

◎独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律

(平成二八年一一月一八日法律第七九号)

一、提案理由 (平成二八年一〇月二五日・衆議院国土交通委員会)

○石井国務大臣 ただいま議題となりました独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

現在、整備が進められている中央新幹線につきましては、本年八月に閣議決定した未来への投資を実現する経済対策において、現下の低金利状況を生かし、財投債を原資とする財政投融资の手法を積極的に活用、工夫することにより、最大八年間の全線開業前倒しを図ることとされたところです。このため、中央新幹線に係る建設主体に対し、財政融資資金の貸し付けを行うための措置を講ずる必要があります。

このような趣旨から、このたびこの法律案を提案することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構について、当分の間、中央新幹線の速やかな建設を図るため、中央新幹線に係る建設主体に対し、当該建設に要する費用に充てる資金の一部を貸し付ける業務を行わせることとしております。

その他、これに関連いたしまして、所要の規定の整備を行うこととしております。

以上が、この法律案を提案する理由です。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

二、衆議院国土交通委員長報告 (平成二八年一〇月二八日)

○西銘恒三郎君 ただいま議題となりました法律案につきまして、国土交通委員会における審査の経過及び結果を御報告申し上げます。

本案は、リニア中央新幹線の速やかな建設を図るため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構について、当分の間、当該建設に要する資金の一部を貸し付ける業務を追加するものであります。

本案は、去る十月二十五日本委員会に付託され、同日石井国土交通大臣から提案理由の説明を聴取し、二十六日参考人から意見聴取を行い、質疑を終了いたしました。質疑終了後、討論を行い、採決の結果、賛成多数をもって原案のとおり可決すべきものと議決した次第であります。

なお、本案に対し附帯決議が付されました。

以上、御報告申し上げます。

○附帯決議 (平成二八年一〇月二六日)

政府及び関係者は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺漏なきを期すべきである。

一 政府は、中央新幹線が民間企業によって推進されるプロジェクトであることを踏まえ、外部からの働きかけによってJR東海における「経営の自主性」が損なわれない

よう十分配慮すること。

二 政府は、ＪＲ東海が独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）が貸し付ける資金を活用し、中央新幹線における東京・大阪間の開業年度前倒しに向けて積極的に建設を推進できるよう必要な環境整備に努めること。

三 機構は、ＪＲ東海が、定められた融資条件に基づき、責任を持って着実に財政投融資資金の償還を行うよう適切に管理すること。

四 政府は、国鉄時代に経営上の重要事項について政治的解決が図られることがあり、その結果として、一部の財政投融資が採算性が不確実な路線の建設等に用いられた過去の教訓を踏まえつつ、インフラ整備に対する財政投融資の活用にあたっては、政策的必要性や対象となる事業の採算性を十分考慮すること。

五 全国新幹線鉄道整備法に基づく建設主体は、引き続き労働災害の防止をはじめ、工事作業の安全性が十分確保されるよう万全を期すとともに、適宜施工状況の把握に努めつつ、実行可能な工事実施計画の履行に努めること。また、政府は計画の推進に関して、建設主体の安全性確保に係る判断を最大限に尊重しつつ、環境の保全や、安全かつ確実な施工に努めるよう指導・監督すること。

三、参議院国土交通委員長報告（平成二八年一月一日）

○増子輝彦君 ただいま議題となりました法律案につきまして、国土交通委員会における審査の経過と結果を御報告申し上げます。

本法律案は、中央新幹線の速やかな建設を図るため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構について、当分の間、当該建設に要する費用に充てる資金の一部を貸し付ける業務を行わせるための措置を講じようとするものであります。

委員会におきましては、参考人から意見を聴取するとともに、リニア中央新幹線の意義と全線開業前倒しの効果、財政投融資の活用による貸付けの在り方及び事業の採算性、環境への配慮及び安全確保対策、リニア新幹線が地方の活性化に与える影響等について質疑が行われましたが、その詳細は会議録によって御承知願います。

質疑を終局し、討論に入りましたところ、日本共産党を代表して山添拓委員、希望の会（自由・社民）を代表して青木愛委員より、本法律案にそれぞれ反対する旨の意見が述べられました。

次いで、採決の結果、本法律案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、本法律案に対して附帯決議が付されております。

以上、御報告申し上げます。

○附帯決議（平成二八年一月一〇日）

政府及び関係者は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に万全を期すべきである。

一 政府は、中央新幹線が民間企業により推進されるプロジェクトであることを踏まえ、

外部からの働きかけによってＪＲ東海における「経営の自主性」が損なわれることのないよう、十分配慮すること。

二 政府は、ＪＲ東海が独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から貸し付けられる資金を活用し、中央新幹線における東京・大阪間の開業年度の前倒しに向けて積極的に建設を推進できるよう、必要な環境整備に努めること。

三 政府は、国鉄時代に経営上の重要事項について政治的解決が図られることがあり、その結果として、一部の財政投融资が採算性が不確実な路線の建設等に用いられた過去の教訓を踏まえつつ、インフラ整備に対する財政投融资の活用には、政策的必要性や対象となる事業の採算性を十分考慮すること。

四 全国新幹線鉄道整備法に基づく建設主体は、引き続き労働災害の防止を始め、工事作業の安全性が十分確保されるよう万全を期すとともに、適宜施工状況の把握に努めつつ、実行可能な工事実施計画の履行に努めること。また、政府は計画の推進に関して、建設主体の安全性確保に係る判断を最大限に尊重しつつ、環境の保全や、安全かつ確実な施工に努めるよう指導・監督すること。

五 政府は、幹線鉄道ネットワークが地方創生に重要な役割を果たすことを踏まえ、既存の整備新幹線計画に加えて、基本計画路線も含めた幹線鉄道ネットワークの構築に向け、努めること。あわせて、政府は、交通政策基本法の理念や総合交通政策の推進という観点から、公共交通全体を見据えた輸送の在り方について、主体的立場で地域と連携して検討を進め、地域の持続可能な移動・輸送手段の構築を図ること。

右決議する。