

ころであります。

そういう中にあって、私も市長在職中ににわかれに、改めてその役割といふものを大変に重要性を感じたのがタクシー事業でございます。タクシーというのはもう本当に言わば大半が地元密着型の小さな企業でありますし、むしろそこに根付いた会社、そして事業形態でありますので、そう簡単にお客さんが少なくなったからやめようとかいうようなことにはならないのが多くのタクシー事業者の今の形態ではないかと思つております。もちろん、その中で運転士さんを増やしたりとかあるいは減らしたりとかしてこの経営にそれぞれ努力をしているところでありますけれども。

例えばもうバス路線がなくなつてしまつたようなところでは、今、コミュニティータクシーというような言わばバスに代わる新しい公共交通手段の道を模索している地区がたくさんございます。山口県の中にあるんですが、これがまだまだ、これからタクシー事業といふものはもつと、少子高齢化、そして分散型になつてしまつた町、このコンパクトシティーに、ゴールとするものに到達するまでの間に相当な役割を担つていくのではなく、あるいは担つっていくべきではないかなというふうに考えておりますが、まず御省が、今後のこのタクシー事業に対する考え方、取組方、応援の仕方、その辺をお聞かせいただければ思ひます。

○政府参考人(田端浩君) お答えいたします。

委員御指摘のとおり、大都市圏に比べ高齢化の進展が著しい一方、公共交通サービスネットワークリーが十分と言えない地方部におきましては、高齢者を中心とするいわゆる交通弱者につきまして移動や外出の機会をいかに確保していくかということが大変重要な課題となつていて、それを認識をしております。このような方々の移動ニーズに的確に対応していくためには、住民福祉を担う地方公共団体と地域の運送事業者が密接に連携をすることがよりまして、地域の実情に応じまして、タクシーによるドア・ツー・ドアの輸送サービスが適

時適切に提供される仕組みを整えることが大変重

要になるものと考えております。

このため、今回の改正法案におきましては、地域公共交通再編事業における持続可能な地域公共交通ネットワークサービスの担い手といたしました。この枠組みを活用すれば、市町村等が住民の外出や移動ニーズをきめ細かく把握した上で、それに対応して、タクシー事業者によります乗り合いタクシーの実施、またタクシー利用に対します運賃補助の実施などの施策に総合的に取り組むことができるようになります。地域が主体となってこの高齢者等の外出や移動を支えることが可能になるものと考えているところでございます。

○江島潔君 ありがとうございます。

タクシー事業者というのは、大半が非常に零細な企業が多いというふうに認識をしております。ですから、しつかりとしたタクシー事業というものを、この公共交通機関の中の役割というものが明確にしておかないと、ともするとどんどんと消えてなくなつていく会社もこれから出てくるんではないかと思います。是非、鉄道、バスと並んで地域公共交通機関の重要な担い手という認識引き続き御省に持ち続けていただければというふうに思ひます。

それでは、次の質問に移らせていただきます。

公共交通機関を利用しなければいけないというのは、コンパクトシティ化もそうなんですが、車利用というのが多くなると、今度は公共交通機関に乗るということがおつくくなつてくる。それで、公共交通機関の乗客が減つて更に乗りにくくなるという、何か地方都市では悪循環に陥っているような気がしてなりません。

そこで、今、運賃というものに着目をした場合に、公共交通機関でもある程度人がまとまつていたら少し安くなるというようなことがもつとこの利用促進につながるんじゃないかなというふうに考えなんですが、これはもちろん、各、今、事業者がそれぞれの取組の中で、あくまで自分の経営体力の中で団体割引とか家族割引というような制度を導入をしているところもあるかと思いますけれども、なかなかこれはそれの体力に任せるとなると、体力が脆弱な企業、組織ではこの導入が難しいと。ただただ運賃減少のマイナス面ばかりが強調をされる、あるいはどうしても目に付いてしまって導入に踏み切れないというところも

か車を置いてバスに乘ろうというのは、これは頭では分かっていても、実際に我が身として行動するとなるとなかなかハードルが高いという事が事実であります。利用者、消費者の側から見ると、やっぱりどうしてもその移動に掛かる費用と

いうものを計算をしてみて、ああ、一人で移動す

るんならこれはなかなかガソリン代と高速料金の

方が高いとか、あるいは三人そろうと自動車で

移動する方が安いとか、こういう観点でこの移動手段というのを決定するというのが多くの一般的な場合ではないかなというふうに思います。これは長距離にしてもそうですが、比較的短距離の場合でも、この鉄道運賃あるいはバス料金にしても、例えは家族が、そうですね、四、五人まとまって移動するとなると、どうしてもこれは自家用車で移動した方が多分コスト的には安くなつてしまふんではないかなというふうに思います。

車ももちろん、五人ぐらいまとめて移動すればそんなにガソリンをまき散らすということにはならないので、そのぐらい密集して乗つてもらうようなことになればいいんですけど、ついで自動車利用というのが多くなると、今度は公共交通機関に乗るということがおつくくなつてくる。

そこで、公共交通機関の乗客が減つて更に乗りにくくなるという、何か地方都市では悪循環に陥っているような気がしてなりません。

そこで、いわゆる移動というものに対しての環境負荷を小さくするという観点から、もつと積極的に国として少し家族割引制度というようなもの

を各種公共交通機関に取り入れるというようなこ

とが、公共交通機関全体の利用を促進するとい

うふうに思ひます。

○政府参考人(瀧口敬二君) 委員御指摘のように、例えはマイカーから鉄道などのような公共交通機関への利用転換を促進することは、交通における環境負荷の低減を図る観点から重要な立場に於いては、公共交通機関の運賃を分担をするといった趣旨のことが書かれています。

一方で、交通政策基本法でございますが、第五条に、交通手段の選択に係る競争及び国民等の自由な選好を踏まえつしそれの特性に応じて適切に役割を分担をするといった趣旨のことが書かれています。

このため、民間事業者が經營いたします例えば鉄道事業でございますけれども、事業者の判断で提供される運賃であるとか、あるいはダイヤ設定などのサービスを利用者が選択をするという、いわゆる市場機能というものを通じまして交通における環境負荷の低減を図つていく、こういったような政策目的を達成していくというのが肝要なんだろうというふうに思ひます。

こうした観点から、制度的な問題といったしま

て、鉄道運賃の割引につきましては、認可を受けた上限運賃の範囲内であれば、届出によりまして鉄道事業者が自らの判断で自由に設定できるといふことになつております。委員御提案のような家族あるいは団体といったような割引制度の導入につきましても、鉄道事業者の経営判断に基づきまして、市場の状況とか、あるいは利用者ニーズに応じまして適切に対応すべき問題であるというふうに思ひます。

なお、現状でございますが、委員御指摘のよう

では導入されているところでございます。例えばJR北海道では親子きっぷという制度がございまして、本来の運賃から見ますと半分に近いような割引をするとか、そういうような制度が導入されております。また、JR東海などでは、親子で行く修学旅行といったような企画切符といいますか、これは旅行業者とタイアップしておりますので、施設料、宿泊料などとセットにして割安な、そういうような商品も販売されております。

国土交通省といたしましては、事業者の創意工

夫による利用者ニーズに対応した運賃の導入のみ

ならず、例えは鉄道の場合には、バスなどの他の

交通モードとの連携ということにも必要だらうと考

えております。あるいは、バリアフリー施策の推

進ということも必要だらうと考えております。ま

ちづくりの連携も必要だらうというふうに考えて

おります。こういったことを通じまして、公共交通

の利用促進に励んでまいりたいと思つております。

○江島潔君 現状ではそれぞれそういう家族割引

制度を各事業者が取り組んでいるということだと

思つてますけれども、今このコンパクトシティー

に取り組もうというのは、これは住民の自然に任せ

ようとか自治体に任せようということではなく

て、むしろ法律を作つて政策的にそういう町をつ

くつていこうという国の意思の表れなわけですか

ら、公共交通機関に関しても、もう少し強い意思

を持つて公共交通機関に乗らせるというか誘導す

る、そういう仕組みが必要じやないかということ

を申し上げております。

ですから、今のような、そういう積極的に取り

組んでいるところもある、北海道とか東海という

のはもちろんそれはそれですばらしいことだと思

うんですけれども、そうすると、そういうところ

には何かインセンティブが与えられるとか、ある

いは、まずベースとして家族割引制度といふもの

をもつと積極的に導入するように、もつとお尻を

たたくような、そういうことができないかと。逆

では導入されているところでございます。例えばJR北海道では親子きっぷという制度がございまして、本来の運賃から見ますと半分に近いような割引をするとか、そういうような制度が導入されております。また、JR東海などでは、親子で行く修学旅行といったような企画切符といいますか、これは旅行業者とタイアップしておりますので、施設料、宿泊料などとセットにして割安な、そういうような商品も販売されております。

国土交通省といたしましては、事業者の創意工

夫による利用者ニーズに対応した運賃の導入のみ

ならず、例えは鉄道の場合には、バスなどの他の

交通モードとの連携も必要だらうと考

えております。あるいは、バリアフリー施策の推

進ということも必要だらうと考えております。ま

ちづくりの連携も必要だらうというふうに考えて

おります。こういったことを通じまして、公共交通

の利用促進に励んでまいりたいと思つております。

○江島潔君 現状ではそれぞれそういう家族割引

制度を各事業者が取り組んでいるということだと

思つてますけれども、今このコンパクトシティー

に取り組もうというのは、これは住民の自然に任せ

ようとか自治体に任せようということではなく

て、むしろ法律を作つて政策的にそういう町をつ

くつていこうという国の意思の表れなわけですか

ら、公共交通機関に関しても、もう少し強い意思

を持つて公共交通機関に乗らせるというか誘導す

る、そういう仕組みが必要じやないかということ

を申し上げております。

それでは、続けて質問させていただきます。

○江島潔君 この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の中では、今後様々な

従来の公共交通機関あるいは乗り物に加えて新し

い新交通体系もどんどん取り入れていくという

ような大変に前向きな、新しい日本を予感させる

ようなところが読み取れます。

そういう中の一つに、新旅客運送事業の一つと

してJR北海道が現在取り組んでいるデュアル・

モード・ビーケル、DMVという、鉄道と道路を

自由に行き来できる車両のことも記述がございま

して、大変私は、今厳しい経営状況の中で必死に

なって再生に取り組んでいるJR北海道の新規技

術といふものにも国交省としても大いに着目をし

てゐることにうれしく感じたところでありますけ

れども、このDMVは、現状は、車両としては現

に、そういうところに、もしかしたら事業者に

よつては、そんなことしなくともうちはたくさん乗るから必要ないよとあぐらをかいている

事業者もあるかもしれません。又は、何かもう

ちょっと後押しがあればそういうことを取り組め

るんだけどなと思っていて事業者もあるかもしれません。そういうところに對してのいま一步の、

コンパクトシティーという公共交通機関の利用促

進と切つても切り離せないこの法律を開闢するに

当たつて、何かそういうもう一押し、この策が講

じられないかなという観点から質問させていただ

きました。

是非とも、引き続き、今の局長の御答弁です

と、何となくやつてあるところもあって、これは

いいことだということなんですねけれども、是非そ

こを、やつてあるところにはもつと奨励するよう

な、あるいは、やつてないところには、こうい

うやり方があるんぢやないかといつてハッパを掛け

けるような、そんな何か手段、さらに、やつたこ

とによる何かインセンティブが事業者にも与えら

れるよう、そういうことを是非講じていただけ

ればと思います。(発言する者あり) 今、答弁も

必要ございません。

それでは、続けて質問させていただきます。

○江島潔君 この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の中では、今後様々な

従来の公共交通機関あるいは乗り物に加えて新し

い新交通体系もどんどん取り入れていくという

ような大変に前向きな、新しい日本を予感させる

ようなところが読み取れます。

そういう中の一つに、新旅客運送事業の一つと

してJR北海道が現在取り組んでいるデュアル・

モード・ビーケル、DMVという、鉄道と道路を

自由に行き来できる車両のことも記述がございま

して、大変私は、今厳しい経営状況の中で必死に

なって再生に取り組んでいるJR北海道の新規技

術といふものにも国交省としても大いに着目をし

てゐることにうれしく感じたところでありますけ

れども、このDMVは、現状は、車両としては現

に、そういうところに、もしかしたら事業者に

よつては、そんなことしなくともうちはたくさん

乗るから必要ないよとあぐらをかいている

事業者もあるかもしれません。又は、何かもう

ちょっと後押しがあればそういうことを取り組め

るんだけどなと思っていて事業者もあるかもしれません。そういうところに對してのいま一步の、

コンパクトシティーという公共交通機関の利用促

進と切つても切り離せないこの法律を開闢するに

当たつて、何かそういうもう一押し、この策が講

じられないかなという観点から質問させていただ

きました。

是非とも、引き続き、今の局長の御答弁です

と、何となくやつてあるところもあって、これは

いいことだということなんですねけれども、是非そ

こを、やつてあるところにはもつと奨励するよう

な、あるいは、やつてないところには、こうい

うやり方があるんぢやないかといつてハッパを掛け

けるような、そんな何か手段、さらに、やつたこ

とによる何かインセンティブが事業者にも与えら

れるよう、そういうことを是非講じていただけ

ればと思います。(発言する者あり) 今、答弁も

必要ございません。

それでは、続けて質問させていただきます。

○江島潔君 この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の中では、今後様々な

従来の公共交通機関あるいは乗り物に加えて新し

い新交通体系もどんどん取り入れていくという

ような大変に前向きな、新しい日本を予感させる

ようなところが読み取れます。

そういう中の一つに、新旅客運送事業の一つと

してJR北海道が現在取り組んでいるデュアル・

モード・ビーケル、DMVという、鉄道と道路を

自由に行き来できる車両のことも記述がございま

して、大変私は、今厳しい経営状況の中で必死に

なって再生に取り組んでいるJR北海道の新規技

術といふものにも国交省としても大いに着目をし

てゐることにうれしく感じたところでありますけ

れども、このDMVは、現状は、車両としては現

に、そういうところに、もしかしたら事業者に

よつては、そんなことしなくともうちはたくさん

乗るから必要ないよとあぐらをかいている

事業者もあるかもしれません。又は、何かもう

ちょっと後押しがあればそういうことを取り組め

るんだけどなと思っていて事業者もあるかもしれません。そういうところに對してのいま一步の、

コンパクトシティーという公共交通機関の利用促

進と切つても切り離せないこの法律を開闢するに

当たつて、何かそういうもう一押し、この策が講

じられないかなという観点から質問させていただ

きました。

是非とも、引き続き、今の局長の御答弁です

と、何となくやつてあるところもあって、これは

いいことだということなんですねけれども、是非そ

こを、やつてあるところにはもつと奨励するよう

な、あるいは、やつてないところには、こうい

うやり方があるんぢやないかといつてハッパを掛け

けるような、そんな何か手段、さらに、やつたこ

とによる何かインセンティブが事業者にも与えら

れるよう、そういうことを是非講じていただけ

ばと思います。(発言する者あり) 今、答弁も

必要ございません。

それでは、続けて質問させていただきます。

○江島潔君 この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の中では、今後様々な

従来の公共交通機関あるいは乗り物に加えて新し

い新交通体系もどんどん取り入れていくという

ような大変に前向きな、新しい日本を予感させる

ようなところが読み取れます。

そういう中の一つに、新旅客運送事業の一つと

してJR北海道が現在取り組んでいるデュアル・

モード・ビーケル、DMVという、鉄道と道路を

自由に行き来できる車両のことも記述がございま

して、大変私は、今厳しい経営状況の中で必死に

なって再生に取り組んでいるJR北海道の新規技

術といふものにも国交省としても大いに着目をし

てゐることにうれしく感じたところでありますけ

れども、このDMVは、現状は、車両としては現

に、そういうところに、もしかしたら事業者に

よつては、そんなことしなくともうちはたくさん

乗るから必要ないよとあぐらをかいている

事業者もあるかもしれません。又は、何かもう

ちょっと後押しがあればそういうことを取り組め

るんだけどなと思っていて事業者もあるかもしれません。そういうところに對してのいま一步の、

コンパクトシティーという公共交通機関の利用促

進と切つても切り離せないこの法律を開闢するに

当たつて、何かそういうもう一押し、この策が講

じられないかなという観点から質問させていただ

きました。

是非とも、引き続き、今の局長の御答弁です

と、何となくやつてあるところもあって、これは

いいことだということなんですねけれども、是非そ

こを、やつてあるところにはもつと奨励するよう

な、あるいは、やつてないところには、こうい

うやり方があるんぢやないかといつてハッパを掛け

けるような、そんな何か手段、さらに、やつたこ

とによる何かインセンティブが事業者にも与えら

れるよう、そういうことを是非講じていただけ

ばと思います。(発言する者あり) 今、答弁も

必要ございません。

それでは、続けて質問させていただきます。

○江島潔君 この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の中では、今後様々な

従来の公共交通機関あるいは乗り物に加えて新し

い新交通体系もどんどん取り入れていくという

ような大変に前向きな、新しい日本を予感させる

ようなところが読み取れます。

そういう中の一つに、新旅客運送事業の一つと

してJR北海道が現在取り組んでいるデュアル・

モード・ビーケル、DMVという、鉄道と道路を

自由に行き来できる車両のことも記述がございま

して、大変私は、今厳しい経営状況の中で必死に

なって再生に取り組んでいるJR北海道の新規技

術といふものにも国交省としても大いに着目をし

てゐることにうれしく感じたところでありますけ

れども、このDMVは、現状は、車両としては現

に、そういうところに、もしかしたら事業者に

よつては、そんなことしなくともうちはたくさん

乗るから必要ないよとあぐらをかいている

事業者もあるかもしれません。又は、何かもう

ちょっと後押しがあればそういうことを取り組め

るんだけどなと思っていて事業者もあるかもしれません。そういうところに對してのいま一步の、

コンパクトシティーという公共交通機関の利用促

進と切つても切り離せないこの法律を開闢するに

当たつて、何かそういうもう一押し、この策が講

じられないかなという観点から質問させていただ

きました。

是非とも、引き続き、今の局長の御答弁です

と、何となくやつてあるところもあって、これは

いいことだということなんですねけれども、是非そ

こを、やつてあるところにはもつと奨励するよう

というもので、できるだけ早く実用化できなか
というふうに考へておるところでござります。
こういったノウハウは実はJR北海道が持つて
いるわけでござりますが、今委員御指摘のよう
に、JR北海道は言うまでもなく、利用者の信頼
を取り戻し、安心して利用できる鉄道に一日も早
く再生する必要があるという状況でございます。
このような状況の下、JR北海道は、これまで蓄
積してきましたDMVのノウハウを再生に取り組
む中でどのように生かしていくのか、JR北海道
自身も実はこれ生かせるという可能性があるわけ
でございますので、どのように生かしていくのか
ということが問題にならうかと思つております。

この点につきまして、現下の情勢の下でJR北
海道はどのように考へておられるのかということにつ
いて、考え方を聞いてまいりたいと思つております。
○江島潔君 ありがとうございます。
その上で、国土交通省として何ができるのか
ということを考えてまいりたいと思つております。
○江島潔君 ありがとうございます。
それでは、四番目の質問にさせていただきま
す。それは、一番目の質問にさせていただきました
地方赤字路線であります。鉄道の路線は、かつ
ては例えば重要な役割を担つておられた線路でも、や
はりこの時代の変わり目とともにどんどんと利用
客が減つていく、ましてや地方都市が人口減少す
る中であれば、もう当然利用客も減つてくるわけ
でありますけれども、現行では、常に路線の廃止
と戦いながら存続を要望している自治体というの
はたくさんあります。

ところがございます。特に、自動車を運転できない学生さん、あるいはまた生徒、高齢者、障害者にとって地域公共交通は欠くべからざる存在でありまして、その維持確保を図ることが必要だということは、これはもう論をまたないことだというふうに思います。

また、人口減少下において都市や地域の活力を維持するためにはコンパクトな拠点の形成とこれを結ぶ地域公共交通のネットワークの再構築が必要なわけありますけれども、今委員御指摘のように、公共交通事業、経営悪化が進行しておりますので、民間事業者だけではなくこれらの社会的要請に応えることは困難だというような現状でございます。

このような状況に対応するため、本改正案におきましては、一つには、地方公共団体によるまちづくりと連携した地域公共交通ネットワーク全体を形成するための地域公共交通網形成計画の作成の仕組み、二つ目には、地域公共交通の再編を進めるための地域公共交通再編実施計画を国が認定する制度、そして予算措置、法律の特例措置等をパッケージで講じることによりまして計画の実現を全面的に後押しする仕組みなどの措置を盛り込んでいるところでございまして、これらの措置によりまして、地方公共団体が先頭に立って、地域の関係者が知恵を出し合い、その合意の下に、まちづくりと一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク、そして交通サービスを実現していくというのが本法案改正の意義と考えているところでございます。

○広田一君 今、高木副大臣の方から御答弁を頂戴しました。

今の地域公共交通の取り巻く環境、厳しさ、問題点、共有をしたところであり、そのための具体的な施策について本法案に盛り込まれていています。これを改めて確認をしたところでございました。

その上で、地域公共交通のこの危機的な状況を如実に示しているのが、残念ながら私の地元でございました。

ざいますけれども、土佐電鉄と高知県交通が置かれている状況でございます。

以下、これまでの経緯、私自身の思いも含めまして、お時間をいただき、お話をさせていただきたいと思います。

土佐電鉄は明治三十六年、一九〇三年の設立であります。

高知県交通は昭和十九年、一九四四年の設立、共に伝統を有し高知県民の足を支える、

なくしてはならない存在でございます。現場の職員の皆さんも日々誇りを持って安全運行に取り組んでおります。しかし、この公共交通を取り巻く状況は、年間一千四百十三万人だった利用者が、二〇一〇年に五百八十九万人に減少、何と三分の一近く、激減をいたしております。当然、将来見通しも厳しく、高知県の資料によりますと、二〇三五年にはバス利用者は二〇一〇年実績から二三三%減り、路面電車も一五%減ると予想されているところでございます。

こういった中、去る四月三日に高知の方で開催しました中央地域公共交通再構築検討会におきまして両社の社長から、共に厳しい事業収支の見通し、また財務状況といったものを踏まえて、もうこれ以上公共交通事業を単独で維持していくことは難しいという表明があつたところでございました。

その後、両社の累積債務が約七十五億円にも上ることが判明し、また、両社のバランスシートは実質的に債務超過の状態にあることが明らかになつたところでございました。

○広田一君 今、高木副大臣の方から御答弁を頂戴しました。

今の地域公共交通の取り巻く環境、厳しさ、問題点、共有をしたところであり、そのための具体的な施策について本法案に盛り込まれていています。これを改めて確認をしたところでございました。

その上で、地域公共交通のこの危機的な状況を如実に示しているのが、残念ながら私の地元でございました。

められているところでございます。

この抜本的な改革をすることによって、先ほど高木副大臣の方からもお話をございましたように、将来にわたり持続可能な公共交通システムの再構築、これを図つていかなければならぬとうふうに思います。そのためには、当面は債務超過の解消、そして事業の黒字化、有利子負債の適正化、こういったことを実現していかなければなりません。

その手法といたしまして、もはやこの私的整理をした上で経営全体の統合を図つていく。具体的には、六月中に、もう六月中ということであれば時間がほとんどありません、この両社を特別清算をいたしまして、十月を目途に県や沿線自治体が十億円を出資して第三セクターを設立する、こういうことが決まつたところでございます。

非常に残念なことでありますし、しかしながら、やらなければなりません。今までの経営者の皆さんの責任、大変重いものがござります。原則、役員の皆さんは退任せざるを得ません。株主責任もあつて、特別清算により株が紙切れになつてしまします。さらには、金融機関も二十六億から二十八億円の債権放棄というものが求められております。更なる人員整理もこれは不可避でありますし、県民は、先ほど言いましたように十億円の出資と、うの税を投入することになります。多大な痛みを伴うわけでございまして、こういった今回の事例といふものは、いみじくも先ほど確認をしましたように本法案の改正目的が目指しているところであると同時に、この事例といふものは全国でも前例がない、日本で初めての挑戦になり得ます。

無論、大前提といたしましては、県民の皆さん

の理解、協力、そしてこれから利用者の皆さん

の視点に立つこと、このことが求められているわけござりますけれども、こういったことを踏まえ、この度の土佐電鉄と高知県交通との経営統合問題について、まず国交省としてどう認識されているのか、お伺いをいたします。

○政府参考人(田端浩君) 委員御指摘のとおり、

二社の統合の問題でございますが、県の検討会の結論に基づき、本年秋に経営統合するという計画で検討を進めていると承知をいたしております。

御指摘がありましたように、利用者減少によります経営悪化、双方とも実質的に債務超過に陥つて、この厳しい現状を踏まえまして、産業競争力強化法の枠組みも活用して地域公共交通を中心とする事業の再生、また基盤の強化を図らう

る、こういう取り組みをいたしております。

その結果として、もはやこの私的整理をいたしまして、十月を目途に県や沿線自治体が

と、こういう取り組みをいたしております。

私は、引き続き、県や事業者からよくこの統合に向けた検討状況をお聞きし、適切に対応してまいりたいと考えております。

○広田一君 今、田端局長の方からも御答弁がございました。危機的な状況についても御認識をしていただいているというふうに理解をしたところでございます。

今後、新会社などから様々な要請が出てくるだろうと思います。現時点でも、例えば十月からの新会社のスタートというふうにすれば、逆算する

と、軌道事業とか一般旅客自動車運送事業などの許認可承継に関する手続、これは七月初旬には開始をしなければなりませんし、九月下旬にはこの手続完了しなければ十月一日には間に合わない、

こういう状態であります。

また、先ほど田端局長の方からも御紹介がございました、産業競争力強化法に基づく事業再編計画の認定制度、この活用も予定をしているわけでござりますし、さらには、本法案にござります地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画が策定された場合の支援、つまり、これは附帯議案の方にも書かせていただいているところでござりますけれども、計画の作成に当たつての地域公共交通に関する知見、ノウハウの提供であるとか人材の確保及び育成、有識者の紹介、何よ

りも財政的支援など、いろいろあるわけでござります。

これらも含めて国交省としての全面支援をお願いをしたいわけでありますけれども、この点についての太田大臣の御所見をお伺いをいたします。

○國務大臣(太田昭宏君) 非常に重大な局面になり、これを応援をし、十月一日、新しい会社がスタートを切るということについてのスケジュール

ということも、一つ一つするには相当手続的にも迅速に対応していかなくてはならないというふうに思っています。

今回の法案の一一番の主眼であることがもう既にここに表れているというふうに思いますが、私も高知行つた場合に、あの路面電車もそうですね、これ、ごめん、ごめんという、謝つて言つているような、それでもう観光客にも、ああ、これがあの路面電車かというとよく知られています。ところでもありますから、まず第一に、この軌道事業、バスなどの一般旅客自動車運送事業を新会社に承継するというこの認可手続が円滑に進められるよう密接に対応していきたいというふうに思います。

次に、また、御指摘のありました産業競争力強化法に基づく事業再編計画認定制度の活用をされるというふうに聞いておりますが、この計画の認定に当たりましては生産性の向上など法律上の要件を満たす必要がありますが、よくこの辺を検討しているというふうに聞いております。今後、関係者からの相談があればというか相談をむしろ受け、これを一緒に考えて対応していきたいといふふうに思つておるところです。また、発足後に現在の二社による競合路線の整理など、この法案にも基づきますけれども、こうしたことでも検討しているというふうに聞いているところでござります。

国交省として、まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けまして、人材の紹介であるとか、あるいは本省における都市と交通の合同プロジェクトチームの設置で

あるとか、あるいは地方整備局、運輸局との間の連携を取り、ワントップ相談窓口の設置をする

ことだとか、あるいは計画策定に対する新たな予算支援等を総動員してという構えをしたいというふうに思つておるところです。御指摘のことは非

常に大事な局面でもありますので、スピードも要るというふうに思いますが、連携をしつかり取つていきたいというふうに思つておるところです。

○広田一君 太田大臣の方から本当に力強い御支援の言葉があつたところでございます。今回の日本初の試みになりますし、何としても再生を図つていかなければなりません。これに対する国交省、国の全面支援を本当に要請し、また、大臣

の方からもそのようなお話をあつたところでござります。

こういった場合には、確かに二つの伝統ある会社が特別清算をされます、新しい第三セクターの会社が誕生するわけでござりますけれども、単に第3セクターの会社ができるということじやなく、先ほど大臣の方からもお話をございましたように、これからまちづくり、コンパクトシティー、そういう観点に立つてこの再編事業と

いうものを進めていかなければならないというふうに思つておるところで、そういう意味での国交省の支援もよろしくまたお願ひを申し上げたいというふうに思います。

それでは、続きまして、都市再生特別措置法に関する質問をさせていただきます。

これは、第八十一条に立地適正化計画、二項の二に居住誘導区域を設定をいたしております。こ

ういふた誘導区域が設けられること、これについては大いに期待をすることでおざいます。その一方で、その際に、居住誘導区域を設定しコンパクト化を推進することに伴つて、既存の優良住宅が単に空き家になるのではなくて、例えば子育て世代に利用されるなど有効活用されることによつて、住み続けることによつて価値が出てくることがあります。

となつて、中古住宅市場の活性化であるとか、これが期待をされているというふうに思ります。

これが関しての国交省としての見解と支援策についてお伺いをいたします。

○大臣政務官(坂井学君) 居住誘導区域の外では

住宅の開発等に関しまして届出が必要となりますけれども、これは開発業者による団地や集合住宅の新改築等を対象としたものであつて、一応個人

が自宅を新改築する場合には対象とはしておませんので、空き家が急増するということまでは想定しておりませんが、しかし優良な住宅に多少とも空き家が生じる可能性があるという御指摘

のとおりだと思います。

一方、居住誘導区域の外においては、家庭菜園のある住まいとか敷地の広い住まいのように、居住環境を向上させるようなこともできるようになります。

そこで、先ほど大臣の方からもお話をございましたように、これからまちづくり、コンパクトシティー、そういう観点に立つてこの再編事業と

いうものを進めていかなければならないというふうに思つておりまして、本法案では都市再生推進法人等が子育て世代へのこういった物件の紹介等

を円滑に行なうことができるよう支援策を設け、豊かな居住環境を備えた優良住宅が子育て世代等に活用されるように措置してまいりたいと思っております。

○広田一君 先般の参考人の質疑におきまして

も、確かにコンパクトシティーといったときには高齢者の皆様方に対する視点、これは非常に重要

でありますけれども、一方で、子育て世代、若者、こういった世代にも共感ができるよう、そ

ういうことを考えたときに、やはり居住誘導区域を設定し、そこに住まいを誘導していくといふこと

とに伴つて出てくる様々な課題、問題、これを逆に利用する、活用していく施策、これは非常に重

要な観点だというふうに思つておるので、更なる御

支援をいただきますようによろしくお願いを申し上げます。

その一方で、第八十八条で居住誘導区域外における居住の制限規定を設けて、一定規模以上の住宅開発についての届出、勧告制度を設けておるわけであります。それに加えて第八十九条では、市

街化区域内に宅地化を抑制すべき区域として居住調整地域を定めることができると規定をいたしております。

このような居住調整地域の指定制度を設けた理由は一体何なんでしょうか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人(石井喜三郎君) お答えいたします。

が、例え工場等が移転をした跡地がありますと、そこに対してぼつぼつと住宅が建つと今後貴重なこのような工業的な土地が産業的に利用しづらくなるといった場合には、是非ともここでは住宅

については重ねての立地は避けたいといった場合に、この地域を居住調整地域というふうに定めて規制をることができるようにならなければなりません。

○広田一君 今、工場跡地等々を想定しているところでは、この地域を居住調整地域立地の趣旨でござります。

このように、地域の実情に応じて誘導とそれから規制などを組み合わせて柔軟に対応するようになります。

たいというものが法制度立案の趣旨でござります。

○広田一君 今、工場跡地等々を想定しているところでは、この地域を居住調整地域立地の趣旨でござります。

いうふうなお話をございましたが、一点確認なんですが、例え用途地域の関係でいえば、

第一種低層住居専用地域、この一部も居住調整地域に指定される、こういった場合もあるんでしょ

うか。

○政府参考人(石井喜三郎君) 今御指摘のよう

場合は大変レアなケースではないかと思つておりますが、現在の市街化区域の中に、例えば里山といつたものが含まれているような例がございま

す。横浜等では非常にゲリマンダード状に市街化調整区域を里山等に張つて市街化区域から外してお

りますのでそういうことはないんですが、地方においては一体でくるつと入れたりしておる場合があります。

こういう場合については、そこが一種住専等に指定をされている場合には、この

里山はほとんど開発が今までされてこなかつたし、今後ともそれは残していくといった場合にこのような地域設定をすることもあり得るとい

うふうに考えております。

○広田一君 今答弁にありましたように、確かにレアなケース、里山等々のことについてのお話がございましたけれども、しかしながら、結果として市街化区域の中に住宅というものに特化をいたしました市街化調整区域、これが混在、点在をすることになつてしまつて、ふうに思うわけあります。

こういつたまず理解でいいのかどうか、この点について再度確認をしたいと思います。

○政府参考人(石井喜三郎君) 御指摘のとおりでございまして、今回の居住調整区域は、言わば住宅を念頭に置いた調整区域的なものを市街化区域の中には設けるということです。

これによつて今後きめ細やかに、住宅あるいは条例によつては企業の寮とか老人ホームとか、今後様々な需要が起きてきますが、これらについてもきめ細やかに見ながらコンパクトシティ化を進めていく、このような必要性が出てくるものというふうに承知をしております。

○広田一君 きめ細やかな対応というふうな御答弁がありました。確かに、コンパクトシティの形成のために様々な政策のツールを持つこと自体、否定をするものではありません。しかし、市街化区域の中に特例的にではあつても市街化調整区域を設定する、私はこれは本筋なのかなというふうに疑問を持つてしまつます。

これも附帯議案の方にも書かさせていただい

たわけでありますけれども、本来はまず郊外に拡散した市街化区域、これの縮小を通じて住居の集約化を進めていく、これが本来、都市計画との関係でいえば私は王道ではないかなというふうに思いますが、これとの関連について御所見をお伺いしたいと思います。

○政府参考人(石井喜三郎君) 委員御指摘のとお

り、本筋は都市計画の線引きを、いわゆる逆線と申しますが、線引きを縮小していくことが主要であるかと思ひます。

しかしながら、この逆線引きというのは、全て

の開発を抑制するということから、大変逆線引きは強い制度でございます。したがつて、これがな

かなか使われてないという現状も踏まえまし

て、今回居住に設定をしたものを受けたと。さら

に、その利用に当たつては、都市計画の厳格な手

続を踏むということを通じまして、権利を侵害し

ないように調整をいたしているところでございま

す。

○広田一君 これは最後の質問したいと思いますけれども、現行のそのような手法というものが今余り使われてないでの居住調整地域といったものを設定したというふうなお話であります。予算措置も今は今の現時点で各自治体でこれに対するニーズがあるのかどうか、これは甚だ疑問な点があります。これを、地域を設定されることによって相対的に地価が下がつてしまふんぢやないか、こういった懸念も出てくるわけでありますし、住民の皆さんとの関係を考えたときに、なかなかこれ利

用されないのでないかなというふうに思つてしまふわけでございます。

しかし、一方で、この地域の設定をするとい

うことは非常に英断、決断だらうというふうに思

うところでござります。自治体の長を含めて相当な

覚悟を持つてこれは躊躇はんぢやうといふこと

が予想されるわけでございますので、これも附帯

決議の方にも書かさせていただいたんですけど

も、そのような自治体から要請等々があつた場合

には国としても積極的に支援すべきだというふう

に考えるところでござりますが、この点について

の御所見をお伺いをしたいと思います。

○政府参考人(石井喜三郎君) 先生御指摘のとお

り、これは非常に重要な法律であると同時に、成

立した暁には何としても実効性を持たせな

ければならないと考へております。予算措置も含

めて厳しい面もあると思いますけれども、少子高

齢化社会に向かう中で、お年寄りの健康寿命が延

びて、あるいは学生や障害をお持ちの方が生き生

きと生活できるまちづくり、交通網づくりを実現

をして、更に言えば、目標である二千万人の外国人観光客の方々に日本の地方都市は美しくて移動

しやすい町が多いねと言われるようなまちづく

り、地域づくりを実現しなければならないと考え

ております。そういう立場で質問させていただき

ますので、よろしくお願ひをいたします。

まず、市町村における交通分野の人材不足の克服についてということについてお尋ねいたしま

す。

今回の法改正では、持続可能な地域公共交通網

を形成するとして、市町村や都道府県がこれまで

の地域公共交通網総合連携計画に代わつて地域公共

交通網形成計画を作成することができる仕組みが整備されました。また、地域公共交通網形成計画

において地域公共交通再編事業に関する事項が定

められたときは、市町村はその地域公共交通網形

成計画に即して地域公共交通再編事業を実施する

地域公共交通再編実施計画を作成することとなり

ます。

また、地域によってその制度を発動する

ときの趣旨としては、民間事業者の事業運営に

が必要ということで運用が難しいといふふうに考

えておりますので、制度の実施に当たつて御相談

がある場合には、今までの逆線引き等々の実例等

が踏まえながら、積極的に御相談に乗りながら

て、関係者との合意の下で、まちづくり等と一体

まく運用を成功裏に導いてまいりたいといふうに考えております。

○広田一君 終わります。

○田城郁君 民主党・新緑風会の田城郁です。ど

うぞよろしくお願いをいたします。

○国土交通総合政策局が平成二十四年十月に公表した地方自治体への地域公共交通に関するアンケート調査結果によると、約八割の市町村では地域公共交通の専任担当者が不在である。また、

残りの二割のうち一割が一名しかおりません。

野との業務を兼務している場合が多く受けられ

ます。こうした状況では、まず市町村の体制づく

りを行わなければ行政が主導して民間事業者との合意形成を図つていくくという法の趣旨を達

成することは困難ではないかと思われますが、い

かがでしようか。

また、それはこのような法改正を行つても多

くの地域で活用できない懸念があるため、国とし

ては市町村の体制づくりに対しても支援を

行つていただきたいと思いますが、どのような支

援を行うことを考へていらっしゃるのか、実効性

を上げていくための太田国交大臣の御決意をお伺

いいたします。

○国務大臣(太田昭宏君) 人の問題は大変重要な問題だと思いますが、今回、まちづくりあるいは交通網、これを整備するという両方をもつて、どういう町にし、どういう交通網をしていくか、そして、公共交通ということと民間のものをどう組み合わせていくのか、いろんなことで、構想力といふことや、あるいは現実の、今まではどうちらかといいますと地域公共交通については交通事業者の事業運営に任せている、そして安全といふものを役所の方が管理するというか監督するというふうな立場であったと思いますが、もつとこれを活性化していったり、あるいはまたコミュニティバスにしていったりデイマンドバスに変えていく、いろんなことを考えていくというふうな意味での担当者というのは間違ひなく不足をしているというふうに思います。

そういう意味では、今回の趣旨をよく踏まえた

人材を各都市にどう配置するかということは極め

て重要なことなんですが、なかなか人を増やすとかそういう、人はなかなか簡単にはおりませんので、成功した事例とかそういうことを、事例集を、それを提供するシステムをつくるとか、あるいは、研修やセミナー、そうしたことの説明会等を各地で実施して、こういうことに意識を持つ人材の育成ということに努めなくてはならないというふうに思っています。

そういう点では、今回、改正の効果が日本各地で現れるように、本省も、そして運輸局も、地方整備局、一体となってそこのノウハウをどう提供していくたらいかということに注力をしていかなくてはいけないというふうに思っているところでございます。

○田城郁君 その太田大臣の今の御決意、実効性を上げるというところでは是非実践をしていただければと思います。

交通政策基本計画等における地域公共交通の役割と在り方の明確化ということについてお尋ねをいたします。

高齢化と人口減少が進む我が国にあっては、特に高齢化により自分が運転できなくなったり、公共交通機関の衰退など自ら移動する手段がない場合は、国民の移動をどのように確保するのかということが非常に大きな問題となることは言わざるがなもののことです。今回の法改正では地方行政と地域公共交通との関わりが大きくなるわけでございまして、様々な交通モードとの連携や、自らの地域の立ち位置を把握しておく必要があると思われますが、先ほど述べたように、地方公共団体のうち市町村では交通担当者について全くの人手不足の状況にあります。こうしたことから、市町村が地域公共交通網形成計画を作成するに当たっては、まずは國の方で地域公共交通の在り方や役割を明確化しておくことが肝腎ではないかと思われます。

これから策定される新たな国土のグランドデザインや交通政策基本計画において、我が國の総合的な交通体系の中における地域公共交通の在り方

や役割については是非とも明確にしておいていただきたいというふうに思います。いかがお考えですか。大臣、お願いいたします。

○國務大臣(太田昭宏君) 地域公共交通には、高齢者の通院であるとか子供の通学であるとか、あるいは観光客をどう誘客するかというようないろいろな角度があろうというふうに思います。なかなか地方においては輸送人員の減少によりましてネットワークの縮小やサービス水準の低下ということが逆に予想されたりするという危機にあるといたしまして、実は今、有識者から意見をということや、いろんなことをやっているところですが、各地に、地方に行きまして、グランドデザインを、地方の意見をずっと聞くために今歩かせてています。そういう中に、当然そこに公共交通との兼ね合いとかいうことが出てきます。グランドデザインを、そして去年成立させていただきました公共交通の交通政策基本法ということの両面相まって、現場を我々が今歩いて、そして具体的な打合せをしながらグランドデザインを作成するということにもなっておりますのですから、その辺も含めて、国民の日常生活などを担つていなくては、他の様々な交通の運行経費の補填やバリアフリー促進事業などに対するものも含まれております。全体予算は、被災地向けのものを除くと、平成二十三年から三百六億から三百七億円程度の予算となつております。ほんと変わつております。全く地域公共交通の役割や在り方をしっかりと盛り込んで更に詰めていきたいというふうに思っています。

○田城郁君 さすが、現場第一主義の大臣の御指導の下に着々とグランドデザインが具体的に描かれようとしているということを理解させていただきました。是非よろしくお願ひしたいと思います。

地域公共交通総合連携計画の策定状況とその認識についてお伺いをいたします。

これまでの地域公共交通活性化・再生法の枠組みにおいて、地域の公共交通の活性化、再生に関する多種多様な取組を推進するための地域公共交通総合連携計画が市町村によって作成されてきましたが、五百十にとどまっています。平成二十六年四月における市町村数は一千七百十八であり、一千以上の市町村では作成すらされていないという状況がございます。

政府は、本法改正に併せて、地域公共交通網形成計画の作成について一件当たり上限二千万円の補助金を地域公共交通確保維持改善事業に盛り込んでおります。当然にそうしたインセンティブを与えることは必要であると思われますけれども、どのくらいの市町村で地域公共交通網形成計画が作成されることを目標にしているのでしょうか。

また、地域公共交通網形成計画の作成のための補助金の申請は、特に制度が立ち上がる当初ほど集中する可能性がございます。しかし、一方で、地域公共交通確保維持改善事業の補助金額について補助金の申請は、他の様々な交通の運行経費の補填やバリアフリー促進事業などに対するものも含まれております。全体予算は、被災地向けのものを除くと、平成二十三年から三百六億から三百七億円程度の予算となつております。ほんと変わつております。全くそのため、地域公共交通網形成計画の作成によって他の補助額の査定などへの影響が懸念されますが、いかがお考えでしょうか。地域公共交通網形成計画の作成支援分については増額をされるべきではないでしょうか。いかがお考えでしょうか。

○政府参考人(西脇隆俊君) お答えいたします。

今御指摘のように、現行法の連携計画は五百強ということでございます。それで、今新しい改正是基づきます地域公共交通網形成計画の策定については、制度的には地方公共団体の一応自主性に委ねられているということでお、國が策定件数の目標を立てるということはそぐわないとは思つておりますが、一方で、この計画は公共交通ネットワークの再編の前提となる非常に重要なものでございます。中身もまさに実効性のあるいいもの

にしていただきたいと思っておりますので、こうした制度の内容を十分に周知して、できる限り計画の策定は促進してまいりたいと考えております。

また、地域公共交通確保維持改善事業、御指摘のように、計画策定費の補助のほかに、路線バス等の運行費補助、それからパリアフリー化施設の整備補助など多様なメニューがございます。具体的なニーズも踏まえながら、これ、まさに一体としての事業になつておりますのは、メニュー間での予算をなるべく弾力的、効率的に運用するといふことでございますので、そうした対応を図つてまいりたいと思っています。

厳しい財政事情でございますが、こうした枠組みを活用いたしまして、なるべく計画策定支援のために他の支援がおろそかにならないよう、地域公共交通確保維持改善事業の予算の有効活用を図つてしまいりたいというふうに考えております。

○田城郁君 具体的な数値目標とか、何とか半分はとかそんな、具体的なと/orいうか、ただ頑張りましての運行費補助、それからパリアフリー化施設の整備補助など多様なメニューがございます。具体的なニーズも踏まえながら、これ、まさに一体としての事業になつておりますのは、メニュー間での予算をなるべく弾力的、効率的に運用するといふことでございますので、そうした対応を図つてまいりたいと思っています。

厳しい財政事情でございますが、こうした枠組みを活用いたしまして、なるべく計画策定支援のために他の支援がおろそかにならないよう、地域公共交通確保維持改善事業の予算の有効活用を図つてしまいりたいというふうに考えております。

○田城郁君 具体的な数値目標とか、何とか半分はとかそんな、具体的なと/orいうか、ただ頑張りましての運行費補助、それからパリアフリー化施設の整備補助など多様なメニューがございます。具体的なニーズも踏まえながら、これ、まさに一体としての事業になつておりますのは、メニュー間での予算をなるべく弾力的、効率的に運用するといふことでございますので、そうした対応を図つてまいりたいと思っています。

厳しい財政事情でございますが、こうした枠組みを活用いたしまして、なるべく計画策定支援のために他の支援がおろそかにならないよう、地域公共交通確保維持改善事業の予算の有効活用を図つてしまいりたいというふうに考えております。

○田城郁君 具体的な数値目標とか、何とか半分はとかそんな、具体的なと/orいうか、ただ頑張りましての運行費補助、それからパリアフリー化施設の整備補助など多様なメニューがございます。具体的なニーズも踏まえながら、これ、まさに一体としての事業になつておりますのは、メニュー間での予算をなるべく弾力的、効率的に運用するといふことでございますので、そうした対応を図つてまいりたいと思っています。

厳しい財政事情でございますが、こうした枠組みを活用いたしまして、なるべく計画策定支援のために他の支援がおろそかにならないよう、地域公共交通確保維持改善事業の予算の有効活用を図つてしまいりたいというふうに考えております。

評価方法の確立は、更にこの二法案を通じたまちづくり、交通網づくりを促進するということに間違いないなく寄与するというふうにも考えますので、是非よろしくお願ひをいたします。

次に、補助スキームの合理化についてお尋ねをいたします。

現在の地域公共交通に関する主な予算等の支援内容としては、地域公共交通確保維持改善事業によって経費の補助やバリアフリー化が図られています。また、社会資本総合交付金の都市・地域交通戦略推進事業では、都市交通の円滑化を図るために、都市施設整備や土地利用の再編による都市再生を推進するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、由通路、地下街、駐車場等の公共空間や公共交通から成る都市の交通システムの整備に対して支援が行われております。

さらに、地方交付税交付金では、地方バス路線の運行維持の経費、地域鉄道の投資に対する補助、スクールバスの維持運営費等に対しても措置がされております。

このほかにも、過疎対策事業債によるコミュニティバスやデマンド交通の赤字補填、鉄道事業再構築事業、軌道運送高度化事業など様々ですが、このように似たような分野を扱う補助金がありますが、一つを取つてみても、省庁の垣根が存在して、申請手続も異なるなど、補助の申請の判断も含めて事務的な負担が非常に大きくなっています。

地方公共団体では、国によるノウハウや情報提供の活用状況についてホームページを多く活用していることもあり、地域公共交通やそれに関連するまちづくりの補助制度については、地方公共団体の現場に對して、補助制度の活用のイメージを分かりやすく、ホームページを始めとして情報を入手しやすい場での情報提供を一層充実させるとともに、地域公共交通に関する補助金について素化についても検討していくべきではないかといふに考えますが、いかがお考えでしょうか。

○大臣政務官(土井亨君) 御指摘いただきました
ように、地域公共交通に関する支援制度は多様で
ありまして、どのような場合にどのような措置が
受けられるか分かりやすく情報提供することや、
手続の簡素化などによる申請者の負担軽減は大変
重要な課題であると承知をいたしております。

閣議答申並びに各府省の監督する支委員会
報提供について、ホームページなどでの支援メ
ニューの紹介、地方公共団体職員向けの研修セミ
ナーによる説明、活用できる支援メニューについ
て、地方運輸局による各地方公共団体からの相談
への対応など、各種の対応を行っております。今
後、地域公共交通に係る支援方策全体の紹介な
ど、更なる充実に努めてまいりたいと考えており
ます。

次に、スーパー、百貨店等の無料の送迎バスと
○田城都君　是非、省庁の枠組みを超えてといふ
のは限界性もあるのかかもしれません、できるだけ
利用しやすいような状況をつくるよう努力をお
願いをいたします。

度は、それぞれの趣旨、内容が異なることから、
国交省のみの判断でその申請手続の統合化、簡素
化を行うことは困難ではありますけれども、今回
の改正法に基づく地域公共ネットワークの再構築
を進める上で、地方公共団体が関連する支援制度
を最大限有效地に活用ができるよう、引き続き関係
省庁とも連携し、情報提供の充実や有効な支援を
図ってまいりたいと考えております。

地域公共交通網形成計画との整合性についてお伺いをいたします。

路線バス等の地域公共交通の衰退に伴つて、
スーパーや病院などでは無料の送迎バスを走らせるところが出ておりまます。こうした無料の送
迎バスは地域公共交通網形成計画に掲載の対象と
はならないようと思われますが、いかがお考えで
しょうか。

また、認定された地域公共交通再編実施計画に基づき地域公共交通再編事業を実施する地域にお

いでは、道路運送法の特例が定められております。そこでは一般乗合旅客自動車の参入について審査が行われ、地域公共交通再編実施計画の維持が困難となることなどが認められた場合、当該事業者の実施方法の変更を命ずることができる規定が定められていますが、そういう場合でも、こうし

た無料送迎バスは対象とならないのでしょうか。
先日の参考人質疑においても、三人の先生方が
同様にこういうケースについては規制すべきであ
るというふうに主張をなさいました。対象となら
ない場合、地域公共交通再編実施計画の維持に向
けてどのような調整を行うことが可能なのでしょ
うか、御見解をお願いいたします。

○政府参考人(西脇隆俊君) お答えいたします。

まず、制度的な面で二点ございました。

御質問の件、私どもにつきましては、公共交通機

御指摘の無料送迎ノゾムにおいては、公共交通機関には該当しませんけれども、路線バス等に影響を与える可能性がありますことから、法律の改正後の五条二項四号でございますけれども、地域公共交通網形成計画の目標を達成するために行う事業ということでの扱いを受けて、無料送迎バスにつきましても計画に位置付けることは可能だというふうに考えております。

一方、無料送迎バスは一般乗合旅客自動車運送事業に該当しませんので、御指摘がございました事業の実施方法の変更命令の対象とはこれはならないというふうに考えております。

そして、このような場合に地域公共交通網形成計画の作成に当たつて開催されます地域協議会の

中に、例えば御指摘がございましたスーパーや病院等の施設が参画された上で、例えば路線バス事

業者によつて無料送迎バスの運行委託ができるなかでござりますとか、施設の利用者に対する路線バスの運賃割引券の付与ができないかとか、そういうメニューにつきまして、いずれにしてもこれは路線バス事業者の利用者の確保と施設利用者の利便性を、これを両立しないと地域にとってプラスにならないと思っておりますので、そうした方策について公共団体を中心になつて調整していく

だくということになろうかと思います。現行法におきましても、地域協議会には多様な主体の参画と調整を奨励しているところでございますので、引き続き協議会の有効活用を通じて努力してまいりたいというふうに考えております。

お話ししましたが、既に大きな売上減の影響を受けてバス路線を廃止しようかというふうに具体的に検討に入っている事例も東北の方ではございませんので、御承知かと思いますが、是非いろいろな知恵を絞つて、百貨店やスーパーのためにもなり、そして路線バスも維持できるような、そのような状況をつくっていきたいと、そのように思っておりますので、是非よろしくお願いをいたします。

次に、地域公共交通網形形成計画について、地方公共団体同士で共同して作成できることとなつておりますが、その中で定められた地域公共交通といふことについてお伺いをいたします。

各地方公共団体でコミュニティーバスが運行されておりますが、コミュニティーバスについては、各地方公共団体をまたがつて運行されるものはほとんどなく、運行ダイヤについても総合的に接続や乗り継ぎを考えられているものはほとんどありません。また、それぞれの地方自治体ごとに発行している回数券につきましても、精算の関係で共通利用がほとんどできないのが現状でございます。

この法改正では、地域公共交通網形形成計画について、地方公共団体同士で共同して作成できることとなつておりますが、その中で定められた地域公共交通といふことについてお伺いをいたしました。

共交通再編事業についても連携して作成すれば、コミュニティーバスを使って各地方公共団体にま

○副大臣(高木毅君)　委員御指摘のとおりでござ
いまして、地域公共交通網形成計画というのは、
市町村が単独で作成するのみならず、市町村が共
に協力して運行され、接続性の高い運行ダイヤが整
備されるとともに、自治体ごとに発行しているバ
ス回数券の共通化などは実施できることとなるか
確認したいと、そのように思いますが、国交省と
していかがお考えでしょうか。

同様して作成する、あるいはまた都道府県が市町村と共同して作成する、ということができることとしているところでございます。

このように複数の地方公共団体が共同して地域の公共交通網形成計画を作成した場合には、それらの地方公共団体が共同して地域公共交通再編事業を実施することが可能となります。これによりまして、市町村の区域を越える複数の地方公共団体との区域にまたがるバスや鉄道等につきまして、旅客の利便性向上のためのダイヤ調整とか、あるいはバス回数券の共通化、都市機能の配置に合わせた新規路線の設定や集約等が実施されまして、広域的な公共交通ネットワークの再編が図られるということなどが期待されているというふうに考えております。

○田城郁君 ありがとうございます。是非、この際ですからとことん利便性追求ということところで、いついただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

高齢者あるいは若者、障害をお持ちの方の移動の確保と健康ということについてお聞きをいたします。

高齢者が歩行や公共交通機関などを利用して外出の機会を有することで認知症を防止するなど、高齢者の外出と健康や寿命との関係が様々などいろいろで研究をされております。高齢者の居住施設を駅の近くに造り、その移動が可能となることによつて健康の維持が行えるとなれば、ひいては社会保障費の抑制につながることも考えられます。また、マイカーを持つていない学生や体にハンドディをお持ちの方々が思うように移動し、あるいは生き生きと活動できる状況が更に町を活性化させることにもつながると考えております。

そういう意味で、まちづくりと交通の融合といふものは人の人生にも大きく関わるものであると言え言えるというふうに思います。

今回の法改正によつて、高齢者や障害をお持ちの方々が歩いて移動できるコンパクトなまちづくりとともに、持続的な地域公共交通網が形成され

ることによって更なる移動が確保されることが期待されますが、高齢者の健康維持や増進という観点を始め、マイカーを持たない層の移動の確保という観点からも今回の法改正が意義のあるものかどうかについてお尋ねをいたします。

○副大臣(高木毅君) 地域公共交通の利用を促進するということは一日の歩行量を増加させる効果があるというふうに考えられます。そして、毎日の歩行量と健康維持増進の間には相関関係があると言われておりますので、歩いて暮らせるまちづくりを推進することは医療費削減に寄与するという研究結果が報告されているところでございます。

本法案は、地方公共団体が先頭に立つてまちづくりと一体で地域公共交通ネットワークの活性化を実現しようとするものであります。地域公共交通の利用促進やいわゆる歩いて暮らせるまちづくりの実現を通じて高齢者の健康維持や増進に寄与するものであると考えております。

現在全国で、住民の健康づくりをまちづくりの基本に据えた新しい都市モデル、スマートウエルネスシステムの構築を目指す取組が広がっております。そして、本法案に基づく施策とこうした取組をより連携させていきたいというふうに考えております。

考えております。交通政策基本法では、東日本大震災の教訓を法の理念に盛り込み、第三条第二項では、交通の機能の確保及び向上を図るに当たっては、大規模な灾害が発生した場合においても交通の機能が維持されるとともに、当該灾害からの避難のための移動が円滑に行われることの重要性に鑑み、できる限り、当該災害による交通機能の低下の抑制及びその迅速な回復に資するとともに、当該災害の発生時における避難のための移動的確に対応し得るものとなるよう配慮しなければならないとされております。

このように災害時における交通の機能を維持するためには、本来であれば公共交通事業者が自らの責任において耐震化等を実施すべきと考えます。しかし、地方の公共交通事業者はほとんどが運行経費を補助されているほど経営環境も厳しいために、一時的に大きな資金が必要となる老朽化した駅舎、待合所、車庫、営業所などの建て替えや耐震補強がままならない状況にございます。

駅などは防災拠点ともなることから、例えば鉄道駅耐震補強事業では、一日一万人以上の高架駅であって、かつ折り返し運転が可能な駅又は複数路線が接続する駅が対象とされておりますが、この補助の対象になり得る総駅数に対して現在何駅の耐震化が完了しているのでしょうか。今後、防災・減災の観点から、公共交通事業者が有する公共交通に関連する施設に関して、災害時には著しく交通の機能を低下させ、その迅速な回復を妨げるようなものについては、公共交通事業者が自力で対応するのが困難な施設があれば、財政制約の厳しいところではありますが、既存の耐震化の支援制度に加えてその対象施設の範囲や種類を拡大していくことについて是非御検討いただきたいと考えますが、いかがお考えでしょうか。よろしくお願ひいたします。

○副大臣（高木毅君） 鉄道駅というのは災害時に起きまして利用者の安全を確保するために、また一時避難場所ともなることから、その耐震化を図ることが重要であると考えております。

鉄道駅の耐震補強につきましては、従来より、今委員御指摘のとおりでございますけれども、乗降客数の多い駅であつて複数路線が接続する駅など、いわゆるターミナル駅に限定するなどして補助金による助成や税制上の優遇措置を講じてきました。その結果、最新のデータといたしまして、平成二十四年度末時点ではありますけれども、乗降客一日一万人以上のターミナル駅につきましては約千百駅のうち約九〇%の耐震化が完了しているところでございます。

しかし、東日本大震災を踏まえまして、喫緊の課題となつております大規模地震に備えるために、首都直下地震あるいは南海トラフ地震で震度六強以上が想定される地域におきましては、ターミナル駅に、これまでにはターミナル駅に限定していなかったわけでありますけれども、これからはターミナル駅に限定せずに、平成二十六年度予算では乗降客一日一万人以上の高架駅等を助成対象にして、あるいはまた平成二十五年度の税制改正では乗降客一日一万人以上の全ての駅を固定資産税の減免措置の対象にそれぞれ拡充を図つてきましたところがござりますけれども、今後とも引き続き着実に鉄道駅の耐震対策を進めてまいりたいと、このように考えております。

○田城郁君 今朝も、八時三十五分頃ですが、どんと突き上げるような地震がございまして、いよいよ首都直下かというふうにも頭を、脳裏をかすめたわけでありますから、迫つて来る大地震に備えて万全な状況をつくり出していただきたないと思います。よろしくお願ひをいたします。

続きまして、都市再生特別措置法についてお伺いをいたします。

市街地拡大の抑制策についてということでお伺いをいたします。

以上拡大することを抑制させることがむしろその時代における都市政策の目指すところではないかとも思えますが、いかがお考えでしようか。また、これまでも都市計画法の改正に際して同様な議論があつたもののスプロールが進んでいる現実がありますが、いかなる理由によるものでしようか、大臣にお伺いをいたします。

○国務大臣(太田昭宏君) 市街地、駅前を中心にして、駅でも表と裏というようなものがそれぞれのところであつたと思いますが、そうした市街地がどんどんどんどんスプロール化していくと、モータリゼーションということがあつたと思います。大型店舗ということがかなりあつたというふうにも思います。

そこで、一九九八年頃だったと思いますが、まちづくり三法というのを作り、そして、二〇〇六年だったと思いますけれども、再びのまちづくり三法ということに対応していったと思います。そこでは大店の立地をどういうふうにしていくかという規制をやつたりといふことがあつたと思いますけれども、今まで、都市計画全体にしましたら線引き制度などで都市の拡大を抑制するという考え方であったと思います。

最近の状況を見ますと、一つは新たな交通網といふようなことの中で拡散するというか、従来の市を中心から離れたところに町が形成されたりするということ、そしてまた、合併浄化槽とかその辺がかなり影響あるみたいで、案外安価でできる動きはあるといふことだといふふうに思います。

二〇〇六年の都市計画法等の改正では、大規模店舗等の郊外立地の抑制には一定の効果があつたといふふうにしていくのかということを考えなければこれは対応できないといふふうに思いましたが、もはやもうそういうふうなものは対応できない、町全体を持つた我が町をどうつくり直すのかという観点

でいかないとこれからは成り立たないということの中から、拡大した都市を積極的にコンパクト化していくという作業に入ったというのが今回の状況でございます。

都市全体を見回して市町村が居住や福祉などの民間の施設等の誘導をするという、今回の趣旨はそういうところであります。本格的にこれから未だに向けて、どうやって我が町、我が都市は生き抜いていくのかということを積極的に踏み込

んでいくというのが今回の法案の趣旨であるといふふうに思つております。是非ともそうしたことに力を注いで、地方自治体が実効性ある制度の下で次を展望できるという措置をとるということに力を注ぎたいというふうに思つていろいろなことを積極的に踏み込

ます。

○田城郁君 町が拡大していく一つの原因には、やはり緑を、あるいは自然を少しでも感じたいと、日々感じながら暮らしたいなどという心理も働くのではないかと思います。そういう意味では、コンパクト化する中でも充実した公園機能とかそういう規制をやつたりといふことがあつたと思いますけれども、今まで、都市計画全体にしましたら線引き制度などで都市の拡大を抑制するという考え方であったと思います。

最近の状況を見ますと、一つは新たな交通網と

思ひます。是非よろしくお願ひいたします。

平成十八年度都市計画法改正による効果についてお伺いをいたします。

特に、平成十八年の都市計画法の改正によつて、そ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、改正法施行後五年間の平均で年一件弱というふうに減少したというふうに思つてお伺いいたしました。

また、同施策によって大規模集客施設の郊外へ

の立地が抑制され、そのことによつて中心市街地の商業の衰退に一定の歯止めが掛けられたのか否か、成果と課題を踏まえた対応についてお伺いをいたします。

○政府参考人(石井喜三郎君) それでは、私の方

から、まず都市計画の立地制限の方の具体的な内容について御紹介をいたします。

平成十八年の都市計画法の改正では、スーパー等の大規模施設について、立地可能な用途地域を近隣商業、商業、準工業に限定をした上で、それ以外、立地しようとする場合に地区計画を策定するなど都市計画の手続をきっちりと取りなさいといふことで、地域の判断を反映した適正な立地が言わば比較的裁量的にできる都市計画制度の充実を図りました。

この取組によりまして、今先生から御指摘のよ

うに、建築が制限をされた用途地域、二種住居、準住居、それから工業地域については、年間十三件だったものが、その後の五年間では平均年間一

件ということで、十三分の一といふことで、これ

は立地制限として効果があつたものと思います。

それから、スーパー等が一般的に立地をするべき

だと、いわゆる商業の区域、商業地域及び近隣商

業以外の地域では、その割合が平成十八年までは

五%でありましたものが三四%に減少しておりますので、半分だったものが三分の一に減少した

という点から、一定の効果があつたと。

○田城郁君 ありがとうございます。

時間がなくなりましたので、ゆとりある自然生

活圈域を維持するための工夫ということ、コン

パクトシティ化における住民との合意形成の在

り方について、連続して質問いたします。

本年三月に発表された新たな国土のグランダ

デザイン骨子では、目指すべき人と国土の姿につい

て、地方圏域の項目として、集落が散在する地域において、日常生活に不可欠な施設、機能や地域活動を行ふ場を歩いて動ける範囲に集めた地域

の拠点の形成や、小さな拠点は国土の細胞であり、この考え方は大都市郊外のいわゆるオールド

ニュータウン問題にも当たはまる等の記述がござります。これらの課題に対して、本法律案に基づく施策は十分に対応がなされておるのでしょうか。

また、同骨子では、中山間地域は規模が小さいため住民が共同して工夫すれば何とかなるもの、小都市は相対的に規模が大きく、むしろこちらの方が難しいのではないかとの指摘もございま

どもございます。

○政府参考人(富屋誠一郎君) 内閣官房の方から

すが、特に地方都市において、農業を始めとした日本の原風景的な景観を維持させつつ、ゆとりのある自然生活圏域を維持させるためには、都市農業政策の在り方等のどのような工夫が必要であると考えか、お伺いをいたします。

統いて、コンパクトシティ化について、合意形成について、今後、地方都市において一定程度の人が回帰してくると仮定する中で、受皿として駅周辺に高層マンション等が無秩序に乱立し、あるいは中心市街地におけるミニ開発が進むなど従来の町の景観が損なわれたり、ビル風の問題など、様々問題が想起をされます。この中の住民との合意形成あるいは景観維持についてどのようにお考えなのか、一点についてお伺いいたします。

○政府参考人(石井喜三郎君) お答え申し上げま

まず、オールドタウン化等でございますが、大都市周辺でこれが大変深刻な課題になつてしまります。例えば柏のUR団地では、住宅の戸数を減らしながら、一方で医療、介護拠点を整備しながら、地域の包括ケアシステム、あるいは高齢者の働く場を野菜工場として確保するといったような取組を進めております。

また、御指摘の今後の農業等の資源を生かした景観等の取組でございますが、特に居住誘導区域外においてはこれが重要な役目になつてまいりますので、農産物直売所や市民農園の整備など、地域の振興や観光に資する施策が講じられるよう農林水産省等と連携してまいります。

○副大臣(野上浩太郎君) コンパクトシティを推進する上では、御指摘のとおり、住民との合意形成は極めて重要でありまして、このため、本法案におきましては、住民との協議を推進するために協議会を設置できることとしておりました。また、立地適正化計画を作成する際には公聴会を開催するなど、住民の意見が反映されるよう措

置することといたしております。さらに、居住誘導地域においては、良好な景観、環境を有する住宅地の形成を促進するため、この景観計画の提案権を住宅開発業者に付与するということで対応しております。ほかには、町の緑化や景観形成に資する取組に対する財政支援制度も設けております。

このように、住民の意見を踏まえながら適切に立地適正化計画が作成されるよう周知してまいりたいというふうに思っております。

○田城郁君 ありがとうございます。

○委員長(藤本祐司君) 午後一時に再開することとし、休憩いたします。

午前十一時五十七分休憩

○委員長(藤本祐司君) ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案及び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の両案を一括して議題とし、質疑を行います。

○河野義博君 公明党の河野義博でございます。

人口減少社会におきましてコンパクトシティは緊密な課題でございまして、私の地元、九州や沖縄でも、各地で中心市街地が閑散としているという状況が数多く見られます。また、世界でも類を見ない人口が急激に減つていく日本の社会の中で、世界に日本のコンパクトシティのモデルケースといった形で示していかなければならぬ、まさに政治がリーダーシップを十分に發揮しないふうに思つてゐるところです。

○副大臣(野上浩太郎君) コンパクトシティを進めることと併せて、このように思つておられます。まずは、太田国土交通大臣に伺います。

この度、二法案は、さきに太田大臣が示されました新たな国土のグランドデザインと非常に密接な関係にあることは間違いないと考えております。

けれども、この二つの法案に関しまして、国土のグランドデザインとの関係から、改めて大臣の御所見を伺つておきたいと思います。

○国務大臣(太田昭宏君) 昨年に交通政策基本法を成立させていただきました。そして、基本計画を作ることといたしました。そして、今年三月の二十八日でありますたが、国土のグランドデザインの骨子を作させていただいておりますが、いずれも人口減少、高齢化、そして地域において、地方において若者に仕事があるという、この間のいわゆる増田さんの日本創成会議でも、大都市部に人が集まるけれども出生率がそこは低いから、全国的な人口減対策をしなくちゃいけないけれども、都市部に、そこに集中しているという、そこがかえつてまた人口が減るということになると、地方が元気で勢いがあつて若者に仕事がある、そして女性も働けるという、そうした体制を組むということが極めて重要だというふうに思つていてます。

そういう意味では、このグランドデザインの十の基本戦略を出させていただいた第一番目がコンパクトな拠点とネットワークの構築を図るということありますが、そこに寄与する、まさに一体となつてこの制度をつくり上げるということが大事だというふうに思つていてます。

福祉、商業などの生活サービス機能と居住を生み出す拠点とその周辺に誘導するとともに、拠点間を結ぶ公共交通を再構築して充実を図ると、まさに国土のグランドデザインの基本戦略を具体化する第一歩、このように思つておしまして、成立させていただいたならば具体的に全力を挙げたいといふふうに思つてゐるところです。

○河野義博君 ありがとうございます。

若者の仕事をつくっていく、地方を元気にしていく、まさに大臣にリーダーシップを取つていていただきまして、省庁横断的な課題が多数あると思ひますので、是非ともその横断的なリーダーシップもお願いしたいと思います。

続きまして、都市再生特別措置法の一部を改正する法律案に関しまして何点か質問をいたします。コンパクトシティの目標についてまず伺いたいと思います。

現在、地方都市における土地利用の状況は、市街地が郊外にまで広がりまして、その流れに歯止めが掛かっていないという状況でございます。そして、本法律案が提出されたわけでございますけれども、これによつて目指すところのコンパクトシティとは、まずどのようないくことと地域公共交通の活性化という両法案を作させていただいておりますが、いずれも人口減少、高齢化、そして地域において、地方において若者に仕事があるという、この間のいわゆる増田さんの日本創成会議でも、大都市部に人が集まるけれども出生率がそこは低いから、全国的な人口減対策をしなくちゃいけないけれども、都市部に、そこに集中しているという、そこがかえつてまた人口が減るということになると、地方が元気で勢いがあつて若者に仕事がある、そして女性も働けるという、そうした体制を組むということが極めて重要だというふうに思つていてます。

そういう意味では、このグランドデザインの十の基本戦略を出させていただいた第一番目がコンパクトな拠点とネットワークの構築を図るということありますが、そこに寄与する、まさに一体となつてこの制度をつくり上げるということが大事だというふうに思つていてます。

福祉、商業などの生活サービス機能と居住を生み出す拠点とその周辺に誘導するとともに、拠点間を結ぶ公共交通を再構築して充実を図ると、まさに国土のグランドデザインの基本戦略を具体化する第一歩、このように思つておしまして、成立させていただいたならば具体的に全力を挙げたいといふふうに思つてゐるところです。

それから、数値目標でございますが、私どもとしては、都市にはそれぞれ個性がございますので、画一的な数値目標を決めるということは考えておりません。しかしながら、例えば先進事例であります富山では、公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合を市全体の二八%、現在、平成十七年から平成三十七年、二十年後は四二%にする、短期的には、路面電車の乗車人数、公共交通

ぐらいにするといったような数値目標を立てておられます。このよくな事例等も御紹介しながら、数値目標を立てることが有効であるということを周知をしてまいりたいと考えております。

支援措置でございます。私どもは、国土交通省は道路とか河川とかあるいは鉄道とかいうところが中心ではございますが、今後はますます病院、診療所等の医療施設あるいは福祉施設、そして学校であるとか文化教育施設等が重要になってくると考えております。社会資本整備交付金の中でこれらについても財政上の支援をしていく、あらるいは民間企業ができるものについては金融上の支援をしていく。その際、なかなか地方財政が厳しい中で、市町村が学校跡地等の公的不動産を安価に民間事業者に賃貸できる場合には、予算措置なしに国が民間事業者に直接支援できるといった仕組みも取り入れたいと考えております。

最後に、実行性でございます。このような支援措置を通じて市町村による活用を進めてまいりたいわけでございますが、なかなか新しい誘導策といふことで最初は取つきにくいのではないかと思います。

今まで全市町村に活用の見込み等をお尋ねをいたしました。皆さん、コンパクトシティーは目標に掲げておられます。中でも、具体的にコンパクトシティーを即地的に進めたいというところが、県庁所在地あるいは十万人程度の都市、あるいは大都市では郊外の都市でやりたいという希望が出ておりますので、まずは余り手を広げずに十程度の市町村で活用をし、これらを横展開をして自治体に広めていきたいと、かように考えております。

○河野義博君 十程度の自治体を想定されていると伺いました。その都市の実力も様々かと思いますので、是非国土交通省の方から地元に寄り添つていただき、目標作成の段階から是非丁寧にフォローアップをしていただければと思います。手続きまして、既に市街地化をしております区域を居住誘導区域外とすることの困難性に關しまし

て質問いたします。

既に市街地化した区域を居住誘導区域外にするということ、この合意形成が非常に難しい、ということは衆参考人質疑でも複数議論をされておりますけれども、当局としてはこれはどのように認識をしておられて、まだどう克服しようとしているのか。また、居住誘導区域外になつたその地域に関する事態は絶対に避けなければならないわけあります。衆議院でも質疑が重なられておりますけれども、改めてその方針に関して認識をお聞かせください。

○政府参考人(石井喜三郎君) 居住誘導区域外に設定をされるということ、大変不快なのではないかと、難しいんじゃないかということは御指摘のとおりでございます。いかな誘導とは申しましても、現在住んでいるところが居住がベターではないと、むしろあちらの方がベターであるというふうに指定をされるわけでございます。

まず第一点は、これから目指していく方向が一つの点ではないと。先ほども申し上げたように、多極ネットワーク型であるということをまず住民の方に十分御理解をいただきたいと思っております。

二点目として、今回、届出、誘導で誘導をしてまいりますが、これは開発事業者による団地や集合住宅の新改築を対象としたものであつて、現在において、谷口参考人は、短期的な利益の最大化への取組という質問をさせていただきます。居住誘導区域と誘導区域外の線引きに関しては、その地域の政治のリーダーシップというのが非常に重要なと、いうのはさきの参考人質疑でも指摘をされておりました。その決定までの過程において、谷口参考人は、短期的な利益の最大化に陥らないために長期的な最適解を導くため、都市構造確認制度の必要性を説いておられます。

そのメンバーに関しまして様々アドバイスもいただいておりますが、国交省としては、そのメンバーの構成や任期、選出方法などに關して、国としてはこの第三者委員会また協議会というものの設置をどのように捉えられておるのか、またどういう方向に導いていかれるのか、御見解をお聞かせください。

○政府参考人(石井喜三郎君) 今後の立地適正化計画、まさに今後の中づくりの基本方針について、第三者の立場からどのような形で確認をされ、このため、即地的な設定に当たっては、市町村、事業者、住民の代表も参加できる協議会を設置をして十分に議論をいたなく、必要に応じて公聴会を開催する。それから、大切なことは、やはりデータをもつて、今までは将来どんな姿になりますが、この意見を聽かなければいけないものと

りすることが重要でございますので、これらのデータを集めたりコードネイバーをする補助について私どもの方から御支援をしたいと。

最後に、区域外が荒れてしまうのではないかと。この居住誘導区域外というのは、居住を今後ますけれども、当局としてはこれはどのように認識をしておられて、まだどう克服しようとしていることではございません。農業を始めとする地域資源を生かした産業の立地をむしろ促進をしていくということで、例えば「農」ある暮らしづくり交付金、農水省の予算でございますが、これらによる農業の六次産業化等の振興が図れるよう各省で連携をしてまいりたいと、かように考えております。

○河野義博君 政治のリーダーシップが重要なことは非常に言わざるがなでございますけれども、一部の政治家の恣意性によってその線引きがなされはならないと私強く思っておりますので、幅広い合意形成に向けて、是非とも引き続き御指導いただければと思つております。統きまして、コンパクトシティーに向けた人材確保という観点から伺います。

コンパクトシティーに向けた施策の推進、その合意形成の成否は取組の主体となる人づくりであり、地域づくりを推進する担い手の育成、活動支援、地方自治体の職員のコンパクトシティーに関するノウハウの蓄積また共有化、そのコンパクトシティーによるメリットの見える化などなど、施策が欠かせないと考えておりますけれども、コンパクトシティーに資する人材確保の在り方に見て見解をお聞かせください。

○政府参考人(石井喜三郎君) 御指摘のとおり、今回誘導していくという全く新しい制度でございます。都市計画についての十分な知識あるいは経験というものが求められようかと思います。このため、国土交通省いたしましては、先ほど、最初に十程度のところから始めてというふうに申し上げましたが、具体的に計画作成意欲を示した市町村に対して担当職員をまず決めて、一緒になつて指導していくといいますか、一緒にいいものをつくり上げていく。あるいは、今後と

いうふうにしております。

また、本法案では、市町村がおおむね五年ごとに施策の実施状況について調査、分析、評価を行い、その報告を審議会に行う。また、審議会は必に応じて報告を求めることができる。また、この委員の構成でございますが、有識者、その中には、都市計画あるいは住宅、産業政策の専門家、市町村議会の議員、関係行政機関、さらには住民のうちから市町村長が任命をする方といった方が含まれるものというふうに承知をしております。任期等の組織及び運営については条例等により市町村が定めることとなつております。

いろいろな御相談が出てまいりますが、本省ではなかなかすぐ行けませんので、これらにつきましては、地方整備局、運輸局、いずれに行つても相談に応じられるようなワンストップの体制をつくつていく。

それから、富山市等はこれらについて先進的な経験を積まれております。都市局からは五代にわたりて職員を派遣をして、今都市局にも三人が勤務をしておりますが、これらの職員等を通じながら人材紹介もしていくといったことをしたいと思います。

さらに、あわせて、地域ごとで法案の説明をする、これは施行後直ちに行いたいと思っておりますが、あわせて、ワークショップの開催であるとか専門家派遣等を行う、これについては財政上の支援等も行つてまいりたいというふうに考えております。

○河野義博君　冒頭の質問とも重なりますけれども、是非、地方の意見を聞いていただきて、地方の人を育てていただき、先進的な成功事例を早くつくって、それを共有化していくといったお取組に期待をしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

続いて、広域な視点でのコンパクトシティへの取組という観点から伺います。

コンパクトシティーを積極的に取り組む自治体がある一方で、いまだに人口増を前提とした諸施策を掲げている自治体も多数存在しております。近隣自治体との関係においてこれまでの方針や計画が異なる場合があり、コンパクトシティー化を進めるに当たっては基礎自治体単位での取組にも限界があるといった考え方もあります。広域的な視点でのコンパクトシティー化に向けた取組について国としてはどのような見解をお持ちでしょうか。

○国務大臣(太田昭宏君)　ある市町村がコンパクトシティーにしようと思っているところが隣の市町村は全く違う開発をしたり、あるいは大きなショッピングモールができたりすると。これでは

もう何のためにやっているか分からないということがあります。

同時にまた、例えば私のふるさとの愛知県でいきますと、豊橋という新幹線があるところがありまして、豊川というところが奥にあります。それで、この浜松と豊橋と飯田を中心にして、そこを行くにつれてだんだんだんだん、なかなか人が余り住まないという村があつて、それで長野県に

行くと。しかし、そこで今、三遠南信ということを行われているという状況がございます。それで、この道路でつないでいくという広域的な戦略がある上に、それぞれの都市がどういうふうに個性ある町をつくつていくかという、そういう詰合いが常に行われているという状況がござります。

○河野義博君　そういうことで、今回の二つの法律は、我が町を、我が地域をどういうふうに盛り返していくかということの知恵を出ししながらまちづくりを主体的にやろうと、そして交通網を主体的にやって再生させようというところに主眼があるので、それは駄目だというふうに思います。

そういう意味では、昔というか、これまで市町村が都市計画の決定や変更をするときには市県知事との協議を通じて行うということであつたんですが、平成十八年度の都市計画法改正においては、立地適正化計画が入りまして、知事は関係市町村から意見の聴取等を行うと

いうことができるということにしました。

その上で、都市計画区域マスター・プランは都道府県が広域的な観点から都市の将来像を明確化す

る、こういうわけです。この法案におきましては、立地適正化計画はその都市計画区域マスター・プランに即したものにするんだと、そして広域的な調整が図られるということが大事だということを入れ込んだ法案になつております。

そういう意味では、市と、そして周辺のゾーンといいますか、そういうところの我が地域をどういうふうに持っていくかということの知恵がそれのところで発信されるということが一番大事な主眼であつて、そういう意味では、ばらばらな

そうしたことが行われることのないよう、この法の趣旨を徹底をしていきたいというふうに思っているところです。

○河野義博君　是非、広域的なマスター・プランに従った各地域が連携した取組というのを推進していただきたいと思っております。よろしくお願いします。

○河野義博君　第二十七条の二におきまして、地域公共交通再編実施計画には、事業の区域、実施主体、内容、期間、そして資金調達などを定めることとなつております。地域の特性を生かした計画策定が重要であることは論をまちませんけれども、市町村がゼロから考えていくのではなくて、幾つかのプランの中から選択できるようなことも重要なことです。

まず、市町村が地域公共交通網形成計画を策定するに当たりましては、市町村ごとに、人口、規模、地理的条件等地域特性が異なります。しかも、抱えております交通問題も様々でございまして、その解決方法も多岐にわたりります。

今委員御指摘のように、プランを示すというところもありかとは思うんですけども、私どもとしては、似たような特性なり課題を持つております。ところもあれば、私たちがその取組を支援するとともに、こうした成功事例を関係の市町村に提供して、さらにそれに

基づいて支援していくというようなことが非常に有効な方法だというふうに考えておりまして、いずれにしても、市町村ではノウハウや人材が不足している面がございますので、先駆的な事例といふものを収集してホームページやシンポジウムに有化していく、そういう工夫が必要なんではない

おいて提供いたしますとともに、研修の場においてもその活用を促してまいりたいというふうに考

えています。

○河野義博君　私たちとしては、本省におけるプロジェクトチーム、それから出先によるワンストップの相談窓口の設置、それから計画策定に対する予算措置等を講ずることとしておりますので、そういうものを通じまして積極的に市町村を支援してまいりたいというふうに考えております。

○河野義博君　地域の特性を生かしてそれぞれのプランを作つていくということは非常に大事なんですね。けれども、事導入する設備に関しましては、ある程度国の方で誘導していただくような施策がお願いできないかなと思っています。具体的には、LRTやBRTを導入したいと言っている市町村は幾つかあるんじゃないかなと思いますが、それらの都市が余りに個性的なものを導入しては、LRTやBRTが壊れてしまう危険性があるのです。それで、これはお願いです。

○政府参考人(西脇隆俊君)　お答えいたします。まず、市町村が地域公共交通網形成計画を策定するに当たりましては、市町村ごとに、人口、規模、地理的条件等地域特性が異なります。しかも、抱えております交通問題も様々でございまして、その解決方法も多岐にわたりります。

今委員御指摘のように、プランを示すというところもありかとは思うんですけども、私どもとしては、似たような特性なり課題を持つております。ところもあれば、私たちがその取組を支援するとともに、こうした成功事例を関係の市町村に提供して、さらにそれに

基づいて支援していくというようなことは非常に有効な方法だというふうに考えておりまして、いずれにしても、市町村ではノウハウや人材が不足している面がございますので、先駆的な事例といふものを収集してホームページやシンポジウムに有化していく、そういう工夫が必要なんではない

いかなど考えますけれども、御見解をお聞かせください。

○政府参考人(西脇隆俊君) お答えいたします。

地域公共交通ネットワークの再構築を進めるに当たりましては、今御指摘のございましたように、例えば同一路線における競合を避けるとか、あと運行頻度を上げたりするためには鉄道とバス、あるいは路線バスとコミュニティーバスの乗り継ぎを活用する場面が出てくることが想定されます。

この場合、乗り継ぎ前後の運賃につきまして割引とか通算を行うことによってトータルの運賃が割高になることをできる限り防止するための方策を講じるということが、公共交通の利便性を増して、その利用を促進する観点からも非常に効果があるものと考えております。

今回の改正におきましては、こうした方策につきまして從来は専ら交通事業者にその導入を委ねておりましたけれども、そうではなくて、地方公共団体が地域公共交通の再編実施計画を策定する中で、割引等の措置による交通事業者の減収分がござりますから、こうしたものの扱いも含めまして、その実現手法を検討するということをこの制度の中で可能としているところでございますので、こうした新たな枠組みの下で、乗り継ぎに際しましては、一つは利用者の利便性の増大、それから事業者の安定的な交通サービスの提供、この二つを両立させるような運賃の導入が促進されるということを期待しているところでございます。

○河野義博君 乗り継ぎ、初乗り運賃とともに、江島委員からも御指摘がありました家族割といふのも一つの大きな手段であろうかと思います。引き続き、積極的な推進を是非お願いできればと思っております。

最後に、離島航路に関しまして伺います。

私は、九州、沖縄を地元とさせていただいておりまして、たくさんの方々が離島がございます。航路や航空路は生活に密着しております。地方公共交通の活性化に重要な役割を果たしております。し

かし、この度の改正案では、離島航路は対象とはなっておりませんけれども、離島の航空路に関するに、例えは同一路線における競合を避けるとか、あと運行頻度を上げたりするためには鉄道とバス、あるいは路線バスとコミュニティーバスの乗り継ぎを活用する場面が出てくることが想定されます。

この場合、乗り継ぎ前後の運賃につきまして割引とか通算を行うことによってトータルの運賃が割高になることをできる限り防止するための方策を講じるということが、公共交通の利便性を増して、その利用を促進する観点からも非常に効果があるものと考えております。

この場合、乗り継ぎ前後の運賃につきまして割引とか通算を行うことによってトータルの運賃が割高になることをできる限り防止するための方策を講じるということが、公共交通の利便性を増して、その利用を促進する観点からも非常に効果があるものと考えております。

そもそも本改正案は、交通政策基本法の具現化と示されておりまして、今回目的に追加されたいる同基本法の理念を示す第五条には、交通に関する施設の推進は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、交通の手段の選択に係る競争及び国民等の自由な選好を踏まえつつそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携することを旨として行われなければならないとされておりますけれども、本法律案における離島航路の位置付けについて認識をお聞かせください。

○政府参考人(西脇隆俊君) まず、離島航路につきましては、離島の住民のみならず離島を訪れる観光客等にとても非常に重要な交通機関でございまして、地域の活性化のために大きな役割を果たしております。今委員御指摘のありました交通政策基本法におきましても、当然ながらいろいろな交通機関のモードの非常に重要なものとしてその位置付けを記述したところでございます。

この法案の提案理由、まだ説明に対してはしつかりと私も読ませていただきまして、全く同感でございます。時代の後追いをしないように、先取りをしながらしっかりと指導力を發揮していくだけ

かりに、このよう期待をしているところであります。

もう一点は、今朝八時半に、私は麹町議員宿舎にいるわけでありますけれども、あの大きな建物が大きく揺れがありました。阪神・淡路大震災を経験しております。もうトラウマになってしま

まして、こんなのが直下地震がとか、また、もう一度振り戻しが来るんじやないかとか、揺れもしないのに体がまだ揺れているような感じを体

で覚えていたりとか、津波は大丈夫かとか、原発はどうだろうかと、すぐ反射的にそのように思つてしまします。

大臣、私はくどく申し上げておりますけれども、東京一極集中はいいことかも分かりませんが、是非、また東京に大きな打撃を受けたとき

に、日本の経済、産業、アジア、世界が止まるよ

うなことがないよう、また副都心とかそういう方向でしっかりと御指導をしていただ

きたい、またお考え方をしていただきたい、このよ

うに願いまして質問に入らせていただきたいと思

うふうに考えているところでございます。

○河野義博君 ありがとうございます。

離島、特に国境離島の存在価値というのは本当に定量化できない重要な我が国の宝でございますので、是非とも航路の方にも力を注いでいただきたいと思っております。

ありがとうございます。

この法案の提案理由、まだ説明に対してはしつかりと私も読ませていただきまして、全く同感でございます。時代の後追いをしないように、先取りをしながらしっかりと指導力を發揮していくだけ

かりに、このよう思つております。また、地方においては、結果として、今申し上げましたようにシャッター通りが多く出現している。

このよう状況を解決をするために、平成十年にまちづくり三法が成立をいたしました。しかし、その後、平成十八年にまちづくり三法の見直しが行われております。しかし、社会経済状況の急速な変化に十分対応できずに、有効な手立てとなつていなかつたのではないか、このように思われます。

そこで、これまで都市政策における誘導策をどうぞ評価をし、今回の都市再生特別措置法、また改正にどのように生かしているのか、お聞き

ます。

そこで、これまで都市政策における誘導策をどうぞ評価をし、今回の都市再生特別措置法、また改正にどのように生かしているのか、お聞き

ます。

○国務大臣(太田昭宏君) 私も、最初のまちづくり三法には、当時商工委員会で所属をしておりまして、議論、相当質問とか、あるいは附帯決議を付けてさせていただいたりしました。室井先生が

おっしゃるとおり、医療施設が郊外にモータリゼーションの中で行く、行政施設が行く、そして更に大型の店舗等が、商業施設が郊外に出る、こ

ういう中で空洞化して、町が壊れるということがよく言われたんです。そこを何とか中心市街地

守ろうというようなことであつたと思います。

しかし、なかなかその線引きだけでは駄目だと

いうこともありまして、平成十八年の都市計画法の改定におきましては、大規模店舗等の立地可

能な用途地域を限定するというようなことで、か

ついて少しお伺いをしたいと思います。

この地方都市における特に商店街、中小商店街の多くは、事業者の高齢化、そしてまた、地味な仕事であるせいか後継者がほとんど集まらない、

つまり、この商店街が数多く出てきておりま

す。そういう中で、モータリゼーションの進展に伴い、病院、また行政機関などの公共施設及び大型商業地域などの都市機能が郊外に移転するなど、有効な対策があつた講じられていました。しかし、それでも、あえてこの場では有効な対策が講じられずに中心市街地の空洞化に歯止めが掛けることができなかつた、このように思つております。また、

その後、平成十八年にまちづくり三法の見直しが行われております。しかし、社会経済状況の急速な変化に十分対応できずに、有効な手立てとなつていなかつたのではないか、このように思われます。

そこで、これまで都市政策における誘導策をどうぞ評価をし、今回の都市再生特別措置法、また改正にどのように生かしているのか、お聞き

なり限定期をしてきたという経緯があります。

しかし、どうしても中心市街地で、この商店街が駄目なので、どう活性化しようかとかいう、そういう個別の商店街の活性化とか、あるいはカードを造るとか、あるいはそういうことで終わっていたので、もう一度医療施設とかそういうものを中に入れたり、そしてそれのすみ分けをどういうようにするかということをきちっとやつていかなければ、都市ははらばらになつてしまつたまま、しかもその中で人口減少、そして高齢化という中で機能しなくなるという状況だと思います。

したがつて、まちづくり三法は十八年の改正においては間違いなく一定の効果はあつたとはいひながら、時代の流れの中で、更に大きな要素で、これではとてもたない、町をつくり直すと、計画的に、戦略的にということの中で、積極的にコンパクト化する方向を考え転換していく。都市全体を見渡して、居住や福祉などの民間の施設等の誘導という手法で公共交通政策と連携して進めていこうというところに今回の法改正の意義があるといふうに思つておるところでございます。

初めて都市政策を公共交通政策と一体的に進めることで、公共交通政策と連携して進めているコンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方を具体化するために今回法案を提出させていただいたとあります。ある意味じや、私は、これ最初で最後のチャンスと、今なら間に合うという気持ちでこの法案を出させていただいているところでござります。

○室井邦彦君　ありがとうございます。力強く感じさせていただきました。

これは通告しておりませんのでお答えしていただく必要はありませんが、今日の八時半の地震で私もいろいろと、福井県は原発銀座と言われて十三基の原発があつて、琵琶湖に一番近いところが三十九キロというようなことでありますと、同じことばかり言つておるんですけども、耳かきの三分の二が放射能が琵琶湖にぼとつと落ちるとこれどうなるのかなど、関西人として非

常に恐ろしく感じているところであります。是非、原発近くのそういうコンパクトシティをまた始動するようなところがあれば、極力原発から離れていくような都市づくりを是非考えていただきたいな。

三十九キロ以内に町があるというのは、これから人口減も八百近い都市が消滅するようなことも言つておられますので、その流れに即応したコンパクトシティーづくりも、特に原発にこだわるわけじやありません、こだわるわけでありますけれども、そういうまちづくりを考えただければなにか参考にしていかれれば有り難いなと思います。

続きまして、都市再構築戦略に向けての国としての基本的な考え方についてお伺いをしていきます。

人口が減少し高齢者が急増する中でも都市の生活を支える機能が低下することのないようにといふことと、コンパクトシティー政策の推進というの誘導という手法で公共交通政策と連携して進められるものと大いに期待をされているところであります。このコンパクトシティー政策を実現するためには、地域で人口が半減以下、そしてそのうちの全体の約二割に当たる地域で人が住まなくなるというような見通しがございまして、大変厳しい状況であります。この状況をまず国と市町村と共有をしますが、このコンパクトシティー政策推進の鍵は地方自治体における首長、議員といった政治家の姿勢と自治体担当者一人一人が、先ほど来同じ答案も聞いており、同じ議員の先生方も質問されておりますが、一人一人の担当者がこの政策に、導入に向けられるまづやる気が大切である。

○室井邦彦君　ありがとうございます。力強く感じさせていただきました。

これは通告しておりませんのでお答えしていただく必要はありませんが、今日の八時半の地震で私もいろいろと、福井県は原発銀座と言われて十三基の原発があつて、琵琶湖に一番近いところが三十九キロというようなことでありますと、同じことばかり言つておるんですけども、耳かきの三分の二が放射能が琵琶湖にぼとつと落ちるとこれどうなるのかなど、関西人として非

は、都市の現状、今後の見通しや課題を明確にして、人口減少を前提とした今後の都市の将来像や

そのビジョン策定に当たつて地域に対する身近なデータを提示していくことも重要な要素だと思っております。

そこで質問いたしますが、国が国家戦略として

強いリーダーシップを取ることで、自治体における取組も強化される、やる気を起こす、このように考えます。コンパクトシティー政策の推進における基本的な考え方をいつどのように示していくつもりなのか、具体的なスケジュールをお聞かせをいただきたい。

○大臣政務官(坂井学君)

本格的な人口減少社会が到来する我が国におきましては、町が郊外に拡大をしたまま人口が減ると低密度になり、地域の活力が低下すると、こう見込まれております。そのため緊急が急がれておりますが、二〇五〇年には約六割の地域で人口が半減以下、そしてそのうちの全体の約二割に当たる地域で人が住まなくなるというような見通しがございまして、大変厳しい状況であります。この状況をまず国と市町村と共有をしますが、このコンパクトシティー政策推進の鍵は

域公共交通活性化再生法の法改正を行い、中長期的に期待され、望まれていると思います。そのように思つております。よろしく御尽力を、御指導をいただきたいと思います。

○室井邦彦君　ありがとうございます。

続きまして、コンパクトシティー実現の戦略に

対する国の指導、助言についてお伺いをしたいと思います。坂井政務官のお答えになつたところと

やはりしっかりと連携を取りながら、それぞれ責任を持ち、進めいかなくちゃいけない、このよう

うに思つております。よろしく御尽力を、御指導

をお願い申し上げます。

○室井邦彦君　ありがとうございます。

このコンパクトシティー政策を円滑に推進するには、集住や都市機能の集約立地に向けたスキームや誘導策において、国が地方自治体に対しエリア設定に関する基準をまず示し、誘導策の選択肢、どのような誘導策の組合せが効果かといった指針を示すことが重要であります。国はその基準、指針作りをどのように考えておられるのか、

まだお聞きをいたしました。

○室井邦彦君　ありがとうございます。

国土交通省としては、いつということに関しましては、法案成立後速やかに、そして本省内におきましては合同プロジェクトチーム、都市と交通の合同プロジェクトチームを組成をし、計画作成の意欲を示した市町村に担当職員を指定をする。また、地域におきましては、各地域ごとの地方整備局、運輸局においてワントップの相談窓口を構築をする。そして、プロジェクトごとに説明会を開催をしまして、共有と、この状況、データをお伝えをすると同時に、先進市町村職員等の人材の紹介を行なうと、いうようなことを行つてまいります。また、内閣官房におきましてはコンパクトシティーなどのモデルケースを選定し、政府一体となつて

総合的な支援を行うこととしていることから、こ

のモデルケース等の取組を様々な自治体に広めて

いきたいとも考えております。

このように、国といたしまして市町村を積極的に支援することにより、市町村のコンパクトシティーへの取組が進むよう万全を期してまいります。

○政府参考人(石井喜三郎君)　まず第一にエリア

設定の基準でございますが、都市にはそれぞれ個

性が大変違いますので一律の基準を設けることは考えておりませんが、一方で、そのような様々な状況に対応した典型的な例を示すことで、エリア設定が円滑に進むように御支援をしたいと。例えば、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域には都市機能誘導区域をと、あるいは居住誘導区域は都市機能誘導区域の周辺あるいは交通機能との一定の幅を持つたエリアであるとか、このような典型的な例を幾つか示すことでエリア設定を円滑に進めたいというふうに考えております。

それから、支援策でございますが、様々な支援策を、社会資本整備交付金あるいは金融支援、税制等ございますので、これらについては早急にパンフレットを作りましてお示しをしたいと思います。ただ、その組合せというのは相当地域によって違つてまいりますので、先ほど来御説明をしております整備局あるいは運輸局のワンストップ窓口で御相談を受けて、じゃ、これとこれを組み合わせたらいといつた点を御報告をしたいと思います。なお、広域調整につきましては、大臣もお答え申し上げましたが、都市計画区域のマスタープラン、これは都道府県が決める広域的なもののですので、こういうものを使いながら広域的な調整が図られるように徹底してまいりたいというふうに考えています。

○室井邦彦君 引き続きまして、東京一極集中を是正するための地方都市の再構築についての質問をしたいと思います。

御承知のとおり、我が国の総人口は更に減少局面に入っていますが、都市の人口も、大都市圏を含め、確実に減少していく傾向にあります。二〇〇四年には約一億七百万人に減少することが見込まれている、二〇〇八年には約六千六百万人、二一〇〇年には四千三百万人まで減少すると推定されております。中山間地域、山村地域、そして離島地域では、過疎化、高齢化が進展していく中で、経済的、社会的な共同生活の維持が難しくな

り、社会単位としての存続が危ぶまれている限界集落について、これまで問題が指摘されてきております。

最近、有識者団体、これは五月八日に日本創成

会議が行われ、人口減少問題検討分科会が行われました。座長、御承知のとおり、前の総務大臣の増田寛也さんが座長をしておりますが、この推計では、八百九十六自治体を消滅可能性自治体と位置付けておられます。有効な手立てを講じなければ消滅の可能性が高いと提言をされております。

自治体が消滅するという衝撃的なケースが浮き彫

りになりました。

東京など大都市圏では、近年著しい成長にあるアジアの主要都市との国際競争力を強化をするため、国際競争力を備えたまちづくりの対策が講じられております。このことは、東京など大都市圏への人口流入を促進をさせるという、更に一極集中をさせるという、このような行動をおおつてい

るようになります。地方都市の人口減少、地域社会の空洞化を一層加速させることにつながる懸念をしております。

地方都市の再生のためにには若い世代の方から大都市への人口流出を是正させるハード、ソフト両面による魅力ある都市づくりが大切と考えております。国土交通省として魅力あるまちづくりを創出するため、どのような対策を考えておられるのか、野上副大臣にお伺いいたします。

○副大臣(野上浩太郎君) 今先生から御指摘があ

りましたとおり、地方は本当にこれから急激な人口減少ですとか高齢化が見込まれているわけであ

りますが、そういう中で地方都市が魅力あるまちづくりを進めていくために、居住や生活サービスを誘導することによって一定の人口密度でとか

あるいは都市機能の集積を維持するということが必要であります。そこで、今回の法案では居住誘導地域や都市機能誘導区域の設定をしているとい

うことであります。

そして、この一定の人口密度でとかあるいは

都市機能の集積を維持することによつて、まずは

どういったことが必要であります。そして、それと同時に地域産業の成長ですとか雇用の維持をして、これはやはり政府一体となつた取組が必要であります。地域公共交通を担うバス、鉄道事業者の経営悪化の進行が地域の公共交通のネットワークのサービス水準に、大幅に低下させているのが現状であります。今まさに今週ヒアリングをされてい

るところでありますが、都市の構造や地域産業を総合的に改革するモデルケースを選定をして、関係府省の関係施策等で最大限支援するということをいたしております。

こうした取組を通じまして、地域の自然や歴史、文化、町並み、あるいは農水産物、伝統技術等の地域資源を活用しつつ、国際競争力やグローバル化が進む中で地方においても魅力あるまちづくりが行われて、大都市に負けない居住や産業の受皿となることが期待をされているわけでござい

ます。

○室井邦彦君 ありがとうございます。

続きまして、人口減少社会の下での地域公共交通の再生についてお伺いをいたします。重複して

いるところもあるうかと思いますけれども、御理

解をお願いをしたいと思います。

モータリゼーションの進展によって地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、輸送人員の減少に歯止めが掛からぬ状況にあります。一九七五年から二〇〇九年の間、バス・鉄道輸送人員は自動車と比較して六割から三割に低下している、こ

のように聞いております。特に乗り合いバス事業の輸送人員は二〇一〇年時には四十二億、そして

一九九〇年、この時代には六十五億、二〇一〇年

と比べますと三五%減少しているということであ

ります。

鉄道事業で黒字を出すということは世界ではま

ずかなく、みんなでそういうふうに北海道を持つて

いることを中心とした立派な北海道ですが、こうい

うことを考えない限りJR北海道というのはな

か成り立たないから、はらはら見ているんじや

なくて、みんなでそういうふうに北海道を持つて

いることを中心とした立派な北海道ですが、こうい

う中でのまちづくりという、そして公共交通をど

うするかという観点に立つて、これが今の私たち

の考え方であるわけです。

具体的に、交通ということを考えましてもいろ

んな考え方があるわけでありますけれども、最近

民間投資や居住を誘導するための土俵づくりを行なうことが必要であります。そして、それと同時に地域産業の成長ですとか雇用の維持をして、これはやはり政府一体となつた取組が必要であります。地域公共交通を担うバス、鉄道事業者の経営悪化の進行が地域の公共交通のネットワークのサービス水準に、大幅に低下させているのが現状であります。今まさに今週ヒアリングをされてい

るところでありますが、都市の構造や地域産業を総合的に改革するモデルケースを選定をして、関

係府省の関係施策等で最大限支援するということをいたしております。

こうした取組を通じまして、地域の自然や歴史、文化、町並み、あるいは農水産物、伝統技術等の地域資源を活用しつつ、国際競争力やグローバル化が進む中で地方においても魅力あるまちづくりが行われて、大都市に負けない居住や産業の受皿となることが期待をされているわけでござい

ます。

○國務大臣(太田昭宏君) 御指摘のように、民間のバス事業者は約七割、そして鉄道事業者におきましては八割弱、これが赤字という状況であり、サービスの維持向上を図ろうと考えておられるとか、お聞きをしたいと思います。

そこで、質問させていただきますが、国が考えるコンパクトシティー政策を推進する上で地域公共交通の維持確保は不可欠であります。国はどう

いうふうに仕組みで地域公共交通の経営改善を図り、サービスの維持向上を図ろうと考えておられるとか、お聞きをしたいと思います。

○國務大臣(太田昭宏君) 御指摘のように、民間のバス事業者は約七割、そして鉄道事業者におきましては八割弱、これが赤字という状況であり、サービスの維持向上を図ろうと考えておられるとか、お聞きをしたいと思います。

そこで、質問させていただきますが、国が考えるコンパクトシティー政策を推進する上で地域公共交通の維持確保は不可欠であります。国はどう

いうふうに仕組みで地域公共交通の経営改善を図り、サービスの維持向上を図ろうと考えておられるとか、お聞きをしたいと思います。

私はこの間北海道へ行つてきましたが、JR北海道をどうするかというだけでなくて、北海道の状況を見ますと、もう一遍都市全体をつくり直してその中でどうするかと。

私はこの間北海道へ行つてきましたが、JR北海道をどうするかというだけでなくて、北海道の状況を見ますと、もう一遍都市全体をつくり直して鉄道というのをどう組み合わせてやるかとい

うことを考えない限りJR北海道というのはなかなか成り立たないから、はらはら見ているんじや

なくて、みんなでそういうふうに北海道を持つて

いることを中心とした立派な北海道ですが、こうい

うことを考えない限りJR北海道というのはなかなか成り立たないから

は、昔はバスは駅に向かって走つて夕方に帰つてくるというような、そういうことがありました。が、昼間に高齢者が多いのですから、都市部でもコミュニティーバスというのが非常に多く要望されて、必ず病院に寄つていくというようなバスがつくられたり、小さな集落ですと公共交通成り立ちませんから、デイマンドバスという形で、要望を出してそれを拾つていく形でルートが変わつていくといふようなものを走らせるというよくな、タクシーもまたそういうよなことで活用されているというよな状況もございます。

何よりも今回考えておりますのは、こうした工夫をするというのと同時に、もう一つは、経営ということからいきますと、地方公共団体が出てくるという、そして国も応援をするということが大事であるということで、経営ということでいうと公有民営という、そして上下分離ということとも考え方たりといふやうな考え方と、全部何でも民間の事業者に任せると、その段階はもう超えたというのが今の境目の状況であるといふうに思つてゐるところです。

地方公共団体が先頭に立つ、そして地域の関係者が知恵を出し合う、その合意の下でまちづくりと一緒に公共交通を考える、こういう原則の下でこれからよく知恵を出し合つて前に向けて進んでいくようになつて思つてゐるところです。

○室井邦彦君 終わります。

○田中茂君 みんなの党の田中茂です。

今回提出されている二つの法案につきまして、人口減少、高齢化の進展等への対応を図らなければならぬという認識は私どもも共有していますし、世界の中でもほかと差別化した魅力ある都市としてプレゼンスと国際競争力を高める必要性にも賛成いたします。國の基本方針、成長戦略の環境として不可欠であることにも異論はありません。

とはいへ、本法案には幾つかの点でお尋ねしたいことがあります。

まず第一にですが、今年の二月に国交省が公表した都市再生に向けた取組についてで、地方都市で市街地が拡散し、低密度な市街地を形成していると説明があり、それが一つの問題とされています。しかし、二〇一〇年までのいわゆる平成の大合併を通じて市町村数はほぼ半数になったことを踏まえると、そのような状態は当然想定されたことであって、市町村合併を推進した結果を否定することにもつながりかねないと思うんですが、この点の見解はいかがでしょうか。

○政府参考人（石井喜三郎君） 本法案は、平成の大合併、三千の市町村を半数に、人口についても

す。その辺りの見込みはいかがなのか、どれくらいのスパンで、どの程度の市町村がマスター・プランを計画し、コンパクトシティ化を進めているとお考えなのか、お聞かせいただきたいと思います。

○政府参考人(石井喜三郎君) お答え申し上げます。

現時点での具体的な要望という形では、当面十程度ということを申し上げたところでございます。それから、これはなかなかすぐに行うということは大変難しい点がございます。富山市の場合には二十年ぐらいのタイムスパンを計画期間といふ

のか。民間の開発であれば、利益が出るような、効率性を第一に求めることが当然ですが、法制化して国が支援する以上、あくまでも住民目線の施策の進め方を念頭に置くのは当然だと思います。そこで、そのような住民感情や高齢化を考えた場合、法案にあるような都市機能誘導区域と居住誘導区域のすみ分けが果たして現実的なものなのか、御意見をお聞かせいただければと思います。

○政府参考人(石井喜三郎君) 高齢化が進展する中で、居所を変えていくというのは大変難しい作業でございます。衆議院の方の参考人で御出席をいただいた森市長は、居住誘導の区域を定めるの

まず第一にですが、今年の二月に国土交通省が公表した都市再生に向けた取組についてで、地方都市で市街地が拡散し、低密度な市街地を形成していると説明があり、それが一つの問題とされています。しかし、二〇一〇年までのいわゆる平成の大合併を通じて市町村数はほぼ半数になつたことを踏まえると、そのような状態は当然想定されたことであって、市町村合併を推進した結果を否定することにもつながりかねないと思うんですが、この点の見解はいかがでしょうか。

○政府参考人(石井喜三郎君) 本法案は、平成の大合併、三千の市町村を半数に、人口についても三万六千を六万九千に上昇させた大合併を否定するものではございません。平均密度が下がりますたというのは市街地の人口密度でございまして、市町村単位のものを言うものではございません。むしろ、合併をすることによりまして市町村の中には幾つかの拠点が生まれてまいります。これらの生活拠点を公共ネットワーク等で結び付ける多極ネットワーク型のコンパクトな姿を是非とも目指したいと、かように考へておられる次第でございまます。

○田中茂君 コンパクトシティーということですので、なるべく簡素で分かりやすくしていただきたいと思いますので、その辺を踏まえてやつていただきたいと思います。

次の質問ですが、今まで外延化が進んできた都市を郊外から都心へと回帰させる措置は多くの利害関係者の調整が必要であり、この間、参考人の方もお話しされていましたが、相当な政治的リダーシップが要求されると思います。法的要件だけではなく税制などの組合せでインセンティブを働かせる仕組みが必要で、確かに、本法律案ではコンパクトシティ化の計画を策定する市町村に対する計画内容の実現のための規制や財政融、税制などの支援をセットとしています。

しかし、計画策定が義務化されているわけではないので、手を擧げる市町村がいて、どのくらいいるのか、その広がりが重要なだと思つております。

す。その辺りの見込みはいかがなのか、どれくらいのスパンで、どの程度の市町村がマスター・プランを計画し、コンパクトシティ化を進めているとお考えなのか、お聞かせいただきたいと思います。

○政府参考人(石井喜二郎君) お答え申し上げます。

現時点で具体的な要望という形では、当面十程度ということを申し上げたところでございます。それから、これはなかなかすぐに行うということは大変難しい点がございます。富山市の場合には二十年ぐらいのタイムスパンを計画期間というふうに考えておりますが、市町村の基本構想が大体十年から二十年ということを考えますと、全体としては十年から二十年ぐらいの中のスパンで計画を実現していくといった方向になるのではないかと考えております。

いずれにしましても、早く良い例をつくって、これを横展開していくことが重要でございますので、そのための知恵を絞つてまいりたいと考へております。

○田中茂君 ありがとうございます。

横転換といいましても、それぞれ都市レベルが違うし、いろんな文化、伝統もありますから、そう簡単にいいかないと思いますが、その辺はより懇切丁寧にやっていただきたいと思います。

次に、高齢者とコンパクトシティの在り方にについてであります。

人口減少や高齢化で利便性の高い暮らしや交通手段を求める人がいる一方で、高齢になればなるほど、これまで住み慣れ親しこんな場所からよそへ移ることへの身体的な負担や心理的抵抗感も強いと思います。

都心の成り立ちには、先ほども言いましたように、それぞれの独自の背景があり、文化や歴史があつて今に至っているわけであります。そのような歴史や記憶の連続性を考慮することなく管理者目線で効率性を求める策に対することが果たして適切なのか、それがコンパクトシティーと言える

のか。民間の開発であれば、利益が出るような効率性を第一に求めることが当然ですが、法制化して国が支援する以上、あくまでも住民目線の施策の進め方を念頭に置くのは当然だと思います。そこで、そのような住民感情や高齢化を考えた場合、法案にあるような都市機能誘導区域と居住誘導区域のすみ分けが果たして現実的なもののか、御意見をお聞かせいただければと思います。

○政府参考人(石井喜三郎君) 高齢化が進展する中で、居所を変えていくというのは大変難しい作業でございます。衆議院の方の参考人で御出席をいただいた森市長は、居住誘導の区域を定めるのに市長自ら二百回の市民集会をこなされたということで、まさに政治的リーダーシップが必要であるという証左であろうかと思ひます。

今般のこの区域誘導は、まず一つは、届出、勧告という誘導的な手法であつて、強制的なものではないと。現在、今住んでいる住宅について届出、勧告を求めるものではなく、住宅事業者による開発を対象としておるということをございます。

そうではございますが、区域の設定に当たっては、議員御指摘のとおり、地域の文化、歴史等を十分に踏まえたものとする必要がございますので、市町村、事業者、住民の代表の方が参加できる協議会を設置をして、区域の具体的設置については十分に御議論をいただきたいというふうに考えております。

○田中茂君 ありがとうございます。

確かに、都市の周辺にある自然や農地等を含めた有形、無形の資産、都市の価値になつているような資産は何かを十分に検討していただきたいと思います。

次に、質問させていただきます。将来の人口予測と地域の再生についてであります。

二〇一一年の総務省公表の将来人口の推移を時系列で見ますと、将来人口は緩やかに減少し、六十五歳以上の高齢者の比率が高くなります。一方、東京への流入人口を見ると、逆にほぼ横ばい

に推移するものと考えられます。この二つを比べれば、現状のままでは地方人口は減ることはあっても増えることはないでしょう。そのような中で、都市再生特別措置法については国が主導して行うという方針が二〇〇二年の本法律策定時からの基本的な考え方でありましたが、今回の両法案の改正により、都道府県や市町村の役割は高まるとされています。

先ほどから何度も質問が出ていてると思いますが、大臣には是非お聞きしたいのは、地域の再生、コンパクトなまちづくりとは何をもって実現したとお考えなのか、お聞かせいただけますか。

○國務大臣(太田昭宏君) 私は、今回は具体的な都市再生ということと地域公共交通の活性化というそれぞれの目標を掲げているんですが、我が町をどういうふうに再生しようということを二〇四〇年とか二〇五〇年とか二つ想定してつくり直すということになると、富山市を始めとしていろいろなところがスタートを切っているように、コンパクトシティ・プラス・ネットワークという形を取ると、平成の大合併というのがありましたけれども、その中にも、バームクーヘン型のものに全部仕上げるということではなくて、極が二つあつたりというようなことであつて当然いいんだ

といふうに思います。

それぞれの町がどうやって生き抜いていくかと云ふことをどの町もみんな考へる、そして、お互にこの成功例等を横に渡し合つて、そして生き抜いていく道を探つていこう。海ということで勝負でくるところもあれば、いろんなところがあるんです、全部、今まで東京のミニ東京というような形で、そしてモータリゼーションの中で、個性というよりは、これは一体どういう町なんだという特性がないままこの一億一千七百万人が住んできているという状況を、ここは行政が前面に出で大きく変えていこうというところが今回のことです。したがつて、何をもつてコンパクトかといふこ

とについては、まさにコンパクトシティーとしても増えることはないでしょう。そのような中で、都市再生特別措置法については国が主導して行うという方針が二〇〇二年の本法律策定時からの基本的な考え方でありましたが、今回の両法案の改正により、都道府県や市町村の役割は高まるとされています。

先ほどから何度も質問が出ていてると思いますが、大臣には是非お聞きしたいのは、地域の地形やコンパクトなまちづくりとは何をもって実現したとお考えなのか、お聞かせいただけますか。

○國務大臣(太田昭宏君) 私は、今回は具体的な都市再生ということと地域公共交通の活性化というふうに考えていただければというふうに思っています。

そういう意味では、一律ではない地域の地形や人口あるいは歴史、そうした様々な、高齢化率もありますし、そういうところをどうやってつくり直していくかというこのモデルをそれぞれのところが競い合つてつくり上げていこうというスタートを是非とも切つていただきなければ、日本は二〇四〇年、二〇五〇年には大変なことになるというふうに思つてはいるところでございます。

○田中茂君 大臣、ありがとうございます。

今の大臣の答弁を聞きながら、ちょっと、まさに一つお願いしたいことがありますので、今から申し上げたいと思います。

いわゆるコンパクトシティーを目指す町では、日本の将来を担う子供たち、いずれ日本を背負つて立つ子供たちも生まれ育つていきます。私たちにとってふるさと、町は、単なる利便性や効率だけを望む場所ではなく、この間の参考人の方にも私質問いたしましたが、我々日本人のアイデンティティを形成する極めて重要な源泉地でもあります。

○和田政宗君 みんなの党の和田政宗でございます。

以上、私のお願いを申し上げて、私の発言いたします。

まず、地方の過疎地域などにおけるバス路線網の整備の観点からお聞きします。

高齢化社会を迎えて、車を運転できないお年寄りにとっては、町民バス、村民バスなどは頼みの綱です。二ーザもこれから確実に高まると思います。しかしながら、例えば宮城県丸森町の耕野地区を通る国道三百四十九号線などでは、道幅が狭く、大型車が向こう側から来たときには擦れ違いもままならないという状況です。大雪の際には通行できなくなったりして、町民バスも運行ができません。

全国的にもそういう場所は多々あると思いますが、特に宮城県の国道は、現在、県内全域にわかつて大型の復興車両が通行する状況です。宮城县など被災地では国道の道幅を最低片側一車線確

な戦術、すなわちハード面をもつとして長期間的な視野で都市再生を図ることは難しいのではないかでしょうか。

一口に地域再生と言つても、先ほどからもおつ

しゃつていますように、それぞれの都市があり、それぞれがどこを目指しているのか、地方の中でも様々なレベル、すなわち多様なソフト面があります。そこを明確にし、各省と自治体とのコミュニケーションサスを得て動かない限り、都市再生、地域再生は掛け声倒れに終わつてしまふ可能性が高いです。そこを明確にし、各省と自治体とのコミュニケーションサスを得て動かない限り、都市再生、地域再生は掛け声倒れに終わつてしまふ可能性が高いです。

○田中茂君 大臣、ありがとうございます。

今の大臣の答弁を聞きながら、ちょっと、まさに一つお願いしたいことがありますので、今から申し上げたいと思います。

そのような状況を踏まえ、国交省として具体的な成果を上げるために大臣が主導を取つて立派な結果を出しています。そこで、先ほどから国土のグランドデザインを作成していただき、そのロードマップを作成し、取組を進めていただきたいと思います。

以上、私のお願いを申し上げて、私の発言いたします。

○和田政宗君 みんなの党の和田政宗でございます。

以上、私のお願いを申し上げて、私の発言いたします。

まず、地方の過疎地域などにおけるバス路線網の整備の観点からお聞きします。

高齢化社会を迎えて、車を運転できないお年寄

りにとっては、町民バス、村民バスなどは頼みの綱です。二ーザもこれから確実に高まると思います。しかしながら、例えば宮城県丸森町の耕野地区を通る国道三百四十九号線などでは、道幅が狭く、大型車が向こう側から来たときには擦れ違いもままならないという状況です。大雪の際には通行できなくなったりして、町民バスも運行ができない

ことがあります。

このようない形で今事業を進めておりまして、国土交通省といたしましては、それぞれの路線の状況に応じて、交通安全の観点、あるいは防災、地域の交通確保等の観点から必要な対策を講じていただくことを支援したいと思っておりまして、引き続き社会資本整備総合交付金等により適切に支援をしてまいりたいと考えております。

○和田政宗君 これは、県が国にこういうことをしたいということを上げてくるという形だというふうに思うんですけども、国の方でも積極的にこういうニーズの把握といいますか、状況の改善

保すべきだと思いますが、国の考え方と取組はどうなっているでしょうか。

○政府参考人(徳山田出男君) お答えを申し上げます。

全国で国道は約五万五千キロございます。国道という名前でございまして、国が全部管理していると考えておられる方多うござりますけれども、実際には国が直轄で管理しておりますのは約四割の二万三千キロ、約六割の三万二千キロは都府県で管理をいたしております。

このうち、委員お尋ねの大型車の擦れ違いが困難な区間、これは幅員五・五メートル未満の道路はセンターラインも引けず、大型車の擦れ違いが困難だということで統計を取つております。国が管理しております国道ではさすがにほとんどございませんけれども、一方で都府県が管理している国道の延長の中の約一四%、四千三百キロメートルがこれに該当いたします。

御指摘の国道三百四十九号は、茨城、福島、宮城と三県にまたがりまして県が管理する国道でございまして、全体延長約二百六十キロのうち二〇%が大型車の擦れ違い困難な区間となつております。丸森町では六・三キロにつきまして大型車の擦れ違いが困難となつております。このうち、特に幅員が狭く急カーブ区間となつております〇・五キロについて、宮城県におきまして平成二十四年度から二車線確保のための事業を実施しております。

このようない形で今事業を進めておりまして、国土交通省といたしましては、それぞれの路線の状況に応じて、交通安全の観点、あるいは防災、地域の交通確保等の観点から必要な対策を講じていただくことを支援したいと思っておりまして、引き続き社会資本整備総合交付金等により適切に支援をしてまいりたいと考えております。

○和田政宗君 これは、県が国にこういうことをしたいということを上げてくるという形だというふうに思うんですけども、国の方でも積極的にこういうニーズの把握といいますか、状況の改善

を図つていただければというふうに思いますので、よろしくお願ひいたします。

それに関連しまして、町民バスや村民バスなどの国などによる補助について聞きます。

これから高齢化社会の中では過疎地域などでは町民バスや村民バスを始めとしたバス網の整備が求められます。

○政府参考人(西脇隆俊君) お答えいたします。

高齢化と人口減少が加速度的に進行するということで、特に自動車を運転しない高齢者等の日常生活の交通手段として、今、町民バス、村民バス、いわゆるコミュニティーバス等が非常に重要な役割を果たすということが見込まれております。

このような状況を踏まえまして、今回の法律の改正案では、公共団体が先頭に立ちまして、コミュニティーバスとかその他、先ほど出ていましたデマンドとか、いろんな多様な公共交通サービスを組み合わせることによりまして地域の公共交通ネットワークの再構築を図る仕組みということを設けることとしております。従来から、こうした地域公共交通に対しましては、国において運行補助を行つてているところでございます。

今回の法改正を踏まえて、さらに地域の公共交通ネットワークの再構築が実現するように、その後押しのために、支援措置の充実についての検討でござりますとか、必要な予算の確保については引き続き努力してまいりたいと考えております。○和田政宗君 そうした取組を進めていただいて、ということにならうかと思うんですが、コンパクトシティーや市街地や集落のまとまりをつくっていくといふこと、それにやはり公共交通網が整備されていなければ、そはないわけです。

実際、宮城県などにおいて町から離れた山里にある自宅から地方都市に通勤しようとした場合、車が圧倒的に便利です。それも、例えば通勤で公共交通を使おうとした場合に、家族に駅まで車で

送つてもらう、そこからは本数の少ない電車やバスで市街地まで行く。行つたとしても、地方都市は町中のバス路線も少ないところが多いですから、駅から職場まで延々歩く。それなら一気に

家からマイカー通勤しようという気持ちになるわけです。これではマイカー依存が続いてしまつて、住宅は今ままあちこちに散らばって、町を前に進まないということになります。

こう考えた場合、地方においては、バス路線網の整備だけではなく、思い切つて新規の鉄路の敷設も必要であると考えます。国の考え方はどうでしょうか。

○政府参考人(西脇隆俊君) お答えいたします。

まず、モータリゼーションの進展と人口減少ということで、公共交通のネットワークが、例えば規模が縮小するとか運行の頻度が減るというようになります。ますます利用しにくい、これがまた利用者の減に通じるという悪循環に陥っていると思いまます。そのためには、地域公共交通の利便性を高め、今委員御指摘のマイカーに過度に依存することのないような、地域住民が移動できる手段を確保するということが重要だと思っております。

今回の法改正、先ほど申し上げました公共団体が中心になりましてそうした持続可能なネットワークを構築する趣旨でございまして、バス路線でございますとか、先ほどから出しておりますコミュニケーションネットワークの再構築が実現するように、その後押しのため、支援措置の充実についての検討でござりますとか、必要な予算の確保については引き続き努力してまいりたいと考えております。○和田政宗君 そうした取組を進めていただいて、ということにならうかと思うんですが、コンパクトシティーや市街地や集落のまとまりをつくっていくといふこと、それにやはり公共交通網が整備されていなければ、そはないわけです。

実際、宮城県などにおいて町から離れた山里にある自宅から地方都市に通勤しようとした場合、車が圧倒的に便利です。それも、例えば通勤で公共交通を使おうとした場合に、家族に駅まで車で

にも十分に検討を加えた上で進める必要があるとうことについても留意しなければいけないといふうに考えております。

○和田政宗君 これは同僚議員の田中議員の方から質問要望をしておりましたけれども、国家のグランドデザインというようなことを考えていいことで論じられております。

私は新潟に住んでいたこともありまして、田中角栄先生の日本改造計画、これは功罪相併存するということとで論じられておりますけれども、私は込んでいいのかなというふうに思います。

私は新潟に住んだ者としては、鉄路の充実ですとか道路の充実ということで非常に効果があつたというふうに思つておりますので、やはりそういった観点からもこの法案に関連して国家のグランドデザイン、さらには、どういうふうに地域住民が暮らしていく、集約していくのかも含めて、御検討をされながら、しっかりと進めていただければと思います。

○政府参考人(西脇隆俊君) お答えいたしました。

まず、モータリゼーションの進展と人口減少ということで、公共交通のネットワークが、例えば規模が縮小するとか運行の頻度が減るというようになります。ますます利用しにくい、これがまた利用者の減に通じるという悪循環に陥っていると思いまます。そのためには、地域公共交通の利便性を高め、今委員御指摘のマイカーに過度に依存することのないような、地域住民が移動できる手段を確保するということが重要だと思っております。

今回の法改正、先ほど申し上げました公共団体が中心になりましてそうした持続可能なネットワークを構築する趣旨でございまして、バス路線でございますとか、先ほどから出しておりますコミュニケーションネットワークの再構築が実現するように、その後押しのため、支援措置の充実についての検討でござりますとか、必要な予算の確保については引き続き努力してまいりたいと考えております。○和田政宗君 そうした取組を進めていただいて、ということにならうかと思うんですが、コンパクトシティーや市街地や集落のまとまりをつくっていくといふこと、それにやはり公共交通網が整備されていなければ、そはないわけです。

実際、宮城県などにおいて町から離れた山里にある自宅から地方都市に通勤しようとした場合、車が圧倒的に便利です。それも、例えば通勤で公共交通を使おうとした場合に、家族に駅まで車で

の道筋とか河川等をやつておりました社会資本整備交付金、あるいは鉄路等に対する地域公共交通確保維持改善事業等によりまして、走行路面あるいは施設、車両、ICカード等、総合的な支援ができるようにしたところでございます。

そこで、今回の法案では、都市機能の誘導や居住の集約ということによって需要をつくり出すと、この二つを活用してまちづくりと公共交通が連携をしていくというふうに進めてまいりたいというふうに考えております。

○和田政宗君 この法案の趣旨には賛同できるんですけれども、実際に進むのかという不安があります。

そこで、今質問しましたLRTですが、新規鉄道の敷設等、これを被災地で、この法案の趣旨にのつとつたモデル事業としてやってみるのもいいのではないかと思いますが、国はどのように考えるでしょうか。

○大臣政務官(土井亨君) 今回の法改正は、地方公共団体が中心となりまして、まちづくりと一体道の敷設等、これを被災地で、この法案の趣旨にのつとつたモデル事業としてやってみるのもいいのではないかと思いますが、国はどのように考えるでしょうか。

○政府参考人(土井亨君) 今回の法改正は、地方公共団体が中心となりまして、まちづくりと一体道の敷設等、これを被災地で、この法案の趣旨にのつとつたモデル事業としてやってみるのもいいのではないかと思いますが、国はどのように考えるでしょうか。

被災地の復興を図つていくためには、新たな集落の形成などまちづくりの観点が不可欠でありますし、地域公共交通についても、まさに法改正の考え方に基づき再生を図つていくべきものだといふふうに思います。

LRTに対して国がどこまで積極的な導入を考えているのか、示してください。

○政府参考人(石井喜三郎君) LRTの整備に関しては二つの課題があるうかと思います。

一つは合意形成でござります。これにつきましては、LRTの整備に関して、現在、国土交通省と、それから交通の方をつかさどる警察庁を連携いたしまして、合意形成と計画策定の円滑化を促すためLRTプロジェクト推進協議会というのを設置いたしまして、関係者に対して技術面など

の道路とか河川等をやつております社会資本整備交付金、あるいは鉄路等に対する地域公共交通確保維持改善事業等によりまして、走行路面あるいは施設、車両、ICカード等、総合的な支援ができるようにしたところでございます。

そこで、今回の法案では、都市機能の誘導や居住の集約ということによって需要をつくり出すと、この二つを活用してまちづくりと公共交通が連携をしていくというふうに進めてまいりたいというふうに考えております。

○和田政宗君 この法案の趣旨には賛同できるんですけれども、実際に進むのかという不安があります。

そこで、今質問しましたLRTですが、新規鉄道の敷設等、これを被災地で、この法案の趣旨にのつとつたモデル事業としてやってみるのもいいのではないかと思いますが、国はどのように考えるでしょうか。

○大臣政務官(土井亨君) 今回の法改正は、地方公共団体が中心となりまして、まちづくりと一体道の敷設等、これを被災地で、この法案の趣旨にのつとつたモデル事業としてやってみるのもいいのではないかと思いますが、国はどのように考えるでしょうか。

○政府参考人(土井亨君) 今回の法改正は、地方公共団体が中心となりまして、まちづくりと一体道の敷設等、これを被災地で、この法案の趣旨にのつとつたモデル事業としてやってみるのもいいのではないかと思いますが、国はどのように考えるでしょうか。

被災地の復興を図つていくためには、新たな集落の形成などまちづくりの観点が不可欠でありますし、地域公共交通についても、まさに法改正の考え方に基づき再生を図つていくべきものだといふふうに思います。

LRTに対して国がどこまで積極的な導入を考えているのか、示してください。

○政府参考人(石井喜三郎君) LRTの整備に関しては二つの課題があるうかと思います。

一つは合意形成でござります。これにつきましては、LRTの整備に関して、現在、国土交通省と、それから交通の方をつかさどる警察庁を連携いたしまして、合意形成と計画策定の円滑化を促すためLRTプロジェクト推進協議会というのを設置いたしまして、関係者に対して技術面など

の運営等の問題もございまして、そういうところももう一つの財政面の支援でございますが、從来

○和田政宗君 被災地は失ったものが多いですけれども、その分、逆に飛躍できる環境もあると思いますので、引き続き御検討をお願いしたいと思います。

次に、町中のにぎわい確保の観点から聞きます。仙台市中心部にある東北大學農學部のキヤンバスが今年になつてイオンモールに売却をされました。キヤンバスを郊外に移して集約するためですけれども、にぎわいという観点であれば、学生が町中にいるというのは消費の面や近くにアパートを借りて住むといったことを考えても効果的です。こうした国立大学法人のキヤンバスなど、学生が集う施設の町中から郊外への移転に対する考え方、国としてどうなつていいのでしょうか。

○政府参考人(石井喜三郎君) 大学立地の一般論については私の方からお答えするわけにはまいりませんが、今般の東北大学のキヤンバス移転は、議員御指摘のとおり、集約ということで行われたものと承知しております。

その一方で、この跡地の土地利用転換については、にぎわいをやはり確保していくことが極めて大切であるということで、その報告書の中では、単純にイオンモールだけではなくて、医療・福祉、商業、生活利便、居住等の機能を備えた次世代の市街地モデルにふさわしい環境、にぎわい、安全、安心を備えた複合市街地をつくっていくと。当然、大学の立地跡地というのは貴重な土地でございますので、まちづくりの観点から、所有者である大学のみならず仙台、東北のように地方公共団体関係者で十分に議論をし、進めていた大切なことが大切だというふうに考えております。

○和田政宗君 まさにその考え方で進めばいいといふうには思ふんですけれども、実はこの東北大

学の農學部の跡地、ショッピングセンターが建設されるわけですが、近くにはJRや地下鉄などの駅もなく、大量の車が流入することが予想されます。今回のように公共交通網の整備がうまくなされていない町中で大きな商業施設が建設され

場合、公共交通網の整備の考え方については国としてどうあるべきだと考へるでしょうか。

○政府参考人(石井喜三郎君) モールが設定をされると、やはり自動車がどうしても増えるといふ点があるうかと思います。このため、コンパクトなまちづくりを進める上では、やはり商業施設等の誘導に際しては公共交通等の連携について十分な検討が必要であるというふうに考えております。

なお、今般の兩宮キヤンバスについて私どもで調べさせていただきましたところ、地下鉄駅では北四番丁駅から二百メートル、北仙台駅から三百五十メートルという直線距離というふうに承知をしております。

○和田政宗君 直線距離ですけれども、これ、実際歩くとかなり距離あつたりしますので、やはりそういう複合的な検討がなされて、公共交通網を整備してしっかりとまちづくりをしていかなくてはならないのかなと思っております。

次、最後の質問ですが、質問の最後に言うのもなんなんですけれども、実は今回の法案の分野につきましては、私、大学院の専攻が都市社会学でして、海外でのコンパクトシティの失敗例も学んでおりましたし、知つております。

そこでお聞きいたしますが、この二法案では選択と集中という観点から地域交通や都市再生の整備が図られるということになつていますが、一方で、過疎地域などの集落においては取り残されるのではないか、切り捨てるのではないかといふ懸念もあります。このような懸念に対して国はどういうふうに取り組んでいくのか、大臣の御答弁をお願いします。

○国務大臣(太田昭宏君) 単独な村ということと、それから都市の周辺に山、山地があるとかいふことで、それぞれまたこれ違うというふうに思いますが、少なくとも言えることは、そこに集落の真ん中辺りには間違なく小さな拠点というものは不可欠だらうというふうに思います。

私も全国いろんなところで過疎の地域も回らせ

ていただいたりして、どういうふうに生き抜いていこうと考えているんだろうということを思いました。

まず最初に、リニア新幹線についてお聞きします。

先月の二十三日、JR東海から環境影響評価書が国交省に提出をされました。大臣は四月十日の本委員会でも、知事の意見が環境保全対策にどのように反映されているか含めて、また環境大臣の意見等も勘案し、関連法令にのつとつて対応していくと、十分ここは注視し、見ていかなくてはなりません」といいます。

トといいますが、デパートなんというほどじやな

く、日用品があつたり、お風呂をそこにつくったり、人を呼んだり、団らんの場をつくつたりといふようなことで、そこに一人だけ職員が行きまして、集まつてくるというようなこと、そしてディマンドバスをやっぱり使つているというようなこともあります。私は、そのまちづくりというのは十分であります。それは小さな拠点を中心としたまちづくり、道の駅ということもあるであります。そうした廃校といふことを利用するということもあるであります。

そこで、国交省にお聞きしますが、JR東海が各自治体の騒音や振動、水がれ、動植物また人体、環境への影響の懸念をこの短期間に提出された評価書で払拭したと考へていますでしょうか。○政府参考人(瀧口敬二君) 委員御指摘のよう、このリニアの環境影響評価書につきましては、七都県の知事の意見が三月の二十日から二十九日までございました。これを踏まえて、私どもが評価書をJR東海から受け取りましたのが四月の二十三日ということで、一月弱という期間でござります。

先ほど大臣の答弁についてお話をございましたけれども、まさに環境影響評価法に基づきまして、知事の意見がどのように反映されているのかといふことにについて精査をしているところでございます。

○辰巳孝太郎君 ある自治体の担当者は、意見を最大限評価書に反映する気があったのかと、この評価書に対しても不感を表しておりますし、特に大きな問題の一つは残土、発生残土ですね、この問題だと思います。

三月の十三日の本委員会で、私の質問でもこの残土の問題を取り上げました。準備書の時点で特に大きな問題の一つは残土、発生残土ですね、この問題だと思います。

そこで、国交省に聞きましたが、この評価書の時

点、今回の評価書の時点での発生土の行き先、処分先が決まっているのは全体の何%ですか。

○政府参考人(瀧口敬二君) 今回、約一月弱といふことで評価書が出されておりますが、その背景についてJR東海に確認をいたしましたところ、今回、七都県の知事からいただいた意見の大半の事項については、既にこれまで各都県での説明会や審議会などの場において示されたものであったということで、JR東海としてはそういった意見に備えて準備をしていたということです。

今回の評価書の中には、提出された知事意見については全ての事項について現時点での対応の考え方を整理をして盛り込んだということをございます。ですが、先ほど申し上げましたように、現在、そういう点を含めて精査をしているところでござります。

委員御質問の建設残土の問題でござります。四月二十三日に国交省に送付された評価書におきましては、新たに再利用を想定している量として九百万立米が追加されております。昨年の準備書の段階の三百六十万立米と合わせて千二百六十万立米について置場あるいは再利用が今回想定されているということでございまして、全体の建設残土の想定が五千六百八十万立米ということをございます。

○辰巳孝太郎君 二二%が決まっていると、大半が決まっていないということでありました。

土井政務官は同日の委員会で、JR東海に対し建設発生土を含めて適切に対応するよう指導してまいりたいと思っておりますと答弁をしておりまます。私は、やはりこの残土の行き先がまだこれ大半決まっているにもかかわらず、私はこのリニア新幹線の着工の認可を出すべきじゃないと思ひますけれども、国交省はこの建設の認可に向けて突つ走るつもりですか。どうですか、大臣。

○國務大臣(太田昭宏君) そういう表現は当たらぬというふうに思いますが。

私は、四月二十三日にJR東海からリニアの環境影響評価の送付がありました。国交省は、環境影響評価法に基づいて、直ちに評価書一式を環境省に送付をしたと。これは昨年九月からの準備書が出されて、三月の二十日から二十五日までの関係七都県知事からの提出された意見を踏まえて評

価書として作成されたと。現在のところは、送付された評価書については、現在、法に基づいて精査をしているという状況にあります。その際に知事からの意見がどのように反映されているかについてもしっかりと検証していくところでございます。

○辰巳孝太郎君 しっかりと検証していくところでございます。

JR東海はユネスコエコパーク登録は阻害しないような計画というふうに示していますが、県の担当者は、それは見解の相違だと、こういうふうにも言つております。各県知事の意見が評価書に反映されていないことへの不満というものが次々に出ています。

このリニア新幹線は、その必要性、採算性、また環境、人体への影響、電力の消費等々の問題、そして都市の在り方を変えてしまうほどの大事業でありますながら、ほとんど国会で審議がされていないし、JR東海は自治体や住民の声を聞く姿勢が見られません。私は、このような事業に国土交通省が着工のお墨付きを与えてはいけないということを強く求めたいと思います。

統いて、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の質疑に移ります。

まず、いわゆるコンパクトシティの必要性を議論する前に、なぜ大規模商業施設等が郊外に広がってしまったのか、私はその検証と反省が必要だというふうに思つております。国交省に伺いますが、まず、なぜ商業施設が中心市街地よりも郊

外に進出したのか、その認識をお答えください。

○政府参考人(石井喜三郎君) 大規模商業施設の郊外立地の要因でござりますが、商業施設の大規模化と郊外立地という傾向は、やはり車を使って移動するというモータリゼーション、それから需

要構造として全国ブランドの商品を消費者の方が求めるという二点が大きくござります。

また、立地という面では、市街地の中心部は地価が高い、それから、土地が細分化されておりまして土地の権利調整が難しく、このような大きな土地をまとめて確保することが難しい、したがつて事業コストが割高になる。一方で、郊外部は大規模な土地が安価に供給されるなど、事業コストが割安であることが言えると思います。

このほかにも、平成十八年の都市計画法の改正以前は、用途地域の半分に当たる六種類の地域、あるいは線引きをしていない計画区域の白地地域

では、規模の制限なく大規模の商業施設の立地が可能、また、市街化調整区域においても、計画的な市街化に支障がない大規模開発は開発許可を受けることができたということがござります。これらによつて郊外部に大規模商業施設が立地することになつたというふうに考えております。

○辰巳孝太郎君 二〇〇六年二月に、社会資本整備審議会、「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。」という中にも、このモータリゼーションは書かれております。また、規制緩和によつて顕在化したということも同時に書かれているところであります。

また、まちづくりの主体である市区町村にアンケートを行いましたところ、全国八割の市区町村から、平成十八年改正の内容は、現行制度がよいという回答をいただいているところでございました。

○辰巳孝太郎君 とはいしましても、原則禁止となつたエリアにも出店は続いているわけであります。国交省の資料によつても、この二〇〇八年の改正都市計画法施行後も制限が強化されたり、原則禁止用途地域においても、店舗面積、先ほどありましたように、一万平米超の大規模集客施設の

してゾーニング規制強化というのがされておりま

す。ここでは、いわゆる店舗の面積が一万平米を超える大型小売店舗等の出店は商業地域、近隣商業地域、準工業地域に限られたということになります。

我が党は、この法律案に対し修正案を提出をいたしました。その内容は、制限される用途地域に準工業地域を加えて、また、規制対象となる大規模集客施設の規模要件を一万平米超から三千平米超に変更するべきだと、こうしたわけであります。

国交省に伺いますが、この二〇〇六年の法改正以後、実際に規制強化とされたことによつて大規模集客施設の出店は抑制されたんでしょうか。○政府参考人(石井喜三郎君) お答え申し上げます。

平成十八年の都市計画法の改正によりまして、平成十八年で、従来、建築が制限された用途区域ですね、今回で制限された区域、二種住居、準住居、工業地域の立地件数は年間十三件であつたものが、改正法施行後の五年間の年平均は年間一件ということで十三分の一に、それから、商業、近隣商業というのが典型的にスーパー等が立地する場所でございますが、いわゆるこれ以外の地域で立地する割合が平成十八年は半分、五%であつたものが、その後の五年間では三四%に減少しておりますので、一定の効果があつたと数量的にも考えております。

また、まちづくりの主体である市区町村にアンケートを行いましたところ、全国八割の市区町村から、平成十八年改正の内容は、現行制度がよいという回答をいただいているところでございました。

○辰巳孝太郎君 とはいしましても、原則禁止となつたエリアにも出店は続いているわけであります。国交省の資料によつても、この二〇〇八年の改正都市計画法施行後も制限が強化されたり、原則禁止用途地域においても、店舗面積、先ほどあ

出店はあるということありますし、また同時に、制限が強化された用途地域や市街化調整区域でも、例えば店舗面積が三千平米から一万平米未満の店舗立地数などいうのは、改正都市計画法施行後、これ二〇〇八年以降ですけれども、二〇一二年まで見ますと、それぞれ九十九店舗、七十九店铺、六十一店舗、五十五店舗、六十三店舗と、依然多いのが現状になつております。

やはり私たち考えるのは、本当にコンパクトなまちづくりというのがあれば、ここが更なるゾーニング規制というのが私は必要だと思うんですけれども、それについては、国交省、どのようにお考えですか。

○政府参考人(石井喜三郎君) お答え申し上げま

す。やはり私は必要だと思うんであります。大规模な集客施設というものは著しく多数の人々を広い地域から集めるという点に特徴があるうかと思います。そういう点で、床面積が一万平米を超えるような施設については、自動車交通量が増加をする、周辺道路にも渋滞を引き起こすということ、用途地域の制限の対象となる大規模商業施設は床面積一万平米というところにしたところでございます。この運用で、先ほど申し上げましたとおり、全国八割の市区町村は現行の制度でよいといふ御指摘をいただいております。

なお、もし地域の実情に応じてこれでは不十分であるというふうにお考えになる場合には、特別用途地区という都市計画の制度がございます。これは、地方公共団体が判断をすれば用途規制を強化することが適当でございます。全国一律で用途地域の制限対象となる店舗面積を引き下げる必要は現時点ではないというふうに判断をしておるところでございます。

○辰巳孝太郎君 一般社団法人の日本ショッピングセンター協会の調査によりますと、二〇〇八年から二〇一二年の間に新設の店舗の立地があつたのは全部で三百一件ということありました。そのうち、中心地域での立地が五十件、つまり一七%、周辺地域での立地が八十店舗で二七%、郊外

地域での立地が百七十一で五七%に上つております。やはり中心市街地への人の誘導といいながら、結局、効果的な施策にはなかなかつていな

いということだと思います。

コンパクトシティの名の下に行われている都

市開発について、続けて質問をしたいと思いま

す。

中心市街地活性化、つまり中心市街地における

都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一體的に推進するため、市町村は基本計画を作成することがで、それを内閣総理大臣が認定することになつております。

そこで、中心市街地活性化基本計画の認定を受けた自治体のうち、当初の目標を達成できているのはどれくらいあるんでしょうか。

○政府参考人(富屋誠一郎君) 中心市街地活性化基本計画における目標の達成状況についてお答えを申し上げます。

市町村は、先ほどおっしゃられたように、総理の認定を受けた基本計画におきまして、各地域の

実情に応じて設定された目標の達成状況というの

を的確に把握できるよう、それぞれ定量的な評

価指標を定めた上でフォローアップを行うことと

されおり、平成二十四年度末までに終了し

た四十四市、四計画における指標に対する達成状

況は、目標を達成したものが二九%、目標達成に

は至らなかつたものの当初の計画より改善してい

るもののが二九%ございまして、合わせて六割程度

は改善が見られたという状況でございます。

こうしたことから、基本計画に基づく各種の支

援策によりまして一定の効果が出たものという評

価をしております。

○辰巳孝太郎君 私もこのフォローアップを見ま

したけれども、結局、全体のうち四三%が計画當初よりも悪化しているということでありました。

決して思いどおりには進んでいないと。

そして、コンパクトシティの代表的なものが

富山市だということであります。その富山市は二〇〇七年に中心市街地活性化基本計画の第一号認

定を受けております。その主な内容は、中心市街地の形成、歩行者通行量を五年間で一・三倍にする、路面電車の環状線化など公共交通の利便性の向上、高層住宅などを建設し、中心市街地の居住人口を五年で一・一倍にするというものであります。当然、政府もこの取組を後押ししてきました。今日は、資料にも富山市の地図なども付けて

おります。

政府に聞きますが、この富山市では目標を達成できているんでしょうか。

○政府参考人(富屋誠一郎君) お答えを申し上げます。

富山市につきましては、平成二十三年度末で富

山市的第一期の基本計画が終了しておりますが、この第一期の計画では三つの目標を設定をしておりまして、一つとして公共交通の利便性の向上、二つ目にぎわい拠点の創出、三つ目に町中居住の推進と。これに対してそれぞれ、路面電車市内線の一日平均乗車人員、中心商業地区の歩行者通

行量、中心市街地の居住人口の三つの指標で達成

状況を評価しておるところでございます。

この三つの指標のうち、路面電車市内線一日平

均乗車人數と中心商業地区の歩行者通行量につきましては、目標値には至らなかつたものの計画策

定時の基準値を上回ったところでございまして、

乗車人數と歩行者通行量につきましては、目標値には至らなかつたものの計画策

定時の基準値を上回ったところでございまして、

乗車人數と歩行者通行量につきましては、目標値には至らなかつたものの計画策

定時の基準値を上回ったところでございまして、

乗車人數と歩行者通行量につきましては、目標値には至らなかつたものの計画策

定時の基準値を上回ったところでございまして、

乗車人數と歩行者通行量につきましては、目標値には至らなかつたものの計画策

れども、私も、実は富山市に連休前行つてまいりました。この地図にありますとおり、JR富山駅の南側にこういった中心市街地というのが形成されておりまして、元々は総曲輪通り商店街、中央通り商店街というのがあります。そこは非常にぎわついた地域だったということあります。

この基準年の二〇〇六年、これが二万四千九百三十二人の歩行者通行量ということなんですが、総曲輪フェリオ、一番ですね、フェリオができるは、これ大型の商業施設ですが、二〇〇七年には二万六千人と歩行者の通行量は増加をいたしましたが、その後は一転、下降線をたどりました。二〇〇八年は二万五千人、二〇〇九年二万三千人、二〇一〇年は、八月二十二日、同じ月の日曜日の試算でございますと二万人になっております。二〇一一年は二万二千七百七十三人ですから、基準年よりも二千人以上この地域での歩行者量というのは減少をしているということであります。

また、商店街が、じゃ、どうなつてしまつたのかということもなんですが、これは資料三に付けております。中心商店街の振興組合、協同組合会員数の推移なんですが、やはりこれも年々下がっております。商店街からは生鮮産品のお店が少なくなりてしまい、地域住民は、これで本当に良かつたのかという声も聞かれております。先日の岡本参考人の話でも、イベントをするときは、グランドプラザ前でイベントをするわけですが、人通りは多くなるんだけれども、それ以外ではなかなか人通りは多くなつていらないんじゃないかなと、こういうことがあります。

富山市は再開発だと、またこれコンパクトシティだとも言つておりますが、これまで民間のマンション建設にまで補助金を投入をしてきております。これは、資料二の方に付けております。

二〇〇五年以降で見ても、例えばこの期間、この地域の再開発ですね、総事業費五百八十七億円のうち、国や県、市の補助金として投入されたのが二百二十四億円であります。にもかかわらず、先ほどの中心商業地区の歩行者の通行量ですけ

ほどありましたとおり、中心市街地の通行量も、また居住の人口、自然増等々ありますけれども、これも減っているということでした。

LRT、これが駅の北側に通つておりますが、商店街の東側にまで北側からバスが通つていたんですね。ですから、中央通り商店街の業者さんは、駅の北側からのお客さんもたくさんあつたんだが、LRTができて以降その路線は廃止をされてしましましたので、私、実際に見ましたけれども、やはりこの中央通り商店街辺りの方の歩行者通行量も少なくなつて、業者の方々も非常に困っているということ、嘆いておられるということでありました。

私は、コンパクトシティーの名の下に、地元商店や地元住民の方々の声や生活が置き去りにされてしまうという大規模開発が進められてきたんじやないかと思うわけです。

富山市については駅前再開発というのもこの前に進めておりまして、富山駅に隣接するCiCiビルというのがあるんですが、これは建設後十年で経営破綻しました。富山市が多額の税金で救済して、これ地下一階から五階までの全六フロアあるんですけれども、半分の三フロア、事実上、市のものになつていています。ですから、地元住民からは、今コンパクトシティーの名の下に行われている開発についてもこのCiCiビルの教訓が生かされないという声が上がつてます。私はこういう、住民の声を脇に置いた大型開発というのが行われている、こういう側面もきちんと見ていかなければいけないと思っております。

大臣に聞きます。地元住民や地元商店の意見や生活を脇に置いて、このようなコンパクトシティーという名の下に大規模開発が進められていますけれども、それについてはどう考えますか。

○副大臣(野上浩太郎君) 今、富山市の件についてお話をいたしました。私、地元が富山市なものですから、私の方から答弁をさせていただきたいたいと思いますが。

まず、歩行者の話がございました。平成十九年、フェリオ開業のときからの、少しづつ減つてあります。これも一つ大きなモデルにならうかといふんじやないかというお話がありました。や

はりこれ見なきやいけないのは、その前からの推移を見なきやいけないと思つんですね。例えば平成十四年から見ますと、これ五万五千人の通行量があつたんですが、フェリオ開業前まで見ますともう半分以下に減少してきている、二万四千人ぐらいまで減少してきてます。これは、フェリオが開業してから、それがもうその減少が緩やかになつてきました、下げ止まつてきているという見方があります。

それから、この中心商店街の組合数の会員の推移というのなんですが、この資料を出してました。だきました三番目にそれぞれ会員数の推移が書いてあります。例えば上から二つが、これ総曲輪と書いてソウガワと読むんですけど、総曲輪商店街、これが二つ見ますと、平成元年から例えば平成二十年まで見ますと大体七割ぐらいに減少している、確かに減少しております。ここが平成十九年にフェリオが完成をいたしまして、そしてこの平成十九年に完成した後を見ていただくと、平成二十一年五十八に対し平成二十五年は六十

年ですけれども、この二つ見ますと、確かに減少しております。ここが平成十九年に完成をいたしまして、そしてこの平成十九年に完成した後を見ていただくと、平成二十五年五十八に対し平成二十五年は六十

年ですけれども、この二つ見ますと、確かに減少しております。ここが平成十九年に完成をいたしまして、そしてこの平成十九年に完成した後を見ていただくと、平成二十五年五十八に対し平成二十五年は六十

化というのが今進んでおります。この鉄道駅の人化的な状況について、平成二十年度と平成二十四年度ではどのように推移しているのか、把握しているのか。

○政府参考人(瀧口敬二君) 無人化の状況につきましては、私ども法律に基づいて報告を受けておりますが、そういうものが予定をされておりま

り、建築紛争も多発をしています。

国交省に、こうした容積率や用途制限の緩和など規制緩和により、こうした町壊しを招いてきたことに対する反省はありますか。

○政府参考人(石井喜三郎君) 容積率の緩和等につきましては、これまでその時々の政策課題に対応して、都市再生特別地区などの必要な制度が設けられてきたところでございます。

御指摘の例えは高層マンション等の建設をめぐる住民紛争、これは紛争となつてから規制をするということではなく、あらかじめまちづくりの観点から住民の方々との利害を調整するルールを決めておくことが重要であるというふうに考

えております。

都市計画では、容積率を緩和する、都市計画として緩和をいたします。このため、地方公共団体はあらかじめ都市計画の案を住民に縦覧し、住民は意見書を出すことができます。この意見書を踏まえて、都市計画審議会では都市計画の案を審議するということになつております。

委員の方から具体的に御指摘があつた日影問題でございますが、都市再生特別地区で容積率が緩和される場合であつても、地区的外部、例えば隣の住宅地に及ぼす日影等は緩和はされず規制の対象となり、条例等を改正しない限りこれらは緩和できません。また、風害等でございますが、これらにつきましては大都市を中心的にアセスメント等の評価が義務付けられており、これに基づいて住民が意見を提出し調整をするという仕組みになつております。

このほか、昨今では、地域の住民、NPO等の方からむしろ都市計画の提案をするという仕組みがつくられているところでございます。いずれにしましても、これらの調整制度あるいは提案制度等を使いながら、規制緩和と環境との調整をうまくやっていくことに御指導をしてまいりたいというふうに考えております。

○吉田忠智君 仕組みがあるのは分かつているん

問題が起つてきたわけでございます。

今回の法改正においても都市機能誘導区域における容積率や用途制限の緩和が盛り込まれております。具体的にはどのようなものでしょうか、この改正により町壊しにつながるおそれはないのでしょうか、伺います。

○政府参考人(石井喜三郎君) 本法案の特定用途誘導地区について御質問がございました。この制度は、誘導したい用途に限定をして容積率や用途規制を緩和することができる仕組みで、初めて取り入れたものでございます。

具体的なイメージということでござりますので、それについて御説明をしたいと思いますが、例えば容積率でございますが、老朽化した病院を町の中で建て替える、しかし、病室の床面積の拡大等の理由により同じ場所で建て替えることができない、これで郊外に今まで移転する例が多かったところでございます。このような事態を防ぐため、病院をその地区における誘導施設といふように位置付け、このような病院を含む建築物に

ついては容積率を100%上乗せするといったような仕組みで、町中で病院の建て替えがうまくいくようになります。

用途規制でございますが、例えば訪問介護施設、デイサービス等、これらは低層住宅地での整備は現在の建築基準法上認められておりません。このような低層住宅地においても、高齢者の増加でデイサービス等が必要になつてきております。

このように、今回新たに取り入れる特定用途誘導地区は、誘導したい用途に限定をして容積率を緩和することができる制度であり、これが町壊しにつながるものとは考えておりません。

なお、御心配の特定用途誘導地域において容積率を緩和すると、例えば高さが高くなつてによきしたビルが建つのではないかという御指摘

でございますが、これらは、市街地環境を確保する場合には、併せて建築物の高さの最高限度を定めることができます。併せて建築物の高さの最高限度を定めることができます。

○吉田忠智君 この間の容積率や用途制限の規制緩和の底流には、内需拡大やミニバブルの期待などの景気対策を住民が主役であるべきまちづくりに優先してきた国の都市政策があると思います。国交省にも猛省を求めていたと思います。

まちづくりの主役である住民への事前事後の十分な情報公開と住民参加の保障が重要だと考えます。現行制度あるいは本改正において、情報公開、住民参加はどうになっていますか。

○政府参考人(石井喜三郎君) 情報公開等についてでございますが、まちづくりについては住民自らがまちづくりを考えていたらしくという意味でござりますが、まちづくりについては、住民

いきました、例えば住宅の立地については居住調整区域という都市計画の手続を用いた制度を導入でござりますが、この制度を用いた際には、専門的な住民公開、住民参加が大変重要でござります。現行の都市計画制度では、まず都市計画の案の段階で公聴会を開催する、公告総覽をしてその案が十分に住民が見られるようにする、決定をした都市計画の図書については一般的な閲覧に供するなど、情報公開や住民参加の手続が設けられています。

また、本法案の立地適正化計画、マスター・プランでございますが、この策定に関しては、協議会の設置や公聴会の開催のほか、計画の公表など、同様に情報の公開や住民参加の手続を設けておるところでござります。

○吉田忠智君 局長から今答弁がありましたように、立地適正化計画、いわゆるマスター・プランについては、事前に公聴会等の手続を経る、都市計画審議会の意見を聞くなどの保障がありますが、建築物が実際に建てられる際に住民が関与できる制度とはなつております。問題となる事例には、民間事業者による個別の建築計画がマスター・プランと整合しないにもかかわらず、民間による建築が強行されるようなケースもあると聞いておりま

でも任意のものにとどまるわけがありますが、これは問題はないんでしょうか。マスター・プランの実効性を確保し、どのように個別の建築をマスター・プランに沿つたものにするのでしょうか、伺います。

○政府参考人(石井喜三郎君) 今回の立地適正化計画は、届出、勧告制度による緩やかな制限と、税財政上のインセンティブを組み合わせた誘導という手法でございます。これによって生活に必要な施設の立地を進め、コンパクトシティ化を進めようとするものでございます。

一方、これらでは不十分であるというふうに市町村が判断をする場合には、先般来御質疑がございました、例えば住宅の立地については居住調整区域という都市計画の手續を用いた制度を導入でござりますが、この制度を用いた際には、専門的な住民公開、住民参加が大変重要でござります。この手法でございます。これによって生活に必要な施設の立地を進め、コンパクトシティ化を進めようとするものでございます。

一方、これらでは不十分であるというふうに市町村が判断をする場合には、先般来御質疑がございました、例えば住宅の立地については居住調整区域という都市計画の手續を用いた制度を導入でござりますが、この制度を用いた際には、専門的な住民公開、住民参加が大変重要でござります。この手法でございます。これによって生活に必要な施設の立地を進め、コンパクトシティ化を進めようとするものでございます。

一方、これらでは不十分であるというふうに市町村が判断をする場合には、先般来御質疑がございました、例えば住宅の立地については居住調整区域という都市計画の手續を用いた制度を導入でござりますが、この制度を用いた際には、専門的な住民公開、住民参加が大変重要でござります。この手法でございます。これによって生活に必要な施設の立地を進め、コンパクトシティ化を進めようとするものでございます。

一方、これらでは不十分であるというふうに市町村が判断をする場合には、先般来御質疑がございました、例えば住宅の立地については居住調整区域という都市計画の手續を用いた制度を導入でござりますが、この制度を用いた際には、専門的な住民公開、住民参加が大変重要でござります。この手法でございます。これによって生活に必要な施設の立地を進め、コンパクトシティ化を進めようとするものでございます。

○吉田忠智君 マスター・プランに住民の意見が十分反映されているとは言えないこと、またマスター・プラン自体が必ずしも個別の建築を拘束できないことから、冒頭申し上げたような多くの建築紛争が生じているわけでございます。個別の建築の際にも地元住民、周辺住民の意向がきちんと適切に反映されるべきだと思っておりますが、いかがですか。

○政府参考人(石井喜三郎君) 議員御質問のとおり、今般の立地適正化計画は、届出、勧告を中心とした穏やかな誘導施策によって建築をコントロールしていくこととするものでございます。このような立地適正化計画の作成ではございますが、協議会や公聴会の作成など、この立地適正化計画の策定に当たっては住民の意見をできるだけ反映する手続を経る必要がございます。

しかしながら、是非とも個別の建築を拘束しないとする場合は、これは財産権の制限ということになりますので、このためには、特別用途地域

や、先ほど申し上げたような特定用途制限等の都市計画を別途定めいただくことで、更に強く縛るという必要がございます。

このような仕組みを組み合わせて、住民の意向が適切に反映されるよう市町村に手続を進めていただきたいと、かように考えております。

○吉田忠智君 まちづくりにおける住民への事前事後の十分な情報公開と住民参加の保障について、改めて大臣の御所見をいただきたいと思いま

す。

○国務大臣(太田昭宏君) これはコンパクトなまちづくり、また都市再生ということですから、住民自身がそのまちづくりに参画をしていただく、

そして主体的に主張していくだくことが最も大事なことだというふうに思います。その意味では、御指摘のとおり、情報公開とかあるいは住民参加というものは不可欠なものだと思います。

具体的に、マスター・プランでありますこの立地適正化計画の策定を進めるときには協議会を設置するということになつておりますので、そのメンバーにはできるだけ住民の代表者等を加えるといふことでいきたいというふうに思つているところです。その原案につきまして、全ての住民を対象にした公聴会の開催、こうした住民の意見を反映するような措置を講ずることとしているところであります。

ささらに、協議会の運営をスムーズにするために、専門家の派遣など、地域の関係者間のコミュニケーションに対する財政支援も設けているという様々な措置をとつておりますので、情報公開、住民参加というものは、今回の場合、仕組みとして入つておるし、また、それを実行しなくてはいけないというふうに思つておるところです。

○吉田忠智君 先ほど局長からも答弁がありま

した都市計画の問題、とりわけ都市計画の広域調整について伺います。

コンパクトシティーのモデルケースである富山市においても、先ほど来御議論がありましたけれ

ども、隣接する高岡市や射水市との間で郊外型の大型商業施設の誘致をめぐつて都市計画区域の考え方方にそごがあり、問題となりました。また、鶴岡市においても、隣接する町に大型商業施設が開店して議論を呼んでいます。

地域公共交通の改正では都道府県が計画策定に関与することとなります。都市再生に関する市町村の立地は平成十三年でございまして、実はこ

れは平成十八年の先ほど来議論になつております都市計画法の改正前の事業でございます。さらに、山形県では平成二十年に都市計画の広域調整要綱を定め、広域的な調整を現在は行つていると。それから、富山市でございますが、これは昨年十一月、富山県から隣接する射水市の大規模商業施設に関する意見照会を受け、富山市の方が反対の意見を述べたというふうに聞いております。

その結果、計画についてはおおむね三分の一程度への縮小調整というふうに聞いております。さら

に、現在も県、富山市、隣接二市における勉強会が続けられているというふうに聞いております。また、これができましたら遅滞なく公表するということともしております。

ささらに、協議会の運営をスムーズにするためには、専門家の派遣など、地域の関係者間のコミュニケーションに対する財政支援も設けているという

ことです。その原案につきまして、全ての住民を対象にした公聴会の開催、こうした住民の意見を反映するような措置を講ずることとしているところであります。

ささらに、協議会の運営をスムーズにするためには、専門家の派遣など、地域の関係者間のコミュニケーションに対する財政支援も設けているとい

て伺います。

国的基本方針を受けて地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画を策定するのは市町村等になるわけであります。中核市以上を除き、多くの市町村では交通担当の職員はありません。あるいは交通担当の職員も地域振興や土木などと兼務しているのが現状であります。この間の行政改革によつて現場の定員もぎりぎりまで削減をされています。市町村等が地域公共交通の活性化、再生に取り組むために必要な人材をどのように確保、育成していくのでしょうか、国としての支援はどうなものになるのか、伺います。

○政府参考人(西脇隆俊君) お答えいたします。

これまで地域公共交通につきましては、主に交通事業者の事業運営に任されていましたが、市町村については地域公共交通の活性化、再生についてのノウハウを有する人材の不足が懸念されております。本法案に基づきまして公共交通が先頭に立つて地域公共交通の再構築を進めています。この中で、特にバス事業においては運転手の人才培养と技術、技能の伝承が深刻な課題となつてゐるわけであります。国交省として、地域公共交通、特にバス、鉄道の人材確保と技術、技能の伝承に向けどのように取り組んでいかれるのか、伺います。

○政府参考人(西脇隆俊君) お答えいたします。

御指摘のとおり、公共交通をめぐる環境が厳しさを増してはいる中で、地域の交通事業の従事者の就労環境が悪化し、人材不足が深刻化するとともに、それに伴いまして技術の継承というものが課題となつております。

○政府参考人(西脇隆俊君) お答えいたします。

御指摘のとおり、公共交通をめぐる環境が厳しさを増してはいる中で、地域の交通事業の従事者の就労環境が悪化し、人材不足が深刻化するとともに、それに伴いまして技術の継承というものが課題となつております。

このため、公共交通機関を対象とした研修、セミナー、説明会等を開催するとともに、本省のプロジェクトチーム、それから地方運輸局の担当者による計画策定支援でござりますとか、また地元に有識者の方とか、先進市町村の職員もおられますので、そうした方を紹介するなどの支援を講じたいと思っておりますが、私どもとしては、市町村の職員が様々な主体と一緒に計画策定に前向きに取り組んでいただく過程が人材の育成にもつながるものになるというふうに考えております。

このうち、人材不足につきましては、女性や高齢者の活用が喫緊の課題であると考えておりますので、そうした方を紹介するなどの支援を講じたいと思っておりますが、私どもとしては、市町

村が地域住民と一番密接に関係しますので、これらが市町村マスター・プランを作ることはもとよりでございますが、さらに区域マスター・プラン、

これは数市町村をカバーする広域的なマスター・プランでございまして、これに即するということになつております。

今回の法案の立地適正化計画につきまして、この広域的な観点からの将来像に即した形で市町村が

立て適正化計画を策定していただくようにしていただきたいというふうに考えております。

○吉田忠智君 次に、地域公共交通法改正につい

つても積極的に進言をしていただきたいと思います。交付税の算入の基礎となる資料についてもしっかりとそういうことが盛り込まれるような、きめ細やかな対応をしていただきたいと思います。

地域公共交通を取り巻く非常に厳しい現実は、ここにいる皆さん共に共有されていると思います。先ほど来も御議論がございました。バスも鉄道も船もこの十年間で輸送人員を大きく減らしております。乗り合いバス事業者は現状七%が赤字、平成十八年度から七年間で一万二千六十二キロも廃止。地方鉄道も七六%が赤字、十三年間で六百七十三キロが廃止されております。

こうした中で、特にバス事業においては運転手の人才培养と技術、技能の伝承が深刻な課題となつてゐるわけであります。国交省として、地域公共交通、特にバス、鉄道の人材確保と技術、技能の伝承に向けどのように取り組んでいかれるのか、伺います。

○政府参考人(西脇隆俊君) お答えいたします。

御指摘のとおり、公共交通が深刻な課題となつてゐるわけであります。国交省として、地域公共交通、特にバス、鉄道の人材確保と技術、技能の伝承に向けどのように取り組んでいかれるのか、伺います。

○政府参考人(西脇隆俊君) お答えいたします。

御指摘のとおり、公共交通をめぐる環境が厳しさを増してはいる中で、地域の交通事業の従事者の就労環境が悪化し、人材不足が深刻化するとともに、それに伴いまして技術の継承というものが課題となつております。

○政府参考人(西脇隆俊君) お答えいたします。

御指摘のとおり、公共交通をめぐる環境が厳しさを増してはいる中で、地域の交通事業の従事者の就労環境が悪化し、人材不足が深刻化するとともに、それに伴いまして技術の継承というものが課題となつております。

このうち、人材不足につきましては、女性や高齢者の活用が喫緊の課題であると考えておりますので、そうした方を紹介するなどの支援を講じたいと思っておりますが、私どもとしては、市町

村の職員が様々な主体と一緒に計画策定に前向きに取り組んでいただく過程が人材の育成にもつながるものになるというふうに考えております。

また、技術の継承につきましては、特に中小の鉄道事業者への支援が重要であると考えておりますので、そうした方を紹介するなどの支援を講じたいと思っておりますが、私どもとしては、市町

村が地域住民と一緒に計画策定に前向きに取り組んでいただく過程が人材の育成にもつながるものになるというふうに考えております。

このうち、人材不足につきましては、女性や高齢者の活用が喫緊の課題であると考えておりますので、そうした方を紹介するなどの支援を講じたいと思っておりますが、私どもとしては、市町

村の職員が様々な主体と一緒に計画策定に前向きに取り組んでいただく過程が人材の育成にもつながるものになるというふうに考えております。

○吉田忠智君 是非、今後、現場の状況をよく見ていただき、あるいは現場の意見をしっかりと聞いていただいて、国交省としては是非定員の確保に

備え支授機構が鉄道事業者に対しまして鉄道構造物

の補修や管理等についてのアドバイスを行う事業等、具体的な支援を開始したところでございました。

今後とも、これらの取組を更に充実させることによりまして、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に必要な人材の育成、確保、それから技術の継承の支援についてもしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○吉田忠智君 地域公共交通が十分に確保されていない地域において、高齢者や通学する児童生徒等の移動手段を確保するため、地域公共交通再編事業において自家用有償旅客運送、いわゆるコミュニティー交通が例外的な措置として導入されているわけであります。

自家用有償旅客運送が公共交通空白地域を埋めて、国民の移動の権利を保障する重要な役割を担つてゐることは事実であります。しかし、当初例外的措置とされたものが今日では急増、常態化しております、タクシー事業と競合したり交通事故を起すケースも見られます。改めて、自家用有償旅客運送についての国としての考え方、原則を確認させてください。

○政府参考人(田端浩君) 自家用有償旅客運送は、道路運送法に基づきまして、過疎地や福祉の輸送などの地域住民の生活に必要な輸送がバス・タクシー事業によつては提供されない場合に、いわゆる白ナンバー車両を使用して有償で運送できることとする制度でございます。

そのため、導入に際しましては、地域の協議会において、地方公共団体、地域のバス・タクシー事業者、住民などの関係者が、バス・タクシー事業によることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するために必要であることについて合意をしているということが要件となつたわけでありますけれども、是非国としても、助言にとどまらず、勧告、是正等、適切な自治体に対する対応をしていただきたいと思つています。

最後に、内容についての賛否は別にしまして、自家用有償旅客運送に関する制度を運用していくこととしております。

○吉田忠智君 今国会で成立いたしました、いたしました第四次地方分権一括法により、自家用有償旅客運送についての国の登録、監査等の事務権限については、希望する市町村、都道府県に移譲することになるわけであります。自家用有償旅客運送に対する今後の国の関与はどのようになるのでしょか、安全確保がおろそかになるおそれはないでしょか、伺います。

○政府参考人(田端浩君) ただいま御指摘のとおり、自家用有償旅客運送の事務権限につきましては、現在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などを盛り込んでございます。

しかしながら、移譲後におきましても、バス・タクシー事業による輸送が提供されない場合の補完という自家用有償旅客運送の位置付けは維持することとしております。これを担保するためのルールや基準の設定は引き続き国土交通省が担つていくこととしております。

また、自家用有償旅客運送の輸送の安全確保や利用者の利益の保護も引き続き重要でありますことから、この移譲を受けた地方公共団体においてこれら的事務が適切に遂行されるよう、地方自治法に基づく技術的助言等も活用しながら、国土交通省として適切に対応していくこととしております。

いずれにいたしましても、今後とも地域ごとに、バス・タクシー事業を中心として、必要な場合には自家用有償運送も活用できる、このベストミックスが実現するよう地方公共団体等と密接に連携して取り組んでまいりたいと考えております。

○吉田忠智君 これは附帯決議の文言でも議論になつたわけでありますけれども、是非国としても、助言にとどまらず、勧告、是正等、適切な自治体に対する対応をしていただきたいと思つています。

の在り方、その中での国土交通行政を考える上で非常に有意義であったと思っております。

まちづくりも地域公共交通も、人口増加と高い経済成長を前提に、交通事業者の宅地開発と鉄道やバスなどの路線新設がセットで民間のビジネスモデルとして成立してまいりました。ところが、現在は人口減少、高齢化、経済成長も定常化が定着しております。状況は大きく変化をしているわけでございます。

現時点では、経済的に正當に評価されないために採算性が期待できない事業については公が提供せざるを得ません。これは、公共サービスの大原則であります。この原則をきちんと踏まえない

で公共サービスに独立採算制や事業性を要求することは大きな間違いであると考えます。衆議院での審議において、富山市長を始めとする参考人の皆さんも、地域公共交通への公費投入の妥当性を根拠付けること、すなわち地域公共交通を公共サービスとして理解することの重要性を訴えられました。

○委員長(藤本祐司君) 他に御発言もないようですが、両案に対する質疑は終局したものと認めます。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○辰巳孝太郎君 私は、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・福祉・商業施設などの容積率や用途制限の緩和などをすることにより、当該施設を都市の中心に誘導して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す。

○辰巳孝太郎君 私は、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・福祉・商業施設などの容積率や用途制限の緩和などをすることにより、当該施設を都市の中心に誘導して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す。

本法案に反対する第一の理由は、本法案には誘導の仕組みはあっても事業者の身勝手を規制する仕組みがなく、これまでの規制緩和路線への反省という点を広くアピールをしていただいて、国民の理解を得ていくべきではないかと考えますが、最後に大臣の御所見をいただきたいと思います。

○国務大臣(太田昭宏君) 御指摘のように、これまでの我が国の公共交通というのは専ら交通事業者に委ねてきているという状況にありましたが、それでもそれではしのげない、耐えられないという状況にあると思います。ましてや、高齢社会とい

うことになりますと、生きていく上に公共交通という交通手段は極めて重要だというふうに思つております。おりまして、今までのようないくと民間事業者任せにするのではなくて、地域全体でこれを支えていくと地域公共交通不ットワークの再編がもたらす地域活性化等の様々な効果について国民の理解を深めていただくとともに、地域公共交通に対する支援の一層の充実を図つてまいりたいと思つております。

国交省として、今後、まちづくりと一体となつた地域公共交通不ットワークの再編がもたらす地域活性化等の様々な効果について国民の理解を深めます。

制するなどのゾーニング規制が強化されました。

しかし、大型店の郊外立地は依然として続き、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。二〇〇六年の規制強化が不十分であったことは明らかです。コンパクトシティーというなら、こうした事業者の身勝手を規制する仕組みをつくることこそ必要です。

反対の第二の理由は、特定用途誘導地区において容積率緩和による立地誘導策を導入することには、高層ビル等が乱立する大規模再開発事業を促進し、無秩序な都市開発を招くおそれがあるからです。これまでも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きました。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、誘發することが懸念されます。

よつて、本法案に反対をいたしました。

○吉田忠智君　社会民主党・護憲連合を代表して、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案に反対の討論を行います。

本法案は、住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関連する施設の立地の適正化を図るため、市町村による立地適正化計画の作成について定めるとともに、当該施設についての容積率及び用途制限の緩和等の措置を講ずるものであります。

反対理由の第一は、いわゆる小泉構造改革を始めとする一連の都市再生政策、容積率や用途制限の規制緩和により大規模商業施設や都市部での高層マンションの建設が可能となり、地元住民への日照問題やビル風などの住環境の被害、景観破壊などのいわゆる町壊しが深刻な社会問題となり、建築紛争も多発していることについて国交省の反理由の第二は、まちづくりの主体であるべき住

民への事前事後の十分な情報公開、住民参加の保障について不十分な点です。計画について公聴会を開催したり都市計画審議会の意見を聞くなどの

べきである。

備に向けた支援を行うこと。

五　住宅の立地の集約化を図ることが重要であることから、都市機能誘導区域における事業

手続が決定されておりますが、地方議会も計画策定に関与できないなど住民参加は形骸化してお

り、個別の建築紛争が後を絶たない状況です。

理由の第三は、本法案による都市機能誘導区域における容積率や用途制限の緩和は、住民参加等が不十分な点と相まって更なる町壊しを招くので

いるのは、人口減少や高齢化を見据えた持続可能な都市政策、住民主体のコンパクトなまちづくりに向けた抜本的な制度改正です。

以上申し述べ、本法案に対する反対の討論といたします。

○委員長(藤本祐司君)　他に御意見もないようですから、討論は終局したものと認めます。

これまで、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案の採決を行います。

本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(藤本祐司君)　多數と認めます。よつて、本案は多數をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、田城君から発言を求められておりますので、これを許します。田城郁君。

○田城郁君　民主党・新緑風会の田城郁です。

私は、ただいま可決されました都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案に対し、自由民主党、民主党・新緑風会、公明党、日本維新の会、結いの党、みんなの党及び社会民主党・護憲連合の各派共同提案による附帯決議案を提出いたしました。

案文を朗読いたします。

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)

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に万全を期す

一　人口減少や高齢化の進展など、我が国の地方都市を取り巻く環境が厳しさ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てその対応に万全を期すこと。また、その際にも留意し、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も引き続き検討すること。

三　居住誘導区域において高齢者向けサービスと一体となつた住宅の供給を促進するため必要な支援を行うとともに、高齢者等の優良な住宅資産が子育て世代に活用されるなど、その有効利用を図ることが可能となるよう、住み替えや中古住宅流通市場、リフォーム市場の活性化を推進すること。また、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こと。また、都市計画部局、福祉部局、交通部局などが一体となつて取り組むことのできる体制の整備、地方公共団体の人材の確保及び育成等に關し必要な支援を行うこと。あわせて、集落の中心再構築には、地域公共交通ネットワーク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当たつては、「地域公共交通の活性化及び再生に關する法律」の一部を改正する法律に基づく基本計画との連携と調和が十分に図られ

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。

右決議する。

以上でございます。

○委員長(藤本祐司君) ただいま田城君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

○委員長(藤本祐司君) ただいま田城君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(藤本祐司君) 多数と認めます。よって、田城君提出の附帯決議案は多數をもつて本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、太田国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。太田国土交通大臣。

○国務大臣(太田昭宏君) 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に賛成の方の挙手を願います。

○委員長(藤本祐司君) 多数と認めます。よって、田城君提出の附帯決議案は多數をもつて本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、太田国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。太田国土交通大臣。

○委員長(藤本祐司君) 次に、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の採決を行います。

本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(藤本祐司君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決

すべきものと決定いたしました。

この際、田城君から発言を求められておりますので、これを許します。田城郁君。

私は、ただいま可決されました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し、自由民主党・民主党・新緑風会・公明党・日本維新の会・結いの党、みんなの党及び社会民主党・護憲連合の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

○田城郁君 民主党・新緑風会の田城郁です。

私は、ただいま可決されました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し、自由民主党・民主党・新緑風会・公明党・日本維新の会・結いの党、みんなの党及び社会民主党・護憲連合の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

地域公共交通ネットワークの充実と安全運行のため、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、労働条件の改善に十分に配慮すること。

四 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、バスやタクシーを活用したマンド交通の導入・普及に向けた支援の拡充について検討すること。また、地域公共交通再編事業において同様の役割を担う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等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ないよう、市町村等に対し、助言等の支援を行うこと。その際、当該事務・権限を適切に遂行できる能力・体制を速やかに整えらるよう、新たな国土のグランデザインや交

通政策基本計画の策定に当たっては、総合的な交通体系における地域公共交通の役割とその在り方を明確に示すこと。

二 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。

三 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、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、積極的に進めること。

八 大規模地震発生時において地域住民の避難手段を確保し、被災地の早期の復旧・復興を図る上で、地域公共交通網の機能を維持することが極めて重要であることに鑑み、鉄道駅をはじめとする災害時において重要な役割を担う地域公共交通に関連する施設の耐震化が一層促進されるよう必要な支援を検討すること。

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

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」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」に規定する法律の一部を改正する法律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。

五 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の導入に努めるとともに、その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。また、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に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

によ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。

八 大規模地震発生時において地域住民の避難手段を確保し、被災地の早期の復旧・復興を図る上で、地域公共交通網の機能を維持することが極めて重要であることに鑑み、鉄道駅をはじめとする災害時において重要な役割を担う地域公共交通に関連する施設の耐震化が一層促進されるよう必要な支援を検討すること。

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

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」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」に規定する法律の一部を改正する法律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。

五 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の導入に努めるとともに、その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。また、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に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

によ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。

八 大規模地震発生時において地域住民の避難手段を確保し、被災地の早期の復旧・復興を図る上で、地域公共交通網の機能を維持することが極めて重要であることに鑑み、鉄道駅をはじめとする災害時において重要な役割を担う地域公共交通に関連する施設の耐震化が一層促進されるよう必要な支援を検討すること。

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

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」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」に規定する法律の一部を改正する法律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。

五 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の導入に努めるとともに、その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。また、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に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

によ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。

八 大規模地震発生時において地域住民の避難手段を確保し、被災地の早期の復旧・復興を図る上で、地域公共交通網の機能を維持することが極めて重要であることに鑑み、鉄道駅をはじめとする災害時において重要な役割を担う地域公共交通に関連する施設の耐震化が一層促進されるよう必要な支援を検討すること。

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

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」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」に規定する法律の一部を改正する法律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。

五 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の導入に努めるとともに、その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。また、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に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

によ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。

八 大規模地震発生時において地域住民の避難手段を確保し、被災地の早期の復旧・復興を図る上で、地域公共交通網の機能を維持することが極めて重要であることに鑑み、鉄道駅をはじめとする災害時において重要な役割を担う地域公共交通に関連する施設の耐震化が一層促進されるよう必要な支援を検討すること。

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

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」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」に規定する法律の一部を改正する法律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。

五 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の導入に努めるとともに、その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。また、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に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

によ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。

されましたことに深く感謝申し上げます。

今後、審議中ににおける委員各位の御高見や、た

だいまの附帯決議において提起されました事項の
趣旨を十分に尊重してまいる所存でございます。

ここに、委員長を始め理事の皆様、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。

誠にありがとうございました。

○委員長(藤本祐司君) なお、両案の審査報告書
の作成につきましては、これを委員長に御一任願
いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(藤本祐司君) 御異議ないと認め、さよ
う決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時四十八分散会

五月九日本委員会に左の案件が付託された。

一、精神障害者に対して公共交通機関の運賃割
引制度の実施を求めることに関する請願(第
一三四一号)(第一三四九号)

第一三四一号 平成二十六年四月二十五日受理
精神障害者に対して公共交通機関の運賃割引制度
の実施を求めることに関する請願

請願者 岡山市 岡田宜之 外四百九十九
名

紹介議員 田城 郁君

この請願の趣旨は、第一一四九号と同じである。

第一三四九号 平成二十六年四月二十八日受理
精神障害者に対して公共交通機関の運賃割引制度
の実施を求めることに関する請願

請願者 福岡市 田中啓子 外四百五十名
紹介議員 田城 郁君

この請願の趣旨は、第一一四九号と同じである。

平成二十六年五月二十三日印刷

平成二十六年五月二十六日發行

參議院事務局

印刷者

國立印刷局

C