

衆議院国土交通委員会ニュース

平成 26. 4. 15 第 186 回国会第 11 号

4 月 15 日（火）、第 11 回の委員会が開かれました。

- 1 ①都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案（内閣提出第 28 号）
②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（内閣提出第 29 号）
- ・太田国土交通大臣、高木国土交通副大臣、野上国土交通副大臣、伊藤内閣府大臣政務官、坂井国土交通大臣政務官及び政府参考人に対し質疑を行い、質疑を終局しました。
 - ・①に対し、穀田恵二君（共産）が討論を行いました。
 - ・①について採決を行った結果、賛成多数をもって原案のとおり可決すべきものと決しました。
（賛成－自民、民主、維新、公明、みんな 反対－共産）
 - ・①に対し望月義夫君外 4 名（自民、民主、維新、公明、みんな）から提出された附帯決議案について、若井康彦君（民主）から趣旨説明を聴取しました。
 - ・採決を行った結果、賛成多数をもってこれを付することに決しました。
（賛成－自民、民主、維新、公明、みんな 反対－共産）
 - ・②について採決を行った結果、全会一致をもって原案のとおり可決すべきものと決しました。
（賛成－自民、民主、維新、公明、みんな、共産）
 - ・②に対し望月義夫君外 4 名（自民、民主、維新、公明、みんな）から提出された附帯決議案について、若井康彦君（民主）から趣旨説明を聴取しました。
 - ・採決を行った結果、全会一致をもってこれを付することに決しました。
（賛成－自民、民主、維新、公明、みんな、共産）

（質疑者及び主な質疑内容）

谷川 弥一君（自民）

- ・都市再生特別措置法改正の効果を地元で発揮させるため、長年の懸案である、長崎県佐世保市と大村市を結ぶ東彼杵道路の整備が不可欠である。同道路の整備に対する国の支援策が何か考えられないか。
- ・陸上交通と比較して離島航路は運賃に大きな格差がある。国境を守る離島の状況や人口減少が著しい状況を鑑み、離島航路及び離島地域の公共交通の在り方について今までの考え方を考えることができないか。

伊藤 渉君（公明）

- ・居住誘導区域や都市機能誘導区域を指定・公表することによって、資産価値が変動する可能性があるのではないか。区域指定と財産権への影響との整合性はどのようになっているか。
- ・地域公共交通活性化・再生法改正案第 4 条において、国の努力義務が規定されている。今回の法改正に伴い予算や税制等の支援措置が準備されているが、地方公共団体がこれらを十分使いこなせるよう、国が後押しすることが必要ではないか。努力義務に基づき国土交通省として、具体的にどのようなことを想定しているか。

後藤 祐一君（民主）

- ・居住誘導区域の設定をしない市町村に対しては、都市機能誘導区域に対する財政支援等も行うべきではないと思うが、居住誘導区域を設定しない立地適正化計画は、想定されていないとの認識でよいか。
- ・居住誘導区域や都市機能誘導区域の区域外で届出対象となる開発等について、制度の実効性を高めるために、例えば固定資産税を重くするといった税制等のディスインセンティブを検討すべきではないか。
- ・地域の公共交通を担う交通事業者が、簡単に撤退できないようにするため、今回の法改正において、地域の合意形成を機能させるためにどのような方策があるか。
- ・過疎地等においては、今後デマンド交通が重要となる。デマンド交通に対する支援の重要性、特に利用者のニーズに応えられるよう対象を限定せずに運用できる支援措置とする必要性について、大臣の見解を伺いたい。

岩永 裕貴君（維新）

- ・都市再生特別措置法と都市計画法に基づきこれまでどのような取組が行われてきたか。また、中心市街地の課題

についてどのように認識しているか。

- コンパクトシティとは、どのくらいの面積の中にどのくらいの人口があることをイメージしているのか。
- 中心市街地の活性化について、中心市街地活性化法改正案と都市再生特別措置法等改正案はどのような連携を取っていくのか。

西岡 新君（維新）

- 両改正案と中心市街地活性化法改正案の連携によって、中心市街地にある商店街についてどのような姿を目指していくのか。
- 市町村合併した地域では、旧町村の中心部でも地域の空洞化が進行しているが、このような地域での立地適正化計画の策定に当たっては国等によるアドバイスが必要ではないか。
- 地域公共交通網形成計画の作成に当たっては、それぞれの市町村の規模等に応じたメニューを国が用意し、その中から選ぶような仕組みが必要だと考えるが、市町村が同計画を作成する際の支援体制をどのように考えているのか。

穀田 恵 二君（共産）

- コンパクトなまちづくりを進めるためには、大規模店舗の立地規制の対象を3,000㎡以上とすることや準工業地域を対象地域に加えるなど、ゾーニング規制の強化が必要ではないか。また、規制法である都市計画法ではなく、都市再生特別措置法を改正することとした理由は何か。
- 川崎市武蔵小杉駅周辺地区では、超高層マンション等の建設が相次いでいるが、今回の都市再生特別措置法等改正案で目指すコンパクトなまちづくりとはこのような事例を想定しているのか。
- 2012年の関越自動車道高速ツアーバス事故や本年3月の北陸自動車道での高速バス事故の背景にはバス運転手の人手不足があるといわれているが、バス運転手の人手不足の状況はどうなっているのか。また、人手不足はコスト削減を優先した経営に大きな要因があると考えられるが、経営の在り方を含めて指導監督する段階にあるのではないか。