

せんけれども、一千万でもあの事業者に負担をさせるようなことがあつたら、通常ならばやめます。

さあ、やめてもらつては困りますという利用者の声も強く出てきております。特にあの区間は、ほかに交通機関も余りうまく機能していない。やはり鉄道に頼らざるを得ないところが大部分。これからあの三陸鉄道をもし存続させていこうと思つたら、何か方法、方途を考えていらつしやいますか。

○久保政府参考人 委員会指揮のように、鉄道の整備法といふ法律にありますけれども、鉄道事業者の資力のみによつては復旧が著しく困難であるというときには、鉄道事業者への国庫補助が存在します。ただ、御指摘のように、これは国が四分の一、自治体四分の一、残り二分の一は事業者さんの負担、こういう仕組みになつております。

三陸鉄道の復旧については、私たちの調査の部隊も現地に今入っておりますけれども、被害実態も踏まえまして、国交省としても、今後の補正予算に向けて必要な支援策について十二分に検討していくきたいというふうに考えております。

に負担しなさいと言つたらアウトですよ。だめ。十分の十国が見ますよといふぐらいの支援策を検討しなかつたら、この鉄道はもうおやめになる、私はそう思つてゐるんです。

だから本当に、十二分に検討といふどころか、これは財務省が相手だらうと思うけれども、その辺の実情を、財務省的な発想でいつたら、そろばんに合わない、そろばんに合わないような事業はれども、公共交通機関というのは、そろばんが合わないでも存続をしていかなければいけないのが出ない財務省にはわからないんです。よほど腹をくくつて、補正に向けて三陸鉄道の支援策を考え

ていただきたいなどお願いを申し上げておきたい
と思つております。

同様に、JR東日本の持っている鉄道も大変な状況です。よく冗談で、三陸鉄道はなかなか力がないからいたし方ないね、JR東日本は金が余っているから、JR東日本は自力でやつたらどうというような声があります。だけれども、行つて見ていって、とんでもない広範囲に駅舎も含めて痛めつけられております。このJR東日本に対する支援策といいますか、何かお考えになつていらっしゃいますか。それとも、今から考えようとされますか。ちよつとお答えを願いたいと思います。

○大畠国務大臣 先ほど山本議員の方から、鉄道事業について、それも、三陸鉄道を含めて非常に経営の厳しい状況に対してもうするのか、こういふ御質問をいただきました。

私も 地域の方のバス事業というのが同じようないいな状況がありまして、次々と民間のバス事業者も撤退をするという状況を見ております。そういう状況からすると、公共交通機関というのをどう考えるのか、採算が合うからやる、採算が合わないからやめてしまうという単純な発想で公共交通機関というものを考えていいのかという御質問のようにも受けとめさせていただきました。

通弱者という言葉がございますが、そういうものの放置すると、移動する手段を確保できない国民が随分出でてしまいます。そういうことを考えますと、バス事業であつてもあるいは鉄道事業でも、公共交通機関というのをどう位置づけるかという、位置づけそのものを明確にすることが今必要なんだろうと私は思います。

そういうものからしますと、今御指摘のよう
に、特に被災をした鉄道、東北地方を中心として
被災をした鉄道に対してどのような形で復旧復興
に向けて支援策を考えるかということになります
が、まず一つは、被災した地域のそのままに復旧
していくかどうかというのは、先ほど山本議員か
らお話をありましたように、まちづくりと絡んで

くるものでありまして、どの場所に鉄道を引くのか、そこも必要なポイントだらうと思います。そ

そういうまちづくりとあわせて、そして鉄道も復旧させていく。
それから、三陸鉄道などの第三セクターの鉄道でありますけれども、今御指摘のように、経営が非常に厳しい、こういう実態を踏まえての支援策を考えなければと今検討しているところであります。そういう意味では、まちづくりと一体となつた復旧とともに、二次補正の中で、このところについて特別なことを考えて支援策をつくり、そして結果的には、また地域の方々が安心して鉄道を利用できるような形にする、こういうことを念頭に置きながら、支援策を今いろいろとあらゆる知恵を絞りながら検討しているところであります。

○山本(公)委員 三陸鉄道には、四分の一、四分の一といふ、わずかといふか、そういう支援策が、JR東日本の場合はそれもないといふ状況の中、三陸が百八十億ぐらいの被害であるならば、おおよそ想像はつきますね。数千億程度の被害だろうと思います。JR東日本がいかに大金持ちであろうとも、東北新幹線は多分自力で復興させたんだろうとは思います。しかしながら、今回の太平洋三陸沿岸の鉄道復旧のためには、相当

な負担がかかるしていくんだろうと思います。その辺は、やはり政府として何らかの支援策を考えてやるべきだろと私は思つております。ぜひお考えを願いたいなと思います。

もともと、私は結構鉄道ファンなんですが、鉄道というものは線路がつながっていて、何ぼの世界です。線路がつながっているから、何となくロマンが

あつて夢があるんです。線路がすたすたになつたら
ら鉄道じゃないとまで私は思つてゐる。JR東日本はそれこそ事業者ですから、もう御勘弁をとい
うような路線もいっぱいあるんだろうと思うんで
す。極めて非情な経営者だつたら、この機会にもう
うこの路線、やめてしまえというような発想も出
てくるかもしれない。ぜひ、そういうことがない

ようには、これは国土交通省の方で指導をしていました
だきたいなと思うんです。

国鉄改革のときには、そろばんに合わないところはほんほんと切り離していく、三セクになつたりいろいろな、廃線になつたりしたところもありました。今度の震災でそういうことはJR東日本だつてされないだろうと思いますけれども、そのためにも、再度申し上げますけれども、国の支援をぜひお考えを願つておきたいと思います。

とりわけ、今回のJR東日本の東北での鉄道の復旧というのは、今まで海岸線を走っていた、そのまま同じように復旧していいんだろうかという議論があります。もつと違う場所に線路そのものの位置を変えたらどうかという御意見もかなり強い。そうしますと、どうしても、その復興する町のまちづくりの中心に、鉄道が、線路がどこを走

か。極めて大きな関心事にならうかと思いま
す。つまり、JRの自分勝手な構想ではなかなか
できない、自治体と一緒にになって鉄道の復旧を図
らねばならない。事業者本位の復旧ではないとい
うことありますので、ぜひその辺も含めて、今
度の支援策の中で頭に置いておいていただきたい
なと思います。

大臣、そのことについて何かお考えはあります
か。

○大畠国務大臣 御指摘のように、鉄道事業者の
方の立場もございますが、しかし、鉄道というの
は、これまでの日本の地域社会を支える大事な交
通手段であると同時に、町の中心でもあります
た。

私の小学校時代に、小学校何年生でしょうか、
遠足で行ったところが駅でございまして、駅まで

四キロの道をみんなで歩いていて、ただ機関車を見て帰ってきただけなんですが、それでも大変、驚きといいますか、すごいという印象を今まで持っています。駅を中心として田舎の方は町ができるわけでありますし、そういう意味では、ただ鉄道事業者の都合で通せばいいというのではなくて、まちづくりと一緒に、一体となつて

鉄道事業の復旧というものを考えなきやならない
とハう御指摘はそのとおりだと思います。

したがいまして、自治体ともよく連携をとりながら、当然、鉄道事業者とも連携をとりながら新しい町をつくるという決意で臨むことが大事だと思いますので、今の山本議員からの御指摘を踏まえて、私たちも自治体と鉄道事業者と連携をとりながら取り組んでまいりたいと考えているところであります。

東日本のことに対しての御心をおもせびお願いを申し上げておきたいと思います。私は、申し上げておきますけれども、東日本と利

害関係はございませんけれども、一鉄道ファンとしてお願いを申し上げておきたいと思います。それから、今回のこの法律をつくる上において、整備新幹線ということが一部でクローズアップされました。今回のこの法律ができるいくそそれ以前に、一兆二千億が国庫に納付された。それ等々を含めて、整備新幹線を考えておられる方々などおられますことを考えておきます。

が非常に不安を覚えられました 整備新幹線がこれまで以上もうできないのではないかというようなことで不安を覚えている方がいらっしゃいました。今回、法律の中でも一部書書いてはいただいてお

りますけれども、こういうポンチ絵には着実な整備新幹線の整備というふうに書いてあるんですけども、法律の中で整備新幹線というのははどう

いうような位置づけになつておるのか、改めて
ちょっとと御説明を願いたいと思います。

○久保政府参考人 今回の法案の中で、新幹線、
整備計画を持つてある整備新幹線でございますけれども、どう位置づけられているのかということ
でございます。

今回の法案では、特に北陸新幹線、これは、長野オリンピックの開催に間に合わせるために、高崎—長野間については借入金を導入して建設いたしました。その建設債務の償還にこの特例業務勘定の資金を活用するということが位置づけられております。

合わせて経営分離した鉄道でありますけれども、それに対して、貸付料、これは運営主体であるJRから受けるお金でありますけれども、貸付料を使つて支援を行ふ、こういうことが法律上位置づけられているところであります。

○山本(公)委員 つまり、高崎—長野間の債務を返済することによって生じる財源によつて、玉突き論で、整備新幹線も、着実かどうかわかりませんけれども、整備をしていきますよというお話をなんだろうと思つうんです。

そこで、これも私の一つの考え方なんですけれども、いつも道路と比較するんです、高速道路と。高速道路というのは、私はいつも言つうですけれども、エンドがあるんです、おしまいが。ここまででは国の責任において整備をいたします、残りの枝葉の部分はそれぞれの地方の裁量によつてお考えをくださいというのが私の高速道路に対する考え方なんですけれども、この整備新幹線といふのは、今絵姿に出てきています、例えば函館から札幌、それから金沢から敦賀もしくは大阪とかいうような、まだ点線のところもあつたりするわけですから、整備新幹線、いわゆる新幹線というのは、どこまでが国の範囲においてやるべきだと大臣はお考えですか。

○大畠国務大臣 率直な、専門家の山本議員からの御質問であります、鉄道というものが日本の国の中でどのような役割を果たしているのか、まさに経済的に言つても背骨のところなんだろうと思います。

したがつて、どのような将来を考え、私も国土交通大臣に就任させていただいて以来、国土交通省には、常に五十年先、百年先を見据えて仕事をしよう、今日の状況の中で、いろいろ今回の大きな大震災の対応というのも非常に大事な仕事であります、同時に、日本の未来はどういう国にするのか、中国はどうなるのか、韓国はどうなるのか、アメリカ、ヨーロッパはどういうことにな

るのか、そんな中で日本の国というのはどうあるべきなのかということを考えて仕事をしよう、

二つを目的とい
をいたしました

ういうことを申し上げさせていただきました。そのときの中心になつてくるのは、先生から御指摘のように、鉄道というものです。そういう意味では、将来の日本というものの絵姿を考えたときに、どこまで大動脈をつくるのか。この絵姿はやはり国として明確に一つのビジョンを持べき、そちらがかかるつでありますから、一言

具体的には、JR貨物が上を走ります並行在来線を経営する第三セクターに、その場合は線路使用料を支払います。そのJR貨物が支払う線路使用料に加えて、線路の使用実態に応じて上乗せという形で貨物調整金を並行在来線を経営されている第三セクターに交付する、こういうのが現行の貨物調整金制度でございます。

にそういうところへはないかもしませんが、こういう形の三十年後、五十年後の日本を考えたときに、どうしても最低でもこれだけ必要だ、その大動脈だけは日本の国として描いて、そして予算をできる限り節約しながらもそこに投入して、最終的にはこういう形になります、この絵図は玉

先ほども御説明させていただきましたように、この並行在来線に対する貨物調整金制度を、今回この利益剰余金を使って払うとともに、その中身を充実して、最終的には並行在来線を経営される第三セクターに今まで以上にお金が、調整金が行くというふじとを今後の法律の中に入れているもの

して描いておくことが必要だらうと考えています。
○山本(公)委員 ぜひお願ひいたしたいと思います。
す。
私、考えるんですけれども、新幹線という

○山本(公)委員 新幹線ができると喜ばれるところもあるんでしょうが、今の並行在来線の問題というのは、そこでその自治体が望まれて新幹線ができるいくわけですから、ある種、

は、多分、何よりも高速で大量に定時に輸送ができるというメリットを持つっています。少なくとも、この国において、政令指定都市、いわゆる百万都市と百万都市の間ぐらいはあっていいんじゃないかなと。高速に大量に定時に運行ができる、

裏側で並行在来線の維持ということを地元が考えていかなければいけないという、これは宿命みたいな話なんだろうと思ひます。

ただ、当たり前のように、新幹線の停車駅とうのは少ない。だから、いわゆる地域の生活といふものが、なかなか育つのが難しいのです。

百万都市同士の連絡手段
私は思つておりますので、整備新幹線のこれからの方の着実な整備というのを念頭に置いて行政を進めていただきたいと思います。

次に、今回法律の中で出てきております、いわゆるJR貨物の貨物調整金制度の仕組み、これをもう一度いいんだらうて

う面からいえは、多分新幹線は別物なんだろうと思います。やはり、並行在来線というのは地域の生活そのものだということがありますので、この並行在来線に対する支援というのは大きなスキルの中で、今局長がおっしゃったように、JR貨物の一つの調整金の世界にしても、今度はあれ

○久保政府参考人 先生から御指摘をいたいたい。貨物調整金制度でございますけれども、これは、整備新幹線が延伸するに合わせまして既存の在来線を経営分離して地方自治体、第三セクター等で引き受けていただく並行在来線の維持、あるいは、その並行在来線の上はJR貨物が走っておる、貨物鉄道ネットワークを維持している、その

拡充をされるんですね。今まで何か一車両ごとのあれだったのが、車両の車数に応じてお金が変わってくるんでしょう、利用料が。
○久保政府参考人 貨物調整金制度の拡充について、さらに説明をさせていただきます。
御指摘のように、今までJR貨物が上を走っている場合に、第三セクターの車両というのは、多くの場合、例えば二両編成ぐらいで走っている。

ところが、JR貨物の車両は、例えば二十両編成で走っている。これを今まで同じ一列車として扱つて第三セクター側と貨物側で経費を分担しておりましたが、これはやはり二十両で走っている方がより経費を負担するべきじゃないのか、こういう御指摘をいただいたことから、並行在来線側の負担割合を下げ、逆にJR貨物側の負担を高めて、結果として並行在来線を経営されている第三セクター側にお金がより配付されるという仕組みをつくつたものであります。

例えば、二両編成と二十両編成、これは、今までであれば、どちらも一編成だから負担割合は一対一だとしていたのでありますけれども、二十両対二両であれば十対一でありますので、貨物側が二十の方を負担して、並行在来線である第三セクター側は一の負担をして経費分担をする。結果として、並行在来線を経営されている第三セクターの負担割合が減る。従前に比べてお金がより並行在来線側に流れる。こういうものを法案の中に、貨物調整金制度の利益剰余金からの支援という形で盛り込ませていただいているものであります。

○山本(公)委員 今御説明ありましたように、今回

の改正の中でも、いわゆる並行在来線に流れいくお金が多くなる、それだけ支援の手が厚くなる

といつていただきたい、かのように思つております。

ただし、これまたJR貨物の負担がふえるわけ

なんです。だけれども、今度はJR貨物の負担に

対して、今回またこの法律の中で、JR貨物、三

島会社に対する支援策が盛り込まれている。いわ

ゆる鉄道業者全体が、線路を使って一つの国家に貢献している。業界全体が助け合つてやっていく

という姿、だろうというふうに思つておりますので、それは評価していきたい、かのように思つてお

ります。

ところで、私は四国の人間でございます。北海

道には新幹線計画もあります。九州にも新幹線ができました。三島会社といつても、どうやら北海道、九州と四国はどうも違う。私が青年というものがおりましたが、これはやはり二十両で走っている方がより経費を負担するべきじゃないのか、こういう御指摘をいただいたことから、並行在来線側の負担割合を下げ、逆にJR貨物側の負担を高めて、結果として並行在来線を経営されている第三セクター側にお金がより配付されるという仕組みをつくつたものであります。

JR四国の社長がよく私に、高速道路はかたきでござりますと言ふんですね、かたきでございまして、高校時代のころに、四国新幹線構想というものがあつたやに聞いています、あつたやに。いまにその計画は生きているらしいですけれども、もう

だれも期待をしておりません。夢を描いておりま

せん。つまり、JR四国というか四国には、鉄道

ということに関して言えば、極めて夢がない、そ

ういうところでございます。

JR四国の社長がよく私に、高速道路はかたきでござりますと言ふんですね、かたきでございま

すと。予讃本線などはもろに高速道路と並行して走っております。高速道路が延びれば延びるほど、お客様が減る。それ以外にも客が減る要素はあるんでしようけれども、大変な経営状況であることは、はたから見てもよくわかります。いろいろなことをやっています。うどん屋もやっています

やれませんけれども、細々としたビジネスホテルもやっている。いろいろなことをやっていますけれども、経営状況はいかんせん赤字。

その中で、今回この法律が出てまいりまして、私どもは非常に期待もいたしておるわけでござい

ますけれども、基本的に、JR三島会社というの

は、今後の経営のはどういうふうになつて

いくか、ちょっと端的にお答え願えませんか。

○久保政府参考人 特に御指摘のJR四国会社さ

んを初めJR北海道会社におかれでは、今後も、

人口減少等の影響もあって、鉄道運輸収入そのも

のは減少していくと見込まれます。その意味で

も、経常赤字が余儀なくされるというふうに見込

んでおります。

また、JR九州会社あるいはJR貨物会社につ

いても、会社の経営努力で収入の増加あるいは経

費の節減を図り、経常黒字を計上、あるいはそれ

を目指されるものだと思いますけれども、車両、施設等の設備の老朽化が進んで、収益基盤が脆弱

な状況が続く、このように見ております。

○山本(公)委員 もともとJR四国なんというのは、鉄道だけでは、本業だけでは無理だというこ

とは、我々もよくわかります。だけれども、見て

いて本当に涙ぐましい努力ですよ、これは、小さ

なうどん屋をやつたり、小さな駅でラーメン屋を

やつてみたり、かつての国鉄職員がラーメンをこ

うやつてやつてある姿というのは、やはりかわい

そうになるときがある。本当に、JR東海に行つ

た人とJR四国に行つた人は、多分天国と地獄ほ

どの国鉄マン人生の途中経過だろうと思います。

そういう意味において、今回、JR四国にも北

海道にも、そしてまたJR九州にも、それぞれ支

援の手が伸べられていくわけでござりますけれども、我々、今まで、四国沿線で沿線協議会とい

うのを自治体がつくっています。どうすればこの

JR四国の経営の窮状に我々が貢献できるかとい

うことと一緒になつて考えているんですけれども、今まで、せっかくアイデアを出しまして

金がありませんといつてJR四国の方が引いてしまふんですね。

これからは金がありませんという理由は言わせ

ないぞとよく言つているんすけれども、今後、

JR四国を含めて三島会社、貨物がこのようなお

金を、真水の部分もあれば、また貸付金であつた

り、それからまたいろいろなものがあろうかと思

いますけれども、それぞれ、局長が把握をされて

いる範囲で、今の四つの会社がどういう使い道を

されようとしていらっしゃるのか、ちょっと教えて

いただけませんか。

○久保政府参考人 JR北海道、JR四国、JR

九州会社、またJR貨物会社におかれて、今回の

法律が成立した場合には助成金あるいは無利子貸

付金が入る形になります。JR北海道会社とJR

四国会社には、現在もありますけれども、経営安

定基金を積み増す形で支援をする。また、JR北

海道、四国、九州、JR貨物会社について、それ

ぞれ設備が、これは車両であつたり駅であつたり

レールであつたりしますけれども、大変古くなつ

ておりますので、これを更新して収益体制を強く

する、そういう設備投資に使おうとされていると

聞いております。

具体的に申し上げますと、例えばJR北海道さんで、札幌函館間の特急気動車の老朽取りかえだと、札幌という大都市圏がありますので、これが老朽取りかえ、また、札幌圏の輸送用電車の老朽取りかえ、また、まくら木といった軌道設備も新しくするという形で収益構造の強化をしたいと。

先生御指摘のJR四国会さんにつきましては、稼

ぎ頭が予讃線という松山に向かっていく線でありますけれども、予讃線用の特急電車の老朽取りかえとか、南北に走つております土讃線用の特急気

JR四国の経営の窮状に我々が貢献できるかとい

うことと一緒になつて考えているふうに考えておられま

うものに充てたいというふうに考えておられます。

JR九州さんにつきましても、ローカル電車と

か気動車が大変古くなつてるので、これの老朽

取りかえ、あるいは変電所の老朽取りかえ、ま

た、北海道さんと同じでありますけれども、レーベル、まくら木等軌道設備の老朽取りかえなどに充

ていくことを考えておられます。

JR九州さんにつきましても、ローカル電車と

か気動車が大変古くなつてるので、これの老朽

取りかえ、あるいは変電所の老朽取りかえ、ま

た、北海道さんと同じでありますけれども、レーベ

ル、まくら木等軌道設備の老朽取りかえなどに充

ていくことを考えておられます。

また、JR貨物につきましても、機関車、コン

テナ貨車は古いものは国鉄時代のものを手を入れ

ながら使つているというものもありますので、そ

ういった機関車及びコンテナ貨車の老朽取りかえ、また、レール、まくら木等の軌道設備の老朽

取りかえ、こういった形の設備投資を行つて体

質、収益構造の強化を図つていくということを考

えておられるというふうに承知しています。

○山本(公)委員 時間が参りましたので終わりま

すが、我々、四国に代表されるような、公共交通

機関という使命を帯びて一生懸命経営を続けてい

るところにとりましては、今回のよう一つのス

キームというのは大変ありがたいものだと思って

おります。

じ利用していく事業者同士が、もうかつているところももうかつていないところも一緒になつて維持していくという、ある種の意思の表明だらうと思つておりますので、そういう意味で、大臣、またぜひ鉄道というものにも目を向けてやつていただきたいなとお願いをして、質問を終ります。

ありがとうございました。

○古賀委員長 次に、高木陽介君。

○高木(陽)委員 公明黨の高木陽介でございま

す。

本日は、国鉄清算事業団の債務処理に関する法律の改正案でございますけれども、鉄道に関することで、冒頭、鉄道駅のバリアフリーの問題をちよつと取り上げたいと思っております。というのは、震災以降、福島の原発事故の問題がありまして、電力供給特に東電管内での電力供給が大変厳しくなってきた。計画停電もなされまし

たし、今、東電管内では節電ということが本当に多くの方々の努力で行われている。これはこれでしっかりとやつていかなければいけないと思うんで

すが、これによつてバリアフリーがかなり厳しい状況になつてゐるなというのがございましたので、この件に関してまず質問をさせていただきました。

バリアフリー、いわゆる鉄道駅の段差解消といふこと、この現状を、全国及び、東電管内といふとなかなか難しいと思うので、首都圏といふことで、どういう現状になつてゐるのか、まず伺いたい

いと思います。

○久保政府参考人 段差解消という形で、全国あるいは大きな意味での首都圏の現状について御説明させていただきます。

全国の一日当たりの平均利用者数が五千人以上で高低差が五メートル以上という段差があるところについて、これは二千三百七駅あるんですけれども、いろいろな方法で事実上段差解消を行うわけありますけれども、そのうちのエレベーターが設置されている駅は二千四十駅、エスカレーターが設置されている駅は千七百十四駅でありま

す。また、関東の大手民鉄、あるいは地下鉄、JR東日本さんの数字を言いますと、五千人以上かつかない駅は千六十二駅あるんです。ですが、エレベーターの設置で段差解消をされている駅が九百四十五駅、エスカレーターが設置されている駅は八百一十九駅というのが設置の状況でございます。

〔委員長退席、田村(謙)委員長代理着席〕

○高木(陽)委員 このバリアフリーについてですけれども、平成十二年、ちょうど公明党が政権に参画をするときに、交通バリアフリー法というのをつくりました。今局長のお話にありましたように、平成二十二年を目指して、利用者が五千人以

上駅はバリアフリー化をしていく、段差を解消しよう、こういう流れの中で、今お話をありますように、五千人以上の利用者のある駅というのには二千三百七駅、そのうちエレベーターを設置しているのが大体八八%です。エスカレーターを設置している駅が七四%。

これまで努力されてこられましたし、あと

は、構造上の問題という駅が幾つかあります。

駅全体を改修しないとだめだ。例えば御茶ノ水の駅ですね。ここは、バリアフリー化するための工

事務所を改修しないとだめだ。例えば御茶ノ水の駅ですね。ここは、バリアフリー化するための工

いる、ベビーカーにお子さんを乗せて電車に乗る方、いろいろな方々がこのバリアフリーの恩恵を受けているんですね。

ところが、先ほど冒頭に申し上げました、震災後、節電をするようになつた。鉄道事業者もいろいろと電気を消したりだと努力をされているんですけども、エレベーター、エスカレーター、

エレベーターの方は何とか動かしているみたいでそれでも、エスカレーターの方がかなりとまつてしまつた。今局長のお話にありましたように、平成二十二年を目指して、利用者が五千人以

上駅はバリアフリー化をしていく、段差を解消しよう、こういう現状がございます。震災後の節電で、エスカレーターの停止状況、これをどのよう

に把握しているか、お聞かせ願いたいと思います。

○久保政府参考人 鉄道駅に設置されておりますエスカレーターでございますけれども、議員御指

摘のように、震災直後は計画停電等の影響で多数の駅で停止をしておりましたが、その後、電力需給状況の改善に伴いまして、朝夕ラッシュ時に混雑する駅や地上からホームまで深さのある駅など

置している駅が七四%。

これまで努力されてこられましたし、あと

は、構造上の問題という駅が幾つかあります。

一方、御指摘のとおり、現時点においてもエスカレーターを一部停止している駅がございます。

これは、節電に協力するという観点から、個別の駅の状況に応じて実施しているものであると承知しております。

○高木(陽)委員 今、電力需給が改善し始めています。

その中で、全国平均と比べてもやはり関東地

域、JR東日本の場合には東北または信越等も含

まますけれども、関東の方が、エレベーターの設置が八九%、エスカレーターが七八%と、全国

平均より上回つてゐる。これはそれぞれの地域ま

たは自治体の努力もあると思うんです。

バリアフリー法によつて、三分の一は国が費用

の負担をする、三分の一は地元の自治体が負担を

する、そして残る三分の一は鉄道事業者がやる、

そういう流れの中でここまでバリアフリー化が推進されました。まさに、障害者、または高齢者、または妊産婦の方、小さなお子さんを連れて高齢者、または妊産婦等への影響、これをどのように考

えているのか、お聞かせください。

○久保政府参考人 鉄道につきましては、一方では節電に取り組みつつも、御指摘のように、利用者の利便を確保する、とりわけ障害を持たれた方、お年寄りの方、妊産婦の方々の、交通面で大変な状況にある方につきましての影響を最小限にすることによって、私どもも大変重要であるといふふうに考えております。こういった方々が安心して鉄道を利用するために、段差解消されたルートを一ルートは確保するという観点から、エレベーターの設置駅については、これも先生から御指摘がありましたけれども、エレベーターを稼働させるということで鉄道事業者にも話ををしており、現在おむねそれは稼働しているものと承知しております。

一方で、エスカレーターは停止している駅がございませんが、引き続き、少なくとも節電によつて、エスカレーターの設置駅については、これも先生から御指摘がありましたが、エスカレーターを稼働させることがないように、一層取り組んでまいりたいと

いうふうに考えております。

○高木(陽)委員 そういう中で、震災後の東京電力の電力の需給状況、先ほど局長の方から改善してきたというお言葉もございましたけれども、この現状について、きょうは資源エネルギー庁からも来ていただいておりますので、震災後の東京電力の電力の需給状況について伺いたいと思います。

○高木(陽)委員 そういう中で、震災後は、供給力が大幅にダウンした結果、約一千萬キロワット程度の大

幅的な需給ギャップがあつたというふうに考えられます。このため、先ほど先生からも御指摘のありました計画停電をやむを得ない措置として実施をして、節電に御努力いただきました。

その後、供給力も順次回復するのと、需要側におきましては暖房需要が減少、それと多くの方に

節電を取り組んでいた結果、四月でございました

ますが、最大需要電力三千五百七十五万キロワット、それ

と五月でございますが、最大需要電力三千五百三十八万キロワットに対し供給力が三千九百万キロワットという状況になつてございます。

ただ、昨年の需要水準に比べますと、ことしの需要水準が、震災後は約七割程度と落ち込んでいたのが、連休後には九割程度まで戻りつつあるという状況にございます。いずれにしましても、夏に向けては、冷房需要の高まり等により電力需要が高まっていくことが想定されているということをございます。

○高木(陽)委員 四月の段階で大体五、六百万ぐらいの余力ができたわけですね。五月も、最大の電力需要のときでも四百万から五百万ぐらいの余力がある。今の資源エネルギー庁からのお話だと、東電の方も大分、火力だとかいろいろな形で復旧をさせていく中で頑張り始めた。一方で節電。相まってやつているのは確かになんですが、五百万余つているわけですね、五百万キロワット。もちろん、ここも電気が消えています、もう少し消してもいいぐらいですが、私たち健常者には、まあ、それは仕方がないね、自分の足でちゃんと歩くしかないねと。これはいいんです。ところが、障害者等のハンディを背負っている方々にとってみれば、我慢だとかそういう問題じゃないんですね。移動ができなくなるわけです。

○高木(陽)委員 これは、何とめちゃうか、J.R.だとかそういう鉄道事業者にもちよつとお伺いをしたんですが、やはりいろいろな抗議も来ると言ふんですね。移動ができなくなるわけですね。民主党が野党時代から交通基本法という法律を出して、今回閣法で出てまいりました。この法律は、ある意味では、移動の自由というか権利というか、そういうもののをちゃんと視野に入れながら、ハンディを負おうが負うまいがちゃんと移動できるようにしましよう。これはすばらしい考え方だと思いますよ。そついた中で、現実は、節電だということで一律にとまってしまう。これは果たしていいのかどうか。

が不便とならないよう、使用制限の緩和措置を設けるようお話をを行い、調整を行つてあるところであります。

○高木(陽)委員 先ほどから何度も申し上げていいように、必要なない電気、これはもうとめた方がいいというか、節電するべきだ。でも、どうしても必要な、必要なというのは何か、というと、やはり命にかかることがありますね。だから病院等は、では節電の対象から外すとか。今政府部内で、夏のピーク時、どこまで電力を制限するか、大口の需要者は一五%やるだとか、いろいろと計画を立てて検討されていますが、そういう部分の中で、やはり弱い立場の人も守る。弱い立場だから、おまえらは我慢しろというんじゃなくて、そこを最大限尊重するというのが僕は政治の役割じゃないかなと思うんですね。

公共交通という言い方をしますね、特に鉄道の場合には、皆さん方も覚えているように、三月の十一日、地震発生とともに、首都圏の鉄道はとまりました。それによつて帰宅難民になつた、三百万人。みんな歩いて帰る。これは大変でしたね。それは金曜日の晩でした。

そして、日曜日の午後八時ぐらいですか、総理が急に緊急の会見をして、計画停電を受け入れたと。総理の会見の後、枝野官房長官がやる。枝野官房長官の後に、海江田経産大臣がやる。そして、蓮舫さんが節電担当大臣になつたから会見をやる。ところが、あの会見、多くの国民がテレビで見ていて、あしたの六時半からとまる、四グループに分ける、でも、どのグループに入つていれるかわからないんですね。政府は発表しない、その後、需給バランスが崩れる可能性があるという任せある。

東電の発表もこれまたひどいもので、結局、鉄道事業者は、一体どの地域がとまるかわからないから、朝からとめちゃつたわけですね。今度は、月曜日の朝、出勤難民ですよ。さらにその数日後、需給バランスが崩れる可能性があるといふことで海江田大臣がまた緊急会見をやつた。それに

よつてまた鉄道が混乱をした。というのを三回やつた。

そう考えますと、やはり公共交通というものの認識、国交省は持つてゐるんです。政府が持つてない、政府として。まずは菅総理が持つてない。経産省も持つてない。だから一律に夏のピーク時、どこまで電力を制限するか、大口まで抑えはいいんだろう、これは景気回復、うものにもかかわつてくるということで、この電力制限について今ずっと話し合いをして、公共交通、大分配慮する流れになつていて、公共交通はまさに公共交通ですから、これはとめていい話じやありません。制限をするにしてもピーク時くらい。ピーク時、まさに十四時、十五時。

そう考えますと、鉄道と電力の問題というのをもつともっと深刻に考え、配慮していく必要があるのではないかと思ひますが、その点、大臣、いかがお考えでしょうか。

○田村(謙)委員長代理退席、委員長着席 関係について御質問を賜りました。

○大畠國務大臣 高木議員から鉄道事業と節電の関係について御質問を賜りました。

節電というのは大事でありますけれども、しかし鉄道事業というのも、とめるということはどういうことか。先ほど高木委員からお話をありましたが、三月十一日の夕方からの、この国会周辺も含めて大変な混乱があつたことをしつかりと記憶しております。したがいまして、私も、関係閣僚会議等が行われたたびに、鉄道事業というのは甚大な影響を国民生活に及ぼす、したがつてできる限り外してほしい、こういう要請をしてきたところであります。

したがつて、今回、節電等の形でもしもやるのであれば、鉄道事業というのはお客様がいて鉄道事業をやつているわけですから、お客様がそのままのまま鉄道事業を間引き運転するということは、これは大混乱を及ぼす、そもそもどうしても間引き運転をしなければならないのであれば、お客さん自身もその時間帯は減るような形にしてもらいたいということを申し上げさせていただきました。

同時に、鉄道事業によつて人が移動するわけで、それが経済を支えているわけなんですね。したがつて、日本の経済全体を考えた場合には、この節電対象から鉄道事業を除いてほし、こうしたこととはこれまで強く主張してまいりました。特に、朝晩のラッシュ時とすることについては、鉄道の安全輸送というものを考えましても、この使用制限の緩和措置というものを強く求めてきたところでありますし、これからも求めていきまして、朝晩の大混雑というものが行われない状況の中での節電対策というのが進められるよう努めてまいりたいと思います。

○高木(陽)委員 電力を制限するというのは、それぞの分野、それぞれの事業体または各家庭、それぞれみんな努力しているんですけど、全体として本当に必要なものかどうか。

これは政府が決めて指示するというのもいかがなものかと思うけれども、例えばテレビ、昼間のテレビは放送を中止した方がいいと思いますよ。これは、テレビ局が大変だと思うし、CMが流れないからその分広告収入も減るでしょう。でも、家庭は、一番大きいのはエアコンだと言われる。その次はテレビだ。高校野球は決勝戦は午前中からやるようになつた。ピーク時にはやらない。だから、もう放送を、例えばピーク時、十二時四時ぐらいまでとめちゃうだとか。これはすぐつと出し続けていく、それでいいんだろうか、こういうふうに思うんですが、その点、今後の経営をどう見てるか、お聞かせください。

○久保政府参考人 JR北海道会社、JR四国会社、JR九州会社及びJR貨物会社、この四社につきましては、改革以来二十五年目という節目を迎えておりました。したがいまして、私ども予定されていた、基金を持つてゐるところの経営安定基金の運用益が、昨今の低金利で非常に減少している。一方で、車両だとか施設だとかいうもののが、大変老朽化が進んでいます。その意味で、財務基盤が脆弱、また利益を上げていく収益基盤が脆弱で、経営の自立が図られていないと思われます。また、御指摘のように、今後さらに人口減少

が進むとなれば、鉄道運輸収入が減少していくことも懸念されます。

したがいまして、今回、会社の経営の自立を図るために、収益の基盤である車両、施設等の設備更新を着実に進める一方で、特にJR北海道会社、JR四国会社については、財務基盤の方の安定化も必要だ、こういうことで、本法案に基づきまして、三島、貨物会社の設備投資に対する支援を行うとともに、北海道会社、四国会社に対しては、経営安定基金の積み増しを行いたいと考えております。

これらの支援措置を講ずる一方で、各社各社が経営努力を行つていただくことなどで、両方あわせて安定的な経常黒字の計上が可能になるものというふうに考えております。

○高木(陽)委員 分割・民営化、これはこれで成功だつたと思います。その一方で、東海を初め新幹線を抱えた、特に東海は、新幹線の大動脈を抱えていて、リニアも自分でつくるという、それぐらいの財務基盤になつてしまつた。一方で、同じ国鉄だつた三島及び貨物が大変なことになつている。ここら辺をちよつと、もう二十五年もたつてますから、どうだつたのかと一回総括はした方がいいんじゃないか。総括をしたからといって、もう上場している会社ですから、それをどうのこうのというふうになかなかできなければ、やはり、一つ一つの政策というものに対してもと総括をし、そしてまた決着をつけていくということが必要であろうなというふうに思います。

あと、もう時間が参りましたので、今局長の御答弁もありましたように、設備の老朽化ですね。国鉄時代の車両をずっと抱えている。一方、東海、東、西日本は、自分たちでそういうのをどんどん更新できている。この老朽化というのは、やはり安全にすごく問題だと思うんですね。公共交通にとって一番大切なことは安全ですから、安全と老朽化、これをどう考えるか、最後にこれだけお伺いしたいと思います。

○久保政府参考人 JR北海道会社、四国会社、

JR九州会社、JR貨物会社につきましては、一部では国鉄時代から使用している車両とか施設を多数抱えております。仮にこのまま十分な更新ができないということになれば、安全性の確保にも行うとともに、北海道会社、四国会社に対しては、経営安定基金の積み増しを行いたいと考えております。

これらの会社の老朽化した設備の更新を進めるということは重要な課題であると認識しております。仮にこのまま十分な更新ができるのではないかということになれば、安全性の確保にも影響が生じかねないと考えております。

したがいまして、これらの会社の老朽化した設備に関する規定を盛り込んでおります。これによつて各社が設備投資を着実に進めていただく、設備投資に対する無利子貸し付けだと助成金の交付の規定を盛り込んでおります。

○高木(陽)委員 安全と老朽化、そして公共交通の問題、これは本当に真剣に考えていただきたいと思うんです。

昔の国鉄時代は、そういうのを全国で割り振つていましたから、できた。ただ、やはり親方日の丸の体質で無駄もいっぱいあつた、借金をいっぱい抱えてしまつた。これはこれでしつかり清算をしなきやいけないということで、この分割・民営化をやつたわけです。

ただ、本当に、民間企業だから努力しろよ、頑張れよということだけで頑張り切れない部分がある。ここところはしっかりと見ていく。特に安全、そして施設の老朽化に対する更新の問題、これはもちろん企業としての努力、今回こういつたパックアップ体制をつくったことによってそれがやつていただきなんですが、今後もそこをしっかりと見定めながらパックアップをしていかないと、本当に命にかかる問題ですから、この点を指摘させていただいて、質問を終わりたいと思います。

○古賀委員長 次に、穀田恵二君。

○穀田委員 きょうは、国鉄債務等の処理法案について質問します。

まず、本法案は、旧国鉄の土地やJR株式の売却などによつて生み出された利益剰余金、○九年

度末までに一兆四千五百億円、このうち、東日本

大震災の復旧財源に充てるために国庫返納された一兆二千億円を除く部分を、利益剰余金と今後の収入を、経営難を抱えるJR三島、貨物など、鉄道支援に充てることができるようになります。

この利益剰余金の原資は旧国鉄の土地やJR株式の売却収入で、これを活用してJR三島、貨物会社や並行在来線の経営支援などをを行うというこ

とは、国民の足を守る上で大事だし、CO₂削減など環境保護の視点から見て必要だと考えます。

したがつて、法案には賛成の立場であることを表明しておきたいと思います。

しかし、考えなければならぬのは、そもそもJR三島、貨物会社や並行在来線の経営が困難になつている原因は何かということになります。

まず確認しますが、無利子貸し付けするJR北海道、JR四国、JR九州の経営状況はどうなつてゐるのか。営業利益と、経営安定基金運用収入を加えた経常利益について報告していただきたいし、もう一点、経営困難に陥っている理由は何と考えているのか、明らかにしていただきたいと思います。

○久保政府参考人 JR北海道会社につきましては、平成二十二年度決算で営業損益は二百五十九億円の赤字であります。経営安定基金の運用益が二百四十億円ございまして、これを含めた経常損益は四億円の赤字となつております。

また、JR四国につきましては、平成二十二年度決算で営業損益は九十億円の赤字であり、安定基金の運用益七十四億円を含めた経常損益、これもまた十五億円の赤字となつております。

このような厳しい経営状況に陥つてゐる最も大きな原因というのは、低金利が続くことによりまして経営安定基金の運用益が減少していることが最大の原因であるというふうに認識しております。

○穀田委員 今の報告で明らかなように、JR北海道、JR四国は、鉄道事業という本業だけでは赤字にならないどころか、経営安定基金を足しておらずだといいました。

これはもともと、いわゆる国鉄改革のときに、収益性が低くなることが予想されたために、三社合併させて一兆二千七百八十一億円を経営安定基金に積んで、その運用益を収入に充てて経営できるような仕組みをつくったわけです。この運用益を

当てにして経営を支える仕組み自体が極めて特殊ではないか。このような民間会社がほかにありますか。ここを明らかにしていただきたい。

そして、このような方式をいつまでも続けていけるものでは決してないと私は考えます。鉄道事業など本業による営業利益で事業が成り立つようになりますが、本筋ではないか。いつまでこの方式を続ければ、この点についてお答えいただきたいと思います。

そこでして、一般的にあるものではないことはそうであるが、この点についてお答えいただきたいと思います。

○久保政府参考人 昭和六十二年の国鉄改革時に、JR北海道会社、JR四国会社、JR九州会社につきましては、収益力の大きい路線がないと

いうことから、経営安定基金を法律上認め、つづつて、それの収益で赤字補てんをしていく、こ

ういう仕掛けをつくった会社であります。通常の会社に一般的にあるものではないことはそうでありますが、この経営安定基金が確実に運用益を生むことによって、営業赤字が余儀なくされる鉄道事業の補てんをしていくこう、そういう仕掛けを昭和六十二年時には考え、つづつたものであります。

○穀田委員 仕掛けはわかつておるのやけれども、そういうのがいいのか、これをいつまで続けるつもりやと。今、鉄道局長は一般的ではないと言つて、一般的のというのは、では、特殊でも一つや二つほかに、この日本社会の中で十も二十もあるのかというと、一つもないんだ。それを、一般的ではないと。そんなあほなことを言つたらあかん。一つしかないんだ、こういうことは、こんなことを続けていいのかという話を聞いています。それ、一般

的ではないと。そんなあほなことを言つたらあかん。一つしかないんだ、こういうことは、こんなことを続けていいのかという話を聞いています。それ、一般

○久保政府参考人 今回、経営状況の厳しい北海

道会社、四国会社には経営安定基金の積み増しを行いますが、一方で収益基盤の強化も図らねばならないということで、車両とか設備関係の古くなつたものに対して無利子貸し付けだと助成金を交付して収益構造を強化していくだけ、それもあわせもつて経営自立を達成していくだくということであつて、支援をいつまでも続けるというわけではありません。

○穀田委員 支援を続けるのがあかんと言つているんじゃない。こういう仕掛けを続けるのがいいのかと言つているわけです。

大もとをたどれば、これは、国鉄を分割・民営化したいわゆる国鉄改革の時代にさかのばらないことではないことはだれもが承知しているんですね。お話をうつたように、またこの間の議論を通じて明らかのように、もともと、もうかるJR東日本、JR東海、そしてJR西日本など本州と、収益性の低いJR三島を分割したところに行き着くわけですよ。国鉄改革時代、そういう問題、公團にしたつて、三島を切り離した例はないんですね。

私たちも、民営化そのものに問題があると考えているし、あの分割・民営化が間違つていて思つてゐるわけですが、そういう全体の大きな点はおいておくとしても、この分割については失敗だつたと認めるべきじゃないだろうか。

そして、この際に、JR本州などといふ形で一体的な運営形態にすることなど、見直すべき時期に来ているんじゃない。根本のところが今違つていて、そこに着目すべきじゃないかと思うんですが、いかがですか、大臣。

○大臣 国務大臣 穀田議員から、国鉄民営化の本質に切り込む御質問を賜りました。

この当時の国会での論議というのは、私もその当時まだ政治家になつておりませんんでして、マスク等を通じて、さまざまな論議が展開されたことを承知しております。果たして国鉄民営化といふ、

うのが、今の御指摘のよう、そのものの 자체がどうだつたのか、こういう観点からの御質問であります。その当時はその当時で、さまざまなる論議の中で一つの結論として今日を迎えているわけであります。さて、さかのぼつてその当時のものがどうあつたのか、こういうことは私自身も改めてよく検討はしてみたいと思いますが、しかし、今日の課題をどうするのか、このところについては、私自身もしっかりと責任を持つて対応しなければと考えております。

いろいろと山本議員からも御質問を賜りましたけれども、JR北海道あるいはJR四国、JR九州、JR貨物とか、それぞれ切り分けて、自立しないかという指摘については、環境的に、経営環境としてはそのような環境にあつたろうと思います。そこで、その経営的な困難な状況を何とか支援するためにということでおつたと承知しておりますが、その運用益が、最近の低金利等でなかなかうまく運用できずに、今日の非常に厳しい状況に至つては、その運用益で損失をカバーしながら、こうしたことになつておつたと承知しておられます。そこで、その運用益が、最近の低金利等でなかなかうまく運用できずに、今日の非常に厳しい状況に至つては、その運用益で損失をカバーしながら、こうしたことになつておつたと承知しておられます。そこで、その経営的な困難な状況を何とか支援するためにということでおつたと承知しておられた、だとするとここを変えようというふうに考えないと、びほう策をいろいろやつても結局するずつてしまつて、先ほど来から出ているように、古い車両が残つてゐるだとかという事態になつてゐるわけですね。そうなつてきますと、やはり一番根本にある、私と大臣、何度も繰り返し、公共交通の基本は絶対安全といいますか、そういう議論をしてきたわけですね、そこに立とうと思えば、やはり根本を変えなくちやならぬのじやないかということを改めて提起しておきたいと思うんです。

そこで、では別な方はどうなつてゐるかというところ、JR三島と比較しますと、その一方で、首都圏を抱えるJR東日本や東海道新幹線を持つJ.R東海は大もうけしているんですね。比較しますと、これは本当に大きな差が出ているわけですね。

鉄道網が収益によつて左右されて、住民の足によつて大きな格差が生じてゐるのが現実なわけです。とりわけJR東海は、リニア新幹線の建設を自己資金で実施するというわけです。よっぽど意見が違つたとしても、では分割といふ問題はどうだつたのかと考へますと、今大臣からもあります。

したように、やはり切り分けそのものに無理があつたんじやないかというのはだれもが思つていりますよ。最初から無理だから安定基金という金をつぎ込む、こういう仕掛けをつくつてあるんですよ。だとしたら、そのことの無理があつたということの反省の上に立つていろいろな支援をする手はあるでしょう。でも、それをするする統計を見て、結局、その土台となつてゐる運用益がままならなくなる、そうしたら積み増しする。こままでなくなる、そのままならぬのじやないかということを私は言つてはいるわけですね。

ですから、今日の課題をどうするかという場合に、設定をするのは、やはり最初に無理があつた、だとするとここを変えようというふうに考えないと、びほう策をいろいろやつても結局するずつてしまつて、先ほど来から出ているように、古い車両が残つてゐるだとかという事態になつてゐるわけですね。そうなつてきますと、やはり根本にある、私と大臣、何度も繰り返し、公共交通の基本は絶対安全といいますか、そういう議論をしてきたわけですね、そこに立とうと思えば、やはり根本を変えなくちやならぬのじやないかということを改めて提起しておきたいと思うんです。

そこで、JR側は、東京と名古屋と大阪を除く駅は全部ほかのところがやれ、自治体がやれと言つてはいるわけですね。何ばかりかと調べてみたら、すごいけたなんですよ。地上駅にした場合は三百五十億円、地下駅で二千二百億円、このふうに答申をいたいでいるところであります。

○穀田委員 JR側は、東京と名古屋と大阪を除く駅は全部ほかのところがやれ、自治体がやれと言つてはいるわけですね。何ばかりかと調べてみたら、すごいけたなんですよ。地上駅にした場合は三百五十億円、地下駅で二千二百億円、このふうに答申をいたいでいるところであります。

だから、単なる、リニアの問題について東海が全部やるみたいな話をしているけれども、それは建設の費用なんか知らぬけれども、駅は全部、地元自治体持ちなんですよ。そんなことまで考へてゐるんですよ。

そこで、東日本大震災で壊滅的な打撃を受けた地方鉄道の復旧、きのう三陸問題については議論

しましたが、大震災の被災者の生活再建支援だと
か被災地の復旧復興に巨額の財政出動が求められ
ているときに、その財源をどうするかというよう
な問題が出てきます。巨額の建設費用を要するリ
ニア新幹線をそんなに急いでつくる必要があるの
か、大震災支援を優先すべきではないのかなど、
各方面から意見が大きくなっています。

今、国交省が触れた、中央新幹線小委員会が先
日、答申をまとめ、国交省に提出しました。その
小委員会が審議の過程で、リニア新幹線の建設に
関して国民からの意見を聞くパブリックコメント
の募集を実施しています。昨年以降、三回実施し
ていますが、寄せられた意見のうち、早期に整備
すべきという意見と、整備に反対、計画を中止ま
たは再検討すべきを比べると、どのように推移し
ているのか、報告されたい。

○久保政府参考人 中央新幹線小委員会におきま
すパブリックコメントでございますけれども、こ
れは計三回実施をさせていただいています。それ
ぞれ、一回目が七百九十三件、二回目が九百九十
六件、三回目が八百八十八件の御意見をいただい
てあります。

早期整備、あるいは大阪への同時開業を求める
御意見は、一回目、二回目、三回目ですが、百四
十三件、三百件、四十二件と推移しています。一
方、中央新幹線の整備に反対する御意見について
は、最初は十二件、百四十二条、六百四十八件と
推移しております。

○穀田委員 そこで、配付している資料を見てい
ただきたい。「パブリックコメントで寄せられた
主な意見と理由」というのを配付しています。

今報告があつたように、三月十一日の大震災の
後の四月、五月の実施でいいますと、いわば、早
期に整備すべきだと言っているのは十六件、それ
で、中央新幹線整備に反対、計画中止または再検
討すべきだというのが六百四十八件ということな
んですね。

しかも、従来からの意見では、現状以上の速度
の向上の必要性を感じないとか、環境破壊が懸念

される、財政問題などが理由の中心でした。とこ
ろが、大震災後の今回はさらに、皆さん見ていた
だけとわかるんですが、震災の影響がおさまって
いるときに、その財源をどうするかというよう
な問題が出てきます。巨額の建設費用を要するリ
ニア新幹線をそんなに急いでつくる必要があるの
か、大震災支援を優先すべきではないのかなど、
各个方面から意見が大きくなっています。

今、国交省が触れた、中央新幹線小委員会が先
日、答申をまとめ、国交省に提出しました。その
小委員会が審議の過程で、リニア新幹線の建設に
関して国民からの意見を聞くパブリックコメント
の募集を実施しています。昨年以降、三回実施し
ていますが、寄せられた意見のうち、早期に整備
すべきという意見と、整備に反対、計画を中止ま
たは再検討すべきを比べると、どのように推移し
ているのか、報告されたい。

○久保政府参考人 中央新幹線小委員会におきま
すパブリックコメントでございますけれども、こ
れは計三回実施をさせていただいています。それ
ぞれ、一回目が七百九十三件、二回目が九百九十
六件、三回目が八百八十八件の御意見をいただい
てあります。

早期整備、あるいは大阪への同時開業を求める
御意見は、一回目、二回目、三回目ですが、百四
十三件、三百件、四十二件と推移しています。一
方、中央新幹線の整備に反対する御意見について
は、最初は十二件、百四十二条、六百四十八件と
推移しております。

○穀田委員 そこで、配付している資料を見てい
ただきたい。「パブリックコメントで寄せられた
主な意見と理由」というのを配付しています。

今報告があつたように、三月十一日の大震災の
後の四月、五月の実施でいいますと、いわば、早
期に整備すべきだと言っているのは十六件、それ
で、中央新幹線整備に反対、計画中止または再検
討すべきだというのが六百四十八件ということな
んですね。

しかも、従来からの意見では、現状以上の速度
の向上の必要性を感じないとか、環境破壊が懸念

思っております。

私も会社勤めのころに、力は八割で仕事をし

る、二割は未来に対する研究あるいは開発の意識
を常に持ててということを先輩の方から教えられた
ことがあります。そういう意味では、確かに國
民の皆さんから、現在のこの日本の国状況の中
では中止とかあるいは再検討すべきだらうとい

う御意見がございますが、さらに、私どもとして
は、基本的には、確かに、耐震性とか安全性とか
地震への対応というものはどうなのかということ
の視点も含めていろいろと検討を進めていかなければ
ならないと思いますが、今後ともそのような
御意見を十分に賜りながらも、答申がまとめられ
ましたので、この答申あるいはこのパブリックコ
メントというのも十分踏まえながらも、未来に
対する希望となると思われるリニアプロジェクト
が答申の中でもさまざま御意見をいただきなが
らまとめておりますので、これらを最大限尊
重しながら、中央新幹線に関する手続を進めさせ
ていただきたいと考えているところであります。

○穀田委員 大臣、今、耐震性の問題を始めとし
た国民の世論の問題や御自身のそういう見解を述
べられました。答申にはそういったことが反映し
ていてないんですけど、答申を見ましたか。答申の中
にはそういうことについて排除されているんです
よ。大体 八七%の確率で発生が予想されている
東海地震等に対する議論も無視されているとい
う現状があるわけですね。だから、大臣が言つてお
られるそういう今の国民の感情と、それからこう
いった問題について、まず反映されていないとい
うことが事実だ。

ただ、私は、確かにこういう国民の御意見とい
うものは真剣に受けとめなければならないと思い
ますが、私たち未来に対する挑戦というものを
断念してしまっていいのかという思いもございま
す。東海道線があつたときには東海道新幹線とい
うことができまして、随分速いものができたなど、あ
るところだけをとつて、おいしいところをとつ
て、赤字になる在来線は切り離すという勝手を

この並行在来線というのは、第三セクターの経
営状況が厳しさを増しています。これはなぜな
かといいますと、新幹線開業に伴つてJR会社が
経営から撤退することを認めた政府・与党合意に
あります。新幹線を営業するJR会社は、もうか
るところだけをとつて、おいしいところをとつ
て、赤字になる在来線は切り離すという勝手を

この政府・与党合意というのは、法律事項でも
何でもありません。民主党政権にあつて、政府・
与党合意を白紙に戻すということで前原大臣など

は、平時においてはそういうことはあり得るで
しょう。今大事なのは、希望というのは、少なく
とも今の絶望からどう立ち上がるかということ
の希望なんですよ。そのことを無視して、何か、
そつちはもうければいいわなんという話じやない
ということも改めて。ここがいつも違うところな
んですね。

そこはしかし、災害を受けたときにはどうするか
という問題で、きのうも私、災害復興特で議論し
ましたよ。そのときに、復興の位置づけについて
私は一番最初に語りました。片山さんも、それか
ら枝野さんも、ミッショントークを言つてい
ました。理念、使命。その使命の根本は何かとい
うことからすると、希望を語るということにつ
いていえば、今の負担を軽減し、それをもとに戻
すことによって初めて希望が生まれる、こ
ういう角度が大事だということを彼らは言つてい
ました。

そこでは、最後に、並行在来線の問題について、
これは希望を語つてもらわなきませんので、そ
れでは希望を語つていただきましょう。

この並行在来線というのは、第三セクターの経

営状況が厳しさを増しています。これはなぜな
かといいますと、新幹線開業に伴つてJR会社が

経営から撤退することを認めた政府・与党合意に
あります。新幹線を営業するJR会社は、もうか
るところだけをとつて、おいしいところをとつ
て、赤字になる在来線は切り離すという勝手を

この政府・与党合意というのは、法律事項でも
何でもありません。民主党政権にあつて、政府・
与党合意を白紙に戻すということで前原大臣など

の発言もありましたが、その見直しはどうなつたのか、旧政権とどう変わったのか、簡単に言つていただきたいと思います。

○大畠國務大臣 ただいま御質問をいただきました並行する在来線の課題でございますが、これは、以前の政権時代に、整備新幹線の着工の際には並行在来線の経営分離について沿線自治体の同意を取りつけること、こういうことで前提として動きました。その後、政権交代後についてもこの考え方というのは同様としておりまして、整備新幹線と並行在来線とともに経営することはJRにとって過重な負担となる場合があることから、この場合には、沿線自治体の同意を得た上で、並行在来線を経営分離することとして今日に至っております。

ただ、今日、この並行在来線の経営環境が非常に厳しい中であり、その維持あるいは経営の安定化を図ることは議員御指摘のように大変大事であります。今回も、貨物調整金制度の拡充を行なうなど支援を強化することとしているところであり、こののが地域の方々の足になつていているわけですから、このところは、議員からの御指摘を踏まえて、私も力を入れて、その運行、経営がしっかりと守られるように考えていくたいと思います。

○穀田委員 この最後の発言はとても大事だと思いますし、きちんとやつてほしいと思うんですね。

前原元大臣は、並行在来線の経営責任についてこう言つているんですね。現在までの整備新幹線というもののあり方は、JRにとつては極めてリスクの低い、いいお話をしました、覚悟はやはり事業者であるJRにも求めていかなくてはいけないと思つていますと語つて、そこで白紙だといふんですね。

大臣は今、地元自治体というこれを強調しました。私は、最後にそのことだけ言つておこうと思うんですね。

合意していると。それは、やり方のときには合意しなきやできないことは確かなです。しかし、今、御存じのとおり、要請書も出しているわけです。在来線関係道県協議会というのは、二〇一〇年十月に、「並行在来線への財政支援等について」ということで要望していく、支援の枠組みの見直し、再検証、JRの支援のあり方、それから大臣が最後に答弁されましたけれども、貨物調整金制度の拡充それ自身が悪いわけじゃありません。しかし、そんなみみづちい話をしているんじやなくて、今あつたように住民の足だと言うんだつたら、新たな法をつくってでも国民の生存権、そして交通権を守る、住民の足を守る、そういう施策を実行するぐらいのつもりで臨むべきだと思います。

大体、JRというのは、自分たちがもうけないから、経営分離し、営業をとめる。地域の住民の足を守るという公共のあり方さえ平氣で放棄する。大体、資産を有償となれば、第三セクターは出発から負債を抱えることになる。廃止して住民に迷惑をかける。それで、廃止そのものでもうけようとする。こんなねらぼうな話があるかといふことだと思います。

だから、ここは、その根幹を握つて住民の足を守るという決意をやろうと思えば根本的な検討が必要だと思いますが、その点だけ最後にお聞きたい

地域の方では、民間バスが経営が成り立たなくて廃止をする、しかし、住民の足が奪われてしまふということで、自治体が直接バスを運行する事業を開拓しているところが随分ふえ始めています。

そういう意味では、地域における国民の足、鉄道やバスというものはどういう位置づけなのかと

いうことをもう一度改めて点検して国としての一つの考え方を打ち出していくことも大変大事だと思いますので、いろいろ工夫をしていきたいと思います。

○古賀委員長 終わります。

○中島(隆)委員 社会民主の中島隆利でござります。

最初に、旧国鉄に関する法案ですので、関連して国鉄改革のJR不採用問題についてお尋ねいたします。

旧国鉄の分割・民営化から二十三年が経過いたし、昨年の四月九日、民主、公明、社民、国民党の四党で不採用問題の政治的解決に向けた要請を政府を行い、政府も解決案を受け入れました。

そして、採用差別があつてはならないとする国会決議がこれまで行われております。これは当時の中曾根総理の答弁であります。一人も路頭に迷わぬといふ答弁もなされているわけであります。ですが、不採用者のうち、千四十七人もの方々が四半世紀にわたつて解決を求めてまいりました。解決にかくも長い時間を要したことについては大変遺憾なことであると思いますが、それだけ意義があるわけであります。

ただ、穀田議員から御指摘のように、在来の線、いわゆる並行して走る在来線を含む地方鉄道でありますけれども、今回、予算の中にも、地域交通機関を守るという観点から、確保、維持、改善を支援するための新たな補助制度というものを創設させていただきました。

ただ、穀田議員から御指摘のように、これは鉄道だけじゃなくて、先ほど山本議員からもお話をありました、が、地方の公共交通機関というのをどう位置づけるのか、当然ながらこういうことも踏まえて検討をしていかなければと思います。

これが見えていません。雇用問題が着地しなければ、不採用問題は本当の意味で全面解決したとは言えません。

この点、大臣にお聞きいたしますが、この間の経過並びに政府としての今後の取り組みのあり方について御答弁をいただきたいと思います。

○大畠國務大臣 中島議員から、JRの不採用者の雇用問題について御質問を賜りました。

経過につきましては、ただいま御質問の中にも一部あつたわけであります。JRの国鉄改革千四十七名の政治的解決について、こういうことで、これまで自由民主党、公明党さんも一生懸命努力をされてこられましたけれども、なかなか状況が整わずに解決がずっとおくれてきました。こ

ういうことについては私も承知しております。

しかし、そういう状況の中で、平成二十二年の四月九日、民主党、社民党、国民新党、公明党さんの四者から、当時の国土交通大臣、前原大臣のところに「政治解決に向けて」という申し入れがありまして、これを契機に大きく解決への流れといふことができたと承知しております。

そういう状況の中で、昨年の四月九日のこの申し入れを受けて、政府としては、まさに御指摘のよう、人道的観点に基づく政治解決への申し入れを受けて、一つの政治解決案というものを正式に受け入れることを決定させていただきました。

この申し入れを受けたわけであります。申し入れの中に、JRへの採用を要請するとされておりますけれども、今後、改めて具体的なJRへの採用要請が政党側から行われれば、政府としてJRに対しても取り組みなどの努力を行う方針であります。

この課題については参議院の又市先生からも御質問をいただいておりますが、私どもいたしましては、昨年の五月十八日時点でこの申し入れを受け、一つの結論というものを出したわけでありまして、私としては、和解金の課題あるいは団体加算金の課題等々、これまでなかなか乗り越えられないかなかれた課題について一つの結論を得たので、

大きく前進をさせることができたと思いますが、

と思います。

その上で、改めてこの件についてさらに一歩前進すべきだという御指摘をいただければ、政府としても、それを受け改めて何らかの行動を起こしたい、それが現在の状況でございます。

○中島(隆)委員 経過については以上のようなことであります。先ほど申されました、四月二十

五日に又市副党首が参議院の決算委員会で質問し

て、大臣と菅首相の答弁は、政党から要請があ

れ

ばという形で、非常に取り組みが消極的で、また対応する姿勢がないのではないか、こういう厳しい追及をしたところであります。今、答弁では、今後JRの取り組みの決断意向があれば、こ

ういうことで、逆にJRの姿勢の方を求められて

いるよう

であります。

先ほど申しましたように、この解決に当たつて、先ほどの政府に対する確認、JR雇用に努力すると政府が約束をした確認書があるわけでありまして、ぜひJRの方に、やはり二百名の雇用、二十五年近く職を奪われ、そして苦しい生活をしながら闘つてこられた職員の方々であります。ぜひ國の方から、国土交通省からJRに、この二百名の雇用に全力で取り組むという姿勢を見せるよう働きかけるべきではないかと思いません。大臣の見解を求めるよ

う。

○大畠国務大臣 この課題については、私も、二

十年前になりますが、旭川の方に行きました、当

時の関係者の方々のお話をじかにお伺いいたしました。それ以来、私も、何とか解決したい、こう

いう思いを持つて今日まで来たことは事実であります。

そういう中で、先ほど経過の中で申し上げさせていただきましたが、自由民主党さんも一生懸命努力をされました。公明党さんも一生懸命努力をされましたが、もちろん民主党さんや他の党の方も一生懸命努力したわけであります。なかなか状況が整いませんで、昨年になってしまったわけであります。しかし、私は、一つの大きなハーダルというものを、課題を乗り越えて今日に来た

それで、雇用問題が残されているのではない

私どもも、この剰余金につきましては、当然国

百五十億円損失、JR四国が約七十八億円、JR九州が二十五億円の営業損失、貨物にあつては百一億、こういう赤字決算を出しているわけです。

特にJR三島、貨物は、財政が大変厳しい状況にあります。整備新幹線の整備の問題もありますし、これらに使う予算に回すべきではないかとうふうに思います。JRの中でも、特に北海道、

四国そして九州、貨物、これが大きな負債を抱えています。

しかし、今回の法案の中では、北海道、四国はできる限りの努力をすることをお約束申し上げた

いと思いますが、そういう状況に今ございま

で、ぜひ議員におかれましても、その動きがしつ

かりと一つの形になるように、御協力、またお力

添えをお願いしたいと考えているところであります。

したがいまして、そういう動きを受けて、私も

見をまとめて政府の方に提出したい、こういう動

きも伺っております。もちろん公明党さんも有志

の方々が努力をされていることは存じ上げている

次第であります。

したがいまして、そういう動きを受けて、私も

見をまとめて政府の方に提出したい、こういう動

きも伺っております。もちろん公明党さんも有志

の方々が努力をされていることは存じ上げている

私どもも、この剰余金につきましては、当然国

で、今鉄道局長からも申し述べましたように、三

島、貨物といいましても、必ずしも四社が全く同

じ条件ではない、厳しいのは厳しいんですが、厳

しさにおいては若干の違いはあるというふうに認

識をしておりまして、まず共通するものとして

は、やはり車両、施設等の設備の老朽化が進んで

おります。経営改善に向けた課題、取り組みについ

て改めてお尋ねをいたします。

○久保政府参考人 今般の支援措置を検討するに

当たりまして、JR各社さんに経営自立に向けた

見通しを伺い、議論をいたしました。

JR九州及びJR貨物につきましては、経営安

定基金の積み増し等の支援がなくとも、設備投資

への支援、これは古くなつた施設等への支援であ

り、収益構造を強化するものでありますけれど

も、設備投資への支援があれば、会社の経営努力

により、経営自立への道が達成できる見通しとい

うことでした。

一方では、JR北海道会社、JR四国会社にお

かれては、経営安定基金の積み増しが必要である

ということでありました。

したがつて、本法案に基づくJR九州及びJR

貨物に対する支援措置としては、設備投資への支

援ということを行つたものであります。

この支援措置を活用して御努力をお願いしたいと

いうふうに考えておるところであります。

○中島(隆)委員 平成二十一年度の三月決算を見

てみると、JR東日本、JR東海、JR西日本

各社の鉄道事業の営業利益であります。JR東

日本が二千五百億、JR東海が四千百億、それか

ら西日本が六百十億、鉄道事業本体もしつかり

した利益を上げています。しかし、北海道が約二

交通省としての考え方でございます。

○中島(隆)委員 JR並行在来線への支援についてお尋ねをしたいと思うんです。

今回の特例勘定の利益剰余金を、平成三十二年度までの十年間で、貨物調整金一千億円が建設勘定に繰り入れられております。特に、貨物調整対象経費が拡大することによって並行在来線の助成額も引き上げられることになると思うのであります。

ですが、平成二十一年度の実績を見てみますと、いわて銀河鉄道、青い森鉄道、しなの鉄道、肥薩おれんじ鉄道といいたしまして、線路使用料が総額約二十二・一億円支払われています。

そこで、端的にお尋ねいたしますが、今回の改正によりまして、単年度で、それぞれの並行在来線に対して支払われる助成金がどの程度ふえるのかをお尋ねいたします。

○久保政府参考人 今回の制度拡充による貨物調整金の増加額でござりますけれども、現在把握できるデータをもとに一定の前提を置いて試算をしましたところ、先生御指摘の現在開業している並行在来線四社、青い森鉄道、いわて銀河鉄道、しなの鉄道、肥薩おれんじ鉄道でございますけれども、並行在来線は合計で、現行と比べますと、年間で二十億円程度支援が拡大するというふうに見込んでおります。

○中島(隆)委員 二十億円の増額ということになりますから、前回二十二億ですから、四十億近くの予算ということでございます。かなり予算を上乗せしてあるということであります。先ほど申しましたように、並行在来線は倒産の寸前にある大変な危機を迎えています。今後の支援策を、さらに強化もあわせてお願ひしておきたいと思います。

それでは次に、JR並行在来線の支援スキームの見直しについてお尋ねをいたします。経営状況は、今申し上げましたとおり、大変な赤字の経営をいたしています。特に、新幹線を動脈に抱え、並行在来線というのは非常に乗客が少なくはなつているんですが、地方の国民の足とし

て、毛細血管として、我々国民の足を確保しているわけです。

特に、今回のように、線路使用料という形で支援スキームが行われているわけであります。斯基ームでは、このスキームそのものを見直して支援策を考えるべきではないかというように思いますが、国、JR、自治体の支援の、それぞれの額の配分がありますが、特に地方自治体には、地方交付税の増額その他のいろいろな面でのスキームの見直しが必要ではないかというように思います。が、これについての考え方をお尋ねいたします。

○池口副大臣 並行在来線の支援をするスキームの見直しをすべきではないかという御質問だと思います。

現時点でいいますと、経過につきましては既に質疑の中でも出てきておりますように、もともと、新幹線を整備するに当たって、沿線自治体の同意を得た上で今のスキームができるおとうございます。その上で、そうはいつても、当初の想定よりも並行在来線の経営が非常に厳しいという実態は我々も感じておりますので、さまざまな支援をそのスキームの上で加えてきたという事実はあるというふうに思っております。

一つは、平成十四年度から貨物調整金の交付を行つてきておりまして、今回さらにそれを上乗せする。二点目には、今年度、平成二十三年度の予算におきまして、並行在来線を含めた地域鉄道全般に対して新たな補助制度というのを創設させていただきました。三点目でございますが、新駅の設置だとか駅の改良などについては別途の補助制度も設けているということでありまして、現時点でいりますと、今のスキームの中で我々としてできる範囲のことは最大限やらせていただいている

実情はおわかりのとおりだと思います。特に三陸鉄道の支援、前回も今回も質問がありましたが、百八十億かかる再建があります。ぜひ国の最大限度の支援策をお願いしたいと思います。

以上、終わります。

○古賀委員長 次に、柿澤未途君。

○柿澤委員 みんなの党の柿澤未途でございます。

今回の法案は、旧国鉄清算事業團から継承した独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、旧鉄建公團ですが、この特例業務勘定の利益剰余金一・二兆円を国庫へ返納し、震災復旧の財源等にすることによってあります。これは、当初は年金財源に充てられるはずだったわけですねけれども、今回、震災復旧の財源に充当されることは、非常に多いことになつてあります。しかし、なぜこの財源を震災復旧の財源としたのか。ほかのいわゆる埋蔵金もあるのではないか。このことは、将来の世帯にツケを回してはいけないということで、いろいろな御提言をされていると存じ上げております。したがつて、どこかに埋め込んであって、たまっているんだという話ではありません。

特に国債整理基金特別会計につきましては、各年度、一般会計からの定率繰り入れ等の繰り入れと償還の時期との一時的なずれから制度的に積み立てられているものであります。これは将来の国債の償還財源として欠かせないものでございますから、これを使うということは、結局は将来のツケを回す。みんなの党の皆さんのお主張も、将来の世代にツケを回してはいけないということで、いろいろな御提言をされておりました。これが、これからは、そういう趣旨からいつても、これを回すというのは将来へのツケ回しにほかならないと申上げさせていただきました。さらには、労働保険特会の積立金などもある。そういう他の埋蔵金を精査した上で、これで、こういうふうに決めたというふうには私には見えません。

ほかの埋蔵金等々について、今回の財源づくりに当たつてどれだけ精査をされたのかということを、まず財務省にお伺いしたいと思います。

○五十嵐副大臣 わたしも、お答えをいたします。もちろん、財務省といたしましても、七転八倒して、ウの目タカの目で、いろいろな財源がないかと、二十三年度予算編成の段階からさまざまなものでありますと、今のスキームの中でもうとしている考課、検討をしてまいりました。

今御指摘の点でございますけれども、いわゆる特別会計の剰余金と言われるものは全体で二十九・八兆円と言われているわけですけれども、このうち外國為替資金特別会計、財政投融資特別会

計等の特会については、一般会計の財源として活用できるものはもう既に取り入れてしまつたといふことでございます。

それから、今お話をありました国債整理基金特別会計等のお話でありますけれども、これについて、言つてみれば、自動引き落とし口座に入れておかないと、これが引き落としできなかつたときには大変なことになるというときに用意をしてある

ということです。これは流れているものでございます。したがつて、どこかに埋め込んであって、たまっているんだという話ではありません。

特に国債整理基金特別会計につきましては、各年度、一般会計からの定率繰り入れ等の繰り入れと償還の時期との一時的なずれから制度的に積み立てられているものであります。これは将来の国債の償還財源として欠かせないものでございますから、これを使うということは、結局は将来のツケを回す。みんなの党の皆さんのお主張も、将来の世代にツケを回してはいけないということで、いろいろな御提言をされておりました。これが、これからは、そういう趣旨からいつても、これを回すというのは将来へのツケ回しにほかならないと申上げさせていただきました。さらには、労働保険特会の積立金などもある。そういう他の埋蔵金を精査した上で、これで、こういうふうに決めていたときました。三点目でございますが、新駅の設置だとか駅の改良などについては別途の補助制度も設けているということでありまして、現時点

でいりますと、今のスキームの中でもうとしている考課、検討をしてまいりました。

今御指摘の点でございますけれども、いわゆる特別会計の剰余金と言われるものは全体で二十九・八兆円と言われているわけですけれども、このうち外國為替資金特別会計、財政投融資特別会

持てるさまざまな使えるお金を精査して吐き出していくべきだ、こうすることを強く思つておりますので、改めて申し上げておきたいというふうに思います。

今回、そういう形で、年金財源、国庫負担を二分の一に引き上げるための財源を使うことになるわけですねけれども、しからば年金財政の国庫負担についてはどうするのかということです。財務省と、またきょうは厚生労働省にもおいでいただいておりますので、どうするつもりかということをお伺いしたいと思います。

○五十嵐副大臣 鉄運機構の剩余金を使うこと自体がそういう意味では苦肉の策でございますから、本来は、やはり恒常的な支出でありますから恒常的な財源でこれを手当していかなければいけないということでございました。法律上もそうなります。

今回、税と社会保障の一体改革ということを、今、政府を挙げて、また与野党の間でもお話をしていた、いろいろなところでございますので、この全体的な抜本的な改革の中でこの財源を見出しこそして充当していく、そうすれば年金に穴があくことはないという考え方で、本来の考え方に戻したものだと私は思つております。

○今別府政府参考人 お答え申し上げます。年金財源の関係につきましては、今年度中に必要な法改正の措置を講ずるとされており、消費税を含む抜本的な税制改革で確保される財源を活用して繰り入れるというのが今の政府のスタンスであります。

それからまた、四月二十九日に三党合意がございまして、一次補正で使つた年金の臨時財源については、できるだけ早く繰り入れがされるように取り組んでまいりたいと考えております。

○柿澤委員 今回、なぜ年金財源分だけを震災復旧財源とするんですか。今後の剩余金等々も含め

て年金財源に充當するという、こうした選択肢もありますので、改めて申し上げておきたいというふうに思います。

今回、急な歳出であります復興の財源として、すぐに見つかる財源がほかになつたわけですねけれども、しからば年金財政の国庫負担についてはどうするのかということです。財務省と、またきょうは厚生労働省にもおいでいただいておりますので、どうするつもりかということをお伺いしたいと思います。

○五十嵐副大臣 これは、急な歳出であります復興の財源として、すぐに見つかる財源がほかになつたわけですねけれども、六月末までに社会保障については、まだ決意のもとにこれが行われたということでござります。

○柿澤委員 私は、これは震災復旧の財源といふことで年金の国庫負担分にあえて穴を開けて、来年からはもうだめです、五十嵐副大臣は恒常的財源と言わされましたけれども、別な安定財源を探すしかありません、そういうことで消費税の増税の議論に誘導しようという隠された意図があるので、何とか、いわばこそくなやり方ではないかと非常に思います。今回、別のさまざまな積立金や剩余金を見つける、精査をする、こういうことを私から見ればせずに、年金財源に目をつけて取つていく、こういうやり方をとつたことは、本当にこれでいいのかというふうな思いがあります。

五十嵐副大臣にお尋ねするのはここまでです。そこで、もしよかつたらお引き取りいただきても結構です。ありがとうございました。

さて、残った財源と今後の利益剰余金については、旧国鉄職員の年金や業務災害補償の支払い等に加え、JR北海道及び四国の経営の安定化、また、北海道、四国、九州の、またJR貨物の設備投資への資金、また、整備新幹線の整備、並行在来線への支援、こういうことに充てられていくことになります。

この特例業務勘定の剩余金をJR各社の経営支援等に充てることを何をもつて正当化するのか、それが何をもつて正当化するのか、それを、今回、鉄道の支援等に使うことができるようにする。こういう形で風穴があいたら、将来的には、本来、もともとの予算の上では年金のために使うべき資金、こういう資金が整備新幹線の建設や貨物会社の赤字の補てんに際限なく流用

構というものは、御存じのとおり、国鉄改革の流れの中でも生み出されてきたものであります。それで各地域に独立した会社をつくった場合に、それが独立した企業の経営というのもなかなか難しいものもあるだろう。そういうものも含め、この機構をつくったときに幾つかの目的がございましたが、その三番目のところに、旧国鉄の行つているところでございますけれども、その中で年金については解決がついていくという見通しでござりますので、成案を得るべく今検討を行つて、また決意のもとにこれが行われたということでござります。

○柿澤委員 私は、これは震災復旧の財源といふことで年金の国庫負担分にあえて穴を開けて、来年からはもうだめです、五十嵐副大臣は恒常的財源と言わされましたけれども、別な安定財源を探すしかありません、そういうことで消費税の増税の議論に誘導しようという隠された意図があるので、何とか、いわばこそくなやり方ではないかと非常に思います。今回、別のさまざまな積立金や剩余金を見つける、精査をする、こういうことを私が見ればせずに、年金財源に目をつけて取つていく、こういうやり方をとつたことは、本当にこれでいいのかというふうな思いがあります。

さて、特例業務勘定は、もともと旧国鉄職員の年金の給付について、九七年に電電公社と専売公社及び国鉄の旧三公社の共済年金が厚生年金に統合された後、そのための費用を負担しているものがあります。

この旧国鉄職員の共済年金、予定期率は何%ということで計算をしているんでしょうか、お伺いします。

○柿澤委員 今、御答弁は、きょう何度もお聞きをした部分でありますけれども、しかし、そもそも、機構の前身である国鉄清算事業団の長期債務

が、そもそもこの鉄道建設・運輸施設整備支援機構の仕事の中で大きな仕事が、昭和三十一年以前に旧国鉄に在職されていた職員及びその御遺族に對して、これは現在約三十万人の方がおられますけれども、その方々に対して年金支払いを行つて、今回、この特例業務勘定の利益剰余金等をJR四社の経営支援に充てるということにしたものです。

この旧国鉄職員の共済年金、予定期率は何%ということで計算をしているんでしょうか、お伺いします。

○柿澤委員 今、御答弁は、きょう何度もお聞きをした部分でありますけれども、しかし、そもそも、機構の前身である国鉄清算事業団の長期債務

されるとことになりかねないのではないですか。

そして、これについては、震災復旧で各社大変なんだということもあるでしょけれども、そ

うあるとすれば、私は、例えば今回限りの限定的

なものにするとか、最低限そうした歯止めをかけなければいけない、こういうふうに思つております。

さて、特例業務勘定は、もともと旧国鉄職員の年金の給付について、九七年に電電公社と専売公

司及び国鉄の旧三公社の共済年金が厚生年金に統合された後、そのための費用を負担しているもの

があります。

この旧国鉄職員の共済年金、予定期率は何%と

いうことで計算をしているんでしょうか、お伺い

します。

○柿澤委員 今、御答弁は、きょう何度もお聞き

します。

○久保政府参考人 鉄道・運輸機構の特例業務勘定の仕事の中で大きな仕事が、昭和三十一年以前に旧国鉄に在職されていた職員及びその御遺族に對して、これは現在約三十万人の方がおられますけれども、その方々に対して年金支払いを行つて、今回、この特例業務勘定の利益剰余金等をJR四社の経営支援に充てるということにしたものです。

この旧国鉄職員の共済年金、予定期率は何%と

いうことで計算をしているんでしょうか、お伺い

します。

○柿澤委員 今、御答弁は、きょう何度もお聞き

します。

では、予定利率は一・四%とかそのぐらいになる
というふうに聞いております。

しかし、同じ二〇〇九年に厚生年金の財政検証をやっているんですが、物価上昇率は一%で、割引率は四・一%という数字を使っているんですね。物価上昇率を高くして割引率を小さくする
と、引当金は大きくなるわけです。つまり、多くの金を引当金として残さなければならぬ、こういう計算になる。逆に、物価上昇率を低くして割引率を大きくすると、引当金は小さくなる。すなわち、多くの利益剰余金が吐き出せるようになるんです。恐らく、厚生年金の財政検証と同じ数字を使えば、利益剰余金は今の水準より一兆円規模でふえるというふうに思うんです。

なぜこういう計算をしているのか、もしよかつたらもう一度御答弁をいただけないでしょうか。
○久保政府参考人 予定の利率は、繰り返しが一部入つて恐縮でございますけれども、昭和三十一
年以降の各年の物価上昇率のうち、異常率は省きまして、足し算して単純に割りまして、二・一%という形で従前より行っているものでございま
す。

また、割引率についても、平均残存期間に相当する期末の国債利回りという形で数字をはじいて従前より行っているものであり、必要な監査等も受けているものであります。
○柿澤委員 結局これは、厚生年金の財政検証の物価上昇率一%、割引率四・一%、これを使って計算をすれば一兆円もの利益剰余金がそこから計算上生まれてくるにもかかわらず、それとは別の計算をして、自分の手元に将来の年金支払い分としてリザーブしておかなければいけない、そういう理屈で自分の手元にお金を置いておく、こういうトリックとして使われてしまっているのではありませんか。

私は、その点やはり、これは結局、同じ年金の支払いの利率の計算の話でありますので、厚生年金と同じ数字を使えばいいじゃないかというふうに思いますけれども、何か手を挙げかけましたのか。

で、お尋ねをしたいと思います。

○久保政府参考人 掛金を支払う現役世代がおりませんこの旧国鉄職員が受け取るべきものにつきましては、今後まだ五十年にわたってこの会計の中で見ていく必要があります。将来の年金支払いに支障のないよう、一定のリスクを見込んでこういう計算をしているものであります。

○柿澤委員 時間も参りましたので、こうした、私たちから見れば埋蔵金と言われる、まさにこの機構の利益剰余金の水準というのは一体幾らであるべきなのかということは、絶えず不斷の精査をしていかなければいけない、こういうふうに思いました。

○大畠國務大臣 その点について最後に大臣から、もし御答弁があればお伺いをして、質問を終わらせていただきたいと思います。

○古賀委員長 まだいま柿澤議員から、さまざまなもの踏まえて、さらに精査をしてまいりたいと思います。
○柿澤委員 大変前向きな御答弁を大臣からいただきました。
質問を終わります。ありがとうございました。

○古賀委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○古賀委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

なお、派遣委員の人選等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○古賀委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。
次回は、来る二十七日金曜日正午理事会、午後零時十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午前十一時三十七分散会