

## 国土交通省政策会議分科会（第8回）議事要旨

- 1 日 時：平成4月9日（金）8：00～9：15
- 2 場 所：衆議院第一議員会館第1会議室
- 3 国交省出席者：川本住宅局長、本田鉄道局長 ほか
- 4 議 題：平成22年度予算執行における所管事項と主な政策課題等について  
（住宅局、鉄道局）

### 5 議事要旨

- （1）配布資料に沿って説明
- （2）出席議員からの主な意見

- ・ 現在のような不況下においては民間金融機関は貸し出しをしなくなっており、政策金融の役割を強化すべきではないか。そこで、フラット35といった証券化ローンなどの今の住宅金融支援機構の手法の評価をどう考えているのか伺いたい、また、呼び水として直接金融を強化すべきと考えるがどうか。
- ・ 整備新幹線に関する説明があったが、並行在来線の経営状況が非常に厳しい。貨物調整金による支援はあるが、民間のルールと比べると十分ではない。前原国土交通大臣も言っているように、並行在来線の支援について抜本的な見直しが必要と考えるが、現在の検討状況はどうなっているのか。また、いつまでに結論を出すのか。
- ・ 一次取得層である30代の年収が下がって住宅着工が落ちているというのはわかるが、人口や世帯も減少傾向なので新規着工は減るのが当たり前という感じがする。そこでリフォームが重要になるということだが、リフォームの戸数に関するデータはあるのか。
- ・ ヒートショック対策について何も触れられていない。いつまでに何をするのか教えてほしい。
- ・ リフォームは民間の投資をいかに増やすかがカギになるのだが、投資をすればどれだけ住宅の価値があがるのかというモノサシが必要。そのモノサシとなるべきリフォームの性能表示制度をいつまでに、どのように作っていくのか。
- ・ モーダルシフトについて、自動車から鉄道へのシフトが重要と考える。鉄道貨物についてどのような戦略を考えているのか。
- ・ 整備新幹線の今後の取扱いについては調整会議で検討されており、政務三役は夏までに結論を出そうとしているようだが、スケジュールが遅れ気味と見ている。来週、議連の役員会を開催して政務三役に意見を具申する予定であるが、事務方からも政務三役に具申し、検討を早めてもらいたい。さらに、平成22年度の留保分90億円も早期（できれば参議院選挙前）に執行してもらいたい。

財源の検討についても、事務方から案を出して検討し、夏までにまとめてほしい。並行在来線の支援についても、もっとJRと交渉してもらいたい。
- ・ 鉄道の海外展開について、国土交通省だけで実行しては、外国との競争に勝てない。韓国は国を挙げて海外への売り込みを行っている。外務省や経済産業省も含めてオールジャパンの体制で臨むべきである。

- ・ 北海道新幹線について、函館までは早期に完成し、その後札幌までは時間をかけて整備すれば良いと考えている。函館－札幌間はほとんどトンネルとなるようだが、雄大な自然を見せないと意味がない。また、一カ所に座り続けるのは3時間が限界であるが、東京から札幌まで4時間半かかる。さらに、現在飛行機の料金も安くなっている。JR北海道や札幌の商工会議所は、北海道新幹線は黒字になると言っているが、それならば国費を出さず民間にやらせれば良いのではないか。
- ・ 惰性で今のスキームで実施するというのはおかしい。中央新幹線は民間単独でやると言っている。黒字になるというのであれば民間にやらせれば良い。
- ・ 札幌まで新幹線はいらないと思っている。新幹線は、あれば越したことはないが、在来線でも施設改良などを実施すれば150キロで走ることは可能。他に優先すべき事項があるのではないか。メリハリをつけるべき。
- ・ 木造住宅の普及のためには、融資に優先枠を設けるとか、税制など、インセンティブ（特典）が必要。林野庁、環境省ともよく相談して取り組んでもらいたい。また、学校の校舎は昔は木造だった。学級崩壊など皆無だった。木を使うということは環境だけでなく、情操教育上も役に立つ。

### (3) 出席議員からの発言を受けての国土交通省の回答

- ・ 基本的には住宅金融は民間が中心と考えるが、民間の場合には資金調達が短期となるため、変動金利となる。従って、長期の固定型ローンをいかに使いやすくすることが公的役割と考えている。そのような意味では、住宅金融支援機構のフラット35は一定の役割を果たしていると考えており、昨年末の緊急経済対策を受け、取扱い量も増えてきている。また、民間から借りにくくなっている状況において、公的機関が直接融資をしていくということがいいのかどうか、結局各個人が過大な負担を負うことにならないか、議論は分かれるのではないか。ただし、民間ができない部分の直接融資は必要と思っている。現在、住宅金融のあり方について、検討会で議論をしていただいているところ。
- ・ 並行在来線の厳しい経営状況は認識しており、昨年末に決定した「整備新幹線の整備に関する基本方針」にも並行在来線の維持のあり方を取り上げており、現在、整備新幹線検討会議等において検討を行っている。貨物調整金による支援も逐次拡充を行ってきたが、新幹線の貸付料収入が元になっているため、整備新幹線の新規着工財源に影響を及ぼすことになる。今後、調整会議において、並行在来線の沿線市長からもヒアリングを実施する予定。スケジュールについては政務三役のお考えにもよるが、通例であれば、来年度予算の概算要求又は予算編成の時期が一つの区切りになるのではないか。
- ・ 直近5年間で何らかのリフォームをした戸数として約800万戸（※ H20住宅・土地統計調査）。着工についてだが、人口減等の要因があるのは事実だが、住宅の質を考えると耐震性など質の低いものが多く、これらの建替えを進めていくことが必要。新築一辺倒から新築、建替え、リフォームがバランスよくとれた住宅政策を展開したい。
- ・ ヒートショック対策の観点からも省エネリフォームは重要であると強く認識している。省エネ住宅を増やしていくことで事故が起きないようにしていきたいと考えており、住

宅エコポイント、税制、融資等によりリフォームを促進していく。

- ・ リフォームをして価値を高めるためには住宅履歴が重要。中古住宅の性能表示制度はあるが、まだあまり使われていない。住宅履歴制度がこれから浸透していく中で性能表示制度の普及を考えていきたい。
- ・ モーダルシフトは重要であるが、トラック輸送の方が経済合理性に優れ、鉄道貨物は非常に苦戦しているのが現状である。鉄道局としては、鉄道貨物の競争力を強化する必要があると考えており、長編成で大量に輸送できるよう、北九州や隅田川駅で鉄道貨物輸送力増強を推進している。
- ・ （整備新幹線関係のご意見について）政務三役にお伝えする。
- ・ 海外展開の体制についてはご指摘の通りであり、今後さらに他省庁との連携を深めていきたいと考えている。  
整備新幹線は、利益が出れば貸付料で支払われるスキームである。地域が黒字と言っているのは投資の採算性の話ではないか。鉄道整備費まで含めれば黒字にはならないので、国・地方が負担している。
- ・ 内閣府の調査等によれば、国民の意識としても木造住宅に住みたいという志向は強い。木造の長期優良住宅に対して補助を出しており、供給の後押しをしているところ。また、学校を含めた公共建築物に木材を使用することについては、林野庁が主務となり住宅局等も協力して、今国会に「公共建築物等における木材の利用の促進に関する法律案」を提出させていただいているところ。

～以上～