





のですが、きょうは時間がなくて環境庁の方も呼んでおりませんので、そういう問題の中、当然現地の労働者の人から問題だということでぜひ何とかしてもらいたいということでおりま

すのはトラックの排ガス問題です。

そのことで道路公団の方にまずお尋ねをいたしましたが、道路公団の料金徴収所では、料金をいただいた後トラックが通過をするときに、最初の加速をするわけですから物すごいガスを出していくわけです。そのガスが大変健康上も問題があるというところでいろいろ当事者でも検討されて、料金が、その改善を行うということでエアカーテンを設置所といいますか、ブースといつておるそうですが、その改善を行なうと、その改善を行なうといふことでエアカーテンを設置するとか、あるいは風が、いわゆるガスが入り込まないよういろいろな特別の措置もされているようなことも聞いております。これには非常にお金がかかるということで、聞くところによりますとその改善もお金の関係で十年ぐらいかかるのではないかというような話があるわけですが、非常にこれは問題ではなかなかかといふことで、この改善について急いで実施をすると、いつまでもかかるといふことについてやるべきではないかと思ひます。その点について道路公団からの考え方をお聞きしたいと思います。

○大久保参考人 お答えいたします。  
ただいま御指摘がございましたように、料金所における排気ガス対策につきましては、従来から交通量を勘案しながら室内の空気の換気のための空調装置、あるいは排気ガスの室内への侵入を防ぐためのエアカーテン、それから飛散送風機等の諸施設の整備を図つてまいりておるところでございます。さるに六十年度からは、これら施設の機能を強化するために新たに電気集じん機を設置することなど、排ガス対策の一層の充実を図つております。

今後でございますけれども、今後につきましても、より一層の職場環境の保全を図るために順次これら諸施設の機能の強化と設置箇所の拡大を図つてまいりたいというふうに考えております。

○総務委員 順次その拡大をしていきたいというふうにこの際強く要請をしておきたいと思います。そこで運輸省にお尋ねしたいのですが、そういう対策をやるのは、結局料金所に直接この排ガスが収受員の方に行くということで非常に問題になつてゐるわけであります。アメリカなんかのトラックなんかを見ますと、映画でも全部上にガスが出る。あれは「コンボイ」かなんかでも見たのですけれども、そういうことになつておるわけでございまして、そういうことになれば収受員のそういう排ガス対策というものも非常に効果が上がりますが、それが見えますと、映画でも全部上にガスが出る。あれは「コンボイ」かなんかでも見たのですけれども、そういうことになつておるわけでございまして、そういうことになれば収受員のそ

ういうふうに思ひますので、それは運輸

○総務委員 それでは、そういう問題点も聞きましたので、そういうことも含めてこれから真剣に、具体的な技術的な問題も含めて検討をしていただきたいと思います。  
あと一点ですが、鉄道共済年金の問題。今御質問もございましたけれども、これは技術的な問題でございますが、年金の受給者の方から新聞の投書にも出ておりましたし、私自身にも直接いろいろ御意見があつたわけであります。今はがきで年金の改定通知が来ているわけでござりますので、その裏側を見れば、幾らその人が年金をもらつていいかというのははつきりするということをやるというごとにすればできるのではないかと、いうふうに思ひますので、その排ガスを上に出すようなことについて運輸省としては前向きに検討すべきではないかといふふうに思ひますが、その点についてお尋ねをいたします。

○阿部政府委員 ただいまの御指摘の点について現状及び私どもの考え方を御説明申し上げます。  
自動車の排気管につきましては、歩行者それから並行して走行いたします車両、それからまた料金徴収に携わる方々、こういう方々を排出ガスによる影響から守りますために、これは道路運送車両の保安基準三十一條におきまして、現在は左向き及び右向きの開口を禁止しているという規定を設けております。先生御指摘のように、一部の特殊な車両、例えば大型トラクターの一部などにおいては、上向きの排気口をつけた車両も現実にはございますが、私ども一般的に考えますと、排気口を上向きにいたしまして、積み荷等の火災の発生のおそれがありますとか、あるいは積み荷、車体の汚損のおそれがありますとか、それを取りつけられるスペース等の車両構造上の問題があるかと考

ておられます。しかしながら、これらの点につきま

しては、先生御指摘の点も踏まえまして、これらを総合的に解決する手段としていかなる方法が最良であるかということにつきまして、今後さらに慎重に検討してまいりたいというふうに考えてお

ります。

○総務委員 それでは、そういう問題点も聞きましたので、そういうことも含めてこれから真剣に、具体的な技術的な問題も含めて検討をしていただきたいと思います。

あと一点ですが、鉄道共済年金の問題。今御質

問もございましたけれども、これは技術的な問題でございますが、年金の受給者の方から新聞の投

書にも出ておりましたし、私自身にも直接いろい

う御意見があつたわけであります。今はがき

で年金の改定通知が来ているわけでござります

ので、その裏側を見れば、幾らその人が年金をも

らつていいかというのははつきりするということ

で、プライバシーの問題も含めて、何とかこれが

本人だけにわかるようなものにしてもらいたいと

いう声が強いわけです。これは今日のいろんなア

クセーション保護という流れの中で、当然な声だとい

うふうに思ひますので、そういう観点

から、このプライバシー保護の観点から何らかの

具体的な措置を早急にされるべきではないかとい

うことで、そのことについてお考えをお聞きした

いと思います。

○杉田参考人 お答えいたします。  
先生が御指摘のような点につきまして年金受給者からも要望が出されておりますので、例えばシールで目隠しするといったような方法で年金の金額が見えないようにするというための検討を今部内で進めておりまして、近いうちに実施できる見通してございます。

○総務委員 そういうことでありますから、早急に実施をしていただくようにお願いして、私の質問を終わります。

○新盛委員長 新盛辰雄君。

に対する質問でござりますから、確認をしながら

以下進めていきたいと思います。

今御承知のよう、外航海運は極めて危機的状況にあることは御存じかと思ひますが、この船舶

過剰による低運賃市況、そして大幅な円高。最近

円も下がつてきましたから、少しほつとしている

向きもありますが、東南アジア等の船員を乗せた

便宜置籍船あるいはマルシップあるいはラックギ

ングアート、こうしたよな形の中で混乗の問題

が盛んに議論されております。この混乗について

チープレーバー、低賃金労働者を、外国の船員さ

んを安いコストで使用しよう。

日本の船を提供し

て、それに乗つけてやつていこう。日本の商船隊

はどんどん数を減らして、過去二年間の労使で取

り組まれましたこの緊急雇用対策を見まして、

三月末までに既に外航二船団の船員の数、八千九

百二十名が海を離れて、陸転という形で今何とか

しのいでいるという状況ですが、このままでいき

ますと、もはや日本の商船隊はなくなるんじやな

いか。とするなら、私ども、前の石原大臣にも確認

しておることでありますか、このナショナルミニ

マムを、ぎりぎりの線を、日本の船員も確保でき

るという、これについてもう答えを出さなきやな

いときになつておると思うのですが、ぜひひ

とつ見解をお聞かせいただきたい。

○佐藤国務大臣 今、新盛委員御指摘のよう

に私も就任してまだ日が浅いわけでござりますが、

一番頭が痛いというか、問題があるのはこの問題

だらうというふうに位置づけております。

一般的には御存じのよう、やはり日本国内に

おいて労働者が一般的に不足してきたということ

で、まず外国人労働者という問題が大きな政治社

会問題に今なつておりますが、またその中におい

て、私の方の所管する船員というのは大変な問題

だらうと思っております。もちろん、我が国外

航海運にとって日本船や日本人の船員が不要だと

おつしやる方はどなたもいらっしゃらないと思ひ

ます。しかし、今委員御指摘のように、まずナショ

ナルミニマムという問題になると大変な実は難し

い問題だなという気がするんです。

私なりにそのナショナルミニマムとは一体何だろうかと、いうふうに定義づけますと、これはもちろん人によって随分差があると思いますが、それは我が国にとって最低限必要な日本船または日本人船員の数であり、そしてそれは国費でも維持していく必要があるんだというのが私はナショナルミニマムという定義だ、かように実は考えざるを得ないわけですが、そうなりますと、まず今日のよう内外の経済社会情勢の中において、国民的なコンセンサスを得るということが大変難しいというようなことも実は考えざるを得ないわけでございます。といながら、内外の経済社会情勢の変化を踏んまえた、その中における我が國の商船隊の将来の姿とか役割について大変重要な課題だ、こういう認識からすれば、中長期的な観点からこの問題はまず検討してまいりたい、かよう

○新盛委員 商船大学を出たり商船専門学校を出ました。船に乗る方ははずか、まさにここ数年

まで、船に乗る方が役割について大変重要な課題だ、こういう状況です。優秀な船員教育を受けた皆さんのが職場がないということは、これほど残念な話はないのであります。船に乗る方ははずか、まさにここ数年

まで日本の経済の復興、それの実を上げたのは、これは海洋におけるいわゆる物流の一番主体をなした海運業であります。それが年々こうして縮小の方向になつてきていることは、極めて日本経済にとっても重要な意味を持つていて。だからどうも難しいということなんだけれども、これはやろうと思えばできぬことはない。

海員組合の皆さん方が常に外航海運船員対策について政府なり関係機関にも申し入れておられました。そして、近代化委員会等ではみずから削つて、三十四名をもう今現在十一名になつていて、ね。どんどん乗務員を切り詰めにやならない。それへ持つてきてまた外國の労働者船員が乗ろうとする、そういうことで、今は日本の船会社は、それはコストが安い方がいいでしょ。しかし、日本の

船員が確保できないという状況をつくつてあるいろいろ人によつて随分差があると思いますが、それはもうやがてなくなりつつやうんじやないか。もう北米航路ではなくつちやつたでしょう。こういうふうではよくないで、いま一段のひとつ積極的な政策を打ち出していくべきだと思います。これは、もう労使の間のいろいろつばぜり合いと難儀苦労して、みずからを削つて血の出るような努力をすることもはや限界である、そう思つてございまして、混乗の問題は、その意味でこれはもう大変なところへ今來ていると思いますので、その点もう一回明確にお答えいただきたい。

○佐藤國務大臣 今おっしゃることもよくわかります。日本のように四方が海に囲まれて、外國との輸送といふものは確保しなきやいけないということはわかりますが、やはり時代の変遷そしてまた世界経済の変革によつて、昔ほど船を使わなくなつたといふことも事実だということですかね。そういうところもやはり踏んまえて対策を立てなければいけないだろうと私は思つております。そういうことで、今おっしゃる御趣旨はよくわかりますのでさらに慎重な検討を進めてまいります。

○新盛委員 自後またこの問題は一般質問の中でさせさせていただきます。

次に、私は毎週平均一回は飛行機を利用しておるわけありますが、ボーイング社が最新型のB747-400型を今各国に売りつけているんです。そこで、日本の場合もこのB747-400型の安全性はどう見ているか、そして購入を日本航空あるいは全日空もやがておやりになるそうですが、これは大変なことになりはしないかとまず思つておりますので、以下具体的な問題は答弁のいかんによつて進めていきたいと思います。簡潔にやつてください、時間がないから。

○林(厚生省)政府委員 ただいま先生から御質問ございましたボーイング747-400型機でございますが、

この飛行機につきましては、製造国であるアメリカ政府が、アメリカのFAAでございますが、この一日十日付で型式証明を交付しております。それで、FAAの審査によりますと、この飛行機は最新の電子技術が多用されており、自動化が非常に進んでおるということが飛行試験等によつて確認されているということでござります。

この飛行機は、いずれにしても我が国に導入されるのはことしの十一月ごろというふうに予定されています。運輸省といしましては、いろいろつばぜり合いと難儀苦労して、みずからをF.A.A.が耐空型式証明を出した。それに對して、F.A.A.が耐空型式証明を行つた。それには、この飛行機が、あるいは他の世界の航空会社の運航実績と、いつたようなものを十分把握した上で、安全性について十分な審査を行つていただきたいというふうに考えております。

○新盛委員 二十年目のツケが来たというボーイング社が、最近アメリカのFAAの指摘を受けてボーイング747-300機を百六十項目にわたつて改善命令を出しているわけですね。これほどやつぱり問題があるという中で、今型式についてFAAがこのボーイング747-400型を承認して十一月には日本にと、こういうことのお話であります。今までのボーイング747と比較をすれば、これは三名乗務員です。ところが今度は二名の乗務員でいいということなんですが、確かにハイテクノロジーの、あるいは電算機、コンピューターなどの機器を入れてあって、そしてそれのがわりに一人は減らすということになつていてあります。操縦士や航空機関士などからは強い反対の意見が出ています。現にノースウエスト航空やシンガポール航空にこの一月に三機、そして三月にシンガポール航空では二機入ったのであります。毎週一、二回就航することになつていたのだけれども、現在まで順調に飛んでいない。ほとんど欠航している。どうも不安だというので、ヨーロッパでもこ

の認可を、買うのを済つてあるという話であります。

それほど専門的なこの機器についての検証は私どもの方ではできませんけれども、ここで確認しておきたいのですが、運輸省は安全検証をどういふうにされるのか。十一月に購入されるとおつしやつておられるのですから、それをどうされますか。どういうふうな方法をとられますか。O林(連)政府委員 アメリカはアメリカの基準でF.A.A.が耐空型式証明を出した。それに對して、F.A.A.が耐空型式証明を行つた。それには、この飛行機についての耐空証明の申請が出てくると思いまして、この機材につきましては十一月に入つてくるというふうに聞いておりますけれども、恐らくその前にこの型式について、当該機についての耐空証明の申請が出てくると思いまして、その場合には航空法に基づいて、航空法で定める手順に従いまして必要な書類審査あります。いろいろな飛行試験あるいは実機検査というふうなものを航空法の所定の手続に従つて審査をして、我が国独自の判断で耐空証明を出すかどうかを判断していく、こういうことになるつかと思います。

○新盛委員 八五年の十二月十三日に、規制緩和一括法案が成立をしました。その際に、附帯決議というのを航空法第六十五条に関係をして出してあります。御記憶だろうと思いますが読んでおきます。「運輸関係の規制緩和にあたつては、今後とも安全の確保に努めるとともに、過当競争による輸送秩序の混乱や労働環境の悪化を免さないよう配慮すること。特に、航空機関士を乗り組ませなければならぬ航空機の範囲についての規制緩和にあたつては、航空の安全性能を確保するよう十分留意すること。」このようないくつかの規定がなっています。

それにはなぜかといふと、この六十五条の改正の中身は、これまで「四基以上の発動機を有し、且つ、三万五千キログラム以上の最大離陸重量を有する航空機」「構造上、操縦者だけでは発動機及び機体の完全な取扱ができない航空機」など

そういう規制があったのを、これを改正してなくし  
ちやつた。なくしちやつたから、その裏側に附帯  
決議を付したということになつてゐるわけであり  
ますが、現に今度の問題も明確にこれは大きな状  
況変化であります、三名の乗務員が二名になると  
いうことでありますから。この附帯決議との関係  
においてこれからどういうふうに処理されるつも  
りですか、お聞かせをいただきます。

○佐藤国務大臣 今御指摘のように、やはり航空  
行政の基本は安全、これは特に委員も私もこの飛  
行機が入ってきて乗る、こういうこともありますので  
のですから、まさに人ごととはいえないことだろ  
うと思つております。

しかし、御存じのようにアメリカの方では、ア

という規制があったのを、これを改正してなくしちやつた。なくしちやつたから、その裏側に附帯決議を付したということになつてゐるわけであります、現に今度の問題も明確にこれは大きな状況変化であります、三名の乗務員が二名になると、いうことでありますから。この附帯決議との関係においてこれからどうふうに処理さしるつもり

価してみても、技術的には第Ⅳ型とそう変わりはない、こういうように私ども聞いているのであります。だから、こういうことであるなら飛行機の安全性ということについてもつと検証を確かなものにしてほしい、これが私どもの主張なんですか。

この機会に、政府をより一層、飛行機の発達とその技術の進歩といふのは目覚ましいわけでありまして、現にボーイング社の「747」など、格別というような機材では、二人乗務で国内線あるいは近距離国際線を運航しておるというのが実態であります。一般論で申し上げますと、最近の航空技術の進歩を中心とした電子計算機装置の利用

たいというのが私どもの願いでございました。しかししながら、物理的な時間が少なくてわずかに十分ということでございますので、限られた問題で大臣に御質問したいと思います。

大臣の所信表明の中で「良好な都市環境の形成を図るために、通勤・通学輸送の改善を図ることが不可欠であります。」この中で「昨年七月の政府の交通対策本部決定「大都市における道路交通円滑化対策」に基づき、道路交通の混雑解消のための施策を講じてまいりたい」、このようにお述べになつております。

字はどんどん伸びてきておる、こういう状況の中で、まさに大都市に入つてくる、ハイバスとか高速道路などいろいろな交通体系の中では、都市の一番中心部における交通渋滞の解消のためへの施策というものをお持ちなのか、これもあわせてお聞きしておきたいと思うわけでございます。よろしくお願ひします。

は航空機関士が行っていたそういう業務の多くが自動化をされました。また、操縦士本来の業務の一部もこういう技術進歩によつて軽減をされております。そういうことで、大型機でございまして

も、操縦士二人によつて運航の安全性を確保することは可能になる。一般的にはそのように考えております。

るいに外れると大臣から御咎申申し上げましたよう  
に、これから耐空説明の申請が出てくるわけでござ  
りますので、衆参両院の附帯決議の趣旨も十分  
尊重いたしまして、私どもとしては十分な審査を  
していきたいというふうに考えております。

○新盛委員　終わります。  
○小里委員長　浅井美幸君。  
○浅井委員　私からは、限られた時間で運輸大臣に対する所信表明に対しての質問 tentangことござ  
ざ、お手始めで、今四点、(一)運輸省の

さしもすにれども、今国会 大臣もあるいはまた各委員も御承知のように、リクルート問題という極めて遺憾な事態の中で、こういう委員会審議が熱心に行われなかつた。これは私たち国會議員として審議を行わなければならぬ使命、役割を持

ちながらそういう状況にあつたことは非常に残念である、このように私は思うわけでござります。きょうも、本来ならば日本の運輸行政全般につたつて大臣の所信表明に対し十二分な審議をし

障害の大きいところから集中的に取り締まつてまいる、こういう方針であります。また、路外に駐車場がなくてやむを得ない場合には、路上であつても迷惑性の少ない場所に短時間の駐車スペースをつくっていく、こういうことも必要である。

そして第四に、道路工事あるいは他の渋滞の原因となる道路の使用、また交通事故の処理等についても、渋滞の発生を減らすよう合理化、迅速化、こういったことを図つてしまいたい。

以上のようなことを考えていろいろなところであります。

○小里委員長 建設省も答弁させますか。建設省安達都市再開発課長。時間がありませんから、要点を簡潔に……。

○安達説明員 お答えいたします。

委員御指摘のとおり、全国の大部分の都市において、駐車場の整備は依然として十分とは言えないとされています。また、路上の違法駐車等によります道路の混雑等が生じておりますので、このため建設省といたしましては路外駐車場の計画的な整備を推進しているところでございます。平成元年度におきましても、無利子貸付制度を中心とする既存の助成制度の活用、あるいは融資制度の一層の拡充、及び道路等の公共空間の地下利用の促進等によりまして計画的に駐車場整備を推進いたしてまいりますとともに、既存の駐車場の有効利用のための駐車場の案内システムの整備を図つてまいりたいというふうに考えております。

○佐藤国務大臣 今浅井委員の御指摘、私自身も一市民として実感としてよくわかります。これは、運輸省といたしましては道路交通の混雑対策ということしか取り組むことができないわざになりますから、直接の駐車対策ということになると所管が違う、こういう非常に難しい面がございますが、やはり大都市、特に大阪だと

か東京の場合には今おっしゃるとおりだと思うのです。それで、やはり駐車がなかつたらもちろんスマートに車が運行できるし、また事故もやはり減少するだろう、駐車があるために無理な運転をする、またその間から飛び出すということで事故も発生するわけですから、そういうことでこの問題としては、うちとしては各関係省庁、すなわち今答弁した建設省の方で駐車場をふやしてもらうこと、それから新しいビルをつくる場合にはそうした駐車場をつくることを義務づけるとか、それからまた何といつてもその取り締まりの方によくお願いする、こういうことでまず取り組んでいかないか、かように考えております。

○淺井委員 済みません、時間が来ましたが、一言。

私は、きょうこの質問をわざわざこの総括で出したのは、今運輸大臣も確かに駐車場そのものがこれまで建設省の所管になる、こうしたことなんですが、運輸あるいは建設あるいは警察、警察もその取り締まりが、置く場所があつても入れないので取り締まられるのか、置く場所もないのに取り締まりができるのかといういろいろな問題もございまます。ですから、どうかこの駐車場対策というか交通混雑解消のために、運輸省あるいはまだ建設省あるいは警察庁、その関係のいわゆる官庁が一体化して、総合的な判断の上でお願いをしてみたいと思うわけでございます。運輸大臣もまた次期運輸大臣におなりになるかやめになるかわからないわけでございますけれども、この質問を契機にちょっと一遍話題を運輸省から上げてもらいたいと思うわけでございます。

○佐藤国務大臣 今浅井委員の御指摘、私自身も一市民として実感としてよくわかります。これは、運輸省といたしましては道路交通の混雑対策ということしか取り組むことができないわざになりますから、直接の駐車対策ということになると所管が違う、こういう非常に難しい面がございますが、やはり大都市、特に大阪だと

先ほども我が国の海運産業の現状等について問題指摘がされておりましたが、私もちょっと角度を変えて、もう少しその問題について国としての考え方をお聞きしたいと思います。

御承知のように、我が国には一億二千万の私

ちが生きしていくために現在約六億トン以上の物質が海外から運ばれてきて、それによって私たちの生存が成り立っていると言つても過言ではないと思つてあります。特に、エネルギーを中心とした食糧その他いろいろありますけれども、そういう我が国にそれだけの六億トン以上の物質を運び込むその中心は海運産業でありますか、日本商船隊の積み

取り比率といいますか、日本の船によってこれらのが運ばれているその積み取り比率は、残念ながら輸入の数字で見ますならば四〇%を割つて

いるのではないか、かような現状だと思います。

したがつて、こういう状況の中で、先ほどもあ

りましたが、国際競争力との関係の中で外航海運

産業がだんだん衰退しているという中で、ますま

すこういつた日本船の積み取り比率、シェアが低

りました。これがだんだん衰退しているといつた輸出

企業がだんだん衰退しているといつた中で、ますま

すこういつた日本船の積み取り比率、シェアが低

りました。ですから、どうかこの駐車場対策というか

交通混雑解消のために、運輸省あるいはまだ建設

省あるいは警察庁、その関係のいわゆる官庁が一

体化して、総合的な判断の上でお願いをしてみたい

と思うわけでございます。運輸大臣もまた次期運輸

大臣におなりになるかやめになるかわからない

わけでございますけれども、この質問を契機に

いただきたいと思います。ありがとうございます。

○小里委員長 小渕正義君。

○小渕(正)委員 極めて限られた時間であります。

○中村(徹)政府委員 我が国への輸入量、先生おつ

しゃるようによく六億トンございますが、そのうちの日本商船隊は日本籍船と外国用船から

成り立つてゐるわけでございますが、日本籍船に

つきましては現在積み取り比率が約三八%とい

うことで、先生御指摘のように四〇%をちょっと

が考えられないのかどうか。先ほども大臣が国民

割つてございます。これは、五年前ぐらいの数字と比べますと若干減少の傾向にはございますけれども、そう大きな変化は生じていないわけでございます。

ただ、日本籍船そのものの数については、最近非常に減つております。いわゆるフランクギングアウトというのが問題になつて、便宜置籍船化しているわけでございます。外国用船を加えますと日本商船隊全体の数、日本籍船と外国用船を加えた数は、そう大きな変化はないというの

が現実になつてございます。

私どもいたしましては、やはり日本籍船をで

きるだけ維持していくべきでございますが、そのためにはやはり日本船の国際競争力を回復させなければいけないという観点で、現在日本船への

混乗の拡大というものを内容といたします提言、これは海運造船合理化審議会のワーキンググループの提言でございますが、これを一つの指針として関係者間で十分協議が尽くされ、問題が解決さなければいけないという観点で、現在日本船への

混乗の拡大というものを内容といたします提言、これは海運造船合理化審議会のワーキンググループの提言でございますが、これを一つの指針として関係者間で十分協議が尽くされ、問題が解決さ

れることを期待いたしております。いずれにいたしましても運輸省といたしましては、我が国商船隊の維持発展とそれを通じた輸出入物資の安定輸送の確保、これが非常に重大な問題だと認識しておりますので、その点についてな

お努力を続けてまいりたいと考えております。

○小渕(正)委員 特に私たちに非常に大事なエネルギー関係ですね、これがざつと約四五%程度だと思います。石炭は約半分、五〇% 小麦はわずか一六%、大豆は三%で四%を割つておる。いろいろあります。

○小渕(正)委員 特に私たちの生活に直接的な大きな影響を与えるようこういったエネルギー関係につ

いては、少なくとも何らかの一定の目安というか基準を持つて、それを割ることがないような、一つのそういうものを策定しながら、あらゆる施策を通じて指導すべきではないかという考え方を

持つておるわけであります。

そういう意味において、もう少し積極的な施策

的合意が可能かどうか、この種の問題は難しい面があるというようなことを言われておりました。が、私たちとしては、そういった輸入によつてすべての生存が成り立つてゐるということを考えますれば、やはり運輸省として一定の指導性を發揮していくならば、私はそういった意味において国民的なコンセンサスは可能ではないかといふ考えもしてゐるわけであります。そういう意味で、より一段と、ただ総合的でなしに、何らかやはり一つの、特にエネルギー関係等についてはもう少しきちつとした目安を持ちながら指導するということは考えられないのかどうか。その点いかがですか。

○中村(徹)政府委員 エネルギーの輸入量は輸入比率が一〇〇%でございますので、確かに我が国

にとってその輸入は非常に重要な問題であるとい

うことは承知いたしておりますが、現実に運びま

すのは民間のそれとの契約に基づいて輸送が行

われるわけでござりますので、具体的にどれだけ

の量を日本船で運ぶとか、そういうことを政府で

決めるのは非常に難しいと思います。私どもとし

ては、やはり日本船をいかに維持していくか、そ

の点に十分配慮していかなければいけない。そ

ういう意味で、日本船の国際競争力をいかに維持す

るかという点に絞つて努力をしてまいりたい、か

ように考えております。

○小瀬(正)委員 ぜひ日本船の国際競争力の強化

という角度から積極的な政策を推進していただきたいと思います。

もう時間が来たようですので、一点だけ。

関西国際新空港建設問題、これは正規のプロ

ジェクトとして現在推進されておりますが、着工

以来現在までの中、トラブルと言えば詰弊があ

るかもしれません、いろいろな問題点が出され

てきておるわけでありまして、そういう意味で、

果たして今のような状況の中で当初の計画どおり

の完成が可能なかどうかがちょっと疑

われる感じがするわけであります。その点とあわせて、着工時に計画された建設費で果たして済む

が、私はそういう意味において国際空港の建設工事については着工が当初よりおきつとした目安を持ちながら指導するということは考えられないのかどうか。その点いかがですか。

○佐藤国務大臣 今委員が御指摘のように、関西

国際空港の建設工事については着工が当初よりお

くれているということは事実ですが、しかし平成

四年度末、すなはち平成五年三月までの開港とい

う全体スケジュールには支障がないというふうに考えております。

それから二点目、経費の点というか事業費でございますが、やはり漁業補償や空港諸施設の設計

施工等の事業の進展に伴つて増加する要因が出て

きていると聞いておりますが、その点は関西国際

空港株式会社において創意工夫を凝らして極力事

業費の削減に努めることで、当初の計画ど

おりの事業費でおさめるというふうにこの会社を

指導していきたい、かように考えております。

○小瀬(正)委員 終わります。

○小里委員長 中路雅弘君。

○中路委員 短時間の所信の質疑ですので、私は、

最近相次いで出されていますJRの不当労働行為

に対する地方労働委員会の救済命令に関連して御

質問したいと思います。

国労から申し立てられておられる件数も百八十件に

上っていますし、全労働から五件。不当労働行為

は、国鉄からJRへの移行期の採用差別の問題、

も一つはJRになつてからの不當な配転、配属

が中身になつていますけれども、昨年三月の東京

の地方労働委員会における救済命令を皮切りにし

て出されています労働委員会の救済命令は都道府

県で大体何件あるのか、お聞きをしたいと思いま

す。

これは大臣にお聞きしますけれども、大臣御存

じのよう、労働組合法の二十七条五項ですが、

使用者は、地方労働委員会の命令の交付を受けたときは、十五日以内に中央労働委員会に再審査の申立をすることができる。但し、この申立は、当該命令の効力を停止せず、その命令は、中央労働

委員会が第二十五条の規定により再審査の結果、これを取り消し、又は変更したときに限り、その効力を失う。」ということになつておられるわけです。

しかもこの問題は、あの分割民営化のときに、

国会の附帯決議でもあるいは国会答弁でも、所属

組合の間の差別はしないということは繰り返し述べおられますから、政府として責任がある問題なんですね。全国の地方労働委員会、いろいろ結論が違うのが出ているんじやないのです。全部の組合の間の差別はしないということは繰り返し述べおられますから、政府として責任がある問題なんですね。

全国の地方労働委員会、いろいろ結論が違うのが出ているんだということを事実で示してい

るわけです。しかも労組法はそれに従わなければ語めておられるわけですから、これは国会で繰り返し

おつしやつておられたそのことが、実際に反することがやられているのだということを事実で示してい

るわけです。しかも労組法はそれに従わなければいけないということを言つておられるのですから、これについては見守るというのではなくて、所管の

あれとしてやはりこれは強く指導すべきじゃない

のかどうかという、この二点が私は今後の問題ではないかという気もしているのであります。きょうは余り時間がありませんので具体的なものは申上げませんが、この点について現在どのような状況でおられるのか、その点をお尋ねいたします。

○佐藤国務大臣 今委員が御指摘のように、関西

国際空港の建設工事については着工が当初よりお

くれているということは事実ですが、しかし平成

四年度末、すなはち平成五年三月までの開港とい

う全体スケジュールには支障がないというふうに考えております。

それから二点目、経費の点というか事業費でございますが、やはり漁業補償や空港諸施設の設計

施工等の事業の進展に伴つて増加する要因が出て

きていると聞いておりますが、その点は関西国際

空港株式会社において創意工夫を凝らして極力事

業費の削減に努めることで、当初の計画どおりの事業費でおさめるというふうにこの会社を

指導していきたい、かように考えております。

○小瀬(正)委員 終わります。

○小里委員長 中路雅弘君。

○中路委員 短時間の所信の質疑ですので、私は、

最近相次いで出されていますJRの不当労働行為

に対する地方労働委員会の救済命令に関連して御

質問したいと思います。

国労から申し立てられておられる件数も百八十件に

上っていますし、全労働から五件。不当労働行為

は、国鉄からJRへの移行期の採用差別の問題、

も一つはJRになつてからの不當な配転、配属

が中身になつていますけれども、昨年三月の東京

の地方労働委員会における救済命令を皮切りにし

て出されています労働委員会の救済命令は都道府

県で大体何件あるのか、お聞きをしたいと思いま

す。

これは大臣にお聞きしますけれども、大臣御存

じのよう、労働組合法の二十七条五項ですが、

使用者は、地方労働委員会の命令の交付を受けたときは、十五日以内に中央労働委員会に再審査の申立をすることができる。但し、この申立は、当該命令の効力を停止せず、その命令は、中央労働

委員会が第二十五条の規定により再審査の結果、これを取り消し、又は変更したときに限り、その効力を失う。」ということになつておられるわけです。

しかもこの問題は、あの分割民営化のときに、

国会の附帯決議でもあるいは国会答弁でも、所属

組合の間の差別はしないということは繰り返し述べおられますから、政府として責任がある問題なんですね。

全国の地方労働委員会、いろいろ結論が違うのが出ているんじやないのです。全部の

組合の間の差別はしないということは繰り返し述べおられますから、政府として責任がある問題なんですね。

全国の地方労働委員会、いろいろ結論が違うのが出ているんだということを事実で示してい

るわけです。しかも労組法はそれに従わなければいけないということを言つておられるのですから、これ

については見守るというのではなくて、所管の

あれとしてやはりこれは強く指導すべきじゃない



○若林委員 自由民主党を代表して、ただいま佐藤運輸大臣から提案理由の説明がありました。日本鉄道建設公団法及び新幹線鉄道保有機構法の一部を改正する法律案について質問をいたします。

ただいま説明のありました整備新幹線建設のための財源措置等に関する法律案の提案理由を、涙の出るような思いで聞いたのは私一人ではないと思います。ここに至るまでの経過を振り返り、感無量であります。

思い起こしますと、整備新幹線建設の根柢となります全国新幹線鉄道整備法は、先輩議員の大変な御努力、御苦労によりまして、議員立法として提案され、昭和四十五年五月十八日に公布されたのであります。昭和三十年代から始まつた経済の高度成長により、東海道、山陽道といつたいわゆる日の当たる地域と東北、信越、北陸、九州のようない日の当たらない地域との格差が拡大する傾向があらわれ、過密過疎現象が進行してまいりました。これに対処するため、既に開業あるいは着手しております東海道新幹線、山陽新幹線だけではなく、全国の中核都市を有機的、効率的に高速鉄道によって結び、国民経済全体の発展と国民生活領域の拡大を図ることを目的としてこの法律が制定されたのであります。

私のふるさと、長野県の北部、北信地域は、高速道路も飛行場も新幹線もない、陸の孤島とも言われるほど不便な地域で、美しい自然や伝統文化、すぐれた人材を持っていても、高速交通体系の網の目からこぼれているために、これらの恵まれた条件を生かすことができない地域になっています。この法律が制定されてから、政府は、東北新幹線、上越新幹線などに着手し、北陸新幹線や九州新幹線などについても基本計画を策定し、整備計画を決定し、運輸大臣はこれら鉄道線の建設の指

示まで出され、地域住民の夢は着々と実現に向

かって進んでいたのであります。ところが、石油ショックによる経済の停滞、財政の悪化、国鉄の経営不振などのためにブレークがかかり、昭和五十七年九月、行政改革の一環としての国鉄改革の緊急措置として、整備新幹線計画は当面見合せせる旨の閣議決定がなされたのであります。

私がなぜこのようなことを改めて申し上げているかといえば、今まで報道機関や一部の経済界の人たち、財政当局が、整備新幹線の凍結の解除、建設促進を、沿線地域のエゴであり、政治のゴリ押しだあるとの一方的な見解を持っておられたから

であります。整備計画に定められている地域からすれば、政府を信頼して新幹線を前提とした都

市計画や地域の開発計画を着々と進めてきたこと

についてその実施を求めるという当然の願いがあ

り、行動であるということをおわかりいただき

いからであります。私は、この凍結の閣議決定が

あつたとき、全国総合開発計画の立案官庁である

国土庁の官房総務課長の職にありましたので、そ

のときの無念の思いはいまだに忘れることができ

るさと、北信に帰りました。

自由民主党は、五十八年の総選挙、さらに六十

一年の総選挙において、この整備新幹線の凍結の

解除と早期の着工を公約してまいりました。そ

ません。私はそのころ国土庁の退職を決意し、ふ

るさと、北信に帰りました。

東北新幹線と北陸新幹線の基本計画の決定は

四十七年六月二十九日でございます。それから、

九州新幹線の鹿児島ルートの基本計画決定は、こ

れも同じく四十七年六月二十九日でございます。

なお、東北新幹線につきましては盛岡—青森間の

趣旨でございます。

○若林委員 全国新幹線鉄道整備法第五条の規定

により、運輸大臣が建設線の調査を鉄道建設公団等に指示したのはいつですか。

○丹羽政府委員 調査の指示はいずれも四十七年

六月二十九日、調査の相手は国鉄及び鉄建公団でございます。

○若林委員 さらに、全国新幹線鉄道整備法第七

条の規定により、運輸大臣が整備計画を決定したのはいつですか。

○丹羽政府委員 調査の指示はいずれも四十七年

六月二十九日、調査の相手は国鉄及び鉄建公団でございます。

○若林委員 ささらに、全国新幹線鉄道整備法第七

条の規定により、運輸大臣が整備計画を決定したのは四十八年十一月十三日、いざれも

そうでございます。

○若林委員 重ねてお伺いいたします。

同法第八条の規定により、運輸大臣は建設主体

に対してもその建設線の建設を行なべきことを指示

しなければならないことになつていて、その指示をしたのはいつですか。

○丹羽政府委員 建設の指示はいずれも四十八年

十一月十三日でございます。指示の相手は、東北

新幹線につきましては鉄建公団、それから北陸新

幹線につきましては国鉄、九州新幹線の鹿児島

ルートにつきましては鉄建公団でございます。

○若林委員 ただいま御質問をし、お答えいただ

きましたように、これら整備新幹線につきまして

は運輸大臣が整備計画を決定し、建設の指示をし、

建設主体はその着工のための準備を進め、関係地

方公共団体等も新幹線の建設を前提に地域開発施

策を講じてきたのですか。

昭和五十七年九月、整備新幹線計画は当面見合せせる旨の閣議決定がなされたのであります。

私がなぜこのようなことを改めて申し上げてい

るかといえば、今まで報道機関や一部の経済界の

人たち、財政当局が、整備新幹線の凍結の解除、建

設促進を、沿線地域のエゴであり、政治のゴリ押

しことあるとの一方的な見解を持っておられたから

であります。整備計画に定められている地域か

らすれば、政府を信頼して新幹線を前提とした都

市計画や地域の開発計画を着々と進めてきたこと

についてその実施を求めるという当然の願いであ

り、行動であるということをおわかりいただき

いからであります。私は、この凍結の閣議決定が

あつたとき、全国総合開発計画の立案官庁である

国土庁の官房総務課長の職にありましたので、そ

のときの無念の思いはいまだに忘れることができ

るさと、北信に帰りました。

東北新幹線と北陸新幹線の基本計画の決定は

四十七年六月二十九日でございます。それから、

九州新幹線の鹿児島ルートの基本計画決定は、こ

れも同じく四十七年六月二十九日でございます。

なお、東北新幹線につきましては盛岡—青森間の

趣旨でございます。

○丹羽政府委員 お答え申し上げます。

東北新幹線と北陸新幹線の基本計画の決定は

四十七年六月二十九日でございます。それから、

九州新幹線の鹿児島ルートの基本計画決定は、こ

れも同じく四十七年六月二十九日でございます。

まあ事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

まず事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

○丹羽政府委員 お答え申し上げます。

東北新幹線と北陸新幹線の基本計画の決定は

四十七年六月二十九日でございます。それから、

九州新幹線の鹿児島ルートの基本計画決定は、こ

れも同じく四十七年六月二十九日でございます。

まあ事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

まず事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

○丹羽政府委員 お答え申し上げます。

東北新幹線と北陸新幹線の基本計画の決定は

四十七年六月二十九日でございます。それから、

九州新幹線の鹿児島ルートの基本計画決定は、こ

れも同じく四十七年六月二十九日でございます。

まあ事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

まず事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

○丹羽政府委員 お答え申し上げます。

東北新幹線と北陸新幹線の基本計画の決定は

四十七年六月二十九日でございます。それから、

九州新幹線の鹿児島ルートの基本計画決定は、こ

れも同じく四十七年六月二十九日でございます。

まあ事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

まず事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

○丹羽政府委員 お答え申し上げます。

東北新幹線と北陸新幹線の基本計画の決定は

四十七年六月二十九日でございます。それから、

九州新幹線の鹿児島ルートの基本計画決定は、こ

れも同じく四十七年六月二十九日でございます。

まあ事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

まず事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

○丹羽政府委員 お答え申し上げます。

東北新幹線と北陸新幹線の基本計画の決定は

四十七年六月二十九日でございます。それから、

九州新幹線の鹿児島ルートの基本計画決定は、こ

れも同じく四十七年六月二十九日でございます。

まあ事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

まず事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

○丹羽政府委員 お答え申し上げます。

東北新幹線と北陸新幹線の基本計画の決定は

四十七年六月二十九日でございます。それから、

九州新幹線の鹿児島ルートの基本計画決定は、こ

れも同じく四十七年六月二十九日でございます。

まあ事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

まず事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

○丹羽政府委員 お答え申し上げます。

東北新幹線と北陸新幹線の基本計画の決定は

四十七年六月二十九日でございます。それから、

九州新幹線の鹿児島ルートの基本計画決定は、こ

れも同じく四十七年六月二十九日でございます。

まあ事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

まず事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

○丹羽政府委員 お答え申し上げます。

東北新幹線と北陸新幹線の基本計画の決定は

四十七年六月二十九日でございます。それから、

九州新幹線の鹿児島ルートの基本計画決定は、こ

れも同じく四十七年六月二十九日でございます。

まあ事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

まず事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

○丹羽政府委員 お答え申し上げます。

東北新幹線と北陸新幹線の基本計画の決定は

四十七年六月二十九日でございます。それから、

九州新幹線の鹿児島ルートの基本計画決定は、こ

れも同じく四十七年六月二十九日でございます。

まあ事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

まず事務当局にお伺いいたしますが、東北新幹

線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルートについ

て、全国新幹線鉄道整備法第四条の基本計画を運

輸大臣が決定したのはいつですか。

○丹羽政府委員 お答え申し上げます。

東北新幹線と北陸新幹線の基本計画の決定は

四十七年六月二十九日でございます。それから、

九州新幹線の鹿児島ルートの基本計画決定は、こ

れも同じく四十七年六月二十九日でございます。



即して財源措置を行うために必要な法律改正をしようとしているものだ、このように理解をするわけであります。そのためにこの法律では、国が日本鉄道建設公団に対しいわゆるNTT・B型資金を貸し付けることができる、あるいは新幹線鉄道保有機構が日本鉄道建設公団に交付金を交付することができる、また、新幹線の営業主体であるJRの資金負担力を確保するために、東海道新幹線など既設の新幹線の貸付料の基準の特例を設けるなどを定めようとしているものであります。

ところが、先ほど質問にお答えをいただいたわざであります、法律上現段階において新幹線の建設と言えるのは北陸新幹線の高崎—軽井沢間だけでありますから、この法律案は当面北陸新幹線の高崎—軽井沢間の建設費の負担についてのみ適用されると理解してよろしくございますか。

○丹羽政府委員 ただいま先生の御指摘のとおり、今回提出申し上げております法律案は、平成元年

度予算におきまして、今年度から本格着工するということとされております北陸新幹線の高崎—軽

井沢間について、必要な範囲内でこの措置を講ずるというふうに考えております。

○若林委員 提出されました資料の平成元年一月十七日付の財源措置に関する事項でございます

が、JR、国、地域とも、関係者の大変な御苦労の結果このような財源措置が決められたわけでありまして、大した知恵あると高く評価いたしております。ただし、今回の法律案は、法律上新幹線の建設費について助成することができるという機能を付与したり、あるいはJRに負担力をつけるため既設新幹線の貸付料の基準の特例を定めたり、北陸新幹線部分について固定資産税の軽減措置を定めるということをしているにすぎないのであります。実行上、JR、国、地方公共団体の負担率などについてもすべて予算措置に任されております。先ほど大臣がお答えになりましたけれども、重ねて大臣にお伺いいたしますが、具体的な負担の関

係は、提出された資料の平成元年一月十七日付の申し合わせどおりと理解してよろしくござります。

○佐藤國務大臣 おっしゃるとおりでござります。

○若林委員 今後の国や地方公共団体の財政事情

やJRの経営状況によって変更されることも考

えられるのですけれども、この点はどうでございま

すか。事務当局で結構です。

○丹羽政府委員 ただいま御指摘をいただいてお

ります平成元年一月十七日付の申し合わせで決定

されました財源措置、JRの負担の割合とか、

地域の割合、そういうふた財政措置につきましては、

国鐵改革それから行財政改革の趣旨など、いろいろな論点を慎重に検討した結果でござりますの

で、今後もこの考え方に基づいて対処してまいり

たいと考えております。

○若林委員 これから後続の線区があるわけであ

りますし、関係者、関係団体が多うございます。

そういう意味で、軽々にこれを変更するといふこ

とは制度的に新幹線を促進していくと、立場か

らすると望ましいことではない私もさうに考

えております。いろいろな苦しい事情があると思

いますけれども、基本を維持しながら、財源を確

保しながら早急な新幹線の建設促進が図られます

よううに要望をするところであります。

少し細かいことをお伺いいたしますけれども、

この申し合わせの中にあります地域の負担につい

てであります。

この申し合わせの中の注書き一にございますけ

れども、地域というのは都道府県とされて

おりまして、「各地域は、それぞれ地域内の工事費

を基礎として負担する。」このようになつております。高崎—軽井沢間の線路等の第一種工事の地

域負担は、線路の長さの比率によって群馬県側と

長野県側とで分けるのですが、それとも、それぞ

れの県にある線路等のその部分に係る工事費をそ

れぞれの県側が負担するという考え方でいるので

しょうか。

○丹羽政府委員 ただいま先生御指摘のその後の

方の工事費ということになります。

○若林委員 大変難しい問題でありますけれども、

将来、新潟県や富山、石川、福井などの各県にこれ

がずっと通じてきますと、例えば群馬—長野間

に掘られるトンネルなどでそれらの地域も大変な

受益をするわけでありますけれども、そのような

受益の状況というのは、そのトンネル等の工事部

分の工事費負担に当たって配慮はしないのであり

ますか。

○丹羽政府委員 ただいま御指摘をいただいてお

ります平成元年一月十七日付の申し合わせで決定

されました財源措置、JRの負担の割合とか、

地域の割合、そういうふた財政措置につきましては、

国鐵改革それから行財政改革の趣旨など、いろいろな論点を慎重に検討した結果でござりますの

で、今後もこの考え方に基づいて対処してまいり

たいと考えております。

○若林委員 これから後続の線区があるわけであ

りますし、関係者、関係団体が多うございます。

そういう意味で、軽々にこれを変更するといふこ

とは制度的に新幹線を促進していくと、立場か

らると望ましいことではない私もさうに考

えております。いろいろな苦しい事情があると思

いますけれども、基本を維持しながら、財源を確

保しながら早急な新幹線の建設促進が図られます

よううに要望をするところであります。

少し細かいことをお伺いいたしますけれども、

この申し合わせの中にあります地域の負担につい

てであります。

この申し合わせの中の注書き一にございますけ

れども、地域というのは都道府県とされて

おりまして、「各地域は、それぞれ地域内の工事費

を基礎として負担する。」このようになつております。高崎—軽井沢間の線路等の第一種工事の地

域負担は、線路の長さの比率によって群馬県側と

長野県側とで分けるのですが、それとも、それぞ

れの県にある線路等のその部分に係る工事費をそ

れぞれの県側が負担するという考え方でいるので

しょうか。

○丹羽政府委員 ただいま先生御指摘のその後の

方の工事費ということになります。

○若林委員 大変難しい問題でありますけれども、

将来、新潟県や富山、石川、福井などの各県にこれ

がずっと通じてきますと、例えば群馬—長野間

に掘られるトンネルなどでそれらの地域も大変な

受益をするわけでありますけれども、そのような

受益の状況というのは、そのトンネル等の工事部

分の工事費負担に当たって配慮はしないのであり

ますか。

○丹羽政府委員 ただいま御指摘をいただいてお

ります平成元年一月十七日付の申し合わせで決定

されました財源措置、JRの負担の割合とか、

地域の割合、そういうふた財政措置につきましては、

国鐵改革それから行財政改革の趣旨など、いろいろな論点を慎重に検討した結果でござりますの

で、今後もこの考え方に基づいて対処してまいり

たいと考えております。

○若林委員 これから後続の線区があるわけであ

りますし、関係者、関係団体が多うございます。

そういう意味で、軽々にこれを変更するといふこ

とは制度的に新幹線を促進していくと、立場か

らると望ましいことではない私もさうに考

えております。いろいろな苦しい事情があると思

いますけれども、基本を維持しながら、財源を確

保しながら早急な新幹線の建設促進が図られます

よううに要望をするところであります。

少し細かいことをお伺いいたしますけれども、

この申し合わせの中にあります地域の負担につい

てであります。

この申し合わせの中の注書き一にございますけ

れども、地域というのは都道府県とされて

おりまして、「各地域は、それぞれ地域内の工事費

を基礎として負担する。」このようになつております。高崎—軽井沢間の線路等の第一種工事の地

域負担は、線路の長さの比率によって群馬県側と

長野県側とで分けるのですが、それとも、それぞ

れの県にある線路等のその部分に係る工事費をそ

れぞれの県側が負担するという考え方でいるので

しょうか。

○丹羽政府委員 ただいま先生御指摘のその後の

方の工事費ということになります。

○若林委員 大変難しい問題でありますけれども、

将来、新潟県や富山、石川、福井などの各県にこれ

がずっと通じてきますと、例えば群馬—長野間

に掘られるトンネルなどでそれらの地域も大変な

受益をするわけでありますけれども、そのような

受益の状況というのは、そのトンネル等の工事部

分の工事費負担に当たって配慮はしないのであり

ますか。

○丹羽政府委員 ただいま御指摘をいただいてお

ります平成元年一月十七日付の申し合わせで決定

されました財源措置、JRの負担の割合とか、

地域の割合、そういうふた財政措置につきましては、

国鐵改革それから行財政改革の趣旨など、いろいろな論点を慎重に検討した結果でござりますの

で、今後もこの考え方に基づいて対処してまいり

たいと考えております。

○若林委員 これから後続の線区があるわけであ

りますし、関係者、関係団体が多うございます。

そういう意味で、軽々にこれを変更するといふこ

とは制度的に新幹線を促進していくと、立場か

らると望ましいことではない私もさうに考

えております。いろいろな苦しい事情があると思

いますけれども、基本を維持しながら、財源を確

保しながら早急な新幹線の建設促進が図られます

よううに要望をするところであります。

少し細かいことをお伺いいたしますけれども、

この申し合わせの中にあります地域の負担につい

てであります。

この申し合わせの中の注書き一にございますけ

れども、地域というのは都道府県とされて

おりまして、「各地域は、それぞれ地域内の工事費

を基礎として負担する。」このようになつております。高崎—軽井沢間の線路等の第一種工事の地

域負担は、線路の長さの比率によって群馬県側と

長野県側とで分けるのですが、それとも、それぞ

れの県にある線路等のその部分に係る工事費をそ

れぞれの県側が負担するという考え方でいるので

しょうか。

○丹羽政府委員 ただいま先生御指摘のその後の

方の工事費ということになります。

○若林委員 大変難しい問題でありますけれども、

将来、新潟県や富山、石川、福井などの各県にこれ

がずっと通じてきますと、例えば群馬—長野間

に掘られるトンネルなどでそれらの地域も大変な

受益をするわけでありますけれども、そのような

受益の状況というのは、そのトンネル等の工事部

分の工事費負担に当たって配慮はしないのであり

ますか。

○丹羽政府委員 ただいま御指摘をいただいてお

ります平成元年一月十七日付の申し合わせで決定

されました財源措置、JRの負担の割合とか、

地域の割合、そういうふた財政措置につきましては、

国鐵改革それから行財政改革の趣旨など、いろいろな論点を慎重に検討した結果でござりますの

で、今後もこの考え方に基づいて対処してまいり

たいと考えております。

○若林委員 これから後続の線区があるわけであ

りますし、関係者、関係団体が多うございます。

そういう意味で、軽々にこれを変更するといふこ

とは制度的に新幹線を促進していくと、立場か

らると望ましいことではない私もさうに考

えております。いろいろな苦しい事情があると思

いますけれども、基本を維持しながら、財源を確

保しながら早急な新幹線の建設促進が図られます

よううに要望をするところであります。

少し細かいことをお伺いいたしますけれども、

この申し合わせの中にあります地域の負担につい

てであります。

この申し合わせの中の注書き一にございますけ

れども、地域というのは都道府県とされて

おりまして、「各地域は、それぞれ地域内の工事費

を基礎として負担する。」このようになつております。高崎—軽井沢間の線路等の第一種工事の地

域負担は、線路の長さの比率によって群馬県側と

長野県側とで分けるのですが、それとも、それぞ

れの県にある線路等のその部分に係る工事費をそ

れぞれの県側が負担するという考え方でいるので

しょうか。

○丹羽政府委員 ただいま御指摘をいただいてお

ります平成元年一月十七日付の申し合わせで決定

されました財源措置、JRの負担の割合とか、

地域の割合、そういうふた財政措置につきましては、

国鐵改革それから行財政改革の趣旨など、いろいろな論点を慎重に検討した結果でござりますの

で、今後もこの考え方に基づいて対処してまいり

たいと考えております。

○若林委員 これから後続の線区があるわけであ

りますし、関係者、関係団体が多うございます。

そういう意味で、軽々にこれを変更するといふこ

とは制度的に新幹線を促進していくと、立場か

らると望ましいことではない私もさうに考

えております。いろいろな苦しい事情があると思

いますけれども、基本を維持しながら、財源を確

保しながら早急な新幹線の建設促進が図られます

よううに要望をするところであります。

少し細かいことをお伺いいたしますけれども、

この申し合わせの中にあります地域の負担につい

てであります。

この申し合わせの中の注書き一にございますけ

れども、地域というのは都道府県とされて

おりまして、「各地域は、それぞれ地域内の工事費

を基礎として負担する。」このようになつております。高崎—軽井沢間の線路等の第一種工事の地

域負担は、線路の長さの比率によって群馬県側と

長野県側とで分けるのですが、それとも、それぞ

れの県にある線路等のその部分に係る工事費をそ

れぞれの県側が負担するという考え方でいるので

の希望よりもやや多い負担ということになつております。

地方団体のこの新幹線に対する財政負担は、今ほど御指摘ございましたように、地域の開発発展

とかあるいは住民の生活の利便の向上ということに着目しまして、自主的に補助をする、助成をするというスタンスでございます。したがいまして、例えばアルー的普通交付税で算定する財政需要の中に入れるというような性格としてはなかなかなじみにくいものがございます。しかし今後、これら

の負担につきまして、今ほどお話がございましたように、それぞれの地域におきまして、例えば長野県なんかにおきましては、平成十年度の冬季オリンピックを目指していろいろ施設整備を

やつております。そういうような財政事情も含めまして、私どもは関係する地方団体の財政運営が

新幹線の負担なりあるいはそういう国際的なイベントの実施によりまして支障を生ずることがないよう注意してまいりたいと思いますし、特に新幹線の財政負担につきましては、建設促進検討委員会に自治省も参画して決めたことでございますので、そういうことによって地方団体の財政運営に支障が生じないよう責任を持って対処していただきたい、かのように考えております。

○若林委員 大変力強い理解ある御答弁をいただきま

して、先ほど来、私は運輸省あるいは自治省と提出されました資料についてその運用、解釈などを御質問してまいりました。ひとつ

委員長にお願いですけれども、これらの論議というのはこの資料自身をめぐりますやりとりでございますので、これらについて議事録に掲載をしていただこうにお取り計らいを願いたい

と思います。

そこで、在来線の問題でございますけれども、高崎—横川間の在来線、横川—軽井沢間の在来線については今後どのように取り扱う方針でありますか、教えていただきたいと思います。

○丹羽政府委員 並行在来線の問題は、一般的に申し上げますと、整備新幹線の建設に当たりまして、国鉄改革の趣旨からいたしまして、新幹線開業によって著しく輸送需要が減少する、そういう掲載につきましては、後刻、理事会で協議いたしたいと思います。

○小里委員長 承知いたしました。

承知いたしました。

ただいまの資料についての委員会議録への参照掲載につきましては、後刻、理事会で協議いたしたいと思います。

○若林委員 続けます。

R、国、地域別の負担の総額、さらにはわせて平成元年度分について、概算額でいいですから教えていただきたいたいと思います。

○丹羽政府委員 高崎—軽井沢間の建設費でござりますけれども、消費税を除きました工事費は千九百五十億円でございます。それで、その負担割合は、JRが約九百八十億、国が約六百八十億、地域が約二百九十億ということとなると考えております。

それから、平成元年度の事業費は現在精査中でございますが、約百二十七億円になる見込まれておりますので、その負担額は、JRは約六十三億円、国が五十億円、地域が約十四億円と考えております。

○若林委員 北陸新幹線の、ただいま御質問いたしました高崎—軽井沢間の工事でありますか、い

つころ完了すると考えてよろしいでしょうか。

○丹羽政府委員 工事費をどうつけるかというごとの関係もございますが、純技術的な観点だけで申し上げますと、特別の支障のない限りは最短六年程度と考えております。

○若林委員 着工に入りました段階におきまして、できるだけこれを早期に完成し供用していくこと

が国自身のためでもあるわけでありますので、そのような技術的に可能な範囲内においてその財源措置等について十分なる御努力をお願いしたいと思います。

そこで、在来線の問題でございますけれども、

高崎—横川間の在来線、横川—軽井沢間の在来線については今後どのように取り扱う方針でありますか、教えていただきたいと思います。

○丹羽政府委員 並行在来線の問題は、一般的に申し上げますと、整備新幹線の建設に当たりまして、国鉄改革の趣旨からいたしまして、新幹線開業によって著しく輸送需要が減少する、そういう場合の並行在来線を維持する、そういう過重な負担を新生JRに負わしてはならないと考えております。

北陸新幹線の高崎—軽井沢間の建設費総額とJR、国、地域別の負担の総額、さらにはわせて平成元年度分について、概算額でいいですから教えていただきたいたいと思います。

○丹羽政府委員 高崎—軽井沢間の建設費でござりますけれども、消費税を除きました工事費は千九百五十億円でございます。それで、その負担割合は、JRが約九百八十億、国が約六百八十億、地域が約二百九十億ということとなると考えております。

それから、平成元年度の事業費は現在精査中でございますが、約百二十七億円になる見込まれておりますので、その負担額は、JRは約六十三億円、国が五十億円、地域が約十四億円と考えております。

○若林委員 北陸新幹線の、ただいま御質問いたしました高崎—軽井沢間の工事でありますか、い

つころ完了すると考えてよろしいでしょうか。

○丹羽政府委員 工事費をどうつけるかというごとの関係もございますが、純技術的な観点だけで申し上げますと、特別の支障のない限りは最短六年程度と考えております。

○若林委員 着工に入りました段階におきまして、できるだけこれを早期に完成し供用していくこと

が国自身のためでもあるわけでありますので、そのような技術的に可能な範囲内においてその財源措置等について十分なる御努力をお願いしたいと思います。

そこで、在来線の問題でございますけれども、

高崎—横川間の在来線、横川—軽井沢間の在来線については今後どのように取り扱う方針でありますか、教えていただきたいと思います。

○丹羽政府委員 並行在来線の問題は、一般的に申し上げますと、整備新幹線の建設に当たりまして、国鉄改革の趣旨からいたしまして、新幹線開業によって著しく輸送需要が減少する、そういう場合の並行在来線を維持する、そういう過重な負

担を新生JRに負わしてはならないと考えております。

○若林委員 最後に、軽井沢—長野間の取り扱い

北陸新幹線の高崎—軽井沢間の並行在来線につきましても、まずJR東日本は、新幹線の開業によりまして大部分の旅客がそちらに転移する、そういうことを想定いたしております。輸送量が激減すると予測しております。

それから、有名なところでございますが急勾配区間にございまして、その急勾配区間の運行のために特別の経費がかかる、そういった事情もまた別途ございまして、JR東日本の推計によりま

すと年間十億円以上の赤字が出る、そういうふうに考えられる区間が横川—軽井沢間の区間でございます。それでその横川—軽井沢間の区間につきましてはこれを廃止したいとJR東日本はしております。

それから、残る高崎—横川間、この問題につきましては、今の横川—軽井沢間に比べますと輸送密度も高いし、高崎の都市圏輸送という範囲に入つて今後とも相当程度の需要が見込まれる区間を含んでおりますので、東日本としましては徹底した合理化努力を行うことによって路線を維持していくということとしております。

○若林委員 これら難工事部分を含めまして東北、九州そして北陸の本格着工にならない長野以北線などにつきまして、国の財政事情をにらみながらになると思うのですけれども、できるだけ早く逐次本格着工をしてもらいたい、このように要望をします。

○丹羽政府委員 先ほど来御論議いただいておりました平成元年度の覚書の難工事対象区間につきましては、全額国の負担で行うということで考えております。

○若林委員 これら難工事部分を含めまして東北、九州そして北陸の本格着工にならない長野以北線などにつきまして、国の財政事情をにらみながらになると思うのですけれども、できるだけ早く逐次本格着工をしてもらいたい、このように要望をするわけであります。

○丹羽政府委員 これらの区間につきましては、この建設費の負担については今回法を適用することになりますと思うのですけれども、どうですか。

○若林委員 この場合には、この建設費の負担については今回法を適用することになりますと思うのですけれども、どうですか。

○丹羽政府委員 高崎—軽井沢間のほかの区間の話につきましては、この考え方の問題でございま

すけれども、平成元年の一月十七日の先ほど来の覚書によりまして決定された財源措置といふ措置そのものにつきましては、今回着工優先順位が決定されました他の東北、北陸、九州の三ルートについても適用されるものと考えております。このため、高崎—軽井沢区間以外の区間の本格的着工が決定された場合には、これらの区間に

ついても今回の法による措置である交付金の交付とか、既設新幹線のリース料の配分率の固定、そういう措置は適用されることとなると考えて

おります。

○若林委員 最後に、軽井沢—長野間の取り扱い

同時に並行した在来線について、JRの経営上は必ずしも採算的でないという部分もあるのではないか。それらの合理化全体、JR経営として合理化をバランスをとりながら考えないと、新しい新幹線については特段に厳しい合理化を要求するというようなことでは全体の公共輸送機関としての使命の点からいいまして問題ではないか、このように思うからであります。この点について

は御要望を申し上げておきたいと思います。

次に、いわゆる難工事の部分であります。これはその性格上全額国の負担で行うことになると理解しているのですが、それでいいのですか。

○丹羽政府委員 先ほど来御論議いただいておりました平成元年度の覚書の難工事対象区間につきましては、全額国の負担で行うということで考えております。

○若林委員 これら難工事部分を含めまして東北、九州そして北陸の本格着工にならない長野以北線などにつきまして、国の財政事情をにらみながらになると思うのですけれども、できるだけ早く逐次本格着工をしてもらいたい、このように要望をするわけであります。

○丹羽政府委員 これらの区間につきましては、この建設費の負担については今回法を適用することになりますと思うのですけれども、どうですか。

○若林委員 この場合には、この建設費の負担については今回法を適用することになりますと思うのですけれども、どうですか。

○丹羽政府委員 高崎—軽井沢間のほかの区間の話につきましては、この考え方の問題でございま

すけれども、平成元年の一月十七日の先ほど来の覚書によりまして決定された財源措置といふ措置そのものにつきましては、今回着工優先順位が決定されました他の東北、北陸、九州の三ルートについても適用されるものと考えております。このため、高崎—軽井沢区間以外の区間の本格的着工が決定された場合には、これらの区間に

ついても今回の法による措置である交付金の交付とか、既設新幹線のリース料の配分率の固定、

そういう措置は適用されることとなると考えて

おります。

○若林委員 最後に、軽井沢—長野間の取り扱い

について私の考え方を述べ、要望申し上げておきた  
いと思います。

着工優先順位に関する昭和六十三年八月三十一

日の申し合わせによりますと、北陸新幹線の高崎  
—長野間を第一順位とされているのであります。

軽井沢—長野間は整備計画どおりのフル規格にす

るか、いわゆるミニ新幹線規格にするのかは、そ

の申し合わせにありますように、「一九九八年冬季

五輪の開催地問題等を考慮して、三年以内に結論

を得るものとする。」このようにされているので

あります。一九九八年の冬季オリンピック開催地

の決定は今から二年後のIOC総会で行われること

になつておりますので、長野県民挙げて、また世界

中の日本としてもどうしても長野に招致した

こと活発な活動を展開中であります。

が、長野が冬季オリンピックの開催地となれば、これはもう当然

整備計画どおりフル規格の新幹線でなければ、

広く世界から多くの人たちが長野に来るわけであ

りますので、軽井沢で切りかえるというようなこ

とでない形のものでお決めいただけるものと思つ

ております。

しかし、このオリンピック問題を離れましても、

もともと北陸新幹線は、東海道新幹線に万一日災害

などのことがあっても北回りの第二新幹線が必要

だといふようなことから計画されてきた経緯があ

りますし、太平洋の文化経済圏と日本海の文化経

済圏とを結び、その経済効果もJRの経営採算も、

北陸まで開通した方が格段といい結果になるとい

うことが推計上出ていることなどを考えますと、

ミニ新幹線にして後でまたフル規格にするとい

う二重の投資をしないで、初めからフル規格で整備

計画どおり建設すべきだと私は考えており、また

そのように要望しているところであります。今こ

の場で答えを求めましても、ここにありますように「三年以内に結論を得るものとする。」こうなつて

いることでありますので、このことは私の意見と、あわせて要望を申し上げて終わりたいと思ひます。

○小里委員長 この際、暫時休憩いたします。

午後零時九分休憩

午後一時三十二分開議

○小里委員長 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。緒方克陽君。

○緒方委員 今回改正提案がございました二つの

法案について質問をしたいというふうに思うのであります。

今度の二つの法案というのは、本当に長い間の問題でありました国鉄の再建の問題、あるいは分割・民営化の問題、そういうもののいろんな教訓

というのがあつたと思うし、また、積み残している問題があると思うのですが、そういうものを完全に整理することなしに、無理やりに新しい法律案をつくって提案したがために法律的にも非常に問題があるということと、それからJRやあるいは地方自治体の財政負担の問題、また、将来の財源問題などをいろいろ未整理のままとにかくスケートしてしまうということでありまして、私の率直な気持ちは、本当にこれでいいのだろうかというのが率直な気持ちであります。提案の理由には国鉄の改革や行政改革の趣旨を踏まえて、「第二の国鉄」は絶対につくらないということを大前提に検討を進めて今回の提案になつたといふふうに言われているわけでございますが、まだ国鉄改革は大きな問題を残しているというふうに言わざるを得ないということで、そういう中でのスタートが許されるかどうかというふうに率直に申したいわけです。

具体的に申しますと、一つは清算事業団のいろんな仕事の問題もございます。雇用の問題、土地の問題、長期債務整理、いろいろあります。わけても清算事業団の職員の問題が解決をされていない中で、一体こういう莫大な資金を使う整備新幹線のスタートがなされるということについては非常に問題があるのではないか。後ほどその清算事業団の採用未定といいますか、再就職が決

まっていない人の数字をお聞きしたいと思います

が、約二千七百ぐらいの人があるというふうに聞いておりますけれども、一体この問題を抜きにしてこの整備新幹線というのが進むというのはどう

して納得ができないという気がいたします

で、そういう問題を中心に清算事業団なりあるいは運輸大臣に対して御質問を申し上げたいと思ひます。

まず第一に法律の問題点として質問したいと思

うのであります。大臣の所信表明を含めて、あるいは提案の書類の中にも整備新幹線という言葉が使われているわけでありますけれども、新幹線

整備法ではその速度を二百キロメートル以上といふことになつてゐるわけであります。この法律の絡みで出てくるミニ新幹線やあるいはスーパー

特急といふのは新幹線とは言わないのでない

か。先ほども議論があつておりますけれども、そういうことでどうしてもこれをやるということになれば、整備新幹線の方を改正するか、あるいは新幹線整備法を改正するか、どちらかをしなければ問題があるのではないかというふうに思いますが、この点についてお答えを願いたいと思います。

まず最初に、清算事業団の方にお尋ねをしたい

と思います。

○緒方委員 それでは先ほど申し上げましたよ

うに、今回の二つの法律が出されて整備新幹線がス

タートをしてしまったとしているわけですが、その前段

の問題としてどうしても整理をしなきやならぬ清

算事業団職員の問題その他について質問をしたい

と思います。

まず最初に、清算事業団の方にお尋ねをしたい

と思います。

国鉄が分割・民営化をされてJRが発足をして

二年ちょっとたつてゐるわけですが、新聞報道などではいろんな意味で報道されておりまし

て、順調に黒字を計上しているというようなこと

もされておりますけれども、一方でこのJRの發

足あるいは国鉄改革の中で約七千六百名の人たち

が、旧国鉄職員がJRに採用されなかつたといふ

問題があるわけでありまして、百七国会の中では、政府はその法律が通りました国会の中では、政府はその

完全雇用を目指して一人も路頭に迷わせないとい

うことを国民の前に審議の場を通じて明らかにしているわけであります。

現状が一体どうなつてゐるのかということでお尋ねしたいわけであります。就職が決まつてい

ない人の数字と、それから就職は今までされてき

たわけですから、それは個人の努力とか、あ

るは私自身も努力をしましたけれども、地方自

治体の努力とかいろんな形でやられているものが

あるわけです。清算事業団が直接関与してあつせ

んされて就職が決まつたというのは、JRの採用

以外は非常に少ないんじゃないかという気がする

わけですね。そういう意味で現在の数字と、そし

いうことはなつております。

したがいまして、これから運輸省案の今のミニ新幹線なりスーパー特急なりの問題が、ミニ新幹線なりストパー特急なりで整備する区间につきましての着工が決定された段階、これは平成二年度以降の話になるかと思いますが、その段階におきましては、全国新幹線鉄道整備法に関する立法措置の必要性につきまして検討する必要があるのではないかと考えております。

○緒方委員 それでは先ほど申し上げましたよ

うに、今回の二つの法律が提出されて整備新幹線がス

タートをしてしまったとしているわけですが、その前段

の問題としてどうしても整理をしなきやならぬ清

算事業団職員の問題その他について質問をしたい

と思います。

まず最初に、清算事業団の方にお尋ねをしたい

と思います。

国鉄が分割・民営化をされてJRが発足をして

二年ちょっとたつてゐるわけですが、新聞報道などではいろんな意味で報道されておりまし

て、順調に黒字を計上しているというようなこと

もされておりますけれども、一方でこのJRの發

足あるいは国鉄改革の中で約七千六百名の人たち

が、旧国鉄職員がJRに採用されなかつたといふ

問題があるわけでありまして、百七国会の中では、政府はその

完全雇用を目指して一人も路頭に迷わせないとい

うことを国民の前に審議の場を通じて明らかに

して、現状が一体どうなつてゐるのかということでお尋ねしたいわけであります。

就職が決まつていなかったり、就職が決まつてい

ない人の数字と、それから就職は今までされてき

たわけですから、それは個人の努力とか、あ

るは私自身も努力をしましたけれども、地方自

治体の努力とかいろんな形でやられているものが

あるわけです。清算事業団が直接関与してあつせ

んされて就職が決まつたというのは、JRの採用

以外は非常に少ないんじゃないかという気がする

わけですね。そういう意味で現在の数字と、そし

第一類第十号 運輸委員会議録第三号 平成元年五月二十三日

て事業団 자체があっせんをした数字はどういう数字になつておるのかということをお知らせ願いたいと思います。

○杉浦参考人 お答え申し上げます。

六十二年四月の事業団の発足以来、この二年間で相当な再就職の進捗が見られます。今先生おっしゃいました未内定者、まだ就職が決まっていない職員がスタート時点では七千六百二十八名でございましたが、この五月一日、平成元年五月一日で見ますと、約三分の一、四千九百三十九名という職員が再就職をいたしまして、残ったのが三分の一、二千六百八十九名、こういうことが三つあります。

これをあと一年間でもう完全に再就職をさせていただきたいというふうに思つておるところでございまが、今お尋ねの、事業団が直接関与した再就職の人数はどうかというふうなお尋ねでございます。事業団の仕事で本人とひざを交えて就職相談を年じゅうやっておりますから、そうした過程であらゆる人にその就職の話ををしておるわけでございますので、本人が単独で、自分で行きますよといたしました。それで、いわばきっかけといいたしまして、本人がこういうところへ行きたいんだといふことで、まあ自分で見つけてまいりまして就職をしたという例、あるいは自分で自営業を営むといふふうに決断をしたような例を大さっぱり中身を見てみますと、この四千九百三十九名中、約一割程度が自分で見つけられたというふうに思つておるところでございます。

○緒方委員 今の認識は非常にあいまいな言ひ方でありまして、私がいろんなところで聞いたり現場での話を聞いてるものと全然違うわけですね。確かに、JRに採用されたという者について、それは事業団の努力がされているというようなことはわかりますけれども、なかなかほかはそんなではないという認識でございまして、この問題は、まだ具体的に後ほど、きょうは時間がありませ

なんから、事業団の具体的な仕事の内容として総括、整理をしていかなければならぬ問題だというふうに思つております。

ところで、今言われました二千六百八十九名就職が決まつていないと、いう人がいるわけでありますけれども、結局、それぞの実態を調べてみますと、もう一回言いますが、JRへはそれはされないけれども、いろいろ清算事業団の現場でどういう就職あっせんがされているかといいますと、就職情報のコピーを張つたりあるいは新聞のコピーを張つたりとかいうような切り抜きであつて、それぞれ探したのは自分の力で探したのが多いというのであります。就職あっせんと言うには余りにもお粗末な実態ではないかということを具体的に指摘をしておきたいと思います。

特に、私は出身は佐賀でございますが、佐賀県では一九八七年の四月一日には三百七十七名の清算事業団の職員がいたわけですが、八九年の四月一日では百八十九名ということで、百八十八名の人が決まつたということになつております。私の県などでは社会党が働きかけたり、あるいは県知事を働きかしたりいろいろやりまして、公的部門とかあるいは新たな第三セクターのような仕事をつくるとかいうことで努力しました。なかなか大は上がりつておりませんけれども、実績をそれなりに積み上げてきたわけですが、まだ百八十九名、半分もまだ残つている。実態は、その新聞の切り抜きを見ますと、例えば月給は十万であるとか高いので十四万というのを幾ら目の前に張られてもらつて、それでとてもじやないが家族は食えないといつてことで、そういう掲示をするだけはするけれども、中身が本当に家族三人、四人食えるという実態があるわけですね。本気でやつてゐるのかというのが言いたいわけです。

これは佐賀県のある町の話ですけれども、実は清算事業団の人があつて、町の繪務課長さんと収入紹介あるいはあっせんというものは言えないといふふうに思うわけでありまして、そういう実態があるわけですね。本気でやつてゐるのかといふのが言いたいわけです。

役さんに会つた。そして採用していただきたいといふ話をした後、まあしかし、この連中はあんまりいい奴はいませんからねということを、就職活動であつせんをしたその後そういうことをばろつとうような清算事業団の管理者がいるわけですよういう実態は私は本当に許せないといふふう思いますが、真剣に、口先では杉浦さん、理事長といろいろ言われていますけれども、そういう実態があるということについて理事長は御存じでしょうかね。本当にやつておられるかどうかお尋ねたいと思います。

○杉浦参考人 私ども、現場、本社を通じましてこの再就職問題を最大の課題と心得まして、一生懸命全力を傾注しているつもりでございます。先生御指摘のいろんな問題は場所によつてあるにはあるかもしませんが、全国的に言えば数字で申し上げますと、その就職相談、一人一人でひざを交えて相談をいたしましたのが、延べにいたしまして二十二万回、一人当たり四十六・六回の就職相談を行つておりますし、それから求人情報に対する会社へのあつせん行為は延べ一回万回、一人当たりにいたしまして十九回のあつせん行為を行つております。決して何もしてないような状態ではございません。一生懸命やつておるわけですが、今先生おっしゃいましたとおり、一人当りにいたしまして十九回のあつせん行為を行つております。決して何もしてないような状態ではございません。就職発言につきましては私は存じておりません。就職をお願いする立場の者といたしまして、そういうふうなことを言うことはあり得ないというふうに思つ次第でございまして、これからもあらゆる機会に各界各層にお願いを、努力を続けてまいります。

○緒方委員 今そういう変な発言をする清算事業団の管理者といいますか、そういう人はいらないとか上げるわけにはいかないわけですよ。これはナシの町のそういう例ですから、私がこの場でどこごと

名前を出すと、その人の人格にも、人格といいま  
すか迷惑をかけるということにもなりますから言  
いませんけれども、そういう指導を受けたと  
ことについては、杉浦さんとしては九州の方にそ  
ういうことがあったかなかったか、ぜひ調べても  
らいたいというふうに思います。

そこで、そういう中で、今その就職相談をたく  
さんやつたとかあるいはいろいろなことをやつた  
というふうに言われておりますが、実際私が聞く  
のはどういうことかといいますと、そういう就職  
相談の中で、もう来年三月三十一日で皆さんの身  
分はなくなりますよという話とか、これは具体的  
な言葉ですけれども、ことしの十月で雇用対策は  
終わる、自分の問題だから自分で努力して再就職  
をしなさい、るべきだというような言い方が現  
実にこれまたあるわけですよ。十月までというよ  
うなことを具体的に言っているわけですね。私は、  
そんなことはないだろうと思うだけれども、現  
実にそういうことが現場であつておるものだから、  
幾ら杉浦理事長が言つても、そんなおどかし  
の中でもとにかく追い出そう。結果的には口先で  
言つていることと事業団の現場ではそれ違いがあ  
る、違うということが現実に起きているというこ  
とであるわけでありまして、国鉄改革というのは  
法律は通つていきましたけれども、やっぱり最大  
の問題はこの雇用の問題を一体どうするのかとい  
うのが整理をされなければ、国鉄改革というのは  
これはまだ完全に実施をされたということにはな  
らぬと思うのですね。

そういう意味で、こういう無責任な発言がある  
ということを、そういうことも含めて本当に真剣  
な取り組みがされなければ、実際にさつき言つた  
ように二つ三つ、いろんなところでの例を出し  
したけれども、そういうものがあるという実態に  
ついては、やっぱり杉浦理事長はもつときちんと  
した指導なりあるいは真剣な取り組みというもの  
をやつてもらわなければ感情的な問題になるので  
すよ。そういうことで、結局この再就職がなかなか  
進まない。いたずらに問題が長引くというよう

なことだつて起きておるわけですから、その辺についてもつとまつかりしてもらいたいというふうに思ひます。

○杉浦参考人 私どもで真っ先に就職相談で詰めます重要な事項は、その職員が一体どこへ行きたいんだという進路指導、進路決定ということを行なうわけでございまして、これが決まりましたと就職あせんあるいは各種の専門教育、こういうような場に進まないわけでござります。このことを繰り返し繰り返し、あなたはどこへ行くつもりかということを詰めておるわけでございます。そのどこへ行くかということのいわば最終決断は、これはやつぱり自分自身で決める以外にないわけでございまして、今先生おつしやったような、自分で勝手に決めろ、自分で行けというようなそした表現にあるは受け取られたかもしませんが、その真意は、やはり最終的な進路決定は自分による決断をしてくださいということを言つたんだといふうに私は解釈をいたします。

それから、もう時間がない、十月で終わりといふような発言につきましても、これも確かめませんとわかりませんが、現場におきましてはいろいろ焦りがござりますし、それから、一年間といいましても、その準備期間なりあせんの作業がかなりやはり時間がかかるということを踏まえまして、なるべく早い目に本人が決断をし、そして行くべき会社のあせんをしたいという気持ちからそのよつたな発言があつたんではないかなというふうに私は推測いたします。

いずれにいたしましても、そうした大変アリケートな発言、デリケートな対応につきましてよく私自身も現場の管理者に問い合わせをいたしまして、誤解の生じないようにしたいふうに思つております。

○緒方委員 それで、そういうことで本人が一体何を希望しているんだ、どういう仕事を希望して

いるんだということになりますと、杉浦さん、理事長にお尋ねしますけれども、私も今度の問題ではいろいろたくさんの方、友人がいますから、

いろんな関係でも話をし、この際広域採用もせつかく実施をされたんだから、やつぱり行くべきじゃないかということで率直に私はいろいろ言いまして、批判も受けましたですよ、はつきり。緒方、おかしいんじゃないかという話もありました

けれども、それはそれでせつかく窓があいたんだからやるべきじゃないかということで話もありました

結局行けないのは、さつきも言いましたように地元のそういう求人情報では十万とか十四、五万

という状況があつて、なかなか家族がこれじゃ食えない。それから家庭の事情はどうしてもそれは行けない。例えば、両親の問題その他いろいろあるという状況の中で、やつぱり行けないからJR

を希望するんだという人がかなりいるのではないかですか、そうではないですか、そういう人たちもかなりいるのではないかという質問をい

たしましたが、そのことについてはどうなんで

しょうか。

○杉浦参考人 そうした御意見を持つている職員はやつぱりいると思います。ただ、それに対して

は、今私ちょっと申し上げましたように、地元のJR九州なりJR北海道はもう既に職員の採用を

できないから、やつぱり地元のJRにというこ

とで希望している人がいると思うんですがね。そ

ういう率直な実態についてもそれはあるんじやな

いですか。その辺についてはどうなんでしょうか。

○杉浦参考人 北海道、九州の地域におきます職員の問題が一番問題でございますが、そこでは今

までやはり何といましても地元志向、地元で働

きたいという気持ちというのが非常に強いわけ

であります。この点が私どもの仕事の面で一番

の課題問題になつてゐるというふうに思うわけ

でござります。

○緒方委員 数字は言われませんでしたけれども、

今の中でも、やつぱりJRを希望している人が具

的にあるということを、そういう答えだったとい

うことで数字は出でおりませんが、そういうふう

に確認をしておきたいと思います。

そこで、大臣にお尋ねしたいわけですが、さつ

きも言われましたように就職未定者が二千六百八

十九名いるわけです。まあ一人も路頭に迷わせな

いということで言われてきたわけありますが、

この間、小さい部屋でいわゆるパイプです。ね

これは長く座つたらけが痛いわけですね

けれども、それと小さなテーブルで自学自習ということ

で毎日閑々の日を送つてゐる、若い働き盛りの人

採用をJRにお願いいたしまして、先般も実施をしたわけでござります。いろんな事情で本人の決断が非常に難しいこともわかるのであります。また、客観的な諸情勢につきましてもやはりわかつていただいて、その中で自分自身の進路を決めていただくということをこれからも私どもはやつていただきたいというふうに思います。

○緒方委員 今の私の質問は、いろんな面接指導をやつてているけれども、何を希望しますかということ同時に、そういう質問の中でJRを、地元を希望するんだという人がかなりいるのではないですか、そうではないですか、そういう人たちもかなりいるのではないかというふうかという質問をい

たしましたが、そのことについてはどうなんで

しょうか。

○杉浦参考人 そうした御意見を持つている職員はやつぱりいると思います。ただ、それに対して

は、今私ちょっと申し上げましたように、地元のJR九州なりJR北海道はもう既に職員の採用を

できないから、やつぱり地元のJRにというこ

とで希望している人がいると思うんですがね。そ

ういう率直な実態についてもそれはあるんじやな

いですか。その辺についてはどうなんでしょうか。

○杉浦参考人 北海道、九州の地域におきます職員の問題が一番問題でございますが、そこでは今

までやはり何といましても地元志向、地元で働

きたいという気持ちというのが非常に強いわけ

であります。この点が私どもの仕事の面で一番

の課題問題になつてゐるというふうに思うわけ

でござります。

○緒方委員 数字は言われませんでしたけれども、

今の中でも、やつぱりJRを希望している人が具

的にあるということを、そういう答えだったとい

うことで数字は出でおりませんが、そういうふう

に確認をしておきたいと思います。

そこで、大臣にお尋ねしたいわけですが、さつ

きも言われましたように就職未定者が二千六百八

十九名いるわけです。まあ一人も路頭に迷わせな

いということで言われてきたわけありますが、

この間、小さい部屋でいわゆるパイプです。ね

これは長く座つたらけが痛いわけですね

けれども、それと小さなテーブルで自学自習のこと

で毎日閑々の日を送つてゐる、若い働き盛りの人

たちにとつては大変残酷だということで、昨年の

委員会でも我が党の、これは参議院の方でありますけれども安恒委員が質問をいたしました。当時の石原運輸大臣に答弁をもらつてゐるわけでござります。その中身は、

きざなことを言うわけではありませんけれども、ゲーテの言葉に、人間はすべてのことに耐えられるけれども、唯一耐えられないものは安逸無為の日々を送ることだとありますけれども、まさにそのとおりだと思います。JRへの再就職も含めまして、いずれにしろ有効求人倍率は今非常に日本は高いわけでござりますから、それらの方々が有為な人材として新しい職場で働くかれるよう努力を運輸省としても最善を尽くすつもりでござります。

とうふうに石原運輸大臣は表明をされているわけですねけれども、実際にはさつき言われたような数字で、JRを希望している人も含めて、九州、北

海道では非常に大きな、数の上でもあるいは個々の清算事業団の職員の面でも問題が残つてゐるわ

けであります。一日も早く完全雇用を目指して

努力を運輸省としてはしなきやならぬということだと思います。

結局、今までのやり方だけでは到底全体の確保ができないのではないかということでありまし

たしますけれども、労働委員会の命令はJRに明確に採用しなさいということになつてゐるわけでありますから、そういうことに向けて努力をする

ということをすべきだというふうに思ひますが、大臣のお答えを願いたいと思います。

ができないのではないかということでありまし

たしますけれども、労働委員会の命令はJRに明確に採用しなさいということになつてゐるわけでありますから、そういうことに向けて努力をする

ということをすべきだというふうに思ひますが、大臣のお答えを願いたいと思います。

事業団職員の再就職対策、これは国鉄改革に残さ

れた最重要課題の一つだ、こうした認識を持って

います。そして他方、先ほど御指摘のように、JR各社の収益が大変最近上がつたということでござりますが、これはもちろんJR各社の労使の一生懸命な御努力ということも評価されますが、同時にやはり旧国鉄の不良部分というか債務、そして

また年金、そしてまた今のようにやはり同じ仲間も積み残して発足したんだ、こういうことですから、収益が上がるのには当然だつと思います。JR各社もそうした多くの犠牲を、また国民の負担において今日があるんだということは、やはり銘記してもらわなければいけない、これがまず認識でございます。

そして、個々の問題については、今清算事業団の方からお答えがありましたように、当省としてはまだ現在でも二千六百八十九名の方がその就職先が決まってないという現状にかんがみまして、またその人たちの集中しているのが北海道と九州というところでございますが、ここは依然として雇用情勢が大変厳しいという方面でございますので、やはりあらゆる方の御協力をいただきながら、そして全国的な観点から再就職対策を行う必要がある、かように考えております。

また重ねて申し上げますが、やはり職員個々の希望だと能力を踏まえた教育訓練、個別求人開拓、就職紹介等きめ細かい実施と同時に、やはり広域再就職促進のために住宅確保の円滑化とか子弟の転入の情報提供、こういふものも講じていい、かように思っています。そして何としてでも、平成二年四月一日までは再就職を希望する職員全員が再就職が達成できるよう最大限の努力を払っていくというのが当省の決意でございます。

また後段の方でもって、いわゆる差別採用事件について、地労委から救済命令が出されているが、そのお話をございましたが、そのこともよく承知しております。しかし、これはJR各社はそれぞれ中央労働委員会に対し再審査の申し立てを行っておりますし、またあるいは審査の申し立てについて検討しているという段階でございます。今後は、中央労働委員会でもって審理が進められるということでございますので、当省といたしましては、今のところは申し上げるということは差し控えたい、かように考えております。

○佐藤国務大臣 今おっしゃるように、一般論としては不当労働行為というものはあつてはならないということはよくわかっているわけでございまして、そのことは、今までのところは、JR各社はその問題を、個人的な心地でもいいですけれども、そんな問題じやないんじやないかと私は思うのですが、どうなんでしょうか。

先ほど何か午前中社会労働委員会で、細かな議事は聞いておりませんけれども、やはりこういうような不當労働行為事件で次々と認定が出ていて、そこはいま一步真剣に考えてもらわないと、整備新幹線何だということで何兆円かかるかわかりませんけれども、そんなものでいくよな性格ではないんじゃないのか、もつと大臣、そのところを考えていただきたいというふうに思うのですが、どうでしょうか。

○丹羽政府委員 ただいま先生の御指摘に關しまして午前中も答弁申し上げたわけでございますが、労働関係のいろいろな紛争事件につきましての地労委での救済命令なりなんなりの形の裁決が出るわけでございますが、それにつきましてその当事者間におきましては、また一つ上の段階のいいろいろな自分たちの主張を申し述べる機会が法律上認められているわけでございます。それで、具体的には中央労働委員会とか、あるいは労働委員会ではなくても司法裁判所の方に訴えを提起するとか、そういう両当事者間の争訟の手続が法律上認められているわけでございます。そこに今両当事者が自分の主張を述べ合っている、そういう状況をしております。また会社においても同じような考え方でもつて事業運営を行つている、かように承知しているわけでございます。

またお尋ねをいたしますけれども、一般的な例えば労使関係の問題であつたということであれば、そういう労働委員会の命令が出たとしても差し控えたいということは通用すると思うんですね。そういう場合もあるかもしれません。あるかもしれないけれども、事はこの国鉄改革にかかるでは、政

府自体がかかわって我々國會議員も国会もそのことにかかわって、そして一人もいわゆる路頭に迷わすこととはしないということを明確に答弁されているのが、全国的な流れとして今や明確に不当労働行為があつた、JRに採用しなさいということが出でいるわけですから、一般的に言う不当労働行為事件について差し控えたいということは、これは事実、次元が違う、まさに今の運輸省の問題であり、我々国会の問題であるというふうに私は思うわけですよ。そこをそういうふうにすら私は思いますが、JRに採用しなさいといふふうにすら私は思いますが、大臣、そうでしょう、一〇〇%政府出資ですね。我々がやってきたんだですよ。国会が取り扱つて政府が提案してやつてきたものなのに、一〇〇%出資会社であつてもう一切関係ないといふふうなものとは次元が違うのじゃないですか。そこはいま一步真剣に考えてもらわないと、整備新幹線何だということで何兆円かかるかわかりませんけれども、そんなものでいくよな性格ではないんじゃないのか、もつと大臣、そのところを私は聞いているわけですよ。一番大事なところは、

○丹羽政府委員 確かに国鉄改革の当時の法案審議に際しましての国会での附帯決議をいただいております。それで、私どももちろん不当労働行為のようなことはあつてはならないということを考えておりますし、そういう考え方では、JR各社もその経営陣はそういうことだと承知しております。そういう経緯を踏まえて、なお先ほどのようないふふうの法律上建前からしますと、争訟中のそ

ういう手続の中に入れるような形は避けるべきではないか、こういう考え方でございます。  
○緒方委員 今回の回答は全然回答になつていないのであります。そこで、次に杉浦理事長にお尋ねしたいのですが、昨年の四月の二十二日ですが、衆議院の大蔵委員会において我が党の堀先生が質問をされまして、この清算事業団の職員の身分の問題について質問をされているわけです。その中で、来年の三月三十一日以降、法律上身分としては、これは来年というのは今でいう来年のことだと思いますが、昨年ですから、當時は二年後でしようね、ただ、議事録で見ますと、要するに一九九〇年ですか、三月三十一日以降、法律上身分としては特段の規

宿はございませんというふうに杉浦さん答弁をきかれていたわけですが、現実に先ほども言いましたように不当労働行為の救済命令が出で、採用しなさいという社会的な客観的な情勢もある、またJR九州その他JRに就職をしたいという人が数多くいる(そういう客観的な状況もあるわけですが、そういう状況のある中で、いよいよ来年の三月三十一日が来てもこの人たちの問題が完全に解決をしなかつたという場合は一体どうなるのでしよう

を再就職させるということになりますので、お答えいたしましては、そのように一生懸命やることでございまして、御了承願いたいと思います。○緒方委員いや、だから一生懸命やるのはわかっている。今もされているでしょうけれども、実際には客観的な条件もある、それから労働委員会の命令もある、いろいろな本人たちの希望もあつてゐるわけで、お尋ねしてるのは、法律上の身分

けです。  
一つは、JRへ訴えている国労の人たちの全員の採用というのがまず第一ですね、命令の内容のまず第一の柱。それから二つ目に、したがってJRはこれから採用するに当たっては、配属についてどういうところに配属をするのかということと國労と協議をしなさいというのが二つ目の大きな柱ですね。それから三つ目には、不採用に当たつてどううことで、採用されなかつこと、うことを

労働委員会の中でもこの問題は重要な問題だと思います。それで、聞くところによりますと、運輸省とともに相談をしなければならぬ重要な問題ではないかな。  
というような答弁がっているやに聞きますの  
で、十分そこらについては、やはり重要な問題で  
あるし、深刻な問題であるというふうに受けとめ  
ていらっしゃるとなれば、その辺については労働  
省とも話をしたいみたいというふうに思うの  
ですが、どうぞよろしくお願いします。

かということ、昨年の堀先生の質問の答弁に関連してお尋ねをしたいと思います。

○杉浦参考人 昨年の四月二十二日の大蔵委員会だったと思いますが、堀先生からの御質問に対しまして今先生おっしゃいましたような各種のやりとりがございましたが、その中の重要な事項は、もう二年間で長冬がつづけられ、ようやく

○杉浦参考人 これからが大変な正念場でござりますので、来年のその区切りのときはどうなるかということを今予想をすることを私は差し控えたといふことを今お尋ねをいたしました。

黄金差別が現にもう起きているわけですから、それについて補償をしなさいというのが三つ目。そして四番目に、陳謝文の提示という四本の柱で大体成り立っているわけですね。

そして、これはもう全国の各地労委で出ているわけでありまして、公的機関であります地方労働

○佐藤国務大臣 今御指摘のように、社会労働委員会でもつてどういうふうな話し合いがあり、そしてまた労働省の方が答弁したか実はお聞きしておりませんので、現段階ではまず何とも言いようがございませんが、労働省から本件に関して申し入れというか話があれば、もちろん真摯に協議し

あと三年間で貴社がめぐらわぬいかぬのじやないかといふようなこと、これに対しまして私は、法的な仕組み、助成制度を含めました再就職対策のための法律は、昭和六十二年四月一日から三年間たちましてこれは効力がなくなりますということを申し上げたことが一つでござります。

○緒方委員 來年の三月三十一日にならなければ、何處も申し上げて恐縮でございますが、やはり一人も路頭に迷わせないよう一生懸命やるというふうにお答えする以外に、現段階では私の答弁はこれ以上ないというふうに、恐縮でございますが御理解をいただきたいと思います。

委員会が命令を出した以上、政府はこれに従うべきではないかということで、先ほども質問しましたけれども、この内容はもう全国的にそういう定着をしていて、そういう大きな流れになつてゐるということが一つと、さつきも言いましたように、我々国会が、あるいは政府が責任を持つてやつた、

○緒方委員 それでは、次の問題に移りたいと思  
てまいりたいと思います。  
います。

それからもう一つは、そのときになつて職員がどうなるのか、こういうお尋ねでございまして、今先生おっしゃいましたように、法律上の身分といたしましてはそのことについて特段の規定はございませんというふうにお答えを申し上げた次第でございまして、このとおりでございますが、いよいよ最終段階の一年に参ります。私ども全力を傾注いたしまして全員が再就職するよう努めをし、そしてまた現在の情勢のもとにおきましてそれは達成は可能であるというふうに思いつつ、私どもの職務に対しまして全力投球をいたしているところでございます。

あるいはその少し手前ですか、そのときにならなければなかなか言えないということのようですが、現実問題としてはそれは強制はできないわけですからね、強制はできないわけですから問題は残ると思うのですよ。そのことについてやはり今の時点から真剣に検討しておいてもらわなければ、これは清算事業団の責任としてもあるのじやないかと思うし、運輸省としてもそのことについてはあるということを申し上げておきたいと思います。

そこで次に、労働委員会の問題について入つてみたいと思います。

そういう問題での雇用問題ということであるわけですから、この問題について政府としてはJRに対しても命令に従うように指導をやるべきだというふうに思います。どうですか。

○佐藤国務大臣 先ほどから申し上げているように、こうした一連の地労委の命令というものに対して運輸省としても非常に深刻に受けとめていますし、またこの問題は真剣に対処しなければいけない、かよくな決意でござりますけれども、先ほどの答弁を繰り返して恐縮ですが、今のところは運輸省としてはコメントも差し控えるし、そして中労委に対する准多を守ること、こううが今

と出てきているわけです。今そのことについての一定の答弁はあつたわけですが、これと同時に今問題なのは、やはり安全問題が一番大事じゃないかなというふうに思います。私も新幹線などで労働者と会つたりいろいろ話を聞くのですけれども、とにかく締めつけというか、緊張の中で厳しくなつてゐる。それから時間の組み方なんかも、国鉄時代は十五秒単位だったんですね。例えば、列車は一般的の時刻表には東京発一時半発と書いてありますけれども、国鉄内部では十五秒単位で、一時十五分十五秒とか四十五秒といふことで時刻表は表示されるのです。それで、この

○緒方委員 私の質問の趣旨は、もちろん全力投球はされるでしょう、そのためあなた方は仕事ををしているのですから。しかし、仮に残った場合はどうなるのでしょうか?という質問をしております。

JRをめぐって不当労働行為があつたとして、国労が全国の各地方労働委員会で不当労働行為の申し立てを起こして、既に大阪、神奈川、北海道、さらに九州ではもう宮崎を除く全部の県で国労の救済を認める内容が出ているわけですね。そしてその内容は、大綱次のような内容になつてゐるわ

○締方委員 今の段階で非常に重要な問題であり、深刻な問題であるということで考えているという答弁でございます。さつきも言いましたように、仄聞ですから議事録は読んでおりませんが、社会段階における私の答弁のまず限界だろう、かようになります。

表は乗務員も駅の列車を出す人を担当していたので、東京では、東京というよりか東日本でようか、十秒単位になつた。この五秒というのは非常に重要な意味を持つ問題もあるわけですね。

それから、全国でもいろいろな意味で危機一髪というようなこととか、あるいはもう既に死亡事故も含めたいろいろな事故が起きてるわけですが

が、これは国鉄改革といふことは必要だけれども、必要以上に要員を減らして合理化をしていくということや、あるいは労働組合の国労に対する敵視政策といいますか、そんなものが顕著にあちこちで出ておりますけれども、そういうものの中で結局安全が現実に無視されているのではないか、労使関係の安定というものは、安全の確保において何をおいても一番重要な問題ではないかというふうに思います。そういう意味で特に当局側は労働組合に対して、国労に対しても胸襟を開いて、事務問題ですから、いろいろな話で十分話し合いをして、安全に運行できるような体制をとるようになりますが、その点お答えを願いたいと思います。

○佐藤國務大臣 今おっしゃるとおり、やはり交通の最も大事な国民に対するサービスは安全だと

いうことだと思います。

そこで、JR各社においてもやはりこの安全の確保こそ利用者に対する最大のサービスだとい

うな観点から、そして、この問題は労使がそ

の立場を超えて会社として一丸となつて取り組むべき問題だ、こうした認識をお持ちでございまして、事故防止に関する事項については、労使の協議のもとに締結されている労働協約に基づいてJR本社、支社等に設置されている経営協議会において協議を続いていると聞いております。今後ともこうした労働協約に基づく経営協議会等の場を生かしながら労使間で十分に意思疎通を図つていくよう、かように期待していますし、またそのように指導していきたいと思います。

○緒方委員 私の時間が参りましたので、最後に強く要望しておきたいと思いますが、結論をいたしまして、国鉄の分割・民営化がスタートしてもう二年目を過ぎて最後の三年目に既に入っているわけでございます。この三年目の中で、第百七回の国会で国鉄の分割・民営についてのいろいろな議論がありましたし、また国会決議、政府答弁があるわけがありますが、そういうものを守りなが

ら事業団ももちろん努力をしてもらわなければなりませんけれども、政府として全力を挙げて、不安な日々を送っている旧国鉄職員を労働委員会命で出ておりますけれども、そういうものの中で結局安全が現実に無視されているのではないか、労使関係の安定というものは、安全の確保において何をおいても一番重要な問題ではないかというふうに思います。そういう意味で特に当局側は労働組合に対して、国労に対しても胸襟を開いて、事務問題ですから、いろいろな話で十分話し合いをして、安全に運行できるような体制をとるようになりますが、その点お答えを願いたいと思います。

○小里委員長 戸田菊雄君。

○戸田委員 質問に入る前に、関係資料があるも

のですから、大臣初め関係省に配付させていただ

きたいと思います。委員長、よろしくお聞きいま

す。

○小里委員長 どうぞ。

○戸田委員 地方問題で恐縮なのですけれども、

仙台市青葉区花京院旧国鉄跡地再開発問題につい

て質問してまいりたいと思います。

○杉浦参考人 概略を申し上げます。

売買契約の契約年月日は昭和六十二年九月六

日、契約の相手方が仙台市土地開発公社、場所は

今先生おっしゃいましたような仙台市花京院一丁

目百九十五番、面積が一万四千九百四十六平米余

売却代金としましては四十五億一千円。この契

約に用途指定の条件がついておりまして、全部は

省略いたしますが、問題となりますC部分の土地

につきましては、第一画地は仙台市の福祉施設

建設用地、第二画地は地域環境に即応したコン

ピューター関係の教育施設、学校法人の設立によ

る建設用地。それから指定用途に供すべき期日が

決められておりまして、本契約締結の日から三年

間、これは当時の契約で昭和六十四年九月五日、

現在は平成元年九月五日ということになつております。その期日までに工事を完了すること等の条

件が付された契約内容でございます。

○戸田委員 今理事長がおっしゃられましたよう

に、おおむね七項目ぐらいの契約内容、こういう

ことになるかと思います。

ら事業団ももちろん努力をしてもらわなければなりませんけれども、政府として全力を挙げて、不安な日々を送っている旧国鉄職員を労働委員会命に従つてJRへ戻すなりして全面的な解決をするように、しっかりと頑張つていただきたいと強く要請をいたしまして、私の質問を終わらしていただきます。

そこで問題は、今お示しをしました略図でお話をします。

今仙台市は、仙台駅の東の方ですが、東部開発というものを進めておるわけであります。そこで、病院の代替用地、いわゆる宮城野原というところに厚生省管理の宮城公立病院がございます。それをここへ移転する。

それからもう一つはB区域であります。これ

は病院の代替用地、いわゆる宮城野原とい

うところに厚生省管理の宮城公立病院がござ

ります。

それからもう一つはB区域であります。これ

は病院の代替用地、いわゆる宮城野原とい

うところに厚生省管理の宮城公立病院がござ

ります。

○前田参考人 先ほど申し上げましたように、先生のおっしゃるような形で、現在のところまだ具体的な工事は目に見えるような形では進んでいないと承知しておりますが、市の方で工事を進めるに当たつての計画をいろいろ練つておられるところにいろいろな進行状況かということについて市の方にいろいろ照会をしているところでござります。

○戸田参考人 その辺は極めて緩慢だと思うのです。

事長が今おっしゃられたとおりだと思うのですが、

そういうことで用途を指定したわけです。

C-1、これは貸付土地、いわゆる校舎の建設

用地、具体的にはコンピューターの持丸さん持つ

ている株式会社の建設ビル、こういうことになる

かと思うのですが、これは現状どいういう進行状況になつてしまふか。指定用途どおり建設が進んでいるのでしょうか。これは、建設期間は三年間でしよう。ことしの九月まで、そういうことになつておると思いますが、その辺はどういう進行状況ですか。

○前田参考人 ただいま御指摘がありました用地

の中でC-1というところにつきましては、コン

ピューター学校が最近できたと承知しておりますが、ほかのところは具体的に市の方で建設の計画をお進めになつている状況のようでございまして、私どもも具体的に進行状況がどういう感じかということについては、再三御照会をして、今も市の方へ実情を照会しているところでござります。

○戸田参考人 現実には、目に見える形ではまだ余り具体的

な工事が行われていないと承知しております。

○戸田参考人 これは定期期日がことしの九月です

より、三年間ですからね。六十一年の九月契約、今理

事長がおっしゃられたとおり。三年間であと三カ

月しかないのですね。現実はC-1、貸付土地、こ

のC-2に対してコンピューターの校舎が建設さ

れただけじゃないですか。あとは全然手つかず

じゃないですか。

○前田参考人 先ほど申し上げましたように、先

生のおっしゃるような形で、現在のところまだ具

体的な工事は目に見えるような形では進んでいな

いと承知しておりますが、市の方で工事を進める

に当たつての計画をいろいろ練つておられるところにいろいろな進行状況かということについて市の方にいろいろ照会をしているところでござります。

○戸田参考人 建設の具体的な計画につきましては、契約売却いたしました当時にこういう形でつくりたいというお話を伺つておりまして、その後多少おくれていてるというようないろいろな情報もありますので、私の方は市に對しまして具体的な進行状況についてどうだという感じの照会をいたしております。かなり一般的な話での回答をいたしましたことはございますが、詰めた形で具体的に

どこまで進行しているかといつことについてさら  
に詳細な報告をもらうよう市の方に今強く要求  
しているところでございます。

○戸田委員 時間がないので急ぎますけれども、  
契約書でのC-1の用途指定はコンピューター関  
係の教育施設、すなわち学校法人の設置によるも  
の、こういうことであります。ところが、今回のコ  
ンピューター施設のビルは既に四月一日以降開校  
しているわけですから、これは学校法人に  
なっていないのですね。その辺はどういう見解に  
なっておられますか。

○杉浦参考人 先ほど申し上げましたように、条  
件は学校法人の設立によるというふうになつてお  
りまして、その学校が開校した現在時点におきま  
してまだ学校法人化がなされていないという実態  
につきましては、大変遺憾だと思っております。  
ただ、この学校法人化についての仙台市の事務的  
な手続を問い合わせしておるわけでありますと、  
これが最終段階に来ておるというようなことも聞  
いておりますので、仙台市を信頼しまして現在様  
子を見ておられる状況であります。

○戸田委員 学校法人の許認可については県でや  
るわけですね。ところが、県としては種々検討い  
たしましたけれども、法人化の許認可を与えるよ  
うな状況にはございません、今後もそういう見通  
しはありません、こういうことを言っておるので  
すね。だから、当面これらの問題については法人  
化が与えられるということはないのじやないだろ  
うか。だからそういう面について、既に開校してビ  
ルは建つてやつておるわけですから、用途指  
定からいって国鉄が希望するものは大分違う状  
況にいっているのではないだろうか。だから、こ  
ういう点についてこれから具体的にどういった対  
応を考えておられるのか、そういうものを考えて  
おればひとつ聞かせてもらいたいと思う。

○杉浦参考人 今お答え申し上げましたように、  
現時点で仙台市の方の学校法人化へ向けての努力  
を信頼する以外にないのですが、最終期限  
をしまして九月五日という期限が迫っております

す。どういうふうに対応するかというようなお尋ねかと思うのですが、やはりこの期限が過ぎますと契約条件違反ということに相なるわけでありますて、この条件に適合するようにいろいろな措置を講じていかなければならぬだろうというふうに思つておるところでございます。

○戸田委員 それからもう一つは、指定期日が三年間ですから、結局平成元年九月六日で切れるわけですね、そういう心配も一つあるわけです。これもいわば契約条項に違反をするということになりますが、そういう場合に一体国鉄はどういう対応をするのか、この点が一つ。

それからもう一つは、払い下げ金額、総額五億一千万万何がしとさつき理事長がおっしゃられましたがあつたが、一平米当たり何万でございましょう。

○前田参考人 一平米当たり三十万二千円でございます。

○戸田委員 六十一年六月ですから、当時は中曾根民活によつて東京の土地などは暴騰直前であつたわけですね。しかし、資産評価は大分高くなつてきた。ここは御存じのように仙台駅から徒歩三分の土地ですね。構内と同じような状況です。まさに一等地です。三十数万というのはどういうわけですかね。極めて適当な価格かなと思う。買う方は少しでも安い方がいいですけれども、しかし、時価相場その他で比較してみましても三十万ちょっとというのはちょっとと考えられませんね。大体今の時価だつたら、恐らく仙台駅前、場合によつては五千万ぐらゐするところがあるわけですから。それが土地評価その他でもつて、国土庁あるいは仙台市等々の評価額からいつても、とにかく時価相場は三百万を下らないと思うのです。破格の格安だと私は思うのですけれども、どう考えていますか。

〔委員長退席、森田（一）委員長代理着席〕

○前田参考人 土地の売却価格でございますが、これは厳正に私の方で評価をいたしておりますので、この土地につきまして部外の鑑定もたしか三社をとりまして、それから私どもの方の内部的な

鑑定も検討いたしまして、その上で決めた価格でござります。

ただ、この土地についてちょっとと実情を申し上げますと、大変入り込んだ土地でございまして、土地の評価をいたしますときにはその土地の街路の条件がどうであるとか接道かどうかであるとか、あるいはその面地がどうであるとか環境条件がどうであるとかという要素が当然入ってまいりますので、一般的に、あるところの土地で近くにある土地だからといって同じ値段になるとは限りませんけれども、こういった形で厳正に部外の鑑定もとりましてこの土地も評価して、正常な価格で売却しておりますので、決しておっしゃるようにならないとか、そういうことは絶対にございませんので、御了承いただきたいと思います。

○戸田委員 国鉄改革特別委員会のときに全国の国鉄の評価額を全部資料としていただきました。そのときにいろいろと見たのですけれども、とにかく三十万なんという評価額はどこにもない。今は上杉一丁目という、仙台から徒歩で約二十分ぐらい、そこに住んでいるのですが、最近隣の方がそこを売つて別地に移転をしました。そこですら二百万ですよ。時価二百万、百坪ばかり売つて二億円。そういうときに花京院一帯が三十万というのは、三年前ですけれども、私はちょっとと考えられぬ。だから、疑惑を持った住民の皆さんも、どうしてそんなに安いんだろう、こういうことで思案投げ前なんですよ。

だから改革委員会のときも、これから土地を三万三千へクタール売却をしていくということになつて、その方法はどういうふうにし得るだらうということになりまして、やはり原則は公開入札、しかし随契も場合によつてはあります。自治体その他に対してやる場合にはそうなりましよう。今回は随意契約でやつていいわけですからども、そういう場合にも不動産鑑定士、その他権威ある土地評価委員といふものに依頼して適正な価格での売買でなければいけないんじやないかと私は思うのです。どうですか、もう一回。安いと思いません

○杉浦参考人 今前田理事が申し上げましたように、旧国鉄時代の売却に当たりましては近傍類地の売却実績を踏まえ、また第三者の鑑定を受けまして適正な価格で売却をしております。決して市だからといって安く売るということはなかつたと いうふうに思います。

○戸田委員 時間がありませんから、見解だけ伺つてまいりましょう。

持丸さんが借用しましたいわゆるC-12、これは賃借権を設定したのです。これは仙台市は登記済みである。それから質権設定、これも仙台市は同意をして設定をいたしました。こういう一連の措置を見ますと、結局財産を放棄して転売をしたのと同じような状況になるのじゃないでしょうか。この辺はどうですか。

○前田参考人 この土地につきましては、コンピューター関係の学校をつくる、しかもそれは学校法人にしていただくという条件でお譲りしておりますので、当然ある意味では市から転貸をするということはあり得ることだと思います。また、質権の設定につきましては、私どもは特にそういう制約はいたしておりません。契約上は何ら制約はいたしておりませんけれども、強いて言えば余り好ましくないことだと思っております。

○戸田委員 さようは時間がありませんから、今までの質問内容等々について後で書面でもって、検討内容とくもの提示をしてください。

時間がありませんから一括項目的に質問してまいりたいと思います。

一つは、学校経営の現状と今後についてです。今回、全体で百十五億融資を受けるよう格好になつておるわけですから、登記簿融資総額は百億円、学校の事業計画を見ますと百十五億円です。利率は年率五・五%、これは六行ほどありますと、学校は授業料、入学金、年間収入十六

（株田）（一）委員長代理退席、委員長着席）  
この電子計算機の収益の見通しにつきまして先ほど先生のお話にございましたが、今度計画でございますことによりまして教育施設の格段の充実が図られますと同時に、同電子計算機学校は市内七ヶ所ほどに校舎を分散して持つておりますが、こ  
たして入るということになります。このビルの賃料の設定に当たりましては、周辺の近例のビルの事例を見た相応の賃料を設定してござりますが、専門学校からのお問い合わせでござ  
りますが、専門学校からの収入も、今後の収益の見通しから見ましてこういったプロジェクトの平均的な資金回収期間での回収といいますか、事業採算が確保し得るという見通しを立てておるわけでござります。  
○角田参考人 公庫の現在の融資額は三十億でございますが、本計画の借入総額百十五億円といふものは、当初会社側が金融の調達をするに当たりましてそういう計画を練つておった、かよう伺っておりますけれども、現在は約百億円で資金調達、これは設備代金それから土地の賃借権、設計監理料を含めまして約百億円の資金計画になつております。公庫はそのうち三十億円の融資をいたしております。  
今次計画は、市街地再開発事業といたしまして総合設計制度によるインテリジェントビルの建設をするわけでございまして、建設主体は東北電子計算機株式会社でございますが、これに入居するのが東北電子計算機専門学校ということになりますして、この電子計算機専門学校がそのビルの賃貸をしておるということになります。このビルの賃料の設定に当たりましては、周辺の近例のビルの事例を見た相応の賃料を設定してござりますが、専門学校からの収入も、今後の収益の見通しから見ましてこういったプロジェクトの平均的な資金回収期間での回収といいますか、事業採算が確保し得るという見通しを立てておるわけでござります。  
○角田参考人 公庫の現在の融資額は三十億でござりますが、本計画の借入総額百十五億円といふものは、当初会社側が金融の調達をするに当たりましてそういう計画を練つておった、かよう伺っておりますけれども、現在は約百億円で資金調達、これは設備代金それから土地の賃借権、設計監理料を含めまして約百億円の資金計画になつております。公庫はそのうち三十億円の融資をいたしております。  
今次計画は、市街地再開発事業といたしまして総合設計制度によるインテリジェントビルの建設をするわけでございまして、建設主体は東北電子計算機株式会社でございますが、これに入居するのが東北電子計算機専門学校ということになりますして、この電子計算機専門学校がそのビルの賃貸をしておるということになります。このビルの賃料の設定に当たりましては、周辺の近例のビルの事例を見た相応の賃料を設定してござりますが、専門学校からの収入も、今後の収益の見通しから見ましてこういったプロジェクトの平均的な資金回収期間での回収といいますか、事業採算が確保し得るという見通しを立てておるわけでござります。

○戸田委員 時間がありませんから、自治省が来ておると思いますが、現在住民監査請求が出されておりまして、その中に、権利金、敷金、賃料等々の金額が適正な鑑定評価額以下だ、こういうことを言われた。そういう御指摘があるのであります、地方自治法の第二百三十七条第二項、第九十六条第一項第六号等々、それから同法第二百三十四条第二項、同法施行令第百六十七条规定違反しているのではないか。一つは議会の議決権、この問題だと思うのです。それからもう一つは安定価格の場合は公開入札でやりなさいということがあつたのではないだろうか、それに違反しているのじやないかという見解、このことについてひとつ見解を示してもらいたい。

それからもう一つは、現在、住民訴訟が起きておりますし、趣旨は三点と理解しているのですけれども、その一つは大綱四項目でやられているのですが、契約違法、解除用地の原状回復と明け渡し要求、それから契約時の賃貸契約で安く貸し付けたということに対する幾つかの問題点がございまして、等々に対して東北電子計算機株式会社の持丸さんに対して一つの見解を求めていたわけです。同時に、私は清算事業団の用地関係の対応もこれらに對して一体どう判断をされているのか。これは市の方はいろいろと聞いてまいりましたが、そういうことで御見解を示していただきたい。

そこで大臣、今まで国鉄用地売却等についてはいろいろ問題がありまして、土地投機その他、私は余り原則的には売却賛成者じゃないんだけれども、改革委員会でもそれは言つたんだが、多角運用をやつた方がいいのじやないか、こう言つてゐるのです。しかし、そういう全体の、今後の国土開発あるいは地域開発、こういうものにまたがつていく大きな問題ですから、そういうものに対しても大臣として今後一体どう指導監督その他を強めて

○松本説明員 御説明申し上げます。

第一点は、この賃貸契約が地方自治法九十六条第一項第六号及び第二百三十七条规定第二項に言ういわゆる議会の議決に付すべき事件ではなかつたか、すなわち適正な対価なくして貸し付けたことにならないかという御指摘があつたと思うわけでございます。これらの規定に言います「適正な対価」ということになりますと、いろいろ地域の実情それから個々具体的な事例に即しまして当該地方政府が責任を持つて判断していくたゞく、こういう建前になつております。したがいまして、私ども聞き及んでおりますところによりますと、本件の場合におきましても、御指摘の賃貸料あるいは権利金等適正な対価として算定したのだとうよう聞いているところでございます。

それから、第二点の随意契約の件でござりますが、御承知のように地方公共団体が契約を締結いたします際には競争入札を原則とする、ただ、契約の性質または目的が競争入札に適しないものをする場合は随意契約ができるんだ、こういうことに相なつておるわけでございます。その適用につきましては、これもまた個々具体的に判断せざるを得ないわけでございますが、本件のような場合にはあらかじめ優秀計画を募集したという経緯がございます。調べてみますと、コンペ等を行いましたて、それに従つて、優秀な者について契約をいたします際に、これは一般的に随意契約をやることが多いという実情でございます。

第三点の住民訴訟の件でございますが、先ほども申し上げましたようなことでございますので、私どもとしては、これが適正でなかつたかということについては個々具体的に判断をしていただくなり仕方がないというように考えておるわけでございます。

それから、全体的に清算事業団で今後やはりいろいろと問題になつてゐる各般の解決策の一つかの対案が検討されてゐると聞いていますから、そういう考え方についても後ほど、何でもいいですか資料をひとつ御提示願いたいと思います。

以上で終わります。

○小里委員長 次に、新盛辰雄君。

○新盛委員 整備新幹線関係関連法案の審議をする前に、くどいようですが、けさほどから出されております、国家的不当労働行為じやないかと言ふ学者もいるのですが、各地で出されております不当労働行為に関する救済命令、これは、この内容を見てみますと、旧国鉄とJR各社の間には実質的な継続性があるという前提に立つて、全体的に国労の弱体化をねらい、組合員をJRから排除することを意図した組織的差別があつたと判断をして救済命令が出でるわけです。この命令について、労働省、来ていらっしゃると思いますが、労組法の二十七条五項さらには労働委員会規則の四十五条一項にかかる精神条項、いわゆるこの内容から見まして現実のJRの处置は極めて遺憾だと思うのですが、しかもなおかげで、この条項は空文化されているんじやないかという認識も出てくるわけですから、労働委員会はどういう御見解を持つていらっしゃいますか。

○渡邊説明員 先生今御指摘のように、JR各社につきましては、多数の不当労働行為事件が現在労働委員会に係属をしておりまして、また幾つかの救済命令が既に出されております。現在、当局の方はこれを不服としまして中央労働委員會あるいは裁判所で争つてゐるわけであります。

御指摘の地方労働委員会の命令の効力ですが、これは今お話をありましたように、労働組合法の中では再審査の申し立てをしましても地方労働委員会の命令の効力は停止しないというふうに規定しております。また一方、労働組合法では、当事者の再審査申し立ての権限を認めておりますし、あるいは裁判所への提訴といった権限も認めておるわ

けであります。また、労働委員会の命令を裁判所で争います場合には、裁判所が緊急命令を発したときには、強制力を持つ、こういったふうな仕組みになつております。こういった仕組みをいろいろ総合的に勘案いたしますと、地労委命令の効力につきましては使用者側の任意の履行に期待する、こういったことが労働組合法の体系における位置づけではないかというふうに理解しております。

れであります不當差額行為事件 これが全部いわゆる救済命令ということになつたらいかがされま  
すか。

○新盛委員 丹羽政府委員 私ともの方としてはこれから先のそういう仮定はなかなかしにくいでござります。単に今この時点での法律的な物の考え方を私どもの方としてはとつてているところでございます。

字も出ておるわけあります。これは各職種を通じての、またばらばらの給与を通じての全体の数字でございますから、各個人個人の要望とこれらの人とのドッキングさせまして何とか最終段階までに全員を再就職させるというふうに努力をしてまいり、これが現段階におきます私の申し上げるぎりぎりのところではないかと思います。

○新盛委員　JR側に要望しておきますが、先ほどの地労委の問題でもそうでござりますけれど

については省略をします。自助努力によつて一千五百五十億用意しなさい、そして他の年金からの拠出も千四百五十億、これに四十億たゞこ産業があるわけですが、こういうことでこの三千億の赤字を埋めよう、こういう話であります。

私どもとしては、もちろんこれはもう苦肉の策で、例の財政調整で六十一年から六十四年までの間一生懸命公務員その他の方々に拠出をいただいて年金の補強をやつてもらつて一応今日を迎えて

○新盛委員 先ほどからの大臣の答弁では、目下係争中のものもこれあり、運輸省としてはコメントを避けたい、こういうことでござりますが、既に二十五件ぐらいの救済命令が出されておりました。採用差別、配属差別、出向差別にかかる案件がほとんど救済を命令しているわけであります。こういう状況ですから、今現実にこの救済命令の出たものについてはどう処理をするのが、今労働省の解釈で明確になつておりますように、この労組法二十七条第五項では、申し立てが仮に使用者側の方からあつたとしても、その間命令を履行する義務を放棄していないことが、取り消していないことが明確になつているのですから、これは直ちに実行に移されるべきではないか。もう一回明確な御回答をいただきたい。

○丹羽政府委員 大臣が御答弁申し上げる前に、事務的に私の方から私どもの考え方を申し上げたいと思います。

○杉謙参考人 あと一年間、一年もありませんが、全力投球しまして全員を再就職の道に歩ませるというのが私に課せられた重大な使命でございます。これに沿いまして一生懸命やるつもりでござります。

○丹下政府委員 先生JRに対してもう一つお尋ねいたしますが、私ども運輸省が今のお先生の御指摘を受けとめまして、私どもいたしまして先ほど来申し上げているように、不当労働行為のようないわゆるはあつてはならないというふうに考えておりますので、今後ともJRの労使双方が国鉄改革の趣旨を踏まえまして、民営会社としての新たな労使関係の確立に向けて引き続き努力していく、

ますか、考え方としてそういうことにもつと一層の努力をすべきじゃないか。

血の出るような自助努力はそれぞれJR内部においてもされておりましく、今の退職年金を受給されておる方々もそれこそ苦労しておられるわけですから、これが全く支給ができなくなるようなことになつてはいけないわけですが、もつと国がこれまでの、あの戦後の莫大な負担者を迎えて

先ほど来申し上げましたように、先ほどの労働省の方の御説明もございましたように、今の地労委の命令を受けた後のその処理の問題につきましても、その争訟手続上の問題としてまだその当事者が争つていく形の手続が定まっていけるわけでございますので、現在その手続を経営者側の方が使つておられる段階でございますので、私どもの方としては、その段階で運輸省が何か申し上げる、そういうことは適当ではない、こう考えておる次第でございます。

○新盛委員 相変わらず答弁は同じところでござりますが、これから二百件に及ぶ各地労委に出され

いうのが私に課せられた重大な使命でござります。これに沿いまして一生懸命やるつもりでござります。

りますので、今後ともJRの労使双方が国鉄改革の趣旨を踏まえまして、民営会社としての新たな労使関係の確立に向けて引き続き努力していく、そういうことを期待していると申し上げたいと思います。

○新盛委員 指導に当たられる運輸省ですから、ひとつ的確な指示と指導をこれからお願いしておきます。

鉄道共済年金の問題で大蔵省来ていらっしゃると思いますが、最近出されました大蔵原案、そして関係閣僚会議でまとまって政府案として今次国で審議を煩わさうという問題については、内容

されであります。それで、それを失しておられるわけですから、これが全く支給ができないくなるようになりますから、ここになつてはいけないわけですが、もつと国がこれまでの、あの戦後の莫大な、復員者を迎えて年金が大きく膨れ上がつたという経緯にかんがみて、もつと積極的な、政策的な問題としてどうえていただけないものだろうか。ということで、まことに大蔵省に見解をいただきて、そして大臣の所見をいただきたい。

○山口説明員　お答え申し上げます。

鉄道共済年金の解決のために、私どもとしましては、先生の御指摘のとおり自助努力等々、それから年金一元化の地ならんとしての皮肉皆手金利

○山口説明員 お答え申上げます。  
鉄道共済年金の解決のために、私ど  
では、先生の御指摘のとおり自助努力か  
ら年金一元化の地ならしとしての努力

ともとしまし  
力等々、それ

度間の負担の調整という大きな二本柱で対応をお願いし、法律案を今国会に御提出申し上げておりますが、ところでございますが、今回その鉄道救済にもつながります制度間調整の考え方も、一つはやはり年金制度間の負担の調整のために行うということでもございます。

また、鉄道共済年金問題との対応との関係で言えば、自助努力にも限界はおのずとございますので、産業構造の変化に起因するような側面もあることにかんがみまして、ぜひ今回制度間調整をやっていたく必要があるというふうに考えておるわけでございます。

なお清算事業団の負担等につきましては、今  
回自助努力等の中に実は含めております。この清算  
事業団に対しましては、既に前回の国鉄改革の  
とき約五兆円の年金負担をお願いしております  
が、今回、これに加えまして、旧国鉄の債務として  
認識し得る範囲で清算事業団に年八百億円の負担  
をお願いしてございますが、これは実は清算事業  
団の現状からいいますと、最終的にはこれが国が  
負担をしていかなければいけない。国が処理すべ  
わけでござります。

して國の処理すべき部分をふやすというような考え方方につきましては、実は清算事業団といいますのは、旧国鉄の債務を承継する法人でございますので、年金が苦しいからといって全部そこにつけてしまってということになりますと、やはり国民の負担部分がまたふえてしまうということにもなりますし、おのずとそこには理屈のつく範囲に限定されてしまうのではないかというふうに思うわけですが、先生おっしゃいますように、土地とか株で何とかなるのではないかという御議論がしばしばあるのでござりますが、清算事業団の現状からいいまして、土地、株の売却をもつてしまつてもなかなかそういう余裕は出てこない。実は、二十七兆円の膨大な債務を抱えておりますので、

そういう事情を御覧賜ればと思うわけでござります。

なお、国が直接負担をしたらどうかという議論があるんでございますが、これは各年金制度、それぞれみんな苦しくなってまいります。みんな努力をして掛金も引き上げたりしております。その関係から、国庫負担は全制度平等に基づき基礎年金の三分の一ということに統一してございます。したがいまして、鉄道だけにつきまして特別に国庫負担をふやしてあげるというのはなかなか理理解が得られないんではないかということで、今回清算事業団の負担と、いう形を通じて国がその役割を果たさせていただくということにしたわけでございましたて、私どもとしましてはぎりぎりの解決策ではないかというふうに考えておりますので、御理解賜りたいと思います。

鉄に入られて長い間勧められた方、それそれの方に情があつて理解もできますが、今おっしゃるようないくに國の負担をふやすということは、結局は国民の負担になる、こういうことになるので、余り安易に負担をふやすこともいかがなものかと思いますし、また御案内のとく、どの年金制度も厳しい財政のもとにおいてそれぞれが自助努力をしておりますので、鉄道共済のみに特別の國の負担といふものは不適当だと思っております。

卷之三

○新盛委員 また、どうせ法案審議の際に議論を回り回つて國の負担になるものだ、かよう思つてゐるわけでござります。

○新盛委員 また、どうせ法案審議の際に議論をすることになるかと思いますので、これから整備新幹線の関連法案の内容について四、五点指摘をしていきたいと思います。

以降、歴史的な経過は省略をしますが、この整備新幹線の理念というのはどこにあるか。多極分散型国土の形成という四全総の理念を実現するため、これは最も緊急な国家プロジェクトである。

○丹羽政府委員 整備新幹線につきまして私  
こう私ども理解するのですが、どうですか。

が考えております、先生のお言葉ですと理念といふものは、幹線交通体系の高速化、それをすることがによる国土の均衡ある発展、こういうところが整備新幹線の一つの理念ではないかと考えております。

○新盛委員 とすれば、これから的是こうしたそれは、  
それの地域的事情を含み、経済的な効果、あるいは整備をしていくという国家的な交通網体系、さらには地域の発展、こういうものから見ていきますと、これは国家的なプロジェクトである、こう

○丹羽政府委員　　國の高速交通体系のその中に組み込まれるものであることは間違いないと思いま  
すが、それが同時に地方に、それぞれの地域につ  
べきではないのか、これはどうですか。

きましてのいろいろなその後効果を与えるわけでござりますので、その整備新幹線の建設に当たつての関与の仕方ということにつきましては、国のみではない関与の仕方もあり得るのではないかと考えております。根拠法規となります全国新幹線鉄道整備法の法文上におきましてもそのような考え方方が示されている部分がござります。

○新幹委員 私がそれを申し上げるのは、東海道新幹線を建設をする際に当時の十河信一さんが国会でも説明されたんですが、一向に見向きもされなかつた、そして世界銀行から金を借りなければいけなかつた、そして後は国鉄が全部これを引き受けた東海道新幹線、三十九年に完成をしたわけで

ね。それから後は隨時政治的な背景を加えながらどんどん延びていった。その赤字はすべて国鉄の今日のあの分割・民営ということのにつながったわけですよ。赤字が残って今、国鉄清算事業団でこれを扱っているわけですね、継承されていますから。そういう面では、国が責任を持つてこの種べきではないか、将来ともそういう理念のもとにこれからやっていたとかなければならない、こう

思つてゐるわけであります。

に今度の高崎～軽井沢間の本格着工五十億は工事費として出す、そして片や三線、いわゆる岩手トンネルそして加越トンネル、第三紫尾山トンネル、この難工事の箇所に調査費をつけるとい

う内容のものです。これが結論。それだけのことです改正法案を出すわけですが、そこで、この出されている根拠、これは一体何なんでしょうか。政府そして与党だけの申し合わせによって、しかも六十三年八月三十一日の着工優先順位に統いて平成元年一月十七日の政府・与党のまた申し合わ

せ、それで予算編成に当たった予算関連の法案となつてゐるんです。野党不在であります。ここで審議しなければならないものが、政府の原案ではなくて自民党との申し合わせ、こういうことになつて、これは一体民意を代表しているのかどう

かという疑問を持たざるを得ないのですね、このことの整理は一体どうされるのですか。

○丹羽政府委員　議院内閣制でございますので、政府が基本的にいろいろな問題を処理するに当たっても与党との調整ということが事实上ござります。それで、その申し合わせの、いろいろな申し合わせが出ておりますが、それはその調整の

結果というところでございまして、あくまでも政府は政府の権限内におきまして法律に定められておりますいろいろな政府としてやらなければならないそういう仕事をやっているわけでございまして、この整備新幹線の問題につきましても、ただいま私ども政府として国会に対しまして必要な法律改正をお願いしているところでございます。また、その裏づけとなる予算案につきましても国会に提出して御審議いただいているところでございまます。

（参考文献） 今後のこととかあるから申し上げてお  
くんですが先ほど自民党の若林委員の方からも  
参考資料としてこの申し合わせ事項についてお出  
しください、できることならこれを議事録に残し  
ていかなければ、何が根拠で議論しているのかと

いう話にもつながるじゃないかという御指摘もあるんですよ。まあ理事会で論議をすることになります。しかし、これを見ますと、結局これから国家的プロジェクトだ、国が責任を持つてこれから推進しなければならない。今は三線に区切られていて、また余計なことを言うと怒られる地域もあるのですね。私どもは整備五線と見ているんです。これは長崎も入っております。そして向こうの北陸から先の方も入っているわけですね。とりあえすは三線だ、そういうことの決め方を政治的配慮によつて、陳情行動によつて行われた内容のもので、それは大変苦労があつたことはわかりますけれども、これでもつてやがてまた先ほど申し上げたかつての過大な借金を残すような、新J.R.に負担過剰になるようなこと、あるいは地域の自治体に大変な負担増になるようなこと、そういう問題も含めて、国会として明確な答えを出しておくべきははずのものなんです。

随時これから先の話も申し上げなきなりませんが、そういう関連がございましてから、この位置づけがどういうものであるということだけは明確にしておいてください。いわゆるこの二つの、これは昭和六十三年八月三十一日、こちらは平成元年一月十七日政府・与党申し合わせ、こうなっている。だから、これはどういうものなのかということなんです。位置づけです。

○丹羽政府委員 先ほど申し上げましたように、政府が政府としての重大いろいろな決定をいたすに当たりまして、与党との調整ということを常にやつておいでございますが、その調整の場面が、先ほどの八月三十一日あるいは平成元年の一月十七日の一つの申し合わせ事項という形で明確になつたわけでございまして、政府の考え方がその中に当然示されているわけでございます。したがいまして、私どもは、その政府の考え方で与党の合意を得たものを、法案の形なり予算の形なり、そういう形で国会に提出申し上げて御審議をいたく、こうのことになるかと考えております。

○新盛委員 新幹線をつくるうと決めるのはどこか。整備新幹線法は一応もう廃止することになつてしまふが、これを見ますと、結局これから国家的プロジェクトだ、国が責任を持つてこれから推進しなければならない。今は三線に区切られていて、また余計なことを言うと怒られる地域もあるのですね。私どもは整備五線と見ているんです。これは長崎も入つております。そして向こうの北陸から先の方も入つておるわけですね。とりあえずは三線だ、そういうことの決め方を政治的配慮によつて、陳情行動によつて行われた内容のもので、それは大変苦労があつたことはわかりますけれども、これでもつてやがてまた先ほど申し上げたかつての過大な借金を残すような、新J.R.に負担過剰になるようなこと、あるいは地域の自治体に大変な負担増になるようなこと、そういう問題も含めて、国会として明確な答えを出しておくべきははずのものなんです。

隨時これら先の話も申し上げなきなりませんが、そういう関連がございましてから、この位置づけがどういうものであるということだけは明確にしておいてください。いわゆるこの二つの、

これは昭和六十三年八月三十一日、こちらは平成元年一月十七日政府・与党申し合わせ、こうなっている。だから、これはどういうものなのかとい

うことなんです。位置づけです。

○丹羽政府委員 先ほど申し上げましたように、

政府が政府としての重大いろいろな決定をいたすに当たりまして、与党との調整ということを常にやつておいでございますが、その調整の場面が、先ほどの八月三十一日あるいは平成元年の一月十七日の一つの申し合わせ事項という形で明確になつたわけでございまして、政府の考え方

がその中に当然示されているわけでございます。したがいまして、私どもは、その政府の考え方で与

党の合意を得たものを、法案の形なり予算の形なり、そういう形で国会に提出申し上げて御審議をいたく、こうのことになるかと考えております。

○新盛委員 どうもすつきりしませんが、では具体的に入ります。

財源問題についてです。最終合意は、九州、北

陸、東北各線区の新幹線をもつくるとすれば一

兆三千八百億、相当節減をしましたね。その負担率を、J.R.の五〇%、そして残りの軌道部分を国

が四〇%、地方が一〇%、駅舎部分は国、地方各一五%を負担することになつておるわけです。これから以降の状況がいろいろ変わるとは思いますが、先ほどは確認できなかつたけれども、この辺、かかるから先、一体整備五線という名の——やはり各地域が猛烈に運動していますね。リニアモーター カーももちろんこれは出できますよ。そうする場合に、設定する路線はだれがどこで決めるのか。政府が決めなければいけないのでしょう。政府が提起しなければならないわけでしょう。

そういう問題が当然この国会の場で議論をされ、あるいは審議会で議論をされて、あるいはそ

のことで縦横すべすべり合わせをしてこれでいくこと、そういう方針が決まらないと、きょうの政治情勢

はこうでございますからここでばつとつけた、今度は、来年のことはわかりませんよ、来年以降の

ことを心配するから言つておるのです。今度はまた政治情勢が変わりました、これはだめですよ。

○新盛委員 丹羽審議官、私の言つてることに

ちよつと素直に答えてくださいよ。もつその先の

話と後の話はまた違つのです。

○新盛委員 丹羽審議官、私の言つてることに

ちよつと素直に答えてくださいよ。もつその先

在のところその工事費を考えて出てきた結果の数字でございまして、先ほど私が申し上げましたような第一種工事とか第二種工事ということは各ルートごとにその内容が変わっていくことになると思いしますので、必ずしも一五%ということが各路線も全部そなるということになるわけではございません。これからその具体的な本格着工を行うときの建設費の計算の中でやつしていく問題でありますし、それは各年度ごとの予算の段階での詰めになる話ではないかと思います。そういうことでございますが、基本的には、今の考え方を決めるに当たりましては、当然関係の地方公共団体の知事さんを始めとする代表の方の御意見も伺った上で今的内容に決めたわけでございます。

○新盛委員　これは原本というのが参考資料で提起された内容のものだけで言うのですから、この審議は、私は十年ぐらい国会議員をやっているけれども、初めてだな。だから、どうもあつちに行つたりこつちに行つたりしなければいかぬですよ。だから、こういう原本も本当にきっちりと法案の中に織り込んで政府案だということであればまたそれなりの議論の仕方があるのですが、こういうことですから……。

そこで、この内容で申し上げますいろいろございまして、「難工事の部分については早期に着手する。」というのが昨年の八月三十一日に確認されたのですね。それから、これじや納得できないというので、予算措置を求めてそここそ熱烈な陳情行動があちこちから起つたわけですね。それで、ようやく第一種工事だとか第二種工事という区分けの中で国と地域の負担割が決められたわけですよ。そして、その財源の措置については既設新幹線のリース料の各社配分率の固定を前提としたり、あるいは新幹線保有機構において生ずる既設新幹線のリース料の余剰を充てるとか、これらは財源としてはJR五〇%という負担になつていいけれども、実際はそういうことなんですよ。それで、JRの負担は圧迫しておりません、こういふ理屈になつてゐるわけですが、こうして結局

整備新幹線の建設費はJR、国及び地域が負担するという三者負担なんです。そして、先ほど議論がありました北陸新幹線、高崎—軽井沢間については平成元年度から着工する、こういうことが明確になつて、五十億円が工事費として出すのですね、責任を持って出す。これはまた、先ほど若林委員の方からも指摘されたように継続をされるのかどうか。在来線の問題は一体どうなのかということとも実は非常に危惧するところです。

だから、この辺の問題もございますが、私はここで残念ながら難工事着工ということでお茶を濁されたような気がするけれども、加越そして岩手、第三紫尾山、各三線が難工事としてトンネルの調査掘削工事を行う、推進事業の一つとしてこの結果は、これは私どもとしては非常にいいことだと万歳を叫んでおるわけですが、三線同時着工というふうに私は理解をしているのです。それで、これが昨年の八月の段階では着工優先順位という順番をおつけになつて、そしてここにJ案だとKA案だとKM案だといろいろつくられましたね。その順位からいきますと、政治的ないろいろな動きがございましたが、結局これは三線難工事着工推進をされる、こういうことになつたわけですから、これは同時に三線着工である。大きな火が燃えて、希望が燃えた、こう理解しているのです。これについてはどういう御見解ですか。

○丹羽政府委員　お答え申し上げます。

今回の難工事推進事業というのははどういうことをするかということでございますが、從来から行っておりました調査によりまして難工事となる可能性のあるトンネルにつきまして、難工事であるか否かを見きわめるために、現地において実際のトンネルと同じ大きさのトンネルの掘削工事を行うものでございます。

○新盛委員　難工事というのは、いろいろなトンネル、橋梁あるいは地域の状況としてはこれは大変だというのは全国で三十七、八カ所でしたかを行つておりますが、従来から

越、九州の第三紫尾山、この三ヵ所に絞つてやる  
というので、その規格は広軌、いわゆる新幹線広  
軌路盤としてトンネルを掘削していくんだ、こう  
いうことを今おっしゃったのですね。だとすれば、  
これは私は、同時に着工として新幹線がこれから  
先、来年以降ですよ、毎年毎年予算がついて進め  
られていく、同時に着工の方向である、こう理解を  
していいですね。——お答えがないから、その辺  
が難しいところでしようが。  
それで余分なことでですが、私どもの理解とすれば、  
同時に着工といつてもこれは段階的に、例えば  
高崎—軽井沢の間がごとしから路盤拡張あるいは  
路盤を整備して新幹線を通すように四、五年かかる  
のでしよう。そうしますと、その後、隧道の方もも  
難工事といえども一、三年あるいは五年かかるの  
かどうか、その辺のこともお答えいただきたいの  
ですが、その後は、隨時それに合わせていわゆる  
段階的施工というか、開業に向かって一齊に歩調  
をそろえていくのと、はす違いに段階的にいくの  
とでは随分違いますので、その辺のところは申し  
合わせ事項ですから、これは与党の申し合わせ事  
項ですから、我々野党側から見れば、それはその  
ときはやはり段違いの施工方式だらうかなと理解は  
するのです。しかし、今この段階では、みんなが希  
望しておるようすに同時に着工であるのじゃないか、  
こういうふうに整理をしているわけですが、お答  
えができる部分でいいですから答えてください。  
○丹羽政府委員 御質問の中に難工事の工事がど  
のくらいかかるかという趣旨の御質問がございま  
したが、難工事の工事部分の具体的な掘削その他  
の工事につきましては一、三年を要するのではないか  
かと思つております。  
平成二年度以降の話  
その予算の決着の中で具体的にどのように物事を  
考えていくかということを決めていくことになる  
かと思います。

ども、この着工優先順位というのは将来、昨年八月の確認の経緯から見て、生きているのですか。生きていないのでですか。

○丹羽政府委員 昨年の八月のペーパーでは、着工優先順位は、あそこに八月三十一日の覚書に書かれているような形で優先順位をこれから考えていくことになります。

○新盛委員 余り詰めると答弁ができないような場面もあるようですが、その辺は十分理解を私はしているつもりですけれども、この新幹線の理念を冒頭にお聞きしましたのも、これは地域活性化という問題もさることながら、それぞれ言い分があるのですよ。整備五線の皆さん方はそれぞれの路線を抱えまして、この路線完成のために何としてもやらなきゃいけないが、これがまたJRの負担になりますはすまいか、あるいはまた言うところの赤字収支が出てきて、まさしくそのツケはどこへいくのだろうか、こういう危惧も持つておられるわけですよ。したがって、やはりこういう広軌の規格をつくっていくためには、どうしても通らなきやならないそうした各地域の発展性につながるような問題であるから、それをただ陳情があるから、あるいは熱烈な要望があるからといっただけであそれをどんどんまたやつていくわけにもいかないでしよう。

一番重要なのは、日本列島という基点に立てば、私どもとしてはやはりバックボーンを通してほしい。もう過疎化が速まっている地域の格差を埋めるためにもそういうふうに理解をしてやらなきやいけないのじやないのですか。それがどうもただ政治的綱引きで声の高いところだけに持つていかれるようになくなつて一体それで済むのかどうか。運輸大臣、あなたは非常にいい構想をこの間やっておられましたように、ぜひひとつこのところを、まあ総合交通政策ですよ、この上に立つてどうお考えになつてあるか、ぜひお聞かせいただきたい。

○佐藤国務大臣 今的新盛委員の御質問の趣旨は、整備新幹線の着工順位ではないかと思ひます

が、この着工優先順位につきましては、国土開発上の視点に加え、国鉄改革及び行財政改革の趣旨を踏まえて、昭和六十三年の七月十五日の整備新幹線着工優先順位問題懇談会の提言によつて、以下の六項目を総合的に評価することによって決定されました。

その六項目というのは、一つは財政上の視点、いわゆる工事費でございます。二番目は国土開発上の視点、それから三番目が鉄道事業の長期収支、四番目は国民経済的投資効果、五番目がJR各社の経営の見通し及び新幹線建設に対する考え方、六番目が沿線地域の新幹線建設に対するコンセンサス、そうした結果で北陸新幹線の高崎—長野間が着工優先順位の第一位と決定されたものでございます。いまして、このうち軽井沢—長野間については路線の規格決定が保留されたために、まず高崎—軽井沢間の本格着工ということになつたわけでござります。

今回の決定は、客観的判断を確保するため、定量的評価が可能な事項が、また「第一の国鉄」をつらいためにJR各社の意見が重視されたものと考えておるわけでございます。

○新盛委員 その御答弁をこれからさらに広げてぜひとつ計画的に、地域のそうした交通網の発展のために寄与していただきますようにお願いします。

○佐藤国務大臣 委員御指摘のよう、この新幹線建設に関しては昨年の八月三十一日とことこの一月十七日、いずれも与党も入っておりますが、政府・与党ということで、政府の方にアクセントを持つならば政府が責任を持つのは当然だ、かようになります。

○新盛委員 繰り返すようですが、冒頭に申し上げました日本国有鉄道清算事業団の再就職問題ですね、後ほど私の方から附帯決議を提出したいと思うのですが、ぜひひとつ再検討というよりは再就職への道を切り開いていただく、一人たりとも路頭に迷わせない、こういう立場でぜひとも万全の措置を講じていただきたい。杉浦理事長、非常に懸命に取り組んでいらっしゃるようですし、寝ても覚めても雇用の確保と、こうおっしゃつてみると私は思うのです。ぜひ決意のほどをお聞かせいただきたい。

○杉浦参考人 事業団の最大の課題と言つていいと思いますが、三年間で全員の再就職を確保する、という課題に向かいまして残りの期限を一生懸命頑張つてしまいたいというふうに思つて次第でござります。よろしくお願ひいたします。

○新盛委員 時間が参りました。

○最後に、ぜひひとつ、これは運輸省としてJRの各社に指導していただきたい。それは、今経営協議会とか労使の間でおつきりになつてゐるらしいですね。積極的に意見を出してお互い切磋琢磨する、あるいは運転事故など最近の事故、きのうも何かそれらしいがありました。中野の事故はこの間取り上げました。その後もありました。もうないのかと言つたら、絶対ないようになります、こう言うのですが、労働環境が極めて悪化している。もっと積極的に腹を割つて、真心を込めて労使の

協議ができるよう、差別をすることなく、所属が違うからどうだということじゃなくて、積極的にそういう面の労使慣行を確立するよう心がけていただきたいと思うのです。今までは悪かった、これからはやしませんというそのことを含めて、ぜひひとつ運輸省として明確なお答えをいただき

○佐藤國務大臣 安全ということは、再三申し上げるよう、交通機関に携わる者として最大の課題であろうと思つて、私も折あるごとにJR各社に、事故というのは、ある意味では起こした方が加害者的なそつした判断もされますが、加害者であると同時に被害者だこうした考え方でまさに労使一体となつて取り組んでもらいたい。そういうことで、立場を超越して労使がこの問題について胸襟を開いて話し合う場というものがぜひ必要

○新盛委員 終わります。

の法規登録、さしつけは清算  
事長もお見えでございますので、  
りまして、いわゆる民営化になつ  
て置きこなすがござります

算事業團としての非常な御苦労、多額の負債を抱えた事業の清算ということで御苦労があつたと思ひますけれども、その中で、この清算事業團の要

ういう状況だということをございます。このような状況の中で、果たして国民が強い関心を持つておる清算事務が本当にできているのか、取り組みの姿勢はわかるのだけれども、その実際効果が余りあらわれていないのではないか、そういう声も聞かれますか、この点について御説明いただきたいと思います。

まして、これを返済していくのが私どもの重要な課題でございまして、今浅井先生おつしやいましたように、スタート時点では将来の債務を含めまして二十五兆六千億でスタートいたしたわけでございますが、その後予定されました、例えば青函連絡航路の津軽海峡線の債務、あるいは本四備讃線の債務等の引き継ぎ等もこれあり、次第に債務がふえてまいりまして、六十三年度末では将来債務を含めまして二十六・九兆円、それから元年度予算で計算いたしました将来の展望といたしましては二十七兆一千億円というふうにだんだん長期債務が累増をしていく傾向になつておることは事実でございまして、ここ数年間はある程度次第にふえていかざるを得ないという事情はござりますが、しかし長期債務の問題が将来ともにふえつ放しあつてはこれは何にもなりません。これを漸次着実に返済をしていかなければならぬというのが重大大問題であるわけでござります。

そこで、今一番頭の痛い観点は、何といいましても自主財源でございます土地がうまく売れないという事情でございまして、御案内のように地価高騰問題に対応いたします政府の緊急土地対策要綱に従いまして、土地の上がつてゐるところはしばらく公入札を見合わせるということになつております。将来ともそつした問題、どこまで続くかわかりませんが、こうした問題等も含めまして、適切な対応をしながら、自主財源の収入拡大に努めて長期債務の返済に充てたいというのが現在の状況でございます。

○浅井委員 御苦労は推察をいたしますが、確かに土地売却等も思うに任せせず、いわゆる借金有利子が重なつてまた借金がふえるという悪循環が予測されるわけでござりますので、その辺のことも勘査して速やかな、国民負担もございますし、いろいろの観点からいつでも清算事業団の役割をつかく今後も努力をお願いしたいと思います。なお、委員長にこの際お願いをしておきたいこ

とは、國鐵の民営化に当たりまして、民営化になつたJRが經營が不安定になるのではないかどうか、あるいはまた清算事業団が抱えておる雇用の問題等、いろいろな角度から先行き非常にいろいろな問題点が出てくるであろうということで、国会に報告義務ということをわざわざ法案成立のときに私どもが主張してつけてもらつたわけござります。ただ文書等においては報告をされますが、一遍適当な機会をつくつていただいて、この運輸委員会を開会して、民営化のその後のJR各社の經營状況あるいはまだいろいろなその他の問題について仔細にいろいろの報告を受ける、あるいはまた審議をする、そういうことをぜひとももらいたい、私はこのように思いますけれども、委員長、いかがでしょうか。

○森田(一)委員長代理 ただいまの話でございませんね、理事会に諮つてそのように取り扱うようにいたします。

○浅井委員 それでは新幹線鉄道保有機構の改正案に対し質疑を始めたいと思います。

この整備新幹線建設問題は、昭和四十八年の十一月に計画がまとまって以来十五年たつてあるわけでございます。その間いわゆる財政が厳しいということで凍結になり、そして國鉄再建問題という中でいろいろの経過を経てきたこの新幹線建設でございます。

そういう状況の中で、今ようやく何とか新幹線の建設を始めようというわけでござりますけれども、きょうも佐藤運輸大臣は、国土の均衡ある発展と地域の振興を図る観点から極めて重要であるとの認識、これは私も決して否定するわけではありません。ですから新幹線建設の推進についての必要性は認めていますけれども、先ほども指摘がございましたが、政府・与党の合意に至るまでの経過、これを見てまいりますと、いたずらに地元の要請やあるいは選挙公約だから、こういうことが、感情論が先行して、将来、整備新幹線の完成において日本の総合交通体系の中でどのような役割をこの整備新幹線が果たすのか、あるいは

はまた基本的な位置づけ、航空機の発達、リニアの計画あるいは高速道路網との整合性を十分検討した上でいわゆる今回の整備新幹線の着工ということがあります。ただ上記のとおり、まず最初にお伺いしたいのでござります。

○塙田政府委員 お答え申し上げます。

総合交通体系の観点からどうなつてゐるかといふ御質問だと思います。

総合交通体系は、御高承のとおり、各交通機関がおのおのその特性を發揮することによつて国民生活あるいは國民経済上のニーズに的確に対応できる交通サービスを提供し得る、そのような交通体系であると考えております。このような交通体系は各種の政策措置を前提にいたしまして、おおむねの交通機関の間の競争と、利用者の自由な選好が反映されることを原則として形成されることが望ましいということが運輸省の政策でござります。

ところで、新幹線につきましては、所要時間が四時間ないし五時間程度までの中距離区間におきます大量輸送にその特性が發揮されるわけでありまして、中でも都市が連鎖状に分布している場合に、それらの都市を結ぶ一つの路線によりましてそれぞの都市相互間についてサービスを頻繁に行はれる点が大きな利点になつております。整備新幹線の建設は、以上のような総合交通体系上の視点を踏まえまして整備されるべきものであると考えております。

なあ、今御指摘がございましたりニアモーター カーにつきましては、高速、低公害等の一般的な特性を有する交通機関として現在技術開発が進められているところでござります。将来これらの特性が発揮できる形で実用化されるという場合には効的な交通手段たり得るものと認識をしておりましたが、現時点においては、輸送容量や運行速度等旅客輸送システムの諸特性、リニアの輸送システムの諸特性がまだ必ずしも明確でない状況でございまして、このため現在行われております実験線の調査結果を踏まえて今後この問題について

は検討してまいりたいと考えております。

○浅井委員 先ほど私が申し上げたように、今回前回の選挙公約で自民党が整備新幹線着工ということを出した。今政治が非常に厳しい状況の中で、何としても整備新幹線を着工しなければ今度の選挙に勝てない、そういう選挙公約の実施という選挙目当ての整備新幹線の着工ではないかということが指摘をされている部分もござります。

また、先ほども新幹線委員から指摘がありましたけれども、政府・与党申し合わせという文書、政

府・与党一体化の原則ということは私どもわからぬことはない。しかしながら、いまだかつて、この運輸委員会の中でも、政府・与党申し合わせなどいうことが出てきた法案があつたか。今回、運輸省ということになつておつても、わざわざこの文書を出してくるそのやり方。与党は自民党である。確かに、指摘をされたように野党不在の論理であります。そういうやり方で、与党がなぜそ

のようには政府・与党の申し合わせと書かなければならぬのかという背景は、まさに選挙目当てと

言われてもやむを得ないのでないかと私は思つております。国民党の地域の均衡ある発展と言われるならば、国民党のニーズにこたえるよ

うな本当の新幹線であるということならば、何も自民党だけでなく、我々野党であつてもいいもの

はいい、もちろん賛成できるわけでありますから、政府案として提案してほしかつたと思います。こ

れは重ねて私も御注意を申し上げておきたいと思

うわけであります。

そこで、ようやくスタートした、新幹線建設の緒についたわけでござりますけれども、今後の運営というか、実際にこれを經營していくJR各社に対して過度な負担にならないだろうか、こういう心配が今出でてきていることも事実でございま

すが、現時点におきましては、輸送容量や運行速度等旅客輸送システムの諸特性、リニアの輸送システムの諸特性がまだ必ずしも明確でない状況でございまして、このため現在行われております実験線の調査結果を踏まえて今後この問題について

今後JR自身での経営がうまくいくのかという心配がござります。

かつて新幹線の建設が、東北新幹線は建設予算見積もりの三・二倍、上越新幹線は三・五倍といずれも予定金額を大幅に上回ってきたという事実があります。整備新幹線の建設費も、きょう出でています。

○丹羽政府委員 まずJR負担の考え方でござります。整備新幹線の建設費も、きょう出でています。

それが、昨年の夏に私どもが運輸省案を発表いたしましたときのJR負担は、路線別に計算いたしました二〇%、二〇%、五%という形を考えたわけですけれども、この辺についてはいかがで

しょうか。

○丹羽政府委員 まずJR負担の考え方でござりますが、昨年の夏に私どもが運輸省案を発表いたしましたときのJR負担は、路線別に計算いたしました二〇%、二〇%、五%という形を考えた

ます。その場合の前提は、私どももせつかく一生懸命国鉄政策をやつたわけでござりますから、国鉄改革後の新生JRに対してその経営に悪影響を与えない、つまり「第一の国鉄」をつくることは絶対に避ける、そういう物の考え方を基本といたしまして、この整備新幹線ができまして開業後に、長い、三十年ぐらいの期間でJR側が受益するそ

の受益部分をまずはJR負担ということで考えたわけでござります。したがいまして、それは整備新幹線をつくることによってJRが受益する部分でござりますから、現在のJRに悪影響を与えないという形になるわけでござります。それで、その結果は先ほど申し上げました二〇%、二〇%、五%という形になつたわけでござります。

今回御提出申し上げております法律の中のJR負担の考え方は五〇%ということでござりますが、その五〇%は一つの部分からなり立つております。一つは、先ほどと同じように開業後のJRが受益する部分につきましてその貸付料とし

て、鉄建公団が建設主体でございますが、鉄建公団に払うという部分でございまして、この考え方自身は夏のその計算をしたときの考え方と全く同じでございます。したがいまして、JRの経営に悪影響を与えないという線の中で受益する部分だけを貸付料として出してもらう。

ただ、その前提として今回考えましたのは、新幹線保有機構が保有して本州のJR三社に貸しております営業中の新幹線四線につきましてのリース料の分配の仕方につきまして、従前のやり方ですと、そのリース料の中に輸送量の増減に応じてリース料が増減するという連動関係がありましたので、整備新幹線をつくりますと、それによって既設の新幹線の輸送量がふえた場合にリース料も上がる、こういう関係がござりますものですから、整備新幹線ができる結果JRが受益する部分というのがリース料の増高で相殺される部分ができる、結果的には先ほどの二〇%程度の負担しかできない、こういうことになっていたわけでございます。

今回はその部分を、各JR会社のリース料の配分の仕方につきまして、配分率を固定するという前提で考えますと、先ほど申し上げましたような他社に流れていく部分というのがとまるわけでございますので、JR負担分が夏に計算したシェアよりもっとペーセントが上がることになります。

この間にはその部分を、各JR会社のリース料の配分の仕方につきまして、配分率を固定するといつて、結果的には先ほどの二〇%程度の負担しかできない、こういうことになっていたわけでございます。

これは、建設の最盛期が両新幹線につきましてはおおむね昭和四十六年から昭和五十七年でございまして、この間に一度にわたるオイル・ショックによる異常なインフレ状況の中で建設を行つてきましたという事情がございます。それから、今の異常なインフレの物騰分を除いた場合でも、当初計画の三割から五割くらい増加しているということはござりますけれども、これは当時東北・上越新幹線の建設計画が、沿線住民ばかりでなく沿線地方公共団体の方々とのすり合わせが十分に行われていなかつたものですから、地元とのいろいろな協議が難航した。それから、調査期間が短期間だつたために、トンネルの地質などの技術上の調査が不足していたとかということによる工事計画の変更がございました。それによって建設費がふえたこと、営業主体である国鉄の営業部門との協議が十分なされていなかつたという事情がございました。

もう一つは、新幹線保有機構自身の中で計算しております長期債務の利子負担、その利子率の、最近の低金利傾向から出でますその余剰を、これはJRのリース料の方にはね返つて安くなるという形になる部分を、従前どおりのリース料で考えた場合に余剰が出るわけでございますから、これをJR負担分として回す、こういうことを考えますと、結局夏に考えましたJR負担の考え方と基本的には全く同じでございます。それに新たな負担を課さない形での保有機構からの交付金が入る、こういう形で五〇%というのが出てきたわ

けでございます。したがいまして、「第一の国鉄」をつくらないとかJRの経営に悪影響を及ぼさないという部分については基本的に全く同じことになるわけでございます。

それからもう一つ、今後の問題といたしまして、建設費の増高のおそれがあるではないかと御指摘がございました。確かに、上越新幹線、東北新幹線の建設費につましては、当初予定していた金額よりも上がったということはございます。

これは、建設の最盛期が両新幹線につきましてはおおむね昭和四十六年から昭和五十七年でございまして、この間に一度にわたるオイル・ショックによる異常なインフレ状況の中で建設を行つてきましたという事情がございます。それから、今の異常なインフレの物騰分を除いた場合でも、当初計画の三割から五割くらい増加しているということはござりますけれども、これは当時東北・上越新幹線の建設計画が、沿線住民ばかりでなく沿線地方公共団体の方々とのすり合わせが十分に行われていなかつたものですから、地元とのいろいろな協議が難航した。それから、調査期間が短期間だつたために、トンネルの地質などの技術上の調査が不足していたとかということによる工事計画の変更がございました。それによって建設費がふえたこと、営業主体である国鉄の営業部門との協議が十分なされていなかつたという事情がございました。

○丹羽政府委員 建設費そのものの金額が変わつた場合でもJR負担分の比率は変わらないということがで考えております。ただ、その前提の建設費につきましては、先ほど私御説明申し上げましたように、基本的には前の東北新幹線や上越新幹線のときの建設費の推計とは相当内容が詰めてあるというところが違うということを御理解いただきたいと思います。

○浅井委員 JRの分だけではなくて、国あるいは地域の負担はどうなるのかということもあわせて聞きたいわけです。一五%程度という地域負担、地域の強い要請があるからということと地域の経済的財政負担というものの、願望と実際問題、例えば県あるいは市町村の財政事情はそれぞれ違うわけです。今、国の計画は、例えば今回のあれが標準軌新線で高崎—軽井沢千九百五十億、これが二倍、三倍になったときに果たして地元の人たちがこの負担にたえ得るかということが問題なんですね。だからJRの負担は、あなたは今五〇%は変わらないと言つたけれども、あるいは国、国はこれたくさん持つてもらわなければ困りますけ

れども、地域は一五%程度で果たしてそのままのかどうか。これは将来、今の金額が上がってきた場合、そんな話は違いますよということになります。この辺の御心配につきましても大丈夫なのでないかと考えております。

○浅井委員 そういううざさんな考え方では困りますね。今までの、過去にあった経験というものがあります。今までの、過去にあった経験というものがあります。これはあなた、今の世間の常識でも聞いてみてくださいよ。建設費はどんどん上がっておりますよ。今の東京都内の建設費の増高ぶりをあなたは全然知らないのかと聞きたくなるほどです。この計画は昭和六十二年です。今から二年前。その予算見積もりがこれから十年、十五年とたつたときに上がらないなんということは、あなたは上がらないと言えるはずはない。運輸省の幹部がそんな認識では困ると私は思う。あなたは上がらないと言ふなら答弁はできないか。たはどんなことからいつでも言えるはずはない。

○丹羽政府委員 建設費そのものの金額が変わつた場合でもJR負担分の比率は変わらないということがで考えておりますように、この詰め方は今は相容によりまして一律に決まるわけではございませんけれども、基本的な考え方ではございませんけれども、基本的な考え方自身は変わらないと申します。もちろん国と地方との負担割合につきましては、第一種工事と第二種工事の具体的な内容によりまして一律に決まるわけではございませんけれども、基本的な考え方ではございません。

それで、ただいま焦点になつております建設費の増高の問題につきまして、先ほどから御説明申し上げておりますように、この詰め方は今は相容で詰めておるということでござりますけれども、なお今後とも増高が出てきて、それが結果的にはJRも含めて負担増になるということを極力防止するため、鉄建公団に対しましてその建設費の増高を防ぐようになつてこれからも指導してまいります。

○浅井委員 先ほども論議になつたわけですが、当該区間の並行在来線の取扱い、建設費、収支採算性等に関し、具体的な結論を得たのち、これを行つるものとする。いつ着工になるのか、これが今ここで示されていない、玉虫色で、いつかやるのだろうということと先ほど来この法案が審議されているわけです。先ほどの政府・与党の申し合わせの中で、政府・与党の協議機関であつた整備新幹線建設促進委員会は「これを廃止する」と書いてあります。だから、他の路線の結論はいつ、それが責任を持って着工時期を明示するのです。政府・与党の建設促進委員会ですら出し得なかつた結論をだれが出せるのですか。あるいは結果的に高崎—軽井沢だけしかできませんというこ

となるんじゃないのか、しかとお答えいただけます。今おっしゃるようになつてある今後においてどうするんだ、こういふことでございますが、先ほどから御答弁申し上げていますように、今後の予算の編成過程において並行在来線の取り扱い、建設費また収支採算等を検討して、関係省庁の協議でこれを決定するというふうに考えております。

○佐藤国務大臣 大変核心をついた御質問でござりますが、今おっしゃるようになつてある今後においてどうするんだ、こういふことでございますが、先ほどから御答弁申し上げていますように、今後の予算の編成過程において並行在来線の取り扱い、建設費また収支採算等を検討して、関係省庁の協議でこれを決定するといふふうに考えております。

○浅井委員 関係省庁は、大臣、どこでしようか、ちょっとお伺いいたします。

○佐藤国務大臣 先ほどから非常に重大になつてますJRと国と地方の割合、これは大筋決まっておりますが、このことに関して言えば運輸省と大蔵省、自治省が主体になります。

○浅井委員 いつごろ出せるのでしょうか、それをお聞きしたいのですが。

○丹羽政府委員 先ほど御説明申し上げておりますように、これから予算編成が毎年あるわけですが、毎年度の予算編成の段階で具体的に今後どういうふうに進めるかということは、今の大臣答弁にございましたように、関係省庁協議して決める、こういう考え方になるわけでございます。

○浅井委員 若干あいまいだという指摘は受けると思いますよ。もう少し計画的にしてもらわないと地元がぬか喜びになつてしまつ。馬の前にならぬないように、もう少しきちんとした計画であつていただきたいなと思います。

高崎一軽井沢が本年から本格着工するということでございます。完成のめどは六年後と先ほど来ておりますが、軽井沢一長野間の取り扱いは、一九九八年の冬季五輪の開催が決定すれば当然これは標準軌新線による建設ということになるのじやないかということが言われておりますけれども、今の計画とは少し変わるものじやないか。IO Cから許可が出た冬季五輪の開催があればそれだ

け乗員、乗客がふえる、であればということで今までの計画を若干変更するのではないだろうかとあります。それで、その結果を考慮して三年以内に結論を得るということになつておりますので、その結果を考慮して三年以内に結論を得るということになつておりますが、この辺はいかがでしょうか。

○丹羽政府委員 軽井沢一長野間の問題につきましては一つの考慮事項として冬季五輪のお話をござります。それで、その結果を考慮して三年以内に結論を得るということになつておりますので、それはばかりの判断ではございませんで、総合的に判断していく問題かと理解しております。

○浅井委員 全然答えがわからない。総合的に判断するというのは何を判断するのか全然わからないうだら、わからぬ、答えられないでは困るのですよ、法案なんだから。

それから、これから負担の問題なんですかとも、この場合今回の高崎一軽井沢間は、主要施設は国が四〇%、地方が一〇%、駅等の便益施設は国、地方それぞれが二五%、平均すると、国は三五で地方は一五です。自分のところの土地を通つている線路だと自分の土地に建つてある駅舎だと、そういうものの建設費をやるなら結構なんですねけれども、全然関係のない仙台や田端で建つものに何で地域の人たちが負担するのかわからない。これは地元の人たち、地方の人たちから必ずクレームが出てくる問題だらうと私は思いますが、これは少しおかしいと私は思いますよ。おかしいのはこれだけじゃありません、数多くあります。これはこれだけじゃありません、数多くありますけれども、これもおかしい点の一つです。

もう一点聞いておきますけれども、整備新幹線の駅がこれからできます。駅ビルを建設する場合、その予定されている建設費に駅ビルが含まれているのかどうか。別とするならば、新たに駅ビル会社を設立するのか。また、その会社の設立には自

由体からの出資が可能かどうか、第三セクター方式をとるかどうかということです。これもお伺いしておきたい。

○丹羽政府委員 現在御説明申し上げております千九百五十億円、その建設費の中にはいわゆる駅ビルの建設費は入っておりません。基本的には鉄道施設に含まれるもの建設費の計算のもとにしますけれども、JRの負担金と新幹線保有機構の余剰金とは本来分けなければならないものであつて、本来清算事業団の中に入つたお金で、国民負担の軽減のためにも、もし利子が安くなるのならばそれは返済金に充てるべきであるのが至当であつて、それを整備新幹線の財源に持っていくと

いう考え方には少し角度がおかしいのじやないかと思うわけでございます。

このリース料はどの法律によって支払われ、その算定方法はどの条文に定められているのか、伺

うことであれば、建設費としてはその方が安いになりますので、その部分の地方負担につきましては関係の地方公共団体に負担していただくと

いう考え方でございます。

○浅井委員 これもまた明確にしてもらいたい点は、高崎一軽井沢間で運行する列車のための機能でございます。

○丹羽政府委員 この話はおかしいんですよ。線路等の主要施設は国が四〇%、地方が一〇%、駅等の便益施設は国、地方それぞれが二五%、平均すると、国

は三五で地方は一五です。自分のところの土地を

通つている線路だと自分の土地に建つてある駅舎だと、そういうものの建設費をやるなら結構なんですねけれども、全然関係のない仙台や田端で

建つものに何で地域の人たちが負担するのかわからぬ。これは地元の人たち、地方の人たちから必ずクレームが出てくる問題だらうと私は思いますが、これは少しおかしいと私は思いますよ。おかしいのはこれだけじゃありません、数多くあります。

これはこれだけじゃありません、数多くありますけれども、これもおかしい点の一つです。

もう一点聞いておきますけれども、整備新幹線の駅がこれからできます。駅ビルを建設する場合、その予定されている建設費に駅ビルが含まれているのかどうか。別とするならば、新たに駅ビル会

社を設立するのか。また、その会社の設立には自治体からの出資が可能かどうか、第三セクター方式をとるかどうかということです。これもお伺いしておきたい。

○丹羽政府委員 高崎一軽井沢の整備新幹線を建

設いたしましてそこで列車を運行するわけでござりますけれども、その列車のための車両基地といふのがどこかに必要なわけでございます。それで、

高崎一軽井沢間に車両基地を新たにつくるという

考え方もあるかと思いますけれども、今、現

在の車両基地がある田端にしろ仙台にしろ、そ

うの車両基地を増強することによって今の高崎

一軽井沢の運行に必要な車両基地の設備ができる

ております。いずれにしろ、今後の問題であると思つております。

○浅井委員 これもまた明確にしてもらいたい点は、建設費の財源のうち、JRが負担すると

いう五〇%分がありますが、それが新幹線保有機構の余剰金——余剰金というのは、利子が今安くなつたから借りかえた分でそれを払おうというわけです。ところが、これはいつまでも低金利であるわけはない。経済動向の変化によつて変わる場合もある。ところが運輸省の説明では、借りかえは二十五年という長期間にもなつております。それは約七割でございます。あと三割は民間銀行であります。

○丹羽政府委員 民間銀行は十年間という短い期間なので、多少変動は予想されます。ほぼこの新幹線保有機構の余剰金で賄えるという考え方なんですね。

私は、この新幹線保有機構というのをつくるときから、国鉄分割・民営ということのときに非常に問題にしたところです。本来新幹線保有機構などいうのは必要がないのじやないか、清算事業団に置いておいて、そしていろいろなところからいわゆる家主としてリース料を取るんだから、それは清算事業団の返済金に充てるべきだということがどうか。別とするならば、新たに駅ビル会

社を設立するのか。また、その会社の設立には自治体からの出資が可能かどうか、第三セクター方式をとるかどうかということです。これもお伺いしておきたい。

○丹羽政府委員 現在御説明申し上げております千九百五十億円、その建設費の中にはいわゆる駅

ビルの建設費は入っておりません。基本的には鉄

道施設に含まれものを建設費の計算のもとにし

ますけれども、JRの負担金と新幹線保有機構の余剰金とは本来分けなければならないものであつて、本来清算事業団の中に入つたお金で、国民負

担の軽減のためにも、もし利子が安くなるのならばそれは返済金に充てるべきであるのが至当であつて、それを整備新幹線の財源に持っていくと

いう考え方には少し角度がおかしいのじやないかと思うわけでございます。

このリース料はどの法律によって支払われ、その算定方法はどの条文に定められているのか、伺

けて乗員、乗客がふえる、であればということで今までの計画を若干変更するのではないかとあります。それで、その結果を考慮して三年以内に結論を得るということになつておりまして、そこを総合的に判断するのかございませんで、総合的に判断していく問題かと理解しております。

○丹羽政府委員 丹羽政府委員、この話はおかしいんですよ。線路等の主要施設は国が四〇%、地方が一〇%、駅等の便益施設は国、地方それぞれが二五%、平均すると、国は三五で地方は一五です。自分のところの土地を

通つている線路だと自分の土地に建つてある駅舎だと、そういうものの建設費をやるなら結構なんですねけれども、全然関係のない仙台や田端で建つものに何で地域の人たちが負担するのかわからぬ。これは地元の人たち、地方の人たちから必ずクレームが出てくる問題だらうと私は思いますが、これは少しおかしいと私は思いますよ。おかしいのはこれだけじゃありません、数多くあります。

これはこれだけじゃありません、数多くありますけれども、これもおかしい点の一つです。

さいしませんけれども、いろいろな面で、運輸省の中に知患者がいてこういうふうな方法をやつたと言いますけれども、確かに問題点が、すさんな点が数多く指摘をされたわけです。今私は限られた時間の中で、まだまだ数多くの問題点がございまして、全部を指摘しておりませんけれども、これは佐藤運輸大臣、ただやみくもに、整備新幹線がスタートでき、できたといって喜んでおられるいろいろな困難な諸問題、あるいはまた指摘したような、まだまだ不適格というかあるいは欠陥というか、そういうものも含まれているということを御承知おきいただいて、今後しっかりとこれを正してもらわなければならぬ、私どもが取り上げておる問題点はよくしつかりと直していただきたい、私はこういう希望を持っておりますけれども、大臣、いかがでしょうか。

○佐藤国務大臣 委員の今までの御指摘、一つ一つもともだとう氣もいたしますので、きょうの御提言というもの、これをまさに胸に秘めてこれから対処していきたいと思います。

○浅井委員 いろいろとござりますけれども、まだもう一人我が党から質問をされる予定でござりますので、余りその方の質問まで取つてしまつては悪いので、時間が多少早いですけれども、私は以上でもって質問を終わりたいと思います。

○森田(一)委員長代理 長田武士君。

○長田委員 ただいま、日本鉄道建設公団法及び新幹線鉄道保有機構法の一部を改正する法律案について、同僚議員から既に總括的な質問が行われたわけであります。そういう意味で、私は各論、とりわけ整備新幹線の財源問題を中心とする諸問題についてまして質問を申し上げたい、このように考えております。

まず、この整備新幹線の建設につきましては、改めて申し上げるまでもないわけでありますから、国土の均衡ある発展と地域振興を図る上で極めて大きなインパクトを持つものであり、「二十一世紀」の基幹的輸送手段として重要なものである、このように私たちも認識をいたしております。しかし、

整備新幹線の建設には多額な建設費を要するわざであります。加えて、国鉄改革に伴いまして長期債務という大きな問題を抱えております。また整備新幹線は在来線の収支に大きな影響を与えることから、ようやくスタートいたしましたJR各社の経営に过大な負担を負わせないように慎重な配慮が必要であろう、このように考えております。そうした観点から、今回の改正案に示されておりますところの財源問題につきまして、大臣に以下御質問を申し上げます。

まず整備新幹線の建設についてでありますか懸案となつております建設問題を、ようやく今年度から北陸新幹線の高崎—軽井沢間の本格着工を初め、いたしまして、東北、九州の一部についても難工事の調査を認めるといふものであります。建設の重要性は認識をしておるわけであります。が、建設費は昭和六十一年四月価格で、東北、北陸、九州、三線合計で一兆三千八百億円に上るわけであります。

今同僚議員が、物価上昇に伴う建設費のいわゆる概算是果たしてどうかということございまことに、私も今、すぐ経済庁から物価動向の資料をとりました。そうなりますと、佐藤大臣、よく聞いていただきたいのですが、前年対比ですが、六十三年の場合は、一月は〇・二%、二月は〇・一%、三月は〇・四%、一月、二月はマイナスです。そして四月は〇・四%。ことし、平成元年は、対前年同月比、一月は一・五%上昇、二月は一・四%上昇、そして三月は一・七%上昇、四月は消費税の關係がございまして二・六%の上昇、これは東京区部でありますけれども、こういう上昇をいたしております。そういう意味で私は、財源問題ももちろんありますけれども、一兆三千八百億円で果たして調達できるのかどうか、完成できるのかどうか、ということを含めまして、財政問題について決意と、そして確信のほどをひとつお伺いしたい。

○佐藤国務大臣 この整備新幹線の着工に当たつて運輸省が出した規格案というのが一兆三千八百億円でございますが、当初は御存じのように二兆九

千二百億余だつたものをここまで、建設費を半分以下に圧縮したということは、やはりそれなりに採算があつたからでござります。そういうことで着工優先順位を決定して、さらにJRの負担分の財源について工夫を凝らしておりますので、この一兆三千八百億という数字ならば、国鉄改革及び行政改革の趣旨を踏んまえて着実にその推進が図れる、かように考えております。

今御指摘のように物価の上昇を言われましたが、いわゆる物価の上昇ということの中にはJRの採算の向上ということでことも含まれるのではないかということで、大体この線でもつてやつていく自信がある、かように申し上げます。

○長田委員　どうかひとつ大臣を続けていただいて、確信を持つていただきたいと思つております。

整備新幹線の財源問題につきましては、ことし一月十七日、先ほども指摘がございましたとおり、異例とも言つべき政府・与党申し合わせを受けまして今回の改正案に趣旨が盛られておるわけであります。すなわち、建設に要する負担につきましては、国、地域で五〇%、JRで五〇%といたしまして、國、地域の負担割合については第一種工事については国が四〇%、地域が一〇%、第二種につきましては国が二五%，地域が二五%というふうになつております。この中で地域負担については、財政力の弱い地方への多額の負担転嫁ということがありますと、果たして負担できるかどうかという問題が出てきているようであります。そういう点で、それぞれ三線合計の負担というのは、地方の負担、どういうふうになりますか。

○丹羽政府委員　先ほど申し上げましたように、高崎—軽井沢間以外のところにつきましては、今の一種工事、二種工事の内容を精査する必要がございますので、直ちにその数字が出てこないわけでございますが、仮に高崎—軽井沢間と施設の構成が同程度になるものと仮定して試算いたしました場合に、三線全体で約二千億円となると推計されます。

ね。わかりました。

ただいま御答弁がありましたが、北陸新幹線の建設工事に当たりまして、第一種工事で一〇%、それで第二種工事では二五%と地域の負担が決められております。

例えば、高崎—軽井沢間の経費は先ほど御答弁がありましたとおり千九百五十億円、このうち、地元負担は二百九十億円ということになつておりますけれども、平成元年度では予算を十三億円負担をするということのようであります。率にして一五%程度の拠出が群馬県、長野県両県に見込まれるわけであります。現在この工事等の件で両県とどのような話し合いといいますか負担についての話し合いが行われているのでしょうか。

○丹羽政府委員 高崎—軽井沢の関係県とのお話し合いは、この整備新幹線問題を詰めるに当たつて、先ほど来名前が出ております整備新幹線建設促進検討委員会、その場におきまして、その地域の代表としての関係県知事の出席を得て十分意見を聞いているわけでございます。現在はそれを受けまして極めて詳細な部分につきましての微調整をやつてあるという段階でございます。

○長田委員 地元の群馬、長野両県では、地方債は最高といたしまして九〇%認められているようありますけれども、財政的には相当厳しいようですね。そこで、負担に対する何らかの特典とか低金利融資であるとか、それを国で負担しろということになりますと、ちょっとこれは問題があるわけであります。それで、地方の負担のしやすい環境づくりという点は、何か考えていらっしゃいますか。

○丹羽政府委員 地元の負担につきまして、その負担がしやすい方法をどうするかという問題につきましては、基本的には自治省がお考えいただくことかと思っておりますが、私どもの方としましては、地元に負担していくべき必要性というのでしょうか、それは結局整備新幹線が地元の開発、発展とか住民の生活向上に大変役に立つという視点から地元の負担をお願いするということをしておるわけでございます。

それで、先ほど來の文章にもござりますように、地元の負担についての起債の充当率九〇%、そういうことだけが今は決まつてあるところでござります。

○長田委員 今回、長野県と群馬県に私も連絡をいたしましていろいろ調べてみました。群馬県は県が一本で負担をする、長野県では県と沿線の市町村が負担をしたい、こういう考え方であるようあります。そうなりますと、各県ともそれぞれ対応が違つておるわけでありますから、そういう意味で、私は運輸省といたしまして地元負担のルールづくりといいますか、そういう点はある程度必要ではないかなと思いますが、どうでしょうか。

○丹羽政府委員 地元負担の問題につきましては、県とその県内の市町村、そういう関係を含めまして、その各地元の中で御協議いただく、決めていただく、その決めて従つて負担していただく、こう考えております。それで、確かにその地域によってその地方公共団体ごとの負担力というの同一でないという問題があるのではないかと思ひますけれども、同一でないので、むしろその県なら県の中いろいろな負担の仕方につきましてのその地域内での御相談をいただいた方が負担しやすいという問題が出るのではないか、このように考えております。

○長田委員 次に、並行在来線についてお尋ねをしたいのでありますけれども、先ほど申し上げましたとおり、本年一月十七日におかれましては、政府・与党の申し合わせの中で、並行在来線の横川—軽井沢間、開業時に廃止するといふうなことを確認をされておるわけでありますけれども、地元との協議は終わつたんでしょうか。

○丹羽政府委員 先ほどの平成元年の一月十七日の文章にござりますように、高崎—軽井沢間の並行在来線であります信越本線の横川—軽井沢間の取り扱いにつきましては、既にその文章で書いてござりますように、その地元との関係も含めまして、セットされたわけでございます。

それで、同じようにその文章に書いてございますように、今後は「適切な代替交通機関を検討し、その導入を図つたうえ開業時に廃止することとし、そのため、関係者(運輸省、JR東日本、群馬県、長野県)間で協議する。」ということになつておりますので、その協議をこれから進めてまいりたいとでございます。

○長田委員 もう長い間利用してきた交通機関を廃止するわけですから、住民の皆さんに十分納得できるようなコンセンサスというのは、私はぜひ必要だらうと思うのです。この点、話し合いといふのはこれからということがあります。

○丹羽政府委員 先ほど申し上げましたように、横川—軽井沢間を代替交通機関をつくつて廃止するという、そこは地元も含めましてセットをされたわけでございます。それで、今度は具体的にその代替交通機関をどのようにしていくか、こういう話し合いを先ほど申し上げました四者で協議していくということになつておるわけでございます。

○長田委員 将来的には整備新幹線が実施に移されると、各地でこういう問題というのではなく、中でいろいろな負担の仕方につきましてのその地域内での御相談をいただいた方が負担しやすいという問題が出るのではないか、このように考えております。

○長田委員 次に、並行在来線についてお尋ねをしたいのでありますけれども、先ほど申し上げましたとおり、本年一月十七日におかれましては、政府・与党の申し合わせの中で、並行在来線の横川—軽井沢間、開業時に廃止するといふうなことを確認をされておるわけでありますけれども、地元との協議は終わつたんでしょうか。

○丹羽政府委員 先ほどの平成元年の一月十七日の文章にござりますように、高崎—軽井沢間の並行在来線をJRに維持させるということで、その負担をJRに負わすということで過重な負担が生じるというふうなことはならないと考えておるわけでございます。

それで、軽井沢と横川との間の問題につきましては、先ほど來のこととござりますけれども、それ以外のルートの並行在来線につきましても、その関係のJR各社の並行在来線の取り扱いについての経営判断を踏まえまして、関係地方公共団体の意見も聞いて適切な結論を出していくというつもりであります。

○長田委員 もちろん採算性ということもありますけれども、住民の皆さんに納得できるような、そういうきめ細かな対応をしてもらいたいという要望なんですよ。

○佐藤国務大臣 おっしゃるとおりでございますが、若干補足しますと、今の横川—軽井沢間といふときにおいて、やはり新幹線をとるか、ここを廃止かというくらいな議論もございまして、そういうことで地元の同意があつたということとございます。その考え方は、今申し上げているように、あくまでも新幹線を敷くことによつてJRを「第二の国鉄」にしてはいけないというのが基本ですから、それがやはりどうしても採算に合わないという場合は、それが実は新幹線を敷く場合の大変大きな要素になるということとございますが、もちろん最終的にはJRの方の経営の判断ということがあります。

しかし、その並行在来線というのがどういうふうに新幹線とラップしているかという問題でも随分違つてしまりますから、それはその都度その都度判断していくと思いますが、当然今おっしゃるように、そういうものをやはり廃止するというときには地元の同意というこの前提は、それにかかる機関をどうするかとのコンセンサスがなければいけない、このように考えておりま

す。

○長田委員 次に、JRの負担分についてでありますけれども、改正案によりますと、すなわち負担割合は五〇%、各線ともグループとして負担をする、こういうものであります。二つ目には、JRの資金は、新幹線鉄道保有機構に支払つております。

ますところの既設新幹線のリース料を固定化する、それに伴うJRの受益のほか、金利の低下に伴う保有機構の余剰金をプールしてこれに充てる。第三番目には、建設主体は鉄道建設公団とて、建設した施設は同公団が保有をする、営業主体であるJRに有償で貸し付ける。鉄建公団は、公的助成、保有機構の資金アーリーからの交付金、借入金によって建設を行いまして、開業後にJRから受け取る賃料によって借入金を返済するというものであります。

そこで、建設費の総額でありますけれども、五〇%でありますから六千九百億円になりますね。これをJRが負担するわけでありますけれども、このうち整備新幹線のリース料と新幹線保有機構の余剰金の内訳についてお示しをいただきたいと思つております。

○丹羽政府委員 ただいまの先生の御指摘のところ、JRグループの財源というものは二つの資金でございまして、一つは整備新幹線の賃料、一つは保有機構の賃料の余剰、こういう二つでござります。このうち、整備新幹線のリース料と新幹線保有機構の余剰金の内訳についてお示しをいただきたいとして、JR各社が支払うこととなります整備新幹線の賃料の総額は、整備新幹線の建設費に対してそれぞれその有利子換算で各社ごとに申し上げますと、JR東日本三〇%強、JR西日本一〇%弱、JR九州二ないし三%程度、こういう形になると思います。それで、今申し上げたそのJRの整備新幹線の賃料以外の部分につきましては、新幹線保有機構からます余剰によって賄うこと、そう考えております。

○長田委員 そうしますと、JR東日本は三〇%、それから西日本が一〇%、九州は二一三%、こういうことなんでありますけれども、これに利子を加えるわけですか。

○丹羽政府委員 ただいまのペーセンテージは有利子換算で考えた結果の数字でございます。JR長田委員 JR当局はこの点については御納得でございます。

○丹羽政府委員 今回の財源案をつくる前提とな

りますいろいろな議論の段階の節目節目でJR各社とはそれぞれり合わせをしながら進めております。JRはただいまのところ運輸省のその考え方とに賛同していることと聞いております。  
○長田委員 余り賛同されてないような意見もやあるようでござりますので、なお突っ込んだ意見の交換も必要だろう、このように考えております。  
次はリース料についてお尋ねするのでありますけれども、北陸新幹線、高崎～軽井沢間の開通に伴いまして鉄建公団に支払うリース料、早晚これを設定しなくてはならない、こういうことだらうと思いますけれども、これはいつごろ決めるのでしょうか。  
○丹羽政府委員 御指摘のように、鉄建公団が建設しました新幹線は鉄建公団から営業主体となるJRに貸し付けられることになります。これは、先ほど申し上げましたように、公団法に基づきました政令でその基準を設定するということになります。この考え方は、三十年間にわたっての毎事業年度一定額の貸付料を支払うという場合の収支予測を行つて、それでその収支改善効果の累計をその三十年間にわたって均衡するようになつて均衡するようになつて均衡するようになつて均衡するといふことでございますが、これは当該整備新幹線の開業時までに設定するということと考えております。

○佐藤国務大臣 おっしゃるとおりでござりますので、國鐵改革及び行財政改革の趣旨に反しないよう、それこそ慎重に対処してまいりたいと考えております。

○長田委員 次は、今回改正の中で特に新しい方法をいたしまして既設新幹線のリース料の各社の配分の比率を固定しようということなんですね七千百億円のその金額を三社で固定してしまおうということになります。このＪＲ各社の配分比率を固定する考え方の根拠といいますか、理由といいますか、こちらについて御説明をいただきたいと思います。

○丹羽政府委員 現在、新幹線保有機構法に基づいて保有機構の貸付料のその制度が決まっております。それで、現行の制度では貸付料の概算総計年額を各既設新幹線、四つございますが、今営業中の新幹線の輸送量に応じまして各ＪＲ社、本州の三社ですが、それに配分することをしまして各ＪＲの年間の貸付料を算定する、こういうこととなつておりますので、整備新幹線をつくりました場合に、それが既設の新幹線にいろいろなインパクトを与えるわけになりますけれども、今度考えております北陸新幹線の高崎－軽井沢の問題でいいますと、上越新幹線の上野から高崎の間とか、そういうようないろんな区間に整備新幹線をつくったことによる既設新幹線の輸送量が増加するという関係が出てまいります。

それで、そのような場合には、輸送量の増加が今度ですと貸付料の配分の算定の基礎に算入される、こういうことになりますので、今まで何ら輸送量に変化のない既設新幹線を運営するばかりの社の貸付料は反射的に低下する、その年額が低下するという形になります。他社がその分の利益を得るというような形で、整備新幹線の建設による受益というのが、今の場合ＪＲ東日本からかの社に流出してしまう、こういう関係が出てまいります。

そこで、その部分につきましては貸付料の配分

率を固定する、こういうことになりますと、今  
の輸送量の増加が貸付料の配分の算定の基礎に算  
入されないという位置を講ずるということになり  
ますから、整備新幹線の建設によりましてJR東  
日本ならJR東日本の受益が他社に流出するとい  
う関係がなくなってしまうわけでございます。そ  
れで結局、今度つくりました整備新幹線を営業す  
る主体であるJRの本来の負担力、そういうもの  
が確保できる形になるかと思います。

このよくなことで、整備新幹線の営業主体であ  
るJRの本来の負担力を確保するというのが主眼  
でござりますけれども、同時に、そういうことを  
することは、JRの関係の各社の経営目標とい  
うのでしょうか、その目標が立てやすいという関係  
が出てまいりますので、そういうメリットも出て  
まいりたいとこでござります。

○長田委員 確かにこの限りでは、JRの負担に  
は一定の歯どめがかかりまして、これによって各  
社の営業努力を刺激するというメリットは私はあ  
ると思います。その点、私はよくわかるのであり  
ますけれども、しかしこの仕組みは、採算性の高  
い例えば高崎—軽井沢間、これは開業によつて得  
る増収分といふのは、例えば百億円利益が上がつ  
た、そうするとリース料といふのはぐと低目で  
抑えるのですが、それとも、ある程度目いっぱい  
いただいてしまうのではないかですか。そうなりま  
すと、計算される一つの基礎資料といふのは、乗  
客あるいは乗員等の数をきちと調べまして、そ  
れに見合つ部分だけはリース料としていただきま  
すよというは基本原則でしよう。

そうなりますと、確かに高崎—軽井沢間といふ  
のはドル箱的な存在であろう、こういうふうに見  
てまいりますと、収益率が相当出るんじやないか  
というふうに予測されるわけですね。その部分は  
リース料として全部取られてしまつ。そういうこ  
とになりますと、採算性の悪い他の区間の建設費  
に充てるという方向になりますね、これは鉄建公  
團がリース料として取つてしまふのですから。そ  
うなりますと、これは、国铁寺代内都部力といふ

のをやつたことがありますけれども、これと同じ  
しませんかということを言つてゐるのです。

いう意味なんですか。

九

○丹羽政府委員 ちょっとと説明が舌足らずで申しわけございません。今私が申し上げましたJRのリース料の負担分というのは、今回私どもが考え方の比率を固定する考え方と逆行してしまうのではないか。一方でドル箱の方はがつちり取つて固定

しますよといふことになると、その資金の部分はほかの整備新幹線の方に回る、鉄建公団が全部リース料として吸い上げるのですから。その部分が第一次、第三次の工事に回るわけですから、国鉄時代のいわゆる内部補助と全く同じではないか。そうすると固定化する意味と逆行するんじやないかと私は思いますが、この点どうでしようか。  
○丹羽政府委員 先ほど来申し上げておりますよう、JR負担の50%の財源は二種類あるわけになります。まず一つ目は、つづけます。

○丹羽政府委員 私どもの計算では、今のところ  
ブール金が、二つの要素があるわけでございます  
が、底をついてしまってどうなことにはなら  
ないと考えております。  
○長田委員 それでは今度は底をつく話をいたし  
ます。  
建設財源としても一つ、新幹線の保有機構の  
余剰金についてでありますけれども、この考え方  
は、金融市場の低金利の傾向を前提として考えて  
いるのですね。新聞の報道によりますと、日銀は  
月下旬にも二・五%の公定歩合を〇・五%引き下  
げる、その方針を固めたという報道がなされて

○丹羽政府委員 今まで御説明していますように、新幹線保有機構の方の余剰を充てるという話は低金利の話でございます。それで、今現在、新幹線保有機構が発足してから二年たつてているわけでござりますが、その二年間も含めて、一たん低金利で調達したその効果というのは、先ほどの議論にもございましたように、長期債務は例えば二十五年とかそういう長期間の債務でございますから、その二十五年間なら二十五年間の効果が発生するわけでございますので、相当長い期間続くと思いまので、今のところ先生御指摘のようなことの心配はないと考えております。

ましては、各社別に申し上げて、先ほど申し上げましたように、JR東日本が三〇・西日本が一〇・それから九州が二・三%、こういうことを申し上げたと思いますが、いずれも五〇%に届かない話でございますから、その残りは新幹線保有機構の余剰を充てる、こういう形になるかと思います。

整備新幹線の建設財源をどのようにするかという問題は非常に重要な問題だらう、私はこういうふうに考えております。しかし一方では、国鉄改革に伴う莫大な長期債務償還の問題があるということになります。私は「整備新幹線を『第二の国鉄』にしてはならない、そういう意味からも、財政的な問題でそういう点を非常に心配いたします。また、開業後乗客が計算どおりに増えない場合

おられます。そこで過去二年間ににおける長期債務の借りかえによる余剰金の発生状況についてはどうなつておるのか、金額をお示しいただきたいと思います。

○丹羽政府委員 新幹線保有機構が保有しております債務は約八・五兆円でございますけれども、その六十二年度首におきます平均利子率といふのは七・一%、そういうことでござります。現状

○長田委員　金利が下かり上かるということは、幾ら長期の債務でありましても変動金利なんでしょう、固定金利じゃないのでしょうか。固定金利ならば、いう余剰金は出ないのですよ。変動金利だから余剰金が出たのでしよう。そうすると、公定歩合が上がるればいいわゆる利率は上がるのです、私も銀行員の端くれですから……。変動金利なんですよ。二十五年借り入れているのだから、

**丹羽政府委員** 整備新幹線の賃付料、リース料り、高崎—軽井沢間というのは実際の収益よりも相当低目のリース料を設定します、こういうことですか。

どうするかという問題があるんですね。これについては私は、三線同時着工という問題が非常に足りなくなるんじゃないかという感じがいたしております。そうなりますとブーム制」というのはおの

は、今日の日銀の話はちよつと別といたしまして、五%程度の低金利での資金調達が可能とされております。

この余剰金はずっと二十五年間出ますなんとい  
う、そんな答弁ないよ。それだったら何で余剰金  
が出るのか、固定金利ならば。そういう点でもう  
一度答弁してくどい。

は、先ほどのように、三十年の収支を計算して、その収支改善効果を、基本的には出てきたものは貸付料に充てる、こういう考え方でございますので、○丹羽政府委員 JR負担の五〇%は、その部分

それから六十三年度においては四千百億円の新たな資金調達を行つておりますので、これによりまして、六十二年度首で算定した債務償還のための

○丹羽政府委員 これも舌足らずで申しわけございません。私も実は六ヶ月ほど銀行員だったことがございますが、先生には及びませんのでシャツ

それはJR東日本が受益する部分よりも低いとい  
う形にはならないと思います。  
○長田委員 ちょっとよく意味がわからないのだ  
けれども、私は、高崎一軽井沢間の受益の部分、こ  
はブルして使う、こういうことでござりますけ  
れども、今後具体的にどういう路線をどういう建  
設年次でどのような投資をして建設していくかと  
いうことにつきましては、これから毎年の予算編

所要額が六千九百三十一億であったのに対しまして、今回の法案で改正いたしますが、その改正前の基準で考えますと、平成元年度の首の債務償還のための所要額というのは六千七百八十八億とな

ボを脱いで御説明申し上げますが、要するに長期債務を借りかえる必要があるわけございります。それで、新幹線保有機構は毎年リース料で七千億のオーダーぐらいのところを取つてゐるわけでござ

れについてはほとんどはリース料として鉄建公団に支払う、そういう原則だろうと考えておるのですけれども、ここは非常にドル箱的な路線なんで成のときには決めていくという問題でございますので、その予算編成のときに、そういういろいろな問題も同時に考えながら決めていく話になる

ります。それで、この間の余剰発生額は年額百四十三億円ということが計算で出てまいります。

ざいますが、現実に償還しなければならない長期債務はもつと大きな金額になるわけでござります。したがいまして、さつき申し上げましたよう

すれど、その点を考えますと私は、国鉄時代の内部補助的なそういう形態になりはしないか、そうすると、今回の改正でありますところの既設幹線のリース料の各社の固定化ということに逆行ではないかと思ひます。

という金額が余剰金として発生しておる。こういふことですね。では、仮に金利が上昇いたしまして新幹線保有機構の余剰金が当初より大幅に減少した場合、その分の財源はどう充てるのでしょうか

に、六十二年、六十三年それぞれに四千数百億とか、そういうたよな金額の借りかえが発生するわけでございます。借りかえた債務の返済といいましょうか償還期限が二十五年物とか、そういう

ようなものが例えは資金運用部は全体の五六%ぐらいございますが、その資金運用部資金の借りかえは二十五年というようなことでござりますから、そこが低金利で借りた分の影響が長く続く、こうしたことでございます。

○長田委員 やはり借りかえの時点で金利というのは決めるわけですね。また借りかえた場合、金利が上がった場合には高い金利を支払う、そういう側面があるのですよ。そうでしょう。おわかりですね。どんどん下がるという状況ならば余剰金というのはますますふえるという考え方方はできますけれども、そうじやないと思つてゐるのです。私は、そういう不安定要素を計算に入れるというのは先行き大変問題を残すだろう、禍根を残すだらうというふうに考えております。

そこで、仮にですけれども、最悪の場合を考慮

した方がいいと私は思つておりますと、余剰金が発生しない、全然余剰金がない、こういう場合には整備新幹線の建設については影響を及ぼすと思いますが、どうでしようか。

○丹羽政府委員 先ほど来の答弁の繰り返しになりますので恐縮でございますが、私どもの方といつたましても、今の借りかえの低金利による影響というものが相当長く出るとかそういう事態を踏まえておりますので、そのような心配は今のところしていなといふところでございます。

○長田委員 私は、そういうことは財源として大きな部分を占めておりますから、そういう点で、余剰金がなくなってしまった、もう財政的にできませんよということで整備新幹線の工事がストップするようであるならば、これは大きな問題であろうということ老練心ながらお尋ねをしておるのです。佐藤大臣、どういう御見解でしようか。

○佐藤国務大臣 今、丹羽審議官が御説明したとおりでございまして、私たちにはそういうような事態が発生しないというふうに考えております。

○長田委員 それでは、ただいま新幹線保有機構の余剰金についてお尋ねしたのでありますけれども、JR各社の長期債務の借りかえによる余剰金

は当然発生していると私は思います。先般、運輸部会で私たちにはこの資料を要求したのでありますけれども、明確な御回答をいたしません。ここにいただいておる回答では、昭和六十二年四月一日現在の承継債務の平均金利は七・一%だったのですが、借りかえ時の平均金利は例えは同じ昭和六十二年度で、東日本では四・九%、東海、西日本でも四・九%となつておるのであります。この表を見ますと、すなわち、六十二年度では七・一%から四・九%を引きますと二・二%の金利差が出ておる、こういう状況であります。私は先ほど保有機構の問題でも例を挙げたわけありますけれども、そういう点、二・二%の金利差といふのは非常に大きいわけですね。これは民営・分割されたJR各社の利益として当然計上されるということでありましてそれに異論はないのでありますけれども、私はそこで、JR各社におきましては駅舎の整備であるとか安全対策であるとか、あるいは需要の拡大のためいろいろな施策というものを実行されておると思いますけれども、この点についてはどうなんでしょうか。

○丹羽政府委員 先生御指摘のとおり、最近の低

金利傾向というのはJR各社の経営に對して好影響を与えておるということは事実でございます。

ただ一言、保有機構との関係の違いを申し上げさせています。

○長田委員 私は、財政的な問題というのが整備

新幹線で大きな課題ということをずっとお話し申しあげました。また、いろいろ御答弁をいただきまして、大変大臣も自信をお持ちのようでござりますから、次にこの整備新幹線の今後十年間に

おける線区別経営収支の見通しをお尋ねしたいと

思います。特に、在来線をそのまま存続した場合

と在来線を廃止した場合、また転換した場合、い

ろいろ違うと思いますけれども、それぞれの収支の見通しをどのように試算されておるのか、この点についてお尋ねをいたします。

○丹羽政府委員 ちょっと手元に今収支の資料を

持つてないのでございますが、その収支が反映さ

れる需要予測を申し上げたいと思います。

東北新幹線の盛岡—青森間、これは運輸省案に基づいて行つたときの需要予測でございますが、平成七年度、これは昭和六十二年度と七十年度でございますが、それと平成十二年度、昭和の七十

五年度、その二つをとつておりますけれども、平

成七年度で一万二千人、それから北陸新幹線の東

日本部分、高崎—長野間、これが平成七年度で一

万七千人、それから長野—直江津間、これが同じ

く七年度で七千人、それから西日本、直江津—小

松間、これは一万七千人、それから九州新幹線の東

日本部分、高崎—長野間、これが平成七年度で一

万七千人、それから長野—直江津間、これが同じ</p

従来型の新幹線を想定した数字でありまして、直接今回の三線に当たるものはないかもしませんが、例えば東日本の七十年度の収支は、政府が三百四十四億円、これに対しまして会社は二百一十七億円、西日本のそれは、政府が七百九十一億円に対しまして会社は四百六十八億円、こういう物すごい試算の数字の違いが出てきておるわけですね。総じて政府試算よりも会社の試算の方が相当地回つておるというのがこの試算を見てもわかるわけであります。

ここで私は、JR各社が収支予測を厳しく見ておる、そういう点は認めるわけでありますけれども、この開きが実は相当ある。今試算を伺いますとちょっと甘いかなという感じが私はするのでありますけれども、JRの見方としてはどんな見方をしておるのでしょうか。

○丹羽政府委員 ただいま先生御指摘の新聞報道のときの政府試算とJR試算というのは、それぞれ別に試算いたしまして、それそれがいろいろ考えた前提条件でやった試算でございます。今回の収支試算に問しましては昨年いっぱい基本的には議論をきておいでございますが、その収支試算についてはそのときどきにJR各社と私どもの考え方とのすり合わせを行いまして、JR各社は私どもの試算についておおむね妥当という考え方を持つておいでです。

○長田委員 いろいろ財政問題でお尋ねをいたしました。私はそういう意味で、整備新幹線が間違いない開業できる、そういう体制をせひ整えていただきたい、このように熱望いたします。ただ、財源問題については不確実的要素は相當あるように思いますが、この点は十分慎重の上にも慎重に、詳細についての計画をぜひ立てていただきたい、どうか遺漏なきようによろしくお願ひしたいと思っております。

私の質問は以上で終ります。

○森田(一)委員長代理 小瀬正義君。

○小瀬(正)委員 今回の法案に對しましては、もういろいろとかなり問題点その他についての指摘

がされておりますが、若干重複するかもしませんが、おさらいの意味で質問したいと思います。

まず最初に、このたびの整備新幹線の問題について、政府・自民党で合意を見てこういう計画が出てきたわけですが、その場合の当時の新聞調査すべて、マスコミ全般的に問題点をあいまにしたままの非常に政治的決着だというような論調がされておつたわけであります。これはどの新聞を見ましても、ほとんど非常に特徴的にそういった傾向だったと思いますが、そういう意味で、もう一度おさらいの意味で、今回の計画の概要について、それぞれ三線の概要を説明願いたい、かのように思います。

○丹羽政府委員 概要をお答え申し上げます。

若干答弁が長くなりますが、お許しいただきたいと思います。

まず、昨年八月の政府・与党の申し合わせで合意しました規格低減策というのがございますが、これは全国新幹線鉄道整備法に基づきます整備計画の区間に即しまして、技術的、専門的な立場から詳細な検討を行いまして、その上で段階施工の考え方を導入して投資効果を考え、各線ごとに極めで時間短縮効果の高い施設整備を行うこととしたしました。そしてこのよろ観点から規格の圧縮を行っております。

それが具体的には、まず全国新幹線鉄道整備法に基づきますその整備計画の区間のうち、在来線の線形が悪くて、新線を建設すれば時間短縮効果が非常に高い、そういう区間がございますから、そういう区間を新線で、その規格は新幹線の規格で建設することといたしました。この場合に、既設新幹線に直接接続しない区間でありますから、時間が短縮効果の高い区間でありますれば、その区間の整備を行ふということといたしました。

これらの新線による高速化の効果を直ちに發揮できるようにするために、当該新線に標準軌を敷設、これを標準軌新線と言つておりますが、標準軌を敷設することと一緒に接続する在来線を新幹線の直通線化する、いわゆるミニ新幹線をつくる、

こういうことと、それからもう一つのやり方は、その新線に標準軌ではなくて狭軌を敷設いたしましてそこにスーパー特急を直通運転する、こうしてそこにスーパー特急を考えたわけでございまます。そうしてそこにはスーパー特急を直通運転する、この際、前述の標準軌新線プラス直通線化つまりミニ新幹線化の方策を採用するか、あるいはスーパー特急と称しましたそういう方策を採用するかということは、その各区間におきます旅客運動の実態とか、その新線と既設新幹線との位置関係、そういうようなものから判断することにいたしました。

このような考え方からして各路線別に申し上げますと、北陸新幹線の高崎ー小松間、その区間では、整備新幹線鉄道の整備の目的は、上野と長野、あるいは富山ー金沢、そういったところとの所要時間の短縮というふうなことを考えたわけでございました。このうち上野ー長野につきましては、まず在来線が急勾配で線形も悪く、新線を建設すれば時間短縮効果が高い、これが高崎ー軽井沢間でございますが、そこに標準軌で新線を建設するこどいたしました。標準軌にしましたのは、高崎で既設の新幹線、上越新幹線と接続することが可能となりますので標準軌新線といふことにいたしました。

それから次に、上野ー長野間の旅客流動を考慮いたしまして、高崎ー軽井沢間の標準軌の新線とあわせて、それから、それと一体的に接続する在来線区間でございます軽井沢ー長野間、これを新幹線直通線化と言つておりますが、いわゆるミニ新幹線化することといたしました。

なお、六十三年の八月三十一日付の文書による申し合わせで、軽井沢ー長野間の取り扱いについては三年以内に結論を得るということを先ほど来て御説明しております。

それから、上野ー富山ー金沢、そういう都市間の話につきましては、在来線の線形が悪くて、時間短縮効果の高いと考えられるのが日本海沿いの糸魚川ー魚津、それから高岡ー金沢、それに新線を建設することといたしましたが、この際、現在

の旅客流動を見ますと、東京から金沢に行かれる方は上越新幹線回りで行く方が多いわけでございますが、東京ー金沢の流動と並んで大阪ー金沢とか富山ー新潟、この流動も中心となつてゐるといふことでございますので、糸魚川ー魚津、高岡ー金沢は標準軌にしませんで、当面は狭軌を敷設いたしまして、接続する在来線である北陸本線との直通運転を行う、いわゆるスーパー特急を通す、こういうことを考えわけでござります。

それから東北新幹線の盛岡ー青森の区間でござりますが、これは線形の悪いのは沼宮内ー八戸といふところでござりますから、そこに新線を建設することにいたしました。それで、旅客流動は東京ー青森とか仙台ー青森、そういった既設新幹線を相当程度利用する方が中心でございますので、沼宮内ー八戸を標準軌新線でつくりまして、これとあわせまして、一体的に接続する在来線の区間であります盛岡ー沼宮内、それから八戸ー青森、この間を新幹線直通線化、つまりミニ新幹線にする、こういうことにいたしました。

最後に九州の区間でござりますけれども、在来線の線形の悪いところは南の方の八代ー西鹿児島間にござりますので、そこは新線を建設することにいたして、それで、これも現在の旅客流動は東京ー大阪ー鹿児島よりも博多ー鹿児島、そこが中心となつてゐるということですから、当面、八代ー西鹿児島間は狭軌を敷設いたしまして博多ー西鹿児島間は直通で行けるようになります。これも現在の旅客流動は東京ー大阪ー鹿児島よりも博多ー鹿児島、そこが中心となつてゐるということですから、当面、八代ー西鹿児島間は狭軌を敷設いたしまして博多ー西鹿児島が直通で行けるようになります。

○小瀬(正)委員 今回の新たな改革に対しまして、マスコミ等のあれを見ますと、本格的な着工は、一応形としては一線のみという形になつていて、が、実質的には三線同時着工的なおののしていざまに玉虫色の決着だ、こういうふうな見方もされておるわけであります。これについてはどういうふうに、やはり三線同時着工的な性格として見ていいかどうか、その点の見解をお伺いします。

○丹羽政府委員 高崎ー軽井沢間以外の三線につきましてのいわゆる難工事区間というところがございましたが、この際、現在

さいますけれども、これにつきましては、先ほど  
来御説明していますような方式で工事を行いたい  
い、かよう考へております。  
○小渕(正)委員 はつきりしたあれでないので  
が、次に移ります。  
まほ今度の十回の中、一章ペーパーにてついて、

團内でその余剰を新幹線建設の方に回す。こうしたことでもござりますので、両者あわせて基本的にはJRの経営に悪影響を与えない、こういうことになると思います。

として申し上げておきます。  
それから、今回の問題の一つとして指摘されて  
いるのは、現在高速道路それから各地域における  
航空機の整備発達、また新たにリニア中央新幹線  
等といった問題がそろそろ話として出ている。

たな形のものが導入されようとしているわけであります。それが性能、特徴また効果といいますか、そういうものについてはどのような形になつてているのか、少し具体的なものとしてお示しいただきたいと思うのです。

車は今回の計画の中で一番ポイントになっていたのは三つほど、幹線の高速化という形、「第二」の国鉄は絶対につくらない、新幹線による幹線鉄道の整備、三つの考え方が基本にされてこの計画が出たと報道されておるわけあります。「第二」の

は、随大なる投資によって、それが國鐵の經營に悪影響を与えるような形になつたという面が國鐵時代ではございましたので、そのようなことを再び繰り返すことはしない。基本的にはこういう考え方で決定したつもりでございます。

ういう新たな事情の中で、これからのが国における総合交通体系の中における今回の整備新幹線計画の位置づけは果たしてどうなのか。ここからきっちりとされないままに今回このよつた計画でアーチーへようとしているが、そこからどうぞ

○森田（一）委員長代理退席、久間委員長代理着席

国鉄」はつくらないといふことが基本的な柱になつておりますが、「第一の国鉄」はつくらないといふことに対してはどのような歴史的といいますかただ観念的に頭の中で、言葉だけで「第二の国鉄」はつくらないと言つても、実際にやつていることが結果的には「第二の国鉄」になりかねない面もございますが、今回あえて「第一の国鉄」は絶対つくらないという基本的な考え方、その背景といいますか骨子といいますか歴史的といいますか、何か新たにお持ちなのかどうか、その点の基本的な考え方をお聞きします。

○丹羽政府委員 整備新幹線をつくるときの建設費につきまして、基本的にはJR側がどの程度負担するかという考え方にはらわれていると考えております。

○小瀬(正)委員 基本的な考え方方は、まずJRに負担を余りかけないと、ことのようあります。が、建設費その他について、そういった負担は国が持つたといたしましても、完成後の採算性その他について、結果的にこれがJRの負担になりはないかと、いう懸念もあるわけであります。そちらの採算性についても今回のこの計画の中では余りきちつとしたものが出来されてないという批判もありますが、その点についてはいかがですか。

○丹羽政府委員 先ほど大臣も御答弁申し上げましたように、その部分につきましての貸付料の計算のもととなる需要予測、そういう問題につきましては極めて慎重に行つていきたないと考えております。

○丹羽政府委員 先ほど私どもの運輸政策局長が御答弁申し上げたこととその考え方は全く一縦でござりますけれども、総合交通体系の私どもの考え方は、各交通機関が、交通機関の持つ特性といふことがござりますから、鉄道なら鉄道の特性、そういう特性を發揮することで國民生活とか國民経済上のニーズに的確に対応できる。そういうことを考えて交通サービスを提供する。こういうことを考えているわけでありますが、これの体系を形成するということは、基本的には各交通機関の競争とその利用者の自由な選択、これによって今の交通体系が形成されていくということがその原則ではなきかと思います。このあたりについてはどのような見解かお尋ねいたします。

と接続する在来線を今までの標準軌新線からそのまま直通に在来線に乗り入れる。そういうことを考えたわけでございます。したがつて在来線はゲージを変えた三線にする、そういう形で直通を入れる。こういうことをやりますと、在来区間の最高速度というのが時速百三十キロぐらいというところでござりますけれども、既存の新幹線の高速性それから乗りかえがなくなること、そういうことによる効果が上がりまして、時間短縮効果を効果的に拡大することができると思っております。

それからもう一つのいわゆるスーパー特急につきましては、これは既設の新幹線に直接接続しない区間ではございますが、そこに新たにつくる新線部分で時速百六十キロから一百キロメートルぐらいの高速を行なうことができると思っております。

それは、先ほど来御説明しておりますが、整備新幹線が開業後三十年間の收支改善効果ということをかたく計算いたしまして、それで収支改善効果に当たる分、これは言つてみますれば営業するJRの受益分に当たるわけでございますから、その受益分の範囲内でその部分を賃付料という形で建設主体である鉄建公団に払う、こういうことをJR負担分の一つの財源に考えたわけであります。この考え方の限度におきましては、JRの経営上に悪影響を与えるという話にはならない、こういうことになるわけであります。

それから、もう一つのJRの負担分と考えられる新幹線保有機構の余剰分につきましても、現在のJR負担以上のJR負担があらわれないその範

定の話になりますが、現在における交通体系の流れ、その他いろいろ、将来を見通すのは困難と思いますが、一部マスコミ等では非常に冷やかし半分といいますか、十五年ぐらい先になるが、十五年先には首都圏では痛勤で一五〇%、二〇〇%でみんなが苦労しておる中で、北陸その他の地方に行くとすばらしい車両が二両ぐらいのんびり走つておるというような皮肉な批判をしておるところもありました。いずれにいたしましても、採算性ということについてはこれから問題だと思いますので、非常に甘く見積もつて結果的にはそれが見積もり誤りだったというようなことのないように、そういう意味でより慎重な採算性についての検討をこれからもお願いしたい、かように意見

かと考えております。  
整備新幹線の問題につきましては、所要時間が四時間とか五時間程度の中距離、それから中距離区間での大量輸送、そういうところが整備新幹線の特性ではないかと考えておりますので、特に都市が連絡するようなどころにつきましては、それらの都市を結ぶ一つの路線でそれぞれの都市相互間でサービスを頻繁に行えるという点、ここに大きな利点になると考へております。今回の整備新幹線の建設はこのような特性を生かす、そういうやり方で幹線鉄道を整備していくものの一環になると考へております。

○小測(正)委員 次に移ります。

今回ミニ新幹線、スーパー特急、こういった新

それで、各路線別の効果といたしましては、北陸新幹線にありますては、新幹線そのものでつくらるときよりも建設費が四二%ぐらいに圧縮されます。それから到達時分は、上野—長野間で考えますと五十分程度短くなります。上野—金沢も同様に五十分程度の短縮で三時間十七分という時間になります。東北新幹線でこれを見てみると、建設費が四五%ぐらいに圧縮したわけでございますが、到達時分は上野—青森間で現状よりも五十分程度短くなる、そういう形でございます。九州新幹線につきましては、建設費が四九%こ玉宿へた

○小渕(正)委員 次に移ります。

程度短くなる、そういう形でございます。九州新

第一類第十号 運輸委員會議錄第三号

運輸委員会議録第三号 平成元年五月二十三日

しますので四千三百億くらいになりますが、到達時分は博多—西鹿児島間がそのことで考えますと現状より二時間短縮して、今四時間程度かかるているところが二時間七分というところでございます。

○小渊(正)委員 今それぞれの特徴をお聞きしました。それとあわせて時間短縮の説明もありました。たが、これらの状況の中で、これの経済的波及効果といいますか、そういうものについてまで何か試算されたものがあるのかどうか。あればお伺いしたいし、ないならないで結構ですが、その点、経済効果についてはどのように判断をされていくか、お尋ねいたします。

○小淵(正)委員 それでは次に移りますが、高崎一輕井沢以外のそれぞれの線区ごとの建設着工について、優先順位はどのような基準で決めていくのか、今後どういうふうなスケジュールなのか。そこらあたり、高崎一輕井沢以外のこれから優先順位等についてのお考えがあればお示しいただきたいと思います。

○丹羽政府委員 着工優先順位につきましては、平成元年一月十七日の文書で明定しておりますよう、その前年の八月の着工優先順位を基本的にそのまま踏襲するということです。具体的にはそれがどのようにあらわれてくるかということにつきましては、同じ申し合わせによりまして、並行在来線の取り扱いとか建設費とか収支採算性などにつきまして今後の予算編成の過程において検討いたしまして具体的な結論を得る、こういうことで考えております。

○小淵(正)委員 それでは、予算編成時にその都度この種問題での話、検討、そういう形でそのときそのときの状況によって決められていく、こういうようなことで考えていいわけですか。

○丹羽政府委員 先ほど申し上げたようないろいろな項目を検討しながら、先生のおっしゃるところになると存ります。

○小淵(正)委員 まさにそのときそのときの政治決着ということになるんじやないか、そういうにおいが非常にします。その点は非常に問題だとう気がしますが、時間がないので先に移ります。

先ほども出ておりましたが、今回の整備新幹線の建設に当たっては、並行在来線の一部を廃止するというような話も出ておるわけでありまして、先ほどの議論の推移を聞いておりますと、原則的に廃止するかどうかといつころまでいつないと思ひます。もちろん建設できた後の在来線との関係におけるJRの採算性の問題もあるかと思うますが、基本的には特殊な在来線以外は廃止するというようなお考えがあるのでないかという感じもしておるのであります。そちらあたりについで、在来線との関係は原則的にはどのようなお考えなのか。それぞれの線区の中で、並行するJRの採算ということですべて判断してやっていくうとされているのかどうか、その点いかがですか。

○丹羽政府委員 並行在来線の問題につきましては、基本的には整備新幹線をつくりますと、その整備新幹線の方に輸送需要が移転する結果、残された並行在来線につきましては輸送需要が相当減ってしまう、こういうことになる場面が多いわけですが、そのような場合、並行在来線を維持させるという重い負担をJRに負わしてはならない、こういうふうに基本的には考えております。したがいまして、高崎—軽井沢の関係の並行在来線以外の並行在来線につきましても、具体的にはその経営をいたしますJR各社の経営判断を踏まえまして、それから関係の地方公共団体の意見も聞きまして適切な対処を行っていくものではないかと考えております。

○小淵(正)委員 常識的にはそういうお考えでしようけれども、しかし考えてみると、一部の特殊な地域を除けば、並行的になつた場合には在来線の採算性はもうほとんどなくなつていく可能性

は大きいと思います。これはもう現実だと思います。そういう意味では、今言われたような一応の考え方はあるにしても、結論としては廃止されてしまうのかなという感じを強く持つわけです。その点は、今の答弁ではこれ以上求めてもできないと思いますので申し上げませんが、すべてJRだけの判断に任せることになりますか。それとも、やはりその地域における地方自治体、また運輸省、そういう関係の中で話すということになるのですか。そこらあたりの考えはどうですか。  
○丹羽政府委員 ただいま申し上げましたように、関係地方公共団体の意見も聞きますし、当然私どももその判断をしなければならない問題かと考えております。  
○小瀬(正)委員 このたびの高崎—軽井沢間と同時に一応着手するということで北陸、九州、東北ですか、難工事区間と、いうことでの調査費を一應計上されているわけであります。難工事として三線それぞれ均等に設定した基準、どういう基準でこういうようなものが出てきたのか、その辺についてはどういうふうな考え方なのか。あわせて、これは本格的な着工の一環といふうに理解してよいかどうか、この点いかがですか。  
○丹羽政府委員 難工事部分の考え方でございますが、難工事部分というのは、從来から行っておりますボーリング調査などによりましてある程度の特殊地質の存在が判明している。そういうトンネルで実際に工事を行った場合に相当の困難性が見込まれて、工事費とか工期という問題につきまして不確実な要素を含む、そういう工事ではないかと考えております。それで難工事かどうかと云ふことを確定しなければならないわけでございますが、それは実際に掘削を行って、地山の挙動だとか地質などの確認を行つて設計、施工方法を確立して、その結果に基づいて工期の不確実性といつたものを解消する必要があると考えております。  
このためには、具体的にはまず断面の小さい横坑とか斜坑とかそういったものの掘削を行いまし

て技術的な諸データを集めまして、さらに断面の大きい本坑側面の掘削調査を行う、こうしたことが効果的ではないかと考えております。

それで、今回対象にしました東北・北陸・九州各ルートのトンネルにつきましては、特殊地質などの存在が判明しておりますので、実際に工事を行つたときに相当の困難性が見込まれるトンネルということと選びましたのが岩手トンネル、加越トンネル、第三紫尾山トンネルの三つでござります。そこで全額国費による難工事着手事業を行いたい、こういうふうに考えております。

○小渕(正)委員　今回は三カ所が難工事と指定されておるわけであります。大体この三つの線においてはこれ以外にはないと理解してよいのかどうか、その点についていかがですか。

○丹羽政府委員　おつしやるとおりでございます。

○小渕(正)委員　次に、先ほど出たと思いますが、ちょっとと聞いておりませんでしの伺います。が、JRが保有機構に支払っている新幹線のリース料は年間で大体幾らの金額になるのか。あわせて、今回この負担割合を固定化するということになつておるわけですが、これは具体的にどういう意味なのか。そして、これによつてどの程度の財源が見込まれるのか、そちらあたりを少し詳しく御説明いただきたいと思います。

○丹羽政府委員　昭和六十二年度と六十三年度の兩年度におきますリース料の年額はそれぞれ七千九十八億円でございます。

それで、現在の保有機構の貸付料の制度においては、貸付料の概算総計年額を既設新幹線の輸送量に応じまして各JRに配分することになり、そのJRの貸付料の年額を算定する、こういうことになつておりますので、整備新幹線を建設し、その開業に伴いまして既設新幹線の輸送量が増加するということがあつた場合は、その輸送量の増加が貸付料の配分の算定の基礎に参入されるということになりますので、ほかの既設新幹線を運営する他社は、輸送量に何ら変化がないにしましても他社の貸付料の年額が低下する、そして

その他社が利益を得るという形で整備新幹線の建設による受益が他社に流出する、こういふことになるわけでござります。

それで、保有機関の賃付料の配分率を固定して整備新幹線の建設、開業に伴います既設新幹線の方の輸送量の増加、そういうふたものが配分の算定の基礎に参入されないよう措置することによりまして、整備新幹線の建設による受益が他社に流出することを防止しまして、当該新幹線の営業主体であるJR本来の負担力を確保することができる、こういうこととしたわけでござります。この配分率を固定するのは、今申し上げましたように整備新幹線の営業主体であるJR本来の負担力を確保する、こういうことが主眼でござります。一方、その結果、関係の各JRの経営目標が明確になつて長期的な経営戦略を立てやすい、こういうメリットが出ると考えております。

なお、高崎—軽井沢間の賃付料につきましては、現段階では年間約八十億円程度を見込んでおりま

○小渊(正)委員 次に、保有機構が現在負担している債務、これも先ほどちょっと出たと思います。重複するかもしれません、この債務の総額、また、そのための金利は大体どの程度なのか。それから、これを今回は借りかえをしていくわけになりますが、金利の問題は、変動性はありますか、どの程度を見込んでおるのか。そして、それによつてどの程度の財源が見込まれるのか。これらの点について少し詳細な数字をお示しいただきたいと思います。

○丹羽政府委員 新幹線保有機構が保有しております長期債務は、六十二年度首におきまして、旧国鉄などから承継したものが約五兆七千億円、それから國鉄改革に際しまして清算事業団に対して負担したものが約二・九兆円、合計八・五兆円でございます。これらの債務の平均利子率は六十二年のための新たな資金調達が可能であると見込んで

おります。それで、金融市場が低金利傾向にあることから発生いたします新幹線鉄道保有機構のリース料の余剰、そういうことによる整備新幹線の財源としましては当面年額百億円程度を見込んでおります。

○小測(正)委員 質問を提起しておりますだけれども、清算事業団はおられるのですか。——汐留それから大宮等の大都市圏における国鉄用地の売却というのが、地価高騰等の問題と絡みまして現在までそれぞれ凍結されておるのが現状だと思うのですが、これは今後どういうふうにしようとするのでおるのか。今の状況のままで、今後またしばらくは放置したままにしておくのかどうか。清算事業団のこういった財産を清算していく立場からいくなれば、こういう大口のものに対する処分等を考えないと、国民の税金がそれだけ使われていくわけありますから、大局的に見たらひとつこの点はもう少し工夫はないのかという気もするわけでありますが、そこらあたりはいかがでござりますか。

○丹羽政府委員 国鉄清算事業団用地の原則的な処分方法は公開競争入札ということをございます。が、この点につきましては、御高承のとおり、緊急土地対策要綱というのが、昨年の十月十六日閣議決定されました。それに従いまして地価が異常に高騰している地域において公開競争入札を見合させてきたわけでござりますけれども、ことしになりました二月十日の土地対策関係閣僚会議での申し合わせによりまして、具体的な事例に即して地価に悪影響を与えないと判断されるものについては順次公開競争入札を行つことができる、そういうこととなりました。現に、札幌市と仙台市に所存しております二物件につきましては既に入札手続を開始したところでございます。それから、他の用地につきましても、清算事業団におきまして現在関係地方公共団体と意見を交換しているところでございます。

償還のための貴重な財源でございますが、同時にその地域に残された貴重な開発空間であるといふこともござりますので、その資産価値を高めるということと、地域整備にも配慮しながらその処理を行う必要があるという問題になるかと思ひます。このよろづな観点から、関係地方公共団体も、加いたしまして土地利用に関する計画を策定して、これに従つて基盤整備事業を進めることとしております。それで、処分までにはまだ数年を要すると見込まれております。

なお、緊急土地対策要綱におきまして指摘しております、地価を顕在化させない土地の処分方法、そういうものがござりますけれども、清算計算方法と、それから、小規模な住宅適地に建物を建てて建物つき土地の区分所有権を処分する方法であります。このうち、小規模な商業業務団地、それを信託に出して信託受益権を分割して処分する方法と、それから、小規模な住宅適地に建物を建てて建物つき土地の区分所有権を処分する方法であります。この二つの方法については現在その具体化が進められているところでございます。

それから、先ほど私が答弁しました難工事推進事業の対象トンネルの問題でござりますが、今平成元年のペーパーに載つております三トンネルだけだということで御答弁申し上げましたが、それは当面のこととございまして、三ルートにおきまます他トンネルの取り扱いにつきましては今後また検討すべき問題であるかと思います。どうも生札いたしました。

○小渕(正)委員 先ほどから、地盤等についてのボーリング調査その他やられて選定したといううございましたから、もう全線そういうものをやられた後だという理解で先ほどの答弁を理解したのですけれども、そういうことからいきますならば、まだ三ルートについてのそういう地質調査は全部やられていないということですか。

○丹羽政府委員 三ルートにつきましてのいろいろなボーリング調査などは、現在までのところいろいろな形で行われております。その結果を踏まえて、現在選定いたしました難工事区間に該当する

るようなものがさらに出でくるかどうかといふ問題を今後検討するということをございます。

○小測(正)委員 国鉄清算事業団の方は、どなたかおられるでしょうか。

○久間委員長代理 いないです。

○小測(正)委員 いや、先ほど午前中の質疑の中ででしたか、現在なお再就職された残りの、それぞれ事業団に在籍されている方が二千何百人とかいう数字がありましたが、その内訳を少し聞きたかったのです。これは質問項目には出しておったのですが、だれもおらぬですか。——おられたら、もう多くのことは申し上げません。ただ私が聞いているところでは、全体的な雇用情勢の中ではやはり非常に地域差がありまして、特に北海道や九州はまだまだ非常に雇用情勢が悪い状況でありますからどうしても困難だということで、そういうところに集中的に残られているのが特徴だと思うのです。ちょっと具体的な数字を知りたかったのですけれども……。

○丹羽政府委員 先ほど清算事業団が御説明申し上げましたが、ことしの五月一日現在で再就職先の未定の方が二千六百八十九名おいでございました。この地域別内訳は、北海道が千三百七十六名、九州が千五十七名、あとは本州が二百五十名、四国が六名、こういうことで、全部足しますと二千六百八十九名、こういうことでござります。

○小測(正)委員 時間も参りましたので質問をやめますが、整備新幹線の問題は長年の懸案事項でありますし、非常に政治的な影響をいろいろ受けながら今日まで来たわけでありますが、一部には、とりあえずこういう形でスタートするにしまして、時の政治情勢の中で三線同時着工みたいな一つの方向が出ながらも、結果的にはまたそれが変わるべき可能性があるんじやないかという、関係者の中にはそういう不安もございます。したがいまして、せっかくそれぞれの関係者の知恵を絞つての今回の新しいスタートですから、ひとつこの方針が揺るがないようにぜひ所管官庁としては頑張っていただきたいという希望、意見を申し上げまし



業務は、保有する新幹線の鉄道施設をJRに貸し付ける業務が中心なわけですから、何かJRの負担というとJRが出すような錯覚になるわけですけれども、この財源は、先ほども出ていましたけれども、輸送量の増大を前提にしたものですが、これが狂った場合はこの財源そのものが非常に不安定になりますね。予測ですけれども、どういう

定な要素ということは少ないと考え

○中路委員 繰り返しになりますけれども、しか  
し、今の交付金にしても貸付料にしても非常に不  
安定な財源であることは事実だと思うのですね、  
いずれにしても、確保できなかつた場合は予測が  
非常に狂つてくるわけですね。大きな材原にして  
ております。

○丹羽政府委員 先ほど来御説明申し上げておりますが、ますように、JR負担の五〇%は二つの要素から成っております。そのうちの一つが開業する整備新幹線を経営する営業主体からの貸付料収入、こういうことでございます。これは今の考え方で、整備新幹線が建設されて開業する時点までにその内容を定めて、それで具体的な貸付料を決めてまいるというつもりでおりますので、それまでの間に慎重に、内容が客観的でできるだけ適合するような検討を将来続けていきたい、かように考えております。

○中路委員 これも今の段階ではまだ予測の段階なんですね。

○中路委員 繰り返しになりますけれども、しかし、今の交付金にしても貸付料にしても非常に不安定な財源であることは事実だと思うのですね。いずれにしても、確保できなかつた場合は予測が非常に狂つてくるわけですね。大きな財源にしている交付金に至つてもこの貸付金に至つても、全く不安定な財源になつてゐる。あるいは國の方のお金は、先ほどのように毎年毎年の予算はどうするかということを決める。長期の計画の中で、これではせいぜい軽井沢か長野あたりとしまつてしまふのではないかという気もするのですが、大臣、この財源の問題、確信あるのですか。

○佐藤國務大臣 御指摘のように、整備新幹線計画については、国土の均衡ある発展、地域の振興開発等に資するものとして、沿線地域の強い要望があつたわけでござりますが、他方、財源問題について慎重に検討する必要がある。こうしたところでもつて、今回の財源措置等について結論を得たところでございますので、財源確保についても、

字が出てまいります。それで、高崎・軽井沢間についての地域の負担は一五%程度で、約二百九十九億でございます。その他の区間につきましては、基本的に今は今のような国と地方の負担割合につきましての工事の精査が必要でございますので、そこの部分の計算は基本的に一概に出てこないわけでございますが、仮に今の一五%程度という形でその他の区間についても考えますと、ほかの区間につきましては千七百三十億、こういうことになるわけでございまして、合わせて約二千億ということでございます。

○中路委員 県の負担あるいは関係市町村の負担額ですね、これは何が基準を設けられるのですか。あるいは市町村はそれを任せることですか。

○丹羽政府委員 関係の県と県の間の負担割合の問題につきましては、先ほどの工事の種別ごとの計算をいたしまして、それでその工事費の割合で負担の割合を決める、こういうことでございますが、その一つの県内の問題につきましては、県と市町村の関係とかあるいは市町村同士の関係、そ

えております。  
○中路委員 東北、上越新幹線の場合を見ますと、建設費実績で東北で見ますと二・〇一倍ですね、上越で三・三九倍。インフレの部分を除く建設費でもそれぞれ一・三三倍あるいは一・五三倍ということになつていますけれども、これを見てもなかなか建設費が計画でおさまるという保証はないわけです。建設費が膨れると当然地方負担も増大すると思うのですが、ただでさえ財源が乏しい地方ですね。北陸、九州もそうだと思いますけれども、そうなると、こうした財源の非常に困難な方にとって非常に過大な負担になると思いますが、この点の見通しはいかがですか。

○丹羽政府委員 先ほど申し上げましたように、建設費の増加要素というのは極めて少ないので、ないかと思っておりますが、さらに鉄建公団に対しまして、建設費の増高が出るということは関係者の負担がふえるということに当然なりますので、ここは建設費の增高がないようにしてかりやるようだということを今後とも適切に指導してまいりたいと思っております。

交付金についてですけれども、新幹線保有機構が抱える、今平均七・一%ぐらいですか、高金利の債務の一部を借りかえる、生まれる差益を財源としようというのですが、これも同僚議員からいろいろ質問されていますけれども、現在の低金利を前提としているわけですが、経済情勢の変化でこれも差が出てくる。既に今田安によるインフレ状況あるいは金利の値上げの方向も日銀当局から出しているわけですが、金利差がなくなつたらどういう状況になりますか。

幹線鉄道の高速化の必要性並びに国鉄改革及び行財政改革の趣旨を踏まえて着実な整備の推進を図つて、いくように最大限の努力を払うということをございます。

○中路委員 余り確信がないようなら答弁なんですが、けれども、大変さこんな見通しがはつきりしない財源計画ではないかと思うのです。

もう一つ大きい問題は、特に地方負担についてですね。ほん平均で一五%ということですけれども、ルート別の三線の地方負担の額は幾らになります。

○中路委員 今決まっています軽井沢一横川、これは群馬県と長野県と市町村については違うのですか、負担は。

○丹羽政府委員 長野県につきましては、今現在、中で御相談をされているというよう伺っております。群馬県につきましては、群馬県が負担するというお話を伺っております。

こはその関係の地域の中で御相談いただきまして決めていたたく、こういうことでお願ひしたいと思つております。

○中路委員 これもしつかりやるようだといふことで確信的なあれじゃないんですね。

〔久間委員長代理退席、委員長着席〕  
○丹羽政府委員 これも先ほど来る御説明申し上げておりますけれども、今回の交付金は、最近の低金利傾向によつて債務償還のための所要額が減額する分だけ保有機構に生ずる余剰の一部を活用するものでありますけれども、一たん低金利で調達した効果というのは当分の間は持続するものと考えられるのですから、御指摘のような不安と考へられるのですから、御指摘のような不安

○丹羽政府委員 三線全体で約二千億円でござります。  
○中路委員 ルート別でちょっと教えてくれませんか。  
○丹羽政府委員 高崎一軽井沢間につきましては、工事の第一種、第二種、先ほどから御説明しておりますやり方でその負担を分けて、その詳細な数

○中路委員 建設総額が一兆三千八百億と言われていますけれども、これ以上ふくれることにはなりませんか。

○丹羽政府委員 この建設費の問題につきましては、先ほどご説明申し上げておりますけれども、現在計算しております建設費は、いろいろとその要素を長い間の調査の結果詰めた形で計算しておりますので、そんなに狂わないのではないかと考

うの中心の松井田町の決起集会がありまして参加をしたのですが、校庭いっぱい、三千人ぐらいですか、お寺の住職から町の消防団は消防署のまま、全部出てくる。社会党の山口書記長もお見えになりましたし、中曾根さんの息子さんも、福田さんの弟さんですか、みんな出てきて絶対反対だということをぶつておられたんですね。この地域は福田、中曾根、またトクダさんなど、う大物政治家がおられ

字が出てまいります。それで、高崎—軽井沢間に

えております。

るところですが、これだけ反対があつても意見が聞かれなかつたといたことで、町長以下、私の部屋に来られたときも大変残念と言つておられたのです。その他の並行在来線もやはり切られるのではないかという不安も広がつているわけですが、並行在来線の全面的な見直しということは、この整備新幹線に伴つてこれから他の線についても行わるわけですか。

○佐藤国務大臣 先ほども御質問がありましたように、国鉄の財政赤字のもとというのも、在来線のところに新幹線を敷いた。いわゆる新しい設備をつくる工場においては老朽の設備を廃棄するということが行われますが、同様な考え方というか、整備新幹線の建設に当たつては、こうした国鉄改革の趣旨にかんがみて、新幹線の開業によつて著しく輸送状況が減少する並行在来線を維持するという過重な負担をJRに負わせてはならない、こうした考え方でのよだな決定をしたわけでございます。

そこで、こうした考え方に基づいて、高崎—軽井沢

井沢以外のルートの並行在来線についても、JR各社の並行在来線の取り扱いについての経営判断を踏まえて、また、関係地方公共団体の意見を聞いて適切な結論を得る必要がある、かように考えております。

○中路委員 地域の要望も聞いてといふことです。なお、廃止が必要と判断された区間については、地域の足の確保といふことで適切な代替交通機関の導入を図る必要があると考えております。

○中路委員 地域の要望も聞いてといふことです。が、この横川と軽井沢でも今まで挙げて反対なんですね。在来線というのは、今度新幹線が通つても、その町は全部すつ飛ばすわけですから、やはり町としては過疎になつていく心配というのが当然あるわけです。既に廃止をお聞きしておきますけれども、既に廃止を決めておられる軽井沢—横川間、この問題についてはこれからどういうふうに進め

ていかれるのですか。

○丹羽政府委員 まず、横川—軽井沢間の現状でござりますけれども、現在一日二万一千五百人、そのくらいの通過客でござりますが、整備新幹線ができますと新幹線に転移する結果、これはJR東日本の推計でござりますが、一日百七十人程度に落ちてしまつ。こういうところでございまして、その上にここは急勾配区間でござりますから、その維持のための経費というのは普通の区間よりも相当高くかかる。そういうことで、JRの試算によりますと十億円の赤字が発生する区間というふうなことを決めたわけですが、普通の区間よりも

相当地高くなる。そこで、JRの試算によりますと十億円の赤字が発生する区間というふうなことを決めたわけですが、普通の区間よりも相当地高くなる。そこで、JRの試算によりますと十億円の赤字が発生する区間というふうなことを決めたわけですが、普通の区間よりも相当地高くなる。そこで、JRの試算によりますと十億円の赤字が発生する区間というふうなことを決めたわけですが、普通の区間よりも相当地高くなる。そこで、JRの試算によりますと十億円の赤字が発生する区間というふうなことを決めたわけですが、普通の区間よりも相当地高くなる。そこで、JRの試算によりますと十億円の赤字が発生する区間というふうなことを決めたわけですが、普通の区間よりも相当地高くなる。そこで、JRの試算によりますと十億円の赤字が発生する区間というふうなことを決めたわけですが、普通の区間よりも相当地高くなる。そこで、JRの試算によりますと十億円の赤字が発生する区間というふうなことを決めたわけですが、普通の区間よりも相当地高くなる。そこで、JRの試算によりますと十億円の赤字が発生する区間というふうなことを決めたわけですが、普通の区間よりも相当地高くなる。そこで、JRの試算によりますと十億円の赤字が発生する区間というふうなことを決めたわけですが、普通の区間よりも相当地高くなる。そこで、JRの試算によりますと十億円の赤字が発生する区間というふうなことを決めたわけですが、普通の区間よりも相当地高くなる。そこで、JRの試算によりますと十億円の赤字が発生する区間というふうなことを決めたわけですが、普通の区間よりも相当地高くなる。そこで、JRの試算によりますと十億円の赤字が発生する区間というふうなことを決めたわけですが、普通の区間よりも相當地

す。

そういう立場から、私たちは、新幹線の整備そのものあるいは交通機関の進歩、そういうものに決して反対するわけではなくて、むしろ積極的に推進すべきだと思いますけれども、今回の法案について、こうした特に財源問題について、次年からもう検討するというよう、毎年毎年の検討で全く見通しがはつきりしていないという点でも、賛成するわけにいかないと思うのです。

この点を述べておきまして、あとわずかの時間ですで、ちよつと別の問題ですけれども、社会主義として、関係者といいますのは私どもとJR東日本、それから群馬県、長野県、この四者でございまして、その関係者がこれから代替交通機関をいかに適切に決めていくかということの協議をしてまいり、こういうことを考えております。

○中路委員 その他のところで、現在廃止の検討の対象になるという路線はありますか、具体的に。

○丹羽政府委員 ただいま決定しておりますのは

高崎—軽井沢間の着工といふことでござりますから、その他の区間の問題につきましては、その着工を決める段階で並行在来線の問題も同時に決着するべき問題ではないかと考えております。

○中路委員 時間の関係で非常に大きづばな質問ですけれども、経営の見通しあるいは財源の見通し、これは大変問題がある。不安定な、本当に確保されるかどうかといふこともこの先明確でないこの法案自身が問題だと思いますし、また、地方にありますけれども、契約が結ばれて、いろいろこの用途指定がされているわけです。その中で、後で御質問します東北電子計算機専門学校の予定した先ほども答弁にありましたから私の方からお話ししますけれども、契約が結ばれて、いろいろこの用途指定がされているわけです。その中で、後で御質問します東北電子計算機専門学校の予定のビル、もう開校していますけれども、これ以外は、一部の道路を除いてことしの九月までにこの契約したいろいろの建物は全部完成するといふこと

が契約に述べられていましたけれども、現在全く手がつけられていない、更地のままの状況です。

私は一つ例に指摘しますけれども、この契約の中には、例えば厚生省所管の代替用地、県の福祉保険センターですけれども、この用地が入つていま

す。宮城県へ行きまして直接県の担当者に聞いて

も、これは市が契約をする前に別のところにも予定をしていまして、ここには行かないというこ

とでお断りしている。だから、お断りしてい

るところを契約の中に入れて、そして国鉄から払い下げるもあつて、これはもう詐欺に等しいですね、こういうことがやられれば、更地になつてゐるのは当たり前なんです。これから話を詰めると、いつたって、もともとできつこないのです。

それで、九月にはもう契約が切れる。契約ではこう書いてあるのです。指定用途に反する場合あるいは契約の期限が守られない場合は、契約の解除をして建物等の撤去と原状回復までいろいろこの契約で定めているのです。

最初に清算事業団にお聞きしますけれども、こういう九月までの契約になつていますね。現状をどういうよう認識されていますか。

○前田参考人 今お話をございました花京院の土地は、国鉄時代に市に随意契約で譲ったところではございまして、その後この土地につきましては、公共事業の代替地、あるいは福祉的な施設をつくる、あるいは道路、公園等の用地にするというごとに適切に決めていくかということを考えております。

○中路委員 その他のところで、現在廃止の検討の対象になるという路線はありますか、具体的に。

○丹羽政府委員 ただいま決定しておりますのは

高崎—軽井沢間の着工といふことでござりますから、その他の区間の問題につきましては、その着工を決める段階で並行在来線の問題も同時に決着するべき問題ではないかと考えております。

○中路委員 時間の関係で非常に大きづばな質問ですけれども、経営の見通しあるいは財源の見通し、これは大変問題がある。不安定な、本当に確保されるかどうかといふこともこの先明確でないこの法案自身が問題だと思いますし、また、地方にありますけれども、契約が結ばれて、いろいろこの用途指定がされているわけです。その中で、後で御質問します東北電子計算機専門学校の予定した形でこういう学校のための施設をお譲りするということにしておりますが、実はこれにつきましてはコンピューター関係の学校につきましては最近開校したようですが、実はこれにつきましては、その契約の中では、学校法人化を前提とした形でこういう学校のための施設をお譲りするというふうにまだ法人化が行われていないというのが一つの実情でござります。

それから、その他の用地につきましてはやはりこれも工事がまだできておりませんので、私どもといつしましても契約を履行していただくようになります。それを待ちまして私ども必要な措置をとりたいと思っておりますが、コンピューター

の方面につきましては、法人化につきましてはいろいろ努力をされて近々法人化もできるんだという

市のお話をございまして、私ども、改めて強く、可及的速やかに法人化をしていただきたいというこ

とで申し入れをしたところでござります。





よる貸付金の償還方法、償還期限の繰上げそ

の他償還に必要な事項は、政令で定める。

4 国は、第一項の規定により公團に対し貸付を行つた場合には、当該貸付けの対象である事業について当該貸付金に相当する金額の補助を行うものとし、当該補助については、当該貸付金の償還時において当該貸付金の償還金に相当する金額を交付することにより行うものとする。

5 公團が、第一項の規定による貸付けを受けた無利子貸付金について、第二項及び第三項の規定に基づき定められる償還期限を繰り上げて償還を行つた場合（政令で定める場合を除く。）における前項の規定の適用については、当該償還は、当該償還期限の到来時に行われたものとみなす。

（新幹線鉄道保有機構法の一部改正）  
第二条 新幹線鉄道保有機構法（昭和六十年法律第八十九号）の一部を次のように改正する。

附則に次の二条を加える。

（業務の特例等）

第十三条 機構は、日本鉄道建設公團法（昭和三十九年法律第三号）第十九条第一項第一号に規定する新幹線鉄道に係る鉄道施設の建設に関する事業の円滑な実施に資するため、当

分の間、第二十条に規定する業務のほか、日本鉄道建設公團に対し、当該事業に要する費用（当該事業に係る借入れに係る債務の償還を含む。）に充てる資金の一部について、政令で定めるところにより、交付金を交付する業務（これに附帯する業務を含む。）を行うことができる。

2 前項の規定により同項に規定する業務が行われる場合には、第四十三条第三号中「第一十条」とあるのは、「第二十条及び附則第十三条第一項」とする。

3 日本鉄道建設公團は、第一項の交付金の交付を受けて同項の事業を行つた場合において

て、政令で定めるところにより算定される当

該事業に係る剰余金を生じたときは、当該剰余金の額に相当する金額の納付金を機構に納付しなければならない。

（貸付料の年額等の基準の特例）

第十四条 各旅客鉄道株式会社に対する第二十一条第二項の貸付料の年額は、当分の間、第二十二条第一項及び第二項の規定にかかわらず、次項及び第三項に定めるところによるものとする。この場合には、第二十三条第一項中「前条第一項及び第二項」とあるのは「附則第十四条第二項及び第三項」と、同条第二項

中「前条第一項及び第二項の基準又は同条第三項」とあるのは「附則第十四条第二項及び第三項の基準又は前条第三項」と、第四十条第二号中「第二十二条」とあるのは「第二十二条第三項」と、又は第三十六条」とあるのは「第二十二条第六条又は附則第十四条第三項第二号から第四号まで」とする。

2 前項の貸付料の年額は、機構が定める貸付料の概算総計年額を、新幹線鉄道に係る旅客鉄道事業の収益の見通し、新幹線鉄道に係る鉄道施設の価額、前条第一項の事業による鉄道施設の建設が新幹線鉄道に係る旅客鉄道事業の経営に与える影響等を勘案して運輸大臣が各旅客鉄道株式会社ごとに定める割合により配分した額を基準として定めるものとする。

3 前項の貸付料の概算総計年額は、第二号から第四号までに掲げる額の合計額（第二号に掲げる額が第一号に掲げる額を超える場合には、第二号及び第四号に掲げる額の合計額）を基準として定めるものとする。

4 第二十二条第二項の規定により機構の成り立つ最初に定められた貸付料の概算総計年額

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

（新幹線鉄道保有機構法の一部改正に伴う経過措置）

第二条 新幹線鉄道保有機構は、この法律の施行後遅滞なく、第二条の規定による改正後の新幹線鉄道保有機構法（以下「新法」という。）附則

第十四条第二項及び第三項の基準に適合するよう貸付料の年額及び貸付料の概算総計年額の変更を行わなければならない。

2 新法第二十二条第二項の規定は前項の規定による貸付料の年額の変更について、新法第四十条の規定はこの項において準用する新法第二十二条第二項の規定による認可について、新法第

四十三条の規定は当該認可に係る違反行為をし

おいて機構の業務に要する費用のうちその

債務（第四号に規定する費用に係るもの）を除く。）の償還及び当該債務に係る利子の支払に係る部分として運輸省令で定める方法により算定した額

三 前条第一項の事業の実施期間等を考慮して運輸省令で定める期間内の各年にについて、第一号に掲げる額から前号に掲げる額を減じて得た額の範囲内で、当該期間内に同項に規定する業務に要すると見込まれる費用の額を勘案して運輸大臣が大蔵大臣と協議して定める額

四 第二十二条第二項の貸付期間内の各年に

おいて機構の業務に要する費用のうち当該貸付けに係るすべての鉄道施設に関する租税公課、管理費、大規模災害復旧工事に係る費用その他の運輸省令で定める費用の支払に係る部分として運輸省令で定める方法により算定した額

四 運輸大臣は、第二項の割合を定め、又は変更しようとするときは、各旅客鉄道株式会社の意見を聴くとともに、大蔵大臣に協議しなければならない。

（附則）

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

（新幹線鉄道の建設に関する事業の円滑な実施に資するため、国が当該事業を行つ日本鉄道建設公團に對し日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法に定める資金の貸付けを行うことができることとするとともに、新幹線鉄道保有機構が同公團に對し当該事業に要する費用に充てる資金の一部について交付金を交付することができることとする等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

（理由）

新幹線鉄道の建設に関する事業の円滑な実施に資するため、国が当該事業を行つ日本鉄道建設公團に對し日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法に定める資金の貸付けを行うことができることとするとともに、新幹線鉄道保有機構が同公團に對し当該事業に要する費用に充てる資金の一部について交付金を交付することができることとする等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

（附則）

第一条 造船業基盤整備事業協会法の一部を改正する法律

特定造船製造業安定事業協会法の一部を改正する法律

特定造船製造業安定事業協会法の一部を改正する法律

造船業基盤整備事業協会法（昭和五十三年法律第百三十号）の一部を次のように改正する。

題名を次のよう改める。

造船業基盤整備事業協会法

目次中「第三十五条」を「第三十五条の三」に改める。

第一条 造船業基盤整備事業協会は、特定造船製

造業における計画的な設備の処理を促進するための設備及び土地の買取等の業務を行うとともに、民間において行われる高度船舶技術に関する

た機構の役員又は職員について適用する。

（罰則に関する経過措置）

第三条 この法律の施行前にした行為に對する罰則の適用については、なお従前の例による。

（地方税法の一部改正）

第三百四十九条の三第十三項中「及び上越新幹線」を「上越新幹線及び北陸新幹線」に改め

三 前条第一項の貸付期間内の各年に

おいて機構の業務に要する費用のうちその債務（第四号に規定する費用に係るもの）を除く。）の償還及び当該債務に係る利子の支払に係る部分として運輸省令で定める方法により算定した額

四 第二十二条第二項の規定は前項の規定による貸付料の年額の変更について、新法第四十条の規定はこの項において準用する新法第二十二条第二項の規定による認可について、新法第

四十三条の規定は当該認可に係る違反行為をし

（目的）

第一条 造船業基盤整備事業協会は、特定造船製

造業における計画的な設備の処理を促進するための設備及び土地の買取等の業務を行うとともに、民間において行われる高度船舶技術に関する

る試験研究を促進するための助成等の業務を行ふことにより、造船に関する事業における経営の安定及び技術の高度化のための基盤の整備を行ふことを目的とする。

### 3 第二条に次の一項を加える。

この法律において「高度船舶技術」とは、船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造及び修繕に関する技術であつて、それらの性能又は品質の著しい向上に資するものその他の造船に関する事業における経営の安定及び技術の高度化に相当度寄与するものをいう。

第三条及び第八条中「特定船舶製造業安定事業協会」を「造船業基盤整備事業協会」に改める。

### 第十一条中「特定船舶製造業」の下に「又は高度船舶技術」を加える。

第十三条第三号中「処理」の下に「及び民間において行われる高度船舶技術に関する試験研究」を加える。

第十九条に次の一項を加える。

5 監査は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、会長又は運輸大臣に意見を提出することができる。

第二十一条第一項本文を次のように改める。

会長及び理事長の任期は三年とし、理事及び監事の任期は二年とする。

第二十六条第二項中「二十人」を「三十人」に改め、同条第三項中「特定船舶製造業について」を「協会の業務に関する」に改める。

第二十九条第一項第四号中「納付金」を「第三十三条第一項中「業務」の下に「(助成金の交付の決定及び債務の保証の決定を除く。)」を加えて行われる高度船舶技術に関する試験研究」を加える。

第十四条号とし、第五号を第十三号とし、第四号の次に次の八号を加える。

五 民間ににおいて行われる高度船舶技術に関する試験研究に必要な資金(以下この項において「試験研究資金」という。)に充てるための助成金を交付すること。

六 運輸大臣の定める金融機関からの試験研究資金の借入れに係る利子の支払に必要な資金に充てるための助成金を交付すること。

七 試験研究資金の借入れに係る債務の保証を行ふこと。

八 政府以外の者に対し、高度船舶技術に関する試験研究を国の試験研究機関と共同して行うことについてあつせんすること。

九 政府以外の者の委託を受けて、高度船舶技術に関する試験研究を行ふこと。

十 海外から高度船舶技術に関する研究者を招へいすること。

### 十一 高度船舶技術に関する情報を収集し、整理し、及び提供すること。

### 十二 高度船舶技術に関する調査すること。

### 第十九条第二項中「前項第六号」を「前項第十号」に改める。

第三十一条第一項中「業務」の下に「(助成金の交付の決定及び債務の保証の決定を除く。)」を加える。

第四章中第三十五条の次に次の二条を加える。

(試験研究実施者等の納付金)

第三十五条の二 協会は、業務方法書で定めるところにより、第二十九条第一項第五号の助成金の交付を受け高度船舶技術に関する試験研究を行つた者又はその承継人(以下この項において「試験研究実施者等」という。)から、当該高度船舶技術の利用により試験研究実施者等が得た収入又は利益の一部を同号に掲げる業務にかかる経費に充てるための納付金として徴収することができる。

(信用基金)

第三十五条の三 協会は、第二十九条第一項第七号に掲げる業務及びこれに附帯する業務(次項及び第三十九条の二において「債務保証業務」という。)に関する信用基金を設け、第五条第一

2 協会は、前項の規定にかかる金額をもつてこれに充てるものとする。

3 第二十九条第一項第七号に掲げる業務及びこれに附帯する業務(次項及び第三十九条の二において「債務保証業務」という。)に関する信用基金を設け、第五条第一項の規定により改正後の造船業基盤整備事業協会法(次条及び附則第六条において「新法」という。)第六条第一項の規定にかかる金額に相当する金額により払戻しをしなければならない。この場合において、協会は、その払戻しをした金額により資本金を減少するものとする。

4 協会に対する日本開発銀行の出資金を条件として政府以外の者から出えんされた金額に相当する保証債務の弁済に充てるることを

5 第二十九条第一項第五号から第十二号までに掲げる業務及びこれらに附帯する業務(以下この項において「試験研究促進業務」という。)に係る部

(次項において「出えん金」という。)の合計額に相当する金額をもつてこれに充てるものとする。

2 協会は、前項の規定にかかわらず、同項の信

用基金(出えん金に係る部分を除く。)の運用によつて生じた利子の全部又は一部を債務保証業務以外の業務に要する経費の一部に充てることができる。

3 第一条の信用基金は、運輸省令で定めるところにより、毎事業年度の損益計算上利益又は損失を生じたときは、その利益又は損失の額により増加又は減少するものとする。

4 第三十八条の見出しを「(財務諸表等)」に改め、同条に次の一項を加える。

5 協会は、第一項の規定による運輸大臣の承認を受けた財務諸表及び前項の事業報告書をその事務所に備えて置かなければならない。

3 第三十九条の次に次の二条を加える。

(区分経理)

3 協会は、次の各号に掲げる業務ごとに経理を区分し、それぞれ勘定を設けて整理しなければならない。

一 第二十九条第一項第一号から第四号までに掲げる業務及びこれらに附帯する業務

二 第二十九条第一項第五号に掲げる業務及びこれに附帯する業務

三 第二十九条第一項第六号に掲げる業務及びこれに附帯する業務

4 債務保証業務

5 前各号に掲げる業務以外の業務

6 第五十条中第三号を第四号とし、第二号を第三号とし、第一号の次に次の二号を加える。

二 第二十九条第一項第六号の規定により金融機関を定めようとするとき。

3 第五十条に次の一項を加える。

4 運輸大臣は、第三十二条第一項の認可(第二

2 運輸大臣は、第三十二条第一項の認可(第二

19条第一項第五号から第十二号までに掲げる

業務及びこれらに附帯する業務(以下この項において「試験研究促進業務」という。)に係る部

分に限る。)又は第三十七条の認可(試験研究促進業務に係る事業計画の部分に限る。)をしようとするときは、関係行政機関の長に協議しなければならない。

2 第五十五条中「十万円」を「二十万円」に改める。

3 第五十六条中「五万円」を「十万円」に改める。

4 附則第六条中「第十一条第一項」を「第十二条」に改める。

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して三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。ただし、次条の規定は、公布の日から施行する。

(定款の変更)

第二条 特定船舶製造業安定事業協会は、この法律の施行の日までに、必要な定款の変更をして、運輸大臣の認可を受けるものとする。

2 前項の認可があつたときは、同項に規定する定款の変更は、この法律の施行の日にその効力を生ずる。

(協会の持分の払戻しの禁止の特例)

第三条 この法律の施行前に払込みをした出資金に係る政府及び日本開発銀行以外の出資者は、造船業基盤整備事業協会(次項、次条第一項及び附則第七条において「協会」という。)に対し、この法律の施行の日から起算して一月を経過した日までの間に限り、その持分の払戻しを請求することができる。

2 協会は、前項の規定による請求があつたときは、この法律による改正後の造船業基盤整備事業協会法(次条及び附則第六条において「新法」という。)第六条第一項の規定にかかる金額に相当する出資額に相当する金額により払戻しをしなければならない。この場合において、協会は、その払戻しをした金額により資本金を減少するものとする。

3 (協会に対する日本開発銀行の出資金)

4 この法律の施行前に特定船舶製造業經營

安定臨時措置法(昭和六十一年法律第二十五号)附則第四条第一項の規定により日本開発銀行が協会に出资した金額(次項において「開銀出資金」という。)は、同法第十一條に規定する業務のほか、新法第三十五条の三第一項に規定する業務に必要な資金に充てができるものとする。

「特定船舶製造業安定事業協会法」の一部を改正する法律（平成元年法律第号）の施行の日の前日までの間に限り」を加え、同条第四項を削る。

新法第三十五条の三第一項の信用基金（開銀出資金に係る部分に限る。）の運用によって生

した利子は、同条第一項の規定にかかるわらず、同条第一項（特定船舶製造業経営安定期時措置法第十二条第一項の規定により読み替えて適用する場合を含む。）に規定する業務及び新法第二十九条第一項第六号に掲げる業務（これに附帯する業務を含む。）以外の業務に要する経費に充てることができないものとする。

正(一)  
五条 特定船舶製造業經營安定臨時措置法の一部を次のように改正する。

第一條中「特定船舶製造業安定事業協会」を「造船業基盤整備事業協会」に改める。  
第二條第一項中「特定船舶製造業安定事業協会法」を「造船業基盤整備事業協会法」に改め

第十二条第一項中「第十一條第一項第一号」を「第十一條第一号」に、「第三十一条第一項中「その業務」とあるのは「その業務（債務の保証の決定を除く。）」を「第三十五条の三第一項中の附帯する業務」とあるのは「附帯する業務並びに經營安定法第十一条に規定する業務」に、「第十一條第一項」とする」を「第十一條」とする」に改め、同条第二項中「前条第一項第一号」を「前条第一号」に改める。

附則第四条第一項中「第十一條第一項第一号」を「第十一條第一号」に改め、「ときは」の下に

## 協会の項を削る

(印紙稅法の一部改正)  
造船業基盤整備事業協会法  
造船業基盤整備事業協会法  
事業協会 (昭和五十三年法律第二百三号)

**第十二条 印紙税法（昭和四十二年法律第二十三号）**の一部を次のように改正する。  
別表第三特定船舶製造業経営安定臨時措置法（昭和六十一年法律第一一十五号）第十二条第一項第一号（協会の行う債務保証業務等）の業務に関する文書の項を次のように改める。

長期にわたり厳しい経済環境の下にある造船に関する事業の基盤を整備し、その活性化を図るために、特定船舶製造業安定事業協会を造船業基盤整備事業協会と改称し、従来からの業務に加え、民間において行われる高度船舶技術に関する試験研究を促進するため必要な資金の助成、当該資金の借入れに係る債務の保証その他の業務を行わせる等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

<p>特定船舶製造業 経営安定臨時措 置法(昭和六十二 年法律第二十五 号)第十一條第一 号(協会の行う債 務保証業務の業 務に関する文書)</p>	<p>(消費税法)一部改正</p> <p>第十三条 消費税法(昭和六十三年法律第百八号) の一部を次のように改正する。</p> <p>別表第三第一号の表総合研究開発機構の項の 次に次のように加え、特定船舶製造業安定事業 協会の項を削る。</p>	<p>造船業基盤整備事業協会</p>
<p>造船業基盤整備 事業協会 (昭和五十三年法律第百三 三)</p>	<p>造船業基盤整備事業協会法</p>	<p>造船業基盤整備事業協会法</p>

造船業基盤整備  
造船業基盤整備事業協会法  
(昭和五十三年法律第百三  
号)

(法人税法の一部改正)  
第十一條 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第二第一号の表総合研究開発機構の項の  
次に次のように加え、特定船舶製造業安定事業





平成元年六月三日印刷

平成元年六月五日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

P