

建設委員會議錄第六号

平成元年六月十五日(木曜日)
午前十時三分開議

出席委員

委員長 東家 嘉幸君

理事 北川 正恭君

理事 古賀 誠君

理事 中村 茂君

理事 西村 幸三君

理事 榎本 和平君

理事 大原 一三君

理事 園田 博之君

理事 武村 正義君

理事 鳩山由紀夫君

理事 松田 九郎君

理事 小野 信一君

理事 小林 恒人君

理事 三野 優美君

理事 伊藤 英成君

理事 中島 武敏君

出席國務大臣

建設大臣 野田 毅君

運輸大臣 山村新治郎君

国土庁土地局長 片桐 久雄君

国土庁大都市圏整備局長 北村廣太郎君

運輸省地域交通局長 阿部 雅昭君

気象庁長官事務代理 采木 和久君

建設大臣官房長 牧野 徹君

建設大臣官房総務審議官 木内 啓介君

建設省建設経済局長 望月 薫雄君

建設省都市局長 真嶋 一男君

委員外の出席者

建設省住宅局長 伊藤 茂史君

建設大臣官房文書課長 三井 康壽君

自治大臣官房房地政策室長 山下 茂君

自治省財政局調査室長 鳴津 昭君

建設委員会調査室長 佐藤 毅三君

委員の異動

六月十五日

辞任

榎井 新君

野呂田芳成君

松永 光君

小林 恒人君

小沢 貞孝君

同日

辞任

園田 博之君

鳩山由紀夫君

谷津 義男君

竹内 猛君

伊藤 英成君

補欠選任

谷津 義男君

鳩山由紀夫君

園田 博之君

竹内 猛君

伊藤 英成君

補欠選任

松永 光君

野呂田芳成君

榎井 新君

小林 恒人君

小沢 貞孝君

六月十五日

土地基本法案(伊藤茂君外三名提出、第百十二回国会案第一五号)

は土地問題等に関する特別委員会に付託替えされ

た。

本日の会議に付した案件

大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一

体的推進に関する特別措置法案(内閣提出第六

四号)

○東家委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、大都市地域における宅地開発及び鉄

道整備の一体的推進に関する特別措置法案を議題

といたします。

これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し

ます。木間章君。

○木間委員 ただいま議題となりました大都市地

域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に

関する特別措置法案の審議に入るわけであります

が、若干意見を申し上げながら、関係者の御意見

を徴しながら進めさせていただきたいと思いま

す。

大変長い名前の法律でございますけれども、一

口で申し上げますと、大都市圏の住宅事情は、土

地狂乱のあらしは下火になったとはいえないがら

も高値安定でございまして、一般のサラリーマンに

は欲しくとも手も足も出ない状況で、そういった

もとで政府は、鉄道輸送と宅地開発をワンセット

とした、通勤に便利な、比較的手ごろな住宅地を

サラリーマンなどに提供しよう、あわせて既存の

通勤地獄の緩和にも役立てたい、そのような考え

方から本案の提案がなされたものと承知をするわ

けであります、このような理解でよろしいか、

まずお考えをいただきたいと思います。

○野田國務大臣 木間委員御指摘のとおり、まさ

に最近の大都市における住宅取得という問題につ

きましては、一般的に中堅サラリーマンにとつて

はまさにもう高ねの花という状況になって

きた。これは大変ゆゆしい問題でありまして、そ

のこと自体、非常に生活に対するゆとりというか

充実感というものを失わしめておる。こういった

非常に大事な政治課題に対してどうやって対処す

るか、何とかしてその通勤可能な圏内に宅地をで

きるだけ低廉な価格で、サラリーマンにも手の出

るような形で住宅取得が可能となるような形で

の宅地供給を推進していかねばいけない、こ

ういう角度から、今回宅地開発と鉄道整備と一体

的にやって、そしてその夢を可能ならしめるよう

な方策をとらねばならぬ、こういうことで御

提案を申し上げます。もちろん、

これだけではありまして、政府といたしまして

は、総合土地対策要綱に基づき一連の施策をあわ

せて講じていかなければならぬわけであります

が、こうした非常に有力な手法である、このよう

に思っております。

○木間委員 この法律は、三大都市圏で適用にな

るわけであります、法案施行後、当面どこで事

業をせよとされておりましようか。あわせて、

鉄道路線の枠組みとか、あるいは宅地開発のめど

とか、そういったものが予定されておれば明らか

にしておいていただきたいと思います。

○阿部政府委員 この法律で事業の推進を当面予

定しておりますものは、昭和六十一年の運輸審答申

においても取り上げております常磐新線の沿線地

域でございまして。この地域は、一都三県にまたが

る長大な路線になりますけれども、その整備に当

たっては多額な建設資金、長期間の工期を要する

といったような事情がございまして、そのほかに、

その需要確保のために沿線の地域開発が不可欠

な路線であるという性格も有しております、そ

のような観点からこれらの地域を住宅開発と鉄道

整備を一体的に行うということで、この法案を建

設省と共同で提出させていただいた次第でござい

ます。

○木間委員 一都三県にまたがる常磐沿線で当面

予定をしておる、そうして七千から八千ヘクタ―

ルの大変広範な地域なんだ、そこへ十五万世帯の住宅地を張りつけたという構想やに聞かなくてありますが、大変膨大な区域、人口を将来擁することになります、しからばこの法案と四全総との整合性はどのようになっているのでしょうか、国土庁にお尋ねしておきたいと思ひます。

○北村政府委員 四全総におきましても、まず一極集中の是正、それから地方分散というものをうたてておられますけれども、その中でも、この常磐新線を初めとする新線と宅地開発の一体的整備というのとは各所でうたてておられます、例えば第二章の「多極分散型国土の姿とその実現」の第一節の「一極集中の是正と各圏域の役割」の中でも、東京圏におきましては、「通勤の利便性の向上も図りつつ、良好な住宅の供給を図る」と言っております、それから関東圏の整備、ブロック別の整備の中でも、常磐新線の名前を特に挙げまして、その整備を図りたいということを四全総でも申しております。もちろん首都圏の整備、それから土地対策という面での線が重要であることは当然でございますけれども、一般的に首都圏、特に大都市圏の中で一番集中の激しい首都圏の整備につきましましては、先生御懸念のような、やはり大プロジェクトを推進するにつきましましては当然東京一極集中を促進しないようにという配慮は重要かと考えておりますので、その点につきましても私も国土庁で十分配慮して、今後大規模プロジェクトの推進について配慮してまいりたいと考えております。

○木間委員 文言的には確かに一極集中はいかなるものか、そして地方圏とあわせて国土の均衡ある発展を確立するのだ、そういうことを基本にしながら関東圏は関東圏でさらに地方圏の整備も同時にやるということでございますけれども、最近の国土庁のやり方あるいは建設省の進め方など見ましても、どうしても大都市圏中心の事業事務がほとんど先行しておるように見受けられて仕方がないわけでありまして、そうなるまいかと、どうしても大都市圏、特に東京圏がより加速を

するのじやなかるうかという懸念がされて仕方がございせん。きのうも一般質問でもその点の指摘をしておるわけでありますけれども、やはり地方圏の整備をむしろ数倍の速度でやらなければならぬのではないだろうか。例えば道路網の整備とか輸送の強化とかあるいは情報網の整備とか、そういったものを地方圏でより確にやらなければ、それより先行的に大都市圏でやられますとさらに東京は大変な状況に追い込まれていくぞ、こう言わざるを得ないのであります、ぜひそういったことも肝に銘じていただきます、今後の均衡ある国土の発展に尽くしていただきたいと思ひます、これらの議論はまた後々継続させていただきますことにいたします、ただ一点だけそのことの指摘をこの機会に申し上げておきたいと思ひます。

東京圏の、とりわけ大都市の地価高騰策にはお互いに頭を悩ませながら、今日まで苦い経験は何遍か繰り返してきたわけであります。せつなく低廉な土地対策をやらうということで踏み切るわけでありまして、広範な土地が、既にこの計画が練られてから五、六年たつたろうと私は推測をするものであります、既に年月もたつておることとて、値上がり動きなどが懸念されます。現状どのようになっているのか把握されておるかどうかと思ひます、あるいは今後とも値上がりしないようにきちっと手を打っていかねばならぬわけでありまして、現状どのようなところか、その実態の把握の状況、さらに今後どういう手を打たれるのか、抑制の決め手、そういったものなどについてこの機会に明らかにしていただきたいと思ひます。

○片桐政府委員 この法律で最初に予定されております常磐新線の通過の予定地域についての地価の動向についてまず説明いたします、この通過予定地域の埼玉県それから千葉県等の八潮市、三郷市それからまた流山市とか柏市とか、こういった比較的東京に近接している地域では、市街化区域それからまた市街化調整区域においてもか

なりの地価上昇が見られる状況でございます。それからまた茨城県に参りまして、守谷町とか谷和原村とか、こういったところではまだそれほど地価上昇には至っていないというふうに把握している次第でございます。

私どもといたしましては、この常磐新線の予定地域については、現在茨城県についてつくば市等の四市町村が、それからまた埼玉県におきましては八潮市、三郷市、千葉県においては柏市、流山市が、市街化調整区域も含めて監視区域に指定されておまして、関係地方公共団体におきまして監視区域制度の積極的な活用が図られている状況でございます。それからまた、本年三月から茨城県においてはつくば市等の四市町村の調整区域について届け出対象面積の引き下げが行われる等、監視区域の積極的な運用強化が図られている次第でございます。

この監視区域制度の積極的な活用を行ひまして、この沿線地域の地価上昇をできるだけ抑えていきたいというふうに考えている次第でございます。○木間委員 開発がこれから進むわけでありまして、とりわけ鉄道が数設をされていきます、勢いが、とりわけ鉄道が極めて重要視されるのではないだろうか。駅がここにつくぞ、こうなりますと、不動産業者あたりが恐らくいろいろな手法でねらい撃ちされるのも昨今の業界の常識にもなつておるわけでありまして、そういった点は鉄道沿線というものは極めて値上がり願望な状況が考えられるわけでありまして、ですから、鉄道沿線などは特に食ひ物にならないようにきちっと整理をされていかなければならないように思います、そういった点で普通一般の地区よりもこの鉄道沿線の対応策というのはきめ細かくやる必要があると思ひます。仮に鉄道予定地といふところか、候補地といふところか、皆さんが思つておられるところが食ひ物状況になればあるいは場所を変えるなど、そういうものも大胆な手法などもとることも必要じゃないだろうか、このようにも考えるわけですが、そういったことなども検討されていいと思ひますけれども、

御意見があればお聞かせいただきたいと思ひます。○阿部政府委員 ただいま御指摘いただいた点など、今後の鉄道整備の極めて重要な要件かと私も考えております。基本計画では駅の位置の概要といったようなことを書くことにいたしましたけれども、具体的な駅の位置を最終的に決定いたしますのは、免許を受け工事施行認可を受ける段階ということ、ぎりぎりまでその駅の位置を決めていきたい、そのような形で今後関係者間で十分相談してまいりたい、今御指摘の点等は私も今後の運営に当たつて十分配慮していきたいと考えている点でございます。

○木間委員 ひとつそういった点については特に意を用いてやっていかねばならないわけでありまして、お願いをしたいと思ひます。それで、監視区域を設けて国土庁もこの間全国各地の地価抑制策をとつてきております。その期限は五年間を一つのめどにしてやってきたわけでありまして、この法案では十年間に延長をしております、この延長は、常磐新線の建設のめどを見ても、平成十二年には第一号を走らせようという計画にもなるわけでありまして、今から事務が調ひましても事業に入りますので、平成十二年ということになりますとこの十年間の監視区域の外になるわけでありまして、この十年間という位置づけがあるいはそこでさらに延長が予定されるものなのかどうか、こういったことについて、簡単な問題なんですけれどもお聞かせいただければと思ひます。

○片桐政府委員 この第二常磐線の沿線の市町村について見ますと、現在既に監視区域を実施いたしております、その監視区域の期限は大体三年ないし五年の期限で指定しているわけでございます。それで、沿線地域で現在指定している監視区域の一番最初に来る終期が、平成二年十月三十一日というふうに千葉県の柏市、流山市がなつておるわけでございます。この時点で新しいこの法律

に基づく監視区域が発見するとすれば、その時点から十年間ということに監視区域が指定できることになるわけでございます。ですから、そういうことで平成二年十月三十一日から十年間ということですので、平成十二年の十月三十一日まで監視区域が指定できるということになるかと思ひます。それからまた、その期限が切れてなおかつ必要性があればさらに監視区域を指定できるという制度になっておる次第でございます。

○木間委員 柏やあるいは流山は既に指定をされておりますから、今局長がおっしゃったようなことにもなると思ひますが、全く指定してないところなどもあろうと思ひます。そういうところもそれに準じてなっていくということで理解をしいいわけですね。——はい、わかりました。

それから既に指定されておる状況、一覽表もちようだいしておるわけでありまして、これを見ておきますと、各地方によって面積要件としてかなり差異がありますね。大きく区切つておるところでは二千平米以上、あるいは千平米、五百平米、三百平米、二百平米、百平米とかかなりの落差があるわけでありまして、私は、やはりこれから中心地になろうとするところでありまして、ちよつとのすき間もあつちやいかなぬのじやないだらうか。すき間という表現は適切でないかもしれせんけれども、むしろ小さくくくる必要があるんじゃないやなからうか、このように感ずるわけでありまして、それで、大きくくくつておるところは比較的都市心から離れたところですが、むしろ今度はそういう心から離れたところへ今度の事業をやるうというところでございまして、勢い大きくくつたところが対象、こうなるわけでありまして、この監視区域の面積を小さくするなどの工夫があつていいんじゃないやなからうか。当然やれるだろうと推測するわけでありまして、このことについてのお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○片桐政府委員 監視区域の届け出対象面積を決める場合に、土地の取引状況とか地価の動向とか

そういうものを見ながら、どの程度の面積が適当であるかということをお判断しながら地方公共団体を指導している次第でございます。この常磐新線の予定地域につきましても、調整区域については土地の取引単位が比較的大きい、その中で土地取引の相当部分を届け出の対象にしたい、こういうような考え方の方で千平米とか場所によつては五百平米、こういうような面積を決めている次第でございます。また、市街化区域におきましては、やはり土地の取引単位が小さいということも考えまして、三百平米というような面積を決めておるわけでございますけれども、これがまたこういう面積で届け出を義務づけても、さらに地価の高騰が起りそうであるということであれば、取引の届け出の面積をさらに引き下げて規制を強化するということも今後検討してまいりたいというふうに考えておる次第でございます。

○木間委員 現行は、かなりそういった点で遠隔地でありまして、取引単位も大きいだらうと思ひますが、これはだんだん近くなるわけでありまして、それから、取引単位も小さくなると思ひます。当然監視をする単位は知事でありまして、現地の自治体等十分に注意をさせていただきますので、的確にひとつお願いをしたいと思ひます。(発言する者あり)

○東家委員 静かにしてください。——質問を続けてください。

○木間委員 今の質問を続けまして、土地利用の価値が高まっていくなと思ひます。いろいろ表現があろうと思ひますが、仮に利用価値が上がることを開発利益と表現をさせていただきますらば、この開発利益の扱いが極めて昨今問われておる課題であります。それで、開発事業はもとと税金などで施行するわけでありまして、この開発利益はそこに土地などを持っており、土地の権利者の収入になるわけでありまして、土地の権利者の利益を得るということになりましよう。これは

まさに社会的に不公平なものでありましようし、早くからその対応が求められてきたところでありますが、今度のこの常磐新線の法律案にはその対応策が規定された明文がないわけでありまして。私は、やはりこの機会にこの制度を出す必要があつたんじゃないやなからうか。仄聞するところによりまして、いろいろ検討された方には聞くわけでありまして、その検討があつたのならその経過など、あるいはどうしてできなかったのか、そういった問題などについてこの機会に明らかにしていただきたいと思つております。

○阿部政府委員 御指摘のように、私もそのような検討をいろいろいたしたわけでございますが、特に本件のような鉄道整備によりまして開発利益が申しますものは、土地の利便性が增大するといふ形で、一般的に地価の上昇という形で土地所有者に帰属する、しかもその範囲が極めて広域にわたつて発生するといふことが予想されますし、そのようなものを還元という形で考えますと、負担すべき土地所有者の要件ですとか、あるいは開発利益が発生する時期的な問題、鉄道が開通するまではなかなかそういう利便が生じないといふこともございまして。また、それらの負担の程度をどうするかといったようなことを合理的に定めること、そのような基準がでるかといふことをいろいろ考えますとなかなか難しい、当面解決困難であると言わざるを得ないという状況にあるという判断をいたしました。

しかし、この法案におきましては、開発利益の還元という形ではございせんが、関係地方公共団体から鉄道事業者に対する出資ですとか、その他の助成措置をしていただくという規定を織り込んでおりますし、このようなものは鉄道整備に対する開発利益の一般的な還元、その一環として行われるといふようなものとして考えられるのではないかと。したがつて、私ども、地方公共団体のを通じての支援というものは広い意味での開発利益の還元になるという形であつたつもりでございます。

なお、土地基本法にもそのような規定がうたわられて、原則論がうたわれておりますし、私どもとしては今後さらに勉強していくべき課題であるという認識は持つておるところでございます。

○木間委員 検討はされたような中身でございませうけれども、具体的にはよくわからぬわけでありまして。おっしゃる通りに、既に東京都の臨海部でやつておるようでありまして、ちよつと扱い方が違ふことも私もわからないわけではございせんけれども、ただ、自治体からいろいろの形で協力をいただくとはいへども、先ほど申し上げたように、開発利益は地権者に入るわけでありまして、この地権者の開発利益は、ある団体が試算された記事も読みました。その記事を見ますと、二十兆円を超えるんじゃないやなからうかと述べられております。仮に五割といたしましても、一兆円の協力がいただけるんじゃないやなからうか。三割といたしましても、この新線を建設する事業費に相当する額でございまして、私は、自治体からの協力もさることながら、労せずして収入を得られる地権者からの協力が何らかの形で示されていんじやなからうか。あるいは土地を持っただけでじやあ取れるかといふことも考えなかりません。あるいは土地が移動したときにどうかとも考えなかりませんけれども、まあ大まか把握が難しいことはよくわかります。しかし、これから区画整理事業も進みまして、あるいは宅地化になるわけでありまして、宅地化の中で引き続き農業などをされていくケースもあろうかと思ひます。こういった事例につきましても後ほどまた議論をしたいと思ひますけれども、なかなか把握は難しいことは難しうございせんけれども、やっぱりもう少し踏み込んだ対応がなされてしかるべきだと思ひます。きょうから審議に入ります土地基本法でもこのことを一つの柱にして掲げておるところであります。ですから、公平なまきまな分野での行政をつくり上げていくために、ぜひ今後こういったものについて的確に対応していつてもいいことを要望として

もちろん、そういった中で国のサイドがどう対

○木間委員　地域がやるわけでありますから、今

私は確かにあると思うんですね。かといって、こ

尊重しながらも、そういう枠はめもあるというこ

それから、今局長もおっしゃったように、財政

そこで、自治省も来ておられます。この法律案

○山下説明員 自治省でございます。

りまして承認していくというような仕組みも取り

ございますが、**区画整理事業**は地権者の発議、そ

○阿部政府委員 御指摘のように、鉄道の整備に

つつ、この法律で定めます特定地域の拠点となる

うふうに考えておるところでございます。

りますが、この区画整理事業を促進させる手だて

といひますか妙案みたいなものをどのようにお考えになつておるか。

そしていま一つは、宅地になつていくわけでありまして、宅地になつたといひしてしまつても必ずしも住宅用地として世に出てくるわけではないと思ひます。地目は宅地になつても、そこで稲作を続けられたり、あるいは野菜をつくらうと、あるいは農家の皆さんはやるだらうと想像されるわけでありまして、それはせつかく宅地化をし、そして住宅地にしよう、こう思つてもなかなか進まぬわけでありまして、土地所有者、つまり農家からどうやってその用地として出していただくか、あるいはそこでマンションをつくることも一つの方法だらうと思ひますが、そういったことについて、促進策としていかなることをお考えになつておるか、このことをお聞かせいただきたいと思ひます。そうしないと、せつかく都内で、あるいは都の近辺で住宅を欲しい、あるいは住居を構へたい、こういう考えの皆さんがおつたといひまして、土地がなければどうにもならぬわけでありまして、そういったことの促進策をひとつお示しいただきたいと思ひます。

○真嶋政府委員 お答え申し上げます。

初めに、土地区画整理事業の促進策でございますが、事業の促進主体とか国庫補助制度あるいは組合に対する貸付金等の諸制度改正に年々努めてまいつたところでございまして、今後とも市街地整備に対する要請等踏まえながら事業促進のための制度の改善に鋭意努めてまいりたいと思ひます。

本法案の対象地域につきましては、従来の助成制度を十分に活用を図つてまいるほか、土地区画整理促進地域の指定、つまり都市計画で定められた後二年以内に個人施行者とか組合がやらないときは公共団体がかわつてやるという区域の指定を図るなど、地方公共団体と協力してこの地域における土地区画整理事業の促進に努めてまいりたいと思ひます。

それで、二番目の問題といひまして土地区画

整理事業地を市街化、宅地化していくための策はどうかということでございますが、まず税制上の措置といひまして、住宅建設を目的として土地を譲渡する際の長期譲渡所得課税の特例、それから住宅金融公庫等の貸し付け要件の緩和等につきまして幾つかの手だてを講じております。また、地方公共団体に對して、それをさらに促進するために、保留地の取得希望者への建築計画の提示請求とか、保留地処分当たり公共的な住宅供給機会の優先譲渡を図るとか、地方公共団体による地権者への土地経営に関する情報提供をする等、利用促進に努めるよう公共団体を指導してまいりたいと思ひます。

○木間委員 一日も早くそこで住宅が建つような状況をつくるのが極めて大事なポイントでございます。運輸省の御努力で電車は走つたわ、お客さんは乗らぬわでは運輸省は踏ん張りつたわ、ということであらうと思ひます。例えば都内でもかなりの宅地である土地が農地として今日も存在をするわけでありまして、私はそれはいかぬというわけでは決してないものでありますけれども、せつかくそこに住んでいただくための適地を候補地に絞るわけでありまして、やはりそこにたくさんの方が住まいをするような状況をつくるというのが大事でございますので、お願いをしておきたいと思ひます。

そこで問題になつてくるのは、現在日本のあつてを考へて當農をやつておいでる農家の皆さんの対応が、手当てが十分なされていかなければならぬという問題が残るわけでありまして。農家の皆さんは親子代々引き継いで孫子の代へも日本農業を展覧させよう、こう願つておいでるわけでありまして、国の事務事業の結果、協力をして農地は全部手放すよ、こういうことにも相ならうと思ひます。そういう状況の中で、中にはこれからは農業を続けたいという方も出てくるでしよう。そういった方には、どこかでやはり代替地といひますか、田なりをお世話するということも現場ではあらうと

思ふのです。私も周辺の農村の状況を見ておるわけでありまして、すぐ近くに農地があればそこで代替地を取得することも可能であるわけですが、何分にも八千ヘクタール、七千ヘクタールの広範なところでございまして、隣といつてもあるいは県をまたがるかもしれない、そういったところでも最近では車その他を使つて出稼ぎ農業といふこともやつておいでる方もありますから、そういう御希望もあらうと思ふのです。当然それらについては、県や市町村、むしろ市町村の小回りのきくような方々の方でお世話をいただく方が利便だらうと思ひますけれども、そういう手当てをしていかなければならぬと思ひます。いま一つは、この機会に離農しよう、こういう方もまた多いだらうと思ふのです。しかし、離農したとて、あすからの生活というものが待たなして来るわけでありまして、そういった皆さんの離農後の職業相談といひますか、そういった手だても十分にしていかなければならぬと思ひます。あるいはスラムズにいかにぬだらう、これも懸念をするわけでありまして。

ただ、私も机の上の心配でありまして、現地へ入るとどうでもなかつたよ、こうなつてくれれば一番いいわけでありまして、こういうことなどについてのお考えなりあるいは今後の見通しなどについてどのようにお考えになつていますか、お尋ねしておきたいと思ひます。

○望月政府委員 常磐沿線地域について申し上げますと、この地域、確かに御指摘のように農村的色彩の強い地域が多々ございまして。そういったところのこの常磐新線を敷き、あるいはまたかなりの規模の宅地開発をしていくことになりまして、申すまでもなくこれは地域構造を大変変えていくといふことは必然の方向であらうと思ひます。それであるがゆゑに、現在の地域の経済社会構造とどう調和していくか、あるいはまたどういふ方向に持つていくかといふことは大変重要な課題であらうと存じます。先ほども御答弁申し上げましたように、地方公共団体に指導的役割を果た

していただくといふことの意味合いの一つには、実はその辺もあるわけでございます。やはり今後の地域づくりの中で農業経営者たちが今後どういふふうにより活性化した姿で将来を描いていくかといふことが大変重要な問題だと私も思つて、この次第でございまして、その意味では、これから総合的な一つの方針を策定していくといふことが、この法律の事務を超えたといふか、それをきかけとしての総合的対応の中で必要になつてくると思ひます。

そういった中でございまして、私ももしましては、これからの宅地開発に当たりましては、言うまでもなく総合的な複合機能を持った町づくりといふことも大事でございます。その観点から、現在の常農の方々がどういふふうにより新しい生活を確立していくかといふ道も当然開かれてまいりますが、中にはやはり御指摘のように篤農の方が当然いらつしやうと思ひます。やはり今後とも健全農業に努めていきたいという要請もあらうと存じます。そういった方々に対しては、私もこの地域は特定土地区画整理事業といふものが現実的にかなり考えられるわけでございますが、そうなりますと、その区画整理事業の中にはいわゆる集合農地といふものも入れることができてくるわけでございますし、そういったことで農業展開といふことも可能でありまして、さらにまた代替地のあつせん、確保といふことも、先ほど申しましたような背景の中で重要なテーマと考へております。いずれにしても、総合的な取り組みの中で対処してまいりたい、かように考へております次第でございます。

○木間委員 最後になりますけれども、この常磐新線の線路も敷かれた、いよいよ運行といふことになるわけでありまして、この箱物を含めた営業主体はだれが担当されようとおるのか。計画の段階だろうとも思ひますけれども、既に決まつておれば、この機会に明らかにしていただきたいと思ひます。

○山村国務大臣 お答えいたします。

常磐新線整備検討委員会、これは東京都の副知事、埼玉県の副知事、千葉県の副知事、茨城県の副知事、それとJR東日本の副社長、それと運輸省は地域担当の審議官、これから成る委員会でございますが、ここにおきまして、第三セクターにより整備を行い、運営はJR東日本が行う方針で検討を行っておるところでございます。運輸省としては、検討委員会における検討等をよく見きわめた上で、できるだけ早い機会に具体化されるように努めてまいりたい、そういうふうに考えています。

○委員長退席、古賀(誠)委員長代理着席
○木間委員 いろいろ疑問に思う点あるいは気になる点などお尋ねしながら時間が来たようであります。

先ほどからも申し上げておりますが、この事業は、やはり都民の皆さんあるいはこの近辺で働いておられる皆さんの利便な、そして比較的安い住宅が求められるようにしようということでありまして、一日も早い完成が待たれるわけであります。そうはいっても、やはり住宅地の提供がなければなりませんし、それには地権者の協力がなければならぬということでもあります。ですから、皆さんも大変でしょうけれども、ぜひ地権者の皆さんも、また自治体の皆さんも十分御相談をいただきまして、お互いに納得のいく仕事をぜひ遂行していただきたい、このことをお願い申し上げます。私の質問を終わらせていただきます。

○古賀(誠)委員長代理 次に、竹内(猛)君。
○竹内(猛)委員 大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法案に

関して質問をいたします。
この法案の審議に当たり、現地茨城県の立場から質問をいたしますが、筑波研究学園都市は国際都市であり、学術研究の中心地でもあります。六十二年十一月、五町村が合併をして人口十三万六千の茨城県第三の都市となりました。近接する土浦、牛久市とともに四全総の業務核都市として首都圏での五大拠点となっております。

そこで、運輸省及び自治省にお伺いをしますが、全国で人口十三万以上の都市が幾つあるか、その都市に旧国鉄または民間鉄道も通っていない都市があったら教えてもらいたい。

○阿部政府委員 昭和六十三年三月三十一日現在の住民基本台帳人口調べによりますと、全国で人口十三万人以上の市の数は百五十六になっておるといふことだと承知しております。このうちJRまたは私鉄の駅が一つもない市は那覇市とつくば市の二市になっていて、それが現状だと思っております。

何ゆえになかったか若干コメントさせていただきますと、つくば市につきましては六十二年十一月に合併され市制に移行されたということだったと思っておりますが、その合併前、同年四月に、極めて小さい鉄道でございましたが、筑波鉄道というのがその北部を走っておりまして、経営困難で廃止になった、バスに代替されたというような事情もあるかと思っておりますが、そのような状況であるかと思っております。

○竹内(猛)委員 那覇市は島であつてちよつと状況が違ふと思うけれども、本土においてつくば市は、合併したからそうだったわけだけれども、ともかくこれだけの都市でレールを敷いた駅がない。しかも、前にあつたものを取り除くという、七十年も続いた筑波線が取り除かれるというようなことは異常な状態であつて、陸の孤島と言われている仕方がない状態であるから、これを何とかしようとして今努力をされることについては大変結構なことであるわけですから、ぜひ進めてもらいたいという立場です。

そこで、筑波の中心の吾妻というところから東京駅を結ぶ直通バスが運行されております。利用度は非常に高いわけですが、特に上りの関係からいって、時間と収容能力と都内の交通渋滞のために定時運行がなかなか難しい。ないよりはいいけれども、あつても確実にその時間の中では運行できないという悩みがあります。したがって、この法律の提案は要求に沿つたものであり、その適用によって常磐新線が考えられるということであ

ありますけれども、その新線の整備のスケジュールについてはどうなっているか、それを伺いたい。

○阿部政府委員 お話のように、筑波と東京の間には直行バスが現在運行されておまして、常磐自動車道経由ですいている時間ならかなり順調に走れるわけですが、御指摘のように、特に朝のラッシュ時間帯については都市内になかなか入れないといったような状況を抱えている現状にあるということとを私も理解しております。そのために鉄道整備が必要であるという状況に置かれておるといふ認識を持っております。

なお、鉄道の整備につきましては、非常に長大路線であり、工事費も大変かかる。いろいろ調整すべき点を多々抱えておるわけでございますが、運輸省といたしましては、昭和六十年七月の運輸省の答申の目標年次、平成十二年、西暦二〇〇〇年でございますが、それへの整備に向かって今後努力してまいりたいという考え方でございます。

○竹内(猛)委員 開業目標が西暦二〇〇〇年、平成十二年と聞いております。今の答弁のとおりだと思ひますが、その事業主体についてどうなっているかお伺いしたいと思います。県及び関係自治体とJR東日本、開発銀行ということであり、民間の鉄道、東武であるとか西武であるとか京成はどうなっているか、その辺についてお伺いいたします。

○阿部政府委員 常磐新線整備検討委員会、先ほど大臣からも申し上げましたが、一都三県の副知事及び運輸省、JR東日本というようなメンバーで構成している委員会でございますが、そこで各種の検討を進めております。私も、第三セクターにより鉄道は整備する、運営はJR東日本が行う方向で検討しており、種々の問題の詰めを行つておるところでございます。

第三セクターをつくるに当たつての出資の問題等いろいろございますが、私どもといたしましては事業の公益性あるいはプロジェクトの大きさと

開からの出資の御協力をいただいて、これらの鉄道が円滑にできるように努力していきたいというのが基本的な考え方でございます。

○竹内(猛)委員 そういう考え方結構だと思うのですが、第三セクターの出資者の出資額はどういうふうに考えられるかということ。最初は十億円を出発する。その後出資の額についてどういう格好に進んでいくのか。最初とその後との問題。

○山村国務大臣 第三セクターを設立する場合、具体的な出資規模や出資構成についてはまだ検討段階でございます。事業の公益性から見てもできるだけ範囲からの出資の協力を得られるように努力してまいりたいと思ひます。

○竹内(猛)委員 仮称ですけども常磐新線に対して運輸省は、第三セクターの設立は法律の成立後になると言つております。運輸省として第三セクターの設立にどう対応するかという点について、運輸省の方からお答えをいただきたい。

○山村国務大臣 運輸省といたしましては、運輸政策審議会の答申の目標年次であります平成十二年の開業に向けて努力していきたいと考えておりますが、現在のところ具体的な第三セクター設立の日程が固まつてゐるわけではありません。今後ともJR東日本や東京、埼玉、千葉、茨城、この一都三県等と精力的に検討を行い、計画の推進を図っていくこととしたいと考えております。

○竹内(猛)委員 いろいろな報道によりますと、JR東日本は用地の手当て等で懸念を表明しております。第三セクターへの参画には依然として慎重な態度をとつてゐるというふうに聞いています。十三日の地元の新聞によると、確かに県議会でもこれは問題になり、第三セクターに関連をして、出資に対して非常に慎重だ、こういうふうに出ておられます。ここにはかつて茨城県の企画部長経験者や開発関係者がおられて、茨城のことについてはよく知つてゐる人が多いわけですから、その辺のことについてはわかつて思ふのです。いづれにしても、東京の隣の問題ですから他人事じやないので、これは非常に大事なことでして、どう

いう指導をしていくか、また今後具体的にどう調整していくか。事業主体に参加をしており運営の中心のJR東日本が慎重であるという事は、非常にこれから問題じゃないのか。何か別に参加できない事情があるかどうか、この辺の事について伺わなければならぬし、これは簡単ではないと私は思います。一番大事なところだ。どうですか。

○阿部政府委員 検討委員会を中心としまして、関係者間で、いろいろ具体化を図る上での解決を図らなければいけない問題点、精力的に検討はしております。確かに先生御指摘になりましたような用地の取得の問題、あるいは用地費の上昇を初めとする工事費等の増加の事、こういうものも可能性としてあるわけですし、そういう事象への対応等につきまして関係者間で十分調整をしておくことが必要であるという認識をJR東日本としては強く持っていることも事実でございます。これらは十分協議し調整していくべき内容のものでございまして、一方的に押しつけるあるいはそのような形で解決できるという問題でもない。やはり関係者が十分そういうことについての協議をし、調整していくというのが基本だと思っておりますので、現在鋭意そのような調整、協議を進めているところでございます。

○竹内(猛)委員 第三セクターには参加はしないが、運営はやる、これは虫のいい話だね。こんな虫のいい話じゃ困るんだよ。だから、何かここには事情がある。その事情というのは土地の取得に関する問題じゃないかということをお配りして。土地問題というのは非常に大事な問題でありまして、いかにして路線の土地を確保するか。あるいは路線の周辺の、例えば公園であるとか住宅地であるとか、そういうものを地価を抑制をしながら同時に開発ができるように、あるいは東京の過密人口が、そこに定住できるように、そうするためのには、やはりこれは公的な機関が関係をしなればいけないんじゃないかと思うのです。聞くところによると、既にいろいろな手が入っ

てきて土地に対して手を出したということで、おもしろみがないからどうも参加できないんだという話があるけれども、それは本当かうそか、そこら辺のところを確かめないと、これはなかなか難しいですね。

○阿部政府委員 個別の沿線の土地の事情等につきまして、私も必ずしも十分把握しておられないのが実情でございます。むしろ一都三県の方に、それぞれ予定されております沿線周辺地域の土地の状況なりその辺の区画整理の予定、あるいは今後予定いたします集約換地等による土地の取得の可能性等につきまして、具体的な土地取得の見込み、その可能性についての検討を内々一都三県ともにさせていたいただいております状況でございます。まして、JRの方が特段そういうことがうまくいくかどうかという点についての心配をしておられるということも事実でございます。しかし、私もこの法律の手法等も活用いたしまして、鉄道の土地が全線にわたって円滑にそれぞれ取得できるような、そういう見込みをできるだけ早く立てたい、またそういうことについての一都三県の協力をお願いしておるというのが実情でございます。

○竹内(猛)委員 この点は大変重要な点ですから、これは慎重に、綿密に、誤りなく進めてもらいたいということをお強く要請をいたしたいと思います。

続いて、この新線は土地問題と住宅難を解消して、国家的見地から必要な路線として価値があるものであり、国際的にも重要な路線として考えられると思えます。したがって、国の新線に対しての助成措置はどうなっているか、この点についてお伺いしたい。

○山村国務大臣 常磐新線の整備につきましては、その重要性にかんがみ、今回特別措置法案を提出したものでございます。地方公共団体の応分の負担を前提としながら、国としての助成策等を講ずべく、現在、関係者と検討を行っておりますのでございます。

○竹内(猛)委員 非常に話は大きいけれども、中

身は何にもない。空袋をもらっても、持って歩くのちよつとぐあい悪い。どれくらいの中身をいつごろまでに出すか、こういう話にならないとぐあい悪いですね。どうですか、運輸大臣。

○山村国務大臣 ただいま申しましたとおり、地方公共団体の応分の負担を前提としながら、国としての助成策を講ずるということで、今検討中でございます。

○竹内(猛)委員 大体、この線は、十年間に総額が六千億から七千億かかる、そういうふうになつていっている。そういうことがわかつていっているのですから、その中でどういうふうになるかということと、どこどのように調整をするか、そこら辺のところはどういうことになるのですかね、その辺の仕組みみたいなものは、そうしないと、応分とか相当とか、ちよつと形容詞ではぐあい悪いですよ。

○阿部政府委員 検討しております具体的な内容について若干触れさせていただきますと、このような第三セクターによります民間鉄道として整備されるものにつきましては、私も、鉄建公団のP線工事、民間あるいは私鉄についてはそのような制度がとられていくわけですが、鉄建公団によるP線方式の工事していきたい。しかし、P線方式といえますのは鉄建公団がつくって原則二十五年で分割譲渡するという形でございまして、この鉄道は、今後開発される分も含みますので、なかなかその基準だけではないかならう。さらにもう一歩強化するといえますが、国の助成を強化する方向での話をしております。例えば分割払いの期限を四十年にする、あるいは、民間の場合は五%を超えたものについて利子補給するという制度がとられておりますが、その利子補給につきましてももう一段強化するという方向での話し合いを鋭意しているところでございます。

(古賀誠)委員長代理退席、委員長着席

○竹内(猛)委員 特に、業務核都市という、一極集中から多極分散をする、一番いい場所だと思つて、すね、茨城県の県西地区、それから千葉、埼玉を

結ぶあの辺は。だから、そこは非常に大事にして、しっかりやってもいい。これは要請をして、また事あらば時々出向いて質問するようにしたい。後ろでやりとりをするということはこのごろは余り通用しませんからね。

そこで、一極集中から多極分散への立場から、四全総の業務核都市の足回りを整備する立場からも、思い切った助成措置をとるべきだということも、今押さえたわけですから、これはしっかりひとつ大臣の任期中にやってもらいたいですね。参議院選挙でおかしくなつて、それまでの間なんだというところじゃ非常に困るわけであつて、ずっと大臣、頑張ってもらわなければ、大臣も足元ですからね、ひとつ力を入れてください。

さて、その次は、この法律は、二十一条の規定により、地方公共団体は鉄道事業者に対して補助や貸し付け等助成ができることになっておりますけれども、地方公共団体の負担に対して自治省はどう考えられるか。

○鶴津説明員 お答えいたします。

この鉄道に関しましては、地方団体も強い関心を持っております。それぞれの地方団体がそれぞれの地域の実情に応じて今までも検討してきているわけでございまして、今後ともどういう形で財政的——この「基本計画」の中でも「地方公共団体が行う援助その他特定鉄道の円滑な整備を図るための措置に関する事項」がございまして、そういうものを恐らく関係県がよく協議をしてこれからつくっていくのではないかと思います。この法律にございまして、出資あるいは補助その他があるわけでございますが、先ほど運輸大臣の御答弁にございまして、地方団体としましてはあくまでも地域の振興を図るという点から応分の御協力をするという立場ではないかと考えております。それにつきましてはそれぞれの団体の財政状況なり、あるいは今後の鉄道というものは大きな財政的なプロジェクトでございますから、そういう点も考えまして、私もとしましては積極的に対応していきたいと考えております。

○竹内(猛)委員 またここでも応分という言葉が出たけれども、この応分という言葉がわかりにくいですね。応分というのは何に比べてという内容になるのか、それがわからない。応分という内容をもう少し具体的に説明してもらえない。みなし課税みたいなもので中身がない。

○嶋津説明員 それぞれの特定鉄道の経営の形態がこれから論議されることではないかと思えます。地方団体はみずから公営企業として鉄道を経営する場合もございまして、あるいは第三セクターに対して出資をするという場合もございまして、それぞれの出資をする場合におきましても、その鉄道の地域における位置といたしまして、あるいはそれぞれの県の振興にとつてのウエイトというものがございまして、そういうことを考えた上でそれぞれの地域が考えて、その基本計画なりをつくってくるのではないかと、こういうふうにごうております。

○竹内(猛)委員 あの地区が国際都市であり、科学技術の中心地であり、そして特に業務核都市としても一極集中から分散へというこれは四全総の一つの大きな課題でもあるわけですが、そういうようなことを決めておきながら、常に応分であり横並びだというようなことでは、それは何のためにああいうように四全総なんというでかい風船玉を打ち上げていったかということもよくわからない。そういう方針があるなら方針に沿って、財政的な援助もするし貸し付けもするし、また運営もしなければいけない、こういうことになるのじゃないですか。いいにおいだけかせて実際に食ってみたら何もなかったということではこれはまずいですね。その点についてはどうですか。そこに大臣が二人いるけれども、どちらでもいいからこういう問題についての政府の責任ある答えをもらわないことにはこの座を下がるわけにはいかな

い。いかがですか。
○野田国務大臣 先ほど来の御議論を聞いております。竹内委員の御懸念まことにものとだと思ひます。同時にまた、自治省から、地方財政に對する責任ある役所として、具体的にこれからその鉄道事業がどのような形で出資割合が構成され、そして運営がどういふふうになっていくのか、そしてまた地方団体自身がどのような場面でのような財政支出を必要とするのか、あるいはまた開発利益の吸収というものをどのような形でこれを反映させていくのか、そういった両面の方からすり合わせをしながらやっていかなければいかぬ。ただ、国、政府全体としては、ただ言いつ放しで抽象論で放置するということでは、たゞ言いつ放しと、この事業そのものが前に進まない、地元の自治体、関係者の協力がなければこの事業は成り立たぬわけでありまして、そういった意味で、現段階において具体的に定量的に数字を示すということはなかなか難しいと思ひますが、きょうのところはそういう基本精神といたしまして、その心構えを政府側として御答弁を申し上げておる、このように思つております。

○竹内(猛)委員 大体それは理解ができます。地元からの要請、開発の利益、そういうのを勘案して物を考えるということなんです。その開発の利益という場合に、不動産会社がもうかなり乗り込んで、あるところによると、一つの大きな不動産屋がデミーマを使って買い占めてしまった。そうなるのとその会社は大いにもうかるだろうね。そういうものを抑える方法というのは一体あるのですか。いかがですか。

○望月政府委員 この地域の開発を本心に計画的に進めていくためには、地価の問題と同時に土地の取得の問題というのが当然のようにつきまとつていられるわけがございます。そういうことについて、先ほど来お話ございまして、やむを得ない監視区域の指定を弾力的に積極的に行つていくというものが現状であるわけでございますが、前提として、この地域はほとんどが、特に茨城県の地域は市街化調整区域ということになっていて、わけでございますが、今お話しするような不動産屋のいわゆる暗躍といひましようか積極的な土地買収といふものについて、これはやはり私も非常に

注意をして見ていかなければならぬところであらう。ただ、これを全く規制して禁止するということとは、実は現実の制度の中でできないわけがございますが、ともあれ計画的な整備に役立つようなところでないことには私どもの開発を実現していくわけにはいかないと、調整区域であるというその制度の現状をむしろ有効に生かしながら今後の開発を結びつけていきたい、かように考えておる次第でございます。

○竹内(猛)委員 この問題は非常に大事な問題です。今我々の耳に入ってくることは、デミーマを使って大手の会社がいろいろ押さえ込んで、これを十分に摘発して、摘発という言葉は余りよくないが、見きわめるといふか、とにかくそうしていかないと、せっかくいい仕事をしながら後で問題が残らないとは限らないということでありまして、それから、もう遅いかもしれないけれども、今のうちに嚴重にこの問題については要請もし、また注文もしておきたいということでありまして。

次に、鉄道の沿線開発において大量の住宅地を供給しなければならぬということでありまして、この茨城県だけで言つても、知事は、四千ヘクタールの宅地を提供しよう、グレートタワーつくばなどという言葉を使つて大分大きなふるしきを広げておりますが、どれくらいのを考えておるのか。その場合に、新線の利用の敷と新線の採算性の問題の中で、損益分岐点というのは一日の利用者を幾人と見込むのか。もちろん長距離を運搬しなければ乗車料金は余り入らない。地元で駅が二つや三つではこれはぐあいが悪いでしょうが、定着をすることと通うという二つの面から見て、どれくらい人口と乗客といふものを見るのか。よく二人一日に乗りなればそのレールを外してしまふというようなことを言うことがありました。そういうようなことを基準にした場合に、一体この新線に對してどの程度のことを期待しているのか、こういうことをお聞きしたい。

○望月政府委員 私の方からはとりあえず宅地開発の見通しについて御答弁させていただきます。

思ひます。
今日まで私も、関係県の担当部局などと十分な点検を積み上げてまいつておりますが、そういった中では、今先生おっしゃったように、七千ヘクタールから八千ヘクタールの開発が見込まれる、こういうふうにごうております。これはいわゆるグロススペースという概念のものでございまして、多摩ニュータウンの二つ半あるいは三分に相当する面積ということでございますが、いづれにしてもこの辺は、この法律をお認めいただいた後に県において基本計画をつくるその中で明らかにしていく、こういうものでございまして、今後さらに詰めていく作業が当然出てくるものでございまして。

仮に今の七千ないし八千ヘクタールというものを前提としての定着人口ということになるわけですが、これは人口定着の時期等を精緻に積み上げることとはまだできておりませんが、最終的な姿としてどうかということをおし上げさせていただきます。住宅供給のタイプを低層中心でいくのか中高層をかなり入れていくのか等々の問題をこれから詰める必要はございません。けれども、現在私ども、どちらかというと低層重視の考え方、茨城県南部地域では低層重視の考え方をいながら沿線全体を見たときに、おおむね五十万人ないし六十万人、戸数にして十五万戸といふものが計算として見込まれておる現状でございます。

○阿部政府委員 鉄道旅客の輸送需要の見通しといたつた点についての御指摘もございました。先生から二千人といったようなお話もございましたが、いわゆる国鉄のローカル線の廃止、二千人に満たなければ廃止とか四千人に満たなければ廃止といふようなことがいろいろやられてきたわけですが、この常磐新線に關します私どもの輸送需要の見通しといふものは、やはり現在常磐線が相当な混雑をしておるといふものでございまして、そういう沿線からの転移客もございまして、沿線開発に伴う新しく発生する輸送需要もございまして、私どもある程度かた目に見ても、開業時でこ

の鉄道の輸送需要は、輸送密度として一日十五万人程度にはなるのではないかと見通しを持っております。

しかし、採算といったような点で見ますと、やはり初期の投資が非常に大きいということもございまして、鉄道事業とて同じでございしますが、初年度から経営採算に乗るようなものではないと見ます。やはり相当長期で物事を見ていかなければならないのが鉄道でございまして、常磐新線の経営的な見通しにつきましても、単年度で黒字が出るのが十五年くらい、累積で欠損が消せるのが三十年くらい、そのような長期的なスパンで鉄道の場合は採算を見ていかなければならないものだと考えております。しかし、輸送需要は沿線開発とともに順次伸びていく、そういう意味では鉄道としては輸送密度もかなり高くなる可能性を潜めておりますし、優良な鉄道となる可能性は極めて高いものだ、こういう認識を持っております。

○竹内(猛)委員 そのために、東京一研学園の五十八・四キロの周辺に現在どれだけの人口があり、将来、十年後にどれくらいの人口を予定をし、その立場から宅地の開発をどう行うか。今望月局長からもお話がありました、そのことも含めてどうするかという、その手法によって、農業地域、それから産業立地地域、それから生活環境の問題、公園であるとかいろいろ問題がありますね。そういう調整をどうするかという問題ですね。そのために、今副知事か何かを中心とした委員会ができています、それだけでなく、地域の各界各層の代表によるところの民主的な委員会、そういうようなものをつくってそれらの声も十分に吸い上げて、それは全部取り上げられることもあろうし、だめだということもあろうし、けれども、住民の参加するそういう鉄道づくり、まちづくりが好ましい、こう思うけれども、この点についてはいかがですか。

○望月政府委員 まず、沿線の住民の数という御指摘でございますが、この常磐新線のルートをもとに基本計画等でどう描いていくか、それに

よってまた法律で言うところの特定地域というものをどう設置するかという課題がちょっと残っておりますが、一応概念的に大ざっぱにこの辺だという頭で沿線地域の十七の市町村、これは東京都を除いたものでございまして、ここに現在お住まいの方々が昭和六十一年の国調ベースで百五十万人、こういう数字でございまして。

ところで、今先生が御指摘の二点でございしますが、まず一つは農林業等との調整の問題あるいは生活環境との調整の問題でございまして。先生の方が地域の実情、特に茨城県地域についてはもう十二分に御存じのこと、私から申し上げるまでもないと思いますが、言うなれば、この地域は今後常磐新線の導入あるいは大規模な宅地開発によって大変に地域変貌が考えられるところである、こういうことを我々は常に頭に置いてこの問題を考えていく必要があるだろうと思っております。率直に言いますと、この法律で御提案申し上げておりますのは、鉄道整備とそれに一体として整備すべき計画的な宅地開発という根幹部分についてのことを決めていくというよりは進めていくという法律であるわけですが、当然のように、こういう法律を進めていくに当たりますと、この法律でカバーしていない、本来的な意味での地域づくりの行政施策というものがあろうわけでございします。そういう意味で、私も、先生も御指摘のような農業との調整あるいは生活環境の総合的整備、こういったものについては、関係町村の今後のあり方というものが大変大事だと考えております。

お話のように、茨城県について申しますと、県が中心になりましてグレートつくば構想、こういったものが大変積極的に関係市町村ともども進められているわけでございまして、私も、この進められたものと全く相呼応した施策ということでこの施策を進めて全きを期してまいりたい、こんなように考えておる次第でございします。それから第二点目に、計画をつくるに当たっての言うなれば関係者の意見聴取の機会のお話でございします。これは、法律的には基本計画をつくるというところが都道府県の仕事としてありまして、これについて決めるに当たっては関係市町村の意見を聞く、こういう仕組みで準備させていたたい方針あるいは宅地開発についての基本方針を決めるいわゆる基本計画の策定の段階では、今の御提案申し上げている仕組みで十分ではないか、こう実は考えておる次第でございします。ただ、問題は、こういったものを一つのかきつけにして地域づくり、町づくりを今後どう進めていくかということについては、先生今お話しのようなことも地域によって必要とあらば考えていくところもあるのではないかと考えますが、この御提案申し上げておる現在の直接的展開のための仕組みとして、現在のように市町村の意見を聞くということを進めさせていただければと考えている次第でございします。

○竹内(猛)委員 今の説明ではば理解ができません。だから、町づくり、地域づくりについてはやはり住民の声というものを大事にして一緒に進めていく、上から押しつけることのないようにしていかないとはいけないと思うのです。今筑波研究学園都市も、あの町があの形でよかったかどうかというところはかなり反省されている向きもありません。もう地価があれだけ高くなつてしまつてどうにも手が出ない、都会の人は学園の中には住めない、立派な町ではあるけれどももうなつてしまつて、そんなことのないようにするために一体今からどうするかということ、これは研究学園都市をつくったあの反省の上からも今度は考えなくてはならない。

この事業で一番難しいのは、レールは構わないけれども駅の周辺のところに必要な土地をどのように確保するか、それから、人口が定着するためには宅地に対して都会の需要者が応分の価格で買うにはどういふように指導するかという問題だと私は思うのです。特に、この建設委員会の皆さんは、サラリーマンがマイホームを持てるかとい

うようなことで随分議論がされてきたし、土地基本法などもこれから提案をするというような形で住宅土地問題には非常に努力をされておりますけれども、そういうような点からして、ともかく現在の所得であの地域に住めるために応分の価格、こういうものを決めなくてはならない。それに、やはり公社、公団、事業団、こういうものが前面に出て土地の取得等に努力する必要がある、まあ民間の土地と比べるとかそういうものはそういう範囲内でもやることにしなければいけないのではないかと。この点についてはいかがでしょうか。

○野田国務大臣 まさに御指摘のとおり、駅関連地域というのは非常に大事な拠点となる場所でございます。そのために、この法案におきまして、特に重点地域ということで位置づけしておるわけでありまして、この地域の開発に当たりましては、そういう一般のいろいろな形で、いわゆる御指摘のような困った事態が起きないように住宅・都市整備公団あるいは地方住宅供給公社、こういった公的機関を積極的に活用して、不祥事の起きないように、そして極力宅地を低廉な価格で供給できるようにさらに努力をしてまいりたい、こう考えております。

○竹内(猛)委員 これはぜひそういうふうに進めてもらいたいと思うし、我々も現地におりますから時々出向いていて、いろいろな間違いがあれば注意もし、勧告という言葉は悪いけれどもいろいろ指導を賜りたい、こういうふうにやりたいと思うのです。

それで、だんだん時間も来たけれども、前から現在の常磐線の中に一つの大きな悩みがあります。それは気象庁が管理というか、気象庁の内部の問題だと私は思いますが、八郷町柿岡というところに地磁気観測所というのがある。これは大正三年に東京から移つていったものでありまして、移ることは恐らく可能なわけだ。そこに根が生えてしまつて、どこかの島のようにどこにも移さないものであつてはならないと思う。ところが、今から十四、五年前から、この地磁気観測所とい

うものはあの地域の開発の邪魔になる、それから交通渋滞が解消しないということで移すべきだと私は提案してきました。県でも竹内知事を中心として、地元の市町村長や選出の議員もそこへ出ていろいろ努力をした。きょうは県の当時の企画部長がいるはずだけれども、その辺の人たちが中心で、三十四億あれば移すことができるんだ。移るところまで決めてあるにもかかわらず、どこがサボっているのかわからないけれども、あれだけの盛り上がりものをいまだに手もつけない、依然としてそのままになっておる。二年前に土浦市を中心とした沿線の青年商工会議所の諸君が大集会をやって、せっかく取手まで来た青電を復々線にして水戸までやたらどうか。とりあえず土浦ぐらいいまではいいじゃないか。六十年に万博があったときに、あれだけの沼みたいところを埋めて電留基地をつくった。今その電留基地はあくびをしている。何でそれができないのか。おかしいじゃないですか。やる気がないんじゃないですか。どうですか。これは運輸省だ。

○采木政府委員 確かに柿岡にごいます地磁気観測所です。観測は、短周期のもの、長周期のもの、短周期のものがございまして、短周期のものにつきましては一定の期間の比較観測をやるといことを前提に移転することは可能であると考えております。ただ、長周期のものにつきましては、これを移転した場合に、以前のデータとの接続といたしますか補正ということについていまだ方法が確立されておられませんので、これは移転することによってこれまでのデータと新しいところに移した場合のデータとの接合が不可能になるということで、これは移れないと考えております。

○竹内(猛)委員 移転の問題はもう前々から、これは私も現地へ何回も行つたし、気象庁の長官なり関係者に委員会に来てもらつて十分に話をして、移転の場所まで決めてある。そこにいるじや

ないか、前の企画部長。だから、一体あれはどうなったかという問題なんです。十年間も十二、三年間もほかにして置いて、地元ではやきもきしている。あれだけの金を使ひながら、むだじやないですか。それを移転の資料がどうなのかわからない。資料がなかったら一体どこがどうなるのかというところは一つも言わない。ただ資料がある。じや資料を見せろと云えば、僕ら見たこともないからわけもわからない、ともかくパンフレットを二、三部持ってきて、これを見ろ。それでは一般はなかなか理解がしにくいのです。そうすると、長短に分けて、長の方はいいけれども、短の方はどうだとかこうだとか、これもまたわけのわからない話だ。

今日のように、情報化時代、いろいろなものが非常に前進をしているときに、依然として七十年前に移ってきたものがあそこできなければならぬという理由、根拠、それがはつきりしない。そのためにどれだけの住民の足を奪っているか、あるいはその地域の開発を不可能にしているか。また、今度の新線ができて依然としてこれは関係をするんです。だから、それを考えると、何としても早くこれは移してもらわなければ困る。これは運輸省の問題でもある。ひとつ運輸大臣も腰を入れてもらいたい。どうです。

○采木政府委員 先ほど申し上げましたように、この鉄道が交流であればよろしいのですが、直流方式で仮に守谷以北の筑波学園都市まで乗り入れるといった場合には、長周期の観測はさほどの影響はございませぬけれども、短周期について大きな影響があるということでございます。しかしながら、気象庁としましては、地域社会の発展と調和を図りながら我々の業務を進めることが重要であるという認識は持っております。

先生御指摘のような五十七年の秋に茨城県が中心になって設けられました地磁気観測所問題研究会におきます研究結果を十分に尊重いたしまして、短期周期の観測については、必要な条件を整えば新しい地点へ移転することはやむを得ないと

考えております。

○竹内(猛)委員 この際だから特に申し上げておくけれども、これはもうきのうやきょうの話ではないんだ。予算がないからやれないというのか、やる気がないからやらないのか、それだけの話ができたら段階的に県とも何とも相談をして、これはちゃんと処理してもらいたいんです。そうしない、せっかく施設をつくり、例えば取手まで来た青電があそこまでとまってしまう。土浦の電留基地であくびをしている。地域の開発については著しい立ちおくれをしている。これだけでも大きな損失を与えているんですよ。それを考えてみると、これは北村さん、県にいたんだから、わかるんだから、ちよつとそこに出て説明してもらえないか。県の方で大部分を折ってきたんだから。私がこどももつてそういうことを言わなくなった、県の方ではよくわかつているんだ。それが一つも進んでいないという理由が何としてわからない。金額は三十四、五億だと聞いています。三十四、五億のために、一地域のためにこれだけのことをこいう委員会でも申し上げることは甚だ失礼な話だけれども、どうしても言わざるを得ない。ここでできなければ、またどこか言わなければならぬ。これはひとつ大臣も二人もいるんだから、地元のあれでもあるんだから、ひとつしつかりやってください。

○山村國務大臣 私も竹内さんと同じように余り科学の方強くございませぬので、今から勉強します。

○采木政府委員 仮に鉄道の建設計画が具体的にになった場合には、先ほど申し上げました直流方式での鉄道が入ってきて移転が必要になったという場合には、その鉄道の事業主体、これはまだ決まっておりますので、実は事業主体が決まった時点でその事業主体との間で具体的な協議を進めたいと考えております。

○竹内(猛)委員 だめだ、だめだ、それは。新線ではそれでいいかもしれぬ、新線はまだルールも敷かないし。現在の常磐線、動いておるんだ、今度

は。今の常磐線の問題で困っているのに、何を言っているんだ。おかしいじゃないか、それは。○采木政府委員 現在の常磐線が直流化されるということになりましたら、その主体であるJRと御相談することになると思います。そういう具体的な計画が出た場合には、気象庁としましては具体的な御相談をすることによぶさかではございせん。

○竹内(猛)委員 そうじゃないんだ。現在の常磐線が直流になれば結構な話だ。ところが、直流と交流の問題で、いつでも取手と藤代の間に切りかえをして、そのために動かないでしよう、復々線化できないでしよう、向こうまでは。だからみんなが騒いでいるんじゃないの。その点を今言っているのに、三十四億ぐらいの、当時はそうだった、今ではまた物価が上がったからと上がつたかもしれない。仮に上がったとしても、その問題は今のような答弁では、それはあなた、落第ですよ。

そうではなくて、前向きな答弁をするならば、やはり茨城県なり地元の町村長集まって、気象庁もあなたを中心として出てきて、地元の商工会の諸君や何かと十分に話をしてください。これは社会党だけの問題じゃないのだよ、党派を超えた問題なんだから。これは地元の問題ですよ。茨城県の県南、県西における重大な課題なんだよ。そういうものを今のようなことでもって、新線ができたとか、そういう話じゃだめだ。

気象庁というのは運輸大臣が監督者だ。運輸大臣のさっきの答弁、あれはだめだ。もう少し内容のある答弁しなす。

○山村國務大臣 科学に弱いというのは事実ですから事実を申し上げたわけですが、地元と相談ということですから、きょうちようど量に茨城県の知事も参りますから、よく相談いたします。○竹内(猛)委員 それでは、知事と相談すると言

たいなもので、絶対切っても切れないんだよ、この問題は。

余りこう言ふとあれだから、この辺で。せっかくいいことをやろうとしているのに、今はこの問題にけちをつけたような形になるけれども、しかし茨城県の県西、県南とすればこれは捨てることのできない課題。前の企画部長はそこについて黙っているけれども、企画部長だって知っているわけだから、それは本当は——そうか、要請する側じゃないからね、しようがない。

以上をもって終わります。

○東家委員長 この際、暫時休憩いたします。

午前十一時五十四分休憩

午後二時二十九分開議

○東家委員長 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。古川雅司君。

○古川委員 ただいま議題となっております大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法案につきまして若干の質問をいたします。

初めに建設省に伺いますが、この常磐新線の沿線において首都圏の勤労者が、サラリーマンが取得可能な宅地を一体供給できるのかどうか、その点についてまずお伺いしておきたいと思えます。

○望月政府委員 もう御案内のとおり、首都圏におきまして宅地価格の急騰等を背景にいたしまして、昨今住宅取得の可能性というのは中堅サラリーマンから見ても非常に厳しいものがあります。そういった中で、私どもとしては何としても安定的に中堅勤労者が取得可能な住宅地を供給しようというのを政策の基本の一つに据えているわけでございますが、そういった中で今般御提案を申し上げているこの法案によって対象として取り上げられている地域、具体的には常磐線沿線地域が想定されるわけでございますが、この地域におきま

しては何とかその方向に沿っての政策展開ができる地域である、こういう期待を強く持ちながら事業に取り組んでおる次第でございます。

○古川委員 申すまでもなく、建設省の今取り組んでおられる最大の課題は、大都市地域の住宅宅地問題でございます。しかしながら、住宅政策そのものについて今かなりの模索をしなければならぬ段階にきているのじゃないかということを感じずるわけでございます。

と申しますのも、建設省としては依然として持ち家を推進する政策をとり続けておられます。これは一々その裏づけを細かくは申し上げませんが、これも、既に二年前になりましたけれども、新前川レポートに至りましては既に社会政策的観点の公共住宅政策は打ち切るべきだという見解を示しておりました。建設省はこの点を既にもう指示をしておられるのではないかと思います。これも申し上げるまでもなく、この地価の高騰でそうしたことも根底から覆さなければならぬのじゃないかという現状が一つござります。冒頭に勤労者にとつて取得可能な宅地が得られるのかとお伺いしたのはその点でありまして、既に一般の勤労者が大都市圏において自力で持ち家を持つということ、これは一戸建てあるいは集合住宅に限らず不可能な段階に立ち至っております。そうしてみますと、この辺で住宅政策そのものについて大きな見直しをしなければならぬ。いわゆる公共住宅を重点に進めていくというこの辺の再検討が始まらなければいけないのじゃないかと思えます。

平成三年度を新年度とする国の第六期の住宅建設五カ年計画の策定に對して今準備を進めておられるわけでございますが、当然こうしたことが大きな検討課題になっていくと思えますけれども、そうした悠長なことでは済まされぬ。公共住宅重点への見直しを急ぐべきではないかと思うわけでございますけれども、この点は大臣、いかがでございますか。

○伊藤(茂)政府委員 私から御説明申し上げます。

先生仰せのとおり、大都市圏の地価高騰によりまして大都市圏の居住者の居住水準というものがほかの地域に比べて向上が図れるということになりますと、現行の五カ年計画あるいは長期的な目標を立てております居住水準の向上が達成できない、こういうことにもなりかねないわけでございます。私ども大都市圏の住宅対策というものを非常に重要な課題だと考えております。

先生今お話しのように、次の六期の五カ年計画に際しまして、現行の住宅政策を見直すという作業を昨年の九月に住宅地審議会にお願いをしております。それで、この最終答申は来年の三月から夏ぐらいにかけてになると思いますが、それでは最大の課題でございます大都市圏の居住水準問題ということが間に合わないおそれもある、こういうことで大都市圏におきまして住宅対策というものを早目に検討していただくということでも非常に精力的に勉強していただいております。最終答申ではございませぬけれども、中間的なところで基本的な方針だけを小委員会報告という形で住宅部会の方に報告いたしまして、住宅部会としてはそれを審議するという形で今見直しをやっております。

その過程で、六十三年十月の住宅統計調査あるいは建設省で行っております住宅需要実態調査の結果が出ましたが、四十歳代、五十歳代の世帯につきましては依然として持ち家率が非常に高うござります。しかし、三十歳代後半の世帯の持ち家率というのが六十三年に至りまして過去の推移から若干落ちております。しかし一方で、現在借家に住んでいる方で、この東京圏の中で持ち家を持つことによりまして居住水準の向上を図りたい、こう思っている方がまだ六割おられる。三割の方が借家を住みかえて居住水準を向上したい、こういうふうに思っておられるということで、まだまだ首都圏の勤労者の持ち家を持ちたいという需要も大きいわけでございます。したがって、

私もはそういう首都圏の国民の皆さん方の住宅需要の動向を見きわめながら、どういう住宅対策を打たなければならないかということをこの審議会で御検討いただきたい、こういうことで今鋭意お願いをし、検討いたしておるところでございます。

○古川委員 この住宅政策の見直しという点、これからの大きな課題として引き続き取り組んでいただくわけでございますが、大臣にひとつ念を押して伺っておきたいのでございます。

今回のこの大きなプロジェクトにつきまして、せっかく宅地を提供しようとしても非常に高価格になってしまった。午前中からいろいろ御議論がございましたけれども、そうした点では勤労者、サラリーマンが期待した持ち家が持てるということが裏切られてしまうということを懸念するわけでございます。そういう点では、その地方地方、地域別の住宅政策にいろいろ特色があつて、主体性があつていいわけでありまして、特に公共住宅から重点を移していくということは一つの大きな方向性になると思ひますので、その点について大臣のお考えを伺っておきたいと思ひます。

○野田国務大臣 今住宅局長からも御答弁申し上げましたように、まだまだ半数以上の大勢の大都市圏に住む方々が持ち家取得への夢を持っておられるわけでありまして、やはり政治にとつて大事なことは、国民の夢をいかに実現していくかということが一番大事な政治課題だと思ひます。そういう点で、これからの持ち家取得の夢を実現できるような政策を我々は一生懸命やっていかなければならぬ、そういう趣旨から今回、今御審議中の宅地開発と鉄道と一体的に整備しようというこの法案を御審議いただいております。

他方、確かにそういう夢が少し遠のきつつあるのではないかと懸念も大変今表明されておられるわけでありまして。しかし、そこであきらめてしまったのでは、これは政治になりません。そこは持ち家取得への夢を何とか実現していこう、これはやはり大事なことでござります。そこで、そういう中でもいゆる低所得の方々の住宅事

情、そういった住宅困窮者に対する公共賃貸住宅の必要性ということも他方ではまだあるわけでありますから、両面のニーズにこたえていかなければならない、このように思います。

○古川委員 さて、このたびのこの法案でございしますが、議論になっております常磐新線を初めとして、そのほか中部圏、近畿圏も対象地域になっているわけでございます。こうした適用対象というのはそれ以外にはないのか。あるいはまた、こうした鉄道新線を通せば、規模の大小はあつたとしてもこうした開発がどんどんできる、宅地を提供できるというようなケースは都内にもまだたくさんあると思うのでございしますが、そういった全体像といひますか、そういう構想はお持ちでございしますか。

○阿部政府委員 本法案の適用を考へております鉄道新線プロジェクトは、先生御指摘のように当面常磐新線でございまして、常磐新線は昭和六十年七月の運輸政策審議会の答申において答申として取り上げられておりますが、この線は大都市の近郊と都心の区域を直接連絡するものとして新たに整備される路線でございまして、大規模な鉄道新線であるということ、また、その整備によりまして大量の住宅地の供給が促進されると認められるという点で、この法律の第三条の要件に該当するものだと考へております。

この法律自身は、大都市圏ということで首都圏のほか近畿圏、中部圏といった地域も対象になり得るよう定めておりますが、両地区におきましてこのような鉄道に該当する計画は現在のとことろございせん。しかし、将来の問題としてあるいはこれをさらに拡大するといったような御指摘等につきましては、今後それぞれの地域の状況等見ながら私も検討してまいりたいというふうに考へております。

○古川委員 そこで、常磐新線が焦点になるわけでございますが、これは全体のプログラムと申しますか、スケジュールとしては完成をどのくらいに見込んでいらっしゃるのか。十二年程度という

ふうに伝えられておりますけれども、それはどの程度の完成度ということの一つの目標にしたいらっしゃるのか。その点、いかがでございしますか。

か、そういう問題点、課題をどうとらえていらっしゃるのか。

○阿部政府委員 運輸政策審議会の昭和六十年七月の答申におきましては、その答申の中で掲げられました線、一応整備予定路線として掲げておりますのは西暦二〇〇〇年、平成十二年になります。が、それまでの整備ということを一応頭頭に置いておりますので、私も常磐新線の計画もそれに沿った形で進めていきたいというふうに考へております。

もつと端的に申し上げますと、この法案自体、本日こうして衆議院で審議をされているわけでございしますが、参議院における審議の状態がなお微妙な状態にある。もし今国会で成立を見ないということになる、半年おくれるか一年おくれるか、そういったときの支障はどうお考へになつておりますか。全体的な早期完成への道と申しますか、その問題点、それから当面のそうした法案成立と今後の事業の推進との関係、その点についてのお考へをお述べいただきたいと思ひます。

なお、その答申におきましては、常磐新線の計画につきまして、当初は東京駅から茨城県の守谷までの地域を東線で表示し、それ以降のものについては点線で表示してございします。点線の表示というのは、その地域の開発の状況等見ながら整備について検討するということな方向で答申が出されたわけでございしますが、その後の土地の問題、住宅地の問題等考へまして、そのようなことが土地の臨調で取り上げられ、あるいは多極分散型国土形成法でも議論されたということを踏まえて、私も土地対策、住宅対策の観点からは、その点線部分のものも含めて西暦二〇〇〇年までの整備に取りかかるといふことが国家的な、また私も当面抱える重大な課題ではないかという形で、若干答申を修正した形で取り組みを考へておりますが、ただいま申しましたように、整備の目標というものはやはり平成十二年、西暦二〇〇〇年ということを目標に関係者で鋭意協議しながら整備に努めていきたいというのが現在の私の考え方でございます。

○望月政府委員 この法律の目的、趣旨等についてはもう繰り返すまでもないと思ひますが、私も現状のような地価の実態あるいは今後の展望を考へますと、とにかく安定的な宅地供給というものと全面的にしっかりと取り組んでいかなければいかぬという時期が差し迫っているという中でございします。そういった中で今回の法案を御審議賜つていらっしゃるわけにございまして、言つてしまえば、これがおくれるとどうなるかということになりますと、挙げてこの法案の仕組みというのは、国のみならずむしろ公共団体も含めての全体的な体制整備、これをまず急がなければなりません。と同時に、先ほど御質問がございましたけれども、この地域におきましていわれる一部不心得な不動産業者の動き方など意識しますと、やはり早目にこの計画づくりに手をつけるあるいは早目にまた公的主体が土地の先行取得等に突っ込んでいかなければならぬ。こういったことを考へますと、言うなれば数カ月のおくれが単なる数カ月のおくれで済まないのではないか。言つてしまえば、私も今ここまでする御審議賜つていらっしゃる段階でございします。何としても早く御成立をお願い申し上げます。こんなふうにいねがっている次第でございします。

計画法によつて監視区域の指定に努めるということ、しかし、事業予定地の地価は既に上がつていくというところが既に報告をされているわけでございます。こうした先高期待により事業予定地を確保するということが、これは防ぎようがないと言つてしまえばそれまででありますけれども、これは事業の推進において最大の障害になることは言うまでもございせん。

○古川委員 この事業そのものがこれからそれぞれの当事者の皆さんの大変な御苦労によつて進められていくわけでございします。非常に困難な問題はけさほどから幾多指摘をされているところでございします。現在の住宅事情とかそういうことも含めてもつと早期の完成というものが期し得ないものかどうか、そういう声が非常に強くなるわけでございます。早期完成を阻むものといひます

○古川委員 局長のたゞいまの御答弁でも明らかなどおりでございしますし、けさほどから何回も繰り返されていくところでございしますが、国土利用

○野田国務大臣 本場に頭の痛い問題でありまして、いろいろなプロジェクトが計画をされる、そうすると、どうしてもいろいろな思惑から不心得と言つていいのでしょうか、今の自由主義経済のもとでの取引としてはやむを得ないのかも知れませんが、そういった行動が先に走つていく、そして結果としてプロジェクトをやつていくために必要な公共用地の取得そのものが非常にコストが高くなつていく、そしてまた地域の住民にも多大な迷惑がかかつていく、本場に残念なことでありまして、そういった点で、できるだけ早期に監視区域の指定をやつてもらわなければならぬ。しかし同時にまた、監視区域の指定を行つてもらつたためにはそれなりの合理的理由というものが、行政と

伝えられるところでは、例のリニアモーターカーの試験路線、この問題について山梨県でございましたか、既に強力な誘致運動が行われていて、それはそれぞれの主体において行つているのであります。ようが、そこにおいても先行取得が狂気のように進められているということ。そういう一例一例を見るまでもございせんけれども、この点は今後の非常に大きな課題でございします。これにどういふ歯止めをかけていくお考へなのか、お考へをお持ちであればお示しをいただきたいと思ひます。また建設大臣は、御就任になりました新聞のインタビューにお答えになつて、大臣は土地保有税論者である、御自身そうであるとおっしゃりながら、それに踏み切つていく難しき等もある述べておられました。大臣の御感想も含めて、ひとつこの対応策についてお示しをいただきたいと思ひます。

いうことであればやはり勝手に鉛筆なめてやるわけにはいかぬ部分もある、そういうこともあろうかと思ひます。

そういう点で、先ほど来御質疑がありましたように、できるだけこの法案が早期に成立をしていただく、そして、この早期に成立をしていただくという点で直ちにそういう対応への取り組みをやつていただく体制が整うわけでありまして、これが数カ月おくれたら全体の計画が数カ月単におくれるという順送りという話ではなくて、そこに発生するいろいろな思惑的な事柄が結果として後の事業遂行の上に大きな支障を来すおそれがある、このことは率直に懸念をいたしておるわけであります。

それで後段のお話でありますけれども、長年いろいろ土地問題を個人的には自分なりに勉強してきた一人であると思つておりますけれども、そういう中から、土地に対する税制というものをいろいろな角度からやはりやつていかなければいけない。土地の取得それから保有それから譲渡、それぞれの局面があるわけです。そういう中で、地価対策ということからいへば、需給関係という論議からいへば、できるだけ保有課税を厳しくして譲渡課税を緩和するということが、需給バランスという側面から見れば、短期的な地価対策という側面から見れば非常に効果がある。これは恐らく洋の東西を問はず、ある種の共通した考え方だろう、こう思ふわけです。しかし一方で、今日の情勢のもとではなかなか甘いことはやるのができて、厳しいことについて果たしてどこまで国民的コンセンサスが得られるのだろうか。

昨年いろいろな税制改正を研究、検討いたしました過程の中で、やはり土地問題についてもそれなりの検討をこれは与党として加えてきたわけでありまして、そういう過程の中でも、当時固定資産税が非常に問題になりまして、大都市、特に東京都における土地の値上がり、地価が上がったものから、それが固定資産税に反映される。そういうことになる、昔から細々とやつてゐる零

細なる生業的なお店が固定資産税のためにつぶれてしまふ、引越をしなければいけないということでは困るという声が率直に言つて必ず出てくるわけでありまして。

そこで、いつも出てくるのは、じや小規模なものはいじやないかという例外論が出てくる。小規模とは一体どこなのかというこの基準が実は難しい。それをどんどん認めていくと、結果として土地保有というものを細分化していつてしまふというところになりかねない。そのことがまた大きな目で見たら都市の機能的な開発といふか、いろいろな都市施設を整備していく上で長い目で見て障害になりかねない要素もある。そういう意味で、私自身論理としては保有課税強化ということとは、当然私は賛成論者であります、現実にはそれを事態に即して運用していくということになります、なかなかこれは容易でない側面がある。

そこで、保有課税というのにも複数の側面があるのではないかと。それは収益の中から税金を納めていただくという側面と、逆に本場に追い出した側面、いろいろな側面から、保有課税というものを単に一つの側面からだけでなく、もう少し全体の土地の利用計画なり有効利用を促進するという角度からある種の見直しみたいなものがある、あつてもいいのではないかと、そのような個人的な見解を私は抱いておるわけでありまして。

○古川委員 いずれにいたしましても、事業予定地を確保するという点、地価の高騰という一点をもつてしても今後非常に重要な課題になつていくと思ひます。

それで、この法案を作成する段階で、建設省、運輸省、自治省またJR東日本と、それぞれの調整に苦慮をされたようでございます。一点、この鉄道の整備等による開発利益の還元の問題でございますが、特にこれは運輸、建設両省ともお考えが違つていたようでありまして、新しい手法も取り入れられることなく出発をしてしまつたといふこ

とでございますが、この辺の経緯について一応御説明をしておいていただきたいと思ひます。どういふ根拠でございましょうか、開発利益を大体二十一兆円と見込んだ試算も出ております。その五割を還元すれば鉄道整備ができるというふうなお考えもあつたようでございますけれども、この辺はどうなつておりましたか。

○阿部政府委員 開発利益の還元につきまして、特に鉄道のようなものがそういうことに極めて関係があるという立場から、私もいろいろ勉強してまいりました。

ただいまお話しした開発利益の見通しといふものが、運輸経済研究センターでこの鉄道をモデル的にしまして、土地の価格がどのような形で推移するであろうかといふことを一度勉強会を開いたものが報告書としてまとめられております。それに

よりまして、ただいまお話しするように、六十年の価格だったと思ひますが、その周辺の土地の価格のトータルが四十一兆。それが鉄道がなかつた場合にはどの程度になるかといふことにつきましては、わずかに四十七兆程度になるであろう。しかし、鉄道が敷かれたとして、その鉄道の周辺の開発が進んだ段階での土地の価格の見通しはどの程度になるかといふような見通しが約六十八兆といふこと、差し引き土地の価格は二十一兆の値上がりになるであろうといふ勉強結果はございまして、これは土地の価格の総額はそうなるであろうといふことの試算でございまして、しかも、これはすべて開発が進んだ段階での土地の価格でございまして、それが直ちに何らかの形で吸収できるものかどうかといふ点についての問題は、またいろいろ検討すべき問題だと思つております。

私も、そのような検討結果等も踏まえながら、このような鉄道整備に当たり開発利益を何らかの形で還元する手法として具体化できるものがあるかどうかといふような検討をいろいろいたしたのでございますが、その開発利益の発生する範囲といふものが極めて広域にわたつてとらえにくいといふことが特にこのような鉄道の場合考えられ

ますし、また負担すべき土地所有者の要件ですとか、そこに住んでいる人なのかあるいは商店なり事業所を構えるような人であったら違ふのではないかといった問題、あるいは先ほど言ひましたように、その開発利益の発生の際の問題、さらに負担をするという以上は何らかの形で強制的な手法による負担を求めるべきであらう、任意の負担ではやはりおかしいのではないかといふことになりまして、具体化するに当たっては非常に難しい問題を抱えていると言わざるを得ない。すぐこの問題を解決する手法はなかなか見出し得ないといふのが私どもの考え方でございます、この法律にそのようなことについての直接的な規定を設けるといふところまで参りませんでした。

しかし、地方公共団体にこのような鉄道について出資なり何らかの助成をしていただくということとをいろいろ設けました裏には、やはりそういう開発利益が固定資産税その他の税制という形で吸収されていくであろう、そういうものが地方からの出資なり援助という形で事前に与えられ、それがいずれはそういう形で吸収されていくという一つの大きいサイクルと見まして、そのような形で支援を地方公共団体からいただくといふことは広い意味での開発利益の還元になるであろう。そのようなことで地方からの助成といったものを法律上規定させていただいたわけでございます。基本的には大きな検討課題という意識はなお持つておりますし、今後の私どもの勉強すべき課題だといふふうに考えております。

○古川委員 そこで、常磐新線のプロジェクトでございまして、これはどのようなものかを考えていらつしやるか、これは運輸省の方でございまして、○阿部政府委員 私も当面考えるのは都心部、それをポイントとして東京駅とすれば秋葉原とあるかといふような議論もございまして、できるだけ有効な鉄道をしかも短期間で早くといふような要請から考えますと、鉄道としては筑波研究学園都市と都心として秋葉原を結ぶ鉄道として計画するのがおおよそ当面一番合理的ではなからうかと

いうような方向で検討委員会でも検討を進めていこうと、ご意見を伺います。

○古川委員 第三セクターにつきまして、特に当初JR東日本は非常に消極的で、もう手を引かざるを得ないというような姿勢であつたというふうに聞いております。そのJR側としては、一つには二十一兆円と試算をされている地価の上昇による開発利益の中から、先ほども申し上げましたけれども、鉄道建設基金というふうなものを一つとしてそこで運営をしていくというふうな考えを持っていたと聞いています。建設費につきましても、これは最初六千億から八千億と見込んでいたものでありまして、しかし実際には一兆を超えてあるというふうに見込み方もございます。その辺のいきさつでございますが、JR東日本との交渉の経緯も含めて、第三セクターの今後の見通し、鉄道の整備につきまして、特にその内容について明らかにしている点だけひとつお示しおきたいと思ひます。

○阿部政府委員 鉄道の整備につきましては、一都三県及びJR東日本、それと運輸省が入りました常磐新線整備検討委員会というのを六十二年の九月に設けまして、検討委員会の中に幹事会さらにワーキンググループといったものを設けて、鋭意各種の問題についての検討を進めてきておられる現状でございます。その中では、工事費が大体どのくらいになるかといったような試算もやり、需要がどの程度の段階でどう伸びていくかといったようなこともいろいろ議論しておるわけでございますが、その段階で六十二年度価格というふうなことで想定しました建設費がおおよそ六千億というふうなことになるかと聞いています。しかし、これがやはり建設期間がかりますと、その間の金利の問題ですとか物価騰貴の問題等も予想されます。そうなりますと、でさう上がり価格としては七千億を超えるぐらいの価格になるという見通しもございますが、いずれにしても土地の見通しが今後どうなるか、その辺の土地の価格についてもかなり変動要因であるんじゃないかといったよ

うな議論も特にJRサイドから心配する意味で出されております。

この辺につきましましては、見通しという問題でもございまして、なかなか的確な数字を持っておらないというのが実情でございますが、私どもいよいよ具体化するに当たっては、その辺の建設費のきめ細かい見積りをもう一度やり直すといったような作業に別途現在取り組んでおりますし、それらについての資金の手当て、例えば第三セクターをつくるにいたしましても、どの程度を出資金で求めるか、どの程度をまた鉄道公団によります建設にゆだねるかといったような問題も細かくございまして、今後そのような問題をさらに関係者間でよく詰めてこの計画の実現を進めていくというのが基本的な考え方でございます。それらについては今後関係者間でなお精力的に詰めてまいりたいという課題でございます。

○古川委員 その点もこの事業の大きな課題として今後残されていくと思ひます。

第三セクターに対する財界の投資を要請をしてこれが受け入れられた、事実上見通しがついたというふうな伝えられておりますが、これは今御答弁のありましたようにJRが非常に消極的である、懸念を持っているということに対する対応として行われたことであるのか。この財界の参入によってJRのそうした懸念が少しでも軽減された、負担が軽くなったということ、いよいよこの事業の実施にスタートができるという意味なのか。財界の参入につきましましては関西新空港の事例もございまして、どの時点でこの財界参入とございませうけれども、どの時点でこの財界参入ということをお考えになって見直しをおつけになったのか。この点はいかがでございますか。

○阿部政府委員 第三セクターの形成につきましましては、先生ただいま御指摘になりましたように関西空港のプロジェクト、これは運輸省で進めておりますが、建設省でお進めになっている東京湾のプロジェクト、そのようなかなり大きい国家的なプロジェクトについては、広く経済界からの出資

の協力もある形で進められております。私ども、常磐新線計画もそれらに準ずるような大きいプロジェクトであろうということ、そういう経済界の協力も含めた形で進めることが望ましいのではないかと、またそのような力をおかりした形で進めざるを得ないのではないかとこの視点に立って、先ほど申しました検討委員会の検討の中におきましても、関係者だけの負担ではなしに、さらにそういう経済界等への協力も求めようというふうなことを内々検討しております。

しかしまだ正式な要請と申しますか、そのような動きかけを正式にいたしておるわけではございません。私ども、そのようなことを今後検討していくに当たっての内々の打診といひますか、感触を打診しているという段階でございます。今後内部での検討を含め、内部のある程度の合意を前提に、そのようなことについての正式なお願ひなり御要請をするというふうなことで取り組んでまいりたいというのが現在の状況でございます。

○古川委員 いろいろ伺つてまいりましたけれども、いずれにいたしましても、この法律が成立をいたしました事業に取りかかるということになりますと、これはいろいろな難しい課題をせひとも克服していかなければならない。と同時に、大勢の勤労者、サラリーマンに住宅をたくさん提供できるようにならなければならない。なおかつ早期の完成が待たれるということも含めまして、これは単に第三セクターとか関係のそれぞれの地域、茨城県、埼玉県、千葉県、そういったところだけに任せておける問題ではない。やはりこれはあくまでも国家的な事業としてその推進を図っていくべきやらないというふうに考えるわけでございまして、言わずもがなでございますけれども、両大臣にその御決意のほどを一言ずつ伺つておきたいと思ひます。

○山村国務大臣 この常磐新線は、昨今の首都圏における地価高騰を背景とした土地問題等の解決に大きく寄与するものであり、緊急に整備されるべき重要な路線であると認識いたしております。こ

の常磐新線は、一都三県にまたがる長大な路線であり、今後事業を具体化していくためには、用地取得の目途をつけることを初めいたしまして、事業主体や資金調達、この方法、また基本的課題について十分な検討を行い、問題点を解決していく必要がございまして、運輸省といたしましても、関係者と十分協議をいたしまして、事業の具体化に向けて積極的に取り組んでまいります。

○野田国務大臣 御指摘のとおり、何とか住宅取得に對する国民の夢を現実のものとするために非常に大事な今回の計画でございます。国も地方団体、関係者と一緒で総力を挙げてこの成功のために頑張つていきたいと思ひます。よろしくお願ひをいたします。

○古川委員 失礼ですが、運輸大臣、しばらく御休憩いただいて結構でございます。ありがとうございます。

建設省にお伺ひをいたしますが、多少法案と離れまして恐縮でございますけれども、ひとつお許しをいただきたいと思います。

昨日、本委員会一般質問が行われました。本委員会では去る五月十九日に前建設大臣、国土庁長官から所信の表明を伺つたわけでございます。昨日はまた新大臣からもごあいさつを伺ひました。それぞれに関連をするわけでございますが、二点ほど確認をさせていただきますと思ひます。

一つは、特に建設省の公共事業に対する談合の問題でございますが、昨年の末以来そういったことが時々指摘をされております。こうした委員会の機会でもそれをお尋ねするチャンスがございました。昨年の末でございましたが、建設省が六十三年度に発注する予定の工事について入札前に受注予定業者名を記した一覧表を作成していたということが一部のマスコミにすっぱ抜かれました。その報道の中で、横山忠行公共工事契約指導官のお話として真向から否定をしておられます。これはいわゆる「本命リスト」という名前もつけられているようでございまして、長い間そういう慣行があつたのかどうか。しかも、どういふ形

く、どのようなご意見がありますけれども、根回しというものが重要視をされる日本の社会にあつて、謗合に対する罪悪感というのは極めて薄いわけでございます。まして、建設省としてはこうした公共工事につきまして、例えば受注登録している関係の業者に対して指名停止処分をする、それもわずか一カ月であるというような、姿勢としては非常に甘いわけでありまして、そういう社会慣行あるいは全体

○古川委員 この問題について最後に大臣にお伺いをしたいと思います。

大臣、これは御就任のときのインタビューの記事でございます、共同通信かと思えますけれども、建設市場の開放問題にはどう対処されますかという質問に対して大臣が、「外国からの批判は理解不足がある。最初から自分たちがうまくいかないのは日本の社会がおかしいからだ、と頭からやら

やり方は好ましいことではない。我々日本としても、少なくともこれだけの経済大国になったわけですから、国際社会の中でそれなりの責任ある役割を果たしていかなければならぬ、これは当然のことだと思いますが、そういう意味で日本の市場をどんどん開放していくことは大変大きなことだと思えますし、貿易インバランスの是正のために我々も努力をしていかなければならないこ

要はアメリカの議会においても政府においても、そしてまた我々日本側においても、冷静にこれらの問題に対処していかなければいけない。そしていけばサクセスストーリーが一つ二つでも出てくる。特にアメリカを初め十八社ぐらいですか、現に日本でも建設業の許可を受けてそういった仕事が始まっているわけでありますから、そういつ

た事柄が進んでいく。そしてアメリカの業者の方々も、日本における業界のいろいろな慣行なりというものを知らんになり、そしてなれていく。そういった中からまた誤解も解けていくのではないかな。要は、両方とも冷静に事柄に対処していかなければいけない、こういう趣旨のことを実は申し上げたわけでありませう。

そういう意味で、いわゆるこの談合行為というものに対する違法行為としての厳しい指導というものは当然これからは続けていくべきものである、この点は変わらない、このことだけは申し上げておきたいと思ひます。

○古川委員 終わります。

○東家委員長 中島武敏君。

○中島(武)委員 この法案は、宅地開発と鉄道整備を一体的に推進するために必要な特別措置を講ずることにより、大量の住宅地の供給と新たな鉄道の整備を目的としてとされております。

この法案の「大都市地域」というのは、首都圏整備法、近畿圏整備法または中部圏開発整備法に規定する既成市街地、近郊整備地帯等またはその周辺の地域とされておりますけれども、当面具体的に検討されているのはどこでしょうか。

○阿部政府委員 当面私どもが検討しておりますのは、この法律の第三条で「鉄道」という形で書いてございまして、「著しい住宅地需要が存する大都市地域において、大都市の近郊と都心の区域を連絡するものとして新たに整備される大規模な鉄道であつて、当該鉄道の整備により大量の住宅地の供給が促進されると認められるもの」、このような鉄道の計画としては、運輸省としては、運輸政策審議会の答申路線の中で常磐新線がこれに当たるもの、このように考えております。

○中島(武)委員 近畿圏、それから中部圏における計画というのはないのですか。また将来はどういうお考えですか。

○阿部政府委員 運輸省におきましては、大都市圏における鉄道の計画につきまして運輸政策審議会に諮問いたしましたして、首都圏につきましては昭

和六十年七月に答申をいただきました。大阪圏につきましては、先日でございしますが、大阪圏の鉄道整備に関する計画の答申を去る五月の末にいただいております。今後私も名古屋圏の鉄道についても逐次見直していく予定にいたしております。

その中で東京圏につきましては常磐新線という計画がこれの計画には該当するというところで取り上げたいと思つておりますが、大阪圏の鉄道の中でこのような形で郊外部と都心部を直接連絡する大規模な鉄道という計画は、今回の答申の中には入っておりません。それぞれ各種の計画がございしますが、このような形で計画は今回ございせんので、大阪圏、名古屋圏は今後の検討結果にまたざるを得ませんけれども、そのような状況で、それぞれの地域の鉄道計画に於いてこの法律の適用を考えていくというのが現在の基本的な考え方でございます。

○中島(武)委員 私は、主として常磐新線に関して目下検討されている問題、いろいろ聞いています問題もあつたので、そういうことを踏まえてこの法案についてお尋ねしていきたいと思つております。

この法案はどうも枠組み法案なものですから、常磐新線に関する具体的な内容そのものをストリートに決めていないわけですね。それでなかなか審議しにくい、こういう一面があるのです。なぜこれを枠組み法案にされたのか、この点について伺いたいと思つております。

○阿部政府委員 お答え申し上げます。

従来、鉄道の整備につきましては、個別の鉄道の整備のための法制というものはございせん。一般的には、鉄道事業法に基づいて事業者の申請を待って、運輸省がそれを免許し、必要に応じてそれらについての助成を講ずるということであつたわけでございますが、このたびこのような法案を考えましたのは、やはり鉄道プロパーの立場ではなしに、鉄道と土地対策あるいは住宅対策というものが一体的に推進される必要があるというよ

うな認識で、鉄道についてもそのような観点からの計画とうまくマッチさせながら進める、それらを一体的に推進するという観点からの特殊性が現在の時点においては必要ではなからうか。そのために、鉄道についてもそういった計画との整合性をとりながら、さらに鉄道の整備をしやすくするための土地の対策面からの支援策といったものは必要ではなからうか。また、そういうものがないと特に大規模な鉄道の整備はしにくい現実にあるということも踏まえて、私もこの法制を建設省と一緒に取り組んで勉強を進め、このような法案をまとめるに至つたものでございます。

○中島(武)委員 ある場合には白紙委任してしまふということになつてしまつてちよつと大変だな、こういうことも感じる面もあるのですけれども、ちよつと具体的に伺いたいと思ひます。

常磐新線問題では、運輸省と一都三県、それにJR東日本の代表で常磐新線整備検討委員会が昭和六十二年の九月に設けられた。先ほど来の答弁でも明らかであります。そこでどういふことが検討されているのか、問題点はどういふところにあるのか、こういう点についてお尋ねしたいと思ひます。

○阿部政府委員 常磐新線の整備検討委員会、ただいま先生もお話しになりましたようなメンバーで構成し、六十二年九月からスタートし、その中で幹事会、さらにワーキンググループ等をつくつて精力的に検討してきております。

検討の内容でございしますが、これは、このような地域の開発の状況がどうなるであろうか、それが輸送需要にどのような形で反映するであろうか、さらに鉄道の建設資金についてはどの程度の建設費がかかるであろうか、また土地取得についてはどういふ問題があるかといったような数多くの問題がございまして、私もそのような場で、まず第一に取りかかるべき、例えば路線をどこからどこまで引くのが一番適切なものかということから始めまして、建設費の見通しですとか輸送需要の見通し、採算性の見通しといったようなことに

ついでに検討を進め、またあわせて助成方策等についてどのような助成策が必要かといったようなことについて幅広く検討してきておるものでございします。

○中島(武)委員 私の調査では、こんなことになつております。これは地方公共団体の方々が言つてゐることですけれども、昨年の十一月十四日に第一回の合意がこの検討委員会できたけれども、それによりまして自治体が負担、調達すべきものとして、出資金以外に無償資金約八百八十億円の問題があつて、そしてこれを基金とする案、つまりこれはリスクに備えたもののようでありましてけれども、そういう案があつたのですけれども、これは合意に達しなかつた、こういうことを聞いてゐるのです。この点はどうか。

○阿部政府委員 検討委員会におきましては、いろいろ幹事会ですとかワーキンググループでの検討結果を踏まえながら、ある程度合意的なものをまとめた上で進めていくという手法が適当であらうということ、それまで審議してきたものを一応フレームといったような形で今後さらにそれを詰めていくという形でまづ問題を問題の取り上げ方を進めてきておるわけでございます。

昨年の十一月についてもなお多くの検討課題があるということも前提に、とりあえずはこういうフレームをさらに詰めていくという形になつておりました。その中で路線の建設区間につきましては秋葉原から筑波研究学園都市間、これを第一期の計画として進めることが適当であらう、建設費は約六千億にならう、また開業目標年次は昭和七十五年を目標にしよう、事業主体については、整備主体としては第三セクターを予定し、運営主体としてはJR東日本を予定して進めることが妥当だということなどについての合意フレームをつくつたというふうなことに於いての議論をいたしました。

その中では土地の問題、特に用地費の増が今後さらに予想される、あるいは工事費の増加が予想されるといったことの事態に対して、関係者でど

○嶋津説明員 常磐新線につきましては従来から地元地方公共団体とＪＲそれから運輸省との間で随分協議が行われているわけでございます。そういう点ではやはり地方団体としても非常に強い関心を持っておりまして、なるべく早期にこの制度なりあるいは第三セクターを設立したいというふうに考えているわけでございますが、あくまでもこれは地方団体として従来よりも一歩踏み込んだ形で、第三セクターをつくればその経営に参画するということ考え方を持っているわけでございます。その参画すべき割合なりはそれぞれ地方団体の、地域の事情がございます。現在それぞれ都あるいは県において議論をしているところだと思えますけれども、御指摘のように当然それは、ＪＲなりあるいは民間なりとの関係でいいますと、地域としては住民を代表する形で応分の負担をして、いこうということであろいかと考えております。

○中島(武)委員 今結めても結論の出る話じゃありませんので、公平の原則でちゃんときちっとしていくことが大事だと思うのです。

次に、国の負担の問題についてお尋ねしたいと思うのですが、私が聞いているところでは、運輸省の方は大蔵省に対してP線方式、五%、二十五年を四%、四十年でいけるように要望していると聞いております。さつきも若干答弁があったように思いますが、この点はいかがでございますか。

○阿部政府委員 この鉄道が建設費が相当かかるというところであり、なお、採算その他の面で見ますと、開発的な面も持っており、従来の単なる都市内の鉄道と違うということで、私ももてざるだけ国としての支援を強化したいという基本的な考え方を持っております。

建設につきましては、鉄道建設公団のP線方式、民間鉄道をつくります場合の方式を参考にいたしまして、その条件が二十五年あるいは利子補給する場合の基準が五%超ということになっておりますけれども、それをもう少しこの鉄道の実情に合わせて、返済といえますか分割の期間を四十年に延ばしてもらい、あるいは利子補給についても五%をもう一つ上乗せしてもらいということでの折衝を財政当局とやっておりますのでござい

ます。

○中島(武)委員 常磐新線、これは先ほどから御答弁のあるように一都三県にまたがる長大路線ですけれども、これだけ長大な路線を第三セクター方式で整備した例というのは今までであるでしょうか。

○阿部政府委員 第三セクター鉄道で約六十キロという形で鉄道の整備は今回が初めてかと思

います。

なお、先般、東京都営の地下鉄十二号線につきまして、環状部分につきまして第三セクターで整備するということで会社が発足し免許も与えられましたが、このキロ程は約三十キロということになっております。

審の答申によりますと本来国鉄がやるべきものであるがとされておりました。しかし、用地取得、資金調達、面から地方自治体の関与や民間活力の導入を図りやすくするため、国鉄、地方公共団体、民間企業から成る第三セクター方式も一案として考えられるとしておりました。それで、この答申においてもその事業主体を第三セクターとしておられるわけですね。そして、そうする理由についていろいろ今言ったように言っているわけですね。けれども、本来は国鉄がやるべきものである、こういうことが述べられておられるわけですね。これは言うまでもないのですけれども、この鉄道は極めて公共性が高いし、そしてまた一都三県と距離も大変長いところにもまたがる鉄道でありますし、わざわざこういう法律もつくって、特別措置もつくって事業をやる、こういうふうにしておられるわけですから、国が大幅に助成、補助をやるべきじゃないか、こう私は考えます。

それで、常磐新線に関しては、この法律によりますと、国は「必要な資金の確保に努めなければならない」とされているわけですね。一体その内容は何かでござい

ますか。

○阿部政府委員 この法律の第二十条におきまして、国及び関係地方公共団体は、承認特定鉄道の整備の円滑な実施のために必要な資金の確保に努めなければならない」と書いてござい

ます。

○中島(武)委員 その資金の確保は具体的に何でござい

ますか。

○阿部政府委員 鉄道建設公団の資金につきましては、毎年の予算によって決められるわけですが、毎年、財政投融資資金あるいは鉄道建設公団の債券発行、その引き受けによりまして資金調達といったような各種の資金調達が図られているのが鉄道公団の実情でござい

ます。

○中島(武)委員 これに国が出資するという気持ちは全くないのですか。それから国が直接補助をする、こういうようなことは考えませんか。

○阿部政府委員 第三セクターと申しまして、やはり民間の鉄道でございまして、国が出資する鉄道というものは現在ござい

ませんし、私も第三セクターという形で、できるものならそういう形で国の出資を仰がないでやっていただくということが鉄道の現在の整備のあり方として望ましいのではないかとこのことを基本的な考えとしてお

ります。

国の補助につきましては、先ほど申しました鉄道建設公団に対しては利子補給をいたします。例えば、現在のP線工事の場合ですと、民間会社

が譲渡を受けて二十五年で払うわけですね。けれども、金利が高いと私鉄としては非常に負担がふえるということ、五%を超えるものについては国もその利子補給を行うということをやっております。この鉄道につきましても、先ほど申しましたようにそれをもう一段乗せた利子補給をする、その利子補給は国の一般会計の予算で行うという形で補助を行う予定にいたしております。

○中島(武)委員 今、先ほどお話のあったP線方式についての答弁もあつたのですが、私はP線方式はP線方式、もつと、先ほど答弁あつたように五%を四%にするとか、四%とは答弁はなかつたのですけれども、負担をもつと国が多くなる

とか、あるいは期間を二十五年を四十年とか長くするとか、これはわかるのです、わかるのですけれども、それだけじゃなくて、例えば地下鉄方式で国が思い切つて補助をするというように、これをやっても、こういう長大な公共性の高い鉄道に対してはいんじやないか、また、いや、それぐらいのことを政府、国はやるべきじやないかと思

うのですけれども、この点はどうかでござい

ますか。

○阿部政府委員 現在の地下鉄に対する補助制度は補助金額を補助対象建設費の七〇%相当といたしまして、これを国と地方公共団体が折半で十年で分割して補助するという制度になっており

ます。

私もこの常磐新線を建設するに当たりましたも、やはり地下鉄との制度のバランスとい

います。特に東京都に入ってきてからは地下を掘ってつくらなければならない鉄道でござい

ます。したがって、それについてはできるだけ地下鉄補助に準じた形で、しかし、郊外部については、ニュータウン補助という形で補助制度は現在もござい

いは市中の金融機関から調達するのが民間鉄道の場合は通常でございます。特にこのような地域と密着している鉄道につきましては、地方公共団体も出資は一定限度に限られますので、それ以外の必要資金については政府系金融機関あるいは民間の金融機関のほかに地方公共団体からもできるだけ安価な資金が借りられて鉄道経営が健全にいく、施設の整備が順調にいくということで、地方公共団体にもお手伝い願いたいというふうな考えでございまして、このようなものは通常の鉄道事業者に対するその地域の密着性、地域に対する貢献度ということから考えて、地域もそれだけの支援をするということをして、貸し付けという形でもやれるようにしていただきたい、また、そのような形での規定を自治省とも協議の上織り込んだものでございます。

○中島(武)委員 私の趣旨は、国がもつと相当補助の姿勢をとらなければいけないのじゃないかというところであります。

もう時間の関係もありますので先へ進みますが、この法案では一体的整備として大量の宅地の供給が考えられているわけですが、新線を開設するということになりますと、当然沿線の地価の上昇を招くことが考えられます。だから、この法律でも第九関係で「監視区域の指定等」についての規定があります。しかし、本当に地価の上昇を大いに防ぐというのだったら、あの国土利用計画法の十二条「規制区域の指定」というようなことが必要だと思ふのですけれども、これは建設大臣どう思われますか。

○望月政府委員 おっしゃるとおり、この地域の開発に当たって、地価の動向というのは大変重視しなければならぬ点でございます。そういった中で、今先生おっしゃったような規制区域の議論というものはあり得るわけですが、これにつきましまして、今お話しのように国土利用計画法の中に一つの制度が定着しているわけでございます。必要とあらばそれによって対処するということが十分と考えておるわけでございます。お話のように

この法案の中ではむしろ監視区域についての特例措置を開いた、こういったことで十分対応できている、こう理解いただきたいと存じます。

○中島(武)委員 大臣に伺いますけれども、監視区域の規定は、もう先ほど申し上げたとおり、また法案に書いてあるのですけれども、しかしそれでは及ばないという場合も考えられるのです。そのときには、やはりこれは断固この事業遂行のためには十二条の発動もやる、規制区域の発動もやる、こういう構えでなければならぬと思うのですけれども、大臣の決意を聞きたいと思うのです。

○野田国務大臣 当然事業を進捗していく上でどうしても国土庁と相談をしてその規制区域という問題について必要であるという判断に立てば、その時点においてそういうことになろうかと思ひます。

○中島(武)委員 次に、また別の問題です。

伺いたいと思っておりますのは、宅地の開発及び当該鉄道の整備を一体的に推進するために都府県は基本計画を定める、こうなっているのです。ところで、鉄道の路線とか駅、それからまた重点区域の設定とか鉄道施設の区域の設定、こういうことはみんな市町村の町づくりとかかわりが深い。町づくりとかかわりが深いというだけじゃなくて、まさに町づくりそのものなんです。その点で都府県が基本計画を策定する場合にやはり関係の市町村の意見を民主的にくみ上げるということが非常に大事だと思うのです。その点で市町村議会における議決を前提とするようにしなければならぬ、これは一番民主主義を徹底させることになろうかと思うのですけれども、この点についても大臣の見解を伺いたいと思うのです。

○望月政府委員 この法案では基本計画の策定に当たりましてお話を市町村の意見を聞くという手続で対応しております。私どもの考え方としては、これらの路線の概要あるいは宅地開発の方針、こういったことを決めるに当たってはやはり地域の意向というのが市町村によって十分反映されるのであろうというふうに考えておる次

第でございます。言うまでもありませんけれども、この種の立法例というのは多岐分散法も同様でございますし、あるいはいわゆるゾーニング法、こういったふうな法律においてもとられているところでございます。基本的には私どもはこの仕組みで十分であろう、かように考えておる次第でございます。

○中島(武)委員 私は、これで十分というわけじゃなくて、本当によく議論を要する、そして住民の意見も十分聞ける、そういうことはできるだけ保障しても保障し過ぎるということはないと思うのです。そのことを申し上げておきたいと思うのです。

それから、やはりこれにかかわってなんですけれども、宅地開発の見込み量は大体七千ヘクタールから八千ヘクタールというふうに言われているのです。問題は、供給される住宅の価格が一般勤労者が入れるものでなければならぬわけです。新聞報道によりますと、J・R東日本は、関係地域は一部大手不動産業者によってほとんど買い占められていると、これでは宅地の価格も高いものになって採算に合うように人口が張りつかないと考えると言っているわけです。これはあくまで新聞報道です。そんなことがないように国や地方公共団体が適切な価格で先買いをして、そして大量の公共賃貸住宅をこの宅地開発、住宅建設の中に含めるべきじゃないか、そういうふうに私は思うのですけれども、これも建設大臣の見解を伺いたいと思います。

○望月政府委員 この法律は鉄道の事業を進めるということと宅地開発を進めるということとを直接の目的とした仕組みにいたしておるわけでございます。その上にどのような住宅をどのようなタイプのものをどう供給するかということについては、今後の各地域のニーズを踏まえての住宅政策の問題、こう考えておる次第でございます。いずれにしても、私どもの基本的な構えは、中堅サラリーマンが本当に取得可能な価格で持ち家が持てるように、あるいは適正な家賃で入居で

きる快適な住宅が確保できるようにということが基本でございます。その基本方針の中でどのような供給対策をとるかというところはこれから十分詰めてまいるべきものと考えております。

○中島(武)委員 どうもちょっと消極的じゃないかと私は思うのです。

もう一つ伺いたいと思うのは、新線をつくる、そうすると運賃については適正な運賃を確保するということが必要であります。そのためには、鉄道の整備に多額の地方公共団体の資金が使われる点をも十分踏まえて、運賃の決定に際してもやはり関係都府県議会の議決を必要とする、それぐらいの配慮をやるべきじゃないか、こう思うのですけれども、これは運輸大臣どうですか。

○山村国務大臣 地方自治体が出資しております第三セクターについては、地方自治法の規定により出資の際に議会の議決が必要とされているほか、出資の程度に応じまして経営状況の議会への報告、監査委員による監査等の形で地方自治体の監督がなされることになっております。第三セクターに対する地方自治体の監督は以上のように地方自治法に定められており、運輸省としては第三セクターの鉄道の運賃の設定に当たって地方議会の議決を経る必要はないと考えております。現実にも、現在営業している第三セクターの鉄道で運賃の設定につきまして地方議会の議決を経ることになっているものは皆無でございます。

○東家委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○東家委員長 この際、本案に対し、辻第一君外一名から修正案が提出されております。

提出者より趣旨の説明を求めます。辻第一君。

大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一體的推進に関する特別措置法案に対する修正案
(本号末尾に掲載)

○辻(新)委員 私は、日本共産党・革新共同を代表して、ただいま議題となりました大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法案に対する修正案につきまして、提案理由及びその要旨を説明いたします。

修正案を提出する理由は、大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法案に基づく宅地開発及び鉄道整備事業の一体的な促進が積極的かつ効果的に促進されるためには、関係住民及び地方公共団体の過大な負担とならないように配慮し、新線沿線の地価の上昇を厳しく抑制し、供給される宅地等の価格の適正化を図り、また、特定重点地域等の整備を民主的町づくりの一環に据えるとともに、新線運賃の適正な決定を行うようにする必要があるからであります。これが、本修正案提出の理由であります。

次に、本修正案の要旨を御説明いたします。

第一は、法案第二十一条中地方公共団体の「貸付け」を削除し、特定鉄道事業者に対する国の補助、貸し付け、その他の助成を規定しております。

第二は、新線沿線地域の地価上昇を厳しく抑制するため、国土利用計画法第十二条の規定に基づく規制区域の指定を行うこととしております。

第三は、都府県が作成する基本計画の策定に当たっては、関係都府県議会の議決を経なければならないこととともに、関係市町村が意見を述べるときにはあらかじめ市町村議会の議決を経なければならないこととしております。

第四は、国及び地方公共団体は、承認特定地域において、公営賃貸住宅の大量建設を促進するよう努めなければならないこととしております。

第五は、新線の運賃の決定については、関係都府県の議決を踏まえて行うこととしております。

以上が修正案の要旨であります。

何とぞ慎重御審議の上、速やかに御可決あらんことをお願いいたします。

○山村運輸大臣。ただいまの修正案については、政府としては反対でございます。

○東家委員長。これより本案及びこれに対する修正案を一括して討論に入るのでありますが、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決に入ります。

まず、辻第一君外一名提出の修正案について採決いたします。

本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○東家委員長。起立少数。よって、本修正案は否決いたしました。

次に、原案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○東家委員長。起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○東家委員長。ただいま議決いたしました法律案に対し、北川正恭君外四名より、自由民主党、日本社会党、護憲共同、公明党・国民会議、民社党・民主連合、日本共産党・革新共同の五派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者より趣旨の説明を求めます。北川正恭君。○北川(正)委員。ただいま議題となりました大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法案に対する附帯決議案につきまして、自由民主党、日本社会党・護憲共同、公明党・国民会議、民社党・民主連合及び日本共産党・革新共同を代表して、その趣旨を御説明申し上げます。

案文はお手元に配付してありますが、その内容につきまして、既に質疑の過程において委員各位におかれましては十分御承知のところでありますので、この際、案文の朗読をもって趣旨の説明にかえることといたします。

大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法案に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用に遺憾なきを期すべきである。

一 地価高騰等により、大都市地域を中心に住宅・宅地問題が深刻化している現状にかんがみ、国民が良質な住宅・宅地を取得することができるよう、監視区域の指定等地価対策に十分配慮しつつ、住宅・宅地対策を積極的かつ強力に促進すること。

二 首都圏における近年の深刻な宅地問題にかんがみ、特に首都圏における鉄道新線の整備と沿線の宅地供給を図るため、本法による措置を速やかに講ずること。

三 宅地開発及び鉄道整備が整合性をとりつつ円滑に推進されるよう、関係者間の緊密な連絡調整を図ること。

四 良質な宅地の大量供給を図るため、融資その他の助成措置をさらに強化するとともに、宅地開発事業に関連して必要となる公共施設の整備の促進について特段の配慮を払うこと。

五 円滑な鉄道整備を図るため、関係地方公共団体とも協力しつつ、鉄道事業者に対する助成その他の必要な措置を講ずること。

六 宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に当たっては、近郊農業との調整について十分配慮すること。

以上であります。

委員各位の御賛同をよろしくお願い申し上げます。

○東家委員長。これにて趣旨の説明は終わりました。採決いたします。

四名提出の動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

○東家委員長。お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○東家委員長。御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

(報告書は附録に掲載)

○東家委員長。この際、建設大臣及び運輸大臣からそれぞれ発言を求められておりますので、これを許します。野田建設大臣。

○野田運輸大臣。大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法案につきまして、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま全会一致をもって議決されましたことを深く感謝申し上げます。

審議中における委員各位の御高見につきましては、今後その趣旨を生かすよう努めてまいりますとともに、ただいま議決になりました附帯決議につきましても、その趣旨を十分に尊重して努力する所存でございます。

ここに、本法案の審議を終わるに際し、委員長初め委員各位の御指導、御協力に対し深く感謝の意を表し、ごあいさついたします。

どうもありがとうございました。(拍手)

○東家委員長。山村運輸大臣。

○山村運輸大臣。大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法案につきましては、慎重御審議の結果、御可決いただきましたこと、まことにありがとうございます。審議中における委員各位の御高見につきましては、今後その趣旨を生かすよう努めてまいりますとともに、ただいまの附帯決議につきましても、その趣旨を十分に尊重して努力をしてまいります所存でございます。

であります。

どうもありがとうございました。(拍手)

○東家委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時十五分散会

大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法案に対する修正案

大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法案の一部を次のように修正する。

第四条第一項に後段として次のように加える。

この場合において、基本計画の作成については、都府県は、あらかじめ、当該都府県の議会の議決を経なければならない。

第四条第三項に後段として次のように加える。この場合において、関係市町村は、意見を述べようとするときは、あらかじめ、当該市町村の議会の議決を経なければならない。

第五条第二項中「前条第三項」を「前条第一項後段及び第三項」に改める。

第九条の見出しを「(規制区域の指定等)」に改め、同条第二項中「第二十七条の二第一項」を「第十二条第一項の規定により規制区域を指定する場合における同条第二項(同法第二十七条の二第一項)」に、「同法第十二条第二項」を「場合を含む。」に、「同項中」を「同法第十二条第二項中」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項中「昭和四十九年法律第九十二号」を削り、同項を同条第二項とし、同条に第一項として次の一項を加える。

都府県知事は、承認特定地域のうち、次に掲げる区域を、国土利用計画法(昭和四十九年法律第九十二号)第十二条第一項の規定により規制区域として指定しなければならない。

一 都市計画法(昭和四十三年法律第百号)第四十条第二項に規定する都市計画区域にあっては、その全部又は一部の区域で土地の投機的

取引が相当範囲にわたり集中して行われ、又は行われるおそれがあり、及び地価が急激に上昇し、又は上昇するおそれがあると認められるもの

二 都市計画法第四十条第二項に規定する都市計画区域以外の区域にあっては、前号の事態が生ずると認められる場合において、その事態を緊急に除去しなければ適正かつ合理的な土地利用の確保が著しく困難となると認められる区域

第二十三条中「(昭和四十三年法律第百号)」を削り、同条を第二十四条とし、第二十二條を第二十三条とし、第二十一条第二項中「貸付け」を削り、同条を第二十二條とし、第二十條の次に次の一條を加える。

(国の補助等)

第二十一条 国は、承認特定鉄道の整備を促進するため必要があると認めるときは、特定鉄道事業者に対して補助、貸付けその他の助成を行うことができる。

本則に次の二條を加える。

(公的住宅の大量建設)

第二十五条 国及び関係地方公共団体は、承認特定地域において、公営住宅その他の公的住宅の大量建設を促進するよう努めなければならない。

(運賃等の認可の特例)

第二十六条 運輸大臣は、特定鉄道事業に係る鉄道事業法第十六條第一項の認可をしようとするときは、関係都府県の意見を聴かなければならない。この場合において、関係都府県は、意見を述べようとするときは、あらかじめ、当該都府県の議会の議決を経なければならない。

本修正の結果必要とする経費

本修正の結果必要とする経費は、初年度四十億円の見込みである。

平成元年六月二十三日印刷

平成元年六月二十六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

P