

開 会

○石井総務課長 それでは、定刻になりましたので、平野委員が少し遅れられるようでございますが、ただいまから国土審議会第4回の圏域部会を開催させていただきます。

私は、総務課長の石井でございます。本日は、お忙しい中を御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

会議の冒頭に当たりまして、いつもどおりでございますが、会議の公開について御説明させていただきます。国土審議会運営規則を当部会にも準用し、前回と同様に会議及び議事録とも原則公開することとし、本日の会議も一般の方々に傍聴をいただいております。この点につきまして、御了承くださいますようお願い申し上げます。

なお、本日の出席者は、部会の定足数を満たしていることを念のため申し添えさせていただきます。

次に、資料の確認をさせていただきます。お手元の資料の束をごらんいただきますと、一番上に議事次第、それから、座席表のほか資料1に圏域部会委員名簿。続いて、資料2から資料4-1、4-2まで。それから、参考資料が参考資料1から4までとございます。もし、不足等ございましたら、お申し付けください。

それでは、以降の議事につきまして、部会長にお願いいたします。

議 事

(1) 広域地方計画区域についての住民アンケート 調査結果について

○中村(英)部会長 それでは、議事に入らせていただきます。

お手元の議事次第に従って進めたいと思います。本日の議題は2つございます。広域地方計画についての住民アンケート調査の結果。もう一つは、広域地方計画区域を設定する目的、原則、視点及びそれに基づく区域に係る論点についてでございます。

それでは、この2つの議題を続けて事務局から資料を用いて説明をしていただきます。

○道上地方計画課長 地方計画課長の道上でございます。お手元の資料に基づきまして御説明を申し上げます。

まず、広域地方計画区域についての住民アンケート調査結果について、横長の資料 2 でございます。事務局の方で、広域地方計画区域について対象となります 45 都府県に住む住民の方々に、各都府県機械的に 100 名ずつ、合計 4,500 名についてアンケートを行いました。

調査方法といたしましては、インターネット調査会社に登録されているモニターの方々に対して、インターネットを用いて実施したということでございます。11~12 月にかけて調査したということでございます。

調査結果でございますけれども、まず、①に書いてございますように、この聞き方といたしましては、住民の方々に自分の住む都府県を含む広域地方計画区域として、どういう地域が望ましいかという形で自由回答の形でお願いしたということでございますけれども、そういうふうにお聞きした結果、どの地域でも 2 県、3 県、4 県という組合せの回答をいただいた方が多かったと。5 県とか 6 県とか 7 県が望ましいという回答は比較的少なかったということでございます。

1 ページおめくりいただきまして、資料 2 - 別紙 1 と書いた表がございます。これは、回答者の割合が 5%以上の圏域と表題をつけてございますけれども、この意味は、例えば一番上の順位 1 番、徳島・香川・愛媛・高知と書いておりますところでございますけれども、先ほど申し上げましたように、自分が住む県についてどういう区域が望ましいかとお聞きしましたことから、この 4 県という回答をいただいたときの分母となる数は、各県 100 名ずつでございますので 400 名と。この 400 名の回答者の中から、この 4 県が望ましいと回答いただいた方が 234 名、割合にして 58.5%ということでございます。こういうふうな 4 県の組合せでしたら、分母が 400、3 県の組合せでしたら分母が 300、5 県でしたら 500 という形で、組合せの数によって分母が違うわけですが、そういうふうなもとで回答割合が 5%以上のものだけを抜き出して表にしたということでございます。

この表の中で灰色の網掛けをしておりますのは、実は法律の上で首都圏、中部圏、近畿圏につきましては、首都圏でしたら埼玉、東京、神奈川、中部圏でしたら愛知、三重、近畿圏でしたら京都、大阪、兵庫とそれらを必ず含むということが法律で決められておりますので、それに該当しないもので御回答いただいたものもございまして、その法律に該当しないものを網掛けで示したということでございます。

これを一覧表にしたわけでございますけれども、ちょっとわかりにくうございますので、もう一枚おめくりいただいて、資料 2 - 別紙 2 で地域別にどういう回答が多かっ

たかというのをまとめたものでございます。まず、東北地方でございますけれども、この中で5%以上の組合せで、かつ、2県の組合せというものも多かったわけですが、2県の組合せは省略させていただいて、県の数として3以上の組合せで御回答いただいたものだけを抜き出したということでございます。

東北地方に関して多かったのは、右から2番目でございます北東北の青森・岩手・秋田の3県というのが、3県の合計300名のうち40.7%を占めていたと。次に多かったのが南東北の宮城・山形・福島の3県で23%。3番目に多かったのが、左から2番目の東北の6県ということでございます。これに新潟を含めた7県というのは比較的少なかったということでございます。

それから、3ページ目、首都圏関係でございます。首都圏で多かったのは一番左側の欄の埼玉・千葉・東京・神奈川の南関東の4都県が3割弱ということでございます。次いで多かったのが北関東3県、茨城・栃木・群馬が16.3%という状況でございます。これらもやはり多かったのは3県ないし4県ということでございます。

次に、北陸でございますけれども、4ページ目、北陸で一番多かったのが富山・石川・福井の3県というのが4割強ということでございます。これに新潟を含めて4県という回答が5.8%、新潟・富山・石川という福井を除く3県というのが5.3%ということで、いずれもそんなに多くなかったということでございます。

それから、5ページ目、中部圏関係でございます。ここでも多いのは3県の組合せということで、岐阜・愛知・三重の3県が4割弱。それに次いで、これに静岡を加えたものということで2番目に多いわけですが、かなり減りまして8.3%ということでございます。

6ページ目、近畿圏でございます。ここで多かったのは京都・大阪・兵庫の3府県ということでございます。2番目は、これに滋賀・奈良・和歌山を加えた6府県が1割強ということでございます。

7ページ目、中国地方関係でございますが、ここはほかと違って5県の組合せ、いわゆる中国地方、鳥取・島根・岡山・広島・山口の5県が2割弱という状況でございます。これに次いで多いのが瀬戸内海側の岡山・広島・山口の3県で1割強ということでございます。

それから、四国地方でございますけれども、四国4県というのが6割弱を占めているということで、これ以外の御回答をいただいたのは5%未満であるか、もしくは2県だけの組合せということでございます。

九州地方でございますと、一番多いのが真ん中辺にございます北部九州、福岡・佐賀・長崎の3県の組合せが3割強。2番目に多いのが南の方の熊本・宮崎・鹿児島の3県というのが2割強。3番目には一番左でございますが、九州の7県で2割強ということでございます。

その次のページからは、各県ごとに回答者数が多いものから上位3つまでを挙げております。ここで特徴的なのは、これまでのこの部会でも御議論いただいておりますように、例えば、新潟県でありますとか長野県でありますとか、こういったどこに入るのなかなか悩ましいところという形で御議論いただいておりますところは上位の回答数ですら6票とか5票という形で、これらの県につきましても100人の方に御回答いただいたわけですが、回答が分散しているということもございます。そういうふうに、どこに仕分けするのなかなか検討を要するところが、票が割れているという状況でございます。

なお、この回答の全体像につきましては、一番最後につけております参考資料4に県ごとにすべての回答を載せてございますので、後ほどでも御参考に見ていただければと思います。

資料2の御説明は以上でございます。これからの御議論の題材していただければと思います。

議 事

(2) 広域地方計画区域を設定する目的、原則、視点及び それに基づく区域に係る論点について

続きまして、資料3でございます。前回の当部会におきまして部会長の方から、広域地方計画区域を設定する目的、原則、視点について、当部会としての考え方をはっきりさせるべきだという御指示をいただきましたので、それに基づきまして事務局としてその案をまとめたものでございます。

まず、I. 目的でございます。広域地方計画を策定する目的、これはすなわち広域地方計画区域を設定する目的でもあるわけですが、一応4点掲げてございます。

1番目には、国民生活の安全確保とか環境保全とか、そのほかさまざまな分野におきます広域的な課題に対応するということ。2番目には、特性に応じて自立的に発展する地域社会を実現する。3番目には、国際競争力の強化。4番目には、地方の主体

的な取り組みを尊重しつつも、我が国全体の発展に貢献する。いずれも抽象的な表現ではございますが、こういう目的があるのではないかとということでございます。

それから、Ⅱ．原則でございます。原則のうち1番目は「自然、経済、社会、文化等における密接な関係の存在」ということでかぎ括弧をつけてございますけれども、これは法律上の表現をそのまま持ってきたということで、この法律上の要件として一応分解してみたのが(1)から(3)ということでございます。

まず(1)といたしまして、関係自治体、経済団体、地域住民の意向と大きくかけ離れた圏域ではないということが1つ。(2)といたしましては、第2回の圏域部会においても御議論いただきましたように、現実の社会経済活動における密接な関係が認められるということ。(3)としては、自然条件とかあるいは歴史的・文化的背景の類似性がある程度認められるということが挙げられようかと思えます。

それから、2番目の原則といたしまして、2以上の都府県の区域。法律上は2以上の都府県ということになってございます。(1)といたしまして、都府県は分割しないと、都府県単位の組合せで区域を設定するという。それから、(2)といたしまして、法律上は2以上となっておりますが、相当程度の規模を有する必要があるのではないかとということでこれまで御議論いただいてきたわけですが、それを一応、数字的にこの案では圏域人口400万人程度以上、または圏域としてのGDP1,000億ドル以上ということではいかがかということで書いてございます。この400万人とか1,000億ドルということの一応の根拠でございますけれども、次の2ページ目に書いてございますように、人口に関しましては、例えばヨーロッパ、アジアの諸国と比較いたしましてデンマーク、スロバキア、フィンランド、ノルウェー、シンガポール、アイルランド、ニュージーランドといった国々と競争あるいは協調してやっていくということを考えますと、こういった国々が400～500万人程度の人口規模を持っているということでございますし、その下の別の括弧に書いてございますように、アメリカとかドイツといった連邦国家の中の州と比べてみましても、全米50州の中で400万人ぐらいというのは大体25番目前後、真ん中辺の規模に相当すると。それから、ドイツの州で見ましても、ドイツは16州あるようでございますけれども、ザクセン州とかラインラント・プファルツ州といったようなところが400万人程度ということで、真ん中よりちょっと上のところに位置するぐらいが400万人程度ということでございます。更に、フランス、スペインにつきましても、それぞれそういう州あるいは地域圏といったものが400万人程度ということでございます。

それから、GDPに関しましても同じく競争相手あるいは協調する相手、アジア、ヨーロッパの国々から抜き出してみますと、フィンランド、タイ、ポルトガル、アイルランド、マレーシア、シンガポール、フィリピン、チェコ辺りが1,000億ドル前後かなということでございますし、同じく国の中の州などを見ましても、アメリカ、ドイツ、フランス、スペインそれぞれここに掲げておりますような州があるということでございます。

それから、下の方の③に行きまして、面積につきましては下限を設定する必要はないのではないかと。人口とか経済規模は国際競争力という観点からは重要かもしれないけれども、面積は下限ということでは余り関係ないのではないかとということで書いております。

それから、上限の方でございますけれども、④でございますように、人口にせよGDPにせよ面積にしても上限については、上記1の(1)～(3)の原則、すなわち密接な関係が存在するということが十分であって、数字的に上限を設ける必要はないのではないかとということでございます。

更に、⑤につきまして、圏域の一人当たりGDPということに関しましては、日本は国際的に見て所得格差の少ない国と言われておりますけれども、我が国でどういふような区割りにしましても、一人当たりGDPが2万ドルを上回っているということでございますので、いずれも先進国レベルに達しているということで、特に上限であれ、下限であれ設定する必要はないのではないかとということでございます。

それから、3ページ目でございます。原則の3つ目として、一体として総合的な国土の形成を推進する必要がある区域ということで、これを分解してみますと、1つには、施策なり事業なりの実施主体でございます国の地方支分部局の管轄区域と大きくかけ離れた圏域でないこと。ただし、国の地方支分部局の管轄区域はそれぞれ微妙に異なっておりますので厳密な一致を求めるものではないと、一致させるのは不可能ということでございます。

それから、(2)といたしまして、官・民あるいはその両方による広域的な取り組みの実態があるということ。あるいは、たとえ今現在なくても、広域的な取り組みにより対応すべき重要な課題を有しているということが挙げられるのではないかとということでございます。

それから、(3)圏域の発展を支えるために必要な相当程度の都市機能の集積、それから、基幹的な国際交流基盤を備えているということが重要なポイントではないかと

ということで、これも更に詳しく書いておりますけれども、まず、都市集積という面では①にございますように、人口 50 万人以上の都市が 1 つ以上あるということ、または 30 万人以上の都市が複数存在するということを要件としてはどうかということでございます。

それから、②③にそれぞれ書いておりますように、空港、港湾が存在するということでございます。

(4)でございます。これは前回におきましても御議論いただきましたが、広域地方計画区域同士が重複していいかどうかということでございますけれども、それは法律上の文言にもございます一体として総合的な国土の形成を推進すると。「一体として」ということがございますし、それから、計画内容は国土に関しましては総合的・網羅的なものであるということ。一体的であり、かつ、総合的であるということから考えまして、こういう性格を持つ広域地方計画区域は重複することはならないということで、重複なしということを決めるということでございます。

ただし、これも前回申し上げましたように、テーマによりましては区域をどういうふうにしたところで区域外との関連が重要性を持つものもあるということでございますので、広域地方計画の内容は区域外にわたる施策・事業を記載し得るということでございますし、広域地方計画を策定・推進する主体であります協議会におきましては、区域外の地方公共団体や経済団体など密接な関係を有するものを加えることができるということにもなっているということでございます。

それから、3 ページの一番下、視点でございます。広域地方計画区域の将来像を描くに当たっての視点ということで、一応 4 ページ目に 5 点ほど挙げてございますけれども、こう書いてしまいますと無味乾燥ということになってしまいますが、これらにつきましても当然ながら全国一律ではなくて、地域特性に応じて濃淡をつけるべきではないかということでございます。

1 番目には、国民生活の豊かさ、安全・安心・安定の確保ということ。2 番目には国土・地域資源の適切な利用・保全ということ。3 番目には、国際競争力を有する特色ある産業・観光・科学技術の振興、高等教育の充実という点。4 点目として、これらを支えるためのインフラでございます交通・情報通信体系の充実。5 点目には、国・地方公共団体、いわゆる官の側のみならず、経済界、NPO、地域住民等の多様な主体の参加と連携による地域の総力の発揮という視点が重要なのではないかとということでございます。

それから、道州制との関係についても前回御議論いただきましたけれども、ここで一応、関係を整理しております。長々と書いてございますが、下から3行目に書いてございますように、道州制と広域地方計画区域とは直接関係するものではないということでございます。なぜならば、広域地方計画区域というのは、あくまで国土政策上の計画区域ということでございますし、道州制の議論というのは、国と市町村の中間に位置する広域自治体の在り方を見直すことによって、国と地方公共団体双方の政府の在り方を再構築するというものであるということによって性格が異なるゆえ、直接に関係するものではないということでございます。

ただ、将来いずれかの時点で道州制が導入された際には、それに対応して広域地方計画区域というものも適切に見直されることになるのではないかとということでございます。

以上が、目的、原則、視点でございますけれども、次に、資料4-1でございます。こういう目的、原則、視点に基づきまして、各地域ごとに区域割りをする際の論点をまとめたものでございます。

まず、東北地方関係でございます。東北地方に係る論点は2つあるかと思えます。1つには、先ほどの住民アンケートでもございましたけれども、東北地方を1つと考えるか、それとも南北に分けるか、どちらが適切かという点でございます。

それから、2つ目には、これもこの部会においてかなり御議論いただいておりますけれども、新潟県について東北地方に含めるか、あるいは他の地域に含めるかということでございます。

それから、首都圏関係がその下に書いてございますけれども、首都圏に関する論点は3つあるかと思われれます。1つには、首都圏というのは一体どこまで範囲を広くとるかということでございます。この地図に書いてございますように、とりあえず首都圏を一番広くとったらどうなるかということで、色塗りしておりますのが一番広くとった場合には新潟・長野・山梨・静岡まで含めて首都圏ということになるだろうと。この辺の新潟・山梨・長野・静岡をどう扱うかというのが1つ目の論点。

それから、2つ目には、このうち山梨県を含めた8都県というのは、これまでの首都圏整備計画の区域ということであった一方で、南関東4都県、埼玉・千葉・東京・神奈川につきましては、これまでかなりの分野で広域連携の取り組みがなされてきたという実績もございますので、こういう南関東と山梨県あるいは北関東地域などを含む周辺県を一体と考えるか分けるべきかということがあろうかと思えます。

3番目の論点といたしましては、南関東と周辺県を仮に分けるとした場合に、この周辺県をどういうふうに分けるか。周辺県だけで1つの区域にするのか、それとも、それぞれ別の区域に入れるという形にするのかということでございます。

それから、2ページ目でございます。中部圏～北陸地方関係ということで、これも論点は3点あるかと思われま。1つには、中部圏～北陸まで含んで、すなわち太平洋側から日本海側まで含めて1つの区域として設定すべきか、それとも太平洋側と日本海側を分けて、北陸地方と愛知県を中心とする東海地方と呼ばれる地域を分けて設定すべきかということでございます。

論点の2番目といたしましては、北陸については北陸を一体どこまで考えるか。新潟・長野・福井を北陸に含めるべきか否かということでございます。

同様に東海地方につきましては、長野・静岡をどうするか。恐らく愛知・岐阜・三重という3県は一体として設定すべきという意見が多いのではなかろうかと思われま。すけれども、それに加えて静岡・長野をどう扱うかということでございます。

それから、近畿地方関係でございます。近畿地方につきましては、滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山という2府4県につきましては、恐らく1つの区域としていいのではないかとというのが①に書いてございます。論点といたしましては、これに福井県を含めるのか含めないのかということがあろうかと思われま。

それから、3ページ目でございます。中国～四国関係でございます。ここにつきましては論点は1つでございます。中国地方と四国地方を一体とした圏域として設定すべきか、それとも中国と四国に分けるべきかということでございます。

最後に、九州地方関係でございますが、九州地方関係は論点というよりは、むしろ前回御紹介いたしましたように、これまでに寄せられた県の考え、経済団体の考えなどを見ましても、九州は1つという意見があったわけでございますけれども、九州を1つとするという案以外はないのではないかと書いております。

とりあえず、事務局でまとめた論点は、こういうところかなと考えております。

その下に資料4-2としまして、横長のかなり分厚い資料を用意してございます。これに関しましては、今、資料4-1で御紹介しました論点に従いまして、比較的機械的に論点を選択肢という形で分けて組合せを考えたらこういう姿になったということで、例えば、東北地方は先ほど申し上げましたように、南と北に分けるべきか否かということで、分けないとした場合が1番と2番ということでございます。分けるとした場合が3番、4番、5番ということでございます。分けないとした場合に、新潟

県を含めるか含めないかで1番と2番の違い。それから、3番は北と南に分けた場合の北東北3県、南につきましては新潟県を含めるか否かで4番と5番に分かれているということでございます。

以下、首都圏、中部圏、近畿圏につきましても同様に、機械的に組合せを考えてみたものということでございます。それらの合計34通りの組合せを掲げてございますけれども、勿論これ以外の組合せもあり得るかと思えます。したがって、当部会で結論を出していただく広域地方計画区域というのは、この34通りの中からどれかを選ぶという趣旨では必ずしもなくて、これ以外の組合せもあり得るかと思えますけれども、とりあえずここでは参考程度として掲げる上で34だけにとどめたということでございます。

ページをめくっていただいて、ページ番号1から後は、今申し上げた34通りの組合せそれぞれにつきまして、先ほどの原則のところを書いてございましたように、圏域の規模、人口がどうであるとかGDPがどうであるとか、あるいは国の地方支分部局なり経済団体との関係がどうなっているか。人口30万人以上あるいは50万人以上の都市がどこにどういう程度存在しているとか、空港がどうなっているか港湾がどうなっているか。それから、現在どういう広域的な取り組みが行われているのかというのをまとめたものでございます。広域的な取り組みにつきましては、事務局の方で把握しているものを掲げたということで、ページによりましては広域的な取り組みの例というのが空欄になっているところもございますけれども、これはないということではなくて、事務局として把握しているものがなかったということでございます。そういう形で参考例としてまとめたものでございます。本日の御議論の御参考にということで挙げさせていただきました。

事務局からの説明は以上でございます。

○中村（英）部会長 ありがとうございます。

随分多くの作業をして論点をまとめていただきましたので、我々の議論もより具体的なことができるのではないかと思います。どうぞ今の説明を踏まえて御意見なり御質問なりをお願いいたします。いかがでしょうか。今日は、いつもなら皮切りでやっていただける矢田先生がおられないので、どなたからでも結構ですので。いかがでしょうか。

この資料2のアンケートの方は、我々はこういうものも参考にしようということで収集しましたが、特に大きな意味を持っているものではないと思うんですが、

余り突拍子もない意見は出ていないという感じはいたします。

○見城委員 誰か言わないと始まらないので、感想を申し上げます。

アンケートありがとうございました。やはりこういう具体的なものをいただいて、もし問題となるならば、どういう県が幾つかにまたがって必要とされているのか、または圏域に入ってほしいと思われているのか浮かんだのではないかと思います。ですから、私はこれを拝見して、例えば東北で言いますと、北東北というのはやはり圧倒的に多いと。こういったアンケートは住民の日常感覚が実によく出ています。そういう意味では、このアンケートは非常に価値があるというか、私たちが何か考えていく上で、どこかからかけ離れずに、そこに住んでいる人はどんな感覚なのか、何を便利とするのか、そういったものがよく出ているのではないかと。これが1点。

それから、前回の会議でも少し話題になりましたが、新潟のような一緒に圏域として入ってほしいと思うところが幾つかあって、どのような位置付けをしたらいいのかと思われるようなところが、例えば新潟、それから、九州で言うと、もし九州を分けるとなると、例えば大分、ここも私もよく仕事で参りますが、福岡にいて佐賀まで車を飛ばすというのは日常行われておりまして、それから、長崎にいて佐賀まで私もついこの間車を飛ばして行きましたが、そういう感覚で、なるほどそういった日常感覚が福岡・佐賀・長崎は1つのグループで構成されているなど。南九州は何かといろいろな共通点があるので、なるほど3県、しかし、大分はこういう場合どうするかと実際思っていたんですが、大分も福岡の方が車を飛ばして大分に遊びに行かれますし、そういう感覚ではああいう大分のようなところというのは、むしろ近くて、では分けるとしたらどうしたらいいのかと。そういう意味では、今後の圏域を分けていく上でこのアンケートの中から最初に、例えば新潟とか大分とかぼんと飛び出たか、いろいろなところと重複されているところをむしろ選んで、そこをどうするかという具体的な議論も必要ではないかと思いました。

ありがとうございます。

○中村（英）部会長 ありがとうございます。

関川さんどうですか。新潟は、やはりこの中でも皆さんもどうやっていいかわからないというような感じなのですから。

○関川委員 新潟の代表ではないんですけども、悩みの焦点になっているということとは感じます。実は、ここにまとめていただいた目的の中で、道州制との関係というのがあって、そこには、圏域部会で行われている議論は都道府県制度を前提に国土政

策上の計画区域を設定しようとしているものであるから、国と地方の関係そのものを見直す道州制とは直接関係しないとあります。誠にごもっともなんですけれども、この間、道州制の地域割プランが発表されまして、それをしみじみと眺めておりましたら、そこにおける線引きの幾つかの候補は、私たちが悩んでいるところと全く重なる。これは自然なことで、いずこも悩みは同じという感想を持ちましたが、同時に、道州制とは関係ないというものの、遠い将来はやがてそれが現実化していくのであらうと想定するならば、全く関係ないと言って済まされることではない。いずれ道州制が具体化していったとき国土計画上の計画区域も適切に見直されるというのであるならば、こちら側としてもそれに対してあらかじめ目配り、というのも微妙な言い方ですけども、先方のプランを気にしていかざるを得ないのではないか。関係ないと言いながらも、配慮というか向こう側の意見というものも探っていかなければいけないような気がして、私の感想というか疑問なんですけれども、お伺いしたいような気がいたしました。

○小神国土計画局長 道州制の関係でございましてけれども、今、関川委員からまさにお話がありましたように、文言上は直接関係ないということで書かせてもらっておりますが、当然のことながら地方制度調査会で道州の区域割りを御議論いただいております。これも現在の都道府県を単にまとめるというだけではなくて、仕組みそのものも含めて御議論いただいておりますけれども、ある複数の都道府県をまとめるという意味では同じような作業をしているわけです。そういった中で当然、国土計画の中における先ほど申し上げました論点・視点もありますけれども、道州制の御議論でも全く全然別な視点からやっているわけではなくて、幾つかの面は当然一緒でございまして、そういう面では地方制度調査会の議論というものが我々の参考に全くならないとは勿論考えておりません。また、地方制度調査会においても、この圏域部会でいろいろ議論している資料も参考に——どの程度参考にされているかは私にもわからないんですけれども、資料としては出されておりますので、そういう面では全く無関係ということではないんです。ただ、道州制の場合は非常に政治的な色彩、政治的というのは地方政治といったもの、統治機構とかそういったものが相当大きなウエートを占めるのだらうと思っておりますけれども、国土計画の場合にはそういったことは少し大きな論点とは違うのではないかと考えています。

我々は手分けして地方公共団体の知事さん、市長さんを回りましたけれども、逆に道州制を非常に重く受け止めて、道州制の方が3案としては先行して出ましたが、こ

れからまだまだ時間が掛かるのではないかと私は思っています。これちょっとわかりませんけれども。ところが、広域地方計画区域は今まで御説明申し上げましたように、この夏にも決めなければならない。決まるのはこちらが先行するわけです。こちらが決まると、これがそのまま道州制に結びつくのではないかと、それを心配されている知事さんが結構おられますので、そういう意味でもここではっきりと意思表示をしておいた方が、変なバイアスがあるいは変な色目で見られないで、国土計画での区域設定を純粹に議論していただける環境づくりができるのではないかとということで、ここであえて書かせてもらいました。そういう意味では道州の区域分けの議論とここにおける議論が、全く別な視点で議論しているわけではありませんけれども、余り道州制にとらわれないで国土計画で御議論いただきたいということであえて書かせていただいたわけです。ちょっとくどくなりましたが。

○中村（英）部会長 よろしいでしょうか。是非、今のような線で御理解いただきたいと思います。

○関川委員 はい。

○中村（胤）委員 拝見させていただきまして、大変わかりやすくまとめられているなど。特に、広域地方計画区域を設定する目的と原則と視点が本当にうまくブレークダウンされて、初めにこういうものがあつたらよかつたのもかしれませんが、でも、ここで2～3ちょっと質問なり感じたことを述べさせていただきます。

1つは、今、新潟、新潟と言っておりましたけれども、これはやはり住民の方々あるいは首長の方々、いろいろな形で問題になっていることはよく理解できます。長野県は私の出身地でございますけれども、考えたら8県と隣あっているということで、このアンケートを見るとみんなバラバラだなと。これもやはり、分けるに当たって構想というのがこれから大きな問題になるかと。

でも、こうやってまとめていただきますと、また今までのお話し合いをずっと聞いていて浮き彫りになってきているのかなと。1つは、東北地区でやはり新潟をどうするのか。それから、2つ目は、首都圏とその周辺で今3つ出ていますけれども、この組合せをどうするのか。それから、3つ目が、中部・北陸地区をどうするのか。あとの近畿、四国、九州は、中国・四国は一緒にするのかというのがありますけれども、そうすると、この3点のところをうまく理由がしっかりできて、そして、分けていけばいいのかなと、そんなことを感じました。

ずっと聞いておきまして、やはり新潟は北陸の中に入るというのは、今まではいろ

いろいろな形で電力とかあるいは行政の問題であったとしても、ちょっと時代から離れてきて、もっと違った組合せになってくるのかなと。

それから、首都圏の問題においても、首都圏の埼玉、東京、神奈川を分けることはできませんので、これをどう扱っていくのか。先ほど道州制の問題では東京都をどうするかという問題になっていましたけれども、この辺のところをどう組み合わせていくのか。

あとは中部のところ、ある程度いろいろまとめてみると、その辺のところに焦点を絞っていけば方向性が出てくるのかなと、そんなことを感じました。

○中村（英）部会長 ありがとうございます。

○川勝委員 目的を明確にされまして何よりです。第1の目的に、国民生活の安全を確保し、環境を保全するということが冒頭に書かれていますけれども、こういう生活の安全や環境の保全のために、どういうインフラを整備していくかということが国土計画です。その場合に、視点として人口とGDPを挙げられたわけです。人口の場合には400万人、これは日本の人口が1億二千数百万人ですから、これは30分の1という基準です。大体10から10余りといっているときに30分の1という基準設定をここでされている。それから、GDPというのは1,000億ドルというのは大体45~50分の1ぐらいの大きさではないかと思います。この基準が、全体をどのくらいに分けるかということとの数字で調和したのではないかという気がします。

それで、先ほど来、新潟のことが出ていますけれども、新潟の場合にどこと結びついているかという地元の方の御意見がバラバラだということです。それは、言い換えると、どことも結びついていないということでもあります。そうすると場合によっては、例えば中越地震とかあるいは今の雪害のように孤立しかねないと。そういうことがないために、どうしたらいいかということを考えなければいけない。したがってこそ、恐らく北陸地方整備局というのが設けられているのだろうと。そこは、自然、風土、歴史、いろいろな意味で共通していると。言い換えると、抱えている問題が似ているということがあります。そこをどういうふうに一体的に整備するかということは国土政策上重要です。しかも今回、資料3の中に事業主体である地方整備局の管轄区域と厳密な一致を求めないにしても、大きくかけ離れた圏域でないことというふうに言われています。そういうことを勘案しますと、新潟がバラバラで置かれているということについて、むしろ我々は憂慮すべきで、どういう基準にするとそれがよく見えるかということなわけです。つまり、人口規模と経済規模に応じたインフラ整備が十

分かろうかという基準ですね。それが必要ではないか。

例えば今度、北陸新幹線ができますね。そうしますと、高崎から新潟に行くのと長野から富山、金沢に行くものと分かります。そうしますと、今まで日本海に来るのに新潟に来られていた関東の方々が富山の方に行ってしまうと。そうすると、新潟にとっては言わば危機ですよ。一方、山形と新潟との関係となりますと、これありません。山形は新幹線で東京に結びついていると。そうすると、富山とも切り離されて、富山はますます東京に結びつき、そして新潟は今までどおり東京と結びつくけれども、その結びつきは弱くなると。そうすると、お隣の山形とも、また、富山とも切り離されるという形で孤立しかねない。それは具合が悪いからこそ、そこにいろいろなインフラ整備をしてネットワークをつくらなければいかんということでありませぬ。そういうことがわかるような基準設定が必要だと。この基準の設定の仕方は、次のページを見ますとシンガポールが基準になっていると。シンガポールが大体人口が450万人でGDPが900億ドルですから、今回設定された基準にほぼ一致しているわけですが、シンガポールは御承知のように淡路島の大きさです。ですから、そのぐらいのところを基準にするのでいいのかどうかということでもあります。

そして一方、ここで一人当たり直すとすべて2万ドル以上だろうということを書かれていますけれども、つまり300万円以上の年収があると。そうすると、そういう先進地域としてインフラ整備をする、その地域単位という観点も必要ではないかと思うんです。そうすると、シンガポールは先進地域かという、勿論一人当たり直すとそうかもしれないけれども先進国とは言われぬです。いわゆる先進7か国の中に入っていないから。ですから、この基準はちょっと説得力に欠けるという感じがいたします。

それから、この際新潟について、国の施策上、実施主体としての国の地方整備局の管轄区域とかけ離れないということであるとすれば、今まで北陸地方整備局は何をされてきたのかと。つまり、新潟を除く富山、石川、福井、この3県がすごく仲がいいというようなアンケート結果が出ています。新潟は入っていないんですね。ということは、新潟に地方整備局の本局があるにもかかわらず、新潟と富山との関係について十分に整備がなされていないのではないかという問題が出てくると思うんです。したがって、むしろその反省を踏まえるならば、今回のような雪害に思いをいたしますならば、やはり北陸地方の中で新潟が孤立しないように、差し当たって東京とも結びついていますから、山形なканずく富山、あそこは親不知がありますから何とかそれを

克服するための、例えば、地下鉄が東京だけで恐らく 300km ぐらいあると思います、都営とメトロを入れて。300km あれば新潟市から富山市まで地下鉄を引けますよね。そうすると、雪に悩まされなくて助けることができます。ですから、そういう本当の目的に即したインフラ整備ができていない地域を浮き彫りにするような基準が必要だと。これは人口や経済力だということであれば、いわゆる道州制のときの基準みたいになってしまうので、本来のインフラ整備、安全確保のためのインフラ整備ということに必ずしもマッチした基準にはなっていないと思いました。

○中村（英）部会長 今の川勝先生の御意見なんですが、ここで人口が 400 万人とかあるいは地域の GDP が 1,000 億ドル以上などと言っているのは、ミニマムで言っているわけで、平均を言っているわけでは決してないんです。だから、例えば、これは首都圏をどうとるのか判りませんが、今の 1 都 3 県というのととると、それだけで人口は 3,300 万人、GDP で言うと日本の 4 分の 1 以上を占めるわけで、そういうふうに極めて大きなサイズのところもあれば、地域によっては小さなところもできると。小さなところのイメージというのは、どう分けるかによりましようが、一番小さなものとして、今おっしゃったような北陸の 3 県であるとか四国の 4 県というもので考えれば、どうしてもこういう数字のものにならざるを得ないということだと言っているわけです。ここでは例として大体のサイズだけを書いているわけで、カリフォルニア州とかニューヨーク州、あるいはバイエルン州とかノルトライン・ヴェストファーレン州とかそのようなものを入れていったら、もっとはるかに大きなものがたくさん出てくるわけです。だから、ここではミニマムを言っているというふうに御理解いただきたいのですけれども。

○川勝委員 よくわかりました、どうもありがとうございます。にもかかわらず、そのミニマムの設定の仕方が低過ぎると。例えば北海道の場合で、これの約一・数倍ですね。四国の場合でも資料 4-2 にございますけれども、四国で 15 兆円、北海道で 20 兆円ということです。北海道の場合に、これが一体的にいろいろ整備をしなくてはいけないことは言うまでもありませんけれども、北海道の GDP というのは大体埼玉県とか兵庫県、せいぜい福岡県ぐらいのレベルでありまして、現在は兵庫とか埼玉とか福岡というのは 1 県としてもだめだから、他の県と合わせていかななくてはいけないということなんですね。せいぜい四国とかあるいは北海道ぐらいが基準にならないと、その 2 分の 1 強ぐらいのものでミニマムでいいのかなと、ちょっと小さ過ぎはしませんかということでございます。

○中村（英）部会長 そうなんですけれども、それを決めてしまうと、もう四国は1つの圏域としてはありえないという結論めいたものをここで書いてしまうことになるものですから、やはりこの段階でそこまでは書けないということで、もうちょっと幅のあるところで書いているというふうに御理解いただきたいと思います。

○山岸委員 皆さん多分同じだと思うんですけども、なかなかどういう論理が立つのかというのは私も大変悩ましいところなんですけど、結論から言うと、縦に長い列島を輪切りにしていくこと。やはり太平洋側と日本海側がかなり分かれているという感じがどうしてもあって、豪雪などを聞いたりしますと、また一つ考えさせられることがあると思うんです。今度の委員会の目的というのは、住民意識なりをとらえつつ、新しい軸をプラスして発展に持っていくという難しいことがあると思うんですけど、その縦に長いものを少し四角くとらえる、幅広くとらえるという観点で、両方の海にまたがっていくということではできないものだろうかというふうに私なりに考えているんですね。

その一つの理由というのは、今日本はアジアに開いていくべきときなのに、なかなか貿易などでも港の関係とかいろいろなことがあって、余りうまく開けていないという感じがするときに、それを日本海側だけに任すのではなくて、太平洋側と日本海側がうまく連携して、いろいろな経済圏、交流圏をつくって、切っていったときにうまく割れないだろうかというふうに今私は考え出しているところです。

以上です。

○石原委員 この資料3の広域地方計画を設定する目的、原則、視点がこういう形で整理されたので、我々の議論が大変しやすくなったと思います。先ほど道州制との絡みを見無視できないのではないかと言われたのですが、私は、道州制の議論はこれから相当時間が掛かる問題ですし、まさに国の統治構造をどういうふうにつくり変えていくかという見地からの議論ですから、あらゆる要素を勘案して道州の区割りを考えなければいけないと思うんです。当部会では、国民生活にとってあるいは地域経済にとって、どういう広域地方計画を設定するのがいいのかという視点で議論が進められてきたと思いますし、また、そうあるべきだと思うんです。そういうことでいきますと、今も議論にありましたが、広域計画を考える上で圏域の人口とかGDPというものをそう気にする必要があるだろうか。道州制の議論のときは財政力が余り極端な差があるのは好ましくないということでこれ等の指標は大変重要な要素になるんですけども、広域計画のときは、その地域の物流がどういう形になっており、これからどうなっ

ていくのかとか、地域の住民の皆さんが圏域対象として、あるいは交流対象としてどういう形が一番望んでいるのか、そういうことが非常に重要な意味を持つので、人口の規模とか経済の規模、GDPは、結果として余り差がない方がいいのかもしれませんが、ただ、そこで線を引いてしまうと議論がしにくくなるのではないかと、私はこの資料3にあるいろいろな原理・原則は大変結構ですが、この人口とGDPのところ余りこだわってしまうと区域の設定がしにくくなるのではないかと、そういう感想を持っております。

申し上げたいことは、今回の区域の設定は、広域地方計画をつくる上で一番その目的にあった区域設定がいいということであって、道州制のようないろいろな要素を勘案しなければならないものとの関連は、とりあえず余り気にしないでいった方がいいのではないかと。道州制の議論は、こちらで先に圏域の結論が出ますと、それが参考要素として使われることは間違いないんですけども、それ以外のこともたくさんあるものですから、だから、我々は道州制の方でどういう影響があるかまで心配しないでいかれた方がいいんじゃないかなと思います。

○中村（英）部会長 ありがとうございます。

おっしゃるとおりだと思うんです。ただ、この数字というのは書いても書かなくてもどうでもいいようなくらいの非常に幅のある値でして、さっき言いましたように三千何百万人のところから300万人、400万人のところまでですから10倍も幅があるし、GDPでは更にそれ以上の幅のある話です。ただ、こういうものが何がしかなくて、大変小さい圏域ができると困るだろうなと私は思ったのです。それは何かというと、ここに書いていますけれども、自立的に発展するとか主体的に取り組むなどと言っていますが、国際的な場でそういうふうには主体的に取り組むだけの財政的あるいは人材上の確保がそのところで本当に可能だろうかということが気になるものですから、余り小さくなっては困るだろうということなんです。10程度という縛りを最初にしてあるのだから、そんな極端なものはないから、それ以上の縛りは必要ないのかなという感じもするんですが、それくらいのおおよその意味に是非おとりいただいた方がいいのではないかと考えています。だって、アメリカの州などはカリフォルニアやテキサスみたいな大きいものから、デラウェアやコネチカットのようにいたって小さいものまでありますよね。

○佐藤委員 先ほど事務局から説明をいただいたとき、あるいはいただいた資料から見て、このアンケートで私は感じたんですが、やはり住民の方たちの考える範囲とい

うのは思っていた以上に狭いんだなという感じがしました。その中で、具体的にちょっと思いましたのは、日本海側の鳥取・島根というところなんです、これが一番高いスコアであるんですけども、もともとできるだけ現在の都道府県は壊さずに大きくくっついていこうと言っているときですから、どういう視点でもってこういうところを広げていって説得するとか決めていくというのか、そういうことが大事になってくるのかなという感じが、鳥取・島根の2つがくっついてという感じを私事ながら思いました。

以上です。

○小神国土計画局長 このアンケートをお出ししておいて、こういうお話をするのは申し訳ないんですけども、私どもはアンケートに当たって今回の国土計画、広域地方計画の基本的な考え方というものをきちんと回答者の方々に御説明した上で求めたものではないものですから、その点でこういった少し小さい身近なところになったきらいがあるのではないかと考えています。今、計画部会の方でも御議論いただいていますけれども、これから東アジアの国々が相当伸びていく中で、そういった国々と連携をしながら、場合によっては競争もしながら、各地域がそれぞれ主体的な取り組みのもとに地域の発展を目指していこうというのが基本的な一つの議論になっています。そうなりますと、やはり余りにも小さな、法律上は2県以上となっているんですけども、2県というものがいいのかどうかという意識は私ども事務方としては持っています、そういったことは実はアンケートをとるに当たって、今回の国土形成計画はこういった問題意識を持って作業が始まっているんですよということが伝わっていない中での結果なものですから、そこはちょっと私どもとしても、このアンケート結果をどの程度重きを置くべきかというところが悩みどころでございまして、特に、東北ですとか九州といったところにおいても、九州はちょっと違いますけれども、必ずしも大きくりの回答が少なくなっているということでございますので、そこは少し割り引いてこのアンケート結果を見ていただくのが妥当なのではないかという気持ちを持っております。

○中村（英）部会長 このアンケートを見ていて、私は大体予想したとおりにかなという感じなんです、1つだけ私はどうして出ないのだろうと思うことがあるのです。これは今の鳥取・島根で思い出したんですが、さっき山岸さんがおっしゃった日本列島を輪切りにしていくという切り方です。それで、島根・山口・広島・愛媛とか鳥取・岡山・香川・高知という圏域づくりが1つも出てこない。あれだけの大規模橋を架け

てつないだのにそれがほとんど機能していない、少なくとも意識の上で機能していないのだなという印象を持ったのです。観光活動での接点などを見ると、そういう動きというのは最近では随分今は出てきているのだけれども、それにもかかわらず、このような圏域が1つも出てこないでしょう。これを見ての私の印象ですが。

○御厨委員 大体皆さんおっしゃったことが多いんですが、私はこれを拝見していて、こんなものかなというのはおっしゃるとおりです。それが第1です。

それから、国土計画という視点で道州制と極めて微妙な関係にありながら、つまり微妙な関係、まさにそのとおりで、接しながら接していないというか、そういう感じのところもよくわかりました。ただ、私はこの計画の中で最初から気にはなっていて、やや抽象論で申し訳ないんですけれども、圏域というものを設定したときに、圏域全体の発展ということが第一目標になるのか、その圏域に収まることによって各都道府県が発展をするというそっちの方なのか、これが何となく私はまだよくわからないというのが1つです。

それから、そのことと関係して、広域的な取り組みというのが既に資料4-2で多少御説明がありましたけれども、現在取り組みがあるところ、ないところ、把握していらっしゃるところとそうでないところがあるとおっしゃいましたけれども、そういう既にあるものを更に発展させていくのか、あるいはあるべきものを設定して、こことここがこういう関係にならなければならないというところまで踏み出す気持ちがおありになるのか。その辺のところ、つまりザインのままで行くのか、ある程度ゾーンをそこに入れるのかというのが、今日の資料で非常にフラットな数値が出ておりますので、そこからどういうふうに組み立てていくのかなということをちょっと御質問申し上げたいという、この2点であります。

○中村（英）部会長 これは、私が別に質問に答える立場にあるわけではないので、感想と思って頂いても良いのですが、こういうようなブロック圏をつくるということの目的あるいは意味に掛かってくるんでしょうけれども、これまでのように国全体で計画を立てるというのは、もうほとんど不可能になっている。東京にいて九州の計画立案という議論はできない、地元の人に考えてもらうしかないということがあるわけです。しかし、一方では地元だけで考えたら、極めて広域的なサービスをする機能を持っているものにもかかわらず、それを例えば県の中だけで考えるようなことも起こる。それで結局みんなが大変不便をして、損をしている。特に、国際的に非常に損をしているというようなことは何とかならないかということなんですね。

こんな例がいかかわりませんが、例えば、九州7県にはジェット機の飛ぶ大きな空港が8つあるんです。8つがみんな国際空港としてどこか他国へ飛ばしたいと考えている。その結果、九州の国際航空というのは便利になっているかというと、全く逆なんです。例えば、さっき話のあったGDP、人口、面積などで、オランダと九州は大体同じ大きさです。ところが、オランダは空港はアムステルダムスキポール、港湾はロッテルダムのユーロポート、その2つに徹底して投資する。九州とオランダは地形も違うから同列に比べられないのは当然なんです、それにしてもオランダと同じような面積で同じ人口の九州に、どうしてそんなにたくさんつくってお互いにするのか。結局どれも小さいからスケールメリットの必要なインフラである空港では、どこにも飛行機が十分に飛んできてくれないのです。そのために、そういう国際的な競争の場からどんどん取り残されていくということがあるということです。結局今の先生の御質問に対してなんですが、これはどこの県が得になるという意味ではなくて、その広域圏に住んでいる人々全体にメリットが出てくることが目的なのだと私は理解しているのです。

○御厨委員 よくわかりました。そういうことであれば、恐らくここで検討された、いずれ決定されるであろう圏域ということについて、これは先の話ですけれども、ある種こういう形でやっているんだよというPRを相当やらないと、結局それが自分の県の発展にこれは役に立つのかどうかという視点に限られてしまいますよね。だから、そこを少し変えるというのは、多分少し文化革命的なことなのかなという気もしまして、そういう感想を持ちました。

以上です。

○中村（英）部会長 それから、今の私の話は誤解されると困るので付け加えておきますが、8つ空港があるから、その幾つかなくしてしまえなんてそんな暴論をしているつもりは全くありません。もっといろいろなものに特徴をつけて、それぞれ活用したらいいでしょうということです。空港だけではなく、同じようなものは日本中にいっぱいあるわけですね。博物館だって大学だってみんなそうだと思うのですが、みんな同じようなものをつくるから、みんな魅力がなくなってしまう。

例えば、島根県だって鳥取県だって、人口60～70万人の県にそれぞれ空港を2つずつ持っているから、東京便というのは幾らも飛ばない。だから、島根や鳥取から東京へ出張してくると、早い時間に会議を切り上げて飛行機に乗らないと帰れないということになる。それよりも、どどこへはどこの空港に集中するというふうになると、

もっと便利になるんだろうと思うのです。そういうようなことを地域で考えてもらう、計画してもらうために、こういう広域圏での計画が必要なのだと理解しています。

○川勝委員 たびたび済みません。今、部会長の言われたとおりでありまして、九州でそういうインフラ整備がネットワークされていないというのは、やはり国が計画をつくって、それを各県が自分たちの県に下ろしてつくっていくということをやっていたからですね。したがって、むしろこれからは、例えば九州の場合ですと、九州7県はオランダと人口、経済規模が等しいにもかかわらず、インフラ整備率において3分の1ぐらいしかないと。それをどうしていくかということで、九州7県の方々と国と一緒にやっていくということが望ましいと思います。それが現実的だと思います。

そういう意味では、この資料4-2に大きく6つに分けられています。東北、首都圏、中部～北陸、それから、近畿、中国～四国、それから九州と。それにあと、沖縄と北海道を入れれば合計8つということになるわけです。ですから、大体これが1つの区域かなと、その中における、例えば、三重県を東海に入れるのか、あるいは近畿に入れるのか。新潟を北陸に入れるのか、あるいは東北地方に入れるのか、そういうマージナルなところがあるかと存じますけれども、大体こういう圏域ですと、これまでの国の計画の地方へ下ろしていくときの整備局の実績もございまして、そこと各都府県の合同の委員会もあると。そのところで都府県を超えたインフラ整備の仕事をしていくのが望ましいと。

恐らく論点になるのは、Ⅲの中部圏と北陸地方を一体にするか、北陸地方と中部圏はやはり別途に考えるか。もう一つは中国と四国を一体で考えるか、あるいは別途考えるか。しかし、既に部会長が示唆されましたように、四国と中国の間は3つの橋が架かっているにもかかわらず、日本海側と太平洋側との交流が不十分だと。しかし、それを地元の人が望んでいないわけでもなくて、今回のアンケートには十分出ていませんけれども、三海二山構想、つまり日本海と瀬戸内海と太平洋という3つの海と、中国山系、四国山系という2つの山を一つとして三海二山で結んでいこうということで、いろいろな動きが起こっています。こうした動きを吸収しながら、上から全体の計画を提示して地元の方々と一緒に計画をつくっていくというようなことで、中国と四国を別途考えるか一体に考えるかについては、一体に考えた方がいいと思いますが、一方、中部圏と北陸については、やはり東海地域と新潟を入れた北陸4県は自然条件が非常に異なりますので、そこにおけるインフラ整備率というのはちょっと知りたいぐらいですね。人口や経済規模ではなくて、道路や空港やあるいは医療施設等々、

本来国民の安全と環境の保全に必要な基準になるような数値を出していただいて、もし、そこが不十分ならやはり初めから一体に考えるよりも、例えば、北陸地方は北陸地方としてだけ考えた方がいいというような観点になるのではないかと思います、私は資料4-2の6つの地域分けが一つの基準になるのではないかと思います。部会長の話を聞いた上でのことです。他の地域が一体として国際競争力に耐えるような物流なりあるいはインフラの整備をしていくための地域単位として、この資料4-2の地域分けというのが現実的なものになるのではないかと思います。

○中村（英）部会長 今のに関連してなんですが、例えば資料4-2の14ページをごらんになっていただきたいのです。14ページというのは北関東3県を示しているのですけれども、北関東3県というのは700万人の人口があって2万平方キロぐらいの面積ですよ。GDPも26兆円となっていますから、大変大きな圏域と言っているんですけども、そのところで(4)(5)というのをごらんになっていただくと、国際定期便のある空港はなし、主な港湾でも30位以内のものはなしとなっている。こういうところは信じがたい地域なんですね。世界にもこういうところは例を見ないと私は思っています。例えば、前橋から福岡へ出張するなんてどんなことになるのかと思います。外国へ行くなんていうのは大変なわけです。こういうところが、太田などが代表的ですが、あの辺に、世界をマーケットにしている工場があったり、外国人労働者がたくさんいたりするのです。だから、このような地域がどこかの中に埋没してしまったら今までの常態から脱却することはできないと思います。

同じようなことで、この間も話を聞いたのですが、長野県の諏訪とか岡谷とかあの辺には、昨今はハイテクの産業がたくさんあります。したがって、そこの人々というのはアジアへもヨーロッパ、アメリカへもずいぶん出張するのですが、その人たちが外国へ出張するときどういうことになるのか。成田へ行くなんて大変なわけです。だから、あの辺から中部空港へタクシーの相乗りで行くこともある。そういうふうな例は日本にはまだいくつもあるんだということなんですよ。それがさっき言ったベルギーだって、オランダだって、チェコだって、アイルランドだって、そんなことは全くないわけですよ。具体的で生々しい話で申し訳ないんですけども、そんな状況なのです。

○見城委員 群馬の出身なものですから、ちょっと今のようなお話を伺っていると、今回の14ページの茨城、栃木、群馬というのが一くくりという感覚をお持ちのマーケットでこういうものが一つ出たわけですけども、例えば、群馬県の知事を初めと

して海なし県の考えとしては、道路交通網の発達で那珂湊とつながって、新潟ともつながって、要するにそれがつながった瞬間に、群馬は太平洋と日本海と両方持ったという感覚を持ったんですね。だから、アンケートに答えた方の日ごろの生活感覚がどういふものかがちょっとわからないのですが、ある人たちにとっては余り茨城県だ、千葉県だとは考えずにつながっている部分はあるんです。

あと、群馬も成田までは場所によっては近い。高崎から東京経由で成田というのと、時間だけでいけば2時間以内で行けますので。だから、確かにこういう区切りをすることで何か千葉と離れてしまうようなのではやはりまずいなと、私も今気がつきました。感覚では例えば群馬の人にとっては、埼玉は余り意識がなくつながってしまって、埼玉の人がどう思っているかは別として、むしろ埼玉を抜いて東京とつながっている意識がある。東京とつながると成田とつながっているというような、例えばそういうようなものが考えられる地域の人と、先生が今おっしゃったような高崎に出てくるまでも大変時間が掛かる場所もあるので、こういったことでは群馬なら群馬の首都圏を中心に、こういう区域割りを考えていってよろしいのか。あらゆる遠く離れた山の中から考えるのか、そういうこともどうしたらいいのでしょうかというのが1つ。

それから、例えば、この中に300万とか400万というのは現在の人口の状況で一応設定していますよね。超少子化の時代で、その辺の近い将来の人口減に関してはどのような設定をお持ちなのか。例えば、25歳の結婚というのが私も見て驚いたんですけども、例えば25歳で1975年だったら75%が結婚しているんですが、2000年で30%以下なんですね。30歳に延ばしてみても、30歳だったら1975年は90%が結婚しているんですが、2000年になったら60%を割ってしまったと。30歳になってもまだ結婚しない人がいる、例えばそういうことと合計特殊出生率が1.29を割って計算によっては1.28まで、切り捨てるかどうかによって。例えば、こういうような状況でなおかつ減っていくと、何か先の話で人口が減るだろうと思っていたことが2050年ぐらいを目安に1億人切るとか、だんだん具体的な数字が出てきております。こういうものをどう今回、広域圏をつくるときに入れていくのか。まだ先のような気がするんですけども、地域によっては非常な人口減になるわけです。ですから、そういった広域圏で組んだときの2050年のときにどうなるのかというような予測も少し入れていただきたいと思います。

○中村（英）部会長 少子化で人口が減っていくというのは事実だと思うのですが、それが今の圏域の議論に大きく影響するほどのオーダーには、そう簡単にならないと

私は思っているのです。特に、人口減が起これば起こるほど、今たまたま群馬のお話をされましたが、ああいうところの国際化産業都市は進まざるを得ない。これは例えば、フランスだってドイツだって見ていればすぐわかるのだけれども、今はちょっと収まっているようなところがあるのですが、人口減の傾向が物すごく激しかった。そのとき、ドイツ生まれのドイツ人の人口は減っていくけれど、ドイツ国に住む人口というのはそんなに減っていないのです。その分どうしているのかというと、トルコなどから入ってくる。そのためシュツットガルト～イスタンブールなどという航空などの便がある。それがためにシュツットガルト市あるいはバーデン・ヴュルテンベルク州というのは独立した形で経済・文化活動を始めるわけです。だから、私は今のような目的の議論をしているとき、少子化が地域の総人口にそんなに大きく影響するということはありません、個人的な考えですけれども思っています。

東京の郊外、例えば東上線の沿線など池袋から先の方などにはまだ人口が増える可能性がある。人口が減るときに鉄道なんてこれ以上増強することはないなどと言う人もいますけれども、私は逆だと思っているんです。人口が減れば減るほど、ああいったところに住む人が増えてくる。それがどういう増え方をするか、その人たちがどういうふうに我々の社会に同化していくのが問題であって、それを間違えると、この前のフランスで起こったようなことが生じかねないのだと思っています。

だから、日本人の特殊出生率が低いからといって本当に人口が激減するのかというと、私はそんな単純なものではないと思います。日本と周りのいくつかの国、例えば、バングラデッシュなどとの一人当たりの所得の差が30倍もあるとき、いつまでも入管でもって法律的にコントロールが可能だとはちょっと思えないですね。

○見城委員 ちょっと一言忘れたのは、少子化と超高齢化ですね、その辺の若手が減ってほとんど子どもが生まれなくなって、高齢化で長生きしていけば何とか人口はあるでしょうけれども、そういった社会が目の前に見えているので……。

○中村（英）部会長 そのときに生産年齢人口は、そんなに激減させるわけにはいかない。一番動きの激しい生産年齢人口が、今まで以上に外国人に頼るなどということだって大いにあり得ると私は思っているんです。だから、ひよっとしたらブラジルと群馬県の間の特ラフィックがもっと増えることだって大いにあり得るのではないかと。

○見城委員 でも、それは重要なことで、ある程度そういう数字の動きに対してはそういう考えがおありなのか、基本的には日本がこうなっていくときに、では、どのような区域割りにするのかという、そういう設定でいくのか、どこからでも人が入って

きて、そのために国際化になっていくための広域化だと考えるのかでは、全然考えも違ってくるかと思いましたので、私はこれは重要なポイントだと思います。

○川勝委員 質問してよろしいですか。地方整備局のことなんですけれども、北陸地方整備局が新潟・富山・石川・福井プラス岐阜や山形や長野も一部入っていますね。この根拠は何でしょうか。それが1つです。

もう一つは、中国地方と四国地方はそれぞれ今は整備局が違いますね。しかし、これを一体的に考えられるというようなお考えをお持ちなのかどうか。この2点をお願いしたいと思います。

そして、第1点にかかわる関連質問としては、北陸地方整備局は新潟を一体としてこれまで仕事をされてこられたわけですが、これを関東地方整備局とかあるいは東北地方整備局と、むしろ新潟は併せて考えた方がいいというような新しい整備局の単位としての変更を考えていらっしゃるのか、これも併せてお答えいただければと存じます。よろしくお願いします。

○小神国土計画局長 ちょっと十分な知識がないままお答えいたしますので申し訳ないんですけれども、北陸地方整備局はもともと北陸地方建設局ですが、もともとあったわけではなくて、関東の方から分かれてできたとは聞いております。そういった意味合いから、やはりただ単に2つ分けたというわけではなくて、北陸地方という一つのまとまりがあるから、そこで北陸の局ができたと思っておりますけれども、ほかの整備局以外の国の機関を見ても、同じように北陸地方整備局の区域そのものではありませんが、依然として関東の中で、これは何回目かの部会でも資料を御説明させていただいたかと思いますが、関東がやっているところの方がたしか多かったと思います。勿論、国土計画について整備局の役割は極めて大きいと思っておりますけれども、国土計画自体は勿論整備局だけではなくて、他の農政局ですとか環境省の出先機関ですとかいろいろ国の機関のかかわりが深い機関もたくさんあります。そういった中では国の機関全体で見ると、北陸ということで独立している方がむしろ少ない。ただ、国の機関が余り大きくどんどん広がるのはよくないという考え方もありますから、本来分けるべきところなんだけれども、まとまるべきところがまとまっているのかどうかは別にしまして、現実としてはまとまっている機関が多いと。関東で見ているところが多いということは言えようかと思えます。

○川勝委員 したがって聞いているわけです。国土政策上、北陸を1つに分けられた根拠は何でしょうか。

○小神国土計画局長 それは申し訳ないんですけども、ちょっと十分な知識を私自身持っていないものですから、過去北陸をどういう理由で分けたか……。

○川勝委員 いや、現在もその仕事をされているわけですから。したがって、北陸地方を一体的に整備していくという背景のお考えがあって北陸地方整備局があるかと存じますので、その根拠は何かと聞いているんですけども。

○中村（英）部会長 半分くらい私の想像なんですけど、それはやはり一つは気象上の条件だと思うんです。新潟から福井の東側の方に掛けての気象条件というのは、今回の豪雪などでも明らかなんだけれども非常に近い。それに、もう一つ、水系の問題がある。だけれども、いつも一緒というわけではなくて、例えば、地方整備局と言っている中には、道路とか河川とか昔の建設省の仕事もあれば、運輸省の港湾局の仕事もある。港湾局では第一港湾建設局とかつては呼んでいたのでは、青森から福井県ぐらまでみんな1つの管内なんです。それから、第二港湾建設局と言ったのは横浜に本局がありますけれども、それは神奈川県から青森県まで1つの管内。それをこの前の省庁の再編のときに分けて、東北地方整備局の中に東北地方の港湾はそこへ入れる。それから、北陸地方整備局は新潟だけれども、その中に新潟とか富山の港を入れるということで、また組み替えたわけです。それから、長野県ではもっとひどくて、千曲川など信濃川水系は北陸地整の管内でしょう、新潟の。それから、天竜川の水系の方は中部地整でしょう。それから、道路というのは大半関東地整でしょう。そういうふうなことで、そのときのいろいろな状況があるんじゃないでしょうかね。

それから、もっと言いますと、旧国鉄では東北支社とか九州支社というふうにして支社で分けていまして、その中に管理局というのがあって、仙台鉄道管理局などがありました。だけれども、新潟県内は新潟支社という支社だったわけです。要するに、仙台にある東北支社と同格だったんです。どうしてかというと、新潟というのは鉄道ではかなり要所であることは確かだし、面積が広いことも確か。だけれども、それ以外にこれは本当かどうか知りませんが、組合の問題などもあってということで、新潟県だけは1県1支社だというわけです。だから、今回のだって2県以上束ねろと言っているから苦しいので、1県でもいいとかもっと小さなサイズでもいいというなら、新潟なんかは独立していた方がわかりやすいとは思うんですけどもね。

○川勝委員 新潟も幕末には江戸よりも人口の方が多い、日本一ですよ。それぐらい今、日本海側で唯一80万人で政令指定都市になるということで、したがって、やはり日本海側の窓口という意味がありますので、やはり北陸地方整備局もこれまでの経

緯を御説明いただきましたけれども、そこが自立するということが一つの選択肢かもしれないかもしれませんが、日本海側が連携しているという発想は失うべきではなくて、その意味で新潟、富山の連携がやはりとても重要だと。両方とも豪雪、雪害で厳しい目に遭うと。しかも、マイナスイメージに結びつきかねませんので、このところは一体的にやらないと、天竜川の水系ないし伊勢湾の安全のためのインフラ整備と当然質が違うものでございますので、北陸地方整備局というものは今、先生がおっしゃったような自然、文化、そうした気候上の似たような生活様式というものがそこに発達しておりますので、それに応じたインフラ整備が必要であろうと。

もう一つの質問が、中国～四国をこれまでどおり一体でやっていった方が国土政策上、日本の国民の生活の安全や環境保全によいのか、それとも中国～四国は一体的に見るということがこれからの国土政策上必要と考えていらっしゃるのか、その点はいかがでしょうか。

○小神国土計画局長　またこれからの国土政策の方向としてきちんと今申し上げられるような状態ではないんですけれども、漠然といろいろ思いもないわけではありませんで、これは今、部会長も言われましたが、本四架橋があって間に瀬戸内海があるわけですけれども、そういう意味からすると、中国～四国一体として考えた方が、新しい広域地方計画をつくる上で少し広がりが出てくるのではないかという気持ちはあります。

ただ一方で、地元の知事さん方あるいは経済界の考えを聞いてみると、ごく一部一体を主張される方がおられますけれども、大半は中国は中国だけでやりたい、四国は四国だけでやりたいという方が多かったですと私は認識しております。そうしますと、やはりこの広域地方計画は冒頭申し上げましたように地方が主体になってつくりまますので、確かに我々の立場から見ると絵が少し描きやすくなるかもしれませんが、描く主体が希望していないのを、いい絵が描けるから無理してでも一緒になってやりなさいとまで言うのがいいのかどうか、その辺が非常に悩ましいところで今悩んでいるといったような状態でございます。

○中村（英）部会長　余り勝手なことを言うなとしかられるのだけれども、その覚悟で言いますと、例えば一つのその県を分けるとなれば、この話をはるかに簡単になりますよね。新潟を村上の方と直江津の方は別の県だとか、もっと言うと静岡だって東の方と西の方とか、そんなところは日本じゅういっぱいあるわけです。だけれども、ここではそういうのはまかりならぬということになっているものですから、我々とし

てはその範囲内で考えるということでしょうね。

○石原委員 ちょっと質問で、わからなければ結構ですけれども、今の川勝さんの質問にも関係があるんですが、中・四国は農政局は1つなんですよね。あとの地方整備局とか経産局とかは別なんですよ。たしか、中・四国1つは農政局だけじゃないかと思うんですけれども、もしわからなければいいですが、どういう経緯で農政局だけが中・四国1つでできたのか歴史的な経緯がわかったら教えてください、わからなかったら結構です。

○小神国土計画局長 後ほど、先ほど川勝先生からのお話も含めて調べて御報告したいと思います。北陸の経緯も含めて。

○蔵元審議官 すみません、補足ですが、今お手元に厚いハードカバーの資料がございますけれども、第1回目のこの委員会で、その関係の政府関係機関の支分部局を整理してございます。お手元の第1回目という見出しの一番最後に参考1という資料がございますが、その30ページをお開きいただきたいと思います。ちょっと字が小さいんですが、カラー刷りになってございます。これをごらんいただきますと、先ほどの北陸～中部も含めて書いてございますが、中国～四国につきましては、実は中国、四国を分けているところがございます。昔の通産局は現在、経済産業局と言いますけれども、中国、四国で分かれておりますし、また整備局も分かれておりますが、この資料で経緯はわかりませんが、一緒にやっておりますのは農水省の地方農政局、厚労省の厚生局、それから、環境省、それから、あと若干あるようでございます。このちょうど真ん中の下辺りに薄いピンク色で書いておるところが一体でございます。やはり分けている支分部局が大変多いというのがこの数字上、この表上明らかかなという感じもいたします。

余談でございますが、上の方に北陸～中部も書いてございまして、国交省の場合は地方整備局につきましては新潟、富山、石川でございまして、ちなみに福井は近畿の所管でございます。あと福井県は中部の所管ということで、国交省内部でもまた政府全体でも北陸の扱いにつきましては大分違いがあるような感じでございます。

以上、細かい経緯はわかりませんが、各省それぞれの経緯でいろいろな違いがあるように感じております。

御紹介は以上でございます。

○中村（英）部会長 関川さん、何か御意見があればどうぞ。御感想でも結構です。

○関川委員 先ほど国土計画局長から余りアンケートのことは深く気にするなという

御発言があったんですけれども、気にしなくてもそこからわかることが幾つかあります。長野県と新潟県にはどこかと親近感を持つという意見がないということがはっきりわかります。また、北陸三県が新潟県は北陸だと思っていないということもはっきりわかるわけです。だから、地域住民の意向と大きくかけ離れた圏域であってはならないということから言うと、その辺は多少気にせざるを得ないのかもしれないと思います。

もう一つは、中村部会長の御意見などを拝聴して思うことであり、また同時にアンケートから感じられるのは、北東北3県が異常に仲がよい。それから、四国4県も私たちが思っているよりも仲がよさそうであるということです。そして、この辺がそろそろ議論の発展の軸になっていくのではないか。つまり、この仲のよさを認めて東北3県ということがあり得るのか。あるいは東北6県ともっと大づかみでやるのか。それから、中国、四国と合わせると大体九州と同じような人口、GDPになると思うんですが、これを親近感の濃さにしたがついて中国と四国に分けるのか。あるいは、中・四国で一緒にするのかというところまで、このアンケートの結果から意向と大きくかけ離れないようにしながら考えることはできるし、そろそろ圏域の基本的な大きさに関しての話し合いが進んでいくべき時期なのではないかと感じました。

○中村（英）部会長 平野さん、どうぞ。

○平野委員 部会を通過するごとに、そこで皆さんから教えていただいたことを、私が行く先々で知り合いたとか仕事の関係者とちょっと雑談の中でお話しして、今回4回目を迎えるまでに当たり1つははっきりとわかったことがあります。それは、どの方も非常にこの話について感心を持ってくださるということなんですね。その関心を持つというのは、決して今までこのことについて問題意識を持っていたということではなく、むしろ全く逆で、今まで気にも留めていない、何もこのことについて考えたことはなかったという方が多くて、でも、その方たちがこの話をすると「え、それどういう話？」と身を乗り出して聞いてくださることが大変多いんです。そして、中には、もしかしたら私が詳しいのではないかと勘違いして質問をいろいろしてくる方もいまして、その中には九州は沖縄も入れて8県しかないのに、なぜ九州というのかという質問までされたりするんです。私も答えられないんですが、その質問をした方も九州・福岡出身の方だったりして、これは外国の方から同じ質問されたときに、答えられない日本人になってしまっているんだなということも感じました。

それで以前、部会長さんが、この話題自体がそこそこで議論されることが大切なん

じゃないかとおっしゃっていた意味が、4回目を迎えるまでに当りはっきりと今わかったような気がします。今回そのアンケートをとっていただいて大変な作業だったと思いますが、やはり今回のアンケートが、各地域の人たちにとっての何かこれについて踏み出す最初のきっかけになるかもしれないと思ひまして、大変大事な作業をしていただいたと思ひまして感謝しております。

さて、今日は午前中に私は仕事を入れてしまって、その仕事がちょっと延びそうだという気配が事前にしましたので、昨日事前のレクチャーをいつもより念入りにしていただきました。それで、昨日一日また考えたんですけれども、まず、区切り方で生活という面の満足度を考えたとき、例えば、医療ですと生き死にかかわる時間的境界線というものを考えて整備していかなければいけないのではないかということもあるでしょうし、あとは災害時の避難場所ということを見ると、割合に近い範囲で整備をしていくことが必要になるのではないか。そうすると、やはり2県や3県という小さな単位でまとめていくということが必要になるのかなとも思ったんです。ところが、そうすると、全体を見回したときに北陸3県みたいな区切り方のような細かいものばかりいっぱいできてしまって、そのときに国は、向こう三県両隣、三県の「県」は本来の使い方と違う「何々県」の「県」ですが、それぞれの2県、3県で頑張りなさいよということになってしまって、先ほどやはり部会長さんがおっしゃられた国際競争力というものを考えたときに、取り残されてしまう地域が出てくるかもしれない。となると、もう少し広い範囲の見方、区切り方も必要になるであろうとも思いました。

それで、例えば、2県3県あるいは先ほども出た1県だけでも十分やっていけないかという細かい区切り方をして、その上でそれを今度更に3つぐらい束ねて、例えば、3県が1つの単位だとすると、3つ集まれば9県になるわけですがけれども、そういった2つのわっかの区切り方をすることができないだろうか、ちょっと思いました。

以上です。

○見城委員 まず1点は、今まで議論が進められてきて、広域地方ということでスタートしているわけですが、これで国民が誤解すると思うんです。今まで東北地方なら東北地方とあったのに、広域にもっと考えろということなのか、逆に県単位から広域地方ということなのかというのは、やはりここで明確に打ち出した方がいいと思うんです。国民も一緒に考えていく上で広域ということの意味を、今後区分けしていく上で、だから2県以上とかということが納得できると思うんです。これが1点目です。

それから、先ほどから問題になっている、例えば中国、四国のようなところで、先生からあれだけ大橋時代といって大変なつながりができたけれども、私などもやはりそこを何度も何度も仕事で行っていますと、そこへ住む人の考えは四国から向かい側に渡ったら、そこから日本海側に進むのではなくて、渡ったらなぜ渡れてよかったかといったら、それは横に行く、つまり東京へ向かうか広島から向こうへ向かうのか、そういう感覚で橋と新幹線とは結ばれていて、実際には中へ入っていく時間の掛かり方というのは大変なものがあるわけです。島根とか鳥取の向こうへ行こうとしたら非常に電車も時間が掛かりますし、例えば、そういうことが今回、広域地方になることによって具体的に何かもっと鉄道が変わるのか、道路も変わるのか、そういったことでそこに住む人たちが日本海、瀬戸内海、太平洋をわっと縦断できるような、何かすごいモチベーションがそこにあるのか、これも少し教えてほしいんですね。今のままで行くのか。

○中村（英）部会長 そうではなくて、今おっしゃることが目的なんですよ。だから、こういうことを考えることによって、その地域の人にこういう都市や施設を結びつけた方がいいのか、こうやった方がいいのか、あるいはそんなことはやらないでいいのか、それを考える。さっきの群馬の話などもそうなんです、例えば、茨城県に港があり、その整備が盛んに行われているし、あるいは百里基地の空港整備も進んでいる。もしあそこの北関東横断道というのがちゃんと整備されたとしたら、前橋やその周辺の人には1時間半ぐらいで港や空港に行けてしまうんですよ。だから、そういうふうなことをやるのがいいのかどうか、それを全国計画で示すのではなくて地域の人々がどれがいいかを考えて、一番いいのを計画してもらおうということです。そのための広域的な圏域を考えようということだと思ふのです。

○見城委員 ですから、確認したかったのは、この広域圏が設定されることによって新たなそういった交通網の発展につながるのか、もう一度考え直してつなぐところはつないでいけるとか、例えばそういったことがこの先にあると。そういうことを大前提に広域圏を設定していく、そうとらえてよろしいということなんですか。むしろ、そうとらえて今ここで再編成すべきということですね。

○中村（英）部会長 ええ。だから、愛媛県の人々がもっと高松などに行けるのを便利にしたいとか、あるいは現在では高知とほとんど関係がないのでこれをつなげたいと考えるのか、あるいはそんなことをするのではなくて、もっと広島、松江の方面まで容易にさっと行けるようにすればいいと考えられるのか、それは地元の人で考えても

らおうということだと思います。確かに今おっしゃるように、四国から日本海の方に行こうとしても、地域によっては容易に行けるところもあります。けれども、鉄道で行ったら大変な時間を食うところもありますし、そうかと思うと高松と岡山の間なんて通勤・通学している人だっているような世の中です。ともかくそういうことを各地域で検討してもらうのが、今回の国土形成計画の非常に大きな変わった点だと思います。

○見城委員 そうしますと、このアンケートも重要ですが、このアンケートに答える人がアンケートではとても考えもつかなかったと、この段階ではそんな構想を持たないわけですよ。日本はもう道路をつくるのをやめたんだと思っていますから。基本的にわかりやすく言うと、もうできないだろうとかそんなふうに考えている住民もいっぱいいるわけですよ。ですから、そういう人たちの意識で出てくるアンケート結果をどれだけ私たちは参考にすべきかと、これも一つ問題ですよ。ですから、この部会で全くこのアンケートとは、またアンケートの範疇にはないような意識を喚起してやっていくということが今重要であるということです。

○中村（英）部会長 だから、このアンケート結果を我々は決して無視するものではない。これも勿論参考にしますけれども、これだけに頼るものではない。これだけに頼るなら日本中でみんなアンケートをとって決めればいいので、こんな部会は要らないわけですが、やはりこうしていろいろな立場の専門家の人に集まって考えてもらうことが必要です。ただ、我々だけでは事情を余り知らないところがあるので、こういう地元のいろいろな人の意見も参考にしたいということだと思います。

このアンケートも今回はこういうふうに一般の人々に対してなんですけれども、次の段階ではもうちょっと専門の方に、アンケートと言うのか何と言うのか知りませんが、それぞれの行政の担当の人とか経済界の人とかに聞いていくようなことになるんでしょう。

○小神国土計画局長 いずれは。

○中村（英）部会長 そんなことで、今日はここまで資料をつくっていただいたので大分議論も具体的になってきたのではないかと思います。これを1月30日にある計画部会との合同部会に出したいということなんです、今日いただいた御意見で取り入れられるところは取り入れて、少々作り直します。それで計画部会には委員全員に出していただくということですので、是非よろしく願いいたします。計画部会は、我々よりもはるかに大きな部会なので、メンバーは30名ぐらいおられるのでしょうか。

我々の方はこれだけの少数精鋭ですので、よろしくお願いいたします。

そ の 他

○石井総務課長 それでは、次回の合同部会について御案内を申し上げます。次回の合同部会は1月30日月曜日の午前10時から、ちょっと場所が変わりまして目黒雅叙園にて開催をさせていただきたいと思えます。

なお、本日の資料でございますが、袋の中に入れて名前を書いておいていただければ、私どもの方で送付をさせていただきます。また、ファイルの資料はそのまま置いていただけましたら、また、入れまして次回に御準備をさせていただきたいと思えます。

○中村（英）部会長 今度の合同部会に出してもらった資料は、基本的には今日出してもらったようなものを手直したものであると思えます。それ以外に、我々が今まで議論してきたものを披露し、向こうの意見も出るということで、後は御自由に御発言いただければいいのではないかと考えています。

では、今日はどうもありがとうございました。

閉 会