

第百九回国会 運輸委員會 議 録 第 四 号

昭和六十二年八月二十一日(金曜日)

午前十時開議

出席委員

委員長 鹿野 道彦君

理事 小里 貞利君 理事 亀井 静香君

理事 久間 章生君 理事 関谷 勝嗣君

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

遠藤 武彦君 亀井 善之君

北川 正恭君 鴻池 祥肇君

笹川 堯君 二階 俊博君

平林 鴻三君 増岡 博之君

箕輪 登君 保岡 興治君

山村新治郎君 若林 正俊君

小林 恒人君 清水 勇君

新盛 辰雄君 戸田 菊雄君

石田幸四郎君 中村 正雄君

辻 第一君 中路 雅弘君

出席國務大臣 運輸 大臣 橋本龍太郎君

出席政府委員 運輸大臣官房長官 林 淳司君

有鉄道改革推進 運輸大臣官房 丹羽 晟君

有鉄道改革推進 運輸大臣官房 丹羽 晟君

委員外の出席者

議員 細田 吉藏君

議員 津島 雄二君

議員 関谷 勝嗣君

議員 小里 貞利君

大蔵省主計局主 田谷 廣明君

計官 自治省財政局調 二橋 正弘君

整室長

参考人 (新幹線鉄道保有機構理事長) 石月 昭二君
運輸委員会調査 荒尾 正君

委員の異動

八月二十一日

辞任 魚住 汎英君

小渡 三郎君

田中 直紀君

村上 弘君

同日

辞任 遠藤 武彦君

笹川 堯君

保岡 興治君

辻 第一君

補欠選任 魚住 汎英君

小渡 三郎君

田中 直紀君

村上 弘君

本日の会議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

旅客鉄道株式会社が建設主体とされている新幹線鉄道の建設に関する事業の日本鉄道建設公団への引継ぎに関する法律案(細田吉藏君外四名提出、第百八回国会衆法第二〇号)

○鹿野委員長 これより会議を開きます。

細田吉藏君外四名提出、旅客鉄道株式会社が建設主体とされている新幹線鉄道の建設に関する事業の日本鉄道建設公団への引継ぎに関する法律案を議題といたします。
まず、提出者から趣旨の説明を聴取いたしま

す。津島雄二君。

旅客鉄道株式会社が建設主体とされている新幹線鉄道の建設に関する事業の日本鉄道建設公団への引継ぎに関する法律案
〔本号末尾に掲載〕

○津島議員 ただいま議題となりました旅客鉄道株式会社が建設主体とされている新幹線鉄道の建設に関する事業の日本鉄道建設公団への引継ぎに関する法律案の提案理由について御説明申し上げます。

新幹線鉄道は、昭和三十九年十月の東京―新大阪間の開業以来、その高速度、安全性、大量輸送能力、快適性等によって、国土の開発、地域社会の発展、国民生活の向上等に寄与してまいり、東海道、山陽、東北、上越の各新幹線を合わせると営業中の路線は約二千キロに及んでおります。

現在、建設が計画され、整備計画が決定されている新幹線鉄道の路線は五路線、約一千五百キロとなっており、これらのいわゆる整備新幹線については、国土の均衡ある発展と地域格差の是正に寄与すること大なるものと期待され、建設に対する地域住民の要望は極めて強いものとあります。

これらの整備新幹線については、全国新幹線鉄道整備法により、日本国有鉄道あるいは日本鉄道建設公団に対し建設の指示が行われていたが、昨年十一月に成立した日本国有鉄道改革法等施行法において、国鉄の分割・民営化に伴う経過措置として、日本国有鉄道に対し建設の指示が行われていた新幹線鉄道については、関係の旅客

鉄道株式会社に対し建設主体の指名及び建設の指示が行われたものとみなされたところであります。

しかしながら、日本国有鉄道改革法等施行法成立後の諸情勢の推移等を踏まえ、今後の新幹線鉄道の建設の効率的かつ円滑な実施の体制を整備するためには、これらの整備新幹線の建設に関する事業については、関係の旅客鉄道株式会社から日本鉄道建設公団がこれを引き継ぎ、同公団が一元的に行い得るものとする必要があると考えられるところであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、日本鉄道建設公団は、旅客鉄道株式会社が建設主体とされている新幹線鉄道の建設に関する事業を、旅客鉄道株式会社の同意を得て引き継ぐものとしております。

第二に、新幹線鉄道の建設に関する事業を日本鉄道建設公団が引き継ぐ場合には、旅客鉄道株式会社が建設主体の指名及び建設の指示は日本鉄道建設公団に対し行われたものとみなすとともに、旅客鉄道株式会社が行ったものとみなされた工事実施計画の認可申請は日本鉄道建設公団が行ったものとみなすこととしております。

第三に、これらの場合において、旅客鉄道株式会社は、遅滞なく、関係する事務を日本鉄道建設公団に引き継ぐとともに、その有する権利及び義務は日本鉄道建設公団が承継するものとする等所定の規定を整備することとしております。

以上が、この法律案を提案する理由及びその概要であります。
何とぞ、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。
○鹿野委員長 以上で趣旨の説明は終わりました

た。

○鹿野委員長 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。

本案審査のため、本日、参考人として新幹線鉄道保有機構理事長石月昭二君の出席を求め、意見を聴取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〕

○鹿野委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○鹿野委員長 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。吉原米治君。

○吉原委員 大臣、きょうは日程があるようでございますので、最初に大臣の方にお尋ねをしたいと思ひます。

この法律案は一体なぜ政府の責任において提案をされなかったのか、大変疑問を感じますので、その点、政府提案としなかった理由についてお答え願ひたいと思ひます。

○橋本國務大臣 現に議員提案がなされ、現在御審議中の法律案につきまして、政府として議員提案をされました理由について答弁をいたすことは本来なら差し控えるべきかもしれません。

しかし、強いて申し上げますならば、全国新幹線鉄道整備法はもとも議員提案により制定されたものであります。その後の改正も、国鉄改革の一環としての一般の国鉄改革法等施行法による改正を除きましては議員立法により措置されてまいりました。今回の改正措置に伴ひます立法措置もその関連が考慮されたものと私は考えております。

○吉原委員 いや、衆法で議員提案をされておる理由は、何も大臣にお聞きする必要はないわけではございまして、私が聞きたいのは、中身を見ましても政府の責任になるべき内容なのでございまして、なぜ政府提案でしなかったのかを聞きたかったのでございまして。もう一度。

○橋本國務大臣 私は、議員立法で提案をされておりますものにつきまして、なぜ議員立法をされたのかという裏返し立場からの答えとすれば、今申し上げましたように、全国新幹線鉄道整備法というものがもとも議員提案でなされた立法でありまして、その後の改正も、昨年の臨時国会における国鉄改革法等施行法による改正を除きましては議員立法により措置されてきたものでありますから、その関連におきまして今回の立法措置もなされたものと理解しておるといふお答えを申し上げた次第でございまして。

○吉原委員 大臣の認識と私の質問の趣旨とがどうもちがひでございまして、もとも新幹線鉄道法が議員立法だから今回もというの、私はちよつと詭弁に聞こえてならぬわけでは、大臣の立場からは、この衆法の中身は政府としては好ましくない中身なのかどうかとこつちは言いたくなるわけでは、どうでございませうか。

○橋本國務大臣 好ましい好ましくないということとを申し上げるよりも、なぜ委員からそういう御質問をいただくのか、私は多少理解に苦しんでおります。もとも議員立法で制定を見ました法律の延長線上における今回の法改正というものが議員立法で行われることに、私は、立法府の一員といたしまして、また現在所屬する行政府の一員といたしましては、何らの問題を感じておりません。

○吉原委員 大臣は何か人ごとみたいな御答弁で、私は今の大臣答弁は実に納得いかないわけではございまして、少なくとも昨年の改革法の中で、事業主体を国鉄もしくは鉄建公団という二本立てでどちらでもやれるような仕組みになっておつた。一年たない間に、今度はそれを鉄建公団一本に絞るという昨年の決めたばかりの改革法の一部手直しでしよう。それは昨年の今年だから、どうも政府側としては提案しにくいということなのかと思つて、それでも私は善意に解釈してきた。

ところが、今の大臣の答弁は、もともとの本法が議員立法で決めたことだから、今回も議員立法でやられることは政府としては何かどつちでもいゝような答弁は、ちよつと私はいただけなと思ひますが、こんなことをやつておつたら時間が過ぎますので、大臣の答弁は納得いかないといふことを申し上げて、もう一つ、もし仮にこの法律が通つて新幹線を着工するような事態が何年先か知りませんが、それでも来た場合に、もとの国鉄の二の舞を踏まないようにいろいろの財源の配慮をしなければならぬ。

今度新幹線をつくりますと、建設費を全部関係旅客会社に持たせるといふ場合もあるでしょうし、あるいは一部持たせるといふ場合もあるでしょうし、全然持たせずにできた新幹線をそのまゝリースでJR会社に貸し付ける場面も想定をされるわけではございませう。いずれにいたしましても、新幹線ができますと在来線はまた客が落ち込む。今残されておる在来線は特別に黒字を生み出すような路線は数少ないわけではございませうが、そういったところに新幹線が並行して走りますと、いや応なく在来線の赤字ということが考えられる。

私ども、新幹線そのものをとかく言つておるわけじゃございませぬけれども、せつかく赤字體質を脱却して、分割してしかも御丁寧に民営化されておるその会社が、もとの国鉄の二の舞を踏むような費用負担を強要されるようでは困るわけではございまして、これはもつと先の話になりますが、そういう意味の配慮はどのようにされておるか、大臣のお考えをただしておきたいと思ひます。

○橋本國務大臣 整備新幹線の財源問題などにつきましては、現在、整備新幹線財源問題等検討委員会において検討いたしておるところであります。適切な結論が得られるように努めてまいりたいと考えております。

なお、この検討に当たりましては、運輸省といひましては、都市間交通の高速化を図つていく必要性は今後の交通体系の整備及び新会社の経営

の基盤強化を図る上にも絶対に必要なことであると考えております。同時に、それが新会社の経営に悪影響を及ぼすものであつてはなりません。この二点を踏まえまして、私どもは検討委員会においての検討に臨んでおりまして、委員の御指摘をいただきましたような、JR各社よりやうく産声を上げたばかりでありますのに、その経営基盤を根底から覆すような事態には絶対にさせない努力をいたしてまいりたいと考えております。

○吉原委員 それじゃ、大臣への質問は終わつて、今度は提案者にお尋ねをいたします。

法律の第二条に「当該旅客鉄道株式会社の同意を得て引き継ぐものとする。」という文言になつておりますが、同意が得られなかった場合どうなるのか。つまりこんなケースが考えられるのですが、いや、私の会社は鉄建公団にはお願ひしません、最寄りの信頼できる建設業者と契約を結んでそこでやりたいと思ひますから、何もわざわざ鉄建公団にということについては同意いたしかねる、こういうことを言つてきた場合には一体どうなるのでございませうか、それが一つ。

○津島議員 お答え申し上げます。

整備新幹線の建設を鉄建公団が一元的に行うようにするということは、先ほど大臣からも御答弁ございましたが、整備新幹線の効率的かつ円滑な建設の体制整備につながるという考え方で御提案いたしておるわけではございませうので、旅客会社自身の経営の健全性の確保にもつながつていくといふふうに考えております。したがらしまして、御質問の旅客会社の同意が得られないという事態は生じないと考えております。

○吉原委員 生ずるか生じないかはこれからの話でございませうから、私は、同意を得られなかったら引き継がれぬじゃないかという反問をしておるわけではございまして、そういうことはあり得ぬといふ御認識ならそれはそれで結構でございませう。

二つ目にお尋ねしたいのは、四条の關係で、「同条の旅客鉄道株式会社は有する権利及び義務は、公団が承継するものとする。」一体公団はどんな

権利義務を承継するのか、具体的に中身をはつきりしておいていただきたい。

○津島議員 お答え申し上げます。

承継の実施に關連いたしまして、旅客会社から鉄建公団に承継される権利義務といたしましては、例えば水質水量調査に必要な用地の借地契約、トンネル調査坑のベース地及び土捨て場の借地契約あるいは調査坑での作業に關する建設会社との契約等に関する権利義務が考えられます。

以上でございます。

○吉原委員 そのほかの権利義務はございません。いや、実はあのときに答弁漏れで、こういうものがあるということはないと信じていいですか。

○津島議員 第四条三項の規定により承継される具体的な権利義務等はその後特定をいたしました。公団と旅客会社が協議して決めるわけでございますが、そのような協議の過程でいろいろ出てくるとは思いますが、主たるものは今申し上げたようなものであると考えていただいてもいいと思います。

○吉原委員 以上で同僚議員と交代をいたします。

○鹿野委員長 戸田菊雄君。

○戸田委員 大臣が所用で御多忙のようでありまして、冒頭に一括五点について御見解を伺っておきたいと思っております。

その一つは、今同僚の吉原議員も触れましたが、本案の取り扱い方、私は、これは政府が責任を持つて提案をすべきものと考えますが、決して議員立法軽視ということではありません。これは御存じのように、唯一立法府の国会議員として、法律案の発案あるいは法律案の審議、法律案の議決等々の機能を有しておられるわけでありまして、そういう点では対等であるわけでありまして、今回の法案は政府が提案するのがベターだ、こういうふうに考えておられるわけですが、その見解について再度承っておきたいと思っております。

もう一つは、整備五幹線の財源調達を明確にする

べきだと思いますが、その見解。

それから、J Rが発足をした後の経営状況に影響させないようなという条件確認が、当時国鉄民営化に伴って論議の中であつたと思ひますが、その影響度についての見解をひとつ承つておきたい。

それから整備五幹線が設立された後、経営主体はどこになるのか。新幹線保有機構に所屬するのか、あるいは独自で別途経営していくのか、そういった見解について承つておきたいと思ひます。

もう一つは、東北新幹線の東京始発駅、こういうことになっておられるのか、この見通し、いつごろから開始ができるのか、その辺の見解。五点について承つて、後はどうぞ退場願つても結構でございます。

○橋本国務大臣 まず第一点の問題につきまして、ただいま吉原委員にも御答弁を申し上げましたが、既に議員提案がなされておられ、現に御審議をいただいております。その場合に、政府として議員立法いふは是か否かという論議をすること自体が、私は、実は政府としては本来差し控えるべきことではなからうかと感じております。

強いて申し上げれば、先ほども申し上げましたように、全国新幹線鉄道整備法が議員立法として制定された、そして昨年の秋の臨時国会におきます国鉄改革法等施行法による改正を除きましてはその後の改正も議員立法により措置をされてきた、そうした経緯から、今回の立法措置もそれとの関連で考えられたものと思われるということに上、現時点で私は申し上げる内容を持つておりません。

ただ、吉原委員に御答弁を申し上げます際に落としてしまつた大要失礼でありましたが、内容としておまえさんはそれではこれはどうでもいいのかというお尋ねがあつたのですけれども、そうではございませんで、私は、政府の立場からこの議員立法の方向に同意をいたしております。その点を先ほど吉原委員に対する御答弁を申し上げました際

に落としておりました。おわびをして、つけ加へさせていただきますと思ひます。

また、整備新幹線各線の建設に要します財源というものにつきましては現在検討中でございますが、建設費そのものが五線全体で五十九年度価格でありますけれども、約五兆三千二百億円の試算でございます。各線別に見ますと、東北新幹線盛岡―青森間で六千四百億、北海道新幹線青森―札幌間一兆円、北陸新幹線高崎―大阪間二兆二千九百億、九州新幹線博多―鹿児島間八千九百億、同じく九州新幹線鳥栖―長崎間五千億となっております。

この財源につきましては、まさに検討委員会が今作業をいろいろな角度からいたしておられるわけでございまして、どういう方向に結論が出るか、現時点では分りません。

また、国鉄改革法等施行法に基づきまして、北海道新幹線につきましては北海道旅客会社、東北新幹線につきましては東日本旅客会社、北陸新幹線につきましては東日本旅客会社及び西日本旅客会社、九州新幹線につきましては九州旅客会社それぞれが営業主体とされております。

また、整備新幹線の収支採算性を含めまして財源問題等着工前提条件につきましては、今も触れましたが整備新幹線財源問題等検討委員会におきまして検討を進めておられるところでございまして、その検討の一環として、旅客会社などに対しして現在その意見聴取をいたしております。

採算性につきましては、一つの試算によりまして、新幹線及び並行在来線合計の収支は、整備五線全体で借入金全くなければ七十年間で四百二十四億円の黒字が見込まれる。これに、助成金に係る部分につきましても減価償却費を計上するといたしますと、六百三十一億円の赤字が見込まれるという試算の結果が出ております。

いづれにいたしましても、整備新幹線問題の結論が出されるに当たりましては、新たにスタートをいたしました旅客会社の経営に悪影響を及ぼすことのないように十分な検討を行う必要があると

考えておるところでございます。大変申しわけありませんが、現時点におきまして、J Rに対する経営に与える影響という御質問についてはこれ以上の答弁の内容を持ちません。むしろ、検討委員会に対して、整備新幹線について今意見を求めておりますJ R各社がどのような検討結果を持つてその意見を述べることになりましか、私どもとして極めて関心を持つて注目をいたしておるところでございます。

また、最後にお尋ねがありました東北新幹線の東京―上野間の工事につきましては、国鉄の財政事情等から抑制されてまいつたところでありまして、今般の国鉄改革に伴ひまして新幹線保有機構が工事を継続することとなり、東日本会社が新幹線鉄道保有機構から委託を受けまして、六十四年度中の完成を目途に現在鋭意工事を行つておるところでございます。

以上、まとめて御質問をいただきました点にお答えをさせていただきます。

○戸田委員 では大臣、どうぞ結構でございます。

整備五幹線、自民党の運輸部会が中心だろうと思うのですが、いろいろと検討がなされておられるのでありますが、影響がなければ、どの程度検討内容が進行しているのか、財源調達を含めてもお答えができればお願いをしたいと思います。

○津島議員 お答え申し上げます。

ただいまの整備新幹線の収支採算性を含めた財源問題等につきましては、先ほどの大臣の答弁にもございましたように、六十年八月に政府・与党間に設けられました整備新幹線財源問題等検討委員会において検討が進められておるところでございますが、またその検討の一環といたしまして、現在、関係旅客会社等に関してその意見を聴取している段階でございます。私どもとして現在、具体的に報告を受けております点は以上のようなところでございます。

○戸田委員 財源調達は。

○関谷議員 私は今交通部会長を務めておられるわけ

でございますが、財源問題につきましては、御承知のように鋭意六人委員会といましようか、財源問題等検討委員会においてこれを前向きな姿勢で進めていただいておりますのは事実でございます。しかし、まだ確たる結論を得ていないということでございます。そしてそれに関連いたしまして、現在のJR各社の意見を聞くということがそれに並行して進められているという状態でございます。

○戸田委員 私、今回の議員立法の内容、趣旨等については賛成なんですけれども、今大臣に五点ほど伺った内容がしかし前提であるわけです。そういうところからいけば、我々自体としても財源調達その他を含めて検討はしないといけない、こう思っております。

そこで問題は、既存の新幹線、東海道、山陽、東北、上越、この経営状況はどういう状況でございましょうか。

○林政府委員 ただいま御質問の既存の四つの新幹線の経営状況でございますが、旅客会社、この四月にスタートしたわけでございますが、その発足後の各新幹線の輸送人員、これにつきましては、特定区間におきまして調査によりまして、本年の七月までの実績で対前年比、東海道が一〇三%、山陽が九八%、東北が一〇八%、上越が一〇六%ということでございます。輸送人員につきましてはおおむね順調に推移をいたしております。昨年九月に実施しました運賃、料金の改定がございまして、これを加味して考えますと、以上の輸送人員とそれから運賃改定というものをから考えまして、各線とも収入は好調に推移しておりますというふうに考えております。以上、収入でございます。

さらに、支出の面につきましては、この四月から七月までの支出については現時点では集計されておりませんので、いわゆる収支という観点では定量的には明らかにならないわけでございますけれども、少なくとも収入面から見ますとただいま申し上げたようなことでございまして、かなり順調

に経営が推移しておりますというふうに考えております。

○戸田委員 確かに営業収支等を見ましても順調にいつていることは間違いないようでありまして、が、しかし、東北新幹線のような場合非常に投下資本が大きいのですから、その償却その他を考えますとまだまだ不足を来しているという状況にあるかと思ひます。

そこで、問題になるのは、今の一〇三とか九八とか一〇八とか一〇六とかそれぞれ営業係数があるわけですから、これを見ましても、当初二十一・五万人という充足体制が、各社とも要員不足が生じて若干人件費が浮いている、こういう状況にあるかと思うのですが、この要員配置の問題で現状どういふ状況になっていまいしょうか。東日本はどのくらい不足で、西日本はどうで、東海はどうで、ちよつとそれを教えてくれませんか。

○林政府委員 新しくスタートしましたJR各社の要員状況でございますが、当初の基本計画におきましては、JRの七社それから鉄道通信あるいは情報あるいは研究所、保有機構、それらを合計いたしまして二十一万五千人というのを予定しておいたわけでございます。その後、実際の改革法に基づく募集手続を行い、そしてさらに、かなりの基本計画との差が出たもので、さらに、北海道と九州におきましてそれぞれ追加募集を行い、さらに北海道、九州地域から本州の各社等に対しまして追加募集を行いまして、現時点では、合計いたしましてこの二十一万五千人の計画に對しまして約二十万二千人というのがJR関係の各社の現在員数でございます。じたがいまして、現在員と基本計画との差は約一万三千人ということになるわけでございます。

○戸田委員 これはいつごろまでに充足されるのですか。

それからもう一つは、公共部門の三万人、この中身を見ますと、例えばこういう例があるのですね。全印刷に七十五名行っているそうなんですけれども、今回の期末手当について一・五だというので

す。清算事業団にいる者は一・九、このくらい差があるのです。待遇上非常に不平等といひますかそういう扱いを受けているというのですが、そういう点はどうでしょう。

○林政府委員 二十一万五千人に對しまして先ほど申しましたように現在実員は約二十万二千人でございまして、その差約一万三千人の開きがあるわけでございますけれども、これは、各会社につきましまして一定の手続に従って募集をし、さらにまた追加採用というものについても行い、その結果、それぞれの会社についてなおその基本計画の数に達していないということでございます。

しかし、これはまた一方、各会社の所要員、本来鉄道事業あるいは従来やつておつた程度の関連事業といふものを前提としたいわゆる所要員といふものを見てもまいりますと、これは約十八万六千人でございますので、二十万二千人というのは所要員よりはかなり数はまだ多いわけでございまして、したがって、二十一万五千人というのは必ず充足しなければならぬというものではございませんで、できるだけその希望に沿って、希望のある元国鉄の職員についてはJR各社に吸収したいということ、募集手続等も追加募集を何回も行ったわけでございますが、それでもなお充足されない場合、それはそれでやむを得ないのではなからうか。所要員を下回っているということであればこれは問題でございまして、あくまでも所要員は上回っているわけでございまして、その点については特に問題はないと考えております。

それから、処遇の問題でございましてけれども、清算事業団のいわゆる要対策者につきましては、いわゆる基本給でありますとかあるいは都市手当、その他の基本的な給与については従来の国鉄時代の給与水準といふものを保障しております。乗務手当てでありますとかあるいは超過勤務手当でありますとか、その職務の形態に應じて従来の従来はつておつたものが要対策者についてはつかないという

ケースは実態としては当然でございますけれども、いわゆる基本的な給与部分については従来の水準を十分保障しているということでございます。いわゆる夏期手当、ボーナスにつきましてもいろいろございましてけれども、勤勉手当あるいは期末手当といふことで従来から区分がございまして、少なくとも期末手当に相当するものについては保障しておるということで、いわゆる業務の実態内容から見て、本来の職務についている人との間にある程度の差が出るということはやむを得ないので、はなからうかと考えておるわけでございます。

○戸田委員 審議官、要員配置は、国鉄民営化についていろいろ審議をした際は六十四年度首で二十一・五万人確保しますよ、これが約束だったのです。もちろん、最終要員は十八万という監理委員会の話が出ておりましたけれども、それは国鉄の積算方式でいくと十九万人ですよ、こういうことで、国鉄の要員積算方式を採用します、こういう約束だったんじゃないかと思うんですね。いづれにしても、六十四年度首までは二十一・五万人、この充足体制でいかなければいけないんじゃないでしょうか。

それからもう一つは、今の差別問題でございまして、今公共部門へおむね一万を超える出向者が行っているんだらうと思うのです。あるいは採用されている者は郵政省あるいは税務署あり、いろいろあります。いろいろあります。今言ったように全印刷に行つておつて、清算事業団に同格の者がおつてそれは一・九だといふんだ。出向した者は、まだ清算事業団所属ですが、しかしそういう者は一・五だ、こういうのですから、これは是正してもらわなければいけません。それはぜひひとつ改善してもらわなければならぬ、こういう考えですが、それはいかがでしょうか。

○林政府委員 先ほど申し上げましたとおり、要員につきましましては六十二年の四月一日、すなわち改革スタートの時点で二十一万五千人という計画だったわけでございます。本来、その仕事に必要な人数は十八万六千人であるのでありますけれども

午前十時四十二分休憩

午前十一時四十一分開議

○鹿野委員長 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。西中清君。

○西中委員 最初に、整備新幹線の財源問題がいまだ決着を見ない今日の段階でこの法案が提案されたその理由について、提案者からお伺いをしたいと思ひます。

○関谷議員 財源問題も大詰めに來ておるわけでございまして、その時間的なものを見ましても今提出して十分な時期であるというふうに判断いたしまして、今提出をいたしましたわけでございまして、

○西中委員 整備新幹線の財源問題につきましても、財源問題等検討委員会が議論がなされておるうちに聞いておりますけれども、提案者の細田先生はたしかメンバーのお一人であるというふうに聞いておりますが、経緯について御説明いただければありたいと思ひます。

○細田議員 整備新幹線につきましては、御承知のように六十二年度予算、一応一般会計として三十億、それから財政投融资で百五十億という予算がついております。しかしながら、これをどう使うかということについては、もう新年度に入っておりますけれどもまだはっきりいたしておりません。年末、政府の予算最終決定の段階におきまして党と打ち合わせをいたしまして、いろいろなことを申し合わせをいたしたわけでございまして、その中で、財源問題等検討委員会において早急に結論を得て実施をするということにいたしておるわけでございまして。

その後、財源問題検討委員会を数回開いておりまして、これは非常に高度の政治的判斷を要する問題でもありますが、さらに六人の委員に絞って財源問題を決めていこうということで、政府側から後藤田官房長官、橋本運輸大臣、宮澤大蔵大臣、そして自民党側からは伊東政調会長と私

と三塚前運輸大臣と三人、この六人で今協議を精力的にやっておりますのでございまして。

それで、この結論を急いでおりますが、年末までに、これまた政府と党の申し合わせによりまして、JR各社の意見を一応聞こうということになっておりますので、先般この財源問題等検討委員会からJRの關係の各社、すなわち東日本、北海道、西日本、九州、この四社に對しまして整備新幹線に對するJR各社の意見を聴取する、これを大体十月末までに中間的な答えを出させ、最終的には年末までにいざさる、こういうことになっております。という意味は、実は六十二年度もさることですが、少なくとも六十三年度につきましてもはつきりした形にしませんと、ずるずるとこのままでは相済まないという状況になつておるわけでございまして。したがつて、私もとしましては、どんなに早くともこの年末の予算編成の時期までには最終結論を出す。六十二年度の予算もついておりますので、できるならば、その結論が得られれば、六十二年度中の予算の使い方からその方針に従つてやつていこう、こういうことでございまして。

先ほど來の御質問にもございしますが、この法案と財源問題との關係いかんということでございましてけれども、この財源問題については、いずれにしても最終的な結論を政府としても得たい、自民党としてもどうしても得なければならぬ、こういうことになつております。ぎりぎりのところに参つておる、こういうふうな御理解いただきたい、かように思つておるわけでございまして。

○西中委員 この三月末までということが延び延びになつておるわけでございしますので、御努力を要望しておきたいと思ひます。

そこで、運輸省並びに大蔵省にお伺いします。この財源問題の基本的な姿勢はどうなつておるのか、伺つておきたいと思ひます。

○林政府委員 整備新幹線の財源問題についてでございますが、これについてはただいま細田先生からもお話がございましたように、整備新幹線財

源問題等検討委員会という政府と自民党で構成しました委員会が今鋭意検討を続けておるといふ段階でございまして。

私も運輸省の立場といたしましてまず基本的に考へておりますのは、都市間鉄道の高速度化というものについては、今後の交通体系という問題を考へた場合、さらにもう一つは新会社の中長期的な観点からの經營の基盤強化という面から見た場合、まずこれは必要であるという基本的な認識を持つております。しかし一方、これを建設することによりまして新会社の經營に悪影響を及ぼすことは絶対あつてはならない、こういう考へ方を持つておるわけでございまして、そういう観点から需要予測あるいは収支というものを踏まえて、新会社に悪影響を及ぼさないような形で財源というものを何らかの形で見つけ出すということが必要であらう、これが私どもの基本的な考へ方でございます。

○田谷説明員 ただいまお尋ねの整備新幹線の財源問題でございますが、運輸省からも御答弁ございましたように、現在、財源問題等検討委員会におきまして検討を行っているところでございまして、結論を得るに至っていない段階でございまして、したがつて、現段階では何とも申し上げられないわけでございしますが、私も財政当局としましては、建設国債に財源を求めることについては、現下の厳しい財政事情あるいは国鉄改革に伴ひまして多額の国民負担が生じると見られておりまして、その処理のめどが立つていないという現段階で考へてみますと到底そういうことはできないのではないかと、したがつて、少なくとも建設国債によらない財政措置というものを検討していく必要があるのではないかとこのように考へております。

○西中委員 この新幹線の建設費についてはいろいろと言われているわけでありまして、大蔵省として独自に試算をされたことはございまして、

○田谷説明員 ただいまお尋ねの整備新幹線の建

も、当初それでは余りにも多くのいわゆる余剰人員が発生する、したがつて、それらの余剰人員のうちの一部は新会社の方でも分担してもらいたい、抱えてもらいたい、こういうことで二十一万五千という数字を一応目標値として定めたわけでございまして。したがつて、あくまで仕事に必要な人数は十八万六千でございまして、十八万六千人という数字を下回る場合は仕事に支障が生じますけれども、それを上回っている限りにおいては仕事に支障を生ずることはない。しかも二十一万五千まで充足をするという前提で募集をしたわけでございしますが、応募される方がございましての結果的にそうなつておる。しかし、仕事には支障はないというのが現在の状況だということでございます。

それから、給与の面でございしますが、やはり清算事業団で本来業務に従事している人、それからいわゆる要対策者という方との間には勤務の実態に差がございしますので、その差に相應する給与面での差というものは、これはやむを得ないのではなからうか。ただし、生活に支障を来さないような基本的な給与については、十分にこれは保障しておるというのが実態でございまして。

○戸田委員 これはひとつ内容を検討していただいて、善処していただきたいと思ひます。要望しておきたいと思ひます。

最後に、財源調達ですが、自民党部会の中でのいろいろ検討の結果、来年度の予算要求にこの整備新幹線五線の予算は要求しないということをやつておるようですが、その信憑性はどうか、昨年度は百五十億ですか、これは調査費ですか。これは全然要求しないわけですか。

○関谷議員 その問題につきましては、要求しないなどというところはございせん。今概算要求を準備いたしておるところでございまして、鋭意前向きでやりたい、そのように思つております。

○戸田委員 時間ですから終わります。ありがとうございました。

○鹿野委員長 この際、休憩いたします。

設費でございますが、大蔵省として独自の試算というものは持っておりません。ただ、これまでの検討委員会におきまして検討結果等を踏まえ、少なくとも五線全体で五兆円、五十九年度の価格でございますが、五兆円を上回る費用がかかるのではないかと考えております。

○西中委員 運輸省にお伺いしますけれども、新幹線の建設に伴って大きな問題になりますのはやはりJR各社の経営ということ、とりわけ並行在来線の収支の問題でございますけれども、この並行在来線はどういうふうな扱いにしようというふうにお考えか、もしも基本的な考えが何かありましたら何とおきたいと思ひます。

○林政府委員 お答え申し上げます。

整備新幹線財源問題等検討委員会におきまして、検討事項の一つとして、並行在来線廃止の具体的な内容というものが一つ検討事項として取り上げられております。そこで、現在この委員会で検討を行っているところでございますけれども、並行在来線につきましては、基本的に旅客鉄道会社の所有に属するものでございます。したがって、その意味で、やはり会社の意見というものを十分聞いて、尊重する必要があるだろうというところが一つ言えるかと思ひます。それからもう一つ、またその存廃ということにつきましては、貨物鉄道会社の経営に非常に大きな影響が出てまいるといふことで、その意味からも、やはり貨物会社の意見も聞いていかなければいかぬというふうな考えをわけでございます。

そういうことをしながら、この検討委員会におきまして、最終的にこの並行在来線の扱いについては適切な結論を得るように私どもとしても努力をしてみたいというふうな考えております。

○西中委員 それから、かねてから需給見通し等も検討されておるようでありまされども、高速道路の整備の進展及び航空輸送の拡充、例えば東京―青森間はジェット化になりました。こういうようなさまざまな変化で輸送需要の上に影響が出

ておるわけでありまされども、基本的な問題として、こうした需給見通しについての見直しは行つておられるかどうか、必要であるのかないのか、その辺のところを伺つておきます。

○林政府委員 整備新幹線の需要予測に当たりましては、将来の交通ネットワークといったしまして、高速自動車道あるいは空港といったものの中長期的な整備計画というものを加味した上で試算を行つておるわけでございます。例えば、ちよつと御指摘ございました東北新幹線の場合におきましても、東北自動車道の全通、それから青森空港のジェット化というふうなものを前提条件としたしまして、それで需要予測を行つておるわけでございます。そういう意味で、特に現在見直しをする必要はないのではないかとこのように考えております。

○西中委員 大臣、先ほど細田先生から検討委員会のことをお伺いしたわけですが、もう時間もございませんで、整備新幹線のこれからのお運びについて大臣の決意を伺つて、終わりたいと思ひます。

○橋本國務大臣 参議院の本会議のためおくれまして、大変申しわけありません。今までの御議論を踏まえ私どもの感じを申し上げさせていただきますならば、検討委員会に私が出席をいたしますようになりましてから基本線として貫き通してまいりましたものは、大きく分けて二点であります。

一点は、将来のことを考えた場合に、高速鉄道網の整備は必ず必要で、全国の新幹線網の整備は必要なのであるということでありまして、これは鉄道事業そのものを考えましても、また中距離都市間の輸送というものを考えましても欠くことはできません。しかし、同時にまたもう一点ありますのは、本年四月一日発足をいたしましたJR各社の経営基盤に影響を与えるような形でこれが建設をされてはならないということでありまして、検討委員会の中で私は繰り返したことを申し上げてまいりましたが、おかげさまでようやくJR

R各社に対して意見を求めるところまで参りました。JR各社の的確な意見を出したくことを私は願つておりますが、そのお答えが出てまいりました段階において私どもとしては十分慎重に、同時に果敢に今後の対応をしてみたいと考えております。

○西中委員 終わります。

○鹿野委員長 河村勝君。

○河村委員 まず、法案の提出者にお伺いいたします。

先ほどの提案理由を伺つておりますと、今回の法案を出す理由の中で、旅客会社を整備新幹線の建設主体に指名したのは経過措置としてやつたんだということでありましたが、当時建設公団にやらせるなどという発想はまだ何もなかったはずで、これが経過措置であつたという理由は私はないと思ひますけれども、一体どうなんですか。

(委員長退席、久間委員長代理着席)

○津島議員 お答え申し上げます。

先生御案内のとおり、昭和六十一年の八月検討委員会が発足をいたしました、財源の問題、建設主体の問題等々検討してまいりましたが、六十二年の予算の編成にかかる昨年の末までは、実は建設主体について最終的な判断が政府・与党の間では示されておらなかったと承つております。そのようなかで昨年の秋に成立をいたしました国鉄改革関連法においては、とりあえずの経過措置として建設主体は東北、九州新幹線については関係旅客会社、それから北海道、北陸新幹線については建設公団とするということを行つたわけでございますが、その後、検討委員会の検討が進められてまいりまして、六十二年の予算編成の段階において、昨年末に建設公団が整備新幹線の建設を一元的に、そのことがまた能率的に建設を進めることにつながるのであらうという結論が出ましたので、そのような政府・与党間の申し合わせを踏まえて今回のような提案をさせていただいた次第でございます。

○河村委員 政府・与党でどう御相談をした

かこつちには知りませんが、少なくとも昨年改革法案の提案の際に、これが単なる経過措置であるという説明は我々は何ら受けておらない。ですから、大變勝手なやり方だと私は思つております。

そこで、今度は営業主と建設主体を完全に分けてしまふという発想であります。私は、他の条件が等しければ建設主体と営業主とは一緒である方がよりよい、そう考えておりますが、どうお考えですか。

○津島議員 今回の立法に当たりまして、私どもは、建設公団が北海道、北陸新幹線に加えて東北、九州新幹線の建設も行うということの方が効率的かつ円滑な実施体制が整備できるといふふうに判断をしたものでございます。

○河村委員 それは全く答弁になつておらない。私が今伺つておるのは、他の条件が等しければ建設主体、営業主、つくつた後でもそれを運営するところとつくるところとは一緒である方がより望ましいに決まつておる、そう思ふのです。いかがですか。簡単に。

○細田議員 建設主体と営業主が鉄道一般について同一であるということがいいという御意見は、これはそれなりにあると思ひます。しかしながら、現在の鉄道建設公団のやつておることを考えてみますと、例えば民間の私鉄の場合でも、P線と称するものについては建設公団がやつておりまして、これはそれなりに有効に働いて、各私鉄もそれだけ利益を得ておる、受益をしておるというふうな例もございまして、また、あなたのおっしゃる議論をそのまま持つていきますと、鉄道建設公団というのは初めから要らなかつたという議論に通ずるわけでございます。これはいろいろ議論があつたわけでございます。その中で国会の意思として建設公団が法律で決まつて、進行しておるということでございます。したがつて、申し上げるまでもございませぬけれども、東北新幹線は国有鉄道で、上越新幹線は建設公団でやる、じゃ、なぜ建設主体が両方に分

かれたのかといったようなこと、分かれることが妥当であるのかどうかといったようなことも振り返って考えると問題になるわけでございます。したがって、私どもの今回の考え方は、やはり建設主体というものは一本にして、私鉄の場合やいろいろ建設の技術の力を一本にした方がより適切である、こう考えたということでございます。やや見解の相違ではなからうか、かように思っておるわけでございます。お説はごもっともで、わかります。

○河村委員 私鉄の工事をやっているというのは、私鉄が頼みに来るのは、建設公団に頼めば政府資金を使うことができるからやむなく頼んでいるのであって、直接私鉄に政府資金が回るのだったら、何も頼まなくて自分でやるんですよ。だから、それはさっぱり理由にならない。だから、私鉄の工事をやっているけれども、公団が実際の工事をやっているというのはそのうちの数%にすぎないはず。あとはただ通り抜けて、お金の出口にしてあるだけであって、実際やっておられないのですよ。だから、御承知の上で言っておられるのかどうか知りませんが、余り理由にならない。

そこで、時間がないのでこれは余り突き詰めた議論はできませんので、その辺にしておきますが、少なくとも津島さん、これはあなたのところなんか大いに関係するのですけれども、東北新幹線、これなんぞ一体建設公団にやらせる理由がどこにあるのだろうか。一元的にやらせるとおっしゃるけれども、それはただ観念的な発想であって、東北新幹線に続いて、今まで国鉄がやっているものをわざわざの区間わざわざ建設公団にやらせるという理由がどこにあるのですか。

○津島議員 先ほど提案者の細田議員からお話があったように、先生の御意見のように運営主体が同時に建設主体であるという考え方も当然それはあり得るわけですが、新幹線という高速鉄道を専門に建設をする技術者の数とかそのための多額の建設資金の調達とか、そういう

諸般のことを考えますと、建設主体を一体的にさせ、旅客会社においては営業活動に専念をさせるというところが適切であるという考え方を私どもはとらせていただいたわけでございます。

○河村委員 どうも、何も理由にならないです。

では、東京—上野間の東北新幹線工事は、これは新幹線保有機構にやらせると言っているけれども、実際は国鉄がやっている。これはさっきの大臣の御説明のとおりです。実際やるのは旅客会社がやって少しも差し支えないのだし、第一、今までの実績を見ても、上越新幹線と東北新幹線と比べて、どっちが経費を削減をして工事をやっているかという比較をやってみたことありますか。やはり直接運営主体でない、どうしても念入りになり過ぎて、それでお金がかかるといふことになりがちだ。現にその結果が出ているんじゃないですか。いかがです。

○林政府委員 確かに東北新幹線と上越新幹線の建設費を比較した場合に、上越新幹線の方がキロ当たりの建設費は東北を上回っております。ただし、これにつきましてはいろいろとやはり状況があるわけございまして、例えば上越新幹線の場合は非常にトンネルが多いとか、そういういろいろな状況の中で建設費に差があるわけございまして、必ずしも建設主体と運営主体が別であるからそのような現象が出ているということではなからうというふうに理解しております。

○河村委員 トンネルが多いとか雪があるとか、そういう条件があることは私も承知しているのですよ。そういうものを抜いたいろいろな附帯構造等においてかなりの差があることは事実なんです。ですから、これは今後建設公団がおやりになることになってしまいうわけけれども、その辺は十分配慮していかないとけないというのをよく申し上げておきたいと思っております。

それで、鉄道建設公団は行革の趣旨に沿って、本来ならば青函トンネルの工事が終わったら他のどこかへ統合する等の措置を講ずるということに

相なっていたわけですよ。ですから、本当ならそれはそれで実行すべきであった。確かにこれから整備新幹線のみならず、海外技術協力その他を考えて、国鉄の今まで持っておった、世界でも最先端の鉄道技術というものを温存していくという必要がもう非常に大きいですね。根本にそれがあ

るから、私は決意を成しようと思っているのですけれども、それは何も建設公団に一本化してやらなければならぬということには相ならない。鉄道技術集団から今度建設公団に技術温存のために残した人の数というのは五百人ぐらいですか、何人でしたか、もう既に行っているはずだけれども。

○林政府委員 いわゆる鉄道技術を温存するというところで、今回の国鉄改革に伴いましてものと国鉄の技術要員を一部建設公団の方に移籍をさせております。これにつきましては、今年度いっぱいかけまして、来年の四月一日までを含めまして約二百四十人の技術者を持つていくことになっております。この四月一日現在で約七十人程度行っておりますが、最終的には二百四十人ぐらいの人を移籍させることにしております。

○河村委員 こういう法案を提出して、まだ審議もやっていないうちに、法案成立を前提に異動をやっているというのは甚だけいからぬと思うのです。

しかし、それはいいことにしましょう。いいことにしますが、だけれども、本当はこの温存すべき技術集団が三百人ぐらいのか四百人ぐらいのか、それは私もわかりませんが、それに青函トンネルの仕事を終えた後のトンネル技術者、これが一体何人ぐらい必要なか、これも本当は十分に検討をして、これから整備新幹線の建設施工、設計施工をやるという仕事に集中して当たらせるとすれば、そんなに大きな数は要らないはずだと私は思う。だから、建設公団の廃止統合はそのまま進めて、それで整備新幹線に当たらせる。設計施工に必要な技術者は一種の設計事務所あるいは技術コンサルタントといった集団として残してやらせるのが一番効率的なやり方であつたはず

だと私は思う。それが建設公団に一本化するという非常に安易なやり方でやってしまったのは、私は本当は間違いだと思つてゐる。そういう発想はもともなかったのですか。自民党と政府は初めから建設公団にやらせるというつもりで動いていたのですか。

○橋本国務大臣 私が答えを申し上げることが適切な立場かどうかよくわかりませんが、けれども、たまたま建設公団が青函トンネルの本体工事完了時点において他との統合等を検討するという見解をまとめた当時の責任者として、その事態を振り返りながらお答え申し上げたいと存じます。

建設公団の改廃問題が論議になりましたのは、委員御記憶のとおり、建設公団の経理の問題が端緒でありました。そして一方では、青函トンネルの工事が非常な苦労の中で進められていた最中であつたことも御記憶のとおりであります。その当時の世論は、建設公団を諸悪の根源といわば決めた中で、その当時、党の行政改革の責任者としての私が最終的にまとめた判断は、確かに青函トンネルの工事の完了時点において他との統合等を図るということでありました。しかし、その時点で考へられておりました統合の対象は日本国有鉄道そのものでありました。しかし、その日本国有鉄道自身が現在存在いたしていません。

そうなりますと、私は、状況は全く変わつてくると思ふ。そして設計事務所あるいはコンサルタントというお話もございましたけれども、国鉄の技術温存のために建設公団を存続するという方向が出されましたことは私は妥当な考え方であつたと思ひますし、また新幹線の建設以外にも、例えば京葉線とか瀬戸線のような旅客会社の路線の建設業務、大手私鉄については先ほどお話があったように、北総開発線鉄道の建設業務、あるいは智頭線とか宿毛線とかいった第三セクター線の建設業務等が現実に行われております。

そうなりますと、やはり業務の効率的な運営を

と思う。われわれとしては、JRの株式を国、つまり国民が持っている以上、赤字を出したら言

いわけができない」ということを述べておられるわけですね。西日本の社長も六月十五日に、これは新聞に出ていますが、「わが社としては資本費を支出して経営が成り立つのか、並行する在来線への影響がどうか、などの点を総合して考えなければならぬ」と、いずれも大変消極的な見解を述べておられるわけですね。法案は出ていますけれども、歯どめだと言われているこの手続さえまだ完了していないというのが現状ではないかと思うのです。

そこで、採算の問題なんです、開業後の経営の見通し、採算についてお聞きしたいのですが、その前に、現在の東北新幹線、上越新幹線の八五年度の収支決算はどうなっていますか。

○林政府委員 東北及び上越新幹線の昭和六十年度の決算でございますが、これはあくまで国鉄時代の決算でございます。

申し上げると、東北新幹線の収支につきましては、収入が二千七百六十六億円で、それから支出が三千六百六十七億円でございまして、差し引き千五百九十一億円の損失ということになっております。それから上越新幹線につきましては、収入が八百五十五億円、支出が千五百九十四億円でございまして、差し引き七百七十九億円の損失ということになっております。これは、あくまで六十年年度の、国鉄で各線別に収支を出した段階でのものでございまして、その後、今回の改革によりまして既設四新幹線を一括保有するという形で、その経費の面については調整して新しい会社でスタートをしたということでございます。

○中路委員 いずれも大幅な赤字を出しているわけですが、この整備新幹線のこれからの旅客の需要見込みを含めた採算の問題、運輸省で試算をされていると思いますが、例えば建設費の大半、九〇%ぐらいは助成としても、開業後の採算はどのぐらいになるのか、見通し、試算はあるのですか。

○林政府委員 整備新幹線の開業後の収支と申しますか経営の見通しでございますけれども、これ

は今後の需要の動向とか建設費とかあるいは工期といったもので変わってまいりますので、そういう不確定要素がございまして、現在新幹線財源問題等検討委員会がそういう点をさらに検討中でございまして、検討委員会の場におきます一つの試算によりまして、新幹線の収支につきましては、借入金がないという前提を仮に置いた場合、すべての路線で黒字が見込まれるという計算結果が得られております。

ただ問題は、並行する在来線の収支、これは悪化するわけでございますので、新幹線、並行在来線合計の収支というのを見てみますと、整備五線全体で借入金がないという前提を置いた場合、七十年で四百二十四億円の黒字が見込まれます。ただ、これにつきましては助成金、すなわち借入金がないわけでございますから全額助成金ということになるわけですが、この助成金に係る部分についても減価償却費を計上するという形で試算をいたしますと、逆に六百三十一億円の赤字が見込まれるという計算結果になっております。

いずれにしても、この整備新幹線問題の結論が出されるに当たりましては、新しくスタートした旅客会社の経営というものに悪影響が及ばないという大前提を置きまして、十分検討をしていく必要があるだろうというふうに考えております。

○中路委員 今の御説明でも、採算性もまだはっきり見通しがつかないですね。特に在来線の収支にどう影響するかという問題ですね。並行する在来線、特急や急行列車の乗客が新幹線に移行していく場合収支が悪化するとは間違いのないわけですし、また、分割・民営化されたいわゆる私鉄では在来線の維持も困難になってくるのではないかと。これまでの新幹線建設に当たって行われてきたような在来線の切り捨てということにもなりかねないわけですね。この点が今の各旅客会社の経営者も非常に心配をしているところなんですね。こうした問題もまだ十分明らかにされていないという状況だと思ふのです。

私は、時間で終わりますけれども、この法案には賛成できないわけですね。鉄道のいわゆる近代化という問題、これは技術革新の成果でありますし、国民生活の向上と足の利便の増進、地方経済の活性化を考えた場合に、こうした鉄道路網の整備ということは歴史的な方向として重要なこととすし、一般的には私たちがこれに賛成であります。しかし、今度の出されているこの法案、新幹線の整備計画は、資金計画、いわゆる財源の見通しもまだ決着もついていない。そして経営の見通しなども、将来のきっちとした展望もないわけですね。それがないまま見切り発車して、肝心の課題を先送りしたまま受け皿づくりだけをやるというこういう手法には賛成できないわけですね。今度の法案について私たちが反対するのは、こうした立場からこの法案に賛成できないということを表明して、質疑を終わりたいと思います。

○鹿野委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○鹿野委員長 これより討論に入るのであります。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。

旅客鉄道株式会社建設主体とされている新幹線鉄道の建設に関する事業の日本鉄道建設公団への引継ぎに関する法律案について採決いたします。

(賛成者起立)

○鹿野委員長 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。

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等につきましては、委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○鹿野委員長 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)

○鹿野委員長 次回は、来る二十六日水曜日午前十時三十分理事会、午前十四時四十分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。午後零時三十四分散会

旅客鉄道株式会社が建設主体とされている新幹線鉄道の建設に関する事業の日本鉄道建設公団への引継ぎに関する法律案

旅客鉄道株式会社が建設主体とされている新幹線鉄道の建設に関する事業の日本鉄道建設公団への引継ぎに関する法律

(趣旨)

第一条 この法律は、新幹線鉄道の建設に關しその効率的かつ円滑な実施の体制を整備するため、旅客鉄道株式会社が建設主体とされている新幹線鉄道の建設に関する事業について日本鉄道建設公団が引継ぎを行ひ得るようになるための措置を定めるものとする。

(事業の引継ぎ)

第二条 日本鉄道建設公団(以下「公団」という。)は、この法律の施行の際現に旅客鉄道株式会社(日本国有鉄道改革法(昭和六十一年法律第八十七号)第六條第二項の旅客鉄道株式会社をいう。以下同じ。)が全国新幹線整備法(昭和四十五年法律第七十一号。以下「整備法」という。)の規定により建設主体とされている新幹線鉄道の建設に関する事業を、当該旅客鉄道株式会社の同意を得て引き継ぐものとする。

(建設主体の指名等)

第三条 前条の規定により新幹線鉄道の建設に関する事業を公団が引き継ぐ場合には、当該新幹線鉄道の路線について日本国有鉄道改革法等施

行法（昭和六十一年法律第九十三号。以下「施行法」という。）附則第三十二條第五項の規定により前条の旅客鉄道株式会社に対し行われたものとみなされた整備法第六條第一項の規定による建設主体の指名及び整備法第八條の規定による建設の指示は、公団に対し行われたものとみなす。

2 前項に規定する場合には、当該新幹線鉄道の路線について施行法附則第三十二條第八項の規定により前条の旅客鉄道株式会社が行つたものとみなされた整備法第九條第一項の規定による工事实施計画の認可の申請は、公団が行つたものとみなす。

（事務の引継ぎ等）

第四條 前条第一項に規定する場合には、第二条の旅客鉄道株式会社は、遅滞なく、同条の事業に関する事務を公団に引き継ぐものとする。

2 前条第一項に規定する場合には、第二条の事業に関し同条の旅客鉄道株式会社が有する権利及び義務は、公団が承継するものとする。

3 前項の規定により公団が承継する旅客鉄道株式会社の権利及び義務の細目並びに当該承継の実施については、公団及び当該旅客鉄道株式会社が協議して定めるものとする。

附 則

この法律は、公布の日から起算して一月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

理 由

新幹線鉄道の建設に関しその効率的かつ円滑な実施の体制を整備するため、旅客鉄道株式会社が建設主体とされている新幹線鉄道の建設に関する事業を日本鉄道建設公団に引き継がせる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。