

◇この議事速報（未定稿）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。

○西村委員長 次に、小宮山泰子君。

○小宮山委員 希望の党の小宮山でございます。久しぶりに川内委員の質疑を聞かせていただきながら、本当に、いろいろまだまだわからないこと、また、すっきりしない点があるなど思っております。

最近というか、本日も、委員会がスタートがおくれましたのも、防衛省が存在していないとした陸上自衛隊のイラク派遣部隊の日報が研究本部教訓課にあった、また、最近の報道では、大臣が認めていらつしやるようですが、航空幕僚監部の方にも保管されていたことが判明されたということでもあります。

複数のところにあつたこと、また、これが大臣にも報告もされなければ、今回も国会にも報告がされない。そういう意味においては大変ゆゆしき問題でもありますし、閣僚答弁に係る資料の、隠したということが常態化していたのではないかと思うところでもありますし、シビリアンコントロール、

ル、文民統制が、実際には実効性が失われてきている、損なわれているのではないかと、私としては、この議会制、また三権分立という中において、大変な危機感を今、日本国、またこの政治というものを感じております。

これに関しましては、与党、野党関係なく、三権分立の中で、私たち国民の代表として選ばれている者が、きちんとこの問題には対処をしていくこと、そしてこれを説明をしていくこと、そして再発を二度とさせない。やはり、その点が大変重要かと思っております。

そこで、三月六日に国土交通委員会、私、官庁の決裁文書の書換えということがあり得るものなかつたということとを一般論として大臣にお尋ねさせていただきました。大臣の答弁では、「私の乏しい経験ではなかなかお答えをしかねます」というお言葉でございました。

私自身は、乏しい経験ではないということは感じておりますが、国土交通省航空局において、財務省より受け取った文書を、三月六日、質問の前日、五日に確認したところ、書換えなどが行われた疑いは判明し、同日中に官房副長官にも伝達、翌日には安倍首相、官房長官にも情報が入っているということが後でわかりました。石井大臣も、五日の時点で、こうした事実を知る立場にいらつしやつたものと考えます。

財務省による決裁文書書換え、改ざんが現実のものという懸念が現実になりました。その証拠が国交省内から判明していることを把握した上で、六日、質疑の答弁であつたのか否か、まず

は、その点だけお聞かせいただければと思います。

○石井国務大臣 国土交通省といたしましては、決裁文書の書換えについて報道があつた三月二日に、航空局の担当者が理財局の担当者から国会議員に公開されている貸付決議書入手をし、その入手をした貸付決議書と国交省の貸付決議書に異なる部分があることが判明をいたしました。その点について私は三月五日の月曜日に報告を受けたわけでありまして、当省に、国土交通省に保存されているものが書換え前のものである可能性があることは認識をしておりました。

ただ、文書の作成者は財務省でございますために、国土交通省では正確な事実関係を確認できる立場にはなく、私どもとしては、財務省の方に、国交省に異なる文書があるということをお伝えをしたということでもあります。

そういった状況を踏まえた上で答弁をさせていただきます。

○小宮山委員 そうはいいいましても、やはり、国民が知るべきことであり、昨年のうちにこの情報がいかにちゃんと確認されていた。また、文書という存在があつたこともそうですけれども、やはり、この点の突き合わせができていたならば、こんなにこの森友問題というのは、もしかすると、今、全て解決をしていたのではないかと思ひますと、非常に公文書というものの扱い、認識というものが、やはり薄くなつてきている、粗末に扱われている、ひいては国会への報告も含めまして、やはり非常に認識が甘くなつてきていること、これは国会軽視にもつながつてきていることではないかと心配もいたし

ます。

その上で、四月二日に発生したと思われる、大阪航空局と気象庁大阪管区気象台の、個人情報書が書かれた機密性の高い内部文書を含む破棄書類が路上に散乱した件について、回収し、適切な処分、再発防止を願うところではありません。ただ、けさもニュースでやっておりましたけれども、いまだに、何日かたっても、この文書が回収されないのが植木から見つかるなどということもあつたそうです。

やはり適切に再発防止を図るといふのは重要ではありませんが、まずもって、個人の情報などが入つたものが細断もされずに捨ててしまったという文書に対する、とらなきやいけないものもありますが、きちんと破棄をしなければいけない、そういった認識や、また、職員そのものの感覚の鈍さというよりか、非常に軽く扱っているような今の現状というものが、これが大変懸念をするところであります。

この点、再発防止に対し、大臣、もし何か御意見、また、どのようなことをされたのか、御決意をお聞かせいただければと思います。

**○石井国務大臣** 今委員から御紹介いただいたような事案が発生いたしましたことは、大変遺憾であります。

改めて、文書の破棄に当たってもきちんと適切に管理するよう、省内において再発防止を指示したところでございます。

具体的には、このような事案の再発を防止するために、機密性のある文書等の廃棄に際しては、

細断、溶解等の復元が困難な状態にしなければならぬ旨を再度職員に対して指導徹底を図るよう四月四日に省内の全部局に対して指示をいたしたところでございます。

**○小宮山委員** 何を細断するか、溶解するかというのも、やはりしっかりとしたコンプライアンスを持つていただきたい。

今回は、どうも報道によりますと、飲み会の案内で連絡先が入つていたみたいなのも路上にあつたようであります。確かにこれは細断でもいいかなと思えますが、防衛省のように隠すとか、また特定秘密の資料もそうですけれども、都合の悪いのは溶解、細断されては困つてしまいますので、この点の判断はしっかりとれるように、御指導のほどお願いしたいと思います。

大臣にちらつと手でジェスチャーもしていただきましたので、その点は、本日のところは信頼していききたいと思えます。

さて、本日の議題の都市再生特別措置法改正案は、低未利用地の有効かつ適切な利用促進を進めるとともに、地域の実情に応じた市街地の整備促進により都市再生を図ることを目的としております。都市のスポンジ化対策、都市の遊休空間の活用による安全性、利便性の向上を目指す法律でもあり、大変これを有効活用されるということが期待されるところでもあります。

さて、私の地元、埼玉県川越市に、三月二十八日には国土交通委員会視察に訪れていただきました。大変今、年間七百万人からの観光客を受け入れているところでもあり、しかし、その分、生

活空間と住民のこと、また訪日観光客との関係、また町並みの保存、さまざまな観点でまだまだ発展の可能性はありますが、大変さまざまな課題を抱えている地域の視察をしていただきました。

また、先ほど赤羽委員からも、いろいろな地域の地元の方々の努力というものを認めていただいたこと、心から感謝を申し上げます。

さまざまな課題もあります、見えてくるかと思えます、まだ川越に来ていただいている方、ぜひごらんいただければと思います。私も、少しでも何かお役に立てればと思っております。

さて、立地誘導促進施設協定制度が新設されます。土地所有者の全員の合意により立地誘導促進施設協定を締結することができるというのがあります。土地の所有者、筆界などが明確になっていることが、さまざまな事業推進の前提となっております。DID地区、地図混乱地域では法務省所管の十四条地図作成事業も行われておりますけれども、国土交通省所管の地籍調査をより強力に推進していただくことが、この法案の成否、また地域のまちづくりの発展のためにはやはり肝心だと考えております。

現状の認識と、国土交通省の御見解をお聞かせいただければと思います。

〔委員長退席、鬼木委員長代理着席〕

**○石井国務大臣** 現在、地籍調査は、平成二十二年に閣議決定をされました第六次国土調査事業十年計画に基づき進められております。平成二十九年三月末時点の全国の面積ベースでの進捗率は

約五二％である一方、都市部の進捗率は約二四％と低くなっております。

この主な原因といたしましては、一つには、土地が細分化されており対象の筆数が多いこと、二つ目には、権利関係がふくそうしており境界の確認に時間を要すること、三つ目には、建物等が障害となり測量にも時間と経費を要することが挙げられます。

こうした中、都市部の地籍調査では、市町村等による住民説明会への登記官の出席や、境界確認を行う現地調査等における登記官の協力等、市町村等と法務局が協力して地籍調査を実施をしているところでもあります。

国土交通省といたしましては、平成三十二年分から始まります予定の次期の第七次国土調査事業十カ年計画の策定に向けまして、特に都市部におきましては、民間の測量成果が一定の水準を有する場合には、それを国土交通大臣が指定する制度の活用を推進すること、また、地籍調査の途中段階にあっても官民境界情報を公開し、民間等による土地境界の測量等を促すこと、さらに、民間等の測量情報を、市町村、測量事業者等に広く共有する仕組みを構築すること等を検討いたしまして、引き続き、法務省、市町村等と連携をし、地籍調査の推進を図ってまいりたいと考えています。

#### ○小宮山委員 ありがとうございます。

空き家、空き地等も活用して、立地誘導促進施設、コモンズを設けることは、それぞれの地域活性化のための一矢として極めて有効な手だてとなり得ると思います。しかし、同一の地域、近い場

所に、似たような発想での立地誘導促進施設が複数設置されていることなど、どうしても横並びが地方自治体、また行政関係、よく行われてしましますが、結果として、地域の負担の観点からも、また必要性の観点からも、疑問視を呈さざるを得ないことがよくあります。

地域の負担が過度とならないよう配慮しつつ、地域活性化につながるよう、継続的に利活用が行われるための二の矢、三の矢となるような政策、対策をいかに打ち出していけるか、どのようなものが考えられるのか、このような視点から、持続可能な都市再生施策につながる、厳しい予算繰りでやりくりしている地方自治体や各地でまちづくりに尽力されている方々には、この問題は大変関心の高いところと考えております。ぜひ、国土交通省のお考えもお聞かせいただければと思います。

○石井国務大臣 立地誘導促進施設協定制度は、地域の幅広いニーズに対応しながら、地域コミュニティで必要と判断した施設を整備、管理していく仕組みであります。協定に基づき整備された施設につきましては、継続的に管理されることが必要であると考えております。

このため、本協定制度に基づき整備、管理される施設につきまして、都市再生推進法人が管理する道路、広場等の土地における固定資産税の軽減措置を講じる等、地権者の負担の軽減を図っているところであります。

また、地域の過度な負担にならないよう配慮しつつも、地方公共団体の財政制約がある中、活発な民間投資が行われていない地方部等では、まち

づくり会社や地域コミュニティ等の担い手が果たすべき役割はますます大きくなります。

国土交通省といたしましては、平成三年度予算で、官民連携の推進や地域資源の活用により地域づくりに積極的に取り組もうとする都市に対して総合的かつ集中的に支援をする地方再生モデル都市制度を創設をいたしました。この中で、担い手支援等のソフト施策も充実をさせてまいります。

これにとどまらず、国土交通省といたしましては、今後の都市政策につきまして、土地等の開発段階からインフラや建築物等のストックの有効活用や機能維持を図る管理段階まで拡張するとの視点に立ちまして、引き続き工夫を積み重ねてまいりたいと考えております。

○小宮山委員 立地誘導促進施設協定は、全員の合意により締結することとなります。立地誘導促進施設協定が締結された後、協定区域の隣接地の土地所有者に協定への参加を求めるもの、承諾いただけない場合に、全員の合意により市町村長に申しあつせんを行うよう申請することができ、市町村長は、特に必要であると認められるとき、あつせんを行うことができるものとされており、これは都市再生特別措置法第九九条三に関係するものであります。

一部の土地所有者等で合意が得られない場合に、当該土地建物を除いた土地について立地誘導促進施設協定を締結し、後に参加を求めていくといった手順を踏むことも想定されるのか否か、お伺いいたします。

また、市町村長によるあつせんが行われた上で

も、なお協定への参加を承諾しないという所有者の自由意思も認められるべきと考えておりますが、この点も確認させていただきます。

**○栗田政府参考人** 立地誘導促進施設協定の締結には、一団の土地の地権者等による全員の合意というようなことを要件にしておりますが、一団の土地というのは柔軟に解釈すべきものであるかと思えます。したがって、一部の土地所有者の合意が得られない段階で一団性が見受けられる土地であれば、まずそこから先行的に合意を得て協定締結をするという場合があるかと思えます。その後、協定締結者は、協定区域に隣接した土地を協定区域隣接地として定めることができ、また、その隣接地の地権者に対して協定への参加を求めることが可能となっており、一定の場合には、隣接の地権者の参加を促す仕組みとして、協定締結者が市町村長に要請し、市町村長からのあつせんを可能とする措置も講じているところでございます。これは御指摘のとおりでございます。

しかし、一般の制度は地域の合意を重視した制度でありますので、市町村長のあつせんが行われる場合でありまして、合意のない強制的な参加を求めるものではございません。

**○小宮山委員** 所有者が確定していても、空き地等が利用されずに放置されている場合、俗に言う筋の悪い土地という場合もございいます。

今回、都市計画協力団体の指定、これは都市計画法の第七十五条の五、六に関係するところですが、全員同意による協定締結時の参加者並

びに協定の公示後に土地所有者となった者について、反社会的勢力とされる者が含まれてしまう可能性に対してはどのように考えているのか。排除すると考える場合には、その方法はいかにされるのか。

あわせて、今回新設される都市計画協力団体内の構成員に反社会的勢力とされる者が含まれてしまう可能性とその対処などについてもお聞かせください。

また、談合、贈収賄などに関与した者が協定の参加者や都市計画協力団体の構成員に含まれる場合の対応についても伺いたします。

**○栗田政府参考人** 立地誘導促進施設協定の認可に当たりましては、当該協定の内容が立地適正化計画に記載された事項に適合するなどの要件に照らして、市町村長が適切に判断をいたします。また、都市計画協力団体の指定に当たりまして、申請者から提案された活動内容等を踏まえ、市町村長が適切に判断することとなります。

ただ、これらの協定締結当事者あるいは都市計画協力団体の構成員、構成員の一人一人につきまして、先ほど委員から御指摘がありましたような背景などを逐一確認ができるかというところは、市町村における運用現場を考えまして、なかなか困難な面があるというようなことも事実であると思えます。

他方、協定を結ばれる当事者はやはり地域の方々である場合が多い。あるいは、都市計画協力団体は地域の商工会とか地域の住民団体とか、こういうことを指定するということを念頭に置いてお

りますので、市町村の立場に立ちますと、ある程度の情報が入っている場合もあるのではないかと。とちよつと推測も含めて実態を想像いたします。

仮に協定に基づく施設の管理が適切に行われないうような場合には、市町村長は、立地誘導促進施設協定ではその認可を取り消す、都市計画協力団体については、必要な命令をし、指定を取り消すということができるとされておりまして、仮に、今御指摘のような要因によりまして、そのような実態が生じた場合には適切に対処すべきと考えております。

国土交通省におきましては、御指摘のような課題があることを明確にして、適切な運用がなされるように周知を図るとともに、また運用していく中で、有効な手だてがないか検討してまいりたいと考えております。

**○小宮山委員** 都市再生特別措置法第八十二条の二に関係してです。誘導施設を休止又は廃止しようとする者は、その三十日前までに市町村長に届け出なければならぬこととされておりまして、

現状でも、全国いずれの都市においても、医療機関や商業施設などの休止、廃止、移転などが取り沙汰された場合には、なぜそこまでの状況になる前にもつと何とかできなかつたのか。地方自治体はなぜ放置してきたのかといった指摘が多くあり、地元、現場においては大変だと思えます。休止、廃止、移転など懸念される際には、数カ月どころか、場合によっては数年前からいろいろわさは現地では起きているものでもあります。しっかりと対応を協議し、次善の策や打開策を考え、

町にとつてダメージのないようにし、むしろ新たな前進のきっかけにさえできないかと知恵を絞る必要があるんじゃないかと思ひます。

そこで、休止、廃止の届出を三十日前までとした理由はなぜなのか。市町村長は届出をした者に対し必要な助言、勧告をすることが出来るものとされていますが、施設経営上の問題があるために休止、廃止や移転を行われると考えられる場合が多いんじゃないかと思ひます。わずか三十日で把握できたとして、どのような助言や勧告を行うことが想定されたのか、この制度をつくったのか。お伺ひいたします。

町にとつて重要な誘導施設が休止、廃止などされることによつて、公式に把握するすがこれまででなかったことから届け出る制度を新設されたと考えますが、ややもすると、その施設側の都合でのみ、来月、三十日後には閉めますと通告だけすれば、それでおしまいにできる仕組みにも捉えられかねません。法の策定意図とは違う解釈が可能になつてしまわないのか懸念されます。国土交通省の見解をお聞かせください。

○栗田政府参考人 本制度は、市町村が、都市機能誘導区域内に存します商業施設、医療施設等の誘導施設の休廃止の動きを事前に把握することで、撤退前に、例えばですが、他の事業者の誘致を始めるなどの取組ができるようにしようとするものがございます。

実態としましても、商業施設が撤退する際に休廃止の事前情報がなかったために、既存の設備が取り壊されて、これらを活用することができず、

新たな誘導施設の誘致に時間と費用を要したなどの課題、実態が生じたという例があるものと承知しております。

三十日前までに届出をいただくことで休廃止の動きを事前に察知し、その時点で撤退後の設備を利用した誘致を行う、こういったことも可能になると思ひます。

あるいは、どういう助言、勧告を想定しているのかということもございますが、市町村は、必要に応じて、届出をした者に対しまして当該施設への入居候補者を紹介する、これは助言の例であります。新たな誘導施設の入居先として活用するため建築物の取壊しの中止を要請すること、これは勧告の例。そういったことが想定されます。

本制度の検討段階におきましては、誘導施設の代表的なものでは、例えば病院であると思ひます。その関連の日本医師会、あるいは、大きな商業施設も誘導施設の代表です。その関連の日本チェーンストア協会。こういった皆様方に御説明をしております。

皆様方からは、本制度はまちづくりの観点からも重要な制度である、協力して周知を図っていきたいといったような御意見を頂戴しております。国土交通省としましては、市町村に、日ごろからこれらの団体等と連携して都市機能の確保に努めるように、また、御指摘のような本末転倒の運用にならないように周知を図ってまいりたいと考えています。

○小宮山委員 ありがとうございます。全国に五十三地区あります都市再生緊急整備地

域内の区域について、駐車場施設の種類ごとの配置に関する計画を作成することができるといふことで、第十九条の十三が新たにつくられますが、今回の都市再生駐車施設配置計画の作成に当たつて、バリアフリー車両の乗りおり用の車寄せスペースの確保といった視点を取り入れていくよう政令などで定める考えはないのでしょうか。

また、都市再生緊急整備地域以外についても、バリアフリー対応推進を、駐車スペースや車寄せスペースについてより明確に対応を求めていく必要があるのではないかと考えます。

この点の御見解をお聞かせいただければと思ひます。

○石井国務大臣 高齢者や障害者等の移動等の利便性や安全性向上のため、駐車スペースのバリアフリー対応は重要と考えております。

本法案の施行に当たりましては、車椅子使用者のための駐車スペースの確保につきまして都市再生駐車施設配置計画に定めるよう、技術的助言や計画作成の手引等により周知を図ってまいります。

また、都市再生緊急整備地域以外の地域も含めまして、これまで、五百平米以上の時間貸し駐車場や二千平米以上のホテルなどの建築物に設けられる駐車場につきましては、バリアフリー法に基づく車椅子使用者のための駐車スペースの確保の義務づけ、国土交通省が作成する標準駐車場条例において車椅子使用者のための駐車スペースの確保を設けることを定め、地方公共団体の附置義務条例における同様の規定の整備促進などの措置を講じてきております。

また、本年度より、地方公共団体が行います高齢者や障害者等が利用しやすいユニバーサルデザイン対応駐車場の整備が、社会資本整備総合交付金等の対象となることを明確化しております。

引き続き、地方公共団体への周知を徹底するとともに、駐車スペースのバリアフリー対応をより明確に推進してまいりたいと考えております。

○小宮山委員 実はこの、バリアフリー法に關しましたシンポジウムが院内でございました。

そのときに、駐車スペースが、バリアフリー対応がふえるのはどうだという話をいたしましたら、そもそも、そのスペースに誰かがもう車をとめてしまったり、コーンが置いてあつてそれをどけなければ駐車ができないなどの対応がされると、結果として、バリアフリーのスペースがあつても使えない。それがまた一台ぐらいいしかなないので、現実には使えないことが多い。車で行つてもとめられないことが多いので、結果として、どんなに大変でも電車などを使つて行くようにするのがよくあることで、駐車場がどれもとまれるようになれば自動車なりさまざまな形で行くことが可能だろうが、今は、そういう意味では障害者に対しては選択肢の余地がないという状況にあるという話を伺いました。

この点に關しましては、またバリアフリー法改正において恐らく議論もあるかと思いますが、ぜひ進めていくことを御要望させていただきます。

駐車場法は、成立後、軽自動車を対象に追加し、更に自動二輪についても加える形で対象を拡大してまいりました。都市再生緊急整備地域と限らず

に一般になりますけれども、自動二輪車駐車場並びに自転車の駐輪場確保についても伺いたします。

より積極的に指導監督できるようにいき、多くの方が駐車場を利用し、そして移動ができる、そんな環境を整えるべきだと思っておりますが、この点に關しての御見解を簡潔にお聞かせいただければと思います。

〔鬼木委員長代理退席、委員長着席〕

○栗田政府参考人 自動二輪車駐車場は四輪車と比べて保有台数当たりの駐車場台数が少なく、また、駅周辺や中心市街地の歩道等には依然として約八万台の放置自転車が存在している状況でございます。

そのため、これまでも地方公共団体に対して、建築物の新築等の際に自動二輪車駐車場や自転車駐車場の附置を義務づける条例の制定を促す、こういったことをしてまいりました。御地元の川崎市では、平成二十四年にこの趣旨の条例を制定済みでございます。

あるいは、自動二輪車駐車場、自転車駐輪場の整備に対する財政的支援などの取組を進めてまいりました。

本法案を成立させていただきましたら、その施行に際しまして、改めて地方公共団体への働きかけを行い、自動二輪車駐車場及び自転車駐輪場の一層の整備促進を図ってまいりたいと考えています。

○小宮山委員 続きまして、低未利用土地権利設定等促進計画の作成に關して御質問いたします。

隣の空き家が、管理不全によつて倒壊や火災、また、台風時などの飛散物の発生、害虫や悪臭の発生など、さまざまな心配が今あります。

また、子供等の新世帯を近隣に居住させたいときなど、可能であれば当該隣接の土地を取得することは住環境の改善として望ましいと考えます。

高度成長期にスプレッド化し、ウサギ小屋と称されるほど細分化した都市の宅地の再生においても有効な手段だと考えております。例えば、今、戸建てが三十坪、四十坪程度にとどまっているのが、隣地も合わせて六十、八十坪といった敷地になつていくことは、より良好な宅地、土地、地域のあり方とつながっていくのではないかと考えております。

空き家、空き地となつている隣地取引促進について、国土交通省の見解を求めます。

○石井国務大臣 居住者が、隣接する低未利用地を住宅や駐車スペース、家庭菜園などのために利用することは、市場での取引を期待しづらい低未利用地の利用方策として有効であるとともに、ゆとりある居住空間を生み出すことで市街地環境の向上につながり得るものであると考えております。

山形県鶴岡市では、市とNPOが連携をして、空き地等の所有者と隣地居住者とのマッチングを行い、いわゆる隣地取引を連鎖させながら、低未利用地の解消のほか、ゆとりある居住空間の創出など、市街地環境の改善に成果を上げています事例も見られます。一般の権利設定等促進計画は、このような隣地取得についても対象とすることができるとなっております。

また、まちづくり団体等が低未利用地の利用促進に向けたマッチング機能を果たすための改正も措置をしております。

まずは地域において、鶴岡市などの先行的な事例も参考にしながら、今回の新制度を有効に活用いただけるよう周知等に取り組んでまいりたいと考えております。

以上であります。

○小宮山委員 市町村長は、低未利用土地権利設定等促進計画の作成に必要な限度で、その保有する情報を特定された利用の目的以外の目的のために内部で利用することができるとされております。市町村長が保有する情報であって、特定の利用の目的以外の目的である低未利用土地権利設定等促進計画の作成等のために利用が想定される情報はどのようなものがあるのか、列挙されたい。また、あわせて、個人情報保護と本規定との関係について御説明ください。そして、都市再生特別措置法第八十一条十項での低未利用土地が相当程度存在する区域とはどのように判定されるのか、簡潔にお聞かせください。

○栗田政府参考人 委員御指摘の低未利用土地等に関する情報ですけれども、これは自治体が保有する固定資産課税台帳や地籍調査票の所有者情報を想定しております。

個人情報保護との関係ですけれども、地方自治体が保有する個人情報の取扱いは、各自治体の条例において定められておりますけれども、一般的には、法令等の規定に基づく場合には、特定された利用目的以外の目的のためにその情報を利用す

ることができるといようにされております。

本法案では、立地適正化計画の誘導エリアにおける低未利用地の解消という公益性に鑑みまして、行政機関が保有する土地所有者等に関する情報を、権利設定等促進計画の作成等に必要な限度で、当該行政機関内部において目的外利用することができるといように措置したところでございます。

それから、低未利用土地が相当程度存在する区域がどのように判定されるかというようなお尋ねであろうかと思えます。これは、低未利用地の規模、分布、当該区域に占める割合などを勘案しまして、立地適正化計画の作成主体である市町村において個別に判断されるものでございます。

一つのイメージだけ申し上げますと、ある中心市街地の全域に低未利用地が広がって、三割近くに達しているような市街地がございます。その場合には、中心市街地の全域にわたって指定する、こういった活用が考えられると思っております。

○小宮山委員 都市再生推進法人の業務の低未利用地一時保有等の追加についてお伺いします。

誘導施設整備区制度の創設に当たって、都市再生推進法人の業務として、土地の取得、管理及び譲渡を行うこと等を追加するものとされております。業務に加えるだけでなく、より積極的にこれらの業務に取り組みられるよう促すためにも、支援策が必要ではないでしょうか。

この点、市町村にお任せというだけでは立ち行かない。公的金融機関からの低利、無利子などによる融資制度を始めとして、さまざまな面から十分な支援が必要と考えますが、どうお考えにな

っているかお聞かせください。

○石井国務大臣 都市再生推進法人に低未利用地の利用や管理をより積極的に行っていただくためには、委員御指摘のとおり、国や地域の関係者による継続的なサポートが不可欠と考えております。

国土交通省といたしましては、これまでも、一般財団法人民間都市開発推進機構を通じた出資制度の活用を通じまして、都市再生推進法人である株式会社飯田まちづくりカンパニーが実施をいたします、複数の空き家を地域密集型の商業施設として一括リニューアルする事業等に対する支援を行ってきたところであります。

また、平成二十九年年度には、民間都市開発推進機構と地域金融機関が連携をいたしまして、リノベーション等の民間まちづくり事業への出資などを通じて低未利用土地の活用にも寄与するファンドの立ち上げを支援する事業を創設したところであります。既に沼津、大阪、城崎、谷根千地域の計四地域においてファンドが組成をされております。

こうした事業の有効活用によりまして都市再生推進法人がより積極的に低未利用土地の利用や管理に取り組めるよう、今後も支援の拡充に努めてまいりたいと考えております。

○小宮山委員 少し先に行きます。

都市計画、都市再生、まちづくりにかかわる法制のあり方全般について、最後になると思いますが、お聞かせください。

都市再生特別措置法は、成立後、頻繁に改正さ

れておりまして、特に近年は、ほぼ毎年のように改正を重ねております。今回の改正も含めて、多くの制度や協定、協力団体といったものが追加されております。

さまざまなメニューが加わることは、それぞれの地域のニーズに照らしてより適したものを取捨選択できるようにというまちづくり、地方自治体の独自性を生かし競い合う上で、いい効果が得られるという期待があるからだと思っております。

しかし、逆に細かくなり過ぎ、数が多過ぎて、それぞれの制度のよさをしっかりと確認するまでの時間や手段に乏しいという実情もあるのではないのでしょうか。現実には、改正後数年を経てなお活用ゼロ件のものも含めて、ほとんど活用が進んでいない制度も散見されます。

例えば、非常用電気等供給施設協定、都市再生整備歩行者経路協定などでもあります。私もこれに対し質問をした記憶はございますが、結局利用されていない協定なんだというのは少々残念なところではありますし、また、地方自治体は、法律によってつくられたさまざまな制度、基本計画の策定、協議会の設置などに振り回されて手いっぱいであるという言葉も聞こえてまいります。

さらに、地方自治体において、まちづくりの都市計画についておおむね五年ごとに見直しが行われており、その際に盛り込まれている事業計画や各種制度利用の考えなどに基づいて各年度の計画が進められているのが実情であります。都市再生特別措置法のたび重なる改正によってできてくる新制度を直ちに導入するということは難しいとい

うのも、現実には運用の中でありまして。

今回、適用対象の拡大が行われる立体道路制度は、当初、自動車専用道路、特定高架道路等の新設又は改築時のときのみ限定した制度であったが、その後に対象が都市再生緊急整備地域内の一般道路まで拡大されています。

今回、都市再生緊急整備地域と限らずに、いずれの地域も、全ての道路について立体道路制度の対象とすることとなり、駅前開発など、町のさまざまな可能性を引き出すことができるとは期待はしております。一般法であれば都市計画は五年で見直しされますが、特別措置法、身軽にできる改正の枠組みを与えるという意味では重要ではあります。そのタイミングが合わない、計画に反映されないという問題、課題も現実に存在いたします。

この都市再生特別措置法を始めとしたまちづくり関連の各種法制度のあり方について、わかりやすさにつながる、また、活用されるということも必要かと思えます。ぜひ、この点に關しまして、制度や協議会の設置など可能となるメニューが細分化してきたけれども、この経過を踏まえて、大臣の今後に対する御決意など、また、見解をお聞かせいただければと思います。

**○石井国務大臣** まちづくり関連の諸制度につきましても、これまでも現場自治体のニーズに依じて法制化してきたところでありまして、これらのニーズに応えようとする結果としてメニューの数が多くなり、複雑なものとなっている面があることは、委員御指摘のとおりであります。

例えば協定制度におきましても、それぞれの目的を限定した協定制度をこれまで個別に創設してきたことから、一つ一つの制度の活用実績も少なくなっているところでもあります。

一般の立地誘導促進施設協定では、協定の対象施設をあらかじめ限定せず、それぞれの地域において必要と判断される施設を幅広く対象とすることが可能であること、制度活用のインセンティブとして、協定に基づき整備、管理される公共施設等に対して固定資産税の軽減を措置していることから、これまでの協定制度と比較しても使いやすい制度となっております。

国土交通省におきましては、今後ともニーズを踏まえまして、わかりやすく使いやすい制度の整備に努めるとともに、その活用が進むよう周知してまいりたいと考えております。

**○小宮山委員** ぜひ、地方自治体、現場があつてこそ、この法律も生きるものでもあります。各地域には伝統があり、歴史があり、そしてさまざまな仕事をされ、生活があります。私も地方議員、県会議員を経験し、国とまた地方での、議会での差異というものを感じておりました。

そして、今回、こうやって法律はできても使われないという事例もあることを考えれば、またどんなものが使えるのか、多数あるメニューの中でどれが使えるのか、どの可能性ができるのか、この点に關しましては、実行する地方自治団体とともに丁寧な対応を国交省にもお願いいたしまして、私の質問いたします。

ありがとうございます。