

運輸委員會會議錄 第十六号

昭和三十三年三月二十日(火曜日)

午前十時二十二分開議

出席委員

委員長 簡牛 九夫君

理事 高橋清一郎君 理事 塚原俊郎君

理事 山田彌一君 理事 久保三郎君

理事 肥田次郎君

伊藤 郷一君 生田 宏一君

宇田 國榮君 川野 芳滿君

木村 俊夫君 壽原 正一君

田邊 國男君 高橋 英吉君

竹内 俊吉君 西村 英一君

細田 吉藏君 増田 甲子七君

三池 信君 石村 英雄君

加藤 勘十君 勝澤 芳雄君

松原喜之次君 内海 清君

出席政府委員

運輸政務次官 有馬 英治君

運輸事務官 廣瀬 眞一君

(大臣官房長)

運輸事務官 岡本 悟君

(鐵道監督局長)

委員外の出席者

運輸事務官 高橋 末吉君

(鐵道監督局長)

日本國有鐵道總裁 十河 信二君

日本國有鐵道常務理事 中村 卓君

日本國有鐵道常務理事 磯崎 數君

三月二十日

委員佐々木義武君及び竹内俊吉君辭任につき、その補欠として高橋英吉君及び田邊國男君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員田邊國男君及び高橋英吉君辭任につき、その補欠として竹内俊吉君及び佐々木義武君が議長の指名で委員に選任された。

本日の會議に付した案件

日本國有鐵道法の一部を改正する法律案(内閣提出第五六号)

日本國有鐵道の經營に關する件

○簡牛委員長 これより會議を開きます。

日本國有鐵道法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行ないます。

質疑の通告がありまますので、これを許します。肥田次郎君。

○肥田委員 先般の委員會で久保委員からいろいろ質問がありまして、大体わかりましたが、なお二、三質問をいたしたいと思ひます。

その質問の要點と申しますのは、実はこの文章の中にありますように、國有鐵道の運送事業と密接に關係する運輸に關する事業であつて、政令で定める範圍内のものに投資できるものにする、こういう一條があります。

問題はやはりこの辺にあるんじゃないかという気がいたします。というの、民間でこの國有鐵道法の一部改正法律案に対するいろいろな不安を生じてきておる。問題は、民間の企業を圧迫するのではないか、こういうことがいわれておりますので、この点についての内容を少しだしたいと思ひます。

結局この政令で定めるといふことは、具体的にいいますと、どういふ範圍のものと考えておられるのか、この点が明確になれば、私は、いうところの一般民間業者の不安といふものは一掃できるのではないか、こういう氣もいたします。

同時に、將來國鉄の經營のあり方といふのですか、そういうことについて、やはりここではっきりとした考え方といふものを出される必要があるんじゃないか、こういうふうに考えます。

この二点について、少し御説明をいたしたいと思ひます。

○岡本政府委員 第一点のお尋ねでございますが、政令で定めるといふして、お尋ねの、改正法律案では、一体どういふ理念で國有鐵道の投資能力あるいは範圍を認めるかといふことをうたいまして、そして個々に具体的に投資の対象といふものは別に政令で定めるんだ、こういうことではないかと、目下考へておられますのは、現在やっております自動車・ターミナル事業、それから新しく急速にその必要性を認められております臨海鐵道というよりな程度のものではないかと。もちろん、この改正法律案の解釈から申しますと、観念的にはいろいろのものが考えられるわけでございますので、運輸省といたしましては、目下のところでは臨海鐵道だけを新しく対象として考へておるにすぎないのでございます。巷間伝えられております倉庫業につきまし

ては、先般もお答え申し上げましたように、やはり民間關係業界との調整といたうことを待ちまして、その上で新しい投資対象事業として政令で定めたい、かように考へております。なお、その他のものにつきましては、やはり情勢もいろいろ變化いたしましたし、將來その必要が出てきた場合に、特にこれにつきましては國有鐵道の方からいろいろ希望が出ると思ひますが、そのつど、運輸省といたしましては十分慎重にその必要度につきまして勘案いたしまして、政令の対象事業として取り上げるかどうかをきめていきたい、かように考へております。

それから第二点の、經營上どう考へるかといふふうなお尋ねでございますが、この点につきましては、たとえば日本國有鐵道の諮問委員會あるいは監査委員會等におきまして、あるいは國會の論議におきまして、日本國有鐵道の經營政策上もう少し弾力性を認めまして、必要ならば付帯事業的なものにも、その投資能力あるいは活動範圍を認めるべきだといふことが指摘されておりますが、運輸省としましては、かねがね一つには世論の動向を見きわめまして、國有鐵道の能力といひますか、あるいは活動範圍をどういふところまで拡大するのが至当であるといふことになれば、われわれとして十分考へなければならぬであらうといふことを申し上げておりましたが、昨今の情勢から見まして、特に臨海鐵道についてはその必要を認めたもので

ございました、この問題を取り上げまして、改正法律案としてお願いいたしたような次第でございます。

○肥田委員 そうすると、國鉄の方へお伺いをいたしますが、先般これについてやはり質問に対して國鉄側でお答えがありましたか、先般の答へを聞いておられますと、あるいは通常いふところの逃げ言葉といふのですか、目下のところは考へておらない、当分のところは、こういうふうなお答えでしたが、今の岡本局長のお話ですと、國鉄側のこといふことに対する要望がいろいろ出てくる。だから、それを折衝、調節することもある、こういうふうにお答えいたしました。そうすると、やはり一部民間に不安を与えるような問題が、そこに残つておると思ひます。ですから、やはり政令といふものの内容について、その点に対して不安が生ずると思ひます。ですから、國鉄側として、当然、あるいは目下のところというふうな、いわゆるその言葉の持つておる意味の範圍ですね、これはどういふふうな理解をしたらいいのですか。

○磯崎説明員 先日の委員會で、岡谷先生の御質問に対しまして、一業種一業種についてお答え申し上げたのであります。その御質問の業種の中には、全然今のところ全く考へられないような業種もございまして、あるいは非常に現実に近い業種もございまして、一律にお答えいたしませんと、ああいうお答えになつたわけでございます。今現実問題として現

在考えておられますのは、御承知の通り
の京葉臨海鉄道ということでございます
すが、倉庫につきましても、これは極
力早く業界との話を終りまして、ぜ
ひやうていかなくちやならない問題だ
というふうに、非常に強い希望を持っ
ております。

それから、そのときお答えいたしま
した、今さしあたり考えておりません
が、考へるべきだと思つておるうちに
申し上げましたのは、たとえば乗車券の
委託販売事業というふうなものにつ
きましては、現在の交通公社の財政的基
礎がきわめて薄弱であるというふうな
点からしまして、これはなるべく早
い機会に考へるべきである。それから、
御質問のありました通運業などにつ
きましては、私どもの方が通運業にまで
手を出してやるといふことは考へられ
ないといふこと、ただし、通運業の中
でも、東海道の新幹線に伴います貨物
輸送は、全然新しいコンテナ輸送
と申しますか、新しい貨物輸送の形式
になりますので、それにつきましては、
通運業者と国鉄と一緒に、何と
申しますか、通運会社というよりも、
コンテナ保有兼通運会社というよ
うなものを、考へていくべきだとい
う程度の積極的なことを申し上げたわけ
であります。その他は、ほとんど現在
考へられないような御質問でございま
したので、ああいうふうにお答えいた
したわけでございます。

ついでどう考へておられるかといふこと
を聞きまして、ところが、経済企画庁長
官は、そういう問題について運輸省を
差し置いて私の方では何とも答へられ
ないと、こういう返事であつたわけ
です。私が聞きたかつたのは、運輸省を
差し置いてということじゃなしに、将
来あるべき新産業都市に対する輸送の
計画といふものは、輸送に対する考へ
方といふものは、鉄道によるべきなの
か、あるいはトラックによるべきなの
か、そういういわゆる状態についての
区分、それからさらに、鉄道による
するならば、今度は当然問題は運輸省
に返つて参りまして、運輸省として当
面考へられておるような千草のよう
な形になるのか、あるいはこれが将来の
固定した形になるのか、それとも
とほかに、あるいはもうその比重はと
まかくとして、今あやふやであるけれ
ども、別なはつきりした形の国鉄とそ
れから民間との合併によるところの鉄
道を敷設するといふようなことが考へ
られるのか。それからもう一つ、そう
いふような状態の場合には、その審議
といふものは、運審を経るものなのか、
あるいは鉄道建設審議会の方を経るも
のなのか、この点について一つ考へ方
をお伺いしておきたいと思つていま
す。

臨海関係につきましては、大体御想像
つきましますように、主として製鉄ある
いは石油関係のコンビナートが主体で
ございまして、原料輸送につきまして
は、ほとんどこれを海運に依存する、
こういうことでございまして、一部製品
輸送は、鉄道ないしトラックにかかる
ものが出て参るであらう、こういうこ
とでございまして、しかし、現在の
ところ、たとえば京葉工業地帯等につ
いて想像されますのは、大体昭和四十
五年ころになりますと、三百五十万ト
ンぐらいの製品輸送があるであらう、あ
るいは西の堺地区におきましては、五
百万トンぐらいの輸送も出て参るであ
らう、こういうふうな推定が下され
ておりますが、こういう推定量から見
ますと、現在の国有鉄道の能力から申
しますと、相当の負担でございまして、
単に臨海地帯における鉄道の整備とい
うことで相済みぬわけでございます。
これはやはり既設のトランク・ラ
イン——幹線にも大きな影響を持つて
参りまして、その方面の増強を急速に
進めなければなりませんし、あるいは
それとの連絡の停車場の整備、こ
ういったものにも相当大きな力をさい
ていかなくちやならぬ、こういうこと
で、おそろく全国的に見ますと、二千億
ないし三千億、新五カ年計画の所要資
金量とは別の新しい追加投資の必要が
ここに起こつてくる、こういうふう
にわれわれは見ておるわけでございます。

そこで、この資金調達をどうするか
といふことにつきまして、御指摘のよ
うに、国有鉄道は、ただいま年間七十
億ないし八十億前後の資金をもちまし
て、三十八線の建設線を着工いたして
おりますが、そういう新線建設の方
式でいくか、あるいはまた別途の方法
を考へるかといふことでございませ
んが、新線建設につきましては、正直な
ところ、現在鉄道の予算規模をもつて
ては、これはなかなか、全国的な御要
望の非常に多い問題でございまして、
これに対応することは困難でございま
す。御満足いただける程度のこととはな
かな運ばない状態でございますが、そ
こで、臨海工業地帯におきまして建設
されつつあるところの大きな工場とい
うものは、特定のものでございまし
て、ごく数が限られた工場でございま
す。しかも、概してその工場は、鉄道
の整備につきましても、半ばみずから
やるべき責任も分担しなければならな
い、こういう考へ方も成り立つわけで
ございまして、それに対応するところ
の資金的な負担力というものが十分あ
る。そこで、国鉄とそういう臨海工
業地帯に進出する工場群とが相協力し
まして、資金をお互いに出し合はば、
つまり別の形でいへば、民間資金をそ
ういふ格好で動員すれば、新五カ年計
画の九千七百五十億円の資金量のワ
クの外で新しい資金調達の方途が見つか
るではないか、こういうことで、臨海
工業地帯における鉄道の整備は、そ
ういふ方法をもつてすべきであらう、こ
ういふことを考へたわけでございます。

私個人といたしましては、これを全
国的な組織といたしまして、新産業都
市あるいはこの臨海工業地帯における
鉄道の整備につきましては、民間資金
と協力して建設するといふ、全国的な
な組織を考へたらどうかといふ考
え方を持つておりましたが、とりあへず
国鉄の投資能力の範囲の拡大といふこ
とで、今回改正法律案の御審議をお願
いしているような次第でございませ
ん。もちろん、たとえば京葉工業地帯にお
きましては、御承知のように、すでに鉄
道建設審議会におきまして、品川から
東京湾に沿ひまして木更津に至る海岸
鉄道といふものが予定線に追加されて
おりますが、そういう場合に、鉄道
建設審議会あるいは運輸審議会等との
関係はどうなるかといふふうなお尋ね
でございまして、これはすでに御承知
のように、鉄道敷設法におきまして
は、たとい予定線になっておるに
も、一地方の交通を目的とする場合に
ありましては、運輸大臣は地方鉄道と
してこれを免許することができるとい
うことになっておるに、御承知の
伊東下田電鉄も、国有鉄道の建設予定
線でございまして、一地方の交通を
目的とするといふことでございま
して、運輸大臣としては、免許申請が
ありましたものですから、十分審査の
上、地方鉄道として免許をいたしたわ
けでございまして、その際に、鉄道建設
審議会の方で国有鉄道の着工線として
御建議に相なるようなことがあれば、
運輸大臣がこれを地方鉄道として免許
することは必ずしも受当でないとい
うことで、あらかじめ十分そのことは
諮りいたしまして、建設審議会の御意
向も聞きまして、国有鉄道の建設
の分野においての順位ははるかに低い
ので、従つて、当分の間は着工線とし
て建議するようにはいたしませんとい
う御意向を一応確めた上で、地方鉄
道として免許いたしております。今回
お願いしております臨海鉄道の整備に
つきましては、これは当然地方鉄道と
して運輸大臣に免許申請が出まして、
これを十分審査の上で、運輸審議会に

語った上で、その意見を聞いた上で、免許すべきものは地方鉄道として免許する、こういうことに相なるわけでございしますが、やはり海岸鉄道としてこの場合予定線になっておりますので、建設審議会の御意向をお聞きした上で、その方面の御意向も十分お尋ねした上で、地方鉄道として免許するかどうかを運輸大臣としてはきめる必要があると考えております。

○肥田委員 京葉の臨海線のような状態のときには、すぐそばを国鉄が走っておるのですから、これについては、条件はよその場合とは比較にならぬ状態もあると思います。ただ、こういう場合にはどうかということをお一つお聞きしたいのですが、一つの国有鉄道が投資する形態として、民間と合併で一つの鉄道ができる。この赤字、黒字の経営の状態のいかんによって、結局は国鉄の方へまたその買収方の運動が起きてくる、こういうような状態も、将来起こり得るだろうと思ひます。それから黒字になれば、そのまま経営をされていくというような状態もあると思ひます。いずれにしても、国有鉄道がしよわされるときには、只見鉄道の例ではありませぬけれども、まああまりもうからぬものをしよわされるのが、大体通例のように思ひます。そういうことに対する事前の防衛措置というんですか、防衛措置というたら言葉が適切でありませぬけれども、概念的に、国鉄が民間の産業にいわゆる開発の一翼をになう意味で鉄道を敷設する、あるいは出資する。そうしてそれが実際に経営上うまくいかないうような場合には、それを今度は国鉄の方に肩がわりさせる。こういうことが将来起こる

ことを予想した場合に、運輸大臣としては、そういう際の処置をどういうふうにお考えになりますか。これは念のためにお伺いしておきたいと思ひます。

○岡本政府委員 今問題になっております、たとえば京葉工業地帯における臨海鉄道といったようなものを地方鉄道として建設した場合に、はたして経営上うまくいくかどうか、もしいかなかった場合には、一体国有鉄道は、その買い上げの希望がかりに出るとすれば、これに應ずるのか、その点については運輸省はどう考えるかというよりなお尋ねてございしますが、運輸省の考え方としては、京葉工業地帯におきましても、あるいは大阪の南の堺地区におきましても、進出する工場というものは大体確定いたしております。しかも、その生産規模もはつきりいたしております。従つて、鉄道にかかる製品輸送量がどのくらいになるかというところは、はつきりした推定が出るわけではございません。従ひまして、その推定輸送量に对应いたしまして、所要の経費なりあるいは収入なりを計算してみますと、大体、大きな利益は出ないまでも、とんとんでいける、こういうめどがついたものばかりでございします。また、場合によつては、地方鉄道でございしますので、これは主として貨物輸送の場合にその方法を講じておりますが、営業キロ程の割増しというところで調整する方法もあるかと存じますが、とにかく的確な推定輸送量を基礎にいたしまして、大体採算がとれるというめどがついておりますので、この点はまず御心配いたしたくなくともよろしいのじゃないか、かように考えております。

もし、将来こういった鉄道の経営がうまくいかなく非常に赤字が出るというふうな場合にどうするかというよりなお尋ねてございしますけれども、われわれとしては、さういふ想定のもとで、ある程度までの確かな推定量も出し、まず経営上不安がない、こういうふうな考えでございします。従つて、目下のところでは、さういふ場合の対策は考えておりません。

○肥田委員 私が聞いたのは、実は京葉の状態を聞いたわけではないので、京葉の場合には、今おっしゃったように私も考えられます。ですから、この際にはあまり問題がないと思ひますが、将来京葉以外の地域においてこういうことが起こった場合、こういう意味のことをお聞きしたわけですが、そうすると、さういふふうに理解をしたらよろしいでしょうか。たとえばさういふ種類の臨海鉄道の敷設の際に、国鉄が出資する。その考え方は、その産業の状態において計算がはつきり出るから、その出た計算の上に立つて立てられるものだから、あまり間違ひはないだろう。いわゆる健全な投資ということになる。さういふふうに理解をしております。

○岡本政府委員 さういふことでございします。

○肥田委員 格別、われわれはこれに對して、杞憂はありますけれども、あまり反對する理由もございしません。要は、冒頭に私が伺ひましたように、これによつて民間企業に影響を与えるのじゃないかという不安感が生じておるので、さういふことの不安感を一掃する、いわゆるさつきりした処置というものが必要だろう、さういふこ

とを特に考えます。将来の重大な輸送の役目になつておる国鉄としては、なおほかに考えられることもたくさんあるでしようけれども、私は、これから臨海工業地帯の輸送と、それから新たに考えられておるところの新産業都市の建設、この関係に関する限りは、同一のものじゃないと思ひます。いわゆる新産業都市の説明を聞いておりますと、過度集中を避けるということですから、この過度集中を避ける新産業都市の建設された地域に、むやみやたらに鉄道が敷かれるということもないうちに思ひます。大体今予想されるところの臨海鉄道の数が、もうほほここに出ておるようではございしますから、さういふ範圍だと心得ましてよろしいですね。

○岡本政府委員 新産業都市の建設といふものがさういふふうに行なわれるかといふことについては、場所の選定もこれからでございしますけれども、運輸省といたしましては、むしろ輸送の状態からいたしまして、もちろん、これは将来の五カ年計画の進捗状態、あるいはそれが完成された状態といった場合の輸送状態も推定いたしまして、積極的にその見地からの立地条件を提示したい、かように考えております。

目下のところはさういふことでございせんが、しかし、われわれとしては十分深い関心を持っておりまして、いろいろ検討をいたしております。しかし、この臨海工業地帯につきましても、ある程度のはつきりした構想も、主要地域では御承知の通り打ち出されておりますので、これに對しては早急に新しいさういふ手を打つ必要があ

るといふことを痛感いたしておるのでございします。

○肥田委員 ついでと言つたら何ですが、もう一つお伺ひします。さういふことは、いわゆるケース外の問題として、今、御承知のように、予定路線といふものがさういふぶん残つております。これはおそろく日の目を見ずに終わるものも相当あるだろうと思ひます。さういふものを一切抜きにして、将来の鉄道建設をすみやかにやる一つの手段として、今考えられておるような、さういふ形態が一つございします。私は、さういふ形態を新しい一つの方策として、運輸省あたりでもお考えになつていただいた方がいんじやないかという気がいたします。いつまでも予定路線としてそのまま残しておくのじやなしに、これも適当な時期に整理をする必要がある。それから緊急を要する鉄道の敷設については、国有鉄道と民間との合併で、すみやかにその地域に對して鉄道を敷設する、さういふ手段も、私はおのずから考えられていんじやないかと思ひます。たとえば運輸審議会を通す手段と、それから相違があるのですから、さういふ形を検討されていんじやないか。私は、そのことを経済企画庁長官にちよつと水を向けたのですけれども、運輸省を差しおいてはおそれ多いということでお答えがなかつたのですが、さういふ問題を考えることは、時期尚早ですか。これだけ最後にお伺ひして、私の質問を終わります。

○岡本政府委員 御指摘のように、たとえば石炭資源の開発のための新線建設、あるいはその他の鉱産資源開発の

ための建設、こういつたものがございます。われわれといたしましては、以前御指摘のように、そういう資源開発といたしましては、受益者がある程度特定されておるというふうなことも想像されますので、そういう受益者から応分の負担を求めているかどうか。そのことによつて、新線建設は資金的に多少ゆとりが出てくるのではないかと。逆に申し上げれば、今御指摘のように、スムーズに持っていくのではないかと。これは御承知のように、工業港の開発整備につきまして、同じ運輸省の港務局として、そういう方法をとつておるのでもございますが、そこまで構想がまとまりませんうちに、臨海工業地帯の急速な造成ということに伴ひまゝの臨海地帯の整備という問題が起つて参りました。そこで比較的使用者が特定されておるといふこと、

(委員長退席、高橋(清)委員長代理着席)

それから利用者の資金的な負担能力が相当あるといふこと、その二つのことからいたしまして、特にまた、国鉄におきまして、新五カ年計画の遂行について資金が多量に要る、その方からの制約があるといふことからいたしまして、そういう方向を取り上げたのでございまして、今新線建設全体についてどういった方法を適用するかどうかといふことについては、遺憾ながらはつきりしたお答えを申し上げる段階になつていないよう次第でござい

○高橋(清)委員長代理 加藤勘十君。
○加藤(勘)委員 大体この改正案につきましては、同僚の多くの委員諸君と

当局との質疑応答の経過によりまして内容がわかつたと思ひますが、やはりこの改正案は、法律の条文の改正はきつめて単純でありますけれども、私は、相当刮目して見るべき大きなものを持つておると思ひます。それらの点につきましても、先般閣下委員と当局との応答の中で、民間で疑義を感じておる十数項目の点についてその内容が説明されました、当局が意図されておるものが大よそどういふものであるかといふことはわかりました、やはりこの法案を単に法文の上の文字が単純であるからといふことで、この内容を見のがすわけにはいかないと思ひます。

本来ならば、この改正案の審議にあつては、国鉄自体の主體的なものである条件といふものがどういふ状態にあり、どういふ方向を向いておるかといふことも、当然究明されなければならぬと思ひますが、この委員会においては、そういう点について触れることがほとんどありませんでした。また、私も今その点に触れようとは思ひませんが、ただ、内容の重要性にかんがみて、その内容が当局の言明によつて一応この点、この点といふことがほほはつきりしたとは思ひますけれども、なお内容は政令によつて定められるといふことになつておるので、元来、日本の戦後の立法にあたりましては、政令事項といふものは極度に狭められて、できるならば法律の明文の中に明らかにするといふ建前であつたのですが、いつの間にか政令事項がだんだん立法の中にふえてきておる。そういう一つの便乗的な風潮といひますか、風潮に便乗するとい

うか、この法案の政令によるということも、そういう傾向が一つあると思ひます。この政令によるという点が、民間にも若干の不安を起し、さらに疑義を生ぜしめることになつておると思ひます。従つて、今のお答えの中からも、はつきりしたものはまだきまつていないけれども、政令によつて定められる。その政令の定めるところは、国鉄側から要求されて、そのときに十分に慎重に考慮する、こういうお答えが今あつたように聞きました、が、そうすると、政令ですから、一々立法手続を踏む必要はありませんが、省の内閣においてきめられると思ひますが、国鉄から要求されることに、政令はそのたびごとに變更されるということになるのですか。その点はどうですか。

○岡本政府委員 国有鉄道の投資能力の範囲を拡大するといふことは、先般も申し上げましたと存じますが、もとも国有鉄道の経営政策上の必要から出て参つたものでございまして、同時に、運輸省といたしまして、これを運輸政策上妥当であらうと認めまして、この改正法律案をお願いしたような次第でございまして、そこで、今後国有鉄道の経営政策の上からは、いろいろこういう方面にも投資をして旅客、荷主の便益を増進したい、こういう要求が出るのが予想されるわけでございますが、しかし、これも先ほど申し上げましたように、運輸省といたしましては、もちろん国有鉄道の活動範囲といふものは、日本国有鉄道法の第一条にあるいは第三条に示されておりますような活動の範囲を逸脱するものであつてはならないといふ根本的制約のもと

に、個々の場合におきまして、これがはたして運輸政策的に見まして妥当であるかどうかといふことを慎重に検討いたしまして、政令の対象事業として取り上げるかどうかといふことをきめていきたい、かように考えておる次第でございまして。

○加藤(勘)委員 そこで国鉄当局にお伺ひするのですが、今の法律によりまして、輸送施設を利用する、その運営に当たるといふものだけに投資するといふことになつていますが、今度の改正案では、密接な関係のあるといふことになつて、ここに私は画期的な内容があると思ひます。それだけに、その密接なる関係といふことが、先般来の質疑応答の中から当面問題にされておるのは、いわゆる臨海地域における工業地帯の鉄道の問題といふことになつておるようですが、同時にまた、今おっしゃるようなトラック輸送による事業はやらぬといふことも——今やらぬとおっしゃつておるのですが、今度この新産業都市促進法が成立しますと、この内面においても産業都市ができてくると思ひますが、そういうときに、やはり臨海工業地帯と同じように考慮されることになると思ひます。常には必ず鉄道が黒字であるとは限らない。新線の多くの場合は赤字が多いのですから、そうすると、その赤字経営の場合でも、国鉄はやはりそれに合弁として投資をされる予定であるかどうか。もちろん、産業の面からいけば、輸送事業が赤字であらうと何であらうと、とにかく輸送機関がなければ産業都市にならないといふ点から強く要望されるのですが、そういう場合に、赤字が出たから、今度は国鉄に赤字繰だ

けを合併吸収してくれといふような要望が、将来起こらないとは限らないと思ひます。過去の事例からいひましても、そういうおそれがないとは私は言われなかつたと思ひます。そういう場合に對して、国鉄としてはどういふお考えをお持ちになつていらつしやるか。それを伺ひたい。

○磯崎説明員 現行の法律では、私もほかの運送事業者が共同して使う輸送施設だけについて投資できるやうになつておるのは、今先生のおっしゃつた通りでございまして、今度、それが若干広がりました、国鉄と直通運輸を行なう事業に投資ができる、あつてはこれと同じ程度に密接な事業に投資できるというふうになつておりますが、前回の委員会でも申し上げました通り、国鉄といたしましては、私どもが投資いたします目的は、やはり何と申しましても国鉄法の第一条の範囲内のことに限るべきだといふふうに考えております。具体的に申し上げますれば、国鉄法の第三条で、ちやうど会社の定款のような形になつておりますが、その範囲内の事業に限るといふことになつております。しかし、その事業の中にございまして、ただいま先生の申すように、私どもも投資して必ずしも収益が上がるというものでだけではないと思ひます。中には、先ほどのお話のように、赤字が当然出るような事業もあるかもしれせん。しかし、そういう場合には、合弁で金を出さうといふ事業者もほとんど出てこないのではないかと。現実の問題として、たとい国鉄が金を出すといひましても、合弁事業そのもの

の成立は非常にむずかしいというふう
に考えられます。従いましては、考え
得るケースといたしましては、一緒に
やってみるが、あとになって非常に経
営状態が悪くなったというケースが、
先生のおっしゃったようなケースにな
ると思います。それらにつきまして
は、十分事前に、合併いたします事業
あるいは関係企業者のその企業に対す
る将来性、あるいはその将来性の中か
ら鉄道の輸送にどういうふうにかかっ
てくるかという現実の数字を十分確か
めた上でやらなければいけないという
ふうに考えておりますので、一応現在
といたしましては、たとえば将来の経
営状態が非常に悪くなりそうな事業に
投資するというようなことは考えられ
ないというふうに考えております。し
かし、今後やはり具体的な問題として
いろいろ問題が起ってくると思いま
すので、そういう際には、十分その会
社自体の将来の採算性も考え、また鉄
道輸送との密接な関係があるかないか
も十分考えた上で投資すべきものだ
うふうに考えております。

で、今あなたはトラックは考えていな
いとおっしゃったが、そういう場合の
トラック事業に対してどうなんです
か。

○磯崎説明員 現在、国鉄自動車で若
干のトラック輸送事業をやっております。
車は約四、五百台の車を持っております。
やっておりますが、主としてこれは僻
地の資源輸送に充ちたしておりま
すものと、あとは、この東京あたりで
ごらんになるような大都市の、鉄道輸
送でやるべき手荷物や小荷物を自動車
で代行していることの、二つのトラッ
ク輸送を現在私どもでやっております
が、国鉄自体の直営の面として今後こ
れをふやすことは考えられないことだ
と思っております。先生のお話のように、
将来日本の内面でもって工業の分散とい
う形で新しい産業都市が興ってくる場
合には、確かに大企業よりも中小企業
が多いと思っております。現に起こって
ます東京付近のおもちゃ屋の疎開と
か、あるいはたばこ業者の疎開、そうい
ったものは、まさに先生のおっしゃっ
た通りの事例だと思っておりますが、こ
ういった輸送の量がそれほどあまり大
き量ではない中小企業になりますと、
私どもから申しまして、いわゆるゆる
車扱い貨物というものはあまりない。
ほとんど小口貨物なり小荷物程度の
荷物の場合が大部分でございます。
もともと、今後多少変わってくるかも
しれません。現在輸送されておしま
すのは、大体そういう量の少ない荷物
です。従いまして、鉄道事業そのもの
としては、新しくそこに鉄道を敷くと
いうことはあまりないと思っております。
トラック事業につきましては、ほとんど
現在の地場の、トラック輸送能力が十

分ある地域にいくと思っております。全く山
間の僻地で、何もなしに産産都
市ができることもまずまずない。ある
程度の基盤のあるところに産産都市が
できるようなところと思っております。そ
の際には、現在のトラック事業の分布
状態から申しまして、大体すでにト
ラック輸送力としては十分に近いもの
を持っている地域が大部分だと思いま
す。そういうところにあつたため私ど
もが入りまして、鉄道輸送とあまり関
係のない、当然鉄道輸送外の貨物であ
るトラック貨物を私どもが運ぶために
投資することだとは、今のところ考
えられないことだというふうに思うわ
けであります。

○加藤(勸)委員 内面における産業都
市の建設は、私は、日本の国土の状況
から見て、埋め立てによる臨海地域の
工業地帯のようには大工業は密集しな
いと思うのです。結局大都市における
中小企業の分散ということが主になる
んじゃないかと思っております。そうす
ると、その物資の輸送が、鉄道による
必要があるのか、あるいはトラックで
済むのかというところが、大きな将来の
問題になると思うのです。もし赤字が
平気であるというならば、鉄道の方が
いいでしょう。ところが、資金関係が
らいつてそうはいかないと思っております。

○加藤(勸)委員 今までのお答えで、
将来赤字が予想されるような線路につ
いては、線路自体が必要であつたに
しても、合併事業というところは容易に成
り立たないであろう、そういう成り立
たないであろうという場合に、今度国
鉄の単独による建設ということが問題
になってくると思っておりますが、将来は、
今までのようにいわゆる政治路線とい
われるようなものがなくなればなけれ
ばならぬし、なくなると思いますが、大
体赤字が——だれでも初めから赤字を
予想して事業をやつたのではないと思
いますが、赤字が予想されるような線
には、合併事業は成り立たない。従つ
て、国鉄の投資は、そういうところ
にはまずないと見て差しつかえないわ
けです。

○磯崎説明員 先生のお説の通りでござ
います。

○加藤(勸)委員 運輸当局にお伺いし
ますが、先ほど申しましたように、政
令の制定にあたりまして、どういうよ
うな考え方をもちあてようか。それ
の適用の範囲とかそういうんでなく
て、政令そのものの制定について、国
鉄等の要求があつたときに、一々そ
のたびごとにおやりになるのかどうか。
それをお聞きしたい。

○岡本政府委員 仰せのように、個々
について慎重に検討したいと思いま
す。その検討の基準は、やはり先ほ
ど申し上げましたように、日本国有鉄
道法第一条の国有鉄道の使命、それか
らそれを具体化した第三條の
いわば定款でございますが、そういう
ものに照らしまして、十分慎重に検
討したいと思っておりますが、なお、こ
れは経済の伸展と申しますか、情勢が
いろいろ変化して参りますので、そう
いったことから新しい要素を加味し
まして、いろいろ慎重に検討したい
と考えております。

○加藤(勸)委員 仰せの通り、今さ
しあつて、この法律が成立するとし
ますと、すぐにその内容として政令が
定められなければならぬわけですね。
今政令の具体的な対象となつておるも
のは、京葉地帯における臨海工業地帯
の鉄道の問題だけですか。ほかにもあ
るのですか。

○岡本政府委員 仰せの通り、臨海
鉄道だけでございます。ただし、現在
自動車ターミナル事業に投資いたして
おりますので、改正法案を可決いた
されれば、政令の具体的な対象となるも
のは、現在すでにやっております自動
車ターミナル事業と、新しく追加する
臨海鉄道事業、この二つに相なるかと
存じます。

○加藤(勸)委員 私たちも、時代とと
もに法律は変えていかねなければなら
ぬと思つてから、この法律も当面
する必要によつて提案されたものと思
いますから、その点については別に異
議を言うものではないのです。賛成し
てけつこうです。ただ、問題は、この
問題が今までの法律では不備であるか
ら、そこで密接なという弾力性のある
言葉がつけられて、国鉄の投資範囲
が広められたわけですね。ということ
は、国鉄が、今後の国鉄運営の上にお
いて新しい分野を開いたということ
あります。としますと、新しい分野が
開けるについては、当然国鉄自体の主
体的な条件も、それに伴つていかな
ければならぬわけですね。今国鉄には、
やはり内部的にはいろいろな問題があ
ると思つて、そういう問題につき
まして、内部態勢を整備するといふ上
からいって、いわゆる企業合理化とい
うことが推進されてきておりますが、
企業合理化が常に従業員の労働強化
その他の犠牲において行なわれるとい
うような方向に持っていられるといふ
ことは、私はあるまいと思つてくれ
ども、現実にはそういう方向を向いて
おるわけなんです。これははなはだ遺憾
なことでありまして、私どもとして
は、国鉄が新しい分野を開拓して、あ
る意味からいへば、投資範囲が広
められた。であるから、内部の態勢を
整える上からいっても、企業の合理化
というものは、ほんとうに企業能力を
増進するといふ方向に向けられてい
くべきであつて、従業員に対するサー
ビスその他の諸施設は、十分に完備さ
なければならぬと思つております。そう
いうことも、この機会にあわせて十分
含んでおいていただいて、将来内部に

○岡本政府委員 仰せの通り、個々
について慎重に検討したいと思いま
す。その検討の基準は、やはり先ほ
ど申し上げましたように、日本国有鉄
道法第一条の国有鉄道の使命、それか
らそれを具体化した第三條の
いわば定款でございますが、そういう
ものに照らしまして、十分慎重に検
討したいと思っておりますが、なお、こ
れは経済の伸展と申しますか、情勢が
いろいろ変化して参りますので、そう
いったことから新しい要素を加味し
まして、いろいろ慎重に検討したい
と考えております。

○岡本政府委員 仰せの通り、臨海
鉄道だけでございます。ただし、現在
自動車ターミナル事業に投資いたして
おりますので、改正法案を可決いた
されれば、政令の具体的な対象となるも
のは、現在すでにやっております自動
車ターミナル事業と、新しく追加する
臨海鉄道事業、この二つに相なるかと
存じます。

おいてそういうことから問題が起るようなことのないように、一つ注意をしていただきたいということだけを申し上げて、私の質疑を終わりたいと思います。

○高橋(清)委員長代理 内海清君。

○内海(清)委員 たいだいままでの審議の内容で、大体私も了解いたしておるのでありますが、ごく簡単に一、二お尋ねいたしたいと思うのであります。

御承知のように、今日国鉄におきまして新線建設は、大体七十五億くらいで年々やっております。しかも、今日建設中のものは、それが急ぐものでも、五億とか十億のものはほとんどないと思う。はなはだしいのにならば、一億を切るというような建設費でもつてやっております。そこらにいろいろ新線建設の問題もあると思ひますし、さらに、すでに何十年たつて、まだ目の目を見ないという状態であります。今回のこの法改正によりまして、臨海工業地帯における鉄道の敷設というところが問題になって、これが法の改正も行なわれようといひたしておりますが、今回起こっております、たとえば京葉地帯におきまして工業地帯にこういうふうなものを敷設することは、日本経済の上から考えまして、その他の面から考えても、きわめて重要なものである。急を要するものである。そういう意味から申しますならば、国鉄の公共性というふうな考え方に立ちましても、こういうふうなところにも必ず鉄道を敷設するということが、本来のあり方ではないか、かように考えるのであります。ただ、今回のような場合には、その地元と、あるいはそこに進出いたしますよ

うな企業が、その負担能力を持つておるから、これと合併してやろうというのであるか。そういう基本的な考え方で、すね、これらについて一つお伺いしてみたいと思ひます。

○岡本政府委員 国有鉄道の当面の大きな使命は、やはり主要幹線の複線化を主体といたしまして新五カ年計画の遂行にあることは、申し上げるまでもございせん。しかし、しばしばこれについても申し上げておりますように、出発当初におきまして、この新五カ年計画のスケールというものは、はたして日本経済の成長の伸びに対応する妥当なものであるかどうかということにつきましては、相当批判もございまして、非常に小さ過ぎるというふうな御意見も出ておるような次第でございまして、また、現に各地方におきまして、たとえば主要幹線の複線化あるいは電化につきましても、今の規模ではとてもだめだというふうな陳情が非常に多いのでございまして、むしろ、もつとこの主要幹線の複線化も規模を拡大すべきであるという意見が圧倒的に強いことは、申し上げるまでもございせん。

〔高橋(清)委員長代理退席、委員長着席〕

そこで、運輸省といたしましては、この第一年度、三十六年度の実績を勘案いたしまして、三十七年度に入りますれば、早々にこの新五カ年計画を再検討しなければいかぬ、かように考えております。九千七百五十億円というふうな規模で、はたして足りるかどうか、これは相当問題であらうかと思ひております。そこへもつてきて、臨海工業地帯の大規模な造成というものが

予想外のスピードで出てきた。これに対応する臨港線の整備が必要だということになりました。まず第一に問題になりますのは、資金の調達でございまして、しばしば申し上げておりますように、臨海工業地帯における鉄道の整備というものは、単に臨港線の整備にとどまらず、その推定輸送量のもたらす影響というものは、関係停車場の整備、あるいはこれに関連するところの幹線の整備ということもございまして、たとえば、これもしばしば例にあげて申し上げておりますように、大分地区における臨海工業地帯の造成というものは、場合によっては大分以北の日豊本線というものを全部複線化しなければ、とうてい輸送能力はマッチできない、こういう体のものでございまして、これに要する経費というものは、単に臨港線の整備のみにとどまらず、既設線に及びますものですから、全国では、大体二千億から三千億はかかるであろうということが想像されるのであります。そこで、この新五カ年計画の遂行についても、資金的にいろいろ問題があるところへもつてきて、この臨海工業地帯における臨港鉄道の整備というものは、資金的にそういう大きな問題を引き起こす要因になつております。

そのほか、今問題になつております都市の発展に伴うところの鉄道と道路との立体交差化、すなわちこれが連続して参りますと、都市を通過するところの鉄道というものは、全部高架でなければならぬ、こういうことに相なつてくるかと思ひますが、これも全国的にいろいろ推算してみますと、やはり三千億から、その前後のオーダーにな

る。こういうふうに、新五カ年計画の資金のワケでは、とてもまかない切れない大きな問題が出て参つております。そこで、やはり資金の調達については、特別の方途を講ずる必要があるということも、運輸省といたしましては痛感いたしまして、臨海鉄道の整備の方策といたしましては、ちやうど工業港の整備と同じように、特定の受益者の応分の、特に資金面における負担も求めて、国鉄の資金と抱き合わせまして、それによつて実質的に国有鉄道の行ない得るところの事業の拡大をはかる、こういうことが、当面日本経済の伸展にとつて最も妥当な方法であらうと考えたような次第であります。

○内海(清)委員 国鉄の新五カ年計画、これは、わが国の輸送の大動脈を形成するのでありますから、これはどうしても遂行してもらわなければならぬ。もちろん、これはだんだんと経済状態も変わり、社会状態も変わつていけば、最初の予定より狂うことは当然であります。しかし、いかにしても新五カ年計画は完成してもらわなければならぬと思ひますが、先ほどちやつと申しましたように、いわゆる新線建設の予定線の中には、国鉄の公共性というところからいへば、やはり今日までのものが相当実現を見なければならぬ問題もあると思ひますが、なおそれに優先するものがやらるべきじゃないか、わが国の経済面から申しまして、すべての面から考えてやらるべきではないか、こういうふうな考えなのであります。従つて、そういうことが、むしろ優先しなければならぬというところにな

るならば、これを一時今建設中のものも繰り延べまして、これは距離から申しましてもそう大した距離でないのだから、その七十億なら七十億というワケの中で十分まかなえるではないか。しかも、こういう臨海工業地帯に進出してあります大きな企業におきましては、主として原材料というものは船で運ぶ。従つて、国鉄によるものは製品輸送でありますから、国鉄の収益の面、そういう経理面から考えまして、あながち不利でない。そういう点で、これは公共性ということによつて今までできたものは、今日から考えればすでにあまり必要ないところでも、建設途中であるからといって、年にわずかに一億か二億というような建設費を出して、これも長年かかつて、今やられてゐるものでも、おそらく今から十四、五年、この完成までにはかかるでしよう。そういうふうなものをなおやめていくか。こういうふうな、わが国として当然やらなければならぬものに先に手をつけるかということでもあります。その辺の考え方を一つ伺いたしたいと思います。

○岡本政府委員 今の新線建設は、これは主として地域格差の是正と申しますか、後進地域の開発に相当重点が置かれておるものと考へます。現に、この新線建設につきましては、全国各地におきまして非常に熱烈な要望がたつさんございまして、毎日私らのところへずいぶん陳情にお見えになります。地域格差の是正といひますか、後進性の払拭と申しますか、そういう観点からの御希望は、非常に多いようでございます。そこで、わずか七十億円ばかりの資金を、仰せのように関係の臨

海鉄道の整備にさくといふことは、これは私は、實際問題としてほとんど不可能であらうといふふうに考えます。

あるいは臨海鉄道というものは採算が非常によろしいから、その面からいってもむしろ積極的に、重点的に、臨海鉄道の整備に新線建設の資金を振り向けるべきだといふ御説でございますけれども、しかし、たとえ堺地区においては、臨海鉄道の整備だけで、概算約六十億円必要とするであらうといふふうにいわれております。これだけの投資といふものがはたしてペイするかどうかといふことは、相当疑問でございます。

今、今の国有鉄道の採用してあります遠距離運賃制から申しますと、平均輸送キロが現在大体三百キロ近くになっておりますので、それだけの投資に見合うだけの収入というものはほとんど得られないといふのが、われわれの推定でございます。従いまして、やはりそれだけの莫大な投資というものがあつて見合つていくといふことのためには、もちろん荷主側の負担能力といふものも考慮しなければなりませんけれども、今のような投資、従つて、また民間事業との共同で地方鉄道を建設する、かつ運営するといふ方向が最も妥当であらう。かように考えたような次第でございます。

○内海(清)委員 これは国鉄の収益面からいっても、あなたが得策でないといふお話であります。もちろん、今日までの新線建設が、先ほどから申されましてしたような、いわゆる地域格差の是正といふこともございまして、しかし、今では、何十年も前から計画しているところは、その後の交通機関の発達状況がかなり変わつてきておる。聞くところによると、アメリカでは、鉄道の時代は去つて、自動車と航空機の時代に移るといふことであります。しかし、わが国は、こういう地勢でありまして、それが、そういうこともなかなか困難な面もありまして、しかし、必然的にそういう傾向になつてくると思ひます。国鉄でもすでにそういう点は感じておられると思ひますけれども、自動車網が発達して、国鉄の乗車人員がだんだん減つてきておる。ことに近距離で減つてきておることは明らかであります。そういう点から考えまして、今後の新線建設といふことは、ここに一応考慮する必要がある、再検討するときに來てゐるのではないかと思ひます。そういう意味から申しまして、今日の七十五億を全部さいてこつちにやるわけにはもちろんいかぬのです。いかぬでしようけれども、考え方としては、それは負担能力があるから、受益者負担として当然やらすべきだといふふうな考え方のみでは、これは私はいかぬかと思ひます。その点はどうかですか。

○岡本政府委員 運輸省といたしましては、臨海鉄道の整備をどうしてやるかといふことにつきましてもいろいろ考へました結果、こういうような方法によつて実質的に国有鉄道の活動範囲、事業能力範囲といふものを拡大していくといふのが一番適当であらう、こういうふうな判断いたしましたわけでございします。新線建設に關連したわけでございします。新線建設に關連したもので、お説のような御意見は、もつともであると思ひますけれども、しかし今全国的に着工したしております線が三十八線、これを七十五億程度で予算規模でやつておりますが、とてもこれで間に

合わないといふことは、これは明瞭であります。しかもこの三十八線に、まだまだ二十も三十も、あるいは場合によつては四十も新しい着工線を追加してくれといふ希望が非常に強い状態でございます。まして、むしろそういう地域格差は正といふべきか、後進地域の開発といふ見地からの新線建設はどうするか、特に資金調達の問題から見てどうするかといふことは、私は一つの検討すべき曲がり角に來てゐるといふふうに考へておりますが、いずれ鉄道建設審議会でもそのことは問題になるであらうと存じます。もちろん御指摘のよう

に、自動車運送がどんどん発達して参りますけれども、やはり鉄道輸送に対する地方関係住民の熾烈な要望といふものは相当なものでございまして、これを運輸省としては、やはり等閑に付するといふことはできないのでございします。相當の熱意を持ってこれに對処しなければならぬといふ状態であることは御存じの通りでございまして、そういう点からいひましても、やはり投資といふ方法でも臨海鉄道の整備をはかる方法が最も有効ではないか、かように考えた次第でございます。

では一つ十分お考えおきただきたいのであります。それを強く要望しておきたいと思ひます。

さらに私は最後に要望しておきたいと思ひますことは、審議の過程でいろいろお話がございましたように、今度行方方に対して、ことに新線建設といふことになつておられますから、多くの危惧が生まれてきておると思ひますのであります。従つて、これに對しては十分民間企業を圧迫しないように、話し合の場を設けて、そして理解の上に立つてやつていただきたい。今後倉庫業にいたしましても、これはいろいろ今協議が行なわれてゐるようでありまして、けつてこうであります、その他の關連ある事業がいろいろ出てくると思ひます。この点を一つ特に要望しておきまして、私の質問はこれで終わりたいと思ひます。

○簡牛委員長 これより御質問はございせんか。——ほかにないようでございますので、本案に対する質疑はこれにて終局いたしました。

○簡牛委員長 これより討論に入りたいと存じますが、別に討論の申し出もありませんので、これより直ちに採決に入りたいと思ひますが、御異議ありませんか。

○簡牛委員長 御異議なしと認め、これより採決いたします。

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の御起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○簡牛委員長 起立総員。よつて本案は原案の通り可決すべきものと決しました。

なお委員会報告書の作成につきましては委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ありませんか。

○簡牛委員長 御異議なしと認め、さより決しました。

○簡牛委員長 次に国鉄の経営に関する件について調査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。増田甲子七君。

○増田委員 国鉄当局に伺いたいのでございます。先般御高配によつて信越線の電化を二カ年間繰り上げたことは、われわれ一同感謝しておるのでございますが、その詳細について承ることができません。幸いでござい

ます。

○磯崎説明員 信越線の電化につきましては、長野県御当局の非常な御協力を得まして、ごく最近利用賃を約十三億負担してやるといふお話がまことになりましたので、とりあへず三十六年度、本年度から工事を着工いたしました。三十七年度、三十八年度——ちやうど三十八年度に碓井峠のいわゆるアプト式の区間が新しく線増されまして別線になりますので、その開通に間に合わせるように長野までの電化を行ないたいといふことで、間もなく工事に着工するわけでございます。大体三十六年度一千万円、三十七年度十億、三十八年度が主として車両関係その他で約三億でございます。

○増田委員 信越線が電化すること

は、

は、

は、

は、

は、

は、ただいま申しした通り、私は国鉄当局の御配慮である。また県当局、われわれといたしまして、応分の力をいたしたわけでございます。感謝をいたしているでございます。感謝をしているということをまずもって御銘記の上御賞賛いたします。

そこで、信越線と並ぶのは中央線でございますして、中央線というものはどうしても競争路線になるわけでございます。十河さんもよく御承知の通り、小川平吉大先輩が、日本といたしましては初めて甲府まで電化をいたしたわけでございます。ところが自来幹線電化という方向に方針が変わつたために、中央線は、名前は非常に幹線という意味を象徴した名前だと私は思うのですが、一応中央線という僻地線になつておる。であるからして、日本最初の電化ではあるけれども、甲府まで打ち切りであるということを非常に遺憾に思ひまして、過去十五カ年間われわれは戦い続けて参つたわけでございます。

そこで、この新五カ年計画において甲府から松本まで電化されるということが一応内定しておりますが、その際にも私は申ししたのでございますが、どうも地理の關係をよく御研究を願っていないようでございまして、どうしても長野県へ參つて松本でとまるということば、福島県へ參つて郡山でとまるということと同じでございします。福島市まで參らぬと、中途半端ということになるわけでございます。そして線路の名前は篠ノ井線ということになっておるようでございますが、われわれの社会通念といたしますれば、新宿―長野間が中央線である、

あるいは新宿・塩尻・名古屋間が中央線でございます、さきの五カ年計画策定のときにも、松本・長野間をオミットしたのはどういうわけであるのか、ぜひ加えていただきたいというところを常に要望いたしておりますが、この点についての御所見を伺いたいのでございます。

○磯崎説明員　現在、私の方の五九年計画を実行中でございますが、今の段階では、東北線、常磐線あるいは北陸、それから山陽線というところに非常に重点を指向いたしておりますが、ただいま御指摘の通り、中央線につきましても、最近、東京付近の若い連中が非常に山に行く、もう非常に凝難い

たしております。私どももいたしましては、なるべく早くこれを手前の方は複線にする、先の方はやむを得なければ単線でもいいから電化ということを考えておりますが、一応五カ年計画では、新宿―松本間ということに相なっております。ただ、その後いろいろ検討いたしましたり、その後の旅客の輸送の増勢等から見まして、やはり長野―松本間をブランクのままで置いておくことはいささかどうかというふうにも考えられますし、もしあの区間が電化しますれば、信越と中央線を回って、ぐるぐる回る循環のルートもできるというところも考えられますので、いづれ五カ年計画の改定の際に、そういう点につきましては検討したいというふうに考えております。

○増田委員　これは総裁に特に承りたいたのでございますが、信越線が三十八年度において完成する、つまり、上野から長野まで電化ができる。これ

と比較して考えられるのは、必ず山梨県、長野県を通過いたしまする中央線でございます。中央線は、今磯崎常務理事のお話によりますると、松本―長野も入れて考慮する、いたしたいというところでございますから、やや満足りておられますが、信越線と並んで中央線というものは重要であるというところについての御認識を承りたいと思います。それから、二カ年間で早くできて、一方は二カ年間で遅くできるというような場合におけるわれわれの立場というように、つまり公僕というよりな立場も御考慮を願いたいということについて、総裁の御意見を承りたいと思います。

なお、塩尻を通過いたしまする名古屋行き、つまり新宿 塩尻 名古屋、これは昔の道路で申しますと中央仙道であります。昔は、東京 京都間には東海道と中央仙道とあったわけでございしますが、中央線という名前はつけられながら、新宿から名古屋へは行かないような状態になっております。こういうことではなほはだしく、いわゆる格差の是正その他から見しても——日本の本州の地理の情勢は、島の形に従いまして、南から北と申しますか、あるいは西から東と申しまするか、その線の強化の方へは相当力が入っておりますが、まん中の縦貫というより、なところには力が入っておりません。そこで、中央仙道に匹敵するところの中央縦貫道路というものが最近できるわけでございまして、しかるところ、中央線というものはすでに線路があるわけでございます。線路がありながら、塩尻で一方は断ち切られております。それから一方は、長野から始ま

て名古屋へ行くのである。一たん緩急
ありまして、いろいろな災害がありま
したときに、われわれ非常に苦しんだ
経験を持っております。つい最近に
おいても経験を持っております。で
ございますから、東京駅から名古屋へ
行く線路は一つあるだけである。日本
の東西をつなぐものはたった一つであ

るといふことは、これは非常にさびしいことでございます。もつとも、總裁が特に力を入れていらつしやる東京―大阪間の三時間高速度広軌鉄道というものは、私も大賛成でございますして、及ばずながら御協力申し上げておるつもりでございますが、そういういたしますと、いよいよ格差がふえるわけでございまして、ぜひとも中仙道―徳川幕府時代の東海道、中仙道、その中仙道に匹敵するところの中央線というものは、現在線路があるわけでございますから、これを電化し、新宿から名古屋を通過して大阪へ行かれるということとについての御配慮はどういうふうにされておりまするか、特に總裁としての御高見を承りたい。すなわち、日本の縦貫の鉄道というものは、たつた一本でございします。やはり二本あるべきであるという見地についての、その辺の近所の輸送量なんということをおっしゃらずに、日本を縦貫するところの線路は二本くらいあるべきであるという見地から、私どもは熱望いたしておりまするが、總裁の御高見を承りたいと思ひます。

○十河説明員　たびたびなるお述べいだきました点につきましては、私は全然同感いたしておるところであります。信越線と中央線両方とも主要な線

路でありまして、できるならば両方向時に複線にし電化して、大いに輸送量を増し、近代化を進めたいところでありますが、なかなか資金等の都合でそういうことができません。信越線の方はたまたま、先ほど磯崎理事からお話いたしましたように、当時非常に新式であるというアプト式が旧式になりまして、これが輸送のネックになっておりまして、それでこれをかえなければ信越線の先の方の輸送力が詰まってしまうというので、アプト式をかえることに相なりまして、その際に、先ほどもお話のありましたように、利用賃を持つからぜひこれをやってほしい。たまたまわれわれも、前申し上げましたように、信越線、中央線はやりたいと思っていて金がないためにできなかったのですが、ちょうどアプト式の改善の際にそういうお話がありまして、それで幸いに皆さんの御協力を得まして、この方が少し先になりましたけれども、なるべく早い時期において中央線もお話のように、東海道一本でなく、名古屋へ中央線が通るということとはぜひそういうふうにしたいと思っておりますから、なるべく早い時期に御趣旨に沿うようにやりたいと思っております。

○増田委員 私、磯崎君のお答えのようなことを總裁がおっしゃっておりますが、あとの質問が実は日本的な大きな問題なんです。つまり、われわれが東北へ参るにいたしましたも、常磐線と東北本線とがある。今度東北へ参りますと、仙台の方から表の方の奥州と申すと語弊があるかもしれませんが、そちらの線もありますし、ま

す。間があつたときは、結局われわれがつるし上げを食うのです。これは大へんなことになりす。中央線のある一部が電化されておる。あとはできるだけ早くという事は、これは役人諸君や国鉄企業体の諸君ができるだけ早くといへば、これを解けばそこには一年や二年や三年はあるだろうというふうなことになる。これは大問題になります。これはぜひやってもならぬといふと、やはり序の口としてやつたのであるから、本論に入るまでできるだけ早くということとは、その間一年くらいの間なのか、三年なのか、とにかく五カ年計画でありますから、その間にやつたらよからうでは、山梨県も困つてしまふわけですよ。すなわち、甲府から韮崎、小淵沢間は山梨県分でありす。それから富士見から長野までは長野県分でありす。その間にちよこつと見本の電化だけができておる。これは非常にありがたいけれども、さか根みになつてしまふ。何していやがんだということになる。できるだけ早くでは困ります。信越線は十億を持つたということでありす。信越線は十億持つたのだから、われわれは二十億持つたのだから、倍くらい持ちますから、できるだけ早くということのないうちに、それが政治でありますから、すなわち接合してやつてもらうということについての御意見を承りたいと思ひます。

○磯崎説明員 ただいまお話しの上諏訪―辰野間は、中央線電化の一つのほしりとしてやつたつもりであります。が、山梨県の中の甲府―韮崎間につきまして非常に御要望があることは十分承知いたしております。ただ三十七年

度の予算のワクから申しますと、今電化しております箇所が五カ所あります。いずれも電化の最盛期に入つておりますので、新しくまたここに着手いたしますことは、別の資金がなければ非常にむずかしいのじゃないかというふうに考えられます。今、先生から、利用債なら持つてやるといふ大へんありがたいお話がございましたが、もしそれらにつきまして、もう少し具体化したしますれば、私どももいたしたし、考慮することもあるが不可能ではないといふふうに考えております。いづれもう少し具体的なお話として十分地元の方とも御相談していきたいといふふうに考えております。

○増田委員 これは山梨県の側においても非常に御心配なのでございまして、つまりちよつと見本を見せて、そつしてあとでできるだけ早くということでは困るわけで、資金のめんどうを見ればわれわれもやるというお話でございます。すなわち、一歩進んではおりますが、少なくとも私は一年以上の間が、少なうとも私は一年以上の間が、れば大へんな政治問題になると思ひます。というのは、もしちよつと見本を作つてやつたんだ、そしてあとは自分やらないんだということになると、これは全国に五つも六つもやつておるのだからして、なかなか間に合ひもしないし、昭和三十三年度ではできにくいといふようなお話があつたり、だんだん御相談しなう。国鉄当局の積極的に協力しようという心持はわかりました。これは前に私がよく質問いたしました。これは前に私がよく質問いたしました。四条件から離れた民間企業を圧迫するよるな国鉄バスは困るというよう

な質問に對しては、善処すると御回答がございまして、きわめて明快に善処されております。この点は敬服いたしておりますが、積極的御協力ばかりですが、間が一年以上あると、これは山梨県も長野県も、地方の利益並びに国家の利益を代表するわれわれ公僕が大へんに困つた立場に置かれてしまふのです。これは実は超党派で困つてしまふから、一べん作つて見本を示して、そつしてあめや何かを見せよう、どうだと言つておると、かえつてさか根みになるという危険がございす。それから、一年以上の間をいすは困ります。われわれは、協力いたすすから、どうか昭和三十三年度においすすみやかに四月一日からでも着工願ひたい、こういうことを強く要望いたします。

これをもちつて質問を終わります。○山田(彌)委員長代理 田邊國男君。○田邊(國)委員 私から国鉄当局に御質問申し上げたいと思ひます。ただいま増田先生から御質問がありました。が、總裁からも中央線は重要な幹線である。われわれは中央線と思つております。現在の中央線の状況を国鉄總裁十分御存じだと思ひます。けれども、非常に列車は込んでおります。おそらく日本の国鉄幹線の中ではドル箱だと私は思つております。ところが、この列車が非常に込んで、しかも立つことが多し。これは国鉄といふものは、いつもスワローといつて、すわることを条件にしてゐるのに、それが国鉄は立つたろうといふことになる。(笑聲)まことにけしからぬことだ。しかもこれが一番もつておる中央線といふ重要な幹線だ。今日までわれわれはだ

まつて見ておつて、国鉄といふものはもうそろそろそろわろろにさせていいんだらうと思つておつたところが、一向に改善をしないといふことで、われわれ質問に立つたわけでございます。甲府―松本間の電化といふものは、昭和四十年までにやるといふ一応の計画が立つております。そこで甲府―松本間を四十年までに必ず電化するといふことが一体可能であるかどうかといふことをお伺ひいたします。

○磯崎説明員 甲府―松本間につきましては、信越線と違ひまして、相当トンネルがございす。信越線の方はほとんどトンネルがございす。非常に工事が簡単でございますが、甲府―松本間は、御承知の通り、相当大きなトンネルがございすので、また中央線のトンネルは御案内の通り非常に小さいトンネルでございすので、電化いたします際には全部掘り下げて大きくいたしますと、普通の列車が通れないといふようなことになつております。そういうこともございすので、事務的に現在いろいろ検討いたしております。三年か四年くらいはかかるんじゃないかといふ説もございす。が、ただ金の入れ方によりましては、二年、三年くらいでできるかもしれないといふふうな今いろいろ検討中でございます。昭和四十年までに必ずやれるかどうかといふことにつきましては、主として工事能力と資金の関係になるといふふうに考えております。私どもとしましては、五カ年計画でお約束した線に沿つて極力やらなければいけないといふふうに考えております。

○田邊(國)委員 先ほど辰野―諏訪間の電化といふものを甲府―松本間の電化の第一工事としておやりになるということですが、増田委員からの質問にお答へる要旨を伺つておますと、名古屋―辰野間、いわゆる飯田線といふものが電化してゐる、しかも諏訪へ行く関西及び中部からの温泉客といふものが非常に多いので、これを利用するといふお話がちよつと出ております。これは私は、真意だと思ひます。しかし、現在諏訪地方に行く温泉客といふものは、もちろん東京から行く客も大へんな数でして、土曜日、金曜日の夜などは、もう新宿の駅に列をなして、これがスキー、スケート、温泉と諏訪地方にいろいろな客が殺到する、こういうときには、工事をやる場合に、どうして諏訪―辰野間だけやるのか。今中央道といふものが問題になつてゐるが、第一工事を着行するときに東京―八王子間をやる、そういう場合に例をとりまして、上野原―大月間をやつたと仮定したら、これは非常に大きな問題が起きると思ひます。それと同様に甲府―松本間の電化をおやりになるならば、まず甲府から韮崎をおやりになるというところが本筋ではないか。もちろん私が山梨県であるから、甲府―韮崎間をやれといふことではございせん。ただ、もしおやりになるとすれば、両方からおやりになる、松本から諏訪の方に向けておやりになる、こういうふうなことから、地域から出てゐるわれわれ、またその地域の住民が真にこの鉄道といふものを電化するのに国鉄が誠意を持つておやりになつてゐるのだといふことがわかりたいと思ひます。ところが真中だけをやりますと、これは飯田線の方にたゞ一部だけやつて、あとは予算がない

ということと将来当分見送りになるのではないか、こういうような判断を下すということが一般常識として言われるわけでございます。その点も増田先生が強く質問された要点だと思えます。この点について国鉄が、七月一日に終わるから、今度は二日から一体甲府―韮崎間をおやりになるのか、松本の方からおやりになるのか、その点をはつきりと伺いたい。

○磯崎説明員 辰野―上諏訪間の電化をいたしましたのは、御承知の通り、飯田線のちょうど接続点が辰野でございますので、飯田線の電車がそのまますべえる、しかも上諏訪までの旅客の要請が相当あるということから、これは約一億、地上設備だけで、車両はなしで電化をいたしましたのでございませう。車両は一応飯田線の車両が全部そのまま利用できる前提でやりましたわけでございませう。これは中央線の一部ではございませう。飯田線の車を使うつもりでやりましたのでございませう。従いまして、私どもとしましては、上諏訪―辰野間の電化はごく一部だけのものだ、やはり根本的には先生がおっしゃいましたように、甲府から韮崎の方に向けて徐々にやるのが工事の当然のやり方だと思えます。これにつきましては、先ほど申し上げました通り、三十七年度に着工できませうように、極力今考えておりますが、何と申しましても、予算の関係上、いつから着手できるという約束をする段階になっておりませう。大へん申しわけありませんが、私どもといたしましては、先ほど総裁が申しました通り、できるだけ早く、何と申しましても東京の一番大きな旅客の行先地でございますので、

商売の上から申しましても、極力早く電化いたしたいというつもりでございます。

○田邊(國)委員 ただいまの御答弁を私の方で解釈いたしますと、三十七年の七月一日には諏訪―辰野間ができるので、そのあとはできるだけ早い期間に甲府から韮崎に向かつて電化の工事に着手したいということでございますが、その真意というものは、三十七年の間には着工をするのとわれわれは解釈してよろしゅうございませうか。

○磯崎説明員 私どもとしては、まだそこまではつきり申し上げるわけにいきませう。極力早く着工いたすようにいたしたいということでございます。

○田邊(國)委員 それでは、極力早くということとは、三十七年度にやるということにわれわれは判断をいたしたませう。

次に、中央線の複線化の問題でございますが、現在、三十六年度から甲府―塩山間の複線化をやっております。ここで地元の土地買収の問題がございまして、国鉄との間にいろいろのトラブルがあるように私は伺っております。また一部われわれ陳情も受けております。その場合、現在約三メートルの幅員をとりたい。そこでくい打ちをしたり立ち入りしたいというところを言っております。ところが地元の方は、一休補償をするかしないか、どの程度するかというのを前提に――先にくいを打たれてしまったら困るのだ、この話し合いをしたいというのですが、なかなか国鉄側が応じてくれない。そこでもくい打ちをしないというところであれば――現在土地収用法で強制的に買い上げるのだというように

意味のことが伝えられてくる。そこで地元側としては、協力しないわけではないけれども、一体どの程度にやってくれるのか。自分のうちを切られてしまふ、出口をふさがれてしまふというような実情のときに、一体国鉄というものはほんとうにわれわれに対して親切に説明してくれるという道が開かれておらぬじゃないですか、こういう陳情が多いわけでありませう。これについて、国鉄当局は、一番最前線におられる、土地折衝をしておられる係官の人たちに対して、どういう指令を流しておられるのか、その点をお聞きしたい。

○磯崎説明員 用地買収の問題につきましては、現在、先ほど来お話しした東海道新幹線につきましても、また東北線その他各地でもつていふん地元の方々の御協力を得まして用地買収をやっております。なれない職員などもおりまして、先生のおっしゃったようにいろいろの問題が起きているところもあるかと存じますが、極力地元の方々の円満な御了解を得た上でやっていきたいというつもりでおります。たとえ、けさの新聞に出ておりましたが、東海道新幹線が今軌道を敷いておりますが、その一部分だけ立ちのきができませんで、約五十メートルばかり工事をしているというくらい慎重にやっております次第であります。しかし、中にはふなれた職員がおります。そういう事態がございましたら、具体的な問題といたしまして、私どもの方としてはぜひいふん下部の方に指示したいと思ひますので、先生方からお伺ひいたしたことにつきましても、さっそく取り調べ中でございますので、極

力そういうことのないように、また地元の御協力を得られるようにいたしたいと思ひます。

○田邊(國)委員 大体国鉄側の御意向によくわかりました。

最後に総裁にお願いしたいことは、今の中央線の電化の問題でございますが、三十七年の七月一日には諏訪―辰野間が終わるわけでございますから、一つ早急に、甲府―韮崎間に今年じゅうに着工するように予算を重点的に取ってこへ持つてきていただきたい。そして、やるということ強く要望をいたして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○山田(彌)委員長代理 次回は来たる二十三日金曜日午前十時より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時十五分散会

〔参照〕
日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出第五六号)に関する報告書
〔別冊附録に掲載〕

昭和三十七年三月二十四日印刷

昭和三十七年三月二十六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局