

衆議院 運輸委員會 議 録 第 六 号

昭和六十一年三月二十八日(金曜日)

午後一時七分開議

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 清水 勇君 理事 吉原 米治君

理事 西中 清君 理事 河村 勝君

大島 理森君 加藤 六月君

柿澤 弘治君 関谷 勝嗣君

田中 直紀君 近岡理一郎君

額賀福志郎君 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

横山 利秋君 池田 克也君

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

運輸大臣官房長 永光 洋一君

運輸大臣官房副長 棚橋 泰君

有鉄道再建總括審議官 棚橋 泰君

運輸大臣官房國有鉄道部長 丹羽 晟君

運輸省地域交通局長 服部 経治君

運輸省港灣局長 藤野 慎吉君

委員外の出席者

運輸委員會調査室長 荻生 敏一君

委員の異動
三月二十八日

辞任

関谷 勝嗣君

箕輪 登君

浅井 美幸君

同日

辞任

大島 理森君

額賀福志郎君

池田 克也君

補欠選任

大島 理森君

額賀福志郎君

池田 克也君

同日

補欠選任

関谷 勝嗣君

箕輪 登君

浅井 美幸君

三月二十七日

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法の一部を改正する法律案(小柳勇君外三名提出、参法第一号)(予)

同月二十六日

国鉄の分割・民営化反対等に関する請願(経塚幸夫君紹介)(第一八五四号)

公共交通の充実等に関する請願(小林進君紹介)(第一八五五号)

同(佐藤祐弘君紹介)(第一八五六号)

同(嶋崎謙君紹介)(第一八五七号)

同(多賀谷眞徳君紹介)(第一八五八号)

同(中川利三郎君紹介)(第一八五九号)

同(不破哲三君紹介)(第一八六〇号)

同(藤田スミ君紹介)(第一八六一号)

同(村山喜一君紹介)(第一八六二号)

同(山原健二郎君紹介)(第一八六三三三三)

同(渡部行雄君紹介)(第一八六四四四四)

同(田中美智子君紹介)(第二〇一一一)

同(田並胤明君紹介)(第二〇一二二)

同(武藤山治君紹介)(第二〇一三三)

同(元信亮君紹介)(第二〇一四四)

国鉄の分割及び民営化反対等に関する請願(中

林佳子君紹介)(第二〇一〇号)
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

特定都市鉄道整備促進特別措置法案(内閣提出第三九号)

港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第四八号)

○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。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。河村勝君。

○河村委員 大都市地域の鉄道の複線化あるいは複々線化の仕事は、土地が非常に高いために費用が高騰して、その割合に収益効果がないということと事実でありますから、これをどうしてもやらせようという場合には、長期、低利の資金を供給するのが一番望ましいわけであって、常識的に言うところの三%ぐらいのところの利子が一番妥当だと私は思っておりますが、それはともかくといたしまして、今回の運賃値上げを前倒しして負担を平準化しようという案はなかなか知恵を働かせたおもしろい案だと思っております。ですから、願わくはこれを立派な制度にして活用をすべきだと思っております。

そこで、第一に伺いたいのでありますが、この法律の第一条「目的」において、「都市鉄道の輸送力の計画的な増強を促進するため」と云々と書いて「鉄道利用者の負担を長期にわたり平準化する」と相なっておりますから、前倒しした運賃を負担する人間が輸送力増強ができた後の改善されたサービスを受けられるという前提に当然立っているものと考えるを得ない。そういう意味で、この運賃の上乗せというのは、受益者負担の原則に基づいて行われるものであると考えますが、そう理解してよろしいでしょうか。

○服部政府委員 先生御指摘のとおりでございます。この制度の根幹をなしている利用者負担と申しますか、受益者負担の物の考え方も、従来広く言われております受益者負担なり利用者負担なりの考え方と基本的に違背するものではないというふうに私どもは考えておるものでございます。

○河村委員 そこで、前々から議論になってる点でございますが、一体この前倒し運賃を支払う者が本当に輸送力増強計画ができた上、かつ後の利益を享受できるかどうかという点について、問題点が二つあるわけでありまして。一つは時間的な問題であって、現在支払っている利用者が工事完了後に一体その利益を享受できる保証があるのかないのかという問題と、もう一つは地域的にそれが妥当であるかどうかという二つの問題があるわけでありまして。

その最初の時間的な問題についてお尋ねをいたします。

前回、議論している最中に地域交通局長は、多少の利用者の変動があっても、マクロ的に見れば別段支障はないというような割と大きな答弁をしておられたように記憶しておりますが、大体マクロ的には矛盾はないんだということで一体よろしいのですか。そう思っておりますか。

○服部政府委員 基本的にはたまたま先生御指摘のとおりでございます。確かにこういった複々線化等の大規模な鉄道工事というのは、その完成までに大変長い期間がかかるものでございまして、この制度によりまして、工事により施設が稼働する前に運賃の上乗せ負担をしたその人が、その施設の供用後、その施設の稼働による大きな便

益を享受する、そしてまた、前に前倒しの形で負担したものに運賃を通じて還元を受ける、そういった利益も享受するというのが本来のあるべき姿であります、それが問々できないことがあり得ることは否定し得ないところでございます。

しかし、私どもは、この制度は極めて多くの鉄道利用者の利便を大幅に増進するために、そういった複々線化等のなかなか事業化の容易でない大規模な工事の促進を図ることが、現下の強い社会的な要請になっているというふうに認識いたしまして、そういった現実を踏まえまして、こうした大規模工事の促進を図るために特別の措置を講じようとしているものでございます。

そういったこの制度の趣旨、目的にかんがみれば、本制度がとっております、よつてもつて立つております基本的な考え方、すなわち、積立期間中の利用者で工事完成後の利用者についての対応関係を必ずしも厳密な形でとらえるというのではなくて、その間にマクロ的に見れば確かな同一性、確かな対応性があるというふうに考えることにつきましては、十分社会的に御容認がいただけることだということふに考えておるものでございます。

○河村委員 マクロ的に整合性があるということの限界はあるだろうと思うのですが、大体この複々線化を必要とする地域というのは、非常に社会増あるいは社会的な変動の多いところですよ。だから、例えば今度の計画に載っている小田急を例にとれば、小田急の厚木とか相模原とか、あの辺の地域は一体何年間にどのくらい地域住民の変動があるかというのを調べたことがありませんか。

○服部政府委員 具体的な各地域につきましても、社会的な人口の変動率を調べているというわけでは決まっていますけれども、国の行います国勢調査等の数字を見ますと、大都市圏における人口の移動率というのは、年間一％ないし多い場合で一・五％であるというふうな数字が出ています。ことを承知いたしております。

○河村委員 今あなたの言った数字は、ただ人口

の増減だけの数字なんです。その中の変動の要素というのは何にも入っていない。我々は選挙をやっていますから非常に敏感なんですけれども、厚木とか相模原とか、あの辺の地域は選挙のたびに二割ないし三割有権者が変わるんだ。だから、こういう法案を出しになるからには、社会的な変動は一体どのくらいあるのかというくらい調べておいて出すというのが本当じゃないかと思うが、いかがですか。

○服部政府委員 先生御指摘の御趣旨は理解するものでございますけれども、私ども、先ほど御答弁申し上げましたように、国勢調査等の数字によりまして、大都市圏における人口の圏外移動率が一ないし一・五％程度であるというふうに関がされておるところでございます。

それから、先生のように、小田急沿線の人口の増減、変動が多い地域という見方も確かに一面あるうかと思いますが、私どもはまた一面におきまして、こうした小田急沿線等の私鉄沿線におきましては住宅地の開発が進んでおりまして、沿線への定着する人口の増加も大変多いというふうな事実認識に立っておるものでございまして、こういう私鉄沿線の居住者が将来さらにその私鉄を利用する可能性、機会というのは非常に高い、そういう見方も常識的ではないかというふうに考えておるわけでございます。

○河村委員 しかし、本当に我々は切実な問題だから、その辺の変化には注意しているのですけれども、仮に三年に一度選挙のたびに二割変わるとする。もちろん変動したからといって全然あつた地域に行くのかどうか、それはわからない。あるいは同じ私鉄を利用する地域に引っ越しているかも知れない。だけれども、十年たつと半分くらい変わることになる。だからそういうのは、やはり法律をつくるからにはもう少し綿密に調べておかないといけないうらなうと思うが、一体そういう角度からの調査というのは全然やってないのですか。

○服部政府委員 各私鉄の沿線区域についてのそういった調査というものは、遺憾ながら行っておりません。

○河村委員 時間的なずれについての議論は、私も決めた手を持っていないから、一応そういう問題点があるということ指摘をするにとどめておきます。

もう一つは、地域の問題ですね。小田急のような場合には、仮に線路が分かれておつても、本線と江ノ島線とは基幹部分が一緒ですから、複々線になる部分が大体共通に使われると考えてよろしいからまあよろしいのでありますけれども、東急のような場合、今度の場合でも目蒲線、東横線、こつちの方で工事が行われる。だからあの辺の地帯は一体として共通の利用者があると見てよろしいけれども、田園都市線なんかになりますと、まるっきり路線が違つてしまつて、共通に利用する可能性は、ゼロではないかもしれないけれどもごくわずか。

ところが、この間からの御説明によると、運賃の上乗せは当該私鉄全域を対象にして値上げをやるんだ、こういう説明でしたね。そうなる、田園都市線の人は何のために上乗せ運賃を取られるのか、これは私が納得ができないだらうと思ひますが、いかがですか。

○服部政府委員 先生はこういった面につきましても大変なオーソリティーでございまして、よく事情は御承知であると思ひますけれども、現行の運賃制度におきましては、鉄道投資に係るコストについては、その鉄道の利用者全体を一つの利用共同体としてとらえまして、全利用者にそういう投資のコストを平等に御負担いただくという考え方を伝統的にとつてきておるところでございまして、このことは何も投資のコストに限定された考え方ではなくて、例えば利用者の多寡によつて生ずる線別の運賃コストのアンバランスによつて、これを捨象いたしました、一社一運賃という制度が長く全国にわたつてとられてきておるところであるわけでございます。

投資コストについてのこうした考え方をとつてきておる理由の一つであります、それは特定の工事によつて受益する利用者の範囲なりあるいは

利用者によつて異なることのあるべき受益の程度なりを計量的に把握して確定するということは、言うべくして技術的にはまことに困難でございまして、かつ、それに加えて、仮にそういった受益の範囲なり受益の程度が計量的に明確に把握できたといつたとしても、特定の工事にかかわる費用負担と、その工事により直接受益することとなる利用者、その都度厳密に結びつけまして運賃の増減を行うというふうなことは、運賃制度上、運賃技術上、これまた大変に困難な問題があるわけでございます。

一方、工事にかかわる費用負担を全路線の利用者で広く薄めて負担するといふ、私どもが今申し上げてきたような考え方とりますときは、工事の都度、その工事から直接受益することとなる一部の利用者にとのみ大幅な運賃負担増を強いられるといったような極端な事態も回避できるわけでございます。長期的に見ますれば、時期こそ違つてまいりますが、一社の各線、全路線にわたつてまんべんに輸送改善のための工事が円滑に行えるという利点もあるというふうな私どもも考えておるところでございます。

こういったこれまでの物の考え方、一社一運賃という基本的な考え方は、今回のこの制度のもとでもそのまま踏襲する考えでございまして、個々の利用者の利用実態いかんということとは、一たん捨象することにしたとしておるわけでございますけれども、一方また、先生御承知のように、これまで一部区間の工事による受益というものと、それを全体の利用者で負担するという場合に起こる関係が著しく均衡を欠くというふうなことが想定されます場合には、当該工事区間に着目をいたしまして特別運賃制度といったようなものもつてきておるところでございまして、そういった特別運賃制度というふうな手法は、これまた今後踏襲してまいりたいと思つておるところでございます。

○河村委員 前倒し運賃を設定する際に、運賃値上げの公示は一体どういう形でやられるのです

か。ただ通常の運賃値上げと同じようにやるので
すか。

○服部政府委員 まことにごもつともな御指摘で
ございますけれども、私ども、このような制度が適
用された場合の運賃の改定につきましては、二つ
のことを考えておりまして、一つは、本来この制度
がなかりせば通常の運賃改定率ははかばかしく
じかであり、それにこの制度による運賃改定分が
これくらい上乗せされておりますということとを、
事前にマスコミ等を通じて十分PRする、また
PRさせる考えでございますし、同時に、運賃の
公示に際しまして、そのことを明記し、利用者の
方々の広い御理解を得るよう努める考えでござ
います。

○河村委員 明示をするということになります
としなければならぬはずであります。仮に東
急を例にとり、田園都市線の利用者たちが、東横
線の方で複々線工事をやって便利になるために、
我々が運賃を余分に払わなければならぬ理由はな
い、我々の利益を侵害しているという訴訟を出さ
れたら、それに対抗できますか、一律運賃で。

○服部政府委員 先ほど来申し述べましたような
考え方でございまして、私どもとしては、それにも
十分対応してまいれると考えております。

○河村委員 まあ、負けますと言うわけにはい
かないのでしようけれども、通常の運賃値上げ、これ
が個別線区の原価によるのではなくて総原価でや
られることは常識であり、一社一運賃で結構なん
ですけれども、こういう新しい制度をつくって、特
定の工事のために費用がかさむ、だからその工事
によって受益する者に対して、余分の運賃とい
いますか、平準化された運賃、どちらでもよろしい
けれども、前倒し運賃をとにかく払ってもらうんだ
ということでもあります。ですから、これは一般の運
賃値上げの場合の原則とは違わなければならない
のですか。

大臣、応答をお聞きになってどうい
う感じをお持ちになりますか。

○三塚国務大臣 今お聞きいたしてござい
まして、

河村先生の疑念、疑問点も現状の中での御提起と
してそれなりの理屈のあるものだと思いますが、
同時に、地交局長の言われる運賃決定の今日まで
の経過、それをマクロに見た場合のとりえ方とい
う原理原則に立って、裁判に相なりまして、提訴
されました、十二分に対応でき得るもの、この
いう答弁であります。全体的なとりえ方というこ
とで考えますれば、受益者負担という、今利用し
ておることによる負担ということだけに限定して
いくということでありまして、そうであるかもしれ
ませんが、しかし、今日の状況の中で、やはり複々
線化が地域交通のために重要であるし、また快適
な通勤通学手段をそのことによって得られるとい
うことであります。高速度の負担ではござ
いせんが、やはり新線に対してこの際その部分
を負担していただくというの、一つの考え方であ
り、許される考え方なのだろうか。

ただ、河村先生言われますとおり、まだ明定はさ
れておらぬが、選挙のたびに二割程度が移動する
のではない、それが五年たてば十割になるの、じ
ゃありませんか、あるいは十年たてばそうなるの
じゃありませんかという議論も、一つの議論とし
て、私も仙台という大都市なものでございすか
ら、絶えずはがきが返ってくるので、また返ってき
た、こういうことで関心があるわけでございます。
それでも定着度ということに相なりまして、やは
りそれなりのものかな、それとこういうふうな
複々線化という手段が講ぜられることによつて沿
線が快適度を増すということになりますと、逆に
定着度がプラスになるのかな、こんなこともあ
りますし、その点から河村先生の理論に最終的に
服部局長の言われることが符合していく、こうい
うことでありまして、御心配をいたしておる訴
えが起こされて、政府側が敗訴するようなことで
はいかぬわけでありまして、お聞きしてございま
して、十二分にこの訴えにも対応できちつと前
に進めることができ得るもの、こんなふうな
聞かせていただきます。

○河村委員 仙台が大都市のうちに入るのかどう
か甚だ疑問だと思ひますが、私は時間的な社会的
な変動の方は引つ込めたんですよ。これは一応引
つ込めたんですが、どうも線区によつて分かれるの
はかなり問題があると思ひます。特に今度の場
合には、任務が終わつたら運賃をまた下げるわけ
でしょう。ですから、本当に問題を特定して考え
ておるのです。全体の運賃値上げとは原則が違
うのです。だからどうも私は地域交通局長のは強
弁だと思ふ。私も、厄介だから、こういう制度をつ
くって適用する場合に、個別運賃をつくるとい
つたら非常にやりにくいから、なるべくなら一社一
運賃でやつた方が都合がいいだろうと思ひます
よ、便宜的に考えれば、だけれども、問題があるこ
とは事実なんです、近ごろは割合と訴訟が日本も起
こりやすい土壌にある。私は田園都市線に住んで
ないから訴えを起こしませんけれども、東急だつ
て田園都市線から訴訟が起こつたらどうなるかわ
かりません。国は負けるかも知れぬ。私はこの制
度そのものはぜひ推進したいと思つています。か
ら、これ以上言うのはやめておきますが、これはも
うちょっと慎重に考えてください。

さつき特別運賃という言葉を使つと地交局長
は使つたけれども、今特別運賃という言葉を使つ
た意味はどういう意味ですか。

○服部政府委員 例へば東急の玉川線につきま
して、先年大規模な改良工事を行いました。これを地
下化したわけでございます。この投資コストの
はね返りが非常に大きいわけでございますが、こ
の東急玉川線の地下化工事につきましても、この
つきましては、その約二分の一を全線の利用者
に御負担をいただき、残りの二分の一につきま
しては、当該地下化された区間を通じて御利用にな
るお客さんに対して二十円ないしは三十円の
付加運賃をいただいております。これを特別運賃とい
うふうに先ほど私申し上げました。そういう制度
でございます。

それで、先ほど申しましたように、私どもこう
いふ特別運賃の考え方は今後にもそのまま踏襲し
てまいりたい、本制度のもとでも踏襲してまい
りたいと思ひますが、

たいというふうに考えておるわけでございます。
○河村委員 そうすると、今度の場合、まさしくそ
の特別運賃に該当するようなケースになるんじや
ないですか。

○服部政府委員 そういうケースがむしろ多いこ
とになるうかと思つております。

○河村委員 そういう特別運賃制度もあわせ考
えるということであるならば、それで結論としてお
きましよう。

ですから、本当に軽微なものならそれも一本化
してもよろしいけれども、著しく矛盾があるよ
うなものについては特別運賃制度によつて差別運
賃をつくる、その理解してよろしいですね。

○服部政府委員 ただいまおっしゃられましたと
おりでございます。

○河村委員 じゃ、それはそれで結構です。
具体的なお問題をちよつとお聞きをいたします
が、やはり自分の一番身近なところで伺ひますが、
小田急の複々線工事、非常に大規模なものです
ね。あれは東北沢から和泉多摩川までと思つておつ
たら百合ヶ丘までということですが、それで計画は
できているわけですね。もしそうであれば、それは
総額幾らになりますか。

○服部政府委員 小田急小田原線の複々線化計画
でございますが、これは東北沢と新百合ヶ丘の間
十七・三キロメートルにつきましての計画でござ
いまして、これに要する総工事費はざつと三千七
百億円でございます。

○河村委員 これからこの種の工事をやる場合
に、この運賃調整だけに頼つては行かぬわけにもちろ
んないかと思うのですが、この運賃前倒
しの場合に、後で準備金の取り崩しをやつて、その
取り崩しの場合には益金扱いにするわけですか
ら、借金ならば税金はかからないけれども、この場
合には税金はかかるわけですね、法人税。そうする
と、実質的には結局無利子の自己資金というわけ
にはまいらないわけですから、これはもし借金に
引き直すと、一体何ばくらの金利と考えていい
んですか。

○服部政府委員 ちょっと先生の御質問の意味をつかみかねておるかもしれませんが、例えば収入規模五百億円の会社があったといたしまして、その会社が七百億円の複々線化の工事をするという場合に、この制度を適用いたしましたといえますと、その場合に生ずる金利の軽減効果は二百二十億円でございませう。

○河村委員 僕もこの辺のところ、ちょっと会社法に弱いものだからよくわからないのだけれども、二百二十億というのは、要するに四分の一だから二百二十億ということでしょう。そうじゃないんですか。

○服部政府委員 四分の一という限度額がありまことに加えて、この制度では、計画してあります工事費の額とその会社の収入規模の見合いにおきまして所要の積立金の積立率というものを定めることにしております。今私が申しました五百億円の収入規模の会社が七百億円の工事を行うというケースにおきましては、積立金の積立率は三割でございまして、十年間で五百億円の三割ずつを毎年度積み立てますから、一年間十五億、十年間で百五十億ということに計算はなるわけでございますが、一方で四分の一の限度額がございまして、百七十五億とところで抑えられます。その百七十五億に相当する部分が借入金から無利子の自己資金にかわりますために、建設期間中の十年間及びその積立金を取り崩してしまふ供用開始後の十年間、計二十年間を通じて発生いたします利子の通減効果が百二十億円であるという意味でございませう。

○河村委員 そうすると、四分の一——そうか、わかりました。

この小田急の場合は、恐らく高架で複々線化が行われる部分が非常に大きいと思うのですが、この総額の手算三千七百億と言いましたたけ三千七百億のうちどのくらいの部分が高架化の工事になるのですか。

○服部政府委員 総工事費三千七百億と申し上げましたが、そのうち高架化にかかります都市

側の負担額がざっと八百億円であるというふうに承知しております。

○河村委員 そうしますと、高架化の場合には、従来の都市の高架化の場合の費用の負担の原則ができていますね。国あるいは地方団体と会社、これはそのままこれが適用になる、だからその部分を除いたものに対する四分の一ということになるのですか。

○服部政府委員 ただいま先生御指摘のとおりのことになります。

○河村委員 そうすると、その残りの四分の一として、二千八百億か九百億になるのでしょうか。そのまた残りの四分の一、これについては従来鉄建公団を利用する制度、それから開銀の融資その他、利子通減のいろいろな方法がありますね。こういうものは全部組み合わせることができるようになるのですか。

○服部政府委員 私ども目的とするところは、そういった都市鉄道の輸送力増強工事の推進でございまして、そういった意味で従来のP線方式と本制度はこれを併用して用いるつもりでございませう。

○河村委員 いろいろなこういう利便な制度を全部併用して、それでそれを全部ひくくめて低金利の融資に換算したら大体何%くらいになるという目標をやっているのです、これは。

○服部政府委員 ざっと所要工事費の四分の一弱、四分の一まで達しませんが、四分の一弱くらいの数字になるものと思ひます。

申しわけございませうが、確かな計算を、今ちょっと暗算でございませうので違つておるかもしれませんが、多分総工事費の四分の一弱くらいのものに相当する金利削減効果があるという感じでございませう。

○河村委員 時間も余りありませんから、私はちょっと開発利益の還元制度のことを伺つておきたいと思ひます。

これも前回議論になりましたが、運輸政策審議会の答申の中で開発利益の還元について幾つかの

項目が挙げられております。常磐新線を対象にして関係公共団体と議論を煮詰めつつあるというお話でありましたが、私どもの地元に近いところでもみなどみらい21線というものがあつて、これが魅力のある計画の一番骨になるものでありますから、それとの関連で、特にこの開発利益の還元についてどういう手法がとられるのかという点に関心を持っているものであります。この第一番の特定の地方税の税収の一定割合等を特定財源にするというものは、これはどういう内容を考え、かつ具体的に詰めて行われておりますか。

○服部政府委員 運輸審答申の中の、ただいま先生が引用されました表現につきましては、私どもの理解は、新線の建設整備が行われますと、それが郊外部であればあるほど沿線に大きな開発利益を生むわけであるとして、この開発利益をどういう方法で吸収するかという方策の一つが今の表現でございまして、例えば固定資産税とか都市計画税等の超過課税を行ひまして、その超過課税分を自治体に設けます。例えば鉄道基金といったようなものにプールして、その鉄道の建設に充てるという考え方が示唆されたものというふうに受けとめております。

○河村委員 具体的に固定資産税や都市計画税の一部を鉄道整備促進のために特定財源にするという点について、常磐関係の地方公共団体というのはどういう意思を持っているのですか。また、みなどみらい21の場合については、一体こういう具体的な問題を相談しているのかどうか。

○服部政府委員 ただいまの運輸審答申で示唆されましたような開発利益の還元の手法につきましては、私もこれを一般論として議論するといふアプローチの方法もあろうかとは思ひますが、それは長年やられてきて実りなかつた方法でございませうので、ただいま先生御指摘のように、現在、常磐新線の建設の早期の具体化を図るために連絡検討会の場を設けて、関係の自治体といひいろいろお話を詰めてまいつてきておりますが、現在の段

階では、関係の各自治体はこの常磐新線の早期実現のために全面的に協力を惜しまないというお考えをはっきり打ち出されておりました、そういった雰囲気、状況の中でこの問題についての具体的な詰めが今まさに行われようとしている、そのアイ・エヌ・ジエの段階でございませう。

○河村委員 そうすると、この特定財源については、これは地方公共団体がオーケーと言へばそれでいいわけでありまして、そのほかに書いてあります、鉄道整備により特別の利益を享受する場合の開発事業者からの負担金、それから駅前立地企業、地元経済団体等からの協力金、そういうものから徴収して鉄道建設基金を設置するんだ、こういう考え方がなつておりますね。まだ常磐新線というのは建設自体決まらないうわけでありまして、一体今、こういうものについての相談というのは、だれを相手にやっているのですか。

○服部政府委員 私どもは関係の四都県の相応のレベルの事務当局の方と具体的な意見交換、議論の詰めてやっている段階でございませう。

○河村委員 常磐新線よりもみなどみらい21線の方がむしろコンパクトなところで、相談するならばそちらの方が早くまとまると、具体的なプランが早くでき上がりそうな感じがしますが、そういうつもりはないのですか。

○服部政府委員 何もMM21線関係の方を後回しにするという考えは毛頭ございませう。これにつきましても、現在横浜市との間で連絡協議の場を設けてまして勉強を開始したところでございませう。

○河村委員 もう一つ伺つておきたいのですが、ニュータウンをつくる場合の開発者負担制度というのがありますね。これは法律でつくつたのかと思つたら、どうも行政指導でおやりのようでありまして、この制度というものを常磐新線あるいはみなどみらい等について適用する余地はないのかどうか、その点は検討されたことがありますか。

○服部政府委員 ただいま先生御指摘のニュータウン開発者負担制度と申しますのは、ニュータウンの造成に伴ひまして、そのニュータウンへ向け

ての鉄道のアプローチを整備する場合に、ニュータウンとしての最寄りの駅、ニュータウン内の駅と最も近い駅、そういった区間の所要の鉄道用地につきまして、素地価格との差を御負担いただくとか、その区間についての施工基面以下の部分にかかわる工事費の二分の一をニュータウン造成者側に御負担いただくといったような物の考え方でございまして、MM21線の場合に、これをそのまま適用できることになったかどうか、今後横浜市当局の方とも折々御相談を重ねてまいりたいと考えております。

○河村委員 時間が来たようですからやめます。くれぐれも前倒し運賃の設定については、さつき特別運賃をあわせ考慮するという事でございまして、一応了解をいたしますが、十分注意を払って、訴訟などを起されて困らないように慎重にやり願いたい、それだけ申し上げて質問を終わります。

○山下委員長 辻第一君。

○辻第一委員 大手私鉄の輸送力増強問題について、特定都市鉄道整備促進特別措置法案の持つ問題について質問をいたします。

今日、都市交通における私鉄の役割は本当に大きいものがあります。首都圏における旅客輸送では民鉄が三九・六％、国鉄が三九・一％、地下鉄が二・一・三％、京阪神でも民鉄が五四・四％、国鉄が二三・三％、地下鉄が二・六％、このようになっております。まさに私鉄は都市住民の足であり、大動脈として、文字どおり公共交通機関であり、その事業は公益事業であります。私は、今日私鉄の輸送力増強問題を考える上で重要な視点は、公共交通機関として、その公共的使命をいかに全うするかというような問題であると考えております。

〔委員長退席、小里委員長代理着席〕

運輸大臣は、三月十一日の自由新報紙上で民鉄協会の会長さんと対談をされました。その冒頭に「民鉄協会の言い分を聞かせてください。そのとおり、やれというから（笑）。」こういうふうに記載しているわけがあります。私は、私鉄の公共交通機

関としての役割や公益事業としての立場から申し上げて、いわゆる民鉄協会、事業者側の言い分だけではなしに、当然のことではあります。利用者、国民の言い分も十分聞いて運輸行政をやっていたらいい、まず最初に一言申し上げて質問に入りたいと思います。

そこで、運輸大臣にお尋ねをいたしますが、これまで私鉄の運賃値上げのたびに、殊にそのときを中心に、公共的使命の確保と企業の利潤の追求で、すね、経済性、これが社会問題となつてまいりました。そして昭和五十六年四月二十八日の大手私鉄十四社の値上げ認可のときに、私鉄十四社の値上げ認可のとき、私鉄各社あてに出された運輸省の通達の中に、一番目に大手私鉄が「大量、高速の公共輸送機関として果たしている重要な役割を十分認識し、今後における都市鉄道網の整備に積極的に取り組む等、その公共的使命の達成に努められたい。」ということがあります。また、その二番のうちの四番のところに「不動産事業、関連会社への投資等兼業部門の経営に当たっては、これらの部門の経営のためにいやくも鉄軌道事業の適切な運営がおろそかになることのないよう十分配慮すること。」というふうにあるわけがあります。

私は、この公共的使命の達成の問題、そして不動産事業や関連会社への投資等兼業部門の経営、これは利潤の追求ということになりますし、経済性ということになろうかと思いますが、この辺の関連で、この五十六年四月二十八日の認識は、現在も変わっていないと思うのですが、運輸大臣、いかがですか。

○服部政府委員 変わっておりません。

○辻第一委員 大臣にお願いいたします。

○三塚国務大臣 基本的原則ですから変わっておりません。

それで、先ほど政策月報か自由新報をお読みいただいたわけですが、これは私鉄、民鉄が大変合理化、人件費ということで御苦労いただき、関連事業の開発の中で、公共部門たる鉄道部門が非常な苦勞の中で進んでおることにかんがみ、そう

いうことで快適な私鉄経営、またその利用者還元という意味で御希望があれば、この際聞かしておいてくれという事でございまして、同時に運輸大臣とすれば、利用者、受益者負担、今も議論がございしましたが、こういう観点の中で公共交通として私鉄がどうあるべきか、これは国会の場を通じ、またいろいろな場を通じて端的にお聞かせをいただきながら、政策に、行政に反映をせしめるといふ基本方針は当然のことであるわけでございまして、堅持をして今後も進む、こういうことであります。

○辻第一委員 そこで、公共的使命を本当に達成をする、確保していただくという観点からお尋ねをするわけでありますが、近鉄の北大和線、それから大和中央線、これは大阪から奈良県の平群、平端、天理を通って三重県の名張へ行く予定だそうでありまして、このような新線構想と、生駒線、田原本線、吉野線など近鉄の複線化構想が、奈良県における総合的な交通網の整備構想として昭和五十七年三月の奈良県二十一世紀委員会というところで打ち出されているわけであります。運輸省としてこれらの計画の実現の見通しについてどのように見ておられるのか、お尋ねをいたします。

○服部政府委員 大阪圏におきまして高速鉄道の整備の計画につきましては、昭和四十六年十二月に当時の都市交通審議会の答申第十三号というものがございまして、現在まで基本的にはこの十三号答申に従って大阪圏の鉄道整備が進められてきているところでございます。

ところで、お尋ねの北大和線及び大和中央線についてでございますが、これは今申し上げました十三号答申よりずっとおくれまして、最近に至りまして、その整備構想が地元である奈良県において検討されているものであると承知しておりますけれども、その具体的詳細につきましては、現在のところ私も承知していない状態でござい

ます。この二つの線につきましては、そうした奈良県で御検討になっております整備構想が現実の状況

をよく踏まえた緊急性なり客観、具体性のあるものであるというところならば、当然これは関係の地方運輸局に対して県当局から具体的なアプローチもあることでございまして、私どもとしては、そうした状況も踏まえながら、必要があれば近畿運輸局にございまして地方交通審議会の場で、あるいは大阪圏につきましまして鉄道の長期整備構想を検討するために近く開催することを予定して準備を進めております運政審などの場におきまして、今後に向けての検討がなされていくものであらうと考えております。

○辻第一委員 そういう計画があります。これは大変大事な計画だと思っておりますが、運輸省としても適切に御対応いただきたいと思っております。

ここに「近鉄」というパンフレットがあるのですが、御承知のとおり近畿日本鉄道株式会社は我が国最大の私鉄であります。奈良県民にとって文字どおり地域社会の動脈という大きな役割を担っております。このパンフレットによりますと、近鉄グループは何と百五十九社、年間取り扱い収入は一兆八千億円という巨大企業集団を形成し、多面的な事業活動を展開しております。

そこで、運輸省にお尋ねをいたしますが、近鉄の昭和五十九年度決算で、一番目、鉄道事業における収益は幾らなのか。二番目、この決算に示された貸借対照表における関係会社への出資などの投資は幾らと計上されているのか。三番目、さらに資産のうち販売土地建物は幾らとなっているのか。四番目、同じく近鉄の連結決算における内部留保の総額は幾らなのか。これをお尋ねいたします。

○服部政府委員 ただいまお尋ねの諸点でございますが、近鉄の昭和五十九年度の決算によりますと、その鉄道事業にかかります収入額は一千三百七十八億円となっております。それから関係会社への出資などの投資額でありますが、六百二十八億円となっております。資産のうち販売土地建物は八百六十九億円となっております。最後に五十九年度におきます近鉄の連結決算における内部留保の額についてでございますが、お尋ねの内

部留保というものを賞与引当金、退職給付引当金、資本準備金及び利益準備金の四つというふうにとらえて算定いたしますと、七百七十三億円になります。

○辻(第)委員 六十一年の三月期における近鉄の有価証券報告書によりますと、資本金が七百一億、関係会社への出資など投資は六百二十八億円、販売土地建物は八百六十九億円が計上され、鉄道事業では百九十六億円の黒字となっており、鉄道事業で大きな収益を上げているということだと思ふわけでありませう。

ところで、同社の輸送力増強等投資計画の第六次五年計画、昭和五十七年度から六十一年度に及ぶと、年平均七十億ということになります。路切だとか運転保安、サービス改善部分というのが年平均二百十億ということになっております。近鉄というのは、このように経営面で見ますと非常に優良な会社であります。

ところが、サービスの面、輸送力増強という面ではどうなのかということですが、私も近鉄は地元でありますし、日々利用させていただいているわけでありまして、ラッシュのときは大変です。私は主に京都線に乗るのですが、たまに大阪線に乗ります。殊に雨の日、それから梅雨の日なんというのにはラッシュに乗りますと、それこそ大変な状況であります。いろいろ御努力もいただいているわけですが、二年に一度くらい運賃が上がりませんが、利用者の側からいえばラッシュのときの改善がこれでやられているかというのが実感です。

近鉄の社内誌の「ひかり」八五年ナンバー三というのがあるのです。これは同社みずから言うておられるわけですが、昭和五十九年度には混雑度が平均一七・九%と三年前の平均一七・九%と同じで「数字上は一見すると輸送力増強努力を怠っていないやにみえるが」、云々というように述べておられるわけでありませう。私も大体一年に二回くらいは近鉄へ利用者、県民のいろいろな要望を持って伺うわけでありませう。そういう中で

努力もしていただいております。車両の増強でありますとかホームの改良でありますとか増発、長編成化というんですか、こういう努力もしていただいております。もちろん、これはちよつと違うんですが、冷房化の問題、踏切の問題あるいは障害者の施設、こういうようなものも一定の前進をしているというところは私もよく認めるわけでありませう。しかし、先ほど申しましたようなラッシュ時の混雑度というのは大変なんです。いろいろやっておりますけれども、結果的にはこの三年間は一七・九%が一七・九%にとどまっている、そのところでは、いろいろなことがやられたけれども、実態としては改善をされてない、こういうことである。

大臣も先ほどの自由新報の中でおっしゃっております。大臣でありますから、「理想からいえば、将来一五〇%から一六〇%ということですね」、「当面は一七・五%程度を目標にお願いしたい」。こういうふうにおっしゃっておるんですね。

こういう状況でありますので、先ほど申しましたように、近鉄は日本一の私鉄であり、経営的に見ますとまことに優良企業であります。相当の利益も出ているわけでありませうから、ぜひ公共的使命を全うするために輸送力増強などにさらに努力をしていただいて、大臣も言っておられる一七・五%に早く到達をしていただきたい、こういうふうに思っております。こういうふうな考えですと、まだまだ近鉄の努力は足りないと思うのですが、いかがですか。

○服部政府委員 ただいまの先生の御指摘は、基本的にまことにごもっともでございます。私も、私鉄の各社がその置かれましてはそれぞれの状況の中できめ細かくかつ積極的な輸送力増強のためあるいはサービスの改善のための投資を行っていくことは社会的な要請にも沿うものでありますし、極めて望ましいことだと理解するものでございます。

ところで、近鉄の最近におきます輸送力増強工事の額が問題にされておるわけですが、

確かに輸送力増強工事という項目に限って見ますと、近鉄のここ三年におきます投資額は収入の五%程度でございます。大手私鉄の平均の一・二%というものに比べますと低い数値になっております。ただ、この輸送力増強工事に運転保安工事業でありますとかサービスの改善工事業を入れた額ではかつてみますと、近鉄のここ三年におきます投資規模というのは、収入の二・八%にまではね上がっております。収入の二・八%という数字は、大手私鉄十四社平均の二・七%というのとおつつかつてございまして、一応のレベルには達しておるということも言えますし、またこれを別のお客から考えますと、近鉄の減価償却費の額と投資規模を比較してみますと、約二倍の額の投資を行っているということでありまして、それなりに一生懸命な取り組みをやっているというところは、そうした数字からいってわかれるわけではございません。

なお、輸送力増強工事そのものに着目してどうこうという話になりますと、先生の御指摘当たっている面もあるかと思ひます。そういうことも含めまして、私も今回の法律によりまして制度を御提案も申し上げているようなこともございませう。ひとつ御理解を賜りたいと思ひます。

○辻(第)委員 時間がありませんので、さらにいろいろと申し上げたいのですが、言うことができません。私は、やはり近鉄、もともと努力をすべきだ、あの混雑度というのは大変なことであるから、一刻も早く改善できるように、いろいろ問題があると思ひますけれども、ぜひ運輸省としても対応していただきたいということでありませう。

それから、近鉄の東大阪・生駒新線のことです。これは六十一年度完成見込みですね。総工費が八百九十二億五千万円、これは六十一年度三月価格だそうでありませうが、そして近鉄の負担が七百六十億五千万円、これは鉄建公団のP線方式でやられているというふう聞いています。この計画は生駒からさらに奈良市の北部を通って京都府の

木津とかなんとかいう話があるようですね。そういう方へ延伸をするという計画もそのときにあったということでありませう。先ほど北大和線と言いましたね、そういうことでもあります。それで、昭和五十五年ごろ生駒と奈良市で近鉄グループで大規模住宅開発計画を立てておつたわけでありませうが、時間がありませんので、こちらから申し上げます。奈良県の調べによりますと、昭和五十五年五月時点で近鉄グループは生駒市と奈良市で五百五十七万平方メートル、約一万五千戸分の大規模住宅開発計画を立てていたわけでありませう。近鉄だけでも新線と関連があると思われる地域にこのような大きな開発計画があるわけでありませう。このところでは新線がございまして、当然そこには開発利益というんですか、こういうものが出てくるわけでありませう。当然、このような新線による大手開発業者の開発の利益というものは還元されるべきであるということでありませう。そういう点で大臣の御見解をお伺いしたいと思います。

○服部政府委員 御指摘のような状況がございまして、仮に京阪奈新線構想が実現するといったような段階では、そうした地域における大規模住宅開発事業等はいくら大きな鉄道新線の整備による開発利益を受けるわけでございますから、私も、私どもといたしましては、そういう事業についての開発利益をいろいろな方法でもって吸収して、鉄道の建設なり運営なりの資金にこれを用いた、そういうべきであるという願いを強く持つておるところでございます。

○辻(第)委員 今、開発利益の還元というもののについて御答弁をいただいたわけでありませうけれども、ぜひ大手の業者、このところでの開発利益の還元というものはきつちりとした対応をしていただきたい、このように思ふわけでありませう。

最後に、政治献金の問題でお尋ねをいたします。昭和五十九年度の政治献金について、私鉄大手九社だけでも合計二億二千九百万円が特定政党に提供をされている。そして日経新聞によりますと、

まえて計画を策定したい、あるいはそれぞれの観点に立って実は問題を提起をされているわけです。したがって、そういう観点に立って御質問を申し上げたいと思います。

今、激動する社会構造の中で、新しい市民の生活構造、とりわけ生活の質を高めようとするニーズの中から交通手段や交通機能に対する新しいニーズが生まれてきていることも事実であります。このようなニーズにこたえるためには、交通政策において総合的なシステム機能を持つことであり、あるいはそれを可能ならしめる創造的な技術開発、こういうことも大事であろうと、いろいろ指摘をされています。この両者が相まって二十一世紀型の交通政策の展開が期待されているということの中でこの法案の持つ意味合いというものを考えてみますと、私はやはり慎重に取り扱うべきじゃないかというふうに考える反面、この法案が通過された後、さらに焼き直しされて、適当に乱発されるみたいなことにはなりはしないかという懸念とい

うものを私は持つわけでありませう。そういう点で、もう何人かの先生方がいろいろな角度から御質問されておりますから、私は、マクロ的に見て、この法案が交通政策へどのような影響を持つことになるのか、あるいは国鉄改革、これはまだ法案が審議されていませんが、そういった兼ね合い、あるいは

「久間委員長代理退席、委員長着席」

まず、政府の進めようとしているこの法案は、大都市圏の通学通勤の緩和に向けて鉄道の複々線工
地城交通網の新たな整備、とりわけ都市近郊交通
網の整備という観点から御質問を申し上げてみた
と思います。

事など大規模な輸送力増強工事をするために利用者負担による工事費の積み立てあるいは免税措置、積立金の工事への支出というパターンということなんでしょうが、具体的にこの問題を考えてみると、内需拡大策の一環という点もあるいは臨調答申の筋ということもわからないではない

いのですけれども、新たな交通手段によって利益を受ける国民の側に受益と負担の公正、公平化の

問題がやはり問題になってくるのではないかというふうに思うのです。

そこで、まず第一に大臣に聞いておきたいことは、分割民営化という国鉄改革の問題はわきに置きましても、整備新幹線網の建設、これは新しい技術集団と会社で行いたいという政府の考え方が出ているようにですけれども、この整備新幹線網の建設が、さらに将来は青森から札幌あるいは釧路とか稚内とか日本海側とか太平洋側とか、そう

いう整備新幹線以外に新たな幹線網の拡大ということを考えていくという交通政策の一つの展望を持つておられるかどうか、つまり骨組みとして新幹線網の拡大ということが将来の問題として考えられておられるかどうか、第一にお尋ねしたいと思います。

○三塚國務大臣　お答えを申し上げます。

整備新幹線の問題は、既に富樫委員も御案内のように、大変な議論の中で今日まで参り、改革法が六十二年四月という時点で再建法ということになるわけですが、その中で政府と自由民主党が昨年の八月、整備新幹線の扱いということで基本的にトップ同士で合意をいたし、党議に相なりました中に、財源等検討委員会を設けてそのあり方を決める。その一つは、財源は別途これをつくつる。言うなれば新幹線建設に国鉄方式をとらない、

従前のようなことはやらない、こういうことでありますし、それと建設主体、運行主体を明確にする等の内容を詰めた上で合意をしたならば、閣議——五十七年の、新幹線は、当面見合わせる。」という閣議の見直し閣議をいたしましてスタートをする、こういうことになっておりまして、あくまでも五整備新幹線をどう進めるかというのがこれからの対応であります。

ところが本件につきましては、内閣に置かれ
した財源等検討委員会におきましては、いまだ結
論を得ておりませんものでございますから、党側
におきまして建設主体について先般御提言をいた
されたところでございますが、党の提言を、私ども
は今それを見守っておるということであります。

そういうさなかにおきまして、今富塚委員言われますのは、基本計画にあります十二線、それをどう考えるのかというふうにお聞きいたしました。そうだといたしますければ、整備新幹線五線をどうするかというのが正直に言って精いっぱいであり、これは二十一世紀に向けての計画であり、とても今十二の線区について思いをいたすということの余裕はないということを申し上げても間違いないだろうと思います。

○富塚委員 所管運輸省として、やはり将来の総合交通体系のあるべき姿——今、大臣のおっしゃる通りに当面整備新幹線問題で、国鉄改革とのかわり合いもありますし、財源的新問題もあるし、いろんな問題があつてゐることは私も十分理解します。しかし将来は、仮に青森までとか札幌までと

かというのでなくて、やはり日本国内の骨組みになるところは新幹線網などを考えていく、そしてそれによって地域の交通網の見直しをどう考えるかという、そういうことの展望を示す必要があるんじゃないかというふうに思うのですが、そういう点でひとつ三塚大臣の考え方というものをお聞きしたい。その前段の答弁の筋はよく現状としては理解しますけれども、将来展望としてどうお考えになっておられるでしょうかということ

○三塚國務大臣　これはまさにそういう御質問に相なりますれば、鉄道として二十一世紀はおろか二十二世紀に向けて、他の交通手段との競争の中で国民の要望にこたえ、同時に国土の均衡ある発展に寄与していく、経済、社会的にこれが寄与できる交通手段といえは新幹線をおいてないだろう、このように思います。そういう点で財政問題が許され、その問題がクリアされて、またこういう計画

が国民のコンセンサスの根底にあると見ていいんだろうと思うのです。そういたしますれば、近い将来あるいは今後の計画の中で整備新幹線を見詰める中で、さらにその次の我が国交通体系はどうあるべきかという基本論の御指摘の中で物を考えていくということになりますれば、これらの十二の

基本計画というものも、当然日本の鉄道計画として頭の中に入れながらこのことを考えていくということは、交通政策を預かる運輸省また運輸大臣といったしますれば進めていくべき性格のものである、このように思っております。

○富塚委員 何人かの先生からも御指摘があったようにすけれども、国鉄の技術開発の一環といたしまして、新幹線とともにリニアモーターカーの技術開発、これは国民も非常に熱い視線を向けておるわけですから、二十一世紀に向けてロマンに富んだこういったリニアモーターカーは、飛行機、航空機に対抗し得る交通手段というふうに見ておられるのかどうか、その点についてはいいかかでしょうか。つまり飛行機に対抗し得る交通手段になり得るのか、そういうふうに見ているのかどうか、鉄道という範疇で考えられているのかどうか、ちょっとお尋ねします。

○棚橋(泰)政府委員 リニアモーターカーにもいろいろなものがあると思います。

一つは、都市鉄道ないしは空港との連絡、そういうものに特性を発揮するものもあると思います。国鉄がただいま開発をいたしておりますのは、先生御承知のように、三百キロとか五百キロというような高速のスピードを想定して開発をしておるわけでございますから、したがいまして、これはやはりそういう意味では都市間交通というものが主眼であろうと思います。それが実用になりました段階では、その限りにおいては航空機とそれなり競争をする。ただ、現在の新幹線なり鉄道というもの、航空機と競争していないかというところではないと思います。

例えば、東京から名古屋というようなところは、かつて飛行機の領域でございましたけれども、新幹線鉄道というのができまして、それなりに鉄道領域になったということもございますから、そういう意味で鉄道の使い方によって航空機との対抗というのは、在来の鉄道でもございますし、新幹線でもございます。また新しいリニアモーターカーというのは、さらにそういう意味で広い範囲で

航空機との競争関係にあるのではないかというふうに思っております。

○富塚委員 イメージとしてですけれども、全国的に現在の新幹線ネットワークの拡大あるいはまたリニアモーターカー等、全体の交通システムのフレーム形成をやっぱり考えていくという想定に立っての地域交通網の一つの見直しという問題に実はなってくると思うのですね。そういう点で、大臣が所信表明で述べられている中で、「地域交通政策の推進」という項で「地域における交通のあり方について長期的な展望を踏まえた計画を策定」をいたしたい。そして「この計画に基づき地方公共団体と連携しながら効率的で質の高い交通体系の形成」極めて抽象的になっているんですが、「長期的な展望を踏まえた計画」の策定というのはどんなぐあいにと、どんな目途に考えられているのか、ちょっとお尋ねをいたします。

○服部政府委員　ただいま先生御指摘のように国内の各圏域を結び、国土の一体化を図り、そして人的交流の可能性を全国土に拡大するといったようなための国土基盤整備を図るといった観点から、将来において高速幹線鉄道による全国にわたるネットワークというようなものが完成されたというような場合におきましては、そういった幹線交通体系のより一層の活性化を図りますためにも、あるいはそれぞれの地域 of さらに今後に向けての活性化、効率化を図っていきますためにも、改めて効率的な地域交通体系のあり方についての見直しというものが行われてしかるべきであろうというふうに基本的に考えております。

○富塚委員　地域のネットワークが地域性を帯びるほど民間交通産業との競争が出てくるという可能性はあると思うんですね。基幹の交通網と地域交通網を区分いたしまして、どのようにこの競争関係に対応させていくのかということがこれからの大きな課題になるだろうというふうに私は思うのです。

そういう点で、幹線網による枠組み、フレームの形成というのは、大臣もできるなら新幹線網をつ

くりたい、我々もそう考える。財政的な問題、国鉄再建の動向、いろいろありますね。そしてリニアモーターカーも、今おっしゃったような一つの展望、あとは地域交通網の見直しという関係において、具体的な地域交通政策の展望についていろいろ検討したい、こうおっしゃっておられるのですけれども、もつと運輸省が積極的にこの問題を前に出して検討していく必要がある。私の言いたいのは、いろいろな識者の意見などを十分に聞いていくようなことを考えることはできないのかどうかという点についてはいかがでしょうか。

○服部政府委員 私どもは今先生御指摘のような趣旨を踏まえまして、既に全国の各府県にわたりまして、それぞれの府県ごとの地域交通計画というものの策定を図っておるところでございます。そして、ざっと全国の六割の地域をカバーする程度の地域交通計画というものを策定してまいっております。もちろん策定しつ放しということではなくて、その現実への適用、実現ということにつきましても、それぞれの地域におきまして、そういった地域交通計画を指針といたしまして、その問題に取り組んでおられるところでございます。また中央にございます運輸政策審議会の場におきましても、御承知のようなことで、昨年の七月には首都圏における長期にわたる都市鉄道の整備のための長期構想というものも取りまとめられてきておりますし、今後大阪圏その他につきましても、そういった作業が続けられていくことになるというふうに考えております。

○三塚国務大臣 本件につきましては、御案内のとおり、五十六年に答申をされました総合交通体系というのがあります。やはりこれを見直すということが必要だというのがこの哲学の中にあります。これは各省庁全部含まれておられるわけでございますが、二十世紀から二十世紀に対応した交通体系のあり方、それは基幹交通と地域交通との組み合わせであることは御指摘のとおりであります。それと、技術革新の世の中でありまして、リニアモーターカーをどうそれに配置するのか、こ

うい問題などもあると思います。

運輸大臣の所信表明の中に申し述べさせていたいただきましたのは、そういう背景、また富塚委員の御指摘なども頭の中に入れてながら、これから五十六年の見直しを含め、運輸省として基本的に基幹交通、地域交通というものを、今服部局長言われましたとおり、地域的に府県と一緒に進めてまいりますものがあると思いますが、お説のように、全国ネットワークとしてこれを取りまとめ、これにどう対応するか、こういうことで果敢に取り組み時期に來ておるであろう、このように私も認識をいたしております。省を挙げて本問題に今後積極的に取り組んでまいりたい、このように考えております。

○富塚委員 ぜひお願いしたいのは、これだけ大胆に大臣は所信表明されているわけですから、長期的な展望に立つ総合交通政策あるいは地域の交通政策、こういうものをひとつ早急に策定をするという点でぜひ考えていただきたいと思ひます。

次に、この法案は首都圏を中心とする大手私鉄といふことなんですが、関西圏と中京圏、そういうところの問題は将来一体どういふふうな適用を考へられていくのか。いろいろな問題が出てくると思うのです。私は基本的には二十世紀に向けて国民の税の公平負担の問題が最大の課題になるだろうと見ています。一人ですが、国民生活向上の中で、交通手段によって受ける利益と負担という問題からすると、改めて利用者負担による輸送力増強ということを打ち出すということで、首都圏なら首都圏で今出すが、将来は関西圏とかしかるべきところでは、一つの中長期の分析を持って、展望を持ってやっていただかないと、これはちょっと困るんじゃないか。いろんな問題がそういう受と負担の公平の問題から出てくるというところになるのですが、そういう点で中期的、長期的な一つの展望といえますか、そういうものを示していただきたいし、どんなふうにお考えになつてゐるか、ちょっとお尋ねしたいと思ひます。

○服部政府委員 東京圏につきましては、昨年の七月に運輸審の答申が出まして、その中で昭和七十五年、二十世紀の入り口に向けての都市高速鉄道の長期的な整備構想というものが明瞭に示されているところでございまして、私どもそれを真剣に受けとめて、その実現のためにあらゆる努力を積み重ねていく考えでございまして、それから、大阪圏につきましては、いざいざ近いうちに改めて大阪圏におきます同様の鉄道に関する長期整備構想を検討していただく予定にいたしております。

ところで、ただいま御審議をいただいております本法案の適用対象地域の問題でございますが、私どもは都市の鉄道の混雑、渋滞の状況というものを踏まえまして、まず東京圏及び大阪圏については本法を適用する予定でございます。さらに中京圏につきましても、もう少し具体的な状況を把握した上で、これを適用対象地域とすべきかどうか判断をしてみたいというふうに考えておるところでございます。

○富塚委員 もう一つの観点、つまり運賃、コストの問題の観点からぜひお尋ねをしたいと思ひます。従来、輸送力増強などに向けては、国の公共負担の分野とか、あるいは自治体が負担をする、あるいは企業が負担をする、いろんなケースがありました。今回は利用者負担という問題が出てきたわけでありまして、大手の私鉄さんの、新聞に出ていましたけれども、企業の経営の中で運賃収入と運賃外収入がある。運賃外収入というのは、資産とか多角経営による収入ですが、そうすると、利用者の側から見ますと、例えば土地を売ってもらうとか、デパートでもうけているとか、そういうことの中からもお金を出して輸送力増強に投資をしてもいいんじゃないか、出資をしてもいいんじゃないかというふうな考えもあると思うのです。そういう点で、私鉄の経営のあり方の問題と運賃のコストの問題についていろいろな関心が寄せられてくるのであらうと私は思ふのです。そういうことと安易にこの法案を認めてしま

と、かつての運賃法定主義緩和と同じようなことになって、どんどんと運賃にだけ上乗せしていくみたいな、この法案とは別に、企業の新たな輸送力の問題を考えると、保安設備という問題になると、運賃の方にすべて傾斜してしまふのではないかと、いふふうな懸念も私はするのです。

問題は、そういった大手私鉄などの場合に、一定の基準、ルールを示さないで、新聞によりまして、ある大手はいわゆる多角経営で何%収益を上げて、ある企業はこうだといふいろいろ出ていますけれども、これから基準を策定していくということにしないといふと、まづこれはないかと思ふのです。どうですか。

○服部政府委員 大手の私鉄企業が鉄道事業部門を中核としながらも、その他各般の面にわたります多角経営を行つてゐる実態があることは先生御指摘のとおりでございます。

ただ、鉄道事業といふものは、極めて多数の利用者のために、長期にわたつて安定して快適かつ安全な良質の輸送サービスを提供しなければならぬという責務を負つてゐる極めて公共性の高い事業であるといふ基本的認識を私どももいたしましては持つておるところでございます。したがつて、こういった鉄道事業部門の経営が、私鉄の他の兼業部門の収支に左右されることがあつてはならないと思つておるところでございます。兼業の状態でいかうでありましようとも、鉄道事業部門それ自体の独立採算ということを確認いたしまして、鉄道事業の健全経営を確保することが何よりも肝要であると考えております。

したが、いま私鉄の運賃の決定に際しまして、鉄道事業と兼業部門とを峻別いたしまして、収支を明確に区分いたしまして、運賃の決定をやつておられるというところでございまして、兼業部門と鉄道事業部門との間には明確な一線が引かれておられるところでございます。

○富塚委員 規制緩和の問題と相まって、こういった利用者負担の原則の方向が認められることに

なると、企業の経営がどうしてもそこに傾斜して
いってしまつて、国民の側から見ても非常に問題が
出てきはせぬかという点の歯どめをある程度きち
つとかけていかないといけないのではないかと私
は思うのです。

と申しますのは、この法案は、この法案の枠組み
はあります。これはこれといたしまして、この法案
が通つて、そういう問題に具体的に入つていきま
す。今私鉄の規制緩和の問題も出ていますし、全
体的に規制緩和の問題が出てきている流れの中
で、運賃に上乗せするという形のものがある一つ
の流として具体的に出てくることの懸念という点
で、ある程度の歯どめといえますか、そういうこ
を行政の分野できちつと監視できる、そういうも
のをもちと真剣に考えるべきだと思つたのです。そ
ういふことはしないようにしたいと運輸省は当然お
つしやるのでしようけれども、この法案が通るこ
とは、冒頭に言つていふように、かつての国鉄運賃
などの法定主義を外してしまつたという流れから出
てくる一つの流れになっていってしまつたというこ
とになる懸念が私は非常にするものですから、そ
の点はどうでしょうか。

○服部政府委員 ただいまの先生の御指摘は、二
点の問題を含んでいるように理解いたしました。
まず、この制度が御承認いただいて現実に動き
出すようなことに相なりまして、この制度には
いろいろな意味で嚴重な歯どめがかつておりま
すので、その自由奔放な運用ということとはとて
もあり得ない話でございます。このような物の
考え方が今後の私鉄あるいは他の鉄道の経営の基
本的なあり方に何らか大きな変化、影響を与える
というふうには私も考えておらないところで
ございます。

次に、ただいまの先生の御指摘は、私はこういう
ふうに理解したのでございますが、この制度は、こ
れまでの鉄道の経営のあり方についての公的助成
と利用者負担との関係を変更する要素を持つてい
るのではないかとというような意味にとつたのでご
ざいます。もしそういう御趣意であるとしたし

ますと、そういう利用者負担の考え方と公的な
助成とのあり方についての考え方にも何ら影響を
与えるものでない、それを変えるものではないと
いうふうな考えておるわけでございます。

○富塚委員 この前の運輸委員会でお尋ねいたし
たときに、国鉄が仮に民営化されても、こういうた
法案は将来の問題で考えられるということが当然
あり得ると局長さんは答弁されました。結局、この
国鉄も、仮に民営化されて私鉄と同じような土俵
に入つてしまつたということになったときに、こう
いった法案の焼き直しみたいなものが次々に出て
くるのじゃないかと非常に懸念をする私は一人な
んです。こういう法案が一回認められてしまつた
後は、そういう焼き直しが出てくるということに
なると、いたずらに利用者負担のところに問題
が傾斜して、企業が努力を怠つてと言つては語弊
がありますけれども、企業の努力が十分されない
ままにそういうところに傾斜していくのではない
かという懸念です。そういう点で、国鉄が仮に民
営化された後で、輸送力増強という分野をいろいろ
な観点から考えるという問題になってくる、ち
よつと取り返しのつかないような流れに走つてし
まうのではないかと感じもするのですけれど
も、この点は歯どめのかけ方の問題といひますか、
そういうものをきちつとしておかないと大変にな
るのじゃないか。非常に重要な法案じゃないか。思
い過ぎじゃないかと思つたのですが、非常に重要な
法案じゃないかと私は思つたのです。

そこで一方、住民の側から考えてみると、輸送力
増強という大義名分があつて、あなたたちの通勤
通学を便利にするのです、運賃に上乗せするの
です。認めてください、きちつとしたルールをつくり
ますよと言つても、そんなことはしていただ
けでも、い、多少厳しい電車に乗つてもいいし、不
便であつてもいいという意思があるいはあるかも
しれません。そういう点から考えると、この法案全
体を審議するには、そういう当該地域の住民の
代表や利用者の意見なども本当はもっと聞いてみ
るべきだと思つていた私は一人なんです、そう

はならなくて、いろいろやろうということなん
だけれども、住民といひますか当該地域の利用者
の意思をどういふふうにくみ上げるかという点で
考えていただきたいと思つたのです。恐らくきよう
から法案のけりがつくだらうと思つたのです
が、運輸省当局として、私鉄の大手企業の経営者だ
けでなくて、そういう当該地域の住民の意思をど
ういふふうに取り取るかという問題も非常に大事
な問題じゃないか、こう私は思つたのです。その点
はどうでしょうか。何らかの形でそういう問題が
生かされるようにしていただけないでしょうかと
いうふうに思つたのです。

○服部政府委員 私もこういふ鉄道の問題を
含みます地域交通行政を担当する部局に籍を置い
ているものでございすけれども、日常の私ども
の業務の中で、こういった大都市圏域におきま
す鉄道の整備、それはある場合には新線の建設であ
り、ある場合には既存の鉄道の複々線化であるわ
けでございす。そういう鉄道輸送力の増強
の問題に対しまして、そういう鉄道輸送力の増強
の問題に對する各地域の住民の方々の非常に強い
御要望というものを肌身で感じてまいつてきてお
ります。そういう状況の中で毎日の仕事をさして
いただいております。現実がございす。政治が
そうでございすように、行政もまたできるだけ
多くの人の幸福ということがいろいろな分野で実
現されることを念頭に置いて取り組んでいくべき
問題だというふうに基本的に理解しておるところ
でございます。

私どもは、大都市におけるそういった鉄道の輸
送力の抜本的な増強を図ることが現下の強い社会
的な要請であるという認識を持ちまして、こうい
つた制度の創設という問題に今日まで取り組んで
まいつたところでございす。

○富塚委員 やはり利用者にしてみますと、自分
の運賃による上乗せ負担がなくて、政府がやる
べきだ、自治体がかかるべきだ、企業がやるべきだ
というところにどうしたつてなつてます。それは局長
言われるように、それぞれ輸送力増強をしてもら
いたい、通勤緩和をやつてもらいたい、それはニ

ズとして当然あると思ひます。しかし、利用者
負担がばつと出ると、一体そういうことが果たし
て納得するものかどうかという問題、私は
手順というものは十分尽くすべきである。やはり
そういうことが、大臣も申されましたような将来
の新しい交通体系の展望をつくる上でも、地域交
通政策をつくる上でも非常に大事にしていく必要
があるうと思つたのですが、その点の受けとめ方は
どうですか。

○服部政府委員 この制度では、本来は将来に生
ずべき利用者の負担を前倒しの形で現在に持つて
くるという新しい仕組みは取り入れており
ますけれども、利用者のトータルとしての運賃の
負担額はいささかもふえるものではございせん
で、例えば収入規模五百億の企業が七百億円の工
事をこの制度により行つた場合における二
十年間にわたつた金利の削減効果は百二十億
円に及ぶものでございまして、その分だけは二十年
間に全利用者の負担額は軽減されるというもので
ございす。私は、こういふ輸送力増強の緊急
性と今の負担との関係におきまして、こういふ
仕組みは十分多くの人に社会的に容認されるもの
だといふふうに考えておるわけでございます。

○富塚委員 もう一つの観点から、今回はこうい
つた輸送力増強という一つの展望に立つて運賃の
前倒しのことをいろいろ考へるといふことですけ
れども、新たな地域交通網の見直しという局面に
なつたときにも、これからはこういふ一つの方
向について住民の、利用者の意思を受けとめてい
く必要があるだらう、こういうふうに思つたのです。
国の金で、自治体の金でといつても、それは簡単に
新しい交通網の建設の問題でも、あるいは輸送力
増強の問題でもできる状況になつていないといふ
点で、住民のニーズを生かしていくには、それなり
の負担を考へてもらうといふことを問うといふこ
とは、それぞれの交通手段に対する地域の利用者
のニーズと、やはり結果としてどういふふう
にこの運賃に上乗せするか、あるいはそういう積立
金を必要とするかといふことの問題を、やはりコ

一〇

ンセンサスを求めていくという作風が非常に大事になってくるのではないかと、今回のこの問題にばかり——これだけであつたということではなくて、少し問題を考へていく性格のものではないかというふうに私は思うのです。だから、そういう点で一面では非常に興味のある法案で、一面ではこれは大変重要な法案だ、私は個人的にはそういう認識に実は立っているのですけれども、そういう点で地域交通網の新しい見直しという中で新たな利用者の負担という問題などは考へているのかどうか、そういう点はどうか。

○服部政府委員 今後に向けて、例えば首都圏なら首都圏における鉄道のあり方というものを考へてみます場合に、恐らくまだまだ鉄道の高い利便というものを享受し得ていない地域、人々というものが多数あるわけですから、いろいろな地域でいろいろな形の鉄道の整備ということが二十一世紀に向けて進められていくことにならうかと思ひます。その場合に、既存の鉄道会社による鉄道の延伸なり新設なりというようなことであれば格別余り問題もないわけでありましてけれども、新しい事業主体によつて新しい鉄道事業に取り組むといったようなケースでは、今申しました鉄道の整備運営に当たる事業主体をどういうものとして考へていくかというところから、まず問題が始まるわけでございます。

そういつた際におきましては、当然のことながら、その鉄道の整備によつて地域が享受することになるものもその利益と、その鉄道経営のために地域の人々が負担しなければならぬコストというものの兼ね合いが、一番大事になるわけでございます。言いかえしますと、その鉄道の長期にわたる収支採算といったようなことが具体的に問題にならうかと思ひます。そういう意味におきまして、そういったケースでは、余りにも当然のことでございますが、その地域の住民の方々のあるいは地域そのものの鉄道整備に対するニーズというものを十分把握いたしまして、そういう多くの方々の理解と協力のもとに鉄道整備事業を進めるしかほか

に方法はないだろうというふうに考へております。

○富塚委員 地域住民の交通手段に対するニーズと裏腹に、やはりどういふ負担を考へてくれるのかという問題は、地域交通網の見直しということの中で我々もそういう議論は十分にしていくなすべき時期に來ていることは、私も十分理解をしております。過日、私の地元で新交通システムの問題で地域交通局にいろいろ御指導いただいてシンポジウムなどもやつてみましたけれども、やはり道路も限界だ、そうすると、地下鉄を掘るなんて簡単にいかない、モノレールなら比較的うまくいくのではないかと、ただモノレールもかなりたくさん金がかかる、じゃ自治体に、県に、国に、そんな簡単にできっこない、一体住民はどう考へるのかという地域の新たな交通網の整備について一つのそういう意見を申し上げておらう、そういうコンセンサスを求めていかなければならないというところの問題になるのですけれども、私は前から言つてもおられますように、この法案を焼き直して何か安易にばんばんばんやられていくようなことに、次に焼き直して、またいろいろな地域にそういうふうになつていくようなことをされていくことも困るし、やはり新しい時代に向けて、新しい時代の交通手段のニーズに向けて、具体的にこういった観点に対する問題を、こういつた新しい交通網の整備に對して住民がどうあるべきなのか、負担をすべきなのかというところの問題などを、やはり具体的に問題の基準をつくつて議論をしていくということが大切なんじゃないかというふうに思ふわけですね。

そういつた点で、民活、民活という大合唱は、これはそれなりにわかつておられますけれども、今度東京湾横断道路ができる。川崎と木更津間十五キロができて、当然我が神奈川県なども、横断道路ができる、当該地域の関連道路の再整備を余儀なくされると、こういうところの問題になつてくるわけですね。そして二百億の自治体の負担や新たな二百億の融資を考へるといったような枠はめられて、実は法

案が通されようとしている。そうすると、民活だ、そして東京湾横断道路だ、それは一つの現在の政策として出てくる。またこの法案によつて輸送力増強という大義名分、通勤緩和、そして民活を生かす、内需拡大政策に寄与するという点でこの問題が出てくる。しかし、トータルとしては、総合的な日本のマクロの交通政策はどう展望してあるのかというところに踏み込まないままにこの法案が通つていくということに、私はやはり非常に疑問を持つて一人なのです。

ですから、具体的にこの幹線網の問題とかあるいは地域交通網の見直しの問題という観点から、私はこの問題を質問させていただいたのですけれども、大臣、もっと積極的に、ケース・バイ・ケースの一つの対応じゃなく、そう言う怒られるかもしれませんが、もつと二十一世紀に向けての新たな交通体系の整備、つまり幹線網と地域交通網の整備のかかり合いとか、あるいは利用者負担の展望とか、あるいは国の負担の展望とか、そういうものを議論をしていくような時期に來ているんじゃないか。そうしない、国鉄の再建、改革問題なども、結局は減量経営にして、これはまた大臣と意見違ひますけれども、分割・民営をしてやりました、あとはそれでいいかというふうになつたのではまずいのではないかと、この法案の持つ意味合いというの、私はそういう観点から十分に議論をしてみて、今後の問題としての問題点をきちっと整理をしていただきたいというふうに思ふのです。

その点について最後に大臣の所信をいただいで、私の質問を終わることにいたします。

○三塚國務大臣 大変多彩な、またそれぞれを分析された御提言であります。基本的には総合交通体系はどうかあるべきかというのを早急に確立をされていくべきだと思ふのです。これは党におりました当時から私も相当議論をしてきたわけでありまして、いずれも大変な財源を要しますものでございますから、なかなか国家政策としてこ

のことが浮上しなかつたということ、正直に言つてそうであらうと思ふのです。しかしながら、二十一世紀に向けてやる時期にこれは來ているわけですね。そういう点で、先ほども御答弁申し上げましたとおり、総合交通体系のあり方として、主幹省である運輸省が真剣にこれを検討し確立をしていく、この作業に積極的に取り組む、こういうことになるわけでございます。

さういふ意味で、都市交通、特に大都市交通のあり方という点で、服部局長が言われますとおり、大手私鉄さんにインセンティブを与えることによつて、これにひとつみずからの努力と創意工夫と頑張りの中で複々線化というのを達成することに、こゝに一つの願ひがあります。これにこたえてこの法律が成立をいたしますれば、それぞれの私鉄が事業計画を出してくる、それを運輸大臣が認可をする、その中できちっと受益と負担という問題についてもしっかりとした判断の中で指導していくということになると思ふのであります。そういう意味で、この方式が他にまた拡大、膨張していくということはない、またしてはならない、私はこう思ふのです。それは総合交通体系の中で基本的な哲学がこれから明確になつていく、言うなれば、国民の足の確保という意味の、先ほど申し上げました新幹線網による、それから交通体系の整備という、これは国家プロジェクトとしてやるべきであらうというのがそこにあると、それと都市交通として本来、御指摘のように、地方自治体が国の援助を受けながらやり得るもの、都市がある程度の負担をしながら地域の足を確保するという問題、しかし他の公共サービスとの関係でその辺をどう見るかは地方自治体の判断でありまして、それを助成しますことは、国家的な観点で国策としてどう進めるかという政府の決定であらうと思ふのです。またそこ国会の論議が重要なポイントとして存在すると思ふに思ひます。

そういう点の中で、これから先は委員指摘のとおり、受益と負担という政治上の最大の課題に、

我々運輸省、この運輸委員会も真剣な討議と議論の中で、そのあるべき姿が浮き彫りになるということであれば、総合交通体系、運輸省がつくる上において一つの指針をお与えをいただくという意味で力強いものだというふうに思いますし、さような点で、今後運輸委員会の委員長初め先生方の格段の御指導と御鞭撻をお願いを申し上げて、また今の問題に果敢に挑戦をしながら取り組んでまいり、こういうことにしたいと思っております。

○富塚委員 じゃ最後に、やはり大臣の所信表明の中で、「第五に、地域交通政策の推進」としてありまして、先ほども言ったのですが、世の中の常識から考えますと、「六十一年度から特定都市鉄道整備積立金制度の創設」というものがあって、前段に「長期的な展望を踏まえた計画」の策定、しかも「質の高い交通体系の形成」、極めて立派な文章に実はなっておりますね。ところが何か後段だけ、この法案だけとって、前段の方は絵にかいたもち。まあ国会に出てみてつくづく私はそういうことを感じるのですけれども、この法案を通すために、前の文章があったのではうまくないので、そういうことではないだろうと、局長も一生懸命努力したいと言っておりますから、どうかひとつこの策定については積極的にやっていただきたい。そして多くの識者の意見あるいは住民の意見、利用者の意見などを聞いてひとつ努力をしていただきたいというのを申し上げまして、私の質問を終わります。大変早い時間で終わることになりましたので、よろしく。

○山下委員長 左近正男君。

○左近委員 本法案の審議に入る前に、過日西武鉄道の新宿線で百九十人からなる重軽傷者を出した追突事故があったわけですが、これの事故の概要と原因は何であったのかということを御説明願いたい。

○服部政府委員 お答え申し上げます。

三月二十三日の午後零時十一分ごろ、西武鉄道株式会社の新宿線田無駅構内におきまして、停車

中の準急電車が急行電車が追突いたしましたして、大変多数の負傷者を出すという重大事故が発生いたしましたことはまことに遺憾でございます。

事故の発生に伴いまして、運輸省といたしましては、直ちに事故現場に担当官を派遣いたしましたして、事故の状況の把握、原因の調査等に当たらしめるなどの措置をとりますとともに、引き続き現在まで事故の全容の解明のための調査を急いでいるところでございますし、また警察当局におきましても、並行的に捜査を進められているところでございます。

もとより同種事故の再発の防止を図ることが今後に向けて何よりも肝要なわけでございますが、そのためには原因の究明を急ぎまして、その結果を踏まえた適切な対策を講ずる必要があるというふうに考えておるところでございます。私どももいたしましては、このような考え方のもとに、引き続き原因の解明を急ぎまして、これに沿って関係事業者の厳重な指導に当たってまいっている所存でございます。

原因につきましては、今の段階では明確に申し上げることはできませんけれども、ただいまはなぜあのときブレーキが正常に作動しなかったかといった点を中心にいたしまして、運転取り扱いというソフト面、及び車両、施設というハード面の両面にわたりますして、当時の大雪という特異な気象条件との関連も含めまして、総合的な調査検討を急いでいるところでございます。

○左近委員 言うまでもなく鉄道の使命は安全であります。近年の状況を見てみますと、確かに運転事故件数は急激に減っておりますが、重大事故が年に一回ぐらいの平均で出てきておる。これは私は大変なことではないかと思うのです。百人を超える死傷者の出るような事故が年に一回はあるということでは、私はこれは何か大きな問題点があるんじゃないかと思えます。その点で大臣として今後こういうことの起こらないような、どういつ決意を聞かせていただきたいと思う。

○三塚国務大臣 所信表明の中でも申し上げましたとおり、交通政策の基本は安全性の確保であります。さような意味におきまして、ただいま御指摘のような年に一遍でつかい事故が起きる、死傷者が出る、こういうことが相次ぐのでは責任を果たしておることはなかなか言いがたい。御批判をいただいても、返す言葉がございません。よって、今後さらに安全追求という意味で全力を尽くすことは当然でありますし、本日八時四十五分から中央交通安全対策会議、第四次の交通安全対策について基本を決定をいたしましたところであります。この方向はまさに安全第一主義ということであります。

ものですから、この趣旨を交通関係各者に、航空はもとより私鉄、バス、トラック等々徹底をせしめることにしなればなりませんし、発生原因者であるこの鉄道業者に対しまして、今般部局長言われたこととおりのことを進めつつ、なお事故原因の徹底究明をいたしつつ、今後さようなことのありま

せんように厳しく指導をしておりますつもりでありますし、このことが他の業者にも他山の石として安全対策に万全を期すことのでき得ますように取り組んでまいりたいと思っております。

○左近委員 鉄道はともかく安全でありますので、大臣ひとつ一生懸命やっていただきたいと思

います。それでは、本法の若干具体的な事項について御質問をしたいと思います。前回、私が質問させていたいただいたときにも、この特別措置法案の原点というが本質は受益者負担である。だからこの受益者負担の線引きを厳格にしたらならなければならぬということ、例えば新線利用者にとつてのみの特料金措置なりあるいは通学定期等の問題については一定の配慮をする、こういう御答弁を局長からもいただいております。

うのは、十年後には恐らく一円ぐらいの値打ちになつてくるのじゃないかと私は思うのです。だから、こういうことは受益者負担の原則の範疇に入るのかどうか。二十年というような期間の中でそういうような発想が社会通念的に受け入れられるかどうかということが私は非常に気になることな

んですよね。

そこで、この法案の中では、「負担の長期にわたる平準化」という言葉が使われておるわけですが、具体的にこの「平準化」というのはどういう内容を指しておられるのか、お答え願いたいと思

います。○服部政府委員 まず、工事の実施に伴います鉄道事業者の負担でございますが、これは工事のために投下した資金にかかわる資本費の負担でございます。具体的には、この制度がない場合に比べて考えてみますと、その工事を行って施設ができ上がるまでの期間に引きましての借入金金の支払い利息というところでございます。これは仮にその工事の達成に十年間かかるものといたしますと、その十年間年を追って少しずつ増大してまいります。それから使用開始後の、施設ができ上がりますと、それを供用して以降の資本費負担というのは何かという

と、これはでき上がった施設の減価償却費及び投下した資金にかかわる借入利息の合計額ということでございます。

〔委員長退席、津島委員長代理着席〕

一方、この制度の適用があった場合について考えてみますと、今申しました供用開始までの間は、制度がない場合には、借入金金の支払い利息額が資本費負担でありましたものが、この場合には、その支払い利息にプラスいたしまして運賃の上乗せという格好で積み立てます積立金の額、これがこれにプラスされるわけでございます。したがって、供用開始に至るまでの期間に引きましては、支払い利息の金利負担そのものは四分の一程度の軽減を見ますものの、これに積立金に加わりますので、資本費負担は上がるというところでございます。

それから、供用開始後について考えてみますと、本制度のない場合は、先ほど申しましたように、で

き上がった施設の減価償却費に金利負担を足したものでございますが、本制度におきまして供用開始後の資本費負担というのは、それから積立金の取り崩しが始まるわけでございますが、この合計額から取り崩し額を差し引いたものが事業者の資本費負担になるわけでございまして、その意味で、制度のない場合に比べて、供用開始後の事業者の資本費負担は取り崩し額分見合い額だけ軽減されることとなります。

これをわかりやすく数字で申し上げますと、本制度のない場合の供用開始までの十年間の資本費負担を一といたしますと、供用開始後十年間の資本費負担はそれの二・二倍になっておりますが、本制度を適用いたしました場合には、先ほどの供用開始前には積立金分がプラスされる、供用開始後には取り崩し額見合い分が差引かれるということに相なりますので、資本費の供用前、供用後の関係は一對一・二程度に変わるわけでございまして、事業者の資本費負担は、この二十年間、供用開始の前と後とおきまして大きく平準化される。その効果は何かというと、供用開始後の大幅な運賃改定が回避できるということに尽きるわけでござい

ます。

○左近委員 確かに事業者にとつてかなりメリットがある制度であるということは今よくわかるわけですよ。ところが私も単純に利用者の立場で申し上げますと、今この工事のために上積み料金が十円にされる。それなら十年後、その十円という金額が還元されても、社会通念上——今でも年率二％程度物価は上がっていますよね。だから十円という今の負担が、将来返してもらうときには一円の値打ちしかないのと違うかと私は言っているのですよ。そういうようなインフレ的な要素を考えたも、利用者にとってはプラスだということが局長は言えますか、どうですか。金の価値論から。

○服部政府委員 ただいまの先生のお尋ねの点でございまして、仮に今後十年間ないしは二十年間にわたりますと我が国の経済が大変なインフレ過

程に入りまして、そのインフレの率が現在の金利のパーセンテージを超えるような格好でのインフレが進むといたしますと、先生のおっしゃるようなことに相なるうかと思いますが、そのインフレの率、物価上昇の率が金利を上回る限度におきましては、この制度におきまして利用者の金利負担効果を反映しての負担の軽減が図られることに相なるわけでございまして。

○左近委員 僕は大きな面では今言われることよくわかるわけですよ。しかし、個々のお客さんの立場からとつたら、今十円負担しているものが十年後料金を十円安くしますよ、今の十円と十年後の十円と値打ちが違うと言っているのですよ。私は一円ぐらいいやうと言っているのですよ。だから先取りをちゃんとして工事をやる、お客さんの方の還元というのは、名目的には同じ料金を返すということですが、実際問題、これは経済的な変動によってお客さんの受ける利益というものは名目的なものであつて、全く実効性のないものでないかということを僕は言っているわけです。

○服部政府委員 よくわかりました。こういうことでございまして。例えば、具体的なケースについて申し上げた方がわかり……（左近委員「端的に答えてください」と呼ぶ）要するに、今の十円は先の十円でないということとはよくわかります。よくわかりますが、一方で、この制度を適用いたしました場合には、工事費の四分の一を限度とする額が無利子の自己資金に置きかわる形に相なりますので、それによります金利の低減効果はかなり大きゅうございまして。例えば五百億円の収入規模の企業が七百億円の工事をするとしたケースについて試算いたしますと、この制度を適用いたしました場合には、二十年間にわたりますと二百二十億円の金利の低減効果がございまして。そのことが今先生が御指摘になった、今の十円は二十年先の仮に一元なら一元としますと、一元に低減するという貨幣価値の変動効果を完全に相殺するものになるわけでございまして。

○左近委員 どうもあなたの方程式、僕ようわからぬのですけれども、もう時間もあれですから言いませんが、受益者負担、受益者負担と言ふけれども、十年後の先までのことをどういふようにして保証するのか、この辺がこの法案の少し泣きどころじゃないかなという感じがするわけですが、具体的な点でもう少し聞きたいので、先に移ります。この法案の第三条等、工事費の合計額というものは、旅客運送収入に相当する額か、これを超えるものは、旅客運送収入に相当する額か、これを超えるものが、工事費が百億円以上という方、政令では大体百億円以上ということと定めたというところでございまして。この百億円というものは、どういふような基準で百億円以上の工事量がなければならぬとお決めたのか。これは九十億ではだめなのか、八十億ではだめなのか、この線引きの理論的な裏づけという根拠はあるのですか。

○服部政府委員 私どもは、一体としてとらえたした工事の工事費の額につきましては、大体百億円程度のことを考えておりましたが、な

ぜ百億円ということを考えておりましたが、な

ざいですが、まず一つには、大手私鉄十四社の一社平均の減価償却費の額を参考といたしてござい

ます。

それから一つには、これらの大手私鉄が現在計画し、あるいは構想しております大規模な輸送力増強工事の内容をヒアリングいたしておりますが、それによりまして、百億円というようないふに線を引けば、大体彼らが考えております大規模輸送力増強工事というものはすべてこれを拾い上げることでございまして、このあたりでございまして、前後のことといたしたいというふうな考えておるわけでございまして。

○左近委員 今この地方鉄道法による民営の事業者百三十二ございまして、百億円以上の旅客収入のある事業者は何社あるのですか。

○服部政府委員 本法を適用することを考えておりますいふゆる三大都市圏について数字を申し上げますと、二十一事業者ございまして。

○左近委員 二十以上あります。

○服部政府委員 大変失礼いたしました。

二十一事業者の範囲は、今申しましたより少し広うございまして、今申し上げました三大都市圏では十九業者に相なります。

○左近委員 今大体百億前後という言葉をお使いになりました。だから、これは今後十九業者が申請を出される場合、これがたまたま九十億であつたというようにも可能なんでしょう。どうですか。百億ということ、以下では絶対だめなんですか。

○服部政府委員 仮に百億と書きますと、九十億はだめになるわけでございましてけれども、最前御答弁申し上げましたように、私どもはこれまで詳細なヒアリングをやつてきております。その結果を踏まえて考えますと、現在輸送力増強を考へておる事業者の輸送力増強の規模というのは、一体としてとらえた一工事あたり百億円ということとすべてが拾い上げられるというふうな考えております。

○左近委員 それはわかる。だけれども、私が言っているのは、百億というのは、いろいろヒアリングされたけれども、大体の、一般的な基準ですね。何も理論的な基準ではないわけでしょう。だから、これは余りかたくなに考える必要はないんじゃないですか。ということを僕は言っているわけです。

○服部政府委員 その政令の書きぶりにつきましては、もう少し勉強もさせていただきますけれども、一つだけ余計なことかもしれないけれども、百億円を下回る程度の輸送力増強工事というのは、従来の仕組みの中でも、これまで各事業者の前の取り組によりまして何とか一定の水準にまで到達する形で実施がされてきておりますので、今回のこういった特別の措置は、大規模な工事のみを対象とするということと社会的な御理解も得られるのではないかと考えております。

○左近委員 よくわかりますけれども、政令の段階では、その辺もう少し柔軟に対応するようにひ

とつて要望しておきます。

そこで、旅客収入に対し工事費の合計額の割合で百分の三から百分の六まで運賃の上乗せをする。この百分の三から百分の六というのは何を基準にしてやられておるのですか。

○服部政府委員 冒頭に先生は平準化ということの意味をお尋ねになったわけでありますが、事業者なり利用者なりの負担を平準化する場合に、この工事期間における積立金の積立率を多くいたしますと、手前が上がつてきて、その分取り崩し額も大きくなりますから、供用開始後の資本費負担が低減することになります。積立金の率を小さくしたしますと、こちらの供用開始後における資本費負担というものが、現在高いものを抑えようとしているわけですが、余り抑えられないといううことになりまして、どの程度にこの積立金の率を持つてくるかというのは非常に大事でございます。

私どもどういうことで今考えておりますこの三%ないし六%という数字をはじき出してきているかということでございますが、それは、一体どのような積立金を設定すれば負担の平準化が一番図られるか、しかもその積立金の率はできるだけ低い位なものとすると、前提の中で、工事規模との見合いでどの程度の積立金を設定すれば最も平準化が図られるかというようなことを数十通りにわたりましてシミュレーションしまして、工事規模が収入の一倍から二倍程度までならば三%、二倍を超えて三倍ぐらいまでなら四%といったような格好の積立金を定めた場合が一番この負担の平準化がなだらかな形になるところからそういう数値を考えておるわけでございます。

○左近委員 専門家がやられたことですからよくわかります。

そこで、工事内容についても政令で定めるということですが、輸送力増強になぜ限定をするのか。今、私鉄関係が投資をしている金額を見ますと、保安工事なりサービス工事なりの方が高いわけですから、これはだんだんそうなるのじゃない

かと思うのです。工事内容について輸送力増強関係だけに限定されたのは何か理由があるのですか。

○服部政府委員 いささか理屈っぽくなるわけですが、大事な工事であり投資であるわけでございます。しかし、これは鉄道事業者にとりまして事業を行っていく上で真つ先に取り組まなければならない大事な工事でございます。俗な言葉で言えはほつておつてもやらなければならない、また行われる性質の工事でございます。事実これまでも、現在の仕組みの中で各私鉄事業者は、この保安工事の充実を第一番に取り上げて、積極的な対応を図つてきておりまして、その結果、現在の私鉄の安全投資レベルも高く、かつ、先ほど事故のお話がございますので申し上げにくいのでございますが、安全面に関する設備は相当高いレベルに整備されている現状でございます。

それに対して、今回の制度の中で取り上げようとして輸送力増強工事の方は、急迫した状況に対応するための比較的小規模な輸送力増強工事は、これまで私鉄各事業者によってそれなりに行われてきておるわけですが、何といひまして、自分の収入規模を上回るような本当の大事なものにつきましては、私鉄事業者の取り組みがどうしてもおくれがちである、そういう状況があるわけでございます。こういう特別の措置でも講じなければ私鉄事業者が取り組まないといううようなことを除去するために、私どもこの仕組みを考えたというのがその理由でございます。

○左近委員 そこで、この大規模改良工事に付随する問題として、騒音とか公害とか、そういうものの対策費はこの工事内容の中に含まれますか。

○服部政府委員 大規模改良工事を行う際に必要となる環境対策費については、当然にこの工事費の中に含まれることになります。

○左近委員 今、大都市圏における大規模改良工事を行う場合、用地の取得の問題と沿線住民への対策工事がおくれる場合、ほとんどこういうものが

が原因なんです。だから、私はこの制度があるから工事が期間内にびつくりいくんだという安易な考えを持ってはいけません。いかかですか。

○服部政府委員 御指摘のとおりでございます。

○左近委員 第三条では、事業計画の認定基準で、「期間内に事業の用に供し得るものであること。」とか「確実に実施し得るものであること。」、こういうことを書いておられるわけですが、何を、何をどう判断されるのか。それと、認定の申請の添付資料も法定化されていないわけですね。文章はこうなつておるけれども、現実問題このような形にはなりがたいのではないかと、思うのですが、いかがですか。

○服部政府委員 整備事業計画の認定に際しまして一番大事なことは、その計画の中に盛り込まれておる各種の工事が本当に確実に実施されるかどうかというのを判断することにあることは御指摘のとおりでございます。私どももいたしましては、その計画の内容自体について具体的に詳細な審査をすることはもとよりでございます。けれども、資金計画の提出も求めますし、その他工事の実施の確実性を裏づけるような書類につきましては、添付書類としてすべて提出を求めることとしたしております。そのほか、用地買収の進行の見込みなり、あるいは現実に進行している状況なり、あるいは環境対策問題への取り組みの考え方なりを当該事業者から詳細にヒアリングもいたします。また必要によつては、事業者以外の関係者からもその状況についてヒアリングをすることも考えております。

いずれにいたしましても、工事の技術的可能性、用地買収の見込み、環境対策の問題、あるいは計上されておる投資額がその事業者にとって本当に実行可能な範囲のものであるかどうかといったような点のすべてにわたつて慎重な審査を行つてまいらることを考えています。

○左近委員 と言つておりますが、認定事業者の運賃について、従来料金改定の場合は告示をされるわけですが、こういう工事費を上積みをした会

社については、料金改定の告示の際、私は明確にその内容を告示の中に含めるべきではないかと思ひますが、いかがですか。

○服部政府委員 御趣旨まことにございまして、そのとおりでございます。

○左近委員 次に、五条の二項関係の問題についてお聞きしますが、特定都市鉄道整備準備金の取り崩しの開始後の期間に係る運賃は、負担を緩和することになっておるわけですが、取り崩し開始から実際に運賃の引き下げが行われる期間はどうぐらになるのか。私は取り崩しを開始したら即運賃の引き下げを行うべきであると思うのですが、これが明確に法定化されておらぬわけですね。だから、取り崩し開始から運賃の値下げまで一年以上二年かかってこの法ではいけるわけですが、やはりこれは取り崩し開始から半年だった半年で料金値下げをしないというのを法定化すべきではないですか。この点いかがですか。

○服部政府委員 ただいまの御指摘はまさにございまして、重要な点があるわけでございます。しかしながら、私どもこの取り崩しに伴います利用者還元のための運賃改定の時期の問題につきましては、これは本法の物の考え方、精神からいまして、できるだけ早く行われるべきことは当然である、これはもう自明のことであるという意味で法律に書かなかつたものでございまして、運賃引き下げのための運賃改定までの間が極力短いものになるように法の運用を図つてまいりたいというふうに考えております。

○左近委員 それでは、大体どれぐらいの期間を考へられておりますか。

○服部政府委員 私はもう最長一年というふうに考へております。

○左近委員 結局、取り崩し開始以後、実際に料金を引き下げられるのは一年後ということですか。

○服部政府委員 最長一年と申しましたので、できるだけその間で手前に持つてくるように努力するつもりでございます。

○左近委員 私は、先ほど申し上げましたように、

やはり取り崩し開始後できるだけ速やかに料金の引き下げ措置を行うべきである、このことを強く申し上げておきたいと思ひます。

そこで、この五条の二の中の「取崩しにより鉄道利用者の負担が緩和されることとなるよう配慮するものとする」という「配慮する」というのは、必ず運賃を下げるということなのか、そのことを頭に入れておくということなのか。この取り崩し後には料金を必ず一〇〇%下げますという方の解釈でよろしいですか。

○服部政府委員 そのとおりでございます。

○左近委員 そういうことを配慮するというのですね。

○服部政府委員 そういうことでございます。

○左近委員 少し賢くなりました。

そこで、第十二条の「運賃の変更問題について御質問したいと思ひますが、整備事業計画の認定の取消しがあった場合その他の場合において、」の「その他の場合」とはどんな場合ですか。

○服部政府委員 これは運賃の変更の命令を出す場合のことでございますが、事業計画の認定の取り消しがあった場合以外では、まず工事が事業計画の期間内にその事業計画に予定していたすべての工事が完了した場合というのがございまして、それから期間が終了したというケースがございまして、それから期間内でありまして、四分の一という限度額に積立金の累計額が達してしまつた、この三つのときを考へております。

○左近委員 そこで、この整備事業計画の認定の取り消しまたは中止になつた場合、これは積立金はなくなるのか。あるいはこの利用者に対しては途中まで料金負担をさせているわけですね。利用者に対する還元というのはどうなるのですか。

○服部政府委員 まず工事の中止の場合でございますけれども、これにつきましては、整備事業計画の期間がその時点で終了したとみなされるということが法第四条に規定されておりますが、そういうことでございまして、この場合には積立金については当然取り戻してしまふ。それから準備金

につきましては、工事の終了とか計画期間の終了の場合に準じまして、中止のときから十年間にわたつて均等に取り崩して運賃を通じて利用者へ還元するということになりまして。

ところが、取り崩しの場合には大きく違ふわけでございますが、中止の場合は正当な事由による中止でございますが、取り崩しは違法な行為等があった場合の取り崩しでございますので、この場合には積立金は、取り崩しのありました時点を含む当該年度で直ちに全額を取り崩しまして、これを全部益金に計上する。したがつて、当該年度でその合計の益金に対して税金が一律にかかつてくるということになりまして。それからその取り崩しに見合った運賃改定でございまして、これもできるだけ短時間のうちに運賃を通じて全額利用者への還元措置を講ずるということに相なるわけでございます。

○左近委員 だから、例えば工事十年の中で工事が八年とか七年で完了した場合は余り問題ないわけですね。ところが工事がいろいろなネックがあつてどうしてもできない。その場合取り崩しということになつた場合、かなりいろいろな問題が利用者の立場にとつても起こると私は思ふのですね。この辺については、十分今後行政指導の中で配慮していただかなければならないのじゃないかと私は思ふのです。

もう一つ、その場合の料金引き下げの場合、何で五条の大臣の配慮、運賃配慮の中へこれは入れなかつたのですか。当然その項もこの五条の中へ入れておくべきだと思ふのですが、いかがですか。

○服部政府委員 この法第五条でございまして、これは本法によりまして積立制度の中核をなします仕組みでございます積立金の積み立て及びその取り崩しに関する運賃面での取り扱いに関する基本的な考え方を規定するものでございまして、つまり本法の予定する仕組みがすべて正常に動いていく場合についての物の考え方を規定しようとしたものでございまして、取り崩しがあつたというような場合は、すなわち異常の事態でございまして、

つかく事業の認定を受けて、運賃の上乗せをして積立金の積み立てをやるといふようなことまでやりながら、途中で正当な理由なく工事を止むことなくつたとかいつた場合に、取り崩しが行われるものでございまして、そういう場合は、多くの場合、運輸大臣の運賃変更命令の方に手続が移行することになるというふうに考へております。

○左近委員 この「運賃の変更を速やかに行うことが公益上必要であると認める」というこの「公益上」ということはどういうことですか。

○服部政府委員 この制度におきましては、利用者はその輸送力の抜本的な改善が図られる工事というものの完成を期待いたしまして、前倒しの運賃負担を行うわけでございまして、そういう利用者の期待が裏切られるようなことになり、かつしかも前倒しの運賃が返つてこないということではあつてはならないこととございまして、そういう事態を「公益上」といふような表現でとらえたものでございまして。

○左近委員 それなら、その関係と、例えば料金の通常の改定の場合、その事業者が申請をされて大臣が認可をされるわけですね。今度取り崩しの期間に入つたときに、その会社が経営上いろいろ非常に苦しい、だから料金の値下げができないというような事態になつた場合、これは大臣は料金値下げをしないといふことの命令を必ずやるのですか。

○服部政府委員 これは必ずやります。

○左近委員 それは法的にはそういう根拠があるのですか。会社はどうしてもいろいろ合理化もやらなければいかぬ、大変なときだ、どうしてもこれは辛抱してもらいたいといふことがあり得ると思ふのですが、その場合どうですか。

○服部政府委員 今、先生が申されましたのは、当該会社の経営が別途の事情によつて苦しくなつていく状況を前提とされておりますが、そういう場合ににつきましては、それらの事由に基づく経営改善のための運賃改定申請というものは別途に扱われべきものでございまして、この上乗せした運賃

分に見合つた積立金の取り崩しに伴ひます運賃水準の引き下げのための運賃水準の変更といふことは、この制度の根幹でございまして、これは会社の経営状況のいかんにかかわらずやつてもらひます。

○左近委員 よくわかりました。

そこで、十三条の勧告事項についてお聞きをいたしますが、「鉄道工事の適切かつ確実な実施を図るために必要な措置」というのは、具体的にどういう措置なのか。例えば考えられるのは、工事がなかなかうまくいかない、土地の買収の問題、公害問題等いろいろ出て、住民との関係でうまくいかない。それで工事がなかなか進まないといふような場合、大臣が勧告するといふことですが、この「勧告」といふのは何ですか。土地収用法を適用しなさいといふような勧告をされるのか。何か大臣といへば偉い人ですが、この大臣の勧告権というのは、法的に裏づけがなければあなたの言われていることもそう大したことはないわけですね。だから、この辺、運輸大臣が勧告するといふけれども、法的に裏づけがある勧告ですか。その点どうですか。

○服部政府委員 本法のこの規定が入りますと、勧告権の発動自体がその限りで法的な裏づけは持ちませんが、要するに、法的な拘束力、効果といふものはいかがか、こういうお尋ねだと思ひます。

それは、直接には勧告といふものには法的効果はございません。ございませぬけれども、本法の仕組みの中では、こういった運輸大臣の勧告に理由なく従わなかつたようなケースにつきましては、当然、事業認定の取り消しの方向に手続が進んでまいる、こういうことに相なつております。

○左近委員 いや、それは強権発動じゃないですか。僕は法律を論議しているわけですよ。この法律の中では勧告事項といふのはあるけれども、実際、法的な裏づけがないんじゃないですか。道義的なといふか行政指導という理解ではないですか。その点、いかがですか。

○服部政府委員 その限りでは、そのとおりでござい

ざいます。

○左近委員 そこで、指定法人の問題の十四条関係についてお聞きをいたしますが、ここには「民法第三十四条の規定により設立された法人その他営利を目的としない法人」この二つを挙げておられるのですが、これはどういうことですか。

○服部政府委員 「民法第三十四条の規定により設立された法人」というのは、御承知のとおり公益法人でございます。営利を目的としない法人、そのほかにも営利を目的としない法人というものはあるわけでございます。それを言っております。営利を目的とするような法人は、この指定法人の対象としては考えないという意味でございます。

○左近委員 それでは、民法によるいろいろな罰則規定がたくさんございます。今度つくる指定法人が民法第三十四条に基づく公益法人であれば、民法が適用されるけれども「その他営利を目的としない法人」という形で設立された法人については、民法が適用されるのかされないのか、その点はどうですか。

○服部政府委員 先生御指摘のとおりでございます。民法の公益法人以外のものについては、民法のそういったものも規定は働かないことに相なります。

○左近委員 それでは、これはどういう形の指定法人にやられるかどうかということですが、自主的に設立された法人に指定をした場合、法的な裏づけが、いろいろ問題が出てこないですか。

○服部政府委員 指定法人の指定に際しましては、この条項の精神あるいは法律全体の物の考え方よく踏まえまして、適正が法人を指定する考えでございます。

○左近委員 僕が言っているのは、民法第三十四条に規定された法人であれば、いろいろトラブルがあった場合でもきつち法的な裏づけがある。ところが、営利を目的としない法人という自主的にやられた法人であれば、そういうようなしつかりした担保がとれないんじゃないですかということをお願いしておるわけでした、法律に二つの法人

を挙げられたのはなぜですか。

○服部政府委員 民法の規定に基づきまして設立されず公益法人のほかに営利を目的としない法人というものはありますが、それはすべて特殊法人でございます。別途しつかりした設立の根拠規定を持った、あるいはしつかりした手続を踏んで設立されるものでございますので、そういうものもあり得ることを想定して、そういう規定に相なっております。

○左近委員 端的に言ってどんな法人を指定なさろうとおっしゃるのですか。

○服部政府委員 現在どういう法人を指定法人とするかということにつきまして、検討を急いでおるところでございますけれども、例えば民営鉄道協会、運輸経済研究センター、運輸振興協会、こういったようなところがどうであろうかというふうなところで検討を急いでおります。

○左近委員 既存の法人に指定をするということですが、今おっしゃったこの三つの法人は、私が言っている民法上の法人なのか、そうでない法人なのか、いかがですか。

○服部政府委員 いずれも民法の規定に基づきまして設立された公益法人でございます。

○左近委員 よくわかりました。

そこで、積立金の確実な保全のために、指定法人制を今言われたように考えられておるわけですが、積立金の運用方法、こういうものについてはこの法律には全く触れられておらないのですが、これはそういうことではないのでしょうか。

○服部政府委員 積立金の運用でございますが、管理……（左近委員「管理でもいいです」と呼ぶ）管理の方法を別途定めることにしております。指定法人による積立金の管理の方法につきまして、運輸省令で詳細な規定を置く予定でございます。今考えておりますのは、指定法人はキャッシュ、現金には一切触れませんが、そういった現金の管理は、信用のできる市中銀行にこれを預託するという方法をとらせることを考えております。

○左近委員 今、局長が言われた三つの法人であれば、十分社会的信用力のある法人だと思いたすので、こういうことは起こらないだろうと思いたすが、もし不祥事が起こった場合、この法律の中では全く罰則というものが規定されておらないわけですが、この点は担保としてどうお考えなのか。

○服部政府委員 民法上の公益法人につきまして、民法第六十七条に基づきまして、この法人に対する業務監督命令をかけることができる仕組みになっておりまして、六十七条の監督命令は、同じ民法の第八十四条の規定によりまして罰則によって担保されております。

○左近委員 だから私は、冒頭、この指定法人について民法上の法人かそうでない法人かということをお聞きをいたしましたわけですね。今、民法上の法人だから民法で十分担保されているというお答えなんですが、そうであれば、この法案の中で「その他営利を目的としない法人」というような項は蛇足ではないですか、余分なことではないですか。こういうことを書かなければならない理由があるのでしょうか。

○服部政府委員 現在の段階で具体的に考えてはおりませんが、例えば鉄道建設公団といったような特殊法人をこの指定法人の対象として考える場合には、そういった民法上の公益法人以外の「営利を目的としない法人」という格好の規定を置いておく必要があるわけでございます。

○左近委員 そういうことを想定されるのであれば、本法の中に指定法人の罰則というのか、そういう項も一項目入れておかなければならないのじゃないですか。民法で網をかぶせるのであればそれは結構です。その辺はどうなのですか。どうもちょっと相關関係がわからない。

○服部政府委員 例えば鉄道建設公団といったような特殊法人につきましては、別途のその設立根拠法の中で厳しい監督と罰則規定が設けられておるわけでございます。

○左近委員 私は何も鉄建公団のことを言っておるわけではないわけでした、もし営利を目的としない自主的な法人を新しくつくる場合どうなる

か。既存の法人であれば、今おっしゃったようないろいろな法的な規定が設けられておるかも知れませんが、法律というのは一般性がなければならぬと思うのですが、その辺が少しは理解がしにくいんです。

○服部政府委員 新しく営利を目的としない法人格を設定するというような場合は、原則的に民法上の公益法人として設立されることになるかと私は考えております。

○左近委員 いずれにしても、私はこの指定法人が厳格に運営できるように、運輸省としても十分行政指導をしていただいたいわけでありまして、僕は突発的なことを考えるわけでは、この指定された法人が積立金なんかを速やかに返さなかった場合、これはどうなるのですか。この法律にありますか。その場合、どういう処置を講じられるのですか。

○服部政府委員 そのようなことはまず考えられませんが、仮にあったとしたら、ただいまの条項によりまして運輸大臣の指定を取り消すことになるわけでございます。取り消しますと、積立金は別の指定法人、新しく指定される指定法人に「速やかに引き渡さなければならない」ということが定められております。

○左近委員 実際問題、そういうことが社会通念上起こらないだろうと思いたすが、新しい制度をつくる場合に、やはりその辺のところをきっちり押さえておいていただきたい、このことを要望しておきたいと思いたす。

かなり逐条的な問題について聞かしていただきましたので、大体理解ができました。ただ私は、くどいようでございますが、この受益者負担の線引きについては、局長は、これは会社ごとでやるのは問題ないとおっしゃいますが、私は問題があると思いたす。やはりその辺を十分考慮された運営をしていただくことを切に要望しておきたいと思いたす。

この項はこれで終わりますが、もう時間がちょっとしかありませんので、大臣に少しお聞きを

たいと思います。

私、国鉄の關係で、この三大都市圏で既に国鉄が工事認可を受けて実施をしておらない路線というのはどれだけあるかというのを調べていただいたわけですよ。ところが、幾つかありますが、その中で三大都市圏にかかわるところは、大阪の片福連絡線と大阪外環状線、この二つのみなんです。その他のところもありません。あるけれども、今この問題は三大都市圏問題で論議をしておりますので、この二つだけ。

そこで大臣、この十年、国鉄が東京圏に投資をされた金額というのは六千六百四十三億円、大阪圏に投資をされた金額というのは千八百二十二億円なんです。約四分の一強なんです。国鉄としての投資は東が高くて西が低い。これは首都だからしょうがないと言われたらそれまでかも知れませんが、それで現に五十六年の四月に片福も大阪外環状線も工事認可を国鉄に対して与えておるわけですよ。それが今日までほったらかしてある。そしてせんだって大臣は、これからの国鉄問題でそういう工事をやらすことはちょっと難しいんじゃないかという意向も言われましたが、今後とも国鉄にこの二つの路線について新しい構想で考えていくのか、この問題について新しい構想で考えていくのか、このことについて私は大臣からひとつ明確な考え方を聞かしていただきたいと思ひます。

○丹羽(農)政府委員 先に私の方から具体的な答弁をさせていただきます。

先生よく御存じのとおり、国鉄の収支状況は大変厳しいわけでございますので、設備投資については、極めて緊急度の高い安全投資などを除いて抑制せざるを得ないという状況になっております。先生ただいま御指摘の大阪の片福連絡線とか大阪外環状線の問題につきましても、部外者との協議、例えば地方公共団体との協議、そういったようなことの結果、実施しなければならぬものに限って現在工事をしているところでございます。

今後の取り扱いの問題につきましては、今国会に提出いたしました国鉄改革法案の成立を待ちま

してその法律の中にございましていろいろな、今の設備の關係とかあるいは権利義務の關係につきましては、新しい承継法人に承継するという計画をつくることになっておりますので、その計画をつくる際に判断していく、こういう形になるかと考えております。

○三塚国務大臣 国鉄部長が基本的な考え、現状を言いましたが、御案内のように、今度の改革法を成立させてほしいというのが、実は政府の切なる願ひになっておるわけでございます。その際に新事業体の承継計画というのが作成されるわけでありまして、その中にこの路線をどう位置づけるか、こういうことになると思ひます。当然、大都市交通の中における工事認可を受けておる重要路線でありますから、これからやらなければならぬという線とは、おのずからその優劣はあるわけでございます。そういう点で新事業体、これは西日本旅客鉄道株式会社のエリアでありますけれども、この経営陣が本件について判断をするということになります。これだけの大都市でありますから、これの輸送需要、投資採算等々判断をして工事認可もしておるという延長線上にあるとすれば、それなりのものであらう、こう思ふのです。いずれにしても、法律制定後には、今度は私がこれをやれと命令できる立場になるわけでありまして、新経営者の皆さんがどう判断するか。特に大阪環状線は泉州沖大阪国際空港との関連もこれあり、いろいろ論議をされておるところでもありますから、そういう総合判断の中で行われるものと、本日ひとつこんな程度で御許しをいただきたい、こう思ひます。

○左近委員 私この委員会でも、この二つの路線問題は大臣がかわるたびに強く要望しているわけなんです。これは大阪府知事も大阪市長もかなり積極的に要請されておると思うのです。だから、継承された——国鉄問題はこれからの論議ですから、大臣が言うようにうまくいくかどうかわかりませんが、けれども、しかし、継承された段階で検討するな

んということは、僕はおかしいんじゃないかと思ふのです。今現在、これは大都市の通勤圏として非常に困っているわけですよ。だから工事認可を五十六年に与えているのです。あのまま工事をやれば今ごろ開通しているのです。それをほったらかしておいて、今さら大臣がそういう答弁をされるというのは、私は少し怒りを感じます。国鉄が今こういう経営状況だから、何とかもう少し新しい知恵を出して、こういうような方法もあるやないかとかいろいろのことを考えていただきたいと思ふのです。これは国鉄の法案問題とは關係ないですよ。そこら大臣としても一度答弁してください。

○三塚国務大臣 おしかりを受けて恐縮であります。法律の建前がこんなふうになっておりますから、やはり正確に答えますというふうになります。まずけれども、かねがね大阪府及び大阪府議会等々強く本件について要望されている経過は百も承知であります。まず、前運輸大臣が委員長さんであります。行政は一貫性がなければならぬ、こういうことでありますので、事柄の重要性は万々承知しておる、こういうことでひとつ御理解をいただきたいと思ひます。

○左近委員 終わります。

○津島委員 梅田勝君。

○梅田委員 特定都市鉄道整備促進特別措置法案につきましても、私が与えられた時間は三十二分しかございませんが、誠意ある御答弁をお願い申し上げます。

大臣の提案理由説明を伺いまして、この中で、「現在、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おり、今後この混雑はさらに悪化することが見込まれております。」というところで、「今後都市鉄道の混雑緩和を抜本的に解決するために、今回かような措置をとりたい、こういう御趣旨でございます。」

確かに、混雑緩和という点につきましては、私も、これは早期に何らかの方法によって解決をしていかねばならない、かように思ふわけでありす。同時に、なぜ大都市における混雑が起こって

おるかという問題を深くとらえまして、私どもは以前から、大都市圏の無秩序な膨張、大企業などの中枢管理機能の集中などは抑制すべきだという都市政策も打ち出してきたわけでありす。

それで、先月衆議院の予算委員会の公聴会がございまして、私も委員として出席をしております。そこで驚いたことがあるわけですよ。三菱地所の中田会長がお見えになりまして、自分の会社で「この二年間に大体新規ビルの申し込みが五万坪」丸の内としてはせいぜいそのうちのざっと一割ぐらいを何とか間に合わせた、しかしあとは足らぬというのを公述されたのであります。私はそれを聞いておりました。依然として東京、首都へ首都へと大企業、大手の本社の管理機構を持ってくる、そのために土地を物色しておるということ。それを同ったわけでありまして、このような企業の集中というものをどう規制していくかということ、私は非常に大事な問題じゃなからうかと思ふのです。

それから、農村できょうびお米をつくっても、減反だ、こういつたことで農業破綻が行われておる、輸入農産物の問題等もあって農業の危機ということが叫ばれておる、それらが食えなくなつて都会へ流れ込んでくるという現象。私もは従来から、都市と農村地域、僻地、工業と農業、つり合いのとれた発展というものがどうしても必要だということとを主張してきたわけでありす。(発言する者あり)

まず、中曽根内閣の国務大臣として、大都市におけるこのような混雑現象の解決策について根本的にどのようなお考えをお持ちなのか、ここに提案されていることだけなのか、そのところをちょっと確かめておきたい。

○三塚国務大臣 今、列島改造という声も上がりましたが、結局この改革は過疎過密の解消、一言にして言うならそういうことであります。地方定住圏構想というのも打ち出されております。これを着実に進めるといふことであります。それから文部省は大学の地方分散化を考えております

し、国土庁はこれらのすべてを含めた企業等々の分散化を二十一世紀から二十二世紀に向けてやらなければならぬ。一点集中型から地方分散型へ、大都市も、一点集中型から東京部知事のやられておる副都心構想への転回、こういうことでこれに取組んでまいりませんか、一朝にして事が成る事柄ではないように思います。

この間、運輸省として、都市交通政策の展開、地域交通政策の展開の中で都市交通政策の推進を図ってきたわけでございまして、高速鉄道が配置されることによりまして、集中化が防ぎ切れることも御案内のとおりであります。そういうことの中で、まず運輸省としてやるものは何か、こういう点の中で都市交通線、民鉄線の整備というのは着実に進めてまいりましたし、今回御提案をいたしました複々線化についてのインセンティブを与える本準備金制度の中における諸制度も、大胆に、本問題に対する解決策を与えたい、こういうことで取り進めさせておるということであります。

○梅田委員 三菱地所の中田会長が言外に国鉄の用地の早期売却を欲しがっていることをほのめかしておりました。それから都市におきましますさまざまな規制緩和を、これは露骨に要求しておる。国鉄の分割・民営はいずれ議論になるわけであります。が、ああいうところにまたがって高層ビルを建てるといふことを恐らく彼らは考えておるのじゃないかと思うのであります。そうすれば、ますます集中が強化されるわけでありまして、大臣、国鉄の分割・民営、それから非事業用地、簡単にやるとはいけません。これは絶対にやるべきでないといふことをこの際申し上げておきたい。そうしますと、人の流れがどうしてもそこへ集中していくんだから。そこで混雑緩和という問題が必然的に生まれてくる。だからこの関係を根本で絶つといふことをこの際きちんとやっていたいだきたいといふことを要求しておきます。

そこで、これが予定しております工事はどういふところがあるのか。新聞にも報道されておりますし、いろいろ資料もいただいております。おや、そこらうとところだらうと思うわけでありすが、「当面の路線は六路線、工事規模は総延長七十一キロ、総工費一兆一千九百億円にのぼる見込み。」こういう報道はそのとおりでございましてか。

○服部政府委員 首都圏におきまして複々線化等の大規模改良工事が予定されております。線区等々としては、昨年の七月の運輸政策審議会の答申でも取り上げられております。東武鉄道伊勢崎線を初めとする先生御指摘の五社七線七十一キロメートルでございまして。

○梅田委員 そうしますと、かつて大手民鉄の十四社が設備投資計画というものを年次計画で持ちまして、その計画されているわけでありまして、現在、第六次計画、昭和五十七年から六十一年にわたるものがあるわけでございしますが、これは全体の投資規模は九千四百四十九億円、そのうち新線建設を含めた輸送力増強工事というのは三千八百八十八億であったと思いますが、そのとおりですか。

○服部政府委員 そのとおりでございまして。

○梅田委員 そうしますと、先ほど計画に上がっております東武それから東武それから西武、小田急、京王帝都、この五社六路線ですね。これの総工事は現在進めておる六次計画と比べますと相当大きい。少なくとも三倍以上になっておる。工事の計画がどれくらい期間になるのか知りませんが、しかし計画自体としては非常に大きいという点につきましても、バランスはどうなんでしょうか。

○服部政府委員 運政審答申に盛られました五社七線七十一キロメートルにわたります複々線化工事等を進めていくためには、一兆二千億円の巨費がかかるわけでございしますが、これは今後十五年間程度でそういった程度の投資を行っていくべきという考え方が示されておるものでございまして。それにいたしまして、過去のといひますか、現在進行中の第六次輸送力増強計画の中で計画されております三千八百億という数字に比べますと非常に膨大なものであります。膨大な巨費、膨大な工費資金を要する工事を円滑に推進して

きますために、こういった本方に盛られていような仕組みを御提案申し上げておるところでございまして。

○梅田委員 現実に民鉄協会も発表しておりますが、最近の輸送人員の伸び率というのは伸び悩みの傾向がある、このように言っておるわけでしょう。確かに混雑緩和がかなりありますから、その緩和は必要としても、余り急激に投資をやると、これは償却の問題が出てきて厳しくなるのじゃないか。かつて国鉄もいろいろあれが必要だこれが必要だということ、で、どんどん借金で設備投資をしてきた。これによって非常に今日困っておるわけでございます。それから、東京湾横断道路の問題も今一兆円規模でやられようとしておりますが、これも需要見込みが過大じゃないか、こういう議論もあるわけでございまして、あんまり急激な過大投資をやるとツケが将来に相当厳しくなるという点ではないかですか。

○服部政府委員 過大投資はいかなる意味におきましても問題が大きいという点の御指摘はそのとおりであらうと思っておりますが、私どもは、首都圏の現状に照らして考えましても、過大投資どころか本当の多くの利用者の方々が切実に要求しております輸送改善をまかなない現状を踏まえて、少しでも前向きな輸送力増強工事が円滑に促進されていくようにいろいろと考えをめぐらしておるところでございまして。

○梅田委員 いや、それはあくまでも乗客の皆さんの混雑緩和、何とかしてほしいという要求をいけば逆手にとつて、本当のねらいは、いわゆる今日不況が言われている中で内需拡大策、いろいろ税制改正なんかをやつて、そして免税措置などをとって設備投資を容易にさす、こういうねらいから来ているのじゃないかというように私は思うわけでございます。

その点で、昨年の十二月十七日に自民党と政府両方の税制調査会が総会を開いて、そして六十一年度の税制改正大綱を正式に決めたという報道記事がなされたわけでございしますが、その中で都市

鉄道整備促進準備金の創設と国鉄の問題も税制上の措置が決められたわけでございまして。それらはいわゆる内需拡大と輸入促進等を図ることを基本的に考えて出されておるということで、いわゆる運輸事業における投資を促進させる、それによつて産業全体の活況をねらうといふことを考えたものではなからうかというように私はこの政府・自民党の考え方を思ひます。得ないのかもしれませんが。

○服部政府委員 先ほど来申し上げておりますように、首都圏を初めとする大都市圏におきまして鉄道輸送の混雑の状況を少しでも早く解消すること、が私どもに与えられた責務であるという認識に立ちまして、こういった特別の準備金制度を御提案申し上げておるわけでございまして、内需拡大云々は、この問題の副次的な効果であるというふうに考えております。

○梅田委員 しかし、もとより運輸省は、私鉄の運賃申請が来たときに、それらの設備投資の原価計算をして認可を与えているわけでしょう。一定の利潤も確保しているわけですね。私鉄は輸送力増強の資金は本来はそういう企業努力の中で生み出してやるべきだし、そして第六次の投資計画、輸送力増強計画というものは、そういう長い線の中で策定されているわけですから、今急に今まで策定してきた投資計画をぐうつと大きくしていくというには何らかの合理性がなかったらあかんではないか。

○服部政府委員 もちろんそのとおりでございまして。

○梅田委員 そうすれば、運輸省の今日までの運賃改定申請の場合における査定の基準の基本的な考え方に触れてくるのじゃないかというように私は思います。つまり認可基準としては、「運賃は、能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること。」それから第二に、「運賃は、特定の利用者に対し、不当な差別的取扱いはするものではないこと。」第三に、「運賃は、利用者の負担能力にかんがみ、鉄道の利用を

困難にするおそれがないものであること。この三つの原則に基づいてやってきたわけですね。

〔津島委員長代理退席、委員長着席〕

そうすると、この運賃を前倒しで先に取るというのは、明らかに今まで適正な利潤を保証しているのに、先にくださいというのには余りにも虫のいい話とは思いませんか。

○服部政府委員 私どもが私鉄の運賃査定の際に、事業報酬に關しましてとっておりますレートベース方式の考え方というのは、その企業の経営を維持するために必要な配当所要額と、それから輸送力増強工事あるいはサービス改善等に対する投資にかかわる金利負担分でございます。これを原資にして工事をいうことは、これは言うべくしてなかなか困難なことであると考えております。

○梅田委員 運輸省の認可の査定の基準、その詳細の中に事業報酬というのがあるね、今まで説明したやつ。この報酬率が前回の値上げのときには幾らでしたか。前回というか一九七八年の十二月にやつたとき。

○服部政府委員 八%でございます。

○梅田委員 一九七八年ですよ。昭和五十四年の一月のときが八%ですね。一斉十二社がやつたその前のときは幾らでした。七・二五じゃなかったですか。

○服部政府委員 七・二五%でございます。

○梅田委員 そうすれば、いわゆる適正利潤というのはいくつの辺にあるのかというところはもうひとつ定かでないわけでありまして、要するに、以前だったら七・二五、現在なら八%は適正利潤としてちゃんと保証したわけでしょう。現在は金利の動向から見たら安くなつてきているわけですから、ますます彼らとしては蓄積する力が大きくなつていくわけじゃないですか。

○服部政府委員 私どもは私鉄の運賃の改定に際しましては、これを兼業部門とは完全に切り離しまして、鉄道事業部門それ自体の独立採算が確保されるべきであるという考え方のもとに諸般の査

定を行うわけでございます。したがって、それが本来ならば、常に私鉄の鉄道事業部門の収支じり収支とんとんというふうなことでなければならぬわけでありまして、残念ながら過去五カ年間の大手私鉄十四社の収支じり収支は、五年間でトータルで四百四十億円の赤字になっておりまして、さらにそれを五年さかのぼって、過去十年にすれば、さらに一千億円の赤字になっております。さらに十年をさかのぼって、過去二十年間について見ますと三千二百億円の赤字を生じておるといふ現状でございます。私どもの運賃査定時の物の考え方にかかわらず、大変残念であります。結果的には私鉄の鉄道事業部門というものは、その兼業部門から収支じりについて補てんを受けているという現実があるわけでございます。

○梅田委員 現実に過去にそういうことがあったのは私も知っています。しかし、五十九年度の私鉄十四社の総合的な経常利益というのを見ました場合には、相当の利益を上げておる。総合利益におきましては五百三十億、それから税引きの鉄道事業関係の利益というのを見まして二百七十八億。そして大体各会社は一律配当をしているわけですね。四季報の六十二年春季号によれば、中には経営成績が非常によくて、京浜東北線のように、鉄道値上げ周期が余裕を残すというように書いておるところもあるわけですね。それから西武鉄道の場合なんかは、鉄道の乗客増は予算以上だ、そして不動産分譲益も相当あるというところで、ホテル部門におきましては、品川新館、マウイ島は夏、京都宝ヶ池は秋に開業予定というように、膨大な土地を買ってどんどん兼業部門において設備投資をやつておる。いわば鉄道がかつてどんどん開発して

いて、周辺にいろいろなものをつくつて、そして利益を上げてきた、こういうことがあるわけでありまして、我々は総合的に見ていかなければならぬわけでありまして、一つは合理性があるから、確かに利息のかからない運賃を先に取つて積み立てていけば、一つの合理性があるか

のように見えますけれども、民鉄協会がパンフレットをいろいろ出して、運賃水準はそれほど上がリませんとか、あるいは利用者の負担も軽減されまうとか、財政に負担を求めたものではありませんとか言つて、これが非常にいいかのごとく宣伝をなされておられますけれども、しかし、初乗り八十円に對して五円の値上げといひましても、これは六・二五%に相当するし、決して低くはない。それから先取りされるわけでありまして、負担は軽減をされまうと言ひましても、先取りしていくわけですから、先ほども出ておつたように、物価上昇率の問題もございまして、それから、物価上昇率が本来はつくわけですから、そういうものもないというように考えたら、結局は企業の方は余り努力しない、そして、利用者、乗客が運賃を払つて、いわば人頭税と言つてもいいようなやり方であるというの、やはり問題があるんじゃないか。中には運賃値上げをしなくてもいいというぐあいにも考へておる企業もあるわけですよ。そういう点を考へるなら、今回のようなやり方はやるべきではないんじゃないか。いかがですか。

○服部政府委員 もう本場に繰り返しの御答弁に於ては恐縮でございますけれども、私ども、首都圏を初めといたしまして大都市圏の鉄道の輸送の現状を踏まえて、その技術的な改善を、しかも早急、緊急に行ふ必要があるという基本認識に立っておりまして、そのためには、このままほつておいたのではなかなか事業が容易でないといった工事の促進を図りますために、今回の制度を御提案申し上げておるところでございます。私どもは、この制度は、その趣旨、目的からいまして、十分に社会的な理解が得られるものだといふふうに考へておるところでございます。

○梅田委員 それでは、地下鉄に対する補助制度を変へましたね。これは補助金の交付開始時期を建設年度から開業年度の翌年というように変へたでしょう。これによつて政府の方は六十一年度におきましては約百十二億円の経費が節減されるといふように言われておるわけですが、運賃

費補助だから影響はないんだとそつちには答弁されるつもりかしらぬけれども、しかし地方自治体にしてみれば、今まで来た金が来なくなるのですから、それだけ被害を受けるのは当然ですよ。今度民鉄にやられようとする制度とは全然違ふね、逆方向だ。何でこつちだけはこういうことをするので

○服部政府委員 今回、御提案申し上げております制度は、大都市圏におきまして地方鉄道法の適用を受ける鉄道につきまして、利用者負担の前倒しの形の制度を取り入れて、それにより輸送力の増強を図ろうというものでございまして、一方、地下鉄に對します運賃補助であります現在の地下鉄建設費補助金は、地下鉄の建設費が非常に膨大な高額のものを對しておられますことから、そのまゝではそれが開業後の経営費の大変大きな重圧になり、独立採算を維持しようと思ひますと運賃面に大きなね返りが生ずるといふような事態を回避するためにとられておる補助でございます。こちら

は公的補助、一方の今回御提案申し上げております制度の方は、利用者の運賃負担に關する一つの新しい考へ方に基づき輸送力増強工事促進のため

の仕組みでありまして、これを同列に論ずるわけにはまいらないのではないかと考へておるわけ

○梅田委員 地下鉄だつて全部通勤の混雑を緩和しようというところで計画されているのですよ。地下鉄は人口がなければなかなか採算性が立たぬというところで、私は京都市ですけれども、京都市の交通局のやつておる計画だつて、東西線をもつと早くつくつてほしいという地域の要求があるよ。それは山科から京都市内へ出ていくのに道路が狭い、通勤はもう大変なラッシュになる、何とか地下鉄を掘つてほしい、しかしこれは採算性の問題でなかなかうまくいかぬね。

本當に国民が必要としてゐる路線ならば、国鉄に對する国の出資と同じように、我々の考え方とすれば、一貫して公共的な輸送のものについては、どうしてもこれは必要だといふものについては出

資をして、国鉄もやらない、地下鉄だって公共的な補助を強めてやりなさい、こう言ってきたわけだ。私鉄だって場合によればそういうことをやってもいいんだ。しかし野放図に何でもやったらいいからだから節度を持ち、地域につり合いのつれた発展策もとらなから総合的な交通政策というものでやらないとうまくいかない。急速に設備投資をやった場合には必ず労働者とかあるいは利用者に負担がかぶさってくる。今回の場合はまさに従来とおった運賃改定の原則である実費主義というものを改めていくわけですから、私はこれは重大な問題だと思ひますので、大臣、根本的に考え方を転換していただきたいということを要求して、質問を終わります。いかがですか。

○三塚国務大臣 梅田委員の考え方は考え方であります。政府が出したこれは、国民、市民の皆さんの交通の足の確保という意味で喜びをいただけるものである。先ほどの御質問もありまして、きつと万般を踏まえて進めますので、よろしくお願ひをします。

○梅田委員 終わります。

○山下委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○山下委員長 これにより討論に入るのでありますが、理事会の協議により行わないことになりましたので、さよう御了承願ひ、直ちに採決に入ります。

内閣提出、特定都市鉄道整備促進特別措置法案について採決いたします。

【賛成者起立】

○山下委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○山下委員長 この際、本案に対し、鹿野道彦君外三名から、自由民主党・新自由国民連合、日本社会

党・護憲共同、公明党・国民会議及び民社党・国民連合の四派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者から趣旨の説明を求めます。吉原米治君。○吉原委員 ただいま議題となりました特定都市鉄道整備促進特別措置法案に対し附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党・新自由国民連合、日本社会党・護憲共同、公明党・国民会議及び民社党・国民連合を代表いたします。その趣旨を御説明申し上げます。

まず、案文を朗読いたします。

特定都市鉄道整備促進特別措置法案に対する附帯決議（案）

政府は、本法施行に当たり、次の事項につき、適切な措置を講ずべきである。

一 特定都市鉄道工事の工事費の支出に充てる資金の一部の運賃への上乗せ率等については、鉄道利用者の負担等に十分配慮し、適正かつ合理的なものとなるように定めること。

二 特定都市鉄道整備事業計画の認定に当たっては、特定都市鉄道工事の工事費について適正な額となるよう厳正に審査を行うこと。

三 特定都市鉄道整備事業計画の実施に当たっては、鉄道騒音対策等の沿線環境整備について万全を期すよう鉄道事業者を指導すること。

四 特定都市鉄道整備積立金の管理等の業務を行わせる指定法人に対しては、当該業務が適正に行われるよう十分な指導、監督を行うこと。

右決議する。

以上であります。

本附帯決議は、当委員会における法案審査の過程におきまして、委員各位からの御意見及び御指摘のありました問題点を取りまとめたものでありまして、本案の実施に当たり政府において特に留意をすべきところを明らかにし、大都市圏における都市鉄道の複々線化工事等による輸送力の増強に遺憾なきを期せうとするものであります。

以上をもって本動議の趣旨の説明を終わります。

○山下委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

鹿野道彦君外三名提出の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

【賛成者起立】

○山下委員長 起立多数。よって、本案に対し附帯決議を付することに決しました。

この際、運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。三塚運輸大臣。

○三塚国務大臣 ただいま法案につきまして慎重御審議の結果、御可決をいただきましたこと、まことにありがとうございます。また、附帯決議につきましては、その趣旨を十分尊重し、政府として十分の努力を怠らない所存であります。

○山下委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願ひいたしますが、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。

【報告書は附録に掲載】

○山下委員長 次に、内閣提出、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。三塚運輸大臣。

港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案

【本号末尾に掲載】

○三塚国務大臣 ただいま議題となりました港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

港湾は、交通、産業、住民生活等の諸活動を支える重要な基盤であり、その整備の推進が国民経済の健全な発展にとり、必要不可欠であることは申すまでもないところであります。

このようない見地から、政府は昭和三十六年度以来六次にわたり、港湾整備五カ年計画を策定し、港湾の整備の計画的な実施を鋭意推進してまいりましたが、昭和六十年代におきましても、貨物輸送の合理化、海外に依存する各種資源の安定的確保、港湾の利用の高度化への対応、地域振興のための基盤施設の整備、船舶航行等の安全性の向上、港湾及び海洋の環境の整備等の必要性が増大しており、港湾の整備に対する要請は量的に増大するとともに、ますます多様化し、かつ、差し迫ったものとなっております。

このような情勢にかんがみ、港湾の整備を引き続き強力かつ計画的に実施するため、このたび、港湾整備緊急措置法の一部を改正し、昭和六十一年度を初年度とする新しい港湾整備五カ年計画を策定することとした次第であります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○山下委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る四月二日水曜日午前十時三十分理事會午前十一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。

午後五時一分散会

港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案

港湾整備緊急措置法（昭和三十六年法律第二十

四号)の一部を次のように改正する。
第三条第一項中「昭和五十六年度」を「昭和六十一年度」に改める。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 港湾整備特別会計法(昭和三十六年法律第二十五号)の一部を次のように改正する。

附則中第十七項を第十八項とし、第十六項の次に次の一項を加える。

17 港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律(昭和六十一年法律第 号)による改正前の港湾整備緊急措置法第三条に規定する港湾整備五箇年計画に係る港湾整備事業で国が施行したもの(昭和六十年度以前の年度のこの会計の予算で昭和六十一年度以後の年度に繰り越したものにより国が施行する港湾整備事業を含む)は、第一条第一項に規定する港湾整備事業で国が施行するものに含まれるものとする。

理由

貨物輸送の合理化、資源の安定的確保、港湾の利用の高度化への対応、地域振興のための基盤施設の整備等の必要性が増大している実情にかんがみ、港湾整備事業の緊急かつ計画的な実施を更に促進するため、昭和六十一年度を初年度とする新港湾整備五箇年計画を策定する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

昭和六十一年四月五日印刷

昭和六十一年四月七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局