

(8) 那須地域の適地性について

想定課題

国会等移転審議会の総合評価では、「栃木・福島地域」が1位、「栃木地域」が2位という高い評価を得たが、那須地域の適地性は何か。

対応方向

国会等移転審議会においては、16項目（細分化すると18項目）という多岐にわたる内容について各地域を総合的に評価しましたが、その結果、那須地域は単独の地域として最高の評価を受けました。

審議会の評価した項目の内、即地的な適地性の評価項目における那須地域の適地性については、次のとおりであると考えます。

- 1 大規模災害時の新都市と主要都市間の情報・交通の確保
 - ・東京からの主要交通機関である東北縦貫自動車道には、那須地域までトンネルが無く、地震等の災害時においても、その交通が遮断される可能性は少ない。
 - ・東北新幹線、東北本線や東北縦貫自動車道、国道4号等、複数のアクセスルートが既に整備されており、また、磐越自動車道や現在整備中で既に一部供用が開始されている北関東自動車道等を利用して常磐自動車道や関越自動車道経由により、東京をはじめ、太平洋側や日本海側ともアクセスが可能である。このため、万が一の大規模災害が発生した場合でも、新都市と主要都市間の交通は確保される。
- 2 外国とのアクセス容易性
 - ・審議会においては、海外とのアクセスについて、成田空港（新東京国際空港）の利用が不可欠との考えを示しているが、本県の総合計画「とちぎ21世紀プラン」に位置付けられているスカイコリドールが実現されれば、そのアクセスは強化される。
 - ・福島空港は、現在、2,500m滑走路で供用中だが、更に3,000mへの延長を予定しており、国際空港としての機能強化が期待される。
 - ・現在、想定地域から福島空港までのアクセス時間は、東北縦貫自動車道とあぶくま高原道路を利用して約30分程度であるが、軌道系の交通機関が整備されれば、より短時間のアクセスが可能となる。
- 3 東京とのアクセス容易性
 - ・那須地域から東京までの距離は約150km程度であるが、東北新幹線で1時間程度、東北縦貫自動車道で2時間程度でアクセスが可能であり、政経分離を図りつつ連携が容易な「近からず遠からず」の適度な位置関係にある。従って、重都期間中における東京との連携についても柔軟な対応が可能である。
- 4 景観の魅力
 - ・那須地域は、雄大な那須連山や穏やかな八溝の山々を望み、四季折々の彩を見せる広大な平地林と田園、潤沢な水をたたえる那珂川と那須疏水を有し、明治期の開拓のロマンと品格を今も

育む那須野ヶ原を中心とした秀峰明水型の景観であり、新しい日本の顔として相応しい地域である。

5 地震災害に対する安全性

- ・有史以来マグニチュード7以上の地震はなく、また、本県の調査によると関谷活断層は、1683年が最新の活動であり、一般的には活断層の活動の周期は1000年かそれ以上であるといわれていることから、次の地震が近い将来再び起こる可能性は極めて少ない。

6 土地の円滑な取得の可能性

- ・東北縦貫自動車道西那須野塩原IC周辺には約400haの一団の国公有地とそれに隣接した約800haの大規模民間所有地が存在することから、第1段階の国会都市については、これらの土地を核とすることで短期間に建設が可能である。
- ・圏域全体では、大規模国公有地（10ha以上）が約49,000haあり、相対的に地価が低廉であるため、全体的にも低費用で円滑な土地取得が可能である。

7 地形の良好性

- ・那須地域は平野部やなだらかな丘陵部にある平坦な約22万haの地域であり、その中には4万haの広大な那須野ヶ原（広義では福島県境までの7万ha）がある。従って、新都市がクラスター状に配置されることを考えると、自由度の高い都市配置が可能であるとともに、低コストで自然環境への影響が少ない都市づくりが可能である。

8 水害・土砂災害に対する安全性

- ・想定地域は、過去において台風等の大きな風水害を受けたことは極めて少なく、また、圏域の主要河川である那珂川は深い河岸段丘を形成しているため、水害に対する安全性は高い。
- ・那須地域は平野部やなだらかな丘陵部による平坦な地形であり、土砂災害が発生する可能性は極めて少ない。

9 水供給の安定性

- ・一般的に河川流域の水資源使用率は6～7割程度といわれているが、那珂川流域の水資源賦存量は、平水年で約26億 m^3 、渇水年で約17億 m^3 であり、現在の年間水使用量約7.6億 m^3 と約1.2億 m^3 といわれる新都市60万人分の新規水需要量を加えた総需要量は約8.8億 m^3 となることから、渇水年に対しても水資源使用率は約5割と余裕があるため、新都市の水需要に充分対応可能である。

10 自然環境との共生の可能性

- ・那須地域は、日光国立公園を形成する那須連山やモザイク状に広がる平地林と農地、清流那珂川など、優れた自然環境を豊富に有している。また、中心となる那須野ヶ原の自然は、明治期の開拓以降、人の手により造りあげてきた自然であることからわかるように、地形の平坦さと土壌生産力の高さから、植生の回復力が高い。このため、これまで実施してきた「大規模建築物の建築に関する事前指導要綱」や「とちぎふるさと街道景観条例」等の自然環境や景観に配慮した取組の継続などにより、自然環境と共生した都市づくりが可能である。

11 環境負荷の低減の可能性

- ・ 那須地域は、平坦で山や川で遮断されてなく地続きな地形のため、一体的に効率良く廃棄物や排水の処理を行える地理的条件を備えている。
- ・ 夏は涼しく冬もそれほど寒さの厳しくない地域であるため、冷暖房によるエネルギーの消費が比較的少なく、二酸化炭素の排出量が抑制できるなど環境負荷を低減することが可能である。

また、審議会において低い評価であった項目についても、次のとおり問題はないものと考えます。

12 全国からのアクセス容易性

- ・ 東北新幹線や東北縦貫自動車道等の基幹となる交通基盤が既に整備されており、また、磐越自動車道、北関東自動車道、常磐自動車道、関越自動車道経路により太平洋側や日本海側ともアクセスが可能な交通ネットワークの状況から、全国からの参集についても問題ないものとする。

13 火山災害に対する安全性

- ・ 平成9年3月に公表した通産省工業技術院地質調査所の“那須火山地図”で、「茶臼岳の将来の大噴火の可能性は極めて低い」と報告されている。
- ・ 火山堆積物の分布状況から、過去1万5千年の活動における火砕流の流下は最大4km程度であり、新都市整備を想定している地域は、茶臼岳から約2.5km離れ、その間を流れる那珂川は、深い河岸段丘を形成している上、想定地域は凸面状の扇状地の中央部であることから、火山災害についても安全であるとする。
- ・ 「那須岳火山防災マップ」が整備されたことにより、今後、那須地域の火山防災体制の充実を図るとともに、地域住民に対し火山災害に関する正しい知識を啓発することによって、万一の火山災害に備えた防災体制が整備されていくことになる。

14 既存都市との関係の適切性

- ・ 圏域内には、黒磯市、大田原市、矢板市、西那須野町等、人口約4～6万人の新都市での生活面を支援するには適度な都市がある。また、人口約44万人の県都宇都宮市までは約40kmであり、連携が容易な距離であるため、新都市の住民の生活に支障を来すことはないとする。

国会等移転審議会総合評価における評価項目ごとの評価結果
各評価項目ごとに、5点を最高点とした点数で各地域を評価

評価項目ごとの評価結果

各評価項目ごとに、5点を最高点とした点数で各地域を評価した結果は以下のとおり。

| 対象地域名 評価項目名 | | 宮城 | 栃木・福島 | | 茨城 | 岐阜・愛知 | 静岡・愛知 | 三重・畿央 | | | |
|---------------------------|--------------|-----|-------|-----|-----|-------|-------|-------|-----|-----|-----|
| | | | 福島 | 栃木 | | | | 三重 | 畿央 | | |
| 国土構造 形成の方向 | 国土構造改編の方向 | 2.8 | 2.8 | 2.6 | 3.0 | 2.4 | 2.9 | 2.8 | 2.4 | 2.4 | 2.4 |
| | 東京の過密の緩和 | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 2.5 | 3.5 | 3.5 | 4.0 | 4.0 | 4.0 |
| 文化形成の方向 | | 2.9 | 3.3 | 2.9 | 3.4 | 2.4 | 3.0 | 2.8 | 2.3 | 2.4 | 2.4 |
| 新しい情報ネットワークへの対応容易性 | | 3.0 | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 3.0 | 4.3 | 4.3 | 2.3 | 2.3 | 2.3 |
| 大規模災害時の新都市と主要都市間の情報・交通の確保 | | 4.0 | 4.0 | 4.0 | 4.0 | 4.0 | 3.5 | 2.0 | 3.0 | 3.0 | 3.0 |
| 外国とのアクセス容易性 | | 2.2 | 2.5 | 2.1 | 2.5 | 3.7 | 4.4 | 4.2 | 3.8 | 5.0 | 3.8 |
| 東京とのアクセス容易性 | | 3.3 | 5.0 | 3.5 | 5.0 | 4.2 | 2.3 | 3.5 | 2.0 | 2.1 | 2.0 |
| 全国からのアクセス容易性 | | 3.4 | 3.9 | 3.3 | 3.9 | 3.6 | 4.7 | 5.0 | 4.3 | 4.3 | 4.3 |
| 景観の魅力 | | 2.5 | 5.0 | 2.5 | 5.0 | 2.0 | 3.0 | 4.0 | 3.0 | 3.5 | 3.0 |
| 移転先候補地の地震災害に対する安全性 | | 4.0 | 4.0 | 5.0 | 4.0 | 5.0 | 2.0 | 1.0 | 2.0 | 2.0 | 2.0 |
| 移転先候補地の火山災害に対する安全性 | | 2.6 | 2.6 | 3.2 | 1.3 | 4.4 | 4.7 | 4.2 | 5.0 | 5.0 | 5.0 |
| 土地の円滑な取得の可能性 | | 3.6 | 3.2 | 2.8 | 3.6 | 3.4 | 4.1 | 2.0 | 2.6 | 1.6 | 3.3 |
| 地形の良好性 | | 2.3 | 4.0 | 3.0 | 4.7 | 4.1 | 2.3 | 3.2 | 3.3 | 4.0 | 3.1 |
| 水害・土砂災害に対する安全性 | | 3.7 | 4.1 | 4.2 | 3.7 | 3.0 | 4.5 | 2.9 | 3.6 | 3.0 | 3.6 |
| 水供給の安定性 | | 3.5 | 3.0 | 2.5 | 2.5 | 1.5 | 3.0 | 3.0 | 3.0 | 3.5 | 1.5 |
| 既存都市との関係の適切性 | | 4.2 | 3.2 | 3.3 | 3.0 | 2.4 | 3.5 | 4.1 | 3.5 | 3.5 | 3.5 |
| 環境との共生 | 自然環境との共生の可能性 | 2.9 | 4.1 | 3.3 | 3.6 | 2.7 | 1.9 | 2.5 | 2.4 | 2.4 | 2.1 |
| | 環境負荷の低減の可能性 | 2.6 | 3.6 | 3.8 | 3.0 | 3.4 | 3.0 | 4.2 | 2.6 | 2.9 | 2.3 |

評価項目名については、一部省略している。

〔資料〕国会等移転審議会答申参考資料集（詳細版）