

PRI Review

国土交通政策研究所報 第54号 ~2014年秋季~

パースペクティブ

ロシアの都市環境

調査研究から

旅館ブランドに関する調査研究
～旅館経営者の外国人旅行者受入の実態と外国人宿泊客から見た「Ryokan」～

国土交通行政に資するビッグデータの活用に関する調査研究(Kick-off)

公共交通事業者のサービス評価に関する調査研究(Kick-off)

広域災害発生時におけるモード横断的な貨物輸送に関する調査研究(Kick-off)

区分所有建物と敷地利用権の関係について
—専有部分と敷地利用権の分離処分の可否関係—

PRI Review 投稿及び調査研究テーマに関するご意見の募集

PRI Review

第54号 ～2014年秋季～

目 次

□パースペクティブ

ロシアの都市環境・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

総括主任研究官 鈴木 弘二

□調査研究から

旅館ブランドに関する調査研究

～旅館経営者の外国人旅行者受入の実態と外国人宿泊客から見た「Ryokan」～・・・6

主任研究官 坂井 志保、研究官 武田 紘輔、研究官 中尾 昭仁

本調査研究は、①「旅館の魅力とは何か」の検討、②海外に向けた旅館の発信に関する現状と課題の把握、③旅館における外国人旅行者受入に関する取組みの実態把握を目的として、旅館経営者と旅館に宿泊している外国人宿泊客に対して調査を行い、海外に向けた旅館の発信に関する現状及び今後の課題や、旅館における外国人宿泊客受入に関する取組み、双方における意識のギャップ等について分析を行うことで、今後の各地域におけるインバウンド観光への取組み促進につながる調査研究として行ったものである。本稿では、調査研究結果の一部を紹介する。

国土交通行政に資するビッグデータの活用に関する調査研究(Kick-off)・・・・・・・・・・ 24

総括主任研究官 鈴木 弘二、研究調整官 廣松 新、研究官 磯山 啓明、研究官 中尾 昭仁

国土交通省の重点施策においても、ビッグデータの活用は、防災や交通、インフラ管理等の分野を中心に検討されているところである。一方で、厳しい財政制約の下、国土交通行政の効率化と効果（VFM）の最大化は最重要課題となるため、この解決に資するビッグデータを活用した新たな手法についての研究が喫緊に求められている。そのため本調査研究をH26-H27の二ヶ年に渡って行うこととし、本稿において調査の概要を紹介する。

公共交通事業者のサービス評価に関する調査研究(Kick-off) 30

総括主任研究官 川島 雄一郎、主任研究官 坂井 志保、研究官 山下 芙由子、研究官 仲田 知弘

本調査研究は、公共交通サービス水準の見える化を実現すべく、サービスレベルの評価項目、評価指標ならびに評価手法について調査検討を行うものである。本稿では現在進めている調査研究の概要を紹介する。

広域災害発生時におけるモード横断的な貨物輸送に関する調査研究 (Kick-off) . . 34

総括主任研究官 川島 雄一郎、研究調整官 小澤 康彦、研究官 中尾 昭仁、研究官 山下 芙由子

本調査研究では、南海トラフ巨大地震を想定し、広域災害発生時のモード横断的な貨物輸送に関する貨物輸送シミュレーションを実施する。シミュレーションを実施することにより、広域災害発生時の代替輸送に関するフィージビリティを検証するとともに、生じるボトルネックを明らかにする。本稿では、(Kick-off)として、調査研究の背景と目的、調査研究の概要について報告する。

区分所有建物と敷地利用権の関係について

一専有部分と敷地利用権の分離処分の可否関係一 38

平瀬 敏郎

区分所有建物において、専有部分と敷地利用権の分離処分が禁止されることとなった経緯について概説する。その上で、今現在も専有部分と敷地利用権の分離処分が禁止されていないものについて、どのような問題点が残っているかについて述べる。

□PRI Review投稿及び調査研究テーマに関するご意見の募集 48

これらのコンテンツはすべて 国土交通政策研究所のホームページからダウンロードできます。
URL : <http://www.mlit.go.jp/pri/>

本誌の内容を転載・引用される場合は、国土交通政策研究所までご連絡ください。
(連絡先は裏表紙を参照)

ロシアの都市環境

総括主任研究官 鈴木 弘二

1. 近くて、遠い

広大な国土、寒冷な気候、社会主義からの体制変化、エネルギー産業依存型の経済、ウクライナ情勢、北方領土問題、シベリア抑留。ロシアを語るワードは多種多様である。両国の物理的な距離は実はきわめて近接しているにも拘わらず、観光、商用等を含めて日本人でロシアを訪問する人数は、フランス、ドイツ、イギリスなどヨーロッパ諸国を訪れるその数と比べ、それこそ桁違いに少ない。

ロシアについてお話をしてくださいといわれて、5分以上話題を提供できる日本人は、専門家を除いてごく限られているのではないだろうか。

筆者は約1年にわたりロシアの都市環境をテーマとした経済協力に関する仕事に携わる機会を得た。本稿では、この間に見聞きしたロシアの都市環境について印象深く記憶に残ったことの中からいくつか紹介したい。

2. 平日のアポイントは2つまで

ウラル山脈の西側のヨーロッパ・ロシアからオホーツク海に至る大国ロシアを都市環境というテーマで概括するのは難しい。ここでは話を簡単にするためモスクワやサンクトペテルブルクなどの大都市をイメージしながら筆を進めることにする。

都市に居住するロシア国民はいうまでもなく、ロシアを訪問した外国人にとっても容易に認識できる都市環境に関する困った問題は交通渋滞ではなからうか。モスクワを例にとれば、シェレメチェヴォ、ドモジェドボの両国際空港から市内へのアクセスは高速鉄道、バスなど公共交通の整備がなされている。また、モスクワ市内には有名な地下鉄や近郊に向かう鉄道のサービスがある。決して管理の状態がいいとは言えないものの、片側6車線もあるような環状線も供用されている。

それでも、モスクワ市内を自動車で移動をしようとする人々は、通勤時間をピークにそれ以外の時間帯であっても、慢性的な渋滞に悩まされることになる。山手線と同じぐらいの面積であるモスクワの中心部で、日中、複数のアポイントをこなそうとした場合、2つのミーティングをセットすることにためらう必要はないが、それ以上となると日本人的な時間管理の感覚をもった相手であれば、彼らの信頼を失うかもしれないという覚悟をしておかなければならない。

日本の3分の1から2分の1程度の所得といわれるモスクワ市民であるが、市内には数多くの小型の日本車が走っている。しかもその多くが新車のように見える。もちろん、バスやトラックなどの大型車やタクシーなどの商用車もあるが、とにかくきれいな乗用車が目につく。聞くところによるとロシア国民は、自家用車を持つことが重要なステータスとなっており、現金を用意して自動車を購入

するという。(最近、自動車ローンが普及しつつあり、さらに購入環境は改善されているらしい。) また、毎日の通勤でも自家用車を使うことが一般的であるようだ。

公共交通の整備はなされていても、鉄道の駅と駅の間隔が離れていて(つまり駅の数が増え、鉄道延長に比べて少なく)、また、自宅から駅までのアクセスもよいとはいえない。さらに、異なる交通モード間の乗り換えのために、いったん駅舎の外にでなければならない場合が少なくないため、利用者の使い勝手はよくないところが多い。行政の調整が十分でないのか、経営主体が異なる交通モード間で調整をして、利用者の快適な移動のため駅と駅の間を地下道でつなぐというような取り組みがなされていないようである。厳しい寒さの中の通勤しなければならない人々のことをイメージすれば、使い勝手のよくない公共交通よりも自宅からすぐに乗り込めて、職場まで暖かく移動できる自家用車を選択したくなる気持ちはよくわかる。

道路渋滞の原因は他にもある。最近では取り締まりが厳しくなって改善されつつあるという話も聞かすが、モスクワでは路上駐車がかなりおおらかに行われている。住宅敷地内の駐車スペースが十分ではないため、居住者は路上に駐車することになる。日本では、路上駐車というと道路の方向に沿って一列に車が並ぶ姿をイメージするが、モスクワで見たそれは、片側に二列並列で駐車している姿であり、道路に対して直角に駐車、はたまた反対車線に駐車しているものであった。その結果、幹線道路から外れた生活道路は、その両側が路上駐車でいっぱいになり、本来の半分程度の道路幅しか確保できず、これが自動車交通の流れを悪くしている。

3. 住宅はフルシチョフ時代のピンチ

住宅にも問題を抱えている。社会主義の時代、スターリンやフルシチョフの政権下で大量に供給された同じ規格の集合住宅の多くがそのまま利用されている。

現地では、冬期の暖房が地域単位で行われており、温度管理が戸別にできるようにはなっていない。ロシアは真冬に部屋の温度が上がりすぎたら、窓を開けて温度調整するという話は笑い話ではないようだった。また、電気、水道の使用量が戸別に計測できるようになっていない。このため家庭がコスト意識をもってエネルギー消費を抑えようとしても、ハード面の制約のためにそれができない。

古い集合住宅は、ソ連からロシアに体制が変革されたとき、当時の住民の個人所有となったが、共有部分の管理や区分所有についてのルールが整備されていないため、立て替えが進まず、50㎡程度の住宅に複数世帯が居住している例も少なくないようだ。現政権は、ロシアの人口が増えない原因の一つをこの狭くて古い住宅にあると考えており、この改善を国家としての最重要課題の一つとしてとらえている。加えて、大都市ではこの古くて、狭い住宅が東京と同等の価格で取引されている。住宅ローンも金利が10%を超える高い率に設定されていて、かつ返済期間も10年を超えるものはないという。このため、平均的な所得階層に属する若い世代が独立して持ち家を購入することはきわめて難しい。

持ち家の問題の他に、賃貸にも課題を抱える。賃貸住宅がないわけではないが、賃貸住宅の市場が整備されていない。個人的なネットワークで住宅が賃貸されており、このため市民が住む場所を選ぶ

自由を妨げている。せっかく、地方で仕事が見つかったとしても、そこで住宅を見つけることができないため、その仕事をあきらめざるを得なくなる場合があるという。

4. 分別しない、燃やさないゴミ

次に気になるのがゴミ問題である。日本では、毎日の生活で生み出されるゴミのほとんどは分別され、リサイクルされ、焼却処理される。このため、生ゴミからガスが発生して、不快な臭気で住民が苦しむことはないし、ゴミそのものの体積が圧縮され、一部は再利用されるために、狭い国土で整備しなければならない処分場も長い期間利用することができるようになった。

ロシアでは、ゴミはその大部分が分別、リサイクル、焼却の処理がなされていない。広大な土地に恵まれたロシアだから、ゴミを処理しなくても空き地に集積すれば問題がないのではないかと思いがちであるが、ことはそれほど簡単ではないようだ。

都市近郊のゴミの処分場はすでに満杯状態で、新しい処分場は市街地から次第に遠距離になっていくため、運搬のための時間やコストが増大して、限界に近づきつつあるらしい。また、焼却しないために生ゴミから発生する臭気を住民が問題視するケースが増えてきているらしい。美しい町並みで知られるサンクトペテルブルクでは、街に入るとゴミの臭気が漂っているという話も聞いた。さらにいくつかの処分場でガスが発生し、煙が立ち上り、中には自然発火して危険なところもあるという。

ゴミを焼却するには、ゴミの分別が前提となるが、これまでの習慣でロシア市民はゴミの分別への理解が高いとはいえない。生ゴミ、ビン、カン、自転車、タイヤに至るまで何から何まで一緒になって家庭から廃棄されている。

ゴミの焼却施設の建設、維持管理には多額の行政コストが必要となるが、それを担保する予算制度や税制が整備されていないという。ただ、ロシア連邦の下院でゴミ処理対策を含めた環境関連の法制度の整備が進んでいるという話もある。いずれにしても、連邦政府の制度が成立して、税収を充てることができるようになって、実際にゴミ処理施設を整備するのは、州政府などの地方政府であることから、この後、具体的な対応が進むには時間を要するものと思われる。

日本の複数の企業グループが、それぞれの手法によるゴミ処理施設のロシア大都市への導入をビジネスとして試みている。技術的な観点からの表現の正確性は目をつぶるとして、その手法は分別と焼却によるリサイクル、体積の圧縮、臭いの除去である。興味深いのは、その商品パッケージに日本の自治体が関与している。それは、日本の自治体には、住民のゴミ分別への協力に理解を得るための説明会などのノウハウが蓄積されているからだという。また、導入しようとしている焼却施設は、発生する熱を利用した発電や地域暖房による収益によって、建設費や運営費のコストを削減する手法を取っているため、施設は都市地域内に建設されることになり、近隣住民にゴミの焼却による排出ガスに問題がないことを理解してもらう必要がある。ここに、我が国の自治体のノウハウが生かされるという。

5. 政治的な不安定、でも経済は

ソ連時代も含めてロシアとのビジネスは、日本にとってそれほどメジャーな分野ではなかったようである。経済界のトップの方々からお話を伺う機会もあったが、ソ連時代に、関税の税率が突然変更されて彼の地への工場への投資が無駄になってしまったことや、各種の申請にかかる膨大な書類や事務処理の遅延、不透明さなど芳しくない話題が多かった。それが我が国の企業幹部の間で、ソ連ビジネスへのアレルギーとなっており、ロシアとなつてからも解消されていないという話もある。

先に挙げたような問題は、しかしながらソ連やロシアだけの問題ではないという主張もある。中国にしたところで、ほぼ同じような問題で日本企業は苦しんできたであろうし、日本にしても、外国企業からすれば、同様な問題を抱える国として写っている場合もある。

一方で、ロシアに根付いて順調にビジネスを拡大、展開している日系企業もある。彼らのようなロシアビジネスの成功者の中には、日本企業が問題視する多くの点は、ロシアビジネスに着手しないための「いいわけ」であると断じている人々もいる。

今年の2月から始まったクリミアの問題で、政治的にはロシアとのビジネスがどんどん前進していくような環境にあるとは言い難い。しかし、欧州の企業の動きを側聞するに、経済活動と政治問題を切り離してビジネスを進めているケースもあるように見受けられる。政治環境が改善された時点で、他に出遅れないように今のような状態でもロシアビジネスに積極性を失わないというのが、したたかな企業なのかもしれない。

6. かつては日本もそうだった

これまでに述べたロシアの都市環境の問題のいくつかは、昭和40年代から50年代の日本のそれと似たものがあつたように思える。それらの問題を我々は一つずつ克服してきた。企業にも、行政にも多くのノウハウが蓄積されている。もちろんその手法をそのまま今日のロシアに当てはめることはできないのであろうが、都市問題を改善してきた日本として多くの貢献ができる可能性がある。もし、それがビジネスを通じて貢献できるものであればなお好ましい。

業界によって違いはあるのかもしれないが、企業の方とお話をすると、海外ビジネスは、東南アジア、中国、北米・欧州が中心であり、アフリカ（サハラ以南）、中南米、ロシアが話題になることはまれである。

G8のメンバー国であり、新興国の一角を占めるロシアは、エネルギー分野が高い割合を占める産業特性、経済格差の問題、政治的に微妙な状況などのリスクのあることは否定しない。しかし、中間層は着実に育ちつつあり、すでに大きな国内消費市場があると見られている。その市場の大部分を構成する都市居住者が直面している問題を大きく改善しうる知恵、商品を日本は持っている。

旅館ブランドに関する調査研究

～旅館経営者の外国人旅行者受入の実態と 外国人宿泊客から見た「Ryokan」～

前総括主任研究官 長谷 知治
前研究調整官 松永 康司

主任研究官 坂井 志保
研究官 武田 紘輔
研究官 中尾 昭仁
前研究官 井上 諒子

調査研究の背景及び目的

<背景>

外国人旅行者の増加に伴い、地域への誘客が課題とされる中で、日本の観光資源の一つである旅館は、今後インバウンド観光の有力な担い手としての役割が期待されている。より効果的に海外に旅館を発信していくためには「旅館の魅力とは何か」を明らかにし、海外にどのように発信を行っていくべきか議論を深めると共に旅館経営者の受入意識を向上させる必要がある。

<目的>

本調査研究は、全旅連青年部¹、三菱総合研究所、有識者等と共に、平成25年9月より「旅館ブランド研究会」を有志で立ち上げ、①外国人旅行者にとって「旅館の魅力とは何か」の検討、②海外に向けた旅館の発信に関する現状と課題の把握、③旅館における外国人旅行者受入に関する取組みの実態把握を目的としたものである。

調査研究内容

調査研究は、そもそも「旅館の魅力とは何か」について解明し、関係者がインバウンドを進めるにあたって、自らの訴求点、強みや弱みを共有し、効果的な取組みを進めていくことが必要との認識のもと、旅館ブランド研究会で議論を行い、整理した。そこで得られた仮説を検証するため、旅館経営者を対象としたアンケート調査、外国人宿泊客を対象としたアンケート調査を実施し、外国人宿泊客が感じる旅館の魅力及び海外に向けた旅館の発信に関する課題や、旅館における外国人宿泊客受入に関する取組み、双方における意識のギャップ等について分析を行った。

成果の活用

今後の各地域におけるインバウンド観光への取組み促進につなげるため、調査結果を基に調査研究を取りまとめ、広く情報提供を行う。²

¹ 全国旅館ホテル生活衛生同業組合連合会青年部（以下、「全旅連青年部」とする）は、未来の宿泊産業を支える人材を育成する目的のために設立された、47都道府県の組合青年部が加盟する全国組織。

² 「国土交通政策研究第119号」で詳細について紹介 <http://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/kkk119.html>

1. はじめに

政府は、平成 26 年 6 月 24 日閣議決定の「経済財政運営と改革の基本方針 2014」及び『日本再興戦略』改訂 2014』において、「2020 年に向けて、訪日外国人旅行者数 2000 万人の高みを目指す」、「2030 年には訪日外国人旅行者数 3000 万人を超えることを目指す」旨を目標として掲げている。

昨年、訪日外国人旅行者数は 1000 万人を達成し、本年 1～8 月までは、昨年同期比 25.8% 増の 864 万人（推計）となるなど、引き続き好調な伸びを示している。2020 年には「オリンピック・パラリンピック東京大会」も控えており、今後はさらに、東京や京都、大阪などのゴールデンルートのみならず地方への誘客をいかに進めていくかが課題とされている。

特に、日本の観光資源の一つである旅館は、インバウンドにおける有力な担い手として、また、地方への誘客を進めていくための大きな役割が期待される。このことは、訪日外国人旅行者に対するアンケート調査からも明らかであり、次回は旅館に泊まりたいと考えている外国人旅行者が多い³。今後、旅館の海外への発信等をより効果的に行っていくためには、「旅館の魅力とは何か」について、掘り下げた分析を行うと共に、ブランドとしてどのように発信していくべきか議論を進めていく必要がある。

国土交通政策研究所では、インバウンド観光に関する調査研究の一環として、旅館の魅力とは何かを明らかにすると共に、日本固有の宿泊施設である旅館のブランド力向上を図るため、全旅連青年部、三菱総合研究所、有識者等と共に、平成 25 年 9 月より「旅館ブランド研究会」を有志で立ち上げ、継続的に議論を進めてきた。

本調査研究は、①「旅館の魅力とは何か」の検討、②海外に向けた旅館の発信に関する現状と課題の把握、③旅館における外国人旅行者受入に関する取組みの実態把握を目的として、旅館経営者と旅館に宿泊している外国人宿泊客に対して調査を行い、海外に向けた旅館の発信に関する現状及び今後の課題や、旅館における外国人宿泊客受入に関する取組み、双方における意識のギャップ等について分析を行うことで、今後の各地域におけるインバウンド観光への取組み促進につながる調査研究として行ったものである。

本稿では、調査研究の成果の概要について紹介する。なお、詳細については「旅館ブランドに関する調査研究～旅館経営者の外国人旅行者受入の実態と外国人宿泊客から見た「Ryokan」～」(国土交通政策研究所報第 119 号)で紹介している。

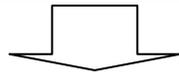
³ 観光庁「訪日外国人消費動向調査(平成 25 年度)」では、訪日外国人が次回したいこと(複数回答可)について旅館に宿泊を 31.4%の方が回答している。

2. 調査研究の進め方

本調査研究は、以下のフローにより進めた。

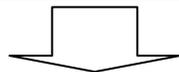
(1) 調査の進め方の整理

- ・旅館経営者に対してアンケート等で旅館をどのように捉えているかを把握し、外国人宿泊客へのアンケート調査で仮説を検証していく進め方とした。



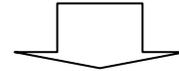
(2) 「旅館の魅力とは何か？」についての議論、整理

- ・そもそも「旅館の魅力とは何か」について解明し、関係者がインバウンドを進めるにあたって、自らの訴求点、強みや弱みを共有し、効果的な取組みを進めていくことが必要との認識のもと、旅館ブランド研究会で仮説を立て、調査分析を行った。



(3) 仮説設定

- ・「旅館の魅力とは何か」について議論を行った結果、旅館の魅力、アピールポイントなどの仮説を設定。
- ・仮説の検証を行うため、アンケート調査の実施を決定。



(4) アンケート調査による検証

① 旅館経営者アンケート

⇒旅館経営者を対象に外国人宿泊客受入への取組み状況、旅館の魅力についての調査。



② 外国人宿泊客アンケート（※春節の時期を対象として実施）

⇒外国人宿泊客を対象に旅館を選択した理由、他者への推薦意向等を調査。



(5) 分析及びまとめ

⇒旅館経営者及び外国人宿泊客アンケートの結果に基づき、海外に向けた旅館の発信に関する現状及び今後の課題や、旅館における外国人宿泊客受入に関する取組みなどを分析、取りまとめを行う。また、旅館経営者と外国人宿泊客がそれぞれ旅館をどのように捉えているか比較分析を行うことで、意識のギャップについても実態を把握する。

3. 調査方法の検討

(1) 調査の進め方の整理

調査研究にあたり、そもそも旅館の魅力とは何かという認識が、旅館ブランド研究会のメンバー間でも異なるとの問題意識から、「旅館の魅力とは何か」について旅館経営者や有識者と共に議論を行い、仮説を設定、共有した上で調査内容を具体化した。仮説を踏まえ、旅館経営者及び外国人宿泊客に対するアンケート調査を実施すべく、質問項目について、海外に向けた旅館の発信に関する現状と課題の把握、旅館経営者における外国人旅行者受入に関する取り組みの実態把握といった観点から議論を行い、アンケート調査票を作成した。調査結果は、外国人旅行者の「宿泊経験別」や「地域別（アジア・欧米豪）」「和風度別」などの基準によりクロス集計分析等を行い、旅館ブランド研究会で議論、取りまとめを行った。

(2) 「旅館の魅力とは何か」についての議論、整理

旅館ブランド研究会において、旅館経営者や有識者を交えて議論を行った。フリーで議論を行うことを通して見えてきたものを整理、共有し、調査内容を具体化することに活用した。主に、議論の結果から地域の文化や日本人と関わることを体験出来ることなどが特長として挙げられた。旅館への宿泊は、あたかも自宅に人をお招きし、家の中で浴衣を着て、お風呂に入り、くつろいでいただき、おもてなしをするというようなものだという意見もあった。

旅館の情報発信については、まずは体験してもらいリピートにつながれば良いのではないかという意見と共に、旅館を、1泊体験する場所として捉えられているだけでは、本質的な魅力の浸透や長期滞在につながっていかないのではないかという議論もあった。

議論を踏まえ、旅館の魅力について取りまとめた。(図 3-1)

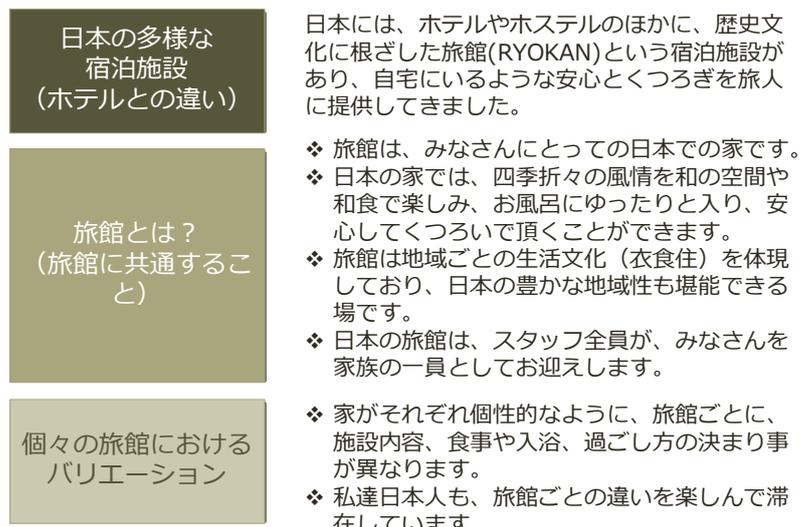


図 3-1 旅館の魅力の仮説

(3) 旅館経営者に対するアンケート調査

旅館経営者アンケートは、旅館経営者の外国人旅行者受入の実態と、旅館経営者が考える旅館の魅力を把握するという趣旨を基に設計した。また、外国人宿泊客アンケートとの対比分析により、意識のギャップ等の分析を行うことも想定した調査項目となっている。

出来るだけ広く回答を得るため、アンケート調査の対象としたのは、全国の全旅連青年部に加盟している旅館経営者とした。

表 3-1 旅館経営者アンケート実施概要

調査対象	全旅連青年部に所属の旅館経営者
調査方法	アンケート調査
実施時期	2013年12月19日～2014年1月7日
回収件数	325件

※質問項目は、議論の上で決定した。

(4) 外国人宿泊客に対するアンケート調査

外国人宿泊客のアンケートは、外国人宿泊客が日本の旅館についてどのように捉えているかを把握し、外国人の視点から旅館の魅力とは何かを明らかにしていくという趣旨で実施した。

調査にあたって、34の旅館から549件の外国人宿泊客のアンケート調査の回答が得られた。アンケート調査実施にあたって想定した国・地域は、「中国」「台湾」「香港」「韓国」「タイ」「シンガポール」「マレーシア」「西欧（英仏独）」「米国」「豪州」である。各国語に翻訳したアンケート調査票を用い、実際に旅館に宿泊した外国人宿泊客に対して、アンケート調査を実施した。

表 3-2 外国人宿泊客アンケート実施概要

調査対象	旅館に宿泊した外国人旅行者
調査方法	アンケート調査
実施時期	2014年2月1日～2014年2月28日
回収件数	549件
協力施設	全国34旅館

注) 回答結果は、調査対象とした旅館に限られていることや、特に積極的に外国人旅行者の集客に取り組んでいる旅館から外国人宿泊客のアンケートの回答を多く得ている点は留意する必要がある。

4. 調査結果(概要)

(1) 旅館における外国人旅行者集客の取組み状況

①約 4 割の旅館で外国人旅行者集客への取組みを行っている

外国人旅行者の集客について「積極的に取り組んでいる」「取り組んでいる」と回答した旅館は、合計で約 4 割（42.1%）であった。「取り組んでいないが今後検討」「取り組みたいが何をすれば良いかわからない」と回答した旅館も合計で約 3 割（29.6%）を占めている。外国人旅行者受入に対して関心はあるが、旅館経営者の不安も表れていると考えられる。その不安を解消するための後押しが必要である。

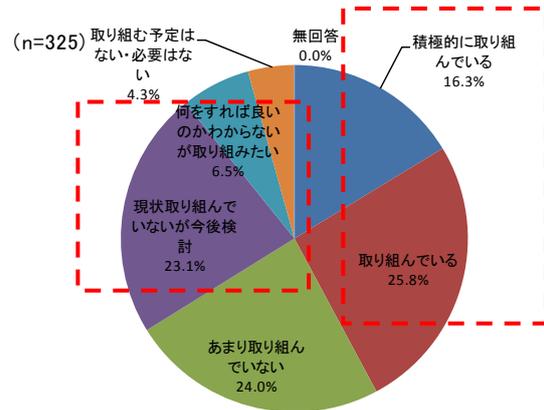


図 4-1 外国人旅行者集客への取組状況
(旅館経営者)

②施設規模が大きいほど、外国人旅行者の集客に取り組んでいる

部屋数 50 室以上の旅館では、半数以上が外国人旅行者集客に「取り組んでいる」と回答している。部屋数 30 室未満の旅館では、集客に「取り組んでいる」と回答した割合が約 3 割である。施設規模が大きい程、外国人旅行者集客に取り組んでいる傾向が見られた。⁴

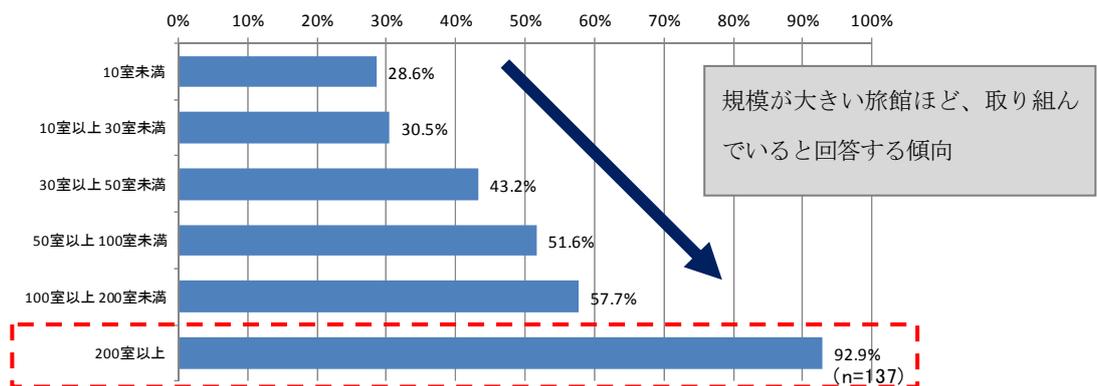


図 4-2 外国人旅行者の集客に取り組んでいる旅館（施設規模別割合）

⁴ 「積極的に取り組んでいる」「取り組んでいる」「あまり取り組んでいない」と回答されているものを集客に取り組んでいる旅館としている。

③旅館宿泊客のうち外国人宿泊客の割合は、ごく一部に留まっている

外国人宿泊客の宿泊客全体に占める割合について「1%以上 5%未満」と回答した旅館経営者が約 4 割（40.9%）と最も回答が多い。外国人の宿泊割合については、72.0%が 10.0%未満と回答しており、日本人観光客も含めた全体に占める外国人宿泊客の割合はごく一部に留まっていると考えられる。

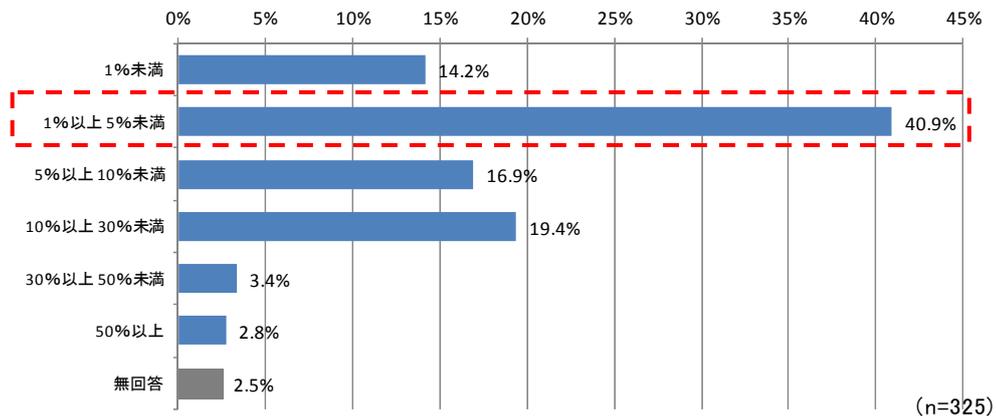


図 4-3 外国人宿泊客の割合（旅館経営者）

(2) 外国人宿泊客が感じる旅館の魅力及び海外に向けた旅館の発信に関する課題

①旅館経営者と外国人宿泊客が旅館の魅力として捉えている点は、概ね共通している

旅館経営者は、特に「和食（65.0%）」「温泉（64.9%）」「和の空間や設え（60.0%）」などを外国人に旅館の魅力として知ってもらいたいと考えている。

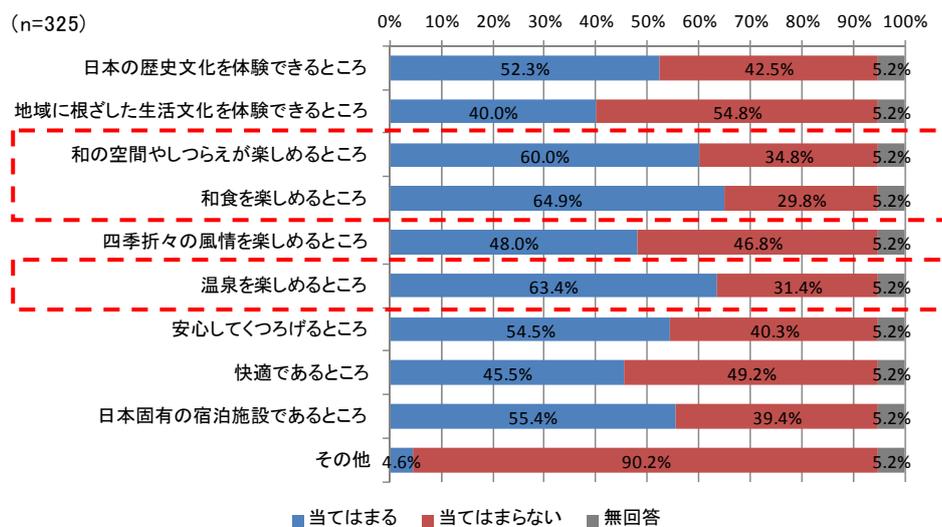


図 4-4 旅館がどのようなところだと思ってもらいたいのか（旅館経営者）

外国人が旅館に泊まって感じたことは「和の空間や設え」(65.8%)が最も回答数が多く、「安心してくつろげる」(60.3%)、「和食」(59.7%)と続いている。

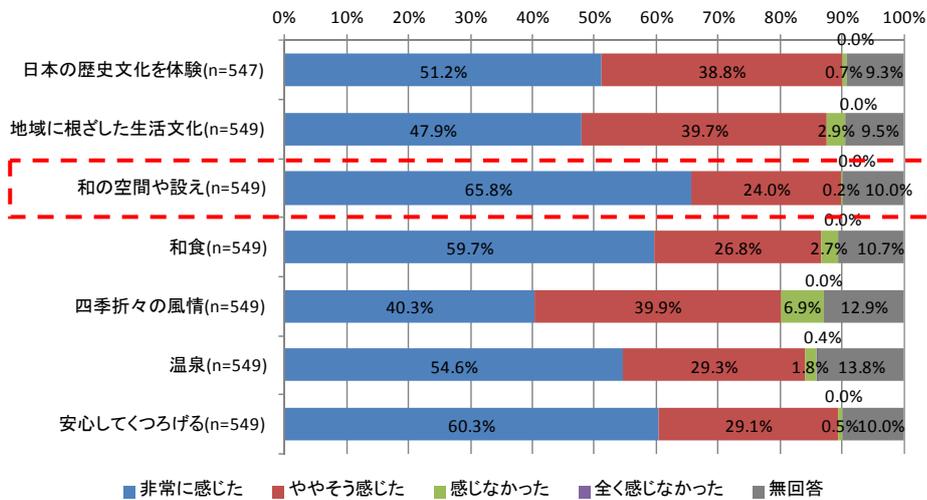


図 4-5 旅館に泊まって感じたこと (外国人宿泊客)

また、外国人宿泊客が旅館を薦めたい点として「和室の客室」(64.2%)、「日本式の施設全般」(53.6%)、「日本料理」(45.2%)などが項目間で相対的に回答が多くなっている。

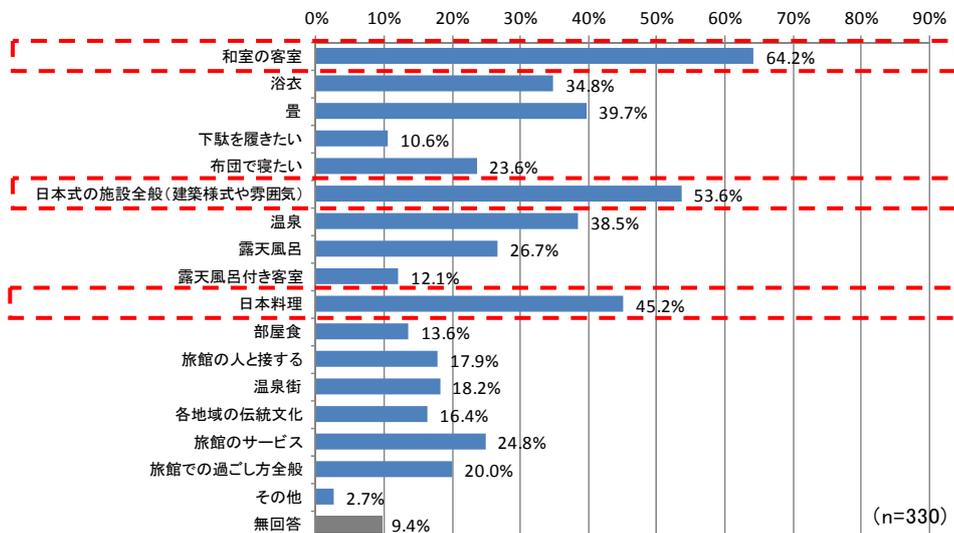


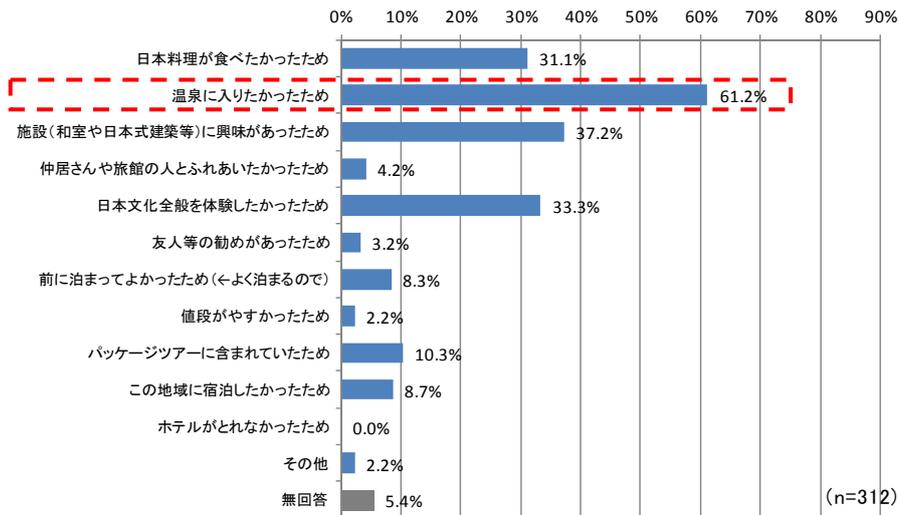
図 4-6 旅館のどのような点を薦めたいか (外国人宿泊客)

以上より「温泉」「和の客室」「和食」など、旅館経営者と外国人宿泊客が旅館の魅力として捉えている点は、概ね共通していると考えられるものの、「安心してくつろげる」という点は、経営者が考えている以上に外国人宿泊客が旅館の魅力として感じていると考えられる。

②アジアは「温泉」、欧米豪は「和室・日本建築」に関心が高い

地域別（アジア・欧米豪）に見ると、宿泊先を旅館に選んだ理由として、アジアは「温泉に入りたかったため」（61.2%）、欧米豪は「施設（和室・日本式建築等）に興味があったため」（72.5%）が最も回答割合が大きい。

<アジア>



<欧米豪>

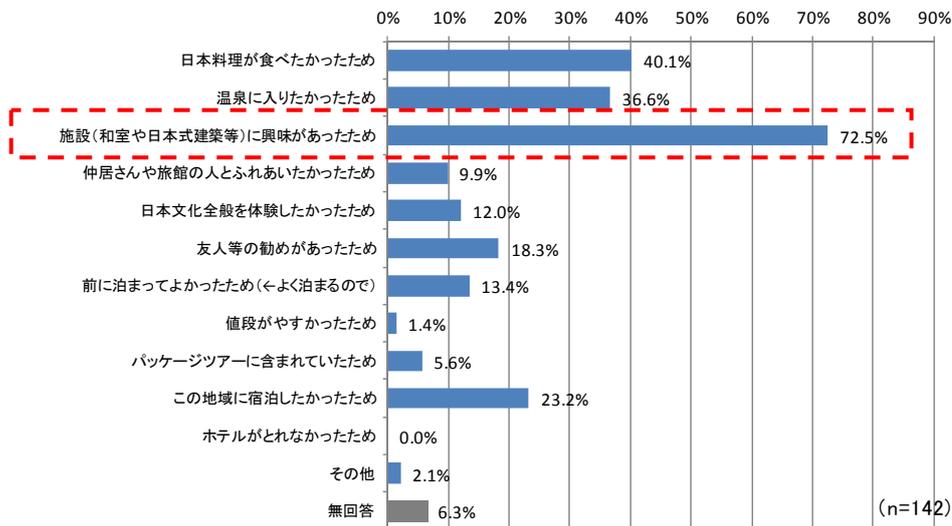
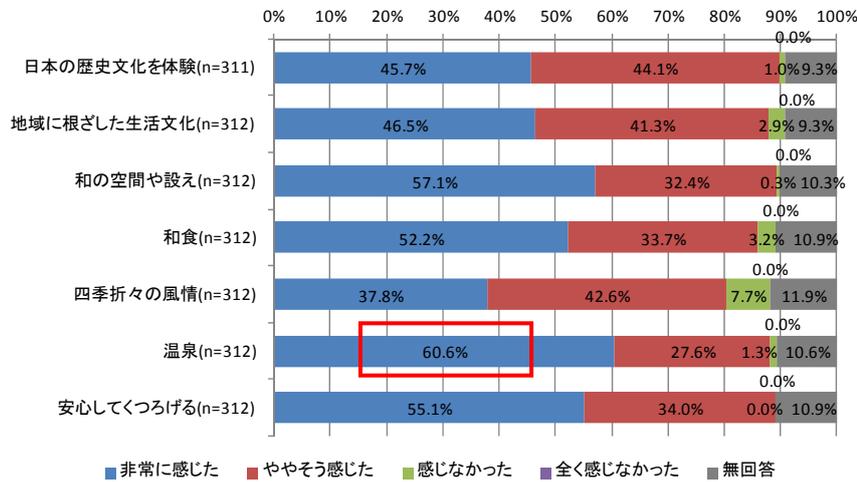


図 4-7 宿泊先を旅館にした理由（地域別・外国人宿泊客）

旅館で体験、感じたり出来ることについて、アジアは「温泉」(60.6%)、欧米豪「和の空間や設え」(83.8%)が最も回答割合が大きい。

<アジア>



<欧米豪>

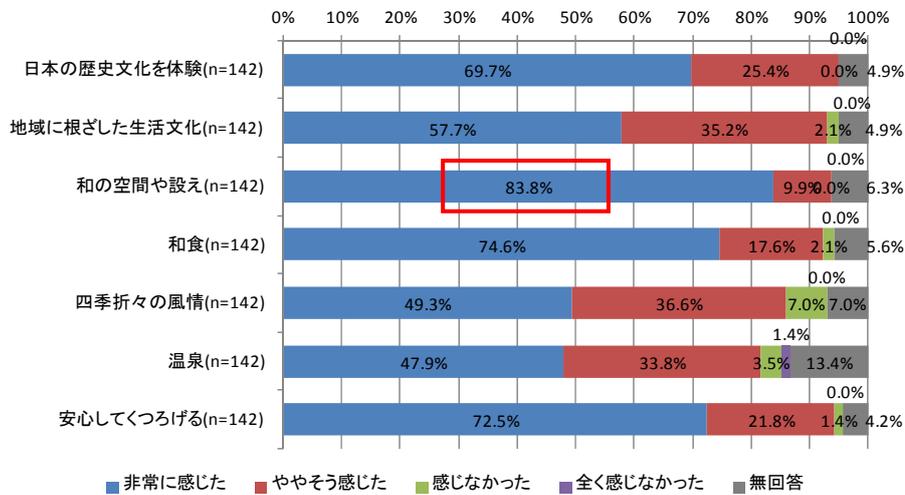


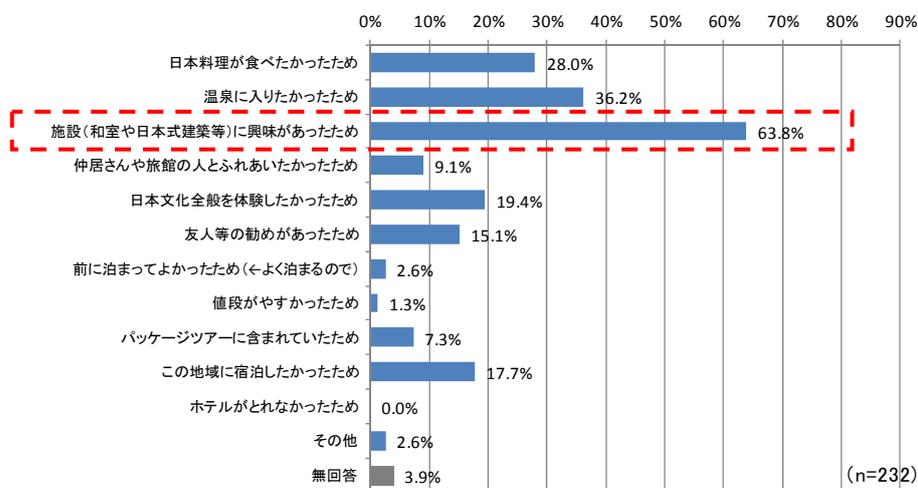
図 4-8 旅館で体験、感じたり出来ること (地域別・外国人宿泊客)

③宿泊経験が豊富な外国人宿泊客ほど「温泉」への関心が高い

宿泊経験別に旅館を選んだ理由をみると、宿泊が初めての外国人宿泊客は「施設（和室や日本式建築等）に興味があったため」（63.8%）、宿泊が5回目以上になると「温泉に入りたいため」（78.2%）が最も回答割合が大きい。

【宿泊先に旅館を選んだ理由】

<宿泊が初めて>



<宿泊経験5回以上>

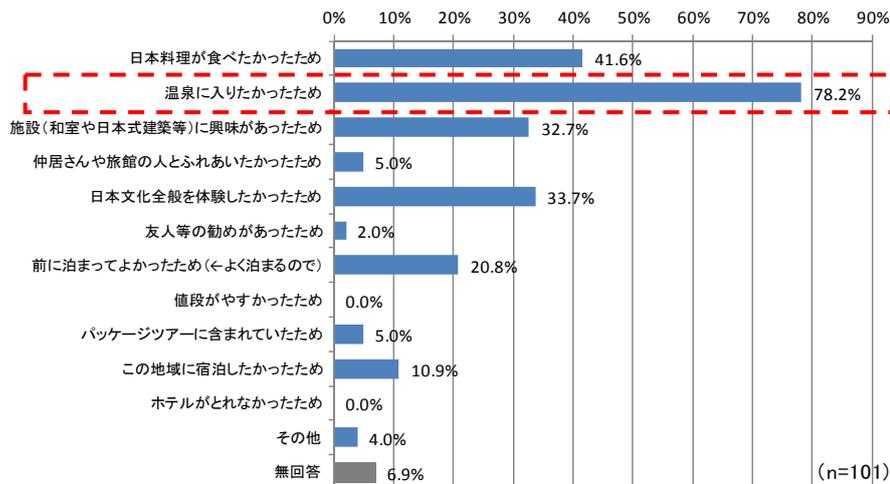
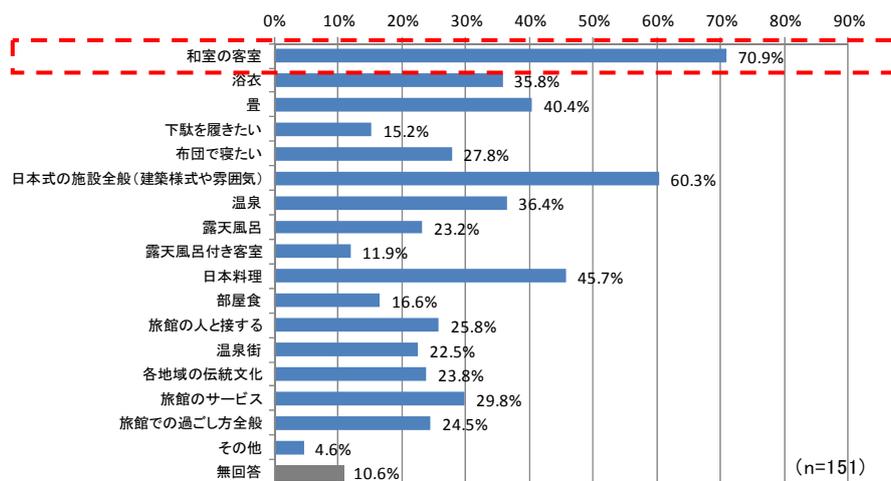


図 4-9 宿泊先に旅館を選んだ理由（宿泊経験別・外国人宿泊客）

旅館を薦めたい理由について、初めて宿泊した外国人宿泊客は「和室の客室」(70.9%)と回答しているのに対して、宿泊が5回目以上の方は「温泉」(53.2%)が最も回答割合が大きい。

【旅館を薦めたい理由】

<宿泊が初めて>



<宿泊5回目以上>

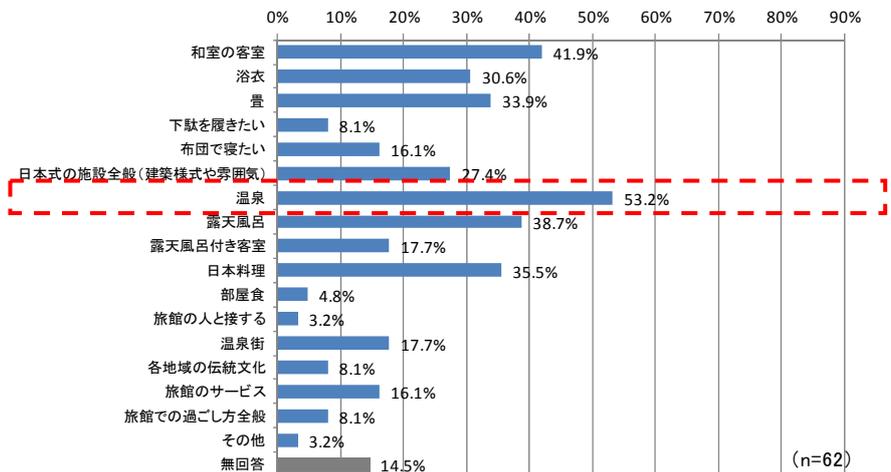


図 4-10 旅館のどのような点を薦めたいか (宿泊経験別・外国人宿泊客)

④旅館ブランド研究会のまとめ

アンケート調査結果に基づき、旅館ブランド研究会にて調査研究のまとめを行った。その概要は以下の通りである。

○対象とする国や地域・宿泊経験などを踏まえた旅館の魅力発信が必要

- ・調査結果より、旅館経営者と外国人宿泊客が旅館の魅力と捉えている点は、「和の空間や設え」などで概ね共通している結果となった。
- ・宿泊経験別にみると、宿泊経験を重ねるほど「温泉」を薦めたいとする回答が増加している傾向がみられた。また、欧米豪の宿泊客は「和室の客室」81.6%「日本式の施設全般」73.5%を多くの方が旅館を薦めたい理由として、回答している。
- ・以上を踏まえ、全体では概ね共通しているものの、対象とする国や地域などに合わせて重点的にPRすべきポイントを変化させていくことが重要ではないかと考えられる。

○旅館と地域が連携した魅力の発信が必要

- ・個別の旅館が魅力を発信するだけでは、各国・地域から誘客していくことは難しいケースも多いと想定される。
- ・旅館としての魅力を発信することに加え、地域との連携を図っていくことも重要であり、地域側も旅館の魅力向上が地域の発展につながることを理解し取り組んでいく必要がある。
- ・参考情報として、国土交通政策研究所が平成25年度にシンガポールで行ったブランド・イメージに関する調査⁵では、日本の観光に対するイメージについて「リラックス」⇒「温泉」と連想される傾向がみられた。しかし、温泉から「旅館」というキーワードは連想されず、「旅館」について十分にイメージが形成されているとは言えない結果であった。今後の発信の在り方について、例えば、シンガポール市場においては「リラックス」や「温泉」といったキーワードと関連付けた旅館や地域の発信、旅行商品の造成など、旅館や地域が一体となった取組みが有効ではないかと考えられる。

⁵ 国土交通政策研究所「PRI Review 53号（2014年 夏季）」P32～P49

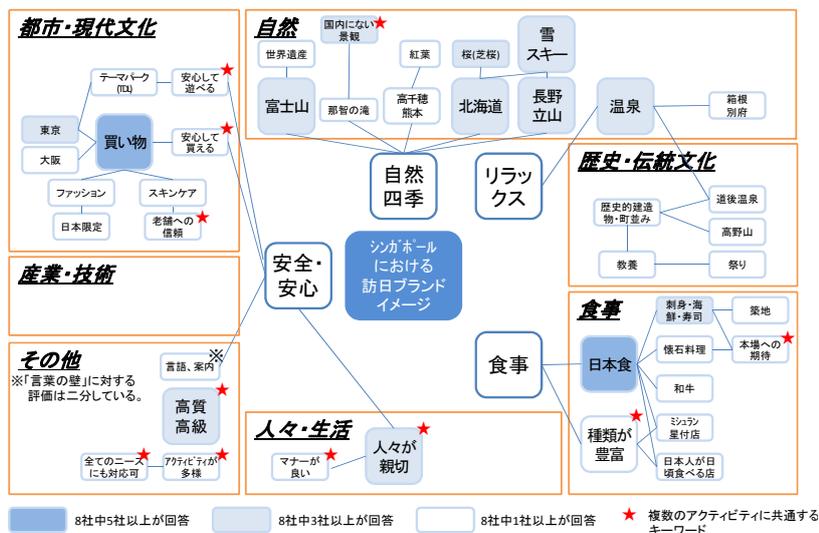


図 4-11 シンガポールにおけるブランド・イメージ調査

(3) 旅館における外国人旅行者受入に関する取組みについて

①旅館経営者は「営業面の充実」「言語対応」を課題と感じている

外国人旅行者の集客について「現在取り組んでいないが今後検討」「取り組みたいが何をすれば良いか分からない」と回答のあったアンケート調査票の自由回答欄への記述から「営業面の充実」「言語対応」などを旅館経営者が主な課題として捉えている傾向がみられた。また、「地域としての取組みが必要」といった回答もみられた。

営業面や言語対応に限らず、十分な採算が取れるのか、投資に見合ったリターンが得られるのかといった、経営者としての漠然とした不安が前提としてあるものと考えられる。

【参考：自由記述の内容（一部掲載）】

1) 「現状取り組んでいないが今後検討」と回答した旅館経営者 (n=59)

- ・ 言語対応（言葉の問題が不安、体制が整っていない）（回答数 12）
- ・ 営業、HP（HPによる取組みを強化したい、日本文化を発信したい）（回答数 7）
- ・ 国内需要が停滞、国内マーケットは縮小していくと考えている（回答数 5）
- ・ 外国人のニーズが、もともと少ない（回答数 3）
- ・ 地域としての取組みが必要（回答数 2）

2) 「何をすれば良いのか分からないが取り組みたい」と回答した旅館経営者 (n = 17)

- ・ 営業、宣伝方法が分からない (回答数 6)
- ・ 言語対応が出来ない (回答数 4)
- ・ 外国人の旅行スタイルが分からない (回答数 1)
- ・ 地域がインバウンドを苦手としている (回答数 1)
- ・ 観光地に外国人観光客は来ているが宿泊が無い (回答数 1)

②旅館経営者が思っている程には、言葉が通じないからといって不自由とされている訳ではないのではないか

旅館経営者にとって、言語対応の問題は、外国人旅行者集客への取り組みを始めるにあたっての不安要素の一つであると考えられる。旅館への滞在中に言葉が通じなかったと回答した外国人宿泊客は、全体の 33.7%存在するが、不自由を感じたと回答した割合は 22.8%である。

アンケート調査結果から全てを断定することは出来ないが、必ずしも言葉が通じないことが外国人宿泊客にとっての不自由につながっている訳ではないとも考えられ、言葉の問題だけを理由に経営者が外国人旅行者の受入に消極的にならず取り組んでいくことが大切であると考えられる。

(n=549)

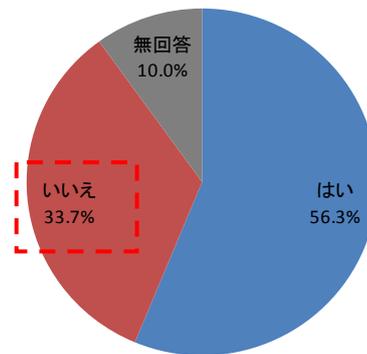


図 4-12 旅館で言葉は通じたか (外国人宿泊客)

(n=548)

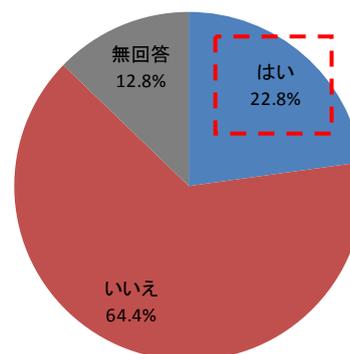
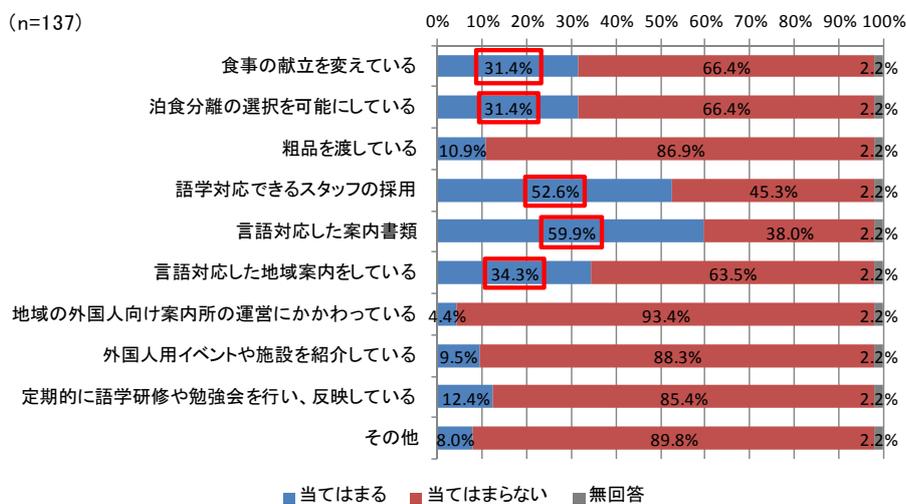


図 4-13 旅館滞在中に不自由を感じたか (外国人宿泊客)

③外国人旅行者の集客に取り組んでいる旅館は、少しずつ工夫を積み重ねている

外国人旅行者の集客に取り組んでいる旅館が外国人宿泊客に対して特別に行っているサービスとして「言語対応」や「食事面での配慮」がみられた。言語対応といっても「外国語表記した地域の案内マップを作成」、「社内での英語の研修会」など出来ることから少しずつ工夫を積み重ねている。食事面での配慮については「泊食分離」や「食事の献立を変えている」など、相手の立場に立った経営努力を重ねている傾向がみられた。

<外国人旅行者の集客に取り組んでいる旅館>



<外国人旅行者の集客に取り組んでいない旅館>

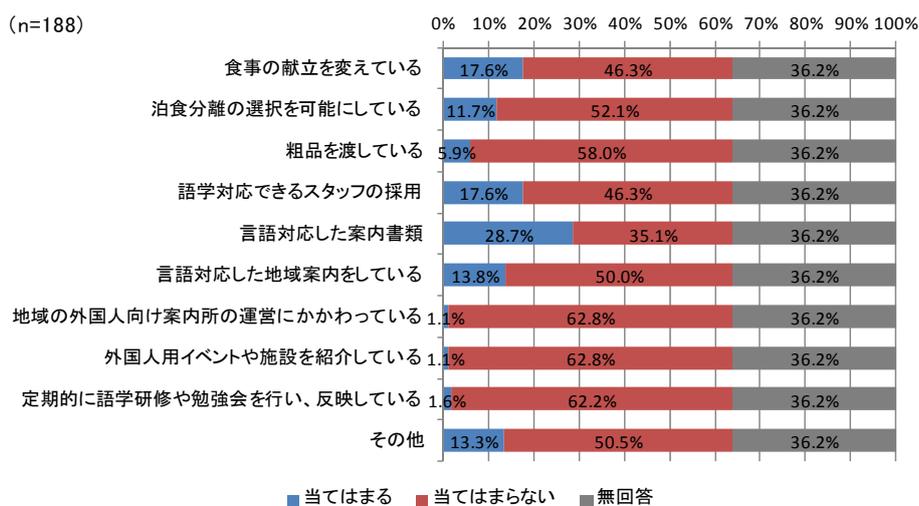


図 4-14 外国人宿泊客に対し特別に行っているサービスや対応
(旅館経営者)

④旅館ブランド研究会でのまとめ

アンケート調査結果に基づき、旅館ブランド研究会にてまとめを行った。その概要は以下の通りである。

○言語対応は、出来ることから積み重ねていくことが必要

- ・調査結果から、言葉が通じないことが外国人宿泊客にとって必ずしも不自由であるということにつながっているとは限らないと考えられる。
- ・外国人旅行者集客への取組みを行っている旅館では、「外国語表記した地域の案内マップを作成」、「社内での英語の研修会」など、受入体制作り出来ることから少しずつ中長期的な視点で取り組んでいることが明らかとなった。
- ・特に、基本的な言語対応については、予め各国語に翻訳した案内などを準備しておくといった工夫による対応が可能であることが、旅館ブランド研究会の中でも議論、確認された。
- ・一方で、緊急時の言語対応の必要性については旅館ブランド研究会でも議論した。緊急時においては、言語対応が必要となることが想定されるため、業界、地域とも予め対応の手順や窓口などを作っておくことも重要である。

○「食事面での対応」は、宿泊客のニーズを考慮した旅館の工夫、努力が必要

- ・調査結果から、外国人旅行者集客に取り組んでいる旅館は「泊食分離」、「献立を変える」などの努力を重ねている傾向がみられた。
- ・旅館ブランド研究会においても、例えば朝食には和食を食べない外国人宿泊客向けにコーヒーとパンを用意しておくなど、少しの工夫で外国人宿泊客のニーズに対応しているケースなども紹介された。

○取組み手順や工夫等の情報提供によるきっかけ作りが必要

- ・旅館経営者の受入意識向上に向けて、課題として挙げられている営業面の取組みや言語対応の工夫などについて、全旅連青年部などの業界団体が情報提供を行うことにより、更に強化していくことの必要性についても旅館ブランド研究会において確認した。

5. おわりに

旅館ブランド研究会は、「旅館の魅力とは何か」を明らかにすることで、今後の旅館の海外発信を始めとして、インバウンド観光への取組みを促進することを目的に、旅館経営者や有識者等を交えて議論をスタートし、約1年に渡り調査研究を進めてきた。

また、本レポートに先駆けて、平成26年7月22日（火）に「旅館ブランド研究会・シンポジウムーインバウンド観光の推進に向け、「RYOKAN」を世界へ発信ー」⁶を開催し、旅館関係者等に対し、調査研究から明らかとなった実態等を紹介するとともに、パネルディスカッションにより更に議論を深めた。

今後、外国人旅行者2000万人、3000万人の時代に向けて地域への誘客を進め、地域経済活性化に結び付けていくために旅館が果たすべき役割はますます大きくなっていく。

外国人旅行者は、日本固有の宿泊施設である「旅館」に非常に大きな関心を抱いている。旅館に外国人宿泊客が増えるということは、地域のインバウンド観光の推進や活性化に大きく貢献すると考えられる。そのことを念頭に、今後は「旅館」が有する高い潜在性を活用しながら旅館と地域が力をあわせ、地域活性化につなげていくことを期待したい。

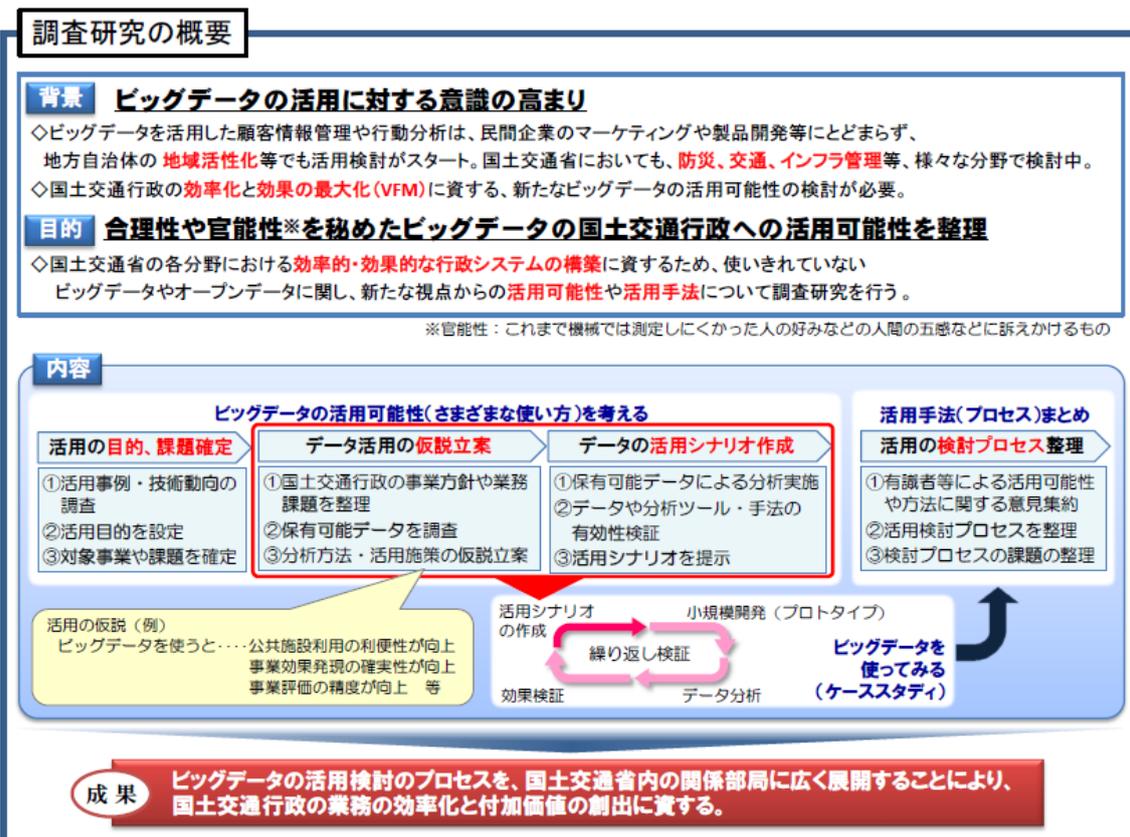
国土交通政策研究所としては、調査結果の公表を通して、今後の各地域におけるインバウンド観光への取組み促進に資することとなれば幸甚である。

また、本調査研究を進めるに当たっては、多くの旅館経営者、有識者、業界関係者の皆様にご協力を頂いた。ここに記して感謝の意を表したい。

⁶ 「旅館ブランドシンポジウム」開催概要
<http://www.mlit.go.jp/pri/kouenkai/syousai/140722symposium.html>

国土交通行政に資するビッグデータの活用に関する調査研究 (Kick-off)

総括主任研究官 鈴木 弘二
 研究調整官 廣松 新
 研究官 磯山 啓明
 研究官 中尾 昭仁



1. 調査研究の背景

ICT 技術の進化等により、ビッグデータと呼ばれる多様で膨大なデジタルデータがネットワーク上で生成・流通・蓄積されている。この膨大なデータの中から、有意な情報を抽出し、新たな価値等の創出を図ろうとする研究開発が、産業界、学術分野、各国政府や地方行政によって盛んに進められている。我が国においても、総合科学技術会議の科学技術イノベーション政策推進専門調査会「平成 25 年度重点施策パッケージの重点化課題・取組」(平成 24 年 7 月 19 日公表)では、「大規模情報(ビッグデータ)の利活用の基盤技術の開発・標準化・普及促進」することとされており、「日本経済再生に向けた緊急経済対策」(平成 25 年 1 月 11 日閣議決定)では「成長による富の創出」を実現するための具体的方策として、総務省が「イノベーションを創出する情報通信技術の利活用推進・強固な基盤整備」に取り組むこととしている。

国土交通省の重点施策においても、ビッグデータの活用は、防災や交通、インフラ管理等の分野を中心に検討されているところである。一方で、厳しい財政制約の下、国土交通行政の効率化と効果（VFM）の最大化は最重要課題となるため、この解決に資するビッグデータを活用した新たな手法についての研究が喫緊に求められていた。そのため本調査研究を H26・H27 の二ヶ年に渡って行うことし、本稿において調査の概要を紹介する。

本稿の構成は以下の通りである。2 節で調査研究の目的について述べ、3 節でビッグデータの特徴や活用のメリットについて述べる。4 節では産官学の情報化推進に関しても先進的な米国政府の取り組みや米国政府の基本方針等に触れ、5 節でまとめとする。

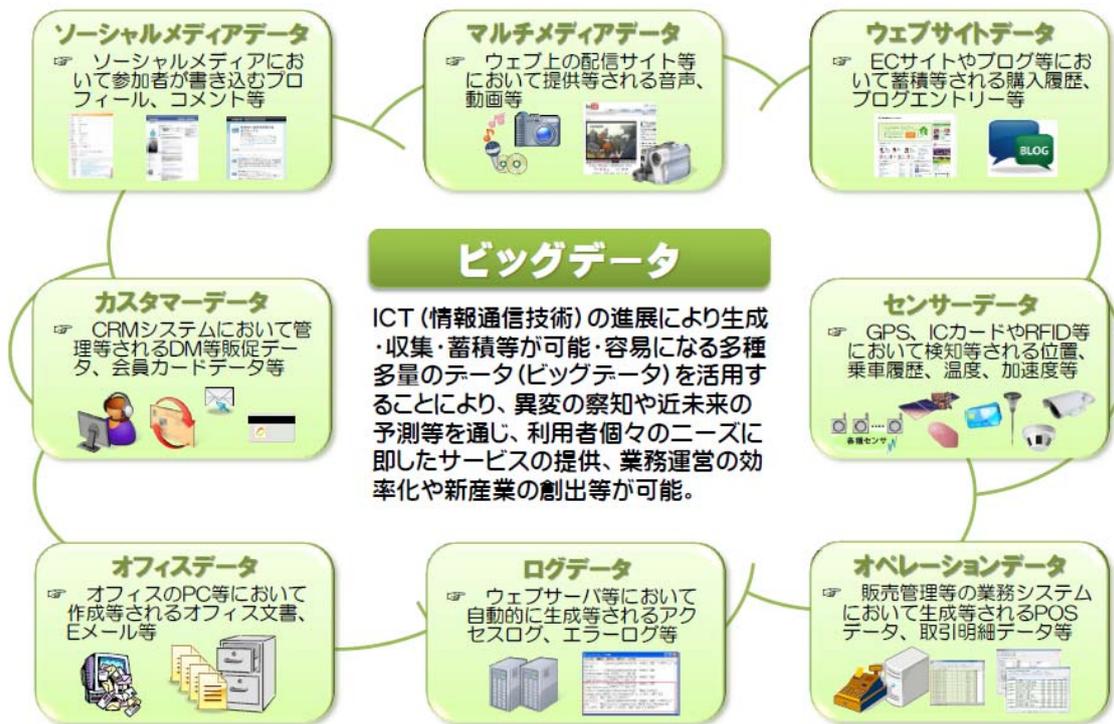
2. 調査研究の目的

ビッグデータを活用することができれば、より少ないコストで所管事業の実態を把握すること、これまで把握することも困難であった事象を認識できるようになる。この有意な情報をふまえた施策を展開することで、国土交通行政の効率化を図ることが可能になると考えられる。

この調査研究では、まず、民間のビッグデータ活用事例を収集し、有意な情報を抽出する仕組みと、その活用シナリオを調査する。そこにはデータ解析の技術、これまで把握することすら困難であった事象を認識するための仕組みが数多くあると考えられる。これらの事例調査により、付加価値を生み出す構造を明らかにする。また、民間企業側からの国土交通省に対するオープンデータ化への要望も抽出する。そして、国土交通省各局の政策担当者へのヒアリング調査を行い、施策立案を支援する仕組み、または具体的な活用シナリオの導出を目指す。所管事業に渡って調査を行い、国土交通分野におけるビッグデータ活用のニーズと活用可能性について網羅的に整理を行うことを目的としている。

3. ビッグデータとは

ビッグデータの定義については多様な見解があり、明確なコンセンサスは得られていないのが現状である。ただ、一般的には 3V (Volume, Variety, Velocity) の性質を満たすデータがビッグデータとして定義されることが多いようである。ここでいうデータとはどこか一カ所に集められたデータだけではなく、ソーシャル・ネットワーキング・サービス(SNS)などの普及に伴って巨大化した web 情報、Internet 上に蓄積される大量の写真や動画などのマルチメディアデータ、センサーが検出した膨大な「もの」からの生成されるデータ、スーパーコンピュータなど生成される巨大な数値データなど、様々な分野の様々な種類のデータが挙げられる。



(出典) 総務省「ビッグデータの活用の在り方について」(平成24年)

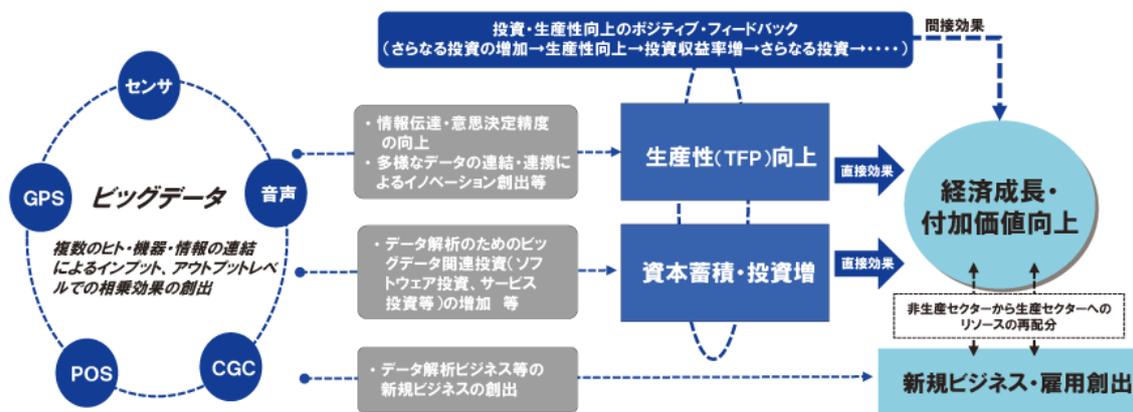
先に述べた 3V の性質を持つデータを用いることで得られるメリットには、①スケールメリット、②スコープメリット、③コネクションメリット、があると言われている。スケールメリットはデータ規模を大きくすることで得られるメリットである。センシング、サンプリングの精度がデータ量の増加に伴って向上し、現実の写像と見なすことができる母集団そのものを分析対象とすることができるようになるのである。母集団の一部をサンプリングし、分析することで母集団の性質を推定する従来の分析手法とは対照的である。スコープメリットは多角化することで得られるメリットのことである。そして、コネクションメリットとはこれまで別々に認識することしかできなかった事象を連携、接続することで得られるメリットのことであり、母集団の中で起こっている事象の相関関係をそのまま捉えられることのメリットである。

母集団の性質についての仮説を設定し、検証するというのが従来手法でのプロセスであるが、様々な仮定の下で成り立つ仮説は現実を捉える上で正しくないこともある。母集団そのものを取り扱うことで、これまでの仮説思考では捉えることができなかった事象と事象の間の相関関係を見ることができるようになるのが、ビッグデータを活用することで得られるメリットと言える。

一般に、データそのものには価値がない。データに意味のある解釈が加えられることでデータは情報になる。この情報をもとに、活用のシナリオを見いだすことができれば、情報は価値へと昇華する。これまででは捉えることすら困難であった事象を認識し、解釈を加

えることで有意な情報を抽出し、価値創造を図る。この動きが、産業界、学術分野、各国政府や地方行政によって盛んに進められているのである。

経済成長を実現する上では、労働投入量の増加、資本投入量の増加、そして全要素生産性(TFP: Total Factor Productivity)の向上が必要になる。全要素生産性の向上とは、研究開発や人的資本への投資、新製品・サービスの投入といった要素による生産性の向上のことをいう。ビッグデータを活用するための ICT 投資自体が資本蓄積を促し、経済成長に寄与するが、ビッグデータ活用による付加価値創造が全要素生産性を向上させ、また、新規のビジネスモデルを生み出していくと考えられる。



(出典) 総務省「情報流通・蓄積量の計測手法の検討に係る調査研究」(平成 25 年)

競争の激化が進展する国際経済・社会において、我が国では人口減少などにより今後国を支える人的資本が縮小していくと考えられている。ものづくりをはじめとする日本の強みを活かしつつ、更なる経済成長を実現するためには情報を成長のための戦略的な資源と位置づけ、国としても産官学の連携を強め、積極的に情報資源の活用の推進を図ることが重要であると言える。

4. ビッグデータ活用とオープンデータ化に関する米国の取り組み

既存の業態・常識にとらわれずに、業種・組織の壁を超えてデータを共有・活用することでイノベーションを起こしていく社会、「データ駆動型(ドリブン)社会」の到来を見据え、情報を戦略的に活用することで実現される成長を促進する環境を整える必要がある。そのため、欧米の主要国では公的なデータを無償で公開するオープンデータ化への取り組みがビッグデータに関する政策とともに重要視され、推進されている。

2013 年 6 月に開催された G8(主要 8 カ国首脳会議)では「オープンデータ憲章」がまとめられ、オープンな政府データは情報化時代の不可欠な資源と位置づけられている。オープンデータ化を進めることで、技術革新、経済成長、雇用の創出を促すことを謳っている。

この節では、情報化推進に関しても先進的である米国政府のビッグデータ活用とオープンデータ化に関する取り組みと基本方針について概観する。

(1) ビッグデータ活用に関する取り組み

米国では、大統領府の科学技術政策局（OSTP）が「ビッグデータ研究・開発イニシアティブ」（Big Data Research and Development Initiative）を発表して、政府として戦略的に取り組む姿勢を明確にしている。このイニシアティブでは、国立科学財団（NSF）、国立衛生研究所（NIH）、国防総省、エネルギー省、国防高等研究計画局（DARPA）、地質調査所の6機関が参加し、2012年から5年間で総額2億ドル超の研究開発予算を投じるとしている。また、次の点が研究開発の目的として挙げられている。

- ・大量データの収集蓄積・保有・管理・分析、そして共有のために必要となる最先端の革新的技術を開発すること
- ・これら革新的技術を、科学工学分野における新たな発見の加速・国家安全保障の強化・教育と学習の変容のために利用すること
- ・ビッグデータ技術の開発とその使用に必要とされる労働力を増強すること

科学技術政策局（OSTP）は2013年5月にホワイトハウス・ビッグデータ・パートナー・ワークショップ、データ共有とメタデータ・キュレーションに関するワークショップを開催し、産官学の関連組織間での連携や議論の深化を図っている。

(2) オープンデータ化に関する取り組み

米国政府の「Data.gov」は2014年5月時点で10万4000個以上のデータセットを公開している。国家気象局、消費者金融保護局、教育省学生支援局、保険福祉省、農務省、海洋大気局、国防兵站局、全米教育統計センターなどがこれらのデータセットを提供している。オバマ大統領は大統領就任の初日の2009年1月20日、透明性とオープンガバメントに関する覚書の「Transparency and Open Government」を発表し、3つの基本原則を表明した。

1) Transparency（透明性）

政府は、国民に対する責任を果たすために、情報をオープンにし、提供しなければならない

2) Participation（国民参加）

政府は、知見を広く国民に求め国民の対話を行い、利害関係者グループ外の人々に政策立案過程への参加を促さなければならない

3) Collaboration（官民連携）

組織の枠を超えて政府間および官民連携し、イノベーションを促進しなければならない

このオープンガバメント政策では、行政機関に対して正当な理由がない限りデータを公

開するように求めている。政府の透明性確保や国民参加のオープン性に重点が置かれるようになり、電子政府の取組みを推進している。

オープン化されたデータに意味づけを与えて有意な情報を抽出し、その有意な情報をもって付加価値の創出を図ろうとする過程は、ビッグデータの活用と類似、あるいは関連している。政府が情報を成長のための重要な資源として捉えており、産官学の連携を強めることで、その利活用を推進している。

5. まとめ

先に述べたように、我が国においてもビッグデータの利活用は成長戦略の一つとして位置づけられている。しかし、ビッグデータの特徴である「大量・蓄積」「リアルタイム処理」「高速処理」「データの多様性」は価値創造とは直接には結びつかない。

日経ビッグデータが主催した「BigData Conference 2014 Spring」への参加者に対する調査によると、ビッグデータ活用に期待している事柄として、56.7%の人が「新たな事業の創造」を挙げている。その一方で、データ活用を進める際に最も障壁となる点について、「データはあるが、活用仮説の導出が難しい」と回答している。

ビッグデータを活用することができれば、より少ないコストで所管事業の実態を把握すること、これまで把握することも困難であった事象を認識できるようになる。この有意な情報をふまえた施策を展開することで、国土交通行政の効率化を図ることが可能になると考えられるが、活用シナリオ(仮説)を導出できるのかが鍵になる。民間企業への調査と省内職員へのヒアリングを通じて、政策立案を支援する仕組み、または具体的な活用シナリオの導出を目指す。

調査研究はH26-H27の二ヶ年に渡って行う計画であり、調査をはじめたところである。調査結果については、また機会をいただいてご報告させていただきたいと考えている。

参考文献

- ・平成 25 年版 情報通信白書 総務省
- ・平成 26 年版 情報通信白書 総務省
- ・「ビッグデータ活用の在り方について」情報通信審議会 ICT 基本戦略ボードビッグデータの活用に関するアドホックグループ取りまとめ 2012 年 5 月
- ・「緊縮財政下における米国の科学技術政策：2012 年 AAAS 科学技術政策年次フォーラム報告」科学技術動向 2012 年 7・8 月号
- ・「米国政府のビッグデータへの取り組み」科学技術動向 2012 年 9・10 月号
- ・「ビッグデータ総覧 2013」日経 BP 社
- ・「ビッグデータ総覧 2014・2015」日経 BP 社

公共交通事業者のサービス評価に関する調査研究(Kick-off)

総括主任研究官 川島 雄一郎
主任研究官 坂井 志保
研究官 山下 芙由子
研究官 仲田 知弘

研究の全体概要

研究の背景及び目的

公共交通事業者の「サービスレベルの見える化」を図ることは、旅客交通等のサービス向上のためにも必要である(参照1)。本調査研究では、公共交通サービス水準の見える化を実現すべく、サービス水準の評価項目、評価指標ならびに評価手法について調査検討を行うものである。

参照1 交通政策基本計画 中間とりまとめ(案)平成26年8月 より

目標④ 旅客交通・物流サービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

(趣旨) ヒト・モノの移動に関し世界をリードする分野をさらに拡大・充実し、豊かな国民生活の実現に資する。

<取組内容を今後新たに検討するもの>

- ・旅客交通等のサービスレベル向上のため、公共交通機関における定時制や快適性などのサービスレベルの見える化を検討する。

出所) 国土交通省交通政策基本計画小委員会資料

研究の内容

(1) 海外・国内の先進的事例の調査

文献調査・現地調査を行い、海外(特にEU地域)及び国内における公共交通サービス水準指標の事例とその効果を明らかにする。

(2) 指標項目・基準数値の検討・設定

(1) の調査結果をふまえて、指標の項目とその基準数値を設定する。

(3) 評価手法の検討・設定

(2) で設定した各項目を効果的に評価する手法を検討する。

なお、上記検討にあたっては、有識者等の意見を聴取しつつ進めるものとする。

成果の活用

公共交通事業者のサービス水準を相対的に評価する手法等を提示することにより、公共交通事業者が自社のサービスを客観的に把握できるようにするとともに、行政も事業者のサービス水準を適切に評価し、今後の交通分野の政策立案に活用することを想定する。

1. 調査研究の趣旨

我が国の公共交通システムは主として民間事業者が運営主体となってサービス提供を行っており、そのサービス水準は世界的にも高い位置にあると言われている。東京をはじめとする大都市圏においては、運行頻度、定時性、乗り換え利便などの面で質の高いサービスが提供されているほか、バリアフリー施設の整備やICカードの導入など必ずしも直接的に収益に反映されない分野においても積極的に利用者利便の向上が図られている。

一方、事業性の低い地方部においては、競合事業者がなく独占状態になりやすいことから、サービス水準を向上させるインセンティブが働きにくく、割高な運賃、低い運行頻度、バリアフリー化の遅れなど、高いサービス水準を維持しているとは言い難いケースも見受けられる。このことが、ひいては公共交通に対する需要減、運営に必要な収入の不足、さらなるサービス水準の低下、という悪循環に陥っている可能性がある。限られた財源の中でより高いサービス水準を達成するためには、よりの確に顧客ニーズをつかむとともに、客観的な評価を受ける仕組みづくりが必要となる。本調査研究は、公共交通サービス水準の「見える化」を実現すべく、サービス水準の評価項目、評価指標ならびに評価手法について検討するものである。

本調査研究では、海外の先進取組事例を踏まえ、有識者の意見を取り入れながら、適切な評価を可能にする項目・指標を明らかにし、各要素を統合的に評価する手法を提示する。

2. 先行研究・事例

諸外国では、公共交通は公的支援なしには採算がとれない場合が多いことから、行政からの補助金が不可欠となっている。そのため、行政が求める交通サービス内容等をあらかじめ提示した上で、事業委託先を決定する等のスキームを構築している。

こうした事例を参考に、本調査研究においては、何を評価項目として設定し、どのように指標を定めているか等、制度や運用の両面から調査研究を行うこととしている。

例えば、ヨーロッパでは2002年にEN 1 3 8 1 6及びEN 1 5 1 4 0が策定された。これらの規格において、公共交通サービスに関する基本的な評価項目を設定し、交通サービスの利便性を明確にするとともに、目標設定や評価を行う際の基本的なフレームワークを提供している。EN 1 3 8 1 6で示された評価項目と、その活用メカニズムを以下に記す。

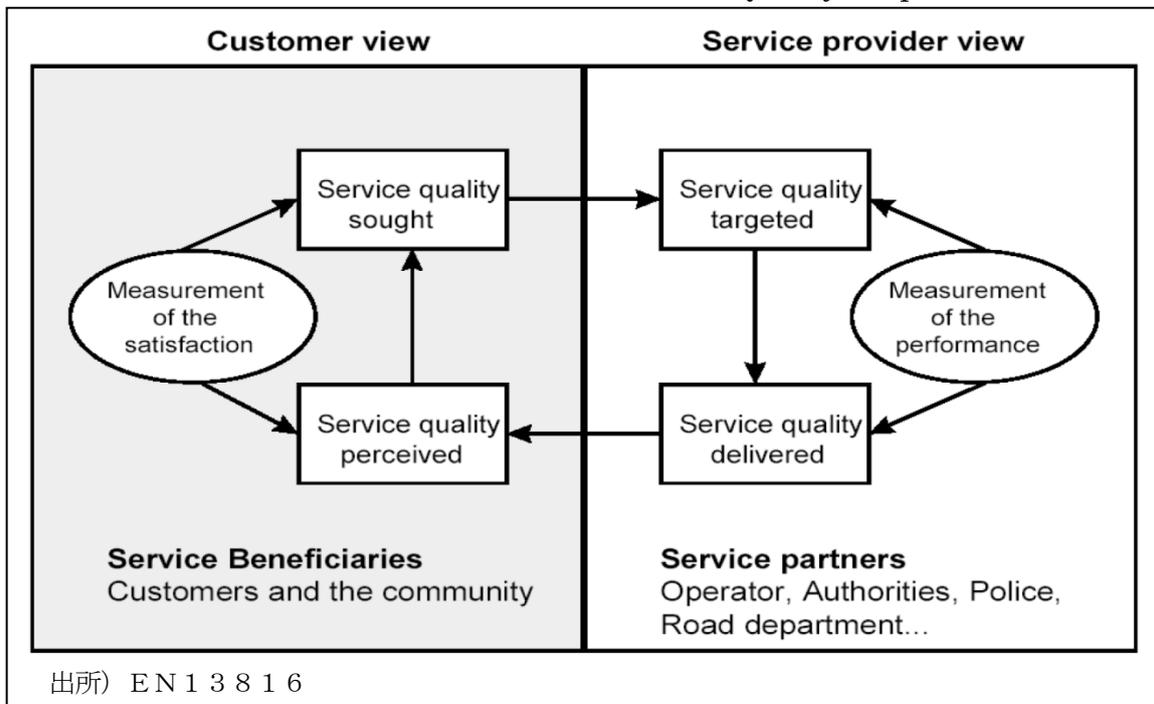
・交通サービスの基本的な評価項目として以下の8項目を設定している。

- ① Availability (利用可能性：運行時間帯や運行頻度など)
- ② Accessibility (公共交通へのアクセス・イグレス、乗り換えなど)
- ③ Information (運行情報、交通システムなどに関する情報提供)
- ④ Time (乗車時間、定時性など)
- ⑤ Customer Care (乗客のリクエストに関する対応など)

- ⑥ Comfort (快適性：混雑率、車両の清潔さなど)
- ⑦ Security (安全性)
- ⑧ Environmental Impact (排気ガス、騒音など)

・評価項目に従って効果的にサービス水準の向上を図るためのメカニズム「Quality Loop」(参照2)が提示されている。①事業者による目標設定、②事業者によるサービスの提供、③利用者によるサービスの受領、④利用者によるサービスの評価、という循環の中で、①及び②に関連し、目標設定に対してどの程度のサービスが提供されたか (Performance Measurement)、③及び④に関連して、利用者の期待値に対してどの程度のサービスが提供されたか (Customer Satisfaction) の2点に関する評価の仕組みを構築することが求められている。

参照2 EN13816 Service Quality Loop



本調査研究では、これら事例の整理・検討を行い、有識者の意見を踏まえながら、公共交通事業者のサービス水準の把握がなされるとともに、ひいてはサービス水準の向上に寄与する指標・評価手法の検討を行うものである。

【参考文献】

- 運輸政策研究機構（2002）「地方都市の交通サービス水準の実態について」
- 運輸政策研究機構（2003）「大都市圏の鉄道サービス水準の実態について」
- International Transport Forum Discussion Paper(2013・16)
「Measuring and Valuing Convenience and Service Quality」
- Syndicat des transports d'Ile-de-France（2012）「Activity Report」
- Transport Research Board（2011）「Research Result Digest 361」
- EUROPEAN COMMITTEE FOR STANDARDISATION（2002）「Public passenger transport·Service Quality Definition, Targeting and Measurement Standard (EN13816)」
- EUROPEAN COMMITTEE FOR STANDARDISATION（2006）「Public passenger transport·Basis requirements and recommendations for systems that measure delivered service quality (EN13816)」

広域災害発生時におけるモード横断的な貨物輸送に関する 調査研究(Kick-off)

総括主任研究官	川島 雄一郎
研究調整官	小澤 康彦
研究官	中尾 昭仁
研究官	山下 芙由子

1. 調査研究の背景と目的

2011年の東日本大震災では、地震及び津波等により広範かつ甚大な被害が生じ、道路の途絶や、鉄道、航空、船舶等の各輸送機関への多大なる被害が発生した。その結果、製造業をはじめとした企業のサプライチェーンが停滞し、日本経済全体に大きな影響を及ぼした。南海トラフ巨大地震等、今後発生することが懸念されている広域災害時において、被災地に対する支援物資の迅速かつ円滑な輸送体制の構築はもとより、経済活動全体への影響をできる限り低減し、一日も早くサプライチェーンを復旧させることが重要であり、このことがひいては被災地の一日も早い復旧・復興にも資することとなる。こうした観点から、国・地方公共団体において物流インフラの迅速な復旧・復興対策を進めるとともに、物流事業者や製造事業者などによるBCP（緊急時企業存続計画又は事業継続計画）/BCM（事業継続マネジメント）の取組を推進することが求められている。

国土交通省による、「荷主と物流事業者が連携したBCPの策定促進に関する検討会」における調査では、民間事業者のBCP策定状況は、荷主においては、57.3%、物流事業者においては、21.5%の策定率にとどまっている。また、BCPを策定している企業においては、「自社の災害対策本部の役割と組織体制」、「従業員との連絡手段の確保」について、荷主、物流事業者共に約8割程度の策定率となっているが、「代替輸送ルートの確保」については、荷主においては27.0%、物流事業者においては14.7%の策定率にとどまっている。

また、大規模災害発生時に、どの程度インフラが使用可能か、インフラ容量に対してどの程度の物流需要が発生するのか、各企業が一齐に代替輸送にシフトした場合に十分な輸送力が確保されるのかなど、サプライチェーン全体を見渡した影響評価を定量的に行っていないのが現状である。

本調査研究は、既存の被害想定等から、広域災害発生時のモード横断的な貨物輸送の実施に際し、必要とされる物資量や輸送容量、物流事業者の対応可能輸送量について、想定されるシナリオに基づき、概ね以下のような手順で試算を実施する。

- ①災害時後の時間推移に伴う物流需要の変化などを踏まえ、貨物輸送需要量を算出する。
- ②災害時における輸送インフラの被災評価などを踏まえ、貨物輸送供給量を算定する。
- ①と②のギャップを定量的に明らかにする。

以上のシミュレーションを実施することにより、広域災害発生時の代替輸送に関するフィージビリティを検証するとともに、生じるボトルネックを明らかにし、物流事業者や製造業者があらかじめ検討・準備しておくべき事項について整理を行うことで、官民における広域災害対策を推進し、防災・減災に資することを目的としている。

2. 調査研究の内容

(1) 被災シナリオの設定

本調査研究では、切迫性が高く影響範囲が超広域に及ぶ地震であることから、南海トラフ巨大地震を想定した検討を行う。

被災シナリオの設定については、内閣府等によって検討されている被害想定を活用することとし、サプライチェーンの枢要産業が集積するとともに物流大動脈が集中していることから、東海地方の被害が最大となるケースを前提とする。

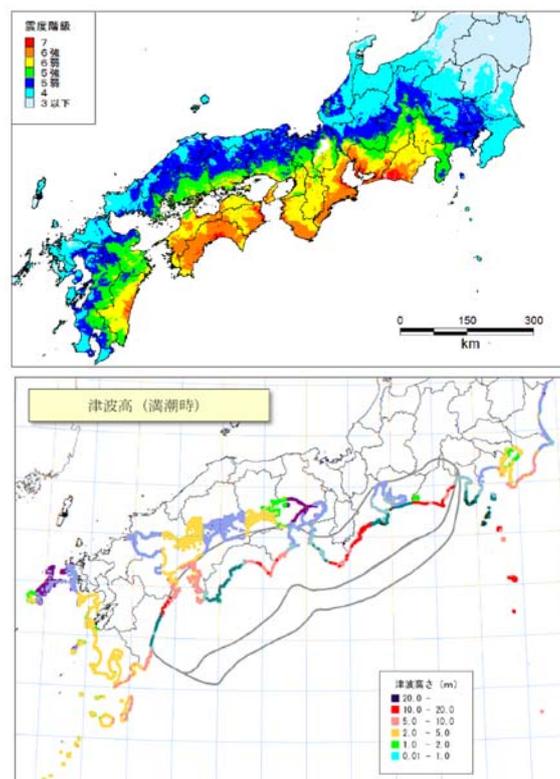


図-1 本調査研究における被災想定

出所：内閣府 中央防災会議「南海トラフ巨大地震対策について（最終報告）～南海トラフ巨大地震の地震像～（2013年5月）」（震動分布：陸側ケースの震度分布 津波高：ケース①「駿河湾～紀伊半島沖」に「大すべり域+超大すべり域」を設定）

(2) 想定シナリオに基づいた貨物輸送のシミュレーション

①シミュレーション対象地域の設定とインフラの被災評価

本調査研究においては、広域的なサプライチェーンに着目するため、「被災地外～被災地内」の貨物輸送と、「被災地外～被災地外」の貨物輸送に重点を置く。

各輸送モードに対し、「交通ネットワーク（道路、鉄道、航路、空路）」、「交通拠点（インターチェンジ、駅、港湾、空港）」、「物流拠点（物資拠点、物流センター等）」、「車両（トラック、車両、貨物船舶、飛行機）」に着目し、被災シナリオにおける被災評価（利用の可否、復旧見込期間）を実施する。

O	D				概要	交通手段ごとの復旧期間設定			
	北海道	..	被災県	愛知県		..	鹿児島県	道路	鉄道
北海道	外外交通 (通過無)		内外交通		外-外交通 (通過無) ・「東北～関東」、「中国～九州」など、被災地を通らない交通	寸断しない			
東京都			内外交通		内-外交通 ・「関東～静岡県」など、被災しない場所と被災地とを結んでおり、移動の取りやめや迂回を余議なくされる交通	○ヶ月寸断	○ヶ月寸断	○ヶ月寸断	○ヶ月寸断
被災県		内外交通	被災内内		外-外交通 (通過有) ・「東北～近畿」、「関東～中国」など、出発地と到着地は被災していないものの、被災地を迂回するため迂回等を余議なくされる交通	○ヶ月寸断	○ヶ月寸断	○ヶ月寸断	○ヶ月寸断
鹿児島県	外外交通 (通過有)		内外交通		内-内交通 ・被災地内部の交通 ・本調査研究では広域的な貨物輸送に着目するため、分析の対象外	検討対象としない			

図-2 エリア区分と交通手段ごとの復旧期間の設定のイメージ

②時間推移に伴う物流需要（支援物資、サプライチェーン物流）の算出

災害後の支援物資の需要や、サプライチェーン物流の需要は刻々と変化するため、その点に着目したシミュレーションを実施する。

設定する時間区分は、直後の生命・健康の確保から復旧への移行、経済活動立上げから本格再開への移行等、支援物資需要や経済再開の質的・量的変化特性を踏まえて貨物輸送需要の質的・量的な変化特性を捉える。

	応急活動期(～1週間)	復旧期(～1ヶ月)	復興期(1ヶ月～)
応急活動	飲食料・生活必需品の輸送	復旧資機材の輸送	復興材料の輸送
	生産停止	生産立ち上げ	本格事業再開

図-3 時間経過に伴う物流の質的变化のイメージ

③貨物輸送需要量と貨物輸送供給量とのギャップ分析

②に基づき、災害時における貨物輸送需要量を算定するとともに、①の被災シナリオを踏まえた輸送インフラ（交通ネットワーク・交通拠点・物流拠点・車両）の被災評価を踏まえた貨物輸送供給量を算定し、これら二つの量におけるギャップを比較・分析する。

そしてギャップが生じる要因（ボトルネック）を抽出し、ボトルネック解消に向けた対応策を検討する。

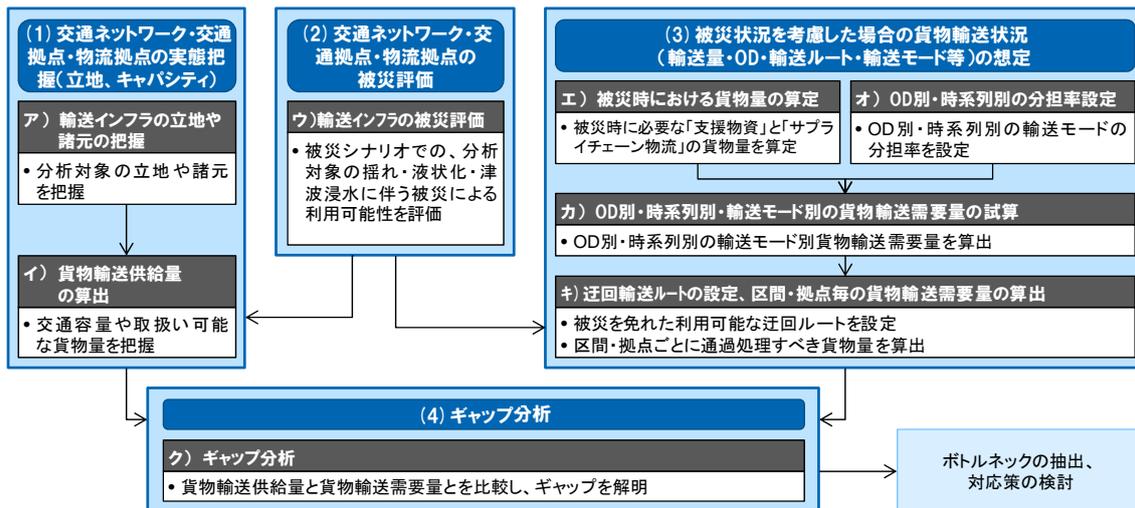


図-4 シミュレーションの実施フロー

(参考 HP)

- ・内閣府 南海トラフの巨大地震モデル検討会

<http://www.bousai.go.jp/jishin/nankai/model/index.html>

- ・内閣府 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ

http://www.bousai.go.jp/jishin/nankai/taisaku_wg/index.html

- ・国土交通省 第1回 荷主と物流事業者が連携した BCP 策定促進に関する検討会開催について

http://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu02_hh_000036.html

区分所有建物と敷地利用権の関係について

— 専有部分と敷地利用権の分離処分の可否関係 —

平瀬 敏郎

1. はじめに

マンション等の区分所有建物については、各戸（専有部分）の権利と各戸を含む建物全体をささえる敷地の権原がセットとなって、経済的意義のある不動産が形成されている。

しかしながら、昭和 58 年 5 月 21 日に昭和 58 年法律第 51 号として公布され、昭和 59 年 1 月 1 日から施行された「建物の区分所有等に関する法律及び不動産登記法の一部を改正する法律」によって、建物の区分所有等に関する法律（以下「区分所有法」という。）及び不動産登記法が改正されるまでは、区分所有建物とその敷地に関し、次のような弊害があった。

すなわち、専有部分とそれに対応する敷地の持分について分離処分を不可とすることは、旧法によっては定めがなかったため、仮に管理規約で規定しようともそれは区分所有者内での約束事に留まり、対外的に効力を持つものではなかった。また、区分建物とその敷地が別個の関連のない不動産とされていたことから、敷地の登記簿には、共有持分が乱立し、その処分がどの区分建物の持分か考慮することなく、延々と登記がなされた結果、その読解性、一覧性を著しく欠くものになってしまった。

区分所有法改正による建物の敷地及び敷地利用権の分離処分の禁止、不動産登記法の改正による分離処分禁止の担保及び敷地登記簿の混乱回避のため措置は、昭和 58 年の法改正によってとられた。

本稿においては、昭和 58 年法改正の前後の状況、昭和 58 年法改正の附則で措置された既存の建物についての分離処分禁止等の適用、今日においても分離処分禁止等が未措置になっているものについての問題点について概観する。本稿では、概要を分かりやすく説明するため、一部、例外等の説明を省略したことにより、厳密には不正確な部分もあるがご容赦いただきたい。

なお、本テーマは民事法に係るものである。民事案件について行政機関が公式見解を発することはない。筆者は国土交通政策研究所という研究部門に所属している。本稿は、筆者個人の調査研究を取りまとめたものであり、意見に渡る部分は個人的な見解であり、行政部門の考え方とは必ずしも一致しないものと理解していただきたい。

2. 昭和 58 年区分所有法等改正以前の状況

区分建物とその敷地の共有持分については、原則、分離処分を不可とする条項はなかったし、関連する不動産登記法も整備されていなかった。

このため、分離処分を不可とする条項は、管理規約で定めても、それは、管理組合員間の内部的な約束事にとどまり、対外的には主張できないものであった。

また、不動産登記上も区分建物と敷地の共有持分は関係のない建物・土地として別個の不動産とされ、対外的にそれらが分離処分を不可とする不動産であることは公示されていなかった。

このため、マンション等が分譲された後に、販売者が留保していた敷地の共有持分について、持分の分割請求を行い分割後当該土地を販売することなどにより、元々の当該マンションの建物の容積率を満たさなくなることなど一般消費者の利益が害される事案が見られた。

また、そのようなことがない場合であっても、敷地の登記簿には、共有持分が乱立し、その処分がどの区分建物の持分か考慮することなく、延々と登記がなされた結果、その読解性、一覧性を著しく欠くものになってしまっていた。

これが、昭和 58 年法改正以前の状況である。

3. 昭和 58 年区分所有法及び不動産登記法の改正

昭和 58 年の区分所有法及び不動産登記法の改正は、主として、区分建物の敷地の登記簿が、読解性及び一覧性を著しく欠くこととなってしまうことに対処する目的で行われた。

その内容は、実体法たる区分所有法の改正と登記手続きを定める不動産登記法にわたる。

(1) 区分所有法の改正

① 専有部分と敷地利用権の一体性の原則の導入

「敷地利用権が数人で有する所有権その他の権利である場合には、区分所有者は、その有する専有部分とその専有部分にかかる敷地利用権とを分離して処分することができない。」(区分所有法第 22 条第 1 項本文) と規定された。

ここで、「敷地利用権」とは、区分所有法第 2 条第 5 項に定義規定が置かれており、「専有部分を所有するための建物の敷地に関する権利」とされているものである。

つまり、典型的には、各区分建物の敷地の権原が、共有の所有権となっているマンションの場合は、この条文が適用され、専有部分と敷地の共有持分を分離して処分することができなくなったのである。

②「建物の敷地」の定義による明確化

「建物の敷地」とは、「建物が所在する土地及び第5条第1項の規定により建物の敷地とされた土地」(区分所有法第2条第5項)として、建物の敷地が明確化された。

建物が所在する土地とは、専有部分が属する一棟の建物が所在する土地である。これは、法定敷地と呼ばれ、法律上当然に「建物の敷地」となる。

区分所有法第5条第1項の規定により建物の敷地とされた土地は、規約敷地と呼ばれる。「区分所有者が建物及び建物が所在する土地と一体として管理又は使用をする庭、通路その他の土地は、規約により建物の敷地とすることができる。」(区分所有法第5条第1項)とされている。これは、必ずしも建物の所在する土地と隣接している必要はない。隣接していない場所の駐車場の例などがありうる。

③各専有部分に係る敷地利用権の割合

専有部分と敷地利用権の分離処分が禁止される場合において、区分所有者が数個の専有部分を所有するときは、各専有部分に対応する敷地利用権の割合は客観的に明確なものとなっていなければならない。このため、区分所有法第22条第2項において、各専有部分に係る敷地利用権の割合は、区分所有法14条第1項から第3項までに定める割合によるものとされた。

区分所有法14条第1項から第3項までに定める割合とは、要するに各専有部分の壁の内側で計算する内法計算による床面積の割合である。

なお、この割合は、規約で異なる割合を定めることができることされた(区分所有法第22条第2項ただし書)。

④一体性の原則の適用除外

一体性の原則を全ての区分所有建物とその敷地利用権について適用させるのは、合理的ではない。

例えば、タウンハウスのような小規模な建築物で分離処分を認めても支障がない場合や解体、建替えが迫っており建替え業者が敷地の権利だけをとりあえず、購入し建物の建替えを進めているような場合には、専有部分と敷地利用権を分離して処分することが合理的な場合がある。

そこで、区分所有法第22条第1項ただし書により、規約により一体性の原則を外して、分離処分を可能とする規約を設定することを認める余地を残している。

⑤分離処分無効の主張の制限

分離処分禁止の規定に違反してされた専有部分と敷地利用権の処分は無効である。

しかしながら、区分建物として登記されるまでの間は、第三者にとって、建物が区分所有権の対象となっているものであるのかどうか明らかでない場合がある。

また、区分建物であることを認識していても、分離処分が可能な規約が設定されていることを定めた有効な規約が設定されているものと信じて取引を行う場合もある。

これら取引の安全を保障する趣旨から、分離処分禁止の規定に違反してされた専有部分又は敷地利用権の処分の無効は善意の相手方にこれを主張することができないものとされた（区分所有法第 23 条本文）。

ただし、分離処分が不可能であることが登記簿上、公示された後にその処分がされたときは、この限りでない（区分所有法第 23 条ただし書、(2) ①②参照）。

⑥民法第 255 条の適用除外

専有部分と敷地利用権とを分離して処分することができない場合には、民法第 255 条の規定は敷地利用権には適用しないこととされた（区分所有法第 24 条）。

民法 255 条によれば、共有者の一人がその持分を放棄したとき、又は死亡して相続人がないときは、その持分は、他の共有者に帰属することとされている。

しかしながら、専有部分と一体化している敷地利用権についてもこの規定を適用するとすれば、専有部分は無主の財産として国庫に属し、敷地利用権は他の共有者に属することになる。

すなわち専有部分と敷地利用権が別々の者に属することとなり、一体性の原則の趣旨に反する。

この規定は、そのようなことを避けるための規定である。

(2)不動産登記法の改正

不動産登記法は、平成 16 年 6 月 18 日に全部改正が行われている。

この節においては、全部改正前で、昭和 58 年改正後の法律を旧不動産登記法、全部改正後の法律を新不動産登記法と称することとする。

これらには、条文のズレ等はあるが、基本線は引き継がれている

以下の①②において、建物及び土地について分離して処分する登記ができなくされ、③によって、専有部分についてした登記の効力が敷地権にも及ぶようにされた。

①区分建物の表示の登記事項への敷地権の追加

区分建物の表示の登記事項として、新たに敷地利用権（敷地権）の表示が追加された。これは、建物が区分建物である場合に、その建物と分離して処分することができない登記した敷地利用権（敷地権）があるときは、その権利の表示を表題部に登記すべきこととされた（旧不動産登記法第 91 条第 2 項第 4 号、同旨新不動産登記法第 44 条第 1 項第 9 号）。

②敷地権の目的になっている土地の登記用紙権利部への敷地権たる旨の登記

建物について敷地権の表示の登記がなされたときは、敷地権の目的となっている土地の登記用紙権利部に敷地権たる旨の登記をし、その権利が専有部分と分離して処分することができないものであることを公示することとされた（旧不動産登記法第 93 条の 4 第 1 項、同旨新不動産登記法第 46 条）。

③専有部分になされた権利に関する登記の敷地権に関する登記の効力発生

①②の登記がなされた専有部分及び敷地に関しては、専有部分の登記簿権利部についてなされた登記は、敷地権について同一の登記原因による相当の登記としての効力を有する（旧不動産登記法第 110 条の 15 第 1 項・第 140 条の 3 第 2 項、同旨新不動産登記法第 73 条第 1 項）。

(3) 昭和 58 年改正法施行時に既に存在していた区分所有建物についての取扱い

昭和 58 年改正法施行時（昭和 59 年 1 月 1 日）に、既に存在していた区分所有建物については、昭和 58 年改正法附則第 5 条から第 8 条において、特別な措置がとられることとなった。

①法務大臣指定に係る既存建物

既存の区分所有建物については、一体性の原則（区分所有法第 22 条から第 24 条）について、法務大臣が個別に指定したものについて、法務大臣が適用開始日として指定した日から、適用されることとなった（昭和 58 年改正法附則 5 条）。

②法務大臣指定の要件及び手続き（昭和 58 年改正法附則第 6 条）

専有部分の数、専有部分及び建物の敷地に関する権利の状況等を考慮して、建物ごとに指定する。

指定に当たっては、あらかじめ、その旨を各区分所有者又は管理者等に通知し、区分所有者又は議決件数の 4 分の 1 以上の反対があった場合は指定できない。

また、法務大臣は、区分所有者及び議決件数の4分の3以上の請求があった場合にはその指定をしなければならない。

③法務大臣の指定がないまま指定期限が到達した場合

法務大臣の指定がないまま、指定期限として政令で定められた日（昭和63年12月28日）が到達した場合は、その日に分離処分可能の規約（区分所有法第22条第1項ただし書）が設定されたものとみなすこととされた（昭和58年改正法附則第8条）。

区分所有者は、一体性の原則を望む場合は、集会で、このみなし規約を廃止して、新制度に移行することも可能であるとされたが、実際には、このみなし規約がそのまま残っていることにより、後々、問題が発生している。

④不動産登記法上の扱い

①の適用開始日までは、一体性の原則に従った敷地権が存在しないこととなる。適用開始日以降は、敷地権が存在することになるので、建物の表示の登記、敷地の権利の登記をすることとなる。

⑤法務大臣指定の状況

法務大臣の指定による区分建物の一体化は、おおむね1棟の専有部分の戸数が50以上の区分建物について実施され、その実績は、昭和59年度約20万戸、昭和60年度約25万戸、昭和61年度約24万戸、昭和62年度約21万戸、昭和63年度約15万戸の合計約105万戸である（酒井，（1990）p13）。

これは、限られた人員の中で通常業務をこなしながら行った成果としては、賞賛に値するものであると考える。

しかしながら、昭和58年末の全国マンションストック戸数（分譲マンションのみ）は、約128.7万戸（国土交通省住宅局推計）であり、数字のベースは異なるものの、単純に差し引きすると、20数万戸がこの措置において一体化されなかったことになる。

小規模区分所有マンションを中心に、相当多数の一体化がなされていない区分建物が残されたものと推察する。

また、昭和57年10月1日現在で調査時期は若干ずれるものの、区分建物の棟数比率は、50戸以上2.5%、10戸から49戸では8.8%であり（佐々木，（1983）p37）、50戸未満の区分建物については、法務大臣の指定による区分建物の一体化がなされていなかったであろうことからこのことは裏付けられる。

また、③でも述べたが、このうち残された区分建物の一体化は、法的には可能であるが、作業の複雑さ等から、手を付けることなく放置されてきたものが多いと聞いている。

4. 現在においても一体化が未措置のものの問題点

現在においても、各戸（専有部分）と敷地利用権の一体化が未措置の区分所有建物について、その問題点を、司法書士、大手仲介業者、大手建替えディベロッパーに取材した。

以下にその概要を述べる。

(1) 取引の迅速化に係る問題点

①数十枚にもわたる登記記録から、敷地のどの持分がどの専有部分に対応しているか調べ、自分が取引の対象としている敷地持分を発見し、抵当権などが付いていないか調べるのが非常に困難であり、迅速な取引が阻害されている。

②同一の棟の中に2つ以上の区分建物を所有している場合に、取引の対象となる区分所有建物に係る敷地の共有持分を計算しなければならない。

これは、登記記録上は全ての共有持分が一括して記載されているからである。一般的には、区分建物の内法面積比で、案分することになるが、管理規約で別の定めがある場合があり、そこまで、入念に調べなければならず、迅速な取引が阻害されている。

③敷地の権利は共有持分であることから、他人が共有持分の登記を申請している間はその完了まで、一週間程度、登記簿が閉鎖されており、大変不便であり、迅速な取引を阻害している。

(2) 建替えに当たっての問題点

①建物の登記と対応している敷地の名義が違っている場合がある。この場合、まずは名義を一致させる努力をする。経緯を調べて、対象者を捜し出して、説明し、納得いただいた上で、錯誤で更正登記をかけることになり、大変煩雑かつ時間がかかる。

②建物と土地の持分が不一致となっている場合がある。特に団地の場合、建替え決議の議決権は土地の持分になることを理解いただく必要がある。また、建替え決議以降では、行政との協議によるが土地と建物の持分を一致させる場合がある。実際に

経緯を調べて、対象者に説明し、納得いただいた上で、土地の持分に合わせるように建物持分の売買をしてもらうことがある。大変不便かつ時に説得が難しい案件となる。更にはその先には、従前資産評価の基準（軸）について区分所有者の理解を得ることが課題となる。

- ③マンションの建替えの円滑化等に関する法律によれば、マンション建替組合等による建替えに当たっては、専有部分の所有者によって、意思決定をすることになるが、権利変換計画の認可を受ける際に、あらかじめ、「その敷地についての権利を有する者」の「同意」を得なければならない（同法第 57 条第 2 項）こととなっており、区分所有者でない土地所有者（敷地の共有持分等だけ所有している者等）等の反対が 1 つでもあれば、建替事業が頓挫してしまうことになる。

(3)その他

- ①区分所有法で認められていることではあるが、区分建物を有しない敷地の所有者は、専有部分の区分所有権を時価で売り渡すことを請求できるとされている（区分所有法第 10 条）。不動産業者などが土地の共有持分だけを取得し、専有部分の買取請求をする事例が見られ、専有部分の所有者からすると、専有部分の財産権の安定が損なわれる場合がある。
- ②区分建物の敷地利用権が借地権の準共有持分である場合に、区分建物を譲渡するとき区分所有者は、地主に借地権譲渡の承諾又は許可に代わる裁判所の許可（借地借家法第 19 条第 1 項）を得なくてはならないが、賃貸人が承諾を出さず紛糾する場合が多い。

5. おわりに

これまで述べてきたように、昭和 58 年法から導入された各戸（専有部分）とその敷地利用権の分離処分禁止、登記一体化は、画期的なものであり、区分所有建物にまつわる権利関係や登記を簡潔にし、取引から建替えに至るまで、あらゆる側面で、実務的に有用な制度基盤を提供した。

法務大臣が主導して一体化が進められたのは、昭和 63 年 12 月 28 日をもって終了している。しかしながら、依然残っている一体化がなされていない区分所有建物において、3. で述べたような問題が生じているところである。

これらの取り残された区分所有建物については、昭和 63 年 12 月 28 日に、分離処分可能の規約が定められたものと擬制されている。

しかしながら、3. で述べたような問題が発生しているのであるから、法律で法務大臣が主体的に取り組む期限である昭和 63 年 12 月 28 日を過ぎても、普及啓発活動により、区分所有者に一体化を促していくべきと考える。そうしていくことによって、区分所有者が利益を受けることのみならず、区分所有建物をめぐる経済活動が円滑になるのである。

最後になり恐縮ですが、本論考を書くに当たって、浅学非才の筆者をご指導いただいた早稲田大学法学学術院の鎌野教授、司法書士の内田様、新日鉄興和不動産株式会社の太田様等、また、文献検索を助けていただいた法務図書館の皆様、大変お世話になり感謝申し上げます。

【参考文献】

- 稲本洋之助、鎌野邦樹（2004）「コンメンタール マンション区分所有法（第2版）」，日本評論社
- 鎌田薫・寺田逸郎編（2010）「新基本法コンメンタール 不動産登記法（別冊法学セミナーno.206）」，日本評論社
- 法務省民事局編（1983）「改正区分所有法と登記実務」，民事月報 Vol.38 号外,法務省民事局
- 佐々木暁(1983)「区分所有建物等の登記の実態調査結果について」，民事月報 Vol.38 No.3, 法務省民事局
- 濱崎恭生（1983）「建物の区分所有等に関する法律及び不動産登記法の一部を改正する法律の解説（上）」，民事月報 Vol.38 No.7，法務省民事局
- 大内俊身（1983）「建物の区分所有等に関する法律及び不動産登記法の一部を改正する法律の解説」，民事月報 Vol.38 No.7，法務省民事局
- 松尾武（1983）「建物の区分所有等に関する法律及び不動産登記法の一部改正に伴う登記事務の取扱いについての運用通達の基本構想について」，民事月報 Vol.38 No.9，法務省民事局
- 青山正明 編（1997）「注解不動産法（5）区分所有法」，青林書院
- 渡辺晋（2012）「最新区分所有法の解説（5訂版）」，住宅新報社
- 濱崎恭生（1989）「建物区分所有法の改正」，法曹会
- 酒井教夫（1990）「区分建物とその敷地に関する登記をめぐる諸問題（法務研究報告書第79集第2号）」，法務総合研究所
- 実務登記法令研究会（代表 長谷川清）（2012）「不動産登記実務必携一法・令・規則・準則・通達対象条文一覧表」，民事法研究会

PRI Review 投稿及び調査研究テーマに関するご意見の募集

I. 投稿募集

国土交通政策研究所では、国土交通省におけるシンクタンクとして、国土交通省の政策に関する基礎的な調査及び研究を行っていますが、読者の皆様から本誌に掲載するための投稿を広く募集いたします。

投稿要領	
投稿原稿及び原稿のテーマ	投稿原稿は、未発表のものにかぎります。 テーマは、国土交通政策に関するものとします。
原稿の提出方法及び提出先	<p>◆提出方法</p> <p>投稿の際には、以下のものを揃えて、当研究所に郵送してください。</p> <p>(1)投稿原稿のコピー1部 (2)投稿原稿の電子データ (3)筆者の履歴書（連絡先を明記）</p> <p>◆提出先</p> <p>〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-2 国土交通省 国土交通政策研究所</p>
執筆要領	<p>◆原稿枚数</p> <p>本誌 8 ページ以内（脚注・図・表・写真などを含む）。 要旨を分かりやすくまとめた概要 1 枚を上記ページに含めて添付してください。</p> <p>◆原稿形式</p> <p>A4 版（40 字×35 行。段組み 1 段。図表脚注込み。Word 形式）。 フォント MS 明朝 10.5 ポイント（英数は Century）。</p>
採否の連絡	当研究所が原稿到着の確認をした日を受付日とし、受付日から 2 ヶ月を目途に掲載の可否を決定し、その結果を筆者に連絡します。
著作権	掲載された原稿の著作権は当研究所に属するものとします。 原稿の内容については、筆者が責任を持つものとします。
謝金	原稿が掲載された場合、筆者（国家公務員を除く）に対して所定の謝金をお支払いします。
その他	掲載が決定された投稿原稿の掲載時期については、当研究所が判断します。 投稿原稿（CD-R など含む）は原則として返却いたしません。 掲載不可となった場合、その理由については原則として回答いたしません。

II. 調査研究テーマに関するご意見の募集

国土交通政策研究所では、当研究所で取り上げて欲しい調査研究テーマに関するご意見を広く募集いたします。①課題設定、②内容、③調査研究結果及び成果の活用等について、A4 版 1 枚程度（様式自由）にまとめ、当研究所まで e-mail pri@mlit.go.jp（又は FAX 03-5253-1678）にてお寄せください。調査研究活動の参考とさせていただきます。また、提案された調査テーマを採用する場合には、提案者に客員研究官または調査アドバイザーへの就任を依頼することもあります。

国土交通政策研究所報 第54号(2014年秋季)
2014年10月発行
発行 国土交通省国土交通政策研究所
〒100-8918
東京都千代田区霞が関2-1-2
中央合同庁舎2号館15階
TEL: 03(5253)8816(直通)
FAX: 03(5253)1678
e-mail pri@mlit.go.jp
<http://www.mlit.go.jp/pri/>