

第一百五十二回国会
議院

土交通委員会議録 第十三号

平成十三年五月二十三日(水曜日)

午前九時三十六分開議

出席委員

委員長 赤松 正雄君

理事 実川 幸夫君 理事 桜田 義孝君

理事 玉置 一弥君 理事 橋 康太郎君

理事 河上 覃雄君 理事 山田 正彦君

今村 雅弘君 理事 岩屋 稔君

木村 太郎君 理事 本村 隆秀君

倉田 雅年君 理事 後藤田正純君

佐田玄一郎君 理事 坂本 剛二君

高橋 一郎君 理事 田中 和徳君

中馬 弘毅君 理事 松岡 吉田

林 省之介君 理事 谷津 義男君

福井 照君 理事 阿久津 幸彦君

松野 博一君 理事 今田 保典君

佐藤 敬夫君 理事 佐藤 敬夫君

谷津 義男君 理事 伴野 豊君

大谷 信盛君 理事 細野 豪志君

今野 東君 理事 吉田 公一君

永井 英慈君 理事 吉岡 賢次君

細川 律夫君 理事 瀬古田起子君

前原 誠司君 理事 日森 文尋君

井上 義久君 理事 松浪健四郎君

大幡 基夫君 理事 木村 泉扇

大島 令子君 理事 木村 信也君

保坂 展人君 理事 田中 隆秀君

和德君 理事 国土交通大臣

国土交通副大臣

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

政府参考人
(内閣府政策統括官)

吉井 一弥君

同日
辞任
岩屋 稔君
中馬 弘毅君

補欠選任
佐田玄一郎君
後藤田正純君
谷田 武彦君
林 省之介君
細野 豪志君
大島 令子君
二階 俊博君

五月二十一日
印旛沿環境保全対策等の早期実施に関する意見書
千葉市議会(第二六六五号)
屋外広告物法の改正に関する意見書(大阪府議会)(第二六六六号)

公共交通省河川局長
竹村公太郎君

政府参考人
(国土交通省河川局長)
三沢 真君

政府参考人
(国土交通省鉄道局長)
安富 正文君

政府参考人
(気象廳長官)
山本 孝一君

松浪健四郎君
同日
辞任
今野 東君
川内 博史君

補欠選任
大島 令子君
二階 俊博君

同日
辞任
今野 東君
川内 博史君

同日
辞任
大島 令子君
二階 俊博君

参考人
(東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長)

参考人
(日本貨物鉄道株式会社
代表取締役社長)

参考人
(日本大学商学部教授
國土交通委員会専門員)

参考人
(日本大学商学部教授
國土交通委員会専門員)

五月二十三日
委員の異動
辞任

補欠選任

谷田 武彦君

佐田玄一郎君

倉田 雅年君

後藤田正純君

岩屋 稔君

林 省之介君

細野 豪志君

大島 令子君

松浪健四郎君

五月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日
同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

同月二十三日

要であります。そのために、この法律案を提案するものであります。

次に、この法律案の概要について御説明を申し上げます。

第一に、気象測器の有効期間については、その構造等から見て有効期間を定めることが適当であると認められるものについてのみ国土交通省令で定めることといたします。

第二に、型式証明を受けた型式の気象測器の検定における器差の検査については、気象庁長官の認定を受けた者が器差の測定を行ったときは、その測定の結果を記載した書類によってこれを行うことができるここといたしております。

第三に、気象庁長官は、営利法人を含む民間の法人に、気象測器の検定の実施に関する事務の全部または一部を行わせることができることといたしております。

なお、この法律案の施行期日は、周知に必要な期間等を考慮し、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日としております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛同賜りますようお願い申し上げます。

次に、水防法の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び要旨を御説明申し上げます。

近年、河川整備の着実な進捗により、かつての

ような大河川のはんらんの頻度は減少してきています。

ものの、都市化の進展に伴う人口及び資産の集積を背景に、一たびはんらんが発生したときは被害が甚大なものとなるおそれがあります。また、特に住民の生活と密接に連携しているところでござります。

この法律案は、このような近年の水災の状況を踏まえまして、水災による被害の軽減を図るために、洪水予報河川の拡充・河川の浸水想定区域の

公表、浸水想定区域に応じた円滑かつ迅速な避難の確保を図るための措置等を講ずるものであります。

次に、その要旨を御説明申し上げます。

第一に、国土交通大臣に加えて、新たに都道府県知事が、洪水により相当な損害を生じるおそれがある河川を洪水予報を行う河川に指定し、気象庁長官と共にして、洪水予報を行うことといたしております。

第二に、国土交通大臣または都道府県知事は、洪水予報を行う河川について、洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保を図るため、河川整備の基本となる降雨により河川がはんらんした場合に浸水が想定される区域を浸水想定区域として指定し、指定の区域及び想定される水深を明らかにして公表することといたしております。

第三に、市町村防災会議は、市町村地域防災計画において、浸水想定区域ごとに、洪水予報の伝達方法あるいは避難場所その他円滑かつ迅速な避難を図るために必要な事項を定めることとしており

ます。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛同賜りますようお願い申し上げます。

次に、水防法の一部を改正する法律案につきま

して、その提案理由及び要旨を御説明申し上げます。

近年、河川整備の着実な進捗により、かつての

ような大河川のはんらんの頻度は減少してきてい

るもの、都市化の進展に伴う人口及び資産の集

積を背景に、一たびはんらんが発生したときは被

害が甚大なものとなるおそれがあります。また、

特に住民の生活と密接に連携しているところでござります。

この法律案は、このような近年の水災の状況を

踏まえまして、水災による被害の軽減を図るために、洪水予報河川の拡充・河川の浸水想定区域の

公表、浸水想定区域に応じた円滑かつ迅速な避難の確保を図るための措置等を講ずるものであります。

次に、その要旨を御説明申し上げます。

第一に、国土交通大臣に加えて、新たに都道府

県知事が、洪水により相当な損害を生じるおそれ

がある河川を洪水予報を行う河川に指定し、気象

庁長官と共にして、洪水予報を行うことといたし

ております。

第二に、国土交通大臣または都道府県知事は、

洪水予報を行う河川について、洪水時の円滑かつ

迅速な避難の確保を図るため、河川整備の基本と

なる降雨により河川がはんらんした場合に浸水が

想定される区域を浸水想定区域として指定し、指

定の区域及び想定される水深を明らかにして公表

することといたしております。

第三に、市町村防災会議は、市町村地域防災計

画において、浸水想定区域ごとに、洪水予報の伝

達方法あるいは避難場所その他円滑かつ迅速な避

難を図るために必要な事項を定めることとしてお

ります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛同賜りますようお願い申し上げます。

次に、水防法の一部を改正につきまして、何

点かお尋ねしたいと思います。

○赤松委員長 御異議なしと認めます。よつて、

そのように決しました。

○赤松委員長 これより質疑に入ります。

○井上義委員 水防法の改正につきまして、何

点かお尋ねしたいと思います。

○赤松委員長 お尋ねされることは、

○井上義委員 水防法の改正につきまして、何

点かお尋ねしたいと思います。

○赤松委員長 この際、お諮りいたします。

両案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省河川局長竹村公太郎君、住宅局長三沢真君、気象庁長官山本孝二君、内閣府政策統括官吉井一弥君及び文部科学省大臣官房審議官素川富司君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○赤松委員長 御異議なしと認めます。よつて、

そのように決しました。

○赤松委員長 これより質疑に入ります。

○井上義委員 水防法の改正につきまして、何

点かお尋ねしたいと思います。

○赤松委員長 お尋ねされることは、

○井上義委員 水防法の改正につきまして

四

んないことはないし、しかも、備蓄したものが置き場所によつて水につかつてしまつということでも防げるのではないかと 思いますので、ぜひそろそろいう意味で、河川の整備とあわせて、住民の避難

は軽減されると考えています。そういう意味で、今後、私どもが浸水想定区域を公表しさえすれば、ハザードマップの作成は非常に進んでいくと私ども期待しております。

○三沢政府参考人　浸水想定地域における住宅の
受け入れ度、つまり、受け入れる、受け入れない、
住者の支援策ということについて、国土交通省、
どのようなことをお考えなのかお伺いしたいと思
います。

ましたか、跡在化したのか、今御指摘の平成十
年六月の福岡の御笠川のはんらんのときでござい
ます。そして第二回目が、去年の名古屋市の豪雨
でございまして、三ト七時間にわたり地ト鉄が最
も水害二メートルに亘って全壊浸水するという

ト対策がいかに必要かということです。この今回の法案に関しては、マップをつくるということとともに、大きな予防になると思っております。

お頼みするということと同時に、その技術的な助言、支援をしていきたいと思います。各上事務所と市町村が県を含んだ連絡会議を持ちまして、洪水のハザードマップの作成について技術的な支

う対策を講じたらしいかという、そういうマニアル的なものが必要だということで、現在、水害による被害を軽減するための浸水対策マニュアルがある。よがやアソシエーションの方々にわかりやすく、どうできるだけ居住者の方々にわかりやすく、どうい

ともかく、地下街はその地域において最も低いところでございまして、水がすべてそこへ集中するという状況になつてございます。そういう中にいる方々の避難をどうやって迅速にやるかという

ところがどんどん都市化して、住宅が建つてくる。そうすると、そういう水害の経験とか知識のがない人がどんどんふえてきているという現状があるわけで、そういう意味からいいますと、いわゆる・都市町村で作成、公表されている洪水ハザードマップ、これは極めて有効だと思うんですね。

なおまた、できたものについては、新しい住民、いわゆる知らない方々が大勢いらっしゃいますので、その住民に対しての広報、具体的に申しますと、豊川市、岡崎市等の既にできているところでは、私どもの工事事務所のホームページで一緒にPRをしたり、郡山、高根市のようなどころでは、電話番号、ホームページの中にトップページ

るところでございます。これにつきましては、で
きるだけ早くということで、六月中にも作成し
て、公表したいというふうに考えております。
それからもう一点、いわゆる融資でございます
けれども、浸水対策のための住宅の改築、補強に
係る経費については、住宅金融公庫のリフォーム
ローンがご利用いただけるということでございま
す。

ことを、これから私ども真剣になつて取り組んでまいりたいと考えてございます。

いる市町村、千二百市町村あるそうですが、それでは、現在九十六市町村しか策定されていないわけでも、今回、浸水想定地域の指定と公表を行うことで、市町村になつて、それをもとにしてハザードマップを作成できるようになるということで、大きな前進になると思うんですけども、今後、市町村におけるそういうハザードマップの策定の見通しとか、あるいは国土交通省として、作成の推進についてどういうことを考えていらっしゃるのか、お聞かしいます。

そういう部分を設けまして、掲載を私どもがやつていたり、さまざま、すべての機会をとらえてこの広報に努めて、協力、支援していくかたいと考えてございます。

○井上(義)委員 それで、浸水想定地域を指定して公表する、ハザードマップができる。そうすると、当然、地域内の居住者の皆さん、自主的に水防対策を講じていただくことが非常に大事だと思ふんですね。

ところが、先ほど扇大臣からお話をあつたよう

いずれにいたしましても、こういった事柄について、やはり周知徹底を図っていくということは大変重要でございますので、今後、河川部局と住宅部局が連携をとりまして、この地域の指定に合はせまして、都道府県の住宅センターとかあるいは市町村において住民からの相談に応じられるよう、こういう支援策についての周知徹底に努めてまいりたいというふうに考えております。○井上(義)委員 それから、今回、地下空間の水

今後、この水防法におきましても、地下空間管理者に対する情報伝達が市町村の地域防災計画において定められるということになりますので、この法律制定後、早急に河川管理者、市町村、そして不特定多数の人が出入りする地下空間管理者とす。

○竹村政府参考人 今委員御指摘の、全国で必
てあります。たゞ二百市町村が今後予定さ
れておりますが、現在、九十六のハザードマップ、
かできておりません。

これは大変技術的に難しいというか、労力が
かりますので、市町村が苦労しておつたわけで
ざいますが、この水防法の改正によりまして、ども河川管理者つまり国と都道府県が浸水想
区域を指定する、それを公表していくこと
でございますので、その浸水想定区域に基づ
て、住民が避難するルート、避難場所のハザード
マップをつくるのは大変容易というか、随分効

に、緊急食料についてではぬれないよう上に上げておこうとかということはだれが考えてもわかるんですけれども、やはり具体的なノウハウということになると、なかなか一般の皆さんではわからぬわけですが、いまして、例えば市町村に相談窓口を設置するとか、あるいは住宅の耐水補強、改築などのノウハウを提示するとか、あるいは、住宅改築とか補強あるいはかさ上げというようなことに係る費用について、公庫の低利融資制度を説明するとか、そういう居住者の支援策を講ずるといふことが必要なのじゃないかな、私はこう思うわけでございまして、浸水想定地域の指定に伴つつき

災に対する具体的な施策が盛られたわけですけれども、地下空間への浸水は、福岡の例でもわかるように、短時間に集中して水がたまるということに対して、人命にかかる深刻な被害にもつながりかねないわけです。ともかく、迅速なおかつ的確な情報伝達と避難確保ということが重要だと思いますけれども、では、具体的にどういう体制をそれぞれの地下空間について構築していくのかという点について、よろしくお願ひします。

○竹村政府参考人 ただいま御指摘の地下空間に対する水災対策でございますが、実は、これは大変新しいテーマでございまして、潜在的にはあり

の連絡会議を行なって、安全を期してまいりたいと考へてござります。

り技術的には難しいことだとと思うのですけれども、最近の傾向を見ていて、ここも一つ必要なんじゃないかというふうに思うのですけれども、この点についてはいかがでしょうか。

○竹村政府参考人 徒歩の洪水は、大雨が広域的に降りまして、山に降った雨を川が集めてきて、そして一気に都市部を襲つてくるという伝統的な水害が私たちの対象の中心でございました。ところが今、委員御指摘のように、近年の集中豪雨によりまして、私たちもが想像もつかないところに急激にゲリラ的に大豪雨が襲つてくるという、いわゆる内水のはんらんの被害が大変頻発してございます。私ども、これから、新しいこのようなゲリラ的な豪雨に対しましてどのようにやっていくのかということは、気象庁とともに考えていかなければならぬ重要なテーマだと考えてございます。

さて、具体的に、その内水に対するハザードマップでございますが、これは、私ども現在進んでいるとは思いません。やつと着手した段階だと思っております。具体的に申しますと、東京都の河川部局、下水道部局、防災部局、そして新宿区、中野区、杉並区が連携しまして、神田川水系における内水のハザードマップの作成についての検討を協力して現在やつてございます。

下水道の普及の変化、地下街の出現、または都市の再開発と、非常に時間的な軸も動きますので、技術的には大変難しい問題でございますが、都市の生息者の安全のために、内水のハザードマップの作成についてもこれから私ども対応してまいりたいと考えてございます。

○井上(義)委員 では、以上で終わります。

○赤松委員長 次に、永井英慈君。

○永井委員 民主党的永井英慈でございます。おはようございます。

○気象業務法の一部を改正する法律案につきまして、先ほど扇国土交通大臣から提案の説明、まことに歯切れのいい、耳の中へすばんと入つてくるような説明をお伺いしまして、この法案について

もう議論の余地はなしと、時代のまさに要請にこたえる、いや、時代の要請から、歩おくれてしまっているなどという感じさえする法案でございまして、これは当然、私どもとしては贊意を表し、強力に推進していただきたい、そのように考えておるところでござります。

ただ、一点、地震計とか強震計とか、地震に関する測定器が検定対象から抜けていいるような感じがするんですねけれども、その辺について一言説明をいたゞくと同時に、これは今まで特殊な世界で

本列島からずっとと、アメリカの西海岸を回る環太平洋の地震発生分布というのはすごいものだと改めて驚かされたような次第でございまして、そこで、我が国は大変地震に苦しめられてきたことは、私が申し上げるまでもございません。

そこで、明治以来百年余りたちましたけれども、我が国で発生した巨大な地震というか、甚大な被害をもたらした地震、恐らく最低十数回はあるらうかと思いますが、この実績というか発生の状況、被害の状況等々について国土交通省では把握しておられるか、その被害の人員あるいは物的な損失その他を含めて、ちょっと御説明いただければ大変ありがたい。

○山本政府参考人　お答えいたします。

明治以降でございますが、我が国において発生した地震によりまして死者が百名以上の被害を伴った

ブレーントがユーラシアブレーントの下に沈み込んでおり、地トの構造が極めて複雑で、地震活動が活発な場所であるようございます。

大正十二年といいますから、一九二三年の関東大震災以降もう七十年を超え、言ってみれば、十九年周期説というのですか、もう既にその期間に入っているわけでございますが、マグニチュード七級の直下の地震が発生する切迫性が高まっているとよく言われております。南関東地域には、関東大震災以降大規模な地震が発生した経験がない。そのうちに終戦になり、都市の一極集中が進み、言ってみれば、東京にありとあらゆるもののが集積をしてきているのが実情だと思うのです。

それに加えて、最近はIT革命と言われるようになって、情報通信のインフラ等々もかなりの勢いで整備されていることは御承知のとおりでございまして、そこで地震が起きれば、この東京というところはあるいは首都圏というところは、地震灾害に極めて脆弱な地域構造になってしまっており、地震の規模や震源地いかんによつては、震災時に多数の人命、財産の損失を招く危険が大きい。

さらに、都市機能の阻害による二次的な灾害あるいは三次的な灾害までが起こると大変懸念されているところでございます。国民生活や経済の混乱となつて被災地域を超えて著しく広域に波及するおそれがあるなど、都市型の地震灾害が発生、拡大するおそれが増大してきていると言われております。

性を確保する”ということが大変大事でございまして、これは気象庁が開発したものでございます。平成七年一月の阪神・淡路大地震を契機としたしまして、地方自治体でもこの気象庁が開発した震度計の整備を推進してまいっておりますが、この整備に当たりまして、気象庁によります委託検定という制度がございまして、この検定を受けまして震度計の品質が保証されたものが、現在全国で統一された基準で運営されているということになつてございます。

○永井委員 それでは、ちょっとそれに関連して、地震についてお伺いをしてみたいと思います。

申し上げるまでもなく、我が国はまさに地震大国というか地震列島というか、大変な地震が今まで起きておりまして、私は、「SEISMO」という雑誌、この四月に初めて手に入れて見ました。ところが、もう通巻五十何号というんですね。いろいろ地震に関する情報が入っているんですね。しかも、専門的なのがかなり入っているんですね。この地図を見ただけでもおわかりのとおり、赤い点々、小さくて見えないかもしれませんのが、すごいんですね。さらに、世界の地震発生分布を見ますと、環太平洋というんでしようか、日

本列島からずっとと、アメリカの西海岸を回る環太平洋の地震発生分布というのはすごいものだと改めて驚かされたような次第でございまして、そこで、我が国は大変地震に苦しめられてきたことは、私が申し上げるまでもございません。

そこで、明治以来百年余りたちましたけれども、我が国で発生した巨大な地震というか、甚大な被害をもたらした地震、恐らく最低十数回はあるらうかと思いますが、この実績というか発生の状況、被害の状況等々について国土交通省では把握しておられるか、その被害の人員あるいは物的な損失その他を含めて、ちょっと御説明いただければ大変ありがたい。

○山本政府参考人　お答えいたします。

明治以降でございますが、我が国において発生した地震によりまして死者が百名以上の被害を伴った

プレートがユーラシアプレートの下に沈み込んで、地震活動が活発な場所であるようございます。

大正十二年といいますから、一九二三年の関東大震災以降もう七十年を超え、言ってみれば、七十九年周期説というのですか、もう既にその期間に入っているわけでございますが、マグニチュード七級の直下の地震が発生する切迫性が高まつているとよく言われております。南関東地域には、関東大震災以降大規模な地震が発生した経験がない。そのうちに終戦になり、都市の一極集中が進み、言ってみれば、東京にありとあらゆるもののが集積をしてきているのが実情だと思うのです。

それに加えて、最近はＩＴ革命と言われるよう備されていることは御承知のとおりでございまして、そこで地震が起されば、この東京ということころはあるいは首都圏ということころは、地震灾害に極めて脆弱な地域構造になつております。地震の規模や震源地いかんによつては、震災時に多数の人命、財産の損失を招く危険が大きい。

さらに、都市機能の阻害による二次的な災害あるいは二次的な災害までが起こると大変懸念されているところでございます。国民生活や経済の混乱となつて被災地域を超えて著しく広域に波及するおそれがあるなど、都市型の地震災害が発生、拡大するおそれが増大してきていると言われております。

南関東地域直下の地震については、地震発生の前兆現象の把握は困難である、大変残念ですけれども、現状では地震の予知は非常に難しいといふのは、これは日本の専門家あるいは行政等々で出してある一つの見解でございますが、気象庁は、関係機関と協力して必要なデータの気象庁による集中を進め、常時監視を充実していると伺つております。

地震活動等の異常の把握に努めるようすべしですが、現時点における南関東地域の直下型の地震の発生の可能性について、ぜひかなり詳しく御

説明をいただきました。しかも、これはブレーント型でなくして、断層型、直下型と言われておりますので、よくわかるように説明をお願いしたいと思います。

○山本政府参考人 お答えいたします。

南関東直下に発生する地震につきましては、平成四年に中央防災会議におきまして、南関東地域の地震対策に関する大綱を定めております。その中で、南関東地域直下におけるマグニチュード七

程度の地震の発生は、ある程度の切迫性を有しておつて、今後その切迫性が高まつてくることは疑いがないと指摘されてございます。現在においてもその評価は変わらないと認識してございま

す。

これは、ブレーントの沈み込みによって蓄積されたひずみのエネルギーの一部が、マグニチュード七程度の地震として放出される可能性が高いといふことでございまして、現在、私ども気象庁におきましても、この推定に修正を迫るような新たな地震学的な知見は得られてございません。

なお、関東地域におきましては、この南関東直下、つまり相模トラフ沿いの規模の大きい地震のほかに直下型の地震というのがあるわけですが、それについてはまだ断層系の構造だとそういうことがよくわかつていないので実情でございます。

現在の技術では、南関東地域の直下の地震の発生を予知することは、大変殘念ながら、非常に困難でございますが、私ども、将来的な地震の直前予知の実用化を目指して、南関東地域における地震活動予測に関する研究を鋭意進めています。

なお、南関東地域の監視体制を強化するためには、気象庁、国土地理院、防災科学技術研究所、大学等のすべての機関の地震データ、あるいは一部の地殻データについては、気象庁に一元的に収集、処理されておりまして、常時監視をしているところでございます。

○永井委員 それでは、七級以上の地震が発生し

た場合にどのくらいの被害が出るか、被害想定について、ぜひお話を伺いたい。とりわけ私の知人の総合研究所に勤めている研究員によりますと、

関東大震災程度の地震で、首都圏で人的被害はわからない、発生時によつてあるいは震源地によつてわからないけれども、少なくとも、金額にして百五十兆円から百七十兆円の被害は出るだろう、

こういうショッキングな話を伺いましたので、どうぞ御説明をいただきたいと思います。

○吉井政府参考人 お答え申上げます。

内閣府、旧国土庁時代の話でございますが、先天御指摘の中の、いわゆる関東大地震程度、マグニチュード八程度の海溝型地震につきまして、昭和六十三年でございますが、被害想定を出しております。それによりますと、冬の夕方にそのような大地震が起きた場合、建物の大破が三十八万棟余り、建物の焼失二百六十万棟以上、死者十五万人というふうな数字を出してあります。

また、先ほど来お話をございましたいわゆる南関東直下型地震でございますが、これにつきましては、先ほど気象庁長官から話がありました南関

東地震についての大綱を出しました際に、その前提として、平成四年に、マグニチュード七程度の地震による震度がどのようになるかというふうなことを国で想定しております、それに基づきまして、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県において、東京都直下でマグニチュード七・二規模の地震があつた場合、都内で建物の大破四万棟、死者七千人等の被害が想定されているところでございます。

○永井委員 あくまでも想定ですから、先ほど申し上げましたように、震源地とか深さとかあるいは発生時刻等々によつて被害というのは物すごく変わってくるわけです。

そこで、いろいろお話を伺いたいんですけども、時間が三十分ということでございますので、ちょっとともうあと十分しかございませんので、ちょっととは

しょって話をさせていただきたいと思うんです。

あの阪神・淡路大震災で大変な被害をこうむつた。あの後、本来ならば、防災対策、それから地

震予知、地震研究、地震観測等々の議論が沸騰して国民的な議論が巻き起こつてしかるべきだと思

うんですが、実は、あの阪神・淡路大震災以降、

世界じゅう百八十カ国余りある国の中で、地震

大国である日本が地震の研究、予知体制をつくつていなければ、人類は永遠にこの地震の恐怖から解放されないんじやないか。逆に言えば、経済

大国であり、世界の国々のあらゆる協力、善意を得て経済大国となつて、資源、エネルギーもない

この我が国が、これだけの発展、これだけの生活を維持しているのですから、この地球社会に対し、人類に対しと言つたらいいんじやないか。こ

の恩恵をどういう形でお返しするか。こういった議論がされていることも多いでしょう。しかし、

一番大事なことは、科学技術等によって人類へ貢献する、私はこれが実は一番の安全保障の基本で

はないかと。有事法もいいでしよう、あるいはガイドラインもいいでしよう、あるいはいろいろ議論がされていることも多いでしよう。しかし、

一番大事なことは、科学技術等によって人類に御恩をお返しするということが最大の安全保障の基本でなければならぬという考え方を私は持つて

いるんです。

そこで、非常に後退しているんですね。それ

で、順序からいえば、その後退の事実を知らしめ

なければいけないんですけども、簡単に申し上げますと、地震予知は将来の課題で実用段階の技術でない、これは測地学審議会の報告で出ているんですね。これはもうやつてもしようがない。同

報告書は、地震予知をして警報を出すという実用化の見通しは立つていてないとはつきり述べてお

る。このことから、こういう機関が行う地震予知

の見通しは暗いと言えるのではないか。したがつて、当分の間、地震予知は期待できない。

私は、地震予知の歴史をちよつと調べてみたんです。大体百十年ぐらい前なんですね、地震予知をやろう、地震観測をやろうと我が國で言い出したのは。それからまだ一世紀ちょっとしかたつて

いないんですね。地震は、毎日毎日起くるとか、毎日毎天気のように変わるというようなことでなくして、データが極めてとどにくい、観測も非常にしにくい。そういう状況ですから、地震といふのを予知するのは大変難しい。難しいけれども、これはまだ百年しかたつていないんだから、

大いにこれは体制を整えて地震観測の推進をしていかなければなりません。地震といふのを予知するのは大変難しい。難しいけれども、これはまだ百年しかたつっていないんだから、

毎日毎天気のように変わるというようなことでなくして、データが極めてとどにくい、観測も非常にしにくい。そういう状況ですから、地震といふのを予知するのは大変難しい。難しいけれども、これはまだ百年しかたつっていないんだから、

大いにこれは体制を整えて地震観測の推進をしていかなければなりません。地震といふのを予知するのは大変難しい。難しいけれども、これはまだ百年しかたつっていないんだから、

大いにこれは体制を整えて地震観測の推進をしていかなければなりません。地震といふのを予知するのは大変難しい。難しいけれども、これはまだ百年しかたつっていないんだから、

設置されたものですから文部科学大臣がということが、何よりも私は、省庁を挙げて全省庁で協力する体制がとれれば、だれがなっていてもいいと、いうわけではございませんけれども、平成七年に、いよいよも、私は、省庁を挙げて全省庁で協力してこの予知というものをしようということになつてゐるんだと思ひますけれども、少なくとも、気象庁と国土地理院、文部科学省の三者が、一元化したために文部科学大臣がなつた。國土地理院からは地理院とかそういうものが入つてゐるのでも、ということになりましたので、私は、だれがなつても、これが貢献できればいいと。いろいろなことを予測しますけれども、ナマズが一番当たると言われているようでは情けないと私は思つていますので、頑張つていただきたいと思つています。

○永井委員 この地震予知の体制にしても、大きく後退しているんですね。これはなぜかといふと、地震予知推進本部だった。予知が先へ来て、予知に重点が置かれた。ところが、今は予知は入つておりませんで、地震調査研究推進本部となつてゐるんですね。まことに残念でございました、それが一点。

それから、これが我が國の、言つてみれば地震国の研究調査、予知体制のシステムチャートだと、思うんですが、非常に手落ちの多いところが気がつくんです。特に、一つだけ申し上げたいんですね。が、海上保安庁、気象庁、国土地理院、文部科学省、経済産業省、大学、その他地震研究所等々が、ありますけれども、大きくなっているのが地方自治体なんですね。地方自治体がここからすっぽり落ちている。それから、先ほど言いましたように、民間の研究団体、民間の情報交換をする団体等々がおつこちぢやつていてる。

一つだけ申し上げますと、これは私の提案でもあるんですけども、ちょうど今から二十五年ほど前、まだ地方議員をやつております。神奈川県でございました。神奈川県衛生部に温泉研究所があつた。当然のことです。温泉の効能とかそういうの

を調
悪い、らに、したそくに、ども
かとしと、も、もお
全国観測べきか。
○山

。もうその必要はない。役割を終わったか
これを衛生部から環境部へ移して、災害対策部
とりわけ地震の観測予知に重点を置くようにな
たらどうかということでやつたんですが、たつ
は神奈川県だけじゃないかと思うんです。
ところが、地震の観測とか、研究とか、予知と
いうのは、今ちょっとナマズを頼りにしちゃ
うがないとかという話がありましてけれど
いや、実はナマズも確かにできないという説
あるんですね。そのように、地震国ですから、
国都道府県、市町村、あらゆる力の及ぶ範囲に
体制あるいは研究体制、予知を張りめぐらす
さだと思うんですけども、いかがでしよう

もとして努力しているところでございます。
○永井委員 それは静岡や神奈川、特殊なところ
だけで、全国的にそいつた体制は、地方自治体
に対しても要請をするなり協力を求めておるところですか。
○山本政府参考人 地震計、震度計の展開につきましても、消防庁、気象庁と地方自治体と協議をいたしまして、すべての市町村の有しております。震度計のデータについては、気象庁に現在一元的にオンライン化されている。例えば、火山活動の場合、北海道の有珠山でございますが、道立温泉研究所が持つてございます地下水位のデータ、これが大変重要でございまして、これについては、経済産業省の御協力を得て、気象庁の噴火予知連絡の検討に資してございます。
このように、状況に応じまして、それぞれの機関がオンラインで必ずしも提供できる体制になつてございませんので、過去データの蓄積等については、私たちの地震活動あるいは火山噴火活動の検討に資してございます。

てもわからなかつた。夢にも、何とかなつてくれないかと思つてもできなかつた。
もう一つ、私、小学校高学年になつてですけれども、「月世界探検」という空想科学小説を読みました。絶対月になんか行つてこられない。ところが、アポロ計画によつて、現在の状況 宇宙科学はあれだけ進歩しているわけですね。
ですから、強い国家意思さえ出して、強いリーダーシップによつて、国民のコンセンサスによつて地震予知というのは可能なので、地震観測版アボロ計画のようなものをきちっとつくるべき。そのためには、今申し上げたような、あつちがどうの、こつちがどうの、気象庁がどうの、国土地理院がどうのということではなくして、思い切つて地政庁のようなものをつくつて、地震予知計画を徹底的に進めていくことが、世界から、あるいは地球社会から求められているのではないか、そう考えますので、最後に、研究、予知の一元化、さらには予算の増額、研究員の増加等々、日本の予知

予知体制につきまして、推進本部並びに地震強化判定会、あるいは地震予知連絡会等々ございま
すが、気象庁といたしましては、それらの機関の
中核的な役割を果たしてございまして、私どもも
しては、そういう情報の収集に努めているところ
でございます。

民間におきましても、例えば温泉研究所のデータ
等については、気象庁では、例えば伊豆半島群
発の際にも、直ちにそういうデータの収集に努め
ましたし、また、静岡県におきましては、宏観現象
象と申しまして、例えば地震の前兆に結びつく可
能性があるとされております動物等の異常行為、
こういうことについての情報は直ちに気象庁に集
まるよう、静岡県と連携してございます。また、
地方自治体が展開してございます地震計や震度計
のデータについても、地方自治体の御協力をいた
だきまして、気象庁に収集できるものについては
収集している体制でございます。

このように、国だけでなく、広く民間の方であ
るいは地方自治体との連携について、現在、私ど

診断に、鋭意、そのときそのときに使わせていただいているところがございます。

○赤松委員長 永井君 時間がやつてまいつております。

○永井委員 時間が来ておりますので簡単にしますけれども、予報観測の人数が二千七百人。それから予報観測、これが約百四十億です。地震観測のためには二十三億、非常に予算が少ない。トータルで、アバウトで予算が大体一百億足らざります。それで、従事している研究員が、私の記憶では三百人足らず。これではとても勝負にならぬ。そこで、ちょっと私の思い出話をさせてもらひますけれども、小さいころ、台風が来る、全然わからずに、予期せずに台風が来るわけですね、準一路だとか規模だとか。それで、アイオン台風などとかキティ台風だとか、いろいろな台風が来ました。土石流が発生し、部落が流れたり人が流れたり、大変な悲劇の繰り返しが終戦直後あつたことを私はよく覚えているんです。あのころ、地震の震度とか規模は絶対にわからなかつた。どうつ

体制の充実について、扇国土交通大臣にお伺いして、私の質問は終わらたいと思います。

○藤國務大臣 今る永井先生から予知についての御示唆がございました。私たち、なるべくそうして国民の皆さんが安心して生活できるようになつていただきたいと思つております。

私自身も、三十年前、四十年前には、我が家の中を見ても、電気冷蔵庫があんなになると思いませんし、あらゆる電化製品、ボタンを押しておいたら朝、御飯が炊けているなんて、主婦にとっては夢の夢でござります。それがもうできているというのが現状でございますので、予知というのもも、私は、今後、今先生がおつしやいましたように、確立されるときが来るであろうことを念じておりますし、また、今、日本の国の体制の中では氣象庁に各省庁からの情報を一元化してやつておりますけれども、内閣としても、今先生がおつしやいました多くの体制をとつていかなければなりませんと思つております。

三點だけ、今、今後どうしなければいけないか

しゃつていただくのも結構ですけれども、それよりも何よりも、私は、省庁を擧げて全省庁で協力する体制がとれれば、だれがなっていてもいいというわけではございませんけれども、平成七年に設置されたものですから文部科学大臣がということがなつてゐるんだと思ひますけれども、少なくとも気象庁と国上地理院、文部科学省の三者が協力してこの予知というものをしようということになりました。これは地理院とかそういうものが入つてゐるのでも、どういうことになりましたので、私は、だれがなつても、これが貢献できればいいと。いろいろで一元化したために文部科学大臣がなつた。國土庁からは地理院とかそういうものが入つてゐるのでも、どうぞよろしくおねがいします。

○永井委員 この地震予知の体制にしても、大きく後退しているんですね。これはなぜかといふと、地震予知推進本部だった。予知が先へ来て、予知に重点が置かれた。ところが、今は予知は

○水井委員 それは静岡や神奈川、特殊なところだけで、全国的にそいつた体制は、地方自治体に対しても要請をするなり協力を求めておるところですか。

○山本政府参考人 地震計、震度計の展開につきましては、消防庁、気象庁と地方自治体と協議をいたしまして、すべての市町村の有しております震度計のデータについては、気象庁に現在一元的にオンライン化されている。例えば、火山活動の場合、北海道の有珠山でございますが、道立温泉研究所が持つてございます地下水位のデータ、これが大変重要でございまして、これについては、経済産業省の御協力を得て、気象庁の噴火予知連絡の検討に資してございます。

このように、状況に応じまして、それぞれの機関がオンラインで必ずしも提供できる体制になつてございませんので、過去データの蓄積等については、私たちの地震活動あるいは火山噴火活動の検討に資してございます。

てもわからなかつた。夢にも、何とかなつてくれないかと思つてもできなかつた。
もう一つ、私、小学校高学年になつてですけれども、「月世界探検」という空想科学小説を読みました。絶対月になんか行つてこられない。ところが、アポロ計画によつて、現在の状況 宇宙科学はあれだけ進歩しているわけですね。
ですから、強い国家意思さえ出して、強いリーダーシップによつて、国民のコンセンサスによつて地震予知といふのは可能なので、地震観測版アボロ計画のようなのをきちとつくるべき。そのためには、今申し上げたような、あつちがどうの、こつちがどうの、気象庁がどうの、国土地理院がどうのということではなくして、思い切つて地殻のよさうなものをつくつて、地震予知計画を徹底的に進めていくことが、世界から、あるいは地球社会から求められているのではないか、そう考えますので、最後に研究、予知の一元化、さらには予算の増額、研究員の増加等々、日本の予知

ということだけ申し上げさせていただきたいと思

うべきだと思います。

ただきたいと思つております。

た

いますけれども、我々も、地殻活動がどのような過程を経て地震の発生に至るかの調査が一つ、二つ目は、各地域における地殻変動の状況を把握するための観測システムの開発、三つ目には地殻活動の推移を予測するためのシミュレーションの手法の開発、地震に関してはこの二点について努力をしていきたいと思いますけれども、今御審議いただいております気象業務法あるいは水防法の業務に關しましてもすべてシミュレーションが大きな要因の一つになつておりますので、できれば今、お金とか人數だけではなくて、英知を結集して地殻の予知ができるよう、我々も最大限の努力をしていきたいと思つております。

○永井委員 終わります。

○赤松委員長 樽床伸二君。

○樽床委員 水防法の一部を改正する法律案につきまして御質問をさせていただきます。

元来、我が国の治水対策というのは、ややもすれば自然と闘う、こういう発想の中で、水害がないうちに、こういう前提でいろいろ努力をされてこられたんである、このように思つております。かつて江戸時代のように、まだまだそういう発想が中心的な時代でありますと、それはそれで結構かと思ひますが、これほどまでいつても一〇〇%ということはあり得ないわけでありまして、人類が自然に勝つなんという大それたことを考へちゃいかぬというふうに私は思つております。そう考えますと、起きたときにはどうすんねん、起きたときにいかに被害がないようにするにはどうしたらいのかという発想が当然のごとくなれば、財源の限界がある中で、国民の生命と安全は守れない、従来からこの委員会、旧の建設委員会等々でもこのように私は申し上げてきたところであります、そういう観点からいきますと、今回の法律案は一步前進なのかな、このように考えております。時間も残り少ないわけであります

が、そのような観点に立ちまして質問をさせていただきます。

ただ、先ほど井上委員の質問にもあつたように、昨年もいろいろなところで水害が発生をいたしました。実は、従来の予測を超えた雨が降った結果、こういうことが出てきておるわけであります。最近のいろいろな事例からすると、これまでの予測をちょっと変えなければならないのではないかと私は思つております。これまでの近年の被害が、予測を超えた状況が来ている、これは気候のいろいろな変化が原因であろうとは思いますが、それを今後も予測の中はどう取り入れていくのか、またいつているのか、お聞かせいただきたいと思いま

す。

○竹村政府参考人 委員御指摘の御質問は、技術的には大変困難な、難しいテーマだと私ども認識しております。難しいけれどもやつていかなければいけない。

予測を超えたデータ、明治以降百二十年程度のデータを私ども蓄積しておりますが、今御指摘のように、最近のこの二、三年のデータが全くそのトレンドの上に乗つてございません。非常に特異なデータが集まつてきております。このデータを、技術的にどう処理して、私どものこれから検討課題にするのかということは、これから気象

学会等々でもこのように私は申し上げてきたところであります、そういう観点からいきますと、今回の法律案は一步前進なのかな、このように考えております。時間も残り少ないわけであります

が、そのような観点に立ちまして質問をさせていただきます。

ただ、先ほど井上委員の質問にもあつたように、昨年もいろいろなところで水害が発生をいたしました。実は、従来の予測を超えた雨が降った結果、こういうことが出てきておるわけであります。最近のいろいろな事例からすると、これまでの予測をちょっと変えなければならないのではないかと私は思つております。これまでの近年の被害が、予測を超えた状況が来ている、これは気候のいろいろな変化が原因であろうとは思いますが、それを今後も予測の中はどう取り入れていくのか、またいつているのか、お聞かせいただきたいと思いま

す。

○竹村政府参考人 ハザードマップ、いわゆる災害が起きたとき住民たちの避難及び避難路を明示して、そしてそれを掲示していくというのは地方自治体の業務となつてございます。さまざまな地

域に申し上げますと市長は大変喜んでおりました

さらにクローズアップされるということござりますが、今回の水防法の改正は、土地利用等についての新たな規制を全く行うものではございません。あくまでも避難ルートや避難場所等をきちんと明示していくことございまして、土地利用などの新たな規制を行うものではないということから、私ども、大きな影響はないと思ております。

具体的に申しまして、平成十一年四月現在、洪水ハザードマップを作成しました四十三市町村の三百六十八地点におきまして、私ども地価の動向調査を行いました。バブルの後で、長期低迷傾向を持っている地点もございましたが、基本的に各地点とも、ハザードマップの公表の前後で地価の下落につながったという事例は見られませんでした。ということで、私ども、地価の動向には影響を持つている地点もございましたが、基本的にはないのではないかと思っております。

さらに、市町村地域防災計画の見直しにおきまして、市町村の負担になるのではないかといふことはないのではないかと思っております。その後に避難ルートと避難場所を市町村がやるわけでございますので、これは、住民の財産、身体を守るという、市町村がやるべき必要な最小限の業務支出ではないかと考えてございます。

○谷田委員 東京大学社会情報研究所の廣井教授の調査によりますと、東海豪雨の際、大雨洪水警報を知った時点でも、回答者の約八割が災害が起こることは思わなかつたと答えているんですね。これは名古屋市にハザードマップがなかつたことも一つの原因かと思うわけありますが、被害を受けました名古屋市の西区や北区、ここはあの伊勢湾台風のときでさえ水が出ていないんですね。過去に一度でも被災経験がある場合はそうではないようですが、どうも国民の皆さんはないようですが、何があろうとも自分のところだけは大丈夫だよ、そういう楽観的な考え方、希望的な見方をするのが一般的であると思います。

水害に対して適切に対処するためには、住民の

皆さんの意識を変えていかなければならぬと思います。具体的な方策についてお示しをいただきたいと思います。

○竹村政府参考人 大変難しい御質問を承つたと

いうお話をあつたわけがありますが、おおむねこれらの市町村でハザードマップが完成する時期はいつごろか、お答えをいただきたい。

私ども、今回の法改正に基づきまして、浸水想定区域を全国で提示してまいります。浸水想定区域が私どもの努力によって早くできれば、かなり早くその浸水想定区域に対応する市町村はハザードマップができるいくのではないかと思っており

ます。

私どもの浸水想定区域をつくる努力と、そして後に続く各市町村のハザードマップの策定の努力、これが相まって成果が上がっていくわけでございますが、現在、千二百程度の市町村が将来も大変残念でございますが、委員にお答えするほどからもういろいろ論議があるわけなんですが、これは、ハザードマップというのは簡単にできる手作業を持ってございません。

○谷田委員 時間がなくなつてしまひましたので、最後に大臣にお尋ねをしたいと思います。東海豪雨に関しまして、庄内川、新川、さらに天白川につきましては、いわゆる激特事業で大変な予算をつけていただきまして、五ヵ年をめどにいろいろと事業が進行しておるところであります。大変ありがたいわけであります、ここで忘れてならないのは、これらの事業が完了したとしても、水害は軽減されるだけで、決してなくなってしまうわけではない、という点なんですね。

例えば庄内川、新川について言いますと、この事業が終われば、床上浸水戸数はぐつと減るわけではありませんけれども、想定被害額というのは六千七百億円が一千二百億円になる。大変減るからいよいと言われるかもしれません、絶対数としては区域に五割の人口と七五%の資産を持つている、その設定からもう一度やり直していかなければなりませんとすると、そんなに簡単にハザードマップ、完璧なものができるとは私は思わないわけですね。

私は、これは大変無理な話だということはわかります。

そこで、お尋ねをしたいのは、現時点で九十六市町村ができている。千一百市町村ほどが必要だ

べきものは限りなく被害ゼロに近いものであるべ

きだ、このように思つております。

東海豪雨災害の直後、都市型水害緊急検討委員会の皆さんの手で都市型水害対策に関する緊急提言がなされました。これは大変すばらしい提言だと思います。この提言を一刻も早く具体的に推進していただきたいと念じておきます。

○竹村政府参考人 大変難しい御質問を承つたと

いたいと思います。

私が、私どもまさに行政としては、私ども行政は国民に対する知らせる努力をしなきやいけないといふことで今回の法改正がありますが、住民の方々も、國民の方々も知る努力をしていただきたいとおいての生活が確保されるのかと考えてございま

す。

なお、今回の住民に対する、國民に対する周知でございますが、市町村がやるハザードマップが主体でございますが、そのバックアップとして、私はもとよりあらゆる機会をとらえて住民の意識の改革または啓発これからも努めてまいりたいと考えてございます。

○谷田委員 今、ハザードマップなんですが、先ほどからもいろいろ論議があるわけなんですが、これは、ハザードマップというのは簡単にできるものなんですか。

私は、決してそうだとは思わないんです。例え

ば、大臣からも冒頭お話をありましたけれども、備蓄倉庫、これはもう水につかっちゃうというのでは、これはやはり上昇するなり違うところに探さなければならない。避難施設も、一般的には小中学校の体育館なんかが想定をされている場合が多いですね。ところが、東海豪雨の際は、その学校が水につかつてしまつたら、これは避難所になり得ないわけではありませんが、ここでも忘れてならないのは、これらの事業が完了したとしても、水害は軽減されるだけで、決してなくなつてしまつわけではない、という点なんですね。

例えば庄内川、新川について言いますと、この事業が終われば、床上浸水戸数はぐつと減るわけありますけれども、想定被害額というのは六千七百億円が一千二百億円になる。大変減るからいよいと言われるかもしれません、絶対数としては区域に五割の人口と七五%の資産を持つている、その設定からもう一度やり直していかなければなりませんとすると、そんなに簡単にハザードマップ、完璧なものができるとは私は思わないわけですね。

私は、これは大変無理な話だということはわ

かつておるわけありますが、あくまでも自指

避難ができたという事例もございます。

そのために私は、今回もこうなっています。今御審議いただいておりますように、まずふだんからハザードマップを見て、そして一番大事なことは自助、自分でどこまで助けられるか、これがハザードマップの大きな意義あります。その後が互助ですから、市町村等々とともに助け合う、近隣の、御近所とも助け合う、これが互助。そして、最後が公助でございます。

そういう意味では、自助、共助、公助という段階を踏むということを周知徹底することが、水害のみならず、地震とかあらゆる災害に対しての我々の大きな役目であろうと思いますので、ぜひそういう意味で今後も多くの方の、国民の安全と安心のために、こういうハザードマップを平素から見ていただくための啓蒙をしていくのが一番の安心、安全のもとであると私たちちは認識しております。

○合田委員 ありがとうございました。
一層の御努力に期待して、私の質問を終わります。

○赤松委員長 大島令子君。
○大島(令)委員 社会民主党・市民連合の大島令子でございます。

願大臣は、今や河川と気象の両方を束ねる大臣となりまして、我が国の洪水対策の最大の責任者となりました。どうぞ、しっかりとよろしくお願ひ申し上げます。

では、改正案に関しまして、質問を順次進めてまいります。
今回の法改正により、都道府県知事が新たに浸水想定区域を指定することができるようになります。そこで、質問でございますけれども、現在国が管理している河川においては、百年から二百年に一度の大河を対象としております。これは、ある意味では潜在的な危険という程度のことと認識されます。しかし、都道府県が管理している河川

が、五十年に一度あるいはそれ以上に短い時間の安全性だということは、いわば危険地帯の指定とすることになるのではないかでしょうか。

住民感情としましては、もっと抜本的な治水対策、つまり、河川改修というハードの整備もあわせて行ってから洪水予報河川として発表してくださいというふうな考え方にはならないでしょうか。

以上のことに関して、大臣の考えを聞かせてください。

○扇国務大臣 先ほどもお聞きいただきましたように、我々は、国民の生命財産を守る一番大事な役所として今後大いに頑張つていかなければならないというのは、大島議員の御指摘のとおりでございますので、私たちもできる限りの努力をしていこうと思っております。今回皆さん方に御審議いただいている法案も、大きな要因がそこにあります。そこで、ソフトの面での水災の防護対策と相まって、今先生がおっしゃいました堤防とかあるいはダム等の治水対策、これは車の両輪でございます。

ですから、今先生がおっしゃいましたように、ソフトの面だけではなくて、ハードとというのは、当然私どもとしては万全を期していくというのは、大事なことでございますけれども、例えば、中小河川の整備状況、これは約四二%にとどまっているのです。この四二%という数字は、整備水準を向上させるというのは本当に困難なことではございませんけれども、これを私たちに向かっていかなければなりません。

また、治水対策の足らざるところを補うために、少なくとも先ほど私が申しましたように、住民への確かな情報の提供、これを円滑にしていかなければなりません。そういう意味での今回のハザードマップ、あるいは市町村も加えた一貫的な連携をしていくことの大ささというのは、私は、今回の水防法改正の趣旨にぜひ御賛同いたしました。

なお、治水対策の内容の公表につきましては、

先生も御存じのとおり、平成九年に改正しました河川法に基づきまして、住民の皆様の意見等を反映しつつ、策定する河川整備計画の公表を通じて行なっております。この河川整備計画というのは、

大島先生御存じのとおり、河川整備計画で具体的なことについて、河川改修などと並んで、河川改修は五十年に一度ではないかというようなお話をございますが、県の管理している河川は比較的小さくございます。そして、水があふれて人々の住宅地へ押し寄せてくるという形でございますが、その被害は大河川の破堤、はんらんと比べると比較的少いございます。

そのため、現時点では予算の制約もございませんので、そのようなレベルを変えた河川整備をしているんだという国民への私どもの表明でございますが、だから潜在的な危険と申し上げました。中小河川、今度、浸水想定区域に入ります都道府県管理の河川は五十年に一回大雨があるのではあるかないかと、五十年に一回危険なんだとおもいます。そこで、私たちも平均年齢が上がりまして、七十、八十まで生きている。そうすると、そこに指定した地域は、自分が生きている間に一回はそういうことが起きるんだということを行政によって指定される、そういう意味も含まれているんだという前提を踏まえての今回の法改正になるんだという認識を行政の方々に持っていたいと思います。

もう一度、大臣、この私の考え方に対する見解を聞かせていただきたいと思います。

○竹村政府参考人 委員御質問の河川の洪水に対する安全性の考え方でございますが、私ども、ある一定の計画を持って國民の税金を使って河川改修事業をやっていくことから、どういう目標で投資をしているのかということを國民にわかりやすくするために、百年に一度または五十年に一度というような言い方をさせていただいております。

特に、大河川の場合は、堤防が破堤した場合に一度という勢い、力というものは大変大きゅうございます。ですから、大きな川、利根川などか

淀川だとか一級河川、國が管理する河川の破堤といふのは大変な災害を及ぼすために、この安全性は百年に一度または二百年に一度という形できちんど守らなきやいけない。

ところが、県の管理している今御指摘の河川では五十年に一度ではないかというような形でございますが、県の管理している河川は比較的小さくございます。そして、水があふれて人々の住宅地へ押し寄せてくるという形でございますが、その被害は大河川の破堤、はんらんと比べると比較的少いございます。

そのため、現時点では予算の制約もございませんので、そのようなレベルを変えた河川整備をしているんだという国民への私どもの表明でございますが、だから潜在的な危険と申し上げました。中小河川、今度、浸水想定区域に入ります都道府県管理の河川は五十年に一回大雨があるのではあるかないかと、五十年に一回危険なんだとおもいます。そこで、私たちも平均年齢が上がりまして、七十、八十まで生きている。そうすると、そこに指定した地域は、自分が生きている間に一回はそういうことが起きるんだということを行政によって指定される、そういう意味も含まれているんだという前提を踏まえての今回の法改正になるんだという認識を行政の方々に持っていたいと思います。

もう一度、大臣、この私の考え方に対する見解を聞かせていただきたいと思います。

○竹村政府参考人 委員御質問の河川の洪水に対する安全性の考え方でございますが、私ども、ある一定の計画を持って國民の税金を使って河川の改修ということも念頭に置かなければいけないといふ理解しております。

しかし、先ほど大臣からは、私の指摘しました、中小河川の整備達成率が四二%である、今回の改修はソフト面の改修であるが、治水対策、河川の改修ということも念頭に置かなければいけないといふ前向きな答弁をいただきました。やはり、国土交通省の中で見解を統一していただきたいと思います。

○扇国務大臣 今、大島先生がおっしゃいましたように、ハードとソフトが車の両輪であると私は申し上げて、ハードの部分は、国がしなければいけないことはきちんとやります、ただ、それに今度はソフトの面、国民の皆さん、住民の皆さんにも意識を持っていただきたい、国と地方自治体と

一緒になつてソフトの面の開発もし、啓蒙もしていこうということで、ハードとソフトが両輪であるということを私申し上げたつもりでござります。

○大島(令)委員 次の質問に移ります。

罰金等の引き上げを行うことに対し、いさざか疑問を持つております。まず、平成十一年の同法改正時には提案されなかつたのはどういう理由でしようか。その後、何か重大な事件が発生したのでしょうか。

私は、本来、消防と同様、共同体の営為であるはずの相互扶助の精神に立脚しているべき水防法においては、例え阪神大震災以降の緊急事態にさまざまに活動しているボランティアの活動に期待しなければならないと思います。そのようなある意味崇高な人間関係を前提としている水防法におきまして、重罰化を思わせる罰金等の引き上げは立法の精神にそぐわないのでないかと思つております。

とりわけ、この法案の四十条三号の関連は水防計画作成段階のことであり、にもかかわらず罰金が五万円から五十万円とか、一万円から三十万など、どういう根拠でこのような引き上げがあるんでしようか。水防計画作成の段階ということは、緊急性と危険性とは同等の事項とは私は思わないわけなんです。計画の段階ということは、立ち入りに對して協力をしない地権者の方にも、説得を重ねれば済むことだと思います。

近年において、このように罰金の引き上げをするような具体的な事例があつたのか、御説明をお願いいたします。

○扇国務大臣 大島先生がおっしゃいましたことに対しましては、少なくとも水防法の罰金制度の規定というものは、私は、地域の住民の安全の確保にとつては大変重要な水防事務の妨害行為に当たるということで、限定して適用されているという少なくとも、今回の罰金額の引き上げというのは、これらの妨害行為に対する罰金額が、この法

律を制定しましたのは、先生も御存じのとおり昭和二十四年でございます。その當時のことを考えますと、それ以来据え置かれておりまして、例えは、今先生が、一、例を挙げられましたけれども、水防管理団体が管理する水防用の器具等を損壊、撤去した場合に当たるということですけれども、昭和二十四年ごろには高速道路もできておりませんでしたけれども、今はできておりますので、今の高速道路法あるいは高速自動車国道損壊等の罰金の五十万円というのに倣いまして、五万円を五十万円に、今の時代に合うようになつていただいた。

また、例を挙げられましたけれども、水防計画の作成段階における資料提出命令または立ち入り拒否ということに関しましては、御存じのとおり、上砂災害防止法あるいは基礎調査のための土地の立ち入りの拒否等に三十万円といふものが科せられております。それと見合させて、一萬円を三十分円にさせていただいたというので、昭和二十四年に策定されたまま、当時はまだ他の法令との横並びがなく、また日本の今の現状とも変わっており、上砂災害防止法あるいは基礎調査のための土

地の立ち入りの拒否等に三十万円といふものが科せられています。その根拠でござります。それと見合せて、一万円を三十万円にさせていたいために、昭和二十四年に策定されたまま、当時はまだ他の法令との横並びがなく、また日本の今の現状とも変わっており、上砂災害防止法あるいは基礎調査のための土地の損壊によって、自然災害と人為災害が混然とした災害が発生しているのが現状でございまして、さまざまなものにそろえさせていただいたというが、その根拠でござります。

そのようなとき、ぜひ協力を願いたいというようなことでお願いをするわけでございますが、そのお願いが聞き入れられずに、第三者である住民の方々の生命、身体が危険にさらされると判断するようなときを想定した条文でございまして、特にこれをすぐ発動するということではなくて、そういうことも想定できるという前提の、私ども、他の法律との横並びの条文だと認識してございます。

○大島(令)委員 次の質問に移ります。

河川局長にお尋ねします。

一級河川は、より流域面積が大きく、いわば大河川が多いわけです。こういう河川に関しましては、歴史上、はんらんについての情報が語り継がれ、河川管理の情報などが蓄積されてきていくと上げましたが、緊急性と危険性は他の号とは同一視できません。

私が問題にしているのは、四十条三号関連の重罰化でございます。この件に関しまして、もう一度御答弁をお願いいたします。

○竹村政府参考人 御質問の、いわゆる水防計画

の作成段階における資料提出または現地の立ち入り拒否に関しましてでございますが、私ども、その地域の市町村長が、当該地域の安全を守るために、大きな山に入つていつたり、他人の所有する山の状況を調べたり、大きな土砂が蓄積されているようなところへ入つたり、または大きな土砂の結果として大きな水たまりができるいると、いうような状況も見受けられるときがござります。現在も、岡山県で大きな砂利採取の山が崩落して人がそこに埋まつてしまつたという事故があり、最近もございましたが、自然災害に伴いまして、さまざまなものにそろえさせていただいたというが、土地の損壊によって、自然災害と人為災害が混然とした災害が発生しているのが現状でございまして、そのようなことを事前に調査し、その所有者に対しても安全を確保するための打ち合わせ等を市町村長たちがするのは、当然の義務かと考えてございます。

そのようなとき、ぜひ協力を願いたいというようなことでお願いをするわけでございますが、そのお願いが聞き入れられずに、第三者である住民の方々の生命、身体が危険にさらされると判断するようなときを想定した条文でございまして、特にこれをすぐ発動するということではなくて、そういうことも想定できるという前提の、私ども、他の法律との横並びの条文だと認識してございます。

○大島(令)委員 次の質問に移ります。

河川局長にお尋ねします。

一級河川は、より流域面積が大きく、いわば大河川が多いわけです。こういう河川に関しましては、歴史上、はんらんについての情報が語り継がれ、河川管理の情報などが蓄積されていくと、そこまでいる市町村が圧倒的に多いわけです。このハザードマップをつくる目的は、やはり家庭などを対象とした改訂において大きな負担を強いることは、はんらんや被害の状況が入らなかつた理由、また、検討されなかつたのかどうか、御答弁をお願いしたいと思います。

また、次に、ハザードマップの義務づけを市町村防災会議にしておりますが、非常に財政が逼迫している中で、自治体にとつては大変な作業であると思います。国の財政的援助は、水防法二十二条においての措置、すなわち、水防施設というハードの設置時における費用の三分の一にとどまつております。ハードからソフトへの転換をうたつた改訂において大きな負担を強いることは、ハザードマップ作成に対する市町村の援助、これの検討が必要だと思いますが、具体的にどのような支援を市町村に對して考えておりますか。

また、インターネットで洪水ハザードマップを作成している団体の一覧表を入手しました。ほとんどが閲覧のみとなつております。先ほど扇大臣は、ふだんからハザードマップを見ることが必要だと述べられました。しかし、現状は、閲覧のみにおいて日常的に見ることができるようにななければならぬと思います。このハザードマップを有効に生かしていく方法を国はどうに考えておられるのか、市町村に指導するのか、お考えを聞か

せていただきたいと思います。

○竹村政府参考人　浸水想定区域またはハザードマップを公表することによって、地域全体の評価を下げるのではないかという御質問でございますが、あくまでも、そこに住んでいる方々の避難路、避難場所等を明確に示すのが趣旨でございまして、私どもハードの事業を進めておりますが、ソフトの面でも、そのような形で充実した地域だということで、地域全体の評価を下げるというような趣旨ではないと私ども認識してございます。

また、浸水の過去の被害状況も法的にオープンにすべきじやないかという御質問でございましたが、私ども、過去の浸水実績はすべて公表してございます。全国の総合治水対策特定河川におきましてもしかり、その他の普通河川においても浸水実績を公表してございます。過去の浸水実績を公表することはもう既にやっていますので、法律に措置するまでもなく、当然の私どもの情報提供の業務としてしておるということで、今後とも私もども、それはきちんとやつていただきたいと考えてございます。

次の、市町村の防災会議におきますハザードマップをつくる費用の支出でございますが、今までのハザードマップをつくるとき、一番費用がかっていて技術的に大変だったのは、実は浸水想定区域、ある一定の規模の雨が来たときこの町がどのようにも水につかってしまうか、また、この地點では、メーターなのかな二メーターなのかな、または五十七センチで済むのか、そういう浸水想定区域が、実は技術的にも費用的にも大変な業務の部分でございました。

今回の法改正におきましては、私ども、一番の業務のハートまたは避難場所というのは、それほど大きな負担がかかる作業ではございません。

は、私どもが提出した浸水想定区域を前提とした
安全な都市をつくっていただくようなハザード
マップをつくっていただきございます
ので、市町村の負担は、従来のハザードマップを
つくることに比べると、逆に大きく軽減され、
また、ハザードマップがなかったところから見
れば若手の支出はございますが、市町村の当然の
業務の中の支出かと認識してござります。
最後に、各家庭において日常的に見られなきや
いけないというのは、全く私どももそのように考
えてございます。

私は思つております。
最後に、このような河川行政というのは、先般、十月五日の東海豪雨のときの災害対策委員会でも私も質問させていただきましたが、河川相互の問題、そしてト水道との相互連携を図りながら、急に都市化したことによって起きた都市型水害の問題を解決していく、一級、二級河川、下水道など多くの垣根をできるだけ取り払い、一元的管理体制をしながら河川行政に取り組んでいていただきたいことを申し上げて、質問を終わります。

えとしては人命重要なことだと思うんですね。
自然災害の危険性を示すものとして、先ほどからお話をありましたハザードマップがありますが、その効果は既に知られているところでござります。ハザードマップ、今回水防法ですから、洪水のハザードマップ、先ほどお話をありましてけれども、もう一度正確に、全国にどのくらいの市町村で制定されているんでしょうか、伺います。
○竹村政府参考人 全国の現時点での状況でございますが、本年二月までは、豊川水系の豊橋市を始めとします直轄河川の市町村では八十八、知事

○赤松委員長 濑古由起子君。ありがとうございました。
○瀬古委員 日本共産党的瀬古由起子でござります。
今回、水防法の一部改正が行われるわけですが、れども、正直なところ、この改正は遅きに失するものと言わざるを得ないと思います。昨年の通常国会では、上砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律が制定をされました。これは、一九九九年六月の広島土砂災害の教訓から制定されたものです。こうした経過を見て、ますと、大規模な災害が発生しないと、なかなか対策が前進しないのではないかというように感じざるを得ません。
最近では、大規模な災害が発生すると、それに對しての制度的な措置の対応が早いとも言えるかもしれませんけれども、いずれにしても、現実に後追いとなっているんじゃないかと思うんですね。このことの政府の責任は大変大きいと思います。政府は、こうした対応のおくれを真摯に反省して、今回の法改正にとどまらず、さらに一步前に出た、また從来の枠にとらわれない防災行政を進めるべきだというよう思います。
そこで伺うわけですけれども、今回の改正で洪水予報河川の指定、あるいは浸水想定区域の公表等が行われます。昨年の土砂災害の法律でも、土砂災害の警戒区域の指定がありました。あらかじめこうした箇所を明らかにすることは、災害の備

○瀬古委員 これまで国土交通省はその作成や公表を推進しておられたわけですね。しかし、なぜそれほどおくれていいのか、進まなかつたんでしょうか。その辺、原因はどのようにあるとお考えでしようか。

○竹村政府参考人 ハサードマップが進まなかつた原因は、私の判断しているところでは、二点ござります。第一点が社会的な状況でございまして、各地方自治体の災害に対する認識の度合いと将来に備えてやるかやらないかの必要性の判断、それが一番目でございます。

二番目が技術的な問題でございます。これは大変技術的な問題で大きな問題がございまして、私も從来、はんらんシミュレーションの結果はお渡ししていたなんですが、はんらんシミュレーションの結果とは何かと申しますと、コンピューターで、五百メーターメッシュの平均の浸水深は五百センチですよというようなデータを市町村にお渡しましたが、市町村はその五百メーター掛ける五百メーターのところの平均五十センチの浸水深という結果をもらつたら、今度は、地形のアンジュレーションと申しますか、五百メーター中の地形のどこを前提として、今度は、ここは一メーターマまたは二メーターになつてしまふ、またはここは沈まなくて済むとかいうようなことをやる浸水想定区域の作業に大変技術的に問題が

卷之三

えとしては大変重要なことだと思うんですね

は、私たちが提出した浸水想定区域を前提とした安全な都市をつくっていただくようなハザードマップをつくっていただくことにしてございますので、市町村の負担は、従来のハザードマップをつくることに比べると、逆に大きく軽減される、または、ハザードマップがなかったところから見れば若干の支出はございますが、市町村の当然の業務の中の支出かと認識してございます。

最後に、各家庭において日常的に見られなきやいけないというのは、全く私どももそのように考えてございます。

○竹村政府参考人　浸水想定区域またはハザードマップを公表することによって、地域全体の評価を下げるのではないかという御質問でござりますが、あくまでも、そこに住んでいる方々の避難路、避難場所等を明確に示すというのが趣旨でございまして、私どもハードの事業を進めておりますが、ソフトの面でも、そのような形で充実した地域だということで、地域全体の評価を下げるというような趣旨ではないと私ども認識してござります。

私は思つております。
最後に、このような河川行政というのは、先般、十月五日の東海豪雨のときの災害対策委員会でも私も質問させていただきましたが、河川相互の問題、そしてト水道との相互連携を図りながら、急に都市化したことによって起きた都市型水害の問題を解決していく、一級、二級河川、下水道など多くの垣根をできるだけ取り払い、一元的管理体制をしながら河川行政に取り組んでいいつていただきたいことを申し上げて、質問を終わります。

えとしては人命重要なことだと思うんですね。
自然災害の危険性を示すものとして、先ほどからお話をありましたハザードマップがありますが、その効果は既に知られているところでござります。ハザードマップ、今回水防法ですから、洪水のハザードマップ、先ほどお話をありましてけれども、もう一度正確に、全国にどのくらいの市町村で制定されているんでしょうか、伺います。
○竹村政府参考人 全国の現時点での状況でございますが、本年二月までは、豊川水系の豊橋市を始めとします直轄河川の市町村では八十八、知事

検定業務に携わっていたわけです。もちろん、今回の制度が導入されても気象庁が行っていた検定が全部なくなるわけではないと思うんですけれども、職員の体制は一体どうなっていくでしょうか。

また、検定を行っているがゆえに、気象庁自体が今まで保有してきた、維持してきた測器に関する技術力とか技術水準、これを失うことがないのかどうか、この点での配慮といいますか、検討はどういうになつておりますでしょうか。

○山本政府参考人 お答えいたします。

気象庁は、気象測器に関しまして、民間の方の検定だけではございませんで、気象測器の開発、改良、あるいは部内のための検査あるいは調整、こういうさまざま業務を行つてございまして、こうした業務を通じまして気象測器に関する技術水準の維持をしているところでございます。

今度の法改正によりまして、気象庁みずからが気象測器検定を実施しないことになるわけでございますけれども、今申し上げましたように、気象業務は引き続き残るわけでございまして、気象測器に関する技術水準は低下することはないとふうに考えてございます。

なお、アジア地域におきまして、気象庁は気象測器の測器センターでござりますので、当然技術水準の維持は重要な課題でございます。

○瀬古委員 以上で終わります。ありがとうございました。

○赤松委員長 山田正彦君。

○山田(正)委員 自由党の山田正彦です。

水防法の一部を改正する法案と気象業務法の一部改正法案について、質疑させていただきます。実は私は、もう二十年も前になりますが、長崎大水害のとき、家がたまたま中島川に面してあって、あつという間に水かさが胸元まで来るという、大変恐怖の経験をしたことがあります。本当に洪水というか、水害は大変厳しいものだと。それで、それについていろいろ論議し、かつ水防

法をこうして改正していくことは大変ありがたいことだ、そう思つております。

ところで、この水防法の一部改正案を読ませていただきたときに、この前の東海大水害のように、大洪水が刻々と迫つてきたときに、国としてできることは何があるのか、どこまで国ができる、あとは市町村あるいは県に任せているのか、その辺を少し明確に御答弁いただければと思います。大臣でも、副大臣でも、政務官でも結構で

法をこうして改正していくことは大変ありがたいことだ、そう思つております。

軽減を図ろう、こういうことであります。

また、先ほども御答弁がありましたけれども、皆さんのがハザードマップを公表しての効果についての調査が行われておりますが、避難勧告六時までできることは何があるのか、どこまで国ができる、あとは市町村あるいは県に任せているのか、その辺を少し明確に御答弁いただければと思います。大臣でも、副大臣でも、政務官でも結構で

過去に、平成十年八月の阿武隈川による郡山市民の皆さんのハザードマップを公表しての効果についての調査が行われておりますが、避難勧告六時までできることは何があるのか、どこまで国ができる

間後の避難率が、何と、見た人と見ない人で二〇%、三〇%と、一〇%も差が出ておりますし、また、避難指示後の、避難をした時間についても、一時間という、まさしく生命や何かにも重大な影響を及ぼす大きな差が出ておりますことを、あわせてお答えしておきたいと思います。

○山田(正)委員 政務官、大変丁寧にお答えいたただくとともに、国と地方の役割がどのように今後検討なされていくのかということをお答えさせていただければと思っております。

先般の、昨年九月の東海水害におきましては、五十八万人に避難勧告が出されておりますが、河川の水位の状況や避難の指示が住民に適時に的確に伝わっていかなかったのではないか、あるいは住民が迅速な避難行動をとることができなかつたのではないか、このようにも言われておるわけでございまして、災害情報の伝達や避難誘導のあり方に課題を残したことの教訓がござります。

この法案は、このような東海水害の教訓を踏まえて、まず一つは、洪水予報対象の河川の拡充をする。國の直轄河川のみならず、都道府県知事が管轄をしておられる河川まで拡大をするということがござります。二つ目といたしまして、浸水想定区域を踏まえた適切な避難場所の設定であります。

先ほど来より議論がございますように、市町村に洪水ハザードマップを公表することによって、皆様方こそ、番地域の事情に詳しいわけでありますから、その部分の対応は地元の皆さんにしっかりとお願いをする。以上の対応によりまして、避難場所を定めて、住民の皆様に周知をさせる、

こういうふうになつておるわけでございます。

○山田(正)委員 伝達まで国土交通省、国がやるんですか。それとも、いわゆる警戒警報まで国ができるんですか。あと、いわゆる避難勧告とか避難指示、これはどこが責任持つてやるんですか。

災害基本法はあります。

○山田(正)委員 最終的にはやはり地域の指導徹底ということになるだろうと思いますが、あわせて、國の段階としても、当然今申し上げたプロセスの中で責任を持つて努力をするということになるだろうと思います。やはり一番住民の身近にある自治体の皆さんにも一定の責任を持つて実行していくだけ、このようになるのではないかと思っています。

○山田(正)委員 どうもちよつと最後のところがわかるなかつたんですが、大臣にお聞きしたいと思います。

長崎の普賢岳のあの大噴火の際に、いわゆる避難勧告すべきかどうか、当時の鐘ヶ江市長が大変悩ませた、危機一髪のところで避難勧告をして大変助かったといういきさつがあるんですが、例えばこの前、東海の大水害のときには、先ほど五十七万人でしたか、私の新聞記事では三十七万人が避難勧告を受けたと。各市町村にまたがるわけですね。そういうふうに、各市町村で一番高台の場所にと指定するのはよくわかるんです。ところが、いざ洪水のときに、各県とか市町村にまたがる場合もある。そういう市町村にまたがる場合とか、あるいは国は単なる警戒警報だけしかできないのか、その辺を少し答えていただきたい。

○山田(正)委員 先生の質問の趣旨と少し違つた答弁で、申しわけございませんでしたが、重ねて答えます。

今回の改正案のポイントでござりますけれども、まず一つとして、国土交通大臣、都道府県知事が、気象庁長官と共に洪水予報を行い、報道機関の協力を得て一般に周知、二点目としては、国土交通大臣、都道府県知事が、河川の浸水想定区域を指定し、その区域と水深を事前に公表、そしてこれが問題でございますが、三点として、あとは市長さん、町長さん、法律に従つて責任を持ってやってくださいといふのは、余りにも無責任じゃないのか、そこを大臣はどうお考えか、

○扇国務大臣 山田先生おつしやいますとおり、たん災害があれば、あらゆるところが一致協力するの自然のことです。

私は、昨年の東海水害のときも、翌日、無理にへ

リコブターを飛ばして現地に行きました。そのときも、本来は、愛知県で持つておりますポンプ車、水を吸い取るポンプ車を動かさはずだつたんですけれども、それが水につかつて使えないというのに、国土交通省、その当時はまだ建設省でございましたけれども、前日の夜から徹夜で、広島からもポンプ車を全部集結いたしまして、私が行つたときには三台来ておりました。最終的には、旧建設省が持つておりますポンプ車二十台を全国から集結したわけですね。

それも、地方自治体から要請があつたわけではなく、そのときの降雨状況と堤防の決壊、破堤した状況を勘案して、これは大変だということで、すぐ山建設省が河川局長等々協力してこのポンプ車を全国から走らせたというようなことも、地方自治体だけではなくて、国が判断し得るところは最大限に判断して協力する、有珠山のこともししかり、昨年は二宅もしかりで、そういうことで、岡山とか地方でということではなくて、最大限に連絡をとり合うことが、ふだん連絡網をどうするかの一番大事なところだらうと私は思つております。

○山田正一委員 大臣が真っ先に名古屋、東海の水害のときも行かれたというお話を、私も後で行つてまいりました。現地も見てまいりましたが、その中で、私が大臣に聞きたいのは、ポンプを何十台集めたとか自衛隊と連絡をとったとかということではなく、人の命にかかる避難勧告指示、命令の法的権限、これを、この水防法によつて各市町村長に任せである。大臣、このこと 자체は国として手落ちではないのか。

例えば、さつき申し上げましたように、水害がどつと来るわけですが、各都道府県に大きくまた場合もあるし、いろいろな危機的状況があるわけです。そのときに、危機管理体制として、市町村長が第一次的に避難勧告、指示、命令を出すことがあります。場合によっては、一次的には国土交

○扇国務大臣 これは先生はもう百も御承知でお聞きになつてゐるんでしょうけれども、地方自治法にもきちんと明記してござりますし、少なくとも、きょう皆さん方にお示ししました水防法の一部改正案、これも、今までには国土交通省に名前が変わりましたから国土交通大臣ということになつていますけれども、今回は、都道府県知事さんもということで、今後それが気象庁長官と共同してというのが今回の改正案でござります。

ですから、今山田先生おっしゃいましたように、地方自治体だけではなくて國も、そして、国土交通大臣と都道府県知事さんが一緒になつて、気象庁長官に一番新しい資料を出しなさいといふことを共同してであります。ですから、都道府県知事もそこに入れたということが今までと違つた改正の大きなことで、今先生がおっしゃつてゐることが、今度の改正によつて、両々相まって連絡をとり合える、そういうふうに國と地方自治体が一体になるということを明記したというところが私は変わつたことだと思つております。

○山田(正)委員 いわゆる連絡し合うあるいは警報し合う、気象庁とか市町村とか、それは当然のことで、それをただ法文にしたということはわかるんです。

ただ、私が言いたいのは、いわば、先ほどの賢岳の災害でもあるように、市長が何時間か決断がおくれたら本当に何十人という人が死んでいたであろう、その決断が法律で市長に任されていて、知事でもない、大臣でもない。その実態といふのは、この水防法でも、洪水のときに変わらないんじゃないのか、変わつてゐるのか、いわゆる一番大事なところが欠落しているんじゃないのか、そこを大臣はどう考えられますかと聞いていきます。

○扇国務大臣 私は、やはり法的にもきちんと明記していなきやいけないという意味で改正のことをお先生に今お答え申し上げたのですけれども、少く

なくとも、平時から我々はあらゆる情報を伝達するということで、特にNHK等々を通じて、個々の皆さんには全部 テロップ等々で住民への洪水予報を伝達するということも、これはあります。では、停電したらどうするんだということです。が、この間の東海の洪水で、先生も御経験があると思いますけれども、それを住民に知らす広報等々で、少なくとも法的には、地方自治体の都道府県あるいは市町村長等と書いてありますけれども、國務大臣と都道府県知事に必ずある、両方が相まってということを書いてありますから。

どっちが先、どっちが後ということではなくて、お互いに最高に対処し得る方法をとるというものが今回の法案の中に明記してあることでございまますから、いなかつたらどうするんだと言われると、それは、いないところもありますけれども、最後は責任はやはり長がとるということになつておりますので、いなくても長が必ず責任をとる。いなければ長の代理というものを、そのためにあんから防災訓練をするべきだ、地震にも水害にも、あらゆることで防災訓練の周知徹底で手順を決めるべきだ。

去年の鳥取西部の地震のときもそうでございました。知事さんは八月にマニユアルどおりやつてみた、そういうことをおっしゃいますので、やはりふだんからそのマニユアルを確立するといふことが被害を最小限にできる大きな要因だらうと思っています。

責任は長でござります。

○山田(正)委員 今大臣のおつしやる一生懸命の説明はわかるんですが、一番大事な法制度として、例えば市町村長がこの市町村は避難勧告をして、この町は避難勧告をしない、そういうった場合にこれからかかる者がやれるのかどうか、そういう根拠があるのかどうか。

これは、もし役所に聞くとしたら、今、河川局

○竹村政府参考人 従来より、日本の災害対応、特に自然災害対応につきましては、各住民の状況を一番把握し、その災害の中にも住民といふ市町村長が責任をとつて住民の避難勧告等をするという法体系になつてござります。これは災害対策基本法であり、私どもの水防でも全く同じでございまして、その体系は今回も変わつてございません。

御質問は、首長さんがいないときの状況でござりますか。

○山田(正)委員 いや、いないときではなくて、市町村長がそれぞれの判断で、こここの町村は避難勧告をし、隣り合つてゐるこつちの町長は避難勧告をしないでいる、そいつた場合とか、あるいは町長が緊急時でしなかつたとか、そいつた場合は助役かだれかがやるようになつてゐるんでしょうかが、そいつた場合には、災害対策本部が緊急にできたら、そこの本部長がそれいかわつて指示、命令、あるいは避難勧告を出すことができるので、そういういわゆる危機管理の整備をやらなきやうそじやないか、それじやないと困るじやないか、無責任じやないか、国土交通省は、そういう質問です。

○竹村政府参考人 ある同じ災害につきまして、複数の市町村が関係します。有珠山のときでもそうでございましたし、今回の名古屋水害、そして雲仙・普賢岳も同じでございました。その同じ灾害の対応に対する各首長さんの行動、避難勧告等の時間的な差異は厳然としてござります。その首長さんの、まさにそれが首長の判断によるものと考えてございます。その首長の判断をいかに国及び県がフォローするかというシステムについて、これからもきちんと対応させていただきます。

○山田(正)委員 局長の答弁にしても大臣の答弁にしても、今お聞きしたとおりだと思いますが、この問題は大変大事な問題である。命と財産にかかるところで、国土交通省としては、まさに危機管理にも関することですが、そいつた法的整備

を、基本的なものをやらずに、言つてみれば、今回の法案では、単なる、ハザードマップをつくるとかそういうことだけだと、まさに、私に言わせれば、無責任じゃないか、もつと考えなきやいけないのじゃないかと、そういうことを指摘して——いや、もう結構です。(扇国務大臣「いやいや、ちょっと、委員長」と呼ぶ)もう時間がもつたないから。

○扇国務大臣 所管の問題でござりますから。今先生がおつしやいました災害対策基本法は、これは内閣府の仕事で、今度も危機管理担当と、大臣を内閣府につくたのも、担当がそれぞれございまして、我々は、一たん緩急あればということで、内閣府で危機管理担当もつくってございまして、私たちが無責任にしたということではなくて、それぞれの担当があるということをぜひ御理解いただきたいということだけ申し上げておきます。

○山田(正)委員 このことはこれ以上論議してもしようがない話なんですが、いわゆる洪水等の場合、一つだけ言つておきますが、本当に一瞬にして私も首まで水が来たという経験がありますので、この辺、避難勧告について、各市町村長が洪水の場合にいざ指示、命令、避難勧告が出来ないような場合には、例えば水位を調べて警報を出しますのは国土交通省の責任であるとしたら、第一次的には市町村長であつても、国土交通省はそこまでできるという方に水防法の改正も考えていただきたいな、そう考えております。

次に、実は、洪水等を避けるために、よくダム建設が言われておりますが、実際に、ダムをつくることによって水害を防止するという、いわゆる洪水を防止するということの効果があるのかどうか。

今、アメリカにおいては、ダムが五百近く取り壊されていつている。そしてヨーロッパ等も、調べてみると、オランダからあらゆる国々が、今やダムを壊そうとしている。洪水等に対する一つの災害防止の役割を果たしていないんじゃないのか、そういう言われ方をしていますが、それにつ

(河上委員長代理退席、委員長着席)

○田中大臣政務官 今のお尋ねでありますと、具体的な数字だけを述べさせていただきたいと思つております。

ダムによる洪水調節の効果についてでありますと、近年、昭和六十二年から平成十一年の十三年間における直轄、公団ダムの洪水調節による被害軽減効果は、金銭に換算すると約三兆六千億円、平成十一年度の価格でカウントしたものでござりますが、そういう数字が出ております。

また、個別ダムの洪水調節効果の事例でありますと、浜田ダムというものが島根県の浜田川に昭和三十七年に完成しておりますと、昭和六十三年七月に洪水が起つております。二十四時間の雨量が三百九十一ミリ、このときにはダムによつて、ダム地点の最大流入量が毎秒当たり五百三十立方メートルのうち、約三百立方メートルをダムに貯留し、下流へは二百七十九立方メートルの放流をしました、こういうことでございまして、ダムによる洪水調節と下流の改修の実施によつて、約二千五百億円の洪水被害額を軽減したという実績がございます。

○山田(正)委員 私が聞きたいのは、アメリカにおいて、ヨーロッパにおいて、なぜ今ダムを取り壊そうとしているのか。そして、本当にダムが洪水防止等のそういう役割を果たしているのか。

ちよと時間がなくなってきたので、実はこの話をきよう徹底してやろうと思つていてなんですが、非常に残念です。

ただ、私の方で言つておきたいのは、ダムをつくる場合に、ダム建設においては、非常に土砂の他の堆積、例えば中国での三門峡ダム、ここにおいては、わずか二年間で貯水池が土砂でたまつて機能を果たさなくなつた。

実際に、アメリカでダムの取り壊しを責任持つてやつたクリントン政権の内務長官のバビットさ

んは、洪水に備えるにはダムを空にしておかなくてはならない、ところが、日本のダムにおいてもよそのダムにおいても、ほとんど空にしていないと。

こうして考えると、本当に国土交通省が言うよ

うないわゆるダムの災害防止の機能が果たしてどこまであるのか。ダムによつては大変大切な、必要なダムがあることも私も承知ですが、これから

先、本当にダムの問題も十分考えていただきたい、そう思つて、私の質疑時間も参りましたので、終わらせさせていただきます。

○赤松委員長 これにて両案に対する質疑は終局いたしました。

○赤松委員長 これより両案について討論に入りますが、討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

○赤松委員長 まず、気象業務法の一部を改正する法律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〕

○赤松委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

次に、水防法の一部を改正する法律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〕

○赤松委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

次に、水防法の一部を改正する法律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〕

○赤松委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お諮りいたします。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○赤松委員長 御異議なしと認めます。よつて、

そのように決しました。

○赤松委員長 午後一時から委員会を開きます。

午後一時五分開議

○赤松委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

内閣提出、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

本日は、本案審査のため、参考人として、東日本旅客鉄道株式会社代表取締役社長伊藤直彦君、社団法人日本民営鉄道協会理事長野崎敦夫君、島根県知事澄田信義君、慶應義塾大学名誉教授藤井彌太郎君及び日本大学商学部教授桜井徹君、以上六名の方々に御出席をいたしております。

本日は、本案審査のため、参考人として、東日本貨物鉄道株式会社代表取締役社長伊藤直彦君、社団法人日本民営鉄道協会理事長野崎敦夫君、島根県知事澄田信義君、慶應義塾大学名誉教授藤井彌太郎君及び日本大学商学部教授桜井徹君、以上六名の方々に御出席をいたしております。

この際、参考人の方々に一言ございさつを申上げます。

本日は、御多用中のところ本委員会に御出席をいただきまして、まことにありがとうございます。本案につきましては、それぞれのお立場から

忌憚のない御意見をお述べいただきたいと存じます。よろしくお願ひ申し上げます。

議事の順序でございますが、大塚参考人、伊藤参考人、野崎参考人、澄田参考人、藤井参考人、櫻井参考人の順で御意見をそれぞれ十分程度お述べいただき、その後、委員からの質疑にお答えいただきたいと存じます。

参考人、野崎参考人、澄田参考人、藤井参考人、櫻井参考人の順で御意見をそれぞれ十分程度お述べいただき、その後、委員からの質疑にお答えいただきたいと存じます。

なお、念のため参考人の皆様に申し上げます

が、御発言の際にには、その都度委員長の許可を得て御発言くださいるようお願い申し上げます。ま

た、参考人は委員に対し質疑をすることができないことになつておりますので、御了承願います。

それでは、大塚参考人、お願ひいたします。

○大塚参考人 JR東日本の大塚でございます。

本日は、当委員会におきまして私どもの意見を

表明させていただく機会をちよだいいたしました
て、大変ありがとうございます。

当社といたしましては、国鉄改革の最終目標でもある完全民営化ということが一日も早く実現でありますよう、これまでも強くお願いをしてまいりましたところでございます。

このたび、JR会社法の適用を除外するという法案を御審議いただく運びとなつたわけでござりますが、この点につきましては、国土交通大臣を始めといたします関係の皆様方の御尽力に対しまして、心から感謝申し上げたいというふうに思います。

本委員会におきましても、迅速に御審議を賜りまして、本法案を早期に成立させていただくことをお願い申し上げる次第でございます。

きょうはよい機会でございますので、国鉄改革以降私どもが重点的に取り組んでまいりました経常課題並びにその成果というようなことにつきまして具体的にお話し申し上げるとともに、本法案に関連いたしまして若干の意見と要望を述べさせていただきたいというふうに思います。

まず、JR発足後の成果でございますが、もともとの国鉄改革というのは、鉄道事業を再生させるという目的を持って行われたわけでございまして、JR各社が極めて競争の激しい交通市場におきまして、お客様のいろいろなニーズにこたえられるように、あるいは企業性を發揮した活力あらざる経営を行えるようについて、民間企業と同様の経営の自由と自主性というものを持つこと必要とされたものであります。

当社は、会社発足以降の十四年間にわたりまして、この国鉄改革の趣旨というもののにのつとりまして、自主自立の経営、あるいは健全で安定した

経営基盤の確立ということに向けまして、全社一丸となって努力をしてまいりました。この間、特

にJRがスタートした数年間というのは、経済情勢にも大変恵まれましたし、また、お客様を初め

といしまして関係の皆様からの温かい御支援と

いうものもちよだいいたしまして、おかげさま

をもちまして堅調な経営実績を積み重ねることができます。

少し具体的にお話しさせていただきたいと思

ますが、まず、安全性の問題でございます。当社

にとりまして、この安全性の維持向上というの

は、経営の最も根幹をなすものという認識のもと

に重点的にこれまで取り組んでまいりました。

鉄道運転事故件数について申し上げますと、発

足初年度に比べましておよそ六割の減少という形

になつておりますし、また、踏切事故につきまし

ても三分の一程度にまで減少をしております。

また、サービスの向上にも力を注いで、列車の増発あるいはスピードアップ等を実施してまいりました。

首都圏で申し上げますと、民営化後、およそ三〇%程度の輸送力の増強をいたしました。これは

なかなか良いイメージがわきにいくんではないかといふふうに思いますが、実はこの量というものは関

東の大手私鉄二社を新たにつくったのと同じぐら

いの規模に相当いたします。こういう形で、利便性の向上、あるいは混雑緩和ということに努めてまいりました。

混雑緩和について申し上げますと、首都圏の朝通勤のピーク時の混雑率というものにつきましては、会社発足時、スタートは二四〇%程度ございましたけれども、現在では、およそ二〇〇%程度まで低下をしておるという実情であります。

また、列車のスピードアップを進める、あるいはまた、山形や秋田、こういったところに新在直通の新幹線、いわゆるミニ新幹線というものを開業させることによりまして、東京から地方の主要都市までの所要時間というのを大幅に短縮しております。

このように、安全性の向上でありますとか、お客様へのサービスアップというものに取り組むと

いう経営姿勢は、当社だけではなく、これは

本州三社と貨物会社が負担をしておりますけれども、これは負担能力ぎりぎりの範囲で負担させる

ことと、十四・五兆を背負ってスタートいたしました。

その後、この債務縮減に懸命に取り組んだわけ

でございますけれども、平成十一年度までに、JR全体でおよそ三・六兆円、当社だけでもおよそ

また、国鉄改革時には毎年運賃値上げをするという計画でございましたけれども、この運賃値上げにつきましても、本州三社は、消費税に伴うものを除きまして一度も実施をしておりません。また、三島会社につきましても、平成八年の

一月に一度運賃値上げを行いましたけれども、それ以外は行つておりません。当社といたしましては、これからも現行の価格水準をできるだけ維持していくこと

非常に大事なことであるというふうな認識を持っています。

一方で、この地方ローカル線についてでございますけれども、この地方ローカル線につきましても、国鉄改

革の際に、地域に密着したきめ細かい営業施策を展開するということによりまして、地域の交通機

関にふさわしい効率的な経営体制を確立することとされておりました。当然、私どもとしても、この考え方に基づきまして、健全経営の維持というの

ものに向かまして、それぞれの線区の活性化ある

いは徹底した効率化といった努力を行つてまいりました。JRのほかの会社につきましても、同様

の方針によりまして、地方ローカル線の経営状態の改善ということに努めているところでございま

す。

なお、当社につきましては、廃止を前提に国鉄から引き継いだ特定地方交通線以外の線区のすべてを存続しております。

長期債務の問題についてちょっと申し上げたい

と思います。

この長期債務につきましては、国鉄改革の際に

処理すべきとされた総額が三十七兆一千億ございました。そのうち、JRが負担したもの、これは

本州三社と貨物会社が負担をしておりますけれども、これは負担能力ぎりぎりの範囲で負担させる

ことと、十四・五兆を背負ってスタートいたしました。

その後、この債務縮減に懸命に取り組んだわけ

でございますけれども、平成十一年度までに、JR全体でおよそ三・六兆円、当社だけでもおよそ

一兆円の長期債務の返済を行つております。

これは仮定の話になりますけれども、もし仮に国鉄改革が行われていなかつたとすれば、国鉄の今までずっと存続したとすれば、この長期債務と

いうのはどの程度になつただろうかということを試算してみますと、恐らく三十七兆円の長期債務は優に六十兆円を超す規模に膨らんでいたのでは

ないかというふうに想定をされます。

そういう点で、国家財政の観点から申しますと、国鉄時代は、俗に言う金食い虫といいますか、非常に国家財政にとっての大きな負担となつておつたというふうに思いますが、改革後は、逆

に、国家財政に何がしかの貢献ができるようになつたということです。

地方ローカル線についてでございますけれども、この地方ローカル線につきましても、国鉄改

革の際に、地域に密着したきめ細かい営業施策を

展開するということによりまして、地域の交通機

関にふさわしい効率的な経営体制を確立することとされておりました。当然、私どもとしても、この考え方に基づきまして、健全経営の維持というの

ものに向かまして、それぞれの線区の活性化ある

いは徹底した効率化といった努力を行つてまいりました。JRのほかの会社につきましても、同様

の方針によりまして、地方ローカル線の経営状態の改善ということに努めているところでございま

す。

時代の末期につきましては、毎年六千億円程度の補助金をちょうどいたしておりました。しかし

JRになりましてからは、逆に、毎年全体で約二千億円の納稅をしております。当社だけをと

りまして、一千億円程度の納稅をしておるとい

う形に、さま変わりになつておるということです。

また、この間、JR株式の売り出しを行われま

したけれども、これによりまして、国には、全体

で二兆七千億、当社の株だけでも一兆七千億の収入がもたらされております。

このように順調な実績を上げておるという観点

から見ましても、完全民営化を実施する条件といふものは既に十分に整つておるというふうに考えております。

また、この間、JR株式の売り出しを行われま

したけれども、これによりまして、国には、全体

で二兆七千億、当社の株だけでも一兆七千億の収入がもたらされております。

このように、安全性の向上でありますとか、お

R各社と共に通したものでございまして、実際にJR各社とも大きな成果を上げているというふうに考えております。

その後、この債務縮減に懸命に取り組んだわけ

でございますけれども、平成十一年度までに、JR全体でおよそ三・六兆円、当社だけでもおよそ

一兆円の長期債務の返済を行つております。

これは仮定の話になりますけれども、もし仮に国鉄改革が行われていなかつたとすれば、国鉄の今までずっと存続したとすれば、この長期債務と

いうのはどの程度になつただろうかということを試算してみますと、恐らく三十七兆円の長期債務は優に六十兆円を超す規模に膨らんでいたのでは

ないかというふうに想定をされます。

そういう点で、国家財政の観点から申しますと、国鉄時代は、俗に言う金食い虫といいますか、非常に国家財政にとっての大きな負担となつておつたというふうに思いますが、改革後は、逆

に、国家財政に何がしかの貢献ができるようになつたということです。

地方ローカル線についてでございますけれども、この地方ローカル線につきましても、国鉄改

革の際に、地域に密着したきめ細かい営業施策を

展開するということによりまして、地域の交通機

関にふさわしい効率的な経営体制を確立することとされておりました。当然、私どもとしても、この考え方に基づきまして、健全経営の維持というの

ものに向かまして、それぞれの線区の活性化ある

いは徹底した効率化といった努力を行つてまいりました。JRのほかの会社につきましても、同様

の方針によりまして、地方ローカル線の経営状態の改善ということに努めているところでございま

す。

時代の末期につきましては、毎年六千億円程度の補助金をちょうどいたしておりました。しかし

JRになりましてからは、逆に、毎年全体で約二千億円の納稅をしております。当社だけをと

りまして、一千億円程度の納稅をしておるとい

う形に、さま変わりになつておるということです。

また、この間、JR株式の売り出しを行われま

したけれども、これによりまして、国には、全体

で二兆七千億、当社の株だけでも一兆七千億の収入がもたらされております。

このように順調な実績を上げておるという観点

から見ましても、完全民営化を実施する条件といふものは既に十分に整つておるというふうに考えております。

また、JRの本州三社の株式が上場された際の売り出し目論見書というのがござりますけれども、この売り出し目論見書の中にも、「できる限り早期に純民間会社とする」という政府方針が記載されているところであります。

そういう意味で、各社の株主の皆様方は、早期の完全民営化ということを前提に株式を購入しておられるということも言えますし、実際に、国内外の多くの投資家の皆さん方からは、完全民営化に對

るとおえます。

今回の改正によります完全民営化によりまして、JR本州三社は、これまで必要とされた人事、財務、あるいは事業計画の重要な決定についての大臣認可が不要となります。経営判断をより機動的に実施することができるようになるわけでございまして、これによりまして、お客様にすぐれたサービスを迅速に提供することができるよう

ように、従来は、主として実務的な連携協力がとられたところですが、今後、先生方御承知のとおりKANSAIあるいは「JR」、これに加えまして、JRでは乗車券のICカード化といふおられまして、現在埼京線で試験的におこなわれていますが、私ども民鉄各社もござります。こうして取り組みなばこ付

東日本におきまして、うのを現在進めておられ
試験をやつておられに積極的に協力し
しまして、お客様の
関東の「バスネット」
関西の「スルツ

す。
私ども民鉄事業者とJR各社とは、お客様に、
より便利で快適な輸送サービスを提供できるよう
う、今後とも公正適切な競争関係を築いてまいり
たいと考えているところでございまして、民鉄線
とJR線の並行区間に設定されておりますいわゆ
るJR特定運賃のあり方などを含めまして、JR側
の御理解、御協力を期待する次第でございます。
以上が、本法案に対する私ども民営鉄道協会の
意見でございます。

た。例えば、設備投資がおろそかになり安全面で支障が出るのではないか、あるいは、利益率を高めるため、ダイヤが削減され、利便性が悪くなるのではないか、さらに、廃止されてしまうのではないかといった不安の声であります。

これまでのところ、地方ローカル線も、ダイヤの削減等によるサービス水準の低下が見られましたが、路線はほぼ維持され、現場職員の対応や車両の更新などサービス面の改善もあり、国鉄の分割・民営化は、地域からも一応の評価がなされているものと考えております。

が、これによりまして、経営者としても、お客様本位の、より自律的かつ責任ある経営を自覚していくことになり、このことは、お客様にとっても

また、私ども民鉄事業者の間では、個々の事業者間の競争ばかりではなく、お客様によりよいサービスを提供するという共通の目的のもとに各社間で協力できる場合は、例えば関西地区におきましては、共通乗車カードの「スルッとKANSAI」を始めとして、昨年十月、鉄道の日から実施いたしました。「バスネット」という同種のものを、平成八年から実施いたしました。関東におきましては、「バスネット」というあります。これに見られますとおり、民鉄あるいは公営事業者各社間では、連携協力を積極的に進めてきているところでございます。

して、鉄道輸送サービスの改善向上に目を向けて、交換を行つて いるところでございます。
鉄道事業者としましては、日々かかるお客様に喜んでいただけるサービスを提供
ということが基本でございまして、あつた
社の競争を通じて、またあるときは各社
によつて、サービス向上に努めてきて
今回の会社法改正によりまして、本邦
全民营化され、民間会社としてさらなる
待される一方、鉄道事業者間におきま
る関係にも拍車がかかることになるうとさ

○ 森田参考人 す。
J.R会社の意見は、国鉄は新しい競争をしました。なものと営化と進地方の関どうか、

考人 島根県

改正する法律案について、
「いただきまます。」

は、地方公共団体の重要な行政課題であると考えております。特に鉄道については、定時性、安全性にすぐれた安定的な交通機関であり、民間企業社会によって経営が行われているとはいえ、地域社会の重要な共有財産とも位置づけられる存在であります。

私の地元の島根県では、東西に細長い県上で、県庁所在地である松江市が県の東部に位置するということから、県の西部にある益田市や浜田市など、石見地域と言つておりますが、そういう西端地域との時間距離は、県政上の大大きな課題であります。

鉄道事業者として、お客様によりよいサービスを享受していただくという観点からは、民鉄、JRの間でも連携できる部分もあるものと考えておりますし、鉄道輸送の事業者を超えたネットワー

公正適切な競争は鉄道事業全体の輸送サービスの向上に結びつくものと考えられ、私どもは、むしろ歓迎すべきものと理解しておるところです。

国鉄改 事業を分 となつた

確保していく
革は、このよ

かといふ点はありましたが、
よう、破綻した国鉄の鉄道
することにより、地域と一休
きを可能とし、これにより鉄

ましか
山陰本線の松江—益田間にについて言いますと、約百六十キロございます。その大部分が単線・非電化であることから、特急列車で参りましても効

クを促進すべき昨今におきまして、民鉄、JRなど
いう枠を超えた鉄道事業者間の協力連携がより強
く求められるものと考えております。

ただし、今回完全民営化される本州三社を見ますと、例えば鉄道収入でいいましても、JR東日本一社が一兆八千億を超えております。この額は大手民鉄十五社の鉄道収入の規模をはるかに超えるものでございまして、本州三社の合計では私ども

道を地域
ものであ
が、JR
国鉄改
状況が改

の足として重
つたと認識し
革から十数

再生し、残していこうといふ
しております。

二時間四十分もかかる。本数も少なく、利便性を欠いておりました。このため、私は、松江—益田間を二時間で結ぶ山陰本線高速化を選挙公約に掲げまして、その実現に向けてJR西日本と協議を重ねてまいりました。

券も幾つかの会社間で発売されております。この
うのも現在幾つかの線で実施されております。さ
らにまた、JRと民鉄の連携によります企画乗車
券もいました。また、JRと民鉄の相互乗り入れと
いうのを現在実施されています。さ

も民鉄の三倍の鉄道収入を上げるということございます。つまり、あらゆる面におきまして、JRは私ども民鉄にとりまして非常に手ごわい強力な競争相手であるということは確かでございま

ところでは
しかし
の低い地
はないか

あります、國鉄の分割

部・民営化に際して、採算性の声が地元沿線にはあります。

「E西日本本部では、事業の移管合意の石原がござります。」
であり、地方の支援策にも多くの制約があります。
た。このため、関係者でいろいろと知恵を出し、
財源のフレームも固め、地上設備の改良と新規事

両の導入によって高速化を図り、約四十分という大幅な時間短縮を目指す山陰本線高速化事業を平成十一年八月からJR西日本とともに取り組み、このほど工事がほぼ完了し、この七月七日には開業する運びになりました。これにより、大幅な時間短縮や特急・快速列車のほぼ一時間置きの運行が実現し、利便性が大きく向上することから、地域の経済や文化の活性化に大きな役割を果たすものと期待しております。

この高速化事業は、JR西日本の御理解はもとより、沿線市町村をはじめ多くの県民が、鉄道を地域社会の重要な共有財産として、地域になくてはならないものであるという共通の思いがあつて初めてきたものと考えております。今後は、県民を挙げて、その利用促進に取り組んでまいりたいと考えております。

また、山陰本線以外に、本県には地方ローカル線の木次線という線と三江線、さらには山口線があります。利用者が減少しているため、その存続が心配されておりますが、地元では、利用客の増加を図るため、さまざまな取り組みを行つております。例えば、木次線におきましては、利用促進と地域の活性化を目指して、平成十年からトロッコ列車「奥出雲おろち号」を運行したところ、年間二万人の利用者があり、沿線地域に活力を与えております。トロッコ列車を中心として新たな旅行企画を商品化するなどの動きもあり、さらに利用者がふえることが期待されています。

また、三江線におきましては、ダイヤ改正に合わせ、沿線の高校の始業時間変更して、利用すみを行つてあるところです。

なお、地方において鉄道整備等を行うに当たりましては、この財政負担がますます大きくなることを懸念しております。このため、今後、JR各

社と一緒にとなつて、地域の実情を踏まえ、工夫を凝らしながら多様な取り組みを進めていく上で、国の積極的な財政支援や、地方公共団体の役割を明瞭かにした新たなスキームづくりが必要であると考えております。

さて、今般の法案によりまして、JR各社のうち、島根県もエリアとするJR西日本を含め、JR本州三社が完全民営化されるわけであります。

が、今後ますます採算性の低い地方ローカル線を軽視するようになるのではないかという心配の声が地元にはあります。

今般の法案においては、国鉄改革の趣旨を踏まえた事業運営を確保する観点から、いわゆる指針制度を導入しております。この指針には、国鉄改革実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえた現に営業している路線の適切な維持に関する事項が盛り込まれることとなつております。

JRにおいては、地域の実情を十分に踏まえていただき、単に赤字であるということを理由に、地域住民にとつてかけがえのない地方ローカル線を廃止していくことのないよう、この指針にのつて適切な経営判断を行つていただきたいと考えております。

また、JR本州三社にあつては、完全民営化後においても、国鉄の鉄道事業を地域と共生する鉄道として再生させていくという国鉄改革の理念にいま一度立ち返つていただいて、地域の期待にこたえる事業経営に努めていただきたい旨要望させたいだときたいと思います。

以上が、本法に関する私の意見でございました。○赤松委員長 ありがとうございました。

次に、藤井参考人 藤井でございます。

ただいま私、慶應義塾大学を定年退職しまして、帝京大学の経済学部というところで交通経済論と公共経済学を中心に勉強をしております。

このように、地方公共団体は、地域住民の生活交通確保を図るために、各地域でさまざまな取り組みを行つてあるところです。

また、完全な民営化に全く問題がないかなど、そのようなわけでもないよう見えます。特に

について意見を述べさせていただきます。

十数年前に国鉄が分割・民営化された際に、国鉄改革法とともにJR会社法が制定され、JR各社が特殊会社として設立されたわけでありますけれども、当時の国鉄監理委員会の意見書は、経営基盤の確立など諸条件が整い次第、逐次株式を

処分し、できる限り早期に純民間会社に移行するというふうに明記しておりますので、完全民営化が最終的な目標であるという趣旨は明らかである

うと思います。

そこで、今般の問題は、JR法に定められた特殊会社としての取り扱い、この中には、一方では国支援、他方では私鉄以上の規制という両面があるわけですが、その取り扱いを変えて、一般の私鉄並みの位置づけにする、同じ規制にすることが適切な時期に至つたかどうかという問題であるうかと思います。この点につきまして、私は、基本的には、本州三社はそのような位置づけに置くことが適切な時期に至つたというふうに考えます。

各社の経営成果を拝見しますと、サービスの向上と運賃の据え置きによりまして利用者の利便性は向上していること、経営成績として当初の予想を上回る安定した営業利益、経常利益を上げておられるごとく、設備投資も堅実に行われていること、また、安全の記録も改善されていることなどが見受けられるわけです。これらの成果をお上げになつたJR各社の経営努力は高く評価されるべきものだというふうに考えます。同時に、そのことはまた、各社間における、そしてまた他の交通機関との競争という市場環境に置いたことと、そのことがこうした成果に寄与しているものと私は考えます。

こうした成果を踏まえて、既に、平成五年以来、本州三社の株式は民間への売り出しが行われているわけで、現に、各社とも過半数の株式が既に民間で所有されているわけです。

ただ、完全な民営化に全く問題がないかなど、そのようなわけでもないよう見えます。特に

この措置から外れることはやむを得ないと思われます。今後、さらに各社の経営の御努力や政府による制度の整備によって、できるだけ早く民営化の方向が得られるこれを期待いたします。

今回の法案において問題になる点は、指針制度が導入されるということかと思います。率直に申しまして、このような政府の介入の余地を残すということは、完全民営化の趣旨からは矛盾しておりますし、効率的な企業経営を実現する観点からは、原則的には私鉄と同じ規制として

に、国鉄から継承した債務、それから、その後に発生しました新幹線の引き取りに伴う債務、これらが一時に発生しているわけですので、現在、長期債務が運輸収入に比べてかなり大きな比率になつているという点の問題もあるわけです。そ

れらを含めて、全体として、株式市場においては各社の株価は堅調を示しているわけで、市場においても経営状況が評価されているというふうに判断をいたします。

さらに、今後の交通市場のことを考えますと、大都市圏空港あるいは地方空港の滑走路の延伸その他、他の整備が進みますし、高速道路のネットワークも最後の段階の追い込みにかかるわけですが、そういう他の交通機関との間の競争の激化が予想されること、それから、少子高齢化の社会の到来から、交通に対する需要の推移が楽観を許さないということ、さらに、環境問題への対応が焦眉の要請となるだろうということ、それらの問題を考えますと、今、この時点では積極的に経営上の柔軟性を拡大することがむしろ必要な時期になつていただきたいたいと思います。

これらを総合しまして、特殊会社であるための制約を解いて、純民間会社化の位置を与えるべき時期に至つたというふうに考えて、その点について法案に賛成をいたす次第です。

なお、JR北海道など四社につきましては、厳しい市場条件から、まだ公的な支援を受けておりまして、経営基盤が確立されるというところまで至つていいようになります。したがつて、今回の措置から外れることはやむを得ないと思われます。今後、さらに各社の経営の御努力や政府による制度の整備によって、できるだけ早く民営化の方向が得られるこれを期待いたします。

このように、問題になる点は、指針制度が導入されるということかと思います。率直に申しまして、このような政府の介入の余地を残すということは、完全民営化の趣旨からは矛盾しておりますし、効率的な企業経営を実現する観点からは、原則的には私鉄と同じ規制として

いく必要があるわけです。ただし、ほかの私鉄にない規制がJR各社に適用される、いわゆる非対称規制といふものは、それ自体は、それが根柢である限り、頭から否定すべきものではないと思います。

純民間会社になつた後であつても、JR各社は他の私鉄と異なる点が幾つかあるわけです。

一つには、JR各社は国鉄改革によつて誕生したということ。したがつて、改革の際にとられたさまざまな措置を踏まえた事業經營を確保することが要請されるという点。いま一つには、他の私鉄とは比較にならない大規模、広範囲な地域にサービスを提供しているということ。したがつて、ほかの私鉄とはかなり性格が異なつてゐるわけです。

そういう意味で、実際、改革当時におきまして規制を在來の私鉄と全く同じものにするかどうか

ということについては、全く規定されおりません。事後の検討にゆだねられているわけです。

具体的に指針が定めるものとされている事項の多くを見ますと、国鉄改革当時に措置された事柄でありまして、これを一括して所与として民営化が行われたのでありますから、完全民営化の後もそれらの措置を確保するというのが指針の趣旨であれば、各社によつてそれが自主的に継承されていくことが確認されるまでの間、当分の間の措置を指とて行うということは理解できるというふうに思います。

しかし、改革後の数十年の間に著しい状況変化が見られる場合の一つとして懸念されるのが、赤字線区の維持の問題であります。国鉄の改革当時よりも乗客数の著しい減少があつたという場合には、民間企業としては撤退することも原則として認められるべきだと思います。ただ、当時に比べて著しい乗客の減少があつたかどうかというのは、一つには、これは判断にかかる問題です。また、率直に申して、他の私鉄に比べて大規模なJR各社の場合、内部補助の余地も相対的に大き

いわけです。

したがつて、完全民営化への円滑な移行のためには、他の私鉄のような、廃止について一年前の届け出ということに加えて、さらに地域の合意を得る努力をJR各社に一層求めるということも、そ

のようならルールが一応形成されるまでの経過措置としては、やむを得ないものではないかというふうに考えます。

ただし、指針の運用に当たりましては、言うまでもないことではありますけれども、純民間会社となるJR各社に過度の負担にならないように留意する必要がありますことは申すまでもありません。そ

のために、必要な最小限のものとすること、運用の基準を明確にして透明性を確保すること、地域自治体とJRとの交渉を、例えば情報の面から支援すること、さらに、JRに大きな負担を求める結果となる場合には、政策当局として何らかの政策の責任をとる必要がある。あるいは何らかの補償も考慮する必要があるのではないかというふうに考えます。

ちよつと蛇足になりますけれども、一般に過疎地域においては、私の意見では、鉄道よりもバスの方が便数も多いわけでしょ、停留所も多いの

で、アクセスがしやすいという意味では利便性が高いわけです。バスへの転換に抵抗があるのは、

一つには、バスの方が利用者の料金負担が著しく高くなるということ、高校生を中心にして定期運賃が高くなるということではあります。いま一つには、地域の中心地への直通性が断たれるというおそれ、そこら辺が地域の方々にはあるかと思いま

す。

いずれにしましても、指針というのは、経過措置として当面の間行われるものであることが規定されておりますので、JR各社の自主的な協調体制

ら、できるだけ早く役割を終えることが好ましいかと思います。

この法案によりまして純民間会社となるJR各社が、その経営資源を一層活用されて利用者の利便をさらに増進されることを期待いたすものでござります。

JRについていえば、一九八七年四月一日に公

共企業体である国鉄から特殊会社であるJRに行なったことが形式的民営化に当たり、九三年十月から九年八月にかけて行なわれましたJR本州三社の株式売却が実施されたことが部分民営化に当たります。そして、今回、完全民営化といふことになります。

次に、桜井参考人にお願いいたします。

○桜井参考人 日本大学商学部の桜井徹です。

専門は、企業形態論や公企業論です。ここ十年間は、民営化の国際比較をテーマといたしまし

て、特に鉄道事業の民営化における日本とドイツの比較の研究に携わってきました。

こうした立場から、提出されております法律案、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律案についての意見を述べさせていただきます。

この法律案は、結論的に言えば、矛盾ないし対立する二つの側面を持つてゐるのではないかといふことです。JR本州三社の企業性ないしは営利性を促進する側面と、その公共性を確保しようとする、矛盾、対立する二つの側面があるのではないかということです。

まず第一の企業性、営利性を促進する面は、本法律案の本文に規定されておりますように、JR東日本、JR西日本、JR東海のいわゆる本州三社をJR会社法の適用除外とするということにあらわれています。この適用除外によりまして、JR本州三社は、政府規制を受ける特殊会社という

そのままの完全民営化を行つたイギリスでは、我が國と分割のあり方が違うのですが、JR東海社長葛西敬之氏の近著「未完の『国鉄改革』」でも触れておりますように、イギリスでは分割・民営化による鉄道輸送サービスの劣化が大問題となり、分割・民営方式の再点検、修正が大きな関心事項となつております。

完全民営化の第二の問題点といたしまして、完全民営化は確かに企業の営利性を高めることであります。それが、それだけに、鉄道の公共性を阻害しかねない側面を持つてゐるということであります。

完全民営化によって、安全性が低下し、地方線の廃止が進行するという危惧も実際に生まれているのです。特にJRの場合、民鉄とは異なり、規制、あるいは地域との円滑な対応のルール、あるいは種々の制度の整備というものにめどがついた

は、稼働率と申しますか、それが上がっていくのではなくかな、私は、そのように感じるのでござります。

大塚参考人、どうでございましょう。航空会社がホテルとか旅館なんかと提携して、先ほど言つたように、往復割引を使って五万五、六千円が、

ホテルまでついて四万三千円。しかし、決して赤字ではないと思うんですね。その辺をいかに利用するか。利用者獲得のためのいいアイデア、また展望があつたら、御意見を賜りたいと思います。

○大塚参考人 ただいま先生からちょうどいいました御意見、まことにごもともであるといふうに思います。私どもも、何とかお客様に喜んでいただける、値ごろ感のある、楽しい旅を楽しんでいただけるような旅行商品というものをつくるように努力をしております。

例えて申し上げますと、安いという意味で申し上げますと、御利用の少ない列車を対象にいたしまして、出発日の七日前までに購入していただければお値段が半額になるという、「たび割7きっぷ」と言つておりますけれども、こういう切符も出しております。また、先ほど東京—鹿児島で大変安い航空機のお話がございましたけれども、例えば東京—新潟間の往復、これをいたしますとお

よそ二万円かかります。私ども、これを宿泊費込にしておりません。また、先ほど東京—鹿児島で大変安い航空機のお話がございましたけれども、例

えばお値段が半額になるという、「たび割7きっぷ」と言つておりますけれども、こういう切符も出しております。また、先ほど東京—鹿児島で大変安い航空機のお話がございましたけれども、例

えば東京—新潟間の往復、これをいたしますとおよそ二万円かかります。私ども、これを宿泊費込にしておりません。また、先ほど東京—鹿児島で大変安い航空機のお話がございましたけれども、例

なくて、外へ出ていただいて、その地元の郷土料理を楽しんでいただくという形で、地元との共生といいますか、そういうことを目指したホテルを運営したりというようなことをしております。これからも、お客様の視点に立つたサービスといふものをやつてまいりたいと思います。

昨年の秋には、これから五年間を見通しました中期経営構想というのを発表いたしましたけれども、その中におきまして、これから列車の旅、あるいは列車を利用になるお客様に対するサービスという観点から申し上げますと、車内にいる時間ができるだけ楽しくなるような、ある意味では我々はお客様から時間をお預かりしているということがありますから、その時間ができるだけ楽しくなるようなことをこれからいろいろ考えていきたいというふうに思つております。

今後とも、いろいろな面でサービスというこには意を用いてまいりたいと思つますし、これから時代というのは、それがなければ目の肥えたお客様からなかなか選択していただけないという厳しい状況にならうというふうに思つておりますので、そういう点の努力は、さらにこれからもしてまいりたいというふうに思つております。

○森田(健)委員 今いろいろな特別割引制度を聞いたのでござります。申しわけございません、私も余りよく知らなかつたもので失礼いたしました。しかし、例えいろいろなアイデアを国民から募集するということも、そういう制度を認知してもらうための一つの手段かな、そのように思うのでござります。ありがとうございます。

○伊藤参考人 先生がおっしゃるとおり、JR貨物は、長距離であればあるほど利用率が高くなる

ような形になつておりますので、現実は、まさに東海道線の特に東京—大阪間、この五百キロメートルの物流が、環境問題なんかも考えて、どういうふうにJR貨物の方に、鉄道貨物輸送に流れてくれるかということだと思います。

○伊藤参考人 先生がおっしゃるとおり、JR貨

ざいます。

しかし、私は、貨物鉄道というのは大変重要な問題です。例えば、最近言われております

の際の確実な輸送手段として、この貨物鉄道といふのを決して私たち国民は忘れてはならないのです

はないかな、私はそう思つてございます。しか

し、これは競争でござりますから負けてはなりま

せん。負けたら、これはもう敗退しかないのでござります。

さて、先ほど言つたように、五百キロメートル以内、東京—大阪間、これは今二、三%ぐらいな

んで、シエアは、これを勝つためにどうし

たらいいか、どのような手段があるか、その辺の

お考えを賜りたいと思います。

○伊藤参考人 先生がおっしゃるとおり、JR貨

物は、長距離であればあるほど利用率が高くなる

ような形になつておりますので、現実は、まさに東

海道線の特に東京—大阪間、この五百キロメートルの物流が、環境問題なんかも考えて、どういう

ふうにJR貨物の方に、鉄道貨物輸送に流れてくれ

るかということだと思います。

○伊藤参考人 先生がおっしゃるとおり、JR貨

物は、長距離であればあるほど利用率が高くなる

ような形になつておりますので、現実は、まさに東

海道線の特に東京—大阪間、この五百キロメートルの物流が、環境問題なんかも考えて、どういう

ということを申し上げますと、当時のJR各社の売り上げの四・五倍に相当するという額でありますから、大変多額な額であった。当社だけで申し上げましても、実質的に六兆八千億。これは、

当時の売り上げ見込みから見まして、四・八倍に相当するという多額の額でありました。

通常よく言わるのは、売上高と債務、借金の額がほぼイコールになるとその会社の経営というのは黄色い信号がともるのではないかというようなことが言われておりましたので、そういう意味では本当に大変な額をよったということでありますが、これも、一方におきましては、残った借金につきましては国民負担という形になるわけでありますから、その国民負担というのもできるだけ軽減していくこという考え方のものに、こういう割り振りをしたというふうに理解をしているところでございます。

その後、各社とも懸念にこの債務の縮減に取り組んでまいりまして、現在、JR全体では、それでもまだ売上高の二・七倍に上ります十一兆九千億という債務を背負っております。

今低金利でござりますけれども、当然これから金利の変動というのも想定されます。そういう金利変動のリスクなども考えますと、今後とも、この長期債務の返済というのが、それぞれの会社にとりましても経営の最重要課題になるということは間違いないというふうに思いますが、これだけの債務をしょいながら、やはりきちっとした健全な経営をしていくことも国鉄改革の重要な視点であつたというふうに理解しておりますので、各社とも、多額の債務がござりますけれども、全力を挙げまして、この債務の返済と、そしてきちつとした経営体制の構築ということに努力をしているところでございます。

○構床委員 貨物会社の方にも似たような御質問をさせていただきたいと思うわけであります。

長期債務が一度減つて、バブルが崩壊後また債務がふえる、こういう経緯もたどつておるわけであります、そういう点も踏まえまして、今私が

会社側にお聞きいたしました長期債務の総括ということで、お聞かせいただきたいと思います。

○伊藤参考人 お答えいたします。

先ほども申し上げましたように、JR貨物は発足時には九百四十四億の旧国鉄債務を承継いたしました、最初の六年間、それなりに経営成績もよかったです。その後、いろいろございまして、平成十二年度末時点では、有利子債務が七百六十億、それから無利子債務が三百十九億で、合わせて千八十九億というのがいわゆる債務となつております。

経営自体が赤字になりましたのは七年目からでございまして、今日まで八期連続になるわけでありますけれども、そういう中で、借金が今の状況になつてある一番大きな問題というのは、もちろん経営がいろいろと厳しかったこともござりますが、国鉄から承継した機関車とか貨車、これが大変古いものばかりございまして、これもそれなりにゆえがあつてございますが、国鉄改革の前の約十年間、貨物部門については、スクランプ、スクランプという中、その間の投資がほとんどないという状況で貨物会社がスタートしたものですから、過去の投資の約五〇%弱は輸送資材の取りかえの投資に使つたものでございます。いま

にそいつの面での債務が残つてているという現状でござります。

○構床委員 藤井参考人にお聞きしたいわけあります。

今、お二人の方々のお話、私はそれはそれなりに現状的によく理解できるわけであります、藤井参考人、大体適切な時期を迎えたというふうな御判断をされたというふうにさつきお聞きをいたしましたが、現行の長期債務の問題につきましては、それぞれの会社側に責任を押しつけるような

ちょうど昭和六十年前後の時代でありますから、これは言うまでもなくバブルの時代でありますて、計画策定のときに、どうしても当時の社会状況というものがいろいろな判断に大きく影響を与えるのはもちろんのことであります。

しかし、その後バブルが崩壊をしまして、債務がなかなか思うように、当初のどのような考え方からどうなつたかというのは詳細には追つておりませんが、時代の状況も変わりまして、結局、藤井参考人の御意見をお聞きしたいのは、この長期債務の問題について、フレームそのものの正当性を今この時期にもう一度総括しておく必要があるのではないかというふうに私は思うわけであります。

債務の問題について、フレームそのものの正当性を今この時期にもう一度総括しておく必要があるのではないかというふうに私は思うわけであります。

○藤井参考人 ただいま先生から、今度の完全営業化で一番問題になるだらうと思う点の御指摘がございました。

私が先ほどお話しいたしましたときも、完全営業化の時期に至つたけれども、問題があるとすればその点だというのを申し上げたかと思います。国鉄の改革の当時に承継した金額は、先ほども大塚社長からお話をありましたように十四・五兆円。ただ、その後に、平成三年でしたか、新幹線の引き取りにより約九兆円ほどの承継があつたわけです。結果、問題がそことのころにあつた。民営化のために株式を上場するためには、新幹線の引き取りをやるというような財務構成の適正化を行わざるを得ない。しかし、それは、ある意味では、時期に発生する財務でありますので、その点、その後の何年間かにおいてはそれが非常に後を引くというのは、十分に考えられることであります。

ほかの事業ですと、例えば東京電力あたりですと、長年の間にわたつてネットワークをつくりつて減価償却していきますので、総収入に対してはほんの二倍くらいの借入金の比率かと思ひます。民間の私鉄ですと、やはり大体二倍、東京急行の場合なんかですと、三千億ぐらいの収入に対しても七、八

千億の長期債務があると思います。ですけれども、この東京急行のような場合には、不動産経営が御案内のように不可分に入つておりますので、どの部分が鉄道に帰すべきものかというのをわかりません。

そういう意味で、例えば株主の立場から見ますと、例えばJR東海の場合、長期債務の中に三兆円近い用地費の債務が入つてゐるわけです。これは元来、減価償却の上では非償却資産でありますし、これがそのまま残つていくことは非常に財務上の硬直性を増すばかりでありますので、株主の立場からいえば、これは一時期、国鉄改革に伴う一部のフレームについて、ある程度の政府による何らかの検討が必要でないか、私自身はそういうふうに思つております。どういうような形になるかといふのは、これは政策問題であります。

○構床委員 次に、あるさとの人先輩でございました。

実は、それぞれの自治体におきまして、JR、国鉄のときにもなかなか話がうまく進まなかつた、JRになつてもなかなかうまく進まない、民営化になつたらもっと進まないのではないか、こういういろいろな話し合いが、それぞれの自治体、都道府県になるとスムーズにくのかもわからないませんが、市町村レベルになるとなかなかハードルが高いというような意見もちらちら私どもの耳には聞こえてくるわけであります。

先ほど澄田参考人のお話を聞いておりまして、非常にうまくいってきた、そういう事例を一部お話しいたしましたんだろうと思いますが、結局、十四年間の過程の中で、そういう、つばといいますか、自治体とJRが連携をしていくのに、いろいろな壁を乗り越える心構えといいますか、ボイントというものははどういうところか、改めてお聞かせいただければと思つております。

○澄田参考人 ただいまの御質問でございますけれども、まず、私、基本的に、鉄道そのものが地域の鉄道であるという心構え、そうしたもののが県

にあるいは市町村にも必要ではないかなと思っております。また、そうした気持ちがそれぞれ地方の鉄道を支える一番の根本ではないかと思つております。

もちろん、ローカル線は、JRの方も、国鉄時代からも、それから分割・民営化された後も、収支採算、あるいは経営上非常に大きな課題を抱えておられます。例えば列車のダイヤを削減するとか、あるいは駅を無人化するとか、いろいろな話が出ております。また、地方にとりましても、近くへからざる足として、特にローカル線におきましては、通学とかあるいは通院とか、そうした問題でいろいろな要請がございます。そうした要請とJR側のいろいろな考え方を双方十分にぶつけ合いまして、そうした話し合いの中で活路を見出していくこと、これが一番大切なことです。

○橋本委員 最後に、野崎参考人にお聞かせいたしました。JRの方へ伝えていく、そうした共同作業といいますか、そうした考え方をお互いに接点を見出していくか、これが一番大切なことです。

○橋本委員 最後に、野崎参考人にお聞かせいたしました。JRの方へ伝えていく、そうした共同作業といいますか、そうした考え方をお互いに接点を見出していくか、これが一番大切なことです。

○橋本委員 最後に、野崎参考人にお聞かせいたしました。JRの方へ伝えていく、そうした共同作業といいますか、そうした考え方をお互いに接点を見出していくか、これが一番大切なことです。

もひくるめまして、どのようにしてその脅威といたものを御認識され、そしてまた協会としてお考えになり、別に対決するわけじゃありませんけれども、どういう形でやつていいこうとされておられるのか、お聞きさせていただきたいと思いま

○野崎参考人 お答えいたします。

先生の御指摘、お答えするのが非常に難しい面もござりますが、まず、脅威かどうかという問題、恐らく鉄道の特性だろうと思いますが、路線の存在する関係において、およそ関係ないところ、協力できるところ、あるいはまた激しく競争しなければいけないところ、会社によつてかなり個別の事情があつて、分かれるんではないかと思つております。

それを捨象してトータルで民鉄として考えますと、やはり民鉄会社自身もある意味で競争している点もござりますし、スーパーパワーが同じ土俵に上がつたという意味では、まさに脅威でござりますし、その点では、いろいろな業界で行われております体力勝負になつた場合は大変ではございましょうが、ただ、鉄道は、現状では、ますますこれからも、そもそも国鉄改革のときに、それスタートするJR、新しい会社が健全な経営を行つ、あるいは経営基盤を強化するという観点から、原則として鉄道事業以外の事業も自由に行ながれていますが、これまで個々の会社の経営方針、施策の配慮条項というものが設置されたというふうに思つております。

○橋本委員 最後に、野崎参考人にお聞かせいたしました。JRの方へ伝えていく、そうした共同作業といいますか、そうした考え方をお互いに接点を見出していくか、これが一番大切なことです。

○橋本委員 最後に、野崎参考人にお聞かせいたしました。JRの方へ伝えていく、そうした共同作業といいますか、そうした考え方をお互いに接点を見出していくか、これが一番大切なことです。

の折、ありがとうございます。

早速質問に移らせていただきますが、まず大塚参考人にお願いを申し上げたいと思います。

実は、さよう参考人として御出席していただきたいと存じます。完全民営化に伴いまして、まさに市民の調整になるわけでありますが、今申し上げたこの配慮について、どのようなお考えで臨まれております。できれば、具体的な事例があれば、それを挙げて御説明いただければ幸いです。

○大塚参考人 たゞいま御質問ございました、小企業者への配慮に関する事項が指針の中で盛り込まれております。

さに市民の調整になるわけでありますが、今申し上げたこの配慮について、どのようなお考えで臨むのか。できれば、具体的な事例があれば、それを挙げて御説明いただければ幸いです。

○大塚参考人 たゞいま御質問ございました、いわゆる中小企業者への配慮という問題でござい

ますけれども、そもそも国鉄改革のときに、それスタートするJR、新しい会社が健全な経営を行つ、あるいは経営基盤を強化するという観点から、原則として鉄道事業以外の事業も自由に行ながれていますが、これまで個々の会社の経営方針、施策の配慮条項というものが設置されたというふうに思つております。

○橋本委員 最後に、野崎参考人にお聞かせいたしました。JRの方へ伝えていく、そうした共同作業といいますか、そうした考え方をお互いに接点を見出していくか、これが一番大切なことです。

○橋本委員 最後に、野崎参考人にお聞かせいたしました。JRの方へ伝えていく、そうした共同作業といいますか、そうした考え方をお互いに接点を見出していくか、これが一番大切なことです。

ますけれども、幾つも事例はあるんであります

が、一つだけ、北上にメツツという小ぶりのホテルをつくりましたときの経緯を、ちょっと御参考までに申し上げたいと思います。

メツツというホテルは宿泊に特化したホテルでございまして、比較的安い料金で宿泊に特化する

旅館を経営する方等いらっしゃいます。今回、中

小企業者への配慮に関する事項が指針の中で盛り込まれております。

さに市民の調整になるわけでありますが、今申し上げたこの配慮について、どのようなお考えで臨まれております。できれば、具体的な事例があれば、それを挙げて御説明いただければ幸いです。

○大塚参考人 たゞいま御質問ございました、いわゆる中小企業者への配慮という問題でござい

ますけれども、そもそも国鉄改革のときに、それスタートするJR、新しい会社が健全な経営を行つ、あるいは経営基盤を強化するという観点から、原則として鉄道事業以外の事業も自由に行ながれていますが、これまで個々の会社の経営方針、施策の配慮条項というものが設置されたというふうに思つております。

○橋本委員 最後に、野崎参考人にお聞かせいたしました。JRの方へ伝えていく、そうした共同作業といいますか、そうした考え方をお互いに接点を見出していくか、これが一番大切なことです。

○橋本委員 最後に、野崎参考人にお聞かせいたしました。JRの方へ伝えていく、そうした共同作業といいますか、そうした考え方をお互いに接点を見出していくか、これが一番大切なことです。

す、あるいはまた、北上地区のほかのホテルあるいはスキー場といったところと鉄道の利用というものをセットにした旅行業商品といったものをつくります、そういうことによりまして北上地区的活性化というようなお話し合いをいたしまして、結果的に、ぜひそういうことでやりましょうということでの調整が進みまして、先ほど申し上げました十一年の七月にホテルメツツを開業することができたということでございます。

これは、一つの事例でござりますけれども、そうした配慮というのをこれからも十分しながら、事業展開をしていきたいというふうに思つております。

○河上委員 ありがとうございます。

○河上委員 ありがとうございます。

社長としては、参考人としては、具体的にタイミングはいつが望ましいのか、三社同時にいった方がいいのか、順次行う方が望ましいのか、どんな方法とどんなタイミングがよろしいですか。これは率直にお伺いしますので、率直にお答えください。

〔橋委員長代理退席、委員長着席〕

○大塚参考人 株の売却につきましては、実はこれは当社が直接行うものではございませんで、私どもはできるだけ早く売却をお願いしたいということを申し上げる立場にあるわけありますけれども、もともとJR株式の売却ということにつきましては、できる限り早期に適時適切な処分を行いうように努めるものとするという閣議の決定がござります。この決定に従いまして、これまで三社の上場がなされ、株の売却もなされて、いよいよ残り株の売却というのが、今回の法案が通過した後に具体的になつていくだろうというふうに思ひます。

私の気持ちを率直に申し上げますと、三社同時に

行うべきか、あるいは順次行うのがよいかといふことについては、これはいろいろ市場の問題等々もあると思いますので、私どもはそれに特にこだわるということではございませんが、いずれにしましても、当社としては、できるだけ早期にということを強くお願いいたしておきたいというふうに思いますし、そうしていただけることによりまして、むしろいろいろな意味で、さらに機動的な、彈力的な、あるいはスピード感のある経営ということを行うこともできると思いますし、お客様あるいは株主の方、あるいは地域の皆さん方にさらに貢献できるような形になれるのではないかといふふうに思つておるところでございます。

○河上委員 ありがとうございます。

統いて、先ほど伊藤参考人から、特に貨物についての線路使用あるいは使用料の継続というお話をございました。環境の上からの御説明もちょうどいたしました。確かにそのとおりであらうと。私も、環境の側面あるいはエネルギー対策、

物流効果の上からも、中長距離輸送、大量輸送に最も適しているのが鉄道輸送ではないか、その意味では、総合的あるいは体系的に、さらにこうした運輸政策を抜本的に考えていく必要があるんではないかとも思つております。

そこで、JR三社は、完全民営化後、JR貨物

に対します貨物輸送ルートの確保、あるいはこれまで行われてまいりましたアボイダブルコスト

ルール、これらについてどのように対処をなさつてお考えか、これは大塚参考人にお聞きをしておきたいと思います。

○大塚参考人 鉄道貨物輸送というのは非常に効率的でもありますし、また環境的に見ましても、いわゆる環境に優しいといいますか、非常に問題の少ない輸送機関であるというふうに思ひますので、こうした貨物輸送へのモーダルシフトというものは、私は非常に大事なことだというふうに思ひます。また、こういう方向で進められているということもお聞きしているところであります。

旅客会社いたしましては、我々も旅客列車の輸送の責任を持つておりますが、そういった旅客

の輸送計画に影響を与えない範囲内におきまし

て、できる限り貨物の輸送ルートの確保というこ

とに協力をしていくくという考え方でこれまでもやつてまいりましたし、これはこれからも変更はございません。

例えは、つい最近も、当社の管内でありますけ

れども、京葉貨物ルート第一期事業ということで

貨物の運行ルートの変更が行われましたが、これ

に伴います設備の整備等に対しましては、私ども

も協力をしてまいりましたところがございます。

アボイダブルコストの問題でござりますけれども、このアボイダブルコストにつきましては、こ

れはもう既に、平成の八年から九年にかけまし

て、JR本州三社とJR貨物、それから物流事業

者あるいは学識経験者の皆さん方で構成されましたJR貨物の完全民営化のための基本問題懇談会

というものがござります。

この懇談会の意見で、JR貨物の完全民営化が

実現されるまでの間は国鉄改革の基本的枠組みの一つであるアボイダブルコストルールを基本とす

べきであるという整理がなされておりますし、

また、完全民営化された後につきましても、これを見直すという場合がある場合は出てくるかもしれません

が、その場合であつても、JR貨物あるいはJR貨物あるいは出づくるかもしれない

は、そのまま思つております。

そこで、JR三社は、完全民営化後、JR貨物

に対する貨物輸送ルートの確保、あるいはこれ

まで行われてまいりましたアボイダブルコスト

ルール、これらについてどのように対処をなさつてお考えか、これは大塚参考人にお聞きをしておきたいと思います。

○大塚参考人 鉄道貨物輸送というものは非常に効率的でもありますし、また環境的に見ましても、いわゆる環境に優しいといいますか、非常に問題の少ない輸送機関であるというふうに思ひますので、こうした貨物輸送へのモーダルシフトというものは、私は非常に大事なことだというふうに思ひます。また、こういう方向で進められているということもお聞きしているところであります。

○河上委員 伊藤参考人にお伺いいたします。

自動車の十八分の一ですか、船舶の二分の一の

C O₂の効果もあると。環境問題の視点、あるいはリサイクル施策の展開などが昨今めぐるしい

勢いで変化をいたしております。こうした社会経済情勢の中で、JR貨物の今後の経営基盤の強化、そしてさらに営業戦略等のポイント、ど

んなことを考えてこれから進めていく考え方か、この点御説明いただきたいと思ひます。

○伊藤参考人 環境問題につきましては、単なる

輸送業務という側面だけではなくて、地球規模でいろいろなことが言わわれ、また新聞等にも出てお

りますが、大変個人的にも心配しております。

○河上委員 もう一問だけ、これは大塚参考人に

お願いを申し上げたいと思います。

冒頭のごあいさつの中で、安全性というものは

経営の根幹をなす、このようにおつしやつてくだ

さいました。事故も六割の減少、そして踏切事故等も三分の一に減少しております、このようなお

話もちようだいたしました。

実は、過日、JRの新大久保駅の痛ましい事故

がございました。乗客を救出しようとした韓国人留学生並びに日本人の方が亡くなられた。私は、新大久保の駅に行かせていただきまして、いろいろと視察をさせていただきました。その後いろいろと安全対策上の変化というものも、駅舎を見ま

すといろいろなどところで講じられてきているなど

思ひますが、ぜひとも、転落検知マット、あるいは緊急通報装置、避難ステップ、さまざまバリエーション

ム側面のステップ等、さまざまバリエーション

はあると思いますが、どうぞこの安全対策をしっかりと安全対策上の変化といふものも、駅舎を見ま

すといろいろなどところで講じられてきているなど

思ひますが、ぜひとも、転落検知マット、あるいは緊急通報装置、避難ステップ、さまざまバリエーション

ム側面のステップ等、さまざまバリエーション

事故につきましては、これは、転落したお客様を助けようということで二人のお客様が線路に飛びおりられたということで、結果的にお三方とも電車に巻き込まれて死亡するという、大変痛ましい事故でございました。私どもも心から御冥福をお祈りし、新大久保駅には、その勇気のあるお一人をたたえる顕彰碑というものを設備させていただいたとございます。

ホームの安全対策をいたしましては、これまでいろいろやつてしましましたが、この事故を機に、さらにそれを徹底させるという観点から、列車の非常停止ボタン、ホームですぐだれでも押せるようなボタンというものの設置をさらに拡大しております。また、ホーム下に逃げられるスペースをつくるというようなこともしております。また、運転間隔が非常に短い駅では、しかもホームに退避する余裕がないという場所については、できるだけホームに上がるよう、どうもお客様はホームに上がろうとする意識が強いというふうに感じておりますので、上がりやすいようなステップを設置するというようなこともしております。あるいは、転落検知マットなどもさらに拡大をするというような手を打っております。

いずれにしましても、安全対策というのは、ホームの対策だけに限らず、いろいろな面で重要なことありますし、民間会社になると、完全に民営化されるとその部分が心配だという懸念をあるいはお持ちかと思いますけれども、私は、むしろ、民間会社になつたからこそ、この安全問題というのをますますきつとやらなければいけないといふうに考へている次第であります。

民間会社にとりまして、安全問題で、お客様の死亡事故などを出すということ是非常に致命的な話になりますし、こういう点につきましてはさらに十分留意をしていかなければいけない、そういう観点から、設備投資につきましても、先ほどもちょっと申し上げましたが、全体の約四〇%を毎年この安全対策に振り向けるというようなことをしております。

まだまだ我々も、もちろん空壁だと思ってるわけではありません。さらにつこういった点の努力をしていかなければいけないということを考えながら、日夜安全対策というものに取り組んでまいりたいというふうに考えているところであります。

○河上委員 参考人の皆さん、大変ありがとうございました。

○赤松委員長 山田正彦君。

○山田(正)委員 自由党の山田正彦です。

きょうは、皆さん方、本当に御苦労さまでござります。

ところで、JR法案の審議を今いたしておりますが、私ども自由党としては、JRのいわゆる民営化を前々から推進してまいりまして、今回この

ように、JR東とかを完全に民営化していくこという、非常に前向きの法案だ、そうとうらえているわけですが、中でも、取り残されると言つてはなんですが、三島 JR九州 JR北海道、JR四

国、そういう面において、どうしてうまくいくのではないか。先に、財團法人日本民営鉄道協会理事長野崎さんに民鉄の立場から、どういうところにその原因があると思われるか、御意見を伺えればと思います。

○野崎参考人 私どもの協会は、民営鉄道会社、約七十社ございますが、数の上では非常に多くが地方でございまして、かつまた非常に小さい会社でございます。距離もそれほど長い路線を持つてゐるわけではございません。

三島の中でも、実は、九州の場合には、整備新幹線が将来どのくらいの時期に着工、供用を見えて、本州の三社と比べて三島の会社がどうして経営状況に差があるかというの、一言で言えば、市場に差があるということを言わざるを得ないわけです。東日本の場合には、特に東京というような非常に高密度のマーケットを持つております

次第では、やはり一つの収益のプロフィットセンターを持つことになるかもしれません。そういう意味では、九州の場合には、やはり早い時期に民営化ができるような状況に至るかもしれません。

そういうところの問題点というお尋ねでございますれば、まず第一義的には、地方におきまして住民が減つてゐるという基本的な背景があろうかと思います。それが減つてゐる中でも、かつまた

れないかというふうに思います。

四国につきましては、なかなか集積度がありまして、なかなか難しいと思いますけれども、唯一、本州一四国の橋がございまして、あの橋の鉄道側の負担というのが制度的に非常に軽い負担になつておりますので、それを利用して経営改善のことに差し当たつてはそのくらいの知恵しかございません。

○山田(正)委員 過疎化して利用者が減つていてからちょっと無理だらうというお話を承つたのですが、藤井先生それから桜井先生、それぞれ頗々お聞きしたいのですが、この三島の問題、桜井

先生はドイツの鉄道の民営化を比較研究なさったということですが、JR東、こういった非常に順調に債務を払つてきたものと、三島、取り残されて苦しんでいるところといいますか、どこにそういう原因があるのか、ひとつ

先生のお考えを聞かせていただければと思います。

○桜井参考人 今議員から、ドイツの問題、少し質問をいたしました。

その前に、三島会社については、藤井先生が言われましたように、やはり市場規模が大きいに違

う。そもそもが、国鉄分割・民営化の際に、JR東日本にしても、すべて一応営業利益が出るよう

に算定されたわけですが、JR三島については、御承知のように、もともと経営安定基金でしか維持できないというようになつていて、経営安

定基金そのものが、いわゆる低金利の進行とともに収入が減少している。ですから、やむを得ないんじやないか。そういうところに大きな原因があるんじゃないかなと思つております。

ドイツの場合ですが、ドイツでも一九九四年一月一日に民営化を行いましたが、その際に、五十キロメートル以下を近距離部門といいますけれども、そういう近距離部門の経営権というのを、ドイツ連邦共和国は十六の州から成り立つておりますが、各州に経営権を移転しました。

各州は、その公共近距離旅客輸送の経営権を、民営化いたしましたドイツ鉄道の近距離輸送部門会社、デーベ・レギオという名前になるんですけども、その会社に經營委託します。經營委託され

ましたデーベ・レギオは、それを經營するわけですが、出た赤字については州が補てんするという

ことになつておきました。この州の補てん基金についてもともとドイツ連邦政府、中央政府が

ドイツ鉄道に交付していました資金よりもはるかに多額の資金を各州に交付します。この資金は、いわゆるガソリン税であります、鉛油税を原資

ただいて、何とか最終的に民営化の方向に進めら

そういう意味で、私ども民鉄の地方も大変で

として補てんしているというようなことで、これをドイツでは鉄道の地域化というようにいいますけれども、そういう地域化法案というのを通しまして、地域の旅客輸送の経営に各州が責任を持つて、一応、地域住民の足としての確保を図るというような政策がとられて現在に至っております。

○山田(正)委員 ありがとうございました。

藤井先生のお話を聞いていますと、JR九州は新しい将来何とか自立できるんじやないかとうございました。

○山田(正)委員 ありがとうございます。JR東日本、JR西日本とそれぞれ合併して、そして再建を図るという考え方はいかがなものかと思うのですが、両先生、どうでしょ

うか。

○藤井参考人 三島の場合に、基本的に問題なのは、高密度の路線は、それぞれ九州の場合も北海道の場合もお持ちである。四国の場合にしても、瀬戸内側はかなりいい路線をお持ちである。問題は、不採算路線を抱えていて、国鉄改革のときの状況でそれを切れないというところが問題になるわけです。

したがつて、その意味では、それらの会社を今の東日本あるいは西日本に吸収するということは、逆に東日本の中での内部補助を拡大することになりますので、これは元来、国鉄改革のフレームワークの分割ということに反するわけです。むしろ望ましい方向というのは、今桜井先生からも若干御示唆がございましたけれども、地域の自治体が、北海道なり四国なりあるいは九州なりの三社の不採算路線に対しても、どう協力するかです。そちらの方に道を見出すべきじゃないかとうふうに私は考えております。

むしろ、内部補助を拡大するということについては、私は、その形をやつたら、東日本や西日本、あるいは東海にても、またこの前の国鉄改革をしてしまうことになるんじゃないかなといふうに恐れております。

○桜井参考人 ただいまドイツの事例を取り上げたわけですから、ドイツの場合は、今言いま

したように、財源が中央政府から保障されているのではないかというふうに思いますが、また、その努力の成果というのも上がっているというふうに考えております。

したないように、JR三島旅客会社の経営を安定させなきゃいけない、鉄道事業を再生しなきゃいけないといった場合に、私が当初の意見で述べましたように、例えばJR北海道とJR東日本が連携するということことは、あるだろうと思ひます。その場合に、JR北海道とJR東日本が連携するというのもとに二つの会社が入って、経営の自立性を損なうことなく共生するよう

なことも可能ではないか。

これはあくまで選択肢で、基本的には私はドイツのようなやり方がないのではないかと思っていますが、そういうような選択肢もあるということ

あります。

○山田(正)委員 今お話を聞いたんですが、たゞ、ドイツのようなやり方では、今非常に財政赤字で悩んでいる自治体にとってそれだけの負担は、なかなか容易ならざる、国自体も大変である、そういうたとえで、自治体からの支援は、今の状況としてはなかなか難しいんじゃないかな。それで、今、持ち株会社の連携とか、あるいは分割にこだわらずに、ある意味では、再生に向けて、合併とか、大胆に考えなきゃいけないじやないか。当社は、もちろん株主さんがたくさんいらっしゃる独立した会社でございます。ですから、そういう状況でも四国でもよろしいのですが、北海道を例に挙げますと、北海道との間でいろいろ連携協力、こういったものがJR東日本としてできないかと

いうことが一つあるかと思います。

当社は、もちろん株主さんがたくさんいらっしゃる独立した会社でございます。ですから、そういう状況としてはなかなか難しいんじゃないかな。それで、今、持ち株会社の連携とか、あるいは分割にこだわらずに、ある意味では、再生に向けて、合併とか、大胆に考えなきゃいけないじやないか。当社は、もちろん株主さんがたくさんいらっしゃる独立した会社でございます。ですから、そういう状況では、何でもやれるということではなくて、やれることにはおのずと限度があると思いますが、そういう中で、例えば営業面の協力のようないふうに、北海道の商品をうちの市場で売る、あるいは共同で広告宣伝をするというようなこと、こういったことはやれるだらうと思います。現実にやつております。

また、資材の購入なんかにつきましても、大量に購入する資材、例えば油等ありますとかレール等ありますとか、こういったものにつきましては、まとめ交渉をするというような形をしております。現実にやつております。

○大塚参考人 JR北海道あるいはJR九州、JR四国、この三社とも、今先生がいろいろおっしゃられましたように、確かに市場規模が本州三

社に比べると小さいということはございますが、一方において、債務の負担、借金ゼロ、そして當安定基金を持って経営するという形の中で、私たちはどうも意見の中で言いましたように、附則におけるこの指針の規定が少し抽象的であります。より具体的にする必要があるのではないか。具体的にならない段階では、完全民営化という本文の規定の方が優先されて、いわば當利優先の経営が行われる可能性があるということです。

したないように、JR三島旅客会社の経営を安定させなきゃいけない、鉄道事業を再生しなきゃいけないといった場合に、私が当初の意見で述べましたように、例えばJR北海道とJR東日本が連携するということことは、あるだろうと思ひます。その場合に、JR北海道とJR東日本が連携するというのもとに二つの会社が入って、経営の自立性を損なうことなく共生するよう

なことも可能ではないか。

これはあくまで選択肢で、基本的には私はドイツのようなやり方がないのではないかと思っていますが、そういうような選択肢もあるということ

あります。

○山田(正)委員 今お話を聞いたんですが、たゞ、ドイツのようなやり方では、今非常に財政赤字で悩んでいる自治体にとってそれだけの負担は、なかなか容易ならざる、国自体も大変である、そういうたとえで、自治体からの支援は、今の状況としてはなかなか難しいんじゃないかな。それで、今、持ち株会社の連携とか、あるいは分割にこだわらずに、ある意味では、再生に向けて、合併とか、大胆に考えなきゃいけないじやないか。当社は、もちろん株主さんがたくさんいらっしゃる独立した会社でございます。ですから、そういう状況では、何でもやれるということではなくて、やれることにはおのずと限度があると思いますが、そういう中で、例えば営業面の協力のようないふうに、北海道の商品をうちの市場で売る、あるいは共同で広告宣伝をするというようなこと、こういったことはやれるだらうと思います。現実にやつております。

また、資材の購入なんかにつきましても、大量に購入する資材、例えば油等ありますとかレール等ありますとか、こういったものにつきましては、まとめ交渉をするというような形をしております。現実にやつております。

○大塚参考人 JR北海道あるいはJR九州、JR四国、この三社とも、今先生がいろいろおっしゃられましたように、確かに市場規模が本州三

社に比べると小さいということはございますが、一方において、債務の負担、借金ゼロ、そして當安定基金を持って経営するという形の中で、私たちはどうも意見の中で言いましたように、附則におけるこの指針の規定が少し抽象的であります。より具体的にする必要があるのではないか。具体的にならない段階では、完全民営化という本文の規定の方が優先されて、いわば當利優先の経営が行われる可能性があるということです。

は、この三社ともJR発足以来大変な努力をして、それをどのように債務の支払いに充てていったか、いろいろお聞きしたいところがあつたのですが、実は時間が来てしまいました。

もう一つ、労使関係についてもちょっとお聞きしたかったのですが、うちの党の西村眞悟議員が今週聞く予定になつておりますので、きょうは差し控えさせていただこうと思います。

私の質疑を終わらせていただきたいと思います。

○赤松委員長 濑古由起子君。

○瀬古委員 日本共産党的瀬古由起子でございます。

参考人の皆さんには、きょうは大変御苦労さまでございます。短い時間ではござりますけれども、質問させていただきます。

まず、桜井参考人にお聞きしたいと思うんです。

参考人の皆さんには、きょうは大変御苦労さまでございます。短い時間ではござりますけれども、質問させていただきます。

そこで、今、持ち株会社の連携とか、あるいは分割にこだわらずに、ある意味では、再生に向けて、合併とか、大胆に考えなきゃいけないじやないか。当社は、もちろん株主さんがたくさんいらっしゃる独立した会社でございます。JR北海道ももちろんそうです。ですから、そういう意味では、何でもやれるということではなくて、やれることにはおのずと限度があると思いますが、そういう中で、例えば営業面の協力のようないふうに、北海道の商品をうちの市場で売る、あるいは共同で広告宣伝をするというようなこと、こういったことはやれるだらうと思います。現実にやつております。

また、資材の購入なんかにつきましても、大量に購入する資材、例えば油等ありますとかレール等ありますとか、こういったものにつきましては、まとめ交渉をするというような形をしております。現実にやつております。

○大塚参考人 JR北海道あるいはJR九州、JR四国、この三社とも、今先生がいろいろおっしゃられましたように、確かに市場規模が本州三

具体化するかということで、先ほど各参考人の中からも出ておりましたように、やはり地元住民の合意というものを指針の中に必要条件として入れるというようなことですね。その前段階としては、恐らく自治体の合意ということがあるだろうと思うんですが、自治体の合意があつたとしても、自治体の意見と地元住民の意見がそろる場合もありますので、やはりどうしても地元住民の合意ということが必要ではないか。そういう点を、今回の指針の公表あるいは助言、勧告を行う場合に、していく必要があるのでないかということです。

その場合に、一つ参考になるのが鉄道事業法でありますですが、鉄道事業法でも業務改善命令を行うことができるようになつてはいるんですけども、この業務改善命令については鉄道事業法第二十三、条ということなんすけれども、それについては余り生きていません。

そこらあたりを勘案しまして、今後、その反省の上に立つて、指針の公表のより実質的な具体化というのを図つていただく必要があるのではないかと考えております。

○瀬古委員　さらに桜井参考人にお聞きしたいと思うんです。

先ほど、国鉄の分割・民営化によつてシェアが低下しているという御指摘がございましたけれども、低下していることによつて具体的にどういう実態が起きているのか、その点、具体的例がございましたらぜひ教えていただきたいというふうに思ひます。

それからもう一点、国鉄改革の基本方針、政府が進めてきたわけですけれども、これの完結といいますか、JR七社の完全民営化という問題だろうと思うのです。

しかし、先ほどからも御指摘がありますように、JR本州三社以外は鉄道事業としての経営の見通しが立つていない、このままいけば廃止の道をたどらざるを得ないんじやないかというお話をございました。また、これは藤井参考人の方から

もお話をありますて、そういう場合には、最終的には、住民、自治体、こういうものが引き受けしていくという方向も出されてまいりましたけれども、實際には、廃止するか、もしくは自治体が負担するか、こういう道をたどらざるを得ないんじやないかというように思うのです。その点、桜井参考人はどのようにお考えになつていますでしょうか。

「一点、お願ひいたします。

○桜井参考人 先ほど、旅客輸送においても貨物輸送においてもJRのシェアが低下すると言いましたが、具体的な数値を申し上げておりませんでした。

人気口ないしはトンキロをベースにいたしましたJRの旅客輸送のシェアは、一九八七年度に一八・五%でしたが、一九九八年度に一七・〇%ということで、減少しております。また、貨物輸送においても、一九八七年度は四・五%でしたが、一九九八年度には四・一%というように、減少が認められない。それは、国鉄改革の目的が鉄道事業の再生にあつたということを言われるわけでもありますけれども、果たして我が国において鉄道事業が再生したかということについて、もう少し深く考えていく必要があるのではないか。

それで、瀬古議員からの質問で、では、この輸送シェアが低下したらどういう影響が出ているかということになります。ここでは時間がないので、貨物輸送についてぜひ言いたいわけあります。

ドイツにおいても、あるいはヨーロッパにおいても、EU統合下における各国において、地球温暖化あるいは大気汚染防止のために、いわゆる日本でいうモーダルシフトを進めようとして、鉄道貨物輸送への輸送需要の転換を図つてきているわけです。

我が国においては、そういうような努力は一応なされているわけですが、今、貨物輸送のシェアに見られるように、ずっと低下している。本来であれば、運輸省も言うように、シェアを増

加させなきゃいけないわけではありませんけれども、シェアが低下している。この点において私は非常に危惧を持っているわけで、もう少し、上下分離のような措置を含めまして、あるいはガソリン税のようなものを鉄道貨物輸送の方に投入するというようなことを含めまして、総合的な見地から考えていいかないといけないのではないかと思つております。

もう一つの御質問であります地方線の廃止については、かなり進んでいるのではないか。意見では述べられませんでしたが、特に整備新幹線の着工あるいは経営によりまして、JRの自立的な経営ということでは、在来線を兼営するということはJRの経営にとってマイナスになるというような見地から、在来線の第三セクター化ないしは廃止というようなことがあるわけであります。そういうことが今後もずっと起こつてくるだらうと思うのです。

整備新幹線の問題は、単に並行在来線の問題ではなくて、全国網を経営いたしますネットワークの利便性という点で重要な意味を持ちます鉄道貨物輸送においても、そういうネットワーク性というものがなくなるということで、非常に大きな問題ではないかと思います。そういうことを今後考えていいかなきゃいけないのではないかと思つております。

○瀬古委員 東日本旅客鉄道株式会社の大塚参考人にお聞きしたいと思うのですけれども、今後、完全民営化になることによつて、先ほど言いましたように、住民の中では、地方のローカル線や不採算区間が切り捨てるんじやないかという不安が大変大きいわけです。今後、こういったローカル線をどうしていくかという問題では、例えば住民や自治体が反対しているという場合には、方的に切り捨てる、こういうことはないというふうに思うのですけれども、その点、どのようにお考えでしようか。

○大塚参考人 地方ローカル線の今後の扱いでございますけれども、そもそも国鉄改革のときに、

ローカル線の考え方方というのがございまして、地域に密着したきめ細かい営業施策というのを展開することによりまして、それぞれの地域の交通機関としてふさわしい効率的な経営体制を目指そうというのが一つの考え方としてございました。

当社もですし、またほかのJR各社においても、この考え方に基づきまして健全経営の維持に向けて、それぞれの路線の置かれた状況でありますとか、あるいはお客様の御利用いただきております実態でありますとか、そういうことを見ながら、地域の実情に即したいろいろな合理化施策等を開発いたしまして、そして基本的には、廃止を前提として国鉄から引き継いだ特定地方交通線を除きまして、ローカル線については存続をするという形でここまで来ております。

完全民営化されるとどんどんローカル線が切り捨てられるのではないかという話は、実は国鉄改革のときにもかなりあつたわけであります。大変不便になるのではないかとか、事故がどんどんふえるのではないかというような懸念がいろいろ言われたわけであります。現実には、そういったものはほとんど杞憂にすぎなかつたというような形になつてゐるのではないかというふうに私は思ひます。

民営化されるとどうも心配だというお考えにつきましては、私は、そのところは少し違う考え方を持つております。

国鉄時代は、いろいろな意味で経営がどんどん悪化していく、悪化していく中でいろいろなコストを落とさなければいけない、ローカル線なんかでも、大分廃止せざるを得ないとということになつたわけでありますけれども、民営化して、むしろ、そういったローカル線についても、効率的な経営体制にすることによつてできるだけ維持をしていく、御利用いただくということに努力しようということで、各社これまで來てゐるんだろうと、いうふうに思います。

当社で申し上げますと、これからもそういつた努力を続けていくという基本的なスタンスについて

は、連邦政府が過半数、五〇・一%の株式を保有するということが、ドイツ連邦基本法、日本の憲法に当たるものですが、そこに規定されておりますので、この憲法に当たる基本法を改正しない限り、ドイツでは全体の完全民営化はあり得ないというようなことになつております。それで、地域的な旅客輸送について、先ほど言いましたように、地域化法の中で、州あるいは自治体の経営関与があります。

それから、スウェーデンにつきましては、株式会社化が行われたわけですけれども、株式会社化を行つたと同時に、線路保有会社は、会社ではなくて、バンベルケットというのですが、政府の中の省庁になつております。道路局と同じように、鉄道局のようなもので行つております。その道路局と鉄道局とが連携いたしまして、交通関係の施設整備予算というものがありまして、そこで、道路と鉄道との間で、どれだけの投資資金を確保するかというようなことが出ております。

スウェーデンの場合は、先ほど意見の中でもちよつと言つたんですけれども、いわゆる社会的費用の内部化ということで、自動車やトラックなどが大気汚染や交通事故のような社会的費用を出しているものですから、それに對して鉄道よりも高く課税することによつて、その部分を鉄道の投資資金に回すというようなことが行われています。そういうようにもうひと段落です。

そういうように、なぜドイツやスウェーデンで、不完全な民営化といいますか、形式的民営化にとどまるとか、部分民営化にとどまるようなことになつているかというと、やはり鉄道整備を政府の責任で行つていただきたいということが基本にあるのではないかと思つております。

○日森委員 ありがとうございました。

ちょっと関連して、先ほどほかの方からも質問が出たんですが、地域の交通をどうするかということは、JRだけの責任じやないんですが、整備

幹線ができるとJRから並行在来線は切り離される。政治の決めがあつて、どうもそうなつていつらなんです。

実は、先日青森に行ってまいりました。岩手の銀河鉄道と青森の青い森鉄道、それぞれ沿線の自治体の首長さんや助役さんにお話を具体的に伺いました。当初は仕方がないけれども、これ以上自治体に負担を求めるべきを維持するということはもう困難だ、何とかしてほしいという悲鳴めいた話を各所から聞きました。

これは、もう既に、しなの鉄道の例で、発足をして、これは調子がいいぞ、一千一百万人の乗客がいるから大丈夫だという話があつたんですが、累積赤字が二十億数千万ですか、またここへ来て一〇%運賃を値上げするとかということで、どうも第三セクターがなかなかうまくいかないといふことをやつてやつてあると思うんです。これはますます、これから北陸もあるいは九州もそういう格好が生まれてくるというふうに感じていますし、あるいはもう既に三セクで出発しているところは大変な思ひをしてやつてあるところなんですね。

ここで両先生にお聞きしたいんですが、地域のそういう足をきちんと守つていくために、国でとつていくべき方策といいますか、それについてお考えがあつたら、それぞれちょっとお二方にお聞きをしたいと思つています。

○藤井参考人 先ほどから何回か総合交通政策という言葉が出ておりますけれども、私は、地域についても総合交通政策があるだろうというふうに思います。端的に申して、なぜ鉄道でなければならぬのかという問題は、まさに総合政策の問題だらうと思います。

現実に鉄道が、有利なような状況というものは、別として、不利なような状況というのは、実はバスについては有利なマーケットであることが多いのです。そこで鉄道を無理に維持しますと、バスそのほかについてはそこで有利な市場があまりませんので、その結果として、バスは山間部の路線を切らなければならないという事態になつてゐるんですね。

すると、鉄道のローカル線を残したために鉄道以外に何も足のない路線がなくなつてしまふ。そういうところで目を配るのが総合交通体系だらうと思います。

その一つのやり方として、一九七四年でしたのが、イギリスが採用した方法が、トランスポート・ボリシーズ・アンド・プログラム、TPPと言われている方法です。各地域に与える交通についていろいろな補助金を括しまして、一括補助として与える、その上で、鉄道を選ぶか、バスを選ぶか、道路を整備するか、あるいは集落の再編成に使うかは各地域の自由に任せることをやつてみたんです。その結果が、現在までも続いているわけですが、残念ながら鉄道が余り選ばれなくなった。人々はむしろバスの方を選んだというのが実態なんです。

私は、そういうような地域の総合政策をやらなければ、財源の方で、むしろ一括的な財源を与えた方がいい、そういうふうに思つております。○桜井参考人 地域の旅客輸送を確保するための方策であります。

先ほどからもドイツの地域化法の事例を紹介しているわけですから、ドイツでも、民営化をするときに、近距離旅客輸送をすべて州自治体の負担にするということは州自治体の財政負担になるのではないかということで、連邦参議院というところが、州の代表が集まつてゐるところであります。ですが、その連邦参議院が反対しました。その結果として、連邦政府が、先ほども言いましたように、ガソリン税の一部を、州自治体の負担軽減のために交付金を与えるというようになつております。

しかし、同時に見ておかなければいけないのは、地域化というのは、ドイツでは州や自治体が賛成する側面もあつたわけです。つまり、鉄道については連邦政府が管轄し、バスやタクシー、路面電車そのほかについては州自治体が管轄するという

交通政策が立てられない。そういう意味で、地域化を歓迎するというような話がありました。それから路面電車、すべてを一元的に経営すると外に何も足のない路線がなくなつてしまふ。そういうところで目を配るのが総合交通体系だらうと思います。

ドイツは、現在、各地域における鉄道、バス、トランスポート・ボリシーズ・アンド・プログラムと、日本では首都圏を初めとしてそつはなつてないんですけども、その中に、地域化ということで、ドイツ鉄道の民営化されました近距離輸送部門も入つていて、ドイツでは、地域の旅客輸送を総合交通体系の中で維持しようというようになつていて、ドイツでは、地域の旅客輸送を総合交通体系で、ドイツでは、地域の旅客輸送を総合交通体系の中での民営化されましめた近距離輸送部門も入つていて、ドイツでは、地域の旅客輸送を総合交通体系の中での民営化されましめた近距離輸送部門も入つていて、ドイツでは、地域の旅客輸送を総合交通体系の中での民営化されましめた近距離輸送部門も入つていて、ドイツでは、地域の旅客輸送を総合交通体系の中での民営化されましめた近距離輸送部門も入つていて、ドイツでは、地域の旅客輸送を総合交通体系の中での民営化されましめた近距離輸送部門も入つていて、

○日森委員 ありがとうございました。

藤井参考人 先ほどからも大変勉強になりました。大変重要な課題なので、ぜひ生かしていただきたいというふうに思つてます。

○伊藤参考人 ありがとうございます。

それから、貨物の伊藤参考人にお聞きしたいんです。ですが、この話もたくさん出ていました。線路使用はこれからも合理的に、スマートにいけるようにしてほしいということ、それからアプロコストルール、これについてもずっと維持してほしいと、いう二つの要望がございました。桜井参考人からのお話もございました。

先ほどのお話を聞いていましたら、どうも今のような協議だとお互いの合意だけでは不十分ではないかというふうな意見に聞こえました。ところが、アメリカの例を出して、アメリカでは法律でこれをきちんと決めているというお話をございまして、そうすると、今度の法案の中でも、これでは不十分であつて、もう少しきみんとしないとJR貨物としてはなかなかうまくいかないんじゃないかというふうにおっしゃつてゐるのかなという感じがしたものですから、改めて御意見を伺いたいと思いました。

○伊藤参考人 先ほどの私の意見陳述でも、その二点について御配慮をお願いしますと申し上げましたように、今回の会社法そのものは本州三社の完全民営化を目的とした法律改正案でありますけれども、いろいろと指針の問題等々出でている中

で、私たちが今まで御要望していたことについて
それなりに触れていただけるものと考えております

卷之三

もう時間がなくなつたんですが、最後に大塚参
考人にお聞きしたいんです。

新聞の記事で読みましたニュースティア
21、これはもう社長みずからが各機関に出張つて
、つて見聞をつづけてやる、これが所によりを

して説明していく。それで新たな發見をしていくんだという意気込みが感じられるというふうな新聞の記事が出ておりました。が、その具体的な中身、概要だけ、もし差し支えなければちょっと教えていただきたいと思います。

最初の年でもあります。あるいは最初の年度でもあります。そういう中で、これまで十四年間JRとしていろいろ努力をしてまいりましたけれども、やはり新しい時代にふさわしい、そして多くの皆様方の御期待に沿えるような企業あるいは企業グループというものにしていかなければいけないという考え方のもとに、昨年の秋に、五年間の中長期経営構想、これはJR東日本グループの構想でござりますけれども、これをニューフロンティア21

というネーミングをいたしまして発表したところ
でございます。

このニユーフロンティア21の一番基本になると
ころは、徹底した顧客志向といたしますか、お客様
を大切にすること、まさに名実ともにそ
ういう気持ちを徹底させていこう、そしてお客様の
視点というものを大切にして、お客様の視点を大
切にしたいいろいろな営業施策、あるいはサービ

ス、あるいは安全、こういったものに取り組んでいこうというのを中心的な考え方にしております。

具体的には、これまで進めてまいりました鉄道事業のシステム化といふものにつきまして、さらに抜本的に、いろいろな面で、この鉄道の安全性、効率性あるいは快適性等々、鉄道の持つ特性をこれからもフルに磨き上げて、我々は世界一の

鉄道システムを目指そうという言い方をしており
ますけれども、どの面をとつても非常にすぐれた
交通システムであるといふものをぜひ築き上げて
いきたいということを一つの大きな柱にしており
ます。

うふうに思つておりましたけれど、何といいましても、最後の方に質問者として回つてまいります。多くのことが述べられたわけでありますけれども、繰り返しになるかとも思いますが、私なりにお尋ねしたいことを聞かせていただきたい、こ

りますが、ただ、そういうことに満足するということではなくて、二十一世紀は環境の世紀といふことも言われておりますので、やはりそれにふさわしい努力をやっていくことが必要であろうというふうに思います。

ういうふうに思うわけであります。
先ほど大塚JR東日本社長のお話をお聞きし
て、民営化された企業というのはどういうふうに
あるか、それは、ナレーズ向のところに、主導的

現在までの取り組みについて簡単に申し上げますと、私どもは、やはり具体的な目標を持つてきちつと環境問題に取り組んでいかなければいけないというふうに考えております。

あるが、それにもう少し向」のかどりと東急
努めなければならない、そしてまた、利益を上げ
て株主を満足させなければならない、同時に、社
会の一員としての社会貢献が求められておるとい
うお話を聞きして、本当にそうだなという思い
を深めたわけであります。

そこで、実は平成八年に、平成十三年度、今年度でありますけれども、これを達成年度とした具体的な数値目標というのをつくりました。例えば CO_2 の排出量、これにつきましても、平成二年一度比で、一〇%削減しようという目標を持ってやつてまいりましょう。今いま、この目標は達成できし

そこで、大塚社長にお尋ねいたしましたけれども、二十一世紀に、新しい時代に突入した。高齢化社会に入り、少子化時代である。同時に、地球の温暖化等、環境というものについても我々は思いをめぐらさなければならない時代に入つてまいりました。それらについてJR東日本はどういうふうに対応されようとしておるのか、お尋ねしたいと思います。

てまいりまして、今年度、この目標に達成されました。このことがほぼ確定になりました。そこで、この目標以上の高い目標をさらに掲げようということで、二〇〇五年度というものを目標にいたしまして、CO₂の総排出量を平成一年度との比較で一〇%削減しようという新たな目標を設定しております。

また、駅とか列車から出るごみ、これは年間数万トンというごみが出てくるわけでありますけれども、駅とか列車から出るごみ、これは年間數

に、これから企業といいますか、今日の企業といいますか、企業というのは社会における一員で

ども、これのリサイクルというのにも努力しよう
ということで、このリサイクル率を二六%まで持

あるということは、これは紛れもない事実でござりますので、そうした観点から、やはり、ある種の高い倫理観といいますか、あるいは遵法精神、こういったものをきっちりと持つていなければいけない、あるいは透明度の高い経営というものをやっていかなければいけないということがござい

ち上げようというような目標も立てております。
また、恐らく交通業では初めてだと思いますけれども、環境会計というようなものも導入をいたしました。
こういう努力を環境問題についてはいろいろしておるところでございます。

ます。
それとあわせまして、地球環境問題であります
とかあるいは少子高齢化、特にこの高齢化社会へ

それから、高齢化社会の問題でござりますけれども、やはりお年を召された方でも十分御利用できるような設備をつくっていくことが非常

の対応をきめ細かくやっていくということも非常に大事なことだというふうに認識をしております。
環境問題につきましては、既に当社、いろいろ取り組んできております。もともと鉄道というのは環境に優しい交通機関ということが言われてお

大事ではないかというふうに思います。具体的には、もう既に平成十年度からの計画で、東京五十キロ圏内に、十三年度末を目標年度といたしまして、八〇〇%の駅にエスカレーターを設置するという計画を進めております。これはも

その他御活躍いただいておりますことに対しまして、御礼を申し上げたいと思います。

ただいま御質問がございましたが、民営化後、地方ローカル線におきましては、確かに、ダイヤの削減がございました。駅の無人化などは行われましたものの、路線はほぼ維持されておりま

す。また、本州三社におかれでは、確かに、ダイヤ

の削減がございました。駅の無人化などは行わ

れました。それこそ十三年間運賃値上げをすることもなく今まで来ており、かつ経営状況も改善されておりま

す。さらに、運転事故の減少とか、車両及び接

客サービス等も向上されておりまして、私ども地

方自治体いたしましても、高く評価をしている

ところござります。

今、本県におきましても、道路網の整備等に伴

いましてマイカーの進出が非常に著しく、今のJR西日本、山陰本線を中心とされましていろいろ

一生懸命取り組んでおられますけれども、そうし

た中であります。本県における生活、産業等

を支える、まさにかなめでござります。鉄道は、

そうしたかなめであるという意識とともに、人々

の交流とか、あるいは定住促進に不可欠な大切な

基盤であると認識しているところでござります。

そうした中で、JRは民営化後も公共的使命を

持つ交通機関として地域から大いに期待されてい

るところでござります。その役割を十分に認識し

ていただいた上で、地域と共に生ずる鉄道として再

生させるというのが国鉄改革の趣旨であつたと思

います。それをひとつ忘れずに、地域の足となる

ダイヤの改善とか、あるいは施設の改善及びロー

カル線の存続など、地域の要望について真摯に耳

を傾けていただきたいなと思つております。

以上でござります。

○松浪委員 整備新幹線の問題、それからフリー

ゲージトレーンの導入の問題等、藤井、桜井両参

考人にもお尋ねしたい、こういうふうに思つてお

りましたけれども、時間が参りましたのでかない

ません。お許しをいただきて、私の質問を終わり

たいと思います。どうもありがとうございました。

た。

○赤松委員長 菅義偉君。

○菅(義)委員 自由民主党の菅でござります。

参考人の皆さん、御苦労さまです。私が最後で

ありますから、しばらくおつき合いをいたしました

いなというふうに思います。

私は、この法案を提案されるについて、民営・

分割以前の国会での質疑やら、あるいは新聞論調

等を実は読んでみました。当時も、ちょうどきよ

されるんじゃないかとか、いろいろなことが実は

質疑されておりましたけれども、完全に

民営化にされたら、利潤を追求して、事故が多く

なるんじゃないいか、あるいはローカル線が廃止を

されるんじゃないかとか、いろいろなことが実は

質疑されておりましたけれども、完全に

四年たって全く杞憂であったわけであります。

当時の国鉄と比べてサービスはよくなつてきて

いる。あるいは、当時は値上げも必要であります

た。三%から五%値上げしなければ黒字の経営は

できなかろうということも予測されましたけれ

ども、この値上げについても、三社については全

くないわけであります。

まず最初に、大塚参考人にお尋ねしますけれど

も、大塚参考人は当時国鉄の職員であつたと思

いますが、当時考えていましたJR東日本の将来、そし

て今日のJR東日本の現状、これについて率直な

感想をお聞かせいただきたいと思います。

○大塚参考人 昭和六十二年の四月に、国鉄改革

でJR東日本という会社が発足したわけであります

けれども、今十四年前を振り返ってみると、

今先生がおつしやられたように、正直なところ、

本当にうまくいくのだろうかなという大変な不安

と緊張感の中でスタートしたという記憶がござい

ます。

何といいましても当社の目標が、とにかく黒字

にしようという目標があつたということでありま

すから、それほど黒字ということに飢えていたと

いいますか、黒字が難しいといいますか、そうい

う状況の中でスタートして、こんなことは民間会

社では当たり前の話でありますが、その当たり前

の話が目標になるという状況であつたということ

が、完全民営化後には、お客様の視点に立った徹

度であります。

また、先ほどもちょっとお話し申し上げました

けれども、スタートのとき人に変な債務を背負つ

たというようなこともございまして、御指摘のと

おり、当時のマスコミの論調も、本当にこれだけ

の債務を持って大丈夫かという論調が非常に多

かったということを記憶しております。

したがいまして、当時の社長、会長以下末端の

社員に至るまで、とにかくもう後がないといいま

すか、頑張るしかないという悲壮な決意でスター

トしたというのが実態であつたというふうに思ひ

ます。

それが、非常に想像を超える、予想以上の成果

が上がつたという背景には、いろいろなことがござ

りますが、一つは、スタートした当初の経済環

境というのが比較的よかつたというようなことも

ございまして、何といいましても多くの皆さんに

御支援をいただいたというようなこともございま

した。

しかし、やはり大事なのは、会社の中にいる社

員一人一人あるいは経営陣、こういった者の意識

が変わるものではないかというものが一番大事なこ

とであります。そういう意味では、社員一人一

人の意識改革というのが非常に進んだ、国鉄時代

の親方日の丸という状況から、自分たちで頑張ら

なければいけないという状況になつたというの

が上がつてくると思います。

一方、これから経営環境というの少子高

齢化というような社会的なわざ構造変化が起

つておる。あるいは、よく言われる、グローバル

市場といいますか、こういったグローバル市場

経済といいますか、消費者の皆さん方が非常に肥えてくる

消費者主導の時代というようなことも言われてお

ります。

そういう意味で、二十一世紀にさらに飛躍を図

るために、当社としては、先ほどもちょっとお話

し申し上げましたが、新しい経営構想を策定した

ところございましたけれども、私といたしまして

は、完全民営化後には、お客様の視点に立った徹

度であります。

そういうふうに思います。

それは申しましても、これからの経営環境とい

うのは非常に厳しいものがあるというふうに思

うので、初心忘れずという言葉がござります

が、あの国鉄改革のときの情熱というものを持ち

続けて、さらにまだやらないければいけないこ

とがたくさんございますので、そういうつたつ一

つに取り組んでまいりたいというふうに思つてお

ります。

そういう点からも、現在御審議いただいており

ますこの法案をぜひ通過させていただきまして、

そして自主自立経営を貫徹するという状況をつ

くりついていただくことを、改めてお願ひ申し

上げたいというふうに思います。

○菅(義)委員 大塚参考人にもう一点だけ。簡潔

にお答えいただきたいと思います。

○菅(義)委

底した顧客志向というのを貫いて、サービスの向上、それから安全性の向上というものにさらに力を入れていきたいというふうに思つております。

具体的には、例えばお客様のいろいろな御意見を伺うような仕組みというものを作らに徹底させていきたい。この五月には、インターネットでもお客様からの御意見を伺えるような仕組みをつくりました。こういったような形でお客様の御意見というものを、サービスなりあるいは経営なりといいうものにできるだけ反映させていくというような経営をしていきたいと思います。

具体的なサービスいたしましては、例えば混雑の緩和というようなことについてもさらに努力をしてまいりたいというふうに思つております。今現在二〇〇%という形になつておりますけれども、これを何とか二〇〇五年度までには一八〇%ぐらいまでは引き下げたいというふうに思つてあります。そのためには、列車の増発もしなければいけない、あるいは新型の車両も投入しなければいけない、あるいは新しい直通運転のようなものやつていかなければいけない、いろいろな施策をとつていかなければいけないというふうに思ひますし、安全という問題につきましても、これは最優先課題として今後ともさらに徹底して取り組んでまいる所存であります。

○菅(義)委員 桜井参考人にお尋ねをします。は株主の皆様から信頼をかち得られるような、そういう経営をしていくという決意を強く持つておられます。お客様、地域社会あるいは株主の皆様から信頼をかち得られるような、そういうふうに思ひます。

先ほどの意見陳述の中で、三島の会社がまだ経営的に不安定である、そういう中で本州三社を行して完全民営化はすべきではないというような趣旨の意見陳述であつたと思ひます。例えばJR北海道とJR東日本が連携するとか、実はそういうお話をありました。

しかし、私は、国鉄改革の原点というのは、まさに自主自立であります。十四年前に、このことを再建監理委員会等で決定をし、それに基づいて

本州三社は、総収入の四・五倍の十四・五兆円といいう大額の債務を背負いながら今日まで努力をしてきました。

具体的には、例えばお客様のいろいろな御意見を伺うような仕組みをつくりました。こういったような形でお客様の御意見というものを、サービスなりあるいは経営なりといいうものにできるだけ反映させていくというような経営をしていきたいと思います。

具体的なサービスいたしましては、例えば混雑の緩和というようなことについてもさらに努力をしてまいりたいというふうに思つております。今現在二〇〇%という形になつておりますけれども、これを何とか二〇〇五年度までには一八〇%ぐらいまでは引き下げたいというふうに思つてあります。そのためには、列車の増発もしなければいけない、あるいは新型の車両も投入しなければいけない、あるいは新しい直通運転のようなものやつていかなければいけない、いろいろな施策をとつていかなければいけないというふうに思ひますし、安全という問題につきましても、これは最優先課題として今後ともさらに徹底して取り組んでまいる所存であります。

○桜井参考人 非常に難しい、厳しい御質問であります。まず第一に、先ほどから出ております債務十四兆円ですか、引き継がれたということですが、これについて私は異論があります。

一つは、新幹線の収益調整措置ということで、新幹線保有機構ということことで、かなりその中で調整されたということです。それから、残りの部分についても、会計上、資産マイナス債務イコール資本というような方程式になつておりますけれども、その場合の資産というのは、新幹線は確かに時価、再調達価額でありますけれども、鉄道用事業資産については簿価で継承されたといふことで、JR本州旅客三社については、かなり含み資産があるんじやないかと思つております。JR本州三社だけはひと勝ち、後は野となれ川となれ、縮小合理化で知らないよといふのは、ちょっと腑に落ちないのじやないかと考えております。

それから、今言われましたJR東日本とJR北海道を合併しますと、いわゆる内部補助が生じまして、債務が非常に大きくてかなりしんどいというような状況とはかなり違うのではないか、私はそういう認識をしております。

○菅(義)委員 いずれにしろ、当時の債務は収入の四・五倍であります。まして三社というのは、當時たしか一・五倍ぐらいの債務であったと思います。

私が自身は、公共企業体から特殊会社にいつたこ

とそれ 자체は一つの意味があつて、公共企業体の問題をどうとらえるかということでありまして、日本の公共企業体が問題ではなかつたかと思うわけで、そこらあたりでちょっと議員と意見が違つて思ひます。

しかし、それにも、仮に現在の特殊会社化を認めたとしても、経営の効率性ということで分割のもとでの特殊会社は意義があつたとしましてそういうことを実は述べておられました。しかし、もしこれが、東日本と北海道が一緒になつてしまふ、こういうことになつたらば、私は、もとのがかつての国鉄でありますから、これは大変なことになつてしまふんじやないかなという懸念がでしよう。

JR東日本とJR北海道との収益調整を図るということは、現在のNTTでも行われておりますし、広く世界の鉄道民営化の中でもそういうような形もあるわけです。

先ほど言われましたように、分割が国鉄改革のときに決まつたじやないかと言われているんですけど、これは、先ほど紹介しました「未完の『国鉄改革』」の中で葛西さんも述べられていますよう

に、新幹線保有機構が収益調整措置としてあつたわけです。それも国鉄改革のときにきちんと決められたわけです。それも国鉄改革のときにきちんと決められたわけです。にもかかわらず、新幹線保有機構という枠組みをなくさないといけないというような事態になつていつたわけですから、そういう意味で、分割そのものも、その後の状況の変化、つまり、三島会社については赤字経営である、本州旅客三社については黒字経営である、三社合計で年間経常利益二千億円を上げているというような状況を考えた場合に、国民の財産を引き継いだということをもあわせて考えますと、そのままJR本州三社だけはひと勝ち、後は野となれ川となれ川となれ、縮小合理化で知らないよといふのは、ちょっと腑に落ちないのじやないかと考えております。

○赤松委員長 これまでやはり外せないだろうというふうに思いました。それからローカル線の場合は、JR貨物会社がある程度民営化のめどがつくれば、JR貨物会社がある程度民営化のめどがつくまでには、それからローカル線の廃止についてのある程度の関係のローカル線の廃止についてのある程度のルールが見えてくるまで、やはり当面の間ということがあります。したがつて、時間的には、それぞれの項目について当面の間というの

が変わつてくるだろうというふうに思ひます。

以上です。

○菅(義)委員 ありがとうございました。終わります。

○赤松委員長 これにて参考人にに対する質疑は終了いたしました。

○菅(義)委員 ありがとうございました。終わります。

○赤松委員長 これにて参考人にに対する質疑は終了いたしました。

○菅(義)委員 この際、参考人の皆様方に一言申し上げます。

○赤松委員長 本日は、貴重な御意見を長時間にわたりまして、参考人の皆様方に一言申し上げます。

○菅(義)委員 賜りまして、まことにありがとうございました。委員会を代表いたしまして厚く御礼を申し上げます。(拍手)

参考人の皆様方は御退席いただいて結構でござります。ありがとうございます。

○赤松委員長 速記をとめてください。

○赤松委員長 速記を起こしてください。

います。

藤井参考人にお尋ねをします。

指針の問題についてでありますけれども、今まで違つた項目が上がつておられますので、それぞれに法案の中では「当分の間」ということになつてなつてきています。民营・分割してよかつたなど

をお尋ねいたします。

○藤井参考人 指針の項目の中には幾つか性質の

違つた項目が上がつておられますので、それぞれに

ついて「当分の間」という考え方方が違つてくるだ

うと思います。

しかし、それにも、仮に現在の特殊会社化

を認めたとしても、経営の効率性ということで分

割のもとでの特殊会社は意義があつたとしまして

も、私自身がさつき言いましたように、合併する

ことが現実であると私は思います。

今、大塚参考人も、今日の成功の中で、社員や

経営陣の意識改革、努力をすれば報われるんだ、

そういうことを実は述べておられました。しか

し、もしこれが、東日本と北海道が一緒になつて

しまう、こういうことになつたらば、私は、もと

のがかつての国鉄でありますから、これは大変

なことになつてしまふんじやないかなという懸念

を持つておりますけれども、これについてはいか

がでしよう。

○桜井参考人 非常に難しい、厳しい御質問であ

ります。

兆円ですか、引き継がれたということですが、こ

れについて私は異論があります。

一つは、新幹線の収益調整措置ということで、

新幹線保有機構ということことで、かなりその中で調

整されたということです。それから、残り

の部分についても、会計上、資産マイナス債務イ

コール資本というような方程式になつております

けれども、その場合の資産というのは、新幹線は

確かに時価、再調達価額でありますけれども、

鉄道用事業資産については簿価で継承されたとい

ふことで、JR本州旅客三社については、かなり

含み資産があるんじやないかと思つております。

JR本州三社だけはひとつ勝ち、後は野となれ川と

なれ、縮小合理化で知らないよといふのは、

ちょっと腑に落ちないのじやないかと考えております。

R本州三社だけはひと勝ち、後は野となれ川と

なれ、縮小合理化で知らないよといふのは、

ちょっと腑に落ちないのじやないかと考えております。

まして、そういうふうに言わせていただいたわけ

です。

○菅(義)委員 いずれにしろ、当時の債務は収入

の四・五倍であります。まして三社というのは、

当時たしか一・五倍ぐらいの債務であったと思ひます。

しかし、いかに巨額の債務であったかというよう

ことはおわかりをいただけるのかなというように思

話だ、そういうふうに実は思っているわけであります。

また、一般の法改正によって、本州三社については会社法の適用除外とする、規制の撤廃を行うとのことであるけれども、逆に、指針を定めてしまって、指針があるんじゃ民間会社にならないじゃないかという意見もありますが、その点についてはどうなんでしょうか。

○泉副大臣 今回、会社法から本州三社を切り離すということを御提案させていただいております。

委員御承知のよう、JR各社に対しましていわゆる特殊会社としての規制を今は課しておるわけでありまして、今回の法改正は、この本州三社を特殊会社の規制から外そうという、特殊会社でなくすることが主な目的であるわけであります。

提案理由でも御説明をさせていただきましたように、やはり国鉄改革の歴史というものをないがしろにしての完全民営化というのはなかなか難しい問題がございまして、国鉄改革において、公的な財産であった事業用資産の承継などを行わせるなど、ほかの鉄道事業者とは違った事情があつたことは御承知のとおりでございます。

そうした経緯を踏まえますと、完全民営化されることとなります本州三社に対しまして、一挙のいわゆる民営化ということについては、私どもとしては考えなければならないことがある、こうした思いでございます。

今回の指針というものは、国鉄改革の経緯を踏まえた事業運営を確保していくための必要最小限の措置でございまして、これまでJR会社法に基づき行われてきました代表取締役の選定でございますとか事業計画の認可、こうした包括的な事前的な規制とは性質が異なるものである、このように考えておるわけであります。この指針は、多くの国民もきっと理解をしていただけるものと思つておるところでございます。

○吉田(公)委員 本来は、JR七社を括民営化していくことが基本だ、こう思つていま

す。ところが、残念ながら、北海道も四国も九州も、特に貨物なんかもそうありますが、この四社は置いてきぼり。なおかつ、この四社についてまだ大臣並びに鉄道局の傘下にあって、これは当分の間と、こう言つておるわけであります。

大体、役所の言う当分とか暫定とか、そういうのは余り当てにならないんだよ。大体、当分といつて五十年だから。普通の社会じゃ考えられない。暫定といって三十年。臨時措置法といいながら、三十年平気だから。臨時でも何でもないんだよ、三十年もたてば。だから、そういう意味では、当分の間なんていつたって、要するに、それは見通しが立たないというのと同じ話だよ。

だから、そういう意味では、残されたJR四社について、JR三社はいいですよ、独立してどんどんできるんだから、何も鉄道局で監督する必要はないんだ。だけれども、JR四社については、どうやって民営化していくか、そのためにはどうやって持ち上げていくか、そのことは非常に難しい問題だと思うんだ。JR四社を置いてきぼりにするともた国鉄と同じことになってしまふ。だから、これをどう改革していくか。置いてきぼりにするのは簡単な話で、とりあえず成績のいいところだけ、三社だけ民営化いたします、あとは、四社については社長から何から全国国土交通大臣に届ける、届けて、この人が社長になれればいいやなんて、それじゃ民営でも何でもないよ。それは公団、公社、公庫と同じ話だ。だから、そういう意味では、ぜひ、四社をどうしていくかという計画をちゃんと示してもらわないと、とりあえず切り離した三社だけひとつよろしく頼むよなんていつたって、そとはいかない。趣旨に反するなんだから。

○安富政府参考人 今先生御指摘のように、今回もまた事業運営を確保していくための必要最小限の措置でございまして、これまでJR会社法に基づき行われてきました代表取締役の選定でございますとか事業計画の認可、こうした包括的な事前的な規制とは性質が異なるものである、このように考えておるわけであります。この指針は、多くの国民もきっと理解をしていただけるものと思つておるところでございます。

○吉田(公)委員 いろいろな支援策というの具體的にはどういう支援策かということが聞きたいと思います。

我々政府としても、今後、各社の経営動向を十分勘案して、いろいろな支援策を講じながら、ぜひこれを達成していきたいというふうに考えております。

○吉田(公)委員 いろいろな支援策というの具體的にはどういう支援策かということが聞きたいと思います。

そういう指針の目的からしまして、いわゆる当分の間というその期間につきましては、今の段階で具体的な年数を確定することは困難でござります。

ただ、完全民営化後の本州三社の経営状況、あるいは他のJR各社の完全民営化の状況といつたようなこと、あるいは長期債務の償還状況といたようなことをにらみながら、国鉄改革が最終的に完了したと総合的に判断されるまでの期間を指すものというふうに我々は理解しております。

そういう指針の方法、方針で具体的に引き上げていくのか、民営化していくのか。さつき言つたでしよう、当分の間なんつて信用できないというんだよ。当分の間といつて、五十年だから。

てやつていくということで、これらの四社につきましても、経営基盤等の条件が整い次第、順次株式売却を進めまして、完全民営化に向かって努力を続けていくということが基本方針でございま

す。ただ、残念なことに、これら四社につきましては、現在、経済環境等もございますが、輸送需要の減退、あるいは、特に二島会社につきましては、経営安定基金のいわゆる運用益が非常に少ないと、いうようなことがございまして、低金利の長期化が続いておりますので、非常に厳しい状態でございます。

ただ、我々としては、こういう三島及び貨物につきましても、例えば経営安定基金の運用益の確保を図っていくとか、あるいは固定資産税の軽減措置を図る、さらには各種助成制度の活用といったような経済的な支援措置を現在も講じているところでございますが、これからも講じていただきたい。そういうことを講じながら、ぜひこれら四社の株式の上場等について、まだ今のところ具体的なスケジュールというのをお示しする段階ではございませんが、各社とも、速やかに上場が可能となるような経営基盤の確立に向けて努力するといふことで現在進めております。

○安富政府参考人 今回適用除外になりますJR本州三社について指針を設けるということで、その指針を設ける期間として「当分の間」ということを規定しておるわけでございますが、先ほど指針を設けた趣旨については副大臣の方からもお話をございましたので重複は避けたいと思いますが、基本的に、公的な財産であつた事業用資産の承継等を行わせたという経緯がございますので、本州三社については、このよつた国鉄改革の経緯がございましたので重複は避けたいと思います。

ただ、内務大臣だよ、あれ。戦後、内務大臣が、当分の間、起債は許可制にすると内務大臣通達で出した。内務大臣というんだから、戦後間もなくの話でしょ。その内務大臣通達がいまだに生きていたんだから、五十年もたつて。役所の言う当分の間なんというのは、五十年たつ。もう、しまいにはわけがわからなくなつちやうんだよ。だから、そんな当分の間なんという話は、大体どのぐらいの目標のことを言つておるんですかね。もうごまかされないんだよ、私も。

だから、その「当分の間」というのは、大体どのぐらいの目標のことを言つておるんですかね。言入れたって、やらないという話と同じこと。だから、その「当分の間」というのは、大体どちら、こんな当分の間なんといふことを言つておるんですかね。

ただ、内務大臣だよ、あれ。戦後、内務大臣が、当分の間、起債は許可制にすると内務大臣通達で出した。内務大臣というんだから、戦後間もなくの話でしょ。その内務大臣通達がいまだに生きていたんだから、五十年もたつて。役所の言う当分の間なんというのは、五十年たつ。もう、しまいにはわけがわからなくなつちやうんだよ。だから、そんな当分の間なんといふことを言つておるんですかね。言入れたって、やらないという話と同じこと。だから、その「当分の間」というのは、大体ど

よ、これは、今度完全民営化しようとしているJR二社は、指針に定める事項というのがあるんだそうですよ。つまり、まだ監督下に置こうとしているんだよ。運賃、共用駅等に関する他のJR各社との連携協力の確保に関する事項だとか、国鉄改革の趣旨を踏まえた路線の適切な維持や駅施設の整備に当たっての利用者利便の確保に関する事項とか、中小企業者への配慮に関する事項だとか。国土交通大臣は、上記指針を踏まえた事業経営を確保する必要があるときには、JR各社に対して指導、助言する、あげくの果てには、正当な理由がなくて反対した者は勧告、命令をするぞ、こういうことになつていて。

そうすると、私鉄にはこんな勧告、命令権なんというのはあるの、鉄道局で、JR二社だけが命令権があるわけ。

○安富政府参考人　いわゆるこのような制度による勧告、命令というのは私鉄にはございませんけれども、私鉄については、鉄道事業法におきまして、安全性あるいはサービス面、運賃面等でいろいろな規制がかかっております。

私鉄についてのそれらの問題について、何らかのいろいろな改善すべき事項がある場合には、鉄道事業法の中で事業改善命令というのがございまして、国土交通大臣の方から、運賃なりサービス、安全問題につきまして、それぞれ具体的な改善命令が出来る形となつております。

○吉田(公)委員　事業改善命令というのは、本来、民間企業になつたらば、自主的にやるんじやないの。々国土交通省が改善命令を出してやるということについては、おかしいんじゃないかな。その辺、どうなんですか。

○鷹國務大臣　これは、先生、いろいろなとり方があると思いますけれども、私は、今回一番気を重視して、赤字のローカル線を切るのではない。それは皆さん方にとつては本当に困ることだから、経営だけということを考え、民営になつたから自由なんです、赤字のローカル線全部

切つちやいますよとか、そんなことは絶対にしないでくださいよいと。私は、三社の社長に、くれぐれもそのことはお願ひします、もしそういうときには、国土交通大臣として勧告とか命令というのをしますよと。この項だけは、皆さんに、国民のために、保障してほしいということも含めた勧告、命令もあるということをお含みいただきたいと思います。

全民営化ということをございますが、我々としてはは、今回、特殊会社としてのJR会社法の規制を外す。さらに、こういう規制、今現実に人事面あるいは財務面、事業活動面、いろいろな規制を一R会社法でかけておりますけれども、こういうもののを外すと同時に、現在鉄道建設公団で保有しておりますJR株式をすべて売却するという形で純民間会社という形にしたい。そういう形で、いわゆる完全民営化ということを、純粋な形の、一〇〇%の民間資本を持つた純民間会社とするということが、今回この法律を出させていただく趣旨でございます。

のままじやどうしようもないということで国鉄め
革が始まつて、民営化しようじゃないかという話
が出てきた。

では、なぜ國鉄が赤字になつたか。体質もあつたかもしないけれども、一つは、政治路線と書
われたローカル線をどんどん敷かされた。そし
て、そのローカル線の採算性については、敷か
けと言つた方は全然責任とらないで、敷かされた
国鉄があとは責任とらされた。

例えは、百円の切符を売つて汽車を走らせる
三百円の費用がかかるという完全に赤字のローカ
ル路線がたくさんあるわけだ。だけれども、地域
にとつてみれば、それは生活と鉄道と一体だか
ら

切つちやいますよとか、そんなことは絶対にしないでくださいよと。私は、二社の社長に、くれぐれもそのことはお願ひします、もしそういうときには、国土交通大臣として勧告とか命令というのをしますよと。この項だけは、皆さんに、国民のために、保障してほしいということとも含めた勧告、命令もあるということをお含みいただきたいと私は思います。

○吉田(公)委員 大臣の御趣旨はよくわかるんであります。つまり、幾ら民営といつても、公共性ということからいえば、確かに採算性だけで廃止をするとかしないとかというのは多少問題があると思います。

だけれども、本来は、民営というのは、廃止してもやむを得ない、つまり、採算性に合わなければ廃止せざるを得ないという、民間企業じやよくある話ですよね。人員整理なんていい例です。つまり、採算性に合わないから人員整理をしてしまって、退職勧告をする。まことにもってその人の生涯にかかることだつて、民間企業では採算性ということが第一義で、そのためにはリストラが行われて、どんどんやっているじゃないですか、今。

だから、そういう意味では、矛盾しているんじゃないですかね。完全民営化にするといながら、赤字路線はそうはいかないぞと。では赤字路線の赤字はだれがしようんだということになれば、JR三社がしょわなきやいけないんだから。勧告だけして、命令だけして、国土交通省は全然責任をとらないよ、こういうことになる。

私は、必ずしも赤字路線を廃止しろと言つていいんじゃない。ただ、問題は、完全民営化ということになれば、そういうことも考慮に入れなければ、完全民営化、つまり本当の株式会社になれないんじゃないですかということを言つているわけで、ぜひそういう意味を含めて、鉄道局長、答弁してくださいよ。自分だけわかっていてもだめなんだよ。

○安富政府参考人 今先生がおつしやいました完結するに、国鉄は赤字が累積をしてしまつて、これは財務面、事業活動面、いろいろな規制を「民間会社」という形にしたい。そういう形で、いわゆる完全民営化ということを、純粹な形の、「○%の民間資本を持つ純民間会社とする」ということが、今回この法律を出させていただく趣旨でございます。

ただ、その際にも、先ほど大臣の方からもございましたように、「公共性」というものがある。その公共性ということについては、例えば路線維持の問題であるとか、あるいは、国鉄改革の中から生まれてきたJR本州三社がお互いに協力して、例えば運賃の通算制であるとか、お互いの共用駅の、いわゆる共通に使う施設の協力関係であるとか、そういうもののについては、やはり十分配慮していただきたい。あくまで、そのためには指針を設ける。国鉄改革の趣旨を踏まえた最小限の、ある意味での規制といいますか、一つの考え方ということでこの指針を設けるわけでございます。

ただ、この指針がうまくいかない場合に、幾つか、正当な理由がないということで、本当に我々としては最後の手段だと思つておりますけれども、勧告あるいは命令というような形で担保しようと、いう趣旨でござりますので、基本的に我々としては、この勧告、命令があるからといって直ちに完全民営化ではないということではなくて、あくまで完全民営化、さらに国鉄改革の趣旨を踏まえたJR本州三社の完全民営化を確実にすること、この指針制度を設けているというふうに御理解いただきたいと思います。

○吉田(公)委員 もともとは、国鉄をなぜ改革しなきやならなかつたかということがありますが、

のままじやどうしようもないということで国鉄めぐらしが始まつて、民営化しようじゃないかという話が出てきた。

では、なぜ国鉄が赤字になつたか。体質もあつたかもしれないけれども、一つは、政治路線と言われるローカル線をどんどん敷かされた。それで、そのローカル線の採算性については、敷かれただけと言つた方は全然責任とらないで、敷かされた国鉄があとは責任とられた。

例えば百円の切符を売つて汽車を走らせる三百円の費用がかかるという完全に赤字のローカル路線がたくさんあるわけだ。だけれども、地域にとつてみれば、それは生活と鉄道と一体だから、そんな簡単に廃止するわけにはいかない。一部バス路線にかえたところもあるけれども。

何でも線路を敷いて、バス路線にすればいいといふんじやなくて、今いろいろな乗り物があるでしょう。モノレールだってそうだし、今東京の立川なんかでも敷いているけれども、ああいう軽便鉄道というのがある。

H.S.S.Tなんというのがあつて、これは磁気浮上鉄道というんだ。こんなのは一キロ七十億ぐらいの建設費でできるんだ。地下鉄地下鉄と言つてているけれども、地下鉄は一千三百億円だよ。磁気式浮上鉄道、たしか運輸省で六十キロまで許可出しているはずだよ。今名古屋の方でやつてあるんじやないか、H.S.S.Tというのは、磁気式浮上鉄道、たしか運輸省で六十キロまで

いるんじゃないかな。

やはり知恵だよ。二十一世紀は知恵の時代だと言われているんだよ。だから、国土交通省は、そういう赤字路線は、政治路線で生活路線だから路線は絶対外しちゃいかぬなんと言つて命令ばかりしていいで、やはりもつと知恵を使って、磁気式浮上鉄道。

磁気式浮上鉄道というのは、台車が要らないんだよ。それから鉄輪が要らないから、飛行機のジユラルミンで、磁気で浮上してくるんだよ。今、山梨実験線でやつてあるけれども、あんなス

と、そういうものを考えて、これから国にどうやって協力してもらうかということを、メッセー
ジを発しない限りは、もう地方公共団体でも言つ
ていますよ。皆さん方は何を市にしてくれるんで
すかというようなことを言つている人たちもいま
すよ。そういう時代に日本も入ってきたので、高
度経済成長は終わつたんだから、やはりみんな
が、高度経済成長時代のよう、何でもつくつて
やればいいじゃないかというようなことは、もう
終わりにしていかなきやいけないのではないか、
そう思つてゐるわけです。

例えば、新幹線をつくつた結果、つまり在来
線、東海道線、山陽本線、東北線、上越線、そ
ういうものは、一体乗降客はどうなつてゐるのか
ね。新幹線にお客さんをとられて、長野へ行くと
きだつて、軽井沢からはしなの鉄道なんであつて
いるのをおれは知らなかつたよ。しなの鉄道とい
うのは、要するに、アプロードを廃止して、新幹線
を通しかつた。そのかわり、軽井沢発しなの鉄
道になつてゐるわけだよ。だけれども、従来の線
は廃止しちやつて、しなの鉄道は、営業係数とい
うか、営業成績というのはどうなつてゐるですか
ね。みんな、東海道線でも、山陽本線でも、東
北線でも、新幹線をつくつてスピードアップした
けれども、在来線は全部ダウソしたとすれば、こ
れもまた経営の問題にかかわつてくるんぢやない
の。鉄道局長、どうですか。

○安富政府参考人 今、具体的に、JRが既に運
行している東海道本線とか東北本線とかと新幹線
との関係、こういう意味では、当然新幹線とい
ものは、いわゆる昔でいう特急ですね、速達性を
重視した機関ということでやつておるものでござ
いまして、それと、東海道本線といういわゆる在
来線につきましては、地方のローカルあるいは都
市間の交通機関ということで、現在、それぞれ役
割分担を持つてJR本州三社の中で運行されてい
るわけでございます。

ただ、もう一つ、先ほどちょっとお話を出まし
たしなの鉄道みたいに、整備新幹線を整備する際

に、いわゆる並行在来線と呼んでおりますけれど
も、この部分については、JRの経営主体から離
しまして、地方自治体が具体的に、並行在来線に
ついて三セクをつくつて運営する、そういうこと
をはつきりとした場合に、現在、整備新幹線と
セットで整備新幹線計画がつくられて整備が行わ
れているわけでございます。

確かに、並行在来線の第三セクターの經營とい
うのは非常に厳しくございます。そこら辺につ
いては我々も十分認識しておりますが、やはり、
この並行在来線の第三セクターについて十分収支
見通しを立てた上で、今後どういう形で整備新幹
線を整備していくかということについては、各地
の自治体、十分検討していく必要があるかとい
ふうに考えております。

○吉田(公)委員 今局長から答弁いただきました
けれども、例の第三セクター、三セクは、成功し
ているところはないんだ。なぜかというと、景気
が悪くなつてきたでしよう。要するに、まず県な
り市が十億とか二十億とか出資するんだよ。利回
りは5%にしているんだよ。だから、補てんでき
るからよかつたわけさ。5%利回りをやって、そ
の利回りで、つまり地方公共団体の外郭団体の人
件費や事務費やそういうものをできる、こういう
発想で5%利回りでやつた。今、金利は○・一%
だよ。

政策金利で

○・一%というと、どういうことか

といふと、鉄道局長にそんな預金の話したつてし
ようがないんだけれども、局長だつて貯金してい
るんだろう、一千万円預けて六千四百五十円ぐら
いしかくれないんだから。毎月一万円ずつ積んで
一年間、満期になりました、金利はどうですか、
六十四円だよ。あげくの果てに、利子税二〇%国
がとつていつちやうんですから。利子税は下げな
いんだ、金利だけばんばん下げちゃつてさ。

○・一%利回りでもつて出資して、だから第三
セクターはみんなつぶれちゃうんだ。金利が高い
ときはそれで通用したけれども、景気のいいとき
は。今、三セクなんて全然だめだよ。見ていてみ
るわけでございます。

な、そのうち全部ほっぽり投げられちゃうから。
それを全部国土交通省で面倒見てくれればいい
が、それはもう知らない、こういうことになつ
ちやうだな。三セクでやつてますなんて調子
のいいこと言つて、そんなものはだめに決まつて
いるんだから。

それから、プライスキャップ制というのがあつ
たね。一時騒がれましたよ、プライスキャップ
制。これは難しくて、私も勉強したんだけれど
も、なかなかよくわからない。ただ、言えること
は、物価上昇を続けていて、高度成長が続いてい
るときは、料金算定のためにある程度よかつたか
もしれない。だけれども、デフレになつて、料金
は上げられない、物価指数は下がつてくる、景気
はよくならない、こうなると、料金下げなきゃい
けないんだよ。だから、景気が悪くなつた途端に
プライスキャップ制の話をしなくなつちゃつた。
これは私鉄なんかも反対のようなんだけれど
も、プライスキャップ制の問題点というのはどう
いうことなんだろう。

○安富政府参考人 今御質問のいわゆるプライス
キャップ制でございますけれども、このプライス
キャップ制といふのは、いわば、行政が物価指数
等の外生的な数字、例えば消費者物価指数といつ
たようなものを用いて運賃改定率の上限を設定し
まして、その設定した範囲内であれば事業者が自
由に運賃設定ができるという仕組みでございま
す。

ただ、こういうプライスキャップ制という制度
につきましては、ある意味で、運賃の設定、変更
に関する事業者の自主性が非常に高いという意味
では、まあどっちにメリットがあるかといふこと
はありますか、一つのメリットかと思ひますけれ
ども、一方では、価格の上限値の算定に際して、
直接原価に関係のない物価指数等の外生的な数字
を用いるということについて、果たして利用者が
納得する合理的な方法というのができるのかどう
かといった問題、それからもう一つは、設備投資
を非常にする会社にとりましては、その設備投資

をする部分についてのいわゆる原価といいますか
コストをどうこのプライスキャップ制で賄えるか
という問題、こういう問題がござります。

我々としても、過去に、平成八年ごろ、プライ
スキャップ制について鉄道運賃問題等検討会で議
論をしてきたわけですが、先ほど言いました
ように幾つかの課題が指摘されております。こ
の課題を克服していかないとなかなか難しい
かな、こう考えております。

ちなみに、現在の鉄道運賃につきましては、平
成九年一月に新しい旅客鉄道運賃制度を導入いた
しました、いわば総括原価のものでの上限価格制
度で設定いたしまして、この上限の範囲内
であれば、鉄道事業者による自主的、主体的な運
賃設定が可能というような仕組みになつております。
それから、JRについてどうしても触れなきや
ならないのは、国鉄改革のときに、国鉄が抱えて
いる借金を、最終的には、国民という言葉で、つ
まり、税金で返せ、国民が返せというような論理
もあって、国鉄清算事業団というのが引き受け
て、そして、二十一兆円だから二十二兆円だかの借
金を残して、この理事長とかなんとかという人
は、隔年ごとだから順番で、大蔵省から来て、それ
から運輸省から行って、その次は大蔵省から行つ
て、天下り先のところだつたわけだ。

国鉄清算事業団そのものは、要するに、国鉄の
用地を売り飛ばして、それで国鉄の赤字を少なく
していこう、こう思つたんだけれども、土地の下
落によつて売り損なつちやつた。それは政府が悪
いんだよ。政府の方針で、高いときに売るな、ま
すます土地が高くなるじゃなか、したがつて國
鉄用地を売つちやいかぬ、こういうことで待つて
いたら、途端に土地が下落しちゃつて、採算性に
合わなくなつてしまつた。そういう事情もある
んだけれども、国鉄清算事業団の借金、これは一

般会計で返すようにしちやつたらしいな、いつの間にか。

しかも、青函トンネルというのをつくったね。その青函トンネルというのは、日本の上本技術の粹を集めたすばらしいトンネルで、私も視察に行つたことがあるんだけれども、しかしこれは一兆円かかった。六千億円が工事費、四千億円が金利だというんだ。だから、要するに、もう面倒くさいから、そういう青函トンネルの建設費までの際国民に払わせちやえというので、一般会計から払うようにならうとしたらしいんだ。

それで、国鉄清算事業団というののはもうないと
いうんだ。これは、どういうことで、どういうふ
うにして国民にツケを回しちゃったのか。それで
なくつたって国民党は、さっきの自動車重量税、取
得税、揮発油税じやあるまいし、年じゅう、見渡す
限り税金に囲まれているんだよ。また税金にツ
ケにして、何か技術的にうまくやつたのかどうか
知らないけれども、こういうことが許されること
自体がおかしいと思っているんだよ。これはいつ
の間にかやつちやつた。それはどうですか。

○安富政府参考人 先生御指摘のように、国鉄改
革の際に、当時、国鉄で三十七・一兆の長期債務
がございました。この中には、先ほども言いまし

た青函連絡トンネル等の、新幹線も含めてございますが、過去のいろいろな鉄道整備に対する債務というのも含めて入っておるわけでございまして、これを鉄道事業者、JRに、先ほど参考人質疑でもございましたように、一部持たせる、さ

らには、新幹線保有機構でこれを引き取るという形でやっておりましたけれども、そのほかの権利義務関係につきましては、日本国有鉄道清算事業團というところで、約二十五・五兆でござりますが、引き継いだところでございます。

分については国民の負担を仰がなきやいけないと
いうことから、平成十年の国鉄長期債務処理法に
おきまして、この清算事業團が抱えております長
期債務につきまして、一般会計の承継も含めまし
て国民負担という形で処理をしたところでござい
ます。

現在の国鉄清算事業団は、事業上自体はなくなつておりますが、鉄建公團の清算事業本部といたところに移管して、さらに、株式の売却であるとか土地の売却という業務を行つてあるところでござります。

○吉田(公)委員　国鉄清算事業団の返済は十五年だか二十年でやううと、いうので、国民の税金から毎年一兆二、三千億返していくのかな。また、小泉さんが五兆円減らすとかなんとか言つたって、青函トンネルの建設費まで国民の税金で払わされたのでは、国民はたまたものじゃないんだ。だから、一般会計から毎年一兆二、三千億返済していくのか、十五年ぐらいで。局長、それはどうなつてているんですか。はつきりしてくださいよ、これは国民の皆さん方によく知らせておかなければいけないから。

○安富政府参考人　ちょっとと今、一兆何千億といふお話をございましたけれども、正確な数字はわ

かりませんけれども、平成十年の国鉄長期債務処理法の一つのスキームとしまして、**国鉄長期債務**のうちの有利子債務十六兆、それから無利子債務八・一兆につきまして、これを一般会計が承継する、この一般会計が承継した部分につきまして、財投資金の繰り上げ償還等も行いまして、発行しました国債については、六十年償還ルールに従つて償還していくという形で現在進められているところでございます。

○吉田(公)委員 そのときに、たばこ一本二円値上げして債務の補てんに充てた。JRにも、要するにあんたのところも出せというので、JR東の社長だか西の社長だかが大反対して、最後は、何とかなんとか言って、結局 たばこの値上げ。

私はたばこを吸うんだけれども、ニコチン中毒だと思って、みんな、値上げしたってあいつらは吸うんだから大丈夫だなんていって、何かというとたばこの値上げをするんだよ。何でたばこの値上げと国鉄の債務が関係あるのか、おれは不思議でしようがないんだけれども、何かというとたばこを値上げしてくるんだよ。

大体、たばこの値上げで、たばこを吸わない人はいいけれども、我々みたいにたばこを吸う人は、よっぽどやめてしまおうかと思つたんだよ、理不尽な値上げだから。でもやめられないんだよ。だから、そこがそつちのねらい目なんだよ。あいつらはニコチン中毒だから、ふうふう言つたってそんなのは三日間しか言つてないんだから、値上げしても構わないんだと、どつちみち彼らはかなわないんだよ。

そういうように、常に、借金ができるといろい

るな方法を考えて埋め合わせしちゃうんだよな。だから、運輸省なんかは廃土処理業者みたいなもので、何だつて穴はこがあいたらどんどん埋めていつちゃって、こっちは何だかいつの間にかたばこを値上げされたりなんかして、わけがわからないうちにやられちやうんだよ。だから、そういうのはぜひ今後気をつけてもらつて、ついでに債務処理させちやえというので、青函トンネルの建設費までぶち込んでしまつて、何だかわからぬうちにやらないようにしてもらいたい。

それから、鉄道貨物。これは歴史があつて、昔

は、貨物といえば鉄道だよ。自動車なんというの
は、まだまだエンジンたつてそんなに馬力がある
わけじゃないし、年じゅう故障するし、山は登ら
ない。だから、そういう意味では鉄道が主役だつ
たんだよ。だけれども、いつの間にか鉄道貨物が
主役から落ちちゃって、今度は内航海運みたいな
のにとられちやう、でつかい荷物は。あとは、高
速道路ができてるから、トラックの積載量も、
馬力のあるいいエンジンができるてきて、そういう
意味では、鉄道貨物というのは救われないんじや

今、東京なんかでもそんなんだ、大阪もそんかもしれないが、つまり、貨物線を通勤列車の線にみんなかえてしまつたんだ。池袋から出て埼玉県に行けるような埼京線とか宇都宮線なんて、何で新宿から出るんだと思つたら、貨物が通らないから、貨物線を利用してどんどん人員輸送にかえ

昔はチツキというのがあつたんだよ。知つていいますか、局長。人間と荷物と一緒に行つて、割引運貨で、荷物も出しますよというと、鉄道貨物連賃取扱所なんというのがあつて、荷物はこっち、それだけで切符を買うんだよ。チツキといつのだけれども、どうしてチツキというんだか知らないけれども、そうすると、運賃が安く、割引になる、そのかわり駅どめだよ。そういうサービスの悪いこ

○ 泉副大臣 貨物のことについてお答えを申し上げます前に、先ほど来いろいろ御指摘をいたしました。御高説を拝聴させていただきました。

しかし、国土交通省、旧運輸省は、国鉄時代のこの大きな借金をどう処理するか。先生御指摘のように、清算事業団に土地を売るなどという指令も出ましたし、売り損なったといえばそのとおりではあります。が、国鉄改革は、当初のときから、土地を売る、努力をする、それでも処理できないところは恐らく一般国民に御負担をお願いしなけれ

が悪いからそういうことになる。

それで、今度、貨物はどうするの。

ばならないだろうという答申をいただいたおりま
す。これは六十年七月二十六日の答申でございま
す。それで、その中で、国民負担をどう減らしていくか
ということについて、我々は最大限の努力をした
つもりでございます。なお努力が足りなかつたと
いう御指摘は甘受しなければならないと思います
けれども、精いっぱい努力をし、そして平成十年
には国会の御同意をいただいて、処理の仕方を御
承認いただいたということを申し上げておきたい
と思います。

今先生がおつしやいましたとともに、このJR東海等々、具体的な方策は確定しているわけではございませんけれども、私たちは、今後具体的なものをお互いに検討していくこうということで、早く御了解いただいたということは、こちらの誠意も、JR東海の葛西社長も御納得いただいて、これなら三社同時スタートしようという決意をしていただいだんだと思います。それは、お互いの信頼と信頼と、そしてお互いに頑張っていこう、今後の、二十一世紀に向かっての展望をみんなで協力しようということを私は御理解いただいたんだと思いますし、また、各新幹線の収益力を勘案しながら、私どもは、今後、国としてできるもので、いろいろなことが考えられると思いますので、一緒に努力していきたいと思っております。○今野委員、やはり幾ら聞いても具体的には出てこないわけで、随分お互いに信頼し合っているのだな、それがベースになつていて、これが本当にそのままいけばいいことだと思いますが。
さて、ことしの二月二日付の新聞なんですが、それによりますと、税制優遇を受けられる補修費の準備金制度ですね、これを創設すると言われているんです。そして、これは、実際に採用されたとしても、運賃収入と同額程度の工事でなければいけないという条件がありますね。そうしますと、運賃収入というのはおよそ一兆円ですか、それと同程度の事業になりますと、実際に返済なんかも考えますと、着工するのは非常に困難というふうに思われるんですが、この制度の導入について、ありやなしやということと、実際に返済などたり、着工すれば大変難しいのではないかということと、お答えをいただければと思います。
○安富政府参考人 JR東海のいわゆる税制上の措置も含めた支援策については、大臣からお話をございましたように、まだ具体的な形で方策が固定づけられているわけではございません。

て、この特制度といふのは、いわば運賃をブロックして、その分を準備金として利用者から取つて、準備金としてためておく。その際に、そのためにおく準備金について、税制上の措置をとつて免税するというような形で、いわゆる民鉄の輸送力増強のための運賃の前取り制、それから後で返すという制度としてきたものでございまして、必ずしもJR東海とか、この新聞記事にございまますような形で制度的にぴたりくるものではないと思います。

そういう意味で、我々は、税制上のいろいろな具体的な措置を検討するに際して、例えば、こういう特制度のような準備金というのも一つの例としてあつた、こういうものをさらに発展させる、あるいはいろいろJR東海なりに具体的に当てはめることができないか、あるいは全く別の制度として考えられないか、そういうことも含めて、今具体的にいろいろ検討しているところでございます。

○今野委員 そうすると、補修費の準備金制度というの、きちんと固まっているものではない、これから検討課題なのだということなんですね。わかりました。

では、ちょっと質問が変わりますが、このJRの民営化によりまして、JR各社は、関連事業、社債募集あるいは役員の選任等について自由にやれるようになるというわけですが、こうすることによって、利用者、國民ですね、地域、あるいは経済、社会にどういうメリットがあるんでしょうか、お示しください。

○扇国務大臣 先ほども私、國鉄が民営化されただけでもサービスがよくなつたと申しました。そのように、JRは、民間的な手法を導入することによりまして効率的な経営を実現していますね。そして、現に、先ほど申しましたように、税も納めるような体質になつてきた。そういうことで、実に國民の皆さんのがんばっています。

ですから、そういう意味では、事業運営の改善

にますますこれから努めていく、そういうことは國民の皆さんに高く評価されているし、私自身も高く評価しております。より國民へのサービスがよくなつてくるというのは、國民の皆さんにとても、乗り心地のいい鉄道に乗れるということは大きなあれになろうと私は思います。

また、少なくとも、今度社債の発行ができるまです。適用除外によりまして社債の発行をし、長期借入金あるいは重要財産の処分等につきましても許認可が不要となるわけですね。本当の民営化で民間の皆さんと同じようなことができるようになります。そういうことによつて機動的な経営が可能になつてくる、これも私は大きな裁量になるだろうと思いますし、一層迅速に利用者のニーズにこたえた対応が民営化によつてできてくる。

また、經營者及び従業員によつて、民間企業としての自覚と責任感と、いうものがさらに深まつてくる、少なくとも私はそう思つておりますので、そういう意味では、一層のサービスの向上とそして責任を持つた対応というものがより國民の皆さんの大きな期待につながり、現実的にそういう実効性があらわれてくると私は思つております。

○今野委員 今のお話の中で一番國民の皆さんがびたつとくるのは、やはり、サービスがよくなつる、乗り心地がよくななるということころだらうと思ひます。それだったら大賛成と國民の皆さんは思ひます。そのではないかと思いますが、民営化になった後で、サービスがよくなつた、乗り心地がよくなつたということをぜひ実感させていただきたいと思ひます。逆に、サービスが低下した、乗り心地が悪くなつたということになれば、またどこかで問題にせざるを得ないと思ひますが、この点、よろしくお願ひいたします。

○安富政府参考人 指針に定める事項についての
お尋ねがございました。

今回の法律におきましては、先ほど言いました
ように、国鉄改革の中からJR本州三社が誕生し
たという経緯も踏まえて、いわゆる国鉄改革の趣
旨を十分勘案した事業運営を行っていく必要があ
るという観点から、次の三項目を指針として定め
ることを考えております。

一つは、運賃制度、共用駅等に関する他のJR
の会社等の間における連携協力の確保に関する事
項、それから二番目として、国鉄改革の趣旨を踏
まえた路線の適切な維持や駅施設の整備に当たつ
ての利用者利便の確保に関する事項、それから三
番目につきましては、これは現在の会社法の十条
でも既に規定されておりますけれども、関連事業
における中小企業者への配慮に関する事項、この
三点を現在のところ指針に定めるということで考
えております。

○今野委員 ローカル線の維持について、やはり
そこでさまざまな生活の中の大手なラインとして
持っている方々は、民営化すると廃止になっちゃ
うんじゃないかという点を最も心配しておられる
のではないか。特にお年寄りは、そういう線を使つて
病院に通つたり、まさに命の綱の状態である
場合も多いわけなんですねけれども、これはJR
が民営化になつたからといってすぐにそういう線
を冷たく廃止するということはないんでしょうか。
お尋ねします。

○安富政府参考人 先ほど言いましたように、こ
の指針の中の二番目の項目として、国鉄改革の趣
旨を踏まえて路線の維持を図つてほしいというこ
とを具体的に書いておるわけでございます。そう
いう意味で、今回完全民営化ということでは会社法
の規制が外れることになりますが、当初、国鉄改
革のときには、国民の負担が引き継いだという経緯、
そういう形で長期債務処理を平成十年の際にやつた
という経緯、そういうものを踏まえまして、国鉄
改革の趣旨を踏まえた路線維持ということをやつ
たことがあります。

ていただきたいという趣旨でございます。

ただ、もちろん、国鉄改革後の輸送需要である
とか周辺の状況であるとか経営状況、そういうも
のによつていろいろ変わつてくるかと思います
が、その際にも、JRとしては十分地元と協議
し、説明責任を果たしていくべきことなどを我々
としては期待しているところでございます。

さて、今、その指針の中の項目、各社間の連
携、それからラインの維持、それから中小企業、
この三つの項目を挙げていただきましたが、鉄道
を利用する者としては、私たちの安全性あるいは
利便性について、それが何らかの形で損なわれた
場合、これが指針を公表して指導し助言をする
ということにはならないのではないかと気になるん
ですが、その点はどうですか。

○扇國務大臣 おっしゃるとおりでございまし
て、ただ、先ほども局長から答弁しましたよう
に、あえてこの中に勧告、命令という言葉を入れ
たというのは、先ほど今野先生がおっしゃいました
ように、吉田先生にもお答えしましたけれども
も、赤字の路線を切り捨てるということがないよ
うにということを私は三社社長と懇々とお話し合
いをいたしました。

今、今野先生がおっしゃいましたように、お年
寄りとか通学とか、あらゆるところで、赤字ローカ
ル線だと言われているところでも、地元にとつ
ては本当に生活の足でございますので、そういう
ものをぜひということで、あえて勧告と命令とい
う、言葉が、何か法律的にいいますと勧告、命令
というのはすごい言葉に聞こえますけれども、私
は、そのことをぜひ守つていただきたいという言
葉を入れたということだけ今野先生に御理解いた
だきたいと思います。

それから、今の、どのようにお話しでござ
いましたけれども、この指針制度というもの、こ

れ自体も、今野先生御存じのとおりでございまし
て、これは、JR各社というのは本当に公的な財

産でございます。ですから、その財産を継承して
設立されたという趣旨にかんがみまして、少なく
とも私たちは、国鉄改革の趣旨を踏まえた事業運
営を確保するために必要な事項に関する指針を設
けるとともに、この指針の中には特に設けてい
ないということです。

○今野委員 民営化になつたら急に冷たくなつた
ということがないように、ぜひお願いをしておき
たいと思います。

さて、今、その指針の中の項目、各社間の連
携を確保するために必要な事項に関する指針を設
けるとともに、この指針の中には特に設けてい
ないということです。

○扇國務大臣 おっしゃるとおりでございまし
て、ただ、先ほども局長から答弁しましたよう
に、あえてこの中に勧告、命令という言葉を入れ
たというのは、先ほど今野先生がおっしゃいました
ように、吉田先生にもお答えしましたけれども
も、赤字の路線を切り捨てるということがないよ
うにということを私は三社社長と懇々とお話し合
いをいたしました。

今、今野先生がおっしゃいましたように、お年
寄りとか通学とか、あらゆるところで、赤字ローカ
ル線だと言われているところでも、地元にとつ
ては本当に生活の足でございますので、そういう
ものをぜひということで、あえて勧告と命令とい
う、言葉が、何か法律的にいいますと勧告、命令
というものはすごい言葉に聞こえますけれども、私
は、そのことをぜひ守つていただきたいという言
葉を入れたということだけ今野先生に御理解いた
だきたいと思います。

それから、今の、どのようにお話しでござ
いましたけれども、この指針制度というもの、こ

いくということになるかと思つております。

そういう意味で、安全にかかわる労使問題につ
きましては、いろいろな問題があれば、我々とし
ても当然、安全の確保という観点から、いろいろ
な鉄道事業法等の関係法令に基づいて指導をして
いくことになるかと思いますが、そういう意味で、労使問題につきましてはこの指針の中にあ
るということです。

○今野委員 安全性に絡んだ労使問題について
は、当然何らかの指導や助言あるいは、そ
うことでありますので、我々としては、常日ごろから、
企業をさまざま運営していくと、問題とい
うのは実に複雑に絡み合つておりますが、その
鉄道の場合、私たちの安全とか利便性とかの問題
だけが独立してあるわけではなくて、そこに例え
ば労使の問題などが絡んでくるという場合もある
わけですが、当然そういう場合も、勧告、命令
や、指導あるいは助言、どういう言葉になるのか
わかりませんが、そういうことをするのでしよう
か。

○安富政府参考人 安全にかかる労使問題につ
いてこの指針で担保するのかというお話をござ
いましたが、先ほど大臣からも説明がございました
ように、今回の指針は、あくまでJR本州三社
が、通常の民鉄とは違つて特異な状況、いわゆる
国鉄改革の中から誕生したという経緯の中での、そ
の国鉄改革の趣旨という観点から、民鉄業者以上
にプラスして設ける基準として指針を定めるもの
でございます。

○今野委員 労使問題は、それぞれの会社のこと
なのでかかることは難しいというお話をしたけ
れども、ただ、国鉄労働組合十四十七名の不採用
問題が、これは新たに起こつてくる問題ではなく
て、今の問題としてありますね。

八六年の十一月二十八日に国会で、所轄組合等
による差別が行われることのないよう特段の留意
をするという附帯事項が合意され、ILLOも昨
年十一月十七日、採用差別事件の早期解決と満足
のいく公正な補償を求める勧告を日本政府に発し
ておりますが、これについてはどのように対処さ
れるんでしょうか。

○安富政府参考人 国鉄労働組合の不採用問題、いわゆる「〇四七問題についてのお尋ねがございました。

この問題につきましては、政府として、いわゆる再就職促進法等に基づき、さまざまな職業訓練やいろいろな職業相談等を行つてきました。国鉄改革の前後を通じまして、万全の雇用対策を講じてきたところでございます。

ただ、残念なことに、平成二年の四月に結果として国鉄清算事業団を解雇された者、いわゆる「〇四七人問題」というのがございまして、実際に平成二年の四月に解雇されたわけですが、この問題につきましては、人道的観点から、政治の場における解決に向けた努力が積み重ねられた結果、昨年の五月三十日に、いわゆる四党合意といた関係者によって調整がなされ、いたしました。その基本方針に基づいて、現在、四党を含めまして、国労を含めています。

我々としては、この四党合意を踏まえつつ、四党の中に含まれております与党の方々とも十分連絡をとりながら、適切に対処してまいりたいといふふうに考えております。

○今野委員 さて、それでは、問題はちょっと違います、先ほどの三つの指針の中でも、中小企業に対する配慮を要請するという事項がありました。これは、JRがいずれも規模の大きな特殊な条件のもとにある会社として発足し、また、なつかつ大量の利用者が集散する駅を持ってくるため、事業規模によつては、周辺の同じ商売をしているようなこと、それらがよくぶつかり合つたりなんということもあるわけですから、そうした中小の企業者に大きな影響を与えるおそれがあるために、現行の法律の十条に定められているものであります。

これについてちょっとお尋ねしたいんですが、たしか一年前だったと思うんですけれども、JR埼京線板橋駅の周辺で、東日本キヨスクのスーパー出店計画がJRと地元住民との間で問題になん

なったときに、現行法の十条について、東日本キヨスクは、JRと我が社は別の会社であつて、JR会社法第十条は適用されないとこのときに言つてゐるというふうに報道されているんですが、この場合に対する見解をおつしやつてください。

○安富政府参考人 今の御指摘の事案でございまが、少なくとも、JR会社法第十条という形で規制の対象としておりますのはJR会社でございます。そういう意味で、JR会社法第十条の規定が直接受けたJR会社なりそういう別の子会社に適用になります。なるかということについては、法律的には多分適用にならないと思います。

ただ、我々としては、JRの子会社も含めて、やはり大企業という形で、JRグループという形でやつておるわけでございますので、そういう問題については、個別に具体的な話としてJRに対していろいろ指導するということは、今まで十一条の規定の中で実際的には行つてきているところでございます。

○今野委員 民営化することで、市場原理、経営効率を追求する余りに、そういう周辺の商店街とさまざまなトラブルが続出するというようなことがないよう、ぜひ気配りをお願いしたいと思います。

また、同じように、市場原理、経営効率を追求する余り、鉄道の安全性、それから、駅員が少なくなるべく、この間の事故のように、ホームでの転落などというような事故が多発するというような、公共性が損なわれるということはないんであります。

○國務大臣 今、今野先生がおつしやつたことは基本であろう私思います。完全民営化されたときには、安全性はどうなのかな。他のJR、あるいは既に走っております他の民間鉄道、あらゆるものと共存共榮をしていくためには、どうしたこと

ただ、基本的には、完全民営化しましても、民間的手法を導入することによって効率的な経営を実現して、国鉄時代に破綻に陥った、あの鉄道事業の再生を図るという国鉄改革の理念というものは、きちんと基本に持つていなければならぬ。

一度とあ、うことにならないために、新たに、民営をしてくださった皆さん方が、肝に銘じて頑張つてくださると私は思っていますし、また、それを信じたればこそ今回の民営化というものができたんだと私は思つております。

ですから、今、今野先生がおつしやいましたように、国鉄改革の中から誕生したという、その原点を忘れなければ、安全性のことに対しましても、もちろん大事なことでございますし、そういう問題については、個別に具体的な話としてJRに対していろいろ指導するということは、今まで十一条の規定の中で実際的には行つてきているところです。

ただ、我々としては、JRの子会社も含めて、それぞれのところで民間に負けないだけの、また民営化したことによって、よりサービスの向上も含めた幅広の経営というものと、経営事業、その拡大も図つていく。

ただ、それによつてどこかがどうなるかということも自体よりも、今回の法案は、三社が完全民営化してひとり歩きをすることのフリーハンド、それによって経営の向上が図られると思つております。

○今野委員 せひ、安全で、そしてサービスも向上していくものであつてほしいと思いますが、私もしばしば駅の売店とか立ち食いそばとか利用するのですが、今もそうなんですか、やたらに無愛想なおばちゃんがいて、せつかく気持ちよく旅行をしている人の気分を害したりなんということがよくあるんですね。そういうようなことを申し上げておりますし、また国としても、少なくとも今後ともJR貨物の経営動向を十分に勘案しながら、私たちは引き続き所要の支援を講じて、そして早く民営化できるように持つていきたいなと思っています。

○今野委員 そうすると、JR貨物の将来については、非常に悲観的ということですか。

○安富政府参考人 今、大臣は別に悲観的ということで言つたわけではなくて、当然、基本的な考え方として上場を目指すということで、JR貨物自身もそうですし、我々自体も一生懸命努力していきたい。そのために、JR貨物としては、自分たち自身の経営努力として、当然のことながら管

恐らくそのあたりを配慮したことなんですよね、JR貨物の線路使用料について、レール、まくら木の修繕費のみを負担するというアボイダブルコストルールが設けられておりますが、これは永久に続くものなんでしょうか。

○國務大臣 これは先ほども吉田先生に少しお答えしたので、今野先生も頭の中にお入りいただいていることであろうと思つますが、少なくとも、JR貨物につきましても、経営基盤等の条件が整いますれば、順次株式の売却を進めて、完全民営化に向かつて努力を重ねていくという、その基本方針は今でも変わつておりません。今、ずっとこのままいくのかと今野先生がおつしやいましたけれども、そうではない。今私が申しましては、他の輸送機関との競争激化あるいは自然災害、例えば阪神・淡路大震災がございましたように、基本方針はきちんととしております。

ただ、残念ながら、JR貨物の経営状況につきましては、他の輸送機関との競争激化あるいは自然災害、例えば阪神・淡路大震災がございましたように、基本方針はきちんととしております。ただ、JR貨物につきましても、経営基盤等の条件が整いますれば、順次株式の売却を進めて、完全民営化に向かつて努力を重ねていくという、その基本方針は今でも変わつておりません。今、ずっとこのままいくのかと今野先生がおつしやいましたけれども、そうではない。今私が申しましては、他の輸送機関との競争激化あるいは自然災害、例えば阪神・淡路大震災がございましたように、基本方針はきちんととしております。

| |
|---|
| <p>業活動による収入増を図る、さらにはコスト低減を図る、合理化を行う、いうことが必要ですし、それは、もちろんJR貨物にやっていた大と同時に、我々としても、現在でも進めておりますけれども、税制上の支援措置あるいは貨物拠点整備に対する国の補助といったような制度、そういうことをこれからも充実して、側面的に支援していくべきだというふうに考えているということをございます。</p> <p>○今野委員 それでは、民営化を目指しているJR三社にちょっと戻りますが、将来、人口はふえることはちょっとと考えられない。少子高齢化のためには減つていいっているわけですね。少子高齢化の社会になつてあるわけです。人口全体が減るということは利用者が減るということなわけとして、そのためには、完全民営化しても将来経営が成り立つのだろかとちょっと心配をする向きもあるんですね。○鷲国務大臣 おっしゃるとおりでございまして、私たち、日本全体が少子高齢社会になるというのは、二十一世紀を考えた場合、やむを得ざる現状であろうと思います。</p> <p>その中で、人口の減少によつてというお話をございましたけれども、民間的な手法を導入することによって、民営化されればそれなりの効率的な経営を実現していくというのは、民営になつたら必ずそれはみんな考えなきゃいけないことであつて、先行きどうなるかという見通しが立たないのでは、私はつぶれていくと思います。それは、JRだけではなくて普通の会社でも、営業方針の誤りというのがあったのでは、私は大変なことになります。</p> <p>JR本州三社、少なくとも、毎年経常利益を計上するなど、今まで順調な経営をたどつてまいりましたので初めて民営化ということに踏み切ったので、今までの実績で順調な経営ができるといふことは、民営化しても大丈夫だということで、今後の社会現象にとりましても、少なくとも私は、経営努力によって利用者のニーズの変化に機</p> |
| <p>動的かつ的確に対応して、着実な経営を続けていくべきだと信じておりますし、また、そうしなければ民営化した意味はないと思っております。○今野委員 例えば、十年前、二十年前に民営化したんだけれども、採算が成り立たなくなつた、また国有化を考えてくれなんということになつてきただらうしますか。</p> <p>○泉副大臣 そういう仮定を置いての御返答を申し上げることは難しいところがございます。そういうことにならないようにするのが経営者の責任でございます。したがつて、先ほど先生がおっしゃいましたように、人口が減少するということはございますが、高齢化の中でも相当多くの方々が活動的な動きをしておられるというプラスの面もござります。また、高齢者の方々が旅行等で人生を樂しまれるということもございまして、プラスマイナスいろいろございますが、そこをどう乗り切るか、それが経営者の資質であると思っております。</p> <p>今日までの状況を見ますと、JR三社については、そうした危惧を持つことはないと私どもは思つておるところでございます。</p> <p>○鷲国務大臣 今副大臣が申し上げたとおりですけれども、私は、せつからJR三社同時スタートで民営化するという、二十一世紀型の経営を図るうというスタート地点でござりますので、少なくとも、全員が希望を持ってスタートしましたのけれども、私は、せつからJR三社同時スタートで民営化するという、二十一世紀型の経営を図るうというスタート地点でござりますので、少なくとも、全員が希望を持ってスタートしましたの</p> |
| <p>うという意味でござります。○今野委員 つまり、JR東海と鉄道総研は一体ではないということですか、今のお話は。○安富政府参考人 鉄道総研は、先生御存じのように、昔、昭和六十二年の国鉄分割・民営化に際して鉄道技術研究所と鉄道労働科学研究所が合併して新たな財團法人とという形でできたものでござります。JR東海とは法的な主体としては当然別でござりますが、実際のリニアの技術開発を行つておられませんし、より国民のための民営化された健全な経営に努力するということを信じております。</p> <p>○今野委員 そうすると、別のよろな一緒のようないい感じなんですが、つまり、一元経営と考えていいんでしょうか。</p> |
| <p>これは、なぜかといいますと、リニアの研究が開発されると、JR東海のみならず、先ほども吉田先生がおっしゃつたように、こっちへも、東京都にも使いたいよというお話をなさいましたね。あくまでも研究開発ですから、補助金が出ているわけですから。一体だつたらJR東海だけしかリニアが使えないのかということではない。一体という言葉、うまく適当な言葉も私は今見当たりませんけれども、将来の交通機関のリニアに対する研究に補助しているというのはそういう意味でござりますので、ちょっと今いい言葉が、適切な言葉が思いつかないままけれども、研究開発とJR東海は一体ではない。でなければ、開発したりJR東海は一体ではない。でなければ、開発したりJR東海しか使えないということがあります。</p> <p>○今野委員 ちょっと私もわからなくなつてきてるんですが、一九九〇年に公文書を交換して、JR東海と鉄道総合技術研究所は一元経営をするという確認をしているんですが、そうすると、この時点と今で違うんですか。</p> <p>○安富政府参考人 あくまでリニアの技術開発についてJR東海と鉄道総研が一体、まあ一体と言つて、技術開発を二元的に実施していくという趣旨</p> |

ではないかと思います。

○今野委員 どうもあいまいなままなんですが。

それで、私考えているのは、ここ、どうするんだろうかということなんです。これまでのリニアモーターカーに関しての総事業費は一千九百億円かかっておりますね。このうち四百九十四億円、およそ五百億円が国から補助金として出ております。平成十二年度を見ますと十一億八千四百万円、今年度、平成十三年度は十二億五千百万円の開発費、補助金が出ていますが、これ、民営化したらどうするんですか。

○安富政府参考人 先ほどもちょっと、開発体制についての説明をしたときにも申し上げましたけれども、我が方のこの補助金は、あくまで鉄道総研が行っている実験の事業に対して行っているものでございます。JR東海に対して直接補助金をやつしているものはございません。したがいまして、さらには現在の我々がリニア技術開発に対してやつております補助の体制についても何ら変更はないというふうに考えております。

○今野委員 この鉄道総合技術研究所に対してJR東海が予算のうちの幾つかを出しているという事実はないんですか。

○安富政府参考人 具体的には、JR東海が、これはJR東海だけではなくて東日本、西日本もやつておりますけれども、負担金という形で鉄道総研の事業運営のために金を出しているのはござります。ただ、鉄道総研は、リニア技術開発だけじゃなくて鉄道のいろいろな技術研究を行つておりますので、それらに対するいろいろな運営費といふ形で、JR東海も含めてJR各社がこの鉄道総研に対して負担金を出しているという事実はございます。

○今野委員 その負担金というのは、今おわかりでしたら教えていただきたいんですが、どれぐらいですか。

○扇国務大臣 この負担金に関しましては、年間予算百八十七億円、平成十二年度でございます。

そして、内訳ですけれども、JRの負担金は百二十八億円、受託が三十五億円、補助金等が二十五億円という配分になつております。

○今野委員 そうすると、それは民営化されてもそのまま認めていくんでしょうか。

○安富政府参考人 この鉄道総研に対する負担金は、国が何らかの形で、こう出せと言つて出させているものではなくて、あくまでJRが自主的にこの鉄道総研に対して負担金という形で出していただけるものと考えております。

○今野委員 それでは、鉄道総研が開発をしているリニアの今後の開発、実用化についてなんですが、仮に東京・大阪に設置、整備する場合、新幹線よりも非常にかかるんですね、コストが一キロに百二十億円かかると言われております。もちろん、この百二十億円というのは、土地の買収費用などなんとかそういう経費を見ないで百二十億円という説明を受けておりますが、今後のリニアの開発、実用化についてどう考えていらっしゃるんでしょうか。

○扇国務大臣 これをお答えする前に、今野先生にもう一つ理解しておいていただきたいことは、先ほどもお答えしましたように、鉄道総研に各社がみずから研究費を出しているという基本的な研究開発の目的が四つございます。

研究開発の目的は、一つは、信頼性の高い鉄道がつく。これは安全性、安定性も含めましてであります。ただし、鉄道総研は、リニア技術開発だけじゃなくて鉄道のいろいろな技術研究を行つておりますので、それらに対するいろいろな運営費といふ形で、JR東海も含めてJR各社がこの鉄道総研に対して負担金を出しているという事実はございます。

○今野委員 その負担金というのは、今おわかりでしたら教えていただきたいんですが、どれぐらいですか。

○扇国務大臣 この負担金に関しましては、年間予算百八十七億円、平成十二年度でございます。

今のお話でございますけれども、今私が申しまし

たような鉄道総研の、いかに二十一世紀型の鉄道をつくるかということで研究を進めてまいりまし

たけれども、少なくとも今の技術開発は、先生御存じのとおり、平成九年四月から山梨のリニアの

実験場におきまして本格的な走行実験を行つてお

ります。この間も中国から国賓が見えて、きちんと山梨まで乗りに行つていただきまして、お会い

したときには、今から山梨へ行つてまいります、

世界一の乗り物に乗つてまいりますと私に勇んで

お答えくださいました。けれども、果たして、そ

の技術が幾ら世界一であつても、実用化する場合

には、今段階では有人の最高速度が五百五十二

キロまで達成している。これもさつき吉田先生

は、あんなにたくさん走らなくとも東京都に持つ

てくるよ、あんなにスピードは出なくともいいん

だと。そういう民営化を希望するところもござい

ます。

少なくとも、平成十二年の三月九日の実用技術

評価委員会におきまして、平成九年度から三年間

の走行試験などの実用技術評価が現実的に行われ

ております。ですから、実用技術評価委員会のこ

の検討というものと評価というものを、超高速の

大量輸送システムとして実用化に向けた技術上の

めどは現段階では立ったものと考えられるという

評価はいただいているんです。

けれども、今先生がおっしゃいましたように、

今後、引き続いて長期耐久性の確認あるいはコストの低減といった残された課題を克服するため

に、平成十二年度からおおむね五年間の予定期で山

梨の実験場の先行区間の十八・四キロメートルに

おいて走行試験を実施すると決まっております

で、実用化に向けた技術的目的を達したいという

ことで実験するということを御理解賜りたいと思

います。

○今野委員 つまり、実用化のプランは何もないわけですね。実用化のめどが立っていない、プランがないというものに対しても民営化をするJR三

社に対してお金を出させ続け、国が多額の補助金

を出し続けるということはいかがなものでしようか。お考えをお聞かせください。

○扇国務大臣 JR三社等に出させているわけではありませんで、先ほど申しました四つの目

的に照らして、国民のために、より走行性、高度

のもの、あるいは軽便性、あらゆるものを探

してくださいとみずから進んで出しているので、國

が出来させているとかそういうことではありません

ので、その辺は御理解いただきたいと思います。

例えば、先生がおっしゃいましたように、日本

の場合は土地代が高いから利用できなければ

なりません。そのため、より国民

が出ていているとかそういうことだけはぜ

ば。私は仙台の出身なんですが、東京・仙台に当

てはめで考へると、四十分で行つてしまふんです

ね。四十分で行くと年じゅう帰らなければいけない、我が身を思うとそうも思うのですが。

それはともかくとしまして、不便であるとの

便利さというのもあるわけですね。そんなに速く

行って、急いで、私たちはどこに行けばいいんだ

ろうという疑問もあるわけですが、これが中国大

陸あたりだと、確かにこういうものがあつたらい

いだらうなとは思ひます。ただ、それが実際に、

中国でこれを、技術も引用するんですよといふ

うなことが見えているのならいいかと思います

が。

今大臣はJRがここにお金を出すということに

ついてお話し下さいましたが、それでは、国が

補助金を出すということについては、これは私に

ではなくて、国民の皆さんに説明をされるとい

うが。

りですけれども、日本の国民にとって、より研究開発をして、国民の利便性を考えたものを提供するというのは我々の役目でございます。

例えば、今の新幹線一つとつてみても、昔は想像できなかつた三百キロというスピードも出るようになります。そして、東京—大阪間、八時間かかっていたものが六時間になり、しかもだんだん減ってきて、今は二時間二十五分。こういう利便性ができたことによって飛行機が脅かされるというぐらいにまでなりました。

ですから、狭い日本そんなに急いでどこへ行くというコマーシャルがございましたけれども、そういう意味では、ゆっくりのんびり旅行したいという人は在来線をお使いになるであろうし、出張してもビジネス的には日帰りで往復したいんだ、

そういう人たちは、やはり、より速い、より利便性のあるものを求めるというのが、それぞれの生活習慣に合つた、あるいは生活に即したものを選ぶ、それを我々は研究開発するという意味では国民の皆さんに御理解いただけるところだろうと私は思つております。

○今野委員 ほかの国々が日本の経済成長に対しこれほど成長率が担保されているわけではありません。そういう状況を見ますと、こう

いう事業も大胆に整理をするという発想もしていかなければ、JR民営化も国民の納得を得られないのではないかということを申し上げて、私の質問を終わりたいと思います。ありがとうございます。

○赤松委員長 次回は、来る二十五日金曜日午前八時五十分理事会、午前九時委員会を開会いたします。

午後六時二十七分散会

旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律案
旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律案

旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律(昭和六十二年法律第八十八号)の一部

を次のように改正する。

第一項及び第二条中「東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社」を削る。

第二十二条の見出しを「旅客会社の経営安定基金」に改め、同条第一項中「北海道旅客鉄道株式会社、四国旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社等」を「旅客会社」に改める。

第二十一条中「五万円」を「十万円」に改める。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日(以下「施行日」という)から施行する。ただし、附則第六条の規定は、公布の日から施行する。

(指針の公表等)

第二条 国土交通大臣は、日本国有鉄道改革法(昭和六十一年法律第八十七号)第一条の趣旨にのつとり実施された日本国有鉄道の改革の経緯

を踏まえ、次に掲げる者(以下「新会社」といいう)が経営する鉄道事業に係る利用者の利便の確保及び適切な利用条件の維持並びに新会社がその事業を営む地域の経済及び社会の健全な発展の基盤の確保を図るため、新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針(以下「指針」という)を定め、これを公表するものとする。

一 この法律による改正前の旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律(以下「旧法」という)により設立された東日本旅

客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社

二 施行日の前日において前号に掲げる者が經營している路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たつての利用者の利便の確保に関する事項

三 新会社がその事業を営む地域において当該事業と同種の事業を営む中小企業者の事業活動に対する不当な妨害又はその利益の不当な侵害を回避することによる中小企業者への配慮に関する事項

(指導及び助言)

第三条 國土交通大臣は、指針を踏まえた事業経営を確保するため必要があると認めるときは、新会社に対し、その事業経営について必要な指導及び助言をすることができる。

(勧告及び命令)

第四条 國土交通大臣は、指針に照らし、新会社が正当な理由がなくして当該新会社が經營する鉄道事業に係る利用者の利便の確保若しくは適切な利用条件の維持又は当該新会社がその事業を営む地域の経済及び社会の健全な発展の基盤の確保のために必要な事業経営を行つていいないと認めるときは、当該新会社に対し、その事業經營に関し必要な措置をとるべき旨の勧告をすることができる。

○赤松委員長 次回は、来る二十五日金曜日午前八時五十分理事会、午前九時委員会を開会いたします。

午後六時二十七分散会

経営する者であつて、その営む事業の内容、規模、出資者等を勘案して国土交通大臣が指定するもの

規則は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 会社間(新会社の間又は新会社とこの法律による改正後の旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律第一条第三項の会社との間をいう。以下同じ。)における旅客

二 日本国鉄道の改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえた現に営業している路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たつての利用者の利便の確保に関する事項

三 新会社がその事業を営む地域において当該事業と同種の事業を営む中小企業者の事業活動に対する不当な妨害又はその利益の不当な侵害を回避することによる中小企業者への配慮に関する事項

四 國土交通大臣は、前項の命令をしようとするときは、運輸審議会に諮らなければならない。

五 第三条前項の規定による命令に違反した場合は、その違反行為をした新会社の取締役は、百万円以下の過料に処する。

六 第一条第一項第一号に掲げる者は、施行日の前に、施行日から効力を生ずる定款の変更の決議を行うことができる。

七 第二条第一項第一号に掲げる者が発行した債券及び利札並びに当該債券又は当該利札を失つた者に交付するために施行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

八 第二条第一項第一号に掲げる者の施

行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

九 第二条第一項第一号に掲げる者の施

行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

十 第二条第一項第一号に掲げる者の施

行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

十一 第二条第一項第一号に掲げる者の施

行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

十二 第二条第一項第一号に掲げる者の施

行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

十三 第二条第一項第一号に掲げる者の施

行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

十四 第二条第一項第一号に掲げる者の施

行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

表することができます。

3 國土交通大臣は、第一項の勧告を受けた新会社が、前項の規定によりその勧告に従わなかつた旨を公表された後において、なお正當な理由がなくてその勧告に係る措置をとらなかつた場合であつて、当該新会社が經營する鉄道事業に係る利用者の利便の確保若しくは適切な利用条件の維持又は当該新会社がその事業を営む地域の経済及び社会の健全な発展の基盤の確保が著しく阻害されている事実があると認めるときは、当該新会社に対し、その勧告に係る措置をとるべきことを命ずることができる。

4 國土交通大臣は、前項の命令をしようとするときは、運輸審議会に諮らなければならない。

5 國土交通大臣は、前項の命令に違反した場合は、その違反行為をした新会社の取締役は、百万円以下の過料に処する。

6 第二条第一項第一号に掲げる者は、施行日の前に、施行日から効力を生ずる定款の変更の決議を行うことができる。

7 第二条第一項第一号に掲げる者が発行した債券及び利札並びに当該債券又は当該利札を失つた者に交付するために施行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

8 第二条第一項第一号に掲げる者の施

行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

9 第二条第一項第一号に掲げる者の施

行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

10 第二条第一項第一号に掲げる者の施

行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

11 第二条第一項第一号に掲げる者の施

行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

12 第二条第一項第一号に掲げる者の施

行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

13 第二条第一項第一号に掲げる者の施

行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

14 第二条第一項第一号に掲げる者の施

行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

15 第二条第一項第一号に掲げる者の施

行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

16 第二条第一項第一号に掲げる者の施

行日以後に同号に掲げる者が発行する債券又は利札については、旧法第四条の規定は、施行日以後も、なおその効力を有する。

「三十九条中「立入」を「立入り」に、「二万円」を「三十万円」に改める。

第四十条中「左の各号の」を次の各号のいずれかに、「一万元」を「三十万円」に改め、同条第三号中「第三十六条」を「第三十六条第一項」に、「同条」を「同項」に、「立入」を「立入り」に改める。

附 則

（施行期日）

1 この法律は、公布の日から起算して二十日を経過した日から施行する。

（気象業務法の一部改正）

2 気象業務法（昭和二十七年法律第二百六十五号）の一部を次のように改正する。

第十四条の二第四項中「第二項」の下に「又は第三項」を加え、「気象庁が国土交通大臣と共同して」を削り、「場合における国土交通大臣」を「国土交通大臣又は都道府県知事」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項中「前二項」を「前三項」に、「第十三条第三項」を「同条第三項」に改め、「気象庁は」及び「気象庁又は気象庁及び水防に関する事務を行う国土交通大臣は、それぞれ」を削り、「又は第二項の予報及び警報をする場合は」を「から第三項までの予報及び警報をする場合は、それぞれ、単独で、水防に関する事務を行なう国土交通大臣と共同して又は都道府県知事と共同して」に改め、同項を同条第四項とし、同条第二項の次に次の二項を加える。

3 気象庁は、水防法第十条の二第一項の規定により指定された河川について、都道府県知事と共同して、水位又は流量を示して洪水についての水防活動の利用に適合する予報及び警報をしなければならない。

第十五条第一項中「若しくは第二項」を「から第三項まで」に改める。

理由
水災による被害の軽減を図るため、国土交通大臣に加え、新たに都道府県知事が洪水予報を行う

こととともに、洪水予報を行う河川について浸水想定区域を指定し、当該浸水想定区域における円滑かつ迅速な避難の確保のために必要な措置を講ずることとする等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。