

第百六十四回国会
衆議院

国土交通委員会議録第八号

平成十八年三月二十九日(水曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 林 幹雄君

理事 衛藤征士郎君 理事 中野 正志君
理事 望月 義夫君 理事 吉田六左門君
理事 渡辺 具能君 理事 長妻 昭君
理事 三日月大造君 理事 高木 陽介君
赤池 誠章君 石田 真敏君
遠藤 宣彦君 小里 泰弘君
大塚 高司君 金子善次郎君
亀岡 偉民君 北村 茂男君
後藤 茂之君 坂本 剛二君
島村 宜伸君 杉田 元司君
鈴木 淳司君 藺浦健太郎君
田村 憲久君 長島 忠美君
西銘恒三郎君 葉梨 康弘君
萩原 誠司君 松本 文明君
盛山 正仁君 若宮 健嗣君
小宮山泰子君 下条 みつ君
高木 義明君 土肥 隆一君
長安 豊君 鉢呂 吉雄君
馬淵 澄夫君 森本 哲生君
伊藤 涉君 太田 昭宏君
齊藤 鉄夫君 穀田 恵二君
日森 文尋君 糸川 正晃君

政府参考人 小神 正志君
(国土交通省国土計画局長)
政府参考人 柴田 高博君
(国土交通省都市・地域整備局長)
政府参考人 渡辺 和足君
(国土交通省河川局長)
政府参考人 山本繁太郎君
(国土交通省住宅局長)
政府参考人 梅田 春実君
(国土交通省鉄道局長)
政府参考人 宿利 正史君
(国土交通省自動車交通局長)
政府参考人 岩崎 貞二君
(国土交通省航空局長)
国土交通委員会専門員 亀井 為幸君

委員の異動

三月二十四日

委員 高市 早苗君

同日

委員 高市 早苗君

同日

委員 高市 早苗君

同日

委員 高市 早苗君

同日

委員 高市 早苗君

同日

委員 高市 早苗君

同日

委員 高市 早苗君

同日

委員 高市 早苗君

同日

委員 高市 早苗君

同日

委員 高市 早苗君

同日

委員 高市 早苗君

同日

委員 高市 早苗君

国土交通大臣 北側 一雄君
国土交通副大臣 江崎 鐵磨君
国土交通大臣政務官 石田 真敏君
国土交通大臣政務官 後藤 茂之君
政府参考人 望月 晴文君
(中小企業庁長官) 竹歳 誠君
(国土交通省総合政策局長)

第一類第十号

国土交通委員会議録第八号

平成十八年三月二十九日

同(笠井亮君紹介)(第八七三三号)
同(穀田恵二君紹介)(第八七四四号)
同(佐々木憲昭君紹介)(第八七五五号)
同(志位和夫君紹介)(第八七六六号)
同(塩川鉄也君紹介)(第八七七七号)
同(高橋千鶴子君紹介)(第八七八八号)
同(吉井英勝君紹介)(第八七九九号)
同(日本のタクシー再生に関する請願(照屋寛徳君紹介)(第九一二三三号)
同(日森文尋君紹介)(第九一三三三号)
同(菅野哲雄君紹介)(第九三八八号)
同(重野安正君紹介)(第九三九九号)
同(辻元清美君紹介)(第九四〇〇号)
同(保坂展人君紹介)(第九四二二二号)
同(荒井聰君紹介)(第九四四四号)
同(菅直人君紹介)(第九四四四号)
同(土肥隆一君紹介)(第九四六六号)
同(鉢呂吉雄君紹介)(第九四七七号)
同(村井宗明君紹介)(第九四八八号)
同(赤松広隆君紹介)(第九四九九号)
同(細川律夫君紹介)(第九五〇〇号)
同(前原誠司君紹介)(第九五五五号)
は本委員会に付託された。

総合交通体系確立等に向けた道路整備財源の確保に関する意見書(仙台市議会(第二五四七号))
耐震構造偽装問題の再発防止を求める意見書(北海道占冠町議会(第二五四八号))
耐震構造偽装問題の再発防止を求める意見書(北海道音威子府村議会(第二五四九号))
地方の道路整備に関する意見書(宮城県本吉町議会(第二五五〇号))
地方の道路整備の促進と財源の確保に関する意見書(長野県議会(第二五五一号))
地方道路交付金事業の強化・継続及び道路特定財源の堅持に関する意見書(長野県泰阜村議会(第二五五二号))
道路特定財源は一般財源化することなく道路整備に充てるよう求める意見書(北海道本別町議会(第二五五三三号))
道路特定財源の確保に関する意見書(盛岡市議会(第二五五四四号))
道路特定財源制度の堅持を求める意見書(岩手県花巻市議会(第二五五五五号))
道路特定財源の堅持を求める意見書(岩手県一関市議会(第二五五六六号))
道路整備の財源確保を求める意見書(岩手県釜石市議会(第二五五七七号))
道路特定財源制度の堅持を求める意見書(岩手県江刺市議会(第二五五八八号))
道路特定財源制度の堅持を求める意見書(岩手県八幡平市議会(第二五五九九号))
道路特定財源制度の堅持を求める意見書(岩手県雫石町議会(第二五六〇〇号))
道路特定財源の堅持と道路整備の推進を求める意見書(岩手県岩手町議会(第二五六一一号))
道路特定財源の確保に関する意見書(岩手県滝沢市議会(第二五六二二号))
道路特定財源制度の堅持を求める意見書(岩手県)

県足巾町議会(第二五六三号) 道路整備予算の確保と道路整備促進に関する意見書(岩手県山田町議会)(第二五六四号) 道路特定財源制度の堅持に関する意見書(岩手県軽米町議会)(第二五六五号) 道路特定財源制度の堅持に関する意見書(岩手県稲荷町議会)(第二五六六号) 道路特定財源制度の堅持を求める意見書(岩手県九戸村議会)(第二五六七号) 道路特定財源の見直しに関する意見書(宮城県議会)(第二五六八号) 道路特定財源制度の堅持及び道路整備予算の確保に関する意見書(山形県村山市議会)(第二五六九号) 道路特定財源制度の堅持に関する意見書(山形県大石田町議会)(第二五七〇号) 道路整備の財源確保を求める意見書(山形県大石田町議会)(第二五七一号) 道路特定財源の確保を求める意見書(山形県白鷹町議会)(第二五七二号) 道路特定財源の確保を求める意見書(山形県飯豊町議会)(第二五七三号) 道路整備の財源確保を求める意見書(山形県三川町議会)(第二五七四号) 道路特定財源の確保に関する意見書(福島県会津若松市議会)(第二五七五号) 道路整備財源の確保に関する意見書(福島県いわき市議会)(第二五七六号) 道路財源の確保に関する意見書(福島県川俣町議会)(第二五七七号) 道路財源の確保に関する意見書(福島県本宮町議会)(第二五七八号) 道路特定財源の確保に関する意見書(福島県館岩村議会)(第二五七九号) 道路特定財源の確保に関する意見書(福島県伊南村議会)(第二五八〇号) 道路財源の確保に関する意見書(福島県昭和村議会)(第二五八一号) 道路財源の確保に関する意見書(福島県泉崎村	議会)(第二五八二号) 道路特定財源の確保に関する意見書(福島県棚倉町議会)(第二五八三号) 道路財源の確保に関する意見書(福島県玉川村議会)(第二五八四号) 道路特定財源の確保に関する意見書(福島県檜栗町議会)(第二五八五号) 道路特定財源の確保に関する意見書(福島県葛尾村議会)(第二五八六号) 道路特定財源の堅持等に関する意見書(宇都宮市議会)(第二五八七号) 道路特定財源の堅持等に関する意見書(栃木県茂木町議会)(第二五八八号) 道路特定財源の堅持等に関する意見書(栃木県市貝町議会)(第二五八九号) 道路整備促進に関する意見書(石川県川北町議会)(第二五九〇号) 道路特定財源の堅持と暫定税率の継続に関する意見書(福井県あわら市議会)(第二五九一号) 道路特定財源の堅持等に関する意見書(長野県上田市議会)(第二五九二号) 道路特定財源の堅持に関する意見書(長野県伊那市議会)(第二五九三号) 道路特定財源の堅持を求める意見書(長野県御代田町議会)(第二五九四号) 道路特定財源制度の堅持に関する意見書(岐阜県議会)(第二五九五号) 道路特定財源制度の堅持に関する意見書(岐阜県大垣市議会)(第二五九六号) 道路特定財源制度の堅持に関する意見書(岐阜県瑞穂市議会)(第二五九七号) 道路特定財源制度の堅持に関する意見書(岐阜県郡上市議会)(第二五九八号) 道路特定財源制度の堅持に関する意見書(岐阜県海津市議会)(第二五九九号) 道路特定財源制度の堅持に関する意見書(岐阜県輪之内町議会)(第二六〇〇号) 道路特定財源制度に関する意見書(岐阜県川辺町議会)(第二六〇一号)	道路特定財源制度の堅持に関する意見書(岐阜県七宗町議会)(第二六〇二号) 道路特定財源制度に関する意見書(岐阜県白川町議会)(第二六〇三号) 道路特定財源制度の堅持に関する意見書(愛知県瀬戸市議会)(第二六〇四号) 道路特定財源の確保に関する意見書(愛知県清須市議会)(第二六〇五号) 道路特定財源制度の堅持に関する意見書(愛知県音羽町議会)(第二六〇六号) 道路特定財源の堅持を求める意見書(三重県松阪市議会)(第二六〇七号) 道路特定財源の確保を求める意見書(三重県桑名市議会)(第二六〇八号) 道路特定財源制度の堅持に関する意見書(三重県木曽岬町議会)(第二六〇九号) 道路整備の財源確保を求める意見書(三重県川越町議会)(第二六一〇号) 道路特定財源の一般財源化に反対する意見書(三重県宮川村議会)(第二六一一号) 道路整備の財源確保を求める意見書(兵庫県養父市議会)(第二六一二号) 道路特定財源制度の堅持を求める意見書(鳥取県議会)(第二六一三号) 道路整備財源の確保に関する意見書(鳥根県隠岐の島町議会)(第二六一四号) 道路特定財源制度を堅持し道路整備の財源確保を求める意見書(徳島県上板町議会)(第二六一五号) 道路特定財源制度の堅持を求める意見書(徳島県三野町議会)(第二六一六号) 道路特定財源制度に関する意見書(香川県琴南町議会)(第二六一七号) 道路特定財源制度に関する意見書(香川県満濃町議会)(第二六一八号) 道路特定財源制度に関する意見書(香川県琴平町議会)(第二六一九号) 道路財源の確保に関する意見書(香川県多度津町議会)(第二六二〇号)	道路特定財源の確保に関する意見書(愛媛県内子町議会)(第二六二一号) 道路特定財源の確保に関する意見書(愛媛県愛南町議会)(第二六二二号) 道路特定財源の堅持等に関する意見書(福岡県大牟田市議会)(第二六二三号) 道路特定財源の堅持等に関する意見書(福岡県うきは市議会)(第二六二四号) 道路特定財源の堅持等に関する意見書(福岡県大木町議会)(第二六二五号) 道路特定財源の確保に関する意見書(福岡県矢部村議会)(第二六二六号) 道路特定財源の確保を求める意見書(福岡県星野村議会)(第二六二七号) 道路特定財源制度の堅持に関する意見書(大分県津久見市議会)(第二六二八号) 道路特定財源に関する意見書(大分県由布市議会)(第二六二九号) 道路特定財源の確保を求める意見書(大分県国見町議会)(第二六三〇号) 道路特定財源制度の堅持に関する意見書(大分県国東町議会)(第二六三一号) 道路特定財源制度の堅持に関する意見書(大分県武蔵町議会)(第二六三二号) 道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県小林市議会)(第二六三三号) 道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県西郷村議会)(第二六三四号) は本委員会に参考送付された。
--	---	---	---

本日の会議に付した案件
政府参考人出頭要求に関する件
都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律案(内閣提出第三三三号)
国土交通行政の基本施策に関する件

○林委員長 これより会議を開きます。
国土交通行政の基本施策に関する件について調

査を進めます。

この際、お諮りいたします。

本件調査のため、本日、政府参考人として国土交通省都市・地域整備局長柴田高博君、河川局長渡辺和足君、鉄道局長梅田春実君、自動車交通局長宿利正史君及び航空局長岩崎貞二君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○林委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○林委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。土肥隆一君。

○土肥委員 皆さん、おはようございます。土肥隆一でございます。

きょうは、都市山麓グリーンベルト事業についていろいろとだしてみたいと思っておりますので、よろしくお願ひ申し上げます。

私は神戸でございますので、六甲山を背中にしていつも、背中という方向から生きているわけでございますが、六甲山というのは、皆さんも御承知かと思いますが、神戸市というのはウナギの寝床みたいな地域でございます。六甲山を挟んで南側と北側で住んでいて、六甲山に張りついて生きている、へばりついて生きているような感じ、よくもこんなところに住めるものだと思うようなところがございます。

きょうの質疑は、ややローカル過ぎて申しわけないのでありますけれども、私も国土交通の委員になりました三年でしょうか、まことにローカルな質問をしても笑われない、そういう確信を持っております。きょうは質問をさせていただきます。県議会のような感じもして質問を用意しております。これは県議員がやるんじゃないかなと思ひながら、この国政でやらせていただきましたと思ひます。

先ほど言いました都市山麓グリーンベルト事業というのは、これは何も六甲山だけではござい

ませんで、全国十六の地域で実施されている、一種の河川局の仕事でございますけれども、土砂崩れや土砂災害、急傾斜地などの補強工事をしよつちゅう日本はやっていくわけでございます。治山治水なんているのは永遠の課題でございます。これは終わる仕事では決しないのでござい

ますが、それでも平成七年の阪神・淡路大震災を経験いたしまして、そこから都市山麓グリーンベルト事業が始まったのでございます。ちなみに、札幌、小樽、仙台、足利市、ずっとおりまして鹿児島まで、その名前に、例えば札幌都市山麓グリーンベルトというのがあります。もちろん兵庫では六甲山系グリーンベルトというのがあるわけでございます。これができましてもう十年近くなっているわけでございますけれども、私も神戸市民は、あらしが来れば山を見る、すると、どこかでがけ崩れがあるわけ。ちよつと距離を離れて見ますと、ああ、またあそこが崩れている、ああ、またあそこが崩壊しつつあるというようなことを見ながら生きている市民でございます。きょうは、この六甲山系のグリーンベルト事業を、大変私は高く評価しているということ

を前提に申し上げたいのでございます。治山治水は終わることのない事業だといえますけれども、やはり今度のこの六甲山麓グリーンベルト事業というのは、いわばトータルに六甲山全体を見て、そしてこの山をどうするか。そして、そのどうするかという視点の一つに、市民がこの六甲山の山ろくに住みついている、しかも土砂崩れや災害が起りやすい。もう何度も神戸では、鉄砲水と言いますけれども、川が急流でござい

まして、しかも短いものですから、一気に水がやってきて、神戸市街を水で埋め尽くしてしまうというようなことがあるわけでございます。しかしながら、私は、きょうは一つの視点として、河川局の予算あるいは防災予算だけでいいのかと。つまり、このグリーンベルト構想というのは、可能な限り土地を買い上げて、そして今度はそれをくくって、ずっと六甲山を全部くく

てしまつて、いわば公有地にして、そして徹底的な防災事業をやる。あそこが壊れたから直す、こ

ががけ崩れになったから補修するというのではなくて、六甲山全体を眺めながらというか、管理しながら防災対策をやるということでございます。この発想は、私は高く評価しているわけでございます。つまり、神戸市民は、山ろく地帯というのは日本はどこでもそうかもしれませんけれども、最も親しみを持って山とつき合つて、山と一緒に暮らしているわけですね。土日、祭日になりまして、物すごいハイキングに行く人が駅に集まつております。大阪あたりからおいでになるわけ

でございます。本場にみんなトレッキングの用意をしまして、弁当を持って山に登るわけです。あちこちの登山ルートがありまして、大変親しまれている山でございます。ところが、この六甲山をよくよく見ると、ほかにも心配事がいっぱいあるわけ。まず、六甲山の山の中を東西に新幹線が走っているわけ

です。そう大した高い山じゃございません、三百メートルか四百メートルぐらいの山ですけども、東西に新幹線が走っている。そして、南北にはトンネルが三つ四つございまして。そこ六甲山をぶち抜いているわけ。地下鉄も六甲山を通過して北区の方へ行くようになっていまして。もう六甲山をいじめつ放しなんです。これは神戸市民が悪いのか、どこが悪いのか知りませんが、あんなに山をいじめている、あるいは山としては、いじめられて

いる山はないんじゃないか、このように思っております。東京の地下鉄もそうです。もう心配で、私はなるべく余り深い線には乗らない。大江戸線なんて余り乗らないようにして、あそこで地震が起きたらどうやって逃げようかと思うくらいでございます。耐震構造偽装問題がありますと、今度はビルを眺めながら、もう東京には余り長い方

がいいみたいな、そんな感じでおるわけでございますけれども。神戸も大震災を経験しましたから、

どんなビルが危ないかというのは大体目きぎができるようになったんですね。それで、これは危ないビルだなんていうことが素人でもわかるわけ

でございます。ですから、六甲山は壊れやすい、花崗岩が風化して、もうぼろぼろなんです。にもかかわらず、山をいじめています。にもかかわらず、山ろくに張りついて生きている。最も六甲山を愛しながら、利用しながら六甲山をいじめている、このようにも思うわけでございます。

そうしたときに、このグリーンベルト構想というの、その山ろく地帯の、いわばがけ崩れや何かが起こるところに張りついている、グリーンベルトに密着して暮らしている市民生活というのがあ

るわけでございます。その市民たちは、いろいろな山に対する危機の念を持っております。それは、乱開発でありますとか、こんなところによく建物を建てるものだと思ひながら、六甲山の山肌

にマンション等が建つわけでございます。そこへ出入りする道路は、昔からの散歩路であるし、山歩きをする細い道なんです。そういうふうな、そんな暮らしをしている市民と私も日常的におつき合ひをしておりまして、今度のグリーンベルト構想というのは大変評価が高いんです。とてもありがたい方策だと。つまり、公有地にしてほかにいじらせない、余計なスプロール化はさせない、そしてトータルに六甲山全体を眺めて、植林でありますとか防災等に、いわ

ば市民とぶつかることなく、言ってみれば心置きなく工事ができるというふうにも思うわけでございます。しかし同時に、グリーンベルトというのは大変

ありがたい方策なんですけれども、平成七年の阪神・淡路大震災以降に線引きをいたしまして、最も山ろくの部分を一番注意しなきゃいけないAゾーンというふう

される事業で、全国で十六カ所登録をされているのですが、実際事業をしておりますのはそのうち二カ所でございます。今お話のしましたこの兵庫県、六甲山系のグリーンベルトと、あともう一つ静岡岡の方で事業を実施しているだけでございます。まして、あとはまだ構想中という段階でございます。

しい考え方に基づく事業でございまして、六甲の阪神の震災の直後から事業が始められたわけでごいまして、この都市山麓グリーンベルト事業の中でも六甲のこの事業をぜひ成功させていくこ

とが大切であるというふうに思っているところでございます。

この予算につきましては、砂防事業を中心としたしまして、関連事業等を組み合わせながら、考え方としては土砂災害から地域を保全していくという考え方に立つてこの事業ができておりますので、基本的には防災対策の一環として実施をされているところでございます。そういう中で、防災対策、砂防事業という中で、しっかりと、厳しい予算でございませうけれども、予算の重点化をさせていたいただきたいと考えております。

○土肥委員　今の時点ではその程度だろうという

ふうに思いますが、これをやるのには二十年どころか、五十年、下手すると百年ぐらいかかるんですね。これを営々としてやるためには、相当足腰を強くして本格的に取り組まないとグリーンベル

ト構想というのは先行き危ないんじゃないか。その構想の中に、時々、国の財政事情において変更することもあるなんてことがただし書きで書いてあるんですけども、これは逃げでございまして、

やはり国土交通省としては、新しい形の面的な山麓グリーンベルト構想をぜひとも展開していただきたいというふうに思っております。

今、静岡と六甲山だけということですが、生駒山もグリーンベルト構想がございいますので、生駒山も大臣頑張っていた方がいい自然環境をつくっていくと。生駒山もそうでございませう。

すけれども、市民に親しまれる山、しかし、その山が脆弱であるというところでございまして、これは都市山ろく、こうなっております。一つ弱いのは、では、どこも山崩れあるじゃないか、山古志村もあるじゃないかと云われると、やや、手を広げてしまうと今度は政策が集中できないということでございまして、私は、六甲山を背負っている者として、ぜひともこのグリーンベルト事業を積極的に行っていたきたいというふうに思います。

さて、実は問題があるのでございます。

皆さんの手元に、雑なコピーでございすけれども、地図をお渡ししております。途中からでございますけれども、グリーンベルトが囲っている地域がずっと左から、西側からずっと下りまして、そして一番下ったところから今度は急に縦に上がりますね。それからまた東へ、右へこのグリーンベルト境界線があるわけでございます。

こういう線引きを決定しているんですけれども、この地図で御承知のように、このグリーンベルトの線引きはもう全く住宅のそばをずっと縫うようにして囲っておりまして、そして住宅に接しながらと言っている線引きが行われておりまして、この真ん中の、突然ぎゅうっと上に、北に、縦に線引きがあるわけです。そしてまた、緩やかな東側、右側に線引きがなっていくわけでございますが、このコピーではザフケ原と書いてあるんです。どういふ日本語かわからないのですけれども、渡来人でも来たんじやないかというような感じもしないでもないんですが、その頂上に宗教法人であります保久良神社というのがございまして、そこを左手に見ながら縦にこの境界線があるわけですね。そして、グリーンベルトです。東側は市街化調整区域、右側、東側は市街化区域なんです。

こういうグリーンベルトの線引きをいたしますと、この右側の市街化区域は今大変なんです。この保久良神社に向かって縦割りにして、右側に市街化区域、左側に市街化調整区域、これは山まで市

街化区域が続いているわけですね。確かに市街化区域ですから、東の方などは住民が住みついておりまして、三、三、三とあるところは、これはマシオンでございまして。もうがけつ縁に建てたマシオンでございまして。

こういうふうにして市街化区域を残してグリーンベルト地帯をおつくりになったというところは、住民に大きな不安を与えるわけです。左側の方は河川や、天上川ですけれども、河川や住宅に沿ってグリーンベルトを線引きして、もうこれ以上開発はありませんといいことを言いながら東側、つまり市街化区域に來ますと、山のてっぺんまで市街化区域なんです。

どうしてこういう線引きをなさったのか、その理由、そして市街化区域というのは恐らくグリーンベルトをやる前から神戸市が決めていたんでしようから、恐らくグリーンベルトに入れるときの左側、市街化調整区域、これも恐らく市街化区域ではなかったのかというふうな思われるわけでして、こういう線引きがこの市街化区域の地域住民に物すごい不安を与えているわけです。私も現地を参りまして、こんな山のてっぺんまで、等高線を見ていただきますと相当な傾斜地なんです。山頂まで市街化区域。これは市街化区域の決め方がまずいのか、そして、しかも真つ二つにこの山を割るようになってグリーンベルトが市街化区域と離れて市街化調整区域になっている。こういう線引きはなぜなさったのか、おわかりになればお答えいただけますかと思ひます。

○柴田政府参考人 六甲山の関係についてのお尋ねでございますが、私も大臣と同様、六甲山の近くに住んでおります。平成六年から九年、三年間、兵庫県庁奉職時代は六甲山のふもとに住んでおりました。六甲山にはしょっちゅう、休みのときに登ったりしておりました。そういう意味で、六甲山に対する先生の御指摘については、よく理解できるものがたくさんございます。大変市民から愛されている山ではないかと思ひます、大都市のすぐ真

ん中にあるわけでございますし。ただ、先生御指摘ございましたように、阪神・淡路大震災のときにも至るところで崩落しましたし、仁川なんかは大崩落、大きな災害があったわけでございます。非常に脆弱な山でありながら、そういう中ですばらしい姿を保ち、市民に愛されている山であるというぐあいだに思っております。また、山中に行けば、イノシシのつがいだとかウリコですか、子供連れのイノシシと会うなんというのは日常茶飯事ということで、大変楽しい山だと思っております。私も、非常に山登り、好きなんですけれども、六甲山は大変愛している山の一つでございます。

今、線引きの話がございました。私も、当時の県の都市住宅部長ということで担当いたしましたので、この辺はよくわかるわけでございます。御答弁させていただきますかと思ひます。

神戸の都市計画区域の六甲山ろくにおきます市街化区域と市街化調整区域のいわゆる線引き、これは昭和四十五年に当初線引きをしました。そのときまだ高度経済成長期でございまして、都市がどんどん大きくなる時期でございましたので、計画的な開発が見込まれた地域につきましては市街化区域に指定するという方針で臨みました。しかし、その後、結果的に開発が行われなかった山林が広く残っております。御指摘の地域もそうでございます。

そこで、一たん市街化区域にしたんですけれども市街化調整区域に、逆線引きと呼んでございしますが、逆線引きをしようということをしていたしました。特に、阪神・淡路大震災以降につきましては、今御指摘のグリーンベルト等、都市の防災という観点から、都市計画決定権者でございす兵庫県及び神戸市におきまして、市街化調整区域の線引きをしようということ、それから特別緑地の保全地区の指定、この地区の指定をしましていろいろな開発行為を規制するということ、そして砂防の施設を決定するというこの三点セットで都市計画の見直しを行う方針を固めまして、地権者の理解が

当然必要でございますので、地権者の理解の得られたところは順次これらの都市計画決定を行ってまいりました。

今御指摘の地域、この保久良神社周辺地域につきましては、決定権者でございす兵庫県によりまして、市街化区域、市街化調整区域の線引きの境界が山林を南北縦に分けるように定められております。これはちよつと普通余りない決め方であることは御指摘のとおりでございしますが、これは、従前一つの山林が市街化区域に指定されておりましたのを、地権者との協議により山林の保全に協力が得られた区域、西側でございす、それで西側を市街化調整区域と逆線引きを行ったのでございす。東側の区域につきましては、開発意向のある区域ということで、市街化区域のまま存続することになりました。結果として、このように山林を東西に分ける決定となったということを知ってございす。

○土肥委員 大体私は、市街化区域の線引き、あるいは調整区域もそうでございますけれども、こんな乱暴な線引きをするんだしたら、都市計画の中の果あるいは政令市がやる線引き、これは今度国土計画の改正で調整区域をなくすというふうな、それはまた別の機会、今度の法案のときに私も質問させていただきますけれども、むしろ、こういうことが起こるならば、調整区域あるいは市街化区域の線引きそのものの考え方とか、単に地権者がいたので話がつかなかったのか、山頂まで縦に引いて、西側の方は協力的だった、東側は協力的でなかった、だからその真ん中で、しかも旧市街化区域が保久良山を越えまして高ところまで、つまり三角形のところがたつたところまで市街化区域だ、こんな乱暴な市街化区域指定もないんじゃないかと思ひます。

このグリーンベルトをつくるときに、国土交通省と市街化区域指定をした神戸市あるいは兵庫県、そして地権者、恐らく話し合ったんだらうと思ひます。だから、私が冒頭言いましたように、相当お金をかけないかという事業はこういう矛

盾を残しますよということなんです。だから、市街化区域の指定もおかしいけれども、それを国土交通省が、今度はこういう位置にするんだといって、いわば金がかかるところは避けて、では、真ん中で線を引きましょうというようなことであれば、これはグリーンベルト構想自体も私はまゆづばものじゃないかなという不安を持つわけです。

実際、この中間のところの宅地開発が進んでいるところへ私は行って見ました。もうそれこそ傾斜地ですから、水平面を獲得するためには、住宅地というと、狭い住宅で五、六十平米の土地が三つ四つとれる、そういうくらいの傾斜地のところでございますまして、あとはもう山なんですね。許可を得ていないところの山肌が削れておりまして、ブルーシートがかけておたつたわけです。もともとその奥にどこかの測量が行われているんですね、人がごそごそ動くいているわけです。ですから、市街化区域に一たん決まったら民間事業者は何をするかわからない、そういう感じがしてならないんで、なせももう少し南の方に下がって、そして緩やかなカーブをつくれなかつたんだらうかと。

縦にしたという理由は、金だけの話ですか。柴田さん、どうぞ。

○柴田政府参考人 先ほど御答弁いたしましたように、昭和四十五年に一たん市街化区域に指定したものを、その後、開発ができない地域、原則開発を抑制する地域でございます市街化調整区域ということで逆線引きをしていくということにしたわけでございます。それまでの住民の、土地の権利者の皆さんは、ここは開発できるんだと思っておられたものができなくなっていくということで、やはり住民の理解というものも求めていく必要があるんじゃないだろうか。もちろん都市計画決定全体の時にもそうですけども、とりわけそういうような経緯があるものですから、住民の理解を求めながら逆線引きをしていった、そういう経過があるわけでございます。

御指摘のように、区分の、線引きのための土地

の境界というのは、普通は、原則といたしまして、鉄道その他の施設、河川、海岸、がけその他の地形、地物等、土地の範囲を明示するのに適当なものにより定めるということになっておりますので、そう変な形のものには普通はならないわけでございます。これが難しい場合には、町の境とか字の境、こういうものでやっているわけでございますが、この地域は、市街化調整区域に変更する区域との間には明確な地形、地物は存しませんが、地番界が明確となつていたため、やむを得ずこれを境界として決めたということで、あくまでもやむを得ずという格好になつたということでございます。

○土肥委員 もう地権者もどんかかわっているんですね。私、土地の基本台帳を引く張つておりますけれども、次々かわつて、今だれがやっているのかわからないくらい状況でございます。銀行に移つたり、あるいはどこかの会社が買つて、どんどん移転登記をしていく。

こういうのは、市民にとってはグリーンベルトに対する不信感を持つわけです。何でもともに公有地化しなかつたのと。だから、ここはもう、住民は、すぐ砂防事務所へ電話したり県に電話したりしても来ませんからね。ほら、どこかの業者が今入っていますよといって連絡したつて来てくれないから、では、もう国土交通省はこれでもいいのね、ほつたらかしねというふうな感じになるわけです。

それから、神戸市あるいは兵庫県に対して、市街化調整区域というのはこんなものなと。山のてっぺんまで、そのてっぺんを越えてもつと先まで市街化区域というふうにするのならば、いわゆる都市計画上の市街化調整区域であるとか市街化区域だとか、余り意味がないんじゃないの、行政の都合でこの線引きが行われているんじゃないのというところでございます。

私は、この線引きを見て、やはり余り自慢できるグリーンベルトじゃないなと思うわけでございます。つまり、この今の市街化区域を早く神戸市

が指定して、兵庫県ですか、指定して、それに乗つてやる。逆線引きは西の方でやつたんですね。逆線引きをせつかくしたなら、もう少し努力して住宅地になるべく近いところに線引きをして、乱開発、スプロール化を許さない、とめるという発想はあつたんだろうと思うんですけども、ここでは実現していない。

どうなんですか、これはこのままほつておかれるんでしょうか、それとも、値段交渉もしないがらもう一遍逆線引きなどをなさる考えでありますか。お答えください。

○柴田政府参考人 六甲山を守り、それから災害から守っていくという意味では、今の線引きの形が望ましいものであるという感じは、やはり御指摘のとおりだろうと思ひます。望ましいとは思えないというぐあいには思ひつております。

都市計画につきましても、一回やつたからといって終わりではございませんで、その後の見直しというものもやられていくわけでございます。

地元の公共団体の判断によつて、必要な場合に變更が行われることになっておりまして、兵庫県と神戸市によりまして、六甲山ろくの未開発の山林については、今後とも地権者の理解を得る努力を行い、つづき、順次、市街化調整区域の逆線引き、特別緑地保全地区の指定等、都市計画の決定を行う方針と聞いてございます。もともとがそこを逆線引きしようという方向で動いているわけでございますので、今後ともそういう方針だと聞いてございます。

市街化区域におきましても、特別緑地の保全地区の指定等によりまして山林等の乱開発を防止することももちろん可能でございますが、いづれにしても、地方公共団体において必要と判断した場合には、住民等の理解を得ながら適正な対応をなされるものと考えておりますし、そうあつてほしいというぐあいに考えております。

○土肥委員 地元住民は納得しないでしょうね。日常的に自治会ではパトロールをしているわけですから。絶えず業者の出入りがありますし、ここに何

か箱物をつくらうと思へば、言つてみれば、保久良山に行く登山道を通つて機材、資材を入れる以外に建てられないわけでございます。それが神戸市の道路であれ、地域住民はもろにこの市街化区域の開発に神経をとがらせているわけです。

ちよつとお聞きしますけれども、山頂、保久良神社を越えて次の山の中腹まで市街化区域にするなんという行政の線引きというのはあるんでございましょうか。そこにあるんでございましょうか。

○柴田政府参考人 当時の御判断によつて線引き、市街化区域と抑制する調整区域とを決められているわけでございますので、個別具体的に違つて、ケース・バイ・ケースだろうと思ひますが、六甲山のこの地域については、やはりかなり山の上の方まで市街化区域に編入をしてしまつたのではないだろうかという感じは私も持つております。

そういう意味で、県の方も逆線引きというような動きで進めてきているわけでございますので、必ずしも、六甲山の今回のこういうようなところまでやつたのが、どこでもこういう格好でやられているのかと言われますと、決してこれが一般的な線引きの姿ではないのではないかとと思ひます。

○土肥委員 ちなみに、私は、県会の議事録、委員会の議事録を読みまして、グリーンベルトに関する議事録を読んだんですね。今私が言っているようなことは何にも言われないです。問題意識もないのかもしれません。とにかくいい構想だから県も頑張るやうにというふうには、予算が足りなければ国からつてこいというふうな議論ばかりでございます。それで県議会の委員会みたいな質問を今しているわけでございます。退屈な皆さんには大変恐縮でございますけれども。

しかし、私がやはり警告したいのは、市街化調整区域にしろ市街化区域にしろ、この線引きというふうなことは、一自治体の、余り十分な検討を加えないで、鉛筆と定規を出してきて、こまめとかといつて線引きしているんじゃないか。今の中東問題は、宗主国の勝手な線引きで国ができて

特別緑地保全地区制度につきましては、都市緑地法第十二条によりまして地域の指定がされ、無秩序な市街化の防止等のために必要な遮断地帯緩衝地帯または避難地帯として適切な位置、規模形態を有するような地域を指定する、あるいは神社、寺院等の建造物、遺跡等と一体となつて、ま

ないということで、市街化調整区域への逆線引きを神戸市、兵庫県が努力をされてなされているということでございます。

ぜひ、このグリーン、ンベルト事業をこれから成功させていくためにも、今、委員の方からおっしゃっておられます、その市街化区域になっている場所

というのは極限的な住宅環境でございまして、あの阪神・淡路大震災のときに、私のおります須磨区というところに、四段階に段々畑になっているようなところに一軒ずつ家が建っていました、地震で一番上が崩壊して、その崩壊した家が下を押しのけて、三段目も押しのけて、四番目が山陽電

その後の対応、特に、最高責任者としての国土交通大臣、この問題についてどう適切な対応をして、今、乗客の皆さん、もうおちおち飛行機に乗っておられないと。皆さんの中でも、私は毎週乗っておるわけですが、最近はやっとすぐ寝られないような状況、本当に大丈夫かなと思うわけであり

まして、選択はできません。そういった中で、大臣がこの事態をどのようにとらえ、そしてどういうふうにかこういったトラブルを皆無にさせていくのか、この考えをお聞きしたいと思っています。まず最初に、スカイマークエアラインズの関係であります。

もう皆さん御承知のとおり、ボーイング767型機、これをリースで引き受けたスカイマークは、車であつて損傷しておつたこの機体を、応急手当てはしたんでしょうが、期限内に恒久的な修理をするようにということをお願い航空から受けたにもかかわらず、これを全く失念して、この期限を守らずに、そしてこの三月になって、九カ月おくれで、ですから、引き渡しを受けてからはもう二年余りこの手当てをしないで運航しておつたという状況でございます。

大臣に、それぞれ細かいことは私の方でお話ししますから、こういった感想を持つのか、考え方をとるのか、こういった視点でお答えをいただければと思います。

なぜ失念しておつたのか。これは、コンピュータ登録はしておつた、修理が必要だと。しかし、いつまでに整備するかの入力はおこなつたというふうな形であります。

きのう、整備本部長・副会長が国土交通省に来て、三月十四日に厳重注意を文書でしておつたものですから、これに対する再発防止策について来たようでございます。これは国土交通省からきのう聞いておりますが、いわゆる複数におけるチェック、担当者だけでなく、上司あるいはその上の者、ダブルチェックをしていくというふうな形でありました。

この再発防止について、あるいはこのトラブル、スカイマークエアラインズの対応、これの全般について大臣はどのように受けとめておられるか、まずここからお聞かせをいただきたいと思つたように、修定期限でございます二〇〇五年の六月を過ぎて、九カ月間、再修理を怠りまして運航をし

ておつたということでございます。

この事実自体、極めて遺憾なわけでございますが、なぜこうした修理をすべきという情報が適切に社の中で管理をされておらなかったのかというところがまた問題でございます。そのところをしつかりと、今集中的にスカイマーク社の方には点検に入らせていただいておりますのでございませうけれども、整備管理体制がどのようになつておるかということをしつかりと見てまいりたいと思つております。また、スカイマーク社の方から、この整備管理体制について問題がないのか、そのところをやはり事業者として明らかにしていただきたいというふうに思つております。

スカイマーク社は、非常に整備士の出入りが多く、また人数にも必ずしも余裕があると言えない状況になつておるところでございまして、そうしたことが整備に係るさまざまな背景になつておるのではないかとこのように心配をしております。

先ほど申し上げましたように、三月十七日から、七名の特別監査チームをつくりまして、羽田空港の方にこの七名を常駐させまして、集中的に立入検査を実施していただいております。昨日報告されました再発防止に向けての対策が着実に実施されているかどうか、これももちろんしつかり見ていきたいと思います。スカイマーク社全体の整備体制がきちんとなされているかどうか、そこを厳しく監視してまいりたいというふうに考えております。

〇鉢呂委員 同時に、きのうの朝のNHKニュースで、これは初めてそこで報道されたわけでありまして、いろいろ聞いていますと、スカイマークをやめられた整備士がマスメディアに、こういう状態がある、こういう実態があると。

それは皆さん御案内のとおり、昨日の報道は、おとしの十二月に、これはこの社ではなかったんですが、いわゆる飲料水を貨物室付近できちんと凍らないようにするヒーター、これが損傷した事例があつて、可燃物に引火した、燃えたという

ようなことであつて、この同じ社のスカイマークのものについて三月以内に、九十日以内にこれを点検せよというメーカー側からの指示があつた。しかし、これも、引火のおそれがあるにもかかわらず全くこれをやらずに、ことしの一月に国交省の検査で初めてわかつて点検をした。

ここに二つの問題点があつて、一つは、国交省が一月に見つけたのは大変結構だと思つてますが、これを全く公表しておられない。大臣、同時に問題なのは三月十四日に厳重注意を文書でされました。これは、先ほどの例で、文書を見ましたら厳重注意しているんです。この一月の、同じように期限を見落としたままになつておる問題について、あわせて厳重注意するのが本当じゃないですか。

厳重注意の問題については、三日月委員のこの前の質問で、大臣は今後公表するというふうに明言をされました。私はそれでいいと思つてますが、どうも国交省の中に、厳重注意あるいは指摘について、やはり昔ながらの護送船団的な考えがあるのではないかな。なぜ、三月十四日の厳重注意の中でこの一月の問題についても指摘をしないのか。私は、そこに大きな問題があるのではないかな。

そして二つ目の問題点は、この中でも、なぜ失念したのか。整備管理の方、いわゆるこういったメーカーからの指示、飛行機会社のメーカーからの指示に対して、全く、整備現場の部門にこれを落とすことを手間取つていたということなんです。先ほどの、単に期限をコンピュータに入れたに忘れてしまったということではなくて、まさに、九十日以内というのは、普通は、この飛行機会社は八機とか非常に少ない機材なんです。そういう中で、なぜ、こういった引火のおそれがあるような事態に対して、三月月待たずしてきちんと現場部門におろす、こういった基礎的なことがなされておらないのか。

大臣、二つの問題、今、国交省の問題とスカイマークエアラインズの整備管理体制、これをどういうふうに受けとめますか。私のを受けた感じだけではないです。何も私、うそを言つていませんから。

ら。国交省の厳重注意に全く一月の問題が入つていない。わからなければ、NHKが放映しなかつたら、この問題は全くやみのような形なんです。〇北側国務大臣 前回のこの委員会でも申し上げましたが、厳重注意という行政処分をとつた場合には、これは、今後はきちんと公表をしていくという体制をとらせていただきたいというふうに思つております。国民の皆様、利用者の皆様からもしつかりと監視をしていただくことが必要だと思つております。そういう意味で、厳重注意のような行政処分をせざるを得ない、そういう状況のような場合には、そうした事実をきちんと公表していくということが大切であると思つておりまして、そのようにさせていただきたいというふうに考えております。

今、飲料水の配管ヒーターの点検の実施時期の期限超過のお話もされました。

これは、ちよつと事実関係が今委員のおっしゃつた話と少し違つておるところもあるんですが、航空機メーカーであるボーイング社、これはほかの航空会社において引火する事例が発生しまして、ボーイング社の方からヒーターの損傷等の点検を求める技術指示書、SBというんですけれども、これが二〇〇四年の十二月に発行をされたわけでございます。

この技術指示書というのは、いわゆる耐空性改善命令、ADと言われているものとか、それから耐空性の改善通報、TCADというんですが、これは義務化されるんですけれども、このSBというものについては、今申し上げたADとかTCADは発行されておられません。

スカイマーク社は、このSBを二〇〇四年十二月に受領いたしました。おっしゃつておられるとおり、社内処理がおくれまして、点検実施期限の二〇〇五年の三月を約四カ月間超過いたしました。昨年七月に点検を実施しているところでございます。そのことを、ことしの一月に実施しました立入検査において、このSBの処理が、二〇〇五年七月

に点検を実施したが、処理ができてしまったというところを指摘いたしまして、再発防止をしつかりとるようというところを指導したところでございます。

○鉢呂委員 私は、大臣と同じ事実経過の認識を持っております。

ただ、問題は、メーカーからの指示、それは今言われたSBというような指示であります。やはり期限があり、それを全く失念して、皆さんの指摘でようやくわかった、実際は四カ月後には点検はやっておりまして、したがって、厳重注意の中には全くそれが入っておりません。ですから、大臣もわからなかったでしょう。しかし、対応としては、期限があるものについて、これを行うことがない、行わなかったという面では、最初に言ったトラブルと同じ形であります。

むしろ、そういった、中身についてはそれ以上わかりませんが、手間取っていた、受けた整備管理部門から現場に指示するのを手間取っていたという表現になっておるんですが、本当にそういうものがたび重なるおる状況でいいのかどうか。やはり三月十四日の厳重注意、文書でやったわけでありまして、これも含めてきちんと厳重注意すべき問題ではないか、私はこういうふうに思いますが、大臣の見解はどうですか。

○北側国務大臣 今回、こうしたたび重なることでもありますので、極めて異例でございますが、三月十七日から、今もやっています。きょうもやっております。四月の下旬までやる予定でございますけれども、一カ月にわたりまして、集中的に立入検査をまさしく今実施しているところでございます。スカイマーク社の整備管理体制、航空交通事業者としての整備管理体制、そこに問題があるのではないかと、そこをしっかりと現場で、今羽田空港に常駐をして、飛行機にも乗っております。そして、本社にも立入検査に入っております。整備の現場にももちろん行っております。

今そういう集中的に立入検査をさせていただいております。私の方からは、今行っております。

メンバーに対しましては、ぜひ現場の方々、整備士の方々の声もよく聞いてもらいたいということもお願いしているんです。そういう中で、現場の方々の声も聞かせていただきながら、一体、この社の整備管理体制のどこに問題があるのか、どこを改善しなきゃならないのか、また、スカイマーク社、事業者としてどのように考えているのか、そういうところをこの一カ月間、しっかりと監視、監督をさせていただきたいというふうに考えているところでございます。

○鉢呂委員 皆さんも御案内のように、ことし三月十六日には、いわゆる落雷があつて機体がいりベットの等が損傷しておつたにもかかわらず、そのまま見過ごして、見逃して運航するという事例も、最初の、機体が亀裂を起こして応急措置しかしていないということがわかつた時点でも、この航空会社はこういう形で、落雷の損傷もなかなかきちんとチェックできないという事例が発生しております。

私は、国土交通省に、この会社が発足をした二〇〇〇年から厳重注意したものをすべて出してくれと言つたら、きのうの段階では出ませんでした。我々国会議員よりも新聞社の方がいいのか、きょうの日報新聞は、二〇〇〇年以来、三件厳重注意をしておると。例えば二〇〇〇年の、未検査の高度計を使用したまま、これは先ほど大臣が言つた耐空改善通報、これがきちつと守られていなかったというところで厳重注意がされておる。その他、三件行われておる。

どうも、これまでの航空局の検査自体が、何か指摘をすれば改善をしてくださるという形ではないかという形の答弁も多いんですが、しかし、本当にそれで大丈夫なのかね。こういうふうにかから次に、例えば、去年の十二月にも鹿児島空港で発生した、右エンジンに焼けて穴があいた。こういうエンジンが外からも見えるような、焼けて穴があくというのは極めて珍しい事例だ。これは今事故調で、大臣、調査をしているんです。いずれにいたしても、こういうものが頻発をす

る。これを単にダブルチェックをするとか、そういった以前の問題で、こういう通報を受けたたり指示を受けた場合は最優先に点検をするというのは、航空会社の安全性からいけば基礎的な、大変初歩的なものではないでしょうか。こういった形で、厳重注意、そして改善をしているのを見た、こういう形の繰り返しで本当に大丈夫なのかどうか。この点について大臣の御答弁をお願いいたしたいと思ひます。

○北側国務大臣 今、昨年の十二月の鹿児島空港の件をおつしやいましたが、これは原因がまだ不明でございます。必ずしも整備不良であつたかどうかというのはいけません。むしろ機体の方に問題があつたのかもしれない。そのところを今事故調査委員会が調査中であるということでございます。

ですから、先ほど申し上げましたように、これは、こういう形でののは極めて異例な措置だと思つておるんですけれども、三月十七日から集中的に立入検査を実施させていただいておるところでございます。その現場での整備体制がどんな状況なのか、しっかりと見させていただきたい。そこでの問題点があれば、当然改善してもらわないといけないわけございまして、そういう異例の措置を今とっている最中であるということをお願い御理解をお願いしたいと思います。

○鉢呂委員 この整備の体制についても、冒頭大臣からお話ありました。その方に若干行きますが、一つは、例えば昨年十二月に、この最高責任者、整備本部長という方が辞任をされております。あるいはまた、技術部長兼副本部長という方も辞任

を申し出ておる。きのう来た方は副会長、会長の下の副会長が国交省に来たようであります。あるいはパイロットの方も、自社養成をするということで、この間十人ほど自社養成した方、これがすべてやめられておる。あるいは、昨年一年間だけ見ても、整備士、確認整備士と言われている方が現在四十三名、きのうは四十二名というふうに言つておりましたが、そのうちの十二名が一年間で、これは三割弱ですが、やめられておる。

きのうの記者会見でこの副会長さんは、やめる方もいるけれども、また入る方もいるんだから、そこは問題ないというふうに言つていらつしやるんですけれども、本当に、こういった最高責任者が辞職をする、あるいはパイロットも、あるいは確認整備士も四十三名のうち十二名も一年間でやめられるという形で、運航会社、航空事業者として最善の対策になっておるのかどうか。ここは、大臣、どういうふうに受けとめていらつしやいますか。

○北側国務大臣 昨年の四月以降、減員が十二名。この十二名の内訳は、退職が十一名、社内異動が一名。増員が十五名。新規入社が七名、社内養成七名、社内異動一名ということで聞いておるところでございます。

確認整備士の必要人員は四十一名でございます。スカイマーク社の場合、(鉢呂委員「今ですか」と呼ぶ)今これが四十三名、私が今確認しているのは四十三名でございますが、こういう状況でございます。今委員がおつしやつたように、この整備体制について、過去一年において十名以上の整備士がやめるなど、整備士の出入りが非常に激しくなつております。そして、整備士の数にもとても余裕があると言えよう状況にはなつていないわけございまして、そのことを私どもも大変懸念をしております。

スカイマーク社の整備管理体制が、実態が今どうなのかということを今調べさせていただいておるところでございます。このところにはやはり大きな問題があるのではないかとこのように思つ

ているとござります。

○鉢呂委員 これも問題になりましたが、昨年の五月、十八便の便について、規定では整備士が、飛行間、離陸する間に見回り点検をする整備を一機に一名でやらなければならないものに對して、複数機を一名が見るといのが十八便。十八便というところは九回ですね、複数を見ましたから。九回そういう事例が出ておる。これも、国土交通省は嚴重注意をしたんですが、そのときは公表されておらないということでありまして、これは大臣、やはり、このときは三十八名に確認整備士が少なくなつておるときでありましたが、昨年の五月、こういったものがもろに出ておるのではないかと。この社長さんは、ある新聞に、今月二十二日、そうはいっても事故を起こしていないじゃないかと。トラブルを頻発しても、事故というのは私もよくわかりませんが、二人以上亡くなった以上のものを事故というのかどうかわかりませんが、そういったものの事故は起きていないじゃないか、トータルで整備部門には五十八億を投じて、売上高に對する割合は大手よりも高いんだというような反論をしておるようでありまして、私は、本当にこれで大丈夫なのかねと。單なる嚴重注意で、このまままた改善をしましょう、言葉では、複数チェックをいたしましょうとか管理をしますとかということと済むのかどうか。

昨年の、一人で複数機を見たということに對して、大臣として改めてどういう考えでいらつしやるか、お考えをお聞きたいと思ひます。

○北側國務大臣 そのこと自体、極めて遺憾なことと言わざるを得ないと思ひます。

この委員会におかれまして、先般、運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案、委員会では全会一致で通さしていただいたわけですが、この法律の一つのポイントは、やはり公共交通を担つての事業者は、まず、みずから安全管理体制というものをしっかりと構築してください、その安全管理体制を構築していくために、例えば安全統括管理者を選任する

だとか、また安全管理規程を作成するだとか、さまざまやってください、こういう社として安全マネジメントをしっかりとやってくださいよというのが一つポイントなんです。

事業者として安全マネジメントをやるためには、大前提として、その事業者のトップの人が安全に對する強い意識を持つてもらわないと、物事が始まりません。トップの方が、経営トップの方が、公共交通においては何よりも安全が最優先である、そういう意識を強く持つていただく、そして社そのものの安全管理体制を構築するに当たつて、経営者の方がコミットメントをしっかりとやってもらわないといけないわけですね。そういった体制、まず経営者自身がそういう意識改革、そしてそうした行動をとつていただくかないと、こんな安全管理体制なんかとれるわけはありません。

そういう意味で、私は、スカイマーク社につきましても、まずは経営者の方がそういう意識をしっかりと持つてもらいたい、そして具体的な行動をとつてもらいたいということをお願いしたいというふうにしておりまして、そういうことも念頭に置きつつ、今、集中的な立入検査をさせていただいてるところでございます。

○鉢呂委員 今の状態を見ますと、きつと安全を担う条件、体制にないのではないかと。ですから、この三月まで二十八便、全国を飛んでおるダイヤになつておるんですが、処分というよりも、こういった整備体制あるいは安全の体制からいけば、この状態で、二十八便ではちよつと難しいのではないかと。複数機を一人で見るとなつてきた状態から勘案すれば、減便をしてきつと体制を組み直す。

これは毎日毎日運航することでありまして、大臣、何か月かたつて直ればいいというものでもないわけでありまして、私は、運航停止処分というのが処分ではあります、処分ですればそれでやれるか、一日二日休めばやれるかというものでなければ、ある程度皆さんが見て、この便数であれば今のところやれる、そしてきつと体制を整

えれば二十八便にふやすとかいう、処分というよりも、そういった安全のための体制から出た現状の営業といいますか、運航体制、運航便数というものをやはり指示するような必要があるのではないかと。

従来からいけば、立入検査をやつていた、やつていたと。しかし、結局は、何とかやつていけるだろうというふうな形でどうも来た嫌いが強い。ぜひ、大臣とか副大臣、政務官は、そのあたりをきちんと判断をすることも私は必要になるのではないかと。これは大事故になつてから、やあやあだつた、これはむしろ国交省の責任も問われることになるわけでありまして、そうはならないために、事前の措置というのかそういうものを私は頭に置いていいのではないかと、こういうふうに思ひますが、大臣、いかがですか。

○北側國務大臣 このスカイマーク社というのは、今鉢呂委員おっしゃつていただいたように、今、二十八便飛んでおります。これも御承知のとおり、この四月の下旬から路線が変更になるんですね、変更になる予定なんです。今は羽田―鹿児島、羽田―徳島、羽田―関空の便があるんですが、これがなくなるわけですね。そして、新たに羽田―新千歳、これがふえてくる予定になつておるんです。こういう路線が大きく変更する時期に入つておるといふことも、私どもが今集中的に立入検査をさせていただいてる大きな背景、動機になつてるところでございます、この集中的な立入検査で今現場の実態を監査をさせていただいております。

何をしようとしても、実態をやはり当局の側が把握しないと行政処分等もできないわけでございます、今その実態について調査、監査をしてるところでございます、これを踏まえて、このスカイマーク社に對してどうしていくのか、どう当局として対応していくのか、また、スカイマーク社自身がどうしていくのか、そこをしっかりと見させていただきたい。その上で、さまざま判断をしていきたいと思ひます。

○鉢呂委員 大臣の言われるとおりです。一カ月後の四月二十八日に、私も毎週のように乗つています羽田―新千歳間が十便、これは全く新しくそつちの方に、徳島とか先ほど言つていたものをやめて、関空もやめて、鹿児島もやめて、まあドル箱なのかわかりませんが、札幌―羽田間という形で予定をしておる。まだ正式の申請はこれからというふうな航空局から聞いておりますが、その場合は、当然、変わるわけですから事業計画の変更、どういった変更でなるのか、それから二つ目は、この施設、体制の検査、こういったものをきつと行つて、認可するかどうかの最終判断をする、こういうふうな航空局から聞いております。

したがつて、私は、この事態は、先ほど言つたように、やはりきちんと見て、本当にやれるのかどうか、二〇〇〇年から出てきた嚴重注意、昨年、ことしのこういった実態を見て、本当に大丈夫だ、こういう形でこの便数であれば大丈夫だとか、そういう判断を大臣としていただきたい、こういうふうな思ひます。單に実態を見てとかという段階でなくて、それなりの厳しい、大臣としての現状の判断もやはり国民に示してもらふ時期ではないかな、私はそういうふうな思ひますので、もう一度その点について御答弁をいただきたいと思ひます。

○北側國務大臣 私、このところの閣議後の会見では、このスカイマーク社についてよく問われますので、私の方からはその都度厳しいコメントをさせていただいておりまして、そういう中で、集中的な立入検査、異例の検査も行わせていただきますと。また、今具体的に実施をしていくというところでございます、私自身もスカイマーク社に對して、そういう意味ではしっかりとアナウンスをさせていただいておるつもりでおるわけでございます。

今行つておりますこの集中的な監査、その結果をよく踏まえまして、きょう委員からさまざま御指摘いただいたこともよく踏まえまして、適切な判断をしてまいりたいと思ひます。

○鉢呂委員 先ほど言った西久保会長とい

か、社長も兼ねておられるんですが、ある新聞のインタビュー、この三月二十二日ですが、新千歳―羽田間の就航について、準備は予定どおり進んでおり大丈夫だと思つて。この就航、認可についてですが、不備は指摘されても、トータルの便数の制限になるはずと。これはよくわからないんですが、二十八便が少し減ることも、期待はしていないけれども予想しておられるのかどうかわかりませんが、こういった発言をしておられるわけであり

私は、新しい航空会社が進出することは歓迎だ

と思います。ここは、普通は我々、今、一便二万八千円ぐらいする、これを一万六千円以下で通年運航できる体制は整つたという言い方をしておられるわけですが、しかし、命を、お金が安いからという、断じてそういったことではないわけでありまして、低料金が安全体制を損なつておるといふことであつてはならないわけでありまして、そういう形で、大臣は厳しく見て、安易な形にならぬようにしていただきたい、こういうふう

に思います。

同じく、日本航空ジャパンの方のDC9型の点

検期限超過の問題であります。

この問題も、新聞等に出ておりますから御案内のとおりだと思います。着陸回数四百五十回ごとに主脚の検査を行うと。これはまさに、JALの関係で、一昨年の一月、徳之島空港の離陸の際に主脚が折れておるといふことで乗客二名がけがをした事故をきっかけとして、この会社は、航空局にも指示して、お願いをして、耐空性改善通報というふうな形で、四百五十回を過ぎた場合には検査を行うといふことであつたわけであり

ます。

これ自体は、中身は、まあこれは国土交通省から聞いておられる話ですが、コンピュータ上に期限も登録されておつたんですが、作業を行う指示者が点検指示をするその指示書でし

うことなわけでございます。

これについても、大臣として、まだ再点検ではなくて、たなざらしになってきたといふことについて、大臣のお考えをお聞かせいただきたいと思

います。

○北側国務大臣 この件は、今も委員がおつしやうていただきました徳之島空港での事故を受けて、二〇〇四年の三月十五日に指示をしたところでございます。今委員のおつしやうたように、着陸回数四百五十回以内で検査を繰り返して実施するようにという指示を出したわけでございます。その主脚の点検の予定日を過ぎて点検未実施が判明をして、四百五十回を超えて運航をしてしまつたといふことでございます。

これにつきましても、今委員がおつしやうていただいたとおり、現場作業員に点検指示の書類が伝達されなかつた、ここが原因なんですね。ですから、これについても事業者としての整備管理体制にやはり問題があるわけでございます。しっかりとこの整備管理体制、具体的な指示とおりに、具体的なルールどおりにやっていただけである、そうした管理体制をしっかりとつてもならぬといふいけない、そこにやはり問題点があるといふふう

に思つております。

○鉢呂委員 そして、点検をするといふことで、これが新千歳空港にあるといふことで羽田から担当の整備士が夜飛んで、夜の十一時三十分ごろからその次の日の二十一日の午前二時三十分ごろまで点検をした。ところが、点検の方法が二種類、その二種類とも行う点について、一種類の点検のための現像液が、東京から送ることを、まあその発送の指示はしたんですが、その現像液が届かなかつたといふことで、もう一つの検査はやつたんですが、もう一つの方の現像液を入れて現像処理する方が実施しておらなかつたにもか

わらず、この二つとも検査を実施したように作業表にチェックをして提出をしたといふことであります。

これは、聞いてみますと、東京から向かつた検

査部門の整備士一人とそれを確認する主任者、確

認主任者それから補助者一人と、三名で夜かつて行つたわけでありまして。ところが、この一つをやつておらないのに、やつたように見せかけた。これも国土交通省の航空局の書類等の審査で、二日後に、どうも現像液の配送のところが

見ますと配送したところになっておらないといふことで、これは非常に航空局のチェックがよかつたと思うんですが、発覚をした。二日間、十二便、これは北海道を中心

に秋田、女満別、三沢等の地方の空港に向かつておる十二便が、二日間にわたつて検査が不備であるにもか

かわらず飛んでおつたといふ状況でございます。これは、次の日に、検査当日に飛行機の運航が計画されておるといふことが当然頭にあつたのではない

か。

こういつたふう

に、まさに期限を切れて、このように期限を遅くなつて、この大事な、重要な点検、さらに、全体重がかかるという主脚の部分について、きちんと厳格に点検が行われないといふことはあつてはならないことだ。JALは、この間さまたま厳重注意、あるいは事業改善命令、昨年

から起きて、航空局からの国の徹底した検査も行われ、社長も安全の意識を徹底するとい

ながら、この大事な点検の一つを逃して、それも、まあ悪意があると受け取られてもいいような、これがチェックされたような形で済ましてしま

う、ここに大変大きな問題があると思ふんですが、大臣はどういふふうにお考えですか。

○北側国務大臣 今回のJALの点検期限の超過、こちら

も当然問題なわけでございます。まして、こちらの方は、いわばうっかりミスという側面が強いと思われ

ます。後者の方の点検ミス、こちらの方は、私は、今委員がおつしやうたように、やはりこちらの方は問題が多い、より問題が多いとい

ふに思つてい

るところでございます。

詳しい説明は省かせていただきますが、点検内容が一部十分でなかつたといふこと

でござい

ます。

○鉢呂委員 識者もやはり今の大臣と同じよう

な

お考えで、特に脚の部分ですから、主脚には全体

重がかかるといふことで、破損すれば機体がバラ

バラ

バラ

ンスを崩して横転などの事故につながるおそれ強い、そして、この程度でいいだろうという甘い考えがやはり組織全体に染まっているのではないかと、こういうふうな航空評論家の鍛冶壮一氏や東大名教授の加藤寛一郎氏等が述べておられるところであります。

大臣も三月二十四日の記者会見で、日航グループの安全に対する意識の程度がこの後者のところではかれるのではないかとということで、単なる見誤り、見過ごしやうっかりミスでは済まされないということ、整備も含めて安全管理のあり方全体を本心に反省してほしいというふうに述べられておるんですが、反省反省はいつでも大臣も言ってきたわけですが、本当にこれだけでいいのかどうか、そういうふうにかえるんですね。

今のこの意図的といいますか、まあ、その日の運航がもう迫っているということはもちろんあつたかも知れぬけれども、そんなものは運休してもやはりきちんとした整備を行う、薬剤を持ってきたて行くということの徹底が頭の方にもないというふうな思わざるを得ないわけでありまして、委員長にもお願いしたいんですが、ぜひこの航空トラブルの集中審議をお願いしたい。私ども三分の一勢力ですから、なかなか集中審議も必ずしも、理事の皆さん、頑張っているんですが、できません。

また、航空局には現社長と次期社長が陳謝に来たというふうに報道に出ていました。次期社長も、次期社長という立場で来たというふうに私は思います。西松氏は、ですから、当委員会、やはりもう間近に迫って次期社長になる方が、この委員会に来てきつと空の安全について自分の所信を訴えるのは私は必要だ、こういうふうな思いから、西松次期社長も含めて参考人招致をお願いしたいと思ひますが、いかがでしょうか。

○林委員長 理事会にて協議いたします。
○鉢呂委員 もう時間がなくなりましたから、大臣、JALについては、運航停止処分とか、やはりそういう厳しい法に基づく措置も必要じゃない

か。嚴重注意ということを盛んにやっております。これを法律の根拠はあるのかというふうに航空局にたどりましたら、これは結局のところ行政指導の範疇だということでありまして、何回やっても嚴重注意。しかも、いわゆる事業改善命令というのを去年出しましたが、なかなかその効果は実際のところあらわれておらないと言わざるを得ないと思ふんですね。

昨年の委員会でも、航空局長は運航停止処分に決して否定はしなかったと思います。ある程度、どういった形でやるのか、これはやはり大臣、副大臣、政務官がきちんと判断をして、そして事務段階にもきちんと命令、指示をするということがなければ、こちらの体制も覚悟のほどが私に問われておるのではないかなというふうに考えるわけでありまして、単に本場の意味で反省してほしいということだけでは済まないような状況に來ておるのではないかと、こういうふうに思います。大臣いかがでしょうか。

○北側国務大臣 JALにつきましても、昨年来、本心にトラブルが続いているわけでごさいます。幸いにして事故にはつながっていないわけでごさいます。こうしたトラブルが続いている中で、事業改善命令を出し、さらには嚴重注意等の行政指導も行っている中で、今回またこのようなトラブルがあつたわけでごさいます。本心に極めて遺憾というふうに言わざるを得ません。

行政当局といたしましては、今委員のおっしゃった運航停止処分も含めまして、さまざまな手段を持つております。しっかりと、今おっしゃった件につきましても、四月五日までに原因究明、再発防止策をまとめてくるようにというふうに航空局長から直接通知をしているわけでごさいます。そうした結果もよく踏まえまして、適切な判断をしていかなければならないと思つております。いづれにしましても、厳しく監視をさせていただきますと考えております。

○鉢呂委員 終わります。
○林委員長 糸川正晃君。

○糸川委員 国民新党の糸川正晃でございます。本日は、また次回以降の委員会につなげようというところで、地方空港の活性化ですとかトラックの事業者、下水道の地震対策などについて、飛んではいくんですが、質問をさせていただきたいなというふうに思っております。

大臣はこの後本会議ということでございますので、どうぞ、きょうは大臣への質問はございませんで、御退席いただいても結構でございます。ありがとうございます。

まず、地方空港の活用に向けた取り組み状況についてお尋ねいたします。
福井を初め全国にはいわゆる地方空港というのがございまして、これらの空港では、利用者の低迷等による減便ですとか、それから路線廃止といった、そういうニュースを時々耳にするわけでごさいます。一方で、地方空港の利用促進を図っていくということが、航空ネットワークの維持にやる地域住民の足を確保することはもとより、地域振興の観点からも重要であらうというふうに考えておるわけでごさいます。

こうした地方空港の活用に向けた取り組み状況について、まず最初にお聞かせいただけますでしょうか。
○岩崎政府参考人 御指摘のとおり、我々も、地方の空港、せっかくできた空港ですから、それを活用していただくのは大変いいことだろう、こう思っております。

そういう意味で、私どものできることにいたしまして、例えば、羽田空港への地方路線からの発着につきましましては、幹線空港から羽田空港へ乗り入れる場合の着陸料よりも安くするといったような措置を講じまして、地方空港の路線のネットが張りやすいような形にさせていただいたところでございまして。

それから同時に、私どもの措置だけじゃなくて、地方空港を活用する場合には、その地元の方や公共団体の方が一生懸命取り組まれているということが重要だろうと思っております。

私どもも、国の管理空港につきましては、国と地方で一緒になつていろいろなことを勉強させていただいておりますけれども、地方の空港、多くは地方公共団体が設置管理をされておりますので、そういう方がいろいろな取り組みをやっております。これらにつきまして、私どももできるだけその事例なんかを紹介しながら、より活性化に取り組んでもらいたいということを常々申し上げている、こういう状況でございます。

○糸川委員 今地元による取り組みが重要だということにおっしゃられたわけでごさいます。これは地方が努力しなければ利用促進も図れないということではないのかなというふうに考えておるわけでごさいます。

例えば石川県の能登空港のように、空港の利用促進に積極的に取り組んでいるという例があるというふうに聞いておりますが、これは具体的にどのような取り組みが行われているのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○岩崎政府参考人 能登空港でございますけれども、いろいろな取り組みをされておられますが、幾つか御紹介させていただきますと、なかなかアクセスが能登空港は悪いわけでごさいますけれども、空港から周辺の観光地へのアクセスの向上を図るために、ジャンボタクシーというのを運行されております。なかなかそれでもやはり採算がとれないものですから、安くするためには赤字が出ますけれども、そうした赤字も地元で負担しながらアクセスを便利にさせておられる。あるいは、観光客のために、抽せんでごさいますけれども、地元の特産品、お土産なんかを進呈しよう、そういういろいろな形のプロモーションをやっております。

また、やはり路線の維持のためにはどうしてもエアラインに飛んでもらわなきゃいけないということで、羽田と能登の間の便でございますけれども、一便はエアラインの責任でやっておりますけれども、二便目につきましては地元が搭乗率保証というのをされておまして、今六三%ござい

ますけれども、六三%を下回つていれば、その赤字は地元で補てんします。六三%を逆に上回れば、エアラインから還元があります。こんな形のことをやっておられまして、それが大要地元の取り組みの熱意の方にも伝わったようでございます。この搭乗率保証をやられてからは、いつも保証した搭乗率を上回つて、逆に地元の方にエアラインからキックバックがある、こういう状況でございます。

こうした取り組みを、我々も各地方公共団体で置かれた空港によつて違ふかと思ひますけれども、積極的にやつていただくことを期待しておるところでございます。

○糸川委員 ぜび、地元による取り組みの足かせにならないようなアイテムというのをどんどん出していただければなというふうに思ひます。

次に、トラックの事業者に対する監査や行政処分の強化についてお尋ねいたしますが、近年、トラック事業につきましては、死亡事故等の重大事故が発生しているということとともに、事故の発生件数が減少しない傾向にあるというふうに言われております。

こうした中、過積載ですとか過労運転等の法令を遵守しない悪質な事業者に対して監査や行政処分の強化が必要であつて、そういう強化を通じて、トラック事業者の輸送の安全を確保するべきだということに考えておるわけでございます。このことに対してしまして、国土交通省としての見解というのがどのようなものかをお聞かせいただけたらすでしょうか。

○宿利政府参考人 トラック事業者による交通事故の発生件数でございますけれども、平成十六年、十七年と微減しておりますが、糸川先生御指摘のように、平成十二年以降、毎年約三万二千件前後ということで高どまりをしております。また、トラック事業者による死亡事故の件数でありますけれども、平成十三年以降、減少傾向にありますが、なお、平成十七年で五百八十七件でございます。自動車運送事業者が起します死亡事故件数の九

割がトラックによるものということで、非常に残念な事態だと思つております。

私も、トラックが事故を起こしますと、大きな被害になりやすい、国民あるいは社会的影響が大きいということで、トラックの事故防止対策は極めて重要な課題だと思つております。

このような観点から、平成十六年の八月に、悪質、重大な法令違反については厳しく処分ができるように、基準の見直しを行いました。具体的には、例えば、点呼を受けていない運転手が酒気帯び状態で死亡事故を起こしたというような場合には、直ちに事業停止処分ができるようにいたしましたし、これらの違反が繰り返されるような場合には、事業許可そのものを取り消すというようなことにいたしました。

さらに、これはトラックだけではなくありますが、昨今のタクシーあるいはバスの状況などを考えまして、規制緩和後の事後チェック体制をより確実なものにして、輸送の安全を確保するという観点から、この二月から、監査方針、処分基準の見直しを行つて実施に移しております。具体的には、原則無通告で監査を行うこと、あるいは新規事業者への早期監査を初め予防的監査に重点化すること、再違反の場合の処分の加重など張り張りのある行政処分を行うということで、運輸局、支局におきまして、現在、厳しく対応しているところがございます。

○糸川委員 こういう重大事故のことについて、本日は保険のことも聞こうかなと思つたんですが、これはまた次回以降に聞きたいなと思ひまして、最後に下水道の地震対策についてお尋ねします。

世界じゅうで起きる地震の約二割が日本で起きているということで、今、東海地震など、大規模地震というものがいつ起ころうとおかしくないというふうになつてゐるわけでございます。記憶にも新しいところの新潟県の中越地震で千四百カ所以上のマンホールが浮き上がるということも、これで下水道施設にも大規模な被害が発生したわ

けでございます。

下水道というのは国民生活や社会経済活動において必要不可欠なライフラインでありまして、下水道地震対策に積極的に取り組む必要があるというふうな考えですが、下水道地震対策の現状と対策状況はどのようになっているのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○柴田政府参考人 下水道でございますが、下水道が被災しますと、各家庭のトイレが使えないというところで、住民生活に大変大きな影響を与えます。また、未処理の下水が流出いたしまして公衆衛生被害の発生というのも起きますし、雨水排除機能の喪失によりまして浸水被害というのものも起きます。国民の生命財産にかかわる重大な事態を生じるおそれがあるわけでございます。これは、阪神・淡路大震災のときもそうでございましたし、また中越地震のときもそうでございました。下水道地震対策を積極的に進める必要がございます。

兵庫県の南部地震による被害を踏まえまして、平成九年度に耐震指針を改定いたしました。それ以前の下水道施設につきましては依然としてちよつと耐震化が進んでございませぬが、それ以降の下水道施設については耐震化が進んできてございます。

国交省では、新潟県中越地震を踏まえまして、これまでの地震対策の内容について見直しを行うため、学識経験者等から成ります下水道地震対策技術検討委員会を設置いたしまして、審議を進め、昨年八月には提言を取りまとめしております。

この提言を踏まえまして、昨年の十月には下水道法施行令を改正いたしました。埋め戻し土の締め固めなど埋め戻し土の液状化対策、またマンホールと下水道管との継ぎ手部の可撓性、フレキシビリティの確保など、地震によつて支障が生じないようにするための措置を追加しました。これらによりまして、下水道の地震対策をより明確化したところでございます。

今回成立しました十八年度予算におきまして

も、新規施策といたしまして、下水道地震対策緊急整備事業を創設いたしております。これによりまして、地震対策を強化すべき地域におきまして、下水道が最低限有すべき機能を地震時でも確保するとともに、避難者を支援するために、消毒施設の耐震化ということや、トイレがないと非常に問題がございますので、マンホールとトイレを直結しましたマンホールトイレシステムの整備等を、今後、計画期間五年以内に重点的かつ緊急的に進めてまいります。

今後とも、下水道地震対策を積極的に推進し、国民の安全、安心の確保に努めていきたいというぐあいに考えております。

○糸川委員 ありがとうございます。

○林委員長 次に、内閣提出、都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。
本案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省総合政策局長竹蔵誠君、国土計画局長小神正志君、都市・地域整備局長柴田高博君、住宅局長山本繁太郎君及び中小企業庁長官望月晴文君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕
○林委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

○林委員長 これより質疑に入ります。
質疑の申し出がありますので、順次これを許します。松本文明君。

○松本(文)委員 よろしくお願ひをいたします。
まず最初に伺いたいのでありますが、要望と言つてもいいんですが、東京においては二十三区という基礎的自治体があります。この二十三区は、かつて東京都の内部団体、こういう位置づけでありましたが、近年、法改正等々、基礎的自

治体としての、立場というんでしょうか、位置づけをちょうだいして今日に至っております。

例えば、この国会議事堂のある千代田区は、夜間人口三万人でありますけれども、夜間人口三万人に対して昼間人口二百万を超える、そういうところで、特異な基礎的自治体としてその職責を果たしているのではありません。

この法律案の中に、市町村という言葉は出てくるわけですが、区という言葉はどこにも出てまいりません。しっかりと区市町村と明記をいたしまして、東京二十三区の立場というんでしょうか、その職責というものを法律の中にも明らかにしていただきたい、こう思うわけですが、答弁を求めます。

○柴田政府参考人 今回のまちづくりの関係で、市町村がその計画等をつくることになっておるわけですが、市町村というのは、今委員の方から区の御指摘がございましたが、区は当然含むものでございまして、この法律というよりも、地方自治法上、区は市町村というぐあいに読みかえられることになってございまして、そこで区も入るということにいたしてございまして、御理解をいただきたいと思っております。

○松本(文)委員 局長の説明は説明としてわかるわけですが、けれども、やはり、東京二十三区、多いところでは七十万を超える人口を抱えて、自治体としての仕事を、鋭意、日々行っているわけですから、法律にもしっかりと、単なる市町村、市の中に含まれるんですよ、こういうようなやり方ではなくて、はっきり区市町村と明記をいただきますように重ねてお願いをしておくものであります。

一昨日、長島忠美議員の御案内をいただいて長岡駅前を視察してまいりました。まことにきれいに整備された駅前の町並みであり商店街でありましたけれども、お昼どき、人影がまことにまばらでありまして、どこにも日本の景気回復を思わせるようなにぎわい、光景は見ることでございせんでした。

これは単に長岡駅前に限られたことではなくて、東京二十三区、全国の商店街、こういったところで今大きな悩みになっているわけでありまして、今や中心市街地、この再生は早急になし遂げなきゃならない我が国の重要な課題であります。

そこで何うわけですが、中心市街地あるいは都市の再生、こう言った場合に、中心市街地というのはこの国に一体どの程度あるのか。どこまでがこの法律で言うところの都市ということになるのか。県庁所在地だけなのか、そうではなくて、それぞれのJRあるいは私鉄沿線を含めて、駅前のにぎわいの必要などころすべてがそうであるのか。そういったところへの人口の集中、あるいは産業の集中、こういったことを含めて、ここの言うところの都市あるいは中心市街地の定義というものは一体どういうことになっているのか、そこら辺を国民にわかりやすく御説明をお願いいたします。

○柴田政府参考人 中心市街地というのはどういうところなのか、あるいは都市はどういうものかを考えているのかというお尋ねでございますが、今回改正を行います中心市街地活性化法の対象となります中心市街地は、これは非常に具体的にどこどこと、もちろん法律でございまして決めているわけではございませんが、定義をいたしましては、都市の中心の市街地でございまして、一つは、小売商業者や都市機能が相当程度集積しており、その市町村の中心としての役割を果たしているというところ。二つ目は、土地利用や商業活動の現状をかんがみまして、いわゆる空洞化している、あるいはこのままほっておくと空洞化していくおそれがあるということ。三つ目は、そこが活性化されれば当該市町村及び周辺地域の発展にも有効であると認められるというようなことを要件としたしております。

そういう意味で、具体的に、どの都市であつて、どの都市のどの地区が中心市街地ということを決めておるわけではございません。具体的に

どの地域が中心市街地として設定されるかは、その地域の地理的、自然的、文化的、経済的状况に応じてそれぞれ異なるし、それぞれその地域が選択されるものであろうというぐあいに考えておるところでございまして。

○松本(文)委員 諸施策を展開するに当たって、市街地あるいは都市、中心市街地、この決定はそれぞれの地域ということですが、その決定権者というのは都道府県になるんでしょうか、市町村になるんでしょうか。明確にさせていただきたいと思っております。

○柴田政府参考人 この法律、まちづくり、中心市街地活性化法では、市町村が中心市街地の活性化を図るために基本計画をおつくりいただくということにいたしてございまして。そういう意味で、特に御熱心な市町村については、この地域を發展させようという基本計画をおつくりになる、そこを中心市街地というぐあいにお考えになって決めるわけではございません。

今回、法律の内容になりますけれども、今までの現行法は、市町村が決めになって、それを国の方にいただくということでございましたけれども、これからさらに中心市街地の活性化を国も積極的に進めていくという観点で、市町村がおつくりになりました基本計画を、国の方で、非常にいいもの、効果があるものについては認定をし、積極的に国としても支援していこうというぐあいに考えておるわけではございません。

○松本(文)委員 柴田局長、お願いをいたしました。市町村というのが口になじんだ言葉なんだろうと思うんですが、区市町村と、一番最初に区をつけていただきますように、ぜひ心がけていただきますように、心からお願いをいたします。

都市計画区域外の無秩序な開発を抑えて、望ましい環境保全、あるいは望ましい地域発展へと誘導していくために、準都市計画区域の指定というのは大変意味のある制度であります。しかし、この準都市計画区域の指定制度というのは、今回新しく提案をされたものではなくて、かつてから

あつた制度であります。

まず最初に聞きたいのでありますけれども、かつてあつた制度の中で、準都市計画区域の指定というのがどの程度行われて、どういう効果を今日日本にもたらしているのか、そして、それをなお今回変えようとしているわけですが、変えなければならぬ理由というんでしょうか、原因というんでしょうか、そこら辺について、ちよつと御説明をいただきたいと思っております。

○柴田政府参考人 都市計画区域の外は基本的に都市的な開発がなされないというようなことで、何も規定はございませんでしたけれども、準都市計画区域というものを新たに設置することができるところにしたわけではございます、現行の準都市計画区域でございまして。

これは、市町村が準都市計画区域を現行では置くことができるということになってございまして。これはどういうために置いたかということでございますが、都市計画区域外におきまして相当数の住居等の建築が既に現に行われて、用途の無秩序な混在が進むおそれがあるなどの地域につきまして、農林漁業との調和を図りつつ市町村が指定をしていこうということでございまして。

これにつきましての実績でございますが、これまでのところ三地区でございまして。良好な住宅市街地をそこに誘導していこうとする場合、あるいは、都市計画区域外、開発許可の対象、一万平米以上でございまして、その引き下げをねらってきめ細かい対応をしていこうというようなことで、三カ所で行われたわけではございますが、そういう意味では、全国三地区、百八十ヘクタールというところで、三十七万平方キロメートルの中でほんのわずかしがされております。それほど使われてきてなかったという事実があるわけではございません。

今申しましたようにスポット的に市町村が指定しておつたわけではございますが、しかし、今回、法律改正、我々が都市計画の改正をしようと考えておりますものは、都市構造に大きな影響を及ぼす

します大規模集客施設につきまして、現在、原則的には都市計画区域の中で相当の地域で立地ができます。また、都市計画区域外でも都市計画法の規制というのではないわけですが、一たんそれを今回は立地を制限した上で、まあ逆転しよう、都市計画手続を通じて、立地する場合にはその地域の判断によって適正な立地を確保しようとするものでございます。そのような立地制限を行うべき地域として、この大規模集客施設の立地が想定される地域に、市町村の目で見るとはなくて、もつと広域的な目で見よう、場合によっては市町村の区域を超えて広く指定する必要があると考えております。

このため、今回の改正におきましては、準都市計画区域の指定要件を、土地利用の整序、環境の保全が必要な区域について広域的観点から広く指定するというぐあいに改めます。そのような趣旨から、指定権者を広域的行政主体でございます都道府県に改めるというぐあいにさせていただいております。

○松本(文)委員 大臣、御出席ありがとうございます。この準都市計画区域というのが、今の局長のお話ですと、かなり広域にわたるといようなお話がありました。さはさりながら、その地域を最も知悉していらっしゃるのはやはり地元区市町村であります。そしてまた、その地域に對して、その発展、あるいは保全、こういったものに強い関心を持って、そしてその将来に期待をし、そして具体的計画を遂行するに当たって汗を流していただくとこのもまた、そこに暮らす地元市町村民、こういうことであります。

その一定の地域指定、これを具体的な現場である区市町村から広域行政権者に変更する、こういうのはどうも合理的ではないのではないかと、地方分権の流れにも逆行をしているのではないかと、こう思うわけでありませうけれども、あえて広域行政権者に譲らなければならないというのでしようか。変えなきゃならないというこの理由をもう

少し国民にわかりやすく御説明いただきたい、こう思います。

○柴田政府参考人 先ほど御答弁いたしましたとおりでございます。これまではスポット的に、委員おっしゃいますように、区市町村が決定していたわけでございますけれども、やはり大規模集客施設ということになりますと、当該区市町村に影響を与えるのみならず、非常に広域的に影響を与えます。

非常に大きな大規模集客施設ができますと、当該市町村外の、外からも多くの人々を集めることになる、交通の混雑も起こるといようなこともあるわけでございまして、そういう観点から、先ほど申しましたように、広域的に準都市計画区域というものを設定する必要がある。そのための、だれがやるかということになりますと、区市町村というよりも都道府県がやる必要があるわけでございまして。

ただ、都道府県が準都市計画の区域を設置する場合にも、決定する場合にも、関係の市町村の意見は当然聞くことになってございます。一方的に都道府県が設置できるわけではございません。地方分権、進んでございます。おっしゃるとおりでございます。まして、まちづくりについては基礎的自治体でございます区市町村のお仕事だということもよく存じているわけでございます。

そういう意味では、身近な行政主体である市町村ができる限りまちづくりを行うものでございませうけれども、今申しましたように、広域的観点が必要な行政につきましては、都道府県が広域的行政主体としてその役割を果たすことというののもまた必要であるかと思っておりますし、それを否定するものでもないだろうと思っております。

今回の改正が、そういう意味では決して地方分権に逆行するものではない、それぞれの役割をそれぞれの主体に持つてもらふべきものであらうというぐあいに考えております。

○松本(文)委員 開発整備促進区、この創設というのも大変に時宜を得たことであつて、私は大賛

成であります。

しかし、今日の都市計画の決定手続の現状には大変に辟易しております。

具体的に申し上げますと、区市町村がこういう都市計画決定手続をやりたい、こう思い立ちましたら、まず、その町内で計画、検討して、その案をつくるのに数カ月から、場合によっては数年かかる。そして、それを区市町村の議会に相談をしていかなくちやいけない。もちろん地元民に相談をしなくちやいけない。そして、地元の都計審、都市計画地方審議会に諮らなければならぬ。そして、まずまずいいだろう、こういう話になって、今度は都道府県議会に、都道府県の窓口を諮り、都道府県議会に根回しをし、都道府県の都計審、都市計画地方審議会に諮らなければならぬ。そして、ようやく国との協議に入っていく。こういう、非常にまどろっこしい。

この中で失われる事務量というのは大変なものでありますし、これにかかわる人力といふんでは、商業地域等を除きまして、その立地を一定に制限しようということにしてあります。立地する場合に、都市計画の手続を経ることにより地域の判断を反映した適切な立地を確保しようというぐあいに考えてございます。そのためには、この手続が確実にスピーディーに機動的にやられる必要があるというぐあいに考えております。

現実に行われることが必要であると考えておりますし、また、民間事業者にとつては、都市計画の決定、変更について速やかに判断をしてもらうということも非常に望まれていることも事実でございます。

このため、今回の改正では、民間事業者のインシアチブといふものを認め、都市計画提案制度、現在あるわけでございますが、それを拡充しようとしております。現在は、地権者、NPO法人等が提案できることになってございますが、地権者でなくても一定の開発業者に都市計画の提案権を認めることにいたします。なお、この都市計画提案が出された場合には、法律上、遅滞なく、都市計画の決定、変更をし、または、当該決定、変更

を経る必要があるということとは事実でございます。

このための必要な手続として、必要に応じた公聴会の開催、都市計画の案の公告縦覧、都市計画審議会の議を経ることとされております。なお、都市計画審議会も、市町村決定のものでございまして、市町村の都市計画審議会の議を経ればよいわけでございます。

また、議会との関係についてのお話もございましたけれども、議会との関係につきましては、都市計画審議会の委員として議会議員に参画していただいております。それで、議会の議決というお話ございましたが、都市計画の決定、変更に当たりましては、法律上は議会の議決までは求められておりません。ただ、スピーディーに機動的にやるべきではないかということにつきましては、我々もそのように思っております。

今回の改正では、大規模な集客施設につきましては、商業地域等を除きまして、その立地を一定に制限しようということにしてあります。立地する場合に、都市計画の手続を経ることにより地域の判断を反映した適切な立地を確保しようというぐあいに考えてございます。そのためには、この手続が確実にスピーディーに機動的にやられる必要があるというぐあいに考えております。

現実に行われることが必要であると考えておりますし、また、民間事業者にとつては、都市計画の決定、変更について速やかに判断をしてもらうということも非常に望まれていることも事実でございます。

このため、今回の改正では、民間事業者のインシアチブといふものを認め、都市計画提案制度、現在あるわけでございますが、それを拡充しようとしております。現在は、地権者、NPO法人等が提案できることになってございますが、地権者でなくても一定の開発業者に都市計画の提案権を認めることにいたします。なお、この都市計画提案が出された場合には、法律上、遅滞なく、都市計画の決定、変更をし、または、当該決定、変更

をしない旨の通知をすべきこととされてございます。

さらに、これは法律上ではございませんけれども、運用面でも、この大規模集客施設の立地を目的とする都市計画の提案に對しましては、遅くとも一年以内に結論を出すべく地方公共団体に技術的指導等周知徹底していききたいというぐあいに考えてございます。

これらによりまして、都市計画決定手続が機動的でスムーズになるように努めていきたいというぐあいに考えております。

○松本(文)委員 区市町村が策定した市街地基本計画、これを国が認定して全力を挙げて支援しようという今回の提案ですから、これには大賛成であります。

たくさんさんの支援事業が提案をされております。まちづくり交付金の拡充、暮らし・にぎわい再生事業、空きビル再生支援、まち再生出資業務等の拡充支援、共同住宅供給事業、居住再生ファンド、区画整理事業、活性化促進税制などなどあります。

一つ一つは素晴らしい提案であります。市街地活性化をなし遂げるためには、これらをすべて駆使しなくちゃなりません。しかし、関係する省庁も、これは国土交通省であったり、経済産業省であったり、財務省であったり、もちろん都道府県、区市町村の裏負担ということを考えますと、担当する窓口がこれまた膨大に分かれておりまして、これをすべてうまく使い切るということになりますと非常に難解なパズルを解くような話であります。どうやっていいのかと考えるだけでも大変なことであります。

支援メニューを有効に活用するために、この計画にはどの支援策とどの支援策、これが合っています、これが一番いいですよ、そのためにはといったような指導窓口というか、国の方の窓口を一本化するということによって、利用者、利用しようとする区市町村の利便を図る、これは大変重要なことだ、

こう思うのでありますけれども、そこら辺のことについてどういような計画、お考えをお持ちなのか、御説明をいただきたい。

○柴田政府参考人 中心市街地の活性化を推進するのは八つの府省庁にまたがってございまして。委員御指摘のように、ばらばらばらばらられたのでは非常に関係の区市町村も大変困る、わかりにくいとおっしゃるのはそのとおりだろうと思っております。

このため、今国会に提出しました改正法では、従来の関係八府省庁がそれぞれ協力はしておりますが、それぞれ連携をしながら対応を図ってきたわけでございますが、今回は総理大臣を本部長といたします中心市街地活性化本部というのを内閣に設置することにしたとしてございまして、政府を挙げて中心市街地の活性化を総合的かつ効率的に推進しよう、そしてまた多様な政策ツールを活用していこうというぐあいに考えております。

それで、窓口の話でございます。それぞれの役所に行くのは当然、本当に大変なことではございますので、それぞれの中心市街地活性化を考えたおられます熱意のある区市町村に對しましては、中心市街地活性化本部事務局、ここがさまざまな施策に関する情報というものを集約して持っているわけでございまして、ここを政府の統一的な相談窓口としていこうというぐあいに考えてございまして、個々の中心市街地の状況に応じたきめ細かな対応をここに来て御相談をしていただき、それによつて対応ができるのではないかとというぐあいに考えております。

○松本(文)委員 今局長から、受付窓口は本部の事務局に一本化する、こういう御説明をいただいたわけでありまして、ぜひ、全国から知事、副知事あるいは課長さん、担当者が上ってきたときに各省庁を陳情して回らなくても一カ所に行つて相談をすればきちっと対応できる、こういう体制をしつかり整えていただきたい、こう重ねてお願いをするわけでありまして、その事務局を責任を持つて回していこうという省庁は国土交通省、こ

う予定をしてよろしいかどうか、大臣、ちよつと答えてみてください。

○柴田政府参考人 もちろん国土交通省は関係省庁の中でも中心の省庁の一つでございまして、経済産業省もその中心の一つでございまして。我々、中心省庁であるということを感じてやっていきたいと考えております。

また、事務局をどこに置くかというのはまた別話であらうと考えておりますが、国土交通省としては最大限真つ正面から取り組んでいきたいというぐあいに考えております。

○松本(文)委員 その支援スキーム、数あるスキームの国の負担割合、あるいは総事業費に対する負担割合、そして都道府県、区市町村の裏負担と言われる部分、これがまた難解な極端な制度になっております。かつてこの国が何とか景気対策を継続するために、それぞれの地方は景気対策を借金してでもやらなくちゃならぬ、こうやつたことがございまして。今回の地域活性化を支援するというスキームに對して地方自治体に過酷な裏負担を要求することのないように、さはさりとして財政がしつかりしている自治体もそうでない自治体もそれぞれが地域の活性化に前向きで取り組めるように、そこら辺の財政的な枠組みといひましようか、そこら辺の財政的な枠組みをしっかりと行つていただきたい、こう思うのであります。大臣に所見をお願いして私の質問を終わります。

○北側国務大臣 先生、裏負担というふうにおっしゃつておられるんですけれども、まちづくりとか中心市街地の活性化とか、これはまさに地方の中心市街地の主体的な事業がまちづくりであり中心市街地の活性化、主体はあくまで市町村だと思ひます。それを先ほど委員の方がおっしゃつていただきましたさまざまな手法を通じて国が応援をしていくということだというふうに思うんですね。何か国の事業があつてそこに地方がついてくるといふのじゃなくて、まちづくりに對する地方の主体的な事業というのがまずあつて、それに対して国がしつかり応援をしていく、こういう体制

をとつていきたいというふうに考えております。

まちづくり交付金につきましては、非常に予算が抑制される中、この十八年度予算につきましても大幅に予算を認めていただきました。このまちづくり交付金、単にこれまでのさまざまな補助事業だけではなくて地方公共団体の独自の提案事業についてもこのまちづくり交付金を使えるようになっておりますし、特に中心市街地活性化の基本計画の認定制度を創設しまして、これが認定されますとさらにこの提案事業について今までの倍交付金を使える、このような仕組みもつくらせていただいているところでございます。

地方財政が大変厳しい状況にあることはもう私もよく知つております。でございますが、やる気のある、意欲のある市町村を応援、財政的にもしつかりサポートできるように国としても頑張つてまいります。

○松本(文)委員 ありがとうございます。

○林委員長 太田昭宏君。

○太田(昭)委員 公明党の太田昭宏です。

同僚議員の御配慮をいただきまして、質問に立たせていただくことをうれしく思つております。

まちづくり三法というところについて、実は八年前、当時の審議にかなり積極的に加わつて、一番数多く質問させていただいたのが私ではないかというふうに思つてはいるわけですが、この八年、町が一体どうなつていくかということについてはいつもいつも大変懸念をして今日まで来まして。やつと今回、この三法、まあ二法になるわけですが、改正に至つたということについて、かなり心の中に迫るものがございます。

私は、今回非常に大切な改正だと思つてはいるわけですが、この間に、単に商店街あるいはまちづくりというだけでなく、日本の国土をどうするかという観点で大きな変貌があつたと思ひます。

例えば、グローバル時代ということについて国土をどのようにつくつていくかということ、また、全総あるいは五全総ということで国土の均衡ある発展ということを主眼目にしながら来た、今、国

土をどうするかという一番大事な思想性というものは一体どうするかという観点、さらにまた、少子高齢社会を迎えるということについて果たして町をどうやってつくっていくかという、歩いて暮らせるまちづくりとかコンパクトシティということが、私はそれ自身が、きちっとした思想性のもとで、この審議の中で明らかにするということが大事だということに思っておりますが、これまた今の変貌ぶりでございます。

また、にわかに安全ということが大きな課題になりまして、防災、あるいは地震、水害、豪雪ということに対してどのような国づくりをしていくかという、その思想性というものを、まず、きょうは幸いにして冒頭の審議でありますから、国としてはこう考える、そしていわゆる地方自治体というところが、まあ、松本さん流に言えば区市町村、ここが主体的に国土をどうするか、その参画の機会というものをどう得るのかということが、この法を改正した後、一番大事なのは、町や都市をどうつくっていくのかという主体的な参画の仕方、そして構想力、こういうものが必要になってくるということに私は思っております。

今から四百年前、日本の土木事業というのは大変大きな前進をしました。江戸に移封された徳川家康は、四百年前に、例えば東京湾に注いでいた利根川を銚子の方向に大きく変えていったということの中で、この東京というところを稲穂が茂るというような大変な石高を誇るところにしたのも、家康の隠れた、また、ある意味では一番大きな仕事だったかもしれません。大阪においては和川の改修があり、伊達政宗は北上川を物流という観点から大きく変えていくというような工事が行われて、日本の江戸時代は人口がふえていないというふうに言われていますが、実は、一六〇〇年から一七二〇年ぐらいまでの百二十年間に約二倍の人口を誇ったということになったのは、まさにそうしたことがあったからでございます。

私は、国土というのは我々国民がつくり、そして政府がつくってきて、そしてそれが経済の発

展につながっていく。昨今は公共事業悪玉論というふうなことがございますし、国土というものをみずからの手でつくっていく、そして、コンパクトをどう使ったか、何がどう使ったかというふうなことで、この公共事業の乗数効果というものではない、もう少し幅広い観点から、未来の日本の子孫に残すために今こそ国土をしつかりつくるという、その参画の機会というものが今回の法案改正で極めて重要であるという認識のもとで、きょうは一番最初の質問になったことを幸いということで、私はこういう話をさせていただきます。

そこで、国土のグランドデザインということについて、グローバルな時代にあつて、どう国土を考えるのか。空港、道路、港湾、そしてまちづくり、観光、物流、こういうような、三月号の「時評」というところでは、国交省は、人間に優しい国土をつくるんだということを論文としてまとめているんですが、まず第一問として、このグローバルな時代にあつて、どう国土を考えていくのかということ、空港や道路や港湾、まちづくり、観光、こういう観点からお聞きしたいと思っております。

○北側国務大臣 非常に大きな御質問をいただきました。今、日本という国、日本という社会は、間違いなく大きな転換期にきているというふうに思っております。

今おっしゃったように、昨年から人口減少時代、恐らく、これから長い間人口がずっと減少していく、こういう歴史というのかつての日本の中ではなかったと思うんですね。初めての経験をするわけでございますが、こういう人口減少時代に突入した。そしてまた、来年だったでしょうか、団塊世代がいよいよ六十歳、定年退職になるんですね。昭和二十二年から二十四年までのこの団塊世代の方々というのは、当時、三年間で八百万人生まれまして、その方々がいよいよ六十代に突入していく。

我が国社会が、ほかの国では例を見ないような本格的な高齢社会にいよいよこれから突入をして

いく、こういう人口構造を見ましても、かつての日本の歴史ではなかった、そういう大きな転換点に今来ていると思っております。

また、今委員のおっしゃったように、そういう我が国が人口減少そして高齢社会に突入する中で、一方で、我が国の隣国の東アジアの国々が著しい経済発展をしている。我が国にとりまして、中国にしても韓国にしても、そして台湾にしても、この近隣の東アジアの国々というのは、外国とはいっても、もう準国内化をしてくれている、そういう時代に入ってきているわけですね。これは経済の分野において特にそうでございますけれども、それだけでは私はないと思っております。さまざまな分野において、私は、そういう意味では大交流時代に入ってきているのではないかとこのように思っているわけでございます。

そうした大きな時代の変化の中で、我が国これらの国土の形成を、どういう国土形成を図っていくのか、そのビジョンというものを、今委員のおっしゃっている哲学、理念というのをしっかりと明確にしていかなければいけないというふうに私は思っております。

また、これから御審議をいただきますまちづくり三法の見直しも、そういう大きな時代の変化というもののの中で、従来型の、人口がどんどん増加をしていく、都市にどんどん人口が集中をしていく、経済がどんどん成長していく、そういう時代の中のまちづくり、都市計画ではなくて、やはりこれからは人口減少、高齢化にふさわしいまちづくりというのが合うのではないかと。そういう大きな転換点にあるということを意識しまして、このまちづくり三法の見直しの法案をこれから御審議いただくわけでございます。

そういう意味で、私は、今回の都市計画法等の見直しというのは、単に都市計画だけの問題ではなくて、大きな社会経済情勢の変化の中で象徴的な法案、法律であるというふうに思っております。ぜひ、この委員会におきまして、委員の皆様方の積極的な御議論をちょうだいしたいというふ

うに思っております。

○太田(昭)委員 私がそういう質問をしますのは、国はこういう国土づくりをしますよという構想力とイメージ、そしてビジョンというものを示す。示すからこそ、今回は、松本さん流には区を入れるということで、区市町村の人たちがどういうふうにかえるかということがあわせて提起できる。ここの構想力とか参画の仕方というものが、今回は一番大事なポイントになるんですね。

中心市街地活性化でも、そこにいる人たちがどういう構想力を持って町をつくらうとするかという、自然状態の中から、資本主義社会の中で市場原理の中から町が形成されてくるのではなくて、いよいよ二十一世紀の我が町をどうつくるかという、主体者というものがどういうまちづくりの構想力を持つかということが実は一番大事なので、私はそういうことを申し上げているわけです。

政府として、全総から五全総、地域格差の是正、国土の均衡ある発展ということですと来たわけですが、ここで一体、それにかわる一つのビジョンという方向性というものは、国土総合開発法というものが昨年できたわけですね。もう一度この、今までのいわゆる全総というものにかわって、国土の均衡ある発展というのではない、こういう考え方で国土づくりをしますということが研究されていると思っておりますが、その辺についてお述べいただきたいと思っております。

○北側国務大臣 おっしゃっているとおり、金太郎あめのような、そういう整備ではないと思っております。やはりこれからは、各地域地域に特性というのがありまして、その特性に応じたまちづくり、都市計画を進めていくというのが大事なんだろうと思うんです。

私、全国各地を回らせていただいておりますけれども、全国各地あちこちで、我が地域のまちづくりはこういうふうにしたという、これは市町村というよりは、むしろそこにお住まいの地元の住民の方々、ここがまず主体者となって、そして地元の行政を動かして、NPOなんかをつくられま

して、非常に積極的なまちづくりを市町村と連携をとりながら進めようとしている動きが、全国あちこちで見え始めてきていると私は思うんです。私は、そういう地域住民の方々の、また市町村のそういう積極的な取り組みというものをしっかりと支援していく、また、その支援をしていく中で、先ほど申し上げました大きな時代の流れ、大きな時代の変化の中で、やはりこういう方向性が大事だ。

それは、例えば、これから本格的な高齢社会が到来するわけですので、町がどんどんどんどん郊外に出ていって、車を使わないと生活できないという社会であってはならないわけですし、やはり自分の住んでいるという居住空間の中で、ちょっと自転車に乗って、ちょっと鉄道やバスに乗って、必要なものがすべて満たされる。学校もある、文化施設もある、病院もある、役所もある。我々それをコンパクトシティというふうに呼んでいるわけですが、そういう歩いて暮らせるまちづくりというものをやはりこれからの時代は志向すべきではないかというふうに考えております。

○太田昭委員 安全ということだと思います、一九三〇年代にアメリカでニューディール政策というのをやりまして、十年で実は、橋からいきますと、橋が五万つくられたんですね。ニューディール政策は我が党でもよく引いて、一つは、右の輪がいわゆる公共事業、左は文化芸術、これが一九三〇年代の大事な両輪としてアメリカのニューディール政策というものの骨格になっているわけですが、それが今、荒廃するアメリカということ、この五万つくれた橋が崩壊寸前といいますが、限界に達しているということで、相当アメリカでは、また世界各国そういうことなんですけれども、この管理とか維持をするということについて予算を計上している。

私は、こういうようなことについて、本当に世の中の人たちがなかなかよくそれを理解しないのは非常に残念だというふうに思っていますが、北

側大臣を初めとして、現場に行つて、本当に国交省がよく頑張つてくださっていると思いますが、この辺の安全ということと、そうした公共事業のさまざまな橋を初めとするものが、アメリカは荒廃するアメリカということとを何とか変えようとしていっていることについて、日本はどういうふうにか今考えているのかということについてお示しいただきたいと思ひます。

○北側国務大臣 コスト削減、もちろん限られた予算の中でございますから、コストを削減していくというのはとても大事なことでございます。しかし、コストをどんどんどんどん削減していきまして、それで、例えば橋でいいますと、債務償還はきつちりやりました、債務償還が終わった時点で橋はもう使えなくなつてしまひましたというのでは、一体何のためにその橋をつくつたのか、何のために債務償還したのかわからないわけでございます。やはりこれから今委員のおっしゃつた維持管理を適切にやつていく、また適切に更新をしていくということがすごく大事な、社会資本整備の中でも重要な分野になるというふうに私も思つております。

例えば、道路の話でいいますと、首都高は昭和三十八年から整備され始めたんですね。もう四十年以上たつてまいりました。

これから、道路であれ、いろいろな構造物であれ、建築物であれ、私は、大事な観念として、ライフサイクルコスト。やはりできるだけ長く、安全で、かつ長く活用、利用できれば一番いいわけですし、それが国民負担が一番少なくなるわけですね。短期間での、短視眼的な、そういうコスト削減、コストが幾らかつたのかというのを見るだけではなくて、やはり全体としてのライフサイクルコストを考えると、それが非常に大事なんじゃないかと思つていふんです。

そういう維持管理をやはり適切にすることに、よつて、長く使えるようになって、結果として国民の皆様への負担が軽くなつてくる。そういうことをきちんと検証し、また国民の皆様説明をし

ていくということがこれからとても大事になってくるというふうに私は思つております。

先輩方の努力で、日本も社会資本については、相当レベル社会資本は整備されてきたと思うんです。しかし、それがだんだん老朽化してきます。ここを適正に維持管理、そしてうまく更新をしていくということが、これから社会資本整備の中で非常に重要なテーマだということに考えております。

○太田(昭)委員 国土交通省で働いていました、河川局に所属して、がんで亡くなりました同僚さんという、後ろに座っている方は皆さん同様よく知つていられると思いますが、「天空の川」「大地の川」という二冊の大変感動的な本であります。この中に、日本というのは、国土を与えられるわけではなくて、それをどういうふうにつくっていくかということが大事であるとともに、例えば川であるならば、治水という、川を治めるというよりも、川の延長線上で環境も含めたそういうことをしていかなければいけないという、まあ遺言にも似た本で、僕は感動して読んだわけですね。

国土は与えられたものではなくて日本人がみずからつくっていくものという、私は、この今回の法案は、今まで何となく与えられてきたり、あるいは政府から、国からこうだよと言われるというのではなくて、まさに今回一番大事なのは、区市町村そして区市町村長さん、そしてそのプレイングが、こういう町をつくるんだということが一番の体制ができるかどうかということが一番の重要なことではないかというふうに思つていふんです。

そういう意味で、都市計画、まちづくりの主体が、我が町は我々の手でつくるんだ、二十一世紀の未来のためにという、そういう力強い、町をこつてつくっていくんだというものをサポートする体制というものが私は非常に大事ですが、これは法案の中にはなかなか書きづらいものですが、今回はそのところのサポートというのが非常に大事だ。その意欲、姿勢、人材、体制、ぜひとも

こういうことについて政府としてサポートする体制をこの法案の審議というものでつくつてもらいたい、こう思ひますが、いかがでしょうか。○柴田政府参考人 このたびの法案、まちづくりあるいは都市計画法の改正というのは、これまでの物の考え方を、大臣御答弁されましたように、百八十度変えるものでございます。そういう意味では、まちづくりを担っていく区市町村の皆さん方にとつても、十分その物の考え方をよくわかつていただく、あるいは法律の趣旨もよくわかつていただく。

都市計画法でございますと、大規模集客施設、これまでは原則立地可能であつたものを、今回は逆転しまして、原則立地は抑制、立地する場合には都市計画の手続でやつてくださというふうなことをやるわけでございます。非常に制度が大きく変わるわけでございます。また、思想も大きく変わるわけでございます。そういう意味では、委員が御指摘のように、区市町村長さん、あるいはまちづくりを担当される職員の皆さん方に、この法律改正の趣旨というものを徹底していく必要があるかと思ひます。

このために、国土交通省といたしましても、まずは当然、運用のためのガイドラインというものをつくつてまいります。また、説明会というものを開催いたします。また、本省、それから地方整備局もまちづくりを担当いたしてございまして、地方整備局等におきまして相談体制の充実というものをやつてまいります。また、国土交通大学校等の各種の研修機関におきまして研修の実施、これらによりまして、都道府県及び区市町村に対するきめの細かい支援を行つてまいりたいと思ひます。

例えば、景観法が一昨年策定されましたけれども、景観法のときも、新しい法律ができたわけでございます。同じような取り組みを我々はやつてまいりました。その結果、景観行政に取り組み機関が徐々にふえてきているというふうなことも

一生懸命頑張っていきたいというふうを考えて
おります。

○太田(昭)委員 まちづくり三法の改正に主体的に取り組んだ者として、何が欠陥で、何が足らざるものであり、何を是正しなくてはいけないかということを常に考えてきたわけですが、それが今回、都市計画法の改正ということになってきたというふうに思います。

経済産業省はいらっしゃいますか。私が特に八年前の審議で言ったのは、生活環境概念ということについて、かなりの時間を使って質問したりして討議をしました。

町というのは、コミュニティということになると、町とて、例えば学校が廃校ということになると、町がばらばらになるんですよ。商店街とかそういうものは、実は買い物というだけではない、人と人とのつながりというように、高齡社会になつてくるともつと大事になつてくると思うんですが、そういうものが崩れてきてしまう、そこに大きな店舗が出る。これを今度は市区町村の人たちが、こういうふうに分たちはやるという構想を持っていることが一番大事な法律のかなめなんです。今回は中心市街地活性化と都市計画法の改正なんです、私が一番実は三法で不満に思っているのは大店立地法なんです。

そこで、大店立地法の附帯決議は、実は私がゴールデンウィークのときに国会に来て自分で原案をつくつたりして、自民党の方々とか、当時僕は野党でしたけれども、その中で生活環境概念、幅広い概念でなくちゃだめだ、騒音とか渋滞とか廃棄物が出ますよというようなことで規制をするとかいうことであつてはならないんだと。町をどうつくるか、生活環境概念の幅を広げるということが、これが少しも私は効果を発していないということを非常に懸念しているわけなんです。

今回のこの二つの法律の改正ということではなくて外れております、大店立地法の中の、迷惑防止規制ということにとどまっているという

その生活環境概念、まちづくり概念というものを、私はぜひともこのまちづくり三法というものの審議の中で、見解というものかあるいは物の考え方というのをしっかりとっておいてもらいたい、こう思います、いかがでしょうか。

○望月政府参考人 太田先生の前回の御議論につきましては、私どもも、その後もいろいろ精査をいたしておりますので、大変幅広い観点からの御指摘であらうかと思います。

大店立地法そのものの構想が、あの当時から、実は先生のおっしゃっている、部分についてだけしか引き受けられないような基本思想になっていたものでございますので、十分な対応ができなかったということはあろうかと思えます。

ただ、今先生が御言及されました附帯決議を私どもはその後半々服膺して、それなりに運用の中で対応してくる、例えば、町並みづくりに対する配慮であるとか、あるいは、先ほどもお話が出ましたけれども、防犯とか、そういった幅広い観点からの町のあるべき姿についても、できる限り運用のところで対応していきたいということをやってきたわけでございます。

今回の三法の見直しに際しまして、幾つかの点は立地にかかわる部分があるわけでございまして、そういった点につきましては都市計画法で再び対応していただくということであるとか、それから、逆に申しますと、中心市街地活性化法の方につきましては、従来のものが商業振興に著しく偏っていた、それが町全体のあり方との関係で十分機能しなかったというような反省に立つて、町のあり方と商業あるいは商店街のあり方というのを考えるというようなところで、例えば事業者の責務みたいなものを法律の中に盛り込んでいくというようなこともいろいろ工夫をいたしました。

運営にかかわる部分がかなりあるのかと思いますけれども、今後の御議論の中で、先生の御指摘も再び踏まえまして、私どもとしては、いかなる運営が適切におこなえる話かどうか考えていきたいと思っております。

○太田昭宏委員　中心市街地活性化についても、今回は、国はどういうふうにまちづくりと国土づくりを考えるか、市区町村はどういうふうに構想力を持つか、中心市街地の人たちはどういうふうに主体的にまちづくりに参画するという構想力を持つかということが、今回の法改正の一番大事なことだと思うんですね。

同じように、中心市街地活性化というところについてのインセンティブ、これをどう考えているのかということについてお聞きしたいと思います。

○望月政府参考人 今回の法案は、これまで法案の機能が十分果たし得なかったという反省に立ち

まして、先ほども国土交通省の方から御答弁ございましたように、内閣に中枢的な機能を持ち、その内閣の調整の上に各事務大臣が参画をして調整をしていくということになっているわけでございます。まして、そういう意味では、さまざまな各省の施策がこの思想の上に合致したものであるかどうかということと、このことを前提にして施行されていくということとでございますので、国の力を、ある意味では、ここに関係する施策についてはこの基本思想の上に乗ったものや、やっていくことになるわけでございますので、そういう意味では大変大きなインセンティブになるのではないかと、このことを期待しているわけでございます。

○太田昭委員　以上で私の質問は終わりますが、都市再生本部というのが小泉内閣で、発足した直後の五月にスタートを切ったわけですが、実はその前の四月に、当時の公明党政調会長、北側現大臣が主導的な役割を果たして、町をどうつくるかというようなことで御尽力があつてこそそうしたものがスタートを切ったというふうに、私たちは党としても自負をしています。

私、きょうはちよつと大きな話をしましたけれども、僕は正直言つて、今回、本当に町は自分たちでつくるんだというふうに中心市街地の人とも市町村の人とも国も思わないと、もうチャンスを失うという危機感を持っているわけで、ぜひともリーダーシップを大臣に發揮していただきたいな

と思うと同時に、経産省の人についても、二階大臣も中小企業やいろいろなことで御尽力をいただいて、よくその辺のことについての町の状況がわかつている大臣でもございますものですから、ぜひとも、北側大臣、二階大臣を中心にして、いい議論と、そして本当に町は自分たちでつくるんだという、いいスタートが切れるということを中心からお願い申し上げまして、終わります。

ありがとうございます。

○林委員長 次回は、来る三十一日金曜日委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時九分散会

国土交通委員会議録第五号中正誤

ページ
段
行
誤

四四四
一一一
末末二
三九九
退避
待避

平成十八年四月四日印刷

平成十八年四月五日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

P