

衆議院 運輸委員會 議 録 第 五 号

昭和六十一年三月二十五日(火曜日)

午前十時五十一分開議

出席委員

委員長 山下 徳夫君

理事 小里 貞利君 理事 鹿野 道彦君

理事 久間 章生君 理事 津島 雄二君

理事 吉原 米治君 理事 西中 清君

理事 河村 勝君

加藤 六月君 柿澤 弘治君

関谷 勝嗣君 田中 直紀君

堀内 光雄君 増岡 博之君

三ツ林 弥太郎君 山村新治郎君

若林 正俊君 小林 恒人君

左近 正男君 関山 信之君

富塚 三夫君 石田幸四郎君

中村 正雄君 梅田 勝君

辻 第一君

出席國務大臣

運輸大臣 三塚 博君

出席政府委員

運輸省地域交通局長 服部 経治君

委員外の出席者

自治大臣官房地域政策課長 今泉 浩紀君

日本国有鉄道常務理事 須田 寛君

参考人

(日本鉄道建設公団総裁) 内田 隆滋君

運輸委員会調査室長 荻生 敬一君

委員の異動

三月八日

辞任

松本 善明君

補欠選任

梅田 勝君

三月二十五日

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第七九号)(予)

同月七日

国鉄分割・民営化反対、民主的再建に関する請願(田中美智子君紹介)(第一一五二号)

国鉄の分割反対等に関する請願(津川武一君紹介)(第一一五三号)

国鉄の分割・民営化反対等に関する請願(梅田勝君紹介)(第一一五四号)

同(浦井洋君紹介)(第一一五五号)

同(小沢和秋君紹介)(第一一五六号)

同(岡崎万寿秀君紹介)(第一一五七号)

同(経塚幸夫君紹介)(第一一五八号)

同(上藤晃君紹介)(第一一五九号)

同(佐藤祐弘君紹介)(第一一六〇号)

同(柴田睦夫君紹介)(第一一六一号)

同(瀬崎博義君紹介)(第一一六二号)

同(瀬長亀次郎君紹介)(第一一六三号)

同(辻第一君紹介)(第一一六四号)

同(中川利三郎君紹介)(第一一六五号)

同(中島武敏君紹介)(第一一六六号)

同(中林佳子君紹介)(第一一六七号)

同(野間友一君紹介)(第一一六八号)

同(林百郎君紹介)(第一一六九号)

同(東中光雄君紹介)(第一一七〇号)

同(不破哲三君紹介)(第一一七一号)

同(藤木洋子君紹介)(第一一七二号)

同(藤田スミ君紹介)(第一一七三号)

同(正森成二君紹介)(第一一七四号)

同(松本善明君紹介)(第一一七五号)

同(三浦久君紹介)(第一一七六号)

同(菱輪幸代君紹介)(第一一七七号)

同(山原健二郎君紹介)(第一一七八号)

同月十三日

国鉄分割反対等に関する請願(田中美智子君紹介)(第一二七三三号)

同月十八日

公共交通の充実等に関する請願(梅田勝君紹介)(第一四八〇号)

国鉄分割・民営化反対、維持・発展に関する請願(上野建一君紹介)(第一四八一号)

国鉄の分割・民営化、ローカル線廃止反対等に関する請願(経塚幸夫君紹介)(第一四八二号)

同(東中光雄君紹介)(第一四八三号)

同(藤田スミ君紹介)(第一四八四号)

同(正森成二君紹介)(第一四八五号)

国鉄分割・民営化反対、再建に関する請願(田中克彦君紹介)(第一四八六号)

同(中島武敏君紹介)(第一四八七号)

同(中島武敏君紹介)(第一四八七号)

国鉄の全国ネットワーク存続等に関する請願(田中克彦君紹介)(第一四八八号)

国鉄分割反対等に関する請願(横江金夫君紹介)(第一四八九号)

同(網岡雄君紹介)(第一五六一号)

国鉄の分割・民営化反対等に関する請願(上野建一君紹介)(第一五六〇号)

同月二十日

国鉄の分割・民営化反対等に関する請願(林百郎君紹介)(第一六四八号)

公共交通の充実等に関する請願(津川武一君紹介)(第一六四九号)

同(辻第一君紹介)(第一六五〇号)

同(林百郎君紹介)(第一六五一号)

同(藤木洋子君紹介)(第一六五二号)

同(三浦久君紹介)(第一六五三号)

同(伊藤忠治君紹介)(第一七五九号)

は本委員会に付託された。

三月十四日

国鉄改革促進に関する陳情書外十四件(兵庫県議会議員上田勝信外十四名)(第九六号)

国鉄の分割・民営化反対等に関する陳情書外六件(北海道稚内市議会議員山田機知郎外三百五十七名)(第九七号)

国鉄在来線の電化促進に関する陳情書(徳島県町村会長海部郡由岐町長喜多條瑞穂外三名)(第九八号)

港湾整備事業の推進に関する陳情書外二件(四国市議会議員長松山市議会議員大西俊雄外二名)(第九九号)

九州新幹線の早期着工に関する陳情書外一件(九州各県議会議員長崎市長崎県議員古藤恒彦外一名)(第一〇〇号)

国鉄第二常磐線の早期実現に関する陳情書(茨城県町村会長長行方郡玉造町長坂本常蔵外一名)(第一〇一号)

奥羽本線の完全複線化の促進に関する陳情書(東北市議会議員長松山市議会議員長千葉正)(第一〇二号)

青函連絡船の存続運航に関する陳情書(北海道函館市議会議員長出町国義)(第一〇三号)

鹿児島県における現行貨物輸送体制の存続に関する陳情書(鹿児島市議会議員長上入来幸吉)(第一〇四号)

国鉄地方交通線の維持存続に関する陳情書外十一件(広島県議会議員長木山徳郎外十一名)(第一〇五号)

地方バス路線維持整備に関する陳情書(和歌山県議会議員長羽野九爾明)(第一〇六号)

航空機の安全確保に関する陳情書外二件(兵庫県議会議員長上田勝信外九名)(第一〇七号)

関西国際空港の早期着工に関する陳情書外一件(近畿二府六県議会議員長代表大阪府議会議員長)

坪井一宇外十三名(第一〇八号)

名古屋空港の整備促進等に関する陳情書(愛知県議会議員浅野市郎)(第一〇九号)

コミューター航空の推進に関する陳情書(九州各県議会議長会会長長崎県議会議長古藤恒彦)(第一一〇号)

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

特定都市鉄道整備促進特別措置法案(内閣提出第三九号)

○山下委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、特定都市鉄道整備促進特別措置法案を議題といたします。

この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

本案について、本日、日本鉄道建設公団総裁内田隆滋君を参考人として出席を求め、意見を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○山下委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○山下委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。柿澤弘治君。

○柿澤委員 特定都市鉄道整備促進特別措置法案に関連いたしまして、大都市鉄道交通網の整備についての運輸省並びに関係当局の考え方を伺いたいと思います。

後ほど大臣がおいでになるということですが、そのときにも改めて伺いたいと思いますが、大都市における鉄道網整備の考え方は、欧米の諸国と比べて日本の考え方には若干の問題があると思はれてから思っています。例えばニューヨークや

ロンドンの地下鉄のネットワークというのを考えてみますと、これは面的な整備ということで行われている。そういう意味でいえば、放射状の路線と環状線とが有機的に組み合わされて、大都市圏における非常にバランスのとれた交通網の整備というのが行われているわけですが、戦後の日本の地下鉄網の整備を考えると、これは幾分と都市をつなぐ放射状の交通網整備に重点が置かれ過ぎていて、環状線その他の面的なネットワークという考え方が非常に足りない。そのために地下鉄が本来の意味で都市の足になっていない、大都市住民の足になっていないという欠陥があるように思います。

そういう意味で、この際、この大都市圏における鉄道網整備の考え方を、きちっと哲学を確立していただいて、もっと面的な本当の意味のネットワークと言えるような整備をしていただきたいと思っております。その辺について運輸省の考え方を伺いたいと思います。

○服部政府委員 大変厳しい御指摘でございますが、私どもの考え方を御説明させていただきます。と思います。

もう先生も御承知のように、大都市圏の鉄道網は、その都市の発展の形と不即不離の関係で形成、整備が進められてきておるものというふうに私承知しておりますが、これまでの例えば東京圏についての鉄道網の整備の状況を見ますと、かつての東京都の発展の状況からして、どうしても一点集中型の都市形成が図られてきたことの対応で、放射状線の鉄道路線を中心に鉄道網が整備されてきた経緯があるかと思っております。

現に、そういった整備が東京圏における人口のスプロール化を促進している面があることは否定できないところでございますが、現実の旅客流動の発生は、どうしてもそういった既成の事実の上に、それに即して増大していく意味合いが強ございまして、現在におきましても、郊外の居住地と都心の業務地域を結ぶ方向に大量の旅客流動が発生しているという現状がございます。

したがって、私どもといたしましては、そういった放射状路線につきましても、今後に向けてなお一層の整備の促進を図ってまいりたいと思っておりますけれども、一方、ただいま先生御指摘のように、確かに東京都の今後の発展の方向というものを考えますと、どうしても多核化と申しますか、業務地の分散化の傾向が強まってまいることとは必至であると思っております。そういう意味でも、そういった放射状線に形成されている既存の鉄道網を横に連絡するような格好での環状線の整備の整備でございますか、あるいは都心部におけるより密な鉄道網の整備でありますとか、そういう方向での鉄道網の形成を促進する必要性というものがさらに大きくなってきています。

今後に向けては、運輸省の答申なども踏まえながら、そういう方向での鉄道整備を一層図ってまいりたい、そういうふうに考えておるところでございます。

○柿澤委員 今、局長からお話のあったように、東京圏なら東京圏における人口の増加の動向、そういうものに対して追隨的にといいますが、需要追隨的に鉄道網の整備を図ってきたという現実はいかならないわけではないのですが、それが需要の追隨であると同時に、またさらにそれが都市のスプロール化といえますか外延的な発展、そして内部における空洞化というものを促進する要因になってきた。そういう意味では、ある意味の鶏と卵のような悪循環が繰り返されてきたような気がするわけでは。

そういう点でも、今新しい都市の時代、そして都市の再開発というのが大きな課題になってきており、これが民活とも絡んで、これからの内需振興の柱になろう、こういう時代になってきていくわけですから、ぜひこの際、思い切った面的な鉄道網の整備に今までの以上に力点を置いていただきたい。その意味では、先行的な投資といえますか、先行的な整備という考え方を入れていただきたいと思っております。いかがでしょうか。

○服部政府委員 ただいまの先生の御指摘はまことにごもっともなものでございまして、私どももただいまの先生の御指摘の方向を踏まえまして、今後の鉄道整備に当たってまいりたいというふうに考えます。

○柿澤委員 そういう意味でございますと、従来型の地下鉄というもののだけで面的な整備が図れるのだらうかという疑問が出てくるわけですが、建設費がかさんでくる、しかも需要としては放射線のような大きなものが見込めないということになりますと、そこで一工夫あっていいんじゃないだろうか。そういう点では、新都市交通システムについての技術的な開発も必要だろうと思っております。また、その現実的な導入について一層前向きに取り組んでいただかなければいけない。その点では、ミニ地下鉄とかリニアモーターカーであるとか、それからコンピュータコントロールの新交通システムというふうなものについて、これも地下鉄並みのある意味では助成の措置といえますか、そうした対象にのせていくということと認知をしていく必要があるんじゃないかと思っております。その辺はいかがでしょうか。

○服部政府委員 例えば環状方向の鉄道路線の整備といったことを考えます場合に、確かに環状方向のルート上の整備の必要性は今後に向けてますます高まっていくことは必至でございますが、放射線状の方向での旅客流動に比べますと、ややそれを下回るような実態が容易に想定できるわけではございません。今までの空隙、空間を埋めるような形での今後の鉄道網の整備につきましても、そこに想定される旅客流動量の想定を根拠にいたしまして、そういった需要に適切に見合った新しい形の鉄道というものを整備することが最も有効であるところでございます。また、そのことが新しい鉄道を整備する場合の建設費を大幅に低減化する働きも持つわけでございます。今後はそういう方向での対応にぜひとも心がけてまいりたいと考えております。そのための具体的な手段というの

は、地下鉄のミニ化であり、リニアモーター化であり、新交通システムの導入というところでございまして、これらの問題につきまして、今後とも具体的な検討を深めてまいりたいと考えてございます。

○柿澤委員 昨年、運輸審の都市交通部会ですが、新しい路線についての考え方等が議論されたわけですが、そうした技術的な問題、都市鉄道網の多様化の問題というのは、その中で取り上げられ、議論されているのでしょうか。

○服部政府委員 五十七年九月から昨年七月までかかりました運輸審の検討の場でも、御指摘の問題は取り上げられ、議論されてまいりました経緯がございまして、そういう議論を踏まえまして、例えば倉人新線でありまして、そういうものにつきましましては、新交通システムを導入すべきであるという御指摘にもなっております。また、地下鉄のミニ化でありまして、それに加えてリニアモーター駆動方式を採用するといった問題につきましては、運輸審の場での検討の経緯も踏まえまして、関係の民間団体等ともよく御相談しながら、現在具体的な研究開発を急いでいる段階でございまして、

○柿澤委員 今ちょうど尾久一倉人新線の話が出ましたので、その点について若干伺いたいと思っております。

都電を撤廃、撤去された後の交通過疎地というものが各地にできています。特に私どもの地元の下町地帯、東京東部では、地下鉄の整備ができていないという点もあって、新交通システムに対するいろいろな需要が多いわけですね。その一つが今の荒川区尾久から足立区倉人に至る尾久一倉人新線の要望になって出てきているわけですが、これは昨年の運輸審でも取り上げられたというところですが、新交通システム導入ということで御意見をいただいているわけですが、具体化するめどは今後どう見ていらっしゃいますか。

○服部政府委員 倉人新線につきましては、昨年の運輸審答申の中で具体的に日暮里一倉人間に新交通システムを整備すべきであるということになっておりまして、私も、この答申内容は真剣に受けとめて、今後具体的な対応を図ってまいりたいと考えてございますが、それにつきましても、まず地元の足立区等と具体的にいろいろと御相談を積み重ねていく必要があると考えておるところでございまして、

○柿澤委員 具体的に御相談というところというところで、我々としては、こういう形で地元が何か協力態勢をとれば、それについて運輸省として考えるということであれば、説得して実現に向けて努力をしていきたいと思っておりますが、

○服部政府委員 こういう新交通システムを具体的に整備するといった場合にまず必要なことは、いかなる事業主体によってこれに対応するかということでございます。まずその点を詰める必要がございまして、あわせて資金調達の問題も議論していく必要がございまして、この二つの点が議論の中心になるわけですが、私も既に地元足立区との間にその勉強のための協議会をつくっておりますので、そういう場を通じまして、今後に向けてなお一層議論を深めてまいりたいと思っております。

○柿澤委員 これからの新交通システムの一般論になると思うのでお伺いしたいのですけれども、その場合の建設費の地方自治体と国との負担割合とか経営主体の負担のあり方、これは地下鉄並みと考えてよろしいわけですか。

○服部政府委員 新交通システムを採用する場合の事業の進め方でございますが、例えば新交通システムが道路路上に整備されるといったようなケースにおきましては、これにつきましましては、建設省サイドからかなり手厚い助成がなされるわけですが、現在の地下鉄建設補助とはほぼイコール、そういう格好の助成がなされることになっております。

○柿澤委員 建設費を節約することは結構だと思っておりますけれども、同時に、従来の地下鉄並みといえますか、都市鉄道整備の助成のあり方と同等

のものが無いと、採算性が悪いわけですからできないと思っておりますので、その辺については十分に配慮していただいて、今後、机上のプランというところで終わらないで、一日も早く実現するように御検討いただきたいと思います、これをお願いいたします。

もう少し環状線の問題に触れたいわけですが、これも、地下鉄の八号線、これは五十七年一月に既に免許申請が出てもう四年たっているわけですが、その後まだ免許がおりていないということ、地元ではこのまま塩漬けになってしまうのじゃないか。いわば純粋な環状線ではありませんが、江東区へ入って北上する北上線については、やや環状的な性格があつて需要想定がなかなか立ちにくいという点はわかるのですけれども、これは長年の課題なので、七号線については工事が始まるわけでございますので、順番からいって七の次は八だということでも待つわけですが、そのことを、突然十一とかなんとかいうのじゃなくて、今度八に来るのでしょうか。

○服部政府委員 ただいまお尋ねの地下鉄八号線でございますが、その早期実現につきましては、地元関係者がこれを強く期待していることは私もよく承知しております。また、この八号線につきましましては、四十七年の都市交通審議会の答申にもございまして、さらに昨年の運輸審の第七号答申でもその早期建設が確認されているところでございます。

私もその方向で努力すべきはもとよりでございますが、ただ一点申し上げておきたいと思っておりますのは、今回の運輸審七号答申の中におきまして、現在の八号線のルートと新しく提言されました地下鉄十一号線は、住吉と四つ木の間に線を共用するということのような格好で内容になっておりますことから、十一号線の整備の問題と八号線の整備の問題は、これを合わせるような格好で検討しなければならぬという要素も出てまいりましたので、いましばらく時間をおかし願いたいというふうに考えております。

○柿澤委員 そこで心配なんです。十一号線で代償をしよう、八号線はもうすつ飛ばしちゃう、こういう考え方があつたんじゃないかという懸念が地元にはあるわけですが、これはあくまで共用であり、八号線の免許申請は依然として生きている、こういうふうに考えていいわけですか。

○服部政府委員 そのとおりでございます。

○柿澤委員 そうなりますと、今の八号線、十一号線の共用ということが問題になるわけですが、従来の地下鉄において共用路線というのはあるのでしょうか。

○服部政府委員 これまではそういった例はございませんが、今後に向けては、例えば営団七号線と都営六号線が清正公前から目黒駅までの間の線路を共用するといったような形も想定されます。投資の効率化を図る上から、そういう事態がふえてくるのではないかと今度八に考えております。

○柿澤委員 そうしますと、そのところは八、十一、それぞれ生きている、しかも共用は技術的にも可能である、そしてこの問題、そこまで明確にされたのであれば、そういう方向でぜひ両線とも推進していただきたいと思うわけですが、その場合、疑問が一つ残りますのは、十一号線の七号答申ですけれども、従来深川扇橋から砂町方面へ、それから千葉へ延びることが一応想定されていた、それぞれ期待されていたわけですが、地元もそういう要望を持っていた。これを北上へ変換した理由というのは何か、この辺について伺いたいということ。

あわせて伺いますけれども、扇橋という地名が今まで地図上にあったのが、今度は住吉というところに変更されているということで、扇橋地区の住民の皆さんにとっては、扇橋をバイパスして住吉へつながるんじゃないか、こういう誤解といたしますか、懸念を非常に呼んでいるわけですが、その辺についての路線計画上の変更というの

があったのでしょうか、ないのでしょいか。

○服部政府委員 まず、第一点のお尋ねでございますが、十一号線につきましては、その千葉方面への延伸につきましては、地元江東区などから要望があったことは御指摘のとおりでありまして、これにつきましては、昨年の答申まで運輸審の場において詳細な検討、審議がなされたわけでございまして、最終的に千葉方面への延伸ではなくて、松戸方面への延伸という格好で答申内容がまとまりました経緯について申し上げてみたいと思ひます。

その理由は、まず一つには、この十一号線を千葉方面に延伸するといひましても、既に千葉方面から都心方向に向けましては、総武線、東西線それから京成線、さらには現在建設中の京葉線などがございまして、十一号線を千葉方面に延伸いたしましたとしても、その延伸に値するよう十分な需要が期待できないのではないかということが考えられたのが一つであります。

それから二つ目には、この十一号線を住吉で八号線の北上ルートと接続させまして、十一号線と八号線を住吉から四つ木までの間約七キロメートルを共用する形で運用することによりまして、いささか需要面で問題があるように考えられております八号線の北上ルートの活性化といひますか、具体化に資することができないのではないかと議論がなされたということ。

それから、三つ目の理由でございますが、これは常磐新線の整備に絡む事情でございますが、昭和七十五年までに常磐新線が計画どおり整備されたといひましても、この常磐新線を整備するだけでは、現在の常磐線の混雑率はそれほど際立って大きくは低減いたしませんで、さらに松戸周辺から都心に向けての利用客を十一号線を利用して都心に流すことによりまして、現常磐線の混雑緩和を大きく図り得るというふうな判断があったものでございまして、そういうような事情から十一号線の千葉方面への延伸は見送られまして、これを松戸方面に延伸すべきであるという形になったわけでございます。

お尋ねの第二点目、深川扇橋が經由地点から消えたではないかという問題でございますが、これは単純に表記技術上の問題でございますが、このした運輸審答申の路線の經由地につきましては、ほかの鉄道と接続する地点など、特に主要な經由地点を示すのが慣例になっております。以前、昭和四十七年の都交審の答申の際には、深川扇橋が十一号線の最終到着地点でありましたために、深川扇橋の名前が表記されておったわけでござい

ますが、今度はそれが十一号線の延伸に伴いまして、単純な經由地となりましたために、表記上は住吉という地点を表記することになりました。深川扇橋という地名が落ちたものでございまして、実際のルートにつきましては、何ら変更は行われておりませんので、当然、深川扇橋を經由する形で十一号線は整備されていくこととなります。

○柿澤委員 この法案の審議に關通して都市交通の問題を質問させていただいておるのですが、もう一つつけ加えておきたいと思ひますのは、十二号線の問題、これも環状線ですね。ですから、さつき冒頭に申しました都市鉄道整備の哲学にかかわる問題だと思ひますが、これが促進方、従来から各地域で要望が強かった。これが去年、東京都庁の新宿移転の問題に絡んで、近辺の交通網整備という形で浮上をしてみまして、実現の方向に向かいつつあるわけです。ただ、一部には、これは新宿周辺の交通網整備ということ、その部分だけが先食的に取り上げられるんじゃないか、こういう懸念を持つ方々もいるわけですね。

○服部政府委員 ただいまお尋ねの十二号線でございますが、先生御承知のように、これには環状部と、新宿から光が丘の方に出てまいります放射線部分とがございます。この放射線部分につきましては、既にその一部の光が丘一練馬間約五キロの区間につきまして、現在工事が進められておりまして、その意味では、環状部に先立って放射線部の整備が進められている現状があることは否定できないわけでござい

ますが、そのことと環状部を今後どうするかということは、一応別の問題でございまして、この環状部の建設につきましては、私も、東京都が四月からこの十二号線環状部の建設を中心に都営地下鉄のあり方のさまざまな問題につきまして勉強する調査会をおつくりになりました。その場で十二号線の今後の整備のための具体的な方策等を真剣に御討議される予定となっていることを承知してございまして、その御討議の結果等も踏まえて、私も環状線の整備の問題に対応してまいりたいと思ひます。今申しましたこの調査会には、私どものOBの者がその調査会長をお引き受けるような運びで今事が進められているよう

でございます。いづれにいたしまして、この問題への対応につきましては、私も十分東京都の立場なり御意向を理解いたしまして、協力してまいりたいと思ひます。

○柿澤委員 毎回くどく申し上げて恐縮ですが、これも、どうも放射線の路線の整備が先行しがちで、環状部分については後回し後回し、こういうことになって、これはこれからの都市構造上も大きな問題になると思ひますので、十二号線を環状状態として早期に整備するという方向でひとつ御検討いただきたいと思います。

また、別の問題になりますけれども、国鉄並びに鉄道建設公団の総裁にもお伺いしたいのですが、国鉄線の都心部における役割というものをどう考えていらっしゃるか。山手線の場合には純粋に環状線で、地域のネットワークとして非常に有効に働いていると思ひますが、近年建設が進んでおります、例えば京葉線の都心乗り入れ線につい

ては、都市交通のシステムの一部分として考えていらっしゃるのか、それともあくまで郊外の、例えば千葉県に住む県民を都心に送り込むだけの、東京都内はあくまで通過路線として考えていらっしゃるのか、その辺についての考え方を伺いたいと思ひます。その辺いかがでございしょうか。

○須田説明員 お答え申し上げます。今度建設を建設公団でやっていたいております京葉線につきましては、今先生の御指摘がございましたように、千葉方面から東京都心を結ぶことも重要な使命でございますが、同時に沿線の東京都内の都市交通機関としても重要な役割を果たすべきものと考えてございまして、これからそのような輸送計画等を考えてまいりたいと思ひ存じております。

○柿澤委員 大変巨額の工事費を使って新線を建設するわけですから、これが都内の住民にとって単なる通過交通ということで素通りしてしまふ、地元に対しては何らの利益がないという形では、やはりいろいろな意味で工事に對する協力その他もしにくくなるだらうと思ひます。そういう点から、今須田常務理事からお話がありましたように、近郊からの交通についての有効な手段であると同時に、そこを通過する地域についての地域交通手段としても有効に機能するように、ぜひ路線それから駅の新設等を考えていただきたいと思います。

実は、こういうことを申し上げますのも、総武線の都心乗り入れのときに、錦糸町から両国駅を素通りして地下に入りまして、ある意味でいうと、それが地域にとっては余りメリットがなかったというところで、地域からも国鉄さんは地域のことを考えてくだらないんじゃないかという声が出ていた。この二の舞を京葉線でやるようなことがあったら、これはもう地元としても協力できない、こういう声があるわけですから、その辺をぜひ踏まえて、今後検討していただきたいと思ひます。具体的な問題になりますけれども、都心の駅と

しては、現在西越中島、その次が新砂という駅が想定されています。この新砂については、新砂でないところを新砂と称しているの、地名上非常に奇異な感じがするので、これはぜひ新木場という名前に変えていただきたい、これは地元からも要望が出ています。同時に、その二つの駅の間の四・六キロもある。これは都内の国鉄の駅のスパンとしても異常な長さじゃないんでしょ

うか。
○須田説明員 確かに先生御指摘のように、今度の京葉線の駅の間隔をとりましても、大体二キロないし三キロ間隔に駅がございす。それから都心の総武線におきましても、大体一キロ余りで駅がございすので、その意味では四・六キロというのは大変長い間隔でございす。駅の設置を協議いたしました五十八年七月時点におきまして、この付近の都市計画あるいは土地利用計画等から考えまして、駅の設置まではという感じもちょっとあったものでございすから、このような間隔があつたものでございす。都心の駅としては確かにかなり長い、このように申し上げざるを得ないと思つております。

○柿澤委員 きょうは内田総裁においでいただいておりますので、鉄建公団としてのお考えも伺いたいと思つたので、地元としては、できるだけアセスメントその他について工事が円滑に進むように、全体としての鉄道交通網のネットワークが円滑に推進されるようにということで協力をしてきていきたいと思います。そういう点で、協力をしながら、しかし今申しましたような異常な長さの駅間隔では、これはやはり地元無視と言わざるを得ないということで、ぜひその点については新駅をつくってほしいという要望が出ておまして、これは再三にわたって鉄建公団の総裁にもお願いをしているところですが、その後、この問題については公団としてどういうお考え、お立場で取り組んでいらっしゃるのか、お伺いしたいと思います。
○内田参事 駅の位置を決めた事情その他につきましては、今国鉄の須田常務理事からお話しし

たとおりでございまして、先生も現地を御承知だと思つていただくと、非常に住宅も少ないし、商店街もない、利用客が少くないということで、駅をつくつてもどうかというところで素通りしたわけでございます。しかし、五十八年七月にあのルートが決まりまして駅の位置が決まりましたから、地元の皆さんの駅設置の要望が非常に熾烈にございす。それに対して東京都あるいは江東区等といろいろ協議をしてまいりました。地元でもあの地区に駅をもし設置していただけるならば、都市整備事業計画等をつかりつくつて、これに対応していきたいという御意向のようでございます。我々といつたしましても、そういうものを前提とした場合の乗降人員あるいは収支の状況等についてただいま勉強中でございます。この問題はそういうことでございすので、地元の御協力が得られるならば、関係方面と協議をいたしまして、前向きに検討してまいりたいと思つております。

○柿澤委員 総裁から前向きに検討したいというお話がありましたので、これは大変結構だと思つますし、ありがたいことだと思つます。国鉄の方にも協議がされることになると思つたのですけれども、国鉄としてもそう考へてよろしいわけですか。

○須田説明員 ただいま建設公団の総裁から御答弁がございしました。地元の事情は、私どもの方もよく承知いたしております。確かに沿線の開発状況が相当進んでまいりまして、駅の設置を十分前向きに検討し得べき状況にあるものと考へておりますので、私どももいたしましては、駅の設置に伴いますいろいろな営業上の効果あるいは地元の駅に対するいろいろな御協力等をこれからお願いしなければいけません。その辺を十分検討いたしまして、運輸省の御指導もいただきながら、建設公団ともよく協議をしてまいりたい、このように考へております。

○柿澤委員 運輸省の御指導もいただきながらということがありました。運輸省はどうですか。——ああ、もういいんだ。では後で運輸

大臣に聞きます。

それでは、法案に関連してもう一つだけ質問をさせていただきます。

例の営団地下鉄に対する国鉄の出資分がございしますが、国鉄の分割・民営化に伴つて、国鉄の出資分については、これは鈴木東京都知事は、東京都としてこれから営団地下鉄の計画的な整備を圓するという意味で、今までの責任を分担したいという御趣旨と、都営地下鉄と営団地下鉄との一元的な運用という点から引き受けてもよろしいという意思を表明していらつしやるわけですね。これは私、地域交通網の整備というのは、第一義的には、その地域の地方自治体、公共団体等が責任を持つべきもので、そういう点でもできるだけ地元のことは地元で、まあ、運輸省の近來の運輸政策にも合致するものであると思つたので、国鉄の分割という考え方にも合致するものだと思つたので、当然そういう方向で営団地下鉄に対する国鉄の出資分は処理されるもの、こう考へますが、そう考へてよろしいのでしょうか。

○服部政府委員 ただいま先生から営団地下鉄に対する国鉄の出資分の扱いにつきましても御意見の表明があつたわけでありま。

私ども、ただいま先生の御指摘になつたような考へ方もあることはもとより否定しないわけでございますが、私どももいたしましては、結論的には、営団に対する国鉄の出資分につきましては、これを国が肩がわりし、国が承継するといふ方向で物を考へておりまして、そういう形での営団法の改正を今国会に提出させていただいておるところでございます。

私どもがそう考へました経緯について少し御説明をさせていただきます。先生御承知のように、特殊法人であります営団につきましましては、その発足の当初から地下鉄の整備というものが首都の整備に不可欠な要素でありまことから、その出資金は政府と地方公共団体その他が保有するといふ形になつたものでござい

ます。その後、国鉄が国から独立いたしました、現在のようないくつかの公共企業体という形で再編、発足するに当たりまして、それまで帝國鐵道特別会計から営団に出資されておりましたものを国鉄が引き継ぐという形になつて以降、国鉄の営団に対する出資が毎年十億圓ずつという格好で続けられてきたわけでありまして、私どもは、この国鉄の追加出資も、また国にかかわつて行われてきたものであるという意味合いが強いものだというふう理解しておるところでございます。

そうしたもろもろの経緯等も踏まえて、この問題につきましましては、一方の出資者でございす東京都の了解も得た上で、現在のようないくつかの結論に達し、そのような形で法案の整備を行つたところでございます。

○柿澤委員 そうすると、首都圏ということが非常に大きな要因になつてゐるわけですね。首都圏の鉄道網の整備については、これは地方自治体だけでなく国が責任を負うんだ。まあ、大阪の地下鉄も福岡の地下鉄についても国の補助金があるわけですから、これも国なりに責任を負つていと思つたのですけれども、それ以上の責任を負うんだ、こういう考へ方でございますか。

○服部政府委員 かつての経緯もそうでございますが、現在、私どももそのように考へておるところでございます。

○柿澤委員 どうも首都圏だからということとでそんなに優遇されておるようにも思へないのです。もちろん、都営地下鉄の問題があることは事実なんですけれども、同時に、先ほどから申し上げてゐる都市交通ネットワークに対する考へ方、これが国と東京都で考へ方の違いがあるんじゃないかと私思ふのです。東京都の場合には、やはり東京都内のある意味では面的な鉄道網の整備という点に重点が置かれてくる。もちろん、採算性も重要ですけれども、東京都民の利便性というものが根幹にあるわけですね。ところが従来の、ある意味でいうと運輸省主導といひますか、大蔵省も後ろについておるの、言いかい点もあるんだけれど

も、今までの採算重視の地下鉄整備というのは、東京都民のために行われていたんじゃない。むしろこれは千葉都民のためであり、埼玉都民のためであり、神奈川県民のためである。つまり千葉や埼玉や神奈川県に住んでいて都心に勤務地を持っている人たちの交通をどうやって便利にするかというところであって、東京都民のための地下鉄の整備ではない、こういう欲求不満が東京都ないし東京都民の中にあることは事実なわけです。

そういう点でもう少し、地下鉄の整備の、ある意味では基準といいますが、優先度のつけ方を、先ほど申しましたように面的な整備、そして都市としての東京の交通網の整備という本来の都市交通整備の哲学に立ち返ってもらえるなら、これは国が持っていたらどうか、国鉄が持っていたらどうか、東京都が持っていたらどうかと構わないのですけれども、どうもその辺が改まらないというならば、私はこの際、東京都に責任を譲った方がいいんじゃないか、こう考えているわけですが、います。その辺、冒頭に申しました、大臣がおいでになつたらお伺いしようと思つていたので、基本的な考え方、食いの違いが問題にも出てくると私は思うのです。ですから、我々として、運輸省が本来の大都市交通網の面的な整備という方に重点を移していただけるなら、この問題、そう重視もしませんけれども、どうもそうでないとする

と、東京都にもう少しインシアチブを持ってもらつた方がいいのではないかと、こう私は考えるのですが、いかがでしょう。

○服部政府委員 地下鉄の整備に対する考え方につきましても幾つかの点にわたって先生の御意見があったわけですが、私も、ただいまの御意見につきましても、それなりに理解もするわけでございますが、私も、たまたま、こういう東京を中心として整備されていくべき地下鉄の役割というのは、東京都だけに着目して、東京都内の交通網の整備という観点からのみこれにアプローチすべきではむしろないのであ

て、首都圏といった広範囲な大都市圏の中における鉄道網の役割ということもまた一面重視して、地下鉄の今後の整備を進めていくことが必要なのではないかというふうに思っております。

いずれにいたしましても、そういった鉄道というものは、現にそれが走っておる場所だけの問題ではなく、東京都民のためだけに機能するものでもなく、やはり先生がお使いになりましたお言葉であります、千葉都民なり埼玉都民なりのための通勤通学の足としても有効に機能すべき性格を持つておると思ひます。

ただ、私も反省しなければならぬ、とすれば、冒頭先生から御指摘がございましたような、余りにも放射状の鉄道網の整備のみに意を用い過ぎてきた嫌いがあるのではないかと、いう点であらうかと思ひます。この点につきましても、今後に向けて環状方向の路線の整備あるいは都心部における地下鉄の整備ということに今より以上に意を用いてまいりたいと考えてございまして、その限りでは、今後先生の御指摘の方向に沿つた考え方でもって私もこの問題に対応してまいりたいというふうに考えておるところでございます。

○柿澤委員 そういふ方向で考えたいだけなら私も、もう一回この問題を別途蒸し返したいと思つておりますので、よろしく願ひいたします。

それから、この特定都市鉄道整備促進特別措置法案でございますが、この法案の趣旨である大都市圏における通勤通学の著しい鉄道混雑を緩和するために、鉄道の複々線化や大規模改良工事を緊急に行ふ必要がある。これについて、資金を事前に積み立てていくという新しい制度をつくらうとするのは、私も大都市における鉄道網整備の観点から大賛成でございます。そういう意味で、ぜひこの新しい法案を成立させていただいて、それに基づいて大都市の鉄道網整備が推進されるように心から期待を申し上げます、こう思つております。

それにつきまして、もしこの制度が成立した場合には、どういふ工事が当面対象工事として出てくるのかをお聞かせいただきたい。その中に環状線は入っているかどうか。

○服部政府委員 大変深い御理解をお示しいただきまして、本当に感謝いたしております。本制度をお認めいただきました際には、例えば関東の私鉄各社につきましても、この制度を十分活用いたしまして、今までは容易に取り組みできなかった複々線化あるいは線形改良を含む路線の大改良工事を鋭意促進してまいりたいという強い意向を表明しておるところでございます。

私も現在承知しております、そういう計画の概要をさつと申し上げてみますと、まず東武鉄道の伊勢崎線、北越谷間十三キロメートルの複々線化、同じく東武東上線と光市・志木間五キロメートルの複々線化、西武池袋線保谷・練馬間八キロメートルの複々線化、小田急小田原線東北沢・新百合ヶ丘間十七キロメートルの複々線化、京王帝都京王本線調布・笹塚間十二キロメートルの複々線化、さらに東急東横線及び目蒲線の十六キロメートルにわたる複々線化及び大改良工事といったようなものが今後に向けて大きく進められていく、その展望が開けるといふふうに考えております。

しかし、これが環状線であるかと言われますと、今申しました六つないし七つの線はいずれも放射状線でございます。○柿澤委員 大賛成と申し上げたのですが、これは「ブルーパスおまへもか」、またしても放射状線ということになるのだらうと思つたのですけれども、それが都市のスプロール化を促進するものではないことを私は祈ります。そういう点から考えますと、放射状線を強化しながら、できることならそれに対する例えば枝線とか、何らかの形で横に延びる線を一緒に計画し、考えていくというふうな方式というのは、これがないのでしょいか。そういう枝線を同時に整備する場合には、さらに有利な施策を講ずるとかい

形で、ともすれば放射状線の整備に傾きがちな都市鉄道の整備を何とか環状に延ばしていくという工夫がもう一つ足りない、こういう感じがするのですけれども、この新しい法案の考え方、そういう形で環状線の整備にさらに適用し、それによって今までの採算に乗らなかつた部分がある程度乗ってくるというふうな工夫はできないのでしょうか。

○服部政府委員 私どもこの制度を考え、検討を続けてまいりました段階で、こういった物の考え方を新線建設にも及ぼすことはできないだろうかという点は無論いろいろ議論を積み重ねてきたところでございますが、今回の準備金の制度というものは、既設線の現在の利用者、その利用者の方が将来負担することになるべき費用の一部を前倒しの形で御負担いただくということを基本に組み立てた考え方でございますので、現在の利用者というものがとらえられない新線につきましても、残念ながらこのままの仕組みを適用することは無理であるという結論に達したものでござい

ます。しかし、もとより大都市圏における新線整備は、既設線の輸送力の改良工事と匹敵する、あるいはそれ以上の重要性を持つ問題でございますので、この問題につきましても、別途、開発利益の還元等を中心とする整備促進のための手だてを今後に向けて精力的に積極的に勉強してまいりたいと考えておるところでございます。○柿澤委員 大臣がおいでにならないということですから質問を留保したいところですが、一応予定どおり進めさせていただいて終わりたいと思ひます。今のお話で二つ疑問がわきます。一つは、事前に積み立てておいて、それを工費に充て、その後その分は利用者へ還元するというところで、運賃算定上それを計算に入れるというお話でございますが、その場合には、その工事をやった会社単位で考えるのでしょうか、それともその路線単位で考えるのでしょうか、ということについては、会社単位で考えて還元するとい

うことは、実際に混雑が緩和されて利便を受けた方々に還元するというにはならないわけですね。

それから、運賃値上げをする場合、例えば同じ東武線でも、複々線化をしようとしている路線だけについて運賃の上積みをする、今度の場合は伊勢崎線ですが、東上線の方の運賃の値上げは——これはたまたま東上線の方もあるの困るのですけれども、二つの線がある場合、両方の運賃の値上げを認めるのでしょうか。

○服部政府委員 先生御承知のように、従来からと申しますか、我が国における鉄道の歴史が始まって以来、鉄道の運賃というものは企業単位で設定されてまいっております。その一番の典型が国鉄で、国鉄の運賃のあり方をお考えいただければそのあたりが明瞭になるかと思いますが、そういう格好ですとやっております。

もちろん、先生のような物の考え方を私も全く合理性がないとか難しいとか言って否定するものではございませんけれども、現実の鉄道経営に即して運賃というもののあり方を考えます場合には、この会社単位での運賃の設定ということが最も現実的かつ有効、有用な方法であるというふうに考えておるものでございまして、ちょっと答弁の時間が短くて済みませんが、詳しくまた御説明申し上げたいと思っておりますが、私どもこの方法が合理性、妥当性を持っているというふうに考えておるものでございまして。

○柿澤委員 これで最後に終わります。

鉄建公団の民鉄線の工事については、これは今後も制度として残そうということですか。それだけお伺いしておきます。

○服部政府委員 鉄建公団のP線工事のごときでございますが、これは本制度との併用をする方針でございます。

○柿澤委員 それでは、これによって今後都市の鉄道整備が進捗することを心から期待をしまして、質疑を終わります。

○山下委員長 この際、暫時休憩いたします。

午前十一時五十一分休憩

午後二時三十分開議

○山下委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。吉原米治君。

○吉原委員 特定都市鉄道整備促進特別措置法案に対して具体的に問題点を数点提起をしてお答えを願いたいと思存します。

大臣のこの提案理由の説明を聞いておりました、一見問題なさそうな法案のように実は感じたわけでございますが、中身を逐条的に審議をしていきますと問題がたまたまございまして。

そこで、まず最初に総括的に御尋ねをしたいのでございまして、現在の大都市の鉄道は、「通勤・通学時において、著しい混雑状況を呈している」という情勢の分析でございまして。それに対処して運賃の先取りをいたしますか、そういうことをやりながら積立金を準備をする、そういう法案の骨格のようでございますが、ここで言っております「混雑状況」というのは、一体どういう対象路線の現状をとらえて「混雑状況」と言っておりますのか。都市部の通勤通学のピーク時というものは、言ってみればすべてにわたって私は「混雑状況」ということが言えるのではないかと思存しますが、わざわざこの提案理由の説明の中で触れられておる「混雑状況」というのは、どういう状態を指して言っておられるのか、またその対象路線はどのような線区を指して言っておられるのか、まずそこからお尋ねをしたいと思存します。

○服部政府委員 先生も実態についてはよく御承知と思いますが、東京圏あるいは大阪圏におきまして主要な線路は、特に朝夕の通勤通学時のラッシュ時間帯におきまして大変な混雑の状況を呈しております。私どもはこの混雑状況というものを判定いたします場合には、現実の輸送人員を乗車定員で除した値で示される、いわゆる混雑率という概念を従来から用いてきています。

ありまして、かつて大手私鉄十四社の平均的なラッシュ時間帯における混雑率は、昭和三十五年当時から昭和四十一年ごろにかけまして二二〇%から二四〇%という非常に高い数値を示しておったわけでございますが、その後、現在までに至る間における各民鉄事業者のこの問題への大変前向きな取り組みによりまして、今日ではその混雑率の数値は大幅に低減いたしております。全体では平均的に一八五%というところまで改善を見ております。

なお、これは全体の平均の値でございまして、主要線区につきましては、幾つかの路線で現在でも二〇〇%を超える混雑の状況があるわけでございます。

数字だけで申し上げたのではわかりにくいというところもございまして、これをもう少し具体的に申し上げてみますと、混雑率が二〇〇%を超えているというのは、いわゆるすし詰めに近い状態を言うわけでありまして、手取り早く申しますと、身動きがとれない、手足も自由には動かせないといったような状況でございまして。

それから先ほど、現在、平均値で一八五%程度というふうに申し上げたわけでありまして、これはかなりな圧迫感がありますけれども、週刊誌程度のものでは、何とか読むことができる状態というふうに御理解いただきたいと思います。

いずれにいたしましても、近代的な鉄道のあるべき姿からはほど遠い状態が現在も続いているというところで、私どもは近い将来に向けて、各線につきましてラッシュ時の混雑率を一五〇%程度、この一五〇%程度と申しますのは、立ってはおりましたが、新聞を手に広げて読みながら通勤通学ができるような状態というところまで持っていきたいものだと思存しているところでございまして。

○吉原委員 「混雑状況」の一定の定義のようなものについては、局長が今御見解を示されましたが、一五〇%程度にというのは、別に東京圏域に限らない、大阪圏域の中にも私はそういう該当の

線区はたくさんあると思うのです。

今回、この法案で具体的に複々線化を進めようという線区は、お聞きしておりますが範囲内では東京圏域に限っております。大阪圏域では、そういう該当路線はあるにもかかわらず、一線もそういう線区が載っていない。混雑の状況が大阪圏域の方が少ないという御認識ですか。そうでなくて、その他の理由があるのでしょうか。

○服部政府委員 ただいま先生御指摘になりました点でございますが、私どもは、大阪圏におきまして、東京都とはほぼ同じような朝夕の鉄道のラッシュ、混雑の状況が続いているというふうに認識しております。

ただ、これまで具体的な話といたしまして東京圏についてだけ云々されているというのは、先生も御承知のように、たまたま昭和五十七年の九月から昨年の七月までにかかけまして、東京圏におきまして将来に向けての都市鉄道の長期整備構想というものが検討された経緯がございまして、そういう検討の中で、昨年七月の運輸審の答申の中に、今後新たに複々線化を推進すべき区間として六路線、七十一キロ程度のものが具体的に答申されたことによるもので、大阪圏については私どもが具体的な計画を承知してないというものは、そういう運輸審の議論があったあるいはなかったというような差によるものでございまして、実態上格別差があるというふうに認識しておるところではございません。

○吉原委員 そうしますと、今回はこの東京首都圏域の六路線を対象に考えておられるのが、これから先、大阪圏域あるいは名古屋、北九州、そういう比較的都市部において同一条件が出てきた場合には、当然この法案は適用していくのだ、こう認識をしておいてよろしいでしょうか。

○服部政府委員 この法律の適用対象地域といたしましては、当面私どもといたしましては、鉄道の混雑の状況が極めて著しい東京圏及び大阪圏を対象としてまいりたいと考えてございまして、先生今御指摘の中京圏なりあるいは北九州圏、札幌圏

といったような地域につきましては、今後の鉄道にかかわりますという混雑の状況の動向などをよく踏まえまして、適切な対応を図るべきであると考えておりまして、そういう東京圏、大阪圏に匹敵するような状況があるという段階では、当然に今申しました各圖につきましても本法の対象としてまいりたいと考えてございます。

○吉原委員 既存の複線が今申し上げておりますような形で混雑をしてくるから、これを緩和するために複々線工事をするんだ、こういうことでございますが、この法案は、それ以上に経費のかかると思われる新線の建設工事、軌道のない、レールのない地域にたくさん要望があつて新設をしなければならぬその建設工事に、この法案は一体対象となるのかならないのか、新線の建設工事、この点はどうですか。

○服部政府委員 大都市圏におきまます新線の建設と申しますか、新線の整備が非常に重要なものでありますことは、ただいま先生の御指摘のとおりでございます。今後に向けて大都市圏域内における鉄道の空白地帯と申しますか過疎地帯、鉄道の便益を享受しにくい地域に新しく鉄道を整備するといふ方向で積極的な取り組みを行つてまいりたいといふふうに私も考えておるところでございますが、本法との関係でこの問題を申し上げてみますと、新線建設工事の場合には、この制度の組み立ての基本となっております考え方、すなわち現在の利用者以前倒しの形で将来の費用の負担をお願いするといふ手法がとりがたいということがございまして、私どもとしては、残念ながら新線建設については、これを本制度の対象として取り上げることができなかったわけでございまして、先ほど来御指摘のように、新線建設につきましても、複々線化と全く同様に巨額の投資を必要とするものでありまして、その事業化といふことは決して容易でない現実があるわけでございまして、そういった必要な新線建設の促進を図りますために、例えば良質の資金の調達を可能にするための仕組みとか開発利益の還元である

とかいろいろな仕組みを今後に向けて工夫してまいりたいと私も考えておるところでございます。

○吉原委員 局長、新線建設にはこの法案はなじまぬ。今ちょっと私が聞き漏らしたかと思ひますが、どういふ制度があるのであるか、新線建設については、この法案は適用できない、なじまない、けれどもかくかくしかじかの対象を考えておるのだ、その対象はどんな対象があるのですか。

○服部政府委員 新線建設も複々線化と同様に長期間にわたつて収支が相償わない状態が続くといふような性格のものでございまして、その意味で事業化が非常に困難であるといふ事情は変わります。ただ、本制度にのせまうためには、ちょっと既設線の場合と根底の事情が違ふものですが、この制度の対象とはしなかつたわけでございまして、新線の建設につきましては、例えば、まずその資本費負担が将来の経営を圧迫することにならないといふ意味で、建設段階からできるだけ良質の、良質のと申しますのは、低利で非常に長期あるいは場合によっては無利子の良質の資金をできるだけ大量に確保して、この建設費に投入するといふようなことがまず第一に肝要であるかと思ひます。

それから、そのような工夫をいたしましても、新線の建設はその路線が成熟するまでに非常に長期間を要するわけでございまして、その間の運営の健全性を確保してまいります意味から、例えば新線の建設によつて沿線地域に造成されることになるいゆる開発利益といふようなものをいろいろな手法でとらえまして、これを鉄道事業者に還元していくといふような具体的な仕組みにつきましまして、現在精力的に勉強を行つておるところでございます。

例えば、先生も御承知の常磐新線の建設という問題がございまして、私もこの常磐新線の建設を本当に現実の問題にしていくためには、今申しましたような開発利益の還元などを中心とする新

線建設の助成策を講じていかなければならないという考え方のもとに、現在関係の自治体等の方々と繰り返し協議を続けてまいつてきておるところでございます。

○吉原委員 既存の複線で通勤通学時に非常に混雑をいたす思いがする、それはそれなりに理解がいくのですが、鉄道の持つ特殊性というものを、大量に定刻にしかも快適にという点を熱望しておる地域にとっては、新線建設の方が言つてみれば関係の利用者の皆さんにとっては非常に熱望されるべき箇所だ、そのように思ひますから、今局長さんなら新線建設の方についてはほかおかぶりといふことでもなさそうだから、ひとつその熱意を持って新線建設についても格段の努力をしていただきたい、このことをお願いを申し上げておきます。

国鉄の民営・分割、今からこの法案を審議する段階に來ておるわけでございまして、私もこの問題は賛成をするわけにはまいらないわけでございますが、もし仮に今の国鉄が民営化された場合、民営鉄道になるわけでございまして、その場合でも、この法案は俗に言う旧国鉄に対して適用されるかどうか。

○服部政府委員 この法律は現在の国鉄には適用されないわけでありまして、現在の国鉄が将来分割され民営化された場合には、私も当然のことながら本法の適用対象として新国鉄各社をとらえてまいりたいと考えておるところでございます。

○吉原委員 軌道はどうですか、路面電車。

○服部政府委員 軌道はこの法律の適用対象とはしないこととしておりますが、これは専ら実態論に基づくものでございまして、御承知のように、軌道というのは道路路上に敷設されることを原則とする、そういう性格のものでございまして、道路の幅員といったような制約もございまして、現実問題として軌道が道路路上で複々線化されるといふような実態が考えづらいといふような点を踏まえて、本法の適用対象外としたしておるところでございます。

○吉原委員 今度、工事費の四分の一相当額を実は前倒しにして利用者に運賃の一部として負担をしてもらうという、そういう仕組みになつておるわけでございまして、現在の運賃の設定といひますか、査定という表現もできると思ひますが、その仕組みですね、基本的な考え方。どういふ形で運賃設定をしておるのか、これをひとつ概略説明していただきたい。

○服部政府委員 大手私鉄を例にとりまして、民営鉄道の運賃水準の決定の仕組みといひますか、これに対処する場合の私の物の考え方を御説明させていただきますと思ひます。

大手私鉄運賃の査定に当たりましては、能率的な経営を前提といたしまして、適正な原価及び適正な利潤が確保されるような、そういう水準に運賃を設定するよう心がけて、そのために、査定に当たりましては極めて厳正な態度で行つておるところでございます。少し長くなりますが、概略申し上げたいと思ひます。

まず、査定の方法でございますが、これは目標年度、俗には平年度と申しておりますが、その目標年度におきまます鉄道部門の支出額をまず確定いたします。想定される所要の経費をまず確定いたします。次に現行の運賃ベースによる鉄道事業部門の収入額を計算いたします。これに経営努力といふものを加味した上で、目標年度において収入と支出がバランスするためには、なお幾らの収入増を圖つたらいいかという額が出てまいります。こういう手順で必要な運賃の増収額を確定いたしました、運賃の改定率を決定するわけでござい

ます。なお、原価査定のざつとした考え方を申し上げてみますが、例えば原価の四、五割程度を占めます人件費の査定に当たりましては、合理化計画等を勘案しました適正な要員規模といふのをまず算定いたしました、これに所要のベースアップ率であるとか政府の経済見通し等を考慮いたしまして、一人当たりの人件費を定め、これに乘るといったような格好で査定をいたします。

それから、物件費等の諸経費につきましては、最近の実績価格を基礎にいたしまして、その後に見込まれます物価の上昇等を考慮して査定するわけでございます。

それからまた、減価償却費につきましては、償却資産である既存の設備につきましては、これを簿価によって確定いたしまして、さらにそれにプラスされる設備増に見合う減価償却費につきましては、その設備増の額を、輸送力増強工事等を会社がつけております計画の実行確実性あるいは必要性といったものを勘案して、確かな工事額を基礎に算定するわけでございます。

それから、企業が負担することになります金利あるいは適正利潤といったものにつきましては、いわゆるレイトベース方式という物の考え方を導入しておりますので、このレイトベース方式によりまして適正な事業報酬額を算定するといったような手法で、今申しました金利及び事業報酬の額を決定しております。

おおむね以上のような考え方でございます。

○吉原委員 そうしますと、今のような形で運賃設定なり査定が行われるということになりますと、結局自己資金でなくて借入金で鉄道を建設した、もちろん元金もそうだし金利も含める、しかも適正な利潤も一定程度見てやる、それを全部言ってみれば運賃にかけて利用者にとってもらう。これは、私鉄大手の運賃の改定というのは、大体三年ぐらいのローテーションでなされてきておるわけでございますが、こういった増強工事等に投資をした額等々が一体どのぐらいで回収されておるか。物によつては税法上定められておる減価償却の期間はそれぞれ違うでしょうけれども、平均すると、一体投資した額が大体何年ぐらいで回収されておるか、それをおわかりならお答え願いたい。

○服部政府委員 大体鉄道の償却資産、先生おっしゃるとおり物によりましていろいろ償却年数違います、平均いたしますと、三十五年程度でおおむね償却が終わるというふうにお考えいだ

いてよろしいと思っております。物の考え方というしましては、そういった工事によりまして造成された設備につきましては、その耐用年数の期間中に減価償却費を運賃の原価に算入するという方法によつて回収が図られるわけでございますから、減価償却期間内に投下資本が回収されるといふのが本来の仕組みでございます。

○吉原委員 そうしますと、局長、現行の運賃制度でも、言ってみれば鉄道事業者が鉄道に投資した額が回収できる制度にもなっておるわけですね。だったら、今度わざわざ特定都市鉄道整備準備金などを積み立てて、言ってみれば利用しないうちから先取りをするというふうな法律をつくらなくても、現行の制度でも結構投資した額が運賃に換算をされて、利用者から事業者は一定の期間をかけて回収ができるのですから、なぜこういう法案を出さなければならぬのか。そこが言ってみれば今回の提案理由のポイントだろうと思っておりますから、そこをかみ砕いてひとつ説明してください。

○服部政府委員 先生のただいまの御指摘は大変ごもっともでございます。

まず、私も今御提案申し上げておりますこの制度は、今言った投下資本の回収を容易にするといった点以外に幾つかの大変大きな効果を伴うものでございまして、今先生の御指摘の点に絞って申し上げてみたいと思ひますが、御承知のように、現行の運賃制度のもとにおきましては、複々線化といったような大規模な輸送力増強工事を行う場合には、工事資金の借入れに伴います金利負担が後年度に向けて次第に増大してまいりまして、設備工事が完了して、その施設が供用される時点で金利負担がピークを迎えております。加えて、その供用開始の時点から将来に向けて多額の減価償却費が発生することになるわけでございまして、今言ったような運賃理論の建前から参りますと、この設備投資を行ったことによりまして発生いたします資本費の負担については、これをすべて運賃で見るといふことにな

りますから、そこで大変大幅な運賃改定を行わざるを得ないわけでございます。

ところで、先生も御承知のように、現実にございました過去の運賃改定のありようを見てまいりますと、いろいろの観点、特に物価対策等の観点からそういった大幅な運賃改定を実施することは、現実には極めて困難であるという事情があるわけでございまして、企業サイドからこれを見ますと、運賃を通じて巨額の投下資金を回収するといふことが、その投下した資金にかかわる資本費コストを運賃を通じて回収できるといふ見通しは、必ずしも確実なものではないわけでございまして、そういった投下資本の回収の見通しの不確実性ということが、現在、大規模工事への各事業者の積極的な取り組みをとすれば阻害しがちになつていふというボトルネックになつていふわけでございまして、そういった点にかんがみまして、私も複々線化等の大規模な輸送力増強工事の実施に伴う鉄道事業者の資本費負担、及びこれを運賃を通じて賄う利用者負担の平準化を図るための特別の措置というものをお願いしてゐるわけでございます。

なお、若干数字を申し上げますと、過去の運賃改定が、今申しましたあるべき運賃制度からどれくらい乖離したものであったかという点であります。例えば過去二十年間におきます大手私鉄十社の累積の欠損額は三千二百億円、この十年間について計算いたしましたも一千百億円に達しているわけでございまして、私も運賃改定の際の査定の際には、鉄道事業部門の独立採算ということとを念頭に置き、それを目指して作業を行うわけでございしますが、結果的には、現実の問題として、各私鉄企業はその関連事業から鉄道事業の収支に多額の補てんを受けて今日に至つていふという現実があるわけでございます。

○吉原委員 運賃の平準化というふうな表現を使つておられたようですが、仮に十年かかって回収する場合と三十年かかって回収する場合とは、運賃に依存して回収策を考える限り、十

年で回収しようと思えば大幅な運賃値上げが起きる。それを三十年に延ばせば、うんと上げ幅は少なくて済むわけでございますから、一時期にばさつと大幅に運賃値上げをさせずに、十上げるところは三とか四とかに抑えて、期間を長くするという、そういうものを一体考えることができなかったのだからどうだろうか。今度の法案では、十年間工事をやって、工事を終わって供用を開始したら、こういう積立金制度をとらなければ、初年度に大幅な運賃値上げをしなければいかならぬというグラフも、「二十一世紀への礎」といふことで運輸省がこんなパンフを出しておりますが、その中にグラフが書いてある。供用を開始する初年度の急激に上がるカーブを上げ幅を少なくして、そしてなだらかに後の十年で償却をしていくというふうなことが考えられなかったのかどうか。意味がわかりますか、私の言っていることです。

○服部政府委員 ただいまの先生の御指摘は、例えば三十五年で減価償却すべき資産について、減価償却の期間をその倍の七十年なら七十年ということと設定すれば、運賃にはね返ってくる資本費、投下資金のコストが薄められて、それだけ運賃の改定率を押し下げる効果があるのではないかと御指摘だと理解いたしました。お答えいたします。

そういうことができるのであれば、確かにその分だけ運賃の改定率を押し下げる効果はございすけれども、三十五年で減価をする施設につきまして、例えばその倍の七十年でこれを償却するものとして償却していくというふうなことは、企業の健全な経理を大きく阻害するゆえんのものでございまして、私も私としては、それはとり得ない考え方であるというふうには理解しておるわけでございます。

○吉原委員 そうすると、具体的にお尋ねをいたしますが、説明の段階では三%ないしは六%、こうなつておるわけでございまして、具体的に金額で説明を聞かれました、初乗りで五円とか六円と

かいう運賃になります、こういう説明も聞いておるわけですが、現実に券売機、販売機等の今の設備からいいますと、運賃はすべて十円刻みになっておるわけでごいまして、五円か六円しか要らないのに十円を初乗りで取るといふことは取り過ぎになってしまふ。まず五円とか六円とかいう十円未満の端数を初乗りにかけるという事は、現実的には難しいのじゃないか、不可能じゃないか。したがって、初乗りで十円上げた場合には取り過ぎになるの、それをこの時点で調整をするのか、これをちょっと詳しく、素人にわかりやすいように説明をしてください。

○服部政府委員 私どもは、この制度につきまして、関係の向きの多くの方々に御理解をいただくためにということでパンフレットをつくりましてお読みいただいておりますが、そのパンフレットの中に、この準備金制度を実施することによる運賃の上げ幅は三%とか四%程度のわずかなものであるという説明が入っております。それは確かでございます、ただ、これはその上げ率といいますが、この制度による利用者の負担の程度が九十円あるいは百円の初乗り運賃に対して三円なり四円なりのウェイトしか持たない、そういうことを概念的に御理解いただこうと思つてそういう物の言い方をしておるわけでございますが、実際の運賃額を決めます作業ではそういったことはあり得ないわけでございます。御指摘のとおりでございます。

そこで、まず御説明申し上げたいわけでございますが、私も積立金を積み立てるために必要な運賃水準の設定という事は、それ自体独立して行つた考えは持っておりません、最も現実的で実際の扱いというのは、この法律にもございませう整備事業計画の認定後最初を迎えることになる通常の運賃改定の機会に積立金を実施するために必要な運賃の上乗せというところを考へてございませう。例えば、この場合に、仮に現行の初乗り運賃が現在百円である、その計算をたやすくするために、通常こういった制度がなくて必要とされる

運賃の改定率が一〇%である、その会社がこの制度にのつて復々線化工事をするといった場合の積立金の積立率が三%であったとする、そういう前提を置いて申し上げるわけでありませう、その場合、改定後の初乗り運賃は百円から一〇%上げて百十円、それに積立金の三%分が加算されて、観念的には百十三円の初乗り運賃の額になるわけでございますが、御指摘のとおり、現行運賃制度では十円単位でしか運賃の設定が行われておりませうので、初乗り運賃は、その百十三円という観念的な数値をまず置きまして、それを下回る百十円になるかあるいは百二十円になるかのいずれかしかないわけでございます。

まず、百十三円であるべきものを百十円のレベルに設定したといたしますと、初乗り区間におけるその三円分に見合う収入の不足額が生ずるわけでございます、この収入不足につきましては、例えば遠距離運賃の見直し等によりまして、より長距離の区間におきまして十円単位の運賃のアップを行うことによつてこれを補てんするということになります。

〔委員長退席、津島委員長代理着席〕

それから、逆にいろいろな配慮から、いろいろな他の事情から、百十三円で設定されてしかるべき初乗り運賃の額を見ながら初乗り運賃を百二十円という額に設定せざるを得ない事情があったとしますと、そこに初乗り区間について一人について七円分の超過収入が生ずるわけでございますが、これは超過収入のままで置いてはいけませんので、例えばさっきと逆な話でございますが、遠距離運賃の逆の見直しによりまして、より長距離の区間での十円単位の運賃水準の引き下げを行いまして、その超過収入分を相殺する形で長距離の運賃を設定するというような現実の作業になるわけでございます。

○吉原委員 そうしますと、結局初乗りで取り過ぎれば、何区間目か知らぬけれども、中間どころで取り過ぎた分は逆に言うところと返すという理屈になる。ところが、これは利用者が一定しておればい

いのだけれども、利用者の数は、初乗りは恐らくつかめたといつたとしても、何区間か先の分といふのは一体どこで数字をはじめるのですか。どこをとらえてやるのですか。それは今の最初の運賃の設定のところで説明があったような方式でやるのですか。

○服部政府委員 各私鉄とも各距離別利用人員は正確に把握しております、何キロ帯の利用人員は何人、何キロ帯の利用人員は何人というところをきちんとして数字として持っております。

○吉原委員 ところで、この法案は私は率直に申し上げて賛成をしたい法案なんです、どうしても腑に落ちないのは、例えば東急でございますと東横線、東武でも伊勢崎線、東上線という対象路線を利用する人、毎朝通勤時に大変な混雑の中で窮屈な思いをして利用して居る人、今から十年かかってひとつ複々線にして座って行けるように、快適に通勤ができるようにしてあげるから、今回の運賃値上げで、十年後の供用を開始した場合に受けるであろう利益といふことがメ리트、それを事前に御負担をお願いしたいというなら、私はさうだろうと思つておつたのです。ところがさうでなく、全然利用しない人までも同じように、この区間の複々線をやらんがための、十円なら十円の運賃値上げが必要なきでございませう、百十三円払わなければならぬというその矛盾が私にはどうして

も納得できない。メリットを受ける利用者が運賃負担をするというのならわかります。運賃のあり方というものは、やはりその線区を利用して御利益を受ける皆さんが対価として払うべきものなんでしょう。にもかかわらず、そういう御利益を受けぬ者がどうして負担しなければならぬか、ここをひとつ説明してください。

○服部政府委員 ただいまの先生の御指摘といひますか御質問は、この制度によつて本来は将来に発生すべきコストを前もって前倒しの形で負担するといふこの制度の考え方について、前倒しの負担をする人が将来その工事の完成による大幅な輸送改善のメリットを享受し得ない可能性があるで

はないか、その辺をどう考えているか、こういうお尋ねだと理解いたしましたして御説明させていただきます。

確かにそういうケースは起こり得るわけでございます。しかし、私どもは、積み立て期間中の利用者、前倒しの運賃負担をする利用者として工事完成後のメリットを享受する利用者としての対応関係を生先が言われるほどの厳密さで考えるというのではなくて、積み立て期間中において運賃の上乗せ分を負担するグループと、工事の完成後に複々線化等による輸送サービスの改善効果を享受するあるいはまた運賃の還元というような措置を受けるグループとの間には、これをマクロ的に見れば、大数観察的に見れば確かな同一性と対応性があるといふふうに基本的に考えておるわけでございます、いわゆる受益者負担の考え方の枠内であるといふふうに理解するわけでございます。

その受益者負担の考え方は、将来において相当程度利用する可能性が高いという範囲内で、今申し上げましたようなマクロ的な考え方をするのが許される、しかも、それはこの制度が多くの鉄道利用者にとってはおおげなかなか実現できない輸送改善ということを実現し、その結果を多くの人が享受し得るようになるんだというその事柄との対比において社会的に十分容認され得るものだといふふうに考えておるものでございます。

○吉原委員 局長のような理解をされる利用者ばかりならいいんです。将来複々線が予定されておる線区を利用して居る沿線の皆さんが、自分の孫子の代にも永久的にこの線区を使うという人はおりませうけれども、その反対に、都市部の人とはとかく簡単に転宅をする、小田急沿線から東急沿線に転宅をするという場合もあるでしょう。また四年間大学へ通つたために地方から出てきた連中がたまたま工事区間になつて先取り運賃をされた、この線区は十年先に複々線で大変利用しやすい線区になるようだが、おれはそのときには東京におるかおらぬかわからぬといふ人たちにとつ

てみれば、何で十年先の皆さんが御利益を受けるために自分がそれだけの負担をしなければならぬかという問題が依然として残るわけですね。今局長のような解釈をする利用者ばかりならこの問題は無いと思う。そういう人たちにどうやって説得ができるのか。私は説得できぬと思いますよ。そのときに今の局長のような説明で納得するでしょう。

○服部政府委員 ただいまの先生の御指摘の中にあるような事態というのは我々としても十分予想いたしております。

ただ、こういった本場に緊急性の高い、その実現を多くの人が待ち望んでいるような輸送改善というものを円滑に促進していくための手だてとして、こういう制度を今つくろうという格好で御提案を申し上げておるわけでございます。そういう多くの人の利益につながる制度の中で、そういう前倒しの負担をするグループと、後ろ側の利益を享受するグループの対応性の問題というのは、私が最前申し上げましたような大数観的な、マクロ的なところと方というものは十分社会的に容認されるというふうに私どもは考えておるものでございます。

○吉原委員 どうも局長との議論はかみ合わなくて平行線でございますが、そこで平行した議論を続けておいてもきりがございせんから先に進みますが、例えば東急の場合で申し上げますと、東横線十六キロ、千八百億という工費が今想定をされておるわけでございますが、千八百億でスタートしてみただけでも、案外立ち退きに費用がかかった、とてもこの千八百億どころじゃ済まなくなつた、したがって二千億という工費に變更をしたいという場合、千八百億ということが想定をされて運賃の上乗せ先取り部分は決められるわけでございますが、これは一回決めたならそれでもう終わりになっちゃうのか、工事費が増額すればしたとき、あるいは減ったとき、その都度運賃の上下が起きてくるのか、変更があり得るのか。減してももうないです、ふえるときが問題

だ。いかがですか。

○服部政府委員 私どもは、この制度の実際の、現実の運用に当たりまして、こういうふうな考え

まず、この制度の適用を受けたいと思う鉄道事業者は、整備事業計画というものを策定いたしまして、要するに、私は今後十年以内に○線の○区間の何キロにわたる複々線化をやりたいと思

います、ついでにはこの制度の適用対象にしたいという申請を受けて運輸大臣がこれを認定して初めてこの制度の入口に立つといえますか、この制度のルールに乗ることが出来るわけでございます。

私どもの考え方としては、先生も先ほど来る御指摘になつておられますように、この措置はそういった非常に緊急性の高い大規模工事を促進するためにとうとうとしているいわば特別の措置でございます。事業促進の意味からいいますと、将来の物騰なり予見し得ざる事情による工事費の増高というものが本制度の中で吸収され取り上げられるような格好というのが望ましいという意味はよく理解いたします。しかし、それをやっておりますのでは、運賃にはね返して事前の前倒しの負担をお願いすべき額というのが確定されたいこととなります。まず確定額でもって運賃の前倒し負担額というものをきっちり確定することが何よりも重要であるというふうに考えますので、所要の工事費の額につきましては、当初整備事業計画の中で認定を受けたその額を今後十年間にわたって動かさないということを考えております。

ただし、こういうことはあり得るわけでございます。というのは、その整備事業計画の中でA地点からB地点十キロ間の複々線化を予定し、考えて、事業の認定を受けた。ところがその後、さらにプラス二キロメートルの区間について事業化ができるという見通しが立ったので、二キロメートルを追加してもらいたいという話がある。そのものについては、これは額を変更するのではなく

て工事そのものを新しく事業計画の中で認定する。これは工事促進を図る意味で非常に歓迎すべきことでありますので、それについてはこの事業計画の中で新たに対象事業として認定していくという考え方でございます。その際、二キロメートルの追加によりまして工事費の額はこの場合には上がりま

ます。上がりますが、この制度の仕組みをさかのぼって御説明しなければなりません。積立額、積立率というものは、その事業者の運賃収入の規模と予定する工事額の対比におきまして、工事の規模が運賃収入の二倍までは三割、三倍までは四割の積み立てを認めるということでございます。ですから、工事の追加によりまして工事費の額が

ふえることになりまして、そのふえ方が今のラ

ンク内で吸収されてしまう場合には積立率が変わりたしませんので、それによる運賃改定は一切必要がない。仮に工事費が収入の二倍までのランクであった、それがあと二キロの複々線化工事の追加によつて三倍までという上のランクに上がってしまったというときには、三割の積立金率が四割に上がるといふことがございますので、そのようなケースでは所要の運賃の調整ということが必要になつてまいるわけでございます。

○吉原委員 この工事は恐らく複々線の工事をやらなければならぬぐらい利用客が多いわけでございます。既に既存の複々線で走っておる沿線でございますから、既に皆さんの人家があると思う。案内立ち退きに手間取って思わぬ金がかかるということ、これは容易に考えられることなんでございまして、この工事費の額については余計見積もつて、余計取つてもらつても困るし、そうかといつてぎりぎりで見ても、途中の変更はそれはもう自力でやってくださいといふことですから、それは今わかりましたけれども、その都度運賃の上げ幅を上下されたんじやたまたまものではな

い。説明で大体わかりました。ところで、十年たつて供用開始をした。ところが東武のように伊勢崎線と東上線、これは距離が違

います。片や十三キロ、片や五キロ、金額も千三百億と二百億、同時に工事を始めた場合には、東上線の方が五キロですから、同じペースで行つた場合には早く工事が終わる。早く工事が終わつて供用を開始した。供用開始後は普通の運賃に戻さなければならぬわけだ。東上線を利用する人は通常の運賃に戻してもら

えるのですか。それともう一つの伊勢崎線の方がまだ工事が進んでおるから、供用を開始した後でも余分に値上げしたものを引き続き取るのか。取る

とすれば矛盾があるじゃないか、こう言いたいのですが、どうですか。

○服部政府委員 この制度における物の考え方でございますが、例えば今の先生の御指摘の事例に即して申しますと、東武鉄道が仮に伊勢崎線十キロの複々線化工事と東上線二キロの複々線化工事を整備事業計画の中に盛り込んで持つてまいりまして運輸大臣の認定を受けたといたします。確かに東上線二キロの複々線化工事は恐らく二、三年のうちに終了すると思

し、そうしてもらえものと期待する、こう言いましたが、それはもうそのとおりでいいのでありますが、そのとおりになる、またきつとそれは運輸大臣の責任においてこれは取り進めさせていただきます、こういうことで御理解をいただきます、すばら結構だと思ひます。ですから十年間は二年、二年、二年で五回保障されてまいります、こうであります。

○吉原委員 今、現職の大臣、大蔵大臣でない運輸大臣が約束をされたんですから間違いないと思ひますが、私の持ち時間がちやうどびたりになりました。したがひまして、今までは総括的な立場で御質問を申し上げたんで、これから逐条的に御質問を申し上げたいと思ひますので、それはまた二日目の質問の時間がありますので、その機会に譲りたいと思ひます。

きようはこれで終わります。

○津島委員長代理 左近正男君。

○左近委員 この特別措置法案は地方鉄道法のみを対象にする。なぜ軌道法は対象にならないのですか。

○服部政府委員 先生御承知のとおり、軌道法は都市におきまます旅客輸送の重要な一端を担つておるものではございませうけれども、この軌道法というのは原則的には道路上に敷設されるものであります。したがひまして、道路空間の制約ということもございまして、現実問題として道路法における軌道の複々線化といったようなことが起こるといふふうには考えにくい実態がございしますので、私もその実態に着目いたしまして、軌道法を本法の対象の外に置くこととしたものでございませう。

○左近委員 それでは、地方鉄道法と軌道法の違いは端的にどういふことですか。

○服部政府委員 軌道法といふ地方鉄道法といひましても、同じようにレールの上で列車、電車が走つていくといふことでは変わりはないわけではございませうけれども、地方鉄道といふものは、道路以外の専用敷に自分の線路を敷設するということとを原則としておりまして、かつ大量の旅客を高速で輸送するといふことをその使命といたしております。これに對しまして軌道法は、路面電車がそのいい例でございませうが、原則として道路上に敷設されまして、本来的には道路交通を補助するといふことをもとの目的としたものでございまして、そういった意味でこの兩者は本来異質の輸送機関であるといふふうに理解しております。

このような本来的な軌道と地方鉄道の性格の違いを反映いたしまして、例えば軌道法体系の中では、道路管理と鉄道事業の間の調整規定が設けられていゝという点がまず一つございませう。

それから二つ目には、軌道にかかわる施設あるいは軌道の運転といふことに關します技術上の基準の内容はかなりの差がございませう。例えば線路につきましましては曲線半径が大きく違ひます。求められる勾配も大きく違ひます。車両の最高速度も大きく違ひます。車両の編成長にも差がございませう。そういったような性格に應じた技術上の基準の差がございませう。

三つ目といたしましては、この軌道と道路交通の調整を図る必要がありまますことから、軌道に關します多くの権限が運輸大臣とそれから建設大臣の両大臣の共管権限になつておるといふことがございまして、今申し上げましたように、地方鉄道法体系と軌道法体系の間にはなお多くの差異、相違があるわけがございませう。

○左近委員 それでは、適用法別の民鉄関係、公営関係の実態は今どうなつていますか。

○服部政府委員 現在、地方鉄道法の適用を受けております事業者数はございませうが、民営鉄道が百三十三事業者、公営が八事業者、計百四十の事業者数になつております。

それから、軌道でございませうが、軌道法の適用を受ける事業者数は民営で十八、公営で六、計二十四の事業者数になつております。

○左近委員 それでは、今お話があつた軌道法は民営で十八、公営で六事業者数。今地方鉄道法と軌道法の違いはどうかといふことで局長の方から具体的な見解の表明がございませうが、この軌道

法の二十四事業者については、軌道法第二条の「之ヲ道路ニ敷設スヘシ」この条項にきつちり当てはまつておるといふ理解でよろしいですか。

○服部政府委員 遺憾ながらさうではございませんで、ただいま申し上げました二十四事業者のうち、軌道法の適用は受けておりますけれども、その線路が道路上に敷設されてないといふ形のもの、大阪市の地下鉄を初めといたしまして五事業者がございませう。

○左近委員 大阪市の地下鉄は百キロからの路線網を持つてゐるわけですね。道路の上を走つてゐるわけではないですか。これは全く専用軌道でございまして、民鉄と比較しても劣らない鉄道機能を持つてゐる。こういうところが法的に軌道法の適用になつてゐる。これについておかしいとは思ひませうか。

○服部政府委員 適切を欠いておると思ひております。

○左近委員 大臣、いかがですか。

○三塚國務大臣 大阪市地下鉄に対する法適用については、御堂筋線等四線について軌道法に基づいて特許がなされ、その後の申請路線についても軌道事業として特許されてきてゐる。これは当初申請線の過半が高架化を予定するなど、道路面上に敷設する計画であつたことから、軌道法による手続がなされた経緯があるものと承知しております。

今局長が言つたとおり、局長がちよつと適當を欠くと言ふなら、さうでしょうね。

○左近委員 そこで、地方鉄道法といふのは大正八年にできた。軌道法は大正十年。今度地方鉄道法は国鉄問題と絡んで鉄道事業法が国会に提案をされてゐまして、今後論議をしていくわけですが、この鉄道の鉄道法規については一本化を図るべきではないか。特に軌道法なんて大正十年のもので、片仮名で書いてあつて、今はない前時代的ないろいろな職名もあるわけですね。だから、基本的に鉄軌道部門については法の一本化を図るべきだといふのが私の考え方ではございませう。

で、この点については運輸省としてはどうお考えでしょうか。

〔津島委員長代理 退席、鹿野委員長代理 着席〕

○服部政府委員 ただいまの先生の御指摘は一つの御見識であるといふふうに私は思ひます。先生が今のような御提案、御主張を披瀝されました根底の考え方の中には、例えばばかの地下鉄なりほかの鉄道事業なりと何ら実態的に変わるものなない大阪市営地下鉄が、今日まで軌道法の適用を受けてゐるといういささかおかしな現象もある、そういうことを踏まえての御指摘であるといふふうに理解いたしますけれども、お答えを申し上げます前に一言だけ申し上げますが、この大阪市営地下鉄が現在まで軌道法の適用対象事業になつてゐるというのは、専らその発足当初の経緯によるものでございまして、御堂筋線ほか四線については、昭和二年でございませうが、軌道法上の特許がなされたわけがございませうが、そのときには大阪市としては、この御堂筋線を含む四線につきましては、道路面上にこれを敷設する、高架化等を主体にして道路面上に敷設するといふ計画であつたわけでありませうが、その後これが地下化されたといふことがございまして、軌道法上の特許の対象になつてしまつたといふこととございませう。今日までさういふふうな軌道の実態と大きく離れておるにもかかわりませう、適用法体系を変更しないでもまいつてきておりますのは、さういふ過去の経緯が一つあるといふことと、それから先ほど私が前の御質問にお答えしたときに申し上げましたように、法規制の内容にかなりの差があるといふことがございまして、一挙に軌道法から地方鉄道法への変更を図るといふことをいたしますと、そこに法益の安定性を欠くようないろいろな問題が派生してくることが懸念されますので、今後に向けてましてスムーズに問題なく移行できるかどうかについてなお勉強してまいりたいと思ひております。

それから、一本化するべきであるといふ御質問で

ございますが、私どもといたしましては、これは先ほどお答え申し上げましたように、現在なお地方鉄道法と軌道法との間に規制の内容に大きな差がある分野が残っておりますので、一本化する事は極めて困難であるというふうに現時点では考えております。

○左近委員 鉄軌道の法整備の一本化問題は今後の検討課題にしたいと思っていますが、この大阪市の高速鉄道の軌道法適用については、建設省、運輸省のいろいろな立場もありだろと思うんですが、今日実態が法的に適当ではない、このように私も思いますので、この点については、ひとつさらに運輸省の方で検討されて、適切な行政指導をされるように強く要望しておきたい、このように思います。

次に、これから大都市の交通を考える場合、中京圏もあるわけですが、当面似通った交通圏として、首都の交通圏、京阪神の交通圏、いずれも東京駅、大阪駅から半径五十キロメートルの交通圏でございまして、首都圏についてはいろいろ交通のシェア、自家用車あるいはバス、タクシー、国鉄、民鉄、地下鉄、こういうシェアが現在あるわけですが、今後こういう大都市圏、首都圏、大阪圏、京阪神圏における交通に望ましいシェアというものはどういうような方向へ持っていかなければならないのか。

例えば、五十六年七月六日に「長期展望に基づき総合的な交通政策の基本方向」についてということで運輸省がかなり時間をかけて答申をされておりますが、その中では、大都市圏の問題、これは「国鉄、私鉄、地下鉄の建設、改良を進め、軌道系の中量輸送機関、バス等がこれを補完する大量公共交通中心の交通体系を整備する。」というように基本方向が答申されているわけですが、首都圏、京阪神圏の現在の実際の各交通機関のシェアではこういうことにならないと思いますので、運輸省としては今後具体的にどういうようなシェアを求めているいろいろな交通政策をやっているのか、見解を聞かしていただきたいと思

うのです。

○服部政府委員 ただいま先生御指摘のとおり、将来の大都市圏の交通体系のあり方といたしましては、鉄道あるいはバスといったような大量公共交通機関を中心に効率的な交通体系というものが形成されていくことが最も望ましいと考えておるところでございますが、そのためには、例えば自家用自動車現在利用されている方をできるだけ少ういった大量公共交通機関利用の方向に誘導していく必要があるかと思っております。

そのためには、まず必要なのは、大量公共交通機関の整備と活性化を積極的に図っていく必要があるというふうに認識しておりますが、さて具体的に何%になればそう言ったと言えるのかというあたりにつきましては、ただいまお答え申し上げます。今後の具体的な考えを持っておりませんので、ききたいと思っております。

○左近委員 首都圏では自家用車が二四・一%、京阪神交通圏では自家用車が二九・三%です。局長は大変勉強家です、東京の場合、大阪の場合、大体将来これをどの辺まで下げていくという政策的目標を持っておられるのか、行き当たりばったりののか、そこら辺の展望をやはりしっかりと運輸省としては持ってもらわなければならぬのじゃないかと思うのですが、これは再度いかがですか。

○服部政府委員 大都市の交通体系のあり方につきましての定性的な方向づけというものは、私どももしっかり持っておりますのでございまして、今後の具体的な施策の展開も、その方向でさらに努力してまいりたいと考えてございますけれども、これを定量的にどの程度であることが望ましいかというところにつきましては、例えば一〇%程度が適当であるというようにおっしゃるところまで現在私勉強ができておりません。大変申しわけない次第でございます。

○左近委員 いずれにしても、自家用車のシェアを減らして大量輸送機関に交通機関を転換をして

いかなければいかぬということについては、今後の積極的な運輸省としてもやられるのでしょうか、その点いかがですか。

○服部政府委員 おっしゃるとおりでございます。今回御提案申し上げておりますこの法案も、そういう物の考え方の上に立脚したものでございまして。

○左近委員 それでは、そういう方向で積極的にやっていただきたいのです。

次に、この特別措置法制定のため従来から設けられておった租税特別措置法による特定鉄道工事償却準備金制度、これが今租税特別措置法の一部を改正する法律案として国会に出ておるわけですが、そういう償却準備金制度を廃止するというのが提案をされているわけです。これはなぜ廃止をするのですか。

○服部政府委員 先生御承知のように、ただいま御指摘の償却準備金制度でございまして、これは都市交通対策の一環として鉄道施設の緊急整備を促進するという今回の準備金制度とかなり似たものがございます。昭和四十二年六月に実施されたものでございまして、その後、今日まで大都市圏における民鉄の輸送力の増強に一定の成果を上げてきたことはそのとおりでございます。

ただ、この準備金制度につきましては、昭和五十一年度以降の租税特別措置法の整理縮減に伴いまして、漸次積立率の引き下げあるいは取り崩し期間の短縮といったような格好で制度内容が縮減されてまいりまして、それに伴いまして、次第にこれを利用する実効性も薄れてまいりまして、最近におきましては、これを利用する鉄道事業者の数も大きく減少傾向にあったところでございます。

ところで、この償却準備金制度でございまして、これは減価償却負担の平準化を図るというところをまず第一義の目的とするものでございまして、あわせて工事期間中の税負担の軽減を図るという趣旨のものでございまして、この償却準備金制度におきまします積立立てというのは、現実に工

事への支出がなされた後に、その支出額の十分の一を準備金として計上するという会計処理上の措置にすぎないというものでございまして、例えば工事の本格的な促進にどうしても必要とされる工事資金の調達を容易にするとか、その工事資金にかかわる金利の負担を大きく軽減するといったような効果は、この制度にはなかったものでございまして。

また、この償却準備金制度は、いわゆる任意性の積立金でございましてことから、本制度によります積立額なり取り崩し額なりというものと、今御提案を申し上げておる制度とは違っていて、これを運賃と連動させることができないといったような性格のものでございまして、その効果発現にはやはりかなり限界があったわけでございます。それで私も現在のような大都市圏における大規模改良工事を大きく促進する必要があるという認識のもとに、今のこの償却準備金制度を基礎にいたしまして、これを発展的に解消しまして、今当面最も必要であると考えられます複々線化等の大規模改良工事を大幅に促進するために、より有効なより実効性の高い特定都市鉄道整備準備金制度というものを創設することとしたものでございまして、簡単に言えば、これへの発展的な解消を図ったということに尽きるわけでございます。

○左近委員 発展的なものが今回の法だということですが、一番大きな違いは、この工事償却準備金制度というのは、新線の建設についても適用されておった、今回はその面が適用にならない、これは発展じゃないに後退じゃないですか。局長は運賃と連動しないと言いますが、我々にとっでは運賃と連動しなくて大規模な改良工事なり複々線化なりあるいは新線建設ができればそれにこしたことはないわけですよ。だからその辺のところが私の方の考えとは逆なんです。これは今までかなり大きな資金を積み立てている事業者もあるわけですね。これらが今回のこの本法によって全く適用がされないという問題があるわけですね、この辺はどうお考えなんですか。

○服部政府委員 私は、全体としては、この償却準備金制度は今回の準備金制度に発展的に解消された形になっているというふうになお思うものでございますけれども、子細に見れば、ただいま先生御指摘のように、今回の制度は既設線の複々線化工事を対象とするものでございますし、以前の償却準備金制度は、複々線化等のほかに新線建設にも適用されるという意味で、カバレッジの違いは確かにございます。ございますけれども、先ほど御答弁申し上げましたように、今回御提案申し上げております制度がより実効性があるというところでひとつ御理解を賜りたいと思ひますし、また償却準備金制度が対象としておりました新線建設の問題につきましては、私ども、複々線化等と並んで同様に、あるいはそれ以上に重要な新線建設の促進の問題に積極的に取り組んでまいりまして、今後に向けていろいろ工夫を積み重ねる努力をしてまいりたいというふうに考えておるものでございます。

○左近委員 特定の事業団体を挙げるのは嫌ですが、例えば今までの制度で東京の営団なんかは物すごく恩恵を受けておったわけですね。今回のこの制度になれば全くそういう税法上の恩恵が受けられない。これは企業、事業者を平等に扱うという面では少し私はおかしいんじゃないかというように思いますが、その点はどうですか。

○服部政府委員 私ども基本的には前から申し上げておりますような理解をしておるわけでございますが、なお、先生御指摘のように、現在までのこの制度を利用している事業者が、途端にこの制度を利用することができなくなるといふことはもとよりまずいことではございますので、私ども経過的な措置を講ずることといたしまして、本年度中に、言いかえますと昭和六十年度中に、運輸大臣の告示に揭示されました工事につきましては、引き続きその工事についてこの償却準備金制度の適用があるという経過措置を講じておるところでございます。〔左近委員「一年だけですか」と呼ぶ〕今後最長六年間でございます。

○左近委員 一定の経過措置を設けていただくというところで、この法案、ある面ではいい側面もあるわけですが、出てき方が非常に唐突なんですよ。

例えば、去年の七月十一日「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画」の中でこういう文章があるわけですが、「鉄道整備を促進するため、鉄道事業の内部留保を充実させ、これと相まって特定鉄道工事償却準備金制度の活用を一層促進させる」。去年の七月にこの制度、特定鉄道工事償却準備金制度をどう活用せよという答申が出ておいて、それで半年もたたぬ間に、この制度をやめてしまつて、新しい制度だ、これが発展的だ。これでは何のための運政審の答申ですか。どうもやられていくことが一貫性がないわけですよ。それはいかがですか。

○服部政府委員 ただいまの先生の御指摘といひますか御疑問はまことにごもっともでございます。その点につきましては若干の説明をさせていただきます。ただいま先生御指摘になりましたように、昨年七月の運政審答申の中にいろいろくだりがございまして、「鉄道事業の内部留保を充実させ、これと相まって特定鉄道工事償却準備金制度の活用を一層促進させる」べきであるというくだりでございまして、私ども、この運政審答申の趣旨につきましては、鉄道投資の積極的な促進を図るといふ観点から、良質な工事資金を鉄道事業者が調達できるような運賃制度を工夫すべきである、そしてまた、これと相まって所要の税制措置を講ずるべきである、こういう趣旨であるというふうなこのくだりを理解しております。それで、より具体的に、この答申の時点、昨年七月という答申の時点では、そういうふうな物の考え方の方向性は御審議の過程で議論されたわけでございますが、今回御審議を願っているこの特定都市鉄道整備準備金制度のような具体的な対応案といふものは、その時点では必ずしも想定し得なかつたという事情

があるわけではございまして、その結果、そういう方向性に沿うものとしての「特定鉄道工事償却準備金制度の活用」といったような表現をその答申の中ではとらざるを得なかつたということではございまして、そのあたりにつきまして何とぞ御理解を賜りたいわけではございます。

○左近委員 それでは、この昨年七月の東京圏の運政審の答申の中で、「建設資金の確保及び鉄道建設に対する助成措置」の項目の中で、「長期・低利の資金の確保」あるいは「開発利益の還元」という問題について一層検討をせよというふうな答申がされておるわけですよ。このことについて今日の検討状況なり今後の取り組みについて、お考えがあれば聞かせていただきたいと思ひます。

○服部政府委員 昨年の七月の運政審の答申の中では、先生ただいま御指摘のように、建設資金の確保及び鉄道建設に対する助成措置のための方策として、幾つかの具体的な項目、あるいはまた建設された鉄道のその後における円滑な運営の確保を図るための方策として幾つかの具体的な指摘が提言されておるわけではございますが、私どもはそうした答申の考え方を踏まえながら、今回の準備金制度といふものを考え、かつ、その具体化のための作業を進めてきたところでございまして、ところで、これ以外の点についての検討の状況というところでございまして、例えば同じ運政審の答申の中に言われております「開発利益の還元」といふ問題につきましては、私ども、先生御承知の常磐新線といふのがございまして、その建設の具体化策とも絡めまして、現在鋭意その具体化のための検討を進めているところでございまして、かなり精力的にこの問題に取り組んでおると申し上げてよろしいと思ひます。

それから、そのほかの幾つかの運政審答申の指摘事項につきましても、さらに今後に向けてまして、鉄道整備の促進及びその円滑な運営の確保を図るという考え方のもとに、引き続き検討を進めまして、なるべく早い機会に具体的な成果を得るよう、さらに努力を続けてまいりたいと思ひます。

○左近委員 それでは、運輸省としてのこれからの問題について、今の御答弁を聞いておいて私なりに少し整理をさせていただきたいのですが、大規模の改良工事なり複々線化、そういうものについて、今回出てまいりました特定都市鉄道整備促進特別措置法、こういうところで一つ網を張る。もう一つ、新線の建設問題については、民間活力というか受益者負担というか、そういうもので近い時期に法整備をして網を張っていくというふうな二つの法を、今回の法と新線建設の法というものを考えておられるというふうな理解を私はしたのですが、その辺はどうですか。

○服部政府委員 基本的に申し上げまして、ただいま先生御指摘のとおりでございます。

○左近委員 そこで、この特別措置法案の問題ですが、先ほど吉原委員の方からいろいろと料金問題について御指摘がございましたが、問題は、受益者負担の線引きをどこにするかということが一番大きな問題だと思つております。局長は、これは会社ごとだ、工事をやっているところの人が乗ろうとやらないところの人が乗ろうと会社ごとと一体だ、これが受益者負担のマクロの解釈としては乗客が十分受け入れられる解釈だ、こういう答弁でございまして、私は受益者負担の線引きを、例えば今の料金制度の中で、新しく路線を敷いたところで特別運賃制度をやっているとこれもあるわけですよ。だから、この辺について私は受益者負担の原則をもつと、ミクロとは言いませんけれども、乗客に、乗っている方に御理解をいただけるような線引き方式をやるべきじゃないか。例えば御指摘のあつた通学定期なんかの問題は特に私はそうだと思うのです。ほかの定期はどうか知りませんが、通学定期は、大学がそこにある、大体四年間か二年間そこに行つておつてもう恐らくその線は乗らぬ確率が高いのですよ。そういう通学定期なんかの問題については、十年後受益者集積があるなんて、こんなことでは世の中通らぬと

私は思いますので、この辺について、この法は法として具体的に行政指導をされるべきじゃないか、このように私は思います。通学定期は割引率が高いから辛抱せよということに私はならぬと思ひますので、この辺について今後どういうふうに対応されるのか、少し工夫が要るのじゃないかと私は思ふのです。

○服部政府委員 ただいま二点にわたる御指摘がございました。

まず第一点でございますが、この問題につきましては、私ども基本的には会社単位で、一事業者一運賃制度ということに基づいて物事を考えるつもりではございますけれども、なお、現実の工事に要する額が膨大に上りまして、それを全線の利用者で均等に負担するということが具体的に利用者の間に著しい不均衡を生じることになるというふうな懸念されるような場合には、先生御指摘の、現在私ども使っております特別加算運賃制度というものを弾力的に適用してまいりたいと思っております。

それから、次の通学定期の問題でございますが、確かに申し上げるようなことがございますので、私も、その点につきましては、もう少し議論を積み重ねて適切な対応を図るように考えさせていただきますと思ひます。

○左近委員 特にこの通学定期の問題はひとつ積極的な検討を、法は法として具体的に行政指導も私は可能だろと思ひますので、特に強く要望しておきたいと思ひます。

それと私は関西ですが、今回やられるものが東京圏が多いのですよ。今までも近鉄も南海も阪急もターミナルにかなりの資金を使つて大規模改良をやつていただけています。そういう感覚で物を言わしていただければ、今回何で東京圏だけこんなことを、将来関西圏もいろいろあるのやと言われればそれまでですけども、やられるのかなという感じがしてならないわけですね。

そこで、今、大手の民鉄の経営状況、これは料金の申請の場合も問題になることでありますが、

民鉄というのは鉄道会社という名前を使つていますが、もう総合的な企業じゃないかな、私はこういうふうに思ふのです。データが出ておりますように、運輸収入の面では、鉄軌道業というものが大手の十四社で五〇・八%、自動車業が一四・五%、その他兼業が三四・七%あるわけですよ。だから、鉄軌道だけで独立採算をしていかなければあかんのやという発想は少し古いんじゃないか。もう私鉄というのは、名前は鉄道株式会社というところになっておるけれども、兼業部門の方が七〇%もいっているところがあるんですよ。鉄軌道業は全体の収入の三〇%しかないというふうなところも大手の十四社の中にはあるわけですよ。そうすれば、会社の名前は鉄道事業の株式会社かもしれないけれども、やっている内容はもう総合的な機能を持った会社運営をやっているというふうな理解をすべきじゃないか。

そういうことで、関西の方なんかはいろいろターミナルに膨大な資金を投入して、これは自前でやつておられるわけですよ。だから、受益者負担ということも大事ですが、そういう大工事をやることによってターミナルがきれいになったら、また私鉄の経営者もかなり副次的にいろいろなうけというかそういうものもあるわけですね、これらの関係についてどういうような発想を持っておられるか。私はもう私鉄というのは多様な機能を持った企業だというふうな理解しているわけですよ。単一機能ではない。現にこの資料を見ても、運輸収益というかそういうものが三〇%台のところもある。私はそういうことを考えれば、もう少し見方を変えていく必要があるんじゃないかというふうな感じがします。この辺の出でた法案の発想自体が少ししっくりいかない面があるわけですよ。どうですか。いかがですか。

○服部政府委員 あるいは多少お言葉を返すような答弁に相なるかと思ひますけれども、事実関係は確かに先生のおっしゃるとおりでございます。あるいは東急という名前の企業は、東横線を初め

とする都市の基幹的な交通手段である鉄道事業を経営する傍ら、非常に広範の面にわたりました、いわゆる関連事業、兼業事業というものを手広くやつておる実態はございます。しかし、それは事実としてそうであるということでございます。私も運輸省としての立場は、またそれなりであるわけでございまして、私どもの立場からすれば、その東急なら東急という看板のもとでやっております各事業の中の鉄道事業というものを取り上げて、これを将来に向けて育成発展させていくべき責務を負つておるというふうに基本的に理解しております。

その鉄道事業というのは、理屈っぽくなるかも知れませんが、御承知のように、長期にわたつて安定して快適で良質な輸送サービスというものを多くの市民のために提供していく、そういう責務を負つておる大変公共性の高い事業であることは、先生もお認めいただけたらと思うのでございまして、私どももそういう鉄道事業の高い公共性という点にかんがみまして、その鉄道事業が兼業部門、関連事業部門の収支に一切左右されることなく、将来に向けてその健全性を確保していく必要がある。そういう鉄道事業自体の独立採算性が確保されない場合には、鉄道事業の将来の発展もなければ、多くの市民がそれを利用する場合のサービス水準の向上ということもないわけでございます。私どもは、やはり鉄道事業につきましては、鉄道事業部門それ自体の独立採算制を堅持すべきであるというふうに考えておまして、これまでの運賃改定に際しまして、鉄道事業部門と他の関連事業、兼業事業部門の収支は、これを峻別して扱つてまいつてきております。

ただ、これは私に言わせれば大変残念なことではございますが、例えば運賃査定の際には、そういうふうな鉄道事業部門それ自体の独立採算というものを考えて作業はするわけでございますが、結果的には、例えば過去二十年間におきまして大手十四私鉄で約三千二百億円の累積欠損を生じております。それからこれを過去十年に限定してみ

ましても一千億圓という累積の赤字がございまして、それが会社としては東急という看板のもとに他事業部門からの補てんが可能でございまして、鉄道事業部門の収支じりには他の関連事業の収益でもってこれを補てんしているという実態があるわけでございますが、私は本来そうであつてはならないものだと思ひます。

○左近委員 きょうはそれ以上やりますが、私、今回の法案を見まして、例えば私鉄関係が、第六次輸送力増強計画で、これは五十七年から六十一一年までで一兆円近いお金を投資の予定、九千四百四十九億圓、単年度だけで千八百九十億圓というふうな大きな金を投資をされておるわけですね。その中で輸送力増強というのは四一・一%、安全対策の工事が四五・七%ということ、むしろソフトの面の費用の方が近年は多くなつておる。大体ハードの面については、僕は関西の感覚で言えば、近鉄にしても南海にしても阪急にしてみても物すごい何千億という金をかけてあのターミナルを大改造したわけですね。そのことによって百貨店のなにもできるしお客さんも皆さんそこへ寄るわけですね。それで鉄道事業というのは総合的に潤うと言つたらおかしいけれども経営が成り立っているわけですね。私はそういう発想を、今局長の御答弁をお返しするわけじゃないのですけれども、もう少し大切にしていける方が私鉄の経営者としてもいいんじゃないか。余り鉄道だ鉄道だと言わぬと、もう私鉄というのは、総合商社とは言いませんが、多様な機能を持った非常に優秀な企業団体というふうな位置づけをやりながらこれらの鉄道を考へていく。お客さんを運ぶ問題だけは独立やというふうな発想は古いんじゃないですか。旧の運輸省の考え方、運輸省も政策官庁になられたというところで、やはり発想を変えていくということですから、その辺どうですか。私はこの投資の状況を見ても、もう高度成長期的な投資は一応民鉄も大体終わったのではないかとしようと思ひます。そこからは僕は間違つておるのかどうか知りませんが、その辺

しかしながら、実用化を図るというためには、なおある程度の距離を持ちました実験線を整備いたしましたして、そういった形で走行実験を繰り返す中で、例えばそういったリニアモーター駆動方式に適合する信号方式を開発するとか、あるいは鉄道システム全体としての信頼性についてなお詰

ストの低減を図るための経済性の問題をより深く詰めていくとかといったような問題が残されているというふうな考えであります。

○左近委員 時間がございせんから、もう最後ですが、今後の地下鉄という都市鉄道については、大体この方式を適用していこうというふうな考えであります。

〔鹿野委員長代理退席、委員長着席〕

○服部政府委員 リニアモーター駆動方式を地下鉄に採用することにつきましては技術的な諸問題が完全に解決され、解消されまして、実用化の段階を迎えました。今先生御指摘のようない方向で物事が進んで行く可能性が極めて高いというふうな考えであります。

○左近委員 どうもありがとうございます。

○山下委員長 西中清君。

○西中委員 特定都市鉄道整備促進特別措置法案について御質問をいたします。

大都市圏における鉄道は、急激な人口増加、利用者の激増、こういうことで朝夕の通勤通学時間帯の混雑ぶりというものは古くからの課題でございまして、ある面では極度に悪化をいたしております。こういう認識をいたしておりますが、この現状の打破及び将来の需要増加を展望した鉄道整備を行う上で、今回の法案はそれなりの対応策になるであらうというように期待をいたしております。

法案の個々の問題について質疑に入る前に、若干の問題点をお聞きしておきたいと思ひます。

最初に、この特定都市鉄道整備促進法制度の創設に至った経緯について伺っておきたいと思ひますが、この制度については、昨年七月十一日の運輸審の答申「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画」これに示されておるものを背景にいたしておると思ひます。改めて確認をいたしておきたいと思ひます。

○服部政府委員 私ども、問題意識をいたしましては、もっと早い時点からこうした問題への対応

を図るための有効な手だてではないものかというふうな考えをいたしました。直接には、ただいま先生御指摘の、昨年の七月の運輸審答申の御指摘を基礎といたしまして、その考え方を踏まえて今回の制度を組み立ててまいりましたものでございまして、○西中委員 そこで、答申に示されております問題として、資金の確保の方策、こういう点が取り上げられておるわけでありまして、大ざっぱに分けても七項目ほどに分かれておると思ひます。「長期・低利の資金の確保」、第二番目は「開発利益の還元」、三番目が「鉄道整備の原

因者の負担」、四番目が「日本鉄道建設公団の有する諸機能の活用」、五番目が「運賃のあり方」「利用者負担」、六番目が「経営の合理化」、七番目が「公的助成のあり方」などがございます。積立金制度は、この中でどういふ考え方が中心になっておるのかということとあわせて、これら答申の掲げました問題についてどういふように検討され実施されようとしているのか、簡単に説明をいたしたいと思ひます。

○服部政府委員 今回御提案申し上げておりますこの制度は、ただいま先生御指摘になりました七項目のうち、まず運賃の問題でございまして、鉄道事業者が今後に向けて必要な輸送力増強工事等を積極的に推進していくことが可能なような運賃水準の設定を考へるべきであるという指摘がまず一つであります。それから一つは、長期、低利といったような良質の資金の獲得等を図るべしといったような、二つのことが直接的にはこの制度を考へる動機的な考へ方になっておるというふうな御理解いただければ幸いでございまして、○西中委員 七項目、大体簡単に今現在どういふ取り組みをしておるのか、伺っておきたいと思ひます。

○服部政府委員 今回御提案申し上げておりますこの制度がまずその一つでございまして、次に、「開発利益の還元」でございまして、これはその建設整備によりまして、沿線に大量の開発利益を造成することになります。新線の建設整備

の場合によく当てはまる制度だと思っておりますが、これにつきましては、先生も御承知の常磐新線の建設の具体化と絡めまして、現在関係の自治体の方々とたび重ねまして協議を続けてきておるその中で、この問題に積極的な取り組みを行ってきたいという状況でございまして、それから、その他の問題につきましても、今後に向けて、さらに一層具体的な成果を得るような方向で努力を積み重ねてまいりたいというふうな考えをしております。

○西中委員 「開発利益の還元」というのは具体的にどういふことを指しているのですか。

○服部政府委員 これはもう先生よく御承知のことと思ひますが、新しく鉄道を整備することによりまして、その鉄道の沿線にいろいろな開発利益が造成されることは容易に推測されるわけでございしますが、例えばそれは土地の値上がりというような格好で開発利益を生むこともございまして、これはデベロッパーの場合に当てはまると思ひます。それから駅を中心とした付近の企業群も、土地の値上がりということ以外にいろいろな経営上のメリットを享受することになるというケースがございまして、私どもが今考へておりますのは、例えばその開発利益が生じている者に新しく負担金の制度をかけるのはどうかというの、一つのことでございまして、あるいは固定資産税なり都市計画税なりをやや上積み課税いたしまして、これを自治体の収入とし、自治体にそれを原資とする鉄道建設基金のようなものを設けて、これにプールいたしまして、その有効な活用を図るというふうなことも考への中にあるわけでございまして、そういう方向で現実の問題としてそれが実行できるような仕組みを今工夫しておるところでございまして、

○西中委員 「長期・低利の資金の確保」の中に、答申では「開銀融資等の財政投融資や地方債の起債等」を確保するとともに、低利の外債の発行等により資金調達手段の多様化を図る必要がある。また、地方公共団体等による鉄道事業者に

対する出資、無利子ないし低利融資の拡充も望まれる。こうありますけれども、これに対しては何かお考えがございまして、

○服部政府委員 前段の「開銀融資等の財政投融資や地方債の起債等」を確保」といったようなことにつきましては、これまでも私も精いっぱい努力をしておりますけれども、今後におきまして、なお一層の努力を続ける考えでございまして、

それから、「低利の外債の発行等により資金調達手段の多様化を図る」ということにつきましては、既に各企業がその自主的な判断においてそういう方向を模索し始めたところでございまして、

それから、最後に書いてございます「地方公共団体等による鉄道事業者に対する出資、無利子ないし低利融資の拡充」というくだりでございまして、これにつきましては、先ほど申上げしております常磐新線の建設の促進に関する協議会の場でこうした問題も取り上げまして、自治体の全面的な協力を仰ぎたいという方向で考へております。

○西中委員 答申では経営の合理化についても触れておりますけれども、この積立金制度の実施とあわせて鉄道事業者の経営合理化については、それなりに利用者の理解を仰がなければならぬのは、先ほど来の議論の中でもございまして、特におりてございまして、こういう点については、特に何らかの考へがあるかどうか、伺っておきたいと思ひます。

○服部政府委員 鉄道事業についての経営合理化の問題は、こうした運輸審の答申にまつまでもなく基本的な重要な問題でございまして、私ども、これまでも絶えずあらゆる機会を通じて、経営合理化への積極的な取り組みを関係の事業者に対して進め指導してまいってきておるところでございまして、先生も御承知のように、私鉄各事業者は、これまでもこの経営合理化問題には大変積極的な前向きな取り組みをしてまいってきておるところでございまして、それを若干数字で申

上げますと、例えば各種施設の保守業務の機械化とかあるいは外注化といったこと、あるいは変電所の集中制御化に取り組むとか荷物輸送の集約化を行うとかといったような各線の面にわたって、経営合理化の努力を続けてまいりまして、大手私鉄十四社の合計で申しますが、その業務量は三十五年に比しまして昭和五十九年には約二・八倍の増加が見られておる中で、この大手十四社の私鉄の従業員数は、この間六・四％の削減がなされております。したがって、従業員一人当たりの生産性は、五十九年度では三十五年度のちょうど三倍にまで上がってきておるといふような数字もございます。

このように、大手私鉄各社は徹底した合理化への取り組みを続けてまいりまして、今後の合理化につきましても、これまでのような今申し上げましたような大幅な合理化効果というものが上げられるかどうかという点についてはなかなか容易ではないということもございまして、けれども、なお私も、例えば出札業務の自動化を一層進めるとか運行管理の集中制御化を進めるとか各種計算業務の電算化をより進めるとかといったような方向への取り組みを促進することによりまして、サービス水準の向上改善を図りながら、そういった中でできる限り低廉な輸送サービスが提供できるように一層関係の事業者を奨励、指導してまいりたいというふうに考えておるところでございます。

○西中委員 それから、地下鉄の補助制度に関しては、答申では「補助金の還付のあり方も含め所要の見直しを行う」としてありますけれども、この見直し作業はいかがなっておりますか、伺っておきたいと思ひます。

○服部政府委員 先生、これは御承知と思ひますが、現行の地下鉄の補助制度におきましては、補助金の交付を受けたときから起算いたしまして十六年以内に単年度で補助前利益が計上されたという場合には、その補助前利益額の二分の一を限度といたしまして、これまでに受けた既交付の補助

金を国に還付するという仕組みになっておるところでございます。この補助金の還付制度の見直しについては運政審でも指摘があるわけでございまして、私も、国は、国の財政逼迫の状況も一面では勘案する必要があるかもしれませんが、累積欠損がある場合の還付のあり方等につきまして、地下鉄経営の改善に資するよう今後具体的な検討を急ぎたいというふうに考えております。

○西中委員 都市交通における地下鉄の位置というのは非常に高いと思うので、その点は早急にひとつ具体的な方法をお考えいただきたいと要望をしておきます。

そこで、この答申の中で整備すべき路線が掲げられておるわけでございまして、この総建設費は一体どの程度の規模になるのか伺っておきたい。現在はどういう状況にあるのか。要するに、必要な整備の建設費はこれだけだけれども、現在の一年間の投資規模というものはこの程度にとどまっておる。この辺の御説明をいただきたいと思ひます。

○服部政府委員 昨年七月の運政審答申第七号で、昭和七十五年までに整備することが適当であるとして答申されました路線は二十九路線でございまして、その延長はざっと五百三十キロメートルでございます。その整備に要する資金は、工事費は五十九年度価格で申しまして約五兆八千億円程度でございます。したがって、今後十五年間にわたってこうした二十九路線、約五百三十キロメートルのものを整備していくこととした場合には、年間約四千億円の新規の投資が必要になる勘定になっております。

一方、国鉄、地下鉄、それから首都圏七社の大手私鉄のこれまでの年間の輸送力増強ということに向けられてまいりました資金の量は、合計で約二千四百億円でございます。

○西中委員 そういたしますと、この法案が仮に成立した場合は、投資額の実質的増加というのはどのようにお考えになっているか、伺っておきたいと思ひます。

○服部政府委員 この制度によりまして、今後に向けて整備が促進されることになると考えております。また、複々線化の事例でございまして、これは現在私どもが把握している限りにおきまして、東京圏におきまして六線、約七十キロ強のものがございまして、これに要する建設費は一兆二千億程度でございます。ただ、今後十年間にこの制度に乗って実現が図られるものというものは、そのうちの約七割程度と考えておまして、一兆二千億の七割でございまして、約八千億程度のものがこの制度によりまして今後十年間にこれまでの投資額に上積みされるような格好で支出されていく、こういうふうに考えております。したがって、そういうことを基礎にいたしまして、今後十年間の関東私鉄七社の投資規模を推定いたしますと、ざっと一兆八千五百億程度の投資が今後十年間に行われるという計算でございまして、現在までの十年間の投資規模がざっと九千億程度でございますので、投資規模がほぼ倍増する格好に相なります。

○西中委員 次に、お尋ねいたしますが、今後の大都市圏鉄道整備のために、既に運輸省も発表しておられますように、初めに鉄道ありきということではなくて、町づくりと同時に進めなければならぬ、こういうお考えのようでございますけれども、積立金制度もこの考え方の一環としてとらえていい制度なのか、それともまた別のものであるのかどうか、伺っておきたいと思ひます。

○服部政府委員 この制度は、既設線の抜本的な輸送力増強を図るために、そしてそれを促進するために考案いたしました仕組みでございます。ただいま先生御指摘の町づくり、沿線の開発の促進といったような機能は、この複々線化の場合、余り端的にはあらわれてこないのではないかと思っております。そういう問題は、むしろ今後行われます郊外に向けての新線建設の促進の際に大きくあらわれてくる問題ではないかというふうに伺っております。

○西中委員 現在想定される路線として六線が挙げられておるわけでございまして、復々線化ということになると、やはり地域の問題に大きくかわり合いを持つてくると思うのです。その点の認識はどういうようになっておるのですか、伺っておきたいと思ひます。

○服部政府委員 複々線化等の既設線の輸送力の抜本的な増強策は、その最も端的な効果といたしましては、その鉄道を利用しておられる多くの利用者に大変大きな輸送改善のメリットを享受していただけることになるといふ点でございまして、ただいまの先生のお尋ねは、それが沿線にどういった影響を与えるかという趣旨と理解いたしますけれども、沿線の方々に対しましては、むしろ複々線化に伴う高架化工事等によって日照権その他の問題を生ずる可能性があるわけでございまして、今後そういう複々線化等の大規模工事の円滑な促進、推進を図っていくためには、あらかじめそういう沿線の方々との間の調整というものをお互に十分図っておく必要がある問題だといふふうに理解をいたしております。

○西中委員 局長のおっしゃるとおりだと私は思っております。それで、結局複々線化というのは町づくりに余り直接的に結びつくものではないという認識では同じでございますが、その点で、開発利益の還元ということはどういうことになるのかという思いをいたしておるわけでございまして、その問題はさておきまして、この事業の推進のために地方自治体の協力が不可欠だと思っております。でございますけれども、自治省としてどういうことをお考えになっておるか、望んでおられるか、ありましたら伺っておきたいと思ひます。

○今泉説明員 先生おっしゃる通りに、鉄道の整備あるいは沿線の開発といったものは、私どもは地域の町づくりと一体的に行われるというのが当然と考えております。具体的には各市町村あるいは都道府県におきまして、都市計画なり開発構想なり開発計画等で町づくりの方針を出しているわけでございまして、そういう中で鉄道整備が

なされていくというのが適当ではないかと私も考えております。

○西中委員 その辺運輸省としても十分配慮をお願いしたいと思ひます。

そこで、先ほど局長から御説明がありました常磐新線の建設について伺ひをしておきたいと思ひます。この問題について沿線の自治体に問ひ合わせをいたしましたけれども、建設促進については非常に強い御要望、御意向があるようにございます。しかし、さまざま御心配の点もございまして、大きく分けまして、一つは事業主体を早く決定してほしいという御要望がございまして、これはつきりしないので、結局ルートも決定しない、具体的な対応ができないということで、運輸省の出方といひますか、いつごろこの主体が決まってくるのか、どういふところをお考えなのか、これについては今どのようなお考えであるのか、伺つておきたいと思ひます。

○服部政府委員 常磐新線につきましては、そのもともとの発想が現在の国鉄常磐線の大変な混雑状況の解消を図るための愚策という格好で出てきた問題でございまして、そういう意味から申しますと、一つの考え方としては、国鉄がこの常磐新線の整備運営に当たるといふ考え方があり得るわけでございますけれども、先生も御承知のように、国鉄は現在大変厳しい状況の中にあるわけでございまして、国鉄をその建設主体という格好で想定する場合に、必ずしも常磐新線の早期建設に資するかどうか大変疑問なところではないかと考えております。私も私といたしましては、その常磐新線の早期実現が本当に必要な課題であるという取り組みをする場合には、国鉄が建設主体になるといふ考え方にはかえまして、関係の各自治体が出資いたしますいわゆる第三セクター方式によつてこの常磐新線の建設の促進を図ることが最も適当なんではないかというところを考へまして、現在、関係自治体の方々とその方向で話を詰めていくところであります。

なお、これができ上がりしました暁には、国鉄なしは分割・民営後の新国鉄がこれを運営するといふことが適当であらうかというふうに考へておるわけでございまして。

○西中委員 早期にこれを完成させるという点ではそういうことかと思ひますが、それがまさしく地方自治体の御心配の点でございまして、財政が今それだけ厳しい状況の中にあるわけでございまして、その辺を苦慮しておられます。したがって、資金調達についてはそれなりの手段の配慮を必要とするとは私は思ふのですけれども、運輸省として何らかの方法をお考えであるかどうか、その点を伺つておきたいと思ひます。

○服部政府委員 この常磐新線の整備によりまして、直接大きなメリットを受けますのは、現在の常磐線を利用しておられる方々であらうと思ひます。同時に、この常磐新線の整備によりまして、これは全く現在鉄道のない地域でございまして、その沿線に大変大きな開発利益が造成されていくことは容易に想像されるところでございまして、私も関係の自治体に資金的な援助、協力をお願いするといふ場合に、この大きな開発利益をうまく各自治体にとらえまして、それを自治体の収入にし得るような具体的な方策を考へまして、それによつてとらえた開発利益を、例えば鉄道建設基金といったようなものにプールいたしまして、この常磐新線の建設なり運営費を補てんする資金にしてはどうかといったようなこともあわせて考へておるところでございまして。

○西中委員 第三番に御心配の点は、用地取得の問題でございまして。

タミナル及び車両基地等の用地確保についてはなかなか困難な事情も多いわけでございますけれども、特にタミナルについては、いわゆる土地地区画整理事業等によつて生み出す以外に方法はないのでございませうけれども、こういった点はどうかというようにお考へになつておるか、伺つておきたいと思ひます。

○服部政府委員 常磐新線は、延長が、例えば茨城県の守谷に至ります区間を考へましても、ざつ

と四十キロメートルという長大な路線でございまして、この建設に要する資金も五千億近くに上るといふようなビッグプロジェクトでございまして、こういうものを実現する過程で一番問題になりますのは、ただいま先生御指摘の用地取得の問題でございまして。この実施の段階ではいろいろ具体的な難しい問題に当面することは十分予想されるわけでございしますが、関係の各自治体ともこの常磐新線の実現は心から熱望されておる状況があるわけでございまして、そういった用地取得の問題につきまして、関係の自治体の格別の御支援なり御協力なり御配慮なりが期待できるものだと思ひます。

○西中委員 大臣、大分お疲れのようでございませうけれども、今常磐新線についていろいろ伺つてきたわけでございませうけれども、大変な常磐線の混雑ぶりでございますから、これは広く新線の建設は望まれておるところでございまして、大臣としての御決意のほどを伺つておきたいと思ひます。

○三塚國務大臣 常磐新線はかねがね国鉄に対して非常な要求のあつたところでありまして、ただいま局長が言われましたとおり、改革点に立っております国鉄、しからば事業主体はといふこととでたゞいまの答弁のとおりであるわけでございしますが、今後これを取り進めることについては、大都市交通という観点から取り組まなければならぬ点が一点。それと、この線区は収支採算のベールに乗り得る線区であらうと思ひますし、そういう点から、公共企業体、一都三県が中心になつておるわけでありますが、沿線市町村も含めまして形の中でこれに取り組み。さらに開発利益の話を拝聴いたしておりましたが、それを開発してあるであろうデベロッパーの皆さんの参加等々いふゆるる当世流の民営方式のファンドの確保という点がどうなるのであらうか、この辺のところも加えながらこの具体化を早急に進めてまいること、大都市交通線として、特に常磐線が完全にパ

ンク寸前の状況にあることにかんがみまして、運輸省として、関係各省、自治体との連携をさらに密にしなから全力を尽くしてこれに取り組んでまいらうといふことで進めてまいります。

○西中委員 そこで、今回のこの積立金制度は、想定されておるのは現在のところ関東、首都圏といふことでございませうけれども、関西圏や中部圏では想定される路線はあるのかないのか、将来展望はどうなつておるのか、伺つておきたいと思ひます。

○服部政府委員 例えば大阪圏の私鉄については、阪急電鉄あるいは阪神電鉄等が本制度にのせて整備を図るべき将来の大規模工事計画を現在鋭意お進めになつておると承知しておるところでございますが、関東圏、首都圏におきまして昨年運輸省答申があつたといふような状況が現在関西にないものでございませうから、この点については、今後比較的近い時期に運輸省等の中で関西圏についても将来に向かつての都市鉄道の整備のための長期計画が審議される見通しでございまして、そういった勉強の過程の中でおいひ具体的に明らかにされていくことになるのではないかと考へております。

○西中委員 現在、関西圏は私鉄が非常に発達しておりますから、東京圏とは少し事情が違ふことはよくわかるのでありますけれども、これも都市交通の中で混雑という点はあるわけでございまして、この地域も今から十分将来に対応してある種の計画を策定していくという作業を始めておくことは大事だろつと私は思つておりますが、この点についてお考へを伺つておきたいと思ひます。

○服部政府委員 ただいま先生御指摘のとおりでございまして、そういう方向で関係者がそれぞれ立場で勉強を深めていく必要があるかと考へております。

○西中委員 そこで、この法案と直接かわりがあるのかないのかわかりませんが、事業主体なり事業の内容によりまして、京阪奈丘陵に關西文化芸術研究都市建設の事業が進められておる

○西中委員　今後の作業というと、今お話があつたような、むしろ現地でもう少し詰めていかなければ

に書きたいと思っております。それから、いま一つでございますが、その一つ一つの工事というのは必ずしも大規模とは言えない工事でありまして、それが例えば将来のある時点で予定しております、それが例えば改正の時期に向けてましての列車の運転ますダイヤ改正の時期に向けてましての列車の運転本数の増加、編成長の増大といったような一つの輸送力増強の目的に結びつく形で同時並行的に進められていく幾つかの工事、例えば幾つかの駅のホーム延伸工事、車両の増備、それから車両の増

と、これは対象にはならぬ。要するに古い車両を新しくし直すというだけでは。そういうことですか。

○服部政府委員　新車両への代替ということそれ自体は輸送力の増強としてはとらえがたいものというふうに考えておるところでございます。さらに申し上げれば、その程度と言つては語弊があるかもしれませんが、その程度の投資ならば、現在も十分円滑に行われているところでございます。

新事業体、いわゆる旅客鉄道会社は、法文上からいけばこの積立金制度を利用できるということでごさいます。が、実際は収入の規模に相当する約一兆円以上の大工事、こういうことにならうかと思ひますけれども、そういう大工事があるのかないのか、あったとしても、これは大変な負担になり

りまして、新会社としては恐らく資金的に耐え切れぬものになり、また大きな赤字につながると思ひます。したがひまして、旅客鉄道会社はやはり対象外だ、こういうふうには思つておるのですが、そういうふうには認識してよろしいでしょうか。

○服部政府委員 分割・民営化が成りました後の新国鉄につきましては、本制度の対象としてまいりては、分割された国鉄がこの制度に乗るような、そういった大規模の複々線化工事等を行う場面が本当にあるかどうかという点につきまして、現在、まだ詰めた具体的な見通しを申し上げられる段階ではございません。

○西中委員 要望としては、あちこちの首都圏の国電でも複々線にしてほしいとかいう要望があることは、私も昔から十分聞いておるわけなんです。ですから、やはりその点については、この法案の成立後、国鉄が新旅客会社になるということになると、これは明らかに私鉄なんです。この私鉄と私鉄とが、片一方はまあまあそこそこの規模だからこの手当てをするぞ、この制度を適用するよ、しかし国鉄は実態的には適用されないというところは少しどうか、制度上ちょっとバランスを欠いておるのではないかと気がするので。

関西地区でも、ラッシュ時には猛烈混雑をいたしておるところも国鉄でございます。ですから、そういう点でやりたいと思つても、実態的にはこれは適用されない。これは単に規模だけじゃなくて、運賃上だつて、大阪の運賃を山口県の方に積立金を負担させるなどというところは考えられないことではないですか。したがひまして、私は、今度の国鉄改革法案の中で、この新会社が複々線工事なり高架工事なりをやる場合には、資金的には一体どういう配慮がなされておるのかということについては実は心配をいたしておるわけでございます。

れども、そういう点はどういうふうに運輸省としてはお考えか、伺つておきたいと思ふのです。

○服部政府委員 分割・民営化後の国鉄、いわゆる新国鉄に對します助成等の問題につきましても、今後なお十分関係者の間で議論され、検討が尽くされていくものというふうには考えております。

○西中委員 ですから、新会社が充足して巨大な投資ということになります。当面考えられないというのが私の判断でございます。収支の内容からいっても当然だろふと思ふのです。赤字になつちやうと思ふのです。ですから、これは本来ですと、いわゆるこの制度と、それから国鉄改革法案の提出される段階において今後どういうふうにするのだというところについては、ある種の答案を書きいただいてから実はこれを出していただくというものが本当じゃなかったかなというふうに思つておるのですが、今のところその明快なものがないようでございます。今この問題については、こういう積立金制度と別にやはりお考えをいただかなければならぬというように私は思つておるわけでございます。大臣、その点は今後どういうふうにお取り組みをいただくか、伺つておきたいと思ひます。

○三塚國務大臣 国鉄分割後の民営会社の大都市交通線をどうするか。大都市交通線ということで輸送需要があり、採算ベースに乗るといふ問題は、またそれなりの判断が出ると思ふのです。本制度に基づく複々線という形の中で、果たして対象になり得るかどうか、こういうことになりますと、今も御指摘ございましたとおり、当分ないだろう、またさせてはならぬだろう、このように実は思ひます。

と申しますのは、新幹線リース方式をとりながら、リース会社でその負担の均てん、それから収支の均衡に役立たしめようという知恵の限りを出した方式でありますけれども、この方式で進むというのは、まさに本州三分割会社が必ず収支の面

で償ふのだということが、利益を上げておる新幹線、東海道を中心としたもので再分配をする、こういうことにあるわけでございます。まず分割会社が収支のベースを健全にせしめるということとで、今でございますその中で全力投球をしていただく。ちなみに整備新幹線もさうな意味において民間会社に、分割後の会社にやらせるということとはありません。国家プロジェクトとしてこれが登板したときにおいてのみこのことがスタートを切る、そのための御検討を今与党においていただいておりますわけでありまして、新幹線に御賛成の各党も一部の政界を除いてあられるわけでありまして、真剣な御議論の中でその方式も構築をいただきますならば、二十一世紀の生き延びる最大の交通戦略、手段としての新幹線というものが国民の足を確保し、信頼にこたえられるであらう、そう思つておるところであります。

○西中委員 御決意のほどは伺ひましたが、ただ新会社には工事や巨大な投資はさせない、これはわかります。しかし理論的にはさうであつたとしても、それは経営する側の論理であつて、すし詰めにたつておる乗客の論理からいくと、やはりそういう複々線にしてほしいという要望、これは当然であるし、またサービスとして輸送力の増強からいって、これは当然考えていかなければならぬこととでございます。その点で当面その新旅客会社には投資はさせないのだといふことを余り強く言つていただくと、お客様は困るわけでございます。それから、そういう点ではひとつもう一考していただきたいという気がいたします。

それで、細かい話になるのですけれども、具体例として伺ひをしておきますが、現在、京都府下では国鉄山陰本線の複々線化工事をしておるわけでございますが、国鉄財政が悪化したし、そして工事費が極めて圧縮された状況の中で、当初の予定よりも大幅におくれておるわけでございます。これが国鉄が民営化され、新会社となつた場合には、この工事は当然新会社に引き継がれると

思ふのでございますけれども、これも投資がまだまだ続くという、こういうことであらうと思ひます。しかも、この制度からは除かれておるといふことになると、一体この複々線工事はどういふことになつていくのか。輸送力の増強という面では、これは待望されておる工事でございますけれども、こういった現に複々線化工事が進められておる線については、新会社に移転した場合にどういふふうになるか、どのような方策でやろうとおられるのか、お伺ひをしておきたいと思ふのでございます。

○三塚國務大臣 これは最終的には新会社の経営判断ということになるわけですね。それと同時に、地域鉄道としての位置づけが明確になるわけでございます。それから、こういう工事途中の建設線というところについては、府なり市町村、関係県が一体となりまして、これをどう進めるかという形の中で、地域鉄道としての位置づけ、それと経営者との一体感の中で取り進める、こういうことになりましよう。その場合、そういうことを進めるといふことになれば、ファンド等について、補助金という形はありませぬけれども、政府関係金融機関等そういうものが大いに活用されていくであらうと思ひます。

先ほど複々線化という意味で、実は前段の常磐新線の例で強調いたしたわけでありましたが、その前に申し上げましたとおり、輸送需要があり、採算ベースがきちつといきますといふことであれば、投資対象になり得るわけでありまして、当然、その民間旅客会社は本件について考えていくであらう。複々線という意味でなく複々線化という意味ですね、考えられることであり得るだろう。これも今言われました複々線化の問題との、同一経営理念という、地域鉄道という観点の中で取り上げられていくのではないかと、こう思つております。

○西中委員 特段の御配慮をひとつお願いをいたしておきたいと思ひます。

まだ御質問したい点が、残余の質問があるので、お後がつかえているようにございますので、これにて質問を終わりたいと思います。
○山下委員長 次回は、来る二十八日金曜日午前九時五十分理事会、午前十時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。
午後五時四十七分散会

運輸委員会議録第四号中正誤

ハシ	段	行	誤	
二	三	三	追	正
			求	
六	四	三	御	
			答	
			弁	
				追
				及
				御
				答
				申

昭和六十一年四月一日印刷

昭和六十一年四月二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局