

官報

号外
昭和五十五年四月十八日

第九十一回 衆議院会議録 第十九号

昭和五十五年四月十八日(金曜日)

議事日程 第十六号

昭和五十五年四月十八日

午後一時開議

第一 郵政省設置法の一部を改正する法律案

(内閣提出)

○本日の会議に付した案件

日程第一 郵政省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出)

農林水産省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出)

閣提出)

明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案(内閣提出)

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案(内閣提出)

提出)の趣旨説明及び質疑

午後一時四分開議

○議長(滝尾弘吉君) これより会議を開きます。

○玉沢徳一郎君 議事日程追加の緊急動議を提出いたします。

すなわち、この際、日程第一とともに、内閣提出、農林水産省設置法の一部を改正する法律案を追加して、両案を一括議題となし、委員長の報告を求め、その審議を進められんことを望みます。

○議長(滝尾弘吉君) 玉沢徳一郎君の動議に御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○議長(滝尾弘吉君) 御異議なしと認めます。よって、日程は追加せられました。

日程第一 郵政省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出)

農林水産省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○議長(滝尾弘吉君) 日程第一、郵政省設置法の一部を改正する法律案、農林水産省設置法の一部を改正する法律案、右両案を一括して議題といたします。

委員長の報告を求めます。内閣委員長木野晴夫君。

郵政省設置法の一部を改正する法律案及び同報告書

農林水産省設置法の一部を改正する法律案及び同報告書

〔本号末尾に掲載〕

〔木野晴夫君登壇〕

○木野晴夫君 たいだいま議題となりました二法案につきまして、内閣委員会における審査の経過並びに結果を御報告申し上げます。

まず、郵政省設置法の一部を改正する法律案について申し上げます。

本案は、電気通信行政の充実に図るため、大臣官房の電気通信監理官を廃止して、電気通信政策局及び同局長を配置するとともに、経理局を大臣官房経理部に改組しようとするものであります。

本案は、一月二十九日本委員会に付託され、二月十四日提案理由の説明を聴取、審査を行い、四月十七日質疑を終了、討論の後、採決の結果、多数をもって原案のとおり可決すべきものと決しました。

なお、本案に対し、附帯決議が付されました。次に、農林水産省設置法の一部を改正する法律案について申し上げます。

本案は、最近における生糸検査の業務量の減少にかんがみ、生糸検査所を農林規格検査所に吸収統合するとともに、同規格検査所の所掌事務に関する規定の整備等を行おうとするものであります。

本案は、二月十九日本委員会に付託され、三月二十五日提案理由の説明を聴取、審査を行い、本日質疑を終了、採決の結果、全会一致をもって原案のとおり可決すべきものと決しました。

以上、御報告申し上げます。(拍手)

○議長(滝尾弘吉君) これより採決に入ります。まず、日程第一につき採決いたします。

本案の委員長の報告は可決であります。本案を委員長報告のとおり決するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○議長(滝尾弘吉君) 起立多数。よって、本案は委員長報告のとおり可決いたしました。

次に、農林水産省設置法の一部を改正する法律案につき採決いたします。

本案は委員長報告のとおり決するに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○議長(滝尾弘吉君) 御異議なしと認めます。よって、日程は追加せられました。

明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案(内閣提出)

○議長(滝尾弘吉君) 明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案を議題といたします。

委員長の報告を求めます。建設委員長北側義一君。

明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案及び同報告書

〔本号末尾に掲載〕

〔北側義一君登壇〕

○北側義一君 たいだいま議題となりました明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案につきまして、建設委員会における審査の経過並びに結果を御報告申し上げます。

本案は、明日香村の全域にわたって、わが国の律令国家体制が初めて形成された時代における政治及び文化の中心的な地域であったことをしのば

せぬか。

○議長(滝尾弘吉君) 御異議なしと認めます。よって、本案は委員長報告のとおり可決いたしました。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○議長(滝尾弘吉君) 御異議なしと認めます。よって、日程は追加せられました。

明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案(内閣提出)

○議長(滝尾弘吉君) 明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案を議題といたします。

委員長の報告を求めます。建設委員長北側義一君。

明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案及び同報告書

〔本号末尾に掲載〕

〔北側義一君登壇〕

○北側義一君 たいだいま議題となりました明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案につきまして、建設委員会における審査の経過並びに結果を御報告申し上げます。

本案は、明日香村の全域にわたって、わが国の律令国家体制が初めて形成された時代における政治及び文化の中心的な地域であったことをしのば

せぬか。

○議長(滝尾弘吉君) 御異議なしと認めます。よって、本案は委員長報告のとおり可決いたしました。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○議長(滝尾弘吉君) 御異議なしと認めます。よって、日程は追加せられました。

明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案(内閣提出)

○議長(滝尾弘吉君) 明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案を議題といたします。

委員長の報告を求めます。建設委員長北側義一君。

明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案及び同報告書

〔本号末尾に掲載〕

昭和五十五年四月十八日 衆議院会議録第十九号

郵政省設置法の一部を改正する法律案外一案 明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案

明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の趣旨説明、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の趣旨説明に対する新盛辰雄君の質疑

せる歴史的風土が良好に維持されていることにかんがみ、住民の理解と協力のもとにこれを保存するため、古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法の特例及び国等において講ずべき特別の措置を定めようとするものであります。その主な内容は、内閣総理大臣が定める明日香村歴史的風土保存計画に基づいて、奈良県知事は村の区域を区分して、都市計画に第一種歴史的風土保存地区及び第二種歴史的風土保存地区を定め、それぞれの地区に於いて、歴史的風土の保存を図り、また、奈良県知事は、明日香村における生活環境及び産業基盤の整備等に関する計画を作成し、内閣総理大臣に承認の申請をすることができるとし、本計画に基づき、明日香村が昭和五十五年度から昭和六十四年度までの各年度に国から負担金の交付を受けて行う事業については、国は財政上特別の助成を行い、地方債についても特別の配慮を行うほか、明日香村が明日香村整備基金を設ける場合には、国は二十四億円を限度として、必要な資金の一部を補助するものとして、おりま

か。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○議長(渡尾弘吉君) 御異議なしと認めます。よって、本案は委員長報告のとおり決しました。

ります。
本法律案は、この閣議了解の考え方に基づいて、国鉄の再建を促進するためにとるべき特別の措置を定めるものであります。
次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

おります。
第五に、以上の措置を実施するために必要な関係法律の規定の整備を行うこととしております。以上がこの法律案の趣旨でございます。

○議長(渡尾弘吉君) 採決いたします。本案は委員長報告のとおり決するに御異議ありません

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案(内閣提出)の趣旨説明
○議長(渡尾弘吉君) この際、内閣提出、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案について、趣旨の説明を求めます。運輸大臣地崎宇三郎君。

第一に、この法律の趣旨は、わが国における基幹的交通機関である国鉄の経営の再建を促進するためにとるべき特別の措置を定めることとするもので、国鉄の経営の再建の目標を、昭和六十年年度までにその経営の健全性を確保するための基盤を確立し、引き続き、速やかにその事業の収支の均衡の回復を図ることに置くこととするものと、その目標を達成するための国鉄及び国の責務を明らかにしてあります。

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案(内閣提出)の趣旨説明に対する質疑
○議長(渡尾弘吉君) たいだいの趣旨の説明に対して質疑の通告があります。順次これを許します。新盛辰雄君。
〔新盛辰雄君登壇〕
○新盛辰雄君 長い国鉄の歴史の中で、未曾有の危機的状況に陥り、最大なる試練と転換期を迎えたわが国の基幹的交通機関である国鉄再建の問題について、たいだいま議題となりました日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案に対し、私は、日本社会党を代表し、大平総理並びに関係各大臣に対し、質問を行うものであります。(拍手)

本案は、去る二月七日日本委員会に付託され、同二十一日総理府総務長官より提案理由の説明を聴取、以来、明日香村に委員派遣を行い実情を視察したほか、参考人より意見聴取を行いました。慎重に審査し、四月九日質疑を終了いたしました。
なお、本法案と憲法第九十五条の特別法と住民投票との関係について、四月九日には内閣法制局長官より、また、本十八日には衆議院法制局長より、それぞれ意見を聴取しました。

このため、政府といたしましては、昨年十二月日本国有鉄道の再建についての閣議了解を行い、国民及び利用者の深い理解と協力のもとに、国鉄の再建を図るため、国及び国鉄が当面緊急に実施すべき対策を決定したところであり、この閣議了解におきましては、国鉄は、地方交通線対策を含む経営の重点化、減量化、業務運営全般の効率化、機構、組織の簡素化等の推進によって、昭和六十年年度に職員三十五万人体制を実現することを中心とする徹底した経営改善を実施することとするにとり、国は、このような国鉄自身自身の経営改善努力を前提として、国鉄の経営努力のみでは解決しがたい、いわゆる構造的問題を中心に債務のたな上げ等所要の行財政上の措置を講ずることとしており、このような国及び国鉄の対策を総合的に実施することにより、昭和六十年年度までに国鉄の健全経営の基盤を確立し、可及的速やかに収支均衡の実現を図ることといたしてお

第二に、国鉄の経営の再建のための措置の確実な実施を期するため、国鉄に経営改善計画を作成させ、毎事業年度その実施状況を検討させることとするにとり、その経営の再建の促進に関する監査を充実するため、国鉄の監査委員会の委員を一人増員することとしてあります。

もかかわらず、国鉄経営基盤確立のため、相変わらず財政収支の均衡を図ることを目標にしたもので、経営の減量、縮小を図り、そのために要員規模を大幅に削減し、地方交通線の廃止、輸送サービスの切り捨てを中心に行っているものであります。地域住民の生活路線を無視し、産業、経済の動脈として必要欠くことのできない唯一の足である、国鉄地方交通線約四千キロを国鉄経営から問答無用で切り離し、あるいは国鉄離れに拍車をかける運賃値上げに加えて、地方交通線にはさらに線区別特別運賃制度を導入するなど、利用者追いつきの反国民的な国鉄再建特別法案であることを指摘し、国民の足を守る立場から、強く法案の撤回を求めるものであります。(拍手)

本日、本案に対し、委員長より第一条に関する修正案を提出し、採決の結果、全会一致をもって、修正案のとおり修正議決すべきものと決した次第であります。

第四に、国鉄に対する援助措置の強化を図るため、昭和五十四年度末の債務のうち五兆五百九十億円の債務についてたな上げを行うとともに、たな上げされた債権に係る償還資金の無利子貸し付け及び利子補給を行うことができることとするほか、地方交通線に係る補助の規定を設ける等、国財政措置に関する規定を整備することとして

す。以上、御報告申し上げます。(拍手)

す。以上、御報告申し上げます。(拍手)

なお、本案に対し、七項目より成る附帯決議が付されました。

以上、御報告申し上げます。(拍手)

す。以上、御報告申し上げます。(拍手)

す。以上、御報告申し上げます。(拍手)

想でいくなら、地方交通線の果たす役割りも今後
きわめて重要になってくることは明白であります
が、総理の所見をお伺いしたいと思います。

わが党は、地方での都市集中化と過疎化現象が
同時並行的に進行する中で、地方公共交通の運営
がますます困難になりつつあることに注目をし、
地域住民の足を確保する責任は地方自治体にある
として、運輸交通に関する権限の一部を地方自治
体に移譲すること、県知事の権限で当該地方交通
の整備計画を民主的な組織で審議させ、必要な助
成は政府が行うなど、効率的な地域交通体系を策
定しながら、財政主導の国鉄経営から営業主導の
国鉄再建を図るべきだと政府に提言し、国鉄の地
方交通線だけではなく、それぞれの地域における
私鉄、バス、公共交通等を含め、地域における
交通を、地域住民の足として有機的に機能でき
る総合的な交通体系を確立させるため、かねてか
らその制度確立の提案をしてまいりましたが、昭
和五十三年十月、衆議院運輸委員会において、与
野党一致で地方陸上公共交通維持整備に関する件
を決議し、政府はその制度法制化に取り組むこと
を公式に約束しながら、いまだに決議を履行せ
ず、法制化しないことは、国会軽視もはなはだし
い行為であり、怠慢であると言わざるを得ませ
ん。(拍手)

運輸省の持つ権限の一部を地方に移譲すること
を拒んでいる運輸官僚の抵抗があるとすれば、な
らば、地方分権への新しい時代の否定する官僚
僚独善のそしりを免れません。総理並びに関係大
臣の御答弁をいただきたいのであります。

国鉄の再建対策は、これまで形骸化した古い独
立採算制の枠の中で国鉄経営を維持してきた国鉄
機構にあります。今日、モータリゼーションの急
速な進展など、社会的、経済的変動による輸送需
要の低下で、輸送コストの上昇や競合輸送秩序の
混乱もあって経営は悪化し、その維持は困難にな
る中で、国鉄が国民経済に寄与する機能を十分発
揮できるように、国の政策責任と国鉄経営責任を明
確にし、かつ、その費用区分を公正にすることに
従来、経営仕組みのもとで発生した構造的欠損

は、明らかに政府の責任であると言わざるを得ま
せん。国鉄再建への基本姿勢について、総理の率
直な所見をお伺いしたいと思います。(拍手)

国の基幹的輸送機関としての機能を果たしてい
くためには、国鉄、航空機、自動車、船舶等の他
の輸送機関との調整を図り、個々の特性に応じた
輸送分野を明らかにする長期的総合交通政策が必
要であります。昨年十二月二十九日決められた日
本国有鉄道再建についての閣議了解事項に言う
交通運輸政策の展開と、先般運輸政策審議会に諮
問した今後の総合交通政策とはいかなる関連によ
るものか、あわせて総理及び関係大臣の答弁を願
う次第であります。

国鉄新線建設の歴史は政治家介入の歴史でもあ
りました。地方路線建設や新幹線建設問題は、そ
の対応いかんによっては、将来国民に大きなツケ
が回ってくる同時に、国鉄経営赤字に拍車をか
けることになりかねません。

鉄道敷設法によって国鉄が経営する前提で、こ
れまで新線建設を鉄道建設公団に建設させてきた
したが、これからは地方鉄道業者や第三セクター
からの要求があれば新線建設が可能となっており、
特にA B線に類するものが無償譲渡を簡単に
行えることになれば、容易に政治路線が政治的思
惑で建設されることは、地域的流通体系が無視さ
れ、資源、資金の浪費につながるもので、われわ
れのとらざるどころであります。

総花的鉄道敷設法による予定線掲載別表の新線
建設をやめ、改めて地域の交通体系確立と国鉄輸
送改善に役立たせる新線を重点的に整備し、交通
体系上必要なものに対しては集中的に予算と技術
を投入すべきであります。

この法律案では、依然として政治路線建設の道
をたどるばかりか、拡大の危険すらあります。採
算のとれない新線建設及び新幹線建設と地方交通
線廃止の矛盾について、政府はいかなる見解を
持っているのか、伺いたしたいと思います。(拍手)

わが党は、国鉄が負担をしている公共割引につ
いてその負担区分を明確にすべきだと、政策
的割引については、その費用を政策責任者におい
て負担すべきであることを主張してまいりました

昭和五十五年四月十八日 衆議院会議録第十九号

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の趣旨説明に対する新盛辰雄君の質疑

た。政府は、国鉄経営再建のあり方の中で、公共
負担軽減対策を関係省庁間で早急に検討を進める
ことにしているが、これまで何らの改善も見られ
ず、いまだに本格的取り組みに至っていない
い。いまここに具体的処置を明らかにすべきでは
ないでしょうか。関係大臣の答弁を求めらるもので
あります。

次に、総合的な交通体系の確立を具体的に進め
るためには、現在、陸海空にわたり個々に進めら
れている各特別会計による整備計画について、こ
れを統合し、総合交通特別会計制度を創設して、
これを系統的に行うべきであると考え、総理
及び関係大臣の御所見をお伺いいたします。

国鉄の構造的欠損と言われる赤字債務の一部た
な上は、これまでの経済の中で当面政府の責任
で処理することになっていくが、総額五兆五百九
十九億円のたな上げは、五年据え置き、二十年間
元利均等償還の措置をとることになっていきます。
果たして将来にわたって国鉄は償還にたえ得るだ
ろうか。償還見通しについてどのような展望を
持っているのか、明らかにされたい。

また、大きな問題になっている国鉄共済年金
は、他の公的年金との比較においても異常な成熟
度を示しており、年金財源の安定化のために、成
立基盤を共有する共済組合年金制度の統合、一元
化など抜本的対策を講ずべきである。現在国鉄
財政に負担をかけている追加費用について当面処
置すべきであると思うが、関係大臣の御答弁をお
願いいたします。

国鉄財政悪化の要因は、損益勘定の収支均衡が
図れないこととあります。すなわち、輸送量と収
入の伸びが思うに任せない反面、工事費の調達す
べてが借入金に依存していることにより、毎年
一年一兆円を超える工事費は、新幹線など国家的観
点からしてその建設費は政府が出資すべきもので
あります。国鉄の老朽施設構造物の取りかえを初
め、在来線の輸送力増強につながる電化複線化、
線増強化、安全などの諸工事に力を入れるならば、
政府がその半額ぐらひは負担すべきものであると
思うのであります。

最近の国鉄施設の老朽化は、国鉄経営のネック

となり、安全性さえ疑われるまでになっていま
す。要員合理化を先行させ、機械化、近代化以前
の路盤強化の投資や、橋梁、隧道、軌道強化など
がおくれ、計画どおり進まなかったこと、借入金
と運賃値上げのみを頼りにした財政主導の国鉄経
営によるものであります。

加えて、新幹線建設などの圧迫もあって、収支
の不均衡が生じ、他の輸送機関におくれをとった
と言わざるを得ません。しかも、適正な業務量に
対する要員需給計画とは理解されない三十五万人
体制によって、輸送力増強が図れるわけはありま
せん。

国鉄の要員構成から見ても、年々退職者数は増大
をし、後補充は二分の一程度に抑えられ、五年間
で七万五千人削減されることは、熟練と経験が重
く見られる国鉄の職場では、労働力の質、量にお
いて、未熟練者との段差が大きなギャップとなっ
てあらわれ、養成補充のないまま、作業遂行にも
支障が出てくるし、人件費圧縮の単なる枠決めは、
安全性並びに輸送力の低下を招き、むしろ、国鉄
百年余の歴史の終えんに向かってむしろつ結果に
なることを警告するものであります。(拍手)

最後に、今次春闘の中で、公務委における調停
作業が難航し、成功しなかった模様であります
が、今後の事態取扱は、仲裁裁定移行を含めど
なるのか、政府の見解を承り、私の質問を終ら
るのであります。(拍手)

〔内閣総理大臣大平正芳君登壇〕
○内閣総理大臣(大平正芳君) 新盛さんの私に對
する御質問の第一は、国鉄再建の基本方針でござ
います。
これにつきまして、先ほど運輸大臣からこの
法案の趣旨説明で明らかにいたしてありますとお
り、基幹的な交通機関として機能してまいりまし
たけれども、五十四年度末におきまして、六兆円
に近い累積赤字を見込まなければならぬような事
態に立ち至っております。われわれといたしまし
ては、これまで何回も国鉄再建に努力をしてま
いったのでございますけれども、この再建策が実
らずに、今日の状況に立ち至っておりますことは、
大変残念でございます。

そこで、今回、この法律を通じまして、まず国鉄の経営の徹底的な合理化を図ることいたしました。それを前提といたしまして、国鉄の力だけでは解決しがたい構造的な問題を中心といたしまして、債務のたな上げ等、所要の行財政上の助成を行うことによつて、何とか再建の糸口を見つけたというところで、この法案を策定いたしました次第でございます。

それから第二の御質問は、地方の交通政策に対するお尋ねでございます。

まず、地方交通線の重要性をどう見ておるかという御質問でございますが、地方住民の生活、産業等から申しまして、地方交通線の重要性は政府もよく承知いたしておるところでございます。

したがって、今度の法律の提案に当たりましても、ただいかに国鉄の不採算線の整理というところに眼目を置いたのではなくて、これに代替するところの交通機関の整備状況というようなものも十分念頭に置き、かつ地方の公共団体等の意向も伺いながら、この処理に当たろうといたしておりますことは、法律案をお読みいただければ御理解いただけると思っております。

新盛さんは、さらにその場合、地方交通政策につきましても、地方公共団体あるいは知事に権限を移すべきでないかという御質問でございます。

地域における適切な交通対策の必要性と、これに関連しての地方公共団体の役割りの重要性につきましては、政府もよく承知いたしておるわけでございます。したがって、総合的な観点から、御指摘の点につきましては、十分今後検討してまいりたいと考えております。

それから第三の問題は、今次のストライキに関連いたしまして、賃金決定に政府が介入したり、あるいは第三者機関の機能がいま発揮できない状態になっておるが、これをどう処理するのかという御質問でございます。

により、その解決が目指されておるところでございますが、政府は、終始これに介入いたしておりませんし、今後も介入するつもりはございません。

ただ、政府としては、一日も早く公労委がその機能を発揮いたしまして、今回の賃金紛争が早急に処理されることを強く期待いたしておるところでございます。(拍手)

〔国務大臣竹下登君登壇〕
○国務大臣(竹下登君) 私に対する御質問は六つでございます。

まず、一つは、国鉄の公共負担の問題であります。

国鉄の実施しております運賃上の各種割引制度につきましては、国鉄財政の危機状況にかんがみまして、全般的な見直しの必要がございますことから、昨年末の閣議了解におきまして、運賃上の公共負担の軽減対策について、関係省庁において検討を進め、早急に結論を得ることとして、これに基づいて所要の措置を講ずることとしていたしております。今後、この方針に沿って検討が進められることとなりますが、財政当局といたしまして、国鉄再建の重要性にかんがみ、関係省庁と十分協議してまいりたい、このように考えております。

次は、国鉄の公共性から、財政負担、なにかんが市町村納付金等も国が持つべきではないか、というところであります。

市町村納付金が国鉄経営上の負担となつておることは御指摘のとおりであります。特に地方交通線などの場合、国鉄が、地域の交通のため大幅な赤字経営に耐えながら、他方で市町村納付金も納付しなくてはならない事情になっておることは、確かに検討を要する問題の一つであります。

しかしながら、国におきましては、厳しい財政事情にもかかわらず、国鉄に対しましては、五十五年度予算において六千八百六億円という多額の助成を行っております。そこで、この上ま

らに市町村納付金を国が肩がわりするということは困難であるとお答えをせざるを得ない状態であります。

次に、陸上交通輸送関係についての特別会計制度等についての御言及がありました。

国鉄も含めた総合交通政策の推進の観点からいたしまして、五十五年度におきましては、五十四年度に引き続き、陸上公共輸送整備特別会計構想が政府部内で検討されてきたということは事実であります。

しかし、同構想につきましては、特別会計になじむか否か等の問題がありまして、結論から申しますと、これは見送りとなりました。

その一つは、自動車重量税の引き上げによる増収分を特定財源として、一般財源とあわせて地域公共輸送の維持整備のための歳出に充てるという構想であります。この税を特定財源として鉄道等の整備等に充当する理論的根拠、すなわち受益と負担との関係、これが必ずしも説得力がなかったという点が一点であります。

いま一つは、特別会計につきましては、御案内のとおり、財政法第十三条で「特定の歳入を以て特定の歳出に充て一般の歳入歳出と区分して経理する必要がある場合に限り」設置を認めることとする要件に該当するかどうか、これが第二の問題点であります。

そこで、これに対しましては、与党の税制改正大綱等におきましても、引き続き検討をすべし、こうなつておりますので、私も引き続き検討する課題であると考えております。

は、給付費の節約に工夫をこらしますとともに、年金財政基盤の安定化を図るための各種共済年金の統合を行うというののも一つの方法であるとは考えられます。しかし、三公社の共済組合と国家公務員等の共済組合を統合することにつきましては、公企体共済と国家公務員共済の給付内容の相違などをどのように調整していくか、あるいは統合による年金財政はどうなるか等、幅広い検討が必要であります。

そこで、このため、国鉄共済年金問題も含めまして、今後の共済年金制度のあり方の基本的諸問題につきまして御審議を願うための研究会、これを設けることとしております。この御意見を十分に参考にしながら、真剣にこれに取り組んでまいりたいと考えておるところであります。

次に、国鉄経営再建への財政当局の対応についての御質問であります。

国鉄自身のみならず徹底した経営合理化が肝要であります。昨年末の閣議了解においては、要員の削減、地方交通線の合理化等の経営改善措置を前提として、国鉄の経営努力のみでは解決しがたいいわゆる構造的な問題を中心に、過去債務のたな上げ等の行財政上の措置を講ずることといたしております。

五十五年度予算では、上記閣議了解に基づきまして、総額六千八百六億円の国鉄助成費を計上いたしました。一般歳出の伸び率をはるかに上回るものであります。

いずれにしても、国鉄の経営再建のためには、何よりも国鉄自身の徹底した合理化が肝要であります。国鉄労使の自己努力と協調によつて再建が軌道に乗ることを期待しております。財政当局としても、厳しい財政事情ではございますが、閣議了解の線に沿った助成を行うことにより国鉄の合理化を支援してまいります、このような考え方であります。

最後に、人員削減等についての、御意見を交えての御質問でありました。

先ほども申しましたように、国鉄自身の徹底した経営合理化が肝要であります。特に、国鉄の要員につきましては、昨年末の閣議了解において、経営の重点化、減量化によって、昭和六十年に職員三十五万人体制を実現する、このようになっております。

この三十五万人体制につきましては、経営の重点化、減量化の見地から、国鉄自身が再建の基本構想における前提として打ち出されたものでありまして、財政当局といたしまして、このことを尊重してまいりる考えであります。

このような要員削減措置を講じた後の国鉄の人員配置のあり方、当然、国鉄の経営ないし営業を最も効率的に遂行し得るよう適切に配慮される必要がある、このように考えております。

以上、六点をお答え申し上げます。(拍手)

〔国務大臣地崎三郎君登壇〕

○国務大臣(地崎三郎君) 国鉄の経営は財政主導型で行われているが、営業本位に改めるべきではないかという点でございますが、国鉄経営のあり方につきましては、国鉄をして今後とも国の基幹的輸送機関としての機能を果たさせるため、その経営の健全性を速やかに回復することが求められております。

この観点から国鉄は、都市間旅客輸送等、鉄道特性が発揮でき得る分野に経営を重点化し、その他の鉄道特性が発揮しがたい分野については、効率的な輸送体系を形成する観点から減量化対策を講ずることとし、とも実現をしいかなければならないものと考えているのであります。

五十三年十月、運輸委員会において決議された地方陸上公共交通の維持整備に関する件は、どのように進められるかという御質問でございますが、決議の趣旨は、モーターゼーションの進展等により経営が困難になっている地方のバス、鉄道等の維持整備を図ることといたしておるのであります。

この点については、従来から地方のバス、鉄道

に對し、所要の助成を行って、その維持整備を図っておるところであります。五十五年度予算においても所要の金額を計上しており、今後とも引き続きその充実に努めていく考えであります。

また、地域の交通計画についても、陸運局が中心となり、関係地方公共団体等の協力を得ながら策定するよう準備を進めてまいりたいと存じます。

省エネルギーや定住圏構想の推進の観点から、大量輸送機関としての鉄道の役割をもっと重視すべきではないかという御質問でございますが、鉄道は一般的には大量輸送機関としてエネルギー効率等の面ですぐれている点が多いわけでありまして、輸送量が著しく少ない場合においては、必ずしもすぐれているとは言えないのであります。

運輸省としましては、この点を考慮し、鉄道特性の発揮し得る都市間旅客輸送、大都市圏旅客輸送及び大量定形貨物輸送の分野を中心に、鉄道がその役割を果たしていくように、所要の施策を講じてまいりたいと考えておるわけでございませう。

国鉄の公共負担については、各政策責任官庁が負担すべきと思うがどうか、また、この問題について関係省庁間における検討はどうかという御質問でございますが、ただいま大蔵大臣からもお答え申し上げましたように、国鉄の公共負担問題については、昭和五十一年衆参運輸委員会において、政策実施部門が負担するように努力すべきであるとの御決議がございませう。五十二年六月には、国鉄運賃の各種割引制度に関する関係閣僚会議を開催し、また、五十三年八月及び五十四年八月には、予算の概算——負担の軽減対策について関係省庁において検討を進め、早急に結論を得ることとし、これに基づき所要の措置を講ずることといたしております。

今後は、この方針ののっとり早急に結論を得るよう努力する所存であり、近々関係省庁の担当

者による検討会議を設ける予定であり、そこでの検討結果を踏まえて適切に対処してまいりたいと考えております。

今回のなげられる国鉄の債務は償還できる見通しがあるかとのことであります。五十五年度予算では、五十一年度になげされた特定債務に、新たに五十四年度における累積債務の一部に相当する債務を加え、五兆五百九十九億円の過去債務について、いわゆるたな上げを行うこととしておりますが、その償還については、関連事業収入等の今後の増加の見通しから見て、十分可能であると考えております。

三十五万人体制は人件費を減らす単なる帳じり合わせのために行おうとしておられるかと考えるが、輸送力の増強等による業務量に応じた適正な要員需給計画に基づいて行おうべきではないかという御質問でございますが、三十五万人体制については、国鉄は、本法に基づいて新たな経営改善計画を策定するとしております。その前提として、輸送需要に適合した輸送力のあり方を総合的に勘案し、適正な定員規模として六十年三十五万人体制を決めたところであり、単なる帳じり合わせのために行おうとしておられるのではないかと御理解いただきたいと思います。

赤字ローカル線の廃止と赤字要因につながる新線建設の関係はどうか考えているか云々という御質問でございますが、新線の建設に当たりましては、既設の路線の扱いと同様の方針で臨むこととしております。輸送需要が少ない等、バス輸送への転換が望ましい路線については、第三セクター等国鉄以外の者が鉄道の運営を引き受けることが確認できた場合に限りて工事を継続することといたしたいと考えております。

なお、第三セクター等のための鉄道建設に当たっては、御指摘のような批判を受けることのないように建設の必要性について慎重に判断をしてまいりたいと存じます。

輸送需要を増加させるためには、国鉄在来線の

電化、複線化等の施設の整備を進めるべきではないかという御質問でございますが、国鉄の設備投資については、投資に伴う資本費の増加が経営圧迫要因となっている現状からすれば、極力これを圧縮する必要があり、電化、複線化等の施設整備に当たっては、輸送需要の動向、地域の開発状況等十分勘案をし、投資の効率性を慎重に行うてまいりたいと存じます。

国鉄経営の悪化は、借入金依存と運賃値上げによる客離れによるものであるから、経営再建のためには、輸送力増強のために必要な投資についてはどうかという御質問でございますが、もっと政府が助成すべきではないかということでありまして、国鉄経営悪化の主たる原因は、経費増に対応して適時適切な運賃改定を実施できなかったことと、経済、社会構造の変化に伴う輸送構造の変革に對して、国鉄自身が適切に対応し得なかつたこと等でありませう。

そのような観点から、国鉄の設備投資については、必要なものは今後行っていくかなければならぬわけですが、投資に伴う資本費の増加を減少させるために、設備投資は極力圧縮し、当面、現状程度の規模に抑制してまいりる所存でございます。

ただし、大都市における通勤、通学輸送の増強等社会的要請に基づき、企業採算を超えてなお実施しなければならぬ投資等については、今後とも負担軽減のための助成を行っていく方針であります。

〔国務大臣正示啓次郎君登壇〕

○国務大臣(正示啓次郎君) 総合交通体系につきましては、御質問にお答えいたします。昭和四十六年十二月に臨時総合交通問題閣僚協議会を設置いたしました。この協議会におきまして、政府の基本的な総合交通体系に関する方針を取りまとめまして、今日までこの基本方針に従って交通政策を推進してきたことは御承知のとおりでございます。

昭和五十五年四月十八日 衆議院會議録第十九号

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の趣旨説明に対する長田武士君の質疑

一一五二

この方針につきましては、現在も基本的にはこれそのまま適用して、差し支えないと考えておりますが、最近における資源エネルギー情勢等経済、社会情勢にかなりの変化が見られますので、右の方針に關して修正を要する点があるかどうか、現在、関係省庁に御検討を願つております。

運輸省におきましては、本年四月一日に運輸政策審議会に對しまして、長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向について諮問がなされたこと承知しております。したがって、これらの結果をいただきました段階で、新しい事態を踏まえまして新しい基本政策を確立したい、かように考へておることをお答え申し上げます。(拍手)

○議長(渡尾弘吉君) 長田武士君。

〔長田武士君登壇〕

○長田武士君 私は、公明党・国民会議を代表して、ただいま運輸大臣より趣旨説明がありました日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案について、総理並びに關係大臣に對し質問をいたします。

質問の第一は、今回の国鉄再建計画によつて、国鉄の経営の立て直しが本当に可能であるかどうか、その点であります。

国鉄が赤字に転落し、その再建が叫ばれてからすでに十七年を経過いたしております。その間、国鉄再建計画は実に四次にわたつて作成され、そのことごとくが目的を達成せず、瓦解していることは周知のとおりであります。

〔議長退席、副議長着席〕

第五次に相當する今回の再建計画も、これまでの計画と同様、目的を達せず破綻に終わるおそれがあるのではないかと思つております。

計画が瓦解した後、そこに残されたものは何であつたか。それは莫大な赤字と運賃値上げによる国民の負担増であり、利用者の国鉄離れ、交通サービスの低下でありました。まさに「汽車は出

ていく、赤字が残る」というのがこれまでの国鉄再建計画であつたと申せましょう。

今回、政府は、本法案に基づく再建計画によつて、六十年程度までに国鉄の収支均衡を図るとしてありますが、果たしてそれは可能でありましようか、総理の確信のほどをお尋ねいたします。

過去四回にわたる再建計画は、そのことごとくが計画の初期の段階で挫折し、破綻してしまつたわけでありまして、この計画破綻に對し、政府の責任が明確になっておりません。今回もその轍を繰り返すおそれを抱かざるを得ませんが、過去のこのような破綻に對し、政府はいかなる責任を感じておられるのか、総理の答弁を求めらるものであります。

次に、これまでの再建計画が破綻した原因と総合交通政策の關連についてお尋ねいたします。

計画破綻の原因の一つには、政府及び行政当局の、国鉄の役割があるいはその性格、位置づけについての明確な政策、また、他の交通機関との輸送分野の調整や交通資本の投資に対する整合性をどうすべきかという総合的な交通政策の欠如にあると指摘せざるを得ません。

それというのも、国鉄がモータリゼーションの急激な発展に對立できず輸送力を急激に低下させたのも、また、国鉄の近代化に必要な投資と適正な助成を怠つたのも、もとはといへば、政府並びに行政当局が総合的な交通政策、また、そうした視点からの対策が欠けていたからであります。そのため、従来の再建計画はいずれも对症下药的な域を出ず、その結果として、国鉄財政の改善はおろか、かえつて今日の莫大な赤字が生まれていたものであります。その意味から、国鉄財政を今日に至らしめた歴代政府と行政当局の責任はきわめて重大であります。

そこで、総理並びに運輸大臣及び経企庁長官にお尋ねいたします。

今回の再建案も総合交通政策的な視野に立つた再建案とは申せません。幸い、私どもが長い間提

案してまいりました総合交通政策の見直しも出てきているようでありまして、総合交通政策をいつごろまでに作成されるのか、また、今回の国鉄再建計画を、その策定をまつて改めて総合交通政策的視野から見直す考えはないのか、明確な御答弁を賜りたいのであります。

次に、政府の助成措置について、総理並びに大蔵大臣にお尋ねいたします。

過去十数年間、国鉄に對する国の助成措置は、再建計画が作成されるそのたびにネコの目のように変わり、一貫した施策がとられておりません。それは、あるときは利子補給の拡大、あるときは個別の助成金の拡大、またあるときは政府出資というぐあい、この間には全く整合性がなく、とうてい国民が納得できるものではありません。わが党は、国の助成のあり方について、出資、助成、利子補給の三つの柱を立て、その整合性を図りながら、しかも国鉄再建に對する政府の責任範囲を明確にすべきだと考えますが、総理の所見を伺いたないのであります。(拍手)

なかんずく、東北、上越両新幹線、青函トンネル等については、国鉄の経営責任とは分離した、より明確な政府の財政上の責任を明らかにすべきであると思つておりますが、あわせて答弁を求めらるものであります。

続いて、大蔵、運輸両大臣に伺います。

国鉄財政の悪化の要因の一つに、投資財源のほとんどを借入金に依存している点が挙げられます。国鉄が交通機関の中で独自のシェアを占めていた時代はともかく、今日では国鉄の人的、物的輸送シェアは、他の交通機関の充実によって極端に減少いたしております。しかし、省エネルギーの立場から再度国鉄の立場を見直す必要が出てくることも事実であり、特に人的輸送機関としての必要性は今日でも無視できません。そこには将来ともかなり大規模な投資が必要とされております。

ところが、この設備投資はほとんど借入金によつて賄われているため、五十四年度の長期債務残は十兆一千六百四十一億円に達し、その支払い利息は五十五年度で八千三百六十六億円の巨額に達しております。なお、このままでは、さらに昭和六十年に於ける長期債務は二十兆円を超えることが予想され、その支払い利息だけでも一兆数千億円もしくは二兆円に近いものが予測されるわけでありまして、したがって、現在の方法の延長線では、国鉄の財政悪化が緩和されるとはとも考えられないのであります。

投資に對する基本的方向は、利子補給とともに国鉄に對する政府の直接投資が必要ならずであります。道路には特定財源を充てて投資の拡大を図り、一方国鉄は借入れを基本とするようなことでは、輸送機関としてのシェアはますます自動車に偏り、国鉄への経営悪化要因にはね返ってくることは火を見るよりも明らかではありませんか。この問題に關し両大臣の所信を求めます。

同時に、施設整備のための工事費は借入金に依存すべき部分が大いいために、国鉄は全体の財政規模に制約され、安全性確保のための先行投資を減額せざるを得ず、将来の安全性が危険にさらされていくことは政府の重大な責任であると言わざるを得ません。

たとえば、国鉄の橋梁、トンネルなどの土木施設は、明治、大正、昭和の初期につくられたものであり、その老朽化は絶対に看過できない問題であります。すなわち、四十年から五十年の耐用年数を経過した橋梁は五二％、三十年から六十年を経過したトンネルは四三％となつており、最近この比率は急激にふえ、數理的に安全性の悪化を物語つております。そのため、国鉄は、全国二百五十カ所で行行運転を行つておるとささ指摘されておるわけでありまして、安全性を第一の使命とすべき交通機関が、その責任を財政上の理由によつて放棄しているこの事實は、厳しく糾弾されなくてはなりません。

この改修工事にかかる費用は、年間総工費約一

兆円のうち五千億円程度が必要とされていますが、現在は三千億円程度にとどまっていますから、安全性は財政上から後回しとされ、財政支出のあり方が適切でないことを証明して、政府の猛省を促すものであります。この点について、明確なる答弁を求めます。

次に、国鉄運賃の法定制緩和以降、毎年恒例化してある運賃値上げについて伺います。

国鉄運賃は、昭和四十九年からことしまで実に七年連続して値上げされ、特にわが党などの反対を押し切って運賃法定制緩和法案を成立させてからは、値上げは恒例化してしまつたのであります。そのため、家族旅行を計画しても、余りにも旅費が高いので計画を断念したという話や、値上がりする通学定期代が教育費負担の二重のおもしになっていくという声を多くの利用者から聞きます。こうした利用者の声は、運賃水準がもはや限界に近いことを示していると言わざるを得ません。

また、法定制緩和以降、国鉄は毎年のコスト上昇をそのまま自動的に運賃にはね返すというきわめて安易な姿勢をとっております。このような経営姿勢は、絶対に改めなければならないのであります。

いずれにせよ、わが党が法定制緩和法案に反対した際、その反対理由として掲げた利用者負担の増大、安易な国鉄の経営姿勢という弊害がすでにここに顕在化しつつあります。国鉄は、運賃水準の抑制によって利用者負担の軽減を図り、もって利用者の増加を図るべきであります。また、経営の合理化、近代化を促進する厳しい努力を国鉄に求めるためにも、運賃法定制のあり方を改めて見直す必要があると思つております。この点について運輸大臣の明確な答弁を求めますのであります。

次に、本法案の柱の一つである地方交通線対策について伺います。

地方交通線の赤字解消のために何らかの対策が

必要であると思つております。しかし、その場合、地域の国土的、風土的な特色、地域の産業振興、そして周辺の住民生活などを十分に考慮し、さらに、対策推進に当たっては、住民の合意を得るよう努めなければならぬのは当然であり、第三セクター方式、バス転換等だけではなく、国は責任を持つてその地域の総合的サービスのあり方を明示すべきであります。

ところが、本法案に示された地方交通線対策は、この点がきわめて不十分であります。かつまた、国鉄が転換もしくは廃止しようとする路線の選定基準は余りにも画一的で、地域の実情を考慮しているとは言えないのであります。また、転換後に生ずるであろう運行経費の赤字をどのようにするかという点についても非常にあいまいであります。

さらに、看過できない点は、地方交通線に線区別運賃を導入しようとしていることでもあります。転換後、現在より地域の交通サービスが向上するならばともかく、路線によっては、交通サービスが著しく低下するところも多分であると予測されます。したがって、現在より割り高な運賃を導入すれば、低質のサービスに割り高な運賃という経済原則に反した運賃制度が現出することになるのであります。

また、割り増し運賃は、利用者の負担を重くし、特に、負担能力の低い通学者、老人等に対する打撃は大きく、福祉の拡大が叫ばれている世論に逆行してまいります。さらに、都市周辺に比較して、現在よりも地域格差を一層拡大することに、これを容認することはできません。

運輸大臣、線区別運賃の導入は絶対に避けるべきであり、法案の中からこの点を削除すべきだと思つておりますが、この点のようにお考えか、しかと伺いたないのであります。

最後に、今回の政府の国鉄再建計画は、私が数点にわたって指摘したとおり、きわめて問題点の多い再建計画であります。また、その計画の裏づ

けとなる本法も同様であります。

私どもは、国鉄再建のため、今日まで多くの提言と努力を重ねてきたつもりでございます。私たちがから見ますと、本法案が成立しても国鉄再建は全く不可能であると考へます。政府の財政措置の方針、国鉄の企業努力の明文化等、国民に納得のいく再建案を改めて作成すべきであることをこの際強く要求いたしまして、私の質問を終わります。(拍手)

〔内閣総理大臣大平正芳君登壇〕
○内閣総理大臣(大平正芳君) 長田さんの第一の御質問は、今回の国鉄再建計画で、昭和六十年までに国鉄の収支均衡が図れるかという意味の御質問でございます。

国鉄は、今回の再建案にのっとりまして、経営の重点化、減量化、効率化、それから適時適切な運賃の改定等、経営の徹底した合理化をいたすことになっております。また、国鉄の力の及ばない構造的な問題につきましては、国家が助成することによってこれを埋めることにいたしております。六十年度までには健全経営の基盤は確立できるものと考へております。

第二番目の御質問は、過去の国鉄再建計画の破綻に対して、政府はどのように責任を感じておるかという御質問でございます。

御指摘のように、数次にわたりました国鉄の再建計画を立て、これを実施に移してまいりましたが、けれども、残念ながら、経済、社会状況の変化、輸送構造の急激な変化等によりまして、実りある結果を生むに至っていないことはなはだ残念でございます。

国鉄にとりましては、今回の再建計画は、その再建にとりまして、いわば最終の機会でもあると存じますので、政府といたしましては全力を挙げて国鉄再建に取り組みまして、その健全な体質を回復しなければならぬと考へております。

第三の問題でございますが、総合的な交通対策に対する国鉄の位置づけというものをどう考へて

おるかという御質問でございます。

この点につきましてはすでに運輸大臣からお答えがございましたように、国鉄の特性を生かしていかなければなりません。すなわち、その国鉄の特性は大量の輸送、定時の運行、それから安全性というようなものが生かされる交通領域、すなわち、都市間の旅客輸送、大都市圏の旅客輸送、それから大量定型貨物の輸送、そういう分野を中心にして、国鉄の役割りを総合交通体系の中で見直してまいらなければならないと考へております。

第四の御質問は、国鉄に対する国の助成措置を明確にするべきでないかということでございます。今度の再建計画におきまして、たびたび申し上げておりますように、経営の徹底した改善を前提といたしまして、国鉄の力の及ばないところ、構造的な問題に対する対応策を政府の助成によってやろうといたしておるわけでございます。そういう点につきましては、助成措置の限界というものを明らかにしてあるつもりでございます。私ども政府といたしましては、精いっぱい助成をこの再建措置において示したつもりでございます。これを通じて再建が緒につくことを期待いたしておるところでございます。(拍手)

〔国務大臣正示啓次郎君登壇〕
○国務大臣(正示啓次郎君) 長田議員の私に対する御質問で、総合交通政策をいつごろまでにつくられるか、端的な御質問でございますが、さつき新盛議員にもお答え申し上げましたように、四十六年十二月の関係閣僚会議で取りまとめました方針は、基本的には私どもは、いまも政府全体の方針として、これによって交通政策を進めることができると思つておりますが、問題は、資源エネルギー関係の非常な事情の変化がございますので、先ほども申し上げましたように、関係省庁に対しまして右の方針について再検討の要ありや否や、こういうことをいまお尋ねしておるところでございます。その線から、運輸省では本年四月一日

昭和五十五年四月十八日 衆議院會議録第十九号

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の趣旨説明に対する四ツ谷光子君の質疑
一五五四

に運輸政策審議会にお諮りになりまして、ただいまいろいろと運輸省自体のお考えをまとめておられるように承知をいたしておきます。

こういふふうにいたしましたして政府部内の御意見が出尽くしたところで、私どもとしてもできるだけ昨今の事態に即応した交通政策を確立したい、こういうことをごさいますので、はっきりといま時日を申し上げることができないのは大変残念だと思っております。(拍手)

〔国務大臣地崎宇三郎君登壇〕
○国務大臣(地崎宇三郎君) お答え申し上げます。

総合交通体系の御質問でございますが、国鉄再建対策と総合交通政策との関係については、今回の再建対策の中において、今後国鉄が経営の重点を置くべき分野は、都市間旅客輸送、大都市圏旅客輸送及び大量定型貨物輸送の分野であることとを明らかにしておき、この考え方は総合交通政策が策定される場合にも十分反映されていくものと考えておりますので、整合性は十分確保されるものと考えてらるるものでございます。

公共交通機関の優先的整備が社会的に要求されていることを考慮すれば、国鉄の資本勘定への助成、すなわち投資財源への助成を一層強化すべきではないかという御質問でございますが、国鉄の設備投資については、投資に伴う資本費の増加を減少させるためこれを極力圧縮し、当面現状程度の規模に抑制する必要があるが、このうち大都市における通勤、通学輸送の増強等、社会的要請に基づき、企業採算を超えてなお実施しなければならぬ投資については、今後とも負担軽減のための助成を行っていく方針であります。

安全性の問題の御質問でございますが、国鉄の設備投資については、安全対策の強化、老朽施設の取りかえ等の工事に重点を置いて、効率的な投資を行っていく必要があると考えております。

国の助成についても、現に階切保安施設整備費補助金あるいは防災事業費補助等、安全対策に係る投資には特に留意をして行っているところであります。

運賃法定制の御質問でございますが、この点につきましても、国鉄の経営状況は、本年度政府助成前約一兆五千億円の赤字、六千八百億円を超える巨額の助成を受け入れた後でも、九千億円に迫る欠損が見込まれるのであります。

このような国鉄の経営状態はきわめて深刻なる事態にありましますので、今後とも、国鉄自身の徹底した合理化、それを前提とする国の行財政上の支援に加え、利用者にも運賃改定などの形で負担を求めざるを得ないと考えております。

国鉄の置かれておられる厳しい競争市場にあって、適時適切な運賃改定を実施するためには、運賃改定に関する弾力化条項をぜひとも存続させる必要があると考えております。

地方交通線対策の特別運賃についての御質問でございますが、地方交通線特別運賃の導入については、地方交通線は駅の無人化等合理化に努めておるにもかかわらず、収支係数が四四五と、幹線に比べましてきわめて高いのであります。その損失は国鉄全体の約三〇%を占め、経営悪化の重大な一因となっております。加えて、最近の幹線の収益力は低下し、地方交通線の欠損を内部補助するだけの余力を持っていないのが現状でございます。

さらに、全国一律運賃制であることから、大都市部においては私鉄運賃と比べて相当高くなってきたこともある反面、地方の私鉄運賃と比較いたしますと二分の一程度となつておるので、運輸省としても、地方交通線について特別運賃を設定し、収支の改善を図るために必要な収入の確保を図っていかねばならないと考へております。

法案において廃止の対象となる特定地方交通線の選定基準については政令で定めることとしておりますが、この政令においては、単に輸送密度が少くないということのみ基準にするのではなくて、たとえ混雑時の輸送量が一定量以上である路線とか、豪雪のために相当期間交通不能となるような路線等、バス輸送に転換するというのが困難である路線については除外することを考へております。

また、特定地方交通線を廃止する場合に必要とするバス事業の運営につきましても、この欠損には、転換後相当一定期間政府が所要の助成を行うこととして、転換後のバス業者の経営の安定を図ることについていたしと存する次第であります。

なお、先ほど、新議員の御質問に対して、スト凍結解除の御質問がなかったことにつきまして私が触れましたので、この際、削除をさせていただきます。(拍手)

〔国務大臣竹下登君登壇〕
○国務大臣(竹下登君) お答えをいたします。

まず、東北、上越新幹線の赤字対策等については、東北、上越新幹線につきましては、開業当初は赤字が発生いたしますものの、いずれ運賃収入の増加によりまして中長期的には収支相償うものである、このように聞いております。

青函トンネルにつきましては、完成後の活用方法等につきましても、現在運輸省、国鉄等で検討が行われておると聞いております。したがって、財政当局といたしましては、今後関係当事者と協議してまいらる、このような基本的姿勢であります。

次が、投資財源の助成のことにお触れになりました。これは運輸大臣から、現状程度の規模でございますかと、そうした点についてのお答えがすでにごさいます。

私、財政当局といたしましては、ことしも千八百四十五億円、損益勘定、資本勘定を通じて助成金を計上しておるところであります。今後の助成のあり方、こういうことになりましたと、財政事情、国鉄の収支状況等を見ますならば、限られた財源による助成を損益の改善を中心として振り向けることもやむを得ないではなからうか、このよ

うに考へておるところであります。最後が、安全性の問題について御指摘がございました。これも運輸大臣からお答えがすでにごさいます。

国鉄の設備投資につきましては、安全対策の強化、老朽施設の取りかえ等の工事に重点を置いて、効率的な投資を行っていくべきであるというお考え方に私どもも沿って、対処したいと存じております。(拍手)

○副議長(岡田春夫君) 四ツ谷光子君。
〔四ツ谷光子君登壇〕
○四ツ谷光子君 私は、日本共産党・革新共同を代表して、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案について、総理並びに関係大臣に質問いたします。

最初に、私は、いま国民生活が公共料金主導の物価値上げによって重大な事態に追い込まれておるときに、政府がとるべき対策についてただしたいと思ひます。

大平内閣は、電力八社五・一%、大手ガス三社四・五%というところでもない大幅な値上げを認めてしましました。続いて、国鉄運賃、郵便料金、消費者米価などの公共料金を一斉に、大幅に引き上げようとしております。公共料金の値上げが引き金になって、狂乱物価の再来が始まっています。しかも、今回の公共料金の値上げによって、勤労者世帯の第一・五分位、すなわち最も低い所得者層は、消費支出に占める公共料金の割合が七八年の二〇%から八〇年の二三%へとふえ、高所得者層に比較してもずっと重くなつており、まさに弱者いじめの値上げであることがはつきりと示されています。(拍手)

今回の国鉄運賃値上げも、通学定期の上げ幅をひととき高くしていることに見られるように、家計を直撃する値上げそのものではありませんか。すでに狂乱物価の再来が始まっています。いまさらでも決して遅くはありません。国鉄運賃の値上

るに考へておるところであります。

最後に、安全性の問題について御指摘がございました。これも運輸大臣からお答えがすでにごさいます。

国鉄の設備投資につきましては、安全対策の強化、老朽施設の取りかえ等の工事に重点を置いて、効率的な投資を行っていくべきであるというお考え方に私どもも沿って、対処したいと存じております。(拍手)

○副議長(岡田春夫君) 四ツ谷光子君。
〔四ツ谷光子君登壇〕
○四ツ谷光子君 私は、日本共産党・革新共同を代表して、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案について、総理並びに関係大臣に質問いたします。

最初に、私は、いま国民生活が公共料金主導の物価値上げによって重大な事態に追い込まれておるときに、政府がとるべき対策についてただしたいと思ひます。

大平内閣は、電力八社五・一%、大手ガス三社四・五%というところでもない大幅な値上げを認めてしましました。続いて、国鉄運賃、郵便料金、消費者米価などの公共料金を一斉に、大幅に引き上げようとしております。公共料金の値上げが引き金になって、狂乱物価の再来が始まっています。しかも、今回の公共料金の値上げによって、勤労者世帯の第一・五分位、すなわち最も低い所得者層は、消費支出に占める公共料金の割合が七八年の二〇%から八〇年の二三%へとふえ、高所得者層に比較してもずっと重くなつており、まさに弱者いじめの値上げであることがはつきりと示されています。(拍手)

け計画の凍結を考へるべきであります。総理の御見解を求めます。(拍手)

さて、七七年末、わが党を除く自民、社会、公明、民社、新自由の五党が五法案の議了を合意することと急遽開会された第八十三臨時国会で、国鉄運賃法定制の自由化法が成立させられました。(発言する者あり)この財政法第三条を踏みにじる国鉄運賃法の改悪は、国会の権限を著しく狭め、頻繁な値上げが安易に繰り返されることに道を開いたではありませんか。(発言する者あり)その上、国民の国鉄離れに拍車がかげられ、国鉄の財政再建にも何ら役立たなかつたことが明らかになっていきます。国鉄運賃の自由化をやめ、直ちに法定制を復活すべきであります。総理の責任ある答弁を求めます。

次に、本法案の内容についてただしたいと思ひます。

政府は、本法案によって、国鉄労働者七万四千人を削減する三十五万人体制の実現などを目的とした経営改善計画の実施を国鉄に義務づけるとともに、地方交通線の撤去、バス転換や民営移管、さらに特別増し運賃制の導入などを進めようとしています。このような国民と労働者との犠牲を押しつける国鉄再建で、真の国民本位の再建ができるかどうか、大きな疑問であります。

まず、私は、政府の再建対策が国鉄赤字の真の原因に目をふさぎ、その根本的打開策を回避していることについてただしたいと思ひます。

第一に、国鉄財政の破綻と自民党政治の責任についてお尋ねいたします。

国鉄経費の中の赤字負担額は七八年度で四千七百七十七億円、さらに特定債務の赤字が千七百五十九億円にも上り、同年度の国鉄赤字額の七五〇に相当いたします。これは、国鉄の設備投資資金を毎年莫大な借金で賄ってきた結果であります。特に、七三年の石油ショックで高度成長政策の破綻が明確になって以降も、借金に次ぐ借金で設備投資を拡大し、大企業のための不況対策に

国鉄を利用してきたことは重大です。また、国鉄の貨物赤字は、六六年以降の七七年までの十二年間に限って見ても三兆四千億円にも及び、赤字全体の七割を占めています。国鉄は、大企業には非常に安く、旅客には非常に高い仕組みになっていて、大企業本位の運賃体系をとり続け、自民党政府も、自動車に偏った輸送体系には手を付けず、陸上貨物輸送分野での国鉄の役割を高める対策を放置してきたことが、莫大な貨物赤字を生み出している原因であります。

国鉄財政の破局的状態をつくり出した自民党政治の責任は明白です。総理は、この重大な責任をどう受けとめておられるのでしょうか。真剣な反省がなされて当然だと私は思ひます。(拍手)

いま必要なことは、国鉄赤字を生み出す根源にメスを入れ、これまでの政府の基本方針そのものを根本的に転換することではないでしょうか。総理の明確な答弁を求めます。

第二に、政府の国鉄再建対策は、国民と国鉄労働者に対しては一方的に犠牲を強要しておきながら、国鉄経営に群がり、莫大な利益を得てきた真の受益者とも言べき大銀行、大企業には一片の負担も求めようとしていません。国鉄からの工事発注や資材購入で大もうけをしてきた建設会社や車両会社などの大企業と大銀行が保有している国鉄の鉄道債券は約三兆円にも達し、その利払い額も年間約二千億円にも上ります。

国鉄の再建のためということで運賃値上げや人減らし、合理化を進める一方で、大企業、大銀行には莫大な利益を確実に支払うということでは筋が通らないではありませんか。適正な負担を求め、当然であります。総理並びに運輸大臣の明確な答弁を求めます。(拍手)

第三は、国鉄経営にはびこる浪費の体質についてただしたいと思ひます。

国鉄のむだ遣いに対しては、わが党は、再三にわたり事実を挙げて指摘し、その改善を厳しく要求してまいりました。ところが、つい最近も、貨

物基地への投資千百億円がむだ遣いされている事実がわが党の調査によって明らかにされるなど、一向に改められることもなく繰り返されていることはきわめて重大です。

この際、国鉄みずからが、国鉄経営にむだ遣いや見込み違いなどということでの安易な出費がないかどうか徹底的に調査し、その結果を国民に公表し、浪費の根絶を図る措置を直ちに実施するよう要求いたします。これは運輸省自身もその監督責任を問われている問題であります。運輸大臣の責任ある答弁を求めます。(拍手)

次に、本法案の最大のねらいの一つである地方交通線対策についてお尋ねいたします。

第一に、国鉄地方交通線は、過疎やモータリゼーションの進行、さらに国鉄みずからが進めたローカル線切り捨て政策のもとでも、鉄道の使命を終えたところか、地域住民の足として、全国津々浦々で毎日二百万人もの人が利用している重要な公共交通機関であります。新幹線の一日平均利用人員三十三万九千人と比べてみても、その公共性の高さは歴然としております。

貨物輸送で見ても、地方交通線は、年間二百五十万トンもの物資を運んでおります。これを自動車輸送に転換したならば、五トントラックが延べ五十万台も必要となります。エネルギー節約の上でも重要な役割りを果たしていることは明白であります。

ところが政府は、地方交通線の大部分を廃止しようとするのです。これは、地方交通線が国民生活と地域経済に果たしている重要な役割りを正しく見据えていない何よりの証拠ではないでしょうか。総理の明快な答弁を求めます。(拍手)

第二に、地方交通線は、そもそも赤字が出ることを前提にして自民党政府みずからその建設や営業を決定してきたものであります。

ところが自民党政府は、地方交通線を維持するために当然必要な国の助成をほとんどやめてきたと見ています。最近十年間だけを見ても、地方交通

線で生じた赤字額に対しわずか十数%しか補償していないのであります。過疎やモータリゼーションの進行のために生じたローカル線の赤字は、国による必要な補償を行うとともに、かつてはローカル線赤字の相当部分が国鉄全体の収支で償われていたように、国鉄の経営、財政そのものを立て直すことによって、地方交通線は財政的にも維持していくことが十分に可能であります。

これまでわが国の交通投資は、大企業の世界一の高成長を支える重要な手段にされた太平洋ベルト地帯の大都市圏を拠点とする都市間輸送の整備に集中されてきました。

いまこそ国鉄本来の使命に立ち返り、地方交通こそ今後積極的に整備すべき分野として位置づけ、国土の均衡ある発展に国鉄を役立たせるようにする必要がありますと思ひますが、総理のお考えはいかがでしょうか。(拍手)

最後に、全国各地で沸き上がっている国鉄ローカル線廃止反対の声が総理には聞こえますか。関係地方自治体もこぞって反対しているではありませんか。見切り発車条項まで設けて廃止を強行するようなことは絶対に許されません。本法案は、速やかに撤回することを要求いたします。

国鉄を真に国民本位に再建する方向は、わが党が繰り返し提案してきましたように、基礎施設の建設、改良費などは国が出資し、過去債務の計画的削減を国の責任で保障するなど、国の財政責任を明確にするともに、過剰な減価償却を適正化し、大企業本位の運賃体系の是正や浪費の根絶など、国鉄の財政制度を抜本的に民主化することであり、あわせて、陸上貨物輸送での国鉄の役割りを高めるなど、国民本位の輸送力増強政策への転換を図ることであり、

こうした方向こそが、国鉄を真に国民に奉仕する公共交通機関の根幹として発展させる道であることを改めて強調し、私の質問を終わります。(拍手)

○副議長(岡田善夫君) ただいまの四ツ谷光子君

昭和五十五年四月十八日 衆議院會議録第十九号

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の趣旨説明に対する四ツ谷光子君の質疑

の発言中、誤解を与える部分があったとの申し出があり、議長は、速記録を取り調べの上、適当な処置をとることといたします。

内閣総理大臣大平正芳君

〔内閣総理大臣大平正芳君登壇〕

○内閣総理大臣(大平正芳君) 四ツ谷さんの第一の御質問は、いま予定されておる国鉄運賃の値上げを撤回する考えはないかということでございます。

かねがね申し上げておりますように、政府としては、公共料金の改定に当たりましては、国民生活への影響を考慮して、その幅、時期等につきまして慎重に配慮してまいりましたつもりでございます。

今回の国鉄運賃の改定も、そういう考え方のもとに慎重検討を加えたところでございまして、平均五・一％という値上げでございますが、物価及び国民生活に大きな影響をもたらすものではないと判断いたしておりますので、国鉄の財政が今日のような状況にあることをも御考慮いただきまして、この程度の値上げは御理解をいただきたいものと考えております。

第二は、国鉄赤字の原因についてのお尋ねでございます。

国鉄の赤字を多額に招来した原因につきましては、いろいろ原因が考えられるわけでございまして、いろいろな原因があったと私どもは考えておりまして、経済社会の構造変化、それに伴う輸送構造の大きな変革に對しまして、国鉄経営自体が対応できなかつたところに大きな原因があるかと考えておるわけでございまして、そういう認識の上でございまして、今回の再建法案を案内いたしたわけでございまして、国鉄の徹底した経営合理化、刷新を前提といたす政府の助成も加えまして、今回の再建案によりまして、国鉄の健全な体質の回復に努めたいと考えておるわけでございまして。

第三の問題は、国鉄の債務の利払いの減免につ

いてのお尋ねでございます。そのために、鉄道債券の利払いの減免を行うべきではないかという御質問でございますが、政府としては、御案内のように、いろいろな手だてを講じておるわけでございまして。

国鉄の利子負担の軽減につきましては、工事費補助金等の借入金利子に対する助成も行っておりますし、企業の採算を超えて実施しなければならぬような投資についての助成も考えておるわけでございまして、五十一年度以来の値上げ措置を講じておることも御承知のとおりでございます。それぞれ債務につきまして、いろいろな措置を講じて、これを埋めておるのでございまして、鉄道債券の利払いという形においてこれを処理するという考えは持っておりません。

地方交通政策についてのお尋ねでございます。交通体系のあり方につきましては、それぞれ交通機関の特性に応じて効率的なものを考えていかねければならぬことは御指摘のとおりでございます。

国鉄の地方交通線は、先ほどもお答え申し上げましたように、鉄道としての特性を発揮することが困難となつておる路線でありますので、法案におきましては、地方交通線のうち、鉄道による輸送にかえてバスによる輸送を行うことが適当であるという路線については、バス輸送、または第三セクターによる鉄道輸送に転換を図ることが適当と思われるものについては、そういう方法をとるといふようなことを考えながら、この対応策を講じておるところでございます。もとより地方公共団体等の御意見も十分承りながら、この処理に当たつてもございまして。

このようにいたしまして、国民経済的に見まして、地域における効率的な輸送の確保が行われるような配慮も根底に置きまして考えております。ことに御理解をお願いいたしたいと思つたのでござ

います。

ほかのことは運輸大臣からお答えいたします。(拍手)

〔國務大臣地崎宇三郎君登壇〕

○國務大臣(地崎宇三郎君) お答えいたします。運賃法定制の緩和のお話でございましたが、国鉄の経営状況は、先ほども長田議員に申し上げましたが、政府の助成前で約一兆五千億の赤字、そして六千億からの巨額の助成をいたしまして、さらに九千億円の赤字になるわけであります。累積赤字は六兆四千億を考えられるわけであります。

このように、国鉄の経営状態がきわめて深刻な事態でありますので、今後とも国鉄自身の徹底した合理化、これを前提として国の行財政上の支援に加えて、利用者にもある程度運賃負担をしていただくたい、こういう考え方でございまして。

現在の国鉄は、独占的な交通機関ではもうなくなりまして、現在、激しい競争市場の中で動かされておるわけでございまして、運賃改定を実施するためにも、運賃の改定に関する弾力条項はぜひ存続をさせていただきたいと存するのであります。

なお、これまでの運賃改定の結果について見ますと、若干の利用減はございましたけれども、大体所期の効果は上がつておるのが実績でございます。

次に、国鉄は大量の鉄道債券を発行してという問題は、いま総理からお答えがございましたので、省略をさせていただきます。国鉄の赤字の原因について、多額のむだ遣いがあるという御指摘でございますが、国鉄の設備投資の効率化については、毎年九千億円の赤字を出しておる現状から考えまして、その経営状況のもとで設備投資は極力抑制をしなければなりません。必要な投資については、資金の効率的な使用を図っていくことが必要であると考えられますが、今後とも厳しく国鉄を指導、監督してまいり

たいと考えております。

なお、国鉄の監督体制については、国鉄はみずから監督局を設け、内部監査を行うこととしておるとともに、運輸大臣がその委員を任命して、任命した監査委員会によって国鉄の業務の監査を行わしておるところでありまして、監査委員会は毎年事業年度の結果を監査報告として広く国民に公開しているものであります。

さらに、この法案に基づく新たな経営改善措置の確実な実施を期するために、この法案により監査委員を一名増員し、監査体制の充実強化を図つてまいりたいと存する次第であります。

国鉄の地方交通線対策の内容で御質問でございますが、国鉄の営業路線は二万二千キロでございます。その中の幹線は一万三千キロ、地方線が九千キロでございますが、幹線の収支係数は一三・五、地方線の収支係数は四四・五でございます。

この地方線を、駅の無人化あるいはいろいろな対策を講じておるのであります。過疎化、モータリゼーションの変化、このようなことで、いかに鉄道の特性を発揮しようとしても、収支相伴わないのが現状でございます。

したがって、この廃止予定路線については、政令において決められるべきものであります。これを決める際に、地方の自治体あるいは国鉄、国等の参加いたしました協議会をつくりまして、十分地元の見解を反映して、そして将来話し合いがつかましたら転換をしたい。しかしながら、絶対に足を奪うというところは考えておりません。必ず代替の輸送機関を確保するという方針でございますので、ぜひ御理解を賜りたいと思つたのであります。(拍手)

○副議長(岡田春夫君) これにて質疑は終了いたしました。

○副議長(岡田春夫君) 本日は、これにて散会いたします。

たします。

午後二時五十六分散会

出席國務大臣

内閣總理大臣 大平 正芳君
 大藏大臣 竹下 登君
 農林水産大臣 武藤 嘉文君
 運輸大臣 地崎宇三郎君
 郵政大臣 大西 正男君
 國務大臣 小淵 惠三君
 國務大臣 正原啓次郎君

出席政府委員

運輸省鉄道監督 山地 進君
 局長

○朗読を省略した議長の報告

(議決通知)

一、昨十七日、本院は日本放送協会経営委員会委員に阿部英一君、佐方信博君、田中眞一郎君、田村祐造君及び西村俊一君を任命することに同意した旨内閣に通知した。

(報告書及び文書受領)

一、昨十七日、内閣から次の報告書及び文書を受領した。
 農業基本法第六條第一項の規定に基づく昭和五十四年度農業の動向に関する年次報告
 農業基本法第七條の規定に基づく昭和五十五年度において講じようとする農業施策についての文書
 (常任委員辞任及び補欠選任)

一、昨十七日、議長において、次のとおり常任委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。
 内閣委員

辞任 補欠
 上草 義輝君 高橋 辰夫君
 河本 敏夫君 山下 徳夫君

昭和五十五年四月十八日 衆議院会議録第十九号

文教委員

田名部匡省君

塚本 三郎君

高橋 辰夫君

吹田 愷君

山下 徳夫君

小沢 貞孝君

浦野 休興君

狩野 明男君

河本 敏夫君

近藤 元次君

農林水産委員

近藤 元次君

神田 厚君

小澤 深君

永末 英一君

神田 厚君

永末 英一君

永末 英一君

山田 英一君

神田 厚君

春田 重昭君

永末 英一君

神田 厚君

永末 英一君

永末 英一君

永末 英一君

永末 英一君

永末 英一君

永末 英一君

永末 英一君

永末 英一君

永末 英一君

永末 英一君

永末 英一君

吹田 愷君

小沢 貞孝君

上草 義輝君

田名部匡省君

河本 敏夫君

塚本 三郎君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

河本 敏夫君

中村喜四郎君

中村 弘海君

綿貫 民輔君

石川 要三君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

大石 千八君

中村正三郎君

大石 千八君

石川 要三君

綿貫 民輔君

中村 弘海君

海部 俊樹君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

中村喜四郎君

め、日本国とハンガリー人民共和国との間の条約の締結について承認を求めらるるの件

所得に対する租税に関する二重課税の回避のため、日本国とポーランド人民共和国との間の条約の締結について承認を求めらるるの件

特許手続上の微生物の寄託の国際的承認に関するブダペスト条約の締結について承認を求めらるるの件

絶滅のおそれのある野生動物の種の国際取引に関する条約の締結について承認を求めらるるの件

絶滅のおそれのある野生動物の種の国際取引に関する条約第11条3(a)の改正の受諾について承認を求めらるるの件

所得に対する租税に関する二重課税の回避のため、日本国とイタリア共和国との間の条約を改正する議定書の締結について承認を求めらるるの件

所得に対する租税に関する二重課税の回避及び脱税の防止のための日本とグレート・ブリテン及び北アイルランド連合王国との間の条約を改正する議定書の締結について承認を求めらるるの件

所得に対する租税に関する二重課税の回避及び脱税の防止のための日本とフィリピン共和国との間の条約の締結について承認を求めらるるの件

公立義務教育諸学校の学級編制及び教職員定数の標準に関する法律等の一部を改正する法律案

郵政省設置法の一部を改正する法律案

右

昭和三十五年一月二十九日

内閣總理大臣 大平 正芳

郵政省設置法の一部を改正する法律案

郵政省設置法(昭和二十三年法律第二百四十四号)の一部を次のように改正する。

第五條第一項中「左の」を「次の」に、「簡易保険局」を「簡易保険局」に改め、「経理局」を削り、

「電気通信政策局」に改め、「経理局」を削り、

「簡易保険局」に改め、「経理局」を削り、

「電気通信政策局」に改め、「経理局」を削り、

「簡易保険局」に改め、「経理局」を削り、

「電気通信政策局」に改め、「経理局」を削り、

「簡易保険局」に改め、「経理局」を削り、

「電気通信政策局」に改め、「経理局」を削り、

「簡易保険局」に改め、「経理局」を削り、

「電気通信政策局」に改め、「経理局」を削り、

「簡易保険局」に改め、「経理局」を削り、

「電気通信政策局」に改め、「経理局」を削り、

「簡易保険局」に改め、「経理局」を削り、

「電気通信政策局」に改め、「経理局」を削り、

「簡易保険局」に改め、「経理局」を削り、

「電気通信政策局」に改め、「経理局」を削り、

「簡易保険局」に改め、「経理局」を削り、

「電気通信政策局」に改め、「経理局」を削り、

「簡易保険局」に改め、「経理局」を削り、

「電気通信政策局」に改め、「経理局」を削り、

朗読を省略した議長の報告

郵政省設置法の一部を改正する法律案及び同報告書

昭和五十五年四月十八日 衆議院會議録第十九号 郵政省設置法の一部を改正する法律案及び同報告書

同条第二項中「資材部」を「経理部、資材部」に改める。

第六条第一項中「左に」を「次に」に、同項第十号の六中「行なう」を「行う」に改め、同項第十一号(中)「基く」を「基づく」に改め、同号を同項第十一号の二とし、同項第十号の六の次に次の一号を加える。

- 十一 郵政省の所掌事務に係る会計、財務及び統計に関し、次に掲げる事務を処理すること。
 - (一) 各部署の準備した予算案の取りまとめをする。
 - (二) 各部署の事業又は業務計画案に基づく予算の実行計画を作成し、及び実施すること。
 - (三) 郵政省所管の各会計の会計及び財務に関する法令及び手続に関すること。
 - (四) 郵政事業特別会計の一切の決算をすること。
 - (五) 郵政省所管の各会計の決算の取りまとめをする。
 - (六) 郵政事業特別会計の収入及び支出の調定及び出納をすること。
 - (七) 郵政事業特別会計の収入及び支出並びに資産及び負債の事業別分計をすること。
 - (八) 郵政事業特別会計制度に関する研究をすること。
 - (九) 郵政事業特別会計の原簿計算をすること。
 - (十) 資金を統制し、管理し、及び調達すること。
 - (十一) 各部署の支出負担行為の計画の取りまとめをすること。
 - (十二) 支払計画を設定し、及びこれを各部署に通知すること。
 - (十三) 契約の締結、収入及び支出の決定並びに資金、物品その他財産の管理及び保管の責任を有する職員に対して、会計監査をする

こと並びに郵政省の総原簿又は補助簿への仕訳記入の確認をすること。

(四) 会計及び財務に関する統計を作成し、並びに郵政省の所掌事務の統計に関する基本計画を作成すること。

(五) 郵便、郵便為替及び郵便振替の原簿計算をし、及び料金の合理化の研究をすること。

(六) 固定資産の記録を保存すること。

(七) 広告業務に関する手続の基本を定めること。

(八) (一)から(七)までに掲げるもののほか、会計、財務及び統計に関し、郵政省の権限として法令の定める事項で、他の部署の所掌とされない事項を処理すること。

第六条第一項第十二号の二から第十二号の五までを削り、同項第十六号中「基く」を「基づく」に改め、同条第三項中「但し」を削り、同項を同条第四項とし、同条第二項中「前項第十一号」を「第一項第十一号の二」に改め、同項第十一号を「第一項第十一号の二」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 経理部においては、前項第十一号に掲げる事務及び同項第十三号から第十七号までに掲げる事務(同項第十一号に掲げる事務に係るものに限る。)をつかさどる。

第十一条を削り、第十条の三中「左に」を「次に」に改め、同条第一号中「但し」を「ただし」に改め、同条第九号中「但し、大臣官房」を「ただし、電気通信政策局」に改め、同条を第十一号とする。

第十条の二を第十条の三とし、第十条の次に次の一条を加える。

(電気通信政策局の事務)
第十条の二 電気通信政策局においては、次に掲げる事務をつかさどる。ただし、電波監理局所掌のものを除く。

一 電気通信の規律に関する政策の企画、立案及び推進に関すること。

二 電気通信を規律し、及び監督すること。

三 国際電気通信の管理に関する国際的取決め及び国際電気通信連合その他の機関との連絡に関すること。

四 日本電信電話公社及び日本電信電話公社共済組合並びに国際電信電話株式会社を監督すること。

五 公共企業体等労働委員会に対する調停及び仲裁の請求に関すること。ただし、日本電信電話公社に関するものに限る。

六 電気通信政策局の所掌事務に関する法令を立案し、及び実施すること。

七 電気通信政策局の所掌事務に関する事務取扱方法を制定し、及び実施すること。

八 電気通信政策局の所掌事務に関する研究及び調査をし、又はこれを部外の研究機関に委託すること。

九 所部の職員の需要及び採用に関する計画案を作成すること。

十 所部の職員を訓練すること。

十一 電気通信政策局の所掌事務に関する予算案を準備し、及び成立予算に基づく業務計画を実施すること。

十二 電気通信政策局の所掌事務に関する周知を行い、及び統計を作成すること。

十三 前各号に掲げるもののほか、電気通信に関し、郵政省の権限として法令の定める事項を処理すること。

十四 前各号の事務に附帯すること。

第十二条第三項中「第六条第一項第十二号の二から第十二号の四まで」を「第十条の三」に改め、「第十二号の二から第十二号の四まで並びに」を削り、「第十二号の二まで」を「第十条の三まで」に改め、同条第五項中「外」を「ほか」に改め、「及び第十二号の二から第十二号の四まで」及び「第十条の三」を削る。

第十三条第六項中「第十条の二」を「第十条の三」に、「行なう」を「行う」に、「定」を「定め」に改める。

第二十一条第五項及び第六項を削り、同条第七項中「及び簡易保険局」を「簡易保険局及び電気通信政策局」に改め、同項を同条第五項とし、同条第八項を同条第六項とする。

附則

この法律は、昭和五十五年七月一日から施行する。

理由

電気通信行政の充実を図るため、大臣官房に置かれる電気通信監理官を廃止し、電気通信政策局を設置するとともに、経理局を大臣官房経理部に改組する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

郵政省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出)に関する報告書

一 議案の要旨及び目的

本案は、最近における電気通信行政の複雑化、高度化等に対処し、その一層の充実を図るため、郵政省の内部部局等の組織について所要の改正を行おうとするもので、その要旨は次のとおりである。

1 大臣官房電気通信監理官(二人)を廃止して、電気通信政策局を設置すること。

2 経理局を廃止して、大臣官房経理部を設置すること。

3 電気通信政策局に、次長一人を置くこと。

なお、施行期日は、昭和五十五年七月一日としている。

二 議案の可決理由

本案は、電気通信行政の充実を図るため、要当な措置と認め、これを可決すべきものと議決した次第である。

なお、別紙のとおり附帯決議を付することに

決した。
 三 本案施行に要する経費
 本案施行に要する経費として、約千五百六十万円が、昭和五十五年度一般会計予算に計上されている。
 右報告する。
 昭和五十五年四月十七日
 内閣委員長 木野 晴夫
 衆議院議長 灘尾 弘吉殿

〔別紙〕
 郵政省設置法の一部を改正する法律案に対する附帯決議
 情報通信事業が、今後の情報化社会における中核的役割を担い、国民経済の発展及び国民生活の質の向上等にとって不可欠の存在であり、かつ、その公共性が拡大する方向にあることにかんがみ、政府は、次の事項について適切な措置を講ずべきである。

- 一 国民経済の要請に即応し得るようにするため、総合的、かつ、合理的な電気通信事業の経営基盤の強化及び経営当事者の自主性の確立を図るとともに、同事業に従事する職員等に適切な労働条件が確保されるよう努めること。
- 二 情報通信事業が、国民の理解と納得の上に立つて、社会的責務を全うし得るよう、その事業運営について、国民各層の意見が反映する体制のあり方を検討するため、適正な構成による機関を速やかに設け、国民の負託にこたえる結論を得るよう努めること。

右
 農林水産省設置法の一部を改正する法律案
 国会に提出する。
 昭和五十五年二月十九日
 内閣総理大臣 大平 正芳

昭和五十五年四月十八日 衆議院会議録第十九号

農林水産省設置法の一部を改正する法律案
 農林水産省設置法(昭和二十四年法律第五百五十三号)の一部を次のように改正する。
 第十七条第一項中「生糸検査所」を削る。
 第二十五条第一項第四号中「輸入に係る」を削り、同項に次の二号を加える。
 七 生糸(繭短繊維を含む。以下同じ。)に関する検査並びに生糸の検査に関する器具、機械その他の物件の検査及び鑑定
 八 生糸の検査及び貯蔵に関する調査研究並びに生糸の検査に関する講習及び技術上の指導
 第二十六条を削り、第二十六条の二を第二十六条とする。

附則

- 1 この法律は、昭和五十五年十月一日から施行する。
- 2 蚕糸業法(昭和二十年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。
 第十六条第一項中「生糸検査所」を削る。

理由

最近における生糸検査の業務量の減少にかんがみ、国の生糸検査に関する組織の合理化を行う等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

農林水産省設置法の一部を改正する法律案
 (内閣提出)に関する報告書

- 一 議案の要旨及び目的
 本案の主な内容は、次のとおりである。
 1 生糸検査の業務量の減少にかんがみ、行政改革の一環として、生糸検査所を整理し、その業務を農林規格検査所に吸収することとする。

- 2 農林規格検査所の所掌事務について、生糸検査関係業務を加えるとともに、飲食料品等に関する依頼検査の対象を輸入されたものに関する特別措置法案及び同報告書

農林水産省設置法の一部を改正する法律案及び同報告書
 農林水産省設置法の一部を改正する法律案及び同報告書
 農林水産省設置法の一部を改正する法律案及び同報告書

限定しないこととする。
 なお、施行期日は、昭和五十五年十月一日としている。
 二 議案の可決理由
 本案は、生糸検査の業務量の減少等にかんがみ、妥当な措置と認め、これを可決すべきものと議決した次第である。
 右報告する。
 昭和五十五年四月十八日
 内閣委員長 木野 晴夫
 衆議院議長 灘尾 弘吉殿

〔別紙〕
 明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案
 国会に提出する。
 昭和五十五年二月五日
 内閣総理大臣 大平 正芳

明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案
 国会に提出する。
 昭和五十五年二月五日
 内閣総理大臣 大平 正芳

〔目的〕

第一条 この法律は、飛鳥地方の遺跡等の歴史的文化的遺産がその周囲の環境と一体をなして、我が国の律令国家体制が初めて形成された時代における政治及び文化の中心のな地域であったことをしのびせる歴史的風土が、明日香村の全域にわたって良好に維持されていることにかんがみ、かつ、その歴史的風土の保存が国民の我が国の歴史に対する認識を深め、国を愛する心の涵養に資するものであることに配慮し、住民の理解と協力の下にこれを保存するため、古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法(昭和四十一年法律第一号)の特例及び国等において講ずべき特別の措置を定めることを目的とする。

第一条 この法律は、飛鳥地方の遺跡等の歴史的文化的遺産がその周囲の環境と一体をなして、我が国の律令国家体制が初めて形成された時代における政治及び文化の中心のな地域であったことをしのびせる歴史的風土が、明日香村の全域にわたって良好に維持されていることにかんがみ、かつ、その歴史的風土の保存が国民の我が国の歴史に対する認識を深め、国を愛する心の涵養に資するものであることに配慮し、住民の理解と協力の下にこれを保存するため、古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法(昭和四十一年法律第一号)の特例及び国等において講ずべき特別の措置を定めることを目的とする。

(明日香村歴史的風土保存計画)
 第二条 内閣総理大臣は、奈良県、明日香村(奈良県高市郡明日香村をいう。以下同じ。)及び歴史的風土審議会(古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法(以下「古都保存法」といふ。以下第十六条第一項の歴史的風土審議会をいう。以下同じ。)の意見を聴くとともに、関係行政機関の長に協議して、古都保存法第五条第一項の歴史的風土保存計画として、明日香村の区域の全部について、歴史的風土の保存に関する計画(以下「明日香村歴史的風土保存計画」といふ)を定めなければならない。

- 2 明日香村歴史的風土保存計画に定める事項は、次のとおりとする。
 一 第一種歴史的風土保存地区と第二種歴史的風土保存地区との区分の基準に関する事項
 二 第一種歴史的風土保存地区及び第二種歴史的風土保存地区内における行為の規制に関する事項
 三 歴史的風土の保存に配慮した土地利用に関する事項
 四 歴史的風土の保存に関連して必要とされる施設の整備に関する事項
 五 古都保存法第十一条の規定による土地の買入れに関する事項
 六 前各号に掲げるもののほか、歴史的風土の維持保存に関し特に必要と認められる事項

第三条 明日香村の区域については、明日香村歴史的風土保存計画に基づき、当該区域を区分して、都市計画に第一種歴史的風土保存地区及び

第一条 この法律は、飛鳥地方の遺跡等の歴史的文化的遺産がその周囲の環境と一体をなして、我が国の律令国家体制が初めて形成された時代における政治及び文化の中心のな地域であったことをしのびせる歴史的風土が、明日香村の全域にわたって良好に維持されていることにかんがみ、かつ、その歴史的風土の保存が国民の我が国の歴史に対する認識を深め、国を愛する心の涵養に資するものであることに配慮し、住民の理解と協力の下にこれを保存するため、古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法(昭和四十一年法律第一号)の特例及び国等において講ずべき特別の措置を定めることを目的とする。

昭和五十五年四月十八日 衆議院會議録第十九号 明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案及び同報告書

第二種歴史的風土保存地区を定めるものとする。

2 第一種歴史的風土保存地区は、歴史的風土の保存上必要な部分を構成していることにより、現状の変更を厳に抑制し、その状態において歴史的風土の維持保存を図るべき地域とし、第二種歴史的風土保存地区は、著しい現状の変更を抑制し、歴史的風土の維持保存を図るべき地域とする。

3 第一種歴史的風土保存地区及び第二種歴史的風土保存地区は、それぞれ古都保存法第七条の二後段の特別保存地区とする。
(明日香村整備基本方針等)

第四条 内閣総理大臣は、歴史的風土審議会の意見を聴くとともに、関係行政機関の長に協議して、明日香村における歴史的風土の保存と住民の生活との調和を図るため、明日香村における生活環境及び産業基盤の整備等に関する基本方針(以下「明日香村整備基本方針」という。)を定め、これを奈良県知事に示すものとする。

2 奈良県知事は、前項の規定により示された明日香村整備基本方針に基づき、明日香村の意見を聴いて、明日香村における生活環境及び産業基盤の整備等に関する計画を作成し、内閣総理大臣に承認の申請をすることができる。
3 前項に規定する計画に定める事項は、次のとおりとする。

- 一 道路の整備に関する事項
- 二 河川の整備に関する事項
- 三 下水道の整備に関する事項
- 四 都市公園の整備に関する事項
- 五 住宅の整備に関する事項
- 六 教育施設の整備に関する事項
- 七 厚生施設の整備に関する事項
- 八 消防施設の整備に関する事項
- 九 農地並びに農業用施設及び林業用施設の整備に関する事項
- 十 文化財の保護に関する事項

十一 前各号に掲げるもののほか、明日香村における生活環境及び産業基盤の整備その他歴史的風土の保存と調和が保たれる地域振興に関する事項で特に必要と認められるもの

4 内閣総理大臣は、第二項の規定により申請された計画が適当なものであると認められるときは、これを承認するものとする。この場合において、内閣総理大臣は、歴史的風土審議会の意見を聴くとともに、関係行政機関の長に協議しななければならない。
5 前三項の規定は、明日香村整備計画(前項の規定により承認を受けた第二項に規定する計画をいう。以下同じ。)の変更について準用する。
(特別の助成)

第五条 明日香村整備計画に基づいて、昭和五十五年度から昭和六十四年度までの各年度において明日香村が国又は奈良県から負担金又は補助金の交付を受けて行う事業(奈良県から負担金又は補助金の交付を受けて行うものにあつては、奈良県が負担し、又は補助するために要する費用の一部を国が負担し、又は補助するものに限る。)のうち、次に掲げる事業(災害復旧に係るもの、当該事業に係る経費の全額を国又は奈良県が負担するもの及び当該事業に係る経費を明日香村が負担しないものを除く。)で政令で定めるもの(以下「特定事業」という。)に係る経費に対する国の負担又は補助の割合(明日香村に対する負担又は補助のために奈良県が要する費用の一部を国が負担し、又は補助している場合にあつては、国の負担金又は補助金の当該特定事業に係る経費に対する割合)については、首都圏、近畿圏及び中部圏の近郊整備地帯等の整備のための国の財政上の特別措置に関する法律(昭和四十一年法律第百十四号)第五条の規定の例による。

- イ 道路
- ロ 下水道

ハ 都市公園
ニ 教育施設
ホ 厚生施設

一 農地並びに農業用施設及び林業用施設で政令で定めるもの
二 前号に掲げるもののほか、生活環境及び産業基盤の整備のために必要な事業で政令で定めるもの

2 前項の規定により通常の国の負担割合を超えて国が負担し、又は補助することとなる額の交付に關し必要な事項は、政令で定める。
(地方債についての配慮)

第六条 奈良県又は明日香村が明日香村整備計画に基づいて行う事業に要する経費に充てるために起こす地方債については、国は、奈良県又は明日香村の財政状況が許す限り起債できるよう、及び資金事情が許す限り資金運用部資金又は簡易生命保険及郵便年金特別会計の積立金をもつて引き受けるよう特別の配慮をするものとする。
(財政上及び技術上の配慮)

第七条 国は、前二条に定めるもののほか、明日香村整備計画が円滑に達成されるよう、財政上及び技術上の配慮をしなければならない。
(明日香村整備基金)

第八条 明日香村が、次に掲げる事業(特定事業を除く。)に要する経費の全部又は一部を支弁するため、地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第二百四十一条の基金として、明日香村整備基金を設ける場合には、国は、二十四億円を限度として、その財源に充てるために必要な資金の一部を明日香村に対して補助するものとする。

- 一 歴史的風土の保存を図るために行われる事業
- 二 土地の形質又は建築物その他の工作物の意匠、形態等を歴史的風土と調和させるために行われる事業

三 住民の生活の安定向上を図り、又は住民の利便を増進させるために行われる事業で歴史的風土の保存に關連して必要とされるもの
附則

(施行期日)
第一条 この法律は、公布の日から施行する。
(経過措置)

第二条 この法律の施行の際現に存する古都保存法第五条第一項の規定により決定された歴史的風土保存計画のうち、明日香村の区域に係る部分は、第二条第三項の規定による明日香村歴史的風土保存計画の公示の日以後その効力を失う。

第三条 この法律の施行の際現に存する古都保存法第四条第一項の規定による明日香村の区域の歴史的風土保存区域の指定は、第三条第一項の都市計画についての都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第二十条第一項の規定による告示の日(以下「告示の日」という。)以後その効力を失う。

2 前項に規定する明日香村の区域の歴史的風土保存区域に關しては、告示の日の前日まで、古都保存法第七条の規定を適用する。

第四条 この法律の施行の際現に存する古都保存法第六条第一項の規定により定められている明日香村の区域内の歴史的風土特別保存地区に關する都市計画は、告示の日の前日まで、なおその効力を有する。

第五条 告示の日前に示した古都保存法又はこれに基づき命令の規定に違反する行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

第六条 第五条の規定は、昭和五十五年度分の予算に係る国の負担金及び補助金から適用し、昭和五十四年度以前の年度分の予算に係る国の負担金及び補助金で、昭和五十五年度以後に繰り越されたものについては、なお従前の例による。
(地方交付税法の一部改正)

第七条 地方交付税法(昭和二十五年法律第二百

十一号)の一部を次のように改正する。
 第十四条の二第二号中「特別保存地区」の下に「(同法第七条の規定により、特別保存地区として同法の規定が適される地区を含む)」を加える。
 (古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法の一部改正)

第八条 古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法の一部を次のように改正する。
 第七条の次に次の一条を加える。
 (特別保存地区の特例)

第七条の二 第二条第一項の規定に基づき古都として定められた市町村のうち、当該市町村における歴史的風土がその区域の全部にわたつて良好に維持されており、特に、その区域の全部を第六条第一項の特別保存地区に相当する地区として都市計画に定めて保存する必要がある市町村については、別に法律で定めるところにより、第四条から前条までの規定の特例を設けることができる。この場合において、当該都市計画に定められた地区についてこの法律の規定(第四条から前条までの規定を除く。)の適用については、当該地区は、第六条第一項の特別保存地区とする。
 第八条第八項を同条第九項とし、同条第七項中「第五項前段」を「第六項前段」に「みずから行ない」を「自ら行ない」、「行なわせない」を「行なわせない」に、「行なう」を「行ない」、「行なわせない」を「行わない」に改め、同項を同条第八項とし、同条第四項から第六項までを一項ずつ繰り下げ、同条第三項中「第一項ただし書若しくは同項第七号又は前項」を「第一項又は第二項」に、「きかなければ」を「聴かなければ」に改め、同項を同条第四項とし、同条第二項の次に次の一項を加える。

3 前条の法律により、市町村の区域を区分して二以上の特別保存地区が定められたときは、前二項の政令は、その区分の目的に応じ

昭和五十五年四月十八日 衆議院会議録第十九号

てそれぞれ特別保存地区ごとに定めることができる。
 第十八条第二項中「第四項又は第五項前段」を「第五項又は第六項前段」に、「行なう」を「行ない」に改める。
 第二十条中「第八条第五項前段」を「第八条第六項前段」に改める。
 第二十一条第二号中「第八条第四項」を「第八条第五項」に、「附せられ」を「付せられ」に改める。

(首都圏、近畿圏及び中部圏の近郊整備地帯等の整備のための国の財政上の特別措置に関する法律の一部改正)

第九条 首都圏、近畿圏及び中部圏の近郊整備地帯等の整備のための国の財政上の特別措置に関する法律の一部を次のように改正する。
 第六条中第三項を第四項とし、第二項の次に次の一項を加える。
 3 特定事業で明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法(昭和五十五年法律第 号)第五条の規定の適用を受けるものに係る国の負担割合については、当該特定事業について前条の規定により算定した国の負担割合が同法同条の規定により算定した国の負担割合を超える場合には前条の規定を、超えない場合には同法同条の規定を適用する。
 (都市計画法の一部改正)

第十条 都市計画法の一部を次のように改正する。
 第八条第一項中第十五号を第十六号とし、第十一号から第十四号までを一号ずつ繰り下げ、第十号の次に次の一号を加える。
 十二 明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法(昭和五十五年法律第 号)第三条第一項の規定による第一種歴史的風土保存地区又は第二種歴史的風土保存地区

明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案及び同報告書

第十三条第三項中「第十五号」を「第十六号」に改める。
 第十五条第二項第二号中「第十二号」を「第十三号」に、「第十五号」を「第十六号」に、「第十一号」を「第十二号」に改める。
 (総理府設置法の一部改正)

第十一条 総理府設置法(昭和二十四年法律第百二十七号)の一部を次のように改正する。
 第六条第十六号の四の次に次の二号を加える。
 十六の五 古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法(昭和四十一年法律第一号)の施行に關すること。
 十六の六 明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法(昭和五十五年法律第 号)の施行に關すること。

第十五条第一項の表歴史的風土審議会の項中「(昭和四十一年法律第一号)」を「及び明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法」に、「行なう」を「行ない」に改める。
 (建設省設置法の一部改正)

第十二条 建設省設置法(昭和二十三年法律第百十三号)の一部を次のように改正する。
 第三条中第六号の八を第六号の九とし、第六号の四から第六号の七までを一号ずつ繰り下げ、第六号の三の次に次の一号を加える。
 六の四 明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法(昭和五十五年法律第 号)による第一種歴史的風土保存地区及び第二種歴史的風土保存地区内における歴史的風土の維持保存に關する事務を管理すること。
 第四条第三項中「第六号の六」を「第六号の七」に改め、同条第四項中「第六号の五」を「第六号の六」に、「第六号の七」を「第六号の八」に改める。

明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案及び同報告書

(自治省設置法の一部改正)
 第十三条 自治省設置法(昭和二十七年法律第二百六十一号)の一部を次のように改正する。
 第十二条第十八号の次に次の一号を加える。
 十八の二 明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法(昭和五十五年法律第 号)の規定により特定事業に係る経費に対する国の負担割合の引上率を算定し、及び通知すること。

理由
 明日香村において、住民の理解と協力の下に明日香村の特色ある歴史的風土を保存するため、国等において特別の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

一 議案の要旨及び目的
 本案は、明日香村の全域にわたつて我が国の律令国家体制が初めて形成された時代における政治及び文化の中心的地域であつたことをしのばせる歴史的風土が良好に維持されていることにかんがみ、住民の理解と協力の下にこれを保存するため、古都における歴史的風土の保存に關する特別措置法の特例及び国等において講ずべき特別の措置を定めようとするもので、その主な内容は次のとおりである。
 1 内閣総理大臣が定める明日香村歴史的風土保存計画に基づいて、奈良県知事は村の区域を区分して、都市計画に第一種歴史的風土保存地区及び第二種歴史的風土保存地区を定め、それぞれの地区に応じて、歴史的風土の保存を図ることとする。
 2 奈良県知事は、明日香村における生活環境及び産業基盤の整備等に関する計画を作成

明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案(内閣提出)に關する報告書

一一六一

昭和五十五年四月十八日 衆議院會議録第十九号 明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案及び同報告書

〔別紙〕

(一)は修正

し、内閣総理大臣に承認の申請をすることができるとする。この明日香村整備計画に基づき、明日香村が昭和五十五年度から昭和六十四年度までの各年度に国から負担金又は補助金の交付を受けて行う事業については、国は財政上特別の助成を行うこととし、更に、国は、地方債についての特別の配慮を行うとともに、財政上及び技術上の配慮を行うこととする。

3 明日香村が、歴史的風土の保存との関連において必要とされるきめ細かい施策を講ずるため、明日香村整備基金を設ける場合には、国は、二十四億円を限度として、その財源に充てるため必要な資金の一部を補助するものとする。

二 議案の修正議決理由

明日香村の歴史的風土を保存するため、全村の区域を第一種及び第二種歴史的風土保存地区に都市計画決定し、明日香村における生活環境の整備等について特別の配慮等を行うとする。本案の措置は、妥当なものと認めらるるが、なお、本案の目的については、前法である古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法の目的に照らし所要の修正を加えることの必要を認め、本案は、別紙のとおり修正議決すべきものと議決した次第である。

なお、本案に対し、別紙のとおり附帯決議を付することに決した。

三 本案施行に要する経費

昭和五十五年度一般会計予算(総理府所管)に明日香村整備のため基金造成に必要な経費として五億円が計上されている。

右報告する。

昭和五十五年四月十八日
建設委員長 北側 義一
衆議院議長 灘尾 弘吉殿

明治三十五年三月三十一日
第三種郵便物認可

第一条 この法律は、飛鳥地方の遺跡等の歴史的文化的遺産がその周囲の環境と一体をなして、我が国の律令国家体制が初めて形成された時代における政治及び文化の中心のな地域であつたことをしのばせる歴史的風土が、明日香村の全域にわたつて良好に維持されていることにかんがみ、かつ、その歴史的風土の保存が国民の我が国の歴史に対する認識を深め、国を愛する心の涵養に資するものであることに配慮し、住民の理解と協力の下にこれを保存するため、古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法(昭和四十一年法律第一号)の特例及び国等において講ずべき特別の措置を定めることを目的とする。

〔別紙〕
明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法案に対する附帯決議
政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

- 一 明日香村における文化財の保存については、特に地下に埋蔵されている文化財の保存とその活用の重要性にかんがみ、政府は実効ある措置を講ずること。
- 二 国及び奈良県は、明日香村歴史的風土保存計画、明日香村整備計画の策定に当たり、明日香村と十分協議するとともに、明日香村に対し住民の意見、要望の集約に努めるよう指導し、あわせて、明日香村の住民と、文化財保存の専門家の協力関係の発展に努めること。また、第一種、第二種歴史的風土保存地区の範囲及びその地区内における建築物、生業形態等に対する規制については、住民生活への影響を勘案し慎重に対処すること。

三 国は、明日香村整備基金については、将来著しい経済変動があつた場合には適切な配慮を行うこと。また、同基金による収入は住民の要望を反映して適正に使われるよう明日香村に対し指導、助言を行うこと。

四 国は、飛鳥保存財団の運営、事業等について、歴史的風土審議会の答申に基づく設立の主旨にてらし、一層適切に行われるよう指導、助言を十分に行うこと。

五 住民の理解をえて、歴史的風土の保存及び文化財保存の目的を達成するため、遺跡分布の学術調査及び緊急発掘調査を速やかに行い、よう政府は財政上、技術上及び体制上の十分な援助を行うこと。また、建築物の建築許可申請の簡略化、迅速化を図り、保存地区の土地買取り請求に対しては速やかに応じようよう指導すること。

六 国及び奈良県は、明日香村における歴史的風土の保存と民生の安定に果たす農業の重要な役割にかんがみ、明日香村の農業の振興、農村環境の整備のための施策について特段の配慮を払うこと。

七 国、奈良県、明日香村は、遺跡、遺構等に対して国民が史実に基づいた正しい理解を深め、明日香村を訪れる人々の、明日香村の歴史的風土及び文化財の保存に対する積極的な協力がえられることによつて、観光公害防止の効果があがるよう努力すること。

右決議する。

衆議院會議録第十二号(中正誤)

衆議院會議録第十五号(中正誤)
正
厚生年金等
厚生年金保険等

一 定價一〇〇円部
発行所 東京都港区虎ノ門二丁目二番四号
大蔵省印刷局
電話 東京 五三 四二二六代
〒107