

第七十一回
参議院運輸委員會會議錄第二十号

昭和四十八年七月十日(火曜日)
午後零時一分開会

出席者は左のとおり。

委員長 長田 裕二君
理事 江藤 智君
木村 睦男君
山崎 竜男君
小柳 勇君

委員 岡本 悟君
黒住 忠行君
菅野 儀作君
高橋 邦雄君
橘 直治君
松平 勇雄君
渡辺 一太郎君
伊部 真君
杉山善太郎君
瀬谷 英行君
森中 守義君
阿部 憲一君
三木 忠雄君
田淵 哲也君

國務大臣 運輸大臣 新谷寅三郎君

政府委員 運輸大臣官房長 蘭村 泰彦君
運輸大臣官房審議官 原田昇左右君
運輸省鉄道監督局長 秋富 公正君
運輸省鉄道監督局国有鉄道部長 住田 正二君

運輸省自動車局長 小林 正興君
建設政務次官 松野 幸泰君
事務局側 常任委員会専門員 池部 幸雄君

説明員 環境庁大気保全局長 鈴木 善晴君
局特殊公害課長 磯崎 敏君
日本国有鉄道總裁 井上 邦之君
日本国有鉄道副總裁 小林 正知君
日本国有鉄道理事 原岡 幸吉君
日本国有鉄道理事 内田 隆彦君

本日の會議に付した案件
○国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(長田裕二君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。

この際、御報告いたします。
去る七月五日の本委員會におきまして、委員長一任となりまして国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案の審査に資するための公聴会に関する件並びに委員派遣に関する件につきましては、理事と協議の結果、次のとおり決定いたしました。

まず、公聴会につきましては、来たる七月十六日午後一時開会とし、公述人の人数は四人、一人

の陳述時間は二十分程度でお願いすること。次に、委員派遣につきましては、武蔵野線の現地視察及び大阪地区の通勤輸送状況視察を来たる七月十七日及び十八日に行なうこと。

○委員長(長田裕二君) 国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

前回の伊部君の質問に対する答弁の残りがございます。その一つは、土地の値上がりによる工事費の取り扱いについて。もう一つは、システムチェンジの指導官署についてであります。伊部君。

○伊部真君、少し内容について説明をしてからお答えをいただきたいと思っておりますが、一つは、前回の質問のときに具体的な答えがなかったんでありますけれども、それは、総合交通に關しては總理の御出席をいただいて、そこで全体的な問題について討議をし、見通しなんかをつけたらと思うんでありますけれども、たとえばいまやはい規制、誘導をせなければならぬ旅客面において、貨物の面において、具体的な方法をひとつ教えていただきたいと思う。

私は前のときにこういう質問をしたんです。旅客面でも営業車と自家用車の比率というのが非常に効率の面で開きがある。保有台数は旅客面では、いわゆる営業車が二・八の保有であってその他は自家用だ。しかし現実には運んでいる人キロは営業車が四五％で、トラックの面では六・七％から七％ぐらいが営業車の保有台数であります。自家用車は大体二三％、こういう状態になると、これをどうして誘導していくかということが問題だらうと思う。あるいはどうして規制をしていくかというところが問題だらうと思う。それに対する具体的な規制だとか誘導の方法について、お考えがあるかということです。

それからもう一つは、貨物の面でのこれからの輸送というのは、やはり従来の輸送体系よりはシステム的にもチェンジしていかなければならぬ。そこで考えられることは、やはりターミナルを拠点とした輸送方式、いわゆる共同一貫輸送方式をこれから考えると、トラックとレール、あるいは船とこの結合体をスムーズにするということならば、その結び目というものの、結节点というものを円滑にしていかなきゃならぬ。そういう意味でいろんなターミナルがあるんでしょけれども、複合ターミナル、自動車ターミナル、自動車ターミナルというような状態もありましょ。これは当然に国鉄でつくる、運輸省は運輸省で自動車ターミナルをつくるというやり方ではいかぬと思ひますね。当然これは結合されて、港灣鉄もそれから運輸省も国鉄も結合されてつくっていかなくやいかぬということ、この問題について、どうお考えなのか。

それからもう一つは、そこでつくられたままでのターミナルというのは、今日までのターミナルとは違ったものになっていかなきゃならぬ。それは輸送の効率化をはかるという意味では、いままでのように積みかえだけのターミナルということではだめだと、もちろんこれにはいわゆる保管だとか加工だとかという問題を、そこへ任務を負荷させて、そしてやはり輸送というものが、何べんも市街地を行ったり来たりするんじゃないに、やはり都心の外側でのターミナルの設備というものを考えていく、そういうふうな考えなければならぬだらうと思ひます。いまのところは、たとえば東京でいいますと、国鉄はある程度の複合ターミナルは考えておられるようです。たとえば武蔵野線の場合は越谷にしても新座にしても梶ヶ谷でも、あるいは自動車の場合でも、西南地区あ

るいは板橋、足立あるいは千葉というふうな状態がありますね。しかし、こういう形というのは、どうして国鉄と運輸省との結合ができないんだらうか、そういうシステムチェンジのルールについてだれが指導をしてだれが主管をしていくのかという点、同時にそういうことについてのこれからの方針についてひとつ明らかにしていただきたい。

もう一点は工事費の問題です。工事費の問題については、お答えをいただいたものでは大体全体の一五％程度が土地を対象にするというお話がありました。これは新幹線だけではなしに、全体を見ると十兆五千億の工事費の中で一五％になると一兆円をこすわけですね。一兆円をこしたら、これは土地だけで一兆円というものを対象にして考えてみますと、過去十年間の土地の値上がり等を考えると、これからの実績はそれ以上になるのじゃないかと推定はされますけども、かりに過去十年間の実績どおりといたしましても四倍になるだらう、言いかえれば一兆円の工事費は四兆円の工事費を用意せなければ土地というものは取得できないだらう、それに国鉄のほうでは、二％ないし三％の上昇というふうな考えられておられるとするなれば、これは当然そこで工事費の追加をするか、工事を延ばすかどうかにはせざるを得ないだらうというふうな思われ方です。お答えでは、物価上昇はそういうふうなことになるだらう、あるいは土地はそういうふうなことになるだらう、あるいはお答えでありますけれども、それは常識を私は越えておられると思います。常識的に言って、やはり今日の状態から一兆円なら一兆円が今度四兆円の費用を要するということは常識だと思ふ。その場合に工事の延長を考へるのか、あるいは新たな財政処置を考へるのか、財政処置を考へるとするならば、私は十年間の十兆五千億という工事費をここに提示されること自体に、私は非常に疑問を持つわけなんですけれども、この二つについてお答えをいただきたい、こう思います。

○国務大臣(新谷寅三郎君) 初めの問題でござい

ますが、非常に広範にわたりますので要点だけ簡単に答えたいと思います。

いろいろこの間も御議論がありまして、一応はこの問題についても私はお答えしたつもりでおるわけでございます。ターミナルの問題でございまして、一貫輸送の問題でございまして、そういった問題についても、この前申し上げたことを繰り返すようなことになるんですけども、何か総合交通体系というふうな形でわれわれに答申があったり、あるいは関係協の中で当面守るべき方向について決定がなされたのであります。が、われわれはそういう方向に沿ひまして、あなたのおっしゃるような、何らかの誘導的な政策は必要があると考えております。いま現に提案しておる十年計画の中にもそういう実質的な誘導政策というふうなものは相当に盛り込んでおるつもりでおるんです。ただ、誤解があるかもしれないんですが、誘導政策という、すぐに何か直接税制を改正しろとか、あるいは強制的な法律をつくってそれを実行しろとかいうふうなことにしないと、これは誘導政策ではないんだというふうなことをお考えになる方がございまして、私も、私どもはやはり統制経済、計画経済という方針でやっておるんじゃないかと、総合交通体系にもありますように、やはり競争原理というものを生かしながら、各交通機関の特色を生かして、相互の間で調和のとれた、そうしてお互いに関連を持った交通政策をとって、そして輸送需要にこたえていこうと、こういうことが骨子でございまして、その点については、これはこの前も申し上げたんですが、国鉄の貨物の輸送体制を変えようという方法で一貫輸送に努力をいたしまして、こう申し上げておることは、いままではそういうことが十分できてなかった、そのために国鉄の貨物輸送の分野が非常に毎年減ってきているというふうな実情でございまして、それに対しては、今度はおあなたのお考えからすると、その点で誘導政策を少し強化しまして、実質的に国鉄のシェアが

ふえるような、そういう方面に誘導していこうというのがねらいでございまして。ですから趣旨としては、おっしゃることよくわかります。わかりますが、ただ西ドイツのレーバープランみたい法律でも出してというふうなことはいたしておりませんが、内容的には政策としてはそういう誘導する方向で努力をするということでございます。

ただ、お話しになったターミナルの問題ですね、これなんかは、もちろん自動車は自動車、国鉄は国鉄でばらばらに計画して、その間に何らの連絡がないというものではないのでございまして、場所が離れているから連絡がないんじゃないかということではない。その間隔方ともターミナルが、場所が離れておりました、これはお互いに連絡をとりながら、国鉄と自動車との関連を考えつつ、最も利用者にとって便利な方法でこれは結合されているということだと考えております。

そういうことに対する指導はだれがするんだ、だれが主管をして、つまりだれが責任あるんだと、こういうことでございまして、いま申し上げましたような点に關しまして、この間お話しになったような道路の問題でございまして、あるいは道路の中でも警察庁に關する問題でございまして、また、そういった問題に關しまして、各省庁の間でお互いに統一した方針をもって指導していく以外にないと思ひます。基本的な計画を立てていくのはおそれなくこれは経済企画庁が中心になるだらうと思ひますけれども、しかし、それだけでなく、運輸省関係の海運、それから国鉄あるいは自動車等について、どこかでまとめた方がいいな、それをどこでやるのかということ、いまの運輸省の設置法及びその組織令等において書いてございまして、これは大臣官房の企画部門でそういったことを現在も行なっております。今後必要に応じて、この部門を強化しながら、運輸省関係のそういう総合調整の仕事をやりたいと思っております。

それから工事費の問題については、あるいは国鉄から具体的ににお答えになるかもしれませんが、この間も申し上げましたように、十年先の問題でございまして、一応われわれは、これはただ無責任な数字を出しているわけではないんですけれども、十年先の輸送需要、それに対応する施設というふうなことを考えますと、これは的確にいまから予測をしまして、これは十年間絶対に変わらないんですというふうなものは、これは常識で考えても出るものとは考えておりません。実行いたします場合に、いろいろ変更が出てくることはやむを得ないと思ひます。ただ現在考えておりますようなデータ、それをもとにして考えてまいりますと、十年間のことでございまして、いままだ初年度で、多少の異常な現象が出現しても、それが十年間同じような現象であるとは考えておりません。これは十年間の長期に考えますと、その間では消化できるものだらう、こういうことを考えながら十年間の計画に対処していこうということをいまは考えております。もしも、それなら途中で異常な事態があつて、どうしても既定の計画が実行できない場合はどうするか、こういうことになつてまいります、あるいは工事について変更を加へるかもしれない、あるいは財政的な援助を強化するかもしれない、その事態に應じて、輸送需要とも対応させながら国鉄の本来の機能が發揮されて、そして国民の方々の期待にこたえられるような体制づくりをしなけりやならぬということ、言うまでもないのだから、いまあなたがおっしゃるやうに、もう初めから計画がこわれているじゃないか、そうすると、いまの十兆五千億、そういう計画というものは初めから変更しなけりや困るじゃないか、こういうふうな御趣旨のやうに承りました、ただ、いまのところはそういう考えは持つておりませんが、この計画で推進していこう、そして、もしも予期しないやうなことが万一起りました場合には、その事態に対処するやうな臨機の方法をとっていこ

う、こういう考え方で進んでおる次第でございます。
○伊部真君 私、前段の問題については、これはきょうは時間ありませんから、いずれた機会を得て質問をいたします。

しかし私の申し上げているのは、交通問題については各省で意見がまちまちに出ているわけですから、たとえば経済企画庁も出しておりますし、あるいは建設省も出しております。それから警察庁も出しております。法案自身も、いわゆる自動車ターミナル法案というものが別に出てきたり、ターミナルの設置については、やはり国鉄は国鉄の別に建設計画が出てきたりというふうなことになるわけですね。ほんとうは私はやっぱり、どっかが、主管が明確になって、そしてその指揮をとっていく。こゝへ国鉄はこういう総合ターミナルをつくりなさい、港湾はこういうところへ全体輸送としてつくりなさいというふうな、どっかやっぱ指揮をする主管官庁がなければならぬと思ふんです。そうでないと、これは非常に、道路計画でも結合が非常にむずかしいわけですから、そういうことを申し上げているのですが、これは総合交通の問題もありますから、総理の出席を得たときにも、またこの問題についてはやる機会を得たいと思ひます。そこでこれはもうやめます。

ただ私は、工事費の問題については、大臣がおっしゃるとおりなら、そのとおりに提案されるべきじゃないでしょうか、そのとおりに。これは一つの意見として統一をして、たとえば工事費が、そういう今日の物価高の問題があるから、それが十分に遂行できない場合は工事が延びるという場合も考えられるとか、あるいはそのときに財政的な措置をするというふうなこと、この二つのどちらかを選んで、そのとおりにここに提案されて持ってくるのとはちがうじゃないでしょうか。そうでないと、われわれが十兆五千億の工事の内容について、物価あるいは土地騰貴の問題から関連して質問があったときに、それは当然その事態で考えますという事になれば、私は内容としては非常に不親切なように思ひます。やっぱこれは

こういう提案があったときに、具体的にその措置を、そういう場合にはこうするのだという提案が、私は付帯して出されるべきではなからうかというふうに思ふわけでありまして。これは私は意見として申し上げます。いずれはかの委員もこの問題に触れるだろうと思ひますが、そういう点については、いまだ具体的に説明をしてはしなかったということを申し上げて、私の質問を終わります。

○委員長(長田裕二君) これにて伊部君の質問は終了いたしました。

午前中の審査はこの程度といたします。一時まで休憩いたします。

午後零時二十分休憩

午後一時二十分開会

○委員長(長田裕二君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

午前に引き続き、国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑のある方は順次御発言願ひます。

○瀬谷英行君 私は、ほんとうなら総論から入っていくんですけども、各論から順繰り総論に入っていくてみようと申しているんです。

ことし三月に上尾事件というのがありました。それから国電の暴動事件といったようなものがあったわけですね。上尾事件についてはいろいろ背景があったと思うんですが、国鉄として、上尾事件の教訓を生かすといったようなことはどのようになられておるのか、その点からお伺ひをしたいと思います。

○説明員(磯崎敬君) 去る三月の上尾事件につきましては、直後の国会におきましてしばしば御質問がございまして、私も答弁をいたしております。まず、あの事件そのものの背景というところは私はよくわかりませんが、あるいはこれを仕組んだものとか、そういうふうないろんなことは、これは全くわかりません。別といたしまして、直接の原因としては、御承知のとおり、当時非常にダイヤが乱れて、そして朝七時前後の一番込むときに約四、五十分電車が来なかったというふうなことが直接の原因だったと思ひます。間接の原因といたしましては、やはり相当通勤輸送が込んでいたというふうなこともございまして、通勤者の中で通勤輸送に対する不満のあったことも事実だというふうに考えます。そういう直接、間接の原因がああいう結果になったというふうなことをわけてございまして、われわれのほうといたしましては、あのときも申し上げましたが、やはり根本的に住居の問題と輸送力の問題というものをどうしてもあわせて考えていただきたい、家ばかりどんどんつくってしまつて、足のない家ができてしまったんでは困る、家は一年たてばできますが、鉄道の輸送力は、御承知のとおり五年あるいは長いものだとか十年かかるというふうな現状でございまして、住宅政策と交通政策というものは一体にして、むしろ交通政策が先行するといふふうな形でなければ、どんな家をつくって、あと始末をしらとおっしゃつてもこれはなかなかできないといふことを申し上げました。

一方、全体としての人口の増加の趨勢というものは、これは避けがたいものでございまして、いまの計画におきまして、今後の十カ年計画におきまして、通勤輸送の改善ということについては相当力を入れ、また実績もあがっているといふふうに思ふわけでございます。あの事件の教訓というものは、全体から見ればやはり住宅問題と輸送問題、それから国鉄だけから申しますれば通勤輸送の問題というものをもう一べん見直して考える必要があるということでございます。いろいろな教訓がございまして、取りまゝ申してしまふればそのようなことだといふふうに考えます。

○瀬谷英行君 住居と輸送力の問題、これは予算委員会のときも私お聞きしましたし、総裁からもそういう答弁があったわけですね。国鉄の輸送におかまひなしにどんどん団地ができてしまふ、国

鉄としては運び切れなくなつてたいへんに迷惑をする、こういう趣旨の発言があったわけですね。しかしこれは、できてしまつたものはしょうがないわけですね、住宅が。幾ら運輸省にいたつがなくなつて、できてしまつたものはもう押えようがないわけですね。そういうところへ出てきた人はみんな都心へ通うわけですから、国鉄を利用するようになる、乗り切れなくなる、これはもう当然なんです。しかし、それはもう、ぐちを言つてみても始まらないんです。だから、それを運ぶような方法を考えるほかにどうしよう。未婚の母と同じなんです。生まれましてしまったものはしょうがないんです。これは、ダンボールへ入れて捨てるなんというの、はやっているけれども、そういうことはできないんだから、だから育てなさいやな。そうすると、国鉄はどうしてもそれを運ぶという義務がある。私鉄が近所であればそれは私鉄が運ばなければならぬ。その場合に、これがおくれているというよりも、上尾事件の場合は全然手が打たれてないと思ふんです。

これは住宅公団あるいは建設省のほうと全然打ち合わせがなかったのかどうか、それはわかりませんが、しかし、これでいいのかということですね、これは。あそこで暴動が起きた、しかし、この事件をいろいろと調べてみますと、かなり意図的、計画的なものがあつたと思ひます。しかし、それがあつたとしても、この上尾というところに火をつければ、すぐ燃え上がるような要因があつたといふことは、計画をした人間も計算をしていたと思ふんです。したがって、それを計画した人間がだれであるかという問題はもうあんまりありません。警察がこれを偶発的事件として片づけてしまった、捜査もしないでほつたらかしたといふことがいかに悪いのか、これは大に問題のあるところですね。しかし、警察は偶発的事件として片づけてしまつたほうが自分たちは仕事をしない方がいいんだから都合がいいかもしれないが、問題は残っているわけですね。この問題が残っているのを一体国鉄としてはどうするかということでは

ね。現在の通勤輸送はもう飽和状態に達しているというふうにも思われるのでありますけれども、国鉄は、今後、この上尾のみならず、上尾の駅のある高崎線全体についてどのような方法でその輸送の強化をはかるかというのか、当面そういう計画がないならば一体どうするか、あるのかないのか、それらの点についても伺いたいと思うのであります。

○政府委員(原田昇左右君) 先生御指摘のように、近年大都市圏の人口集中が激しく、これに對しまして大量交通機関を有効に活用するということでもいろいろやっておりますが、首都交通圏全体につきましては、運輸省といたしまして、私鉄あるいは地下鉄の建設、それと地下鉄と私鉄を結びまして、中心部は地下鉄、郊外部は私鉄の増強という形で全体の公共交通機関の輸送力の増強を推進してまいっております。この結果、輸送力の増強といたしましては、たとえば三十五年から四十五年の十年間をとってみますと、電車走行キロで申しまして、大体、国鉄で二倍、私鉄で約二倍、地下鉄で五倍、全体で二・一倍くらいに伸びております。

一方、この間大都市圏の人口集中は依然として衰えませんが、この十年間において人口で約一・四倍、輸送需要で約一・七倍と増加しておりますので、都心に向かいますいわゆる最混雑区間の程度が、一部の線を除きましておおむね緩和の傾向にはございますけれども、なお一そう大量交通機関の輸送力増強に努力しようということで、現在、都心部に向かいます路線が東京都の区部を横切ります本線で申しまして約二十二複線あるわけで、これを六十四年までに三十四複線にしようということを考えておるわけでございます。これを最近の上尾事件等を勘案いたしますと、なお非常に混雑の激しい区間がございますので、そういったところをできるだけ早期に着工いたしまして整備をいたすとか、あるいはバスの路線の編成を再検討してみるとか、あるいは全体としましてもう一回

この路線計画を見直しまして、団地とその輸送力の関係につきましては、建設省と十分協議をいたす場を設けまして、今後の通勤輸送需要に對処していくというような方針で進んでおるわけでございます。

○瀬谷英行君 衆議院の運輸委員会でも同じように抽象的な御答弁があるのを拝見しました。それで、衆議院でもそうなんですけれども、質問者が具体的に質問する以上は、答弁もそれに合わせて答弁してもらわないと、かみ合わないんです。で、私が聞いているのは、上尾という具体例をあげて、これは一体どうするんだと、暴動が起きたじゃないか、それほど込むようになっていっているじゃないか、このところを一体どうするのだということ聞いておるわけです。今後何年の間にこうしてあしという話では、私のこの問題に對する答弁にはならないわけです。上尾の問題をどうするんだというのを聞いておるんです。今後十年の間に運輸省はこうする考えでございましてということをお答え願いたい。

○説明員(原田幸吉君) 一般的な方法といたしましては運輸省の原田審議官が申し上げたとおりのことでございまして、そういうこれからの展開を踏まえまして当面、当座どうするか、こういうことでございまして。

当面の対策といたしまして、四十八年の十月、すなわちことしの十月、時刻改正をやるわけでございまして、その際に東北線も含めまして、いわゆる中電、一一五系という車両でございまして、これを四十二両の線区、東北線も含めまして投入いたしまして、現在一六九系と申しておる、いわゆる急行型の電車でございますけれども、この車両と置きかえる、そういうこと。それとともにラッシュ時間帯——国鉄で申し上げますラッシュ時間帯といふのは非常にラッシュの最高ピーク時一時間と、きわめて厳格な数値をとる場合の標準をしておりますけれども、この一時間を多少前後するわけでございますけれども、

いわゆるラッシュ時間帯に一往復増発する、さらに一部の列車について増結を行なう、こういう計画を当面の対策として考えているわけでございまして。

これを少し数字的に申し上げたい、こう思います。ただいま申し上げたことしの十月の対策によりまして通勤ラッシュ時間帯にどれだけの輸送力増加ができるかと、この数字でございまして。現在、輸送力といたしまして約二万二千人ございまして、ピークの一時間の輸送力でございまして、これも、これに對しまして、先ほど申し上げました増結、置きかえ、増発、こういうことによりまして二千人輸送力が増強される、すなわち約一〇%輸送力の面において通勤ラッシュ——これは先ほど申し上げましたように時間帯といたしまして一時間じやなくて、前後いたしまして約二時間になりますけれども、そういうことに計画いたしているわけであります。さしあたり対策といたしましてはそれをおとくと、こういうことでございまして。

なお、この後のことは、これはまあ四十九年、あるいは五十年ということになるかと思いますが、地上施設、これができなければ根本的なことができませんので、できるだけ電車の置きかえによる輸送力の増強という観点で、置きかえを三本、増結を一本ということで、具体的には約二千五百人の輸送力の増強を四十九年あるいは五十年という時点では可能ではなからうか。これは将来の地上施設の整備ということと一応関係なしに、現在の設備でもって、できるだけ電車による輸送力をふやしていこうと、こういう対策の内容でございまして。

○瀬谷英行君 結局、電車を四十二両置きかえると言ったって、早い話がドアの二つある電車を三つある電車にかえるというわけでしよう。入れものは変わりがいいわけでしょう。一升びんは一升びんなんぞ、よけい入るわけじゃない。出入り口が二つが三つになって多少出入りがスムーズにいくというだけの話ですよ。それと、一往復増発

で二千人というけれども、ラッシュの上尾で事件が起きたときの状態は、十五両編成で定員の倍乗っていたとして三千人になるわけですね、倍乗っていたとして。あの近辺は二倍じやないんです、私もときどき乗ってんだからよく知っていますけれども、一べんでドアが締まらないくらいに込み方ですよ、一言で言うならば。一メートル四方の間に六、七人の割合で人間が詰まっております。そうすると二倍半から三倍くらいと見なければならぬ。だからそういう電車が若干おくられてくる。当時の模様を駅長等の証言によりまして、ドアを押えて締めさせなかったというのです。で、ドアを押えて締めるから電車が発車できない、とまってしまおう。それでめぐりから騒ぎ出す。その次に次の電車が入ってくるけれども、次の電車を入れる場所がないから中線に入ると。中線に入れたらその電車を先に入れたらとすると、そんなことをすると承知しねえぞと言ってそっちもとめる。そして二両ともとまってしまおう。それから下りもとめてしまおう。大体電車が三本上尾にとまってしまえば、一電車三千人ないし四千人人が詰まっているわけですから、それがあふれ出れば一万人になるのはあたりまえです。数字的に見て、一万人の暴動というふうなことでございまして。

しかし、これもあとで調査をして聞いてみたら、一升をさげてあやまりに来た男がいた。ドアを押えた人間が、暴動した人間かわからぬけれども、それで駅の連中が、持ってきた一升びんをもらっていいものか返したほうがいいのか判断に迷ったといったような話まで聞いているわけです。これだけ聞いてみれば、当事者である駅長をはじめ当時の駅の職員の話も総合してみても、これは偶発的じゃなくて、明らかにドアを押えて発車させなかった、しかもこのどさくさまぎれに、一万人の人間があふれた中で、自動券売機、その他現金をさらっていった、それから職員ロッカーをあけて私物——さいふから万年筆から私物全部をさらっていった、まさにどろぼうですよ。こういう

ことが計画的に行なわれたということははっきりしているわけだ。

それだけの事実があるとすれば、国鉄としても、当事者から十分にその意見を聞いて、当時の報告を聞いて、そして犯人の捜査等についても、警察はなるべく知らぬ顔をしようにしていても、犯人の追跡調査等をやつて、この事件の動機がよしあしは別として、これは調査に当たらないければならぬと思ふのですけれども、それらの措置は講じていないのかどうか。講じていないとすれば一体どういうわけなのか。やむを得ないこととしてあきらめるつもりなのか。どうということなのか。その点も、この機会にお伺いしたいと思う。

○説明員(原岡幸吉君) 上尾の騒動におけるいろいろなトラブル、これにつきましては、いろいろ国鉄自体として直接その捜査といひますが、そういう意味の活動はいたしておりません。もっぱら警察の捜査にゆだねておるわけでございます。

○瀬谷英行君 警察は何にもしてないでしよう。何にもしてなくとも、国鉄のほうはいいというのか、これはもうあきらめるということになるのか、災難としてあきらめるというのか、こうになっているのか、その点はどうなんですか。

○説明員(原岡幸吉君) 警察といたしましては捜査をし、あるいは逮捕者も出たようではございますが、被害の状況は、国鉄としてはたしか全体で物的な被害も含めまして、約六千万円ぐらいというふうに承知いたしておりますが、とにかく事件そのものの捜査につきましては、国鉄としては直接タッチしておらないでやつてきているわけでございます。むしろあの事件を契機にいたしまして、さつき総裁申し上げましたように、基本的な背景になる問題について大局的に対策を立てて対処していく、こういう気持ちでいるわけでございます。

○瀬谷英行君 まあいろいろおつじやるけれども、具体的に言うと、事件はそのままやむやになつておるといふことですよ。そういうことでしよう、何もしてないんだから。それでいいか悪

いか言つてみたつて始まらないから。

私はこの上尾事件について、さらに申し上げたいと思ふんですけれども、当時の新聞にもいろいろ記事が出ましたがね、要は上尾を中心とする輸送に対する不満があったというところは間違いないです。それがああいふ形で爆発したというふうな表現はとつていけるけれども、そのきつかけはいろいろあつたと思ひますけれども、そういう不満があつたことは間違いないんです。だからそれらの不満に対して一体どういふふうな問題を解決しようとするのか、上尾事件の教訓を生かすとするならば、ともかくいま盲点になつておつた高崎線の上尾の問題を何とかしなきゃならぬということになると思ふんです。問題の根本的解決をどうやつてはかつていふのかと思つて聞いてみれば、当面を湖塗するようないふことではできないわけですね。問題の根本的解決にならぬでしよう。

テレビでも、上尾事件のあと何か取材をしたことがあつて、これはNHKのテレビで放送されていふわけですが、私もその録画を聞かしてもらいましたが、高崎管理局の営業部長が何か出て、秋になつたら二つドアの電車を三つドアにします、といった程度のことしか言つてない。そしてアナウンサーから、じゃ問題の根本的解決にはならぬじゃないですかと突つ込まれて、口をモゴモゴしておると、こういう状態ですよ。これは国鉄としていかに無責任という印象を免れないと思ふんです。やる気がないのか、あるいはあつてもできないのか、できないとすればどこに原因があるのか、その点をはつきりさしてもらいたいと思ふんです。

○説明員(原岡幸吉君) 先ほど来申し上げましたように、できるだけ輸送力を早くつけなきゃいけない、こういうふうな基本的な考へていふわけではございません。しかし与えられた地上設備の条件、そういうものを見た場合に、当面の対策としては、先ほど申し上げたやうなことで、できるだけ多くの人を運ぶやうな電車を投入すると、こういうことで対処するといふことでございます。

それからなお物理的な問題のほかに、人の問題といひましては、主として駅の職員でございませうけれども、これはできるだけ混雑がなくスムーズに、少しでもスムーズにいけるやうな要員の配置をして対処をして忍んでいきたい、こういう考へ方でございます。したがつて、基本的には地上設備の整備増強、こういうことを進めていかなければ現時点ではこれを基本的な技術的に解決するといふ方策にはならないと、かように考へておるわけでございます。

○瀬谷英行君 問題を基本的に解決しようとするば、高崎線と東北線が一緒になつて大宮から上野に入つておると、この上野の終点、ここのやりくりといふやうなことがなかなか思ひにくいかなといふから増発は簡単にできないのだと、こういうことでは。あなたのほうで答弁しないから私のほうでそこまで言うのだけれども、ほんとうは質問したらそこまで答弁しなきゃいかぬ。そういうことは衆議院の議事録にもあつたのですがね。参議院じゃなかなか出し惜しみをして言わないからそこまでこつちで言うんですよ。そういうことになつていふわけでは。だからそこまで考へていないのかどうかといふことで。たとえばその方法がないかといふこと、ないわけではない。東北線と高崎線、これは二つが一緒になつて上野とまりになると、折り返しになると、なかなかそれはむずかしい、隘路がある、これが限度だと、こういうことなんだ。この範囲でもつてやりくりしようと思ふば、いまお答えのやうに、二つのドアの電車を三つのドアの電車に振りかえる程度のことしかできぬといふことなんですよ。問題をもつと根本的に解決しようと思つたならば、東北線と高崎線の電車をたとえば分離運転をするといふやうな方法を考へる、片一方を上野へ入れたら片一方は新宿のほうへ入れるといふやうなことを考へる、そういう方法を考へれば、またおのずから道は開けてくるといふことになると思ふのです。そういう方法がないといふならしやうがないですよ。そういう方法をやろうと思へばできるじゃないか

いかにいふのですよ。できるのかできないのか、できないといふれば技術的な問題なのか、資金的な問題なのか、どつちかといふことです。

○説明員(内田隆滋君) 先生十分御承知のとおり、東京付近の改良計画といひましては、武蔵野線の改良をやつておりました、これは先般でございましたけれども、それは部分的でございまして、全面開業は武蔵野線が四十九年の秋にできます。この武蔵野線は非常に近代化設備の操車場でございます。これが完全にフル稼働いたしますのは五十年の春くらいになるかと思ひます。その時点までに、逐次、現在東北線を行つておる貨物列車の相当部分が武蔵野線に移行いたします。そういうわけで、先生の御指摘の、いわゆる東北線と高崎線の分離ができることに相なるわけですね。ただこれは、御承知のやうに、いままで貨物線に使つておりましたので、これを旅客線に使うといひますといろいろ問題がございまして。たとえば赤羽駅にホームがないとか、あるいは上野駅の折り返しの問題あるいはこれは検討しておりますが、先生の御指摘のあつたやうに、池袋方面に流すといふれば、池袋が現在車線が折り返しをしておりますので、それらのものを基本的な設備をしないければいけない。そのほか大宮操のところが貨物列車と旅客列車が同じところを通ることになりますので、これらについても旅客線をもう二線増設しなければならぬといふ、これらの工事をやりますと完全に電車線として使えるわけでございます。

それで御承知のやうに、東北・上越新幹線の大宮・赤羽間の建設に伴ひまして、埼玉県知事さん、あるいは東京の北区長あたりから、いわゆる第一番は新幹線を絶対地下化にしてくださいといふこととございまして、それと並行いたしまして、通勤新線といふものをつくつてくれないうかといふ御要望がございました。で、運輸大臣その他から御示唆がございまして、いまの貨物線をそのまま電車線にするよりは、現在考へておる新幹線沿ひに

題は——現在御承知のとおり全部上野で打ち切っております。これは東京で新幹線の工事があつたためでございますが、新幹線ができた後は相当お客の流動も変わってくると思ひます。したがつて、いまわれわれの考えといたしましては、新幹線ができて、問題は東京—上野間の輸送力にあるわけですが、これは単線しかございせんから。問題は東京—上野間の輸送力。現在単線のものは線のままで済むのか、あるいは新幹線が入つてきて、それと関連して複線になり得るのか、その際に横須賀線の引き上げをどうするか、いろいろこまかい問題がございします。それらを新幹線の工とからんで考えなければいけない。現在直通は全部やめて、一応上野口、品川口で一部打ち切つておりますが、これの将来の大都市通勤の形として、いわゆるターミナル主義といういままで国鉄がとつてきた方法がいいのか、それともほんとうに流すべきなのかということについては、設備の問題とからんで考えなければいけない。御承知のとおり、上野駅は相当スルー場所が少ないわけ

です。また、神田付近についても、とてもあそこ付近で線路をふやすことはできないということである。上野—東京間の単線輸送力をどこまでもつていけるか。秋葉原の貨物駅が今度うんと縮小されますので、それらとも関連して、やはり新幹線の東北、東海道直通問題とからんで、この問題をも少し検討しなければいけないというふうに思つてゐる次第でございます。

○瀬谷英行君 上野の折り返しでもつて一つの隘路にぶつかるといふことであれば、もう一つの打開策としては、上野を折り返しにしないで、上野からそのまま東京駅から品川のはうまで入れてしまふ。そして東海道と、東北、高崎を相互に乗り入れをさせるというの、一つの方法としては考えられると思う。ただ、これも東京—上野間で相当の手当てをしなければならぬであらうということには想像できますけれども、東京—上野間なんというのはわずか三・六キロでしょう。幾ら東京のま

ん中とはいひながら、その辺の工金の金が今日の国鉄の工事計画からいって、できないことはなからうという気がするわけですが。

また関西を引き合いに出しますけれども、関西の場合は、大阪を終点にしないで——大阪を終点とする列車もかなりあるけれども、大阪を終点としないで、草津なり京都なりから大阪を通過して明石から姫路まで、これは直通運転ができるわけですね、やつてゐるわけですから。

新快速なんというのは十五分おきに走つてゐるわけでしょう、急行料金を取らないで。こういうことを一方においてはやつてゐるわけですが、それを東京だけは上野駅でどうしてもおりなきやならないようになつてゐる。わずかに三キロ何がしかのころを十分もかかつて乗るかえなければならぬという不便な状態になつてゐる。こんなことは当然もっと早く考えて解決すべきことじゃないかという気がするのです。新幹線ができれば、その遠距離客は新幹線に吸収されるのだからいいんだという考え方もしれないけれども、新幹線は遠距離の客が利用するのであつて、近郊の東京周辺の埼玉なり栃木なり群馬、茨城、こういうたようなところの人はどうしても上野駅を使用せざるを得ない。人口からいふとこちのほうが多いわけですからね。こういう点はもっと積極的に考えるべきじゃないかと思うのですが、その点はどうですか。

○説明員(内田隆滋君) ただいまの東京付近の計画につきましては、上野—東京間の輸送力の問題がございまして、中電の一部を東京をスルー運転しまして、湘南のほうへ流すという計画をもつて工事を進めるつもりでおります。

ただし、これは複線分しかございせんので、高崎線と東北線、あるいは常磐線、これらのものをどういふふうに通運運転をするかということにつきましては、今後検討してまいりたいというふうに思つております。

○瀬谷英行君 どういふふうに通運するか検討ということは、じゃ具体的に国鉄としてはそのス

ルー運転はやる気があるということなんですか。

○説明員(内田隆滋君) そのとおりでございます。先ほど先生の御質問にもございまして、上野、東北、高崎の電車を、いわゆる上野、東京方面へ流すものと、それから新宿の方面へ流すものとが出てふかふかと思ひます。これらの点もあわせて直通運転をどういふふうにしたいかといううことは、今後お客さんの流れその他を考へて計画を進めてまいりたいというふうに考へております。

○瀬谷英行君 今後のお客さんの流れを考へてというところですけれども、いままでだつてお客さんの流れというものはわかつてゐるわけでしょう。それは膨大な流れですよ。わかつてゐるわけだから、今後これはふえればといつても、減る可能性はないわけでしょう。どんどんふえる一方でしょう。というよりも、ふえるスピードは早いので、あふれてしまふというふうな状態にあるわけですね。これらの問題はもっと積極的に進める必要があるのじゃないでしょうか。これは新幹線の計画と並行してやるのか、あるいは新幹線の計画とは別個に急ぐのか、どつちなのか、その基本的な考へ方をお示しいただきたいと思ひます。

○説明員(内田隆滋君) 東京—上野間につきましては、新幹線と全く一緒に構造物をつくりまして、同時に進めるといふことでございます。

○瀬谷英行君 東京—上野間については、じゃ新幹線の工事と一緒に現在線の通運運転を可能にするような、輸送力の増強を可能にするような方法を工事の面で考へるといふことですか、具体的に。

○説明員(内田隆滋君) そのとおりであります。○瀬谷英行君 その場合には、もつと今度突っ込んで聞きますけれども、横須賀線が地下へもぐるというふうになつてくると、湘南電車、じゃ東北、高崎線のはうに乗り入れをするといふたような形態を考へるのかどうか、そこまで考へていないのか、いふのか、その点もあわせてお伺ひしたいと思ひます。

○説明員(内田隆滋君) その点につきましては、たぶんその流れが一番メインの流れになると思ひます。そういうことにならうかというふうに考へます。しかし、これは今後の列車計画その他を勘案いたしましてきめてまいる問題でございまして、設備としては湘南と東北、高崎が直通運転ができるようになるわけでございます。

○瀬谷英行君 現在線の輸送力を増強するために考へられる方法というのはいろいろあると思ひますけれども、どつちにしたつて金をかけずやろうとしたつてそれはできないことなんですか。相当の元をかける必要があると思ひます。

特に具体的に指摘をしますと、赤羽といふたような駅は、まあ東海道でいうならば品川あたりで該当するかと思ひますけれども、非常に狭隘である、列車のホームも狭い。おまけにここへ将来通勤新線をもう一本分、たとえば貨物線を使つて入れようとするれば相当の工事をしなきゃならぬというところになるし、現在のように片方が低いところを走つておつて踏切があつて、片方は高架を走つておる。乗りかえの客は上がつたり下がつたりしなきゃならぬ。非常にやつかいではない構造です。こんな構造は全部ばらしてこれは全部高架にする、いまだき踏切なんというものは廃止してしまふ、こういうようなことは、これも十年も十五年も前にやつておいてよかつたんじゃないかという気がいたします。しかし、いまだにそういう明治以来の形態がそのまま残つておるわけですから、これはすみやかに改良工事でもつて改めるべきだと思ひますが、国鉄としてはどういふような考へ方を持つておるのか。

○説明員(内田隆滋君) 赤羽駅の改良につきましては、先生の御指摘のとおり、今回新幹線が通過するのを機といたしまして大改良をさしていただきたい。構想といたしましては、現在の東北線のホーム、それから通勤線のホーム、それから赤羽線のホーム、これを二階に持つてきまして、その上に新幹線を三階で通すという構想で現在進んでおるわけですが、この計画は、御承知のように貨物

列車が現在非常に通っておりますので、これが武蔵野線の関係で少なくなつてから工事に着手したいというふうに考えております。

○瀬谷英行君 これは新幹線計画とセットになるということになるんですか。その点はどうか。
○説明員(内田隆滋君) そのとおりでございます。

○瀬谷英行君 高架にして二階を在来線を走らせて、その上に新幹線をまたがせるということになれば、新幹線とは別個にでも在来線の高架ということではできないかという気がするわけですが、これはこちらのほうが利用者の状態から考えてみたら急ぐべきではないかという気がいたします。新幹線工事とは別にこちらの在来線の高架という工事はできないのかどうか、その点をお伺いしたいと思います。

○説明員(内田隆滋君) これは工事の手順から申しまして、在来線ホームをつくって柱だけ建てて新幹線をつくっていくということでございますので、別個というわけにはいきませんけれども、順番からいえば在来線のホームをつくって新幹線のホームをつくるという形になります。

○瀬谷英行君 それは二階と三階ということになれば、三階から先につくるわけにいかないから、二階から順ぐり三階ということにならざるを得ないと思うのです。ただ問題は、一々これが新幹線とセットになっておいて、新幹線の計画ができなければ、在来線のほうの改良もできないということではちょっとまずいんじゃないかという気がするわけですが。

特にこの機会に、私が明らかにしたいのは、新幹線の計画というものが入ってきて、そして新幹線の計画と、通勤新線の計画が抱き合わせになつたりするものだから、この通勤新線の計画も新幹線計画と一緒にできないのではないのか、これはあめとむちというふうな言い方をされておられますけれども、新幹線の通過予定地の住民にとってはそういう印象を与えているわけですよ。その点ははたしてどうなのか、国鉄の考え方として

では。その点をお伺いしたいと思います。

○説明員(内田隆滋君) 事柄としては全く別個のものだと思います。新幹線ができなければ通勤線はできないというものではないというふうに考えます。ただ工事の実施を考えますと、別々に用地買収をするとか、あるいは構造物を別々にするとか、そういうようなことは非常に問題がございますし、両方を一緒につくって、町のいわゆる都市計画その他と一緒に計画をしていただきまして、通勤駅をつくると同時に、その付近のりっぱな都市計画をつくっていただきたい。国鉄もこれについて騒音、振動の問題について、国鉄の技術の最善を尽くして、こういうものをなくするように努力するというところでまいったほうが、全体としてよろしいのではないかと、一筋につくらしていただきたいという御提案をしておるわけでございます。基本的には先生の御指摘のとおり別の話でございます。

○瀬谷英行君 大臣がお見えになったので、あらためて大臣の見解をお伺いしたいと思うのですけれども、上尾事件等に見られるように、非常に在来線の輸送力強化というものを沿線の利用者は望んでおるわけですが、ところがちよつと事が起ると、暴動に発展をするような、もうぎりぎり一ぱいのところまで現在おきておるわけですね。そういう状態である以上は、ともかく現在の通勤輸送を緩和をするために、在来線の輸送力を強化をする必要は、これは焦眉の急だと思つておるのですが、ね。ところが、ここに新幹線という問題が登場をしてきて、何か新幹線とセットでないと在来線の輸送力増強もできないじゃないかという不安が出てきた。特に上越新幹線等の計画については、先般来、大宮以南の計画が変更になっておるわけですが、従来は地下を通って東京都へ入るようになっておつたのが、今度は高架でもって東京へ入る。こういう計画になって、しかも新幹線と通勤線とが抱き合わせになっておる。そこで地元ではいろいろ問題が起きてきておるわけですが、したがって、これらの問題は一体どういうふうに解決をするのか、これは政府として考えなければならぬこと

じゃないかと思つておるわけですが、一体いまの切迫した状況をどのように解決するかということとあわせて、この新幹線計画というものも考えていくべきじゃないかと思つておるのですが、どうですか。

○国務大臣(新谷實三郎君) 具体的な問題としてお尋ねがございましたが、この具体的な事情は国鉄からお答えしたとおりでございます。事実ではすね。それに対する対策はどうかという私に対する御質問でございますが、率直に言ひまして、上尾事件が起つたときに、よく私も認識したわけですから、あなたのおっしゃる通りに、通勤輸送というものの対応するよう輸送力を確保することについての施策が十分でなかつたということとは、これは認めざるを得ないだらうと思つておる。しかし、これはもう済んでしまつたことですから、いまこの問題については、早くこの輸送需要に対応したような施設を整備していくということが、今日の急務だらうと思つておる。

そこで、いろいろの案があると思つておる。いま国鉄側からいろいろの考え方を御説明したのですが、そのとおりでございます。具体的なお尋ねで、この新幹線と通勤線とをセットにしてやらなきゃならぬかどうか、もう少し通勤のほうは切り離してもやれないのか、こういう御趣旨からの御質問じゃないかと思つておるわけですが、これは私、両院の予算委員会でもお答えしたんですけれども、通勤線を確保するということとは別に新幹線建設についての条件的なものもありません。これは目的が別個でございますということを申し上げておるわけですが、そのとおりでございます。

ただ、いま国鉄からお答えいたしましたように、実際問題としてそういうことなんでしょうけれども、実際に工事を進めていくということになりますと、用地の買収とか、あるいは両方の工事をどう進めるかということになってきますと、やはり計画は大体きまつておるんですから、それを一体として取り扱っていくというほうが住民にとつてもそのほうがいいんだし、国鉄にとつてもそれは望ましい、こういうことだらうと思つておる。ですから、条件的なものじゃないけれども、これは工事を進めたり、用地買収したりするものには、そのほうがお互いによいんじゃないか、こういうことを国鉄がお答えしているんだと私は思つておる。

で、通勤線を早く増強しろ、これはおっしゃる通りです。単に新幹線あるいはそれに並行する通勤線だけじゃございませんで、あなたの御承知のように、東京都から延びていく地下鉄もこれに寄与できるなら、何とかしてこれに片棒かついでそれに寄与するやうなことをやうなことも、一面では考えておるわけでございます。もう一つはものを総合いたしまして、非常に膨張した輸送需要というものが、おわれの方針でございます。ただ、この問題にお入りになる初めにおつて通勤輸送というものは完備しなきゃならぬと思つておる。思つておるが、先般も申し上げたと思つておるけれども、いままで残念なことには、そういうたどろき地帯の建設でありますとか、新しい都市の建設というやうなことが十分になつておらず、国鉄で新しい線をつくるのは、やっぱり用地買収から始めて、少なくとも十年ぐらいかかると思つておる。その間にもう困地なんかはほとんど建つてしまつておる。よほど前もってお互いに緊密な連絡をとらないと、新聞報道なんかで伝えておられますように、いわゆる足のない困地というやうなものができないとも限りません。こういう点について、今後の問題としてしましては、できるだけ事前に、前広にお互いに連絡を合つて、そういう結果にならないやうな措置をとらうじゃないかということ、関係省との間では、特に最近連絡を緊密にするやうにとり申し入れもし、そういう方向で事務当局も連絡をしながら処理をしていくということになっておるわけでございます。

上尾事件については、結果的に見て、私も率直に言つてこれは非常に輸送力の足りなかつたというところも考えさせられました。そういったことから、今後はそういうことにならないように、お互いに関係各省協力してやろうじゃないかというように、いまだお互いに努力をしておるような状況でございます。

○瀬谷英行君 上尾の場合は、利用する駅が上尾だけじゃないのですよ。高崎線の上尾と、それから団地は東北線の東大宮の近くにも上尾市に属する団地があるわけです。したがって上尾の人はどっちへこらんでも、西のほうの人は上尾駅を利用する、東のほうの人は東大宮を利用する。東北線が高崎線かどちらかを利用するような状態にある。ところがどっちともたいへん不便にできているわけですね。

【委員長退席、理事江藤智君着席】

先ほど私もちょっと申し上げましたけれども、昼間の時間帯で一時間二十分というものの電車がなない。これは昼間ですよ。こういう時間帯があるのです。それからたとえば、東北線なんかの場合は、私はこの間、久喜へ行ってびっくりしたのですけれどもね。久喜から大宮に帰つてこようとする、二時間ないのですよ。八時過ぎると二時間。歩いたほうが早いぐらいです。歩いて二時間はどうかわからぬけれども、ともかく二時間電車がなない。その間に急行、特急というのは十本くらい走るのです。幾ら急行や特急が走つたところで、通過されるところの人にしてみればいいまいしただけです。おまけに今度はラッシュの夕方の通勤電車はどうかという、大宮を出てすぐ待避をして、急行電車をやり過ぎ、これは東北線でも高崎線でも同じことです。こういうことをやらなければならぬ。通勤者はますますこれはいらいらしくくるわけですね。こういう犠牲をしいられているというのが東北線であり高崎線なんです。だからこれらのいなか並みの待遇というものはすみやかに改善をする必要があるんじゃないかと思うのです。

先ほどの御答弁によれば、じゃせめて大宮でもりでも運転したらということにしても、大宮まで行つて、そこへあふれてしまつたら困るのじゃないかというような心配をしているようにだけれども、ともかく現状は非常にぎりぎり一ぱいの運用をやっているから、だから東北線でもって踏切事故があつただけで高崎線まで乱れてしまつたというふうな状態にあるわけですね。これはやはり改善が必要があると思うのです。またやろうと思えばできないことじゃないと思う。これは変な話だけれども、軍艦なんかは一発や二発魚雷食らつてもすぐに沈まないような構造になっているわけですね。ところが雑な船は一発魚雷を食らえば簡単に沈んでしまふ。国鉄の東北、高崎線のやり方は雑な船と同じなんです。粗製乱造の船と同じなんです。

一発魚雷を食らつちまへばすぐ沈んでしまふようになっているんです。こういう状態を改めるぐらいいいこと、いまの国鉄の資力なり技術力でもってできないことはないと思うのです。それを新幹線より先にやるべきじゃないかという気がいたしますがね。それをやらせるのが上尾事件の教訓を生かす道じゃないかという気がするのですがね。その点は大変、どのようにお考えでしょうか。

○国務大臣(新谷實三郎君) 具体的なダイヤの編成問題とか、どのくらいの車両をつぎ込めるかという問題につきましては、国鉄からあるいはお答えしたかもしれませんが、国鉄から答弁をしてもいいですが、できる範囲で、おそらく国鉄もできるのにはやらないというところはないと思ひますけれども、これは認識が不足かもしれない、私、具体的な事情わかりませんから。そういった輸送の需要がふえてくるのに対応した輸送計画を立て、そしてそのダイヤを編成しているというのが国鉄のこれは当然の責務であり、これはなすべきことであらうと思ひます。で、これはいまのお話のように、通勤路線を新しくつくるといふ問題とは別にしまして、別にしても、いま現在やり得ることをこれはやらなければならぬと、私もそう思ひます。その点は全く同感でございます。国鉄

から具体的に答弁すると思ひますけれども、もしそれについて欠けるところがあれば、国鉄に対して私からも十分そういう方向で指示をしたいと思ひます。

○説明員(原岡幸吉君) 東北線、高崎線の特急、急行が多くて昼間普通の列車が非常に少ない、こういう御指摘でございますが、ただいま大臣から御答弁いただきましたように、現在の線路、あるいはターミナルの施設、こういうものをフルに活用いたしましたして、できるだけ輸送需要に対応していくと、こういうことでございまして、もつと具体的に申し上げると、特急、急行という、いわゆる長距離お客さん、長距離旅客、これが朝のラッシュ時間帯あるいは夕方の通勤時間帯、こういう時間帯にはどうしても線路もターミナルも使つて輸送することができません。したがって、昼間の時間帯にどうしてもそれが大きく移つていくわけでございます。そういう輸送需要に対応するために、先ほど御指摘になられましたようなダイヤの編成ということになつておるわけでございます。また現在の線路の容量、それからターミナルの施設、こういうものを活用して、できるだけ輸送需要に合わせて、最大限の能力を発揮して対応していくと、こういうことでございまして、これがのべつに通勤時間帯も何もなしに、そういう線路あるいはターミナル施設というものを使ひますれば、もつと昼間の時間帯もならして、間隔のあるローカル輸送にならないダイヤもつくることのできるわけでございますけれども、いまの長距離旅客の需要に対応していくということになりますと、どうしても現在のような、御指摘のような姿にならざるを得ない、こういうのが現状でございます。

○瀬谷英行君 三月十三日の上尾事件と、それと類似の事件が四月の二十四日の国電の暴動事件です。これも事件の発端は上野駅なんです。上野駅と赤羽駅です。上野駅と赤羽駅の通勤の帰りの時間帯です。これは朝の上りの時間帯とらばらになつていくわけですね。だからこれはやはり一番

不満の多い時間帯を、もし意図的にやつたとすればねらつていふふうにしなかつたかと思ひます。高崎線の、これも私も現地調査をいたしました。残念なことには、警察は、この事件も明らかに意図的であつたといふふうには認められる駅長以下の証言があるにもかかわらず、捜査をしないで偶発的の事故として片づけてしまつております。しかし内容的には、これは上尾事件以上に大きな損害をもたらしつてゐるわけですね。かなり荒されてゐるわけです。何百万と現金も取られてゐるし、車両等の損害はもつと大きいでしょう。これも上野駅赤羽でもつて乗り切れない、あるいは超満員の状態になるところがねらわれてゐるわけだし、その上野駅のホームからはみ出した人たちが、はみ出したという意図的におりた人間が、国電の線路にものを置いて国電をとめてしまつたと、あそこで国電をとめれば山手線が全線動かなくなつてしまふわけですから、こうなれば各駅でもつていろいろな問題が起きるということではあるよりも明らかなんです。だからここに問題があるわけなんです。東海線にはそういう問題を起す条件がないわけですね。東海線線なり横須賀線なりというのは、ともかく若干おくれたとしても、電車が若干おくれたとしても、間隔が少なくて、それは何とかお客が流れていくわけですよ。片方はラッシュの時間帯、特に夕方のラッシュの時間帯では急行よりも各駅停車の通勤電車の方が数が少ないのです。こういう状態ですよ。これは明らかに通勤者を無視したダイヤになつていふふうには言わざるを得ない。

大臣は、「時の動き」といふ、政府の窓の中で、テレビ司会者の五代利矢子さんと対談をして「国鉄再建への道」といふことでいろいろと述べておられます。その終わりのほうで、十年後には混雑時でも新聞が読めると、こういうことになつていくわけですね。そういうふうになつておられますよ、五代利矢子さんとの対談で。十年後に十年後でなくたって、混雑時でも新聞が読めるように早くしてほしいというのは、これは通勤者の偽

りのない心境だろうと思うのですけれども、この十年後には混雑時でも新聞が読めるということば、この運賃値上げ、国鉄財政再建計画ができればという前提を置いての話になっておるのだからと思うのですけれども、一体はたして運賃だけいじって、そうしてこの十年後に混雑時でも新聞が読めるという確信がもたれるのかどうか、それは希望の意見なのかどうか、その点をお伺いしたいと思ふのです。

○国務大臣(新谷實三郎君) ただ夢のような希望を述べておるつもりはございません。今度の十年計画を出したについては、先般来いろいろ数字についての御質疑もございましたが、いまの時点で考えられるいろいろな要素を考慮合わせまして、十年後には国鉄の旅客輸送はどうなるだろうか、貨物輸送はどうなるだろうかということ、一応具体的に想定をいたしまして、それをもとにして十年間の計画を立てておる次第でございます。で、そのとおりになりますと、新聞が読めるか読めないかということ、結局大都市を中心に、首都圏でありまして、近畿圏でありまして、そういつたところの混雑の状態、それに対して象にして言つたつもりでございますけれども、首都圏でも、大阪の近郊におきまして、いろいろの施設を並行して行ないますことによつて、そういう状態を期待していただいてもけっこうでございます。そういうつもりでわれわれはそういう計画を立てておるのでございますということをお願い申し上げます。

それで国鉄の運賃を上げたからすぐどうなるかというようなことは、これはまああなたも十分御承知のとおりで、国鉄の運賃をなせ上げるかという、なぜ上げなければならぬかということ、これは再々申し上げておりますが、運賃を上げていただいて、利用者にも負担をしていただくことによりまして、国鉄の一方では自分でどこまで合理化し、どこまで節約して自分の力で立ち直れるかというようなことです。それから政府も、財政需要の許す限り国鉄に対して助成をいたしまして、そ

ういったものを並べて、そうしてとにかく十年後には国鉄の財政が再建されて、そうして国鉄が本来持つておる機能を、国鉄として与えられた機能を発揮できるように体質に回復するのだと、こういうことでございますから、いまお話しになりましたような、新聞の読めるような状態、これは混雑率がいまの二〇〇・二四〇といつておりますが、それをまあ一九〇ぐらいにすれば新聞も読めるような状態になるということでございますから、そういう程度のことをねらつて、きつめて通俗的なことばでお話をしたということでございます。これはともかく、何べんも申し上げておるように、今度の案が御承認願うことによつて、それによつて国鉄の財政も回復いたしますが、もつと大事なことは、それに伴つていいますより、その前提として、国鉄の体質がその本来与えられた機能が發揮できるようにところまで回復させて、そしてまた申し上げたような、旅客輸送面においても貨物輸送面においても、国鉄が総合交通体系の中で期待されているような仕事を十分やれるようにという機能を回復したいという希望をもつてそういうことを言つておるわけでございます。

○瀬谷英行君 国鉄が十分に利用者の期待にこたえられるような役割りを果たしているかどうかというところが問題だと思ふんです。これは運賃を上げなければそれはできないという言い方はひとつあると思ふんです。しかし、この運賃そのものはたかが知れていて、むしろ長期債務の利子といたつたようなことのはうが問題としては大きいと思ふんです。だから、そういう点、考えてみると、これはこれから運賃の内容にも入つてみたいと思つてはいますけれども、国鉄が基本的にどういう態度をとるかということ、これは大事なことじゃないかと思ふんです。

いま私が幾つか例をあげました東北線にしても、高崎線にしても、東京からわずか三十キロの大宮で国電区間が終わりになつてしまふ。そこからは先がたつと片いなか並みになる。一時間も二時間も電車が走らない。線路があつても電車が走らない。走るのは急行、特急ばかりだと、こういう状態ですよ。その状態をいつになったら解決できるのかというあたりは当面ないんじゃないですか、いまのところ。新幹線ができてからといふようなことにしかならぬわけでしょう。新幹線ができて上ると同時に通勤新線もつくりまふといふ話になっておる。それでは新幹線ができてからどうするかということですね。じつとがまんの東北線ということになるんですか、どうにもならない高崎線じゃないですか。そんなことより、新幹線ということになると、それでいいの運輸省というふうに関きたくなるわけですね。

この問題は、新幹線を優先させるのか、この逼迫した従来の輸送に対してこれ以上手を打たなくてもよろしいのかどうかということ、基本的な問題であると思ふますし、われわれとしてもこういう問題についてはいいかげんに聞き流すわけにいかないと思ふんですが、大臣としてはどのようにお考えですか。

○国務大臣(新谷實三郎君) それはさつき申し上げたように、通勤線という問題と新幹線というものは条件的な関係にはありませんということ、再々申し上げておきます。そういつたものじゃない。ですから、それは切り離してでも考えなきゃならないんです。ただ現実の問題として、同じ場所を走るということになりますと、用地買収の問題、そういう問題は、当然これは相関関係をもつて処理をしなければならぬということはいふまでもないです。でございますから、さつきも申し上げたように、これは一本の新幹線、しかも一本の新幹線はいつになつてもいいんだというやうなものではなくて、現にもうそういうものについて、どこをどうして通したらいいかというやうなことに、具体的な折衝までしておるわけでございます。非常にこれは緊急を要する問題でございます。

それと、この通勤路線と一緒に考えていくといふことは、特に故意におくらしいところでもないと思ふますし、それからわざわざ新幹線が非常におくれるんだと、この通勤路線のほうをそれに合わせて待つておるんだというやうなことじゃないので、むしろそういうことによつて促進ができるんじゃないかと、だから一日も早くいろいろの、あなたの御承知のように、現地等の問題が残つておりますから、そういう問題の早く解決をして、両方とも一日でも早く開通するようにしたいといふのが運輸省の方針でございますから、その点は誤解のないようにひとつお願いをしたいと同時に、瀬谷先生にしても、地元の方ですら、そういう問題については、われわれの申し上げているところも十分くんでいただいて、具体的な現地の解決に對しては、ぜひ御協力もいただきたいし、必要なアドバイスもしていただきたいと思つておるわけでございます。決してそれをいいかげんにおくらしいところをわけじやございませんということ、を、重ねて申し上げておきます。

○瀬谷英行君 私は、新幹線を建設すると、上越新幹線なり、東北新幹線を建設すると、これに對して、反對だという気持ちを持つておる。これは長い目で見た場合に、新幹線は西のほうだけで、北のほうは要らぬということはないと思ふ。これはやはり東北新幹線も青森から北海道までそれは必要だろうと、ただし、稚内から網走まで必要かどうかというところになると、いろいろ問題はあらうと思ふますけれども、しかし上越新幹線にしても東北新幹線にしても、長距離の輸送を新幹線形式にするということは、日本列島改造論のよしあしとは別に、これは必要なことだ、こう思つておるんです。

しかし、この新幹線を建設するに際して、いま運輸省なり国鉄がとつておる態度というふうに見られておるのは、通勤新線を抱き合はせて、これをえさにして、そして何とか用地買収やなんかをうまくやうとしておるんじゃないかと、こういうふうに見られておるわけですよ。そういう印象があるわけですね。

それで埼玉県議会からも、この間、私は陳情書をもりました。おそらく知事から運輸大臣のところにも陳情に行くんじゃないかと思うんですけども、内容は「去る三月十日提示された新幹線建設に関する新提案のうち、通勤線併設については、地域社会の発展に資し評価すべきものがあるが、与野以南の新幹線が高架方式に変更されたことは、都市化された県南地域の多くの人々の生活環境をそこなうものと思われ、またことに遺憾である。よって、政府並びに国鉄、鉄道建設公団当局におかれては、新幹線等の建設について次の点を措置するよう強く要望する。」と、一つとして、「与野以南の高架による建設は、周辺の生活環境がそこなわれるので、構造を再検討するとともに、公害対策についても万全の措置をとること。二つとして、「通勤新幹線の建設は、地元の要望に対応し、早期にその実現を図ること。」三つとしては、「大宮以北の東北線、高崎線の通勤緩和対策も、すみやかに実現をはかること。」以上が「地方自治法第九十九条第二項の規定により意見書を提出する。」という内容になっているわけですね。

これは県の議会でもってまとめられた意見だと思ふんですけども、私もが見ても、もともとであるというふうに見える点が多いと思うんです。この提案に対して、政府としては、一体、どのような方針を持っておられるのか、その点をお聞きしたいと思ふます。

○国務大臣(新谷實三郎君) お読み上げになりました要望は、私のところへも県議会から、これは参考か何か知りませんけれども、とにかく私の手元に届いておりまして、私も拝見いたしました。これについて、私からいましてここで全体について具体的に意見を申し上げることは控えたほうがいいかと思ふます。というのは、国鉄と現地当局との間でいろいろ交渉中のものもございますから、私から具体的なことは申し上げることを避けたほうがいいんじゃないかと思ふますけれども、これ、高架にするとか、地下にするとかいうことについては、両方でいまだ盛んに検討し、交渉をしてお

る段階じゃないかと思う。せっかく、これはしか、あなた御心配のように、これはここに書いてありますが、特に国鉄としても、運輸省としても、これはおくれでもないんだというふうな考えは少しも持っていない、一日も早く解決して、一日でも早く幹線の工事にかかれるようにしなければいかぬというふうな言い方でもないんです。同時に、先ほどお尋ねがございましたが、通勤線の問題も同様でございます。これは理論的に言いますと、通勤線とこれは、さっきから何べんも申し上げているように、非常に誤解があったと思ふます。何か通勤線が、新幹線の問題と条件の問題だというふうな、どこでそんな意見が出たか知りませんが、運輸省としては、そんなことは考えたこともありませんし言ったこともないと思ふます。さっき申し上げたように、これは別個の問題でございますけれども、たまたま時期を同じゅうしてそういった必要に迫られておるんですから、しかもこれは全然別なところを走るんじゃないなくて大体同じ場所を走るといふことになりまして、さっきから申し上げておられますように、用地買収にしても工事するにしても、とにかくお互いに、住民の方にも、あるいは国鉄側にとっても、これは非常に急ぐと同時に、これを並行的に解決していくのが望ましいと、こういうことなんでしょう。

ですから、何かこれを条件のようにして、新幹線の用地買収を円滑にするように考えているんだというところは、これは全くわれわれの意図しないところで、むしろ両方を早く現地の方々の御協力によって解決してくださるようになることが、両方の線を早期に着工し早期に完成させるというのには、それが一番早道だというふうにお思ふておるんです。われわれ、別に努力も惜しんでおりませんし、経費も惜しんでおりません。これについては、できるだけ地元の御協力を得て早くやっていたきたいということが、われわれの希望でございます。

その意味においては、ここに書いてありますことは、いまお答えしたようなことで、抽象的ではございますけれども、大体お答えになっているんじゃないかと思ふんですが、そういうように御了解をいただきたいと思ふます。

○瀬谷英行君 では具体的に、与野以南の高架による計画は、どれだけの幅でもって町中に入ってくるのか。それから、この高さはどのくらいなのか、地上からの高さですね。地上から線路までの高さは一体どのくらいあるのか。それから、その幅は一体どのくらいあるのか。それから高架の線路用地から民家までの距離はどのくらいあるのか。側道をつくるか。公害対策等について、懸念されるような心配はないのかどうか。その点についてお伺いしたいと思います。

○説明員(内田隆滋君) 新幹線を高架でつくり出す場合に、幅は大体十一メートル五十でございまして、それに側道を工事に四メートルつくり出すので、十五メートル五十ぐらい、片側に側道をつけた場合、そのぐらいいなくなります。それから通勤線を抱き合わせますと、やはり側道を入れまして十五メートルぐらいでございまして、大体側道幅を入れて三十メートルということになります。ただし、これは国鉄が工事に必要のためにつくる側道でございますので、いわゆる高架橋に沿う側道といたしましては、今後地元とお話し合いをして、幅を何メートルにするかというふうなことは、今後考えてまいりたい。

それから高さについてはございしますが、これは普通の場合にはレールレベルが地上から七メートルぐらいいとございしますが、いろいろ障害物を越すというふうな場合には、高さが十五メートルぐらいいなることもございします。

それで公害、いわゆる騒音、振動の問題でございしますが、これにつきましては、先生も御承知のように、東海道新幹線におきましては非常に御迷惑を現在おかけしておる次第でございまして、主たる原因は、いわゆる騒音、振動というふうなことがそれほどやかましくない時代につくったもの

です。それから、橋梁に鉄の橋梁を使ったということが非常に大きな原因でございします。そのほか高欄、いわゆる防音設備等についてもあまり意を用いなかったというところで、非常に御迷惑をおかけしておるわけでございしますが、それに経験を得まして、山陽新幹線ではすべてそういうようなものを新しくしまして、非常に効果をあげております。今後つくる新幹線につきましては、山陽新幹線にまだ不十分の点もございしたので、それらの点も完全に解決いたしまして防音対策をやってまいりたいと思ふています。

これらの具体的なものを申し上げますと、いわゆる高架橋のそばの防音壁あるいはこれに付帯する吸音板、それからバラストの場合にはバラストの下にいわゆるバラストマットを敷くというふうなことを考えております。あるいはまた、実際にはあの付近は軟弱地盤でございまして、音あるいは振動に対しては、いわゆるPSのコンクリートで、飛んではいりますと非常に音並びに振動に対して好結果が得られておりますので、大きな基礎にいたしまして、スパンを長くすると、いうようなことをいたしますと、格段に防音、振動の問題は改善されていくというふうに考えております。

○瀬谷英行君 いまお聞きすると、幅が十一メートル五十、側道四メートル、その側道は片方しかつけないということだから、そうすると、民家とすぐ側道が四メートルだとしても四メートルで民家になっちゃうわけでしょう。そうすると、それで振動なり騒音なりの問題がないというふうにいえるんですか。ゆっくり走るのなら別だけれども、二百キロからのスピードで走ればこれはかなりの騒音というものが考えられる。そうすると線路と民家の間というものは相当空間を置く必要があるんじゃないかという気がする。これでは側道のないところは空間も何にもない。いきなり民家のまわ軒先というところはない、高いだらうから。しかし鼻っ先を新幹線が走るといふかっこうになっちゃうんじゃないですか。だから高さのほう

は、さつき私、聞きましたね。高さがどのくらい、幅がどのくらい、民家との間隔はどのくらいという事なんですか。その点がはっきりしないと、該当地域の人は、これは非常に関心を持っているだろうと思うんですがね。

○説明員(内田隆滋君) ただいま申し上げましたのは、私、国鉄で工事をやるために必要な幅を申し上げたわけでございまして、これは現在の計画では、新幹線と通勤線を並行して引くということで、片側四メートルずつということでも申し上げたんです。これは市街地とか人家があるところ、これらの問題につきましては、大宮以北でもお話し合いを進めておりますように、いわゆる側道幅を十メートル、あるいは十二メートルというふうなことになるわけでございまして、これらの問題につきましては、いわゆる建設省あるいは地元の自治団体等と御指導あるいは御相談をいたしまして、基本的ないわゆる町づくりの幅をきめてまいりたいというふうに考えております。

○瀬谷英行君 建設省と話し合いということがありました。建設省とすれば一体こういう鉄道用地などの建設をされる場合に、民家との間隔はどのくらいといったような基準はあるのかないのか。それは環境庁の公害対策の面とも関連をしておきましてお聞きしたいと思うのですけれども、それはどうでしょうか。

○政府委員(松野幸泰君) 別にきめていないように言っております。

○瀬谷英行君 建設省としましては、新幹線が建設される予定地、それは民家との間隔がどのくらいか、道路との関係はどうかといったような問題。先ほど御答弁の中に、建設省とも話し合っているというふうに答えて国鉄側からありましたから、私、聞いたわけなんです。別に聞いていないということなんです。どういふことですか。

○政府委員(松野幸泰君) そのとおりです。

○瀬谷英行君 そのとおりじゃわからないですね。

○政府委員(松野幸泰君) 別に相談はまだ受けて

おりません。

○瀬谷英行君 こっちは、国鉄側は相談しているような話なんです。

○説明員(内田隆滋君) これは実際に交渉の相手は地元になるわけですね。ただ都市計画事業としてやりますので、実際には相当程度建設省ともお話し合いをする場面が出てくるという意味で申し上げましたので、先生御承知のように、

(理事江藤智君退席、委員長着席)

大阪以西におきましては、いわゆる阪神三市、これは行つてごらんになればわかりますけれども、両側十メートルというところで、りっぱな道路が新幹線の両側にできておるわけでございまして、それから以西につきましても、町の道路づくりと一緒に新幹線をつくるという例が岡山、その他博多付近でも五カ所ほどございまして、

そういうようなことをやまして、実際にいわゆる騒音問題を処理してまいりたいというふうに考えております。ちなみに、御承知だと思ひますけれども、環境庁のほうから出ている基準といったしましては、いわゆる八十ホン以下にしないというのが目標値として出ているわけでございまして、もし八十ホン以上になると、それらのいろいろの国鉄で防音装置をいたしまして、なおかつ八十五ホンをこえるようなものについては移転補償等その他の措置をするというのが現在の勧告でございまして、われわれとしては、もちろんこの基準に甘んじているわけじゃなくて、それ以下というところで、今後努力をしてまいりたいというふうに考えておる次第でございまして、

○瀬谷英行君 両側十メートルということですが、これも、両側十メートルという幅をとるといふことは、上越並びに東北新幹線等についても、大体市街地はその方針でいくということなんですか。

○説明員(内田隆滋君) これは沿線の状況によつて違います。市街地付近と、いわゆる畑のようなところもございまして、それらの状況を見て、今後協議を進めてまいりたいということでございます。いわゆる環境の保全ということにつきまして

は、国鉄だけではなくて地元の御協力も相当程度仰ぐという方針で、いままでまいっておりますので、これらのものは都市計画事業とあわせて全体の町づくりを進めてまいりたいというふうに考えておるわけでございまして、

○瀬谷英行君 地元の協力を仰ぐということではありますけれども、それは地元としては協力をしたいと思つても、あんまり鼻先を新幹線に通られるということでは、これは困ると思うんですよ。いままでたえば八十ホン云々という話がありまして、たけれども、十メートル程度離れた程度で八十ホン以下にその騒音を抑えられるという自信はあるんでしょうか。いままでの既設の新幹線の経験から照らしてどうですか。

○説明員(内田隆滋君) 大阪―岡山間の経験からいたしまして、それに新しい技術を加えれば十分やうにけるという自信がございまして、

○瀬谷英行君 環境庁にお伺いしたいんですが、環境庁としてはこの新幹線の騒音、振動等もろもろの公害に対してどういう基準を持っておるのか。また現在完成をされている東海道並びに山陽新幹線の場合どのような問題が起きているのか、あるいは起きていないのか。その問題は環境庁自身が調べたことがあるのかないのか。その点いろいろとこの機会に述べていただきたいと思うんですが。

○説明員(鈴木善晴君) 新幹線が開通されて以来、沿線の各地で騒音問題、振動問題がいろいろ頻発しております。いままでに環境庁に対しては、環境基準を早くつくつてもらいたいとか、防音壁をつくつてもらいたい、あるいは緩衝地帯をつくつてもらいたいとか、あるいは被害補償措置とか速度制限等の実施についていろいろ陳情をいただいております。地方公共団体などから環境庁に寄せられております陳情は、現在まで二十数件になっております。

こういう新幹線による騒音とか振動の公害を防止するためには、環境庁としましては、先ほど国鉄からもお話がありましたように、防音壁を設置

するとか、あるいは線路構造を騒音、振動の少ないものにするとか、あるいは車両自体を改良して車両自体が出す音を減らすとか、あるいはそれで足りない分については住居に対する防音工事をするとか、あるいは先ほどお話に出ておりましたような、市街地を新幹線が通る場合には以士申しましたようなことだけでは不十分でございまして、さらに両側に緩衝地帯をつくるとか、そういったいろいろな施策を総合的に進めていく必要があるというふうに考えております。

そこで環境庁としましては、昨年の十二月に新幹線の沿線騒音による被害がたいへん激しく起こっている地域があるということから、緊急対策を講ずるよう、運輸省に勧告したところでございまして、したがって今後建設される新幹線につきましては、現在すでに効果の認められております、先ほど申しました防音壁をつくるとか、線路構造を変えるとか、あるいは車両の構造を変えるとか、そういったこと、従来の教訓といえますが、東海道新幹線による教訓、さらにそれを生かして新しくつくった山陽新幹線についてさらに教訓が得られておりますので、そういったものを新しくつくる新幹線には導入して、新幹線から生ずる騒音、振動、そういった公害を防止していくようにしていききたいというふうに考えておりますし、特に、繰り返しになりますけれども、都市の中、ただいま先生から家の鼻づらを通るというような話がありました。そういった都市内を通る場合には特に緩衝地帯をつくるとか、そういうことでさらに一そう配慮していく必要があると考えておりますので、そういった点につきましても、今後国鉄その他関係機関等と十分相談して公害のない新幹線をつくるように努力していきたいと考えております。

○瀬谷英行君 問題は新幹線をつくるということも、あまり新幹線と接近してないところはいいかもしらぬけれども、接近しているところにしてみれば大問題だろと思うんです。いまのお話によると、せいぜい両側十メートルということでは

が、十メートルというところから大臣のところまでぐらいいかないですな、距離的には、これだけ離れて騒音、振動、電波障害、もろもろの公害は心配ないんだというふうにしろうとには感じられないわけですよ。いま国鉄側はもう技術が発達しているから心配ないんだという話なんですけれども、環境庁自身が実際に東海道なり山陽新幹線の沿線からいろいろな陳情なり苦情なりを受けているとすれば、それはどういふ地域なのか、具体的には新幹線とどのくらい離れているのか、それらの点について調査をされている資料があったら報告をしていただきたいと思ひます。

○説明員(鈴木善晴君) 現在すでに設置をされております新幹線の沿線全体について、先生おっしゃいましたような意味での調査というものをしたことはございません。

ただ現在までに、先ほど申しましたように、二十数件、関係のところから陳情、要望などをいただいておりますが、そういうところは大体地域別に見ますと、愛知県とか静岡とか岐阜とか、あるいは兵庫とか岡山とか、そういった地域から出ているものでございます。

○瀬谷英行君 愛知県、静岡県、岐阜県、岡山県、兵庫県ということになるとあらかたになっちゃうんですが、ほとんどの地域ということになるわけですね。そのいろいろ問題が出ている地域は、新幹線とどのくらい離れている地域から、どういふ種類の苦情が出て、いろんな意見が出ておるのか、その点わかりませんか。

○説明員(鈴木善晴君) 特に騒音でたいへん迷惑しているというように陳情を受けておりますところは、具体的に申しますと、先ほど国鉄からもお話ありましたように、鉄けたと申しますか、昔、鉄橋といっておりましたが、そういう無道床鉄けたというふうな線路構造のところは住居から数メートルのところを通過しているところがあるところから苦情を受けておまして、そういうところからの苦情、陳情がたいへん激しく行なわれ

ているということで、先ほど県名で申しましたけれども、たとえば静岡県でいえば浜松のあたりの森田架道橋とか、あるいは愛知県でいえば名古屋の駅に東京のほうから入っていくところが、町の中を新幹線が通っておりますが、そういうところでたいへん強い苦情が出ています。ほかの地域でも大体苦情が多いのは、そういう無道床鉄けたを使っているところの地域のそばに住居がある、あるいは無道床鉄けたを使っておきませんでも新幹線そのものが住居から数メートルのところを通過するというふうなところに特に被害が多く出ているというふうに承知しております。

○瀬谷英行君 いま報告がありました、やはりそれは住居と線路が近接しているところということなんですが、すでにできてしまったところはなかなか住居のほうがかへ引越えをする以外に解決の方法がないわけなのですけれども、これからつくろうという場合には、いままでの体験を生かして住居と線路の部分を相当離すということをやろうと思はざるわけですね。またそれはやるべきじゃないかと思うのです。でき上がったあとで苦情が出てきたところで、二百キロのスピードを二十キロに下げるといふわけにいかないです。これは新幹線である以上、そうすると、もう泣き寝入りになってしまう。どうもいままで環境の話聞いてみると、苦情が出ているところは泣き寝入りのような感があるわけですね。そういう点を地元としてはおそれるわけですね。そういうことがあつちやいかにぬと思う。

特に上越・東北新幹線でも、それは東京から離れば離れるほどそれは野原もあるし山もあるでしょうが、近づけば近づくほど住居密集地帯になるわけですね。この住居密集地帯は一体がまんできるかどうかという問題が出てきますよ。特に大宮から赤羽までの埼玉県の県南、それから赤羽周辺、東京都、この辺は相当問題だらけと思う。それからこの機会にお伺いしたいと思うのですけれども、成田新幹線という問題があるのです。成田新幹線の場合は、これまた東京から成田まで

ですから、東京都内、それから千葉県の東京寄り、住宅密集地帯を通らざるを得ない。こういうところを、住宅密集地帯を地下でなくて、高架で通るというふうな場合には、相当な公害というものが想定されるのは当然だと思ふのです。それらに對して一体どういふ対策をもつてこれから折衝しようとしているのか、地元の反応としては一体どういふ反応があるのか、その折衝は円滑に行なわれているのかどうか、その点を伺いたいと思ふのです。

○説明員(内田隆滋君) いまお話がございましたが、まずどういふところを対象にしているというお話がございましたが、私のほうとしては、基本的には環境庁の指示のとおりでございます。窓ぎわ一メートルのところでもって八十ホン以下にするというのが目標になるわけでございます。それで実際に山陽新幹線の場合には、八十ホン以下のところは、線路の中心から十二メートル五百でございまして、これは四メートルの側道の端といたぐらゐのところでございまして、ここで八十ホン以下が大体七二％でございます。あと二八％は八十ホン以上でございますが、これを今後一年間に吸音設備その他をいたしまして、八十ホン以下にしたいというふうなことを考えておるわけでございます。で、赤羽以南につきましては、これは地元の御折衝でございますが、まずできるだけの高架橋の両側に十分の側道をとるということがまず第一だろふと思ひます。そうして、その沿線にできました住宅に對しましては少なくとも目標として八十ホン以下にするということを前提にして今後折衝を進めてまいりたいというふうに考えております。

それから地元の折衝につきましては、もう先生御承知のとおりでございます。その後、私のほうといたしまして、県並びに各市町村に——新幹線と通勤線を両方を高架でまいりたいということ、概略のルートを市の理事者に御説明をいたしました。これに對しましては特に与野市、浦和市

を中心といたしまして非常な民衆の反対同盟がございまして、たゞいま難航中というのが現状でございます。しかし、われわれとしては、担当者並びに本社からも県なり市へ参りまして、いろいろとわれわれの計画の意図するところを現在説明をいたしております。なお県知事さんのほうから、たゞいま先生が御説明になりましたようなお話がそのうちにあるというふうに聞いております。現在のところそういうふうな状況でございます。

○瀬谷英行君 難航しているということでありまして、けれども、新幹線の陳情、いろいろ集めてみるとかなり多くの陳情があるようです。これは埼玉県、東京都にしても同じであります。そうすると、地元とすれば、でき上がつてしまつたあとでいろいろ文句言つてもこれは追つかないわけですから、だから、でき上がる前に騒音公害等については、十分に遺憾のないようにしてほしいということを希望するのは当然だと思ふんです。ただ、どのくらいの側道をとれば十分なのかということもありません。これは、いままで、とにかく山陽新幹線、東海道新幹線というモデルがあるわけですから、ここでもって騒音などのぐらゐかといふことは現にわかっているわけですね。だから、いままでの既設新幹線の経験に照らして、新しく想定される地域ではこれは当然注文をつけるのはもう無理のないことだと思ふんです。地元として、たとえばどのような注文をつけておるのか、その地元の注文が無理のないものであれば当然これは聞かざるならぬと思ふんですが、その点わかりましたら、国鉄側のいままで知り得た範囲内の地元の意向というのを聞かせ願ひたいと思ふんです。

○説明員(内田隆滋君) 地元の意向は先生からお話のあったのが大体の意向かと思ひます。ただ与野市、大宮市等はたゞいまのところでは新幹線の通過に對して絶対反対というふうなことを言っておるわけでございます。県知事さんのほうからは高架構造につきまして検討を願ひたいというふうなお話があるというふうに聞いております。それ

につきましては、現在、あの付近が非常に激しい地盤沈下を伴ういわゆる軟弱地盤でございまして、これにつきましては、その後相当の調査をいたしたけれども、このような軟弱地盤に地下構造物をつくることにつきましては、将来変状または破壊のおそれがないとは言えないということございまして、一たんそういうような状態が起りますと、地下構造物というのは維持管理に非常に困難を伴いますので、われわれとしては地上でいつて補修が簡単なほうが、補修が非常に容易であるというような構造にするのがいいと判断をいたしましたわけでございします。したがって、あのような軟弱地盤につきましては高架構造が最適であるというふうに考えておるわけでございします。

○瀬谷英行君 地元とすれば、特に大宮から南のほうには高架では困ると、こういう意向が強いわけですね。ところが、いまのお話を聞くと、やはり高架でなければ困るといのが国鉄側の意向のようです。そうすると意見が対立するわけなんですけれども、地元の県知事の意向というものを、この際、やはり参考人として出席を求めて聞いてみる必要があると思う、それはこの機会だから、あわせて私のほうから希望申し上げたいけれども、成田新幹線についても同じだと思うんですよ。これから東京都内についても同じだと思う。これは一度で上がってしまえば簡単にやり直しのきかない仕事なんですから、それだけに慎重を期する必要があると思います。地元で強硬に反対をしているものを、それまた強引に新幹線を建設するということも、これは不穏当な話であるというふうな思わざるを得ません。したがって、それらの点についての新幹線の根柢になる東京都知事なり、あるいは埼玉県知事なり千葉県知事なりの意見というものを聴取する必要がある、こういう気がいたします。このことは理事会において御検討をいただき、私の希望に沿うような措置を講じてほしいと思います。

それから、あわせてこの機会にお伺いしますけれども、成田新幹線は一体どうなっているのか、

これはさたやみになってしまったのか、やはりあきらめないで考えておるのか、これらの問題があります。これだつて相当な費用を要する大きな仕事だと思ふのでありますけれども、これは空港の問題とも関連があるわけでありまして、一体政府としてはどのように考えておるのか、この点をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(新谷實三郎君) 成田新幹線についてお答えいたします。

これは鉄建公団がいま調査に当たっております。この調査の内容はまだ具体的に報告を受けておりません。おりませんが、政府としては、これは当初から空港建設に伴いましてアクセスの一つとしてどうしてもほしいということでは計画をしたのでございまして、まだ計画は捨てておるわけではございません。ただお話があつたように、一番大切な東京の取りつきの部分がどうしてもまだ地元との関係で合意を得る段階になっていないというものでありますから、それが解決しないと、これはルート変更するとか、あるいは他の方法を考えるとかというふうなことにいつて再検討をしなければならぬかどうか、これはまだ最終的な段階に来ておりませんので、いま鉄建公団をして鋭意調査させると同時に、地元との折衝に当たつておるといふので、具体的にはまだ工事にも着手していないし、用地の買収にも着手していないといふのが実情でございします。

○瀬谷英行君 じゃ、先行ききわめて見込みが薄いということになってしまふわけですが、成田新幹線は、成田空港そのものがどうなるかというところからはつきりしないんですからね。もし成田空港ができた場合、いま京成電鉄が成田まで行つてゐるわけですよ。それから総武線も成田線も国鉄の在来線があるわけですよ。あれで間に合わないのかどうか。どうしても成田新幹線というものをつくらないとまずいのかどうか。その点、交通問題としての成田空港のあり方は一体どうなのか、お伺いします。

○国務大臣(新谷實三郎君) 成田新幹線ができる

ことが最善の策だと思つております。しかし成田新幹線がない場合には空港と都心との間の往来が行き詰まつてしまつてできないかというところ、そうじゃないと思ひます。しかし成田新幹線ができるのと比較いたしますと、非常に不自由であり、時間も多くなるといふような結果になるだろうと思ひます。でございしますから、さつき申し上げたように、計画は捨てておりません。何か地元との合意を得るうちに、鉄建公団に交渉されておるといふのが現在の段階だと申し上げたわけですが、その他の問題としては、お話しのように私鉄もございします。それから高速の道路もございします。国鉄もいまおっしゃつたような線がありますから、そういうものを併用することによつて成田新幹線ができました場合には、それに対応するような輸送対策といふものは立てられると思つております。いま具体的に空港ができた場合にどのぐらいの人が、あるいはどのぐらいの貨物がどういうルートでどのぐらいの需要が出るだろうかというふうなことにいつても測定をすると同時に、それに対応するような輸送対策を研究しておるといふこととございします。

○瀬谷英行君 新幹線の問題は、私は上尾事件から新幹線の問題といふふうないろいろな質問をしてきましたけれども、この法案の中で重要な部分を占めているのは新幹線計画です。十兆五千億という予算の中で約半分は新幹線計画です。その新幹線計画が一番根柢のところで一体どうなるかわからぬといふことであれば、この国鉄の財政再建計画そのものを根本的に考え直しをせよというわねばならぬといふことになるわけですからね。そこで新幹線の問題について私は重要視してゐるんです。

特にいままでお聞きをした範囲では、新幹線の公害等についてはわりあいと当事者である国鉄側は樂觀をしておるやうに聞き取れるわけです。しかし私から考えてみたつて、五メートルや十メートル離れただけで八十ホン以下に騒音を押えられ

する。また八十ホンという基準が適当であるかどうかといふことも問題があるやうに思ふんです。これはまた環境庁に戻つて聞きたいのですけれども、八十ホンという基準というのは、一体どこから出てきているのか。八十ホンというのはちよつとそう言われただけじゃわれわれにはわからないんですけれども、耐えられるか耐えられないか。音の問題だから実際に聞いてみないといふと、ちよつと見当がつかないんですけれども、環境庁としては、場所によつては、宮城県とかは七十ホン以下にすべきであるといふ地元の見解が出ておるやうであります。その点について環境庁の一つの基準の取り方なり、それから地域によつてはどういう要望が出てゐるのかといふこともあわせてお伺いしたいと思ひます。

○説明員(鈴木善晴君) お答えいたします。

先ほどから国鉄の方から八十ホンというお話が再三出ておりますが、八十ホンという数字は実は既設の東海道新幹線とか、それから山陽新幹線のうち、岡山までですでにできてしまつた新幹線について被害が甚大であるといふことで、とりあえず緊急対策としてお示しした数字でございまして、この数字がそのまま新しくできる新幹線に適用になるというわけではございません。八十ホンという数字は、それじゃなぜ出てきたか、緊急対策としてではあつても、なぜ八十ホンというのでいいということになつたかといふことにつきましては、被害を受けている人たちの中で、三〇%とか四〇%の人が苦情を言うのが大体重大な被害であらうといふふうな考えまして、過去のいろいろな調査を見たところ、新幹線の音が八十ホンをこえると急に苦情が多くなるという事実がございしたので、そういう資料を勘案しまして、中央公害対策審議会の中の騒音振動部会で緊急対策として八十ホンという数字をお示ししたわけでございします。最初に申しましたように、繰り返しになりますけれども、これはあくまでもすでにできてしまつた新幹線についての応急措置としての数字でございしますので、新しくできる新幹線を含めて、

新幹線全体の騒音が一体どの程度であれば満足すべき状態であるということにつきましては、まだ環境基準というものができておりませんので、現在中央公害対策審議会の騒音振動部会の方で専門の先生方に御検討をいただいているという状態でございます。

○瀬谷英行君 そうすると、これもちょっと委員長並びに理事打合会で検討していただきたいと思うんですが、八十トンというのとはどのくらいかそこで幾ら議論したってわからないわけですよ。そこで現地調査等やって新幹線の特長な場所に行つて、そこは一体どのくらいの音が出るものか、その周辺の民家の苦情はどういうものか、これもこの機会にあわせて調べてもらつたほうがいいと思うんです。具体的にはどうしたらいいかということとは理事会におまかせをしたいと思います。

もう一つ、成田新幹線の問題ですね。これもどうもはなはだもってわかりにくい。成田に新幹線をつくるというところは、空港が開設すれば必要であるという、一応の見方をとっておるけれども、地元としては、成田新幹線というものを望んでおるのかおらないのか、必要がないと思つておるのか。それから採算の点からいって合うようになっているのかどうか、もつとも採算の点は国鉄のほうに聞かなければわかりませんが、地元の意向というものをやはり確かめる必要があると思うのです。これらは千葉県知事等の意見というものを聞いてみたいという気がいたします。したがって、これもいまここで、すぐにといいわけにいきませんから、理事会にお預けをしたいというふうに考えますが、今度成田新幹線の問題について、採算点からいって、一体ペイするようになっておるかどうかがこのことをお聞きしたいと思うのです。

○説明員(内田隆滋君) 新幹線の収支につきましては、輸送量等につきまして推定が入りますけれども、現在のところ成田新幹線につきましては、償却前収支で六十一年、それから償却後収支が六十五年、そのくらいの感じにならうかと思ひます。

これは建設費は三割という現在の再建ベースで計算をしております。

○瀬谷英行君 それじゃ、この再建十カ年計画の中では、かりに成田新幹線ができたところで、これは引き合わないということになるわけですか。それじゃ、今度は東北新幹線についてお聞きしますが、現在これは盛岡まで計画になっておりますけれども、東北新幹線、盛岡まで行つたところでも、東北新幹線、盛岡まで行つたところでも、掘っているというの、盛岡から青森まで延ばして、さらに青森から青函トンネルをくぐつて北海道へ渡るといふのがその目的であらうと思ひますが、東北新幹線は青森まで一応終わりになって、それから先はどういうことになるのか。それから北海道までの新幹線ができることと、青函トンネルの工事費と合わせて建設費は一体、東北新幹線などの工費と合算して建設費は一体、東北新幹線はどのくらいになるのか、これらの収支等の見通し等について、これまたお伺いしたいと思います。

○説明員(内田隆滋君) 東京—札幌間の工事費でございますが、これはまだ盛岡以北につきましてはルートが決定してありませんので、ごく概略の数字でございますが、二兆四百億というふうに推定をしております。そのうちに青函隧道の工事の二千二百五十億円を含んでおります。それで、これも非常に推定が入つた収支計算になりますけれども、東北は御承知のように五十二年の春に盛岡まで開業、それから再建計画によりまして、五十四年度中に札幌までは開業というところで収支計算をいたしますと、五十二年度、東北新幹線は開業当初から償却前の黒でございます。で、償却後が黒になりますのは、五十四年度に今度は札幌までが開業いたしますので、少し経費が落ちまして、五十七年度に償却後の黒になる見込みでございます。

○瀬谷英行君 この東京—札幌間二兆四百億というところですけれど、この間委員会では、新幹線の計画、十兆五千億のうち四兆八千億が新幹線の計画であるというふうな報告がありましたけれども、その四兆八千億の中にこの二兆四百億が含まれる

んですか。

○説明員(内田隆滋君) これは四兆八千億というのは国鉄の予算でございます。この新幹線は、盛岡以北につきましては建設公団と国鉄とが、どちらがやるかということはまだきまつておりません。したがって、そういう意味では、この中にまあ国鉄の予算としては半分入つていて、盛岡以北については、というような感じになるわけでございます。

○瀬谷英行君 四兆八千億、半分入つていていふのはこれはどういう意味ですか。

○説明員(内田隆滋君) 四兆八千億の内訳は、山陽新幹線が四千億ですね、それから東北線の東京—盛岡八千三百億、それからいわゆる五新幹線、調査費でございますね、これが一兆四千五百億。これは総額が二兆九千億でございます。その半分を国鉄がやるとして一兆四千五百億でございます。そのほか今後、調査五新幹線以外のいわゆる七千キロの新幹線の分が一兆五千億入つておるわけですね。それに車両が五千八百億入りますと四兆七千六百億ということになっております。

したがって、そういう意味では、東北の盛岡—札幌間につきましては、一応かっこうとしては半分の金が入つていふこととでございます。

○瀬谷英行君 東北新幹線は盛岡ということになっているけれども、東北新幹線というのは盛岡でおしまひというわけじゃないでしょう。青森までが東北新幹線ということになるわけですね。それから先はどういう名称になるのですか。

○説明員(内田隆滋君) 青森から以北は北海道新幹線ということになっております。

○瀬谷英行君 北海道新幹線、東北新幹線を合わせて二兆以上かかるということになるわけですね。それが五十七年度で償却後黒字になると、こういうわけですか。

○説明員(内田隆滋君) そのとおりでございます。ただし、これは再建ベースでございます。三年ごとの運賃値上げ、その他諸物価の値上げその他は、再建の長期計画を組んだときの条件を条件として収支計算をしております。

件として収支計算をしております。

○瀬谷英行君 ちょっと常識的に考えて、北海道新幹線は青函トンネルの費用を含めて二兆円の金をかけて、そう簡単に黒字になるかどうか、ちょっと危惧の念があるわけですがね、東海道のようなわけにはいかぬだろうという気がしますが、北海道の場合は、人口五百万の北海道ですから、時間的には飛行機にはかなわぬと思うのです。新幹線ができたとしても、その場合に、これは一つの見通しとして、五十七年度以降黒字であらうという一つの見通しだろうと思うのですがね。そうすると、やはりこれもこの十カ年計画の中では黒字になるというところにはならぬというところになるわけですね、この北海道新幹線も、五十七年までは、それから、この機会にちょっとお伺いしますが、盛岡までということになっているのはどういふわけなんですか。なぜ青森までということにしないのか、東北新幹線をですね。

○政府委員(秋富公正君) これはいわゆる新幹線鉄道整備法に基づきまして、第一次の整備計画を決定いたしましたものが東京—盛岡、いわゆる東北新幹線、上越新幹線といたしまして東京—新潟、それから成田新幹線といたしまして東京—成田空港、これが現在工事中の新幹線でございます。盛岡から先につきましては、現在調査線といたしまして、国鉄と鉄道公団において調査していただくわけでございます。ただし青函隧道につきましては、鉄道公団においてすでに工事中でございます。

それから、いわゆる北陸新幹線あるいは九州の新幹線、長崎あるいは鹿児島、これもいずれも調査五線と申しておりますが、これも調査中でございまして、盛岡までいたしましたのは、東北新幹線といたしましては途中でございまして、第一次のいわゆる整備計画に基づきましてたまたま国鉄が建設中の運びでございます。

○瀬谷英行君 これはこの機会に、この前山崎委員からもちょっと質問があったようですが、東北新幹線、盛岡—青森間というのは、これはまだ調査線なんですか。この間をつながないことには北

海道に行かれないわけだから、つながるを得ないと思うのですがね。これは盛岡までを第一期として、盛岡まで完成してみたらあんなに意味がないでしょう、これは。盛岡から青森までつなぐということでは東北新幹線としての体をなさないわけですね。それで青森までつなぐというのは上りの東北新幹線の姿なんですよ。当然常軌的にはそうなりますね。その場合に、それは新幹線は、青函トンネルを通るのは新幹線だけなのか、この青函航路というのは、たとえば他に転用するといったようなことになるのか、貨車は相変わらず船で運ぶということになるのか、青函トンネルを貨物輸送と並行してやるということが可能なかどうか、その点についてもお伺いしたいと思います。

○政府委員(秋富公正君) 第一次の整備計画といまして、盛岡、新潟、成田、これをきめましたのは、いわゆる在来線の輸送力におきまして、盛岡までが、御承知のとおり非常に現在の輸送量も張ってきております。これは新潟—東京についても同様でございます。一番緊急性の高いものからいけば工事に着手したわけでございます。これはいづれも五十二年度に開業ということを目ざしておるわけでございますが、青函隧道が御承知のように五十三年度に完成を目ざしております。これはいづれも青函隧道の開業とあわせて開業できるように、今回の再建計画におきましては計画しておるわけでございます。

それから次に青函隧道、いわゆる新幹線ができた場合の従来の青函の連絡船の使用の問題。もう一つ、いわゆる新幹線の青函隧道におきまして、在来の貨物輸送を行なうかどうかという問題でございますが、いわゆる新幹線と申しますのがきわめて高速でございます。これに併用して在来線の貨車を使用するということは、地くずれの問題、あるいはスピードの相違、ずいぶんいろいろと新幹線と在来線の性能の違いがございます。これを併用するということは、きわめて危険ではないかと、したがって、新幹線におきましては、一つの軽量、少量物品としての輸送ということとは、なお検討中ではございますが、非常にいろいろと問題があると考えております。

それから、いわゆる在来の青函連絡船をどうするかという問題でございますが、新幹線ができたあとの近回りの旅客、貨物の輸送というものはあるわけでございます。これにつきましては、今後お検討中でございます。

○瀬谷英行君 北陸新幹線の問題についてお伺いしたいと思うのですが、この北陸新幹線はどういうコースで通って、その建設費はどのくらいで、その収支計算は一体どういうことになっておるのか、それから完成年度は大体いつごろというふうに見ておるのか、その点もお伺いしたいと思います。

○政府委員(秋富公正君) 北陸新幹線につきましては、長野、石川を経由するという点は明確でございますが、それ以外につきましては、現在国鉄と鉄道公社におきまして調査中のいわゆる調査線でございます。で、国鉄、鉄道公社におきまして、地盤、地質あるいは地元における開発計画、全体的な総合計画、こういった面でのいろいろと検討中でございます。現在まだどのルートを通るかというところにつきましては、両者において調査中でございます。いづれ運輸大臣の手にこの調査報告が出まして、これに基づきましていろいろと検討し、鉄道建設審議会に諮問いたしまして整備計画を決定するという段取りになるわけでございます。またそのルートは未定でございます。

私、いま石川県と申しましたけれども、長野、富山経由でございます。これを取り消しまして修正いたします。

○政府委員(秋富公正君) 私がいま石川を富山と訂正いたしましたのは、いわゆる基本計画を決定いたしましたときに、主たる経過地というものをしたわけでございますが、その際に長野と富山を主たる経過地と、こういうふうな基本計画においてきめておりましたために、石川と申しましたのを改めていただいたわけでございます。

○瀬谷英行君 よくわからないけれども、北陸新幹線という以上は北陸を通るから北陸新幹線というのだらうと思うのです。そうすると、大体石川県と富山県なんというのは、北陸地方というのは世間のまあ相場ですが、そうすれば、向こうのほうを回る新幹線だらうと思うのですが、これも一体どのくらいかかるのかということもわからないと、ちょっと困るのですけれどもね。というのは、たとえばいま問題になっております大宮—東京間の新幹線ルートに、当初は東北、上越線だったけれども、これに北陸新幹線等も一枚かんでくるので、それで一線では間に合わなくなると、こういう説明があったわけでしょう。ところが実際に聞いてみると、北陸新幹線なんというのは、まだ海のものとも山のものとも全然これは先行きわからないようなものですね。そんな先の当てのない。当てがないわけではないでしょうけれども、当ての薄い新幹線のために、いまから大宮—東京間の新幹線ルート二本予定する一体必要があるのかどうかということもちょっと聞いてみたいと思うのですがね。

○政府委員(秋富公正君) 私がルートが明確でないという申し上げたのは、金沢から先のほうがどういふふうなルートになるかということが明確でないという一つの問題点がございます。それからもう一つ、高崎線に大体沿って行く、いわば現在

の上越新幹線で行ってある地点において分岐するということとは確定的なものでございまして、しかもこの北陸新幹線は、現在の北陸地方におきまして、関東、関西からの輸送量から申しまして、非常にその緊急性がございまして、国鉄、鉄道建設公社にたまたま調査五線につきましては、それぞれ本年度の予算で、五十億ずつすでに予算も計上されておるわけでございます。本年度から着工したいと、かように思っておるわけでございます。そういったしますと、埼玉県、東京都におきまして、東北新幹線と上越新幹線というものを同時に着工したい、こういう要望もあつたわけでございます。したがって、こういう要望もあつたわけでございます。それが一本でございます。大宮から東京までは東北新幹線とある区間は一本で併用できると考えておつたわけでございますが、北陸新幹線がさらに本年度から着工ということになりますと、三本がいわば入ってくるわけでございます。上越新幹線、北陸新幹線が一本のルートを使うと、東北新幹線は別のルートを使うというところで二本のルートが必要になり、しかもその着工は本年度を目ざして予算も計上しているという、きわめて且の前の事業でございます。

○瀬谷英行君 さっきの説明だと、私は一体これは、どの程度の建設費用を要するかと、ということ、いつごろまでに完成するのかということ、どこを経由するのかということをお聞きしたわけだけれども、まことにあいまいだったわけでしょう。經由地としては長野と富山を経由すると、金沢から先はまだきまっていなくて、いったいどうな話だった。先のはうはいまいで、根拠のほうだけは、はつきり今年度から着工したいといったようなのは、ちょっと理解に苦しむわけですね。そんなに緊急性があつて、直ちに着工しなければならぬというものならば、どこを経由して何年までにどのくらい予算で、どういう規模で建設をするということぐらいは明らかでなければならぬはずじゃないですか。

○政府委員(秋富公正君) 私の説明が不十分でござい

○政府委員(秋富公正君) 私がルートが明確でないという申し上げたのは、金沢から先のほうがどういふふうなルートになるかということが明確でないという一つの問題点がございます。それからもう一つ、高崎線に大体沿って行く、いわば現在

の上越新幹線で行ってある地点において分岐するということとは確定的なものでございまして、しかもこの北陸新幹線は、現在の北陸地方におきまして、関東、関西からの輸送量から申しまして、非常にその緊急性がございまして、国鉄、鉄道建設公社にたまたま調査五線につきましては、それぞれ本年度の予算で、五十億ずつすでに予算も計上されておるわけでございます。本年度から着工したいと、かように思っておるわけでございます。そういったしますと、埼玉県、東京都におきまして、東北新幹線と上越新幹線というものを同時に着工したい、こういう要望もあつたわけでございます。したがって、こういう要望もあつたわけでございます。それが一本でございます。大宮から東京までは東北新幹線とある区間は一本で併用できると考えておつたわけでございますが、北陸新幹線がさらに本年度から着工ということになりますと、三本がいわば入ってくるわけでございます。上越新幹線、北陸新幹線が一本のルートを使うと、東北新幹線は別のルートを使うというところで二本のルートが必要になり、しかもその着工は本年度を目ざして予算も計上しているという、きわめて且の前の事業でございます。

○瀬谷英行君 さっきの説明だと、私は一体これは、どの程度の建設費用を要するかと、ということ、いつごろまでに完成するのかということ、どこを経由するのかということをお聞きしたわけだけれども、まことにあいまいだったわけでしょう。經由地としては長野と富山を経由すると、金沢から先はまだきまっていなくて、いったいどうな話だった。先のはうはいまいで、根拠のほうだけは、はつきり今年度から着工したいといったようなのは、ちょっと理解に苦しむわけですね。そんなに緊急性があつて、直ちに着工しなければならぬというものならば、どこを経由して何年までにどのくらい予算で、どういう規模で建設をするということぐらいは明らかでなければならぬはずじゃないですか。

ございましたと思いますが、これは昨年運輸大臣から国鉄、鉄建公団に調査を指示しておるわけでございます。で、現在国鉄、鉄建公団からの調査報告がまだ出ておりませんために、正確なルートと申しますものは整備計画をもちましてきまるわけでございますが、現段階におきましてはまだ未定である、こう申したわけでございます。

それから建設費につきましても、これは整備計画におきまして、建設費というものの、その概算をきめるわけでございますが、現在まだルートがきまっておきませんために、正確な建設費というものがまだ計上できないというものでござい

ます。それから工事の着工は本年度からでございます、完成が五十三年度末、五十四年に開業、こういうことでございます。

○説明員(磯崎敬君) 実は、運輸省にまだ私どもから調査の御報告しておりませんので、非常に運輸省としては御答弁がむずかしいと思ひます。私のはうから申し上げます。

工事費は、大体いま私のはうでは高崎から大阪まで約一兆一千億くらいに見込んでおります。それから完成は、昭和五十四年度でございす。これは非常にはつきりしております。五十四年度中に開業したいと思っております。そして一番問題は、多少詳しくありますが、先生いまだこを通るかとおっしゃいましたが、大体常識的に通るところはわかるわけでございますが、いま技術的に問題になっておりますのは、やはり群馬県から長野県にどう抜けるかというルートが一つ、それから長野から富山、先生の御指摘の長野から富山、いわゆるアルプスを抜くわけでございますが、どの辺で抜けるか、日本一の破砕帯でございますので、どの辺でアルプスを抜けるかというような問題、これは非常にいまうちの技術の連中が一生懸命勉強しております。もう一つは福井県から西をどう大阪に結ぶかという問題、これは非常にむずかしい問題で、大阪と名古屋の問題あるいは滋賀県の問題、非常に複雑な問題を含んでおりまして、

しかも大阪に私のほうあまり土地を持っておりませんので、大阪の入り方、これもいろいろ勉強しておりますが、その三つが非常に大きな問題で、いずれも大きな問題でございす。いま勉強の最中でございます。いづれそう遠くない時期に、運輸省に、私どももいたしましてはルートをお出ししたいというふうに思っております。その後は運輸省の、先ほど言われたとおり、それを鉄道建設審議会に諮問されまして、そうして年度内に、できれば私どももいたしましては着工したい、鉄建公団と分担はきまっておりますが、一応いずれにいたしまして、年度内には着工いたして、そうして昭和五十四年度に開業したいというものが私どもの考え方でございます。決して遠い未来でなしに、もう年度内着工ということを目標に、現在鋭意ルートの調査をやっている最中でございます。運輸省はそういう関係で御答弁しにくいと思ひますから、私のはうから申し上げます。

○瀬谷英行君 しかし今年度に着工するというのに、どこを通過してどこまで行くのかわからないなというところは、ちょっとこれまたわからない話なんです。そんなに着工を急ぎ、完成を急いでいるものならば、当然どこを通過して、どのくらいの手算でということをはつきりしていなければならぬ。今のじゃないですか、常識的に言うところから着工するというのは、どこを通過していくかルートもわからないなんてばかなことではないですか。それじゃ最初の運輸省の説明だと、まことにあいまいなことだ、いつのころでございすかね。しかしてにならないような線だったわけですか。いまの国鉄総裁の話によるとこの手算が一兆一千億と、こういうことなんです。この一兆一千億という数字は、東北新幹線の約半分です。場所的にはアルプスをぶち抜くと、アルプスにトンネルを掘って富山のほうに抜けるというふうな開き取れるわけなんです。これもかなりの大仕事になるわけですね。で、着工するといふけれども、どこから着工するのですか、これは。まだ

ルートもきまらないうちに着工するたって、これはどういふことなのか、その点をお伺いしたいと思ひます。

○説明員(磯崎敬君) まだ私のほうで調査を完了して大臣のお手元に差し上げる段階になっておりません。しかしそう遠くない時期に大体調査を終了したつもりでございます。いまこの席ではまだ申し上げられませんが、大体私のほうは私のほうなりの実は腹案は持っております。もうしばらく検討いたしまして、いづれそう遠くない時期に大臣のお手元に私どものほうの調査をお出しすることになるだらうと思ひます。さつき申しました三カ所は政治的にもいろいろ問題があります。が、私どもはもっぱら技術的な、また輸送ルートとしての調査をやっていくことでございまして、きまりさえすれば用地買収ぐらいはそうむずかしくない、すぐ始められるところがたくさんございす。ルートがきまりますれば、東北の例によりまして、場所によりましてはさきさき用地買収にかかるところが相当あるというふうな考慮をいたしますので、きょうまだこの席で、どこを通過するといふことを申し上げられないのは非常に申しわけございせんが、もうしばらくお待ち願ひたいというふうに思ひます。

また一兆一千億と申しましたのは、さっきの東北は札幌まで、青函トンネルを含めて二兆何かに申ししたわけでございます。大体距離的に申しますと五百キロちょっとございす。大体こんなところじゃないか、もちろんこれは概算でございます。いま先生御指摘の、アルプスのどの部分を越えるかによつて相当工事費に影響があると思ひます。それらを全部、ごくマクロ的に見ました概算の手算が約一兆一千億くらいということでございます。もちろん正確なルートがきまったら上でない正確な手算がでませんが、一応私のほうにいたしましてはマクロ的な計算のしかたによりまして一兆一千億くらいということでございます。

○瀬谷英行君 北陸新幹線がどこを通るにいたしまして、やはり東京から出て大阪へ向かうというところはつきりしているわけですね。その中間に長野を通つたり富山を通つたりするということであつて、そうすると、やはりこれも先ほどの上越新幹線の問題とからんでくるわけなんですけれども、上越新幹線とじゃ高崎までは一緒のコースでよろしいのか東北新幹線と分かれるとすると、東北新幹線と上越新幹線を一本にして、それから東北新幹線を一本にして東京に入れるということになるのか、その辺は一体どういふことになっていすか。

○説明員(内田隆滋君) これは新幹線の整備法にしまして手続がきまっております。したがつて、いまいづゆる基本計画が決定されまして、それに基づいて国鉄が調査をしておるわけでございます。調査を報告いたしますと、大臣は建設審議会に諮問をいたしました。整備計画を御決定になるわけでございます。その御決定になるときに初めておそれるようなところがあるか、明確になつてくるのではないかと、いふふうに考えております。

現在のところは大体上越新幹線を共用するであらうということはおそらくございす。どこで分離するかというところは明確にきまっております。

○瀬谷英行君 この新幹線の計画について、どうもふしぎなのは、どれもこれもルートやなんかはつきりしてないんですね。だけれども、工事だけはばかに急ぐと、こういうことなんです。はなはだどうもやりにくいわけですが、私が特に問題にしたいのは、新幹線計画というのは大事業です。日本の歴史にとつても非常に大きな大事業だろふと思ひます。それだけに仕事を急いで、そしてそのあとあとに問題を残すようなことをさして、困るといふのが一番大きな心配です。

総裁の話だと、土地の買収等もそう心配することはないようなお話なんです。場所がきまらないうちに心配することはないと言つた。これまたどういふことなんです。人けのないところをさがして通るといふわけにいかぬでしょう、これ

は。そうすると、これも新幹線公害というものを考えて、相当の幅員を確保するという必要があるんじゃないかという気がいたしますね。

そこで大臣にもう一度伺いたいんですけれども、一体新幹線のいろいろな公害ということがいままでも報告をされているわけですが、それらの公害問題を解決する形で建設をするためには一体どの程度の用地を確保しなければならぬかということですか。もっと具体的に言うと、人家の軒先をかすめて走るといふようなことでは、もはや地域住民の同意を得ることはできないと、こう思っています。相当の余裕を持ってグリーンベルトなり道路なり、何らかのあき地を線路とそれから民家との間に設ける、こういう形をとる、あるいはその間に樹木を植えるとか、いろいろな形でもって騒音とか振動とか、いろいろな新幹線公害というものを最小限度にこれは食いとめるということができるか、もはや地域住民が納得すまいと思ふんです。それには相当の予算も覚悟しなければならぬという気がいたしますけれども、この予算というものはそれだけの幅を持っているのかどうか。それからまた、その構想そのものが、これから新しい新幹線の構想そのものが過去の経緯にかんがみて十分な余裕を持った構想であるのかどうか、その点をお伺いしたいと思ふんです。

○国務大臣(新谷實三郎君) 御心配いたしている点は私も同感でございます。そういうふうに考えていかなきゃならぬと思つてはいます。ただ、おっしゃったような側道でありますとか、あるいはグリーンベルトとおっしゃったんですけれども、鉄道の両側に相当の距離を人家から離してこさえるというようなことは好ましい姿であるに違いないと思います。ただ、これを国鉄がその沿道の土地を全部買ってやるかやれないかということになります。これはなかなかむずかしい話でございます。この点については、われわれも地方自治体に非常に強く要望しておるんです。第一、地方自治体としましては、やはり大きな都市がありまして、なるべく都市の便利などところに新幹線の駅

をつくってもらいたい、これはまあ当然だと思ひます。で、そういうことがあります反面に、そういう密集地帯を通ると非常に住民に対する公害被害が大いといふ、まあ一つの矛盾したような点が出てくるわけですね。ですから私のほうでは、地方自治体と呼びかけまして、やっぱり都市計画でありますとか、そういう面で土地の利用計画というものを十分に新幹線と調和をとれるようにしていただきたいということ、非常に強く要望しておるわけですね。

初めに東海道新幹線をつくられましたところは、おそろく、これは率直に申し上げると、とにかく早く開通しようというので、先ほど来お尋ねがあったような公害問題あるいは側道とか、そういう点のものについての配慮が実際十分でなかった点はあると思ひます。ですから、いま非常に経費をかけたとして、そういう問題に取り組んで、足りないところは何とかして公害を少しでも少なくしようというので経費をかけて努力しているわけでございますが、このごろの新幹線の建設にあたりましては、そういう地方団体との協力によりまして、地方団体もなるべく町のいいところを通してもらいたい、同時に公害を防がなきゃならぬということで、土地の利用計画を協力して立ててくれるところ、現にそういうことを実現しているところが山陽新幹線なんかでは相当あると聞いております。今後はやはりどうしてもの町のまん中を通つて困るんだというところは、これは私のほうとしては、公害を防ぐために、いろいろの施設も考えなきゃいけません。けれども、どうして困るというところは、どうしても都会のまん中からはずれていかなきゃしょうがないんです。そうすると、非常に場所としても不便なことになると思ひます。ですから、お互いにそういう点を考え合はして、やはり土地の利用計画を考えて、住民に与える振動、騒音等の公害というものについては最小限度にするための土地をやつていかなきゃならぬというふうな方針を進めておりますから、その点は、今後建設する新幹線

については特別の考慮が払われておるといふように御理解をお願いしたいと思います。

○瀬谷英行君 建設省のほうにもちょっと伺いたいんですが、土地の利用計画ということでは運輸大臣言われましたね。その土地の利用計画、こういう問題はやはり建設省、運輸省というのがばらばらな姿勢であつてはいかぬと思ふんです。土地の買収というのは新幹線計画にとつては相当大きな問題だろと思ふんですが、十一年計画になつておられますけれども、一年の間に一体土地の価格がどのくらい上がつておるのか。それから今後十年の間に土地価格というものは押えることができないというふうにお考えになつておるのかどうか。この野方図もない土地価格の暴騰が続くならば、買収価格というものはこれは狂つてくるんじゃないかという心配があるわけです。おそろくこの一年の間だつて運輸省が考えた以上に土地の価格は上がつておるんじゃないかという気がいたします。

したがって土地の価格を一体どのように見ておるか、土地価格の安定についての自信は建設省としてあるのかどうか。

それから現在問題になつております大宮から東京までの新幹線建設予定地の地価といつたようなものは、この一年間値上がりをしてはいるのかい。ないのか。もっとわかりやすく言うならば、これは地域によつて違つてはいるけれども、中心部等の地価は坪当たりどのくらいになつておるのか、そういうような点も建設省のほうから御答弁願ひたいと思ひます。

○政府委員(松野幸泰君) いま三点について御質問がございましたが、第一点としましては、過去一年間、それからこの五年、十年くらいのおうちに、どれくらい土地の値上がりをしておるか、財団法人日本不動産研究所の発表の全国市街地価格の指数によりますと、全国市街地価格は、過去一年で一・二五倍、過去五年間で二・三〇倍、年平均上昇率一八・二%、過去十年間では三・八五倍、年平均上昇率一四・五%となつております。

なお公示価格の過去一年間の上昇率、昭和四十八年公示と昭和四十七年公示の比率は三〇・九%で、非常にこの一年間は高くなつております。

第二問は、将来のことでございますが、地価は、基本的には土地の需給関係によつてきまつてくるものであり、今後十年間の地価の推移を予測することはきつて困難である。政府としては最近地価の異常な高騰等に対応するため、総合的な土地対策を実施すべく土地利用計画の策定と、土地利用の規制、土地税制の改善、宅地供給の促進を三本の柱とする土地政策要綱を決定し、国土総合開発法案をはじめとして、必要な法律案を今国会に提案いたしておるところであります。

これら一連の措置により、異常な地価の上昇は鎮静化の方向に進むものと考えております。

第三問の新幹線網の主要な地点、大宮地域のことでございますが、これは一平方メートルの価格でございますが、昭和四十八年一月一日現在における地価の公示価格は次のとおりでございます。

おもな点を申し上げますと、大宮市で住宅地の最高が七万円、住宅地の最低が二万五千五百円、住宅地の平均が四万五千五百円。商業地域の最高のところは九十五万円。与野市で七万六千円、住宅地の最高が。住宅地の最低が四万三千円、住宅地の平均が六万六千円。商業地の最高が七万八千円。浦和市におきましては、住宅地の最高が九万一千円、住宅地の最低が三万一千円。住宅地の平均が五万九千八百円、商業地は五十七万円になつております。戸田市が、住宅地の最高が七万円、住宅地の最低が四万一千五百円、住宅地の平均が五万三千円。商業地の最高の土地が九万一千円。いずれもこれは一平方メートル当たりでございますが、御承知のように坪単価は三・三倍ということになつてくるわけでございます。

以上お答え申し上げます。

○瀬谷英行君 いまの土地価格の問題ですけれども、一平米だから坪当たりだと三・三倍と、三・三倍になるわけですね。国鉄とすれば世間相場以下で買収することはおそろくできないだろう

という気がする。しかし一方において、あまり高い価格でもって買収をすれば、そこに異常な土地相場が、新幹線の通ったあとは異常な土地相場ができてしまうんじゃないか、こういう心配が一つあるわけだ。その点は一体どのようにして買収をやろうと考えているんですか。これは必ずしもこれは大宮以南だけでも、大宮以遠についてもこれは土地価格については、まあそのむずかしさにおいてそう変わりはないと思うんですがね。この間伊部委員の質問のときにちょっと関連して聞いてみたんですが、具体的に回答にならない。答えてはいろいろ支障があるためにお答えにならない。問題は建設予算との関係がありますから、その点をお聞きしたいと思ひます。

○説明員(内田隆滋君) 用地の買収につきましては、要するにまず価格の決定が必要なのであります。この価格の決定につきましては、ただいまの土地不動産のいわゆる専門家の意見を聞くわけです。これは日本不動産研究所とか、あるいは銀行におけるそういう専門家等がございまして、これらの価格を参考にいたしまして、国鉄の用地の専門家がその土地の価格、予定価格をきめて地元の沿線の皆さま方と折衝していただくというのが原則になっております。したがって、ある一つの、御承知のように、国鉄は一連の帯のような土地を買い取りますので、そう一カ所高く高買取りにいかない。一カ所非常に高く買えば、その横も高く買わなければいけないというようにございまして、適正な価格を考慮しておるわけでございます。

で、国鉄があらかじめ予算として計上いたすものは、大体いま建設次官のほうから御説明がありました公示価格等を参考にいたしまして、将来の土地の値上がり等もある程度入れて価格をきめておるといふことでございます。

○瀬谷英行君 将来の土地の値上がりも計算に入れてということなんですが、計算以上に値が上がってしまうということだつてあるわけだ。

特にこの一年間、去年とことしの土地の値上がりというものは、国鉄の計算どおりであつたのかどうか。その計算をはずれたものであつたのかどうか。これは一つの具体例でありますけれども、その点はどうか。

○説明員(内田隆滋君) 土地の値上がりというのは、いわゆる都市付近等は非常に値上がりをするところがございますけれども、国鉄が対象として買入土地というのはいくつかも相当ございまして、いなかでも全く都市には関係のないところとかが相当あるわけでございます。したがって、一部が値上がりをするのはございまして、一部はわれわれとしては過去の情勢からいって、過去の値上がり程度のものであるということでございます。

○瀬谷英行君 過去の値上がりを見るということですが、問題は十カ年計画ですから、国鉄のいま提案されている内容は、十カ年計画の中で、はたして十年先の土地の値上がりまで推定できるのかどうかという疑問が一つあるわけだ。土地の値上がりだけじゃありませんけれども、しかし土地の値上がりだけは、ほかの値上がりとちよつと違つた、狂つたような値上りを示しておりますから、これは上がつたからといってあきらめたと言つたのでは買収できないわけだ。そうすると、それらの見通しというものは十カ年計画の中でちゃんと立てられるのかどうかという疑問が出てくるわけだ。十兆五千億の中であつても半分を占めるのが新幹線だし、先般の委員会での話では、その中のパーセンテージは一五〇程度というんだつたんですが、その程度で間に合うのかどうかということですね。これは国鉄としては——国鉄というところじゃなくて、運輸省ということなんでしょうが、間に合うという判断なんですか。この一年間の異常な土地の急上昇を計算に入れても間に合うということなんでしょうか。

○説明員(内田隆滋君) これは東北新幹線等につきましては、個々のルートにつきまして、こまかく積み上げをしておりますし、過去のたとえば岡

山—大阪間の工事費等における値上がり、あるいは山陽における値上がりというものを参考にし、組んでおるわけでございます。御承知のように、岡山—大阪間をやりましたときには、ちょうど万博にぶつかりまして大阪付近は非常に、実際に倍に近いような値上りを阪神三市でやつたわけでございますが、総工事費に對しましては、結局五年間で三割ぐらゐのところに当初の予算に對して値上がり程度で済んでおるわけでございます。そして、そういう意味では対象となつて値上がりする部分というのは範囲が非常に狭いので、そういう意味では、全体として、この前小林常務のお話でございまして、その程度の総工事費で値上がりを見ておれば、その中で吸収し得るというふうに考えております。

ただし先生御指摘のように、去年からことしにかけての用地の値上がり、あるいは物価の上昇というのはいくつと異常でございまして、これらのものが今後続くというところであれば、また話は別だと思ひますが、物価その他も鎮靜の方向に向かつておるようございまして、今後政府の施策なり、そういうようなものがあれば、そういうことはなく、十分やれるのではないかとこのように考えております。

○瀬谷英行君 その物価等が鎮靜の方向に向かつておるというふうな言われまして、あれどもね、それは田中総理を信頼してそういうことをおっしゃつておるのかどうかかわりませんけれども、鎮靜の方向に向かつておるかどうかが断定はむずかしいんじゃないですか。これは、この一年間の値上がりというのはすべての工事計画に相当大きな支障を來たしてゐると思ひます。いろいろな値上がりは、これは土地だけじゃない。セメントから鉄材、木材に至るまですべての諸物価に大きな影響があつたことはいない事実です。そこで、これからの工事費なんですね、それららの経費の値上がりというものを計算に入れてなれば、かなりそれはサバを読んだ予算を組んだとい

うふうにもとられてしまふわけですね、これは。相当水増しをしてサバを読んだ予算を組んだといふふうにお認めになるのかどうか。

○説明員(内田隆滋君) そういう意味ではございせんので、この前伊部先生のときもお話いたしましたけれども、東北新幹線あるいは山陽新幹線という大きな大きなプロジェクトについては、その個々の問題について、その工事が終わるまでのことを考えて予算を組んでおります。十カ年計画は、再建計画の法律が通つてから具体的に工事の身を決してきめるものであります。それから、いわゆる諸改良その他につきましては、今後というものを今後きめていくわけでございます。その中で、それらの中で調整をしまひたいというふうに考えております。

しかし大規模の工事については、いまのところはこの予算でできるというふうに考えております。○瀬谷英行君 この新幹線計画等は、いま御説明を聞くというところ、相当に幅がございまして、それから計画そのものも、順繰りに成田新幹線から東北新幹線、北陸新幹線と、お聞きしていただくことにござつたんですね。ルートもまだはつきりしてないところがあつたり、それで着工は急いでみたり、成田新幹線に至つては全然これは着工のめどもついていないということなんです。まあ上越新幹線等については、それは終点は新潟というところで、これは東北新幹線の場合と違つて、まあ新潟より先は海になつてしまふので、あつてまでだろというところは、これは見当がつくんですが、じゃあ上越新幹線の場合は一体どの程度の予算、建設費等を見込んでおられるのか。それから、ルートは大体はつきりしているようですけれども、埼玉県の東武大宮以南がどうも問題があるように思ひますが、新潟までの間については問題がないのかあるのか、これは順調に進んでいるというふうな報告できるのかどうか、その点も

御報告いただきたいと思ひます。

○政府委員(秋富公正君) 上越新幹線につきましては、これは大宮—新潟間でございまして、この場合の工事費総額が四千八百億でございまして、用地費これは六百八十億円予定いたしてございまして、大体総工事費の中の一四・一%を占めております。

○瀬谷英行君 もう一回ちょっと。

○政府委員(秋富公正君) 上越新幹線、大宮—新潟間でございまして、約二百七十キロでございまして、この工事費総額が四千八百億でございまして、そのうち用地費といたしまして六百八十億円計上いたしてございまして、工事費総額の一四・一%、こういった予定でございまして。

○瀬谷英行君 これの建設計画それから土地買収等の問題については、順調に進んでいるのかどうか、障害にぶつかっているか、その点も伺いたい。ところがぶつかっているか、その点も伺いたい。

○政府委員(秋富公正君) おおむね順調に進んでおりまして、現在用地関係につきますと、進捗率は新潟県は一七%でございまして、それから埼玉県は二%、群馬県は現在まだ取得面積はございませぬ。こういった状況でございまして、合わせますと大体九%、こういった状況でございまして。

○瀬谷英行君 合わせて九%じゃちょっと順調じゃないじゃないですか。順調というのは、九〇%ぐらいいっているたらこれは順調ということになるけれども、二%だの九%だのというのは順調とは言えないと思ひますがね。

○政府委員(秋富公正君) 御承知のとおり、上越新幹線におきましては非常に長大隧道がございまして、これは工期の関係でどうしても時間がかかる問題でございまして、現在までそういった長大隧道の工事に主力を注いでおる関係で、こういった状況でございまして。

○瀬谷英行君 北陸と上越、まあ東北にしてもそうだけれども、東海道と違うところは、寒冷地、積雪地を通るわけです。雪の問題があるわけですね。だから防雪対策というものの相当考えなければならぬ。

ならぬ。

それからもう一つ、きょうもいろいろ質問しましたけれども、高崎線等と並行して走っているわけですが、新幹線はどっちみち高架で走るわけですから、在来線と競合するような箇所については、在来線も一緒に高架にして持ち上げてしまふ、つまり平面交差をする場所をこの機会になくしてしまふといったようなこともあわせて考えてみてほしいのじゃないかという気がするわけです。場所によっては現在の高崎線もそうですが、大部分が平面交差ですよ、町中を踏切をつくって通つておるといふ状態が多い。だからこの機会に、在来線と一緒に持ち上げてしまつて高架で通すといったようなふうをしてしまふべきじゃないかという気がするいたします。これは地域住民のためにやって喜ばれることじゃないかと思ひます。

それからもう一つ、貨物の問題ですが、旅客輸送について、高崎線の問題でいふんきょうはいろいろと質問しましたけれども、問題は貨物と併用であるという点があると思ひます。だから貨物の輸送力を増強するためには、先ほどの説明によれば大宮以南等については、これは通勤新線を併設するという話がありましたけれども、以遠についてはそういう計画はないようです。しかし、どうせ新幹線をつくる場合には、その線路が複線だけではもう間に合なくなっているところは、復々線にするというのもこれはたいへんなことなんだから、新幹線を使つて、あわせて貨物線を併設するといったようなこともやれないのかどうか。

これはやはり、こういう機会に貨物線を併設するといったようなこと、あるいは大宮以南で考えられていたような通勤新線を併設するというようなことをやれば、事実上の複々線になるわけなんです。そういうようなことはできないものかどうか。これは東北等の新幹線に比べれば予算の金額はだいぶ少ないようでありまして、その点もあわせてお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(秋富公正君) 最初のいわゆる新幹線の建設に伴ひまして在来線の連続立体交差を考えたかどうかという御指摘でございまして、私たちがしましては、いわゆる連続立体交差ということは今後も促進すべきものでございまして、現在の踏切整備におきましても、今後五カ年間に約百キロの立体整備——これは国鉄、私鉄合わせてでございますが、考えておるわけでございまして。ただ立体交差につきましましては、御承知のとおり、都市計画決定も必要でございまして、建設費あるいは地元関係公共団体との協議ということも必要でございまして、御指摘のように、もし新幹線が建設の場合に、在来線との関係におきまして、あわせて連続立体交差をするほうが地元のためにも、あるいは工事のためにも有益な場合につきましまして、その点につきましまして積極的に検討を重ねていきたいと、かように考えております。

それから第二の貨物線の問題につきましましては、これは国鉄のほうから御答弁お願いしたいと思ひます。

○説明員(内田隆滋君) 高崎線の複々線化のお話だと思ひます。御承知のように、十カ年計画では、基本的には総裁から御説明がありましたように、高崎、東北の輸送力が詰まっていたのではなくて、根元が詰まっていたのでありますので、根元を解消すれば十分いける。なお、御承知のように新幹線が完成いたしますと、いわゆる優等列車が全部新幹線に移転する、相当部分が転移することになりますので、残りは夜は貨物、昼間はローカル輸送ということで、十分なサービスができるようになるというふうに私のほうは考えておる次第でございまして。

○瀬谷英行君 いまのお話を聞くと、ちょっと消極的な感じがするんですよ。首都圏の中でやるべきことはまだたくさんあると思ひます。これは、第二山手線のような問題にしても、さっぱり構想は具体化していないわけですよ。八高線であるとか川越線のような線も、これは単線でもって気動車走っているような状態ですから、これは不便

だし採算にも合わないけれども、こういった地域の線路というものは複線にして電化をする、しかも外環状線として利用するような方法をとれば大いに機能が發揮できると思ひます。そういう在来線の強化というものは、具体的に、特に首都圏において考えられていないのかどうか。いままで、たとえば八高線なり川越線の輸送力増強について聞いたことがないのであれば、それらの構想は国鉄として考えるべきではないかというふうに、私は思ひます。

○説明員(内田隆滋君) これは通勤輸送の中で、総裁もたびたび御説明しておりますけれども、いわゆる五方面作戦が完成いたしましたので、この十カ年間でいわゆる東京の郊外の通勤線の拡充を東京付近ではやってまいりたい、当然川越線、八高線というふうなものも複線電化を考えてまいりたいというふうに考えております。

○伊部真君 関連して。

新幹線の場合、東海道新幹線の場合と東北あるいは上越といった場合とは私はちよつと違うんじゃないかと思ひます。それは、いまのこととちよつとはずれますけれども、貨物で二千億の赤字という状態でありまして、この状態の赤字の主たるものは、やはり東海道以外の線だと思ひます。たとえば幹線でも北陸とか山陰線とかいうのが営業係数としてはかなりかたいわけですね。したがって幹線とはいえないながら、かなり赤字を出しているという在来線という線でしょう。そういうところに、いわゆる旅客のかなり採算面ではいいところが新幹線に移りますと、残ったものは非常に採算上悪くなるんじゃないですか。東海道の場合は都市間輸送ですから、旅客の場合でも貨物の場合でも、船であらうがトラックであらうが貨車であらうが、これは採算面に乗るのはあたりまえですよ、これは。往復すつとかかるわけですからね。しかし東北の場合にそういうことが言えるのかどうか、採算面に入れるかどうかということは、新幹線だけを見たら先ほどおっしゃる通りですよ。しかし在来線、移ったあとの在来

線の赤字もいろいろのは、かなりふえていくのでは
ないですか。

そういう意味で、東北だとか上越の今日までの
貨物の赤字というのはどの程度にあるのか。こま
かいことは私は申し上げませんが、やはり
大きな線で全国二千億の赤字があるとすれば、
大体東北の線とどれくらい赤字があつて、北陸
はどれくらい赤字だというのは係数的にあるん
じゃないですか。それをできたらお示しをいた
だきたいと思ひます。

○説明員(小林正知君) いま伊部先生お尋ねの件
でございますが、例として高崎線と東北本線
について申し上げますと、これは四十六年度の決
算に基づいての原価分析でございますが、高崎
線の場合は、旅客で六十九億の黒でございまして、
貨物では約十億の赤になつております。それから
東北本線でございますが、東北本線のほうは、同
じく旅客では、手小荷物、郵便一箱になつてお
りますが、合わせまして二百十億程度の黒字、それ
から貨物では百三十四億の赤、かようなことに相
なつております。

○伊部真君 高崎線は、これは有名な黒字線です
から、これは私はそれほど問題ではないと思ひ
ますが、東北だとか北陸というの問題だと思
ひます。そういう場合に、在来線が新幹線がで
きたために赤字になるといふのは、トータルして
それはどの程度に計上されておるのかどうか。そ
れがはつきりしないと、新幹線ができたからこ
点では、何年になつたら黒字になりますという説
明は私は意味がないと思ひます。新幹線それ自
体はある程度の黒が出たとしても、在来線のほう
でこれだけやせ細る部分があるから、その点とあ
わせて御説明がないと、それは新幹線ができて経
営状態がよくなるという説明にはならぬと思ひま
すから、その点の御説明をいただきたいと思ひま
す。

○説明員(内田隆滋君) これは、いわゆる前提と
しては再建計画の前提をそのまま使つておりま
すけれども、それで工事三線、いわゆる東北と成田

と——東北も盛岡までです。それから上越新幹線、
これだけの新幹線と在来線の合計でございま
す。これは償却前ではこの三線では黒でございま
す。それで償却後黒になるのが五十四年というこ
とで、この程度の幹線でございます。新幹線、
在来線入れてもそう経営的には問題にならないと
いうことでございまして。

○伊部真君 いまの問題につきまして、後刻その
線、いわゆる工事予定線とにひとつ、新幹線の
ここでいう予定年数、それから在来線の分を含め
た黒字に転化する予定年度というもののについて
は、資料をひとつ後刻出していただきたいと思ひ
ます。

○瀬谷英行君 そこで、この新幹線問題、いろい
ろお聞きしてみましたけれども、どれもこれから
の新幹線計画というのは大ざっぱです。それ
で、はたしてこれでベイスるかどうかということ
になると、東海道、山陽とはだいぶ事情が違つて
くるということになる。しかし、このためにかけ
る予算というものはかなりばく大なものです。土
地の値上がり等を見込んでもだいたいようぶだとい
うことであればかなりサバを読んでいるというこ
とになるわけですね。しかし、これだけの金をかけ
て、なおかつ採算が合うかどうかということとは、
少なくとも十年計画の中では戻つてこないとい
うことになるわけですね。そうすると、独立採算制
がこのような今回の十年計画でいっても可能か
どうかということとはかなり問題があると思ひま
す。

それから、この機会に、先般も伊部委員の質問
の中にもあつたんですけれども、交通需要の一つ
の見通しの問題があります。その中で道路の果た
す役割り、鉄道の果たす役割り、それから住宅建
設といったようなことと一元的な行政が行なわれ
ていないという問題がありました。で、その際に、
道路の果たす役割りと鉄道の果たす役割りと
問題についての調節は一体どうするか。建設省と運
輸省が話し合いをするといつたって、今日まで適
当な話し合いが行なわれているとは思われな

重複投資といったようなおそれが道路計画につ
てはあるような気がするんですね。たとえば第七
次道路整備五カ年計画が十九兆五千億である、こ
れは国鉄の十年計画の約倍ということになって
いるわけですね。これらの総合交通問題の調整とい
うものが行なわれてこういう道路計画ができてい
るものなのか、ともかく建設省は建設省としての
独自の計画でもって道路整備五カ年計画というも
のができておるのか、その点はどうか、これは
建設大臣からお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(新谷實三郎君) 建設大臣のかわりを
言うわけじゃありませんが、そういう問題につ
いては、この間も御説明をしたように、経済社会
基本計画の中では、もちろん各省が数字を持ち寄
りまして将来の予測も考えながら計画を立てたの
でございまして、道路と鉄道の輸送については調
整のとれたものになつておるわけでございます。

ただ伊部先生、この間お尋ねになりましたが、そ
れから先の問題ですね、六十年までの問題をどう
するんだと、こういうことがあつたものでござい
ます。これは道路計画のほうでも五カ年計画は確定
しておりますけれども、それから先のほうはおそ
らくやはり同じようなある程度の伸び率で伸びて
いかなきゃならぬと思ひますけれども、その点は
あんまりさだかではない。しかしこの間も御説明
しましたように、経済社会基本計画におきまして
は、将来の問題について、大体六十年ぐらひはこ
ういうことになるだろうというようにことを予想
しておりますので、そういうものを踏まえてわ
れわれのほうは計画を出しましたと、こういう御
説明をしたわけでございます。

道路のほうで、どのくらいのシェアを持つて、
整備された十九兆幾らの道路でどうするかという
ことは、これは建設省の関係でございすけれど
も、その当時もお話しになったように、この十九
兆幾らというものは、これは地方道もたくさん
入つております。必ずしもいまの国鉄と競合す
るようなものだけではないというように御説明が
あつたので、これは建設省のほうから具体的には

答えてもらいますけれども、お互いに、運輸省の
ほうと双方ばらばらでそれぞれ独自の数字を使つ
てやつたというものではないということだけは、
これは御了解をいただきたいと思ひます。

○瀬谷英行君 具体的な問題を私聞きますが、来
年建設省の計画でやつております武蔵丘陵森林公
園というのがでさがるわけですね。この公園の
計画によると十万人の出入を見込んでおる、一番
多いときは、ということなんでありますが、この
公園が来年の春でさ上がつても、道路計画なり、
あるいはその公園に至る鉄道の計画というものは
何にもないわけですね。こういうのは建設省と運輸
省との連絡がうまくいっているということになら
ぬわけでしょう。その点はどうかですか。

○政府委員(松野幸泰君) いまお尋ねの、昭和四
十九年五、六月ころに開園を予定しております国
営の武蔵丘陵森林公園は、関連交通機関整備後は
一日の最大利用者の目安を十万人程度としまし
て、機関別の入り込み者数の比率を鉄道三三%、
観光バス一五%、自家用車三七%、その他一五%
と推計しております。これに基づいて道路、鉄道及び
バス路線の整備をはかつております。

現在、県道福田吹上線、東武東上線森林公園駅
の整備が完了して、県道玉川熊谷線、村道東通り
及び東武東上線森林公園駅から森林公園南口に至
る歩行者専用道、自転車道を主要施設とした武蔵
緑地の整備を進めておりますが、今後、森林公園
に至るバス路線の新設や、既存路線の増発等につ
いて関係機関との調整をはかつてまいいる所存で
ございます。

○岡本悟君 議事進行。

きょう午後一時二十分からは瀬谷委員の御質問が
もう熱心に、また真摯に進められておるわけで
ございます。この点、心から敬意を表する次第で
ございますが、しかし委員長、お願いがございます
が、まあ大体一人三時間ということは、わが党の
理事からかねて理事会に御提案申し上げておりま
す。質問時間の目安として、私はそれがいいか悪
いかいろいろ議論のあるところだと思ひますけれ

ども、ひとまず三時間ぐらゐのめどを置いて済まされて——これは終了という意味じゃありません、一応済まされて、そうしてまた次の質問者にバトンタッチされるというのがきわめて民主的な審査の方法ではないかと思うんです。そしてまた時間が余れば足りないところをまた同じく、——

一人で何時間も何時間も延々とおやりになつてはどうかと思うんであります、この間、先週五日でございましたか、当運輸委員会の委員会がございまして、その翌日の新聞を私見たのでありますけれども、一人で七時間、野党審議引き延ばしというふうな記事が出ておりました。私まあ引き延ばしとは信じたくございませぬけれども、またもう一つの新聞では、国鉄審議超純行、国鉄の用語を使われまして——普通列車のことを純行列車というのには御承知のとおりであります、超純行の審議と、こういうふうに書いてあるわけでございます。まあ特別の意図があつてのこととは思ひませんが、御熱心のあまりにそういうふうなことになると思ひますけれども、しかし、おのずから限度がありまして、やはりまず一人当たり三時間ぐらゐの目安でおやりになつて、そして次の質問者の方にバトンタッチされるのが非常に合理的な審査ではないかというふうに私は思ひます。そして、まあ社会党さんにいたしまして、まだまだ質疑なさる方がおいでになるわけでありまして、いろいろな角度から——きょうは瀬谷先生は主として新幹線の問題あるいは通勤の問題をお取り上げになりましたが、いろいろな角度から質疑ができるわけでございますので、まあ一人占めしないで、そういうふうな民主的におやりになつたらどうかと思うのであります、委員長、その点は即刻検討してもらつて、納得のいく審査方法を示してもらいたいと思うので、要望しておきます。(委員長、委員長と呼ぶ者あり)

○委員長(長田裕二君) 議事進行ですか。
○瀬谷英行君 議事進行について。
議事進行の意見としては少し長過ぎると思うのです。そういうのが超純行というのですよ。言わ

んとすることは三時間ぐらゐにしたらどうかという、一言で言えばそれだけじゃないですか。それを長々と持つて回つたようなそういう言い方をしたんじや議事が長引いてしまふんです。もっと簡明に言わなければいかぬ。

それで言わんとすることはわかりましたが、人の話を折られてはなはだ迷惑です。区切りのついたところで議事進行についてというふうに言われるのならいいけれども、話の途中でもつて議事進行なんて言われてはなはだ迷惑。まだ明るのですから、日が暮れるまでまだかなり時間があるのですから。この間なんかわざわざ弁当持ち込んできたぐらゐなんです、五時間そこそこではたばたあはれられちゃ困るのですよ。だから少なくとも話の区切りのつくまでは、その議事進行等について話の腰を折るようなまねはやめてもらいたいと思う。一応そのことは、議事進行について私は申し上げます。

○江藤智君 議事進行。
瀬谷委員なかなか御熱心になさいましたけれどもね、たとえば新幹線の問題で根掘り葉掘りやっておられなければ、しかし、こういう問題は、やはり十年間の計画ですからね。そこでとにかくやぱり用地問題の値上がりとか、あつちのルートだ、こつちのルートだという事柄につきましては、やぱり適当なところで、質問というものは限度があるとは思うのですよ。(お手本を示してくれ「質問とはこういうものだ」という手本を示したらどうだ」と呼ぶ者あり) そういうふうな点につきましては、やはり岡本委員からの私は議事進行というものは当然のことだと思ふのです。私はやぱりここで一べん理事会でも開いてやっていただきたいと思ふのです。理事会をやつていただきたい。

い区切りだ」と呼ぶ者あり) 区切りをつけていないですよ。だから話の区切りをつけないで議事進行することと理解をせざるを得ないのですね。いいですか、それは。そのように理解をしますよ。

○委員長(長田裕二君) 瀬谷君にお尋ねします、まだ質問は相当長くなりますか。
○瀬谷英行君 残っております。長くなるか短くなるかわからぬけれども。
○委員長(長田裕二君) 速記を暫時停止しまして理事会にします。
〔午後五時二十分速記中止〕
〔委員長退席、理事山崎竜男君着席〕
〔理事山崎竜男君退席、委員長着席〕
〔委員長退席、理事山崎竜男君着席〕
〔理事山崎竜男君退席、委員長着席〕
〔午後六時一分速記開始〕

○委員長(長田裕二君) 速記起こして。
瀬谷委員の質問を続行いたします。
○瀬谷英行君 議事進行について発言がありまして、私のほうからも議事進行について要望したいと思つておるんです。
先ほどは、建設省と運輸省との関係で、うまくいっているかどうか、こういう問題についていろいろと質問いたしました。ところが、うまくいっているという話だったから、具体例として、武蔵丘陵森林公園というのを引き合いに出した。私はこの間の森林公園を視察してきたのです。視察をして写真もとってきた。そして来年開園をする、こういう話です。来年開園をするけれども、建設省がこの公園はつくっておられるけれども、じゃそこへ行く道路はどうなっているかという、関越自動車道路も間に合わない、来年までに、それから十万人人を集めるということをやつておられるけれども、駐車場は三千台分しかない。それから広さは万博の会場並みの広さであるが、交通機関としては国鉄の高崎線と東武東上線以外に交通機関はない。それじゃ十万人をどこからどうやって

集めるのか、こういう疑問が当然生じてくるわけなんです。建設省のこの当事者自身がどういうわけ道路計画と合わないのかふしぎです、ね、こう言つてゐるのです。そういう問題を一つ取り上げてみて、建設の計画と運輸の計画というものはマッチしてないということははっきりしているわけですよ。せつかくそういう公園を国費でつくる、国費でつくつて人を集めようというのに輸送計画も何も立たないなんてばかなことはないわけです。国鉄のほうに聞いてみても知らないというわけですね、その公園ができることを。じゃどうやって運ぶんだと、先ほどのお話では十万人、そのうち三〇何%は鉄道で、こういうことだけれども、ほんとうに十万人の人が東京方面から出て行くという場合に、三〇何%になると三万人です。三万人の人がその東武東上線と国鉄と両方使つたとしてもたいへんな数になる。これをどうやって運ぶか、そんなことは考えていないと、これじゃ話にならぬと思うのです。だから輸送計画というものは、何か公園でも、あるいは住宅でもつくるといふ場合には、つくる住宅なり公園なりに通ずる道路なり、あるいは鉄道なり、輸送機関というものがそれに合つてなきやそれは困るというわけですから、それがちつとも合つてないというのがいままでの実情でしょう。そういうことを具体例として、私は森林公園の問題を取り上げたわけです。ところが、話の途中でその辺でやめてくれなかつたという話が出たわけなんです、はなはだこれは話の腰を折られて迷惑です。したがつて建設政務次官に対する質問の分は保留いたしますけれども、江藤委員のほうから、私の質問に関連して、この新幹線の問題は、かり長々と聞かれても困ると、こういう話がありました。そういう見解はこれまたはなはだ遺憾だと思ふのです。

新幹線の計画が、国鉄の財政再建計画の中で大きな部分を占めてゐることは、数字的にはつきりしてゐるわけですから、ところが予算のほうだけはちゃんと準備して取りまస్తుというんだけれども、計画のほうは、さつき北陸新幹線のこと聞いてみ

たつてそうでしょう。まるきりあいまいじゃないですか。長野県と富山県を通るだけだと、あとどこを通るんだかわからない。北陸新幹線というのだけれども、一体どこを通過して大阪へ抜けるんだか、そのルートのはっきりしない新幹線を、金だけ先にきめてふん取っておく、こういうことはどう考えてみてもまともじゃないです。成田新幹線だってそうですよ。成田新幹線だってさっぱり具体的には計画がないじゃないですか。空港そのものもいつできるのかわかりませんけれども、かりに空港できるとしても、成田新幹線そのものの目安は立っていないじゃないですか。東北新幹線にしたところで、北海道と本州の間にトンネルを掘るといふ大工事をやると、北海道まで新幹線を通して、ベイするのかわからないこととは、だれが考えてもこれは首をひねるのが当然だろうと思う。

そのように、一つ一つの新幹線の構想を取り上げてみると、まことにあいまいなものばかりだ。ところが数字の上では、ちゃんと四億八千万円これは新幹線ですと、鉄建公団に何億と、こういうふうに、予算だけは数字的に出ている、こういう問題を一つ一つあいまいのままですますというところは、これはできぬと思う。したがって、この新幹線問題について、長々と論議されるのは迷惑であるかのごとき発言は、きわめて遺憾です。そういうことをやるなら、もう一度振り出しに戻って新幹線をやり直しをしてもいいと思うんです。まあそれでよろしいということになればやり直しますから。あまり長いことしゃべっていると忘れてしまう。――新幹線の問題については、いま私が言ったとおりで、これはあいまいのままだから、これはあいまいな状態で、特に地元の東京都、埼玉県、千葉県、こういう根っこのはうでどういう態度をとるかかわからないのに予算がきめられるかというんです。したがって、ここがだめだ、地元でも困る、通しませんと、こういうことであれば、これらの新幹線はできませんよ、一つも。新幹線がもしできないということになれば、財政再建計画だって練り直しをしてもらわなければならぬということになるでしょう。そういう点、もう少し慎重に考えてほしいと思うし、それから、それだけに一番根っここの問題のかぎを握っておる埼玉県知事なり、千葉県知事なり、東京都知事の見解というものをここで、委員会として明らかにする必要があるというのを申し上げ、それらの知事の皆さん方に、参考人としてできれば出席をしてもらいたいということ、理事会でも取り上げてほしいということであります。

それから独立採算制の問題についてちょっと触れたんですが、新幹線の問題だけを取り上げてみても、はたしてこの十カ年計画の中でやっていけるかどうか、いろいろ問題がある。特に希望の観測として出された国鉄側の意見でも、五十何年まではこれは黒字にならぬ、これは当然そうだろうと思う。そうすると十カ年計画の中ではもとに戻ってくるものはないわけですから、新幹線においては、投資をするだけで戻ってくる、ベイするものはないというふうになるでしょう。こういう大きな投資をして、しかも国の補助は一兆五千億、十兆五千億の割をそこそこ、それで独立採算制が維持できるかどうか、こういう疑問はきわめて自然じゃないかと思う。だから独立採算制の問題について、まず今度は大臣に聞いてみたいと思うのですが、樂觀的な観測だけで独立採算制ができるということであつたのでは、あとになってまたまたどうしよう、破産状態で困りましたと、こういうことになるんじゃないかと思うんですが、ね。その点はたして独立採算制は維持できるのかどうか、その点について大臣の見解をお伺いしたい。

○國務大臣(新谷實三郎君) 国鉄の独立採算制というものは、申すまでもありませんが、昭和二十四年に公共企業体として発足いたしましたときからそういうたてまえを他の公共企業体と一緒にしておることは御承知のとおりでございます。その点は現在でも、国鉄の性格が変わりませんから、そのとおりであると考えております。ただ申し上げられることは、これは瀬谷先生が、

よくその点詳しく御承知ですから、法律的な問題などは申しませんが、たてまえ上は非常に公共性の強い企業体でありますから、そういう独立採算制というものを要求されておることは、いまの国鉄法について見れば明らかであるところでありますけれども、この独立採算制というものは、だんだんそれだけでは国鉄が成り立っていない、なくなってきたことは事実でございます。今日のこの提案の中でもございまして、独立採算制であれば、政府からそんなに多額の財政援助をするのはおかしいじゃないかと、こういうことにすくなると思ひます。その点は、純粹の意味で独立採算制を現在も維持しておる、今後も維持するということは申し上げてないわけでございます。

つまり公共性の非常に強い部分が多うございまして、その点については国が助成をする、そうして国鉄の持つておる公共的な方面について、十分に国鉄の機能を發揮してもらふようにしなきゃならぬと、こういうたてまえで、財政の再建の中で、国もできるだけの財政的援助をしよう、というたてまえをとっておるのであります。それで、いままでもそういうふうな考え方で進んでおりますし、今度の十カ年間の再建計画におきましても、この方向は捨てておりません。そのとおりに来ております。

ただ最終年度になりますと、やはり国のそういう財政援助というものは、公共性の強い部分についてはやっぱり必要かと思ひますけれども、これは伊部先生の御質問に対して資料を出したと思ひますけれども、国鉄が十カ年間に収支がどうなるかということ、いろいろの前提条件を置いて試算をしてみますと、大体十カ年間はこういうふうな計画でまいりますと収支が償うようになりまして、こういうことを申し上げておるわけでございます。したがって、私がいま申し上げて、基本的には独立採算制は、何と言いましても、これはもう放棄せざるを得なくなつたんじゃないかという御議論は、これはわれわれの考えとは違ふのでありまして、やはり公共性の非常に強い企業体であるというた

てまえから、独立採算制は維持していくべき性質を持つておるんだということだけは、これはもう申し上げなきゃならぬと思ひます。ただ初めにスタートしたときのような形で、純粹に独立採算制だけで収入支出をバランスさせようと思つても、これはなかなかできないのであります。その点については、設立された当時の国鉄とは、今日非常に政府との関係、したがって独立採算制の内容については現実が変わつてきておる点があるということだけは申し上げなきゃならぬと、こう考えておるのであります。

○瀬谷英行君 長期収支試算の今回案というのを見ると、四十八年度で運輸収入が一兆四千八百四十六億円になっております。五十七年度では四兆九千二百三億という数字が出ておるわけでありますけれども、この運輸収入の中で、貨物収入と旅客収入との割合は一体どういうふうになっているのか。四十八年の場合はどうなつておるのか。それから、たとえばこれから先々どのような割合で運輸収入の内訳は進行していくのか、その点をお伺いしたいと思ひます。

○説明員(原岡幸吉君) 四十八年度について申し上げます。鉄道の運輸収入でございますけれども、旅客と貨物合わせまして一兆三千八百億、そのうち貨物収入が二千八百九十億、五十七年度でございますが、運輸収入のうちのやはり鉄道の運輸収入でございますが、合わせまして四兆七千四百六十六億、それに対して、その中で貨物収入が一兆六千九百五十六億でございます。

○瀬谷英行君 旅客収入と、両方ちょっと並べて言つてください。

○説明員(原岡幸吉君) 四十八年の旅客収入が一兆九百四十三億でございます。それから五十七年の旅客収入が三兆五百十億でございます。

○瀬谷英行君 そうすると、旅客収入と貨物収入の割合は、四十八年度でざつと四分の一ぐらい、五十七年度で半分ぐらい、こういうことになつて

○説明員(原岡幸吉君) いままでの貨物収入の伸び悩み、これは先生御指摘のように、いろいろ申し上げておりますので省略いたしました。今後の貨物収入の伸びをどうやっていくのか、この点につきましては、御指摘のように、総合交通体系政策、それをバックグラウンドといたしまして、まずハードの面においていろいろ輸送力の整備をしていく。それからソフトの面において貨物収入が十分上がるような施策を展開していく、まあこういうことになろうと思います。

そこで、ハードの面でございますけれども、輸送方式といたしまして、今後は鉄道輸送、道路輸送、こういうものの特性を生かすようなコンテナによる共同一貫輸送、これを柱にしていって、それも拠点間を直行するフレートライナーというものを中心に、中核に進めていく。それから第二番目の柱といたしましては、非常に大量な流動、これに對しまして、いわゆる物資別な適応輸送体系、こういうものを整備していく。これが鉄道輸送の特性を生かす方法論ではなからうか、こういうふうな思っているわけでございます。

そういうことで、全体といたしまして、全体の流動の中で、鉄道のコンテナによって流通をなうというものをマクロで想定をいたし、それから

そこで、そういうような需要を、いま申し上げましたけれども、そのような供給力ができるのかどうか、これが一番問題だろうと私思うわけでございます。その点につきましては、ただいま申し上げましたように、フレートライナーを中心にしたして、具体的にどのような区間にどのような輸送列車をつくるということのをの二、三年間について、具体的に積み上げて予定しているわけでございまして、そしてそのフレートライナーが五十七年度にどういう状態になり、それはどのような距離の輸送を行ない、どういふものを輸送するか、分担するか、それらをもとにして運輸収入を予定しているわけでございます。物資別につきましては、最近の三年間を組み合わせる後に、五十七年には全体の生産量の中でそれを分担する量を想定

して、収入を想定したわけでございますが、その輸送力につきましては、新幹線の建設によって区間の鉄道輸送力、これが三千五百キロの新幹線の整備ができますと、それによってカバールされる在来線の輸送量、これはトンキロで申しますと約七五%から八十%、これがカバールされるような在来線の活用が可能になるわけでございます。そういうことによつて鉄道の輸送力の面が整備される。

それからもう一つはターミナルの整備でございます。これも東京、名古屋、大阪あるいは北九州等、主要な集産地のターミナルの整備、これも鉄道輸送力の整備にあわせてそれぞれ整備をしていく、そういうことを考えまして、先ほど申し上げましたような収入が得られる、こういうことを考

なお、これを具体的にやります場合には、申し上げましたように、いろいろ運賃制度、政策の面で、いまよりもっと現実 に即したいろんな、何といいますが、対策、施策を講じてやっていかなければいけない、かように考えておるわけでございます。概要を申し上げたわけでございます。

○瀬谷英行君　十カ年計画だからずいぶん気の長い話だけれども、その間に四回も運賃の値上げをやる、こういう計画を計画として出すということにいろいろ問題があると思うんです。大体において、十年先のことなんか、これは来年のことを言つたつて鬼が笑うというのに、十年先のことなんてそうわかるわけがない。だから道路のほうだつて五カ年計画でしよう。せいぜい長くて五カ年計画。国鉄なんかの場合は、一回運賃の値上げを提案をしたならば、二回、三回、四回目の運賃値上げま

○説明員（磯崎敬君） その点、先般も申し上げましたが、私のほうの財政再建と申しますものは、一般の民間の企業における財政再建と少し性質が違つて存じます。と申しますことは、いわゆる普通の財政再建ならば一種の縮小再生産でもって不要なものをどんどん切り捨てていく、そしてとにかく財政がペイするようにするというのが一般の企業の財政再建だと思いますが、私のほうの場合には、そういう財政再建のほかに、相当大規模な投資を伴う。すなわち投資をしながら財政再建を

するといふ非常にむずかしい財政再建であると存じます。したがって投資をして、新しい鉄道に模様がえする——先ほど来御質問の通勤輸送にいたしましても実に七千億の投資をする、新幹線でもあれだけの投資をする、こういう大投資をしながら財政再建をする。これは非常にむずかしいことで、ほとんど他に例を見ない財政再建のやり方だと存じます。したがって、十年間、先ほど先生は三年や五年でとおっしゃいましたが、とても三年や五年では投資をしたもののリターンがないわけでございます。御承知のとおり、非常に鉄道の仕事は懐妊期間の長い投資でございます、住宅をつくる、船をつくるならば一年か二年でリターンがありますが、鉄道の仕事は長くて二十年ないし一五年、短くても十年間というものはほとんどリターンがない。そういう大きな投資をしながら、しかも財政再建をするということになりますので、五十七年度でごらんになりますと、確かに長期債務も多い、また累積赤字も多い。しかしながら傾向値からごらんくださいますと、大体五十五年度ぐらいから少しずつよくなってくる、こ

て一挙に手のひらを返したようによくなりませんが、傾向として五十五、六年ごろからずっとよくなっていくという傾向が出てくれば、そのうちには累積赤字は徐々に減ってくる、また長期債務については、返済は無理でも、大体企業ベースが五兆の企業ベースでございまして十兆程度の借金のあることはそう無理なものではないというふうに考えられます。

そういう意味で、決してこの五十七年度の最終の長期債務の残高あるいは累積赤字が若干ばな数字だと私申しませんが、傾向値として徐々によくなっていくという傾向値をとらえていただいて、そうして、しかも非常に大きな投資をするんだ、しかもその投資は五十年十年ではなかなかリターンがないんだということを前提といたしますれば、この程度の投資あるいはこの程度の財政状態というものは一つの再建の姿であるというふうに申すのも、まあ一つの見方ではないかというふうに私も考えておるわけでございします。

○瀬谷英行君 財政の再建ということをはんとに考えるならば、たとえば孫利子の負担なんというのとはほんとうにナンセンスだと思ふのです。こんなことをやっているとどうなるかというふうに考えるわけですが、しかし工事の利子負担がおおむね三％になるように工事費補助を行なうということとありますけれども、三％にしたところで、本来ならばこれは国の仕事でやっていくというならば、政府の出資という形でやっていくというのならば、本筋じゃないかと思ふ。国鉄というのは一つの国家の経営とは別な企業体であるかのような印象を与えるわけですね。国が経営するということが国鉄が経営するということは

（理事江藤智君退席、委員長着席）

今日までのところイコールになっていないと思うのです。それをやはり国鉄が経営するということは国が経営することと同じであるというように持つていくのが本筋じゃないかという気がいたしますが、そうすれば、けちけちした利子負担とかなんとかということじゃなくて、一挙にこれらの

利子は全部補給してしまつて清算をする、借金のほうは清算するところまでいかなければ、ほんとうに財政を健全化したことにはならないんじゃないですか。このまゝの状態であれば、大臣自身が独立採算制ということは厳密な意味では、これは考えられないという意味のことをおっしゃった。しかし独立採算制という原則だけは残つていくわけでしょう。そのワクの中で仕事をやる人間にしてみれば、年がら年じゅう借金をしよつていくことになるわけですね。これでは幾ら働けど働けどということになつちまうんで、仕事に張り合いがなくなつてくるわけだし、その中で、借金をなくすために、合理化だ節約だ、あるいは生産性の向上だといつてしりをたたかたんだじやないか、それはもうないと思ひますよ。そういう点を、やはり国有鉄道というものは国が経営するんだという形をとるべきじゃないでしょうか。ほかの公団等に対する出資よりも国鉄のほうが割りが悪いといつたようなことは間違ひじゃないかという気がするんですが、その点はどうか。

○國務大臣（新谷實三郎君） おっしゃることも一つの御意見だと拝聴いたします。ただ、さっきも申し上げましたように、非常に公共性の強いものであるけれども、企業体であることは言うまでもないんですね。企業体でございします。でございしますから、いまおっしゃる通りに、極端にいきますと、赤字が出ようがどうしようが、これは国がやっているんだから、一切がさい国が背負つたらしいじゃないか、こういうことになりまして、やっぱり企業体としては、私は欠陥が出てくると思ふんです。やはりあらゆる努力をして、企業責任というものを持つてもらわなければならぬし、経営責任というものを国民に対して感じてもらわなければならぬという点から言いますと、いま申し上げたような方法で企業性を維持しながら、一生懸命になつて、これは国鉄総裁を前に置いてなんです、国鉄の幹部の諸君も従業員も一緒になつて企業責任を感じて、何とかして、赤字はもうおれたちは出てもかまわないんだというこ

とではなしに、十分に責任を感じて企業の経営に当たつてもらう必要がある。ということとは、国民的な立場から見ると、こういうことを申し上げるのは当然じゃないかと思ふんです。

しかし、それだけではないと思ふので、これはあなたからごらんになると足りないじゃないかとおっしゃるかもしれないんですが、われわれのほうでいろいろの前提条件をもちろん置いてあります。置いてありますけれども、その条件のもとに推計をし、試算をしてみますと、こういうような再建計画でいまして、十カ年間は財政の再建ができて国鉄の機能が回復できるような素質ができてくるというところを考えたものでございしますから、今回も方式は同じでございしますけれども、昨年出した提案とは非常に内容が違つておりますが、非常に政府の助成その他についていふ配慮をいたしまして、今度の提案をしていこうなわけでございます。

おっしゃることは一つの御議論だと思つて拝聴いたしましたけれども、私のほうの考え方とはその点一致しません。これはまあ意見の違つたところやむを得ないかと思ひますが、しかし結論は、これでお互いに努力をして、国鉄の財政も再建できるし、国鉄の機能も回復できる、国民の期待にこたえられるようになるということについては、同じ点をねらつておるのでございします。

○瀬谷英行君 ただ独立採算制の公共企業体としておいたほうが能率が上がるかのような大臣の御説ですけれども、しかし戦前は公共企業体でなくたって黒字をあげていたわけでしょう、戦前の鉄道省というのは、だから赤字か黒字かというのはその仕組みによつて違つてくると思ふんです。特に鉄道のような仕事は、これは特にもうけようたつてそうはいかないわけですね、用のない人は旅行しないわけですから、用のある者は何があるかと旅行はする。それから物だって便利のいいほうで運ぶということになる。したがつて、トラックに逃げるものを貨車でもって確保しようと思つたつて、便利が悪けりや貨車のほうへ来やしませ

んよ。それは幾ら職員がさか立ちして騒いでみたところでどうにもならぬことで、これは、貨物を担当する職員が、トラックに積まないで貨車に積んでくれというふうな頼んでみたところで、これは利用者にしてみれば、自分の都合のいいような運び方をするわけですからね。

したがつて、これは職員個人の努力によつて何とかならない性質のものじゃないですよ、どつちみち。したがつて企業努力によつて収益をあげることには限界があると見なさなければならぬのじゃないかと思ふんです。そうすると、やはり独立採算制というたてまえでもつて、そのワクの中で運営をしていくということには、いろいろ無理が出てくるんじゃないかという気がいたします。あくまでも独立採算制という一つの方針を堅持するということであれば、公共的な負担であるとか、あるいは地方赤字線の経営であるとか、そういうものは一切もうやめていかなきゃならぬということになつちまうわけですね。しかし国鉄自身の仕事からいくと、幾ら客が少なくなつたつて、北海道から鉄道を取り払うわけにいかないということになるでしょう。そうすれば、その分は赤字を覚悟で、旅客にしても貨物にしても鉄道を動かさなきゃならぬということになる。それが経営の合理化だとか、あるいは企業努力だとか、しりをたたかたつてどうにもならぬことじゃないですか。

そういう点はやはり考えるべきじゃないかと思ふんですが、その点から言つて、経営の方針としては、旅客と貨物と、こう分けて、そして、あくまでも独立採算制でいくなれば、まあ旅客別、貨物別の輸送原価というものを割り出して、そして運賃をきめるということのほうが、むしろ合理的じゃないんでしょか。その点はどうかでしよう。

○國務大臣（新谷實三郎君） 前段の御意見と後段の御意見、これは関連した問題ですから、ある程度一緒にしてお答え申し上げますけれども、これは案をこらんなればわかりますように、たとえば地方の開散線は非常に公共性の高いものだから廃止はできない。しかし赤字が出るから、その分

については国が責任をもつて赤字を埋めてやったらいじやないかと、こういう御意見、あるいは通勤通学だって、非常に設備投資が多いのかかわらず、安い料金でしか運べない。したがって、これも赤字が出るんだから何とかしたらどうか、こういうこと。それはいずれもそのとおりなんです。ただ、それを国が助成する方法でございまずけれども、その方法が、いまおっしゃったように、個別的に考へてない、総合的に全体の赤字を財政負担で埋めようというのが今回の案でございまして、だから個別的に考へてないということがおっしゃる御意見とは違ふところとございします。しかし、さつき申し上げたように、そういう総合的な助成方法をとりました、それで国鉄の赤字を解消し、国鉄が公共的な方面でも大いに働いてもらえるような、そういう力をつけようというのが今度の案でございます。

で、その貨物と旅客の問題も同じことでございまして、これはもうあなたのはうがよく御承知でしょう。国鉄は昔から総合原価主義をとっておりまして、路線別にどうするとか、旅客、貨物別にどうするとかいうことは考えていないはずでございします。これは考え方としてはいろいろな方法があると思いますが、これは前々からそういう方針をとって、総合原価主義ということでやっておりますので、いま申し上げたような旅客、貨物の区別をしないで、あるいは路線別に収支を見られるとかいうようなこともしておりません。それは総合原価主義から出てくるのでございます。

これは何も私は国鉄だけじゃないと思っているんです。まあいろんな御意見あるでしょうが、たとえば同じような公共企業体である電信電話だって同じことでございます。全国一律の料金制を採用しているところ、これはやっぱり同じような趣旨が入っているんじゃないでしょうか。私はそういうふうに考えておるわけでございまして、私たちの考えていることも、これも昔からの国鉄の収支の計算の方法で、これは間違っておるとは考えではないわけでございます。

○瀬谷英行君　利用者負担の原則ということにとらわれるならば、それは貨物運賃と旅客運賃の構成そのものを検討してみる必要があると思うんですね。旅客運賃を負担をする人が鉄材だとかセメントの運賃まで払う必要はないわけです。貨物の割引分まで旅客側で負担をする必要もないということになるわけです。だから、あくまでも利用者負担ということにこだわるならば、運賃の構成も旅客別に、貨物は貨物別に、個別に原価主義をとらなきゃならぬという理屈も生まれてくるわけです。

しかし實際問題としてそうはいかないというのとであるならば、方法としては、この設備投資の面は国で持つという考え方に立つことは決しておかしくはないだろうと思うのです。ところが、どういう意図かわかりませんけれども、土曜日の七月七日の朝刊に自由民主党の広告が出ているわけです。それによると、「国鉄運賃はこう使われまします」と書いてあって、「運賃値上げ分は約八兆円です」「国鉄職員ベースアップ分は約八兆円強です」「国鉄職員のベースアップは税金では支払えません」、こういう三行の大きな見出しが載っておるわけです。野党は国鉄の線路や駅舎のような基礎施設は、整備は国費でまかない、運賃でまかなうものは、人件費や動力費、車両や機械などの直接運行に必要な経費に限るべきだ——などといっています。これでは運賃の値上げが二四％にもなってしまいます。」と、こう書いてあるわけです。

一体これはどういうことなのか、野党の主張を
しているようなやり方であって、そして運賃が逆
によけいにかかるという理屈にはならぬわけです
よ、これは。しかし、ただ問題は、自由民主党し
ていうこの広告ですからね。自由民主党を代表す
形でどなたが責任をもつて答弁をするのか、運輸
大臣が自由民主党を代表するという形にはならぬ
だろうと思うのですね、これは。そうすると、自
由民主党総裁に出てもらわなきゃいかぬ、総理
出席を求めなければ、ここに書いてある問題に対
する答えは求められないという気がするのではあ

ますけれども、この扱いは一体どのようにしたらいいのか、これは運輸大臣に答弁を——もととはいへば、これは国鉄から自民党が教わたつたのかも知れませんが、しかし、ちよつとこれは解せない点がある。これは一体どのようにしたらよろしいのか、どのようにして答を求めたらいいいのか。

（「理事会、理事会」「理事会でも取り扱いきめてもらおう」「官房長官呼ぼう」と呼ぶ者あり）

○国務大臣 新谷寅三郎君） いまお読みになったのは、これは自民党の広告のようでございますから、私から詳細にその内容について御答弁をする限りではないかもしれませんが、ただ、こういうことは事実問題として言えると思うんです。結局非常に国鉄の財政負担の問題について方々からいろんな意見が出ております。いま前段でおっしゃったように、国鉄の設備投資の分はすべて国が出して、そしてそのあとのオペレートする、つまりランニングコストといいますが、こういったものだけは利用者で負担するようにしたらどうか、こういうような意見がたしか東京都のほうからもあるような意見が出ておりましたし、ときどきそういう御質問も衆議院でもあったわけでございます。

その点について、最近の国鉄の財政状況を調べてみますと、かりに、いわゆるオペレーションコストといいますか、ランニングコストといいますか、そういったもの、つまり設備投資の分を除きまして、そしてそういった費用だけ運賃で見ている、こういうたてまえにした場合にどうなるか、ということでございます。これは衆議院の段階でもお答えした点でございますけれども、かりに人件費であるとか、あるいは動力費とか修繕費とか架線とか信号設備、車両というような、そういうものを一体運賃収入だけで払ったら、どういふことになるか、こういう計算をしてみましたところ、この点は、実際は現行の運賃ではそれが払えない、払い切れないという状況でございます。ですから、そういったことが前提になっての議論で

はないかと私は考えるのであります。

かりに運賃改定やたら一体どうなるのか、今度提案しておりますような改定をやったら。それでも試算してみますと、数字は政府委員から必要に応じてお答えするでしょうが、それでもオペレーションコストといいますが、ランニングスペースといいますが、そういうものでも、実際、運賃で今日ペイするだけまかなえないという実情であることは確かでございます。そういう点を踏まえまして、実は私どものほうではたびたび御説明をしておりますように、そんならもとと改定率を上げたらどうだというような意見もありますけれども、そうなるとあまりに上がり過ぎるので、これはやはり物価その他国民生活に及ぼす影響というものを考えなければならぬ、急激な運賃の引き上げというものは避けたほうがいいということ、実は私どものほうとしては最小限度の運賃の引き上げの率を算定をした、こういうことになつておるのであります、たぶんそういうこととを考へて党のほうでは書いたのじゃないかと私は思ひます。

○瀬谷実行君　まあこれは国鉄の運賃のほかに、サラリーマンと小中企業の減税だとか、健康保険法と年金法の改正とかいうのが載っておりますけれども、そっちは社労委員会のほうへおまかせしますけれども、「国鉄運賃はこう使われまます」という内容、これはきわめて問題だと思ふのですよ。運輸委員会では提案をされたのは、こういう形で提案されちゃないはずですよ。ところがここには、運賃の値上げは「国鉄を利用しているみなさんが、せめて国鉄職員の人件費分だけは負担して下さい。」という書いてある。「もし運賃を値上げしないと、さらに八兆円の税金を国鉄に出さなければなりません。」といったような書き方で、これは全く、われわれが今回の法案の提案趣旨を聞いてきたことは全然違うわけです。これは国鉄総裁が自民党の何か諮問を受けたのかどうかですな、これは。はなはだ不穏当な表現だろうと甲う。こういうことは私は納得しかねると思うので

すが、まず国鉄総裁の見解をお伺いしたいと思ひます。

○説明員(磯崎敬君) ただいまの御質問は、その広告に対する私の見解でございますが、それともいささかでございますか、どちらですか。(諸問を受けたかどうか。と呼ぶ者あり) そういう事実、はございません。そういう御質問を受けたことはございません。

○瀬谷英行君 そうすると、これは国鉄としては、つまり今回の法案の責任者である国鉄としては責任がないわけだ、これについては、われわれはやはり、国会では一応大臣から提案をされた法案の内容について審議するという形をとるのが常道だと思ふんです。

ところが、この場合は自由民主党という名前で、どのくらい広告料を払っているのかわかりませんが、これも、これだけの大きさで、新聞広告として出されておる。自由民主党として責任をとってもらわなければならぬことになるわけですが、運輸大臣のほうから推定でもってこういうことじゃないかと思ひますという答弁は、必ずしも私の質問に対する適切な答弁にはならぬわけです。これはあくまでも所管大臣としての一つの見解であるということになるわけだ。これに対する答弁は総理あるいは間に合わない場合は官房長官あるいは自民党幹事長、こゝら辺に出てきてもらわないと、私のこの問題に対する質問については答えては十分じゃないということになるんじゃないですか。

これはあとどうも、ここに在る政府委員に対して質問をするのはちょっとぐあいが悪いことになるんですが、一応この問題の扱い方については理事会で協議してもらふ必要があるんじゃないかと思ふんですが、総裁の見解を一応お伺いしたいと思ひます。

○説明員(磯崎敬君) 事がたいへん党と党の、公党間の問題で、重大な問題でございます。私はかつてなことを申し上げられませんが、ただ今回の十年間の運賃値上げの総額、値上げ分だけでございますね、それが八兆でございます。これは事実で

ございます。また十年間の一二・三%及び一〇・三%のベースアップ、しかも十二万人減らしたベースアップの上積み額だけが七兆四千億、これも事実でございます。

○瀬谷英行君 この書き方は、国鉄職員の人件費にその運賃の値上げ分は使われるのですと、つまり人件費のために国鉄運賃はこう使われますという書き方なんです。これははなはだ世間に対する印象というものを曲げるものだという気がするんです。これは自民党として、なぜこういう広告を出したのか、自民党として、やはりこれに対して答えてもらう必要があるんじゃないかと思うので、あえてこれ以上、政府委員の見解をただして見たところで始まらないと思ふんですが……。

○小柳勇君 関連質問。大臣も自民党員ですから、関連して質問いたしますが、これは都議選挙の前日です。土曜日の読売新聞の広告です。まんなに国鉄運賃はこう使われる、そして運賃値上げの全部が国鉄職員のベースアップ分だという印象を都民に知らせ、国民に知らせるために広告を出したものだと思ふ。私も今日まで、この国鉄再建法及び運賃値上げ法を論議しておりますが、こういうような提案の説明は一回も聞いてない。今日まで労使紛争、いろいろありました。故意に国鉄の労使間にくさびを打ち込むような、こういう自民党の広告を見て、自民党員である運輸大臣はどういうふうにお考えになるか。私も瀬谷君から相談を受けた、こういう広告がありますよ。残念ながら私、この読売の広告を見てなかった。一番初めに考えましたのは、今日まで国鉄労使間の紛争がいろいろ世間の問題になっておる。しかも、その国鉄運賃値上げというのが国民総すかんの中で国会に上程されておる。この運賃法を手とり早く説明するために、そうして、どうして労働者は運賃値上げに反対するであらうか、運賃値上げするものは全部労働者のベースアップではないかという宣伝をするための、そういう広告ではないかと思うのです。そういうのを、これから国鉄再建しなければ

ならぬ、国鉄再建は金だけじゃないのですよ。働か四十万の職員が真剣に日本の国鉄をどうするかというのを考えなければ、金だけでは再建できません。そういうときに、一番重要な参議院の終盤の論議の中で、このような広告を出して故意に歪曲して国民に宣伝するのを自民党である運輸大臣が、提案理由以外に出したのを見てどういうふうにお感じになるか、まず感想からお聞きします。

○国務大臣(新谷實三郎君) 私も、その広告は新聞に出たので初めて知りましたが、その広告は私が出したものでありません。党と党との間の関係だとは承知いたします。党として、そういう事実をどういうふうにとらえるか、それに対してどういう考えを持つか、これは政府のわれわれが、私も党員ではございませんけれども、一々相談にあずかっておりませんから、これについて、全部われわれが、国鉄の運賃に關係のある記事というもののについて、党の人たちがどういう意見を持て、どういうふうな——これは討論会もあることでございますから、党と党との間の。そういうことについて、運輸大臣が一々全部責任をとらなくてはならないということは、私は考えられません。

私が政府の代表として、この案を提案いたします。すにいて、申し上げていることは、今日までの委員会及び本会議において申し上げたとおりでございます。それ以外には、私は何も考えておりません。ただ私が申し上げたことについては、私は全責任を負うべきことは言うまでもございませ

ん。私のいままで申し上げたこと、非常に違つたことを私がまた申し上げることになります。これは問題にされてもやむを得ませんし、そういう場合には、私のほんとうの考えはこうでござい

ますというのを、あらためて申し上げる必要があると思ひますが、私が今日まで、ここで皆さんの御質問に対してお答えをしたことは、いままで本会議や委員会においてる申し上げたとおりで

ございますから、その点は御了承いただきたいと思ひます。

○小柳勇君 それでは、ここに書いてある金額はうそです、八兆円と書いてあります。いまの答弁では七兆四千億、これはうそです。運輸大臣、あなたは自民党の党員ですから、これがどういふうな意図でだれが出したのか、それを調べて、私が質問する時間もありましょうし、時間がなかったら他の委員から質問することがあります。うが、ここに御答弁願えますか。

○国務大臣(新谷實三郎君) それはできないことではないですけれども、そういう問題は、たとえはそれは、広告に出したからここに書いたものがある、こうおっしゃるわけですね。ところが放送討論会なんかで、各党の間でもいろいろな議論がございまして、それで、その討論会のお互いの、何といひますか、討論の問題について、なぜ自民党の人は、どういふ根拠でそういうことを言ったのだというふうなことにいって、関係各大臣が一々内容を調べて、あなたはなぜそういうことを言ったんですかと、これはどういふ意図な

んですかと、これを一々申し上げるわけにはいかないと思ふのです。ですから、そういう問題で、もしも御不審があり、あるいは問題があるとすれば、それは党と党との間のいろいろの会談がございまして、そういう機関を通じて十分にお確かめ願つて、その真意を確かめていただくのが本筋ではないかと私は考えております。

いま国鉄の総裁の申しましたのは事実でございまして、これはもう前からそういう点は委員会でも御答弁をしておると思ひますが、八兆円と七兆四千億でございますか、数字はそのとおりで間違いはありません。

○小柳勇君 それでは最後ですけれども、運輸大臣、いま再建法にあります、これからあと三回の運賃値上げがありますが、われわれはこの運賃値上げを全部働く職員のベースアップ分だとは聞いていません、提案理由は、したがって、ここに書

いてあるのは、このベースアップ分はこれは職員
のベースアップ分だと書いてあります。それで
しょうか。それだけ聞いておきましょう。

○国務大臣(新谷實三郎君) 数字については先
ほど申し上げたとおりでございます。国鉄総裁が
さつき述べました数字、これが正確なものである
と私も確信しております。

○瀬谷英行君 たえば四十八年度というなら
ば、事業費が一兆三千三百三十七億、人件費が九千
八百四十一億という数字が出ております。しかし
物件費が三千六百六十六億、公団の借料百三十億、
市町村納付金百二十九億、利子二千三百五十六億、
こういう数字が出ておまして、その大部分が人
件費である、こういうふうな書き方というものは
非常に世間の人を混乱をさせることになる、こ
ういう気がいたします。

しかも、この記事の中を見ると、人件費のア
ップでもって「値上げによる十年間の増収分八兆円
は、完全にふつ飛んでしまします。」と、こういう
ふうな書き方をしているわけです。考えようによ
れば非常に悪意に満ちた書き方であるというふう
にも受け取れるわけです。こういう考え方ももっ
て、こういう宣伝でもって、国鉄の運賃は使われ
るのですというところであれば、これは運賃の値上
げを実際に受けたるほうはどういう感じを持つ
かということですか。いままでの運賃値上げの際
は、運賃値上げによってこうなりました、通勤輸送はこ
のように楽になりましたとか、あるいはそれこそ十
年後には新聞が読めますとかいうふうな書き方を
していたのです。そういう宣伝だったのです。
ところが最近になってそういうことを言わなく
なりました。それで今回に至っては、これは
国鉄がそういう宣伝をしたわけではないけれど
も、「自由民主党」という大きな活字でもって、こ
んなにでかかた宣伝をする。こういうことはど
う考えてみても穏当じゃないという気がいたしま
す。本来ならば、これは幹事長等の出席を求めて
釈明を聞きたいところなんでありまうすけれど
ども、これは問題になるというふうに考えまうす

で、この取り扱い方を理事会でひとつ御協議いた
だきたいと思っております。これは社会党だけ
の問題ではないのです。各党ともこの問題につ
いては、それぞれ御意見があるんじゃないかとい
うふうに考えられますから、ぜひ理事会でもって御
協議いただきたいと思います。

○委員長(長田裕二君) 理事会で扱うべき問題か
どうかということを含めまして、理事会で話し合
いをいたします。

○瀬谷英行君 そうすると、この問題は理事会で
扱うべきものであるかどうかを含めて、こうい
うわけですか。

○委員長(長田裕二君) 私はそう申しました。国
会の委員会が審議の対象にすべきかどうかも含め
て、別に否定しているわけではございません。これ
を含めて検討します。

○瀬谷英行君 これはわれわれは、国鉄の財政再
建法——運賃の値上げを内容とする再建法の提案
理由を聞いて、そして審議に入っているわけであ
る、それが自民党でない党が宣伝をする、広
告をするというなら話は別だけれども、政府と自
民党は一体であるというのには常識ですよ。これは
別のものであるというふうにはだれも思っ
ていないですよ。

○委員長(長田裕二君) 一体である場合と、一体
でない場合とありますから、そういうことも込め
て理事会で……。

○瀬谷英行君 そんなことはないと思うんです
よ。一体であるというのが常識だと思ふんです。
一体である以上は、政府あるいは自民党として、
一体これはどういふことなのか、はっきりさして
もらふ必要があるような気がするんですよ。

○委員長(長田裕二君) それを含めて検討さして
いただきます。

○木村睦男君 この問題は、ひとつ、とにかく理
事会のときに御相談するということにして……。

○森中守義君 ちょっと、これは党間という話か
あるけれども、社会党と自民党という話じゃない。
正規な運輸委員会、自民党の広告が適当でない

と思われから、そのことを、呼んで聞こうと、
こう言うのだから、政党間の話じゃないですよ、
それははっきりしてもらおう。

○委員長(長田裕二君) それだから、理事会で相
談いたします。

○森中守義君 当然なことなんだよ。
○委員長(長田裕二君) そういうことにいたしま
す。

○小柳勇君 理事会やるの。
○委員長(長田裕二君) 後ほど。(質疑続行)と
呼ぶ者あり

○瀬谷英行君 一応ケリをつけてもらいましょ
うか。
○森中守義君 どうだね、七時だよ、そろそろあ
とどうするか、一べん理事会やってもらおうじゃ
ないか。(理事会、理事会)と呼ぶ者あり

○委員長(長田裕二君) 質問をお続けください。
○森中守義君 いまのことケリつけてきなさい
よ。

○木村睦男君 質疑が終わったなら終わりにし
ましようよ、委員長確認してください、質疑終わ
ったのかどうか。

○委員長(長田裕二君) 質問をお続けください。
○瀬谷英行君 呼ぶ人をひとつきめてもらいた
い、この問題について。

○委員長(長田裕二君) それはあとで理事会で話
し合います。

○森中守義君 議事進行。
先日、私は開会の時間は十時、これはほとんど
きちんと守られている。閉会がはつきりしないか
ら、そのことを理事会できちんとしめてくれ
と、私は理事会で要望しておきましたよ。どうな
りましたか、その答えは。

○委員長(長田裕二君) 理事会では結論を得ませ
んでした。まあその間いろいろ議長のところでも
話し合ひなんかあったことは御承知のとおりで

ございます。
○森中守義君 それならそのように、これは
やっぱりその要望した者に対しては、開会にあ
たってでも何でもいから、速記つけなくてもい
いから、要望事項については、かくかくの経過で
あったということは、きちんと委員長から報告し
てもらいたい。大体いままでも理事会にいろんな問
題が持ち込まれたのだけれども、開会にあたって、
そういうことの報告ありませんよ、全然。きわめ
て遺憾である、そういうことは。

○木村睦男君 関連。
いまの森中委員の質問ですがね、これはこの間、
五党対問での話もあったように、今日の時点では、
定例日も、終了時間にもこだわらないで審議
を尽くそうということに合意を見ているわけだ
から、前に森中委員から終了時間をきめてほしい
という御提案があったことは事実ですけども、
その問題を含めて、理事会でいろいろ検討した
わけでございますけれども、定例日の日における、
委員会審議の日における、いつ終わるかというこ
とは、これはそのときの質問者の質問の状況がど
うであるかということも関連しておるし、質問が
続いている、いま時間だから切りますよとか、そうい
うことをやるべきじゃない。したがって、これは時
間を延長した段階において、適当な時期に委員長
の判断なり、あるいは理事間の相談で、その日の
審議を終了すると、委員会を終了するということ
で話ができたとおつたのだと思ふます。それは私は
一番適切な方法であらうと思ふわけでございま
す。

○森中守義君 議事進行。
なご議事進行に関連しますけれども、ただいま
瀬谷委員が質問を続けておられるわけですから、
引き続き質疑をしていただくことを要望しま
すし、質疑が終わったんであれば終わらしたとい
うことをはっきりさしていただきます。

○森中守義君 議事進行。
経過としては、いまの御説明はそれなりに承り
ましたよ。しかし委員長の措置としては、扱った

ことはこうこう、こういう経過であったということとは必ず報告してください。それが一つ。

それと、いま木村君の言われる——聞いていますか。

○木村睦男君 聞いていますよ。

○森中守義君 木村君の言われる、質疑者の質疑の状況によつてということなんだが、これはさっきの岡本君の話と全然矛盾する。さっきは、質疑中に、もうこれくらいいいだろう、次に移れ、なお時間があれば続けなさいと、こういう話だった。質疑者の意思は尊重されていなかった。いままにやると、終わったのか、続くのかはつきりしてくれと、そのときそのときの状況によつてきめると、こういうことなんだけれども、質疑者のほうでは、いまの自民党の広告の一件については、理事会でひとつ決着をつけて、だれを呼ぶかをきめてくれと、こう言っているんですよ。そこで大体、この問題がいま質疑の中心になっているから、だれにやってもいいということきめてもらわなければ困ると、こう言っている。きょうやめるともやめなさいとも言っていないんですよ。一べん理事会を開きなさいよ。そういう理論が、全然通らないのだよ、やっていることが。

○木村睦男君 大切な委員会ですから、議事進行であまり多くは言いたくありませんが、実はそういうふうなことがいろいろ問題になるために、一番大切なことは日程をはっきりきめたいというのがわれわれ与党の主張でございます。それでないと非常に困る問題が起きてくる。たとえば質疑者でも、順序は一応きまっても、一体自分が何日ごろに質問ができるかということが全然わからない、そういうこともありまうから、審議を円滑に能率的にやるために、おおむね一人当たりの質疑時間というものを一応あらかじめ予定して日程を組みたいというのを、もう十数回、いやもうと、理事会において主張したたつたのでございませうけれども、残念ながら協議するに至らない、妥結するに至らない。で、十時間とか二十時間といった主張もございました。あるいはまた、質問の内

容によつて、これはいい質問だからたくさんやらしたらいとかいうふうな意見もいろいろ出ておりましたけれども、運営の責任を持つわれわれ理事としては、そういうことではなしに、いかに円滑に議事を、審議を進めていくかということが任務であるために、方法論として一人当たりの公平な審議の時間というものをあらかじめ予定をして、それをもとにして委員会の運営をやってもらいたいというのがわれわれの主張でございましたが、それがどうしても今日まで、理事の間で妥結に至らないままにこういうふうな状態になってきておるといふところに、やはり終了をいつするかというところにも大いに関係がある。

したがって、そういうふうな状況で今日に至つておりますので、多くは申し上げませんが、ひとつこういう状態、こういう時点でございまして、終了時間とかいろいろな点を考えて、委員長で善処していただき、われわれとしては何時までも審議を続けることはいけません、あと会期も二週間あるかないかというときでございまして、どうぞひとつ審議を続けていただきたいということとを申し上げておるわけでございます。

○委員長(長田裕二君) 瀬谷君、御質問が残つておりましたらお続け願います。

○森中守義君 議事進行。

一々やりとりやっていたのではあまり好ましいことではないけれども、言われることにどうも合点がいかない。すでに与党質問を終わっておりまう。質問の済んでいない野党の委員から、私はいつ何時質問やるのだといううなことはちつとも問題になっていない。(理事としては与野党で話をしているのだよ)と呼ぶ者あり)ちよつと待ちなさい、発言中だ。そこで、すでに委員長の手元に理事を経由しまして、それがおおむね何時間という申し出が出ています。その可否をめぐって理事会で議論されることは大いにけっこうです。だから、いま木村君の言われるように、これから先の質疑者が、私は何日くらい、何時間、早くきめてもらわないう困るというところは何もな

いんです。理事会できめればいいんです。そんなことは。だから、理事会がどういう経過であるかは、それは理事方がやられることだから、私はとやかく言わない。それが一つですよ。

それと、委員会が何かいかに混迷しているようなお話なんだが、混迷はきょう初めて。さっき岡本君の議事進行によつて混迷をしただけ。あとはきわめて淡々と進んでいる。

○木村睦男君 混迷なんて言つてないよ。

○森中守義君 いや言つたんだ、君は。混乱しているような言い方だから、ことばじりが。速記録見たら一番わかる。淡々と進んでいるんだ。岡本発言によつて混乱をしただけです。ちつとも混迷していない。(委員長)と呼ぶ者あり)

○委員長(長田裕二君) 瀬谷君、質問ですか、議事進行ですか。

○瀬谷英行君 どちらでもいいですが、さっき私が質問している相手は建設政務次官だったんですよ。建設政務次官に質問をしておたならば、その途中でもって岡本委員から議事進行についてという発言があったわけです。で、そのあとで事情を聞いてみると、もう六時から予定があつて困るということ、結局建設政務次官は帰られたんですね。相手がなくなつたわけなんです。だから、そのときには中断をしておいて、話の腰を折られて中断をしておいて、そして相手がなくなつてから、続けてくれというの、こういうのはかつてない方だと思ふんです。だからそれはやれとおっしゃるなら、それは幾らでもやってもけっこうですが、じゃあ私のほうで注文出しますから、もう一度建設政務次官を連れてきて、あそここのところからもう一度やり直しをさせていただきますかと思ふのですがね。

○委員長(長田裕二君) あなたの御了解を得て、建設政務次官は立たれたはずですし、あなたの中断されたとおっしゃる質問のあとも、しばらく松野政務次官はおられたはずですので、私はそういうお話を聞くのはまことに残念であります。

○小柳勇君 議事進行について。

瀬谷君はさつき長い間かかつて、新幹線の問題点を質問したわけですが、その中で一番ネックになっているのは埼玉、千葉、東京の知事が新幹線建設について、反対をしたり、協力をしていない。そういう県内、都政全体の問題をまず説明しなければ、幾ら運輸省や国鉄が新幹線を建設しようとしてもできませんよと、したがって一日も早く三知事を参考人に呼んでくれというふうな要請がある。参考人を実はきょう呼びかけたのですけれども、理事会では少数否決、反対された。しかし瀬谷君はどうしても知事を呼んで、一べん意見を聞いて、新幹線の建設についての意見を聞きたいということでもあります。

いま一つ、ここに私は国鉄運賃はこう使われるという自民党の広告を解明しておかなければならない、これは時期を失しないように解明しなければならぬと思ふますから、あまりしやべりますと時間をとりませんが、早急にこれからあとの議事進行にも関連して、理事会を開くように要請いたします。

○瀬谷英行君 議事進行について。

私が言ったのは、了解を得て松野政務次官に行つてもらつたというわけではないんです。松野政務次官は待つのは困るとさういうことだから、帰つちまつたんだからやむを得ないと思ふんです。だから、これはもとに戻すならもう一回そこからやり直してもよろしいというふうに私は言っているんですよ。だから、それがぐあいが悪いというところであれば、理事会で、先ほど申し上げた知事の参考人の問題も含めて、御協議願いたいというんです。

○木村睦男君 七時半を目途に理事会をやります。

○委員長(長田裕二君) 速記をとめて。

(午後七時二十分速記中止)

(委員長退席、理事山崎竜男君着席)

(理事山崎竜男君退席、委員長着席)

午後八時開会

○委員長(長田裕二君) 速記を起して。

瀬谷君の質問につきましては、その取り扱いを
理事会で定めることにいたします。

本案に対する本日の審査はこの程度とし、本日
はこれにて散会いたします。

午後八時一分散会

七月六日本委員会に左の案件を付託された。

一、「国鉄運賃値上げ法案」撤回に関する請願
(第三四七四号)(第三五五五号)(第三五六
六号)

一、「国鉄運賃値上げ法案」反対に関する請願
(第三四九五号)(第三四九六号)(第三四九
七号)(第三四九八号)(第三四九九号)(第三
五三三三号)(第三五六四号)(第三五六六号
(第三六六七号)(第三六六八号)(第三六六
九号)

一、諸物価の値上がりをまねき国民生活を圧迫
する国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第
三五二〇号)

第三四七四号 昭和四十八年六月二十二日受理
「国鉄運賃値上げ法案」撤回に関する請願(五通)

請願者 東京的葛飾区柴又四ノ二〇ノ一〇
吉岡年男外四名

紹介議員 山田 勇君

この請願の趣旨は、第一一三二号と同じである。

第三五五五号 昭和四十八年六月二十六日受理
「国鉄運賃値上げ法案」撤回に関する請願

請願者 埼玉県熊谷市西町一〇九 大島重
男外三名

紹介議員 松永 忠二君

この請願の趣旨は、第一一三二号と同じである。

第三五六六号 昭和四十八年六月二十六日受理

「国鉄運賃値上げ法案」撤回に関する請願

請願者 広島県大竹市松ヶ原町 山田新一
外千一百一名

紹介議員 須藤 五郎君

この請願の趣旨は、第一一三二号と同じである。

第三四九五号 昭和四十八年六月二十三日受理
「国鉄運賃値上げ法案」反対に関する請願

請願者 兵庫県西宮市門戸東町三ノ一七
尾関典子外四百十五名

紹介議員 岩間 正男君

この請願の趣旨は、第一八五一号と同じである。

第三四九六号 昭和四十八年六月二十三日受理
「国鉄運賃値上げ法案」反対に関する請願

請願者 神戸市兵庫区君影町二丁目 山根
一晃外百六十九名

紹介議員 春日 正一君

この請願の趣旨は、第一八五一号と同じである。

第三四九七号 昭和四十八年六月二十三日受理
「国鉄運賃値上げ法案」反対に関する請願

請願者 滋賀県彦根市三津屋町一、一八九
高田重子外二百六十七名

紹介議員 河田 賢治君

この請願の趣旨は、第一八五一号と同じである。

第三四九八号 昭和四十八年六月二十三日受理
「国鉄運賃値上げ法案」反対に関する請願

請願者 神戸市東灘区本山町野崎畑ケ田四
五 佐藤茂外百三十九名

紹介議員 野坂 参三君

この請願の趣旨は、第一八五一号と同じである。

第三四九九号 昭和四十八年六月二十三日受理
「国鉄運賃値上げ法案」反対に関する請願(三通)

請願者 大阪府大淀区中五ノ一ノ一 玉
置嘉親外六百十二名

紹介議員 須藤 五郎君

この請願の趣旨は、第一八五一号と同じである。

第三五六三三号 昭和四十八年六月二十六日受理
「国鉄運賃値上げ法案」反対に関する請願

請願者 兵庫県尼崎市元浜町一ノ五八 和
田武外九百十名

紹介議員 須藤 五郎君

この請願の趣旨は、第一八五一号と同じである。

第三五六四号 昭和四十八年六月二十六日受理
「国鉄運賃値上げ法案」反対に関する請願

請願者 京都府北桑田郡京北町字下黒田
井本三雄外千二十四名

紹介議員 河田 賢治君

この請願の趣旨は、第一八五一号と同じである。

第三五六六号 昭和四十八年六月二十八日受理
「国鉄運賃値上げ法案」反対に関する請願

請願者 新潟県新潟市田家一ノ六ノ一七
早川信一外千一百十三名

紹介議員 塚田 大願君

この請願の趣旨は、第一八五一号と同じである。

第三五六七号 昭和四十八年六月二十八日受理
「国鉄運賃値上げ法案」反対に関する請願

請願者 富山県下新川郡朝日町桜町八九五
道用昭雄外千九百九十九名

紹介議員 野坂 参三君

この請願の趣旨は、第一八五一号と同じである。

第三六六八号 昭和四十八年六月二十八日受理
「国鉄運賃値上げ法案」反対に関する請願

請願者 広島県呉市広町末広 角井孝外千
三十九名

紹介議員 星野 力君

この請願の趣旨は、第一八五一号と同じである。

第三六六九号 昭和四十八年六月二十八日受理
「国鉄運賃値上げ法案」反対に関する請願

請願者 北九州市戸畑区小芝三ノ二〇ノ四
〇四 中川一恭外九百二十名

紹介議員 渡辺 武君

この請願の趣旨は、第一八五一号と同じである。

第三五一〇号 昭和四十八年六月二十三日受理
諸物価の値上がりをまねき国民生活を圧迫する国
鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 京都市左京区北白川下池田町二七
富中泰成外六百三十名

紹介議員 河田 賢治君

左記事項の実現を図られたい。

一、諸物価の値上がりをまねき、国民生活を苦し
める国鉄運賃の値上げをやめること。

二、国民には高く、大企業に特別安く奉仕する運
賃体系を改めること。

三、国鉄に対する「独立採算制」のおしつけをや
め、必要な財政援助を国の責任でおこなうこと。

四、国民生活に密着した路線の建設と改良をすす
めること。

五、「国鉄再建十箇年計画」を再検討し、民主的な
国鉄再建計画を確立すること。

六、不当な合理化によつて十一万人の国鉄職員の
首切りをしないこと。

理由

一、国鉄・健保・米等国民生活に密接に関連する
公共料金値上げは、諸物価の値上げをまねく。

二、国鉄経営の赤字は、1、旅客部門で黒字なの

に、貨物部門で大企業の製品を特別割引き運賃で取扱っているので大幅赤字を出していること、2、「独立採算制」によつて十分な財政援助をしてこなかつたこと、3、その結果、ほう大な借入金、が累積し、運賃値上げによる増収額も、そのまま利息の支払いに消えてしまうことなど、国民にまつたく納得のいかない財政状態に由来する。

三、政府は、今後十年間に四回も値上げし、「日本列島改造」方針に添つて、新幹線建設・大都市圏輸送・大企業の貨物輸送のために、十兆五千億円も投資しようと計画している。

第十四号中正誤

（一）	段 行	誤	
二〇	一 三 担当		相当
三	三 終わり 周囲		周囲
三	二 終わり 長年		船長
三	三 終わり 法政局		法制局