

衆議院 運輸委員會 議 録 第 九 号

平成九年四月十一日(金曜日)

午前十一時一分開議

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 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 深田 肇君

理事 米田 建三君

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

運輸省鉄道局長 梅崎 壽君

委員の異動

四月十一日

辭任

濱田 健一君

補欠選任

深田 肇君

同日

辭任

深田 肇君

補欠選任

濱田 健一君

四月十日

公共交通の安全運行と諸規制の見直し等に関する

第一類第十号 運輸委員會議錄第九号 平成九年四月十一日

る陳情書外三件(北海道常呂郡端野町字端野二五端野町議院内三村弘次外三名)(第一八九号)ロシアタンカー油流出事故対策に関する陳情書外一件(福井県吉田郡永平寺町東古市一〇の五永平寺町議院内山本一雄外一名)(第一九〇号)は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

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(内閣提出第二八号)

○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。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。坂本剛二君。

○坂本(剛)委員 久しぶりに運輸委員會で質問をさせていただきます。どうぞ大臣、よろしくお願ひ申し上げます。

新幹線が我が国の交通網の骨格として、これまで日本経済の発展に大いに寄与してきたことは御承知のとおりでございます。また、全国から東京へのアクセスがスピードアップされ、時間の短縮があったということは大変な成果だ、こう思っております。

改めて大臣にお聞きしますが、我が国の交通体系の中において新幹線が果たす役割についてどのような御認識を持たれておるか、お伺いします。

○古賀國務大臣 お答えいたします。整備新幹線は、先生も御承知のとおり、定時性、安全性また環境面、そういった面から見ても、高速大量輸送機関といまして大変有為性を持った交通機関だといふふうに認識をいたしております。また、申すまでもないことでございますが、我が国の国土の均衡ある発展、地域の活性化に資するという意味からも、私は、極めて重要な高速交通機関であるという認識でおります。

○坂本(剛)委員 大変重要な交通機関であるという御認識であります。新幹線をそのような重要なものと認識していただければ、新幹線の歴史を見ても、昭和四十五年に全国新幹線鉄道整備法が制定されてから、その後、国鉄の経営状況の悪化とか財政状況等々によって、昭和五十七年に整備計画の凍結が行われました。そして昭和六十二年に凍結解除ということになってきました。

解除、凍結の繰り返しでありましたが、解除されてから今日まで十年、着工が決定されるまでに十年かかっております。政策に一貫性がないんじゃないのかなという感じがするわけでございます。

一方、整備計画決定後、空港や高速道路の整備がされております。これはもう主要都市間を三時間以内で行き来できるほど道路交通網の整備が進んできております。新幹線の整備計画の見直しを、路線の見直しですね、これを求める声さえも実は出ておるわけでありまして、しかし私としては、

新幹線は国土の骨格を形成するものであり、計画どおり着実に、ジグザグしないで整備をしていく必要があるんじゃないか、こう思っております。

そこで、お聞きいたしますけれども、新幹線は我が国の交通体系にとって必要なものであるというところから、財政状況等により整備計画の凍結をしたりといったようなことがないように、着実にその整備を進めるべきである、こう考えております。

すけれども、これから先、運輸大臣、どのようにお考えでありますか。

○古賀國務大臣 整備新幹線の必要性については、先生から御指摘いただいているとおりでございます。日ごろから先生には整備新幹線につきましても大変御支援、御理解をいただいております。まず、そのことにお礼を申し上げまして、今先生が御指摘いただきました経過について若干御説明をさせていただきます。

御承知のとおり、先生もお触れいただきましたけれども、昭和五十七年、国鉄経営が危機的な状況にあったわけでありまして、そういった状況を踏まえまして整備新幹線計画は当面見合わせるということとされたわけでございますけれども、昭和六十二年に、御承知のとおり国鉄改革が実施されました。その後、新たな状況等を踏まえまして、いわゆる凍結の解除というものが行われたわけでございます。しかし、その際、整備新幹線計画につきましても国鉄改革の考え方に沿って、国鉄分割・民営化後の新しい会社の判断を尊重するということが同時に、行財政改革の観点からも財源問題とか収支の見直し等、前提条件を慎重に検討した上でその取り扱いを決定する、こういうこととされたわけでございます。その閣議決定を踏まえまして、昭和六十三年から平成二年にかけまして、政府・与党の申し合わせによりまして、確保された財源の範囲内において三線五区間の着工を決定していただき、今回の政府・与党の合意におきましても、ぎりぎりの調整の結果として新しい財源スキームの成案が得られたところでございます。

御指摘のとおり、整備新幹線は、私がただいま申し上げましたように、国土の均衡ある発展と地域の活性化に資するという意味で大変重要なプロジェクトであります。そのためにこの整備を推進

する必要がありと考へておりました。今後、収支採算性の見直し等の基本条件を十二分に確認した上で、財政構造改革と矛盾しないよう適切な対処が必要であると思つております。

先生からも、整備新幹線の今後の推進につきましてさらに御支援、御指導いただければ幸いだと思います。

○坂本(副)委員 もう整備するからするで一萬千里にやっていただいたいの途中何があるうとも、政策的に新幹線を整備するという方針を打ち出した以上は横道にそれることなくという考え方はあるんですけれども、一方、財政構造改革の必要性が叫ばれている中、今度はその収支採算性の見直し、これは今度の三線五区間の中につけて、通勤通学を除いてしまつたら一体何人乗りおりするんだというように、非常に心配される地区だつてあるわけでございます。

そこで、この整備新幹線の収支採算性はどうのような考え方で計算されることになつてゐるのか、お伺いしたいと思います。

○梅崎政府委員 整備新幹線建設の収支採算性の問題でございますが、新幹線を建設しまして、並行在来線を経営分離いたしました場合の当該新幹線区間の収支、それから当該会社の関連線区の収支、これを合計したもので、新幹線が建設されない場合の在来線の収支と当該会社の関連線区の収支を合計したものを差し引きまして、すなわち収支の改善効果というものを計算いたしまして、これによつて収支採算性を判断する、こういうような考え方でございます。これは、三線五区間の場合も同じような考え方で対処しております。

○坂本(副)委員 その収支採算性、具体的にはどんな方法で計算されるのでしょうか。

○梅崎政府委員 まず、収支採算性の計算に当たりますのは、輸送需要を算定する必要があります。将来どの程度の輸送需要があるかを把握するため、新幹線が建設される場合と建設されない場合のそれぞれにつきまして、当該新幹線の区間、並

行在来線、それから当該会社の関連線区、それれにつきまして需要予測を行います。

この需要予測を踏まえまして、それから当該新幹線の区間、新幹線が建設されない場合の並行在来線、それから当該会社の関連線区のいずれにおきまして収入、支出を算定するわけでございます。収入は、運賃・料金収入、それから広告収入、預金金利などを構成要素としております。それから、費用の方でございますが、保守、運転等に要する経費、車両の減価償却費、施設、車両の固定資産税それから借入金金利等、こういったものが構成要素でございます。こういったような構成要素を内容とした収入と経費をそれぞれ算定いたしまして、収支採算性を算出する、このようなやり方でございます。

○坂本(副)委員 現状を分析しながらこの収支採算性というものを算出するのでしようけれども、実は私は、運輸省が三、四年前につくつたお祭り法案とか、さまざまな観光資源開発あるいは郷土芸能の保存育成法案とか、いろいろなものをつくつてゐるのですが、あれらがこういう全国各地の振興発展とこの新幹線の導入とどんな結びつきがあるのか、全然そういうものを考えなしに全く単独に計算してゐるのでは、あるいは整備をやつてゐるのでは、まさにその辺に行政の救済があるな、こんな感じがするのです。ですから、そういう総合的なものを踏まえながら、あるいは最大限の伸びとか、そんなようなものも採算性の中に算出されて、何年後、何年後とか、そういう計画もあつていいのじゃないかという気がするのです。

先日、運輸省から示されましたモデルケースについてでございますが、具体的な計算結果が示されているだけに、新聞でも取り上げられて関心を集めております。このモデルケースはどのような性格のものと考えればよろしいのか、また、どのような前提条件を置いて計算されたものなのか、お伺いしたいと思います。

○梅崎政府委員 収支採算性の考え方なり計算の

方法につきましては、ただいま御答申申し上げたとおりでございますけれども、それではなかなかイメージが明確にならないといったような点があるうかというところで、今回モデルケースで計算した結果を示したものでございます。

今回お示しいたしましたモデルケースでは、新たに整備する新幹線の区間を百キロメートル、それからそれに伴う関連線区を四百キロメートルと仮定した上で、新たに整備されます新幹線区間の輸送密度を一日一キロメートル当たり五千人キロ、一万人キロ、一万五千人キロそれから二万人キロ、この四ケースを設定いたしまして、さらに当該新幹線区間の輸送需要は、新幹線が建設されない場合の並行在来線の輸送需要に對して一律二五%増加する、それから当該会社の関連線区の一の分だけ増加する、こういったような仮定の条件を設定いたしまして計算を行つております。

この今回のモデルケースは、さまざまな仮定と一定の前提条件を置いて、整備新幹線建設によります収支採算性のイメージを示したものでございす。当然のことでございますけれども、実際の個別線区の需要といふものは、時間短縮による需要増のほか、各線区ごとの事情によりまして、当該新幹線区間とか関連線区の誘発効果、それから現在の並行在来線の収支、こういったようなものに影響されますので、個々の線区につきましまして、それぞれの事情に応じて、このような計算方法に従つて収支採算性を計算していくということでございます。

○坂本(副)委員 収支の採算性というものは極めて重要な基本条件でありますので、その計算は適切な方法で行つていただきたいと思います。

次に、収支採算性等の基本条件の確認ですけれども、政府・与党による検討委員会において行われるということですが、国民の関心の高い事項でもありますので、国民の関心の高い事項であることとお伺いしますが、政府及び与党から成る検討委員会の設置時期及び検討スケ

ジュールはどのようになつてゐるのでしょうか。また、政府・与党から成ります検討委員会での検討を行うに当たつては、検討内容の情報公開に十分配慮しながら進めるべきと思つていますが、大臣、いかがでございますでしょうか。

○古賀国務大臣 お答えいたします。

新規着工区間に取り組むためには、新しい財源スキームを成立させるということが前提になるわけでございます。そのために、当委員会でも御審議をいただいておりますが、関連法案を成立させていただくということがまず重要であるうかと思つております。そういう審議の状況を勘案しつつ、検討委員会を設置させていただきたい、こういうふうな考えをしております。

また、整備新幹線の整備につきましては、今先生もお話いただきましたけれども、国民の理解を得ていくということは大変重要であるうかと思つております。必要に応じて作業が進むわけでございますけれども、そういう状況を国民の皆様方に情報を開示しつつ、その作業を進めていくということに努めてまいりたいというふうに考えております。

○坂本(副)委員 新幹線の建設に伴う問題といたしまして、鉄道貨物輸送の問題が案はあるわけでございます。並行在来線がJRの経営から分離された場合、JR貨物の路線使用料が上がり、これが地域産業に、あるいは地域経済に悪影響を与えるのではないかと心配もあつてゐます。例えば、八戸一盛間なんかかなり貨物の往來が実はあるわけでございますが、それがなかなか容易でない状況になるといふと、一番安い運送手段ですから、あるいは車だ船だというわけにはなかなかない。そのJRの貨物の使用料が上がつたとなれば、これは大変な問題であります。

並行在来線のJRからの経営分離後も線路使用料が上昇することのないよう適切な処置を講ずる必要があるのではないかと、こう思ふますけれども、いかがでございますでしょうか。

昭和六十二年の四月一日に国鉄改革が実施されましたが、これによって国鉄は分割・民営化され、本州三社は各社の経営努力によって順調な経営を続けてきておるわけであります。利用者の立場から見ても、サービスの改善がなされるなど、国鉄改革は成功裏に推移していると思っております。この委員会でも言い尽くされ、質問し尽くされているわけですが、債務の処理が国鉄改革の中で残された問題としてクローズアップされてきております。昭和六十二年度当初において、総

と、これが一つでございます。二つ目は、その後土地信託など、地価の顕在化をしない方法ということである。いろいろな手法を考えまして、そういうった手法を活用しながら土地の売却を促進しようといひました。ところが、バブルの崩壊に伴います土地需要の低迷によりまして、土地の売却が必ずしも順調には進まなかつたという点が二点目でございます。

それから、一方、株式につきましては、株式の市況が低迷しているということ、それから、阪神・

タールの土地を保有しておりました。債務の償還に充てるためにこれらの土地売却を進めてきたわけでありましたが、平成元年の閣議決定では、「土地の処分については、平成九年度までにその実質的な処分を終了する」というふうにされております。特に、昨年度は汐留や品川といった都心の大規模物件の売却を行いました。一兆円を超える土地売却収入を上げた、こんなふうに報道されております。

そこでお伺いしますが、これまでの土地の処分

ことが考えられます。それから三つ目の類型とい
たしましては、訴訟中のものである、こういった
ような特段の事情があるものを除きまして、事業
団用地の大半につきまして処分を終了することが
できると考えております。

なお、今例示で挙げましたものにつきましても、
私どもは、当然のことながら平成九年度中の処分
に向けて鋭意努力をしてまいりたいと思えますけ
れども、今申し上げましたようなものはなかなか
今年度中の処分は難しいと言わざるを得ない状況

でございます。したがって、こういったものを除きまして大半のものは今年度中に終了させたい。こういうことで最大限力を尽くしていきたいと思っております。

そのために、大規模物件の早期確実な処分を図るために手続を一層進めるとのこと、それから地方公共団体に対して土地の購入をさらに要請するといったようなこと、昨年十二月の閣議決定を踏まえまして全力を挙げて早期処分を図りたい。このように思っております。

○坂本(副委員) いろいろ複雑な要件があつて土地が処分できないでいる、これもわかります。それから、全力を挙げて残りの土地については売却していきたいということもわかりますけれども、本当に売れるのかどうかという疑問も実はあるわけでございます。後で、その残地については一番最後のときにもっと私の考えを述べてみたいと思ひます。

次に、株の処分でございますが、株価の低迷と阪神・淡路地震の影響が大きかったというさつきのお話がありました。この分割・民営化されたJR七社の株式は、その売却益を国鉄長期債務の償還に充てるために全株式について事業団が保有するという事になったわけでありまして、土地と並んでJR株式は国鉄長期債務を減らすための重要な資産であるわけでございます。また、分割・民営化されたJR各社の完全民営化を達成するためにも、早期に売却を行っていくことが必要と考えておるわけでございます。

JR株式については、土地のようにいつまでに処分を完了させるということにはなっておりませんけれども、お伺いしたいのは、これまでのJR株式の売却実績と、今後の売却をどのように進めていかれるのか、お示しいたきたいと思ひます。○梅崎政府委員 JR株式のまず売却の実績でございますけれども、平成五年度にJR東日本の株式を売却いたしました。全株式四百万株中二百五十万株、約六三％でございます。それから、平成八年度にはJR西日本の株式の売却を行いまし

た。全株式二百万株中の百三十七万株、約六八％でございます。この二つの、JR東日本とJR西日本の株式の売却によりまして、合計約一兆六千億円の売却収入を上げてきたという状況でございます。その結果、国鉄清算事業団が現在持つておりますJR七社の株式の合計は、五百三十二万株となつております。

今後でございますが、平成九年度におきましては、昨年十二月の閣議決定を踏まえまして、まずJR東海の株式の売却、上場を目指すということといたしております。それから、JR東日本などの既上場の株式の第二次売却につきましても、早期処分が図られますよう関係者間で調整を進めるということにいたしております。

それから、清算事業団が保有しております株式は、本州三社のほかに、JR北海道、JR四国、JR九州それからJR貨物の四社の株式が当然あるわけでございますけれども、この四社につきましては、厳しい経営状況の中で直ちに株式上場を行うことは困難でございますので、まず、上場を実現するための前提となります経営基盤の強化を図っていくということが重要であると考えております。

それから、先ほど私、秋葉原の土地の件を、都市計画事業実施中のものの例示として申し上げましたが、秋葉原は実は立ち退きについての訴訟が行われておりまして、この訴訟がなかなか容易に解決がつかないという見通しであるということだ、訴訟が起つてきているものの例示でございます。訂正させていただきます。

○坂本(副委員) 土地は二千数百ヘクタール、JR株式については五百万株くらいが残つていないということになるわけでございます。これらの資産を売却していても、債務残高が二十八兆一千億円ということになっている状況と照らし合わせますと、かなりの額が国民負担ということになってくるわけでありまして、昭和六十二年度には、国民負担額の試算として十三兆八千億円という数字が発表されておりましたけれども、このままで

は国民負担は二十兆を超えてしまふのじゃないか。このように心配されます。

この極めて膨大な国鉄長期債務の処理をどうするかという議論がマスコミを初めとして大きな話題を呼んでおりますけれども、経営が順調な本州三社に対してもっと負担を求めたらどうかという意見も出てくるようでありまして、そもそも国鉄改革時に債務の分担を決めたわけでありまして、今になってからJR三社に負担を求めるといふのは、おかしいと思ひます。先ほどの答弁のとおり既に上場されておつて、株価にも大きな影響を与え、一般の株主に損失を与えかねないということになるわけでありまして、

そこで、お伺いしますけれども、国鉄長期債務の本格的な処理に際して、JRに負担を押しつけるべきではないかと思ひますが、これは運輸省のお考え方がいかにございましょうか。

○梅崎政府委員 国鉄長期債務の本格的な処理でございますが、ただいま先生も御指摘されましたとおり、これに要する費用が大変膨大であるというところから、JRにつきましても、国鉄改革後の経営状況が順調であるので、こういったところからJRも一定の負担をすべきではないかといったような意見、あるいは国鉄清算事業団は国鉄職員年金を負担しておりますが、JRも一層の負担をすべきではないか、こういったような意見があることは私も承知しております。これに対しては、JRによる長期債務の負担は国鉄改革時に基本的に枠組みを決めていたのであつて、その決めた枠組みを変更するようなことはおかしいというような意見、それから、民間企業でございますJRに対して追加負担を求めることは、一般株主との間でも問題があるのではないかと、いったような意見があることも私も承知しております。

この問題については、本格的な処理に必要な新たな財源・措置につきまして国民的な議論を十分に尽くしまして、国民のコンセンサスを得ることが

不可欠でございます。運輸省といたしましては、国鉄長期債務の処理のための具体的な処理策につきまして幅広い議論を十分に踏まえた上で、平成九年中にその成案を得るべく最大限の努力を行つてまいりたいと思ひます。

いずれにいたしましても、今後最終的な国民負担のあり方としていかなる措置があるかにつきまして、あらゆる選択肢を精力的に検討してまいり必要があると考えております。

○坂本(副委員) そういったものがいざ国民に回つてくるなんというのではないように、ひとつよろしく願ひしたいと思ひます。

昨年十二月の閣議決定で、「平成十年度より、国鉄長期債務等の本格的な処理を実施する。」「このため、その具体的処理の方策を検討を進め、平成九年中にその成案を得る。」「この閣議決定が、いよいよ国鉄長期債務の本格的な処理を来年度から実施するということでありまして、私も、我々新進党におきまして、この問題につきましてはチームをつくりまして、玉置委員がその座長になつておりますが、本格的な検討を開始したところでございます。処理額が巨額であり、本当にその処理を行うのは大変だと思ひつております。

お伺いしますが、国鉄長期債務の本格的な処理のための具体的処理の方策について今年中に成案を得ることとなつておりますけれども、検討に当たつては国民の前でオープンに議論していただきたい、そうすべきである、こう考えるわけでありまして、いかがでございますでしょうか。これは大臣にひとつ。

○古賀国務大臣 国鉄の長期債務の本格的な処理の方策を策定するに当たしましては、今先生と政府委員とのやりとりの中でも、また既に御承知のとおり、その債務が大変膨大であります。よほど幅広い御議論を重ねていただき、そして十分な議論が必要になってくるだろうというふうに思つております。また、今までも国鉄の長期債務の状況につきま

しては国会等に御報告を申し上げさせていただきます。昨年暮れの閣議決定におきまして、本格的な処理の実施を平成十年から始めさせていただくというところでございます。そのために平成九年中に本格的な処理方針についての策定を行うわけでございす。十分国民の皆様方に御理解を得るべく最大限の努力を払ってまいりたいと考えているところでございます。

○坂本(副)委員 ところで、国鉄清算事業団は債務の償還を行うために土地やJR株式を売却していくことを業務としておるわけでありますけれども、資産も減少しておりますし、業務量が減少していくことは明らかであります。

平成七年二月二十四日の閣議決定は、「日本国有鉄道清算事業団については、長期債務等の処理、資産処分等の主たる業務が終了した時点で、職員の雇用の安定・確保を図った上で、整理することとし、当面、定員削減の実施を含めた要員の効率的な活用等を通じ、土地、JR株式等の資産の早期・適切かつ効率的な処分等を進める。」という閣議決定をいたしておるわけであります。「長期債務等の処理、資産処分等の主たる業務が終了した時点で、職員の雇用の安定・確保を図った上で、整理する」というふうになっております。事業団が整理されるということになりますと、その職員の身の振り方を措置する必要があります。事業団の職員はこの十年間国鉄改革のために一生懸命努力した方々であって、土地の売却等についても本当に大変な努力をしてこられた

方々であります。昨年末の閣議決定では、この人たちの再就職対策を今年度から実施する、こう言っております。

お伺いしますけれども、現時点において事業団のプロパー職員は何人ぐらいいらっしゃるのか、また事業団がその役割を終えて整理される場合、これらの職員全員の再就職対策が必要になると思えます。組合の方では、JR総連の方ですね、その際の生活条件確保のため財政支援を図るなどの要望をされていると聞いております。例えば再就職のための公的再就職先のあっせんとか、退職後三年間の手当の支給問題あるいは再就職が成って移転の際の住居の問題とかいろいろあるようでございすね。そういう要望があると聞いておりますが、これにどのように対処していかれるのか、お伺いをいたします。

○梅崎政府委員 清算事業団の組織としてのあり方の問題、ただいま先生から御指摘ございました。とおり、平成七年二月の閣議決定でございます。さらにこれに加えて、昨年十二月の閣議決定がございす。昨年十二月の閣議決定では、本格的な処理を実施した上で速やかに清算事業団を整理する方向で、再就職対策を平成九年度より開始するということになっております。

そこで、お尋ねの清算事業団の職員でございすが、この中でプロパーの職員、清算事業団には国から出向したり、あるいはJRから出向したり、こういった職員もございすので、これらを除きましてプロパーの職員の数でございすが、これは平成八年度首は千八百七十一人でございまして、この数が平成九年度首におきましては千六百九十一人というぐあいになっております。平成八年度におきまして、閣議決定の趣旨も踏まえて前倒しで再就職の対策に一部努めておる、こういう状況でございす。

それから、再就職対策といたしまして、運輸省におきましては、既に、事業団職員の再就職対策を支援するために、事務次官を長といたしまして日本国有鉄道清算事業団職員雇用問題プロジェクト

チームというものを設置いたしました。JR各社であるとか運輸省所管の特殊法人等に対しまして、清算事業団の職員の採用の要請を行うといったこと、あるいは公的部門におきまして受け入れを各省庁に対して要請するといったようなことを行っております。

今後、さらに再就職希望職員の受け入れの促進を図るということから、引き続き私どもの所管の法人に対しまして要請を行うほか、今後は地方公共団体とか民間企業に対しまして要請を行うとともに、事業団の職員の早期退職や転職を促進するような措置につきまして、事業団と連絡をとりながら、関係各方面の協力も得ながら、最大限努力をしていきたいと考えております。

清算事業団の組合の方からは、ただいま先生から御指摘ございましたような、この問題に關しまして運輸大臣への要請書が提出されております。その中で、具体的に退職時の特別給付等々につきまして、要請がなされておるところでございす。また、これらにつきましては、国鉄改革時にとられた措置とのバランス等々ございすので、具体的には今後、私ども政府部内で検討してまいりたいと思っております。

○坂本(副)委員 職員や家族の皆さんにとつては大変な問題であります。十年前にいろいろトラブって、今なお就職が決まらない係争中の方がおられますけれども、この清算事業団の方々にだけはそんな思いは、そんなふうな追い込み方は絶対しないようにぜひきちつとやっていただきたいな、心からお願いをさせていただきます。

(委員長退席、村田(吉)委員長代理着席)
それから最後に、これは要望ですからお答えにならないまでも結構でございますが、この整備新幹線の問題とか清算事業団の清算の問題等々、目先の、目の前のことだけの処理にかかるとはなくて、もっと広い視点で私はやっていったらどうか、のかと思うのです。例えば、今度の土地処分だつて、大阪の梅田あるいは今の八重洲ですか、大体いい土地は、売れるのはこのぐらいかな。今

秋葉原云々という話がありましたけれども、あと北海道が随分多いというのではありませんか。安くてどうにもならない。この北海道の土地なんて売ったって何にも役に立たないということですね。

私は、整備新幹線を今の三線五区間をやるにしても、先ほど、そこに人々が集まる、交流人口がふえる、そんな政策を併用しながらというお話をいたしましたけれども、青森の下北半島に恐山というのがあって、あそこはイタコというのがいますね。拝むと死んだ人の霊が出てきていろいろしゃべってくれる。二、三十年前に、マスコミの人だと思つたのですが、ベートーベンの生誕百年祭だか没後百年祭だかが、ベートーベンの霊魂を呼び出そうという大がかりなことをやりましたね。そして、ひよつとしたらドイツ語で話すのではないかと、ラテン語で話すのではないかと、いろいろ通訳を用意して、当時はデュープレコーダーを設置してイタコに拝んでもらつた。いよいよ乗ってきてベートーベンが話し始めたら、何だか津軽弁でしゃべつたものだからだれもわからなかつたという、こんな話が「天声人語」に載つておりました。

これはお笑いじゃなくて本当なんです。お祭り法案の中からこのイタコを今は三十人なら百人ぐらいにふやして、育成して、専門の通訳を置いて、どんだん外国から、あなたの先祖様が出てくるよという、こんなふれ込みで日本には珍しいオカルト的な魅力をもった観光資源の中に埋め込んでいく、そんなこともあつていいのじゃないか。

あるいは、北海道はあれだけ大きな原野ですから、清算事業団が保有している土地を活用して、世界一のレジャーランドをあそこにつくるためのデベロップ会社、設計会社、企画会社を、清算事業団職員全員で別会社の中に移行して、そういう企画会社をつくって、デイズニーのデイズニランド、有名ですね、トムとジェリーの世界とかボバイの世界とか、そういったようなものを

あの北海道の原野に現出して、世界の子供たちを飛行機で呼ぶ。壮大な計画を立てて、売却。買手は外国人でいいじゃないですか。今度の八重洲だって香港資本が買っているのじゃないですか。だから、アメリカにはいるのですよ、そういう好きなの。幾らでも買つてやるぞという。そういういろいろな外国資本に売り払つて、北海道のくく一部分です。それから、外国が入ってきたら、そんな大騒ぎをするとは。それよりも、そこからくる雇用、清算事業団の職員の子弟の雇用の問題とか、あるいはまた、そこに東京から北海道までのリニア鉄道だつて引けるではありませんか。

そういう大きな視点に立つて、清算事業団の業務というのはやるべきではないのかと実は私は思っているのです。何か目先のことは、十年に一週、ああ法律が切れる、間もなく約束期間だから何とかしなければならぬという対症療法的なやり方をしているという、これがもっと早くからそういう方向で動けば、今からだつて遅くないでしょう。これから十年かけてやつたって、それだけの経費は売却代金で十分出てくるわけだし、そんなことは高く売りつけばいいのですから。開発はそれこそ造成でも設計でも全部清算事業団から移つていった職員が別会社でやればいいのであつて、非常に能力のある方々だと聞いているのです。

私は、政策に関連性のある、そういうもので国鉄が果たしてきた役割をさらに今後高めていくという、そんな方向に、ぜひ運輸省の皆さん方にお願ひしたいと思ひます。これはお答えは要らないのだけれども、何か感想がありますか。感想があればお聞きしてもいいし、ないですね。ちよつと時間が余つたかな。まあ新幹線ですから早く終わるのはいいだらうと思つて、これで終わらせていただきます。どうもありがとうございます。

○村田(吉)委員長代理退席、委員長着席
○杉山委員長 中田宏君
○中田委員 中田宏でございます。今から一時間お時間をいただきました。質問をさせていただきます。

たいと思ひます。

日ごろは個人的にも大臣にしばしば不思議な御縁で御指導賜つたりしておりますけれども、きょうは大に私も運輸委員会としては初めて質問させていただきます。いろいろと整備新幹線のことについてお聞きをしますけれども、大臣には私、るる恐らく意見を言わせていただくとお聞きしますが、それについての政治家としての御所見をお伺ひしたい、こういうふうに思つてお聞きをしております。

まず、委員長や大臣を初めとしまして、他の先生方もまた運輸省の皆さんにもぜひ誤解のないようにお聞きをいただきたいと思つてお聞きをしますけれども、私は整備新幹線そのものに反対をするものではなくあります。国土の均衡ある発展という観点から考えましても、新幹線の重要性というものは十分に認識をしております。これを考えてもそれは承知をしております。これを考えても、たゞし、仮に採算性を無視したような形でこれが着工され、そして整備され、営まれる。結果、格好のよい、さつそうと走る新幹線の裏側に、国民に大きなツケ回しがあるという事態になるのではよろしくないわけであつて、その点についてやはり私はまだ疑問を持つてお聞きをしております。質問させていただきます。思ひます。

思ひます。国鉄がJRに変わった経過というものは、余りよくない言葉であります。まさに我田引鉄と巷間言われるように、我々政治家の諸先輩方がさまざまな地域への利益誘導、そして、国鉄の収支を無視した鉄道建設を進めた結果によつて、国鉄が大変大きな赤字を抱えて、昭和六十二年に民営化されたわけでありました。民営化直前の国鉄の長期債務は、全体で三十七兆七千億、そのうち二十五兆五千億が清算事業団に引き継がれ、さらに四月一日現在で、一年前よりも五千億ふえて二十八兆八千億の債務になつておられることは、この委員会でも別途、別途いいまして、一括して審議されているその経過の中で、

我々全員承知をしております。ところであります。もちろん国鉄の赤字については、単に鉄道路線の問題だけではなく、職員の勤務の効率性に代表されるようないろいろな親方日の丸の体質、こういうことがあつたのも事実であります。ただ、計画的に設備投資と利益をきつと計算をした上で事業の運営に当たるといふ企業体の体質をなしてはなかつた、それが国鉄の赤字を大きくしてきたことは間違いない事実だといふふうにだれもが認識をできると思ひます。

今回、その国鉄が抱えた莫大な長期債務の処理についても、現在、この委員会において一括して議論をしております。まさにその反省に立つたとき、民間新生JRに対して、私たちが第二の国鉄になるような鉄道建設を無理強いするわけには当然にないわけでありました。このことについては、JRそのものが赤字になるということと第二の国鉄と私は言つておられるのじやなくして、かつてと同じように採算性を無視した形で鉄道建設を進めることが、結局は国民負担につながつてくるというその体質を指して第二の国鉄という意味を今申し上げた。これは後ほど詳述をさせていただきます。思ひます。

さて、冒頭申し上げたように、私は、別に整備新幹線にはやみくもに反対をしておりますわけではありせん。あえて私の本音を申し上げますならば、私は、新幹線というものを建設することによつて、東京から鹿児島あるいは札幌まで、距離にしたらこれはえらい長い、大変な、東京から鹿児島まで新幹線で行くかというものは、率直に言つて私は行かないだらうと思ひますが、大阪からでも鹿児島に行つたら、あるいは仙台から札幌に行つたら、こういう利用の仕方はたくさんあるわけでありまして、それは利便性があつたわけでありまして、大賛成をしたいと思ひます。

ただ、問題なのは、これを今やるべきなのかどうなのかという、時間、タイミングということを私は思つておられます。それは、今、国が抱えている

当面の緊急課題はいわゆる行財政の改革であつて、先般、四月二日に消費税は二%上がったわけでありまして、これは国の財政が極めて厳しいから、そのはね返りとして、私たちの生活に既にその財政のゆがみというものが来ているわけであつて、この国の財政構造を転換するために思ひ切つた行財政改革を断行しようといふのが、これは与野党一致した今の国の命題であるといふことになり

ます。

医療制度の改正などというものが既に話題に上つておられるわけですから、当然のことながらこれは行政改革という観点から考えたときに、この整備新幹線という問題について、いま一度頭を冷やす必要があるのではないかと。基本的な姿勢としては、必要不急なものに關しては歳出を慎み、ますます国の財政を立て直してつて、その後について重要なものがあるテーマについて優先順位をつけて、これは国家的な整備新幹線なのか、あるいは空港なのか、あるいは運輸関係ではないのかの何かのものも含めて、優先順位をつけていくということになるのだらう。それをやっていくと、今とくすすすべてのプロジェクトをどんどん進行していくことには非常に疑問を持つわけでありまして。

早速であります。昨年十二月の政府・与党合意の中では、新規着工分として二〇一八年までに約一兆二千億を確保していくということになつたわけですね。これはスパー・特急やミニ新幹線を導入することと建設費用の軽減化を圖つておられるわけでありまして、そして、今後検討委員会が着工順位などが検討されること、これはもう既にこの委員会の中でしばしば議論をされておられるわけでありまして、この一兆二千億という金額で東北新幹線の八戸・新青森、北陸新幹線の長野・上越、九州新幹線の船小倉・新八代という財源スキームを新たに組まれているわけでありまして、これは一兆二千億で果たしているわけなのか、マスコミのとらえ方なども一般的には一兆二千億という予算というふうにお聞きをしております。

この一兆

二千億をこれから先、この枠内でやろうとしているのかどうか、ここについてまずお聞きをさせていただきます。よろしいですか。

○梅崎政府委員 昨年十二月の政府・与党合意におきまして、「新規着工区間の事業規模は、平成三十年度までの間で、概ね一・二兆円程度とする。」とされているのは事実でございます。これにはJRが新幹線開業後、受益の範囲内で支払う貨付料が含まれておりません。

この一・二兆円でございますが、これは平成七年価格の表示でございます。この政府・与党合意の別紙に書いてございます新規着工区間等の申し入れにつきまして、これから具体的に詰めてまいりるわけでございます。基本的にはこの平成七年価格で表示しております。一・二兆円で、この別紙の事業はこれから具体的に詰める作業ではございますが、私どもとしましては、おおむね財源的な意味では確保されているのではないかと考えております。

○中田委員 仮に一兆二千億で建設ができて、それでJR側も経営が成り立つということならば、私はこれは大いにやるべきだと思います。

ただ、これはもうちょっときつと考えるなければいけないのだと思うのでお聞きをしたいのですが、今整備をしようとしている整備新幹線についてもお聞きしたい。

その前に、東北新幹線、上越新幹線、既に開業している分でありましても、この当初の予算、それから実際にその後かかった金額、ここに違いはありますか。

○梅崎政府委員 まず東北新幹線の方からお答え申し上げます。

東北新幹線につきましては、昭和四十六年に工事実施計画を認可いたしておりますけれども、この認可時の工事費は八千八百億円でございました。これに對しまして、実績は、平成三年に上野―東京間の完成を見まして、盛岡まで完全に完成したわけでございますが、これも含めまして、全体の完成時までの工事費は二兆六千六百億円と

なっております。約三倍でございます。

それから、上越新幹線でございますけれども、これも昭和四十六年、認可時の工事費は四千八百億円でございましたけれども、昭和五十七年完成時までの工事費は約一兆六千三百億円となっております。これは約三・四倍でございます。

なお、このように両線の工事費が増加しました主な理由は、二度にわたるオイルショックがございまして、計画当初は予想できない異常な物価の高騰によるというのが大きな要因でございます。この工事費の高騰の八割はオイルショック等によりまして、いわゆる物騰分というものでございます。

○中田委員 物価高騰やオイルショックがあつてということですが、物価や土地の代金が増したという理由があつたとしても、当初見込みと相当に違うわけですね。三倍以上の開きがあるわけですから、この辺のことを今回もいいたげなままあいまにして、あえて言うならば感情だけで突っ走っていくということになると、これはこれから先の新規着工についても同様のことを我々は覚悟しておけというふうに言われているのかと思うわけであります。

大臣、ちよつとお伺いをしたいのでありますけれども、これは今私が申し上げたように、同様にさまざまな要因があれば二倍、三倍、下手したらオイルショック以上に何かあれば四倍、五倍、そこまで基本的には覚悟をして、とにかく整備新幹線をつくるという結論をまずもつて私たちが何か迫られているような気がするものでありますけれども、所見をお伺いしてよろしいでしょうか。

○古賀国務大臣 中田先生にお答えいたしますが、基本的なお尋ねの前に、先生が最初におっしゃった整備新幹線の考え方、若干私の考えておりますことに触れさせていただきますと思っております。

御承知のとおり運輸省関係、社会資本の整備には先生もお触れいただきましたけれども、この整備新幹線、空港だとか港湾だとかこういった分野を所管いたしているわけでございますけれども、

今までも、先生方に御指摘をいただく点はあろうかと思ひますけれども、運輸省といたしましては効率的な、効果的な投資というものの心がけ、これを基本として実は整備を行わせてきていたのだわけでございます。

とりわけ整備新幹線は、先ほどの坂本先生の御質疑の中にもありましたけれども、その時代の財政的な状況だとか社会構造のさまざまな変化の中で、ある意味では凍結をされたり解除されたりという歴史的な経過があるわけでございますが、基本的に二十一世紀の我が国の高速交通体系のネットワークを考えたときに、この整備新幹線というのは欠くことのできない重要な高速交通機関だ、私は基本的にそう認識をいたしております。だからこそ今行財政改革だとか、行政改革はもちろんですけれども、とりわけ財政構造改革が言われている中で、どうだというふうな先生の最初のお話がありまして、私は、そういう非常に厳しい中で指摘いただいている点に矛盾しない範囲で、整備新幹線というのは堅実に推進していかなければいけないというものが、私の基本的な考えであるという考えをまず最初に申し上げておきたいと思っております。

そうした中で、先生もお触れいただきましたけれども、旧国鉄がどうしてあいつ経営破綻を来したのか、このことにもお触れいただいたわけでございます。また、これから進めようとする未着工区間の着工についての政府・与党の合意の問題、特に収支採算性の問題について、今までの東北本線それから上越線等の問題で今政府委員の方から御答弁申し上げましたけれども、今回、私は物騰分というものについては、ある意味ではやむを得ないと思ひますけれども、その他の分野においてどうきめ細かく収支採算性を議論していくのか。そして、仮にそういう状況になったときにどこにその責任を明確にしていけるのか、そういうところを明らかにしていけば、私は今までみたいな一・四倍だとかそんな急激な、見通しから大幅

に増加していくというようなことはないのではないか。また、そういう状況をつくつてはいかぬというところを基本として、検討委員会の方でこれから具体的に未着工区間に着工していただく場合にはさまざまな基本条件を十分に確認していただくわけですが、その中で一番大事なところはその点だ、今先生が御指摘いただいている点だ、この点をどういうふうな議論をしていき、そして、将来にわたつて責任を持つていくのか、こういうところをしつかりさしていき、こういう考えで、私はこの整備新幹線についての整備はぜひひとつ力強く前進をさせたい、こういう考えでおります。

○中田委員 大臣が今お答えをいただいた趣旨というのは、三月十八日に財政構造改革会議の議長橋本総理からも同じように、対外的にも同じ趣旨のことが言われているわけですね。「歳出の改革と削減の具体的方策を議論するに当たつての基本的考え方」というものを総理が出しておられて、その中で整備新幹線については「財政構造改革と矛盾しないようにその取り扱ひを検討する。」というふうな明記されているわけでありまして、大臣に大変漠とした聞き方をしますけれども、財政構造改革と矛盾しないように整備新幹線を進めていくということとは、大臣はどういうふうなその中身を御説明になりますか。

○古賀国務大臣 御承知のとおり、財政構造改革の会議というの、具体的にはこれからいろいろと検討していくわけです。そういう中で、この財政構造改革会議の中で、整備新幹線の問題だけではなくて、全体の問題としてどう議論が進められていくかということにもよろうかと思ひますけれども、そういう会議の中で議論されていくということを踏まえながら、やはりその線に沿つて整備新幹線の整備についてこの未着工区間のあり方等を検討していくということは、整合性を持たせるといふ意味では当然のことだということに思つております。

整備新幹線の整備、未着工区間の着工について着実に進めていく、そのことが適切な対応という表現の中であらわれているのではないかと、このように御理解をいただければ幸いです。

○中田委員 大臣がおっしゃっていることも総理がおっしゃっていることも、財政構造改革と矛盾しないようにということなんでしょう。これしか出ないものですか、私、ここをお聞きをするわけでありまして、矛盾しないということ、これは、どういふケースだと矛盾するわけですか、どういふケースだと矛盾しないのですか。こだわるところで、大変恐縮でありますけれども。

○古賀国務大臣 私と同じような答弁になって恐縮なんですけれども、まさにこれから財政構造改革会議の中でいろいろな分野で実は議論が始まるわけですね。例えば公共事業というものが一般歳出の中で平成十年度にはどういふ取り扱いになるのか、社会保障関係がどうなるのか、恐らく六つの改革というものを、当面、平成十年度の予算編成の中でそれを具体的にどうしていくのかということ、それから議論されてくるだろうと思うんです。当然そういう中で、今申し上げました公共事業だとかいろいろな分野の中の一つとして、公共事業には整備新幹線だけではないと思いますが、当然そういう財政構造改革会議の中の議論というものを基本として、私たちはあらゆる分野の中で検討していくことになるように思っております。

矛盾をしないということは、どういうことだということなんでしょうけれども、矛盾をしないということとはあくまでも矛盾をしない、この私どもは理解していかねばいかぬのじゃないかと思っております。

○中田委員 大臣、私はこのところをこだわってお聞きをしたわけでありまして、私はこう思っているんです。財政構造改革と矛盾をしないように整備新幹線を考えるという際に、では一番重視をしなければいけないのは何なんだろう

と問われれば、これはやはり採算性の問題だと思ふんです。先ほど申し上げたように、結果として国民にツケ回しをするようなものに仮になつてしまった場合は、財政構造改革に明らかに矛盾するということになつてしまいます。ですから、そういう意味で考えれば、これは採算性というものが一番大きな要因なんではないのかというふうに私は思っています。そこら辺についてのお答えを欲しかったわけでありまして、でも言つてしまひましたけれども、いかがですか。

○古賀国務大臣 具体的に、おっしゃる通りに収支の採算性というものが一番重要なことであるということは、私も最初の御答弁の中で申し上げましたように、それが基本になつてくるということ、これは先生の認識と全く同じであります。

○中田委員 ありがとうございます。やはり一番重要なことだと思ふんですね。我が党を含めて整備新幹線の採算性について試算を出すようにということ、を運輸省に付して、また与党の皆さんに付して、これまで何度もこの委員会の理事会の中で話され、言ひ続けてきたことであります。その結果が、今週四月八日に運輸省から私どもの手元に、私もいただいたものがござります。そのペーパー、「整備新幹線について」という資料でありますけれども、まず一言で感想を申し上げるならば、余りにも具体性に欠ける中身、中身がない資料としか残念ながら言わざるを得ない。

資料が私たちに提示しているのは、単に新幹線に五千人乗った、一万人乗った、三万人乗った、仮定で、その際は収支がとれますとか、とれませんとか、そういうモデルをここでは提示しているだけであつて、新規着工区間というのは既に目星がついて、今までの在来線であるとか人口であるとか、あるいは飛行機とか、自動車とか、こういったところも踏まえたきつとした採算性の答えには全くなっていないわけですよ。今大臣がおっしゃつてくださったように、収支

採算性というのは一番重視されるはずでありまして、しかし、私は、これを委員会の理事会という場で要求をしなければ出てこないということも何やら合点がいかないけれども、そこで要求をして、この程度の、小学校の教科書に出てくるような、何だか棒グラフを使つたり、計算式を使つたり、えらい複雑にこちゃこちゃこねくり回してはいるけれども、中身が全くないものしか運輸省から出てこないというのはいかがなものか、まず、この資料の意味合いというのはどう考えればよろしいのかなと思つておられますが、担当の方おられたら、御答弁をお願いしたいと思います。

○梅崎政府委員 新規着工区間につきましては、収支採算性等の問題、これは先生も御承知のとおり、昨年十二月の政府・与党合意におきましては、政府・与党から成ります検討委員会におきまして十分検討するということになつております。

このように具体的な個別の線区の収支採算性につきましては、整備区間ごとに検討委員会でも検討していくということにされておりますけれども、収支採算性をどのように検討していくのか、その考え方とか方法については必ずしも十分理解を得られていないという面がござりますので、私も先般、提出させていただきました資料によりまして、収支採算性の考え方あるいは算定の方法についてお示しをしたというものでござります。

それからさらに、単に考え方方法というだけでは余りイメージがわかないという面もあつたろうというところで、新幹線の新規着工区間を四百里メートル、それから新幹線の整備区間を四百里メートルといった仮定のモデルを置まして、四つの需要のケースにつきまして試算を行つたものでござります。そういうことによりまして、収支採算性につきましてイメージがつかないというお示しをし、御審議の御参考としていただければ、こういうことで提出したものでござります。

○中田委員 イメージとかなんやかんではなくて、具体的にやるべき箇所は決まつていないわけですよ。なぜこれが出てこないのか。

○梅崎政府委員 個別の線区の具体的な収支採算性の見直し、これは政府・与党の検討委員会の場で検討していくこととなつておりますけれども、具体的な線区となつて、当然のことながらいろいろな線区ごとの条件がござります。そういうものに対しては、関係者、特にJRとの意見調整しながら現実の作業を進めていくわけでございますけれども、これはやはり検討委員会の場で行っていくということでございますので、私どもが今の段階で、それにつきましてまだ提出をできるような状態でないというのが現状でございます。

○中田委員 線区ごとの条件と今おっしゃつて、そのとおりでありまして、そのことを我々は今、注視をしているわけでありまして、これは予算委員会の話の中にもしれないけれども、予算として通つていくわけですね。予算として通つていくものを後で検討するということなら、百歩譲つてそれは後で理解をするとしても、では、これから検討してどうなるかわからないものに対して予算だけ認めた、採算性についても、これから検討するものについて予算だけは決めたんだ、こういうことですか。それではどうしようもないでしょう。だからそこが、国家予算の中において往々にしてこういうケースはあるんだけれども、当然、よく言われるように民間企業なんかではあり得ない話なわけですね。とりあえず予算だけ先につけました、後で検討しますというのとは、

では、百歩譲つてですよ、そこで予算がついたということ、今申し上げたように認めたとしても、では、これを今申し上げたように認めたとしても、収支採算性をきつと出さず、路線ごと、

○梅崎政府委員 政府・与党の検討委員会の場で各線区ごとの収支採算性を明らかにして優先順位を決めていくというところが政府・与党の合意でも決まっておりますし、私どももそのとおりやつていくつもりでございます。

○中田委員 それは本当にきつかくシミュレーションをして出す必要があると思ひます。そう

じゃないと、やはりそれが最終的にいろいろな形で国民に負担としてはね返ってくるわけですから、採算性というものは一番重要である、財政構造改革と矛盾をしないためには一番重要である、こういうふうな大臣もおっしゃってくださっているわけでありまして、この採算性の資料というものを具体的にきちっと、本来、そのほかの交通機関も含めて出すべきだと思います。

それは、政府・与党検討委員会というの結構ですけれども、先に予算だけつけた、その後は国会は知らない、私たち議員はそこにタッチできない、政府・与党の間だけでやるんだということだと、私は、ある意味では予算だけ何か食い逃げをされかねないという気がするわけでありまして、食い逃げというのは大変失礼な言い方でありましてけれども、何やら不安を覚えるわけでありましてけれども、これは委員会とか国会に報告する必要があるまいせんか。大臣、いかが思われますか。

○古賀国務大臣 御承知のとおり、予算委員会の中でも公共事業のそれぞれの箇所づきの問題等々でいろいろ御議論があった点でございますけれども、整備新幹線の新規着工区間につきましても、政府・与党から成る検討委員会を設置させていただきまして、そこで、今先生から御指摘をいただいているような一番大事な収支採算性の見直しを初めといたしまして、基本条件を十分確認する必要があるわけでございます。これについては、政府・与党の検討委員会の中で、各線区ごとに、今、鉄道局長が御答弁申し上げましたように、議論を重ねていくわけでございます。

当然、整備新幹線の整備につきましましては、まず何よりも国民の理解を得るということ、それから今先生も御指摘いただきました今次の財政の状況を踏まえ、財政構造改革に反しない、矛盾しないということが第一でございますから、十分国民にその議論というものは公開をしていく必要がある、そういう中で線区ごとの収支採算性というののも明らかにしていくわけでございますから、国民の皆様方にもその都度議論の状況等が明らかに

なっていくということの中で、理解を深めていくという手順を踏んでいくわけでございます。予算が通って、その後は食い逃げではないかというのには当たらないのではないかと、私はそういう理解をぜひしていただきたいと思っております。

〔委員長退席、横内委員長代理着席〕

○中田委員 その点を本大臣に大臣によりリーダーシップをとっていただいて、やはり国民の理解を得るといのは、国民は、以前の国鉄、以前の我田引鉄という言葉が生まれてしまっているように、そういう観点からは非常に疑問を持っているわけですね。疑いの眼で見ているわけでありまして、だから、しっかりとその収支採算性、こういったことについて理解を得ていくためには相当な努力が必要だと思っております。私は、今回のこのモデルプランというのを見ても、ある意味では、もう何か収支採算性をちゃんと発表したら、何だか整備新幹線がつぶれるというような危機感を運輸省は持っているのかな、出さないことの方がこれは得なんじゃないのかというふうな、そういう情報の開鎖性みたいなものも感じました。だから、大臣は政治家でありますから、国民の理解を得ていくために、ぜひ運輸省にそこら辺のところのよき指揮をとっていただきたい、本大臣にこうお願いをしたいと思っております。JRの各社はやはり整備新幹線に対して、現状もまだ恐る恐るだと思っております。このモデルをつくる際には全然JRはかかわっていないということ、この間JRの方からお聞きをしました。

昨年十二月二十五日に、この整備新幹線についての政府・与党の合意を受けて、その際、JR東日本の松田社長はこうコメントをしているわけでありまして、株式も上場しているの、整備新幹線のような大プロジェクトについては、経営に悪影響を与えないように、十分に検討をして進めてもらいたい、こういうふうな発言をしているわけでありまして、今のJRの態度というの、ある意味ではもう既に民間企業になっていて、民間企業としてのJRの立場からいえば、マイナスにな

らなければいい、損害をこうむらなければいいという態度だと、この整備新幹線については見えまう。受益の範囲内では負担をするというのは、もちろん、これは政府・与党がきちっとこれを枠組み、こういう受益の範囲内であることを提示しているわけであって、JRが率先してこういうことを提示しているわけではないですけれども、しかしJRについて言うならば、収支がプラスもマイナスもなく損失さえこうむらなければ、つくっていただいたらそれはそれで結構ですよというふうな態度だと思ふのです。

来年以降つくっていく整備新幹線、収支採算性の問題を、引き続きちよつと議論を後ほどもう一回させていただきますが、今年度予算にはとりあえず整備新幹線総額一千七百三十五億円計上されているわけです。その内訳、事業費名目で新規着工分が百億あります。既に着工している三線五区間が一千六百三十五億円であるわけでありまして、この百億というものを今後どういう形で使っていくのか、執行していくのかということについて、お伺いをさせていただきます。

○梅崎政府委員 ただいま御指摘のとおり、新規着工区間の分といたしまして、百億の予算が確保されているということでございます。これにつきましては、先ほどからたびたび御答弁申し上げておりますが、政府・与党の検討委員会の中で基本的な条件を確認いたしまして処理をしていくということになります。その中で収支採算性等々の点から優先着工順位を決めまして、それに基づきまして配分をしていくという考え方でござい

ます。なお、この合意におきましては、「別途確保の必要がない場合には、これを三線五区間の建設事業費に充当することができ」と、こういうふうなあいにくにされております。

○中田委員 次に移りますが、整備新幹線を整備していくに当たっては、政府・与党間の申し合わせの中で、並行在来線経営分離、これが確認されているわけでありまして、「整備新幹線について」

というあの資料の中で「整備新幹線を建設着工する区間の並行在来線については、JRの経営に過重な負担をかけることを避け、第二の国鉄をつくらないという観点から、従来どおり開業時にJRの経営から分離する」というふうな再度確認をされています。このことは、新幹線の誘致を熱心に進めている各自自治体も当然よく理解をしているといえます。よく覚悟をされているというふうな言った方がいいのかもしれないけれども、覚悟をしておられるのだらうと私は思いたいし、そう認識をしないといは進まない。これも後で、いや待てよという話になると、困るわけです。

私は、本来、並行在来線というのも含めて、整備新幹線というものの収支採算性というのとは問うていかなければいけないと思うのです。でないと、先ほど申し上げたように、国民の負担というものがいろいろなところで発生をしていく可能性があるわけですから、新幹線単体が黒字であればいいということでは本来ないと思うわけでありまして、いろいろな、新幹線を熱心に誘致をしている自治体でも、既にそういう議論は当然出ているようですけれども、もし同じお金をかけるなら通勤通学の足を便利にするための在来線の強化の方がよっぽど重要だ、こういうような意見もそれぞれ出ています。しかし、結論としては、それぞれ自治体が熱心に誘致をしているということは、県民の意向なんだろうと我々は解釈せざるを得ないわけですね。

この在来線の扱いなんですけれども、この間もJR九州の方とお会いしたときに、佐賀新聞という新聞に去年の十一月の世論調査で、九州新幹線が必要かを無前提で聞いてみた場合、佐賀新聞ですら、恐らく佐賀県民を対象にしているの、しようけれども、三五％の人が「必要」だ、「必要なし」と言った人は二二％だ、「わからない」が四三％。しかし、そこで並行在来線の問題を出して、並行在来線の経営分離についての意見を問うてみると、五二％の人がJRによる経営を存続すべきだ、こう答えているのです。そのことを

JR九州の方にこの期間の事です。JRによつて経営存続すべきだというふうな答えが佐賀新聞のアンケートだと半分を超えているだけども、まさかこんなことをやっていたらないであらうし、やるつもりがないですと云つたら、いや、そんなもの、やるつもりありませんと、明言をしておりました。それはそのとおりだと思ふのです。

先ほど私、このJRの現状の態度というものを、何か自分たちが損害をこうむらなければいよいよという態度に見えろというふうに申し上げたのですけれども、JRは、仮に新幹線も在来線も両方ともJRが経営するというのなら、私は多分ではなくて当然JRはのめないと云ふのです、この整備新幹線の建設に際しては、簡単に言うならば、赤字経営の在来線の方は、整備新幹線整備後ですよ、ノータッチで、そしてリスクの少ない方の新幹線だけは税金でつぎやってくれるならオーケーだ、その後の運営は私たちでやることはやぶさかではない、こんなふうな姿勢だと思ふのです。

新幹線と在来線を両方経営するつもりがないというのは民間企業のJRとしては当然で、先ほど申し上げたとおり、佐賀新聞のアンケートに対しても、そのつもりはないことだと思ふいます。

そこで、お聞きをしたいと思います、並行在来線に於いては各県が責任を持つて対応する、こういうふうな与党のチームに対してはアリソクで答えているわけですね。しかし、今触れたように、佐賀なんかではこれは単なるアンケートレベルではなくて、市町村レベルにおいても在来線の問題に關してこれを考えたときに、整備新幹線に対して賛成という形の世論形成になっていない。各市町村のトップもそういう態度になっていない。それに対して佐賀県は、今後責任を持つて対応する、こういうふうな言っているわけでありますけれども、今それぞれの県の在来線の存続について、どの程度具体化が進んでいるのか、プランが立てられているのか、このことについてお聞きをしたいと思います。

〔横内委員長代理退席、委員長着席〕

○梅崎政府委員 新規着工区間につきまして、昨年来第一次橋本内閣当時の連立与党の整備新幹線の検討委員会等々の場におきまして、まずJRはどのような分離を考へるのかというのを、JRの意向を聞いております。それから、それに対して、各県はどのように考へるのかというのを、この検討委員会の場においてアリソクがなされております。そのようなアリソクの場におきましては、並行在来線の経営分離に關しましては、県があるいは道が責任を持つて対処したいというのが基本的な考え方でございます。

なお、御指摘の九州新幹線の長崎ルート、佐賀のケースはそのケースでございますが、これにつきましては、並行在来線の経営分離に反対しておられます長崎本線の沿線市町村の理解を求めざるべく折衝を続けていきたいというのが、そのアリソクの際におきます自治体の基本的なお考えでございます。

この並行在来線の問題、いずれにいたしましても、政府・与党の検討委員会におきまして、営業主体でありますJRが経営分離する区間を正式に提示いたしました、これに對しまして沿線地方公共団体の同意の取りつけを確認するということをやりまして、その上で鉄道建設の諸手続が進められていく、こういうふうな手続にならうかと思ひます。

○中田委員 四月九日の本運輸委員会、参考人陳述に來ていただいた富山県の中沖知事が、陳述の中で、並行在来線は引き続きJRが運営してもらった方が本当は一番いいんだ、これは恐らく本音だと思ひますが、しかし、それは決まっている以上は経営分離はやむを得ない、こういうふうな、先ほど私が申し上げた表現、覚悟をしておられるということだ。しかし、住民の通勤通学の足を考へたとき、富山県においては現実には第三セクターでこれを運行していくことになるだろうというふうな、中沖知事はその場でおっしゃつていました。さらに知事は、その際に、鉄道の資産の無償貸与であるとか、あるいは地方自治体が第三セ

クターで当然財政支出が必要になるわけで、そこに關して、国としての地方自治体の支援などを要請したいということをつけ加えておられるわけですね。

この並行在来線を今後運営していくに当たつて、国として、直接国がそれにタッチをすることはないと思ひますけれども、地方自治体なり第三セクターなりがこれを行っていく際の援助、このことは、これから先、どういうプランで考へておられますか。

○梅崎政府委員 並行在来線分離後の地域の足の確保、これに支障が生ずることがないように、関係者間で十分協議して適切に対処をしていくというのには、私も必要だと思ひます。

その場合に、第三セクターによります鉄道で維持を図るといったような場合でございますが、このケースは、北陸新幹線の高崎・長野が本年秋に完成いたしますが、これに伴ひまして、軽井沢と篠ノ井の間を第三セクターのしなの鉄道株式会社と並行在来線を引受けまして、鉄道として運営していくという関係者の合意がなされております。初めて、新幹線の建設に伴ひます並行在来線の廃止、その際の第三セクター鉄道による運営の引き受けというのが例として出るわけでございます。

そのような時期でございますので、私も、この第三セクター鉄道に対する支援策といたしまして、平成九年度から、登録免許税、不動産取得税につきましては非課税、それから、固定資産税、都市計画税につきましては開業後十年間二分の一といった税制上の措置を講ずるといふことにいたしましたわけでございます。

それから、第三セクターに對しましては、JRから要員の派遣を行つてもらうとか、あるいは運行面でJRを指導するといふようなことを、しなの鉄道につきましても行いましたが、今後とも、第三セクター鉄道に對しましてやつていきたいと思つております。

○中田委員 これは、今後、補助金という形式で国から地方にお金を出すといふようなことは考へておりませんか。

○梅崎政府委員 補助金という形式では考へておりません。

○中田委員 それは当然あつてはならないと私は思ふわけでありませうけれども、そういうことがないにしても、地方公共団体が第三セクターに經營で参加をする。例えば、今局長がおっしゃつたしなの鉄道の場合、資料を取り寄せましたら、資本金は一十三億三千万なんです。そこは、長野県が七五%のお金を出してゐるわけですね。それから、そのほかの市町村で合計一五%出されてゐる。それから、残りの一〇%ほどの中に民間企業なりがお金を出してゐるのだらうと思ひますけれども、ここで、資本金一十三億のうち九割は、国ではないけれども、税金という形で税金が支出されてゐるわけですね。

こういうぐあいでは、整備新幹線は、建設は国持ちですよ、JRも出さなくても結構ですよ、地方は出す、そして採算は、これは先ほど陳述されてゐるように、採算は重要なだけれども、採算が仮に合つたとしても、今度は並行在来線を整備をするのに税金の中から税金が支出されていく、その後のランニングコストでも、下手をしただけに地方財政の中から出していかなければいけないというふうなことになる。こうなると、国民の立場からは、間接的に税金がこういうふうに入金をされることによつて、ここが先ほど私が申し上げた第二の国鉄的な要素を含んでゐるといふことになるわけでありませう、JRそのものが第二の国鉄にならなくても、新幹線が整備をされることによつて、結果として間接的に国民の税金がつかまされていくのが、新幹線のみではない、これは並行在来線にも、まず資本としてお金を支出さなければいけない、さらにはランニングコストにも下手をしたら出さなければいけない、結果として、地方財政が破綻をし、それが国の方にもまた、補助を何とかしてくれとか、そういうふうな

話で少しずつのひずみが押し寄せてくる、こういうことが考えられると思うのです。

まず、この点について、こが私には一番、非常にまずい、第二の国鉄要素をはらんでいると思うところなんです、局長、いかがでございますか。

○梅崎政府委員 並行在来線の分離の問題、これは、まず、JRサイドから見ますと、新幹線と並行在来線をあわせて経営するというのは、JRに過剰な負担をかけるおそれがあり、第二の国鉄をつくらないという基本的な考え方のもとに、今の三線五区間においてもとらわれている基本的な考え方でございます。

一方、それに対しては、地域の負担というのが大変大きな負担になるではないかという御指摘でございますが、新幹線を整備いたしました並行在来線をJRの経営から分離する場合に、どのような形で地域の足を確保するのかというのは、地域の方々の判断を尊重して、関係者間の合意によつてこれを行っていくわけでございますが、地域として鉄道として維持する必要があるというところでそのような選択をする場合は、地域としての負担が発生するのは、これは私も、やむを得ないことではないかと考えます。

ただ、地域としては、新幹線が整備されることによりまして、地域の開発の効果あるいは産業の振興であるとか、いろいろな意味での新幹線整備に伴う開発効果というのもございますので、私どもとしては、地域は、そういった面も含めまして、全体的な判断の中で第三セクターによる鉄道の維持ということも選択されて、例えばしなの鉄道の場合は長野県及び沿線の市町村の方々がそういう選択をされ、今後の並行在来線におきましても、そのような全体的な中で選択がされていくものだ、このように認識しております。

○中田委員 だから、そのところを、地方の、例えば長野県民の人たちも含めて、はっきり申し上げて余りよくわかっておられない。新幹線が来ることは喜ばしいことだと思っているけれども、

在来線等に自分たちの県民税や市町村税というのが、そっちの方に今度は出ていくのだよということまで、きちっとした説明がなされているとは思えないわけでありまして。

私は、今局長がおっしゃったように、地方の人がその覚悟を持って、そして、それを地方の中で解決をしていく問題として、では私たち国という機構で仕事をしている者が、そこは地方がそう考えているのだからいいじゃないかということでは済めばそれはいいと思いますが、まずもって地方がそう理解をしているとは思えない。

さらには、地方が財政的に非常に厳しい状態になったときに、それは国が看過できる問題では恐らくなくなるであろう。また、何をしても整備新幹線をつくるというのは、新しいスキームでも国の税金を半分以上使つて建設をしていくわけですから、国としての国税を使つてやっていくわけでありまして。そういうことになると、この種の問題というものをそのまま過して、ただ単に新幹線がウエルカムということだけで進めていくことは非常に危険だ。アメリカの方の、県民税や市民税やそのほか、結果として国に回ってくるかもしれないさまざまなひずみの方を理解をしていない、こう思うわけです。大臣、ちよつと御所見をいただきたいと思います。

○古賀国務大臣 先生の御意見は一つの見識ではないかと思ひます。

ただ、政府委員の方から御答弁申し上げておりますように、この整備新幹線を整備していくときに、幾つかの基本条件を必ず確認をさせていただかなければいけない。その一つに、議論をいたしている並行在来線の問題があるわけでございまして、これは、整備新幹線が整備されて開通することによつてその地域、それぞれの県がどう将来の発展を考えながら整備新幹線に期待しているのか、そのことによつて経営が分離される、例えば新しい代替の交通機関によつて県の財政にどういう支障を来すのかということ、当然その地域、その県によつて議論されてくるわけですね。

そうした中で御判断をいただいて合意ができるかできないかということでございますから、私は、そこを国で、こういうことだからだめですよ、これはやめなさいというようなことではなくて、あくまでも第二の国鉄をつくらないという意味で、JRの考え方、それにはどうしても経営を分離していかなければ成り立たない、この収支採算性の問題でなつてくるわけでございますから、そうすれば、経営分離について、では県の考え方、その地域の方々がこれをどう判断していただくのか。やはりそこでの支出はあるけれども、整備新幹線が通ることによつてその地域が将来どういふうに発展していくのだ、そうすると、結果としてその地域のために整備新幹線が開通した方がいいという判断になるのか。

これはまさに地域でお考えになることであつて、では国として何もしなくていいということではなくて、まさに今御答弁申し上げましたように、いろいろな税での軽減措置とか、今可能な限り考えられる措置として支援をしていく。また、JRも、既に在来線というものはあるわけでございまして、それをどう活用していくのかということについての支援をやっていくということ等を、総合的にそれぞれの地方の自治体の中で考えていただくということが、一つの基本条件の中の大きな条件になつていくわけでございます。そういうことを御理解いただいた中で、この整備新幹線というものは、それぞれの地域が、国土の均衡ある発展と同時に、その地域の活性化を整備新幹線が通ることによつてどう認めていくのかという観点から考えられていくべきものだというふうに、理解していただければいいのではないかと、私は考えております。

○中田委員 先ほど局長が御答へになつた中で、しかし一方で、地域は開発効果があるのだということをおっしゃつておられた。私はそのこともわかりました。しかし、今までの議論の中でそういうことがきちつと数字に出てきてないわけですよ、どれだけの開発効果があるのか。また、今回、

私が前半で取り上げていたように、収支採算性ということに対してきちつとした数字が全然出てきてないわけですよ。これから検討委員会の中で検討すると言つても、そこは先ほど大臣に注文をつけさせていただきましたけれども、検討委員会でもやるにしても、ちゃんと国会を無視しないような形でやつていただきたい、それは国民に対して情報をしっかりと開示をしていく、採算性に合わないのだったら思い切つて古賀大臣もやはり英断をしていただく、そういうことをやつていかなければ、財政構造改革は絶対この国はできませんよ。今、大臣は、基本的には地域が責任を持つて考える問題である、しかし、総合的にさまざまな勘案してというふうにおっしゃいましたけれども、私は総合的にトータルなコストでやはり考えていく必要があると思つていて、新幹線をつくつたはいいけれども、JRを第二の国鉄にしないのはいいけれども、しかし、JRだけではなくて新幹線をつくつたことによつて、並行在来線にまた別のお金をつぎ込むという形になるのであれば、これは明らかに第二の国鉄の体質をまた国はつくつていくのです。そういうぐあいになつてしまふ。

経済効果があると言ふなら、それもしつかりとシミュレーションしてやるべきである。そうでなければ、例えば先般、本委員会でも話題になつてきたように、鳥取港がえらい莫大な金を使つて、三百億だか四百億だか使つて投資をして、大型タンカーが入れるようにしたけれども、全然利用されてない、十分の一以下の利用率だ、そういうぐあいになつてしまつて、いや、最初はそんな見込みではなかったと言つても遅いわけでありまして。人間だからたまに間違ふなんていういいかげんな気持ちで、それは突き詰めて突き詰めて考えて数字も出してやつてみたけれども、そうなつたのだつたらしょうがないですよ。数字もろくすっぽ出さないで見込み違いだつたなんて、これが国の財政をどんどん赤字にしているのですよ、今この国は。そういう観点から考えたときに、新幹線という

問題をやはりトータルに考える必要がある。新幹線という単体で収支が出るかどうかだけではなく、もつと国のトータルな鉄道網で考える必要があると思うし、よりさらに突っ込んで言うならば、空港、飛行機、道路、こういったことの整備とあわせて国は効率のよい税金の使い方をしているかないと、均衡ある国土発展というものは、金さえ幾らでもあればできるけれども、結果としては、それが大きな国民負担につながり、私たちは税金でそれを返していく。返せないほどの借金というものを、今ですらそう言われているのに、新たにづくることには非常に危機感を覚えるものであります。

一時間いろいろと質疑を行ってまいりましたけれども、最後にもう一度申し上げますけれども、やはり採算性というものを、これをしっかりと答え切れていない現状において、今委員会がかかっている整備新幹線の推進を意図していく法案について、私は反対と言わざるを得ないわけであります。この採算性というものについて大臣は、財政構造改革と矛盾をしないという点に立ったときに第一番目の要因である、こうおっしゃっていただきました。そのところをしっかりといま一度注文をつけて、そして私は、運輸省は、このままほっといたらちゃんとした数字なんというのはろくすっぽ出てこないと思いますよ。大臣には財政構造改革という、国の行政改革というもう一方の方の大きな公約があるわけでありまして、そこにおけるはきりターシップをぜひとっていただきたい、このように強くお願いをしまして、質問を終わりたいと思います。

○杉山委員長 次回は、来る十五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。

午前十一時五十九分散會