

(第一類 第十号)

衆議院
第一百八十六回国会

国土交通委員会議録 第十一号

国土交通委員会議録 第十一号

(一九三)

平成二十六年四月十五日(火曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 梶山 弘志君

理事 赤澤 亮正君

理事 大塚 高司君

理事 望月 義夫君

理事 井上 英孝君

理事 秋本 真利君

池田 佳隆君

岩田 和親君

大西 英男君

工藤 彰三君

斎藤 洋明君

桜井 宏君

白須賀貴樹君

谷川 弥一君

中村 裕之君

原田 憲治君

前田 一男君

務台 俊介君

山田 賢司君

後藤 祐一君

三日月大造君

岩永 裕貴君

坂元 大輔君

松田 学君

北側 一雄君

杉本かずみ君

土井 伊藤 野上浩太郎君 忠彦君 亭君

高木 恵二君

太田 昭宏君

同日 同日

辞任 辞任

補欠選任

両案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省総合政策局長西脇隆俊君、国土政策局長花岡洋文君、都市局長石井喜三郎君、道路局長徳山日出男君、住宅局長井上俊之君、自動車局長田端浩君及び海事局長森重俊也君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○梶山委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○梶山委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。谷川弥一君。

○谷川委員 おはようございます。自由民主党の谷川弥一です。

公共事業は悪、社会保障は必要不可欠との説が一般的に言われておりますが、予算に占める国債費と社会保障費が、一九六八年には一七・五%、それが二〇一四年には五六・一%になつております。公共事業は、会社でいうと将来に対する設備投資であり、形として残つていますが、こんなことを言つてはいけないんでしょうか、社会保障費に使つたものは何にも残りません。

国の借金は一千兆円を超え、東京一極集中が進み、地方の衰退は、この流れをとめることができなくなつております。地方都市の人口減少、高齢化問題を考えると、地域の活性化に取り組むこの二法案は、我々が期待した法案であります。この二法案に対する大臣の意気込みをまずお聞かせください。

○太田国務大臣 地方の衰退、そして人口減、高齢化が進む。先生の、地方あるいは離島についての取り組みということについては十分私は承知しているつもりでありますし、それから、それぞれの生まれ育つたところ、そこに愛着を持つて生きていくというのが人間として自然な生き方であると思います。

そこを食いとめなくてはならない。そして、地域の活力を維持するとともに、福祉や医療の機能

を確保して、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が必要であろう。そして同時に、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直して、コンパ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しなければ、人口減少、高齢化という課題を乗り越えられないというふうに思っています。

そういう意味では、従来のまちづくりにおける規制の手法から転換して、福祉やあるいは医療施設、文化教育施設等の整備に対する財政上、金融上の支援等によって、生活サービス施設を居住とう中に入れ込む。そして、公共交通のネットワークが本当に大変な状況にありますから、そこをどういうふうに支援していくかというコンパクトシティー・プラス・ネットワーク、この連携を図つていくことが大事だというふうに考えております。

しっかりと、ぜひともこの法律を成立させていただいて、都市の衰退に歯どめをかける以上に、住んできてよかつたなどと言われる、地方を中心にしてまたまちづくりということに全力を挙げるという決意でございます。

○谷川委員 私的なことにかかるので、ある意味恐縮なんですが、私の郷里の近くに佐世保市というのがあるんですが、これが、平成二十六年三月に人口二十五万六千人です。そして同じく大村市が、平成二十六年四月に九万二千人ですが、長崎県内で中核都市である佐世保市と大村市を結ぶ基幹道路は、国道二〇五号のみであります。慢性的な交通渋滞を來し、そのことによつて企業誘致もなかなか思つたとおりにいきません。関係自治体が、その町の振興と発展に今度のこの法案が大きな効果を發揮すると期待されております。

都市機能や居住機能を効果的に誘導するため、都市再生特別措置法を地元でさらに効果的に発揮するため、長年の懸案である東彼杵道路の整備促進が不可欠であります。将来的に、地域高規格道路に活用できるミニバイパスによる整備が何とかできなかいか、この立地適正化計画をつくり、この

政策の実施のため、国の支援を取り入れることができるのか、お聞きしたいと思います。

○徳山政府参考人 ただいまお尋ねをいただきま

した東彼杵道路でございますけれども、長崎県の佐世保市と東彼杵町を結ぶ約二十キロの地域高規格道路でございます。地域の活性化あるいは生活機能の向上の観点から非常に重要な路線でもございましたし、また観光の観点、あるいは佐世保市と長崎空港が立地する大村市の間のアクセスの観点からも非常に重要な路線であると思います。

現在、この地域唯一の幹線道路であります国道二百五号、今先生御指摘のとおり、一部区間で交通の渋滞あるいは災害時の通行止めが発生したりしておられます。課題があるわけでございます。

本法案、ただいま大臣からも申し上げましたとおり、コンパクトシティーとこれをつなぐネットワークの強化という観点からも、非常に重要な路線であると思います。

まずは、交通状況や災害の発生状況、利用状況などを調査しました上で、地元の長崎県あるいは沿線市町村と連携しながら、この佐世保市一大村市間の道路ネットワークのあり方について検討してまいりたいと考えております。

○谷川委員 もう一つ、今度は離島の件でお願いがあります。佐世保市と大村市を結ぶ国道の使用料は全国どこでも無料です。ところが、海の国道である航路は有料です。離島はすつとそれを払い続けてきているんです。本土の有料道路は、距離間ではなくてブルーリン計算です。人口が多いところも少ないところも、同じ距離なら一緒ですね。ところが、離島はそうはなつていませ

れから、同じようにジェットフォイルは五千百二十円です、やはり一時間ですね。こういう格差を仕方がないと言つて放置して、ずっと来ているんです。理由は、JRという大きな会社と、民間の零細の会社の経営によってそなつているわけです。

そのことを頭に入れていたくと、人口減少が著しく、国境を守る離島の現状をしつかり考えていただくとすれば、離島航路及び離島地域の公共交通のあり方というのは何らかの施策があつていんじゃないかな。特に国境の離島が早晩いろいろな面で注目されているこの時期に、今までの考え方を変えることはできないのか。これはぜひ、いろんな面で注目されているこの時期に、今までの考え方を変えることはできないのか。これはぜひ、大きな問題ですので、大臣にお答えいただければありがたいです。

○太田国務大臣 離島の航路をさらに低廉化していくことは、私は本当に大事なことだと思います。昔、奄美を始めとして、鹿児島から、海も道なりという言葉を出して、十島村をつないだ航路をつづったとか、そうした知恵の中で航路を結んだというような歴史的事実もございます。

離島地域にとりまして、航路は重要な交通手段であるわけですが、航路事業の多くは、人口減少、高齢化ということで、輸送人員の減少で大変厳しい経営状況にあるというふうに承知をしています。

国交省としては、地域との連携によりまして、離島航路事業に対する運賃への補助、あるいは最大で地方バス並みへの住民運賃割引補助等の支援を行つてているというところであります。

航路事業における運賃のさらなる低廉化、例えばJR並みの運賃とすること等につきましては、地域内のバス運賃水準との関係性への影響など、検討が必要だらうというふうに思います。

しかし、私は、離島という非常に大事なところに住んでいらっしゃるということから考えまして、この地域全体、離島全体ということの中などでどうするかという、いろいろな意味での支援という

ものが必要だというふうに思つておりまして、地域全体の交通政策及び離島振興策と連携して、住民の日常生活に必要な交通手段の確保にさらに検討を加えていきたいというふうに思つてゐる

島の中に一つの島があるんですが、久賀島といふんですけれども、約四千人いた人口が三百五十人強しかおりません。極端な例ですが、梶島もやはり、三千人強いたのが百三十人ぐらいしかいなくなっているんです。

先生とともにやらせていただいてきているわけで
す。

ことをうたい、これから、国境離島を初め、離島で暮らす皆様方の生活を支えていくためにも我々も全力で頑張ってまいりたい、改めて決意を申し上げておきたいと思ひます。

例えば、若者が出ていくでしまうということ
で、先日もここでも申し上げたんですが、それは
交通費とかフェリー代とかそういうことが一番

早速ですが、まず、都市再生特別措置法の方で、順次法案の内容について御質問をさせていただきます。

○谷川委員 お尋ねしたいことはこれだけなんですが、せつかくの機会ですし、時間がもうちょっとあるので、さらに離島の問題をこういう機会にちょっと考えていただきたいんです。

私は五島列島の出身なんですが、私が小さいと

て、おりませんが。

ないかと思いますが、メロンパンをつくっているところがあつて、来る船から戻る船が空っぽで行くとするならば、そこパンを載せて九州じゅう

内で整理をされているか、まず御答弁を求めたい

たというのも聞いておりますし、いろいろな知恵を出すと、ハーネスのその知恵を一緒になつて考え

先生御指摘の居住誘導区域、都市機能誘導区域

私は大蔵省の方が何と言つたかは承知しませんが、主み続ける、そして愛着を持つ、それ以上こ

これに指定されないと財産権が落ちるので

という観点に立つて、運賃を初めとして、どうすれば支えができるか、う二上を才政制約の中でも

たる居候言葉の如い打氣されないと云ふは
例えば市街化区域の中どんなどころが想定され

但し、境内の豊臣な農場であるとか、あるいは工場が出ていた場所で、今まで工場があつたところ

の尾山先生は、次に、伊藤歩吉。

場の立地を求めていたあるいは交通の便が悪かったり、なかなか人口があえないと十分に残念ながら、なかなか人口があえないと十分に

早速、前回の質疑で通告をしつつも残してしまった質問を含めて、時間の半限り御質問ござ

に対する例えは二つが相対的に低いところである。都市機能については、都市機能を集積させ

また今、谷川先生からございましたが、離島振興、ムハコ郡地域、二二二二七七三七、七二二、二二二

たところになるのではないかというふうに思いま
す。

これは民間事業者が運営をしておりましたが、廃

を求めるといふことで、極めて繰やかな手法かと

られております。その結果、この設定を公表する
ことが、直ちに資産価値に影響するということは
ないのではないかというふうに考えております。
ちなみに、実例で、富山の方では、居住を中心
部あるいは公共交通の沿道の方に誘導されており
ますが、全国の方の地価の下落率と、居住を誘導
する区域外の、指定されなかつた区域外の数値と
いうものが大体同じでございまして、むしろ区域
に入ったところの数字が上がるということで、マ
イナスといふよりは、こういう区域を設定するこ
とで、全体としては底上げがされているというこ
とでございます。さらに、これは時間をかけて
やつしていくということで、財産権の侵害というう
とにはつながらない、かように整理をいたしまし
た。

状況が厳しい場合がござります。小学校等を安く賃貸した場合には、自治体の裏負担国が民間事業者に直接支援するといったも回措置をしてお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、公営住宅等が郊外部につくられましたのが、をしてまいりました。これらが中に入つて合の除却費に対する支援であるとか、ある住区域の環境を高めるための緑化や景観形する財政的な支援といったものを措置してころでございます。

○伊藤涉委員 ありがとうございます。

これらも、最終的に自治体がよく使いこよう、アドバイスや相談等によく乗つてきたい、こういうふうに思います。

跡地も今までいろいろな方法で取り扱われてきましたが、その中で最も効率的で実用的な方法が、この「跡地の所有者による自らの管理」です。これは、跡地の状況や目的に応じて、適切な管理方法を選択する柔軟性があります。また、費用負担が比較的軽減される傾向があります。

一方で、跡地の所有者が自らの判断で適切な管理を行わなければならず、そのための知識や経験が必要となることがあります。また、管理の責任が所有者に集中するため、他の利害関係者の意見を反映する機会が少くなる可能性があります。

したがって、跡地の所有者は、自らの判断で適切な管理を行おうとする場合、以下の点に注意する必要があります。

- ① 跡地の状況や目的を明確に把握する
- ② 管理の責任と権限を明確に定める
- ③ 管理の費用を予算化する
- ④ 管理の効果を定期的に評価する

これらの点を踏まえ、跡地の所有者は、自らの判断で適切な管理を行おうとする場合、以下の点に注意する必要があります。

- ① 跡地の状況や目的を明確に把握する
- ② 管理の責任と権限を明確に定める
- ③ 管理の費用を予算化する
- ④ 管理の効果を定期的に評価する

が、予算上も、税制上も、また法律上も、
れるわけですけれども、これらをいかにか
してまちづくりをしていくか。そのため
これまでの実例の共有等も大事でしよう。
は新しい自治体が、真っさらなどころか
したところに取り組み始めるところも出
るうと思います。

そうしますと、こういったことをきち
として、国が具体的なアドバイスをでき
応をすることも極めて重要でございま
も、この法律で課せられている努力方
て、具体的に国交省としてはどういっつ
定されておられるのか、御答弁をお願い
思います。

○西脇政府参考人 お答えいたします。

用意をさ
使いこな
には、「
、あるいは
ら、こう
てくるだ
つと整理
ような対
すけれど
務に従つ
ものを想
したいと

○伊藤(涉)委員 ありがとうございます、大事なお話ですで、丁寧な施策の推進をお願いしたいと思います。

続きまして、やはりこの居住誘導区域、都市機能誘導区域、参考人の質疑で、富山の市長からも大変有益な、また参考になるお話をされる聞かせていただきましたけれども、今回の法改正とあわせて、施策の推進の上で今後利用することができる

継ぎまして、第八十九条で
区域について、都市計画において居住調整地域
を定めることができるとしております。条文に
ある細かく書かれていたのですが、少しわかりづ
らかったので、この地域において抑制される行為
について、どういったものが条文上想定をされて
いるか、答弁を求めたいと思います。

て市町村がその個々に支援をするということです。いわば支援のことを考えております。これによつて、所有者が高齢の方は大変でござります。高齢の方は大変でござります。

の方ではなくて
とも大いに考えられると
のしやすい仕組みという

まず 本提案では、此後の総合行政を
公共団体が先頭に立つて、関係者の会
に、持続可能な地域公共交通ネットワー
クの構築をするための枠組みというものを構築す
ますが、一方で、これまで地域公共団体に
持、活性化につきましては、主に交通事
業運営に任された面があつたということ
頭に立つていただきべき地方公共団体に

○石井政府参考人 まず、都市機能を誘導するための支援措置でございますが、国土交通省は、従来、インフラということで、道路とか公園とか下水というところでございますが、都市機能として今後地方に期待される、例えば医療施設あるいは福祉施設、文化施設等のサービス施設につきまして、社会資本整備交付金等を活用しながら支援をしていく。

さらに、税制面では、今まで税制は、むしろ中から外へ行くものに対する援助ということが多かつたのでございますが、逆に、外から中へ入ってくる場合の買いかえ特別等の税制による支援をしていきたい。

それからもう一点、自治体によつては大変財政

これは、都市計画で市街化調整区域という言葉がござります。これは、あらゆる開発行為を抑制するものでございますが、同じように、ここでは居住という言葉がついておりまして、住宅という点に絞つて開発行為を抑制したい。特に、事業者が行う住宅団地あるいは集合住宅の新改築、宅地造成等を開発許可の対象に加えて抑制していくというふうに、ターゲットを絞つております。

○伊藤(涉)委員 都市再生の関係ではこれが最後ですが、百十条で、法律のたてつけが非常にきめ細かく行われておりますし、跡地管理協定等といふことの法定をされています。その中で、緑地管理機関や景観整備機構などの都市再生推進法人等の活用が規定をされております。

この都市再生推進法人等と協定を締結して、跡

○伊藤涉委員 では、続きまして、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正法律案をお聞きしたいと思います。

まず、第四条で、これは参考人質疑のときも、この条文を取り上げさせていただきました。大変に重要なことだと思います。第四条には、「国は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。」こういうふうに定義をされております。

参考人質疑のときも話題になつたのですが、今回、この両法案の改正によつて、まちづくりや公共交通の活性化のために、さまざまなツール

ウハウや人材の不足というものが懸念されているのは御指摘のとおりでございます。

また一方、条文にござりまする情報提供等につきましては、効率的かつ利便性の高いネットワークを構築するためには、利用状況についてのデータを活用するですとか、全国各地での取り組みの比較分析手法の開発等が求められているところでございます。

国土交通省といたしましては、このような状況を踏まえ、特に今先生も御指摘がございましたように、全国の地域公共交通に関する先駆的な事例の収集、紹介等によりましてノウハウを普及することがますます重要。それから、人材という面においては、自治体の職員とか事業者等を対象とした研修、セミナー、説明会を催しまして人材の育成に努めること。それから、データという意味で

〇伊藤(涉)委員 では、続きまして、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正法律案をお聞きしたいと思います。

まず、第四条で、これは参考人質疑のときも、この条文を取り上げさせていただきました。大変に重要なことだと思います。第四条には、「国は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。」こういうふうに定義をされております。

参考人質疑のときも話題になつたことですが、今回、この両法案の改正によつて、まちづくりや公共交通の活性化のために、さまざまなツール

ウハウや人材の不足というものが懸念されているのは御指摘のとおりでございます。

また一方、条文にござりまする情報提供等につきましては、効率的かつ利便性の高いネットワークを構築するためには、利用状況についてのデータを活用するですとか、全国各地での取り組みの比較分析手法の開発等が求められているところでございます。

国土交通省といたしましては、このような状況を踏まえ、特に今先生も御指摘がございましたように、全国の地域公共交通に関する先駆的な事例の収集、紹介等によりましてノウハウを普及することがますます重要。それから、人材という面においては、自治体の職員とか事業者等を対象とした研修、セミナー、説明会を催しまして人材の育成に努めること。それから、データという意味で

てほしいんです。あと何年生きるかわからない、そんな私から思い出の場所まで奪うのですか」この気持ちに対し「十四万円払うんだし、きれいな家なんだし我慢して移動しなさい」と簡単に言はい放つことがどうしてできるでしようか。』

最後に、一番下のところで、「以前、国土交通省の審議官の方が、「夕張のマスター・プランについて知りたい」と来道されたことがあります。私は「私の説明を聞くより、市職員とともに現場へ行き直接交渉を見た方が厳しさはわかりますよ」とお伝えしました。移転は、机の上でやるパズルではないのです。三人いれば三人のそれぞれの思い、人生があります。この「思い」があることを、まずは制度を作る皆さんにも分かつてほしい。心からそう願っています。」というような記事でしたので、少し紹介をさせていただきました。

大臣に、御決意も含めて最後にお伺いをしたいと思いますが、今これから国が取り組もうとしていることは、人口減少社会の中で都市が活力を失わないために、何としても実現をしていかなければならぬ大きな取り組みでございます。一方で、そこには一人一人住まう人のドラマもあり、簡単なことではない。そういう意味では、きめ細かな対応を、国がリーダーシップをとつて実現していくしかなればならない大きな国土交通行政の課題でございます。大臣の実現に向けての御決意をお伺いして、私の質問を終わりります。

○太田国務大臣 御指摘のように、人が住んでいるところを変えるというのは、単に合理的なことではない、容易なことではないというふうに思いました。規制的な手法ではなくて、インセンティブを与えるという誘導の手法をとるわけですが、ここは住民との合意形成が重要であるというふうに考えておりまして、この法案におきまして、協議会の設置や公聴会の開催について措置をしたり、あるいは地域の関係者間のコーディネートに対する予算措置を整備したりしておりますが、さらに、国交省において、都市と交通の合同プロジェクト

あるいは人材の紹介をしたり、さまざまな措置をとつて、粘り強く、話し合いの中で、この趣旨が理解されるということと思っております。

○伊藤(涉)委員 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、後藤祐一君。

○後藤(祐)委員 民主党の後藤祐一でございました。

今回、コンパクトシティ化を、ある意味、一つ大きな目標として、二つの法案が提出されています。

○後藤(祐)委員 ありますけれども、この前のときの平成十八年に、いわゆるまちづくり三法の改正とい

うものがございました。私は、その前年まで、経済産業省の流通産業課というところで大店立地法の担当の補佐でございました。そのときも国土交

通省と大変議論をさせていただきながら、当時は、いわゆる大規模集客施設、大規模小売店、こ

れが郊外にたくさん立地してしまう、これを何とかできないかという問題意識が中心でございまし

たけれども、経済産業省のツールでは、中心市街地活性化法で幾ら中を強くしても、外にぼんぼん

建つてしまふものはなかなか止められないという

ことができないかという問題意識が中心でございまし

たけれども、経済産業省のツールでは、中心市街地活性化法として、郊外に一万平米以上の店は原則建

てられない、建てる場合はその市町村がきちんと

地区計画をつくってやつてください、そのかわ

り、郊外に建てるという決断をした市町村に対し

ては、中心市街地にお金をくださいと言つてもだ

めですよ、こんなような理念で設計をしている途

中で私はやめてしまつたわけでございますが、で

は、実際その後どうなったかというのを確認させ

ていただきました。

この平成十八年の都市計画法改正は、平成十九

年の十一月に施行されているんですが、それまで

の一万平米以上の立地件数というのは、平成十六

年は百七、平成十七年度は百十一、平成十八年度

は九十六、平成十九年度は九十一と、全国で百件程度の立地が統いてきたわけですが、こ

の都市計画法が施行された後、平成二十年度は三十一、三分の一に減ったわけです。その後も、平成二十一年度は二十六、平成二十二年度は二十九、平成二十三年度は二十二というように、この

九、

平成二十二年度は二十二とい

うよう

に、

この

の

立地を抑制するということに関しては効果があつたと私は認識しておりますけれども、これに

ついては、そのようなことをした場合には、もともと準工業地域は規制がそのとき変

わらなかつたんですけども、準工業地域に大規

模小売店を立地した場合には、中心市街地計画を認

定しませんよという運用でやるというルールがございます。

これに関しては、この計画認定の基準の中に、

準工業地域については、そのようなことをした場

合には、もともと準工業地域は規制がそのとき変

わらなかつたんですけども、準工業地域に大規

模小売店を立地した場合には、中心市街地計画を認

定しませんよという運用でやるというルールがございます。

この計画を作成した場合は、立地ができてしまうような、そういう

立地可能な用途地域を限定した上で、立地しようとする場合は地区計画を策定するなど、地域の判断を反映した適正な立地を確保する等の都市計画制度の充実を図りました。

こうした取り組みによりまして、法令上の制限

対象となる大規模集客施設の建築が制限された用

途地域、第二種住居、準住居、工業地域でありま

すが、この立地件数は、平成十八年は年間十三件

だったものが、改正法施行後の五年間の平均で、

年間一件弱に減少いたしました。また、商業地

域及び近隣商業地域以外の地域、いわゆる郊外で

立地する割合は、平成十八年には五一%であった

ものが、改正法施行後の五年間の平均で三四%に

減少しております。また、まちづくりの主体であ

る市町村に対するアンケートでは、全国の約八割

の市町村から、平成十八年改正の内容は現行制度

の維持でよいという旨の回答をいただいておりま

す。

○後藤(祐)委員 ありがとうございます。

○伊藤(祐)委員 お答えを申し上げたいと存じます。

○伊藤(祐)委員 政務官 お答えを申し上げたいと存じます。

○伊藤(祐)委員 お答えを申し上げたいと存じます。

○伊藤(祐

をするということにはならないと考えております。けれども、一方で、無秩序に大規模集客施設が郊外部に立地することは、これから進めてまいりますコンパクトなまちづくりの観点では望ましくないと考えているところでございます。したがつて、基本計画の認定に当たつても、地方都市の準工業地域における大規模集客施設の立地規制を条例に認定を行うなど、都市計画との調和と申しますようか、バランスと申しましようか、しっかりと考慮して運用してきているところでございます。

引き続いて、基本計画の認定に当たつては、都巿全体のまちづくりの方向性や、その中での市街地活性化のあり方について市町村と密接に意見交換をさせていただき、実効ある中心市街地活性化の取り組みが効果的に実行されるように適切な運用を行つてまいりたいと考えております。

○後藤(祐)委員 ぜひ、外を選んだ市町村に、中を応援することのないような運用をお願いしたいと思います。

伊藤政務官 多分これで大したと思ひますので
もしお忙しかつたら結構でござります。

市における集住そして都市機能の集約立地とい
う方向性は、コンパクトシティの考え方からし
ても基本的に私も賛同するところでございます
が、先日の参考人質疑で、浅見教授から資料が配

付されていて、その二枚目に、市街化区域と市街化調整区域が分かれていて、今回は、その市街化区域の中をいわば第二線引きするような話なんだというような御説明がありました。この法律の本質はそこにあるのではないかなど、私もいろいろな御説明を伺つて感じたわけでござります。

いわば、中心部の方からしますと、一番真ん中にあるのが、都市機能誘導地域が設定されます。その外側に居住誘導区域が設定されます。その外側に、これは明確な定義はありませんが、居住誘導区域に指定されなかつたエリアとというものが不

作為的であるわナでござります。そこでその外

図について述べておきたいなうます。

○後藤(祐)委員 そういうことなんだと思います。その中でも、居住調整地域については、市街化調整区域に近い、厳しい規制が適用される部分があるわけでござりますけれども、これを新たに設けたのでござります。

誘導区域を設定しない、つまり、厳しい方の措置を全くやらないで、あめだけ下さいというような市町村に対しては、私は支援措置を講じるのはいかがなものかと、いうふうに考えます。

市街化調整区域がある。第二線引きという言葉がいいかどうかは別として、五段階ぐらいのエリアに分ける、その意思を明確にしたというのが、実にこの法案の本質ではないか。

引くというのは大変な困難を伴うというふうに想されますが、現実に、この居住調整地域を引く場合というのはどんな場合でしょうか。ちょっと具体的なイメージを教えていただければと思

居住誘導区域を設定することで、この町のコンパクトシティーのあり方というのはこういう方向なんだということをきちっと示すような市町村に對しては、都市機能誘導区域における支援措置は

特に、これは実際に土地をお持ちの方に対しても非常に影響がありますので、いろいろな配慮が必要だとは思いますけれども、この居住誘導区域に指定されるところとされないところが分かれています。

○石井政府参考人 先生御指摘のとおり、今回の法案の地域指定の中では、居住調整地域が、人口が減少しているにもかかわらず無秩序な住宅開発

あつてもいいと思うんですけども、居住誘導区域を設定しない立地適正化計画。これについては、都市機能誘導区域における支援措置はないという理解でよろしいでしょうか。

くというふうな、五段階ぐらいのエリアの色分けが進んで、この集住というものが具体的なイメージを持つて進んでいくんだ、こういう法案だというふうに理解しますけれども、今のような、五段階ぐらいのエリアの色分けが進んで、この集住というものが具のそれが強いということで、住宅について立地を規制していくと、いうものでございます。一方で、これは市街化区域の中にスポットで設定していくものでございますが、むしろ、住宅

また、そうなると、居住誘導区域を設定しないような立地適正化計画というのは、そもそも、つくる意味が恐らくなないのでないかという意味で、そういう立地適正化計画は事実上、つくれ

いくんだといふような理解でよろしいでしょ
か。野上副大臣の御見解をお願いします。

○野上副大臣 まず、現行制度上は、線引きが行
われている都市計画区域では、市街化調整区域で
の立地は抑制したけれども、地域経済の観点、
環境の観点あるいは農業の土地利用などの観点で
ら、こういうものには使っていただきたいといったア
リアを想定しております。

ないと想定されるという理解でよろしいでしょうか。これは大臣に伺いたいと思います。

○太田国務大臣 御指摘のように、コンパクトシティーを推進するためには、福祉や医療等の生活

は全ての開発行為について許可が必要であります。市街化区域では、原則として許可なく開発行為を行うことが可能となつております。その上で、本法案の居住誘導区域は市街化区域具体的なイメージでございますが、例えば、市街化区域の中にも従来から残っている里山、いい環境がございます。これについては、無秩序な住宅開発は防ぎたい。あるいは、市街化区域内に

サービス施設のみではなく居住も誘導するとい
うことが重要でありまして、居住誘導区域と都市
機能誘導区域は、双方を設定するということが必
要だというふうに考えます。

で定められることとなりまして、居住誘導区域の外では住宅の立地について届け出が必要ですが、同区域の中では届け出は不要ということになります。

あつた工場等の跡地がござります。工場は出てしまつたけれども、将来的に、この工業地域といいますか、ここはやはり住宅が入つてしまふと立派な工場、しっかりとした工場が入にくくなるという

このために、原則として、居住誘導区域を設定しない場合には、都市機能誘導区域における支援措置は講じられず、また、居住誘導区域を設定しない立地適正化計画が作成されることも想定して

また、居住誘導区域の中に都市機能誘導区域が定められ、同区域の外では誘導施設の立地について届け出が必要ですが、同区域の中では届け出は不要ということになります。

○後藤(祐)委員 うまく生かしてひつていただけます。この点もござりますので、ここについては住宅開発が進まないよう指定をしたい。このような場合を念頭に置いて、この地域を想定いたしました。

○後藤(祐)委員 うまく生かしてひつていただけます。

いないということでござります。
ただし、特に居住誘導区域の設定には、先ほど
の質問にも出ておりましたが、なかなか合意形成
ということが簡単にはできないこと、いろいろ想定

また一方、居住調整地域では、居住誘導区域の外で、特に住宅の立地を制限することが必要な地域について、都市計画で住宅の立地をこれは許可制とすることができます。

されるものですから、制度導入当初におきましては、先行的に都市機能誘導区域を設定して、その後に居住誘導区域を設定する。導入当初でありますけれども、そのように、必ずしも同時に設定さ

したがつて、このように、委員御指摘のとおり、本法案では数段階の区域概念を用いて集住を立地適正化計画をつくつて、都市機能誘導区域における支援措置をぜひいただきたいという市町村による

す時差があつても、支援措置を講ずることを予定しているというところでござります。

○後藤(祐)委員 今のは大変重要な答弁だと思います。

時間差については柔軟な対応があつていいと思

いますけれども、居住誘導区域を設定するとい

ことが支援措置の条件だということは、この法律

の重要な部分だと思います。今の御答弁を前提にしますと、形だけ居住誘導区域を設定して、ちょっとだけやつたふりをする

というようなところがないように、実質的に意味

のある、実質的にコンパクトシティ化に役に立つような、そんな居住誘導区域が設定されている

ところに絞って支援措置を講じていただきよう、お願いを申し上げたいと思います。

それと同時に、より大変な居住調整区域、これを先ほど、こういった場合じゃないかという御答弁がありましたが、この居住調整区域を設定したような市町村に対しては、むしろこの支援措置を手厚くしてあげるべきではないか。補助率を上げるとかは難しいでしようから、要望をして

いることに対しても、満額回答に近いような形でやつてあげるべきではないか。そのぐらいにしな

いと、居住調整区域をわざわざ設定しようとい

うふうに考えますが、この居住調整区域という大変難事業にトライした市町村に対しては、あめも厚い、こういう形でこれを促していくということ

はお考えではないでしょうか。大臣、お願いしま

す。

○本田国務大臣 御指摘の趣旨は、もっともだと

思っております。

○後藤(祐)委員 重要な答弁、ありがとうございます。

一問飛ばさせていただきまして、八十七条に、特定住宅整備事業を行う者による景観計画の提案は、景観計画を民間事業者が提案できるようになります。

これは、今回の立地適正化計画を策定した場合が該当するのはいいんですけれども、この話自体は、景観計画を民間事業者が提案できるようになります。その先のこととしてでもいいんすけれども、必ずしもこれに限定せずに、この景観計画の民間事業者による提案を広く認めていくべきではないかと考えます。今回の法案でということではなくて、将来的な課題としてそろそろべきでないかと思いますが、いかがでしょうか、石井局長。

○石井政府参考人 先生の方から、景観計画の区域の中でも住宅事業者に提案権を認めてはどうかということござります。

現在の景観計画が定められた区域、この中では、例えば色であるとか高さであるとか、土地利用制限が課されます。そのため、一番影響を受けるのは、その土地の所有者でございます。その土地の所有者あるいは借地権者の財産権が制約されるということから、これを補うという意味から、以上の住宅の整備は許可が必要となります。このように厳格な規制措置であることから、御指摘の通り、居住調整区域の設定は、都市計画手続きにつとつて行うものであり、居住誘導区域の設定よりも困難となることが予想されます。

このため、居住調整区域を設定した市町村に対する支援措置の重点化等についても、今後の本制度の運用状況を見つつ、検討してまいりたいと

インセンティブという形で措置をしたものでござります。

今回は、こういうインセンティブをどうつく

ります。

今日は、何とか居住誘導区域に住宅事業者の事

業を引っ張つてくるという観点から措置したもの

であるということを御理解賜りたいと存じます。

○後藤(祐)委員 運用を見て、うまく機能するよ

うであれば、広げることも将来考えていただき

いたいと思います。

それでは、ちょっと細かい話になるかもしれません

が、居住誘導区域外においては、一定規模以

上の住宅開発を、三十日前の届け出義務というの

を八十八条で課しておりますけれども、この一定

規模以上とは、どの程度の規模なんでしょうか

。これは、いわゆるミニ開発、例えば相続なんか

が発生して、土地を幾つか分けて、家を三、四軒

建てて相続税を払うのに充てるですか、あるいは

キャッシュを手に入れるとか、そういうたるもの

が郊外にぼこぼこぼこぼこぼこぼこぼこぼこぼこ

ティーを阻害するというようなことのないよう

にするためのものだと理解しておりますが、いわゆ

るそういう数軒のミニ開発を抑制するというよう

なことに使える制度にするためには、この一定規

模以上の住宅開発を非常に大きなレベルだけのも

のに限つてしまふと、これは機能しなくなつてしまふわけございます。

いわゆるミニ開発を抑制するのに資するよう

な、例えば数軒レベルも含めた一定規模以上とい

う解釈でよろしいでしょうか。これは政令でどう

書かかることを含めて、今の時点で言えるこ

とを答弁いただきたいと思います。

○石井政府参考人 御指摘のように、今回の届け出対象は、住宅開発事業者が整備する住宅団地や集合住宅など、一定規模以上の住宅、さらには、

居住の用に供する建築物としての企業の寮や有料

老人ホーム、これはこれから大変重要な役割にな

ると思いますが、市町村の条例で定めた場合には届けの対象にしていこうというふうに考えており

ます。一方で、全くの個人が自分の土地に一軒、

家を建てますといったものについては、自己居住

用の住宅というのは対象にしない方針でございま

す。

先生の方から、この規模について、ミニ開発は

よろしくないということで、これを規制する趣旨

からどの程度を持つていくかということですが、

これは今後詳細について検討していく予定でござ

りますが、先生御指摘のとおり、ミニ開発は、相

続ということが絡むとはいえ、必ずしも適切なも

のではございませんので、このようなミニ開発を

含めて、個々人への分譲を目的とした事業者によ

る宅地造成も視野に入れながら、政令の規模等を

検討してまいりたいと考えております。

○後藤(祐)委員 自分の息子が住むですか、そ

ういったものははしようがないと思うんですけど

も、今の分譲を前提とした、要是、親族と関係な

い方に売つて、そのお金でどうようなところ、

だから三軒とか四軒とかのものもいっぱいあると

思うんですね。そういったものもこの対象となる

ような政令を指定していただくようお願い申し上

げたいと思います。

それでは、ちょっと一問飛ばさせていただきま

して、今は居住誘導地域の設定というので、そ

の設定されたところとそれ以外が、第二線引きと

いう言葉はともかく、非常に長い目で見たときの

第一歩としては私も評価するものでござります

が、この届け出、勧告というものは、なかなか

達するには不足なんだと思います。

本来は、居住誘導地域以外のところで届け出を

しなきゃいけないような開発行為をした場合に

は、例えば相続税が重くなる、あるいは固定資産

税が重くなる。今、住宅に関しては住宅特例六分

の一というのがございますが、こういったものが

重くなる。あるいは、その土地に家が建つて、そ

の家を買う方が住宅取得促進税制なんていうのが

使えなくなる。こういった、どれもすごく厳しい

話です。ですが、こういった税制におけるディス

インセンティブを与えることによって今のような

ミニ開発を抑制していくことが、一番ストレートに効果を發揮すると思うんです。

ぜひ、この法案で直接ではないんですが、今後の税制改正において、この法案を機能させていくためには、今の届け出義務が発生する開発に対し、居住誘導区域外の開発で届け出が必要とするような開発に対しては、税制を含めた経済的な

デイスインセンティブを考えます

が、これについての大臣の御見解をいただきたい

と思います。

○太田国務大臣 インセンティブを与えるという誘導型の法案になっています。そこの、居住誘導区域外の開発の規制については、住宅の開発行為を届け出、勧告の対象としているわけですが、居住誘導区域外において勧告を受けた者が、勧告にもかかわらず居住誘導区域外に立地した場合、何らかの経済的なデイスインセンティブを課すことも一つの手法であるという後藤先生の考え方だと思います。

私は、ここは検討課題というふうに思つております

まして、とにかく基本は誘導という、インセン

ティブを与えて誘導することなんですが、

先生の意見も踏まえつつ、居住を誘導するための経済的な手法についても検討していきたい、このように思います。

○後藤(祐)委員 大臣の率直なお気持ちをいただきました。重要な答弁だと思います。

私自身、仕事をしていて、冒頭申し上げました

が、中心市街地を活性化するのに、中を応援する

だけだとやはり難しいということで、外に対する

厳しい規制を導入するということをパッケージに

して冒頭のように効果を發揮したわけでございま

すので、やはり、本来あるべきでない行為に対し

て厳しい行為をするというのは政治的にも大変な

決断が必要だと思いますが、これについてはぜひ

検討を進めていていただきたいと思います。

それでは、ちょっと質問を飛ばさせていただきま

して、今のデイスインセンティブの話は、もう

一つございます。

NPOであればできるぐらいの話もあつたりしま

す。この跡地等管理協定の締結先は限定せずに、

都市機能誘導区域外で誘導施設を立地する場合、これも百八条で新たに届け出義務が課される

んですが、この届け出義務 자체も第一歩としては

評価するものでござりますけれども、同じよう

に、デイスインセンティブを含めた効果というも

のを今後検討すべきではないでしょうか。大臣、

お願いします。

○太田国務大臣 この都市機能誘導区域においては、同じように、インセンティブはあるけれども、デイスインセンティブがない。

基本的にには、予算や金融や税制上の支援のほか、容積率など制度の特例もこの都市機能誘導区域には設けておりまして、事業者の経営判断に対するインセンティブは間違なく働くというふうに思つていています。

しかし一方、都市機能誘導区域外において勧告を受けた者が、それにもかかわらず誘導区域外に立地した場合には、何らかの経済的なデイスインセンティブを課すことも一つの手法であるという

後藤先生の言われていることについて、ここはさ

らに検討を深めてまいりたいというふうに思いました。

後藤先生の言われていることについて、ここはさ

らに検討を深めてまいりたいというふうに思いました。

○後藤(祐)委員 来年度税制改正に向けての御検討というのはまだこれから十分時間がございます

ので、今の二つの点、これは難しい検討もあると

思いますが、それでも、コンパクトシティ化を進め

る上では非常に効果が直接的に発生する部分でござりますので、ぜひ積極的な御検討をお願いいたします。

○後藤(祐)委員 その上では、百十一条で、跡地等管理協定という

ものが結ぶことになつておりますが、この締結

できる主体というのが限定されているんですね。

都市再生推進法人と緑地管理機構と景観整備機

構、これはそれどころにあるものだと思いま

すけれども、跡地等管理協定といふと大変難し

い話のように聞こえますが、雑草が生えちゃつて

いるのを草刈りしたりとか、比較的ちやんとした

NPOであればできるぐらいの話もあつたりしま

す。この跡地等管理協定の締結先は限定せずに、

いろいろな主体ができるようすべきではないかと考えております。

私は、条文ベースでちょっと気になるなどい

うのはこの百十一条なんですが、なぜこれは限定し

たんでしょうか。そして、今後の運用を見てなの

かも知れませんが、もう少し広い主体に、草刈り

ぐらいお願ひしてもらいたいんじゃないかなと思う

ですけれども、今後の検討についての御見解をい

ただきたいと思います。これは坂井政務官、お願

いします。

○坂井大臣政務官 跡地等管理区域に指定された区域におきまして、跡地の所有者は、市町村や都市再生推進法人等として指定されたNPO等と協定を締結し、管理を委ねることができます。

跡地等管理協定を締結するに当たっては、所有者等の合意を、後々苦情が生じないように明確な手続をとること、落ち葉や砂ぼこりなどについての苦情などが生じないように明確な切かつ確實に行うことができる者が締結主体となることが必要となります。

都市再生特別措置法により都市再生推進法人等と指定されたNPO等については、市町村等は、

業務を適正かつ確実に実施していないと認めると

きは、業務の報告や運営の改善を求めることがあります。

一方、一般のNPOにつきましては、特定非営利活動促進法、この法律によつて、法律に違反す

ると認めるなど、相当の理由が必要とされまし

て、都道府県や政令市は業務の報告や運営の改善

を求めることができるということになります。

そのため、跡地等管理協定においては、トラブ

ル防止等の觀点から、市町村等が十分な指導を行

うことができるよう、都市再生推進法人等として

指定されたNPO等と協定を締結できるというふ

うしております。

○後藤(祐)委員 何とか法人に指定できるかどうか

かというと、物すごくいろいろな要件だとか、

かというと、過去の実績だとか、財務諸表だとか、そういう

ところで、現実には地域では認められているよう

な方が排除されることのないよう柔軟な運用をお願いしたいと思います。

それでは、地域公共交通活性化法に行きたいと

思います。

この法案の実質的な意味での法律事項は一体何

なんでしょうか。つまり、予算の関係が大きく二

つあります。地域公共交通確保維持改善事業三百

六億、これは重要な予算だと思いますし、社会資

本整備総合交付金で公共交通なんかに支援を強化

する、これも大事なんでしょう。ただ、これら二

つは、いわば予算の査定方針であつて、法律で書

かなくてもできる話だと理解します。

また、いろいろな運賃の許認可の審査基準の緩

和とかといったものも、結局大臣認定をすれば

そういったものは要りませんよということなの

で、一回は大臣に上げなきやいけないので、これ

もそれほどの実質的な意味はないという気がしま

す。

その中で、先日、参考人質疑で浅見先生から出された資料の中で、これはいわゆる撤退規制、規制という言葉は強いのかもしれません、公共サービスの継続保証ができない問題をどうするか

とか、民間の公共交通を担つていらっしゃる事業

者と地域公共交通再編実施計画を同意するとい

う形で、できるだけ撤退されないように担保してい

くんだというような趣旨のことがありました。

この法律は、撤退していただかないようにする

ために、ふわりとした合意をつくっていくとい

うところに、この法律の一一番の法律効果のある部

分のかなと私なりに理解をしたんですけれども、

この法律は、撤退していただかないようにする

ために、ふわりとした合意をつくっていくとい

的に、日本の社会というのは既にかなりコンパクトなんじゃないかなというふうな意識も持たせていただております。

カリフォルニア州と同じぐらいの国土の中に千七百以上の自治体があつて、そして、合併前は三千以上の自治体があつて、今回のコンパクトシティーの法案についても、そういういた旧町村単位の核になる部分をつくつていかれるというような方向性もお伺いをしているんですが、これは大臣でも結構なんですが、そういう私の感覚についてどのようにお感じになるかとということを一言、御見解をいただければと思います。

○太田国務大臣 我が国の都市の形成というものを歴史的に考えてみると、一つ特徴的なのは、人口が急速度にふえた、そしてこれから急速度に減つてくる、そして東京一極集中というような状況がある。そしてかなり国土全般にわたつて人が住んでいてというような、非常に特徴があつたと思います。

ヨーロッパの都市などは、もうかなり伝統的に古くて、全ての道はローマに通ずというふうに、この間ありましたけれども、同じように、この道路といふようなものの中で町が形成され、城壁都市というのが形成されてきた。伝統が非常に長いです。アメリカは非常に広い土地の中なんです

が、例えばニューヨークと東京を比べてみますと、ニューヨークの位置というのは非常に狭いんですね。東京二十三区の方がはるかに広いというような状況にござります。

ですから、私はコンパクトであればいいとか悪いとかいうお話をではなくて、それそれがどうやって、この激しい人口減少や、そして激しい都市間競争の中できき抜いていくためにはどういうふうにしていくのかという観点からいつて、他国との比較ではなくて、どう生き抜いていくのかといふことが一番の焦点で、それに対応して、今回こうした措置をとさせていただいているとこどでございます。

○岩永委員 ありがとうございます。

私も、日本の国内を語るときに、余り他国と比較をするというのが好きな方ではないんです。もちろん、日本には日本の伝統、歴史、文化がありますが、人ととのつながりがある中で、やはりさまざまな施策を考えいくということを基本にさせていただいているんです。

そういう質問に至った理由というのが、例えば、秋田県の赤十字病院の移転例なんかを見ると、これまで駅から一キロぐらいのところにあったその病院が、四・六キロ、バスで十五分かかってしまう郊外へ移転をされたことによつて、住民の皆さんからさまざまな問題意識が発生をしているというようなこともありますし、一体私たち、これから町をつくつていく中で、どう捉えていったらいいのかなというような単純な疑問もありまして、そういうお話を伺いました。

この間ありましたけれども、同じように、この道路といふようなものの中で町が形成され、城壁都市というのが形成されてきた。伝統が非常に長いです。アメリカは非常に広い土地の中なんです

が、例えばニューヨークと東京を比べてみますと、ニューヨークの位置というのは非常に狭いんですね。東京二十三区の方がはるかに広いというような状況にござります。

ですから、私はコンパクトであればいいとか悪いとかいうお話をではなくて、それそれがどうやって、この激しい人口減少や、そして激しい都市間競争の中できき抜いていくためにはどういうふうにしていくのかといふことが一番の焦点で、それに対応して、今回こうした措置をとさせていただいているとこどでございます。

○岩永委員 ありがとうございます。

シティーを目指すというふうに言つておられますので、恐らくその六割の市は、今よりももう少し面積を縮めて、少し先ほど後藤先生の方からありました、集住をしていくことを目指しておられるんだろうというふうに思います。

私ども、この法案を計画するに当たつて、こういった質問に至った理由というのが、例えば、秋田県の赤十字病院の移転例なんかを見ると、これまで駅から一キロぐらいのところにあったその病院が、四・六キロ、バスで十五分かかってしまう郊外へ移転をされたことによつて、住民の皆さんからさまざまな問題意識が発生をしているというようなこともありますし、一体私たち、これから町をつくつていく中で、どう捉えていったらいいのかなというような単純な疑問もありまして、そういうお話を伺いました。

この間ありましたけれども、同じように、この道路といふようなものの中で町が形成され、城壁都市というのが形成されてきた。伝統が非常に長いです。アメリカは非常に広い土地の中なんです

が、例えばニューヨークと東京を比べてみますと、ニューヨークの位置というのは非常に狭いんですね。東京二十三区の方がはるかに広いというような状況にござります。

ですから、私はコンパクトであればいいとか悪いとかいうお話をではなくて、それそれがどうやって、この激しい人口減少や、そして激しい都市間競争の中できき抜いていくためにはどういうふうにしていくのかといふことが一番の焦点で、それに対応して、今回こうした措置をとさせていただいているとこどでございます。

○岩永委員 ありがとうございます。

性化を進めしていくのかということについて、かなりの政治的なリーダーシップも一方では必要になってくるんだろうというふうに思います。

市中心市街地の活性化に関する法律の一部を改正する法律案が、経済産業省、閣法として提出をされ、今国会でもう通過をいたしておりますけれども、まず、この法案との関連について、コンパクトシティーのこの国交省の法案と、そして経済産業省の中心市街地の活性化というものがどのように連携をとつていくのか、その関連性についても御説明をしていただきたいと思います。

○石井政府参考人 お答えをいたします。

今般、経済産業省の方で、中活法の改正によりまして、都市中心部における特定民間中心市街地経済活力向上事業ということで、都市の中心部において、大規模な商業施設につきましても、これがその地域の活性化に資するといった場合には、大規模店舗の立地促進等について手続の簡素化あるいは支援を行つていくといったものがポイントとして、その他規制緩和等ございますが、行われております。

一方、私どもの今回の法案というのは、そのような中心部を含んで、都市全体の構造、駅前だけではなくて、先ほど先生からも御指摘がありました、旧集落の中心地、生活拠点等についても商業や福祉の機能を集約して、大きい拠点、小さい拠点、これらを公共交通でつないでいく。大臣が申し上げたコンパクトシティー・プラス・ネットワークの考え方で法案を作成しているところでございます。

その際、当然のことながら、今回の中活法で対象としている中心市街地は大きな拠点ということで、商業はもちろん、医療、福祉、その他さまざま機能を集約する中心部の役割を果たす重要な拠点と考えております。

○石井政府参考人 この法案では、まず、法律上でございますが、どれくらいの規模の都市であるとか、どれくらいの面積であるとかという制限はございません。

現在、コンパクトシティー化を目指すというふうに言っておられる市でとつたところ、約六割の市が、その市のマスター・プランの中でコンパクト

ようにしていくといった点で、連携をとりながらやつてまいりたい、かように考えております。

○岩永委員 ゼひ、他省庁ともしっかりと連携をとつていただきて、中心市街地の活性というものに努力をしていただきたいんです。

今法案で、福祉、医療、商業、こうしたものをコンパクトにしていこうという一定の方向性はよく理解ができるんですけども、居住の誘導というものを入れられた理由について御説明ください。

○野上副大臣 我が国の地方都市におきましては、過去四十年間で人口が二割増加いたしましたが、町の面積が二倍に拡大をしてまいりました。そして、三十年後には人口が現在から逆に二割減少しまして、一九七〇年ごろと同じような人口と少しまして、一九七〇年ごろと同じような人口ということも予測をされております。

この結果、町が郊外に拡大したまま人口が減るということになりますので低密度になる。そうしますと、生活サービス等とか行政サービスなどの提供が難しくなって、地域の活力も低下するというおそれがあります。

このような観点から、人口減少の中につけても、一定のエリアにおいて人口密度を維持するこ^トによって地域の活力を維持していくためには、居住を誘導することが必要だというふうに思つております。

私の地元の富山市などにおきましても、公共交通線に居住推進地区を設定しまして、当該地区に住宅を誘導することによって固定資産税等の税収を確保して、そして市内各地から中心市街地への公共交通の利用について割引を行うなど、やはり市全体に目配りをした施策を行うということが大事で、郊外の切り捨てになつていかないようにしなければならないというふうに思います。

○岩永委員 ありがとうございます。

この居住というのがやはり大きな課題になつくるし、問題にもなつてくるし、地域の皆さん方に、いかにしてそこを御理解いただくのかということが非常に難しいんですね。

先ほど大臣おつしやいましたように、こういつたことを強引にするのではなくて、やはりインセンティブを与えて、穏やかに、地域との協調、協議の中でそういうことを進めていくんだというふうなお話がございましたが、一方で、こういつた居住の誘導を進めていくとなれば、やはり、そつかりとおさめていこうというような流れがあればならないというふうに考えております。

そこで一点、今、地方公共団体、恐らく委員の皆様方の地元でもそうだと思いますけれども、自治振興会とか、そういった小学校区単位で自治をしつかりとおさめていこうというような流れがあります。

この自治振興会というのは、私の地元でもそうなんですけれども、行政に頼らずとも、できるだけ自分たちの課題は自分たちで解決をしていくことになります。地域のまちづくりを推進するということから、駅前等の中心部だけではなくて、旧集落全部というわけにはなかなかいかない場合もあるうかと思いますが、旧集落の生活拠点等の小さな拠点も維持つつコンパクトにしていく、これと公共交通のネットワークを形成してそのような活動も支援していくといった、そんな趣旨が本法案の狙いとしているところでございます。

○岩永委員 先ほど申し上げましたとおり、小学校区単位の自治というものをかなり積極的に進めているらしく、地域がふえてきておりますし、頑張っています。

人口減少の中で、そういうところを全て守つていくということはなかなか難しいということは十分に理解をしているんですが、国が示す方向性と、自治体が今生活の現場の中で進めていらっしゃる自治の仕組みというものについて、やはり考え方のギャップがあつてはならぬというふうに思いましたし、そういう部分を丁寧に自治体に説明していくこと、そして、自治体との合意形成の中での法案を有意義に、前向きに使つていただいたこの法案を有意義に、前向きに使つていただいたこの法案を有意義に、前向きに使つていただいたこの法案を有意義に、前向きに使つていた

一方で、今後、地方都市は、大変急速な人口減少に見舞われるということが予想をされております。先ほど夕張の例がございましたが、小学校が六校から一校になつていくと、中で、郊外に拡大したまま人口が減ると低密度になつて、いわば、このような自治活動そのものも維持をすることがなかなか難しくなつていくといったことも懸念がされます。

こういう中では、やはり地域の活力を維持するとともに、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から、駅前等の中心部だけではなくて、旧集落全部というわけにはなかなかいかない場合もあるうかと思いますが、旧集落の生活拠点等の小さな拠点も維持つつコンパクトにしていく、これと公共交通のネットワークを形成してそのような活動も支援していくといった、そんな趣旨が本法案の狙いとしているところでございます。

○岩永委員 先ほど申し上げましたとおり、小学校区単位の自治といふのをかなり積極的に進めています。地域のまちづくりを推進するということから、駅前等の中心部だけではなくて、旧集落全部といふのにはなかなかいかない場合もあるうかと思いますが、旧集落の生活拠点等の小さな拠点も維持つつコンパクトにしていく、これと公共交通のネットワークを形成してそのような活動も支援していくといった、

括弧アシステムは、生活上の安全、安心、健康を確保するために、医療、介護など、さまざまな生活支援サービスが日常生活の場で適切に提供される体制を目指すものです。

昨年八月の社会保障制度改革国民会議におきましても、その中で、「コンパクトシティ化を図るなど」、途中飛ばしますが、「人口減少社会における新しいまちづくりの問題として、医療・介護のサービス提供体制を考えいくことが不可欠である」という提言もされているところでございます。

○石井政府参考人 先生御指摘のとおり、地域包摵ケアシステムは、生活上の安全、安心、健康を確保するために、医療、介護など、さまざまな生活支援サービスが日常生活の場で適切に提供される体制を目指すものです。

昨年八月の社会保障制度改革国民会議において、見解をお答えください。

○石井政府参考人 先生御指摘のとおり、地域包摵ケアシステムは、生活上の安全、安心、健康を確保するために、医療、介護など、さまざまな生活支援サービスが日常生活の場で適切に提供される体制を目指すものです。

なれた地域で、自分らしい暮らしを人生の最期まで続けることができるよう、地域の包括的な支援、サービス提供の体制の構築を推進していくと、いうような方向性でございます。

これも、在宅医療、在宅介護を進めていくこうとした居住の誘導を進めていくとなれば、やはり、そつかりとおさめていこうというふうに考えております。

一方で、今後、地方都市は、大変急速な人口減少に見舞われるということが予想をされております。先ほど夕張の例がございましたが、小学校が六校から一校になつていくと、中で、郊外に拡大したまま人口が減ると低密度になつて、いわば、このような自治活動そのものも維持をすることがなかなか難しくなつていくといったことも懸念がされます。

このように中では、やはり地域の活力を維持するとともに、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から、駅前等の中心部だけではなくて、旧集落全部といふのにはなかなかいかない場合もあるうかと思いますが、旧集落の生活拠点等の小さな拠点も維持つつコンパクトにしていく、これと公共交通のネットワークを形成してそのような活動も支援していくといった、

括弧アシステムは、生活上の安全、安心、健康を確保するために、医療、介護など、さまざまな生活支援サービスが日常生活の場で適切に提供される体制を目指すものです。

昨年八月の社会保障制度改革国民会議におきましても、その中で、「コンパクトシティ化を図るなど」、途中飛ばしますが、「人口減少社会における新しいまちづくりの問題として、医療・介護のサービス提供体制を考えいくことが不可欠である」という提言もされているところでございます。

○石井政府参考人 先生御指摘のとおり、地域包摵ケアシステムは、生活上の安全、安心、健康を確保するために、医療、介護など、さまざまな生活支援サービスが日常生活の場で適切に提供される体制を目指すものです。

昨年八月の社会保障制度改革国民会議において、見解をお答えください。

たいと考えております。

○岩永委員 もう一点、あとは、農林水産省の考え方と今回のコンパクトシティーの考え方がどのように整合をとれているのかこと質問をさせていただきたいと思います。

今、農水省は、日本型直接支払いということことで、地域の多面的な機能を維持していくことによることで、農水省の方でも質問を四十分間やるんです。

それで、農水省の質問を考えているところでございます。私も、この後、また十一時過ぎから農水産省の方でも質問を四十分間やるんです。

コンパクトシティーの質問も同時に考えているんですけれども、頭が混乱してくるんですね。

農水省は、とにかく集落を守っていくということを徹底的におっしゃっておりまして、そこに予算をかなり投入しているわけなんですね。それで、林大臣も、この日本型直接支払いというもの、面積要件というものを解除して、これから中間管理機構という、農地を集約化していくんですけれども、それによって、農業に携われなかつた人も、ある意味、側面的に農家を応援できる、農業を応援できるような仕組みをつくっていくんだ、そのことによってその人たちが集落から離れないように、とにかく集落の中にいていただくということが大切なんだということを答弁されてい

るんですね。

私も、そういったことが大切だということで、これから質問に行くんですけど、このコンパクトシティーの、今回の居住の誘導ということでは、農業、これは中山間地だけに限ったことではないんです、都市の中でも農地というのはたくさんありますし、都市の周辺にも農地というものはたくさんある。その集落をしっかりと守つて、そこに住んでもらおう、できればそういったところに人を呼び込んで新しい地域の形というのをつくりつていこうというこの考え方、どうなんですかね、整合というか、目指すべき方向は、本当に足並みそろつて同じ方向を向いているのか、ベクトルはどうなのがどういうことについて、少し御説

明をいただきたいと思います。

○石井政府参考人 お答えを申し上げます。

コンパクトシティー化を図ることになりますと、どうしてもそこが前面に出ますので、誘導区域の中に全ての人が住むといったイメージを与えがちでございますが、例えば、先ほ

ど副大臣から例を出していただきましたが、富山市で沿線の居住推進区域内に住まれる人口、二八%のものが今三八%ぐらいまで上がってきたと思いますが、将来的にも平成三十七年で四二%ということですから、逆に言うと、六割の方はそれ以外のところに住まわれる。その代表が農業といふ、土地に密着をした方々は中山間地の旧来の集落に住み続けられるということは、当然の本法案の前提というふうに考えております。その意味

で、私は、直接支払いによる多面的機能の維持の今回の法案とコンパクトシティーの法案といふのは、決して方向性がばらばらではないと。

また、農林水産省には、コンパクトシティ化に伴つて、郊外の土地、この積極的な活用はやはり農業が第一でございますので、これについては予算面での支援を賜るよう連携をしておるところでございます。

○岩永委員 同じ質問を、この後、農林水産委員会でもやつてまいります。向こうの答弁が同じよ

うなことであることをちょっと期待はしているんですけども、しっかりと足並みをそろえていただ

きたいなということなんですね。

法案を見て考えれば考えるほど、やはりちょっと頭が混乱をしてくるというか、地域というものを考えたときに、一体、どういった地域づくり、これからまちづくりというものを目指していく

時間が経りましたので最後の質問にさせていただきますけれども、この法案、いつくらいまでに取り組むことを目標にしていらっしゃるのかと

いうようなことについてお答えをいただきたいで

す。そして、その目標を達成するために、どういった支援、推進をしていかれるのかということについて、最後、簡潔にて結構ですので、御答弁をよろしくお願ひいたします。

○石井政府参考人 先ほど申し上げましたが、現時点で具体的に視野に入れて、もう実際に取りかれそうだというところは十都市程度の市でござります。これらをまず手始めとしてまいりますが、今、マスタープランをつくっている八百四十四个の市の中で、コンパクトシティーの位置づけをいます。これらをまず手始めとしてまいりますが、今、マスタープランをつくっている八百四十四个の市の中で、コンパクトシティーの位置づけをいます。これらをまず手始めとしてまいりますが、今や、その入り口の店舗などはすつと空き店舗になつたまでありますし、商店街の中も既に

もう空き店舗が幾つか見られるというような状況であります。しかも、この商店街の入り口にあつた大手デパートが平成二十年に閉店してから、その跡地はどうするかというのはまだ思案さ

れてるような状況でございます。そういう方々には何とか支援をして、ぜひともコンパクトシティーの具体的な取り組みまで御支援をしてまいりたい。

一方で、いつまでにということで、これはなかなか難しい話でございますが、今後、二、三十年の間に人口が急速に減つていく、この過程を考えると、できる限り早く、もう取り返しのつかない事態になる前にそういう計画を立て、市町村に施策を取り組んでいただきたい、かように考えております。

○岩永委員 これで終わらせていただきます。ありがとうございます。

○梶山委員長 次に、西岡新君。

○西岡委員 日本維新の会の西岡新でございます。

きょうは、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案並びに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案ということでお質問をさせていただきたいと思います。

我が国の人口は二〇五〇年に一億人を切つて、少子化、高齢化、地方によつては、あるいは急速に進む過疎化という状況の中であつて、町全体をつくり直して効率的なまちづくりへ、コンパクトシティ化ということは非常に重要なと思っております。

私の地元の今治市でも、愛媛県下の第二の都市

人いた人口が今十六万六千人というふうになつております。中心部に商店街があるわけでございますが、この商店街に私も小さいころ行く

すけれども、この商店街に私も小さいころ行くのを楽しみにしておつたようなところがあつたものが、今や、その入り口の店舗などはすつと空き店舗になつたまでありますし、商店街の中も既に

もう空き店舗が幾つか見られるというような状況であります。しかも、この商店街の入り口にあつた大手デパートが平成二十年に閉店してから、その跡地はどうするかというのはまだ思案されてるような状況でございます。商店街の方々もいろいろなイベントを通じて何か中央市街地の商店街を再び活性化させようと、いろいろな取り組みをしておるわけでございますけれども、陥路に入つてしまつて何か八方塞がりのような状況になつておるのが現状であります。

そういう状況の中、一方では、今治の新都市開発事業というものがあつて、これは、都市再生機構が事業主体となつて、愛媛県と今治市と協力し合つて新たな都市をつくるということです、住む、働く、学ぶ、遊ぶという四つの機能を持つ新たな都市をつくつてさらに活性化させようという

ような取り組みをしておるわけでございます。この事業は、平成十四年に着工され、約十五年間の中にこれをつくるというようことでございまして、来年ここに大型ショッピングセンターが進出していくというようなことになつております。先ほどの都市計画法の効果の話もございましたが、そういった大型ショッピングセンターが出てくることによって、さらに中心市街地の商店街というのが厳しい状況になつてくる、死活問題になつてくるというのが現状であります。

たしか、前回、中心市街地活性化法の改正をした際にも、私は当時は自民党議員の秘書でありますけれども、とりえず、生き残ることができた商店街を先に助けようというような雰囲気の中で議論があつたというふうに思いますけれども、コンパクトシティーを目指すならば、やはり人を

呼び込める中心市街地の商店街、魅力的な商店街づくりというのが大事だというふうに思つております。

この両法案と、中心市街地活性化改正案が今回提出されますけれども、この中心市街地、商店街のあるべき姿、目指す方向などがどういうものであるべきかということをお聞かせいただきたいと、いうふうに思います。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

今般の法律でございますが、人口減少、高齢化の進展の中で、都市の活力を維持しつつ、高齢者等が安心して暮らせるまちづくりの推進、ポイントは都市全体の構造を見直していく、その上で中心部の位置づけ、あるいは小さな生活拠点の位置づけ、商業や福祉の機能の集約、そして、これらをネットワークでつないでいくというコンパクトシティー・プラス・ネットワークの考え方というところでございます。

その際、先生からお御指摘のあった中心市街地は、商業機能はもちろん、医療、福祉等、さまざまな機能を集約する中心部の拠点でござります。この中心部の拠点をどのように再生をしていくかというのは、中活法並びに今回の法案の共通の課題でございます。

その中で、今後の商業のあり方あるいは広域経済圏のあり方の中で、この中心部の位置づけをどうしていくのかということを、まさに立地適正化計画、これは一市町村だけでつくる場合もござりますし、数市町村が連合してつくりていただくことも結構でございます。その中で位置づけをしっかりとさせていただいく。

そのような中で、今般の法律は中活法による商業活性化政策ともきつと連携をしながら、その位置づけを都市全体の構造の中に位置づけて、中心市街地にさまざまな機能が集約するように支援をしてまいりたい、かように考えております。

○西岡委員 ありがとうございます。

やはり、中心市街地に再び人を集めてくるとい

思いますし、そういう点では、この法律でつくられる立地適正化計画、これは市町村が作成するわけでございますけれども、そういうもののがあります。

今回、そういう方向に誘導するようになると思いますが、居住誘導区域や都市機能誘導区域はどのような地域に設定するのが望ましいのかということが一点ございまして、また、この両地区の設定に当たっては、既存の居住者や事業者の方々の意見というのをどのような形で反映することができるのか、その点をお聞かせ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。

都市機能誘導区域、居住誘導区域、この設定の仕方は、地域の実情に応じてさまざまにござります。当該地域の人口や土地利用、交通の現状、あるいは将来の人口見通し等々、これらを勘案しながらそれぞれ設定されるべきと考えておりますので、法律上一律の基準は設けてございません。

ただ、イメージとしましては、都市機能誘導区域は、先生御指摘のとおり、鉄道駅に近い、業務、商業などの集積する地域、あるいは旧町村の役場周辺などの地域が想定をされます。また、居住誘導区域は、今の都市機能誘導区域の外側の区域、あるいは都市機能誘導区域と公共交通により結ばれた小さな拠点との間の、公共交通の便利なところ、沿線の区域等が想定をされます。

この両区域の設定でございますが、都市機能誘導区域の場合には、特に事業者の方との協議が大変重要でございますし、さらに、居住誘導区域の場合は、市町村合併などの経緯があるために、やはりある程度平等に進行していかなければいけないというような取り組みにどうしてもなつてくるかと思います。そういう点を改善するためにも、支援をするような体制も必要じゃなかろうかというふうに思つておりますけれども、この点についてお伺いしたいと思います。

そこで、本法案では、立地適正化計画の設定に当たつて、協議会を設置することができるというふうにしておりまして、そのメンバーに住民や事業者の代表者を含めて議論を行うことが可能としておるところでございます。

また、当該計画を作成する場合には、代表者だ

けでなく、広い意見を求めるということで、公聴会を開催するといった形で、住民の意見が広く反映される措置をするということになつております。

○西岡委員 ありがとうございます。

都市機能誘導区域というのは旧町村を想定しているというような話でありますけれども、平成の大合併によって、私どもの愛媛も、七十あつた市町村が二十まで減つたわけでございます。この中で、今治市は、島嶼部も含めて一市十一町村が新たに合併して、平成十七年にスタートを切つたわけでございますけれども、こうした地域では、コンパクトシティーという方向性には賛成しながら

も、都市計画マスター・プランなどを拝見していると、どうしても、合併前の旧町村の歴史や文化があるわけでございますから、こういったところに気を使つた都市づくりを進めておられます。

もちろん、旧町村の中心部や公共交通で結ばれるようなところは、日常の生活の拠点になるわけだと思いますから、配慮しなければならないとい

うふうには思いますが、実際、そういったところを歩いて見てみますと、かつて旧町村の中心部であったようなところが、そういういたところでさえ既に空洞化が進んでいるというものが現状でございます。想像以上に過疎化が加速しているというのが実態ではなろうかと思います。

こうした地域においては、計画を策定する当事者が、市町村合併などの経緯があるために、やはり程度平等に進行していかなければいけないというような取り組みにどうしてもなつてくるかと思います。そういう点を改善するためにも、支援をするような体制も必要じゃなかろうかというふうに思つておりますけれども、この点についてお伺いしたいと思います。

○石井政府参考人 今の都市計画法、昭和四十三年の都市計画法で線引きが導入をされました。そのときも、初めてまちづくりの中に線引きというものを入れるということで、市町村の方は大変苦

労をされて、国土交通省、当時の建設省は、専門家を派遣したり、いろいろアドバイスを行つて、何とか線引きの実現にこぎつけた。

そこで、大臣の指示で、本省内の方で都市と交通部局の合同プロジェクトチームをつくって、具体的に、こういうふうで計画をつくりたいというところについては担当職員を指定する。さらには現場に密着した東京だけではなくて地方整備局、運輸局、そのいずれに行つてもワンストップで相談に乗れる。さらに、富山市等、森市長のお話がございましたが、先進市町村の職員等の人材あるいは経験を紹介するなど、立地適正化計画の策定に当たつて市町村を積極的にアドバイスをしてまいりたい、かように考えております。

○西岡委員 ありがとうございます。

都市と交通が一体となつてやるということはよくわかります。

いつも思つておるんですけど、よくコンパクトシティーというと例が富山しかないというのが、どうなのかなというような思いがございますけれども、これまでの審議の中でも、この法案が想定している自治体の人口規模というのが大体十万人規模だというふうな話がございましたが、平成二十二年だと十万人以下の都市は八三%にも上つておりますが、これが三十年後には八六%までになるというようなことが推計されておりま

す。

いずれ集約された都市に吸収されていくようなことも十分考えられることはあらうかと思いますけれども、こうした中、やはり私は、自分の選挙区でも、十万人を超える都市というのは今治しかございませんでして、それ以外の都市はやはり三万人とか、そういう規模の都市でございますので、こういったところが将来的にはどうなるん

は、そもそも部や課の数が少なく、総務課がすべてやっているような状況もあると思います。本来、住民の方々の生活の足を守るというのは重要な役割であるというふうに思いますけれども、なぜこういったところに専任の担当者がいないのか、そういった理由について国交省がどういうふうに思われているのか、お教えいただければと思います。

○西脇政府参考人 お答えいたします。

今のお先生御指摘の数字は、私どもの現況調査の数字でございます。

全国的に見ると、地域公共交通を担当する職員が全くいないというところはないのでございますが、御指摘のように、一部の大都市を除いてほとんどどの市町村では、例えば総合企画の部門ですとか、まちづくりなどの他の部門との兼任によりまして地域公共交通の担当職員を配置しているのが実情というふうに承知しております。

事情はさまざまだと思いませんけれども、これまで地域公共交通の維持・活性化については、主に交通事業者の運営に任されていった側面があるということで、そういう担当者がいなかつたのではないかと思います。

最近では、多くの市町村がみずから問題として積極的に公共交通に取り組まれておりますけれども、やはり厳しい財政事情でございまして、職員をふやしてまで専属の職員を配置するというのはなかなか難しい状況にあるというふうに聞いております。

○西岡委員 財政事情もあって兼職しているところが多いというようなお話をございましたけれども、であるならば、今回、市町村がそういった計画をつくるに当たって、やはり国がそれぞれの市町村の規模や地理的条件に合ったメニューをまず提示してあげることをして、市町村が一から考えるといったものではなくて、国が提示したメニューから選択をしていくというような、そういう仕組みをつくるのがよいかと思いますけれども、今後の法改正後の市町村への支援体制につい

てはどのように考えておられるのか、お聞きしたいと思います。

○西脇政府参考人 お答えいたします。

市町村が地域公共交通網形成計画を策定する際には、当該市町村の人口や規模や地理的条件の地域特性に応じて、多様な交通サービスを組み合わせていかなければならぬと思います。

御指摘のよう、市町村は人材が限られておりまして、同じような地域特性を有する他の市町

村での成功事例を参考にすることが極めて有益と考えております。市町村がみずから考えるということですが、その考える際にはこうした方法が極めて有益だと思っております。

従来から、先進的な事例というものを収集して、ホームページ、またシンポジウムにおいて広く紹介するとともに、研修の場も活用しているわけですが、その考える際にはこうした方法が極めて有益だと思っております。

これまで、同じような取り組みを進めるに当たりましては、同じような地域特性を有する他の市町村に権限を持たせた方がいいのではないか

ということを申されました。

あとは、私もいつも言わせていただいておるんですけれども、現在の国の補助制度がやはり事情と合っていないという部分もございまして、そういったところを鑑みますと、住民の足の確保といふことが非常に重要なわけでござりますから、住民に近い市町村が主体的に取り組むことができるような体制づくりというのが何より肝要なのかな

というふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願ひします。

あと、次の質問は飛ばさせていただいて、自家用有償旅客運送についてちょっとお聞きしたいん

ですけれども、第四次分権一括法案において、自家用有償旅客運送の事務、権限を地方公共団体に移譲されるということです。

山間部や島嶼部の交通空白地域においては、高齢者などが日常に欠かせない買い物をするにも不便だつたり、病院に通院するのも不便であつたり、選挙の投票に行くにもなかなか大変だという

ような話もございました。こうした地域では自家用有償旅客運送というのは非常に有効であるといふふうに思いましたけれども、市町村やNPOやボランティア団体などがこの役割を担つてきている

ということは、非常に評価したいというふうに思つております。

しかしながら、住民の足を確保するために、地方公共団体としては、バスやタクシーなどの公共交通事業者よりもコストを抑えることができることから、自家用有償旅客運送を優先してしまつうではないかというようなことも、そういうふたつ懸念

ミニユーティーバスを走らせておりまして、住民から大変好評なわけでござりますけれども、こういったものを新たに設ける際にどういった苦労話があつたかというふうに思いますが、それで、一と、バス停の位置だとか距離だとか経路だとか、国といろいろやり合つて、手続が大変で時間と手間がかかり過ぎるということが一番おっしゃられていたことでありまして、利便性を図るには市町

村に権限を持たせた方がいいのではないか

ということを申されました。

ただいま御指摘の自家用有償運送でございますが、この導入に際しましては、現在も、地域の協議会におきまして、地方公共団体あるいは地域のバス、タクシー事業者、住民などの関係者が、バス、タクシーによることが困難であつて、かつ住民の生活のために必要な旅客輸送を確保するため必要だ、こうしたことについて合意をしていることを要件にしてございますので、適切な役割分担を担保しているところであります。

現在、国会に提出中の第四次分権一括法案におきまして、この事務、権限につきまして、希望する市町村を基本として移譲することなどを盛り込んでおります。引き続き、協議会におきましても、タクシー、バス事業による輸送が提供されない場合の補完という位置づけ、これは維持されると考えております。

引き続き、協議会におきましても、移譲後におきましても、タクシー、バス事業による輸送が提供されない場合の補完という位置づけ、これは維持されると考えております。引き続き、協議会におきましても、タクシー、バス事業による輸送が提供されない場合の補完という位置づけ、これは維持されると考えております。

また、今般、本法案におきまして創設します地

域公共交通再編事業、これにおきましても、地域公共交通ネットワークの担い手として自家用有償旅客運送を位置づけておりますけれども、この場合、自家用有償運送の必要性につきまして、やはり関係者が合意をしていることを認定の要件とす

ることといたしておりますので、こうしたこと

で、地域の住民のニーズあるいは交通事業者の実情などが十分反映されるように担保をすることと

してあります。

国交省といたしまして、引き続き、自治体ある

も事業者からお聞きしております。もちろん、運営協議会のメンバーには入っておりませんから、一定の歯止めはきくんだろうと思いませんけれども、一方公共交通事業者が存在する地域での役割分担を明確にしなければ、結果的に公共交通事業者の撤退を招くおそれがあるというふうに考えておりますが、その点に関してはいかがでございましょうか。

いは地域の交通事業者に必要な助言をしてまいりますし、また、協議会での建設的な議論を通じま

して、このベストミックスが実現するような、こういう交通の体系になつていくように取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○西岡委員 ありがとうございました。質問を終わらせていただきます。

○穀田委員長 次に、穀田恵一君。

○穀田委員 コンパクトシティの関係で質問し、いわゆるコンパクトシティは、市街地の郊外への拡散に対する抑制したまちづくりという意味で使われていたと思います。

いわゆるコンパクトシティは、市街地の郊外への拡散に対する抑制したまちづくりという意味で使われていたと思います。

○梶山委員長 次に、梶山一君。

○梶山委員 勘案して規制していた大店法を廃止するなど、規制緩和によって、大型店や公共施設など大規模集客施設が郊外立地を加速して、市街地が拡散されてしましました。片や、中心市街地の商店街がシャツァー通りになり、町中に住む人も出ていつたりして、中心部が空洞化していく。

こうしたことがあつたために、〇六年のまちづくり三法の一つ、都市計画法の改正で、店舗面積一万平米以上の郊外立地の規制など、ゾーニング規制が行われました。その後、大型店の郊外立地がどこまで抑えられているかという問題があります。

四月二日の衆議院経済産業委員会で、我が党の塩川議員の質問に答えて、国交省は、効果はあつたとしています。一万平米以上は少なくなりましたが、一万平米未満五千平米以上の大型店の郊外出店は相変わらず減っています。大型店の郊外出店は変わらずふえていることを塩川議員は指摘しています。

改めて聞きますけれども、コンパクトなまちづくりを進めるためには、やはりゾーニング規制を強化する、例えば規制対象を三千平米以上にするとか、準工業地域も規制対象に加えるとかすべきじゃないかと思うんですが、いかがでありますよ

うか。

○野上副大臣 平成十八年の都計法改正によりまして、今お話をございましたとおり、法令上の制限対象となる大規模集客施設の建築が制限された用途地域における立地件数は、平成十八年は年間十三件であったものが、改正法施行後の五年間の平均で約一件弱に減少をいたしております。

また、商業地域及び近商以外の地域、いわゆる郊外で立地する割合というものは、平成十八年は五一%であったものが、法施行後の五年間の平均で三四%に減少しております。一定の効果があつたものと考えております。

また、まちづくりの主体である市町村に対してアンケートを行いましたが、これは全国の約八割の市町村から、十八年改正の内容は現行制度の維持でよい旨の回答をいたしております。

したがいまして、今お話のありましたとおり、全国一律で土地利用規制を強化することが必要という状況ではなくて、地域の課題については地域の実情に応じて、地方自治体が特別用途地域を指定すること等を通じて、きめ細かく対応することが重要であると考えております。

○穀田委員 アンケートを行ったことについて

は、この間も経済産業委員会でお答えになつていました。そのときにも、各地方自治体において制限を課せる、そういう法律もいろいろあるということをおっしゃっていました。

そこで、私どもは、本改正案と並んで、先ほど

言いましたけれども、改正都市計画法によるゾーニング規制というのが強化が必要じゃないか、これが言つたところです。つまり、そういうゾーニング規制をしなければ、結局のところ、郊外立地など規制してやらないと、コンパクトなまちづくりというのは進まないんじゃないかということを

いた大型店が、郊外立地するため、周辺への影響も

考へず一方的に撤退していった身勝手なやり方も各地で起きたことは事実であります。大型店や商業施設、あるいは不動産ディベロッパーによる開発ビルなど、町中に仮に誘導するとしても、近隣周辺の住民や商店など地域に対する社会的責任を果たさせるルールが、そのための規制が私は必要だと。

例えば日影障害や風害を引き起こす超高層ビルやマンションなど、周辺住民の生活環境を脅かす町壊しにもなる。これはこの間、当委員会で参考人質疑があつた際に、土居参考人も陳述で懸念を表明されたところであります。つまり、誘導だけではだめで、一定の規制がないとあかんのじゃないかというのが全体の土居参考人の意見でもあります。

今回は規制法である都市計画法ではなくて都市再生法の改正になつているという点はなぜなのかということについて、お答え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、中心部に大規模なものを持つてくると、日影あるいは高さ等、誘導はした結果、周辺住民に影響があるのでないかというお尋ねがございました。

○穀田委員 は、この間も経済産業委員会でお答えになつていました。そのときにも、各地方自治体において制限を課せる、そういう法律もいろいろあるということをおっしゃっていました。

そこで、私どもは、本改正案と並んで、先ほど

言いましたけれども、改正都市計画法によるゾーニング規制というのが強化が必要じゃないか、これが言つたところです。つまり、そういうゾーニング規制をしなければ、結局のところ、郊外立地など規制してやらないと、コンパクトなまちづくりというのは進まないんじゃないかということを

いた大型店が、郊外立地するため、周辺への影響も

てまちづくりを実現するものです。一方、今回の制度改正は、計画制度と税財政上の措置を組み合

わせた誘導という緩やかな手法によつて、特に、大店という以上に、生活に必要な施設の、医療とか介護施設等々の立地の適正化を図り、コンパク

トシティを進めるというものです。このため、都市計画法の改正ではなくて、新たに都市再生特別措置法において位置づけることとしたものでござります。

なお、都市再生特別措置法におきましては、これまで、いわゆるまちづくり交付金制度など、地方都市等の活性化のための支援措置が位置づけられていますが、このため、主に地方都市を念頭に置いてコンパクトシティ化を進

めたがいまして、今お話のありましたとおり、方都市を念頭に置いてコンパクトシティ化を進めることを盛り込むことになじむと考えております。

○穀田委員 後で規制の問題や生活に必要なもう一つの問題についても少し、現実問題を指摘しながら触れたいと思います。

そこで、この間、私も参考人質疑で触れたんですですが、大都市の国際競争力とは一体何なのかといふことについて少し議論をしたいと思つんです。

法案のもとになつた考え方は、都市再構築戦略検討委員会で議論されて昨年七月に中間取りまとめが出されています。その委員会では、このようになります。これをこの誘導でもつて、今回の財政上、金融上の誘導あるいは税制上の誘導はございません。これをこの誘導でもつて、今回の都市計画を変える際には、当該都市計画の変更を、公聴会あるいは都市計画審議会等の手続きをきちっと踏んでやつていただく必要がございません。

この都市計画を変える際には、当該都市計画の変更を、公聴会あるいは都市計画審議会等の手続きをきちっと踏んでやつていただく必要がございません。その意味では、先般の土居先生の御指摘は、少し、私どもも説明を十分に先生に申し上げていなかつたのかなというふうに、ちょっと懸念をしていました。

○太田国務大臣 都市計画法は規制の手法によつて、中間取りまとめでは、今言ったように、地方都市と大都市と分けて、大都市をさらに、郊外部等

における高齢者の増加への対応と国際競争力の向上ということに分けて提案しています。

そこで、今言ったように、国際競争力の向上の部分について聞きます。

まず、大都市部の都市政策、都市のあり方に関して、国際競争力の向上、国際競争力を備えた町とあるわけですねけれども、そもそも国際競争力を備えた町というのははどういうものとして考えておられますか。

○太田国務大臣 国際競争力というのは、いろいろな言い方があるんでしょうが、国際的な都市の競争が激しくなる中で、海外の企業やそこで働く人材をその都市に呼び込んでくる力であると言うことができるかと思います。

世界から見て魅力のある都市である、世界の激しい都市間競争の中で、日本の誇れる人材と資産を生かして世界から人、物、金を呼び込む、そうした力。

したがって、例えば国際空港へのアクセスがすぐれているなど都市の基盤が整備されている。港湾もそうです。円滑なビジネス活動を支える質の高いオフィス環境が整っている。さらに、国際的な企業に勤務する外国人が快適に暮らせる居住環境や良質な医療、教育などを安心して受けられる生活環境ということが整っている。このような都市であろうと思います。

東京という例をとりますと、港湾あるいは空港、その規制、さまざまなもの、また、外国の方々が住み続ける、あるいは住んで企業活動をするということで、家族も抱えているわけであります。ですが、その対応が十分ではないというのが今の現状ではないかというふうに思っているところであります。

○穀田委員 聞きますと、企業活動が十分にできる環境整備ということです。国際的な方々が住んで、日本人がどこかに追い出されてしまうというようなことがあつてはならぬ私は思つていま

つくるという視点がどこに入っているのか、お答えください。

○坂井大臣政務官 本法案の第二十九条におきまして、民間都市開発推進機構による金融支援の限度額として、その他公益的施設で政令で定めるものの整備費を追加する措置を講ずることとしておりまして、本政令において外国語対応医療施設、外國語対応教育施設等を定めることを想定いたしました。

金融支援の拡充につきましては、平成二十三年に創設されました、都市の国際競争力を図る上で特に有効な地域であります特定都市再生緊急整備地域において措置することを考えているところでございます。

○穀田委員 二〇一二年の都市再生特別措置法に書かれてある決定にあるということで、今回は政令で書いている、こういうことです。だから、

今回の中身では、文脈にはもう一つないと。それから、では、大都市部の国際競争力の強化については、今言いましたように、この法案に関係なく、既に都市再生緊急整備地域などで支援で生きるということになつてているんじやないか、それはどうですか。

○坂井大臣政務官 平成二十三年の法改正でこの制度が創設されておりまして、成長の著しいシンガポールや香港等と比べて国際競争力が相対的に低下をしている日本において、我が都市のこれから

の強化につきまして、これまでの施策に加えて、日本再興戦略等においては、先ほど申し上げたような外国語対応医療施設等々の提言がなされています。これらも踏まえて、国土交通省においては、この特定都市再生緊急整備地域を利用して、先ほど申し上げたような施設の金融支援、またシティーセールスなどの支援などをを行うこととしたところでございます。

○穀田委員 簡単に言うと、従来からある都市再生緊急整備地域、六十三地域ですね。それから、

そういうことで支援できるようになつてている。だ

から、今回の法案というのは都市再生基本方針を前提としておつて、どういったまちづくりを目指すのかということについて言うならば、その一部として想定されている国際競争力の強化について言うならば、他の都市再生政策で推進することを想定したものだということがはつきりしたと。

そこで次に、大都市部においても都市機能誘導区域は設定できるのかということについてお聞きします。

今でも各地で大規模再開発事業が行われています。コンパクトなまちづくりを目指すという事業も多いんです。例えば、川崎市中原区の武蔵小杉周辺の再開発事業についてもそれです。

そこで、皆さんに小杉駅周辺地区の開発動向という資料を、A4なので少し見にくいかもしれませんが、配付しています。

武蔵小杉周辺は、資料の図でもわかるように、超高層ビルが乱立しているということになっています。二〇〇六年から二〇一二年の間に、小杉駅南側に、最高百九十八メートルの超高層マンションなど十一棟が建設され、たつた六年間で四千二百七十六戸、約一万三千人の町が出現しています。さらに、今後も建設される超高層マンションは八棟、四千四百十二戸、計画人口は一万三千二百人に及ぶとされ、全て完成すれば、超高層マンションは二十棟、八千七百世帯、既建設マンションと合わせると、計二万六千人を擁する超過密度市が生まれるということになりますし、巨大な商業施設も建設中であります。

右の上の方に、小さい字で申しわけないんですけれども、「小杉駅周辺地区のまちづくりについて」というのが書いてありますよね、コメントが書いてあります。最後の方に、商業・業務・文化交流・医療・文教・都市型居住等の機能を集積させた「歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり」を推進しています」と書いてあります。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

まず、今回の特定用途誘導地区でございますが、例えば地方都市等では、今後、介護、病院あるいは介護つきの住宅等が不足することが見込まれます。特に大都市周辺の郊外でございますが、このような場合に、その地域の容積率を一律緩和するのではなくて、そのような用途に限つて容積率を緩和することができるという初めての制度でございます。

これらについては、さまざまな場所で適用が想定されますので、本法案において、今御指摘のあった例えは武蔵小杉駅周辺で使えないのかと問われました件につきまして、本法案で禁じられているものではありません。

○石井政府参考人 今回の法案でございますが、先ほど二十九条の話はございましたが、主として、地方都市あるいは高齢化が進む大都市郊外部を念頭に置いてコンパクティーナーを進めることを念頭に置いたものでございます。

○穀田委員 念頭はいいんやけど、こういうふうなことも想定しているのかと言つておられますね。

この超高層マンションなどは、本来、こここの辺というのは低層住宅地域ですね。高さが二十メートル、それから、二〇〇%が限度だった容積率を六〇〇%にまで引き上げる。都市計画法に規定された再開発等促進区としてやつているわけですね。それで建設できるようになります。今でも、こ

ういう大規模再開発事業を再開発等促進区にしてやることで、超高層ビルやマンションが建てられる。都市再生総合整備事業として予算補助も使って進められています。

そこで、法案との関係で確認しておきたいんですが、容積率の緩和ができる特定用途誘導地区は、武蔵小杉駅周辺で設定している再開発等促進区の周辺で設定できるのか、また、都市再生緊急整備地域の都市再生特別地区や、都市再生整備計画事業の地域などの区域にもできるのかといふことについてお聞きします。

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

まず、今回の特定用途誘導地区でございますが、例えば地方都市等では、今後、介護、病院あるいは介護つきの住宅等が不足することが見込まれます。特に大都市周辺の郊外でございますが、このような場合には、その地域の容積率を一律緩和するのではなくて、そのような用途に限つて容積率を緩和することができるという初めての制度でございます。

これらについては、さまざまな場所で適用が想定されますので、本法案において、今御指摘のあった例えは武蔵小杉駅周辺で使えないのかと問われました件につきまして、本法案で禁じられているものではありません。

しかしながら、先生の方から御指摘がございましたように、大変大規模な再開発等については、再開発を促進するという観点の、まさにそれと合った形の再開発等促進区で容積率の緩和ができる。これによって、るる小杉駅周辺についてはまちづくりが進められてきたところでございます。

また、先ほど来御指摘の都市再生緊急整備地域等は、このような大規模な再開発が念頭に置かれた地域でございます。

したがいまして、このような地域においては、従来と同様、再開発促進区あるいは都市再生特別地区等の手法を用いることが一般的ではないかとうふうに考えております。

○穀田委員 今、石井都市局長からあつたように、一般的にはそういうことでやるんだけれども、最初の方にありましたように、これも排除されない。ですから、これでやつてもできるということがだと思うんですね。だから、私は、こういう形で巨大開発事業に活用されるおそれがあるということを指摘しておきたいと思うんですね。

そこで、この開発計画を位置づけたのが、川崎市の都市計画の基本であります都市計画マスター プラン、小杉駅周辺まちづくり推進地域構想なんですね。背景には、建設、不動産ディベロッパー、この思惑が色濃く反映されています。小杉駅周辺は、東急東横線や目黒線、JR南武線、横須賀線が交差するターミナル駅で、東京にも横浜にも近く、これだけアクセスのよい場所は首都圏でもまだというふうにディベロッパーが言っているぐらいなんですね。地価の高騰も追い風になつていて、まさに彼らにとって最適の開発地域であります。もともと、日本電気、東京機械製作所、不二サッシといった大企業が立地している場所で、これらの企業が移転したために広大な遊休地が生まれました。そこに目をつけたのがデイベロッパーで、日本の建設、不動産業界の主なゼ不コン、不動産大企業が開発に乗り出しています。

この再開発事業では、周辺に古くから住み続

ている地域住民の生活環境に多大な悪影響が起きております。開発区の一、小杉二丁目の開発では、川崎市の都市計画審議会の審議の際に、計画の見直しを訴える、そういう意見書が三万九千二百九十七通、約四万通もの提出があつたほどであります。

先ほども、住民の意見を聞くということなども一つの大変なことだとありましたけれども、周辺地域住民の意見や要望、声を事実上無視して、建設、不動産ディベロッパーが身勝手にも都市再開発事業を進めるやり方を放置していくのかということが問われます。

もちろん、地方自治体の開発推進姿勢にも私は問題があると思います。先ほどもありましたけれども、国交省は社会資本整備交付金を交付して支援していますけれども、こういう住民の合意形成が不十分な案件を無条件に支援するのか私は疑問に思うし、やはりこういうものについては調査、検証して、アドバイス、指導すべきじゃないのかと思うんですが、いかがですか。

○井上政府参考人 お答え申し上げます。

市街地再開発事業などのまちづくりで地域のあり方が大きく変わるという御指摘なんだと思います。そういう事業においては、とりわけ地域住民の方々、地権者の方々の理解を得たための合意形成をしつかり丁寧に行つていくということは大変重要だというふうに思つております。

一方で、まちづくりでござりますので、きちんと手続きを踏んで、決めるところは決めて進めていかなければいけないという側面もあることでございまして、例えば、再開発事業につきましては、いまとして、例え、再開発事業につきましては、少し触れたいと思うんです。

○谷田委員 お答え申し上げます。

市街地再開発事業などのまちづくりで地域のあり方が大きく変わるという御指摘なんだと思います。そういう事業においては、とりわけ地域住民の方々、地権者の方々の理解を得たための合意形成をしつかり丁寧に行つていくということは大変重要だというふうに思つております。

一方で、まちづくりでござりますので、きちんと手続きを踏んで、決めるところは決めて進めていかなければいけないという側面もあることでございまして、例え、再開発事業につきましては、少し触れたいと思うんです。

崎市がまず主体的に判断をされるべきだというふうに思つております。私どもの方は、そういう市の判断を尊重して交付金等については手続を進めまいりたいと思います。

○穀田委員 そこで、手続を踏んでおればどうなります。

先ほども、この都市計画審議会の採決では、賛成多数で可決されたものの、都計審の会長が、プロセスが一番問題だ、市が市民とともに歩んでいないことが問題を複雑にして、市が今後考えるべき大事なことだと厳しい意見をつけたほど異例だったんですね。

そして、今、住民の意見という話がありましたけれども、計画地から半径五百メートルの地元の方々は住民アンケートをとつていますが、回答五百五十九のうち、超高層反対というのは九三%なんですね。もともとここは、建てるときは二十メートルの高さ制限があるわけですね、自分のところでいえば、二十メートルの高さ制限を遵守すべきだというのは六三%にも上つているわけですね。

さらに、小杉三丁目東地区の開発では、先ほど地権者という話がありましたが、三名の地権者が、市当局や準備組合から何の相談もなく立ち退き、明け渡しを伴う再開発手続が進められるなど、地上げのやり方まで行なわれているんですね。だから、決めるところは決めるなんということで、問題点が多くあることについて見過ごすわけにはいかないということは一つ言つておきたい。

そこで起きている影響は何かということについて少し触れたいと思うんです。

○坂井大臣政務官 川崎市におきましては、川崎市環境影響評価に関する条例に基づきまして環境アセスメントが行われております。この中で、御指摘の風や日照への影響についても評価が行われおりまして、そこには、複合的に評価をするという方向で評価をしているということを聞いています。

地元の意見では、個別規制、一つずつ建てますわね、そういうものの個別規制が守られても、複数の建物の日影が重なることによって深刻な日照被害が起こされる危険がある。日影は、用途地域ごとに規制基準が定められているが、超高層建築物では、その後は、当該用途地域をはるかに超え、一キロメートル前後に達する。影を落とす時間が短いが、複合すれば、複合的影といふんですけれども、多数の住宅が日照を脅かされる。超大型ビル、マンションの時代、日影規制の考え方などが問題を複雑にして、市が今後考えるべき大事なことだと厳しい意見をつけたほど異例だったんですね。

また、風の被害もそうなんですね。さつきのアンケートで聞き取った人の約八割が、この風害を受けている。転んで、けがや骨折した人も多数出ている。周辺の商店やコンビニでも、ドアが壊れるとかガラスが割れるなどの被害が出ている。自転車置き場では自転車が倒れるなどの被害が出るなど、広範囲に及んでいる。

昨年の五月七日には、武蔵小杉駅近くの街路樹が強風で倒れ、住民団体が市長に風害対策を緊急に申し入れるなどの事態が発生しております。市は、街路樹の剪定を行なうなど、当面の糊塗策を講じざるを得なかつた。

先ほど井上住宅局長が答弁したように、もちろん、川崎市が第一義的に調査、検証し、改善策を講じるべきことは言うまでもありません。しかし、今述べたように、国交省としても、こういう超高層ビル、マンションの環境被害を調査、検証し、市や事業者に対して改善措置をとるように指導すべきじゃないんでしょつかね。答弁願います。

また、川崎市におましましては、この中で、平成十二年以降に環境アセスメントを行った事業につきましては、建設後の事後的な評価もあわせて義務づけるとともに、必要に応じて勧告を行えるものであると聞いております。

例えば、風の影響が大きいと判断された場合には、植栽を行う等の対策を講じるよう指導しているということです。

したがいまして、議員御指摘の調査につきましては、この事後的な評価制度によって把握されるものと考えております。川崎市における取り組みを注視してまいりたい、こう考えております。

○穀田委員 行えると書いているので、行つたという話じゃないんですよ。

だから、今、注視していきたないとありましたので、これは、こういう問題が、今後、複合的な超高層ビルがつくられて、一つ一つでいうとそれはアセスをやるんだけれども、複合的なという問題については、新しい問題としてきちんとそれは国交省としても考えなくちゃならぬと思うんですね。

ですから、私、都市再生政策によるコンパクトなまちづくりという名前で行われている市街地の再開発事業はかくのごとしだということで、町壊しを誘発することについて、土居参考人もおっしゃつたわけですから、懸念されるということを事実として私は言つているわけです。だから、こういう現実があるもとで、大型店だとか不動産ディベロッパーなどの身勝手なやり方について規制することなしでは、容積率緩和などによる誘導策を進めれば、さらに町壊しを助長することが危惧されるということを指摘しておきたいたいと思います。

あと、最後に、地域公共交通について一、二質問したいと思います。

地域公共交通を担うバス事業の問題です。

この間、重大な事故が相次いでいます。二〇一五年五月の関越道高速ツアーバス事故を始め、こしも三月三日に北陸自動車道で高速バス事故が

ありました。

報道その他によつても、運転手は、十一日連続勤務、二月の休みは三日、昨年十二月からことし一月にかけ、十三日連続勤務を一日の休み挟んで三回繰り返していたということが言われています。

高速バスの運転をする前は定期バスの運転までしていた、背景にはバス運転手の人手不足があつたのではないかと言われています。

お答えをいただきたい。

○田端政府参考人 お答えいたします。

御指摘のバス運転者の人手不足につきましては、近年、バス事業において、厳しい経営環境や他業種より長い労働時間、あるいは大型二種免許取得者の高齢化などを背景としまして、乗り合いバス事業者などで運転者の確保が難しくなっている状況があるものと認識をしております。

例えは、日本バス協会加盟のバス事業者を対象としました昨年のアンケート調査によりますと、

中規模ないし大規模の事業者のうち約七割が現在

不足していると回答しております。また、所在地の都市規模を問わず、半数以上の事業者がやはり

不足と回答してございます。また、十八年度以降

に採用された運転者のうち、五年以内の離職者が

三割を超えたなどの回答も寄せられているところ

でありまして、このような傾向が継続いたします

と、将来的にバス輸送の安定的な継続にも支障が

生ずる事態が懸念されますので、早急な対策が必要不可欠であると認識をしております。

このため、昨年十二月、労使関係者からも御要望がござりますし、学識経験者、教育関係者にも

参加いただいて、自動車局内にバスの運転者の確保、育成に向けた検討会を設置いたしまして、現在

本年六月を目途に検討の成果を取りまとめてまいりたいと考えております。

○穀田委員 今あつた検討会でも、事故を起こしました。現在、六千社以上事業者があるわけだと思いますけれども、新基準の遵守徹底を国交に出しています。

見ますと、要員確保が困難だというのは、三大都市圏でも七二%、政令指定都市でも六七%、地方都市でも六一%といつて、本当にこれはえらいこっちゃなんですね。

結局、運転手不足によって、高速路線の運行回数の削減をしたり、それから休日出勤率が高どま

りするなどについて、こういったことも宮城交通

は報告しています。

人手不足の背景として、国交省も、今ありますたけれども、経営状況、それから労働時間の長時間化、それから二種免許取得者の減少、高齢化と

挙げているわけですよね。

今、田端自動車局長からお話をあつた日本バス

協会も、運転手の待遇が労働条件に対して魅力的でなくなっていることが運転手の確保を困難にしているということを言つています。

路線バスの運転手の年間の労働時間は二千五百四十四時間、全産業と比べて四百時間も長い。それに対して年収は四百四十六万と、全産業男子の平均五百三十万円を大きく下回っています。

ですから、労働条件の低下が人手不足を生み、悪循環に陥っているんじゃないかということが一つ。

もう一つは、人手不足は、この業界における、市場競争を優先したコスト削減、リストラ一本やりの経営が大きな要因でもあると私は考えるんですね。

したがつて、経営のあり方を含めて指導監督を

あり方という点ではそういうことを含めてやつていただけるということなんですが、考え方なんぞすけれども、住民の足である、地域公共交通のバス運行を支える労働者の育成、確保、これは決定的な問題なんですね。

○穀田委員 今、私言いましたけれども、経営のあり方という点ではそういうことを含めてやつていただけるということなんですが、考え方なんぞすけれども、住民の足である、地域公共交通のバ

ス運行を支える労働者の育成、確保、これは決定的な問題なんですね。

それで、これはこの間この委員会でも議論になりましたけれども、建設業の技術・技能労働者の育成確保対策が議論になりましたよね。それと同様に、適正な賃金、労働時間などを改善する具体的な対策が必要だと思ってます。国交省も、文書によりますと、輸送人員の減少による収入減を人件費削減によりカバーしてきた結果だ、こういふふつに指摘しているわけですね。

だから、これを逆転させるという意味では、末

ういった点の改善を図るための手立てをしっかりと用意しているところでござります。

また、乗り合いバスの運賃に關しましては、事業者が申請する運賃の上限を国土交通省が審査して認可する制度となつておりますけれども、人件費は適正なのかどうか、あるいはまた人數がしっかりと反映されているのかなどの審査もしっかりと行つていただけます。

また、委員御案内かと思いますけれども、赤字で示す。いわゆる地域公共交通確保維持改善事業によって国費補助を行つてあるところでございまして、これらの政策を今後とも引き続き行つていつて、しっかりとバックアップしていかなさやと行つていただけます。

また、委員御案内かと思いますけれども、赤字で示す。いわゆる地域公共交通確保維持改善事業によって国費補助を行つてあるところでございまして、これらの政策を今後とも引き続き行つていつて、しっかりとバックアップしていかなさやと行つていただけます。

また、先ほど局長がお答えいたしましたけれども、検討会でございます。この検討会において今種々検討しているところでござりますけれども、六月に予定する取りまとめに向けまして、経営のあり方という委員の御指摘でございますが、こういった観点も十分に踏まえた形で取りまとめをしていきたいというふうに考へておられるところでござります。

また、先ほど局長がお答えいたしましたけれども、検討会でございます。この検討会において今種々検討しているところでござりますけれども、六月に予定する取りまとめに向けまして、経営のあり方という委員の御指摘でございますが、こういった観点も十分に踏まえた形で取りまとめをしていきたいというふうに考へておられるところでござります。

○穀田委員 今、私言いましたけれども、経営のあり方という点ではそういうことを含めてやつていただけるということなんですが、考え方なんぞすけれども、住民の足である、地域公共交通のバス運行を支える労働者の育成、確保、これは決定的な問題なんですね。

それで、これはこの間この委員会でも議論になりましたけれども、建設業の技術・技能労働者の育成確保対策が議論になりましたよね。それと同様に、適正な賃金、労働時間などを改善する具体的な対策が必要だと思ってます。国交省も、文書によりますと、輸送人員の減少による収入減を人件費削減によりカバーしてきた結果だ、こういふふつに指摘しているわけですね。

だから、これを逆転させるという意味では、末

とる、それをきちんとフォローするということが必要だ、ということを述べて、終わります。

○梶山委員長 これにて両案に対する質疑は終局いたしました。

○梶山委員長 ただいま議題となつております両案中、まず、内閣提出、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案について議事を進めます。

これより討論に入ります。

討論の申し出がありますので、これを許します。

○穀田委員 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案に対する反対討論を行います。

本法案は、住宅や医療や福祉、商業施設などを町の中心に誘導するため、当該施設の容積率や用途制限の緩和などをを行うことにより、市町村によるコンパクトなまちづくりを支援するというものであります。

いわゆるコンパクトシティは、大店法廃止など規制緩和によって大型店などの大規模集客施設が郊外への立地を加速して、市街地が拡散し、中心市街地が空洞化していくことから、郊外拡散を抑制した集約型のまちづくりという意味で使われてきました。

改正都市計画法により、大型店の郊外立地を抑制するなどのゾーニング規制が強化されてきました。しかし、大型店の郊外立地は依然として続いている、大資本の商業、不動産事業者は、利益最優先で、所構わざ郊外、市街地に大規模施設の出店、建設を進めています。

本法案は、こうした事業者の身勝手を規制する仕組みが弱く、これまでの規制緩和路線への反省も、住民、商店主らの生活への影響に対する配慮も不十分なままであります。これが反対する第一の理由です。

反対の第二の理由は、特定用途誘導地区における容積率緩和による立地誘導策を導入すること、高層ビル等が乱立する大規模再開発事業を促すなど、我が国の都市を取り巻く環境が厳しさである。

進し、無秩序な都市再開発を招くおそれがあるからです。

これまで、コンパクトなまちづくりの名で、都市の中心部に超高層マンションや業務ビル、大型店などを誘致した大規模再開発事業が実施されてしましました。大都市部では、都市再生の名による大規模再開発事業が住民不在のまま進められており、これと連動、誘発することが懸念されます。

以上で反対討論を終わります。

○梶山委員長 これにて討論は終局いたしました。

○梶山委員長 これより採決に入ります。

内閣提出、都市再生特別措置法等の一部を改正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〕

○梶山委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

○梶山委員長 ただいま議決いたしました法律案に對し、望月義夫君外四名から、自由民主党、民主党・無所属クラブ、日本維新の会、公明党及びみんなの党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。若井康彦君。

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

法律案に対する附帯決議(案)

趣旨の説明は、案文を朗読してかえさせていた

だときまないと存じます。

都市再生特別措置法等の一部を改正する

法律案に対する附帯決議(案)

趣旨の説明は、案文を朗読してかえさせていた

だときまないと存じます。

法律案に対する附帯決議(案)

趣旨の説明は、案文を朗読してかえさせていた

だときまないと存じます。

を増している状況に鑑み、本法に基づく立地適正化計画が適切に活用され、地方都市におけるコンパクトシティの形成や中心市街地の活性化が円滑に進められるよう、地方公共団体と連携しその対応に万全を期すこと。またその際には、社会資本の老朽化や財政制約にも留意し、選択と集中によりつつ縮減・集約を促すよう地方公共団体に対し助言を行うこと。

二 コンパクトシティの形成に向け、郊外に拡散した市街化区域の段階的な縮小方策について検討を行うとともに、都市計画道路や下水道事業などについても、見直しや事業区域の縮小方策等について、地方公共団体に対し助言を行うこと。また、過疎地域や離島地域における多自然生活圏や安定定住ゾーンの形成方策等について引き続き検討すること。

三 都市のコンパクト化に伴い、今後一層の増加が予想される空き地や空き家に関する対策の具体化を図ること。

四 地方公共団体の厳しい財政状況に鑑み、医療施設、福祉施設などの誘導施設の立地等に對して、社会資本整備総合交付金等の活用により最大限の支援を行うとともに、集落の中心地域における「小さな拠点」についてもその整備に向けた支援を行うこと。また、地方公共団体の人材の確保及び育成に関し必要な支援を行うこと。

五 都市機能誘導区域における事業に国が支援措置を講じるかどうか検討するに際しては、支援対象を少なくとも居住誘導区域が実質的にコンパクトシティ化に資する形で設定されている市町村における事業に限ること。また、居住調整地域を設定している場合には、と比べて要望により沿った支援を講じること。

六 立地適正化計画の作成に当たっては、居住誘導区域外の住民が著しい不利益を被ることのないよう居住誘導区域外の住民の生活環境

についても十分配慮するとともに、都市機能誘導区域や誘導施設についても、医療施設、福祉施設等の利用者の利便を考慮し、関係者の十分な調整を図った上でその指定がなされるよう、地方公共団体に対し助言を行うこと。

七 居住誘導区域外における、本法第八十八条の届出を要する開発行為に對しては、ディスインセンティブ等のあり方についても検討すること。

八 都市機能や居住の立地適正化による都市の再構築には、地域公共交通不ツツワーカーの整備や中心市街地の活性化が不可欠であること踏まえ、立地適正化計画の作成に當たっては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」に基づく基本計画との連携と調和が十分に図られるよう、地方公共団体に対し助言を行うこと。また、立地適正化計画等と「都市の低炭素化の促進に関する法律」に基づく低炭素まちづくり計画についても、相互に適切な連携が図られるよう地方公共団体に対し助言を行うこと。

九 政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺漏なきを期すべしである。

一 地方都市における人口減少や高齢化の進展など、我が国の都市を取り巻く環境が厳しさ

昭宏君。

○太田國務大臣 都市再生特別措置法等の一部を

改正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、ただいま可決されましたことに深く感謝申し上げます。

今後、審議中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、また委員の皆様の御指導、御協力に対し、深く感謝の意を表します。

まことにありがとうございました。(拍手)

○梶山委員長 次に、内閣提出、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案について議事を進めます。

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

内閣提出、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正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〕

○梶山委員長 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。

○梶山委員長 ただいま議決いたしました法律案に対し、望月義夫君外四名から、自由民主党、民主党・無所属クラブ、日本維新の会、公明党及びみんなの党的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。若井康彦君。

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

趣旨の説明は、案文を朗読してかえさせていただきましたと存じます。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案に対する附帯決議を付すること。

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

一 地域公共交通網形成計画の作成に当たって、市町村が主体的、積極的に取り組むことができるよう、地域公共交通に関する知見・ノウハウの提供、人材の確保及び育成、有識者の紹介、財政的支援等、必要な支援を十分に行うこと。また、地方公共団体が協議会を組織する場合においては、住民、利用者、公共交通事業者その他の関係者の意見が適切に反映され、円満に合意形成が得られるよう、必要な助言・支援を行うこと。

二 地域公共交通網形成計画に基づく地域公共交通再編事業が効率的・効果的に実施されるよう、基本方針を見直すとともに、円滑な合意形成が可能となる諸施策、公共交通事業者に対する予算措置、融資制度等の支援措置の拡充について幅広く検討を行うこと。また、地域公共交通ネットワークの充実のため、運転者等交通手段の担い手である公共交通事業に従事する者の確保及び育成に十分に配慮すること。

三 地域公共交通再編事業を効果的に実施する上での、自家用有償旅客運送の役割が増大すると見込まれることから、自家用有償旅客運送の登録、監査等についての国の事務・権限を希望する市町村に移譲するに当たっては、輸送の安全と利用者利便の確保に支障が生じないよう、市町村に対し、助言その他の配慮を行うこと。

四 コンパクトシティの形成への誘導方策及び自動車交通量の削減方策として、LRT、BRTの導入の促進に努めるとともに、導入の検討に当たっては、道路空間の有効活用等の措置についても十分に検討すること。

五 公共交通の活用を促進し、CO₂の削減等環境への負荷の低減を図るための方策について検討すること。

六 地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に当たっては、地方公共団体が数値化していく公共交通の役割も含めて柔軟かつ適切に達成状況の評価を行えるよう、評価に関するガイドラインを作成するなど適切に対応すること。

七 地域公共交通の利用を促進するため、乗継ぎ時に公共交通の利用者に対し運賃の割高感を与える初乗り運賃制について検討を行い、共通乗車船券やゾーン運賃等の導入を行うことができるよう、必要な環境整備に努めること。また、情報化進展の成果を最大限に活用するとともに、新たな情報通信技術のさらなる開発・導入を、安全面での検証を前提に、積極的に進めるること。

八 地域公共交通が十分確保されていない地域においては、高齢者等の移動手段を確保するため、地域の特性に応じたデマンド交通が有効であることを踏まえ、デマンド交通の導入・普及に向けた支援の拡充について検討すること。

九 交通の機能と都市の機能とは、相互に密接に関連することを踏まえ、地域公共交通網形形成計画の作成に当たっては、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」に基づく立地適正化計画や、「中心市街地の活性化に関する法律の一部を改正する法律案」に基づく基本計画との連携が十分に図られるよう、地方公共団体に対し助言を行うこと。

以上であります。

〔報告書は附録に掲載〕

○梶山委員長 よろしくお詫びいたします。

ただいま議決いたしました両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〕

○梶山委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○梶山委員長 次回は、明十六日水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。

午後零時二十四分散会

この際、国土交通大臣から発言を求められておりますので、これを許します。国土交通大臣太田昭宏君。

○太田國務大臣 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正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しました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。

今後、審議中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、また委員の皆様の御指導、御協力に対し、深く感謝の意を表します。

まことにありがとうございました。(拍手)

○梶山委員長 起立総員。よつて、本動議のとおり賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

以上であります。

平成二十六年五月十四日印刷

平成二十六年五月十五日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

F