

第4回首都圏広域地方計画協議会及び第4回北関東・磐越地域分科会議事概要

日 時：平成27年10月19日（水） 14:55～16:40
場 所：AP東京八重洲通り11階会議室
出席者：出席者名簿のとおり
議 事：（1）国土形成計画（全国計画）について
（2）首都圏広域地方計画 中間整理（案）について
（3）その他（参考資料2について）

主な発言内容

市長会：3環状8放射の道路ネットワークをどう活用するかが最も重要である。平時にしても有事にしても、これらの道路をどう活用できるかが課題ではないか。

点としての活用、企業立地の促進を考えると、高速道路にスマートICを作り、高速道路から直接地方道路に出ていけるような窓口を増やしてほしい。有事の際には、防災拠点となり、集結できる場になるのではないか。日本人口の3分の1以上を抱える首都圏での有事の際の安全を考えると、平時から準備を進めておく必要がある。

推進室：スマートICという形で具体的な記述はしていないが、重要なポイントである。ネットワークを最大限活用していく上で、スマートICは重要であり、最終的な計画案を作成する際に反映したい。

千葉県：東京から離れている地域では人口減少に歯止めがかからない状態。この状況に歯止めをかけるためには、移住定住の促進が必要だと考えている。千葉県内には、自然を満喫する生活を送りながら都心部に通勤する方々が移住し、人口増加している地域があり、身近な田舎への移住定住をプロジェクトとして提案したい。現在のプロジェクトと違うところは、田舎暮らしと都心部への通勤が両立できる移住定住であり、そのため、移住定住促進への取組み、都心へのアクセスの強化を内容とするプロジェクトを考えて頂けると助かる。

推進室：新しい提案であり、検討する。千葉県以外でもそのような取組みを行っている自治体は多数あるのではないか。交通ネットワーク、新幹線が高速化していく中で、そのような可能性の地域が広がっていくということ。ご提案いただいた内容を踏まえ、プロジェクトを更に充実させたい。個別に調整させていただき、各構成機関と改めて相談し、プロジェクトとして打ち出せるよう検討したい。

静岡県：富士山静岡空港に関する記述があるが、新幹線駅を設置するといったフレーズを記載できないか。世界の玄関について、羽田空港が限界を迎えている状況で、横田空港、茨城空港のほかに、新幹線で直結できれば富士山静岡空港も首都圏空港に相応しい。火山の噴火により、羽田空港、横田空港、成田空港の使用が不可能となることも考えられるため、そのような有事の際の代替空港として、富士山静岡空港が有用である。東京五輪の際には、

各国の要人のプライベートジェットやビジネスジェットの受入が可能であり、新幹線駅と直結できれば、要人へのセキュリティも万全となる。そのようなことも視野に入れながら、記述して頂きたい。

推進室：中部地方の広域計画と調整が必要であり、中部地整とどのような位置付けにするかを相談したい。

東京都：第5章のコアプログラムについて、新たに加えた部分については、関係する自治体との調整を十分に行い、実効性のある計画にしてほしい。

推進室：関係市区町村と調整しているが、短い時間の中での調整であった為、不十分であったと思う。今後は、市町村からの計画提案もあるので、関係自治体との調整を続けていきたい。

埼玉県：人口減少について、合計特殊出生率が2.07を超えるためには、10組中7組で子供が3人以上なければならない状況にある。多子世帯を増やすための支援についても記載してはどうか。

推進室：良いご提案ではあるが、広域計画の中で記述するには、具体的な施策と結びついていないと記述できない。埼玉県からもお知恵を頂きながら、記述していきたい。

埼玉県：リニア中央新幹線、高速道路ネットワーク等の新しい交通ネットワークについては記載されているが、既存の地域交通ネットワークについても記述してはどうか。交通ネットワークをより充実させるには、既にネットワーク化されている地域交通サービスの充実や再編をすることで、全体の交通ネットワークがさらに充実すると思うので、こちらについても記述してほしい。

推進室：バス路線の再編については、具体的な施策の部分をご教授頂き、運輸局とも相談しながら記述したい。

群馬県：国の計画と広域計画、県の計画が、同じ方向を向き、共通の課題認識を持って、計画を進めていかなければならない。

一番大きな課題は、東京一極集中をどう是正するかである。東京圏の国際競争力を高める必要はあるが、「再開発」のように矮小化されては良くない。対流首都圏の中で、東京圏と東京圏以外との交流という考えが薄まってしまう。

若者の雇用の場をしっかりと考えていかななくてはならない中で、企業の本社機能、研究部門を今まで以上に東京圏から地方に移転させることが必要であり、東京圏の再開発のように企業が受け止めないよう、作成して欲しい。

推進室：本社機能、研究機能の移転については、地方創生の方で、政府が機能分散を進めており、その動きは捉えていきたい。特に今回の計画で着目しているのは、動かすことよりも受け皿についてであり、対流拠点という概念が全国計画にも記述されている。首都圏の各地で対流拠点が充実していないと、移転してもどうしようもない。市町村からも対流拠点に関するご提案があると思うので、それを踏まえ計画に記述していく。

栃木県：栃木県の西北部にある国道121号は、会津地方に通じる路線であり、今回の水災害で被害を受けた箇所もあった。災害時の支援や観光振興等でも首都圏と結ぶ重要な路線であり、現段階では計画の中に具体的な記載がないが、可能であれば、今後具体的な対策を考える中で検討して頂きたい。対流型首都圏の実現について、新たな切り口ということで、北関東の3県

がクローズアップされていた。北関東新産業東西軸の創出について、具体的な施策面での後押し等、ご支援をお願いしたい。

推進室：会津地方との連携については、今回の中間整理では、記載が間に合わなかった部分もあるため、プロジェクトを充実していく中で、市町村提案等から盛り込めれば良いと考えている。

実効性については、国土交通省と、その他の機関が施策の充実を図っていく中で、プロジェクトを後押しするようなツールも作っていききたい。

さいたま市：対流の概念について、先になるが、各自治体が具体的にどう施策に落とすのか、という部分でお力添え頂ければありがたい。

また、北海道新幹線の開通に向けて、沿線 17 市の市長が集まり、「創生フォーラム」を今月末に実施する。いわば、各市が対流していくためのキックオフの会議であり、企業活動のバックアップや、各地域の持つ資源、人の交流にはどのような手法があるか等を、市長が集まって考える。この先、具体的にどう進めていくかが未知数の段階だが、この対流型首都圏の概念を踏まえ、検討進めていきたい。

推進室：毎年、プロジェクトの進捗管理、フォローアップを行っていくが、そういう意味で、フォーラムを実施した自治体が毎年増加していくような仕組みづくりを行っていききたい。

国土政策局長：計画の推進については、推進室の回答の通りである。計画づくりを国土づくりのスタートとして考え、取り組んでいく。新幹線沿線都市間での対流等の具体の取組は、私共でもしっかりサポートしながら進めていきたい。

会長：東京を強くしながら、地方もバックアップしてほしい。金融では、ロンドンとニューヨーク、東京がかつては強かったが、現在、東京が強いのは R&D の分野くらいしかない。統括拠点も営業拠点も殆ど海外に移っている。この状況を打破するには、アジアの中で拠点機能を日本に持って来られるように成長することと併せて、外国人が住みやすい都市をつくっていくことが、これからの首都圏に必要なのではないかと。

それでは、本日いただいた様々な意見については、事務局において必要な修正を行っていただき、最終的には私に一任とさせていただいて良いかと。

構成員：異議なし

以 上