1つこういった原則を考えてみたらどうかということです。つまり、大規模開発などでは、もうこれからは手つかずの土地の開発はしない、既に人手が加わった土地を開発する、すべて開発は再開発であるという、そういった方針を打ち出したらどうかと思います。これは私の意見でありまして、お答えいただく必要はございません。

太田分科会長 ありがとうございます。

まだいろいろとご意見もあろうかと思いますが、まことに申し訳ございません。進行が不手際で時間が過ぎてしまいました。

ただいまちょうだいいたしました多くのご意見につきましては、調査改革部会での調査審議にできるだけ反映するよう、事務局が努力するというので、ひとつご了承いただきたいと存じますが、よろしゅうございますでしょうか。

〔「結構です」の声あり〕

太田分科会長 ありがとうございます。

? その他

太田分科会長 それでは、議事は以上のとおりでございますが、この際、委員の皆様から何か特にご発言ございましたら、お願い申し上げます。

北浦委員 資料5 - 2の中に「『策定・推進・評価』のプロセスを通じた計画の進行

管理」と書いてありますが、この「評価」というのは誰がするのでしょうか。住民が評価するのでしょうか。その辺、「評価」の主体ですね、誰がするのか。

事務局（川上計画官） 現在、この制度について、まさに検討中でございますので、確定したものではございませんが、幾つか考え方がございます。完全な第三者機関とまではいかないまでも、例えばこういう国土審議会などの機関で、その計画を評価したものを審議していただく、そのようなやり方もあるのではないかとといったことが議論されております。

要するに、計画の策定主体は当然評価の主体ではありますが、それをさらにまたチェックするために審議会などでやっていただくと、そういうことでございます。

北浦委員 希望としましては、今いろいろなものを、例えば建築などでも、それを設計したら、その設計者の趣旨と、それを実際に使う一般の人たちがどのように感じるかという、そういう感想が述べられる時代になっているので、できれば「住民の評価」というふうになればいいな、と思っております。

事務局（川上計画官） これは計画の評価だけではございませんで、策定、推進、評価の各段階で、こういう評価をしましたという形で、毎年国会に白書のような形で報告するとともに、それを一般に広く公表してご意見を承るといふ、いわゆるパブリック・インボルブメントのシステムも、その中で制度化していこうということで、今、検討しておりますので、当然、広く国民の皆さんからの意見も反映できるような仕組みを制度的に構築していきたいと考えております。

6. 閉 会

太田分科会長 どうもありがとうございました。

それでは、これをもちまして、国土審議会第2回近畿圏・中部圏整備分科会を終了させていただきます。

本日は、長時間にわたりまして熱心にご審議いただきまして、まことにありがとうございました。