

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

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

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

○谷委員長 次に、小宮山泰子さん。

○小宮山委員 国民民主党、小宮山泰子でございます。

本日は、大臣所信に対する質疑ということで、質問させていただきます。

先ほどから、またきょうも朝から質疑を聞いていますと、やはり国土交通省の所管というのは大変広いんだというのを改めて実感いたします。本省の関係もいろいろございますし、また国土地理院や、また海上保安庁まで、海から、山から、本当に空まで、事故対応から、現在起こっている気象の問題から、さまざまな課題はございますけれども、本日は、UR賃貸住宅関係のこと、また防災・減災、それに伴う交通網や、また引っ越し難民、この関係について質問させていただきますので、よろしく願います。

まず最初は、UR賃貸住宅の居住安定化に関して質問させていただきたいと思っております。先進諸外国との比較では、日本における公共住

宅政策というのは脆弱だというふうに感じております。私は、かねてより、家賃補助制度などを整えることにより、衣食住のうち、住むことについて安心感を担保できるような政策の実現が必要ではないかと提案をさせていただいております。

現状、日本における家賃補助制度に相当するものとしては、生活保護受給者への住宅扶助以外では、高優賃、高齢者向け優良賃貸住宅向けの家賃減額措置があるのみと認識をしております。

旧公団住宅を母体とするUR都市機構の賃貸住宅においては、一部に高優賃住宅が提供されてきましたけれども、二〇一一年に制度が廃止となつて以降、新規の供給はなくて、今後、年々減少していくというふうに見込まれております。

今般、高優賃に対する家賃減額補助を、二十年間の期限終了後も、退去されるまで延長する措置が予定され、高優賃居住者から歓迎の声も上がっているところでありますが、家賃の減免が必要となる家計状況にある世帯はなおふえているのが現状であります。

高齢世帯のみならず、子育て世帯、母子、父子家庭、障害をお持ちの方のいらっしゃる世帯、低所得世帯など、さまざまな状況のもと、家賃負担のため、生活費が圧迫される方が多くいらっしゃる。家賃支払いが困難になった世帯にとつては、居住の不安は一層深刻となり、結果、退去を余儀なくされるなどつながっております。UR都市機構法二十五条四項において、家賃の減免が可能ないように定められているものの、則した措置はとられておりません。

石井国交大臣におきましては、平成二十八年十一月二十一日の決算行政監視委員会分科会にて、機構法二十五条四項の趣旨にのっとりまして適切な家賃減免措置を講じてまいりたいと明確に御答弁をいただいております。

改めて伺います。UR都市機構法二十五条四項に基づく家賃の減免措置が必要な世帯があると考えますが、実施に向けて、現実にはどのようなことをされているのか、国土交通大臣の御所見をお聞かせください。

○石井国務大臣 UR賃貸住宅は、高齢者や子育て世帯など、民間市場で入居を拒まれるなどの制約を受けがちな弱い立場の方の受皿として、住宅セーフティネットの役割を果たすことが求められております。

このため、UR賃貸住宅におきましては、都市再生機構法第二十五条第四項に基づき、高齢者向け優良賃貸住宅や子育て世帯向け地域優良賃貸住宅に居住する世帯のうち、収入が一定額以下の世帯等を対象に家賃減額措置を講じており、国としても、家賃減額を行うURに対し、支援を行っているところであります。

さらに、今般、高齢者向け優良賃貸住宅の家賃減額に關しまして、ただいま委員から御紹介いただいたように、二十年間の減額期間が終了する際に居住中の方については、退去するまでの間、減額措置を継続できるよう制度を拡充をいたしました。減額に係る補助の所要額を平成三十一年度当初予算案に計上したところであります。

今後とも、法第二十五条第四項の趣旨にのつと

り、適切な家賃減額を講じてまいりたいと考えております。

○小宮山委員 昨年十二月十九日に、UR賃貸住宅ストック活用・再生ビジョンの発表をUR都市機構はしております。

これは、平成十九年以降の再生・再編方針にかわるものであります。削減の文字が消えたけれども、建てかえ、集約、用途転換など、再生事業の対象戸数は十三万五千戸から四十五万戸に拡大をしており、今後十五年間、二〇三三年までに管理戸数を六十五万戸程度にするとされています。二十年間に約八万戸が除去されましたけれども、今後、既存住宅のさらなる削減が想定される計画であります。

同ビジョンでは、再生事業の進め方として、お住まいの方の御意見等を丁寧に向いながら、そして、移転先住宅のあつせん等を行い、居住の安定を確保しますとありますけれども、既存の居住者が多く希望していることは、今住んでいる住宅、また住みなれた団地、やはり、高齢化をしておりますので、住みなれた土地から離れるというのは大変不安があります。住みなれた団地での居住の安定の確保であり、そのためには適切な家賃のあり方が大変重要となります。

再生事業の対象となるなど転居が求められる際に、転居先としては、現状、同じ階、同じ広さが原則とされているようです。五階、三DKにお住まいの方は、別の建物の五階、三DKの住戸へと勧められるそうです。

高齢者世帯、少人数の世帯などとなると、ライ

フステージの変化もあつて、転居するなら一階を希望したいとか、二DKなど、少し狭くしてもいいから安い家賃のところを希望したいといったニーズも多いんですけれども、ここがうまくマッチング、対応ができていないとも聞いております。

UR都市機構の賃貸住宅の再生事業に当たって、転居などが必要な場合にも、居住者や自治会との十分な話し合い、合意形成に努め、ライフステージにも配慮した柔軟な対応が行われるように求めたいと思いますが、国交省の見解を、所見をお聞かせください。

○石田政府参考人 お答えさせていただきます。

URの賃貸住宅につきましては、今後多様な世代が安心して住み続けられますように、ストックの老朽化やライフスタイルの変化などに対応しました建てかえ、改修など、ストックの再生を進めることが重要であると考えております。

URにおきましては、これまでも、ストックの再生に当たりまして、団地自治会などとの事前勉強会を複数行いますとともに、移転先の希望調査、移転先住宅のあつせんなどを行い、丁寧な合意形成に努めていると伺っております。

また、転居が必要となる場合には、居住者の御希望をお伺いし、例えば低層階に転居したいなどの希望がある場合、低層階に空き住戸があれば当該空き住戸に転居いただくなど、可能な限り御希望に対応していると承知しております。

URが昨年十二月に公表いたしましたUR賃貸住宅ストック活用・再生ビジョンにおきましても、ストック再生の進め方として、お住まいの方の御

意見などを丁寧に向いながら、多様な世代が生き生きと暮らし続けられる住まい、町の実現を図る計画を策定するということとされているところがございます。

国土交通省といたしましては、URに対して、賃貸住宅の再生を進めるに当たって、居住者の方に引き続き丁寧に対応するよう指導してまいりたいと考えております。

○小宮山委員 ありがとうございます。

ぜひ丁寧な対応をしていただきたいと思います。全てとはいかないんでしょうけれども、理解を得られないような、書面だけであつたりとか、高齢化されてなかなか不安な中で、選択肢がないようなものを提示されて、ともかくどうだと言われれば選びようもないですし、丁寧な対応というのは現実には難しいかと思えますけれども、その難しいところを克服してやっていただくことを改めて要請させていただきます。

さて、また、修繕負担区分の見直し案というのもUR都市機構からは提案されておりまして、本年一月から、居住者の皆さんに書面でお知らせ、周知に努められてお聞きしております。

UR賃貸住宅における賃貸借契約書の十二条で定める居住者の修繕義務の内容は、民法及び国土交通省の標準契約書に照らして重いものとなっております。

公表された見直し案によれば、現行、居住者負担とされている八十一項目が十一項目へと減少させることとなり、大きな改善が見受けられるもの、なお、国土交通省の標準契約書において家主

の義務としている項目で、居住者負担のままものが残っていると聞いております。

UR都市機構の賃貸住宅における居住者の修繕負担範囲について、国交省の見解、また、ぜひ住民の要望等も聞いていただきたいと思いますが、この点の見解もあわせてお願いしたいと思います。

○石田政府参考人 お答えをさせていただきます。

URでは、賃貸住宅の修繕負担区分につきましては、従前は居住者負担でありました八十一項目のうち、その大部分をUR負担と改正いたしました。居住者負担をふすま紙の張りかえなど十一項目に軽減する見直しを、昨年十二月二十五日に公表した上で、本年一月末から適用していると承知しております。

国土交通省の賃貸住宅標準契約書では、修繕負担については原則的には貸し主が負担するという考え方をとっておりますが、これは当該負担に見合います相応の家賃水準の設定が前提ということにしております。

UR賃貸住宅の家賃につきましては、URの修繕負担内容にかかわらず、近傍同種の住宅家賃と均衡する額と定められていることに加えまして、低所得者等の居住者等への家賃減額を行うなど、民間賃貸住宅事業者と比べるとさまざまな費用を負担させていただいているという状況がございます。

そうした中におきまして、一般の見直しでは、民間賃貸住宅の市場について調査を行いまして、民間賃貸住宅市場の中では居住者負担が最も小さい負担区分となるように、その負担を見直したと

承知しております。

URでは、一般の見直しを受けまして、長期継続の居住者につきまして、五十年以上お住まいの方から順次、個別に御案内を行った上で、必要な量やふすまそのものの交換なども進めていくと聞いております。

国土交通省といたしましては、まずはURにおいてこうした取組が計画的に進められるということが重要と考えております。引き続き、そういったことにつきまして、推進について注視してまいりたいと思っております。

○小宮山委員 ありがとうございます。

ぜひ、しっかりと住民の方と協議をし、そして丁寧に対応していただければと思います。

さて、防災・減災への取組について質問させていただきます。

大臣の所信の冒頭は、大規模災害から復興と、防災・減災対策を最初に挙げられました。また、これについては、防災・減災への取組の重要性というの、私も大臣と思いを同じくするものでもございます。

埼玉県は、平たんな土地のもと、河川の総延長が日本一長い、また、首都直下型地震の懸念される中でも、首都圏の他都県と比べて被害の可能性は比較的低く、また、津波、高潮の懸念もない中で、台風や大雨などによる河川の氾濫への懸念はむしろ多く、広範囲にわたる可能性が予見されております。

埼玉を東西に二分する荒川は、名前のとおり氾濫を恐れられてきた河川でもあり、国土交通省に

おいても堤防のかさ上げなどの取組に継続的かつ計画的に取り組んでいただいておりますが、埼玉県は、東京との間で、放射線状の交通網整備に比べて、東西をつなぐ道路網、鉄道網が脆弱という交通網整備上の特徴があります。特徴といえますけれども、これは、かえれば弱点とも言えるかもしれません。

そうした中で、JR川越線は、JR武蔵野線とともに東西を結び、数少ない重要な交通網のなかめでもあります。荒川の堤防のかさ上げが進む中で、JR川越線の線路自体が堤防より低いという問題がネックとして残っている問題について、かねてより指摘をさせていただきました。

こうした中で、今年度新規着手されている荒川第二、第三調整池事業では、JR川越線の橋梁のかけかえも行うことが予定されております。現在、設計、施工に必要な現地の測量や地盤調査等が実施されていると伺っております。また、JR東日本との協議も行われておりますけれども、このJR川越線の橋梁のかけかえ問題を含めて、荒川第二、第三調整池事業の現状の進捗状況と完了までのスケジュールなどについて御説明ください。

○塚原政府参考人 お答え申し上げます。

荒川におきましては、広い高水敷を活用いたしまして、洪水を貯留し下流の安全度を高めるため、荒川第二、第三調整池の整備に今年度より新たに着手をいたしまして、二〇三〇年度までに完成させることといたしております。

JR川越線の橋梁部につきましては、御指摘のように橋梁の高さが低いということで、荒川の堤

防が約二メートル低い状態にありますので、洪水を安全に流す上で障害となっております。

この事業におきまして、堤防のかさ上げとあわせてJR川越線橋梁のかけかえも行うこととしておりまして、現在は、設計、施工に必要な現地の測量、地盤調査等を実施しているところでございます。また、この整備に当たりまして、新しい橋の構造や施工方法等につきまして、現在、施設管理者であるJR東日本との協議を行っているところであり、引き続き、着実に事業を推進してまいります。

**○小宮山委員** 以前は、実は、JRの部分はそのまま、堤防ができても下のままという、今の高さで、引っ込んだ状態と言っていたのが、かさ上げになったという意味においては前進だと思っておりますし、そうでなければ本来の堤防の強度というのは保たれないので、当然とも言えるかと思っております。

さて、一九八〇年五月には、この川越線の沿線市町による、国鉄川越線複線化電化促進協議会というのが発足しております。電化に関しましてはもう既に実現をしておりますけれども、複線の部分は残っております。

これまでも、さまざま、首都圏を見ておりますけれども、今、多くは複々線化と言っている時代において、川越線は、大宮―日進駅の間を除いてほぼ全線が依然として単線であり、都市近郊の通勤路線としては運行本数も少ないままとなっております。しかし、利用者の方は微増でありますが大変使いづらいところがあるのは事実であります。

堤防のかさ上げに伴って、橋梁のかけかえは、既存の機能と同等のもの、すなわち単線での鉄道確保が行われるよう検討されているものと説明は受けておりますけれども、交通網整備、防災・減災への対応、さらには観光振興や地域経済振興をも勘案すれば、このJR川越線地域ではずっと望んでおります、将来の複線化も視野に入れておくべきではないかと考えます。この将来を見据えて、国土交通行政を牽引しております大臣に御見解を聞きたいと思っております。

**○石井国務大臣** JR川越線につきましては、通勤通学の足として重要な役割を果たしており、一日当たりの輸送密度は、昭和六十二年の約三万人から、平成二十九年には約五万六千人と大幅に増加をしております。

また、平成二十年度には西大宮駅が開業し、現在、駅周辺で区画整理事業が進められるとともに、平成二十一年度には日進駅、平成二十五年度には指扇駅の橋上化が完成するなど、駅やその周辺整備が進められていくと承知をしております。

JR川越線の複線化につきましては、混雑の状況、沿線開発に伴う今後の輸送需要の動向、収支採算性等を総合的に勘案した上で、基本的には鉄道事業者の経営判断により行われるものであります。

また、複線化事業では、沿線自治体が費用の一部を負担する事例が多く、駅周辺開発等と一体的に行われることもありますので、地元自治体と鉄道事業者との間で十分に検討が行われ、合意形成を図っていくことが重要と考えております。

**○小宮山委員** 平成二十八年の交通政策審議会によります東京圏における今後の都市鉄道のあり方という資料を拝見させていただきましたと、さまざまありますけれども、実を言うと、埼玉南部、多摩地区というのは、一日の利用客というものは、これは表示ですから、平成四十二年でもさほど減ることがないと思っております。しかし、これ自体は、一日の平均量が、横浜からが、東京に向けて五百九十万人にもかかわらず、埼玉南部八百四十万人、多摩地区八百六十万人となっております。

実を言うと、この間ぐらいが西部地区になるんですけれども、この部分の記述がない。こういった前提となるデータというものが加味されないということも大変残念であります。東京圏の交通のあり方、ぜひこの点に関しましては御精査いただくことを要望させていただきます。

それでは、防災・減災の取組を進める上で、土地の筆界が確定されていることも重要となります。その点に関しまして、道路整備、無電柱化などを進めていく上でもこの部分は大変必要であります。が、土地筆界確定の地図作成整備に対しては、法務省所管の十四条地図整備事業と国交省所管の地籍調査が役割を担っております。

地籍調査については、平成二十二年法改正により、土地家屋調査士も参入が可能となっておりますけれども、現状、国土調査業務に従事している土地家屋調査士は多くないと伺っております。

国土調査における筆界未定率は、二十九年度のデータでは二％程度とされておりますが、筆界調査の専門家である土地家屋調査士の技能や経験、

ノウハウが国土調査に生かされていけば、国民の財産である不動産の筆界確定がなお一層推進するのではないかと期待されているところであります。この点につきまして、土地筆界確定推進に資する国土調査での土地家屋調査士の活用推進についての御所見をお聞かせください。

○野村政府参考人 お答え申し上げます。

地籍調査では、一筆ごとの土地について所有者等の立会いを求め、現地での筆界等の調査を行うこととしておりますが、まず、この調査について、地籍調査の実施主体である市区町村から民間への業務委託が可能となっております。

さらに、調査体制の確保が困難な市区町村に対応するため、委員御指摘のとおり、平成二十二年からは計画準備や工程管理も含めた地籍調査の包括的な民間委託も可能となっております。当該包括的民間委託を導入した市区町村は、平成二十九年度で百十三市区町村、実施市区町村の約一四%まで増加しております。

これらの民間委託制度において、土地の筆界等について専門的な知識を有する土地家屋調査士の果たす役割は非常に大きいと考えております。

地籍調査の円滑な推進のため、引き続き、土地家屋調査士の活用も含め、民間委託制度の活用促進を図ってまいりたいと考えております。

○小宮山委員 ありがとうございます。

次に、学校、特に公立高校、中学校などの災害時の避難所とされる可能性が高いところのバリアフリーの義務化について、これまでも何度か国土交通委員会あるいは災害対策特別委員会などの審

議で取り上げてまいりました。

私は、義務化に向けて踏み込んでいくべきだと災害時には感じておりますが、この点に關しまして、改めて大臣の所見を伺いたいと思います。

○石井国務大臣 バリアフリー法におきましては、不特定多数の方が利用される建築物及び主として高齢者、障害者の方が利用される建築物につきまして、建築物移動等円滑化基準への適合を一律に義務づけております。

学校につきましては、主として障害者の方が利用するものとして、聴覚障害や視覚障害等のある生徒が通う特別支援学校を一律に義務づけの対象にしております。

一方、その他の学校につきましては、障害者を持った生徒の特性や施設整備の状況に応じて、生徒が支障なく利用できるよう、教室の配置場所に配慮することや、必要に応じて開示を行うなど、施設管理者による実情に応じた対応が期待されるため、ハード面について、全国一律の義務づけの対象とはせずに、避難所への指定状況等の地域の実情に応じて、条例により対応することが適当と考えております。

国土交通省におきましては、引き続き、各自治体におきまして、バリアフリー法に基づく条例により、学校を義務づけている状況に関する情報提供を行うなど、地域の実情に応じた条例策定を地方公共団体に働きかけてまいりたいと存じます。

○小宮山委員 条例によってできる、これは、実を言うと、福祉避難所はいつになったら入れるのかという、障害をお持ちの方の親御さんからの、

地元で質問でありました。

条例で制定することによって、避難所がやはりバリアフリー化ができていくというのは早められるんだと思っておりますので、ぜひこの告知もお願いしたいと思います。

申しわけございません、最後になりますけれども、季節の問題でございます。

改定標準引越運送約款では、従来、二日前までキャンセルは無料だったけれども、解約手数料を最大二〇%まで収受可能としたほか、前日並びに当日のキャンセルについての解約手数料も、前日は三〇%まで、当日は五〇%まで求められることとなっております。

全日本トラック協会から、引越しの時期の分散を呼びかけるリーフレットの作成など、民間も頑張つて啓蒙活動に取り組まれておりますけれども、繁忙期の引越し難民問題、引越し業者の労働環境改善を始め、多方面にもわたっていく課題でもございます。

大臣におきましては、国交省の中の異動の時期等配慮されていると聞いておりますが、どのような改善策をされていくのか、最後、お伺いしたいと思っております。

○石井国務大臣 引越しにつきましては、三月から四月に依頼が集中しておりますが、平準化を図ることが重要であります。

このため、ピーク時期の引越しを避けるなどの協力を求めるリーフレットを作成をいたしまして、この三、四月における予約状況の具体的な情報を発表する等により、利用者や企業等への周知

に努めておりますが、今後も、経済団体、行政機関、大学等へ幅広く呼びかけを行ってまいりたいと存じます。

○小宮山委員 時間となりました。残余の質問はまたいずれさせていただきますのでということをお知らせいたしまして、終わらせていただきます。ありがとうございます。