

国土審議会第1回首都圏整備分科会議事録

(平成13年9月19日開催)

国土交通省国土計画局

国土審議会第一回首都圏整備分科会 議事次第

日時：平成13年9月19日（水） 15:30～17:00

場所：新高輪プリンスホテル 3階 「天平」

1. 開 会
2. 委員及び特別委員紹介
3. 分科会長互選
4. 分科会長挨拶
5. 国土交通副大臣挨拶
6. 議事
 - (1) 首都圏整備計画（案）について
 - (2) 平成13年度首都圏事業計画（案）について
 - (3) その他
7. 閉 会

（配付資料）

- 資料1 国土審議会首都圏整備分科会委員名簿
- 資料2 国土審議会首都圏整備分科会座席表
- 資料3 - 1 首都圏整備計画について（諮問）（写）
- 2 首都圏整備計画（案）
- 3 首都圏整備計画（案）の概要・参考図
- 資料4 - 1 平成13年度首都圏事業計画について（諮問）（写）
- 2 平成13年度首都圏事業計画（案）
- 3 平成13年度首都圏事業計画（案）・参考図
- 資料5 関係法令

出席者

国土審議会首都圏整備分科会委員

1 国会議員

石川 要三	衆議院議員
亀井 善之	同
高木 陽介	同
保坂 三蔵	参議院議員

2 学識経験を有する者

安藝 哲郎	東急不動産㈱取締役会長
伊藤 滋	早稲田大学理工学部教授
草野 忠義	日本労働組合総連合会副会長
河野 栄子	㈱リクルート代表取締役社長
(代理 竹原 敬二	常務執行役員)
杉岡 浩	(財)道路サービス機構理事長
マリ・クリスティーン	異文化コミュニケーター
南 直哉	東京電力㈱取締役社長
(代理 田村 滋美	代表取締役副社長)
宮本 春樹	空港施設㈱代表取締役社長
横島 庄治	高崎経済大学地域政策学部教授

3 関係地方公共団体の長

小寺 弘之	首都圏整備促進協議会会長(群馬県知事)
(代理 高山 昇	群馬県副知事)

国土交通省

佐藤 静雄	国土交通副大臣
小峰 隆夫	国土計画局長
矢野 進一	大臣官房審議官
林 由紀夫	大臣官房審議官
守内 哲男	国土計画局総務課長
与田 俊和	国土計画局大都市圏計画課長
相澤 徹	国土計画局首都機能移転企画課長
宇都宮 啓史	都市・地域整備局大都市圏整備課長
川上 征雄	国土計画局計画官

開 会

与田大都市圏計画課長 お待たせいたしました。国土審議会首都圏整備分科会の委員及び特別委員総数18名のうち、定足数である半数以上の御出席をいただきましたので、ただいまから国土審議会第1回首都圏整備分科会を開会いたします。

私、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与田でございます。分科会長が選出されるまでの間、この会議の司会を務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

当首都圏整備分科会は中央省庁の改革によりまして新たに発足した国土審議会のもとに置かれた分科会でございます。委員及び特別委員の皆様方には、御多忙のところを御出席いただき、まことにありがとうございます。

委員及び特別委員紹介

与田大都市圏計画課長 本日は第1回目の会議でございますので、議事に先立ちまして、当分科会の委員及び特別委員に御就任いただきました皆様方を御紹介いたしたいと思っております。お手元に委員名簿をお配りしてございますので、ごらんいただきたいと思います。

初めに国会議員であられます委員について御紹介いたします。

衆議院議員・石川要三委員でございます。まだお見えではございませんけれども、本日は御出席の予定でございます。

衆議院議員・亀井善之委員でございます。

衆議院議員・高木陽介委員でございます。

参議院議員・保坂三蔵委員でございます。まだお見えではありませんが、本日は御出席の予定でございます。

なお、衆議院議員・末松義規委員につきましては、本日は御都合により御欠席との御連絡をいただいております。

次に、関係地方公共団体の長であります委員につきまして御紹介いたします。

首都圏整備促進協議会会長であります群馬県知事・小寺弘之委員でございます。本日は代理として高山昇群馬県副知事がお見えでございます。

学識経験者につきましては、安藝哲郎委員でございます。

伊藤滋委員でございます。

草野忠義委員でございます。

河野栄子委員でございます。本日は代理として竹原敬二様がお見えの予定でございます。

杉岡浩委員でございます。

マリ・クリスティーヌ委員でございます。

南直哉委員でございます。本日は代理として田村滋美様がお見えでございます。

宮本春樹委員でございます。

横島庄治委員でございます。

なお、黒川洸委員、中村桂子委員、西村正雄委員につきましては、本日は御都合により御欠席との御連絡をいただいております。

以上、当分科会の委員の皆様方を御紹介いたしました。皆様方におかれましては、どうぞよろしくお願い申し上げます。

分科会長の選出等

与田大都市圏計画課長 会に先立ちまして、当分科会の分科会長を選出する必要がございます。分科会長は国土審議会令第2条第4項の規定により、当該分科会に属する委員及び特別委員のうちから委員及び特別委員が選挙することとなっております。

順序といたしまして、座長をお決めいただきまして、座長のお運びによりまして選出をお進めいただきたいと存じます。まことに僭越ではございますが、事務局から伊藤委員に座長をお願いしたいと存じますが、いかがなものでございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

与田大都市圏計画課長 御異議がないようでございます。恐縮でございますけれども、伊藤委員、どうぞよろしくお願い申し上げます。

伊藤座長 ただいま御指名いただきました伊藤です。この席を拝借して分科会長の選出について司会をいたします。御協力、よろしくお願い致します。

まず、この分科会長の選出ですが、率直にいかがいたしましょうか。

安藝さん、お願いします。〔安藝委員挙手。〕

安藝委員 私、委員の安藝でございます。

選出につきましてはいろんな方法があるかと思っておりますけれども、分科会長には首都圏の特別委員会の委員を長く務められまして、また国土交通行政全般にわたりまして深い造詣をお持ちになっておられます杉岡委員をお願いしたらどうかと思っております。杉岡委員には大変御苦労なことだと思っておりますけれども、御提案申し上げますので、皆様にお諮りをお願いしたいと思います。よろしくお願い致します。

伊藤座長 わかりました。

ただいま安藝委員から分科会長は杉岡委員をお願いしたらいかがでしょうかという御提案がございましたけど、よろしゅうございましょうか。お諮りいたします。

〔「異議なし」の声あり〕

伊藤座長 よろしいですか。

それでは、杉岡委員に分科会長をお引き受けするということをお願いすることにいたします。御協力どうもありがとうございました。

分科会長あいさつ

杉岡分科会長 ただいま分科会長に御指名をいただきました杉岡でございます。一言ごあいさつを申し上げます。

ただいま当分科会の分科会長に御選任いただきました。その責任の重大さにつきまして、改めて痛感をいたしておるところでございます。これからは、皆様方の御協力を得まして、この大事な職務を全うしてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願いを申し上げます。

国土交通副大臣あいさつ

杉岡分科会長 ただいまから、国土審議会第1回首都圏整備分科会を開催いたします。

本日は大変御多忙のところを佐藤国土交通副大臣に御出席をいただいております。初めに、佐藤副大臣からごあいさつをお願いします。

佐藤国土交通副大臣 御紹介をいただきました国土交通副大臣の佐藤静雄です。

本日は第1回目の分科会でありますけども、この分科会の委員に就任いただき、また、ただいまは杉岡分科会会長を中心としてこれから審議を進めていただくということで、どうぞよろしくお願い申し上げます。

首都圏の整備をこれからどうするか、今政府も都市再生本部をつくったりして、未来に向かっての首都圏のあり方ということを勉強し、そのことを早急に政策に活かしていく準備をいたしているところであります。

これからの首都圏は21世紀に耐え得る、また世界の大都市としての役割を果たしていく、また今の社会というのは、過去によかったということが今になって負の遺産になっていることもたくさんあります。そういうものを全部見直してみ、未来に向かっての計画をつくっていく、そういう大きな役割を担っているわけでありまして。

国土交通省も日本全体を見まして、21世紀のグランドデザインということをやっております。それぞれの地域をどのようにして5年後、10年後の地域をつくり上げていくか、絵を描いて、それに向かって皆で集中的にやっということをやっております。

そういう中において、この都市圏においても、5年後の姿、10年後の姿を描きながら、それに対する道路の整備、空港の整備、色々なことをやろうといたしております。

そういうことが始まったところでありまして、分科会の先生方にはどうぞ忌憚のな

い意見をお寄せいただき、御意見をお聞かせいただき、私どもも全力を挙げて首都圏整備のために頑張っていこうと思っていますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

本当にお忙しい中をお集まりいただき御審議いただくわけであります。心よりお礼を申し上げまして、一言ごあいさつにかえさせていただきます。ありがとうございました。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

杉岡分科会長 どうもありがとうございました。

佐藤副大臣には御多用のために、ここで御退席をされます。

分科会運営等について

杉岡分科会長 まず、本日の議事に入ります前に、当分科会の運営等につきまして御確認をいただきたいと思っておりますので、事務局から説明をお願いします。

与田大都市圏計画課長 本分会の運営等について御説明申し上げます。

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存じておりますので、よろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

杉岡分科会長 ありがとうございました。

ただいま事務局から説明がございましたように、議事録は公開ということにさせていただきます。よろしゅうございますでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

杉岡分科会長 御異議ないということでございます。それでは、議事録は公開ということにさせていただきます。

諮 問

杉岡分科会長 議事に入らせていただきます。

本日は、配付されました資料にもございますように、首都圏整備法第22条の規定に基づきまして、首都圏整備計画（案）、平成13年度首都圏事業計画（案）について国土交通大臣から国土審議会の意見を求められております。事務局から説明をお願いします。

与田大都市圏計画課長 お手元に、資料3-1として首都圏整備計画、それから、ちょっと飛びまして、資料4-1として平成13年度首都圏事業計画の諮問文の写しをお配り

しておりますので、ごらんいただきたいと思います。

まず、首都圏整備計画の諮問文を朗読いたします。

国土審議会会長

秋山喜久殿

国土交通大臣

林寛子

首都圏整備計画について（諮問）

標記について、別添のとおり決定したいので、首都圏整備法（昭和31年法律第83号）第22条第1項の規定に基づき、国土審議会の意見を求める。

続きまして、資料4 - 1でございますが、事業計画の諮問文を朗読いたします。

国土審議会会長

秋山喜久殿

国土交通大臣

林寛子

平成13年度首都圏事業計画について（諮問）

標記について、別添のとおり決定したいので、首都圏整備法（昭和31年法律第83号）第22条第1項の規定に基づき、国土審議会の意見を求める。

以上でございます。

杉岡分科会長 ありがとうございました。

資料説明

杉岡分科会長 引き続きまして、整備計画（案）と事業計画（案）の内容につきまして、事務局から説明を受けまして、御審議をいただくことにいたします。事務局から内容につきまして御説明をお願いいたします。

小峰国土計画局長 国土計画局長の小峰でございます。まず首都圏整備計画について、私の方から簡単に説明をさせていただきます。

お手元に3 - 3という資料があります。これが首都圏整備計画の概要でございます。また、お手元に地図も配付してあると思います。参考図という中に4枚、カラーの地図が入っています。同じものを今、こちらにも掲示しておりますので、この概要と地図を用いまして説明させていただきます。

まず、首都圏整備計画でございます。御承知のように、首都圏の計画は3本立てになっております。一番基本のベースに15年程度の長期の方向を示す基本計画がございます。平成11年3月に既に決定されたものがございます。それに基づきまして、2番目に5年ごとの整備計画をつくることになっております。これが今から私が説明するものでございます。さらに、毎年の事業を決める事業計画がございます。これもこの後、説明をさせていただきます。

まず、計画の期間でございます。前回の計画が平成12年度までということでございますので、今回の整備計画、平成13年度から平成17年度までの5ヵ年ということにしております。それから、計画の内容でございますが、第1章、第2章に大きく二つに分かれております。第1章が首都圏整備の構想という部分でございます。首都圏全体、各地域の整備の方向を示すものでございます。第2章が施設の整備計画という部分でございます。これが施設ごとに具体的な事業内容を示すという位置づけでございます。

まず、第1章の首都圏整備の構想について説明をさせていただきます。首都圏は、御承知のように、我が国の政治、経済、文化の諸活動の中核的役割を担っておりますが、同時に約4,000万人の人々が居住する生活の場でもあります。

こういった首都圏がどんな地域構造を目指すべきかという点につきましては、にありまうように、「分散型ネットワーク構造」というのが基本計画においても定められております。

この「分散型ネットワーク構造」というのは、東京中心部への一極構造を改めて、首都圏全体として、首都圏のそれぞれの地域が拠点的な都市を中心に自立性の高い地域を形成していく。そういった地域をお互いに連携、交流させることによって機能を高めていく。そういう基本的な考え方でございます。今回の整備計画もこの「分散型ネットワーク構造」の形成が基本的な考え方となっております。

この地図をご覧くださいまして、お手元にも首都圏整備計画における拠点地域図がございますので、これをご覧くださいながら、まず全体としての考え方を御説明いたします。

まず、真ん中の東京中心部についてです。東京中心部につきましては、我が国の経済、社会を先導していく機能の充実を図るとともに、居住機能の強化などに資する都市空間の再編整備を進めるとしてございます。

それから、その周りに近郊地域というのがあります。この地域につきましては、図の中で紫で示されている部分が環状拠点都市群というもので、これを育成、整備していこうという考え方です。これは環状方向に拠点的な都市が連なっているという環状都市群で、具体的には業務核都市の重点的な育成、整備を通じて、こういった機能を育成していこうという考え方です。

さらに、その周辺に關東北部地域と關東東部地域と内陸西部地域という三つの地域があります。これにつきましては、大環状連携軸の形成というのが基本的な考え方になっ

ております。具体的には、広域的な中心都市を育成、整備していった、都市的な活力と田園的な魅力を兼ね備えた地域を形成していく。それが、さらに環状方向に連携を高めたいこうという考え方です。

これが全般的な整理でございます。以下、各地域の整備の方向と主な事業について、簡単に御説明をしたいと思います。

まず、東京中心部です。東京中心部の地図がありますので、それをご覧いただきながら御説明をいたします。東京中心部は、我が国の政治、経済、文化の中核の機能を有しているということですが、これは都心部を中心に世界でも有数な高度な機能が集積している地域ですが、同時に800万人に及ぶ人々の居住の場でもあります。一方、この地域に人口諸機能がかなり集中していることから、通勤混雑、長時間の通勤といった大都市問題が依然として深刻なものとなっております。また、産業構造が大きく変わる中で、工場跡地など、まだ低未利用地域も数多く存在する状態にあります。といった中で、この東京中心部につきましては、一極集中の是正に留意しながら、我が国の活力創出の中核を担う機能を充実させていくとともに、都市空間の再編整備を推進するということとしております。

具体的に幾つか主な事業について申し上げます。まず、我が国の経済、社会を先導するための機能の充実を図る、都心居住の場を形成する、この二つの目的に資するため、汐留地区、六本木六丁目地区といった地域の開発を進めて、メディア産業等の高次な本社機能の整備を図るとともに、秋葉原地区の整備を進めて、国際的な情報技術産業の拠点を育成するということとしております。

それから、山手線の外周部などに老朽木造密集市街地がございますが、こういったところにつきましては総合的なまちづくりを推進することとしており、代表的な例としては北新宿地区で住環境の整備を進めるといったようなことがあります。

それから、交通体系の整備についてですけれども、東京中心部の交通混雑の緩和を図るという観点から、環状方向の交通ネットワークの形成を図るということで、具体的には東京外かく環状道路、首都高速中央環状線の整備強化、整備を推進するということとしております。

それから、インフラストラクチャーの国際競争力という点では港湾機能というのがありますが、これにつきましては東京港における国際海上コンテナターミナルなどの整備を推進するということとしております。

それから、東京国際空港、羽田空港ですけれども、これにつきましては国際化を視野に入れつつ再拡張に早急に着手するということとしておりますが、さらに首都圏の他の候補地も対象とした首都圏第3空港の調査検討を進めるということとしております。

以上が東京中心部の概要でございます。

次に近郊地域について説明をさせていただきます。別途の地図で近郊地域の地図がご

ざいます。お手元の近郊地域の整備計画というのがございますので、これをごらんいただきたいと思います。

この近郊地域は東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県南部からなる地域です。1日に300万人を超える就業者が東京中心部に通勤しているという通勤圏です。この地域は長時間通勤を始めいろいろな大都市問題を抱えておりますが、その解決のためにはいろいろな機能がバランスよく配置された自立性の高い地域を形成していく必要があります。このため近郊地域では都市空間の再編整備を図るとともに、業務核都市への選択的分散、機能集積の向上といったことによりまして、拠点的な都市の整備を推進することとしております。

具体的には、環状方向の交通ネットワークを形成していこうということで、首都圏の中央連絡自動車道の整備、拠点的な都市相互の連絡に加えまして、東京中心部へのアクセスの改善という観点から、つくばエクスプレス、常磐新線の整備を推進することとしております。

それから、それぞれの拠点的な都市の整備について若干申し上げます。まず、横浜・川崎市を中心とする地域です。この地域におきましては、これまでの集積を活かしながら、職住近接都市の実現を図るということといたしてありまして、このため、みなとみらい21地区とか川崎駅の西口地区の整備を推進することとしております。

それから、京浜臨海部でございます。この地域は産業構造が大きく変わる中で、企業のリストラ、生産機能の地域外への移転といったことが発生してありまして、産業活力が停滞をしているので、これを活性化する必要があるということで、居住機能をあわせ持った国際競争力のある産業拠点を再生していこうということとしております。このため、まずは横浜港の国際海上コンテナターミナルの整備、広域的なネットワークの形成を図るために横浜環状道路、川崎縦貫道路の整備を推進することとしております。

それから、町田市・相模原市を中心とする地域でございます。この地域は商業、居住機能の集積を推進するというもので、具体的には相模大野駅の西側地区の整備を推進することとしております。

それから、さいたま市を中心とする地域です。この地域には既に国の行政機関の移転等も図られておりますが、こういった広域的な行政機能ですとか、商業交流機能の集積を活かして国際文化都市圏として整備することとしております。このため具体的にはさいたま新都心地区、東京都心などと連絡する高速大宮線の整備を推進することとしております。あわせまして、浦和東部、岩槻南部地区の整備を推進し、またワールドカップの舞台となります埼玉スタジアム2002というものがありますが、これと一体となってスポーツなどの国際交流、商業、居住機能の集積を図るということでございます。

それから、成田市を中心とする地域です。これは国際拠点空港としての新東京国際空港の機能を活かして、国際交流、物流拠点の形成を推進することとしてございます。

このため、新東京国際空港におきましては2,180メートルの暫定平行滑走路の整備を推進して、これは平成14年4月18日以降、できるだけ早い時期の供用開始を目指します。さらに、2,500メートルの平行滑走路の早期供用を目指しております。

また、新東京国際空港と都心へのアクセスの改善という観点から、北総・公団線の延伸を行いまして、新東京国際空港へ至る路線の新設について早期整備を図る。また、北千葉道路の構想具体化を進めることとしております。

それから、千葉市を中心とする地域です。ここにつきましては、国際業務、商業、居住機能を充実した広域的な拠点として整備するということで、幕張新都心地域地区、蘇我臨海地区の整備、また千葉都心地区における千葉駅西口地区の再整備を推進することとしております。

以上が近郊地域でございます。

さらに周辺、関東北部地域、関東東部地域、内陸西部地域について御説明いたします。もう一つ別の地図をごらんいただきたいと思います。

まず、関東北部地域でございます。これは茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県北部からなる地域です。これまでは東京を中心に放射方向への交通体系が中心だったわけですが、今後は環状方向への連携を深めるということを目指しております。これが関東東部地域ですとか内陸西部地域と連携して、首都圏の大環状連携軸を形成するということがございます。また、この地域は首都圏と東北・北海道地域、また日本海沿岸地域との連携・交流を進める上でも大変重要な役割を果たすこととなります。

こういった位置づけのもとに関東北部地域では、水戸市、宇都宮市、前橋市、高崎市などを中心とした都市において、それぞれの都市が持つ集積を活かして拠点性を高める整備を図って参ります。さらに、これらの拠点を連絡する交通網としまして、北関東自動車道、東関東自動車道の整備を推進して、相互の連携・交流を進めようということでございます。

それから、それぞれの拠点的な都市の整備につきましては、まず水戸市、日立市を中心とする地域では、既に集積しております商業、業務、工業機能を活かして、交通・物流の拠点、最先端の科学技術、高度な産業技術が集積した研究開発拠点として整備することとしております。

具体的には、ひたちなか地区周辺におきましては、常陸那珂港を中心とした物流拠点の形成を図る。それから、原研の東海研究所で大強度陽子加速器を整備する。また、こういった施設を活用して、生命科学、環境などの最先端の研究成果を応用する新しい産業の集積を図るということとしております。また、こうした機能の向上や連携に資するものとして、百里飛行場の民間共用化を推進いたします。

それから、宇都宮市を中心とする地域でございます。ここにつきましても既存の交通施設、高度技術産業を活かして情報産業、環境産業等の新しい産業の集積を図って、産

業発展を先導していく拠点として整備いたします。具体的には、宇都宮テクノポリスセンター地区の整備、またそこに新工業技術センター、とちぎ産業交流センターなどの産業支援拠点都市を整備するということで、情報産業などの集積を図るということでございます。

前橋市、高崎市を中心とする地域ですけれども、ここは高速交通網の結節点という特徴があります。こういった特徴を活かして、商業、業務、工業機能が集積した交流拠点として整備するということで、具体的には高崎駅西口周辺地区の整備、JR両毛線の連続立体交差化と一体となった伊勢崎駅周辺地区の整備を推進するとともに、中心市街地の再整備を行って参ります。それから、開発研究の拠点として、群馬産業技術センターを整備して、これまで集積している工業の高度化を推進する。そういったことによって、競争力の強化を図って参ります。

次に、内陸西部地域でございます。これは山梨県の甲府盆地を中心とした地域です。この地域はこれまで個性的な文化、地域特性を活かした産業が発展してきておりますが、近年では産業構造が変わったり、住民意識、生活意識の変化で、従来型の産業、中心市街地の活力が失われつつある。また、この地域は周辺を山岳地に囲まれているという地理的な制約もあって、人、物、情報の交流が必ずしも十分ではないという状況にあります。このため、中部横断自動車道、西関東連絡道路等を整備することによりまして、東京圏、中部圏、日本海沿岸都市部との交流・連携を強化することとしております。

拠点的な都市の整備としては、甲府市を中心とする地域で、工業団地、宅地などを活用して、地域全体としての居住、業務、商業などの機能の一層の集積を図るということとしております。具体的には、甲府駅周辺地区の整備、業務、商業、文化などの機能の集積を図る。それから、地区内の交通の円滑化を図るという観点から、新山梨環状道路の整備、また地域の高度医療を担う山梨県立中央病院等の医療施設の整備を推進するということとしております。

以上が第1章の部分の概要でございます。

次に第2章の施設の整備計画でございますが、お手元の資料3-3の概要の4ページをご覧くださいますと、主な施設のリストがございます。これまでは地域別に説明をいたしましたが、それを施設別に並べているということで、説明が重複いたしますので、ただいま地図の上での説明に出てこなかった部分を中心に簡単にピックアップして御説明します。

まず、水資源開発のところをごらんいただきますと、八ツ場ダムの建設があります。これは首都圏の広域的な水供給施設として、東京都、埼玉県、千葉県、茨城県、群馬県への水道用水の供給を目的に整備を進めております。

それから、廃棄物処理施設のところをご覧くださいますと、東京港の新海面処分場の整備があります。これは深刻化しております東京のごみ問題に対処するために整備する

ものです。

それから、河川、海岸のところ、首都圏外郭放水路の整備があります。これは埼玉県東部地域の中川地域の浸水被害の解消を目的としまして、江戸川と中川、大落古利根川を連結する地下放水路として整備をするというものです。

それから、公園・緑地のところに、ひたちなか市の国営常陸海浜公園があります。これは水戸の対地射爆場跡地を利用し、首都圏のレクリエーション需要を増大するための施設として整備するものです。

それから、教育文化施設のところで、県立かながわ保健医療福祉大学の設置準備があります。これは地域医療の充実、新たな人材の養成等を図るため、PFIの手法を活用しながら整備を進めているというものです。

それから、中央卸売市場につきまして、東京都の中央卸売市場、食肉市場の増改築事業があります。これは老朽化した施設の更新を行うとともに、食肉流通の変化に対応するための施設の整備を進めるというものです。

最後に、社会福祉施設につきまして、さがみ緑風園の整備があります。これも施設の老朽化を解消して利用者の生活環境を改善するとともに、重度の障害者を対象とした身体障害者、養護施設の中核施設として整備するというものです。

以上が首都圏整備計画の概要でございます。よろしく御審議のほどお願いいたします。林大臣官房審議官 大臣官房審議官の林でございます。

引き続きまして、平成13年度首都圏事業計画（案）につきまして御説明をさせていただきたいと思っております。お手元の資料4-2及び4-3でございますが、本日は時間の関係もございますので、特に資料4-3は平成13年度首都圏事業計画に記載されております主要なプロジェクトを図面で示したものでございますが、この資料を中心に御説明をさせていただきたいと思っております。

まず、宅地、住宅等につきまして、第1ページ目をご覧ください。ここで主要なものを御説明したいと思います。先ほど整備計画でも説明ございましたように、六本木六丁目市街地再開発事業 継続事業でございますが、経済、文化活動の拠点となります施設の整備、さらには都心居住の推進を図りますために市街地再開発事業が推進されているわけでございますが、平成15年春完成に向けまして、引き続き工事が推進されております。

さらには、汐留土地区画整理事業でございます。これも継続事業でございますが、旧国鉄汐留貨物駅跡地、さらにはその周辺の土地の高度利用、さらには道路、鉄道整備によります交通機能の充実を図るという目的のために、土地区画整理事業が推進されているところでございます。平成13年度も引き続き工事を推進することを予定いたしております。

さらには、東雲地区住宅市街地整備総合支援事業でございます。これは工場跡地を活

用しまして、道路、公園等の基盤整備とあわせて、大量の都心住宅を供給するという事業が推進されておりまして、今年度から住宅建設に着手がなされる予定でございます。

引き続きまして、参考図の2ページをご覧くださいと思います。ここでも二つほど御紹介をしたいと思います。

まず、埼玉県下の浦和東部第二・岩槻南部新和西土地区画整理事業でございます。これにつきましては、業務核都市でありますさいたま市におきまして、本年3月、埼玉高速鉄道浦和美園駅が開業しておりますし、さらには7月に埼玉スタジアムが完了したところでございます。これを契機に、この周辺の整備を行うための土地区画整理事業が推進されているところでございます。

さらには、群馬県太田駅周辺の土地区画整理事業でございます。これは防災上の観点から既存の市街地を再整備しまして、快適な住環境、商業環境を実現するために、東武鉄道との連続立体交差事業と一体となりました土地区画整理事業を推進しようというものでございます。今年度も引き続き工事の推進が予定されております。

続きまして、道路につきましては3ページをご覧くださいと思います。3ページは高規格幹線道路でございます。中部横断自動車道が今年度、一部供用が行われます。図面の左端の方でございます。中部横断自動車道につきましては、静岡県の清水市から山梨県を經由しまして長野県佐久市に至る全長136キロメートルの高規格幹線道路でございます。東名高速道路、第二東名、中央自動車道、さらには上信越自動車道を經由しまして、太平洋岸、内陸部、さらには日本海沿岸を結ぶという広域的な幹線道路網を形成する役割を担うものでございます。本年度は、白根～双葉ジャンクション間の7キロが供用予定でございます。

それから、首都圏中央連絡自動車道、いわゆる圏央道でございます。これにつきましても本年度、一部供用、さらには新規事業着手を予定いたしております。この圏央道につきましては、先ほども説明ございましたように、首都圏におけます分散型ネットワーク構造を形成するという観点、さらには東京への通過交通による渋滞の緩和を図るという観点から、横浜から木更津まで全長300キロを結ぶ環状道路でございます。本年度は日の出インターチェンジと青梅インターチェンジ間の9キロが供用開始予定でございます。さらには、いわゆる横浜湘南道路の栄～藤沢間、そして東金～茂原間につきまして、新しく事業着手を予定しております。また、大栄～横芝間につきましても、新規着工準備区間として事業に着手をする予定でございます。これによりまして、この首都圏中央連絡自動車道全線で事業が着手されるということになるわけでございます。

よろしければ、次の4ページをお開きいただきたいと思います。首都高速道路でございます。現在、大宮線、晴海線、板橋足立線、中央環状新宿線、川崎縦貫線、湾岸線の5期、横浜環状北という各線65キロの区間におきまして事業中でございますけれども、

本年度秋には湾岸線の5期の杉田～三溪園間 本牧埠頭の先の方でございます の
7キロが供用予定でございます。

次に、鉄道につきまして5ページをごらんいただきたいと思います。まず、つくばエクスプレス、いわゆる常磐新線でございます。これにつきましては首都圏北東部地域の良好な住宅の供給、さらには常磐線の混雑緩和に資するために秋葉原～つくば間、58.3キロでございますが、これを結ぶ鉄道でございます。この新線建設を推進していくという予定でございます。

続きまして、西武鉄道池袋線の複々線化の完成が予定されております。西武鉄道池袋線でございますが、連続立体交差事業と複々線化事業が実施されてきたわけでございます。今年度、練馬と石神井公園間の複々線化が完成する予定でございます。

また、この地図には直接出てきておりませんが、いわゆる中央新幹線のための調査としまして、東京都と大阪市の間の地形・地質等の調査を引き続き推進することを予定しております。

さらには、東海道新幹線の品川新駅。これはJRの品川駅の東口側に設置する予定でございますが、この工事につきましても今年度、引き続き推進する予定になってございます。

次に、飛行場、港湾につきまして、6ページをご覧くださいと思います。まず、新東京国際空港、成田空港でございます。整備計画でも説明ございましたように、本年10月末に2,180メートルの暫定滑走路整備の工事完了が予定されております。さらに、東京国際空港、羽田空港につきましては、東旅客ターミナルに関連します施設等の整備を推進することにいたしております。

また、枠外で相模灘沖合いのところに書いてございますけれども、首都圏第3空港でございます。これにつきましては、東京国際空港、羽田空港再拡張の早急な着手に向けて現地調査等を行い、具体的な検討検証を推進してまいりたいと思っております。そして、この東京国際空港再拡張後の首都圏第3空港のあり方などについて調査を引き続き継続していきたいと考えております。

次に、港湾でございます。まず、国際海上コンテナターミナルの整備でございます。東京港南部の大井埠頭及び横浜港の本牧埠頭におきまして、引き続き15メートルの大水深の国際海上コンテナターミナルの再編整備を推進していく予定でございます。

また、廃棄物海面処分場につきましては、深刻化します首都圏のごみ問題に対応するために、本年度は東京港、川崎港及び日立港におきまして、引き続き廃棄物海面処分場の整備が進められているところでございます。

水資源開発、河川につきまして、7ページをごらんいただきたいと思います。まず、水資源開発でございます。印旛沼開発施設緊急改築事業は新規事業でございます。昭和43年度に事業完了いたしました印旛沼開発事業において整備された排水機場などの施設

が完成後、もう30年から40年経過しまして老朽化による機能低下が大変著しいということで、これに対応するために抜本的な施設の改築を実施することにいたしております。先ほど申し上げましたように、今年度、事業着手ということになっております。

それから、ハツ場ダム。先ほども少し説明ございましたけれども、これにつきましては首都圏の広域的な水供給施設であるわけでございますけれども、本年6月14日には、国土交通省とダム水没地の代表者の間で補償基準の妥結が行われました。この結果、事業の進捗が図られつつあるという状況でございます。

最後でございますが、河川は那珂川。茨城県と栃木県の関連でございますが、これは完了事業でございます。この事業は、平成10年8月の豪雨によりまして大規模な浸水被害を受けました茨城県、栃木県の那珂川沿川地区におきまして、再度災害を防止するため、平成11年度より河川災害復旧等関連緊急事業を実施してまいりましたけれども、本年度、事業完了を予定いたしております。

以上、大変簡単ではございますが、首都圏事業計画（案）の概要を御説明いたしましたので、よろしく御審議のほどお願いいたします。
杉岡分科会長 どうもありがとうございました。

審 議

杉岡分科会長 ただいま説明のありました首都圏整備計画（案）及び平成13年度首都圏事業計画（案）につきまして、これから審議をいたしたいと思っております。御質問、御意見がございましたら、御発言をお願いいたします。

横島委員 御発言がないようですので、最初にお時間いただきます。

今の詳細な計画を伺っていて思うのは、伊藤滋先生が中心になってつくられた国土のグランドデザインという新しい全国総合開発計画は、大変高い理想を掲げた国土づくりの概念整理をなさっており、結果的には最後の部分に事業項目はつきましたけれども、そうした個々の開発事業の計画というものをもって総合開発計画の眼目にはすべきではないという精神も読み取れます。四次総合に続く五次ではなくて、新たな総合計画だという位置づけは、釈迦に説法かもしれませんが、歴史的な評価を得るかもしれないと私は思っているわけです。

残念ながら、首都圏整備計画になりますと、1次から4次までの整備計画の延長線上での事業計画になってしまう。これはやむを得ない事情もございますし、法定の委員会でございますから、首都圏整備法に基づいて何らかのものを立てなければいけないという事情は百も承知で申し上げるんですけれども、結果的にできている事業計画の共通項を結べば、さっきの4枚の地図のさまざまな構成要因はできてくるという意味では現状追認型にならざるを得ないのかもしれませんが、どうでしょうか、思い切って一度、首都圏整

備計画の中で、この審議会の持っている役割をフルに活用して、まさにこちらから提案する形の首都圏の新しい実像を提案型の計画をつくってみる。もちろん今回のものはこれで結構でございますが、一回必要があるんじゃないかと思います。

5年前のこの委員会で当時、葉梨議員が委員でいらしたんですが、そのときに首都圏の廃棄物問題をみんなで協力してやるような整備計画はできんのかということをおっしゃられたのを非常に印象強く覚えております。事務局の方で、その当時おられた方はおいでにならないかもしれませんが、その余韻といたしまして、少し形跡が廃棄物のところに出てきておまして、33ページにも、首都圏域を超えた廃棄物の広域移動云々ということを書いてあるんですが、当時、葉梨議員は「首都圏内での廃棄物の移動が不合理ではないか」というところを指摘されたんですね。

たまたま今回、東京湾フェニックス計画を国土交通省港湾局計画課から検討してくれないかということで、委員会を持たされまして、検討した経緯の中に、首都圏1都6県の中でいかに産業廃棄物の移動が相互に侵し合っているか、首都圏1都6県で恐らく1億数千万トンの一般廃棄物、産業廃棄物が一緒になって動いているんですが、茨城のごみが群馬に行き、群馬のごみが埼玉へ行き、埼玉が千葉へ行き、千葉が茨城へ持っていくと、グルグル回っている矛盾が見事に数字であらわされている表がございました。国土交通省の中にあるはずですが。

こういう矛盾は首都圏域内の廃棄物行政を総合計画調整するにはもってこいのテーマでございますし、これを環境省やその所管省に任せておいては、なかなかくり切れない行政範囲でございますし、テーマでございます。

7都県市首長会議とか、関東知事会とか、そういうようなもので、いろいろ廃棄物の問題は対応されておりますが、全体を一つのテーブルの上に乗せて、一つの圏域としてくくっていくという計画をもしこの審議会から提案できれば、新しい首都圏整備のあり方として国民的、首都圏民、都民の大いなる支持を受けることは間違いないと思うんです。杉岡分科会長 どうもありがとうございました。

小峰国土計画局長 今日、御審議いただいておりますものが、いろんな事業中心の計画になっていて、ソフト的な部分が弱いのではないかと、それから、どうしても既に実施が決まっているものの追認になっているのではないかと御意見だと思います。そういった御批判があることは十分我々も承知をしております。

我々の方で現在、首都圏整備計画に限らず、国全体の計画と都道府県の計画の間をつなぐものとして、広域計画の機能がどうあるべきかということ、計画体系全体の見直しということで議論を進めております。

そういった中で、少なくともそういった広域計画の存在意義があるということは大体意見が一致しているんですけれども、それをどういう主体で、どんなプロセスで、どんな内容のものでやっていくかという点について現在、議論を進めておりますので、伺い

ました議論も、現在、国土審議会で議論しておりますので、そういった場で活用させて、検討させていただきたいと思います。

杉岡分科会長 そのほか何かございますでしょうか。

安藝委員 ちょっとお伺いしたいんですが、御存知のとおり、小泉内閣は聖域なき構造改革という形で特殊法人の見直しとか、国債の発行限度額を30兆円に抑えようという形でやっているわけです。その中で一番問題になっておりますのは、公共工事について10%カットしようという形で発表されているような気がします。一方では、都市再生本部をつくって都市の再生をやるうという形で、この間、本部から第1次案と第2次案が示されましたね。

そういうことで、今御説明のありました整備計画というのは、そういうものを踏まえた上でつくられているのか、あるいは、それとは全く関係なしに五カ年の間にやるんだという形で整備計画はつくられているのか、そこだけお伺いしたいと思います。

小峰国土計画局長 現在、いろいろな構造改革の動きが盛んに行われているわけですがけれども、今御指摘になりました点につきましては、都市再生の動きにつきましては現在、既に都市再生本部で幾つかのプロジェクトが決っております。それは今回の整備計画の中にはできる限り盛り込んでおりますので、それとは整合がとれているということでございます。

もう一つ、公共事業全体の抑制、さらには公共事業長期計画そのものも考え直していかうということがございます。確かに、公共投資、来年は相当抑制されるということですが、そういったものを念頭に置いて、整備計画はできております。

ただ、今後、公共事業の長期計画そのものを見直していくということになりますと、今回の整備計画の範囲を超えてくるものが出てくるかもしれませんので、もしそういったものが出てきましたら、この整備計画については、その時点で整合性を図るべく考えたいと思っております。

南（代理：田村） 代理で出席しておるんですけれども、非常に幼稚な質問をさせていただきたいと思います。

まず、納税者の立場で話をさせていただきますと、こういう計画に一切お金の話が入ってこないというのが、私自身は大変疑問に思うわけです。

今、公共事業がいろいろ問題になっているというのは、費用対効果を、いわゆる都市整備をしようというのも、都市にお金を投ずるということは、みんなにとって、それが幸せにつながるからだということだと思っんですね。そうしますと、今回のいろんな整備計画も、大まかな説明をしておられますから、大まかでもいいんですけれども、このところに重点的にこういうふう整備計画をして、これだけお金をかけていけば、これだけのことがあるんだということが全然ない計画は議論しても余り意味がないんじゃないかと私は思います。

そういうことについては、どういうふうにお考えなんでしょうか。

林大臣官房審議官 今の御質問は、公共事業、社会資本整備につきまして費用対効果を考えた上でやるべきで、そういった点で判断をすべきだという考え方は全くそのとおりでございます。

確かに、この計画につきまして金額の明示がないわけですが、個々の事業につきましては、既に当省としましても事業自体そのものも見直しを進めておまして、そういった意味では、この計画から、言うならば、消えてきておる事業もあるわけでございます。それから、個々の事業を実施する際に、原則、事業ごとに費用対効果を行った上で、さらには、この事業の実施を進める際に、極力早い段階からパブリック・インボルブメントと申しますが、国民の声を聞くようにといったことを現在進めておる状況でございます。

全体としての金額の明示がないのにつきましては、そういった意味でおしかりを受けたわけですが、個々の事業それぞれの推進につきましては、御指摘の方向で現在進めさせていただいておるということでございます。

亀井委員 今度は13年度から17年度の五ヵ年計画ということになるわけですが、首都圏整備計画は12年度までもいろいろ計画を実施してきておるわけですが、今回の五ヵ年の計画と、過去の今までの計画に対する実績なり評価というものが当然大切なことだと思うんです。

今、御説明を伺う中で、ほとんど今までの計画が、また5年計画に入っていくというような印象を非常に受けるわけですが、今までの五ヵ年の間の中で終了したと、あるいは今回、五ヵ年計画の中に新たに入れ込んだものがあるものかどうか。今までの計画を、失礼な言い方を申し上げれば、また5年、この中に入れて計画として進めていくという印象も持つわけがあります。過去5年の一つの計画と、その検証と、そして、その上に私らの計画を進められることが必要なことではなからうかと思えます。

したがって、そういう面で今回、こういうものが完成をし、新たに五ヵ年計画にこういうものを取り入れたと、こういうものがありますれば、また御説明をいただきたいと思えます。

川上国土計画局計画官 それでは、御説明させていただきます。

まず、問のうちの後の方でございますが、どうしてもプロジェクト・オリエンティッドになりがちでございますけれども、今回の計画は特に国家全体の戦略としての都市再生というところが注目されております。そういう意味で、今回の計画においては、特に例えば東京の首都圏の機能を強化するという観点から、羽田空港については、国際化を視野に入れつつ再拡張するといったこととか、羽田と成田の鉄道接続、あるいは浅草線の東京駅への接着など、東京の国際機能面での利便性を向上させるという形で、我が国を牽引する首都圏の機能強化するというのが新しい目玉ではないかと存じております。

また、プロジェクト・ベースでございますが、今回の整備計画で新しく位置づけたものとしたしましては、例えば百里の関係で自衛隊空港である百里基地の共用化でありますとか、今の話の延長でございますが、成田の関係で北総・公団線の延伸というような事業を新たに位置づけているわけでございます。

一方、前の問いについてですが、完成したものはこの期間中にも当然でございます。現在、公共事業全体については、国土交通省といたしまして見直しを実施中でございます。その過程で、御指摘の趣旨につきましては、公共事業としてやめるべきものがあるかについて精査中でございます。その結果によって、首都圏整備計画にどういうふうに反映していくかということは考えていくことになるかと存じます。

杉岡分科会長 そのほか何か御発言ございませんでしょうか。

クリスティーヌ委員 事業という言葉がつくということは、やはりつくるということになるのではないかと思うのですが、都市再生って考えるときには、作るだけではなく、今あるものをもっと機能的に運用していくということも大事だと思うのです。例えば機能を強化するという観点から言いますと、例えば高速道路にしても、混雑しているからもっときちっとつくっていかうということとはとても大事なことだと思うのです。

ただし、都市を利用する側からしますと、今すぐに必要なのです。そうであるのならば、例えば夜の12時過ぎから朝の6時までには首都高速をただにするとか、トラックしか乗れないようにするとか、またはトラックも夜中に乗るようにして、朝の5時までに全部搬入を終えて、そこから、朝の6時から首都高速や高速道路が料金を取るような形にしていく。または、私たちが今生活している中でもヘリポートを持っているビルがたくさんあるわけです。東京の中でも、そのヘリポートが使えてないということの中で、機能的にもフルに活用してないものが、まだたくさんストックとしてあります。ですから、事業の一つとしては、お金をかけて物をつくるのではなく、仕組みをもっと機能的に運用していくという形での事業の考え方というのも大事だと思うのです。

あと、都市の再生の中には、私たちが生活している一番身近なところでは、例えば不良債権が多かったり、またはだれも住んでいないような家や敷地がたくさんある中で、そういうものをどうやって縮小していくかということも都市の再生だと思うのです。使われていないような土地を公園化していくとか、それがまた売られるまでは地域の住民たちが、ある意味ではそれを自分たちの自然環境として使いやすいような環境をつくって差上げたりする。

都市というのはつくればいいということではなくて、生き物ですから、一つのアメーバのように、こうして発展していくことによって、また別のところに圧迫を与えたりするものですから、そういうものを常にかき寄せながら、またそれを緩和していくということのソフトの面が非常に重要だと思うのです。

ですから、この都市再生ということを考えるときに、そして、私たちのこれからの

生活の中でもっと都市を使いやすいようにしていく一つの仕組みと、畳んでいくということの観点から考えた方がいいのではないかと思います。

地域によっては、先ほども地図の中で見ましたら、拠点というのはとても大事だと思います。ただし、拠点の周辺にある地域がもっと中心部に入ってきたときに、周りの縁のところ結局は歯抜け状態になっていくわけですから、そういうときの都市の畳み方というものも大事だと思うので、そういうことも考えながら基盤整備していくことも重要ではないかなという感じがします。

杉岡分科会長 貴重な御意見、ありがとうございました。

何かございますでしょうか。

与田大都市圏計画課長 今、お伺いしたことは私どもも同感でございます、この整備計画の中にも既存の施設の有効活用が必要であるということは一応述べております。

ただ、具体的な事業ということでは、ことさら挙げる段階に至っておりませんが、

そこら辺のところについては今、勉強中でございますので、御了承願いたいと思いません。

杉岡分科会長 そのほか、何かございますでしょうか。

高木委員 先ほどマリ・クリスティーヌ委員からもお話がありましたけども、例えば道路なんかで本当に利用した……。この図を見ますと、例えば圏央道ですとか、中央環状ですとか、外環ですとか、これが全部つながると本当に便利になるだろうなど、これはだれもが思っております。ただ、この絵は今回初めて出てくるわけじゃなくて、ずうっと出続けているという感覚の中で、今言われた質の部分だとか機能の部分をどうしていくのか、これは必要だと思うんです。

もう一つは、特に首都圏整備計画という形で都市再生本部が内閣にできたわけですから、スピード感が問われると思うんです。例えば道路一つ、計画を立てて事業化して、その後、さまざまな形で土地の買収をして。時間がかかるのは確かだと思うんですけれども、そういったところで従来型のやり方をしていくと、これが完成したときには、逆に時代状況が変わっているですとか、そういうことも考えられる。

そういった意味では、私も今回の計画についてはこれでいいと思うんですけれども、逆に言えば、スピード感をどう問うていくのかという視点が必要ではないかなと、そんなふうに感じておりますので、その点も今後、御検討をお願いしたいと思います。

回答は別に要りません。

杉岡分科会長

あと何か御意見……。

草野委員 先ほども意見が出されておまして、同じような意見でありますけれども、私なんか素人ですからよくわかりませんが、この図を見たり、継続性ということをお考えますと、具体的な計画については特段の意見を持っているわけではありませんけれども、

一つには、今、国民の皆さんが大変心配されているのは経済だとか雇用だとか暮らしだとか、と同時に、国家財政がどうなっていくかということが大変心配されていると思うんです。そういう中で、一方では国債の発行限度額を設けるという話もありますし、特定財源の一般財源化という話も出ているやに聞いております。

そういう意味で言いますと、グランドデザインが一つあって、その次に来る計画の中には費用がどうなっていくのか、予算はどうなるのか、そして費用対効果の問題、財政全体とこの計画の相関関係というものはきちっと説明をしていく必要があるのではないかなというのが感じとして持っております。これが1点。

二つ目には、私は以前、首都機能移転審議会の末席を汚していたものとしましては、一体あの首都機能移転はどうなったのかなと、そのことを抜きにして……、もちろん、首都機能移転が決まったにしても、東京問題あるいは首都圏問題はどっちみち解決しなければならぬ課題だとは思いますが、全く無関係ではないだろう。その辺をどういうふうに整理をしていったらいいのかなというのが2点目です。

3点目には、さっきマリ・クリスティーヌさんもおっしゃいましたが、何か物をつくる、つくるという発想ばかりが目につくんですが、そういう中で国民の暮らしという観点から、いわゆる暮らしのための空間的なものをもっと視野に入れてもいいんじゃないかな。例えば緑地、公園といいますと、大きな公園をつくることだけが目的になっているようでありますが、もっと小さなスペースを有効に活用していくという視点があってもいいんじゃないか。

最後、4点目ですが、計画と計画の間で齟齬を来すケースが出てくるのではないかと思います。余りよくは知りませんが、私が聞いた範囲内では、例えば羽田空港の埋め立て拡張をやるということは、逆に東京湾の船の航海の安全に極めて大きな影響がある。そういう点をうまく整合性を持った計画にさせていただくようにぜひお願いをしたい。

以上、4点ですが、よろしくお願ひしたいと思ひます。

杉岡分科会長 今の御質問に対してお願ひします。

小峰国土計画局長 財政につきましては、先ほど御説明しましたが、確かに国家財政は大変厳しい状況ですので、余りバラ色の計画をつくるというのはもちろん難しいんですが、ここに今回掲げましたものは事業所管のところもそれなりに実現可能性のあるというものでございますので、基本的には財政とそれほど大きく整合性がないというわけではないと思ひます。もちろん、今後そういった状況がもし大きく変わってくるようなことがあれば、これもまた見直していかなければいけないと思ひます。

それから、首都圏機能移転でございますが、御承知のように、現在、国会の場で審議をされております。平成12年5月に衆議院の国会移転特別委員会で、2年を目途に移転先候補地の絞り込みを行うといったようなことで現在、国会で議論をお願いしているわ

けでございます。我々としては、国会の議論、審議に協力して、その審議の結果を見守っているというところでございます。

したがって、今回の整備計画は、首都機能が移転することも、移転しないことも、どちらも特に前提としているわけではないということで、もしその結論が出れば当然、それと整合性を持った形で全体を考え直していく必要があるということだと思えます。

それから、確かにつくる発想が非常に前面に出ているというのは、これまでもいろんな委員からも御指摘を受けております。どうしても、これをつくり、あれをつくり、というものが並んでしまうんですけども、我々の方で、そういったことに加えて、そういったことによって我々自身の身の回りのものがどういうふうに変っていくのかという、これはよくアウトカム目標と言われてはいますが、幾ら使うかということを示すのではなくて、それによって何がどう変わるんだという結果を示す方が重要ではないかという指摘もありますので、そういった手法についても今後、研究をしていきたいと思えます。

それから、計画相互の整合性につきましては、全体としての総合的な計画は、そもそも計画相互の齟齬がないようにというのが一つのねらいでもありますので、計画をつくるプロセスの中で、関係自治体とも十分調整をしてつくっているつもりでございます。杉岡分科会長 そのほか御意見ございますでしょうか。

小寺（代理：高山） 地方の立場と申しますか、地方自治体の立場から参加させていただいております。

確かに、各都県がいろいろ要望を出してきたものがこうした計画の中に落とされているという要素ももちろんございます。

ただ、私の考えでは、そういう要望を国に出しておきながら、地方がこうした問題に対してどれだけ主体的に役割を担っていくかということになりますと、はなはだ疑問が出てくるんです、残念ながら。一般的に地方は勝手にいろいろな顔をつくっているけれども、みんな同じような顔だとよく言われます。画一性があるとか何か言われます。

ただ、そのことが私は国の仕組みだとか制度だとか財政制度だとか、そういうものにも原因がある、一因があると、地方が考え方を変えなければいけないけれども、そうした制度的な仕組みの面にもその一因があると私はいつも考えておるんです。

私がここで申し上げたいのは……。いろんな要望を出させていただいています。それに地方自体が、国がこういう計画と一体となって仕事を進めていく、そして、それぞれの地域の機能分担なり、補完なり、役割を担っていくには、税財政制度だとか地方分権だとか、そうしたものにももう少し国が配慮を加えて、この事業に地方が自らの問題として参加して、それぞれの役割を果たすことも必要ではないかなと思っております。廃棄物行政にしても、道路の問題にしても、あるいは八ツ場ダムなんかの問題にしても、いろいろ事業を展開していく上で日ごろ、そのように考えております。やっぱり地方が

主体的に参加できるようなことが、自らの問題として事業に参加できる、一緒になってやっていくということが重要ではないかなと、このように思っております。その点にも御配慮いただければと思います。

杉岡分科会長 ありがとうございます。

与田大都市圏計画課長 今の御趣旨については今後、いろんな検討の場で考慮に入りたいと思っております。

宮本委員 余り時間もないようですので、簡単に申し上げます。

今、公共事業のあり方が非常に問われているわけですね。構造改革の一つの柱のようになっている。したがって、こういうフィジカルプランをつくっておられる方々は肩身が狭いんじゃないかなという感じがするんですけど、私は決してそんなことはないと思うんです。今までのフィジカルプランとして、今日のは非常によくできているし、表現ぶりも拝見しましたが、随分気を使って書いてあるところも多い。後で個別の問題で一言言わせてもらいたいんですが、そう思うんです。ただ、ここに書いてあるのは公共事業だけじゃないですね。民間がやるものも入っています。首都圏の整備に関する大きなプロジェクトをみんな挙げておられるんだと思います。

公共事業について、私も一部携わったこともありますけれども、今までのやり方は限界に来ているんじゃないかなろうか。と申しますのは、公共事業の大きなプロジェクトであればあるほど、懐妊期間が非常に長いわけですね。空港にしましても、あるいは道路にしましても、かなりの部分は金利のつく金を使って、金利を払いながらその事業をやっておるわけでありまして。そういうふうにしますと、それを償還していくには実際に使った経費よりもたくさんコストがかかります。したがって、使用料も高くなる。例えば成田の空港を例に取りますと、成田の空港はいろんな事情もありまして、まだ完成しておりませんが、現在の開港までにも随分な年月がたってます。その間に随分金利のつく金を使っておるわけでありまして、成田の着陸料は世界一になっちゃうわけですね。しかし、考えてみれば、ああいうものは、日本の国として、根幹施設として、国家国民のためにどうしても必要なものなわけですね。だから、そういうものをつくるのは公共投資であって、これは国民の税金なり、金利は国が払ってもつくらなければいかんわけです。それを使って運営していく、管理運営していく。そういうものは今の時代、民間にゆだねてもいいかもしれない。恐らく国土交通省はそういう方向で考えておると思うんです。

今まで単なる公共事業として言われていたものの中に、そういうふうに分けていけるものが随分あるんじゃないかなろうか。そうすれば、新しい時代の公共事業として、国としては、こういうものは国民の税金を使ってやるんだと、しかし、残りの運用の仕方とかそういうことについては民間の方が向いているから民間に任せていくんだと、あるいはその中間はこうだということをして示していくことが非常に大切じゃなか

ろうか。

そういうことの延長上で、こういうフィジカルプランも考えれば非常に理解されやすいのではなからうかと思うわけであります。そういう方向で、いろいろ御検討いただければと思います。財源問題についても、それが解決になっていくんじゃないかと思いません。

一つ具体的なことで申し上げておきたいんですけれども、私、航空行政をやっていたことがありますので、首都圏第3空港が話題になっています。今度の案では非常にきれいに整理されていると思いますけれども、首都圏第3空港の問題と羽田空港の拡張の問題は全然別な問題だと、タイムスパンが違う問題だと、そのように思っておったわけですが、現実もそのように進んでおると思います。

これから首都圏第3空港の議論が大いに盛んになると思います。候補地もいっぱいありますけれども、利用する方の利便を考えれば東京湾が有力じゃないかと思えます。そうしますと、いろんな問題があります。先ほど草野先生が航行の安全の問題も挙げられましたけども、環境問題もありますし、安全の問題もありますし、ほかのフィジカルプランで港湾計画の問題もあれば、道路の安全もあれば、橋の問題もある。いろんな問題がありますので、撤退している企業もあるわけですから、東京全体の問題としてどうするのかということを検討する中で、空港をどこへどう立地したらいいかということをやることが必要じゃないか。

航空局長の諮問機関でそういうことを検討していることも知っておりますけれども、中村先生がやっておられますけども、本当は空港だけじゃなくて東京湾全体の問題としてどうするんだということの中で空港を位置づけでいくことが大切じゃないかなと思えますので、御参考までに申し上げておきます。

杉岡分科会長 ありがとうございます。

何かお答えすることございますか。

川上国土計画局計画官 全く御指摘のとおりかと思えますし、第3空港の現在の議論の過程については、御承知のことだと思いますので、改めて申し上げませんが、最後に御指摘ありました東京湾全体での課題ということも重要な問題と思っております。

計画としては、本日ご審議いただいている五カ年の整備計画、1年単位の事業計画がございますが、この上に平成11年に決めていただいた基本計画というのがございまして、その中では沿岸域の問題あるいは東京湾の問題という意識を十分持っております、今後より具体化できるように努力してまいりたいと思っております。

杉岡分科会長 大体御質問は尽きたんですが、後からお見えになりました石川委員、保坂委員、御質問ございますでしょうか。

石川委員 大変おくれまして、申しわけございません。

杉岡分科会長 保坂委員、何かございますでしょうか。

保坂委員 ございません。

杉岡分科会長 以上をもちまして、大体質問が尽きたものというふうに思っております。

それでは、ただいま御審議いただきました首都圏整備計画（案）及び平成13年度首都圏事業計画（案）につきましては、原案に御異議ありますでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

杉岡分科会長 御異議がないようでございます。

当案件につきましては、異議がないという旨を国土審議会の会長に報告し、その了承を得まして答申といたしたいと思っております。

閉 会

杉岡分科会長 以上をもちまして、本日予定をいたしました議題は終わったわけでございます。

本日は長い間、熱心に御審議をいただきまして、ありがとうございました。本日の分科会はこれで終わらせていただきます。どうもありがとうございました。