

第一百五十一回国会院

國土交通委員会議録 第三号

二号

(108)

平成十三年三月九日(金曜日)

午前九時三十四分開議

出席委員

委員長 赤松 正雄君

理事 赤城 徳彦君
理事 実川 幸夫君
理事 玉置 一弥君
理事 河上 貢雄君
理事 今村 雅弘君
木村 太郎君
倉田 雅年君
坂本 剛二君
田中 和徳君
中本 太衛君
西野あきら君
福井 照君
堀内 光雄君
松本 和那君
阿久津幸彦君
大谷 信盛君
今田 保典君
永井 英慈君
伴野 豊君
前原 誠司君
井上 義久君
山岡 賢次君
瀬古由起子君
保坂 展人君
二階 俊博君
今村 泉
山名 高橋
扇 鮎川
森田 健作君
雅弘君
靖英君
信也君

大村 秀章君
橘 康太郎君
檜 康太郎君
伸二君
山田 正彦君
岩永 峰一君
木村 隆秀君
菅 静雄君
佐藤 弘毅君
吉司君
井上 博一君
松野 明彦君
林 幹雄君
古屋 善司君
中馬 隆秀君
佐藤 静雄君
義偉君
堀内 太郎君
吉田六左門君
川内 博史君
佐藤 敬夫君
岩永 峰一君
山本 明彦君
永田 峰一君
吉田 光雄君
手塚 仁雄君
鈴木 淑夫君
大森 猛君
小池百合子君
森田 文尋君
日森 大森
小池百合子君
森田 健作君
雅弘君
靖英君
信也君

国土交通大臣政務官 岩井 國臣君
(政府参考人) 坂東 自朗君
(政府参考人) 岩井 國臣君
(国土交通省都市・地域整備局長) 坂東 自朗君
(国土交通省道路局長) 岩井 國臣君
(政府参考人) 岩井 國臣君
(国土交通省鉄道局長) 岩井 國臣君
国土交通委員会専門員 福田 秀文君
(内閣) 福田 秀文君

二月二十七日
踏切道改良促進法の一部を改正する法律案(内閣提出第七号)

新産業都市建設促進法等を廃止する法律案(内閣提出第八号)
住宅金融公庫法等の一部を改正する法律案(内閣提出第九号)
高齢者の居住の安定確保に関する法律案(内閣提出第一〇号)

三月九日

委員の異動
辞任
木村 太郎君
堀内 光雄君
吉田六左門君
川内 博史君
佐藤 敬夫君
岩永 峰一君
山本 明彦君
永田 峰一君
吉田 光雄君
手塚 仁雄君
鈴木 淑夫君
大森 猛君
小池百合子君
森田 文尋君
日森 大森
小池百合子君
森田 健作君
雅弘君
靖英君
信也君

補欠選任

同日

二月二十八日
海洋環境保全体制の充実に関する意見書(大阪府岸和田市議会)(第八二七号)
海洋環境保全体制の充実に関する意見書(香川県丸亀市議会)(第八二八号)
組合施行土地区画整理事業の補助率拡大等に関する意見書(埼玉県鶴ヶ島市議会)(第八二九号)
現行路線でのJR福知山線全線複線化促進に関する意見書(兵庫県山南町議会)(第八三〇号)
国民本位の公共事業推進と執行体制拡充に関する意見書(新潟県豊栄市議会)(第八三一号)
新県伊那市議会(第八三二号)
新道路整備五箇年計画の推進と道路財源の確保に関する意見書(長野県小海町議会)(第八三三号)
に関する意見書(長野県小海町議会)(第八三三号)

新道路整備五箇年計画の着実な推進に関する意見書(福岡県久留米市議会)(第八三四号)
地方バス生活路線の確保に関する意見書(宮崎県延岡市議会)(第八三五号)
徳島自動車道の早期四車線化に関する意見書(徳島県池田町議会)(第八三六号)
土地区画整理法の改正に関する意見書(埼玉県上尾市議会)(第八三七号)
道路特定財源制度の堅持に関する意見書(鳥取県大山町議会)(第八三八号)
道路特定財源の堅持に関する意見書(松江市議会)(第八三九号)
福山測候所の整備拡充に関する意見書(広島県福山市議会)(第八四〇号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件
政府参考人出頭要求に関する件
踏切道改良促進法の一部を改正する法律案(内閣提出第七号)

新産業都市建設促進法等を廃止する法律案(内閣提出第八号)

住宅金融公庫法等の一部を改正する法律案(内閣提出第九号)
高齢者の居住の安定確保に関する法律案(内閣提出第一〇号)

二月二十八日
海洋環境保全体制の充実に関する意見書(大阪府岸和田市議会)(第八二七号)
海洋環境保全体制の充実に関する意見書(香川県丸亀市議会)(第八二八号)
組合施行土地区画整理事業の補助率拡大等に関する意見書(埼玉県鶴ヶ島市議会)(第八二九号)
現行路線でのJR福知山線全線複線化促進に関する意見書(兵庫県山南町議会)(第八三〇号)
国民本位の公共事業推進と執行体制拡充に関する意見書(新潟県豊栄市議会)(第八三一号)
新県伊那市議会(第八三二号)
新道路整備五箇年計画の推進と道路財源の確保に関する意見書(長野県小海町議会)(第八三三号)

○赤松委員長 これより会議を開きます。
内閣提出、踏切道改良促進法の一部を改正する法律案及び新産業都市建設促進法等を廃止する法律案の両案を議題といたします。
順次趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案
新産業都市建設促進法等を廃止する法律案
〔本号末尾に掲載〕

○鷹國務大臣 わはようござります。

ただいま議題となりました踏切道改良促進法の一部を改正する法律案の提案理由を御説明申し上げます。

交通事故の防止及び交通の円滑化を図るために、政府いたしましては、昭和三十六年に制定

されました踏切道改良促進法に基づき、踏切道の立体交差化、構造改良あるいは踏切保安設備の整備を進めてきたところでございますけれども、本法に基づく踏切道の改良は五カ年間に改良すべき踏切道を指定して行われるものでございますが、対象とすべき踏切道の数が膨大に上るため、昭和四十一年度以降、七度にわたって改正され、改良すべき踏切道を指定することができる期間が延長されましたまいりました。

このような措置により、踏切事故件数は逐年減少傾向を示しておりますけれども、平成十一年度においても依然として四百六十五件の踏切事故及び二百九十二名の死傷者を生じており、引き続き強力に踏切事故防止対策を講じる必要がござります。また、交通遮断量の著しく高い、いわゆるボトルネック踏切が全国に約一千ヶ所ございます。

それによりまして、その早期の解決が緊急の課題となっているところでございます。この法律案を提案することとした次第でございます。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、踏切道の改良措置を講じる期間を平成十三年度以降さらに五カ年間延長することといった進めのために、都道府県知事が関係者の意見を聞いております。

第二に、地域の実情を反映した踏切道の改良を進めるために、都道府県知事が関係者の意見を聞いた上で国土交通大臣に対して本法に基づく踏切道の指定をすべき旨の申し出を行える制度を創設

することといたします。

第三に、踏切道の改良の円滑かつ確実な実施を促進するために、鉄道事業者と道路管理者が協議して立体交差化計画または構造改良計画を作成する際に、その協議が調わなかつた場合の措置をします。

以上が、この法律案を提案する理由でございます。何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛同賜りますようお願い申し上げたいと存じます。

次に、新産業都市建設促進法等を廃止する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

新産業都市建設促進法等につきましては、昭和三十七年の全国総合開発計画で打ち出されました

三十七年の全国総合開発計画で打ち出されました方公共団体が平成十三年三月三十日までに着手した事業について、地方債の発行及び利子補給並びに国庫補助負担率のかさ上げを今後五年間継続して実施すること、また、平成十三年三月三十日までに設備を新增設した者について、地方公共団体が不動産取得税、固定資産税の不均一課税をした場合に、それに伴う減収額の一部を地方交付税により補てんすることといたしておきます。

その他、これらに関連いたしまして、所要の規定の整備を行うことといたしておきます。

以上が、法律案を提案する理由でございます。何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛同賜りますようお願い申し上げます。

○赤松委員長 これにて両案の趣旨の説明は終りました。

また、平成十一年九月に国土審議会の意見を求めた結果、平成十二年十一月、内閣総理大臣に答申され、現行計画の終期である平成十二年度末をもって新産業都市建設促進法、工業整備特別地域整備促進法、新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律を廃止するとともに、法律の廃止に伴う影響等

をいただいたところでございます。

この法律案は、このよろしく閣議決定及び答申を

するものでございます。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し

このよろしく閣議から、このたびこの法律案を提案することといたした次第でございます。

案するごとに、この法律案の概要につきまして御説明を申し上げます。

第一に、新産業都市建設促進法、工業整備特別

地域整備促進法及び新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律を廃止することといたしております。

第二に、上記二法の廃止に伴う経過措置とし

て、地方公共団体が平成十三年三月三十日までに着手した事業について、地方債の発行及び利子

補給並びに国庫補助負担率のかさ上げを今後五年間継続して実施すること、また、平成十三年三月三十日までに設備を新增設した者について、地方

公共団体が不動産取得税、固定資産税の不均一課税をした場合に、それに伴う減収額の一部を地

方交付税により補てんすることといたしておきます。

その他、これらに関連いたしまして、所要の規定の整備を行うことといたしておきます。

以上が、法律案を提案する理由でございます。何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛同賜りますようお願い申し上げます。

○赤松委員長 これにて両案の趣旨の説明は終りました。

また、平成十一年九月に国土審議会の意見を求めた結果、平成十二年十一月、内閣総理大臣に答申され、現行計画の終期である平成十二年度末をもって新産業都市建設促進法、工業整備特別地域整備促進法、新産業都市建設及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律を廃止するとともに、法律の廃止に伴う影響等

をいただいたところでございます。

この法律案は、このよろしく閣議決定及び答申を

するものでございます。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し

ます。田中和徳君。

○田中(和)委員 嘉さん、わはようござります。

自由民主党の田中和徳であります。

ただいま大臣より、提案理由及びその要旨についての説明がありました二法についてお尋ねをいたしましたので、明快な答弁をよろしくお願ひいたします。

まず初めに、新産業都市建設促進法等を廃止する法律案についてお伺いをいたします。

本法律は、いわゆる新産法、工特法、財特法といふ三つの法律を廃止するのですが、一昨年三月に閣議決定された第二次地方分権推進計画や昨年十二月の国土審議会答申を受けたもので、経済社会上の環境の変化などを十分に検討した上での結論と思っております。

しかしながら、地域指定を受けている全国の二十一の地区では、この三つの法律の存在を前提にした進行中の事業が官民を問わず多数あるでしょうし、二法の廃止が景気浮揚の阻害要因にならないような配慮が必要であることは言うまでもありません。

そこで、平成十二年度末までに着手した事業について、地方債の発行や利子補給あるいは国庫補助率のかさ上げを今後五年間継続して実施するといた激緩和措置を講じた上で制度を廃止するとの法律案を提出されたわけでありますけれども、制度廃止後の地方産業振興策についてどのように真剣に考えておられるのか、お考えをまずお聞きしておきたいと思います。

○板倉政府参考人 お答え申し上げます。

お尋ねの新産業都市それから工特制度の廃止後

の地方産業振興政策のあり方にについてお答えを

いたしているわけでございまして、この提言の中におきましても、かつてのようになどが頭をとりましてインフラを整備して工場を誘致するというよう

な手法から、最近の地方分権の大きな流れの中

で、地方が主体となつて計画をつくり、そういう自立的な取り組みに対しまして国が支援する、そういった方向の中で、地方公共団体の判断と責任において行う方向が望ましいということをお触れいただいてるところでございます。

その際、国の役割でござりますけれども、地方の自立的な発展を後押しする観点から必要な環境整備を行うということが一点。それから二点目としまして、地方の自立的な施策に対する調査の実施及び情報提供といった側面的な支援が必要であるということを御提言いただいているところでございます。

そのような観点から、国の役割につきまして、第一の環境整備につきましては、大学、研究所等で実施されている先端的な研究開発や新事業創出促進法等に基づくベンチャースポーツといつたようなこともこれまで既に実施してきてるところでございます。

それから第二の、調査の実施とか情報提供につきましては、平成十三年度予算案におきまして、私ども、地方の特性を生かした先進的な取り組み事例を公募いたしまして、その中からいいものを採択いたしまして、一年間お取り組みいただいた結果を公表することによりまして今後の方針策定に活用することによりまして今後おもいと存ります。

○田中(和)委員　ただいま御答弁をいただきましたけれども、厳しい経済情勢の中に、全国的にいろいろと不況を中心とした社会的課題が新しくまた起っておりますし、今答弁をいたいたように、ぜひひとつ実を上げるような真剣な取り組みを地方の自治体とも十分協議をしながら、また商工団体の御意向もひとつ真剣に受けとめて頑張つていただきたい、このように思います。

昭和三十五年当時は全国で七万一千七十カ所の踏切がありましたが、改良とあわせてローカル線などが廃止された鉄道ルートもございまして、現在は約半分になり、三万六千八百三十三カ所が残在しております。改良工事の実績としては、この四十年間で五千三百三十カ所、ここ五年は年間約百十カ所のベースで工事も進めております。残存数のうち、平成十一年度より新しく基準が設定された、いわゆる市民生活上重大な影響があり改良の優先度の高いボトルネック踏切は千カ所ということもあります。

会長をお務めになられた中馬弘毅先生も本席に座られましたし、また我が党のメンバーとして活躍された先生方も本席に多数おられますけれども、これらが決意をお聞きしておきたいと思います。

なお、実は先日、当委員会での所信表明に対する我が党の赤城委員の質問に答弁された扇大臣は、その中で、私もそばで聞いていただけれども、少なくとも十年間でこの千カ所のボトルネック踏切を解消すると、気前のよい、すばらしい発言をされたんでございます。私自身も大変喜んだのですが、どうも後で考へると、これは十年間で約半分、五百カ所の言い間違いかな、このようにも思うわけでございますが、この問題は後で引きずるだけませんので、確認をしておきたいと思います。

そして、今回の法改正では新しく、都道府県知事が国土交通大臣に對して改良すべき踏切として指定するように申し出を行える制度を設け、また、鉄道事業者と道路管理者が改良計画を作成する際に協議が成立しないケースは、国土交通大臣が裁定を行う制度を導入する、こういうことになつておるんでございます。

大臣が指定を行う際には、当然地元自治体や鉄道事業者の意見を十分に把握した上で判断してきたと思いますし、関係者間の利害の調整の役割も、国が積極的に果たしてきたと思っております。とすれば、何らこの新しい対策は抜本的な解決策にはならないんじゃないかな、このようにも思つてます。

そこでお伺いしますけれども、鉄道事業者と道路管理者の間で、改良計画に関する協議が成立しないことを理由に踏切の改良が実現しなかつたこ

いてのお尋ねをしてまいります。

昭和三十五年に踏切道改良促進法が制定され、翌三十六年に施行されて以来、既に四十年が経過し、自來今日まで踏切事故防止総合対策が実施されてまいりました。

ここ十一年間で現在約千カ所あるボトルネック踏

切を半減させ、二十年間でおおむね解消する方針と伺っておりますけれども、改良に向けて、具体的にどのような目標を立てて取り組むのか、タイ

ムスケジュールを確認しておきたいと思います。また、ボトルネック踏切対策が都市政策上の喫緊の課題であるとすれば、千カ所を十年でやり抜く、このぐらいの決意があるべきだ、僕はこのようにも思ひますね。扇大臣が不在でございますから、その着実な進展に向けた、推進に向けた副大臣の決意をお聞きしておきたいと思います。

なお、実は先日、当委員会での所信表明に対する我が党の赤城委員の質問に答弁された扇大臣は、その中で、私もそばで聞いていただけれども、少なくとも十年間でこの千カ所のボトルネック踏切を解消すると、気前のよい、すばらしい発言をされたんでございます。私自身も大変喜んだのですが、どうも後で考へると、これは十年間で約半分、五百カ所の言い間違いかな、このようにも思うわけでございますが、この問題は後で引きずるだけませんので、確認をしておきたいと思います。

以上であります。

○扇大臣　あかずの踏切の問題については、先生初め多くの都市選出の先生方を中心に御尽力をいたしました。今日までも解消に努めてまいりましたところでございます。

扇大臣が千カ所というふうに申し上げたのは、正確に申し上げますと、この十年間で半分というものが正確な答でございます。ただ、大臣としては、その意気込みを申し上げたのではないかと思うところでございます。

先生お話しのように、全国に約三万三千カ所の踏切がございますが、私どもの定義によるボトルネックの踏切というのは、約千カ所存在をいたしております。先生の神奈川県でも百四十六カ所といふ状態でございます。このことによりまして、

交通渋滞、都市活動に大変大きな支障を生じておりますとともに、環境問題等にも少なからざる影響を与えておるというのが実態でございます。この解消を、これまでの整備よりもさらに一段と進めさせていただきたいことが、今回の法改正の基本的な考え方でございます。

これまでの経緯からいたしましても、沿線住民に居所を移していただくようないい問題がありますとか、かなり時間がかかる、あるいは事業費が大規模である、こうしたことからなかなか解消できなかつたところを、先ほど申し上げましたように、一層の推進を図るための手立てをとらせていただきました。平成十二年度末に現在の法律が期限が切れますので、五ヵ年計画が切れますので、十三年度予算から改めて取り組ませていただきたい。

そこでお伺いしますけれども、鉄道事業者と道

うに、そしてスピードアップが図れるよう、支援制度も取り入れた仕組みを御提案させていただいているところでございます。国土交通省としては、これまでに倍します綿密な計画のもと、一層の促進を図っていく所存でございます。

後半にお尋ねになりますと、この規定制度等につきましては、政務官の方からお答えを申し上げさせていただきます。

○今村大臣 政務官 ただいまの御質問でございましたが、今までにこの踏切の改良計画、特に鉄道事業者と道路管理者との間の協議がなかなか難航して長期化した例、幾つかございます。その主な理由は、当該計画箇所の地形でありますとか、交通のいろんな事情、そういうものが主な原因でございます。

例えば、具体的に申しますと、田中議員の御地元の例がわかりやすいかと思いますので申しますが、東急の武蔵小杉と日吉の間の元住吉一号踏切、この立体化計画、これは昭和六十三年の七月に踏切改良促進法に基づいて立体化的指定を行つたわけでございますが、鉄道事業者は道路を地下にしてくれ、道路管理者は鉄道を地下にしてくれ、あるいは高架にしてくれというやりとりがありまして、これでいろいろ議論したわけでございますが、最終的には平成九年四月に、約九年かかる合意ができました。これは、車庫に行く分につきましてはそのまま平面ということでやつたわけでございまして、こういった事例はたくさんまだほかにもございますが、できるだけ誠意を持って取り組んでいきたいと思います。

○田中(和)委員 御答弁をいただいて、大臣の発言の意欲的な部分については理解をいたしますけれども、文字どおり、ひとつ前回に、真剣に取り組んでいたので五百カ所と言わざるに、ひときわに積み上げられる実績をつくっていただければと思っております。

今村政務官から、本当に、私の地元に触れてお答えをいただいて、大変ありがたかったです、が、これらの事例、全国的でありますから、

ぜひひとつ真剣に取り組んでいただきたい、促進にこの新しい方策を生かしていただきたいと思っております。

ただ、時間の関係でどうしようかなと思ったんですが、実は、東急東横線の元住吉の駅のところは話がついたんですけども、そばに引き込み線があるために、その部分が残るんですよ。ですから、地元の人にとってみれば、完全な立体化になり得ないんですね。東急さん側の事業としてやられるわけでございますから、そういう意味では、なかなか行政がどこまで要望できるのか難しい部分もあるんですけれども、完璧な計画になっていないんですね。できれば、もう一回役所の方でもひとつ調査していただいて、頑張っていただければありがたいな、こう思っております。これは要望だけで結構でございます。

続いて、時間の関係がありますので、少しありませんが、やはり一力所当たりの費用が高くつく。今日の議論が従来にも増して逼迫していることを踏切というのは、実はなぜ残ったかという理由に、やはり一力所当たりの費用が高くつく。今日の地方財政が従来にも増して逼迫していることを考へると、なおさら事業実施は困難を極めていくんじゃないかな、このように思つんですね。

私はいろいろと調べたんですけども、ボトル

ネックという言葉そのものが平成十一年度あたりから行政上使われ始めているわけですから、行政側も、まだ実績も過去の調査もはつきり言ふと不可以ないんです。ですから申し上げるんですけど、予算の確保をどのようにしていくのか、これはよほど考えていかないと厳しくなる事態ですから。ただ、公共事業だって、市民待望の公共事業、この

よう立派な公共事業があるわけでございますから、確保の見通しについてお尋ねでございます。

○大石政府参考人 踏切改良に関する今後の予算を初めて全国に改良すべき踏切が多数残されてござ

ります。先ほど御答弁させていただきましたように、今後、一千カ所のうち半分を十年間で改良することになりますと、このボトルネック踏切の解消だけでも、全体として約六兆円必要でございます。半分ということになりますと三兆円でござります。また、立体交差化全体で申しますと、三千八百カ所ほどを整備する必要があると考えてございまして、これに要する費用は約十二兆円という試算を持つておるところでございます。

そのために、平成十三年度予算におきましても、対前年比三四%増という予算を事業費として確保させていただいておるところでございます。約三千億でございますが、これらの財源確保のために、安定性にすぐれ合理的で公平だとと言われております道路特定財源をきちり確保することによりまして必要な予算確保ができるという見通しを持ってございます。

踏切改良につきましては、道路局最重点課題でございますので、必要な予算確保に努力してまいりたいと考えております。

○田中(和)委員 三兆円という金額は、こういう時代ですから大変大きな数字だと思いますが、それでも、とにかくこれは特化してやっていかないとできないんですね。私はたまたま都市部の議員でありますから、単独立体は余り賛成じゃないんですね。というのは、必ず周りの踏切が宿題に残ってしまいます。ですから、大変な事業なんですね。どちら、単独立体は余り賛成じゃないんですね。そういうのは、必ず周りの踏切が宿題に残ってしまうことがあります。ですから、大変な事業なんですね。

そこで、相当無理なことを承知でお願いをしなければならないと思っておりますが、インセンティブを与えるために、地方自治体の負担分四五%

をひとつ国で肩がわりをするなり、何らかの財政措置を考えられないのか、そして促進をすることができないのか、こんなことを実は考えて申し上げますので、ひとつ前回の御答弁をお願いしたいと思います。

○今村大臣 政務官 ただいまの御意見、本当に地方の交通事情でお困りの皆様というのは、大変重いものでございますが、一応そのルールとしては、負担率が道路事業者の負担の半分というこ

とで來ているわけでございまして、このルールを変えるのにはなかなか骨が折れるとは思つております。

まつていないです。これは、いろいろな事情があるのでござりますけれども、過去に、川崎の細長い地形を縦に貫く南武線、JR線でございますが、このごく一部を工事が完成しておるのでござますが、あとほとんどすべてが残っているんですね。結局、踏切は百三十九カ所が残つて、そのうちボトルネックだけでも二十五カ所もあるんですよ。

これは、何が原因かということはもう皆さんの方が、政府側の方がよく御存じなんですねけれども、今、鉄道各企業に一〇%お願いをして、国と地方が四五%ずつ負担をしているんですね。確かに国の方も知恵を絞つていただいて、企業の負担分を国がとりあえず貸してさしあげたり、あるいは企業が地方自治体の分を、四五%、とりあえず資金を融通したり、いろいろとしていただくような方策がとられてきたんですが、しかし、それでも、後年度の負担を考えると、実は地方自治体が並行して二本、三本のルートを着工するに至らなければならぬと思つております。

踏切改良につきましては、道路局最重点課題でございますので、必要な予算確保に努力してまいりたいと考えております。

○田中(和)委員 三兆円という金額は、こういう時代ですから大変大きな数字だと思いますが、それでも、とにかくこれは特化してやっていかないとできないんですね。私はたまたま都市部の議員でありますから、単独立体は余り賛成じゃないんですね。というのは、必ず周りの踏切が宿題に残ってしまうことがあります。ですから、大変な事業なんですね。

そこで、相当無理なことを承知でお願いをしなければならないと思っておりますが、インセンティブを与えるために、地方自治体の負担分四五%をひとつ国で肩がわりをするなり、何らかの財政措置を考えられないのか、そして促進をすることができないのか、こんなことを実は考えて申し上げますので、ひとつ前回の御答弁をお願いしたいと思います。

○今村大臣 政務官 ただいまの御意見、本当に地方の交通事情でお困りの皆様というのは、大変重いものでございますが、一応そのルールとしては、負担率が道路事業者の負担の半分というこ

ただ、私の範囲ではございませんが、起債措置あるいは地方交付税措置等をやつてまいりますと、これは御参考まで申しますが、例えば都道府県の場合は総事業費の約一割強、一〇・八%、そして政令市の場合は約三六%ということで、実質的にはかなり地方の負担は少ないという面があります。ることは一応私も御意見申し上げておきたいと思います。

今後とも、またもちろん国としても努力してまいります。

○田中(和)委員 確かに、検討に検討を加えてもなかなか難しいという話は承知して私もお願いをしておるわけですが、これは何か知恵を絞らないと、実は計算していくと、四十年で一ヵ所だけなんですよ、川崎も。一工区と言つた方がいいんでしょうか。計算していくと、百年たつたって幾らもいかないんですね。相当残っちゃうんです。ですから、先ほどの十年の話がどうも絵にかいだモチになるんじゃないかな、こういう気がしてならないためにあって申し上げているので、ぜひひとつ知恵を絞つていただきたい、こう思います。

それから、確かに長期にわたる事業でござりますから、当然現場の改善の策というのか、とりあえずの策が必要でございます。当然、遮断機を上げたり下げたりを頻繁にやるということも大切なだけれども、ITの時代でありますから、特にエレクトロニクスのレベルアップが図られているわけですから、もっとダイヤを考えたり、あるいは発車するタイミングの調整をしたりできるんだと、私は何度も他の委員会でも質問して申し上げたんですが、検討を急がなければならない。簡単には言ふと、遮断機のおりている時間を、もちろん安全を前提としながら短くしなきゃいけない。

それからもう一点、神奈川県で、先般、昨年の七月でしたが、八十三歳のおばあちゃんが死亡するという大事故があつたわけでござります、痛ましい事故でございましたけれども。これは、踏切の間が、たくさんのルートが入っているために、

広くて渡り切れないんですね。ですから、私は、踏切のあの遮断機のところに、何分で来るんだとか、こういうタイムスケジュール的なものを表示するような工夫が必要じゃないかな、こう思つておるのございます。

もう一つ申し上げておきたいのは、実は、あの

遮断機に信頼性が少し欠けておりまして、私も経験がないわけじゃないのですが、あのバーの下をくぐつてどんどんと走り抜けていく、早朝などサ

ラリーマンの皆さんのが見ているんですね。

もってのほかでありますけれども、現実の話でありますから、遮断機がおりているときは絶対だれも通さない、こういう構造も考えなければならぬと思うんです。

そして、時間の関係でもう一つ最後に検討を願

いとい思いますので、警察庁にお伺いをいたし

ます。

実は、日本の踏切というのは、信号機がセット

になつていて車も人も通れる、こういうことに

なつてているものは、青信号のときは、遮断機が

信号がついているのは、ほとんどアカースで

ございまして、少ないんです。ですから遮断機の

前で、下がっているなら通らないんですけど、上

がつてているときは、通るときには安全確認のために

一時停止をやつてあるんですね。

ところが、我が党の原田義昭議員が中心になつて真剣に研究をしておられるんですが、主要国の

調査だけですけれども、韓国と日本だけのルール

のようございまして、ほとんどは、遮断機が上

がつてているときははすと通り抜けているんです

ね。これは本当にむだじゃないか、このように私

も思うわけでございまして、一たん停止をしなく

てもいいように、道路交通法第三十三条だそう

すけれども、法律改正できないものかな、こう思つておるんです。

実は、環境の上でも当然効果があるわけですか

が、省エネの上でも、ガソリンの節減という部分

では、二百万から三百万キロリットル、お金にし

て二、三千億円の節約になる、こういう試算もあ

るわけでございまして、ぜひひとつ、この点につ

いてどのような検討が、可能性があるのか、お答

えをいただきたいと思います。

○安富政府参考人 最初に、先生の方から、遮断

時間の制御装置というものを導入して、全国で

約一千箇所やつております。今後とも、我々とし

ても、警報時間制御装置をぜひ積極的に推進

していきたいということで、平成八年度から補助対象として積極的に進めておりますので、これを積極的に進めていきたいと思っております。

それから、あと、いろいろな御提案がございま

した。例えば、歩行者に列車の到達するまでの時

間を表示する装置、あるいは、踏切遮断中に進入

できないようにする構造にできないか。これはい

ろいろな技術的な課題が幾つかあると思います

が、一方では、かえつてまた安全上の問題がないか

どうかとも含めて、我々、これからいろ

いろな総合的見地で検討していきたいというふう

に考えております。

○赤松委員長 警察庁坂東交通局長、時間が来ておりますので、短目でお願いします。

○坂東政府参考人 お答えいたします。

踏切における交通事故というものは、御説明がございましたように、減少傾向にはございまして、他に一般的な交通事故に比べて致死率が極めて高い。つまり、踏切における交通事故、一たん起

交通事故が発生しておりますけれども、そのうち死

亡事故は五十四件に上るということでございまし

たんですが、検討を急がなければならない。簡単に

言ふと、遮断機のおりている時間を、もちろん

安全を前提としながら短くしなきゃいけない。

それからもう一点、神奈川県で、先般、昨年の

七月でしたが、八十三歳のおばあちゃんが死亡す

るといつた大事故があつたわけです。

それは、たくさん

の間が、たくさんのルートが入っているために、

踏切における交通事故の発生状況を踏まえなが

ら、踏切の一時停止の解除につきましては、踏切保安施設、あるいは委員御指摘のような踏切信号機等の整備状況、さらには国民の意識等を踏まえながら、引き続き検討させていただきたい、このように考えております。

○田中(和)委員 終わらせていただきます。あり

がとうございました。

○赤松委員長 次に、河上卓雄君。

○河上委員 公明党の河上です。

三十分でござりますから、早速質問に入ります。

これまでの立体交差化及び構造改良の指定状況を見ていますと、どうも期限末の一、二年間に集中をしています。もちろん、さまざまな事情があると思います。その指定がおくれる理由の大きな要因の一つとして、鉄道事業者と道路管理者の調整が済んだものから指定をしています。

これまでの立体交差化及び構造改良の指定状況を見ていますと、どうも期限末の一、二年間に集中をしています。もちろん、さまざまな事情があると思います。その指定

がおくれる理由の大きな要因の一つとして、鉄道

事業者と道路管理者の調整が済んだものから指定

をしておるのではないのか、この点が指摘される

ところがございます。

今般、このような実態を踏まえて、改善案とい

たしまして、都道府県知事の申し出制度あるいは

裁判制度の導入というものが盛り込まれるわけ

ございますが、この改正によって、従来と比較

いたしまして、この指定状況はどのように変化を

する見込まれていらっしゃるか。

加えて、国土交通省の取り組み姿勢ということ

が非常に大事であると私は思いますが、その観点

から、特に都市部のボトルネック踏切を向こう十

年間で半減する、この目標を設定されているわけ

ござりますが、この改正によって、従来と比較

いたしまして、この指定状況はどのように変化を

する見込まれていらっしゃるか。

また、こうした事故は、安全確認を十分に行わ

ずにはなるのではないのです。

こうしたときめ細かい国土交通省の対応とい

うものが、指定の申し出制度の創設によって都道府県

による申し出が反映され、指定を早めること

にはなるのではないか、こう思いますが、まず

これに対する御見解をお尋ねしたいと思います。

○泉副大臣 今回の法改正は、いわゆるボトルネックになっておる踏切の改良を促進しようということが第一の目的でございまして、そのための支援策を幾つか考えさせていただいたということにあると思っております。

いわゆるボトルネック踏切を初めとします踏切による交通渋滞、これは都市部の経済活動、市民生活に重大な支障を与える、環境問題についても言わざるがなでございますが、こうした認識が最近とみに高まってきておる。この観点から、私どもとしても、せひこの解消策を図りたいと考えておるわけでございます。

これは一つの試算でございますけれども、ボトルネックによる渋滞がもたらす経済的な損失はどれくらいになるのか、こうしたことを計算いたしました、年間に約五千七百億円ぐらいに達するという一つの計算をしておるところでございます。また、これは必ずしも道路と鉄道の交差の解消というもののから試算したわけではございませんが、道路同士の立体交差というところの、一つの結果から見ますと、従来の走行速度が九キロであったものが、立体化したことによって三十八キロまでスピードアップができたという例もございます。こうしたことが市民生活への影響、あるいは経済活動の促進、環境への負荷を下げるといった事柄につながつくると我々は考えておるところでございます。

今回の法改正によりまして、約千カ所のうちの半分を十年間で改良いたしたい、そうした目標のもとに、今後五年間のスケジュールをつくってまいりたいと思っておるところでございます。

踏切解消のための立体交差事業というのは、道路事業においては、これまでも事業の経済効果を含むある種の指標を用いた客観的な評価を実施してまいりましたが、今後ともこうしたことを、具体的な数値ができるだけ出せますように評価基準を決めまして、整備効果が広く市民の方々にわかつていただけるように周知をさせ、関係者の積

極的な努力とともに、市民の応援を仰げるよう努めをしてまいります。

○河上委員 ゼヒよろしくお願ひを申し上げたいと思います。

次に、連続立体交差事業につきましては、鉄道事業者による立てかえ制度の創設、あるいは鉄道事業者に対する融資制度の創設、さらに用地買収を実施する土地開発公社等に対する融資制度が創設されることになりました。鉄道事業者による事業の立てかえ費用及び利息というのは、地方公共団体の起債により、翌年度から五ヵ月以内に返済することになる。

ところで、踏切の改良が進まない理由の一つに、地方公共団体の厳しい財政事情がある。さらには、鉄道事業者の経営難というのも指摘されていて、年間に約五千七百億円ぐらいに達するというところでございますが、これらの制度の創設によって、鉄道事業者と道路管理者の協議というものが促進される、そのようと考えいらっしゃるのか。私は、ある意味では非常に重要で、お金もかかることがあると思ってますが、今の仕組み、制度もさることながら、さらに手厚い財政的な支援というものが必要ではないか、そうしないと有機的に動いていかないのではないかと思いますが、この点はいかがでしょうか。

○泉副大臣 これまでの踏切改良事業の経緯、またもう一つ、今先生のお尋ねにはございませんでしたけれども、地方の実態を踏まえた踏切改良事業というものを推進する、道路管理者あるいは鉄道事業者との思惑の違いみたいなものを調整しながら、これがなかなか先に進まない、こうしたこれまでの経験を踏まえまして、今回の法改正をお願いしておりますところでございます。

これまでの踏切改良事業には言い切

促進を図るというような支援制度という制度を新しく設けさせていただく背景になつたわけでございます。

なお、今後五年間、この法案を通じていただくこととして、実行する過程でさらに問題点が生ずるならば、次の段階でまた検討をさせていただくことは必要になるかもわかりません。

○河上委員 副大臣が御答弁なさったように、いろいろな課題等問題があると思います。さりとて、十年間で半減をさせるという大きな目標、そして五ヵ年ごとに計画を立てるわけでありますから、その五ヵ年の中で前のベースよりも三%、五%アップしただけでは、法改正そのものの効果といふものが十分發揮できなかつたということになりますから、ゼヒともういう実績等を踏まながら、今後さらに精緻な御検討をお願いしたい、このように考へるところでございます。

もう一つ、踏切道調整連絡会議の充実強化を図る、こうしたことになつておりますが、この充実強化策の具体的な内容というのはどんなことなんでしょうか。そして、これもあえて申し上げますのが、これを強化しますという効果があらわれるのか。その点、ちょっと教えてください。

○大石政府参考人 お尋ねの踏切道調整連絡会議は、平成八年に「踏切道の拡幅に係る指針」といふものに基づきまして設置が規定されたものでございます。踏切道に係る田舎な調整を図るため、踏切道を含む道路の拡幅計画の報告、踏切道に係る諸問題の整理、調整等を行うものとして、各地域ブロック単位ごとに地方運輸局及び地方整備局が共同で設置して運営しているものでござります。

これまで完璧なものであるというふうには言い切

ることといたしました。

改めて鉄道事業者に参画していただきとか、あるいは都道府県公安委員会にメンバーに入つていただくななどの調整機能の強化を図っていくことを考えておりまます。これによりまして、都道府県知事の申し出制度等が創設されることが相まちまして、今後、各都道府県を初め関係機関との調整が円滑に進むものと考えてございまして、本来の趣旨でござります踏切道の改良促進が一層図れるよう、本会議の運営強化を図ってまいりたいと考えております。

○河上委員 そうしますと、この調整連絡会議の目的は、従来の中身と余り変わらないということですね。ただし、鉄道事業者を入れること、都道府県関係者を入れること、これはまあ周辺部分でしまして、本来の趣旨でござります踏切道の改良促進が、この調整連絡会議の運営強化を図ってまいりたいと考えております。

もう一点申し上げておきたいと思うのですが、今まで地方運輸局あるいは地方建設局、これが双方で参加していた。今度、国土交通省ですから、地方整備局になった。ゼヒとも、旧來の地方運輸局と地方建設局の従来の考え方がそのままそこでの激突などしないように、複雑になるばかりですか、どうぞ事前にしっかりと、これから出発したところでありますから、まだまだ詰めるところはあります。

○大石政府参考人 あると思いますが、国土交通省の地方整備局としての一体的な考え方をきちっと持つ上で調整連絡会議に臨んでいただきこと、これはつけ加えておきますので、よろしくお願ひを申し上げたいと思います。

次に、鉄道事業者と道路管理者の協議が成立しない場合、改良計画の作成を促進するため、大臣による裁定制度を導入することになります。裁定に当たる事例のイメージはどのようなものなのでしょうか。さらに、鉄道事業者と道路管理者との費用負担及び工事の実行方法を定めたいわゆる道路と鉄道との協議事項に関するルール、三つございますが、これらのルールを厳格に適用するということになるのでしょうか。私が地元で

調べたところによりますと、単独立体交差事業において協議が成立するケースのほとんどは、地方自治体がほぼ一〇〇%費用負担をしている、こういうこともあります、この点についてはどうでしょう。

○大石政府参考人 裁定制度が適用される事例にはいろいろなものが考えられると思います。広範な計画上の問題から具体的にわたる施行の問題等にわざると考えられます。今まで鉄道事業者と道路管理者の間で、例えば単独立体交差化する際に、建築限界の設定範囲の問題、あるいは保安設備の移設場所をめぐって調整が難航した場合等がございました。裁定制度は、これらの工事の内容について両者の対立を調整するということ、あるいはそれについて裁定するということが考えられると思います。

踏切道改良に関する鉄道事業者と道路管理者との費用負担については、個別事業ごとの調整の円滑化の観点から、いわゆる連建協定、昔の運輸省

建設省協定でございますが、などの一般的なルールが定められておりまして、これは受益者の負担の限度において負担していただくという考え方に基づいたものになってございます。単独立体交差事業につきましては、踏切の維持費等の相当額を鉄道側が負担し、その他を道路管理者が負担しているというところでございます。

具体的な例で申しますと、よくあるケースとい

たしまして、例えば道路が四車線、それから一種自動踏切の複々線の事業のようなるところがござりますと、約二千四百万円を鉄道事業者側で負担していただきまして、残余を道路管理者側で負担するといったようなルールとして適用しているものでございます。その観点から、先ほど先生が御指摘されたような実態と見えているかもわかりませんが、現実にはそのような費用負担の関係になっているところでございます。

個々の事業におきます費用負担につきましては、以上のような原則に基づきまして、鉄道事業

者と道路管理者がそれぞれの踏切の実態に応じて適切に調整されていくことが重要であると考えております。

○河上委員 踏切の拡幅等の構造改良事業における裁定に際してどういう基準を準用なさるのか。そもそも基準はおありになるのか。申請のまま裁定を下すことになるのか、それとも、踏切の除去を目指として、まず立体交差を推進する立場からの裁定を下すことになるのか、この点についてお尋ねをしたいと思うんです。

なぜこうすることを申し上げるかといいますと、極めて狭い踏切の直前まで立派な都市計画道路が完成しているケースなどが最近は多々見受けられるわけでありまして、その裁定いかんによつては、再び新しいあかずの踏切をつくるおそれがあるんじゃないのか、こういう危惧を持つわけでありますから、八八%が全部市町村道にかかる、こ

ういう実態でございます。

しかし、地方自治体が踏切を改良しようとする場合、踏切の統廃合を理由といたしまして近接の踏切を廢止することを条件とされる場合が多くあ

る。そういう観点から、地元住民との協議が円滑に進まない状況等がござります。これらの解消に向けまして、何らかのやはり工夫が必要なのでは

ないのか。そうしませんと実体的に推進されにくいけれどありますので、何か工夫はないのかとい

う極めて抽象的な質問で恐縮でございますが、ぜひともお答えいただきたいと思います。

○安富政府参考人 先生御指摘のように、踏切道の拡幅に当たって、一部の鉄道事業者において、踏切の統廃合を進めたいという観点から、近隣の踏切の統廃合を条件とするというのが非常に多く見られたということがございます。そういうこ

とから、実は、平成八年に「踏切道の拡幅に係る指針」というのを定めまして各事業者、道路管理者に通知しておりますが、この中で、いわゆる歩道がないものであるとかあるいは二車線までのもの

のといった一定の踏切道については、必ずしも近隣の踏切道の統廃合をしないでも拡幅が進められるよう措置したところでございます。

ただ、そうはいいながらも、この通達の趣旨が必ずしも十分行き届いていないということもあります

まして、今なお円滑に進んでいない事例もござります。そういうことから、平成八年の指針の趣旨

は、警報時間制御装置等の整備は今後どの程度の規模で推進されようとしているのか、お答えいただきたいたい。

○安富政府参考人 踏切道の渋滞緩和策としましては、立体交差というものが抜本的な対策になるわけございますが、これは極めて時間もそれから費用もかかるということで、いわゆる遮断時間の短縮化を図っていくことが非常に重要な

○河上委員 御答弁の中身はわかりましたが、またいろいろ工夫を凝らしていただきたい、よろしくお願いを申し上げたいと思います。

それから、平成十一年四月一日現在、鉄道との平面交差箇所は三万三千三百五十九カ所。このうち、市町村道と交差するものが二万八千三百十一カ所でありまして、実に八八%を占めるわけでございます。一般国道の指定区間六十五、指定区間外が三百五十二、都道府県道三千六百三十一であ

りますから、八八%が全部市町村道にかかる、こ

ういう実態でございます。

しかし、地方自治体が踏切を改良しようとする場合、踏切の統廃合を理由といたしまして近接の踏切を廢止することを条件とされる場合が多くあ

る。そういう観点から、地元住民との協議が円滑に進まない状況等がござります。これらの解消に向けまして、何らかのやはり工夫が必要なのでは

ないのか。そうしませんと実体的に推進されにくいけれどありますので、何か工夫はないのかとい

う極めて抽象的な質問で恐縮でございますが、ぜひともお答えいただきたいと思います。

○河上委員 今局長から御答弁をいただきまして、わからなくなはないんですけども、現実的に私の地元の相模線という単線が十二カ所、これを廃止したいという踏切側の要請で市長さんがお受けになつていらっしゃる。まだなかなか進んでいないわけでありますけれども、さまざまなもの箇所によって状況は違うと思います。いろいろございますが、これをしっかりと手当してようとする、大変な大きな問題も出てくると思います

し、これは御答弁いただきなくして結構なんです

が、こうした事情がいっぱい各地域であるんではないのか。その一つとして、今私が申し上げましたように、住民とのなかなか円滑な話し合いが進まないという状況、実態があるということを強く御認識いただいて、何らかの工夫というものをさらに考えていただきたい、このように思うところでございます。

立体交差化はかなりの期間を要する事業でござります。緊急的なあかずの踏切対策として、それでは警報時間制御装置等の整備は今後どの程度の規模で推進されようとしているのか、お答えいただきたいたい。

○安富政府参考人 踏切道の渋滞緩和策としましては、立体交差というものが抜本的な対策になるわけございますが、これは極めて時間もそれから費用もかかるということで、いわゆる遮断時間の

なっておりまます。このため、御指摘のような警報時間制御装置というものが有効であろうということで、現在までに既に鉄道事業者においてもその重要性を認識して、これまで約一千四百カ所ほど整備が進んでおります。

さうに、国としても、この警報時間制御装置をより整備していくたいということで、平成八年度からこの装置について補助対象としてその整備を積極的に進めようということにしております。ちなみに、平成十二年度補正予算では十八カ所、平成十二年度の予算では十六カ所について補助金を交付するということで整備を進めておりまして、今後とも、事業者の希望に従つて、引き続き警報時間制御装置の整備を促進して、交通の円滑化に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○河上委員 あと五分でございますからもう一問だけにさせていただきますが、平成十二年度予算で相模鉄道本線が連続立体交差事業の新規着工準備箇所に挙げられております。この相模鉄道本線の踏切関係につきまして、今後のスケジュールとして計画等についてお尋ねをいたしまして、質問を終わりたいと思います。

○板倉政府参考人 相模鉄道本線の連続立体交差事業のスケジュールについてのお尋ねでござりますが、相模鉄道本線の星川一・天王町駅周辺は、先生御案内のとおり、保土ヶ谷区役所等が立地します横浜の地域拠点でござります。しかしながら、朝夕のピーク時には、一時間中四十分以上遮断される踏切が八ヵ所もございまして、鉄道によりまして分断された市街地の一體化が大きな課題となつております。そういう意味で、連続立体交差事業の実施が地域の町づくりにとりまして大変待望され、私どももしましても、それを実施することによって大変大きな効果を發揮する地区だというふうに認識している次第でございます。

平成十二年度に連続立体交差事業補助調査を実施いたしまして、鉄道高架施設の概略設計を行いますとともに、関連事業計画を検討しているところでございます。

また、御指摘のように、平成十二年度予算案におけることは、新規着工準備の採択箇所として計上しているところでございまして、今後、平成十三年度中に都市計画決定のための本格的な調査を行いまして、事業化に向けた作業を鋭意進める予定と伺っております。

国土交通省といたしましても、同事業につきまして、事業の促進が図られますよう支援してまいりたい存でございます。

以上でございます。

○河上委員 これで終わりますが、前段も触れましたように、法律施行後もなおさまざま工夫が必要だと思いますので、ぜひとも御検討いただきたいことを最後にお願い申し上げまして、終わります。

○赤松委員長 以上で河上章雄君の質疑は終わりました。

続きまして、阿久津幸彦君。

○阿久津委員 民主党的阿久津幸彦でございます。私の方からは、踏切道改良促進法改正案について本日は質問させていただきたいと思います。本来、踏切行政は地方がイニシアチブをとって行うべきであると私は考えております。しかし、この法案には地方分権の観点が欠けており、その点が最大の問題点であると考えております。一方、地方分権が進むまでの間にボトルネック踏切など緊急性のある改良事業に取り組むための法律にするのであれば、その目的、すなわちボトルネック踏切の半減等を明記すべきであると考えております。その意味で、本法案は、即十分なものか。

○泉副大臣 最も大きな問題は、事業費が大変大きくなるということに起因すると私は思っております。地方だけで処理できる、あるいは鉄道事業者道路管理者だけで処理できる問題であれば、先生の御指摘もあるのは一つの考え方だと思います。

しかし、ボトルネックと言われる踏切が一千カ所あつて、膨大な事業費を必要とする中で、どちらやっていくかというようなことを考えましたときには、国としての関与は当然あつてしかるべきではないでしょうか。国土交通省はそうした考え方に基づいてこの法案を提案させていただいたいります。

○泉副大臣 市民生活、地方に住む人々の生活に

と思います。そうしたことを受けとめまして、今

回の法改正の中でも地方からの申し出制度を設けたのもその一端でございます。

従来から、交通安全基本計画や踏切事故防止総合対策などにおいては、都道府県別の踏切道改善促進協議会を設置しまして、自治体を中心となって総合的な踏切対策を推進してきたことは御承知のとおりでございまして、国としましても、緊急性の高い踏切道の改良については、踏切道改良促進法に基づく踏切を指定しまして、地方と一緒にして進めてきたわけでございます。

ですから、地方の問題というとらえ方と同時に、国としてやっていかなければならない役割もござりますので、そうした観点から、今回の法律改正をお諮りいたしておるところでございます。

○阿久津委員 私は、今の御答弁からは、地方分権が本来は理想の姿なんだというふうには感じ取れなかつたんですけど、泉副大臣、アメリカではどこでも、踏切行政というものは国がやるんじゃなくて地方、州に任せて、あるいはもつと下の地域に任せてやつてあるわけですね。アメリカでできているものがなぜ日本できちんととした地方分権という形で踏切行政ができるんでしょう。

しかし、その後、国の関与の度合いが、そこまでやる必要はないのではないか、またバスの事業者等も、利用される市民の方々の立場を十分に理解する、必要な情報を探すというようなことができるようになって、時代の変化とともに国のかかり合いが後退したと申しますか薄くなったりと申しましようか、そうした制度改正が行われたものであると理解をいたしております。

○阿久津委員 泉副大臣、國の関与が後退したなんて言わないでくださいね。流れは地方分権ですから。

それで、今のお話をつなぎ合わせると、地方分権が進むまでの間に踏切事故の防止とか交通の円滑化のための緊急的かつ重点的な踏切道の改良の実施という観点でこの法案を行うのであれば、それはそれで意味があると私は思つております。

そういうことで、次の質問に移らせていただきたいと思います。

国土交通大臣が改良すべき踏切とその改良方法をあげて指定することの意味ないし必要性とは何でしようか。

○泉副大臣 先ほどの御答弁の中で、後退という言葉が必ずしも適切でなかつたかと思います。意を述べましたのも、どういう表現をさせていた

で、地域のバス停を百メートル動かすのに一々運

輸省の許可が必要だったということ、これは特に前の細川総理大臣が引用されていたんすけれども、今はもちろんそういうことは行われていないと思うんです。このことについて何か御感想はございますか。

○泉副大臣 今先生御指摘のように、停留所を移すについてもある種の手続が必要であった時代が確かにございました。これはある意味では、利用される市民の方々の立場に立った考え方でもあります。

だこうかとちょっと逡巡した結果でございますが、そうした時代の要請の中で、国と地方、あるいは事業者との関係が変化をしていった、そういうふうに私の真意を御理解いただきたいと思います。

今お尋ねがございました、国土交通大臣が指定する意義ということについてでございますが、交通事故の防止あるいは交通の円滑化の観点から特に緊急的に改良を必要とするものについては、先ほど申し上げましたように、限られた予算の中でもうやつていか、全国統一的な基準によって国が公平にかつ中立的な立場で優先順位をつけて国民の皆様方におこなえする必要がある、そうした観点から、この法律の中に指定という考え方を導入させていただいたわけあります。

先ほどもお答えをいたしましたように、連続立体交差事業を始めとする踏切道の改良は莫大な資金が必要いたします。鉄道事業者と道路管理者との間の協議が難航するというようなことも想定をされておるわけでござりますので、国の立場、リーダーシップによつてこうしたトラブルを解消していくという役割を果たすべき立場にあると考えておるわけでございます。

○阿久津委員 結局、補助金の問題なのかなといふふうに思つんですね、国はどうしてもやらなければならぬといふのは、地方分権がきちんと進んだ上で地方に財源が移譲されあれば、本来、やはり踏切行政というのは地方に任せるべき問題だと私は思つております。知事が指定するので何でいけないのか。知事とか市町村長の方がよっぽど、どの踏切が危険とかどこが渋滞になりやすいとかわかつてゐると思うんですね。これは、国がずっと中央で今までの権限を抱えているところに、今の日本の発展が行き詰まつてしまつた原因の一つが少なくともあると思うのです。これが、そういうふうに思つております。

これまで指定箇所、改良方法をどのようにして決定してきたのか伺いたいと思います。先ほど

ちょっと触れられてもいいらっしゃるんですが、この決定の仕方の部分で、優先順位の付与等において客觀性は本当に保証されているんでしょうか。

○大石政府参考人 改良の必要な踏切道につきましてこの法律に基づきまして指定を行う場合に

いるんでしょうか。

○安富政府参考人 具体的な保安設備の指定基準の中で、例えば踏切遮断機あるいは踏切警報機の設置ということについて、例えば三年間で三回以上または一年間で二回以上の事故が発生し、踏切

されているのか、ちょっとタブチっちゃうところがあるのかもしれないんですけども、お答えください。

○泉副大臣 地方分権の趣旨がどのように反映されおるかというお尋ねでございます。

だければと思います。

先ほどお答え申し上げたことと重複する部分も

めで指定を行つてあるところでございます。況その他の事情を考慮いたしまして、省令で定められた客觀的な基準に照らしながら、国土交通大臣が交通流動や周辺市街地への影響等を見きわめた上

で、立体交差または構造改良等の改良方法を定めて指定を行つてあるかどうか、当該道

一万台時・パー・デー以上あるかどうかと、例えは立体交差化の場合ですと、交通遮断量が一千台時・パー・デー以上であつて、かつ連続しております道路と幅員差が一メートル以上あるかどうか、交差角度が非常に悪くて渡りにくい踏切になつてゐるかどうか、あるいは縦断勾配がきついかどうかといったようなことにつきまして、それ

ぞれ基準値を設けまして判断をしておるところでございます。

また、指定に当たりましては、交通事故の防止及び交通の円滑化の観点から総合的な整備効果を検証いたしまして、早急に改良の必要な踏切道につきまして適切に順位づけをしているところでござります。最近では、先生御承知のとおり、新規採択箇所につきましては、すべてベネフィット・ペー・コスト、BバイCの数値を計算いたしまして、公表もいたしておりますところでございます。

なお、指定いたしました踏切道につきましては、告示をし公表いたしておるところでございます。

○阿久津委員 例えは死に事故などが起こつたりする踏切があると思うんですけれども、事故防止

とか安全対策の基準というのは具体的に定まって

いることから、実は平成八年に一踏切道の

ちょうど触れられておられるところが

あります。

○阿久津委員 死亡事故等を防止するための基準で、アメリカでは、アクシデント・プレディクション・フォームュラというのを採用しているんですけれども、このアクシデント・プレディクション・フォームュラというのは御存じでしよう

か。

○安富政府参考人 申しわけございません、残念ながら存じておりません。

○阿久津委員 これは、例えはトランスポーター・リサーチ・レコードとかという雑誌にも出ているんですけれども、簡単に申し上げれば、事故が起りやすいところを数値化して示してい

る、そういうフォームュラなのです。

もちろん、アメリカの中でも州によつては今な

お、何人死んだからここに踏切をつくろうやといふやり方でやつてゐるところもあるんですけども、最近ほんどの州がアクシデント・プレディクション・フォームュラというのを使って、事故防止の基準にして、かなり改善が認められているんですね。ぜひ、この辺も客觀的な基準づくりと

いうことで御努力をいただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

○安富政府参考人 先生の御指摘を受けまして、我々もその点、いろいろ勉強していきたいというふうに考えております。

本改正案について地方分権の観点からいって、本当にまだまだ不満な部分がいっぱいあるんですけども、ただ、進歩していっているといふ

うか、そういうところも幾つか見受けられます

がつております。

そういうことから、実は平成八年に一踏切道の

○阿久津委員 本改正案について地方分権の観点からいって、本当にまだまだ不満な部分がいっぱいあるんですけども、ただ、進歩していっているといふふうに思つております。

○阿久津委員 本改正案について地方分権の観点からいって、本当にまだまだ不満な部分がいっぱいあるんですけども、ただ、進歩していっているといふふうに思つております。

本改正案に地方分権の趣旨はどのように反映

されているのか、ちょっとタブチっちゃうところが

あります。

○安富政府参考人 踏切道の拡幅につきましては、先生今お話しになりましたように、一部の鉄道事業者が統廃合をどんどん進めたいという強い意欲のあらわれではござりますけれども、近隣の統廃合を条件として拡幅を認めるといったような措置を講じている場合がございます。実は、これ

は我々の方にもいろいろな不平不満という形で上がつております。

そういうことから、実は平成八年に一踏切道の

拡幅に係る指針」ということで、一定の踏切道については統廃合は条件としないで拡幅ができるということを、指針という形で通達をしておるわけですから、やはり事業者としては、統廃合を何とか進めていきたいということがござります。

したがいまして、今回、先ほどの平成八年に出しました指針、「踏切道の拡幅に係る指針」の趣旨の徹底を図ること、それから、道路管理者、鉄道事業者の円滑な調整を図る、各地域の連絡調整会議で特に踏切道あるいはその周辺の道路との計画の整合性を図っていくとか、そういう形での調整を図る、さらには、先ほども申しましたように、都道府県知事による申し出制度、あるいは道路管理者、鉄道事業者との協議が統廃合をめぐってなかなか調整わないので、そういう場合には、國土交通大臣による裁定制度といったものをいろいろ活用しまして、そういう踏切道の構造改良といったことが円滑に進んでいくように、我々としても努力していきたいと思います。

○阿久津委員 地域の声ということでいえば、実は私の選挙区は中央線の延長線上の八王子市でございます。八王子市で私も車に乗って踏切のところでよくとまってしまうことがあるんですけれども、朝のラッシュ時にスピードの違う列車が多くなっています。例えば、特急と普通の快速と、まことに貨物列車まで朝のランプ時に通りすぎるんです。先ほどちょっと警報時間制御装置のお話をされたので、ちょっと伺いたいと思うんですね。なぜかと言いますと、この警報時間制御装置についてもちょっと詳しくお話ししたいのです。かつてこの導入計画というものが今どうなっているのかをお答えいただければと思います。

○安富政府参考人 警報時間制御装置と申しますのは、先生今おっしゃいましたように、遅い列車と速い列車が、通常の踏切ですと、ある一定の場所に来ると、そこに列車が到達したということです

いと思います。

都市住民の悲痛な嘆きを聞いたことが、大臣、ありますでしょうか。JR東日本のホームページによりますと、踏切事故の六割は、いわゆるあかずの踏切等で待ち切れず遮断機をくぐることなどで、遠い列車の場合にはもちろんある程度の距離を置いて警報を鳴らさなければいけないのが、運い列車の場合、もうちょっと踏切に近いところで警報を鳴らすというような形で、きめ細かく時間制御を行って、できるだけ遮断時間を短くしようという装置でございます。

現在、これについて、先ほども言いましたように、事業者が従来からある程度整備を進めてきておりたのですが、平成八年度から補助対象として我々としてもこれを積極的に進めていこうといふふうに考えております。具体的に年何カ所というようなことはございませんが、予算の範囲内でできるだけたくさんやっていきたいといふふうに考えております。

○阿久津委員 これはもちろんわかれれば結構なことですけれども、今いわゆるボトルネック踏切を対象にどのくらい設置されているんでしょうか、この警報時間制御装置というのは、警報時間制御装置というものは、ボトルネック踏切に対してもどちらのぐらい——わかれれば結構です、これは突然の質問です。

○安富政府参考人 具体的な、ボトルネック踏切の中でもどれだけ整備されているかということ、手持ち資料がございませんので、ちょっと調べてみたいと思っています。

○阿久津委員 ボトルネック踏切の解消の決め手

は、もちろん連続立体交差なり立体交差にあると思うんですけど、ひとつ、より緊急性の高い改善策としては、警報時間制御装置というものは非常に効果があるんじゃないかなというふうに思っています。

○阿久津委員 ボトルネック踏切の解消の決め手をいたたぎたいというふうに思っています。

○阿久津委員 平成八年から十二年度までの、前の法律のときに、大臣が指定をする際に、あかずの踏切問題を指定の際の念頭にはつきりとした形で置いていたんでしょうか。それとも、全体の中

の一つみたいな形でとらえていたんでしょうか。

○大石政府参考人 先ほどお答えいたしましたように、踏切の遮断時間、それは時間でありますとか交通量で換算されるものでございますが、そうすることによって事故になってしまつというふうに聞いております。

本法律の制定が昭和三十六年でようか、制定されたから既に四十年の歳月がたっているにもかかわらず、あかずの踏切問題は解決にほど遠い状況にあると思うんですが、その理由は一体何でしょうか。今までなぜ解決できなかつたのか、お答えいただきたいと思います。

○大石政府参考人 あかずの踏切がなかなか解消しない理由は何なのかという御指摘でございま

す。

あかずの踏切の大部が大都市部分に集中いたしてあります。その踏切の解消のための立体交差化事業は、鉄道沿線の住民の移転が必要となるなど、関係者間の利害調整に多大の時間を要するものでございます。

また、それぞれの事業が非常に規模の大きい事業でございます。先ほど副大臣からお答え申し上げましたように、箇所ごとの予算の確保が非常に難しいといったようなこと、あるいは狭隘な空間での施行を余儀なくされているなどのことから工法の選択に非常に幅が狭いものがござります。したがいまして、長期間の工期を要するといったようなことが課題となつてござります。

また、地方費の負担あるいは予算の確保等もそ

の課題の一つかござります。

このため、これらの課題に対応することといたしまして、本法律の改正によりまして事業のス

ピードアップを図りたいと考えているところでござります。

○阿久津委員 平成八年から十二年度までの、前の法律のときに、大臣が指定をする際に、あかず

の踏切問題を指定の際の念頭にはつきりとした形で置いていたんでしょうか。それとも、全体の中

すし、そうした国民の思いを受けて、この法律案の改正に取り組ませていただきておるわけござります。

たびたび申し上げますように、七万カ所を超えて踏切、昭和三十六年の時点から、三万一千カ所にまで減少しておるということは、我々の努力、あるいは市町村を含めました地域の方々の努力の成果であると、ぜひ先生にも御認識をいただきたいとまず思います。

今後、今回の法改正によりましてすべて解決できるかということになりますと、先ほど来申し上げておりますように、千カ所のうちの五百カ所が当面の目標でございますので、この目標を達成すべく、我々としては全力で取り組んでもまいりたい、このように思つておるところでございます。
○阿久津委員 そうしたら、今の目標についてちょっとと詳しく述べたいと思うんですけども、まず初めに、ボトルネック踏切の定義といふのは何でしょうか。それで、全国で何カ所あるんでしょうか。一応確認したいと思います。

○大石政府参考人 ボトルネック踏切の定義は、一種類の数値で判断をいたしております。一つは、踏切の遮断時間でございます。一日のうちのピーク六十分のうち四十分以上遮断しておる、そういう踏切が一つでございます。それからもう一つには、遮断量でございます。交通量が、五万台の車が一時間とめられるごと、それから五万時間、一台の車がとめられるごと等価とみなすという、台時という考え方でございますが、一日当たり五万台時以上遮断しておる、そういう踏切がボトルネック踏切でございまして、全国で、先ほど来お答えいたしておりまします。

○阿久津委員 よくわかりました。それで、この改正法案を見ると、ボトルネック踏切とは言つんですけれども、そのボトルネック踏切という言葉が出てこないので、不安になりますのでちよと伺わせていただきたいんですが、この中で、本改正案の中、「国土交通省令で定め

る基準に該当する踏切道」というふうにあるんですか。

○大石政府参考人 先ほど指定基準の御説明を申し上げましたが、立体交差化の場合ですと、「一日に一万台時以上」といったようなこと、あるいは一般国道であるかどうかといったようなことが省令の基準になつてございます。

また、構造改良につきましては、「一日当たり二千台時でありますとか、あるいは前後の道路との幅員差が一メートル以上ある場合は、交差角度が非常に悪いだとか、段差があるだとか、勾配がきついだとかといったようなものが省令の要件でございまして、そういった条件下に該当する踏切は、全国で約一万一千弱というように想定いたしております。

○阿久津委員 ちょっととわからないのが、ボトルネック踏切ボトルネック踏切と言つんですけれども、この法案を見る限り、その対象がボトルネック踏切になつていいんじゃないでしょうか。つまり、今の国土交通省令で定める基準に該当する踏切道というのは、イコールボトルネック踏切ではないですね。ちょっとと確認したいんです。

○大石政府参考人 そのままイコールにボトルネック踏切ではございません。しかしながら、この約一万七百でございますが、その中にはほとんどボトルネック踏切が含まれているものと考えております。

○阿久津委員 ちょっとと今は答えるにならないと

思つんですね。先ほど、七万から三万一千に踏切が少なくなつたと。私はある意味で、大変かどうかは別にしとりますのがそのうち約三千八百、それから構造改良で足りるといいますか、構造改良で対処できると考へられますものが約三千五百、それから保安施設を整備することによって対応できると考えられるものが三千四百でございますので、あかずの踏切対策は、どちらかといふと構造的に対応していくものでございますから、一万七百カ所からは相当な絞り込みがなされているものと考えております。

○阿久津委員 であるならば、なぜこの法案にボトルネック踏切という文言を入れるなり、緊急にやらなければならぬいるなんだけれども、緊急にやらなければならぬ、この五年間のうちにやらなければならぬ、この五年間のうちにやらなければならぬない、こうして改めて改良したい踏切ということで絞り込みが一万一千なんですね。つまり、今、私が

込んでいるはずなんです。絞り込んでいるのに、すけれども、この国土交通省令で定める基準に該当する踏切道とは、どんなものを指し、幾つあるのでしょうか。

○大石政府参考人 先ほどお答え申し上げましたが、立体交差化の場合ですと、「一日に一万台時以上」といったようなこと、あるいは一般国道であるかどうかといったようなことが省令の基準になつてございます。

また、構造改良につきましては、「一日当たり二千台時でありますとか、あるいは前後の道路との幅員差が一メートル以上ある場合は、交差角度が非常に悪いだとか、段差があるだとか、勾配がきついだとかといったようなものが省令の要件でございまして、そういった条件下に該当する踏切は、全国で約一万一千弱というように想定いたしております。

○阿久津委員 ちょっととわからないのが、ボトルネック踏切ボトルネック踏切と言つんですけれども、この法案を見る限り、その対象がボトルネック踏切になつていいんじゃないでしょうか。つまり、今の国土交通省令で定める基準に該当する踏切道というのは、イコールボトルネック踏切ではないですね。ちょっとと確認したいんです。

○大石政府参考人 そのままイコールにボトルネック踏切ではございません。しかしながら、この約一万七百でございますが、その中にはほとんどボトルネック踏切が含まれているものと考えております。

○阿久津委員 ちょっとと今は答えるにならないと

というのが、私は非常に不満なんです。それで、これは今までと同じような文章なんですよ、続いている法案ですから。今までと同じような法案の書き方で、これまで四十年間できなかつた改良が突然できるわけがないと思うんですね。

それで、なぜボトルネック踏切の解消を法案ではっきり示せないのか、泉副大臣、ちょっとお伺いしたいんです。

○泉副大臣 法律用語としてボトルネックという言葉がなんのまかどうか、私、今ここでお答えするだけの知見を持ち合わせておりません。片仮名が最近法律に入ってきております。

○大石政府参考人 先生の御指摘は御指摘として、私は傾聴に倣する御意見だと思います。

ただ、ボトルネック踏切以外にも、例えば、前後に医療施設等がでまして、その踏切を通ることが余儀なくされるというようなケースでありますとか、あるいは、都会のようにネットワーク状

に道路が形成されている場合ならないんですが、そうではなくて、その踏切を通らなければならないといったような状況の都市等がたくさんございまして、それがボトルネック踏切の定義に該当しない、そういう交通量であるかもわかりませんが、地域の方々からは改良を非常に急ぐといったよう

な声が出てくるケースもございます。

したがいまして、私、先ほど一万七百カ所と申しあげましたが、立体交差で考えたいと思っておりますがそのうち約三千八百、それから構造改

良で足りるといいますか、構造改良で対処できると考へられますものが約三千五百、それから保安

施設を整備することによって対応できると考えられるものが三千四百でございますので、あかずの踏切対策は、どちらかといふと構造的に対応していくものでございますから、一万七百カ所から

踏切約千カ所対策の実施、十年間で半減というふうに書いてありますね。これをしっかりとできる

といふふうに断言できますでしょうか。

○阿久津委員 そうしたら、大臣、この新しい、延長する法律で、大臣はボトルネック踏切を初めとする、半減といふふうにこの説明ペーパーに書いてありますよね、都市部におけるボトルネック

踏切約千カ所対策の実施、十年間で半減といふうに書いてありますね。これをしっかりとできる

といふふうに断言できますでしょうか。

○阿久津委員 であるならば、なぜこの法案にボトルネック踏切という文言を入れるなり、緊急にやらなければならぬいるなんだけれども、それに近い形はお約束をいただけますでしょうか。お答えいただきたい。

○泉副大臣 法律案を提案させていただいていま

す以上は、そうした目標を実行できますように、

当然、國土交通省としては、ある意味では義務を背負うといつぶうに思つております。

しかしながら、財政事情の問題でありますとか、あるいは地元調整の問題でありますとか、我々が予見できないような事柄が起きてきた場合には、その目標が達成できないこともあるいは生じるかもしれません。しかし、今日の、法案を御審議いただく過程におきましては、その目標達成に全力で取り組む覚悟でございます。

○阿久津委員 しかしながらの後がちょっと不安を感じないわけではないのですけれども、でも、非常に前向きの御答弁をありがとうございます。

それで、だめ押しというか、この実行に向けたタイムテーブルというか、プログラムというのは、現段階であるんでしようか。もうちょっと詳しく言うと、あかずの踏切半減を今宣言されたわけですね。目標ということで、まあ何が起こるかわからないですけれども精いっぱいやると言いつくさったわけです。その中で、それを実行していく、それを担保するタイムテーブル、計画表みたいなものが、現段階であるんでしようか。

○大石政府参考人 現段階であるかという間にストレートに答えるとすれば、現段階ではきちっとした計画になるものはございません。

しかしながら、今後、本法律を受けまして、例えは、踏切事故の防止の総合対策を定めるでありますとか、あるいは、現在我々は、道路整備の五カ年計画、平成十四年度までの五カ年計画が進行中でございますが、その十四年度までの五カ年計画の中にも盛り込んでございますけれども、新たにつくることとなる五カ年計画の中では、当然のことながら、この法律の趣旨を受けまして、踏切対策を重点的に書き込んで行くことによりまして、その担保を図りたいと考えているところでございます。

○阿久津委員 先ほどの泉副大臣の答弁も踏まえて上で、しっかりととしたタイムテーブルをおつくっていただいて、ぜひ国民に公表していくただきたいた上でのことです。しかし、ちょっと不安があるんですね。どちらか一方が裁定を申請すれば直ちに大臣としては裁定行為に入っていくということにしておりますので、両方が踏切改良については指定されたけれども、通常はそういうことではなくて、いずれか一方の裁定申請によって行われますので、

い。私にも、資料として、これを、できた段階でいたいと思いますので、資料請求をさせていただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

もう少し詳しく質問をさせていただきたいと思います。

○安富政府参考人 指定された踏切の改良は、鉄道事業者、道路管理者にとって義務的なものなのかどうか、それとも単なる努力目標なのかどうか、お伺いをしたいと思います。

○安富政府参考人 本法に基づき指定を受けた踏切道につきましては、指定をする際に、指定された期日までに計画を提出し、これに従い改良を実施することを通知しております。これはそういう意味で法的義務を負うことになるものであり、単なる努力目標ではございません。

○阿久津委員 計画の作成及び実施義務というふうに考えてよろしいのでしょうか。だとするとならば、いつまでにその義務を果たせばよいのか、大体のデッドラインみたいなものはあるんでしょうか。

○安富政府参考人 先ほど申しましたように、指定をする際に、具体的に、指定された期日までに計画を提出して、これに従って改良を実施するということをうたっております。したがいまして、そういう意味で法的義務を負うことになります。

○阿久津委員 どうもありがとうございます。

それは、裁定との関係についてちょっとお伺

体理解ができるんですけれども、いつまでにその義務を果たさなければならないのかというのが、大体の見通しでも、通例ということでも結構なんですか。

りするすると行ってしまうことが予想されるのがない、まず裁定まで踏み込む前の話で、やはりそのところ、済みません、ちょっととくどいようなんですが、もう一回お答えいただきたいと思います。

○安富政府参考人 これまで裁定自体については、国際交通大臣が裁定できるということで、道路管理者や鉄道事業者からの裁定の申請に基づいてやりますと一年とか、そういう期間がございますので、大体常識的にそういうところがござりますので、そういうものをめどに我々としてはやっていきたいと思っております。

○阿久津委員 どうもありがとうございます。

それは、裁定との関係についてちょっとお伺いしたいと思うのですけれども、裁定の申請は鉄道事業者、道路管理者にゆだねられた形になつているんですが、裁定申請が行われないまま、指定事業がたなざらしになるおそれはないでしょうか。

○安富政府参考人 本法に基づきまして立体交差または構造改良の指定というのがなされました踏切道については、鉄道事業者及び道路管理者が協議によって改良計画を作成していくということになりますが、それがきいてるから裁定においても大丈夫なんだというふうにされるんですけども、

○阿久津委員 やはり何度も聞いても、今のお答えだと確かに指定の部分での実施義務みたいなのはわかる。それがきいてるから裁定においても大丈夫なんだというふうにされるんですけども、あるならば、今までの法律でたなざらしになつてずっと行われないようなことはなかつたはずなわけです。つまり、ある種のデッドライン、締め切り期日までに協議がまとまなければ裁定を申請しなければならないというような、実施義務みたいな形まで踏み込んで解釈がされないと、私は、この法律をつくってもやはり結果としていろいろな問題で進まなかつたというのが多分に起つてしまふのではないかと思うのですが、感想があれば。

両方から申請がなくてたなざらしになるということは我々としては想定していないところでございます。

○阿久津委員 今のお答えではちょっと弱いかなというふうに思うのですけれども、これは間違いでしようか。

私は、この裁定にはある種の実施義務があるというふうに思っているのですけれども、これは間違いでしようか。

○安富政府参考人 あくまで裁定自体については、国際交通大臣が裁定できるということで、道路管理者や鉄道事業者からの裁定の申請に基づいてやりますと一年とか、そういう期間がございますので、大体常識的にそういうところがござりますので、そういうものをめどに我々としてはやっていきたいと思っております。

○阿久津委員 どうもありがとうございます。

それは、裁定との関係についてちょっとお伺いします。

○阿久津委員 やはり何度も聞いても、今のお答えだと確かに指定の部分での実施義務みたいなのはわかる。それがきいてるから裁定においても大丈夫なんだというふうにされるんですけども、あるならば、今までの法律でたなざらしになつてずっと行われないようなことはなかつたはずなわけです。つまり、ある種のデッドライン、締め切り期日までに協議がまとまなければ裁定を申請しなければならないというような、実施義務みたいな形まで踏み込んで解釈がされないと、私は、この法律をつくってもやはり結果としていろいろな問題で進まなかつたというのが多分に起つてしまふのではないかと思うのですが、感想があれば。

○安富政府参考人 先生のおっしゃることは御意見としてはよくわかるわけですが、今までには、いわゆる裁定制度もないという状態でございまし

それで、実は先ほど何度も繰り返した問題なので、そんなにはもうやりませんけれども、ちょっとこの法文だけと言うと、ボトルネック踏切を必ずしも対象とするような文章になつてないのであります。これはもう私からのお願いだけにしますけれども、できればボトルネック踏切解消を重視する旨を本改正案に明記していただきたいということを最後に一つだけお願ひしておきたいと思ひます。

終わりになりましたけれども、私は、本改正案は、いわゆるボトルネック踏切の解消を明記していい点で、その部分においては不十分なものだと思います。

それは、第一に、本法案が最適な予算配分を保証するものではないという点にあります。現在、国土交通大臣の指定対象となる踏切数はおよそ一万ヶ所、そのうち立体交差化指定の対象となる踏切が三千八百ヶ所と言われております。さらに、その中で緊急的かつ重点的な踏切道の改良の実施が求められている、いわゆるボトルネック踏切が約千ヶ所あるわけでございます。

最適な予算配分の実現という観点から見るならば、少なくとも、立体交差化の対象となる踏切交通遅延一日当たり二万台時以上の踏切のうち、踏切交通遮断量一日当たり五万台時以上であるボトルネック踏切の改良が優先されるべきであることは言うまでもありません。また、ボトルネック踏切省自身も再三認めているというふうに思われます。

しかし、そうした点がなぜ本改正案には全く反映されていないのか。あかずの踏切問題は、ここ二、三年に顕在化した問題ではありません。ボトルネック踏切という概念がつくられるはるか以前から、都市住民はあかずの踏切によって多大の損失を受けてきたのです。この法律がそうした問題点に全く手をつけないまま指定期間を延長されるのであれば、不急、不必要的踏切改良に貴重な国費が支出されてしまう危険性を私は指摘せざるを得ません。

得ません。

第二に、本法案と地方分権との関連であります。将来日本が実現すべき財源の移転をも含めた真の地方分権社会においては、踏切行政は、地域の実情をよく踏まえている方がイニシアチブを持つて行うべきものであると考えます。ただ、そ

うしたいわゆる将来的な問題とは別に、現在における踏切改良の重要性、特に都市部におけるボトルネック踏切、あかずの踏切問題の緊急性を考えるならば、国が踏切行政に関与し、踏切道改良の促進を図るという本法案の趣旨に対しては、私は一定の理解を示すものであります。

しかし、そうであるならば、地方分権の趣旨からして、法律の目的を可能な限り明確かつ具体的に限定し、中央の裁量の余地をできるだけ狭める努力を行なうべきであることは言うまでもありません。その意味で、本改正案にボトルネック踏切の解消を目的として明確に盛り込むことが、地方分権に至る過渡期の法律としての本法案に求められることなのです。そうした立法上の配慮が全くうかがえないと点が本改正案の第二の問題点だと思います。

国土交通省は、あかずの踏切問題の解決に向けた強い決意を本改正案に明記するべきである、そのことを再度訴えて、私の質問を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

○赤松委員長 以上で阿久津幸彌君の質問は終りました。

次に、鈴木淑夫君。

○鈴木(淑)委員 自由党の鈴木淑夫でございます。大臣、副大臣、お忙しい中をお越しいただきました。私も、この踏切道改良促進法の一部を改正する法律案を中心にお聞きをさせていただきたいと思います。

申すまでもないことですが、日本經濟はここへ来て先行きが少し怪しくなってきておりました。まして、ことしに入つて一月の生産が前月比三・九%も落ちる、二月と三月の予測指數を加えます

と、一二三月が約二年ぶりに前期比マイナスになります。失業率は、四・九%という、去年の八月は一時四・六まで下がっていたのが、最近になつては、株価もそういうことで一万二千円台に下がつたままだ。先行き大丈夫だろうかという

情勢であります。そういう中で、予算案が、十三年度当初予算が出てまいりまして、衆議院を通して向こうへ行つたわけでございますが、衆議院における予算案の審議に際しましては、私ども自由党を初めとする四野党は、歳出の組み替えの要求を出したことは御存じのとおりだと思います。

何本かの柱がありますが、大きな柱の一本は、やはり消費が出てこないためになかなか景気が立たないといふことですから、消費に直結していかような歳出項目をもう少しうやなきゃいけないんじやないか、こういうことで、雇用対策、福祉等にお金を回す。もう一つは、公共事業について、やはり効率性、緊急性、採算性等の観点から見直しをすれば、一口で言って地方に、ばらまきとは言いませんが、効率性の低い、緊急性の低い地方の公共事業の方に偏つていやしないか。それらに比べれば、大都市圏における交通の渋滞というのはゆゆしき問題である、また、環境問題、防災問題も緊急の対策を要する問題だ、したがって、もう少し大都市圏の交通、防災、そして環境問題に対する公共事業をふやすべきじゃないか、こういう観点からの組み替えを野党四党そろって出したわけでござります。

そういう観点から考えますと、この踏切の改良促進法というのは、考え方としては私ども野党四党の考え方と方向がそろつてゐるわけでござります。しかし、私は思つております。特に、大臣、このたび運輸省と建設省は一緒にいつなければいけない、こういう大事な法案だというふうに私は思つております。

なつて国土交通省になった。踏切の問題というの特に、大臣、このたび運輸省と建設省は一緒にどこにはわざかしかございません。東京の平均時速は十六・八、大体十七キロしか走れないんですね。そうしますと、東京都内二十三区で約十七キロのスピードしか出せないということは、一年間に四兆九千億の経済効果の損失を招いています。いう数字がきちんと出ているわけでござります

地域住民も、両方を見ないと話は進めぬということです。

公園に住んで、生活圏が世田谷の方でございます。そうすると、あの辺は京王線に沿る小田急線に沿る、斜めに走っている世田谷電車に沿る、みんな東西に走っているわけです。南北に行こうとなつては、株価もそういうことで一万二千円台に下がつたままだ。先行き大丈夫だろうかという

とでございましたが、今度はこの法律で、扇大臣、国土交通大臣お一人が全体を掌握していく、こういう改正案になつておりますので、これまた大変結構だといふふうに思つております。

私事にわたつて恐縮でございますが、私は芦花公園に住んで、生活圏が世田谷の方でございます。そうすると、あの辺は京王線に沿る小田急線に沿る、斜めに走っている世田谷電車に沿る、みんな東西に走っているわけです。南北に行こうとなつては、株価もそういうことで一万二千円台に下がつたままだ。先行き大丈夫だろうかといふふうに思つております。

公務に住んで、生活圏が世田谷の方でございます。そうすると、あの辺は京王線に沿る小田急線に沿る、斜めに走っている世田谷電車に沿る、みんな東西に走っているわけです。南北に行こうとなつては、株価もそういうことで一万二千円台に下がつたままだ。先行き大丈夫だろうかといふふうに思つております。

公務に住んで、生活圏が世田谷の方でございます。そうすると、あの辺は京王線に沿る小田急線に沿る、斜めに走っている世田谷電車に沿る、みんな東西に走っているわけです。南北に行こうとなつては、株価もそういうことで一万二千円台に下がつたままだ。先行き大丈夫だろうかといふふうに思つております。

公務に住んで、生活圏が世田谷の方でございます。そうすると、あの辺は京王線に沿る小田急線に沿る、斜めに走っている世田谷電車に沿る、みんな東西に走っているわけです。南北に行こうとなつては、株価もそういうことで一万二千円台に下がつたままだ。先行き大丈夫だろうかといふふうに思つております。

者あるいは道路業者は今知事さんと一緒に、国を相手にも非常に大事なところに来ているんですからそっとしておいてくださいみたいな話になっちゃって、形の上ではそっとしておかれちゃ困る段階もっと今こそ住んでいる人の意向をくみ上げてほしいよという段階で、そっとしておいてほしいというふうにこれまではなっていましたね。もう少し早い段階から怖がらないで地域住民の意向を入れてかき回されちゃかなわないと思っているのかどうかは知りませんが、何か切り離して、都知事さんと小田急さん、京王電鉄さん、それから道路業者さん、そこだけがやっていますね。何かもう少し住民の意向を吸い上げる、開かれた地方自治、地域住民の自治みたいなことと直結する仕掛けは考えられないものでしょうかね。

○扇國務大臣 これは先生御承知のとおり全国に

もわたらるわけでございますけれども、国土交通省になったのは、まさに根幹はそこにあると私は思うんです。先生がおっしゃいましたように、今まで、鉄道、道路は道路、縦割りで仕事をしておきましたけれども、今度国土交通省になつて、今一番試されていることは、本当に縦割りが

なくなるかと。

今おっしゃった踏切一つとてみても、立体にするのかあるいは電車と道路の連結をどうとつていただきました。そうすると、地下四十一メートルで、大深度で、今度は上に立体にならないで地下に潜るのか、あらゆる方法が考えられるものですから、それすべてを、鉄道と道路と地域と、そういうものが立体的に話し合える、まさに話し合いまして、今度は三位一体になつて最初から話し合いに入れる、スケジュールが大幅に促進していく。そのかわり、最初の話し合いは、今まで時間がかかっても、地域の皆さんの了解

相手にもう非常に大事なところに来ているんですね。だからそっとしておいてくださいみたいな話になっちゃって、形の上ではそっとしておかれちゃ困る段階もっと今こそ住んでいる人の意向をくみ上げてほしいよという段階で、そっとしておいてほしいというふうにこれまではなっていましたね。もう少し早い段階から怖がらないで地域住民の意向を入れてかき回されちゃかなわないと思っているのかどうかは知りませんが、何か切り離して、都知事さんと小田急さん、京王電鉄さん、それから道路業者さん、そこだけがやっていますね。何かもう少し早い段階から怖がらないで地域住民の意向を入れてかき回されちゃかなわないと思っているのかどうかは知りませんが、何か切り離して、都知事さんと小田急さん、京王電鉄さん、それから道路業者さん、そこだけがやっていますね。何かもう少し早い段階から怖がらないで地域住民の意向を入れてかき回されちゃかなわないと思っているのかどうかは知りませんが、何か切り離して、都知事さんと小田急さん、京王電鉄さん、それから道路業者さん、そこだけがやっていますね。何かもう少し早い段階から怖がらないで地域住民の意向を入れてかき回されちゃかなわないと思っているのかどうかは知りませんが、何か切り離して、都知事さんと小田急さん、京王電鉄さん、それから道路業者さん、そこだけがやっていますね。何かもう少し早い段階から怖がらないで地域住民の意向を入れてかき回されちゃかなわないと思っているのかどうかは知りませんが、何か切り離して、都知事さんと小田急さん、京王電鉄さん、それから道路業者さん、そこだけがやっていますね。何かもう少し早い段階から怖がらないで地域住民の意向を入れてかき回されちゃかなかないかと。

そのための、国土交通省の縦割りをなくすこととが試されることの大きな一つも、今度のボトルネック解消の立体的な対策ということで、事業も立体制的、話し合いも立体制的、こういうふうにお考えただいて、ぜひ私どもは、そういう国土交通省、そのための地方整備局も、一つの地域だけではなくて、全国の地方整備局が八つの地域、ブ

ロックでですから、県をまたいだ工事も一緒に話し合っていこうというふうになつて、いますので、ぜひ今日は国土交通省、しばらくこの縦割りをなくすことに私も最大限の努力をしておりますので、ぜ

ひ御協力賜って、全国が希望の持てる「二十一世紀の、道路交通行政等々を含めた行政をとつていかなければならぬと私は思つてますので、ぜひ

御協力も御理解もいただきたいと思います。

○鈴木(源)委員 大変頼もしいお話を、まさに中央省庁再編の大きなからいが、運輸省と建設省を一本化することによってまさに立体的に行政を進めさせていただいだむだを排除する、全国においてそ

ういう形でプロジェクトを進めていただきたいと

思います。

ただ、私がさつき言いましたのは、そのところはもう大臣は意欲を持ってやっておられる」と僕

は思うんですが、そういう立体制的ななった、一本化された国土交通省が都道府県知事と話し合い、それから関係者と話し合いと言つてますが、関係

者の中に地域住民がいないんですね。道路業者と鉄道業者なんですね。何とか地域住民を引っ張り込んでもいただけないか。さつきも言いましたけれども、地域住民には、今大事な話し合いを国土交通省と知事と関係の鉄道と道路と、そこに市町村が

話し合いに入れる、スケジュールが大幅に促進して、それを持ち寄つてどうこうと言つて、それから、最後に、ちょっと時間がありますか

を申しまして、私は、あらゆる方法が論議されるであろうと思いますけれども、その前に、先生がおっしゃいました、住民が何としても話し合いに入れないのかというお話をございましたけれども、これは明快に、連続の立体交差事業をやる場合に、これは少なくとも都市計画法上のきちんと決して決定が必要なんですね。ですから、都市計画

かないよ。

ここで、つまた具体的なことを聞いて恐縮なん

ですけれども、今まさに大臣おっしゃいましたよ

うに、立体交差というと、今までは鉄道を上に上

げちゃうのが立体交差だと思っていましたけれども、鐵道を上に上げちゃうと、実はありますでしょ。景観を害するんです、まちづくりからいえば。高いところを走っちゃいますからね。他方、トンネルの技術はかなり進歩してきておりますでしょ。大深度に至ってはかなり安くありますでしょ。そこまでして、交差も、連続立体交差という概念がありますね、この法律の中

に。続きまして地下へ入れちゃうという手がありまして、小田急の残つちゃった一番大事な下北沢周辺のところは、続けざまに地下へ入れちゃった方が、安いし、景観もいいし、それから何よりも

防災上いいよという議論も他方にあるようです。

ですから、私は、今まで何となく何が何ででも上げちゃうということが、そっちの方が安かつたんでしよう、だから鉄道業者がどうしてもそちを言うんですが、ちょっと技術的な条件が変わつて、先入観にとらわれないでコストをちゃんと分析して、それからコストにはあらわれない、しかし大事なことが環境、防災といふところですから、これを考慮して、この際は、地下化による立体交差、これも大いに検討していただきたいものだと思いますが、いかがございましょうか。

○扇國務大臣 地下化に関しては、先ほども私、大深度地下法を通していただいたということを申しまして、私は、あらゆる方法が論議されるであろうと思いますけれども、その前に、先生がおっしゃいました、住民が何としても話し合いに

離れていることで、しかし、先ほどから大臣が口にしておられる、大深度の話がありますね。

それから、最後に、ちょっと時間がありますから、やや立体交差とは、似たような話なんですが離れていることで、しかし、先ほどから大臣が口にしておられる、大深度の話がありますね。

私は東京生まれの東京育ちでありまして、ずっと東京の西の方に住んでおる人間ですから申し上げるのですが、東京というのは、鉄道は東西にしか走っていないですね。中央線、京王線、小田急

線、それから、ちょっとつないで井の頭線とか世

田谷線とか、大体東西に走っているんです。ところが、南北は道路しかない。地上の道路、環七にしろ環八にしろ、これは大混雑ですわ。だから、この辺に住んでる人たちは、例えば羽田空港に行こうと思ったら、東西に走っている電車で環状線に行って、ぐるっと回って羽田へ行くんです。物すごく時間がかかる。一直線に南北に鉄道が通っている、あるいは渋滞していない道路があれば、ほんの一十分かそこらで羽田には行っちゃうんですね。そういうところにいる人は一時間かかる。

こういうことじやいけませんという議論は、御承知のように以前からあります。最初は、環八なら環八の上に高架鉄道を通そうとか言っていた。それは金はかかるし、大体スペースがないとかいって、もう何年も議論して、とんざしているわけですが、扇大臣がおっしゃる、大深度掘削技術がすごく発達してまいりました。東京の交通渋滞を解消し、そして防災上、環境上の問題も解決して、東京における経済活動の効率、暮らしの効率を飛躍的に上げようと思ったら、やはりこの際は、いよいよ本気になって、国土交通省も首頭をとつて、大深度のトンネルを考えるべき時期に来ているんじゃないでしょうか。もちろん、トンネルを掘つてどうするの、自動車走らせるの、あるいはHSSTみたいな割と安く速く走るのを走らせるのか、そういう問題はあると思います。しかし、これこそ住民の知恵、業者の知恵、それから区の、自治体の段階等の知恵を全部集めていくべきだと思うんですが、何か順位からいうと、この構想は一番びりの方なんですね、調査費がつかないぐらい。

ぜひ公共事業にめり張りをつける。公共事業は、さっき言いましたように、効率性、緊急性、採算性から考えて大事なところに投入する。とにかく財政赤字が大きくなっちゃって、限られていいですから、もうむだなところをやらないで、いいところに絞るというときに、やはりこの大深度の問題というのはかなり重要な課題として出て

くるんだと思ひます。

下法も皆さん方に通していただきて、私はまず

公共事業の議論をしていると、過疎地域の方、お氣の毒だという方についつい頭が回っちゃう。ですが、しかし、ここまで大都市圏の暮らし方が通っている、あるいは渋滞していない道路があまり比べて悪くなっちゃった。特に交通、災害防

止、渋滞を悪くなつて。この大深度という問題についても、扇大臣、実行力を振るつて推進していただきたいと思います。

○扇国務大臣 鈴木先生から本当に大事な点を指摘していただいたんですけども、私は昨年、なれない建設大臣をさせていただきましたけれど

も、大臣になりましたときから皆さん方に申し上

げておりますことの一つに、二十一世紀、国際都市というものははどうあるべきか、国際という看板をつけたら、その都市に必要不可欠なものは何だかうかという勉強をさせていただきました。また、それが私、二十一世紀の國のあり方の大変な根幹にならうと思っております。

ですから、私は、日本全土のグランドデザインをつくらせていただきたいということと、学者も

れませんけれども、公共事業のむだ遣いをなくす

ということに関しても、今のように、日本全土のグランドデザインがないから、あっちと言われればあっち、こっちと言われればこっちでは、日本が国際社会で立ち行かない。そのためには、都市基盤整備の基本的な、日本全土のグランドデザインをつくらせていただいて、今おっしゃっている

よな、大深度地下にできるところはなるべく大

深度にして、そのかわり、上のあいたところは緑地を持つて、公園を持つて、ヒートアップ現象というものを解消していく。

例えば川でも、みんな埋め立てて高速にしてしまいましたけれども、一本の川があれば、両サイド百五十メートルずつ、三百メートルは温度が一度下がるというデータが出ているわけですから、川の回帰ということも二十一世紀の都市づくりの大きな課題だと私は思っています。そういう

新産業都市建設促進法等を廃止する法律案に対する質問をいたします。きょうの質問は、基本的には大臣にぜひお答えいただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

○赤松委員長 この際、休憩いたします。
午後零時十九分休憩

午後一時三十六分開議

○赤松委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。瀬古由起子さん。
○瀬古委員 日本共産黨の瀬古由起子でござります。
新産業都市建設促進法等を廃止する法律案に対する質問をいたします。きょうの質問は、基本的には大臣にぜひお答えいただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

新産業・工特法は、地域格差の是正、雇用の安定、工業の発展などを目的としたものでありましたが、たけれども、実際には、大企業のための産業基盤整備であり、眞にその地域の経済の発展を図る基盤整備ではなくたと私は考へています。

それは同時に、地域格差の是正どころか、地域で基盤整備をしても企業立地が不十分なまま推移をしていたり、また指定された地域では、逆に産業、地域の空洞化が進行しております。地方自治体には莫大な借金を押しつけて、公債で多くの住民の命と健康が奪われてしまいました。この法律は、もはや目的を完全に失っていると言つても過言ではありません。余りにも運気に失したとはいえ、両法を廃止するというのは当然の

ことでござります。

九六年度から二〇〇〇年度を期間とした第六次基本計画が、九六年の十二月、内閣総理大臣によって承認され、新たに「十八兆四千九百二十億円の投資目標で引き続き産業基盤整備などに投資されることになったわけです。

この計画に対して、当時のマスコミ等でも、新産・工特は必要なか、時代の役割を終えた政策には終止符を打たなければならぬ、こういう批判が起きていたのは当然だったと思ひます。しかし、政府はそのときに耳をかさなかつたわけです。

今では国民のほとんどが知らないようこの計画、事業が、真剣な反省なしで漫然と続けられてよいはずはありません。私たちは、少なくとも、なぜあの九六年の段階で廃止しなかったのか、廃止すべきでなかったのかと考へておられる点、その点、大臣、いかがお考へでしようか。

○鷹國務大臣

最初に申し上げておきます。

今御質問ございました新産法のお話でございますけれども、今、九六年には、もともとあのときに廃止すべきではなかつたかという瀬古先生の御質問でござりますけれども、九六年から今日まで、時代の流れを考えますと、私は、今先生がおっしゃいましたように、今回はそれを見直して廃止していくというのが原点でございますので、冒頭にそのことだけを申し上げながら私は入りたいと思います。

もともと、御存じのとおり、この基本計画を五年ごとに見直しつつ、そのときの時代の要請に合った改善を行なながら、各指定地区におきまして、国、関係地方公共団体あるいは地元住民等の関係者が積極的な建設整備に努めてきたというのが現状でございますので、九六年以來今日まで、

私たちを推進してまいり、またその中でも見直しをしようということで今回になつたということをも、ぜひ瀬古先生にも御理解賜りたいと思いま

す。しかしながら、今先生がおっしゃいますように、制度創設以来、もう既に四十年近く経過いたしておりますので、産業構造の変化あるいは経済の成熟化、グローバル化といった社会経済環境の変化に伴いまして、新産・工特制度が念頭に置きまし

た基礎素材の産業シェアが低下するなど、国が主導してこの拠点開発を行うことによりまして工業を育成することを目標としていたこの制度創設時ににおける意識は、今日は、今瀬古先生がおっしゃいますように、失われつゝあるのではない

か。そういう認識に立ちまして、このような背景のもとに、私どもは、平成十二年三月の第二次地方分権推進計画におきまして、制度の廃止を含めた抜本的な見直しを行うということが既に閣議決定しているところでございますので、少なくとも、私は、このたび新産・工特制度を廃止することにし、そのための法律案を出させていただいたいまます。

九六年から今日までの歩みというものを考えます。九六年の廃止すべきではなかつたかという瀬古先生にもずっとお答え申し上げたかったんですけれども、同じ野党同士で参議院の予算に呼ばれておりますので、時々失礼しなきゃいけないことはお許し賜りたいと存じます。

○鷹國務大臣

最初に申し上げておきます。

瀬古先生にもずっとお答え申し上げたかったんですけれども、同じ野党同士で参議院の予算に呼

半分にするとか、それから税金をかけてやる、大企業に至れり尽くせりの誘致をやつた結果、今

も、ぜひ瀬古先生にも御理解賜りたいと思いま

す。

しかしながら、今先生がおっしゃいますよう

に、制度創設以来、もう既に四十年近く経過いた

してあります。

しかししながら、今も市民を苦しめているという事態も幾つか起きております。

大企業というのは、もうからなければ、自治体の財政も、地方の雇用や経済がどうなるとも、労働者の首を切る、リストラを進める、下請の中

小業者を切り捨てる海外へ行ってしまう。こういう事態も今起きているわけですね。商店街もつぶれて、もう本当にどんどん店をしまっているとい

う状態。私は、全体的に深い総括が必要である

うとうふう思います。

特に、最近、これは本会議でも問題になりますが、宮崎県のシーガイアが倒産した事例でもわかるように、同じく全国の国土乱開発、こういうものをつくり出した幾つかの法律があるわけです。例えば総合保養地域整備法、リゾート法と言

われているものなんですか、これなども当然、今回提案の法律の廃止に伴つて考へるべきだし、廃止の対象とするべき内容だというふうに思つております。

○鷹國務大臣

最初に申し上げておきました。

平成十二年十二月、国土審議会から、激変緩和措

置を講じつ新産・工特制度を廃止すべきである

との内容の答申をいたしておりますので、私どもは、このたび新産・工特制度を廃止することにし、そのための法律案を出させていたいと思います。

九六年から今日までの歩みというものを考えます。

九六年の廃止すべきではなかつたかという瀬古先生にもずっとお答え申し上げたかったんですけれども、同じ野党同士で参議院の予算に呼

ばれておりますので、時々失礼しなきゃいけないことはお許し賜りたいと存じます。

今御質問ございました新産法のお話でございま

す。

少なくとも、地域振興立法におきましては、そ

れぞれの背景あるいは目的、そして国の役割及び

かわらず、その多くは、そのときの、当時の議員

立法で制定されたものでございますけれども、今

申しましたように、現段階では、国民の意思を尊重してその執行に努めるというのは当然のこと

でございます。

けれども、今なお、これらの法律の中で、いわ

ゆる条件の不利な地域の振興立法につきましては、ほんとんどが限界立法でございますから、そ

う意味では、それぞの法律の終期、終わる期

限が来ているわけでございますので、その終期に際しましては、社会経済環境の変化に対応して、その意義あるいは必要性、そして振興方策あるいは目標の達成度等について、国会や審議会等の場で論議をされて、今先生がおっしゃいましたよう見直しが必要なのかどうか、どの点がいけなかつたのかということも、国会論議の中で御審議いただきました。

けれども、今なお、これらの法律の中で、いわ

ゆる条件の不利な地域の振興立法につきましては、ほんとんどが限界立法でございますから、そ

う意味では、それぞの法律の終期、終わる期

限が来ているわけでございますので、その終期に際しましては、社会経済環境の変化に対応して、その意義あるいは必要性、そして振興方策あるいは目標の達成度等について、国会や審議会等の場で論議をされて、今先生がおっしゃいましたよう見直しが必要なのかどうか、どの点がいけなかつたのかということも、国会論議の中で御審議いただきました。

現行の地域振興立法は、現時点でそれぞれ存在意義を有し、必要なものであると私は思つておりますけれども、法律に基づく施策の推進に当たつて、私どもは、少なくともその相互の整合性を図りながら進めていくことは当然必要なものであると認識しており、今後は、新たな国土計画の理念、あるいは国土計画全体、あるいはその体系自体はどうあるべきかということを検討する中で、地域振興立法のあり方も御審議の中で検討してまいります。

○鷹國務大臣

今大臣は、当然進めていくべきだ

と思うけれども。この前提をまず外していただき

て、今改めて全体的に問われているという点では、抜本的な見直しが求められていると思います

ので、その点、いかがでしようか。

○國務大臣 私は、今日までの法律に対応してのみんなの努力、これは國も地域も、そして住民の皆さんの国民的な夢であったと思いますので、それがどの程度かということは、やはり、ある程度、評価制度というものがどの法案にもあつてしかるべきだと思います。私は、こういう委員会でお互いに、現状と、そして地域性も把握しながら検討してみると、まさにその評価に値すると思っていますので、ぜひその認識を、委員会で御審議していただきたいと思っております。

○瀬古委員 私どもは、委員会でも国会の場でも何度も指摘をしております。そして同時に、それぞれの地域に行きますと、本当に悲惨な状態、地方自治体の抱える財政難の実情だとか、そういう問題が山積みしている。目前でそれが展開されているわけですから、やはりきちんとその事実を踏まえて、抜本的な見直しをぜひ図っていただきたいというふうに思います。

さらに、新産・工特は、もはや都道府県の開発計画から姿を消しております。それにもかかわらず地元の自治体が四十年近く以前の制度にしがみつかないきらならないというのは、指定を受けている限り、国庫補助率のかさ上げだと利息子補給など財政上での有利な状況があったからでもございます。それだけに、今回廃止に伴う関係自治体への財政的影響、これを最小限に抑えるということも必要だと思いませんけれども、その点、どのような措置をとられるんでしょうか。

○板倉政府参考人 新産・工特制度の廃止に伴う地方公共団体の財政的な影響についてのお尋ねでございますが、関係自治体は、先生が御指摘のとおり、新産・工特法に基づきまして補助率のかさ上げ等の各種支援措置を活用しながら、これまで各種の事業の推進に取り組んだところでございました。直ちにこの支援措置が打ち切られるということになりますと、関係自治体の財政運営に少なからぬ影響を与えるわけでございまして、さらに、既にこれまで計画に基づきまして進めてきております各種事業の円滑な実施にも支障を来すことが予想されるわけでござります。

昨年暮れの国土審議会におきましては、こうした観点から、新産・工特制度の廃止後も、一定期間、激変緩和的な考え方で、制度の廃止に伴う影響等諸問題に対する適切な配慮が必要であるといふことを答申されているわけでございます。

私どもは、これを受けまして、国土審議会と一緒に、わたり現地調査も実施したわけでございまして、それから代表者からヒアリングをしたり、産業界の方々あるいは一般の皆様方にパブリックコメントもいたしまして、各層各界の意見を十分に承ってきたところでございます。

このたびの法案においては、そうした各界から寄せられたさまざまな御意見を踏まえまして、自治体が平成十二年度末までに着手した事業につきましては、地方債の発行及び利息子補給並びに国庫補助率のかさ上げを今後五年間継続して実施すること、それから、自治体が不動産取得税、固定資産税を不均一課税した場合には減収額の一部を地方交付税により補てんすることといった内容の激変緩和措置を盛り込んでいるところでございまして、制度廃止に伴う自治体への財政的な影響は最小限に食いとめられるものと考えております。

○瀬古委員 総務省に来ていただいているのでお聞きしたいんですけども、今回のこの法律に基づいて、例えば人口の見通し、それから水需要の見通しなど、いろいろ組み立てられたんですけども、実際にかなり過大な需要見積もりがされている。その結果、例えば水の需要計画が大きくあって、開始した途端小さなきららないといふ事態を抱えたまま地方自治体が今日あるということです。そこで、財政状況がかなり深刻になっているという問題も少なくありません。

この法律廃止に当たって、今回の事業が文字どおり国の政策として行われ、そしてその結果、事業終結、この法律を廃止するということになりますので、少なくとも、こうした地方自治体が抱えている例えば水道の企業債など、その当時企業債を使っているわけですけれども、高い金利の企業債をそのまま引き継いでいるという状況もございまます。それがかなり地方自治体を圧迫しているという事態がありますので、こういう企業債などの低利の繰り上げの償還だと借りかえ、こういったものを、地方自治体の財政負担を軽減するといふ立場から、今回この法律を廃止するというけじめに公営企業借換債の拡充に努めてまいりたい、このように考えておりますので、よろしくお願いいたします。

○山名大臣政務官 今委員がお述べになりましたように、計画どおり企業誘致等が進まなかつたために、特に工業用水道事業の経営が極めて厳しい、そういう地方公共団体もあるわけでございまして、この厳しい経営環境の中で、従来より工業用水道事業につきましては、特に公営企業金融公庫資金をもって起こしました企業債につきましては、一定の借換債で措置してまいりました。

平成五年度からの金利七・五を平成十年では七・三に変更し、さらに平成十三年度からは、この対象企業債のいわゆる利率要件、これを七・三から七・〇%以上と緩和したところでございました。とともに、工業用水道事業につきましては、いわゆる資本費要件、償還あるいは利息分の資本要件が高いところ、これにつきましても、従来は二倍ということだったんですが、それを平成十三年度からは一・五倍、こういうことで要件の緩和もしたところでございます。

こういう厳しい中で、もっと緩和しろ、借換債ということで懇願れという御指摘だと思うんですが、御承知のように、一方で借りかえが増大をいたしますと、長期として安定した資金を供給する

うものについて一定の限界を設けて対応せざるを得ない、こういうところも御理解をいただきたいと思っております。

今後とも、公庫のそういう機能維持に留意しながら特に工業用水道事業の経営の健全化のために公営企業借換債の拡充に努めてまいりたい、このように考えておりますので、よろしくお願いいたします。

○瀬古委員 一応国の政策としてこの法律があつて、そのもとで地方自治体が行ってきた結果、かなり深刻な事態になっているということをしっかりと認識いただいて、ぜひ積極的な施策を講じていただきたいというふうに思います。

では、踏切道の改良法について質問いたします。

以上です。

○瀬古委員 一応国の政策としてこの法律があつて、そのもとで地方自治体が行ってきた結果、かなり深刻な事態になっているということをしっかりと認識いただいて、ぜひ積極的な施策を講じていただきたいというふうに思います。

では、踏切道の改良法について質問いたします。

以上です。

○國務大臣 今改めて立体交差の必要性をお時間をとつて申し上げるまでもなく、瀬古先生も御認識の上だろうと思いますので、基本的な理念に關しては省きます。

今おっしゃいましたように、立体交差を行う場

合、道路管理者等が負担する事業費の二分の一、これを何とか、地方公共団体に対してもの御要望でございましたけれども、道路事業の補助率のかさ上げにつきましては、一般的には、地理的な条件が不利な地域の道路整備等に限定してございます。

例えば、今までございましたと、沖縄とかあるのは離島、奄美等々が、一定の条件、不利な地理的条件ということを大軸にふやしたという補助率のかさ上げというものはございませんけれども、この沖縄とか離島、奄美以外では、今の段階では補助率のかさ上げは、このよろんな考え方にしておりますとすれば、今おっしゃっていました一般的な地方自治体に対しては、現段階ではかさ上げの理由にならない、理由にならないといいますか、指定地域から外れるということになりますので、そういう意味で、私は大変難しいことだと思っています。

けれども、逆に、今度国土交通省になりまして、具体的には、今までと違いまして、連続立体交差の事業を対象に、鉄道事業者が道路管理者等の負担分を立てかえて事業を実施する制度、これも今までなかつた制度ですけれども、こういうこともできる。また、それを実行する上に、事業化する上にこういう制度も導入しようということでお、新たにこういうことも考えておりますし、立体交差事業に係る予算を十三年度は大幅にふやさせていただいております。

さつきも私がお答えしていたのを聞いていたときましたけれども、そのような状況で、私は、何の二分の二だけに固執することなく、また別途、二分の一ではないけれども、違う面で新たな二十一世紀型の補助ができるというふうに勘案いただいて、御協力賜つて、私たちも、より広く、有効な予算の執行を行つてまいりたいと思っております。

○瀬古委員 鉄道事業者が立てかえるといつて

も、最終的には地方自治体が返さなきやいかぬ。

今現在でも大変な状況にあるわけで、そういう意

味では、何らかの対応をしないと、幾ら立体交差

と叫んでも実際にはなかなか進まないという事態

が事実としてやはりあるということは御認識いた

だときたいと思うのです。

さらに問題になつておりますのは、この連続立体交差を進める場合に、国土交通省が、連続立体交差と区画整理、再開発、まちづくりを一体のもとのとして進める、それがなければ、なかなか立体交差も認めないというか、認めないとところまではいかないけれども、後回しなつていくと、いう事態があるのです。特に小さい市町村の場合には、連続立体交差の費用負担でも大変なのに、さらには、そのまままちづくりの、その地域の再開発の組み立てもしなきゃいかぬ、お手上げだといってあります。

そういう意味では、確かにまちづくりと連続立体交差とが連携すればよりいいものにできるかも

しれないけれども、当面、連続立体交差は連続立体交差、まちづくりはまちづくりと分けて、規模の小さい単位でやれるという方法も、余り機械的に一緒にならなきやだめだぞというやり方は問題があるんじゃないかと思うのですけれども、その点いかがでしょうか。

○板倉政府参考人 連立をする際に、区画整理とか再開発をあわせて実施することを条件としているのではないかというお尋ねでございますが、先生御案内とのおり、連続立体交差事業につきましては、複数の踏切を一気に除却することによりまして、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化を実現し、都市の活性化を図る重要な事業でございます。

その連立事業は、事業規模も非常に大きくて、周辺のまちづくりに与えるインパクトも大変大きいということで、私どもとしましては、できれば

連立事業と周辺のまちづくりを一体的に行つて

ております。

ただいま、その相乗効果というものを周辺に

持つておるわけでございます。そういうことで、

連続立体事業の実施の機会をとらえまして、これと一体的にまちづくりを進めていただくことが私どもとしまして望ましいと考えておるところでございます。

ただ、先生がおっしゃいますように、この連続立体交差を進める条件として、まちづくり、あるいは区画整理とか再開発といった面整備の実施を義務づけているということはございませんで、これは、御指摘のとおり、地方のそれぞれの地域の実情に応じましてベストなまちづくりの手法、面整備に限りませんで、地区計画とか駅前広場の整備とか、それぞれ地域の実情に即して一番ふさわしいと思われる手法を選択していただきましてお取り組みいただければよろしいかと思っております。

○瀬古委員 最後に、踏切事故をめぐる問題についてお聞きいたします。

踏切道改良促進法は、交通事故防止と交通の円滑化に寄与することを目的としております。全体として、法制定 당시に約七万カ所あった踏切が、現在では三万二千カ所になつたし、それなりに改善も進んでまいりました。また、踏切事故防止総合対策による対策も講じられてきたと思ります。しかし、踏切事故の実態はどうかといいますと、ここ数年は微減の状態で推移しているのであります。抜本的になくならないわけです。障害物の検知装置だと門型の警報機の設置のない踏切は指定対象として整備をするということになりましたけれども、その促進は鉄道事業者にあまねく任せられることで、その状態がござります。そういう意味で頑張っていきたいと思っております。検知器の設置というのも、全国で合計で八千七十九十、そして大手民鉄が二千四百九十七、そういう意味では大きな数字が残っておりますので、私は、補助対象、普通の大きさのもので一機二千万円程度、国が二分の一、地方三分の一、事業者六分の一のスキームでしたけれども、これも私たちは今度大幅に補助対象として追加していくという方針でござりますけれども、JRが五千五百五十六、そして大手民鉄が二千四百九十七、そういう意味で頑張っていきたいと思っております。

○瀬古委員 どうもありがとうございました。

課題であると思っております。

今までの踏切の事故等々の件数を見ますと、本当に何とかしなければいけないし、これを重要視して政策の中に入れていかなければいけないというのは、先生がおっしゃるまでもなく、私どもも対応に努力しているところでございます。

国土交通省としましても、平成十三年度予算におきまして、従来の保安設備の安全性を一層向上させました。今先生がおっしゃいました高規格の保安設備の中では、大型の遮断桿あるいは門型の警報機、そして障害物検知装置等々の整備につきまして補助をしてまいりたいと思っております。

○赤松委員長 川内博史君。
○川内委員 民主党的川内でございます。
本日は、かねてから歯切れの大変にいい御答弁で大変に敬服をいたしております扇大臣、連立与党のスターであり、また国民的にもスターである、そういう大変立派な大臣に御質問させていただきます。大臣は幸せでございます。大臣、参議院とのかけ持ちでお疲れのこととは思いますが、どうぞよろしくお願ひをいたします。
まず、扇大臣は、大臣であり、また保守党の党首でいらっしゃいます。五日の衆議院の本会議で、私ども野党が共同提出をいたしました森内閣

不信任案に対して、保守党はもちろん不信任案に反対をするという立場をとられたわけであります。

否決後、今日に至るまで、与党の中では森総理に対し辞任を求めるいろいろな動きというものが毎日毎日、新聞あるいはテレビのニュースをにぎわしているわけであります、このような自己矛盾とも言えるような状況の中で、連立のパートナーである保守党の党首として今後の展開をどうのうにお考えになつていらっしゃるか、とおども御答弁いただきたいと思います。

○衆議院議員 今、先生がおっしゃいました、あの五日の不信任案に対しては、我々与党三党、連立をしておりますので、野党の皆さん方が共同提出されました不信任案に対しては拒否をさせていたただきました。

なぜ拒否か。少なくとも、あの当時、あの時点で、不信任案というものが通つたら、野党の共同提案で、通した後我々はこうするんだ、というメニューを、国民の前にも私たちにもお示していただきました。もし通そうというのであれば、不信任案を通した後は、野党組んで、だれを党首にして、総理にして、日本の国をどう引っ張つていくか、その示唆がなければ、ただ倒せばいい、子供の何とか合戦というものが運動会でよくありますけれども、倒せばいいということではなくて、その後、どういうふうに國を引っ張っていくことが見えなければ、単に国民を混乱させただけであります。この「十一世紀初頭から、経済の不安、株安、そしてあらゆる不祥事等々起

こることがあれば入れようと思って見てみます。けれども、その足並みがそろつていらない以上は、やはり私たちは、今の連立できちんと、国の不安定な期間をつくらないで、現状の危機を乗り切るために、現状を国民の前に示しておられるわけですか、野党の皆さんの方には残念ながら賛成できません。

ただ、賛成できなかつたことは明快でございま

すけれども、では今の森内閣と連立と与党の体制がそのままでいいのかというと、私は必ずしもそうでもない。私たちもそれぞれ、三党で連立しておられますけれども、お互いに切磋琢磨して、いかに二十一世紀のあるべき姿というのを出さなければ、私たちは、今連立にのうのうとしているわけではありません。

ですから、森総理がやつしていくとおっしゃるの

こつております今の日本の状態は、私、危機的状態だと思っています。その危機的状態を脱するに、ただ不信任案で倒せばいいといつだけではなくて、倒した後はこうしますという、それを見せていただかなければ、これは私は残念ながら否決せざるを得ないというのが大きな理由でございま

す。

まして二十一世紀、世界の中で日本がどう立ち行くかということが今一番試されている。この二

十一世紀初頭の十年が、日本が浮上できるのか、

あるいは沈没するか、その大きな分かれ目であります。

では、通つた後は、民主党がどなたを総理に

されるのか、あるいは共産党と一緒に手をお組みになるのか。蛇足ではございますけれども、民主党

さんは護憲派である。

私たちはずっと、皆さん方の御意見も、いいと

ころがあれれば入れようと思って見てみます。けれ

ども、その足並みがそろつていらない以上は、やは

り私たちは、今の連立できちんと、国の不安定な

期間をつくらないで、現状の危機を乗り切るため

には、現状を国民の前に示しておられるわけですか

ら、野党の皆さんの方には残念ながら賛成できな

かかったということです。

ただ、賛成できなかつたことは明快でございま

すけれども、では今の森内閣と連立と与党の体制

がそのままでいいのかというと、私は必ずしもそ

うでもない。私たちもそれぞれ、三党で連立してお

りますけれども、お互いに切磋琢磨して、いかに

二十一世紀のあるべき姿というのを出さなければ、私たちは、今連立にのうのうとしているわけ

ではありません。

ですから、森総理がやつしていくとおっしゃるの

こつであります。

していただきたい。

森総理がもう一度言ってくださることも結構、また新しい人が、若い人が、おれたちもするよと

言ってくださることも結構。ただ、自由民主党の

中でのお話でございますから、連立与党的保守党

の党首としては、与党中の動きを拝見させていただきながら、国難を克服できる日本のリーダーを私たちに叱咤激励したいと思っている現状でございます。

○衆議院議員 大演説を聞かせていただいて、我が党に対しても言いたい放題言われたわけであります。

ですが、そこで、ちょっと大臣、反撃をさせていただきたいと思います。

自民党の中のことであるから見守りたいというふうにおっしゃられた。しかし、きょうの新聞によると、昨晩、野中広務先生と料理屋で会談をし

た際、森首相退陣後の後継首相になるよう扇大臣が要請をした、國のためにどんと命をかけてやる人が必要だと、野中氏に後継首相になるよう促し

たというふうに記事が出ておりますが、これは事実でありますか。

○衆議院議員 私、言いたい放題言つたのではありません。

そこで、御質問にお答えしたつもりでございます。

御質問がそういう御質問でございましたから、そ

の点、勝手に申し上げたのではないので、御質問に真摯にお答えをしておりますので、お願ひい

たしたいと思います。

ただ、マスコミのことをおっしゃいましたけれども、私は、男だから命をかけると言つてくれ

れば、私たちは、今連立にのうのうとしているわけ

ではありませんけれども、お互いか切磋琢磨して、いか

に二十一世紀のあるべき姿というのを出さなければ、私たちは、今連立にのうのうとしているわけ

ではありません。

ですから、森総理がやつしていくとおっしゃるの

こつであります。

だから、私は、男だから命をかけると言つてくれ

ればいいんですけれども。

私は、昨日ではございませんけれども、野中先

生とお会いしたことは確かでございます。そんなことは隠す必要は何もありませんから。けれど

も、私は、野中さんがボストンにふさわしいと

言ったわけではなくて、先ほど申しましたように、今の日本の政治危機、あるいは国家的危機を大げさに表現して立つのか、森さんは命をかけて日本を救うんだという趣旨を見せていました。私は、与党の中には総理になつてあるんですね。扇大臣は森総理に任命をされた

わけですよね。それで、内閣は連帶して国会に対して責任を負うというふうにも、別な条文に書いたことがあります。

扇大臣が、今大変な国難であると。それは私も認識は一致しています。とすれば、この非常に厳しい状況を乗り越えて二十一世紀の日本をどうつくりていくかというときに、まず扇大臣が職を賭して、森総理に、私もやめるからあなたもやめなさいと。（扇国務大臣「そんなこと言う必要ないじゃないですか」と呼ぶ）なぜ言えないのですか。あなたは内閣の一員で、森さんから任命されているわけですよね。その森さんから任命されたあなたが、森さんを内閣総理大臣として不適任だと思つてしましましたよね。（扇国務大臣「不適任だと思つていません。言いません」と呼ぶ）では、なぜほかの人にいろいろな話をされるんですか。

○扇国務大臣 話を混同しないでいただきたいんです。私がさつき申し上げたことをよく聞いていただきたいんですけど、今先生も、私に、大臣として答弁しろ、時には保守党の党首として答弁しようと使い分けられるんですね。私が今話をしましたのは、大臣の席を超えて、政治家として話し合うということは当然のことだと思います。先生もそうだと思います。違う政党の人とでも、政治家として今の国をどうすべきかというのは、個人的に話し合っているのは自由でござりますから、それを新聞に書かれたからといって、それは大臣として無責任ではないかということがない。私は、森総理御本人にも言つています。御本人に私は任命されたから、森さん頑張ってくださいよ、あなたは頂点なんですから、やりたいようにちゃんと政策もやってください、実行してください、私たちちはお手伝いしますと何度も私は森総理に申し上げております。

私は、森総理が不適格だなんて一言も言った覚えはございません。ただ、私は、皆さん方が、野党、新聞、マスコミが、低支持率だ、やめるやめ

ろと新聞に書かれて、総理も元気がなくなると困るから、やりたいことをやってくださいと。ですから、森総理がもう一度命をかけてやるんだと宣言できるのであつたら、自民党同士であるから、野中先生からも森さんにそう言ってあげてください、そういう男でなければ日本の国を引っこ抜いて、激励しているので、大臣の席を離れて総理をやめなさいなんて、一言も、どこにも私は言つたことはございませんから、お間違えなきようにお願いいたします。

○川内委員 そうしますと、扇大臣は先ほどは、連立の枠組みを維持するために不信任案を否決するお思いになつていらっしゃるのであれば、現に今おっしゃいましたよね。森総理を支えるということは、先ほど、冒頭の大演説の中にはお言葉がなかつたんだけれども、しかし今は、森さんがやるのであれば支えるというふうな言い方に変わつていらっしゃる。

○扇国務大臣 結局、どちらなんですか。森総理を支えるんですか。

○扇国務大臣 よく聞いていただきたいのです。私は、あなたが今おっしゃったようなことを言つたことは一度もございませんし、そうではなくましたのは、大臣としてお答えしているのですけれども、私は今、きょう答弁に立っているのも、森内閣だからあなたは御指名になつたのであって、私は今大臣としてお答えしているのですけれども、特に党首としてはというお返事もありますから、私は、連立与党の党首としての、連立の必要性といふものを先ほど申し上げました。

○扇国務大臣 大事な国会の委員会でござりますから、私は、本当に国民が聞いていて元気の出るような討論をしたいと思います。だれが総理大臣になろうと、マスコミと野党の皆さん方で、足の引っ張り合いをしたのでは、国民は希望が持てません。アメリカでも、新大統領ができたら六ヶ月間はみんなでハネムーンのように、たとえ新しい大統領への投票が反対であつても支えるという国民性というのが私は成熟した民主主義であろうと思つておりますので、皆さん方やマスコミで総理を引きずりおろすということは、おっしゃることは自由でございますけれども、今は私は森内閣として、けさも、この間、不信任案があつたり、そして逮捕者が二人、三人出たときも、閻僚想で森総理に、二人も逮捕者を出して今は一番大変なときだけれども、私たちは森内閣を支えますから、みんな一致結束して国政に邁進しましようねと私が提案いたしました。それで森総理が、扇から発言があつたけれども、最初に私がそれを言つべきでありました、

○川内委員 森総理を支えるのかと、支えますと言えばいい

けれども一致結束していこうということで、きちんと扇のかなめを果たしておられますので、それにはきちんとできているということを御認識賜りたいと思います。

○川内委員 確認だけさせてください。森総理を支えると。

○扇国務大臣 御本人が意思を発表されるまでは、私たちも森総理をきちんと支えておりますし、支えていきます。

○川内委員 御本人が意思を発表されるまではどうな計画文言がまた今ついたわけですかけれども、結局、そこまでは支えます。これは扇大臣は即刻大臣を辞任すべきだというふうに扇大臣は思つていらっしゃるということですか。

○扇国務大臣 大事な国会の委員会でござりますから、私は、本当に国民が聞いていて元気の出るような討論をしたいと思います。

だれが総理大臣になろうと、マスコミと野党の皆さん方で、足の引っ張り合いをしたのでは、国民は希望が持てません。アメリカでも、新大統領ができたら六ヶ月間はみんなでハネムーンのように、たとえ新しい大統領への投票が反対であつても支えるという国民性というものが私は成熟した民主主義であろうと思つておりますので、皆さん

方やマスコミで総理を引きずりおろすということは、おっしゃることは自由でござりますけれども、私たちがおりると言つたことは一遍もございません。

○川内委員 私は引きずりおろそうなんて言つてないですよ、今の質問の中です。あなたは森総理を支えるのかと聞いているのですよ。意思の表明があるまではとか、余計なことをおっしゃるから。

○扇国務大臣 支えているから、こうして御答弁に出しております。支えなかつたら、とつぐに辞職しております。

○川内委員 微妙に言い方が変わるので、森総理を支えます、支えるんだと。支えるんでしかと聞いているわけですから、支えるか支えないか、どちらかじやんですか。

○扇国務大臣 支えているから、こうして御答弁に立っております。

○川内委員 それでは、どこまでも支えていただけますから、頑張つていただきたい。そうでなければ扇大臣は即刻大臣を辞任すべきだというふうに私は思つておりますから、御忠告を申し上げておきたいというふうに思います。

○扇国務大臣 支えでは、質問通告では踏切道から入ることになつておりますが、ちょっと変えまして、まず新産業都市建設促進法廃止の法律から質問させていただきたいと思います。順番がちょっと変わりますが、よろしいでしょうか。

昭和三十七年に決定をされた全国総合開発計画を具現化するために制定された法律がこの新産・工特法であるわけですが、これまでの約四十年の間に指定地区において整備されてきたものの評価、これをどのようにお考えになられるかというところをまずお聞かせいただきたいと思います。

○高橋副大臣 ただいまの新産業都市建設・工業整備特別地域整備の各制度は、三大都市圏以外の地域から工業発展のポテンシャルを持っておりまして、これをどのようにお考えになられるかというところをまずお聞かせいただきたいと思います。

○高橋副大臣 ただいまの新産業都市建設・工業整備特別地域整備の各制度は、三大都市圏以外の地域から工業発展のポテンシャルを持つております地域を開発拠点としまして位置づけ、そこに集中的な投資を行つて地方に工場を誘致し、雇用の受け皿を確保しようとするものでして、おっしゃるところをまずお聞かせいただきたいと思います。

○高橋副大臣 この新産・工特各指定地域におきましては、この新産・工特各指定地域において提唱されました拠点開発構想をベースとして創設された制度でございます。

○高橋副大臣 これの新産・工特各指定地域におきましては、国、関係地方公共団体、地元住民等の関係者が積極的な建設整備に努めてきました結果、例えば、三大都市部を上回るペースで新産・工特地区的市町村道路舗装率が改善されるなど、交通、産業基

盤等のインフラの整備は着実に進展してまいりました。

また、その結果、新産・工特地区におきます産業集積も着実に進展しまして、新産・工特地区と三大都市部との所得格差が着実に縮小するなど、新産・工特制度は、地区により進捗状況に差がありますものの、総じて見ますと、国民経済の発達、地域間格差の是正に大変寄与してきたところでございます。

しかしながら、産業構造の変化、経済の成熟化、グローバル化といった社会経済環境の変化に伴いまして、新産・工特制度が頭痛に置いておりました基礎素材産業のシェアが低下してきましたなど、国が主導しておりました拠点開発を行うことにより工業を育成することを目標としていた制度創設時代における意義は、今日、失われてきたと理解しております。

○川内委員 今の高橋副大臣のお読みになられた答弁書をつくられた部局はどこですか。
○板倉政府参考人 國土交通省都市・地域整備局でございます。

○川内委員 都市・地域整備局。その都市・地域整備局がこの法律を所管しているわけですね。
○板倉政府参考人 さようございます。

従来は、省庁再編前は、国土庁地方振興局が所掌しておりますが、今度の省庁再編によりまして、国土庁の地方振興局、それから大都市圏整備局と旧建設省都市局が一つになりまして、都市・地域整備局という局ができるております。

○川内委員 私は、冒頭、この法律の評価はどうありましたでしょうか? ということを聞いたわけで、自分のところが所管している法律を自分のところで評価するというのは、これは評価と言わずに自画自賛というわけで、全く評価に値しないと私は思います。

改定が続けられてきたこの法律に反省点があるとすれば、どのようなところだったんだでしょうか。聞いた御答弁の中では、非常に有意義だつたということを繰り返し繰り返しあつしゃつてい

たようであります。

○板倉政府参考人 私ども、この法律を立案するに当たりまして、私どもの審議会でございます国土審議会というのがございまして、その審議会の活動の中で、各地方公共団体、関係自治体が都道府県にしまして二十三ござりますけれども、それらのすべての都道府県に対しまして三回にわたりアンケート調査を実施する、それから現地調査も実施する、あるいは、産業界あるいは一般の方々に対するパブリックコメントという形で幅広く国民各界各層の方々から御意見を伺っております。

例えば、「二、二ちょっと申し上げさせていただきたいと思いますが、私どもが一昨年十一月に行った第一次の都道府県アンケートによりまして、私どもの審議会から出した、どれほどこの新産・工特が効果があつたかという問い合わせに対しまして、「二十三都道府県すべてから効果があつたと、まあ、関係県でございますので、そういう評価になろうかと思いますが。

中身をちょっと申し上げますと、例えば、新産・工特の中で内陸型と言われておりました松本・諏訪地区のある長野県でございますが、ここは、新産・工特でつくりました工業団地の九八・八%が、造成済みのものが売却されておりまして、なつかつ、造成済みの団地のうち九一・四%に企業が立地している。非常に優秀な成績をおさめられておりまして、この新産・工特の制度の成果というものを非常に高く評価されている。

あるいは、熊本県を例に出させていただきますと、この地域では二百二十件の企業が立地しておられますけれども、その大半が、先生御案内のとおり、情報とかハイテク関連の企業でございましたことを大変喜んでおられるというようなことをございまして、関係自治体からは高く評価されているところでございます。

○川内委員 相変わらず自画自賛が続いたわけであります。

実は、私の地元は鹿児島であります。鹿児島についてはこの新産・工特地区に指定されていない

ので、国土交通省の方が「新産・工特制度による成果について」というこの一枚紙のペーパーを私のところに説明に持ってきて、随分自慢をしていらっしゃったので、鹿児島についてはどうか

なと思って数字を調べてみました。

「新産・工特制度による成果について」。支援の成果、インフラ。市町村道舗装率、新産・工特地区は、昭和四十二年度から平成九年度にかけて舗装率が七四・八%に上がった。公共交通下水道普及率、これは五四・三%まで普及をした。港湾の貨物取扱量については、昭和四十三年度から平成十一年度を比べると約三倍にふえている。

どうだ、大変効果がありましたよというような説明の資料を持っていらっしゃったんですが、鹿児島について同じ数字を調べてみると、市町村道舗装率は、鹿児島県は八二・八%。新産・工特地区が七四・八%だから、指定されなくとも舗装率は高いわけですね。公共交通下水道普及率が、鹿児島県の場合、新産・工特地区より若干低くて五二%。港湾の貨物取扱量については、新産・工特地区が三倍ですが、鹿児島県は約六倍にふえているわけです。

だから、新産・工特地区に指定したから発展したんだってお手盛りで評価されるのが、私が聞いているのは、何か反省点はありますか?

○板倉政府参考人 国土交通省政策統括官というのが正確な官職名だそうです。

○川内委員 政策統括官、ここが国土交通省全体の政策について客観的な評価をこれからしていくんだという理解でよろしいんですか。

○板倉政府参考人 さようございます。

○川内委員 しかし、これを見たところ、随分スタッフも少ないようですが、巨大な官庁にならぬた国土交通省ですから、より政策の透明性とか客観性を考慮しなければならない時期にこれから入ると思いますので、この辺のスタッフの充実といふものを今後さらにしっかりとやっていただきたく、この法律を廃止した後、もちろん経過措置をとるというふうには出ているわけであります。経過措置の後、ほかにどういう方策を考えていらっしゃるのか。あるいは、もう地域の独自性に任せ

をする局なり部なりをしっかりとつくりて、一つの法律に基づいて行われる事業が、その成果をお手盛りでなく客観的に評価できるようにすべきではないかというふうに思うわけであります。が、大臣、いかがでしょうか。ちょっと質問通告をしていないんで、参考人でも結構です。

○板倉政府参考人 仰せのとおり、各種事業、各種施策につきまして、客観的かつ透明性のある評価をするという必要性は、私ども全く同感でございます。私どもの組織で申しますと、大臣官房の中に政策統括官という組織がございまして、その間に専門的な評価を行う評価官というのが何人かスタッフとしてついておりまして、現在、その評価のマニュアル、そういうものを鋭意検討中でございます。そういうものが整備されれば、国土交通省所管の施策あるいは事業につきまして、客観的な評価が進められるものと考えております。

○川内委員 大臣官房の政策、そんな人いますか。

○板倉政府参考人 さようございます。

○川内委員 政策統括官、ここが国土交通省全体の政策について客観的な評価をこれからしていくんだという理解でよろしいんですか。

○板倉政府参考人 さようございます。

○川内委員 しかし、これを見たところ、随分スタッフも少ないようですが、巨大な官庁にならぬた国土交通省ですから、より政策の透明性とか客観性を考慮しなければならない時期にこれから入ると思いますので、この辺のスタッフの充実といふものを今後さらにしっかりとやっていただきたく、この法律を廃止した後、もちろん経過措置をとるというふうには出ているわけであります。経過措置の後、ほかにどういう方策を考えていらっしゃるのか。あるいは、もう地域の独自性に任せ

て、國は余計なことをしても余り効果はないといふことがこの法律ではつきりしているので、もう今後余計なことはしませんということになるのか。今後の計画について若干お聞かせをいただきたいというふうに思います。

○高橋副大臣 様答をいたします。

このたびの新産・工特制度の廃止に当たりましては、地方公共団体が平成十二年度末までに着手した事業について、地方債の発行及び利子補給並びに国庫補助率のかさ上げといった激変緩和のための措置を実施することといたしております。

また、国土審議会の答申では、新産・工特制度廃止後の地方産業振興は、原則として地方公共団体の判断と責任において行う方向でありますけれども、國は地方の自立的な発展を後押しする観点から、必要な環境整備を行うことといった側面的な支援を行うべきというふうに国土審議会からの御提言をいたしております。

それで、一極一軸型の国土構造を多軸型の国土構造へ転換しまして地方の振興を図ることは、引き続き堅持すべき政治課題というふうに認識しているところでございまして、地方分権や行政改革等の諸改革に対して行われる、地方の時代と言われる昨今でございますから、国土計画、地方計画の見直しの中で、これから時代に合った地方の振興方策について鋭意検討していきたいと思っております。

○川内委員 銳意検討をしていきたいということは、経過措置の後の具体的な方策についてはまだこれからだという理解でよろしいでしょうか。

○板倉政府参考人 今副大臣のおっしゃられたところなのでございますが、先ほど副大臣が申されましたように、これから地域産業の振興策につきましては、地方分権という大きな流れの中でも、やはり自治体の創意工夫、地域の実情に合った振興策というのが求められるという観点から、私も、平成十三年度予算案におきまして、地域における先進的な取り組みというものを公募いたしました。その中で非常にすぐれた取り組みであると

いうようなものを集めまして、事例集にいたしました。それを全国の自治体に周知いたしまして、そういう観点から新しい地方産業の振興策を模索していきたいというふうに考えております。

○川内委員 だから、聞いたことに答えていただきたいんですけども、具体的なことについてはまだこれからんですねと確認しているわけですが

まだこれからなんですねと確認して、これから検討させていただくということでございます。

○板倉政府参考人 今申し上げましたような調査の実施等を通じまして、これから地域産業の振興策のあり方については、具体的にはこれから検討させていただくということです。

○川内委員 ぜひ頑張っていただきたいと思います。

○川内委員 ぜひよろしくお願ひいたします。

それで、やはりみんなが知恵を出し合って、三人寄れば文殊の知恵ですから、ぜひこれからも頑張っていただきたいというふうに思っています。

○川内委員 ぜひ頑張っていただきたいと思います。

それから、さっきの政策統括官というものが、ぶどうの方法があるうかと思いませんけれども、地方のこ

とは地方にすべて任せることだけではなくて、やはりみんなが知恵を出し合って、三人寄れば文

れる昨今でございますから、国会でございまして、地方の見直しの中で、これから時代に合った地

方の振興方策について鋭意検討していきたいと

思っております。

○川内委員 銳意検討をしていきたいということは、経過措置の後の具体的な方策についてはまだこれからだという理解でよろしいでしょうか。

○板倉政府参考人 今副大臣のおっしゃられたところなのでございますが、先ほど副大臣が申されましたように、これから地域産業の振興策につきましては、地方分権という大きな流れの中でも、やはり自治体の創意工夫、地域の実情に合った振興策というのが求められるという観点から、私も、平成十三年度予算案におきまして、地域における先進的な取り組みというものを公募いたしました。その中で非常にすぐれた取り組みであると

あるいは踏切道改良法案とか、こういうものについて、自動的に政策統括官の評価を得た上で国会へ出でくるのか、それともこの政策統括官がどの

ような仕事をするのかということに関してちょっと興味があるので、教えていただきたいんですけども。

○板倉政府参考人 先生御指摘の詳細につきましては、後刻、改めまして、先生に直接御説明をさせていただきたいと思います。

○川内委員 ぜひよろしくお願ひいたします。

それで、手続きまして、踏切道の改良促進法改正案についてお尋ねをさせていただきます。

昭和三十六年に法律が施行され、今日まで既に七回の期限延長の法改正が行われておるわけでありますか、総論的に、これまでの踏切道の改良の実績についてまずお尋ねをさせていただきま

す。

○安富政府参考人 踏切道の改良促進法が施行されましたが昭和三十六年から現在までの間に、同法に基づきまして指定しました立体交差化が二千九十九カ所、それから構造改良が三千八百九十三カ所

所、保安設備の整備が一万七千五百六十三カ所実施しておりますが、いずれも現在のところ九十九

%程度の完成ということで達成てきておりま

す。これによりまして踏切事故も漸次減少してい

るということで、その実績は上がっていると我々

考えております。

○川内委員 踏切道改良実績について、今、大変

な実績を上げてきたという御答弁であったわけ

であります。これもやはり、ボトルネック踏切が

まだまだ解消できていない現実があるわけですが

いまして、その辺についても御答弁の中で触れていただくべきではないかな。ただ、やつたぞ、

やつたぞということで御説明をされるというのはどうなのかなという気がしますが、まあ、それはいいです。

それで、この政策統括官が指揮する方たちが國

どうしても役所というところは、単年度主義で、予算を消化しやすいところから手をつけた傾向にあります。

予算を消化しやすいところから手をつけた傾向にあります。

いただきましたような面もございますが、これも、鉄道と道路と一緒にできる役所ということをお考えいただきますと、この踏切のネックの解消ということには非常に有効に作用できる、また皆さんのトラブルを解決できる役所と御理解いただきたいわけでございます。今、大臣と副大臣が参議院の予算委員会へ行つておりますので私自身資料を持っておりませんが、記憶の範囲でそう申し上げます。

我々の意欲は決して人後に落ちない。そして踏切が解決されるということは、先ほどの討論においてましては大深度というふうな問題も、大深度法も通ったことですから、立体交差の上において非常に有効な手段だろう。こういうふうな点を含めて、これからいろいろと研さんしてまいります。

御理解いただきたいと思います。

○川内委員 高橋副大臣の意欲と決意というものには私もひしひしと伝わってまいります。ぜひ御努力をいただきたいというふうに思つわけであります。

参考人の、役所の方々にお伺いをしたいのですけれども、私、この法律の勉強をするに当たって三義総研さんの交通システム部というところが出た「連続立体交差事業の波及効果と地域活性化」という論文を入手いたしました。三輪哲夫さんが書かれている論文で、時間便益とか走行便益といふような概念で、非常に難しい数式を用いて、連続立体交差事業を行つた場合に、投下したコスト、それから見返りの効果、便益ですね、これを全部お金で換算して、これが一以上になれば連続立体交差事業の非常に有望な対象箇所であるというふうな論文を読ませていただきたのですけれども、こういう考え方で優先順位をつけて取り組んでいかれるというふうなお考えがあるのかないのか、お聞かせをいただきたいというふうに思いま

す。

○大石政府参考人 まさしく先生の御指摘のよう

な考え方で今事業の新規採択を行つております。

我々の意欲は決して人後に落ちない。そして踏切が解決されるということは、先ほどの討論においてましては大深度法によるふうな問題も、大深度法も通ったことですから、立体交差の上において非常に有効な手段だろう。こういうふうな点を含めて、これからいろいろと研さんしてまいります。

御理解いただきたいと思います。

○川内委員 高橋副大臣の意欲と決意のことは私にもひしひしと伝わってまいります。ぜひ御努力をいただきたいというふうに思つわけであります。

参考人の、役所の方々にお伺いをしたいのですけれども、私、この法律の勉強をするに当たって三義総研さんの交通システム部というところが出た「連続立体交差事業の波及効果と地域活性化」という論文を入手いたしました。三輪哲夫さんが書かれている論文で、時間便益とか走行便益といふような概念で、非常に難しい数式を用いて、連続立体交差事業を行つた場合に、投下したコスト、それから見返りの効果、便益ですね、これを全部お金で換算して、これが一以上になれば連続立体交差事業の非常に有望な対象箇所であるといふふうに思つますので、ぜひそういう観点で、今御答弁をいただきたいような観点でお取り組みをいた

だきたいというふうに思つております。

○川内委員 御丁寧に御答弁をいただきまして、ありがとうございます。

今先生から御指摘がございましたこの三輪さんの論文につきましては私どもも見させていただきておりますが、我々が現在とております便益の調査を行う際に、東京大学の中村先生に御指導いただきながら種々の評価項目を入れてございますが、ほとんど三輪さんの指摘と一致してございました。そうした。違うのは一ヵ所だけございました。そういう意味で、民間の方々が御主張されているような指標も参考にさせていただきながら、我々内部にそれを取り込んでおるところでございます。

具体的には、午前中の質問にもございましたが、相模鉄道本線の連続立体交差事業を新規に採択いたすことといたしましたが、これは、費用便益比が、B/B/Cが二・一ある、総費用が二百六十億なのに対して総便益が五百五十八億も出るというようなことが試算されております。この試算結果に基づきまして本事業を採択しようと考えたものでございますし、また、この評価は新規採択時に記者発表もさせていただいているところでございます。

○川内委員 御丁寧に御答弁をいただきまして、ありがとうございます。

今先生から御指摘がございましたこの三輪さんの論文につきましては私どもも見させていただきておりますが、我々が現在とております便益の調査を行う際に、東京大学の中村先生に御指導いただきながら種々の評価項目を入れてございますが、ほとんど三輪さんの指摘と一致してございました。そうした。違うのは一ヵ所だけございました。そういう意味で、民間の方々が御主張されているような指標も参考にさせていただきながら、我々内部にそれを取り込んでおるところでございます。

具体的には、午前中の質問にもございましたが、相模鉄道本線の連続立体交差事業を新規に採

択いたすことといたしましたが、これは、費用便益比が、B/B/Cが二・一ある、総費用が二百六十億なのに対して総便益が五百五十八億も出るというようなことが試算されております。この試算結果に基づきまして本事業を採択しようと考えたものでございますし、また、この評価は新規採択時に記者発表もさせていただいているところでございます。

○川内委員 御丁寧に御答弁をいただきまして、ありがとうございます。

これらのボトルネック踏切の解消を図るために、工事が終了するまでは渋滞をするというようなことが考えられるわけですが、この点についての対策もお考えをお聞かせいただきたいと伺うふうに思います。

○大石政府参考人 ボトルネック踏切の今後の解消の進め方についてお尋ねでございます。

ボトルネック踏切は、ピーク時の遮断時間が四十分以上あるいは五万台時以上遮断するという、特に遮断時間の長い踏切でございますので、緊急的な整備が必要だと考えてございます。先生からもお話をございました。午前中から答弁させていた

だいておりますように、今後十年間で約半分を改良するという目標を設定させていただいたところでございます。

これららのボトルネック踏切の解消を図るために、立体交差化事業には、今後十年間で三兆円相当の事業規模が必要だと見込んでおります。このための予算確保も必要だと考えてございます。

また、工事の方法についても御指摘がございましたが、ボトルネック踏切の解消のための工事には、一時的に仮線の敷設などにより周辺道路の交通規制が必要となります。都市部における社会経済活動への影響を最小限にするため、その施工方法等につきまして関係機関と十分調整し、できる限り工期を短縮するなど、必要な措置を講じてまいりたいと考えてございます。

○川内委員 ありがとうございます。

交通が非常に混雑をして、渋滞が日常的に起こっている、慢性化しているというふうなところであればあるほど、恐らくそこを立体交差化すればそれだけの経済効果も見込めるのだろうというふうに思つますので、ぜひそういう観点で、今御答弁をいただきたいような観点でお取り組みをいた

だきたいというふうに思つております。

○川内委員 ありがとうございます。

この観点で、どんどんボトルネック踏切を解消していく、約十年間で半減を目指すというこ

とであります。それには費用はどのくらい見込まれるのか。また、そのうち、特に遮断時間の長いところについては緊急に整備を要するといふふうに思つますが、この点についての見解をお伺いしたいというふうに思います。

○安富政府参考人 これから踏切の改良計画の作成に際して、道路管理者と鉄道事業者の紛争といふふうに思つますが、この点についての見解をお伺いしたいというふうに思います。

○大石政府参考人 これから踏切の改良計画の作成に際して、道路管理者と鉄道事業者の紛争といふふうに思つますが、この点についての見解をお伺いしたいというふうに思います。

○川内委員 ありがとうございます。

一つの場面としては、例えば立体交差化の具体的な構造をどうするか。例えば、先ほどもちょっとお話をございましたが、高架にするのかあるいは地下にするのかといった問題。あるいは、どこまでやるのか、線増も含めてどうするのかといつたような問題。さらに、ちょっと細かい話になりますが、踏切道の拡幅をする際に、鉄道事業者としてはぜひ近隣の踏切道を統廃合してほしいといふふうなことがあります。先生からもお話をございました。午前中から答弁させていた

だいておりますように、今後十年間で約半分を改良するという目標を設定させていただいたところでございます。

これららのボトルネック踏切の解消を図るために、立体交差化事業には、今後十年間で三兆円相当の事業規模が必要だと見込んでおります。このための予算確保も必要だと考えてございます。

また、工事の方法についても御指摘がございましたが、ボトルネック踏切の解消のための工事には、一時的に仮線の敷設などにより周辺道路の交通規制が必要となります。都市部における社会経済活動への影響を最小限にするため、その施工方法等につきまして関係機関と十分調整し、できる限り工期を短縮するなど、必要な措置を講じてまいりたいと考えてございます。

○川内委員 ありがとうございます。

この御答弁では、その裁定の内容についてちょっとよくわからなかつたのですが、道路行政路局の路政課とというところが出している道路行政セミナー(2000年7月号)に「踏切改修による交通の円滑化」という論文がござりますけれども、これによると、「渋滞解消等のために緊急に改良を実施しようとする道路管理者と、改良によるメリットが管理費の減少だけであり緊急性が少ない」と考える鉄道事業者の間で、意識のずれがあるために、踏切道改良が進まなくなつてている状況もあるというふうにレポートをしてあるわけでありまして、さらに、鉄道事業者がなかなか重い腰を上げないと、つまり、ぐずぐずするというのではなく、やはり財政上の理由というものが多く挙げられておりというのがその後方に書いてあります。

そうすると、鉄道側費用負担割合の見直しといふようなことが裁定の内容に含まれるのかどうかですね。

○安富政府参考人 基本的に、連続立体交差あるいは単独立体交差をする場合の道路管理者と鉄道事業者の費用負担というものは原則が決まっております。

例えば、連続立体交差ですと、各都市ごとに平均しますと一割というような形ですが、それから单独立交については、当然、受益する部分だけというような形で費用負担が決まっていますので、根本的なところはそれでいくと思いますが、細かいところで、具体的な工事のやり方等で、その費用問題についていろいろ問題が生ずるということであれば、そういう点についても両方から十分意見を聞いた上で裁定をしていくということになると思います。

○川内委員 原則としてという言葉を使いながらましたけれども、やはりお金の問題というの一番大きいと思うのですよ。

先ほど、経済効果の面から十分に分析をして相模鉄道の例を道路局長お挙げいただいて、BバイCが二・六になる、大変な効果があるからこれはもう積極的にやるのだというようなお話があつたわけでありまして、そういう意味では、そういう経済効果の大きい場所について鉄道事業者等がなかなか調整に応じないというような場合には、その原則を曲げる、費用負担一割というものを曲げる可能性があるというふうに理解してよろしいでしょうか。私は曲げた方がいいと思っているのですが、だから言っているのですから。

○安富政府参考人 具体的にどういう状況で鉄道事業者が費用負担の関係でちゅうちょするというか、そういうことは我々としても十分聞いた上で、ただ、原則は一応決まっていますので、その原則に従って、どういうそれぞれの地域の特殊事情、その事業の特殊事情があるかということを判断していくことになるんじやないかと思っています。

○川内委員 私の質疑の持ち時間が終了いたしました。

ここで原則を曲げることがあると言つてしまえますと、後はもうするするになってしまって、どうあれでけれども、ぜひ頑張って、渋滞解消あるいは地域の町づくりに貢献をしていただきたいというふうに思います。

○赤松委員長 以上で川内博史君の質問は終わりました。

○日森委員 次に、日森文尋君。

○日森委員 大臣がいらっしゃいませんが、私は通告どおり、踏切道改良促進法をお尋ねしたいと思いま

す。

最初なんですが、これは何度も主張されていましたが、一千カ所あるボトルネックの踏切を五百カ所ぐらいに減らしたいという十年間のスパンでの計画が一方ではあって、もう一方では、今回改正されるというか延長される法律は一応五年の期限になっている。法律自体は昭和三十六年以来ずっと五年刻みで来たわけですから、計画自体は十年のスパンでつくられている。ここは整合性がそれを実行するための法が五年の期限になつてます。それについてちょっと理解しがたい点があります。

○日森委員 これはちょっと質問通告はなかったのですが、事業自体については、関係者の調整、あるいは工事の事業規模が非常に大きいということもございませんして、なかなか五カ年で事業を完了しないということは、もちろんございます。

このようなことから、国土交通省としては、一つの政策目標として、今後十年で約千カ所のボトルネック踏切を約半分にするという目標を掲げておりますし、この目標に向かって、本法案等を活用して、優先度の高いものから順次五カ年ごとに指定していくという考え方方に立つておるわけだと思います。

○日森委員 これはちょっと質問通告はなかったのですが、今、交通安全の基本計画とか踏切事故の総合対策は内閣府ですね。聞きましたら、第七回りわけ連続立体なんかの関係ですと、国土交通省のお話ですと、つくるのに平均すると大体十四年ぐらいかかる。それくらいかかるわけですね。にもかかわらず五年の时限になつていて、最初に御説明いただけますか。

これは、連続立体交差だけでなく、構造改良

あるいは保安設備の整備といったことも含めてでございますが、この踏切道の改良につきましては、一定期間ごとに、法に基づく踏切道の改良の進捗状況を検証しつつ、施策の実効性あるいは経済性について検証しようということで、特に緊急に整備する必要があるということで、ある程度集中的に一定の期間を定めて実施するということになります。

それともう一つ、実は、この期限設定につきましては、交通事故の防止対策として交通安全基本計画、それから、これに関連します踏切事故防止総合対策というのがござりますが、これらの計画が五年計画でござりますので、この踏切道改良促進法もそれらの実施手段の一つとして位置づけられておりまして、この計画期間に合わせて五カ年ということになつてているものでござります。

ただ、先生おっしゃいますように、立体交差事業自体については、関係者の調整、あるいは工事の事業規模が非常に大きいということもございませんして、なかなか五カ年で事業を完了しないということは、もちろんございます。

このようなことから、国土交通省としては、一つの政策目標として、今後十年で約千カ所のボトルネック踏切を約半分にするという目標を掲げておりますし、この目標に向かって、本法案等を活用して、優先度の高いものから順次五カ年ごとに指定していくという考え方方に立つておるわけだと思います。

十一年間で三兆円かかるというお話がございました。三兆円かかる、しかし、今現実に自治体の財政は厳しいというお話がございました。それはもうだれも異存のないところで、それから鉄道事業者の方も決して樂じゃないということがあって、なかなか調整ができないとかいうことがあるのだと思うのです。

そういう意味では、午前中御答弁あったかもしれません、これから財政見通し、どうやって踏切改良促進のための財源を確保していくのか、それから、現行の負担割合、これについて検討していく考えはあるのかという点について、まずお聞きをしたいと思います。

それから同時に、保安設備も補助金が出てそれについても、それで大歓迎すべきことなのですが、実際には、中小私鉄なりますと、補助金でつくられた保安施設、保安設備、これを維持管理するのに大変な金がかかること数がふえていくわけですから、そのメンテナンスの金はどんどん膨れていく。それが大変な重

うことが一点。それからもう一点は、これは何度も質問に出ていますけれども、そうすると、この五カ年間で解消すべきボトルネック踏切、数などは、優先順位も含めて、これはもう早急に決めていくというこどよりるらしいのでしょうか。

○安富政府参考人 例の交通安全基本計画につきましては、実は来年度から、十三年度から実施することになつて、我が方としても、三月十六日に閣議報告の予定をしております。そういう意味で、この踏切道改良促進法と平仄を合わせた形で、五カ年という形で交通安全基本計画及びそれに基づく踏切事故防止総合対策を実施するということでござります。

○日森委員 ゼひ整合性を持って積極的に進めていただきたいと思います。

荷になっているという声も実際あるわけです。

メンテナンスまで国の助成を入れるのかということになると、ちょっと待つてくれという話があるかもしれません、何か工夫をしていかないと、それでも中小私鉄は厳しくなっているのです。しかも、京福電鉄の例なんかもありますよね。事故なんかも起きている。それはもう本当にATISを入れたいけれども金がない、近代化資金でも無理だという話になっているわけです。

○板倉政府参考人 連続立体交差事業の地方の財政負担等の問題についてのお尋ねがございました。

連続立体交差事業というのは、先生もう十分御案内のとおりでございますが、複数の踏切を一挙に除却することによりまして、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化を実現し、都市の活性化を図る重要な事業であると私は思っているわけでございます。

そこで、国側の財政措置といたしましては、十三年度の数字をちょっと簡単に申し上げますと、

踏切関係道路予算といたしまして、対前年度比で三四倍の二千九百六十三億を確保し、うち、連続立体交差事業につきましては、一・一五倍の千三百一十九億を確保しているわけでございます。

こういったことに加えまして、先ほどから御論じいただいているところでございますが、この連続立体事業というのは、事業期間が非常に長いということと、それから事業規模が大きいということで、特に事業のピーク時に差しかかりますと地方法が非常にふえるということで、それをできるだけ軽減したいという観点から、平成十三年度予算におきまして、鉄道事業者による立てかえ制度をできるだけ図りまして、連続立体事業の集中投資を可能にしていきたいという工夫を一ついたして

おります。

それから、鉄道事業者の負担の問題でござりますが、この負担の考え方は、先生御案内のとおあり、建設協定というものがございまして、鉄道側と都市側の負担ルールを決めているわけでござります。

その際の、鉄道事業者の負担の考え方でござりますが、一つは、踏切がなくなることによります維持管理費の減少、それから、事故がなくなることによる便益。そしてもう一つは、高架下を貸し付けることによる便益というものに着目いたしまして、私どもは、受益者負担の考え方方に立ちまして、鐵道事業者に相応の負担を求めるということです。鐵道事業者を実施しているわけでございます。

そういうことで、現段階でこの負担割合を変えて、鐵道事業者に相応の負担を求めるということです。

いずれにしましても、先ほど申しましたような制度改善等も十分活用しながら、この連立事業に真剣に、積極的に取り組んでまいりたいと思っております。

○安富政府参考人 踏切保安設備の整備についての助成制度についてのお尋ねがございましたので、お答えいたしたいと思います。

現在、踏切保安設備の整備につきましては、経営状態が良好でない鉄道事業者に対しましては、

国が二分の一、それから地方自治体が三分の一を限度として補助するということになっています。

そこで、実質上、新設の場合には事業者負担六分の一と

いう状況になっております。

ただ、先生おっしゃいますように、踏切保安設備の更新については、現在、近代化補助で更新に

ついての補助をしておりますが、これは原則、国、地方がそれぞれ五分の一ということで、五分の三が事業者負担になるということで、ここにありますけれども、この財政状況厳しい折でござりますので、いろいろな支援制度を活用しなが

らこの安全対策に鉄道事業者として取り組んでい

く、我々もその支援制度の拡充については今後検討していきたいというふうに思っております。

○日森委員 自治体負担、事業者負担、これを減らせば国の負担がふえるという格好にしかなら

いわけですから、ぜひいろいろな工夫を凝らして、これはいろいろな委員からも要望があったと思

うのですが、ぜひ進めていただきたいと思う

三つ目に、今度の改正案、延長されると新しい制度も導入されるわけですが、これに従って、第三条で定める踏切道の指定基準、例えば二万台以上滞留しゃよとか、四十分以上あかないよとか、何か今条件がありますね。この条件を見直すということ、これについてお考えはあるのかどうか、お聞かせをいただきたいと思います。

○安富政府参考人 先生御指摘のように、現行の指定基準は、それぞれ、立体交差化、それから構造改良、保安設備の整備といった改良の方法の種類に応じまして、具体的に踏切交通の遮断量であるとか道路構造の状況、あるいは事故発生の状況等を考慮した基準が定められております。

今回の法改正にあわせまして、我々として、現在指定基準の見直しを考えておりますが、例えば踏切道内に歩道がない、あるいは歩道が狭小な踏切道については新たに拡幅ができるような指定基準にするとか、あるいは先般から言っております大型遮断桿とか門型警報機といった高規格化された保安設備についても整備の指定の基準に入れる

とか、そういうことを今予定しているところでござります。

○日森委員 一定基準がないともちろん指定でき

ないわけで、その基準も、緩和すると数がずっとふえちゃうということがあつて、なかなか厳しいところだと思うのです。ただ、ちょっと基準を見

えて、おもしろかったと言うと怒られますけれども、事故発生、事故が一度以上起きると基準を満たすような、何かそんなものがありまして、こ

れは踏切も死人が出ないと改善の余地が出てこな

いのかというふうに、ちょっとがつた見方もあるのですけれども、一回見直してみて、本当に必要な

要のないような基準だと、あるいはもうちょっと緩和してもいいような基準について、これはお

願いですけれども、ぜひ法の改正と同時に実行

いただけたらと、こんなふうに思っています。

四つ目は、これも午前中に恐らくお話を出たと申出制度というのが創設されました。

協議の対象は、鉄道事業者、道路管理者、関係市町村長ということになつて、それから

も、例えば、この踏切を直すと周りの踏切を廃止するとか、統廃合の問題も出てくる。一番影響を受けるのは、その改良された踏切を通る人はもちろん利益を受けるわけですが、その結果として踏切が廢止をされたりといふことになって、そこに住んでいる地域住民が逆に不利益をこうむるという結果も出てくると思うのです。

そういう意味では、その指定をする段階で、地域住民の意見をどう担保していくのかということが当然必要になると思うのです。それについては具体的に触れていないのですが、国土交通省としてお考

えをお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○安富政府参考人 踏切の改良に伴いまして、地域への配慮についてございますが、特に今回の改正において、近隣踏切道の統廃合状況等、踏切道を取り巻く地域固有の事情を熟知している都道府県知事が、国土交通大臣に対して指定の申し出を行える制度を導入するということにしております

が、その際、関係市町村に意見を聞くことというふうにしております。それからまた、現在、踏切道調整連絡会議というのをございますが、これ

も、都道府県知事、都道府県公安委員会と地域の関係者を加えることによって、充実強化していく

この二つの制度の追加といいますか、運用の追加によりまして、今後、踏切道の改良、おっしゃ

るところになりますので、そこに住んでおられる

方々の意見を吸収していくことは非常に大事だと思っております。

そういう意味で、我々としては、一つは、関係市町村がちゃんと地域住民の意見を聞くということをやっていたいと思います。あるいは、連絡調整会議において具体的にいろいろな事案が出たときに用に当たって、関係者を指導してまいりたいとうふうに考えております。

○日森委員 これは、ちょっと一般論で、お答えいただかなくとも結構だと思うのですが、情報公開法ができますね、四月一日から。国民の知る権利をきちんと保障しようということになると、それが求められてくると思うのです。

それが基本であって、そうすると、実は公共事業全般にも言えることなんですが、これはどこかでしゃべったことがあるのですが、実は計画段階からちゃんと情報を公開して、関係住民あるいは事業者も言えることなんですが、これはどこかでしゃべったことになりますが、先に行って余り出口でごちやごちやもめるとかいうことがないような気がするのです。

ヨーロッパとかアメリカというのは実に当たり前にそういう制度があるようなんですが、この国は残念ながら、入り口のところで余りちゃんと住民参加をさせない。させないと言ふとおかしいけれども、住民が参加できるようなシステムが整っていないわけですね。こういうことが大変問題になつていています。

ただ、先生おっしゃいましたように、この非常ボタンの場合に、従来より、蛍光剤の塗布であるとか、あるいは夜間照明でちゃんとわかるようにするとか、あるいは交通安全運動期間の機会にそれぞれ運転手に周知を図るとか、いろいろなことをしてきておりますけれども、こら辺は今後とも続けていきたいと思います。

ただ、先生おっしゃいましたように、今一種についてはある程度、そういう障害物検知装置でありますとか、それでもまだ一種踏切全体の四分の一ぐらいしか置かれていらないという状況でござります。三種、四種についてもそういう設置が望ましいわけですけれども、そういう一種踏切の対応統一して、時間がありませんので、ちょっと細かい話で恐縮なんですが、三種、四種という踏切ですね。一種、二種は大分設備が整っているのですが、三種、四種になると非常に保安設備なんかも

十分でないということがあります。そこには、緊急発報信号とか発煙筒、こういうものが設置をしてあるのですが、仮に三種、四種のそういうものが設置をして、車が突っ込んで脱輪してしまったりすると、その運転者、私は直接経験がないのですが、友人なんかでそういう人がおりまして、脱輪して、いつ列車が来るかもしれないと思つただけで、気が動転して対応ができなくなっちゃう。非常ボタンがあつたり、さっき言いましたように発報信号や発煙筒が置いてあるということすらもう全然頭の中に入つてこなくて、動転したまま、中には車を置いていなくなっちゃうなどという人もいて、それが大変大きな事故につながっていくようなケースがあるというふうに聞いています。

そういうときに、事故の当事者が動転するのは仕方がないのですが、すぐにわかるような形でこの装置を置いておくような、あるいは表示をわかりやすいところにしていくなり、それが踏切のことではなくて、何か統一してそういうことを工夫できないかどうか。大変細かい話で申しわけないのですが、お聞かせいただきたいと思います。

○安富政府参考人 今、三種、四種のお話がございましたけれども、現在一種踏切で、障害物検知装置あるいは踏切支障報知装置、非常ボタンですね、そういうものが設置されているものもございまます。この非常ボタンの場合に、従来より、蛍光剤の塗布であるとか、あるいは夜間照明でちゃんとわかるようにするとか、あるいは交通安全運動期間の機会にそれぞれ運転手に周知を図るとか、いろいろなことをしてきておりますけれども、こら辺は今後とも続けていきたいと思います。

ただ、先生おっしゃいましたように、今一種についてはある程度、そういう障害物検知装置でありますとか、それでもまだ一種踏切全体の四分の一ぐらいしか置かれていらないという状況でござります。三種、四種についてもそういう設置ができると思いますので、いろいろな観点から検討してみたいと考えております。

○日森委員 どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

これも恐らく質問が出たかと思ひますけれども、この指定のあり方というか、指定を決めるまでの時間が大変かかり過ぎる。これはいろいろな委員さんが御指摘されました。私も、まさにそのとおりだと思っているのです。

一九九六年の第十三次構造改良、指定されたのは三年後の一九九九年、第十五次の立体交差化に

先ほどの発煙筒、そういうものについては、よく事業者に、場所がどこにあるかということを一

ついても、これも三年後の一九九九年に指定され五年間の法律で、まあ受け付けますといつて、指定が決まるのは三年たつてからだ、こうい

うことが現行法の中ではあった。大変遅過ぎるの

じゃないのかという気がしてならないのです。ボトルネックがそうですね。ともかく十年間で半分減らしちゃおうとかいう計画があるので、それをすると、障害物検知装置というものが置かれてい、全部じゃないのでしょうかけれども、主要な踏切には置かれていて、それが自動的に検知をされ危険を察知することができるということになつて、危険を察知することができるということになつて、危険を察知することができるとお話をございましたけれども、改めてそのとおりなんです。

ただ、障害物検知装置をこういう踏切にも設置しないなんていうたら膨大な金がかかるわけだ、当然鉄道事業者も自治体も嫌だというお話をしているのでしよう。だから、もう少し安価で取りつけやすいような、例えば脱輪を検知するような装

置について、工夫して設置をするようなことができないのかどうか。それについてお答えいただけますか。

○安富政府参考人 先生から御指摘ございましたように、五力年内に整備すべき踏切の指定が遅いのは事実でございまして、私どももこのようないいお話をございましたけれども、改めてその辺の御見解について伺いたいと思います。

○大石政府参考人 先生から御指摘ございましたように、五力年内に整備すべき踏切の指定が遅いのは事実でございまして、私は避けていかなければならないと考えてございます。

現実には、鉄道事業者と道路管理者の事前調整を行っている場合に指定してきた経緯がございません。そういうことになつて、私は事実でございます。しかしながら、五力年ごとにすべての踏切改良が完了しているわけではございませんで、新規指定はなくとも、法が続く限り事業は進んでいます。

しかし、今般、法律改正によりまして、都道府県知事による指定の申し出制度や国土交通大臣による裁定制度が導入されたことによりまして、鉄道事業者と道路管理者の調整状況に拘束されることが何らかの形で工夫あるいは開発といいますか、そういうことができると非常に事業者としても助かると思いますので、いろいろな観点から検討してみたいと考えております。

しかし、今般、法律改正によりまして、都道府県知事による指定の申し出制度や国土交通大臣による裁定制度が導入されたことによりまして、鉄道事業者と道路管理者の調整状況に拘束されることが何らかの形で工夫あるいは開発といいますか、

そういうことができると非常に事業者としても助かると思いますので、いろいろな観点から検討してみたいと考えております。

○日森委員 確かに、この制度で指定が早くなる

ということを歓迎はしたいと思うのですが、実際にはどうなるかどうかというのには大変心配があるの

です。

今までの制度の中でも、なかなか指定が決まらなかつた、九年間たつてやつと指定ができた、道路管理者と鉄道事業者で調整ができるといったなど

という話も伺いましたけれども、結局、何年もそういう作業を続けなきゃいけない。今度の制度になると、その作業を県と市町村とでおやりなさいという話になつて、裁定制度がありますけれども、結局下に、調整しなさいという仕事を落としあげなければなりません。ただけじゃないのかという気もするのですよ。

またまらないければまとめてあげるよと、なんですが、では、大臣の裁定というのは一体どういう場面でどういうふうに行われるのか。そういうガイドラインも何もまだ決まってないわけ

でしょ。ケース・バイ・ケースで対応するといふことになると、実際、県や市町村が調整のための苦労をするだけで、今まで国土交通省が苦労してたことを下請に出したという感じがしないで

ないのですが、その辺はどうなんですか。

○大石政府参考人 午前中の御質問にも、地方分

権時代に、もっと地方の意向を尊重すべきではないかというような御意向がございました。むしろ、国土交通省あるいは国土交通大臣が何らかの関与をすることがよろしくないのではないかと

いたしました。

しかし、私たち、今回のこの法律改正は、地方に任せてしまおう。我々は知らないというようなことをつくり出そうということを行つているものではございませんで、地域の声をよく聞いて、國

土交通省としてやつていくという姿勢を不するものでございます。下に押しつけて逃げることなく、真に必要な踏切改良が進められるよう、国土交通省挙げて努力してまいりたいと思います。

○日森委員 おっしゃるとおりでございまして、金は出すけれども口を出さないという分権の基本的な姿勢に従つて、最初に戻りますけれども、負担割合とか、それから原資をきちんと拡大をして

いくような努力をしていただくことが一番の調整

の早道、そんな気もしていますので、改めてこの場でもお願ひをしておきたいと思います。

時間が少くなりましたけれども、踏切のバリ

アフリー化。余りお聞きにならないかもしませんが、踏切をパリアフリーにしようというのは一

体どういうことかというふうにお考えの方も多い

京都内だけでもボトルネック踏切が三百幾つもあるという状況ですから、障害者、特に視覚障害者、この方々も踏切を利用せざるを得ないのです。実は必ずしもそういうところだけじゃなくて、むしろ東

京圏内だけでもボトルネック踏切が三十七カ所県内にあるそうです。もう既に連続立体がなんかで工事が進んで

いるところもござりますけれども、これから、私もできるところでは協力しながら、なるべく指

定を受けて改良していくための努力は続けていきたいと思いますが、現在行われている埼玉県内の連続立体の工事、この進捗状況について具体的に

最後にお聞かせをいただいて、質問を終わりたいと思います。

○板倉政府参考人 オ尋ねの埼玉県内におきます現行の計画に基づいて指定された踏切の立体交差化に関する現状でござりますけれども、埼玉県内

で立体交差化を実施すべき踏切道として指定された箇所が四カ所ございまして、このうち、越谷市の二カ所、東武鉄道伊勢崎線第八十一号踏切道及び第八十四号踏切道につきましては、これは埼玉県が事業主体となつて進めている東武鉄道伊勢崎線連続立体交差事業によりまして、十一年度に立体化が完了しております。

同じく、上里町におけるJR高崎線七本木踏切道につきましても、街路事業により十一年度に立体化が完了しております。

残る蓮田市のJR宇都宮線鴻巣街道踏切道でございますが、平成七年より街路事業により実施をいたしておりまして、今年度は、用地買収を終えまして、立体化工事に着手したところでございまして、立地条件等によりまして、平成十六年の完成を目指します。今見通しでは、平成十六年の完成を目指す事業を推進していくというふうに伺つております。

特に、踏切内の視覚障害者誘導用ブロックの設置につきましては、同趣旨の意見を視覚障害者団体等よりいただいておるところでございまして、現在、このよ

う意見も含めまして、高齢者や身障害者の方々の意見を伺いながら、パリアフ

リー化のための道路構造の運用指針の作成を急いでおるところでござります。この運用指針に基づく意見を反映した道路空間のパリアフリー化が進め

られるよう努力したいと考えております。

○日森委員 ぜひ積極的に取り組んでいただきたいと思います。

質問の最後になりますが、私は埼玉に住んでおりまして、埼玉県から資料をいただきました。ボ

トルネットの踏切が三十七カ所県内にあるそうです。もう既に連続立体がなんかで工事が進んで

いるところもござりますけれども、これから、私もできるところでは協力しながら、なるべく指

定を受け改良していくための努力は続けていきたいと思いますが、現在行われている埼玉県内の連続立体の工事、この進捗状況について具体的に

最後にお聞かせをいただいて、質問を終わりたいと思います。

○板倉政府参考人 オ尋ねの埼玉県内におきます現行の計画に基づいて指定された踏切の立体交差化に関する現状でござりますけれども、埼玉県内

で立体交差化を実施すべき踏切道として指定された箇所が四カ所ございまして、このうち、越谷市の二カ所、東武鉄道伊勢崎線第八十一号踏切道及び第八十四号踏切道につきましては、これは埼玉

県が事業主体となつて進めている東武鉄道伊勢崎線連続立体交差事業によりまして、十一年度に立体化が完了しております。

同じく、上里町におけるJR高崎線七本木踏切道につきましても、街路事業により十一年度に立体化が完了しております。

残る蓮田市のJR宇都宮線鴻巣街道踏切道でございますが、平成七年より街路事業により実施をいたしておりまして、今年度は、用地買収を終えまして、立地条件等によりまして、平成十六年の完成を目指します。今見通しでは、平成十六年の完成を目指す事業を推進していくというふうに伺つております。

特に、踏切内の視覚障害者誘導用ブロックの設置につきましては、同趣旨の意見を視覚障害者団体等よりいただいておるところでございまして、現在、このよ

う意見も含めまして、高齢者や身障害者の方々の意見を伺いながら、パリアフ

リー化のための道路構造の運用指針の作成を急いでおるところでござります。この運用指針に基づく意見を反映した道路空間のパリアフリー化が進め

速記をとめてください。

〔速記中止〕

○赤松委員長 速記を起こしてください。

この際、暫時休憩いたします。

午後三時四十分休憩

午後四時二十分開議
休憩前に引き続き会議を開きます。

○赤松委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

これまでお願いをしておきましたが、その内容につきましては、既に質疑の過程において委員各位におかれましては、十分御承知のことであるでありますので、この際、案文の朗読をもって趣旨の説明

案文はお手元に配付しておりますが、その内容につきましては、既に質疑の過程において委員各

位におかれましては、十分御承知のことであるでありますので、この際、案文の朗読をもって趣旨の説明

にかかることがあります。

案文はお手元に配付しておりますが、その内容につきましては、既に質疑の過程において委員各

位におかれましては、十分御承知のことであるでありますので、この際、案文の朗読をもって趣旨の説明

それでは、朗読いたします。

踏切道改良促進法の一部を改正する法律

案に対する附帯決議(案)

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

一 踏切事故の防止及び交通の円滑化のための緊急的かつ重点的な踏切道の改良を実施するよう努めること。特に、全国に存在する約一千箇所の交通遮断量の著しく多い、いわゆるボトルネック踏切を、今後十年間で半減することを目標に、当面五年間着実に実施できるよう努めること。

二 踏切保安設備の整備の一層の促進を図るために、政府は、適切に鉄道事業者を指導するこ

と。
以上であります。

○赤松委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。
委員各位の御賛同をよろしくお願い申し上げます。(拍手)

○赤松委員長 起立総員。よって、赤城徳彦君外七名提出の動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

○赤松委員長 起立総員。よって、赤城徳彦君外七名提出の動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際、局国土交通大臣から発言を認められておりますので、これを許します。国土交通大臣扇千景君。

○局國務大臣 踏切道改良促進法の一部を改正する法律案、それにつきまして、本委員会におかれまして熱心に御討議をいただきまして、また、ただいま全会一致をもって可決していただきましたことを深く感謝申上げたいと存じます。

今後、審議中における委員各位の御意見あるいは御高見、そして、ただいまの附帯決議において提起されました、交通遮断量の著しく多い、いわ

ゆるボトルネックの踏切対策の重点施策など、課題につきましては、その趣旨を十分に尊重してま

いる所存でございます。

なほ、ここに、委員長初め各位の御指導、御協力に対し深く感謝を申し上げるとともに、この審議中に、共産黨の瀬古先生の部分で、私が賛成を間違えた部分がござりますので、その点もおわびして、削除していただきて、そして、皆さんに心から感謝を申し上げたいと思います。

本当にありがとうございました。

○赤松委員長 次に、新産業都市建設促進法等を廃止する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

○赤松委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お諮りいたします。ただいま議決いたしました両法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○赤松委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○赤松委員長 次に、本日付託になりました内閣提出、住宅金融公庫法等の一部を改正する法律案及び高齢者の居住の安定確保に関する法律案の両案を議題といたします。

順次趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣扇千景君。

○赤松委員長 次に、本日付託になりました内閣提出、住宅金融公庫法等の一部を改正する法律案及び高齢者の居住の安定確保に関する法律案の両案を議題といたします。

〔報告書は附録に掲載〕

○赤松委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○赤松委員長 御異議なしと認めます。よって、

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

以上であります。

○局國務大臣 ただいま議題となりました住宅金融公庫法等の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び要旨を御説明申し上げます。

この法律案は、このような観点から、今国会に提出されました平成十三年度予算案に盛り込まれけれども、官民の適切な役割分担のもと、国民の住宅取得を促進し、良質な住宅ストックの形成を図っていくためには、諸般の改善措置を講ずることが必要であります。

この法律案は、このような状況を踏まえて、民

間活力の活用と既存ストックの有効利用を図りつ

て、良好な居住環境を備えた高齢者向け住宅の効率的な供給を促進するとともに、高齢者の入居を受けて居住できるよう市場環境の整備を進めていく

ことが重要な課題となっております。

この法律案は、この状況を踏まえて、民

間活力の活用と既存ストックの有効利用を図りつ

て、良好な居住環境を備えた高齢者向け住宅の効率的な供給を促進するとともに、高齢者の入居を受けて居住できるよう市場環境の整備を進めていく

ことが重要な課題となっております。

次に、その要旨を御説明申し上げないと存じます。

第一に、国民の住宅取得能力を引き上げ、居住水準の向上を図るために、特別割り増し貸付制度の適用期限を平成十八年三月三十一日までの五年間延長することとしております。

第二に、住宅取得者への円滑な資金確保を図るために、金融機関の貸し付けに住宅金融公庫が保険を行う住宅融資保険制度について、保険金のてん補率の引き上げ等を行うことといたしております。

第三に、住宅市街地における共同建てかえ、マ

ンション建てかえを円滑化するために、高齢者に対する融資については、死亡時に一括償還する方法を導入することとしております。

その他、これらに関連いたしまして、所要の規定の整備を行うことといたしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその要旨でござります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御可決いただきますようお願い申し上げます。

また、次に、高齢者の居住の安定確保に関する法律案につきまして、その提案理由及び要旨を御

説明申し上げたいと存じます。

我が国におきましては、急速な高齢化的進展に伴い、高齢者が急速に増加することが見込まれる中、高齢者の身体機能の低下に対応したバリアフ

リー化された住宅ストックの形成が急がれております。また、高齢者世帯の増加の大部を占める

高齢者単身・夫婦世帯は、民間賃貸住宅市場において入居を敬遠される傾向があり、高齢者が安心して居住できるよう市場環境の整備を進めていく

ことが重要な課題となっております。

この法律案は、この状況を踏まえて、民

間活力の活用と既存ストックの有効利用を図りつ

て、良好な居住環境を備えた高齢者向け住宅の効率的な供給を促進するとともに、高齢者の入居を受けて居住できるよう市場環境の整備を進めていく

ことが重要な課題となっております。

第一に、高齢者の賃貸住宅への円滑な入居を促進するために、高齢者の入居を受け入れることと

して、高齢者居住支援センターが保証できるとともに、登録を受けた賃貸住宅の家賃に係る債務を高齢者居住支援センターが保証することといたしてお

ります。

第二に、民間主体が都道府県知事の認定を受けた供給するバリアフリー化された高齢者向け優良賃貸住宅について、国、地方公共団体等が補助等による支援を行ふことといたしておられます。

第三に、地方公共団体等が高齢者向けの優良な賃貸住宅を供給する場合に、国等が補助を行うことができるることといたしておられます。

第四に、バリアフリー化された賃貸住宅を高齢者の終身にわたって賃貸する場合に、借地借家法の特例として賃借人が死亡したときに終了する旨を定めることができます。

第五に、高齢者がみずから居住する住宅について行うバリアフリー改良に対する住宅金融公庫の

<p>次に掲げる業務</p> <p>イ 保険法第五条に規定する特定保険関係が成立した貸付けについて商法(明治三十二年法律第四十八号)第六百六十二条第一項の規定に基づき取得した貸付債権に係る元利金の回収その他回収に関する業務</p> <p>ロ イに規定する元利金の回収に関する短期借入金は、当該短期財産の管理及び処分</p> <p>第二十三条第六項中「第一項第二号」を「第一項第三号」に改める。</p> <p>第二十五条中、「四半期」を「四半期」に改め、「作成し」の下に「並びに当該四半期における第二十七条の二第三項の規定による短期借入金の借入れの最高額を定め」を加える。</p> <p>第二十七条の二第一項中「及び第四項」を「第五項及び第六項」に改め、同条第六項中「第二項」を「第五項」に改め、同項を同条第八項とし、同条第五項中「債券」を「財形住宅債券」に改め、同項を同条第七項とし、同項を同条第六項中「次条第一項若しくは第三項の規定による債券(以下この条において単に「債券」と「次条第三項に規定する住宅金融公庫財形住宅債券(以下この条において「財形住宅債券」)に、「債券」)を「財形住宅債券」に改め、同項を同条第六項とし、同条第二項を同条第五項とし、同条第一項の次に次の二項を加える。</p> <p>3 公庫は、資金繰りのため必要があるときは、第一項に規定する政府からの借入金の借入の予算で定める限度額及び次条第一項に規定する住宅金融公庫債券(以下この項において「公庫債券」という。)の発行の予算で定め</p>	
<p>として、主務省令で定める金融機関から短期借入金をすることができる。</p> <p>4 前項の規定による短期借入金は、当該短期借入金をした事業年度内に償還しなければならない。</p> <p>第二十七条の二第三項中「前条第三項」を「第一条第五項」に改め、同条第八項中「(明治三十二年法律第四十八号)」を削る。</p> <p>附則第七項及び第八項中「平成十三年三月三十日」を「平成十八年三月三十一日」に改める。</p> <p>(北海道防寒住宅建設等促進法の一部改正)</p> <p>第二条 北海道防寒住宅建設等促進法(昭和二十八年法律第六十四号)の一部を次のように改正する。</p> <p>八条法律第六十四号の一部を次のように改正する。</p> <p>第三条 住宅融資保険法(昭和三十年法律第六十号)の一部を次のように改正する。</p> <p>第四条 附則第四項中「平成十三年三月三十日」を「平成十八年三月三十一日」に改める。</p> <p>(住宅融資保険法の一部改正)</p> <p>第四条を次のように改める。</p> <p>(保険関係が成立する貸付け)</p> <p>第四条 前条第一項の保険関係(以下「保険関係」という。)が成立する貸付けは、住宅の建設、住宅の建設に伴い通常必要とされる施設(以下「施設」という。)の建設、住宅若しくは施設の建設に必要な土地若しくは借地権の取得又は住宅若しくは施設の建設に必要な土地の造成のための貸付けでなければならない。</p> <p>第五条中「又は」の下に「民事再生法(平成十一年法律第二百一十五号)第三十二条の規定による再生手続開始の決定」を、「百分の九十」の下に「受入れ」を加える。</p> <p>第六条中「基いて」を「基づいて」に、「受入」を</p>	
<p>百分の百」を加える。</p> <p>第十条中「得た額」の下に「特定保険関係に基づく保険金の支払を受けた金融機関については、その支払の請求をした後支払を受けるまでに貸付金の回収をした額」を加える。</p> <p>第十一項中「貸付」を「貸付け」に改め、同条に「ただし書を加える。</p> <p>ただし、特定保険関係が成立した貸付けについて保険金の支払を受けたときは、この限りでない。</p> <p>第十五条中「十万円」を「二十万円」に改める。</p> <p>附則</p> <p>(施行規則日)</p> <p>第一条 この法律は、平成十三年四月一日から施行する。</p> <p>第二条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。</p> <p>第三条 勤労者財産形成促進法(昭和四十六年法律第九十二号)の一部を次のように改正する。</p> <p>(勤労者財産形成促進法の一部改正)</p> <p>第四条 勤労者財産形成促進法(昭和四十六年法律第九十二号)の一部を次のように改正する。</p> <p>第五条 「勤労者財産形成促進法(昭和四十六年法律第九十二号)の一部を次のように改正する。</p> <p>第六条 第十一条中「第二項又は第四項」を「第五項又は第六項」に改める。</p> <p>(阪神・淡路大震災に対処するための特別の財政援助及び助成に関する法律の一部改正)</p> <p>第七条 第四章 地方公共団体等による高齢者向けの優良な賃貸住宅の供給の促進等(第四十一条第一五十五条)</p> <p>第八章 終身建物賃貸借(第五十六条第一七十五条)</p> <p>第九章 加齢対応構造等を有する住宅への改良に対する支援措置(第七十六条・第七十七条)</p> <p>第十章 高齢者居住支援センター(第七十八条第一八条第一八八条)</p> <p>第十一章 罰則(第九十一条第一九十四条)</p> <p>第十二章 第二節 高齢者向け優良賃貸住宅の供給に対する支援措置(第四十一条第一四十七条)</p> <p>第十三章 第一節 供給計画の認定等(第三十条第一四十七条)</p> <p>第十四章 第二節 指定登録機関(第十七条第一二十九条)</p> <p>第十五章 第三章 高齢者向け優良賃貸住宅の供給の促進等(第四十一条第一四七条)</p> <p>第十六章 第一節 高齢者向け優良賃貸住宅の供給に対する支援措置(第四十一条第一四七条)</p> <p>第十七章 第二節 指定登録機関(第十七条第一二十九条)</p> <p>第十八章 第三章 高齢者居住の安定確保に関する法律案</p>	
<p>高齢者の居住の安定確保に関する法律案</p> <p>第一章 総則(第一条第一二三条)</p> <p>第二章 高齢者向け優良賃貸住宅の登録等(第四十一条第一二六条)</p> <p>第三章 高齢者向け優良賃貸住宅の供給の促進等(第四十一条第一四七条)</p> <p>第四章 地方公共団体等による高齢者向けの優良な賃貸住宅の供給の促進等(第四十一条第一五十五条)</p> <p>第五章 終身建物賃貸借(第五十六条第一七十五条)</p> <p>第六章 加齢対応構造等を有する住宅への改良に対する支援措置(第七十六条・第七十七条)</p> <p>第七章 高齢者居住支援センター(第七十八条第一八条第一八八条)</p> <p>第八章 罰則(第九十一条第一九十四条)</p> <p>第九章 第一章 総則(第一条第一二二条)</p> <p>第十章 第二章 理由</p> <p>第十一条 この法律は、高齢者の円滑な人居を促進するための賃貸住宅の登録制度を設けるとともに、良好な居住環境を備えた高齢者向けの賃貸住宅の供給を促進するための措置を講じ、併せて高齢者に適した良好な居住環境が確保され高齢者が安定的に居住することができる賃貸住宅について終身建物賃貸借制度を設ける等の措置を講ずることにより、高齢者の居住の安定の確保を図り、もってその福祉の増進に寄与するこ</p>	

とを目的とする。

(国及び地方公共團体の責務)

第二条 国及び地方公共團体は、高齢者の居住の安定の確保の確保を図るため、必要な施策を講ずるよう努めなければならない。

(基本方針)

第三条 國土交通大臣は、高齢者の居住の安定の確保に関する基本的な方針(以下「基本方針」という。)を定めなければならない。

2 基本方針においては、高齢者のための住宅の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案して、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 高齢者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する基本的な事項

二 高齢者が入居する賃貸住宅の管理の適正化に関する基本的な事項

三 高齢者に適した良好な居住環境を有する住宅の整備の促進に関する基本的な事項

四 保健医療サービス又は福祉サービスを提供する者との連携に関する基本的な事項

五 前各号に掲げるもののほか、高齢者の居住の安定の確保に関する重要な事項

3 國土交通大臣は、基本方針を定めようとするとときは、総務大臣及び厚生労働大臣に協議しなければならない。

4 國土交通大臣は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。
5 前二項の規定は、基本方針の変更について準用する。

第六章 高齢者円滑入居賃貸住宅の登録等
第一節 高齢者円滑入居賃貸住宅の登録等
(高齢者円滑入居賃貸住宅の登録)

第四条 高齢者の入居を受け入れることとしている賃貸住宅(以下「高齢者円滑入居賃貸住宅」という。)の賃貸人(賃貸人とならうとする者を含む。以下この節において同じ。)は、当該賃貸住宅を構成する建築物ごとに、都道府県知事の登録を受けることができる。

(登録の申請)

第五条 前条の登録を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を都道府県知事に提出しなければならない。

一 賃貸人の氏名又は名称及び住所
二 賃貸住宅の位置
三 賃貸住宅の戸数
四 賃貸住宅の規模

五 賃貸住宅の構造又は設備(加輪に伴つて生ずる高齢者の身体の機能の低下の状況に対応した構造又は設備で國土交通省令で定めるもの有する賃貸住宅にあっては、当該構造又は設備の内容を含む。)

六 賃貸の用に供する前の賃貸住宅にあっては、入居開始時期

七 その他國土交通省令で定める事項

(登録の実施)

第六条 都道府県知事は、前条の規定による登録の申請があつたときは、次条第一項の規定により登録を拒否する場合を除き、次に掲げる事項

を高齢者円滑入居賃貸住宅登録簿(以下「登録簿」という。)に登録しなければならない。

(登録の拒否)

一 登録年月日及び登録番号

(登録の登録)

第七条 都道府県知事は、登録の申請者が次の各号のいずれかに該当する者であるときは、その登録を拒否しなければならない。

一 成年被後見人若しくは被保佐人又は破産者過しない者

二 第十四条第二項の規定により登録を取り消され、その取消しの日から起算して一年を経過しない者

三 営業に関し成年者と同一の能力を有しない未成年者でその法定代理人が前二号のいずれかに該当するもの

四 法人であつて、その役員のうちに第一号又は第二号のいずれかに該当する者があるもの

否をしたときは、遅滞なく、その旨を登録の申請者に通知しなければならない。

(変更の登録)

第八条 第四条の規定による登録を受けた高齢者賃貸人は、第五条各号に掲げる事項に変更があつたときは、遅滞なく、都道府県知事に変更の登録を申請しなければならない。

2 前条の規定は、前項の規定による申請があつた場合に準用する。

(登録簿の閲覧)

第九条 都道府県知事は、国土交通省令で定めるところにより、登録簿を一般の閲覧に供しなければならない。

(遵守事項)

第十条 登録住宅の賃貸人は、当該登録住宅に入居を希望する高齢者に対し、高齢者であることを理由として、入居を拒み、又は賃貸の条件を著しく不当なものとしてはならない。

(家賃債務保証)

第十一條 第七十八条に規定する高齢者居住支援センターは、登録住宅(公営住宅(公営住宅法(昭和二十六年法律第二百九十三号)第二条第二号に規定する公営住宅をいう。以下同じ。)であるものを除く。)の賃貸人からの要請に基づき、当該登録住宅に入居する高齢者(國土交通省令で定める年齢その他の要件に該当する者に限る。第十六条において同じ。)の家賃に係る債務を保証することができる。

(助言又は指導)

第十二条 都道府県知事は、登録住宅の賃貸人に對し、基本方針を勘案して、当該登録住宅の管理に関し必要な助言又は指導をすることができ

2 都道府県知事は、登録住宅の賃貸人が第八条第一項の規定に違反したときは、当該賃貸人に對し変更の登録の申請を指示することができる。

(登録の取消し)

第十三条 都道府県知事は、登録された第五条各号に掲げる事項に虚偽の事実があつたときは、登録住宅の賃貸人に対し当該事項の訂正を申請すべきことを指示することができる。

又は一部を行わせることができる。

2 指定登録機関の指定(以下この節において単に「指定」という。)は、登録事務を行おうとする者の申請により行う。

3 都道府県知事は、指定をしたときは、指定登録機関が行う登録事務を行わないものとし、この場合における登録事務の引継ぎその他の必要な事項は、国土交通省令で定める。

4 指定登録機関が登録事務を行う場合における第四条から第九条まで及び第十五条の規定の適用については、これらの規定中「都道府県知事」とあるのは、「指定登録機関」とする。

(次格条項)
第十八条 次の各号のいずれかに該当する者は、指定を受けることができない。
一 未成年者、成年被後見人又は被保佐人
二 破産者で復権を得ないもの
三 禁錮以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなった日から起算して二年を経過しない者

四 第二十七条第一項又は第二項の規定により指定を取り消され、その取消しの日から起算して二年を経過しない者
五 法人であつて、その役員のうちに前各号のいずれかに該当する者があるもの
(指定の基準)

第十九条 都道府県知事は、当該都道府県の区域において他に指定登録機関の指定を受けた者がなく、かつ、指定の申請が次に掲げる基準に適合していると認めるときでなければ、指定をし

てはならない。
一 職員、登録事務の実施の方法その他の事項についての登録事務の実施に関する計画が、登録事務の適確な実施のために適切なものであること。
二 前号の登録事務の実施に関する計画を適確に実施するに足りる経理的及び技術的な基礎を有するものであること。

三 登録事務以外の業務を行っている場合に

は、その業務を行うことによって登録事務の公正な実施に支障を及ぼすおそれがないものであること。

四 前二号に定めるもののほか、登録事務を公正かつ適確に行うことができるものであること。

四 前二号に定めるもののほか、登録事務を公正かつ適確に行うことができるものであること。

(指定の公示等)
第二十条 都道府県知事は、指定をしたときは、

指定登録機関の名称及び住所、指定登録機関が行う登録事務の範囲、登録事務を行う事務所の所在地並びに登録事務の開始の日を公示しなければならない。

(監督命令)

第二十四条 都道府県知事は、登録事務の公正かつ適確な実施を確保するため必要があると認めることは、指定登録機関に対し、登録事務に

し監督上必要な命令をすることができる。

(報告・検査等)
第二十五条 都道府県知事は、登録事務の公正かつ適確な実施を確保するため必要があると認めることは、指定登録機関に対し登録事務に関する必要な報告を求め、又はその職員に、指定登録機関の事務所に立ち入り、登録事務の状況若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができる。

六 登録事務に関し著しく不適当な行為をしたとき、又は法人にあってはその役員が登録事務に関し著しく不適当な行為をしたとき。

七 不正な手段により指定を受けたとき。

八 登録事務の休廃止
(登録事務の実施)

第二十六条 指定登録機関は、都道府県知事の許可を受けなければ、登録事務の全部若しくは一部を休止し、又は廢止してはならない。

九 登録事務規程(以下「登録事務規程」という。)を定め、都道府県知事の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

二 登録事務規程で定めるべき事項は、国土交通省令で定める。

三 都道府県知事は、第一項の認可をした登録事

務規程が登録事務の公正かつ適確な実施上不適当となったと認めるときは、その登録事務規程を変更すべきことを命ずることができる。

四 都道府県知事は、指定登録機関が次の各号のいずれかに該当するときは、その指定を取り消し、又は期間を定めて登録事務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

二 第二十二条第四項の規定により読み替えて適用する第六条(第八条第二項において準用する場合を含む。)、第七条(第八条第二項において準用する場合を含む。)、第九条又は第十一条第四項の規定により読み替えて適用する場合を含む。), 第二十三条(第八条第二項において準用する場合を含む。)、第七条(第八条第二項において準用する場合を含む。)、第九条又は第十

二 第二十二条第三項又は第二十四条の規定によらないで登録事務を行ったとき。

三 第二十二条第一項の認可を受けた登録事務規程によらないで登録事務を行ったとき。

四 第二十二条第三項又は第二十四条の規定による命令に違反したとき。

五 第十九条各号に掲げる基準に適合していないと認めるとき。

六 登録事務に関し著しく不適当な行為をしたとき、又は法人にあってはその役員が登録事務に関し著しく不適当な行為をしたとき。

七 不正な手段により指定を受けたとき。

八 登録事務の休廃止
(登録事務の実施)

第二十七条 指定登録機関は、都道府県知事の許可を受けなければ、登録事務の全部若しくは一部を休止し、又は廢止してはならない。

九 登録事務規程(以下「登録事務規程」という。)を定め、都道府県知事の認可を受けなければならない。

十 登録事務規程で定めるべき事項は、国土交通省令で定める。

十一 都道府県知事は、前項の規定により登録事務

するに至ったときは、その指定を取り消さなければならない。

十二 都道府県知事は、指定登録機関が次の各号のいずれかに該当するときは、その指定を取り消し、又は期間を定めて登録事務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

二 第二十二条第三項又は第二十四条の規定によらないで登録事務を行ったとき。

三 第二十二条第一項の認可を受けた登録事務規程によらないで登録事務を行ったとき。

四 第二十二条第三項又は第二十四条の規定による命令に違反したとき。

五 第十九条各号に掲げる基準に適合していないと認めるとき。

六 登録事務に関し著しく不適当な行為をしたとき、又は法人にあってはその役員が登録事務に関し著しく不適当な行為をしたとき。

七 不正な手段により指定を受けたとき。

八 登録事務の休廃止
(登録事務の実施)

第二十八条 都道府県知事は、指定登録機関が第二十六条第一項の規定により登録事務の全部若しくは一部を休止したとき、前条第二項の規定により指定登録機関に対し登録事務の全部若しくは一部を停止を命じたとき、又は指定登録機

関が天災その他の事由により登録事務の全部若しくは一部を実施することが困難となつた場合において必要があると認めるときは、第十七条

第三項の規定にかかわらず、登録事務の全部又は一部を自ら行うものとする。

九 登録事務規程(以下「登録事務規程」という。)を定め、都道府県知事の認可を受けなければならない。

十 登録事務規程で定めるべき事項は、国土交通省令で定める。

十一 都道府県知事は、前項の規定により登録事務

を行ふこととし、又は同項の規定により行ってる登録事務を行わないこととするときは、その旨を公示しなければならない。

3 都道府県知事が、第一項の規定により登録事務を行うこととし、第二十六条第一項の規定により登録事務の廃止を許可し、若しくは前条第一項若しくは第二項の規定により指定を取り消し、又は第一項の規定により行っている登録事務を行わないこととする場合における登録事務の引継ぎその他の必要な事項は、国土交通省令で定める。

(登録手数料)

第二十九条 都道府県は、地方自治法(昭和二十二年法律第六十号)第二百一十七条の規定に基づき登録に係る手数料を徴収する場合においては、第十七条の規定により指定登録機関が行う登録を受けようとする者に、条例で定めるところにより、当該手数料を当該指定登録機関に納めさせることができる。

(第三章 高齢者向け優良賃貸住宅の供給の促進)

第一節 供給計画の認定等

(供給計画の認定)

第三十条 良好な居住環境を備えた高齢者向けの賃貸住宅の整備(既存の住宅等の改良・用途の変更を伴うものを含む。)によるものを含む。(以下同じ。)及び管理をしようとする者(都市基盤整備公団(以下「公団」という。)及び地方公共団体を除く。)は、国土交通省令で定めるところにより、当該賃貸住宅の整備及び管理に関する計画(以下「供給計画」という。)を作成し、都道府県知事の認定を申請することができる。

2 供給計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一 賃貸住宅の位置

二 賃貸住宅の戸数

三 賃貸住宅の規模並びに構造及び設備(加賀

に伴って生ずる高齢者の身体の機能の低下の状況に対応した構造及び設備(以下「加賀対応構造等」という。)の内容を含む。)

四 賃貸住宅の整備に関する資金計画

五 賃貸住宅の管理の期間

六 賃貸住宅の入居者の資格並びに構造及び設備(加賀

七 賃貸住宅の入居者の家賃その他賃貸の条件に関する事項

八 賃貸住宅の入居者の資格並びに構造等の内集及び選定の方法に関する事項

九 賃貸住宅の入居者の家賃の額と均衡を失しないよう定められた者又は賃貸事業者の氏名又は名称及び住所

十 その他の国土交通省令で定める事項

(認定の基準)

第三十一条 都道府県知事は、前条第一項の認定(以下「計画の認定」という。)の申請があった場合において、当該申請に係る供給計画が次に掲げる基準に適合すると認めるとときは、計画の認定をすることができる。

2 前項の規定により指定登録機関に納められた手数料は、当該指定登録機関の収入とする。

第三章 高齢者向け優良賃貸住宅の供給の促進

で定める年齢その他の要件に該当する者に限る。(以下この号において同じ。)又は当該高齢者と同居するその配偶者(婚姻の届出をしていないが事実上夫婦と同様の関係にあるもの)を含む。(以下同じ。)とするものであること。

七 賃貸住宅の入居者の家賃の額と均衡を失しないよう定められたものであること。

八 賃貸住宅の入居者の募集及び選定の方法並びに賃貸の条件が、国土交通省令で定める基準に従い適正に定められたものであること。

九 賃貸住宅の賃貸人(賃貸住宅の管理を委託を受けた者又は転貸事業者に賃貸する場合にあっては、当該委託を受けた者又は転貸事業者)が、賃貸住宅の管理に必要な資力及び信用並びにこれを的確に行うために必要な他の能力を有する者で国土交通省令で定める基準に適合するものであること。

十 第六号から前号までに掲げるもののほか、賃貸住宅の管理の方法が国土交通省令で定める基準に適合するものであること。

十一 その他基本方針に照らして適切なものであること。

(計画の認定の通知)

第三十二条 都道府県知事は、計画の認定をしたときは速やかに、その旨を計画の認定を受けた者(以下「認定事業者」という。)及び関係市町村長特別区の長を含む)に通知しなければならない。

(供給計画の変更)

第三十三条 認定事業者は、当該計画の認定を受けた供給計画(以下「認定計画」という。)の変更(国土交通省令で定める軽微な変更を除く。)をしようとするときは、都道府県知事の認定を受けるなければならない。

2 前二条の規定は、前項の場合について準用する。

第三十四条 地方公共団体は、認定事業者に対し、基本方針を勘案し、認定計画(前条第一項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの。以下同じ。)に基づき整備が行われる又は行われた賃貸住宅(認定計画に定められた管理の期間が経過したもの)を除く。以下「高齢者向け優良賃貸住宅」という。)の整備及び管理に関し必要な助言及び指導を行うよう努めるものとする。

(高齢者向け優良賃貸住宅の登録の申請)

第三十五条 認定事業者は、高齢者向け優良賃貸住宅について、入居者の募集に先立ち、第五条の規定による高齢者向け優良賃貸住宅の登録の申請をしなければならない。ただし、当該高齢者向け優良賃貸住宅を転貸事業者に賃貸する場合にあっては、当該委託を受けた者又は転貸事業者(賃貸住宅の管理を委託を受けた者又は転貸事業者に賃貸する場合にあっては、当該高齢者向け優良賃貸住宅を転貸事業者に賃貸する場合に先立ち第五条の規定による高齢者向け優良賃貸住宅の登録の申請をするよう、必要な措置を講じなければならない。

2 認定事業者は、高齢者向け優良賃貸住宅を転貸事業者に賃貸するときは、当該高齢者向け優良賃貸住宅について、転貸事業者が入居者の募集に先立ち第五条の規定による高齢者向け優良賃貸住宅の登録の申請をするよう、必要な措置を講じなければならない。

(高齢者向け優良賃貸住宅の目的外使用)

第三十六条 認定事業者は、高齢者向け優良賃貸住宅の全部又は一部について、国土交通省令で定める期間以上第三十一条第六号に規定する資格を有する入居者が確保できないときは、都道府県知事の承認を受けて、当該全部又は一部を当該資格を有する者以外の者に賃貸し、又は転貸事業者に転貸させることができる。

2 前項の規定により賃貸し、又は転貸事業者に転貸させる場合においては、当該賃貸借又は転貸借を、借地借家法(平成三年法律第九十号)第三十八条第一項の規定による建物賃貸借(以下「定期建物賃貸借」という。)(国土交通省令で定期建物賃貸借とするよう必要な措置を講じなければならない。

(報告の徴収)

第三十七条 都道府県知事は、認定事業者に対し、高齢者向け優良賃貸住宅の整備又は管理の状況について報告を求めることができる。

(地位の承継)

第三十八条 認定事業者の一般承継人又は認定事業者から高齢者向け優良賃貸住宅の敷地の所有権その他当該高齢者向け優良賃貸住宅の整備及び管理に必要な権原を取得した者は、都道府県知事の承認を受けて、当該認定事業者が有していいた計画の認定に基づく地位を承継することができる。

(改善命令)

第三十九条 都道府県知事は、認定事業者が認定計画に従つて高齢者向け優良賃貸住宅の整備又は管理を行っていないと認めるときは、当該認定事業者に対し、相当の期限を定めて、その改善に必要な措置をとるべきことを命ずることができる。

(計画の認定の取消)

第四十条 都道府県知事は、認定事業者が次の各号のいずれかに該当するときは、計画の認定を取り消すことができる。

一 第三十五条又は第三十六条第二項の規定に違反したとき。

二 前条の規定による命令に違反したとき。

三 不正な手段により計画の認定を受けたとき。

2 第三十二条の規定は、都道府県知事が前項の規定による取消しをした場合について準用する。

(第一節 高齢者向け優良賃貸住宅の供給

(整備に要する費用の補助)

第四十一条 地方公共団体は、認定事業者に対し、高齢者向け優良賃貸住宅の整備に要する費用の一部を補助することができる。

2 国は、地方公共団体が前項の規定により補助金を交付する場合には、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、その費用の一部を補助することができる。

(住宅金融公庫の業務の特例)

第四十四条 住宅金融公庫(以下「公庫」という。)は、住宅金融公庫法(昭和二十五年法律第二百五十六号。以下「公庫法」という。)第十七条に規定する金を交付する場合には、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、その費用の一部を補助することができる。

2 前項の規定による貸付金の金額の限度及び償

て、政令で定めるところにより、その費用の一

部を補助することができる。

還期間については政令で定め、その利率については公庫が定める。

項中「前項」とあるのは「前項(高齢者居住法第四

十四条第三項)の規定により読み替えて適用され

る場合を含む。」と、公庫法第二十二条第三項

中「第一項」とあるのは「第一項(高齢者居住法第

四十四条第三項)の規定により読み替えて適用さ

れる場合を含む。」と、公庫法第三十五条第一

項及び第二項中「該当するもの」とあるのは「該

当するもの又は高齢者居住法第四十四条第一項

の規定による貸付けを受けた者」と、同項及び

同条第三項中「住宅の建設」とあるのは「住宅の

建設又は既存住宅の購入」と、公庫法第四十四

条中「この法律」とあるのは「この法律又は高齢

者居住法第四十四条」と、公庫法第四十六条第

一項中「又は同条第四項の規定による貸付けを

受けた者」とあるのは「若しくは同条第四項の規

定による貸付けを受けた者又は高齢者居住法第

四十四条第一項の規定による貸付けを受けた者」と、同項第一号中「第二十五条第一項」とあ

るの「第二十五条第一項(高齢者居住法第四十

二項各号)」とあるのは「第二項各号(同項第一号

にあっては、高齢者居住法第四十四条第三項の規

定により読み替えて適用される場合を含む。」と、同条第四項中「第一項」とある

のは「第一項(同項第一号にあっては、高齢者居

住法第四十四条第三項の規定により読み替えて當

該高齢者向け優良賃貸住宅の整備に通常要する

額を超えて、契約し、又は受領してはならない

と認められる費用とする。

(家賃の減額に要する費用の補助)

第四十三条 地方公共団体は、認定事業者が入居者の居住の安定を図るために高齢者向け優良賃貸住宅の家賃を減額する場合には、当該認定事業者に対し、その減額に要する費用の一部を補助することができる。

2 国は、地方公共団体が前項の規定により補助金を交付する場合には、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、その費用の一部を補助することができる。

2 前項の規定による貸付金の金額の限度及び償

する法律(以下「高齢者居住法」という。)第四十一条第一項」と、同条第八項中「第一項」とあるのは第一項(高齢者居住法第四十四条第三項の規定により読み替えて適用される場合を含む。)と、同法第十一条中「第八条」とあるのは

「第八条(高齢者居住法第四十四条第三項の規定により読み替えて適用される場合を含む。)と、(公庫等の融資に当たっての配慮)

第四十五条 公庫及び沖縄振興開発金融公庫は、

法令及びその事業計画の範囲内において、高齢者向け優良賃貸住宅の整備が円滑に行われるよう、必要な資金の貸付けについて配慮するものとする。

(公庫等の融資に当たっての配慮)

第四十五条 公庫及び沖縄振興開発金融公庫は、

法令及びその事業計画の範囲内において、高齢者向け優良賃貸住宅の整備が円滑に行われるよ

う、必要な資金の貸付けについて配慮するものとする。

(公庫等の融資に当たっての配慮)

第四十五条 公庫及び沖縄振興開発金融公庫は、法令及びその事業計画の範囲内において、高齢者向け優良賃貸住宅の整備が円滑に行われるよう、必要な資金の貸付けについて配慮するものとす

(農地所有者等賃貸住宅建設融資利子補給臨時措置法の特例)

第四十六条 認定事業者が農地所有者等賃貸住宅建設融資利子補給臨時措置法(昭和四十六年法律第三十二号)第一条第二項の政令で定める都

市計画区域に係る市街化区域(都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第七条第一項の規定による市街化区域をいう。)の区域内にある農地(採

草放牧地を含む。)を転用し、その土地に高齢者向け優良賃貸住宅を建設する場合においては、当該高齢者向け優良賃貸住宅が農地所有者等賃貸住宅建設融資利子補給臨時措置法第二条第二項に規定する特定賃貸住宅に該当しないものであっても、その規模、構造及び設備が同項の国土交通省令で定める基準に適合し、かつ、同項第一号に掲げる条件に該当する一団地の住宅の全部又は一部をなすと認められるときは、これを同項に規定する特定賃貸住宅とみなして、同法の規定を適用する。

(資金の確保等)

第四十七条 国及び地方公共団体は、高齢者向け優良賃貸住宅の整備のために必要な資金の確保又はその融通のあっせんに努めるものとする。

第四章 地方公共団体等による高齢者向け

の優良な賃貸住宅の供給の促進等

(地方公共団体による高齢者向けの優良な賃貸住宅の供給)

第四十八条 地方公共団体は、その区域内において高齢者向け優良賃貸住宅その他の良好な居住環境を備えた高齢者向けの賃貸住宅(第五十条において「高齢者向けの優良な賃貸住宅」といふ。)が不足している場合においては、基本方針に従つて、その整備及び管理に努めなければならぬ。

(地方公共団体に対する費用の補助)

第四十九条 国は、地方公共団体が次に掲げる基準に適合する賃貸住宅の整備及び管理を行う場合においては、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、当該賃貸住宅の整備に要する費用の一部を補助することができる。

(公団又は公社に対する供給の要請)

第五十条 地方公共団体は、自ら高齢者向けの優良な賃貸住宅の整備及び管理を行うことが困難である、又は自ら高齢者向けの優良な賃貸住宅の整備及び管理を行うのみではその不足を補うことができないと認めるときは、公団又は地方住宅供給公社(以下「公社」という。)に対し、国土交通省令で定めるところにより、高齢者向けの優良な賃貸住宅の整備及び管理を行ふべきこととする。

(公団又は公社に対する費用の補助)

第五十一条 公団は、前条の規定による要請に基づいて第四十九条第一項各号に掲げる基準に適合する賃貸住宅の加賃対応構造等が、第五十八条第一号に規定する基準又はこれに準ずるものとして国土交通省令で定める基準に適合するものであること。

(要請に基づき供給する公団に対する費用の負担及び補助)

第五十二条 公団は、前条の規定による要請に基づいて第四十九条第一項各号に掲げる基準に適合する賃貸住宅の整備及び管理を行うときは、當該要請をした地方公共団体に対し、その利益を受ける限度において、政令で定めるところにより、当該賃貸住宅の整備に要する費用の一部又は入居者の居住の安定を図るために減額する費用の一部を負担することを求めることができる。

(公団に対する費用の補助)

第五十三条 国は、第五十一条第四項の規定によること

り、当該賃貸住宅の整備に要する費用の一部又は入居者の居住の安定を図るために減額する費用の一部を負担することを求めることが可能である。

(公団に対する費用の補助)

第五十四条 国は、第五十三条第一項の規定により、当該賃貸住宅の整備に要する費用の一部又は入居者の居住の安定を図るために減額する費用の一部を負担することを求めることが可能である。

(公団に対する費用の補助)

第五十五条 国は、第五十二条の規定による要請に基づいて第四十九条第一項各号に掲げる基準に適合する賃貸住宅の整備及び管理を行つた場合のほか、公団が次に掲げる基準に適合する賃貸住宅の整備及び管理を行つた場合においては、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、当該賃貸住宅の整備に要する費用の一部を負担することができる。

一部又は入居者の居住の安定を図るために減額する場合における当該賃貸住宅の家賃を減額する場合においては、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、その減額に要する費用の一部を補助することができる。

(要請に基づき供給する公社に対する費用の補助)

第五十二条 地方公共団体が前項の規定により補助金を交付する場合には、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、その費用の一部を補助することができる。

(公団に対する費用の補助)

第五十三条 国は、第五十二条第四項の規定により、当該賃貸住宅の整備に要する費用の一部又は入居者の居住の安定を図るために減額する費用の一部を負担することを求めることが可能である。

2 前項の場合において、地方公共団体が負担する費用の額及び負担の方法は、公団と地方公共団体とが協議して定める。

3 前項の規定による協議が成立しないときは、当事者の申請に基づき、国土交通大臣が裁定する。この場合において、国土交通大臣は、当事者の意見を聴くとともに、総務大臣と協議しなければならない。

4 国は、公団が前条の規定による要請に基づいて第四十九条第一項各号に掲げる基準に適合する賃貸住宅の整備及び管理を行う場合においては、予算の範囲内において、政令で定める年齢その他の要件に該当する者に限ること。

三 賃貸住宅の加賃対応構造等が、第五十八条第一号に規定する基準又はこれに準ずるものとして国土交通省令で定める基準に適合するものである。

四 賃貸住宅の入居者の資格を、自ら居住するため住宅を必要とする高齢者(国土交通省令で定める年齢その他の要件に該当する者に限ること)。

五 賃貸住宅の入居者の募集及び選定の方法並びに賃貸の条件が、国土交通省令で定める基準に従い適正に定められるものであること。

六 前二号に掲げるもののほか、賃貸住宅の管理の方法が国土交通省令で定める基準に適合するものであること。

七 その他基本方針に照らして適切なものであることを。

2 国は、地方公共団体が入居者の居住の安定を

図るために前項の賃貸住宅の家賃を減額する場合においては、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、その減額に要する費用の一部を補助することができる。

五 前号に掲げるもの並びに都市基盤整備公團法(平成十一年法律第七十六号)第三十三条及び第三十四条に定めるものほか、賃貸住宅の管理の方法が国土交通省令で定める基準に適合するものであること。

六 その他基本方針に照らして適切なものであること。

2 国は、第五十一条第四項の規定による場合のほか、公団が入居者の居住の安定を図るため前項の賃貸住宅の家賃を減額する場合においては、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、その減額に要する費用の一部を補助することができる。

(補助等に係る高齢者向けの優良な賃貸住宅についての周知措置)

第五十四条 地方公共団体、公団又は公社は、第四十九条、第五十一条第四項、第五十二条第一項若しくは前条又は第五十一条第一項の規定による費用の補助又は負担を受けて建設し、若しくは整備し、又は家賃を減額する賃貸住宅について、国土交通省令で定めるところにより、入居者の募集に先立ち、第五条の規定による高齢者滑入賃貸住宅の登録の申請その他の方法により当該賃貸住宅が加齢対応構造等を有するものである旨及び当該加齢対応構造等の内容その他の必要な事項を周知させる措置を講しなければならない。

(公営住宅の使用)

第五十五条 公営住宅の事業主体(公営住宅法第二条第十八条号に規定する事業主体をいう。以下この条において同じ。)は、高齢者向け優良賃貸住宅その他の高齢者向けの賃貸住宅の不足その他特別の事由により公営住宅を同法第二十一条に規定する条件を具備しない高齢者に使用させることが必要であると認める場合において国土交通大臣の承認を得たときは、公営住宅の適正かつ合理的な管理に著しい支障のない範囲内で、当該公営住宅を当該高齢者に使用させることができ。この場合において、事業主体は、

当該公営住宅を次に掲げる基準に従って管理しなければならない。

一 入居者の資格を、自ら居住するため住宅を必要とする高齢者(国土交通省令で定める年齢その他の要件に該当する者に限る。)とするものであること。

二 入居者の家賃の額が、近傍同種の住宅の家賃の額と均衡を失しないよう定められるものであること。

三 前二号に掲げるもの並びに公営住宅法第十六条第四項及び第五項、第十八条から第二十一条まで、第二十五条第二項、第二十七条並びに第三十二条に定めるものほか、入居者の選定方法その他の当該公営住宅の管理の方法が国土交通省令で定める基準に適合するものであること。

四 前二号に掲げる公営住宅法第十六条第四項及び第五項、第三十四条、第五十条並びに第五十二条第一項の規定の適用については、同法第十八条第四項中「第一項」とあるのは「第一項及び高齢者の居住の安定確保に関する法律(以下「高齢者居住法」という。)第五十五条第一項」と、同条第五項中「前各項」とあるのは「前各項(前項にあっては、高齢者居住法第五十五条第三項の規定により読み替えて適用される場合を含む。)」と、同法第三十四条中「第十六条第四項(第二十八条第三項若しくは第二十九条第八項において準用する場合又は高齢者居住法第五十五条第三項の規定により読み替えて適用される場合を含む。)」と、同法第五十条及び第五十二条第一項中「この法律又はこの」とあるのは「この法律若しくは高齢者居住法又はこれら」とする。

5 第二項において準用する公営住宅法第四十五

条第三項の規定により都道府県が処理することとされている事務は、地方自治法第二条第九項第一号に規定する第一号法定受託事務とする。

第六章 終身建物賃貸借

(事業の認可及び借地借家法の特例)

第五十六条 自ら居住するため住宅を必要とする高齢者(六十歳以上の者であつて、賃借人となる者以外に同居する者がないもの又は同居する者が配偶者若しくは六十歳以上の親族(配偶者を除く。以下この章において同じ。)であるものに限る。以下この章において同じ。)又は当該高齢者と同居するその配偶者を賃借人とし、当該賃借人の終身にわたって住宅を賃貸する事業を行おうとする者(以下「終身賃貸事業者」という。)は、当該事業について都道府県知事(公団又は都道府県が終身賃貸事業者である場合にあつては、国土交通大臣。以下この章において同じ。)の認可を受けた場合においては、公正証書による等書面によつて契約をするときに限り、借地借家法第三十条の規定にかかわらず、当該事業に係る建物の賃貸借(一戸の賃貸住宅の賃借人が二人以上であるときは、それぞれの賃借人に係る建物の賃貸借)について、賃借人が死亡した時に終了する旨を定めることができる。

(事業認可申請書)

第五十七条 終身賃貸事業者は、前条の事業の認可(以下「事業の認可」という。)を受けようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、次に掲げる事項を記載した事業認可申請書を作成し、これを都道府県知事に提出しなければならない。

一 終身賃貸事業者の氏名又は名称及び住所

二 賃貸住宅の位置

三 賃貸住宅の規模及び設備並びに加齢対応構造等の内容

四 賃貸住宅の整備をして事業を行う場合にあっては、当該整備に関する資金計画

六 賃貸住宅の賃借人の資格に関する事項

七 賃貸住宅の賃貸の条件に関する事項

八 前二号に掲げるもののほか、賃貸住宅の管理の方法

九 その他国土交通省令で定める事項

10 終身賃貸事業者は、事業の認可の申請を当該賃貸住宅に係る第三十条第一項の規定による供給計画の認定の申請と併せて行う場合には、前項の規定にかかわらず、同項第二号から第五号までに掲げる事項の記載を省略することができる。

第十章 終身建物賃貸借

(事業の認可)

第五十八条 都道府県知事は、前条第一項の認可の申請があつた場合において、当該申請に係る事業が次に掲げる基準に適合すると認めるとき

は、事業の認可をすることができる。

一 終身賃貸事業者が、当該事業の遂行に必要な資力及び信用並びにこれを的確に遂行するために必要なその他の能力が十分な者であること。

二 終身賃貸事業者が、次に掲げる基準に適合するものであること。

イ 賃貸住宅の規模及び設備(加齢対応構造等を除く。)が、国土交通省令で定める基準に適合するものであること。

ロ 賃貸住宅の加齢対応構造等が、段差のない床、浴室等の手すり、介助用の車いすで移動できる幅の廊下その他の加齢に伴つて生ずる高齢者の身体の機能の低下を補い高齢者が日常生活を支障なく営むために必要な構造及び設備の基準として国土交通省令で定める基準に適合するものであること。

三 賃貸住宅の整備をして事業を行う場合(事業の認可の申請が当該賃貸住宅に係る第三十条第一項の規定による供給計画の認定の申請と併せて行われる場合を除く。)にあっては、当該整備に関する資金計画が当該整備を確實に遂行するため適切なものであること。

四 賃貸住宅において、公正証書による等書面

によって契約をする建物の賃貸借(一戸の賃貸住宅の賃借人が一人以上であるときは、それぞれの賃借人に係る建物の賃貸借)であつて賃借人の死亡に至るまで存続し、かつ、賃借人が死亡した時に終了するもの(以下「終身建物賃貸借」という。)をするものであること。ただし、賃借人を仮に入居させるために、終身建物賃貸借に先立ち、定期建物賃貸借(一年以内の期間を定めたものに限る。次号において同じ。)をする場合は、この限りでない。

五 賃貸住宅の賃借人となるうとする者(一戸の賃借住宅の賃借人となるうとする者が一人以上であるときは、当該賃借人となるうとする者のすべて)から仮に入居する旨の申出があつた場合においては、終身建物賃貸借に先立ち、その者を仮に入居させるため定期建物賃貸借をするものであること。

六 賃貸住宅の賃貸の条件が、権利金その他の借家権の設定の対価を受け領しないものであることその他国土交通省令で定める基準に従い適正に定められるものであること。

七 終身にわたって受領すべき家賃の全部又は一部を前払金として一括して受領する場合においては、当該前払家賃の算定の基礎が書面で明示されるものであり、かつ、当該前払家賃について終身賃貸事業者が返還債務を負うこととなる場合に備えて国土交通省令で定めるところにより必要な保全措置が講じられるものであること。

八 第四号から前号までに掲げるもののほか、賃貸住宅の管理の方法が国土交通省令で定める基準に適合するものであること。

九 その他基本方針に照らして適切なものであること。

(事業の認可の通知)

第五十九条 都道府県知事は、事業の認可をしたときは、速やかに、その旨を事業の認可を受けた終身賃貸事業者(以下「認可事業者」という。)

に通知しなければならない。

(事業の変更)

第六十条 認可事業者は、当該認可を受けた事業の変更(国土交通省令で定める軽微な変更を除く。)をしようとするときは、あらかじめ、都道府県知事の認可を受けなければならない。

2 前二条の規定は、前項の場合について準用する。

(期間付死亡時終了建物賃貸借)

第六十一条 認可事業者は、事業の認可に係る賃貸住宅(以下「認可住宅」という。)において、第五十八条第四号及び第五号の規定にかかるらず、賃借人となるうとする者(一戸の賃借人となるうとする者が一人以上であるときは、当該賃借人となるうとする者のすべて)から仮に入居する旨の申出があつた場合においては、終身建物賃貸借に先づ、賃借住宅の賃借人となるうとする者が一人以上であるときは、当該賃借人となるうとする者のすべて)から仮に入居する旨の申出があつた場合においては、終身建物賃貸借に先づ、その者を仮に入居させるため定期建物賃貸借をするものであること。

六 賃貸住宅の賃貸の条件が、権利金その他の借家権の設定の対価を受け領しないものであることその他国土交通省令で定める基準に従い適正に定められるものであること。

七 終身にわたって受領すべき家賃の全部又は一部を前払金として一括して受領する場合においては、当該前払家賃の算定の基礎が書面で明示されるものであり、かつ、当該前払家賃について終身賃貸事業者が返還債務を負うこととなる場合に備えて国土交通省令で定めるところにより必要な保全措置が講じられるものであること。

八 第四号から前号までに掲げるもののほか、賃貸住宅の管理の方法が国土交通省令で定める基準に適合するものであること。

九 その他基本方針に照らして適切なものであること。

(事業の認可の通知)

第五十九条 都道府県知事は、事業の認可をしたときは、速やかに、その旨を事業の認可を受けた終身賃貸事業者(以下「認可事業者」という。)

住宅に長期間にわたって居住せず、かつ、当面居住する見込みがないことにより、当該認可住宅を適正に管理することが困難となつたとき。

第六十三条 終身建物賃貸借においては、賃借人は、次のいずれかに該当する場合には、当該賃貸借の解約の申入れをすることができる。この場合は、当該賃借人が死亡した時に申出があつた場合においては、公正証書による等書面によつて契約をする建物の賃貸借(一戸の認可住宅の賃借人が二人以上であるときは、それぞれの賃借人に係る建物の賃貸借)であつて借地借家法第三十八条第一項の規定により契約の更新がないこととする旨が定められた期間の定めがあり、かつ、賃借人が死亡した時に終了するもの(以下「期間付死亡時終了建物賃貸借」という。)をすることができる。

2 前項の規定により引き続き認可住宅に居住する同居者は、認可事業者に対し、從前の建物の賃貸借と同一の家賃を支払わなければならぬ。

2 (同居配偶者等の継続居住の保護)

一 療養、老人ホームへの入所その他のやむを得ない事情により、賃借人が認可住宅に居住することができ難くなつたとき。

二 親族と同居するため、賃借人が認可住宅に居住する必要がなくなつたとき。

三 認可事業者が、第七十二条の規定による命令に違反したとき。

四 当該解約の期日が、当該申入れの日から六ヶ月以上経過する日に設定されているとき。

(強行規定)

一 認可住宅の老朽、損傷、一部の滅失その他の事由により、家賃の価額その他の事情に照らし、当該認可住宅を、第五十八条第二号に掲げる基準等を勘案して適切な規模、構造及び設備を有する賃貸住宅として維持し、又は当該賃貸住宅に回復するのに過分の費用を要するに至つたとき。

第五十九条 都道府県知事は、事業の認可をしたときは、速やかに、その旨を事業の認可を受けた終身賃貸事業者(以下「認可事業者」という。)

同じ。)がそれを知つた日から一月を経過する日までの間(次条第一項に規定する期間内であつて同項又は同条第二項に規定する期間内に同条第一項本文又は第二項に規定する申出を行つたものにあつては、当該賃借人の死亡があつた時から同条第一項又は第二項の規定による契約をするまでの間に限り、当該同居者は、引き続き認可住宅に居住することができる)。

第六十六条 終身建物賃貸借の賃借人の死亡があつた場合において、当該認可住宅に当該賃借人(一戸の認可住宅に賃借人が二人以上いたときは、当該賃借人のいずれか)と同居していたときは、当該賃借人の配偶者又は六十歳以上の親族(当該建物の賃貸借の賃借人である者を除く。以下この条において「同居配偶者等」という。)が、当該賃借人の死亡があつたことを知つた日から一月を経過する日までの間に認可事業者に対し認可住宅に引き続き居住する旨を申出を行つたときは、認可事業者は、当該同居配偶者等と終身建物賃貸借の契約をしなければならない。ただし、当該申出に併せて第六十一条の規定による申出があつたときは、当該同居配偶者等と期間付死亡時終了建物賃貸借の契約をしなければならない。

2 期間付死亡時終了建物賃貸借において定められた期間が満了する前に当該期間付死亡時終了建物賃貸借の賃借人の死亡があつた場合においては、当該賃借人の死亡があつた時から同居者(当該賃借人と同居していた者(当該建物の賃貸借の賃借人である者を除く。))をいう。以下この条において

間に認可事業者に対し認可住宅に引き続き居住する旨の申出を行ったときは、認可事業者は、当該同居配偶者等と当該期間が満了する時まで存続する期間付死亡時終了建物賃貸借の契約をしなければならない。
3 前二項に定めるもののほか、前二項に規定により契約する建物の賃貸借の条件については、従前の建物の賃貸借と同一のもの（前払賃貸の額については、その算定の基礎が従前の前払賃貸と同一であるもの）とする。
（借賃改定特約がある場合の借地借家法の特例）

第六十七条 借地借家法第三十二条の規定は、終身建物賃貸借において、借賃の改定に係る特約がある場合には、適用しない。
（譲渡又は転貸の禁止）
第六十八条 認可住宅の賃借人は、その借家権を譲渡し、又は転貸してはならない。
（助言及び指導）
第六十九条 都道府県知事は、認可事業者に対し、基本方針を勘案し、認可住宅の管理に関する必要な助言及び指導を行うよう努めるものとする。
（報告の微収）
第七十条 都道府県知事は、認可事業者に対し、認可住宅の管理の状況について報告を求めることができる。
（地位の承継）
第七十一条 認可事業者の一般承継人は、当該認可事業者が有していた事業の認可に基づく地位を承継する。
2 前項の規定により事業の認可に基づく地位を承継した者は、遅滞なく、都道府県知事にその旨を届け出なければならない。
3 認可事業者から認可住宅の敷地の所有権その他当該認可住宅の整備及び管理に必要な権原を取得した者は、都道府県知事の承認を受けて、当該認可事業者が有していた事業の認可に基づく地位を承継することができる。（改善命令）

第七十二条 都道府県知事は、認可事業者が第五十八条各号に掲げる基準に適合して認可住宅の管理を行っていないと認めるときは、当該認可事業者に対し、相当の期限を定めて、その改善に必要な措置をとるべきことを命ずることができる。
（事業の認可の取消し）
第七十三条 都道府県知事は、認可事業者が次の各号のいずれかに該当するときは、事業の認可を取り消すことができる。
一 第七十二条第二項の規定に違反したとき。
二 前条の規定による命令に違反したとき。
三 不正な手段により事業の認可を受けたとき。
2 第五十九条の規定は、都道府県知事が前項の規定による取消しをした場合について準用する。
（事業の廃止）
第七十四条 認可事業者は、当該認可を受けた事業を廃止しようとするときは、都道府県知事にその旨を届け出なければならない。
2 事業の認可は、前項の規定による届出があった日から将来に向かってその効力を失う。（事業の認可の取消し等後の建物賃貸借契約の効力）
第七十五条 前二項の規定による事業の認可の取消し若しくは事業の廃止又は第七十二条第三項の規定による承認を受けないでした認可住宅の管理に必要な権原の移転は、当該取消し若しくは廃止又は権原の移転前にされた建物賃貸借契約の効力に影響を及ぼさない。ただし、借地借家法第三章の規定により賃借人に不利なものとして無効とされる特約については、この限りでない。

第六章 加齢対応構造等を有する住宅への改良に対する支援措置
（公庫法の特例）
第七十六条 公庫法第十七条第五項の規定による賃付金で高齢者（国土交通省令・財務省令で定めた年齢以上の者に限る。以下この条において同じ。）が自ら居住する住宅について行う改良の実施する方法その他の事項についての支援業務の実施に関する計画が、支援業務の適確な実施のために適切なものであること。
一 前号の支援業務の実施に関する計画を適確に実施するに足りる経理的及び技術的な基礎を有するものであること。
二 前号の支援業務の実施に関する計画を適確に実施するに足りる経理的及び技術的な基礎を有するものであること。
三 役員又は職員の構成が、支援業務の公正な実施に支障を及ぼすおそれがないものであること。
四 支援業務以外の業務を行っている場合には、その業務を行って支援業務の公正な実施に支障を及ぼすおそれがないものであること。
五 前各号に定めるもののほか、支援業務を公正かつ適確に行うことによって支援業務の実施に支障を及ぼすおそれがないものであること。
（指定の公示等）
第七十七条 次条に規定する高齢者居住支援センターは、高齢者（国土交通省令で定める年齢以上の者に限る。以下この条において同じ。）が自ら居住する住宅について行う改良（改良後の住宅が国土交通省令で定める基準に適合する加齢対応構造等を有するものとする）をするものに限る。）に必要な資金の貸付けであつて当該高齢者（一人以上の高齢者が共同で貸付けを受けた場合にあっては、当該一人以上の高齢者のすべて）の死亡時に一括償還をする方法によるものを行つた国土交通省令で定める金融機関の要請に基づき、当該貸付けに係る債務を保証することができる。
（第七章 高齢者居住支援センター）
第七十八条 国土交通大臣は、高齢者の居住の安定の確保を支援することを目的として民法（明治二十九年法律第八十九号）第三十四条の規定により設立された法人であつて、第八十条に規定する業務（以下「支援業務」という。）に関し次に掲げる基準に適合すると認められるものを、その申請により、高齢者居住支援センター（以

要な資金の死亡時一括償還の方法による貸付けに係る債務の保証すること。

三 高齢者の居住の安定の確保に関する情報及び資料の収集、整理及び提供を行うこと。

四 高齢者の居住の安定の確保に関する調査及び研究を行うこと。

五 前各号に掲げる業務に附帯する業務を行うこと。

(業務の委託)

第八十一条 センターは、国土交通大臣の認可を受けて、前条第一号及び第二号に掲げる業務(以下「債務保証業務」という。)のうち債務の保証の決定以外の業務の全部又は一部を金融機関その他他の者に委託することができる。

2 金融機関は、他の法律の規定にかかわらず、前項の規定による委託を受け、当該業務を行うことができる。

(債務保証業務規程)

第八十二条 センターは、債務保証業務に関する規程(以下「債務保証業務規程」という。)を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならぬ。これを変更しようとするときも、同様とす

れる。

2 債務保証業務規程で定めるべき事項は、国土交通省令で定める。

3 国土交通大臣は、第一項の認可をした債務保証業務規程が債務保証業務の公正かつ適確な実施上不適当となつたと認めるときは、その債務保証業務規程を変更すべき」と命ずることができる。

(事業計画等)

第八十三条 センターは、毎事業年度、国土交通省令で定めるところにより、支援業務に係る事業計画及び收支予算を作成し、当該事業年度の開始前に(指定を受けた日の属する事業年度においては、その指定を受けた後遅滞なく)、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 センターは、毎事業年度、国土交通省令で定

めるところにより、支援業務に係る事業報告書及び収支決算書を作成し、当該事業年度経過後三月以内に、国土交通大臣に提出しなければならない。

(区分経理)

第八十四条 センターは、国土交通省令で定めるところにより、次に掲げる業務ごとに経理を区分して整理しなければならない。

一 第八十条第一号に掲げる業務及びこれに附帯する業務

二 第八十二条第一号に掲げる業務及びこれに附帯する業務

三 第八十三条第二号及び第四号に掲げる業務並びにこれに附帯する業務

(帳簿の備付け等)

第八十五条 センターは、国土交通省令で定めるところにより、支援業務に関する事項で国土交通省令で定めるものを記載した帳簿を備え付け、これを保存しなければならない。

2 前項に定めるもののほか、センターは、国土交通省令で定めるところにより、支援業務に関する書類で国土交通省令で定めるものを保存しなければならない。

(監督命令)

第八十六条 国土交通大臣は、支援業務の公正かつ適確な実施を確保するため必要があると認めるとときは、センターに對し、支援業務に関し監督上必要な命令をすることができる。

(報告、検査等)

第八十七条 国土交通大臣は、支援業務の公正かつ適確な実施を確保するため必要があると認めるとときは、センターに對し支援業務若しくは資産の状況に關し必要な報告を求め、又はその職員に、センターの事務所に立ち入り、支援業務の状況若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させ、若しくは関係者に質問させることができるものとする。この場合においては、この法律中都道府県知事に關する規定は、指定都市等の長に関する規定として指定都市等の長に適用があるものとする。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す證明書を携帯し、関係者に提示し

なければならない。

3 第一項の規定による権限は、犯罪捜査のため認められたものと解釈してはならない。

(指定の取消し等)

第八十八条 国土交通大臣は、センターが次の各号のいずれかに該当するときは、その指定を取り消すことができる。

一 第七十九条第二項及び第八十三条から第八十五条までの規定に違反したとき。

二 第八十二条第一項の認可を受けた債務保証業務規程によらないで債務保証業務を行ったとき。

三 第八十二条第三項又は第八十六条の規定により不正な手段により指定を受けたとき。

四 第七十八条各号に掲げる基準に適合していないと認めるとき。

五 センター又はその役員が、支援業務に関し著しく不適当な行為をしたとき。

六 不正な手段により指定を受けたとき。

第七十条 センターは、前項の規定により指定を取り消したときは、その旨を公示しなければならない。

(国土交通大臣の権限)

第八十九条 この法律に規定する国土交通大臣の権限は、国土交通省令で定めるところにより、その一部を地方整備局長又は北海道開発局長に委任することができる。

(大都市等の特例)

第九十条 この法律中都道府県知事の権限に属する事務(第二章及び第五十五条第二項において準用する公営住宅法第四十五条第三項に規定する事務並びに地方自治法第一百五十二条の十九第一項の指定都市(以下「指定都市」という。)又は同法第二百五十二条の二十一第一項の中核市(以下「中核市」という。)が終身賃貸事業者である場合の第五章に規定する事務を除く。)は、指定都市及び中核市においては、当該指定都市又は中核市(以下「指定都市等」という。)の長が行

うものとする。この場合においては、この法律中都道府県知事に關する規定は、指定都市等の長に関する規定として指定都市等の長に適用があるものとする。

四 第九章 罰則

第九十一条 次の各号のいずれかに該当する者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

一 第二十一条第一項の規定に違反して、その職務に關し知り得た秘密を漏らし、又は自己の利益のために使用した者

二 第二十七条第二項の規定による登録事務の停止の命令に違反した者

三 第四十二条第一項の規定による補助を受けた認定事業者であつて、当該補助に係る高齢者向け優良賃貸住宅についての第三十九条の規定による都道府県知事の命令に違反した者は、三十万円以下の罰金に処する。

四 第四十四条第一項の規定による罰金に処する。

五 第九十二条次の各号のいずれかに該当する者は、二十万円以下の罰金に処する。

二 第四十二条第一項の規定に違反した者

三 第九十三条次の各号のいずれかに該当する者は、二十万円以下の罰金に処する。

一 第二十三条第一項又は第八十五条第一項の規定に違反して、帳簿を備え付けず、帳簿に記載せず、若しくは帳簿に虚偽の記載をし、又は帳簿を保存しなかつた者

二 第二十三条第二項又は第八十五条第二項の規定に違反した者

三 第二十五条第一項、第三十七条、第七十条又は第八十七条第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

四 第二十五条第一項又は第八十七条第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者

五 第二十五条第一項又は第八十七条第一項の規定による質問に対しても答弁せず、又は虚偽の答弁をした者

六 第二十六条第一項の規定による許可を受け

ないで登録事務の全部を廃止した者
第九十四条 法人の代表者又は法人若しくは人の
代理人、使用人その他の従業者がその法人又は
人の業務に関して前二条の違反行為をした場合
においては、その行為者を罰するほか、その法
人又は人に対しても各本条の罰金刑を科する。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して四月
を超えない範囲内において政令で定める日から
施行する。ただし、第二章、第三十五条第一
項、第四十条第一項第一号(第三十五条第一項
に係る部分に限る)、第六章、第七章、第九十
一条並びに第九十三条第一号、第二号、第三号
(第二十五条第一項及び第八十七条第一項に係
る部分に限る)及び第四号から第六号までの規
定(次条において「第二章等の規定」という。)
は、公布の日から起算して六月を超えない範囲
内において政令で定める日から施行する。
(経過措置)

第二条 第二章等の規定の施行前に入居者の募集
を行った高齢者向け優良賃貸住宅についての第
三十五条第一項の規定の適用については、同項
中「入居者の募集に先立ち」とあるのは、「第二
章の規定の施行後遅滞なく」とする。
2 この法律の施行の日から第二章等の規定の施
行の日までの間における第三十五条第一項の規
定の適用については、同項中「入居者の募集に
先立ち」とあるのは、「第二章の規定の施行後遅
滞なく」とする。
(不動産登記法の一部改正)

第三条 不動産登記法(明治三十二年法律第二十
四号)の一部を次のように改正する。
第一百三十一条第一項中「第三十九条第一項」
下に「若クハ高齢者の居住の安定確保に関する
法律(平成十三年法律第 号)第五十六条」
を加え、「同法を借地借家法に改め、同条第
二項の次に次の二項を加える。

高齢者の居住の安定確保に関する法律第五十
六条ノ定アル賃借権ノ設定ノ登記ヲ申請スル

場合ニ於テハ申請書ニ同条ノ書面ヲ添附スル
コトヲ要ス但登記原因ヲ証スル書面ガ執行力
(沖縄振興開発金融公庫法の一部改正)

第五条 沖縄振興開発金融公庫法(昭和四十七年
法律第三十一号)の一部を次のようにより改正す
る。

第三十五条第一項中「の貸付けを受けた者で
同号ハの規定に該当するもの」を「その他政令で
定める資金の貸付けを受けた者で同号ハ又はヘ
の規定に該当するもの(同号への規定に該当す
るものにあつては、政令で定めるものに限
る。)」に改める。

第三十七条第一項中「同号ハ、ニ又はホ」を

「同号ハからまで」に改め、「該当するもの」の
下に「(同号への規定に該当するものにあつて
は、政令で定めるものに限る。)」を加える。

理由
高齢者の居住の安定の確保を図るため、高齢者
の円滑な入居を促進するための賃貸住宅の登録制
度を設けるとともに、良好な居住環境を備えた高
齢者向けの賃貸住宅の供給を促進するための措置
を講じ、併せて高齢者に適した良好な居住環境が
確保され高齢者が安定的に居住することができる
賃貸住宅について終身建物賃借制度を設ける等
の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案
を提出する理由である。

アル判決ナルトキハ此限ニ在ラズ
(地方自治法の一部改正)

第四条 地方自治法の一部を次のように改正す
る。

別表第一に次のように加える。

第五十五条第二項において準用する公営住宅法第四十五条
号

高齢者の居住の安定確保に関する法律第五十
六条ノ定アル賃借権ノ設定ノ登記ヲ申請スル
場合ニ於テハ申請書ニ同条ノ書面ヲ添附スル
コトヲ要ス但登記原因ヲ証スル書面ガ執行力
(沖縄振興開発金融公庫法の一部改正)

第五条 沖縄振興開発金融公庫法(昭和四十七年
法律第三十一号)の一部を次のようにより改正す
る。

第五十五条第二項において準用する公営住宅法第四十五条
号

事務

第五十五条第二項において準用する公営住宅法第四十五条
号

第三項の規定により都道府県が処理することとされている
る。

平成十二年二月二十八日印刷

平成十三年三月一十九日發行

衆議院事務局

印刷者 財務省印刷局