

第百四十回国会
衆議院
運輸委員會

議 録 第 六 号

平成九年四月四日(金曜日)

午前十時二分開議

出席委員

委員長 杉山 憲夫君

理事 林 幹雄君

理事 村田 吉隆君

理事 江崎 鐵磨君

理事 細川 律夫君

理事 衛藤 晟一君

理事 橋本 康太郎君

理事 中馬 弘毅君

理事 堀内 光雄君

理事 上田 勇君

理事 今田 保典君

理事 玉置 一弥君

理事 松浪健四郎君

理事 辻 一彦君

理事 濱田 健一君

理事 米田 建三君

理事 細田 博之君

理事 横内 正明君

理事 北橋 健治君

理事 寺前 巖君

理事 勝嗣君

理事 和穂君

理事 古屋 圭司君

理事 森田 一君

理事 久保 哲司君

理事 坂本 剛二君

理事 中田 宏君

理事 川内 博史君

理事 平賀 高成君

理事 望月 義夫君

出席國務大臣

運輸大臣 古賀 誠君

出席政府委員

運輸政務次官 衛藤 晟一君

委員外の出席者

運輸大臣官房技 衛審議官 澤田 諄君

四月三日

四国の新幹線鉄道の整備促進に関する陳情書
(徳島市万代町一の一徳島県議会内湊庄市)(第一五〇号)

九州における新幹線建設促進に関する陳情書
(佐賀市内一の一五九佐賀県議会内水田唯市)(第一五一号)

公共交通の規制緩和導入の反対に関する陳情書
外二件(北海道常呂郡常呂町字常呂三三三常呂町議会内新谷淳治外二名)(第一五二号)
ロシアタンカー油流出事故対策に関する陳情書
外二件(石川県能美郡寺井町寺井三三寺井町議会内西田立外二名)(第一五三号)
は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

参考人出頭要求に関する件
全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案
(内閣提出第二七号)

日本国有鉄道清算事業団の債務の負担の軽減を
図るために平成九年度において緊急に講ずべき
特別措置に関する法律案(内閣提出第二六号)

○杉山委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、全国新幹線鉄道整備法の一部を改正
する法律案及び日本国有鉄道清算事業団の債務の
負担の軽減を図るために平成九年度において緊急
に講ずべき特別措置に関する法律案の両案を議題
といたします。

この際、参考人出頭要求に関する件についてお
諮りいたします。

両案審査のため、来る九日、参考人の出席を求
め、意見を聴取することとし、その時間及び人選
等につきましては、委員長に御一任願いたいと思
いますが、御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○杉山委員長 御異議なしと認めます。よって、
そのように決しました。

○杉山委員長 これより質疑に入ります。
質疑の申し出がありますので、これを許しま

す。堀内光雄君。

○堀内委員 私は、自由民主党を代表いたしまし
て、全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律
案並びに日本国有鉄道清算事業団の債務の負担の
軽減を図るために平成九年度において緊急に講ず
べき特別措置に関する法律案について、若干の質
問をさせていただきます。

まず最初に、全国新幹線鉄道整備法の法案につ
いての質問をいたします。

この法律は、新幹線建設に取り組む国の姿勢と
いうものが転換されたという意味において画期的
なものだと私は存するのであります。つまり、新
幹線が国土の総合的かつ普遍的開発に重要な役割
を果たすものとして、国費をもつて真真正面から
新幹線建設に取り組むことを表明したものである
と思えます。また、地方公共団体におきましても、
従来の単なる新幹線建設の要望の立場から、この
建設に資金を出して正式に参加をするということ
になった点であります。

そこで一つ伺いたいのでありますが、新幹線が
地域の振興に資するというのを今度の目的の中
につけ加えられたわけでありまして、我々も感じま
すが、一般の人々はなぜ今まで入っていないか、たの
かと思議に思うようなものでありまして、この
点、なぜであったのか、お願いします。

○梅崎政府委員 新幹線につきましては、ただい
ま先生御指摘のとおり、地域の振興に大変大きな
貢献をしてきているものだと思います。地
域格差の是正あるいは地域住民の利便性の向上、
産業の振興などに大きな役割を果たすものでござ
います。

今般法律改正いたしました、全国新幹線鉄道整
備法の目的規定に「地域の振興」を入れましたの
は、このような新幹線の役割にかんがみまして、
新幹線の建設費につきまして地方公共団体の負担

を法律上定めるということに際しまして、新幹線
の整備が地域の振興に資するものであることを目
的規定におきましてあわせて明らかにするという
ような趣旨からこの改正を行うものでございま
す。

○堀内委員 今のお話にもありましたように、新
幹線ほど地方、地域の振興発展に役立っているも
のではないというふうに私は思うのです。明治二十
年代に日本の鉄道が敷設を始めたのであります。そ
れは日本の文明開化の役割を果たしたのであります
が、そこまでかのはりません。現在でも新
幹線は同じような役割を地方で果たしているとい
うふうに思っております。

先般の秋田新幹線の開通の様子をテレビなどで
拝見をいたしましたけれども、地域の新幹線に対
する大変な期待、思い入れ、そういうものが画面
を通じて非常にひしひしと感じられてきたものが
あります。もちろん、高速度道路も地方発展に対
して同様に大きな役割を果たしていることは言うま
でもありませんが、私は、それに比較してみても、
新幹線が駅を中心に面的な地域発展の効果を果た
すところを含めて考えてまいりますと、高速度道路
よりははるかに大きな波及効果をその地域に及ぼし
ているのではないかとこのように思うのです。こ
う考えてみますと、昨今、道路の方は非常に一般
国民からも評価されて、その着工に対しても認知
をされている感じがしますが、新幹線がどうもい
われなき悪者扱いをされていることにちょっと義
憤を感じるわけなんです。

そこで、新幹線と道路との関係あるいは経済効
果の問題、こういうものをちょっと質問させても
らいたいのではあります。経済効果、まず両者を
比較してみても、両者の建設費というのはどのぐら
いのものになっているのか、一キロ当たりとかそ
ういうことを含めて教えていただきたい。

○梅崎政府委員 新幹線の建設費、これは道路でも当然同じことであろうかと思えますけれども、建設された時点あるいは建設する場所の地理的状況によりまして異なっておりますけれども、標準軌新幹線、いわゆるフルの既着工区間におきまして実績を見てみますと、平成六年の価格で見ますと、一キロメートル当たり約五十億から七十億というのが実績的な状況でございます。

○高速度道路の方でございますけれども、平成八年の十二月に第三十回の国土開発幹線自動車道建設審議会の終了後に発表された資料を見ますと、新たな整備区間の総延長は九百八十二キロメートル、これに対する概算事業費の総額が約八兆四千七百二十億円となっております。この概算事業費総額を総延長で単純に割りますと約八十五億円程度、こういうような数字でございます。

○堀内委員 今の説明にありますように、高速度道路と一概に比較はできないにしても、新幹線が五十億から七十億、高速度道路は八十五億円ぐらい、似通っているかもしれませんが、新幹線の方がむしろ安いというふうにはないかというふうに思っています。しかも、これは例のミニ新幹線なんというものを考えると、ずっとずっと安いものが、三億か四億でできるようなところもありますから、そういうものを含めて考えてまいりますと、新幹線の効果というものは道路にまさるとも劣らないというところがはつきりしてくるというふうに思っています。

また、エネルギーの消費という面を考えていいたときに、どのような一人当たりエネルギー効率というのかそういうものがありましたら、ちょっと教えてください。

○梅崎政府委員 エネルギー効率でございますけれども、平成六年の六月に財団法人運輸経済研究センターが取りまとめた「環境と運輸・交通」というレポートがございます。このレポートによりまして、各高速交通機関の単位輸送量当たりのエネルギー消費量は、新幹線を一〇〇とした場合でございますが、自家用車は約四七〇、すなわち

四・七倍、航空機は約三二〇、すなわち約三・二倍でございます。こういった状況でございます。新幹線は他の交通機関と比べましてエネルギー効率の面ですぐれている、こういうことが言えようかと思えます。

○堀内委員 エネルギー効果という面から考えても、非常にこれは比較にならないぐらい大きいものであります。また環境面で、エコロジーの面から考えても大変な違いがあるだろうというふうに思っております。

次に、新幹線そのものの経済効果というようなことについて伺いたいと思うのでありますが、新幹線の線が引かれたことによる旅客の流動面ですね、流動量がどういふぐあいに変化を遂げたか、成果をもたしたかというふうなものもございまして、教えてください。

○梅崎政府委員 新幹線の効果はたくさんございまして、まず最初に、直接的な効果といいたしましては、新幹線の利用者が受けます時間の短縮の効果、それから定時性やフリークエンシーが向上するといった効果がございまして、これに起因いたしまして行動圏が拡大するということによりまして発生いたします沿線人口の増加、入り込みの観光客数の増加であるとか産業活動の活性化、そういったような開発効果が見込まれるわけでございます。

これは、具体的に昭和五十七年に開通いたしました東北新幹線につきまして、開業前と開業後の若干の数字を申し上げさせていただきますと、まず人口の推移でございますが、開業前の昭和五十七年に対しまして開業後の平成七年、昭和五十七年と平成七年の比較でございますが、青森市、八戸市などの非沿線地域におきましては人口が約一・〇五倍になっていっていることに対しては、仙台市、盛岡市等の沿線都市は約一・三倍、こういったぐあいになっておりまして、新幹線の沿線都市の人口の増加が大きい、こういうことが言えるかと思えます。

それから、入り込みの観光客数でございますが

が、開業前の昭和五十六年に対しまして開業後の平成六年、これと比較いたしますと、入り込みの観光客数は全国平均で約一・四倍になっておりますが、岩手、宮城、福島、この東北三県の平均は約一・八倍となっております。これも新幹線開業の効果が見られると思えます。

それから、製造業におきまして製造品の出荷額でございますけれども、これも同じく開業前の昭和五十六年と開業後の平成六年と比較いたしますと、全国平均では約一・三倍でございますが、岩手、宮城、福島の東北三県では平均で約一・七倍となっております。これも新幹線の開業の効果が現れる、このように私どもは考えております。

○堀内委員 今の地域、人口への影響、観光客の入り込み増加あるいは鉱工業生産の増加とかいうようなものすべて、幅の非常に広い効果を出しているということがわかるわけでありまして、同時にあわせて、新幹線ができた当時から現在までの営業の結果、利用客は相当ふえてきていると思うのです。東北新幹線をつくったとしても採算に合わないとか、人が乗るものかというような話が相当言われたこともありましたし、上越新幹線についても同じような話がありました。開かれて五十八年から十年ぐらいいなりましたが、その成果というのはどのぐらいいの増加になっているかお答えいただきたい。

○梅崎政府委員 東北新幹線ですと申し上げますと、年間の輸送人員でございますが、開業直後の昭和五十八年度で約二千三百万人でございまして、これが平成二年度で約五千八百万人、平成七年度で約七千二百万人と、着実に東北新幹線の輸送人員は増加いたしております。

また、上越新幹線につきましても、開業直後の昭和五十八年度には約一千万人の輸送人員でございまして、平成二年度で約二千三百万人、それから平成七年度で約二千八百万人と、これも着実に増加いたしております。

○堀内委員 非常に大きな伸びを示しているわけ

なんです。これだけの成果が上がりますと、収支の面ではどうなんでしょうか。新幹線の収支というのは合っているのか合っていないのか。

○梅崎政府委員 実績をいたしまして、線区別新幹線につきまして、線区別の収支の状況を運営会社の方が基本的に明らかにしておりますので、確定したデータは私どももつかんでおるわけではございません。一般論で申し上げますと、当初は償却負担も大きいとか輸送量が小さいということ、経営的には当然のことながら苦しいという状態で出発すると思えますけれども、需要の開発効果も出まして輸送人員がふえてくるとか、償却負担も年数がたつに従って減ってくるというふうなことで、だんだん経営的にも安定してくる、このような状況だろうと思っております。

○堀内委員 成績はいいだろうという考えなんではしょうけれども、今新幹線がこれだけ世の中でいろいろ批判をされたり、また望まれたり、大変な注目を浴びるものであるだけに、監督官庁としてもやはりその辺の収支は、新幹線だけの収支、極端に言えば、大体鉄道というものは、今の切りかえの中で、新幹線ができれば、古い鉄道というもののから新しい輸送機関の新幹線に移っていくのが当たり前なんです、企業の三十年寿命説などということから考えたら、この新しい新幹線そのものがJRの将来の中心になるものでありまして、そういうものについての収支の面もしっかりとつかまえておいていただきたい、これはお願いをいたしておきます。

今のようなお話を聞いてまいりますと、すべての面で新幹線というのは、道路に比べても経済効果が非常に高い。地域の活性化、活力をもたらすものとして大変な力を発揮いたしているわけでありまして、と同時に、全国の均衡ある国土の発展というものを視野に入れて考えていった場合には、新幹線以上の効果を発揮できるような輸送機関というものはこれからもちよとないだらうというふうに思えます。

さっきも申し上げましたが、一般的に高

速道路の建設には理解がありながら、新幹線の建設ということになると、どうしていろいろな批判が一緒に伴ってくるんだらうかということなんでありまして、その点はどういうふうにお考えになつていらつしやいますか。

○梅崎政府委員 大変難しい御質問でございますが、今お答え申し上げますと、新幹線は大変経済的な効果もある、私どもはこう考えておりますが、従前から鉄道の整備というものが道路と違ひまして公共事業的に行われてこなかった。すなわち、今でも民営の都市鉄道はそうでございますけれども、原則として運賃によって賄うという基本的な考え方に立つて、そのような形でできない場合に国が補助をするというように形で鉄道の整備が基本的に行われてきた、こういうことによりまして、計画はあつても現実の着実な整備はなかなか進まなかつたという点で、実態的に道路と鉄道は異なつてゐるところがあるかと存じます。

そのような点、整備新幹線に關しましては、今の三線五区間の建設を公共事業関係費で整備をするということになりまして、昭和六十三年度、平成元年度に三線五区間につきましての基本スキームが策定されたわけでございますが、それからやつと、正直申し上げまして、道路に比べますと大変少ない公共事業関係費で、そのような財源の中で効果が高いものから少しずつやつてゐる、このような状況で、一つは関係の地域が限定されてゐる。これに對しまして、道路はもう財源が確保されてゐるということもございまして全国的に整備が行われてゐる、こういったような違いが多少は反映されてゐるのではないかと、このように思つております。

○堀内委員 確かにそういうことだろうと思ひます。運賃でと言われるけれども、片方は通行料で取つてゐるのでありまして、運賃で賄うから公共事業ではないというような認識ではないと思ひます。私はやはり今まで新幹線が歩んできた足取りというものが、理解をされるのに妨げになつ

てゐるのではないかと、どうも思ひます。さつきのお話のように、道路は国がつくるものだということが基本的認識になつてゐますね、国民的な。新幹線は国鉄がつくるものだという認識がこれまた定着をしてゐるわけでありまして、その国鉄は昔、私が言うのはおかしいけれども、昔政治家がいろいろと関与しまして、新幹線の建設とかいろいろの問題で批判をされてゐたことがあつて、国鉄自体の経営を大変悪化させてしまつた。新幹線というものもそういう同じ轍を踏ませてはいかぬという危惧の念を持つてゐる人が多いのではないかと、どうも思ひます。

新幹線整備法の改正案というのを、昭和四十五年にでき上がつてからずっと眺めてまいりまして、時代の流れというものを感ずるわけなんです。整備新幹線法が制定された昭和四十五年の五月からちょうど四半世紀たつて二十七年経過した。当時の国鉄は「JR」に民営・分割された。それで新しい姿になつた。高速道路も全国に広がつて、航空機も非常にもう路線を伸ばして、二十世紀日本の交通体系がどうあるべきかということが今改めて問われる状態になつてゐるわけでありまして。

この法律ができた四十五年当時というのは、新幹線の建設費用というものは国鉄が負担するんだ、今もそのままでありますけれども、国鉄が負担するんだ、国と地方公共団体は助成するということ立場にあつたわけですね。その後、国鉄の経営が悪化して建設費用がだんだん負担できなくなつてきた。そのときでも、五十六年の改正で見ますと、国の助成のほかに地方公共団体が財政措置を加へることができるといふものになつてきた。

さらに、五十八年の十月の改正では、既設の新幹線に駅をつくる場合にはその費用を地方公共団体が財政措置をしてつくらせることができたということになつた。平成三年の四月の改正では、フル規格ではなくてミニ新幹線もできるよつうになつた。こういうよつうな法律の改正で来ておりますが、

この改正をずつと眺めておりまして、どんどん前向きに進んでゐるといふことよりも、逆に当初の新幹線をつくるという意気込みのあつた、當時は国鉄もよかつたのでありますが、そういう意気込みがじりじりと何か後退をしてゐるよつうな印象を受ける法律改正がずつとつながつてゐるよつうな感じがする。そういう意味で、今度の法律改正というのは非常に前向きな大きな、私も最初画期的なことだといふことを申し上げたのはそういうわけなんです。

整備法そのものがスタートしたころを考えますと、国鉄が主体でつくるという構えから始まつたためにそれがずつと後を引いてきてしまつてゐる。国が三分の一、地方が三分の一を出し合つて次の世代のための新幹線をつくるという今度の法律改正で基本姿勢が明確になつたところで、やはり国が大半高所に立つて全体を考へて、進めるべき計画は進めるというやり方を確立してもらいたいといふふうな思ひです、及び腰ではなくて、毎年暮れの予算編成の最終段階で徹夜に近い折衝をしなから決める、こういうものも、考へてみると、日本の国の均衡ある発展をさせる重要な公共事業としての新幹線の予算を決めることとしては随分おかしなものである。国民にも本當におかしな印象を与える。やはりもつと常々積極的に攻めの姿勢で新幹線というものにしっかりと取り組んでいってほしいといふふうな思ひですが、これは大臣、いかがでございますか。

○古賀國務大臣 先生には、日ごろから整備新幹線の整備について大変御理解もいただいておりまして、また御指導もいただいております。今先生と政府委員のやりとりを聞いておられますと、先生の整備新幹線の整備に期待をかけていただいておりますといふことを肌で感じて、私も大変心強く思つております。

先生がおつしやつていただいておりますよつうに、この整備新幹線、これからの我が国の高速交通ネットワークを形成していくという意味で大変有為性の高い大量輸送機関であるといふふうには思つております。全く先生と同じ認識でございます。まず、今も御議論いただいておりますが、省エネの問題、といふことは非常に環境の面でも利点があると思つておりますし、何といつても大量輸送がききましますし、正確でありますし、安全であります。そういう意味で、これからの国土の均衡ある発展、また沿線地域の経済の活性化という観点から考へてみますと、やはり国家的なプロジェクトとしてこれを自信を持って進めていくといふことは、私たちにとつて大変大事な責任だろつうといふふうな思ひます。

そういう意味で、整備新幹線というののも従来から公共事業という位置づけをされて、その観点から整備を進めてきたわけでございまして、しかしながら、今先生がおつしやつてゐるよつうに、もつと積極的な姿勢の中で、何といつても国民に、そういう今申し上げましたよつうな観点からも整備新幹線を整備していくことが必要なんだといふことがわかりやすいよつうに進めるべきではないか、そのとおりだと思つております。

私も、こういった御議論を重ねながら、国家的なプロジェクトとして、公共事業の大事な一つの分野だといふことで、概算要求、そして暮れの予算編成、整備新幹線の果たしていく今後の役割と、これからの我が国の国土の均衡ある発展、また地域の活性化のみならず、道路だとか空、海のあらゆる交通機関の総合的な高速交通体系のあり方の中で整備新幹線の占める役割といふものをしっかりと国民の皆さん方にPRしながら着実に公共事業として推進していく、このことにさらに心がけていきたい、こういう決意でおりますので、先生の御指導と御支援をさらにお願いを申し上げます。次第でございます。

○堀内委員 大臣の力強い御答弁をいただき、まことに我が意を得たりといふ気持ちがいまして。次に、今の新幹線が攻めの問題であるとする、今度は、守りの問題である清算事業団の債務の負担の軽減を図るための特別措置法について

質疑をさせていただきます。

この法律は、法案名を説めばそのとおりわかるような内容でありまして、清算事業団の平成九年度の収支不足額約三兆三十五億円を年度末に一般会計で承認して、また、政府から無利子貸付金の五兆三千億円を一年据え置き延滞をすることによって、平成十年度から開始される債務の本格的処理策を九年度中につくるための時間的余裕をつくるというか、緊急避難というか、そういう処置の法律案だというふうに理解をいたします。したがって、この法案の内容自体というものはさして中身があるわけではないと思えます。しかし、この特別措置法の後に来る本格的処理策といえますか、これについて、この際、問題を詰めてみたいというふうに思います。

さかのぼりまして、六十二年度の、J.R.発足のときに清算事業団が引き継いだ赤字というのが二十五兆五千億ですね。このときの処理スキームというのがどうして賤値を来たかということなんでありまして、これは、やはりこれから先の大きな問題点としてしっかりとつかまえておかなければいかぬと思うのです。

私がいろいろ資料を見させてもらった結果では、六十二年のスキームというのは、土地売却収入が七・七兆円、J.R.の株式の売却が一・二兆円、新幹線保有機構へ譲る施設の再評価差額といえますか、これが二・九兆円、残る十三兆八千億が国民に負担をお願いするものということになっていくわけでありまして、これを平成八年度末というか、現状でどういうかあいに処理をしたのだらうかというふうに眺めてみますと、資料が間違っていない限りにおいては、土地売却収入が五・七兆円、J.R.の株式の売却が一・六兆円、新しい、新幹線保有機構へ譲る施設の再評価差額が二・三兆円。

ですから、さっきのスキームによる金額でいくと、六十二年の計画のときに十一兆八千億の収入を考えていたものが九兆五千億までいっているのです。大体においていい線を出している。極端

に言くと、当初の見込みをそこそこの清算事業団というものは努力に努力を払って成果を上げてきたというふうには私は見るのです。それにもかかわらず、なぜ二十八兆一千億と増加をしてしまったのかということなんです。これはどういうことだと思ひますか。

○梅崎政府委員 ただいま先生から、具体的な数字を挙げて、六十二年当時の、当初の処理スキームの考え方について御発言がございましたが、まさに御指摘のとおりでございます。

ところで、当時比べまして、現在、清算事業団の長期債務の残高がふえました理由でございますが、一つ、とても大きな事情としては、六十二年度から今まで、金利の支払いの負担がとても大きかったということでございます。

ちよつと具体的な数字を申し上げさせていただきますと、国鉄清算事業団では、昭和六十二年年度から平成七年度までの九年間に、まず金利といったしまして九兆二百二十六億円の支払いを行ってまいりました。これに、鉄道共済年金の財政危機に対応いたしました平成二年度から負担することとなりまして毎年一千億円の特別負担、これを初めといたします年金関係の負担その他の費用の約四兆三千億、この負担が発生いたしました。これを合計いたしますと、昭和六十二年年度から平成七年度までの九年間で十三兆三千億円の負担、こうなっております。

このような状況から、先ほど先生からも御指摘がございましたが、土地の処分を相当行うとともに、株式の処分を行いたければ、このように金金の負担あるいは年金関係の負担その他の負担に及ばなかつたというように原因がございます。

○堀内委員 おっしゃるとおりですね。支払いの金利、年金の差額にしても、これは積み立ての金利を計算してありますから、これは同じなんです。ということになると、十三兆三千億円が出てきてしまったから、その分赤字がふえてしまったということなんです。これは、六十二年のスキームに金利という言葉が入っていないのです。

金を借りていつているとしたら、その金利というものを金で考えてないというのは、これは最初のスキーム自体おかしいのです。私はそう思うのが一つ。

と同時に、清算事業団というのは、民間で考えた赤字倒産会社を清算するのと同じ会社なんです。国鉄だからといって生き返らせて向こうへ出して、残りを清算しているのだから、これも民間でいったら赤字の倒産会社。この赤字の倒産会社というものは、何しろ経常収支がないのですから、収入、インカムがないのですから、ということとは、あとは所有するところの土地、資産というものを売却して、そして借り入れを返済して、完了したらしいという事業団なんです。

ですから、本来、普通の日本の民間の清算会社に対して考える場合だったら、銀行はまず金利の減免ということをやつてくれるのです。それから清算会社というものは始まるので、金利をほとんどないでいて清算するなんていう会社は、役所は別にして、民間で考えたそんな常識はないのです。今、各地でいろいろなパブルの後ろの立て直し、清算をするときには一番先に金利の減免、さらに言うならば、貸付金の免除までやっているとあるのです。

これを考えてまいりますと、十三兆三千億円がもし免除されたとするならば、当時の二十五兆五千億から十三兆三千億を引いて、さらに、さつき国鉄清算事業団の人が、一生懸命、粒々辛苦して集金をしたという金を集めた、その金額が九兆五千億ですから、それを引きますと、残りはわずかに二兆七千億なんです。あと二兆七千億清算する。持っている株式と土地を売ればそのぐらゐになりますけれども、きれいに清算できたはずのものなんです。それが、金利をずっと取つていた。清算事業団からそれこそ苛酷請求に金利を取り立てたところが、どこか知りませんが、これがあつたわけです。

そこで、九年度首というか、ことしの四月一日における借入金金利というものはどういうものかというふうな眺めて調べさせていただいたのです。そうしましたら、一番高いのは昭和五十年年度から三十年間で長期借入れしていた八%ですね。七%以上が二・三兆円です。六%から七%が二・一兆円、五%から六%が三・八兆円、四%から五%が五・一兆円、三%以下はこれからのいけばまあ勘弁するとしまして、四%、五%以上の金利を清算事業団から取つていっているのは、ちよつとこれは常識で考えられませんか。有利子の借入金十八兆四千億の七四%が今の四%以上の金利を取つていっているのです。もちろん、国は無利子貸付の五兆円をしておりますから、国は非常に協力をしていたらいいというところだと思ひます。

これを考えますと、この内容をさらにどこが何だというふうな眺めてみますと、財投資金が債務残高十五兆五千億ですね。民間借入れが二兆七千億。この財投資金の借入れの十五兆五千億は、平均利率五・三五%というのです。構成比率が六五%ですね。その中に三十年物の五十年に借りたのがずつと八%でつながつていっている。民間では、高い金利で借りたものはみんな借りかえするのです。これは借りかえするといつても借りかえさせてくれないのだと思ひますけれども、みんな、最初に決めたからそれで最後まで三十年間やらなければならぬと思つていっている民間の人はいないはずなんです。民間からの借入れの二・七兆円は金利が二・四四%ですね。

ですから、金利というものを考えたときに、清算事業団というのは最後にツケは国民に回ることになっていっているのです。最初のスキームでも、十三・何兆円は国民の負担をお願いするということが書いてある。ということとは、この財投資金で、全部で十三兆か、この金をどんどん吸い取つてしまふということとは、民間にどんどん負担をさせるために清算事業団の金をずんずん財投に吸い上げていくということになるのです。私の感じでは、そう思ひます。これはやはり問題ですね。

さつきも申し上げたように、政府の財投が国鉄清算事業団が粒々辛苦して集めた金を吸い上げて、当初以上に悪い状態にしてしまった、これは間違いない事実だと思います。ですから、国民の負担をふやして国民にツケを回しているといううな、こんなわけのわからぬ話と言ったらちよつとあれですが、これは後、国民に最後の清算をお願いします、負担をお願いしますといったときに通るかどうか、私はちよつと問題だと思ふのです。大臣、どういふふうにお思ひになりますか。

○古賀国務大臣　いろいろと先生から、財投のあり方についての御指摘だと思います。最終的にはその論議になってくるという問題だと思います、今の論議を詰めてまいります。

ただ、先生も十分御承知のとおり、六十二年、国鉄改革がなされたときに、この財投というものの必要性というのは、私は、それなりに認識をしていかなければいかぬと思つております。しかし、これだけ長期債務が累増してまいりますと、まさに先生は経営者としても第一人者でございますので、とりわけ、とても普通の実業家、企業家では到底考えられないこういう事態が起きてきている中で今御指摘をいただいていることだといふふうに思つておりますけれども、現実今の状況の中で、しかし、それだから、ではこんなことが間違っているから全部ぶんどつていいよというわけにはいかぬと思つております。

それだけに私もが今先生方にいろいろと御指導いただきながら悩ま苦しんでいるわけでございます、この国鉄の長期債務問題、どう国民の皆様方のコンセンサスをいただけるような本格処理施策というものがあつかうのか、こういうことで、昨年の実は暮れに閣議決定をさせていただきまして、本格処理というものは平成十年から始めさせていただきます、そして、九年中にその処理施策について幅広く国民の皆様方の御論議をいただいて実は成案を得たいと。

しかし、そういつても、では九年、その成案を得るこの一年間どうするんだ、そういう論議の中

で、今回御提案を申し上げております、緊急異例の措置といましてこの法案を提出させていただいているということでございます、先生のいろいろな今までの御論議の中で、率直に申し上げまして、利子が累増していく、またそれには年金の問題もある、非常に国民の皆さん方に御理解いただけない点が多いわけですね。そういう点で、今回も、整備新幹線の整備と全く同じように、こういった論議を深めながら、そして、それぞれ政党内の中でも長期債務の問題について本格処理策について御勉強いただいているわけでございますが、そういったこともできるだけ国民に情報公開することによって、なぜこれだけの長期債務が累増してきたのか、そして、どういふ処理があるべき姿が必要なのか、こういったことを踏まえながら、九年中に、本当に英知を果は結果として、先生方の御指導をいただく中で、ひとつ何とか本格処理施策というものをまとめた、そういう決意であるということをお願いいたしたいと思ひます。

○堀内委員　今のお話、よくわかります。私も、これまでの出てきた問題についてどうしろという問題ではなくて、これから先のスキームをつくることに、これはやはり、よく考えまさんと大変なことになるのではないかとこのことを申し上げていられるわけなんです。

それと、財投論議になるといけないのですけれども、金融機関というのは金を貸せばいいというのではなくて、もし何か起きたときにはその面倒を見るというのが金融機関だとしますと、財投というのは郵便局。郵便貯金は、私は、あれがあることによって、日本の財政あるいは経済的なインフレを抑えたり、非常に効果のあるものだと思つてゐるのです。しかし、あそこで集めるだけ集めて、出すだけ出しているのでは、金融機関と言えなくなつてしましますね。そういうところに、郵便貯金自体に対する問題にまで波及することになります。やはり、財投におきましても、問題点が出てきたものはそこである程度面倒を見ら

れるものを考える必要があるのではないか。それが、郵便貯金をまた存続させていく大きな理由にもなつてくるというふうに思ひますので、その点含めてよく次の問題のときにお考えをいただきたいというふうに思ひます。

今大臣からもお話がありましたが、年金問題がやはりありまして、この年金も一般にはわかりにくいものなんです。しかも、この四月一日には、JRの年金は全部で八千億の持参金というか、それでも少ないのでしようけれども、厚生年金では受け取りたがらないところでしょうが、一兆二千億というのを八千億で勤弁してもらつて受け取つてもらつたということで、これは将来に向かつて一つの前進だと思ひますが、その後の問題なんです。その後の問題で、JR、国鉄関係は、終戦後、大量な復員の人たちが日本に戻つてこられた、それをみんな失業させるわけにいかぬということ、當時は国鉄はなかなかしつかりした体制でありましたから、それを雇用、救済したという経緯があります。

この数字を眺めてみますと、昭和二十年に九万九千人、復員関係で採用しているのです。二十一年に六万五千人、合わせまして十五万五千人の人を国鉄は救済をした。そして、失業をふやさないようにして取り組んだ。これはいいことだと思ひます。この人たちが、旧国鉄時代の拠出をしない、恩給というような性格の中での年金をもらつてゐるわけです。これは、もらうのは資格があるのですから、もらつていかぬというのではありません。もらつてゐるわけです。この人たちの年金、あるいは旧国鉄時代にずっと仕事をされた方の恩給的なものの年金、こういうものがそのま清算事業団に残るということだそうなんです。

そうすると、これらの年金受給者の方々の、平成七十二年まで、こう言つておられますけれども、七・二兆円払わなければいかぬというのです。これは払ふことは払わなければいけないのです。ところが、収入が全くなしてこれだけ払ふということ、これは、これから先の清算事業団の本格的な処理

策をつくるときに、これもやはりもう一つよく考えておきまさんと、また予定が狂つてしまふようなことにもなりかねない。

ですから、これらの人々への支給ということ、支給する年金は当然のこととしましても、収入がなく、赤字の額をそのまま国民の負担にならざるやうなところに持つていくということではないやうな方法を考えなければいけないのじやないかなというふうに思ひます。この問題点については、さつきは大臣に承りましたけれども、担当の局長さんでもちよつと、これについてのお考えがありました。

○梅崎政府委員　ただいま先生から御指摘いただきましたとおり、昭和六十二年の国鉄改革によりまして、昭和三十一年七月の公共企業体職員等共済組合法の施行前に当時の国鉄に在職しておられた職員昭和三十一年六月以前の在職期間にかかわる年金負担、こういったような問題は大変大きな問題でございます。

この年金負担等でございますが、鉄道共済年金の、私も追加費用と言つておりますが、それから恩給負担金、さらには年金に対する国庫負担の不足分でございますが公経済負担の清算金、これにつきましては、国鉄の地位を引き継ぎました国鉄清算事業団が負担するということになっております。

現時点におきましてこの事業団の試算によりますと、平成九年度以降の今後の支払い見込み額は、平成七十二年度までの累計で、鉄道共済の年金の追加費用が約六兆八千二百億、恩給負担が約六百億、合計約六兆九千億になると見込まれております。ただいま先生御指摘の七兆云々というのは、これのほかは業務災害補償とか管理費が入つた数字だと思ひますが、年金の分だけで申し上げますと六兆九千億、こういうことでございます。

これは、国鉄改革時には、当時の長期国債の十年間の平均の利率七・三％で、割り戻しという言葉を使つておりますが、六十二年の現在価格に割り戻すということをやつております。割り戻し

た価格が当時五兆円でございますので、二十五・五兆円の中にこの五兆円が含まれているわけでございいます。これを同様にして、七・三％の利率でこの六兆九千億円を割り戻したとしますと、現在の価格で三兆四千億、こういうことでございいます。

事実関係はこのようなどございいます。この問題はどうしていか、大変私も頭の痛い問題でございまして、本格処理策の検討に当たりましては、当然のことながらこの年金の問題を一つの非常に大きな問題として適切な処理策を考えていかなければならないと思っております。この問題は、今までの長期債務は既に発生している債務が大部分でございしますが、このようにこれから払っていく必要のない債務であるということと、若干問題を異にしてあります。

今申し上げましたように、重要な問題と考えておりますが、広範な検討を行ひまして、国民の御理解が得られますように、これにつきましても本処理策を鋭意検討してまいりたいと考えております。

○堀内委員 これからの、来年度から始まる本格的な債務処理策について、その点をよく考えて、国民の理解が得られるような方法をひとつやつていただきたいと思います。

次に、二月十四日の大臣の所信表明の際にもお話をいただいておりますが、そのとき、次世代に向けた技術開発として積極的に取り組むという項目の中に、リニアモーターカーがございいます。非常に積極的な所信表明の中の位置づけを拝見して、まことに意を強くいたしました次第であります。

たまたま昨日、私の地元山梨で、リニア山梨実験線の出発式が行われまして、大臣も御出席になられたということであります。そして、新しい走行試験がスタートをいたしましたのでありますから、そんな折でもありますので、リニアについて二、三質問をさせていただきますと思ひます。これから三年間で実用化に向けての技術上のめどを立てるといふように言われておりますが、平成十一年度までの三年間の実験の進め方みたいな

もの、これをひとつ承りたいと思ひます。

○澤田説明員 お答えいたします。山梨リニア実験線につきましては、関係者の御努力によりまして、昨日四月三日に走行開始式典が開催され、本格的な走行試験を開始する運びとなりました。今後三年間をかねまして、平成十一年度までに長期耐久性試験の一部を除き、実用化に向けて技術上のめどを立てるためのさまざまな実験を行っていく予定であります。

初年度の平成九年度は、第一編成車両によりまして基本走行試験を開始し、九年度内に時速五百五十キロの最高速度の達成を目指す予定であります。また、十年度以降は、第二編成車両を投入いたしまして、高速列車の試験、複数列車制御試験、環境影響確認試験等を実施する予定となっております。

○堀内委員 有人実験に入るのはいつごろになるのでありますか。人を乗せて走るものですね。

○澤田説明員 超電導磁気浮上式鉄道の運転は、基本的には自動制御によりまして実施することになっておりますので、実験につきましても自動制御が基本でございまして、しかしながら、利用者の立場からの試験ということも必要でありまして、平成十年度以降につきましても有人による乗り心地試験や車内環境等に関する試験も実施する予定と聞いております。

○堀内委員 地元ですが、国全体でこの技術の次世代に向けた技術開発に期待を寄せているところですから、大いに頑張りたいと思ひます。

そこで、今度完成いたしましたのは十八・四キロ、先行区間というのが完成して走行試験に入つたのですが、当初は全区間四十二・八キロということになっていたのであります。そして、これが一般区間の二十四・四キロと十八・四キロに分けられたのであります。今度の実験の十一年度までの予定の中を見ますと、長期耐久テストは除き、こう書いてありますので長期耐久テストはここらではできないのではないかと思ひますが、長期耐

久テストは実施しなくてもいいのかどうか、あるいは二十四・四キロはどういうふうにするのか、これについて質問をします。

○澤田説明員 超電導リニアモーターを実用化するに当たりましては、当然長期耐久試験という試験を行うことは必要と考えております。また、その後の、四十二・八キロ全線の試験線の必要性というものは十分に必要試験線と考慮しております。

（委員長退席、村田（吉）委員長代理着席）

○堀内委員 十分に必要性のあるものと考えていらっしゃるということですが、実は平成四年の七月の十四日、奥田運輸大臣の当時でありましたが、山梨県にも事前の連絡はなしに突然の記者会見というのがあったのです。

実験線四十二・八キロを十八・四キロの先行区間と二十四・四キロの一般区間に分けて、先行区間を先に着工する。その理由としては、用地買収のおくれということ、これに対して先行区間の方が進んでいるからこれを先にやりますというのが一つの理由。もう一つは、技術の進歩によって短距離区間でも実験に支障がないことがわかったということがそのとき発表されていたのです。

そういう意味でいきますと、長区間の耐久試験というのは先行区間だけでも用が足りるというふうにとらめるのですよね。当時の大臣がこういうふうにご発言をされているのですが、審議官、ひとつどうですか、今のお話とちよつと違つたのです。

○澤田説明員 平成四年七月につきまして先行区間の設定を行ったわけでありまして、その理由につきましても、用地買収の問題、それから一つは、実験を早期に実用化のめどを立てるという立場から、技術の進展を活用することによって、いわゆるシミュレーション技術の活用等によりまして先行区間において技術開発を十分効率的に行うことが可能だということを申し上げたわけでありまして、

しかしながら、やはり長期耐久試験と申しますのは、列車を長期的に走行させて試験を行うもの

でありまして、延長が短いということは非常に長時間かかる。したがって、長期耐久試験については別途、四十二・八キロの区間ということで行うということで、その時点から考えておつたものでございいます。

○堀内委員 どうしてもつくつていただければ、という、必要だということお話をしております。

十四・四キロという方は大変トンネルが多いのです。一番長い御坂トンネルというのが八・七キロメートルで、あと三つのトンネルを合わせると十二キロあります。御坂トンネルの八・七キロというのはいかに手際よく掘つても二年以上かかるのではないかと、もつとかかるかもしれないね。ということになると、三年間の走行テストを終えて次の長期耐久テストをしよう、四十二・八キロが必要だということになりますと、今の先行区間の試験が終わつてトンネルを掘り出したのではプランクができてしまふということになりますね。ですから、並行して一般区間のトンネルの掘削というのが行われることになるのかどうか、それもひとつお願ひします。

（村田（吉）委員長代理退席、委員長着席）

○澤田説明員 超電導リニアモーターカーにつきましては三つの開発目標を設定しております。一つ目につきましては、高速性の目標といたしまして営業最高速度、時速五百キロメートルの実証。それから二つ目には、輸送能力、定時性の目標としてピーク時間当たり片道一万人程度の輸送能力を確保するというものでございまして、それから三つ目につきましては、建設コスト、運営コストの低減を図り、採算性を踏まえたシステムの経済性の達成というものでございまして、これらの三つの目標を掲げまして、技術開発を推進しているところでございまして、

長期耐久試験を実施するために必要な一般区間の建設につきましては、先行区間における走行試験等の成果をもとに、超電導リニアモーターカーの三つの開発目標の達成の度合いを勘案して、各

種設備の仕様等を検討することが肝要と考えております。

したがって、一般区間の建設の着工時期につきましても今後の試験成果等を勘案して検討してまいりたいと考えております。

○堀内委員 そういふ三つのテストをきめた後でというお話はわかりますが、だんだん地元の方はそういうのを聞いてうちに、みんな大丈夫かなという気になります。この必要なのではないかという声は、一般区間についてはもう必要なのではないかという声はちらほら出てくるわけなんです。

昨年、八年九月十三日の読売新聞でありますけれども、JR東海の後藤リニア開発本部主幹という方が、九九年以降、先行区間で走り込みを続けければ長期耐久試験もクリアできる、一般区間は実用化の判断には必要ない、こうはつきり話しているのですね。さらに、それだけならまだしも、その後に運輸省も先行区間の試験に不測の事態がない限り、一般区間の着工の予定はない、これは鉄道技術企画課ということになっていますが、こう言っているのです。

ですから、地元の人々も、国家的プロジェクトだから我々も協力していろいろ問題があつたけれども、先祖伝来の土地を出して実現に協力していただきます。しかし、これではだまされたのじゃないだろうかという地元の住民の反発が非常に大きく出ているのです。審議官が考えているほど平穩無事じゃないのです。大変心配して、不信感を募らせているような状態なんです。

ですから、さっきも一般区間は必要だ、こう審議官はおっしゃいましたが、一般区間は本当に着工するのじゃないのか、これは非常に重大な問題でありますので、ひとつ大臣からお答えをいただきたい。

○古賀国務大臣 きのう、実は実験線先行区間十八・四キロの出発式で私、テープカットさせていただきました。実際、リニアの研究を見てまいりましたけれども、先生のお地元の関係者の方々

の大きな努力できのうを迎えることができたわけですが、久しぶりに本当に明るい気分になりました。国鉄の長期債務だとかいろいろ、どちらかというところの議論の少ない、議題の少ない本委員会、きのうは久しぶりに本当に夢を持つことができたという意味で大変うれしく思っています。家へ帰ってきたわけでございます。

今政府委員の方で答弁申し上げておりますけれども、今回の十八・四、この先行区間は、今申し上げているような実用化に向かっての試験を積み上げていくということでございます。どうして最終的に実用化に大切な長期耐久試験というのが必要だ、きのうも研究者の方々がご覧でございます。必要だけれども、こうおっしゃっていただいております。

全長四十二・八でございますが、だから一般区間につきましても、今後用地の買収の問題とか、既に用地買収が終わっているところの土地の管理をどうするのか、事業主体、JR総研だとかJR東海、そして鉄建公団、三つの機関で事業を進めているわけでございます。そういう事業に適切に指導していききたい、こういう認識でありますので、この一般区間の必要性というのは十分承知をいたしているということを先生の方にも御理解をいただくようお願いを申し上げておきたいというふうに思います。

○堀内委員 今前向きな御答弁はいただいたのですが、前に同じ運輸大臣がなくなっていくというのが出てくるのですから、今でひとつ一算出したところなところなもので、もう一度、まことに失礼で申しわけありませんが、つくるといふような表現をしていただきたい。お願いいたします。

○古賀国務大臣 最終的な実用化ということが、私たちの夢を実現するためのことでございますから、そのためには、長期耐久試験として全長四十二・八ですか、一般区間が必要だということでございます。

○堀内委員 必要だということとはつくるといふこと

とだというふうに判断をいたしますし、うなずいていただきますから、そうだと思います。

そこで、先ほどの審議官のお話で、高速の試験、輸送力の調査、建設コスト、経済性の問題、こういうものの三つが整えば今度の一般区間に乗り出すことになるということになると思えますが、そこで一つ問題になりますのは、一般区間というところには、さっきも話したように、トンネルが非常に多いのです。さっき申し上げたように、長大トンネルを含めて三カ所あって、そこから搬出される土の量が百三十万立米、十トントラックで二十五万台必要だということになっております。この土捨て場の確保というのが路線決定の際の重大な要件になっていたというふうに聞いております。

山梨県では、実験線を山梨に持つてくるということに決定を見たのが平成元年八月の七日なんです。そして、概略ルート公表、ここに概略ルートが決まりましたということが決まった発表が平成二年の六月八日なんです。この十月月間にルートの選定にいろいろ取り組んだわけでありまして、この間に、平成元年の十二月十九日から二十日にかけて、建設主体と山梨県が土捨て場の現地調査を行っております。鉄道建設公団から四名、山梨県から二名出しまして、ずっと調査をいたしまして、そして候補地を十二カ所選んだ、それから予備箇所を二カ所選んだという案をまとめて、これが今度のルート決定のための大変大きな要素にもなったというふうに聞いています。

この中に境川村というところが一つあるのですが、ここに、特に一般区間の方のトンネルの百三十万立米という土量を取り除くためには、相当大きなものを一カ所でまともなようにということで、約二十一・九ヘクタールを地元で要請をして、まとめて、それを県の方で公社に買い取ったというのがあります。そして、この一カ所ではトンネル現場からの道路の整備やいろいろものを待っているところへ、さっきのお話の先行区間と一

般区間の分離というのが出てきて、先行区間の方の候補地は全部活用していただいたから問題なかった、一般区間の方の境川の土地だけが残ってしまったということになったのであります。

この一般区間に残された土地、これによりまして、県は毎年金利に追われて大変な状態だということも言っております。県は、当時土地がリニア問題で高騰した時代でありますから、県でもいち早く押さえておかないと、こういう土地が土捨て場として受け入れがきかないと大変だということも買ったのでしようが、今度は、それがいつまでも土捨て場になつて活用されないために、金利でだんだん追われて、土捨て場の終わつた後で活用できる方法もまだできてこないということなんです。

ですから、さっき申し上げたように、トンネル現場から土捨て場に至る道路まできれいに整備をしていただいたものから、土は捨てに来なかつたのですけれども、ごみを捨てにみんな来るようになった。ひどいのは自動車まで捨ててあるのです。自転車なんて何台も捨ててあります。それで、地元の人というよりはよそから持ってきて、きれいに舗装道路をつくつたものから、非常にやりやすいからどんどんどんどん捨てていっちゃう。私も見てきましたけれども、大変なことあります。電気製品なんかほんぼん落つてこつてくるわけですね、写真もありますけれども。

これは地元が本当に困つてしまつたのです。国のプロジェクトだから協力しろと県に言われて、それじゃやりますよと言つて、持つてくるその中の、沢の中には桃畑やいろいろな畑もあったのを全部提供して売り払つた。そうしたら、今度はそこにゴミがみんな来て捨てられちゃつた。これは村長さんにしましても、今たまっていくゴミが大変な降りてきて下の町村の方にも流れていたら大変なことだと言つて、それも心配している。県に何とかできないかと言つたら、県もこれはだまされた口だというので、一緒に参つて参つて

ている方ですから、やってくれない。ほとほと参っているのがその境川村の地元なんです。これはトンネルを掘り出せば簡単に解決するのですが、さっきのお話のように、それはつくるとは間違いないが、今すぐにはつかるといふような話にまでいくものではないということになります。真つ先に協力体制をつくったこの村が一番悪い目に遭つてしまふことになりま

す。これは将来にも大変悪い影響を及ぼすことになると思うのです。何とかしてあげないことには、これから先、一般線の工事あるいは実用線化に際しての問題のときにいろいろ影響が出てくるというふうに私は思います。そういう意味で、この問題をひとつ何とか解決できるようにぜひ御検討をお願いしたいと思います。いかがですか。

○澤田説明員 山梨リニア実験線のトンネル工事等により発生する土砂の土捨て場につきましては、一般的に話でございしますが、まず、工事を担当する鉄道建設公団が山梨県にその候補地を照会し、山梨県から回答があった候補地について、個別の候補地ごとに協議をした上で実際の土砂処分を行つていくところであります。

御指摘の境川村の土捨て場につきましては、山梨県から回答のあった候補地の一つであります。個別の候補地ごとに行う協議が行われていないと聞いております。一方、山梨県からは、当該土捨て場につきましては、山梨県土地開発公社が、山梨リニア実験線の工事から発生する土砂を活用する用地造成を計画し、個別の協議が調う以前に用地を取得したわけでありましたが、その後、発生土砂がなく、造成が進捗していないところと聞いております。このようなことのため、御指摘のような問題が生じたのではないかと考えております。

それらにつきまして、山梨県サイドの主張、鉄道建設公団、JR東海の主張というところでそこがある。従来の議論で意見の違ひがあるというふうに感じて、私どもも頭を痛めている問題でござい

平成九年四月十一日印刷

○堀内委員 確かに、恐らく、最初に共同で土捨て場を選んだときに、検討したときには、候補地として双方で意見が一致して、それから後の協議というところまで行く前に、さっきお話ししたように、土地の高騰だとか、当時の県知事は積極的

にこれに協力しなければというところでその用地の買収もしたのだらうというふうに思っています。したがって、どっちが悪いとかいいとかいう話になりません。なかなか解決する話ではないので、これは県も被害者の一人でありまして、勇み足も多少あったと言いたいところなんですよ。けれども、それを初めに了解を合つたというところには、やはり発注主体、工事主体の方にも責任があるというふうに私は思います。

そんなことで、この責任がどうだとかこうだとか言う前に、一番困るのは地元の境川の人なんです。毎日のように夜中に廃棄物を持ってきては、どんどん捨てて、知らない間に帰つてしまふという状態を考えると、これは何とかしてこれという切実な気持ち、それと同時に、ここが一番先にこのプロジェクトに協力して用地を提供したという協力姿勢、こういうものを考えたときに、ここは地元を何とか救つてやる方法というものを国で考えてあげなければいかぬと思うのです。それをひとつ何とか考えていただきたいと思います。どうですか。

○古賀国務大臣 大変御心配をおかけいたしております。先生がおつしやつたように、今回この実験線というのが一般区間と先行区間というふうに区分けをされて、一方では、早く実験を進めたいというふうなことでとられた措置でございましてけれども、実験としてそういう経過をたどつてきているわけでございまして。そういう中で、今先生から御指摘をいただいたような問題が出てきたのだらうと思つております。いづれにいたしましても、今後この実験を積み上げていく上にも、何と云つても関係機関と連携

平成九年四月十四日発行

を密にしていくということが極めて重要なことだらうというふうに思つております。そういう意味で、関係者による連絡会議をぜひ設置させていただきまして、今具体的にお話があった境川村の土捨て場の問題、この連絡会議は、運輸省、もちろん御地元であります山梨県、それに事業主体であります鉄道総研、JR東海、それに鉄道公団、この五者による連絡会議を設置するように、私、指示させていただきたいと思つてお

りまして、その中で、実験の円滑な推進を図つていくことも当然ですけれども、今具体的に御指摘をいただきましたこの境川村の土捨て場の問題について、早急にひとつその連絡会議で取り上げるように指示をさせていただきたいとお約束を申し上げたいと思います。

○堀内委員 大臣から、今の地元の人たちの苦衷をお考えいただきました。御理解いただきました。大変前向きで非常にはつきり御答弁をいただいたということで、まことに感謝をする次第であります。

何しろ、やはりこの工事の中で一番問題なのは、建設主体というのがJR東海、鉄道公団そして鉄道総研、この三つが建設主体ということになつていくものですか。こつちに行くところだ、向こうに行くところだ、どことがどうかさっぱり見当がつかない、その間にずるずる時間がたつてしまふ、不満は募るということになつていくのは確かであります。今の大臣のお話のように、運輸省がそこにちゃんと入つていただければ、そして指導的立場でいろいろと協議をしていただく、連絡協議会をつくっていただくということは大変地元にとつてもありがたいことだといふふうに思います。その点を一日も早く実現をさせていただくように、ぜひお願いを申し上げる次第であります。ちようど時間になりましたので、以上で私の質問を終わります。大臣の前向きな御答弁に対して心から感謝を申し上げます。

○杉山委員長 次回は、来る八日火曜日午前九時

五十分理事會、午前十時委員會を開會することとし、本日は、これにて散會いたします。午前十一時二十七分散會

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

K