

第百五十一回国  
参議院国土交通委員会會議録第四号

平成十三年三月二十七日(火曜日)

午前十時一分開会

委員の異動

三月二十七日

辞任

北澤 俊美君  
筆坂 秀世君

補欠選任

藤井 俊男君  
大沢 辰美君

出席者は左のとおり。

委員長  
理事

今泉 昭君

委員

鈴木 政二君  
田村 公平君  
寺崎 昭久君  
森本 晃司君  
緒方 靖夫君

泉 信也君  
岩井 國臣君  
坂野 重信君  
中島 啓雄君  
野沢 三三君  
長谷川道郎君  
松谷蒼一郎君  
山内 俊夫君  
脇 雅史君  
佐藤 雄平君  
藤井 俊男君  
前川 忠夫君  
山下八洲夫君  
統 訓弘君  
大沢 辰美君  
洲上 貞雄君  
田名部匡省君

國務大臣

国土交通大臣

戸田 邦司君  
島袋 宗康君

副大臣

国土交通副大臣

高橋 一郎君

国土交通副大臣

泉 信也君

大臣政務官

国土交通大臣政務官

今村 雅弘君

事務局側

常任委員会専門員

警察庁長官官房審議官

総務大臣官房審議官

農林水産省農林振興局長

経済産業大臣官房審議官

国土交通省都市・地域整備局長

国土交通省道路局長

国土交通省鉄道局長

政府参考人

警察庁長官官房審議官

総務大臣官房審議官

農林水産省農林振興局長

経済産業大臣官房審議官

国土交通省都市・地域整備局長

国土交通省道路局長

国土交通省鉄道局長

事務局側

常任委員会専門員

警察庁長官官房審議官

総務大臣官房審議官

農林水産省農林振興局長

経済産業大臣官房審議官

国土交通省都市・地域整備局長

国土交通省道路局長

国土交通省鉄道局長

政府参考人

警察庁長官官房審議官

総務大臣官房審議官

農林水産省農林振興局長

経済産業大臣官房審議官

国土交通省都市・地域整備局長

○住宅金融公庫法等の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)  
○高齢者の居住の安定確保に関する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(今泉昭君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 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審査のため、本日の委員会に警察庁長官官房審議官、農林水産省農林振興局長佐藤雄平君、経済産業大臣官房審議官、国土交通省都市・地域整備局長板倉英則君、国土交通省道路局長大石久和君、国土交通省鉄道局長安富正文君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

最初に、踏切改良法の関係について質問をさせていただきます。

踏切の改良法については、昭和三十六年に初めて制定をされまして、七回の改正を経て今回が八回目というところでございますが、最初から四十年たっているわけでございますが、その間に、踏切の数にして七万一千カ所というのが三万六千カ所になったとか、立体交差化が千八百カ所近くになっているとか、多大の成果を上げられてきたわけでございますけれども、特に注目すべきは、昭和三十五年には四千三百六十六人であったのが平成十一年には二百九十二人ということで二十分の一近くになっているという、画期的な成果を上げられたということで、今までの御努力に感謝いたしますとともに、今回の五カ年計画でも副大臣のリーダーシップのもとに精力的にお願いをいたしたいと思っておりますが、これからの五カ年計画の内容について、現段階でどのようなことを考えておられるのか。

いわゆるボトルネック踏切を十年間に半減というところで、五百カ所ぐらい立体交差化するという御計画のようでございますけれども、過去二十年間に立体交差、大体千六百カ所ぐらいできておるので数字だけで見ると五年間で五百カ所というのはやや少ないのかなというような感じもしておりますけれども、その辺も含めて、今後の御計画について教えていただければありがたいと思っております。

○國務大臣(島千景君) 今の日本の物流を考えますと、まさにこのボトルネックというのが大きな物流の障害になっていることは先生御指摘のとおりでございます。中島先生が今おっしゃいましたように、今回は第七次の改革でございますけれども、大きく申し上げますと、この踏切の事故防

止総合対策の改定にあわせましては、現在検討中ではございませんけれども、私たちの目標といたしましては、現段階では、御存じのとおり、連続の立体交差の完成の延長を約百キロメートルに、そして独立の立体交差の完成箇所を約百六十力所にしようというふうに考えております。

そして、構造改良の完成箇所の約千二百力所等々の計画をしておりますけれども、御存じのとおり、大体一万台の自動車が増えで五時間停車しているという、こういう計算になっておりまして、まことに私は今の二十一世紀型の物流のためには何としてもこれを改良しなければいけない、そう思っておりますけれども、このボトルネック、御存じのとおり、交通量が五万台以上というものは、私は一万台の自動車が五時間と申しましたけれども、五万台以上のものがほとんど閉鎖時には四十分以上とまっているわけでございまして、本間に時間のロスと経済ロスというものは大きなものがあると、私はこう認識しております。特に、これが大都市部の市街地に集中しているということも私は大きな問題になっていると思っております。

そして、このボトルネックの踏切解消のために立体交差の事業計画、この事業計画におきましても鉄道沿線の住民の移転というのが、周りの方の御協力が必要でございまして、周りの方で、これも含めまして関係者間の利害関係に最大の調整をしていきたいと。それでなければ、ただ踏切ではなくて両サイドの住民の皆さんの御協力が必要でございまして、私たちがお互いに話し合っているということを考えております。

また、規模の大きな予算を確保する必要があること、あるいは狭い空間での施工を余儀なくされるところ。限られた時間でこれは作業をするわけでございまして、そういう意味では大変長期の、三倍ぐらいの時間がかかるんですね、最初につくるのではなくて、いらっしゃる方に立ち退いていただき、そして電車を通しながらということで、本

当に時間がかかるんですけれども、しかしながらそれをなるべく早期にやっていきたいということ、今般は、皆さん方御承知のとおり、もう発表しましたけれども、千力所の約半分でございますけれども、十年間で半分は全部改良してしまおうということを目標にいたしております。

そして、予算といたしまして、今回は大きな予算をつけさせていただきまして、特別に私たちは、昨年の事業中の六十三力所、これ連続立体交差事業をしたんですけれども、平均の事業費は五百二十七億円にかかっておりますけれども、この平均工期というのを、用地買収及び工事としましては約十四年かかっているものもあるんですけれども、これではいけないということで、少なくとも十年で半分は達成しようという目標を立てて頑張っておりますので、ぜひ二十一世紀型の物流のためにもこれを解消していきたい、また多くの皆さんが時間と経済ロスというものをなくしていただくために最大限の努力をしたいと思っております。

○中島啓雄君 ありがとうございます。大臣のリーダーシップのもとにぜひ精力的にお願いをいたしたいと思っております。

ところで、踏切事故というのは絶滅しようと思えば絶滅できるわけですね。要は、踏切をなくしてしまえばいいわけでありまして、といっても全部立体交差化なり統廃合をするというのは現実的には財源の制約等もございまして、立体交差化に加えて構造改良とか保安設備の整備というものがあつて、いわゆる無防備踏切といいますが、保安設備が何もなかった踏切というのは激減しておりますけれども。

実は、道路法の三十一条を見ますと、道路と鉄道、この場合は国道でございまして、国道と鉄道が交差する場合には、やむを得ない場合を除いては立体交差としなければならぬというものが本則になっておるわけでございまして、この辺の姿勢については今後とも変わりないということだろうと思いますが、その辺について大臣の御見

解をお聞かせいただければと思います。

○国務大臣(国土交通大臣) 今、中島先生がおっしゃいましたように、道路法の第三十一條、これによりますと、御存じのとおり、道路の交通量または鉄道の運轉回数が少ない場合、地形上やむを得ない場合、工事による費用がこれによる利益を著しく超える場合など一定の場合を除くほかは立体交差とすること、こう明記してございまして、私どもそれに従ってなるべくそれを推進していこうというふうな努力はしておりますけれども、少なくとも、踏切事故を完全に防止するためには、まあ今、先生はすべての踏切をやめちゃえばいいという御冗談もおっしゃいましたけれども、まさにそのとおりだと思っておりますけれども、私たちは立体交差をすることが理想ではございまして、財政面あるいはいろいろなこと、多額の費用、先ほども申しました、一カ所で大体平均五百二十七億円と申しましたけれども、その費用等々を考へまして、仮に三万個を超える踏切を短時間にすべて立体交差化するということは現実的には極めて困難だということは先生にも御理解賜れることだろうと思っております。

けれども、その中でも立体交差化が少なくとも本筋との姿勢に変わりはありませんので、私たちは立体交差につきましても重点的には危険度の高い踏切からまず手をつけていく、それが交通事故をなくする一番大きなことであろうと思っております。この危険度の高い踏切道というのを全部調査いたしまして、列車の回数が多くてかつ自動車交通量が多い踏切というふうな規定いたしましたところを重点的にやっていきたいと、そのように努力しておるところでございまして。

○中島啓雄君 ありがとうございます。次に、構造改良について若干お尋ねをいたしましたと思いますが、平成八年に、当時の建設省だと思いますが、踏切道の拡幅に係る指針というのを出されまして、その指針によりまして、当面、以下のものに限定をしてやるというようなことで、踏切道に歩道がないかまたは歩道が狭小な場合の

歩道整備、それから標準幅員で二車線までの道路拡幅、それから立体交差化の工事施行協定が結ばれている場合の一次的な道路拡幅というふうなことに拡幅というのは限定をするんだというふうに言われております。

といいますのは、例えば二車線までの拡幅というのはある意味で当然かと思っておりますけれども、四車線にするような場合には当然立体交差化なんだろうと思っておりますが、この辺のお考えに変わりはないのかどうかということ。

それからもう一つ、細かい指針の中で道路の幅と踏切の幅は原則的には同じ幅だというような指針がございましてけれども、現実問題、例えば駅に隣接した踏切のような場合は歩行者が非常に多くて、踏切が上がりまして歩行者がどつと来る、自動車もどつと来る、そうしますと歩行者は自動車に追い出されて線路の砂利を歩いているというふうなケースも多々あるわけでありまして、歩道の設置というふうなことにについては必ずしも道路の幅にこだわらずに弾力的に措置をしていただければいけないかと思っておりますが、その辺も含めて教えていただければと思います。

○政府参考人(大石久和君) 踏切道の拡幅についてお尋ねでございます。踏切道の拡幅につきましては、一日当たりの踏切交通遮断量が二千台以上であり、かつ踏切道における車道幅員と踏切道に接続する道路の車道幅員の差が一メートル以上のもの、あるいは鉄道と道路の交差角が四十度未満のものなど、及び構造の改良により事故の防止に著しく効果のあるものという基準で省令で定めておりまして、これに基づきまして国土交通大臣が指定していくということになっております。

なお、平成八年に、今、先生お尋ねの踏切道の拡幅に係る指針では、踏切道に歩道がないかまたは歩道が狭小な場合の歩道整備、二車線までの道路拡幅、立体交差化の工事施行協定が結ばれている場合の一次的な道路拡幅について、近隣の踏切道を統廃合しない場合でも拡幅が進められるよう

なおります。踏切道の拡幅につきましては、一日当たりの踏切交通遮断量が二千台以上であり、かつ踏切道における車道幅員と踏切道に接続する道路の車道幅員の差が一メートル以上のもの、あるいは鉄道と道路の交差角が四十度未満のものなど、及び構造の改良により事故の防止に著しく効果のあるものという基準で省令で定めておりまして、これに基づきまして国土交通大臣が指定していくということになっております。

措置したところでございます。

このうち、御指摘のように歩道がないかまたは歩道が狭小な場合の歩道整備につきましては、その緊急性にかんがみ、近隣の踏切道の統廃合とは一切関係なく踏切の拡幅が進められるように措置しようとしておられるところでございます。このような措置を通じて円滑に踏切道の拡幅ができるよう進めていきたいと思っております。

また、今般の法改正に合わせまして、歩道がないかまたは歩道が狭小な場合の歩道整備につきましては、その緊急性にかんがみ指定の対象となるよう指定基準、これは省令でございますが、を見直すことといたしております。

○中島啓雄君 ありがとうございます。ぜひよろしくお願いいたします。

次に、立体交差の指定基準等について伺いをいたしますが、踏切道の立体交差その他については構造に関する省令というのがあります。立体交差について申しますと平成十二年度末における一日当たりの踏切交通遮断量が一万台時以上になると認められるものというように定めになっております。

ところで、今回の五カ年計画の一つの考え方として、いわゆるボトルネック踏切ということで、これはピーク時四十分以上遮断もしくは五万台時ということですね。一見するとちょっと本来の指定基準より大分上回っているような感じがいたします。まずわけがございしますが、これは現実問題、いろいろ都市側としては駅の両側がふさがれては困るので早く立体交差化をしてみたいとか、あるいは場所によってはいわゆる車両の入れかえ等で長時間ふさがれてしまうとかそういうケース、あるいは歩行者が多い場合の拡幅のケースとか、いろいろなケースがございしますので、この指定基準と、今回いわゆる五万台時、四十分というものの関係でございすけれども、指定基準そのものを今後変えられていくのかどうか。

ではこの辺は弾力的に取り扱っていただきたいという面も多々あるのではないかと思いますので、その辺のお考え方を聞かせていただければと思います。

○政府参考人(大石久和君) 今お尋ねがございした踏切道改良促進法第三条第一項の規定により、立体交差化を実施すべきものとして国土交通大臣が指定を行う踏切道は、省令におきまして一日当たりの交通遮断量が一万台時以上のものあるいは一般国道であるものを対象といたしておりますが、これらに該当いたします踏切は全国に踏切三万三千ほどある中で三千八百力所も存在いたしております。

現段階では、まずこの指定基準に該当するものの中から早急に改良していくということが必要なのではないかと考えてございます。この省令に基づく基準における対象箇所数、十分な母集団があるというように考えてございますが、今回の当該指定基準に該当するものの中で、踏切道改良促進法の改正により導入することとしたしました都道府県知事の申し出制度によりまして、国土交通大臣の指定が地域の実情を反映できるよう弾力的に運営していくようにしていきたいと考えております。

○中島啓雄君 ぜひよろしくお願いをいたします。

次に、今回新設されました申し出制度あるいは裁定ということについてお尋ねをしたいと思います。まず、申し出については、都道府県知事が改良することが必要と認められる場合には、その踏切道について指定すべき旨を国土交通大臣に申し出ることができると。それから、鉄道事業者と道路管理者等との協議が成立しないときは裁定を申し出ることができると。こういうことで鉄道事業者あるいは地元の見解を聞きながら地元の発案によって申し出ができる。それによって協議が促進される、かつ踏切改良も促進されるという効果があるんだと思いますが、その辺の効果についてどういうふうに考えておられるのか。

現実問題、鉄道事業者なり地元との協議ということについても今いろいろな協議の機関を拡充すると、調整連絡会議であるとかあるいは総合整備計画調査というようなことで拡充をされるというふうに聞いておりますけれども、従来とか都市側と鉄道側との連絡が必ずしもしっくりいっていかなくて、都市側としては先に都市計画で道路の方を拡幅してしまった、踏切は狭いままであるというふうなことで取り残されているというふうなケースもございすので、今後の運用としてやはりこういう協議の場というのをぜひ拡充していただいて、それぞれ協議の上でうまく踏切の改良が促進できるようにということを考えていただきたいと思います。

○政府参考人(安富正文君) 先生から今御指摘ございましたように、本法案で都道府県知事の申し出制度、それから大臣による裁定制度というものを創設することになっております。

これは、従来は地域の実情を直接取り入れた、あるいは鉄道事業者と道路管理者の調整を行うという制度がなかったために、どちらかというとまず鉄道事業者と道路管理者間で調整が整ったものを中心に改良の指定をしていくというふうなことになるんじゃないかと思っております。

今般、このような申し出制度を設けることによりまして、より地域の実情に即して緊急に改良を必要とする踏切道の指定が可能となるというふうなことであります。さらには、道路行政、鉄道行政の双方を所管する国土交通大臣が裁定するという制度を設けることによりまして、改良計画の作成というものが円滑に行われるという効果があるというふうなことであります。これによりまして、地域の実情に即した踏切道の改良がより円滑に推進されるというふうな我々としても期待しているところでございます。

それから、もう一つ先生の方から御指摘ございました地域における踏切道の調整連絡会議、いわゆる協議をする組織でございますが、これは従来地方の部局単位で設置されておりましたけれども、これをより緊密に行うということで県単位で設置しまして、これには当然鉄道事業者を加えまして、さらには都道府県それから都道府県の公安委員会等も加えた形で、より地域に密着した関係者間の調整の円滑化を図られるようにしていきたい。そのために、例えば都市計画道路等についても事前に鉄道事業者にも十分情報が入るような仕組みにしていきたいというふうなことを考えております。

○中島啓雄君 ありがとうございます。

次に、財源負担の問題について若干お尋ねをしたいと思います。

踏切道改良のための財源負担のルールとしてはいわゆる運建協定というふうなことで基本的には定められておるわけでございますけれども、例えば立体交差化についていいますと、都市地域によって五割ないし一四割の負担だと。平均すれば約一割ぐらいの負担ということでありまして、それだけ見ますと鉄道側の負担が少なくなっているように見えますけれども、先ほど大臣がおっしゃったように、一カ所五百億とか高いものは千億以上かかるようなケースもございすから、そうすると一割といってもかなりの金額であるということになりますので、その辺の鉄道側の負担というものがかなり重いということで、今後、例えば今複線の区間を複々線にする、そして連続立体交差にするというふうなプロジェクトの場合、例えば中央線の三鷹―立川間あるいは三鷹―八王子間というふうなところは今複線の立体交差化が計画されておるわけですが、交通需要から見れば当然複々線の立体交差にすべきであらうと。

ところが、複々線の増設部分については全部鉄道事業者が負担するということになりますので、その辺については今度鉄道側ではいわゆる上下分離というふうな仕掛けも導入されましたけれども、

そういった仕掛けを応用していただいて、ぜひ踏切の立交化についても考えていただきたい。同様なことはローカル線の踏切の拡充についても言えるわけでございますので、その辺の問題について今後前向きに取り組んでいただきたいと思います。御見解を伺わせていただければと思います。

○副大臣(泉信也君) 今、先生お尋ねの線増事業と連続立体交差事業が同時に進んでおるような場合についてはこれから我々も検討すべき余地が残されておる、このように考えるわけですが、おくれて線増事業が来るといような場合は、線増事業そのものはいわゆる鉄道事業者が需要をどう賄うかという考え方で必要な線増事業を行うわけですから、このことと連続立体交差事業とは区別して議論をすべきではないか、私どもはそう整理をさせていただいておるわけです。

複々線化等の線増事業につきましては、いわゆる鉄道事業者側の投資判断によるところが大きいわけですから、御承知のように特定都市鉄道整備積立金制度、特種制度というものの、あるいは鉄建公団の民鉄線制度、いわゆるP線の制度等によって支援を図っておるわけでございます。

鉄道事業者が線増事業をする場合にはこうした制度を活用していただく以外に現在のところ特段の手当てをするということとは、制度として整っておりませんが、先生御指摘の線増事業と立体交差事業を共同で行くというようなケースが出てまいりました場合には、財政が大変厳しい事情でございまして、今直ちにこういう方法があるということは申し上げかねますが、鉄道事業者の御意向も踏まえながら、財政支援が可能かどうか今後検討させていただきたいと思っております。

○中島啓雄君 ありがとうございます。

同時施行の場合とおくれて施行の場合で、おくれた場合はこれは鉄道事業者の発案なんだからという御趣旨でございましたけれども、これはやっぱり社会資本の整備あるいは都市の通勤を快適化するという意味で、必ずしも鉄道事業者として採算に合わなくてもやっぱり社会的なニーズ

としてやらざるを得ないという面もございまして、その辺については今後ぜひ前向きに御検討をお願いしたいと要望をいたしておきます。

それから、総務省と農水省にお尋ねをいたしますが、同じような財源負担の問題で、地方自治体の負担については、県の場合は九割程度が起債が認められるというように比較的スムーズなんですが、市町村の負担になるとなかなか財源負担のルールが不明確で、とかく市町村の負担の仕方でもなかなか鉄道事業者が思ったとおり財源がもらえないというようなケースも出ておりますので、その辺について今後どう措置されるか。

それから、農水省の方には、いわゆる農道が宅地転用等々で現実には商業施設ができたり、それで交通量がふえるというようなことがございまして、けれども、それに伴って踏切改良が必要だということの負担方式が必ずしも明確でないというように、なこともございまして、今後前向きの考え方をさせていただきたいと思うんですが、お考えを聞かせていただければと。簡単に結構でございます。

○政府参考人(龍野欣彌君) 踏切道の整備につきましての地方団体の負担に対する財政措置についてのお尋ねでございます。

このことにつきましては、基本的には道路事業なりあるいは都市計画事業としての財源スキームが既にございまして、この財源スキームにのっとって対応していくという考え方に立ってございまして、具体的には、都道府県事業につきまして、単位費用による交付税措置とあわせて、地方財源の不足に対処するために発行いたします財源対策債を充当し、その元利償還金に対して交付税措置を行うということでございます。

それから、ただいま御指摘ございました市町村事業でございまして、道路事業の場合は都道府県と同じような措置で対応するというところでございまして、都市計画事業につきましては、市町村の独自の財源として都市計画税がございまして、この部分から、この部分を勘案いたしました上で

財源対策債の充当を行わざるを得ない。そのために若干充当率が低くならざるを得ないということもございまして、この点については制度上やむを得ないのかなというふうにも考えております。いずれにいたしましても、事業の実施に今後とも支障がないよう、地方財政に対する措置につきまして適切に対処してまいりたいというふうに考えております。

○政府参考人(佐藤準君) 農道についてのお尋ねでございます。

農道事業そのものはすべてが補助事業でございまして、そういう意味では農道そのものは道路法上の道路ではございませんけれども、いわゆる新設、建設する場合には、先ほど先生おっしゃられました運建協定というように準じて協議をさせていただいて、それにのっとって事業実施を行っていくという状況でございます。これについては特段支障があるというふうな話も聞いておりません。

ただ、先ほど先生おっしゃいましたように、いわゆる農道ができ上がった後、周辺が開発されて、そしていわゆる農道機能ではないような形になってきている、よっていろいろな改良工が必要になるというふうなお話かと思っております。

農道事業の場合ですと、でき上がりますとそれが市町村または県というふうな形の管理になっておりまして、いわゆる周辺の開発等が行われますと市町村道に改めて道路法の道路に認定をするとか、そういうような措置がされていると思っております。その中で、やはり道路の管理者と鉄道事業者の方々が協議をさせていただくというふうなことがあると思っております。

○中島啓雄君 ありがとうございます。ぜひ前向きにお願いをいたしたいと思います。

次に、警察庁にお尋ねをいたしますが、踏切の一たん停止の問題などでございまして、道路交通法上は、車両は踏切の手前で一たん停止をして安全を確認して渡らねばならないと、こういうことになっておるんですが、どうも、これは衆議院の

原田義昭先生の御提案という御調査なのでございますが、一たん停止義務があるのは日本と韓国ぐらいだと。韓国も、どうも日本のまねをしてきたというので余り根拠がないらしいと。欧米各国では一たん停止義務というのとはほとんどない。一たん停止を廃止することによる効果の方がよほど環境、エネルギー問題、あるいは交通混雑の回避という面でもいいのではないかと。踏切保安設備がこれだけ進歩しているときに、踏切保安設備が危ないからという理由で一たん停止義務をいつまでもやるというのはいかがなものかと。

こういうことでございまして、原田先生の試算によると、年間二百五十万キロリットルから三百万キロリットルぐらいの燃料が節約できるのではないかと。一リッター百円といたしますと、実に二千億から三千億円の節約ができるという試算もございまして、今、交通信号機というふうな設備もございまして、一たん停止の廃止についてはぜひ前向きに御検討をいただきたいと思いますのでございまして、御検討状況を聞かせていただければと思います。

○政府参考人(廣憲夫君) 踏切における交通事故は、減少傾向にはありますけれども平成十二年中は百二十八件発生しておりまして、そのうち死亡事故が五十四件に上るなど、一般の交通事故に比べてまして致死率が極めて高いという特徴がございまして。

中でも、安全確認を十分に行わずに漫然と踏切に進入したことによる事故が多数発生をしているところでありまして、これらの事故の状況を勘案しながら、議員御指摘の点につきまして、踏切保安施設や踏切信号機等の踏切関連インフラの整備状況、国民の意識等を踏まえて、関係省庁とも連携し、引き続き検討させていただきたいというふうに考えております。

○中島啓雄君 ぜひぜひ前向きにお願いをいたしたいと思います。

それじゃ最後に、新産都市関係について一つお尋ねをいたしますが、新産都市・工業整備特別

地域制度というのは、それなりに三十年代から活発に行われて大変な効果を上げてきたと思うんですが、時代の趨勢もあって重厚長大の時代は去ったと、こういうことなんだろうと思います。

これは、廃止するのはやむを得ないと思いますけれども、今後の地域振興という意味ではやっぱりそれなりの対策を考えていく必要があるだろうと。国土の均衡ある発展というのが一つの旗印でございましたわけですが、均衡ある発展でいいますのは何か金太郎あめのように同じようなセッティングで、こういうことではないと思うので、今後ソフト化、サービス化の時代、あるいは知識化の時代に沿って、環境とか自然とか文化とか伝統とか、そういったことを生かしながら特色ある地域開発が必要ではないかと思いますが、今後の地域振興策についてお聞かせをいただければと思います。

○国務大臣(属千景君) 今、中島委員がおっしゃったとおりでございます。これを廃止すればあとどうなるかということも、たとえなくなっても私は地域産業の振興というものの重要性を考えましたときに、それにかわる、あるいはそれよりももっと重きを置いた政策を實行しなければならぬ、そう思っております。

そのために、私はやはり日本全土、広域ブロックの考え方をしなければならぬ。それと、特に国土交通省になりまして、先ほど局長からお話ございましたけれども、今までは運輸省だからできた、建設省だからできた、これを一体化することによって初めて国土交通省が行政改革の実が上ったと言っていたら、その広域ブロックで各物流の拠点でありますとかあるいは情報、基盤、そして拠点空港とか、そして港湾との連結をいかに大事にしていこうかということのために私は全国を今回っております。

回っておりますスケジュール等々もございませうけれども、土日しか私回れないものでございまして、二月二十四日をスタートにいたしまして、二十四日が中国地方、二十五日が四国地方、三月

二十四日が北陸地方等々、四月二十一日までかけてまして全国を回っておりますけれども、回って何をしたいのかというの、ちょっと資料を見せていいですか、委員長。

○委員長(今泉昭君) どうぞ。いいですよ。

○国務大臣(属千景君) こういうことでございまして、(資料を示す)行くところ行くところで全部の公共事業の明示、そして何年何月にこれを完成させたいのかを全部明示してございまして。そして、これをかぶせまして、十年後はこうなるという赤線ができるわけでございまして。

これを全国つくっております。東北とかあちやうと、これをもし御参考にご供してよろしければ、許可があればお返しにさせていただきますけれども、これを全部公表いたしますと、一番地図を見ますと、今までは運輸と建設に分かれていたけれども、こんな道路の通じていないところになぜ港が先にできているんだらうとか、いろいろ疑問が出てくるわけですね。この近々に飛行場が果たしてどういう役割を果たすのか、役割分担はどうなのか、そういうことも私は大きな国民の皆さんと一緒に考える材料になるということで、これ全部公表して歩いております。

そして、これを皆さん方とともに御検討いただき、各地方の議会の皆さんとも御検討いただき、知事さんにも明示してございまして、こういうのを全部集めて各ブロックごとで県と県の県域を越えてお互いにどうしよう、そういうことで国土交通省としては補助金の三割を地方の整備局にも行くわけですから、許可を地方に移すだけではなくて、予算も一緒に、車の両輪として地方分権の緒にしていきたい、そういう思いで国土交通省の新たな歩みというものを、今私は、中島先生じゃないですけども、ルール敷きに行っております。ルールを敷いておりますので、そういうことのスタートをしておりますので、もしも委員長の許可があれば巡回させていただいて、ごらんに供したいと思っております。そういうことでのグランドデザインをさせていただいておりますので、ぜひ今後あらゆる面で御協力を賜りたいと思っております。

○委員長(今泉昭君) 結構です。どうぞ。

○中島啓雄君 ありがとうございます。ぜひ馬力あふれる大臣のリーダーシップでよろしくお願いいたします。

○山下八洲夫君 民主党・新緑風会の山下八洲夫でございます。

きょうの委員会でございますけれども、この踏切道改良促進法の一部を改正する法律案、五年の時限立法と、今最後にちょっと質疑がなされたんですが、新産業都市建設促進法等を廃止する法律案。私は、この二本の案件を一括議題ということを見まして、一つは時限立法で五年延長する、そして踏切の関係、もう一つはもう一回で廃止をするんだと、全然異質なものをどうやって一括して審議するんだらうかと一生懸命考えていたんですが、中島先生、どういう質問をされるだろうと聞いておりましたら、最後の五分間で新産業都市建設促進法の廃止をする法律案を議論されたわけでございます。

これはちょっと私、与党の理事の先生にお願いしたいと思うんです。こういうものは、できれば分けて、例えば一部と二部に分けて、全然性格が違いますが、別々の時間帯で審議をするとか、そういうことをしていただかないと、どうも見ておりますと、衆議院でも一括して審議をしたから参議院でも一括してやればいいじゃないかというような雰囲気だったんじゃないかというふうな理事会のおいがするものですから。そうしますと、ますます私は、一つ間違えますと、衆議院のやったとおりやればいいのかと。そうなってきたと、ますます参議院の無用論とか不要論なんかが出てきたら困りますので、できましたら、ますます参議院は参議院の独自性を発揮する、そういう審議にしたいなというふうなふうに思うわけでございます。

して、いずれも慎重審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げますというふうな決意を申されておりますので、まず大臣にこのような審議の持ち方についての御所見をちょっと伺いたいと思います。

○国務大臣(属千景君) 法案の審議のあり方は、国会の皆さん方で、理事会等々で御議論あることとございまして、私が口を挟むことではないと思っておりますけれども、私は、慎重審議と申しますのはただ時間が長ければいいということではなくて、短時間でも、一番緊急を要することであれば、既に日常生活で皆さん方が踏切等々はどう実態に感じていらっしゃることでございまして、そういう要点を、もう何年もたっておりますので、要点を整理して、そして皆さん方にお知恵をいただいて、こういうことをすればもっとスピードアップできるぞというような御議論を賜ればありがたいので、あとの審議の方法は委員長以下皆さん方にお任せしておきたいと思っております。

○山下八洲夫君 このことでもうこれ以上議論はいたしません、貴重な時間でございますので。私は、踏切道の改良促進法、これに限って質問させていただきます。同僚議員の前川先生に新産業都市の方は議論をしていただくというふうにして進めたいと思っております。次第でございます。そういう中で、今回、踏切道改良促進法の一部を改正する法律案、これにつきましては、一つは指定期間を五年間延長する、もう一つは申し出制度を創設する、もう一点は裁定制度を導入する、この三つが大きな改正案であるわけでございます。そして、この踏切道の改良に関する課題、一つが、緊急的かつ重点的な踏切道の改良の実施、特に都市部におけるボトルネック踏切、約千カ所を十年間で半減さす、もう一つは、鉄道の高速度化等にも対応した踏切事故の防止対策の強化及び歩行者等の安全、円滑な交通の確保、三つ目に、地域の実情を反映し、町づくりと一体となった立体交差化、構造改良等の推進、これが今回の法改正の

すべてと言ってもいいぐらいの内容だと思いうわけでございます。

それで、ボトルネック踏切の基準は、間違っていないければ、国土交通省令で定める基準に該当する踏切道で、先ほどもちょっと出ておりましたけれども、ピーク時遮断時間が四十分以上、それから踏切交通遮断量五万台以上というんですかね、それで重複を除いて全国千カ所、それから東京で三百六十カ所、このようになっているわけでございますが、大臣にお尋ねしたいんですけれども、このボトルネック踏切、なぜこのようなボトルネック踏切ができたのか、そのことが一つ。これと、ちょっと似ているんですけれども、ボトルネック橋、ボトルネックの橋はないのか、もしあったとすればなぜこのような状況になってしまったのか、これについてお尋ねしたいと思います。

○国務大臣(国土交通大臣) なぜボトルネックになったのかとおっしゃいましたけれども、これは今日までの戦後の日本の経済状況を考えますときに、私どもは、本当におかげさまで言うべきであろうと思ひますけれども、自動車の台数が増え、世界じゅうで猛スピードで我々は車を持つ時代になりました。そのために、車の台数の割合に比べまして、昔から日本の道路が狭い、そして集中してきたということで、生活上のために車を持ったことと、そして道路の狭窄時代、これが今も全部変わっておりませんで、本来であれば、御存じのとおり、先生も一番最初にできた名古屋の百メートル道路というのを御存じだと思ひますけれども、あのように終戦の後、都市整備というものが完全にできておれば今のようにはなるとも少なくても済んだらうと思ひますけれども、私は少なくとも経済の成長と国民生活の向上というものが相まって現在のようになつてきたというのは、これはやむを得ないことであらうと思ひますので、これは私だけではなくて、各都市の整備ということも含め、また個人の生活向上のために車を持つという現在の、言ってみれば二十世紀病といひますかあるいは二十一世紀病になりつつある現象の一つ

であらう、こう思っております。

また私は、そういう意味では、一貫して車だけが

増加し続けてきたという、そしてまた一定の時期に過度に通行量が集中するという、通勤、通行もございませうけれども、そういう意味での車の集中度、それから大都市に向けての交通が私は完全に一貫してできていなかった。私も申し上げるんですけれども、ネットワークの悪さ、そのためにわざわざ必要のない車も大都市を通過してからでないと地方に行けないというこの交通網のネットワークの悪さというものを、また計画は出てくるけれども実行がまだできていないでネットワークがある、こういうことがすべて私は原因の一つであらうと思っております。

○山下八洲夫君 今の大臣の御答弁で、私はそれを全然否定するつもりはありません。そのような現象だろうと私も率直に思ひます。

だが、やはり全国で約千カ所、そのうち東京で異常にも三百六十カ所、これを東京圏と申しますか、もう少し広げますと、多分、私も正確な数字はわかりませんが、五〇%ぐらい行つてしまふんじゃないかな、半分ぐらい行つてしまふんじゃないかなという気がいたしております。これは数字は私は正確かどうかわかりません。

そして、東京の面積を見ますと二千二百平方キロメートルなんです。それで、多分最近人口は一千二、三百万だと思ひます。昼間人口になればまだそれから二、三百万は少なくともふえているだろうと私は思ひます。東京は、それぐらいな過密になっている。私の住んでおります岐阜県はどれだけの県の面積があるかと申しますと、一万二千九百平方キロメートルです。東京都の五倍ぐらいあるんです。その上、人口は二百五十万です。それを見ますと随分まだたっぷりゆとりがあるんですね。

このようなボトルネックの踏切ができた、交通混雑したりいろいろとしますのは、私は、一つは、前回の委員会でもちょっと触れたわけですが、東京がもう爛熟し切っている、成熟

じゃありませんよ、爛熟ですよ、し切っているところ。ところが一つは原因があるのではないかなと。その方面から、もう一度この東京一極と申しますか、大都市一極的なものを、それこそ先ほどの御答弁にもあったように、全国にやっぱり平均的になるような施策も思ひ切つてしないといけないだろうと思ひます。

それで、ふつと思ひ出したんですけれども、大平総理が田園都市構想というのを打ち出されたんです。総理になられるときだったと思ひますけれども、そのとき、たしか記憶では二十万都市を全国五百カ所つくる、大人口一億ということだったんだらうと思ひます。そういうことはやっぱり全国的にきちつとやつていこうという発想ではないかな、考え方はすばらしいことだ。一極集中を排除するわけですからすばらしいことだと思ひます。そういう角度から検討の余地というのには大臣にはございませうでしょうか。

○国務大臣(国土交通大臣) 今、山下先生がおっしゃいましたように、確かにボトルネックの踏切、全国で約一千カ所ございませう。総トータルでは三万八千カ所という踏切がございませうけれども、おっしゃるとおり、東京が三百六十カ所、そして大阪が二百カ所、その他の大都市が約三百二十カ所、三大都市の集計では八百八十カ所というふうになつておりますので、数字としてはこういう数字が出ておりますけれども、私は、少なくとも近代化ということを考えますと、今まで欧米先進国に追いつけ追い越せというこの戦後の二十世紀の日本の経済なりあるいは国民の活力なりが、私はそこへ持ってきたと思ひます。

ですから、少しでも欧米先進国に追いつこう追い越そうということで、なるべく皆さん方の利便性と、そして今、先生が御指摘になりましたようなこういう交通網が重点的に集中してきたと、それは欧米先進国からの他企業、外国の企業等々も集中して利便性を図ってきたと。そして、戦後の成長とともに、政治と経済と産業とあらゆるものを一極で集中して処理しなければ欧米先進国につ

いていけないというような時代の趨勢というものがあつたからこそ私は今日があると。

そして、私が外国の皆さんに聞きましても、いやもうそれは経済と政治は皆別だと言つていたけれども、今の世の中、政治と経済と、しかも産業構造等々も一体でなければとても追いつかないと、スピードがあつて追いつかないという話を私は欧米人に伺ひます。

そのように私も、今の二十世紀、特にスピード時代になりまして、何と申しても、一極集中を批判されましても、そのおかげで情報処理も早くできて、しかも欧米先進国の皆さんが日本に来てくれたと。少なくともまだ、証券化も世界に伍して、私たちは時間も二十四時間証券を開くということも、これは世界に伍していくための大きな私は役割であらうと思ひます。

そういう意味では、まだまだ社会資本整備も世界水準に達していないというのが日本の現状で、ただ追いつけ追いつけ、物をつくらう、そして生産しよう、売らうというこの二十世紀型が現在の姿であることは確かでございますけれども、皆さんが、今、先生がおっしゃいますように、すばらしい岐阜の状況もおっしゃいましたけれども、そういうのは、働くときは月曜日から金曜日まで働いて、そして週末は私がいつも言ひますフランスのように、あるいはマンハッタンのように、郊外のゆとりのあるところにおうちを持って、金曜日の夜からは必ず実家へ帰ると、そして働くところはこれはもう飯の宿だというふうな生活をしなければいけないというので、セカンドハウスの税制もお願いしようというふうなことがあったのがいささかだと思ひます。

○山下八洲夫君 最後のあたりで二十一世紀の夢を語つていただきましたけれども、そのようになれば本当に幸せだと思ひますけれども、現実には岐阜県で職を探そうと思ひましても大変な作業でございませう、そのことは忘れないでいただきたいと思ひます。

また同時に、反論するわけじゃございませ

が、政治と経済、それは一緒の方が利便性からい  
えば確かであろうかと思ひます。だが、アメリカ  
にいたしてもドイツにいたしてもオース  
トラリアにいたしても、ブラジルもそうか  
な、あちこち政治と経済はもう別なんですね。

そういうよきもあるんですから、いずれにいた  
しても、もうこれ以上大臣にこの問題につ  
いてお尋ねしませんけれども、やはり一極集中はも  
う少しは、せめて例えば東京都を将来八百万都市  
ぐらいにするんだとか、あるいは七百万都市ぐら  
いにするんだとか、そういうものを立てまして、  
それ以上はもうふやさないというような施策とい  
うのは必要ではないかなとあえて思うから申し上  
げている次第でございます。

話題を変えさせていただきます。これは副大臣  
にお尋ねさせていただきますと思ひますが、今回  
のこの法律案ですけれども、先ほどもちよつと中  
島先生が触れられていましたけれども、昭和三十  
六年の第三十九国会で制定されました、そして四  
十一年以降五年ごとに七回、もう四十年、結局時  
限立法で改正改正で来ているんですね。

私は、なぜ五年の時限立法にしないといけな  
いのかと思ひます。今回のこの施策につきまし  
ても、十年で千力所のボトルネック踏切を半減し  
ますと、一方の政策は十年なんですね。法律は五  
年なんですよ、あと五年足りないじゃないです  
か。また五年たったら今から改正してくださいよ  
といううなことじゃないかなと思ひます。

それと同時に、もう四十年間も続いてきたん  
です。四十年間というのは時限立法じゃないです  
ね、実際。恒久立法と言つてもいいと思ひます  
よ。だから、恒久立法にしておくことが正し  
かつたと思ひますけれども、そうはいかないでし  
よ。うから、せめて政策に合わせた十年にすべ  
きだと思ひますけれども、なぜ五年にしたのか、その理  
由をお示しいただきたいと思ひます。

○副大臣(泉信也君) 先生お話しのように、場合  
によつては十年という物の考え方もあるとおか  
しくないかもしれません。先ほどの質疑の中でお答

えを大臣からいたしましたように、ただ、この踏  
切の改良については莫大なお金が必要という現実  
が一つございまして、連続立体交差一カ所でも平  
均五百億ぐらいのお金が必要という大きな予算を  
伴うわけでありまして。

したがって、余り長期の計画をつくりまし  
ても、果たしてそれだけの予算がきちんと手当てが  
できるか、効率的にまた機能的にその事業計画が  
実施されておるかというところはある程度検証して  
いかなければならない、こういう観点から、一応  
もろもろのいわゆる社会資本整備にかかわるよう  
なものが五カ年計画というふうに決められており  
ますので、考え方としては、一応ひとつこの法律  
も五年ごとに切つていこうというふうな整理がな  
されております。

また、もう一つ申し上げますと、つい先日つく  
られました交通安全基本計画、あるいはこれに基  
づきます踏切事故防止総合対策というふうなもの  
も五年ずつに区切られた計画になっておりまし  
て、いずれも平成十三年度を初年度とするとい  
う計画になっておるわけですね。

ですから、この踏切に關してだけ特別十年とい  
うふうにするということについては、先ほど申し上げ  
したような事業効果を検証していくという意味、  
それからまたほかの關連した計画との整合性をと  
るという意味で五年ごとに区切らせて実施をさせ  
ていただいております。

○山下八洲夫君 だけれども、この今回提案され  
ております法律は五年の延長、政策は十年でやり  
ますと、一つも法律と政策が整合性がないん  
ですね。

同時に、国土交通省というふうな大きな、逆に  
言えば巨大官庁になったんです。そうしますと、  
だからこの国土交通委員会も、大臣も御存じのよ  
うに本間に法律案が多いんですよ、たくさん。  
次々、たくさんあるんですね。そういうこともこ  
れあり、いろいろと考えれば、もう少し、優秀な  
皆さん方がそろつていらつしやるんですから、政  
策と法律と整合性があるようにするとか、あるい

は基本法が五年であればそちらを今度十年にして  
合わすとか、少しは。確かに、仕事はスピード  
アップして早くしないといけないんです。それは  
そのとおりなんです。だけれども、やはり政策と  
そして法律は一致をさせて、時限立法なら時限立  
法でもいいんです。五年でもいいんです。その  
かわり五年たつたらもう再延長しないぞと、それ  
ぐらいの決意で中身もやっているんならあえて申  
し上げないんです、そういうことで私は申し上げ  
ておるんです。

それから、あわせて申し上げたいと思ひます  
が、重複するところはもう質問は省かせていた  
きたいと思ひますが、そうしますと、この法案  
は五年ですけれども、法律は五年ですけれども、  
十年でそのうちの半分をやるうとなさつていら  
っしゃるんですから、この十年間のうち半分はど  
ういう順序立てで、どのように今後この政策を進  
めたいのか、その辺を具体的に御説明いた  
だきたいと思ひます。

○政府参考人(大石久和君) ボトルネック踏切対  
策を十年で半減するという目標を掲げております  
が、具体的にどのように整備を進めていくのかと  
いうことでございます。

ボトルネック踏切の周辺地域というのは土地利  
用が極めて高度化しております、商店街等稠密  
な土地利用がなされております。既成市街地が形  
成されている地域でもございまして、また通  
学等により交通がふくそうする地域であります  
ことから、ボトルネック踏切対策のやり方によつて  
は交通流が変わり人流が変わり、いたしますもの  
で、地域の利害に甚大な影響を与えることとな  
ります。したがって、計画づくりが重要でござい  
ます。

御指摘のとおり、一カ所のうち約半分を今後  
十年間で改良するという目標達成のために、  
個々の踏切道の遮断状況、周辺地域の土地利用状  
況等を勘案して、早期に適切な事業計画を策定し  
て、地域の方々に受け入れていただく必要がある  
と考えてございます。本法律成立後、国土交通省

といたしまして、これらの事業計画を早急に策定  
すべく取り組みたいと考えております。

○山下八洲夫君 ボトルネックの踏切の周辺とい  
うのは当然大都市部が多いわけでございますし、  
交通量も多い、あるいは生活なされておる皆さん  
方も多い、住宅も場合によれば商店街を含めて密  
集している、そういうところだというのはすぐに  
想像がつくわけでございます。それだけに、今お  
話しのとおり、地域住民といろいろ話し合いを  
なさつてもなかなか難しい。この話し合いだけ  
でも場合によれば十年かかるかわからない、そ  
ういうふうに変なところだと思ひます。

そうしますと、今日まで、当初の踏切が、七万  
カ所がぐつと減つてきているんですけれども、こ  
の努力は私は多量にいたしているんです。本  
当にやられておると。だけれども、このボトルネ  
ックの千力所の踏切というのはだんだん厄介なと  
ころが残つてきているんじゃないかなというよう  
なことも想像できるんですね。だんだん難しいと  
ころが残つてくると。早くできるところは早くや  
つちつた、簡単に言えば。そういう踏切もある  
と思ひます、正直に言ひまして。

そうしますと、なおのこと、その中で優先順  
位をきつと明確にして、こういうことでやります  
よと地域住民にも早く提示をして、地域住民もそ  
の中で議論を大いにしたいと。そうして、  
こちらは例えば高架にしますよ、いや、そうじゃ  
ない、地下がいいですよ、そういういろいろな議  
論をしていただく。そういう機会を与えるために  
も、私は、少なくともある程度、一〇〇%の順  
位を決めて動かすというんではなく、こういう  
順序でやりますよと、ではその中で話し合いが円  
満に解決したところからどんどんやっていくと  
か、そういう順序立てをして提示すべきことが一  
番重要だと思ひますが、再度御答ひいただきたい  
と思ひます。

○政府参考人(大石久和君) 今、先生から御指  
摘がありましたとおりだと私も考えてございま  
す。

周辺の土地利用が非常に稠密なところで、利害関係がふくそうしておるところであるからこそ、計画を早く提示して、地域の方々の合意をいただいた上で事業着手に至れると、こういう手順が非常に重要で、昨今では地域の方々の御意見を聞かずに事業が動くということはございませんで、そういう方向でぜひ進めていきたいと考えております。

○山下八洲夫君 だんだんと持ち時間が減ってきまして、話題を変えていきたいと思います。都市部における鉄道について、これは副大臣にできましたら御答弁いただきたいなと思います。が、もはや地下化した方がいいんではないかなというふうな気がいたしております。なぜかと申しますと、ボトルネックの踏切の大部分は、今もちょっと議論させていただいたわけでございますが、大都市部が大部分なんです。住宅が密集しているわ、あるいは都市部においては鉄道の高架化を進めようとするばいりんな反対も起きてくるとか、いろいろと問題あるんです。

それで、これは私も東京の間じゃないですから余り細かいことはよく知らないんですが、小田急線の喜多見―梅ヶ丘間の複々線化の工事のように地域住民の反対が起こることが、私は高架化すれば、連続高架だとなおのこと考えられると思うんですね。ここの二月に、小田急線の喜多見―梅ヶ丘間より都心方向の東北沢から世田谷代田間については、東京都は地下方式を採用することを決定したと私は伺っております。住民とのあつれきなしに都市部におけるボトルネック踏切の解消を進めるには、私は鉄道の地下化の方が有効だと考えられるんですね。特に、昨年の通常国会で大深度法も成立いたしておりますし、そういうことをやれば地下化だってもっとやりやすくなっていると思うんです。

ただ、そこで一つ問題があるのは、都市部における道路と鉄道との連続立体交差化に関する細目協定においては、これはたしか七条だったと思うんですが、地下化の場合の費用負担に関して、都市

計画事業者と鉄道事業者が別途協議して定めるとなっているんですね。地下化の場合の費用負担について、国土交通省の考えをまず示していただきたいというのが一つです。

もう一つさせていただきまして、時間の関係ありますから。また、昨年の十月、小田急線の喜多見―梅ヶ丘間の複々線化工事に反対している住民側が、鉄道の高架より地下化の方が環境にいいのはもちろん、費用も安く完成も早いということとを内容とする学識者による提言が東京地裁に提出されたほか、それ以前に、当時、建設、運輸両省にこのようなものを提出したと伺っているんです。それで、この経過を見てみますと、ちょうど久しぶりに、森本先生がお眠りになりそうだから起こしますけれども、この問題といえますのは、最初、昭和三十九年十二月からスタートをしておりまして、飛ばしますけれども、平成三年八月に東京都、梅ヶ丘―喜多見間の高架化、複々線化の素案を住民に説明と、そういう高架化なんです。結局、そこで反対住民は納得をせず、小田急の地下化を進める会、現在、小田急線の地下化を実現する会を設立された。そこで、平成六年の五月に森本大臣が事業認可をしたということになるんですね。

それで、六月に住民側が建設大臣に事業認可取り消しの訴訟を提出して、現在も係争中と、こういうような格好になっているんですが、もう飛ばしますけれども、最近で申し上げますと、先ほどちょっと触れました、東京都が梅ヶ丘―喜多見間より新宿側の東北沢―世田谷代田間について地下方式を選択することを決定したということになっているんです。

ですから私は、これからは地下化を逆に視野に入れて取り組んだ方がより前進するんではないか。また同時に美観もいいですね。あの横断橋というのは、本当にあればよくないですよ、美観を壊しますね。大臣もあの日本橋の橋のことをよくおっしゃいますが、本当にそうなんです。あそこなんか本当、汚らしいですよ。そうします

と、なるべく地下へ地下へやった方がいいと思うし、工事もスムーズにいくと思いますが、その辺の考えについて今後どう考えられるか、御説明いただきたいと思います。

○政府参考人(板倉英則君) 都市部における連続立体交差事業の地下化についての御尋ねかと思いますが、私ども、連続立体交差事業の構造形式を決める際に幾つかの点を考慮するわけでござい

ます。一つは、当該区間の地理的、地形的条件、あるいは高速道路や他の鉄道などの都市施設、河川との関係、さらには地下鉄、ガス、水道など地下構造物との調整、そういった点がまず一つでございまして、それから二つ目に、鉄道の構造が与える周辺町づくりへの影響とか踏切除却の効率性などの計画的条件といったものを考慮いたしまして、それから三点目に、事業費、施工性、それから工期といった事業的条件について勘案しまして、さらに環境への影響等も考慮いたしまして、総合的に判断した上で地元との協議、調整に入りまして構造形式を決定するという手順を踏んでいるところでございまして。

これまで連立事業の構造形式として高架構が多かったわけでございまして、これは他の条件が同一ならばコスト面から優位であるという理由からでございまして、ただし、これまでにも既に高架構造物が存在している、つまり鉄道の交差部をさらにまたがなければならぬといったところとか、地下鉄との乗り入れの利便性、つまり先で地下鉄と連絡しなければならぬといったようなところにつきましては地下方式を採用しているところでございまして。

具体的には、箇所の個別的な条件を総合的に判断しまして高架構か地下式かを判断していくべきものだと考えております。

○山下八洲夫君 一点、答弁、最初のをなされていないんですが、一つは都市計画事業者と鉄道事業者が別途協議して定める、この地下化の場合の費用負担について、これちょっと答弁いただきました

と思います。

○副大臣(泉信也君) この問題については法律の六条で規定されておる内容でございまして、高架化の場合については、これまでも高架にすることによってその下をさせる、あるいは踏切がなくなることによる利益というふうなことがありまして、幾つかの事例が積み重なったために高架化の場合の鉄道事業者の負担というのはおおよそルー化することができたわけです。しかし、地下の場合にはまだ高架にする場合は事例の積み重ねができていないということがございまして、またその場所場所によって実情が違ってくるということがございまして、まだ基本的にルール化するところまで至っていないというのが実情でございまして。

これから、先ほど先生御提言のように、地下に入れていくということが許せば、環境が許せば、その方がいいことは大方の方がお認めになっているところでございまして、こうした実績を積み重ねる中で負担の割合が概定できるのではないかと、このように考えておるところでございまして。

○山下八洲夫君 ぜひ前向きに、これから検討していただきたいというふうな要望をさせていただきます。

時間が迫ってきましたので、まとめて二つばかり簡潔に質問をさせていただきます。

一つは、特に私は、二十一世紀というのはそこそ地方分権、地方分権という言葉は私個人的には余り好きじゃないんです。地域主権と本当は言いたいんですけれども、なぜかという、中央と、どうも今もお上意識を持っているものだから、地方、地方と言いたがるものから、私はどうもお上意識をなくしたいなと思っております、どちらかという地域主権が言葉としては好きなんです、が、いざにしましても地方分権の時代に入ってきているわけでございまして、これを大いに推進しないといけないと思うんです。

だけれども、今回の法改正で、それこそ国土交通大臣の指定に対しまして都道府県知事が申し出る制度の創設が盛り込まれているんですね。私

は、そういうボトルネックの踏切なんかの状況というの、その周辺に住んでいらっしゃる地域住民や、そこを毎日通勤、通学その他で通っていらっしゃる皆さんや、そういう方が一番よく御存じだと思ふんです。その次に御存じなのは、どういう人が知っているかなという、やはり市町村のそれぞれの地域の議員さんだと思ふんです。私は、知事さんにしましても余りそんなに細かく知らないと思ふですね。例えば石原知事さんが、大田区の踏切は混雑をよく御存じのようですけれども、じゃ三多摩の方の踏切はどういう状況だろうか、あるいは今度は、よくわかりませんが、北の方の踏切はどうだろうか、そんな細かく御存じないと思ふんです。それぞれの地域の皆さんが御存じだと思ふですね。

そういう中で、私はそういうことから見ていきますと、もうちょっとこれを知事じゃなくて、せめて百歩譲って、もう簡潔に申し上げたいと思ひますが、政令指定都市の市長さんはこの枠の中に入れてもらえないんだろかなと、政令指定都市の市長さんというところも相当やっぱりボトルネック踏切を抱えていらっしゃると思ふんです。そういう趣旨から、なぜ都道府県知事だけになったのか、その辺について御説明いただきたいと思ひます。

○政府参考人(安富正文君) 先生御指摘の申し出制度の申し出主体でございますが、我々としては都道府県知事という形で、いわば都道府県知事が交通安全対策会議であるとか、あるいは踏切道改善促進協議会というものを通じまして、それぞれの市町村あるいは政令指定都市の幾つかの踏切道の要望について全体的に把握しているということが一つでございます。

それからもう一つは、連続立体交差事業などでは市町村をある程度超えて事業が広域にわたる場合があるというようなこともございます。さらには、都道府県単位での交通全体としての規制との関連をどう考えるか、さらには、踏切道を具体的に

に統廃合をいろいろ考える際に、その地域、市町村単位だけではなくて全体として統廃合の問題についてどう整理していくかといったようなこともございまして、都道府県知事が申し出の主体となることが適切ではないかということで今回の法案を作成しているわけでございます。

ただ、御指摘のとおり、踏切道の改良は周辺住民の利害に大きな影響を与えます。そういう意味で、今回の法改正でも、都道府県知事が申し出を行うに当たっては、当然政令指定都市も含め関係市町村に意見を聞くということによって周辺地域の実情や地域住民の意向が適切に反映されるように措置しているところでございます。

○山下八洲夫君 確かに関係市町村の意見を聞くというふうになっているわけですが、それこそ地方分権推進法が成立をしまして、国から自治事務、法定受託事務、相当県や市町村にゆだねられたんです。ここで政令指定都市に、国土交通省のものだけではなくて拾ってみますと物すごく政令指定都市へゆだねられているんです。そのことを考えましたら、地方分権の時代ですから、もう一歩踏み込んでいただいて、せめてまず政令指定都市の市長さんぐらいまでは私は広げて何ら不都合は起きないんじゃないかなというふうに思ひます。

東京都の場合、特に二十三区の場合は区になっていきますからちょっとあれなんです。例えば川崎市と横浜市、隣接しています。こういうところが、両方にまたがるということであったときに、この両方の市長さんがやっぱり話し合いをちゃんといたしますよ。そしてちゃんとやりますよ。そんな心配をなさなくていいと思ふんです。ぜひその辺についても、次へ向かっての検討課題にしたいだかと思ひます。

持ち時間になりますので、慌ててちょっと確認の質問を二つばかりあわせてさせていただきます。一つは申し出制度との関係についてなんです。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、単なる

努力目標でいいのか。法律を読みますとどうも法的義務を負うように私は理解をするんですが、もし鉄道事業者は法的義務を負うということになれば、鉄道事業者もいざしめたって費用分担があるわけでございますし、いつまでもその義務を果たせばいいのかどうか、そのことについても明確にお答えいただきたい、ここが一つ。

二つ目は、今度は裁定との関係です。これにつきましても、裁定申請については鉄道事業者、道路管理者にゆだねられているんですね。だけれども、大体これは、いろいろ話がつかないというの、鉄道事業者がなかなかいい返事をしないからつかないことが多いと思ふんです。道路管理者は早くやりたい。大体想像はつくんです。それはなぜかという、鉄道の方には余りメリットがないんです。正直言いますと、踏切改良しても踏切がない方がかえっていいぐらいなんです。そうしますと、私は、ここで最終的には国土交通大臣が裁定をするわけなんです。この裁定に對して鉄道事業者は不服申し立てや拒否権はないのかどうか、それを確認したいんです。私は、仮にあって、もし鉄道事業者が拒否をすれば、今度は運賃改定のときなかなか認可してくれないとか、江戸のかたきを長崎でとるといふような心配をされるんじゃないかなと思つたりも正直言っているんです。

この辺について、この二点、はっきりとお答えいただきたいと思ひます。そして、質問を終わらせていただきます。○政府参考人(安富正文君) まず最初の方の、法的義務か努力目標かということでございますが、本法に基づいて指定を受けた踏切道につきましては、これに従って改良を実施する法的義務を負うというふうに我々は考えております。単なる努力目標ではない。したがって、指定の際に期日を指定して改良計画を作成するように指示しておるところでございます。

それから、もう一つ、裁定があった場合に不服申し立てや拒否権を持つのかということでございますが、裁定がありまして、これは当然その前に鉄道事業者の意見を聞くことにしておりますので、そういう意味では鉄道事業者の意見を聞いた上で裁定するわけでございますが、鉄道事業者は裁定の内容について拒否することはできないと考えております。ただ、実際上、裁定についていわゆる行政不服審査法に基づく不服申し立てを行うと、これは当然権利としてできることになりまして、単に拒否をするということではできない、当然のことながら、そういう拒否が行われないように我々としても、先ほどありますように、鉄道事業者、道路管理者に対して適切に指導していきたいというふうに考えております。

○山下八洲夫君 終わります。ありがとうございます。○前川忠夫君 民主党・新緑風会の前川でございます。私は、新産法と工特法の廃止について質問をさせていただきます。最初に大臣にお伺いをしたいんですが、前回の大臣の所信の議論の際に、首都機能の移転の問題について山下議員も実は質問をしておりましたが、今、東京の二極集中の問題というのは、また新しい側面を持って大きな問題に私はなっていると思ふんです。もともと新産法を昭和三十七年に制定した当時も、大都市への過度の集中について、これを防止しようというのがかなり大きな目的に入っていたと思ふんです。確かに今はもう既に四十年近い歳月がたつていますが、大きな意味での変化はございますけれども、この法律を制定した当時の目的であった、非常に大きな目的の一つであったいわゆる都市への集中という問題については、私は依然として解消されていないというふうな気がするんです。つまり、裏返して言えば、この法の目的は達成されなかったんじゃないか、裏返した言い方ができると思ふんですけれども、この点についてまず大臣

のお考えといえますか、感想についてお伺いをしたいと思います。

私は、昨年までは首都機能移転の、国会等移転特別委員会の委員長をやっておりましたので、昨年、大臣が首都機能の移転、特に国会の移転についてはということと所感を述べられました。少しことしに入ってから変わられたのかなという思いもしないではないんですけれども、私は新しい、つまり二十一世紀から二十二世紀という大きなロングランの国の長期的な見通しの中で考えますと、まだまだ私は東京あるいは東京を中心とするいわゆる三大都市圏というものの都市のあり方については、もっとグランドデザインとして見直しをすべきなのではないか。

したがって、今度の法律を廃止すること自身は私は賛成なんですけれども、当初の大きな目標であった一極集中という問題が一向に解決をされないこの理由を含めまして、どんなふうなお考えをお持ちか、お伺いをしたいと思います。

○国務大臣(岡田豊君) 今、前川先生がおっしゃいましたように、昨年と本年に至って私の首都機能移転に関する意見が変わっているのか変わっていないのかというお話にも触れていただきました。

私は依然として、別になんか変わっていないということよりも、二十一世紀型の国際都市のあるべき姿というものを国土交通省が示さなければならぬ。しかも、世界の中で日本が今後二十一世紀、どの程度国際都市というものがどの辺に幾つあるべきなのか。そしてその国際都市の条件は何か。それは、国際空港があり、国際港湾があり、そしてあらゆる情報の伝達を網羅したネットワークがある、そのようなことが二十一世紀型の国際都市として機能が整備してなければ、私は世界じゅうから、国際都市というものは、日本だけが型破りになってしまふ、世界の常識が日本の常識にはないというようなことでは、都市の上に国際という冠をつけることができないというのが私の基本姿勢でございます。

まして、今私が申しました国際都市というものの空港なり港湾なり道路なりの整備はどうかといえ、これは私もいろんな方と勉強会をさせていたしましたが、これも、国際都市の機能というものはすべからず国際空港を近くに持ち、国際港湾も持ち、そして情報網も達成できるといふ、これが二十一世紀型の国際都市である。欧米先進国では、国際空港はすべからず十分以内に主要幹線道路に入り、そして主要都市には一時間以内には必ず到達できるというのが一つの条件になっております。港もそうでございます。欧米先進国はそれがすべからず九〇％台を達成しております。ところが日本は、国際都市といながら、そういう条件を勘案しますと、冷静に考えても四四％にとどまる。これでは日本が国際都市たり得る力がないと言われている方がない。

そういう意味では、首都機能移転云々というよりも、まず二十一世紀の国際都市のあるべき姿はどうあるべきかということが、国土交通省になって、先ほどからも御議論いただいておりますように、今までは運輸省、建設省と縦割りだったから港をつくっていても主要幹線道路に十分以内に入っていないとか、そういうことが多々全国を見て出てまいりました。これがいわゆる先生方に御指摘いただいた、国民の皆さんから預かった税金を使用する場合の公共工事のむだというのがその辺にあるのではないかと。

それを全部整備したいというので、先ほどお手元に回しました公共工事の見方というものも、私は点検するという意味でもそれをしていきたいというのが念願でございます。それをお示しするというのが我々の大きな役目であろう。また、それが達成するか達成できないかによって国土交通省が、行革によって四省庁統合したメリットがあったかあるいはなかったかという大きな評価にもつながる。

そういう意味で、私は今回こういう法案を出させていただいて、今、前川先生がおっしゃいましたように、これを廃止したけれどもそれにかわ

てじゃどうするかということがきょう御議論いただいております先ほどの先生方の御議論の中で私は指摘されている点だと思いますので、そういう意味で、今回は大きく私はこれを、新産・工特を廃止しても、今の現状はどうかという、長くになりますから後でまた御質問があるかと思えますけれども、あらゆる箇所での成果というものを私は事例をまた時間があれば申し上げさせていただきますかと思っております。

○前川忠夫君 私もうたくさんさんの持ち時間を持っていますわけではありませんで、簡単にお答えをいただければいいと思うんですが。

私は、今の大臣の御発言をお聞きしております。国際都市のイメージについて頭から私も否定をするつもりじゃないんですけれども、その発想の延長線上にはまだまだ東京にどんどん金をつぎ込んでいくことにどうも聞こえてならないんです。また、地方にも当然金をつぎ込まなければならぬ、国が出すかどうかは別ですよ。一体どれだけこれから金をつぎ込んでいこうかということになりかねないんじゃないかという心配があるんです。

もっとこれからの二十一世紀の国土全体のあり方については、今、大臣がおっしゃったような、例えば東京というものをとらえた議論はもちろん必要かもしれませんが、もう少し地方に焦点を当てた、先ほど中島先生のお答えの中に大臣が今所管をやっておられる各地方での懇談会の話もお聞きをしましたから、全く地方のことを考えていないと言つてもいいかもしれませんけれども。

私たちが使えるお金というのは限界があるわけですね、税という形で使えるものについては、とすれば、先ほど申し上げたように、この法律を廃止し、この後さまた手だてをもちろし講じられるということですから、それはかつてこの法律をつくった当時の一極集中を何とか排除しよう、防止しようということの趣旨が達成をされたということではなくて、むしろまだ問題は存在をしているということだろうと私は思うんです。

もう一つ別な視点で、これは局長の方からお答えをいただいても結構なんです、格差の解消ということも大変大きな課題だったと思えます。例えば、雇用機会の問題ですとかあるいは工業集積の状況ですとかあるいは所得の問題ですとか。私も先日調査室の方から資料をいただいて、さっと目を通させていただいたんですが、じゃ指定をされた都市、新産法で指定をされたところが十五カ所、それから工特法で指定をされたところが六カ所でございますけれども、確かに例えば工業集積でも目覚ましい発展を遂げたところもある反面、全国平均にも到達をしないという地域も半数以上あるわけですね。それから、所得についても、あるいは雇用の問題も恐らくそうだろうと思えますけれども、そう全国平均と見比べて、なるほどな、素晴らしいなというほどの格差の解消には私はつながっていないかなんじやないかというふうに思っています。

この辺については、どんな反省なりあるいは評価をされておられるのか、お伺いをしたいと思います。

○国務大臣(岡田豊君) 今、先生がおっしゃいましたことに關しましては、かなり達成できた面も、これは評価しなければなりませんけれども、数字の上で見ますと果たしていかであったかというところも言わざるを得ない部分も確かにございます。

そして、今、先生がおっしゃいました一人当たりの県民所得、これをとってみても、全国平均の一に對しまして新産・工特の指定道県に關しましては、少なくとも昭和四十三年度は〇・八九％でございますけれども、平成九年度では〇・九四％という、少しではありますけれども、これは上昇しております。

一方、御存じのとおり、岡山県の南部地方でございますけれども、鉄鋼、石油化学等の企業が立地して、平成十年におきましては岡山県全体の工業出荷数の七五％を占めるまでになったと、これ

は倉敷市の水島工業地帯でございますけれども、それともまた大分の地区でも、これは鉄鋼、化学等の企業立地が大分県全体の工業出荷数の六四％を占めたという、こういう実も上がっていることは確かでございます。

ただ、一方、秋田湾の地区では、製紙あるいは電気部門等の企業が立地したものの、秋田県全体の工業出荷率は二七％にとどまっているという現実の数字もこれありでございます。

そのように、今申しましたように、少なくとも三大都市部、これでは低下していることから、新産・工特の都道府県等々の三大都市圏との所得格差は着実に縮小はしているというのが言えると思ふんですね。そして、これは今三大都市でいいますと、昭和四十三年度一・二三、そして平成九年では一・一二ということでございますから、その辺のところをどう見るかということでございますけれども、私は、今、先生がおっしゃいました人口で見ますと、これは逆に三大都市における地方圏との人口の格差は正には必ずしも十分な成果を上げていないと言わざるを得ない部分は、私も先生のおっしゃるとおりだと思います。

ですから、そういう意味では、地方圏の人口の伸びを比較した場合のこの人口の伸び率が地方圏での伸びを上回っているということからも、私は少なくとも、それはこれ数字を申し上げますと申しわけないんですけれども、昭和三十五年から平成七年度までの人口の伸びは地方圏が平均一・一二倍、そして新産で特別区では一・三八倍に伸びているんですね。ですから、数字は小さいとおっしゃるかもしれませんが、地方圏の全体の底上げには人口面でも私は少しは寄与したものと考えております。

数字をもつてみますと、こういう数字が出てまいりますけれども、私は今後この制度が目指した国民の経済の発展あるいは地域の格差の是正という面からしましても、これから相応の成果は上げたと言えらると思ふんですが、今後それを一遍にやめたからもういいのかということにはならな

いということだけはよく認識しておるところでございます。

○前川忠夫君 一つ一つの数字で全部がよくならなければ失敗だったというふうには申し上げるつもりはありません。

それから、もう一つの視点は、これもある特定の地域を取り上げてどうこうというつもりは本来ないんですが、例えば先日私は熊本県の荒尾と隣接をしております大牟田、福岡県ですね、に行つてまいりました。御案内のように三井三池が山を閉じまして、もちろんその山を閉じる以前から炭鉱が衰退をしていく過程の中で大変寂しい町に、あの町の皆さん方には申しわけないけれども、ほかから参りますと大変寂しいです。本当に人の行き来も少なく、まさにシャッターもほとんどの商店がおりているという状況です。あそこも実はこの新産都市の指定地域なんですね。広大な空き地が実は遊休地として残っているわけなんです。

これは、また別なテーマになるんですが、例えば道央地区、これも新産都市の指定地域になつていますが、あそこ苦東開発地区の開発問題、巨額な借金を抱え込んでしまつていてという事態があるわけですね。

ですから、私はこの背景を見ましたときに、地域の自治体の皆さん方の思いと、それから進出をしていく企業、あるいは産業の言った方がいいかもしれません、この冷徹な食い違いというのがあると思ふんです。

自治体の皆さん方というのは、例えば工場ができれば人も来るだろう、そこに雇用もふえる、あるいは場合によっては税金もというふうな期待をされる。ところが、進出をする企業というのは今はまさにグローバル化の中で、場合によっては国内の工場を閉じて海外に移転をするという、そういう冷徹な現実があるわけですね。したがって、そこに今国がやろうとしているものと進出をしていく企業とのミスマッチみたいなものが出てきてい

んじゃないか。

これは、私は大事な反省点としてこれからの施策に生かしていかなければならないと思ふんですけれども、具体的な細かい問題がもしあればそれは局長の方からでも結構ですが、御感想があればお伺いをしたいと思います。

○国務大臣(藤田景子) 総体的なこと、細かいことは参考人からお聞きいただきたいと思ふんですが、私も、総体的な面からいいますと、今、前川先生がおっしゃいましたように、私は今までもなぜ予定した企業がそこに来ないのか、またそれだけの遊休地ができていくのか、そして地方が計画しましたこととミスマッチはなぜあるのかと、私は大きな要点があろうと思ふます。それは、国際情勢等を考えましても、日本の人件費の高さ、あるいは先ほど私が申しました交通のネットワークの悪さ、そのための物流高、そういうことで私は誘致できなかった、また日本の現状は外国から来なかつた。

例えば、一つ例を挙げますと、諸外国で一つの国際港をつくる際には工業団地をそのそばにつくつて、そして工業団地からベルトコンベヤーで港まで荷物が来て、そこでCIQがあつて検査を受けて船に入れる、そういう立体的な開発をするんです。

ですから、苦東なんかでも、私も現地も見ましたけれども、少なくともそういうことで、全部の立体的なランドデザインができて誘致すればいいんですけれども、一つ一つが縦割りのようにばつんばつんとできるから、その点と線の線がつながらないことに私は大きな理由の一つもあらうと思つております。現実の細かい数字は参考人から御報告させていただきますと思ふます。

○政府参考人(板倉英則君) まず、大牟田、荒尾それから苦東地区に広大な未利用地が存在しているのではないかと御指摘でございますが、数字的にちょっと簡単に申し上げますと、大牟田市、荒尾市の工業団地の状況について見ますと、平成十年度現在、造成済み工業用地面積が三十

七・三ヘクタールでございます。そのうち立地済み工業用地面積は十二・四ヘクタール、利用率という観点で見ますと、両市合わせまして三三・二％ということで、御指摘のように大変低い数字にとどまっているわけでございまして、特にパブル以降につくられた比較的新しい工業団地にそういう非常に苦戦している工業団地が多いということは御指摘のとおりでございます。ただ、不知火・有明・大牟田地区全体で見ますと、今の利用率が六九・六％ということで、若干上がってくるということがございます。

それから、苦小牧東部開発地域について申し上げますと、同じく平成十年度現在で、造成済み宅地、これは非常に広大でございます。千四百十九・二ヘクタールございまして、そのうち立地済み面積は七百三十七・四ヘクタールということで、利用率が五二％ということにとどまっております。これも新産・工特地区の道央地区全体で見ますと六八・六％ということで若干は上がるわけでございますが、御指摘のとおり水準になつていないわけでございます。

そこで、このミスマッチという問題につきまして、私どもなりの考えていることを簡単に申し上げますと、非常に近年、経済の成熟化が進んでおります。さらに同時にグローバル化というものが大変な勢いで進んでいるわけでございまして、アジアの国々との非常に激しい競争にさらされているというところで、企業は国の内外を問わず工場立地に最適な土地を求めていくということでございます。特に地方圏におきまして、海外との立地条件の競争にさらされている典型的な分野としまして、御案内のとおり、繊維産業等の量産分野、よく引き合いに出されますのが例えば愛媛のタオル産地というようなところでございまして、輸入品の急激な増加のあおりを受けてまして、大変事業の縮小、撤退等に追い込まれるというようなことで、地域経済に深刻な影響を与えているということも御指摘のとおりかと思ふます。

○前川忠夫君 時間が過ぎていますので、一言だけ要望を申し上げておきたいと思ひます。

先ほど、大臣も地方で懇談会をやつて、それぞれの地域の事情について把握をしておられるということですから、これからどういふ国土交通省としての施策が打ち出されるか、関心を持って見詰めてまいりたいと思ひます。

ただ、大事なことは、この研究会の報告にもありますように、地方でやろうと思ひしても、今申し上げたようないわゆる産業の急激な変化と自治体の思いとのミスマッチというものはあるんですね。そうしますと、自治体にしてみれば、やはり一番安心できて続くのは公共事業だということになりかねないんです。この辺はひとつ慎重に、真剣に地方の実態というのを把握して、地方の実情に合わせた新しい産業の興し方、育成の仕方というのを私は地方にも考えてほしい。

あわせて、それに伴う税財源の問題についても、先ほどのお話では三〇%の補助金を地方建設局に回したとおっしゃっていますけれども、やっぱり国のお金なんですよ。そういうことではなしに、地方にも税財源を渡して、地方で本当に生き生きとした産業を育てていく、そういう視点に転換をしていただきたいということを要望として申し上げて、終わります。

○森本晃司君 今、前川先生と大臣等々といろんな意見のやりとりを伺っておりまして、私もその点について最初に御質問をしようと思つておりましたが、この法律が三十七年にできて、さらにまた三十九年に工業整備特別地域整備促進法ができて、新産業都市十五地区それから工業整備特別地区六地区が指定されて、四十年近く工業集積を図ってこられたわけでございますが、それぞれ二十一地域を個別に見ると、今お話があったように成功している地区、岡山県南とか大分あるいは鹿島、こういうところは一定の工業集積が見られました。先ほど来のお話があるように、そのほか八戸や秋田、中津等々、工業集積が十分でないところがあったわけでございます。

いろんな議論の中で、環境の変化とかあるいは経済の変化、産業の変化、それから高速道路体系のおくれなど今挙げておられましたが、もう一度やっぱりこの問題、四十年間取り組んできて一定の成果を上げられた地域があるということについてはより本質的な分析をしていかなければならないのではないかと思ひますが、いかがでございますか。

○国務大臣(藤田孝男) 森本先生、御経験者でいらっしゃるし、責任ある地位におつきになって、このことはよく森本先生の中で御勘案いただいて御決定いただき、また今、先生から改めてこの効果等々についての御説明がございました。

私も、少なくとも本質的な原因というのは、二十一地区全部に共通する原因だと思つておられますけれども、第一には、当初の十カ所程度の想定した指定区域、これが全国的な地域のバランスを考慮して、最終的に新産・工特の地区合わせて二十一カ所になったということによって、指定地区を絞り切れなかったことも私は大きな原因の一つであろうと。これはもう先生おわかりのとおりだと思ふんですね。

ですから、そういう意味では二つ目には、例えば制度の発足当時、御存じのとおり粗鋼生産量の将来の見通しを二億トンというふうに見ておりましたけれども、結局一億トンにしかならなかったということ、当初の需要の見通しが結果的には過大であったということも私は二つ目の原因としては大きなものであらうと思つております。

また第三には、二度にわたる石油危機を契機として産業構造の変化あるいは国境を越えた企業立地の進展等、私が先ほど申し上げましたように、前川先生にもお答えしましたけれども、そういう条件緩和といえますか条件の変化があったということも私は大きな要因になったと思つております。

そして、個々の地区別の原因なんですけれども、これは工業の集積の度合い、工業集積度を見ますと、全国平均を上回っている地区が十三地区

ございます。そして全国の平均に至らなかった地区が八地区ございます。そういう意味ではこの中で地区の指定後工業集積が著しく高まった、今、先生がおっしゃいました、私も申しましたけれども、岡山県南、大分、鹿島等の地区は本当に恵まれた地理的条件で、高速道路の接続というものがうまうまいったということによって港灣等のインフラの整備が進展し、地元の皆さんの熱心な企業誘致のめたらしめるところである、そういう意味に考えておりますけれども。

一方、先ほどから、前川先生もおっしゃいましたけれども、八戸あるいは秋田等の地区におきましては、総じて言えば工業集積はある程度高まったものの、地理的に不利な条件下にあったことにより不十分な集積状況にとどまったということだけは言えると思つていますので、少なくとも私どもはこのような分析を踏まえまして、今後、新産・工特制度の廃止後の地方の産業振興については、私は絶えず検討を進めてまいりたいと思つております。

○森本晃司君 新産あるいは工特制度の地域というのは重厚長大型でありました。先ほど来、それぞれ時代の変化があったということもこれはそのとおりであると私も思つていますし、ならば、時代の変化に対応した産業振興をこれからやっぱり図っていくについては大胆な発想が必要ではないかと思つております。

かつて鉄鋼の町として栄えましたアメリカのペンシルベニア州ピッツバーグ、この再生事例、アメリカのことが即日本の国土あるいは日本の産業に当てはまるかどうかは別といたしまして、そういう発想に変えていったということの一つの事例として私は参考になるかと思ひますが、鉄鋼の町からハイテク産業及び本社機能の中心地へ、それからばい煙の町から居住環境のすぐれた都市へ。一時期人口が、十年間で十万人減少した人口が構造転換で九十七年には四十二万人から七十三万人まで回復したと、こういったことがございます。

きょうは経済産業省もお見えいただいておりますが、この新産・工特制度廃止後においても、いまだ工業集積が十分でない地域において雇用を確保できるベンチャー企業を育成しなければならぬと思ふわけでありまして、我が国にあっては創業者支援や創造的中小企業創出支援事業などベンチャー支援を行つておりますが、ペンシルベニア州のPOTプログラムのようなベンチャー企業の側に立った総合支援システムによって工業地域の再生を実現できると考えられますが、経済産業省の取り組みについてお伺ひしたいと思います。

○政府参考人(今井康夫君) 地域のベンチャー企業を育成いたしまして新事業を創出するということは、地域の雇用確保のみならず、地域経済が自立的、内発的に発展していく上で大変重要なことだと思つております。

経済産業省では、こうした地域の新たな発展を支援すべく、今般の省庁再編に際しまして新たに地域経済産業審議官というものを設置しまして、全力を挙げて地域産業対策、支援を進めていくというふうにご考えております。

御指摘ございましたペンシルベニアのPOTプロジェクトでございますけれども、これはベンチャー企業が必要といたします各種の支援施策を総合的に提供するシステムでございます。そして、先生おっしゃいましたように、新産業の発展のために大変意欲的な取り組みであると考えております。

我が国におきます地域のベンチャー企業対策でございますけれども、平成十年の十二月に制定されました新事業創出促進法などに基きまして、現在、ベンチャー企業の側に立ちまして研究開発から事業化まで、資金、人材、技術など総合的、多面的に支援する体制を整備しているところでございます。

具体的には、御案内かもしれませんが、地域の産業支援機関を連携しまして新産業創出を支援するための総合的な支援体制、これは先ほどのペンシルベニアの例ではポートと言ひますが私

どもはプラットフォームと呼んでおりますけれども、総合的な支援体制を各都道府県に整備するということが、そしてベンチャー企業の経営面でのいろんなニーズにきめ細かく対応するために国とか都道府県レベルにおきまして一元的な総合窓口を設置するということが、それからベンチャー企業が入って成長するための貸し研究室などを整備していくこと、さらには地域の産学官の連携によりまして研究開発を支援すること、これらの施策を総合的、立体的に組み合わせて進めてまいりたいというふうな思っております。

○森本晃司君 今、経済産業省からお答えいただきましたけれども、国土審議会の答申で、この法律が廃止された後、新たな地方産業振興のあり方について、国においても省庁再編後の新たな体制で引き続き検討とありますが、国土交通省と経済産業省、そのほかいろんな省庁との連携がこれから極めて必要になってくると思っております。でございますが、例えば、我が党が十年構想の中で唱えている環境という問題についても都市についてこれから考えなければならぬ、そういったエコタウンをつくるについても各省庁がやっぱり連携を密にして実りあるものにしていかねければならないと思っておりますが、そういった連携の対応はどうなのか。

さらに、激変緩和措置が五年間あるようですけれども、いまだ工業集積が十分でない地域を切り捨てることなく、自立できる地域への再生を目指してまいりたいと思っておりますが、大臣の決意をお伺いいたします。

○国務大臣(属千景君) 今、森本先生がおっしゃいましたように、私も、今後とも、地方の特性を生かした自主的な取り組みを後押しするとうそういう観点から、少なくとも経済産業省等の他省庁の施策と有機的に連携していくということは不可欠であると思っております。

それで、また今後、提案の、今おっしゃいました他省庁との連携による研究会を立ち上げること、これを初めといたしまして、それで私も

今後検討していく。その中では、今、先生が御指摘のハードとソフトと一体になったいわゆる環境の整備、そしてまた各種調査の実施、情報提供等の側面的な支援を行うことにより、また工業集積が十分でない地区も含めまして、私は雇用の新たな受け皿と創出に力を入れていく、そういう対策をとってまいりたいと思っております。

○森本晃司君 次に、踏切道改良促進法について質問をさせていただきます。

今度、国土交通省ということで一本化されました。今までは鉄道は運輸省、そして道路は建設省ということ、なかなかそれぞれの主張もあつてうまくいかなかった例もありますけれども、今度国土交通省ということで一本になったので、踏切改良へさらに促進されると多くの人たちが期待をしておりますし、またそうあらなければならぬと思います。大臣の決意はいかがでございますか。

○国務大臣(属千景君) 少なくとも踏切に關しましては、先ほどからこの委員会でも御議論いただきましたように、今の日本の状況を考えますと、これを解消しなければ経済的なロス、あるいは時間的な精神的な多くの皆さんの打撃等々を考え、私は何としてもこれを解消することに全力を尽くしていかなければならないというふうに考えておりますし、少なくとも私たちは、先ほど申しましたように、全国で三万八千カ所の踏切というもの、十年かかって一千万カ所の半分は完全に解消したいというふうなことを考えておりますし、十年間で改良するというこの目標をもつ義務づけしておりますので、私も、自分に課してこの目標を達成していきたくと思っておりますので、ぜひ御協力を賜り、また今後、地元の方々の御協力は何よりでございますし、鉄道業者自身の御理解も賜って、国と地方と地元と鉄道業者とあらゆるところが一体となって今後の推進を図っていきたくと思っております。

○森本晃司君 まさにそれぞれが一体となつてやっていかなければなりません。今、一千万カ所というお話がございましたが、東京で三百六十カ所、大阪で二百カ所、そのほか三大都市圏に三百二十カ所あって、円滑、効率的な都市活動が妨げられておるわけでございまして、特にそういった地域については緊急に整備を進めていく必要があるのではないかと思います。五カ年の計画があればお伺いしたいと思います。

○政府参考人(大石久和君) 踏切道の改良の今後の五カ年の整備目標についてお尋ねでございます。これは、具体的には、交通対策本部によりまして第七次の踏切事故防止総合対策の改定にあわせて検討していくものでございますが、現在私どもが検討しております内容は、連続立体交差の完成延長で約百キロメートル、それから単独立体交差の完成箇所約六十カ所、構造改良の完成箇所約一千二百カ所、踏切遮断機の設置箇所約六百カ所程度を予定したいと考えております。

あかすの踏切対策につきまして、以上のような施策を通じまして、今般一千万カ所の約半分を十年間で改良するという目標も新たに設定したところでございまして、このような考え方でボトルネック踏切対策を重点的に実施してまいりたいと考えております。

○森本晃司君 工事に当たっては、立体交差による日照権の侵害や土地収用をめぐるトラブル、先ほど来、山下先生のお話の中にもございましたが、そういう問題もはらんでおまして、先ほど大臣が住民の意見をというふうにおっしゃいましたが、この点について十分これからやり図っていかねければならないと思っておりますが、その点についてお伺いいたします。

○副大臣(泉信也君) 立体交差事業の場合、特に高架を行うというような場合、今、先生御指摘のように、景観を初め環境問題、さらには日照にかかわるような地域の方々の御意見がさまざま出てくるわけでございます。

都市部における立体交差事業については、一般的に申し上げますと、その前の段階の都市計画決

定の段階で地域の方々に計画の縦覧でありますとか意見書の提出でありますとか、そういう一つの手続を踏んで都市計画審議会での御意見をちょうだいするという形をとっております。

しかし、なかなかそういうことだけで地域の方々がすべての御意見を申し述べていただく機会が必ずしも十分でないというところは私も承知をしておると申しましょうか、必ずしも全部反映をし切れない部分があるということを知りまして、町づくり及び影響が大変大きいというところから、都市区画整理事業あるいは地区計画等による町づくりに地元の方々の御意向がより反映されますようにこれからは努めていかねければならない。例えば、高架事業の場合に、北側に道路を新しくつくることによって日照権の問題が幾らかでも解決するというような知恵もなければならぬと思っております。

○森本晃司君 今、住民の御意見をということでございます。同時にまた、財政的な面からも考えなければならぬが、立体交差一つつくるということになりまして一十億以上かかるという問題もあるわけでございまして、それぞれ事業費の九割国が補助金で、残り一割を鉄道事業者が負担するという状況でございます。しかし、これは赤字路線を抱えているところとか鉄道事業者にとつて財政的にも大変厳しい状況になってくるわけでございまして、この点についてどのように考えておられるのか、お伺いしたいと思います。

○国務大臣(属千景君) 今、森本先生がおっしゃいましたように、立体交差に關しましては複数の踏切を一挙に除去するということによりまして都内の交通の円滑化を図れるというのはいま目に見えておりますけれども、要するに分断された市街地の一体化を実現して都市の活性化を図る上で極めて重要な事業であると思っております。

けれども、ただ、今おっしゃいましたように、事業費の膨大な経費というものを一体どうするかという大事なことがございまして、私た

ちは十三年度事業の一層の促進を図るために地方公共団体の事業費負担の平準化を図っていききたい、そういうふうな考えておりますし、集中投資を可能にするという立てかえ制度及び融資制度を創設する。地方の皆さん方に負担がある場合には融資して、そしてそれを私どもが、臨時とはいいながら融資制度を導入するというのも今回初めてでございますので、そのことによって今後とも事業の円滑な執行に私たちは配慮しつつ連続の立体交差というものの実現を促進していきたい、積極的に行うということを今計画しているところでございます。

○森本晃司君 計画どおりに進めるには、鉄道事業者として先ほど来出ております住民の双方の協力にかかっているわけでございます。さらに、財政的な面で今融資制度を含めてというお話がございました。国土交通省の強力な支援がこれからまた欠かれないところであるかと思えます。しっかりとこの事業を、ありとあらゆる角度から考えて解決していかなければならない二十一世紀の課題でもございますので、全力を挙げて取り組んでいただくことを御要望いたしまして、質問を終えさせていただきます。

○委員長(今泉昭君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時まで休憩いたします。

午後一時休憩

午後一時開会  
○委員長(今泉昭君) ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、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一括して議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○緒方靖夫君 踏切道改良促進法案の改正について質問いたします。

全国に存在する約一千力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、このことを目標としております。この千力所のボトルネック踏切のうち、東京にはどのぐらいの数があるのか、また、事業者別にはどうなっているのか、お聞きいたします。

○政府参考人(大石久和君) ボトルネック踏切一千力所の内訳をお尋ねでございますが、東京都内のボトルネック踏切は三百六十力所存在いたしております。

その内訳は、西武鉄道が百二十五力所、京王帝都電鉄が七十五力所、JR東日本が七十五力所、小田急電鉄が三十七力所、その他四十七力所、合わせて三百五十九力所でございます。

○緒方靖夫君 また、東京には全体で何力所の踏切があつて、遮断時間ごとの区分ではどうなっているかどうか、その状況について御報告いただきたい。

○国務大臣(扇千景君) 早い方がいいでしょう、先生、済みません。

今御質問のうち、ピーク時の遮断時間が四十分以上の踏切は約二百九十力所、そして三十分から四十分未満の踏切は約二百十力所、二十分以上三十分未満の踏切は二百二十力所、二十分未満の踏切は約五百力所、計千二百二十力所になっております。

○緒方靖夫君 大臣、ありがとうございます。ボトルネック踏切のうち、東京の占める割合、これが今聞いただけでも四割に上るわけですね。三十分以上の遮断時間となっている踏切、これも東京では五百力所、全体のやはり四割に上る、そういう状況です。

つまり、ボトルネック踏切の解消を初めとする踏切対策のかぎを握る、これはやはり東京だろうと思ひます。特に人口の集中している東京では、交通遮断時間による地域分断や渋滞の発生、それによる排気ガスの被害、こうしたことによる被害が、自治体からも住民からも悲鳴が上がっている、そういう状況です。こうした状況の改善、これにどのように取り組まれるのか、その点について

大臣にお尋ねしたいと思ひます。

○国務大臣(扇千景君) 今、緒方先生がおっしゃいますように、一番難しいのは東京であるというはおっしゃったとおりでございます。

先ほども私、先生方の午前中の御質問に申し上げましたけれども、本当に戦後、どうしてもっと都市計画というものの基本ができていなかったのかと残念に思うこともしきりでございますけれども、それよりも何よりも、今の現実を見ましたときに、これをどう対処していくのかと。そして、今、緒方先生がおっしゃいましたように、全国一千力所を五年で、十年ですすから五年で半分でございますけれども、達成するためには、今、先生がおっしゃいました一極集中になっておりまして東京のこの過密状態の中からいかにこれを解消していくか。

そういう意味におきましては、私は本当に難しいところであろうと思ひますけれども、ぜひ私は、御存じのとおり、東京都の中では、少なくとも踏切の解消のためには、先ほども申しましたように、事業主体、そして住民の皆さん、そして地域の皆さんの方、踏切と道路幅と、そして通行の電車と、そして車と、御近所の道幅を広くするということも考えなければなりませんので、過密な商店街であればあるほど私は多くの皆さん方が、しかもそれを今、電車を遮断しないで通行しながら工事をするということの難しさで長期化しているということも事実でございますので、私は、ふだんの皆さんの通行を妨げないで、なおそこを改良するということの難しさというもので長時間かかっているということも御理解賜りたいと思ひます。

○緒方靖夫君 先ほどの御答弁の中で、ボトルネック踏切三百六十力所のうち百二十五力所が西武鉄道ということがわかりました。そして、私調べたところ、そのうち新宿線が六十二力所、池袋線が五十六力所に上っているんです。

私、ここに東京都の建設局が出した資料があるんですけれども、連続立体交差事業の現況、これ

を見ても、都心、副都心を起点とする主な路線には皆事業完了や事業中、計画中、そういう表記がそれぞれあるわけです。ところが、新宿線については手つかずという状況です。新宿線は何で進んでいないんですか。

○政府参考人(安富正文君) 西武新宿線の連続立体交差事業については、手つかずということについては、どういう理由かというところについて私も十分承知しているわけではございませんが、先生御承知のように、西武新宿線については、以前、いわゆる複々線化工事ということで地下に電車を、特に急行電車を通すという計画があったわけでございますが、その計画が連続立体交差事業との関係でいろいろ問題になって、現在、連続立体交差事業そのものについての計画がないのではないかと推測しますが、そういう状況ではないかと思ひます。

○緒方靖夫君 局長、十分承知していないとか推測という言葉はちょっと聞いて情けないと思ひますよ。私、質問通告してこの席で尋ねるということと述べているわけですから、答弁する局長がそういう程度のことだと大変心もとない。扇大臣のもとにある局長なんですから、やっぱりきちっとやっていたらいいと思うんです。

今答弁ありましたけれども、推測するとか理由がよくわからないとか、そういう話なんですけれども、問題は、地下化のことを言われました。大もとは特定都市鉄道整備計画というのがあつて、これが八七年に法改正されて整備された。要するに、複々線化等の設備投資をする上で、その路線の利用客から先に上積み運賃をとって積み立てていく、そしてそれを事業に充てるという、先取り運賃を設定して工事費用の一部をつくっていく、これが新宿線では適用されているわけです。

ところが、今説明がありました地下化云々と。しかし、新宿線については、特定都市鉄道整備事業計画として認可されたのが八七年の十二月、運賃改定実施が翌年の五月、そして加算分の運賃を積み立てながら七年後には延期された、そういう

話になるんです。そうですね。そうすると、一体この先取り運賃は、七年間で幾ら積み立てられたのか、そして何に使われたのですか。

○政府参考人(安富正文君) 先生今御指摘のように、西武新宿線の特定期都市鉄道整備事業ということで、当初、複々線化計画を地下で通すということとで計画されました、上乗せ運賃という形で特定期制度を使って行ったわけでございますが、昭和六十三年度から平成六年度までの七年間、約三百一億円の積み立てが行われました。

この積み立てにつきましては、新宿線とそれから池袋線を両方合わせた額でございますが、このうち新宿線の旅客に係る加算運賃等に見合う百五十六億円につきましては、平成七年度から積立期間と同期間の七年間にわたって取り崩しを行っているところであり、さらに平成七年九月の運賃改定から加算運賃十円を引き下げることによって利用者へ還元しているところでございます。

○緒方靖夫君 局長が今言われたことは、新宿線の特定都市鉄道整備計画を進めるためにそうしたことが行われて、そして七年間積み立てられた、その額が百五十六億円ある。そして、それが結局そのために使われていないということなんですよね。やっぱり私は非常に重大な問題だと思えます。還元といったって、還元はできないわけですから、もう既に取ったわけですから。

そうすると、何に使われたんですか。今、池袋線と一緒に言われたけれども、池袋線に使われたということがあるんじゃないですか。

○政府参考人(安富正文君) 先ほど申しました、三百一億円の積み立てを行ったわけですが、そのうちの一部につきましては、当然新宿線を当初着工するということとを予定しておりましたので、そのための調査設計費ということで一部使っております。そのほかに、さらに池袋線の調査設計費及び池袋線の工事費の一部ということで充当されているものでございます。

○緒方靖夫君 今の答弁は大変重大だと思えます。つまり、新宿線の利用者から七年間にわたって

て百五十六億円もの先取り運賃を取ってきた。しかも、これを自分の会社の別の路線、池袋線にそれを活用した、流用したということになりますよね。これでは新宿線の利用者を欺いたことになるんじゃないですか。その上、今に至って事業は中止、延期、そういうことになる。まさに何をか言わんやということになると思えます。

今その中止の理由として言われたことの中に輸送量の問題等々あったと思います。その理由について、ちょっときちんと言っていた方がいいと思います。

○政府参考人(安富正文君) 今、百五十六億円について池袋線に充当したという先生の御発言がございましたけれども、ちょっと正確に申し上げますと、三百一億円、新宿線、池袋線の工事のために積み立てたわけでございまして、そのうち百五十六億円については新宿線の分ということで、後に利用者の方に還元するという措置をとったということでございます。

それから、中止に至った理由でございしますが、これは具体的に申しますと、当初は混雑率を緩和するという観点から、当初一九〇%の混雑率がございましたので、これを緩和するということが特制度による事業計画をつくったわけでございしますが、平成五年四月の都市計画決定等の所要の手續を進める中におきまして……

○緒方靖夫君 簡潔で結構ですよ、時間がないから。

○政府参考人(安富正文君) 一つは、輸送人員が減少傾向にあるということで混雑率が緩和する見通しが立ってきた。それからもう一つは、地下水位が非常に当初の予想よりかなり高いということ、工事費が当初千六百十三億円にございましたけれども、その後二千九百億円になるというようなこともございまして、そういう観点から、今後は混雑率の緩和については輸送力の増強、長編成化等の輸送力の増強によって対応可能だということで中止に至ったわけでございします。

○緒方靖夫君 今、局長が言われた輸送量の減少、これはほかの路線もみんな同じなんです。新宿線と同じ日時でこの特定期計画として認可された事業、これは東武伊勢崎線もある、西武池袋線もある、京王線、東急目蒲線もある。これは着々と進められているわけですね。ですから、これは理由にならない。それから、同じ西武でも池袋線の方が輸送人員の減少率が高いんですよ。減少率、九九年で一六%。新宿線は二三%。ですから、これも理由にならない。事業費が高くなると言われたけれども、これも言ってしまうは当たり前のことで、これは。やっぱりどれを見ても、伊勢崎線を見たって事業費三三%高くなっている。ですから、今、局長が言われた理由、三つぐらい言われたけれども、どれをとっても理由にならない。

したがって、大臣、お聞きのとおりなんです。が、要するに私は、事業者である西武鉄道の姿勢が問題だと思えます。そして、しかも新宿線のために積み立てたお金が全部じゃないにせよ池袋線に使われている。これもやはり大変大きな問題だと思えます。つまり、事業者にとつての社会的責任、それはどこにあるのかということが問われる問題だと思えます。

その点で、私、大臣にお伺いしたいのはやはり監督責任ですね。こういう監督責任がありながら七年間にわたって放置してきた国土交通省、前運輸省の姿勢、これが問われるんじゃないやしませんか。大臣、その点で責任をどうこれから大臣としてとっていかれるのか、お尋ねしたいと思えます。

○国務大臣(原田景君) 今、緒方先生のお話を聞いておりました、私もその内情というものが、ペーパーの上では承知しておりましたけれども、実際のやりとりを聞いておりました、緒方先生のおっしゃること、利用者の一人としては私は、皆さん実態を知らないで、ああそうだったのかとお思になる点が多々あったらうと思えます。

ものももっと西武鉄道自身から、西武新宿線の本体から聞きますと、とあるのかも知れませんが、けれども、今のやりとりを聞いておりました、ただこういう複々線の事業化及び踏切対処につきましては、鉄道事業者と東京都の間で平成十三年の二月に両者の間で検討委員会を設置して、そして二月に第一回の委員会を開催したと伺っておりますので、何はともあれ、今、緒方先生がおっしゃいました事実、そして事業者側の事情、そして東京都の事情等々がこの第一回の会合で、いつまでお聞きになるのかというのには私報告聞いていないんですけれども、まだ第一回でございしますので、この委員会が設置されたということによって少なくとも私は今後の需要見込みとかあるいは中止した理由とかがもっと詳しくわかってくるのではないかと考えておりますので、その委員会の結果というものの御報告を私は待って、その上で、私どもとしてお互いに鉄道事業者を指導するという立場であるのですから、それをどのように指導していくのかもそれを聞かないと指導のしようがございませんので、この結果を待ちたいと思っております。

○緒方靖夫君 大臣、さらに一歩踏み込みまして、その検討会というのは確かにこれから開催されるでしょう。しかし、やはり大臣としてこの問題について監督責任があるわけですから、そしてまた混雑を解消してほしい、そしてまた一刻も早くこの事業を進めてほしいという、中止はされたいけれどもそういう要望が地元区からも、また東京都からもあるわけですから、その点で私は、鉄道事業者への強力な指導、そしてこれをもってやはり大臣自身がきちっと自分で聴取されて、事情をつかんで、その後方策を立てていく、このことが求められると思えますけれども、改めてお伺いしたいと思えます。

○国務大臣(原田景君) すべからず、事業を中止する場合は事業認定したときと同じ経過をたどらなければいけないというのが私のやり方でございます。ですから、どこかのようにならぬように一発で中止と

言ってしまつてそれで済むことではございませんで、昨年、私も与党三党で、あるいは建設省とプラスアルファで中止した事業は百八十七事業ございました、公共工事が。

けれども、それとなく全国の三百回の皆さん方の会議を経て、九月一日から十二月十日まで百日かけて、そして地方の皆さんに御納得いただいて、委員会と決定してから私は中止したという、組上に上げるだけでそれで全部中止になるんじゃないくて、やっぱり事業認可したときと同じ手順で私は皆さんの御意見を聞き、事情を考察してから判断するというのが責任者としての対応の仕方であらうと思いますので、中止したというこの報告と、今の検討委員会というもののあり方をやはり見守って、それでなければ冷静な判断ができないと思つておりますので、速やかにできればそれにこしたことはないと思つております。

○緒方靖夫君 私の方からは、改めて地元のそうした要望を踏まえて、大臣の強力な指導、これを要請しておきたいと思つます。

次に、連続立体化事業に伴うバリアフリー問題についてお伺いしたいと思います。JR中央線三鷹―立川間の連続立体化事業、これは二〇〇三年度までに完成することになります。この事業では、武蔵境、東小金井、武蔵小金井、国立の四駅の施設が立体化等に伴って一新されることとなります。

昨年成立したバリアフリー法に基づき駅施設のバリアフリー化の前進が当然期待されるわけですが、けれども、これらの駅はバリアフリー法で言う大規模改良を要する駅であるはずで、バリアフリー化が当然義務づけられるはずだと思つますけれども、局長、その点いかがですか。

○政府参考人(安富正文君) 昨年交通バリアフリー法が施行されました、立体交差化事業等による駅舎の改築、これが同法に定める新設に相当するような大規模改良に該当する場合には、鉄道事業者は当該改築後の駅舎を移動円滑化基準に合わせバリアフリー化することが義務づけら

れることとなります。

○緒方靖夫君 その点で問題なのは、どういうやり方でバリアフリー化されるかだということなんですね。連続立体化事業での駅施設新築の場合には、既存の駅施設にないエレベーター等を追加する場合、これはバージョンアップとみなされて事業費の枠、少なくとも国の補助の枠組みには入らないわけですね。このため鉄道事業者と自治体との間の話し合いがいろいろあつて、自治体側が余分な持ち出しをしなければならぬ、そういう可能性が絶えずあるわけです。

私は、こうした過大な自治体の負担を避ける、そのために連続立体化事業に関連した駅施設新設に伴うバリアフリー化のためのエレベーター等設置の追加は国のバリアフリー化事業の補助枠が適用されるべきだと考えるわけですが、その点いかがでしょうか。

○政府参考人(安富正文君) 具体的なバリアフリーの補助制度をどう適用するかについては、我々としても、個別の事案によってそれぞれ判断があるかと思つますが、基本的には先般交通バリアフリー法に基づいて基本的なバリアフリー化を図るということで我々も目標として掲げておりますので、このバリアフリー補助制度を活用するというようなことを考えながら鉄道駅のバリアフリー化を積極的に推進していくという気持ちでやっていきたいと思つます。

○緒方靖夫君 ぜひそういうことでバリアフリー化法に基づいてそれが進められ、よくJRの側は自治体に負担を押しつけるということが往々にしてありますので、そういうことがないような形でぜひお願いしたいと思います。

最後に、残された時間はわずかですけれども、新産業都市建設促進法等を廃止する法律案について質問したいと思います。

この法律によって指定された二十一地域では、産業基盤整備が一定行われましたけれども、この三年間、多くの地域で造成地の利用率はふえず、用地は売れ残り、地方自治体に巨額の負担が負わ

されました。成功されたところも一部あるというふうに言われるわけですが、私は、全体としてさまざまな問題、つまり公害の激発とかその後の企業の移転、撤退を含めて、工業出荷額の低下と産業、地域の空洞化、これらが進行した大変な大きな問題だったと思つます。

私、一問だけお聞きしたいのは、なぜこのような事態になったのか、どのように考え、この点どのようにに総括されているのか、その点をお伺いしておきたいと思つます。

○国務大臣(属千景君) 先ほども今回の新産・工場の廃止によってどのようなことがあつたかというところでいささか御披露申し上げた点もございまして、けれども、今まで造成された工業用地というのが少なくとも二万七千七百五十四ヘクタールに達しているんですね。けれども、それらの工業用地の中で少なくとも十年度末における売却済みの工業用地は二万五千七百七十七ヘクタールであるということから考えますと、売却率は九〇・七％でございまして。

ただ売ればよいということではございませんけれども、総じて見れば高い水準の売却率を保っているというものの、これは評価としてはある程度できると、表面上はです。私は数字の上では評価できる数字が出ていて、こういうふうな思わざるを得ませんけれども、他方、先ほど私が申しましたように、道央地区と不知火・有明・大牟田地区におきます売却率はそれぞれ八〇・七％と七三・六％。これは両方とも道央地区と不知火・有明・大牟田地区におきます比較率は低いんですけれども、道央地域におきます造成面積が五千三百八ヘクタールと、他の地区に比べて飛び抜けて大きいことが主な要因と考えられておりますけれども、私はこの不知火・有明・大牟田地区におきますのは、石炭産業の衰退と、先ほど御議論ございましたように工業集積が高まらなかったというふうに、事情はいろいろあると思つますけれども、少なくとも私たちは今後こういう問題、売れ残りの問題を解決しますために

も、地方自治体あるいは公団、公社などによります販売促進の努力を補完する観点から、私も、必要に応じて周辺の道路あるいは下水道等の都市基盤整備を初めとして、土地区画整理事業などの面的な整備事業というものを機動的に実施していく、そしてこれが廃止された後もきちんとフォローしていくということを私はつけ加えさせていただきます。

○緒方靖夫君 例えば北海道の苫東開発、これは私もたびたび委員会でも質問いたしましたけれども、企業誘致でござい、相当量の土地が未利用となつていてという問題ですね。こういうことに典型的に示されるように、やはり私は、事情はいろいろあると今、大臣言われましたけれども、それは済まされない、非常に大きな問題がある。私は、この点で経済第一主義の問題とかそれからまた地域住民の声をよく聞く問題とか、教訓はたくさんあると思つますので、その点についてやはりきちっとした形で総括することが必要だと、そのことを申し上げまして、質問を終わります。

○洲上貞雄君 社民党の洲上です。

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案について質問をいたします。

踏切種別ごとの踏切事故の発生件数と事故の内容についてお伺いをいたします。第一種踏切道での事故件数と事故の内容、第二種、第三種、第四種の事故件数と事故の内容についてお伺いしたい。特に、高齢者、身体障害者の方が事故に遭われた件数とその内容についてお教え願いたいと思つます。

○政府参考人(安富正文君) 踏切の種別ごとの発生状況でございますが、平成十一年度で見ますと、第一種踏切道で三百四十九件となつております。それから、第三種踏切道で三十六件、それから第四種踏切道で八十件発生しているところでございまして。

また、事故の内容を原因別に見ますと、直前横断によるものが二百九十一件で全体の約六三％を占めております。さらに、落輪あるいはエンス

ト、停滞によるものが七十九件で全体の一七％、限界支障、側面衝突によるものが七十二件で全体の約一六％となっております。

○測上貞雄君 次に、ボトルネック踏切道における事故の件数はどれぐらいあるのか。また、ボトルネックの踏切道以外の今後の対策についてお伺いをいたします。

先ほど種別ごとの事故件数と内容についてお聞きをいたしました。今回の改正では、特にボトルネック踏切の改良が喫緊の課題として取り上げられておりますけれども、ボトルネック踏切における事故の件数はどれぐらいあるのか。また、ボトルネック以外での都市、地域を分断する踏切道対策について今後どのようになされるのか、お伺いいたします。

○政府参考人(大石久和君) ボトルネック踏切約一千カ所におきます平成六年から平成十一年の五年間の事故の発生は、踏切数で百八カ所、延べ事故件数は百四十二件でございます。五年間の踏切事故件数約二千五百件の六％を占めております。ボトルネック踏切につきましても、主に交通渋滞の解消等、交通の円滑化の観点から立体交差等の対策を早急に講ずる、これが事故減少につながる、このようにも考えてございますが、ボトルネック踏切以外の踏切道につきましても、その交通遮断の状況等を勘案して、立体交差化、構造改良、踏切保安設備の整備などにより安全化を促進してまいりたいと考えております。

○測上貞雄君 ボトルネックと言われる踏切が千あります。それ以外に、やはり大きな都市、地域を分断しているというところとはどれぐらいあるかわかりますか。

○政府参考人(大石久和君) 踏切の存在は何らかの意味で地域分断だとかいうものを惹起しているということが言えると思いますが、交通遮断量が多いところ、例えば国土交通大臣が指定するよう、先ほどの御答弁でも申し上げましたように、そういう要件に該当するような度合いの大きいところほど遮断量が多い、分断量が多いという

ように考えてございまして、つまりはボトルネック踏切が最も多く地域分断を起しているというように考えております。

○測上貞雄君 ボトルネック以外のところも交通遮断しているところはありますから、どうかそのところの促進方もひとつよろしくお願いを申し上げておきたいと思っております。

次に、踏切遮断機の指定基準の対象となる踏切の数についてお伺いをいたします。踏切遮断機を設置すべき踏切道の指定基準のうち、「平成八年四月一日以後の日を含む三年間において三回以上又は平成八年四月一日以後の日を含む一年間において二回以上の事故が発生し、かつ、踏切遮断機の設置によって事故の防止に効果があると認められるもの」とありますけれども、その対象となる踏切はどの程度ございましょうか。

○政府参考人(安富正文君) 今、先生の方から踏切遮断機の指定基準について具体的にお話がございましたが、その要件に当てはまるものというところで、平成十一年度末において踏切遮断機を整備すべきものとして指定対象になり得る踏切道数が約三千カ所に上っております。

○測上貞雄君 その三分の一に当たるところが今回のこの法律にかかわるところと理解しておいていいですか。踏切の数だけが三千あるというふうには理解していいのでしょうか。

○政府参考人(安富正文君) 今申ししたのは、踏切の改良の対応としては、立体交差化、構造改良、それから保安設備の整備という大きく三つに分かれるわけですが、今申ししたのは、保安設備の整備に当たるもののうち踏切遮断機を整備すべきだというものの概要でございますので、先ほどのボトルネックの千カ所とはまた別の概念でございます。

○測上貞雄君 済みませんでした。次に、法に基づく改良計画の未実施の数と、その対応についてお伺いいたしますけれども、踏切道改良促進法に基づいて改良計画が作成されたにもかかわらず、これを実施または計画どおりに実

施できなかったものについてはどれくらいあります。このような場合、どのような指導をなされているのか、お伺いいたします。

○政府参考人(安富正文君) 踏切道改良促進法が制定されました昭和三十六年に法に基づき指定を受けた踏切道のうち、平成十一年度末現在で未着工でございますのが、立体交差化では二千九百九十九カ所の指定のうち百二十一カ所、構造改良では三千八百九十三カ所のうち百四十五カ所、保安設備の整備関係では二万七千五百六十三カ所のうち二百二十五カ所というのが未着工になっております。

これらの改良が実施されていない踏切道につきましては、改正法の経過措置により、改正後の法に基づき指定がなされたものであるとみなすこととしておりますが、今回さらに新たに導入します裁定制度等の活用を図ることにしまして、その円滑な実施が図られるよう対応してまいりたいと考えております。

○測上貞雄君 それはよろしくひとつお願いを申し上げておきたいと思っております。

それから、連続立体交差化における鉄道既設分の事業者の負担の根拠についてお伺いをいたします。指定事業者における費用負担部分において、鉄道事業者の負担が、連続立体交差の場合、鉄道既設分が五から一四％となっておりますけれども、その根拠はどうなっておるのか、お示しいただきたい。

○政府参考人(板倉英則君) 連続立体交差事業の鉄道事業者負担分の考え方でございますが、負担の根拠といたしまして、一つは踏切がなくなることに伴う維持管理費の減少、あるいは事故がなくなることに伴う受益、もう一つは高架下を貸し付けることによる受益がこの事業によりまして鉄道事業者が発生することから、相応の負担を鉄道事業者者に求めまして事業を実施しているところでございます。

その具体の負担率につきましても、地域によって高架下の貸し付けによる受益に大きな差がある

ことに着目いたしまして、東京二十三区においては一四％、政令市及び大都市圏の既成市街地等においては一〇％、人口三十万以上の都市等においては七％、その他の都市においては五％の負担を鉄道事業者に求めているところでございまして、今後とも受益に応じた適切な鉄道事業者の負担を求めつつ、連続立体交差事業の進捗に積極的に取り組む所存でございます。

○測上貞雄君 次に、単独立体交差化における受益相当分の算出の方法についてお伺いいたしますが、では単独立体交差化では受益の相当分となつていますが、その受益相当分とはどのように算出をするのでしょうか。

○政府参考人(大石久和君) お尋ねの事柄につきましては、道路と鉄道の交差に関する運輸省建設省協定、昭和六十三年五月に協定されたものでございまして、これにおいて定めておるところでございます。この協定におきまして、鉄道事業者は既設の踏切道を除却する場合における工事費のうち、受益相当額を負担し、道路側がその残余を負担することになっております。

鉄道事業者の受益相当額とは、踏切が除却されることにより、今後必要となる踏切道の維持管理費、設備費並びに踏切事故による補償費、損害額等の合計額でございます。踏切種別及び踏切規模別に定めておるところでございます。

標準的なケースで申し上げますと、複線鉄道と二車線の道路の一種自動踏切を立体化し、踏切を除却する場合、仮に全体工事費が約四億といたしますと、現在では鉄道事業者の負担はその三％に相当する一千二百万と定めておられて、六十三年度五月以前の三分の一を負担する、一億三千三百万を負担するというところからいいますと、その一割弱ということになっておるところでございます。

○測上貞雄君 最後の質問になりますけれども、踏切道の将来の構想についてお伺いいたします。先ほど同僚議員からのお話もありましたが、法律は五年間、それから事業計画は十年間というよ

うなことを言われましたね。しかし、そこには何らかの整合性がなきゃならないと思うので、やはり今後の、今回の法案によって踏切道の改良が促進されるわけでございますけれども、国土交通省として踏切道の将来像をどのように考えておられるのか、お伺いいたします。

○政府参考人(安富正文君) 踏切道の対策につきましては、当然先ほど来より問題になっておりますポトルネック踏切といった、こういう立体交差化を図って、その統廃合を積極的に推進するというのが基本だと思いますが、一方でなかなか立体交差化等ができない踏切道がございます。そういう意味で、いわゆる第四種、踏切遮断機も踏切警報機もない第四種、あるいは踏切警報機しかない第三種、こういうものなるべくなくして、自動遮断機を設置しております第一種踏切ということに着実に移していくというのが基本ではないかと思っております。さらに、第一種踏切であっても、先ほど事故原因別で申しましたように、直前横断等による事故件数が依然として多いということから、今回、十三年度予算案においても、大型遮断桿等の高規格保安設備を補助対象としておりますので、そういったいわゆる高規格保安設備の整備というものをより一層促進していきたいというふうに考えております。

○淵上貞雄君 どうかひとつ踏切遮断による、先ほど大臣の方からお話がありましたように、地域の分断とか経済的な損失とか、事故による損失とか、いろいろございます。これを改良することによって大幅に縮小することができるわけですから、どうぞこれから先もひとつ踏切の改良についてさらに努力されることをお願い申し上げます。質問を終わります。

○戸田邦司君 本日は格別質問することもございませんので、質問は差し控えていただきますしたいと思います。

後ほど附帯決議も出ることありますし、いろいろ困難な問題も多かろうと思いますが、どうかひとつ前向きに整備を進めていただきたいという

ことだけ申し上げておきます。

○島袋宗康君 まず、新産業都市建設促進法等を廃止する法律案に関して若干お尋ねいたします。

新産・工特制度による成果については、国土交通省としてはどの程度満足しておられるのか。また、反省点についてどういう反省がなされているのか、お尋ねいたします。

○政府参考人(板倉英則君) まず、新産・工特制度の成果でございますが、各指定地区におきまして、国、関係地方公共団体、地元住民等の関係者が積極的に建設整備に努めてまいりました結果、例えば市町村道路舗装率につきましては、昭和四十三年から平成九年までの間に新産・工特地区では十七・七倍と、三大都市部の伸びが六・七倍を大きく上回るなど、交通産業基盤のインフラの整備は着実に進展してきているところでございます。この結果、新産・工特地区における工業集積度について見ますと、全国平均の一・〇に對しまして、昭和四十三年には〇・六八と低かったわけですが、平成十年には一・二五となるなど、産業集積は着実に進展してきております。

また、新産・工特指定道県の一入当たりの県民所得について見ますと、全国平均の一に對して昭和四十三年には〇・八九であったのが平成九年には〇・九四となっております。一方、この間の三大都市部の一人当たりの県民所得は一・二三から一・一二に逆に低下しております。新産・工特指定道県と三大都市部の所得格差は着実に縮小していると言いうことができると思います。

このように、インフラの整備をしまして、工業の地方分散あるいは産業集積を進めるといって新産・工特制度の趣旨は、地区によりまして進捗状況に差がございますが、総じて見ればある意味で着実な成果を上げてきたと言えるかと思えます。

逆に、反省点でございますが、第一に、先ほど大臣も触れられておりましたが、当初十カ所程度を想定していた指定区域の数が全国的な地域バラ

ンスも考慮した結果、最終的には新産・工特地区を絞って二十一カ所にも上るなど、指定地区を絞り切れなかったことが第一点。

第二に、例えば制度発足当初、粗鋼生産高の将来見通しを二億トンと見積もっていたわけですが、これが結局一億トンにしかならなかったことなど、当初の需要見通しが結果的に過大であったということが第二でございます。

第三に、二度にわたる石油危機を契機といたしまして、産業構造の変化とかあるいは国境を越えた企業立地の進展等、制度当初には想定できなかった事態が急速に進展しております。これらの変化を十分読み切れなかったことが反省点として考えられます。

○島袋宗康君 新産・工特制度を廃止することにより、国土の均衡ある発展を図り地域格差を是正するという目的と理想も捨ててしまつたものなのですか。この点について、今後の取り組みについてお尋ねいたします。

○国務大臣(扇千景君) 今、参考人からお聞き取りいただきました、きょうも午前からのこのお話がございましたように、新産・工特の成果が上がった部分と、なおかつまだ十分に成果が上がって得なかった部分と両方あると思っております。少なくともインフラ部門あるいは産業部門、そして所得、人口、私は、この四つの部門に對しての大きな成果というものはある程度、今、参考人から数字を聞いていただきましたように、上がったところが多々ございますけれども、さりとてそれではこれで全部達成できたかとおっしゃれば、私は必ずしもそうではないと思っております。

けれども、これを廃止した後、少なくとも当初の目的であったことに關しては今後も対処していくべきではないか。どういう適切な方法があるかということになってくると思えますけれども、今後、少なくとも廃止後につきましては地方大都市を通じての産業の国際競争力を高めるといふこと、先ほど私が申しましたとおりでございますし、少なくとも物流コストというものを下げてい

かなければ二十一世紀は立ち行かなくなる。そういう意味では、広域ブロックを単位とした物流の基盤あるいは情報の基盤、そして各拠点空港あるいは交通結節点の整備等を今後も図っていくということにおいて、国民の視点に立って、あるいは質の高い行政サービスというものを、特に国土交通省になったからできるということをお見せしなければ意味がないと思っておりますので、政策のスピードアップとそれによるコストの低減、そういうものを今後図っていく、四省庁を統合した国土交通省がめり張りのきいた政策を実行できるということをしなれば、私は国土交通省の意味がないと思っておりますので、そういう意味で、全般にわたって私も政策に今後の対策をとっていききたいと思っております。

○島袋宗康君 先ほど大臣が図面でお示しいただいた港湾、空港、そして道路網の整備というのがちょっとばらばらになっているんじゃないかというふうな御指摘もありましたけれども、全国そういったふうなところがたくさんあると思うんですけれども、大臣として、これからどういうふうなことでこういった、ばらばらといえはおかしいんですけれども、整備されるおつもりなのか。また、その予算等についてはどのように方策を立てておられるのか、ちょっとその辺について御説明願います。

○国務大臣(扇千景君) 私は、今後二十一世紀、冒頭の所信のときにも申し述べましたように、少なくとも二十世紀はハードの時代であった。我々は、あの焦土と化した日本国をということ、物をつくらう、そして物を生産して早く欧米先進国に追いつけ追い越せということ、二十世紀はただ働いてきたと思えます。

けれども、二十一世紀は、今までつくった物の品質保持を図りながらソフトの面で、今回は環境の面でありましてバリアフリーとか、そういうソフトの面を加味したものにしていかなければならない。そのために前年度と同じ公共工事の予算をとっても、そういうソフトの面に配慮した方に

予算を使っていく。そういうことにも気を使っていくべきであって、ある意味では、昨年と同額の公共事業の予算ではないかとおしかりを受けた部分もございました。

けれども、その使い方によっては二十一世紀型の予算の使い方ができる。また、高齢化社会を迎えております日本の状況を考えますと、早急にバリアフリー等々は配慮して、そして皆さんの利便性と、そして年をとっても健康で町に行けるということのために早急に予算配分をしないといけない。それによって私は、新しい二十一世紀型の公共事業と、国土交通省だからできるということを立て的にやっていきたいと思っております。

○島袋宗康君 御説明、大変ありがとうございます。ぜひ頑張ってください、そういった国土の整備を図っていただきたいと要望しておきます。

次は、踏切道改良促進法の一部を改正する法律案について、お尋ねいたします。資料により、踏切種別別の踏切事故件数を平成七年度から平成十一年度までの五年間の推移を見ると、第二種でゼロ件を除き各種別ともほぼ横ばいしか微減程度の件数がJR、民鉄ともに続いているようであります。

その資料の数字を見ていて不思議に感じていることが一つあります。それは、何の設備もなされていない第四種踏切の事故件数よりも最も整備が進んでいるはずの第一種踏切での事故件数が約四倍と高い数字で推移していることとあります。第一種踏切の数が第四種よりも多い点を考慮したとしても高過ぎるのではないかと思いますけれども、一応この踏切種別別百力所当たりの事故件数では第一種一・一三、第三種二・五七、第四種一・七五という数字にはなっているようでありますけれども、それにしても、それは一体どのような理由によるものか、この数字を少なくする抜本的な対策を考えられないものかどうか、お尋ねいたします。

○政府参考人(安富正文君) 今、先生御指摘のとおり、例えば平成十一年度末で踏切道百力所当たりの件数を見ますと、一種は一・一三ということとで、四種と比べますと一・七五でございますので、事故発生率としては低いわけでございますが、ただ、発生件数では第一種が三百四十九件、第四種が八十件と第一種踏切の方が多くなっております。

これは、基本的には従来から踏切遮断機の整備を進めて第一種化を図ってきたということのために現在全踏切道の約八四％が一種ということでございます。それから、第一種化に当たっては、道路交通量の多い踏切道を中心に整備を進めてきたということとで、一種の方が交通量が多いといったようなことが影響して、こういう数字になっているかと思ひます。

先ほども申しましたように、一種踏切の約六割が車の直前横断ということでございますので、引き続き立体交差化等による踏切の解消を図るといふことと同時に、残された踏切についてもより安全性の高い大型遮断桿とか門型踏切等の高規格設備を積極的に推進するということと、さらなる踏切事故の減少を図っていきいたいというふうに考えております。

○島袋宗康君 踏切道改良促進法に基づく踏切道の指定及び整備状況を見ると、同法制定以来平成十二年末までに、立体交差化について二千九十九カ所が指定され、うち八二・九％が完成し、構造改良については三千八百九十三カ所が指定され、うち九六・三％が完成し、保安設備整備については二万七千五百六十三カ所が指定され、うち九・二％が完成することとあります。

この数字を見て感ずることは、少なくとも保安設備については一〇〇％の完成があってもよいのではないかと思います。わずかに〇・八％とはいえず、未整備の状況であるという点は解せないと考えます。これはその意思さえあればできることではないかというふうに考えますけれども、いかがですか。

○政府参考人(安富正文君) 先生御指摘のとおり、平成十一年度末現在で踏切保安設備の整備の完了率が九九・二％というふうに、一〇〇％に至っております。

この理由でございますが、一つは、平成十二年度末までに少しは数字が上がるんじゃないかと思っているのが一つでございます。それからもう一つは、整備が完了しない踏切道の一部については、指定後の事情、例えば道路のつけかえであるとか取りつけ道路の廃止といったような指定後の事情によって踏切自体の廃止が検討されているものと、あるいは踏切道の拡幅等の構造改良と同時期にやった方がいいということとでその時期の調整を図っているものといったような個別の事情を有しているものがあることも別の要因でございます。

ただ、先生おっしゃいますように、指定を受けた踏切道に対してはできるだけ一〇〇％整備が図られるように今後とも適切に指導していきいたいというふうに考えております。

○島袋宗康君 今回の改正において、立体交差計画または構造改良計画の作成に際して国土交通大臣による裁定制度を創設されることにしておられますけれども、この制度創設に当たってどの程度の実績が見込まれ、かつ踏切道の改良が促進されるかと考えられますか、お尋ねいたします。

○国務大臣(岡田豊君) 総じて申しますと、島袋先生御承知のように、今までは道路行政を所管する大臣とそしてあるいは鉄道行政を所管する大臣が分かれておりました。そのために、この法律をとって立体化するということの困難さ、また行政の停滞というものは私に否めなかったと思うんです。

けれども、今度は国土交通省になりましたので、私たちは少なくとも道路行政とそれから鉄道行政の双方を一体的に今回はできるようにいたします。そのことだけでも、先生がおっしゃいますように一体的なメリットを生かして道路管理者と鉄道事業者との協議が速やかに行われて、また難

航してありました場合は国土交通大臣が裁定することができるといふことになっておりますので、今後は、先ほどもなせ一〇〇％行っていないんだというお話もございましたけれども、少なくとも私どもは今回は計画したことは必ず実行しスピードを上げる、それで私がいつも申しますように、スピードを上げることによってコストダウンもできるし、一体的な話し合いができて行政の推進を図れるという点にしましては、私は今回は間違いないと皆さんの御期待に沿えるのではないかと。

また、なるべく私が出ていった裁定するなんというようなことはなくともいいように、地域の皆さん方との連携、事業者等々との連携を図っていききたい、そして今後これによる制度が必ず実行できると。きょう委員会でお約束しました目標を達成するように、一日も早くそのことに専念したいと思っております。

○島袋宗康君 今の御答弁をいただいて、大変期待しておりますので、ぜひ御努力いただけますようお願いして、質問を終わります。

○委員長(今泉昭君) 他に御発言もないようですから、両案に対する質疑は結局したものと認めます。

○委員長(今泉昭君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、筆坂秀世君及び北澤俊美君が委員を辞任され、その補欠として大沢辰美君及び藤井俊男君が選任されました。

○委員長(今泉昭君) これより討論に入ります。――別に御意見もないようですから、これより順次両案の採決に入ります。

まず、踏切道改良促進法の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(今泉昭君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべ

きものと決定いたしました。

この際、寺崎君から発言を求められておりますので、これを許します。寺崎昭久君。

○寺崎昭久君 私は、ただいま可決されました踏切道改良促進法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党・保守党、民主党・新緑風会、公明党、日本共産党、社会民主党・護憲連合、自由党及び二院クラブ・自由連合の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

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、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

一、踏切道の改良は、緊急性の高いものから重点的に行うことにより、踏切事故の防止及び交通の円滑化に資すること。

二、全国に約千箇所あるとされる交通遮断量の著しく多いいわゆるボトルネック踏切は、今後十年間で半減させることを目標とし、当面の五年間には、国土交通大臣の迅速な指定、裁定制度の活用等により積極的な事業の実施に努めること。

三、踏切保安設備の整備については、税財政上の支援措置の活用により、鉄道事業者を奨励して、一層の促進を図ること。

四、踏切の統廃合等踏切道の改良は住民生活にも大きな影響があることから、都道府県知事の申出制度の運用に当たっては、住民の意見反映に努めること。

五、踏切保安設備の整備等踏切道の改良に当たっては、高齢者、身体障害者等の安全な利用に配慮すること。

右決議する。

○委員長(今泉昭君) ただいま寺崎君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(今泉昭君) 全会一致と認めます。よって、寺崎君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

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

○国土交通大臣(属千景君) 踏切道改良促進法の一部を改正する法律案につきまして、本委員会におかれましては、熱心かつ中身の濃い御議論をちょうだいいただきまして、ただいま全会一致をもって可決されましたことを深く感謝申し上げますと存じます。

今後、審議中におかれまして皆さん方からいただいた御意見、すべての皆さん方の御議論を今後、また今、附帯決議におかれまし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に関しましては、その踏切の対策の積極的な事業の実施などの課題につきまして、その趣旨を十分に尊重してまいり所存でございます。

ここに、委員長初め委員各位の御指導、御協力に対して深く謝意を表し、ごあいさつとさせていただきます。

本場にありがとうございます。

○委員長(今泉昭君) 次に、新産業都市建設促進法等を廃止する法律案に賛成の方の挙手を願います。

○委員長(今泉昭君) 全会一致と認めます。よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

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

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(今泉昭君) 次に、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一括して議題といたします。

政府から順次趣旨説明を聴取いたします。国土交通大臣。

○国土交通大臣(属千景君) 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。

住宅金融公庫は、従来より、国民の住宅建設に必要な資金を融通することにより、国民の住宅生活の安定に大きく寄与してきたところであります。

が、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、このような観点から、今国会に提出された平成十三年度予算案に盛り込まれている特別割増し貸付制度の延長、住宅融資保険制度の改善等所要の改正を行うものであります。

次に、その要旨を御説明申し上げます。

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、特別割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、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、保険金のおん補率の引き上げ等を行うこととしてしております。

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たので、所要の規定の整備を行うこととしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその要旨でございます。

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。

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ます。

我が国においては、急速な高齢化の進展に伴い、高齢者が急速に増加することが見込まれている中、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分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になっております。

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つ、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入れることとしている賃貸住宅の情報を広く提供するための制度の整備等を行うことにより、高齢者が安心して生活できる居住環境を実現しようとするものでございます。

次に、その要旨を御説明申し上げます。

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、高齢者の入居を受け入れることとしている賃貸住宅の登録制度を創設するとともに、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できることとしております。

第二に、民間主体が都道府県知事の認定を受けて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は、国、地方公共団体等が補助等による支援を行うこととしております。

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こととしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその要旨でございます。

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。

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る終身建物賃貸借制度を創設することとしたしております。

第五に、高齢者がみずから居住する住宅についてバリアフリー改良に対する住宅金融公庫の融資について死亡時に一括償還する方法を導入するとともに、高齢者居住支援センターがこのような償還方法による融資に係る債務を保証できることとしたしております。

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したしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその要旨であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御可決賜りますようお願い申し上げます。

以上でございます。

○委員長(今泉昭君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

両案に対する質疑は後日に譲ることとしたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後二時九分散会

三月二十三日日本委員会に左の案件が付託された。

一、住宅金融公庫法等の一部を改正する法律案

住宅金融公庫法等の一部を改正する法律案

住宅金融公庫法等の一部を改正する法律

(住宅金融公庫法の一部改正)

第一条 住宅金融公庫法(昭和二十五年法律第五十六号)の一部を次のように改正する。

第十七条第十項中「次項においてを」以下に改める。

第二十一条の四第三項中、「第一項」の下に「及び次条」を加え、同条の次に次の一条を加える。

(貸付金の償還方法等の特例)

第二十一条の五 第十七条第十項又は第十一項の規定による貸付金で同条第十項第一号に掲げる建築物(建替えに係るものに限り)の住宅部分(高齢者が主務省令で定める年齢以上の者に限り。以下この条において同じ)が自ら居住する住宅に係るものに限り、に保るものの償還は、第二十一条第一項及び第七項並びに前条第一項の規定にかかわらず、当該高齢者(二人以上の高齢者が共同で貸付けを受けた場合にあつては、当該二人以上の高齢者のすべて)の死亡時に一括償還する方法によることができる。

第二十三条第一項中「第二号」を「第三号」に改め、同項第二号を同項第三号とし、同項第一号の次に次の一号を加える。

二 保険法第二条第三号に定める金融機関次に掲げる業務

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

ロ イに規定する元利金の回収に関連して取得した動産、不動産又は所有権以外の財産権の管理及び処分

第二十三条第六項中「第一項第一号」を「第一項第三号」に改める。

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。

第二十七条の二第二項中「及び第四項」を「第五項及び第六項」に改め、同条第六項中「第三項を」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、同条第四項中「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」を「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」といふ)に、「債券」を「財形住宅債券」に改め、同項を同条第六項とし、同条第三項を同条第五項とし、同条第二項の次に次の二項を加える。

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れ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」といふ)の発行の予算で定める限度額の合計額に相当する金額から既に借り入れている借入金の借入れの額及び既に発行している公庫債券の額の合計額に相当する金額を差し引いた金額(当該金額が第二十五条の規定により定めた短期借入金の借入れの最高額を上回るときは、当該最高額)を限度として、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出来る。

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。

第二十七条の三第三項中「前条第三項」を「前条第五項」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。

附則第七項及び第八項中「平成十三年三月三十一日」を「平成十八年三月三十一日」に改める。

(北海道防寒住宅建設等促進法の一部改正)

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。

附則第四項中「平成十三年三月三十一日」を「平成十八年三月三十一日」に改める。

(住宅融資保険法の一部改正)

第三条 住宅融資保険法(昭和三十年法律第六十三号)の一部を次のように改正する。

第四条を次のように改める。

(保険関係が成立する貸付け)

第四条 前条第一項の保険関係(以下「保険関係」といふ)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」といふ)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。

第五条中「又は」の下に「民事再生法(平成十一年法律第二十五号)第三十三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「(公庫が承認した貸付けに係る保険関係以下「特定保険関係」といふ)にあつては、百分の百」を加える。

第八条中「基いて」を「基いて」に、「受入を」受入れに改め、「百分の九十」の下に「(特定保険関係に基づいて支払うべきものにあつては、百分の百)」を加える。

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あつては、その支払の請求をした後支払を受けるまでの間に貸付金の回収をした額)」を加える。

第十一条中「貸付」を「貸付け」に改め、同条に次のただし書を加える。

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。

第十五条中「十万円」を「二十万円」に改める。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、平成十三年四月一日から施行する。

(罰則に関する経過措置)

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。

(勤労者財産形成促進法の一部改正)

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。

第十一条中「第三項又は第四項」を「第五項又は第六項」に改める。

(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)  
第四条 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(平成七年法律第十六号)の一部を次のように改正する。

第七十七条第七項中「第二十三条第一項第二号」を「第二十三条第一項第三号」に改める。

三月二十六日本委員会に左の案件が付託された。

一、高齢者の居住の安定確保に関する法律案

高齢者の居住の安定確保に関する法律案

高齢者の居住の安定確保に関する法律

目次

|                                               |  |
|-----------------------------------------------|--|
| 第一章 総則(第一条―第三条)                               |  |
| 第二章 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                           |  |
| 第二節 指定登録機関(第十七条―第二十九条)                        |  |
| 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(第三十条―第四十条)                       |  |
| 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―第四十七条)       |  |
| 第四章 地方公共団体等による高齢者向けの優良賃貸住宅の供給の促進等(第四十八―第五十五条) |  |
| 第五章 終身建物賃貸借(第五十六条―第七十七条)                      |  |
| 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)    |  |
| 第七章 高齢者居住支援センター(第七十八―第八十一条)                   |  |
| 第八章 雑則(第八十二条―第九十条)                            |  |
| 第九章 罰則(第九十一条―第九十四条)                           |  |

附則

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、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よう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とを目的とする。

(国及び地方公共団体の責務)

第二条 国及び地方公共団体は、高齢者の居住の安定の確保を図るため、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 国土交通大臣は、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事項

3 国土交通大臣は、基本方針を定めようとするときは、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 国土交通大臣は、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。

第二章 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(賃貸人となろうとする者を含む。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(加齢に伴って生ずる高齢者の身体機能の低下の状況に対応した構造又は設備で国土交通省令で定めるものを有する賃貸住宅にあつては、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つては、入居開始時期

七 その他国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。

一 前条各号に掲げる事項

二 登録年月日及び登録番号

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で復権を得ないもの

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、その役員のうち第一号又は第二号のいずれかに該当する者があるもの

2 都道府県知事は、前項の規定により登録の拒否をしたときは、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円滑入居賃貸住宅(以下「登録住宅」という。)の賃貸人は、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 前二条の規定は、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)

第十一条 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(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。

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、基本方針を助言して、当該登録住宅の管理に關し必要な助言又は指導をすることができ

(登録事項の訂正等)

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ったときは、登録住宅の賃貸人に對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。

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

(登録の取消し)

第十四条 都道府県知事は、登録住宅の賃貸人が第七条第一項各号(第二号を除く。)のいずれかに該当するに至ったときは、その登録を取り消さなければならない。

2 都道府県知事は、登録住宅の賃貸人が次の各号のいずれかに該当するときは、その登録を取り消すことができる。

一 第十条の規定に違反したとき。

二 前条の規定による指示に違反したとき。

3 第七条第二項の規定は、都道府県知事が前二項の規定による取消しをした場合に準用する。

(登録の消除)

第十五条 都道府県知事は、次の各号のいずれかに該当するときは、登録住宅の登録を消除しなければなら

一 登録住宅の賃貸人から登録の消除の申請があつたとき。

二 前条第一項又は第二項の規定により登録が取り消されたとき。

(登録の取消し等後の家賃債務保証)

第十六条 登録住宅の登録が第十四条第一項若しくは第二項の規定により取り消され、又は前条

第一号の規定により消除された場合において、その取消し又は消除前に当該登録住宅に入居していた高齢者がその後引き続き入居しているときは、当該高齢者の入居に係る住宅を登録住宅とみなして、第十一条の規定を適用する。

第二節 指定登録機関

(指定登録機関の指定等)

第十七条 都道府県知事は、その指定する者(以下指定登録機関という。)に、高齢者円滑入居賃貸住宅の登録及び登録簿の閲覧の実施に關する事務(第十二条から第十四条までの規定による事務を除く。以下「登録事務」という。)の全部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。

(欠格条項)

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護人

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、又はこの法律の規定により刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつ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關する計画が、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關する計画を適確に実施するに足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つ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 前三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。

2 指定登録機関は、その名称若しくは住所又は登録事務を行う事務所の所在地を変更しようとするときは、変更しようとする日の二週間前までに、その旨を都道府県知事に届け出なければならない。

3 都道府県知事は、前項の規定による届出があつたときは、その旨を公示しなければならない。

(秘密保持義務等)

第二十一条 指定登録機関その者が法人である場合にあっては、その役員、次項において同じ。及びその職員並びにこれらの者であつた者は、登録事務に關して知り得た秘密を漏らし、又は自己の利益のために使用してはならない。

2 指定登録機関及びその職員で登録事務に従事する者は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(登録事務規程)

第二十二条 指定登録機関は、登録事務に關する規程(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。

2 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。

3 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つたと認めるときは、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。

(帳簿の備付け等)

第二十三条 指定登録機関は、国土交通省令で定めるところにより、登録事務に關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、指定登録機関は、国土交通省令で定めるところにより、登録事務に關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ときは、指定登録機関に對し、登録事務に關し監督上必要な命令をすることができ

(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ときは、指定登録機関に對し登録事務に關し必要な報告を求め、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。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示し

なければならぬ。

3 第一項の規定による権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

(登録事務の休廃止)

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、又は廃止してはならない。

2 都道府県知事は、前項の許可をしたときは、その旨を公示しなければならない。

(指定の取消し等)

第二十七条 都道府県知事は、指定登録機関が第十八条各号(第四号を除く。)のいずれかに該当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。

2 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。

一 第十七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。)、第九条又は第十五条の規定に違反したとき。

二 第二十条第二項、第二十三条又は前条第一項の規定に違反したとき。

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。

3 都道府県知事は、前二項の規定により指定を取り消し、又は前項の規定により登録事務の全部若しくは一部の停止を命じたときは、その旨を公示しなければならない。

(都道府県知事による登録事務の実施)

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の停止を命じたとき、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っ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。

2 都道府県知事は、前項の規定により登録事務を行うこととし、又は同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六十七号)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。

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

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(加齢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「加齢対応構造等」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入居者の募集及び選定の方法に関する事項

七 賃貸住宅の入居者の家賃その他の賃貸の条件に関する事項

八 賃貸住宅の管理を委託し、又は賃貸住宅を転賃の事業を行う者(以下「転賃事業者」という。)に賃貸する場合にあっては、当該委託を受けた者又は転賃事業者の氏名又は名称及び住所

九 前三号に掲げるもののほか、賃貸住宅の管理の方法

十 その他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きは、計画の認定をすることができる。

一 賃貸住宅の戸数が、国土交通省令で定める戸数以上であること。

二 賃貸住宅の規模並びに構造及び設備(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。

三 賃貸住宅の加齢対応構造等が、第五十八条第二号ロ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。

四 賃貸住宅の整備に関する資金計画が、当該整備を確実に遂行するため適切なものであること。

五 賃貸住宅の管理の期間が、国土交通省令で定める期間以上であること。

六 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。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。

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るものであること。

九 賃貸住宅の賃貸人(賃貸住宅の管理を委託し、又は賃貸住宅を転賃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賃事業者)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その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。)をしようにするときは、都道府県知事の認定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。

(助言及び指導)

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ったときは、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。)の整備及び管理に必要の助言及び指導を行うよう努めるものとする。

(高齢者円滑入居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円滑入居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ときは、この限りでない。

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円滑入居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。)(国土交通省令で定める期間を上回らない期間を定めたものに限る。以下この条において同じ。)とし、又は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っ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。

(計画の認定の取消し)

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。

第二節 高齢者向け優良賃貸住宅の供給に対する支援措置

(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。

(整備に要する費用の補助を受けた高齢者向け優良賃貸住宅の家賃)

第四十二条 認定事業者は、前条第一項の規定による補助に係る高齢者向け優良賃貸住宅の家賃(転貸事業者に賃貸する場合にあつては、当該転貸事業者に対する賃貸料。次条において同じ。)について、当該高齢者向け優良賃貸住宅の整備に要した費用、利息、修繕費、管理事務費、損害保険料、地代に相当する額、公課その他必要な費用を参照して国土交通省令で定める額を超えて、契約し、又は受領してはならない。

2 前項の高齢者向け優良賃貸住宅の整備に要した費用は、建築物その他経済事情の著しい変動があつた場合として国土交通省令で定める基準に該当する場合には、当該変動後において当該高齢者向け優良賃貸住宅の整備に通常要する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高齢者向け優良賃貸住宅の家賃を減額する場合においては、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。

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五十六号。以下「公庫法」という。)(第十七条に規定する業務のほか、認定事業者に対し、高齢者向け優良賃貸住宅に改良するための同条第一項に規定する既存住宅の購入に必要な資金を貸し付けることができる。

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。

3 前二項の規定により公庫の業務が行われる場合には、公庫法第五十六条第六項中「第十七条」とあるのは「第十七条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。)(第四十四条)と、公庫法第十二条の三第二項第一号及び第三十一條第二項中「この法律」とあるのは「この法律、高齢者居住法」と、公庫法第十二条の三第二項第五号中「前各号」とあるのは「前各号(第一号にあつては、高齢者居住法第四十四條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、同条第三項中「前項第一号」とあるのは「前項第一号(高齢者居住法第四十四條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「第二項」とあるのは「第二項(同項第一号にあつては、高齢者居住法第四十四條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、同条第五項中「第二項各号」とあるのは「第二項各号(同項第一号にあつては、高齢者居住法第四十四條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、同条第六項中「第十一項」とあるのは「第十一項並びに高齢者居住法第四十四條第一項」と、若しくは第十項とあるのは「若しくは第十項若しくは高齢者居住法第四十四條第一項」と、公庫法第二十一條第八項中「前項」とあるのは「前項及び高齢者居住法第四十四條第

二項」と、公庫法第二十一條の四第三項第四号及び第七号中「第十一項」とあるのは「第十一項若しくは高齢者居住法第四十四條第一項」と、同項第九号中「前各号」とあるのは「前各号（第四号及び第七号にあつては、高齢者居住法第四十四條第三項の規定により読み替へて適用される場合を含む。）」と、公庫法第三十二條第一項中「若しくは融通法第七條第一項」とあるのは「高齢者居住法第四十四條第一項の規定による貸付けを受けた者若しくは融通法第七條第一項」と、同条第二項及び公庫法第三十五條第三項中「前項」とあるのは「前項（高齢者居住法第四十四條第三項の規定により読み替へて適用される場合を含む。）」と、公庫法第三十二條第三項中「第一項」とあるのは「第一項（高齢者居住法第四十四條第三項の規定により読み替へて適用される場合を含む。）」と、公庫法第三十五條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條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、公庫法第四十四條中「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條」と、公庫法第四十六條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條第一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條第一項の規定による貸付けを受けた者」と、同項第一号中「第三十五條第一項」とあるのは「第三十五條第一項（高齢者居住法第四十四條第三項の規定により読み替へて適用される場合を含む。）」と、同項第二号中「場合」とあるのは「場合及び高齢者居住法第四十四條第三項の規定により読み替へて適用される場合」と、同条第二項中「前項」とあるのは「前項（同項第一号及び第二号にあつては、高齢者居住法第四十四條第三項の規定により読み替へて適用される場合を含む。）」と、公庫法第四十九條第三号中「第十七條に規定する業務」とあるのは「第十七

條に規定する業務及び高齢者居住法第四十四條第一項に規定する業務」と、同条第四号中「第九項」とあるのは「第九項若しくは高齢者居住法第四十四條第二項」と、同条第六項」とあるのは「第二十條第六項」と、同条第七号中「第三十一條第二項」とあるのは「第三十一條第二項（高齢者居住法第四十四條第三項の規定により読み替へて適用される場合を含む。）」と、北海道防衛住宅建設等促進法（昭和二十八年法律第六十四号）第八條第一項中「又は第四項」とあるのは、若しくは第四項又は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。）第四十四條第一項」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條第三項の規定により読み替へて適用される場合を含む。）」と、同法第十一條中「第八條」とあるのは「第八條（高齢者居住法第四十四條第三項の規定により読み替へて適用される場合を含む。）」と（公庫等の融資に当たつての配慮）  
第四十五條 公庫及び沖繩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。  
（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）  
第四十六條 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）第二條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）第七條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條第二項に規定する特定賃貸住宅に該当しないものであるも、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）  
第四十七條 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つ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賃貸住宅の供給）  
第四十八條 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へた高齢者向けの賃貸住宅（第五十條において「高齢者向けの優良賃貸住宅」という。）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ない。  
（地方公共団体に対する費用の補助）  
第四十九條 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。  
一 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。  
二 賃貸住宅の加齢対応構造等が、第五十八條第二号ロ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。  
三 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。）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とするものであること。

四 賃貸住宅の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。  
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ひ適正に定められるものであること。  
六 前三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。  
二 国は、地方公共団体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。  
（公団又は公社に対する供給の要請）  
第五十條 地方公共団体は、自ら高齢者向けの優良賃貸住宅の整備及び管理を行うことが困難であり、又は自ら高齢者向けの優良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、高齢者向けの優良賃貸住宅の整備及び管理を行うよう要請することができる。  
（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）  
第五十一條 公団は、前条の規定による要請に基づいて第四十九條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、当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当該賃貸住宅の家賃を減額する場合における当該減額に要する費用の一部を負担することを求めることができる。  
二 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当該賃貸住宅の家賃を減額する場合における当該減額に要する費用の一部を補助することができる。

第五十二条 地方公共団体は、公団が第五十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、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当該賃貸住宅の家賃を減額する場合における当該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。

(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。

一 賃貸住宅の戸数が、国土交通省令で定める戸数以上であること。

二 賃貸住宅の規模並びに構造及び設備(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。

三 賃貸住宅の加齢対応構造等が、第五十八条第二号ロ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。

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。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とするものであること。

五 前号に掲げるもの並びに都市基盤整備公団法(平成十一年法律第七十八号)第三十三条及び第三十四条に定めるもののほか、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。

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、第五十五条の規定による高齢者円滑入居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必要な事項を周知させる措置を講じなければならない。

(公営住宅の使用)

第五十五条 公営住宅の事業主体(公営住宅法第二十条第六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の特別の事由により公営住宅を同法第二十三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る。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十八条第四項及び第五項、第十八条から第二十二條まで、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。

2 公営住宅法第四十五条第三項及び第四項の規定は、前項の規定による承認及び公営住宅の使用について準用する。

3 前二項の規定により公営住宅を使用させる場合における公営住宅法第十六条第四項及び第五項、第三十四条、第五十条並びに第五十一条の規定の適用については、同法第十六条第四項中「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(第二十八條第三項又は第二十九條第八項において準用する場合を含む。)」とあるのは「第十六条第四項(第二十八條第三項若しくは第二十九條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五十一条中「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。

4 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。

第五章 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い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。))であるものに限り、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つ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っては、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 賃貸住宅の戸数

四 賃貸住宅の規模及び設備並びに加齢対応構造等の内容

五 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

2 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。

(認可の基準)

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 賃貸住宅が、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って生ずる高齢者の身体機能の低下を補い高齢者が日常生活を支援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実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二人以上であるときは、それぞれ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。

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ろうとする者(一戸の賃貸住宅の賃借人となろうとする者が二人以上であるときは、当該賃借人となろ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あっては、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わらず、賃借人となろうとする者(一戸の認可住宅の賃借人となろうとする者が二人以上であるときは、当該賃借人となろうとする者のすべて)から特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っ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。

(認可事業者による終身建物賃貸借の解約の申入れ)

第六十二条 終身建物賃貸借においては、認可事

業者は、次のいずれかに該当する場合に限り、都道府県知事の承認を受けて、当該賃貸借の解約の申入れをすることができる。

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。

二 賃借人(一戸の認可住宅に賃借人が二人以上いるときは、当該賃借人のすべて)が認可住宅に長期間にわたつて居住せず、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。

2 借地借家法第二十八条の規定は、前項の解約の申入れについては、適用しない。

(賃借人による終身建物賃貸借の解約の申入れ等)

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。この場合において、当該賃貸借は、第一号から第三号までに掲げる場合にあつては解約の申入れの日から一月を経過すること、第四号に掲げる場合にあつては当該解約の期日が到来することによって終了する。

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困難となつたとき。

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あるなくなったとき。

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月以上経過する日に設定されているとき。

(強行規定)

第六十四条 前二条の規定に反する特約で賃借人

に不利なものは、無効とする。

（賃借人死亡後の同居者の一時居住）

第六十五条 終身建物賃貸借の賃借人の死亡（一戸の認可住宅に賃借人が二人以上いるときは、当該賃借人のすべての死亡。以下この条及び次条において同じ。）があった場合又は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った場合には、当該賃借人の死亡があった時から同居者（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同じ。）がそれを知っ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同居配偶者等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ったものにあつては、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、ただし、当該期間内に、当該同居者が死亡し若しくは認可事業者に対し反対の意思を表示し、又は従前の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したときは、この限りでない。

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、従前の建物の賃貸借と同一の家賃を支払わなければならない。

（同居配偶者等の継続居住の保護）

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）と同居していたそ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っ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、同居配偶者等が、当該賃借人の死亡があつたことを知っ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、前二項の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（前払家賃の額については、その算定の基礎が従前の前払家賃と同一であるもの）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。

（譲渡又は転賃の禁止）

第六十八条 認可住宅の賃借人は、その借家権を譲渡し、又は転賃してはならない。

（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、基本方針を助言し、認可住宅の管理に關し必要な助言及び指導を行うよう努めるものとする。

（報告の徴収）

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の当該認可住宅の整備及び管理に必要な権限を取得した者は、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 第七十一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つ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 前二条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七十一条第三項

の規定による承認を受けなかった認可住宅の管理に必要な権限の移転は、当該取消し若しくは廃止又は権限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見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貸付金で高齢者（国土交通省令・財務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・財務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）を主たる目的とするものに限る。）に係るものの償還は、公庫法第二十一条第一項及び第七項並びに第二十一条の四第一項の規定にかかわらず、当該高齢者（二人以上の高齢者が共同で貸付けを受けた場合にあつては、当該二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ことができる。）

2 前項の場合における公庫法第二十一条の四第三項の規定の適用については、同項中「次条とあるのは、次条並びに高齢者の居住の安定確保に関する法律第七十六条第一項」とする。

（死亡時一括償還方法による住宅改良資金貸付けに係る債務保証）

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）を主たる目的とするものに限る。）に必要な資金の貸付けであつて当該高齢者（二人以上の高齢者が共同で貸付けを受けた場合にあつては、当該二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っ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  
(高齢者居住支援センター)

第七十八條 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、第八十條に規定する業務(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(以下「センター」という。)として指定することができる。

一 職員、支援業務の実施の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。

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、その業務を行うことによつ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ができるものであること。

(指定の公示等)

第七十九條 国土交通大臣は、前条の規定による指定(以下この章において単に「指定」という。)をしたときは、センターの名称及び住所並びに支援業務を行う事務所の所在地を公示しなければならない。

2 センターは、その名称若しくは住所又は支援業務を行う事務所の所在地を変更しようとする

ときは、変更しようとする日の二週間前までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

3 国土交通大臣は、前項の規定による届出があつたときは、その旨を公示しなければならない。

(業務)

第八十條 センターは、次に掲げる業務を行うものとする。

一 第十一条の規定に基づく家賃に係る債務の保証をすること。

二 第七十七條の規定に基づく住宅の改良に必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をすること。

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)

第八十一條 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)

第八十二條 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ない。これを変更しようとするときも、同様とする。

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ことを命ずることができる。

(事業計画等)

第八十三條 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収支予算を作成し、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あつては、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)

第八十四條 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 第八十條第一号に掲げる業務及びこれに附帯する業務

二 第八十條第二号に掲げる業務及びこれに附帯する業務

三 第八十條第三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)

第八十五條 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)

第八十六條 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きは、センターに対し、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)

第八十七條 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に必要があると認めるときは、センターに対し支援業務若しくは資産の状況に関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。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、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、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

(指定の取消し等)

第八十八條 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 第七十九條第二項及び第八十三條から第八十五條までの規定に違反したとき。

二 第八十二條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 第八十二條第三項又は第八十六條の規定による命令に違反したとき。

四 第七十八條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。

2 国土交通大臣は、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。

第八章 雑則

(国土交通大臣の権限の委任)

第八十九條 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二百五十二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二十二第一項の中核市(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関する規定は、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。

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、その職務に関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

第九十二条 次の各号のいずれかに該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。

一 第四十一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ものの

二 第四十二条第一項の規定に違反した者

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う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三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つ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二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。

行の日までの間における第三十五条第二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。

第四百三十二条第一項中「第三十九条第一項の下に」若く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

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

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

(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ハの規定に該当するもの(同号ハ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、二又はホを「同号ハからハまで」に改め、「該当するもの」の下に「(同号ハ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。

を加え、「同法」を「借地借家法」に改め、同条第二項の次に次の一項を加える。

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付スルコトヲ要ス但登記原因ヲ証スル書面ガ執行力アル判決ナルトキハ此限ニ在ラス

(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第三項の規定により都道府県が処理することとされて

平成十三年四月四日印刷

平成十三年四月五日発行

参議院事務局

印刷者 財務省印刷局