

第七十一回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第二十五号

昭和四十八年五月十一日(金曜日)
午前十時三十六分開議

出席委員

委員長 井原 岸高君

理事 江藤 隆美君

理事 佐藤 孝行君

理事 細田 吉藏君

理事 齊藤 正男君

阿部 喜元君

大竹 太郎君

國場 幸昌君

徳安 實藏君

宮崎 茂一君

綿貫 民輔君

井岡 大治君

金瀬 俊雄君

神門至馬夫君

三浦 久君

松本 忠助君

玉置 一徳君

出席國務大臣

運輸 大臣 新谷寅三郎君

出席政府委員

運輸大臣官房審議官 原田昇左右君

運輸省鉄道監督局長 秋富 公正君

運輸省鉄道監督局長 住田 正二君

運輸省自動車局長 小林 正興君

委員外の出席者

環境庁企画調整局長 三喜田龍次君

建設省住宅局長 香取 俊作君

街地建築課長 日本国有鉄道総裁 磯崎 徹君

日本国有鉄道常務理事 内田 隆滋君

日本国有鉄道常務理事 小林 正知君

日本国有鉄道常務理事 原岡 幸吉君

日本国有鉄道施設局長 篠原 良男君

参考人 日本鉄道建設公団総裁 篠原 武司君

参考人 日本放送協会 市原 嘉男君

参考人 営業総局副総局長 鎌瀬 正己君

運輸委員会調査室長

委員の異動

五月十日 井岡 大治君 補欠選任 石橋 政嗣君

五月十一日 大竹 太郎君 補欠選任 恒三君

同日 石橋 政嗣君 補欠選任 井岡 大治君

同日 河村 勝君 補欠選任 玉置 一徳君

同日 渡部 恒三君 補欠選任 大竹 太郎君

五月十日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(石田幸四郎君紹介)(第三九八八号)

同(浦井洋君紹介)(第三九八九号)

同(大野深君紹介)(第三九九〇号)

同(坂口力君紹介)(第三九九二号)

同(瀬野栄次郎君紹介)(第三九九九号)

同(有島重武君紹介)(第四〇八四号)

同(外二件)(大出俊君紹介)(第四〇八五号)

同(瀬野栄次郎君紹介)(第四〇八六号)

同(岡田春夫君紹介)(第四〇八七号)

同(加藤清政君紹介)(第四〇八八号)

同(中野雅弘君紹介)(第四〇八九号)

同(浦井洋君紹介)(第四〇九〇号)

同(上坂昇君紹介)(第四〇九一七号)

同(三宅正一君紹介)(第四〇九一八号)

同(安井吉典君紹介)(第四〇九一九号)

同(安宅常彦君紹介)(第四〇九四九号)

同(有島重武君紹介)(第四二五〇号)

同(外二件)(小濱新次君紹介)(第四二五一号)

同(外二件)(島本虎三君紹介)(第四二五二二号)

同(瀬野栄次郎君紹介)(第四二五三三号)

同(外二件)(竹入義勝君紹介)(第四二五四四号)

同(芳賀實君紹介)(第四二五五五号)

同(外二件)(広沢直樹君紹介)(第四二五六六号)

同(藤田高敏君紹介)(第四二五七七号)

同(外四件)(矢野純也君紹介)(第四二五八八号)

同(山中吾郎君紹介)(第四二五九九号)

同(渡辺三郎君紹介)(第四二六〇〇号)

同(国鉄運賃の値上げ反対に関する請願(永末英一君紹介)(第四〇九一七号)

大阪国際空港の撤去等に関する請願(浦井洋君紹介)(第四〇九三三号)

国鉄運賃値上げ及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案撤回に関する請願(石田幸四郎君紹介)(第三九八八号)

同(渡部一郎君紹介)(第四〇九二二号)

同(渡部一郎君紹介)(第四〇九二二号)

同(渡部一郎君紹介)(第四〇九二二号)

同(渡部一郎君紹介)(第四〇九二二号)

同(渡部一郎君紹介)(第四〇九二二号)

同(渡部一郎君紹介)(第四〇九二二号)

同(渡部一郎君紹介)(第四〇九二二号)

同(渡部一郎君紹介)(第四〇九二二号)

同(渡部一郎君紹介)(第四〇九二二号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

参考人出席要求に関する件

国鉄運賃値上げ及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第一七号)

○井原委員長 これより会議を開きます。

この際、参考人出席要求に関する件についておはかりをいたします。

国鉄運賃値上げ及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案について、本日、日本鉄道建設公団総裁篠原武司君を参考人として出席をお願いいたし、意見を聴取することにいたしました。存じますが、御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○井原委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○井原委員長 国鉄運賃値上げ及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。紺野与次郎君。

○紺野委員 八日に引き続いて質問をいたします。

きょうは、次の問題に移っていく予定でありますけれども、八日の答弁がたいへん問題をばらんでいるひどいものであったことについて二、三、点、もう少し深めたいと思います。

第一は貨物の近代化によるところの荷主の経費

軽減の問題について、四十一年に国鉄が出した「これからの国鉄について、原常務理事はこう答弁されました。それは、昔計算したという資料は個人的な研究に基づく資料ではないかと思ひますが、国鉄として研究したものではないものと理解しております」というふうなとき答弁いたしましたけれども、これは誤りであるというふうに認めますね。正式に国鉄として總裁資料室ですか、そういうところでちゃんと検討して、そして公式に出された資料でありますから、個人がやつたもの、国鉄として研究したものではないというふうな、あるいは答弁は間違ひだと思ひますが、どうですか。

○原岡説明員 貨物の近代化を進めていく際に、荷主の輸送関係の経費が軽減される、これについての調査でございすけれども、先般これは個人的な調査であるんじゃないかと思ひ、このようにお答え申し上げましたけれども、その調査は国鉄の出版物として印刷されておる、これは私もはっきりいたしました。したがひまして、国鉄としてそのような調査をしておる、こういうこととございす。

○紺野委員 そのようにすなほにあやまるならばかんべんするということで次に移ります。

ところで、あなたがここに出されたいろいろのデータは、やはり重要な本質に関するものについてこれを避けている。それであらためて私は、ほとんど大企業が占めておるところの化学工業品及び金属機器工業品、これに関するところの輸送コストの低下、こういうことについての調査についてひとつ聞きたいと思ひます。この二つの部門についてはトータルでどうなっているかということとす。

○原岡説明員 先ほどの資料に基づく数字を申し上げます、こう思ひます。

千八百億円の中身になるわけでございますけれども、金属機器工業品、この関係につきましてもは八百七十五億二千三百万、それから化学工業品、これにつきましてもは三百十億円でございます。

○紺野委員 それは試算ですね。それは四十六年度の試算で、それだけの輸送コストが低下が見積もられるというところで、実績はどうでした。

○原岡説明員 先ほど来申し上げている資料は、四十一年当時四十六年を推定して試算したものでございす。この間御答弁申し上げましたように、その資料に基づいたトレースといひますか、チェックといひますか、調査をいたしておりますので、その確認はいたしております。

○紺野委員 それは実際上収入がわかつており、また先ほど言ひました率がおおよそ明らかでありますから、実際の収入を出してそうしてその軽減率をかければは出てくるのじゃないですか、どうですか。

○原岡説明員 この近代化による経済効果、これはこの間も申し上げましたように、非常にいろいろな観点から調査しなければなりません。したがひまして、この四十一年当時やつたグループといふものは現在おられません、どういふ観点からこれを研究して調査したかということがいまの時点でも明らかになつていないわけとございす。しかし、こういう資料がございすので、これに基づいていろいろまたそれなりの方法でもって推定をいたしますならばそれは可能だと思ひます。しかし、それにはかなり大がかりな調査をしなければならぬ、このように思ひわけとございす。

なお、この調査だけでいいかどうか、もつと新しいほかの方法もあるのじゃないか、こういうことも考えまして、今後の調査をいたしましてはこういうことをやりたい、こう思つております。

○紺野委員 そうしたならば、十年計画といふものが出されているわけですから、今後十年間にこの輸送コストがどれほど低下を見込まれるかということについてはどうですか。いまそういう計画を立てて研究しているものが当然あるはずとすけれども、それはどうですか。

○原岡説明員 これは単純に今後十年にどうなるかといふことは推定試算といふことは不可能と思ひます。なおこれは各輸送機関といふものは全部

こういうことでいかに輸送近代化によって経済効果を発揮するかといひますか、国民経済に寄与するかという観点で各輸送機関がみんなやつていふこととございす。したがひまして、国鉄だけでなく、簡単に自分だけの推定をしてもこれは意味がない、こう思ひわけとございす。しかしそういういふことでこれからは持たなければいけない、こういうこととこれから研究いたしまして、四十一年当時試算推定したものを参考に、今後の課題として推定試算を出すようにいたしたい、こう思つておるわけとございす。

○紺野委員 だからいまの答弁によつても十カ年計画は近代化の計画でありますから、あなた方にかにずさんであるか、きわめてずさんであつて、そういう試算もしていない、そうして金だけよこせといふふうなことは筋が通らないといふこととす。全くそういうことはずさんきわまりない。そして金だけは国民から四回にわたつて八兆円取る。こういうことは全く筋が通らない。だから私はそういうことで大至急それを実際に計算をして……。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 お静かに願ひます。

○紺野委員 すでに四十一年度に試算をしているわけですから、そしてあらゆるデータが整つていふわけですから、これらのあれを至急計算をして、いままででどうだつたかといふ実際の計算と、これから十年の計算を出すように要求いたします。――委員長いいですか。そのことをこれからまずまずわれわれは徹底的に審議しなければならぬ。そういう点でいまのデータを要求します。資料を要求します。どうですか。

○井原委員長 理事会で協議いたします。

○紺野委員 次に移りましょう。今度は大臣に御質問申し上げます。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 お静かに願ひます。――質問を続けてください。紺野君。

○紺野委員 四月二十日の本委員会における石田

委員の質問に対する新谷大臣の答弁の中に、こういふことが言われております。「もしこの再建のために必要な収入を主として貨物から得ようといひますと、貨物運賃が一挙に高くなるということになるわけとございまして、そういうことは実際上できるはずはございません。」というふうな断言してあります。これは聞いてほんとに私は腹が立ちます。一挙に上げられないならなぜだんだんいまでもに上げてこなかつたかといふこととす。

では、事実はどうか。昭和四十年以降を見ますと旅客は三回上げました。そして貨物は一回だけとす。率で見ると貨物は二・三％、旅客のほうは貨率だけでも五・二％というふうな当局は言つてゐる。大臣、これはどうですか。いままでにも旅客のほうはほとんどとつてきてゐるけれども、貨物のほうは一回きり、しかも二・三％、こういう形でしかやつておらないのです。これからといふよりもますますいまでもそういう状態であつた、これはどうでしょう。

○新谷国務大臣 私は石田先生にお答えしたとおりにいまも考えております。

貨物のほうにウエイトをかけたまじして貨物の運賃の引き上げだけで収支償ふようにしようといひますと、非常な倍率の運賃引き上げが必要となるのでございまして、これは物価体系からいつても実際実行できるものではないと思ひます。そういう意味のことを御答弁したのであります。

○紺野委員 やはりごまかしてゐると思ひます。つまり、このところ、貨物運賃にはできるだけ手を触れたくないといふことではないでしょうか。その結果がどうなつたかといへば、旅客のほうはとにかく黒字だ、しかし貨物のほうは大赤字になつてゐるという事態になつたのです。そうじゃないですか。その上大企業貨物に對しまして割引をしてゐるのです。これを廃止するように私は要求する。そうではないですか。いままでにも貨物に對して、すでに試算をされたりいろいろして、実績としても大企業に對する流通経費といふものは非常に大幅に下がつてゐる。その上に大幅な割引を

しているのです。ですから私は貨物から赤字が出ているという事態のもとで、やはりこの大企業に對する割引を廃止しなければならぬと思ふ。そして、米とか生鮮食品類、これに對する政策割引は去年の秋に廃止しておりますが、これこそ残しておかなければいけない、復活しなければならぬ。これは先月の公聴会で自民党が推薦したところの田上先生ですらその必要をやはり認めているのです。そういう点で大企業への割引、これをやめるといふこと、米、生鮮食品に對する政策割引は復活させる決意はどうかといふことを大臣にお聞きしたいと思います。

○秋田政府委員 先生の御指摘のいわゆる暫定割引、この問題は一昨年と昨年で五十億のものを全部全廃したわけでございますが、営業割引のほうは、これはいわゆる国鉄の収益を増加させるために割引くものでございまして、営業上のものでございまして、いわゆる特別割引あるいは暫定割引と営業割引とは性格を異にするものでござい

○紺野委員 そうすると、あくまでも国民生活に對して大きな意味を持つところの米、生鮮食品に對する営業政策割引はしない。そして大企業に對してはあくまでも割引を続けるというわけですね。実際には営業割引のほうは七十六億、私有貨車割引が六十二億もあるといふことがいままで明らかにされてきた。それなのに政策割引はわずか六十六億である、それを廃止してしまつた。私はそういう全体として、大企業の近代的な物資輸送に伴うところの輸送コストの低下に見合ったこのような実情においてこういうことが行なわれているといふことが貨物の赤字の大きな原因になっているといふことです。

私はそこで私有貨車割引についても少し突っ込んでお聞きしたいと思ふ。この私有貨車割引は一体どういふ企業に對してやっているのか。特にその私有貨車の多い企業名、これを具体的にひとつこの際知らせていただきたいと思ふのです。

○原岡説明員 私有貨車でございすけれども、この割引というのは当たらないかもしれせんですすけれども、これは私有貨車を持つ人が資本費をかけてつくるわけでございますので、その関係の経費を、国鉄はそういう費用は一般の運賃には入っておるわけでございますから、そういう分は、私有貨車を持つておる場合にはその運賃からいただかないようにする、これはあたりまえのこととございまして、形が私有貨車割引という事務的な処理の形になっておる、こういうことでございす。

私有貨車を持つておる企業名、どういふ企業がたぶん持つておるか、こういうことでございすけれども、事業といたしましてはタンク車、これが一番多いわけでございます。石油とか重油とかそういうものを送るタンク車が一番多い、こういうことでございす。

○紺野委員 それでそのタンク車をどういふところからだけ持つておるかといふことを明らかにしてほしいといふことなんです。

○原岡説明員 これは各事業の事業主体の中身の問題でございますので、明らかにここで申し上げるわけにはいきません。これは先般の資料の問題につきまして総裁から御答弁申し上げたとおりでございます。

○紺野委員 磯崎総裁にお聞きしますけれども、いま原岡事務理事も言いましたが、あなたも先日、資料提出を要求したところが、企業側の了解がどうしても必要だといふことを口実にして提出されなかつたわけでありすけれども、同じ考えですか。

○磯崎説明員 各企業がどういふ輸送機関でどれだけのものを輸送しているといふことは、これは各企業の中身の問題でございます、私どもは強制すべき問題ではございせん。

○紺野委員 国会でいろいろ審議するために必要であるといふことで要求したときに、企業側の了解を必要とするから出せない、あのときこう言つたのですけれども、企業の了解をあなたは求めたのですか。実際求めて、そして拒否されてさう言つたのですか。その点どうですか。

○磯崎説明員 私のほうから企業の了解を求めることはいたしておりません。

○紺野委員 そうすると、あくまでも大企業のためにみずからそれを秘密にするという態度をとっているわけですか。さうですね。

○磯崎説明員 先般なくつた方に対する弔慰金を公表しろといふ話もございしましたが、それもいたしておりません。それと同じ趣旨でございす。

○紺野委員 それはあなた方は全く出せない、国鉄はさういふことをしていいのだといふことを言つておりますけれども、それはさうです。ちゃんと資料があります。これは七一年十月号の「鉄道車両工業」、この中でいま一番多く私有貨車を持つていふといふところの私有タンク車の所有者の企業名がちゃんと載つていふじゃないですか。それで国会に出せないといふのは何ですかこれは。

○磯崎説明員 車両工業協会と申しますのは車両の関係者の何と申しますか任意組合でございまして、それらの仲間の雑誌にどういふふうに出ておるか私どもは関知しないところでございす。

○紺野委員 ところがこれには国鉄運輸局調査による、こうはつきりと書いてある。国鉄の運輸局調査によつてこの資料はつくられたもの、これをここに転載されている。これは明らかにあなたに国会を侮辱しているのじゃないですか。さういふところには出せるのになぜ国会に出さないのか。

これはおかしいじゃないですか。

○磯崎説明員 運輸局が提出したものではございせん。

○紺野委員 それは強弁です。ちゃんとここにさういふふうを書いてある。だから、さういふ点で、これをちゃんと書いてあるんです。それを発表したものを、原簿があるわけですか。それを発表から、それを国会に出してください。ちゃんと一般に出されているものをがんこに国会には出せないといふことを言つているのは、これは国会軽視

です。全く侮辱ですよ。審議ができますか、そんなことでは。さういふ強圧的な態度で審議をせよといふのは、それは筋が通りません。国民が納得しません。出してください。

○磯崎説明員 何べんも申し上げておりますとおり、これは業界の仲間の一種の月報と申しますから、さういふ部内の資料でございまして、それは私どもの関知したところではございせん。

○紺野委員 はつきりと国鉄の運輸局調査によるものであるといふのでございすから、国鉄の運輸局で調査したものはあるわけでしょう。しかもそれが発表されて何の実害がありますか。実害何にもありませんよ。実害がないといふことを、これはまた一方証明しているのです。だからなぜおそれるのか。なぜ国民をおそれ、国会をおそれるのか。あなたのその反社会的な態度、反審議的な態度——きのうだつてさうでして。旅客の黒字について十億だ、十億だと言つておる。(きのうじゃない、火曜日は)と呼ぶ者あり)前回、八日です。それが実際には三百七十一億。突っ込んでみるとさうだ。さういふふうには秘密にして、そして国民に對しては八兆円の運賃を四回にわたつてこれから出してもらおう。実態を何も明らかにしないし、事実に基づかない。さういふふうであつた方は国会を無理押しにやらせようといふのかどうか。はつきりと出さないよ。もうちゃんと出て、何の実害もないのですから。

○磯崎説明員 実害があるかないかは私どもの関知したところではございせん。

○紺野委員 だから、出さなければこれ以上進められないじゃないですか。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 質問を続けてください。その間、理事でひとつ御相談願います。紺野君、質問を続けて、その問題は理事のほうで……。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 理事会で相談してください。

〔発言する者あり〕

〔発言する者あり〕

○井原委員長 お静かに願います。――不規則な発言はやめてください。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 紺野君、理事会で協議をしておりまますから、その間質問を続けてください。お願いします。

○紺野委員 関係があるので、次の問題と。

○井原委員長 それ以外の問題でやっておつてくだされ、あるはずですから。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 紺野君、質問を続けてください。

○紺野委員 どうしても次のことが関係があるものですから、しばらくだからちよつと待つてくたさい。――それでは当理事会の判断に従いまして、私が、国鉄がかくもおおそれているところのものがかくも何でもないということをお明らかにして、しかしこのことによつて一そう審議が発展するであろうということを明らかにしたいと思ひます。いいですか、これは大臣、国鉄総裁、鉄建公団の方々もきよう来ておられるわけですが、聞いてください。(鉄建公団、関係あるのか)と呼ぶ者あり)まあ、みんな聞いてください。

第一はこういふふうになつてゐるのです。四十五年度末の状況ですが、大手が三十六社、これが発表されております。

三井金属鉱業九十八、古河鉱業百、大阪セメント百三、東亜合成化学工業百六、宇部興産百二十三、呉羽化学工業百十四、日本瓦斯化学工業百二十六、東邦亜鉛百三十一、安宅産業百三十四、旭化成工業百四十四、三井東洋化学百五十、昭和電工百五十三、米國陸軍輸送隊百五十四、明星セメント百八十、同和鉱業百八十三、味の素二百二十三、日産化学工業二百三十四、三井物産二百五十五、大協石油二百五十七、日本鉱業二百五十八、日本曹達二百五十九、エッソ・スタンダード石油二百八十一、ゼネラル石油二百九十四、日本陸運産業三百十二、三菱石油三百四十五、モービル石油三百八十五、丸善石油三百八十六、電気化学工

業四百、昭和石油四百四、内外輸送四百二十四、共同石油四百七十九、シェル石油五百一、出光興産六百二十二、住友セメント八百五十八、日本石油三百六十七、日本石油輸送二千七十一、その合計は一万二千六百五、その他四千四十一、合計一万六千六百四十六、こういふふうにごにこにちゃんと書いてあります。そしてこれは「国鉄運輸局調査による昭和四十六年四月一日現在における」と、こういふふうにごに全体としては四十六年四月一日の私有タンク車両数は一万六千六百四十六両であるけれども、こういふ状態であるというふうについて、昭和三十年当時から見ればまさに四倍に達する増加ぶりであるといつておられます。どうですか、このことについて認めますか。

○磯崎説明員 ただいまのお読み上げになりました数字、一社一社、一両一面全部私算覚えておられますが、おおむねさういふことであると思ひます。

○紺野委員 だから、総裁、どうですか、こういふことを国会に提出する、こういふことが非常に大切だと思ひませんか。あなたが赤恥かくでしやう。国会にこういふことを出すということがたいへん大切なことだといふことを……。

○磯崎説明員 私も昭和二十年代から国会に出席させていたとしておまして、国会の御審議の模様はよく知つておるつもりでございます。

○紺野委員 それで昭和四十六年度のもの、これと同じものはありませんか。ちよつとお聞きしたい。

○原田説明員 ございません。

○紺野委員 いまの資料に基づいてこういふことがわかると思ひます。これはみんな大企業だ。さうして三井物産、悪名高い大商社がやはりこの中でも大きな顔をしてゐるし、それからやはりわれわれ日本人として痛恨にたえないのは……(エッソだと呼ぶ者あり)アメリカ陸軍輸送隊、いまだ声がありましたが、エッソ・スタンダード、ゼネラル石油、モービル石油、シェル石油、こういふところも入つてゐる。こういふことで、やはりこう

いう大企業に対して私有貨車割引をやる、そしてまた多くの営業割引をしてゐるということはやはりやめるべきだ。さういふ割引を廃止するといふことが――やはりさういふデータに基づいても彼らは非常に有利にゐる。大もうけをしてゐる。さうして貨物で赤字をつくる大きな原因になつてゐる。それにまた何とかに追い銭といふことはありますけれども、その上に二重にも三重にも割引をしてゐるのです。さういふことをやはり廃止すべきだと思ひます。重ねてこのことについて、大臣及び国鉄総裁に考えをお聞きしたいと思ひます。

○磯崎説明員 国鉄は他人さまの車を借りまして、さうしてそれで商売する以上、使用料を出すのは当然だといふふうにごに考へます。

○新谷国務大臣 国鉄には、鉄道営業法の精神に従ひまして公平に運営をするように指示をいたしておられます。いまの問題は、資本費が要らないのですから、経済的には若干割引するのはこれは当然だと思ひます。

○紺野委員 だから、国民のためには米とか生鮮食品に対しては一切割引はしない、しかし大企業に対してはさういふのですから、至れり尽くせり、さういふことをやつてゐるわけで、国民は納得できません。

それで私は申し上げるのですけれども、こういふふうにごに大企業のさういふ資料がすでに、総裁も認めたように、出てゐるわけですね。ですから、もうあなたが現代のタブーとして国会に對しても抵抗して、さういふ資料は上げられませんかと言つていたことがもうくすれてゐるわけですね。ですから、あなたがいままでわれわれの資料要求に對して出さないといつておりましたところのいままでの資料類ですね、これについても同じように、やはり出していただくように重ねて要求したいと思ひます。これはあなたには注意深く、この間の資料提出の中で企業別の名前が絶対に出不さいといふふうにごにがなばつたわけですね、工事請負のAランクに関する企業の名称をやはり出不さい

といふことを言つておりましたし、それからその他の、東京における第一、第二、第三工事局における工事費一億以上の工事件名と、それを請け負つてゐる者の名前もやはり出不さいといふふうにごに言つておられます。それから資材の購入の、セメント、鉄、車両等々の物件名については出しましたけれども、どこから買ったかといふようなことについてはやはり一切提出しておらない。さういふ企業名が全然出せないといふ張つてゐるわけですね、けれども、その他の、鉄道債券所有の金融機関名も出不さい、さういふふうなことは、やはりこの際国会にせひ出していただきたい。重ねてわれわれは、いままでの経過に基づいて要求いたしますけれども、これについての御答弁をお願いしたいと思ひます。

○磯崎説明員 それらにつきましては、前回御答弁申し上げたとおりでございます。

○紺野委員 五万トン以上の大口荷主の事業所別の調査、この資料はいまつくつておられるんじゃないですか。さういふものも出せないんですか。

○磯崎説明員 前回御答弁いたしましたこととこのことでございまして。

○紺野委員 つくつてゐるんでしやう。五万トン以上の大口荷主の事業所別の統計といふものはつくつてゐるんじゃないですか。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 御静粛に願います。

○紺野委員 五万トン以上の大口荷主の事業所別発送トン数、輸送トンキロ、運賃収入等々についての資料、これはつくつてゐるというふうにごにわれわれ聞きましたけれども、それを出してもらいた

いといふことなんですか。

○磯崎説明員 さういふ資料につきましては、前回申し上げましたとおり、理事会の決定に従ひましてお出しいたしません。

○紺野委員 だから現実には、実際の審議の中では出さない、出さないと言つてゐるけれども、すでに出してゐる。国民には出不さい。国会には出不さい。特に国会には出不さいけれども、すでに業

者その他に対しては、もう業界誌等には出していいことというふうになっているんですから、そういうことでやはり国会の審議に必要なものとして、私は以上の経過に基づいて、重ねてこのことを要求したい。そしてそれがないとほんとうの審議ができないというふうに思います。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 お静かに願います。

○磯崎説明員 前回御答弁申し上げたとおりでございます。

○紺野委員 じゃ、あくまで——先ほど、国会に對してはできるだけそういう資料提出をするというふうにあなたはおっしゃったと思いますけれども、それでは違ふんじゃないですか。先ほどの食言じゃないですか。

○磯崎説明員 一昨日詳しく一件一件御説明申し上げたとおりでございます。

○紺野委員 だから全くこれは、先ほどのような事実が出てくると、いわばかぶとを脱ぐけれども、そうでないかとんと出さないと。こういうことは全く国鉄運賃値上げを国民に要求しながら真実のいろいろのデータ、資料類を隠すというところで、これをどうしても強行したいという態度だと思ひますけれども、国民はそうとりますけれども、あなたは当然だと思ひませんか。国民はそういうふうにとりますよ。ほんとうに国民に入兆円も運賃を値上げして出してもらうということになれば、そういう必要な資料はやはり出して、そしてとことん審議をした上でやらなければならぬ。ところがそれを全部隠しておいて、そして八兆円をよこせというところは、国民はこれは納得できない。私はそういう点でこれらの資料が出ないとなかなか審議できない。国民を代表してほんとうの審議はできない。

○磯崎説明員 資料につきましては、一昨日申し上げたとおりでございます。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 御静かに願います。御静かに願います。

○紺野委員 そういうことで、やはり国会審議というものは、もつと資料を国会に出して、そして徹底的な審議を仰ぐというふうに、国鉄当局、それから運輸大臣のほうでもそういうふうな態度を変えてもらいたいと思うんですね。では、次に移りますが、今度はこういう点をお聞きいたします。

いままでは私有貨車割引、これがこういう大企業に行なわれている。また、営業割引も行なわれているというふうに事実で明らかにしたわけですが、けれども、どうしても大臣もその割引を撤廃する意思がないという答弁ですが、やはりその点は、大企業がらみというか、骨の髄まで大企業本位の立場でこり固まっているというふうに思うんです。私は次に、料金問題、これについて申し上げたいと思ひます。

それは、四月二十日の運輸委員会、梅田委員の質問に對して、總裁はこういうふうにご答弁されています。快速、準急を別といたしまして、急行、特急、超特急と、やはり一つのスピードと、それからそれに使います車両の關係で、料金という問題についてはきめるんだ、と言っております。ですから、料金の厳格な基準というものはつきりしない。スピードと車両關係のサービスできているというふうにご答弁しております。さきに梅田委員も主張したように、この料金が旅客に對しては非常に高い。今度も大幅に引き上げられるわけでありまして、それをわれわれとしては思ひ切つて料金を引き下げるということが必要だ。旅客について、そういうことが大きな問題になっております。

ところで、總裁に聞きたいんですけれども、貨物については料金制度があるかということなんです。もつとも、今度フレイトライナーに少し料金を増すのは別として、その他の貨物の、近代化によるところのいわゆる拠点直行方式ということによつて、ノンストップで通つていくところの新しい貨物、これに對する料金というものはあるのかどうか、そういう料金制度をつくるという考えがあるのかどうか、これについてお聞きしたいと思ひます。

○磯崎説明員 この問題も先日太田先生にお答え申し上げましたけれども、いま貨物でやっている直行輸送は、旅客でいへばいわゆる快速列車程度のことでございます。したがつて、旅客の快速列車は料金を取つておりませんので、貨物も取つておりません。しかし、今後、いま先生のおっしゃつたように、特急的な貨物列車がどんどんできてくれば、これは当然料金を取つてまいりたい。したがつて、今回のフレイトライナーにつきましても同じようなことでございます。

○紺野委員 それはやはり龍舟だと思ひますね。快速列車だ。しかしあなたの方の資料によると、つまり拠点間の直行方式の列車及び貨物専用列車ですね。そういうものの一般に宣伝されている、またいろいろの文書の中でも明らかにされているのは、つまり到着する日時がコンピュターによつて正確になる。何月何日に到着します、そしてスピードがある。この確実性及びスピード、こういうことは貨物輸送におけるやはり大きな面期的な事態であるということを言つておられるわけですね。しかも、そのことはもう始まつていてるわけですね。でありますから、単にこれをスピードが快速列車程度のものだからというふうなことで言うことは、やはり依然として真実があるときにはおおい隠し、あるときには宣伝し、そういう形で、そして取るべきものを取つていない、こういうことじゃないですか。

○磯崎説明員 旅客列車は百年前から時刻表がございまして時刻表どおりに走っております。貨物の使命の安全、正確、迅速、ことに正確の面から申しますと、実はいままでの貨物列車は非常に正確でないことは事実でございます。したがつて今後正確なものをやる、これは輸送として当然なことでございます。

○紺野委員 だから、すでに到着日時が正確になつてゐる列車の数というものは非常に多くなつて、そして特に大企業の貨物についてはそれがほとんど達成されているんじゃないですか。何々日何時がほぼ明確になつてきている貨物があるか、そのパーセンテージをひとつ知らして下さいますか。

○原岡説明員 輸送トン数の對比でございますけれども、四十六年十月現在で四二%でございます。

○紺野委員 ですから、そういう点でももう四割、これが四十六年度です。ほとんど半分はすでにそういうふうな近代的な輸送システムというところで行なわれている。直行方式、そして日時も正確、コンピュター、こういうふうになつてゐるのですから、一方では非常にそれで輸送コストが低下して、四十六年度の試算によつても、千八百億円の輸送コストが低下していると試算が出てゐる。そういう非常に大きなものです。そしてそれに対していま割引もしている。ですから、いわば二重にも三重にも大企業は大きな庇護のもとにあるというか、国鉄から多くの利益を得ているわけですね。しかもその結果がどうか。赤字の最大の原因なんです、貨物がですね。非常におかしいじゃないですか。巨大な赤字が口をあけてゐる。しかもその中で王さまのように優遇されてゐる大企業がある。何でもかんでも国鉄の幹部の方々にかしづかれて、そして利益を得ているということがはつきりしてきてゐる、こういうことなんです。だから私たちは言う。必要なのはこういうことか。赤字があるのですから、それをなくせというものは国民の要望です。そういう点からいつて、やはりこの際、そういう事情に基づいて、大企業の貨物、いま言いましたような新しい輸送システムによつて運ばれる貨物に對しては、割引を全廃せよということなんです。そして国民のために、米、生鮮食品、こういうものには對しては政策割引をするように、これが国民の願いなんです。それから貨物のこれらの輸送に對する適正な料金制度です。われわれ庶民は座席券一つ取るにも料金を取られるのです。王さまの荷物はどうなにか飛

んでいつても何の料金も取られない、こういうことでは国民は納得しません。その結果が赤字になるという点でおさらそうだ。そういうことで、これらの料金制度というものを、料金を適正に取るというところは、つまりいままでの一次、二次、三次、四次にわたるところの近代化設備投資、そのことによって達成したところの一つの到達点でしょう。あなた方が鼻を高くしているところの、二十一世紀の国鉄といつて誇っているものが、すでにそういう形で存在している。それに対して応分の運賃体系、貨物に対する料金です、私が言うのは、そういう料金制度を、やはり料金を取るようにせよということを、重ねて私は主張いたします。

いままでは貨物、特に運賃体系の中から大きな赤字が生まれている、その内容についていろいろこの前から聞いてきたのですけれども、第二の問題、これは減価償却の問題です。これについてお聞きしたいと思います。

最初に、大臣にお聞きいたしますけれども、国鉄の全体の総経費の中で、減価償却費が相当の部分をお占めていると思ひます。四十六年度では千六百六十億円です。これは利子負担を上回っております。しかし、これは一定のきまつた方法でやっておりますから、設備投資を抑えない限り、節減はできないというふうに思ひます。ですから、この点、どうでしょうか。

○秋田政府委員 運輸省といましては、会計原則の基本的事項につきまして、運輸大臣の認可にいたしております。その中にいわゆる償却制度の問題もあるわけですが、国鉄の償却制度は、法人税法に準じていたしております。適正な償却制度であると確信いたしております。

○紺野委員 それで、私はこの償却制度のやり方について納得がいきませんので、具体的に聞きます。まず、お聞きしたいのは新幹線の電車ですね、あの償却はどういう方法で、耐用年数がどんなふう

うになって行なわれているのか、お聞きしたいと思います。

○小林説明員 新幹線車両につきましては償却のやり方につきましては、これはいわゆる償却の方法には定額法と定率法と二つございますが、新幹線の車両のみならず、車両につきましては、全部定率法を用いて償却をいたしております。

それから、第二点の耐用年数につきましては、新幹線電車は十年ということで耐用年数を定めて、定率法償却になっております。償却開始の時期は、新幹線電車が稼働いたしました翌月から、これを月計算をもつて計算する、かような制度をとっております。

○紺野委員 ですから、新幹線は三十九年の十月一日にたしか開業していると思ひます。その当時三百六十両で出発したと思ひますが、その前年あたりからすでに試験用に走っているという点から含めまして、この三百六十両のうち、いままでに廃棄、更新されたというふうなものはあるのですか、もうすでに十年来ているものもあると思ひますが。

○小林説明員 ただいまお話のございました、三十九年に開業以来、現在で相当の数になっておりますが、いわゆる廃棄をしたものはまだございません。

○紺野委員 ところで来年はいよいよ十年になります。それで、来年は更新されるわけですか。

○小林説明員 耐用年数一般でございますが、ここで会計学的な御答弁を長らく申し上げるつもりはございませんが、耐用年数と申しますのは、先ずすでに御承知のとおり、一定の投下資本を期間損益に配分する会計の手続でございます。それをきめます場合の要素はいろいろございまして、単なるものの寿命ということだけでは、また民間で行なわれております法人税法等における基準でもそういう基準をとっております。私どもが、この新幹線の車両の耐用年数をきめるにあたりましては、そういった観点から、これは税法に基づ

規則には、新幹線というより車両がございせん、これは国鉄だけしかございせんので、国鉄の独自の立場で、在来線の主要電車との諸種の関連というものを総合的に勘案してきめたものでございまして、実績値の経験といたしまして、大体いま御指摘がございまして、やがて、使用開始いたしましたから、ことしで九年でございます。

耐用年数としては、おそらく私も妥当な線である、かように考えております。現在国鉄の財政も非常に窮乏でございまして、これを一挙に取りかえるということになりますと、これは非常に多額の金もかかるという点もございまして、もとより安全性の問題には、第一の注意、留意をいたしまして、その車体その他本体の部分につきましては、資本的な改造等を加えることによりまして、なお一兩年寿命を延ばしてまいりたい、かように思ひますが、大体耐用年数のきめ方としては、従来やつてまいりました約九十年間にわたります実績から見れば妥当な線である、かように考えております。

○紺野委員 じゃ、何年使うつもりですか。

○小林説明員 これはいろいろ技術的な観点、あるいは主要部品、車体そのものの損耗、それらの状態を具体的に検査し、点検して、毎日厳重な検査のもとに走っておるわけでございますが、そういったものを総合的に見ながら具体的にきめるというところでございまして、おおむねあと一兩年というふうに申し上げておきたいと思ひます。

○紺野委員 そうすると、たいへんあぶない電車が――来年からは新幹線は危険期に入るわけですか、それともだいじょうぶなんですか。

○小林説明員 鉄道輸送に携わる私どももいたしまして、安全性を第一に考えることはもとよりの使命でございます。来年から危険な電車が走るといふようなことは、毛頭ございせん。その点につきましては、厳重なチェックと補強、必要なる箇所につきましては、補強すべきものは補強し、修繕すべきものは修繕いたして使いますので、保安上危険のあるような電車が営業に使われるとい

うようなことは、絶対に御心配ございせん。

○紺野委員 これは大臣と総裁にお聞きするのですけれども、では、そういう耐用年数十年で、来年からは一応期限が切れる。そういうことで責任を持って走らせるということですか、全責任を負いますか。

○磯崎説明員 私は、国鉄の責任者として全責任を負います。

○紺野委員 大臣は、どうでしょうか。

○新谷国務大臣 交通機関の安全を確保するということは、運輸省としての第一の使命でございます。その意味におきまして、国鉄に対して、十分注意をし、安全を害しないように指導してまいるつもりでございます。

○紺野委員 どうも責任のほうはつきりしないようです。つまり民間の営利会社の場合には、内部留保を多くするというふうな点で、事実に基づき耐用年数ではなくて、税法上の年数を使うということもあると思ひます。それ自体、まあ正しくないというか、けしからぬと思ひますが、一応理解できないことではありません。しかし国鉄は営利会社じゃありません。そういう意味で、償却は事実上即する、実態に即したやり方でやるべきではないか。つまり新幹線がだいじょうぶだというならば、やはり償却、こういうものもそういう実態に即してやるのがほんとうではないか、この点大臣にお聞きしたいと思います。

○秋田政府委員 ただいま大臣からも申し上げましたように、鉄道といまして、安全が最も重大な使命でございます。しかし、なおそれ以外に、いまございました実態に即すということ、これは国鉄におきましては電電公社におきましても私鉄におきましても共通したことでございますが、いわゆる減価償却率、これを他の企業と比較してみますと、同じ公共企業でございますが、国鉄が償却率五・七四％に對しまして電電公社は一・二四％でございます。なお、いま御指摘のございました大手私鉄につきましては九・一七％でございます。

○紺野委員 国鉄と電電公社のデリケートな自動交換機などの電子機器とこれと一緒にするということは、あるいはそれと比較してというのには納得できない。私はそういう点でもう少し聞きましますけれども、新幹線は現在すでに千二百両くらい、すでにそれ以上の電車を持っていると思えますけれども、これ全部がいま言いました十年償却ということをやっている。その償却費の総額ですね、これは幾らなんですか。

○小林説明員 四十六年度までの償却費の総額を申し上げますが、七百四十八億でございます。

○紺野委員 もしこれを、一般電車の場合には耐用年数が十三年ですね。そうすると、一両年延ばしたいということ、かりに実態十三年と見て、もし新幹線を十三年の耐用年数で償却するとすると、どういふ違いになりますか。

○小林説明員 最初から現在国鉄で使っております新幹線の電車を全部十三年間の耐用年数として償却した場合の試算でございますが、これは先ほど申し上げましたように月計算でやっておりますので、正確に算出することはなかなか困難でございますから、一応の概算で申し上げますが、四百十三億、先ほどの数字と、三十九年から四十六年の七年度で六十五億の差がございます。

○紺野委員 だから、そういうところにやはりこれは六十五億ですね。私たちが計算して大体そのくらいじゃないかというふうに見たわけですから、やはりこれが過大償却ですね。過大な償却になっている。だから、償却制度の中にこういう赤字がふえてくる。赤字をふやすようなそういう要素が新幹線というふうなものの中にもある。これは一種のトリックであるというふうにも思いますが、やはり過大償却ではありませんか。

○小林説明員 過大償却とは考えておりません。適正なものと考えております。

○紺野委員 それでは、今度は事実についてお聞きします。

今度国鉄の車両全体、これは現在十四万両で

すか、あると思えます。そのうち耐用年数がすでに超過したのはいくらありますか。

○小林説明員 これまた四十六年度末の車両全体につきまして、車種別に申し上げますと、その間、長い間に耐用年数が、三十年に償却制度を再評価いたしましたから二度ばかり変わっております。現在の耐用年数を基礎に申し上げますと、蒸気機関車、これは一〇〇%を過ぎております。と申し上げますことは、戦後蒸気機関車は一車もつくっておりません。あと改造なり補強工事によって工事経費を投入いたしまして処置いたしておりますので、一〇〇%耐用年数を過ぎております。それから電気機関車は約一八%、ディーゼル機関車はございせん。耐用年数をこえるようなものはございせん。それから新幹線電車はございせん。その他一般電車は二七%、それから客車が約四〇%、それから貨車は特殊構造その他合わせまして二二%でございます。気動車が二九%、合わせまして総車両十七万—さっき十四万とおっしゃいましたが、国鉄の現在稼働中の車は十七万四千両余りございまして、現在その耐用年数超過車両の割合は二三%、かような数字になっております。

○紺野委員 そういうことで全体の五分の一がもう耐用年数を切つて使われております。大臣、これは非常に重大じゃないかと思えます。耐用年数が過ぎていく車が、客車が四割以上、そうして貨車その他が二三%、ですから、事故がいつ起こるか分からないという車が走っている、こういうことが一つ。それから、もしそれがほんとうにだいたいようぶだというのだったら、やっぱり償却のしかたが—つまり耐用年数を短くすることに よつて過大な償却費を落としておる。そのどちらかだ。いずれにせよ、それは国民としては事実を知れば、これについて大きな疑惑と怒りを感ずると思う。一体どうですか。これをどういふふうに思いますか。

○磯崎説明員 いまの御質問はたいへん私は誤解を招くと思えます。はつきりと御答弁申し上げます。

す。

先生御承知のとおり、耐用年数の計算は、先ほど小林が申しましたとおり、取得のとき、あるいは正確に申し上げますれば、稼働した翌月から耐用年数が計算されるわけでございます。鉄道車両と申しますのは、自動車などとは違ひまして、使用期間中に相当資本投下をして改造するわけでございます。たとえば客車を改造して寝台車にする、あるいは客車を改造して食堂車にする、あるいは客車の走行部分を改造するときは新たな資本投下をするわけでございます。これは保守、維持、修繕ではございません。新たな資本投下をいたします。そうすると、そのときから耐用年数の計算が始まるわけでございます。したがって、その部分につきましては、耐用年数の超過が多い。自動車などはそういうことはいたしません。飛行機もそういうことはほとんどいたしません。鉄道車両の特性をいたしましては、そういうふうにある時期がたちますと、それに対して相当資本投下を新たにいたします。資本投下をいたしますと、そこから耐用年数の計算が始まる。こういうことでございまして、ごらんのとおり客車の耐用年数の超過が多いというのには、客車の改造が多い、こういうことでございまして、どうぞ誤解のないようをお願いいたします。

○紺野委員 しかし、四割もの客車が年数をこえて走っておるのを見ると、そういうことは、一部のものはあるでしょう。しかし全体としてはそうではない。そうして結局この償却制度の中に過大償却というからくりがあるからこそそういう矛盾が出てきているのじゃないか。事実そういう二〇%も……

○井原委員長 お静かに願います。

○紺野委員 時期を過ぎたものが使われているということは、償却制度の中に過大償却、こういう事実があるんじゃないか。それから、それについて減価償却方式そのものについて、では質問いたします。

ちようど昭和三十六年から定額を定率法に改め

ましたね。三十九年には取りかえ資産に半額法、四十年と四十六年には耐用年数について大幅な変更をしたというふうに、いろいろ償却制度を三十六年度から大きく変えてきております。しかし、これについて、そのことから急に償却率が非常に大きくなった。償却の実額の額が、実額が大きくなったということです。そうしてこれについてはもう事実をそれならば出しまして、最初にこういうことをいっております。石田前総裁ですね。この方はこの当時償却制度が変えられて非常にたくさん償却することになったという問題について、ヒルトンホテルでこういうことを言っておるんですね。「国鉄の現状と将来」についてという中で、四十三年に言っております。「もう一つは償却の問題だ。国鉄は四、五年前に学者先生らを頼みまして、国鉄をしてどういふ償却をしたらいいかという理想的な案をつくってもらった。その結果三十七年度には七百五十億だった償却費が、三十八年度には八百十億、これはいいのですがその次には三十九年度は千九百億、四十年には千三百六十億、四十一年には千四百五十億、四十二年には千五百三十億という償却をやっておりますが、私はこれは理屈はどうも知らんけれども、私やなんかのコンモンセンスから言くと、少し過剰だと思ふ。こういふふうにはつきり言っているんですね。そうして、いろいろ国鉄の資産状況から判断して、そして「千五百億の償却費というのは少し過剰じゃないかと思ふ。」ということばはつきり言っているのです。そういう点から見て明らかに過剰な償却制度をつくったわけですね。そしてふえておるわけですね。こういう状態になっていることは石田前総裁自身はつきりと言っていることです。

それで私はお聞きしたいのですけれども、このようにふえた、明らかに過剰であるというふうな思われて、石田総裁自身も言われたそういう方法によつて計算したところの、つまり、現在の償却の実額、三十六年度から四十六年度までにどれだ

けの償却をしたかという実績と、それから、もし前のとおり、たいしてしままで差しつかえないというふうに石田さんも考えておられた前の方法によつて、かりに三十六年から四十六年までをやつたとすればどうなるか、その両方の数字を出していただいて、その差額をひとつ開かしていただきたいと思います。

○小林説明員 たいだいま償却制度の三十六年以降からのいろいろの改正につきましても御指摘がございました。石田前総裁のいろいろお話しになったことを引いてお尋ねでございますが、私どもといたしましては、三十六年以降の償却は、いずれもこれは国鉄自体でとんでもないことをやつたつもりは毛頭ございませんで、いわゆる世間一般の企業におきましては、当然前から行なわれておることをやつたまででございます。それでもなお慎重を期する意味におきまして、学識者によりましていろいろ会計制度調査会等をおもちまして、そこで国鉄の実態を明確に把握しながら、償却制度がいかにあるべきかという点を検討していただき、その結論をもとにいたしまして、運輸大臣に、その償却年数と償却の方法等につきましては先ほど鉄監局長から御答弁ありましたように、会計規程の基本事項といたしまして御承認を得てこれを実施し、それに基づきます決算は国会に御提出しておる、かような内容になっております。したがって、私どもといたしましては現行の償却制度は決して過剰なものであるというような考え方は毛頭持つておりません。

それを前提にいたしまして、たいだいま紺野先生お尋ねの件でございますが、数字的な点について御答弁申し上げますと、決算額、要するに三十六年から四十六年の決算まで出ておりますので、その決算額が幾らかという問題と、三十五年当時の制度のままこれを実施した場合には幾らになるのかということの数字をお尋ねだと思ひますので、両者についてお答えいたします。決算額は三十六ないし四十六年度で一兆四千四百六十六億円でございます。これは毎年度の決算によって明確でございます。

ます。それから一方、三十五年当時、三十六年改正前の制度でもってそのまま償却を実施したならばどうなるか、この計算はなかなかむずかしい問題を含んでおります。と申しますことは、たいだいま申し上げましたように、制度の改正あるいは耐用年数の区分等、償却資産の単位とが異なつてきておりますので、直ちに比較することはむずかしいわけでございますが、これはごくラフな概算数字として御承知おきをいただきたいと思います。そういう意味で申し上げますと八千五百三十億程度でございます。

○紺野委員 そうすると差額は、一兆四千四百六十六億マイナス八千五百三十億、六千六百三十六億ですか。

○小林説明員 五千六百三十六億でございます。

○紺野委員 結局五千六百三十六億で、これが四十六年度末の累計赤字と比べると、累計赤字が七千九百九十六億ですね、ですからその約七割にあたるわけですか。いいですか。ですからこの点が、つまりいかに大きな五千億も、実際赤字の七割にあたるものが、前の計算方法を変えて、そして過大に償却をして落とされたものですね、こういうふうになつてゐるのです。ですから前のおりにこれをやつていけば、こんなに大きな赤字にはならない。赤字はこれだけでも二千億ぐらいの額になる。だから国民に対して、これは赤字が出ましたから運賃を上げてくだささい、こういうふうにする、そういう内容になつてゐるということなんです。実際そうでしょう。運賃値上げとこのようになつてゐる方とは密接な関係があるのじゃないですか。ちよつとそこをお聞きしたいと思ひます。

○小林説明員 減価償却制度の改正は、常に私どもといたしましては適正なる損益計算、財務諸表、これを明らかにするということを目的に常日ごろから勉強しておるところでございます。運賃値上げをするために、はなはだ失礼な申し上げ方かもしれないが、特に不当に償却費をふやすというふうなことをやつたつもりは毛頭ございません。

○紺野委員 私は事実をもつて反論してみたい。いいですか。昭和三十六年というのはどういう年だったか。これは第二次五カ年計画が発足した年です。そして新しい設備投資が必要だということ、旅客と貨物の一二％の運賃値上げが行なわれた年になつております。それから四十一年のあの大幅な値上げですね、旅客三・二％、貨物二・三％。こういうふうな大幅な引き上げをやられたのは第三次長期計画が始まつた年なんです。こういうふうな運賃値上げと長期計画ということとは、常にその発足する年度の頭に運賃値上げがありまして、そこからの増収分が自己資金として相当部分が設備投資に流れていく。運賃値上げによつて国民からそれを取る。そしてこれを設備投資に回す。その増収分は、やはりそれが減価償却の中に隠されていく、そこにためられていくわけです。そこから設備投資に流れていく、こういうしなかにされたんだと思ひます。そういうことで減価償却というものを過大にしてふくらまして、そしてそこに過大な償却をし、またそれに運賃値上げによる増収分が入つてくるというふうなからくりですね。ですから、ある会計学者が償却制度をつつたときに造成資本説というものを言つておるのです。要するに国民から値上げをして得た増収分を設備投資への資本に転換するというふうな理論を彼らはつくつてゐるというふうな点からいっても、そこに関連があつて、減価償却制度というものは非常に過大に、実際の実態よりもはるかに大きなものとしてつくられ、そしてその点では赤字が見えかけよりも大きくされてゐるということも明らかだと思ひます。この点について大臣と総裁のお考えをお聞きしたいと思ひます。

○新谷国務大臣 減価償却制度につきましては、これは国鉄におきましても運輸省におきましても、絶えず適正な制度を樹立するための努力を続けております。新しい機材が入りました場合には、それをいかにするかということについては慎重に考慮をしながら今日までまいつております。

この減価償却制度につきましては、いろいろな問題があると思ひますけれども、今日まであるいは国鉄の減価償却制度を大体妥当なものとして認めてきておりますが、これについては第三者機関であります会計検査院が毎年のように検査をいたしておりますが、これに関する非違事項は一回もあつたことがございません。

○磯崎説明員 国鉄の増収は運賃値上げによるものでございまして、そのほかに輸送量の伸びというものがあつたことをはつきり申し上げておきます。

それからもう一つは、これは一昨日神門先生から御質問になつたこととございまして、いわゆる償却費をカバーするような運賃値上げはともできないうわけでありまして、運賃を値上げいたしましたも、せいぜい償却前の黒字になるかどうかという程度でございまして、償却費をカバーするような運賃値上げはいたしてありませんので、その点はどうぞ誤解のないようをお願いいたします。

○紺野委員 しかし現に、あなたの前任者であるところの石田さんは、過大な償却制度を学者先生はつくつてくれた、そういうふうな言つてゐるわけですか。これはきわめて率直なんです。あなたのほうがその点、新しい償却制度の擁護者としてお話しになつてゐるわけですね、私はそれは（大ものとお小ものとの違いだ）と呼ぶ者ありやうか、とにかく違ひだと思ひます。まあ何の違ひというので結局、私はもう一つだけつけ加えておきます。それはこういうことなんです。国鉄の場合には、いわゆる経費で落とす備品あるいは機器類、これは一般的には税法上で五万円以下は経費で落とし、それ以上は減価償却の資産として考へるといふふうになつてゐるが、国鉄の場合には百万円以下、百万円以下の備品はこれを経費として落とす。あの券売機のようなものも、百万円以上、あるいはそれ以下のものもあるでしょうが、ああいふものまで備品で落としてしまふというふうなやつてゐる。そして償却に関しては過大

な償却を百万円以上のものに対してやる。百万円以下のものに対しては償却として落としてしまふ。非常にずさんな、過大に赤字をふくらませるようなことをしている。ですから先ほどの計算によつて見ますと五千億円も過大に計算が出てくるわけでありまして、そういう点で、やはり赤字といふものの一つ——これだけじゃありません。貨物運賃の体系の中に大きな一つの根拠があるのじゃないか。もう一つの根拠は償却制度にもある。そしてこの償却制度の中から出てくる過大な赤字のそれだけの見せかけの増額といふものは、そういう点でまぼろしの赤字、赤字そのものが実勢よりも過大につくられてきている。そうしてそれが結局国民に対する運賃値上げの口実にされてくる。大きな赤字だから国民を出してくれ、こういうふうになされてきているんだ。

そういう点で私は、やはり減償償却制度そのものを正直に再検討することを要求したいと思ひます。この償却制度の再検討についてはどういふお考えであるか、ひとつ大臣及び国鉄総裁の御答弁をお願いしたいと思ひます。

○磯崎説明員 国鉄の償却制度につきましては、日本で有数の学者の先生方にお願ひして今日の制度ができております。しかしなお今後とも、改善すべき点があれば、また委員会等設けて改善することはあるかもしれぬというふうに申し上げておきます。

○紺野委員 ジャーということで……。

私はもう一つ、構造的な赤字として、つまり国の金でない借金で設備投資を連続的にやってきた結果どういふ事態が起きてきているかについて質問したいのですが、その前に、鉄建公団の総裁が来ておられまして、時間の関係上、その関係のことをお聞きしたいと思います。

これは大臣と鉄建公団のほうに聞くことになるわけですが、大宮駅から高崎のほうに上越線と将来の北陸新幹線ですが、これは鉄建公団が工事をなさるのですか。

○秋宮政府委員 そのとおりでございます。

○紺野委員 それでお聞きしたいのですが、この新幹線問題についてあとでもう一べん立ち寄りませうけれども、路線の設定及び駅の設定等について住民が非常に反対する、これは困るという問題がたふさふさ出てきているのですか。そういうことについてどういふ問題が起きているか、具体的にひとつお聞きします。

その一つは桜木団地というところですね。大宮付近の桜木団地。その団地は五棟の団地でありまして、正面に飛び込みまして、そしてそこをどけ、この団地、どくべきであるというふうな路線が設定されているわけですね。それで団地の人はびびりして、何事かというところで反対運動をしているわけでありまして、いまだに団地の中に飛び込んでくる新幹線の路線設定というのは避けられないのか、そこを避けて通ることはできないのかどうか、このことについてお聞きしたいと思ひます。

○内田説明員 当該地は国鉄のほうで担当いたしておりますので、私からお答えいたします。避けられないのかというお話でございますが、大宮駅で、どうしても現在線と連絡する関係がございまして、その関係でやむを得ず通らざるを得ないというところでございます。

○紺野委員 ところで、そこからちょっと進みまして、熊谷駅と高崎駅との間に三ヶ尻というのがあります。そこでは同じように三ヶ尻新幹線反対の対策協議会ができて、反対しております。絶対反対と言っております。このところは鉄建公団の担当区域ですか。

○篠原参考人 公団の担当でございます。反対の現象が起きているのです。熊谷駅を出ると、今度は左に大きくカーブをしますね。しろうとの考えからしても、住民の考えからしても、なぜここでわざわざ左に曲がつて三ヶ尻部落に闖入してくるか、こういうふうなことは問題が起

こつてくるのです。一方ではまっすぐ通つていく、今度はわざわざ左に曲がつてくるということになっていくのですけれども、これはどういふわけであらうか、こういうことになっているのですか。

○篠原参考人 お答えいたします。

高崎と熊谷の間を通ります場合に、鉄道の現在線よりも少し西のほうへ寄らざるを得ないのでございまして。そういう形で線を引いてまいりますと、熊谷の駅のところで並行しなければなりませんので、どうしてもこのところのSカーブが入らなければならぬという形で、Sカーブが入っているわけでございます。

○紺野委員 委員長、ちょっと地図を広げますから、梅田君に協力してもらいます。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 お静かに願ひます。——お静かに願ひます。

○紺野委員 これは熊谷駅ですけれども、ここでこままっすぐに行くべきものが、ここでわざわざ曲がつていくわけですね。そしていまこの曲がつてくるところで三ヶ尻部落で反対運動をしているのですけれども、ここが三ヶ尻、そしてここに……

〔発言する者あり〕

○井原委員長 お静かに願ひます。

○紺野委員 このところにあるのが問題のところでありまして、鉄建公団の東京新幹線建設局工事第二課長の金子忠良さんという人がこう言っているのです。この路線の変更は絶対にできないんだ、この曲がなければいけないんだ。なぜかという、これは自衛隊がいるんだ。いいですか。そして大工場もあるんだ。こういうふうな自衛隊の基地と大工場がここにずつとあります。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 お静かに願ひます。

○紺野委員 ここが秩父セメント、それから日立金属、日産、日本鋼管、こういう大工場がありまして、わざわざそこを避けるためにここは敬意を表して左に曲がつたということになっているわけ

です。このことを鉄建公団の第二課長が、そういうことでこれは絶対にそういうふうなカーブにせざるを得ないということを言っているのです。ですから、これは住民に対しての挑戦であつて、技術的にどうだとかというもののじゃない、やっぱり政治問題、大工場や基地に対してはこれを避けて、そして住民の中に飛び込んでくる。これは鉄建公団の路線決定ですね。こういうことは住民が著しく憤激していることでもありますけれども、これを變更することはできませんか。

○篠原参考人 この路線につきましては、この図面、ちょっとわかりにくいのでございますけれども、これが高崎で、これが熊谷でございます。それで現在の鉄道がここを通っております。それでこの辺が一人家の少ないところで、皆さまに御迷惑をかける率が一番少ないところを通っております。そしてこの熊谷のところを現在線と並行しなければならぬので、並行するところのところにカーブが入らざるを得ない。これがしかも四千メートルのカーブでございます。いま図示のあれがよくわかりませんけれども、あんな極端じゃないように私も考えております。一番経済的で一番いいルートだと私も確信しております。

○紺野委員 やはり自衛隊それから大工場のところ、本来はそこを通っていくのが一番経済的じゃないですか。

○篠原参考人 ここが一番いいと私は確信しております。一番民家に支障が少ない。これをもしまっすぐやつたならば、たくさん民家をつぶさなければならぬということ、私は一番いいルートじゃないかと思つております。

○紺野委員 基地とそれから大工場を通る。そこが住民にとっては一番犠牲の少ないところであり、わざわざ大きく回つてそして依然として三ヶ尻その他この辺の住宅あるいは住民に対して大きな迷惑をかけている。だからはっきりとそういう点で新幹線は住民の意見というものを十分に考えないで、大企業中心です。また自衛隊やそういう

ものを中心にして考えられている。大企業及び軍事優先、そういうことで住民を犠牲にしてそういうことをやっているというところは、絶対にわれわれ国民の立場からは反対だ、こういう非民主的なやり方はわれわれは許せないというふうに考えるわけだ。これについては、こういう新幹線が桜木団地のまんに飛び込んでいく、それからここでは曲がって住民の中に飛び込んでくるというふうな路線決定ですね。これは最初に十分に住民との間で意見を聞いて、そうして決定するという手続を踏まないでこれをやるのですか。この点についてはまず最初に大臣のお考えを聞きたいと思うのです。

○秋富政府委員 新幹線の計画の具体化でございますが、いわゆる基本計画、整備計画、これにつきましては鉄道建設審議会に諮問いたしまして、その議を経まして運輸大臣が決定しているわけでございます。いま御指摘のいわゆる路線の決定でございますが、整備計画を決定いたしまして建設主体を運輸大臣が指示するわけでございます。それによりまして建設主体の鉄道建設公団あるいは日本国有鉄道がそれぞれ具体的な工事実施計画を策定いたしまして、これを運輸大臣が認可する、こういう手続でございます。

○紺野委員 そうすると、その前に公聴会を開くとか、あるいは自治体と折衝するとか、そういうことは事前にやらないのですか。

○秋富政府委員 それは建設主体の鉄道建設公団あるいは日本国有鉄道が工事実施計画を策定する段階におきまして、地元の公共団体といついろと協議をするわけでございます。

○紺野委員 きましてからそういうことを相談するということになるのですか。路線その他すべてきましてから地元の住民、あるいは自治体と相談する、こういうことになるのですか。

○秋富政府委員 きましてからでございます。○紺野委員 それでは、これと一応続きますけれども、鉄道公団の総裁についてはこれで質問のほうは終わります。

赤字問題の第三番目の問題についてお尋ねいたします。

国鉄赤字の大きな問題として利子問題があります。この点はみんなだれでも注目していることでありまして、この利子負担が財政悪化の大きな要因であるというところは大臣も認めると思ひますが、どうですか。——これはあとでおっしゃっていただきますが、いままでに国鉄側からこの利子問題について子利子の直接補給をしてもらいたいというのをだいたい折衝された経過もお話ありましたし、今度は孫利子という発明が行なわれて、今度の予算に出てくるわけでありましたけれども、この利子とは何ぞや、国鉄における利子、一般的の利子ということじゃない。国鉄の財政の悪化における利子の問題というこの根本問題についてお聞きしたいと思ひますが、いわゆる借金ではなく、自己資金でもって国鉄が建設されるというふうにするればこの利子に相当するものは当然国鉄に留保される、そういうものですね。これをまずお聞きしたいと思ひます。

○磯崎説明員 いまの御質問、利子が留保される——御質問の趣旨がわかりません。ちょっとおそれ入りますが、もう一ぺんお願いしたいと思ひます。

○紺野委員 つまり利子としての支払いをされるものは本来利子として支払われなければ当然のことながら国鉄の収益として、国鉄の内部蓄積という国鉄自身の収益としてとどまるものであるというところで、その点は間違いないでしょう。

○磯崎説明員 御質問よくわかりました。その点ばかりに収入のほうに借金がなければそういうことになりません。収入に借金がございまして、金に糸目をつけておりませんので、利子の分が借金で払うのかどうか、それは明確になりませんが、収入に借金がなくというたてまえで、たとえばことしの予算をこらんださいますと収入に借金がございまして、これは利子を払わなければ、全部それがほかの経費に当たるかということになると、ちょっとそれは端的にはそういう結論にならない

と思ひます。収入に借金がなければそういうことになりません。

○紺野委員 ところで昭和三十二年からずっと第一次計画、第二次計画が始まったわけですが、これでも、ことしの三月までに国鉄における利子支払いが、累計で幾らになっておりますか。

○磯崎説明員 失礼ですが、昭和三十三年からいつまででございますか。

○紺野委員 四十七年までです。

○磯崎説明員 ちょっと至急予想いたしますから……。

○紺野委員 算術計算だからすぐできるでしょう。できますか。

○小林説明員 三十二年から四十六年度までの決算で一兆四千五百億でございます。

○紺野委員 実に天文学的数字であります。たいへんなものです。ところで今度は同じ期間における累積赤字はどのくらいですか。

○小林説明員 四十六年度の累積赤字は七千九百九十六億という決算になっております。

○紺野委員 だから、そういう点からいっても利子というものは赤字よりもっと多い、二倍にもなるという内容を持っております。でありますから、利子つきのいわゆる借金で国鉄が建設をするというところがなければ、国が一般会計から金を出して国の利子のつかない金でやれば、そういう利払いをする必要のない国の金でもし建設をしてきたとすれば、これらの赤字というものは本来出なかつたものであるというふうに考えていいんですか、どうですか。

○磯崎説明員 おおむねそのとおりでございます。○紺野委員 だからこの点からいって、国鉄の赤字が人件費によるものであるかのように宣伝する人たちがおりますけれども、実際には国鉄の労働者はりっぱに働いてりっぱに収益というものをかせぎ出しているわけですね。しかし、そのかせいだ収益を実際は利子という形で外へ持ち出してしまふというからくり、国鉄財政の特異な体質がこ

こに出てきていると思ひます。そうしてかせいだところのばく大な利潤というものを利子という形に転化させる、ほんとうは国鉄労働者、職員たちみんながかせぎ出したところのばく大な利潤を利子という形で抜き出していくというのだから、これで四苦八苦しているのが国鉄の現状じゃないかと私は思ひます。しかもそれに一そう拍車をかけているのは、先ほどから言いましたところのいわば減価償却制度で非常に過大な償却をして赤字をふくらましていくとか、経理の操作でそうしているとか、そういう面もつけ加わりました、そしてこういう国鉄のいわば病気が出てきているということなんです。

ですから、私はここで設備投資の問題について少しお聞きしたいと思ひます。こういうふうな過大な利子に悩むようになった国鉄、悩めるというよりも病める国鉄になった原因に設備投資の問題があります。ところで、この現行の財政再建計画の基本方向をきめた昭和四十三年十一月一日の「国鉄財政再建推進会議意見書」の中で、こういふことを言っております。「設備投資については」「国鉄は現在第三次長期計画を遂行中であり、昭和四十四年度から四十六年度までは、年平均おおむね五千億円の投資を行なうことが予定されてゐた。第三次長期計画で予定されていた投資が、内容からみていずれも緊急度の高いものであることは明らかであるが、最近における国鉄財政事情のもとで、年額五千億円のほる設備投資を行なうことは、実際上不可能とみざるをえない。」「こういふふうに言い切っております。つまり年額にして五千億円の設備投資はできないのだ、そして十年間に三兆七千億、年額三千七百億が適当であるといつております。でありますから、当時比べて現在はどうか、もつと国鉄財政事情というものは悪化しております。この悪化している状態、そして——これは昭和四十三年十一月一日の国鉄財政再建推進会議の決定でありますけれども、こういふ五千億円以上にのほる設備投資はこのような財政悪化し

ている国鉄にとつては限度である、これ以上はできない、こゝういふに言っている。このことについて大臣はつきりお認めになるかどうか、お聞きしたいと思います。

○秋宮政府委員 過去におきまして国鉄の投資不足ということが今日の国鉄の衰退を招いている大きな原因でございます。それで国鉄といたしましては新しく今後の体質改善のためにも投資をしなければいけないわけでございますが、そのためには御指摘のいわゆる利子という問題はやはり今後の国鉄の負担になる、こゝういふ点がございまして、今回の再建計画におきましては出資を一五％、いわゆる利子補給は三・五％まで補給すること、こゝで、いわゆる工事の利子負担を三％というきわめて異例な低利の金利まで補助する、こゝういふことによりまして、一方におきましては工事の大きいに拡大し、新しい国鉄の体質の改善をいたしなからその利子負担は軽減する、かような措置をとったわけでございます。

○紺野委員 そういふことを聞いたんじゃないのです。その前のことを聞いておるのです。

それでもう一つとあわせて大臣に答えてもらいますが、昭和四十四年九月十二日に、この意見書に基づいて「日本国有鉄道の財政の再建に関する基本方針」ということを閣議決定して、その中でこゝう言っています。「再建期間中に日本国有鉄道が行なう設備投資の規模は、おおむね三兆七千億円を限度」とするということを明記して、おります。このことについて大臣、間違ひありませんか。

○秋宮政府委員 現行の再建計画におきましては、十カ年間の投資規模三兆七千億、そのとおりでございます。

○紺野委員 それは全然私の質問に答えていないのですけれども、つまりいまのような財政悪化のもとでは五千億円をこえる財政投資というものは危険であり、実際上できないということをおこでは言っているのです。そゝういふことをきめてい

ることをあなた方は知っているか、認めるか。

○秋宮政府委員 現行の再建計画におきましては……（紺野委員「前の前の計画」と呼ぶ）いわゆる四十四年にできましたのが現行の再建計画でございます。その四十四年度から発足いたしました十カ年計画、これが現行の再建計画でございます。これの十カ年の投資規模が三兆七千億でございます。それで昨年の廃案におきましては十カ年間の投資規模を七兆円にしたわけでございます。現在御審議いただいております新しい再建計画におきましてはこれを十兆五千億にしたものでござい

○紺野委員 それで今度は十兆五千億ですから、前にお聞きしたところの三兆七千億というものは三倍ですね。あのときに、そこが限度だといつたのに対して約三倍近い額になります。三倍弱です。それで問題は、推進会議がなぜこの年間五千億の投資が不可能であり、三千七百億が限度であるといつたのか。なぜそゝういふたのかということについてちよつとお聞きしたいと思ひます。

○秋宮政府委員 これは、いわゆる利子の負担といふものがいかにかかるかということが一つござい

ます。現行の再建計画におきましては、利子負担を六・五％まで利子補給をするといふことで四十四年に発足したものでござい

まして、当時といたしましては、いわゆる工事に伴う利子負担といふものが大きいといふことがございまして、再建計画におきまして、その工事規模と利子負担、こゝういふかね合いあるいは投資資金の獲得規模、こゝういふたものを含めまして三兆七千億としたわけでございますが、それによりましては新しい国鉄に生まれ変わるためには投資不足、こゝういふことにおきまして、昨年はそれを七兆にいたして御審議いただいたわけでござい

ますが、今回におきましては、さらに今後の国鉄の再建といふことを考えますと、十兆五千億という投資規模にいたしまして、新幹線をつくとか、あるいは複線電化を拡充していくとか、あるいは旅客輸送サービスを改善する、大都市通勤通学輸送関係、あるいは公害、保安関係、こゝういふたもの

の投資をふやすために十兆五千億にしたわけでござい

ます。同時に、その金利負担といふものを軽減するため、現行計画におきましては六・五％までの利子負担でござい

ましたものを、出資を含めまして三％まで利子負担をする、かようにいたしまして、再建計画の面におきましては助成を強化したわけでござい

ます。

○紺野委員 だから、なぜ三千七百億限度であるといつたかといへば、こゝではこゝういふております。最近における国鉄の設備投資量の増大が、資本経費の増大をもたらし、財政悪化の一つの原因をなしてきて

いる点にかんがみれば、財政再建期間中における国鉄の投資量については、極めて慎重な配慮を要することはいうまでもない。こゝういふにいております。でありますから、い

つては、設備投資、設備投資といふふう

にこれを増大させていくことが結局資本経費をどんどん大きくしまして、利子及び減価償却費を大きくするために限度だといふことをいっているわけ

です。ですから、いまの国鉄のやり方はやはりそこに根本的な問題がある。いままでの当委員会

で、利子を何とかせめて三分だけにして、そ

うしてやれば望みがあるんじゃないかといふうなこ

とまでいろいろ言われた。しかし、利子そのもの

のつかないような金でもって国鉄を再建するとい

十七億円の利子を毎日支払うという国鉄、かせげばかせぐほど出血する国鉄、そういうものになつていくということなんです。

そういうことで、こういう赤字出血の体制というものと、巨大なこれらの借金によって大投資をするというのはなぜかということについて、大臣と総裁のお考えをお聞きしたいと思ひます。こういう体質を変えないでやっていく、巨大な設備投資をやるのは何のためなのかということをお聞きしたい。

○新谷国務大臣 国鉄の現状が財政的に見て非常に健全であるとは考えておりません。健全でないから今度の再建計画を立てておるのでございませう。それにつきましても政府委員から御説明いたしましたように、政府の出資もいたします、利子の補給もいたします、その他あらゆる面で援助をいたしまして、十年間には国鉄の財政が再建されて、国鉄本来の機能が発揮できるような体質に改善したいということで、われわれのほうは具体的な提案をいたしておるわけでございませうから、その点はあなたとあるいは意見が違ふかもしれませんが、われわれはそういう確信を持ちまして、案を出しておるのでございませう。

○井原委員長 紺野君に申し上げます。理事会で協議いたしました時間が経過しておりますので、どうか結論を急いでいただきたい、お願いいたします。

○紺野委員 質問をもう少し続けてまいります。いま大臣が言つたわけですが、結局巨大な設備投資を實行して、そして、これが赤字をなくするような体制になるのだと言つておるわけですが、これはたいへんなことで、国民が大迷惑をするような計画になつておるのです。その具体的な事例を申し上げます。たとえば新幹線とそれから大企業の貨物輸送力増強ということに力点を置いて四兆八千億、三兆五千億ですか、そういうものを根幹とした計画をするということになるわけですね。その場合に、いまわれわれがた

すと、駅がたふさんつぶされる、貨物駅がつぶされる、無人駅にされるという、そういう苦情や訴えがたふさん出てきておる。国鉄はどうなるのだ、われわれから離れて、そしてだんだん不便になつていくのじゃないかというふうに行つてきておる。たとえば、地方公団で仙合に行つたときにわれわれの聞いた農協、農民たち、これはあの古川駅を中心にした付近の駅がつぶされて、そして結局自分らの貨物駅がなくなつたために、拠点駅に集約されるために、米の輸送あるいは肥料の運搬、こういうことが二重の手間がかかるようになった。その計算をすると、三百万円も持ち運び運賃がかかるということになるというふうなこととか、あるいは自主流通米とかいうことだけで、宮城県では一千万円の新しい輸送費として出費がかさむというふうなことまでいわれておる。そして、無人化駅等についても、熊ヶ根駅の実情について見ますと、冬になるとストロブもない、便所もない、そしていつ汽車が来るのか情報もわからない、何時間も何時間も待たなければならぬというふうな、そういう無人化駅が、四百人も通勤者がある熊ヶ根駅というところでもそうなつておる。そういう貨物駅の整理、無人化等々によつて農民や地元産業やあるいは庶民にとつては国鉄はわれわれから離れていくものだとおもう。そして、これについてはやはり大きな反対運動が起つておる。でありますから、そういうことでこれから十カ年計画で国民にとつての新しい計画をやるのだといふけれども、内容自体がこういう国民の大多数にとつてたいへんなものになるのだといふこと、そして大企業の貨物輸送が急行その他でふつ飛んでいくような体系につくられる、そういう点からいつても、われわれはこういう設備投資というもののについては反対であります。

それで、そういうことが私は反論するわけですが、これも、ここで磯崎総裁にちよつとこういうことをお聞きしたいのです。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 御静粛に願ひます。紺野君、結論を急いでください。お静かに願ひます。

○紺野委員 磯崎総裁はこう言つておられます。これは交通新聞の、ことしの二月四日の新聞で、ういふのです。『四十四年度からみましても、なるほど財政再建のほうはうまくいっていませんが、設備投資はほとんど計画どおり行つておるんです。それは幸か不幸か、財政問題と切り離して設備投資をやつておるんです。』というふうなことを言つておるのです。ですから、これは大臣にお聞きしたいのですけれども、財政問題と切り離して設備投資をやる、おれはやつておるのだ、というふうな言つておるのです。ところが、さういふふうな大臣は指導しておるのです。財政問題と切り離して、さうして設備投資をやる、つまりあとは野となれ山となれということばがありますが、さういふふうな、財政問題はさういふ大問題をかかえておられますけれども、さういふことを切り離して設備投資をやらばいいのだ、さういふふうな言つておられるのは、大臣としてもさういふ指導をしておられるのかどうかお聞きしたいと思ひます。

○磯崎説明員 大臣が御答弁になる前に私から申し上げます。御承知のとおり、設備投資の金は、相当大きなプロジェクト以上のものは全部建設費勘定でやるわけでありませう。したがつて収益勘定には入りません。ですからそれをくらんだされば、設備投資の中の利子負担の大きなものは建設費勘定なんだから、さういふことを言つておるわけでありまして、さういふ次元の高いことを言つておるわけじゃないから、誤解のないようにお願いいたします。

○新谷国務大臣 設備投資がふえておりますのは、輸送需要がふえて、国民の要望がそこにあるから、それにこたえるために設備投資がだんだんふえておるのであります。しかし収支関係におきましては、いろいろな輸送事情の変化等

によりまして予定どおりの収入が得られないというふうな事情もあつたので、これはもちろんこの財政問題とは切つても切れない関係にございませうけれども、収支関係においては非常に悪化しておるという事情でございませうので、さういふ点を踏まえて今度の再建計画を出しておるわけでございます。

○紺野委員 それでは私は、以上のようにやはり国鉄の大きな問題は、結局利子についてだんだん政府がある程度負担しようとかいろいろさういふ方向を、新しいやり方を考えておるけれども、根本的には、やはり仕組みとしては利子つき資本によつて大きな設備投資をやるということになつておること、もう一つ三倍に設備投資を今度するといふ、この前の計画よりも一挙に大きくなつていふ原因ですね、それは日本列島改造論で、さうして過大な投資をやるというふうなやつてきたことが、一そうこれが大きな矛盾となつてやがてあらわれてくるというところだと思ひます。さうして、その一番大きな矛盾が、国民に対して金を要求する。四回にわたつて八兆円の金を出してもらわなければいけないといふ、やはり国民に大きな犠牲を要するといふ、さういふ財政再建計画だと思ひます。あくまでもさういふ仕組みを変えない限り、国民のほうにその犠牲をやりしめておる。さういふ形に今度の十カ年計画がなつておる。国鉄総裁はさういふ点で、去年さういふことを言つておるのです。つまり、国鉄はいまや国土改造機関に衣をかえなければいけない、さういふことを八月ごろ突然言われたわけですね。これは田中首相の日本列島改造論、これと相呼応して、国鉄はいまやこの日本列島改造の機関にならなければいけないのだ、さういふことで、いま国民がもうすでにその矛盾といふか、過大なこの計画に対して財界の中からも、それは過大な投資であるといふふうな批判が出ておるわけでありませうけれども、さういふものに順をかけた国鉄に巨大なさういふ設備投資を強要する。いままでの財政仕組みそのものを変えないで、さうし

て強行しようとするために、その結果国民に八兆円の新しい犠牲、負担を要求し、そうして国鉄労働者に対して十一万人の合理化を五十三年度まで要求する。こういうふうな大きな国民犠牲の道をとるということになったと思うのです。そういう点で、いわゆる国鉄を国土改造機関にするといったことが、いまの日本列島改造論の機関になるんだということを宣言したんじゃないか、このことを磯崎総裁にお聞きしたいと思うのです。

○磯崎総裁 私は、常に国鉄は国民の交通経済の中核機関でなければならぬという信念を持っております。

○紺野委員 いまのことはやはり……。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 お静かに願います。

○紺野委員 私はさういふ点で以上いろいろ聞いてきましたけれども、ここで私は第一に、さういふことで国民に八兆円の犠牲を要求する第四次にわたる運賃値上げ、こういう計画及び国鉄労働者に十一万人以上の犠牲を要求するような、こういう計画に反対します。

そして国鉄を国土改造機関、日本列島改造論に基づいて——これで田中内閣の支持率が二六％に落ちたことを知っておられるでしょう。さういふいわくつきの根本政策です。こういうものに願をかけて、そしてやろうという、国土改造機関に国鉄をするということに反対します。そしてさういふことによる大企業中心の超高度成長政策の過大な設備投資に反対します。

それから……（発言する者あり）最後の結論です。国民の立場に立ったところのわれわれの再建の方向というのについて具体的にまとめますと、第一番に、大企業率の運賃体系を改める。第二番目は過大な減価償却制度をやめる。三番目は、設備投資をばく大な借金でやるという仕組みを改める。そして国民に必要な国鉄設備投資は、原則として利子のつかない国の資金によってこれを行なうというふうにする。

新幹線について申し上げますと、路線や駅の決

定については住民や自治体などの意見を聞いて自主的にきめるようにして、さうして団地の中に飛び込むとかさういふことをやって地域社会を破壊するやうなことをやめる。そして十分な公害対策をやるということです。

そしてさういふことがあるからちよつと最後につけ加えておきましょう。それは上越線は、新潟の駅を見ると、湯沢も、浦佐も、長岡です。か、燕、三条も選挙区は三区ですね。私乗って行ってきましたからね。ほう、ここの三区か、あそこも三区か、さういふふうなこと。やはり路線決定というものはもつと住民の、みんなの公明正大なところで決められるように、新幹線は路線決定や駅をきめるというのは民主的にすることを要求して、私は質問を終わります。しかし私のいままでに言った——これは答弁を要求する。大臣及び国鉄総裁の御意見を聞きまして、そしていろいろな保留しましたところの質問、いろいろ資料提出その他を要求したことにしてはこれを保留いたしまして、一応さうの質問を終わります。

○新谷国務大臣 御意見として承っております。

○磯崎説明員 大臣と同様でございます。

○井原委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についておはかりいたします。

本案について、本日、日本放送協会営業総局副総局長市原嘉男君を参考人として出席をお願いし、意見を聴取することにいたしましたと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○井原委員長 御異議なしと認めます。よって、さういふ決しました。

○井原委員長 御異議なしと認めます。よって、さういふ決しました。

本会議終了後再開することとし、この際暫時休憩いたします。

午後一時十九分休憩

午後二時二十一分開議

○井原委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を続行いたします。斎藤正男君。

○斎藤（正）委員 私は、国鉄二法について若干の質問をいたしますけれども、なるべく重複を避けてお尋ねをいたしますので、率直なお答えをちょうだいしたいと思います。

なお、通告したものもあるし、ゆりべ思いついて追加したものもございますので、その点は当局の非を責めるわけではございません。じっくりお考えの上、適当な御答弁をいただければけっこうであります。

最初に、私は、運輸省と日本国有鉄道との関係について、実は連休中に簡単なアンケートを一般市民からとりました。そのアンケートの内容といふのは、運輸省設置法に基づいて、その第四条には「運輸省の権限」が規定をされておまして、三十番目に、「日本国有鉄道及び国鉄共済組合を監督する」ということが運輸省設置法にあるわけでありまして。ところが、国鉄問題といふと、直ちに日本国有鉄道のことはかり思つて、運輸省の監督権限について国民は比較的解していないのではないかと、この想定に立つて尋ねたわけでありまして、必ずしもいいものではありませんでした。

それで、三ポイントばかり聞いたわけでありまして、その第一点は、日本国有鉄道は運輸省の監督を受けていることを知っていますかという問いであります。これに対して、知っているという答えた者が三二％、知らないという答えた者が六〇％、それから、いずれでもない、わからないというのか回答する必要があるというものが八％、こういう結果であります。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 御静粛に願います。

○斎藤（正）委員 二番目は、運輸省に鉄道監督局

という機構があることを知っていますか。知っていると答えた者が一八％、知らないという答えた者が八〇％もあるものであります。回答のなかった者が二％。

鉄道監督局に国有鉄道部と民営鉄道部という機構があるのを知っていますか。これは何と知っていると、この二つがわづかに二二％、知らないというものが八三％、回答のなかった者が四％であります。なぜ私がさういふことを冒頭お尋ねするかというと、過日から特にわが党の委員は政府の責任についてかなり明快にお尋ねをいたしました。国鉄問題といふと、さう磯崎さんの名前が出たりあるいは国鉄労働組合を思い起こしたりというやうなことで、どうも運輸省といふのはかすんでい

る。私の予想は残念ながら的中をして、いま申し上げましたような結果になったわけでありまして。もちろん、私の調査はきわめて個人的な権威のないアンケートでございますから、これがすべてだとは申し上げませんけれども、事ほどさういふ運輸省といふのが日本国有鉄道に対し監督権を持っています、運輸省の顔色一つ、鼻息一つかがうわけではないでございまして、また、日本国有鉄道は自由になつていない。また、運輸省が国政の場かかぬの配慮をしなければ日本国有鉄道はど

うにもならぬという実態にありながら、国民全体は、国鉄は国鉄で公共性と独算制のもとにたいへんな苦勞しているのだらうと——しかし、いまの国有鉄道については評判のいいものはあまりない。新幹線が世界に冠たる輸送機関だと誇つていたと思つていたら、予想外の事故があつた。あるいはその沿線に公害をまき散らしているというやうなことで悩まが多い、先ほど紺野委員は病める巨人といふやうなことを使いましたけれども、まさにこのやうになつております。この病める巨人は孤独でたよりにするものがない。ようやく長年の国民の要求が頑迷固陋な政府・自民党にも達して、スズメの涙ほど出資や援助が今回出てきたという程度のことであつて、やはり運輸省は監督

という立場にある以上、国鉄自身の努力もさるこ

とながら、国政の段階において運輸省がもう少し本気になってこの国鉄問題をいままです考えていたならば、今日のような事態はなかったというように思うわけであります。この種の質問につきましては、先に質問を終えられた各位も触れられておりますけれども、大臣から、いままでの運輸行政の中で国鉄財政再建に対し、あるいは国鉄の整備拡充強化についてあまりにも冷淡ではなかったか、積年のうみがたまり今日の国鉄になったというような認識が大臣にあるかどうか、ひとまず伺いたいと思ふわけであります。

○新谷国務大臣 日本国有鉄道法にいろいろの条文がございますが、法制的にいいますと、運輸大臣は国鉄のいろいろな行ないます行為につきまして許可権をたくさん持っております。そのほか包括的には法益上必要な命令権まで持っております。そういう権限というものは言うまでもありませんが、その裏を見ますと、これは責任というところにつながってくるはずでございます。運輸省といいたしましては、国鉄の運営につきまして大きな責任を持っておるということ、これはもう当然言うまでもないことでございます。しかし、私から今日までの政府と国鉄の関係がどうだったかということにつきましては、具体的にいろいろ言うことは、私は避けさせていただきますと思ひますけれども、今度の再建案でも、実は私どもは国鉄の現状を見まして、これではいけないと思ひまして、われわれが先頭に立つて再建案を整備したことは御存じのとおりでございます。われわれも今後はそういう意味で、あらゆる重要な問題につきましましては、当然政府の方針をきめなければならぬ問題もありまして、また、国鉄が大きな政府の援助を得なければならぬ事柄がたくさんございまして、そういう問題につきましましては、国鉄に對しまして意見を徹し、必要な問題については積極的な援助をするという心がまえでいかなければならぬと思ひます。

ただ、御承知のとおり国鉄は公共企業体でございますまして、一面事業をやっております。あまり

に政府の介入が多過ぎますと、事業の自由潤達な運営ができません。でございますから、与えられた範囲においては、国鉄は自分の自主性をもちまして自由潤達な事業活動をするということが本旨でございますから、その点の調和をはかることは實際問題としては必ずしもい点もございまして、国鉄のそういう自由潤達な活動を助長しながら、一方において政府が積極的な援助を与えていくという方向で今後は処理しなければならぬというところを痛感しておりますことを申し上げておきたいと思ひます。

○斎藤(正)委員 日本国有鉄道法に規制をされている問題にもあとで触れようと思つたのですけれども、大臣が言及をいたしましたのでこれ以上触れるつもりはありませんけれども、なるほど前進はいたしております。しかし、私はこれをもつて満足をするものではないことは前提として申し上げておきながら、次に、大臣が考へている総合交通システムについて少し見解を伺いたい。これもある角度から各位が触れております。しかし、私は、やはり日本における総合交通システムができない限り、どのように御苦労なさつても国鉄の再建はできない、こういう観点からお尋ねをいたしたいと思ふわけであります。

まず第一に、昭和四十六年の七月三十一日、運輸省の会長中山伊知郎名をもつて時の総理大臣丹羽喬四郎君あてに答申されたこの「総合交通体系に関する答申」、これはみなさんみなお持ちであります。そして、昭和四十六年十二月十七日、臨時総合交通問題閣僚協議会が「総合交通体系について」といふものを、これは内部資料といつてもいいかもしれません、とにかく重要な決定を閣僚協議会としていたしております。

私がまず伺いたいのは、この「総合交通体系に関する答申」と、閣僚協の「総合交通体系について」といふものの関連性であります。大臣はおわかりにならないわけはないと思ひますけれども、ほかの説明員でもけつこうであります。一体総合交通体系に関するこの答申とこの閣僚協がきめ

た総合交通体系というのはどういう関係にあるのか、まずお答えください。

○原田政府委員 お答え申し上げます。運輸大臣に答申になりました運輸政策審議会の「総合交通体系に関する答申」は、運輸大臣の諮問機関でございます運輸政策審議会におきまして、調査、審議されて運輸大臣に答申になったものでございまして、それを受けて、運輸省といつたしましては、その趣旨を極力政府の総合交通体系の作成の作業に反映すべく、経済企画庁はじめ関係各省と協議をいたしまして、その結果、政府の「総合交通体系について」といふ臨時閣僚協の方針が決定された、こう了解しております。

○斎藤(正)委員 そうすると、この「総合交通体系に関する答申」は、言うなれば結論的なものであつて、閣僚協がきめた総合交通体系は各論的なものであるという解釈なのか。さらに、運輸省の答申は何本の柱を立てたものであつて、閣僚協がきめた総合交通体系は、なお、はりを横にけたをかけ、といったようなものなのか、その辺の関連はどういうふうに考へたらいひのですか。

○原田政府委員 どちらかと申しますと、運輸省の答申は、これはいわば審議会の見解でございます。政府の公式見解としては、私どもは、企画庁で作成され閣議で決定されました閣僚協のほう、政府の正式見解ということになるわけでございます。内容的にはおわかりになると思ひますが、運輸省のほうには具体的な計数の予測をいたしまして、たとえば需要の予測とか施設の規模とか、そういったものを具体的に数字の作業をいたしております。それに反しまして政府のほうは、その時点では正式にいまのような数字を決定する段階でない。むしろその当時といたしましては、新全総の一つのフレームがございまして、もう一つは、ちょうど国際経済関係等について、為替レートの問題等についてかなり変動が予想され、またそういう段階でございまして、計数的にやる段階でないということ、計数については今後の経済社会基本計画なりあるいは新全総の見

直しなり、そういった段階でやるべきであらうというところで、計数の点は一切排除いたしまして、基本的な方針を打ち出したというところに特色があるのではないと思ひます。

○斎藤(正)委員 そうすると、運輸省の答申の総合交通体系は、なるほどある程度の見通しも立て、数字も駆使しております。それから閣僚協がつくった総合交通体系は、そうした数字をいわば抜きにして、一応柱めいたものだけをつくつたという点が違つておる。したがって思想としては、総合交通体系に対する運輸省の答申を受けて、閣僚協としては政府の考へ方を明らかにしたものだ。しかし、総合開発なりあるいは経済社会基本計画なりというものが別途あるし出てくるので、数字的なものは、これは他に譲つたというように解釈してよろしいか。

○原田政府委員 大体御趣旨のとおりであらう、かように思ひます。

〔委員長退席、細田委員長代理着席〕
○斎藤(正)委員 そこで私は、この総合交通体系に関する答申と、お話しをいたしました経済社会発展基本計画、いずれも数字が出ておりますので、いわゆる総合交通システム確立のために、若干の対比をしながら政府の考へ方を伺いたいと思ふわけですが、その前に、この総合交通体系に関する答申の内容を私なりに要約するならば、私は三つに要約できると思つております。違つたらひとつ議論をいたしたいと思ひます。すなわち、その一つは、企業間に競争原理を導入する。二番目は、顧客に選択の自由を与える、どの交通機関を使おうとそれは国民の自由だ。三番目は、設備投資に必要な財源は利用者の負担とする。いろいろありますけれども、大まかにいいますと、この総合交通体系に関する答申の内容は以上三点に集約できる。またそれら三点がば随所に出ていて、いろいろに思ひますけれども、そうじゃないんだ、こうなんですとあるならば言つてくださ

い。
○原田政府委員 競争原理を活用し、利用者選択を

尊重して考えなければならぬという基本的な線においてはおもつともございませうけれども、そしてまた、原則的に受益者——利用者というよりはむしろ受益者が負担すべきであるということも、もつともございませうが、しかしながら、単にそれだけで望ましい交通体系がで上がるということにはなつておられないとわれわれは理解しております。と申しますのは、たとえば具体的に一例をあげて御説明いたしますと、総合交通体系に関する答申の第三の「総合交通体系形成のための行政措置」というところに「費用負担の合理化」というところがございませうが、このところで「一般的にいつて、交通市場は交通手段の多元化に伴い競争的・選択的になつてきているので、こうした分野においては可能な限り、利用者負担によるべきである。これに対し、シビル・ミニマムの性格の強い施設、国の分散政策遂行のための施設の先行的整備、特定の施設の利用を政策的に誘導する必要がある場合等については、その目的を達成するための必要最小限度において、財政による援助を行なうべきである。」というように述べられております。

○斎藤(正)委員 私もそこへアンダーラインが引いてあるのです。必要最小限度などということばは、こういう公文書で使う場合は最もけちな額でいいということですよ。その次のページにも、同じように「国および地方公共団体による最小限度の経営補助を行なう必要がある。」「最小限度とは必要最小限度などということばは、こういうものの中に占める意味というのは全くもう読んで字のとおりなんです。これは、何と強弁しようとも私が先ほど申し上げました、企業間に競争原理を導入し、やみくもとは言いませんけれども、競争させる、そして利用者は何を使おうと、交通機関の選択の自由権が与えられる。これに必要ならば、大なる投資は当然受益者負担にすべきだ。しかし、それだけではやいびつなので、補てんの意味で必要最小限度の助成をする、こういつては、ここに私はやはり問題があると同時に

に、そのことを言いたいのじゃない、活字になり文章にはなつておりますけれども、しからは鉄道はどう位置づけるのか、船はどうなるのか、航空機はどうなんだ、トラックは、自家用車は、ハイヤーはどうかということになつてくると何にもないので、すね。だから、総合交通体系というのはこういうものですよということばは教えている、関係決定も同じなんです、教えているのですよ。しかし、どうするのだというところは提示がない。そんなことは、あるとおっしゃりたいのではありません。二六ページの別表一をばらばらにしたいというやうなことを言うかと思ふ。各交通機関が占めるシェアが提示してあります、こう言う、そう言わざるを得ないのです。いかがですか。

○原田政府委員 答申にございませうのは、先生の御指摘のように、具体的にその作業をいたしたものを抽象的に表現したわけでございますが、このバックには相当膨大な作業をいたしております。大まかな交通体系の骨格というものは随所に記述されておると思ひます。それから、いま御指摘の需要の予測については、大まかなシェアの目標が出ております。ただ、もちろんこれは、そのときの経済情勢あるいは今後の経済構造の変化あるいは地域構造の変化等について、そのつど見直しをすることは適当であらう、こういうことが述べられておるわけでございます。

○斎藤(正)委員 そちら辺になると苦しい答弁にならざるを得ないと思ひます。私は、自由主義経済のもとにおいて、特に資本主義経済体制下において言うべくしてできないことと申すことがほんとうだと思ひます、そこにおすわりの皆さんはみんな、しかし、いろいろな工業生産、人口動態あるいは国土の開発等々との関係からいくと、この別表一の数字などは、こうなるであらうという数字であらうと私は思ふ。一歩進んで、こうしたい数字だということではないではないか。こうしたいという数字というならば、それに伴う具体的な施策がいよいよ明らかになつてこなければ、これは全くほごにひとしいものになる。一

体、ここに航空、鉄道、自動車、海運と、旅客、貨物相互にわたつて四十四年、六十年対比のシェアが書かれておりますけれども、これはこうしたいというのですか、こうなるだらうというのですか、どちらですか。

○原田政府委員 この需要予測の作業を若干御説明申し上げますと、六十年時点の日本経済の構造あるいは人口、産業の配置を地域別に一応の想定をいたしまして、それに基づいて交通需要の予測をいたすわけでございます。その場合、まだ施設ができておらないところもございませうから、たとえば新幹線もできておらぬところも飛行場、港湾もできておらぬところも一応想定いたしまして、これはまず施設ができたところからいふうちに最も経済効率といひますか、運賃と時間のファクターを一応そのファクターにいたしまして、最近いろいろな経済学者がモデルを開発いたしておりますが、そういうものの一番最新の考え方を取り入れて、かりに東京と北海道の間にいろいろな交通手段ができた想定した場合に、利用者がどういふ交通機関を選択していくであらうかというところをモデルで計算いたしまして、これは膨大な作業になるわけなんです。それによりまして、各交通機関に需要の配分ができるわけでありまして、それによつてかなり需要の密なところは、たとえば新幹線鉄道でありますと、ある一定規模以上の需要になれば十分新幹線鉄道が成り立ちますから、それは新幹線を引くのではないかとしようになるわけなんです。それからあるところでは、こういうところは港湾をつくらうだらうかというところになりまして、その数字が、たとえば新幹線鉄道でございますと七千キロくらいはやつたらどうだということが出ておると思ひますが、そういう作業過程を経ましてこの施設整備計画といふものはできておる。したがつて、かなり具体的に、施設整備計画では具体的な施設整備のおもなものをここに列挙してあると思ひますが、そういう作業過程が行なわれたと私も聞いております。

○斎藤(正)委員 そうすると、ほつておいても趨勢としてはこうなつていくから自然にまかせようということだけではなくて、かなり作務的に、誘導的なものが入つてゐる、こう解釈してよろしいか。

○原田政府委員 そのとおりでございます。○斎藤(正)委員 きょうはあえて経済企画庁を呼ばなかつたわけでありませうけれども、国鉄並びに運輸省、経済社会基本計画の、しかもこの運輸関係については知悉をされておると思ひます。交通関係については知悉をされておると思ひますから、ちよつと酷なやうでありますけれども、国鉄並びに運輸省にお尋ねをしたいと思います。先ほど触れましたけれども、答申の二六ページの輸送需要の予測と、これは四十四年対六十年比でございますから、違ふといへば違ふといわれどもやむを得ませんけれども、経済社会基本計画では四十六年から五十二年がとつてあります。このうちで、たとえば旅客について言ひますと、答申のほうでは四十四年、航空一に對し六十年は四に對し、鉄道は、四十四年五二に對し六十年は四に對し、自動車は、四十四年四六に對し六十年五に對し、海運はそれぞれ一だといふことで、航空においてはプラス三鉄道においてはマイナス八、自動車においてはプラス五といふことになつております。経済社会基本計画のほうでは、航空が四十六年一・七に對し四・一、鉄道が四十六年四・六・九に對し四・八、自動車が一・六に對して五・四・二といふことで、航空はプラス二・四、鉄道はマイナス六・一、自動車はプラス三・六、海運がプラス〇・一といふやうなことになると思ひまして、この傾向は答申でも経済社会基本計画でもほぼ同じなんです。ところが貨物になりますと、鉄道は、答申では四十四年一七に對し六十年が二・四、プラスになつておる。ところが経済社会基本計画では、鉄道一八・七に對し一四・三と、マイナス四・四になつておる。片やプラス七なの片やマイナス四・四といふことは、差し引きといひますか合計といひますか、いたしますと、

シェア一〇%以上の違いになるわけでありました。もつとも冒頭触れましたように、経済社会基本計画のほうは四十六年対五十二年、答申のほうは四十四年対六十年だから、年次が違いますよと言うかも知れませんが、少なくともこれは傾向でありました。磯崎国鉄総裁も、一生懸命貨物の輸送増強について説明がございました。私は、願望としてはこの傾向はわからないわけでもないのではありません。経済社会基本計画のほうが一八・七から一四・三に減らしているのに、答申のほうは一七から二四にふやしているという内容がわからないうちにも、経済社会基本計画のほうが残念ながら正しいのではないかと、いや、それは年次が短いからそこまでは減つていくのです、そこから答申のほうにふやすんですよ、ふえますよと言ふのか。そんなに簡単に物流の動きが作動的に直るとは私は考えないのでありますけれども、この違いをどう解釈したらよろしいか、教えてください。

○原田政府委員 先生の御指摘のように、貨物については、経済社会基本計画の分担シェアと運輸審の答申では大きな違いがござります。

経済社会基本計画は、御承知のように五十二年を目標にしておりまして、これは現在のテンポから考えまして大体貨物で二倍近くでしたか、ちょっといま数字を忘れましたが、大体全体の数量が二倍くらいにふえていく。しかしながら、国鉄の貨物輸送力を増強するといいますが、必要性はあるわけではございますが、五年間に一挙に二倍になるように、とてもそれはいけるものではないわけではございますから、徐々にしか増強できない。実際の投資をいたしても効果がでてくるのは時間がかかる。そこで、どうしても大体現状の趨勢延長を若干出た程度ということになりますので、シェアは、具体的に申し上げますと、若干現在より落ちるくらいにならうかと思ひます。

そこで、経済社会基本計画のシェアが一四%でしたか一四・何%程度に予測されておるわけではございます。しかしながら、運輸審のほうは、むしろ

これは政策審議会におきまして、先ほど御説明したように、将来のあるべき姿というものをかなり率直、大胆に作業をいたして計算しておりますし、また輸送需要の見通しについては、これは政府として必ずしもこのとおりになるかどうかという点については、いまだ現段階において正式な数字は出ておらないわけではございますが、運輸審が作業した当時としては、貨物輸送量は全体として四、五倍の数字になる。その場合、先ほど申し上げましたようなやり方で各交通機関の分担関係を作業したとしてみますと、かりに国鉄の貨物輸送が完全にシステムチェンジをして、フレイトライナー網というものが張りめぐらされることとすれば、これは非常に貨物を吸収できるものであろうということになりまして、そちらのほうに相当の貨物を分担してもらわないと、貨物輸送体系がくずれてしまうということは明らかになったわけではございます。そこでシェアとしましては、現在よりはむしろふんばつてもらうということでは、鉄道のシェアが二四%というのが出てまいっております。これでも道路のほうは相当窮屈な状態でございまして、もしこれが経済社会基本計画でいっておりますような一四%程度のシェアになった場合には、現在でもすでにトラックは、自動車全体の台数が可住地面積当たり世界で一番過密な状態になっておりますので、たいへんな自動車数量になつてまいりまして、いろいろな点で問題がでるということから、鉄道の協同一貫輸送を推進しようということで、こういう数字になったと承知しております。

○斎藤正委員 だいぶ苦しいお答えをいただいているのですが、そうすると、先ほど私が途中で申し上げましたように四十六年から五十二年というの、鉄道についてはなおマイナス四・四というよりな下降の傾向にいく。しかし、五十二年を過ぎてフレイトライナーその他が整備され、新幹線等の建設と相まって、答申による、六十年では二四のシェアも可能だ、こういうことでどういう数字が出た、こういうふうに解釈してよろしいか。

○原田政府委員 政策審議会の議論としては、確かにそういう考え方はあったと思ひます。

○斎藤正委員 これ以上この問題は触れませんが、たとえは自動車輸送につきましても、答申のほうではマイナス五となつておるのに、自動車のはうはプラス一・一ということですから、先ほどの御説明のようにその段階までは、すなわち五十二年までは道路輸送もそういう傾向であるけれども、やがて六十年が近づくと従つてマイナスの方向にいき、六十年には二九になる、こういうことと解釈をいたします。しかし、これはなるほどバックデーターは膨大なものを集めてどういう数字を計算上出した、決して架空の数字でないと思ひますし、そうだろうと思ひますけれども、この数字を並べ、ことばを並べ、活字を並べただけで総合交通システムはできるものではないと思ひます。たとえはこの経済社会基本計画におきましても、自動車の保有台数を見てもわかりますように、普通トラックは、四十六年八十九万七千台が、五十二年には百三十七万台になるとしては、伸び率は年七・三だ。小型トラックは、八百四十六万台から九百八十五万台になる。伸び率は年率三・四だ、こういうことになつてい、なるほど御説明にありましたように、道路へ車が並んでそれでよい、にっちもさつちもいかなないというふうな状態になるおそれもあるかと思ひますが、これを経済社会基本計画でこのように書いておくだけでは、日本の交通は改善をされない。

ここに私は大臣に考え方を聞きたいのでありますけれども、なるほど答申なりあるいは基本計画なりいろいろな文章や数字はあるけれども、堂々たるふらつて、いわゆる輸送機関によるシェアの確立という方向へ持つていかなければどうにもならぬのではないかと。これはうちの太田委員その他も触れておりますので、あれこれよくは言ひませんが、特に乗用車などは、四十六年一千四百九十一万五千台が、五十二年には一千九百四十八万台になつて、年一〇・一%の割合で伸びていく。これ

は伸びていくのか、伸ばしていくのか、あるいは抑制するのかな、政策が出てこなければどうにもならないことになつておるのではありません。私はあえてレバールプランなどをそのまゝ日本へ持ち込めとは言ひません。言ひませんけれども、よほどいまの段階で、特に大臣在任中に画期的な決断と実行でこの指導、規制をしなればたいへんなことになつて、経済社会基本計画どころの騒ぎじゃない、運輸審の答申どころの騒ぎじゃない、国鉄再建どころではないというのつぎぎならない立場に追い込まれると思ひますので、大臣ひとつ、こゝろした答申書やあるいは計画書あるいは国力の決定などはけつこうでありますけれども、その基礎の上に立つて画期的な施策として、少なくともあなたが在任中にこれだけはやりたい、半分でも一つでもいい、何かありませんか。

○新谷国務大臣 経済社会基本計画、これはただ未来の予測をしたものだけではございせんので、関係各省協力いたしましてつくり上げたものでございまして。したがって、その中をこちらになつてますと政策の方向が示してございまして。こういうことに持つていくにはこういう政策を行なわなければならぬ、こういう施策を講じなければならぬというのが至るところに出ております。交通についても同様でございまして。しかし、これは一般的、抽象的なことばであらわされておるのであります。具体的な施策があまりない。それを具体化していくのが各省のこれからの仕事であらうと思ひます。

御指摘になりましたように、また政府委員が答へましたように、いまのそういう総合交通体系というふうな見方からいたしまして、各交通機関が持つてくる特殊性を生かして、どういうふうな分担をもつて今後の輸送に当たるのが一番望ましいかというふうなことにつきましては、あまりに広範なものですから、政策のいままで具体化したものはそうたくさんないと思ひます。問題はこれからだと思ひますが、しかし一面から考えますと、先般もお尋ねがございまして、いままで運輸

これはだれかがやらなければなりません。しかし、先ほど申し上げましたのは、これはいままさら何と言っておるのだとおっしゃるかも知れませんが、たとえば私は、鉄道との関係を考えますと貨物を例にとります。これはほとんど、航空とかいうようなものは問題ないと思います。海運の関係を考えると、カーフェリーは別でございまして、すけれども、一般的に海運との関係を考えますと、荷物の種類とかあるいは距離とかによりまして、これは大体きまつてきておるわけです。よほどのことがない限りはきまつてきている。問題はやはりトラックとの関係でございましょう。トラックとの関係におきましては、運輸省でも、これは

やばやしておるわけではございませんで、いろいろ調査をしております。たとえば鉄道との関係においてどこまでが望ましい分担関係だろうかというようなことにつきまして、これは経済的には調べております。二百キロぐらいまではトラックがいろいろ、二百キロをこえると国鉄のほうが経済的にはいいはずだ、こういうのですが、しかし、それが実現されないのです。なぜかということですね。これはいろいろ原因があると思ひます。さつきも申し上げましたが、ただ単に運賃だけではないに、荷主に対するいろいろなサービス、そういうものが整ってまいりますと、これはこの競争原理を生かして、当然そこに、国鉄のほうに荷物が流れていくことになるわけでございますから、そういうような体制をこしらえるために、いろいろの計画をしておるのでございます。今度のよくいわれますフレートライナーとか何とか、いろいろな計画がございまして、そういうものを動員いたしまして、そういう望ましい貨物の輸送の分担というようなものにつきまして、今度の再建計画でも十分に考えておる、これをもっと徹底してやりますと、いまおっしゃるようなことが、これはもう当然実現されてしかるべきだし、そういう結果に持つていける、私はそういうふうにお考えをしております、奇想天外なことを申し上げるよりも、そういう地についたことを着々やっております、そしておっしゃるような総合交通体系の中における国鉄のシェアというものを確立するように、あらゆる努力をしなければならぬというふうに考えておるのでございます。

○齊藤(正)委員 具体的なお願ひに対して、答弁が抽象的になって残念でありますけれども、私は三年ばかり前に橋本さんが運輸大臣のときに、トラックの過積みをなくすために、高速道路のインターのゲートがあります、この一つの入り口をトラック専用にして、そこへは必ずはかりをつける、こう言った。しばらくたって、橋本さんはこのころ来まして、齊藤君、一つつくつたぞ、こう言うのです。私は一つでも勇断だと思った。なかなか

途中から、ああいうところへはかりをつくるなんというところは容易じゃないのですよ。しかし、ゲートというゲートへ全部つくれというのじゃないんだ。トラック専用のゲートを一つつくって、そこへのみはかりを置く、そのほかの施設費等は、過積みに基づく事故あるいは道路のいたみその他のことに比べれば、ささいなもので済むと思うのですよ。今日、トラックというトラックがたいへんな過積みをしているという事実は、大臣もお認めだと思ひます。高速道路の数あるインターチェンジのゲート一つに、はかりをつけるくらい何のことはないでせう。橋本さんは一つつくつたといつて報告に来た。大臣、どうです、全部つくりませんか。

○新谷国務大臣 これはもう十分御承知だと思つたもので、抽象的なお答えをいたしました。が、関係各省で、このトラックの過積みの問題につきまして十分協議をいたしております。その中に、いまおっしゃつた重量計の問題がございまして、取り上げております。ですから、いま全国に幾つあるか、これは政府委員からお答えさせますけれども、高速道路を中心にして、相当普及をさせるようにしてあるのであります、これは費用がかかるからではないに、それにいろいろの人間のあれが要つたり、あるいはいろいろの手続が要つたりするものですから、つい全国的に、どこのゲートにでも置くというわけにはまだいていないようですね、トラックの過積みの問題につきましては、あなたの御示唆があつたので置いたのかもしれませんが、だいいふこのころは普及してきておるといふように私は承つておるのでございます。

○齊藤(正)委員 せっかく自動車局長が来ていますから、高速道路への重量計の設置について資料があらましたら、お答えください。

○小林(正)政府委員 この過積み対策を総合的に推進しようということ、昨年の十一月十日に内閣の交通安全対策室に、関係省をいたしまして通産、運輸、労働、建設、警察と、関係各省が集ま

りまして、総合対策が策定されたわけでございます。その第五項に、重量計の整備による取り締まりの強化という項目がございまして、固定式重量計、これがたまたま先生の御指摘の重量計だと思ひますが、これを今後、全国主要地点に整備する。それから可搬式重量計と申しまして、これにつきましてには警察庁が整備をするということ、この両方の重量計を使いまして、法令違反の重量車両の取り締まりを行なう。取り締まりは、御承知のとおり、警察庁所管の道路交通法違反ということになりますので、この取り締まりを強化する、こういうことが重要な項目になっております。

そこで現在あるいは今年度の予算でこの重量計が増備されることになっておりますが、ただいま手元に具体的な個所数については持ち合わせてございません。

○齊藤(正)委員 総裁、長いこと聞いてばかりいたさしたけれども、何も国鉄の肩を持つて、私は、貨物を国鉄へ回せとか、あるいは客をもつて国鉄へ回せとかいうことで言つていたのじゃないのですが、先ほど読み上げました新聞記事によりますと、国鉄のどなたが言つたか知りませんが、総合交通体系があつて、各交通機関の受け持つ分野さきまづいては果ただかという気持ち、率直にあなただも言うと思うのです。そういう意味で、総合交通体系の具体的な実施に移らない限り、国鉄にとつて苦難の道は続くといふことを覚悟しなければならぬと思ひます。

そこで、しばらくごぶさたしましたから、国鉄に集中的に聞きますけれども、新幹線についてちよつと……。これはきわめて具体的なことで、多少の計数はどうでもよいです。東海道新幹線が開通して十年になろうといたしておりますけれども、四十五年において営業係数四四、四十六年四五、まことに期待以上だと、これは総裁もほくそんでゐるわけでありまして、このようすばらしい、新幹線に限つてのみ言へば、成績をおさめていますが、土地買収を含めて、東海道新幹線、すなわち東京―大阪間に投資した額は、当

時のお金で幾らであつたのですか。

○磯崎説明員 いまの正確な数字はすぐお答えしますが、その前に総合交通体系のことを一言だけ申し上げます。

私、先年レーバーさんが東京へいらつしたときにお目にかかりまして、実際に直接お話を伺いましたときに、やはり貨物の距離制限とか、品目制限はなかなかむずかしい、ドイツでも法律を守らなくて困るのだというお話がございました。これはお話をあつた過積み問題でございます。これはぜひ自分の国でもやるのだということを言つておられました。ただ、具体的な例でございまして、たとえばある県の警察本部が過積みの取り締まりをするという事になりますと、たとえば砂利のようなのは、ばつと私のほうに荷物が参ります。一番多いのは、砂利と木材だと思ひます。

これを県の警察が取り締まりをするということになると、たんに貨車の要求がふえてくるということになります、なかなか総合交通体系と申しておる面とあると思ひます。しかし、やはりできる面は必ずあると私は思ひますので、私は、大臣が必ず何か具体的なことをやってくださるということを確認いたしております。

新規投資――東海道新幹線の最後の投資額が三千七百八十九億九千三百万円、約三千七百八十九億でございます。これは当時の金でございます。

○齊藤(正)委員 この三千七百八十九億の投資を、いまの調子でいくと――むずかしい償却はいです。いわゆる投資した投資額を回収できるのは、いつになりますか。簡単な計算でけっこうです。むずかしいことは要りません。すぐにもおわかりになりますか。

○磯崎説明員 借金を返しまして、そして償却費を計上して一応とんとんになるといふ、借金を返す期間だけはまだあれでございますが、三十九年からでございますから、あと償却未済額が二千七百億円程度でございますから、三千七百億の全額回収といふことは要らないわけでありまして。

たとえ土地なんか残りますので、そのために借りた金を返すというのを全部計算いたしますと、あと五年か七年くらいで大体全く黒になるというふうに思います。

○齊藤(正)委員 東海道新幹線に限ってはいえ、明るの見通しであります。その後、御承知のような七千キロを含めて新幹線建設計画が進んでおります。山陽は別として、東北なりあるいは上越なり成田も別口になるかもしれないけれども、九州なり北海道なりというような形で着々延びていくわけでありまして、この東海道新幹線あるいは山陽新幹線の甘い夢じゃない、現実をもつてよその新幹線のことをまさか考えてはいないと思えますけれども、つくった結果荷物になって持てあますというところが全くないといえるかどうか、いわゆる採算性という点において、この辺は、とくといろいろな計算の上に立つておやりになっていると思うのです。なるほど、あいた旧線を貨物輸送に使う、しかもそれは快速で飛ばすというふうないろいろなことは当然お考えになつていられると思えますけれども、しかし、十六両編成を一時間に二十本も走らすという線はおそらく東海、山陽で終わりであつて、あとはそんなヘッドはともかく組めないだろうというように思う。しかも投資はばく大なものになるというように考へるのですが、その辺の計算あるいは全国鉄に占める使命、位置といったようなものについて誤算があつてはならぬと思ふのです。どのようにお考えですか。

○磯崎説明員 確かに先生のおっしゃいますとおり、東海、山陽と申しますのは日本でも非常に特殊な地域でございます。旅客の輸送量のもともなる人口の配置、あるいは産業の配置にいたしましても、これほど過密な地域は世界にはないといわれておりますので、東海、山陽以外の新幹線が、それほど東海、山陽のように急ピッチによくなるということは絶対考へられないというふうに思ひます。

いま線別で申しますと詳しくなりますので、

ループ別に申し上げますと、私のほうのいろいろ推定から申し上げます、いま着工いたしております、一応成田は別といたしまして、東北、上越の二線、東北は盛岡まででございますが、この二線は一応五十二年度に関開いたすといひますと、これは主として東北線のおかげでございますけれども、大体盛岡まで、新潟までならば五十二年の初年度から償却前の黒にはなる。いわゆる経費だけはまかなえるというこの計算でございます。また、これが一応償却費を計上いたしましたあとの黒になるには、その後二年ないし三年はかかる。五十四年ないし五十五年には償却後黒になるだろう。東海の場合には翌々年には償却後黒になるだろうけれども、大体東海道より一年おくれでもつていいのじゃないかというふうに考へます。

ところで、いま鉄建公団と両方で調査いたしております五線でございますが、御承知の盛岡一札、横間、北回り及び九州、五つございまして、この五線につきましては、一応現在の計算では昭和六十年前後にならなければ償却前の黒にはならない。これは五十四年度開業というふうに考へております。五十四年度に開業いたしまして、五年ないし六年は償却前でも黒にならないというふうに計算いたしております。また、それが黒になりますのは六十九年です。昭和六十九年になりますと償却後の黒になるというふうになります。

これを全部総括いたしますと、これも非常にラフな計算でございますけれども、現在開業いたしております東海道並びに最近の山陽、これといまの工事線、調査線全部ひくると、いわゆる新幹線グループ全体の収支といたしましては、東海、山陽のウェイトが非常に高いものでございまして、全体から見ますとわりあいよくなりまして、昭和六十一年度には一応償却費を計上いたしましたあとで黒になるだろうというふうな推定でございますが、これは大部分東海、山陽に負うところが大きいというふうな計算でございます。

○齊藤(正)委員 とらぬタヌキの皮算用にならないように期待をすると同時に、あまりこれに期待

をしていくことは私はあふない、危険だ、ちやうどいまの赤字線をかかえたように、東海、山陽両新幹線でおんぶしていかなければならぬというふうになることをおそれ、かつ警告をするわけであります。

そこで、新幹線の公害をやはり何かなければならぬわけでありまして、大臣、「せまい日本をそんなに急いでどこへ行く」という標語を御存じですか。「せまい日本をそんなに急いでどこへ行く」、これは何ですか、ひとつ答えてください。

○新谷国務大臣 高速道路を通つておりまして、あまり急いで事故を起こすなというふうな意味で警察庁のほうから出している標語だと考へております。間違つておりませんでしょうか。

○齊藤(正)委員 そのとおりで、交通安全のための標語でありまして、この「せまい日本をそんなに急いでどこへ行く」ということは、いまの日本の社会情勢のすべてに当てはまる標語だと私は思つてゐるのです。国鉄運賃をやつておりますけれども、そんなに急いで上げることもないし、これは非常に含蓄のあることだと思ふのです。

もう一つ、大臣、これは失礼ですが、これも「やみ開く音して梅の花開く」、この俳句だか発句だか川柳だかわかりませんが、この「やみ開く音して梅の花開く」ということは直感的にお聞きになつて、弾問答みたいですが、何か静かだというふうな感じは持たれますか。

「やみ開く音して梅の花開く」、ちよつと感じを、「やみ開く音して梅の花開く」、すなわち梅の花が開くときに音が聞こえたというのです。感じはいかがですか。どういふふうに感じますか。

○新谷国務大臣 文学的な面では非常に素養が足りないものですが、あなたのような実感に伴わないかもしれないが、非常に心静かな、なごやかなよい感じがします。

○齊藤(正)委員 非常に適切なお答えをいただいたわけですが、この「やみ開く音して梅の花開く」といふのは、新幹線が通るまでは松嶺の

音が聞こえる関西随一の住宅地といわれた尼崎市の松嶺というところがあります。その住人が、歌人でありましたけれども、つくった歌であります。「やみ開く音して梅の花開く」、そのように静かだった松嶺地区が、山陽新幹線が開通してたいへんな騒音地帯に変わったのであります。大臣、これは言つたかどうか、あなたは後ほど否定をしておりますのでわかりませんけれども、四十八年二月二十日、「80ホンと決めれば70ホンといひ出し、際限ない騒音対策、つい本音？運輸相、居直り発言」音の出ない汽車はない、騒音の基準を八十ホンと決めれば、住民は七十ホン、といひ、騒音問題はエスカレートするばかりで際限がない。新幹線の騒音対策を要求する沿線住民の顔をサカナでするような発言が二十日前閣議後の記者会見に臨んだ新谷運輸相の口から飛び出した。新幹線の騒音対策について、中央公害対策審議会は昨年末、騒音の暫定基準を八十ホンに抑える基準を設け環境庁長官に答申、これを受けて国鉄では東海道新幹線、山陽新幹線など在线上の騒音対策に取り組みをこなししている。ところが名古屋、静岡など、新幹線沿線の住民の間では「八十ホンでは地下鉄の車内並みの騒音であり七十一・七十五ホンにして欲しい」との要求が出てゐる。新谷運輸相も大臣就任後は「安全公害対策を最重点として運輸行政に取り組み。新幹線建設は地域住民との調和がカギ」とカッコよい抱負を述べていた。しかし、この日の「居直り」的発言は騒音対策に消極的な運輸当局の本音をあらわしたものとみられる。後ほどあなたはこの発言を訂正されて、訂正記事がやはり新聞にも載つておりますが、まあ言つた言わぬはともかくとして、何か言つたに違ひないので、さういふふうには新聞記者に受け取られる発言を、本音はさうだつたのですか。いかがですか。

○新谷国務大臣 不徳のいたすところで、さういふ記事が出たというところは、事実、事実でないにかかわらず、非常に遺憾に思ひます。しかし、さういふことを、「閣議後」といふふうにおつしや

いましたが、閣議後そういった発言をした覚えはありません。おそらく問題は、私が仙台に行ったときのことだと思えます。仙台では七十ホンというのを要求しておられます。そこで、記者会見をいたしました際に、仙台七十ホンにしろというのはどうだ、こういうお尋ねがありました。それに対して、いま環境庁のほうでは八十ホンというのを基準にしているんだ、八十ホンをわれわれは一応の基準として全国的に八十ホン以下にしようという努力をしております。八十ホンで満足しているわけではございません。それ以下にするべく、あらゆる方法をいま検討し、努力もしております。しかし、場所によりましては、この土地は八十ホンでいいとか、この土地は七十ホンでいいとかいうわけにはまいりません。やはり全体の基準に従いまして、これは処理していかなければ運輸省としては困るのでというふうな意味のことを話したことがございます。それがどういふふうな伝わったのか知りませんが、いまお述べになったような一部の眉直ったとかなんとかいうようなことがどこか仙台のある新聞に出たように私は聞いておるのであります。それがさらに東京に移入されまして、機会のあることによりいろいろな記事になって出ておるのではないかと私は思います。

その問題は、言うまでもございせんが、環境庁としましては中央公害対策審議会で一応標準をきめまして、われわれのほうに公文でもってこういう基準をやつてほしいというのをいつてきております。私は、さつそくそれを国鉄に移しまして、国鉄の具体的対策をこれによって講じてもらいたいということを言ったのです。それに対し、国鉄のほうはいろいろ検討されました結果、返事がありません。東海道新幹線のほうは着手当時からその点については多少配慮が足りなかつたので、相当時間がかかり経費もかかるので、なかなかこれはむずかしい点があるけれども、最大の努力をしますというところ、それから山陽新幹線のほうは、従来の経緯もあるものですから、その経験を全部生かして、いまのようなことは相当早い

機会に全部できる見込みだというふうな意味の返事がございましたので、その後もこの問題につきましては、事務局と環境庁と打ち合わせながら、あらゆる方法を講じて国鉄もまた開発研究を進めまして、騒音を最小限度に抑えるための努力を引き続いてしておるというのが現状でございます。いまお述べになりましたような、何だか公害をしようとして歩くような姿の発言というものは、私の本意でないことはもちろん、そういう事実については私は全然記憶もありません。その事実は私は肯定するわけにいかないのであります。

○斎藤(正)委員 仙台でしゃべれば河北新報に出て、その河北新報の記事がまた共同何かで東京に流れてきて、中央各紙なりなんなりが書くというところはありますけれども、これは中日新聞なんですよ。もちろん中日新聞だって全国ネットワーク持っておりますからあれですけれども、しかし、言った言わぬはいけれども、新幹線公害について、大臣、何と何とがあるか、五つくらいお答えできますか。

○新谷国務大臣 足りないところは政府委員から補足させます。

騒音もありません。振動もありません。それから字が違いますが、黄書もありません。それからラジオ、テレビなんかに対する電波障害がございします。その他あるかもしれないが、いまとつさの場合です。それから、そのくらいしか考え出せません。○斎藤(正)委員 新幹線公害と聞いたので、黄色い害は新幹線には幸いなのですが、大体よく御存じですよ。

(細田委員長代理退席、佐蔵(守)委員長代理着席)

しかし、主管大臣ですから自信と確信を持ってお答えいただかないと困ると思うのですけれども、世界に冠たる新幹線がたいへんな公害をまき散らしてあって、公害発生源は新幹線であり、これを運搬させておるのは国鉄であり、これを監督しておるのは運輸省ということですから、これは相当重要な問題だと思ふわけでありまして。

そこで私は、まず公害問題に入る前に、いま大臣は言っておられませんが、日照権の問題であります。この際、若干新幹線の高架——特に防音壁を、いままではブロックのへいがメートルの高さにあつたところに、それを騒音対策をするという意味で、またメートル上積みをしたわけですよ。騒音防止のためにあらゆる努力をするというところで、国鉄当局がやろうとしてやったことはわかるわけだ。ところが実はこれが日照を遮断するということで、新たな公害といつていいと思うのですけれども、発生をさせております。環境庁から実はきょうは三大大臣にどうしてと思つたのですが、都合が悪く、次官も局長もだめだということですから、たいへん残念でありますけれども、私が日照権が公害だということを環境庁とやりとりいたしますから、ぜひひとつ大臣も総裁もしばらく聞いてもらいたい。

その前に、これも大臣、総裁でもどちらでもけっこうですけれども、最高裁判所が日照権を認めた判決をいたしておりますけれども、どちらか御存じですか。

○磯崎説明員 私勉強してまいりましたが、昨年の六月二十七日、最高裁の判決がございまして、これは聞くところによりますと、違法建築の結果、権利利用ということで、日照権の問題を巧みに避けたような判決だといふふうに聞いております。判決文、読んでおりませんが、結論的には権利の乱用で日照権をあれしちやいかぬというような判決のようでございます。

○斎藤(正)委員 そのとおりでございます。最近急激に高層建築が日照を阻害するといふこと、裁判所へ持ち込まれる日照権阻害の訴えがふえていくわけでございます。資料によりますと、この裁判所の判断の根拠というものは、これは建築物でありますから家でありましてけれども、Xといふ隣の人が訴えを起こしたわけなんです。Yの建物につき、Xの敷地についてみると、Yの建物により、冬至において平均して四時間以上、日影内にあり、かつ、八二・三％の日照エネルギーが奪わ

れる。この事実によれば、Xは多大の日照を奪われるのみならず、居室南面で仰ぐ天空は著しく狭まり、採光、通風その他の点でもその生活環境が大いに悪化するであろうことが予測される。という決定を裁判所はした。被告側であるYは、裁判所の勧告により、建物についての設計変更を考慮する旨の約束をしたにかかわらず、その翌日、急遽木製板枠を組み立てた建物五階の工事に着手したとし、五階の一部についての工事差止と、その部分に存する既設の板枠の撤去を命じた。というのが裁判所の判断であります。これは建築物で、しかも約束違反だということだから当然だといふように思われるかもしれませんが、昭和四十六年度以降に東京地方裁判所へ持ち込まれた日照権問題に関する件数は、四十六年は三十四件、昭和四十七年には六十八件になっている。四十八年には、一月だけで七件になっているのです。このうち、和解、却下、認容、取り下げ、未済等いろいろありますけれども、いま日照というものが、人間の生活にとってあるいは環境にとって非常に重要なものになってきたことはいまぬない事実だと思ふわけでありまして。

ところが、ふしぎなことに、この日照の問題は公害基本法の規定する対象になっていないわけがあります。そこで私もいろいろお尋ねしたのでありますけれども、今日、日照の問題を公害として扱うというのは政治として扱うという役所は建設省だといふのであります。私は、ここに日本の役所のなわ張りというのか、あるいは都合の悪いことは逃げるといふのか、感じているわけでありまして。なぜ環境庁が日照権問題を扱わないのか。建設省は好んでなわ張りでこれをかき込んだのか。私はそうじゃないと思ふのですけれども、唯一のよりどころというものは、公害基本法に日照が対象になっていないということであらうと思ふわけなんです。が、環境庁と建設省の方、お見えでしたら私の見解について御意見をください。

○三喜田説明員 お答えいたします。現行公害対策基本法におきましては、対象を大

気汚染、水質汚濁等の七公害としてゐるわけですが、主としてこれらの公害におきましては、多数の排出源からたらされる汚染物質の排出等によりまして、相当広範囲にわたって不特定または多数の人々の健康または生活環境に被害が発生するおそれがあることに着目いたしまして、これを行政上の公害という共通の概念としてとらえまして、その防止のために総合的な施策を講ずることとしたておるわけでございます。

これに對しまして、御指摘の日照阻害につきましては因果関係、規制の手段等につきまして基本法でとらえております公害とは異なる面が多いと思われまゝす。すなわち、建築物規制ないし土地利用等の側面での規制によつて対処することが適当であるというふうに思われますので、公害対策基本法の対象としていないというふうに考えております。

○香取説明員 先ほど来先生御指摘のように、近年非常に日照の紛争が各地に、大都市を中心として頻発する傾向にございます。もともと建設省といたしまして、生活環境にとつて日照が非常に重要であることはそのとおりと考えてまいつたところでございますけれども、最近におきましては高密度都市社会の進行とともに、たとえば平屋二階建て等の低層住宅地に、こつ然として中高層のマンションができる等の事例にあたりまして日照が阻害される。この日照阻害ということが最近激化してまいりまして、もともと重要である日照が阻害されるということに適切に対処する必要があるというふうに考えまして、実は建設大臣の諮問機関でございます建築審議会に、日照問題にいかに対処すべきかということで御諮問申し上げてあるわけでございます。その中で、市街地環境分科会に日照問題専門委員会というものを設けまして、昨年の二月から十月まで十回余りの審議を重ねまして、御承知のところでございますけれども、昨年の十月に一応中間報告が出されております。その中で、先ほど来御指摘のように、日照というものの人間生活における重要性を

特に指摘せられております。ことにわが国のような気候風土あるいは歴史的な居住様式、こういう面から、諸外国以上にわが国では日照が重要であるということをご指摘されております。

それから法律的な問題といたしまして、従来、日照は南側に建てられる建物と裏側の建物との間の相隣の問題として、主として私法上の問題とされ、結局決着は裁判ということで行なわれる傾向にあつたわけでありましたけれども、しかし、公法上の対処も全くなかつたわけではございません。都市計画法なりあるいは建築基準法なり、こういった建築物の規制の面で日照の確保に寄与する制度はございましたが、何と申しまして非常に間接的であり、また一律、マクロ的な規制方法でございました。こういうことにつきましては専門委員会として従来の対処のしかたは非常に不十分である、やはり単に私法上の問題から十分な公法上の規制を導入するべきであるということから、日照問題に對する対処の方をいたしまして、まず抜本的にわが国の都市の日照問題を解決する方策といたしましては広域的な、できるだけ広がりを持つて計画的に再開発を実施すべきである、その中で十分のオープンスペースを取りながら中高層化をはかるということで日照を確保すべきであるということがまず第一に指摘されております。

次に、それは申ししましても一挙に市街地について、全面的に再開発事業をつくりかえるということとは困難であるから、やはり個々の敷地での問題を防ぐために何らかの大規模特定と申しますか、中高層建築物に對する規制を考へるべきであるということが二番目に指摘されております。それにあたりましては、日照に關する基準というものがこれまで十分なものがございますので、基準を確立いたしまして、その基準を使つて公法上の規制を導入すべきである、こういう指摘がございます。

そこで十一月以降、日照基準の専門委員会をこの審議会の中に設けまして、現在すでに八回余りの審議を願つております。できるだけ促進していただくように私も事務局といたしましてお手伝いを申し上げておるわけでございますが、建設省といたしましてはこの方式の答申を近々いたしたいと思ひますので、それを受けまして国民生活上非常に重要な日照の確保につきまして公法上の規制を考へてまいりたい、そういうふうに考えております。

○斎藤(正)委員 私は、日照障害というのとは一種の公害だ、したがって万人が受くべき日照の恩恵を何者たりとも阻害する者は敵だという考え方に立つて、建設省、せつかく事務的にも實際的にもお進めになつておられますけれども、本来的にはやはり環境庁の所管すべきことじゃなからうか。ただ、公害対策基本法にないばかりに環境庁ではどうにもならぬということではおくれ。三木副総理がいらつしやればこの辺で公害対策基本法も改正をして、日照も含めろということをやつつもりであつたわけでありまゝす。

私がここで環境庁や建設省においてをいたしたいと聞いていることは、磯崎さん、人ごとではないのですよ。あなたがたたくさんおつくりになり、これからはおつくりにならうとしておる新幹線あるいはその他の鉄道の高架並びに懸架している防音壁等が多分に日照を阻害をし、住民に迷惑を与えるという新たな公害が、これまた残念ながら新幹線につきまといつてきた、こういうことからであります。私も、適当なときに三木環境庁長官に新幹線公害激甚地へお出かけ願つて、一晩民家へ泊まつてもらおうと思つておられますけれども、そのときはぜひ大臣も御一緒して一晩暮らしてみたいだきたいと思つと同時に、適当なときに、日照の問題が建設省所管でいいのかどうなのか、公害対策基本法の中に日照問題を入れる時期が来たのじゃないかというふうなことも含めて、ひとつ御検討をいただきたいというふうに思つておられます。

そこで伺いたいわけでありまゝす、先ほど大臣がお答えになりましたけれども、騒音、振動、テレビ障害、そして日照、そしてまた電話障害その他あるわけなんです。そのうちでテレビの障害については、きょうはどうしても大臣から確答をいただかなければならぬ問題が実はあるわけでありまゝす。それは運輸省の指示要請、国鉄の受け入れというよりな形で、特に東海道新幹線、山陽新幹線沿線のテレビ障害につきましては、NHKの協力を得て鋭意努力をされておられるのは、私も認めるにやぶさかではありません。しかし、問題がまだまだたくさんあるわけでありまゝす。この新幹線沿線のテレビ障害について、国鉄とNHKは何か覚え書きか協定を結んで、すでに金額にして十五億に上るとする個人アンテナの立てかえ、共同アンテナの建設等々をやつたということ聞いております。当委員会でも資料要求をした際、いろいろな問題もありましたが、日本国有鉄道と、予算決算等国会の承認を必要とするNHKが交換をした協定書だか覚え書きだか知りませんけれども、これは門外不出のものだなんというところは、ちよつと行き過ぎではないのか。実はそれぞれに見せろ、見せてくれないかと言つたのですけれども、御遠慮します、こういうことだつた。これはそんなに機密の文書じゃないと思ひます。それを見せたからといって国鉄の営業成績に影響するわけでもないし、NHKの運営に支障があるものでもありません。私はこれはかなり紳士的な協定だと思つてゐる。総裁、これすらこの席で御説明いただけないか。

○磯崎説明員 これは実は私のほうは差しつかえないのでございませうけれども、いろいろNHKで、お願いいたしまして若干異例とも思われる措置をとつていただきましたので、それで私のほうは御遠慮申し上げたので、承ればNHKのほうは差しつかえないということでございますので、私のほうはもちろんけつこうでございます。

○斎藤(正)委員 NHK、いらつしやつていますか。——これ、やはりだめですか。

○市原参考人 NHKといたしましては差しつかえございません。喜んでお出します。

○齊藤(正)委員 あまりすなおで、ゆうべとだいたい違っているものですから、こつちがびつくりしているのですけれども、別に私も公表しようとは思っておりません。また公表しても差しつかえないものだと思いますけれども、後ほどぜひ見せていただきたいと思いますように思っております。

なぜそういうことをお願いするかと、なおこれから国鉄にもNHKにもたいへんな努力をいただかなければならぬという点があるからであります。個人アンテナも一度は国鉄の費用で立てかえる、共同アンテナも住民の合意でつくります、NHKが担当されてやっているわけでありますけれども、問題は、個人アンテナの立てかえはもうだめです、共同アンテナの、わずかな維持費でありますけれども、維持費は個人持ちにしてください、実はこのけちな根性であります。ちりも積もって山となる、ささいな金でも一銭たりとも粗末にできませんという気持ちもわからないではありませんけれども、これはちょっと冷た過ぎると思うのです。国鉄の言い分を聞けば、テレビ障害のない個人のお宅のテレビでも、アンテナはいたむときが来ればいたむ、そのときには自分で立てかえていくじゃないですか、こういうことをおっしゃるでしょう。共同アンテナについても個人アンテナの集積であつて、当然アンテナは寿命があり、そのときには自分でおかえになるじゃないですか、したがって維持費などは持つてあたりまえじゃないか、こういう言い分であります。私は違ふと思ひます。新幹線さえ通らなければ、あんなテレビ障害はないのです。静かなところできれいな画面が、きれいな音楽が聞こえ、見られる。新幹線が通ったばかりにああいう形の電波障害があるのですから、国鉄が加害者だ、補償は原因者負担という原則に立つならば、個人のアンテナの立てかえといい、共同アンテナの維持費といい、当然国鉄が持つべきだというように思ひますけれども、總裁、どうしてためですか。

○磯崎説明員 実はまだテレビ障害のあと始末と申しますか、維持費が非常に具体的な大きな問題

になつておりませんので、もつぱら共同アンテナを立てたり個人アンテナを高くしたりということのほうに重点を置いてまいりました。私のほうはいたしましては、それだけで十数億の金を使つておりますので、維持費は何か個人に持つていただきたいというふうに実は思つておるわけでございます。

○齊藤(正)委員 あなたは参議院の予算委員会、久野郵政大臣と同席のもとに、本問題をわが党の瀬谷委員から聞かれて、久野郵政大臣と反対といつていいか、違つて答弁をされて、物議をかもしたといわゆる議事録がここにあるわけなんです。あなたのおっしゃることもわからぬわけではない。「先ほどの郵政大臣のおっしゃいましたテレビの問題でございますが、私もどなたもいたしましては、貧乏な国鉄でございますので、なるべく金持ちのNHKさんにも少し持つてもらいたいというふうには思つておりましたが、郵政大臣、ああいうふうにはつきりおっしゃいましたが、できるだけ私のほうも」云々というところで、言い直しのような苦しい答弁をされている。事の起こりは、あなたが、「そのうちのテレビ障害の問題は非常にNHKの協力を得まして、私のほうも相当な巨額な金を出しまして、大体、いま、シラミつぶしにやつておりますので、これはその時間のかかる問題ではないというふうに考へております。」で、久野郵政大臣は、「ただいま新幹線の電波障害についての御質疑がございました。国鉄總裁は、大体これは、この問題は解決したかのごとき御発言がございましたが、全部解決したわけではございません。そのことはひとつ訂正させていただきます」というようなことでもいろいろ言い合つておりますが、私はここでこれを蒸し返すつもりは毛頭ない。きょうは郵政大臣いせんが、このときに前向きな姿勢を示されておるのです。ただわかることは、何もこのように障害については国鉄新幹線だけではなく、空港の問題もあるし、あるいは高速自動車道路周辺の問題もあるし、いろいろありますから、私はここで直ちに即答せよとは言ひませ

んけれども、圈内の意見を統一して、少なくとも原因者負担という原則を確立すべきだと思ひます。先に大臣答えてください。

○新谷国務大臣 この問題は、実は前から郵政大臣といろいろ協議をしておるところでございますが、いまお示しのように、新幹線と非常に似たものは高速道路がございます。そのほか、新幹線の問題が起る前から基地の問題、あるいは民間の飛行場の周辺の問題、最近では高層ビルのビル陰になつてゐる問題、そういうものがあちらこちらで問題になつておるのでございますが、今日までの実情を言いますと、NHKがこういうった原因者とそれぞれに交渉をいたしまして、そのお互いの分担割合とか分担方法とかをきめておるのが実情でございます。必ずしもその間統一がとれておりません。で、郵政大臣にもこの問題について、もつと全体的に統一のとれた基本的な方針、それによつてNHKと原因者とがどういうふうな協力をして分担をするかというのをきめられるような基本的なものを、先にきめなければならぬのじゃないかということと協議しておりました。が、けさもさういふ話をしました。そうしましたら、それは四十八年度予算にも若干の調査費がついてあるので、至急に専門家を集めて調査をして、基本的な方針を早急にいたします。こういうことでございましたから、郵政大臣のところでおそらくさういったすべての共通の問題についての基本的な方針は、近く相談の上出されるものと思ひます。

私から申し上げるまでもないのですが、NHKの關係の法律、いまの放送法の規定によりますと、NHKは聴視料を取るかわり、電波を各家庭に届けなければならぬという義務があるわけなんです。しかしそれは、いまのように原因者があつてそれをささげつて妨害しているという場合まで、NHKが全部責任を持つものとは考えられない。この点は法律の不備だと思います。先ほどお示しになつたようなこの公害關係の法律がまだ十分に整備されておらないので、その一つの問題だと思ひますので、場合によりましてはあ

法律の整備をしなければならぬかもしれません。しかし、とりあえずこの問題につきましましては、早急に具体的に各家庭、各世帯が困らないような措置だけはNHKと原因者との間でとらせるような基本的な方針をきめよう、こういうことでございます。

○齊藤(正)委員 これちょっと見てください、大臣。いかがですか。いま大臣にお渡ししたチラシは単なるチラシじゃないのです。NHKが、東京で印刷したものではありませんけれども、関西方面で印刷をし、新幹線テレビ障害の家庭へ配つたものです。一読してわかりますように、テレビ障害の犯人は新幹線だ、したがって、もし料金を払えないというなら、あなたのはうから国鉄へ要求をして払ってください、テレビ障害というのはこういうふうなことで出るのですというところでやつてゐるのです。NHKから国鉄は犯人だといわれている。あなた、天下の国鉄が、天下の運輸省が、あるいは国家が、そう簡単に引き下がるわけにいかぬじゃないですか。NHKとしては集金の方がたいへんな目にあつてゐるわけですよ。取りにいくでしょう。冗談じゃない、見えないテレビの料金を払えるか、犯人は国鉄だから国鉄へ行きなさい、こう言うものですから、ここでいろいろやつてゐるとまた口論になつたりいろいろあるということ、これを渡して帰つてきちゃうわけですね。

そこで、いまたいへん御理解のあるお答えがありました。NHKに伺ひますけれども、国鉄から委嘱をされて東海道あるいはその他で、テレビ障害について個人アンテナあるいは共同アンテナ等で施策をし、難視聴を解消した世帯数というものはおわかりでございますか。

○市原参事 昭和三十三年に東海道新幹線が走つた東京―新大阪間でございまして、東海道新幹線九千世帯をやつております。それからその次に山陽新幹線が、新大阪―岡山間でございまして、これが約一万五千世帯の対策をいたしました。

それ以外に、昭和四十七年でございますが、これは新幹線でございますけれども、大田区、品川区の品鶴線、それから名古屋市内の南方貨物線の関連で約四千世帯の対策をいたしました。

それからさらに現在、東海道の初期にいたしまして対策が、相当事情も変わってきておりますし、一部老朽もございまして、これが今後対策をする計画に入っておりますが、いまだに済ましたものとしては約五千世帯の対策を完了しております。いまだに済ましたものは以上でございます。

○斉藤(正)委員 そのように鋭意取り組んでいただいて、私も実はこれほどの実績があるとは知らなくて申しわけないのですけれども、なおやらなければならぬところがあるわけなんです。しかし、たまたましている不払いの料金がある。それで、私は今度被害者のところへ行って、とにかくまとめろ、そしてそれを私が国鉄へ出してやるから、国鉄から払わせるからというところまで言ってやろうと思っておりますけれども、公害対策基本法を見ればわかりますように、「国の責務」というので、第四条に、「国は、国民の健康を保護し、及び生活環境を保全する使命を有することにかんがみ、公害の防止に関する基本的かつ総合的な施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。」というふうに書いてあるのです。国がこういう独自の責務を持っている上に、日本国有鉄道は公害を発生させているのですから、二重、三重の責任が運輸省には加わっているわけなんです。それは国鉄の問題だと言わないで、大臣、せっかく取り組んでいただいておりますけれども、国鉄だけではどうにもならぬ、運輸省の指示を得なければならぬ。運輸省の命令があればやりますという面もあるのです。私はそういう意味で、このテレビ障害が一刻も早く解消し、まず沿線住民が新幹線公害から――事テレビに関しては一番早く救われる道なんです。ほかのことはなかなかと思えます。しかし、テレビの問題につきましては、金さえ出せば直ちに解決する問題であるし、被害者もまたこれ待っているのです。先ほどの大臣のお

ことをぜひ実行に移していただきたい。いつごろやってくれますか。

○新谷国務大臣 先ほど申し上げましたように、郵政省のほうで、あらゆる同じような類型の問題がございましてそれを早く解決すると言っております。それができ次第、すぐにやらせます。

○斉藤(正)委員 そこで総裁、その個人アンテナの立てかえ、共同アンテナの維持費等いろいろありますけれども、テレビ本体が、普通の家庭のテレビよりも真空管あるいはブラウン管その他が早くいたんでいまして、総裁御承知でないでしょう。テレビの寿命というのを知っていますか。おそらく知らぬと思う。厳密に言くと、テレビの寿命というものは、NHKにも通産省にもどこにもないのです。しかしテレビは、モデルチェンジその他もありますけれども、これが寿命であるというものはあるわけなんです。すなわち、使用していきますと故障の回数が、五年になりますというよりもあるというほうが上回ってくるのです。したがって、一応のめどは五年というよりながいことがわかっておりますし、また昭和三十八年当時は四年ないし五年、ものがよくなって昭和四十一年ごろには四年ないし六年というところで、それぞれ平均的には四年ないし四・七年というような客観的な数字も出ているわけですよ。五年というよりはまず寿命だろうと言っているわけなんです。ところが被害地で調べてみると、差しつかえない。ところが被害地で調べてみると、やはり三分の一度は寿命が縮まっているのです。いたみが早いのです。このことを考えれば、アンテナの立てかえぐらい、共同アンテナの維持費ぐらい、これは当然加害者である日本国有鉄道が見てあげなければならぬ問題だ。何だ、テレビぐらゐのことをとおもいかもしませんけれども、当然のことだと思つて申し上げたわけでありま

のであります。しかし、ばく大な金をかけてやっているあの防音壁、沿線住民の皆さんに聞くと、効果がないうつっているのです。国鉄当局が調べた効果はどのようになっていますか。

ゆる音の測定をするとかあるいは市独自でおやりになったものを私のほうで採用していただくとか、そういうような雰囲気が生まれているところもたくさんございます。今後はそういうことで、沿線トラブルの起こつておるところにつきましても国鉄の誠意を示しまして、気持ちの上では国鉄をわかつていただく、そういう努力をしてみたい、こう思うわけでございます。

○内田説明員 防音壁を施工した場合には、中心から大体二十五メートルのところまで平均いたしました入音ぐらゐ音が下がるということ、これは相当の実験を重ねておりますので、非常に効果があるというふうにわれわれとしては考えております。

○内田説明員 現在までに防音工事をやりました延長が約三十五キロでございます。それで、所要の延長でございますが、百四十八キロ、これは東海道新幹線でございます。それから、山陽新幹線が約八十三キロでございます。そのぐらゐが今後やらなければいけない防音壁の長さでございます。

○斉藤(正)委員 これも、長い間の国鉄の冷淡さあるいは不親切さが被害地住民をあのような根性にさせてしまったのではないかと思われる節もあります。そして彼らが信用するのは、公害研究所だとか、あるいは市町村だとか県だとか、あるいは他のそうした民間の機関の調査を信用してしまっている。国鉄当局が八なり十ホン下がる、下がったと言つてもなかなか信用しない。かえつて音の質が変わつたとか、近くはいいが遠くは悪いとか、北側はいいが南側はだめだとか、いろいろ言つていることは御承知のとおりであります。

○内田説明員 ただいま申し上げましたのは、防音壁両側でございますので、延長メートルにいたしますと、先生のおっしゃるとおりでございます。必要な金は約三百億でございます。

○内田説明員 先生御指摘のように、一部住民の皆さまに対してそういうような不信感を抱かせたことにつきましては、国鉄として適切な措置ができなかったという意味でおわびするわけでござい

○内田説明員 先生御指摘のように、一部住民の皆さまに対してそういうような不信感を抱かせたことにつきましては、国鉄として適切な措置ができなかったという意味でおわびするわけでござい

にまたそこに亀裂が入ったというよりな場合には、これはもう一べん御協議申し上げて、お払いしなければならぬというふうに考えます。

○斉藤(正)委員　大体御迷惑をかけておるのは日本固有鉄道ですよ。被害者が見舞金なり補償金なりとしてもらったその領収書に「今後、日本固有鉄道にご迷惑をかけません。後日のため本書を提出します。」なんて、こんな盗人たけだけしい文句は私は氣にくわぬですよ。こは、幾ら役所でもう少し誠意ある文書で同じことが書けるでしょう。そういう配慮がやはり日本固有鉄道に足らな

「佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席」
もう一つ問題になっているのが病人対策であります。名古屋の会議で非常に前向きな当局の答弁がございました。私もぜひそうしていただきたいと思つたのでありますけれども、この新幹線騒音なり振動が、特に悪い病氣があるようでありまして、自律神経症などはいい病氣ではないようであります。こういう人がうちで病んでおる。それは非常に苦痛だというような訴えに対し、国鉄として考えた、いろいろお答えがございました。当然なこととはいえ、いままではいい発言でありましたが、出先で言われた方々が本社へ歸つて、何を言つてきたのだというように言われやしないかと思ふほどの雰囲気でありました。私は当然なことだと思ひますけれども、この考えさせていたが

きます」ということは間違ひございませんか。

○内田説明員 病氣と振動の因果關係というものはなかなかむずかしいと思います。しかし医療機関にその病人の方がおかかりになつて、確かにそのとおりであるということであれば、これは国鉄の責任でございますので、医療その他についてお払いいたしたいと思ひます。

○斎藤(正)委員 むずかしいことはわかりますけれども、すでに、直接、間接の理由は別として、あの年寄りには新幹線公害で寿命を縮めたというふうな方が二人もあるし、現実自宅では療養できない

くて入院をされたという方々もたくさんあるわけ

であります。私はその認定は非常にむずかしいと思ひますけれども、国の機関ですから、やはり温情を持って臨んでいただくように強く要望をするわけでありませう。

もう一つ問題があるのです。それは新幹線公害によつて、この異常な地価騰貴の時代にもかかわらず、騒音地帯の地価というものはつとも上がらない。上がらないどころじゃない。下がつておる。(「いいことだ」と呼ぶ者あり)貸し家は一本あければ二度と入居者はないのです。こういう事態もやはり非常に深刻な問題であります。あとからそこへ来て住んだ人ならば別です。先祖代々住んでいた土地へそれこそ新幹線が飛び込んできたのであります。だれの責任でもない。新幹線のおかげで地価が上がらず、あき家には借家人が入らないといふことです。直ちにどうするといふ答弁は要求いたしませんけれども、こういうこともあるといふことを考えていただかなければならぬと思ふ。

総裁、実損補償だとかあるいは防音工事だとか移転補償だとかあるいは病人対策だとか、地価の値下がりとかアパートの入居者がなくなることとか市井の一できごとでありますけれども、被害者にとりましてはその上十何時間——一時間数十回という騒音振動に悩まされての上、こういう直接間接の被害が出ていますのであります。いかがお考えですか。

○磯崎説明員 やはり東海道新幹線をつくりましたときとは非常にそういう問題についての客観情勢が変わつてきたと思ひます。確かに東海道新幹線をつくりましたときには、早ければいいというふうな感じであつたことは事実だと思ひますが、やはり私もいいたしましてはこれから地域とマッチした、環境に順応した鉄道でなければいけない、そういう意味で、今後の問題につきましては、すでに発生した問題については一応別としてこれからできるだけ救済措置を考へるといふして、今後の問題につきましては鉄道といふものは早いだけではなくて、早くて静かな、地域にマッチしたものでなければいけないといふこと

を私はしみじみ感じます。その意味で、今後の鉄道技術の中には単にスピードということだけでなしに、その中にもう一つ無公害と申しますか、そういうポイントが入らなければ鉄道技術の進歩といふものはためであるといふことを私も事務、技術を問わず幹部一同深く肝に銘じておるつもりでございます。今後十分そういう面に技術の進歩と同時に心を配つてまいりたいといふふうに思ふ次第でございます。

○斎藤(正)委員 最近新幹線公害、沿線のだれもが言ふ被害者のことは、ほかに手はない、スピードダウンしてくれ、こういうことであります。一体新幹線を二百キロで走らす法的根拠というものは、名古屋でも質問がはさまつて私も困つたし当局も困つたのですけれども、法律的な根拠で新幹線を二百キロで走らしているわけではないのであります。さらにもし何か規範があるとするならば、何であのようなスピードで走らせているのでありますやうか、お答えをいただきたい。

○磯崎説明員 二百キロ以上で走らなければいけないという法律はございませんが、ただ新幹線をつくります前に当委員会御審議願ひました全国新幹線整備法がございまして、あの中に新幹線鉄道とは「ちよつと正式の文句を少し間違へるかもしれませんが、主要な区間を二百キロ以上のスピードで走る鉄道が新幹線鉄道」といふ法律がございまして、もちろん、これは走らなければいけないという意味でなしに、いわゆる新幹線鉄道という新しい時代の鉄道は主要区間を二百キロ以上で走るのその内容なんだといふことであると思ひます。そういう意味で走らなければいけないといふことではなしに、逆に二百キロ以上走つてもそういう公害のないものをつくるのがわれわれの仕事であるといふふうに、あの法律を解釈すべきである、私もその思つております。

○井原委員長 速記をとめてください。
〔議事進行と呼ぶ者あり〕
〔速記中止〕
○井原委員長 速記を始めて。

○斎藤(正)委員 高架部門が東京都内にはすいふある。私も新幹線運転取扱基準規程というのを拝借いたしまして調べてみた。そうしたらやはり意識的に東京都内はゆくり走つてゐるのじやなくてゆくり走らざるを得ないやうに線路その他ができてゐることがわかりまして、私は東京都は知事以下公害問題に熱心であるし、都民も意識が高いので、新幹線はいち早くそれを察知してスピードダウンしたのかという疑いの眼をもつて見ていたのがほんとうです。特に私は新幹線をひんぱんに利用させていたたいしておりますので、何で東京都内に入るとあんなにゆくり走るのであるかと思つたけれども、それは構造上そうなつてゐるといふことでこれは理解をいたしました。しかしここに新聞記事がございまして、順法闘争について世論いろいろございまして、ところが四十八年二月八日の朝日新聞の本紙は「順法闘争こちら大歓迎、新幹線の騒音ダウン」という四段抜きで記事になつてゐるわけでありまして、中を読んでみますと、「新幹線の騒音に悩む名古屋市内の住民たちが八日朝、国労のスト権奪還の順法闘争でゆくりと走る新幹線に向つて、パンザイ、ありがたう」と手を振つた。「いつも寝ていられない騒音だが、きょうはまだがまんできる」といふ住民の感想だ。「国労はスト権奪還闘争の一環として、八日午前零時から順法闘争にはいり、新幹線は名古屋市域で百十キロにまでスピードダウンするよう指令を出した。さらに雪のため遅れが加わり、いつもは時速百八十キロの同市南一番町、南一番センター付近で百十キロ前後、住民がいくら要求しても当局がガンとして聞入れなかつた減速を国労がやつてくれた、とこの朝十時半、名古屋新幹線公害対策同盟の被害住民約三十人が、南一番センタースタッフ上に乗つて、そばを通る列車に向つて「これからはもういっしょに騒音振動と闘つて」。新幹線の運転士が警笛を「ブオー」と鳴らしてこたえた。国労はスピードダウンといふしに、同市南区豊郷町の新幹線ガードそばで騒音測定を始めたが、いつもは時速百八十一百九十キロ、八〇—八

五ホンを記録する騒音が、推定速度百キロ前後にまで落ちて六八ホン。九十キロ以下の列車では六五ホンにまで下がつた。」「こういうことが書いてあるわけでは、新幹線公害の沿線住民は順法闘争歓迎だ、こういう皮肉な記事になつてゐるわけでありませう。事実測定をやつた結果が出ております。出ておりますけれども、いずれも一〇ホン程度の低下でございまして、明らかに減速が騒音減少の唯一の方法だといふことが証明されてゐるわけでありませう。私は、二百キロで走る新幹線の使命といふものからいへばありません。だからさつき大臣に、「狭い日本そんなに急いでどこへ行く」といふ標語を解釈していただいたわけでありませうけれども、どうしても「ひかり」で東京—大阪間を三時間で結ばなきゃならぬのでありますやうか。防護壁をつくり、架道橋を巻く、さらに金をかけて半トンネル式にまでしても騒音の防止をしやうとする、その努力はあたりまえでありますけれども、それでもなお八〇ホン以下にならぬ。補償もした、移転もした、防音工も施行した、しかし、十分とは言えないと思ふのでありますけれども、なお二百キロで走らなければならぬといふ使命を持つてゐるものがあつても新幹線だとお考えでございませうか。いかがですか。

○内田説明員 この前、先生に御説明いたしたとおりでございまして、確かに新幹線の公害問題は、沿線の皆さんに非常な御迷惑をおかけしております。これにつきましては、ただいま御説明いたしましたように、いろいろと対策を講じております。それらの対策を講ずることによつて、少なくとも環境庁の新値までは何としても下げるといふつもりでございませう。これには時間がかかりませうけれども、そういうことを前提いたしまして、やはり東京—大阪間を新幹線を御使用になつてゐるたくさんの方々に、三時間十分のサービスを提供するといふことは、日本の経済のために非常に大事なことではないかといふふうにわれわれは考へております。そういう意味で、御承知のように東海道ベルト地帯、名古屋でスピードダウンをす

れば、浜松でもしなければならぬということになりまして、新幹線の本来の目的がそこなわれることになりまして、多くの対策を十分進めていく。これに對しましては、われわれ国鉄の技術の総力をあげてやるつもりでございまして、ひとつこの点は御了承願いたいと思つ次第でござい

○齊藤(正)委員 私は何と説明されようと、東京―大阪を三時間で結ばなきゃならないという理由がわからぬ。それは速いに越したことはないです。速いに越したことはないけれども、そのことが沿線住民何十万人かに命の危険すら、四六時中不快な気持ちを与えているというようなことを考えたときに、それを越してもなお東京―大阪間を三時間で走らなければならぬという必然性がわからぬ、どうしてもわからぬ。もし東京―大阪間が「ひかり」で四時間になつたて、私は、乗客が飛行機に殺到するとは思わぬ。新幹線とはそういうものだ。公害のためにスピードダウンをしたそうだとつたて、私は、いまの日本人であるならば、公害に対する認識のもとに丁として、必ず新幹線の乗客は確保できるというように思

かりにいまの国鉄の技術陣を総動員して、万策尽きた際、なお沿線住民が納得しないという場合には、もうそのときにはスピードダウンしかないじゃないか、そのときまで待てというのか。それでもないか、天下の世論を無視して突っ走るというのか。私は、いかに国鉄の使命とはいへ、それは行き過ぎだと思ふ。總裁、言うことはわかるのです。わかりますけれども、万策尽きて、なお沿線住民が納得しないという事態があつたときに、じゃ百五十キロに下げます、百七十キロに下げますではおそいと思ふ。そのときは、新幹線の意味はなくなると思ふのです。まさに怨嗟的にだけなつて、国民のコンセンサスは得られぬというように思ふけれども、いかがでございましょうか。

○磯崎説明員 先生のおっしゃるおことばもよくわかります。そういうお話もわからないわけでは

ございせんが、やはりここでもって新しい技術にぶつかつていく。全力をあげて、それを克服して、そしてその次の時代に至るというのがわれわれの鉄道の発展であり、技術の進歩であるというように思ひます。したがつて、私どもも、いよいよ騒音問題等は、国鉄プロパーの問題として――決してそのそばに置かないで、国鉄自体の問題として取り組んでいくということで、全技術者の全能力をあげて、この問題に取り組んでいきたい。たとえば防音壁一つにいたしましても、最近技術の発展のテンポが非常に早うございまして。私は、日本の総技術の進歩が、この程度のもは必ず克服できる、またうちの連中は必ず克服すると自信を持っておりますので、しばらくその点で、一つ一つの具体策が功を奏するまでお待ちを願いたいと思ひます。

○齊藤(正)委員 NHKの方、長いことお待ちいたしましたけれども、この難視聴問題等で国鉄と協力をし、国鉄と一緒に仕事をしてきてみて、NHKの技術陣は、NHKなりに何か、たとえばスパークの問題その他電気系統の問題等で、NHKが国鉄に、こうされたいかがでございまして、どうかと、こういう方法はどうかでございまして、何を、テレビの難視聴だけでなくて、何か教えてやるようなことはありませんか。私は、テレビの聴視料の不払い、これは当然国鉄が払うべきだということに思ひつて、聴視者が払わなければ、しかし、そういうことは別として、私は、国鉄の技術陣というものは、世界に冠たるものだといふことは承知をいたしておりますけれども、NHKだつて、いろいろ技術陣は持っております。そういう意味で、ここでは言えないかもしれないが、何か公害防止についてサセクションはないのでありまして、承りたいと思ふ。

○市原参考人 技術的な面で、なかなかむずかしい問題だと思ひますが、いま私たちのほうで問題にしておりますテレビの受信障害につきまして、この対策をどう進めるかということに關して申し上げますと、NHKの希望としては、障害が発生

したら、なるべく早くその対策を進めて、一日も早くテレビが見えるようにしてあげたい。そのためには、やはり原因者である国鉄さんが、住民と十分話し合ひをされた上で、早くその対策が着工できるような、そういう体制づくりというのが必要なんじゃないか。NHKもいたしまして、テレビを見ていただくという關係から、十分な技術協力はもちろん、できるだけのお手伝いは従来もやつてきたわけですからけれども、国鉄の中でそういう体制をおつくりになつていてと聞いておりますが、そういう体制の強化ということが必要なんではないかと思ひます。

もう一点は、いま先生の御質問の中にもありました電気雑音については、国鉄の十分なる研究力で、一日も早くスパークの現象ということについて研究をお願いしたいというふうに、ふだん国鉄さんと打ち合わせしております。被害の調査あるいはそういった改善の調査については、NHKとしても、できるだけの技術的な協力は、もちろん今後ともやつていきたい、こういうふうに考えております。

大体以上でございまして。

○齊藤(正)委員 NHKの方、けっこうですから……。

最後に近づきましたけれども、先ほど紺野委員から東北新幹線が国鉄のどまん中へ乗り入れた、あるいは自衛隊の基地や大企業の工場群を避けて通つていくというふうなお話がございまして、大臣のところへも、国鉄總裁のところへも当然来ていることと思ひますが、実は東京都北区赤羽台四―二―十四星美学園から、私どものところへ、星美学園の校地を縦断する東北新幹線の経路については承服できないという要請書が参つております。「東北新幹線が国鉄の計画如何に依つては弊星美学園を縦貫する恐れがあり、私共父母といたしましては、子女の教育上これを懸念すべからざる現状でございまして、御高承の如く奏の始皇帝は即位三十四年に焚書の愚を犯し、現代に至るもその悪行を喧伝されて居りますが、教育の重大さを

叫ばれている今、国鉄は学校を打毀し新幹線を通過ぎさせる暴挙を敢えて為さんと致して居ります。就而、添付陳情書にございまして弊意を御高察賜わり、その愚拳差止め程御高配願わしゅう存じます。」ということ、父母の会長から要請がされてゐる。

図面を見ますと、この赤羽付近を、第一の通過予定地は、いまの京浜東北線に沿つてずつと行つておつた。ところが、この第一通過予定地は住家が多くて、補償その他に金がかかる。したがつて、星美学園を縦貫すれば、補償その他に金が少なくて済み、密集人家を避けることができるというのが、理由のよりであります。どういふことなのか。いやしくも学園のどまん中を新幹線がぶち抜くなんというところは、どのような理由があろうとも、私は避けるべきだというふうに思ふ。たとえ買収しなければならぬ人家が多けれども、第一に予定した路線を通すことが当然ではないか、私はこのように思ふわけだ。図面を見れば、なるほど数百メートルの星美学園キャンパス内は人家はありません。けれどもそれを通り越せば、また密集人家の町へ出るのですから、差し引きして、それはどう差異はないというふうに思ふを得ません。に、弱者を学園をねらつて、新幹線の通過地に予定変更をしたというふうなことは、心ある為政者のやるべきことではないと思ふのですけれども、運輸省、どのようにお考えになつておりますか。

○内田説明員 赤羽地区につきましては、新幹線の工事について運輸省の認可をいたしておりましたが、地元にはまだ正式にルートの発表はいたしておりません。ただ御承知のように運輸省のほうから、現在の通過線を併設することを検討せよというふうなことで、現在の新幹線に通過線を併設することについて検討をするようにという御指示もいただいておりますし、そういうふうなことで地元と可能性についていろいろと御相談申し上げているというのが実情でございまして。

先生いとおっしゃられました星美学園につきま

しても、そういう意味で下相談をさせていただいておるということになります。これにつきましては確かに先生のおっしゃられるとおりに、常識では、地下を通りますと非常に音がするとかいうようなことが考えられるわけですが、幸い星美学園は、ちょうどまたまわれわれが計画しているところの校舎をお建てかえになるという計画があるやに聞いておりますので、その場合には、地下からがっちりした防音設備をいたしまして、しかも私のほうの構造物と建物の間に空間をつくって遮音するというような構造にいたしますれば、ほとんど音の影響はないのではないかとということで、そういう構造その他についてお話し合いをさせていただいておるわけでございます。ただし学校のほうといたしましては、いろいろ異例のこととございまして、そんなものはこないほうがいいというお気持ちはおありのようでございますが、われわれのほうの設計の中身をよく御説明いたしまして、納得していただきたいというふうに考えております。

なお、これにつきましては、地上権その他についてのお支払い等は当然いたすわけでございますが、その後の授業についても支障のないように工事をさせていただきたいということでござい

○斉藤(正)委員 まだ地元を発表していないものが漏れたというようない方でありまして、けれども、そもそも国鉄当局としては、この京浜東北にやや平行したのが第一予定地であり、変更路線が星美学園縦断路線だというように聞いておりますけれども、それはどうですか。

○内田説明員 そういうようなものについては、きまるまでは発表はいたしておりませんので、第一とか第二とかいうことはないわけで、大体、住民の皆さんの御意向を体して最終的に結論を出すということでございます。そういう意味ではまだ正式に地元を発表していないということでございます。

○斉藤(正)委員 そうすると、何本ある予定線

のうちの一本が星美学園縦断に当たっているというふうに解釈していいと思うのでありますけれども、東海道新幹線、山陽新幹線建設にあたって、このたぐいの学園なり病院の下をトンネルで通ったというような例があるのかどうか。そしてまた土地収用法の対象にこのようなものがあるのかどうか。その点もあわせて伺いたい。

○篠原説明員 ただいまの先生の御質問にお答え申し上げます。
東海道新幹線では四カ所ございます。山陽新幹線では九カ所ございます。大体土かぶりは、五メートルくらいものから六十メートルの深いものもございまして、それから、線路の離れから五メートルないし三百メートルのものがござい

○山陽新幹線、東海道合わせまして十三カ所でございます。

○斉藤(正)委員 大臣、それから総裁、私は高輪宿舎に住んだことがございますけれども、都営地下鉄一号线があの地下十五メートルを走っております。昼間の静かなとき以外は別として、夕方から朝にかけてたいへんな音が宿舎に響くわけでありまして、ましてここは学園であります。私は土地収用法まで適用してこのようなところを通すべきではないかというふうに思います。幾つかある路線の一つがこれだというのなら、ほかの路線を選ばなければならないように考えますけれども、先ほど読み上げましたが、秦の始皇帝に匹敵するような悪業を時の運輸大臣新谷さんや、時の国鉄総裁磯崎さんがやるべきではない。やるにしても完全な了解のものをなければやるべきではないというふうに思います。大臣並びに総裁から見解を承って私の質問を中止いたします。

○新谷国務大臣 大都市における新幹線の建設にあたりましていろいろの問題が起こっておりますことはよく存じております。この問題につきましては、われわれのほうから見ますと国民全体のためにする公共的な交通機関でございますから、できるだけ国鉄当局では努力して、そういう考え方を住民の方々にもよく理解をさせていただいて協力

を得るようにしなければならぬと思ひますし、また同時に、そういう住民の方々が御心配になつていような、いわゆる騒音公害でございますと、か、その他の公害につきましては、これはもう技術陣を総動員して、そういった公害の被害を最小限度にするためのあらゆる努力をして、この点についても住民の方々によく御理解を得て、その上で実行するのが至当であると考えております。

いすれにいたしましても、住民の方々の十分な御納得を得ることを前提として建設を進めていくことがよろしいと考えておるのでございます。

○磯崎説明員 私は非常に公害問題に関心の深い東京都の都営地下鉄が十五メートルぐらいの土かぶりですんなりに音のするようなものをおつくりになるとは考えませんが、事実先生お住みでもってそういうことであれば事実かと思ひます。私どもとしましては、できるだけそういうことのないように、また都営地下鉄の例もいろいろ参照いたしまして、設計その他の面で、いま慶応義塾大学の下を通っておりますが、慶応からは何も文句が出ておりません。十分そういう点につきまして、星美学園とも御相談いたしまして、万遺憾なきを期してまいりたいというふうに思ひます。

○井原委員長 この際、暫時休憩いたします。

午後五時二十四分休憩

〔休憩後は会議を開くに至らなかつた〕

昭和四十八年五月二十五日印刷

昭和四十八年五月二十六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局