

衆議院 土交委員会 議録 第十二号

(一九四)

平成十九年四月十一日(水曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 塩谷 立君

理事

石田 真敏君

理事

中野 正志君

理事

山本 公一君

理事

赤池 誠章君

理事

三日月 大造君

理事

高木 伴野

理事

宇野 阳介君

理事

浮島 敏男君

理事

小里 泰弘君

理事

鍵田 忠兵衛君

理事

北村 茂男君

理事

桜井 郁三君

理事

島村 宜伸君

理事

鈴木 淳司君

理事

徳田 豪君

理事

長崎 幸太郎君

理事

原田 憲治君

理事

松本 文明君

理事

盛山 正仁君

理事

泉 健太君

理事

小宮山 泰子君

理事

下条 みつ君

理事

長安 豊君

理事

糸川 正晃君

理事

穀田 恵二君

理事

鷺尾英一郎君

理事

土肥 隆一君

理事

吉田六左門君

理事

伊藤 清水一朗君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

理事

西 博義君

理事

赤羽 一嘉君

理事

糸川 正晃君

と、なかなかうまくいかないというのが実情だと思ひます。このような実情にありますから、一般的に、解決をするための調整をやろうとしますと、多大な労力であるとか時間がかかりますので、任意の取り組みでそれを進めようとする場合には容易ではないというのが実情ではないかと思つております。

この法律では、こうした関係者による協議にしまして、協議会への参加応諾義務とか、協議による合意事項の尊重義務とか、あるいは連携計画を作成するとか、提案制度を法定化するとかといつたことで、合意づくり、合意形成や、協働して取り組むことを容易にするための仕組みを導入しておりますので、こういう仕組みを通じて取り組みが実効性あるものになると考えております。お話をございました乗り継ぎの改善も、極めて重要な一つの課題であると考えております。この法案の中にも特定事業の一つとして位置づけておりまして、特にそういうものが、ハード、ソフト両面にわたって改善されることを期待しているところでございます。

○遠藤(宣)委員

本当に地元に愛着を持つて住んでいる方々、交通の便が悪いからといってなかなかほかに移るわけにもいかない。まして高齢化が進展していくままで、長年住んだところから簡単には移れない、お年寄りの方々が長年住んだところからは離れたくない、しかしながら公共交通機関がなければ動けない、こういったことが今起きております。まさに今回の法案は、それを解消すべく大きな大きな一步を踏み出したんだというふうに私自身は評価をしております。

しかしながら、今までどうしても、公共交通機関といいながら、収益を重視する余り、話し合いが十分にいかなかつたり、あるいは先行してやつてしまつたり、あるいは公共交通機関同士の話し合いが円滑にいかなかつたということで支障が出ております。

次の質問に入りたいと思いますけれども、また

一方において、地元が協力をする、公共交通機関、あるいは道路も含めてですけれども、協力をしようという姿勢を持っていたものが、場合によつてはなえてしまうことがあります。

例えば、また私の地元でありますけれども、博多バイパスというのが、実は三十八年前から計画をされてやつておるんですけども、三十八年間

で七・七キロの道路が通じない。地元の市議や県議さんは、自分たちの範囲でできるものは全部一生懸命やつた。しかし、もうあとは国の問題だと

いうことで、本当に限界を感じているところでありますけれども、実際に今回の法律がスムーズに

生懸命やつた。しかし、もうあとは国の問題だとありますけれども、実際に今回の法律がスムーズに

いろいろな法律をつくても信頼関係は生まれてこない、まさに遠藤委員御指摘のとおりだと思います。この部分につきましても、水谷高架橋というんですか、十九年度に着手をいたしまして、香椎宮の参道のところまで早急につくろうということ

で、信頼回復に努めたいと思っております。

そのようなことで、私は、地域公共交通の活性化につきましても、そのように一番実情がわかる人たちが一堂に会して、そしてこの問題に取り組んでいただけ、その地域に最も最適な公共交通機関を選択していただき。これは何もLRTとかそ

ういう大きなものではなくしに、ある地域において、例えば中山間地域においては福祉タクシーとか乗り合いタクシーとか、そういうものの地域で選択されれば、最も最適なものもあると思うわけ

でございます。

そういうことで、この法律によりまして、地域が選択されたそのような地域公共交通機関がうまく走るように、国としてもあるいは県としてもこ

れに全面的にパックアップさせていただきたい、このように思つております。

○遠藤(宣)委員 ありがとうございます。

本当に今回のこの法律は、大臣おつしやられた

ように、地域の信頼があつて初めてうまくいくものだと思いますので、どうかよろしくお願ひいたします。縦割りの解消、そして行政側が住民と同じ視点に立つてやることによって、よりよい国土交通行政ができるものだと確信をしております。

そしてまた、つけ加えて申し上げますと、美野島という地域に大臣の党の県議がいらっしゃいまして、ここのこところも、今まで非常に伝統のある商店街だったのが、今まで非常に伝統のある

ことでバスが廃止されてしまった。しかしながら、次に質問に関係することなんですかねでも、

公共機関が利益が上がらないからやめるので

なくして、そこと需要を掘り起こすことによつて経営も成り立つ、地元の人にも喜ばれる、そういう視点が、縮小再生産ではなくて、

拡大再生産につながつてこの法律がうまくいく

一つの重要なポイントではないかなというふうに思つておりますので、それもあわせて指摘をさせていただきたいと思います。

そして今の、需要を拡大するという観点で質問をさせていただきたいと思います。

御存じのとおり、私の博多というところは、山

笠という非常に大きな、大きさに言えばリオのカーニバルみたいな雰囲気で、わあっとやるお祭りが七月にございます。このために一年間、一生懸命やつている方がいっぱいいらしゃるんですけども、ここで、何万人も来る中で今問題になつて、例えは中山間地域においては福祉タクシーと

か乗り合いタクシーとか、そういうものも地域で選択されれば、最も最適なものもあると思うわけ

でございます。

それでも、その一番のクライマックスを見る場面が、少ない部分だけ需要が拡大されていない。

今回の法律の趣旨の延長として、例えば観光振興するという目的、公共性と収益性を両立させ

るために、観光を振興させることと連携することによって、公共交通機関のニーズにこたえると同時にそ

の利用者がふえていくということを考えれば、例えば電線を地中化してこのお祭りを拡大すると

か、そういう視点が極めて重要だと思います。

今申し上げた電線の地中化のよう、地域公共

交通の需要拡大につながる施策も視野に入れて、

今回の法律を総合的に展開するべきと考えますけれども、お考えを伺いたいと思います。

○宿務政府参考人 お答え申し上げます。

地域公共交通につきましては、住民の日常生活や社会生活の足を確保するということはもちろんあるわけでございますが、御指摘のようないくつかの需要拡大というのが極めて重要でありますし、また、そ

のための観光振興あるいはまちづくり、こういったものと連携をしながら進めていくという取り組みが重要だと考えております。

特に、需要喚起、観光振興の観点から申し上げ

ますと、地域に来ていたいたい観光客に良質な輸送サービスを提供するということ自体が観光振興に重要でありますけれども、一方で、公共交通を支えてもらうという観点からは、お話をあります。また、富山市で昨年導入されたLRTなどは、そういう新しい良質な公共交通機関そのものが重要な観光資源になつていているというようなこともあります。それで、この取り組みを進めていく、観光振興策あるいは需要喚起策と連動して公共交通の活性化、再生を進めていくということは極めて重要だと考えております。

○遠藤(宣)委員 ありがとうございます。本当に今回の法律を一つのステップとして、国土交通省が、今までの縦割りを解消するどころか、地域を含めた総合政策の官庁に大きく飛躍をする重要な法律だと私は思っておりますので、どうかその点をよろしくお願い申し上げます。

そして最後に、今回の法律の一一番重要な部分、住民の信頼という点において、どういうふうにこれを見ているか。コストと利便性の実感、つまり、納税者、利用者、住民が、これだけお金をかけているのに何で便利にならぬのかというような声が上がらないようにすることが極めて重要だと思います。

私の地元は、福岡空港があります、また新幹線の博多駅もある、海も陸も空も玄関口になつていて、そしてその中で、例えば福岡空港は、騒音対策と地代で年間百五十億も使つてある。あるいは、駅前の博多郵便局も移転をする。そういうことを市民は見ているわけですね。

これだけお金をかけているのにどうして便利にならないのか、この疑問を解消するためには、公共交通機関が収益が上がりながらも利便性をきちっと提供するという本来の責務を全うすること

が改善される、これも極めて重要であります。また、富山市で昨年導入されたLRTなどは、そういう新しい良質な公共交通機関そのものが重要な観光資源になつているというようなこともあります。同じ視点で、行政と住民と公共交通機関

が、今回の法律もスムーズに行くこと、そして支えてもらつたような電線の中化などの取り組み、まちづくりの取り組み、こういったものを含む観光振興により、お客様がふえて、公共交通の経営なりが改善される、これも極めて重要であります。

また、富山市で昨年導入されたLRTなどは、そういう新しい良質な公共交通機関そのものが重要な観光資源になつているというようなこともあります。同じ視点で、行政と住民と公共交通機関が世の中のために役に立つようにやつていく。今後、この枠組みを活用して、どのように地域公共交通の活性化、再生に取り組んでいくのか、改めて大臣の所見と決意をお伺いしたいと思います。

○冬柴(國務大臣) まさにおつしやるとおりでございまして、その地域が抱える問題、そしてまた交通事業者の立場、それを利用する住民の立場、それから交通弱者と言われる高齢の方々、あるいは小さな子供たちの通学の便、そういうもの

を

す。

したがいまして、その地域の方々が一堂に会する機会をこの法律でつくろう。もし嫌がる交通事業者があれば、これについては、要請すればそれを応諾する義務まである、協議に参加していただき、こういうことでございます。また、余り積極的でない市町村があれば、住民からこれに対して提案をする、それに対しては回答をする義務もある期限を切つてやる義務もある。このようにして、みんなに集まつていただく。

ただ、その人たちも、全国でいろいろ、先ほども局長が答弁いたしましたように、私も視察させていただきましたけれども、富山のすばらしい成果とかそういうものをみんなより御存じないわけでございますから、我々がそういうものについて、国が一つのノウハウ、全国でこういうふうに成功した事例があるとか、そういうものも提供させていただぐ、そしてまた、できればそういう総合計画をつくるについての費用も支出をさせていただくというのがこの法律でございます。

そしてまた、そこで決められた公共交通機関についてのいろいろな投資、費用が必要になりますが、いろいろものにつきましても、国土交通省、あるいは県が積極的に乗り出しているので、それを十分に活用してこれを実現します。同じ視点で、行政と住民と公共交通機関が

いろいろな場面でいろいろな予算が獲得されてしまいます。そこで、それを十分に活用してこれを実現していただく。それから、これが二つの地域にまたたいたいという趣旨もあります。それから、これについての地方が負担しなきやならない部分については、起債という方法もあります。

それから、特殊な、余り地方ではそういうことがありますので、それを活用して、どのようなく間に都市では、富山のように軌道敷と道路、軌道敷を走る比較的軽い、ライトレールというんですか、そういうようなものもする場合に、上下分離といいますけれども、軌道敷の所有と上を走る事業者との分離するというような方法も導入できるわけでございます。

そういうときにいろいろな、軌道敷を走る場合には軌道敷としての許認可が要りますし、そういうものも、計画をつくついたい、我々確認すれば一举に許認可を受けられたことにするとよいような迅速な手だてもこの法律では講じておりますので、これをフルに活用していただき、そして日本じゅう隅々まで交通弱者という人たちがなくなるよう頑張つていかなければならぬというふうに思つております。

○遠藤(宣)委員 ありがとうございました。この法律を一つの大きなステップとして、国土交通省のこの法案をここでにして、地域の実感に一番こたえる、本当に地域の再生、ひいては日本の再生に資する大きなきっかけとなることを心からお祈りし、そしてまた、国土交通省そして大臣、皆様方の御努力をお願い申し上げまして、私の質問を終わります。

以上です。ありがとうございました。

○塙谷委員長 次に、赤羽一嘉君。

○赤羽委員 公明黨の赤羽一嘉でございます。

本日は、三十分間でございますが、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案についての質疑をさせていただきます。どうかよろしくお願ひ

いたします。

まず、本法律を立法する背景というか、その動機について確認をしたいと思うんです。

少子高齢社会が進む中で、私の地元でも、神戸市ですら民間鉄道を始めとする地域公共交通は大変経営が厳しい状況にあって、私の認識では、大変な状況になる可能性がある、今から手を打たなければ、そういうものにつきましても、国土交通省、あるいは県が積極的に乗り出していくので撤退することも可能だ、そこで鉄道が撤退をされると一挙に地域の住民の足が立ち行かなくなってしまう、そういう相当シビアな状況認識によってこういう体系的な法律をつくろう、そういう意気込みからな

いと大変厳しい環境に陥つてしまつ。

例えば、鉄道でいうと、その輸送量というのは大変すぐれたものがあるけれども、これは今需給調整の規制緩和をやつていますので撤退することも可能だ、そこで鉄道が撤退をされると一挙に地域の住民の足が立ち行かなくなつてしまつ、そういう状況になる可能性がある、今から手を打たなければ、

もうちょっと、すごく皮肉っぽく見ますと、例えば富山市のLRTなんか、最初、地域でそういうものが出てきて、その中で、上下分離というようなことをお願いしたい、鉄道と同じような考え方にしてもらいたいというようなことからこういう法律ができたのかということでは、立法の動機とどうか、そこがどうであるかで相当この法律の運用のされ方が違つてくるのではないかということを、この法律をつらつら読んでいますと思いま

す。

まず、地域公共交通に対する国土交通省としての現状認識はどうなつていて、そのことに基づいての今回の本法の立法化なのかということを確認させていただきたいと思います。

○宿利政府参考人 お答えを申し上げます。

まず、私どもの地域公共交通に対する現状認識であります。ですが、赤羽委員から今お話をございましたように、各地によつて状況はもちろん違いますけれども、サービスの質の低下であるとか、あるいは空白地帯の出現であるとか、あるいは事業者の経営の悪化であるとか、いろいろ極めて厳しい状況にあると考えております。その上で、我が国

め、大きく変わってまいりますから、そういう意味で直ちに対応しなければならない課題があると思います。

主たる課題を考えてみると、一つは、高齢者をはじめとする地域住民の自立した日常生活や社会生活の確保がおぼつかなくなっている地域が拡大をしているということに対して早急に対応しなければならないこと。それから、活力ある都市活動の実現、まちづくり、こういう観点から公共交通の果たす役割が極めて大きいこと。観光振興を觀光立国推進基本法などに基づいて国を挙げて進めいく必要がありますが、このためには質の高い公共交通のサービスが不可欠であること。それから、地球環境問題といったものも差し迫った課題である。こういうことから、地域の公共交通の活性化、再生をあらゆる取り組みを通じて実現することが喫緊の課題である。こういう認識からこの法律を立案したものであります。

実は、地域によつていろいろと創意工夫がされ

て改善されつつある事例もありますので、そういう取り組みをきっちりとした制度をつくることによつて容易にする、それで合意ができましたら、それを国として総合的に支援するという形をこの機会にしつかりつくつておきたいということでござります。

簡単に申し上げますと、そういう大きな問題意識からこの法律を立案、提案させていただいているところをございます。

○赤羽委員 ありがとうございます。

法律の目的が多岐にわたるのはいいんですけども、恐らく今局長の答弁の中でも、いわゆる高齢社会における高齢者の、自家用車を運転できない人たちの足をどう確保するかというの、過疎地域だけではなくて、政令都市の中でも極めて深刻な問題になる、状況が進行しつつあるといふと、ぜひその点の視点を最優先にして取り組んでいただきたいとまず申し上げておきたいと思います。

次に、法律の仕組みについてであります、一

つは、先ほどの大臣の御答弁にもありましたが、意味で直ちに対応しなければならない課題があると思います。

主たる課題を考えてみると、一つは、高齢者

をはじめとする地域住民の自立した日常生活や社会

生活の確保がおぼつかなくなっている地域が拡大

をしているということに対して早急に対応しなければ

ならないことになりますし、仮に作成しない

ことによっては、その理由を明らかにしなけ

ればならないことを法案の中でも明示して規定して

いるところでございます。

○赤羽委員 今のお答えの中にもありましたよう

に、これからは、地域公共交通というのは、住民

の皆さんたちもみずから問題としてどう考えて

いくのか、かかわっていくのかということが問わ

れていく時代になるというふうに思つております

し、また行政も、透明度の高い、公開性の高い行

政が迫られているという意味では、私は、今回の

仕組みは大変よいものだと高く評価をするところ

でございます。

ちょっと順番が違うんですが、次に、地方鉄道

について質問を移らせていただきたいんです。

実は、地方公共交通には鉄道、バス、船等々あ

るんですが、その中でも鉄道に対する国の補助金

というのは相当限られているということがあります。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

まず一点目の、国が基本方針を定める意義でござりますけれども、これはいわゆるガイドライン

として定めるものでありますまして、地域公共交通の

活性化や再生を進める意義でありますとか目標で

ありますとか、どういう基本的な考え方で総合的

に取り組んでいくのがいいのかといった、それぞ

れの地域が取り組みをするに当たってよりどころ

となるような方向を示すものでありますし、決し

て何らかの国の方針を押しつけるような

ものではありませんといふことを御理解いただき

てください。

○赤羽委員 ありがとうございます。

法律の目的が多岐にわたるのはいいんですけども、恐らく今局長の答弁の中でも、いわゆる高

齢社会における高齢者の、自家用車を運転できな

い人たちの足をどう確保するかというの、過疎

地域だけではなくて、政令都市の中でも極めて深

刻な問題になる、状況が進行しつつあるといふこ

と、ぜひその点の視点を最優先にして取り組んで

いただきたいとまず申し上げておきたいと思いま

す。

次に、法律の仕組みについてであります、一

は、利用者は、計画の素案を提示した上で具体的な計画策定の提案ができることになつております。

また、この提案に基づいて計画を作成するか否

かについては、市町村はこれを公表しなければ

ならないことになつておりますし、仮に作成しない

ことになつておれば、その理由を明らかにしなけ

ればならないことを法案の中でも明示して規定して

いるところでございます。

○赤羽委員 今のお答えの中にもありましたよう

に、これからは、地域公共交通というのは、住民

の皆さんたちもみずから問題としてどう考えて

いくのか、かかわっていくのかということが問わ

れていく時代になるというふうに思つております

し、また行政も、透明度の高い、公開性の高い行

政が迫られているという意味では、私は、今回の

仕組みは大変よいものだと高く評価をするところ

でございます。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

まず、この提案に基づいて計画を作成するか否

かについては、市町村はこれを公表しなければ

ならないことになつておりますし、仮に作成しない

ことになつておれば、その理由を明らかにしなけ

ればならないことを法案の中でも明示して規定して

いるところでございます。

○赤羽委員 今のお答えの中にもありましたよう

に、これからは、地域公共交通というのは、住民

の皆さんたちもみずから問題としてどう考えて

いくのか、かかわっていくのかということが問わ

れていく時代になるというふうに思つております

し、また行政も、透明度の高い、公開性の高い行

政が迫られているという意味では、私は、今回の

仕組みは大変よいものだと高く評価をするところ

でございます。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

まず、この提案に基づいて計画を作成するか否

かについては、市町村はこれを公表しなければ

ならないことになつておりますし、仮に作成しない

ことになつておれば、その理由を明らかにしなけ

ればならないことを法案の中でも明示して規定して

いるところでございます。

○赤羽委員 今のお答えの中にもありましたよう

に、これからは、地域公共交通というのは、住民

の皆さんたちもみずから問題としてどう考えて

いくのか、かかわっていくのかということが問わ

れていく時代になるというふうに思つております

し、また行政も、透明度の高い、公開性の高い行

政が迫られているという意味では、私は、今回の

仕組みは大変よいものだと高く評価をするところ

でございます。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

まず、この提案に基づいて計画を作成するか否

かについては、市町村はこれを公表しなければ

ならないことになつておりますし、仮に作成しない

ことになつておれば、その理由を明らかにしなけ

ればならないことを法案の中でも明示して規定して

いるところでございます。

○赤羽委員 今のお答えの中にもありましたよう

に、これからは、地域公共交通というのは、住民

の皆さんたちもみずから問題としてどう考えて

いくのか、かかわっていくのかということが問わ

れていく時代になるというふうに思つております

し、また行政も、透明度の高い、公開性の高い行

政が迫られているという意味では、私は、今回の

仕組みは大変よいものだと高く評価をするところ

でございます。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

まず、この提案に基づいて計画を作成するか否

かについては、市町村はこれを公表しなければ

ならないことになつておりますし、仮に作成しない

ことになつておれば、その理由を明らかにしなけ

ればならないことを法案の中でも明示して規定して

いるところでございます。

○赤羽委員 今のお答えの中にもありましたよう

に、これからは、地域公共交通というのは、住民

の皆さんたちもみずから問題としてどう考えて

いくのか、かかわっていくのかということが問わ

れていく時代になるというふうに思つております

し、また行政も、透明度の高い、公開性の高い行

政が迫られているという意味では、私は、今回の

仕組みは大変よいものだと高く評価をするところ

でございます。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

まず、この提案に基づいて計画を作成するか否

かについては、市町村はこれを公表しなければ

ならないことになつておりますし、仮に作成しない

ことになつておれば、その理由を明らかにしなけ

ればならないことを法案の中でも明示して規定して

いるところでございます。

○赤羽委員 今のお答えの中にもありましたよう

に、これからは、地域公共交通というのは、住民

の皆さんたちもみずから問題としてどう考えて

いくのか、かかわっていくのかということが問わ

れていく時代になるというふうに思つております

し、また行政も、透明度の高い、公開性の高い行

政が迫られているという意味では、私は、今回の

仕組みは大変よいものだと高く評価をするところ

でございます。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

まず、この提案に基づいて計画を作成するか否

かについては、市町村はこれを公表しなければ

ならないことになつておりますし、仮に作成しない

ことになつておれば、その理由を明らかにしなけ

ればならないことを法案の中でも明示して規定して

いるところでございます。

○赤羽委員 今のお答えの中にもありましたよう

に、これからは、地域公共交通というのは、住民

の皆さんたちもみずから問題としてどう考えて

いくのか、かかわっていくのかということが問わ

れていく時代になるというふうに思つております

し、また行政も、透明度の高い、公開性の高い行

政が迫られているという意味では、私は、今回の

仕組みは大変よいものだと高く評価をするところ

でございます。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

まず、この提案に基づいて計画を作成するか否

かについては、市町村はこれを公表しなければ

ならないことになつておりますし、仮に作成しない

ことになつておれば、その理由を明らかにしなけ

ればならないことを法案の中でも明示して規定して

いるところでございます。

○赤羽委員 今のお答えの中にもありましたよう

に、これからは、地域公共交通というのは、住民

の皆さんたちもみずから問題としてどう考えて

いくのか、かかわっていくのかということが問わ

れていく時代になるというふうに思つております

し、また行政も、透明度の高い、公開性の高い行

政が迫られているという意味では、私は、今回の

仕組みは大変よいものだと高く評価をするところ

でございます。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

まず、この提案に基づいて計画を作成するか否

かについては、市町村はこれを公表しなければ

ならないことになつておりますし、仮に作成しない

ことになつておれば、その理由を明らかにしなけ

ればならないことを法案の中でも明示して規定して

いるところでございます。

○赤羽委員 今のお答えの中にもありましたよう

に、これからは、地域公共交通というのは、住民

の皆さんたちもみずから問題としてどう考えて

いくのか、かかわっていくのかということが問わ

れていく時代になるというふうに思つております

し、また行政も、透明度の高い、公開性の高い行

政が迫られているという意味では、私は、今回の

仕組みは大変よいものだと高く評価をするところ

でございます。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

まず、この提案に基づいて計画を作成するか否

かについては、市町村はこれを公表しなければ

ならないことになつておりますし、仮に作成しない

ことになつておれば、その理由を明らかにしなけ

ればならないことを法案の中でも明示して規定して

いるところでございます。

○赤羽委員 今のお答えの中にもありましたよう

に、これからは、地域公共交通というのは、住民

の皆さんたちもみずから問題としてどう考えて

いくのか、かかわっていくのかということが問わ

れていく時代になるというふうに思つております

し、また行政も、透明度の高い、公開性の高い行

政が迫られているという意味では、私は、今回の

仕組みは大変よいものだと高く評価をするところ

でございます。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

まず、この提案に基づいて計画を作成するか否

かについては、市町村はこれを公表しなければ

ならないことになつておりますし、仮に作成しない

ことになつておれば、その理由を明らかにしなけ

ればならないことを法案の中でも明示して規定して

いるところでございます。

○赤羽委員 今のお答えの中にもありましたよう

に、これからは、地域公共交通というのは、住民

の皆さんたちもみずから問題としてどう考えて

いくのか、かかわっていくのかということが問わ

れていく時代になるというふうに思つております

し、また行政も、透明度の高い、公開性の高い行

政が迫られているという意味では、私は、今回の

仕組みは大変よいものだと高く評価をするところ

でございます。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

まず、この提案に基づいて計画を作成するか否

かについては、市町村はこれを公表しなければ

ならないことになつておりますし、仮に作成しない

ことになつておれば、その理由を明らかにしなけ

ればならないことを法案の中でも明示して規定して

点から、経営基盤が脆弱な事業者が行います安全性の向上でありますとかサービスの改善を図るための設備の整備につきまして、近代化補助制度による財政支援を行つてきましたところでございます。

特に、平成十七年度からは、鉄道事業者と地元関係者が連携を行いまして地方鉄道の活性化を図るいわゆる再生計画を策定した場合には、パーク・アンド・ライドのための駐車場、駐輪場の整備でありますとか新駅の設置などを補助対象事業に加えると同時に、この場合の国の補助率につきましても五分の一から三分の一にかさ上げを行うなど、近代化補助制度の拡充を図つてきたところでございます。

さらには、平成十九年度、本年度からは、このうち、自治体によります駅を中心としたまちづくりと、地域の企業でありますとかNPO、住民などによります先進的な利用促進のための取り組みに対しても五分の一から三分の一にかさ上げを行うなど、近代化補助制度の拡充を図つてきたところでございます。

本法案におきましては、地域におきまして鉄道を支える意欲のある取り組みを進展させるような環境整備を行うということを主眼としておりまして、鉄道事業者と沿線自治体及び地域住民が連携をしたような意欲的な取り組みに対して、私どももできる限り支援していきたい、またその支援の充実を幅広く検討していくかと思います。

具体的に申し上げますと、現在、我が国の鉄道が直面している諸課題につきまして、交通政策審議会の鉄道部会、この部会において審議を行つていただいているところでございます。この中で、ただいま委員の方から御指摘いただきました諸外國の事例とも比較しつつ、地方鉄道の活性化のための支援方策のあり方についても議論していただいているところでございます。

今後とも、本法案の趣旨でありますとか交通政策審議会におきます審議を踏まえて、適切に対応していきたいと考えております。

○赤羽委員 今の局長の御答弁にありましたね。

近代化補助制度というのでは、たしか私の記憶では、対象がいわゆる地方ローカル線に限られていますが、たんじやなかつたですか。その対象となる条件といふか、細かいことで恐縮ですけれども、教えていただけますか。

○平田政府参考人 この近代化補助制度の適用対象の補助対象事業者でございますが、赤字ローカル線に限定されることなく、原則といたしまして、赤字路線かつ、全事業で赤字または一定規模の黒字事業者をも対象としているところでございます。

○赤羽委員 濟みません、頭がよくないものですからよくわからないんですが、要するに、そういう仕組みがあつて、近代化補助の中でもパーク・アンド・ライドとか新駅という新しいものに対しても補助するようにした、その努力はわかるんですけど、予算総額が、多分シーリングをかけられているのでふえ、二十三億円だ。バス事業については国費が七十二億円入つてたりとか、離島航路でも三十八億円かかるといつた状況の中で、私が申し上げたいのは、このまでいくと、予算のシーリングのままでいくと、とてもじゃないけれどもギブアップしてしまうような民間鉄道も出てくるのではないか。

関西でいいますと、阪急、阪神が一緒になりますが、親会社が鉄道事業の赤字を補てんしているみたいな仕組みというのが多分あるんだと思うんですよ。これが、阪急、阪神ぐらいためならあればすれども、私の選挙区の北区の中を通つている神戸電鉄とか北神急行みたいな親会社がもつと脆弱なところは補てんし切れなくなつてくるといふ世界が出てきて、例えば北区の中で神戸電鉄が廃線になるような話になると大変なパニックになることはもう目に見えているんです。

だから、そこまで立ち行かなくなつてから考えるのはなくして、今交通政策審議会の鉄道部会で前向きな検討が行われているということでありまして、私は、この問題に限つて言えば、役所を挙げて財務省と対峙する、そういう構えをぜひとも

ていいただきたい。それは簡単な話ではないと思ひますが、今の財務省の説明で、民間のものについての予算は入れられないというその理由だけでは、私自身はなかなか納得しないし、問題も解決しないというふうに思うんですが、この点について、大臣、ちょっと一言だけ。

○冬柴國務大臣 民間鉄道が非常に経営が悪化している、その理由は乗客が減つたということです。昭和五十年、随分昔になりますが、約三十年前になりますが、そのときは、自家用乗用車とその他の公共交通機関とは、乗客はフィフティー・フィフティー、五〇%ずつでした。ところが、平成十五年になりますと、自家用乗用車に乗る人がもう八%になりました、そして公共交通機関に乗る人は私鉄もバスも全部入れて一六%になつているわけです。したがいまして、これは利用する人の運賃収入というものが依拠している以上、経営が非常に難しくなるのは当然であります。

そこで、確かに赤羽議員がおっしゃるよう、国が財政支援をして支えるという方法、これは一つあると思います。今提出している法律は、そう

ですね。

○赤羽委員 大臣、ありがとうございます。

おっしゃるように、補助金を出すということよりも乗降客をふやす努力をするということの方が、それはあるべき話だというふうに思はんであります。そのためにはパーク・アンド・ライドを徹底的に進めるとか、要するに、自家用車の利用が少なくなることが公共交通が再生するということなんですね。

ただ、住民の合意を取りつけるというのは、口で言うほど簡単じゃないですね。私は、やはり何らかの、これは日本ではなじまないかもしれないかもしれませんが、シンガポールですか他の諸外国を見ていましたも、ヨーロッパでも各国の例を見まして、環境という大義名分の中で相当強制的な国土交通行政の方向性というものがあるんだと思うんです。今のこの仕組みですと、では私が地元でNPOみたいなものを立ち上げてこういう提案の協議会をつくろうとしても、とてもじやないけれども、自家用車を使わないで神戸電鉄を利用しようといふようなことにはなかなか合意形成に至らない。では、神戸電鉄の値段が半分になるならないよとかという話になると、なかなかそういうふうなことがありますね。ですから、地域の住民がこれを本当に支えようということになれば、運転免許証を返上して、乗用車も売り払って、以降これを利用しようじゃないか、そういう地域住民のコンセンサスができれば、これはやはりある程度回帰するであろうし、それに対する国の支援もまた呼び込みやすいわけですね。

私は、もちろん今回の法律で、住民が参加して自分たちの地域公共交通はどうあるべきかということを考え、声も出せるという仕組みは大変すばらしい、これは評価されると思うんですが、そ

こだけではなくて、少子高齢化という、乗降客の案でございまして、事実、そのようにして、廃止した私鉄路線をもう一度地域住民が復活させて運行している事例もあります。そういう発想も非常に大きいと思って今回の法律は提案しているわけありますので、そういう点についても、我々も情報を探し、そして地方団体もそういうものを大きめに思つておりま

分母がまず少なくなつてゐるという構造的な部分があるので、そこについての状況を踏まえながら、私は、補助金をただ入れるというのではなくて、ランニングコストについての助成制度をつくるとか、さつき富山市のことと言いましたけれども、これは上下分離みたいな話なんですが、ハードの部分についてそういうことをもう少し正面に据えてやつていただきたいという私の主張だとということで、ぜひこれは、交通政策審議会の鉄道部会でも御議論されているようでありますので、今回の法律ができることを機に前に進めていただきたい。答弁は要りませんので、強く要望したいと思います。

今回、高齢社会に対応するためということで公共交通に対する考え方が進められるというのはどういいんですか、従来、国土交通省としては、地域公共交通に対するバリアフリー化施策を進めってきた。今回の本法はバリアフリー化施策とどのように連携が可能なのかということが一つ。

もう一つ、駅のバリアフリー化について、国土交通省は、二〇一〇年までに日々の乗降客が五千名以上の駅に一〇〇%設置する。これは我が公明党のマニフェストでもあるわけですが、この点についての見通しと、また、残された時間がもう三年ですから、残された時間でこれをクリアできるかどうかについての課題をどう考へているのか、この点について。

○冬柴国務大臣 交通バリアフリー法ができまして、今言うように、一日の乗降客が五千人を超えて、優先的にエレベーターあるいはエスカレーターがつけられました。約六五%まで来ておりますが、残りは必ず一〇〇%達成しよう。

ただ、これについては、国だけの費用ではないに地方団体とか鉄道事業者の負担もあります。そういうことで、国が予算を確保したら必ず全部できるものではなしに、これも地域住民の声といふものが非常に大事だと思います。

交通バリアフリー法が施行されて一番最初につ

くつもらつたのは、実は私の地元の尼崎の立花駅でした。これも、多くの市民の署名とかそういうものを集めて、そして当時の運輸大臣に申し立てをして入れられたようなものでございまして、その後は目覚ましいスピードでこれが進んでいます。

交通バリアフリー法から発して、後は今バリアフリー新法まで来ました。それとの法律との関係でございますが、この法律の五条四項というところで、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」、すなわちバリアフリー新法ですね、新法の「第二十五条の移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想との調和が保たれ、かつ、云々と、今回の法律との法律とが調和が保たれなければならぬ」ということがそこに明記されているように、今回この法律というの、特に高齢社会というものが急激に進んでおりまして、この方々は乗用自動車の運転とかができない方が多いわけです。そういう背景を踏まえて、この人たちが自立的に、自分の足で生活を営んでいた大切なには、どうしても公共交通機関が必要なわけですね。そういうものが撤退をしていく、そういうものについて我々はどう考へるかという非常に深刻な問題が提起されています。この法律ができるようとしているわけでございます。

したがいまして、そのような高齢者あるいは障害者の移動と、この法律と密接に関係しているわけでありまして、先ほど申し上げま

すように、関係者の協議体は、バリアフリー新法にも協議体があるわけでございます、大体構成員は同じなんですね、そういう意味で、この地域の協議体がこの問題を取り組んでいただく

が、工レベーターが設置できないような古い駅があるんですね。

御地元ですと、JRの甲子園口みたいに、物すごく狭いホームが一本あるだけ。ところが、乗降客は多分一日に五万人とか七万人ぐらい。当然、最初にバリアフリー化されなければならないんで

すが、エレベーターをつけるスペースすらない。そうすると、駅舎の建てかえみたいな話になつて、甲子園口は、そういう意味ではうまく、大々

まちづくり交付金とかなんとかいう世界にならぬのかもしれません、二〇一〇年に一〇〇%やると言つて、最後の難しい駅、それで利

用客が多い駅というのを、これは地方公共団体に任せるだけではなくて、少し国からの働きかけと

いうのも、ポイントを絞つて、必要があるとい

うふう思ふんですが、その点について、鉄道局と

してお考へを聞かせていただきたいと思います。

○平田政府参考人 ただいま委員の方から御指摘

がありましたように、今後、鉄道事業者だけでは

対応の難しい事例、例えば、今委員おっしゃった

ような事例でありますとか、地下鉄駅などにおきましては、地域と一体となつた対応が一層重要なことが考えられます。こういったところにつきましては、地域と一体となつた対応が一層重要なことが考えられます。こういったところにつきましては、地域と一体となつた対応が一層重要なことが考えられます。こういったふうに思つております。鉄道事業者が、地域の関係者の一体となつた取り組みが進め

ます空間制約を抱えるような事例が顕在化していくようになります。こういったところにつきましては、地域と一体となつた対応が一層重要なことが考えられます。こういったふうに思つております。鉄道事業者が、地域の関係者の一体となつた取り組みが進め

○三日月委員 民主党的三日月大造です。

私も、同僚議員に引き続いて、この地域公共交通の活性化、再生の法律案についての質疑に臨ま

せていただきたいと思います。

まず初めに、時代認識なり、我が国の公共交通における特性については、昨日も参考人の皆様

方、大体共通して、いたと思うんですが、少子高齢化になつてきてお年寄りがふえ、交通移動制約者、交通弱者という言葉が適切かどうかわかりませんけれども、そういうた方々がふえている。障害をお持ちの方々もいらっしゃる。また、地球環境問題がやはり喫緊の課題に迫ってきて、こ

こへ取り組みも求められる。したがつて、日本

の国内においても、公共交通の役割は極めて高い

状況になつていて、こ

しかし、今、人口が減つてきて、地方の過疎化

も一方で進み、公共交通の経営は厳しい状況になつていて、また、私たちの国は、

こういう公共交通を、民間企業による効率的な公共交通の経営

といふものを作り、原則にしてきたために独立採算制を

原則にしていて、こういう需要減少局面においては極めて厳しい、サービスを維持することそのものが厳しい状態になつていて、

こういう状況をかんがみて、今回、政府だとか

なつて、公共交通の活性化もしくは利用促進を誘導し

ていくような政策をこれからつくつていこうとい

う法律案だと私は理解をしています。そういう面

において、私は、この方向性についても評価し、

賛成をしたいというふうに考えます。

また、この状況下で、私たちは、地球温暖化抑

制であるとか高齢化に対応するために、公共交通を生かしたまちづくりをしようということで、今

回のメニューの中にも入っていますけれども、LRT、ライトレールランジット、この導入促進

が図れないかということで、超党派の推進議連を

二〇〇四年二月に立ち上げて、これには、塩谷委員長もそうですけれども、衆参超党派の百六名の議員の方に所属をしていただいて、議員だけでは

速させるということを強く期待したいと思いま

す。

○塩谷委員長 次に、三日月大造君。

なく、これは全国でいろいろな動きが立ち上がっていますから、事業者だけではない、行政だけではない、利用者だと住民だと、そういった方々も巻き込んだいろいろな運動が今全国で立ち上がっています。

全国・路面電車ネットワークの皆様方とともに、研究会を開催したり、視察に行ったり、精力的に勉強してきて、二〇〇四年十二月から、議連内に法案検討委員会というものを立ち上げて、何とかLRTの導入促進のための法律ができないかという勉強も重ねてまいりました。

今回のこの法律制定の情報を受けまして、議連で検討中であつた内容をこの法律案の中に盛り込んでほしいという申し入れを、昨年末、冬柴大臣に対して議連としてを行い、軌道における上下分離方式でありますとか起債の特例でありますとか、こういうものも一定盛り込まれて、私たちはそういう面からも評価をしていました。

きょうは、限られた時間ですけれども、その目指すべき方向性ですとか、本当にこの法律の実効性が担保できるのかという観点から、質問をさせていただきたいと思うんです。

まず、大臣に現状認識をお伺いしたいと思いま

す。

地域公共交通の現状と課題についてどのように認識しているらしやるのか。あえて申し上げれば、この提案理由の説明の中に、「地域における公共交通のおかれの状況は年々厳しさを増しており、地域によっては住民等の移動手段として不可欠な公共交通を適切に維持することに困難を生じております。」という表現があるんです。これはどの地域を想定されているんですか。また、「適切に維持することに困難」というのは、どういう状況を指しているらしやるのか、お聞かせください。

○冬柴國務大臣

昭和四十年代以降でしょうか、爆発的な自家用自動車の普及が始まりました。そういうことで、先ほども答弁いたしましたけれども、昭和五十年には、自家用自動車による移動と

公共交通機関による移動が五〇%ずつだつたわけでございますが、平成十五年では、八四%が自家用自動車による移動、そして残りわずか一六%が公共交通機関。これは私鉄もあればバスもあるわけです。これは全国の話でございます。

しかしながら、その地域地域が抱える問題は、例えば、三大都市圏とかあるいは地方ブロックの中の中心的市街地であるとか、それから中山間地帯であるとか、本当に深山幽谷のようなところでも住んでいらっしゃるわけですから、そういう人たちはどういう交通機関が必要かということは、一律にはとても判断できない、対応ができないというふうに思います。

しかしながら、共通して言えることは、高齢の方で乗用車の運転とかそういうものができない人たちにとっては、交通のいわゆる移動というものに非常に不便を感じるようになつていています。公共交通機関が、そのように乗客が少なくなることによつて経営が困難になり、そして撤退が相次ぐということになりますと、そこに住んでいる乗用車を運転できない人たちにとっては、移動の自由といふことが非常に難しくなつてくるわけです。したがいまして、これに対する手当がぜひ必要である。

しかしながら、全国一律に、このLRTを導入できるような場所と、山の中などということになればそれはとても無理なわけでございますから、そこは、住民の方々が寄り、ここでは最も最適なものは何なのかということのコンセンサスを得られる、そしてそれを採用していただく。それを国も応援させていただき、あらゆる応援をさせていただく。

その知恵とかそういうものについても、各地で成功している事例もありますから、そういうものの実情に精通している市町村が主体となつて、利害関係者に全部集まつていただいて、その中には、おじいちゃん、おばあちゃんが買い物に来てくれなくなつた商店街の店主も入つていただい

て、どういうふうにすればそういう人たちが自由に移動できるかということを考えていただく。こういうことがこの法律の提案の理由でございます。

我々は、それに対して、一生懸命頑張つて創意工夫をされた方については、その線に沿つて実現できるように、あらゆる予算上、あるいは許認可等のものについても迅速に簡単にできるような方法、そういうものを今回は考えているわけでございます。

移動手段は、一律ではなくて、その地域に最も適したものを選択していただくことが大事だと思います。

工夫をされた方については、その線に沿つて実現できるように、あらゆる予算上、あるいは許認可等のものについても迅速に簡単にできるような方法、そういうものを今回は考えているわけでございます。

○三日月委員 おっしゃるとおり、各地各様、その地域の公共交通のあり方というのには違うと思うんです、事情も。

ただ、一例、きのうの参考人の質疑の中でも、富山市長が、富山市においては車を自由に使えない市民の割合が三割いらっしゃるというデータをもとに説明されていて、この状況下は、全国押し

なべて高齢化が進み、大体同じ状況ではないかと思うんです。

この法律案の第三条「基本方針」に「地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項」ということがあるんですねけれども、こうやって各地各様ある中で、国が、この地域公共交通のあり方、目指すべき姿として一体どのような目標を設定するのかということについて、現時点でのお考えがあればお聞かせいただけますか。局長でも結構です。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

私も、この目標、詳細を今確定しているわけではありませんけれども、この法案を成立させていただいた暁には、直ちに検討を深めたいと思いますが、基本的には、今、三日月委員からもお話をありましたように、高齢者や障害者、とにかく

自立した生活、日常生活や社会生活がきちっと各地で維持できるような、そういう公共交通サービスをやはり確保していくということが一つあります。

それから、都市部あるいは大都市部になりますと、さらにそれに加えて、そのサービスの質の問題でありますとか、あるいは外国人に対応する、あるいは外から来た方に対応する、そういういつたいいろいろなことも勘案をして、あるべき姿、方向というものを示していきたい、このように考えているところであります。

○三日月委員 ぜひ、高齢者であつても障害をお持ちであつても、そこにお住まいの方々の足を確保するということ、都市部においては、混雑緩和も含めて、質を向上させていくということ、新たに来られた方々に対する利便性を向上させていくという観点、今局長の方から御答弁ありましたけれども、具体的な、前を向いて進んでいける目標の設定を講じておきたいと思うんです。

ここで一点、これまでの取り組みをどのように総括していらっしゃるのかという観点。これまでも、それぞれのモード別にさまざま支援メニューですとか補助がありました。今回、新たに、それらを束ねた形でどうしますか、部門横断でこういう法律案を設定いたします。その点は、総括をどのように生かした内容になつているのか。

また一点、LRT導入支援のためのLRTプロジェクトというものが従来からありました。こういう既存メニューとの関係はどのように配慮をしていただけるのか。必要な限り重点配分、配慮等を行うというお言葉だけは賜っておりますが、この法的担保はいかにとられているのかということについて、お聞かせください。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

まず、これまでの取り組みの総括であります。が、例えば、日常生活、社会生活に必要不可欠な足の確保というところに限つてお答え申し上げますと、これは、国と地方が適切な役割分担をしな

がら、関係省庁と連携をしてできる限りの支援措置を講じているわけであります。

三日月委員もよく御承知のように、バスの足に
関しましては、地方バス補助は約七十一億円ほど
予算措置が講じられておりますし、離島航路の維
持のための離島航路補助が約三十八億円、赤字地
方鉄道の安全確保や路線の活性化のための近代化
補助が約二十四億円といつた国のメニューと、そ
れから、バスにつきましては、生活交通確保対策
として、十九年度、約七百六十億円程度の地方財
政措置が講じられているというものであります。

これは、いわば最低限といいますか、生活交通を確保するという観点から講じてある施策を今申し上げましたけれども、その他、公共交通の利便性を向上させるあるいは活性化させるということことで各種の他の支援措置もありますし、公共交通に関連するまちづくりの関係のいろいろな予算措置あるいは関連する道路予算などもあるわけであります。

私どもは、現状で十分だということではあります
せんが、まず、この法律で地域の合意づくりがで
きて、それに取り組もうという場合には、今あり
ますメニューを可能な限り重点的に配分し、ある
いは予算の執行で配慮するということを考えたい
と思いますし、今後は、さらにいろいろな検討を
深めまして、支援措置の拡充、あるいはより効果
的なものにするためにはどうすればいいかといつ
たことも引き続き勉強を続けていかなければなら
ない、このように考えております。

それから、LRTに関しましては、既に三日月
委員御承知のように、私どもの道路部局が用意し
ているメニュー、都市部局が用意しているメ
ニュー、それから鉄道部局が用意しているメ
ニューがありまして、これを適宜適用していくと
いうことになつておりますが、今回の法律に基づ
きます地域公共交通総合連携計画の中で、LRT
の導入あるいは改良といったことがきちっと位置
づけられるということであれば、それらの予算を
重点的に配分していきたい、このように考えてお

ります。

○三日月委員 せつかく今回法律をつくるんですから、これまでの支援のあり方がどうだったのかということ、また、道路、都市、鉄道、部局横断で取り組めているのか、はたまた、国交省だけではなくて、各省庁横断で取り組みができたのか、さらに、活性化なり再生のためにより進んだ連携が必要なのではないかという観点からも、ぜひ具体的な施策の落とし込みの段階においては検証していただきたいと思うんです。

もう一点、確認をしたいのは、地域公共交通の安全性についてです。

きょう私 資料をお配りいたしました。これは、国交省の方から提出いただいた資料に、一

ページ目、この右側のタクシーと乗り合いバスについて、私なりに、公表されているデータを各年度ごとにプロットして、傾向、トレンドを見ら
れるようにしたものなんです。

価をなさつてはいるのかということについて、全体をお伺いしたいんですけど、これを見ていただくと、特にこの右側のタクシーについては、車両数は増加しているけれども輸送人員は減つてしまっている。これは昨今よく指摘をされる状況です。その中につけて、事故は、特に十一年以降ずっと上昇トレンド、余り下がらないトレンドですね。そして、乗り合いバスについては、車両数が減つてきて輸送人員も減つている、けれども事故が高どまりをしている。なかなか減つてこないという状況が、精緻ではないんですけども、見てとれるとと思うんです。

こういった状況は、特に今、規制緩和の影響、規制緩和による競争激化、それによる労働強化といつたものも背景にありますと私は考えているんですけど、こういった点も踏まえて、地域公共交通の安全性についてどのように評価をなさつていいですか。

は、今、三日月委員から御指摘がございましたよ

うな、こういう推移になつてゐるのは、こんなた
だけるとおりであります。私どもとしては、ふえ
てはいるということではなくて、横ばいで推移して
いる、あるいは少し高いところで横ばいに推移し
ているものもある、こんな認識でとらえておりま
す。

ただ、当然でありますけれども、公共交通機関
の安全性の確保というのは一丁目一番地のところ
でありますし、この委員会でも、昨今、いろいろ

な事例を前提にしまして御審議をいただいてきたところであります。

も、私ども、規制緩和は経済的な規制について行いましたけれども、必要な、社会的な規制はきちんと行うということでこれまで対応してきております。

かく行き渡らなかつた点がなきにしもあらずとは思ひますけれども、それも最近、増員を行なうなど、あるいは監査方針を明確にするなどしまして効果的な監査が実現できるよう取り組んでおりましますし、御承知のように、昨年のこの委員会で運輸安全マネジメント評価といった新しい仕組みを導入することになりましたので、昨年の十月から実施しておりますこれらの仕組みを使いながら、監査を適切に行なながら、それから、事業者の方々に対する意識の啓蒙、法令遵守の徹底を図りながら安全確保について対応していくたい、このように考えているところであります。

○三日月委員 この問題ただけで一時間でも二時間でも議論したいぐらいで、きょうはこれぐらいにとどめますけれども、規制緩和の一方で社会的規制を強化せねばならない、監査についてもやつてきました、不十分だけれども体制を強化してきた、きめ細かにやろうとしている。しかし、まだまだ不十分である状況について、また今後、指摘をしていきたいと思います。

この法律案を見ていると、活性化だとか再生と

いうのはよく出てくるんですが、安全という言葉が出てこないんです。従来の運輸安全マネジメントが導入されたときもそうでした。あの福知山線の事故が起った後、改正された点についてもうでした。安全というのは「丁目一番地だから当然やつてもらえる」と思っていました。あるんですけども、しかし、こうやって新たに交通に関する法律をつくるときには、精神として安全というものをやはり最初に盛り込んでいくと

いうことが大事だと思います。

これは、各事業法なり軌道法を改正した、それを束ねたものですから、その目的のところに安全というものは、それぞれのところに当然入っている

から、この法律案全体には入れていないんですねと
いうこともあるようです。しかし、交通に関する
法律については、やはり安全というものがまず最
初にお題目としてあるんだと。

のがなまじ強調され過ぎると、こういう安全の部分がおろそかになつてしまふという危惧もあるものですから、私はあえて強調しておきたいと思うんです。大臣も、その点についてはよく御認識いただいていると思いますので、ぜひ具体的な施策の中で御検討、反映をしていただきたいと思います。

もう一点、これは大臣にお伺いしたいと思うんですけれども、移動に関する権利の話です。きのうも参考人の方にお伺いしました。私たちには交通基本法というものをつくりて国会に提出し、移動に関する権利というものをやはり明文化する必要があるんじやないかと申し上げました。残念ながら、四人の参考人の方からは、法律に明文化するとコストの問題もあるからということで、ちょっと現時点での明文化については消極的な御見解をいただいたと思うんです。

しかし、交通空白地帯の問題もあります。そして移動制約者、先ほどの議論の中でも、ふえていくという現状の中で、やはり移動に関する権利、そ

闔

講じて、道の約がためらまし措置

置が
保す
れけ
まげ

向上の種類あるます

どもが、そメニ予算いましまるもののもとのこれかの御承るゝこと一が一、一、一がす地入あれられ

第一類第十号

国土交通委員会議録第十二号

平成十九年四月十一日

れによつて、何人であつても交通を利用し、自由に移動し社会的な活動を営んでいいけるという、このことをしっかりと担保していく。のために法律に明文化していくことの必要性を私は感じるんですけども、このあたり、大臣はどのようにお考えでしようか。

○冬柴国務大臣 移動に関する権利ということになると、憲法にもそれの準拠するよつた、例えば二十五条の保障とか二十二条とかいうところにそれらしき姿はあるんですけども、しかし、移動に関すると、いうことになりますと、もうちょっと法概念として熟成していないのではないかということが一つ。

それから、國が国民の一人一人についても移動ということを保障しなければならないといふことになつてまいりますと、相当行政が肥大したり、予算が大きくなつてしまつたりする面もあるし、それから、移動の不自由という人たちの実態も、住む場所とか年齢あるいは体の障害の問題とか、で、國が保障するというよりは、今回の法案のように、その実情に即して、一番そういうことの内容がわかつている人たちが相寄り協議して、最も適切なものをつくっていただくというのが一番大事じゃないかなという感じがするわけでございま

輪島へ行つてまいりました。能登半島地震ですが、ここが、この門前町といふところへも行きましたけれども、何と六十五歳以上の高齢化率が四六%といふことでございまして、地震後の復旧復興についても、六十五歳を超えて、しかも配偶者を亡くし、独居している方々が、壊れた家をもう一度建て直すことができるのかということを考えますと、これからローンを払つて、それはもうちょっと無理だろうと。

そうすると、ここにおいて一番適当な政策は何かということと同じように、こういうところの交通手段も、公共交通がもし途絶した場合に、こういう人たちの移動はどういうふうにしたらい

いのかということは、本当にそこで地理も実情もわきまえた市町村が中心になつて関係者と話し合つて、その内容を決めていく、それを国はサポートするというようなところが適当なのかなうにお考えでしようか。

○三日月委員 半分納得して、半分納得できなかつたんですけども、バリアフリーなど、法に明文化されなくてもやはり一生懸命取り組もうとして、事業者なり自治体なり住民の方々、いろいろ取り組みがあることは承知をしています。国が移動する権利というものを法に明文化することについて、法的にも熟成されていない、国民のコンセンサスを得ることも必要だ、これも理解をいたします。

各人各様であるから、それぞれの自治体で議論をしていろいろと取り組んでもらえればいいといふお話をありました。しかしそれだと、例えば財政力によって、この地域ではある程度そういう交通手段も確保できるけれども、一方の地域ではそういう交通手段が確保できないというような事例もあります。

したがつて、こういう各地の財政力による移動制約があつていいのかどうなのかという点も踏まえて、やはり一步踏み込んだ検討が必要であるとのを課し、さらにこの計画の作成に当たつて住民等の意見が反映されるように、パブリックコメントを市町村に義務づけ、また、公共交通事業者や利用者などから計画の作成等について提案ができる提案制度を設けるといったことを通じて、地域にとつて真に有益な計画がつくれるよう、そういう仕組みを整備したわけであります。

また、その結果につきまして関係者に尊重義務を課しておりますし、また、その計画に基づいても、これを見ていただければ、十六年、十七

現時点では認識の違いなりそれぞれありますから、我々なりにまた理論武装をしたり現状把握しながら問題提起をしていきたいと思いますので、また建設的な議論に御参加をいただきたいとおもいます。

今回の法律の実効性という点から議論をしたいと思うんです。

いろいろなメニューはあります、手続の簡素化でありますとか、配慮でありますとか、予算の重配分でありますとか。これが真に自治体なり住民が取り組もうとしている地域公共交通活性化に役立つ法律になるためにどのような施策を講じていらっしゃるのか、まずそこから全体的にお伺いしたいと思います。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

私どもいたしましては、真に実効性のある施策というその大前提としては、やはり地域住民のニーズであるとか意見とか、こういったものがきちっと反映された姿がその前提にならなければならぬと考えておりますし、その意味では、地域の多様な関係者が緊密に連携をし、先ほど大臣からお答え申し上げましたけれども、相互の信頼関係を醸成しつつ必要な取り組みが着実に実施されるような、こういうスキームが不可欠であるし、それなくして真に実効性の上がる地域公共交通の活性化、改善というのはなかなか図りがたいのではないか、このように考えておるわけであります。

○三日月委員 ありがとうございます。

いみじくも最後におつしやつたように、関係者の間でうまく活用していただけることが必要ではないかと思いますと。そのとおりだと思います。

そのため、私は二つの観点からお伺いしたいと思うんですが、まずは予算の面です。

先ほども赤羽委員の方から、鉄道に投じられてる予算が少な過ぎるんじやないかといふことがありました。私の資料の二ページ目に、各モード別の、下は二酸化炭素排出原単位の比較と、そしてそれぞれの年度ごとにどの程度事業予算が国、地方合わせて投じられているのか。一部、自動車ですとか鉄道においても、とり方というか集計の、入れる、入れないという差異はあります。しかしあおむねこのような比率で見てとれる思ひです。余りにも突出した道路予算に比して、自動車、港湾、鉄道、新幹線含めてもかなり低い比率でしか事業予算が確保できていない、国も地方も、国全体で。

この状況下で、地域公共交通の活性化を促していこう、先ほど大臣の方からも、年をとつてきたからちよつと車の運転はあきらめて公共交通を利用しようという政策に誘導していくのかなという疑問を私は持つんです。確かに道路の予算についても、これを見ていただければ、十六年、十七

年、十八年だけでもかなり減らしてきています。約二兆円規模で減らしてきていますから、この努力は私は多としたいと思うんです。

しかし一方で、余りにもこの比率が違過ぎるなどという現状をどのように大臣はお考えでしようか。また、局長含め、何か具体的な、そうなんですか、財務省に言つても聞いてくれませんということがあれば、そういう愚痴も吐露していただきて、御答弁いただけますでしょうか。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

今、三日月委員がお示しになられましたこの事業予算額、もちろんそれぞの行政需要、二一ツ度の予算額として決定をされてきているものでありますから、これはそれぞれの必要性が予算制度及びその総額として反映されているものだと基本的に私どもは考えております。

その上で、地域公共交通の活性化、再生を進めることで予算措置として十分なのかどうか、あるいはバランスを欠いているのではないかというお話をございました。

先ほども少し申し上げましたけれども、きめ細かく見ていきますと、自動車、鉄道、それからここで港湾と分類しているもののほかに、まちづくり交付金として地域の公共交通の改善に関連して使われるようなものもありますし、道路の予算として計上されているものの中で、当然のことですけれども、地域公共交通の改善に直結するもの、あるいはそのものとして使われているものがあるわけであります。

これは一々は申し上げませんけれども、道路の交通容量が拡大するということは、すなわちバスなどの走行環境が改善され利便性が非常に向上する、サービスがよくなるということもあるわけでありますし、あるいは地下鉄インフラの整備、LRTの整備などに道路予算が使われたり、公共交通関連の事業の支援に使われたりいろいろいるわけでありますから、そういうふうに努力をしていき

たいと考えております。まずそれが私たちの基本的な考え方でございます。

○冬柴国務大臣 道路についての予算が突出しております、これから見ても。やはりこれは社会資本整備という形で投入されるために、この金額がすごく大きくなるんだろうと思うんです。まちづくり交付金も社会資本の整備です。

しかしながら、自動車とか、港湾は別ですけれども、鉄道というようなものにつきましては、こ

れは民営化をされ、そして民間会社がその英知と努力によって収支を償うように、一般から、税金ではなく、鉄道料金として、使用料金としていたいたお金で経営をしていくところには国費の投入が著しく少なく済むことになるのではないかと思います。

この道路につきましても、今回、道路特会といふことで自動的に入つてくる税収が即道路に投人されるということを、来年の国会にはそれを改める法律を提案することにしておりますけれども、一番大きな道路の建設、有料高速道路の建設は民間会社にゆだねて、今後はそれには国費を投入しないという形をとるなど、大分これが変わつてく

るんだろうと思います。

私は、そういう意味で、すべてを社会資本の整備という形で税金で賄つっていた部分が道路であ

ります。

あれ社会資本なんだ、その整備だから特例を認め

ていくんだという趣旨だと私は思っています。だ

から、どこからどこまでを社会資本と見るのかと

いう点については、やはりもう少し、道路に特化

することなく、柔軟な目というか、今の時代に

合つた取り組みが必要であり、それに即した予算

づけを考えいく必要があると私は思うんです

ね。

一点、各論に入るんですけど、その中で、まちづくり交付金のようなものもつくりました、

これではいろいろと幅広くやっていますというこ

とはあるんです。このまちづくり交付金も、交付

対象事業というところには、もちろん、駅前整備

ですね。

これがどうするかという問題はあるわけですけれども、その方法もあるんでしようけれども、そうじや

に、民营鉄道、バスがどんどん撤退していく。こ

れをどうするかという問題はあるわけですけれども、即そこの税金を投入してバスや鉄道を動かす

という方法もあるんでしようけれども、そうじや

なしに、地域住民が最も最適な方法でやられるも

のについて我々が応援をさせていただくという方

法でこの問題は解決をしていきたいというのが今

ます。

そういう意味で、確かに、事業予算を比べられ

ますと、大変な相違があるな、差異があるなどい

うことは思いますが、そういうところに原因があ

るのではないかというふうに私は思います。

○三日月委員 原因と背景はわかりましたが、そ

ういう状態だと、地球環境の面から公共交通をよ

り利用してもらえるようにしていこう、移動制約

者がふえてくるから、それに対応した地域公共交通を整備していくこうということに果たして取り組

んでいけるのかという面の不安を持つんです。

おっしゃるように、道路予算が突出しています

が、それも公共交通に充てられている部分があ

り、道路を整備すればバス等の公共交通に資する

面あり、これは理解をいたします。また、道路は

社会資本の整備だからと、鉄道だとかこういうも

のは利用者の方々なり事業者の努力で賄つてきた

部分があるからという点はあるんです。

しかし、今回の上下分離方式にしろ起債の特例

にしろ、一部やはり、こういう鉄道であれ軌道で

あれ社会資本なんだ、その整備だから特例を認め

ていくんだという趣旨だと私は思っています。だ

から、どこからどこまでを社会資本と見るのかと

いう点については、やはりもう少し、道路に特化

することなく、柔軟な目というか、今の時代に

合つた取り組みが必要であり、それに即した予算

づけを考えいく必要があると私は思っています。

三日月委員御指摘のまちづくりとの関連であり

ますけれども、私どもは、地域住民の足の確保と

交通政策をまちづくり事業の一環として取り組ん

だことが大きかったということを言わせておりま

すけれども、このあたり、いかがお考えでしよう

か。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

富山市長もきのう、なぜ富山はそうやって成功

しているんですかという問い合わせの中で、やはり公共

組織もあっていいんじゃないかと思うんです。

ていますし、先日の富山市長さんの問題提起やお考えはその邊にあるのかなと理解しております。

○三日月委員 言葉は理解します。しかし、実態がなかなか伴っていないのではないかという疑問を持っています。

有効に使つていただければいいんじやないかと

思いますと言ひながら、例えばこのパンフレット

や何かもそうですし、いろいろな説明資料や何か

を見ても、もちろん間接的に公共交通活性化に資するような施策もあるんですよ、下水道の整備、

公営住宅の整備、公園の整備、駐車場の整備、市街地再開発、一部駅前広場、交流センターやありますけれども、やはり従来の垣根をまだ取つ払えていないのではないかと思うんです。

やはりこのまちづくりの中で交通というのは極めて重要なウエートを占める部分であり、背骨であつたり、きのうは、だんごのくしだという表現もありましたけれども、もう少しそういうものを盛り込んだ形の、市町村に対して説明をする折にも、審査をする折にも、この交通の部分をもう少し出したような説明なり審査をすべきではないかと私は思ひます。

こういう対象事業についても、ただ道路、公園、河川、下水道なんて並べるのではなくて、そこから交通というものをよくしていくためには、成功事例はこのようになつていてのことでも、審査をする折にも、この交通の部分をもう少し出したような説明なり審査をすべきではないかと私は思ひます。

そういう対象事業についても、ただ道路、公園、河川、下水道なんて並べるのではなくて、そこから交通というものをよくしていくためには、成功事例はこのようになつていてのことでも、審査をする折にも、この交通の部分をもう少しだけ役割ですね。今回、国が果たすべき役割として、法律の中に、情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進、人材の養成及び資質の向上等々があるんです。これは、現状がどのようになつていて、具体的にどのように改善しようとなさっているのか、お聞かせいただけますか。

○冬柴國務大臣 市町村が前面に出で、国と都道府県が余り出てこないんじゃないかという御批判

もあるようですけれども、この法律の第四条に書かれてあります。それから、都道府県もその二項に書かれてあります。それから、市町村は五条ということで、それぞれの役割は書いてあると思います。

それで、今お尋ねの、国は何かそれだけで、金の方は余り前面に出でないようですが、どちらに随分いろいろな事業で、例えば、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案に関連する施策とか事業、予算というものはたくさんいろいろなと支援をしていく、そういう考え方であります。

例えば、LRTの整備関係につきまして、路

面電車走行空間改築事業とか、交通結節点改善事

業というようなもので予算が計上されておりま

すから、そういうところからも出せます。それか

ら、都市交通システム整備事業といふものでも予

算が計上されておりまして、それはいろいろ、都

市・地域整備局、都市・地域・総合交通戦略の推進

というような形で一般会計からも予算が計上され

ておりますので、こういうものを採用していただき

て国は出すべきものは出させていただく。

それから、先ほどもちょっと申しましたけれども、地域公共交通総合連携計画というものをつく

り、いろいろな経験がほかにはないのかというこ

と。

いろいろホームページも見させてもらいまし

た。国交省としても、ベストプラクティス集とい

うのを平成十六年に鉄道部でまとめられているん

ですね。やはり、鉄道は鉄道でまとめて、それぞれ

で強み、弱みがあると思うんですけど、運輸

局の取り組みもぜひ一度見てみてください。かな

り運輸局によつて差があります。きょうはあえて

申し上げませんけれども、きつちりと中身も、そ

して後のフォローもされている運輸局もあれば、

もう何か通り一遍のパンフレットみたいなものが

ぱさっと張りつけられているだけの運輸局もあります。

国を挙げて、情報も含めて、予算も含めて支援

をするということに値する体制の構築を求めまし

て、そして、その地域がそのように協議、決定し

ていただければ、バスサービスについてもある

いはBRTの整備、オムニバスの導入とかそういう

ものについても、各局でいろいろな予算、一般

予算を組んでありますので、やらせていただっこ

とができると思います。

○三日月委員 今言われたように、各局でやはり既存のメニューとしてあり、今回の法律を整備したことにより整備されるものをきちんと、メニューをわかりやすくして、それぞれの自治体に応じて、ではこの制度を活用しようということがもっと示されてしかるべきだと私は思ひます。

それで、通告に従い、順次質問していきたい

と思います。

まず、国土形成のあり方からお聞きしていきた

いと思つております。

我が国の国土の現状を見ますと、東京圏を初め

て、それが一つのプロジェクトとしてまとめられ

て、そして自治体なり住民の団体の皆さんのが提案

をなさるというようなこともあります。こうい

う事例の水平展開をぜひ求めておきたいと思う

です。

最後に、このときに地方運輸局というのがかな

り重要な役割を果たすと思うんです。自治体なり

それぞれの地域でこういうことを検討しているん

だけれどもどうだろうか、国の制度でどうなん

だ、いろいろな経験がほかにはないのかというこ

と。

いろいろホームページも見させてもらいまし

た。国交省としても、ベストプラクティス集とい

うのを平成十六年に鉄道部でまとめられているん

ですね。やはり、鉄道は鉄道でまとめて、それぞれ

で強み、弱みがあると思うんですけど、運輸

局の取り組みもぜひ一度見てみてください。かな

り運輸局によつて差があります。きょうはあえて

申し上げませんけれども、きつちりと中身も、そ

して後のフォローもされている運輸局もあれば、

もう何か通り一遍のパンフレットみたいなものが

ぱさっと張りつけられているだけの運輸局もあります。

国を挙げて、情報も含めて、予算も含めて支援

をするということに値する体制の構築を求めまし

て、そして、その地域がそのように協議、決定し

ていただければ、バスサービスについてもある

いはBRTの整備、オムニバスの導入とかそういう

四番目のバッターでありますので、重なる質問があるかと思いますけれども、改めて私もお聞きいたしますので、よろしくお願ひいたしたいと思ひます。

それで、通告に従い、順次質問していきたい

と思います。

まず、国土形成のあり方からお聞きしていきた

いと思つております。

我が国の国土の現状を見ますと、東京圏を初め

て、そして都市圏に人口や都市の機能が集中しており

ます。そしてまた、一方、私が住むような東北の

ところでは、地方の中小都市や中山間地域等で

は、地域の活力の低下がどうも最近ますます問題

になつてきているのではないか、こう思つております。

そしてまた、政府として、各府省が競い合つて

地域の活性化の法案を出しておるのでありますけ

れども、地域住民の立場に立つた核心をついた方

策、こういうものが打ち出されているのかどうか

ということも私はちょっと疑問に思うところがあ

ります。

地域の活性化を図るに当たつては、国として

地域の活性化の法案を出しておるのでありますけ

れども、地域住民の立場に立つた核心をついた方

策、こういうものが打ち出されているのかどうか

ということも私はちょっと疑問に思うところがあ

ります。

それで、こういう中での地域の公共交通であり

ますけれども、地域の経済活動や社会生活の基盤

かとか、あるいはまた、高齢者など地域において

弱い立場におられる方々の視点に立つて対応しな

りやいけない、そういうことが重要であると私は思つております。

それで、こういう中での地域の公共交通であり

ますけれども、地域の経済活動や社会生活の基盤

かともしませんけれども、それだけではやはり

不十分だと思つております。

そこで、地域の公共交通をめぐる現状に目を向

ては生じておるところがいまだにあります。そ

う中で、少子化、高齢化の中でしっかりと地域社会が生き残れるというような政策を強く望むものであります。

そこで、国土のあり方についてでありますけれども、総合開発計画、これをやめて、新しい国土形成計画づくりだということで、この夏に全国版の計画、それから来年の夏ですか、広域地方計画

というのですか、そういうものをつくり出そうといふことなのがありますけれども、相変わらず一極集中ですね。国土の分散型社会をつくるという形でも、この二十年来取り組んできたけれどもなかなかできなかつたという状況だと思っております。

そこで、格差の問題がいろいろ議論されておりますので、この地域間の格差のは正、地域の自立等を可能とするための方策等々、国土交通省、専ら主要となる省庁だと思いますので、その辺の国

土政策の展開を改めて大臣にお尋ねいたします。
〔委員長退席、葉梨委員長代理着席〕
○冬柴國務大臣　全国総合開発計画にかえまして、国土形成計画法が施行されました。大きな転換だと思うんです。

この国土形成計画は、今までの全総とは違います。全国計画とそれから広域地方計画、この二層になつております。おつしやいますように、全国計画は今策定中で、この年央には閣議決定をしたいし、それから、広域地方計画につきましては、来年の年央にそれぞれ決定をしていきたい、このように思つていろいろござります。

今までと違うところは、先ほどちょっと一極軸という言葉が出来ましたけれども、もう今回、そうではないに、圏域も取り払つて、日本の、北海道、沖縄は除きますけれども、その余のところを八つに区画をいたしまして、そのような広域地方というものが、それぞれに圏域を越えて、自動的に、自立的にどういうふうな圏域をつくっていくのかということを協議して、そして決めていこう

という制度でございます。

それぞれの圏域、例えば私どもの住む近畿地方を例にとりますと、二府四県で近畿ブロックができますけれども、その人口というのはオランダを超越しているわけですね。そしてGDPは今物す

ごい発展の著しい韓国を超えていました。

そういうふうに、一国を超えるほどの力を持つ港をどこにつくつて、そして、それと圏域の中の

消費地、生産地などのような道路のネットワーク

あるいは高速鉄道のネットワークを構築していく

かということも、広域ブロックで協議をして決めています。そういうものが、

ついでいたゞくというふうな考え方であります。そういうものが一つ。

それから、今ちよつとおつしやいましたけれども、そういう高速道路網が、将来的には一万四千キロというようなものをつくつていくところになると、なるわけですけれども、しかしながら、高齢社会がこんなに進みますと、自動車の運転ができる人が人口の三割を占める地域とかが当然出てくるわけです。そういう人たちにとっては、道路が整備されても自分の行動の自由というものは保障されないわけでございまして、そういう、地方の人口が五千人とか一万人までのところで生じている問題と、それから日本全国の問題、それからおつしやいますように、全国計画は今策定中で、この年央には閣議決定をしたいし、それから、広域地方計画につきましては、来年の年央にそれぞれ決定をしていきたい、このように思つていろいろござります。

一番最後の、地方、中山間地帯とか、あるいは漁村、農村、そういうようなところの交通弱者の

方の移動をどういうふうにするかということが大問題なのでございまして、それに対する対応が今

回の法律でございます。

したがいまして、この中にはLRTとか最新的

なことも書いてありますけれども、一方、やはり乗合いバスとか、あるいは多目的に使われるバ

ス、あるいはタクシー、乗り合いタクシーという

ようなものも射程に入れて、その地域地域が自主的、自立的にそれを決めていただく、そういうものがきちんとできるように我々は全面的にサポートさせていただくというのが今回の法律の仕組みでございます。

したがいまして、国土形成とそういうものについての関係はどうなのかということのお尋ねに対しては、私はそのように今後考えていただきたいとうふうに思つています。

いたがいまして、国土形成とそういうものについての関係はどうなのかということのお尋ねに対しては、私はそのように今後考えていただきたいとうふうに思つています。

とでありますから、過疎地域やあるいは高齢化が急速に進む地域については、それにふさわしい地域公共交通というのを見出していただくということが肝要かと考えております。

○黄川田委員 過疎地域でも市町村の計画をつくればということの御答弁でありますけれども、政令市みたいに百万都市といいますか、人材も豊富で、やれるところはやれるでしょうけれども、二、三万とか、十万以下の中小都市といいますか、そういう中で、なかなか提案方までいけるかなというところもありますし、もちろん地方分権の時代、やらなきゃいけないところでありますけれども、そこにはやはり国交省のしっかりとした支えなり、意気込みがなければ、具体として浮き上がりつこないのではないのか、そういう気もしたものですから、ちょっとと指摘させていただいたわけあります。

それで次に、地域における鉄道、バス、それぞれの役割と課題等についてお尋ねしていくたいと思つております。

まず、鉄道の状況であります。

地方の鉄道、非常に厳しい経営が本当に繰り広げられております。特に最近、地方ローカル線の廃止の報道をよく耳にするわけであります。利用者が少ないと、事業が成り立たないといつておられる方が少ないと、事業が成り立たないといつても、その地域の住民にとっては、鉄道は生活のためになくてはならない存在であることは明らかであります。

そういうことで、民間事業で成り立たないところは、第三セクターとしてやつていくといふような形の中で、いろいろあるわけなのでありますけれども、この第三セクターとしての鉄道事業の経営状況、最近どのようなものか、まずこの現状だけちょっとお尋ねいたしたいと思います。

○平田政府参考人 お答え申し上げます。

地方鉄道をめぐりましては、沿線人口の減少でありますとか少子高齢化、道路整備が進む中でのマイカー利用の増加によりまして、輸送量が絶対的に減少傾向にございまして、その経営状況は厳

しいものがございます。

委員御指摘の第三セクターの鉄道事業者といったもののがございます。旧国鉄の特定地方交通線から転換された路線を経営する事業者、これは二十九事業者ございます。国鉄改革時に鉄道建設公団が建設中であった地方鉄道新線を経営する事業者、六事業者ございます。整備新幹線の開業時にもJRから経営分離された並行在来線を経営する事業者、四事業者ございます。これらの第三セクターの鉄道事業者の平成十七年度の経営状況を見ますと、三十九事業者中八割を超える事業者が鉄道事業で赤字を計上しているところでございま

す。

国といたしましては、これらの第三セクター事業者のうち、旧国鉄の特定地交線から転換された路線を対象に、転換交付金といたしまして営業千口一キロメートル当たり三千万円を交付しておりますと、さらに運営費補助として事業開始後五年間の欠損を補助してまいりました。また、地方鉄道新線を対象に開業費補助を行い、さらに運営費補助といたしまして事業開始後五年間の欠損を補助するなど、幅広い支援を行つてきました。

また、第三セクターか否かにかかわらず、経営基盤の脆弱な赤字の鉄道事業者に対しましては、従来より、安全確保や利用者の利便の向上に役立つような事業に対しまして、いわゆる近代化補助によります財政上の支援を行つているところであります。それから、昨年の十一月ですか、第三セクター鉄道等への支援措置に関する要望書ということ

ら転換した第三セクターの経営状況は極めて厳しい、それに対してさまざまな助成策を講じておるという話であります。

私は、地元の岩手でも、盛岡以北ということで八戸まで開通しておりますけれども、これから八戸から青森までといふことなのであります。盛岡まではもちろん県の負担はなく整備された、並行在来線で第三セクターを経営しなきゃいけない、それから県の負担金ということでたしか一千億ぐらいの負担をしたわけであります。当時は経済対策ということで、起債、地方債の発行で多分対応したと思うのでありますけれども、片方では負担金、片方では在来線の維持ということで、本当に厳しい中にあるわけであります。

それから、もう一つ地元の話をしますと、三陸海岸には三陸リアスという、三鉄、三陸鉄道がありまして、北リアス線、南リアス線があるわけなのでありますけれども、今答弁されました転換交付金ですか、これもほんと底をつくようなない状況も現実にあるわけなのであります。もちろん、地域の交通をどう残すかということは、首長、市町村長あるいは知事、そういう方々がどれだけ力を入れるかというところもあるわけなのでありますけれども、地方に活力を取り戻すというのであればさらなる国の対応も必要と思つております。

それから、昨年の十一月ですか、第三セクター

例えば、過去の高度経済成長期に開発された大規模なニュータウンでありますか、最近は子供たちも外で出ていつしまつて高齢者が多いところもあるとか、あるいはまたバスなどの公共交通機関

が少なくて、高齢者や体の不自由な方々は、買い物であるとかあるいはまた通院などであるとかの日常生活に支障を來している方もおるということになります。特に、丘陵地につくられたニュータウンなどでは坂道なども多く、お年寄りが移動するのは非常に大変なのではないか、こう思つておられます。

こういう地域では、自治体は財政状況が厳しいわけでありまして、コミュニティバスの運行もできないところがありますし、また、民間事業者との路線の重複等を理由に、真にニーズに合った路線設定や増便ができるなどさまざまな問題があります。

そこで、具体的な質問でありますけれども、地域の実態を踏まえた福祉目的のコミュニティバスに対しては、きめ細かい支援を積極的に行つておると思いますけれども、どうなのかということではないか、こう思つております。

そこで、具体的な質問でありますけれども、地域の実態を踏まえた福祉目的のコミュニティバスに対しては、きめ細かい支援を積極的に行つておると思いますけれども、どうなのかということではないか、こう思つております。

○宿利政府参考人 お答えを申し上げます。

で、第三セクター鉄道等府県協議会というのがあるわけであります。多分これは国交省の方に要望ということで具体が行つておると思いますけれども、全国にも第三セクターを抱えて大変な自治体があるわけであります。これに対する支援策も強く要望しておきたいと思っております。それでは、次はバスに関してお聞きいたしたいと思います。

バス輸送についていえば、地方はもちろん、都市部においても必ずしも十分な路線が設定され、ますから、それらの課題、ニーズを精査した上で、その地域にとって最適な公共交通のあり方に検討して合意形成を図つて、各主体が責任を持つて推進するといったことが最も大切なところかと思います。

今、黄川田委員からお話がありました市町村主導のコミュニティーバスなどの関係者が主体的に総合的に検討して合意形成を図つて、各主体が責任を持つて推進するといったことが最も大切なところかと思います。

態で運送サービスが各地で導入されているところ

です。

であります。また、高齢者や障害者の足の確保という観点からは、いわゆる乗り合いタクシーや福祉タクシーといったものがより適する地域については、そのような取り組みが全国で見られており

ます。

私たちもいたしましては、こうしたきめ細かな旅客運送サービスをより一層普及するという観点から、昨年この委員会に道路運送法の改正案を提案・御審議いただきまして、昨年の十月から施行しておりますけれども、コミュニティバスや乗り合いタクシーなどの運送サービスの規制の適正化を行いまして、その導入促進を現在図っているところであります。

また、支援のスケームでありますと、平成十九年度の予算におきまして、コミュニティバスなどの導入に必要な実証運行、またバス車両などの整備等に対する補助制度を創設しております。また、地方公共団体がコミュニティバスの運行等生活交通確保対策を講ずる際の地方財政措置も講じているところであります。

国土交通省いたしましては、これらの予算措置あるいは地方財政措置と連携をしながら、現在御審議いただいておりますこの地域公共交通の活性化、再生に関する法律案を活用して、高齢者を中心とする住民の足の確保が図られるように努力してまいりたいと考えております。

○黄川田委員 私も国土交通委員会は今回からでありますので、昨年の改正道路運送法ですか、そういう形の中で福祉バスとか乗り合いバスとかさまざまな有効活用ということが出ていて、法律はつくつたけれども、生かされた法律でなきやいけないものでありますから、現状どうなのかとか、しっかりと生かされるのかと、うな話を持ち出すような話になつたかもしれません、我々はさまざまなかつた取り組みによって再び従来にも増す

ますので、よろしくお願ひいたしたいと思いま

で、残り時間もあと半分でありますので、その辺を含めて、一言質問したいと

思います。

地域によっては、道路事情をよく考慮して、道

路交通の安全を配慮した上で、単にバスをノンス

テップ化するだけでなく、別な方法といいますか、例えばバス停部分のみの歩道をかさ上げする

など、さまざまな工夫の余地があるのでないか

と思つております。ちょっと具体的の質問であれば

んすけれども、こういうところではどうなん

でしょうか。

○宿利政府参考人 お答えを申し上げます。

バス交通に関するパリアフリー化につきましては二つの観点がございます。

一つは、バス停の側でありますけれども、これ

は、高齢者、障害者の皆さんのがノンステップバス

だけではなくて段差のありますいわゆる低床バス

でありますても円滑に乗りおりができるよう、

道路のパリアフリー化基準というものを定めてお

ります。この中で、バス停の歩道の高さを十五セ

ンチメートルを標準とするといったことにしてお

りますので、現在、歩道のかさ上げなどの整備を

進めているところであります。

一方、バス車両の側でありますと、これは平成十二年十一月に施行されました交通パリアフリー

法によりまして、新たにバス車両を購入する場合

には低床車両を導入することが義務づけられたと

ころであります。ノンステップバスは義務づけの

対象ではありませんけれども、移動制約者の皆様にとりましてはより望ましい車両であることは間違ひありませんから、パリアフリー新法に基づく基本方針におきまして、総車両数の約30%に当たる約一万八千台について平成二十二年までにノンステップバスにするということを目標にして、現在取り組んでいるところであります。

この導入促進を図っているところであり、現在、車両総数約五万八千台のうち、ノンステップバスが約一五%まで導入が進んでおります。

いずれにいたしましても、バス停を含む道路空間とバス車両の双方につきまして、現在、関係者の御意見を伺いつつ、パリアフリー化基準を解説

いたガイドラインの改定作業を行つていているところでありまして、今後とも、これらの基準を踏まえながら、バス停、バス車両の両面からバス交通の活性化が強力に進むように私どもも努力してまいりたい、このように考えております。

○黄川田委員 それでは、この法案の基本的課題について、大臣にちょっとお尋ねいたしたいと思

います。

今年度に入つて、国交省の法案以外にも、各省

の地域活性化策でありますか、これが新法として相次いで動き出すことになるわけなのであります。

活性化に取り組む自治体に交付税を上乗せせず

る頑張る地方応援プログラムですか、あるいはま

た、国認定で税の優遇を認める地域再生総合ブ

ログラムなど、支援策がたくさん出ておるわけな

のであります。ただ、国支援策に自治体が本当に対応できるのかなというところも私は心配する

わけであります。

例えば、法案の具体的な内容としては、交通事

業者に対して強力な財政支援をするといったもの

ではなく、そしてまた、今まで申し上げてきたよ

うな公共交通に関する課題を抜本的に解決するこ

とがどこまでできるのかというところも間々ある

わけなのであります。

そこで、本法案が地域の公共交通の活性化につながると大臣は考へると思つてゐるんですが、冒頭でも話されたところでありますけれども、また一方、改革派の、改革派といふんですかね、別な意味で、異論とまでは言ひませんが、次から次へこの法案に基づく各種の措置、すなわち住民の提携とか、あるいは余り意欲のない地方公共交通に対するんだどうが、受け皿の首長の皆さんの中に、は、国主導といいますか中央集権的といいますか、地方分権の流れの中で何か逆行しているん

じゃないのかというふうなことを思つ方々も中にはおるわけでありますので、その辺を含めて、認識・見解をお願いいたします。

○冬柴国務大臣 地域の公共交通が抱える課題というものは、地域の置かれた状況によつて多種多様であります。その活性化、再生の方策も千差万

別でございます。

このために、地域公共交通の活性化、再生を適切に推進するためには、市町村や公共交通事業者、地域住民等の地域の多様な関係者、この中に

は道路管理者もあれば警察もあります、それから商店街の組合もありましょう、そういう人たちが、公共交通機関がなくなることによって買い物に来られなくなる、従来のお客様が来られなくなるというようなことになりますと、そういうところも影響を受けるわけでございますから、そういう関係者が緊密に連携して、主体的にその地域における公共交通のあり方を考え、地域の総合的な判断に基づいて、地域にとって真に有益な取り組みを着実に実施するということがこの法律の精神でもあり、何よりも大事なことだと考えております。

例えば、三重県に三岐鉄道、三重県と岐阜との境にありますと、これが、維持が困難になつて

た路線を譲り受けた地域の関係者の努力によつて路線を再生させたように、事業者の努力だけではなかなかうまくいかなかつた事業が地域の関係者の一丸となつた取り組みによって再び従来にも増して活性化、再生された例もあるわけであります。

て、このような例は全国にたくさん見受けられます。

本法案は、このような市町村、公共交通事業者等の地域の関係者が協働して地域の公共交通の活性化、再生のために実施する取り組みについて、

この法案に基づく各種の措置、すなわち住民の提携とか、あるいは余り意欲のない地方公共交通

に対するそれを引き入れる方策とか、いろいろ講じてあります。あるいは関係予算、これについても先ほど来答弁しておりますけれども、国の予算

こういうことなんだという二つの点が要るんじゃないかと思うんです。そこをお聞きしたいなと思うんです。

○冬柴國務大臣 この原因につきましては、地域によつて事情は大変異なるとは思いますが、一般的に申し上げれば、自家用自動車の普及も、それから宅地の郊外化等によりまして、日常生活における自家用自動車への依存度が年々高まつてきたことにあると思います。それに加えまして、公共交通の需要の減少、公共交通事業者の経営の

悪化ということで、運行便数の減少ということが公共交通サービスの低下を来すという悪循環を生んでおります。そういうことで一層の公共交通離れを招いたというふうなことが主たる要因ではないか、そのように考えるわけであります。

それで、先ほどから言ひますけれども、召喚五

十年で公共交通と乗用車がファイフティー・ファイフティーで使われていたものが、今は八四%まで自家用車が使われて、残りわずか一六%を鉄軌道やバスや船舶というようなものが人を運んでいる。こういうことが根本原因だらうと思います。

○穀田委員 きのうの参考人質疑でも、まず、現状認識については、地域交通の危機的状況が顕在化していると、それで、戦後最大の岐路だといふことを私は言いました。そういう点では大体認識が一致したんじやないかなと思つているんです。

ただ、原因の問題については、今るるあつて、車の依存とかそれから悪循環とかありましたけれども、私は、自然現象ではなくて、後づけではなくて、では政府がどういう政策をやつてきたのかという点で原因をもう少し深める必要があるんだと思うんですね。

てきた政策との関係で、流れの中にある事象、結果としてそういうことが起こったというのじやなくて、それをどういう形でやってきたのかという

ことがないと、私はちよつとだめなんじやないかなど率直に言つて思うんですね。だから、そこが大事です。

しかも、例の交通政策審議会地域公共交通部会の中間取りまとめなどでも、「地域によつては民間事業者の不採算路線からの撤退等により交通空白地帯が出現する等公共交通サービスが低下」し

たと。後は悪循環という問題になつてゐるんですねけれども、やはり不採算路線から撤退するといふのは事業者にすれば当然あり得るわけで、だからそういう独立採算制や、それから今言つた採算性重視の市場化という問題、こちらも、政府が進めてきたり関係を全く含めてやることい

そこで、二〇〇〇年の規制緩和でこの問題に拍車をかけたと私は思っているんですけども、これは私はいかがなもんかと思っているところなんですね。だから、ここは見解が大きく違うところなんです。

地域の同意を得なくとも事業者の判断だけで路線廃止できるようになります。今回の法案では、鉄道再生事業において、地域の支援により、事業の廃止届けが出された鉄道事業の延期が可能となる手当がされています。これは規制緩和見

直しという立場なのか。またもう一つ、鉄道はそうなんですかれども、バス事業についても同様の手当てを行うのか。この二点 お聞きしたいと思います。

二年の鉄道事業法の改正でございますが、鉄道事業者の自主性、主体性を尊重して、高度化、多様化する利用者のニーズに事業者が柔軟に対応できるようになりますことを目的として、需給調整規制が撤廃されました。その一環といいたしまして、鉄道事業に対する新規参入を一定の要件のもとで自由化すると同時に、利用者の減少などにより鉄

道特性が失われた路線や区間につきましては、事業者の判断で届け出により廃止できることとされ
たところでござります。

今回導入いたします鉄道再生事業の制度につきましては、引き続き、この退出自由の原則を前提とした上で、事業者が単独では維持できないと判断して廃止の届け出が行われた路線につきましては、沿線市町村がみずから支援を行ないながら事業者と連携いたしまして維持を図る取り組みのために、両者の協議でありますとか事業実施の枠組み

を新たに設けるものでございます。これは、事業者の自主的な経営判断を十分に尊重しつつ、なおかつ、地方鉄道の存続を目指す地域の意欲ある取り組みを促進するものでありますて、頑張る地域を支援することを目的とした制度であると考えております。

○岩崎政府参考人 バスにつきましても、平成十四年二月に規制緩和をいたしまして、退出は届け出制とさせていただいております。ただ、地域のバスが退出しますと地域に与える影響が大きいことから、退出の一年程度前に事業者から申し出を

受けて、地域協議会と「の」をつくりて、そこで皆さんで生活交通の確保方策を議論していく。だから、こういう仕組みをつくっているところでござります。

をしていただいているところでござりますので、今後とも、こうした枠組みをつくりながら、地方公共団体と連携しながら生活交通について考えていただきたい、このように思っているところでござります。

○穀田委員 地域の声を上げるために環境整備を行つたということですね。ただ、そういう法改正で柔軟に対応した、その結果どうなつたかということをわざわざ最初に聞いたわけです。その結果、がばっと減つたんですよ、そういう意味でふえたところはないんですよ。あれだけ、六百キロも減つたり、それから何万キロもバス路線が減つ

ている。だから、私は二〇〇〇年からどうなったかと聞いたわけですよ。その意図をわかつてもらわなくちや困るよ。そういう結果として、では

地域住民のニーズがなかつたか。あつたんだけれども、減つたんですよ。そういう点で反省が大事だということを私は言いたいから、一番最初に聞いたわけですよ。

そこで、私は、一番最初に言いましたように、公共交通政策の抜本的な転換が必要だと思うんです。

一つは、やはり車社会、モータリゼーション推進政策の転換が必要だとと思うんですね。交通事故、渋滞、それから環境破壊、いわゆる自動車交通三悪と言ふんだそうですねけれども、それらを初めとした車社会の負の部分を解消、軽減する時代へ向かっていろいろな政策を立ててもらいたい。

か。
それから二つ目だ、そのあたりを受けた公共交通の重視が必要です。先ほど来、皆さんは地域住民のニーズ、こう言うわけですけれども、前もあつたんですね。それをずっとけ散らかしてきま

たからうまいかなかつたのです。それは、公共交通を軽視し、市場任せにしてきた結果、先ほど一番最初に大臣が答弁なすつた、公共交通機関は、乗客の減少、経営の悪化、便数などが減少、それがまた乗客減、路線廃止と悪循環が繰り返されたということなんですけれども、これを改め

て、公共交通を重視するという立場に立つ必要がある。

り大事なんですね。それは何も、大臣に言わせる
と、権利と書くと国家が保障しなくちゃならぬ、
こうなるんですけれども、そういうのを目指す
という立場、方向性でなければ、すぐコストとい
う話に行つて、今時代がそういう時代なんだとい
うふうに見る必要があると私は思うんですね。だ
から、鉄道やバスなど公共交通機関の廃止は、や

はり生存権や労働権、教育を受ける権利を奪われることになる。だから、こうした住民を置き去りにするんじやなくて、すべての住民に移動の足を保障する、国と自治体にはその責任がある、こういう角度で物を考える必要があるんじゃないか。

その三つの点を今提起したいと思うんですが、大臣の所感をお聞きしておきたいと思います。

○冬柴国務大臣 モータリゼーションには光と影があります。光の部分は、多くの国民がこれを共有している以上、非常に便利に使っているわけですが、負の部分は、今穀田議員が指摘されたとおり、交通事故、交通渋滞、環境破壊、こういういろいろな負の部分もありますし、それから、そういうものが公共交通機関を、もう営業ができなくなってしまうほど需給関係を崩してしまったというような面がございます。しかしながら、では、このモータリゼーションをとめられるのか。私は、国民の総意として、これはなかなか難しいと思います。

したがつて、私は、この法律が目指すところは、そこの地域の住民が、そのような公共交通機関がなくなつたときの不便さ、そして移動の自由を奪われる人たちに対して配慮して、どういうふうにしたらこれが維持できるのかという知恵をそれぞれ出していただきたいと思うんです。それによつて、例えばモーダルシフト、すなわち公共交通機関をみんなで使おうじゃないかというような動きをしているところもあるわけでございます。六十五歳以上の人人が運転免許証を返上する運動といふようなものまで出てきている。そうなると、今穀田議員が言われたモータリゼーションの影の部分というものを、国民総意によってそれを埋めていったりすることもできるのではないか、私はそういうことが望ましいと思います。

例えば、ごみゼロという問題。我々は連立に入りでございましたけれども、実際は笑われた面もあつたわけです。しかし、今になれば、国の非常に大きな政策になつているんじゃないでしょうか。私は、そういう意味

で、住民一人一人がその深刻な問題に気づき、そしてそれに自分は何ができるのかということをしてたときに、ごみを分別して、そして透明な袋に入れて出そうじゃないか、袋は有料だということまでこれを是認して、ごみの量を半分、三分の一にしたという英知もあるわけです。

このモータリゼーションも、五百メートル移動するのに自動車に乗るという近代的な人の考え方

というものを改めることにより、公共交通機関と

いうものがまたそういう役割を果たすような場面

が出てくるのではないか。それは広範な地域住民

のコンセンサスの醸成というものが必要であります。

して、私は、この法律によつて、そのようなコン

センサス醸成についていろいろ手だてを講じた

のがこれであり、そしてまた、そこから出てきた結

論を全面的に支援していくこうというのもこの法律

でありますので、そういう意味で御理解をいただ

きたいというふうに思います。

○穀田委員 そこはいろいろ議論のあるところ

で、本当はもう少し基本的な、考え方の基礎にあ

る問題をよく議論する必要があると私は思うんで

すね。それ自身、私どもは、今回の場合、地域住

民を主体にして物を考えるという点は異議ないわ

けですね。ただ、そういうところにすべてがある

んじやなくて、今までの政策的な展開があつて、

それを今新しく地域住民の権利として保障すると

いう角度でやらないと、だめだと思うんですね。

モータリゼーションがとまるかと、それ

はみんなでよく考えてやらざらすことができる

というのは既にきのうの参考人質疑の中でも明らかになつてきましたし、世界の例はそういうこと

を示しているんですね。また韓国の例も、ソウル

の例もきのう出ました。だから、その意味でいう

地域公共交通の活性化、再生のための地域の課

題や二一・二は多種多様であるわけでありますけれ

ども、こうした多様な課題や二一・二を精査した上

で、その地域にとって最適な公共交通のあり方を

きちっと見きわめることができてありますし、そ

れは市町村を中心さまざま主体が総合的に検

討して合意を形成し、それを各主体が責任を持つて推進するということが肝要だと思つております。

このために、この法律では、そういう地域の関係者が協働して、ともに働く形で地域公共交通の活性化、再生に取り組む仕組みづくりをしたわけでありまして、この法律に基づくもろもろの措置

す。それはニーズということで第一であつて、それが責任をとるのは、哲学を持った国と地方自治体が責任を持つということをはつきり言つておきたいと思つています。

○塩谷委員長 次に、糸川正晃君。

○糸川委員 国民新党の糸川正晃でございます。

昨日の参考人の御意見からも、地域公共交通の活性化そして再生、これは非常に重要な課題であ

りますして、本法案についても基本的によい法案だなというふうに感じています。ただ、地域公共交通の再生そして活性化に対しても取り組むに当

たつては、本当に地域の方々が喜んでいただける

ようなものとなるよう、できる限り幅広い地域

の、そして関係者の方々に門戸を広げていただきたいなというふうに感じております。

まず、地元の福井の話でございますけれども、

平成十四年十月に京福電気鉄道の永平寺線が廃止されました。また、乗り合いバスにつきまして

も、福井県内で平成十三年から十六年まで輸送人員が二二%減少しております。このように、地

方部の公共交通というのは非常に厳しい状態にあ

るわけでござります。地域の住民の足の確保のた

めに、この法案が出されるとどのように実際役に立つか、お答えいただけますでしょうか。

○宿利政府参考人 お答え申し上げます。

地域公共交通の活性化、再生のための地域の課

題や二一・二は多種多様であるわけでありますけれ

ども、こうした多様な課題や二一・二を精査した上

で、その地域にとって最適な公共交通のあり方を

きちっと見きわめることが大切でありますし、そ

れは市町村を中心さまざま主体が総合的に検

討して合意を形成し、それを各主体が責任を持つて推進するということが肝要だと思つております。

このために、この法律では、そういう地域の関

係者が協働して、ともに働く形で地域公共交通の

活性化、再生に取り組む仕組みづくりをしたわけ

でありまして、この法律に基づくもろもろの措置

に加えて、関係の予算、地方財政措置などを通じて、国として、公共交通の活性化、再生に主体的に創意工夫して頑張る地方を総合的かつ強力に応援をしてまいりたい、このように考えております。

○糸川委員 そうしますと、地域の関係者がしつかりと協議をして本法律案の計画の策定が行われていくに当たつて、国として何か財政的な支援ができるのかなというふうに感じるわけです。また、法律上の計画、これを作成するかどうかといふことはわかりませんけれども、今言われたよう

に、とりあえず協議会をつくって公共交通の活性化そして再生について話し合いたいんだといふことはありますので、そういう意味で御理解をいただ

きたいというふうに思います。

○宿利政府参考人 まず、この法案に基づく地域公共交通総合連携計画の策定につきましては、十

九年度予算で新しく補助制度を設けております

のがあるのかどうか、お答えいただけますか。

○宿利政府参考人 まず、この法案に基づく地域公共交通活性化、再生の問題を検討する場を設けようという場

があるわけであります。これにつきましては、もう、国としては、一つは、公共交通活性化総合

プログラムというものを活用して支援することが可能になつておりますし、もう一つは、まちづくり

の観点から、都市・地域総合交通戦略策定調査に

も、国としては、一つは、公共交通活性化総合

プログラムというものを活用して支援することが可能になつております。こういった支

援措置を活用し、また、私どもの出先であります

地方運輸局、地方整備局が連携をして、地域の皆

さんの合意形成の促進についてバックアップをし

てまいりたい、このように考えております。

○糸川委員 この法案で、協議会の基本的な仕組

み、これができたということはわかるんですけど

ではないかなというふうに思います。その点につ

いて、国として何らかの対策をされているのか、

お答えいただきたいんです。

○宿利政府参考人 お答え申上げます。

糸川委員御指摘のとおり、地域において公共交通の活性化、再生を検討する場合に、一つは、専門的な知識やノウハウが十分あるかどうか、あるいは情報をきちんと持っているかどうかというの是非常に大きいわけありますけれども、現実には、それぞれの地域でこういったノウハウが不足していると私どもは考えております。また、そのような指摘もきのうの参考人質疑でも行われたところであります。

このため、国といたしましては、地域の公共交通に関する必要な情報やノウハウ、データを体系的に整理、集約いたしまして、市町村等の関係者に適切に提供できるよう情報センター機能の整備を推進してまいりたいと思つております。また、必要な技術的な助言あるいは人材の育成などについても努力してまいりたいと考えております。

○糸川委員 これは、もしできれば大臣にお答えいただきたいんですけども、地域の活性化のために協議会をつくろうとかそういうことで考えられるとしても、単に地域公共交通の活性化とか再生だけでなく、これは昨日も参考人の御意見もあつたんですけども、例えば、観光振興と一体的にやつしていくことが望ましいんじゃないのかといふうにも考えているんですけども、この点について、大臣、どのようにお考えか。

○冬柴国務大臣 まさにおっしゃるとおりでございまして、これから地域の活性化に観光というものが非常に大きな役割を果たしていくだろうと思います。

地域には、歴史、伝統、文化、そして美しい自然や温泉や、そこ独特的の食材もあります。そういうものをよそから来た人が楽しめるようにするためにも、その地域内の公共交通機関がなければ、観光振興といつてもやはりなかなか難しいと思します。したがいまして、その観点からも、私ども本当に観光とも密接に、域内交通の確保というの

は非常に大事な視点だと思っております。

したがいまして、この地域での住民、市町村が中心になつてつくられる、そのような相互連携のプランの中におきまして、観光というものは非常に大きな位置を占めるだろうし、そういうものに対しても、我々はまた助成する予算も持っておりますので、そういうものも、財政問題も、そこでつくられたものについて適切に予算が支出されるように頑張つていきたいというふうに思つております。

○糸川委員 ありがとうございます。

もう時間がありませんので質問はいたしませんけれども、ぜひ大臣、私の福井県、観光名所はたくさんあるんですけども、点在しちゃつてなかなか集中しておませんので、観光客が入つてきてもどこに行こうかという、なかなかこういう交通のインフラが整備されていない。バスがあつても、その後の時間がつながつていいのでなかなか行かれない、結局レンタカーでないと回れない。そういうところを考えますと、やはり地域振興にはならないわけでは、その地方地方、その地域地域に合つた地域公共交通の活性化、ぜひ大臣の方からも各地域に発信をしていただけ、住民参加型そして地域参加型の協議会、これがぜひ成功するように、国交省を挙げて応援をしていただきたいなというふうに思います。

以上です。終わります。

○塩谷委員長 これにて本案に対する質疑は終りました。

○塩谷委員長 これより討論に入るのありますが、討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○塩谷委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○塩谷委員長 (賛成者起立)

○塩谷委員長 ただいま議決いたしました法律案

に対し、中野正志君外四名から、自由民主党、民

主党・無所属クラブ、公明党、日本共産党及び国

民新党・無所属の会の五会派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者より趣旨の説明を求めます。三日月大造君。

○三日月委員 ただいま議題となりました附帯決議案につきまして、提出者を代表して、その趣旨を御説明申し上げます。

なお、お手元に配付しております案文の朗読をもって趣旨の説明にかえことといたします。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たつては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。

一 地域公共交通の活性化及び再生に向け、必

要な環境の整備に努めること。また、地域公共交通の活性化及び再生に関する施策の策定及びその実施に当たつては、縦割りで硬直的な対応ではなく、地方自治体の積極的な取組を支援すべく、一体的かつ効果的な支援策を講ずること。

二 地方の山間部や離島地域等においても、また、高齢者、障害者等の移動制約者に対しても、自由かつ安全な移動により、社会を構成する一員としてあらゆる分野の活動に参加する機会を与えられるべきであるとの認識の下、あらゆる地域において、また、高齢者、障害者等の移動制約者について、移動上の利便性及び安全性の向上に努めること。

八 新地域旅客運送事業の円滑化を図るため車両又は船舶に係る保安上の技術基準の作成及びその運用について行われる配慮が、車両又は船舶の運行の安全の確保に支障のないよう、必要かつ十分なものとなるよう適切に措置すること。

七 地方の鉄道及び路線バスの厳しい経営状況を踏まえ、地域における公共交通の維持が適切に図られるよう、必要な措置を講ずるよう努めること。

六 市町村が地域公共交通総合連携計画を作成する場合には、住民、地域交通の利用者その他の利害関係者の意見を適切に反映させること。

五 運輸部門における二酸化炭素の排出量が増加していることを踏まえ、国際的な枠組に基づき、その削減に向け適切な対策を講ずるよう、最大限の努力を行うこと。

三 鉄道駅におけるバリアフリー化の重要性について、地方の乗降客数五千人未満の駅において、地方自治体の積極的支援を促すため、

九 地域公共交通の活性化及び再生を推進する上で必要となる情報を収集するとともに、市町村その他の関係者が情報を適切に得ることができるよう、必要な措置を講ずるよう努めること。

以上であります。

○塩谷委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○塩谷委員長 (賛成者起立)

○塩谷委員長 起立総員。よつて、本動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際、国土交通大臣から発言を求められてお

国として必要な措置を講ずるよう努めること。

りますので、これを許します。國土交通大臣冬柴鐵三君。

○冬柴國務大臣 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま全会一致をもつて可決されましたことに深く感謝申上げます。ありがとうございます。

今後、審議中ににおける委員各位の御高見や、ただいまの附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいる所存でございます。ここに、委員長を初め理事の皆様方、また委員の皆様方の御指導、御協力に対し深く感謝の意を表します。

大変ありがとうございました。(拍手)

○塩谷委員長 謹んで御了承いたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○塩谷委員長 御異議なしと認めます。よつて、

そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○塩谷委員長 次に、内閣提出、広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律案及び港湾法及び北海道開発のために港湾工事に関する法律の一部を改正する法律案の両案を議題といたします。

順次趣旨の説明を聴取いたします。國土交通大臣冬柴鐵三君。

広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律案及び北海道開発のために港湾工事に関する法律の一部を改正する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○冬柴國務大臣 ただいま議題となりました、広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律案及び港湾法及び北海道開発のために港湾工事に関する法律の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

まず、広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律案につきまして申し上げます。

我が国の持続的な発展を図る上では、その活力の源泉である地域の活力の向上が不可欠であり、意欲のある地域の活性化に向けた取り組みについて、民間、公共を含め、地域の知恵と工夫を引き出しつつ、総合的に施策を展開することが重要となっています。

一方、我が国は東京を中心の一極一軸型の構造から、広域ブロックがそれぞれの資源を最大限に生かした特徴ある地域戦略を描くことにより、自立的な圏域を形成し、各ブロックが相互に、またアジア地域等と直接に交流、連携することで活力ある国土を形成する、広域ブロックが自立型の国土構造への転換を目指すことが必要となっています。

この法律案は、このような状況を踏まえ、民間と連携した地域発意の計画に基づき、広域的な経済活動等を支える基盤整備と地域づくりに対する

ソフト面での支援等を一体的に促進するための地 方の自主性と裁量性の高い財政支援制度を創設すること等により、地域の自立と活性化を図ろうとするものであります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、都道府県は、國土交通大臣が策定する

基本方針に基づき、広域的な経済活動等の拠点となる施設やこれと関連する基盤整備事業等を定め

ること

ができます。

これら

の法律案が速やかに成立いたしますよ

う、御審議をよろしくお願い申し上げます。

に対する民間都市開発推進機構による金融支援や、認定事業者による都市計画の提案等の措置を講ずることとしております。

第三に、都道府県が実施する拠点施設関連基盤整備事業及びこれと一体となって地域活性化を推進する、NPO、民間事業者等の多様な関係事業者の活動等を促進するため、地方の裁量度を高め

自主性を大幅に拡大する交付金制度を創設するこ

ととしております。

次に、港湾法及び北海道開発のために港湾工事に関する法律の一部を改正する法律案につきまして申し上げます。

港湾においては、従来より港湾及びその周辺の環境を保全するため、当該区域から発生する廃棄物を埋立処分するための海面処分場等の整備を推進してきたところであります。

近年、内陸部における最終処分場の確保が次第に困難となってきたことから、海面処分場における廃棄物の受け入れに対する要請がますます高まっています。このため、今後とも海面処分場を計画的に確保できるよう、その整備に係る国

の負担割合を引き上げることとし、このたびこの法律案を提案することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

海面処分場の計画的な確保を図るため、廃棄物埋立護岸等を建設または改良する工事について、港湾管理者施行の場合の国の負担率を、現行の十分の大臣施行の場合の国の補助率及び国土交通大臣施行の場合の国の負担率を、二・五以内から三分の一以内に引き上げることとしております。

そのほか、これに関連いたしまして、所要の措

置を講ずることとしております。

以上が、広域的地域活性化のための基盤整備に

計画を作成することができます。そこで、広域地方

計画協議会が同計画の実施に関し必要な協議を行

うことができることとしておりま

す。

第二に、民間事業者による拠点施設の整備を推

進するための国による認定制度を設け、認定事業

○塩谷委員長 これにて両案の趣旨の説明は終りました。

次回は、来る十三日金曜日午前八時五十分理事会、午前九時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。

午後零時十五分散会

広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律案

広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律

する経費に充てるための交付金の交付等の措置を講じ、もつて地域社会の自立的な発展並びに国民生活の向上及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「広域的特定活動」とは、次に掲げる活動をいう。

一 次に掲げる活動であつて、当該活動が行われる地域外の広域からの来訪者を増加させ、又は当該広域にわたる物資の流通を促進する効果が高いもの

イ 国際的又は全国的な規模の会議、研修会、見本市又はスポーツの競技会の開催

ロ 国際観光地その他の主要な観光地において行われる次に掲げる活動

(1) 観光旅客に対する観光案内、宿泊その他他の役務の提供に関する事業活動(相当数の事業者により行われるものに限る。)

(2) 文化的資産の展示又は伝統芸能の公演

ハ 高等教育の段階における教育活動

二 國際的又は全国的な規模の工業製品の製造に関する事業活動(相当数の事業者により行われるものに限る。)又は共同研究開発ホイ

二 前号に掲げるもののほか、これらに類するものとして国土交通省令で定める活動

二 前号に掲げるもののほか、同号に規定する活動を行う者又は同号に規定する来訪者の利便を増進する貨客の運送に関する事業活動であつて国土交通省令で定めるもの

この法律において「拠点施設」とは、地域における広域的特定活動の拠点となる施設であつて、次の各号に掲げる活動の区分に応じ、それぞれ当該各号に定めるものをいう。

一 前項第一号イに掲げる活動 会議場施設、研修施設、見本市場施設又はスポーツ施設

二 前項第一号ロ(1)に掲げる活動 一団地の觀光施設

三 前項第一号ロ(2)に掲げる活動 教養文化施設

四 前項第一号ハに掲げる活動 教育施設
五 前項第一号ニに掲げる活動 工業団地又は研究開発施設

六 前項第一号ホ又は第二号に掲げる活動 同項第一号ホ又は第二号の国土交通省令で定める活動の種類ごとに国土交通省令で定める施設

3 この法律において「拠点施設関連基盤施設整備事業」とは、都道府県が実施する事業であつて、次に掲げるものをいう。

一 次に掲げる事業であつて、拠点施設の整備を特に促進することが適当と認められる地区(以下「重点地区」という。)の区域における民間事業者その他の者による拠点施設の整備に関する事業の施行に関連して当該事業と一体的に実施することが必要となるもの

イ 道路法(昭和二十七年法律第百八十号)第十三条第二号の一般国道又は同条第三号の都道府県道の新設、改築又は修繕に関する事業

チ 公営住宅法(昭和二十六年法律第百九十九号)第二条第五号に規定する公営住宅の建設若しくは同条第十二号に規定する共同施設の建設等に関する事業、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法(昭和五十年法律第六十七号)第二条第五号に規定する都心共同住宅供給事業(第二十条において単に「都心共同住宅供給事業」という。)、特定優良賃貸住宅の供給の促進に関する法律(平成五年法律第五十二号)第十八条第二項に規定する賃貸住宅の建設に関する事業、市中心市街地の活性化に関する法律(平成十年法律第九十号)第三十四条第二項に規定する住宅の建設に関する事業又は高齢者の居住の安定確保に関する法律(平成十三年法律第二十六号)第四十九条第一項に規定する賃貸住宅の整備に関する事業

リ 土地区画整理事業又は都市再開発法(昭和四十年法律第三十八号)による市街地再開発事業

ヌ その他国土交通省令で定める事業

ト 河川法(昭和三十九年法律第百六十七号)第四条第一項に規定する一級河川の改良工事若しくは修繕又は同法第五条第一項に規定する二級河川の改良工事に関する事業

ハ 下水道法(昭和三十三年法律第七十九号)第二条第三号に規定する公共下水道、同号に規定する都市下水路の設置又は改築に関する事業

4 この法律において「公共施設」とは、道路、公園、広場その他政令で定める公共の用に供する施設をいう。

(国 地方公共団体等の努力義務)

第三条 国は、広域的地域活性化のための基盤整備の効果が十分に發揮されるよう、アジア地域その他の地域における海上輸送網の拠点となる港湾及び主要な国際航空路線に必要な空港、全国的な幹線道路その他の交通施設で高速交通の用に供するものの総合的かつ体系的な整備に努めなければならない。

2 国及び地方公共団体は、広域的地域活性化のための基盤整備の推進に当たつては、地域の自生性を尊重するとともに、それぞれの地域の個性及び特色の伸長に資するよう努めなければならない。

3 国及び地方公共団体は、広域的地域活性化のための基盤整備の推進に当たつては、広域的特定活動を担うべき人材の育成及び確保に関する施策、新たに企業を設立して行う広域的特定活動の開始に対する支援に関する施策、都市と農山漁村との間の交流の促進に関する施策その他の関連する広域的特定活動の促進に関する施策との連携を図るよう努めなければならない。

4 国、地方公共団体、広域的地域活性化を図る活動を行うことを目的とする特定非営利活動法人(特定非営利活動促進法(平成十年法律第七号)第二条第二項に規定する特定非営利活動法人をいう。第五条第七項において同じ。)、広域的特定活動を行ふ民間事業者その他の関係者は、広域的地域活性化のための基盤整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するため、相互に連携を図りながら協力するよう努めなければならない。

二 前号に掲げるもののほか、拠点施設において行われる広域的特定活動に伴う人の往来又は物資の流通に対応するために必要な同号イに掲げる事業(同号又に掲げる事業にあっては、国土交通省令で定めるものとする。)

二 前項第一号ロ(2)に掲げる事業 教養文化施設

二 前項第一号ロ(3)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(4)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(5)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(6)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(7)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(8)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(9)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(10)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(11)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(12)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(13)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(14)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(15)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(16)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(17)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(18)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(19)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(20)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(21)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(22)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(23)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(24)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(25)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(26)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(27)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(28)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(29)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(30)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(31)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(32)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(33)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(34)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(35)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(36)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(37)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(38)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(39)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(40)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(41)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(42)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(43)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(44)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(45)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(46)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(47)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(48)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(49)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(50)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(51)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(52)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(53)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(54)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(55)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(56)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(57)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(58)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(59)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(60)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(61)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(62)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(63)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(64)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(65)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(66)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(67)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(68)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(69)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(70)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(71)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(72)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(73)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(74)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(75)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(76)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(77)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(78)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(79)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(80)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(81)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(82)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(83)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(84)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(85)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(86)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(87)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(88)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(89)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(90)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(91)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(92)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(93)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(94)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(95)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(96)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(97)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(98)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(99)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(100)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(101)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(102)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(103)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(104)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(105)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(106)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(107)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(108)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(109)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(110)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(111)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(112)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(113)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(114)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(115)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(116)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(117)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(118)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(119)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(120)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(121)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(122)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(123)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(124)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(125)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(126)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(127)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(128)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(129)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(130)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(131)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(132)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(133)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(134)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(135)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(136)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(137)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(138)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(139)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(140)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(141)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(142)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(143)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(144)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(145)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(146)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(147)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(148)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(149)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(150)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(151)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(152)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(153)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(154)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(155)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(156)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(157)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(158)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(159)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(160)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(161)に掲げる事業 施設

二 前項第一号ロ(162)に掲げる事業 施設

| | | | | |
|---------------------------------------|-----------------------------|---|--|---|
| 一 広域的地域活性化のための基盤整備に関する基本的方向 | 二 拠点施設の選定及び重点地区の設定に関する基本的事項 | 三 拠点施設関連基盤施設整備事業に関する基本的事項 | 四 関連する広域的特定活動の促進に関する施策との連携に関する基本的事項 | 五 広域的地域活性化のための基盤整備に係る都道府県間その他の関係者間における連携及び協力に関する基本的事項 |
| 2 広域的地域活性化基盤整備計画には、次に掲げる事項を記載するものとする。 | 3 第一項に規定する重点地区の区域 | 4 前号の拠点施設関連基盤施設整備事業と一体となってその効果を一層高めるために必要な事業又は事務(以下「事業等」という。)に関する事項 | 5 前号に掲げるもののほか、広域的地域活性化基盤整備計画の作成に関する重要な事項 | 6 次条第一項に規定する広域的地域活性化基盤整備計画の作成に関する基本的事項 |

| | | | |
|---|--|--|---|
| 7 第二項第四号に掲げる事項には、都道府県が実施する事業等に係るものとし、その拠点施設に記載する事項及び重点地区的区域 | 8 都道府県は、広域的地域活性化基盤整備計画の実施する事業等に係るものとし、その拠点施設に記載する事項及び重点地区的区域 | 9 都道府県は、広域的地域活性化基盤整備計画の実施する事業等に係るものとし、その拠点施設に記載する事項及び重点地区的区域 | 10 都道府県は、広域的地域活性化基盤整備計画の実施する事業等に係るものとし、その拠点施設に記載する事項及び重点地区的区域 |
| 第一節 広域的地域活性化基盤整備計画の作成等 | 第二節 民間拠点施設整備事業計画の認定等 | 第三節 民間拠点施設整備事業計画の認定等 | 第四節 民間拠点施設整備事業計画の認定等 |

| | |
|--|---|
| （広域的地域活性化基盤整備計画） | （民間拠点施設整備事業計画の認定） |
| 第五条 都道府県は、その区域について、基本方針に基づき、広域的地域活性化のための基盤整備に関する計画(以下「広域的地域活性化基盤整備計画」という。)を作成することができる。 | 第六条 広域的地域活性化基盤整備計画を作成するための基盤整備に関する法律(平成十九年法律第67号)第二百八十四条第一項に規定する一部事務組合若しくは広域連合、港湾法第四条第一項の規定による港務局又は広域的地域活性化を図る活動を行うことを目的とする特定非営利活動法人若しくは民法(明治二十九年法律第八十九号)第二十四条の法人若しくはこれらに準ずるものとして国土交通省令で定める者(以下「市町村等」という。)が実施する事業等(都道府県が当該事業等に要する経費の一部を負担してその推進を図るものに限る。)に係るものと記載することができる。 |
| 二 広域的地域活性化基盤整備計画には、次に掲げる事項を記載するものとする。 | 第七条 広域的地域活性化基盤整備計画に記載された重点地区的区域における拠点施設の整備に関する事業(建築物及びその敷地の整備に関する事業(これに附帯する事業を含む。)で公共施設の整備を伴うものに限る。)であつて、当該事業を施行する土地(水面を含む。)の区域(以下「事業区域」という。)の面積が政令で定める規模以上のもの(以下「拠点施設整備事業」という。)を施行しようとする民間事業者は、国土交通省令で定めるところにより、当該拠点施設整備事業に関する計画(以下「民間拠点施設整備事業計画」という。)を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができる。 |
| 一 広域的地域活性化基盤整備計画の目標 | 第八条 國土交通大臣は、前条第一項の規定による計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。 |

| | |
|---|--|
| 二 拠点施設に関する事項(前号の目標を達成するための基盤整備に関する法律(平成十九年法律第67号)第五条第一項に規定する広域的地域活性化基盤整備計画の実施に密接な関係を有する者)とする。 | （民間拠点施設整備事業計画の認定基準等） |
| 1 当該拠点施設整備事業が、基本方針のうち第四条第二項第二号に掲げる事項及び広域的地域活性化基盤整備計画のうち当該重点地区の区域に係る第五条第一項第二号に掲げる事 | 1 当該拠点施設整備事業が、基本方針のうち第四条第二項第二号に掲げる事項及び広域的地域活性化基盤整備計画のうち当該重点地区の区域に係る第五条第一項第二号に掲げる事 |
| 2 広域的地域活性化基盤整備計画には、次に掲げる事項を記載するものとする。 | 2 前項の規定により広域地方計画協議会が同項に規定する事項について協議する場合には、国土形成計画法第十条第二項中「有する者」とあるのは、「有する者及び広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律(平成十九年法律第67号)第五条第一項に規定する広域的地域活性化基盤整備計画の実施に密接な関係を有する者」とする。 |
| 3 第一節 広域的地域活性化基盤整備計画 | 3 第一節 民間拠点施設整備事業計画の認定 |
| 4 第二節 民間拠点施設整備事業計画の認定 | 4 第二節 民間拠点施設整備事業計画の認定 |

条第二項の規定による補助を受けて家賃を減額する」とする。

第四章 雜則

(国土交通省令への委任)

第二十二条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のために必要な事項は、国土交通省令で定める。

(経過措置)

第二十三条 この法律の規定に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置を定めることができる。

第五章 罰則

第二十四条 第十一条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者は、三十万円以下の罰金に処する。

2 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して同項の刑を科する。

附 則

(施行期日)
(検討)

第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(公営住宅法の一部改正)

第三条 公営住宅法の一部を次のように改正する。

第七条第五項に次の一号を加える。

三 広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律(平成十九年法律第十九条第二項の交付金)

(一般社団法人及び一般財団法人に関する法律及び公益社団法人及び公益財団法人の認定等に関する法律の一部改正)

第四条 一般社団法人及び一般財団法人に関する法律及び公益社団法人及び公益財団法人の認定等に関する法律の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律(平成十八年法律第五十号)の一部を次のように改正する。

目次中「第四百四十八条」を「第四百四十八条の二」に改める。

第十一章中第四百四十八条の次に次の一条を加える。

(広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律の一部改正)

第四百四十八条の二 広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律(平成十九年法律の一部を次のように改正する。

第一号)の一部を次のように改める。

第五条第七項中「若しくは民法(明治二十九年法律第八十九号)第三十四条の法人」を「一般社団法人若しくは一般財団法人」に改める。

理 由

広域的地域活性化のための基盤整備を推進するため、国土交通大臣による基本方針の策定、都道府県が作成する広域的地域活性化基盤整備計画に基づく民間拠点施設整備事業計画の認定制度及び拠点施設関連基盤施設整備事業等の実施にかかる経費に充てるための交付金制度の創設等の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

(港湾法の一部改正)

第一条 港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)第一項の一部を次のように改正する。

港湾法及び北海道開発のために対する港湾工事に関する法律の一部を改正する法律案

港湾法及び北海道開発のために対する港湾工事に関する法律の一部を改正する法律

九条第二項の交付金

第四十三条第五号中「十分の二・五」を「三分の一」に改める。

第五十二条第二項第四号中「十分の七・五」を「三分の二」に改める。

第二条 北海道開発のためにする港湾工事に関する法律(昭和二十六年法律第七十三号)の一部を次のように改正する。

第一条第一項中「国がその十分の二・五」を「国がその三分の一」に、「港湾管理者がその十分の七・五」を「港湾管理者がその三分の二」に改める。

第二条第一項中「国がその十分の二・五」を「国がその三分の一」に、「港湾管理者がその十分の七・五」を「港湾管理者がその三分の二」に改める。

理施設の整備を促進するため、これらの施設に係る港湾工事の費用に対する国の負担割合を引き上げる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成十九年四月二十日印刷

平成十九年四月二十三日發行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

B