

官報

昭和五十五年十一月四日

第九十三回 衆議院會議録 第十一号

昭和五十五年十一月四日(火曜日)

議事日程 第九号

昭和五十五年十一月四日

午後一時開議

- 第一 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案
(第九十二回国会、内閣提出)
第二 千九百八十年の食糧援助規約の締結について承認を求めるの件

○本日の会議に付した案件

議員請暇の件

- 日程第一 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案(第九十二回国会、内閣提出)
日程第二 千九百八十年の食糧援助規約の締結について承認を求めるの件
国家公務員共済組合法等の一部を改正する法律案(内閣提出)

公共企業体職員等共済組合法及び昭和四十二年

度以後における公共企業体職員等共済組合法に規定する共済組合が支給する年金の額の改正に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出)

午後一時五十分開議

○議長(福田一君) これより会議を開きます。

議員請暇の件

○議長(福田一君) 議員請暇の件につきお諮りいたします。

金子みつ君から、十一月七日より十七日まで十七日間、飛鳥田一雄君から、十一月八日より十七日まで十日間、河上民雄君から、十一月十日より十七日まで八日間、右いずれも海外旅行のため、請暇の申し出があります。これを許可するに御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○議長(福田一君) 御異議なしと認めます。よって、いずれも許可するに決しました。

日程第一 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案(第九十二回国会、内閣提出)

○議長(福田一君) 日程第一、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案を議題といたします。

委員長長の報告を求めます。運輸委員長小此木彦三郎君。

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案及び同報告書

〔本号末尾に掲載〕

〔小此木彦三郎君登壇〕

○小此木彦三郎君 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つきまして、運輸委員会における審査の経過及び結果を御報告申し上げます。

国鉄はこれまでわが国の基幹的交通機関としてその機能を果たしてまいりましたが、その累積赤字は昭和五十四年度末におきまして六兆円を超え、このまま推移すれば将来国民に巨額な負担を課することとなることは明らかであります。

このため、本案は、昭和五十四年十二月二十九日の「日本国有鉄道の再建について」の閣議了解に基づき、職員三十五万人体制の実現など経営改善計画の適切な実施、バス転換を含む地方交通線対策の推進及び債務のたな上げ等の国の援助措置の強化等、国鉄の経営の再建を促進するためとなるべき特別措置について定めようとするものであります。

まず、本案の主な内容について申し上げます。

第一に、国鉄経営の再建目標を、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することとし、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としております。

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とともに、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おります。

第三に、国鉄は、幹線鉄道を形成する営業線以外の営業線で、その運営の改善のために適切な措置を講じたとしても、なお収支の均衡を確保することが困難である地方交通線、及び地方交通線のうち鉄道による輸送にかえて一般バス運送事業による輸送を行うことが適当である特定地方交通線を、政令で定める基準によって選定し、運輸大臣の承認を受けるとともに都道府県知事に通知をす

ることとし、都道府県知事は、その意見を運輸大臣に申し出ることができることとしております。

また、特定地方交通線については、その転換について必要となる輸送の確保について、特定地方交通線対策協議会を設け、協議させることとする。とともに、協議開始後二年を経過し、協議が調わないことが明らかであると認められる場合には、国鉄は、当該特定地方交通線の廃止の許可を申請するものとしております。

第四に、地方交通線の貸し付け及び譲渡の道を開くこと等、地域における輸送の確保に配慮しつつ、バスまたは地方鉄道等への転換するための措置を講ずることとする。とともに、地方鉄道業者の申し出による国鉄新線の建設を行うことができる道を開く等の措置を定め、なお、地方交通線についての特別運賃の導入を規定しております。

第五に、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五兆五百九十九億円の債務についてたな上げを行うとともに、たな上げされた債務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、地方交通線対策として、特定地方交通線の転換の円滑な実施を図るための措置に要する費用、及び特定地方交通線の転換後の一般バス運送事業または地方鉄道事業の運営費用、並びに地方交通線の運営費用の補助を行うことができることとしたしております。

本案と関連する法律案が第九十一回国会に提出され、質疑を行ったのでありますが、解散のため審査未了となったので、本案が前特別国会の七月十七日に再び提出され、今国会に継続審査となったのであります。

本案につきましては、去る十月十四日塩川運輸大臣から提案理由の説明を聴取した後、審査に入り、長時間にわたり熱心、活発なる質疑が行われたほか、公聴会、現地調査、地方公聴会、参考人よりの意見聴取、内閣総理大臣に対する質疑等きわめて慎重な審査を行ったのであります。

昭和五十五年十一月四日 衆議院會議録第十一号 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案

一九六

かくて、去る十月二十四日、日本社会党久保三郎君から、バス輸送等への転換処置は、特定地方交通線対策協議会において結論を得てから行うこととするともに、新線建設、特別運賃の導入は取りやめる等と内容とする修正案が提出され、三十一日、同修正案及び自由民主党加藤六月君外三名から提出された法案成立のおくれに伴う所要措置を内容とする修正案並びに原案を一括して討論に付しましたところ、自由民主党及び新自由クラブは、自由民主党の修正案及び修正部分を除く原案に賛成、日本社会党の修正案に反対、日本社会党及び公明党・国民会議は、日本社会党の修正案に賛成、自由民主党の修正案及び原案に反対、民社党・国民連合及び日本共産党は、自由民主党及び日本社会党の修正案並びに原案に反対の意見が述べられました。

引き続き採決を行いましたところ、日本社会党提出の修正案は賛成少数をもって否決され、自由民主党提出の修正案及び修正部分を除く原案はいずれも賛成多数をもって可決され、本案は修正議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(福田一君) 討論の通告があります。順次これを許します。吉原米治君。

〔吉原米治君登壇〕

○吉原米治君 今日まで審議を進めてまい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

て、私は、日本社会党を代表し、そして、いま、全国で廃止が予定されている特定地方交通線を抱え、悩み、そして不安にさらされている多くの沿線利用者の立場から、強く政府原案に反対の意見を表明するものであります。(拍手)

反対理由の第一は、本法は「公共の福祉を増進する」という日本国有鉄道法の目的に反し、公共性を無視し、もっぱら経済的効率のみを追求し、そうでなくとも過疎に悩む地域住民の願いに耳を傾けようとせず、一方的に特定地方交通線の切り捨てによって、政府、国鉄の今日までの経営に対する無策、無責任ぶりを隠蔽しようとしているものであって、断じて容認できないものでございます。(拍手)

反対理由の第二は、国鉄経営のあり方に根本的なメスを加えようとする姿勢がうかがえないことであります。

すなわち、国鉄労使の努力ではいかんともしがたい構造的欠損に対する補てん策や、また、政府と国鉄の持つべき負担区分を依然として明確にしようとする考えがないことであります。たとえば、いま国鉄は十兆円を超える長期借入金を抱えておりますが、この中身はそのほとんどが新幹線建設などを含む先行投資に使われているものでありますから、政府がこれを肩がわりすれば、たちどころにその金利相当額約八千億の赤字は解消できるのであります。

第三は、本法案中、最も非民主的であると指摘

せざるを得ないいわゆる見切り発車条項であります。

地域交通の維持整備については、現下の急務であり、政府も、去る十月三日、省令を発し、地域における国鉄を含め総合交通体系はいかにあるべきかを検討し始めたばかりであります。その矢先に、一方的に、地域の動脈とも言える特定地方交通線を廃止して、その後始末を相談しようとするような対策協議会の持ち方は、まさに問答無用、超権力的な発想と言わざるを得ないのであります。(拍手)より広範囲な関係者の意見を聞き、その理解と納得の上でのやり方でない限り、対策協議会の運営すら円滑にいかないことは明らかであります。

反対理由の第四は、特別運賃制の導入であります。

すでに明らかになっておりますように、都市部と地方とは、民営交通との間に運賃格差が大きくなっていることは言うまでもありませんが、かと言って、地方交通線の運賃を引き上げれば、民営と比較して安い運賃が魅力の一つになって利用している老人、婦人、身障者、通学生など、俗に交通弱者と言われている利用客を逆に国鉄利用から追い出す結果となり、値上げどおりの増収は期待できず、賢明な再建策とは言えないのであります。むしろ都市部の国鉄の運賃を引き下げ調整することによって、乗客を国鉄側に誘導すべきが真の再建策であると判断するものであります。

第五は、政令基準が不明確であることであります。

審議の過程ではしばしば指摘してきたところでありますが、いまだに運輸省だけの案が提示されているにすぎませんし、またその運用も不明瞭であります。このままでは政府、国鉄当局に全く白紙委任せよと言われていると同じであります。とうてい容認できるものではありません。(拍手)

第六は、新線建設についてであります。

わが党は、国鉄の経営上あるいは地域交通体系整備のために必要な新線建設は当然国鉄の責任で建設すべきものだと考えておりますが、政府原案では、廃止しようとしている特定地方交通線以下の乗車密度しか見込まれない線区であっても、第三セクターなどで経営を引き受ける者があればこの建設工事を継続するといったしております。これは結果的にむだな投資となる可能性が強いばかりでなく、新たに政治路線の道を開くものであり、とうてい賛成することができないものであります。

以上が反対理由の主たる問題点であります。今日までローカル線の現地調査に各地に出かけてみましても、いま切り捨てが想定される特定地方交通線を抱えている沿線市町村では、せっかく計画をした定住圏構想やあるいは過疎対策などをどうするか、また、通学生などを初めとする交通弱者の足をどう守っていくのか、真剣に悩んでいる現状であります。

したが、いまして、政府原案が成立することによって与える影響は甚大であると同時に、事態の深刻さを憂慮いたしまして、わが党は、過日、修正案を提出したところであり、この修正案こそ、現実にマッチした、真に国鉄再建に役立つ建設的な修正案であると確信いたしているものであります。(拍手)

原案にこだわらず素直に見直し、もって基幹的公共交通としての国鉄の使命を全うされるよう強く要請するものであります。

政府、国鉄当局の猛省を促し、反対討論を終わります。(拍手)

○議長(福田一君) 関谷勝嗣君。

〔関谷勝嗣君登壇〕

○関谷勝嗣君 私は、自由民主党を代表し、たまた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つき、委員会の修正及び修正部分を除く原案に賛成の討論を行うものであります。

(拍手)

国鉄は、過去において国内輸送の大動脈として、国民生活の向上及び経済の発展に寄与してまいったのでありますが、経済の高度成長期を迎えた昭和三十年代から、自動車等の他の交通機関の発達によりその独占的地位は徐々に低下し、そのシェアは国鉄発足当時に比べ、旅客六〇%が二五%に、貨物五二%が一〇%と激減し、その独占的地位を喪失したのであります。

また、国鉄の経営は、昭和三十一年度から赤字に

転落して以来、たびたび再建計画を立てたにもかかわらず年々悪化の度合いを強め、特に最近数年間は八千億円ないし九千億円の赤字を計上し、本年度は一兆円以上の赤字が予測され、さらに六十年年度においては、退職金、年金の異分と東北、上越新幹線の開業後の赤字だけでも一兆円を超えることが予想されるのであります。まさに国鉄の経営は破産状態であり、民間企業で言えば、会社更生法適用の状態と言っても過言ではないと存じます。

私は、かかる状態に立ち至ったことは、国鉄に内在する種々の構造的な問題と、それに対する十分な認識及び対策が行われなかったところに大きな原因が存するところであり、今回の再建対策に基づく本案については、かかる構造的な問題に対する具体的対策が樹立されており、高く評価をいたすものであります。

まず、構造的な問題の第一として、産業構造の変化と相まって自動車の普及及び航空機の発達等、輸送構造の改革の問題があります。

ヨーロッパの鉄道におきましては、この問題に対処するため、バス転換を含むローカル線の廃止、人員の削減等、減量政策を早くから進めているのであります。その結果、イギリスの国鉄は、一九五五年すなわち昭和三十年に、営業キロ三万キロ、職員数五十六万三千人であったのが、一九七八年すなわち昭和五十三年には、営業キロにおいて一万七千キロ、職員数において二十四万人

と、それぞれ約半分に減少したのであります。これに對し、わが国鉄は、営業キロにおいて逆に新線建設によりキロ増加し、職員数はわずかに二万人しか減少しておらないのであります。その対策の遅延を示すものであります。

わが国におけるローカル線問題は、昭和四十三年の国鉄諮問委員会の意見書「ローカル線の輸送をいかにするか」においては、八十三線区二千六百キロは速やかに自動車輸送にゆだねるべき旨の勧告が行われ、次いで四十四年九月の閣議決定において地方閑散線の転換の促進の決定があり、さらに四十七年の「国鉄財政新再建対策要綱」においては、「地方閑散線は、五年以内に撤去する。ただし、地元が存続を希望する路線については、地方公共団体がその赤字額の三分の一を補助するものとし、国は地方公共団体の支出に應じ、その金額の一・五倍を支出する。」こととし、百二十五億円が予算化されたのでありますが、関係地方公共団体の同意が必要であるということになったため、この計画は進展せず今日に至っております。

昭和五十二年十月、衆議院運輸委員会は「国鉄再建の基本方向」を提言し、国鉄のあり方として、「都市間旅客輸送、大都市圏旅客輸送及び大量定額貨物輸送の分野を中心に企業の経営を行うとともに、その他の効率性の低い分野は他の輸送機関との関連において効率的な輸送体系を形成するための施策を講ずべきこと」を指摘し、これが

同年十二月の閣議了解となり、さらに五十四年十二月の閣議了解においては、「輸送需要が少なく、鉄道特性が発揮し難い分野については、輸送力、営業範囲の縮小等の減量施策を講ずる。」ことが打ち出され、地方交通線の転換措置の具体的内容が明記され、今回初めて法律案として本案が提案されたのであります。

今回の法律案は、五十四年一月の「国鉄ローカル線問題について」の運輸政策審議会の答申の内容に沿ったものでありますが、国民経済的観点に立って地域における効率的公共輸送サービスを確保しようとするもので、きわめて適切な措置であると賛意を表するものであります。

次に、減量政策としての要員削減の問題について申し上げます。

いままでの国鉄再建計画におきましては、昭和四十四年の第一次計画において六万人の削減、第二次の四十七年、四十八年における計画において十一万人の削減計画を立てたのでありますが、いづれも十分実効を上げ得ず、四万人の削減にとどまっております。

今回の再建対策は、昭和六十年までに七万四千人を削減し、三十五万人体制を実現しようというもので、この計画は、国鉄みずから作成した「国鉄再建の基本構想案」に基づいたものであり、これにより営業収入に対する一般件費の比率をおおむね五〇%としようとしていることは、国鉄経営の改善に大いに資するものと賛意を表

昭和五十五年十一月四日 衆議院會議録第十一号

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案

一九八

するものであります。国鉄再建は、まず国鉄みずからの努力によって行うべきことは言うまでもないところでありまして、労使一丸となつてこの三十五万人体制を實現することが、国鉄再建の第一歩であると存じます。

国鉄の構造的問題の第二は、国鉄の限界を超えた負担の問題であります。

国鉄は、言うまでもなく公共企業体でありまして、それは、公共性を持つとともに企業性を持つものであります。この公共性と企業性の問題が明確でないままに、国鉄が公共企業体として発足以來今日まで来ているところに構造的欠損問題が存すると思ひます。

国鉄が赤字に転落する前年である昭和三十八年に、国鉄諮問委員会は、その答申において、「国鉄は「企業性」を阻まれて来たが故に、その得べき「収益力」を発揮しないで来た。また同時に、「公共性」の名によって過大なる公共負担を負わされて来たが、それが今日の国鉄のある所以である。」と述べているのであります。

現在、この問題は、国鉄の負担の限界を超える構造的欠損の問題と指摘され、さきに述べた運輸委員会の「国鉄再建の基本方向」の提言においても、「公的助成を含む所要の対策を講ずべきこと」が提唱され、五十二年の閣議了解はこれをそのまま継承し、さらに五十四年の閣議了解において「国鉄のいわゆる構造的欠損等に対し、行財政上の措置を講ずる」旨の決定が行われたのであ

ります。

本案は、これに基づき過去債務のたな上げを行うとともに、地方交通線の転換対策のための助成等を規定しているもので、まことに時宜を得た適切なものと賛意を表するものであります。

しかしながら、国鉄経営の改善のためには、運賃上の公共割引、退職金、年金問題の抜本的対策等、国鉄のみではいかんともしがたい問題が残存いたしておりますので、政府においては、可及的速やかにその具体的施策を講ずることを強く要望するものであります。

最後に、昭和六十年年度において国鉄の経営の健全性を確保するための基盤を確立し、引き続き事業の収支の回復を図ろうとする国鉄経営の再建の目標は、国鉄経営の現状に沿った適切なものとして存じますが、この目標達成のためには、ドルショック、石油ショック等幾多の難局を乗り越えた民間企業、たとえば大幅な施設及び人員の削減によつて不況の脱出を図つた造船企業等のような企業努力を、国鉄労使は一体となつて行わなければならないと立って、国鉄の限界を超えるものについては、国の助成及び地方公共団体の支援、さらには国民の国鉄の現状に対する深い理解と協力によつて、国鉄の経営再建が達せられんことを心から切望いたし、私の賛成討論を終わるものであります。(拍手)

○議長(福田一君) 三浦久君。

(三浦久君登壇)

○三浦久君 私は、日本共産党を代表して、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案に対し、反対の討論を行うものであります。(拍手)

まず最初に、私は、今日の重大な国鉄危機を招いた政府・自民党の責任を厳しく糾弾するものであります。(拍手)

国鉄の経営危機が叫ばれているさなかに、政府は、大企業のための景気対策のために、国鉄の財政の実態を無視して次から次へと過大な設備投資を押しつけてまいりました。そうして、これらの設備投資をすべて国鉄の借金でやらせ、国の出資を怠つてきたのであります。要するに、政府が国鉄を大企業、大銀行の利権あさりの対象として利用させてきたところに今日の国鉄の財政危機の真の原因があるのであり、政府の責任はまことに重大であると言わなければなりません。(拍手)

次に、本法案に対し反対の理由を述べます。

反対の第一の理由は、本法案の国鉄再建対策はきわめて反国民的、反労働者の、しかも大企業本位のものであり、国鉄赤字の真の原因にメスを入れるものにはなつておらず、これではとうてい国鉄の再建は不可能だからであります。

そもそも、国鉄赤字の真の原因は、第一に、さきに述べましたように、政府がこれまで一貫して国鉄に対し、公共交通機関にふさわしい国の財政措置を講じてこなかったことなのであります。

国鉄の膨大な設備投資を借金に次ぐ借金で賄ってきたため、大企業、大銀行が保有している鉄道

債券を初めとする国鉄の長期負債は十兆円以上になり、その利払いだけで年間約八千三百億円という巨額なものになっているのであります。これは一日当たり二十三億円、毎秒毎秒二万六千円の利息を払っているという驚くべき状況なのであります。

大企業、大銀行が鉄道債券として所有している債権だけでも現在五兆三千億円に及び、その元利償還だけでも毎年六千億円にも上つています。国民や労働者に犠牲を強要しながら大企業、大銀行には指一本触れず、確実に元利を支払い続けているのです。それだけではなく、今後も引き続き借金依存の設備投資を続けようとしております。これではますます利子負担がふくれ上がり、国鉄の財政危機を一層激化に導くことは明々白々であります。(拍手)

次に、貨物の赤字であります。

五十三年年度の国鉄赤字の約七割は貨物の赤字であります。国鉄が赤字に転落をいたしました一九六四年以降のこの十五年間に、貨物輸送による赤字は実に四兆円以上上つております。一方、旅客は七千億円で、貨物の累積赤字は旅客の累積赤字の五・六倍にも及んでいます。

しかし、政府の貨物対策は、要員削減などの対策で一時逃れにとりつくりおとしていただけであり、貨物輸送量をふやそうともししていないのであります。その上、旅客には高く大企業貨物には安い国鉄の運賃体系には全く手を触れようとせ

ず、貨物赤字はたれ流しというありさまなのであります。

また、大企業の営業方針に振り回された結果、国鉄の貨物投資で莫大なむだ遣いが発生していることも、わが党の追及で明らかになっております。たとえば自動車運送用の専用貨車四百九十二両がさびついたまま放置をされているとか、また、トヨタ自動車のために建設をされた岡多線が、トヨタの都合による輸送量の激減で、開業後わずか十年で廃止対象路線となつていゝのはその典型的なものであります。しかも、国鉄は、この岡多線が廃止された後も借料を今後二十年間におわたって毎年毎年十六億四も支払い続けなければならぬのであります。

大企業の言いなりの貨物輸送を根本的に改めることこそがいまこそ求められているのであります。が、このように国鉄赤字の真の原因に何らメスをを入れようしない政府・自民党の国鉄再建対策では、再建などとうてい不可能だと言わなければならぬのであります。(拍手)

反対理由の第二は、本法案で義務づけている国鉄の経営改善計画が、もうけ本位の国鉄、大企業奉仕の国鉄づくりを強力に推し進め、国鉄の公共性を放棄しようとするものにはかならないからであります。

政府は、国鉄の役割りを三つの分野、すなわち都市間旅客輸送、大都市間旅客輸送、大量定型貨物輸送に限定しようとしているのであります。要

するに、旅客輸送はもうかる路線だけ営業をいたします。一方、貨物は幾ら赤字になつても大企業のために専念いたしますと、こういうのであります。これは、いま国民が求めている真の国鉄の再建とは全く逆行するものだと言わなければならぬのであります。(拍手)

政府の国鉄再建対策は、まず第一に、来年度の一〇％値上げを初めとする毎年連続の運賃の値上げ、そうしてその上、国鉄営業線の約半分を占めるローカル線への五〇％にも及ぶ特別割り増し運賃の導入、通学定期の期限のない値上げなど、利用者にとがたい負担を求めようとしているのであります。

この運賃の値上げは、乗客の国鉄離れを一層促進し、ますます国民を国鉄から遠ざけるものとなつていくことは、この五年間で乗客が二三％も減少をしている事実によつても明瞭であります。

また、三十五万人体制は、労働者に労働強化を強制するだけではなく、窓口業務の委託等に見られるようなサービスの低下、さらに車両などの検査、修繕という中心的なものまでも下請化をし、安全輸送を著しく脅かすものになつていゝのであります。

国鉄の公共的使命の切り捨ての中でも、地方ローカル線の一方的な廃止は、とりわけきわめて重大であると言わなければなりません。政府のローカル線対策は、国鉄路線が住民生活と地域経済に果たしている役割りを正しく見ようとせず、

ただ利用人員の大小のみでその扱いを決定しようとしていることでもあります。

六十年代までに切り捨てられようとしていゝローカル線の赤字は九百九十五億円であり、全体の赤字八千三百億円の約一二％にすぎないのであります。東海道本線の一年間の赤字だけでも千三百六十億円になつていゝわけでありましてから、ローカル線の赤字よりもはるかに大きいのであります。

ところが、政府は、地域の発展に欠くことのできないローカル線を二年間の協議で一方的に廃止できるといふいわゆる見切り発車条項まで規定して、路線の切り捨てを強行しようとしているのであります。

このような国鉄再建に名をかりたファッショ的なやり方に対して、全国津々浦々から反対の声が巻き起こつていゝのは、きわめて当然なことであると言わなければなりません。(拍手)

最後に、私は、本法案が法的に致命的な欠陥を持つものである、本来政府において速やかに撤回されるべきものであることを強く指摘をしたいと思ふのであります。

廃止対象路線を選定する際に不可欠な一つ一つの営業線の名称、起点、終点は、本来、法律で定めなければならないものであります。にもかかわらず、本法案にはその定めがなく、また、道路法第五条のごとき法律による政令委任もありません。したがって、政府は、本来法律事項である営業

業線の名称、起点、終点を政令で定めることはできないわけでありまして。その結果、政府は、このままでは廃止対象路線の選定もできないことになり、まさに本法案は致命的な欠陥法案であると言わなければなりません。

しかるに、政府は、わが党の指摘に対し、何ら明確な法的根拠を示すこともなく、廃止対象路線の選定を政令で定めると強弁をいたしておるのであります。これでは、住民にとって廃止が存続かという重大な路線選定を政府が自由に行うことができることになり、まさに白紙委任にはかなりません。

このような白紙委任は、国会中心主義をとる憲法に明白に違反しており、本法案の欠陥性を遺憾なく浮き立たせるものになつていゝと言わなければならぬのであります。

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言してきたように、国の財政責任を明確にするとともに、大企業本位の運賃体系の是正、浪費の根絶など、国鉄の財政制度を根本的に民主化することでありまして。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なのであります。

運輸委員会で発言をされた提言なるものは、基本的に、国鉄財政を破綻に追い込んだ自民党政府の責任を免罪し、反国民的国鉄再建対策をより一層推進させようとするものにはかなりません。

昭和五十五年十一月四日 衆議院會議録第十一号 千九百八十年の食糧援助規約の締結について承認を求めるの件 国家公務員共済組合法等の一部を改正する法律案外一案 二〇〇

わが党は、今後とも国鉄の民主的再建のため全力を挙げて闘うことを表明し、反対討論を終わります。(拍手)

○議長(福田一君) これにて討論は終局いたしました。

○議長(福田一君) 採決いたします。

本案の委員長の報告は修正であります。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(福田一君) 起立多数。よって、本案は委員長報告のとおり決しました。

日程第二 千九百八十年の食糧援助規約の締結について承認を求めるの件

○議長(福田一君) 日程第二、千九百八十年の食糧援助規約の締結について承認を求めるの件を議題といたします。

委員長長の報告を求めます。外務委員長奥田敬和君。

千九百八十年の食糧援助規約の締結について承認を求めるの件及び同報告書

〔本号末尾に掲載〕

〔奥田敬和君登壇〕

○奥田敬和君 ただいま議題となりました千九百

八十年の食糧援助規約の締結について承認を求めるの件につきまして、外務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。

本規約は、本年三月六日、ロンドンで開催された関係国政府間会議において採択されたものでありまして、千九百七十一年の国際小麦協定を構成する食糧援助規約にかわるものであります。

その内容は、開発途上国に対し、毎年一千万トン以上の食糧を援助するという世界食糧会議の定めた目標を達成するため、加盟国が年間最小拠出量として、合計七百五十九万二千トンの穀物またはこれにかわる現金を開発途上国に援助すること等について規定しております。

本件は、十月九日外務委員会に付託され、十月二十二日伊東外務大臣から提案理由の説明を聴取し、質疑を行いました。その詳細は会議録により御承知を願います。

かくて、去る十月三十一日質疑を終了し、採決を行いました結果、多数をもって承認すべきものと議決いたしました。

以上、御報告申し上げます。(拍手)

○議長(福田一君) 採決いたします。

本件を委員長報告のとおり承認するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○議長(福田一君) 起立多数。よって、本件は委員長報告のとおり承認するに決しました。

○鹿野道彦君 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、内閣提出、国家公務員共済組合法等の一部を改正する法律案、公共企業体職員等共済組合法及び昭和四十二年以後における公共企業体職員等共済組合法に規定する共済組合が支給する年金の額の改定に関する法律の一部を改正する法律案、右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(福田一君) 鹿野道彦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(福田一君) 御異議なしと認めます。よって、日程は追加せられました。

国家公務員共済組合法等の一部を改正する法律案(内閣提出)

公共企業体職員等共済組合法及び昭和四十二年以後における公共企業体職員等共済組合法に規定する共済組合が支給する年金の額の改定に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出)

○議長(福田一君) 国家公務員共済組合法等の一部を改正する法律案、公共企業体職員等共済組合法及び昭和四十二年以後における公共企業体職員等共済組合法に規定する共済組合が支給する年金の額の改定に関する法律の一部を改正する法律案の二案を一括議題とし、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。

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。大蔵委員長綿貫民輔君。

国家公務員共済組合法等の一部を改正する法律案及び同報告書

公共企業体職員等共済組合法及び昭和四十二年以後における公共企業体職員等共済組合法に規定する共済組合が支給する年金の額の改定に関する法律の一部を改正する法律案及び同報告書

〔本号末尾に掲載〕

〔綿貫民輔君登壇〕

○綿貫民輔君 ただいま議題となりました国家公務員及び公共企業体職員の共済年金関係の二法律案につきまして、大蔵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。

両法律案は、別途今国会に提出され、すでに成立いたしました厚生年金保険法等の一部を改正する法律による年金の額の引き上げに伴いまして、国家公務員共済組合法等の規定及び公共企業体職員等共済組合法等の規定により支給されている年金につきまして、年金額の算定の基礎となる定額部分の額及び最低保障額を引き上げようとするもので、その主な内容を申し上げますと、第一に、退職年金等の額のうち通算退職年金の額の算定方式に準じて算定する場合の定額部分の

額及び通算退職年金の定額部分の額を、本年六月分から引き上げることとしたしております。

第二に、退職年金等の最低保障額を、本年六月分から引き上げることとしたしております。

以上が両法律案の概要であります。

両法律案につきましては、本日渡辺大蔵大臣及び塩川運輸大臣からそれぞれ提案理由の説明を聴取した後、質疑を省略して直ちに採決に入りました結果、両案はいずれも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(福田一君) 両案を一括して採決いたしました。

両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(福田一君) 御異議なしと認めます。よつて、両案とも委員長報告のとおり可決いたしました。

○議長(福田一君) 本日は、これにて散会いたします。

午後一時五十分散会

出席國務大臣

外務大臣 伊東 正義君

大蔵大臣 渡辺美智雄君
運輸大臣 塩川正十郎君

○朗読を省略した議長の報告

(常任委員辞任及び補欠選任)

一、去る十月三十日、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

有馬 元治君

補欠

玉沢徳一郎君

法務委員

辞任

今枝 敬雄君

補欠

有馬 元治君

社会労働委員

辞任

池端 清一君

補欠

大原 亨君

予算委員

辞任

大原 亨君

補欠

池端 清一君

一、去る十月三十一日、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

上草 義輝君

補欠

林 大幹君

小渡 三郎君

小坂善太郎君

大原 一三君

中山 正暉君

粕谷 茂君

古井 喜實君

川崎 二郎君

石井 一君

木野 晴夫君

栗原 祐幸君

渡部 行雄君

城地 豊司君

石井 一君

川崎 二郎君

栗原 祐幸君

木野 晴夫君

小坂善太郎君

小渡 三郎君

中山 正暉君

大原 一三君

林 大幹君

上草 義輝君

古井 喜實君

粕谷 茂君

城地 豊司君

渡部 行雄君

地方行政委員

辞任

田島 衛君

補欠

田川 誠一君

外務委員

辞任

石井 一君

補欠

白川 勝彦君

栗原 祐幸君

笹山 登生君

小坂善太郎君

白井日出男君

中山 正暉君

小里 貞利君

古井 喜實君

浦野 然興君

田川 誠一君

田島 衛君

白井日出男君

浦野 然興君

小里 貞利君

笹山 登生君

白川 勝彦君

田島 衛君

植竹 繁雄君

城地 豊司君

太田 誠一君

上田 卓三君

林 大幹君

近岡理一郎君

細田 吉蔵君

桜井 新君

近岡理一郎君

林 大幹君

近岡理一郎君

植竹 繁雄君

木下敬之助君

石原健太郎君

近岡理一郎君

近岡理一郎君

近岡理一郎君

近岡理一郎君

近岡理一郎君

近岡理一郎君

近岡理一郎君

昭和五十五年十一月四日 衆議院會議録第十一号 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案及び同報告書

二〇二

木下敬之助君 米沢 隆君
石原健太郎君 木村 守男君
石炭対策特別委員

辞任 補欠

八木 昇君 細谷 治嘉君
細谷 治嘉君 八木 昇君

(議案送付)

一、去る十月三十日、参議院に送付した内閣提出案は次のとおりである。

労働者災害補償保険法等の一部を改正する法律案

日本原子力船開発事業団法の一部を改正する法律案

農住組合法案

郵便法等の一部を改正する法律案(第九十二回国会内閣提出、本院総統審査)

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案

右
国会に提出する。

昭和五十五年七月十七日

内閣総理大臣臨時代理

国務大臣 伊東 正義

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法

(趣旨)

第一条 この法律は、我が国の交通体系における

基幹的交通機関である日本国有鉄道の経営の現状にかんがみ、その経営の再建を促進するため執るべき特別措置を定めるものとする。

(経営の再建の目標)

第二条 日本国有鉄道の経営の再建の目標は、この法律に定めるその経営の再建を促進するための措置により、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ものとする。

(責務)

第三条 日本国有鉄道は、その経営の再建が国民生活及び国民経済にとつて緊急の課題であることとを深く認識し、その組織の全力を挙げて速やかにその経営の再建の目標を達成しなければならない。

2 国は、日本国有鉄道に我が国の交通体系における基幹的交通機関としての機能を維持させるため、地域における効率的な輸送の確保に配慮しつつ、日本国有鉄道の経営の再建を促進するための措置を講ずるものとする。

(経営改善計画)

第四条 日本国有鉄道は、運輸省令で定めるところにより、その経営の改善に関する計画(以下「経営改善計画」という。)を定め、これを実施しなければならない。

2 経営改善計画は、次の事項について定めるものとする。

一 経営の改善に関する基本方針
二 事業量、職員数その他の経営規模に関する事項

三 輸送需要に適合した輸送力の確保その他の輸送の近代化に関する事項

四 業務の省力化その他の業務運営の能率化に関する事項

五 運賃及び料金の適正化その他の収入の確保に関する事項

六 組織運営の効率化その他の経営管理の適正化に関する事項

七 収支の改善の目標

八 前各号に掲げるもののほか、運輸省令で定める事項

3 日本国有鉄道は、毎事業年度、経営改善計画の実施状況について検討を加え、必要があると認めるときは、これを変更しなければならない。

4 日本国有鉄道は、経営改善計画を定め、又はこれを変更するに当たっては、輸送の安全の確保及び環境の保全に十分配慮しなければならない。

5 日本国有鉄道は、経営改善計画を定め、又はこれを変更しようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。

(経営改善計画の実施状況の報告)

第五条 日本国有鉄道は、運輸省令で定めるところにより、毎事業年度における経営改善計画の

実施状況を明らかにした報告書を作成し、これに監査委員会の意見書を添えて運輸大臣に提出しなければならない。

(監査委員会の組織)

第六条 経営改善計画の実施状況その他日本国有鉄道の経営の再建の促進に関する事項に係る監査を充実するため、日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)第十五条第一項の規定にかかわらず、監査委員会は、委員三人以上六人以内をもつて組織する。

(経営改善計画の変更等の指示)

第七条 運輸大臣は、日本国有鉄道の経営の再建を促進するため必要があると認めるときは、日本国有鉄道に対し、経営改善計画の変更その他その経営の改善に関し必要な指示をすることができる。

(地方交通線の選定等)

第八条 日本国有鉄道は、鉄道の営業線(幹線鉄道を形成する営業線として政令で定める基準に該当するものを除く。)のうち、その運営の改善のための適切な措置を講じたとしてもなお収支の均衡を確保することが困難であるものとして政令で定める基準に該当する営業線を選定し、運輸大臣の承認を受けなければならない。

2 日本国有鉄道は、前項の承認を受けた鉄道の営業線(以下「地方交通線」という。)のうち、その鉄道による輸送に代えて一般乗合旅客自動車運送事業(道路運送法(昭和二十六年法律第八

十三号) 第三条第二項第一号の一般乗合旅客自動車運送事業をいう。以下同じ。)による輸送を行うことが適当であるものとして政令で定める基準に該当する営業線を選定し、運輸大臣の承認を受けなければならない。

3 日本国有鉄道は、前項の政令で定める基準に該当する営業線を選定したときは、その旨を関係都道府県知事に通知しなければならない。

4 前項の通知を受けた都道府県知事は、当該通知に係る営業線の選定について、運輸大臣に対し、意見を申し出ることができる。

5 日本国有鉄道は、第一項又は第二項の承認を受けたときは、遅滞なく、当該承認に係る地方交通線について運輸省令で定める事項を公告しなければならない。

6 日本国有鉄道は、運輸省令で定めるところにより、経営改善計画において、第二項の承認を受けた地方交通線(以下「特定地方交通線」という。)ごとに、その廃止の予定時期及び次条第一項に規定する協議を行うための協議の開始を希望する日(以下「協議開始希望日」という。)を定めなければならない。

(特定地方交通線対策協議会等)

第九条 特定地方交通線を廃止する場合に必要な輸送の確保に関し必要な協議を行うため、特定地方交通線ごとに、政令で定めるところにより、国の関係行政機関及び日本国有鉄道(以下「関係行政機関等」という。)により、特定地方

交通線対策協議会(以下「協議会」という。)を組織する。

2 前項に規定する協議を行うための協議(以下「協議」という。)は、政令で定めるところにより、関係行政機関等の長又はその指名する職員、関係地方公共団体の長又はその指名する職員及び関係都道府県公安委員会の指名する当該都道府県警察の職員をもつて構成する。

3 協議において第一項に規定する協議を行うため必要があると認めるときは、当該地域における交通に関し学識経験を有する者の意見を聴くことができる。

4 協議会の庶務は、日本国有鉄道において処理する。

5 前各項に定めるもののほか、協議会に関し必要な事項は、協議会が定める。

第十条 協議会は、協議開始希望日が到来したときは、遅滞なく、その協議を開始しなければならない。

2 協議において前条第一項に規定する協議が調つたときは、関係行政機関等は、その協議の結果を尊重しなければならない。

3 第一項の規定により協議を開始した日から二年を経過した日以後において、前条第一項に規定する協議が調わないことが明らかであると認められる場合には、日本国有鉄道は、日本国有鉄道法第五十三条の規定により当該特定地方交通線の廃止の許可を申請するものとする。

4 日本国有鉄道は、前項の申請をしようとするときは、当該特定地方交通線を廃止する場合に必要な一般乗合旅客自動車運送事業による輸送の確保のための措置について定めた書類を運輸大臣に提出し、及びこれを関係都道府県知事に送付しなければならない。

5 前項に規定する書類の送付を受けた都道府県知事は、同項に規定する措置について、運輸大臣に対し、意見を申し出ることができる。

(特定地方交通線を廃止する場合の輸送の確保)
第十一条 運輸大臣は、日本国有鉄道が特定地方交通線を廃止する場合において、これに代わる輸送を確保するため必要があると認めるときは、日本国有鉄道が自ら一般乗合旅客自動車運送事業による輸送を行うべきことの指示その他の措置を講ずるものとする。

(地方交通線の貸付け及び譲渡)
第十二条 日本国有鉄道は、日本国有鉄道法第四十五条第一項の規定にかかわらず、地方交通線の貸付け又は譲渡を受けて地方鉄道業を営もうとする者に対し、政令で定めるところにより、当該地方交通線を貸し付け、又は譲渡することができ。

2 前項の規定による地方交通線の貸借又は譲渡及び譲受は、運輸大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

3 前項の認可を受けようとする者は、当該地方交通線の貸借又は譲渡及び譲受に関する契約書その他運輸省令で定める書類を運輸大臣に提出

しなければならない。

4 日本国有鉄道法第五十三条第三号の規定は、第二項の認可に係る地方交通線については、適用しない。

5 第二項の認可を受けて地方交通線の貸付け又は譲渡を受けた者は、地方鉄道法(大正八年法律第五十二号)第十二条第一項の免許及び同法第十三条第一項の認可を受けたものとみなす。

6 第二項の認可を受けて地方交通線を営もうとする者については、地方交通線の貸付け又は譲渡を受ける日前においても、その者を地方鉄道業者とみなして、地方鉄道法第二十条から第二十二条まで、第二十五条及び第二十六条の規定並びに鉄道営業法(明治三十三年法律第六十五号)第三条及び第二十条の規定を適用する。

(地方交通線の運賃)

第十三条 日本国有鉄道は、地方交通線の運賃については、地方交通線の収支の改善を図るために必要な収入の確保に特に配慮して定めるものとする。

(地方鉄道による新線建設の特例)

第十四条 運輸大臣は、この法律の施行の日において日本鉄道建設公団法(昭和三十九年法律第三号)第二十条第一項の規定により基本計画を指示している国鉄新線であつて、日本国有鉄道がその営業を開始した場合に第八条第二項の政令で定める基準に該当することとなると認めて告示したもののについて、地方鉄道法第十二条第

一項の免許をすることができる。

2 前項の規定により告示された鉄道線路に係る地方鉄道法第十二条第一項の免許があつた場合には、当該鉄道線路に係る日本鉄道建設公団法第二十条第一項の基本計画は、定められなかつたものとみなす。

(日本鉄道建設公団の業務の特例)

第十五条 日本鉄道建設公団(以下「公団」という。)は、日本鉄道建設公団法第十九条第一項に規定する業務のほか、次の業務を行う。

一 鉄道敷設法(大正十一年法律第三十七号)別表に掲げる予定鉄道線路又は同法附則第二項の鉄道線路に該当する地方鉄道に係る鉄道施設(日本鉄道建設公団法第十九条第一項第四号に定めるものを除く。)の建設を行い、及び当該鉄道施設を地方鉄道業者に貸し付け、又は譲渡すること。

二 前号の規定により貸し付けた鉄道施設に係る災害復旧工事を行うこと。

三 前二号の業務に附帯する業務を行うこと。

(日本鉄道建設公団による地方鉄道新線の建設等)

第十六条 前条第一号の鉄道施設の建設に係る地方鉄道法第十三条第一項の工事施行の認可を受けた地方鉄道業者は、運輸省令で定めるところにより、運輸大臣に対し、公団が当該鉄道施設の建設を行うよう申し出ることができる。

2 運輸大臣は、前項の規定による申出があつた

場合において、当該建設が地域における輸送の確保のため特に必要であり、かつ、公団が行うことが適当であると認めるときは、運輸省令で定めるところにより、工事実施計画を定め、これを公団に指示するものとする。これを変更するときも、同様とする。

3 前項の工事実施計画は、当該建設に係る地方鉄道法第十三条第一項の工事施行の認可に適合するものでなければならない。

4 公団及び地方鉄道業者は、第二項の指示があつたときは、当該鉄道施設の建設の実施の方法及びその貸付け又は譲渡について協議しなければならない。

第十七条 第十五条の規定により公団の業務が行われる場合には、日本鉄道建設公団法第十二条第三号中「第十九条第一項第四号」とあるのは「第十九条第一項第四号若しくは日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(昭和五十五年法律第

号。以下「特別措置法」という。)第十五条第一号」と、同条第五号中「第十九条第一項第四号」とあるのは「第十九条第一項第四号若しくは特別措置法第十五条第一号」と、同法第十九条第二項中「前項の」とあるのは「前項及び特別措置法第十五条の」と、同項第一号中「前項第一号」とあるのは「前項第一号又は特別措置法第十五条第一号」と、同法第二十三條第一項中「日本国有鉄道」とあるのは「日本国有鉄道又は地方鉄道業者」と、「第十九条第一項第一号」とあるのは

「第十九条第一項第一号又は特別措置法第十五条第一号」と、同法第二十六條第二項及び第三十七條中「第十九条第一項第四号及び第五号」とあるのは「第十九条第一項第四号及び第五号並びに特別措置法第十五条各号」と、同法第三十五條第二項、第三十六條第一項及び第四十二條第一号中「この法律」とあるのは「この法律又は特別措置法」と、同法第三十九條第二号の二中「第二十二條の二第二項」とあるのは「第二十二條の二第二項又は特別措置法第十六條第二項」と、同法第四十二條第三号中「第十九條第一項及び第二項」とあるのは「第十九條第一項及び第二項並びに特別措置法第十五條」とする。

(長期資金の無利子貸付け)

第十八条 政府は、特定債務(日本国有鉄道が政府から貸付けを受けた長期の資金に係る昭和五十五年三月三十一日における債務のうち政令で定めるものをいう。以下同じ。)について、その償還が開始される年度からその償還が完了する年度までの期間中の毎年度、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、政令で定めるところにより、その償還に要する長期の資金を無利子で貸し付けることができる。

(利子補給)

第十九条 政府は、特定債務について、昭和五十五年年度からその償還が完了する年度までの期間中の毎年度、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、日本国有鉄道が当該年度において

支払うべき利子に充てらるべき金額を補給することができる。

(特定債務整理特別勘定)

第二十条 日本国有鉄道は、昭和五十五年度に相当する事業年度から第十八条の規定により貸付けを受けた長期の資金の償還が完了する事業年度までの期間(以下「特定債務整理期間」という。)における特定債務及び当該長期の資金に係る債務の処理に係る計理については、その他の計理と区分し、特定債務整理特別勘定を設けて整理しなければならない。

2 特定債務整理特別勘定の計理に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第二十一条 特定債務整理期間における収入支出予算又は会計規程については、日本国有鉄道法第三十九條の五中「工事勘定」とあるのは「工事勘定並びに日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(昭和五十五年法律第 号)第二十條の特定債務整理特別勘定」と、同法第四十三條第一項中「これに基づく政令」とあるのは「これに基づく政令並びに日本国有鉄道経営再建促進特別措置法及びこれに基づく運輸省令」とする。

(損失の処理の特例)

第二十二条 日本国有鉄道は、毎事業年度、前事業年度から繰り越された損失があるときは、運輸大臣の承認を受けて、資本積立金を減額してこれを整理することができる。

(償還条件の変更)

第二十三條 政府は、日本国有鉄道が政府から無
利子で貸付けを受けた長期の資金に係る昭和五
十五年三月三十一日における債務のうち政令で
定めるものについて、償還期間及び据置期間を
五年以内で政令で定める期間延長することがで
きる。

(地方交通線に係る補助)

第二十四條 政府は、予算の範囲内において、日
本国有鉄道に対し、地方交通線の運営に要する
費用を補助することができる。

2 政府は、予算の範囲内において、日本国有鉄
道に対し、特定地方交通線の廃止の円滑な実施
を図るための措置に要する費用を補助すること
ができる。

3 政府は、予算の範囲内において、特定地方交
通線を廃止する場合に必要となる一般乗合旅客
自動車運送事業又は地方鉄道業を営業者者に
対し、政令で定めるところにより、その事業の
運営に要する費用を補助することができる。

(特別の配慮)

第二十五條 政府は、第十八條、第十九條、第二
十三條及び前条に規定するもののほか、日本国
有鉄道の経営改善計画の円滑な実施その他その
経営の再建を促進するため必要があると認める
ときは、日本国有鉄道に対し、財政上の措置そ
の他の措置を講ずるよう特別の配慮をするもの
とする。

(大蔵大臣との協議)

第二十六條 運輸大臣は、第四條第五項及び第二
十二條の承認、第七條の経営改善計画の変更の
指示、第十二條第二項の認可並びに第二十條第
二項の運輸省令の制定及び改正については、大
蔵大臣と協議してこれをしなければならない。

附 則

(施行期日)

第一條 この法律は、公布の日から施行する。

(日本国有鉄道法の一部改正)

第二條 日本国有鉄道法の一部を次のように改正
する。

目次中「第五章の二 経営の健全性の確立(第
五十四條の二―第五十四條の十一)」を削る。

第五章の二を削る。

第五十五條中「左の」を「次の」に改め、同条第
三號中「第五十四條第二項」を「前条第二項」に改
め、同条第四號中「基いて」を「基づいて」に改
め、同条第五號中「基く」を「基づく」に改め、同
条第六號中「第五十四條第一項」を「前条第一項」
に改める。

(日本国有鉄道法の一部改正に伴う経過措置)

第三條 前条の規定による改正前の日本国有鉄道
法第五十四條の五の規定により日本国有鉄道が
政府から貸付けを受けた長期の資金に係る債務
の処理に係る計理は、第二十條第一項の規定に
より設けられた特定債務整理特別勘定に引き継
がれるものとする。

(国有鉄道運賃法の一部改正)

第四條 国有鉄道運賃法(昭和二十三年法律第百
十二號)の一部を次のように改正する。

第十條の二第二項中「昭和五十一年十一月五
日に日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第二百
五十六號)第五十四條の五の政令で定められた
債務の昭和五十一年三月三十一日における未償
還元金」を「次の各号に掲げる金額に」、「前項」を
「第一項」に改め、同項に次の各号を加え、同項
を同条第三項とする。

一 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第
十八條の特定債務の昭和五十一年三月三十
一日における未償還元金の合計額

二 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法附
則第二條の規定による改正前の日本国有鉄
道法(昭和二十三年法律第二百五十六號)第
五十四條の五の規定により、昭和五十一年
度から昭和五十四年度までの間において日
本国有鉄道に対し無利子で貸し付けられた
長期の資金の合計額

第十條の二第一項の次に次の一項を加える。

2 前項の場合において、日本国有鉄道経営再建
促進特別措置法(昭和五十一年法律第 号)

第八條第一項の承認を受けた鉄道の営業線に係
る普通旅客運賃の賃率が同項の承認を受けた営
業線以外の鉄道の営業線に係る普通旅客運賃の
賃率と異なるように定められた場合における普
通旅客運賃の賃率を異にする鉄道の営業線を連

続して乗車するときの普通旅客運賃の計算方法
は、運輸大臣の認可を受けて日本国有鉄道が定
める。

(運輸省設置法の一部改正)

第五條 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五
十七號)の一部を次のように改正する。

第六條第一項中「左に」を「次に」に改め、同項
第九號中「譲受」を「譲受の認可又は日本国有鉄
道の」、「及び営業線の譲渡の許可又は認可」を
「の許可」に改め、同号の次に次の一号を加え
る。

九の二 日本国有鉄道の鉄道の営業線の賃借
又は譲渡及び譲受の認可

第六條第一項第十一號の三中「除く外」を「除
くほか」に改め、同項第十一號の四中「除く外」を
「除くほか」に、「基く」を「基づく」に改める。

第二十七條第一項中「左の」を「次の」に改め、
同項第一號の二中「営業線の譲渡」を「鉄道の営
業線の賃借又は譲渡及び譲受」に改め、同項第
一號の三及び第八號の三中「行なう」を「行う」に
改め、同項第十六號中「ものの外」を「もののほ
か」に改める。

(地方税法の一部改正)

第六條 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十
六號)の一部を次のように改正する。

第三百四十八條第二項第二十七號中「第十九
條第一項第一号」の下に「又は日本国有鉄道経
営再建促進特別措置法(昭和五十一年法律第

号)第十五条第一号」を加え、「同法」を「日本鉄道建設公団法」に改め、「貸し付けた鉄道施設」の下に「又は日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第十七条の規定により読み替えて適用される日本鉄道建設公団法第二十三条第一項ただし書の規定により地方鉄道法の規定による地方鉄道業者が無償で貸し付けた鉄道施設」を加える。

第七條 国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律(昭和三十一年法律第八十二号)の一部を次のように改正する。

第二條第六項中「政令で定めるもの」の下に「及び日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(昭和五十五年法律第 号)第十二条第一項の規定により無償で貸し付けた固定資産」を加え、同条第七項中「用に供する固定資産」の下に「(日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第十二条第一項の規定により無償で貸し付けたものを除く。)」を加える。

第三百四十九条の三に次の一項を加える。

26 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第十二条第一項の規定により日本国有鉄道から同法第八条第二項の承認を受けた鉄道の営業線を無償で譲渡を受けた者が当該営業線の譲渡により取得した固定資産で政令で定めるものを地方鉄道事業の用に供する場合には、当該固定資産に対して課する固定資産税の課税標準は、前二条の規定にかかわらず、当該固定資産に係る固定資産税の課税標準となるべき価格の二分の一の額とする。

附則第十条に次の一項を加える。

2 道府県は、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第十二条第一項の規定により日本国有鉄道から同法第八条第二項の承認を受けた鉄道の営業線に係る不動産で政令で定めるものを無償で譲渡を受けた場合における当該不動産の取得に対しては、当該取得が昭和六十一年三月三十一日までに行われたときに限り、不動産取得税を課することができない。

(国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部改正)

第七條 国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律(昭和三十一年法律第八十二号)の一部を次のように改正する。

第二條第六項中「政令で定めるもの」の下に「及び日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(昭和五十五年法律第 号)第十二条第一項の規定により無償で貸し付けた固定資産」を加え、同条第七項中「用に供する固定資産」の下に「(日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第十二条第一項の規定により無償で貸し付けたものを除く。)」を加える。

第八條 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第一第三十五号中「地方鉄道業の免許又は軌道法」を「地方鉄道業の免許(日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(昭和五十五年法律第 号)第十二条第二項の認可を受けて地方鉄道業を営もうとする者に係る当該認可を含む。又は軌道法」に改める。

理 由

我が国の交通体系における基幹的交通機関である日本国有鉄道の経営の現状にかんがみ、経営改善計画の適切な実施、地方交通線対策の推進、国の援助措置の強化等日本国有鉄道の経営の再建を

促進するために執るべき特別措置について定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案
(内閣提出、第九十二回国会閣法第一号)に
関する報告書

一 議案の要旨及び目的

本案は、昭和五十四年十二月二十九日の「日本国有鉄道の再建について」の閣議了解に基づき、職員三千五万人体制の実現など経営改善計画の適切な実施、地方交通線対策の推進、国の援助措置の強化等国鉄の経営の再建を促進するために執るべき特別措置について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。

(一) 経営の再建の目標

国鉄の経営の再建の目標は、昭和六十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ものとする。

(二) 経営改善計画等

1 経営改善計画は、経営改善の基本方針、収支改善の目標、事業量・職員数その他の経営規模、輸送の近代化、業務運営の効率化、収入の確保、経営管理の適正化等の事項について定めることとする。

2 国鉄は運輸大臣の承認を受けて経営改善計画を実施し、毎事業年度における同計画の実施状況の報告書を作成し、監査委員会の意見書を添えて運輸大臣に提出しなければならないこととする。

3 国鉄は、毎事業年度、同計画の実施状況について検討を加え、必要があると認めるときは、運輸大臣の承認を受けて変更しなければならないこととする。同時に、運輸大臣は、経営の再建を促進するため必要があると認めるときは、国鉄に対し、同計画の変更その他経営の改善に関し必要な指示をすることができるとする。

4 同計画の実施状況その他経営の再建の促進に関する事項に係る監査を充実するため、国鉄の監査委員会の委員一人を増員することとする。

(三) 地方交通線対策

1 地方交通線の選定等

(1) 国鉄は、地方交通線(幹線鉄道網を形成する営業線以外の鉄道の営業線であつて、その運営の改善のために適切な措置を講じたとしてもなお収支の均衡を確保することが困難であるものとして政令で定める基準に該当するもの)及び特定地方交通線(地方交通線のうち、鉄道による輸送に代えて一般乗合旅客自動車運送事業による輸送を行うことが適当である

ものとして政令で定める基準に該当するものを選定し、運輸大臣の承認を受けるとともに、経営改善計画において、特定地方交通線の廃止予定時期及び特定地方交通線対策協議会による協議の開始希望日を定めなければならないこととする。

(2) 国鉄は、特定地方交通線を選定したときは、その旨を関係都道府県知事に通知しなければならないこととし、通知を受けた都道府県知事は、通知に係る特定地方交通線の選定について、運輸大臣に対し意見を申し出ることができることとする。

2 特定地方交通線対策協議会等

(1) 特定地方交通線を廃止する場合に必要な輸送の確保に関し必要な協議を行うため、特定地方交通線ごとに、国の関係行政機関及び国鉄(以下「関係行政機関等」という。)により、特定地方交通線対策協議会を組織して、関係行政機関等、関係地方公共団体及び都道府県警察により、必要な協議を行うこととする。このとき、協議を行うため必要があると認めるときは、当該地域における交通に関し協議経験有する者の意見を聴くことができることとする。

(2) 特定地方交通線対策協議会は、経営改善計画において定められた協議開始希望

日が到来したときは、遅滞なく、協議を開始し、前項の協議が調った事項については、関係行政機関等は協議の結果を尊重しなければならないこととし、協議開始後二年を経過し協議が調わないことが明らかであると認められる場合には、国鉄は、当該特定地方交通線の廃止の許可を申請するものとする。

(3) 前項の廃止の許可を申請しようとするときは、当該特定地方交通線を廃止する場合に必要な一般乗合旅客自動車運送事業による輸送の確保のための措置について定めた書類を運輸大臣に提出し、及びこれを関係都道府県知事に送付しなければならないこととし、関係都道府県知事は、この措置について運輸大臣に対し意見を申し出ることができることとする。

また、運輸大臣は、国鉄が特定地方交通線を廃止する場合において、これに代わる輸送を確保するため必要があると認めるときは、国鉄が自ら一般乗合旅客自動車運送事業による輸送を行うべきことの指示その他の措置を講ずるものとする。

3 地方交通線の貸付け及び譲渡
国鉄は、運輸大臣の認可を受けて、地方交通線の貸付け又は譲渡をすることができ

4 地方鉄道による新線建設の特例

(1) 運輸大臣は、すでに基本計画が指示されている国鉄新線であつて国鉄がその営業を開始した場合に特定地方交通線に該当することとなるものについて地方鉄道法の免許をすることができるとする。

(2) 運輸大臣は、地方鉄道業者からの申出があつた場合、日本鉄道建設公団に対し、地方鉄道の新線建設を行わせることができることとし、日本鉄道建設公団は、建設した鉄道施設を、申出をした地方鉄道業者に対し貸付け又は譲渡をすることができるとする。

5 地方交通線の特別運賃

国鉄は、地方交通線の運賃については、地方交通線の収支の改善を図るために必要な収入の確保について特に配慮して定めるものとし、その場合の国有鉄道運賃法の規定の整備を行うこととする。

6 国の助成措置

(1) 債務の棚上げ
政府は、昭和五十一年度に棚上げした債務に加えて、国鉄の昭和五十四年度末の累積赤字の一部に相当する額の債務棚上げを行うことができるとする。

(2) 償還条件の変更

政府は、国鉄が政府から昭和五十四年

度までに貸付けを受けた長期の資金に係る債務のうち、無利子貸付けを受けた長期の資金に係る債務について、償還期間及び据置期間を五年以内で政令で定める期間延長することができることとする。

(3) 地方交通線に係る補助

政府は、地方交通線の運営費用、特定地方交通線の廃止の円滑な実施を図るための措置に要する費用及び特定地方交通線を廃止する場合に必要な一般乗合旅客自動車運送事業又は地方鉄道業の運営費用の補助を行うことができることとする。

(4) 特別の配慮

(1) から(3)までのほか、政府は、国鉄の経営改善計画の円滑な実施その他その経営の再建を促進するため必要があると認めるときは、財政上の措置その他の措置を講ずるよう特別の配慮をするものとする。

7 その他

関係法律について所要の改正を行う等必要な規定の整備を行うこととする。

8 施行期

この法律は、公布の日から施行することとする。

二 議案の修正議決理由

我が国の交通体系における基幹的交通機関で

ある国鉄の経営の現状にかんがみ、経営改善計画の適切な実施、地方交通線対策の推進、国の援助措置の強化等国鉄の経営の再建を促進するために執るべき特別措置について定めることは、適切なものと認めるが、法案成立のおくれに伴う所要の修正を行うことを適当と認め、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、日本社会党久保三郎君から「特定地方交通線対策協議会の設置目的の変更、国鉄新線建設及び特別運賃の導入の規定の削除、関係都道府県知事の当該地域交通の確保に関する意見書の提出及び運賃調整の規定の新設等」を内容とする修正案が提出されたが、賛成少数をもつて否決された。

三 本案施行に要する経費

昭和五十五年度一般会計予算運輸省所管において日本国有鉄道事業助成費のうちに、日本国有鉄道財政再建利子補給金約三千四百五十七億円及び日本国有鉄道地方交通線特別交付金約千百九十五億円が計上されている。

右報告する。

昭和五十五年十月三十一日

運輸委員長 小此木彦三郎

衆議院議長 福田 一殿

〔別紙〕

(小字及び一は修正)

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法

(趣旨)

第一条 この法律は、我が国の交通体系における基幹的交通機関である日本国有鉄道の経営の現状にかんがみ、その経営の再建を促進するため執るべき特別措置を定めるものとする。

(経営の再建の目標)

第二条 日本国有鉄道の経営の再建の目標は、この法律に定めるその経営の再建を促進するための措置により、昭和六十年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ものとする。

(責務)

第三条 日本国有鉄道は、その経営の再建が国民生活及び国民経済にとつて緊急の課題であることとを深く認識し、その組織の全力を挙げて速やかにその経営の再建の目標を達成しなければならない。

2 国は、日本国有鉄道に我が国の交通体系における基幹的交通機関としての機能を維持させるため、地域における効率的な輸送の確保に配慮しつつ、日本国有鉄道の経営の再建を促進するための措置を講ずるものとする。

(経営改善計画)

第四条 日本国有鉄道は、運輸省令で定めるところにより、その経営の改善に関する計画(以下「経営改善計画」という。)を定め、これを実施しなければならない。

2 経営改善計画は、次の事項について定めるものとする。

一 経営の改善に関する基本方針
二 事業量、職員数その他の経営規模に関する事項

三 輸送需要に適合した輸送力の確保その他の輸送の近代化に関する事項

四 業務の省力化その他の業務運営の能率化に関する事項

五 運賃及び料金の適正化その他の収入の確保に関する事項

六 組織運営の効率化その他の経営管理の適正化に関する事項

七 収支の改善の目標

八 前各号に掲げるもののほか、運輸省令で定める事項

3 日本国有鉄道は、毎事業年度、経営改善計画の実施状況について検討を加え、必要があると認めるときは、これを変更しなければならない。

4 日本国有鉄道は、経営改善計画を定め、又はこれを変更するに当たっては、輸送の安全の確保及び環境の保全に十分配慮しなければならない。

5 日本国有鉄道は、経営改善計画を定め、又はこれを変更しようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。

(経営改善計画の実施状況の報告)

第五条 日本国有鉄道は、運輸省令で定めるところにより、毎事業年度における経営改善計画の実施状況を明らかにした報告書を作成し、これに監査委員会の意見書を添えて運輸大臣に提出しなければならない。

(監査委員会の組織)

第六条 経営改善計画の実施状況その他日本国有鉄道の経営の再建の促進に関する事項に係る監査を充実にするため、日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)第十五条第一項の規定にかかわらず、監査委員会は、委員三人以上六人以内をもつて組織する。

(経営改善計画の変更等の指示)

第七条 運輸大臣は、日本国有鉄道の経営の再建を促進するため必要があると認めるときは、日本国有鉄道に対し、経営改善計画の変更その他の経営の改善に関し必要な指示をすることができ。

(地方交通線の選定等)

第八条 日本国有鉄道は、鉄道の営業線(幹線鉄道を形成する営業線として政令で定める基準に該当するものを除く。)のうち、その運営の改善のための適切な措置を講じたとしてもなお収支の均衡を確保することが困難であるものとして政令で定める基準に該当する営業線を選定し、運輸大臣の承認を受けなければならない。

2 日本国有鉄道は、前項の承認を受けた鉄道の営業線(以下「地方交通線」という。)のうち、そ

の鉄道による輸送に代えて一般乗合旅客自動車運送事業(道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)第三条第二項第一号の一般乗合旅客自動車運送事業をいう。以下同じ。)による輸送を行うことが適当であるものとして政令で定める基準に該当する営業線を選定し、運輸大臣の承認を受けなければならない。

3 日本国有鉄道は、前項の政令で定める基準に該当する営業線を選定したときは、その旨を関係都道府県知事に通知しなければならない。

4 前項の通知を受けた都道府県知事は、当該通知に係る営業線の選定について、運輸大臣に対し、意見を申し出ることができる。

5 日本国有鉄道は、第一項又は第二項の承認を受けたときは、遅滞なく、当該承認に係る地方交通線について運輸省令で定める事項を公告しなければならない。

6 日本国有鉄道は、運輸省令で定めるところにより、経営改善計画において、第二項の承認を受けた地方交通線(以下「特定地方交通線」という。)ごとに、その廃止の予定時期及び次条第一項に規定する協議を行うための会議の開始を希望する日(以下「会議開始希望日」という。)を定めなければならない。

(特定地方交通線対策協議会等)

第九條 特定地方交通線を廃止する場合に必要となる輸送の確保に必要の協議を行うため、特定地方交通線ごとに、政令で定めるところに

より、国の関係行政機関及び日本国有鉄道(以下「関係行政機関等」という。)により、特定地方交通線対策協議会(以下「協議会」という。)を組織する。

2 前項に規定する協議を行うための会議(以下「会議」という。)は、政令で定めるところにより、関係行政機関等の長又はその指名する職員、関係地方公共団体の長又はその指名する職員及び関係都道府県公安委員会の指名する当該都道府県警察の職員をもつて構成する。

3 会議において第一項に規定する協議を行うため必要があると認めるときは、当該地域における交通に關し学識経験を有する者の意見を聴くことができる。

4 協議会の庶務は、日本国有鉄道において処理する。

5 前各項に定めるもののほか、協議会に關し必要な事項は、協議会が定める。

第十條 協議会は、会議開始希望日が到来したときは、遅滞なく、その会議を開始しなければならない。

2 会議において前条第一項に規定する協議が調つたときは、関係行政機関等は、その協議の結果を尊重しなければならない。

3 第一項の規定により会議を開始した日から二年を経過した日以後において、前条第一項に規定する協議が調わないことが明らかであると認められる場合には、日本国有鉄道は、日本国有

鉄道法第五十三条の規定により当該特定地方交通線の廃止の許可を申請するものとする。

4 日本国有鉄道は、前項の申請をしようとするときは、当該特定地方交通線を廃止する場合に必要となる一般乗合旅客自動車運送事業による輸送の確保のための措置について定めた書類を運輸大臣に提出し、及びこれを関係都道府県知事に交付しなければならない。

5 前項に規定する書類の送付を受けた都道府県知事は、同項に規定する措置について、運輸大臣に対し、意見を申し出ることができる。

(特定地方交通線を廃止する場合の輸送の確保)
第十一條 運輸大臣は、日本国有鉄道が特定地方交通線を廃止する場合において、これに代わる輸送を確保するため必要があると認めるときは、日本国有鉄道が自ら一般乗合旅客自動車運送事業による輸送を行うべきことの指示その他の措置を講ずるものとする。

(地方交通線の貸付け及び譲渡)

第十二條 日本国有鉄道は、日本国有鉄道法第四十五条第一項の規定にかかわらず、地方交通線の貸付け又は譲渡を受けて地方鉄道業を営もうとする者に対し、政令で定めるところにより、当該地方交通線を貸し付け、又は譲渡することができる。

2 前項の規定による地方交通線の貸借又は譲渡及び譲受は、運輸大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

3 前項の認可を受けようとする者は、当該地方交通線の貸借又は譲渡及び譲受に關する契約書その他運輸省令で定める書類を運輸大臣に提出しなければならない。

4 日本国有鉄道法第五十三条第三号の規定は、第二項の認可に係る地方交通線については、適用しない。

5 第二項の認可を受けて地方交通線の貸付け又は譲渡を受けた者は、地方鉄道法(大正八年法律第五十二号)第十二条第一項の免許及び同法第十三条第一項の認可を受けたものとみなす。

6 第二項の認可を受けて地方鉄道業を営もうとする者については、地方交通線の貸付け又は譲渡を受ける日前においても、その者を地方鉄道業者とみなして、地方鉄道法第二十條から第二十二條まで、第二十五條及び第二十六條の規定並びに鉄道営業法(明治三十三年法律第六十五号)第三條及び第二十條の規定を適用する。

(地方交通線の運賃)

第十三條 日本国有鉄道は、地方交通線の運賃については、地方交通線の収支の改善を図るために必要な収入の確保に特に配慮して定めるものとする。

(地方鉄道による新線建設の特例)

第十四條 運輸大臣は、この法律の施行の日において日本鉄道建設公団法(昭和三十九年法律第三号)第二十條第一項の規定により基本計画を指示している国鉄新線であつて、日本国有鉄道

昭和五十五年十一月四日 衆議院會議録第十一号 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案及び同報告書

二〇〇

がその營業を開始した場合に第八條第二項の政令で定める基準に該当することとなると認めて告示したものについて、地方鉄道法第十二條第一項の免許をすることができ。

2 前項の規定により告示された鉄道線路に係る地方鉄道法第十二條第一項の免許があつた場合には、当該鉄道線路に係る日本鉄道建設公団法第二十條第一項の基本計画は、定められなかつたものとみなす。

(日本鉄道建設公団の業務の特例)

第十五條 日本鉄道建設公団(以下「公団」という。)は、日本鉄道建設公団法第十九條第一項に規定する業務のほか、次の業務を行う。

一 鉄道敷設法(大正十一年法律第三十七号)別表に掲げる予定鉄道線路又は同法附則第二項の鉄道線路に該当する地方鉄道に係る鉄道施設(日本鉄道建設公団法第十九條第一項第四号に定めるものを除く。)の建設を行い、及び当該鉄道施設を地方鉄道業者に貸し付け、又は譲渡すること。

二 前号の規定により貸し付けた鉄道施設に係る災害復旧工事を行うこと。

三 前二号の業務に附帯する業務を行うこと。
(日本鉄道建設公団による地方鉄道新線の建設等)

第十六條 前條第一号の鉄道施設の建設に係る地方鉄道法第十三條第一項の工事施行の認可を受けた地方鉄道業者は、運輸省令で定めるところ

により、運輸大臣に対し、公団が当該鉄道施設の建設を行うよう申し出ることができる。

2 運輸大臣は、前項の規定による申出があつた場合において、当該建設が地域における輸送の確保のため特に必要であり、かつ、公団が行うことが適当であると認めるときは、運輸省令で定めるところにより、工事実施計画を定め、これを公団に指示するものとする。これを変更するときは、同様とする。

3 前項の工事実施計画は、当該建設に係る地方鉄道法第十三條第一項の工事施行の認可に適合するものでなければならぬ。

4 公団及び地方鉄道業者は、第二項の指示があつたときは、当該鉄道施設の建設の実施の方法及びその貸付け又は譲渡について協議しなければならない。

第十七條 第十五條の規定により公団の業務が行われる場合には、日本鉄道建設公団法第十二條第三号中「第十九條第一項第四号」とあるのは「第十九條第一項第四号若しくは日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(昭和五十五年法律第 号。以下「特別措置法」という。)第十五條第二号」と、同法第五号中「第十九條第一項第四号」とあるのは「第十九條第一項第四号若しくは特別措置法第十五條第一号」と、同法第十九條第二号中「前項の」とあるのは「前項及び特別措置法第十五條の」と、同項第一号中「前項第一号」とあるのは「前項第一号又は特別措置法第十

五條第一号」と、同法第二十三條第一項中「日本国有鉄道」とあるのは「日本国有鉄道又は地方鉄道業者」と、「第十九條第一項第一号」とあるのは「第十九條第一項第一号又は特別措置法第十五條第一号」と、同法第二十六條第二項及び第三十七條中「第十九條第一項第四号及び第五号」とあるのは「第十九條第一項第四号及び第五号並びに特別措置法第十五條各号」と、同法第三十五條第二項、第三十六條第一項及び第四十二條第一号中「この法律」とあるのは「この法律又は特別措置法」と、同法第三十九條第二号の二条の二第二項又は特別措置法第十六條第二項と、同法第四十二條第三号中「第十九條第一項及び第二項」とあるのは「第十九條第一項及び第二項並びに特別措置法第十五條」とする。

(長期資金の無利子貸付け)
第十八條 政府は、特定債務(日本国有鉄道が政府から貸付けを受けた長期の資金に係る昭和五十五年三月三十一日における債務のうち政令で定めるものをいう。以下同じ。)について、その償還が開始される年度からその償還が完了する年度までの期間中の毎年度、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、政令で定めるところにより、その償還に要する長期の資金を無利子で貸し付けることができる。

(利子補給)
第十九條 政府は、特定債務について、昭和五十五年度からその償還が完了する年度までの期間中の毎年度、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、日本国有鉄道が当該年度において支払うべき利子に充てるべき金額を補給することができる。

(特定債務整理特別勘定)
第二十條 日本国有鉄道は、昭和五十五年度に相当する事業年度から第十八條の規定により貸付けを受けた長期の資金の償還が完了する事業年度までの期間(以下「特定債務整理期間」という。)における特定債務及び当該長期の資金に係る債務の処理に係る計理については、その他の計理と区分し、特定債務整理特別勘定を設けて整理しなければならない。

2 特定債務整理特別勘定の計理に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

第二十一條 特定債務整理期間における収入支出予算又は会計規程については、日本国有鉄道法第三十九條の五中「工事勘定」とあるのは「工事勘定並びに日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(昭和五十五年法律第 号)第二十條の特定債務整理特別勘定」と、同法第四十三條第一項中「これに基づく政令」とあるのは「これに基づく政令並びに日本国有鉄道経営再建促進特別措置法及びこれに基づく運輸省令」とする。

(損失の処理の特例)
第二十二條 日本国有鉄道は、毎事業年度、前事業年度から繰り越された損失があるときは、運

輸大臣の承認を受けて、資本積立金を減額してこれを整理することができる。

(償還条件の変更)

第二十三条 政府は、日本国有鉄道が政府から無利子で貸付けを受けた長期の資金に係る昭和五十五年三月三十一日における債務のうち政令で定めるものについて、償還期間及び据置期間を五年以内で政令で定める期間延長することができる。

(地方交通線に係る補助)

第二十四条 政府は、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、地方交通線の運営に要する費用を補助することができる。

2 政府は、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、特定地方交通線の廃止の円滑な実施を図るための措置に要する費用を補助することができる。

3 政府は、予算の範囲内において、特定地方交通線を廃止する場合に必要となる一般乗合旅客自動車運送事業又は地方鉄道を経営する者に對し、政令で定めるところにより、その事業の運営に要する費用を補助することができる。

(特別の配慮)

第二十五条 政府は、第十八条、第十九条、第二十三条及び前条に規定するもののほか、日本国有鉄道の経営改善計画の円滑な実施その他その経営の再建を促進するため必要があると認めるときは、日本国有鉄道に対し、財政上の措置その他の措置を講ずるよう特別の配慮をするものとする。

とする。

(大蔵大臣との協議)

第二十六条 運輸大臣は、第四条第五項及び第二十二條の承認、第七條の経営改善計画の変更の指示、第十二條第二項の認可並びに第二十条第二項の運輸省令の制定及び改正については、大蔵大臣と協議してこれをしなければならぬ。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

2 第十九條の規定は、次項の規定の適用があるものを除き、第十八條の政令で定める債務につき日本国有鉄道がこの法律の施行の日以前までに支払つた利子についても、適用する。

3 次條の規定による改正前の日本国有鉄道法第五十四條の六の規定により政府が昭和五十五年において日本国有鉄道に對してした日本国有鉄道が支払うべき利子に充てらるべき金額の補給は、第十九條の規定に基づいてしたものとなす。

4 第二十条及び第二十一条の規定は、昭和五十五年に相当する日本国有鉄道の事業年度の予算から適用する。

5 日本国有鉄道が昭和五十五年年度に相当する事業年度においてこの法律の施行の日以前までにした債務の償還及び利子の支払のうち、次條の規定による改正前の日本国有鉄道法第五十四條の五の政令で定める債務（以下「旧特定債務」という。）及び同條の規定により日本国有鉄道が政府から貸付けを受けた長期の資金に係る債務の償還並びに第十八條の政令で定める債務に係る利子（旧特定債務以外の債務のうち償還した金額に相当する部分に係る利子を除く。）の支払は、第二十一条の規定により就み替へられた次條の規定による改正後の日本国有鉄道法第三十九條の五の規定による特定債務整理特別勘定の収入支出予算に基づいてしたものとなす。

(日本国有鉄道法の一部改正)

第二条 日本国有鉄道法の一部を次のように改正する。

目次中「第五章の二 経営の健全性の確立（第五十四條の二—第五十四條の十二）」を削る。

第五章の二を削る。

第五十五條中「左の」を「次の」に改め、同条第三号中「第五十四條第二項」を「前条第二項」に改め、同条第四号中「基いて」を「基づいて」に改め、同条第五号中「基く」を「基づく」に改め、同条第六号中「第五十四條第一項」を「前条第一項」に改める。

(日本国有鉄道法の一部改正に伴う経過措置)

第三条 前條の規定による改正前の日本国有鉄道法第五十四條の五の規定により日本国有鉄道が政府から貸付けを受けた長期の資金に係る債務の処理に係る計理は、第二十条第一項の規定により設けられた特定債務整理特別勘定に引き継がれるものとする。

(国有鉄道運賃法の一部改正)

第四条 国有鉄道運賃法（昭和二十三年法律第一百十二号）の一部を次のように改正する。

第十条の二第二項中「昭和五十一年十一月五日に日本国有鉄道法（昭和二十三年法律第二百五十六号）第五十四條の五の政令で定められた債務の昭和五十一年三月三十一日における未償還元金」を「次の各号に掲げる金額」に、「前項を「第一項」に改め、同項に次の各号を加え、同項

を同条第三項とする。

一 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第十八條の特定債務の昭和五十五年三月三十一日における未償還元金の合計額

二 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法附則第二条の規定による改正前の日本国有鉄道法（昭和二十三年法律第二百五十六号）第五十四條の五の規定により、昭和五十一年度から昭和五十四年度までの間において日本国有鉄道に對し無利子で貸し付けられた長期の資金の合計額

第十条の二第二項の次に次の一項を加える。

2 前項の場合において、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（昭和五十五年法律第百八号）第八條第一項の承認を受けた鉄道の営業線に係る普通旅客運賃の賃率が同項の承認を受けた営業線以外の鉄道の営業線に係る普通旅客運賃の賃率と異なるように定められた場合における普通旅客運賃の賃率を異にする鉄道の営業線を連続して乗車するときの普通旅客運賃の計算方法は、運輸大臣の認可を受けて日本国有鉄道が定める。

(運輸省設置法の一部改正)

第五条 運輸省設置法（昭和二十四年法律第一百五十七号）の一部を次のように改正する。

第六条第一項中「左に」を「次に」に改め、同項第九号中「譲受」を「譲受の認可又は日本国有鉄道の」に、「及び営業線の譲渡の許可又は認可」を

昭和五十五年十一月四日 衆議院會議録第十一号

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案及び同報告書 及び同報告書

千九百八十年の食糧援助規約の締結について承認を求めるの件 二二二

「の許可」に改め、同号の次に次の一号を加える。
九の二 日本国有鉄道の鉄道の営業線の貸借
又は譲渡及び譲受の認可

第六条第一項第十一号の三中「除外」を「除くほか」に改め、同項第十一号の四中「除外」を「除くほか」に改め、「基く」を「基づく」に改める。

第二十七條第一項中「左の」を「次の」に改め、同項第一号の二中「営業線の譲渡」を「鉄道の営業線の貸借又は譲渡及び譲受」に改め、同項第一号の三及び第八号の三中「行なう」を「行う」に改め、同項第十六号中「ものの外」を「もののほか」に改める。

（地方税法の一部改正）

第六条 地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）の一部を次のように改正する。

第三百四十八條第二項第二十七号中「第十九條第一項第一号」の下に「又は日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（昭和五十五年法律第...）第十五條第一号」を加え、「同法」を「日本国有鉄道建設公団法」に改め、「貸し付けた鉄道施設」の下に「又は日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第七條の規定により説き替えて適用される日本国有鉄道建設公団法第二十三條第一項ただし書の規定により地方鉄道法の規定による地方鉄道業者に無償で貸し付けた鉄道施設」を加える。

第三百四十九條の三〇に次の一項を加える。

26 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第十二條第一項の規定により日本国有鉄道から同法第八條第二項の承認を受けた鉄道の営業線を無償で譲渡を受けた者が当該営業線の譲渡により取得した固定資産で政令で定めるものを地方鉄道事業の用に供する場合に、当該固定資産に対して課する固定資産税の課税標準は、前二條の規定にかかわらず、当該固定資産に係る固定資産税の課税標準となるべき価格の二分の一の額とする。

2 道府県は、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第十二條第一項の規定により日本国有鉄道から同法第八條第二項の承認を受けた鉄道の営業線に係る不動産で政令で定めるものを無償で譲渡を受けた場合における当該不動産の取得に対しては、当該取得が昭和六十一年三月三十一日までに行われたときに限り、不動産取得税を課することができない。

（国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部改正）

第七條 国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律（昭和三十一年法律第八十二号）の一部を次のように改正する。

第二條第六項中「政令で定めるもの」の下に「及び日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（昭和五十五年法律第...）第十二條第一項の規定により無償で貸し付けた固定資産」を加え、同条第七項中「用に供する固定資産」の下に「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第十二條第一項の規定により無償で貸し付けたものを除く。」を加える。

（登録免許税法の一部改正）

第八條 登録免許税法（昭和四十二年法律第三十五号）の一部を次のように改正する。

別表第一第三十五号中「地方鉄道業の免許又は軌道法」を「地方鉄道業の免許（日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（昭和五十五年法律第...）第十二條第二項の認可を受けて地方鉄道業を営もうとする者に係る当該認可を含む。）又は軌道法」に改める。

千九百八十年の食糧援助規約の締結について承認を求めるの件

昭和五十五年十月九日
内閣総理大臣 鈴木 善幸

千九百八十年の食糧援助規約の締結について承認を求めるの件

て承認を求めるの件

千九百八十年の食糧援助規約の締結について、日本国憲法第七十三條第三号ただし書の規定に基づき、国会の承認を求める。

理由

この規約は、開発途上国の食糧問題の解決に資するため開発途上国に対し食糧援助を行うことを目的とするものであつて、千九百七十一年の食糧援助規約に代わるものである。我が国がこの規約を締結することは、開発途上国における慢性的な食糧不足を緩和するための国際協力に引き続き貢献する見地から有益であると認められる。よつて、この規約を締結することとした。これが、この案件を提出する理由である。

千九百八十年の食糧援助規約

第一部 目的及び定義

第一条 目的

この規約は、国際社会の共同努力により、かつ、この規約の定めるところにより、開発途上国に対し人間の消費に適する小麦その他の穀物の形態により毎年一千万トン以上の食糧を援助するという世界食糧会議の目標の実質的な達成を確保することを目的とする。

第二条 定義

(1) この規約の適用上、

(a) 「c.i.f.」とは、保険料及び運賃込みをいう。

(b) 「委員会」とは、第五条に規定する食糧援助委員会をいう。

(c) 「事務局」とは、国際小麦理事会の事務局長をいう。

(d) 「f.o.b.」とは、本船渡しをいう。

(e) 「穀物」とは、別段の定めがある場合を除くほか、次条(1)の規定に従うことを条件として、小麦、大麦（裸麦を含む）、とうもろこ

し、オート、ライ麦、ソルガム若しくは米又はこれらを原料とする産品（二次加工をした産品を含む。）で手続規則に定義するものをいう。

(f) 「加盟国」とは、この規約の締結国をいう。

(g) 「事務局」とは、国際小麦理事会の事務局をいう。

(h) 「トン」とは、千キログラムをいう。

(i) 「年度」とは、別段の定めがある場合を除くほか、七月一日から六月三十日までの期間をいう。

(2) この規約において「政府」といふときは、欧州経済共同体を含む。したがつて、政府による署名並びに批准書、受諾書、承認書又は加入書の寄託及び暫定的適用宣言といふときは、欧州経済共同体については、その権限のある当局が欧州経済共同体の名において行う署名及び暫定的適用宣言並びに欧州経済共同体の制度上の手続により国際協定の締結のために寄託することとされている文書の寄託を含む。

第二部 主要規定

第三条 国際食糧援助

(1) 加盟国は、開発途上国に対する食糧援助として、前条(1)(e)の穀物のうち人間の消費に適するものであつて受け入れられる銘柄及び品質のもの少なくとも(3)に定める年間量又はこれらに代わる現金を提出することを合意する。

(2) 加盟国による提出及び受益国による自国の必要とする援助についての見積りは、受益国が自国の開発計画につきこの規約の各年度における食糧援助の見込量を考慮に入れることができるよう、可能な最大限度まで計画的に行われる。更に、加盟国は、贈与の形態により行う提出の量を可能な限り明示するものとする。

(3) 第一条の目的を達成するための各加盟国の年間最小提出量は、次のとおりとする。

加盟国

アルゼンティン トン 三五、〇〇〇

オーストラリア	四〇〇、〇〇〇
オーストリア	二〇、〇〇〇
カナダ	六〇〇、〇〇〇
欧州経済共同体及びその構成国	一、六五〇、〇〇〇
フィンランド	二〇、〇〇〇
日本国	三〇〇、〇〇〇
ノールウェー	三〇、〇〇〇
スウェーデン	四〇、〇〇〇
スイス	二七、〇〇〇
アメリカ合衆国	四、四七〇、〇〇〇

(4) この規約の実施上、第十六条(2)の規定に従つてこの規約に加入した加盟国は、同条の關係規定に従つて定められる当該加盟国の最小提出量とともに(3)に掲げられているものとみなす。

(5) 提出の全部又は一部を現金の形態により行う加盟国については、当該加盟国について定められた量又は当該加盟国が穀物で提出しない部分についての量の評価は、小麦の実勢市場価格により行う。この(5)の規定の適用上、委員会は、毎年、前暦年の各月についての小麦の平均価格を基礎として、翌年度についての実勢市場価格を決定する。委員会は、各月についての小麦の平均価格を決定するため手続規則を制定する。委員会は、実勢市場価格の決定に当たり、各年についての平均価格に係る著しい上昇又は下落に妥当な考慮を払う。

(6) 委員会は、小麦以外の穀物による加盟国の提出量のうち約束され又は船積みされた量を評価するため、産品にあつては穀物含有量を、当該小麦以外の穀物にあつては小麦に対する商業上の価値を適宜考慮して、手続規則を制定する。

(7) この規約に基づく食糧援助は、次のいずれかの方法で行うことができる。

(a) 穀物の贈与又は受益国のための穀物の買入れに充てられる現金の贈与

(b) 受益国の通貨との引換えによる売渡し。ただし、当該通貨は、移転することができず、

かつ、当該提出加盟国が使用する他の通貨に交換すること並びに当該提出加盟国が使用する物品及び役務の支払に充てることができること(注)。

注 例外的な事情がある場合には、十パーセントを超えない範囲でその免除が認められる。

(c) 信用供与による売渡しであつて、支払が二十年以上の期間にわたる妥当な年賦及び世界市場における通常の商業的な利率を下回る利率により行われるもの(注)。

注 信用供与による売渡しに関する取極には、穀物の引渡し時における供与額の十五パーセントまでの支払について規定することができる。

もつとも、援助は、特に後発開発途上国、一人当たりの所得の低い国その他重大な経済的困難に直面している開発途上国に対する場合には、可能な最大限まで贈与の方法により行われるものと了解される。

(7) (a)の規定による穀物の買入れは、この規約及び効力を有している小麦貿易規約の加盟国から行うとともに、これらの双方の規約の加盟国である開発途上国の輸出又はこれらの開発途上加盟国における加工を促進するため、これらの開発途上加盟国から優先して買入れを行う。また、穀物の買入れに当たっては、相当な部分を開發途上国から買入れをすることを一般的目標とする。この規約の開発途上加盟国からの買入れを優先させる。すなわち、第一文及び第二文の規定は、これらのいずれの規約の加盟国でもない開發途上国からの穀物の買入れを排除するものではない。この(8)の規定による買入れに当たっては、品質、*o.p.b.* 価値による利点及び受益国への迅速な引渡しの可能性並びに受益国自体の特定の要求に対して特別の考慮を払う。現金提出は、原則として、いかなる年度においても、いずれかの国が二国間

又は多数国間の食糧援助として同一の年度に受領した穀物又は前年度に受領し、なお使用している穀物と同一銘柄の穀物を当該いずれかの国から買入れるために使用してはならない。

(7) 及び(8)の規定による援助に係る取引は、国際連合食糧農業機関の余剰処理の原則及び指針に明示された関心事項に適合する方法で行う。

(9) 加盟国は、穀物の形態による提出を*o.p.b.* によつて行う。

(10) 提出国が*o.p.b.* 価格に加えて輸送費を負担する場合には、輸送費は、(3)に定める年間最小提出量を超過したこの規約に基づく現金提出とみなされる。

(11) 加盟国は、この規約に基づく自国の提出に関し、一又は二以上の受益国を指定することができる。

(12) 加盟国は、国際機関を通じて又は二国間援助の形式で提出を行うことができる。もつとも、加盟国は、食糧援助のうちより大きな部分を多数国間機関(特に、世界食糧計画)を通じて行うことの利点に十分な考慮を払うものとし、その他の場合には、世界食糧計画の食糧援助政策計画委員会が承認する食糧援助のための指針及び基準に従つて行動する。

(13) 加盟国は、いづれかの年度においてこの規約に基づく自国の義務を履行することができなかつた場合には、次の年度において、当該いづれかの年度における残余の履行されなかつた量に相当する量の約束量又は船積量を適宜増加する。

第四条 緊急の必要のための特別規定

いづれかの年度において食糧用の穀物のかなりの不作が所得の低い開發途上国において全体として生じた場合には、委員会の議長は、事務局長から受領した情報を検討した上、不作の重大性について検討するため委員会を招集する。委員会は、加盟国が食糧援助に利用可能な量を増加させることにより事態に対処すべきであることを勧告することができる。

第五条 食糧援助委員会

この規約のすべての締約国で構成する食糧援助委員会を設置する。委員会は、議長一人及び副議長一人を任命する。

第六条 委員会の権限及び任務

(1) 委員会は、次のことを行う。

(a) この規約に基づいて加盟国が行う提出の量、内容、方法及び条件に関して加盟国が提出する定期報告を受領すること。

(b) 開發途上国からの穀物の買入れに関する第三條(8)の義務を特に考慮に入れて、現金提出による資金で行われる穀物の買入れを常に検討すること。

(c) この規約に基づく義務がどのように履行されたかを検討すること。

(d) この規約に基づく食糧援助措置の実施に関する情報、特に、入手可能なときは、受益国における食糧生産に及ぼす影響に関する情報を定期的に交換すること。

委員会は、必要な場合には、報告を作成する。

(2) 第四條の規定並びに(1)(c)及び(d)の規定の適用上、委員会は、受益国から情報を受領し及び受益国と協議することができ。

(3) 委員会は、この規約の実施のために必要な手続規則を制定する。

(4) 委員会は、この条に定める権限及び任務のほか、この規約の実施のため、必要なその他の権限を有し、かつ、必要なその他の任務を遂行する。

第七条 所在地、会期及び定足数

(1) 委員会の所在地は、委員会が別段の決定を行わない限り、ロンドンとする。

(2) 委員会は、少なくとも二年一回、国際小麦理事会の通常の会期の時に会合する。委員会は、また、議長が決定するその他の時期に、三の加盟国が要請するときに又はこの規約の定めるところに従つて会合する。

昭和五十五年十一月四日 衆議院會議録第十一号 千九百八十年の食糧援助規約の締結について承認を求めるの件及び同報告書

(3) 委員会のいかなる会合においても、委員会を構成する加盟国の三分の二の代表が出席していなければならない。

第八条 決定

委員会の決定は、意見の一致によつて行ふ。

第九条 オブザーバーの参加

委員会は、適当な場合には、他の国際機関であつて国際連合又はその専門機関の加盟国政府のみが加盟することのできるものの事務局の代表が委員会の会合にオブザーバーとして出席するよう招請することができる。

第十条 運用規定

委員会は、その必要とする事務(資料及び報告の作成及び配布に関する事務を含む。)の遂行のため、事務局の役務を利用する。

第十一条 不履行及び紛争

この規約の解釈若しくは適用に関する紛争又はこの規約に基づく義務の不履行がある場合には、委員会は、会合して適当な措置をとる。

第三部 最終規定

第十二条 署名

この規約は、千九百八十年三月十一日から四月三十日まで、ワシントンにおいて、第三条(3)に掲げる国の政府による署名のために開放しておく。

第十三条 寄託政府

アメリカ合衆国政府は、この規約の寄託政府とする。

第十四条 批准、受諾又は承認

この規約は、各署名政府により、自国の憲法上の手続に従つて批准され、受諾され又は承認されなければならない。批准書、受諾書又は承認書は、千九百八十年六月三十日までに寄託政府に寄託する。もつとも、有効期間の延長がされた千九百七十一年の食糧援助規約に規定する委員会又はこの規約に規定する委員会は、同日までに批准書、受諾書又は承認書を寄託しなかつた署名政府に対し、その期限について一回又は二回以上の延長を認めることができる。

第十五条 暫定的適用

署名政府は、この規約の暫定的適用宣言を寄託政府に寄託することができる。暫定的適用宣言を寄託する政府は、暫定的にこの規約を適用するものとし、暫定的にこの規約の締結国政府とみなされる。

第十六条 加入

(1) この規約は、第三条(3)に掲げる国の政府であつてこの規約に署名しなかつたものによる加入のために開放しておく。加入書は、千九百八十年六月三十日までに寄託政府に寄託する。もつとも、有効期間の延長がされた千九百七十一年の食糧援助規約に規定する委員会又はこの規約に規定する委員会は、同日までに加入書を寄託しなかつた政府に対し、その期限について一回又は二回以上の延長を認めることができる。

(2) この規約は、次条の規定により効力を生じた後は、委員会の適当と認める条件に基づく第三条(3)に掲げる国以外の国の政府による加入のために開放しておく。加入書は、寄託政府に寄託する。

(3) (1)又は(2)の規定に従つてこの規約に加入する政府は、加入書を寄託するまでの間についてのこの規約の暫定的適用宣言を寄託政府に寄託することができる。暫定的適用宣言を寄託する政府は、暫定的にこの規約を適用するものとし、暫定的にこの規約の締結国政府とみなされる。

第十七条 効力発生

(1) この規約は、第三条(3)に掲げる国の政府が千九百八十年六月三十日までに批准書、受諾書、承認書若しくは加入書又は暫定的適用宣言を寄託しており、かつ、千九百七十一年の小麦貿易規約の有効期間の第五次延長に関する千九百七十一年の議定書又は千九百七十一年の小麦貿易規約に代わる新たな小麦貿易規約のいずれかが効力を有していることを条件として、千九百八十年七月一日に効力を生ずる。

(2) この規約が(1)に定めるところにより効力を生ずることとならなかつた場合には、批准書、受諾書、承認書若しくは加入書又は暫定的適用宣言を既に寄託した政府は、千九百七十一年の小麦貿易規約の有効期間の第五次延長に関する千九百七十一年の議定書又は千九百七十一年の小麦貿易規約に代わる新たな小麦貿易規約のいずれかが効力を有していることを条件として、この規約が当該政府の間で効力を生ずることを全員の一致の同意によつて決定することができるものとし、また、事情により必要と認める他のすべての措置をとることができる。

第十八条 有効期間及び延長

(1) この規約は、千九百七十一年の小麦貿易規約の有効期間の第五次延長に関する千九百七十九年の議定書又は千九百七十一年の小麦貿易規約に代わる新たな小麦貿易規約のいずれかが千九百八十年六月三十日まで効力を有することを条件として、同日まで効力を有する。

(2) 千九百七十一年の小麦貿易規約の有効期間が更に延長される場合又はこれに代わる新たな小麦貿易規約が効力を生ずる場合には、委員会は、有効期間の延長がされた千九百七十一年の小麦貿易規約の延長に係る期間、又はこれに代わる新たな小麦貿易規約が失効する時まで、この規約の有効期間を延長することができる。有効期間の延長がされたこの規約に参加すること希望しない加盟国は、この規約の有効期間の延長がされる時に、寄託政府に対して書面による脱退の通告を行うことによりこの規約から脱退することができる。脱退する加盟国は、その旨を委員会に通報するものとするが、この規約に基づく義務で履行がされなかつたものは、免除されない。

第十九条

この規約と有効期間の延長がされた千九百七十一年の国際小麦協定の関係

この規約は、有効期間の延長がされた千九百七十一年の食糧援助規約に代わるものとし、有効期間の延長がされた千九百七十一年の国際小麦協定の構成文書の一とする。

第二十条 正文

この規約は、英語、フランス語、ロシア語及びスペイン語をひとしく正文とし、その原本は、寄託政府に寄託する。寄託政府は、各署名政府及び各加入政府に対し、その認証謄本を送付する。

以上の証拠として、下名は、各自の政府又は権限のある当局から正当に委任を受けて、その署名に対応して掲げる日にこの規約に署名した。

千九百八十年の食糧援助規約の締結について承認を求めるの件に関する報告書

一 本件の要旨及び目的

千九百七十一年の食糧援助規約及び千九百七十一年の小麦貿易規約により構成されている千九百七十一年の国際小麦協定に代わる新協定を締結する目的をもつて、昭和五十五年二月より国際連合貿易開発会議主催のもとに交渉が行われてきた。新協定を構成する二の規約のうち、小麦貿易規約については合意をみるに至らなかつたが、食糧援助規約については援助拡大の合意が成立し、本年三月ロンドンで開催された関係国政府間会議において採択された。

本規約は、開発途上国に対し、毎年一千万トンの食糧を援助するという世界食糧会議の定めた目標を達成する一環として、加盟国は、年間最小提出量として合計七百五十九万二千トンの穀物又はこれに代わる現金を開発途上国に援助すること等を規定している。

なお、本規約は、各署名政府が昭和五十五年六月三十日までに批准書、受諾書、承認書、加入書又は暫定的適用宣言を寄託しており、かつ、千九百七十一年の小麦貿易規約の有効期間の第五次延長に関する千九百七十九年の議定書又は千九百七十一年の小麦貿易規約に代わる新たな小麦貿易規約のいずれかが効力を有していること

とを条件として、昭和五十五年七月一日に効力を生ずることになっている。

また、国内手続上寄託の措置が期限までにできない署名国政府は、この規約の暫定的適用宣言をアメリカ合衆国政府に寄託すれば暫定的にこの規約の締約国政府とみなされることになっている。政府は、この規定に基づき昭和五十五年六月十七日にこの寄託を行つてゐる。

よつて政府は、本規約の締結について、日本国憲法第七十三条第三号ただし書の規定に基づき、国会の承認を求めるといふのである。

二 本件の議決理由

我が国が、この規約を締結することは、開発途上国における慢性的な食糧不足を緩和するための国際協力に引き続き貢献する見地から有益であり、妥当な措置であると認め、本件は承認すべきものと議決した次第である。

三 本件に要する経費

本件に要する経費としては、昭和五十五年度一般会計予算大蔵省所管食糧増産等援助費の中に食糧援助費として九十五億円が計上されている。

右報告する。

昭和五十五年十月三十一日

外務委員長 奥田 敬和
衆議院議長 福田 一殿

国家公務員共済組合法等の一部を改正する法律案

右

国会に提出する。

昭和五十五年十月七日

内閣総理大臣 鈴木 善幸

国家公務員共済組合法等の一部を改正する法律案

(国家公務員共済組合法の一部改正)

第一条 国家公務員共済組合法(昭和三十三年法律第百二十八号)の一部を次のように改正する。

第七十六條第二項ただし書中「五十五万二千円」を「六十八万四千円」に改める。

第七十六條の二第一項第一号中「三十九万六千円」を「四十九万二千円」に、「一万九千八百円」を「二万四千六百円」に改める。

第七十八條第三項第一号及び第七十九條第五項第一号中「一万九千八百円」を「二万四千六百円」に改める。

第七十九條の二第三項第一号中「三十九万六千円」を「四十九万二千円」に改める。

第八十二條の二第一項第一号中「三十九万六千円」を「四十九万二千円」に、「一万九千八百円」を「二万四千六百円」に改め、同条第二項第一号中「三十九万六千円」を「四十九万二千円」に改める。

第八十五條第五項第一号中「一万九千八百円」を「二万四千六百円」に改める。

第八十八條の二第一号中「三十九万六千円」を「四十九万二千円」に改める。

第八十八條の四「四十三万二千円」を「五十三万七千六百円」に改める。

附則第十三條の二第三項第一号中「三十九万六千円」を「四十九万二千円」に改める。

附則第十三條の六第一項中「一万九千八百円」を「二万四千六百円」に改める。

別表第三中「六六九、〇〇〇円」を「八三四、〇〇〇円」に、「五五二、〇〇〇円」を「六八四、〇〇〇円」に、「三九六、〇〇〇円」を「五〇一、六〇〇円」に改める。

(国家公務員共済組合法の長期給付に関する施行法の一部改正)

第二条 国家公務員共済組合法の長期給付に関する施行法(昭和三十三年法律第百二十九号)の一部を次のように改正する。

第十三條第二項中「五十五万二千円」を「六十八万四千円」に改める。

第三十二條の三第一項中「四十三万二千円」を「五十三万七千六百円」に改める。

第四十五條の三第二項中「五十五万二千円」を「六十八万四千円」に改める。

「六十万四千円」に改める。

(昭和四十二年以後における国家公務員共済組合等からの年金の額の改定に関する法律の一部改正)

第三条 昭和四十二年以後における国家公務員共済組合等からの年金の額の改定に関する法律(昭和四十二年法律第百四号)の一部を次のように改正する。

第十五條の四第一項中「第三項において」を「以下この条において」に改め、同条に次の三項を加える。

5 昭和五十四年三月三十一日以前の通算退職年金で、昭和五十五年五月三十一日において現に支給されているものについては、同年六月分以後、その額を、第一項第一号中「四十七万七千九百七十二円」とあるのは、四十九万二千円と、第二項中「昭和五十五年四月分」とあるのは「昭和五十五年六月分」と、「第十五條の四第一項」とあるのは「第十五條の四第五項の規定により読み替えられた同条第一項」と読み替えて、第一項及び第二項の規定に準じて算定した額に改定する。

6 昭和五十四年三月三十一日以前の通算退職年金に係る通算退職年金で、昭和五十五年五月三十一日において現に支給されているものについては、同年六月分以後、その額を、当該通算退職年金を通算退職年金とみなして前項の規定によりその額を改定するものとした場合の改定年金額の百分の五十に相当する額に改定する。

7 前二項の規定は、第四項の規定の適用を受ける年金で、昭和五十五年五月三十一日において現に支給されているものについて準用する。

附 則

(施行期日等)

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 第一条の規定による改正後の国家公務員共済組合法(以下「改正後の法」という。)の規定、第二条の規定による改正後の国家公務員共済組合法の長期給付に関する施行法(以下「改正後の施行法」という。)の規定及び第三条の規定による改正後の昭和四十二年以後における国家公務員共済組合等からの年金の額の改定に関する法律の規定並びに次項及び附則第四項の規定は、昭和五十五年六月一日から適用する。

3 改正後の法の規定(改正後の法第七十九條の二第三項第一号の規定を除く。)及び改正後の施行法の規定は、昭和五十五年五月三十一日以前に給付事由が生じた給付についても、同年六月分以後適用する。

4 改正後の法第七十九條の二第三項第一号の規定は、昭和五十四年四月一日から昭和五十五年五月三十一日までの間に給付事由が生じた給付についても、同年六月分以後適用する。

理由 厚生年金保険における年金額の引上げに伴い、国家公務員共済組合からの退職年金等について、算定の基礎となる定額部分の額及び最低保障額を引き上げる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

国家公務員共済組合法等の一部を改正する法律案(内閣提出)に関する報告書

議案の要旨及び目的 本案は、厚生年金保険における年金額の引上げに伴い、国家公務員共済組合からの退職年金等について、年金額の算定の基礎となる定額部分の額及び最低保障額を引き上げる必要があるとするもので、主な内容は次のとおりである。

一一五

昭和五十五年十一月四日 衆議院會議録第十一号

1 年金額算定方式中の定額部分の額の引上げ

厚生年金における年金額の引上げに伴い、退職年金等の年金額を通算退職年金の額の算定方式に準じて算定する場合にその算定の基礎となる定額部分の額及び通算退職年金の定額部分の額を引き上げること。

2 退職年金等の最低保障額の引上げ

厚生年金における年金額の引上げに伴い、退職年金等の最低保障額を引き上げること。

3 実施期日

実施日は、昭和五十五年六月一日とする。

二 議案の可決理由

厚生年金における年金額の引上げに伴い、国家公務員共済組合からの退職年金等について、年金額の算定の基礎となる定額部分の額及び最低保障額を引き上げることが必要な措置である。と認め、本案は、原案のとおり可決すべきものと議決した次第である。

三 本案施行に要する経費

年金額の改定に伴う増加所要額は、昭和五十五年において約二十一億三千七百万円と見込まれている。

昭和五十五年十一月四日

大蔵委員長 綿貫 民輔

衆議院議長 福田 一 殿

公共企業体職員等共済組合法及び昭和四十二年以後における公共企業体職員等共済組合法に規定する共済組合が支給する年金の額の改定に関する法律の一部を改正する法律案

国会に提出する。

昭和五十五年十月七日

内閣総理大臣 鈴木 善幸

公共企業体職員等共済組合法及び昭和四十二年以後における公共企業体職員等共済組合法に規定する共済組合が支給する年金の額の改定に関する法律の一部を改正する法律案及び同報告書

公共企業体職員等共済組合法及び昭和四十二年以後における公共企業体職員等共済組合法に規定する共済組合が支給する年金の額の改定に関する法律の一部を改正する法律

第一条 公共企業体職員等共済組合法（昭和三十一年法律第百三十四号）の一部を次のように改正する。

第五十条第二項ただし書中「五十五万二千円」を「六十八万四千円」に改め、同条第三項第一号中「三十九万六千円」を「四十九万二千円」に、「一万九千八百円」を「二万四千六百円」に改める。

第五十条の二第四項第一号中「一万九千八百円」を「二万四千六百円」に改める。

第五十五条第二項ただし書中「六十六万九千円」を「八十三万四千円」に、「五十五万二千円」を「六十八万四千円」に改め、同条第三項第一号中「三十九万六千円」を「四十九万二千円」に、「一万九千八百円」を「二万四千六百円」に改める。

第五十八条第三項中「一万九千八百円」を「二万四千六百円」に改める。

第五十九条の二中「四十三万二千円」を「五十三万七千六百円」に改める。

第五十九条の四第三項中「一万九千八百円」を「二万四千六百円」に改める。

第六十一条の二第三項並びに附則第六条の四第三項第二号及び第六条の五第二項中「千六百五十円」を「二千五百円」に改める。

附則第六条の六中「五十五万二千円」を「六十八万四千円」に改める。

（昭和四十二年以後における公共企業体職員等共済組合法に規定する共済組合が支給する年金の額の改定に関する法律の一部改正）

第二条 昭和四十二年以後における公共企業体職員等共済組合法に規定する共済組合が支給する年金の額の改定に関する法律（昭和四十二年法律第百六号）の一部を次のように改正する。

第四条の八に次の一項を加える。

6 前各項の規定の適用を受ける通算退職年金及び通算遺族年金の額の算定については、昭和五十五年六月分以後、第一項第一号中「千六百五十円」を「二・〇七を乗じて得た額」とする。

附 則

（施行期日等）

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 第一条の規定による改正後の公共企業体職員等共済組合法（以下「改正後の法」という。）の規定及び第二条の規定による改正後の昭和四十二年以後における公共企業体職員等共済組合法に規定する共済組合が支給する年金の額の改定に関する法律の規定並びに次項及び附則第四項の規定は、昭和五十五年六月一日から適用する。

（退職年金等の額に関する経過措置）

3 改正後の法第五十条第二項ただし書及び第三項、第五十条の二第四項、第五十五条第二項ただし書及び第三項、第五十八条第三項、第五十九条の二（改正後の法附則第六条の七（改正後の法附則第十七条の二及び第二十六条第一項において準用する場合を含む。）において準用する場合を含む。）並びに第五十九条の四第三項の規定、改正後の法附則第六条の四第三項及び第六条の五第二項の規定（これらの規定を改正後の法附則第二十六条第一項において準用する場合を含む。）並びに改正後の法附則第六条の六（改正後の法附則第十七条の二及び第二十六条第一項において準用する場合を含む。）の規定は、昭和五十五年五月三十一日以前に給付事由が発生した年金についても、同年六月分以後適用する。

4 改正後の法第六十一条の二第三項の規定は、昭和五十四年四月一日から昭和五十五年五月三十一日までの間に給付事由が発生した年金についても、同年六月分以後適用する。

理 由

厚生年金保険における年金額の引上げに伴い、公共企業体の共済組合が支給する退職年金等について、年金額の算定の基礎となる定額部分の額及び年金額の最低保障額の引上げを行う必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

公共企業体職員等共済組合法及び昭和四十二年以後における公共企業体職員等共済組合法に規定する共済組合が支給する年金の額の改定に関する法律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、厚生年金保険における年金額の引上げに伴い、公共企業体の共済組合が支給する退職年金等について、年金額の算定の基礎となる定額部分の額及び最低保障額を引き上げる必要があるとするもので、主な内容は次のとおりである。

1 年金額算定方式中の定額部分の額の引上げ

厚生年金における年金額の引上げに伴い、退職年金等の年金額を通算退職年金の算定方式に準じて算定する場合にその算定の基礎となる定額部分の額及び通算退職年金の定額部分の額を引き上げること。

2 退職年金等の最低保障額の引上げ

厚生年金における年金額の引上げに伴い、退職年金等の最低保障額を引き上げること。

3 実施期日

実施日は、昭和五十五年六月一日とする。

二 議案の可決理由

厚生年金における年金額の引上げに伴い、公共企業体職員等共済組合からの退職年金等について、年金額の算定の基礎となる定額部分の額及び最低保障額を引き上げることが必要な措置であると認め、本案は、原案のとおり可決すべきものと議決した次第である。

三 議案の要旨及び目的

本案は、厚生年金保険における年金額の引上げに伴い、公共企業体の共済組合が支給する退職年金等について、年金額の算定の基礎となる定額部分の額及び年金額の最低保障額の引上げを行う必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

公共企業体職員等共済組合法及び昭和四十二年以後における公共企業体職員等共済組合法に規定する共済組合が支給する年金の額の改定に関する法律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、厚生年金保険における年金額の引上げに伴い、公共企業体の共済組合が支給する退職年金等について、年金額の算定の基礎となる定額部分の額及び年金額の最低保障額の引上げを行う必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

三 本案施行に要する経費

年金額の改定に伴う増加所要額は、昭和五十五年度において約三十億五千七百万円と見込まれている。
右報告する。

昭和五十五年十一月四日

大蔵委員長 綿貫 民輔

衆議院議長 福田 一殿

昭和五十五年十一月四日 衆議院會議録第十一号

二一八

明治三十五年三月三十一日
第三種郵便物認可

(定価一部
一〇円)

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 五三〇 大代
〒105