

第5回 投資等ワーキング・グループ 議事概要

1. 日時：令和2年1月30日（木）10:30～12:00

2. 場所：合同庁舎4号4階共用第2特別会議室

3. 出席者：

（委員）小林喜光（議長）、高橋進（座長）、武井一浩（座長代理）、大槻奈那、
佐久間総一郎、竹内純子、谷口綾子

（専門委員）石岡克俊、井上岳一、鶴瀬恵子、落合孝文、増島雅和

（政府）大塚副大臣、田和内閣府審議官

（事務局）彦谷規制改革推進室次長、林規制改革推進室次長、小見山参事官、小室参事官

（ヒアリング）

議題1：多様な移動ニーズを満たすマイクロモビリティについて

マイクロモビリティ推進協議会 会長 岡井大輝

議題2：老朽化マンションの再生

不動産協会 事務局長代理 飛田茂実

日本経済団体連合会 産業政策本部長 堀内保潔

森ビル株式会社 取締役常務執行役員 河野雄一郎

○小室参事官 それでは「規制改革推進会議 投資等ワーキング・グループ」を開催いたします。

委員の皆様方におかれましては、御多用中、御出席いただき、誠にありがとうございます。

本日は大塚副大臣、小林議長が御出席予定ですが、後ほど到着されます。また、増島委員も遅れて到着される予定でございます。

また、本ワーキング・グループの構成員に加え、谷口委員に御出席いただいております。

また、所用により、岩下委員、夏野委員、村上専門委員が御欠席です。

それでは、ここからの進行は高橋座長にお願いいたします。

○高橋座長 では、本日の議題に移りたいと思います。

本日の議題は2点でして、1点目が「多様な移動ニーズを満たすマイクロモビリティについて」、もう一点が「老朽化マンションの再生」です。

まず、議題1「多様な移動ニーズを満たすマイクロモビリティについて」、マイクロモビリティ推進協議会よりヒアリングを行いたいと思います。

それでは、マイクロモビリティ推進協議会より、資料1に基づいて説明をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） よろしく申し上げます。こちらの資料で御説明をさせていただきます。

マイクロモビリティ推進協議会の会長で、株式会社LUUPの代表の岡井と申します。

今日は、説明の機会を頂きまして、ありがとうございます。

弊協議会としては、電動キックボードを中心とした小型のモビリティの普及を目指している業界団体となっております。国内外の電動キックボードのシェアリング事業者をメインに集めた団体となって

おります。

お手元の資料の最初のページは、マイクロモビリティの普及がなされた後の未来像という形でつけさせていただきます。

電動キックボードのほか、高齢者用のシニアカーとか車椅子の絵もあるのですが、駅から目的地、バス停から目的地、駐車場から目的地とか、いわゆるラストワンマイルの移動手段として、年齢や体力に応じて各年代に最適なモビリティを配っていくというのが将来目指したい像となっております。

ページをおめくりいただきまして、参考のページとなっておりますが、こちらが今回の本題である電動キックボードについて、簡単に御説明をさせていただいているページとなります。

左側は二輪の電動キックボードとなっております、一般的に海外で普及している製品となります。自転車と異なってこぐ必要がなく、アクセルを押すだけで進むような機体となっております、実は海外だと案外スーツとかスカートの女性に乗られているケースが多いということがあります。

直近ここ2年間で爆発的にサンフランシスコを初めとして世界中で広がったものになっているのですが、弊社としては、渋滞が激しいサンフランシスコで始まったものをそのまま持ってくるのではなく、日本の中心の課題である高齢者の問題も含めて、四輪のキックボードも開発をしております、高齢者の移動手段の選択肢を増やすということを目指しております。

例えば、籠をつける必要があったりとか、そもそも二輪で左右に倒れる可能性があるようなものを四輪にして倒れなくしたりとか、速度を遅くしたりが可能になります。

ページをおめくりいただきまして「1. 電動キックボードの社会的意義」について御説明をさせていただきます。

1つ目は、急増するインバウンドへの対応となっております。観光客、外国人がどんどん増えていく中で、タクシーの利用によって渋滞が促進されるエリアにおいて、電動キックボードが街にあれば、回遊が上がりまして、渋滞の削減に一部つながるかなと考えております。

2つ目は、右側の高齢者または買物難民の対応と考えております。昨今、高齢者のマイカー利用による事故が問題になっておりますが、高齢者がマイカーの利用をせざるを得ないのは、家からスーパーとか、駅から目的地とかが少し遠いというのが一因かなと考えております。高齢者も乗りやすい電動のモビリティが開発できて、かつ、その安全が担保できれば、こうした課題に一部貢献できるかなと考えております。

それ以外にも、例えば、街の回遊性をそもそも上げるという話がありますので、簡単にいうと、駅から離れたエリアの不動産の価値が中長期的には上がりますよという話が一部挙げられております。

実際にシェアサイクルが置いてある不動産と置いていない不動産で入居率が少し変わるデータもありまして、駅から15分離れた物件でも、下にレンタサイクルが必ずついていれば、住んでもいいかなと思えるというのが一例として挙げられます。

その右側が環境問題への貢献ということですので、例えば、キックボード1人と車1人がそれぞれ移動する場合、自動車と比べてキックボードだとCO₂の排出量が40分の1程度になります。EVと比較すると10分の1から20分の1程度なので、どちらにせよ、かなりCO₂の排出量が減ります。

ウーバーがキックボードの事業を始めた際に、代表は、100年後を振り返ると、1トンの鉄の塊で人を1人運んでいた時代は教科書で笑い物になるはずだと言ってまして、確かにCO₂という文脈で考えると、より最適に近づいているかなと考えております。

次のページが海外の状況です。海外では2017年から電動キックボードのシェアリング事業が世界で始まってきたのですけれども、特にここ1年ぐらいの間で海外に行かれた方は、都市部だとほぼ御覧になっているかなと思います。

G20ですと、日本、中国、イギリス以外の全ての国で規制が一部緩和して、実際に街で走っているという状況となっております。

なお、今お伝えしたイギリスも、今週、制度改正に向けた検討を始めたという報道がありました。海外の規制状況も少し御説明をさせていただきます。

次のページが実際の海外の法整備の状況なのですが、例えばドイツやイタリアなどでは、昨年、法改正がなされて、一定のルール下において解禁されてきているという状況なのですけれども、他方で、例えばフランスのパリ、シンガポール、サンフランシスコなどは、もともと自転車に近いカテゴリーがされており、ある種、規制の制約が当初から緩かった国でして、例えばフランスですと、急激に普及し過ぎまして、本当に数か月の間に何千台を街に置かれたような形になりまして、その結果様々な課題も生じて、昨年規制が強化されたということがあります。こうした形で、海外の状況としては、厳しかった国が緩くなり、緩過ぎた国は厳しくなりという形で、現在、各国が規制の適正化を試行錯誤中であると認識しています。

次のページは、翻って「4. 日本の法制度上の位置づけ」となっております。

電動キックボードは、道路交通法上も道路運送車両法上も原動機付自転車に分類をされておりました。公道で利用するためには、免許証の帯同、ヘルメットやバックミラーの装着が義務づけられております。また、通行箇所が車道に限定されております。

このような制約の中ですと、安全上の問題も含めて、基本的には事業化が難しいと考えております。そのため、現在、関係省庁と御相談させていただいているところなのですが、制度改正に向けた検討をお願いできればと考えております。

事業者として制度改正に向けて貢献できることとしては、次のページにございますように、実証を行った上で、関係省庁の皆様にご提供させていただくことかなと考えております。実際、昨年からは規制のサンドボックス制度も利用させていただきまして、実証を進めているというところになります。

事業者としては、当然のことながら、結論ありきの恣意的な実証ではなく、できる限り客観的なデータを取得させていただいて、制度検討に向けたデータを提供していきたいと考えております。現在、警察庁、経産省さんにおいても真剣に御検討いただいている最中であると認識してまいりまして、我々としても最大限貢献させていただければと考えております。

「5. これまで実施してきた実証実験（2/2）」が、実際に弊協議会の中の面々が実証している絵になっておりました。各事業者の実証と協議会全体で行う実証とがそれぞれあります。右側が規制のサンドボックスでの実証となっております。九州大学と横浜国立大学でそれぞれ各社が実証しているという形となっております。

次の「6. 業界の自主的取組について」というページになりますが、例えば、機体の安全基準をさらに法律より厳しめに協議会のほうで定めまして、お互いに協議会の面々がほかの会社の基準をちゃんと見る前提で認証した上で、認証した機体には協議会の認定シールを貼るという形とか、あとは、自賠責だけではなく、任意保険の義務づけまで含めて、実証というフェーズにおいても最大限安全の確保をしていくという形で考えております。

最後に、弊協議会の今後の予定なのですけれども、関係省庁様とよく相談をさせていただきながら、引き続き実証を進めていきたいと考えております。その上で、今後、政策提言を作成して発表させていただきたいと考えております。

以上です。ありがとうございました。

○高橋座長 ありがとうございました。

それでは、以上の御説明について、御意見、御質問がございましたらお願いしたいと思いますが、その前に、私から御要望について少し確認をさせていただきたいのですけれども、要件といいますか、ルールを考えたときに、免許、ヘルメットの要否、通行区分、速度など幾つかあるということですが、具体的には何を要望されるということなのか。

例えば、ヘルメットなしで車道を通れるようにしたいのか、それとも歩道を通行可能にしたいのか、具体的にどういう御要望なのか教えていただきたい。

そうした場合に、国によっていろいろ区分がばらばらだと思えますが、日本の社会にどんな影響が出るとお考えなのか、その辺をまずお伺いできればと思います。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） ありがとうございます。

実際問題、現実的には、現在、実証を各社で行っておりまして、データをとっているところでございまして、具体的にこれをつけたい、これを外したいという要望がまだ固まっている段階ではないというのが正直なところでございます。

ただ、歩道走行については、少なくとも危険かなと考えておりまして、我々としては現段階では要望しておりません。なので、実証データも含めて、業界としては、今後、具体的な政策提言を3月から4月頃に発表させていただきたいと考えております。

また、日本の社会に与える影響としては、先ほどの社会的意義に書かせていただいたところなのですが、電動のモビリティが実際に普及すると、高齢者がもう少し街の中をちゃんと移動していただけたら、基本的に高齢者は観光地で御家族と分かれて移動してしまうケースが多いのですけれども、家族と並走して高齢者も一緒に街を観光していただけるかなと考えております。

また、危険性に関しては、先ほどお伝えしたとおり、歩道ではない形で走行していきたいなと考えております。ありがとうございます。

○高橋座長 追加で確認しますが、そうしますと、車道だとすると、今は原付の扱いなわけですね。なので、今の時点では免許とヘルメットは要ると。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） 現時点では必要になります。

○高橋座長 そういうことでよろしいですね。ありがとうございました。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） ありがとうございます。

○高橋座長 では、井上委員、どうぞ。

○井上専門委員 日本総研の井上でございます。

マイクロモビリティはMaaSを進めていく上でも必須のものだと思っているのですが、キックボードに関しては、安全性の問題とともに、海外では、先ほどありましたけれども、歩道や何かにやたら放置されるというシェアリングサービスとしての使い方の問題と、あと、思ったほど耐久性がないのではないかとということで、モビリティマシンとしてどうなのかみたいな話がかかなりあると思うのですが、そこについてどうお考えかという話。

先ほど歩道は危ないというお話がありましたが、イタリアなどでは、歩道を走る場合は6キロ以下で、車道を走る場合は25キロ以下でとか、歩道も車道も通れるようにしていると思うのですが、そちらの協会では安全基準として下限を6キロにしていますよね。ということは、6キロ以下では走れない。なぜ歩道は危険なのですかというところです。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） ありがとうございます。

順番に回答させていただきますと、まず、弊社としての見解なのですが、少なくとも日本のような国土が狭いエリアにおいては、放置は危険かなと思っておりまして、ドコモさんがやられている赤いシェアリング自転車がありますけれども、あのような形で放置を許容せずに、可能な限りポート型で進めていくべきかなと考えております。

その場合においても、自転車と比較して体積が3分の1ぐらいに小さくなっておりますので、例えば、キックボードでは駐車場の1台分のところに30台ぐらい止められるようになるでしょう。なので、現実的に放置を許容せずとも、サービスとしてはできるかなと考えているというのが1つ目です。

また、耐久性の問題としては、これは実際に、おっしゃるとおり、弊社としても、また、世界のほかのキックボード事業者全ての共通の課題ではあるのですが、そもそも電動キックボード自体が2年前に実用化されておりまして、つまり、3年以上利用したキックボードは、そもそも世の中に存在しないのです。

なので、自転車と比較して、耐久性は技術開発により向上中というのが実際のところでありまして、弊社のほうでも、やはり耐久性に問題とか安全面の問題も含めて、1年半前に会社を創業しているのですが、その後、7回ぐらい機体をアップデートしておりまして、世の中に出てきてまだ間もない機体でありますので、耐久性の問題はもっと向上させていく必要があるなと思っています。

実際に耐久性の問題がある都合で、海外のシェア事業者は、業者によるのですが、2～3日から週に1回ぐらいはほとんどの機体をちゃんと点検していく中で、事故が起きる前に、例えば、1年ぐらいで全機体を回収して新しいものに入れ替えなどを行っている形になります。

ただ、自転車と比較してコストが格段に落ちているというメリットもありまして、大体1桁万円ぐらいで、例えば、アマゾンですごく安い業者のものだと3万円ぐらいで買ってしまうような機体になっていまして、電動アシスト自転車と比較すると安くなっているので、耐久性がちょっと荒い場合は、早めに回収するのが実際の世界の事業者がとっている形になります。

○井上専門委員 大量生産、大量消費がどんな感じなのか。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） おっしゃるとおりです。現状はそのモデルになっています。ただ、海外の最大手とかは、やはりそれではまずいので、耐久性の問題をどんどん克服していくというのは、ほぼ全事業者が世間に対してコミットしています。

実際、最近、フェラーリも作り始めたといった報道があって、BMW、フォード、フェラーリ、メルセデスさんとかも作ってきている中で、今後、既存のメーカーさんがどんどん参入していただければ、多分、その辺の技術的な問題は解決していくかなと考えております。

また、6キロ以下の問題につきましては、実際に6キロ以下で走行しますと、少なくとも二輪の電動キックボードですと、自転車もゆっくり走るほうが難しいのと同じで、ふらついてしまうという観点で、そういう意味で、6キロ以下だと走行不可能かなと思っておりまして、一旦外している形となります。

○井上専門委員 ありがとうございます。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） ありがとうございます。

○高橋座長 私、申し忘れてましたが、コメントがある方は札を立ててください。では、落合委員、その後、鶴瀬委員、竹内委員でお願いできますか。

○落合専門委員 そうしましたら、落合から3点ほど聞かせていただければと思います。

1点目が、サンドボックスの実証をさせていただいているということだと思います。特に横浜国立大学での実験は既に一通り終わられるかと思いますが、その状況について、そちらの制度のほうでの報告もあると思いますので、可能な範囲だと思いますけれども、どういう状況だったかというのを教えていただけるといいかなと思いました。

また、サンドボックスの制度のときに、警察庁のほうとお話がちゃんとできるのかなというのが心配な点があったので、今、警察庁のほうとはどういう形でお話ができているのでしょうかというのが第2点。

第3点が、今後の予定ということで、実際にどのように規制のほうを見直していくかという話があると思うのですが、私がサンドボックスの制度の会議のときに聞いたときは、各事業者でそれぞれちょっと違うことをおっしゃられていたりとか、マイクロモビリティといっても、このキックボードそのものでないような、自転車というか、バイクというか、それに近いハイブリッドバイクの方もおられたりということで、キックボードに合わせたものだけを作ればいいのかというわけではないようにも思っております。マイクロモビリティというのはこれからもできてくる可能性があるもので、それを踏まえて、それぞれ柔軟に評価できるような形にしていくと良い、というのがおっしゃりたいことなのかなとも思うのですけれども、そういう理解でよろしいでしょうかということです。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） ありがとうございます。

最初の横浜国立大学での実証につきましては、最終的な定量的な報告は別途させていただくのですが、少なくとも横浜国立大学の中だと、タクシーとかバスが普通に中に入ってくる大学となっております。なので、本当に1時間に何本もバスが通る中で、どちらも歩道の実証と車道の実証をさせていただいております。

事故も起きず安全に、かつ、ほとんどの方が基本的に1～2分以内で乗れるようになっておりまして、私有地の中で行える実証としては、比較的良い実証ができたかなと考えております。

次の警察庁様とはどのように議論をしているかという点ですが、横浜国立大学で出てきたデータにつきましては、今後データをちゃんとまとめた上で報告をさせていただいたりとか、また、協議会のほうで政策提言をさせていただく際には、これまで各社が行ってきた実証を協議会で集約して、定量的に報告をさせていただくということになるかと思っております。

また、サンドボックスの報告会の際に、各事業者の言っていることが微妙に異なっているという点につきましては、その当時、確かに、歩道を走るべきか車道を走るべきか、もしくは自転車レーンを走るべきか、各社間の意思疎通がとれていなかった部分もあるのですが、各社が定量的なデータを取りながら、集約した上で、自分のデータ、各社のデータを客観的に見ながら、どのような制度を求めていくかを一度しっかりと協議会のほうで議論を着地させた上で、提案させていただこうと考えております。

ただ、今のマイクロモビリティ推進協議会の中には、自転車の電動バイクなどの業者は入っていないので、電動キックボードの企業群としては、少なくともこのような着地を目指していきたいというものを示していくのかなと考えております。なので、自転車まで含めて、これは安全、これは危ないみたい

なものは、キックボードの実証しかできていない弊業界団体としては難しいかなと考えております。

以上です。ありがとうございます。

○落合専門委員 ありがとうございます。

1点だけなのですがすけれども、横浜国立大で実験したときというのは、どちらかというと学生の方が多かったのでしょうか。それから、年配の方が使われたりはしましたでしょうか。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） 定量的にはやはり学生の方が非常に多かったのですが、教員の方々にも乗っていただいております。教員の方々には基本的には四輪のほうに乗っていただいた形となります。ありがとうございます。

○高橋座長 今のことに関連して、四輪のお話が出ましたが、四輪だと高齢者の事故なんかは軽減できるかなという気もしますけれども、一方で、ただ、両手は塞がったままですよね。そうすると、やはり心配事がまだ残るわけですが、四輪だと高齢者の事故だとかはなくなるというデータの的に実証的なところまでは行っていますか。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） 四輪のほうは、正直、まだデータの的に実証できるところまでは行っていないというのが実際のところかなと思っていて、やはり高齢者の実証は、弊社のほうでも、例えば、埼玉県横瀬町など高齢化がかなり進んだ町だとか、あと、実際に免許返納した後の方々を集めて、自動車学校の中とかで実証もさせていただいているのですが、やはり高齢者のほうがデータが集まりにくくて、二輪の若者向けの実証のほうは、海外で普及しているので、皆さん、一旦乗ってみようかみたいな形ですごく集まるのですが、高齢者のほうは、結構頑張って集めないとならない側面がありまして、二輪に比べるとまだデータが集まり切っていないと考えています。よろしくをお願いします。

○鵜瀬専門委員 鵜瀬です。ありがとうございます。

私も高齢者のことをお聞きしようと思っておりました。全然乗ったことがないので、今日、現物が見られるとよかったなと思うのですが、資料にある写真を見ても若い人たちが乗っている写真ばかりで、高齢者が乗るとどうなるのかイメージが湧かないのです。

社会的意義のところでは、インバウンドと高齢者、買物弱者というところが書かれていますので、そのほかの社会的意義もあると思うのですが、例えば、つえをついているとか、荷物を持ったままでは長く歩けないような高齢者たちが、本当にこれによって移動手段を獲得できることになるのか。つえをついていると荷物を持ってないし、雨の日は傘がさせません。

それから、時速20キロというのは、自転車でもちょっと怖いぐらいのスピードなので、高齢者にとって本当に移動手段としていいことなのかどうかというのは、今までの御説明ではよく分からなかったのです。

坂道とかだとかなり危ないのではないかという気もしますので、高齢者に関して何かプラスのこととか、高齢者移動問題を解決できるということについて、もう少し具体的な御説明を頂けたらと思います。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） ありがとうございます。

実際に海外では、そもそも高齢化と人口減少は、海外の都市部だとさほど問題になっていなくて、サンフランシスコでは人口が増え過ぎて渋滞になっているというのが主な課題で、その解決策として出てきたのがキックボードになっておりまして、高齢化が非常に進んでいるのは日本固有の問題なので、海

外の業者で高齢者に特化しているシェアリング事業者はまだ多く存在していないというのが正直なところになります。

弊社としては、日本で事業をモビリティとして行うには、高齢者の問題は必ず解決しなければいけないという大義を持って事業を行っているものの、海外ではやはり若者が多く乗ってしまっていて、20代から40代が二輪の電動キックボードに乗っている形になります。たまに100人に1人ぐらい高齢者も乗っているのですけれども、そのような高齢者は自転車も乗れる方であることが多くて、元気な方が乗っているなという印象を受けます。

なので、二輪だとちょっと難しいのかなと思ってしまっていて、かつ、四輪だとしても、おっしゃるとおり、20キロは高齢者においては速いのかなと考えてしまっていて、そこは速度をちゃんと段階的に変更できるような仕様が必ず求められるかなと考えております。

ただ、逆に自転車と比較して、例えば、海外の業者ですと、州によって最高速度が違うので、電動だと、州をまたいだ瞬間、最高速度を自動で落とすような機能ができるのです。なので、アクセル、ブレーキとGPSなどがちゃんと連動しているのが電動になったときの強みだと思います。

簡単にいうと、自転車だと各人の意思で速度が出せてしまうのですけれども、電動のものですと、このようなエリアだと時速10キロ以上を出しては駄目とか、そういうカスタマイズがしていける。

海外の最大手の業者だと、自治体と連携してGPSをお互いに共有したり、そのような形でより危ない場合、もしくは危ないエリア、もしくは危ない方にカスタマイズして速度を制限するような仕組みを各社が試行錯誤中なので、弊社もそれに基づいてそういう形でやっていければなと思っています。

また、高齢者の中で、椅子がついているモデルを求める方と立ったままのほうを求める方の両者がいらっしまっていて、弊社は椅子がついているモデル、それはキックボードではなくて「シニアカー」と呼ばれるのですが、それも作ってございまして、実際に実証するときは椅子付きや立ち乗りも含め3～4種類で実証するのですけれども、腰痛を持っていたり、1キロぐらいしか移動しないような方は大体一々座るほうが面倒くさいということで、立ち乗りのほうが楽だとおっしゃいます。ただ、やはり長距離、長時間乗る場合、特に観光とかは椅子つきを御所望される方も結構いらっしまるかなとは思っております。

実際に弊社の高齢者向け機体だと、例えば下り坂とかは、おっしゃるとおり、危ないので、特に高齢者はハンドルも若者ほどきれいにさばけなかったり、ブレーキを押しながらゆっくり下っていくという行為が難しいので、基本的には自動ブレーキをかけております。なので、下り坂に機体を置いても勝手に落ちない形になってしまっていて、アクセルを押しただけで落ちないような形になります。

そういった点では、勝手に自然落下する自転車よりは安全なのかなとは思っているものの、やはりもう少し実証を重ねた上で、高齢者が安全なのは三輪のほうがいいのか、四輪のほうがいいのかなど、まだ十分なデータがとれていなくて、実際問題、どちらが危ないかまだ分かっていないので、今後、データを重ねて、実際に高齢者の声も聞きながら検証する必要があると思っています。

また、安全面の議論からずれてしまうのですが、多くの高齢者から指摘を受けてしまっていて、これは重要なインサイトだなどと思う点としては、弊社は安全が大事なので、あまり奇抜な機体を作り過ぎると関係各所を不安にさせてしまうので、基本のシニアカーに近いようなものをあえて作ったりするのですけれども、実際に高齢者を乗せると、すごくださいから格好いいものにしてほしいとよく言われてございまして、これは9割ぐらいの方に言われるのです。

なぜかなというのをいろいろ掘り下げると、基本的には杖をついたり、前に車輪つきの籠とかで走行されている方がなぜ車椅子にわざわざ乗らないのかと考えると、例えば、シニアカーに高齢の方が乗ってしまうと、その瞬間から高齢者になってしまうのです。

もう高齢者なのだなどと周りから見られてしまうので、高齢者の意見を聞くと、若者も乗れて、当然、速度は落としますが、高齢者も乗れるものを高齢者としては御所望で、かつ、実際に事業者として自治体の予算をもらわずにちゃんと街中に配布しようと考えたと、例えばIoTで、若者がタッチしたら時速20キロ出ますけれども、年齢何歳以上の方がタッチしたら時速は何キロ以下しか出ない仕様にして、高齢者も若者も乗れるようなものを目指さないと、実際に社会には受け込まないのかなと思います。

正直、今は武骨な感じの機体になっているのですが、案外、いい意味で、高齢者のほうが外見にうるさいというのが実際に定量的には得られているという形になりますので、安全面も重要なのですけれども、高齢者が気兼ねなく乗れるような機体を目指す必要があるかなと考えております。ありがとうございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

では、竹内委員、大槻委員、谷口委員でお願いいたします。

○竹内委員 御説明いただきまして、ありがとうございます。

私の御質問も今の鶴瀬先生の御質問とかぶっていたところがあるので、質問を変えさせていただきますけれども、私も荷物を持った上で安全性をどう確保するのだろうかというのが気になっておりました。なので、そこら辺を補足いただければありがたい。

もう一つは、冒頭、座長のほうからも今のステータスの確認という形であったと思うのですが、規制が何かしらこの事業の障壁になっているという部分が強いのか、まだステータスとして、実証として技術を高めている状況が強いのかということ、お話を伺った印象では後者なのかなという理解だったのですが、その理解でよろしいか？技術の実用性を高めていくに当たって、サンドボックスであるとか、技術の実証の場が欲しいというところで理解しておけばよろしいのかというところをもう一回確認させていただければと。

最後が、ニーズの整理なのですが、格好よくちょっと便利にしたい若者向けのものと、本当に困る交通難民になってしまう高齢者等というのは、多分、事業の質として全然違うのだろうか。

規制改革のメンバーからすると、どうしても安全とか、そういったところが気になるものですから、保守的に考えてしまいがちなのですけれども、ただ、そういったところに縛られて、若者が格好よく便利になることを阻害するということもよくないことだと思うので、どう切り分ければいいのかというところで、また何かしらアドバイスがありましたら、頂ければありがたいなと思いました。

以上、3点でございます。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） ありがとうございます。

最初の籠の問題につきましては、実際に海外で普及している二輪のキックボードは、ペットボトルホルダーとかかばんかけぐらいついてはいるのですけれども、大体籠はつけていなくて、各社になぜか聞くと、籠をつけると結構大きくなってしまいます。なので、彼らとしては、荷物を載せられるようにするよりも、街により多く置けるほうをまずは重視しているという形で伺っております。

実際に高齢者が乗る場合は買物などが一番大きいユースケースになりますので、弊社の機体には籠をつけているのですけれども、二輪のほうは弊社も同様につけていません。

技術的にまだ規制を見直すタイミングではないのではないかと御指摘については、耐久性の問題とか技術的な問題については、比較的問題ないかなと思っています。実際問題、先ほど海外の事業者が1年で回収していると言いましたが、実際、1日10回ぐらい乗られるのです。普通に一般人が家に持って帰って1日1~2回乗るようなユースケースだと、3~4年もちますので、町なかに放置されているものも含めて、ちょっと乗られ過ぎなのです。

なので、耐久性に難があって、一時期、中国もシェアサイクルなどが普及したと思うのですが、あれもやはり市販の自転車ではなく、シェアリング用の、簡単に言うと、蹴飛ばされても壊れないようなものを作っています。キックボードにおいては、正直なところ、蹴飛ばされると壊れるというのが問題でして、そういう水準には達していないという意味ですが、一般人の皆さんが数年持つような意味でいうと、問題ない水準かなと思っています。

ただ、公道で走れないので、実証を含めて、安全かどうかの検証をしっかりと行けないというのが現状で、当然、弊社のようなベンチャー企業も実証していかなければならないのですけれども、より上流にいるメーカーさんも、安全かどうかの検証をしていくということを含めて、実証を進める、実証がどんどんできるような座組ができてくると、技術的な進歩は比較的比例するのかなと思っています。

自動運転も同じような状況かなと思うのですけれども、弊社として、もしくは業界団体として技術的に何かを待っているという側面はなく、安全上の定量化をどんどん進めるために、具体的に政策提言を含めてしていくタイミングかなと考えています。

若者向けなのではないかというご指摘や、高齢者は別の問題なのではないかというご指摘については、おっしゃるとおり、二輪のキックボードだけだと、やはり若者のユースケース、若者といっても45歳とか50歳ぐらいまでは乗るのですけれども、逆にいうと、現状、それ以上は二輪だとあまり乗らない側面が強い。

ただ、セグウェイさんとかが10年前ぐらいからキックボードみたいなものを作ろうとしてきた歴史があって、最近はほとんどキックボードの会社になっているのですけれども、去年CESで出した新しい機体は三輪になってしまっていて、世界のキックボードの現状としても、二輪からどんどん三輪のほうに動いていく形にはなります。

なぜ三輪かという、そもそも高齢者も乗れるというのもあるのですけれども、世界の事業者さんとしては、技術的には、普通の機体だけではなくて、自動走行みたいなものも目指している側面が強くて、そうなってくると、二輪だと倒れてしまうので、まずいのですね。そういった意味でも、潮流としては三輪になります。我々としても車輪の数にはこだわりはなく、1.5メートル以下ぐらいの小型の機体という形で議論できればと考えております。

おっしゃるとおり、現状の二輪と四輪みたいな分け方をすると、若者向け、高齢者向けみたいに分かれてしまうのですけれども、実際問題、多分、社会に求められてくるのはこの真ん中みたいなものかなと思っています。そういうものを目指していかないと、日本の根本的な課題解決につながらない可能性が高いと考えております。ありがとうございます。

○大槻委員 御説明ありがとうございます。

実は、多分、この中で唯一キックボードを日常的に利用している1%以下の年齢層です。安全性としては坂道は本当に少し怖いので、実効性として三輪というのはおっしゃるとおりなのかなと高齢者の視

点ではと思いますが、ここから意見が1つと質問が1点です。

意見としては、やはり早めにレギュレーションの御要望というのをまとめられたほうがいいと思います。遅くなればなるほど対応できなくなってくると思います。二輪は私の年齢でぎりぎりだと思います。三輪はまだ余裕があるとしても、早めに、かつ、先ほどすぐに2～3分で乗れるようになったとおっしゃいましたが、私ですと、車好きであります、それなりに時間が、特にブレーキの使い込みはちょっと時間がかかる。急ブレーキにならないように等がありますので、三輪になろうとも、これは早めに、かつ、何らかのスクールとか、導入部分を入れないと難しいのではという感じがしましたので、いずれにしても、早めに御要望をまとめられたほうがいいような気がいたします。

それと、質問は保険なのですけれども、シェアリングになれば、今後の予定の前のページに書いていただいているこれは特に必要ないと考えるのか。あと、自主ルールなのか、それとも規制としてそういうことをお考えなのか、そこら辺をクラリファイしていただければと思います。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） ありがとうございます。

保険の形といたしましては、シェアリングだとむしろマストかなと思っておりまして、少なくとも今、弊社はリゾートホテルとかゴルフ場での導入を進めていく際にも、同様に私有地の中ではありますが、シェアリングという形をとっていきまして、この際には機体のほうに保険を適用していきまして、アプリを通して同意いただいた方々には、適正な乗り方をしている限りにおいては、ちょっと高く業者としては苦しいのですけれども、対人、対物、御自身のけがを全て含んだ形の保険をかけさせていただいております。やはり新しいモビリティを社会に入れるには、これはマストかなと思ってます。

協議会としては任意保険まで含めてマストの要件にしているので、例えば、法律の中に入ってくることで社会がより安全・安心を得られるならば、そういう可能性もありうると考えております。

実際に市販されている電動キックボードだと、もしくは海外の業者が出しているキックボードだと、アクセルがにゅっと押すレバー式なのですけれども、ブレーキも同様にレバー式であるケースが多くて、これは結構ぐんと止まるのです。

我々も、今はモデル7なのですが、モデル3以降は自転車と同じブレーキをつけていきまして、今日、現物を持ってくればよかったのですが、そちらだとより安全に乗っていただけるかなと思っていきまして、そういうものも含めて、こちらのブレーキのほうがいいなども含めて、見つけていきたいと考えております。ありがとうございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

時間の関係もあるので、では、谷口委員で切らせていただいてもいいですか。

○谷口委員 私、先ほど申し上げたように、都市交通計画が専門でして、この分野の研究者で電動キックボードが公道を走るのにポジティブな人はいないのです。頭から駄目というのはよくないと私は思うのですけれども、まず、速度が異なる手段が混在するとリスクが増すというのは、 $E=1/2mv^2$ みたいなもので明らかですよ。

自転車道があればいいのですけれども、日本では自転車道がほとんどないという現状があって、今、自転車をどうやって歩道から下ろすかということに私たちは苦勞している状況なのに、電動キックボードを入れてどうなるのだみたいなことを言う方が多いのです。

あと、免許を持っていない人というのは、車がどういう挙動をするのか分かっていないということなので、例えば、ウインカーをどう出すとか、一時停止とか、そういうことを分かっていない方が車道を

走るというのは結構危ないのです。現状も自転車は車道を走っているのですけれども、それも本当は結構危ないことで、実証実験でその辺が本当に大丈夫なのかというのを示せるのかというのがまず疑問というか、感想です。

私、海外出張へ行ったときにいろいろな都市で見ているのですけれども、初めて見たときは何だこれかと思って、打ち捨てられているのは街として醜いと感じました。その対策として、先ほどポートを作るとおっしゃっていましたよね。

質問はこれなのですけれども、歩道は走らない、ポートは作る、高齢者のラストワンマイルとおっしゃっていましたよね。そのイメージがどうしても分からなくて、高齢者が電動キックボードで車道を走るとするのは相当危険だと思います。しかも、車の速度が30キロとか40キロで、これがマックス20キロとか、高齢者だと10キロとか、そのぐらいだとしたら、ほとんど丸腰の高齢者が、全く速度が違うもので車道を走る。想像しただけで相当危ないのです。

それと、ラストワンマイルでポートを作るのだとしたら、中心市街地だったらある程度ポートを作れると思うのですけれども、ラストワンマイルのイメージは、バス停や駅から自宅までとか、バス停とか駅から多様な目的地までなので、ポートを相当無限に作らなければいけない。社会的実装を考えたときに、それが本当に可能なのかが非常に矛盾を感じる。そこをどのように考えておられるのか教えてください。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） ありがとうございます。

おっしゃるとおり、ポートは無限に作る必要があると考えておまして、カーシェアもようやく最近普及してきたので、何個かに1個の駐車場に置いてありますが、正直、あれよりも密度高く出していく必要があるかなと思っております。

その上で、実際に高齢者が家まで乗るときに、東京だとまだポートがちゃんとあるかもしれないけれども、地方はどうするのだみたいな話を結構伺いまして、弊社も浜松、奈良、多摩市、四日市市、埼玉県の横瀬町、愛知県の岡崎市と連携協定を締結させていただく中で、半分以上の町では、むしろ過疎が進んでいるような場所でやりたいという声が多いので、そういう問題に直面するのです。

都市部は純粋にシェアリングですけれども、地方部はシェアリングから個人の所有に寄った中間かなと思っておまして、インドのシェアサイクルですと、夜は家に持って帰っていいのです。実際問題、そのような形で月額制にして、充電器もあらかじめ家に送り、家に持って帰っていいですよ、代わりに充電してねというような、既存の皆さんが想像するシェアと所有の間が現実的かなと思っております。なので、実際の地方部だと、どちらかというところ、所有していて、街に置いているときはほかの人が使えるぐらいの位置づけが適正かなと考えております。

先ほどの速度がいろいろ異なるものが社会にばっと一気に出たら、かつ、それが車道だと危ないのではないかという声は、まさにおっしゃるとおりだと思っております。ただ、実際に横浜国大などで実証すると、車道があるとはいえ、そう複雑な交差点とかではないのです。

なので、曲がり角のときにどうなるのか、具体的な所作を定量的に実証できていないという面はあり、可能な限り私有地で公道に一番近いのが横国だったのですけれども、これ以上の道路での安全かどうかの実証を私有地の中で行うのは不可能になってきたというのが現実なので、今後、実際にどのぐらい危ないかは定量的に実証する必要があると考えております。ありがとうございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

すみません。時間をちょっと超過してしまいました。本件についての議論は、今日はここまでとさせていただきます。本件については、また改めてこの部会でも取り上げたいと思います。

今日は、御多忙のところ、誠に御説明ありがとうございました。

○マイクロモビリティ推進協議会（岡井会長） ありがとうございました。

（説明者退室）

○高橋座長 では、次の議題に移りたいと思います。

最初の議題が押ししてしまいましたが、議題2「老朽化マンションの再生」について議論したいと思います。

不動産協会、経団連よりヒアリングを行いたいと思います。

それでは、不動産協会より、資料2-1に基づいて御説明をお願いいたします。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） それでは、説明させていただきます。不動産協会の飛田と申します。よろしくをお願いいたします。

本日、こちらの資料2-1「マンションの管理と再生について」で説明させていただきます。

1枚おめくりください。

最初に、不動産協会の概要ですが、会員数158社で、首都圏の分譲マンションの供給シェアが8割超えということで、マンションの建替えに関して申し上げますと、こちらに書いてありますが、マンション再生協議会の資料で物件概要が判明している物件で数えたところ、138物件中105物件に私どもの会員会社が関与をさせていただいております。ですので、シェアは4分の3ぐらいということです。

今、建替えと申しましたが、次のページに行きまして、必ずしも我々は壊して開発するというだけを考えているのではなくて、もちろん、いいものを長くもたせたいという考え方をやっておるということで、御参考ということで「経年優化」という考え方もありますということを紹介させていただいています。

これは会員会社の分譲物件ですが、東京都板橋区で分譲され、1977年に竣工したサンシティという物件です。真ん中の下に竣工当時の様子がありますが、右上が現在で、緑が非常に増えているというような形で、これは居住者さんのコミュニティーも非常にうまく育っていて、このような形で植樹ですとか、そういったコミュニティー活動が進んでおりまして、緑の都市賞というものを受賞している物件でございます。

次のページでございます。「デベロッパーから見たマンション再生の課題と、管理への対応」ということで、これはこれから御説明申し上げるところをまとめたものでございます。

直面している課題としては、再生段階でいきますと、高経年マンションで耐震性がある場合でも、老朽化で安全性に問題があつて、質的にも陳腐化している場合が多いということがございます。

団地型のマンションについては、合意形成が非常に難しい。もちろん、単棟の1棟もののマンションでも合意形成は難しいのですが、団地になるとさらに難しいという問題がございます。

3つ目は合意形成が難しいということで、4つ目がその他ということでございます。

一つ一つの項目について、御説明をさせていただきます。次のページに行きます。

高経年マンションは、耐震性がある場合でも老朽化で安全性に問題があつて、質的に陳腐化した場合が多いということがございます。

左側に写真を3つ載せてありますが、これは私どもの会員会社がマンション建替えをした物件の従前

のものでございます。よく見ていただくと、一部コンクリが剥落して、下の鉄筋が外に露出しているような形で、安全性に非常に問題があったというものでございます。

真ん中は、細かく専門的にはなるのですが、スペックの比較という表を載せております。これは階高、天井高、床スラブ厚、その他で、一番左側が建替え後のもので、真ん中が建替え前なのですが、この物件においては、階高が2,800ミリから3,300ミリに、天井高が2,350ミリから2,600ミリにと非常に高くなっておりまして、あと、床のスラブ厚は上下階の音の問題にも非常に影響するものですが、これが従前は150ミリだったものを300ミリにしているという形で、スペックが非常に上がっているということでございます。

ちなみに、建替え前のスペックを今の標準的な物件の例と比較しますと、右側でございますが、やはり古いマンションは、床スラブ厚が薄かったり、天井高が今より低かったりということで、質的に劣っているという面がございます。

それから、一番右ですが、これは耐震性があったために敷地売却制度が使えなかったマンション再生検討の事例というものでございます。

マンション建替え円滑化法において、敷地売却制度というものがございます。こちらは、マンションの耐震性がない場合には、決議を経て、マンションを壊して敷地売却をして、マンションを終わる制度でございますが、この場合、耐震性がないことが条件になっています。細かいですが、 I_s 値が0.6以下である場合に耐震性がないと判断されます。

しかし、この港区の事例、大田区の事例ですが、古い建物であっても、いわゆる壁式構造みたいな耐震性の強い構造をしてると、意外に I_s 値の値が出てしまう。耐震性があるということになりまして、古くても耐震性があると、敷地売却というのが使えないという状況になっております。こちらについては、今度の国会に法案を提出されて、検討されると側聞しております。

次のページは団地の再生の話でございます。団地型マンションというのは、マンションが一つの大きな敷地の中に6棟とか7棟とか、あるいは20棟とか、いっぱいあるというものです。このような団地では、一括建替え決議という制度が区分所有法上で定められております。この場合に、団地全体で5分の4の賛成をとることに加えて、棟別にも各棟3分の2の賛成という要件を満たす必要がございます。

こちらは、会員会社が団地の分割を検討した例を模式的に作ったものです。東日本大震災で被災したマンションで建替えの機運が高まっていて、会員会社に相談を受けたというものでございますが、実は耐震性の状況に大分違いがあり、東日本大震災による被害の状況が大きかった棟と小さかった棟があったということです。大きかった棟については、建替えに非常に前向きな御意見が多かったのですが、小さかった棟はこのまま住み続けたいと建替えに反対された。そうすると、棟別の3分の2という要件を満たせなくなるために、全体の一括建替え決議ができなかったという事例でございます。

現実にかような形で棟別の要件を満たせずに建替え決議が不成立になった事例というのは、会員会社の既に建替えた事例でも多々ございまして、建替え決議を何度かやって、やっとなれるというような事例もございます。こういったところについて柔軟な方策が望まれるということで、こちらについても、今度、法案のほうで何らかの措置がされるやに側聞しております。

続きまして、合意形成の問題でございます。

左側は権利者の特定に時間を要する場合の例ということで、先ほどの建替え決議の5分の4とか3分の2という数字については、賛成が5分の4を超える、あるいは3分の2を超えるということでありま

して、例えば、権利者が特定できなかつた、あるいはどこかに引っ越して、どこに行ってしまったか分からない人がいるという場合には、賛成票を出せないために非賛成扱いになって、したがって、決議の要件を満たせなくなるということになります。

右側の事例ですが、こちらは現状の法律で定められているものではないのですが、一般的に建替えるようなマンションというのは、居住者も高齢化していることが非常に多くございまして、そうすると、転居は嫌だという意見をおっしゃる方もいらっしゃいます。

マンションを建替える場合には、仮住まいに1回転居していただいて、建替えて、また戻るという必要がありますが、この年になって2回も引っ越すのは嫌だよというお声も頂くことがございますので、例えば、近くの土地に建替えマンションを造って、そちらに権利変換をするような仕組みというのが望まれると考えております。

続きまして、次のページは「建築規制の運用の柔軟化が望まれる例」ということでございます。

左側が総合設計の壁面後退の話です。これもちょっと細かい話なのですが、マンションを建替えるときに、通常の場合、デベロッパーが入って、デベロッパーが建築費等を立て替えて、建替え後のマンションが従前よりも大きくなった分を保留床としてデベロッパーが買って、それを分譲して、資金を回収してやっていくという事例が非常に多いのですが、そういう場合、容積率の割り増しを頂くために総合設計という制度を使う場合が多くございます。

ただし、総合設計の制度の場合、自治体によって壁面後退等々の要件がありまして、実は小さい敷地だと、総合設計をしても容積の割り増しがもらえないという事態も起こっているということでございます。ですので、こちらについては、何らかの柔軟化が望まれます。

もう一つ、右側ですが、これは日影規制でございます。この日影規制というのは、昭和51年の建築基準法改正で新設されたものですが、実はこの日影規制導入前に建てられた高経年マンションでは、建替えると面積が大きく減ってしまう事例がございます。

これは会員会社が検討した事例を模式化したものです。今は8階建てで7,050平米のマンションが建っていますが、もし建替えるとすると、下のように、これは左側に太い道路が走っているもので、その道路に面したところは14階建てを建てられるけれども、後ろはずっと低層のものになって、結果、面積が3,000平米弱ということで、大幅に減ってしまう。こうなると、なかなかのちもさちもいかないので、これも柔軟化が望まれるということでございます。

今申し上げたようなことを、次のページに再掲ということで申し上げますが、今後、老朽化マンションが急増するので、思い切った対策が早急に打たれることが望ましいと我々は考えております。

この後のマンションの管理の説明については、今回は割愛させていただきますので、以上で私どもからの説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○高橋座長 ありがとうございました。

続きまして、経団連より資料2-2に基づいて御説明をお願いします。

○経団連（堀内産業政策本部長） ありがとうございます。

お手元の資料のとおり、本日は「区分所有建物における建替決議要件の緩和」について申し上げたいと思います。

まず、1ページをご覧ください。本件の背景、問題意識といたしまして、現状、住環境、都市環境をめぐる課題は山積していると認識しております。御案内のとおり、高齢化の急速な進行により、居住や

移動等、日常生活に困難を抱える国民は今後ますます増えると予想されるところでございます。

また、昨今は各地で災害が頻繁に起きております。大規模地震の発生も想定される中、これまで整備された公共インフラや住宅の老朽化が進んでおり、マンションも含めて耐震性等の面で問題が生じかねない施設も増加していることから、建替えを含めて適切に対応していくことが必要と考えております。

しかしながら、マンションにつきましては、区分所有者の高齢化、空き家問題等によりまして、今後、建替えは一層困難になるおそれがあると危惧しております。今後、活力のある経済・社会を維持していく上でも、安心・安全で快適な暮らしを確保していくことは不可欠と考えております。

2 ページをご覧ください。経団連といたしましては、Society5.0の実現を通じてSDGsの達成に貢献する「Society5.0 for SDGs」を実行フェーズに移すことを事業方針に掲げ、現在、様々な分野を通じて取組を推進しているところでございます。

SDGsの目標の一つには、都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靱かつ持続可能にするという住環境・都市環境の改善も含まれておりまして、その観点からも必要なマンションの建替え推進は重要な課題と考えるところでございます。

3 ページをご覧ください。マンションの建替えに関しては、様々な法的な枠組みがございますが、現状ではいずれも有効な手段とは言いがたい状況にあると考えております。

中段にポイントのみ記載しておりますが、左側の区分所有法におきましては、建替え決議をするためには、区分所有者と議決権について、それぞれ5分の4以上の合意が必要とされています。この要件が非常に高いハードルとなり、建替えが進んでいないところでございます。

一方、右側に記載しております都市再開発法では、建替決議要件は地権者の3分の2以上の合意となっております。一見、区分所有法より緩やかに見えますが、この要件の下で建替えを行うためには、市町村が再開発事業を都市計画として決定することが必要でございますので、単独のマンションの建替えについて適用することは困難でございます。

耐震性不足のマンションの建替えという趣旨から見ますと、中ほどにございます「マンションの建替え等の円滑化に関する法律」もございますけれども、こちらでは、区分所有法に基づいて建替え決議がなされた後に、建替えの手続をスムーズに行うものです。建替え決議の要件に関しましては、区分所有法によることとなりまして、結局、違いはないという状況でございます。

旧耐震基準の分譲マンションは、ストック戸数で見ますと、全体の約1.5割と多数あるにもかかわらず、建替えが進んでいないというのが現状でして、建替えを妨げる要因の一つとなっている区分所有法の決議要件の見直しが必要ではないかと考えております。

4 ページをご覧ください。経団連はかねて、区分所有建物の建替決議要件を見直し、都市再開発法に基づく組合設立要件と同様の「区分所有者数及び議決権の各3分の2以上」の賛成へと引き下げていただくことを要望しております。その上で、反対者に関しましては、時価での金銭買取りが法律で定められておることから、不利益は生じないと考える旨、申し上げてきております。

規制の所管省庁である法務省からは、建替え決議は、区分所有権の処分を伴うために、各区分所有者の自由に任されている事項であり、本来は全員同意が必要である。多数決によって行う正当性を担保するには、当該要件は厳格である必要があると御指摘を頂いております。

また、決議要件を緩和した場合には、緩和した分だけ買取りの費用負担が重くなるなど、建替えに要する社会的・経済的コストが増大するといった理由から、「対応不可」との回答が示されてきたところ

でございます。

経団連といたしましては、1点目のご指摘につきましては、今日においては所有権の絶対性を貫徹することはなかなか不可能なのではないかと考えており、区分所有建物の特性と、マンションが荒廃することによる現実的な危険性の増大を前提に検討すべきと申し上げております。

2点目のご指摘につきましては、買取り請求に対応するための一時的な資金の準備は必要となりますが、当該建物の新築と売却後に回収可能な場合もあると考えられることから、コスト増大の指摘は適当ではないと反論してきたところでございます。

残念ながら、これらに対して、法務省から再検討や説得力のある御説明は頂けていない状況でございます。

5ページをご覧ください。しかしながら、近年では防災や国土強靱化への取組の重要性につきまして関心・認識が高まっております。国土強靱化は政府の重要政策課題としても位置づけられており、政府一丸となつての取組を期待したいところでございます。

こうした観点からも、老朽化マンションの再生に向けた規制や制度改革は急務でありまして、区分所有建物の建替決議要件を引き下げさせていただきたい。少なくとも旧耐震基準のマンションの建替えや、都市機能の更新を促進すべきエリアにつきましては、建替えを早急に進め得るスキームを構築していただきたいと考えておりまして、規制改革推進会議の御理解と御支援をお願いできればと思っております。

以上でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

急いで御説明いただいて申し訳ございません。

それでは、早速、これから意見交換といきたいと思いますが、私から最初にお二方にお聞きしたいと思っておりますけれども、例えば、不動産協会資料の4ページ、5ページで具体的な提案を頂いていますが、このそれぞれについて、先ほどお話があったように、国交省で敷地売却制度の適用拡大、団地の敷地分割制度の創設が議論されているということで、その方向性が既に公表されていますけれども、この国交省の動きについて、どう評価されるかということをお二方にお聞きしたいと思っております。

もう一点、先ほどの話の中で、耐震性だけではなくて、老朽性で安全性に問題がある。もう一つ、質的にも陳腐化しているというお話がありましたが、安全性だけではなくて、例えば、エレベーターがないとか、断熱性能が非常に低いというビルも結構あって、そういうところも私は対応すべきではないかと考えますけれども、その辺についても御意見を頂ければと思っております。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） 回答申し上げます。

まず、1点目の国交省さんで御検討いただいていることに関しては、私どもから国交省のほうにこうやって要望していたことが少しでも実現の方向に向かって動いているということで、非常にありがたいことだと私どもは思っております。

それから、例えば、エレベーターがないとか、そういった問題というのはまさにおっしゃるとおりでございます。そういったストックが非常に多くて、実はエレベーターのない建物というのは、壁式構造で耐震性がある場合が非常に多くございますので、そういったところに着手していくことは社会的にも非常に重要なことではないかと私どもは思っております。

以上でございます。

○経団連（堀内産業政策本部長） 前者につきましては、今回は私どものほうから直接要望を出させて

いただいている件ではございませんけれども、今、不動産協会からお話がありましたように、国交省には、本件につきまして、しかるべく受け止めていただいていると理解しております。

○高橋座長 それでは、御意見のある方。

どうぞ。

○佐久間委員 ありがとうございます。

まず、経団連さんの今の説明の最後のほうで、建替え決議に関する決議要件を3分の2に引き下げるというのが要望の一つだと理解しています。それに対しての法務省さんの反論がこの資料の4ページに書いてあるわけですが、もちろん経団連さんの言われている決議要件の引下げが実現すれば、それは結構なことだと思うのですが、法務省の言っていることからして、次のようなことが考えられるのかどうか。

それは最初の原始定款というか、マンションが新たに建ったときの原始定款で決議要件が3分の2となっている。つまり、購入者は最初からそれを前提に買う。嫌だったら買わない。それだけのことだということですから、それは全員の合意の下に自ら所有権を制約つきのものになっているということになるのですが、そういうことが可能であれば、今よりは合意形成が実態的に進むとお考えになっているのでしょうかという点が1つです。

もう一つは、不動産協会さんのほうに、もしそういうものがあると、それは販売の上で、そんなマンションは売れなくなるということなのか、逆に建替えができるということなので、バリューが上がるという考えも当然あるわけですが、その辺について何か御感触があれば、教えていただければと思います。

○高橋座長 どうぞ。

○森ビル株式会社（河野取締役常務執行役員） 森ビルの河野と申します。

私も実は同じアイデアを持って調べてみたのですが、仮にそういうことを了解して買われたとしても、法的には、建替え決議の議決要件を3分の2に緩和するような規約の定めは無効とされていますので、有効な方策とは言えないように思われます。

○佐久間委員 私が言っているのは、それを法律で決めるということです。ですから、決議要件を一気に3分の2に改正できれば、それでいいのですが、それができない場合に、原始定款で書いてあれば、それはよしとするという、そこは強行法規性を外して。

○森ビル株式会社（河野取締役常務執行役員） それを法律に規定するというのであれば、それは合意形成を進めるための方策の一つとして有効だと思います。

○佐久間委員 そのときに、実際に物件を扱われている立場として、そういうものが出るとバリューがなくなると見るのか、逆に建替えができやすいという前提になるので、少なくともバリューが下がるということはない。特に邪魔になることは少なくともないと見ているかどうかの感触をお聞きしたい。

○森ビル株式会社（河野取締役常務執行役員） それは佐久間委員がおっしゃるとおりで、それでバリューが上がるとみるか、下がるとみるかについては両方あると思うのですが、まさにそこは購買者の判断だと思います。それによってマンションの売行きが大きく影響を受けるかということ、そうでもないのではないのか。実際にそういう事例を持っていないので、予想でしかありませんけれども、そこは問題ないというか、問題は小さいと思います。

○佐久間委員 ありがとうございます。

○高橋座長 御質問はそれだけでしたか。

○佐久間委員 もう一点は、先ほど不動産協会さんのほうが、合意形成の一つの問題で、権利者の探索が困難だということなので、これもすつきり3分の2になれば、それはそれで結構だと思うのですが、それができない場合に、権利者の探索が困難、ある一定の要件の下に、つまり、そういう意味で、議決に参加できない。この人たちは定数から除くと。母数から除いて、今でいうと5分の4でいいということにするということは意味があるでしょうかという点です。

○高橋座長 どうぞ。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） 今、佐久間委員がおっしゃった点は、もちろん意味のあることだと思います。決議はちゃんととれるようになる可能性が高いと思います。

ただ、いずれにせよ、決議をとった後には、またその人をちゃんと探索して、売渡し請求をするなりというような手順があるので、そこの部分に関しては、あまり変わらないという部分だと思います。

以上です。

○佐久間委員 これは所有者不明の土地の問題と一緒に、その場合、これは当然、法律上の対応をしないといけないと思うのですが、そのときは金銭で返せばいいとか、そういうものを組み合わせることによって定数を変えるという考えはあるかと思うのですが、その辺はいかがでしょうか。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） もしそのような形で金銭等々で解決できるような道筋ができると、それはもちろん前に進むことだと思います。

○高橋座長 協会さんとして、今の解決策以外に何か対応策は考えられますか。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） 我々もそういう知恵を絞りながらやっているのですけれども、今のところは今日申し上げたようなことになっております。

○高橋座長 ありがとうございます。

では、大槻委員、竹内委員、谷口委員の順番でお願いします。

○大槻委員 御説明ありがとうございました。

最初におっしゃっていただいたとおり、高齢化等々は非常に重要なポイントだと思いますので、原則的に何らかの形で柔軟化というか、実効性のある形で変更することには賛成なのですが、最後のページで書いていただいたコスト増大のところについての質問です。

現実問題として、例えば、これが3分の2になり、その分だけ実行例、決議例も出てきて、1棟当たりの買取りの対象も増えるということになると、対応が本当にできるのかどうか、その辺りの試算があれば、教えていただければと思います。

○経団連（堀内産業政策本部長） ありがとうございます。

もちろん個別のケースによる部分もあろうかと思いますが、その点も含めて、買取りという形で応じるかどうかは、まさに建替えを提案する側が判断することになります。一律に問題があるとは言い切れないと思っております。

○森ビル株式会社（河野取締役常務執行役員） デベロッパーの立場からしますと、今は地価が上がっている、建築費も上がっている、それから、スペックも上がっているということで、コストの影響は、我々事業者サイドにも起こってくることです。

もう一つ問題なのは時間軸です。同意形成に時間がかかることによって、デベロッパーが建替提案したものの有効性を保てなくなる恐れがある。そのため、合意形成に時間がかかると、こちらは有効期限を設けざるを得ない。そうすると、せっかくそういう機運がありながら、期限があるということで暗礁

に乗り上げてしまうこともある。だから、ある程度スピードアップをどうやって図っていくかという観点をぜひ検討いただきたいと思っているわけです。

3分の2の同意ということで我々は提案しているのですけれども、都市再開発法においては、区域内の宅地の所有者及び借地権者それぞれで3分の2以上、施行区域内の宅地の総面積と借地の総面積の合計3分の2以上の同意によって組合設立の認可申請ができることになっている。これは、都市の土地利用については公的要素が高いということから来ているのだと思います。この点、老朽化マンションの建替えというの、今や大いに社会問題になっている。

これが放置されることによって、住民の安全性の問題にかかわってくる。御承知のとおり、首都直下型地震は今後30年間に70%の確率で発生すると言われている。そうしたもののうちで危険にさらされている。

しかも、マンションの場合は戸建住宅と比べて大きいですから、隣地への倒壊ということでの影響も出てくる。そういった社会的な問題を考えれば、区分所有マンションの建替え要件についても、再開発法と同等の要件が適用できないかというのが御相談です。

蛇足になりますけれども、個々の権利者が建替の意思決定をすることとなった場合、意思決定ができない、あるいは反対等様々な個別の事情が出てきます。この点、私どもは再開発で、マンションに限らず、土地の所有者さんとも話をするのですが、多くの場合、相続問題というのがあります。

例えば、登記がおじいさんの名義のままになっていて、そこに長男が住み続けていて、これを建替だ、再開発だという話になると、兄弟と話をしなければいけなくなる。では、御兄弟にも話しに行ってくださいかという、話しに行くのはやめてくれというようなことはよくある話なので、このような事例においてある程度手続を進めるということは、そういう方々への意思決定を促すことになるのです。

先ほどこちらでも申し上げたように、決議をした後に今度は転出するか、建替に参加するか明渡しの御相談をすることになる。このようにツーステップあるので、まずは建替えが必要なのですよということをしっかり共有者の中で認知していただき。次のステップまで進めやすくしていただきたい。

合意形成が上がれば手続を進めますよという法制度となっていますが、実態としては、手続が進まない合意形成は進まないのです。それには、先ほどのような表に出ない事情などを抱える方々ときっちり話し合いをさせていただくためにも、この建替決議要件を緩和することで次のステップに進めやすくさせていただくことが、結果的にその方にとっても、社会的にも大きな意義を持つのではないかなと思っています。

○高橋座長 竹内委員。

○竹内委員 御説明いただきまして、ありがとうございました。

どちらに御質問していいのか分からないので、適宜割り振りいただければありがたいのですが、基礎的なところで、このお話はかなり前からずっと出ている問題と認識しておりまして、こういったことというのは、いつ頃から規制改革の必要があるということが議論の俎上に上がっていたのか。要するに、私、そこら辺の出だしをよく分かっておりませんで、教えていただければというところが1点。

それに伴って、耐震はもちろんなのですけれども、例えば、世の中全体の高齢化すなわちバリアフリー化に対するニーズであったり、災害もいろいろな激甚化ということがあろうかと思っています。そういった中で、状況変化というのか、こんな声も出てきている、あんな要望も出てきているといったようなデータというのか、アンケート結果でも結構ですけれども、その経験値があれば教えていただきたいという

のが1点。

経団連さんから御説明いただきました資料のスライド3で「マンション建替の実施状況」という右側の棒グラフは件数ということだと、100数十件とか200件とか非常に少ない件数だなど思うのですが、こちらの左側に、耐震基準を満たしていない旧耐震基準のストックというのは戸数なので、棟数的なところが、件数というのでしょうか、ここの数え方のフェーズが違うので、国交省さんがおられたら国交省さんにお伺いすべきデータなのかもしれないのですけれども、必要とされる建替えすべき棟数に対して、行われている実施状況がどれぐらいのパーセンテージかという規模感をつかみたいので、そこら辺が合うデータがあればというところが1点。

もう一つは、先ほど実効性というところも議論に既に出たところなのですが、これももしデータとしてお持ちであれば教えていただきたいのですが、今まで5分の4には至らなかったけれども、3分の2は超えていたみたいなデータがもしあれば、教えていただければというところ。

最後なのですが、経団連さんから頂いた資料のスライド4に、法務省さんからの御回答で基本的には全員同意なのだというところが書いてあるのですけれども、そうだとすると、今の5分の4の根拠というのがどういったものなのか。何か類似の法律を引いて5分の4というところが出ているのか、あるいは相当大きい数ということにしておられるのか。私、5分の4の根拠がよく分からなかったもので、その点を御存じであれば教えていただけますでしょうか。

以上です。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） 最初に幾つか私のほうから申し上げます。

まず、建替えの機運が出てきた流れですが、マンションはもともと昭和30年代後半から40年代初頭にかけて多く出てまいりまして、そのストックがある程度高経年化した20年後、30年後ぐらいに、住民の方々から建替えに関しての機運がまず出てきたということです。これは一つの物件の例ですが、昭和40年に分譲されたのですが、昭和61年の時点で、既に建替えについて、住民の中の一部の機運が出てきていたということです。

ちなみに、その物件に関しては、その後、流れがあって、2003年に建替え推進委員会というものができて、その後、建替え決議が2回不成立で、3回目に建替え決議ができたのは2009年。だから、建替え決議まで6年かかっています。その後、先ほど河野常務からもございましたけれども、明渡しの問題ということで訴訟になって、そこで2年ぐらいかかって、その後、やっと着工できるという流れになっていました。

それから、5分の4と3分の2のお話ですけれども、1棟建替える場合には1棟全体で5分の4、団地型の場合には、団地全体では5分の4で、かつ、1棟ごとに3分の2ということです。

今申し上げた物件で2回建替え決議が流れたのは、1回目は17棟中3棟が3分の2の決議を満たせなかった。2回目は2棟が満たせなかったということで、残念ながら流れたということでした。

私のほうからは以上です。

○経団連（堀内産業政策本部長） まず、この要望に関するこれまでの経緯を申し上げますと、区分所有建物に関する要件の緩和は、2006年度から要望しております。

ただし、区分所有建物は、必ずしもマンションだけが対象になるわけではありませんので、当初の要望でいいますと、商業施設やオフィスビルを含めた全体の話として要望させていただきました。その後、政府とのやりとりを行う中で、また、その時々の方々の問題意識、あるいは社会的情勢の変化等々に応

じて、論点や重点を変えながら要望させていただいたという経緯がございます。

資料のデータにつきましては、御指摘のとおり、建替えの実施状況とストック戸数の数字のベースが異なっております。私どもも単位をそろえたかったのですが、残念ながら、現在、棟数でどれぐらい旧耐震基準があるのかという適切なデータを入手することができませんでした。もし政府あるいは関連機関のほうにあるようでしたら、ぜひ私どもとしても確認させていただければ、ありがたいと思っていますところでございます。

5分の4の根拠につきましては、私どものこれまでのやりとりの中では、なぜ5分の4でなければいけないかという根拠を伺ったことはございません。法務省の回答に書いてありますように、そもそも全員合意が前提であるので、5分の4というものは随分妥協しているというトーンになっているのではないかと考えております。

○高橋座長 谷口委員、武井委員でお願いします。

○谷口委員 私からは不動産協会の方の7ページの建築規制の運用の柔軟化について伺いたいのですが、釈迦に説法で恐縮なのですが、例えば日影規制というのは、産業革命のときのイギリスの劣悪な都市問題を緩和するために、日照をちゃんと確保しなさいみたいなことで生まれた規制で、人の健康のための規制ですよ。つまり、現状で周囲に日が当たらずに困っている人がいるということだと私は認識しています。

あと、総合設計の壁面後退というのは、これは勉強不足で恐縮ですが恐らく防災というか、延焼防止のための規制ですよ。周りに燃え移ってしまって街全体が焼けてしまうよりも、もっと規制をして建物を離すという規制だと思うのですが、そうだとすると、不動産会社さんの利益と、安全で健康に暮らせる町をつくるという公共の福祉が対立している場合と聞こえるということです。

ですので、普通に考えると、利益が減ったとしても老朽化マンションを建替えることが社会正義ではないかと思えるのですが、それでもなお、この御要望をされるという理由を教えてくださいか。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） 御回答申し上げます。

まず、1点目の日影規制の件に関しては、おっしゃるとおりだと思うのですが、一つ合理性に若干疑義があるかなと思うのは、今、現に建つてものを同じ大きさのものに建替えられないということは、果たしてそれで本当にいいのだろうかというところは疑問に思っておるところでございます。

実際に7ページの右の事例でいくと、今、現に上のような建物が建っているわけで、そうすると、同じ形で建物を建替えられれば、近隣への日影は今よりは悪化しないということになりますが、このときに建築基準法で導入された日影規制にのっとって建てると、当然、今、日影がかかっている人たちのところの日影は改善されるけれども、その分、建物の大きさは小さくなりますよということになっていると思います。

○谷口委員 つまり、今、日が当たらないおうちがあるのはそのまま放置しろということに聞こえるのですが、それで社会正義なのですか。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） そこは非常に難しい問題だと思うのですが、実際に今よりも日影が悪化するわけではない。現状が悪化するのであれば、もちろんよろしくないとは思いますが、現状、既にそうなっていて、今、建築基準法上では既存不適格になっている建物が現に建っているわけですから、そこより悪化しないということに関しては、ある程度お認めいただくと

いうことも一つあるのではないかなと我々は思っております。

○谷口委員 分かりました。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） もう一つ、先ほどの総合設計の話ですが、おっしゃるとおり、防災の面というのは非常に重要な問題でありまして、我々ももちろん防火等々には配慮しながら建物を建てているわけですが、それに関しては、建築基準法上の基準はこの後退距離がなくても満たしているので、防火性能という点では特に問題ないものと思っております。

○谷口委員 建物の防火性能と町全体の延焼というのは、類似していますけれども、問題がちょっと違うと思うので、これは延焼防止のための措置だと思うのです。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） これは延焼防止の措置ではないと理解しております。総合設計許可準則において、「市街地環境の整備改善に資することを目的とする」と明記されています。

○谷口委員 どうしてこの規制が入ったのかをちゃんと明らかにしないと、規制を外してくださいとはなかなか言いづらいと思うのです。先ほど私が伺ったのは、不動産会社の利益が減ったとしても、老朽化した危ないマンションを建替えるというのが社会正義ではないかと私は思うのですけれども、そこについてはどう思われますかという質問でした。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） そこに関しては、例えば、この建物を不動産会社が持っていたとすれば、おっしゃるとおり、利益が減ることになると思います。ただ、分譲マンションの建替えの問題というのは、今、現に不動産を持っている方というのはデベロッパーではなくて個人の方になるということです。だから、個人の方が利益を減らすことになるということです。デベロッパーとしてはそういう事業に対して入っていくのが非常に難しいということになると思います。

○谷口委員 分かりました。

では、個人の方の利益と社会の利益が対立する場合だと考えていいのですか。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） ここは、老朽化されたマンションが残ることの社会的な不経済との見合いの問題ではなかろうかと思えます。

○谷口委員 分かりました。

○高橋座長 武井委員、お願いします。

○武井座長代理 ありがとうございます。

簡単な質問なのですが、今日の論点はほかの財産権でも出てきている論点なのだと思いますが、財産権の中でもマンションだけ特段厳しい多数決要件が課されているのか。この手の公共的にみんなでやらなければいけないときに、個々の人の権利をどう守るかというのは多数決と代償措置が論点で、既に代償措置もある程度ある中で、他の財産権に比べて相当厳しい措置になっているのか、それをどう考えるのかという問題なのかなと思います。

そこで1点各論の質問なのですが、この資料の5ページで、団地のほうで「5分の4アンド3分の2」というのがあって、5分の4と3分の2の「アンド」を「オア」にしてくださいという御要望が資料2-1で出ていて、経団連さんのほうは5分の4を別の法律で3分の2ということなのですが、まず、既に団地と区分所有法で既に3分の2というのがあるわけですね。3分の2の前例があるのに、なぜ8割でないといけないのか。また逆に言うと、5ページの80%と3分の2のオアにしてくれというだけでなく、5分の4の箇所は5分の4のままで良いのでしょうかというご質問です。

80%と3分の2とが何か使い分けられているようなのですが、そのときに、既に3分の2があるのに、

なぜこの規律は80%にこだわっているのかというのが前段の質問で、80%の世界を残すというご要望という理解で良いですかというのが後段の質問です。以上2点です。

○経団連（堀内産業政策本部長） 1点目の御質問につきましては、ほかに3分の2というものがあるにもかかわらず、所管省庁が5分の4にこだわる理由については、先ほども御質問いただきましたが、5分の4の根拠が分からないのでお答えが難しい状況です。所管省庁は5分の4ですら十分に配慮しているというトーンと認識してございます。

○武井座長代理 5分の4と3分の2との使い分けに関しては、何か詳しい説明を聞いたことがないという理解でいいですか。

○経団連（堀内産業政策本部長） 伺ったことはございません。

○武井座長代理 分かりました。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） 我々不動産協会の要望としては、5分の4と3分の2という要件に関して柔軟化してくれという要望で、例えば、具体的に全部3分の2にしてという形で我々として要望しているわけではございません。

では、具体的にどうするのだということの一つとして、今回、我々が要望していたのは、一部を敷地売却できるようにすると、切り分けるというのを要望しております。

○武井座長代理 今のお話というのは、アンドとオアに対してですね。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） はい。

○武井座長代理 80%と3分の2との二つの値が残ることでは何か違いが残るのがよいのか、各論的に議論するより、一斉に横串を刺して議論するほうがよいのではないかと。こうした点についても考え方を整理しておいたほうがよいかと思った次第です。

○高橋座長 大塚副大臣、お願いします。

○大塚副大臣 日影規制の議論で気になったところがあるわけなのですが、基本的に多数決要件が厳しいのをどうやって柔軟化するかということと、いかにみんなが合意しやすいスキームを作れるようにしていくかという2本立てなのだと思います。

合意しやすいスキームを作ろうとするときに、総合設計は非常に有効な切り口であるにもかかわらず、特に日影規制導入前の物件について、建替え後のところでみんなが納得するスキームが作れないという問題があって進まない。古い物件ほど進まないという状況になってしまっているということだと認識しているわけです。

公共の福祉をどう考えるかということがあったわけですが、考えてみれば、老朽マンションの耐震化ができなくて、建替えもできなくて倒れてしまうということになると、近隣にも大きな被害がある上に、これは直接人命に関わることなので、日影規制自体は経済的な利益という部分もあると思いますし、健康という部分もあると思いますが、人命を直撃することだと考えているわけでありますので、そこを比較衡量すると、私としては、やはり人命を重視するために規制を緩和していくことのほうが重視すべきことではないかと。しかも、地震がいつ来るかという状況を考えると、かなり緊急を要するテーマなのではないだろうかと思っております。

そういう公共の福祉の比較衡量をしたときに、斜線規制、日影規制導入前のものについては、いずれにしる、今より状況が悪化するわけではない。そして、人命については、住んでいる方々の人命はもちろん、近隣の方々にとっても改善するものであるということ踏まえて、どのようにお考えになるかと

いうこと。

もう一点、追加的にお伺いしたいのは、最近、自治体が独自に高さ規制を導入する例が増えてきています。日影規制について、仮に規制が緩和できたとしても、自治体が独自に作ってしまったものが引っかかって建替えができなくなるということも想定されるわけですが、そこについても、お考えをお聞かせいただければと思います。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） 1点目の件に関しては、まさに副大臣がおっしゃったとおりだと思ひまして、我々としても近隣への影響というのは大変重要なことだと思ひしておりますので、ぜひ前に進めていきたいと思ひしております。

あと、すみません、後段をもう一度。

○大塚副大臣 自治体独自の高さ規制です。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） 失礼しました。

実際、例えば、東京都の中の幾つかの区で高さ規制が現に出てきている。実際に区の地元説明会に私も行ったのですが、既存不適格が発生するのはやむを得ない、覚悟した上でやっているとその区はおっしゃってありました。

ただ、それは将来的な建替えを阻害する要因になるので、私どもとしては非常に危惧をしております。

以上でございます。

○大塚副大臣 経団連さん、もしあれば。

○経団連（堀内産業政策本部長） ありがとうございます。

前者の御指摘については、そのとおりだと考えております。先ほど御紹介申し上げましたとおり、法務省の御回答の中で、コストがかさむこともあるのではないかと御指摘もありましたが、必要なものを対処しないことによる社会的なコストや影響も併せて考える必要があるかと思ひしております。

それがどれぐらいの規模になるかというのは、なかなか試算が難しいところではありますけれども、昨今の防災等、御指摘のとおり、まさに人命にも関わり得るという課題の中で、総合的に検討していただく必要があると考えております。

○高橋座長 ありがとうございます。

○森ビル株式会社（河野取締役常務執行役員） 重ねての言葉になりますが、前段の副大臣のおっしゃることは100%そのとおりだと思います。少なくとも我々はそういう意識で考えています。

もう一つ、どうしても空き家が増えてくるとなると、その空き家に変な人が侵入するリスクというのでも出てきます。それは管理の問題でもありますが、空き家を放置するというリスクは大きいと思ひています。

○高橋座長 ありがとうございます。

落合委員。

○落合専門委員 では、簡単に2つほど御質問できればと思ひています。

日影規制については、恐らく建替えをした場合に、現状のまま建替えられるようにしてほしいというのが柔軟と書かれている意味なのかなと受け取ったのですが、総合設計についても、同じような建物を建替え前後で造れるようにしてほしいというのが御要望の趣旨なのかどうかというのを確認できればと思ひました。

もう一点は、危険なマンションについては、市区町村の長が建替えるように勧告することができるよ

うな規定が円滑化法の中に入っていると思いますけれども、これは実際にどのぐらい行われているものなのでしょうか。もし御存じであれば、教えていただければと思います。どちらからお答えいただいても結構です。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） それでは、回答申し上げます。

日影規制の問題と総合設計の問題と、我々としては、少なくとも同じ大きさの建物までできないと、実際の権利者さんの取り分が非常に少なくなってしまうので、そこまでは救済できるといいかなと。

もちろん、実際には建物が大きくなればなるほど、その分を外に売ることによって権利者さんの収支を改善できるわけですから、そういったところまでできれば、もちろん望ましいことではあるかなと思いますが、そういう要望でございます。

2点目の自治体さんの件でございますけれども、私が側聞する限りでいいますと、例えば、東京都さんはこの4月から条例をつくりまして、管理不全を予防する意味で、高経年マンションについてアンケートをとって、管理の状況について把握するというところに着手されている段階だと伺っております。

○落合専門委員 そうすると、今まではあまり勧告等がされたことはないということになりますでしょうか。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） はい。あまり伺ったことがないのと、最近、新聞にも出ておりましたが、近畿のほうで1物件、代執行で取壊しになっているという例がございますけれども、そういうものは非常に少ない、例外的なものだと思います。

○森ビル株式会社（河野取締役常務執行役員） ご参考ですが、東京都においては、耐震診断が義務付けられている建物について、耐震診断の結果を公表する制度があり、実際に震度6強から7に達する大地震において、倒壊又は崩壊する危険性が高いと公表された建物もあります。しかしながら、それを解体しなさいとか、明け渡しなさいとか、そういう強制力までは付与していません。

○落合専門委員 そうすると、今おっしゃった建物だけではなくて、ほかの建物でも指定されているものはそれなりにあるのでしょうか。

○森ビル株式会社（河野取締役常務執行役員） そんなに多くはなかったと思います。

○高橋座長 ありがとうございます。

細かい点なのですが、私からも1つ質問させていただきます。

不動産協会の資料の6ページなのですが、転居の回数が建替えの阻害になるケース、私が知っている例では、年をとった方は動きづらいということを知ったことがあるのですが、具体的にどういうケースがあるのか。それから、これに対してどういう対応策が考えられるのか。法改正が必要なのか。その辺も含めてお聞かせいただければと思うのですが。

○（一社）不動産協会（飛田事務局長代理） 具体的にこういうところで転居の回数を減らしたいというニーズは、おっしゃるとおり、高齢の方などに非常に多くございます。これは会員会社で実際にマンション建替えの現場にいる複数の方々から声を頂いているので、やはりそういう例が多いということだと思います。

こちらの別敷地への建替えで権利変換となると、今はこういうことは法律上認められておりませんが、マンション建替え円滑化法の改正が必要になると理解をしております。

以上でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

よろしゅうございますか。

予定の時間を少し過ぎましたが、本件についての議論は、今日はここまでとさせていただきます。ワーキングの中では、今日の2つの点についての議論は引き続きやっていきたいと思えます。

どうもありがとうございました。

(説明者退出)

○高橋座長 それでは、委員の方は、事務局から若干連絡事項がありますので、お願いしたいと思えます。

では、連絡事項をお願いします。

○小室参事官 次回ワーキング・グループの日程につきましては、追って事務局より御連絡申し上げます。