

国土審議会第六回首都圏整備分科会議事録

(平成14年8月1日開催)

国土交通省国土計画局

国土審議会第六回首都圏整備分科会 議事次第

日時：平成14年8月1日（木） 10:00～11:30

場所：ホテル ルポール麹町（麹町会館）

2階 ロイヤルクリスタル

1. 開 会

2. 国土交通大臣政務官挨拶

3. 議事

(1) 平成14年度首都圏事業計画（案）について

(2) 国土審議会基本政策部会中間報告について

(3) その他

平成13年度首都圏整備に関する年次報告について

自然環境の総点検（中間とりまとめ）について

4. 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 座席表

資料3 - 1 平成14年度首都圏事業計画について（付議）（写）

3 - 2 平成14年度首都圏事業計画（案）

3 - 3 平成14年度首都圏事業計画（案）参考図

3 - 4 平成14年度首都圏事業計画（案）参考図（圏域図及び拡大図）

3 - 5 平成14年度首都圏事業計画（案）主要事業概要

資料4 - 1 国土審議会基本政策部会中間報告

4 - 2 国土審議会基本政策部会中間報告のポイント

4 - 3 国土審議会基本政策部会中間報告に対する意見聴取概要

資料5 - 1 平成13年度首都圏整備に関する年次報告

5 - 2 平成13年度首都圏整備に関する年次報告要旨

資料6 - 1 自然環境の総点検（中間とりまとめ）

6 - 2 自然環境の総点検（中間とりまとめ）概要

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
上田 勇	同
亀井 善之	同
佐藤 泰三	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
加藤 裕治	日本労働組合総連合会副会長
黒川 洸	(財)計量計画研究所理事長
齊藤 宏	(株)みずほコーポレート銀行取締役頭取
(代理)伊藤 薫	(株)みずほコーポレート銀行)
杉岡 浩	(財)道路サービス機構理事長
南 直哉	東京電力㈱取締役社長
(代理)吉越 洋	東京電力(株))
宮本 春樹	空港施設(株)代表取締役社長

3 関係地方公共団体の長

土屋 義彦	首都圏整備促進協議会会長(埼玉県知事)
(代理)田端 直人	埼玉県総合政策部次長)

国土交通省

森下 博之	国土交通大臣政務官
薦田 隆成	国土計画局長
松浦 隆康	大臣官房審議官
倉持 治彦	大臣官房審議官
守内 哲男	国土計画局総務課長
野間 清二	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
村山 浩和	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
岩本 晃一	大都市圏計画課企画官
毛利 信二	関東地方整備局建政部長
木村 昌司	関東地方整備局企画部長

開 会

野間大都市圏計画課長 まだお見えでない委員もいらっしゃいますけれども、定刻となりましたので、始めさせていただきたいと思います。

なお、マリ・クリスティーヌ委員につきましては、御都合によりまして急遽、御欠席との御絡連をいただいております。

それでは、大変お待たせいたしました。本日は、国土審議会首都圏整備分科会の委員及び特別委員、総数19名のうち、定足数であります半数以上の御出席をいただいております。委員の皆様におかれましては、御多忙のところ出席いただきまして、まことにありがとうございます。

私、本日、事務局を担当させていただきます国土交通省国土計画局大都市圏計画課長の野間でございます。よろしく願いいたします。

それでは、議事に先立ちまして、前回の分科会以降、新たに就任された委員の方々につきまして御紹介させていただきます。お手元に委員名簿をお配りしております。資料 - 1 をごらんいただきたいと思います。新たな委員だけ、御紹介させていただきます。

まず初めに、国会議員であります委員につきまして御紹介申し上げます。衆議院議員・上田勇委員でございます。

次に、学識経験者として新たな委員ということで御紹介申し上げます。齊藤宏委員でございますが、まだちょっとお見えになってございません。お名前だけ御紹介させていただきます。

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、首都圏整備促進協議会会長であります埼玉県知事・土屋義彦委員でございますが、本日、代理として田端直人総合政策部次長がお見えでございます。

そのほかの委員の皆様方につきましては、引き続き、委員をお願いいたしております。よろしく願いいたします。

次に、本日の配付資料を確認させていただきたいと思います。お手元の議事次第の配付資料、一番上でございますが、照合していただければと思います。右肩に資料の番号が振っております。資料 - 1 「分科会委員名簿」、資料 - 2 「座席表」、資料 - 3 は枝番がついてございますが、3 - 1、本日の主要な議題であります「首都圏事業計画について（付議の案件の写し）」、3 - 2 「事業計画（案）」、3 - 3、同じく「事業計画（案）参考図」でございます。3 - 4 「圏域の参考図」、封筒と同じになってございます。3 - 5 「主要事業概要」、資料 - 4 として「国土審議会基本政策部会中間報告」の関係の資料が、資料 4 - 1、4 - 2、4 - 3 とございます。資料 - 5 でございますが、いわゆる首都圏白書でございます。「年次報告」の資料が 5 - 1、5 - 2 とございます。そして、最後に資料 - 6 でございますが、「自然環境の総点検（中間とりまとめ）」の

関係の資料として資料6 - 1、6 - 2がございます。

何か不足がございましたら、事務局まで後ほどでも結構ですが、お申しつけいただければと思います。

事務局からは、以上でございます。

それでは、杉岡分科会長、開会をよろしくお願いいたします。

国土交通大臣政務官あいさつ

杉岡分科会長 ただいまから、国土審議会第六回首都圏整備分科会を開催いたします。

本日は、公務多忙の中、森下国土交通大臣政務官が御出席でございますので、初めに、ご挨拶をお願いいたします。

森下国土交通大臣政務官 おはようございます。御紹介いただきました国土交通大臣政務官の森下でございます。

国土審議会第六回の首都圏整備分科会の開催に当たりまして、一言ごあいさつを申し上げます。

本日は、委員の皆様方には御多用中のところ御出席を賜りまして、まことにありがとうございます。また、皆様方には、日ごろより首都圏の整備につきまして格段の御指導、御鞭撻を賜り、厚くお礼を申し上げます。

御審議いただく前に、1つ御報告させていただきますが、昨年秋から4回にわたり、首都圏整備分科会において精力的に御審議いただきました、首都圏における工業等制限制度につきましては、その廃止関連法が7月12日に公布・施行いたしました。御尽力いただきました関係の委員の皆様方に、この場をお借りいたしまして、重ねてお礼を申し上げます。

さて、我が国の活力の源である都市について、その魅力と国際競争力を高めるため、現在、政府を挙げて都市再生に取り組んでおり、首都圏は依然として通勤混雑など数多くの課題を抱えておりますが、都市構造の再編を強力に推進しながら、これらの大都市問題を着実に解決し、豊かで快適な、かつ活力に満ちあふれた首都圏を目指すことが期待されておるところであります。

本日は、国土交通大臣から諮問させていただいております平成14年度首都圏事業計画につきまして、忌憚のない御意見をちょうだいし、今後の施策の推進に反映していきたいと考えておりますので、何とぞよろしくお願い申し上げます。

また、現在、国土計画につきましては、その指針性の充実等の観点から、見直しが求められておるところでございます。本日の会議では、国土計画体系の見直しに係る中間報告を課題として挙げておりますが、今年秋の最終報告とりまとめに向けまして、大所高所からの御議論を賜りますようお願い申し上げます。

国土交通省といたしましては、首都圏のさらなる発展に向けまして、今後とも力を尽くして参る所存でございますので、委員の皆様方におかれましても、首都圏の整備に一層の御支援、御協力を賜りますようお願い申し上げまして、私の挨拶とさせていただきます。

ありがとうございました。

杉岡分科会長 どうもありがとうございました。

森下国土交通大臣政務官におかれまして、御多用のためにここで御退席されます。どうも御苦労さまでございました。

平成14年度首都圏事業計画（案）について

杉岡分科会長 それでは、ただいまから議事に入らせていただきます。

本日は、配付資料のとおり、「平成14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ので、この首都圏事業計画につきまして御審議をいただきますとともに、現在、国土審議会基本政策部会において審議されております「新たな国土計画制度のあり方について」、あわせて御審議をいただくこととしております。

それでは、初めに、「首都圏事業計画（案）」について事務局から御説明をお願いし、続きまして、「国土審議会基本政策部会中間報告」について事務局から説明をいただくこととしております。

それでは、よろしく申し上げます。

薦田国土計画局長 国土交通省国土計画局長の薦田でございます。

第1の議題でございます「平成14年度首都圏事業計画（案）について」、御説明を申し上げます。座ったままで説明させていただきます。

資料3-2が首都圏事業計画（案）でございます。御承知のとおり、首都圏の計画の体系は3段階、3層ということでございまして、基本計画があり、5年間の整備計画があり、今回の事業計画はこうした基本計画、整備計画の実施のために必要な毎年度の事業を定めるものでありまして、毎年、本分科会で御審議いただいているところでございます。

資料3-2は既にお届けしておったものでございますので、本日は、この資料3-3の参考図がございます。この事業ごとの参考図をもとに、本年度中に供用開始するものや、新たに着手するものを中心に、主なものを御説明したいと思います。

なお、資料3-4として、各プロジェクトを一つの図面で示した参考図、封筒に入ったもの、資料3-5として、これから御説明する主要なプロジェクトの概要を写真などで示したものをあわせてお配りしてございますので、適宜御参照いただければと存じま

す。

資料3-3を開いていただきますと、目次でございます。第5次の首都圏基本計画におきましては、今後とも首都圏が我が国を牽引しつつ、国際競争力を維持し、我が国の活力を創出する地域として発展していくため、諸機能の充実・強化を図ることとしております。また、首都圏の全体構造としまして、東京中心部への過度の依存を緩和し、各地域の拠点的な都市を中心に諸機能がバランスよく配置された自立性の高い地域が相互に連携・交流し合うという意味で、「分散型ネットワーク構造」の形成を目指すこととしております。

今年度の首都圏整備に当たりましては、「都市再生プロジェクト」を推進し、今後さらに、この分散型ネットワーク構造の形成を図り、基本計画に示された、目標とすべき社会や生活の姿を実現するため、これから御説明させていただく主要な事業を推進することといたしております。

次のページを開けていただきまして、1ページでございます。宅地、住宅等でございます。幾つか御紹介させていただきます。

枠で囲った中で、六本木一丁目西市街地再開発事業でございます。地下鉄南北線の六本木一丁目駅と直結する地区におきまして、住居機能と商業業務地区機能の複合した街区の形成を図るため、市街地再開発事業を推進しておるところでございます。今年度、秋に竣工の予定でございます。

次に、汐留土地区画整理事業でございます。都心部と臨海部の結節点に当たる旧国鉄汐留貨物駅跡地とその周辺におきまして、幹線道路の整備や街区の整序などの基盤整備を行い、民間による高層ビルなどの建設を促進するために、土地区画整理事業を推進しているところでございます。今年度、ゆりかもめ、都営大江戸線の汐留駅の開業や、電通本社など、一部ビルの開業が予定されております。

次に、秋葉原駅付近土地区画整理事業でございます。つくばエクスプレスの始発駅となる秋葉原駅の周辺におきまして、市場や旧国鉄などの大規模跡地の有効利用と都市機能の更新によりまして、IT関連産業の世界的拠点の形成と、駅周辺の再生を促進するために、土地区画整理事業を推進しております。平成17年度には、つくばエクスプレスやITセンターの開業が予定されております。

なお、赤坂四丁目薬研坂南、大崎駅西口中、高島二丁目における市街地再開発事業に新たに着手いたします。

神保町一丁目南部、月島駅前における市街地再開発事業を完了し、これらについては今年度中に竣工という運びでございます。

次に、2ページをお開きいただきたいと思います。茨城県の葛城土地区画整理事業です。つくばエクスプレスの葛城駅を中心といたしまして、商業業務施設の配置と、自然環境と調和した住宅地の開発により、研究学園都市をサポートする副都心機能を確立す

るため、土地区画整理事業を推進しているところであります。

それから、群馬県の太田駅周辺土地区画整理事業でございます。既存の市街地の再整備により、防災性の向上と快適な住環境、商業環境を実現するため、東武鉄道伊勢崎線、小泉線、及び桐生線の連続立体交差事業と一体となった土地区画整理事業を推進しているところでございます。

次に、3ページでございます。第2、道路、高規格幹線道路でございます。

首都圏中央連絡自動車道、いわゆる圏央道は、首都圏における分散型ネットワーク構造の形成や、通過交通による渋滞の緩和を図るため、横浜から木更津までの約300kmを結ぶ環状道路でございます。本年度は、あきる野～日の出間の2km、つくば～牛久間の2kmが供用の予定となっております。

国道127号富津館山道路でございます。東関東自動車道館山線は、千葉県房総地域の交通渋滞を緩和するとともに、房総地域と京葉、京浜地区との連携を強化するために整備が進められるところでございます。この東関東自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路であります富津館山道路につきましては、本年度、鋸南富山インターチェンジより8kmの区間が供用予定となっております。

次に、東関東自動車道水戸線でございます。東京外かく環状道路は、交通の円滑化や都市構造の再編など、広域的な効果をもたらす東京の中心から半径約15kmの地域を環状に結びます延長85kmの道路でございます。東京外かく環状道路の一部を形成する東関東自動車道水戸線、三郷インターチェンジ～高谷ジャンクション間約20kmにつきましては、整備が進められているところでございます。

次に4ページでございます。地域高規格道路（首都高速道路等）につきましては、中央環状新宿線等39kmにおいて事業中でございます。また、本年度は、高速5号池袋線と高速川口線を結びます板橋足立線、いわゆる中央環状王子線の7km、板橋～江北間が供用予定となっております。

次は5ページ、絵が横になります。鉄道でございます。帝都高速度交通営団11号線、いわゆる半蔵門線でございます。半蔵門線は、現在、渋谷から大手町を經由して、水天宮前まで営業されておりますが、水天宮前から押上間約6.1kmの延伸整備が、これは平成15年春、完成予定でございます。あわせて、東武鉄道伊勢崎線・曳舟より半蔵門線・押上までの乗り入れ工事の完成が予定されており、相互直通運転を行う予定でございます。これにより、神奈川県東部（東急電鉄田園都市線）と埼玉県東部を結び、新たな交通ネットワークが形成されることとなります。

次に、東京臨海高速鉄道の臨海副都心線でございます。本路線は、JR京葉線の新木場から天王洲アイルまでは既に部分開業しております。天王洲アイルから大崎間、約13.1kmの延伸整備でございます。これは平成14年、今年の12月に完成予定でございます。大井町を経て大崎に至り、大崎ではJR埼京線との相互直通運転を行う予定でござ

います。これによりまして、大宮、新宿や渋谷と臨海副都心とが直接に結ばれ、鉄道ネットワークの充実が図られるところでございます。

次に、首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス（常磐新線）の建設の関係でございます。本路線は、常磐線の混雑緩和や沿線地域の活性化を推進する、秋葉原～つくば間の約58.3kmを結ぶ路線でございます。既に全線において工事を着手しておりまして、平成17年度開業に向けて整備を推進しております。また、鉄道整備にあわせて、新駅周辺における土地区画整理事業等を推進しているところでございます。

次に6ページでございます。飛行場、港湾。まず、飛行場でございます。新東京国際空港（成田空港）につきましては、航空旅客の増加への対応と利便性の向上を図るため、エプロンの整備や、平成17年完成を目指して、第一旅客ターミナルビルの改修等を推進するとしてしているところでございます。

東京国際空港（羽田空港）につきましては、沖合展開事業については、今年度は利用者の利便性の向上を図るため、平成15年度末の供用を目指して、東旅客ターミナル等の整備を推進いたします。

また、再拡張につきましては、可能な限り早期着工、早期完成を目指し、具体的な検討を推進することとしております。

港湾でございます。国際海上コンテナターミナルの整備の関係でございます。首都圏における海上輸送の国際競争力の強化を図るため、大型コンテナ船の就航が可能となるよう、大水深の国際海上コンテナターミナルの整備を推進することとしております。今年度は、平成15年度の完成に向けて、東京港南部地区大井埠頭、横浜港本牧埠頭において、既存施設の再編による、水深マイナス15m岸壁の整備を推進することとしております。

次に、廃棄物海面処分場の整備についてでございます。深刻化する首都圏のゴミ問題に対処するために、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を推進することとしております。

次に7ページでございます。水資源の開発について申し上げます。群馬県のハツ場ダムでございます。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、茨城県及び群馬県への水道用水の供給などを目指したハツ場ダムの整備を、平成22年度完成を目指して推進しているところでございます。

それから、群馬用水でございます。群馬用水施設は、老朽化による機能低下が著しい状況でございます。農業、水道用水の安定供給と施設の安全性の確保を図るため、水路や揚水機場などの改築を実施することとしております。平成20年度の完成を目指して、今年度に事業を着手することとなっております。

最後に、河川・海岸等でございます。渋谷川、古川、日本橋川についてでございます。本年度は、河岸の再自然化、水質の改善等により、その環境の再生を重点的に推進する

ため、渋谷川、古川における広域的基幹河川事業、日本橋川における河川環境整備事業等に着手することとしております。

事業計画につきましては、以上でございます。

杉岡分科会長 ありがとうございます。

国土審議会基本政策部会中間報告について

杉岡分科会長 引き続きまして、国土審議会基本政策部会の中間報告についてご説明をお願いします。

倉持大臣官房審議官 国土計画局審議官の倉持でございます。

私の方からは、「国土審議会基本政策部会中間報告」と、それに関連して行いましたアンケート調査の結果について御説明いたします。座って説明させていただきます。

お手元に、資料4-1「基本政策部会中間報告」そのものと、資料4-2、ポイントと数枚のA4にまとめた資料をお配りしていると思います。

若干の背景説明をさせていただきますと、現行の全国総合開発計画、「21世紀の国土のランドデザイン」と題しました総合開発計画、平成10年3月に策定されておりますけれども、この中におきまして、国土計画の理念の明確化、地方分権等諸改革への対応、新線の充実といった要請にこたえることができるような国土計画体系の確立を目指すということが明記されております。これを受けまして、国土審議会に「基本政策部会」という専門の部会が設けられまして、国土計画の新たな課題と新たな国土計画制度について、調査・審議が進められてきております。

これから御報告させていただきます中間報告は、この基本政策部会での4回にわたる議論を経まして、昨年11月にとりまとめられたものでございます。前半の第1部が「将来展望と課題」、後半の第2部が「国土計画体系の改革」となっております。第1部が計画の中身、第2部が制度のあり方という区分になっております。

資料4-2のポイントを簡単にまとめた資料に沿って御説明いたします。

まず最初に、将来展望とその課題でございますけれども、全国の人口、今後50年間で約2割減少することが予想されております。特に、中枢・中核都市から1時間圏の地域というよりは、その外の地方圏で非常に人口が減少すると予測されております。こういった地方部で人口が減少してまいりますと、社会的なサービスの供給面で大きな問題が出てくるだろうと思われまます。

次に、社会資本の投資制約につきましては、小泉内閣の方針で、いわゆるプライマリーバランスを黒字化するというような方針が出ておりますが、その一方で、既存ストック、これまで投資してきましたストックが相当積み上がっておりますので、これからは更新投資の割合が非常に多くなります。こうした前提に基づいて新規投資を計算してみ

ますと、今後25年間の投資の累積というものは、過去25年間の3分の1ほどになってしまうような推測になっております。これに対して、過去と同程度の新規投資を確保するには、例えば耐用年数を相当程度伸ばすとか、コストを大幅に減らすという工夫が必要になってくるだろうと思います。

また、経済社会の新たな潮流の面でございますが、日本に来る旅行者数とか、教育機関での留学生の割合が、日本は依然として非常に低い。それから、対内直接投資も国際的に見て、海外に行く投資よりも非常に低いレベルにある。それから、IT化もかなり遅れている。要するに現在の日本は、国際的に見まして、ヒト、モノ、カネを引きつけるような魅力は総体的に低い状態にあるのではないかとということが指摘されます。

2ページ目にいきまして、環境問題でございます。環境負荷が少ない循環型の国土づくり、自然と人間が共生する国土づくりを進めていく必要があると指摘しております。安全という観点からは、自らの身は自ら守るのが防災の基本であるという考え方で、ハザードマップの提供など、広域的な被害想定を示した上で、災害に強い地域づくりを進めていく必要があるということを言っております。

こうした課題に対して、どのように対応していくかということでございますが、第1に重要なのは、やはり地域が主体となって地域資源を有効活用して個性ある地域づくりを進めていくということで、先端技術のみならず、観光資源、自然環境などの地域のポートフォリオを各地域が競い合って組み立てていくことが必要な時代になってくるだろうということを言っております。

3ページに移りまして、対応の2番目、モビリティの向上と広域的な対応が必要であろうということです。人口問題、グローバル化に対応するためには、モビリティを高めていく。すなわち、人々の利便性や、さまざまな地域資源の流動性を高めていくことが必要であります。また、広域的なレベルで施設を整備したり、対応していくことが必要と指摘しております。

第3の社会資本の整備・管理につきましては、ハード、ソフトの適切な組み合わせが必要ということを指摘しております。特に、国民にとってわかりやすさの観点とか、さまざまな施策の総合的な効果を把握する観点からしますと、これからは、アウトカムの指標、つまり何をどの程度つくったのかといったアウトカムがーアウトプットではなくて、どのような成果が結果として得られたかという成果、目標を重視していくべきではないかということを言っております。

4番目に、情報公開を前提にしまして、多様な主体の参加の重要性ということも言っております。

第 部は、国土計画の制度の話でございます。

第1が、全体の国土計画の改革のねらいということです。これからの国土計画は、「開発」重視の計画ではなくて、利用と開発、保全を一体とした「総合的な国土管理の指針」

となる必要がある。

4 ページ目に行きまして、これまで二本立てでつくられておりました「全国総合開発計画」と「国土利用計画」を統合していく方向を打ち出しております。また、地方分権が進む中で、国と地方の役割分担を明確にしていくということも言っております。それから、指針性を充実する観点から、成果を重視する目標管理型の計画。

また、国土計画をつくって、実施して評価していくという効率的、効果的な進行管理、いわゆるマネジメントサイクルを確立することが必要だということを言っております。

このマネジメントサイクルでございますが、計画内容については、国の示す対応策の重点化と絞り込みを行いまして、計画目標の体系化を行おうと言っております。また、そうした内容について、それによってどのような効果を得られるのかをします。アウトカムの、成果的な指標を提示しながら、作成段階において、地方公共団体、地方関係者をはじめとして、広く国民全体から意見を聞いていこうということを提言しております。さらに、でき上がった計画につきましても、随時、計画の目標の達成度、妥当性の評価を行っていくと同時に、国土をめぐる情報を常時、収集・分析していく国土のモニタリングの体制を整える必要があるということを言っております。

3 番目の広域計画については、経済の動き、企業の動き、人の動きが広域化しておりますので、そういったことに対応する広域ブロック計画は、今後なお必要であると言っております。これは人口の減少とか、財政制約の中で広域的な対応が必要でありますし、環境、安全面でも、必要な対応があるだろうということでございます。ただし、従来どおりの広域計画を維持するということではなくて、今後は、全国計画と広域ブロック計画の役割分担を明確にしたり、広域ブロック計画におけるマネジメントサイクルを検討していく必要があるということを言っております。

5 ページ目でございます。その広域計画の策定主体でございますが、これからは、できるだけ関係地方公共団体を中心とした地元地域の各主体が参加・協議して原案をつくりまして、それを国が決定する仕組みが適当だということを言っております。その計画原案の協議メンバーの中に、地元の地方公共団体のほかに、学識経験者、地元の経済団体等、地域づくりに取り組む民間主体を加えまして、計画とその推進を地域に根づいたものとするものと提言しております。

さらに、計画圏域についても、その適切さを検証する必要があると言っております。特に、複数の広域ブロック計画に重複している区域のあり方について、地域の意向を踏まえつつ検討することとされております。具体的に申しますと、北陸地方の全体、富山、石川、福井県が中部圏と重複しておりますし、福井、三重、滋賀県は近畿圏と中部圏で重複しております。

最後に、4 番目が土地利用に関する部分でございます。基本認識として、土地についてはまだ問題が残されている中で、個性ある地域づくりが推進されるような使いやすい、

実効性のある枠組みが必要だということを言っております。

以上が、基本政策部会の中間報告のポイントでございます。基本政策部会においては、今後さらに中身を詰めまして、今年の秋には最終的なとりまとめをして、国土審議会に報告するというスケジュールになっております。

以上の中間報告の内容につきまして、地方公共団体から、今年の春ですけれども、アンケートによる意見聴取を行いました。そのうち、広域ブロック計画に関する意見の概要を資料4-3、横長の資料にとりまとめておりますので、その内容について簡単に御報告させていただきます。

今年の春に、北海道、沖縄、札幌市を除く45の都府県、11の政令都市に対して、基本政策部会中間報告のうち、広域ブロック計画に関する部分についてアンケートを行いました。まず1ページでございますけれども、広域ブロック計画の策定方法について、中間報告に示されている、関係地方公共団体を中心にした地域の各主体が参加・協議して原案を作成し、その上で国が決定するという方法について、約6割の地方公共団体が、基本的には賛同という回答をしております。ただ、賛否にかかわらず全体の約3割ほどが、地方公共団体間の調整の困難さということを予想しております。

次に、2ページから3ページでございますけれども、原案作成における民間主体の参画の仕方でございます。ページ2が、作成段階における民間主体の参画について全体的な質問をしたところ、「初期から随時意見交換、合意形成を図りたい」という回答が一番多くて、48%という結果になっております。

それでは、主体別に見たらどうかというのが3ページでございます。経済団体の場合、左上でございますが、「原案を基に協議・合意形成」、学識経験者の参画の場合には、「初期から随時意見交換、合意形成」といった回答が多いのに対して、NPOの場合は、「意見徴取」でよいとする回答が多くなっております。

4ページ目でございます。地方公共団体を中心にした地域の各主体間の調整の度合いでございますけれども、すべての内容について調整可能とする県等は約1割でございましたが、一部調整未了でも概ね調整可能ではないかと回答しているところは、約6割でございました。そのほか2割の地方公共団体では、地域での調整は困難であるため、各主体が盛り込むべきと考える内容が、そのままバインディングされた形で出てくれないかというような回答をしております。

5ページ目でございます。原案作成のための協議の仕組みの制度化の質問をしたところ、全国一律に、協議会を制度化するのではなくて、既存の組織を活用するなど、地域の実情に応じて、各地域が各協議の仕組みを判断すればよいという意見が6割以上を占めております。

6ページ目でございます。広域ブロック計画で重複している区域のあり方について質問したところ、メリットとしては、圏域の帰属意識が高まるとか、地域づくりの方向性

が明確になるといったメリットも指摘されている一方で、デメリットとしては、実際に複数の圏域と密接に関係する地域があるので、一つの圏域に選択することは難しいのではないかと。あるいは、一つの圏域にした場合には、社会経済の実態と計画が一致しなくなり、計画の有効性、実効性がそがれるという意見もございます。

7ページ目でございます。実際に複数の圏域に重複している県の意見を聞いたところでございますが、先ほどの三重、滋賀、福井、石川、富山の5県から、圏域の重複を解消して、一つの圏域を選択することが可能とする意見はございませんでした。

そのほか、8ページ、9ページ目には、圏域の見直しの必要性という意見も出ております。ただ、ほぼ6割が現行の計画圏域のままでよいという回答となっております。

10ページ目が、広域ブロック計画において取り組むべき課題についてのアンケートをとっておりますけれども、回答としては、そこに掲げているような観光、環境保全、広域交通網、情報通信網といったものに対して広域的に対応すべき。これは基本政策部会の中間報告にも提言されておりますけれども、そのほかにも、例えば超長期の視点でビジョンを示すべきとか、広域ブロックのアイデンティシーの形成に広域ブロック計画において示すべきといったような意見も出しております。

最後に11ページでございます。広域ブロック計画におけるマネジメントサイクルの導入につきまして、多くの県等では妥当と考えております。その際には、地域住民の満足度といった視点も重要である。ナショナルミニマムに関する事項については、統一的な指針が必要であるといった意見がございました。

以上が、中間報告に対する地方公共団体からの意見徴取の概要でございます。今後は、こうした地方の意向も踏まえながら、引き続き基本政策部会の方で専門的に議論を深めさせていただきまして、今年の秋をめぐりに最終報告をとりまとめたこととしております。以上、国土計画体系の見直しにつきまして、基本政策部会の方で現在進められている検討状況について御報告させていただきました。

杉岡分科会長 どうもありがとうございました。

ただいま御説明のありました、「平成14年度首都圏事業計画（案）」、及び「国土審議会基本政策部会の中間報告」につきまして、御質疑、御意見がございましたら御発言をお願いしたいと思います。

加藤委員、どうぞ。

加藤委員 要望と質問も入るかもしれませんが、二、三申し上げたいと思います。

1点目は、冒頭、森下政務官からもお話がございましたけれども、工業等制限法の廃止に伴ってどのような効果が出たのかということについては、今後の首都圏整備のあり方に大いに関係があることだろうと思っておりますので、いずれかの時点で、その効果、影響について、この場あるいは何らかの形でお出しになっていただけるのかどうか。もしそうであれば、いつごろそういうことを明らかにしていただけるのかという要望と御質問で

ございます。

それから、2点目が道路の関係です。1つは、現在、道路公団の民営化推進委員会の中でさまざまな検討がなされているところでございまして、それらと首都圏の該当する、特に高速道路、首都高速の関係は密接に関連すると私は解釈しているわけなんですけど、例えば先ほどの御説明には入ってなかったんですけども、この資料3-2の9ページのところに高速自動車国道の整備計画が入っているわけですが、これらの中には、私も個々には承知しておりませんが、場合によれば、委員会の中で凍結ということが検討された場合に、その対象になるような路線、区間が入っているのかどうか。これは質問でございまして。

あるいは、そういった観点で現在進行中である検討状況と、首都圏における、特にいろいろと検討されている中に、建設コストの問題で言えば、首都圏での建設コストが極めて高いという問題がございます。私どもは自動車総連でさまざま検討した中で、特に経済効果とか環境問題を考えれば、首都圏の環状道路の整備というのは重要度は高いだろうと思っているところではありますけれども、しかしながら、現在検討中である課題について、それらとの関係と申しますか、この首都圏整備分科会の中で、何らか検討していく必要もあるのではないかと考えておりますので、その辺で何か事務当局のコメントがあればお伺いしたいと思います。

それから3点目は、ここで申し上げることかどうかはよくわかりませんが、首都高速道路の値上げ問題が取りざたされたということをお伺いしているわけですが、民営化推進委員会の中でも意見が出たというふうに報道がされておりますが、私も同様に、今製造業、この日本の国の中で物づくりをするための高コストの一つに物流費というものがあって、その中における高速道路の通行料というのは極めて大きな位置づけを示しております。そういう中で、従来のルールで言えば上がるんだということでもしお考えでしたら、それは私たちの立場からもやはり反対せざるを得ないと思います。これはこの場で申し上げるのが妥当かどうかわかりませんが、そういう意見があったということをお記録していただければ大変ありがたいと思います。

以上、3点でございまして。

杉岡分科会長 ありがとうございます。

薦田国土計画局長 第1点目の工業等制限法の廃止の問題でございまして。先ほど政務官から申し上げましたように、先月7月12日に公布・施行ということでございまして。40年間続いてきた制度を解消して、どういう形に本当にねらったとおりのものが出てくるかどうかというのは、私どもとしても関心の高いところにあります。したがって、しかるべき時点で、その効果というか影響というか、まとめて本分科会でも御報告しなければいけないと考えております。

いつごろかというお話がありましたが、工場の立地の行動、あるいは大学なども含め

てですが、やはり年のオーダーだと思しますので、2年ぐらいたったところが第1回目がふさわしいのかなと思いますが、もう少し早い段階で、ラフな感じでの御報告ができればさせていただきたいと思えます。

2点目以降については、課長の方からございます。

野間大都市圏計画課長 2点目でございますが、首都高速などを含めまして、現在議論されているような道路の凍結区間が含まれているのかという問題でございます。この事業計画自体は、14年度予算として認められている事業の計画を取りまとめてございますので、現在の段階では、それらの路線すべて含まれているということでございます。一方で、現在、民営化委員会などでの議論が進められております。それらの中で、急速この区間、凍結というような話が出た場合には事態が変わってこようかと思えますが、現段階では、これらの路線はすべて含まれているという形でございます。

それから、首都高速の道路の値上げ問題について御質問がありました。本年、一部報道で指摘されておりますが、中央環状王子線の供用にあわせて値上げをするんじゃないかというような新聞等の報道がございます。しかしながら、まだ実際に詳しい話は、公団から国土交通省自体にも上がってきておりません。正式なものとしては一つも表には出ておりません。また、この料金の値上げの決定までの間には、公聴会なども含めていろいろな手続が必要になってまいります。したがって、公団内部の調査会で審議がされて、その後、国土交通省にその案が提出されて、その上で公聴会などを開いて、幅広く意見を聞いた上で料金認可する、こういう手続になっておりますので、今の段階ではまだ確定したわけではないし、そのうわさが出ている段階であるということを申し上げておきます。

以上です。

杉岡分科会長 それでは、ほかに御意見ございますか。

安藝委員、どうぞ。

安藝委員 2つばかりですが、実は首都圏の事業計画の宅地問題について、自分がそういうものに携わっておりますので、意見を申し上げたいと思えます。御存じのとおり、地価の下落が11年連続続いておりまして、都心回帰がどんどん進んでおって、今の不動産業界の中を見ても、都心のマンションは割合好調でございます。郊外の一戸建ては全くだめという状況でございます。地価上昇のころは、どんどん新市街地、郊外へ40km、50kmに延びていったわけでありましたが、今は全く40km、50kmの戸建てが、お客様も来ないという状況でございます。

需要層の中心は、やはり30代前半の方が60歳以上の高齢者でございまして、特に若い方は共稼ぎの方が多くて、環境よりも利便性をとるという形で、郊外の一戸建てなんか見向きもしないという状況でございます。それから、今まで郊外の一戸建てに住んでいた60歳以上の方は、子離れをしたので、郊外のものを貸したり売ったりして、あるいは

子供に与えて、御夫婦で都心のマンションに帰ってくる。こういう現象でございまして、40歳から50歳の方は、リストラ、あるいはバブルの影響を受けていることもありまして、全く元気がありません。

宅地需要についても、今までは一戸建てに住むのが、ライフサイクルにおいて最後は一戸建てとこう言っていたわけですがけれども、終の住まいとして、立体的なマンションに永久に住んでいこうというニーズが非常に強くなっております。そういう意味では平面よりも立体化、あるいは少子高齢化ということで、住宅需要は非常に構造変化を起こしていると思うんです。

そういう中で国土交通省も、住宅建設5カ年計画等も、リフォームとか、流通とかそういう点に重点は置いていると思いますけれども、相当修正せざるを得ないような状況にあるんじゃないか。今ちょっと中身について御説明を受けましたけれども、都心の再開発とか、区画整理とか、駅前の整備という問題についてはいいと思いますけれども、ニュータウンあたりをさらに追加投資しますと、これ、つくったはいいけれども、お客が来ないという状況になるので、そこら辺は一つ一つ吟味しながら進めることが必要じゃないかという感じがします。

それからもう一つは、審議会の中間報告でございまして、これについても、従来の国土計画は国土の均衡ある発展ということが基本原則にございまして、どちらかというところ、地方に厚くて大都市に薄いということで、公共投資も地方中心に行われてきたわけでございまして。そういう意味で、道路とか、港湾とか、空港とか、そういう問題でいろんな問題が出たわけであります。

都市圏を見ますと、昔は、3大都市圏、地方中核都市、こういう言い方をしていたわけでありましてけれども、現実にはそうじゃなくて東京に一極集中でございまして。よく言われますけれども、東京にはクレーンはどんどん立っているけれども、地方には全くクレーンがない、こういう状況でございまして、東京が首都圏であって、それ以外は全部地方都市みたいな感じになってまいりました。

今、内閣の目玉としては「都市再生」という形で、やっとここで日が当たったといいますが、新しく特別措置法までつくって、あれは17地区でございましょうか、指定いたしました。大いに都市計画を白紙にして、実際、民間でやる人たちの都市計画の指定を尊重して、大いに民間活力を活用しながら、なおかつ居住環境を整備すると同時に、経済の活性化に役立てようという感覚で進められていると思うんです。

そういう状況の中で、今までの国土の均衡ある発展をどういう形で今後位置づけていくのか。今アンケート等もございましたけれども、特に地方公共団体の自主性を尊重して、そういったものをバックアップしていこうという考え方で、例えば何とか特区ということも話題として出ているようでございまして。そういう意味では、この地方都市をどういうふうに持っていくかということをおのれ際相当明確に打ち出さないと、何か東京

だけは元気があって、それ以外は全く元気がないという状況になりますので、その辺は相当配慮しながら国土計画を考えていかなければいけないのではないかと。これは意見でございます。

以上2つでございます。

杉岡分科会長 どうもありがとうございました。

薦田国土計画局長 住宅政策につきましてお話がございまして、まさにおっしゃられるとおりかと思えます。ライフサイクルというかライフスタイルが変わってきている。それから、利便性を重視するというのは、恐らく週休2日などの普及によって、ワーキングデーは多少厳しい通勤状況でも週末は休めるとか、いろんなことが重なってきていると思えます。住宅局においても御指摘の点は十分踏まえて考えておると思えますけれども、私どもの方から、住宅の部局にもお話をお伝えするようにしたいと思います。

それから、計画体系の問題に絡めて地方都市のお話がございました。現在は、経済活性化という観点から都市再生の話、あるいは経済活動を活性化するための特区の話。特区の話も、実はまだいろいろ概念が混在しているというところも余り適当でない表現かもしれませんが、議論をこれから展開して、それを音頭に産業の活性化を図りたいということでございます。それは申し上げるまでもなく、これまで余りそういう角度から取り込まれてなかったことでございますけれども、そういうものも、地方からまず考えてもらうというスタイルでやっているところでございます。

分権の時代、自主性の時代、国土の均衡ある発展と地域の個性ある発展、これは片方を否定して片方だけということではないと思えます。そういうものを両立といたしますが、新しい計画体系を考える際に、おっしゃられた点を十分に頭に置いて取り組んでまいりたいと思えます。

杉岡分科会長 そのほか御意見ございますか。

どうぞ、石川委員。

石川委員 大変幼稚な質問で失礼ですけど、平成14年度首都圏事業計画（案）についていろいろとお話を聞きまして、内容的には私は大変すばらしいものだなと評価して、決して異議をはさむ余地はございません。それは結構なんですけれども、現実の問題と比較して、一体こういう一つのビジョンが実現するのにどのくらい時間がかかるのかなという素朴な疑問を持つんです。

その一例を挙げますと、先ほど圏央道というお話がございました。半径約50kmで、全体で300kmぐらいの大変すばらしい、非常に大切な、有益な道路だと思います。だけど、これが始まってから今までどれくらい時間がかかっていますか。その300kmの中で、ここに絵は書いてありますが、現実に完成した路線はどのくらいのキロ数ですか。アバウトでいいですから。

川上国土計画局計画官 首都圏中央連絡道、一般国道468号線でございますが、現在供用

されている主要な部分が、青梅～鶴ヶ島間の20km、これは平成8年3月26日に供用しております。それから、東の方でございますが、大栄～茂原間のうちの横芝～東金間16km、これが平成10年3月でございます。都合36kmほかが完成しております。

石川委員 そうすると、計画を出して、着工して、今まで何年かかっているんですか。アバウトでいいですよ。

川上国土計画局計画官 計画としては昭和60年代からだと思しますので、約15年ほどでございます。

石川委員 15年で全体の約1割ですか。

川上国土計画局計画官 1割強でございますね。

石川委員 これが全部でき上がるのに大体何年かかるんですか。

川上国土計画局計画官 単純計算しますと、相当……。

石川委員 この計画で言うと百何年かかります。ここにいらっしゃる方は全部なくなります。私が言いたいのは、確かに今日本は、道路をつくると言ってもそう簡単にできないのはよくわかります。しかし、もう少しスピード化しないと、大変必要な道路でありながら、何やっているんだというふうに一般の市民は考えるんです。このために、また逆に渋滞するんです。

私は自分のことを言っただけ失礼ですが、この圏央道の今オープンされました青梅に住んでいるんですが、きょうここへ来るのに2時間半かかっているんです。国会議員になりまして既に25年近くなりますが、国会までに来る時間というのは全然短縮されないんです。むしろ逆に時間がかかる。そういう傾向があるんです。この間に道路整備のためにどれだけの金を注入したかというのは計算してないのでわかりませんが、相当なものだと思います。ですから、将来よくなるというのはわかっていますが、余りにも時間がかかり過ぎる。何とかできないのかなという素朴な疑問がある。

それからもう一点は、せっかくこういういい道路をつくるのに、アクセス道路をつくれますね。私の選挙区なんかでもすばらしいアクセス道路ができました。せっかくそれだけの道路をつくるなら、何で電柱を地下に埋めないのか。いつかまたその周辺が開発されると、また、ガスだ、水道だ、電気だ、何だかんだと年がら年中ほじくっているんです。穴を掘ってはまた埋める、穴を掘っては埋める、そういうむだなこと、そのために非常に渋滞が解決しないというのは、それが私は原因にあるんじゃないかなと思うんです。

この首都整備も、そういう点を考えたら、やはりアクセス道路ぐらいは、せっかく狭い道路を広くして大きな道路をつくったんだから、何で電線を地中化しないのか。そういうことをもっと積極的に私は考えるべきじゃないかなと思うんです。お話を聞いて、将来のビジョンというのはすばらしいと思うけれども、じゃあ、一体現実的にいつできるかなれば、ここにいらっしゃる方がいなくなってからできたってしょうがないわ

けで、何とかそういう点をもう少し考えられないのかなと、こういう素朴な疑問を持っておりますので質問しました。

杉岡分科会長 どうぞ。

薦田国土計画局長 どのようにお答えすればいいか迷うところでございますが、必要な道路についてのスピードが遅いのではないかと御指摘だと思います。首都圏の集積地を経由するということではいろいろ問題もあるんですけども、計画的に取り組むというのが首都圏計画制度の持っている目標であり、特色であると思いますので、できるだけ努力をしてみたいと思います。

それから、アクセス道路と電線地中化のお話がありました。電線地中化は、どうしても事業が町中の方が優先されがちなもので、そんなことになっていると思うんですが、電線地中化そのものは、従来よりかなりペースを上げて進んでいると思います。おっしゃられるとおり、せっかく新しく広げてアクセスしたところの電線、いずれまたもう一回やり直すことになってしまうという問題点は、よく努力したいと思います。

杉岡分科会長 亀井委員、どうぞ。

亀井委員 今の問題にも関連し、また前にも申し上げたんですけど、今度のこの計画、平成13年から17年という5カ年計画でいろいろな計画、まさにこの計画を見れば、私もこの首都圏におります者とすれば、大変バラ色のすばらしいいろいろなものができ、夢を持つわけでありましてけれども、しかし、これは13年、14年、来年は15年度予算等に入るわけでございます。今までもこういう計画をずっとつくってきておるわけですから、今の石川先生のお話のとおり、やはり政策評価、どの程度計画がどう実施されたか、このことを把握することが大変必要なことじゃなからうか。あわせて、それに基づく計画がなされるわけでありまして。

石川先生も、私も、佐藤先生もみんな神奈川県や埼玉や東京、いわゆる東京都心の郊外におります者として、一向に今の道路の問題等は短縮されない。かえって高速道路の高い料金を払って、渋滞が重なってきているというのが実態であるわけでありまして、少しでもそれが改善される計画をつくることが必要なことだと思います。

さらに、都市再生プロジェクトということで、新しい予算措置をするというような考え方も出てきておるわけでありまして、そういう都市再生プロジェクトの問題と、この首都圏整備計画との整合性と申しますか、計画を実施するにそれらがどう加味されて進んできておるものか、そういうものをしっかり踏まえた中で、いろいろなことを進めていかなければならないのではなからうかと思っておりますので、ぜひその辺、5年の計画をどう評価するか、また、その上にどう今後の計画がなされていくか、常に把握することが必要なことではないかと思っておりますので、一言申し上げさせていただきたいと思っております。

杉岡分科会長 佐藤委員、どうぞ。

佐藤委員 今、石川先生からお話がありましたけれども、東京に入るのに、結局、河

川の橋が少ないと。私は埼玉ですけれども、すいていれば3分間で渡る。うっかりすると40分かかるといふ現状でございます。また、スーパー堤防という非常に堤防の予算は豊富だなど。立派な中学校を壊して、土手を移動してまたつくりかえて。全部国の金だと。驚きましたけれども。スーパー堤防に非常にお金がかかって、肝心の橋のアクセスがないために不便なので、御一考承りたいと思うわけでございます。

いま一つは、廃棄物の海面処分ですか、これは前から思っているんですが、これは実際に行われているんですか。埼玉は700万相当出るんですが、どこへ埋めるのかなど。埋めるなら、やはり東京湾に埋めたらいいんじゃないかと思ったんですが、実際に行われているのでしょうか。この資料3-5に、廃棄物海面処分場(東京港)として絵がありますね。平成8年着工ということで、やっているんですね。

野間大都市圏計画課長 これは今3カ所で首都圏の東京、川崎、日立でございますけれども、いずれも工事中でございます、まだ完了はいたしておりません。

佐藤委員 土地造成に使うために、もう廃棄物をどんどん埋めているわけですか。土地造成に使うために。

野間大都市圏計画課長 はい。

佐藤委員 そうですか、わかりました。

杉岡分科会長 宮本委員、どうぞ。

宮本委員 ちょっと2つばかり。1つは、今年の事業計画、これについては特に意見があるわけではございませんけれども、老婆心ながら意見を申し上げさせてもらおうと、先ほど来御説明がございましたけれども、鉄道のいろんな計画がだんだん完成に近づいて、相互乗り入れなどが行われるので、利用者にとっては利便が増進されるわけですね。大変結構なことだと思いますし、こういう計画はどんどん予算をつけて進めていただければいいと思うんですが、やはり幾つかの問題点があって、そういう相互乗り入れが行われれば行われるほど、通しで乗る人は、それぞれの経営主体が違ふことによつて初乗り料金が加算されるので、かなり運賃の問題が出てくるわけですね。細切れ的に経営主体が、特に第三セクター的にたくさんあるようなところを相互乗り入れすると、そういう問題点が起きてくるわけでありませう。今後、相互乗り入れは非常に大事なので、そういうことを促進しながら、運賃の調整というものは一つの課題として取り上げて、取り組むべきではなからうかと思うわけでありませう。これは御要望です。

それから、空港のことについて申し上げたいんですが、成田空港は新しい滑走路が不十分ながらできました。これで供用開始して、新しい乗り入れも東南アジアを中心に行われているわけですが、御承知のとおり、はなはだ滑走路が短くて不十分であると同時に、日本の玄関なのに、行って見ればわかりますけれども、誘導路等の途中に住んでいる人がいて、鳥小屋がある。そのために曲がりくねっているわけですね。これはやはり日本の恥だと思ふんですが、一日も早くそういうことは解決してもらいたいと同時に、やは

り完全なものにしないといけないんじゃないかならうか。ということは、もっと滑走路を延ばすということですが、反対の方もいらっしゃってなかなか大変なこともよくわかっております。しかし、計画を変えて反対側に延ばせば所要の長さが確保されるということも関係者は知っているわけでありまして。そういうことについて、総裁もかわられて記者会見で、取り組むようなことをおっしゃっていますが、やはり首都圏の全体の計画の中でも大事な地位を占めていると思うので、そういうことについても積極的に計画の変更に取り組むべきではないかということをお願いしておきたいと思っております。このお答えはいりません。

それからもう一つは、先ほど御説明のあった国土の将来展望と新たな国土計画制度のあり方を御説明いただきました。これは非常にタイミングよく、国土計画の抱えている問題点が違って来た。日本の将来像が違って来た。そういうものに対応して、計画の基本的な考え方も変えなくちゃいけないし、つくり方も変えなくちゃいけないということで、非常にいいことだと思うわけでありましてけれども、いろんなことが心配なわけでありまして。

1つは、地方、地方ということで地方を中心に、これも各地域とブロック的な考え方とありますけれども、それを重視するという考え方。国民の身近なところでは、そういうことを考えるのは大事なことだと思いますけれども、そういう潮流の中でだんだん欠落してきているのは、日本国としてどうしても必要な施設というものはあるんです。地域的には余り重要性はないかもしれないけれども、そういうものについては、やはり国として、どうしてもこういうものは要るんだということを、国土交通省が中心になって、国土の問題として取り上げていく仕組みがやはり必要ではないかということをお考えます。

それからもう一つは、従来から地方計画というものはあるわけですが、地域の計画は、従来は地元がいろいろ御要望されるプロジェクトがあって、それに対して予算とかいろんな制約があってなかなか進まない。そういうことをできるだけ盛り込みたいというのが地域の御要望であり、計画であったと思います。いまやそうじゃなくて、自分たちが主体になって計画をつくり調整するんだとなれば、実現性の問題があるわけですね。ところが、実現性というのは予算の配分にもかかわるわけでありまして、これは広く言えば、日本の財政制度なり地域の分権のあり方なりに全部かかわってくるわけですね。そういうことの連携を抜きにして、計画の主体だけを移せばいいという問題ではないんじゃないかならうかという意見を申し上げておきたいと思っております。

それからもう一つ老婆心ながら申し上げれば、地域を中心として計画をつくる場合に、その素案みたいなものは大体大きなシンクタンクに外注されることが多い。ところが、従来はそういうのは数が限られておりますので、どの地域においても似たような、悪く言えば金太郎あめみたいな計画がつけられることが多かった。そういうことがないように、そういう支援体制といいますが、計画をつくる支援体制も、国土交通省として取り

組んでいかなければいけないと思うわけです。これもつけ加えておきます。

杉岡分科会長 ありがとうございます。

ほかに何か。石川委員。

石川委員 せっかくの機会ですから、重ねて私も同じようなことを言うようですけども、先ほど首都圏の進捗状況の中にもお話がございましたように、昨年ですか、ようやく土地収用法という法律を改正して、従来の時間に対して3分の1ぐらいが短くなった、早くできるようになったということで、結構なんですけれども、基本的にはあれは土地収用法ですから、その沿線上の土地所有者とか、住んでいる方の法律なんです。ところが実際に首都圏なんかの反対運動を見ると、そういうもんじゃないんです。そこに住んでいようが住んでまいが、そんなことは関係ない。外国に住んでいる人もそこに土地を買って、1本の木を植えて反対運動をやっているんです。とてもじゃないけど、こんな反対をされたんじゃないかなかなかできないと思うんです。

外国を見ると、そういう道路はどんどん進んでいる。特に中国というのは別ですけども、ものすごいですね。中国のまねしろとは言いませんけれども、少なくとも自由主義国家の中で、こういうような妨害はどうなっているのか。そこをもっと真剣に考えてもらって、勇気を持ってそういう妨害者に対する排除の法律を、だれかがいつかつくらなければ、このままでは100年以上かかりますよ。この中にいる人は、だれもいなくなるんです。そういうような時間は、私はむだ以外の何ものでもないと思うんです。

それから、せっかくつくるなら地下に埋めるとか、そういうものももっともっとシビアな法律をつくって竣工できるようにしないと、単なる毎年、毎年事業計画(案)を説明されても、これは絵に描いたぼたもちになるのではないかと心配して、重ねて強く訴えたいと思います。

杉岡分科会長 ありがとうございます。

ほかに何かございますか。

特に御発言もないようでございます。それでは、諮問のございました平成14年度首都圏事業計画(案)につきまして、原案とおり異議ないということで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 異議ないということでございます。

それでは、異議がないということで、国土審議会の会長に報告を申し上げまして、それで同意を得てから答申を行いたいと思っております。

また、国土審議会の基本政策部会の中間報告につきまして御意見がございました。これにつきましては、今後、基本政策部会にこの御意見が反映されるように事務局の方でお願いを申し上げます。

その他

平成13年度首都圏整備に関する年次報告について

杉岡分科会長 それでは、次に残りの議題でございますが、「平成13年度首都圏整備に関する年次報告」につきまして御説明をお願いします。

川上国土計画局計画官 それでは、首都圏整備に関する年次報告を説明させていただきます。本体は資料5 - 1でございますが、これは大部でございますので、資料5 - 2が要旨でございますので、これに沿って御説明させていただきたいと思っております。

まず1ページをおめくりいただきたいのですが、そもそも、この性格としては、首都圏整備法に基づく年次報告という位置づけでございます。1枚めくっていただきまして、全体構成としては、序章、トピックで見る首都圏この1年。それから、第1章ということで、今年の年次報告、白書の話題として提供するものでございます。第2章は、首都圏の現況はどうなっているかということ、データに基づいて淡々と御説明するもの。第3章は、首都圏整備に関する政策を御説明しているものでございます。

それでは、内容について御説明したいと思っております。1ページをごらんいただきたいのですが、平成13年度に起きたいろいろな出来事を、写真を見ていただきながら御紹介する欄でございます。

1番目は、平成13年4月に開設しました横浜市立大学連携大学院の開設でございます。横浜市立大学の大学院生態超分子システム科学専攻というのが、横浜サイエンスフロンティアに開設されまして、隣接する理化学研究所と連携しまして、連携大学院を構築しております。これによりまして、研究交流、施設の共同利用を進めているというトピックでございます。

その下が、さいたま市の誕生でございます。13年5月に浦和、大宮、与野の3市が合併して、「さいたま市」が誕生しましたということで、全国で10番目の百万都市でございます。

2ページ目が右側でございますが、先ほど話題になりました成田空港の暫定滑走路の供用ということで、とりあえず2,180mの暫定平行滑走路ということで、平成14年4月に供用開始しております。

このほか、本体においては横浜港のマイナス16mの大水深岸壁の供用等について、写真入りで御紹介しております。

3ページをごらんいただきたいのですが、第1章として、最近の首都圏をめぐる動向について分析したものでございます。

第1節、首都圏の人の流れでございますが、最近、東京都心部への人口回帰の現象が見られております。下のグラフを見ていただきたいのですが、折れ線グラフの実線は都区部への転入者数、点線の折れ線グラフが転出者数でございます。これまで傾向的に転

出者数が転入者数を上回る形で、基本的には転出超過になっていたわけでございます。その様子が下の棒グラフにあります。最近の傾向としては転入超過、つまり棒グラフはプラス側に出ておりますが、そういう状況が見られております。平成9年から転入超過の状況になっております。

その理由としては、今までの転入者数はほぼ横ばいなのですが、むしろ転出する割合が減った。転出者数が減った。これまで転入者数を上回って転出者数が多かったので、東京都区部の人口が減少していきまされたけれども、転入者数はほぼ同じで、転出者数がむしろ減っているという形で人口の都心回帰が起きているものでございます。

さらに詳しく見たのが4ページ目でございます。真ん中のグラフを見ていただきたいのですが、基本的に転入者数の年齢人口別に見ますと、10代後半から20歳代前半が転入者の年齢階層でございますが、これまでは、それに対して20代後半が結婚や出産などによって家を郊外に求めるという形で、東京都区部から郊外に転出していたというものでございますけれども、例えば最近の傾向ですと、20代後半の転出者数が減っているということで、そのまま東京都区部に20代後半の方がとどまるという形が、今の都心の人口回帰現象になっているのではないかという分析でございます。

次が昼間人口でございますが、5ページを見ていただきたいと思っております。昼夜間人口の差は大きくて、昼間は東京都区部は人口が多くて、夜間になると減るということが一般的に言われておりますが、左のグラフは、平成7年から加えまして平成12年は、その幅が縮小しております。つまり昼夜間人口差が若干減少している。というのは都心回帰が起きて、夜間人口が増えているということが起因しております。

それに伴いまして、右側でございますが、多摩、近隣3県などの東京の周辺部については、昼夜間人口、これは夜間人口が多くて昼間人口が少ないものでございますが、これの幅も減っているという状況が平成12年でおわかりになるかと思っております。

それに伴いまして、5ページの下でございますが、人口密度の推移が、平成12年には都心3区の人口密度が再び上昇して、郊外との差が縮小しているということで、都心部の人口密度は上がっているという状況でございます。

6ページをごらんいただきたいのですが、東京圏における拠点的な都市の育成として、業務核都市に人口を分散するというのが、東京一極依存型構造を分散型ネットワーク構造にするというのが首都圏の大きな政策でございますが、業務核都市について、真ん中の折れ線グラフでございますが、グラフの一番上の折れ線が業務核都市計、次が首都圏、全国、東京都区部と、昭和45年を人口100として、どういう伸び率をしているかを見ましたものでございます。業務核都市などで多く増えているということで、業務核都市が健全に育成されているということがおわかりになるかと思っております。

続いて7ページでございますが、同じく業務核都市において事業所数の増加が他の地区よりも大きい、あるいは従業員数が多いということがわかります。

また、下は業務核都市間の結びつきを見たものでございますが、東京都区部と業務核都市間の通勤者数の伸びと、業務核都市間の通勤、あるいは買い物目的の人口流動の伸びを見ますと、業務核都市間の伸びが大きくなっておりまして、業務核都市間の交流が増えているという様子がわかるかと思えます。

続いて8ページでございますが、もう一つのトピックとして、国際比較で見た東京の生活ということで、東京居住の外国人にアンケートしたものでございます。東京が他より卓越しているというふうに答えているものに、鉄道、地下鉄の路線密度が高くて利便性が高いということ。逆に、タクシーの初乗り運賃などはほかに比べて高いとか、主要空港へのアクセスが長いというのが、表1から見てとれるかと思えます。

9ページでございます。右上ですが、交通事故者数は香港に次いで少ないということで、他の都市よりもよい点でございます。あるいは、下の方で文化施設について見ますと、アジアの諸国よりは優れているものの、欧米諸国から見ると、文化施設については少ない等々の結果が出ております。

11ページ以降は、東京の魅力をどう思うかというものを見たものでございますが、例えば東京に対する印象としては、鉄道・地下鉄の運行時間や本数、路線については充実しているというふうに評価されておりますが、その快適さ、混雑度については、混雑度が高いということで、評価されていないなどの結果が出ております。

14ページ以降は、現在、東京で進められている「都市再生」について、白書で御紹介しております。15ページ、16ページでございます。

17ページは、都市再生プロジェクトの一覧が示されております。

18ページは、第2章で、首都の現況を示しております。先ほども住宅等について話題が出ましたように、都心部において新築の分譲マンションの供給が増えております。かつ供給戸数が多い規模のものについては、供給月内での販売率が高いということで、集合度の高い住宅については、その月のうちに完売するという状況がございます。

18ページの下が、マンションの平均価格、あるいは面積を見たものでございます。昔は同じ面積で、どんどん平均価格が上がる傾向にありましたが、最近は価格が安定して、むしろ面積が広くなる傾向が見てとれると思えます。都区部と東京圏について見たものです。19ページ以降は、それぞれ現在の首都圏の現況について分析したものでございます。

雑駁でございますが、白書の御説明でございます。

杉岡分科会長 ありがとうございます。

自然環境の総点検（中間とりまとめ）について

杉岡分科会長 さらに、もう一つ用意されました議題であります「自然環境の総点検（中

間とりまとめ)について」でございますが、これについて、引き続き御説明をお願いします。

川上国土計画局計画官 それでは、「首都圏における保全すべき自然環境について」の中間とりまとめについて御説明したいと思います。資料6-1を見ていただきたいと思いますが、本プロジェクトは、都市再生プロジェクトのうち、とりあえず、首都圏においてどういう自然環境があるかを抽出するという作業を行ったものでございます。

3ページを見ていただきたいのですが、首都圏に自然環境と一概に言いましても、いろいろな機能があります。例えば生物の多様性を保全する場であったり、人と自然との触れ合いの場、景観の提供の場である、ヒートアイランド等の都市環境負荷を調節する機能、防災の機能があるだろうということがございます。それらにつきまして、4ページのように、評価を行いまして、ランキングをつけて、貴重な自然環境を抽出する作業をしたものでございます。

例えば19ページを見ていただきたいのですが、これは首都圏における、50km圏における生物多様性という観点から、首都圏をどう評価するかというのを見たものでございますが、大まかに言いまして、濃く色が見える部分は、自然環境の評価が高い部分というふうに抽出されるものでございます。

同様に、20ページ以降、人と自然のふれ合いの場、良好な景観の場等々を総合的に評価いたしまして、18ページでございますが、オレンジ色で囲ったところが、首都圏において残された保全すべき自然環境として貴重なゾーンとして選ばれた。それと、河川筋を選んだものでございます。

これについてもうちちょっとわかりやすく御説明しましたのが、本体ページの10ページの次に入っております絵でございます。11ページ目でございますが、首都圏において、全体25の貴重な保全すべき自然環境と河川の抽出をしました。今後これらにつきましては、現在ありのままの自然環境について把握したわけでございますが、自然環境を再生、創出していくためのランドデザインの作成を同じこの場でしていくということで、この中間とりまとめは閉じております。

以上、簡単でございますが、「首都圏における保全すべき自然環境について」の御報告でございます。

杉岡分科会長 ありがとうございます。

ただいま説明のありました案件につきまして、御質問、御意見がありましたらお願いします。

特に御発言がないようでございますが、自然環境の総点検の中間とりまとめにつきまして、今説明がございましたように、今後、都市環境のランドデザインを策定されるわけでございますが、このランドデザインについては首都圏整備計画等の法定計画化について検討する必要があるかと思っておりますので、その点についても検討をお願いした

いと思います。

以上、用意しました案件につきまして御意見をいただきましたが、本日の議事は以上で終了いたしました。この際、何か議事以外で御発言がありましたら、お願いを申し上げます。

特に御発言もないようでございます。それでは、国土審議会第6回首都圏整備分科会を終了させていただきます。長時間にわたりまして、どうもありがとうございました。

閉 会