

◇この議事速報は、正規の会議録が発行されるまでの間、審議の参考に供するための未定稿版で、一般への公開用ではありません。

◇後刻速記録を調査して処置することとされた発言、理事会で協議することとされた発言等は、原発言のまま掲載しています。

◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますので、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と受け取られることのないようお願いいたします。

○梶山委員長 次に、西岡新君。

○西岡委員 日本維新の会の西岡新でございます。きょうは、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案並びに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案ということで質問をさせていただきたいと思っております。

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

私の地元の今治市でも、愛媛県下の第二の都市でございます。十年前に合併のときには十八万人いた人口が今十六万六千人というふうになっております。中心部に商店街があるわけでございますけれども、この商店街に私も小さいころ行くの

を楽しみにしておったようなところがあつたものが、今や、その入り口の店舗などはずっと空き店舗になつたままでありますし、商店街の中も既にもう空き店舗が幾つか見られるというような状況であります。しかも、この商店街の入り口にあつた大手デパートが平成二十年に閉店してから、その跡地はとりあえず更地にしたものの、その後の跡地利用をどうするかというのはまだまだ思案されていくような状況でございます。

商店街の方々もいろいろなイベントを通じて何とか中心市街地の商店街を再び活性化させようというふうな取り組みをしておるわけでございますけれども、隘路に入つてしまつて何か八方塞がりのような状況になつておるのが現状であります。

そういった状況の中、一方では、今治の新都市開発事業というものがあつて、これは、都市再生機構が事業主体となつて、愛媛県と今治市と協力し合つて新たな都市をつくるということで、住む、働く、学ぶ、遊ぶという四つの機能を持つ新たな都市をつくつてさらに活性化させようというふうな取り組みをしておるわけでございます。

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

たしか、前回、中心市街地活性化法の改正をした際にも、私は当時は自民党議員の秘書でありましたけれども、とりあえず、生き残ることができると商店街を先に助けようというような雰囲気の中で議論があつたというふうに思いますけれども、コンパクトシティーを目指すならば、やはり人を呼び込める中心市街地の商店街、魅力的な商店街づくりというのが大事だというふうに思っております。

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

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

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

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

その中で、今後の商業のあり方あるいは広域経済圏のあり方の中で、この中心部の位置づけをどのように持つていくのかということ、まさに立地適正化計画、これは一市町村だけでつくるところもございませぬし、数市町村が連合してつくっていただくことも結構でございます。その中で位置づけをしつかりさせていただく。

そのような中で、一般の法律は中活法による商業活性化政策ともきちつと連携をしながら、その位置づけを都市全体の構造の中に位置づけて、中心市街地にさまざまな機能が集約するように支援をしてまいりたい、かように考えております。

○西岡委員 ありがとうございます。

やはり、中心市街地に再び人を集めてくるというのは、よっぽど工夫をしてやらないと難しいと思いますし、そういった点では、この法律でつくられる立地適正化計画、これは市町村が作成するわけでございませぬけれども、そういったものが非常に重要になってくるというふうに思っております。

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

○石井政府参考人 お答え申し上げます。

都市機能誘導区域、居住誘導区域、この設定の

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

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

この両区域の設定でございますが、都市機能誘導区域の場合には、特に事業者の方との協議が大変重要でございますし、さらに、居住誘導区域の場合には、住民の方、住まわれる方との意見の調整が大変重要でございます。

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

また、当該計画を作成する場合には、代表者だけでなく、広い意見を求めるということで、公聴会を開催するといった形で、住民の意見が広く反映される措置をするということになっております。

○西岡委員 ありがとうございます。

都市機能誘導区域というのは旧町村を想定しているというふうな話でありますけれども、平成の

大合併によつて、私どもの愛媛も、七十あった市町村が二十まで減ったわけでございます。この中で、今治市は、島嶼部も含めて一市十一町村が新たに合併して、平成十七年にスタートを切ったわけでございますけれども、こうした地域では、コンパクトシティという方向性には賛成しながらも、都市計画マスタープランなどを拝見していると、どうしても、合併前の旧町村の歴史や文化があるわけでございますから、こういったところを気を使った都市づくりを進められておられます。

もちろん、旧町村の中心部や公共交通で結ばれるようなところは、日常の生活の拠点になるわけでございますから、配慮しなければならぬというふうには思いますけれども、実際、そういったところを歩いて見えますと、かつて旧町村の中心部であったようなところが、そういったところでさえ、既に空洞化が進んでいるというのが現状でございます。想像以上に過疎化が加速しているというのが実態ではなからうかと思えます。

こうした地域においては、計画を策定する当事者が、市町村合併などの経緯があるために、やはりある程度平等に進行していかなければいけないというふうな取り組みにどうしてもなつてくるかと思えます。そういった点を改善するためにも、私は、やはり国なり都道府県がアドバイスなり支援をするような体制も必要かならうかというふうにしておりますけれども、この点についてお伺いしたいと思います。

○石井政府参考人 今の都市計画法、昭和四十三年の都市計画法で線引きが導入されました。そ

のときも、初めてまちづくりの中に線引きというものを入れるということで、市町村の方は大変苦労をされて、国土交通省、当時の建設省は、専門家を派遣したり、いろいろアドバイスを行って、何とか線引きの実現にこぎつけた。

先ほど来、今回のものは、誘導という形ではありませんが、第二の線引きのような価値もあるということ、その上でいいますと、極めて専門的な知識あるいは先進事例を共有することが大変重要でございます。

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

○西岡委員 ありがとうございます。

都市と交通が一体となってやるということはいくわかります。

いつも思っておるんですけども、よくコンパクトシティという例が富山しかないというのが、どうなのかなというような思いがございますけれども、これまでの審議の中でも、この法案が想定している自治体の人口規模というのが大体十万人規模だというふうな話ございましたが、平

成二十二年だと、十万人以下の都市は八三%にも上っております、これが三十年後には八六%までになるといようなことが推計されております。いずれ集約された都市に吸収されていくようなことも十分考えられることではあるかと思えますけれども、こうした中、やはり私は、自分の選挙区でも、十万人を超える都市というのは今治しかございませんでして、それ以外の都市はやはり三万人とか、そういった規模の都市でございますので、こういったところが将来的にはどうなるんだろうかというようなことを非常に危惧をしております。

今回法律が想定されている規模よりも小さい都市の生き残りというか今後のあり方について、大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

○太田国務大臣 私は昨年、四国に行きまして、黒潮町を訪ねました。三十四メートルの津波があるということ、もうとても住めない。

ところが、町長さん、大西さんとおっしゃるんですが、何とかここで住み続けられるようにということ、徹底的に防災ということを中心にして、花とかそうしながら、そして漁業ということをして、花とかそうしたこともどういふふう配置してという、町全体を考えるとということをやりました、それでずっと回って、一万二千人の町なんですけれども、実に二万人の方とお会いして、話を聞いて、みんな、では災害があったらこう逃げよう、ああ逃げよう、そして仕事はこういふふうにしていこう、そして山を削って命の山をつくらうというふうな、そういうことをやる。

その奥のところは百四十四人の集落がありまして、真ん中に、廃校となった学校を利用してディマンドバスを回して、そしてそこに、小さな一つの教室だったところがデパートと称しているいろいろなものを売って、そしてカラオケがあったり、お年寄りが非常に元気に集ってきている。黒潮町から職員が一名朝派遣されて行っているというように、それぞれのところが生き抜いていくということを考えるということが一つこれは大事だと思います。

モデルといっても地域性が全然違います。私の生まれ育った愛知県東三河の新城市なんというのは、誰も知らない市だった。豊橋から相当奥地に入っていったところに市が三万人ぐらいあるんだということ、ところが、突然、南の方に、東名が豊川というところにインターチェンジができて、今度、北の方には新東名がインターチェンジができるということで、高速と高速の真ん中とこのところという最大の条件のところに位置することに偶然なりまして、急いでここはまちづくりということを戦略的に考えなくてはならないという話合いが今行われています。私も十九日には行ってこようというふう思っています。

それぞれのところにはそれぞれの持ち味というものがあるし、どうやってこれを、自然状態ではなくてまちづくりを本格的にどうするかということ、それぞれの地域性と、そして、何でも東京型なものじゃなくて、どう生き抜いていくかということ、これを本格的に考えるということは、この法律が想定している十万人を超えるようなところを

モデルと一応言いますが、そこでもいろいろ違ってくる。

私は、ぜひとも、こういう法律によって、我が町はどうやって生き抜いていくのかということやどの町もみんな考えていく、そのためには応援するよということが一番根っこにはあるということをお理解いただいて、千八百の市町村が、それぞれ自分たちがどうこれから生き抜いていかかというのを考える、そうした機運にもしたいし、応援をしていくというふうはこの法律をしていきたいと思っております。

○西岡委員 大変示唆に富む話をありがとうございます。地域が努力して、それぞれの地域の多様性も大事だということであります。私も、地元の地域に対してもしっかりと協力していきたいと思っております。

一方で、もう一つ大臣の肝いりでおつくりになられた新たな国土のランドデザインという中で、大臣は、東京一極集中からの脱却ということを目指すというふうにおっしゃられておることもありますけれども、一方で、グローバル化の必要性的な進展の中で、大都市の国際競争力強化の必要性も説かれておられます。

一見相反するような方向性だと思えますけれども、この点について、大臣の御見解を確認させていただきます。

○太田国務大臣 自然の流れの中で続いてきた東京への一極集中を脱却して、それぞれのところに拠点があつて、維新の会は特に地域主権型道州制ということをおっしゃりますが、それぞれにエン

ジンができるということが大事だというふうに思っています。

地域主権という言葉はおかしい言葉で、地域主権なんというのはなくて国民主権なんです。あえて、江口さんを初めとして私は一緒にやらせていただきましたが、地域が自立的に自分たちで物事を考えるという意味を込めて、強調するために地域主権ということをおっしゃっているんだというふうに言われていますけれども、私は、それぞれのところが自立的にどういうふうな地域を守り立てていくかという、そうした主体的なエンジンが各地域にできるということが大事だというふうに思っています。

しかし、東京の一極集中ということがそのまま進みますと、いろいろな弊害が出てきます。ですから、首都圏を初めとしてそれぞれにエンジンができる、そして都市間競争にたえ得るということが大事なんです。同時に、依然として続く東京への一極集中からの脱却を図るということは、一方で大事なことだということに思っています。

例えば、昔の、東京から一極集中を打破するといつて首都移転とかいうこととは違うんですが、最近になって特に、増田寛也さんを初めとして多くの方がみんな強調しているように、地方で人口が減少して、どんどん若者が東京、首都圏に流入していきくと、地方が、地域社会がますます衰退をしようというところがありますから、それを食い止めるためには一極集中からの脱却が大事である。

また、増田さんが言っているように、出生率を

考えると、東京の出生率と地方の出生率は違つて、地方の方がはるかにゆとりがあるというんでしょか、そうしたことで、お子さんも生まれるということとは明らかで、ますます東京に来ていって、お子さんが生まれにくいということになると、全体の日本じゅうの人口減少というのに拍車がかかってしまうということで、東京の一極集中を脱却しなくては行けない。

また、もう一つ、幾つもあるんですが、東京にそうしたことが流入しますと、東京は、大変な首都直下地震というものが切迫しているというリスクがございます。そうしたことから、これまで以上に東京に人口や経済機能が集中することは、災害のリスクが高まっていく。また、代替機能を持つというふうな幾つかの点から、国際競争力を持つようなそうした大都市を、道州ということになったら、それぞれのところに一つは中核的なものをつくるということも、東京だけに一極集中しているというところを脱却して、日本全体の中でバランスのとれた強い日本全体をつくっていくといういろいろな要素があつて、私は、東京の一極集中からの脱却ということ、日本を強くするために必要だということに思っています。

○西岡委員 ありがとうございます。

私の地元の四国も、本当に、東京や大都市圏に人口が流出してしまつてなかなか厳しい状況ではありますし、三％経済と言われるぐらい、経済的観点から見ても、将来の展望がなかなか開きがないというところがございます。こういったところ

は、私の政治家としてのライフワークとしてもしつかりやっていきたいと思しますので、どうぞ今後とも御指導をお願いしたいと思います。

次に、地域公共交通活性化再生法改正案についてお尋ねしたいと思います。

この法律で、地域公共交通網形成計画は原則市町村がつくられるということであり、もちろん、国交省が作成している資料の中に「市区町村における公共交通専任担当者数」というものがありまして、それを見ると、十万人から二十万人規模の都市でも、専任の担当者が一人もいないところがあるが五五・九%もあるんですね。これが人口規模が小さくなればなるほど増加しておりまして、三万人未満の都市でありまして九割を超えているというふうな状況であります。

過疎化に直面している市町村の市役所や役場では、やはり、そもそも部や課の数が少なく、総務課がすべてをやっているような状況もあると思えますが、本来、住民の方々の生活の足を守るといのは重要な役割であるというふうに思いますけれども、なぜこういったところに専任の担当者がいないのか、そういった理由について国交省がどういうふうに思われているのか、お教えいただければと思います。

○西脇政府参考人 お答えいたします。

今の先生御指摘の数字は、私どもの現況調査の数字でございます。

全国的に見ると、地域公共交通を担当する職員が全くいないというところはないのでございますが、御指摘のように、一部の大都市を除いてほと

んどの市町村では、例えば総合企画の部門ですとか、まちづくりなどの他の部門との兼任によりまして地域公共交通の担当職員を配置しているのが実情というふうに承知しております。

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

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

○西岡委員 財政事情もあつて兼職しているところが多いというふうなお話でございましたけれども、であるならば、今回、市町村がそういった計画をつくるに当たって、やはり国がそれぞれの市町村の規模や地理的条件に合ったメニューをまず提示してあげるといふことをして、市町村がこれから考えるといったものではなくて、国が提示したメニューから選択をしていくというふうな、そういう仕組みをつくるのがよいかと思えますけれども、今後の法改正後の市町村への支援体制についてはどのように考えておられるのか、お聞きしたいと思えます。

○西脇政府参考人 お答えいたします。

市町村が地域公共交通網形成計画を策定する際には、当該市町村の人口や規模や地理的条件の地

域特性に応じて、多様な交通サービスを組み合わせせていかなければならないと思えます。

御指摘のように、市町村は人材に限られておりますので、このような取り組みを進めるに当たりましては、同じような地域特性を有する他の市町村での成功事例を参考にすることが極めて有益と考えております。市町村がみずから考えるということですが、その考える際にはこうした方法が極めて有益だと思っております。

従来から、先進的な事例というものを収集してホームページ、またシンポジウムにおいて広く紹介するとともに、研修の場も活用しているわけでございますけれども、こういうような取り組みは引き続き進めますが、今後は、先ほどからも答弁がございまして、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、それから地方整備局、運輸局によりましてワンストップ相談窓口の設置、それから計画策定支援の予算措置もしております。こうしたことを通じて、前向きに取り組む市町村を積極的に支援してまいりたいと思っております。

○西岡委員 ありがとうございます。

国土交通省の交通政策審議会の交通体系分科会地域公共交通部会は、昨年十二月に中間取りまとめということで、取りまとめを発表されましたけれども、私の選挙区の松前町、これは松前と書いてマサキと読むわけでございますが、きょうは元松前町長の前田委員もいらつしやいますけれども、この町と姉妹都市の関係を結ばせていただいております、松前町の白石勝也町長もこの臨時委

員でありました。大変アイデアマンで、確固たる信念を持つ政治家でございまして、私も大変尊敬しておる政治家であるわけでございます。

この松前町で、松前町ひまわりバスというコミユニティーバスを走らせておりまして、住民から大変好評なわけでございますけれども、こういったものを新たに設ける際にどういった苦労話があったかということをお聞きすると、バス停の位置だとか距離だとか経路だとか、国といろいろやり合って、手続が大変で時間と手間がかかり過ぎるといことが一番おっしゃられていたことでありまして、利便性を図るには市町村に権限を持たせて任せた方がいいのではないかとこのことを申されておられました。

あとは、私もいつも言わせていただいておりますけれども、現在の国の補助制度がやはり実情と合っていないという部分もございまして、そういったところを鑑みますと、住民の足の確保ということが非常に重要なわけでございまして、住民に近い市町村が主体的に取り組むことができるような体制づくりというのが何より肝要なのかなというふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

あと、次の質問は飛ばさせていただきます、自家用有償旅客運送についてちよつとお聞きしたいんですけれども、第四次分権一括法案において、自家用有償旅客運送の事務、権限を地方公共団体に移譲されるということでございます。

山間部や島嶼部の交通空白地域においては、高齢者などが日常に欠かせない買い物をするにも不

便だったり、病院に通院するのも不便であったり、選挙の投票に行くにもなかなか大変だというような話もございました。こうした地域では自家用有償旅客運送というのは非常に有効であるというふうに思いますけれども、市町村やNPOやボランティア団体などがこの役割を担ってきているということとは、非常に評価したいというふうに思っております。

しかしながら、住民の足を確保するために、地方公共団体としては、バスやタクシーなどの公共交通事業者よりもコストを抑えることができることから、自家用有償旅客運送を優先してしまうのではないかとというようなことも、そういった懸念も事業者からお聞きしております。もちろん、運営協議会のメンバーには入っておりますから、一定の歯どめはきくんだろうと思っておりますけれども、公共交通事業者が存在する地域での役割分担を明確にしなければ、結果的に公共交通事業者の撤退を招くおそれがあるというふうに考えておりますが、その点に関してはいかがでございましょうか。

○田端政府参考人 お答えいたします。

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

現在、国会に提出中の第四次分権一括法案におきまして、この事務、権限につきまして、希望する市町村を基本として移譲することなどを盛り込んでおりますけれども、移譲後におきまして、タクシー、バス事業者による輸送が提供されない場合の補完という位置づけ、これは維持されると考えております。引き続き、協議会におきます適切な役割分担、連携ということが図られるように、地方公共団体に周知をしていきたいと思っております。

また、今般、本法案におきまして創設します地域公共交通再編事業、これにおきましても、地域公共交通ネットワークの担い手として自家用有償旅客運送を位置づけしておりますけれども、この場合、自家用有償運送の必要性につきまして、やはり関係者が合意をしていることを認定の要件とすることといたしておりますので、こういうことで、地域の住民のニーズあるいは公共交通事業者の実情などが十分反映されるように担保をすることとしております。

国交省といたしまして、引き続き、自治体あるいは地域の交通事業者に必要な助言をしてまいりますし、また、協議会での建設的な議論を通じまして、このベストミックスが実現するような、こういう交通の体系になっていくように取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○西岡委員 ありがとうございます。質問を終わらせていただきます。