

第六十八回 参議院運輸委員會會議録第九号

昭和四十七年五月十八日(木曜日)
午前十一時四分開会

委員の異動
五月十七日
辭任 補欠選任
二宮 文造君 田代富士男君
五月十八日
辭任 補欠選任
稲嶺 一郎君 若林 正武君

出席者は左のとおり。

委員長	理事	委員
木村 陸男君	鬼丸 勝之君 佐田 一郎君 山崎 童男君 森中 守義君	岩本 政一君 江藤 智君 岡本 悟君 菅野 儀作君 伊部 眞君 小柳 勇君 瀬谷 英行君 藤田 進君 田代富士男君 田淵 哲也君

國務大臣	運輸大臣
運輸大臣官房長	高林 康一君
運輸大臣官房審議官	見坊 力男君
運輸省鉄道監督局長	山口 眞弘君
運輸大臣	丹羽喬四郎君

運輸省鉄道監督局長 中村 大造君
局長 菅野道部長 吉田善次郎君
常任委員会専門員 北川 博正君

説明員

首都圏整備委員会事務局長 一部長 北川 博正君
建設省住宅局日本住宅公団首席監理官 福地 稔君
日本国有鉄道總裁 磯崎 勲君
日本国有鉄道理事 長浜 正雄君

参考人

日本鉄道建設公団總裁 篠原 武司君

本日の會議に付した案件

○日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○委員長(木村陸男君) たたいまから運輸委員會を開会いたします。

日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。
御質疑のある方は順次御発言を願います。

○田淵哲也君 まず初めに大臣にお伺いしたいと思います。大都市交通の問題の解決のためには私鉄の努力のみでは困難ということが書いてありますけれども、しかしこれはいまに始まったことではないのでありますけれども、現在の状況を見ますと、やっぱり大都市圏の交通資本投資が非常におくれおるといふことは事実であります。私は、運輸省としていままでどういふ大都市圏の私鉄に対し

てどのような指導を行なってこられたのか、この点についてまずお伺いしたいのであります。
○國務大臣(丹羽喬四郎君) たたいまの御質疑でございますが、大都市圏の輸送状況につきましては、私鉄の輸送力増強につきましては、敬次にわたる輸送力増強計画をつくらせまして、これに従いまして従来から計画的に増強を行なってまいりました次第でございます。また、租税の点におきましては、減価償却その他の短期償却を行ない、それに要するところの財源につきましては、租税特別措置によりまして軽減をはかるというような措置を行なった次第でございます。いま御指摘がございましたように、大都市通勤通学輸送につきましては、非常にまだ需要を充足するに足りない点もあるでございますが、従来からも地下鉄——地下高速鉄道につきましては、建設費の約半分を国または地方公共団体ににおきまして負担をするというような措置をとった次第でございます。また、私鉄に対しましては、開銀融資その他の融資あつせんをいたした次第でございますが、それだけでも足りぬ、また最近の大都市の交通空間の獲得、また工事費の増加というような点から考えまして足りないというところで、今回それらに対する私鉄の輸送力増強のための国家助成も必要であるというところで、今回御審議を願う公団法の改正による私鉄の増強方式をとった次第でございます。

○田淵哲也君 運輸省がいま大臣の御答弁にあつたような措置をとってこられたのかかわらず、現状としてはかなりおくれおるとおもうか、私は一歩前進だと評価していいと思つたのでありますけれども、しかし、この程度のものではたして問題解決になるだろうか、こういう疑問を禁じ得ないわけです。当初運輸省では、大都市輸送施設整備事業団、これを設立するといふような構想があつた

ということは聞いておりますけれども、この事業団の設立にならずに、鉄道建設公団でやるということになつたわけですが、その理由をお伺いしたいと思います。
○國務大臣(丹羽喬四郎君) いま先生御指摘のとおり、当初私のほうでいたしましては、今日の大都市輸送需要を充足するためには思い切つた措置をとらなくてはならぬといふことはかねがね考えた次第でございます。したがって、新しい法人をつくりまして、それによりまして専門的に行なわせようという意図があつた次第でございますが、御承知のとおり、行政監理委員会等の勧告もございまして、特殊法人は極力押える、新しいものは一つも認めないというような決定に基づきまして、特殊法人の設立は見送らざるを得ないというところでございまして、それにかかわる——やはり法人であるところの鉄道公団は同種の法人でございまして、これによりましてその事業を行なわせようといふことによりまして、事業遂行は何か支障を起ささないという認定のもとに、今回の措置をとり、公団法の改正に踏み切つた次第でございます。

○田淵哲也君 そすると、この事業団をつくるという構想の場合、事業団が行なうべき業務内容、これがそのまま今度は鉄道公団でやると理解してよろしいわけですか。構想は全然変わつていない、事業団でやるべきだと予想しておつたものは全部鉄道公団に移るといふことですか。
○政府委員(山口眞弘君) 事業団をつくらうという構想を立てました基本的な点は、たたいま大臣から申し上げましたとおりでございます。従来、私鉄の事業者が輸送力増強を大いにやりまして、そりして大都市の通勤輸送というものにマッチをしていくということに付とめておつたわけでございます。ただ、従来やつておりました私鉄の事業

者の輸送力増強の工事というものの内容は、たとえば車両を増強する、車両を増強したとして列車の編成両を長くする、あるいは列車回数を増強する、あるいはそのために必要なホームの長さの——有効長と申しますか、有効長の延伸をするとか、あるいはそのための必要な変電所の設備容量を増加するとか、信号機の数をふやすとか、そういう性格の工事を実はやってきたわけでございます。これによりまして私鉄の輸送力はかなり増強されるわけでございますが、増大する通勤通学輸送需要というものは非常に大きいものでございまして、したがって、こういつたような性格の輸送力増強工事ではなかなかこれが対処し切れないということになりまして、今後は、基礎的な私鉄の増強、たとえば従来単線でございますましたものを複々線化にするとか、新たにできた大規模ニュータウンというものに對する新線を敷くとか、あるいは都心の地下鉄というものに直通するような新線を建設するというような、非常に基幹的な線路の増強というものが必要となつてまいりましたわけでございますが、そういう基幹的な輸送力の増強工事につきましては、従来の私鉄のやつておつた輸送力増強工事の力ではなかなか十分ではないということございまして、そういう意味で、今回の事業団をつくりまして、そしてそういう基幹的な輸送施設というものをつくつていこうじゃないかというふうに考えたわけでございまして、そのためには、責任を明らかにし、そしてこれを推進するために新たな事業団の構想というものをつくつてやろうということになつたわけでございまして、ただいま大臣から申し上げましたように、行政簡素化の見地等からいたしまして、新規の公団をつくるということが適当ではないというところで、従来からある鉄道建設公団の中に私鉄関係の部門というものを置きまして、これによつて建設を促進しようということでございます。したがって、従来の事業団構想と今回の鉄道建設公団で行なう構想というものは基本的には違ひがございません。本質的には相違はございませ

ん。ただ、鉄道建設公団でございますから、従来の組織との調整その他の問題もございまして、本質的な相違はその間にはないわけでございまして、○田淵哲也君 それからも一つの方として、今回の鉄道建設公団法の改正によつてやる場合は、公団が新線なりあるいは改良工事をやつて、それを私鉄に譲渡するというものでありますけれども、実質的には、金融面のメリット、あるいは金利に對する補給、あるいは償還期限のワークが非常に長期である、そういう面だろうと思ひますけれども、これを鉄道建設公団がやらずに私鉄に對する特別の金融措置を講ずるということでも結果としては同じではないかという気もするわけですが、こういう貸し付け方式と、今回のような鉄道建設公団が肩がわりをする、この二つを比較した場合、利点、欠点というものを説明願ひたいと思ひます。

○政府委員(山口真弘君) 従来、私鉄の工事につきましては、原則として自己資金によつて、銀行その他から借り入れ等待つてやつたわけでございまして、これにつきましては、従来開業銀行からの融資という公的な助成方法がございまして、一番条件のいいものにつきましては五〇%まで開業銀行からの融資によつて工事を進めてきたわけでございまして。

そこで、今回の公団によりまして建設方式をいたすということを考えましたゆえんはいろいろ実はあるわけでございまして、一つは、ただいま先生の御指摘がございましたように、鉄道の建設は非常に巨額の工事費を必要とする。そこで、その巨額の工事費を必要とする場合に、私鉄自体の資金調達能力というものがなかなかないという点がございます。したがって、その私鉄自体の資金調達能力というものと直接の関係なく、公団をもつて事業を遂行するということになりまして、その問題が一つ解決ができるということがございまして。

それから一つは、先ほど申しましたように、大規模なニュータウンへの新線の建設だと

か、複々線の線増だとか、あるいは地下鉄直通の乗り入れ工事だとか、非常に工事費がかかりまして、しかもそれに伴う収益というものはなかなかあがってこないというものが実情でございます。その意味で、この工事というものは収支採算面からいまして非常にペイをしないということとは、これは明らかでございます。その点につきましては、その収支採算面をペイをしないものにつきましては、やはりこれに對する利子負担ということが必要であらうということ、この公団構想によりまして、国からの公的な資金の助成というものと並びに利子補給というようにすることによりまして収支の資金コストを安くして収支の改善に資するということを第二に考えたわけでございまして。

それからその次に、やはりこれが建設をされましてから、当然その建設した資本に對する返還というふうな問題があるわけでございまして、それに伴う資金繰りと申しますか、そういう面の問題が非常に苦しいわけでございまして、そこで、今回のこの公団構想によりましてその問題をひとつ解決をするために、建設をした資産というものを譲渡後二十五年の元利均等償還というふうな非常に長期の支払い方法ということにいたしました。そしてその資金繰りというふうなことで会社の経営が圧迫をされるということのないようにしようという構想を実は考へておるわけでございまして、ただいま申し上げました主として三つの点がある今回の公団によるこの大きなメリットじゃないかと思つてございまして。

そこで、従来の通常の金融の方式ということになりますと、いまの問題がやはり根本的には解決ができません。したがって、やはり金融のためには、一つには担保能力というふうな問題もございまして、それから金融のためには、やはりそれの金利コストの低下という問題が生じて、直接的な助成が必要ということも生ずるわけでございまして、さらに、先ほど最後に申し上げました資金繰りの問題につきましても、借金をしたものが

は早急に返していかなければならないというふうな制限がございまして。さらに、金融ということになりますと、積極的な建設というふうなものが従来のやり方にやはりゆだねられるというふうなことになるわけでございまして。今回のような公団が積極的にこれを建設いたしました通勤輸送の混雑の緩和をしようという措置からいまして、やはり独立の法人がこれを建設したほうがいいという判断に立ちまして、今回の公団方式で建設をするという措置にしたわけでございまして。

○田淵哲也君 いまの御説明で、大体公団がやる場合にメリットというものがわかつたわけですが、これも、反面デメリット、欠点もあると思うのですが、そういう点はありますか。

○政府委員(山口真弘君) デメリットと申していかどうか問題がございまして、一番の問題は、これは地方鉄道業者が当然地方鉄道法によりまして建設をし、運営を現在やつておるわけでございまして。そこで、その地方鉄道法によりまして従来の線も運営をし、それとの関連において新しい線も運営をしていく、建設をしていくということに相なるわけでございまして、その間の、そういう立場にありますものを別個の公団が建設をするということによるこの、何といひますか、いろいろな不均衡だとか、あるいは連絡の不十分だとかというふうなことがあり得るわけでございまして。それで、その点につきましては、私どもやはりこの公団方式をとる場合の事務上のやり方としては、一番の問題でございまして、したがって、従来地方鉄道法に基づくとこの工事施行の認可というふうなことにございまして、そしてその工事施行の認可に従つて従来は地方鉄道業者がこれを建設をして運営をしておつたわけですが、それとの調整をはからなければならぬということでございますので、この点の矛盾の解決ということのために、公団の行ないますところの建設の工事実施計画は、地方鉄道法に基づくとこの私鉄の工事施行の認可というふうなものに適合したものとしなければならぬという形で、これを結びつけ

しておるわけでございます。その他、公団をつくつてやるということになりますと、当然別の人がやることと申しますから、その点に対する費用が高くなつてはいけません、管理費その他の費用が高くなつてはいけませんという問題が起るわけでございます。この点は当然、私企業たる私鉄のよりなまじしい態度でやはり公団の事業というものを運用していく、管理費等も安くしていかなければならぬということに相なるわけでございます。この点につきましては、この事業の遂行にあたりまして、公団とそれから私鉄事業者との間におきまして十分の契約をいたしまして、その内容の調整をした上で仕事を始めていく、こういうふうなことにしましてその面の矛盾というものが、欠点というものをなくしていく、こういうふうには実は考えておるわけでございます。

○田淵哲也君 鉄建公団がつくった線路を譲渡する場合、その譲渡の条件並びに価額はどうかというふうになりますか。

○政府委員(山口真弘君) まず譲渡の価額でございますが、鉄道建設公団は当然国の公的な法人でございますから営利を目的とする必要はございません。したがって、鉄道建設公団は全然利益をあげる必要はないわけでございます。ただこれに要したところの費用というものは、やはりこれは全額回収しなければならぬ。したがって、当然その譲渡の価額は、建設に要した費用と、それからこれのために必要とするところの利子、それからさらにこの建設を行なうための管理費というふうなものが譲渡価額の基本になりまして、そういう点で譲渡価額を決定するということになります。その次に、この譲渡価額の基礎となるところの利子その他につきましては、これは先ほどちょっと申し上げましたが、固からの公的な資金ということで、資金運用部資金等が約四割、それからその四割につきましては六分五厘の利子、それからその他の債務というものにつきましては、それと六分五厘との差についての固からの補助金というものを一応考えまして、さらにそのほか地方公共団体も助成をするということで資金コストを安くいたしまして、そういう金利というものをつけ加える、そして譲渡価額にするわけでございますが、これをさらに建設後二十五年の元利均等償還ということにいたしまして、そういう条件で私鉄から回収をするということになるわけでございます。

○田淵哲也君 この場合、原則として建設に要した原価で譲渡するわけですね。ただ問題は、私鉄自身が建設を監督するのではなくて、建設公団がやっております。当初予想した金額よりもふえるということが考えられるわけですね、工事費とか、あるいは用地の買収費とか。その場合、私鉄の当初考えておった計画から狂ってきた場合、引き取りを拒否するとか、そういうことは起こらないんですか。

○政府委員(山口真弘君) これは実は、今度の公団法の改正によりまして、そのやり方といたしましては、私鉄がまず申し出をいたしまして、そしてその申し出をいたしたのについて運輸大臣が、先ほど申し上げました地方鉄道法に基づいてその工事施行の認可というふうなものとも加味いたしましてこれが指定をいたします。したがって、まず第一に、基本的な設計その他につきましては、私鉄事業者が運輸大臣の認可を受けました工事施行の認可の内容と適合しておるものでございますから、そういう基本的な設計その他につきましては両者の間の意見の食い違いというものはないわけでございます。さらに、そういうことによりまして実際の工事をいたしてまいるわけでございますが、その工事をやっております場合に、その建設のやり方あるいはその譲渡について事前に協議を必要とします。そして協議という形で両者間の具体的な内容等の契約を結んでおきまして、それに従って建設をしていくということに相なるかと思つております。

○田淵哲也君 それからメリットの面ですが、実際問題として、自分で資金手当てをする必要がないということはあろうと思つております。それから金利が利子補給によって若干安くなる。しかし、安くしたにしても、六分五厘の金利がかかるわけですね。従来、私鉄自身がやる場合には、開銀融資と民間融資の平均は大体七・七五%で、一分二厘五毛安くなるということでありまして、これも、非常に膨大な費用がかかっております。これは一つの例ですけれども、京王線の新宿一つじヶ丘間の複々線化ではキロ当たりの工事費は四十八億円といわれておる。それから多摩ニュータウンの新線にいたしても、大体キロ当たり十五億くらいかかる。そうすると、これはニュータウンの新線でも、金利だけで、六分五厘としてもキロ当たり一億円の金利がかかるわけですね。複々線化の場合には、大体四十八億とすると、三億の金利がかかるわけですね。現在私鉄の営業収入は大体キロ当たりどのくらいになるのですか。

○政府委員(山口真弘君) 一律には言えません。大体一億くらいが比較的いいほうの部類でございます。

○田淵哲也君 そうしますと、営業収入が約一億で、多摩ニュータウンの十五億と比較的安い新線にしても、金利だけで営業収入が全部吹っ飛んでしまふ。こういうふうな状態では、はたしてメリットと言ふかどうか。これだけで私鉄はそういう新線を建設しようかという意欲が出てくるかどうか疑問だと思つておりますが、いかがですか。

○政府委員(山口真弘君) その点は、まことにお説のとおりだと思つております。鉄道建設は非常に巨額な費用を必要といたしますために、いわゆる懐妊期間が非常に長い。これを建設いたしましたも、すぐにはお客がふえてこないということで、非常に懐妊期間が長いということで、鉄道建設が収支に及ぼす影響というものは非常に大きいわけでございます。したがって、従来鉄道建設がおくられていたゆえんというものはそこに一つあるわけでございます。今回はそういう点も考えまして、確かに収支は非常に苦しい、しかしながら将来はだんだんにふえていくというふうな楽しみもあり、なお私鉄事業者というものは免許事業者といたしまして当該地域の輸送というものを独占的にこれを維持していかなくてはならないというふうな社会的な責務もあるわけでございます。私どもも、今回のような一応のメリットというものを考えまして、この建設が行なわれるということも期待しておるわけでございます。

○田淵哲也君 これは、将来の非常にばく然としたものの期待で、現実に金利だけで営業収入が飛んでしまふような事業を私鉄が始めるかどうか疑問だと思つております。きょうは民営鉄道協会のほうから参考人のお見えになっておるようですが、お見えでしたら、この点について御意見を伺いたいと思つております。

○委員長(木村睦男君) 田淵君に申し上げますが、小柳君からの要請で呼んだのですが、小柳君がいないので……。

○田淵哲也君 けつこうです。そういう点、非常に将来もつと収入がふえてもりかかるとも思はないというふうな状態であること、現実に営業収入あるいはそれを上回る金利を負担しなければならぬというふうな新線をはたして建設するかどうか、この点についてはいかがですか。

○政府委員(山口真弘君) この点については、実は新線だけでなくして、たとえば複々線化工事等についてもなお言えるところであらうかと思つております。新線の場合におきましては、新しくニュー

タウンができて、それによりまして輸送需要が若干は発生する。発生をした若干の輸送需要に對しまして、鉄道輸送力が非常に大きいわけでありまして、当初はがらがらで走らな過ぎやならぬというよりなことでございまして、その点では確かに収支が非常に悪い。

それから複々線のほうでございまして、これは非常にまあ列車が混んでおりましたが、もう運び切れないような状態になってるので、新しく一線ふやすということになるわけでございますが、この効果は、お客が直接ふえるということじゃなくて、むしろ混雑緩和ということに効果があるわけでございます。その意味では、これによるところの収入増というものは多くは差しあたっては期待できないというのであります。ただし、鉄道業者は、やはり当該地域におきまして、一定の区域におきましてその鉄道業によりまして公共の便益を促進するという使命を持っておられるわけでございます。またそういうことによりまして新線の地方鉄道の免許を受けてこれを建設しようという意思を示しているわけでございます。そういうことを示している以上、やはりこの取支、採算というものがなかなか困難な場合におきましても、これをやってもらわなきやならぬというふうには考えておられるわけでございます。これに對する助成というものも相まちまして新線なりその増強工事というものをやっていると、また現にそういう意欲を示しているというふうにも考えております。

○田淵哲也君 大都市交通に対するビジョンというものが、基本計画といたしまして必要だと思っておりますが、先日都市交通審議会の答申というものが出ております。これは、運輸省としては答申に基づいて基本計画をつくられるわけですか、この点をお伺いしたいと思います。

○政府委員(山口真弘君) 都市交通審議会は、大都市におきまして交通の体系といたしまして、審議、答申をいたしたわけでございます。東京、大阪、名古屋その他について行なっておりますが、大

阪、名古屋につきましては、国鉄の線路、新線並びに増強を含めた答申になっておりますが、東京圏におきましては、国鉄は別といたしまして、地下鉄及び私鉄を中心としたところの答申というこゝたになっております。それで、その答申の基本的な考え方、都市部における管理中枢機能の集中、一方周辺部における住宅地の増強というふうなことにかながみまして、輸送力を大幅に増強しなければならぬという考え方に立ちまして、そういうその考え方といたしましては、東京の都市交通圏におきましては、昭和六十年時点におきまして、就業者数約二百九十万から三百万、就業者数四十五万というふうなもの、それだけのものが東京都内に流入するといふふうに一応考えておられます。それで、そういうふうな前提として、都市圏人口というものが六十年時点には約二千九百万人であろうというふうにお考えをしております。就業人口としては約一千万から千四百万人くらいになるであろうというふうにお考えをしております。

そこで、それに基づきまして、先般の都市交通審議会の答申におきまして想定した五百七十七キロの地下鉄及び私鉄の整備をしなければならぬというふうな考えをしております。これは既答申が二百八十キロでございますから、さらに二百九十キロを追加するということでございます。私ども、この基本的な考え方から見て、今後の地下鉄並びに私鉄の整備ということが当然行なわれなければならないわけでございます。それ、ただ建設主体につきましては、たとえば地下鉄につきましては、これは従来帝都高速度交通営団並びに東京都が行なっております。で、帝都高速度交通営団並びに東京都が行なっております方式につきましては、今回のこの公団法の範疇といたしましては、一応別に考えておられます。それから私鉄の整備というものには、今回の公団法的方式というものが当然予想されておられるわけでございます。したがって、今後この法律に従って出てまいります整備の方向、こういうものは当然こ

の都市交通審議会の基本的な考え方の方のつとたものが出てまいるわけでございます。その他のたとえば公営等によりまして、その郊外新線の整備というふうなものにつきましては、今後地下鉄というふうなものでございましては、今後地下鉄方式に準ずるようなものも考え合しまして、先生御指摘のように、都市交通審議会の基本的な考え方というものが今後の私どもの都市交通の鉄道網の整備の基本的な方向でございまして、この法律の運用についても当然それに従ってやってまいるといふことにならうかと思つております。

○田淵哲也君 この一兆七千億のうち、私鉄がやる部分、すなわち今回の鉄道建設公団が引き受ける部分、資金量はどのくらいですか。

○政府委員(山口真弘君) その点は、この全体の構想の部分、この部分が私鉄がやるのか、あるいはこの部分が公団地下鉄を延長してやるのか、あるいは公営がこの部分を担当するかというところは、実はまだきまつておりません。したがって、ただいまの一兆七千億のうち、幾らが公団の事業範囲というところは、ちよつとこの段階ではまだ申し上げる段階ではないと思つて、概算では大体どれくらいですか。

○政府委員(山口真弘君) 都市交通審議会の六十一年時点の構想でございますが、建設自体はまだ確定をしておりません。ですから、ちよつと概算でも申し上げかねます。

○田淵哲也君 かりに、このうちの何分の一にない資金が必要ということになるわけですね。そういうと、この公団に、私鉄のほうに使う資金の長期的な計画というものが立てる必要があると思つた。この点についてはどうなんですか、長期的にそういうめどは立てられているわけですか。

○政府委員(山口真弘君) 公団のやる規模でございますが、これは百二十五億といふことでございまして、これは初年度でございますから非常に微々たるものでございまして、今後はこれに従つてふやしていく、これを増大していくといふふうに一応考えておりますが、ただこれは、長期的に幾らにするかというところにつきましては、まだ政府部内ではきまつた考案が実はございせん。一応現在必要とされているところの線等につきまして、今後どの線をどれだけやっていくかということによりましてだんだんきめてまいりようと思つております。

○田淵哲也君 先ほどの答申は六十年目標ですが、もうあと十三年ですか、十三年としまして一兆七千億の投資が必要だと言われているわけですが、そのための一つの活動の一環として公団法の改正が行なわれるわけですが、これは出資金から見たらきわめて、非常に微々たるものなんですか。ちよつと頭を出したというにすぎないと思つて、したがって、この公団法の改正をやるからには、少なくとも六十年ぐらいをめぐらした資金計画について全然考案がないというのではおかしと思つておられるが、この点どうなんですか、大ざつぱな構想でもないんですか。

○政府委員(山口真弘君) これは実は、まことに申しわけないんですが、国鉄等につきましては、全国的な長期的なものとしていたしまして、今後十年間に一兆七千億といふ大きなワキがございまして、しかしながら、その中の具体的な問題といたしまして、東京方面にどれだけ使うかというふうなことはまだ全然きまつていないというわけでございます。それから私鉄につきましても、実はそこまでまだきまつておりません。

○田淵哲也君 かりに、このうちの何分の一にない資金が必要ということになるわけですね。そういうと、この公団に、私鉄のほうに使う資金の長期的な計画というものが立てる必要があると思つた。この点についてはどうなんですか、長期的にそういうめどは立てられているわけですか。

だ、従来大手私鉄がやっておりました工事の計画でございますが、これは大体、第一次計画におきましては、これは三十六年から三十八年度までの三カ年間でございまして、この三カ年間にございまして、年間約四百億ぐらいの工事をいたしてまいりました。それから第二次におきましては、これは三十九年度から四十二年まででございますが、その三カ年間にございまして、これは年間約五百億ぐらいの工事をいたしてまいりました。それからそのあとの第三次の輸送力増強計画におきましては、これは五年間でございまして、年間約九百億ないし千億ぐらいの工事をいたしてまいりました。そこで、今後この工事は当然私鉄自体の工事としても行なわれるわけでございまして、今回さらに鉄道建設公団の工事によりましてこれに追加されるということに相なるわけでございまして、まあ一応来年度は百二十五億でございまして、四十八年度から飛躍的に増強されていかなきゃならぬというように考えております。

○田淵哲也君 まあ、いまこの所要資金が非常にふえていくと思うので、問題は、その場合、利子補給は現在国と地方自治体が半分ずつやるということになっておりますけれども、この金額がどんどんふえた場合に、それだけの負担が特に地方自治体で可能かどうか、この辺のめどはどうですか。

○政府委員(山口真弘君) 今回の構想によりまして、まず基本的な資金のソースをいたしまして、資金運用部等の財政資金がございまして、これが六分五厘でございまして、それから他の債券等でございますが、従来七分三厘程度でございまして、これが今回の金融引き締め等によりまして七分二厘ぐらゐに低下をいたしております。したがって、これとそれから六分五厘との差というものを国からの助成をするという考え方になりまして、四十七年度は約三千万円程度の助成ということに相なるわけでございまして、それで、それに対応する地方公共団体の助成というものもお願いするということにいたしておりますが、まあ非常に

これはまだラフな計算でございまして、かりに事業規模が来年度以降三百億ぐらゐというように仮定をいたしまして、そういふ仮定の上に立つたものとしたら、その利子補給額というものがどのぐらゐになるんだらうかというふうなふうなま、一応考えてみますと、大体五十年ないし五十一年時点ぐらゐで三億ぐらゐの利子補給ということにございまして、非常にこの利子補給額がばく大になりまして、そのために国家財政等を圧迫するといふほどのものはないだらう。そういう意味では、今回の構想というものは、比較的国の助成が少なく、しかも大きな仕事ができるんじゃないかというふうなふうな考えております。

○田淵哲也君 それから、交通関係の投資の資金の配分を見た場合に、これは国全体として見た場合で、私は非常に大きなアンバランスがあると思つて、特に鉄建公団の四十七年度の予算を見て、地方のA B線が二百億で、それからC線二百億、D線四百億というふうになっておりますけれども、私鉄の工事は百二十五億、この百二十五億という金額自体が非常に少額であると思つて、たとえば大都市交通線、国鉄のやるのが四百十億予算を取つておるわけで、それよりも、私鉄と国鉄の輸送量の配分といふことは、特に首都圏で見た場合に、これはどうなつておりますか。

○政府委員(山口真弘君) 私鉄が担当しております輸送量でございまして、まあ非常に大都市近郊では多いわけでございまして、特にいま首都圏でございまして、首都圏におきましては、四十四年時点におきまして、国鉄が三〇%の輸送をやつておりますが、私鉄は二七%、それから地下鉄が一〇%というわけでございまして、まあ私鉄の輸送のシェアというものが非常に多いわけでございまして、ただ、全国的なこれは輸送人員でございまして、全国的な点を見ますと、大都市私鉄は主として大都市近郊の通勤通学輸送というものを担当いたしておりますが、国鉄におきましては全国的な都市間輸送、あるいは貨物輸送というふうなものも

相当に大きくやっておるということが言えるわけでございます。もちろん、通勤輸送も相当やっておるわけでございまして、したがって、首都圏だけの国鉄と私鉄の輸送人員の配分というだけでは問題は解決できない性格のものではないかというふうなことを考えております。

それで、また鉄建公団の資金の配分の問題でございますが、鉄建公団がやっております仕事の中で、新幹線並びに海峽線、これは青函トンネルでございますが、これはまあ全国的な交通体系の中の問題でございまして、別問題といたしまして、その他C線という、主要幹線という性格のものがございまして、これも実は、全国的な交通体系の在来線に対する新線ということにございまして、これもちょっとまあ性格が異なります。問題はD線の、いわゆる大都市交通線でございます。これは、先生ただいま御指摘のように、四百十億円というところでございまして、これはいわゆる東京の武蔵野線あるいは京王線、関西の湖西線等でございますが、これは大都市の通勤の確保ということと同時に、大都市における貨物輸送の確保、特に東京付近につきましては、山手線の貨物輸送というものをこちらにできるだけ肩がわりして、いくというふうなねらいを持っておりまして、しかも非常に大きな工事が必要になるということでございまして、私鉄につきましては、公団の工事だけでなく、自力でやる工事というものが当然あるわけでございまして、百二十五億が少な過ぎないかという御指摘につきましては、まことにそのとおりだと思つてございまして、私ども、来年度からもうとふんばりまして予算の獲得につとめて、通勤混雑の緩和というものに努力する考えでござい

ます。

○田淵哲也君 それから、鉄道建設公団が新たな事業をやるわけですけれども、鉄道建設公団はこれから新幹線の部分も非常に大きなウエートを占めてくるわけですね。そうすると、現在の能力で、さらに私鉄の工事というものが入つてきて、

消化能力はあるかどうかという点ですが、この点はどうかですか。

○政府委員(山口真弘君) 鉄道建設公団の創設當時は、いわゆるA B線と称します地方の線路でございまして、地方交通線がまあ主体でございまして、ところが最近におきましては、先ほどお話し申し上げました大都市交通圏なり、それから主要幹線というものが多くなりまして、特に新幹線を占めております。そのために、非常に忙しい仕事をやっております。当然これは従来私鉄の仕事が加わりますと、当然これは従来私鉄の仕事をやっております。当然これは従来私鉄の仕事でございます。規格等にいたしまして、従来私鉄の国有鉄道建設規程に基づくところの規格というものと全然異なつた地方鉄道の建設規程あるいは軌道建設規程に基づくものでございまして、しかも各社によりまして若干ずつ既設の性格の違いというふうなものはあるわけでございまして、そういうふうな面も十分に踏まえて、そして設計、工事その他をしなければならぬということになります。性格も異なりますし、業務量としても違つてくる、質量ともに仕事としてもウエートが大きくなつてくるということでございまして、したがって、これにつきましては、鉄建公団の従来組織でそのままやつていくことはやはりできないわけでございまして、どうしても新たな組織、新たな人員というものを踏まえてやらなければならぬというふうなことを考へております。法律におきましては理事一人の増員ということにございまして、その他公団内に組織並びに要員を備へまして、この仕事をやつていかなきゃならぬというふうなことを考へております。

○田淵哲也君 私は、鉄道建設公団の役割という面を考へました場合、やっばり時代の変化に従つてだんだん変わつてきて当然だと思つて、それで、いま交通関係で一番問題になっているのは、一つは全国的な新幹線とか海峽線というふうな新たな線をつくるという点、それからもう一つ

は大都市交通線だと思ふんです。だから、これから鉄道建設公団は、主として大都市交通線、新幹線、こういうことに重点を置くべきであつて、もちろん主要幹線も含まれますけれども、A B線、したがって地方赤字路線はもうそろそろやめたいんじゃないか。鉄道建設公団、もつと必要ないところに入力するべきじゃないかというふうな、改組すべきだと思ふんですが、いかがですか。

○政府委員(山口真弘君) その点、先生お説のとおりだろと思ひます。やはり従来鉄道建設公団法をつくりました当時のA B線重点という考え方に對しまして、その後の社会情勢の変化、あるいは新全線の全国的な鉄道網の考へ方というふうな点から考へますと、新幹線鉄道の整備、あるいは大都市交通の整備、主要な幹線の整備というものが、やはり鉄道として一番のウエイトを置くべきことではないかと考へます。したがって、その点は、先生御指摘のように、社会の需要に應じて、鉄道建設公団の仕事の重点の置き方というのも変えてまいらなければならぬと私も考へておられます。

○田淵哲也君 次に、今回のこの法案によれば、私鉄の申し出によつて運輸大臣が適当と認めたときに公団が建設をやるということになっておるわけですけれども、ここに一つの問題があると思ふんです。まず、私鉄の申し出ということでありまして、これはやっぱり私鉄が営業ベースで考へて線をつくらうということがまず出発点である、こういうふうになりますと、公共的にこはどうかとも必要だと思つても、私鉄がこれは採算に乗らないと見たときに、申し出しない。申し出をしない限りは、これは線が引けない、こういうことになるわけですけれども、公共的な必要性と企業的な採算ベース、これの兼ね合いをどうするかという事です。公共的に必要であつても、採算に乗らぬ場合には、私鉄の申し出がなければ行なれないということになるわけですけれども、この点はいかがですか。

○政府委員(山口真弘君) 非常にむずかしい、また根本的な御指摘だと思ひます。いま私鉄の置かれておられます地位というものは、基本的にはやはり株式会社でございまして、収支採算というものを基本に考へておるわけです。したがって、しかしながら、地方鉄道業というところによりまして免許を受けて当該路線の建設をする、そういう限りにおきましては、当該路線におきましては、その区域におきましての独自の公益事業というものを担当するという地位にあるわけであつて、そういう使命をもつて輸送業務に携わつておる、また携わつておられないならば、当然、全うございまして、したがって、当然、全く収支採算というものを無視するということも、もちろんできないことではございまして、ただ基本的にはいま申しましたような形がございまして、相当長期にこれがペイをするというふうなことになるならば、これは私鉄としてもその申し出に従つてやつてもらふというところに相なるわけであつて、具体的な例を考へてみますと、たとえば多摩ニュータウンの線がございまして、これにつきましてはまだ申し出がございせんが、しかしながら、多摩ニュータウンの線につきましては、すでに特定の会社が免許を受けて建設の意思を示しておるわけです。しかしながら、これが建設が非常にたいへんなことであるというところ自体はもう変わりがございせんので、いままで建設がおくられてきたわけです。したが、しかしながら、免許を受けたものでございまして、国がこういう助成をすることによりましてこの建設の促進をしようとする、当然申し出をすることが期待できるというふうには私も考へておられます。

○田淵哲也君 ただいまの例としてあげられた多摩ニュータウンの場合ですけれども、この多摩ニュータウン線の完成のめどはいつですか。

○政府委員(山口真弘君) 多摩ニュータウンでございまして、すでにニュータウンのほりの工事を始めておられます。それで、全体のニュータウン

の完成時期は、五十五年完成ということになっておられます。しかしながら、現在の段階では、まだ多摩ニュータウンに入り始めた段階におきましては、これは当然鉄道輸送で輸送しなければならぬほどの輸送量ではございせん。とりあへずバス輸送ということでは、これをまかなうということではございまして、主として京王線の聖蹟桜ヶ丘までのバス輸送ということでは、これは明らかでございまして、したがって、その段階におきましては、どうしても鉄道を引きなければならぬということに相なるわけです。鉄道の輸送力が非常に大きゅうございまして、その時点でございしてもまだ鉄道としては先行的性格を持つておるわけです。したがって、やはり引かなければならぬわけです。四十九年度にはどうして

○田淵哲也君 多摩ニュータウン線がございまして、もちろんそれまでもバスが何らかのかつこうで、その人は流れ込んでおるわけですけれども、特にニュータウン線がございまして、それに接続する京王線、小田急線、これの幹線といふか、その能力というものが問題になってくると思ひます。現在もその京王線、小田急線の複々線化の計画はあるようですけれども、この複々線化の完成の期日はいつになっておられますか。

○政府委員(山口真弘君) 京王帝都電鉄の京王線、小田急電鉄の小田急線がございまして、現在非常に混雑をいたしておりまして、どうしても線路増設、複々線化までしなければならぬということではございまして、この点は、多摩ニュータウン線がございなくてもそういうことではございまして、どうしても多摩ニュータウン線がございまして、複々線化しなければならぬということでは

います。それで実は、私もいま考へておられます計画におきましては、京王線につきましては、新宿一笹塚間につきましては五十二年三月までにとりしてもやつてしまわないと間に合わないだろう。それから小田急線につきましては、大体代々木八幡と下北沢との関係、これは地下鉄工事との関係もございまして、これは四十九年四月にはやつてしまいたい。その先、東北沢一喜多見間につきましては、五十年の十月ごろには何とか完成をしたいと思います。さらに喜多見一新百合ヶ丘間は五十二年十月ごろには完成したい、こういうふうには私も考へます。

○田淵哲也君 これは、私鉄の側として考へた場合は、ニュータウン線のような新しい団地のところに線を引き、現在は、現在採算には合わなくても、将来だんだん開発されて採算に合つたらう、こういうことも言えるわけですね。それからその線を引けば開発利益というものも吸収できる。ところが、複々線化の場合には、あまりそういうメリツトもないわけですね。乗客のほうはスピードが速くなつて混雑が少なくなつて来ただけでも、私鉄のほうはあまりもうからない。だから、ほつておきますと、複々線のほうはどうか、ほつておきますと、複々線ではないか。そうすると、ほとんど新しいニュータウンに新線がございまして、肝心の新線の混雑度は増すばかりである。これに對して、たとえば今回の公団でやる場合に、ニュータウン線のようなものを引く場合には、複々線化を条件づけるとか、そういうふうなことは行なわれるわけですか。

○政府委員(山口真弘君) ニュータウン線等がございまして、根元の複々線化ということが非常に急がれるということでは、先生御指摘のとおりでございまして。しかもまた、その複々線化の収支上のメリツトというものが非常に薄いと。むしろばく大な投資によりまして、その資本コストの増というところによりまして、収支が非常に悪化するというふうなことも当然考へられるわけではございまして。したがって、この複々線化工事につき

ましても、この鉄道建設公団の対象工事というこ
とにいたしたいと、こういふふうに考えておりま
す。対象工事といたしまして、そして私鉄事業者
からの申し出に基づきまして、鉄道建設公団がこ
の助成方式によりまして建設を行なうというよう
にすることにしまして、根元のほうの増強を一
緒にやっつてまいりたい、このように考えておりま
す。

○田淵哲也君 それから、運輸大臣が適当と認め
たとき、これの基準はどうなんでしょうか。

○政府委員(山口真弘君) これは、今度の公団法
の改正の二十二条の二でございす。この二十二
条の規定によりまして申請がございす。その
申請がございまして、その申し出について運輸
大臣が適当であるというように認めたときと、こ
ういふこととでございす。

それで、その適当と認めるのはどういふ場合か
というところでございす。鉄道建設公団がこれ
を行なうというためには、緊急的な必要性とい
うものがやはりなければならぬということとでござ
いす。ということとは、これは百二十五億で、こ
れは非常に少ないんでございす。今後ともや
してはまいりますけれども、やはり国の資金でこ
ざいすから、このワクと申しますか、限定と
いうものは当然ある、制約というものは当然ある
わけとでございすから、そういうたようなものか
ら、まず緊急に必要であるということが一つ考
えられなければならぬ。それからその次に、やはり
この施設を行なうことがある程度と申したとい
いますか、また申して、公団がやっつたほうが適
当であるというふうな単位を持っていないとやはり
無理じゃないか。そういういたしませんと、いたずら
にたとえば資産の区分の問題だとかその他仕事の
やり方等につきましてロスが非常に多いというこ
とで、ある程度の単位を持った、規模を持ったこ
ころのものをやっつてまいるといふことに相
なるかと思ひます。大体そういうようなことを中
心といたしまして運輸大臣が判断いたしまして、

必要な場合にこれを指示するということといたす
わけとでございす。

○田淵哲也君 私はそのときの判断にぜひ入れて
いたきたいことがあるのですが、一つは都市計
画との関係なんです。それで、特に大都市
圏の交通投資というものと都市計画というもの
と、これは不可分のものでなければならぬと思
うのです。それでないと、だんだん団地が土地
の安いところを求めて遠いところに建設される
そうすると、その通勤が不便だといふので、新線
をどんだん延ばして行く。こういうことになれ
ば、大都市圏の範囲がますます広がるばかりで
ますます交通混雑を招くばかりではないか。だか
ら、都市計画というものと交通資本投資が常に密
接でなければならぬと思ひます。したがっ
て、ここで伺ひたいのでありますけれども、
首都圏整備委員会の方にお伺ひしたいと思ひま
す。

まず基本的には、東京というところ
マンモス化して、限度にきておると思ひますか
ら、これは都市交通審議会の答申によりまして
も、さらに流入人口が六十年にはかなりふえる
と、全部で三百数十万になるというふうなことが言
われておりますけれども、これを抑制するといふこ
とが必要ではないか。これを抑制するために現実
にどのような方策を考えておられるか、お伺ひを
したいと思ひます。

○説明員(北川博正君) ただいま先生のお話のと
おり、首都圏、特に東京を中心といたしまして既成
市街地におきます過密化といふのは非常に大問題
である、こうわれわれは考えております。した
がいます、御承知のとおり、すでに首都圏整備
法第二十七条によりまして、こういふ過度集中
の原因となりまして工場とか、学校、そういう人
口集中の原因となる施設の制限をいたします。
これは今回新たに、またさらにその制限を強化す
る必要があるというところで、今国会に法案を御審
議願うよう改正案を提出中とでございす。確
かにこの過度集中の原因を見ますと、ただいま申し

上げました学校、工場もさることながら、事務所
の問題がございす。現在、昭和四十年年度国勢調
査によりまして、昼間就業者の人口が五百五十
万、こう言われております。そのうちの百五十
万が事務所人口でございす。特にこういふた人
口の約三割がそういうことになっておりますが、
まあここの事務所の人口、あるいは事務所施設
の量を考慮してみますと、大体覆が四倍、これの
約十倍の百五十万平方メートル程度が年々ふえて
いるという現状でございす。こういふことを考え
まして、首都圏といたしましては、現在首都圏整備
審議会というのがございす。そこに諮問をい
たしまして、この事務所に關します規制及びそれ
に対する対策というものを御審議願うておりま
す。われわれといたしましては、工場、学校、こ
れに現在法案を提出中とでございす。こうい
つた既成市街地におきます第二次産業労働者の方
方、あるいは学生、こういふた方々の制限をする
ためには、たとえは工場につきましては、制限規
模といふものを、現在千平方メートルのものにつ
いて制限をいたしておりますが、それを五百平方
メートルにいたして、あるいは従来学校については過
渡的に理工系の学校はその制限をいたしません
で、今回そういう適用除外を排除いたしまし
て、学校についても今後制限法の適用範囲に含め
るといふ制度を考えておるわけとでございす。

なお、事務所につきましては、御承知のと
おり、審議会に御検討願うておりますが、われわれ
は、ここにこういふた事務所人口の増大、これを
考えまして、将来こういふたものに対応するた
めに、東京都がいよいよ一点集中の形態になつて
おります。東京といひますか、既成市街地が、東京
中心とした一点集中の形態になつておる、この
形態をやはり変えるべきである。どちらかとい
えば核——さらに小さな核でございす。これを
新しくつくるべきである。たとえば東京だけが、
文化、あるいは経済、あるいは商業、教育、こう
いふ中心になつておるのを、千葉とか、あ
るいは大宮、浦和とか、東京におきますれば八王

子、立川、あるいは横浜、川崎、こういふたよう
な一つの生活圏を形成して行く。人が常に東京
に流れ込むという形を、ある程度逆流させるとい
いますか、そういうことによりまして人口の東
京におきます集中を避けていくという方策が妥
当ではなからうかというところで、最近、近郊整備
計画を改定いたしまして、そういう計画の提案
をしておる次第でございす。

○田淵哲也君 事務所規制の方法といふのは、ど
ういふ方法でやられるんですか。工場はいま工場
等制限法というのがあるわけですか。構想として
は、どういふ方法でやられますか。

○説明員(北川博正君) 事務所規制につきま
しては、まだ審議会に検討中とでございす。その
あ
らましを申し上げます。一つは賦課金を課する
というところとでございす。もう一つは許可制とい
うこと、二つの制度を併用してはどうかというこ
とで、いま御審議を願うておる次第とでござい
す。

○田淵哲也君 それからもう一つお伺ひしたいこ
とは、通勤圏といふものをどう考えられるか。現
在は非常に通勤圏が延びておまして、鉄道がま
た引かれれば引かれるほど遠いところから通勤
するようになるわけとでございす。しかし、あまり
遠くから通勤するといふのは、通勤の往復に要す
る時間とか、それによる疲労とか、通勤する人も
これたいへんと思ひます。だから、都市計
画の場合には大体適正な通勤圏といふものを設定
しなければならぬと思ひますけれども、これは
どう考えておられますか。

○説明員(北川博正君) 首都圏といたしましては、
大体時間で一時間以内が通勤圏として適当ではな
いかと思ひます。

○田淵哲也君 ここで運輸大臣にお伺ひしたいん
でありますけれども、やはり大都市交通線、特に
私鉄の公団による建設を行なう場合、どの程度を
適当と認めるかの中に、やっばり都市計画の構想
による通勤圏といふものを頭に入れておくべきでは
ないか。だから、遠くに団地ができて必要だからと

いのでほとんど線路を延ばすようなことになれば、かえって通勤難というものは増しこそすれ解消されないのではないか。だから、その点を考慮に入れられるかどうかお伺いしたいと思います。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 非常に適切な御質問と思つ次第でございます。私も、それを十分考へて認可の場合の一つの大きな基準にしてまいりたいと、こういうふうに思つ次第でございます。その根本といたしまして、先ほど来先生から御指摘をいただきましたように、ことに首都圏におきまして、人口の過度集中、これを規制する方法を具体的にどうするか、首都圏整備委員会にお尋ねがございましたが、私も実は、輸送方面を担当しておりますが、根本はやはり都市計画、そうしてやはり過度集中をどのくらい抑制するかというところが一番問題。いま私も、日本の内政の一番の大きな問題は、やはり過疎過密をいかにして解消していつて均衡ある国土の発展を遂げるかということが一番の根本であろうかと思つ次第でございます。首都圏整備委員会、せっかく国会の御審議をいただきました、いろいろの規制をやっておりますが、これはやはり思い切つた規制を将来ともやっておりますということをしてまいります。私もやはりそういう方面におきまして協力をいたしましてやつてまいりますと、なかなか都市機能も発揮する限界をはるかに越していると思つ次第でございます。いま委員会からの、計画第一部長からの答弁がありました、私は、思い切つて首都圏におきまして、東京近郊ということではなく、そういう上に北関東の開発なんということがいわれておる次第でございますが、そういう方面にやはり生活圏の拠点を設けていく、あるいは東北に設けていく、北陸に設けていくということを思い切つてやつてまいりますと、要するに、ほんとうの東海道メカトロと申しますか、その方面からやつぱり人口が七割も集中しておる。いかにその間の生活圏を拡大してまいりますとも、やはりその間におきましますところの輸

送空間の獲得に限度が出てくるというような問題が至るところに出てまいっておる次第でございます。そういう点ではひとつ思い切つた方策を講じてまいります。幸い国会におきまして都市再開発法もできておる次第でございます。私は先般申した次第でございますが、一つのビルができる、三十六階のビルができる、四十階のビルができる、一万五千人の人がそこに通勤するといふようなことにもなつてまいりますと、通勤をするといふことも必要でございますが、それによりまして、既成のいわゆる事務所その他を集約いたしまして、そこにどのくらいの土地空間ができるかということがやはり私は一番必要になってくる。高層建築をつくることによりまして周囲に思い切つた土地空間を生むことによりまして、あるいはそれを交通機関に利用する、あるいは道路路に利用する、あるいはまた公園施設その他に利用するといふようなものとも相まってやつてまいります。と、いたすに人口の集中化を助長するばかりだと思つ次第でございます。私は、そういう点におきまして、やはり私も建設省あるいはその他とも十分連絡をとりまして、これからのやはり総合ある都市計画に伴つていろいろの施設をやるということ、いま御指摘のように、一番肝心だろつと思つ次第でございます。その方面に向かいまして、御趣旨を体しまして十分これから、非常におくれている次第でございますが、具体的の策をとつていかなくちやならない、こういうふう

思つておる次第でございます。

○田淵哲也君 それから、この交通投資のあり方について御意見申し上げたいのであります。やつぱりこれは先行投資でなければならぬと思つておる。団地ができて通勤に困る人ができたから線を引くというのとは逆であつて、やつぱり初めからその都市計画に基づいて、この辺は住宅地域にするという計画に基づいてまず線を引くと、それなしに地価が高騰したあとで用地の買収をしなければならぬ。それからまた、私鉄がやるにしても、開発されたあとで線を引くのでは開発利

益の吸収ができません。こういうことで、非常に高くつて採算に乗らなくなる、乗らなくなるから国が援助しようということになるわけですね。言うならば、後手後手に回るがために、国として余分の負担をしなければならぬということになるわけですから、こういう点、やつぱり先行投資といふことを基本に考えてもらわなければならぬと思つておる。

それからもう一点考えていただきたいことは、現在非常に、とにかくこれだけの人員を運ぶのにどうすればいいかという量の問題だけが論議されているように思つておる。しかし、やつぱり質の問題も考えてもらいたい。現在の通勤輸送といふのは、まさに人間的ではない状態だと思つておる。非常に混雑する中で、しかも冷房も完備してない暑苦しいところで、毎朝何時間か乗つていなければならない、これは非常にたいへんなことである。したがって、単に新しい線を引いて、あるいは複々線化をして量を増やしていくことを考へるよりも、質の向上について当然考へるべきではないか。具体的に言いますと、質といふのは、第一には安全性である、第二にはスピード、第三には居住性ということにならうかと思つておるけれども、たとえばスピードの問題にしましては、全然これは改善されていない。まあこれは一例にすぎませんけれども、小田急線の新宿一方向丘遊園間の運転所要時間、昭和三十六年から四十五年まで比べてみて、普通では三十七分かかっておつたのが、四十五年には三十五分、二分間短縮されておる。ところが準急は、三十六年には二十三分、三十七年には二十四分、三十八年には三十分かかると、これはラッシュ時です。それから急行でも、同じく三十六年には三十分かかっていたものが、四十五年には三十分かかっているわけですね。それからスピードがおそくなつておるわけですね。それから混雑度にしても、三十六年、四十五年比較してみても、大体同じようなもので、それほど緩和されておらない。だから、この量の問題より、質の問題についてどう考へておられるか、またこれに對

してどういふ対策を立てられるか、お伺いをしたいと思つておる。

○政府委員(山口真弘君) まず前段の問題でございます。交通手段といふものは、当然住民の足でございます。生活の基盤でございますから、これがまああと追いで十分な足がないということになるわけでございます。当然その投資といふものは先行的であるべきでありまして、あと追いで間に合わないといふことは、これはまあ御指摘のとおりだろつと思つておる。ただ、鉄道の場合に考へてみますと、鉄道の設備投資の性格といふものを考へてみますと、これは非常にその性質からいきましたらば、増加する輸送力といふものによつて設備される、増加する輸送力といふものがございまして、したがって、ある程度の輸送需要といふものがある場合におきましても、この鉄道投資を行ないますと、相当長期間にわたつてこれが先行的な性格を有するといふことはもういふまでもない事実であらうと思つておる。現在、たとえば東京付近におきまして、国鉄、私鉄ともに複々線化等を行つておる。たとえば国鉄の線が建設をされまして、非常に長い間その複線でもつてまいたつたわけでございますが、とうとうできなかつた意味では、最初のほうは先行的な投資であつたと思つておる。そういうふうになりまして、その間にはある意味では初めのほうは先行的な投資であつたといふことが言えないわけではございません。しかしながら、先生おっしゃいますように、どうして先行的投資をやつていかなきゃならぬといふのが今後の使命であると思つておる。そのために、私もやはり先行投資をやり得るような国の助成といふものを考へてこれを促進しなすかならぬといふわけでございます。今回公団法によりまして助成をいたしまして、建設を促進しようといふのは、そういう意図が多分にあつたと思つておる。この点は、先生のおっしゃ

るとおり、先行投資を大いにやっていたかきやならぬというふうに考へておるわけでございますが、

次に、輸送のサービスの問題でございますが、これは、たとえば安全の問題、あるいはスピードの問題でございますが、いままで確かに、先生おっしゃいましたように、輸送力の量的な不足という点に対応するために、まずは量的な不足に対応するための輸送力増強というものに重点を置いてまいりましたことは、いさぎよい事実でございます。しかしながら、これは当然安全第一でございますから、輸送力増強や安全確保工事ということで工事をやっていたわけでございます。ところが、そのスピードの問題になってまいりますと、結局輸送力の絶対的な大きさをいふものとの関連が非常に多いわけでございます。ただいま先生御指摘がございました小田急線におきましても、一部スピードがダウンをしておるといふような実態が、先生御指摘のとおり、あるわけでございます。これは結局は、同じようなスピードの列車を走らせるということのほりが相対的輸送力が得られる、大きな輸送力が得られるということのために、むしろ速い列車がそれと同一列車と同じようなスピードになっておるといふことであらわれたいと思っております。この解決のためには、複々線化等の線路の増強によりまして、いわゆる急行、緩行というものを分離するといふような基本的には輸送力増強の方策をとっていかないと、これができるわけございません。そういう点につきましては、今後この公団方式によりまして大いに進めてまいりたいと思っております。

指摘がございました冷房の問題でございます。これも、先生御指摘のとおり、だんだん生活水準の向上とともに、そういう居住性の向上というものをはからなきやならぬわけでございます。私鉄につきましても、地下鉄につきましても、冷房問題というのは非常に大きな問題でございます。これは鋭意努力をいたしております。地下鉄につきましても、これは地下鉄内の冷房というのは非常にむずかしいございまして、車両から出た熱がトンネルの中に滞留するということがございますために、車両自体の冷房ということではいけないので、たとえば銀座線の銀座駅でございまして、冷房計画というものを定めまして、これを促進をいたしております。私も、そういう方面につきましても、これを大いに促進するために、各般の助成努力というものを今後いたしてまいらなければならないというふうに考へておるところでございます。

○田淵哲也君 いろいろ質の面の向上というのは、私鉄にとつてみれば、あまり採算面でプラスにならないと思つておられます。冷房つけたところで、採算がよくなるわけじゃない。それから、混雑率が緩和すれば、かえって採算が悪くなる、こういう問題があると思つておられます。だから、これほどおいたら、これもなかなか改善しないのではなからぬか、こういう問題については、やはり政府の助成策というものは必要ではないか。それから、運賃値上げの場合にやはりこういう問題を勘案すべきではないか。どれだけ混雑緩和のために投資をしたかとか、あるいは居住性改善のために冷房完備をしたか、そういうところは当然それだけのコストがかかっているから運賃値上げを認めてもいいと、そういう努力をしていないところは認めないとか、そういうような指導というものが必要ではないかと思つておられますが、いかがでしょうか。

○政府委員(山口真弘君) おっしゃるとおりでございます。混雑緩和のために輸送力を増強しなければならぬということで、輸送力増強をやるためには国としての助成、たとえば開銀融資なり、税制の問題なり、いろいろ考へなければならぬのでございまして、従来もそういう方向で助成をいたしてきたわけでございます。また、運賃改定のおきにおきましても、当然、先生おっしゃいましたように、輸送力を増強する、その増強する輸送力によりまして列車本数をどれだけふやし、あるいは列車の混雑というものは何れに比べても下げていくというふうな考へ方に立ちまして、設備はどうかというふうな増強をし、車両はどれだけの増強をするを基礎といたしまして運賃の改定をいたしまして、都合の原価の中にこれを算入をいたしまして、それで運賃改定の審査というものをいたしておるわけでございます。なお、その際におきましては、輸送力増強だけでなく、当然安全のための工事、たとえば踏切りの立体化の工事だとか、あるいは線路の重軌条化、あるいは線路を強化するための工事だとか、安全のための工事もその中に入るわけでございますが、さらにサービスのための工事、たとえば冷房化の工事というふうなものにつきましても、今後、先生のおっしゃいますように、これを十分に考へまして、運賃値上げの場合の資本費の計算というふうなものをおやりなかなければならぬのだと私も考へております。

○田淵哲也君 単にコストとか資本費の問題から考へるのではなく、結果からやるといふ必要があるところではないか。たとえば事故を非常に起こさなからぬ、質の高いサービスを提供しておるから、運賃が上がっても何と納得するだろう。冷房を完備しておるとは、それだけ運賃が上がっても納得するだろう。スピードでもそれだけだろうし、混雑率もそれだと思つておられますが、いかがでしょうか。

○政府委員(山口真弘君) その点は、おっしゃるとおりだと思つておられます。運賃改定等の申請がありましては、現在当該事業者がどれだけのことをやっていると、特に前回の運賃改定以来当該事業者がどれだけそれに対してその実績としてあげてきたかというふうなことを見、そして実際の提供する混雑の緩和あるいは冷房その他のサービスの資本費の問題とも考へ合わせて、そうして今後のことにならうかと思つておられます。

○田淵哲也君 これで終わります。

○委員(木村睦男君) 午後三時半まで休憩いたします。

午後零時三十分休憩

午後三時四十分開会

○委員(木村睦男君) 休憩前に引き続き、日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。御質疑のある方は順次御発言を願います。

○瀧谷英行君 新幹線で事故が起きて、聞くところによると、昨日大阪へ本院並びに衆議院から千日ビルの火災事故の調査のために行かれた議員が夕方新幹線に帰る予定だったところ、事故にあつて、聞きましてたところでは十二時間たつた新幹線に乗ってきたと、こういう話だ。夜明けになってより早く東京に着いた、こういう報告を聞きまして、これは、運輸委員会のメンバーには千日ビルの調査に行つた人はいなかつたのでありますけれども、だいたい各委員から、一体これはどういふわけだといったような質問がございまして、夕刊を見ますと、まだきょうに至つてもダイ

ヤの混乱がそのまま継続をし、また完全に回復していないというところであるし、また国鉄でも至急その調査を行なうことになっていくというところな

○説明員(橋本敬君) 昨晚の新幹線の事故はたいへん影響が大きく、非常に関係の多数の方々に御迷惑をおかけいたしました、まことに申しわけないと思ひます。

ただいま御質問でございますので、概略につきましては簡単に御説明申し上げますが、ただいまちょうど現地へ昨晚から派遣いたしました技術者が戻ってまいりまして、パンタグラフあるいは架線の切断面等を持って帰っております。いまの時間、本社でもって電気関係担当の山口常務理事並びに技師長を中心といたしまして、架線・パンタグラフ事故対策委員会というものをつくりまして、現在究明中でございますので、ただいまの段階で私から具体的な原因につきましては申し上げる段階ではございませんが、まず事故のあらましにつきましては申し上げて、その後の復旧状況並びに本日状況について御報告させていただきます。

昨日・五月十七日十七時四十三分、新幹線の静岡一三島間におきまして、岡山発の東京行の第68A、ひかり68号、現車十六両をもちまして静岡駅を定時に通過いたしました、時速約二百キロの力行運転中に、東京起点百三十キロ五百メートル、静岡から三十七キロ東京に寄ったほうでございます。その付近で突如電気がとまりまして、非常ブレーキが作用いたしました、そして百二十八キロゼロメートルでもって停止いたしました。運転士はすぐ無線によりましてCTCに連絡いたしますと

もに、運転士二人、車掌四人乗っております、合計六名の乗務員が乗っております、協力いたしまして車両の状態を調査いたしましたところ、十六両編成の八両のパンタグラフが全部破損しておりました。とてもこれは応急処理ができませんというところでCTCにその状況を連絡し、また万が一の事故もおもひばかりまして、電気関係では付近のセクションの停電をいたしました。また架線が約一・四キロメートルの間でたれ下がっておりまして、そして、その他碍子あるいはブラケット等が相当破損をいたしております。また電車の架線の柱一本が曲がって損傷しておりました。パンタグラフは合計八個ついておりましたが、パンタグラフの第一、第二が小破、第三、第四、第五、第六の四つが大破、それから第七、これがこわれて落ちております。第八が大破いたしまして、二両目から一両目へ最終の車の上に乗っております。こういう事故でございます。

実はパンタグラフの事故は、御承知のとおり昭和三十三年に新幹線が開業いたしました直後、非常に頻発いたしましたことは御記憶のことかと存じますが、その後いろいろパンタグラフ自身並びに架線のほうもいろいろ研究いたしました、四十年にはほぼ修理を終了いたしました。四十三年に一回ございましたとれども、その後今日までパンタグラフの事故は一本もなしに過ぎておたわけでございますが、突如としてこういう事故が起りました、非常に実は純粹に技術的な問題としていま検討し、いろいろ対策を考えている次第でございます。

先ほど申しましたとおり、目下まだ現物を目の前にいたしましたいろいろな検討しておりますところでございますが、いまのところ結局は、パンタグラフ自体、すなわち第一位のパンタグラフ自体に何らかの破損が起きて、そしてそれが小破しまして、それによって架線が波を打って次々とパンタグラフがこわれたという原因か、あるいは何らかの事情によりまして架線のほうに故障があつて、そして、それにパンタグラフが引っかけたこわ

れた。結局架線側か、パンタグラフ側か、どちらかの原因であろうということだけは推定されまされども、いまのところ打戻すなわち打ったあと、あるいは油等がいろいろついておまして、これを物理的に、技術的に検討すれば、おおよそのことは結論が出るというふうな考えをしておりますが、何といたしましてここ数年間、ほとんどこの種事故がなくて過ぎて安心いたしました。また十六両編成になりましたときに約一カ月間現車のテストをいたしました、十二両の場合と十六両の場合と、パンタグラフの、架線の何と申しますか、振動に対する影響等もすいぶん検討いたしました結果、十六両運転をしたわけでございますが、その後初めてこういう事故が起りました、どちらかに原因があることは、これはもう明白でございます。したがって、パンタグラフ自身の問題だとすれば、この強度の強化あるいは取りかえ等を行なう。現時点におきましては正規の期間内の修繕、検査等は全部規則どおりやっています、また架線のほうもちょうど昨日見回りをした直後であるということでございますが、現物を見た上で物理的に検討するということに相なると思ひます。いままでの例で申しますと、大体第三位並びに第四位のパンタグラフの故障が一番大きいというふうなことが過去の実績から出ております。これは、三、四、五、六と大破いたしました、七位が落ちていくというところでございます。若干いままでの経過とは違つた点もございまして、あるいは架線の状態によってこういう結果が出たのではないかとこのように思われる次第でございます。

なお、この付近が公害地帯ということでもって、何か非常に架線の腐食がひどいというふうなことも新聞等に見えておりましたけれども、けさの報告によりますと、架線の切断面は非常にきれいで新品と同様であつて、そういう腐食の事実は認められなかつたというふうに申しております。

が、これもけさの電話報告でございますので、まだ詳しく申し上げる段階になっておらないわけでございます。

次に、復旧の状況でございますが、御承知のとおり三島には私どものほうの小さい車両の基地がございますので、幸い三島に近かつたために早くこの電車を三島の基地に収容してまいりたいというところであるという作業をやっております。何とかパンタグラフをゆわえつけて、そして、引っぱつていけないかということをやりましたけれども、それまでに三島から人が車で参りまして十九時二十八分から約一時間かかりまして八両のパンタグラフをしばらくつける、あるいは落ちたものを拾い上げるといふ作業を終わりました、そしてその区間だけ電気を通しまして、三島から持ってきた電車を、上り線を逆運転いたしました。そして、そして十六両の電車を引っぱりまして三島まで連れてまいりました。その間、実は下り列車は運転できたわけでございますけれども、片一方で事故の復旧をやりながら運転することは非常に危険でございますので、二十二時まで下り線を止めおたわけでございます。上り線は二十二時十八分に一応開通いたしました。そして先ほど申しましたとおり十六両の電車をほかの電車で引っぱりまして、三島まで持ってきてまいり、そして三島の駅でもってお客さんにおりていただきました。二十三時五十八分に三島からほかの電車で三島まで帰つていただいた、こういう事情でございます。その後一べん電気を切りまして、そして再度上り線の復旧をいたしました、結局けさの一時二十六分に復旧作業のため饋電を停止いたしました、けさの午前二時二十五分に完全に上り線が復旧した、こういう次第でございます。このためにその付近で下り十五本、上り二十六本の電車が抑止と相なつたわけでございますが、指令いたしましたしは極力駅にとめる。駅にとめさせんと、いろいろ問題もございまして、極力その際には駅に列車を停止せよという手配をとりました。が、この事故を起こしました電車及びその二編

が、これもけさの電話報告でございますので、まだ詳しく申し上げる段階になっておらないわけでございます。

が、これもけさの電話報告でございますので、まだ詳しく申し上げる段階になっておらないわけでございます。

成の電車は前の駅を出てしまつたあとで、一編成はトンネルの中にとまったという事実もございまして、その後部分的に電氣を通しまして、それをろしりに引き出すというような作業をいたしましたわけでございます。その他、下り列車につきましては、この下り電車からさらに北陸に行かれる方等もございまして、在来線につきましては北陸線あるいはもろろん東京都内の各電、あるいは三島―静岡間、東京―大阪間等に臨時列車を運転いたしました。大部分の収客にまつたわけでございますが、大部分のお客さんにはもう乗りかえはめんどらくさいと言われて、早く直せというふうなお話でもつて、あまり乗りかえた方はおられなかつたようでございまして。なお、食事その他の手配につきましても極力いたしましたけれども、大田お客さまは十七日の分が約五万人、十八日の分が約一万人というふうな推定されておりましたが、このうち給食を差上げた方が約一万人、列車本数にいたしました十三本という状況でございまして。そのほかに約四千人分のパン等を準備いたしましたわけでございます。なお、払い戻しの金額は約五千万円でございまして。

きよりの影響をいたしました。物理的な影響よりもむしろ東京駅上り電車が非常にとまっておりまして、東京駅の発着が非常に時間がかかるというところで、結局東京駅のホームが二面しかございませんで、東京駅のホームの収容できる範囲で列車を出したために、本日も若干まだ運休本数が残っております。きよりは一応の見込みで下り八本、上り七本の運休をする予定でございまして、実際は十本ずつぐらいの運休になってくる見込みでございまして。しかし、これは先ほど申しましたとおり、事故、故障ではなくて東京駅の発着能力の問題でございまして、これは徐々に解消してまいるというふうな考え、おおむねきよりの夕刻からは平常ダイヤに復する。こういうふうな見込みでございまして、若干のおくれはあることも存じます。

以上簡単に申し上げますけれども、冒頭に申し上げましたとおり、まだ原因その他については明確にいたす段階ではございませませんが、極力あらゆる技術力を動員いたしましてこの種事故の絶滅、もし物理的に対策を立てられるものならば、もちろん物理的対策を立てるということをいたしまして、そうしてこの種の事故が一切起こらないようにいたしたいというふうな考へておる次第でございまして。

いずれにいたしましても、国会議員を含めまして多数の方々に御迷惑をおかけしたことを申しわけなく思っております。

以上たいへん簡単にございまして、御報告を終わります。

○瀬谷英行君 パンタグラフが八個全部破損したという話を聞き、さらに架線がみんなはずれたという話も聞きました。一番先に考へたのは桜木町事故であつて、やはり架線が切れてパンタグラフから火を吹いて列車が焼けて大ぜいのむざんな犠牲者を出したという話は、まだわれわれの記憶にあるところでありまして。それだけに死者がなかつたということも幸いだと思います。まあ大阪まで視察に行つた方がいずれもひどい目に合つた、十二時間たつぷり乗せられたという言葉を口々に言つておりましたけれども、その程度で済めば、まあそういう人たちにやほりはなはだ失礼な言い方ですけれども、その程度で済めば不幸中の幸いだと思うのですけれども、たとえば人為的な列車妨害といったような問題、あるいは鳥だとかネズミだとか、こういういろいろな動物による障害、そういう外部の障害の形跡は一切なかったのかどうか、こういう面でもこれは慎重に調査する必要があると思つて、もしそんなことがあつたらこれは一大事ですから、そういう懸念というものは、いままでの調査の段階ではなかつたのかどうか、そういう外部の要因でなかつたか、故障であるということになる。故障であるとするならば、車両のほうの、つまりパンタグラフのほうの故障なのか、あるいは

は架線のほうの、施設のほうの故障なのか、どちらなのかということになってくるわけですよ。

まずお伺いしたいのは、そういう外部の、いわば列車妨害的な、そんな懸念というものは一切なかつたというふうな言い切れるのかどうか。

○説明員(機噓野郎) その点、現時点で一〇〇%正確なことを申し上げかねますけれども、多分それはなかつたであろうというふうに考へておるわけでありまして。ただ破損した第一のパンタグラフにも、また折れました、曲かりました電柱にも相当多量のグリースがついておるわけでございます。このグリースが一体このグリースなのか、あるいは多少グリースがございまして、パンタグラフのグリースなのか、それともこのグリースなのか、ということ、これはもうすでにお互にわかつておると思つておると思いますが、グリースが相当ついておるといふこと以外に、特に外的な、たとえば油まみれしたもの、たとえば鳥だとか、そういうものを含まれておるといふ原因ではたぶんないと思つておる。先般高崎線とときどき起こりました架線故障は、主として、パンタグラフよりも架線自体に原因があつたことは御承知だと思います。架線の、たとえばネジがゆるんだとかいうことで、ちよつとした衝撃で架線自身がたみ、そのいたんだ架線が次のパンを引っかけるといふような逆な因果関係で事故が起きたこともございまして、このところは、この点につきましてはまだどちらが先であるといふことを申し上げかねる状態でございますけれども、現在のところ、外的なものではないことは大体間違いないのぢやないかと申す。しかしこれが一〇〇%と申すには申し上げかねますので、ここで断言することは差し控えたいというふうに思いますが、たぶん外的なものではないというふうに推測されるわけでございます。

○瀬谷英行君 桜木町事故のようなことにもなれば、これはたいへんなことになつたわけですよ。たまたま千日ビルのことでもつて非常に世間の人

はびっくりしたわけでありまして、これと相前後して羽田で飛行機が事故を起しました。それから、羽田の飛行機事故も新幹線のことの事故も人命に支障がなかつたといふことは幸いだと思います。しかし考へてみると、あの羽田の飛行機でも火を発生して丸焼けにもなつたら、これはまたえらいことになつたわけですね。大阪のビルどころの騒ぎぢやない、むざんなことになつたと思つておる。また、この新幹線にしても、かつての桜木町のように車両が火に包まれるというふうなことになる。これを考へると非常におそろしい気がするわけですよ。それを考へると非常におそろしい気がするわけですよ。

○説明員(長浜正雄君) 桜木町のときにあれだけの事故を起しましたので、その後車両構造の面で特に勉強いたしました。特に新幹線の場合もほとんどよい勉強いたしました。屋根その他に絶縁材料を張つてございまして、それによる発火の起らないように車両自体に処置をしまして、同時に同時に、事故が起りますと同時に遮断器が飛びまして電氣が切れるというふうな処置が講じられておる。だいじょうぶでございまして。

○瀬谷英行君 何にしても、飛行機でも電車でも、要するに火というものは結果的にはおそろしいものになるわけですよ。千日ビルでも、焼死した人はいないけれども、煙で中毒して死んだ人がいる。こういう新しい問題が出てまいりました。車両火災といつたようなことは、国鉄でいまだ全然なかつたわけぢやない。最近でもちよちよ

くあるわけなんですけれども、車両火災が発生したという事になると、二百キロの高速で走っている場合にどんなことになるのか、これまたちょっとわれわれの想像できないようなおそろしさがあるわけですが、この車両火災の心配もやはり構造上はないようになっているのかどうかですね。その点もあわせてお伺いしたいと思います。

○説明員(長浜正雄君) 先生おっしゃる通りに、非常に高速で走っておりますので、一たん火災になりますと非常に危険でございますので、それぞれの部品ごとに十分なる絶縁材料を使って電気関係による火災の起こらないように、またその他の火災、たとえばこの火だとか、あるいはジュッフェだとかいったようなところによる火災が発生しないように不燃材を使って、車両の火災防止につとめておるところでございます。もし起こりますと非常に危険でございます。十分注意をしております。なお今後一そり気をつけなきゃいかぬと、こう思います。

○瀬谷英行君 事故対策なんですけれども、この新幹線の場合ですね。高架を走っている場合が多いでしょう。現場は一体どんなところだったのか。おそらく平地じゃなかったらうと思えますね。だから、こういう高架を走っている新幹線に事故が起きた場合で、たとえば車でかけつけるとしても、たんぼの中だったりすると始末が悪いわけですね。それから、高架の上を走るには今度自動車とかバイクや自転車は使えないだろうと思ふ。そういう場合の事故対策としての構造上で考える点はないのかどうか。この事故を起こした現場はどんなような状態だったのか。所要時間なんかも一体どのくらいの所要時間でかけつけることができたのか、その点もお伺いしたいと思います。

○説明員(長浜正雄君) ちょうどこの場所は静岡と沼津の間でございます。ちょうど高架橋の部分に当たります。それで、高架橋につきましても、ふだん線路保守あるいは巡回、あるいは架線の保守等の保守要員が通りますための通路が両側にとつてございます。それから高架橋に上がりますのに何百メートル置きに、それぞれの道路事情等を考えまして、高架橋に上がる階段をつくつてございます。もちろんふだんは縮めております。これは無用の方が入って来ていろいろ問題を起こしちゃうけれども、縮めてございまして、階段がところどころに取り付けてございまして、ただ、新幹線の場合には高さの関係等もありまして、そういう点でなかなかおりにくいという点もございまして、おりに退避をするというふうな場合におられないというふうな構造にはなつてございまして、そういう作業用の通路等がございまして、それを通ることができまして、なお、こういう場合のことを考えまして、新幹線の対策として、マニュアルなどをつくりまして、いろいろそのときの対策の処置をどうするかというのを常々検討し、準備はしてございまして。実際必要になつては困りますけれども、そういう処置、段取りを訓練をしておる次第でございます。

○瀬谷英行君 この種の事故は一種の教訓になつたのだらうと思ふますが、乗客の立場になつてみると、閉じ込められたまま十何時間ということになると、冷暖房等がきかなくなるということもあるでしょうし、いまのような気候のいいときはいいかもしれませんが、寒いとき暑いとき、そういう冷暖房が切れてしまつてどうにもならぬといったようなことにならなかつたのかどうかですね、そういう心配はないのかどうか。それから、おりにしても、相当大きなものですから、簡単におりのも危険な状態だと思ふますが、やはりもよりの駅まで車を持って行って乗客が在来線に乗りかえるとか何かの便をはかる場所があればいいけれども、できない場合は困ると思ふ。こういう処置は適切に行なわれたのかどうか。また乗客に対して、一体どういふ事故でどうなつていふのか、どのくらい待たせなければならぬのかというふうな案内を、

それぞれ車両ごとに適切に行なわれたのかどうか。そういうこともお伺いしたいと思います。

○説明員(磯崎敬君) いまの空気の混濁の問題、あるいは冷暖房の問題でございますが、この場合には、もちろん予備電源を持っておりまして、ある時間は、若干電気は暗くなりますが、ついておきます。これは若干長くは持たないわけでございます。したがって、予備電源が切れたあとにはまっ暗になつてしまつたということもございまして、ただ、非常に空気が悪くなりますので、出入り口のドアは手であけるようにできておりますので、きのうの話を聞きますと、一時、手で車掌があけるようにいたしました。そうしたら、駅に着いたお客さんはいいわけですが、駅の中間に着いているお客さんがそこからおられそうになつたので、これはあぶないということで、縮めまして、からというところで、あけたり縮めたりしたことがあつたようでございます。しかし、駅に着いていふものはこのドアは全部あけつばなしということにしたようでございます。したがって、駅と駅の中間に車をとまることが一番私どもとしては心配なわけでございます。そういう場合には、結局気をつけて昇降口をあけて空気の入れかえをはかるというのをやる以外にいまのところ方法はございません。非常口をあけますとあぶるうございまして。非常口をあけないで、出入り口でもって空気の流通をはかるというふうにしたようでございます。また、そういうふうな指導もしているというふう聞いております。

それから、お客さんの案内でございますが、これは乗られた方によつて非常に御感想が違ひます。よろしくございまして、幸いCTCにすぐ総局長が参りまして、事故対策本部をつくり、また全般の情勢の把握をいたしましたので、御承知のとおり、全部無線がついておりますので、CTCとの連絡は非常に緊密にできておつたようでございます。また車掌もできるだけお客さんにその情報を周知させるように努力をしたようでございますけれども、若干復旧の見込みが甘かつたというふう

線並びに架線をつる吊架線あるいはビーム等がございまして、非常に蒸気区間と違ひまして復旧がやりにくいことは御推察のとおりです。ことに新幹線のように、高架あるいは盛り土等で一般よりも高いことになりまして、そこへ普通のクレーンを入れるわけにいかぬということ、どうしても線路沿いに、線路から入れなさいけないので、非常に復旧がいたしにくいことは事実です。実は私どもでは、停電に備へまして新幹線用のディーゼル機関車を二両常時配置してありますけれども、やはりそれがそこへ参りますまでには、何かの列車があるといけないこともありまして、結局、昨日も、けさ方も三島の電車でもって十六両の電車を引っぱり出したということ、ございまして、その点で、事故復旧にはもう少し何か手つとり早いクレーンなりジャッキなりがないのかどうか。幸いこれは脱線してありませんので、その点はわりあい問題はなかつたですが、かりに脱線でもしておきますと、またその復旧に時間がかかるということもございまして、やはりこういった高架あるいは盛り土上における事故復旧は、在来線の考え方と少し変えなさいかねといふことも、実はけさほど話しておつたところでもございまして、やはり特殊な動力を持ったものでもって引つるなり、持ち上げるなりということについて、もう少し手ごろなものを持つていなければ応急の間に合わないというふうに思ふわけでもございまして、したがって、いまの体制が必ずしも万全だと思いませんので、もう少しそういった面について具体的な研究をさせたいというふうに思つておる次第でございまして。

○瀬谷英行君　そこでちょっと大臣にも意見を伺ひたいと思つたので、さういふ高架を走る新幹線なんか事故を起す——不幸中の幸いは、死傷者を出したりという大惨事にならなかつた——しかし、これは、これから先も考へておかなきゃならないことじゃないかと思つたので、その場合に、高架の上を走つてゐる、さてそ

こへ人がたどり着くのにどうしたらいいかという問題が出てくる。いま総裁の答弁にもあつたように、停電に備へてディーゼル機関車を置いておるといふけれども、確かに軒並みにとまつてしまつた場合、自動車のようにわきをすり抜けていくわけにはいかないわけですか、さうすると、これはわれわれがどう考へてみたたいへんなことだと思つたのです。さういふことを考へてみると、これから先——すでにできてしまつた東海道新幹線のこの事故の教訓から、これから先建設をされるであろうところの山陽新幹線にしても、東北、上越新幹線にしても、やはり新幹線のわきに道路をつけておく、側道をつけて、何かの場合の連絡用にと欠かぬようにしておくという必要がある。たかだか十何メートルで済んでゐるわけです。昔流の言い方をすれば、一級国道であつても二級国道であつても、国道の幅というのは新幹線の線路用の幅よりもはるかに広いわけですから、これを考へると、この新幹線の線路のわきに側道を設けるなり、あるいはまた在来線の軌道を設置できるような方法を考へるなり、何らかの方法をこれから考へる必要があるのじゃないかという気がするので、はたしてそれだけのことを考慮に入れてこれからの新幹線建設に着手するということができるかどうか、大臣の御意見を伺ひたいと思ひます。

○国務大臣(丹羽喬四郎君)　ただいま総裁から御報告申し上げましたように、また瀬谷先生からも御質問のございましたように、新幹線におきまして架線並びにパンタグラフの破損によりまして運行が長時間停止になりました。乗客に対して多大の御迷惑をかけ申しわけない次第でございまして、幸いにして大事に至りませんでした。このことは、幸いにして、何となく、非常中の不幸中の幸いと思つておる次第でございまして。その前にお話のございましたが、羽田空港におきます日航機のエンジンの故障によりまして、これまた九死に一生を得たと言ふか、非常な大災害になりまして、人身事故を起こしませんで終

わりましたことは、乗客には御不安をかけたかもしれませんが、不幸中の幸いだと思つておる次第でございまして、これは私非常にその心配をいたしまして、直ちに、私が国会へ出席中であつたので、私の命令によりまして、事務次官をして日航の社長を招致いたしました。それらの点につきまして十分注意をして、点検その他、操縦その他点につきまして、再びかかることのないように注意を喚起いたしました。常日ごろから、要するに交通機関の安全第一を旨として常に指導しておりますが、今回の日航の事故——日航もサンフランシスコで一度やはり不時着みたいなあれがあつた次第でございまして、日航はいままで何にもなかつたということを誇りにしておりました。新幹線についても誇りに思つておりましたが、不測の事故でそれが起りましたことは残念にたえない次第でございまして、実は新幹線の架線の事故につきましては、いま総裁から御答弁申されましたとおり、三十九年開設して四十二年度までには架線の事故が相当頻発したが、その後非常な努力によりまして、四十三年から四年間、四年以上架線の事故は一つもないということにございまして、私も常々七年にわたつて四億人の旅客を運んで無事故である、幸いにいたしました人身事故はございせんでしたが、しかし新幹線で万一事故がありましたならば、二百キロからの速度を出してゐるので、えらいことになる次第でございまして、その点は十分これから注意をして、まあ私も常に聞いておる次第でございまして、国鉄の技術というものは、世界で誇るに足る技術である。したがって、安全性の確保につきまして、それだけに私は進んでおると思つた次第でございまして、それらの点につきまして、いま御指摘のございましたような方法におきまして高架あるいはトンネル、要するに専用道路と申しますが、無事故の一番の大きな原因は立体交差——よその外部障害によりまして、いま御指摘のございましたような外部障害による不測の事故を起こさない、それゆゑに軌道につきましては

人の立ち入りというものを特別に禁止してゐる、そのための法律措置も講じておることにございまして、外部からの障害を隔離することによりまして安全性を保つということにございまして。それゆゑに高架場所が非常に多い、さういふふうに私も思つておる次第でございまして、いま御指摘のように、高架であるがゆゑにまた万一のことが起つた場合にその応急処置をどうするか、確かにごもつともございまして。承りますところによりまして、今回の岡山新幹線につきましては、高架の場合におきまして、やはり片道四メートルぐらゐの幅員の余裕をとつておる次第でございまして、また都市部におきましては、両側に四メートルづつとつておるということの配慮はしてゐるようございまして、さらに一そう、さういふ点につきまして、国鉄当局が技術陣を動員し、英知を發揮してこつたような不測の場所における救出作業その他の点につきまして遺憾のないような整備をする、さういふ事故防止のための万全の施策を——これは経費の問題にかかわらない次第でございまして、国鉄当局も行なわれておる次第と思ひますが、私も努力をいたしましてこのせつ々かの世界に誇つておるところの新幹線の安全性というものの確保のために一そうの努力をするように私も強く指導してまいりたいと思ひますので、御了解願ひたい、さう思ふ次第でございまして。

○瀬谷英行君　まかり間違へばたいへんなことになる性質のもので、この羽田の航空機事故にしても新幹線事故にしても、そこで今回の事故の原因といふものは相当綿密に調査して調べる必要があると思ふんですが、どうかこの詳細は、原因がわかり次第委員会に御報告をお願いしたい、さう思ひますので、以上でこの新幹線事故についての質問は一応終つたいと思ひます。

この鉄道建設公団の關係で、一応「緊急に整備すべき地方鉄道に係る鉄道施設等の建設及び改良を行なわせる」必要があるんだといふことがこの理由の中にあるんでありますけれど

も、「緊急に整備すべき地方鉄道」の範囲というものをどうやってきめるのか、この緊急整備の度合いというものをどういうふうにきめていくのか、これをきめるのはこの機関がきめていくのか、といったようなことについてお伺いしたいと思っております。

○政府委員(山口真弘君) 今回の法律でございますが、これは現在の都市交通の非常な逼迫の現状にかんがみまして、いま非常に困っておりますところの輸送力増強のために複々線化工事をするとか、あるいは都心直通の乗り入れ工事をするとか、あるいはニュータウンに対しますところの新線をつくるかという内容のものでございます。そういったような基幹的な線路の増強等につきましても、その法律に基づきまして事業者からの申し出がございまして、その具体的なやり方といったことはこの法律に基づきまして、その申し出によりまして運輸大臣がこれを政令で定める都市内における建設並びに改良というように、このために緊急が必要があると、また公団が適切であるというように認める場合には、工事実施計画を定める、そして公団に指示をするというところでやっております。したがって、結局運輸大臣が当該申請に基づきましてこれを認定をいたしまして、そして指示を出すということになるわけでございます。

○瀬谷英行君 提案理由の説明の中には、車両増備等を中心とする従来の私鉄の輸送力増強対策が限界に達してある、こういうふうにあるわけですが、それは私鉄に限らないわけですか。そこで、何でそういうことになるのかという問題でありますけれども、これは過密過疎といったような現象だと思っております。住宅公団で計画的にいろいろ住宅を建てておる、団地ができる、ところがその団地と交通のほうは必ずしも伴わないという結果がしばしばあるわけですか。そこで、まず住宅公団のほうにお伺いしたいんですけれども、一体、現在のどの程度団地を計画を

して建てておるか、それと足の問題は一体どうなっておるか。先般、この前の委員会のおきに私もちょっと質問しましたけれども、たとえば埼玉県の高麗川周辺に団地をつくり、しかし水が出ないで入居者がいない。その限りにおいては確かに建設委員会の問題かもしれませんが、入居者が全部そろった場合に、さて足の問題となればこれは運輸委員会の問題になってくる。ところが、いままでそういう足の問題について、団地ができる、すぐに鉄道のほうが私鉄であれば、国鉄であれば、スムーズにその地域の人たちを運ぶのに不自由なくいったということをあまり聞いていない。必ず団地ができる、その地域ではバス問題にしても、電車の問題にしても、いろいろ問題が起きてくるわけですか。そういう点からこれは相当緊密な連絡をとるべき性格のものじゃないかと思っております。現状ははたしてどうなのか。そこまで手が回らないのか、あるいはこれから建設されようとするところの公団住宅等は一体そういう点の配慮があるのかないのか、そういう点もこの機会にお伺いしたいと思っております。

○説明員(福地稔君) 住宅公団監理官でございます。お答えいたします。昭和四十七年度におきますこの関東地区におきまして建設を予定しております住宅は、約五万七千戸、これは賃貸住宅あるいは分譲住宅も含めてでございます。団地数にしまして十数カ所でございます。それから足の問題につきまして御指摘でございますが、住宅公団としましては都市の住宅難に対処するための住宅を建設いたしておりますので、だんだん最近に至りまして適地が少なくなつてきて、やはり都心部から離れていく。それから、都心部から離れたところへ、かつ今度は交通機関から離れた土地に建設せざるを得なくなつてくるのが現状でございます。それで、したがって、住宅公団としては建設いたします際には、もよりの私鉄あるいは国鉄、あるいは場合によっては運輸

省のほうにもいろいろお願いしておりますが、ケース・バイ・ケースでその計画を御説明し、御協力をお願いしております。○瀬谷英行君 多摩ニュータウンの場合でも問題になったが、それからいま私が指摘したのは埼玉県の一例ですが、千葉県でも相当大規模な住宅の建設が行なわれている。しかし非常に不便な場所が多い。電車の駅まで行くのにバスで行かなければならぬが、バスもそうたくさん出ない、こういったような話を聞いています。バスにも乗れない状態では、今度は駅まで到達して、それから先の電車、両方でもって都心に来るのにくたくたになつちゃうんじゃないかと思つておられます。それではいかに住宅を建ててもつり合いがとれないことになると思つておられます。そういうつり合いのとれないまま住宅建設というものが続いたのではいけないと思つておられます。そういう面、たとえば鉄道建設公団が、それじゃ今回私鉄のほうの輸送力増強に力をかそうとしてみても、鉄道建設公団と住宅公団との間に今度はここに家を建てる、だから私鉄でもいいし、国鉄でもいいから鉄道のほうを心配してくれないかといったような話し合いというものは一体行なわれているかどうか、その点をお伺いしたいと思つておられます。

○説明員(福地稔君) 住宅団地を建設いたします際には、住宅だけが建つただけでは御指摘のとおり用をなさないのでございまして、一般関連設備もございまして、特に足の問題は、これは通勤問題でございます。したがって、その土地に応じてそれぞれの交通機関と交渉をいたし、あるいは要請し、お願いしていくことになっております。

○瀬谷英行君 りまういっているかどうかです、問題は。○説明員(福地稔君) 先ほど申し上げましたように、だんだんまあ適地が少なくなつてきて、都心部から距離が離れ、かつ駅から距離が離れるというふうなことでございまして、住宅公団としてはいろいろ苦心してその間のギャップを埋める

ように努力いたしておりますけれども、場合によつてはなかなかうまくいかない場合もございまして。○瀬谷英行君 それじゃ、たとえばことしじゅうに完成を見込まれている、あるいは来年早々に完成を見込まれている団地の位置ですね、どういふところがあるのか、東京近辺だけでいいですが、あげてみて下さい。○説明員(福地稔君) 先ほど申し上げましたように、十数カ所ございまして、東京都内では多摩ニュータウン、グラントハイツ、あるいは八王子市の寺田、あるいは八千代市、千葉市の千葉海浜ニュータウン、それから埼玉縣におきましては三郷、狭山台でございます。それから横浜には港南台、平塚あるいは平沼というのがございます。

○瀬谷英行君 ちょっと聞いただけでもやはり都心からかなりみんな離れていきますよ。それでそういうところに住む人が、これは夏、キャンプに行くのとわけが違つてから、たいがい人は都心に通勤する人が多いわけでしょう。地元でもって商売する人もあるかもしれないけれども、どちらかと言つて地元で商売をするという人よりも、東京を中心に通う人のほうが多いと見なさなから、学校にしても、大学以上になりますと東京へ通うというケースが多いと思つておられます。どうしてこれら東京周辺の地域と都心を結ぶ鉄道というのを考えるのは、これは当然のことだと思つておられます。いまこの鉄建公団法の改正でもって考えられているのはごく一部だと思つておられます。そこで鉄建公団の総裁にお伺いしたいと思つておられます。現在考えている私鉄に対するいろいろな輸送力増強の方法が、すでに建設を見込まれている住宅団地あるいは人口がふえつつある地域の輸送需要に対応できるかどうか。何%ぐらい対応できるのか、その点はお調べになつておられると思つておられます。この機会に御答弁いただきたいと思つておられます。

○参考人(篠原武司君) この公団法の改正で、これが通りますと、そういう問題について真剣に取

り組んでいかなければなりません。これをやる手続から申しても、私鉄でいろいろ計画を立てて、それを運輸省で認可していただく仕事にかかるといふ中から公園としてやるものがきまっていますので、運輸省のほうから御答弁いただいたほうがいいかと思っております。どうぞよろしく。

○政府委員(山口真弘君) 先生御指摘のように、まあ住宅を建設して、そして足の問題がおろそかになっている。そのために非常な不具合な点が生じておるといふことにつきましては、多摩ニュータウンの実例に徴しても先生御指摘のとおりでございます。

そこで今回、この法律を立案するに際しまして、そういう点を十分に考えまして、非常に大きなニュータウン、たとえば新住宅市街地開発法によるところの新住宅市街地開発事業あるいは土地区画整理法によるところの土地区画整理事業、そういう施行区域内につきまして鉄道施設なりの建設なり改良といふようなものを行なう、そういう場合には、そういう計画を作成するという段階におきまして、建設大臣の意見をも聞きまして、そうしてまあ大きな意味での両者間の調整といふようなものを行なうという仕組みになっております。

それから、個々のこういう大きなものでない場合の住宅団地の建設等につきましては、これは先ほど建設省からも御答弁がございましたように、随時住宅側から鉄道側に対していろいろな情報等をいただきまして、そうして、それによりまして将来の輸送力増強の必要性といふものを判定しまして、そうして私鉄あるいは国鉄の輸送力増強といふようなものを行なうというおとことでございます。

○瀬谷英行君 現在の住宅団地のできる方あるいは人口のふえる方、これは住宅団地ができるから人口がふえるというわけじゃない。団地だけじゃなく、一般的に首都圏の人口がふえているわけですから、ほんとで、これに対応できるだけの輸送

力というものは、国鉄と私鉄とを問わず私はないと思ふ。ところが現在、たとえば今回の鉄建公団法の一部改正の法律案にしても、これによってなし得ることは全くスズメの涙のようなものじゃないかという気がするので、そこで根本的には私鉄に対する輸送力増強対策とか、国鉄に対する方法とか、区別していられない時期にきているような気がする。総合交通対策としてこれは思い切った先行投資をやらなければいけないと思ふ。だからその先行投資を行なうには、国鉄に対しては、たとえば赤字線であるから全然投資をしないも、たとえ赤字線であるから全然投資をしないも、いったいどうなことをやっておると、いよいよよくなります。これはにっちもさっちもいかないことになるのじゃないかと思ふ。だから私鉄のみならず、国鉄に対しても、この提案理由に書いてあるような目的であるならば、やはり輸送力増強の対応策といふものを考えなければならぬと思ふので、その点は、国鉄に対しては、もう赤字対策で、合理化でもって、どちらかというところ、うしろ向きの方策といふことしか考えられないような気がするので、それだけでも、それでよろしいというふうにお考えになるのかどうか、この点をお伺いしたいと思います。

○政府委員(山口真弘君) 問題は二つ実はあるように拝察いたします。その一つは、やはり私鉄、国鉄を問わず、都市の膨張、通勤通学の混雑の緩和、そのための輸送力増強の必要性といふことでございます。それにつきましまして、たとえば都市交通審議会におきまして、今後の都市の形勢並びに人口の増大の状況、必要となるところの鉄道輸送力の姿というものを判定をいたしました。そうしてそういう面で輸送力の増強の計画のアウトラインというものをきめまして、そうしてこれに従って輸送力増強の計画を策定して、いくことに相なるかと思ふ。東京の場合、それは私鉄、地下鉄を中心とした都市交通審議会の答申も出ております。大阪、名古屋につきましましては、国鉄も含めたものに

つきまして、そういう輸送力の増強計画を立てておるわけでございます。そこで、国鉄につきましましての輸送力増強計画でございますが、国鉄は従来やっております輸送力増強計画は、まあ主として、通勤通学の輸送に關連いたしましては、東京付近の通勤対策というものを中心としてやっております。けれども、私どももこれにつきましましては今後の新長期計画の中におきまして、通勤輸送の重視という形で国鉄の輸送力増強もやっております。今回のこの法律案は私鉄にも關連してありますけれども、私鉄だけでなく、国鉄についても輸送力増強の必要性があるというところは当然でございます。

その次に、国鉄につきましましての収支の問題についての通勤投資という問題でございますが、これはまあ通勤輸送投資は非常に収支採算上困難な点が多々あるといふことは、国鉄、私鉄を問わず、先生の御指摘のとおりだと思ふ。何と申しましても非常に大きな資金が——建設費が必要でございます。しかもそれによるところの旅客輸送の増といふものは非常に長期を要するわけでございます。したがっていわゆる懐妊期間が長期にわたるわけでございます。その意味で通勤投資といふものは、どうしても採算上からいいますと、非常に悪いといふことはいふまでもない事実でございます。しかしながら、国鉄の投資全体といたしまして、これは採算の面だけでやはり考えるべき性格のものではないと思ふ。国鉄の使命上、必要とするならば採算の面を無視してその通勤投資をやつてまいらなければならぬわけでありまして、従来もそのとおりやつてまいりました。通勤投資を重点に置きまして、整備をさせなければならぬもの、こういうふうにお考えしております。

○瀬谷英行君 国鉄にお伺いしたいのですが、この前、国鉄の出席のないときにちょっと聞いてみたんですが、たとえば八高線とか、川越線といふのは現在そろばん上は赤字線です。したがって赤字線であるだけに、これに対して投資をするという計画はない。しかし、私鉄が交錯しているわけです。西武鉄道とか、東武鉄道とか。国鉄の川越線なり、八高線の沿線に団地ができた場合、もし鉄道の便宜をはかろうとするならば、西武線なり東武線の乗り入れですね、相互乗り入れということをお考えなければならぬじゃないかという気がするので、それはゲージの違う鉄道ではこれが無理ですけれども、ゲージの同じ場合は、国鉄の八高線のようなところを電化して、あるいは川越線を電化して、複線化をして、輸送力の増強の余地をつくつておいて、そして私鉄との相互乗り入れということをやれば、団地ができてその団地の周辺の輸送需要を満たすことはできると思ふのです。しかし、それをやるためには私鉄も金をかけなければならぬし、国鉄も投資をしなければならぬという問題が出てくる。いま御答弁によれば、これは私鉄がまずその気を出して、そして運輸省のほうに話をしておいて、何とかここでもって複々線にしたいから金を出してもらえないかというところにならないと、すらすらとこの公団法の一部を改正してみたところで金は出てこないようになっているわけですね。そうすると、国鉄と私鉄と両方にまたがらなければいけないような地域では、もう救済の方法がないかといふことになつておるわけですね。一体どうするのか。こういう場合に国鉄としては、いま鉄監局長も言っているように、赤字だからやらないというわけにはいかぬだろう。特に僻地の赤字線と違つて、これは少し思い切つた投資をすれば黒字になるから、こういう部門に対しては国鉄としてはどのような方策を考えているのか、この点をお伺いしたいと思います。

○説明員(長浜正雄君) 首都圏とか大阪のような大都市交通の通勤輸送に關しましては、国鉄も第三次以降相当投資をいたしました。大体車両を除きまして、毎年五百億以上の金をつぎ込んでまいりました。御承知のように、首都圏におきましては、いわゆる五方面作戦と申しまして、総武線の津田沼まで、それから東北線につきまして

は大宮―赤羽間の三複線化、それから中央線につ
きましては中野―三鷹間の複々線化、東海道線に
つきましては東京から平塚までの複々線あるいは
三複線、常磐線につきましては取手までの複々線
の工事を進めてまいりまして、大体それぞれ完成
または完成に近くなつております。ただ一部、東
海道線につきましては地元の反対がありまして、
まだ進展しておりませんが、これも大体いい方向
に進みつつありまして、大体東京付近の当初計画
しましたものは進みつつあるわけでございませ
が、さいせん運輸省からも御答弁がありましたよ
うに、大阪付近につきましては、その当初からあ
まり投資をしておりませんので、今後は大阪付近
の通勤通学輸送、並びに東京の首都圏につきま
しても、以前に計画しました以上の―以上とい
うのは、以遠あるいはそれ以外の線区の輸送力増
強、これに十分これから金をかけていかなければ
ならぬ、輸送力増強の設備をしていかなければな
らない、こういうふうにご考へております。たとえ
ば総武線につきましては、津田沼から千葉のほう
にかけての複々線化の問題、それから赤羽―
大宮のみならず、赤羽―上野間の線路の改良の問
題、あるいは三鷹まで複々線になっております
が、三鷹から先の複々線化の問題を考えると同時
に、それ以外のいまままで投資をあまりしており
ませんでした、たとえ先生御指摘のような川越線
とか入高線とか、あるいは横浜線といったような
線区に対しての投資をこれから考へていかなけれ
ばならぬという段階にきております。ただ大阪に
つきましては、まだあまりいまままで積極的な投資
を輸送力増強ではしておりませんので、非常に緊
急を要するような事態になっておりますが、これ
らをも勘案しなければなりませんけれども、ただ
いま御審議いただいておられます国鉄の財政再建計
画の中でわれわれとしてはこの新しい投資計画を
考へていきたい。幸いこの中に約七兆というよう
な予算規模も盛つていただいておりますので、そ
れらの中で新しい線区、いわゆる周辺部の線区
の輸送力増強を考へていかなければいかぬ、こう

思つております。ただ、いま具体的には、それで
はどの線区をどうするかというところまでまだ決
定しておりませんが、これはもうこの法案を御決
定いただきましたら早急に案をまとめていきたく
い、こう考へております。

それから、それでは先生御指摘の、私鉄との相
互乗り入れの問題を考へられないのかという御指
摘でございます。これは全く先生のおっしゃる御
意見は私たちがそのとおりだと思つて、現在です
にいろいろわれわれも検討いたしまして、現在です
に営団地下鉄とは、五号線、あるいは常磐線と九号
線といったような相互乗り入れをやっております
けれども、周辺部の私鉄との相互乗り入れとい
うことも考へなければならぬ問題だと思つて
ただ、ここで問題なのは、先生御指摘のように、
ゲージが違ふ場合が一つ問題になります。それか
らもう一つは、相互乗り入れをしますにしまして
も、私鉄側の輸送力が増強されませんことには、
いまま以上の輸送力をつけるわけにまいりませ
んで、このほうの設備投資をしなければならぬ
あるいは車両の投資をしなければならぬという
ことになります。これはさいせん申しました中
の一環として考へなければならぬ。それからもう一
つは、私鉄にかりに乗り入れしたとしても、私
鉄の東京付近のターミナル付近の輸送力が相当詰
まつております。それぞれ東武、西武、東急、い
ろいろございませすけれども、それらの東京方の輸
送力がちよつと詰まつておりますので、この辺の
輸送力増強の計画をやっていただかねば、せつか
く相互乗り入れをしまして、なかなか都心まで
入つてこれないという問題がございます。それ
を考へると同時に、もう一つは、相互乗り入れ
するためのジャンクションの設備の問題もござい
ます。いろいろ考へなければならぬ問題がありま
す。われわれとしてはいろいろ勉強もしております
が、非常にいろいろな問題がございますので、ま
だ結論まで達しておりますが、将来の問題とし
てはそういうことも考へなければならぬと思
つては、何れともあれ、それよりも国鉄自体の周

辺部の輸送力増強というものをまず第一に考へる
のが先決ではないかというふうにいまま考へて
次第でございます。

○瀬谷英行君 国鉄自体の周辺部の輸送力増強を
考へなければならぬというところは確かにそうだと
思つております。ところが、現状はおくれていると
思つておられ、全然、特に私鉄なんかの場合はな
おさらです。さつき運輸省から都市交通審議会の
お話がありました。都市交通審議会が考へてい
るような構想で一体間に合うのかどうかという気
がするんですね。たとえば地下鉄の延長の問題に
いたしまして、昭和六十年ぐらゐを考へてやる
というんですね。昭和六十年なんというの、ず
いぶん先の話ですよ。私は、やはりそんな何十年
も先、二十一世紀のことをいまから考へていたん
じゃ話にならぬわけですよ。ことし、来年がすで
にもうあふれていくわけですから、ほかの
ことと違つて、これはかなり思い切つて輸送力と
いうものを増強しなければ、首都圏でも近畿圏で
もパンクしてしまふと思つて、パンク寸前の
状態なんです。だから、これは尋常一機的手段で
は間に合はないという気がいたしたんです。

そこで、このターミナル周辺の輸送力という問
題ですけれども、国鉄ももちろん必要だけれども、
それに私鉄も合わせる必要があると思つて、その私
鉄のほうで合わせるというところは、これはいまあ
らばばらばでやると、非常にまずい結果が出てくる
わけですよ。一つの例として常磐線に対する営団地
下鉄の乗り入れの問題があります。この常磐線に
対する営団地下鉄の乗り入れは、私考へてみて
も、運賃や何かの面で非常に不便、不合理な点
が出てきていますね。あんなことは私はやり方
もつて、私鉄と国鉄という変なワケを、部分的に
ではあつても、取つちつてしまふ解決する問題
じゃないかと思つておられます。私鉄の地下鉄であるた
めに、わずか日暮里から五百メートルしか離れて
いない西日暮里を經由するだけで余分な運賃を払
わなければならぬなんていうばかげた話はないと
思つておられます。だから、少なくとも、東京周辺の
ように、あるいは大阪周辺のように、国鉄なり私

鉄なりが交錯している地域においては、乗客の便
宜を第一義に考へるならば、運賃制度についても
一つのワケを取つちつてしまふ、プール制にし
て、運賃制度でも便宜をはかるといふことをひ
とつ考へなきやならぬ。それから、相互乗り入れ
を行なつて、そうして乗りかえの繁雑さを解消
する。あるいは、これは利用者にとつても乗りか
えの繁雑さだけれども、乗りかえによる繁雑さを解
消するということも必要だと思つておられます。そう
いふことはやつてできないことじゃないかと思つて
おられます。これは交通政策として考へてやれば、私
はできることだと思つておられます。国鉄は国鉄でも
財政再建を考へる、私鉄は私鉄でも財政再建があ
ら、鉄建公団から金を借りろ、これでは問題は
もう解決しないと思つておられます。だから、やはり
根本的にこの問題を解決しようと思つたらば、
そういうセクト的な、部分的なことを考へない
で、思い切つた方策というものを考へて、私鉄、
国鉄の相互乗り入れを行なう。それから運賃制度
上の障害は取つちつてしまふ。

さらに、運賃にしても、これから審議される予
定だらうと思つておられますけれども、国鉄の運賃が上
がる、私鉄との運賃がアンバランスになる。そう
なると、乗客は私鉄のほうに流れてしまふ。私鉄
が上になると、また国鉄のほうに流れる。こうい
うことをやつておられるのもさういふんことはむだな話
だと思つておられます。運賃をきめるならば、同じ地域
を走るの、国鉄であつても私鉄であつても同じ
運賃を取る、もつち、こういふようにしなければ
うそだと思つておられます。それがどうも、いつもい
つちもくはくに行なわれる。これも検討する必要
があるんじゃないかと思つておられます。これは制度の問題と
して、一体、これからどうしたいと思つておられる
のか、大臣から所見をお伺いしたいと思います。
○政府委員(山口真弘君) 問題は二つであらうか
と思つておられます。
その第一の問題の運賃の問題でございますが、
これは現在異なつておられる事業者がいろいろな経路
によりまして運送をいたしておるわけございま

す。そういう運送をいたしておきまする限りにお

きまして、特に東京の場合をこらんになつてみま

すとわかりますように、一つの目的地に行くのに

非常に多くの経路があるわけでございます。し

かも、その経路が二つ以上の事業者によつて運

送されるという場合があります。そういう

たような場合に、これの運賃をどうするかとい

う問題は、経路がいろいろあるという問題ととも

に、今度は、先ほど先生が御指摘になりましたよ

うな、並行しているような区間における運賃が

違つてくるという問題、運賃の率の問題。たと

えば国鉄と小田急というような運賃の率の問題にお

きまして、それをどうするか。その場合に、今度

は、それが二つの運賃制度が結びついている場合

に、それを併算をしたらいいの、通算をしたら

いいの、かという問題。それから、さらに

もつと大きな意味の運賃区域によるこのプ

生おつしやるとおりで同感でございます。どうし

てもやはり運送主体が違つた輸送手段というものが

あります場合に、これが相互乗り入れをいたしま

して、郊外部から都心に直通をしていくというよ

うなことによりまして、お客の便益にもなるし、

それから乗りかえ駅におけるこの混雑の解消

ということにもなるというところにおきまして、

これは私もどうもそういふ方向でやつてい

かなければならぬというふうに考えております。

東京におきましては、日比谷線に対して東武

線と東急線が乗り入れておりますし、さらに九号

線に対して国鉄と小田急—いま工事中でござ

いしますが、乗り入れということになっていま

し、さらに東西線につきまして、国鉄が中野及び

西船橋で乗り入れをする。さらに都営地下鉄につ

きまして、京成電鉄とそれから京浜急行が乗り入

れをするというふうなことで、私も、この都心

直通への列車の乗り入れ、鉄道の乗り入れとい

うことは大いに促進をしていかなければならぬもの

だと、こういふように考えております。

○瀬谷英行君 問題は、やはり私鉄でも国鉄でも

建設費が一番大きいと思う。この建設費をそれぞ

れの事業単位ごとで持つていくというところである

から、問題が複雑になってくると思うんです。けれ

どもね。大体、建設費というものは、じゃ、国家

的な公共投資として国のほうでめんどうを見て、

そのレールを利用するのは、国鉄も私鉄もあんま

りワクをはめないで利用できるというふうな制度

にしたいかな、なかなかこれは利用者にして

みれば、不便は解消しないと思ふんですね。一べ

んにそれはできないかもしれないけれども、原則

としては、これは今回の鉄建公団法の考え方とい

うのは、やはりある程度国が私鉄の場合でもめん

どうを見よう、このままほつておけば、通勤輸送

切つためんどうを見るということをやることが一

番いい方法じゃないかというふうに思われるわけ

です。そういう方法がまあね、行なわれるという

ことによつて、輸送需要を満たすだけの輸送力の

増強というものは可能になってくるという気がす

るわけですね。そういう方向にいろいろ考え方を

立っているのかどうか。現在ではまことに徹々

たるものだと思ふんですが、将来そういう構想に

考え方を広げていくというお考えなのかどうか、

その点お伺いしたいと思います。

○政府委員(山口真弘君) 先生の御指摘のよう

に、鉄道の場合には建設費が非常に大きく、しか

も、先ほど申しましたように、懐妊期間が長く、

収益的には非常に問題がある建設でございます。

したが、先ほど申しましたように、懐妊期間が長く、

成というふうなものを大いにやつていかなきゃ

ならぬというところは御指摘のとおりでございます。

ただ、従来から国鉄、私鉄、地下鉄—地下鉄

につきましても皆、都営というように、別々の

事業主体が建設をいたしてございまして、そ

ういう別々の事業主体が建設をしていくことに

対しまして、それに対応する建設のしかたとい

うのが現実から従来からできております。そ

ういう、何といたしますか、従来からの経緯とい

うものを踏まえて、建設を促進していくとい

うわけでございます。ある意味では、そ

ういうふうなことでございまして、た

とえば国鉄につきましては、今般

のような一部、国が出資をし、そして四分五厘

の利子補給というものによつて建設を進めてい

く。地下鉄につきましては、建設費の五〇％に

対するものにつきましては、助成をやつていく。

あるいは、私鉄につきましては、従来は、

国の直接助成というものはあまりなかつたわけ

でございます。今回は、鉄道建設公団が

かわつてこれを建設をする。その建設につ

きましては、低利の資金を融通し、そ

して長期の分割払いということ、私鉄の

輸送力増強ができるようにするといふ

方自体につきましては、いままでの何とい

いますか、経緯というものを基礎を置いた

助成の強化という形になつてお

るわけでございます。根本的な精神にお

きましては、先生御指摘のように、大

いにいろいろ鉄道建設については国の助成

をしていかなきゃならぬということ

でございます。○瀬谷英行君 具体的

に各団地と都心との間の輸送とい

つたような問題について触れてみたい

と思つたのですけれども、非常に長

くなります。きょうは保留をさして

思つたのですけれども、非常に長

くなります。きょうは保留をさして

思つたのですけれども、非常に長

くなります。きょうは保留をさして

思つたのですけれども、非常に長

くなります。きょうは保留をさして

思つたのですけれども、非常に長

くなります。きょうは保留をさして

思つたのですけれども、非常に長

くなります。きょうは保留をさして

思つたのですけれども、非常に長

くなります。きょうは保留をさして

思つたのですけれども、非常に長

くなります。きょうは保留をさして

思つたのですけれども、非常に長

くなります。きょうは保留をさして

思つたのですけれども、非常に長

重に規制をして、学校につきましても新設につきましても規制をして、こういふことでございませう。しかし、事務所人口が最近の首都圏の人口増加の三分の一以上にもなるといったような規制をどうするかという問題は、いろいろございませう。これらの問題はやはり早急に思い切つて規制をして、これ以上なるべくふやさない、そうして、私ももしよつちゅう申しておりますし、先生方からの御意見も承っております。要するに過疎過密の解消を漸次はかつていくということが、やはり一番の根本である。輸送対策も、やはり過疎過密が急速にますます進んでくるといふことになりますと、しよつちゅう御指摘を受けておる次第でございますが、後手々々になつておる。後手々々はいけれども、実際は、ほんとうの運行はできなくなるのではないかと、問題が、率直に申して私にはあると思つてございませう。私は、やはり強い国策の線でもつて、これらの問題をやつていかなければならない。私は、国鉄再建対策の一番の根本も、その線に沿つてやつていくといふことが一番の大きな問題である、こういふふうに思つておる次第でございます。

さて、また、いまの現実の問題をいたしまして、今年の三月に首都圏の都市交通審議会の答申に十三路線の高速鉄道の方向をきめた、こういふことでございますが、いま御指摘のございましたとおり、これはただに私鉄だけにまかして解消することとは絶対できないと思つて、やはり国鉄、それから都営あるいは営団地下鉄、そしてまた私鉄といふものが相協力をいたしましてやつていかなければならないと思つてございませう。それらを勘案いたしまして、総合的見地でもつて、現実におきましてできるだけのことをしてまいらなかつたか、こゝろ思つておる次第でございます。先ほどからお話のございましたが、今回は、そういう点で建設費が非常に膨大にかかる、ことに都市交通につきましても、空間を取得する場合におきましても、また工事費におきましても膨大にかかる、これを私鉄にそのまままかしてお

ことはできないといふことで、はなはだ僅少ではございますが、第一歩を踏み出した、こういふふうにお考え願ひたい、こゝろ思つておる次第でございます。そういうことによりして、相まぢまして、それらの問題を解消していかなくちやならぬ。それからやはり将来におきましては、事業者本来の立場に返りまして、運輸行政をいたしまして、やはり相互におけるところの奇合性といふものを十分に私は考えてまいる。たびたび御指摘がございませうが、具体的に私どものほうもすでに研究に着手しております。また、現場にもこれから派遣をしまして、早急にそのいろいろの具体案——わが国の実情、東京の実情、近畿の実情に合つたように、具体的な案を、プール制をどういふふうにするかといふふうな問題もさつそく研究にとりかかつておる次第でございますが、いわゆる西ドイツでいわれているレーパープランといふものが、日本のいまの運輸状況にあつてどれくらい実現できるか、国鉄で申しますと、総合原価主義に對しましてどれくらい修正ができるかといふことは、やはり早急に私は検討してまいらなかつたか、こゝろ思つておると思つてございませう。御質問の御趣旨はことごとく私も胸にこたえておる次第でございます。これらの方向につきましても、これから運輸行政としては勇敢に進まなければいかぬ、こういふふうに思つておる次第でございます。

○小柳勇君 私、いま瀬谷君が質問したようなことから質問に入つてまいりたいと思つて、直接この法律に關係のある具体的な問題だけきょうは質問いたしたいと思つておる。この提案理由の中に「大都市における大規模住宅団地の建設に伴う輸送手段の確保及び通勤通学輸送需要の激増に伴う混雑の緩和をはかること、現下の大都市交通におきまして緊急に解決すべき課題であります」と書いてあります。私もそのとおりだと思つておる。したがつて、この大都市間における大規模住宅団地が相互に堅快に通える、通勤通学ができる、こういふ体制をつ

くるために今回のこの法律改正がなされると思つてございませうが、でありますならば、国や地方公共団体が金を全部準備するべきではないか。これは鉄建公団が金を借りまして低利でやる、そしてつくりましたあと、これを私鉄にまかせるといふことであります。でなくて、国や地方団体が全部この金をつくらせて、そして建設をして、あとは私鉄や国鉄にまかせる、こういふ方向にあるべきではないか、そゝ思ひますが、大臣いかがでございませうか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) やはりいまの自由主義経済社会におきましては、鉄道事業といふものは一つの企業でございます。企業でございますから、やはりその施設に對しましては一定の資金を投じて、そしてその資金の投じた対価をある程度収入で求めるということがやはり原則であるといふことは、いまの現時点におきましては、これは原則として貫かなければならぬと思つてございませうが、しかしながら、いま先ほどから私申しておりますように、大都市交通におきましては、この交通空間を獲得することが非常に容易じゃない、また工事費も非常にかかるのでありますから、その点につきましてもどこのくらい一般国民に御負担を願うかといふことがやはりこれからの一番の問題になるといふふうに思つてございませう。したがつて、これを一般の利用者だけにまかせずして、そしてどこのくらい一般の国民の納税者の御負担を願うかといふ問題が、国家がどのくらい出すか、地方公共団体がどのくらい出すかといふ問題になつて、この限界は非常にむづかしい問題でございますが、私は将来におきましては相当大幅にこれは出していかなくちやならぬ、こゝろ思つておる次第でございます。したがつて、今回は非常にまだこの点におきまして条件をいたしまして不満でございますが、あるいは普通でまいりますと七分八厘、普通にまいりますと会社におきまして開銀その他の金を借りまして七分八厘ぐらゐかかるものを、やはり国並びに地方団体からの利子補給によりまして六分ぐらゐ

でもつて済ますといふふうなもので、しかも長期にこれを鉄建公団が施工することによりまして、その敷設に對するところの苦勞、敷設に對するところのいろいろの諸費用、あるいはまた財源の獲得といふようなことは全部鉄建公団がいたしまして、私鉄にはその点のいろいろの義務的費用あるいはその他のいろいろの問題につきましても苦勞をかけぬといふことでもまず始まつたのが今回の制度でございます。

○小柳勇君 私は西歐諸国八カ国の高速度鉄道の建設状態について課題を出しておきました。私もちよつと勉強したのであります。たゞはアメリカになりあるいはイギリスなりドイツなり、全部八カ国やりますと時間がかかりますから、鉄監局長、特別に申し上げたアメリカ、ドイツ、イタリヤぐらゐの、ひとつ高速度鉄道のいまの建設状況について御説明願ひたいと思つてございませう。

○政府委員(山口眞弘君) 諸外国におきましては、私鉄がこれを建設を運営をしていて、ところは現在少のうございまして、大体におきまして国営または公営といふことによつて大体においてやつておるといふのが多いわけでございます。そして、そのアメリカにおきましての助成でございますが、これは先生御承知のとおり、例のペン・セントラルが非常な破産状態におちいりまして、それに対しては國の助成としての融資保証の法律をつくりまして、そして、四百五十億圓を限度といたしましての融資保証を行なうといふようなことをいたしております。それから、さらに全米鉄道公社等におきまして、例の、これは旅客輸送——アメリカの鉄道は貨物輸送が中心でございます。旅客輸送が非常に悪いわけでありまして、その非採算的な旅客輸送といふものを何とか維持しなければいかぬといふことで都市間の旅客輸送を担当する路線のうちで政府の指定するもの、運営といふものを鉄道会社にかつて行なう全米鉄道公社といふものをつくりまして、これに政府が出しまして、關係鉄道会社が現物を出

でもつて済ますといふふうなもので、しかも長期にこれを鉄建公団が施工することによりまして、その敷設に對するところの苦勞、敷設に對するところのいろいろの諸費用、あるいはまた財源の獲得といふようなことは全部鉄建公団がいたしまして、私鉄にはその点のいろいろの義務的費用あるいはその他のいろいろの問題につきましても苦勞をかけぬといふことでもまず始まつたのが今回の制度でございます。

資しておるというよりやり方をいたしておるわけでございます。

それから、その他いろいろ州等が個別的にいろいろやっているのがあると思いますが、詳しいことは省略をいたしまして、それからフランス等におきましては鉄道助成というのが、これはどちらかといいますと欠損補てんという性格が非常に強いわけでございます。それで、その鉄道がある程度縮小しつつ維持をしていくという形において、その欠損補てんというものが中心でございます。日本のように鉄道を大いに建設をしていくという姿のものではないようにございます。

日本の制度は、これはまあ国鉄におきましても、今回の財政再建特別措置法の改正等で御審議をお願いしているところでございますが、国としての出資及びこれに対する大きな利子補給ということによりまして鉄道建設を促進をしていくという方向の助成をいたしておる。それから私鉄につきましても、その建設費につきましての五〇％というふうなものにつきまして、その建設費の五〇％について出資をするということによりまして鉄道建設運管というものを容易ならしめる。それから、今回の私鉄に対しては建設費自身を建設公団が行なり、その行なりに際しまして低利の資金を入れまして、そしてまた国もこれに助成をして行なりというよりな建設中心的な助成という形になっておるわけでございます。若干、諸外国と日本の考え方は違ひように思ひます。

○小柳勇君 若干機構は違ひますけれども、私申し上げたいのは、都市の高速鉄道は公共施設であるという考え方で、国で援助してやるとかいうよりなことでなくて、当然国が施設をして、つくって、そして、それで国民を運ぶのだという、そういうよりな方向にはないか。したがって、いま特に一歩前進の鉄道公団法の改正がなされつつありますから、これにけちつけるわけじゃありませんけれども、もつと公共施設であるという観念で、国鉄も私鉄も、つくるのはとにかくもう国が責任を持ってつくってやるのだ、こういう観念を確立すべきではないか、そういうことを言いたいわけなんです。その点についていろいろ議論はありますけれども、大臣の見解を伺いたいと思ひます。

○政府委員(山口真弘君) 都市の鉄道でございますが、これはもう先ほどからも申し上げてございますように、非常に建設費が膨大でございます。しかも、その膨大な建設費によりまして、これによるところの収益という面を見ますと、これは輸送量の増加というものはそう早急にはございませぬ。非常に懐妊期間の長い投資でございまして、その意味では、収益的には大いに問題があるわけでございます。したがって、これを従来の事業者自体の責任、国鉄にいたしましては私鉄にいたしましては、事業者自体の責任におきましてこれをやらせるというところは非常に無理があるわけでございます。その点は、国が積極的にこ入れをして、この建設をやらせなければならぬということでございます。この点は、先ほど先生のおっしゃるところでございます。まあ従来国鉄の建設についての助成というものは、国鉄のやり方として制度がだんだん固まってきたわけでございまして、従いまして、それを発展させた姿が今回の国の出資並びに大幅な利子補給ということでございます。

私鉄につきましては、実は従来をうり考え方がございませぬ。わすかに開発銀行からの融資というところだけであつたわけでございますが、今回は、そういうことではもう私鉄によるところの建設というものができないというところで、抜本的な今回の改正になつたわけでございます。基本的には先生おっしゃるとおりだと思ひます。

○小柳勇君 鉄道建設公団法をつくり出すとき、いまの田中通産大臣が大蔵大臣のときこれをつくつたんだといつて、ここに苦勞話を書いてあります。鉄道建設公団をつくること自体も、相当学者も識者も反対があつたようです。しかし、

鉄道建設公団をつくって、そして国鉄から建設部門をはずしまして一歩前進したのだということ、いろいろ苦勞話を書いてございしますが、これをさらに前進せしめなければ国鉄経営も私鉄の経営もなかなかたいへんではないか、そういうことを考えるわけなんです。したがって、当面この法律で緊急につくらなければならぬと考へておられる線区はどういうところですか。

○政府委員(山口真弘君) 今回のこの法律によりまして、緊急に整備すべき路線でございますが、やはり何といたしまして、都市の通勤輸送の増大というところに対応するところの輸送力増強方策、それは都心部におけるところの都市機能の純化並びに事業所の増大、一方周辺部におきまるところの住宅の増大というふうなことによるところの通勤通学輸送の増大ということに対応するためのものとしたらして、たとえば従来複線化してありましたところのものを複線化するということによりまして、抜本的に輸送力を増強する、あるいは都心部におきましては、地下鉄を建設するわけでございます。それから、そういう地下鉄建設に直通するような私鉄路線というものを、私鉄の地下鉄直通の都心乗り入れの工事、それから最近問題になっておられますところの非常に大きな住宅団地ができるわけでございます。新住宅市街地開発法等によるところのニュータウン、このニュータウンは、やはり足がなければ役に立たないわけでございますから、こういうたような大きなニュータウンに対する足としての鉄道の建設というものを私ども考へておるわけでございます。

そこで、具体的な路線につきましては、各事業から申し出に基づいて運輸大臣が審査するわけでございます。具体的な現在ままだきまつておりません。おりませんが、いろいろ候補になつておまして、検討いたしております候補のものをいたしましては、たとえば、先ほど申し上げました複々線増といたしましては、京王帝都電鉄の京王線、あるいは小田急電鉄の小田急線、あるいは東武鉄道の、これは本線の伊勢崎線、それから

京成電鉄の青砥—高砂間、あるいは京阪電鉄の守口—寝屋川間というところを一応複々線増の候補として検討をいたしておる段階でございます。さらに、地下鉄直通のものもいたしましては、たとえば西武鉄道の、西武線の地下鉄接続、あるいは東京急行電鉄の新玉川線の直通部分、それからニュータウン新線といたしましては、ただいま検討をいたしておりますものは、多摩ニュータウンに対しましておきますところは、多摩ニュータウンの新線というふうなところを現在候補といたしまして内容を検討いたしております。

○小柳勇君 いま言われたところの会社は、軌道部面では赤字ですか黒字ですか。

○政府委員(山口真弘君) 現在の私鉄の経営の内容でございますが、現在私鉄は、企業といたしましては収益をあげて配当をいたしております。しかしながら、鉄道事業は非常に収益が悪くございまして、この、たゞいま申し上げました会社も、鉄道部門としてはやはり依然として赤字でございます。それで、一昨年の秋でございますが、運賃改定をいたしました。依然として運賃改定後も鉄道部門としては赤字でございます。

○小柳勇君 したがって、鉄道部門で赤字で、この新線を建設いたします建設費は、これは公団が借金でやります。建設されたあと引き受けるその鉄道部門が、今度は二十五年間借金を払っていかなければなりません。したがって、そういう返済が赤字をさらに加えていくのではないかと、だから、つくりまして、それを運管するほうは決して喜ばないですね。これは国鉄もそうでしょう。あとでこれは国鉄に閉じますけれども、したがって、そういうものをわかりながら、これは全責任を負いますとは言い切れないのではないかと思ひます。したがって、さっきの冒頭の議論のように、この借金をして、でき

たものを私鉄に譲つて、私鉄から今度は年賦償還させるというよりな方向は、これはせつかつくりまして、あとは迷惑なんです、私鉄とし

て、

ては、そういうものをこの際、抜本的に改正する必要があるはせぬか、こう思うから質問しておるわけですが、いかがでしょうか。

○政府委員(山口真弘君) 先生おっしゃいますように、鉄道の建設というのは、非常に採算面につきましましては問題があるわけでございますが、その意味では、鉄道建設公団が建設をいたしまして、それを長期割賦の方向によりまして譲渡をするというによりまして、鉄道事業者にとりましては、さしたたつては、かなりの負担になるし、赤字もやはりふえてくるということは当然考えられるところでございます。しかしながら、私ども、鉄道事業者というのは、当該地区におきまして公益的な鉄道事業を営んでおるわけでございますし、そうした公益的な鉄道事業が、非常に輸送が逼迫をいたしております、乗り切れないような状態になっておるといふような場合に、もうからないからといってこの輸送力増強をしないというよりはやはり考えられないのでございまして、その事業を担当している責任者としていたしまして、当然これはやはり輸送力増強というほうの道に踏み切つてもらわなければならぬ。それで、そういうことである以上は、従来の自前でやるよりは、とにかくこのほうがはるかに有利であるというところは間違いないわけでございますので、とにかく、この制度でもって私鉄事業者にこれを大いにやつてもらわなければいかぬというように考えております。もちろん、先生のおっしゃいますように、非常に難しい問題でございますから、今後ともその条件等につきましてさらにも勉強して、これが改善につとめていかなければならぬものだと、このように考えております。

○小柳勇君 さつき言われました複々線工事とか、都心乗り入れの新線建設あるいはニュータウン新線など、全部必要なものをいさぐやるというたしますならば、金額は総額どのくらい必要なんですか。

○政府委員(山口真弘君) 先ほど申し上げました一応検討している部分におきましての今後の工事

費をいたしましては、やはり一千億円程度——一千億弱でございますが、その程度の建設費が必要ものと考えております。

○小柳勇君 その金に対して、ことしは、四十七年は、建設公団百二十五億ですか、予算は。

○政府委員(山口真弘君) 四十七年度は百二十五億でございます。

○小柳勇君 一千億に相当する工事はいつやるんですか、残りの工事は。

○政府委員(山口真弘君) これは来年度以降工事費をふやしまして、そして早急にやつていかなきゃならぬというふうに考えております。ただ、現在、来年度以降の工事費を幾らにするかということ、は、ちよつとまだ申し上げる段階ではないわけでございますけれども、いずれにいたしまして、今年度は制度の初めでございますので、百二十五億でございますが、来年度からはこれをふやしまして、そして建設を促進していかなければいかぬというふうに考えております。

○小柳勇君 冒頭に、提案理由の中の文章を読み上げました。この大都市間の交通は緊急の課題であると。それを、いま頭の中にあるだけでも一千億あればできるわけですね。それが百二十五億しかことしは計上してありませんと、あと残りはいつやるのかまだ計画がございませぬでは意味ないじゃないかと思つておられます。一体それじゃ国民はどうして通勤をするか、通学をするか。だから、高速鉄道であればたとえ一時間で行くところを、マイカーで二時間も三時間も行かなければいけない。だから都市公害が発生する。したがって、一千億の金があれば早急にできるんだという見込みがあるならば、百二十五億のあとの残りを来年度でもすぐ予算取りなす、その決心がなきゃならぬと思つておられますが、大臣いかがでしょうか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) ただいま御質問いただきました。緊急の課題でございます。本年はやはり財政規模それから財政投融資の規模等につきま

て、私も残念ではございましたけれども、初めてのあれでございますので、百二十五億しか獲得できないでまことに残念でございます。来年はできるだけだけひとつ御鞭撻をいたしまして、多くのさういったような予算を取りまして、さうしてできるだけ早く完成を迎えたい、こう思つて次第でございます。さういふ点におきまして、特にまた御鞭撻をお願いしたい、こう思つて次第でございます。

○小柳勇君 鉄建公団総裁に質問いたしますが、いま、たとえば来年度百二十五億の予算が計上されたといつた場合、その場合に短時間にやらなければ、大都市間の国民生活はたいへん窮乏、困難ですね。一千億の予算ができたといつた場合、工事の期間はどのくらいでいくものでしょうか。

○参考人(篠原武司君) 実際にまだ検討いたしておりますけれども、大体さういふ程度の工事でしたら五年くらいでできるのではないかと思つておられます。

○小柳勇君 来年度百二十五億の予算が計上されたとしても、これも着工いたしまして何年かかるわけでしょうか。実態はどうでしょうか。

○参考人(篠原武司君) 本年度を入れますと五年くらいでできると思つておられます。

○小柳勇君 運輸大臣、どんな住宅団地ができます。その団地に住む人はいまの五年間どうしようかという苦労ですね、これは不安ですね、生活が。こんなこと、この際、この法律も改正になるんですから、三年なら三年で突貫工事やるような決心をすることが、ほんとうに国民に奉仕する政治じゃないのですかね。くだいようですけれども、もう一回大臣から聞いておきたい。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 御説のとおりと思つておられます。できるだけ早期に工事も急がせます。さういふような政府の財政方面の予算措置をいたしまして、できるだけ早くやりたいと思つておられます。

ちなみに、多摩ニュータウンにつきましては、それらにつきましては四十九年度、あれを何とか

竣工目途としてやりたい、さういふことを事務当局に言っている次第でございますが、さらに鞭撻してまいりたい、さういふふうに思つておられます。

○小柳勇君 国鉄総裁に質問いたしますが、新線建設が毎年一線、二線完成いたしました。最近も二線開通いたしました。経営成績あるいは営業係数など御説明願いたいと思つておられます。

○説明員(長浜正雄君) 最近建設しました線から逆に申し上げたいと思つておられます。四十六年度の開業の分は、まだ営業係数が精査できておりませんが、四十五年度の竣工で申し上げますと、吾妻線、これが収入が七百万で経費が千七百万、収支係数二・四二でございます。角館線、四十五年十一月にできておりますが、これが収入二百百万で経費千二百百万、七二七の収支係数でございます。四十五年の十月にできておりますが、これが収入二千四百百万に対して経費三億七百万、収支係数が一・三二でございます。中村線、四国でございますが、これが収入五千三百百万で経費が一億二千三百百万、収支係数二・三二、鹿島線が収入が五千三百百万で経費が四億六千八百百万、収支係数八・七六、さういふ数字が出ております。根岸線は収入が十七億三千五百百万、経費が二十一億三千九百万、一・三三の収支係数でございます。それから盛線、これが収入八百百万に経費千六百万、一九二の収支係数でございます。これは収入が千百万でございますが、経費が三億百万で、収支係数二・八五でございます。この丸森線と、それから鹿島線と岡多線につきまして特に悪いのは、これは根岸線もさうでございますが、いわゆる有償線区でございます。特に営業係数が悪い。以上でございます。

○小柳勇君 鉄建公団総裁、いま新幹線はほかにローカル線で建設中の線路、何線ありますか。

○参考人(篠原武司君) 無償線区は、現在、命令をいただいているのが四十一線ございまして、

そのうちの路盤未着工が十線、路盤着工が三十一線でございます。

○小柳勇君 これらの線も完成いたしますと、経営はますます上りたように、たいへん苦しい赤字経営ではないかと思つて、だから鉄建公団は苦勞して線路をつくりましても、国鉄のほうもこれを引き受けて経営することを喜んでおられていないので、同じように、私鉄の、これは都市間の交通としても、赤字については、そうすね、いま聞いたようにはないと思つて、しかし全体的に軌道営業が赤字のときに、これをつくってやりますからさあやらないかというところに対しては、政府があと少しやっばりめんどう見なければならぬと思つて、いかがでしょうか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) その点につきましては、一般の納税をしていただく方からどのくらい負担をしてもらうか、一般の利用者からどのくらい負担をしてもらうかという割合の問題となつてくると思つておられます。やはり一番の大切な都市交通の足でございますから、いまの傾向といたしましては、お説のとおり、相当多く国のほうにおきましても助成の方向に進んでいかななくてはならぬ、こういふふうにお考えである次第でございます。

○小柳勇君 そういふところに、根本的な国鉄再建論とか、あるいは私鉄援護論が出てこなければならぬと思つて、この足を確保するといふことは国民生活に一番大事なことでありまして、政治の大きな課題でありまして、だから、線路をつくってやるんだからあととはひとつづつまく運営しない、借金は年賦償還しないだけで、法律をつくりましても意味がないんじゃないかと考へるわけですね。しかし、いま、この法律、これは一歩前進だとして私も受けておりますから、この議論をまた別の機会でもやりますけれども、そういう気がいたします。

そこで、私鉄のほうから——いまさつき運輸省で言われました、私鉄のほうからこれこれの建設を許可願いたいという認可申請が出てくるわけ

でしょう。その私鉄の、いまさつき鉄監局長言われました、全部のほうから出てくる可能性あるわけですか、認可申請。

○政府委員(山口真弘君) これは先ほどいろいろ申し上げましたが、先ほど申し上げましたように線路につきましても、いづれも当該地域をその私鉄が担当いたしましたおきまして、建設、運用している地域でございます。したがって、たとえば、その線が非常に混雑をしまつたという場合に、もうお客も乗れないような状態になつたという場合に、複々線化をいたしまして輸送力増強をしなければいぬわけでございます。また、私鉄も当然そういう場合にこれを何とかしなきゃならぬという気持ちを持つておるわけでございます。したがって、これを、これについては自分がかりに直接輸送力増強工事をするなら別でございますが、やらない場合には、当然、国の助成のあるところの鉄道建設公団にやつてもらふということに相なるわけでございます。ニュータウン新線につきましても同様でございます。現在、私鉄がこれに対する免許申請を出し、免許を受けておるわけでございます。したがって、これは当然、将来、私鉄としてもやらなければならぬといふふうにお考えをしております。ただ、先ほど申し上げましたように、非常に懐妊期間が長いために、その建設が進んでおらぬわけでございます。したがって、国の助成と相まらして、これの申請を待つて、この建設がなされるというふうにお考えをしております。

○小柳勇君 国鉄のほうで新線建設をいやなために、もう竣工間近になりながら完成してない線路でございます。まあ政治路線といひましょるか、先般完成いたしました線などは、非常な赤字であるにもかかわりませず、完成しているところもありません。したがって、これは建設審議会にけちをつけるものじゃありませんけれども、建設審議会にちゃんと言つておられます。特にその会長は自民党の総務会長といふことになっておる。あるいは自

民党の三役が入るような習慣になつておるようですね、名簿が出ておられますけれども、この政治路線に対する批判がきびしいときに、この建設審議会に自動的の自民党の総務会長が会長になるような慣行ですね、こういふものは私はよくないと思つておられます。大臣どうでしょうか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 国会議員が鉄道建設審議会十名でございますか、お入りになつて、各党から代表がお入りになつて新線建設につきましても、いろいろの御審議をいただくということには、この建設審議会ができましたときに、やはり国会議員は国の最高機関であり、国民の代表だ、そういった点におきまして、地方開発の点につきましても、一番、十分に御理解もあるし、そういう方面で公平である、こういうふうな立場から選ばれたと思つておられます。それはいろいろの観点があるだろうと思つて、国会自身のお考えでございますので、政府として、いろいろなこの点につきましても意見を申し述べるといふ筋台のものではない、こういふふうにお考えをしております。

○小柳勇君 昨年の六月に只見線が開通いたしました。これはそのときの絵はがきでございますけれども、この全通期成同盟会の会長が現在の通産大臣田中角榮さんなんです。その人からいいたい絵はがきなんですけれども、こういふふうないわゆる実力者といわれような人をそういう会長の会長にしておらして、そして、赤字線でもかまわぬから開通させよう。ならば、なぜ現在三十七線廃止いたしますという決定をされておるのですか。これはこれからの問題になりますけれども、とりあへず何千キロかを廃止しなければならぬといふことも提案されておられます。こういふふうな赤字線がほとんど開通するのになぜ片一方では、これは営業係数が十何倍ですから廃止いたしますというふうな議論が出てくるのか。これは非常な矛盾なんです。この点は消費者代表の皆さんも運賃値上げの反対陳情に参られまして、皆さんもそういう人もいろいろのを知つておるわけですよ。ここからこまでは建設されてお

ますよ、これは赤字線で廃止になりますよと。そういう矛盾をちゃんと直さないで運賃値上げなどと言つても納得できませんというわけですよ。運輸大臣いかがでしょうか。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) 昨日の本会議におきまして総理からも御答弁ございました。私も答弁いたしましたとおき、政治路線はあつては絶対ならぬと思つて、政治路線の認可は絶対しないつもりで、私も真剣に運輸行政に取り組みつもりでございます。これははつきり申し上げておく次第でございます。

ただ、問題の新線と閑散線の問題でございますが、これはもう専門家の先生に私がこんなことを申し上げるのは恐縮でございますが、閑散線と私も将来認定をしたいと思います、閑散線と私にその地方がいろいろの経済事情その他によりまして人口が激減いたしました、輸送需要も非常に變つてまいりました。また、その地方におきましていろいろの社会構造の変化によりまして、また環境整備によりまして道路も整備する、代替の見地からいたしましたも、むしろ費用のかかる鉄道運営よりもバス運営が十分やっていると、よりよいものは、これはもうしても、幾ら国鉄に郷愁を地方の方がお持ちいただく——あるいはないことでございますが、お持ちいただいても、その点は国民経済から御納得いただきまして、それはひとつ撤去をいたしました。また、むしろ経費のかからないものでやつてもらふ。ただ、新線につきましては、地方線でございます、将来におきまして、たとえば、これからのいろいろな開港計画がございます。港灣におきましても五大港灣を建設する、これを接点に結んで、これを拠点とするいろいろな計画がございます。北海道とかいろいろのものがございまして、そういうふうなもの、いま一時は、当面におきましては赤字でございます、将来は、これは開発の拠点になる、将来におきましては鉄道としての特性を十分發揮できる、こういふふうなものにつきまし

ては、これはやはりこの新線を建設いたしましたし、しかも、それが既存の鉄道網といろいろな連絡をすることによりまして鉄道網の形成にも役立つというふうなものはやっぴいかなくちやならぬ。そういうようなやはり鉄道網の特性と申しますか、大量輸送機関としての鉄道の特性というものを十分備えているかどうかということが一番の私は判断の基準であらうと思つておられます。これを私は厳格に守つて、そして国民の皆さまの御非難を受けまいようにやつてまいりたい、こういうふうにしておる次第でございます。

○小柳勇君 この点についての国鉄総裁の見解を聞いておきたい。

○説明員(磯崎敬君) 私のほうは非常に赤字が多くて皆さんに御迷惑をおかけいたしましたと思ひますが、いま大臣がおっしゃったように、私どものほうの二万数千キロの中でやはりすでに鉄道としての生命を失つてしまつた、そしてトラックなりバスなりでも十分輸送の目的の達成できるものは、これはやはり時代の進歩とともに鉄道をやめて他の交通機関に移っていくということが妥当だと思ひます。先ほど建設公団の総裁が三十七線廃止いたしますというふうに言われまして、私はあながち三十七線全部やめるといふ気持ちは持つておりません。三十七線の中でも、いま大臣がおっしゃったように、まだあと五十年やそこらは国民の足としてお役に立つだけの交通網を形成するものもあると思つておられます。そのやまは、やはりまあいわば首脳線のようになつてしまつていくものもある。だから、私どもの立場から申しますれば、三十七線の中をもう一度徹底的に再検討して、そのかわり要するものは早くつくる、そしてもう役に立たないものはやめる、この英断をぜひお願いしたいというのを何べんも申し上げておられますし、いま大臣もおっしゃったように、どうしても重点的にやるべきだといふふうにおつしやつておられますので、私はあながち全部A B線をやめると極端なことを申したこともございませんけれども、それは最近若干訂正いたしましたし

て、ほんとうにその中でも未来——未来と申しまして百年先になしに、まあ五十年ぐらいは国民の交通網として役に立つものならばこれは早くつくるべきだ、いまのように総花式に予算をばらまいていたのでは何十年たつてもできない、これはしょうがないので、ほんとうに交通網を形成するといふものであるならば、予算を重点的に入れて早くつくる、そういうものはやめるということ、非常に大きい問題だと思ひます。それをぜひ政府が御決断を願えれば一番つこうじやないかと、こういうふうにしておられます。

○小柳勇君 これは予算委員会でも私は総理にも質問したのですが、早急に整理をいたしますと言われたのですが、なかなか整理がされてないのです。廃止する線の横を建設線が建設中なんですよ。こういうのが八十数カ所ございますね。こういうものは国民がわかっているわけですね。こういう矛盾といふんですか、むだといふしやうか、国費のむだ使いを整理しなければ運賃値上げを納得できませんとおっしゃるわけですね。したがって、運輸省として早急に国鉄なり鉄建公団予算でどうしやうかと、具体的に話を進めて整理をしてもらいたいと思つておられます。でございますね、幾ら委員会でもわれわれが論議しても時間のむだですね。大きなものは早急に、皆が集まつて、スタッフたくさんあるのだから集まつて、どうしやうか、この金をこちらに持つてこようかと、やっぱり整理統合しませんと、運賃値上げを言つても国民が納得しませんよ。運賃値上げは、何も国鉄総裁が、幹部がもうけるためにやつておられるのじやない、運輸省けしからぬ、国鉄けしからぬと言つておられる、こういうふうな矛盾があるから私は言うので、ほんとうに出すものなら出すと、私はさつきから政府はもっと公共施設として鉄道に金を出せと言つておられます。たとえ私、諸外国を調べてみますと、国民一人当たり税金をかけてそして鉄道を建設する、そしてあとは運営をまかせる、そういう国もありますね。税金を全部から取つてやる、これは公共施設である、そういう考えに立

ちませんと、これから昭和六十年を目標にする新全線で、人の動きも物の動きも完全に見通し暗いのではないかと、輸送できないのではないかと。これは先日も論議したとおりです。したがって、隣の線では赤字線でも建設中で、こちらの線は、この線がいいのかかわらずそれを廃止するといふこと、そういうことがありますと、皆さん方も納得できないので、早急に整理をしてもらいたいと思ひますが、大臣いかがでしょう。

○国務大臣(丹羽喬四郎君) ただいまの御意見のとおりでございます。私もやはり合理的にこれらのものを十分関係当局と協議をさせまして、合理的に国民の納得のいくような路線の建設に邁進したい、こういうふうに思つておられます。何よりもやはり国民の皆さまの御納得のいく運輸行政といふものがあらゆる問題の一番の基礎でございます。私はそういう点から見まして、いま御質問のございました線に沿ひまして、早急にそれらの点につきましても具体的に態度を決定させる、こういうつもりでおります。

○小柳勇君 鉄道を建設するには建設審議会にかかつてちゃんと予定線なども表にできておりますが、廃止する場合は国鉄の諮問委員会から答申が出たくらいで、公的な審議会などというものはないやうですけれども、国鉄から申請が来るから運輸大臣がこれをお受けする、これだけで済むものでしやうか。どうですか、大臣。

○政府委員(山口真弘君) この点につきましては、国鉄から廃止すべき路線の申請がございまして、運輸省に、運輸省にいたしましては運輸審議会に諮問をいたしました。運輸審議会が審議の上、この廃止が適当であるといふような答申がございまして、運輸大臣が廃止の決定をする、こういう手続になつておられます。

○小柳勇君 そうしますと、鉄道建設審議会と運輸審議会が一堂に集まりまして、建設線をどうしやうとか、廃止線をどうしやうかといふやうなことをやることができしやうか。

○政府委員(山口真弘君) 鉄道建設審議会は、今後建設すべき鉄道の申請に関する事項を処理するといふことでございます。それで、現実の廃止すべきものにつきましては鉄道建設審議会には諮問は別にいたしません。運輸審議会——運輸大臣の諮問機関でございます。運輸審議会に諮問いたしまして、運輸審議会の意見を尊重しまして処理する、こういうことでございます。

○小柳勇君 さつきも、いま具体論を私言つておられるわけじゃなくて、手続を言つておられるわけですね。矛盾した建設線の隣に赤字廃止線があるのを整理しなければならぬ。それには鉄道建設審議会が予定をつくつておられますから、これは簡単に運輸大臣もこれを消すことはできないでしやう、建設審議会が一応きまつたものは、今度は、赤字線廃止のほうは運輸審議会でもやりますね。そのつながりがつかぬのではないかと申すわけですね。その点はどうですか。

○政府委員(山口真弘君) 鉄道建設審議会は新線建設に關し必要な事項を調査、審議するといふことでございますから、当然、その新線建設をする路線を決定していくといふことについては、社会情勢あるいは交通網の情勢といふやうなものを考え合せてその決定をしていくといふことに相なるわけでございます。ただ、具体的な問題といたしまして、この廃止路線につきましてもは鉄道建設審議会の議を経るといふやうなことでなしに、これは個々具体的な路線の姿といたしまして、個々具体的な路線をいたしましてこれをかけまして、そしてこの路線が、たとえば代替交通機関がどうあるとか、輸送上の必要性その他はどうあるやうとか、あるいは道路の整備状況はどうあるやうかといふやうな問題を具体的に審議をした上で、運輸審議会はこれを、廃止を適當とする場合には適當とする、こういう答申を出すといふことでございます。したがって、制度といたしましては、いわば別の制度でございます。具体的な路線については運輸審議会がきめてまいるといふことでございます。

○小柳勇君 具体的な問題、この問題で少し話を煮詰めていきとうございますが、時間も少ないから……。ただ、さつき大臣おっしゃいました政治路線などというものはあるべきではない。この点は私も肝に銘じておきますから、今後そういう圧力——権力を持った者が建設審議会の会長にあるからこの線は廃止をするのだというよりなことはありませんようにしてもらわないと運営だつて困ります。そういうことでもちゃんと私のあれに入れておきますから、運輸省全体としてちゃんとしつていっていただきたいと思ひます。

それから建設公団総裁に、現在の建設公団の予算なりあるいは経営状態なりについて御説明を願ひとうございます。

○参考人(篠原武司君) これはちょっと御質問の意味がどうもよくわからないのですが、四十七年度についてですか、四十六年度まで、現在までのことですか、よろしく。

○小柳勇君 現状でいいです。予算規模と仕事、経営がうまくいっているかどうか。

○参考人(篠原武司君) 今年度は建設費として千四百九十八億でございます、そのうちいわゆる地域開発線、つまりA B線とっておりますが、これが二百億、それから主要幹線がC線でございます、これが二百億、それから大都市交通線、D線でございますが、これが四百十億、それに青函トンネル、海峡線とっております、これが百十億、それから新幹線が上越と成田合わせまして四百五十億、この海峡線と新幹線については管理費なども含めております。それから新幹線の調査費、これが三億でございます、それにたいだいま御審議いたされております私鉄関係の工事費のワケといたしまして、百二十五億円計上されておるわけでございます。それに管理費だとか業務外支出とか、あるいはいままでの借り入れ金の利子の支払とか、返還金、そういうようなものを一切含めまして、総体のワケが二千七億でございます。そういうようなことで、A B線、C線、D線い

ろいございますが、いま問題になっておりますA B線につきましては、政府の出資金をいたたいておりますので、ワケが線数のわりあいに、四十一線ございますので、それに對して二百億円でございますので、一線当たりの建設費は非常に少ないことになっております。それからC線——C線といひますか、主要幹線が九線でございます、これが先ほど申し上げました二百億円。それからD線、大都市交通線は四線、四百十億円というふうなわけでございますので、D線は非常にお金もかかりますが、線数は少ないんでございまして、しかし、東京の外郭環状線を形成いたします武蔵野、京葉、小金井という三線がございまして、そのほかに湖西線、琵琶湖の西を走っております湖西線、この四線でございます。現在A B C D線につきましては相当に仕事が進んでおります、ほらほら開業の城を迎えております。

それから青函につきましても、いままで調査の段階でございましたが、昨年度、四十六年度から工事線に指定されまして着工いたしました、現在、海底部分を請負にかけまして、これから本格的な大々的な工事が始まろうとしていられる段階でございます。

それから上越新幹線につきましては、これは国鉄の東北新幹線と時間を同じゅうして仕事にかかっておりまして、長大隧道その他、着々と進んでいられる段階でございます。それから成田の新幹線につきましては、非常に地元の反対もございまして、仕事が進んでいられませんが、何とかして地元の御納得を得、両県の知事さんにも御了解を得て仕事を進めていきたいというふうな意欲的に考へておるわけでございます。大体、現在はそういうふうな段階でございます。

○小柳勇君 他の委員からも質問しておりましたが、今回私鉄の建設も公団でやられますが、もちろん陣容を拡大すればできることではあります、予算の都合などでもう少しこうあつたら早く仕事東できるなとか、あるいは私鉄、こんど公団で

やるようになる、この点がいへんだとかいふような点はございせんですか。

○参考人(篠原武司君) たいだいま御審議いたたいております私鉄関係の工事につきましては、私鉄にも相当の技術力を持った人がございまして、いろいろな準備を進めておると思ひます。したがういまして、われわれのほうとしましては、なるべく少ない人間でこれを管理体制をつくりまして、一人当たり四億円ぐらいの工事を何とかまかなうていきたいと考へておりますので、そうたくさん人間も要りませんし、何とかやれるんじゃないかというところで運輸省にお願ひしております。

○小柳勇君 これは鉄監局長に質問いたしますが、建設公団が金を借りまして私鉄をつくりまして、そうして今度私鉄が運営いたします。さつき言つたように、軌道部分は大体赤のようでありまして、返済は二十五年間の元利均等償還となつていられるようですが、償還についての滞納などの懸念は絶対ない、こういうことですか。

○政府委員(山口真弘君) 今回の構想によりまして、資金を相借ります。さらに一般の資金を導入いたしまして、その一般の資金につきましては利子補給ということによりまして、資金コストを安くしていくということにいたします。そういうことによりまして、かかりました建設費並びに利子、それから管理費というふうなものを譲渡価額といまして、その譲渡価額によりまして、これを二十五年間元利均等償還ということにいたします。したがういまして、その意味では、私鉄の事業者にとりましては、建設するまでにつきましての建設費の調達というものがなくて済むわけでございます、しかも、これが返済につきましては、二十五年元利均等償還という形でございますから、その意味で金繰り等非常に楽になつてまいります。そういう意味で私鉄側にはメリットがございまして、私どもも、これによつて滞納をするというふうなことがあるとは考へておりません。なお、これにつきまして当然、債権

の保全を私ども考へなければならぬわけでございます。そうして、それによつて公団の經理に穴があくというふうなことがあつては、これは公的な資金で建設するわけでございますからたいへんなことでございますので、これに對する債権の保全につきましては、当然これは鉄道抵当法に基づいての財団抵当を設定いたしまして、債権の保全に十分な措置をとるつもりでございます。

○小柳勇君 今度の法律は大都市周辺の高速鉄道ですが、地方のほうの高速鉄道に對しても、将来どう考へて建設するつもりでございませんか。

○政府委員(山口真弘君) 今回の構想は、まさに差し迫つておられるところの大都市の通勤通学並びにニュータウン等の新線、地下鉄乗り入れの新線というふうなものを対象としたしておるわけでございます。したがういまして、この法律では、適用の範囲をどうするかという問題につきましては、政令で定める大都市及びその周辺ということにいたしております。それで、とりあえず私ども、いまの法律の目的からいまして、その政令をいたしましたしては東京、大阪、名古屋程度のことを考へておりました、これを政令で規定いたしました、これらの大都市及びその周辺をとりあえずこの公団方式によつて建設を進めていくというふうなことを考へておるわけですが、将来この範囲を拡大するかどうかにつきましては、この法律が目的とするような通勤通学輸送の必要性、これに對する救済の必要性というものが強い場合には、当然この法律によるところの政令を改正いたしまして、これを広げていくというのを私ども考へていられるわけでございます。

○小柳勇君 この法律で着工いたしましたも五年はかかるという話でございます、五年の間に地方だつてほとんど大住宅団地ができてくるわけがあります。したがういまして、その大住宅団地間の交通など、各地方にも私鉄でやろうとするものもあるかと考へますから、まあ将来のことでも一

応見通しながら考えていただきたいと思ひます。これは一応要望としておきます。

まあ時間がありませんが、少し話が大きくなりますけれども、ブラジルに新幹線を建設したい、日本からも金を融資するということが、難航しておるといふ話をブラジルで聞いてまいりましたが、その後の交渉の経過はどうなっているか、お聞きしたいと思います。

○政府委員(山口真弘君) ブラジルにおきます新幹線建設の問題でございますが、これは日本の新幹線建設というものが鉄道の特性というものを最もよく体現をしたところの施設であると、世界的に非常な評価を受けておるわけでございまして、ブラジルの連邦鉄道公社でございますが、これがリオサンパウロ間四百七十八キロメートルの既設鉄道の高速度電化を計画いたしまして、前に日本政府に対して調査を要請をしまして、日本政府から四十三年の四月に専門家五名を派遣いたしまして予備調査を実施したわけでございまして、その後、兩國政府の間におきまして融資につきましても話し合いが行なわれたわけでございまして、実は、このブラジル側の諸事情があるようでございまして、その後、今日まで進展を見ないという状況でございます。

○小柳勇君 国鉄技術陣としては何でしょうか、これは鐵建公団になるかどうかわかりませんが、これも技術陣としてはだいたいよろいかなんで、金さえあれば、技術陣としてはだいたいよろいかなんで。

○参考人(篠原武司君) 私のほうからこのとき一人派遣いたしましたので、その報告を聞きまして、ところが、現在の鉄道を改良するのがいいのか、新幹線をやるのがいいのかというふうなことでいろいろ議論がありまして、まだ新幹線をやるほうがいいというふうに踏み切ったというふうに聞いておられますので、新幹線をやるようになりまして、やはりこれは日本では新幹線については相当みんな、国鉄も公団も一生懸命やっておりますので、依頼を受ければ当然やれるという自信は持っておりますのでございまして。

○小柳勇君 もう時間が参りましたからこれでやめますが、鐵建公団が出発いたしましたので、國鉄の建設をやり、あるいは私鉄の建設をやって、なお私がさっき申し上げましたような方向で政府もこの線を建設しても、あと赤字になるから喜ばないというところがありませぬように、あとの点もめんどうを見てやるというふうな方向で検討していただくよう大臣にお願い申し上げておきたいと思ひます。

本日はいくつか質問を終わります。○委員長(木村睦男君) 他に御発言もなければ、本案に対する本日の質疑はこの程度にとどめておきます。本日はこれにて散会いたします。午後六時二十二分散会

午後六時二十二分散会

五月十七日日本委員会に左の案件を付託された。

一、国有鐵道運賃法及び日本国有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

国有鐵道運賃法及び日本国有鐵道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案

進特別措置法の一部を改正する法律案

第一條 国有鐵道運賃法(昭和二十三年法律第百十二号)の一部を次のように改正する。

第三條第一項中「五百キロメートル」を「六百キロメートル」に、「四円二十銭」を「五円十銭」に、「二円五銭」を「二円五十銭」に改める。

第六條中「急行料金及び準急行料金」を「及び急行料金」に改める。

第七條第一項及び第三項中「小口扱貨物運賃」を「コンテナ貨物運賃」に改める。

第九條の二第二号を次のように改める。

二 コンテナ貨物運賃

第九條の二第五号中「急行料金及び準急行料金」を「及び急行料金」に改める。

別表第一及び別表第二を次のように改める。

駅	運賃
青森	600
牛久保	150
仁方	370
宮崎口	60
大島	70
小松港	

別表第二

第七條第二項の規定による車扱貨物運賃表

(1トンのとき)

等級	1	2	3
キロメートル以下			
5	198	177	160
10	284	210	190
15	270	242	218
20	307	275	248
25	343	307	277
30	378	339	306
35	415	372	336
40	451	404	365
45	488	437	395
50	524	469	423
55	558	501	452
60	596	534	482
65	632	566	511
70	669	599	541
75	705	631	570
80	740	663	599
85	777	696	628
90	813	728	657

480	2,514	2,352	2,083
480	2,588	2,291	2,069
500	2,600	2,329	2,103
525	2,708	2,425	2,190
550	2,815	2,521	2,276
575	2,922	2,617	2,362
600	3,029	2,713	2,450
625	3,134	2,807	2,534
650	3,239	2,901	2,619
675	3,344	2,995	2,704
700	3,449	3,089	2,789
725	3,554	3,183	2,874
750	3,659	3,277	2,959
775	3,764	3,371	3,044
800	3,869	3,465	3,129
825	3,983	3,554	3,209
850	4,067	3,643	3,289
875	4,167	3,732	3,370
900	4,266	3,821	3,450
925	4,366	3,910	3,530
950	4,465	3,999	3,611
975	4,564	4,088	3,691
1,000	4,664	4,177	3,771
1,050	4,862	4,365	3,932
1,100	5,061	4,533	4,093
1,150	5,260	4,711	4,254
1,200	5,459	4,889	4,414
1,250	5,657	5,067	4,575
1,300	5,856	5,245	4,736
1,350	6,055	5,423	4,896
1,400	6,254	5,601	5,057
1,450	6,452	5,779	5,218
1,500	6,651	5,957	5,379
1,550	6,850	6,135	5,539
1,600	7,048	6,313	5,700
1,650	7,247	6,491	5,861
1,700	7,446	6,669	6,022
1,750	7,645	6,847	6,182
1,800	7,843	7,025	6,343

1,850	8,042	7,208	6,504
1,900	8,241	7,381	6,664
1,950	8,440	7,559	6,825
2,000	8,638	7,737	6,986
2,050	8,837	7,915	7,147
2,100	9,036	8,093	7,307
2,150	9,235	8,271	7,468
2,200	9,433	8,449	7,629
2,250	9,632	8,627	7,789
2,300	9,831	8,805	7,950
2,350	10,030	8,983	8,111
2,400	10,228	9,161	8,272
2,450	10,427	9,339	8,432
2,500	10,626	9,517	8,593
2,550	10,825	9,695	8,754
2,600	11,023	9,873	8,914
2,650	11,222	10,051	9,075
2,700	11,421	10,229	9,236
2,750	11,619	10,407	9,397
2,800	11,818	10,585	9,557
2,850	12,017	10,763	9,718
2,900	12,216	10,941	9,879
2,950	12,414	11,119	10,039
3,000	12,613	11,297	10,200

(日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部改正)

第二条 日本国有鉄道財政再建促進特別措置法(昭和四十四年法律第二十四号)の一部を次のように改正する。
 第二条中「昭和五十三年度」を「昭和五十六年度」に改める。
 第三条第一項中「昭和四十四年度」を「昭和四十七年度」に改める。
 第四条の次に次の一条を加える。
 (出資)

第四条の二 政府は、再建期間中の毎年度、予

算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、当該年度に相当する日本国有鉄道の事業年度における工事勘定の支出に充てられるべき資金の一部に相当する金額を出資するものとする。
 第五条中「昭和四十四年三月三十一日」を「昭和四十七年三月三十一日」に改め、「債権の関」の下に「政府が」を、「利子の額」の下に「及び同日における鉄道債券に係る日本国有鉄道の債務であつて政府が保証契約をしたものに關し日本国有鉄道が支払うべき利子の額の合算額」を加える。
 第七条中「昭和四十四年度から昭和五十七年度まで」を「昭和四十七年度から昭和六十三年度まで」に「昭和五十年年度」を「昭和五十六年度」に改める。

附則

- 1 この法律は、公布の日昭和四十七年四月一日から施行する。ただし、第一条及び附則第四項の規定は、公布の日の日から施行する。
- 2 この法律による改正前の日本国有鉄道財政再建促進特別措置法(次項において「旧法」という。)第五条の規定により政府が日本国有鉄道に対し貸し付けた長期資金は、この法律による改正後の日本国有鉄道財政再建促進特別措置法第五条の規定の適用については同法第三号の長期資金ではないものとし、同法第六条の規定の適用については同法第五条の規定により貸し付けた長期資金とする。
- 3 旧法第四条第一項の規定により運輸大臣の承認を受けた再建計画の昭和四十六年度に相当する日本国有鉄道の事業年度における実施状況の報告については、なお従前の例による。
- 4 郵便法(昭和二十二年法律第六十五号)の一部を次のように改正する。
 第三十一条中「小口扱貨物運賃」を「小荷物運賃」に改める。

昭和四十七年六月九日印刷

昭和四十七年六月十日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

A