

国土審議会第3回近畿圏・中部圏整備分科会議事録
(平成16年8月3日開催)

国土審議会第3回近畿圏・中部圏整備分科会

日 時 平成16年8月3日(火) 14:00～16:00

場 所 名鉄ニューグランドホテル「扇の間」

- 議事次第
1. 開 会
 2. 分科会長選出等について
 3. 尾見国土計画局長挨拶
 4. 神田愛知県知事挨拶
 5. 議 事
 - (1) 平成16年度近畿圏事業計画(案)について
 - (2) 近畿圏における自然環境の総点検等について
 - (3) 平成16年度中部圏事業計画(案)について
 - (4) その他
 6. 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16年度近畿圏事業計画について(付議)(写)
 - 3-2 平成16年度近畿圏事業計画(案)
 - 3-3 平成16年度近畿圏事業計画(案)説明資料
 - 3-4 平成16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 近畿圏における自然環境の総点検等について
 - 4-2 大都市圏における近郊緑地保全制度の改正(拡充)について
 - 5-1 平成16年度中部圏事業計画について(付議)(写)
 - 5-2 平成16年度中部圏事業計画(案)
 - 5-3 平成16年度中部圏事業計画(案)説明資料
 - 5-4 平成16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)

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：古川博司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)

((神田知事途中退席後) 代理：福間克彦愛知県企画振興部部長)

(学識経験を有する者)

石毛 直道 国立民族学博物館名誉教授

伊藤 達雄 名古屋産業大学学長

小笠原 日出男 株式会社UFJ銀行名誉顧問

北浦 かほる 帝塚山大学現代生活学部教授

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

立石 義雄 オムロン株式会社代表取締役会長

谷岡 郁子 中京女子大学学長

野村 明雄 大阪商工会議所会頭・大阪ガス株式会社代表取締役会長

林 良嗣 名古屋大学大学院環境学研究科教授

林 宜嗣 関西学院大学経済学部教授

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

水越 浩士 株式会社神戸製鋼所代表取締役会長

室崎 益輝 独立行政法人消防研究所理事長

(国土交通省)

国土計画局長	尾 見 博 武
大臣官房審議官	加 藤 裕 之
国土計画局大都市圏計画課長	小 橋 雅 明
都市・地域整備局大都市圏整備課長	福 本 俊 明
都市・地域整備局	
関西文化学術研究都市建設推進室長	小 池 幸 男
中部地方整備局長	村 田 進
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	渡 辺 秀 樹
中部地方整備局企画部長	木 下 誠 也
中部地方整備局建政部長	春 川 真 一

1. 開 会

○事務局（小橋大都市圏計画課長） まだ予定の時刻の2時には至っておりませんが、ほぼおそろいのようなので、ただいまから国土審議会第3回近畿圏・中部圏整備分科会を開催させていただきます。

私は、本日の事務局を担当いたします国土交通省国土計画局大都市圏計画課長の小橋でございます。どうぞ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25名のうち、定足数であります半数以上の方にご出席いただいております。委員の皆様におかれましては、本日、大変ご多忙のところ出席賜りまして、どうもありがとうございます。

議事に入ります前に、まず、資料についてでございますけれども、お手元の「議事次第」の配付資料の一覧というのがございます。この場で確認していくと、時間もかかりますので確認はいたしません、議事の途中でも結構でございますので、もし不足等がございましたら、事務局までお申しつけください。

次に、前回の分科会以降新たに就任された委員の方をご紹介させていただきたいと思っております。お手元に委員名簿をお配りしております。

委員の交代についてでございますが、まず、秋山喜久委員、荻原久義委員、田代和委員、西垣覚委員、本間正明委員、領木新一郎委員が一身上のご都合によりご退任され、新たに5名の方が就任されております。順にご紹介させていただきます。

小笠原日出男委員でございます。

次に、立石義雄委員でございます。

野村明雄委員でございます。

林宜嗣委員でございます。

水越浩士委員でございます。

その他の委員につきましては、引き続き委員をお願いしております。

なお、本日は、青山委員及び分科会長を務めておられます太田委員がご都合により欠席されております。太田委員がご欠席ということで、国土審議会令第2条第6項の規定によりまして、新宮分科会長代理に職務の代理をお願いいたします。

それでは、新宮分科会長代理、開会をよろしくお願いいたします。

○新宮分科会長代理 新宮でございます。それでは、ただいまから国土審議会第3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

○新宮分科会長代理 議事に入ります前に、私の方から皆様にご相談を申し上げたいことがございます。

太田分科会長より事務局に対しまして、分科会長を1年間お務めになった、そのために分科会長の職を退きたいという旨のご意向が以前より伝えられておったということでございます。このため、分科会長代理として、次期分科会長の選任につきまして、委員の皆様方のご意見をお伺いいたしたいと存じます。いかがでございましょうか。

どうぞ。

○伊藤委員 伊藤でございます。

昨年は、分科会長代理のお話にありましたように、中部圏から分科会長を出ささせていただいております。したがって、この1年間は近畿圏から代表に出ていただくのがよろしいかと思えます。

つきましては、前回から分科会長代理を務めておられます新宮委員に分科会長をお願いするのが最も良いことではないかと思えますが、いかがでございましょうか。

○新宮分科会長代理 よろしゅうございますか。

〔「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、ただいまご提案が承認をされましたので、私、分科会長を務めさせていただきます。皆様には、格別のご指導、ご協力を賜りますように、よろしくお願いを申し上げます。

当分科会の会長就任に当たりまして、私から1つご提案申し上げたいことがございます。

皆様ご承知のとおり、一昨年に近畿圏と中部圏の分科会が統合されました。以来、当分科会におきましては、近畿圏と中部圏に関係する方々が一堂に会しまして審議を行うということになりました。そして、昨年は中部圏の代表として太田委員、一昨年とこれからの1年間は近畿圏の代表といたしまして私というように、これまで近畿圏の委員と中部圏の委員が毎年交代で分科会長を務めるということをやってまいったわけでございますが、来年以降は、効率的な運営を図るということを考えまして、両圏域の委員が2年毎の持ち回りで当分科会長を務めるということに決めるはいかがかと思うわけでございます。皆様にご異議がございましょうか、ご意見を頂戴したいと思いますと思いますが、いかがでございましょうか。

〔「異議なし」の声〕

○新宮分科会長 では、特にご異議がないようでございますので、来年からは中部圏の委員と近畿圏の委員が2年毎の交代で当分科会長を務めるということにいたします。

では、続きまして、当分科会の分科会長代理を指名させていただきます。

国土審議会令第2条第6項の規定に従いまして、私から指名をさせていただきます。

私といたしましては、当分科会の委員として長きにわたりご尽力をされ、また、中部圏の開発整備にも大変深い造詣をお持ちでございます伊藤委員さんに分科会長代理をお願いしたいと思います。委員各位には、ご了承くださいますようお願いをいたします。

3. 尾見国土計画局長挨拶

○新宮分科会長 では次に、開催に当たりまして、国土交通省の尾見国土計画局長さんより一言ご挨拶をお願いいたします。

○尾見国土計画局長 国土交通省国土計画局長の尾見でございます。国土審議会第3回近畿圏・中部圏整備分科会の開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

本日は、委員の皆様方には、ご多忙の中ご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。また、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、ご鞭撻をいただいておりますこと、この席を借りまして厚く御礼申し上げます。

また、ただいまの議事で、新宮分科会長、それから伊藤分科会長代理にご就任いただいたわけではありますが、引き続きよろしくご指導いただきたいと思います。

ご挨拶に先立ちまして、私ごとで恐縮でございますが、私はこの名古屋の地に都合3回、5年半勤務をし、住まわせていただきました。そういう意味で、近畿圏の方には申し訳ないんですけれども、中部圏の地は私にとりましては第二のふるさとのようなものでありまして、少なからずこの地の発展、成り行きについては注目をしていたわけでございますが、今回、図らずもこういう仕事になりまして、大変うれしく思っておりますと同時に、近畿圏、中部圏、双方がそれぞれより一層発展をして、豊かな住民生活ができるように頑張りたいと思います。よろしくお願ひしたいと思います。

さて、国土計画につきましてはこれまで、どちらかといいますと、豊かさの実現とか利便性の向上を主眼として取り組んできたところだというふうに承知しております。今後我が国は、初めて人口減少局面へ移行するという事に相なります。グローバルな地域間競争も激化してまいります。地球環境問題等、国土をめぐる社会経済状況の大きな転換が見

通されるわけでございます。こうした中で、先行きがややもすれば不透明だというような社会への国民の不安を解消し、国民生活の安全・安心、さらには安定を実現する国土の形成を目指すということが必要ではないかと認識しております。このような観点から、現在、新たな国土計画の必要性などについて検討を進めているところでございます。

近畿圏、中部圏に目を向けましても、それぞれの圏域の課題を踏まえまして地域資源を活用し、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ると考えております。

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16年度事業計画をご審議いただくとともに、今後の国土づくりに向けて、本日ご出席の皆様には大所高所から幅広くご助言、ご意見などを賜れば幸いに存ずるところでございます。

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も一層のご支援を賜りますようお願い申し上げまして、ご挨拶にさせていただきます。どうもありがとうございました。

○新宮分科会長 ありがとうございます。

4. 神田愛知県知事挨拶

○新宮分科会長 続きまして、本日は神田愛知県知事さんをご出席になっておりますが、途中退席をされるということでございますので、ここでちょっとご挨拶をお願いいたします。よろしく願いいたします。

○神田愛知県知事 委員の皆様方には、ご苦労さまでございます。ご紹介をいただきました愛知県知事でございますが、中部圏の地方協議会の会長を仰せつかっておりますので、この審議会の冒頭、一言、この地域を代表する形でご挨拶を申し上げたいと思います。

日頃、委員の皆様方には、近畿圏、中部圏のインフラ整備、骨格的なさまざまな基盤整備に積極的に知恵を絞っていただいております。本当にありがとうございます。

私どものこの中部圏におきましても、特に、基軸になる交通網を中心にして、おかげさまで、道路、鉄道、空港、港湾、さまざまな面で順調に整備が展開をいたしているところでございます。私どもはこうした整備をこれからいかに活用していくか、いかに地域に利用していくかということが大変重要であろうと思っております。今後のさらなる推進とともに、そうした利活用についても地域を挙げて積極的に知恵を絞ってまいりたいと考え

ているところでございます。

それから、私ども、今日の国土審議会は近畿圏と中部圏ということでございますが、このところ、近畿圏と中部圏の連携ということの重要性を改めて認識いたしているところでございまして、先だって、大阪府の太田知事さんといろいろそんな話もしました。やはりこれまで、ともすれば東京の方へひたすら目を向けていたような気がいたしますけれども、やはりこの地域にしっかりと根をおろし、中部圏と近畿圏がいかに連携を密にしていくかということも重要な課題であろうと思っております。

そんなことを考えている中で、つい先だって、近畿圏と中部圏にまたがります熊野古道が世界遺産に指定されたというのは、私は大変象徴的な例だなと。環境という切り口、あるいは観光という切り口、いろんな切り口はありますけれども、こうした両圏域の連携、交流というものをこれから大切にしていきたいと思いますと思っております。

しかし、いずれにしても、今、公共事業など大変難しい時代でございます。必要なものをきちんと整備し、それを最大限活用して、地域の活力やら住みよい地域づくりにつなげてまいりたいと思っております。委員の皆様方、そして国土交通省の皆様方には、どうかこれからもいろいろとご助言やご指導賜りたいと思っております。

暑い中の今日のご審議でございますが、ご苦勞をかけます。どうぞひとつよろしく願いを申し上げ、一言挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

○新宮分科会長 どうもありがとうございました。

中部圏と近畿圏の連携の強化というのは、近畿におります私どもも痛感いたしております。よろしく願いいたします。

5. 分科会の運営について

○新宮分科会長 次に、本分科会の運営につきましてご確認をいただきたいと思っております。

事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（小橋大都市圏計画課長） 分科会の運営についてご説明申し上げます。

国土審議会運営規則第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または議事録は速やかに公開するものとされております。

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思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

以上でございます。

○新宮分科会長　ありがとうございました。

6. 議 事

○新宮分科会長　それでは、議事に入らせていただきます。

本日は、「平成 16 年度近畿圏事業計画(案)」及び「平成 16 年度中部圏事業計画(案)」について、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。また、近畿圏における自然環境の総点検などにつきまして事務局からご報告がございます。

(1) 平成 16 年度近畿圏事業計画(案)について

○新宮分科会長　まず最初に、近畿圏の事業計画(案)の内容について説明をしていただき、ご審議をお願いいたしたいと思っております。

それでは、事務局、説明をお願いいたします。

○事務局（小橋大都市圏計画課長）　それでは、私の方から説明させていただきたいと思っております。

「平成 16 年度近畿圏事業計画(案)」についての説明でございますが、お手元の資料で 3-2 というのが事業計画の案でございます。それから、資料 3-3 としてパワーポイントの資料をつけさせていただいております。それともう 1 つ、ご参考までに、3-4 というので主要なプロジェクトが入った地図をお手元に配付させていただいておりますので、適宜ご参照いただければと思っております。

それでは、早速中身に入らせていただきます。

近畿圏の計画体系でございますが、これまで委員を務めていただいている方々はもうご承知のことと思っておりますが、この近畿圏の計画体系というのは 3 層になっております。「基本整備計画」というのがまず一番上にありまして、これは理念を入れているものであります。平成 12 年から平成 27 年度までのものになっております。それをもとにして、政策区域毎の整備の大綱を定めるのが「建設計画」で、これは大体 5 年間の計画になっております。さらに、基本整備計画をベースにして毎年度の事業についての計画を定めるのが「事業計画」でございます。本日ご審議をいただくのはこの毎年度の事業計画の分でございます。

基本整備計画でございますが、4 つの理念というか目標、それから、将来こんなふうな

姿を描こうということが出ております。1つが「強くてしなやかな産業経済圏域の形成」、第2に「内外から人々が集う交流・情報発信圏域の形成」、それから第3に「文化・学術の中核圏域の形成」、第4に「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」の4つになっております。

本日、私の方からこの4つのテーマ毎に、まず背景と課題を述べさせていただいて、その次に主なプロジェクトについての整備状況等をご説明させていただきたいと思いますが、どのプロジェクトもこの4つのテーマどれにも多かれ少なかれ関わっている部分がございます。便宜上4つのテーマ毎に事業を分けて整理しているので、かなり無理があるところもございます。そういったことでご了承いただければと思います。

それでは、最初のテーマの「強くてしなやかな産業経済圏域の形成」についてご説明させていただきます。

まず、背景の部分でございますけれども、1番目のスライドで、近畿圏の活力低下というのが出ております。画面の赤いグラフですけれども、資本金5億円以上の本社数の全国シェアが低下してきているといった事実がございます。

次に、企業の倒産件数・失業率を見ますと、倒産件数が4,000件以上あって、全国シェアの26%近くを占めており、失業率が6.4%で、全国が5.3%ですから、これは平成15年のものですが、全国より1%以上高い失業率になっているという現状がございます。

海外への企業の流出件数ですけれども、かつてほどは流出の件数が多くはないんですけれども、特に製造業で顕著に、工場等の流出が依然として続いているといった状況でございます。

次に、経済と直接には関係ありませんが、土地の利用についてご覧になっていただきますと、低未利用地が大阪湾のベイエリアのあたりにまだかなり残っているといった状況がこの図でわかっていただけるかと思えます。特に、神戸市から堺市にかけての臨海部というのは、工場の跡地等でなかなか転換が進んでいないといった状況でございます。

次は、ウイークポイントの逆で、強い分野ですけれども、ライフサイエンスの分野というのが近畿は非常に強いと。出荷額が東京圏や全国平均を大きく上回っているといった状況でございます。今後のことを考えると、こういった分野をいかに活用していくかといったことが課題になっていきます。

主なプロジェクトを説明させていただきますが、最初は、堺泉北港のコンテナターミナル。-14mの水深のコンテナターミナルを整備中です。-14mというのは、コンテナ船で

いいますと、大体、長いコンテナが 1,500 個から 2,000 個ぐらい積める船がここに着けるといったものでございます。最近では水深 16m というのもありますが、これは特別で、14m というのは非常に深い水深だと考えていただければと思います。

次に、道路網ですが、近畿圏は、都心の慢性的な渋滞、それから沿道の環境悪化等改善するために、阪神高速の大和川線、それから淀川の左岸線について、スーパー堤防と一体化した整備を推進してきているということがございます。これは全体の道路網の整備図をつけさせていただいております。

次のページですが、本年 4 月に一部の公共施設が供用開始されました国際文化公園都市、愛称「彩都」におけるライフサイエンス分野の研究拠点化が進み、住環境の整備が推進されているといったものをつけさせていただいております。

国際文化公園都市のモノレールですけれども、平成 19 年春の西センターまでの完成を目指して、現在整備中でございます。

次が、阿倍野の市街地再開発事業でございます。都市再生緊急整備地域にその一部が指定されている阿倍野地区でございますけれども、都市機能の集積、それから住環境の整備等のための再開発を進めているところでございます。なお、本年 5 月にはあべのフォルサが全面オープンしたと聞いております。

次は、道頓堀川ですけれども、遊歩道の整備を推進していると。これも、都市再生プロジェクトに指定された「水の都大阪再生」の一環としてやっております。本年は 170m ぐらいの区間、整備が進むと聞いております。

次に、テーマの 2 でございます。「内外から人々が集う交流・情報発信圏域の形成」といったことで、まず、背景ですが、外国人の入国者数、それから日本人の出国者数が出ております。これは関空をベースにしたものになっておりますけれども、相変わらず入国者よりも出国者が非常に多いと。この格差が問題になっており、観光の面でも、外へ行く人は多いんですが、見に来る人はなかなか少ないということで、現在、「ビジット・ジャパン」という観光のキャンペーンもやっているところですが、関西空港について平成 12 年と 15 年を比べますと、利用者が若干減ってきているといった現状がございます。

それから、国際会議の件数ですが、ほかの圏域に比べて近畿圏は国際会議の件数が非常に多くなっております。京都とか、やっぱり歴史文化の遺産が多いということで、国際会議が開かれることが多いのだらうと思います。

次は、不利益の話でございます。1 時間圏内の交流人口ということで、1 時間以内にど

ここまで到達できるかというのをずっと見ていきますと、北近畿あるいは南近畿などではやはり交通基盤の整備が遅れているということで、他の地域と交流できる可能性がまだなかなか低いといった状況にあるのを示したのがこの図でございます。

このような状況を踏まえまして、整備の中身について説明させていただきますが、主なプロジェクトとして、まず最初は、東アジアの主要な国際空港というのがついております。ここで関空と、中部圏でいいますと中部空港が来年開港するといったことが入っております。次のページで関空について見ますと、現在、二期事業の埋め立てが進められております。あと、一期事業の既存施設の能力増強といったこともやっております。

次は道路網ですが、圏域内外の交流を支える高規格幹線道路ということで、本年度は北近畿豊岡自動車道、春日和田山道路の一部が供用開始されます。それから、いわゆる第二名神の路線整備を着実に推進していくということになっております。

テーマの3番ですが、「文化・学術の中核圏域の形成」です。

最初に、これも背景ですが、関西文化学術研究都市では人口が着実に増加しております。特に外国人研究者の数が、絶対値はまだ低いんですけども、7年間で80人から217人に2.7倍増えているということで、都市基盤の整備と相まって、ますますこういった傾向が続くのではないかと考えております。

次が、国宝・重要文化財等。国宝、それから世界遺産に今回登録された部分とかいろいろあって、我が国の国宝の約6割が近畿圏に存在しているといったことで、この強みをどうやって観光なりその他産業に生かしていくのかといったことがここでの課題になっております。

それで、何を今整備しているかということでございますけれども、関西文化学術研究都市については、平成14年国立国会図書館の関西館が、それから、昨年度に「私のしごと館」が本格稼働しており、都市基盤の整備が着実に推進されております。

それから、奈良県立の図書情報館についても、人々のニーズにこたえ、幅広い情報提供を行うというので、平成17年に開館の予定と聞いております。

次に、京都の迎賓館でございますが、これも、平成17年度の完成に向けて、現在推進しているところでございます。16年度は建物本体の内装の工事等を行っているということを聞いております。

次が、ユネスコ世界遺産に登録された紀伊山地の霊場、それから参詣道ですが、それに関連する事業として、熊野古道センター、熊野参詣道の整備が進められております。16年

度の事業といたしましては、センターの方は実施設計とか建築工事、参詣道の方は橋梁設置とか石垣の修復等をやっていくということを聞いております。

テーマの4ですが、「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」ということです。

まず最初に、災害関係でございますが、画面でいきますと、安全面で洪水ハザードマップの公表という取り組みが進展しております。一方で、この右の図ですが、大阪と京都間の高槻市付近で淀川が破堤した場合にどうなるかというシミュレーションですが、下流の新大阪駅付近にまで浸水が達する危険があるという、広域的な浸水が想定されているといった報告がございます。

次が、密集市街地の分布状況ですけれども、大阪を中心に、2,000ha以上の密集市街地があります。これは首都圏も同じくらいあるんですけれども、非常に広大な密集市街地があって、災害時の都市の脆弱性になっていると。これを都市再生プロジェクト等を通して重点的に整備していく必要が生じているといったことでございます。

次が、また災害関係ですけれども、大規模地震により想定される被害というのがこの図に出ております。南海地震の場合は40%以上の確率で発生が予想されているということが出ております。

それから、後で自然環境関係のお話をさせていただきたいと思っておりますが、近畿圏における自然的な土地利用がされている土地の面積は宅地開発等によりましてどんどん減少しております。過去18年間で琵琶湖の1.3倍に相当する883k㎡減少しているといった状況にあります。こういった状況にありまして、自然の保全、それから再生をどうすればいいのかといったことを考えておりまして、水と緑のネットワークの形成といったことに取り組もうとしております。

次は、琵琶湖の水質状況です。世界有数の古代湖である琵琶湖でございますが、南湖を中心に透明度が非常に低く、汚染改善がなかなか進んでいない状況にあるといったのが、この説明図でございます。

その関連で、次に事業について説明させていただきますが、まず最初は、大日・八雲東町の住宅市街地総合整備事業でございます。防災、それから居住環境の整備の観点からこの整備を推進していると。これも都市再生緊急整備地域に一部が指定されているところでございます。

次が、スーパー堤防と言っている高規格堤防の整備事業ですけれども、淀川、それから

大和川において推進しております。

廃棄物処理の関係は、以前からあります大阪湾のフェニックス計画の話を出させていただいております。16年度の事業としては護岸の基礎工事等をやるということを聞いております。

先ほど言いました琵琶湖の河川環境整備事業ですけれども、事業といたしましては、湖底の泥の除去、それから植生の浄化等による流入河川の浄化といったことをやっているところがございます。

次が、蜻蛉池公園ですけれども、これは整備をしているということだけでございます。

最後に、尼崎でございますけれども、この新都心地域において、緑豊かで産業情報交流機能、それから都市型居住機能などの多様な機能の複合化した、緑豊かなまちづくりを推進しているといったことをご報告させていただきまして、主なプロジェクトのご説明を終わらせていただきたいと思います。

以上でございます。

○新宮分科会長 ありがとうございます。

ただいま説明のございました「平成16年度近畿圏事業計画(案)」につきましてご審議をお願いいたします。ご質問、ご意見頂戴いたします。

ご発言に際しましては、恐れ入りますが、挙手をされまして一言かけていただきますように。この並びにおられる方は、手を挙げていただいても、私わかりませんので、一声かけていただくようお願いいたします。

それでは、ご審議をお願いいたします。どなたか。

○林(良)委員 名古屋大学の林良嗣です。

個別のことではないんですが、先ほど、ビジョンというか、地域の目標のところからお話をされました。そこからこのプロジェクト、事業のところへ落ちますと、そのつながりがわかりません。ビジョンから各事業が一体どういうマッピングのもとに形成させているかを必ずこの国土審議会で議論するようにしないと、あたかも個別の局のところのものを寄せ集めたものになってしまいます。私どもにこれでよろしいかと言われても、つながりが判らないので判断しづらい。ぜひ全体のマッピングをお願いしたいと思います。

関連しますが、先ほど、1つのところで話をするというのが、実は別のところにも出てくるんだという話がありましたけれども、これは当然のことでありまして、ビジョンといえますか目的というものと、そこに向かっていく戦略(ストラテジー)というのと、その

ストラテジー毎にまたいろんな対策（ポリシー・インスツルメンツ）があるわけですね。

このような3段階に分けた連関関係の整理をすると非常にわかりやすいのではないかと思います。

そして、プロジェクトに関しても、将来の経済、人口、環境についての見通しを提示いただいた上で議論をさせていただきたいと思います。

以上です。

○新宮分科会長 お願いします。

○事務局（小橋大都市圏計画課長） ご意見ありがとうございます。

つながりがわかりにくいというのは、ご指摘のとおりだと思うんですが、基本的に、これが良いかどうかは別にして、上位の計画の段階でどうつなげるかというのがポイントだと思います。上位の計画をどんなふうに整備していくのかといったことが非常に大きいと思いますので、いずれにしても、次につくるときに当たって、先生からお話があったようなことも踏まえ、ご相談させていただきながら、より良いものにしていきたいと思っているんですけれども。

○林（良）委員 上位の計画を示していただいて、それぞれの事業がどこに当たるかという、マッピングというのはそういう意味なんですね。それをいつも出しておいていただくとわかりやすいということです。

○事務局（小橋大都市圏計画課長） 多分、最初の基本計画の理念をどんなふうを書くかにもよると思うんですが、今の書きぶりというのは、何でも包含できるような書きぶりになっているので、それから1段下の段階で具体的にどうするかとなると、なかなかつながりが見えないということだと思いますので、一番最初のゴールかあるいは目標に当たるものを今後どんなふう書いていくのかということにまずかかるのかなと思うんですけれども。

○林（良）委員 ぜひお願いします。

○事務局（尾見局長） 私、ちょっとまだ整理されていませんけれども、先生のおっしゃることは非常によくわかるんです。この計画も理念と事業計画みたいなことになるんですが、もう少しやっぱり需要者というか利用者というか、国民の立場に立って、どういう目標があって、それがどういう成果を上げたのか評価できるようなことでなければいけないんじゃないかと思います。

社会資本の重点整備計画なんかも、アウトカム目標というのを、それほど熟していない

かもしれませんが、今、始めています。

私ども、これから先の計画では、さらにそれをより統合したというか、上位概念として、しかも数値的に評価し得るようなものがあり得ないだろうか。計画は、理念もあれですが、やはりできるだけそれを外から見てわかりやすいように、そういう目標設定をして、その中で評価ができるようなものに組みかえていければいいんだと思いますが、言うべくして、なかなかすぐ簡単に置き換わらないと思います。できるだけいろいろご示唆をいただいて、そういうものを整備していくというようなことで対応していきたいと思っています。

○林（良）委員 ありがとうございます。

○新宮分科会長 よろしゅうございますか。

ほかにございませんでしょうか。どうぞ。

○水越委員 私、今回、出席が初めてですので、ピント外れな発言になったらいけないんですけれども。

私は神戸出身で、日頃地元で聞いていますと、例えば、道路の大阪湾岸線の西部延伸部分について随分長い間たなざらしに遭っていて、本当は欲しいんだけどなど。それをやれば良いこともたくさんあるんだという話を随分聞いております。ただ、お金がないからできないんですよということを行っている。

これは大阪湾岸線だけの問題じゃなくて、あらゆることに言われて、当てはまることだと思うし、最近では、例えば新潟県だとか福井県で大水害があったのは、ちゃんと工事をやっていないことがあったのではないのかという話もあったり。

だから、今年の事業計画というのがあるわけですが、結局、お金の総枠があって、これだけしかできませんということで、あげくの果ては、評論家に言わせると、もう公共工事なんてやらなくてもいいと。やらなくてもいいものを一生懸命やっているのはけしからぬという認識すらあるという状況の中で、本当はやらなきゃいけない工事がやられないで、国家的な損失になっているということがあるだろうと思うわけです。

しかし、財政の裏づけがないからというところが、実は、実際問題として大議論があるところでありまして、特に、今の経済情勢というのは上昇気流にあって、もう日本経済は大丈夫という説もありますけれども、そうでないという説もある。今は、特に中国向け、アメリカ向けの輸出で潤っているだけであって、これがもしはがれてしまったら、内需というのは大変お寒いものであるという有力な説もあるわけですね。

公共工事にしろ、財政のある程度の出動が経済的にも非常に意味があるという議論もあるわけでありまして、そういう意味では、今回のこの計画についても、十分な工事、十分な予算が出されたということではないんじゃないかという言い方もあるのではないかと私は思うわけです。

たまたま私は兵庫県の出身ですから兵庫県の立場から言うと、本当はもっとやらなきゃいけない工事がネグレクトされているんじゃないのか。具体的によくわかりませんが、という気がするわけでありまして。

以上です。

○新宮分科会長 何かお役所の方でご意見。

○事務局（尾見局長） 大変お答えしにくいことだと思います。

私どもも、やはりもっともっと社会資本整備はやらなくちゃいけないと思っている部分もあります。ただ、全体の中では、やっぱり整備の効果なりそういうものをきちっとできるだけご説明して、国民の方に理解をいただいて。しかし、お金のないことも事実でありますから、どこから手をつけていったらいいのか。優先順位とかいうようなご議論でありますけれども、そういうものをかっちり決めていって、その中でやるということではないかという感じがあります。

地元の局長さんもいらっしゃいまして、国民の方々に理解していただくためにいろいろ努力されていると思いますが、全体としては、まだ少ない部分もあるのかなと思います。

従来の考え方の延長ということではなくて、先ほど申し上げましたように、いろいろな見方をする方々も非常に多くなってきていますので、そういう方々それぞれの立場からのご理解いただけるような説明なりあるいはデータなり、きちっと情報を開示してというのが王道だと思いますので、それで進めていくということではないかと思います。

お答えになっているかどうかわかりませんが、ややご不満でしょうか。

○水越委員 いえ、よくわかります。

私の言いたいことは、構造改革と言われているけれども、本当の構造改革というのは、要らない公共工事はやらずに、要る公共工事をやるべきであると。つまり、予算の配分を合理化していくというのが本当の構造改革なんだけれども、実際に行われていることは、何もかも縮小していくと。やらなきゃいけないものもやれないでいるんじゃないのかなという、その危惧を申し上げただけであります。私は当然だと思います。

○事務局（尾見局長） 温かい励ましだと思います。

あと、もう1つつけ加えさせていただくと、近畿圏とか中部圏という圏域全体でのプライオリティー、これはなかなか難しいと思います。それぞれの県のお立場からすると、やっぱり選挙で選ばれた知事さんのお立場からすると、なかなか言いにくいのかもしれませんが、やはり広域的に見て、少ないお金でどこからやっていったらいいのか。議論に議論を重ねて進めていっていただくというのがこういう場ではないかという感じもありますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○水越委員 ありがとうございます。結構です。

○新宮分科会長 ただいまの話に関連して、近畿圏の主要道路を造っている阪神高速道路公団が今度民営化されていくということになりますと、こういう国土計画をつくってやってほしい、やるべきだというときに、阪神の道路の会社としては民営化されて、自分の算盤で、それはとてもできませんというようなことになってきたときに、計画というのは会社の言い分どおりになっちゃうわけですか。

○事務局（尾見局長） ここも、私、十分に答えられるかどうかわかりません。

典型的には、日本道路公団の民営化議論の中でも出てきたことだと思いますが、もちろん、従来以上に採算性だとかそういうことに関するチェックを厳しくやるというのは、民間会社になって当然のことだと思いますが、それとは別に、現在の仕組みの中でも、本当にどういう道路を造っていくのかということについては、やはり国の意思だとか、そういうものを十分踏まえた上で、枠の中と言うと言い過ぎかもしれませんが、そういうことがベースになる中で実際の事業が行われていくということだと思います。

それから、なかなか民営化会社が採算ベースという点で難しければ、例えば、道路公団の高速道路の関係では新しい直轄事業だとか、そういうスキームももう用意されているわけでありますので、今後、今のスキームだけですべて処理されるものではないと思いますので、総じて言えば、必要なものは必要だということで整備されていくんじゃないかと思っております。

○新宮分科会長 そうなるように、ぜひお願ひをしたいと。

ほかにございますでしょうか。どうぞ。

○足立近畿地方整備局企画部長 個別のお話をしてあまり意味がないかなと思いましたが、具体的な名称が出ましたので、大阪湾の湾岸道路の8期、9期と呼んでおりますところのご紹介をちょっとさせていただきます。

今現在は、P I といひまして、市民の方々にいろいろ意見を聞いている段階で、これか

らアセスメントといったところに入っていくと。

近畿地方整備局といたしましても非常に重要なところでありまして、やはりネットワークが完成して高速道路網はようやく全うされるということで、重要なところが欠けていると大きな効用を発揮できないということになります。そういう意味で、近畿でも欠けているところが何か所かありまして、例えば、奈良の平城京のところの大和北道路と言っているところだとか今ご指摘のところだとか、そういったところが何とか早くつながるようにということで、集中的にやっているところであります。

それから、治水事業につきましてもお話がございましたけれども、全国的に見ますと、安全度が足りないところが結構いっぱいありまして、近畿でもあちこち、実際のところがあります。そんな中でどこから手をつけていくか、選択と集中ということで、ご指摘のとおりやっていくようなことだと思いますけれども、どうしても災害が起こったところから手をつけてしまうというようなこともございまして、その辺はちょっとイタチごっこみたいなところがあって、非常に残念なところもございまして、その辺、地域の声を聞きながらしっかりやっていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

○新宮分科会長 ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。

○竹内（礼）委員 安全で快適なという言葉が決まり文句のように使われています。今の安全という言葉は、どうも治水とか災害だとかいう土木工事的なことにも使われているような感じがしますが、私たち市民、国民からすると、水質の安全だったり、心の安全だったり、食の安全だとか、いろんな意味での安全があります。河川についても安全イコール治水という使い方をしない方がもうちょっとソフトかなという感じがします。

今、川のことですと、住民との合意、住民の意見を聞くというので、私も地域でそういうお手伝いをすることがあります。昔はともかく今は、農業なり漁業なりの代表者が全員意見をまとめるということはなかなかないので、「地域住民の声を聞く」と言っても合意は難しいんじゃないかと思うんです。

そこで、最大公約数的なことと言うと、「安全」がキーワードかなと感じています。各省庁がそれぞれに違う安全を言いますが、何か広い意味での安全というものをもうちょっとイメージされると国民に伝わりやすいかなと思います。

○新宮分科会長 どうぞ。

○事務局（尾見局長） 一番最初ご挨拶させていただいた中で、お聞き取りができなかつ

たかもしれませんけれども、今、新しい国土計画を考えようと思っております。その中で、まさに委員おっしゃったとおりですが、安全・安心というのは、例えば政府の経済財政諮問会議の「骨太の方針」だとか、そういう中で最近非常によく使われます。安全と安心がワンセットで使われていて、安全の1年目の中身は、防災すら入ってなかった。非常に狭いところの安全の話だけだったように思います。

全体として見れば、おっしゃったように、安全だとか安心とか、ちょっとそれだけでは包摂できないかなというので、安定というのも、心の安定だとかいうことで入れてみたんですが、これからご議論していただいて、社会資本1つとっても、やっぱり安全とか安心のための高速道路というような議論はあり得ます。地震の関係でいえば、避難するために高速道路がまさかのときに必要だというようなことで言われることもあります。あるいは高度医療とか地域医療を効果的に進めるために、安心というふうな言われ方をすることもあります。この言葉は国民生活の側からいうともっともっと多様な意味合いを持つと思いますので、そういう観点から、国土計画の1つの国民生活上の指標として前面に出して議論してみたらどうかと、今、実は考えておりますので、そういう切り口からもの考えた方がいいんじゃないかというようなことがありましたら、どんどんご指摘いただければありがたいと思います。

ありがとうございました。

○事務局(小橋大都市圏計画課長) 委員ご指摘のとおり、これは近畿圏だけではなくて、中部圏、それから首都圏の計画も全部そうなんです、法律をベースにしてできている計画であり、その法律を見ると、インフラ中心に書いてあって、例えば安全もインフラを通しての安全みたいな話になっているんですが、委員からご指摘があった、例えば食の安全とかはなかなか国土交通省でというわけにはいかないんですが、まちの安全、防犯みたいな話とか、最近でいえば、テロの脅威に対する安全とかいったものを含めて、ソフトウェア的な安全対策って何をやっていくのかといったことを考えるのが、やはりこれからの我々の課題の1つだと思っています。

ただし、それを具体的にこの中でどういうふうにするかというのはなかなか難しく、今後どうしていけばいいのかなと、今、考えているところです。

以上でございます。

○新宮分科会長 よろしいですか。

ほかにごございますか。どうぞ。

○林(宜)委員 先ほどの林委員とひょっとするとかぶってくるかもしれませんが、今現在、地域づくりの総合化といいますか、プロジェクト間の連携だとか有機的な関係をどのようにつくっていくのか。これは当然、ソフトの部分も必要になってくるかと思いません。

恐らく意識はされているんだろうと思いますが、こういう形でプロジェクト毎に説明されると、例えば、コンテナ埠頭の開発と整備とアクセスというのは当然つながっていることですから、プロジェクト間のつながりといいますか、関係だとか有機的なつながりを意識した事業計画のような形でやっていただけると、よりビジョンとかとのつながりも出てくるしと、そんな感じがいたします。

それからもう1点は、今、急激に道州制の議論が出てまいりまして、道州制というのは、まさに財政であるとかいわゆる制度的なブロックの一体化を担保するための制度的な仕組みの変更だという具合に思います。道州制の議論をするときに、広域的な地域づくりは非常に重要であるという意識は随分高まっているんだろうと思いますが、実は、それぞれの府県がかなりばらばらであると。

例えば近畿でも、「近畿は1つ」と言いながら、そうでもない面がある。そういうときに、近畿あるいはそれぞれのブロックの一体的整備というところから、その一体化を進めるための整備といいますか、こういうものをどのように今後していくのか。これは平成16年度は非常に難しいと思いますけれども、もう少し中長期的に見たときに、より一体化をするためにどのような整備をすればいいのか、このあたりが今後の整備計画に非常に要求されているところではないのかなという感想でございます。

○事務局（小橋大都市圏計画課長） おっしゃるとおりだと思っております。

まず最初の点ですけれども、確かにこのプレゼンテーションが、ここに出ているようなコンテナターミナルだけというのは本当におかしな話で、アクセスとかがあって具体的な産業や生活に影響を与え、その効果があるわけで、なるべく今後はそういったつながりがわかるような書きぶりにしたいと思っております。どこまでやれるかはわかりませんが。

実際、例えばコンテナターミナルでいえば、通常は物流という観点でとらえているので、こういった施設整備でとらえているわけではないですから、物がどんなふうに流れているのかといった観点から、海外の船のルートも含め、それから内陸まで含め、そのルート、それからコストをどう考えていくのかといったところがポイントだと思います。

これだけが出ているというのは、今回、事業計画というのはどうしても、ベースになっているのはインフラなものですからこういった書きぶりになっているんですけども、先生のご指摘されたような要素をぜひ入れて考えていきたいと思っております。

○事務局（尾見局長） 基本整備計画で掲げている将来像毎に各事業を分類するというやり方は今回で2度目です。最初はただの文書だけご覧いただいたというようなことからすると、1段階階段を上がった感じはするんですが、おっしゃったように連携というのが大きな軸になっている中で、来年以降は間違いなく1つの目的のための複数のプロジェクトを一体的にご説明して、こういう目標でというくくりをすることにしたいと、担当課長には言っておきますので、ご理解いただきたいと思えます。

それから、一体性という点ですけども、私ども、実は、この近畿圏、中部圏もそうですけれども、やはりこれからの国土行政の中では、広域的なブロックでどうものを考えていくかというのが一番ウエイトの大きい問題だと思います。

一足飛びに道州制ということになるのかどうかはわかりませんが、やはりそういう形でものを考えていくということは非常に大事なことだと思います。これも、国が主導的に一体性を確保するためにどうというよりは、恐らくこういうものづくり方にもよるわけですけども、やはり主体的には、まず都道府県なりが相互にお話を十分していただいて、共通の方向として行くべきは行く、おのおの連携するものは連携する、競合するというか競うものは競うというようなベースをつくっていただいて、そこにはもちろん経済界だとか国民各層のいろんなご意見も反映し、国もその中でどういう役割を果たせるかということをとータルに議論できるような場をつくっていくことが重要じゃないかと思っています。

それで、新しい国土計画の中では従来以上にその辺のところにポイントを置いた進め方ができないかと、今、検討中でございます。

○事務局（小橋大都市圏計画課長） 道州制という形で1つの行政区域が明確にできれば、その中でというのは、考えやすいところがあるんですが、今の段階で、そういった行政区画がちゃんとできていないときに、多分、いろんな連携があると思うんです。観光についてはこの県とこの県、あるいはこの市とこの市の連携とか、それから、廃棄物処理については別の連携とかがあって、それを1つ1つ考えてインフラ整備をやっていくとなると、これはなかなか想定できるものがなくて、どうしても総花的というか、マルチに何でも対応できるような形になってしまっているのが現状だと思います。良いお知恵がありましたら、ぜひ教えていただければと思っております。

○新宮分科会長 よろしゅうございますか。

はい、どうぞ。

○高橋委員 ずっとこの審議会に参画させていただきまして、今回、こういうすごくわかりやすい説明資料をいただいて、とても評価させていただきたいんですけども、これを読ませていただいたときに、事業計画の予算的な措置ということが、一応10年なり15年の中で、今年平成16年でいくら出して、これは国費はいくらですというふうに書かれていて、わかりやすいことはわかりやすいんですが、今まで進んだのがどこまで進んで、今の段階であとどのくらい残っておりますというのをもっと細かく。多分、この資料には書いておられるんでしょうけれども、私ども、特に私のように国民への説明責任のためにも入っているというような審議委員としましては、それをもう少しわかりやすく説明していただけたら、みんなに説明ができると思います。

道路にいたしましても、あるいは関空にしましても、ここまでできているけれども、例えば事業評価は途中評価もあるわけですから、途中評価で、ここはやめますということもあるかもわからない。その辺をもう少し具体的に予算の面で示していただけたらとてもわかりやすいんじゃないかと思います。

例えば、私、これすごく不思議だと思ったんですが、大日・八雲東町の事業主体で都市再生緊急整備地域ですか、平成12年度から始まって20年度までで、あともう4年ですよ。27億円の総量で、今年が200万で、国が70万しか出されない。これをここに出すということの意味はどういうことかなど。国が70万出して総合整備事業ということは、ほかの27億円は市町村あるいは民間の方たちがどれだけ出していくのか。この総事業費というのは、国は本当に何%しか出しておられなくて、ほとんど民間とか地方自治体が出すように見える、その辺、私ども一般国民にはわかりにくいところがあります。

もちろん、国土交通省が指導なさって大きな事業をやっていくわけですが、すべて国庫事業ではないですし、PFIとかそういうものをこれからどんどん活用していかないと、国のお金はもうほとんどないわけですから、そういうところをもう少しわかりやすく、あるいはそれを誘導するように国土交通省は考えてくださったらどうかと思います。そうすると国民は、要らない事業は自然に、これはやめましょうという方向になっていく。合意はとりにくいですが、最低のインフラは、例えば道路とか空港とかいうのは、議論において文化施設なんかとは少し様相を別にするのではないかと思います。その辺をやはり予算の面できっちりわかりやすく情報公開していただけたらと思っております。

○新宮分科会長　いかがでしょうか。

○事務局（小橋大都市圏計画課長）　詳細がわからないので申し訳ございませんが、総額が27億で、本年度はおっしゃったように国が70万でその他が200万ぐらいで、そんなんで本当に27億の事業ができるのと疑問を持たれるのはごもっともだと思いますが、今年度はそういうふうになっていて、予定ではちゃんとでき上がることになっているとのことです。

○新宮分科会長　どうぞ。

○渡辺近畿地方整備局建政部長　近畿地方整備局でございます。

住宅市街地総合整備事業でございますけれども、この中にいろんな事業がございます、27億円という非常に大きな事業費の中には、公的な住宅を建設するというような事業も当然含まれておるわけでございます。ここはまだまだこれからというところもございまして、この200万で今期70万という内訳は、今手元に持っていないのですが、その中には、例えば個人が密集市街地の住宅を建てかえるような場合に計画の策定費を補助するとか、そういう個人に対する非常に少額の補助のようなものも含まれておりまして、そういったものしか、たまたまこの16年度にはないというようなことであろうかなというふうに考えております。

全体事業費の27億の中には、非常に大きな公営住宅でございますとかそういった住宅建設等も入ってございますので、そういった事業がその年度に含まれている場合にはかなり大きな国費が出てくる場合もあるということで、たまたま16年度はこういった状況になっているとご理解いただければよろしいんじゃないかと思えます。

○事務局（小橋大都市圏計画課長）　委員がおっしゃった評価の話ですけれども、まず、それぞれの事業が、今指摘がありましたようにいろんなものの要素が組み合わさってその事業になっているので、個別の予算額で幾らかというのはなかなか出しづらい面はあるんですが、一方で、おっしゃるとおり、例えば目標を設定したら、それに対してどこまで来ているのかという達成率とか、そういったレビューは必要だと思っています。過去においてそういったことがちゃんとされている形跡がないので、今後そういったことをやりたいなと思っていますところではあります。

○伊藤委員　別のことでよろしいですか。

○新宮分科会長　はい。

○伊藤委員　あまり時間もないようですけれども、1つだけ、局長のおっしゃったお言葉

の中で気になることを日頃から感じています。

それは、安全・安心をワンセットで進めていると。確かに、国土交通省さんがお作りになるパンフレット類にはその言葉が氾濫しているんですね。

そのことで私が気になるのは、安全な国土をつくる、安全なインフラを整備するのは、行政、お役所の、国としての大事な役割だと思っています。これは進めていただかなきゃいけないですね。ところが、安心というのは誰が安心するのか。私は、国民1人1人だと思うんです。したがって、安全をつくるのはお役所の仕事ですけれども、これをつくる基準は、国民1人1人は認識できないんですね。今私たちが住んでいる場所が安全であるかどうかということは個人では判断できない。だから国に委託していると思います。したがって、それはしっかりやっていたらかなきゃいけないんですけれども、国民1人1人が安心するにはどうしたらいいかという、やっぱりお役所がやっておられる仕事をちゃんと説明していただかないと、国民は安心できないんですね。それを、「安全・安心はワンセットで仕事をしているから安心しろ」と言われても、これはちょっといかなものか。

冒頭、両林先生が同じことをおっしゃっていますけれども、個々のプロジェクトはちゃんと進めているから、近畿圏は良くなるんだ、安心しろというのとよく似ているような気がするんですね。その間にきちっと説明をしなさいというのが林委員のご説明だと思っています。

そういう意味で、安全・安心はワンセットではなくて、違う切り口でお仕事をしていただきたいと感じているんですが、私の思いは間違いでしょうか。

○事務局（尾見局長） おっしゃることは非常によくわかります。

確かに、ずっとセットで使ってきたようなところがあって、伊藤先生からご指摘になったような形で分析的に考えたことは、実は、私個人としてはあまりなかったんですが、なるほど先生のおっしゃるとおりだなというふうに、今、半分ぐらいそういうふうに思いました。

ただ、いろんな切り口がある中で、安心というのも私は価値が、説明責任とかそういう問題としてとらえるのも1つだと思いますが、要するに、国民がだんだん比重を置いているものが変わってきているんじゃないか。そういう価値の1つとして、安心という世界が。それはなかなか目に見えないものであって、数量化できないということがあるかもしれませんが、やはりあるところまでの生活ができるようになって、日常生活を落ちついた形で過ごしていきたい、あるいは自分のプライベートな趣味だとかいろんなことで充実した生

活を送りたいというときに、ややもすればそれを脅かすようなものに対して、それを安全というような形できちっと整理できるものもありますけれども、漠然とした不安だとか、そういうものもできるだけ排除したい、遠ざけたいという国民の方々のお気持ちとか、そういうものもあるんじゃないか。ちょっと私、十分にお答えできているような気がしませんが、そんな感じもあります。

いずれにしても、おっしゃっていることを踏まえて、簡単にものを考えないようにということにさせていただきたいと思います。

○新宮分科会長 ありがとうございます。

まだいろいろご意見があろうかと思いますが、あとまだ2つほど議題が残っておりますので、ここらで最初の議題、「平成16年度近畿圏事業計画(案)」につきましてはお諮りをさせていただきたいと思います。

今、大変貴重なご意見がたくさん出ました。これはぜひ来年度以降の計画づくりに生かしていただきたいと思いますが、平成16年度の事業計画といたしましては、この提示されております原案のとおり承認するというところでよろしゅうございますでしょうか。

〔「異議なし」の声〕

○新宮分科会長 ありがとうございます。ご異議がないようでございますので、本案件につきまして異議のない旨を国土審議会会長に報告をいたしまして、同意を求めました上で答申を行うということにさせていただきます。

(2) 近畿圏における自然環境の総点検等について

○新宮分科会長 それでは次に、近畿圏における自然環境の総点検等についてご説明を事務局からお願いいたします。

○事務局（加藤大臣官房審議官） それでは、近畿圏における自然環境の総点検等についてということで、お手元にお配りをしております資料4-1、資料4-2の内容につきましてかいつまんでご説明申し上げます。

まずは、資料4-1「近畿圏における自然環境の総点検等について」でございますが、これにつきましては、スクリーンのスライドに沿ってご説明申し上げます。

ご覧いただいておりますとおり、近畿圏の緑地の状況につきましては、開発によって緑地が年々減少してきているわけございまして、ヒートアイランド現象も、こういった緑地の減少が一因とも言われておるわけございまして、環境問題あるいは自然とのかかわ

りへの要望というのも強くなっておるわけでございまして、緑地の保全に対する社会からの要請には大変大きいものがあるわけでございます。

近畿圏における自然環境の推移を見てみますと、この図に示しております赤い部分は、昭和 51 年から平成 9 年の間に都市的な土地利用に変化した地域を示しておるわけでございますが、約 440 k m²、淡路島の約 4 分の 3 に相当する区域がこういうことになっておるということでございます。また、大阪、京都、神戸の平均気温が周囲に比べて特に高くなっておる、あるいは熱帯夜の日数も、東京、名古屋に比較して多いといったようなことからわかりますように、深刻なヒートアイランド現象も見られるわけであります。

他方、近畿圏の景観に目を向けますと、市街地が平地や盆地にコンパクトに展開して、それが山地に囲まれておると。ちょうど屏風の前に都市が展開しておるといような特徴的な景観をしておるわけでございます。

また、近畿地方では古墳やため池が多く、歴史文化と緑の共存というものが多く見られるのも近畿圏の特徴であります。ため池では、多様な生物の生息の場所になっておるといったようなこともあるわけでございます。

一方、ほかの大都市地域と同様、宅地開発は郊外まで広がっているわけでございまして、大規模開発による緑地の減少や生態系の分断といったようなものも見られるわけであります。里地、里山など住宅地に隣接する身近な自然環境についても、管理が行き届かずに荒廃しているところがございます。

こうした状況を踏まえまして、第 3 次都市再生プロジェクトの 1 つとして、大都市圏における都市環境インフラの再生が決定され、ここで取り組むべき喫緊の課題として、大都市における自然環境の総点検及びまとまりのある自然環境の保全ということが掲げられております。

さらに、今年 3 月に「規制改革・民間開放推進 3 か年計画」が閣議決定されておりますけれども、ここでも、近畿圏の自然環境の総点検を行い、水と緑のネットワーク形成など、環境負荷の小さな都市の構築のためにランドデザインの策定に取り組むといったことが書かれております。

こうした一連の動きを受けまして、本年 3 月、関係省庁、関係地方自治体からなる検討会議を設置をしたわけでございまして、この会議は、まとまりのある自然環境の保全を推進するために、水と緑のネットワークの構築に向けて、近畿圏における自然環境を総点検して、総合的な都市環境インフラのランドデザインを策定するということを目的として

おります。また、この総点検に当たりましては、有識者の方々からなる研究会も設置をしておりまして、専門的、技術的な知見を頂戴しながら検討を進めると、こういうことになっておるわけでございます。

既に首都圏におきましては、同様に水と緑のネットワークの形成作業が実施をされまして、今年の3月に首都圏における都市環境インフラのグランドデザインが策定されました。近畿圏のグランドデザインの具体的な策定作業につきましては、今後の検討会議、研究会でのご検討を踏まえて実施していくこととなりますが、首都圏では、近郊緑地保全制度などを一層活用していこうという方向でございまして、こうした取り組みを参考にしながら進めてまいりたいと考えております。

次に、資料4-2へ移っていただきまして、今、最後に申し上げました近郊緑地保全制度の改正の内容につきまして簡単にご報告申し上げたいと思います。

近郊緑地と申しますのは、ご高承のとおり、京阪神の既成都市区域の近郊の樹林地で相当の規模の広さを持っているものということでございます。この近郊緑地のうち、ほうっておけば無秩序な市街化のおそれが大きく、もし保全をすれば健康増進その他に大きな効果を持つといったところを国土交通大臣が近郊緑地保全区域として指定すると、もともとこういう制度になっておるわけでございます。

今回の改正はこの近郊緑地についてでございますが、近郊緑地保全区域の中の緑地の状況を見てみますと、例えば、土地所有者の高齢化などが進んで管理が行き届かないといったようなことがございます。このため、地方公共団体あるいは緑地管理機構として指定されたNPO、こういったところが土地の所有者の方と緑地の管理に関する協定を締結することができるようにする。これが管理協定制度と書いてあるものでございますけれども、そういうことによって土地の所有者にかわって緑地の管理を行うことができるとしたわけでございます。

これによりまして、土地の所有者は緑地の管理に関する負担を軽減することができますし、住民の方々は緑地が保全されることによる効用を享受することができるわけでございます。また、NPOにとっては1つの活動の場が確保されていくということになるわけでございます。

また、この管理協定の締結によって、土地所有者の方々は事実上土地の利用に制限を受けるということになるわけでございますから、これを適正に評価して、この協定が締結されていない場合に比べて相続税などで評価が軽減されると、こういう仕組みもあわせて整

えたところでございます。

また、都市計画上の緑地保全地域との届け出あるいは許可の重複といったようなこともございましたので、今回の法律改正でそういった重複についても整理をしたところがございます。

これが今回の近郊緑地保全制度の改正の概要でございますけれども、ただいまご説明申し上げましたとおり、これから近畿圏の自然環境のランドデザインといったことに取り組んでまいりたいと考えているところがございますので、ご指導のほど、よろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

○新宮分科会長 ありがとうございます。

ただいまの点につきまして、特にご質問、ご意見ございますでしょうか。

○谷岡委員 谷岡でございます。

こういうニュースを聞かせていただくのは大変ありがたいことだと思っております。その場合に、点検って、どういう物差しで、何を点検するのかなって、いま一つよくわからなかった点がありまして、それは量的なものを言うのか、もしくは質的なものを言うのか。

質的なものといいましても、生態系のレベルですとか希少種の多さを言うのか、あるいは子供だとか生活者にとっての利便性だとかレクリエーショナルな活用の可能性といったものを言うのかというようなことが問題になると思うんですね。それから、土質、水質ということもありましょうし、植生の種類といったようなこともあろうかと思えます。また、暗くなりつつある森なのか、あるいは十分光が入っていてもっと植えなければいけない森なのかというような、さまざまなことがあると思えます。

何らかの形である種のアセスのようなことがされるのかなと思うんですが、見ていますと、特に都市の近郊というのは子供が安全に外で遊べる場所がない。現在の少子化問題などが深刻になっています状況、あるいは子供の体力がなかなか養われないような状況とも大きく関係があるんじゃないかと思うんですが、子供が自由に遊べるような場所であるということを大事にさせていただいて、希少種だ何だかんだというようなことは二の次にさせていただく可能性というのが、特に都市の近郊なんかは考えていただきたい点かなと思っております。

アセス的なものというのは、しばしばそれを生かしても、アセスが生かされることによって非常にいい計画もできますし、反対にアセスに縛られることによって、非常に窮屈で

何もできない、利便性を高められないというような構図もよく見受けるものですから、生かすという形で、特に人間の生活にとって生かすという形を考えていただきたいと思いたすし、人間的な感覚であります美しさだとか気持ちよさといったものはなかなか客観的に出ないものだと思いますが、人々が使う上ではこれが重要になると思っていますので、ぜひ大事にさせていただきたいと思いたす。

○事務局（小橋大都市圏計画課長） 近畿圏の総点検を今後どんなふうやっていくかという具体的な手法は、先ほど紹介いたしました研究会の中で検討していくことになってはいるんですが、首都圏でやったのを今回もう少し改良しようと思っています。首都圏でやったときには、例えば何百mの範囲内で緑とか鳥にふれ合えるといったものとか、それから、何百mおきかである種の鳥が必ず見られるとか、そういった幾つかの指標を入れてやっております、それをもうちょっと改良してやっていきたいなと思っているんですが、いずれにしても、研究会の方で具体的な指標をつくっていききたいと思っております。

ただし、水質とかそんなところまでは首都圏では考えていなかったんですけども、多分、まずそこまでは至らないんじゃないかと思いたす。

○谷岡委員 子供が遊ぶ場合には、野原も重要ですけども、河原が恐らくとても重要だというふうに思っております。というのは、市街地で平たい場所というのはほとんど、何らかの形で利用される可能性があるんで、これからも子供たちが利用していける場所というのは河原が中心になる。そうすると、必ずしも緑ではないですし、鳥が必ずしもいなくても、子供は虫でも十分満足ですから、そういう形で、あまり大人の趣味的なところへいかないように、ぜひお願いをしたいと思いたす。

○事務局（小橋大都市圏計画課長） ありがとうございます。

○新宮分科会長 どうぞ。

○石毛委員 近畿圏の場合の都市の中の緑で大変多いのが、寺社と関係ある樹林です。それからまた、古墳などの史跡もそういった場所になっております。

国の機関を見ますと、そういったことについて一番詳しいのは文化庁のはずです。また一方では、そういった歴史的な文化財とセットになった緑ということのほか、天然記念物の問題もございたす。

そこで、文化としての緑の保全というのも、この点検の中でお考えいただけたらありがたく存じます。

○事務局（小橋大都市圏計画課長） 文化としての緑の保全って、具体的にはどういった

ことでしょうか。

○石毛委員 歴史的な寺社、それを取り巻く森というようなもの、あるいはその後ろにある山、そういったものはただの緑ではない。それはコミュニティーの歴史と大変大きなかわりを持って保全されてきた緑なわけです。

○事務局（小橋大都市圏計画課長） 文化的な遺産になっているような寺社仏閣というのは、かなり保全されているんじゃないかと思うんですけども。

○石毛委員 しかし、私の知っている例なんかでも、寺社の境内だったらいいんですが、その裏山ということになると、所有地ではないということで、どんどん開発が及ぶ。そのことによって文化的な景観が失われていくということもたくさんございます。

○事務局（加藤大臣官房審議官） ただいまの委員のご指摘も十分に検討に当たっては踏まえさせていただきたいと思います。

この制度といいますのは、もともと相当規模のまとまった緑地を、緑と水のネットワークといったようなことで残していくところに、大都市の中での生活の質の確保あるいは健康の増進といったようなことを狙っていくといったようなところが1つの大事な目的になっているわけでございますので、そういう観点から、例えば寺社の裏にある大きな緑地のまとまりを一体として保全していくといったような場合に、こういった制度が使えるということは十分にあり得る話だろうと思います。そういった観点を含めまして、今後検討させていただきたいと思います。

○新宮分科会長 まだご意見があろうかと思いますが、ただいまの議題は一種の報告事項でございますので、この辺にさせていただきまして、ただいまいただきましたご意見は今後のこの作業に極力反映していただくということで、次の議題に移らせていただきたいと思います。

(3) 平成16年度中部圏事業計画(案)について

○新宮分科会長 それでは、中部圏の事業計画(案)につきましてご説明をお願いいたします。

○事務局（尾見局長） それでは、私の方からさせていただきます。

これは中部圏の基本開発整備計画の構成でありますけれども、現状をどう把握しているかということで、上の3行を見ていただきたいと思います。

日本海側と名古屋大都市との連携がまだ弱いんじゃないかと。結果として、圏域全体の

潜在力が十分発揮されていないんじゃないか、こういう問題意識が1つでございます。それから、首都圏、近畿圏に相当依存した国際交流機能になっているのではないか。それから、産業経済のグローバル化に対応した技術の一層の高度化というようなことだと思いますが、例えば1番目は東海北陸自動車道、あるいは2番目は中部国際空港等々として結実しつつあるのではないかと思います。

4つの柱があるわけでありますが、まず、「世界に開かれた圏域の形成」ということであります。

いろんな視点で整理してありますが、まず、訪日外国人旅行者の訪問の状況であります。中部圏は、その表にございますように20%前後ということで、必ずしもほかの圏域に比べて良くないということでもあります。

次に、コンベンションでありますけれども、このグラフは人口10万人当たりの国際会議の開催件数であります。これについても全国平均に比べて少ないということではありますが、今年の10月にはITS世界会議なども開かれるというような話を伺っておりますので、今後期待できるのではないかと思います。

それから、外資系企業は、ご覧いただいたとおり、首都圏等に比べますと極めて少ない状況でございます。

中部国際空港につきましては、現在、地球博の開催に合わせて、2月17日の開港を目指して整備を推進している。ご案内のとおりでございます。

それから、愛・地球博、中部国際空港のアクセスの状況であります。これも、委員の先生方ご案内のことが多いかと思いますが、例えば東海環状自動車道の豊田東から美濃関までの73km、それから、上の方でございますが、名古屋高速道路高速清洲一宮線の9kmが開通予定でございます。東部丘陵線は新しい交通システムであります、本年度中に開通が図られるということでございます。それから、下の左の方であります、中部国際空港へのアクセス道路としての知多横断道路、全区間8kmが完成の予定であるということで、順調に進んでおります。

名古屋大都市における道路体系でございますが、今申し上げましたことと重なるところもございまして、名古屋環状2号線のうち、近畿自動車道名古屋大阪線について12kmの整備が推進されるということで、大分形が整ってきているということだと思います。

それから、国際海上コンテナターミナルの整備。これは四日市港を例に取り上げてありますが、14mのコンテナターミナルの整備を推進しているというところでございます。

それから、笹島でございますが、ここにつきましては、都市再生緊急整備地域に指定されたということもありまして区画整理事業を推進しております。なかなか使いでの悪いところで、まだささやかに事業が進められているということでありまして、これからかと思えます。

次にまいります。「国際的産業・技術の創造圏域」ということでございます。

貿易収支の状況でございますが、赤が名古屋税関であります。名古屋税関について、圧倒的に貿易収支超額が多いということは見ていただいているとおりでございます。

製造品出荷額・製造品付加価値額の状況で見ましても、中部圏は他圏域に比べまして堅調に推移しているということが言えると思えます。

それから、産学共同の研究の状況でありますけれども、着実に増加しておるということでございます。

次にまいります。石川県立大学であります。これは、従来の農業短期大学を改組して、農業系の単科大学として、平成17年4月の開学を目指して整備を推進しております。

それから、中部臨空都市でございますが、空港島の中及び空港対岸の区画におきまして一定のゾーンを設けまして、今、整備を推進しております、物流施設等が整備されていくということに相なるわけでございます。

高規格幹線道路の整備につきましては、先ほどとダブる部分もございますけれども、第二東名については豊田東ジャンクションから豊田南インターチェンジまでの11 kmが供用予定でございます。東海北陸自動車道は、美濃インターチェンジから瓢ヶ岳パーキングエリアまでの間約18 kmが2車線から4車線化になるということでございます。それから、第二名神の方でございますが、計画延長のうち134 kmについて整備を推進しているということに相なります。

それから、新幹線でございますが、新幹線は長野ー富山間、岩動ー金沢間の建設を現在推進しているところでございます。

次に、「『美しい中部圏』の創出」ということでございます。

都市公園の状況でございますが、平成12年には1人当たりの都市公園面積が7㎡を超えるということで、全国平均には満たないわけですが、着実に増えているということが言えると思えます。

それから、緑の状況、緑被率でありますけれども、これも、首都圏、近畿圏ほどではございませんが、中部圏においても少しずつ低下しているということでございます。

渇水につきましては、木曾川水系、豊川水系等中部圏の主要な水系において取水制限を行う年が多くなっておりまして、渇水の影響が著しいということが言えると思います。

それから、一般廃棄物の最終処分場でございますけれども、赤のところは中部圏の残余年数でございます。残存容量も減っておりますし、残余年数も 11.3 ということで、全国を下回る水準で推移しているということでありまして、施設整備が必要になっていると考えております。

次は愛知青少年公園。これは愛・地球博の会場になるわけでありまして、終了後の施設の整備を予定しております。現在、博覧会に向けた施設で、その後も使えるものを整備しようということで、散策路とか遊具等の整備をしているところでございます。

それから、緑の保全・創出ということでありますが、新矢作川用水について触れさせていただいております。例えば羽布ダムは平成 19 年に完成するというので、引き続きまして細川頭首工、用水路等が完成されて、農業用水の確保と用水供給が行われるということになります。

次に、木曾川下流の環境整備事業でございますが、地盤沈下が著しい地域でございますので、ここで失われました干潟とかヨシ原を復元して多様な豊かな生態系を再生しようということで、環境整備事業を行っているところでございます。

それから、富山地区の広域リサイクルセンター、ごみ施設についてご紹介をさせていただきます。

次に、「誰もが暮らしやすい圏域」にまいります。

去る平成 12 年の東海豪雨で、床上浸水が 1 万 1,900 戸等々、想定被害額 6,700 億円という甚大な被害があったわけでありまして、これにつきましては対策事業を行いまして、今年度完了するというのであります。同規模の災害発生時の被害は、下のように、例えば床上浸水の戸数でいいますと 1 割程度に縮減することができるということでございます。

次に、洪水ハザードマップの公表等の状況であります。この地域の 77 の自治体で公表しておりまして、着実に進んでいるものと考えております。

それから、東海地震であります。これはいつ起きてもおかしくないと言われている地震であります。死者が 7,900 人から 9,200 人ということで、阪神大震災を上回る死者が懸念されているわけでありまして、経済損失も 37 兆円と極めて甚大でございます。こういう被害を一定期間に圧縮するとか、例えば半減させるというようなことを目標に、今、戦略的にこれに対してどう進めるかというようなことを検討しているところでございます。

さらに次、徳山ダムにつきましてはいろんなご議論があったところでありまして、平成 19 年度の完成を目指して、着実に整備が進められているということでございます。

それから、大野川。これは石川県での事業であります、たびたび浸水被害を被っている大野川で、水害の被害を軽減するための床上浸水対策特別緊急事業を平成 13 年に着手いたしました、16 年度に完了するという予定にまいっております。

東海豪雨の際に、庄内川、新川、天白川で大きな被害がございました。再度災害を防止するという観点で、河川の激特事業、激甚災害対策特別緊急事業というものがございしますが、これが平成 16 年度で完了するという予定になってございます。

それから、衣浦港でございますが、地震対策としての耐震強化岸壁の整備を推進すること、今、事業が行われております。

市街地再開発事業でございますが、ここでは納屋橋西地区を挙げさせていただいております。都市再生緊急整備地域に指定されておまして、ここの地域での事業を、平成 18 年度を目標に、今、進めているところでございます。

時間の関係もありまして、大変早足になって恐縮でございますが、先ほど、近畿圏の関係でご意見いただいたことについて、中部圏の方でも同じように未整備の点が多々ありますので、同じような観点からご意見を踏まえて、再度、来年度以降当たらせていきたいと思っております。

以上です。

○新宮分科会長 ありがとうございます。

それでは、審議に入りたいと思います。どうぞ。

○竹内（傳）委員 岐阜大学の竹内でございます。2 点ほどご質問というか、ご意見を申し上げたいと思います。

1 つは、事業計画として、この 16 年度の事業計画は、今ご紹介いただいたようなもので結構だと思うんですが、冒頭に愛知県知事がご挨拶で、このあたりのインフラ整備は大変順調に進んでおると言われましたけれども、私は、必ずしも順調でないというか、十分に順調ではないと思っているわけでございます。

特に、資料の 10 ページに道路体系図がございまして、中部新空港が来年オープンするのに伴って、中部国際空港をフルに活用していくためのアクセス交通網は、最低限、要するにここへアクセスできないという状態はないということでは順調に整備が進んでいるわけでございますけれども、広域に、特に東海と北陸をつなぐとか、内陸部に中部国際

空港の勢力圏を広げて交流の円滑化を図るといようなことを考えますと、東海北陸自動車道と空港とを結びます、一宮西港線と呼んでおります道路の整備ですとか、それから第2環状道路の西南部の整備というのが全部間に合いませんので、このあたりのところが、最大限に中部新空港を活用するという上では不十分でございます。

このあたりのところを16年度の事業計画で云々ということではございませんけれども、17年度以降、当然すぐに問題として指摘されるところでございますので、特に最近は道路整備事業に関しまして新しい事業手法がさまざまに検討されているところでございますので、そのあたりを活用いただいてこのあたりの問題を克服いただくように、この際お願いしておきたいと思っております。それが1点でございます。

それからもう1点は、中部圏だけでの問題ではございませんで、我が国の国土幹線級のインフラ整備に関する考え方でご検討いただきたいことがございます。

それは、今度の事業計画がこういうふうにとまとめたのは、ある面では大変結構であったと私は思っておりますが、17年度の事業計画がこのようにまたスムーズにとまとってくるかどうかというのは、特に高速道路整備を中心といたしまして、先ほど水越委員からご指摘もございましたけれども、公共事業全般について大変、見直しという名のもとにさまざまな議論があるところでございまして、このあたりの議論を克服して、先ほど議論がありましたように、やるべき社会資本整備は順調に進めていただかなければいけないと思うわけでございます。

その際に、こういう社会資本整備の事業制度自体が相当抜本的にシステムを再構築しなければいけないところへ来ているのではないかと、ある面では、事業制度自体が制度疲労を起こしているということが言えるのではないかと思います。

なぜそういうことを申し上げるかといいますと、道路でいいますと第二東名・名神とか、高速鉄道で申しますと中央新幹線とか、これはそれぞれ、名神、東名、それから東海道新幹線の代替ルートでございます。代替ルートと言うとおかしいんですが、既にできている社会資本が、整備後相当時間を経てきておりまして、しかも、すごく大きなロードをかけられておりますので、老朽化が激しくなっております。日本の社会資本整備というのを20世紀後半鋭意進めてまいりましたので、相当老朽化して、更新の時期を迎えてきているということだろうと思っております。

ところが、更新を準備する形での社会資本整備の事業制度、事業スキームというのが、考えてみますと、我が国にはないんです。1950年代にさまざまな社会資本整備の事業制度

ができましたけれども、それはそのとき、大いにどんどん新しいのをつくろうということでございますから、具体的に言えば、減価償却に対応しながら設備更新の引き当て蓄積を整えるというような制度はほとんど見当たらないわけでございます。そういうような観点から、更新準備型の事業スキームというのを我々は考える必要があるのではないかと。そのあたりのところを今後ご検討いただきたい。

全総の見直しとかいうのは何度も私どもやってまいりましたけれども、事業制度については、ほとんど50年代につくったものを基本に考えてきたのではないかと。また、政治も、したがって行政も、その法制度を前提として発想してまいりましたけれども、ここのところいろいろ議論されているところの問題点に妥当な答えを出そうと思えますと、そこらの事業制度を見直すということもやらなくてはいけないのではないかと考えている次第でございます。

以上でございます。

○村田中部地方整備局長 まず第1点の空港のアクセスでございますけれども、基本的に、先生がおっしゃったことは、いわゆる名古屋環状2号線の西側区間と、それから東海北陸自動車道路の一宮西港道路と呼ばれている区間のことだろうと思っております。

この2区間について、まず最初の名古屋環状2号線の西側区間については、事業主体もまだ決まっていない区間でありまして、これから事業主体を決めて、どういう事業手法でやっていくのかを検討していかなくちゃいけない区間ということになっています。

それから、一宮西港道路も、特に地域からは非常に要望の高いところでありますけれども、この2つの路線を、どっちをどういう順番で整備していくのか、あるいは2本とも需要という観点から必要なかどうか、この辺も含めて検討していかなくちゃいけないだろうと思っております。

ただし、空港へのアクセスという意味では、先ほど来説明しておりますように、東海環状自動車道路の東側区間がもう開通いたしますし、同時に、名古屋環状2号線の東部・東南部区間、この10ページでいえば、赤の点線の部分ですけれども、これは空港あるいは万博には今のところ間に合いませんが、いずれにしても、できるだけ早い時期に整備していかなくちゃいけない区間だと考えております。

それに続く、今整備しております知多半島横断道路、それから連絡道路、こういうものを活用していけば、当面の需要には十分間に合うと考えております。ただ、その後、中部国際空港へのアクセスという意味では、やはり容量という問題からさらに拡大していかな

きゃならないだろうと思いますので、現在、西知多道路の、これは地方高規格道路ですけども、調査路線への昇格というものをさせていただきましたし、さらにニーズには十分に合うように、対応できるように順次整備をしていきたい、計画をつくっていききたいと思っているところでございます。

以上でございます。

○事務局（尾見局長） 2点目については、要するに、戦後つくった道路の整備に関する事業スキームが、高速自動車国道から有料道路、直轄の国道、そういう事業種別の話もさることながら、例えば有料道路制度にする料金の中には、民間でいえば減価償却に当たるような部分がありませんですね。そういうようなことで、更新ということになったときに、はたと困ってしまうというようなことは、先生ご指摘のとおりかなと思います。

道路担当部局の中でも、当然そういう問題意識は非常に持っておりますし、民営化していくということにならなくても、あるいはなればなおのことですけども、民間の会計基準だとかそういうものを適用したらどういう姿になるのかということを引きちとチェックしながら仕事をしていくということに、今、流れとしてはなっていますので、いずれいうか、早晚、おっしゃるようなことについての全体的な検討というのは当然必要なことじゃないかな、こういうふうに思います。

○新宮分科会長 よろしゅうございますか。

○竹内（傳）委員 一言追加させていただきますと、今の中部国際空港へのアクセス道路の件につきましては、西の方は2つ例を出しましたけれども、これを全部やれとかいうことじゃないわけで、ただ、東の方へ全部回して何とかなるというのは、交差部分での容量に心配があるということもございますし、それから、いかにも迂回であるという感じがするわけでございます。どこかに西の方でショーカットといいますか、直結できるものが要るということをご認識いただきたいということ。

それから、事業手法も、今のままの事業手法で、従来言われていた事業手法でやっているのは、ネックでどうにもなりませんので、新しい事業手法というか、新直轄の話なんかも出ておりますので、そういうあたりのところの候補としてもう一度見直していただく必要があるんじゃないかという意味で申し上げたわけでございますので、ちょっと追加させていただきます。

○新宮分科会長 ほかに。

○村田中部地方整備局長 ご指摘ありがとうございます。十分これから検討する中で生か

していきたいと思っています。

○新宮分科会長 ほかにございますか。どうぞ。

○水尾委員 名城大学の水尾ですけれども、北陸の方は新幹線とか東海北陸自動車道というインフラが非常に充実していて、これから、冒頭にありましたような日本海側と名古屋圏との連携が非常に期待される場所だと思うんです。

今、福井県では、「もんじゅ」等始め、研究拠点開発といいますか、エネルギー研究開発の拠点構想というのがあのように伺っています。今後の事業計画(案)にもありますような、国際的産業技術の創造圏域を目指すということであれば、このインフラを十分に活用した形で、中部圏にとって北陸というのはエネルギーの重要なところになっていくと思いますし、関西にとっても電源地域として大変重要なので、その実績を上げるべく、「もんじゅ」は止まったままの状態ですけれども、それができるだけ速やかに開始できるような、また、それを基本とした世界的レベルの研究拠点になっていくような支援もあわせて考えていただいて、積極的な対応をお願いしたいと思っています。

以上です。

○新宮分科会長 それに対して何かございますか、お答えが。

○事務局（小橋大都市圏計画課長） ご意見、承っておきます。

○新宮分科会長 よろしいですか。

それでは、予定時刻になりましたので、まだご意見はあろうかと思いますが、この辺でお諮りをさせていただきたいと思います。

諮問のありました「平成16年度中部圏事業計画(案)」につきまして、原案のとおり承認ということによろしゅうございますでしょうか。頂戴いたしましたご意見は、先ほども申しましたが、来年度以降の計画策定に当たりまして十分生かしていただくということをお願いいたしました上で、16年度についてはご承認をいただきたいということでございますが、よろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声〕

○新宮分科会長 ご異議がないようでございますので、本案件につきまして異議がない旨を国土審議会の会長に報告をし、同意を求めました上で答申を行うということにさせていただきます。

7. 閉 会

○新宮分科会長　ちょうど予定の時間がまいりましたので、これをもちまして国土審議会第3回近畿圏・中部圏整備分科会を終了させていただきたいと思います。

　本日は、長時間にわたりまして貴重なご意見をいろいろ頂戴いたしまして、本当にありがとうございました。