



題がありましたが、一 番みんながうれしい  
ねと言つた話題は、三陸鉄道が全線復旧したとい  
う話題でございました。

どん出ますように、さらに復興の加速をお祈り申し上げますし、関係各位の御努力もお願いを申し上げたいと思います。

ンバクトなまちづくりと、これと連携した公共交通のネットワークを形成することが重要と考えております。

で進められた。東海道新幹線、名神高速道路の用地確保というのが急務でございまして、それに伴う土地改良事業も推進に拍車がかかって、旧

それでは、きょうの都市再生特別措置法の改正案並びに地域公共交通活性化再生法の改正案についてであります。コンパクトなまちづくりを推進するとともに、これと連携しながら地域公共交通ネットワークの再編を進めるものだという認識をしております。いずれも、まちづくりのあり方や公共交通のあり方を変えていく非常に重要な法案であると考えておりますが、これまでもさまざまなかな形で手だてがなされてきたと考えております。

このため、一つには、福祉や商業などの生活サービス機能と居住を誘導してコンパクトなまちづくりを推進するための都市再生特別措置法の改正法案、もう一つは、地方公共団体が中心となつて、コンパクトなまちづくりと連携して、公共交通ネットワークを再構築するための地域公共交通活性化再生法の改正法案、これを提出させていたいたいところであります。

農業にはよかつたわけであります。昭和四十年に現在の都市計画法が制定され、市街化地域と調整区域の線引きがされたわけでもあります。市街化区域は、平成十七年に一市二町で合併をいたしましたが、現在、発展力があると言われても、市全域の市街化区域は一%という状況でござります。

○太田国務大臣 三陸鉄道が全線開通になりまして、現地に行きましたけれども、大変喜びが爆発している。「あまちゃん」で見ているような大漁船が振られたり、小旗で本当に、駅や沿線で大きく喜びが爆発している感じを受けました。被災をして、直ちに現場で、動いた線路を直したりいろいろなことをして、少しずつ少しずつ開通をさせてきて、やつとといいますか、ついにここが完成なんな喜んでいたわけありますか。そういう御努力をされた大臣から冒頭にコメントをいただければと思います。お願いいたします。

景や時代認識を承りたいと思います。  
○野上副大臣 我が国の地方都市におきましては、これまで、人口の増加に伴つて町が郊外に拡大をするという状況になつてまいりました。また、東京などの大都市においては、高度経済成長以降、人口の流入が続いてまいりました。しかしながら、今後は、我が国は、急速な人口減少と高齢化といったことが見込まれております。

それでは、都市再生法関係についてお尋ねをいたしますが、私も最初の質問でございますので、地域の課題と組み合わせながら質問させていただきたくことをお許していただきたいと思います。まちづくりの関係では、私の地元、愛知県稻沢市でも、住民の利便性を高める取り組みを行われております。これを御紹介しながら質問をさせていただきたいと思います。

まずは、私どもの稻沢市でございますが、名古屋から岐阜へ向かつて、東海道線でございますと大

今取り組んでいるわけでありますけれども、この建設されましたために、この地域は市民サービスが集積した拠点となりまして、団地やその周辺の行つております。今年度中には病院が開院することになりました。

この病院は、図書館や市民会館にも隣接をして、建設されましたために、この地域は市民サービスが集積した拠点となりまして、団地やその周辺の美施いたしました。これに伴つて発生いたしまして、空閑地に新しい市民病院を建設するという計画を立て、その周辺に公園を整備し、歩道整備を行つております。今年度中には病院が開院することになりました。

となつたということで、非常に、三陸鉄道、そして地元の多くの方々の御努力に感謝を申し上げたいと思つております。

年後の人口は現在から約二割減少しまして、一九七〇年ごろの人口と同じ程度になると予測されております。町が郊外に拡大したまま人口が減りま

体十分圏内でございます。名鉄、名古屋鉄道の国府宮駅までも特急で大体十分という大変便利な地域でありますし、おかげさまで、二〇一二年に、

住民にとりましては、身近に病院があることにより安心して暮らせる。市内の住民がこのエリアに来ることによりまして、さまざまな用事を一度に

これが地域のさらなる復興の加速に向けた原動力になると実感をしましたし、沿線の市町村長などともじっくり、式典の前だけじゃなくて、別に時間をとりまして、要望を聞いたり懇談をしまして、まちづくりの中核として駅を再びつくり上げていきたいとか、あるいは、これで観光に力がかかる層入ってくる、地元にもヨーロピトやお酒や海の幸、さまざまありますということで発信をしていきたいとか、そういうことを意欲的に語つておりました。

すと、低密度になつて地域の活力が低下するといふことが考えられます。

一方、大都市におきましては、例えば東京圏では、八十五歳以上の高齢者の人口が三十年後には約三・四倍になると予測されるなど、高齢者の急増が見込まれております。これによつて福祉や医療などの需要がふえて施設が不足すると見込まれております。

このような中で、地域の活力を維持するととも

東洋経済という雑誌で、全国の発展力のある町べ  
ストスリーにも選ばれた町でござります。  
ただ、全体に言いますと、戦前、戦後を通して  
農業が盛んな地域であります。私どもの地元は、  
母なる川、木曽川の扇状地から三角州、デルタ地  
帶、濃尾平野の真つただ中でございまして、山も  
ありませんし、務台先生のところと違つて、山は  
ないんです。丘もございません。木曽川の堤防が  
一番高いところでござります。

コントラクト・シティーを推進するためには、稻沢市が行つて いるように、図書館、市民会館、病院などを集約していくこと は一つの大きな重要な要素であると考えておりますけれども、例えば、病院、福祉施設など必ずしも国土交通省の所管ではないわけでもありますけれども、まちづくりを推進するという観点から見れば、このようなコントラクト・シティーができるようになると期待をしております。

多くの方の御努力に私は感謝をしたいというふうに思つてゐるところです。

に、福祉や医療が確保された、高齢者が安心して暮らせるまちづくりを推進するためには、福祉や交通などを含めて都市全体の構造を見直して、コ

そんな中で、昭和三十年代に入り、農業の効率化を図るべく、土地改良、圃場整備が全国的に進んだわけですが、稻沢市は、同時に、国策

ハクトシティーに資する病院や福祉施設などの整備に対しても国交省からの財政支援を強化すべきではないかと考えるものであります。

本法案に基づきましてどのような財政支援を行おうとしているかをお尋ねいたしました。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

先生の方から、稲沢のUR団地について、大変いい事例の御指摘をいただきました。

今般の都市再生特別措置法では、都市機能を誘導する区域には、従来の都市局の街路、公園、下

水道といった三種の神器だけではなくて、御指摘のような医療施設あるいは福祉施設、図書館など文教施設等についても、この区域に立地をされる場合には、社会資本整備交付金等を使いながら支援をしていくことといたしております。

さらに、自治体において財政事情、地元負担が厳しい場合がございます。このような場合に、空閑地が、今般の場合はURの土地ですので、ちょっと違いますが、公的な小学校跡地とかそういうところを安く事業者の方にお貸しするといった場合には、市町村が地元負担をしなくとも、国が事業者の方に直接支援ができるといった制度を設けて、おっしゃるように機能をこれから集約していくというところに国土交通省としてもしっかりと今般の法律で支援をさせていただきたいと考えております。

○長坂委員 ありがとうございます。しっかりと支援のメニューがあるということでありますので、よろしくお願いいたします。

さまざまな機能を集約するためには、財政面での支援に加えて、規制緩和などによりまして整備が行われやすい環境を整えるということも重要なと考えております。

本法案において、規制緩和という観点から、特定用途誘導地区という制度が設けられているわけですが、この地区を定めることにより具体的にどのようなメリットがあるのかをお伺いしたいと思います。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

特定用途誘導地域という制度でございますが、特に、船井市等、三大都市圏の周辺地域では、今後高齧化に伴つて介護施設等が不足することが考

えられます。しかしながら、一方で、財政的には比較的豊かな都市も多いというような状況でございます。

そこで、今般、この地区を使いまして規制緩和を二つ取り入れたいというふうに考えております。

まず一つは、容積率でございます。

例えば、老朽化した病院を建てかえたい、しかし現在の土地の面積では、容積率がいっぱいにならなかな同じ場所に病床数をふやして建てかえられないから郊外に出でてしまつた、いわば隠れた補助金のような仕組みにできないか。

それから、もう一点は、用途についての規制緩和でございます。

例えば、現在、低層住宅地の用途規制ではデイサービス等の訪問介護施設というものは認められておりませんが、今後、在宅で介護を進めるということではこういうものが大変重要な要素になりますので、この特定用途誘導地区では、このようないくつかの規制緩和をしてまいりたいと考えております。

○長坂委員 容積率等、そういう方策があるといふことはよく承りました。ありがとうございます。

また、このような生活サービスが集約した拠点までアクセスしやすくなることも重要であると考えるわけであります、稲沢市の当該病院の周辺では鉄道と道路が立体交差をしていない。先ほど申しましたように、発展力があるというふうに認めたられる一方で、土地改良の関係で調整区域が多いため、乗降客がございますが、そこから五百メーターグラム離れますと調整区域というような課題もあ

ります。

そして、南北にそいつた鉄道がござりますので、東西の市内が分断されると、いろいろなこともあります。

今般、この地区を使いまして規制緩和を進めることを再整備していかなければいけないということがになるわけなんですが、こういったまちづくりを進めるに当たっては、さまざまな施設整備とあわせて、連続立体交差を進めることができると考えております。

いろいろな都市で、そいつたことが進んでおりますけれども、その関係について、今どんな取り組みとか手助けができるかということについてもお尋ねをしたいと思います。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

連続立体交差事業は、あかずの踏切を含む複数箇所の踏切を一挙に除去して、都市内交通の円滑化を図り、分断された市街地を活性化していく、まさに、歩いて暮らせるまちづくりを進めます。

上で大変効果の高い事業でございます。また、稲沢はJRと名鉄と両方通つておりますので、その箇所の踏切を一挙に除去して、都市内交通の円滑化を図り、分断された市街地を活性化していく、まさに、歩いて暮らせるまちづくりを進めます。

ただ、この事業につきましては、大都市近郊部、土地を取得するといつたこともあり、実は、一キロ平均で約百三十億円という大変多額の事業費がかかる、あるいは、用地の取得についてもなかなか難しい面があるということと、課題が多いのも現状でございます。そのため、連続立体の事業を行なう場合には、道路管理者あるいは鉄道事業者の関係者間で事業の必要性や費用負担について十分な検討をまずしていただきたいというふうに考えております。

○長坂委員 これまで富山駅のところだけに都市機能が集中されるんじやないかというような御不安があるという御意見を伺つております。

本法案では、このようないか所に全ての機能を集中させると、考え方方は一切持つております。具体的には、福祉、医療、商業など生活に必要なサービスについては、例えば、そのような中心駅のみならず、合併前の旧町村の中心部、あるいはバスのファーダー線等が交差するような主要なバス停周辺などの、いわゆる生活拠点に集約をしていく。さらに、公共交通の充実を今般の地域交通の法案で図つていまして、これらをうまく結んでいく。

ひしきり指導も、御相談にも乗つていただきま

たいな、そういう要望をさせていただきます。

稲沢市に限らず、その周辺の一宮市やあま市も、合併をした市町村が多く存在しているわけであります。ですが、合併した市町村では、規模の大きさ拠点地域への一極集中が進み、他の地域の生活が不便になるのではないかという懸念も強まつております。

まず、この稲沢市でも、祖父江町、平和町と合併をいたしましたけれども、市町村間のアクセス、まだつきり一本横軸が通つていないと、統一感に欠けている部分があることも現実であります。

いろいろな都市で、そいつたことが進んでおりますけれども、その関係について、今どんな取り組みとか手助けができるかということについてもお尋ねをしたいと思います。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

連続立体交差事業は、あかずの踏切を含む複数箇所の踏切を一挙に除去して、都市内交通の円滑化を図り、分断された市街地を活性化していく、まさに、歩いて暮らせるまちづくりを進めます。

今般、この地区を使いまして規制緩和を進めることを再整備していかなければいけないことがなるわけなんですが、こういったまちづくりを進めるに当たっては、さまざまな施設整備とあわせて、連続立体交差を進めることができると考えております。

いろいろな都市で、そいつたことが進んでおりますけれども、その関係について、今どんな取り組みとか手助けができるかということについてもお尋ねをしたいと思います。

○長坂委員 やはり、そういうことも大事でありますので、ぜひそういう方向でお願いをしたいと思います。

用意していた質問が多いものですから、少しはショットでまいりますが、私も愛知県議会を六期務めてまいりました関係で、愛知県でいろいろな意欲的、先駆的に取り組んできた課題があるわけなんですが、それについても触れさせていただいて、質問させていただきます。

愛知県では、新交通システムのピーチライナーというのがあつたんですけども、一九九一年に開業したもの、利用者数が予測を大変大幅に下回って、苦渋の決断で二〇〇六年に廃止となつたという厳しい実事もございました。それに向けて、大変多くの御支援もいただいて、超電導ではなくて常電導といいますか、リニモという、リニアモーターカーと似たような仕組みなんですけれども、そういうものをつくりました。万博開催時には年間二千百万人の利用がありましたけれども、万博が終わりますと一挙に年間五百万人に減りました。

毎年毎年いろいろ改善をして、今、七百万人ぐらいに戻つておりますが、これらの鉄軌道というのは新技術を活用し、先駆的、意欲的な取り組みであつたにもかかわらず、結果として利用が低迷してしまつたということについて、その原因を分析して今後の取り組みに生かしていくことが必要だと考えております。

これら鉄軌道の利用が低迷している原因については国交省ではどのように分担しておられるか、また、今後の取り組みにどのように生かしていくかをお聞かせいただきたいと思います。

○瀧口政府参考人 委員御指摘の桃花台線、いわゆるピーチライナーは、平成三年に開業した路線でございますが、開業後、ニュータウン開発が当初の見込みどおりに進まなかつたということがございまして、計画人口五・四万人に対しまして、廃線をいたしました平成十八年の段階では二・八

万人といつたようなことがございまして、利用者は当初予定の三分の一にとどまつたといったことがございます。このため、委員御指摘のように、十八年に事業を廃止したというふうに承知をいたしております。

また、いわゆるリニモでございますが、平成十七年に開業した路線でございますけれども、主たる利用者として見込んだ沿線の大学、このあたりは大学が非常に多くございますけれども、大学などへの通学者によるバスから鉄道利用への転移というものを見込んでいたわけでございますが、これが十分進んでいないということがございまして、利用者数は当初予測に比べて三分の二にとどまつているというふうに承知をいたしております。

こういつた鉄道や軌道といったものにつきましては、施設設備に相当額の投資が必要となつてます。見通しを立てていくといふことが必要となるだろあわせて、鉄軌道の場合には、町のあり方を踏まえながら、駅までのアクセスなどの出発地から目的地までの全体の使いやすい交通システムといふものを考えていく必要があるだろうと考えております。

このため、新設のみならず、既設の鉄軌道路線の維持のために、地域と一体となった利用方策を検討していくことが必要であるというふうに考えております。

○長坂委員 それと、このリニモに関しては、基本的には自動無人運転方式により運行しているわけあります。ただ、一区間、地下走行区間に限つては乗務員の添乗が条件とされているわけでありますけれども、駅の距離も一区間と短く、平常より運転司令室や最寄りの駅から車内を遠隔監視できる体制が確立されております。異常事態発生時には直ちに駅から係員が駆けつけるというこ

とを理由に、愛知県が何とか無人化を提案しているわけありますけれども、この件についてまだ実現していないわけあります。

開業以来九年が経過して、駅員の習熟度も上がっております。安全性は軽視するものではございませんけれども、どうぞ国交省もそういった方向で御指導いただけないでしょうか。お尋ねをいたします。

○瀧口政府参考人 鉄道が地下を走行する場合、火災など万一の災害時に、避難する場所が限られています。施設設備に相当額の投資が必要となつてます。見通しを立てていくといふことが必要となるだろ乗客の迅速な避難が可能となるような乗務員の訓練の実施。こういつたことを求めたわけでござります。

このため、地下走行区間につきましては、火災発生時における避難誘導設備の整備、あるいは、乗客の迅速な避難が可能となるよう乗務員の訓練の実施。こういつたことは、乗務員の添乗を求めている、こういつたことでござります。

○長坂委員 それと、このリニモに関しては、事業者側から、これにつきましては、事業者側から、この義務の緩和ができるのかという御相談をいたしているところでございます。私どもも、本省からも課長補佐を派遣いたしまして実態を調べるといったようなことをやつてきておりますが、御指摘でもござりますので、引き続き、無人とした場合であつても万一のときにはどのような迅速な避難誘導ができるか、事業者側の御相談に応じて、何ができるかについて検討してまいりたいというふうに考えております。

○長坂委員 ぜひ御指導をいただきまして、もしできることであれば、そういうことを可能にしたいなどお願いをするわけでございまして、いただきたいと思います。

一つ飛ばさせていただきますけれども、愛知県の先進的な取り組みの中で、地域の交通を考えいく上で、生活サービスが集約した拠点までのアクセスをいかによくしていくかというのが重要なことで、そういう住民の移動ニーズというのはさまざままでございます。

豊田市で、こうした人によりそれぞれ異なる目的地にスムーズに移動するための実証実験として、超小型の電動自動車、超小型モビリティを活用したハーモという次世代交通システムの実証が行われております。新しいモビリティやまちづくりを考えてどのようにお考えか、お尋ねをいたします。

○田端政府参考人 お答えいたします。

超小型モビリティは、交通の省エネ化に資するとともに、コンパクトなまちづくりに適した新たなカーボンリリーの乗り物でございます。

地域の手堅な足として、コンパクトなまちづくりと連携することによりまして、高齢者や子育ておりますけれども、迅速な避難誘導ということでおられますけれども、乗務員の添乗を求めていたわけでござります。

従来から、これにつきましては、事業者側から、この義務の緩和ができるのかという御相談をいたしているところでございます。私どもも、本省からも課長補佐を派遣いたしまして実態を調べるといったようなことをやつてきておりますが、御指摘でもござりますので、引き続き、無人とした場合であつても万一のときにはどのような迅速な避難誘導ができるか、事業者側の御相談に応じて、何ができるかについて検討してまいりたいというふうに考えております。

○長坂委員 ぜひ御指導をいただきまして、もしできることであれば、そういうことを可能にしたいなどお願いをするわけでございまして、いただきたいと思います。



住居を誘導する区域を定めることによってコンパクトなまちづくりを進めようとするものであります。

しかし、余り過度が進んでしまった場合でこの言語を導入すると、むしろ限界集落などを生み出すようなことにつながるのではないかという感じも

持つているところでありまして、本法案が想定をしている都市、その人口規模をどのぐらいで想定しているらしやるのか、その点について、まず確認をさせていただきたいと思います。

法律上は、都市の規模について、特に制限は設けておりませんが、この法案を作成するに当たつて、コンパクト化ということで、こういうような仕組みについて活用する意欲というものを確認いたしましたら、地方都市では、県庁所在都市あるいは十万人程度の市から、やってみたいという希望が寄せられております。

大都市では、やはり中心部ではなくて、高齢者が急増している周辺都市で活用の希望があるということで、これらの都市を中心的に当初展開をしていくものというふうに予想をしております。  
○中村(裕)委員 十万人都市または県庁所在地に意欲的な意見があるということをございました。私の他元の「尊市」を例ごとりますと、五十年

前、一九六四年に人口のピーク、二十二万七千人あつたわけがありますけれども、五十年経して、今、十二万七千人まで、八万人減少している状況であります。その十二万七千人の人口でも、今、高齢化率三四%という状況でありますけれども、小樽は歴史も古いですから、非常に古い家屋が密集している地域もあるわけですが、これは、将来とも人口は減少傾向にあつて、統計上でいうと、二〇四〇年には、今の十二万七千人が七万人にまで減少するというふうに想定もされてゐるところであります。

二十万人時代の市街地の中でも、それこそ密度が低い高齢化した町になつてしまふと、非常に効率的な行政サービスもできないというふうに

私も感じているところでありますけれども、市町村がこれから立地適正化計画を立てていく上で、何年ぐらい先の町の姿を想定して立てていくことになるのが妥当と考えていらっしゃるのか、そのあたりの考え方をお聞かせいただきたいと思います。

○石井政府参考人 今、先生の方から 将来の人口展望の、小樽の例を示していただきました。今般の法案でも、将来人口の予想等を踏まえながら計画を立てていくことになります。

しかしながら、人が住んでいらっしゃる、しかも所を変えながらコンパクト化を進めていくということでござりますから、やはりこれは時間かけて、インセンティブを講じながら、むしろ行きたいと思うように、徐々にやっていくことが必要ではないかというふうに考えております。ちなみに、コンパクトの優等生ということでお取り上げられます富山市でございますが、平成二十三年、行財政改革プラン、さらには、

二十年に市町村マスター・プランの中で居住区域を設定して、コンパクト化を進めようとしておりますが、この目標が平成三十七年ということで、二十年弱と二つになります。

な自治体の基本構想等が十年ぐらいということから考えると、十年から二十年ぐらいの時間をかけてゆっくりと進めていくものではないかといふうに予想をしております。

○中村(裕)委員 十年から二十年をかけてゆっくりと、徐々に、しかも、強制的ではなくてインセンティブを持たせて、そちらの区域に住みたいという住民の気持ちを起こさせていくというお話をあります。

もちろん、そういう形の、時間をかけてのまちづくりになるといふふうに思いますけれども、昔

から、街道沿いや駅周辺に市街地が形成されるとを見ても、住民が暮らしやすく、効率的なまちづくりを進めて、そこに住みたいというために

は、地域公共交通の利便性を確保することが非常に重要であります。今、例に挙がつた、モデル都市と言われている富山市の例を見ても、地域公共交通網がまちづくりの柱になつておるわけであります。

業者が主体的に決めていた地域交通網形成計画を、この法律によつて、地方公共団体が主体となつて計画を定めることとしておりますけれども、まちづくりと交通の利便というものが不可分の関係にあるのですから、両面を重視

閣僚にあるおおむねありますから、直面問題を選擇して運用を図るべきと考えますが、その連携の仕方、どのように対応していくかとしているのか、国土交通省のお考えをお聞かせいただきたいと思います。

も、しっかりと暮らしがやすい地域へくりを進め  
る、これが大事であります。

そこで、複数の拠点への都市機能の集約を促進  
する、これが一つ。それから、その拠点同士を結ぶ公共交通ネットワークを維持、活性化するとい  
うことが一つ。そしてさらに、その公共交通沿線  
等に居住を秀導していく、これら大事なことで、こ

ざいまして、これら三つがまさにクロスオーバーとして、一体として進めていくことが必要だというふうに考えております。

今回のこの法案におきましては、まさにこれら の施策を連携して進めることを念頭に置いておりまして、両法案に基づく立地適正化計画と地域公共交通網形成計画は、調和のとれたものでなければならないというふうに書かれているところでござります。

委員御指摘のとおりでございまして、国土交通省といったしましては、両法案の担当者が合同でア

ロジエクトチームをつくつて、先ほど大臣も答弁いたしましたけれども、市町村ごとに担当職員を指定して、相談にきめ細かく応じるということ、

そしてまた、地方整備局及び運輸局の連携を強化して、地域に密着したワンストップの相談窓口を設けるなど、こういった方策を通じまして、市町村等が両計画を連携した形で円滑に運用できるよう、国交省として必要な支援を行っていきたい、というふうに考えております。

○中村(裕委員) 高木副大臣から非常に力強いやさしい答弁をいただきました。市町村ごとに職員を派遣して、ワンストップの窓口を設けていただく、そして合同のプロジェクトチームをつくっていくと、うまいこといくと思います。

いえ、ことであらわすので、大いに其待したいと思  
います。

地方都市で問題となつてゐたのは、郊外に大型  
ショッピングセンターが立地をされて、中心市街  
地の商店街がシャッター街になつていくというよ  
うなことがありました。中心市街地の活性化の法  
案も今国会で審議をされてゐるところであります  
けれども、この都市再生特別措置法の中では、都市  
再生特別措置法の施行区域（後述）によく行き込

機能として市街地に設置する機能の中には商業施設も含むこととなつておりますけれども、大型商業施設の郊外への立地は、この法案によつて困難なものになると考へていいのか、この点について確認をさせてください。

今般の法案では、市町村が都市機能誘導区域を設定し、都市機能を中心市街地に誘導しようとするとき、商業施設を含めることが可能ということです。

委員御指摘の、中心市街地活性化法の改正も提出されておりまして、これらの両制度を市町村の実情に合わせて活用することを想定しているといふべきであります。

るでございます。  
なお、大規模商業施設の郊外への立地につきましては、国の制度のみならず、市町村が地域の

実情に応じまして特定用途制限地域を設定することにより、制限することは可能になつております。

た。

○中村(裕)委員 それでは次に、居住誘導区域外のことについて質問させていただきます。

そうはいいましても、その空き地は残るわけですが、いまして、この管理についてもお金がかかります。本法案では、所有者がNPOなどと協定を締結して管理を委ねるという協

都市再生特別措置法により、居住誘導区域に住む民を誘導するわけですね。すると、その区域外は、郊外はたくさんある空き家が生まれてくることになるというふうに思います。今、平成二十年年度でも全国で七百五十七万戸の空き家があるといふことで、非常に空き家対策も問題になつてているところですが、さらにそういう空き家がふえてくることになると思います。

定制度を設けております。そうしますと、そういう跡地の管理に対する市町村が財政的な支援をする場合も、単なる個人に対する支援ではなくて、公益を果たすNPOに対する支援ということです。適正な管理が推進されるものと考えております。

こうした区域外の空き家や公共施設などの除去を進めて、その跡地の適正管理や適正利用を考える必要があるというふうに考えます。特に、空き家の除却を個人の責任だと突き放してしまっては、まちづくりは進まないというふうに考えるわけであります。区域外の空き家や公共施設の除却も含め、区域外のまちづくりをどのように進めていくかと考えていらっしゃるのか、国土交通省の所見を伺いたいと思います。

分の二の支援策が今あるとおもつから、その対象地域に入れていくということですぞ。それも非常に大切な施策だと思いますけれども、住宅が建っていることによって土地の固定資産税が免除されるという税制ですか、そうした課題もありますし、代執行によつて行政、市町村が個人にかわつてそれを行つていくことも必要にならうというふうに思いますので、今後、議員立法も含めて、与党の方でも今協議中でありますので、進めていきたいというふうに考へているとい

委員御指摘のとおり、居住誘導区域の外から由  
方に移ってきてくださると、当然のように空き  
家が生じます。しかも、その場合に、特に高齢者  
の方は、将来のことを考えると、なかなか空き家  
の除却についてお金が出せないといったことが考  
えられます。

そのような観点から、今般、このような居住誘  
導区域を設定して、そこへ移していくという場合  
については、住宅局の方で空き家の除却に対する  
支援措置がございますが、その対象区域を拡充し  
て、その場所に含むということをしていただきま  
した。

また、施設についても言及がございましたが、  
病院等がもう一回中心街に戻つてこようという場  
合は、この施設の除却に対する支援措置、これに  
ついても本制度の対象にすることといたしまし

ろであります。次に、都市再生特別措置法では、市街地を形成する都市機能誘導区域や居住誘導区域を地方公共団体が線引きして区域指定を行い、その区域外から誘導するわけですね。そうすると、区域外の土地について、地価が下がるのではないかというふうに、私はその副作用を心配するわけであります。

ますサヘジ、どうなうな考えをお持らば、お同

ますけれども、どのよきが考案をお持ちか  
いしたいと思います。

は一つ念頭に置いて進めていた必要があると  
いうふうに思います。その点、指摘をさせていた

○石井政府参考人 誘導区域になつた土地について、地価が下落するのではないかという懸念があるという御指摘でござります。

だきます。  
ちょっと時間の関係で一問飛ばしますけれども、地域公共交通の活性化に関する法案について

まず、この居住を誘導する区域を決める際に、は、住民の方と十分にお話ををしていただくということが、その意味でも大変重要でございます。富山等では、これらが指定に当たって、市長等が

今後、高齢化がさらに進行し、ただでさえ限界集落が散見される過疎地で公共交通網が疲弊すれば、ようやく昌葉七が進むべきよ。そういうこ

山等では、この辺の地元の主導で、一時的に市長や議員を招いて、市議会に提出して理解を求めるなどして、何回も市民集会に出でて理解を求めていたといふことを伺っております。

内に農地であるとか、あるいは工場跡地で居住には適しない、あるいは交通アクセスが悪い、将来ここに公共交通をなかなか引けないといったところが、いわゆる相対的に住宅開発のニーズが少なかつたといふことである。

たいと思います。  
○西脇政府参考人 お答えいたします。  
御指摘のとおり、人口減少、少子高齢化の加速  
度的進展によりまして、全国的にます地或公共交

いところが指定されていくのではないか。  
そういう観点で、実はこれも富山のデータで  
ございますが、居住推進地区外の地価下落は、寒  
は地方部の平均とほぼ同じでございまして、一方  
で、居住推進地区内は地価の下げどまり、あるい  
は、中心部の都市機能を誘導しているところでほ

通は厳しい状況にござります。特に厳しい状況でございます過疎地域におきましては、高齢者の方の通院とか学生の通学等のために、公共交通網の確保が極めて重要な課題でござります。当然、本法案の対象地域になるというふうに考えておりま  
す。

地価の反転もあつたといふことでござります。いずれにしましても、この区域の設定に当たつては、住民との協議をしつかりしながら進めていただくことが重要だというふうに考えております。

そうした過疎地域につきましては、一般的に輸送需要が少ないことから、いわゆるバス路線だけではなくて、例えば、予約制で自宅と病院を直接移動するデマンドタクシーの導入など、多様なサービスを組み合わせて公共交通網を確保すること

○中村(裕)委員 長坂代議士の質問の答弁の中  
に、大臣から、知恵と人材と合意形成能力という  
お話をありましたので、その合意形成能力の中

とが必要となります。

今回の法案に基づきます地域公共交通網形形成計画の中で、このような多様なサービスをまずしつ

で、地域の住民の方と納得のいく進め方をされることが非常に大事なんだろうというふうに思います。

かりと位置づける。その上で、これらが持続可能な維持改善事業という予算がございます。こうしたものによりまして、必要な財政的支援もあわせて行ってまいりたいと考えております。

○中村(裕)委員 持続可能な体制に支援をお願いしたいというふうに思います。

我が国全体を見ると、過疎過密の問題がありま



今回の法案の質問に入させていただきますが、まず、昨年の日本再興戦略で、その中に「三つのアクションプラン」とあります、「日本産業再興プラン」というところがござります。その中で、「立地競争力の更なる強化」、この中に七項目ございまして、四項目めに「都市の競争力の向上」ということが出てまいります。

この「都市の競争力の向上」の中には、先般指定がされました国家戦略特区の話なども出てまいりまして、この中で地方都市についての記述があり、地方都市においても町中への集約化による都市構造の再構築、人口が減少する中でも住宅、医療、福祉等の機能を町中に誘導し、都市の活力の維持向上を図る、そして細目で、コンパクトシティーの実現、中心市街地の活性化などということが出てまいります。

この地方都市と、いう言葉については、これま

で、二十一世紀の国土のグランド・デザイン、第五全総、第五次全国総合開発計画の中にも引用されておりますし、第四次全国総合開発計画、第四次全総の中でも定義がさまざまされておりまして、地方の中枢都市、地方中核都市、地方中心都市、これは人口十万人程度、地方中小都市は地方圏において人口五万人程度以下の都市、こういうような定義もされております。

そこで、まず初めに大臣にお伺いをしますけれども、都市のありようを決める大きなパラメーターの一つが人口であることは論をまたないと思っています。国全体として人口減少、少子高齢化という傾向が進む中につけて、人口の大都市部への集中ということも懸念をされておると思いますけれども、大都市部への集中を緩和して、各地方においても同様に適切な人口分布をどう確立していくか、極めて重要かつ大きな命題に国土交通行政からアプローチをする、これが今回の法案の大きな骨格であろうと考えておりますけれども、両法案が解決していくこうとする課題及びその目的について、大臣の御所見をお伺いいたします。

う」とと高齢化ということは、ます真っ先に、これから日本の国土形成、そして、国土形成ということは、そこに住んでいる人の住まい方、生活ということと同時に、もう一つは雇用、仕事というふう、何をして過ごすかということは非常に大事なことだと思います。少なくなつた、だから仕事もあわせてなくなつた、やることもなくなつたというのではなくて、この人口減少ということを、全体的には六割の地域で人口が二〇五〇年には半減をする、そして二割の地域は人が住まなくなるという現状をよく見た上で、今度は、その住まい方というものをどういうふうにしていくのか、雇用というものがどういう形で展開されるのかということを、あわせて考えていかなくてはならないというふうに思つています。

あわせて、大都市と地方という分け方をしておりますが、人口減少の今の日本の現実を見ますと、大都市近郊というところが、例えばニュータウンをつくったがオールドタウン化しているということがあって、もう一つ、各地方のというよりも、政治家が東京近郊、埼玉の各都市なんかで、朝、おはようございまると街頭演説をしていても、全然十年前とは変わつて人が少なくなつていいる、その大都市近郊のところに層間もそのままいちらつしやるという方が多くなつてきて、ビルをとつてくれる人が少ないということがありますけれども、そういうことは極めて重要で、大都市そしていわゆる地方ということと、もう一つ、大都市近郊というのは、また違つた様相というものを呈しているといふうに思つています。

そういう意味では、地域の活力を維持するところに、福祉や医療の機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるまちづくりを推進するということ、そして、あわせて、大都市の、それぞれの地域を牽引していくという、そうした雇用、仕事ということについても、そうしたまちづくりを形成していかなくてはいけないということ、都市全体の構造を見直して、全体的にはコンパクトなまちづくりと、プラス、ネットワークという形で、今回、

問題を提起しながら一緒に考えて、そして具体的に動き出そうという法案を出させていただいたということです。

非常に大事な、今の日本の現状に即してどうするか。その背景には、交通政策基本法を昨年提出していただきたり、さまざまことをやらせていただいておりますが、今度はまちづくりというのを中心にして、人口減少そして高齢社会といふ二つは、当然、一番、二番の問題として背景にながら対応するということ。それぞれ地域が違いますから、そこにどういう町をつくっていくかということの起点というものにしたいというふうに思つておるところです。

○伊藤(涉)委員 ありがとうございました。

今、御答弁の中でおっしゃった、まさに地方都市における仕事、雇用というのも極めて重要で、そういう観点からも、地方における仕事、これは公共投資ということとも切つて切れませんし、今後の日本の社会を考えたときに、インフラの老朽化、大臣がずっとおっしゃつておられるメンテナンスの体系的な仕組みの整備は、この大きな命題の解決、地方における雇用を生み出していくという意味でも極めて重要なことだと思います。

そういう意味では、国土交通行政が所管をする中に、さまざまな取り組むべき課題があると思いまして、この中で、各省庁の施策の有機的な連携を確保する仕組みの導入ということを政府に要請させていただいております。

これまで、地方都市の活性化に関して、昨年十一月末日で要請を公明党として実施しておりまして、この中で、各省庁の施策の有機的な連携を確保する施策を実施していくは、なかなか、施策の効果が

分散をされまして、地方の活性化が思つた以上に進んでいないというのが実情かと思います。この地方活性化に関する各省の施策が有機的に連携するような仕組みの導入及びこれらの施策の、各地域の実情に合わせて活用ができるようにサポートをすべきである、こういうふうに要請をさせていただいたところですが、見解及び目下の取り組みも含めまして、内閣官房の地域活性化統合事務局、御答弁をよろしくお願ひいたします。

○富屋政府参考人 お答えを申し上げます。

地域活性化につきましては、関連する省庁が多岐にわたりますことから、これらの関係各省が連携して施策の推進に当たることが大切であるということは、私どもとしても認識をしております。そういう問題意識も踏まえまして、地域活性化に向けた取り組みに対し、国として横断的、重層的な支援を行うために、地域活性化プラットフォームを構築いたしまして、地域活性化の推進に関する関係閣僚会合というのをこの一月に設置したところでございます。

この会合、二回目は三月二十五日に開催されておりましたが、そこでは、地域の直面している二つのテーマ、超高齢化・人口減少社会における持続可能な都市・地域の形成というテーマと、地域産業の成長・雇用の維持創出というテーマにつきまして、総合的に改革する取り組みを行う自治体、モデルケースを選定いたしまして、いろいろやつていこうということを決定いたしまして、現在、公募を行つておるところでございます。

この公募を四月二十一日に締め切りまして、五月中旬には、有識者で構成されますワーキングチームの評価も踏まえまして、選定をしたいと考えております。このモデルケースに対しましては、関係府省の関係施策等で最大限支援をしていくとともに、先進的なプロジェクトとして見える化を図つていただきたいということを考えております。

また、このとりあえずの取り組みは現在の予算等で行うわけでござりますけれども、今後のこと

としては、必要な税財政上あるいは金融上の支援等につきまして、平成二十七年度の予算とか税制改正等を通じて実現に努めていくとか、あるいは、モデルケースを通じて浮かび上がってまいりは、モニタリングを実現するため、法律改正も含めて制度改正を検討するといつたようなことも視野に入れております。こういった取り組みによりまして、各地域ごとの取り組みに対し、横断的、重層的な支援を行つてまいりたいと考えております。

○伊藤(涉)委員 ありがとうございました。

こうした取り組みが、また一つの大きなポイントになつてくると思いますので、ぜひともよろしくお願いをしたいと思います。

では、以下、法案の中身についてお伺いをした

大変多岐にわたる法律の中身ですので、きょうは特に時間の関係もありますので、都市再生特別措置法一部改正の方についてお伺いをしてまいりたいと思います。

この法律は、いわゆる都市計画という意味では非常に新たな取り組みを進めることになります。中でも、まず立地適正化計画というものが非常に重要な要素を占めてくるわけですが、法文を読むと、実際にやるのは市町村長ですね。ですから、この法律を使いこなせるかどうかといふところに非常にかかると思いま

す。

国土交通省としてのサポートももちろん重要ですけれども、よく理解して、なるほど、こうすればいいのかということが、自治体がよく理解できることが重要な点だと思いますので、この立法の趣旨を明らかにして、今後の計画の策定等に資するために、できれば、議事録を読んだら実際の作業に取りかかれるような、この法律が使いこなせるようないいと思います。

まず、第八十一条第一項におきまして、市町村は、「都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市

機能増進施設の立地の適正化を図るための計画(以下「立地適正化計画」という。)を作成することができる。ものとしております。これが極めて重要な点でございます。

この都市機能増進施設として、先ほど来出ておりましたが、「医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であつて、都市機能の増進に著しく寄与するものをいう。」としております。

各市町村において、この法文で表現するところ

の施設は千差万別になると思われども、国

交省としてはどういつた施設を想定しておられるのか、御答弁をお願いします。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

先生御指摘のとおり、法文上の「都市機能の増進に著しく寄与するもの」ということでは、なかなか市町村の方には御理解をいたゞくのが難しい面があるかと思います。そういうことで、私どもとしては、これらの施設につきましては、これから技術的指針その他、個別具体にどのように

な施設が対象になるかをきちっと示していく

い。

例えば、医療施設でも、通常の病院はなるのか、地域医療支援病院はなるのか等、医療法等いろいろな区分がございますが、それらの区分をきちっと捉えながら示していきたい。あるいは、社会福祉施設については、社会福祉は大変たくさん法律がございます。社会福祉法、老人福祉法等々、これらの中のどういう施設がなるのかといふことについても、きちっと示していく。教育文化施設についても、いわゆる学校はいいけれども、認定こども園はどうかといった点も、きちっと示していく必要があろうかと思います。

なお、そういう中で一つ難しい点は、商業施設など、そういう場合には、もう

と判断をするといった要件を加えながら、市町村の方が十分に理解できるような形で指導助言をしてまいりたい、かように考えております。

また一方で、市町村から、当然のことながら、

こういう施設は該当しますか、あるいは、ぜひとも該当させていただきたい等々のやりとりが出てくると思いますので、とにかく前広に、地方都市の活性化につながるように御相談を受けていただければ、こういうふうに思います。

次に、今、立地適正化計画のことについて触れましたけれども、これの第二項において、その区域等を記載するとしております。これも、都市計画区域、市街化区域、市街化調整区域があつて、その中に用途地域、地域地区、こういったものを定めていくわけですが、この立地適正化計画に定めている区域はどのような規範あるいは範囲を想定されているのか、市街化区域や調整区域との区別とは無関係なのか、この点についてのお考えをお答えいただきたいと思います。

それぞれの区域、これも先ほどの立地適正化区

域と同様に、どのような規模あるいは範囲を想定しているのか。また、そのためには講ずべき施策、これは市町村が講ずべき施策ですから、国交省としてはどういうものをイメージされているのか、これもあわせて答弁をお願いしたいと思います。

○伊藤(涉)委員

個別に順次聞いていきます。

同条第二項第一号では、都市の居住者の居住を誘導すべき区域、これを居住誘導区域、同条第二項第三号においては、都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域、都市機能誘導区域、及び、それらの区域において市町村が講ずるべき施策に関する事項を、それぞれ立地計画に記載するものとしております。

それぞれの区域、これも先ほどの立地適正化区

域と同様に、どのような規模あるいは範囲を想定しているのか。また、そのためには講ずべき施

策、これは市町村が講ずべき施策ですから、国交

省としてはどういうものをイメージしているの

か、これもあわせて答弁をお願いしたいと思いま

す。

○伊藤(涉)委員

個別に順次聞いていきます。

同条第二項第一号では、都市の居住者の居住を

誘導すべき区域、これを居住誘導区域、同条第二

項第三号においては、都市機能増進施設の立地を

誘導すべき区域、都市機能誘導区域、及び、それ

らの区域において市町村が講ずるべき施策に関す

る事項を、それぞれ立地計画に記載するものとし

ております。

それぞれの区域、これも先ほどの立地適正化区

域と同様に、どのような規模あるいは範囲を想

定しているのか。また、そのためには講ずべき施

策、これは市町村が講ずべき施策ですから、国交

省としてはどういうものをイメージしているの

か、これもあわせて答弁をお願いしたいと思いま

す。

○伊藤(涉)委員

個別に順次聞いていきます。

同条第二項第一号では、都市の居住者の居住を

誘導すべき区域、これを居住誘導区域、同条第二

項第三号においては、都市機能増進施設の立地を

誘導すべき区域、都市機能誘導区域、及び、それ

らの区域において市町村が講ずるべき施策に関す

る事項を、それぞれ立地計画に記載するものとし

ております。



また、昨日、有識者から成ります事故の原因を究明する委員会がありまして、事故の状況を把握いたしまして、引き続き検討を進めている、そんな状況でございます。

○三日月委員 大臣、まずこれは、私どもが政権を担当させていただいていた折に、排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律といふものを、国会に法案を提出し、御審議の上、成立をしていただいた、法律に基づく事業でございまして、先般も御答弁いたしましたが、排他的経済水域を持つことによつて、活動拠点を持つことによつて、海洋資源を含め、多大なる国益に資する、こういう事業を、東京から約千七百キロ離れたこの洋上で、極めて難しい工事をされたいたものと推察をされます。

当然、捜査の観点も大事でしよう。原因究明もしなければなりません。再発防止対策は徹底しなければなりませんし、今は何より行方不明者の捜索というものが大事だと思いますが、ぜひ、国益の観点から、こういう難事業に取り組まれていることを十分御勘案の上、やはり政治としていることの万全の措置、対応が私は必要だというふうに思うんですけれども、大臣、いかがですか。

○太田国務大臣 極めて有用な事業であり、安全保障上も、国益、資源等も含めて極めて重要な事業です。

そういう意味で、もう一つ、今お話をあつたところ、東京やこちらから千七百キロというわけで、負傷された方二名を昨日は那覇の病院の方に診ていただくということをさせていただいたわけですが、沖縄の那覇の方が近いというふうな位置関係にござります。ここで働いている人たちが、大変な中で働いて、ずっと船上で泊まり込んで仕事をしているということもよく踏まえて、しっかりと対応していくかなくてはいけないというふうに思っています。

事業の重要性、作業が非常に厳しい状況の中で

行われているということをよく考え、今回の事故原因もよく調査し、そして設計等も含めて万全の体制で完成させるようにしたいというふうに思つておるところです。

それでは、法案の審議に入ります。

まず、地方都市の現状と展望について、先ほど来、人口の問題から、また過疎化という観点からさまざまな御指摘がございましたが、法案の中身に入る前に、地方都市が置かれている現状、及び今後どのような傾向になるのかという展望、さらには地方都市における交通というものの状況、この辺についてお伺いをいたします。

お答えいただき前に、私の方から、お許しをいただき配させていただきました資料に基づいて、若干自分なりの問題把握について御紹介したいと思います。

この資料の表一、「らんいただければおわかりのとおり、日本全国で人口減少が進んでいるといふことをさらにちよつと細分化して見てみます」と、これは出典を書かせていただいておりますが、地方自治職員研修という雑誌の「地方都市の現状と課題」、北海道大学の石井教授がまとめられたレポートなんですねけれども、ただ人口が減る、ただ人口が減るということだけではなくて、市町村の人口規模別にどれぐらい減るのだろうかということを見てみますと、御想像にかたくなにく、三大都市圏よりも地方圏ほど、かつ人口規模が小さい市町村ほど人口減少のスピードが早いのではないかということが見てとれます。

そして、表二をごらんいただくと、これは二〇〇〇年と二〇一〇年を比較したものなんですねけれども、三大都市圏もまた地方都市圏も、人口規模が大きなかつてきているということが見てとれる。

表三を見ていただきますと、これが今回の法改正の一つの前提になるわけですけれども、人口集

中地区、いわゆるDID地区というものがどう変化してきているのかというものを見ますと、人口増大に伴つて都市が拡大をし、そしてその中で人口が減つてきているという状況の中では、地方圏ほど、より人口規模が小さい市町村ほど人口密度が小さく、すなわち、すかすかになつてきている、単位面積当たり居住される方が少なくなつてきているということが見てとれます。

これは、国土審議会で示されたデータにもありますように、人口規模が小さい市町村ほど一人当たりの行政コストが高くなつてしまつ、そういう有意なデータもあるところであります。裏をめくつていただいて、表四をごらんいただければと思うんですが、そういう状況下で、産業はどうなのかということを見てみます。

これは、小売業に従事される方の従業員数及び売り場面積、二〇〇七年時点がどうなのかといふこと、過去十年間の増減率、一九九七年に比べてどうなのかといふものを見てみると、従業員も売り場面積も、三大都市圏も地方圏も、小規模都市も大規模都市もふえています。売り場面積も従業員もふえています。

しかし、その中の販売額が、この表四の右側を見ていただければわかるように、販売額は十年間で顕著に減つてしまつていて、とりわけ地方圏の小規模都市、地方圏の小規模自治体でこの販売額の減少が著しいということが見てとれます。

そういう状況下で、地方の交通はどうなのかと見てみると、例えバスも鉄道も船も、この十年間で、利用者、輸送人員というは

成十二年度以降、十五年間で六百七十三・七キロも廃止という状況があります。

その中で、自家用乗用車、いわゆるマイカーの台数は、今直近のデータで日本で五千九百万台。

しかし、高齢化の進展に伴つて、自動車運転免許、資格を持つ方は当然ふえてくるんですけども、取り消しをされる方、返納される方というのがふえております。

これは、警察庁のデータで見てみると、平成十五年には六十五歳以上で自動車運転免許証を持つている人は八百八十万人、それが平成二十一年には千五百三十四万人と、約倍増しております。

運転免許証の取り消しを申請する人、六十五歳以上で取り消しをする方の人数をとつてみますと、全国で、平成十五年は九千八百二十五人だったところが、直近、平成二十五年には十三万一千五百九十五人もいらっしゃるということなんですね。たとえ一方で十三万人も、運転免許証をもう返します。一年間で十三万人も、運転免許証をもう返します。一年間で十三万人も、運転免許証をもう返します。

たとえ一方で十三万人も、運転免許証をもう返します。一年間で十三万人も、運転免許証をもう返します。

たとえ一方で十三万人も、運転免許証をもう返します。

たとえ一方で十三万人も、運転免許証をもう返します。

たとえ一方で十三万人も、運転免許証をもう返します。

○西脇政府参考人 お答えいたします。

今、先生の方から本当に示唆に富む御発言をいたしました。ありがとうございます。簡潔に答弁をしたいと思います。

まず、全国の人口の状況は、まさに表の一に示されたとおり、地方圏、より小さい都市で非常に厳しい状況になつてているということでござります。

ただ、表二にありますように、一方で、高齢化、先ほど大臣から答弁申し上げましたように、大都市の郊外部とかでもふえています、それから、大都市はそもそもボリュームが大きいものですから、ふえ方は、率は違つても、その大きさといふものは非常に大きくなるというところの認識は一緒でございます。

一方、DIDにつきましては、先ほどの審議の中でもある答弁しておりますけれども、人口が増加する過程で、それ以上に市街地の外縁が拡大し、密度が非常に低くなつていて、現状でもそうでございますが、これからさらにその状況が厳しくなつていくことで、密度が非常に低い市街地がさらにおえるという懸念がございます。

それから、交通につきましては、何といましても、モータリゼーションの進展ということがありまして、まず、いろいろな施設の立地が郊外部に行つたということによりまして、市街地部の空洞化というのがござりますし、このモータリゼーションは、先生が今おっしゃいましたように、公共交通に極めて大きなインパクトを与えておりまして、輸送人員の低下、それからそれに伴う路線の廃止ですとか経営の悪化をもたらしているということです。

それからもう一つ、何といいましても、生活といふ面におきましては、まさに今、免許証の返納者の数字をお示しただけではなくて、やはり新しい公共、地域の課題をみんなで議論をし、合意形成をし、解決をしていくという新しい公共といふ発想や理念、視点が大事なのではないかといふことで、私たちには政権にいたときからこの制度が、先ほど来話題になつております都市再生特措法に基づく立地適正化計画、これによつて都市機能を誘導していくんだ、居住の誘導をしていくん

私、今思いましたのは、いざれにいたしましていろいろな局面で、いろいろな課題というか数字がございますので、我々政策を担当する者としてはきめ細かい分析が必要だということと、一方で、それぞれの市町村にとりましては、まさにその一つ一つの数字が、突きつけられている深刻な問題をあらわしているというふうに思つておりますので、そうした観点から今回の法案も提出させていただいたところでございますし、引き続き、政策につきましても、そういうことを十分勘案して進めてまいりたいというふうに考えております。

○三日月委員 私は、この地域公共交通活性化法の制定時にも議論に参画をいたしました。そのときは、まちづくりと交通をセットで例えば法改正、法制定をすべきだとということを申し上げ、この国会でようやく、都市再生特措法、そして地域公共交通活性化再生法、さらには経済産業委員会でも審議されております中心市街地活性化法、これがセットで審議をされ、制度改善されるということは画期的なことだと思いますし、私たちは、その前段に、先ほど大臣が御紹介いただきました交通政策基本法というものの制定、さらには平成二十四年に、後ほど確認いたしますが、都市の低碳素化の促進のための法律というのも制定をしておりまして、まず、いろいろな施設の立地が郊外部に行つたということによりまして、市街地部の空洞化というものがござりますし、このモータリゼー

シヨンは、先生が今おっしゃいましたように、公共交通に極めて大きなインパクトを与えておりまして、輸送人員の低下、それからそれに伴う路線の廃止ですとか経営の悪化をもたらしているということです。

それからもう一つ、何といいましても、生活といふ面におきましては、まさに今、免許証の返納者が市町村かということだけではなくて、やはり新しい公共、地域の課題をみんなで議論をし、合意形成をし、解決をしていくという新しい公共といふ発想や理念、視点が大事なのではないかといふことで、私たちには政権にいたときからこの制度が、先ほど来話題になつております都市再生特措法に基づく立地適正化計画、これによつて都市機能を誘導していくんだ、居住の誘導をしていくん

だということでございますが、この立地適正化計画にいかに実効性を持たせていくのかということが私はこの制度のまず一つ目の肝であると思うんですけれども、このメニューについてお示しをいたさげたいと思います。

（）

（）

○石井政府参考人 先生御指摘のとおり、従来の都市計画は、ここに建てではいけないといったような、マルかバツかという形の強制的なものでございました。それに對して、今回の立地適正化計画は誘導するということでございますので、実効性を担保するためにはインセンティブが極めて重要でございます。

支援措置でございますが、まず、一番中核となる都市機能を誘導する区域については、国土交通省の所管事業のみならず、今後の都市機能として極めて重要な病院、診療所等の医療施設や、あるいは介護等の福祉施設、さらには学校や図書館等の文化教育施設等について、社会資本整備交付金あるいは民間都市開発機構の出資等の金融上の支援を行うこととしております。

また、その際に、地方で市町村等が、小学生が少なくなるて遊休地化してしまった学校跡地等の公的不動産を民間事業者に安く貸すといった場合には、事業者に直接国が支援するという仕組みも取り入れているところでございます。

居住につきましては、居住誘導区域外に、いつとき土地が高くなつて公営住宅等が外に随分出てまいりましたが、老朽化したものが中心部の遊休地に戻つてくるといった場合は除却費等を支援する。あるいは、居住誘導区域はこれから景観等あるいは緑化が大切でございますので、これらに対して支援をしていく。

さらに、まちづくりの方でも公共交通の方に支援をして、コンパクトとネットワークをつなげていくということで、交通の結節点における駅前広場の整備あるいはバスレーンの整備等、公共交通に対する支援措置を講じていくこととしております。

○三日月委員 今回は、かなり危機感を持って、町のつくり直しをするため、誘導していくためのいろいろな支援措置がセットされているんですねけれども、同時に審議しております地域公共交通活性化再生法に基づく交通網形成計画、要是、コンパクト化とネットワーク化をセットでやるんだ、それぞれ計画をつくつてもらうんだというふうことです。

今回、同時に提出をされ、今こうやって同時に審議、審査をしておりますが、いつそのこと、町の立地適正化計画というものと交通網の形成計画というものをセットで一本にするという思想を持つて、例えは法律も統合してしまう。もう少し市町村が、それぞれ協議会をつくつて、それぞれ計画をつくってということがないように、セットで一本化していくことが必要ではないかと考えるんですが、いかがでしょうか。

○石井政府参考人 今先生御指摘のとおり、今回の法案の特徴というのは、まちづくりだけ、あるいは交通だけではなくて、この両法案を一緒に提出させていただき、お願いをして、一緒に審議をしていただくというところに最大の特徴があるのではないかと思つております。

しかしながら、もう一点は、片や、交通事業者がたくさんいらっしゃつて、その中の利害調整を通じて市町村がつくられる計画である。片や、立地計画の方は、どちらかというと住民等と対話をしながら、協議会等を通じて即地的にエリアを決めていくということで、望ましいことはありますですが、必ずしも一緒にできるということにならないといつた点も御理解をいただきたいと思います。

そういう中で、この立地適正化計画は、市町村のまちづくりのマスター・プランになるということの観点から、地域公共交通網形成計画は、立地適正化計画と調和が保たれたものでなければならぬ。また、御指摘はございませんでしたが、中活法に基づく中心市街地活性化計画も、都市の

マスター・プランとなる立地適正化計画に適合しなければならないということで、三者が一体となつて進めるように、また、今御指摘ございましたが、協議会等は、同時開催をしたり、あるいは委員を共通化する等を通じて、お互いに同じ土俵の中で議論ができるように指導をしてまいりたいと、いうふうに考えております。

○三日月委員 交通の方は多くの事業者の利害調整がある。一方、立地適正化計画は居住者との対話が要る。現状はそうなんでしょうかけれども、それも全部つないで、例えば居住者、利用者と事業者、そして行政、そして、まちづくりと交通計画というものがやはりセットになつて初めて実効性ある計画になつてくると思いますので、今回の提出や改正や、またこの審議のあり方は、私は大きな前進だと思いますが、その先を見越して、今回の計画づくりや事業実施の実態をよくよくつかんだ上で、局横断、そして法律統合というものも視野に入れた施策の展開というものが必要だと私は思います。

調和の規定について、今局長の方から御答弁がありましたけれども、それぞれ、都市再生特措法八一条に、立地適正化計画は基本構想や都市計画法の方針と調和、さらには、地域公共交通活性化再生法五条には、交通網形成計画が、都市計画また基本方針、中活、中心市街地活性化の基本計画、バリフリ、バリアフリー、ハートビル法等々の基本的構想との調和等々のこと

が規定されておりますけれども、この調和とい

うものについてはどのように確認、担保されるので

しょうか。

○石井政府参考人 この両計画の調和でございますが、具体的な局面いたしましては、いずれも計画の作成に際しましては、先生御指摘のとおり、事業者あるいは商工労働者、住民等、地域の協議会を活用する場面が想定されます。これらの協議会メンバーの相互乗り入れや合同開催をしていくといったことで、計画作成に当たっては緊密な連携を図っていく。

また、これらを支援する国土交通省側につきましても、大臣の指示で、都市と交通と一体になつてプロジェクトチームをつくれという御指導をいたしておりますが、市町村に対しましても、時

として、余り小さいところではないかもしませんが、少し大きくなりますと、交通部局とまちづくり部局は別の部局になりますが、これらにつきましても一体となつて検討をしてくれというふうに指導していただきまして、その一体性を担保してま

ります。

○三日月委員 大事なことだと思います。

一点、居住誘導区域について、観点を変えて聞きます。

先ほどもありましたけれども、この居住誘導区

域外の方々に対する不利益、こういうものに対する整理、また配慮をどうするのか。居住誘導と言葉にして言うのは簡単ですけれども、例えば農業などを営まれる方々は、この集住、集まって住め

ということに適さない側面もあると思うんですねけれども、こういう産業や産業従事者に対する配慮

というものをどのようにとつていかれるおつもりで

でしょうか。

○野上副大臣 御指摘の点は、本法案では大変重

要な論点だというふうに思つております。

本法案では、必要なサービスですか居住につ

いて、これを全て中心部に集約するということではなくて、例えば、合併前の旧町村の中心部です

とか、あるいは主要なバス停の周辺など、そういうところの生活拠点にも誘導していく、これらを公共交通でうまくネットワーク化していくとい

うことが重要であるというふうに考えておりま

す。その結果、一極集中ではなくて、多極ネット

ワーク型のコンパクトシティを目指すというこ

とだらうというふうに思います。

今御指摘の農業のことにつきまして、農業等

に従事する方が旧来の集落に居住し続けるとい

うことも、これは当然の前提だろうというふうに思つております。全ての者を居住誘導区域に誘導

しようとするものではない旨を市町村にもしつか

り周知してまいりたいと思います。

さらに、郊外部においては、農林水産省とも連携をいたしまして、「農」のある暮らしづくり交付金を活用して、農業の六次産業化等の農村振興政策を進めでまいりたいと思います。

こうした中で、例えば私の地元の富山市におき

ましても、町中への集積をして固定資産税等の税

収を確保して、同時に農山村部への支援をやって

いく、市全体の配慮をしていくということを進め

ております。

一方、今回の都市再生特別措置法の方は、居

住まいを誘導していく、あるいは生活サービ

スを、即ち的に場所を決めて誘導していくとい

うことです。

そこで、ある意味、都市全体を一般的には見据

えてやつていくという制度で、少し仕掛けが大が

かりなものになつていてのではないかと思いま

す。

しかし、低炭素まちづくり法案につきまし

ても、先生から集約化という言葉がございました。

これは、言葉を直せばコンパクトといふことでござりますし、まさに今回の都市再生特別措置法は

コンパクト化のもので、コンパクト化といふ点で

はまさに共通をしていると思います。

そこで、実際の実用事例等も考えますと、市町

村の規模とか狙いに応じてこの両制度を適切に活

用していただく。あるいは、場合によつては、そ

ういう居住の誘導なんかとあわせて省エネや何か

をやりたいというところも出てくる場合は、この

両制度を併用するということとも考えられるのでは

ないか。こういうふうに両法案の関係を考えてお

ります。

は使用するエネルギーを減らしていく、あるいは建築物の省エネに取り組むといったことを定めているものでござります。

これについては、エリアを比較的小さいところでもできるということで、市町村にとつて極めて取り組みやすいものとなつております。その結果として、既に十都市で、しかも、その中で北九州都市を除くと、比較的小さな都市が積極的に取り組んでおられます。

一方、今回都市再生特別措置法の方は、居住まいを誘導していく、あるいは生活サービスを、即ち的に場所を決めて誘導していくまいりたいというふうに思っています。

○三日月委員 大事なことだと思います。

市町村にも徹底をし、これはまた市町村の中でそれぞれ戦略的に議論をされ、協議をされ、計画づくりをされることだと思いますので、国として

もそれをよく支援していただきよう求めたいといふふうに思います。

先ほども言葉に出しました、都市の低炭素化の促進に関する法律というものを、一昨年、平成二十四年八月二十九日に成立をさせております。この法律との関係をどのように整理、規定されているのか。

都市の低炭素化の促進に関する法律というものを見てみますと、例えば、集約都市開発事業計画を認定することになつています。また、その事業の中には、鉄道利便増進事業ですか軌道利便増進事業、道路運送利便増進事業、貨物運送共同化事業などなど、今回改正する法律とも連動していると思われる事業がたくさんあつて、一つ大きく違いますのは、例えば、電気自動車の施設普及の支援ですか、そういうものはまた違うメニューとして、都市の低炭素化の促進に関する法律には掲載されているんですけど、この法律との関係についてお伺いをいたします。

○三日月委員 ゼひ両制度が併用できるように、計画をつくる、また取り組む市町村の支援を行つていただきたいというふうに思います。

それで、これまでの議論とちよつと矛盾するかもしれないんですけれども、今局長からも、コンパクト化、コンパクト化というお言葉が何度もありました。確かに、これまで広がつてしまつた、そしてその中で人口が減りました、したがつてコンパクト化しましよう、これは大事なことだと

さりに、農業の六次産業化等の農村振興政策を進めでまいりたいと思います。

こうした中で、例えば私の地元の富山市におき

ましても、町中への集積をして固定資産税等の税

収を確保して、同時に農山村部への支援をやって

いく、市全体の配慮をしていくということを進め

ております。

一方、今回の都市再生特別措置法の方は、居

住まいを誘導していく、あるいは生活サービ

スを、即ち的に場所を決めて誘導していくとい

うことです。

そこで、ある意味、都市全体を一般的には見据

えてやつしていくという制度で、少し仕掛けが大が

かりなものになつていてのではないかと思いま

す。

しかし、低炭素まちづくり法案につきまし

ても、先生から集約化という言葉がございました。

これは、言葉を直せばコンパクトといふことでござりますし、まさに今回の都市再生特別措置法は

コンパクト化のもので、コンパクト化といふ点で

はまさに共通をしていると思います。

そこで、実際の実用事例等も考えますと、市町

村の規模とか狙いに応じてこの両制度を適切に活

用していただく。あるいは、場合によつては、そ

ういう居住の誘導なんかとあわせて省エネや何か

をやりたいというところも出てくる場合は、この

両制度を併用するということとも考えられるのでは

ないか。こういうふうに両法案の関係を考えてお

ります。

○三日月委員 ゼひ両制度が併用できるように、

計画をつくる、また取り組む市町村の支援を行つ

ていただきたいというふうに思います。

それで、これまでの議論とちよつと矛盾するか

もしれないんですけれども、今局長からも、コン

パクト化、コンパクト化というお言葉が何度もあ

りました。確かに、これまで広がつてしまつた、

そしてその中で人口が減りました、したがつて

コンパクト化しましよう、これは大事なことだと

思つております。

全ての者を居住誘導区域に誘導

しようとするものではない旨を市町村にもしつか

ります。

今御指摘の農業のことにつきまして、農業等

に従事する方が旧来の集落に居住し続けるとい

うことも、これは当然の前提だろうというふうに思つております。

全ての者を居住誘導区域に誘導

しよう

思うんですけれども、本当にそれだけでいいのか、これはそれぞれ市町村のお考えだとと思うんですけれども。具体的にどういうことかというと、これまでには狭いところにたくさん的人が住んでいた、でも、これからは、中で住む人が少なくなるんだから、より広いところに住めるじゃないか。これまでには縁も削つて田畠も潰して家を建ててきた、でも、これからは、中に住む人が減るんだから、縁も取り戻せるじゃないか。これまで狭い道路で我慢してきたけれども、住む人が減るんだから、広い道路にすることができるという視点や発想も、私は、この都市再生特別措置法でまちづくりを直す方々に持つていていただきたい理念、思想じやないかと思うんですけれども、この点につきまして、どのように政府はお考えでしょうか。

○太田国務大臣 一つの、そこも含めてどう考えるかということだと思います。

コンパクトであつても、その中自体に居住スペースを広げるというような苦みも当然あつてかかるべきだというふうに、空間というものの、市民がコンパクトでも集まる広場というようなことも私は大事なことだというふうに思います。

そういう意味では、大都市部においては、子供が多かつた時代の住宅というのは、非常に各小さな部屋をいっぱい、子供部屋をつくつてということがあります、これから高齢社会の中では、ゼロエネとか省エネ、ウエルネス住宅というだけでなくて、部屋を切つて広くして、高齢者を中心にして住んでいくというような、そこにまた規制があるのですから、そういう住宅の改正ということもやつていかなくてはいけないというふうに思つておりますし、中でのスペース、空間、商店街の中での空間、そして居住の、住宅の中でも、そこのあり方というものを時代に合わせてつくっていくことが大事だ。

それから、今度はコンパクトではないほかの地域ということからいきますと、跡地がより多くなるということになつておりますが、これは大事なこと

用するか。そういう意味では、新しく縁を豊富にする、あるいは市民農園というように、全部市内に行くというわけではなくて、休日にはそちらに人が動く、そういうような市民農園のある、そうした住まい方というようなものに跡地をどう利用して活用していくか。

そのためには、都市再生推進法人、NPO等が、居住誘導区域外において、跡地等の管理協定を締結して縁地として適切に管理するということをして活用していくか。

や、あるいは、お隣さんがいなくなりましたとい

う土地の隣の家を借りるとかいうようなこと、借りやすくなつて、そのまま家を壊してしまつとい

うんじやなくて、使えるというようなこともい

うように、さまざまなもので、コンパクトな町の

中、それから、この空間というものをどう活用

するか、利用するかという観点を常に入れていか

ないと、居住誘導区域外においては人がいなく

なつて寂しくなるというのではなく、そこに価値

をどう生み出していくかという、そこにはまた觀

光という面もあるううと思いますが、そうしたこと

が私は大事な観点で、そこを入れていかなくては

この都市計画は成り立たないというふうに思いま

す。

○三日月委員 お答えいたします。

まず、この法案で、持続可能な地域公共交通

ネットワークを実現するためには、地域の関係者

が知恵を出し合つて、合意のもとで、まず実現可

能な計画を策定する。それから、計画の達成状況

を的確に把握して、例えば利用者の動向とかまち

づくりの進展を踏まえながら、適時適切に計画の

見直しにそれを反映していくことが求めら

れるということを踏まえまして、このたび、今先

生御指摘のように、地域公共交通網形成計画の記

載すべき事項として、新たに計画の達成状況の評

価に関する事項を追加しております。

この評価を実施するためには、まず、御指摘ご

ざいましたけれども、数値化できるもの、これは

逆に、なるべく数値化しないようなお声もございました。

ざいまして、できるものはまずする。しかし、そ

うでないものもございますので、そういうものは

逆になるべくわかりやすく目標を設定したいと

思います。

いずれにしても、この達成状況のものは、計画

の見直しと、それから関係者の方に、きちんとそ

の計画がどう動いているかということでございま

すので、そういう方にわかりやすくする、見える

化をすること、P.D.C.Aサイクルをしつ

かり回すために必要があるというふうに考えて

るところでございます。

今、懸念の指摘もございましたので、この評価

の的確な運用につきましては、本法に基づきます

基本方針の中でも示していきますし、法案が成立

だと思います。

どういうことが目的だたんでしょう。また

同時に、この効果効果、達成状況の評価評価とい

うものだけが強く走り過ぎて、それぞれ市町村や

都道府県の意欲をそがないようにすることも大事

だと思いますし、数値化されにくい、数値化され

にくい評価項目、公共交通の役割というものをどう

位置づけるのかということも私は大事だと思ふ

ですけれども、この点、いかがございましょう

か。

そこで、一点お伺いいたしますが、この再編実

施計画を定めるときに、先ほども大臣からもお話

がありました。合意形成がかなり困難だし、それ

がポイントになつてくると。

例えば、ドル箱路線のバス路線はどの事業者も

運行したい。ところが、そこばかり集中して、

なかなか路線の再編がしにくいうことがある

んですけれども、例えば、合意形成に協力してく

れた事業者には補助金を出すけれども、車両購入

補助を出すけれども、そういう事業者には

出さないということも含めた、合意形成を可能と

するよう、何か支援の枠組みが要るのではないか

と思いますが、その点、いかがお考えでしょ

うか。

そこで、一点お伺いいたします。

まず、本法案は、地方公共団体が先頭に立ちま

して、コンパクトシティ化などの地域戦略との

連携を図りながら、地域公共交通ネットワークを

再構築するということでございますので、今先生

御指摘のとおり、この取り組みを進めるためには、まず公共団体、それから交通事業者、場合によつては住民の方など、関係者の合意形成とい

うのが極めて重要ということは当然でござります

し、いろいろな問題をみんなが意識しながら、な

かなか解決に踏み出せないというのは、その合意

形成のところがポイントになりますので、一つは

公共団体が先頭に立つということとその役割を

担つていただきたいという思いがござります。

そのために、二十六年度予算におきましては、

地域公共交通の再編を実施するための計画の策定費に対する補助制度を創設したところでございました。先ほどからもお答えしておりますけれども、こういう地域公共交通の再編に関するノウハウというものがなかなか公共団体にない場合につきましては、それを提供するために、本省の部局、地方運輸局の担当者によります策定の支援とか、あと、先進市町村の人材の紹介、また、場合によつては、地域に有識の方をおられますので、そうした紹介をしたいというふうに思つております。

その上で、先生が御指摘でございました支援というか補助制度のあり方につきましては、今後、複数の事業者の調整のもとで、地域公共交通の再編を促すためにどういう支援の仕方が一番効果的なのか、しかも全体のバランスもございます。そうした観点を含めて、さらに検討を深めてまいりたいというふうに考えております。

○三日月委員 これは私たちのときからいろいろと検討してきましたよね。ぜひ検討を深めて、早期に実施できるようにしていただきたいと思います。

その上で、私、関連して二点お伺いするんですけれども、バスの路線を維持するための補助金のあり方なんです。これは、今、直近のデータで、平成二十五年度で、地域間、市町村間系統で七十八億、そして市町村内系統で約二十八億支出をされております。これは御案内のとおり欠損補助なんですね。赤字が出ればそれを埋めるということなんですねけれども、従来から指摘されておりますように、ややもすると、補助金をもらうために赤字でいい、赤字がないというような運用をされているのではないかという指摘があり、黒字にならうという意欲をそいでいるのではないかという指摘があります。

むしろ、赤字路線から黒字にした場合は、例えば、數年間、運営費補助として充てられるよう

な、何かメリットシステムのようなものがあると、黒字にならうという意欲が湧き、さらなる投資にもつながるのではないかと思うんですけれども、そういうものがなかなか公共団体にない場合につきましては、それを提供するために、本省の部局、地方運輸局の担当者によります策定の支援とか、あと、先進市町村の人材の紹介、また、場合によつては、地域に有識の方をおられますので、そうした紹介をしたいといふうに思つております。

○西脇政府参考人 お答えいたします。

先生今のお指摘の点は、およそ民間事業者に対する財政支援についてどうあるべきかというところで、生活交通のネットワークを維持するためには、地域公共交通確保維持改善事業によりまして、一定の地方バス路線の運行に関し、欠損の二分の一を補助するということになつております。

ただ、今、支援に当たりまして、どういう基準でやつておるかということを申し上げますと、まず地域ブロックごとに標準的なコストを算定して、これを前提として欠損額を算定しております。それで、毎年度ごとにあらかじめ補助額を内定いたしまして、その上で、経営効率化の努力によって欠損を減らした事業者につきましては、その分を収入として確保できるようにするといった仕組みにしておりまして、一定程度事業者に経営インセンティブを付与するという効果は上げているというふうに認識しております。

○西脇政府参考人 お答えいたします。

的確に調べたわけではございませんけれども、一つは、今の現行法制度の仕組みにおきましては、その共通乗車券の発行が専ら交通事業者にて行われた場合には、導入の判断を委ねられて、それが出てくるのを待つていていたということございまして、恐らく、現行制度における一つの問題点としては、そういうことがあつたのではないかというふうに思つております。

○三日月委員 それを今回の法改正でどのように改善するんでしょうか。

私が示した資料に、この裏面、表四の下のところで、これは消費者庁がまとめた日本の公共料金の内外価格差というものの中の最新のデータでして、

○三日月委員 今ここで結論を出せということでないし、これが百点満点、一〇〇%だという言葉にもつながるのではないかと思うんですけれども、そういう改善について、どのように検討されていますか。

○西脇政府参考人 お答えいたします。

このバス事業者に対する補助も、いろいろ過去の経緯がございまして、今御指摘のとおり、現行では、生活交通のネットワークを維持するためには、地域公共交通確保維持改善事業によりまして、一定の地方バス路線の運行に関し、欠損の二分の一を補助するということになつております。

ただ、今、支援に当たりまして、どういう基準でやつておるかということを申し上げますと、まず地域ブロックごとに標準的なコストを算定して、これを前提として欠損額を算定しております。それで、毎年度ごとにあらかじめ補助額を内定いたしまして、その上で、経営効率化の努力によって欠損を減らした事業者につきましては、その分を収入として確保できるようにするといった仕組みにしておりまして、一定程度事業者に経営インセンティブを付与するという効果は上げているというふうに認識しております。

○西脇政府参考人 お答えいたします。

的確に調べたわけではございませんけれども、一つは、今の現行法制度の仕組みにおきましては、その共通乗車券の発行が専ら交通事業者にて行われた場合には、導入の判断を委ねられて、それが出てくるのを待つていていたということございまして、恐らく、現行制度における一つの問題点としては、そういうことがあつたのではないかというふうに思つております。

○三日月委員 それを今回の法改正でどのように改善するんでしょうか。

私が示した資料に、この裏面、表四の下のところで、これは消費者庁がまとめた日本の公共料金の内外価格差というものの中の最新のデータでして、

鉄道、バス、タクシー、高速道路とあつて、これは為替レート換算で日本を一〇〇とした場合、各國の水準とどうなんだということを比較してみました。

こうやつて、さつと一見していただくと、あれませんけれども、日本の場合は、例えば鉄道も地下鉄もバスもこれ全て、初乗りなり距離別の運賃を一〇〇としています。一方、例えば欧米では、

地域にもよりますが、これらをゾーン運賃にしますと、共通乗車券というのがあるんです。今回改正法案だと二十七条の八というところで、このそれの水準で、例えば固定価格で乗車券といふうに思いますが、それはあるんですか。

○三日月委員 何で利用されないんでしょう。現行法に共通乗車券の規定はございますが、残念ながら、今のところ、この制度に基づきます適用の実績はございません。

○三日月委員 何で利用されないんでしょう。現行法に共通乗車券の規定はございますが、利用者からすると、一々料金を払つて、今は、ピック乗りおりできますから、何となくその大変さは解消されていますけれども、この共通乗車券といふものが活用されないのは何でなんでしょうか。

○西脇政府参考人 お答えいたします。

的確に調べたわけではございませんけれども、一つは、今の現行法制度の仕組みにおきましては、その共通乗車券の発行が専ら交通事業者にて行われた場合には、導入の判断を委ねられて、それが出てくるのを待つていていたということございまして、恐らく、現行制度における一つの問題点としては、そういうことがあつたのではないかというふうに思つております。

○西脇政府参考人 お答えいたします。

まず、基本認識いたしまして、地域公共交通のネットワークの再構築を進めますと、当然でございますが、運営の効率化から、鉄道とバスの間の乗り継ぎとか、路線バスとコミュニティーバスの間の乗り継ぎというのを活用してく



づくりと一緒にやつていただきたいという希望も持つておるようございます。今後、これらの希望を受けて、国土交通省として支援をしてまいりたい、こういうふうに考えております。

○三日月委員 長時間ありがとうございました。

終わります。

○梶山委員長 午後零時四十分から委員会を開くこととし、この際、休憩いたします。

午前十一時三十九分休憩

○梶山委員長 午後零時四十分開議  
午後零時四十分休憩前に引き続き会議を開きま

質疑を行ないます。若井康彦君。

○若井委員 民主党の若井康彦でございます。

午前中に各委員の大変に貴重な御意見をたゞさん賜りました。それを参考にしながら質疑を続けさせていただきたいと思います。

本題に入ります前に、航空局の方に一つお伺いをしたいと思います。

先月の八日に、クアラルンプール午前零時四十分発、マレーシア航空三七〇便がタイランド湾の上空で急に西へ転進をして、マレー半島を横断した後、突然消息を絶つた。それから一カ月以上が経ておりますけれども、いまだにその状況がよくわからないという、前代未聞のこうした状況が生じております。

我が国においても、このようなことが起きないことを私は祈っておりますけれども、いついかなるときに何が起きるかわからない、こうした中につれて、この事件といいますか事故といいますか、これを参考にしながら、我が国の航空管制の現状、あるいは、こうした航空機の情報を把握する、そのような意味で、どんな状況にあるのか、運輸多目的衛星、MTSATですか、これも含めて御説明を賜りたいと思います。

○田村政府参考人 お答え申し上げます。

今御質問のありましたマレーシア航空機の不明

事案、これと同様な事案が我が国で起つた場合

でございますけれども、まず、航空機が行方不明になつた場合に、国土交通省の羽田の事務所に東京救難調整本部というのが置かれまして、これ

が、我が国が管轄しますかなり広大なFIR、こ

の中で捜索救難活動を実施するわけでございます。

それで、今先生御指摘のMTSATでございます

すけれども、もちろん、航空機と通信設定がなさ

れども、警察庁、消防庁、海上保安庁、防衛省

と協力しながらそれを実施するということになつております。

それで、今先生御指摘のMTSATでございます

すけれども、もちろん、航空機と通信設定がなさ

れども、一般的には、情報収集衛星のように、地

面を観測するため周回軌道をとつていて衛星と

か、そういうものに關しての状況でございますけ

○河邊政府参考人 お答えいたします。

情報収集衛星につきましては、安全保障また大規模災害等の危機管理の対応のために必要な情報

を収集しているところでございます。

今般のような航空機の発見、捕捉といいます

ことなども、警視庁、消防庁、海上保安庁、防衛省

なども、警備活動を実施するわけでございます。

それで、河邊政府参考人として、この更新投資

と老朽化をしていく。これに対する更新投資

といふものも少しつかり準備をしていかなきらいけ

ない。八百兆円ですから、グランドデザインにあ

ります更新費の四・六から五・五兆というのが十

分なのかどうか、ここら辺についても今後さらに

検討していくといふことがありますが、八百

兆円、百年で消耗するとしても一年間に八兆円と

いうような試算に単純になるわけでありまして、

この更新ということも容易ならざる仕事だなとい

うふうに私なども考えている一人です。

また、情報収集衛星によりまして航空機の事故

現場等の状況を把握しようとする場合につきまし

ても、事故現場等が特定されるなどの条件が整つ

ている場合は格別であります。それで、これは各国とも

同じような課題を抱えているということでござい

ます。

したがいまして、国交省といたしまして、今

後、こういう事案が発生した場合に迅速的確に対

応できるための方策、これは国際民間航空機関

ICAOの場などを通じまして、技術的観点から

の議論を深めていく必要があるというふうに考え

ています。さらにそうしたシステムの充実をお願い

しておきたいと思います。

それでは、本題に入ります。

今回の都市再生特措法の改正あるいは地方公共

は限られていくということもこれありですから、

広い地球上で、大きいとはいえ航空機を捜すの

はなかなか大変なことだと想うんですけれども、こうし

たことを私は祈っておりますけれども、いついかな

るときには起きるかわからない、こうした中に

あつて、この事件といいますか事故といいます

か、これを参考にしながら、我が国の航空管制の

現状、あるいは、こうした航空機の情報を把握す

る、そのような意味で、どんな状況にあるのか、

運輸多目的衛星、MTSATですか、これも含めて

いうことが言わわれているわけであります。

これにさらにつけ加えますと、社会資本のス

トックが現在八百兆円見込まれておりますが、こ

れらが老朽化をしていく。これに対する更新投資

といふものも少しつかり準備をしていかなきらいけ

ない。八百兆円ですから、グランドデザインにあ

ります更新費の四・六から五・五兆というのが十

分なのかどうか、ここら辺についても今後さらに

検討していくといふことがありますが、八百

兆円、百年で消耗するとしても一年間に八兆円と

いうような試算に単純になるわけでありまして、

この更新ということも容易ならざる仕事だなとい

うふうに私なども考えている一人です。

いざれにしても、五十年で五千万人増加をした

人口を、とりあえず我が國の中に、本当に致命

的な問題も生じずに、うまく収容してきたとい

ますか、配置をしてきたと、いふことも大変な力仕

事だったと思うんですが、二〇五〇年までに三千

万人が減つてしまつて、いうこの国土の大きな変貌

に対して、どつちへ向けてかじを切つていくのか

といふことが問われております、恐らく、今回の改正

法案はその第一歩ではないかと思ひますけれども、

この法案提出の背景と狙いといふ点につきまし

て、今私が述べましたようなこと以上に何かそ

して、今私が述べましたようなこと以上に何かそ

しゃつておりますが、どういうふうにバスならバスで運んでいくかといったときに、やはりＩＣＴを利用して、現在あるものを強調にするとともに、賢く使っていく。渋滞解消ということを、例えば道路を二車から四車にするというようなこと以上に、上手に車の流れを配置するというような、ＩＣＴを利用してのそういうものにしていく。また、高齢化ということに対しましては、バリアフリーのまちづくりを初めとするさまざまの措置がある。それらを全部加味して、都市をどのように再編し再生させるかという課題だとうに思っております。

いずれにしましても、都市のエリアが人口減少によつて低密度になつていく。また、大きな都市は、より強い、競争力のある都市にしなくてはいけない。そして、コンパクトシティ・プラス・ネットワークといふことを具体的に展開していくかなくてはならない。公共交通機関というものが軒並み廃止されるというようなことの中で、これをまた新たに再編していかなくてはいけない。

○若井委員 大臣、ありがとうございます。  
お手元に、一枚、資料を入れておきました。裏のページに、「都心部及びその周辺での高齢者密度の増加」というタイトルがついている地図がございます。

この上の図は、可住地面積当たりの高齢者数でありまして、平成二十二年の現状でありますけれども、これを見ておりまして、六十五歳以上の高齢者、その分布は、あくまでも都心周辺、そして近郊整備地帯においても、比較的大きな都市の真ん中というところに、このように集中をしていきます。この傾向は、さらに下の図でありますとおり、見通しとして加速をしていくんだということが、これを見るとわかつてまいります。このよう

に、高齢者が都心に集中をしていくというようなこともあります。

ここでなければ交通の確保もできないし、また、生活の利便性も確保できないということもあります。そこで、先ほど三日月議員が配つた資料をお借りしながら見てまいりますと、この表の一のところの課題の一つではないかというふうに私は考えます。それがの国民がどの地域でこれから暮らしていくのかということが、地域政策、国土政策上の一番の課題の一つではないかというふうに私は考えます。

そこで、お尋ねをしますけれども、こうした居住人口、都市機能も含めてですが、これを国土のどこに置いていくのかということをこれから決め

ていくことが求められているわけがありますが、この間、例えれば、その入れ物であります市街化団域、これを設定しながら、国土政策を、都市政策を展開してこられたわけですが、その推移について簡単に教えていただきたいと思います。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

先生からは市街化区域の設定の面積でお尋ねがあつたところですが、事前の御相談のとおり、一九七〇年と二〇一〇年とを比較いたしますと、大都市、例えば首都圏では一・九倍に、中部圏では二・五倍に、近畿圏では一・六倍に増加をしております。

また、地方部でございますが、便宜上、県庁所在地と人口十万ぐらいの都市と分けますと、県庁所在市で二・二倍、人口十万人の都市で二・一倍に増加をいたしております。

○石井委員 失礼いたしました。先ほど三日月委員がDIDの議論はしていたので、私の市街化区域に着目をしてみました。この市街化区域にはどんんどん希薄になつてます。この方々の大都市圏では、都市郊外、郊

外部、郊外部におられます。この地域が、大変深刻な高齢化ということでは問題を抱えるといふに予想をしております。

○若井委員 まさに大都市圏では、都市郊外、郊外に広がつてゐるいわゆる住宅ゾーン、ニュータウンもあれば、あるいはスプロールで拡大をします。この方々の大都市圏では、都市郊外、郊外に広がつてゐるいわゆる住宅ゾーン、ニュータウンもあるかと思うんですけれども、そうした市街地もあるかと思うんですけれども、そういうのが、マイホームということで、大都市の周辺の方々が、急速に進展をし、介護施設等が不足をしてくる、そういう場合に、やはり便利なところに住んでいただいて、かつ、その方々に適切な介護施設を提供できるような仕組みを本法案の中で提供していくことが極めて重要であるという認識であります。

○若井委員 いわゆる居住誘導区域の話はここに書いてありますけれども、その間の部分につい

DIDの面積の方でお答えを申し上げます。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

先生からは市街化区域の設定の面積でお尋ねがあつたところですが、事前の御相談のとおり、一九七〇年と二〇一〇年とを比較いたしますと、大都市、例えば首都圏では一・九倍に、中部圏では二・五倍に、近畿圏では一・六倍に増加を

ます。その比率は十年たつても余り変わらないと伺つたが、この推計だろうと思ふんですけれども、中身は、そうはいつても、大きく変わっていくんだろう。

それに對して、今回のこの都市再生の特措法であるとか地方公共交通活性化法が有力な手法になつてはいるんだ、こういうことになろうかと思ひます。その比率は十年たつても余り変わらないと伺つたが、この推計だろうと思ふんですけれども、中身は、そうはいつても、大きく変わっていくんだろう。

それに対し、今回のこの都市再生の特措法であるとか地方公共交通活性化法が有力な手法になつてはいるんだ、そのように問題設定がされてはいるんじゃないかと考えるわけでござります。その比率は十年たつても余り変わらないと伺つたが、この推計だろうと思ふんですけれども、中身は、そうはいつても、大きく変わっていくんだろう。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

今後、高齢化が急速に大都市も地方にも進展するわけですが、高度成長期に団塊の世代が大量に地方から三大都市圏に流入をしてまいりました。この方々の大きな固まりが、今後十年、二十年という間に高齢化が進んでまいります。多くの方が、マイホームということで、大都市の周辺部、郊外部におられます。この地域が、大変深刻な高齢化ということでは問題を抱えるといふに予想をしております。

○若井委員 まさに大都市圏では、都市郊外、郊外に広がつてゐるいわゆる住宅ゾーン、ニュータウンもあれば、あるいはスプロールで拡大をします。この方々の大都市圏では、都市郊外、郊外に広がつてゐるいわゆる住宅ゾーン、ニュータウンもあるかと思うんですけれども、そうした市街地もあるかと思うんですけれども、そういうのが、マイホームということで、大都市の周辺の方々が、急速に進展をし、介護施設等が不足をしてくる、そういう場合に、やはり便利なところに住んでいただいて、かつ、その方々に適切な介護施設を提供できるような仕組みを本法案の中で提供していくことが極めて重要であるという認識であります。

○若井委員 いわゆる居住誘導区域の話はここに書いてありますけれども、その間の部分について、今後、もう少し御検討いただかなきやいけない課題があるんじゃないかと思いますので、その点だけ指摘をさせていただきたいと思います。

それから、地方圏の話なんですが、いたまました国土のグランドデザイン、この中のある最も牧歌的な、心温まる「小さな拠点」という絵がございまして、これをどのように進めていくのかといふ点についても、今回の特措法の肝があるんじや

邁進をしてこられたということであらうかと思ひます。今後、どこにそした問題が集約的にあらわれてくるのかといふことが、次の具体的な方策をつくる上で大事な判断材料だと思つうです。

これまで大事な判断材料だと思つうです。

これまで大事な判断材料だと思つうです。

これまで大事な判断材料だと思つうです。

これまで大事な判断材料だと思つうです。

ないかというふうに私は思います。

この間、都市再生特措法といえば、都心の超高層ビルが建ち並ぶような、かなりぎらぎらした部分が多かつたというように思うんですが、今回の改正は、むしろ、こういうようななきめの細かい、国土のある意味でいうと末端といいますか、地方圏で暮らしておられる方々の暮らしのありようをどのように束ねていくかというコンセプトだと思いますが、それ以上のことばよくわかりませんけれども、具体的にはどんな方策でこの整備を進めていくというふうにイメージしておられるのか。

○野上副大臣 今、先生から地方部のことについての御質問をいたしましたが、本格的な人口減少時代が到来をしまして、二〇五〇年には、一キロメッシュで見ますと、約六割の地域で人口が半減するということが試算をされております。

そのような中でコンパクト化を進めていくに当たつては、生活に必要なサービスの全てを中心部のみに集約するのではなくて、例えば、合併前の旧町村の中心部ですか、主要なバス停周辺などの生活拠点にも誘導していくことによって、そしてこれらを公共交通でつないでいくということによつて、一極集中型ではなくて、多極ネットワークリケンとすることが重要と考えております。

さらには、この図もありますとおり、農村部等々もあるわけでありますので、農村部におきましては農林水産省と連携をしながら、農業の六次産業化を図つていくなどの農業振興策を推進することも重要なと考えておりますし、また、こうした市町村においては、町中に人口や生活サービスを集積して固定資産税等の税収を確保つつ、市町村全体に目配りを行つた施策を行つて、郊外部の切り捨てにならないようにしていくことが大切だと考えております。

○若井委員 先般の平成の大合併、そして、もつとさかのばれば昭和三十年前後の合併があつて、いわゆる旧村中心といいますか、平成でいえば結

構大きな町の中心市街地なども、ある意味でいう

ところいう状況に近づいているというふうに思いますが、実際のところは、この小さな拠点をどうつくるかが、そこまでの具体的な手法というのがなかなかないというのが現状で、この間、それがうまくいかない、あるいはその成果を十分生んでいかないということとで、地方圏全体がある意味でいうと活力を損なつてきたということになろうかと思うんですが、実際に想像しております。

私は想像しております。そうした地区が何千かあって、そこを腐心しながら、その周辺の農山漁村の集落、あるいはここでも、具体的な手法といふのがなかなかないといふのが現状で、この間、それがうまくいかない、あるいはその成果を十分生んでいかないということとで、地方圏全体がある意味でいうと活力を損なつてきたということになろうかと思うんですが、実際に想像しております。

この問題は、これぐらいにしておきますが、いずれにしても、目立たないけれども大変に大きな課題であるということを、もう一度確認させていただきたいと思います。

次に、今回の都市再生特措法の改正につきまして、この間、半世紀の間、人口が増加をしてくるという状況の中でさまざま展開をしてきた都市計画事業、これらの成果の上に、あるいは延長の計画事業、これらが実現するにあたっては、さまざまな方策を講じていくということになります。

例えば、下水道事業を例にとって考えてみますと、先ほど申し上げたとおり、連担した市街地がだんだん縮退をしていく、人口が減っていく、供用区域も自然と縮んでいくのかと思ひますけれども、現在、この下水道事業区域等については国交省としてどのような対処をしておられるのか、今後どういう方向へ向かおうとしているのか、その辺についてお聞かせいただきたい。

○森北政府参考人 お答えを申し上げます。  
社会状況が変化する中で下水道事業をどのように進めていくのか、そういうお尋ねでございます。

ましては、人口の密集したところでは集合処理、人家のまばらなところにつきましては個別処理といたしましては、市町村がみずから立地適正化計画の中でコンパクトなまちづくりを推進するということを決定された場合には、こゝにありますけれども、入ったころは、コルビエの、都市は人を自由にするというようなことを賜りたいというふうに思います。

国土交通省といたしましては、このような考え方にして、今後、本格化する人口減少、市街地のコンパクト化等、社会状況の変化を踏まえ、引き続き市町村等における効率的な下水道整備を推進してまいりたい、そのように考えております。

○若井委員 下水道事業について、恐らくそうした見直しの時期がかくも近づいているというごとであろうかと思いますけれども、これまでに実施をしてきたさまざまな都市計画の事業、例えば街路であり、例えば区画整理であり、その他さまざまな都市計画決定に基づく市街地整備といいますか、都市の整備といいますか、行つてきたわけですから、今後の特措法の中にある機能誘導区域あるいは居住誘導区域、これらの線引きも含めて、これらの計画について具体的に見直しをする必要があるんじゃないかな。大臣、いかがでしょうか、その点について。

○太田国務大臣 私たちといふか、先生と同級生だと思いますけれども、入ったころは、コルビエの、都市は人を自由にするというようなことを賜りたいというふうに考えております。

国土交通省といたしましては、市町村がみずから立地適正化計画の中でコンパクトなまちづくりを推進するということを決定された場合には、こゝにありますけれども、入ったころは、コルビエの、都市は人を自由にするというようなことを賜りたいというふうに考えております。

○若井委員 私たちといふか、先生と同級生だと思いますけれども、入ったころは、コルビエの、都市は人を自由にするというようなことを賜りたいというふうに考えております。

○太田国務大臣 私たちといふか、先生と同級生だと思いますけれども、入ったころは、コルビエの、都市は人を自由にするというようなことを賜りたいというふうに考えております。

○若井委員 私たちといふか、先生と同級生だと思いますけれども、入ったころは、コルビエの、都市は人を自由にするというようなことを賜りたいというふうに考えております。

○石井政府参考人 下水道を例に、先生の方から、今後の市街地の動向を勘案して都市開発事業等の方向性をどのように見直すべきかというお尋ねがございました。

今般、立地適正化計画を策定してまいりますが、この立地適正化計画は、当該市町村のまちづくりのマスター・プランという位置づけに都市計画上なつてまいります。その結果、その後の市町村の都市計画事業というのは、基本的にこの立地適正化計画に沿つて実施をされていくということになります。したがいまして、立地適正化計画を策定した市町村においては、このような立地適正化計画に対するような、市街地をむやみに拡大を助長するような施設あるいは開拓事業というのを基本上に慎むということになつていくものということになります。

うに承知しております。

国土交通省といたしましては、市町村がみずから立地適正化計画の中でコンパクトなまちづくりを推進するということを決定された場合には、こゝにありますけれども、入ったころは、コルビエの、都市は人を自由にするというようなことを賜りたいというふうに考えております。

○若井委員 大変に優しい大臣のお言葉でありますけれども、いざれにしても、こうした特措法を先頭に、近い将来、この都市計画についても見直しをしながら、これまでつくつてきたものはさらに有効に、高密度に利用ができるといふようなシナリオを、ぜひ今回のグランド・デザインの中においても具体的な形で御提案を賜りたいと思います。

次に、地方公共交通活性化法の改正についてでありますけれども、今回の改正の一番の要諦といふのはどこにあるんでしょうか。先ほど来の、人口減少であり、あるいは公共交通の需要減に対し、事

業者が今後どのように供給に当たつていけるのか、その陰路は何なのか、そしてこの活性化法

○西脇政府参考人 簡単に御説明いただきたい。  
○西脇政府参考人 お答えいたします。

まず、改正案のポイントは、二点申し上げます。地方公共団体が中心となること、まちづくりと連携すること、それから持続可能な地域公共交通のネットワークを形成することです。

こうしたことを実現するために、従来の法律では地域公共交通総合運携計画というのがございまして、したけれども、これを実現する手段というものが不十分だったという認識でございまして、新たに計画策定の予算措置でござりますとか法令上の措置というものを設けることによりまして、こうした計画の実現を後押しするということでござります。

○若井委員 けさ、総務部門で説明があつたんですが、第四次の分権一括法の中に、自家用の有償旅客輸送の扱いについての法案がございました。生活に必要な輸送がバスやタクシー事業によつて提供がなされない場合、これまで国交省がその枠組みを維持してきたわけですが、それども、今後これを自治体に委ねていこうという御提案だと思うんですが、これできちつとした生活交通網を支えることができるのかどうか、国交省とすればどのような対処を考えておられるのか、その点について一言御説明を願いたい。

○田端政府参考人 お答えいたします。

以上にいたしましても、公共団体が先頭に立つことによりまして、まちづくり施策の連携を図り、一体となつて地域の活性化のために資するというような枠組みを提案しているところでござります。

現在、道路運送法に基づいて、いわゆる白ナンバー車両を使用して行います自家用有償運送、これにかかわります事務あるいは権限については、住民生活に最も身近な地方公共団体が、地域の実

情に応じた交通ネットワークの形成、充実に向け  
て取り組むこと、これを促進する観点から、現  
在、ただいま御指摘ありましたように、国会に提  
出中のいわゆる第四次分権一括法案において、希  
望する市町村を基本として移譲することを盛り込  
んでおります。

ら、本当に、歩いている人がさわれそうなどころを通つたりするようなどころもあります。ですか  
ら、これはかなり柔軟な運用によつて、もちろん、道路空間を整備しながらこのことを考えていくべきだろうとは思うんですけども、ぜひ工夫をしていただきたい。

に建設的、有意義な質疑、議論が行わってまいりました。私もそれを踏まえた上で御質問をさせました。ただこうと考えておりますが、何点か重複する点も出てくると思います。改めて確認をさせていただきたいと思いますので、その点、御容赦をいただければと考えております。よろしくお願いし

このような地方分権によります地方公共団体への事務事業の移譲と、本法案によります地方公共団体が主体となつた地域の実情に応じた地域公共交通再編の枠組み、これ双方が相まって、自家用有償運送につきまして、今後、地域の主体的な取り組みにより、地域公共交通ネットワークづくりの中で、従来以上に効果的に自家用有償運送を活

用することができるようになります。  
一方、事務、権限の移譲後におきましても、輸送の安全あるいは利用者の利益保護というの是非

常に重要でございます。移譲先となります地方公團体におきまして、この事務が適切に遂行されますよう、自治体と連携を密にしてまいりたいと思います。

事務処理に関する知識とかノウハウの継承、あと輸送の安全の確保にかかわります専門的な人材の育成、こういうものにつきましての支援は国としてしっかりと行って、今後とも交通ネット

○若井委員 しっかりとサポートしていただければ、  
まいりたいと考えております。

ようにお願いをしたいと思います  
最後に一つ、先ほど三日月委員からもあつたんですが、LRTの導入の話です。

すが、なぜ我が國でなかなかこれが普及をしないのか。一つは、道路空間が狭過ぎるということ、それからもう一つは、資金がないということに尽きると思います。

まず、道路空間について語ると、世界じゅうを見て回ると、物すごく狭いところに通しているところの結構あります。リスクの高いところに行き

ら、本当に、歩いている人がさわれそうなどころを通りたりするようなところもあります。ですかね、これはかなり柔軟な運用によつて、もちろん、道路空間を整備しながらこのことを考えていくべきだろとは思うんですねけれども、ぜひ工夫をしていただきたい。

それから、資金の問題ですが、ドイツなどで、十万都市で今新しくLRTを導入しているところもございます。そういうところの事例を見てお聞きまして、実は運賃収入で賄えるのはせいぜい二割だ。それ以外の財源、資金については、いろいろな、基本的には税ですが、これに依存をし推進をしている。なぜかといえば、LRTをつくることによつて、コンパクトシティーを誘導することができるんだと。

二十世紀であれば、鉄道を引いてニュータウンをつくるという拡大型の事業をしてきたわけですから、この膨らんでしまつた市街地を、軸をつくつてそこに寄せてくるという意味では大変に有効な手だてだと思います。鎌倉などでもロードブライシングの検討を始めておりまつし、自動車を減らし市街地をコンパクトにする、これは総合的な行政コストの削減という意味でも大変に効果がありますから、広い意味でのそろばんをはじけば、ちゃんと計算が合うんだろう。

私は、LRTそのものにはこだわる必要はないと思いますが、BRTとかそういうもの、要するに、公共交通を具体的に展開することを通じてコンパクトシティーを実現していく、そうした方向性をもつと強く追求すべき時期に来たんじゃないか、そのように考えます。

時間が来ましたので、お答えは結構ですが、ぜひその点について御検討賜りたいということを申し上げて、終わります。どうもありがとうございました。

に建設的、有意義な質疑、議論が行われてまいりました。私もそれを踏まえた上で御質問をさせていただこうと考えておりますが、何点か重複する点も出てくると思います。改めて確認をさせていただきたいと思いますので、その点、御容赦をいただければと考えております。よろしくお願ひします。

都市をどうつくつしていくかということに関しまして、我が国では、昭和四十三年の都市計画法の制定以降、その時代の課題に合わせてさまざまな制度改革が行われてまいったと理解をしております。

特に、平成十四年の都市再生特別措置法の制定以降は、午前中からもずっとと議論がございました、いわゆる薄く広く広がってしまった市街地をどういうふうにしていくかという点について取り組みが行われてきたわけであります。多くの地方都市において、郊外部への転出に伴う中心市街地の空洞化は食いとめられていない現状があります。

私の選挙区、地元は広島県の福山市でございまですが、まさにこの典型例だと思つております。おかげさまで人口は四十七万人、そんなに減つてきている町ではないんですけども、市街地はどんどん広がって、今も広がつていつております。それで、郊外に住宅ができ、その郊外の住宅に住む方々をターゲットにした大型店舗ができ、そこに車で買い物に行つて全てが完結してしまうということで、駅前の中心市街地に関しては、空き家そして空き店舗、シャッター商店街という状況でございます。

外から福山市にいらつしゃつた方が新幹線の駅をおりて、その駅前を見て、とても四十七万の都市には見えないという残念なセリフをよくおつしやられて、私としても非常に残念な思いをしているわけであります。

改めて、郊外部への転出に伴う中心市街地の空洞化を食いとめられてこなかつた原因というものを国交省にして、「二つよう」を恐れさせて、もう少しあります。

○坂井大臣政務官 中心市街地の空洞化につきましても、これまで約二十年間も続いたというデフレ、我が国が置かれた経済状況のほか、急速な人材の流出など、多種多様な要因が複雑に絡み合って、この現象を生んでいます。この問題を解決するためには、根本的な構造改革が必要です。また、地方創生や地域活性化策も重要な一環となります。

口減少、そして高齢化といった、さまざまな要因があつたと思われます。

今、委員が御指摘されましたように、大型の、郊外型の、要は魅力ある店舗ができる、そこに車が乗りつけられるようになつた。人が引きつけられたということもあるうかと思います、また、幾つか足りない点もあつたかと思つておりますで、そのうちの一つが、中心市街地に対する民間投資であつたりとか、それからコンパクトシティー化への取り組み、また、中心市街地と居住地域を結ぶ公共交通のネットワークといったようなもの、これらがまだ十分ではなかつたというようなことと相まって、空き地、空き店舗化、そして、低・未利用地化というものが食いとめられていないというよう考へております。

こうした状況を踏まえ、コンパクトシティーを進めることで地域公共交通活性化法等々に基づく取り組みとしてまいりたいと思っております。

○坂元委員 御答弁ありがとうございます。今、の御答弁にあつたように、まさにその課題を解決すべく、コンパクトシティー化を目指していくため、今回の法改正が提案をされているわけであります。

私が考えるのは、まず、市街区域というか、市街化区域の広がりを食いとめていくという点も非常に大事なのではないかと。つまり、何が言いたいかといいますと、実は、この市街化区域の広がりを抑えていく、抑え込むということは、現行の都市計画法でもこれは可能だという認識であります。ですが、午前中からの議論にもあったとおり、大臣からも答弁があつたように、運用面といいますか、やはり郊外に家が建つて、それが幾つか集まつてくる。やはりそこに、下水道を通してほし

いという要望が地域の住民から上がってくると、自治体としてはその要望にできるだけ応えていきたい、いかなくてはならないということがあつて、結局、市街化区域がどんどんどんどん広がつてしまつたという状況なのかなというふうに理解しております。

今回の制度改正で、なかなかそうやつて食いつめられてこなかつた点がある中で、どのような点が今回の制度改正は違うのか、どういう効果を期待して今回の改正案が出されているのかについて御説明をお願いいたします。

んかが言つておりますが、足し算の政治から引き算の政治も加えよということを言つておりますが、物をつくつていって、あるいは拡大していく、それを減らしていく、そういうこともまた大事なこれから役割だというふうに思います。その中で、線を引いて、あるいは厳しい法律で規制するというよりは、誘導しながら町全体をもう一遍つくり直していくという観点に立つた。

この二十年前には私が政治活動をしておりましたのが、そのときには、まちづくり三法をつくるとい

うことで大論議をしました。中心市街地活性化法、大店立地法、そして都市計画法。どちらかといいますと、都市計画法というよりも、経済産業省の、当時は通産省でありましたが、商店街を活性化しよう、駅前を活性化しよう、そして、そこに大きな店舗、スーパーが入るけれども、そこには環境面で規制をしよう、あるいは、外に出ていく場合でも、それについてはさまざまな規制措置をとつていう、そういうことであつたわけですが、もうそういう部分的な、中心市街地あるいは

商店街ということだけを考えても、これはとても高齢社会になる、そして高齢化が進む、そういう中で、もう一遍やり直さなくちゃいけないという方向性を誘導という措置によって今回はやつていこうとそういうところに、実は大きな転換があるうとうふうに思います。

人口はあるいは経済が右肩上がりであつて、人口ボーナス、そして経済的なボーナスのあつた時代から、そうではないという、逆の時代になつたということで、二十一世紀型の日本の都市といふものを、強さをさらに増進しながら、新しい形のまちづくりというものを形成するということのスタートが、具体的にはこの法案であるということを思つていろいろです。

○坂元委員 大臣、御答弁ありがとうございます

○石井政府参考人 お答え申し上げます。  
都市再生特別措置法は、さまざまなもの、それがございまして、大都市にかかるもの、それから地方都市にかかるものと、さまざまございます。折々の社会情勢に触れて改正を行ってきておりま  
す。

東日本大震災の後、ターミナル駅等に備蓄倉庫等を設けて安全確保を図っていくというような安全確保計画の制度を、主に大都市向けにつくったところでござります。

どちらかというと、今回の観点でいきますと、平成十六年の都市再生法の改正で、まちづくり交付金というが、まさに地方都市の活性化という面でつくられたというふうに承知をしております。そのまちづくり交付金の制度創設からちょうど十年余りが経過をして、まさに都市全体が人口

○坂元委員　ありがとうございました。理解をいたしまして、今般、生活サービスや居住を誘導しながらコンパクトシティーをつくっていくという新たな仕組みの導入に至つたというようく承知をしています。

たしました。

ただ、私が考えるのが、今回の改正案で目的とされている、住宅であるとか居住関連施設の立地の適正化などは、都市計画自体における根本的な、非常に主要なテーマというか、問題になつてくるのではないか。その意味で、より強力に推進をしていくためには、やはり都市計画法の改正も含めて考えててもいいのではないかなどいろいろ思つておりますし、この立地適正化計画自体の考え方を都市計画法に位置づけるのではなくて、都市再生特別措置法の改正によつて対応しようと思うところに関しての理由をお伺いできればと思います。

○石井政府参考人 御指摘のとおり、このように大きく時代背景が変わつたということであれば、都市づくりの基本法が都市計画法であれば、それでもつて対応すべきではないかという御指摘でございます。

一方、都市計画法は、その構成が線引きあるいは用途地域、例えは用途地域は、建築基準法で確定といふ制度で、この建物は法律に合うかどうかを認め、マルかバツか、線引きにしても開発許可を認めるとか認めないか、マルかバツかという仕掛けができるおります。既に人が住んでいる、あるいは機能が立地しているものを、できるだけインセンティブで誘導していくこうという誘導型という仕組みになつております。

一方、都市再生特別措置法につきましては、これはまちづくり交付金の制度等、予算制度にリンクをしながら誘導するという仕掛けを持つております。そのような観点から、今般、都市再生特別措置法という仕組みで、手段の観点から、このところをとらせていただいたわけでござります。

一方で、特に強いコントロールをしたいという場合は、今般の法律の中に居住調整区域、あるいは、規制緩和の場合には特定用途誘導地域等を定めることとしておりますが、これらは都市計画法についても位置づけをして、強い仕組みというふうにしておるところでござります。

（堺市長） おほと大臣の御答弁はあつたときも、り、強いコントロールというより、より誘導型といふか、誘導に力を入れてやつていきたいといふことが、今回の都市再生特別措置法の改正といふ点であるというふうに理解をいたしました。このコンパクトシティ化は、本当にこれからの中年、二十年、いや、もつと先まで考えた大変重要な課題だと思つておりますので、ぜひ成功をしていただきたいと私も考えております。

（その成功事例をつづけて全国に広げていくためにも、やはりそのモデルとなる町、都市をいかに作つくるかというか、成功させていくかというのが非常に大事であるというふうに考えておりまして、国、政府としては、全国の地方自治本部の中で、じ

シティ一化、立地適正化計画を作成することを狙つてゐるのでしようか。

御承知のとおり、地方都市といつてもさまざまなタイプがあります。何度も例に挙がつておりますが、地域というか、そのエリアの中心となるような町があれば、もしくは、大都市の圏内にあつてその町を星都市を形成しているような町もありますし、さまざまなタイプがあるというふうに考えるんですけど、それでも、そういうタイプを理解した上で系統的な先行事例をつくっていく必要があるというふうにも考へます。あわせて、この点についての御見解も伺えればと思います。

○石井政府参考人 お答えを申し上げます。

この法律では、立地適正化計画をつくる都市の規模について、特に制限は設けてございません。今、都市計画の市町村マスター・プランというものがございます。大部分は言葉だけで即地性のな

いものでございますが、この文言上でコンパクトシティーを目指したいと言つておられる市は、八百四十四市のうち四百二十三市で、六割近く市がこれを目指したいと言つておられます。したがつて、将来的にこれを本当に実施するということになりますれば、この制度を使つていつていただけ

この中には、おつしやるようすに、さまざまなものと  
いふのではないか  
イフの、大きい都市から小さい都市まで、市とは  
いえ、小さい市もたくさんござります。私どもが  
本法案の活用見込みを市の方に確認いたしました  
ところでは、現在、県庁所在都市、数十万のと  
ころから十万程度、十万程度が一番多くございま  
たが、そういうことを考えたいと。あるいは大都市  
市の近郊。しかしながら、数万のものも、わざわざ  
ではございますが、ございました。そういうバリ  
エーションの中で先行事例を、当面は、ある程度  
熱度の高い十都市程度を先行的に支援してまいり  
たいと考えております。

○坂元委員　ありがとうございました。  
空き家についての質問なんですが、これも重複して、時間をかけてゆっくりとやつていく。一方で、市町村の基本計画等は十年でござりますから、大体十年から二十年ぐらいかけてつくっていきものというふうに承知をしております。  
続けて、誘導区域以外の土地をどう有効活用していくのかという点も、あわせて、非常に大事な視点なのではないかというふうに考えておりました。  
ある意味、人が住む場所を誘導していく、それ以外の土地は自然を生かすのか、観光資源があるところは観光を生かしていくのか。そういう観点を踏まえてこの立地適正化計画をつくるべきだというふうに考えますが、この点について御了解をお願いいたします。

○太田國務大臣 その地域に住み続ける人が、指導といつても、ある人にとりますと、別に誘導ではないで、こここの土地が自分の生活に、あるいは農業を始めとする仕事に、あるいは観光というような仕事にいいといふ人は、それなりの大事な立場地点だというふうに思います。それを逆に応援

であるためには、空き地になつたところをまとめてあげるとか、そして農業とか、あるいは小規模型であつたならば市民農園のようなものをつくると逆に土日には来ていただくとか、いろいろな活動の仕方というものがあろうというふうに思います。

ですから、そこの、出ていつたところの住宅はどう再利用するか、あるいは土地をどう再利用するかということをむしろ前向きに捉えて、そもそも、今回のコンパクトシティー・プラス・ネットワークというけれども、それは都市全体をどう見るかの中に意識として置いて、視野に置いて、「コンパクトシティーだからコンパクトなところだけ見るんじゃなくて、我が町全体をどう見るか」と

〇坂元委員 大臣、御答弁ありがとうございます。  
土地を有効活用する点で、例えば、市街区域でや  
るとかに住まれている方が週末出かけていけるよ  
うな場所、きれいな自然を見ながらゆっくりおざ  
したいねというような方々のための例えばカブエ  
といったものをつくりたくても、私がよく御意見  
を伺うのは、浄化槽法というものが非常に厳しく  
て、コストがかかり過ぎるので、つくりたいんだが  
けれどもなかなかつくれないんだよという話を  
伺っております。

そうした声に対応して地域条件というものを考  
慮して、例えば大都市につくるカブエと、少し郊  
外から離れた場所にゆっくり落ちついてもらえるよ  
うな場所につくるカブエというものを、ちやうど

と併せて柔軟に対応していただけないかな?といふうに思つてゐるんですが、この点について、見解をよろしくお願ひいたします。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

では七、八万円以上乗せになると、いろいろなことで大きいのは事実だと思います。一方で、排水ききつちり適切に処理するというのは、これは場合にかかわらず、環境保全の観点からも重要なことをいうふうに思つております。

建築基準法において、これはJISを引用しておりますけれども、建物の用途ごとに床面積に応じた処理対象人員というのを算定しまして、この処理対象人員に応じて浄化槽の容量を選んでいいだくというような仕組みになつてござります。この基準は、用途ごとに典型的な建物の汚水量と汚濁負荷等の実態調査を行つて決めているところで、いわば仕様基準になつていています。

一方で、この基準によらないで、頑張ればの

用水量等の具体的なデータをもとに人員算定する  
という別の方法も用意をされているところであります  
が、飲食店についてちょっと調べてみま  
た。主な公共団体に聞いたわけでござりますけ  
ども、なかなか適用事例はなくて、社員食堂、  
これは大体使われる時間帯と人数というのが限ら  
ますので、こういうもので、予想がちゃんとで  
るということで緩和した事例があつたという程  
でございます。  
これは、今までそういうことでございま  
すと、具体的に、地域というよりは、使用状況  
きつちり予測できるようなデータをお示しいた  
ければ、仕様規定のない方を使つて検討すると  
うことは可能だというふうに思つております。  
**○太田国務大臣** 質問の答弁ではありませんけ  
ども、今度、特区をつくりまして、その中に、市  
部なんですけれども、オープンカフェのスペ  
ースということを、特区の中での開放に入れると  
うことになりました。当然、特区というのは、そ

だけやるというのではなくて、ある意味ではそれが実証されるというようなことになれば、全国展開をするというようなことだと思います。

もう一つ、奄美に私が行きましたときに、アイスクリーム屋さんにぜひとも立ち寄ってくれとい

うことで、行きました。若い御夫婦が奄美の原材 料を使つて、大変おいしいアイスクリームを空港 から町へ行く途中でやつてているということで、あ る意味では名所のように今なつてきてるとい うようなこともあります。休みの日に郊外でとい うようなものは、食べ物とか、そうした小さな ショップを経営するとか、いろいろなことが非常 に私は有効だというふうに思います。

これから時代に即して、そこに特制緩和が必要であれば、当然そういうことについては、オーブンカブエの例ではありませんけれども、全国的に広げていくことが大事だというふうに思つてはいるところです。

本当にそういうふた柔軟にというか、今おつしやつたとおりで、そこにしかないものを求めて人が移動していくのかな、人の動きというのは起るのかなと思つておりますので、そういういた意欲のある取り組みをされる方をぜひ支援していただけるよう、今、特区でまずやるというお話をありましたが、ぜひこれは、特区で成功したら全国に広げていつていただければなというふうに思つております。

統いて、地域公共交通の活性化及び再生に際する法案の方に御質問させていただきますが、今回の改正案は、交通政策基本法の理念にのつとつて、ほぼ民間事業者任せであった地域公共交通の維持や活性化について、地方公共団体が主体性を持つて取り組むという趣旨であると考えております。

であるとか、計画策定に関するノウハウ不足に関して、国交省としてどのように支援をされようかと考えていらっしゃいますでしょうか。手短にお願い

○高木副大臣 いいたします。

者など、学識経験者も踏まえて登録をいたしました。広く紹介をすると、そういった制度はありましたけれども、今後さらにしつかりとした公共交通ネットワークの計画策定ができるように、例えば地方公共団体向けの説明会を開催するとか、あるいは国土交通大学校などで研修の実施を行う、あるいは国土交通省の専門家チームによ

な相談、そしてまた地方へ訪問して応援をするということ、それからまた、計画策定に対する新たな予算支援など、国としてできる限りの御支援をして、スマートな制度をつくっていきたいというふうに思つてゐるところです。さいます。

○坂元委員 ありがとうございました。

先ほども申し上げたとおり、これはやはりモルケースの成功というのが非常に大事になると思いますので、できる限りの御支援をぜひともよろしくお願いします。

・最後に、公共交通の再編について、コンパクトなまちづくり、そこに公共交通を通していくというイメージにならぬ地域といふのも絶対出てくるわけでありまして、そういう地域においては、やはりマイカーというものが絶対的な移動手段である場合も、今後も継続してあると思います。

られない、出づらいという状況が来ている中で、  
高齢者の運転、高齢者だけではないけれども、  
主に高齢の方々の運転を支援する自動運転

の技術というものの開発が望まれて いるのではな  
いかなどと考えております。

先ほどの質疑でも、三日目委員からもありましたICTの活用であつたり、そういった技術の進化というものを生かしていくという点で、この自動運転技術 日本は民間主導において世界トップレベルでの研究が行われているというふうに伺っておりますが、国としては、この自動運転技術の開発について、どのような支援、協力を行っていらっしゃるのか、またこれから行っていくこととして

ているのか 最後に御質問をいたします。  
○田端政府参考人 お答えいたします。  
平成二十五年六月に閣議決定されました日本再  
興戦略におきましても、「安全・便利で経済的な  
次世代インフラの構築」という項目の中に、この  
安全運転システム、自動走行システムの開発、環  
境整備ということを進めるにされておりまして、

国交省といたしましても、世界一安全快適な道路交通事故の実現を目指して、この自動走行システムの構築に取り組んでいけるところであります。具体的には、産学官が連携いたしまして、先進安全自動車、ASVと称しますが、技術に関しては開発方針とか技術指針を策定しまして、予算措置も講じて、このASVの開発、実用化、普及を促進しようと、まず進めております。

ロードマップを作成いたしておりました。また、自動車メーカーが開発しております、この安全運転支援システム搭載車につきましてはナンバーを交付しまして、公道走行実験を実施できました。今後とも、産業界あるいは関係省庁と連携しつつ、この自動走行システムの構築に積極的に取り組んでまいりたいと思います。

○坂元委員 ぜひよろしくお願ひします。  
終わります。ありがとうございました。

○梶山委員長 次に、松田学君。

コンパクトシティー、言われて長い課題ですね。本格的に取り組む法律ができるというのは大変望ましいことだと思っております。

いう傾向にあります。持続可能性を追求する社会をつくっていくためにも、これはぜひやらなければいけないということだと思います。

社会コストが高まつていく。都部から人口をだんだん撤退させて、戦略的に都市の中に集住させていく。ただ、そのためには、それぞれの都市が人々を引きつけるだけの魅力ある価値をみずから

つくつていかなきやいけない。そういう意味で、各市町村、コンパクトシティー、それぞれがデータを設定していくといいますか、それが必要であります。それもそれぞれが自立的な考え方で、自分たちの将来像をこういうふうにしていくんだということを考えていきながら模索していく。恐らく日本の場合、私権と公権との関係で私権が非常に強い状況ですから、誘導策しかとれないわけなので、やはり誘導して吸引できるだけのものをどう

や二で組み立てられるか  
その際に、コンパクトシティーというのは、考  
えてみると、諸外国の例を見てもいろいろな政策  
目的があると思います。環境問題もあれば、日本  
でいえば、環境省、経産省、あるいは厚労省、場  
合によつては農水省、国交省だけではなくていろ  
いろな政策に横串横断をするような、そういう考  
え方をして、コンパクトシティーというものにつ  
いてのいろいろな方向性を示していく、それが国  
の役割ではないかと思います。

そういう意味で、各政策分野のコンパクト

がつてきていたりというふうに思っています。

昨年十二月に議員立法によりまして国土強靭化

は、とりあえず、社会保険と税と防災の三分野で

テイーといふのも、この間の海外インフレではあります  
りませんが、そこまでとは言いませんけれども、  
ある程度、国としての戦略性を持った、方向性を  
持つた、横串横断的な、いろいろな政策の上位に  
来るものとして、恐らく諸外国の例でも、コンパクトシ  
ティシティーという政策を上位に置いて、その中  
に個別の政策があつて、コンパクトシティーを実  
現していくという事例もあつたようなんですねけれども、  
どうも、そういった位置づけについての大蔵の所見は  
こうなりました。これがなぜ二回あります。こう

そういう意味では、何としても成功させなくてはならないと思っておりますし、同時に、的確なモデルを提示する。大きいところ、小さいところ、郊外のところ、いろいろなところのモデルを提供するところまで、形にするところまで持つていくということが大事だというふうに思つていま  
す。

コンパクトシティー・プラス・ネットワーク、グランピード・デザインの中でも基本戦略の第一にこれと易びて、二二二、二五二とは言ふ「ミナミ・ハーバー

基　本　法　が　成　立　し　て　お　り　ま　す。こ　の　法　律　は、全　国　各　地　で　発　生　が　懸　念　さ　れ　ま　す。大　規　模　自　然　災　害　を　頭　に　置　い　て、そ　の　事　前　防　災　・　減　災　な　ど　を　進　め　る　ため　の　法　律　で　ござ　い　ます。

も　ち　ら　ん、法　律　の　実　施　に　当　た　り　ま　して　は、や　は　り　実　施　主　体　の　能　力、そ　れ　か　ら　財　源　に　限　り　が　ざ　い　ま　す　の　で、脆　弱　性　の　評　価　を　行　つ　て、施　策　の　重　点　化　を　図　り　な　が　ら　や　る　と　い　う　こ　と　が　重　要　だ　と　思　つ　て　お　り　ま　す。

ま　さ　く、今、那　古　の　話　と　御　言　簡　、こ　こ　ま　だ　い　ま　け

○向井政府参考人 お答え申し上げます。  
　マイナーバー制度は、マイナーバーニングにな  
　るか。いろいろな地域拠点なんかを中心と  
　したシステムと接続しながら、移動しても安心で  
　きるような、そういう社会の構築というのを視野  
　に置きながらマイナーバー制度の準備をされたら  
　いいんじゃないかと思いますが、いかがでしょう  
　か。

○太田國務大臣　都市をつくつたりするといふことを、ことお邊へいたたれないと思ひます。しかしお願いいたします。

を擱けてそこは「上位」といふもせんれども、結果的には引つ張っていくという法律にするよう努めたいというふうに思つてゐるところです。

また、各都市の話を伺う機会があったときもしたくないけれども、やはり、人口ですとか諸機能が集積する都市部におきましては、国土強靭化の取り組みを進めるということは大変重要でございます。

く、番号カードあるいはマイポータル等の手段を  
使つた、ＩＴを使つたそういうシステムでござい  
ますが、例えば、転居した際に必要となる水道  
電気代などを手分けの手続の簡易化に活用するよ

ざいます。総務省もまちづくりということでいろいろなことをやろうとし、経済産業省は経済産業的な角度から、特区から入った方がいいとかいろいろな形で法律があり、総務省は総務省で、厚生労働省は厚生労働省でということがありますが

御説教を聞きまして安心いたしました。  
そもそも、これは、都市というのは、一つの社会システムをデザインするというような、そういう発想が相當必要、これもまさに横串横断なんですが、先般、公務員制度改革法案が成立しましたが、今まで、国家戦略ランクアドバイザ

とて政策大綱というものを策定いたしましたけれども、その中におきましても、例えば大都市での建物倒壊だとか住宅密集火災の防止など、都市に関連することを多々盛り込ませていただきました。

と、民間への利用範囲の拡大も含め、マイナンバー制度につきましてはさまざまな利用可能性があること考  
えております。

ら、内容においては、ここは上位法的な存在として束ねていくというか意識を合わせていく必要がある程度で、物の考え方としては、これは上位法的な位置づけが大事であろうというふうに思います。

か私どもは、國家単離システムのを官能に置いて、まさにこういう横串横断的な設計のよな仕事をやつてはどうかという提案をしたんです。残念ながらそれは通りませんでしたけれども、そういう発想がまさに必要な分野だらうと

国土強靭化基本法に基づく基本計画を五月を目途に策定するということになつております。これに当たりましては、今委員御指摘ありましたように、都市部の諸機能の重要性など十分留意しながらいわすにしても、今後外ほど申し上げました

大に關して検討を加えよう」ととされてはいるところ、政府といいたしましては、IT総合戦略本部のもとにマイナンバー等分科会を設置しまして、実際に制度改革が必要なもの、制度改正しなくてもできるもの等々の利活用を含めまして、マイナン

ただ、上位法でやれというようなことを決めるよりも、ここも誘導的なものだというふうに思つておりまして、グランドデザインも、実は国土のグランドデザインということを国交省として私は先行させて、ほかの省庁も同じようにグランドデザインを、また政府全体でそれをやろうとするような流れが今できているわけでありまして、そういう点では、こうしたまちづくりという点でいろいろな省庁が、この我々の国土交通省の出していいる二つの法律、今、中心市街地活性化法については経済産業省がやつてはいるわけでありますけれども、それも今までの物の考え方ではない中心市街地ということは、今回のこのことについての物の考え方を、ある意味では横串を通す形でできま

思つております。  
次に、インフラ投資、最近、国土強靭化という言葉がありますけれども、この問題も、今先ほど申し上げたような国土全体の人口の傾向からすると、どこもかしこも防潮堤を全部整えていつたら、これは財政的に切りがないわけですから、ある程度、都市に人口を集中させることを想定しつつ、都市強靭化というか、一定以上の人口規模の場所にインフラ投資を集中していくような考え方が非常に重要ではないかと思うんですが、国土強靭化の中でのこの考え方というのは明確に打ち出されているのかどうかについてお伺いしたいと思いまます。

○松田委員 それから、こういう集住を進めるに当たつて、全体的な前提となるのがモビリティーのある社会といいますか、日本人はどうちらかとうと土地に執着する傾向が強い民族だろうと思うんですが、そういうところから少し社会の考え方というか、その前提となるのが、マイナンバー制度が今度施行されるわけですが、個人個人が番号でアイデンティファイされている。どこに行つても同じような医療サービスが受けられる。自分の住みたいところで雇用され、居住をする、そしてそこで同じような医療・福祉サービスを受けられるという意味では、マイナンバー制度というの

バー制度のニーズの洗い出し作業から、遠藤CIOのリーダーシップのもと、検討を進めているところでございます。

今後とも、御指摘の点も含め、さまざまな御意見を伺いながらマイナンバー制度の利活用について検討を進めたないと考えております。

○松田委員 実は、先ほど内閣委員会の方で私も質問をさせていただいた際に、今度できる医療の研究開発機構、いわゆる検体情報というもののゲノム情報といいますか、あれを国民の番号を振つてというのではなくマーカーで既にやっているので、今度機構ができるんだから日本でもそういうことを進めるべきではないかという質問をさせていただいて、これも含めて、やはり医療情報が個人ご

○持永政府参考人 お答え申し上げます。

とにアイデンティファイされている、そういうことは都市への集住を進める上の前提になると思いまして、ぜひ前向きに検討していただければと思つております。

それから次に、先ほど、私、持続可能性の観点から、都市に集住していく、それは大事なことだと申し上げたんですが、もう一つ、経済成長の上でも、我が党は道州制ということを言つているわけなんですが、やはりこれから集積による発展モデルというのを追求せざるを得なくなるだろう。全体的に人口が減少していく中で、都市に人口を集中させていく。そうしますと、いろいろな意味で、規模の経済の利益、収穫増とか費用通減とかよく言われていますけれども、そういうものも生じる、あるいは、福祉のコストも効率化する、技術革新も起こりやすいというようなことが指摘されていますが、それは都市にかかるといふうにおつしやる専門家もいらつしやる状況であります。

稼ぐ都市というのを構築して、地域全体に配分する資源をとにかくふやしていくことがこれまでの成長モデルだろう。ばらまきをして分散

いう多極分散型ということを全く否定するわけではないですけれども、思い切つて転換するというぐらいのことが、この法律を出すような客觀情勢に限つても必要ではないかと思いますけれども、大臣の御見解をお願いいたしたいと思います。

○太田國務大臣 全くそぞう思います。

二〇〇〇年の前と後と、いうのは全く違うということだと思います。拡張型あるいは全国ある意味では一律に、東京型とは言いませんけれども都市型のところを目指す、そうじやなくてこれからはそれぞれの地域がそれぞれの個性というものを生かしてどう生き抜いていくか、そういう観点に立たなくてはいけない。

そして、冷厳な事実として人口減少とかあるいは高齢社会であるとか、これは何も高齢社会がない悪いというのは両面があるわけですが、そうした冷厳なる事実を踏まえて、それの個性を生かし、自立的な都市形成ということに向かうべき投資しているようでしたらそれは投資効果が薄いということで、特定都市に集中させていく。

こういう考え方というのはやはり必要になつてくるだろうという中で、私もかつて国土交通省に勤務したことがございますが、当時、多極分散型の方々がおつしやるのは、格差を拡大すると。これが、道州制については自民党も、将来の道州制という点では我々も立場を同じにしているかと思います。

その道州制を考えるときに、やはり多くの反対論を含む道州制に関する基本的法案について制定を目指し、今精力的に議論しているところでございますが、国会等における議論も踏まえ、しっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

○松田委員 一つの答えは、私は、集積地にどん

どいろいろなものが集中していくと、ほかの場所はその集積地に戦略的に依存していくといふ

いう時代、ナショナルミニマム達成型から、伸びるところを伸ばしていく、その結果でこぼこが引き出していくことを有識者は議論している時代、ナショナルミニマム達成型から、伸びるところを伸ばしていく、その結果でこぼこがあつても仕方ないという考え方方にチエンジしないといふことを有識者は議論している

ところを、中核都市にほかの郡部とかそういうところに分散投資するんじやなく、やはり一つにまとめていく。そうなると、中核都市にほかの郡部とかそういうところが、いろいろな機能が吸収されてしまつてかえつて衰退してしまう。

郡部が衰退する一方じゃないかといふところは結構大きな反対論だと私は思うんですが、その点

をどうやつて将来の道州制に、まあ実現するかどうかまだわかりませんが、その際に道州内格差といいますかその拡大への対応としてどういう考え方で臨もうとされているのか、御見解を政府の方からいただければと思います。

○関口副大臣 御質問いただきました道州制の導入の問題でござりますが、住民に対する行政サービスの向上や行政の効率化を図るとともに国家の統治機能を集約・強化することを目的として行うものでございます。

第一次安倍内閣におきまして、道州制ビジョン懇談会の中間報告においては、東京一極集中の是正など道州制の導入のメリットは掲げる一方、委員がお話しございました地域間の格差の拡大、これについて懸念も出ておるのが現状であります。さらに、全国町村会においても、地域間の格差が心配される、懸念される意見もまとめられています。

この道州制の導入は、国のあり方を根底から見直す大きな改革でござりますので、地域間格差の拡大等の対応も含め、国民的な議論が必要であると考えております。

現在、与党においては、道州制国民会議の設置を含む道州制に関する基本的法案について制定を目指し、今精力的に議論しているところでございますが、国会等における議論も踏まえ、しっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

○松田委員 一つの答えは、私は、集積地にどん

どいろいろなものが集中していくと、ほかの場

所はその集積地に戦略的に依存していくといふか、依存というのは自立と反するように見えるか

引き出していくことをどうやって考えるか

もしませんが、戦略的にうまく集積地の活力を引き出していくことをどうやって考えるか

ということがこれからの設計じゃないかと思うんですが、そういう観点から考えますと、国土交

通省の役割は非常にいろいろな意味で大きいんじゃないかと思っています。

少なくとも、いろいろな意味でのネットワークを道州の中にどうやつてつくっていくか。ちゃんと

と戦略的に依存できるようにするためには、人も物もどんどん動いていかなければいけない。そういった意味で、国交省として、例えば道州内、今、公共交通の法案も出でていますが、それよりももう少し広いエリアで広域経済圏と捉えた場合、例えば、いろいろな提案もある中で、高速料金の定額化ということをもう言われていますけれども、もう少し広いエリアで広域経済圏と捉えた場合、も、どんなことが考えられるか、国交省のお考えを聞かせていただければと思います。

○徳山政府参考人 今後の国土づくりにおきまして、やはりさまざま機能をコンパクトな拠点に集約をして、これをネットワークでつなぐ。先ほど大臣も、コンパクトシティー・プラス・ネットワークと申し上げたわけでござりますけれども、つないで、あわせて人や物の移動性を高めるといふのは、先生おつしやる点については大変重要なことです。

こうした中での、御指摘の高速道路の利用料金の定額化でござりますけれども、人や物の移動性を高めるための一つの重要な提案であろうと思いまます。ただ、料金は、常にメリット、デメリットがございまして、考慮すべき課題もあるわけでございます。

料金を定額にいたしますと、当然、それより短距離の方にとつては値上げになり、長距離の方にとつては値下げになるということでございまして、現在の高速道路利用の距離帯分布を見ますと、短距離利用の方が非常に多くございます。だから、総料金収入を確保する形で料金を定額に設定いたしますと値上げになる方が非常に多くなるというような、利用者にとっての受け入れの問題も一つございます。

また、平成二十一年から二年間、休日上限千円という料金をやらせていただきました。これは一種の定額化であったと思います。これは、地域活性化の面から一定の有効性も確認されました一方で、激しい渋滞が発生するというようなこともございました。

高速道路の料金につきましては、本当に大きな結構大きな反対論だと私は思うのですが、その点

利害が絡み、多種多様な意見があるものでござりますから、いつも丁寧な議論を審議会などでされていて、一歩一歩これを改善しております。

いただいた御提案も含めまして、今後とも、幅広く議論を行いまして、時代に即した高速道路料金体系となるよう努め、こういう国土構造を有効にしていくという面で貢献をしていきたい、このように考えております。

○松田委員 都市に、中心市街地に人が集住していくということで、吸引していくと、それだけの魅力ある価値をつくることが必要だと申し上げましたが、その一つのテーマがやはり超高齢化社会の拠点であるということは間違いないんだろうというふうに思っております。

日本は、先般も課題先進国という言葉を申し上げました。

まさに超高齢化社会をどうやって活

力ある社会としていか、そういうモデルづくりをするというのが、日本の一番重要な、国家目標ともいうべきテーマである、と思っています。

こういった議論をしていると、やはり、前から言われていたのは、高齢者が歩いて回れるまちづくり。これは、ちょっとと聞いた話で、正確かどうかわかりませんが、ニューヨークのマンハッタンというのが一番長寿であるという話を聞いたことがあります。しかし、それでも、一番刺激があつて、いろいろなところに歩いていくとそれなりにおもしろいというところが一番高齢者が元気になる。よく言われるのは、寝かせれば寝たきり老人、歩かせれば歩く老人、働かせれば働く老人になるという意です。

日本の場合、かつて住宅地域と商業地域というものが分けて発展、特に鉄道の沿線でそういう開発をするときに、駅から三キロメートルぐらいのところ、バスで行ったようなところに住宅地ができる、駅のところに商業地がある。そこの住宅地の

ところの方々が、だんだん高齢化して、なかなか駅の方には行きづらい。一方で、モータリゼーションが進んで、駅から五キロメートルぐらいのところにいろいろな大型のものが出てくるという感じで、車になると、またこれはなかなか高齢者になじまないということ、商業的な場所とかいうのが大きな課題になつてているかと思うんですね。

そういう中で、都市の中心部に住まわせる施策というのは、まさに超高齢化社会の一つのモデルにならうかと思うんですが、その際に、私は、たまたま、中心市街地の商店街で、結構、シャツター通りと言われているところ、そういう場所にいろいろな福祉施設とか病院とか、あるいは元の商店街も高齢者がお金を使って潤うし、高齢者にとつても、そこに住めば全部安心していろいろなサービスを受けられるということで、ある商店街に対して提案をしたことがあるんですけれども、なかなかこれがうまく進まないですね。

そういう意味で、これをどうやって促進していくかということなんですが、国交省として、今私が申し上げたような、超高齢化社会の拠点となるようなまちづくりの上で、どのような都市構造が申しあげたような、超高齢化社会の拠点となるかというか、そういう設計としてモデルを考えているか、簡単に解説をしていただければと思います。

○石井政府参考人 今後の超高齢化社会のまちづくりということですが、実は、柏の豊四季台団地というURのところで、東大の高齢社会研究所所長の辻先生と一緒に、団地の建てかえとあわせて、高齢社会にどのように対応しているかということを研究してまいりました。

その中では、やはり、御指摘のように、医療とかそれから商業等と近接をしており、歩いてそれらにアクセスできる。しかも、公共交通等できづくり会社が一元的に活用することは有効であると考えております。

それで、例えば香川県の高松市などでは、商店街の地権者が、六十二年間の定期借地権により、土地の利用権を高松丸亀町まちづくり会社に集約して、同社がその上に商業を中心とする複合施設

を建設し、商業施設、メディカルモール、オフィス、住宅などの大胆なテナントミックスを行つて、その結果、中心市街地の魅力を増進いたしましたが、所得は低くとも高齢者に働く機会を十分に与えていくといったような、複合用途の、バリアフリーで身近なまちづくりというものが重要であるというのが今までのところでございました。

今後、これらを平面的にも展開をするようなモデルをきちっと考えてまいりたいと考えております。

○松田委員 だんだん時間がなくなってきてあれなんですが、今申し上げたような、医療と福祉を連携させて、商店街を活性しながら超高齢化社会の拠点をつくるというふうに考えておきますと、今回の法案も、そういった医療福祉政策あるいは商店街活性化政策、いろいろな政策の組み合わせ、合わせわざといふか、そういうのが必要になります。

そこで、簡単に解説をしていただければと思います。

その中で、私が商店街活性化でなかなか難しかつたのが、まちづくり会社とというのをつくつて、それで個々の商店街の方々が不動産を例えれば定期借地権とか、あるいは信託をして、一元的に開発していくということをやると、商店街の人も、自分も潤うし、全体もよくなるということでも、自分も潤うし、全体もよくなるということでも、この辺、どうして進まないのか、これからどうやってそういうことを促進させていくのか、政府の考え方をお聞かせいただければと思います。

○佐々木(良)政府参考人 お答えさせていただきます。

その中では、やはり、御指摘のように、医療とかそれから商業等と近接をしており、歩いてそれらにアクセスできる。しかも、公共交通等できづくり会社が一元的に活用することは有効であると考えております。

それで、例え香川県の高松市などでは、商店街の地権者が、六十二年間の定期借地権により、土地の利用権を高松丸亀町まちづくり会社に集約し、今回こういう法律ができたよといったときには全くの素人なんですが、見てみますと、いろいろな法律が重層的に建築基準法、景観法、都市計画法、中心市街地活性化法、都市低炭素化法、今回の地域公共交通活性化法案ができて、また、国家戦略特区等いろいろな特区制度もある。いろいろな法律があつて、多分、利用者側、一般の国民から見ると、法体系の中で今回の法律がどういう位置づけにあるのか、有権者にもどんな説明を大臣はされるか、最後にお答えいた

だければと思います。

○太田國務大臣 人口減少・高齢社会になつてきたりし、そして、大勢の人が高齢社会になつたりしてくると、会社に勤めるための駅に直線的に行くバスばかりになつてゐるけれども、そうじやなくて、コミュニティーバスとかそういうことで、空洞化してき回るような、昼間もちゃんと回る、そして病院も寄るようなバスというものの交通体系と、両方合わせて、町全体を、「この町はどうやって未来に生き抜いていくか」ということを一緒に考えようじゃないかという法律だというふうに思つております。

○松田委員 どうもありがとうございました。以上で終わります。

○梶山委員長 次に、杉本かずみ君。

○杉本委員 みんなの党の杉本かずみであります。

本日、最後の質問者ということでありますので、しばしの時間、もうしばらくおつき合いをいたさうたいとお願い申し上げます。

私は、きょうも地下鉄千代田線で登院させていたきました。きょうも、残念ながら、東武東上線で人身事故ということでおざいました。ストレス社会であり、うつ病になりがちな方がいて、あるいはお一人お一人、非常にビジネス社会の中で疎外感を持つておられたり、あるいは経済的な理由等があると思いますけれども、地下鉄の電光板に、国交省がキャンペーンをしていて、一声キャンペーンだったか声かけキャンペーンだったかということをやつてくださつて、いると認識しております。さらにこのキャンペーンをより拡大していただけて、一人でも多く命を失わずに暮らしていくだけるということをお願い申し上げたく存じます。

次に、二〇〇〇年以降、ゼネラル・モーターズのリコールが発生して、特にエンジン系統の点火のところとかエアバッグの作動とか、こういったところで事故が起きていて、アメリカで十三名亡くなつていて、訴訟になつてあるというようなことがCNNで報道されておりました。そして、新しく着任した、再出発後のGMのCEOが苦しい答弁をされておられたのを見ておつたんです。

確認でございますけれども、我が国において、GMの車も輸入しているかと思うんですけども、そういう問題の事故等が発生してはいないかどうかを確認させていただきたいと思います。

○田端政府参考人 お答えいたします。

ただいま御指摘がありましたGMでござりますが、エアバッグの不作動などによります、エンジン始動スイッチの問題、この関係のリコールで、米国において、二月と、あと三月に大きな台数のリコールが発表されています。

日本におきましては、ゼネラルモーターズ・ジャパン株式会社が、三月二十日に百七十三台、

四月七日に二百十一台のリコール届けを行いました。日本においては、本件に関しますふぐあい発生や事故の報告はございません。

さらに、GMは、その他の問題についても、米国において順次リコールを発表しておりますので、国交省といたしましては、これらに関しても日本で適切にリコールが実施されるよう、関係者を指導してまいりたいと考えております。

○杉本委員 ありがとうございます。

事故がなかつたということは大変幸いなことだと思いますけれども、リコールがかかるつている車が事故を起こさないように、できるだけ速やかに対応するように御誘導いただければと思つております。

それでは、今回の二法案の質問に入らせていた

ます。 そういうかネットワークをどうつなげていくかといふことで、総じて、市町村にとつていろいろなメニューや選択肢をもらえる。そして、創意工夫さえすれば、富山市の事例ではありますけれども、いろいろと建設的に町、あるいは中心、あるいは周囲の発展ができる、あるいは適切な運営ができるということだと理解させていただいている

ます。

そんな中で、懸念されるようなことを少し質問させていただきます。

憲法との関係において、ヨーロッパなんかですと、人の住んでいるところでも移動の権利があつて、散歩して通つてもいいんだ、こういうような権利が強く与えられているやに感じてますけれども、一方で、今回の法案で、都市機能誘導区域外ないし居住誘導区域において誘導施設を設置するに当たつて、届け出義務を課すこと及び市町村が勧告を行うことは、一種、居住の自由、移動の自由、営業の自由、憲法二十二条との関係において侵害される懸念があるかとも思いますけれども、このあたりの認識、整理のぐあいをお聞かせいただきたいと思います。

○坂井大臣政務官 都市機能誘導区域外ないし居住誘導区域外につきましては、届け出を求めるという緩やかな手法がとられるものであることがありますから、これらの区域の設定が、居住や移転、営業の自由を阻害するものではない。つまり、憲法二十二条の侵害とはならないと考えております。

○杉本委員 ありがとうございます。

そこで話はまたかわるんですが、市町村合併の歴史を振り返りますと、明治以来ずっと続いてきて、人口の移動であつたり増加であつたり、あるいは直近は減少といふことがありますけれども、直近の数で私が把握しておりますのが、市が七百九十九、町が七百四十五、村が百八十三、合わせて一千七百十八というものが直近の数字かと思いますけれども、現在の数字をどのよう位置づけて認識しておられるか。適正な数字と認識していると思うんですけども、今後またさらに集約化していくべきなのかどうか。今回の法案並びに三月二十八日に発表されました国土のグランドデザイン

象となります処分とは、行政の法令に基づく行為の全てを意味するものではありませんで、国または公共団体が行う行為のうち、直接国民の権利義務を形成し、またはその範囲を確定することが法律上認められているものをいうこととされています。

この点、立地適正化計画における居住誘導区域、都市機能誘導区域の設定や居住調整地域の決定は、不特定多数の者に対する一般的、抽象的なものにすぎないため、これらの行為はいずれも处罚性を有するものではないと考えております。

なお、建築物の用途規制、容積率、建ぺい率等を規制する都市計画法における用途地域の制度につきましては、最高裁判所の判例では、地域内の不特定多数の者に対する一般的、抽象的な制約にすぎないことがら、抗告訴訟の対象となる処分には当たらないとされております。

あと、宅地所有者の法的地位というお話をあります。が、この法的地位というのが、どこまで、何を指しているのか、ちょっと私自身もはつきりはしませんが、ただ、所有者のできること等に関しましては、今申し上げましたように、多少変動を生じせしめる環境があるということではあります。が、法的地位そのものは影響がないと思つております。

○坂井大臣政務官 都市機能誘導区域外ないし居住誘導区域外につきましては、既に質疑がありましたが、この区域の設定が、居住や移転、営業の自由を阻害するものではない。つまり、憲法二十二条の侵害とはならないと考へております。

○杉本委員 ありがとうございます。

財産権の二十九条の問題については、既に質疑がありましたので割愛させていただきます。

○坂井大臣政務官 ありがとうございます。

地域内での宅地所有者の法的地位に変動をもたらすことがなるかという懸念もありますけれども、この点も含めて御回答いただければと思います。





果があると思つております。

このＩＣＴ化、ＷｉＦｉフリースポット化、こういった点について、今回の都市再生と絡めて、今次法案で力点を置くところがあるかどうか、確認させてください。

○野上副大臣 まず、本法案に基づいて、市町村から立地適正化計画が国に提出されましたときは、都市再生整備計画の提出があつたものとみなして、都市機能誘導区域における例えは医療施設ですとか福祉施設などの誘導施設の整備に対し、財政上の支援を行うこととしております。

そして、今先生御指摘のありました交通の円滑化ですとかあるいはＷｉＦｉフリースポットの整備を含む都市のＩＣＴ化につきましては、この計画に関連してございますが、社会資本整備総合交付金の効果促進事業として位置づけられた場合、これは支援を行うことが可能となつております。

国土交通省としては、このようなケースも含めて、都市機能誘導区域の魅力を高める地方公共団体の取り組みに対して、しっかりと支援をしてまいりたいというふうに思つております。

○杉本委員 次に、都市再生特措法の関係の容積率の緩和の点なんですねけれども、ちょっとと確認でございますけれども、これは、病院というか医療施設に加えて、福祉施設、商業施設等も可能性としてあるという認識でいいかどうか、ちょっとと御答弁いただければと思います。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。特定用途誘導地区の都市計画において、誘導施設として位置づけられた施設でありますたら、病院に限らず、例えは先生今例示で挙げられました社会福祉施設等でも容積率を緩和することはもちろん可能でございます。

○杉本委員 次に、ちょっとと飛ばさせていただきて、順序は変わると思つんですけれども、先ほども質疑がございました。今回の法律、非常に意義が大きいというふうに私も思つております。それをいかに各市町村に活用していくだ

かということで、大臣の御答弁にも、副大臣もおつしやつてはいましたね、知恵、人材、合意形成能力ということでおつしやつてはいました。

それで、加えて、地公体への説明会、大蔵省、訪問説明、もちろんおつしやられたんだけれども、とにかくこれをきつかけにスタートを切つて、財政上の支援を行なうこととしております。

そして、今先生御指摘のありました交通の円滑化ですとかあるいはＷｉＦｉフリースポットの整備を含む都市のＩＣＴ化につきましては、この計画に関連してございますが、社会資本整備総合交付金の効果促進事業として位置づけられた場合、これは支援を行うことが可能となつております。

○坂井大臣政務官 まず、利用いただくためには法律を知つていただかなくてはいけません。そのためには、ホームページ上を使うことはもちろんのこと、各地方整備局そして運輸局等がこの法律の説明を、各ブロックごとに行なうブロック説明会を行つていくことにしております。

また、都市計画コンサルタント協会等々、民間の関係団体等にも協力依頼を直接行う。それから皆さんがあともと持つてゐる勉強会といふものもござりますので、そういうところにも足を運んで説明をさせていただきたい。その他、専門書でありますとか専門雑誌などにも執筆をして、掲載をして、お知らせをしていきたい、このように考えております。

○杉本委員 とともにかくにも、今次法改正を利用して市町村が活発に動かることを願つてやみません。また幾つかちょっとと飛ばさせてはいたので、地域公共交通の方について質問させていただきますけれども、鉄道、ＬＲＴ、バスなどで、今、消費税が上がりまして、私もきょう地下鉄で切符を買つて距離で二百円です。しかし、ＩＣカードで行くと百九十五円ということで、五円得したなどいつもおりるときに感じるんですねけれども、せこいと言わると寂しいですけれども、節約型だと

金徴収方法として一円単位の設定というのをいかに評価するかということだと思います。

今回、首都圏では、消費税の上げに対しても一円単位のＩＣの対応をいただきました。しかし、私の地元である愛知県では、十円単位の形で値上げということで、一円刻みということはなかつたんですね。しかしながら、今後、消費税、また上がったものをいかに国交省さんとしては評価されておられるかも知れませんが、日本の財政を考えるとまたさらにもう一つあるかもしれません。

ささらにと、この一円単位の設定といつたものをいかに国交省さんとしては評価されておられるか、確認させてください。

○西脇政府参考人 お答えいたします。四月一日から、消費税率の引き上げに伴いまして、首都圏の鉄道、バス事業者においてＩＣカードを利用した一円単位運賃の導入が行われました。今御指摘のとおりでございます。

この導入に当たりましては、国土交通省としては、ＩＣカードの利用の普及等を踏まえて、消費税率の引き上げ分をより正確に転嫁する観点、それから、利用者の利便の観点から、事業者から申請が行われればこれを認めることとしたものでございます。

一方で、一円単位と十円単位の二つの運賃が併存することでございますので、利用者の十分な理解が得られるように、広報など十分な対応を事業者に要請するとともに、ＩＣカードを利用しやすい環境の整備を求めてきたところでございます。

これを受けまして、事業者においても、各種媒体を通じた広報を行うとともに、チャージ金額の引き下げなどＩＣカードを利用しやすい環境の整備に取り組んでいるものと認識しております。

現在のところ、そういう取り組みもございまして、一部、プログラムミスによる誤徴収等ございましたけれども、大きな混乱は生じていないといふふうに認識しております。

○杉本委員 どうもありがとうございます。

次に、ちょっとと地域公共交通の例として、公営と民間の競合というのが必要になつてくるようなケースが、具体的に申し上げますと、九州、福岡の市営地下鉄と西鉄さんといったのがあつて、地下鉄とバスになるのかもしれないですね。しかしながら、今後、消費税、また上がったことをどうにかしておられるかを教えていただければと思います。

○土井大臣政務官 今お話をいただきました競合関係にある鉄道が存在する場合にも、鉄道事業者が、安定した経営を確保することが可能か、しっかりと見きわめた上で、施設整備の適否を判断することが必要であります。

一般論をいたしまして、公営鉄道である地下鉄については、既に市街地が形成された大都市の中心部において、地下に鉄道を通すこと、ほかの交通モードでは担えない、大量輸送を担う交通機関としての役割を果たしております。

一方、民営鉄道は、沿線開発と連携させつつ、郊外部から都市の中心部にかけての通勤通学等の輸送需要を分担するという役割を果たしておりまして、この役割分担というか、適切なネットワークが形成されていると認識をいたしております。

○杉本委員 ありがとうございます。ちょっとと質問が行つたり来たりで、いつもであるかもしれませんですが、申しわけないんですけど、道の駅の存在意義をいかに評価されておられるか、さらにはふやしていく意向があるのかどうか、ネットワークと今お言葉ありましたけれども、ネットワークと今お言葉ありましたけれども、道の駅の存在意義をいかに評価されておられるか、さらにはふやしていく意向があるのかどうか、こういったあたりを、ネットワーク、コンパクトシティーとコンパクトシティーの間をつなぐことなのかもしれません、道の駅の評価について改めて確認させてください。

○徳山政府参考人 道の駅につきましては、道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供と地域振興に寄与する施設ということで、平成五年に制度化をいたしました。

道の駅は、市町村等からの申請に基づいて国土交通省で登録する仕組みでございます。当初は、駅をさらに追加いたしまして、現在一千三十駅となっております。

お尋ねの評価でございますけれども、当初は、トイレや休憩施設など、通過する道路利用者へのサービスを中心と考えておりますけれども、その後、地元の農水産品の加工、販売、あるいは観光案内の拠点になつてしたり、医療とか福祉の拠点、あるいは防災の拠点になつておるなど、各地で独自の進化を遂げております。

こうした状況を見ますと、地域の課題を解決する場に成長しておりますが、もはや通過地点というよりも、目的地に近い大きな役割を負つておるのではないか、このように評価をしております。

今後、このような進化をさらに促進するためには、引き続き、申請に基づいて適切に新規の登録を行うことに加えまして、既設の道の駅に対しましても個性ある取り組みを重点支援する方針でございまして、この点につきましては、平成二十五年十一月に、国土交通大臣から、道の駅第二ステージという方針を発表させていただきております。

今後とも、道の駅が、さらに、通過というネットワークにも寄与し、また地域の魅力を高める拠点にもなるよう支援をしてまいりたいと考えております。

○杉本委員 ありがとうございます。

進化、目的地、あるいはネットワークのため、第二ステージである、こういう重要な御答弁をいただきました。ありがとうございます。

最後の質問をさせていただきたいと思います。残余の質問については、まだ一般質疑等でお願いできればと思います。

今後一〇%になるときに、与党内で議論があつた、また今後議論されていくであろう消費税の軽減税率の導入についてでございますけれども、みんなの党としては、この軽減税率というのは、党としては余り賛意を示していないと思うんです

が、私個人としては軽減税率というのはぜひ考えていくべきではないかなというような思いも持つております。

地域公共交通における、やはり交通弱者であつたり車を持たない方々にとって、余り高い料金設定だつたり高い消費税というのはいかがなものかと思うんですけれども、この軽減税率の採用について、地域公共交通には今後採用すべきではないかというお考えはお持ちかどうか、確認させてください。

○土井大臣政務官 消費税の軽減税率制度につきましては、昨年十二月に公表されました平成二十六年度税制改正大綱におきまして、今後、引き続き、与党税制協議会において、対象品目の選定、区分経理などのための制度整備、具体的な安定財源の手当て、国民の理解を得るためのプロセス等々の、導入に係る詳細の内容を検討し、平成二十六年十二月までに結論を得るとされているところです。

国土交通省といたしましても、今後の与党における議論を見守りつつ、適切に対応していきたいと考えております。

○杉本委員 地域公共交通は極めて重要なと感じますし、太田大臣を仰いでおられるということをご存じますので、ぜひとも前向きに検討をお願いできればと思います。

以上で終わります。

○樋山委員長 次回は、来る十一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。

午後二時四分散会