

1. 日 時：平成19年10月23日（火）10：00～11：15

2. 場 所：都市センターホテル 3階「コスモスホール」

3. 出席者：別紙のとおり

4. 議事概要

(1) 開会

(2) 挨拶（国土交通大臣）

参議院国土交通委員会のため、遅れて出席。到着後挨拶。

(3) 首都圏広域地方計画プレ協議会設置について

- ・事務局から資料1について説明。
- ・首都圏広域地方計画プレ協議会の設置について了承された。

(4) 構成員の紹介

(5) 会長の互選

- ・首都圏広域地方計画プレ協議会規約第5条に基づき互選。
- ・構成員の互選により、橋本昌茨城県知事を首都圏広域地方計画プレ協議会会長に選出した。
- ・規約第5条第5項に基づき、首都圏広域地方計画プレ協議会会長が、オブザーバーとして、社団法人日本経済団体連合会専務理事を指名した。

(6) 議事

- ・事務局から一括して資料説明。
 - ①国土形成計画（全国計画と広域地方計画）概要について（資料2）
 - ②首都圏広域地方計画策定に向けたスケジュール（案）について（資料3）
 - ③首都圏広域地方計画有識者懇談会の報告について（資料4）
 - ④首都圏広域地方計画構成案について（資料5、資料6）

(7) 意見交換（発言要旨）

○ 山梨県

広域地方計画は抽象的なものでは意味がない。どのプロジェクトを盛り込むのかは議論になるが、具体的なプロジェクトはできるだけ盛り込むことが肝要ではないか。山梨県としては、以下のプロジェクトについて、首都圏広域地方計画での記載を期待したい。

まず、中央リニア新幹線の建設についてである。中央リニア新幹線は、東海道新幹線のバイパスとして、その整備が期待されているところであり、JR東海が整備目標を打ち出していま

すし、安倍内閣で閣議決定された長期戦略指針「イノベーション25」においてもリニア建設が明記されている。整備新幹線との関係とかいろいろあるが、今後20～30年を見据えた大きなビジョンとして、中央リニア新幹線の建設についてはっきり位置づけてもらいたい。

次に、横田基地の軍民共用化についても、記載していただきたい。東京圏の西部には人口600万人が居住しており、東京都だけの意向でなく、先のAPEC会議では政府の意向としても示されたところである。

また、高速道路については、基本計画路線については整備スキームが決まっていないので、これを明らかにしてほしい。山梨県としては、東名高速と並ぶ大動脈である中央自動車道の東京都・神奈川県・山梨県の都県境部は4車線で常時渋滞しており、圏央道の接続に伴い、渋滞が激しくなることが想定されるため、県境部における高速道路や高規格幹線道路の整備も検討して頂きたい。

さらに、山梨は多摩川、相模川の上流源として水源管理・森林整備や管理を進めて、下流県に良質な水を供給している。そのため、上流における森林整備について上下流の自治体の費用負担のあり方についても、是非計画の中で明らかにして頂きたい。

(冬柴国土交通大臣が到着されたので、ご挨拶頂いた。)

○ 国土交通大臣

首都圏広域地方計画プレ協議会の開催を大変うれしく思います。今までの国土づくりはどちらかといえば、国主導（官主導）により、全国総合開発計画法に基づき行われてきましたが、これからは国土形成計画法に基づく2層の計画（全国計画と広域地方計画）に基づき行われることとなりました。

首都圏は、人口約4200万を有し、我が国のGDPの約4割を占める圏域であり、GDPではイギリスやフランスと肩を並べ、カナダをしのぐという経済規模を有している圏域であります。そのため、これからの首都圏がどうあるべきかについて、住民の方々、地方公共団体や民間（財界・商業者）等の英知を結集して決めていくべきである。今回の全国総合開発計画から国土形成計画への国土づくりの大きな転換は必須であったと認識しています。

そのように力のある首都圏ではありますが、まだまだ弱点もあります。首都直下型地震による112兆円の損害予想や、全国の密集市街地の46.3%が集中するなど、こうした問題についても、協議会の中で、都県境を越えて、議論し、社会資本整備の優先順位をつけていただきたい。

公共事業の予算が大きく減ってきているが、真に必要な社会資本整備は重点的・効率的に行わなければならない、皆様方の英知を絞った結論をできる限り尊重させて頂きたい。

これからは発展というよりは、むしろ成熟する首都圏という観点で、熱心な御討議の結果、立派な首都圏の広域地方計画が策定されますことを心より期待しております。

○ 埼玉県

この協議会での議論が「ガス抜き」に終わらないように、充実した議論を進めることが肝要である。そのため、構成案の第3章に即した意見交換を行ない、地域戦略の絞り込みをしてはどうか。首都圏が成長のエンジンとして牽引する中身がないと地方の疲弊もカバーできないのではないかと考える。

○ 会長

せっかくのご提案ですが、本日は意見交換の時間が45分程度であるため、1つずつご意見

をいただく時間がない。したがって、本日は事務方の議論について、方向づけを示すような御主張を頂ければありがたいと思っています。

○ 栃木県

まず、北関東3県あるいは北関東・磐越地域5県についての自立的発展のポテンシャルの極めて高い地域と認識頂いたことに感謝申し上げます。

首都圏を考えると、首都圏域内外の互惠ということが重要である。水、電力、食料供給、あるいは癒しの場の提供等を考えると、それぞれの役割を担いながら、首都圏が一体感をもって機能しているのが現状である。先程山梨県知事からもお話しがありましたけれども、森林整備、あるいは農山村の持つ多様な機能、こういったものを首都圏全体で支えていく取り組みが必要だと考える。

栃木県には産業廃棄物の処理施設が過度に集積している地域が存在する。那須地域は別荘数と産廃処理施設数が拮抗しているとはいませんが、目に余るものがある。首都圏全体で、産業廃棄物が特定のエリアに過度に集積しないような検討が必要であるし、その対策について連携を図っていくことが必要である。

栃木県は自動車産業の立地に代表されるように内陸型産業の集積が進んでおり、日本経済の成長を牽引するエンジンの一翼を担っている。今回の議論が、首都圏の北部地域を含めた首都圏全体の国際競争力の強化に資することを期待する。

また、栃木・福島地域は首都機能移転の最有力候補地となっている。その決定に向けては、なかなか厳しい状況ですが、首都直下型地震の可能性も否定できないことも考え、まず外国要人の迎賓機能等を担う、アメリカのキャンプデービッドのような「キャンプ那須（仮称）」の整備を国に対して要望している。計画の構成案には「世界に対する日本の顔」という項目も先程説明を受けましたので、この計画にうまく取り込んでいただければ幸いである。

○ 千葉県

プランがプランで終わらないようにお願いしたい。まず、首都圏の玄関としての成田空港と羽田空港の両方の機能を強化することが必要である。両空港の地域間の交流、連携を促進するための道路、鉄道の整備が必要である。旅客・物流の要として、環状道路や北関東自動車道が空港と直結する道路ネットワークを整備することが必要である。

また、首都圏の自然が大事である。このたび、G8が洞爺湖畔で開催されるが、日本は環境と共生していくことがアピールされるので、首都圏においても環境との共生という観点が重要である。

産業廃棄物による地下水・谷筋の汚染問題など、首都圏における環境問題・再資源化の問題をどのようにリサイクル、リユースをしていくのかといった具体的な問題として何とかしたい。景観の形成という観点からも、広域的な取り組みを是非進めるべきである。

「新たな公」という観点では、かつての全総からの転換、という大臣のお話どおりであれば、その地域に住む住民一人一人が国土形成で重要な役割を果たす。決して行政だけが「公」の時代ではない。いろいろな価値観、ライフスタイルが多様化している中で、多様な主体が積極的に国土形成に参画できるシステムを構築することが大事である。

○ 埼玉県

首都圏における国際競争力強化、成長のエンジンは大変重要なことである。空港整備に関して羽田、成田、そして横田、そして特に新潟が大事ではないか。昨今、日本海側の海外との物

流量が急速に伸びている。したがって、新潟港、新潟空港の整備は、首都圏全体が成長のエンジンとしての役割を果たすために、非常に重要だという認識を持つべきである。

圏央道の整備については、開通目標年次には何が何でも実現したい。既存国道への負荷の低減とともに、産業基盤・生活基盤づくりの面でも重要な社会資本である。

また、首都圏の防災では、危機管理や減災への対応が必要であり、副都の機能を考えるべきではないか。現在、官邸の危機管理センターの次は、立川防災基地、さいたま新都心の順でバックアップすることとなっているが、さいたま新都心には関東管区の諸機能が集積しているので、副都としての整備を期待したい。

また、環境対策として、製造段階におけるリサイクル・クリーンを実施する企業には優遇措置等を行うべきであるし、購入段階のリサイクル・クリーンについてもメリットがあるような取り組みを行うべきではないかと考える。

○ 川崎市

首都圏の国際的な役割の重視が大きく取り上げられていることを評価したい。

首都圏の国際的な役割を重視した具体的な計画にしたい。川崎市では、多摩川をはさんで、大手の企業の国際戦略拠点が次から次にできている。それに広域地方計画も対応できるような形に進めて頂きたい。

土地利用の観点から、羽田空港の再拡張に伴う国際戦略の拠点として、国際環境協力であるとか、福祉関係の研究開発など、新たな企業の進出が受け入れられるような取り組みを土地利用計画についてお願いしたい。また、京浜臨海部、東京港臨海部、京葉臨海部の間の連絡道路の早期着工も必要である。

先般、ベトナムに行ってきたところであるが、羽田空港と成田空港の役割分担は、羽田空港からの海外諸都市への距離だけで路線を決めていくのではなく、時間の有効活用も考慮した実質的な距離とか時間で新しい路線を考えるべきである。

○ 東京都

東京都では、2016年のオリンピックの開催を契機に、東京をさらに高いレベルの成熟した都市に発展させていくため、昨年12月に「10年後の東京」を策定した。「10年後の東京」と首都圏広域地方計画との相乗効果により東京のみならず、首都圏全域において実効性のある施策の展開を期待している。

本計画において明示すべきことは、まず、首都圏が日本全体を牽引する原動力であり、首都圏の国際競争力の強化が日本全体の利益につながるという基本認識である。その上で、首都圏が直面する現下の課題解決に向けて、選択と集中の視点から効果的な施策を重点的に展開すべきである。今なすべき事の第一は、首都圏の国際競争力を高めるために、社会基盤整備の推進であり、3環状をはじめとする道路ネットワークの整備、羽田空港の再拡張、横田基地の軍民共用、成田空港などの空港機能の充実が急務である。

第二に深刻化する地球環境問題である。東京都は、世界最先端環境都市の創造を進めており、独自の対策に率先して取り組んでいる。首都圏としても地球環境問題に対し、積極的に対応する必要がある。

第三に首都機能を有する圏域として、防災対策も極めて重要である。建築物の耐震化、不燃化、応急・復旧対策の強化などを推進して、首都圏の総合的な防災力を高めることが重要である。

以上のような取組が効果的に推進されるために、この首都圏広域地方計画が、真に実効性あ

る計画として立案され、首都圏の将来に展望を開くことを期待する。

○ 横浜市

首都圏の国際競争力強化が重要であり、そのためには、インフラ整備などの選択と集中が重要である。先ほど新潟港の取扱い貨物の増加を指摘する発言があったが、これは釜山港との関係で増加しているものである。国内で見ると、東京港・横浜港はかつて世界有数の港であったが、今はその地位が下落している。そのため、既存インフラを十分に活用し、限られた財源をいかに効率的に投入すべきかということをきちんと議論すべきである。

また、羽田空港の国際化に伴い、それをどう活用するのかについても、十分な議論をしてほしい。

○ 神奈川県

神奈川県には業務、商業、住居などの諸機能を有した自立性の高い都市拠点形成されており、近年では県内全域で研究開発機能が集積し、国際競争力のある産業拠点の形成が進み、首都圏の活力を支える役割を担っている。

首都圏が引き続き日本全体を牽引するエンジンの役割を果たすためには、世界とのゲート機能の役割を担う空港・港湾の機能が必要である。特に本県では企業誘致を重要施策として行っており、海外企業の進出により人・モノ・金・情報が集積することで基盤整備が整う効果は極めて大きい。そのためにも、羽田空港の再拡張、国際化の推進を図り、併せて就航路線の拡大や深夜・早朝時間帯の国際線並びに貨物専用便の導入が必要だと考える。またこれらとともに、圏央道の整備、リニア新幹線の整備・促進についても重要であると考えている。

○ 関東地方整備局

都市と地方は対立するものでなく、都市と地方が適切な役割分担をして、共に豊かになることが重要である。

全総からの国土形成計画への転換の背景として、価値観が多様化し、物の豊かさより心の豊かさを重視する時代になったことがある。これからの計画のキーワードは生活や暮らしがではないかと考える。地域にお住まいの皆さんが地域の歴史や文化・風景・自然、そういった魅力を再認識して、その地域に自信と誇りをもって、自立の精神で地域づくりに取り組み、そういう活動を通じて地域のコミュニティを再生していく、そして地域が元気になっていくという視点が大事だと考える。

ただ精神論だけではダメなので、地域経済を活性化して雇用の場の確保するためにも、必要な基盤の整備と管理は大事である。

こうしたことを配慮し、地に足のついた、夢のある、元気が出る計画をつくりたい。

○ 茨城県（会長）

経済的成長を考えることが大切である。日本は原材料、エネルギー、食料など一番基本の部分を海外からの輸入に頼っている。BRICS など海外諸国が著しい成長により、原材料の価格高騰やエネルギーの高騰化などさまざまな現象が発生している。そういった状況のなかでも、これからも持続的に成長できる力を日本は持っていかなければならない。

地域がある程度発展していくためには、最低限の人口規模がないと難しい。それが今どんどん減少してきている。働く場所として農業だけでは限界がある。やはり工業が必要である。

世界の中で日本が生きていくためには、世界の企業からの受け入れ体制、国内企業が活動し

やすい環境整備が必要で、それを支えるための道路や港湾といったインフラ整備は必要である。

東京には、地方に強くあるのではなく、世界に強くなって欲しい。世界で強くあるためには、どうすればいいか。先程来の空港・港湾の問題、あるいは金融の問題など、いろいろな点でみんなが力をあわせてやっていかないと日本が 21 世紀に発展していくことはかなり厳しい状況になってくる。

○ 茨城県（会長）

本日、様々な意見を交換することができたので、事務的な検討の場でも引き続き、議論されたい。

○ 国土交通大臣

貴重なご意見ありがとうございました。

本日に意見交換では、産業廃棄物の問題、成田、羽田、圏央道、北関東自動車道等の整備といった事柄が挙げられ、またオリンピックの招致も関東の大きなテーマであると感じました。

また首都東京を有する首都圏の競争力は、国内で強くなるのではなく、世界に向けて強くなるべきというご意見も、都市と地方の格差という点からも非常に重要な視点であると思いました。

一方、今日の意見交換では「観光」という話が出なかったのですが、国土交通省としては、現在、観光を非常に重視しています。関東にも固有の文化、素晴らしい景観、温泉、食材があります。ハードだけでなく、ソフトの面でも、個性ある地域づくりを進めていって頂きたい。

関西では 2010 年に平城遷都 1300 年を迎えます。ロシアのサンクトペテルブルグでは、2003 年に遷都 300 年記念として様々な祭典が催され、世界の元首 50 人が集まった。日本はそれより 1000 年も古い。こうした取り組みも重要ではないか。

関東各県にも歴史と伝統に裏打ちされた美しい文化、自然があります。そういうものを理解することが、子供たちに愛郷心、そして生まれ育ったところに対する自信と誇りというものにつながってくると思います。それがすべての国土づくりの基礎ではないかと思えます。

○事務局

本日は貴重なご意見を賜りまして誠にありがとうございました。広域地方計画は具体的な内容を詰めていくのがポイントだと思います。ご意見頂いた内容についてさらに具体化に向けて、議論を進めていきたいと思えます。

(8) 閉会

以上