

内閣参質九二第六号

昭和五十五年十月二十四日

内閣総理大臣 鈴木善幸

参議院議長 徳永正利殿

参議院議員秦豊君提出東北新幹線(東京・大宮間)の建設に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員秦豊君提出東北新幹線(東京・大宮間)の建設に関する質問に対する答弁書

一及び五の(1)について

工事実施計画については、昭和四十六年十月十二日付け及び昭和四十八年二月七日付けで申請があり、昭和四十六年十月十四日付け及び昭和四十八年二月二十七日付けでそれぞれ認可している。

工事実施計画の変更については、次のとおり、申請及び認可がなされている。  
 なお、工事の区間は東京・盛岡間である。

申請年月日	認可年月日	変更事項及び変更の事由
昭和五二・三・二五	昭和五二・三・三〇	仙台総合車両基地に対し終夜き電を確保するため工事方法を、物価上昇、計画変更等のため工事予算を、工事の進ちよく状況等を勘案し工事の着手及び完了の予定時期を変更した。

昭和五二・一一・二六	昭和五二・一二・一二	安定した輸送を確保するため東北新幹線上野駅を新設することとし、線路の位置、停車場の位置、工事方法及び工事予算を変更した。
昭和五三・一一・二二	昭和五三・一二・一六	通勤別線(赤羽・宮原間)の建設に伴い、線路の位置、工事方法及び工事予算を変更した。
昭和五五・一・二二	昭和五五・一・二五	戸田市・与野市間のトンネルを技術的理由により高架橋に変更するため、線路の位置、工事方法及び工事予算を変更した。
昭和五五・一・二九	昭和五五・三・一八	輸送計画の再検討を行った結果、停車場の位置、車庫施設及び検査修繕施設の位置並びに工事方法を、物価上昇、計画変更等のため工事予算を変更した。

## 二について

土地については約九百三十万平方メートル(全体の約九十七パーセント)を取得し、路盤、橋りよう、トンネル等の工事については延長約四百七十キロメートル(全体の約九十四パーセント)について契約を締結し、試運転については昭和五十三年八月八日から昭和五十五年六月六日まで埼玉県北葛飾郡鷺宮町・栃木県下都賀郡石橋町間約四十三キロメートルで行ったほか昭和五十四年十二月十一日から仙台市・北上市間約百十五キロメートルで行っていると聞いている。

三について

昭和四十六年度から昭和五十五年度までの各年度の東北新幹線の建設に係る予算額及び決算額は、次のとおりである。

なお、予算及び決算上は御質問の費目別には分かれていない。

(単位 億円)

年度	予 算		決 算	
	東北新幹線建設費	総係費(東北新幹線建設分)	東北新幹線建設費	総係費(東北新幹線建設分)
四六	二六	八	二五	七
四七	四六〇	二五	三一九	二二
四八	一、一八〇	七〇	一、〇九一	六九
四九	一、一三二	一一八	一、三〇八	一一三
五〇	一、四九二	二〇八	一、六三五	一四三
五一	一、七七五	二五三	一、八四四	一八〇
五二	二、九二八	二七二	二、三〇五	二三二
五三	三、一四七	二九八	三、〇四五	二七一
五四	三、四七〇	三一八	三、四七一	三〇二
五五	三、二一四	三五一	未定	未定
計	三四	四八五	二五	七
計	三、五六五	三、七八八	三、五六五	三、七七三

(注) 四十八年度から五十三年度までの予算額及び決算額は、予算及び決算の科目上東北新幹線等建設費及び総係費(東北新幹線等建設分)として計上されたものであり、その一部に他の新幹線に係る費用が含まれている。

四について

(1) 昭和三十九年度から昭和五十四年度までの各年度の利益積立金又は繰越欠損金及び長期債務残高は、次のとおりである。

(単位 億円)

年 度	利益積立金又は繰越欠損金(△)		長 期 債 務 残 高
	一 般 勘 定	特定債務整理特別勘定	
三九	一、二九五		八三三三
四〇	六五		一一、一〇二
四一	五三六		一三、六八九
四二	一、四七七		一六、四三五
四三	二、八二一		一九、三〇六
四四	四、一三七		二二、四九一
四五	五、六五四		二六、〇三七
四六	七、九九六		三〇、八七一
四七	一一、四一一		三七、一九一
四八	一五、九五五		四三、六七九
四九	二二、四六三		五五、三八一
五〇	三一、六一〇		六七、七九三
五一	九、七四二	△ 二五、四〇四	五四、五八二

五二	△一八、〇八二	△二五、四〇四	六八、八六六	二五、四〇四
五三	△二六、九四九	△二五、四〇四	八四、六一九	二五、四〇四
五四	△三五、一六七	△二五、四〇一	一〇一、四九二	二五、四〇一

(2) 東北新幹線開業後の収支見通しについては、今後の経済状勢、運賃水準等不確定要素が多く、定量的な予測は困難であるが、開業直後は投資効果が十分に発揮されない一方、資本費の負担が大きく、経過的に赤字になるものと見込まれる。

また、開業時期を延期した場合には、借入金の利子等の資本費が増大することにより、経過的にそれだけ損益が悪化するものと見込まれる。

しかし、いずれの場合においても中長期的には収支均衡するものと考えられるので、日本国有鉄道(以下「国鉄」という。)の財政再建に支障はないものと考えている。

(3) 大宮・盛岡間を暫定開業した場合にも中長期的には収支均衡するものと考えられるため、上野・盛岡間の開業と同様、国鉄の財政再建に支障はないものと考えられる。

(4) 新東京国際空港の開港に伴う東京国際空港における国内航空便の増便等により、鉄道輸送から航空輸送へ転移した旅客数の具体的な把握は困難であるため、国鉄の財政再建に与える影響を定量的に示すことは困難である。

五の(2)について

(イ)及び(ロ) 関係地方公共団体及び関係地域住民に対し説明会等を通じ理解と協力を得るよう努め、大方の理解を得たと聞いている。

(ハ) 関係地方公共団体及び関係地域住民の理解と協力を得るため鋭意努力するよう、あらゆる機会をとらえて指導してきている。

(ニ) 事業の遂行に重大な支障があると判断した場合には、土地収用法の適用についても検討の余地があると思われるが、現時点においては、関係者の理解と協力を得た上で土地の取得を行うよう指導しているところである。

(六) 補償額算定基準時の改正、収用手続の保留制度の創設等により事業に必要な土地等の取得の円滑化が図られることとなつたと聞いている。

六について

(1)及び(3) トンネルの掘削とパイプラインの埋設とではその必要とされる技術が異なるため、技術力の比較は困難である。

国鉄が新東京国際空港公団から技術を導入する必要性は少ないと聞いている。

(2) 鉄道技術研究所はトンネル技術の分野において多大の貢献をしてきており、今後も重要な役割を果たしていくものと考えられる。