

(第一類 第十号)(附屬の三)

第七十一回国会 運輸委員会地方行政委員会大蔵委員
衆議院 会公害対策並びに環境保全特別委員会

連合審査会議録

第一号

(四九八)

昭和四十八年六月五日(火曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

運輸委員会

委員長 井原 岸高君

理事 加藤 六月君

理事 佐藤 守良君

理事 兒玉 末男君

理事 梅田 勝君

理事 阿部 喜元君

理事 大竹 太郎君

理事 國場 幸昌君

理事 西村 英一君

理事 綿貫 民輔君

理事 金瀬 俊雄君

理事 神門至馬夫君

理事 三浦 久君

理事 松本 忠助君

地方行政委員会

委員長 上村千一郎君

理事 小山 省二君

理事 中山 利生君

理事 山本弥之助君

理事 林 百郎君

理事 愛野興一郎君

理事 片岡 清一君

理事 渡辺 紘三君

理事 小川 省吾君

理事 多田 光雄君

理事 小濱 新次君

大蔵委員会

委員長 嶋田 宗一君

理事 大村 襄治君

理事 阿部 助哉君

理事 宇野 宗佑君

理事 佐藤 孝行君

理事 細田 吉藏君

理事 齊藤 正男君

理事 小此木三郎君

理事 唐沢俊二郎君

理事 德安 實藏君

理事 宮崎 茂一君

理事 太田 一夫君

理事 久保 三郎君

理事 紺野与次郎君

理事 石田幸四郎君

理事 河村 勝君

理事 高島 修君

理事 三ツ林弥太郎君

理事 吉田 法晴君

理事 今井 勇君

理事 島田 安夫君

理事 岩垂壽男君

理事 土井たか子君

理事 小川新一郎君

理事 折小野良一君

理事 松本 十郎君

理事 越智 通雄君

小泉純一郎君 毛利 松平君
佐藤 樹樹君 堀 昌雄君
村山 喜一君 山田 壯目君
増本 一彦君 竹本 孫一君

公害対策並びに環境保全特別委員会

委員長 佐野 憲治君

理事 林 義郎君

理事 中島 武敏君

理事 小澤 太郎君

理事 戸井田三郎君

理事 村田敬次郎君

理事 岩垂壽喜男君

理事 木下 元二君

理事 坂口 力君

出席国務大臣

大蔵大臣 愛知 揆一君

運輸大臣 新谷寅三郎君

出席政府委員

経済企画庁長官 小島 英敏君

生活局長 宮崎 仁君

経済企画庁総合計画局長 船後 正道君

環境庁企画調整局長 山形 操六君

環境庁大気保全局長 吉瀬 維哉君

大蔵省主計局次長 原田昇左右君

運輸大臣官房審議官 秋富 公正君

運輸省鉄道監督局長 小林 正興君

運輸省自動車局長 内村 信行君

運輸省航空局長 葉梨 信行君

労働政務次官 沢田 光英君

建設省住宅局長 武藤 嘉文君

自治政務次官 武藤 嘉文君

自治大臣官房審議官 森岡 敬君

委員外の出席者

日本国有鉄道総裁 磯崎 毅君

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

日本国有鉄道常務理事 加賀谷徳治君

参考人 白木 末喜君

参事 長 白木 末喜君

運輸委員会調査室長 鎌瀬 正己君

地方行政委員会調査室長 日原 正雄君

大蔵委員会調査室長 末松 経正君

本日の会議に付した案件

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出 第一七号)

(井原運輸委員長、委員長席に着く)

○井原委員長 これより運輸委員会、地方行政委員会、大蔵委員会、公害対策並びに環境保全特別委員会連合審査会を開会いたします。

先例によりまして、私が委員長の職務を行ないます。

します。

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

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

(国有鉄道運賃法の一部改正)

第一条 国有鉄道運賃法(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。

第三条第一項中「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。

第六条中「急行料金及び準急行料金」を「及び急行料金」に改める。

第七条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。

第九条の二第二号を次のように改める。

二 コンテナ貨物運賃

第九条の二第五号中「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。

別表第一 第四条の規定による航路の普通旅客運賃表

航路	運賃
青森—函館	600円
宇野—高松	150
仁方—堀江	370
宮島口—宮島	60
大島—小松港	70

第一類第十号(附屬の三)

運輸委員会地方行政委員会大蔵委員会公害対策並びに環境保全特別委員会連合審査会議録第一号 昭和四十八年六月五日

別表第二

第七条第二項の規定による車扱貨物賃率表

(1トンにつき)

等級 キロ程	1	2	3	等級 キロ程	1	2	3
320	1,829	1,638	1,479	キロメートルまで 5	198	177	160
330	1,871	1,676	1,513	10	234	210	190
340	1,915	1,715	1,548	15	270	242	219
350	1,957	1,753	1,583	20	307	275	248
360	2,000	1,791	1,617	25	343	307	277
370	2,043	1,830	1,652	30	378	339	306
380	2,086	1,868	1,687	35	415	372	336
390	2,129	1,907	1,722	40	451	404	365
400	2,172	1,945	1,756	45	488	437	395
410	2,214	1,983	1,790	50	524	469	423
420	2,258	2,022	1,826	55	559	501	452
430	2,300	2,060	1,860	60	596	534	482
440	2,344	2,099	1,895	65	632	566	511
450	2,386	2,137	1,930	70	669	599	541
460	2,428	2,175	1,964	75	705	631	570
470	2,472	2,214	1,999	80	740	663	599
480	2,514	2,252	2,033	85	777	696	628
490	2,558	2,291	2,069	90	813	728	657
500	2,600	2,329	2,103	95	850	761	687
525	2,708	2,425	2,190	100	885	793	716
550	2,815	2,521	2,276	110	928	831	750
575	2,922	2,617	2,363	120	971	870	786
600	3,029	2,713	2,450	130	1,014	908	820
625	3,134	2,807	2,534	140	1,057	947	855
650	3,239	2,901	2,619	150	1,100	985	889
675	3,344	2,995	2,704	160	1,142	1,023	924
700	3,449	3,089	2,789	170	1,186	1,062	959
725	3,554	3,183	2,874	180	1,228	1,100	993
750	3,659	3,277	2,959	190	1,272	1,139	1,028
775	3,764	3,371	3,044	200	1,314	1,177	1,063
800	3,869	3,465	3,129	210	1,357	1,215	1,097
825	3,968	3,554	3,209	220	1,400	1,254	1,132
850	4,067	3,643	3,289	230	1,443	1,292	1,167
875	4,167	3,732	3,370	240	1,486	1,331	1,202
900	4,266	3,821	3,450	250	1,528	1,369	1,236
925	4,366	3,910	3,530	260	1,571	1,407	1,270
950	4,465	3,999	3,611	270	1,614	1,446	1,306
975	4,564	4,088	3,691	280	1,657	1,484	1,340
1,000	4,664	4,177	3,771	290	1,700	1,523	1,375
1,050	4,862	4,355	3,932	300	1,743	1,561	1,409
1,100	5,061	4,533	4,093	310	1,785	1,599	1,444

等級 ヤロ程	1	2	3
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	7,203	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
以上50キロメートルまでを増す ごとに	199	178	161

(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「昭和五十七年度」に改める。

第三条第一項中「昭和四十四年度」を「昭和四十八年度」に改める。

第四条の次に次の一条を加える。

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

和四十八年三月三十一日」に、「債権に關し受け取るべき」を「日本国有鉄道の債務に關し日本国有鉄道が支払うべき」に改め、同条第一号中「政府が引き受けた」を削り、「債権」を「債務」に改め、同条第二号中「債権」を「債務」に改め、同条第三号を次のように改める。

三 その他日本国有鉄道が政府から貸付けを受けた長期資金に係る債務
第七条中「昭和四十四年度から昭和五十七年度まで」を「昭和四十八年度から昭和六十七年度まで」に、「前七箇事業年度」を「前十箇事業年度」に、「昭和五十年」を「昭和五十七年度」に改める。

附 則

1 この法律は、昭和四十八年四月一日から施行する。

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(以下「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条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 政府が昭和四十七年度において日本国有鉄道に対し貸し付けた長期資金(旧法第五条の規定により貸し付けたものを除く。)のうち、昭和四十七年三月三十一日における同条各号に掲げる債権(同条の規定により貸し付けた長期資金に係るものを除く。)に關し同年度において政府が受け取るべき利子の額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政府が保証契約をしたものに関し同年度において日本国有鉄道が支払うべき利子の額の合計額に相当する金額(同条の規定により同年度において貸し付けた

理 由

日本国有鉄道の財政の実情にかんがみ、その再建を強力に推進するため、運賃を改定するとともに、昭和四十八年度以降十年間を新たな再建期間

とし、あらためて財政の再建に関する基本方針及びこれに基づく再建計画を策定し、国のとるべき援助の措置を強化する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○井原委員長 本案に関する提案理由の説明はお手元に配付してあります資料により御了承願うこととし、直ちに質疑に入ります。

この際、御質疑なされる各委員に申し上げます。関係委員長と協議の上、質疑時間等申し合わせておりますので、何とぞ御協力をお願い申し上げます。なお、政府当局も答弁は簡潔にお願いいたします。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。中山利生君。

○中山(利)委員 国有鉄道運賃法並びに日本国有鉄道財政再建特別措置法に關連をいたしまして御質問をしたいと思います。

この問題はすでに担当の運輸委員会で審議が尽くされていると思いますが、本日は連合審査のトップでもございまして、一応運輸当局並びに国鉄当局から簡単にだけございまして、御説明をいただきたいと思ひます。

○新谷國務大臣 この両法案につきましては、運輸委員会でも種々の角度から御議論をいただきましたが、私どももこれに対して誠心誠意われわれの考えておるところを申し上げて、今日に至つておるのでございますが、いまの国鉄の現状にかんがみまして、この問題につきましては、論議を尽くしていただきまして、早く結論を得ていただきたいと、さらに前進できますようにしていただきたいということを心から希望しておる次第でございます。

○中山(利)委員 一通り御所信をと思ったのですが、すでに論議もなされ、所信の表明も行なわれておる。私のほうにも資料をいただいておりますので、それでは質問に入りたいと思ひます。私は地方行政委員の立場から御質問申し上げます。

わけでございますけれども、その前に一通り今度の計画あるいは再建案につきまして簡単に御質問を申し上げます。

今度の再建の一番の目標が三つ掲げられております。都市間の高速大量輸送、それから大都市の通勤通学輸送、それから長距離大量高速貨物輸送という三つが掲げられております。この問題は現在行なわれております国鉄の再建計画の中でも取り上げられておるわけですが、これは一応挫折をした。そしてここに新たに非常に大胆な再建計画が樹立されたわけでありまして、これも、これは現在政局の最大の焦点となつております。これは現在政局の最大の焦点となつております。これは現在政局の最大の焦点となつております。

ことからは考えましても、たいへん重要な意義を持つておると思ひます。また、この計画の策定につきましては、運輸当局並びに国鉄当局におきましてもかなり緻密な御計画を立てられたことと思ひます。しかし、私毎日茨城県から常磐線を使って国会に通勤をしておる一人の通勤者の目から見ましても、在来のいろいろな経過、それと現実の問題、それから通勤をしておりまして非常に感じております問題等、この計画は確かに非常に整った、また一面におきましては旅客、貨物運賃の計画的な値上げというものが含まれておる。現代におきましては非常に勇気のある計画ではないのか。しかもこのような計画をなされるからには、国民的な要望である、こういう交通通信網の整備、特に国鉄輸送というものの整備というものは、たいへん国民的な関心事であると思ひます。わけでございますが、この十年間の計画におきまして、特に大都市周辺の通勤通学輸送というものがどのような計画で行なわれていくか。たとえば首都圏におきましても、各都道府県のいわゆる開発ブームあるいは住宅団地の造成、これは非常に急速な進展を示しておるわけでありまして、私どもの茨城県におきましても、研究学園都市の建設その他東京都の通勤通学関係の輸送需要というものは、これから急速に伸びていくのではないかと、このように思われるわけですが、これら

の開發計画と今度の国鉄再建計画とのかみ合わせといひますか、これが一体どういう需要にこの計画で間に合うのかどうか、そういうことを含めまして、国鉄のほうからひとつお話をいただきたい。

○磯崎説明員 首都圏の通勤の問題の改善につきましては、都市交通審議会の需要予測を一つのポイントといたしまして、それによりまして首都圏における各府県別の輸送増加の要請を検討いたしました。それを基礎にいたしまして、すでに昭和四十四年から、あるいは一部は昭和四十年から首都圏のいわゆる五方面の通勤緩和というのをやっております。この五方面と申しますのは、こまかくなると申しますが、一応東京に入つてまいります五つの放射線がございまして、東海道線それから中央線それから東北線それから常磐線それから総武線、この五つが東京に放射状に入つてまいります。この五つにつきまして、かつて大正時代以後放置されておりました複線を複線にする、あるいは複線をさらに一本ふやすというふうな、根本的な線路増設というのをいたしまして、同時に列車の長さをふやすというふうな方法によりまして、現在におきましては、五方面作戦のうち、一応四つの方面だけは一段落いたしました。が、今度は主として首都圏のもう一つ外側の輸送でございます。いわゆる周辺地域の路線の複線化をこれからやらなければいけないというふうなことを考えております。また列車を長くする、あるいはホームを延伸するといふようなことはいくつかなどを含めまして、今度の十年計画におきましては、東京付近で約四千万、大阪付近で三千万という、合計約七千万の通勤輸送の改善をしてまいりたいでございます。

○中山(利)委員 そうしますと、ただいま御質問申し上げたいろいろな計画と、将来、少なくとも十年間に予想される輸送需要というものは、対応した計画を立てておる。十年後にはそういうものを十分に吸収し得るといふ御計画でございますか。

○磯崎説明員 一応十年後の姿といたしまして

は、一つの計算でございまして、ラッシュのピークの一時分、これは約二〇〇％という、その素な輸送とは申せんが、一時分のはんとうのピークを約二〇〇％以下におさめるといふことを一つの基準にして作業をいたしました。

○中山(利)委員 いろいろ伺ひたいと思ひますが、私に与えられた時間が非常に短いものですから、簡単にあと二、三点伺ひたいと思ひます。

今度の計画の中で、いわゆる新幹線網、この構想がいろいろ発表されておるわけでありまして、きのうの新聞にもある程度の計画が出ておったようでありまして、今度の十年計画の中では、この新幹線網というのはどの程度取り上げられて、含まれておるのかというのを伺ひたい。

○秋富政府委員 現在工事中の山陽新幹線、それから東北、上越、成田、この新幹線が現在工事中でございますが、山陽新幹線、これは四十九年の完成予定でございます。それからいま工事中の新幹線は、五十一年度末完成の予定でございます。それから現在調査中の五新幹線がございまして、これは五十三年度末完成の予定でございます。それから五十三年度末に三千五百キロの新幹線が開業する、こういう状態になります。なお、その後も引き続きまして大体三千五百キロの予定で工事をさらに追加していく、そうして昭和六十年においては、七千キロの新幹線が開業する、こういう予定で計画いたしております。

○中山(利)委員 そうしますと、この計画の中では、どこからどこまで、たとえば工事中のものにしても、これはもちろん数字的にあるわけでございますが、財政再建計画の進捗状況に見合せて、最後のほうは工事をしていく。最初のほうは、計画はもちろんだと思ひますが、そういうことになるわけでございますか。

○秋富政府委員 山陽新幹線は博多までは四十九年の暮れに完成する予定にいたしております。それからただいま工事中の三新幹線は、五十一年度末に完成するようにいたしております。

それから現在調査中の五新幹線は、五十三年度末に完成するように、これは国鉄、鉄道建設公団、それぞれで長期計画を策定しておるわけでございます。(中山利)委員「それで全部ですか」と呼ぶ。それから将来これはどこにするか未定でございますが、さらに三千五百キロ工事を引き続いて行なう、こういう予定でございます。

○中山利委員 もう一つお伺いしたいのは、地方開散線の問題でございますが、国鉄には二つの性格がある。一つは、企業体として採算を考えながら経営を行なっていく。もう一つは、やはり公共性の高い一つの施設として、国民に対するサービスあるいは経済の進展というようなものを行なっていくという二つの考え方があられるわけですが、私は、今度の計画の中で、そういうものがある程度はつきり分けて考えられているように感じておりますけれども、その中で、やはり地方開散線の問題というのは、非常に大きな、地方にとつては死命を制するよう重要な問題であろうかと思ひます。

従来、この開散線のうち、自動車輸送に転換できるものは転換をしていくという御方針であったようですが、この点につきましても、いかがでございますか。

○秋富政府委員 昨年の国会におきまして御審議いただきました案におきましては、約三千四百キロ、五カ年間に運輸大臣が認定をいたしました停止する。これは先生の御指摘のように、いわゆる地域におきまして実情あるいは代替交通機関、こういうことできめてやるという御方針でございますが、これは昨年の国会におきましていろいろと御審議をいただきました。その御意見も十分尊重いたしまして、今回は、そういった、頭から認定していきという形はやめまして、従来、国鉄がいたしておりましたように、やはり代替交通機関が整備されました、それで輸送量が確保できる、あるいは積雪地域にあたらな、こういったところにつきましても、地元と十分話し合いをいたしながら廃止を進めていく、こういう点におきま

ては、従来と方針は変わっておりません。

○中山(利)委員 詳しくお伺いしたいわけでございますが、とにかく時間があるまいので、ただいまの御質問いたしました都市間高速大量輸送それから大都市の通勤輸送あるいは中長距離の大量高速輸送、この三つは確かにたいへん重要な、基本的な問題であつて、これを一日も早く解決をしていただきたいわけでありませうけれども、しかしこの三つはそれぞれお互いに矛盾を含んでおる。片方増強しようと思えば、片方犠牲になるという因果関係にあるだらうと思ひます。私どもも通勤をしている間に、まあ通勤帯のまっ最中ではありませぬけれども、多少ずれた時間に、急行、特急あたりにその時間帯をぶつ切られてしまうというやうな、通勤者のストレスを増加するやうなダイヤが現在あるわけでございますが、そういう問題を含めて、ひとつこれからもきめのかまかい運営をやつていただきたいとお願ひしておるわけでございます。

それから、地方財政のほうで御質問をしたいと思ひますが、その第一は、国鉄利用債の問題でございます。従来から日本鉄建公団の債券について、地方団体によるお引き受けないあつせんが求められております。この利用債の現況、現在の程度の利用債をやつておられるかわかりになりますか。

○磯崎説明員 利用債は昭和二十九年年度からできた制度でございますけれども、現在千三百十五億、本日時点で残額がございす。本年度の予算におきましては二百五十億、それから四十七年度予算におきましては二百五十億でございます。

以上でございます。

○中山利委員 この利用債の引き受けないしあつせんにつきましては、鉄道建設あるいは改良につきましても、地元からの要請等もあるやに聞いておりますけれども、しかし、その発行条件、利率がほかの債券と比べて非常に悪条件である。勢い、地方市町村があつせんするにしても、引き受けをするにいたしても、その利子補給

というやうなことで、事実上地方市町村がこれを引き受けざるを得ないという状態にあるわけでございます。この利用債につきましても、今度の計画の中でどのようにお考えになつておられるか、お伺ひしたい。

○小林説明員 利用債の発行条件のお話でございますが、これは先ほど総裁が申し上げましたように、二十九年から創設されて、その間現在までに四回の改定を見ております。

先生御承知のとおり、利用債の性格は、その地域につきましても非常に直接的に、密接な関係を有し、また便益の關係が非常に強いという工事、あるいは御希望の非常に強い工事につきましても実施してきまされた關係上、一般の市場金利の趨勢等と必ずしも一致して変動してはおりません。またお引き受け願ひにあたりましては、工事の内容あるいは地元への御希望等も、十分工事關係につきましても御相談しつつ今日にまいておるわけでございます。決して無理じいしたつもりはないわけでございます。発足以来の沿革もございす。そういう一般に公募する債券と違ひまして、そういう利用債の性格上、ただいまのやうなほかの債券の利回りには比べますと、やや低位になつてゐる、かような次第でございますが、今後新幹線等の利用債につきましても、これは巨額の資金を必要といたします關係上、地方公共団体にもございせん願ひます。地方にいろいろ御負担願ひことも考えております。これは非常にまとまつて、一つの地域に集中してお引き受けをいただくこともあろうかと存じますので、その点につきましても現在まだきまつておりませんが、十分そういう点を考慮に入れます。關係当局と御相談しつつ実情に沿うやうなものにしたい、かように考えているやうな次第でございます。

○中山(利)委員 現在自治省並びにわれわれ地方行政委員会等におきましても、地方財政の確立というやうな意味で、なるべくこれ以上の負担をかけるまいというやうな考え方でおるわけですが、特にたいまお話のありました

新幹線の工事に対する地方債の引き受けというところは、新幹線の持つ、国家的プロジェクトという性格から考えましても、理解がでないわけでございます。今後これを改正するなり、条件を緩和するなり、そういうお考えがあるかどうか。

○秋富政府委員 ただいま御指摘でございますが、新幹線につきましても政府としても大幅の出資をいたしております。またその金利につきましても三・五％までの助成をするというやうに、たいへん大幅にやつております。また財政資金も大幅に投入しておる状態でございますが、現在の全国新幹線整備法におきましても、御承知のとおり、第十三条において「地方公共団体は、新幹線鉄道が当該地方の開発発展及び住民の生活の向上に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道に關し、その建設のために必要な資金についての援助、その建設に要する土地の取得のあつせんその他必要な措置を講ずるよう努めるものとする」とございまして、私たちいたしましては、ただいま小林常務理事が申しました、いわゆる地元におきましてもいろいろなことございす。やはり資金の確保ということはいへん重要なことでございますので、ぜひ地方におきましても御協力をいただきたい、かように考えております。

○中山(利)委員 改正するなり条件を緩和するお考えは、いまのところないという御答弁だと思ひますが、これにつきましても、去る六月一日の地方行政委員会において地方交付税法の一部改正案を可決するに際しまして、与野党五党一致の附帯決議を付しまして、この中で「国鉄利用債、国の委託費等、ほんらい地方団体が負担すべきでない経費を地方団体に求める事態が未だにあつてを断ないが、国と地方団体の財政負担秩序を乱すことのないやうに措置すること」という条項が入つておるわけでございます。これについてのお考えをお聞きしたいわけですが、その前に武藤自治政務次官がお見えになつておりますので、自治省の御見解をお伺ひしたいと思ひます。

○武蔵府委員 先ほど来いろいろ御議論がござい
ます利用債の問題でございしますが、これはいま
中山先生もおっしゃいましたように、この間の地
方交付税法の改正案に伴います附帯決議にもござ
いまして、われわれ自治省といたしましては、十
分その趣旨を尊重してまいり、こういうことを申
し上げておるわけであります。その点からいたし
まして、いまの国鉄の御希望とはいささか違
うので恐縮でございしますが、地方公共団体の
現在の財政状況からいたしまして、なかなか利用
債を引き受けるという余裕もございせんし、ま
た今日まであつておりましたが、そのあつて
んにおいても、先ほど来御議論がございするよ
うに、利用債のレートと国鉄が直接金融機関にお
願いをしておられる債券のレートが違ふものでござ
いますから、そういう点におきまして、今日現
在においても地方自治体がその負担をしておる、
こういうような現状でございします。それでも、た
とえばその地方の電化の場合、その特定の市町村
の住民がプラスになるといふような場合はこれは
やむを得ないで、私もあつてせんをしなけれ
ばならぬと思ひますが、新幹線のようなものは先
ほど来御議論がございするやうな性格からいたし
まして、これは新幹線の利用債を地方公共団体が引
き受けるというところは、従来の東海道あるいは山
陽新幹線と同様今後においてもたいへんむずかし
い問題であると考えております。

○中山(利)委員 運輸大臣お願いいたします。

○新谷國務大臣 先ほど来国鉄、それから政府委
員から御説明をしたとおりでございしますが、私ど
もはもちろん財投でもってこういう建設資金の大
部分はまかなわなければならぬと思つておりま
すが、若干部分はやはり自己資金を必要とするわ
けでございまして、そういう場合にはこの利用債
の制度がございしますものですから、その地方の開
発等との非常に密接な線増あるいは電化等につ
きましては地方の利用債をお願いするということ
が必要になってきておるのでありまして、今日い
ろいろ議論がございしますが、そういうこと

も十分するから何とかして早くそういう設備の改
善をやつてほしいという御要望のほうにむく強
いわけでございします。決して無理やりに押しつけ
て利用債を地方にお願ひをしていふというやうな
ことはなから考えております。

新幹線に關しましては御説のような御意見もあ
ることはごもつともでございしますが、新幹
線の整備をする場合の特別法がございします。そ
にも政府委員から申しましたように、ある程度各
地方団体ににおきましても資金源につきましても積
極的な援助をしてほしいということを明定してあり
ますので、これは程度を越えるといけませんけれ
ども、ある程度のことではやはり地方にもお願いを
して、われわれもできるだけの配慮をし、努力は
いたしたすけれども、ある部分は地方にもお願い
をするやうなことになるのでございまして、
この方針は決して無理をしてはいけません、
無理にならぬ限度におきまして地方と話し合ひな
がら円滑に処理をしてきておりますし、今後もし
ういふやうな方針で臨みたいと思つております。

○中山(利)委員 大臣のお気持ちはよくわかりま
したが、現実にはたまたま債券の問題ばかりでなく
て、駅舎の建築あるいはその他につきましても地元
の負担を強要するといふと語弊がございするけれ
ども、地元の負担がなければ改善ができませんとい
ふやうな事例が多々あると私も承つておるわけ
でございします。今後のこの計画の実施にあたりま
してはそういうところをひとつきめこまかく地元
の要望に対するサービスといふものをお願いした
いといふふうに思ひます。

時間がございせんので、まだ二、三、市町村
納付金の問題その他伺ひたいことがあつたわ
けでございしますが、この程度でやめておきますが、
先ほど冒頭に申し上げましたように、国民ある
いは特に国鉄利用者、通勤者といふものが今度の
国鉄の再建といふものにつきましても持つておりま
す期待といふものは非常に大きいのではないかと
思ひます。しかも落語でいいますと三方一両損とい
ふやうな財政再建計画でございします。これはあ

くまでも落語にありましたやうな一時しのぎのも
のであつてはならない。十年間に必ずこれだけの
ものはやつて、これだけの国民や利用者負担を
かけるけれども、これだけのサービスもできるの
だといふやうなことを信念を持つてひとつ実行を
していただきたい。しかもこれも一日おくれれば
それだけ弊害が多くなるわけでございまして、先
ほど大臣がおっしゃつたやうに、一日も早く、百
の議論よりも一つの実行といふこともあります。
この成果といふものは十年後に評価されるべきも
のだからと思ひます。軽々の批判はできないと思
ひますけれども、それだけに運輸当局、国鉄当局
のしつかりした腰の入つた実行といふものを要望
したいわけでございします。と同時に、一般国民あ
るいは利用者に対する今度の計画のPR徹底とい
うものをひとつ期していただきたい。

時間がございせんので十分いろいろ伺ひ
することができませんでしたが、このことを要望
いたしましたので、私の質問を終わります。

○井原委員 越智通雄君。

○越智(通)委員 私はきょうここでこの国鉄の運
賃を引き上げるという話、そしてそれによつて国
鉄の財政をいかに再建していくかという話につ
きましては、私も都市から選出されておりますので、
そういう都市に住む者がこの問題をどのように受
けとめておるかといふことを率直にお伺ひして
みたい。

国鉄総裁も運輸大臣も春以来の国鉄の運輸の問
題につきましてもいろいろと御苦労されていら
っしゃることはよくわかるのでございしますが、や
はり庶民はこの問題を非常に深刻に受けとめてい
る。私の言うことは越智の言うことではなくて、
私を支持してくれた九万人の人の気持ちを代表し
て言つておるつもりでございします。真剣に答
えていただきたいと思ひます。

今回の値上げは国鉄の赤字によつて出てきた。
その国鉄がなぜ赤字が出るかといふことについて
後ほどゆつくり聞きたいと思ひますが、最初に
経済企画庁お見えでございしますか。——やはりい

まわれわれ庶民の最大の関心はぜひ物価が上
がつておるのにまたここで追い打ちをかけたら一
体どんなことになるのだからか、そこが最大の問
題だと思ひます。先般のこの問題についてのお
話といふか答えの中に、戦前に比べて国鉄の運賃
はそんなに上がつておらぬ、ほかはもっと上がつ
ておる、こういう言ひ方があるのですが、戦前と
いふのは何から昭和九年から十一年。私は実は幼
園に行つておりました、そのころのことは知らな
いわけですが。大体昭和九年ごろの日本の経済の構
造と今日の構造が違つておるので、物価は、当時
から見れば消費者物価は六百倍だ、卸売り物価は四
百倍だ、だけれども運賃のほうは三百倍だ、そう
いふ説明はわれわれにはなかなか納得できない。
東京都民の七割は昭和生まれでございします。私
も若いのでございします。私も昭和の初めですが、
非常にそういう説明では納得できない。むしろ今
日この時点において国鉄の運賃を引き上げたたら物
価に対してどういふ影響があるか、物価の番人
といわれておる経済企画庁はその問題について一
体どのように考えておるか。

私はそこで、二のことを申し上げたいので
すが、消費者物価指数の中には貨物運賃の引き上げ
はたしか組み込まれてないはずですが。貨物の運賃
も二五%上げる、旅客のほうも二二%ですが、そ
の貨物の分がどうはね返ってくるのだ、どうい
う計算をしたのだ、あるいは実際にこれを上げます
と私鉄へどういふ影響があるかといふのか。いま
まキロ当たりが国鉄が四円ちよつと、遠距離はほ
くらあまり関係ないもので六六六キロ未満で
大いにけつこうですが、四円二十銭くらいが五円
十銭くらいに上がるのだと思ひますが、私鉄は四
円台でございします。その一円からの差が出てくる
ことについて私鉄ははたして黙つておるだらう
か。ないしは今回の計画で非常に気になること
とは、将来の運賃の値上げが予約されておるす
五十七年、五十四年に一五%ずつですか、その先
の五十七年に一〇%か何か将来の値上げが予約さ
れておるといふことはそういう消費者の心理にと

のような影響を与えるか。それをも織り込んでこの値上げはだいたいようぶだというならば、その政府のお考えを、時間もございませんで、簡単に明瞭に庶民の耳にわかりやすいようにお答えいたしたいと思う次第であります。

○小島政府委員 おっしゃいますように戦前比較というものは、これは一つの参考にすぎないと思ひますし、非常に資本集約的な産業であれば労働賃金のウェイトが少のうございませんで、戦前に比べれば倍率が少なくて済むし、労働集約的なものであれば当然倍率が高くなるということがございしますので、一つの参考にすぎないと思ひます。

国鉄運賃の消費者物価に対する影響は、おっしゃる通りに旅客だけしかウェイト上は算定されておられませんので、この分だけがいわゆる直接的な影響でございしますけれども、今回の値上げに伴う分が平年度ベースで約〇・三四％と計算されております。それから貨物運賃のほうは、したがって間接的にだけだけ影響するかと、これを計算するわけではございませんけれども、これは手法といたしましては産業連関表を使ひまして、各物資の中の運賃のウェイトというものがございしますから、これが間接的な影響を含めてどのくらいになるかということとを計算するわけではございしますけれども、計算の結果は平年度ベースといたしまして約〇・〇九％ということになっております。

このほかにやはり心理的な影響というものがあると思ひます。ただ、これはなかなか計算のしやうがございせんので計算しておらないわけではございしますが、一つには、やはり便乗値上げというものの中には、国鉄の運賃が上がりますと、これを理由にして上げることが確かにございしますけれども、ものによっては、国鉄運賃の値上げがなければ、やはり諸経費の値上げにより、いつより値上げしますというところを、運賃などが上がりますと、それを一つの言いわけに使つて、傾向も無視できないと思ひます。

それからもう一つの問題は私鉄の問題でございしますけれども、これは昨年の七月に運輸省に申請

が出されておりますが、まだ運輸省から協議を受けていないわけではございまして、企画庁といたしましては協議のあった段階で経営収支状況等を十分に調べまして、それから物価に対する影響も十分配慮いたしまして、改定の要否、つまり必要であるか必要でないかという点も含めて慎重に取り扱つてまいりたいと思ひますが、何ぶんにもいま物価情勢がなかなか重要な時期でございしますので、十分慎重に考へてまいりたいと思ひます。

それから将来の問題につきましては、四回の値上げが予定されておりますけれども、これは一つの目安にすぎないわけではございまして、私どももいたしましては、そのときどきの物価情勢といふものを十分に考慮に入れて、その段階で考へてまいりたいというふうに考へておるわけではございします。

○越智(通)委員 ただいまの御答弁、はたしてほんとうにそれなりにすんなりと庶民の胸に入るかどうかというところは非常にむづかしい点があると思ひます。今後ともよくみんなと議論していきたい、非常にいろいろ問題を含んでいる点だと思ひます。

次に、国鉄の赤字のことについて運輸省並びに国鉄当局にお伺ひしたいのですが、私どもの地区には非常に私鉄が走つておりまして、私鉄と国鉄さんと非常に差がある。大体国鉄さんは荷物を頼むとずいぶんおくれることがある。私鉄なんかは、旅客が主ですけれども、通学、通勤の定期なんかは、ずいぶん安い。よく例にあげられるのは新宿

小田原ですけれども、倍違ふ。やはりそういう点から、国鉄は赤字赤字というけれども、何とかもうちょっと赤字が出ないようにはできないのだろうか。磯崎総裁はずいぶん長年国鉄にいらした方で、ほんとうにすみからすみまで御存じだろうし、またほんとうに昨今の国鉄の苦悩をよってこられた方だと思ひますけれども、私どもの立場からいへば、私鉄と比べた場合に国鉄のやり方にもっといろいろな手がないか。今回の八千億からあるといわれる累積赤字、あるいはこれからの取

支をささいに拝見いたしますと、結局は人件費の上昇をまかなうための運賃値上げということになるわけではございします。そういたしますと、現在いる四十五万人の国鉄職員がはたしてほんとうに必要なのか。なるほどこれから十一万減らすと書いてある。減らすと書いてあるけれども、本来こういうものは、日本人の中におけるレジャーの普及等を考へますと、旅行する人も多くなつてきたのですから、そうした人たちのいわば営業成績の上昇の中で人件費のアップをまかなうべきではないか、生産性の範囲に見合う範囲で人件費の上昇を考へるべきではないか、このように思ひます。

が、一体過去十年間なら十年間どのように生産性が上がつてきて、また今後その範囲内で人件費を——何もレベルという意味じゃなくて総数です——何人も含めましてどのように考へていくか、国鉄総裁の御意見を伺ひたいと思ひます。

○磯崎説明員 国鉄のいわゆる生産性でございしますが、いろいろ見方があると思ひますが、収入に対する見方になりますと、その収入の運賃のペー

スが非常に違ひますので、一応私どものほうでは換算客貨車キロという変なことでございしますけれども、世界各國共通のやり方でもって生産性を

見ております。それでもって見ますと、昭和三十五年と昭和四十五年とでは一三〇、三割のアップでございまして、残念ながら決して高いとは思ひません。今度の計画におきましては、四十七年度と五十七年度で二三二という予定でござい

ます。これは一人当たりの働き高でございします。生産性から申しますと、いま一兆以上の収入をあげている企業が日本に私どものほうと電電公社と、それからきのう公にされました新日鉄、トヨタ、日産とございします。その中で民間会社は十

万以下と思ひますが、私どものほうは四十数方、電電公社も二十七、八万というところで、同じ収入に比較して圧倒的に人数が多いということでは明らかなでございします。これは労働集約産業でございします。その程度やむを得ないとは言ひながら、やはり近代化、合理化をしていけばおのずから人が

減つてくるということで、今回は何とかいまままで減らした分三万三千人を入れまして十一万人を減らしてまいりたいというふうに思ひます。そういたしますと二三二というところで、よその国に比べましてそう見劣りするものではないというふうに思ひます。

それから、いわゆる私鉄との比較でございします。これは私のほうから申しますとちょっと問題があるかと思ひますが、やはり都市付近の私鉄は、私のほうで言へばこの付近の仕事だけをしておるわけではございまして、やはり地方私鉄と比較いたしませんと——私のほうは、東京付近の収入で

もって東京付近以外の北海道とか九州とか、あるいは四国の赤字をカバーしなくちゃいかぬという意味で、この付近の方々に地方の方々の輸送の赤字をしょつていただいているということも一つの大きな原因でございします。したがって私鉄との比較はなかなか単純にはいかないというふうに思ひ

ております。

○越智(通)委員 人数の問題はやはり私鉄との関係においてはまだまだ考慮していただく余地があるのではないかと、いふうに思ひます。

ことに、いまのお話しの十一万人の減でございしますけれども、すでにやつた三万三千人を含めてということになりますと、大体四十五万人いたらず普通は自然減耗というものが毎年相当あるのじゃないか。そうすると十一万人というのは自然減耗の範囲内ではかやらないということになると、一番心配することは、新しいのをとらなくて自然

に——これは悪いけれども消えていく人々を待つていたら、だんだん人間の年齢構成が頭でっかちになつてしまつて、キノコ型とか逆三角形型というか、こういう労働集約的な企業は本来普通の三角形型、要するに底辺のほうは広くなければ採算が合わないはずだと思ひます。そういう点について将来計画を入れた一体年齢構成別にどういうかっこうになつておる、それをどういふふう

ような人間構成になっているか、お答えいただきたいと思ひます。

○磯崎説明員 確かにいまの国鉄の人員構成は頭でっかちでございます。平均年齢が四十歳でございますから、四十歳以上の者が約半分いるということでございます。一般企業に比較いたしますと非常に高齢であるといふことはいふまでもない事実でございますが、これはいろいろな戦争中あるいは戦後の問題がございます。詳しくないますから省略いたしますが、私もといたしましては、今度の人員削減につきましては、いわゆる首を切るという積極的な方法はもう絶対できないと思っております。したがって、いま先生のお示しのとおり年間約八千から一万以上減つてまいりますので、それを極力埋めない。しかし、かと思ひますけれども、現場の若い連中ではできない仕事がたくさんございます。こういうものを、必要なやむを得ない、あるいは技術温存というふうなものを含めまして若干減つたもののうちの数分の一をとるというふうな方法によりまして自然に人間を減らしていく。しかし相当大幅な配置転換をしなければいけません。そういう意味で数万人の配置転換もすてにいたしておりますが、いまの人間のやりくりの範囲内で、しかも出血をしないで何とかいい形にしていきたいと思っております。いま四十歳でございますので、十年たつてもまだ五十歳でございます。しかしそのあと五年たちますとぐつと若くなつてまいります。したがってあと十年はやはり毎年毎年高齢化してまいります。これは首を切らない以上絶対にやむを得ない方法ではないかと思っておりますが、これを前提にいたしましてやはり若い連中を入れるということも考えなければいけません。全体の人員構成を、十年ないし十五年後にはいとおっしゃつたような大体三角形のような形に持っていきたいという考え方でございます。

○越智(通)委員 いまの総裁の話を聞いていて、正直な話、ちよつと心配になるのです。お医者さんとか乗り物の運転手さんというのは、命を預け

ているわけでありまして、だんだん年をとつてきて、そう言つては悪いが目がかすんできた人が運転しているのでは、こつちはこわくてしようがない。やはりそういう点は国鉄職員のための国鉄ではなくて、国民のための国鉄なんです。日本国鉄というものは職員のためのものではないと私は思ふから、そういう点について大胆に人間を入れかえるくらいのことをしてもらわないと、幸いにいままでは各乗り物の中で国鉄が一番安全率が高い、要するに事故が少ないと思つておりますけれども、今後そうしたら事故が多くなつてしまふことも十分考えられるし、人件費の上昇も今後の十年間相当こわいなという感じを私はいまいふまでもないわけですね。にもかかわらず、昨今話を聞いていると、国鉄の週休二日制だなどという話をおやじさんに言わせると、週休二日制をやられたらたまらぬという声があることは事実なんです。たいへん大きな声があるわけですね。国鉄まで、そういう人件費の増高で困つていふまゝ最中に、時間短縮だか五日制だか知らないが、もつと休むんだ。それは五十になればもつと休みがほしいかもしれないけれども、そういうことではやはり国鉄の財政再建はむずかしいのではないかと。一体時間短縮、週休二日制というのはいまの計画に入っているのですか、入っていないのですか。もし入っていないとすれば、もしそういう事態になつたときにはまたさらにどのくらい財政負担をしなければならぬのですか。その点について教えていただきたい。

○磯崎説明員 いわゆる週休二日制の問題あるいは定年の延長等、とうとうたるいまの世の中の風潮ではございますが、私のほうにいたしましてはいま先生のおっしゃつたように非常に大問題でございます。かりに二時間短縮いたしますと二万人要ります。いわゆるほかのように圧縮ができませんのでどうしても交代制になりますから、休みがふえれば人がふえるというのはいふまでもないことでございます。現在私のほうは約四十五時間でご

さいます。これを四十三時間にいたしますと二万人ふえざるを得ない。二日制にすればさらに二万人前後人がふえるというところで、これはとてもたいへんなことでございます。したがって私のほうにいたしましては全般的な近代化、合理化のラインを見きわめた上でやつてまいりたいと思つておりますが、一部昨年組合ともいろいろ話もいたしまして、きわめて徐々にこの問題を解決していきたい。公務員などは非常にいろいろ話が出てくるようでございますが、私のほうはやはりことしの秋ごろから少しづつやつてまいりたい。ごく少しづついわゆる合理化なり、さつきおっしゃつた自然減耗の趨勢を見ながら、総人員がふえないように、全体の十一万人削減に影響を来さないようにやつてまいりたい。したがって相当な年月がかかるというふうな思つておりますが、しかしス

しますが、千名おります。この千名の法律上の問題でございますが、これは国鉄法の第二十條の第一号というのがございます。この第二十條の第一号は地方公共団体の議会の議員である者は国鉄の職員になれないというふうな規定がございます。それを二十六条でもつて、ただし書きと申しますか、若干その緩和規定を設けておまして、いまの「第二十條第一号に該当する者は、職員であることができない。但し、市町村の議会の議員である者が総裁の承認を得たものについては、この限りでない。」ということでございます。いまの約千名につきましては一応総裁の承認を得てやらしております。ただしその中でも、たとえば駅長とか助役とか、一人一職である者は許可いたしません。それから市議会の議長になったりあるいは委員会の委員長になるといふ場合には、話をいたしまして、非常にそちらに取られる時間が多いということになります。これはやめてもらふということもございまして、ただし一般の議員でございますれば、非常に最近地方公共団体でも、あるいは外国へ出張するとかあるいは議会の日数がふえるとかいろいろございまして、私のほうでは相当厳格に、公職、公の職という制度でもつて、市町村の仕事をした際には公職扱いと申しまして給料をやらない、そして出勤簿をきちつと整理するといふ制度にいたしております。大体の慣例は、自分の持つております有給休暇を先に使います。有給休暇がなくなりましたと公職で扱つていふこととございまして、私、勤務だけは厳正にやらしておるつもりでございますが、総裁の承認そのものに一つ問題があると思ひますけれども、一応特別な場合以外は承認するということをやつております。

○越智(通)委員 そうすると、いまのお話ですと、ちよびりずつやることはいまの計画に入っているのだ、ちよびりずつならば、その計画に載つていふ四回の運賃値上げのスケジュールといふますが、それは変わらないのだという考えに聞いていると、それはいいわけですね。——そうしますと、そういう中で非常におかしなことも聞かれます。いなかへ行きますと、国鉄の職員が市町村の議員になつていふ。東京では区議会議員といふのですが、区議会議員ではあまりないみたいになつていふ、いなかに行くと市町村の議員になつていふ、こういう話を聞くわけですね。私たちがから見れば何か給料の二重取りみたいな聞こえるのですけれども、一体どのくらいそういう人たちがいて、どういふ取り扱いになつていふのか、その点についてはつきり教えていただきたいと思ひます。

○磯崎説明員 国鉄職員で市町村、いわゆる東京都の特別区を含みますが、市町村議員と兼職しておりますのは約千名おります。党派別は省略いた

てみれば、市議会議員がよくて県会議員が悪いんだとか、全く妙な話だという気がいたします。またそういう人たちが国鉄につとめるというのは、その市町村を動かさないという考え方で、実際は人間の異動がほとんどできてないからそういうことになるのじゃないか。要するに自分は国鉄につとめたのじゃない、何とか県の国鉄につとめて、よそへ行かされるというのを考えてないからそういうことが成立するのであって、本来人間を効率的に使うという意味だったら、東北の人間を九州に持っていったっていいはずだ、その人の力量に最もふさわしいところにどんどん動かして使うというのを考えるべきだと思ふのですよ。非常に固定しているからそういう問題があるのじゃないか。運輸大臣、この法律の条項、二十六条について今後どのように検討するお考えがあるかないか、一言伺いたいと思います。

○新谷国務大臣 この問題の取り扱いについては国鉄総裁も御説明したとおりでありまして、国鉄の職員でありますから国鉄の仕事に従事しておるわけでございまして、その仕事にできるだけ支障のないような方法で兼職を認めておるといふこととでございます。将来の問題につきましては、国鉄だけではございません。他の公共企業体にも関係のある問題でございまして、これは電電公社の法律あるいは国鉄の法律ができた当初からいろいろの経緯を経まして今日に至っておりますことは御承知のとおりでございます。国鉄、公共企業体の職員のこういった兼職をどうするかというところは前々から論議のあるところでございまして、担当の大臣も真剣にこれを検討してくれております。私もその協議を受けておることは事実でございますが、しかしこの問題につきましては非常に複雑な問題がございまして、これらにつきましまして今後関係各省とも連絡をとりながら慎重に前向きで検討しよう、こういうことになっておるのでございまして、まだ結論は出ておりません。

○越智(通)委員 ただいままで、国鉄はどうしてこんなに赤字ができるんだというところについて

の庶民の率直な疑問というか、感じ方を申し上げたわけですが、もしそれだけの赤字が出るとするならば、運賃を上げずして、あるいは運賃の上げ幅を縮めて、その赤字を他でまかなう道があるのかないのか、それに対して十分なる努力をしてもらっているのかどうか、その点について伺いたいと思ふわけです。

国鉄は、明治以来たいへん大きな国家投資が行なわれてきたと思うわけです。その投資によりましていろいろのなりつばな財産を持っているのじゃないか。その財産が十分に活用されているのかどうか、そこが私どもが一番知りたいところでありまして、国鉄当局は現在売却可能あるいは用途を変更して効率的に使うことが可能な資産をどのくらい持っているか、またそれに伴ってどのくらいの営業外収益と申しましょうか、そうしたものをあげているか、正確にお教え願いたいと思ふます。

○磯崎説明員 国鉄が現在所有しております総面積は六億六千七百万平米、約琵琶湖ぐらいの大きさでございます。その中で、いまだ事業に供してありますものが二千二百万平米でございます。このうちでいろいろ具体的に事業計画を持っていて使いたいというものが三百三十万平米でございます。現時点において一応事業計画がないものが千五百万平米、ちょっと端数がございせんが、千五百万平米でございます。その他貸し付けが若干ございまして、全体で二千二百万平米でございますが、いま私どもはこの千五百万平米を毎年極力売ることになっております。いまだ年によって非常に違いますが、昨年あたりはこれ以外でございまして、八百万平米売りまして、平均いたしますと三百万平米ぐらい毎年売っております。いまだではこれを年間大体二十億ぐらいしか売っておりませんでしたが、昨年あたりから急激にピッチを上げてまして、四十七年度ではちょうど百億の売却をいたしました。

ただ、売り先は大体市町村でございますので、そう高くは買ってもらえませんが、まあまあ普通

の値段が少し安いということになります。最近はいよいよめんどうを見てもらっておりますが、大体市町村にお売りいたしております。

こういうようなことになってまして、今度の計画では、十年間で千二百億というものを資産充当という名前でもってこの中に入れております。そのほか、いわゆる構内営業とかその他のいろいろな諸般の鉄道施設を利用しているものにつきましては、実は昨年運賃を上げていただくと思ひましたので、運賃値上げと同じく使用料を全部上げてまいりました。広告料とか用地使用料というものを全部上げてまして、これらの収入が約二百億ぐらい毎年ございまして。

以上申しましたとおり、いろいろ不用地その他の活用も考えておりますが、いまだ非常にいろいろな法律上の制約がございまして、なかなか法律的にできない問題がございまして、最近いろいろ法律改正、政令改正等で多少の付帯事業的なものもやらしていただくようになりまして、この極力そういう方面において活用してまいりたい。私どものほうで使う道のないものはほとんど売ってしまいたいというふうな思っております。ただ、たとえば東京駅の付近とか、ああいふところになりますと、国鉄だけで簡単に処分できるものではないとございせんし、国鉄の問題あるいは都の問題といろいろございまして、そういう意味でその地域の再開発の問題ともからめて考えなければならぬ。場所が非常にいい場所にございまして、そういう意味で地元、府県とも御相談いたしまして、極力公共的な目的に合った、再開発に役立つような、しかも国鉄の旅客に便利を供し得るような方向でこれを利用してまいりたいというふうな思っております。いまだ非常に制約されておまして、非常におそまきでございますが、またたけども、ぼつぼつ去年ぐらいいから始めさせていただいておるわけでございまして、そういういわゆる営業外の問題につきましても、私ども事業局という局を設けてまして、もっぱらそのほうを専門にやらしておるといふふうなことで、少

しずつそういう角度のことをやり始めてまして、今度の問題につきましては徐々に取り組んでまいりたいというふうな思っております。

○越智(通)委員 いまの国鉄の営業外収益をあげるといふ点につきましては、三十九年に国鉄が赤字に転落以来いわれたことなんですから、いまだのお話ですと、今日まであんまり手放してないみたいな感じがいたします。手放すだけがいいことじゃないので、利用して収益があればいいわけです。何も売却に限ったことでありませんけれども、その点について、ほかの私鉄等は、線路を敷く、それだけのたいへん多くの人間が乗降するということに目をつけてそこから収益をあげている。その収益でもって、人を運ぶというむずかしい作業のコストを、何と申しますか薄めているという営業形態に比べて、その点が国鉄にはやはり欠けているんじゃないか、ないしは弱いんじゃないかという気がしてしょうがない。総裁はじめいろいろ御努力なされておるといふことで、すけれども、その中でやはり気になるのは、いまのお話にもありましたけれども、売却する場合にどうしても安くなくなってしまうというの、私どもにとつてふに落ちない。貸す場合には、最近非常に値上がりしてきたというものは、何と申しますかコーンシャルベースで、売るときは、何と申しますか何にしても、やってもいいわなと、結局そのしわ寄せが運賃にきているんじゃないか。われわれに言わせると、総裁にもう一べん、どういう基準で値段をきめていらっしゃるのか、売るときも貸すにしても、その考え方を伺いたしたいと思ひます。

○磯崎説明員 売る場合には、私のほうの、専門家をお願いしました土地等の評価委員会、大体不動産関係の専門家三、四者で構成いたしました委員会がございまして、そこでもっていろいろ評価してもらっております。ただ、先ほど申しましたように、市町村にお売りする場合、たとえば道路敷に使う場合には八割減にするとかいうふ

うな一つのルールがございまして、純粋に公共用にお使いになる場合にはこれを安くする。大体八割ないし九割引きというのがこれまでの慣例でございまして、純粋道路に使う場合以外はなるべくコマージュベースでやっております。

○越智(通)委員 時間が来たそうなので、最後に前向きな話をひとつ伺いたいと思うのですが、人件費が上がるから運賃を上げてカバーするというだけじゃなくて、いまのような営業外収益をあげるということも含めて、国鉄の何か新しいビジョンですね。私はしろと目で東京駅を見ると、れんがづくりの二階だか三階だか、明治生まれの人にはなつかしく思われるかもしれないけれども、われわれから見ると、どうしてあんなところにあるんな非効率的な建物が建っているのだろーと思えます。皇居の前だから高い建物は建ててはいかぬという世の中ではないらしくて、あの近所では高い建物が建つのですから、そういう点から東京駅のこっち側、何口という知りませんが、あそこらも近代化するとか、あるいは方々にある貨車駅とかその他を高層化するなり集約化するなり、そうしたかっこうで合理化をする新しいビジョンがあれば、總裁から伺わしていただきたいと思ひます。

○磯崎説明員 たとえば東京駅あるいは汐留等、非常に都民の目に立つところが立体的に利用されていないというお話は始終伺いますが、たとえば東京駅について申しますと、あれをどうするかというところは国全体としての非常に大きな問題でございまして、もちろん一部の方々に独占させるわけにまいりません。やはり公共的に使いたいということ、それからできた場合のあの運営が、やはり一部の方々に運営されては困る。国なり公共的な角度から運営できるようにしたいということ、いろいろ考えていることもございまして、もうちょっと財政状態がよくなりませんと、金を出しませんと発言権がございせんので、そういう意味で、何とか利用をしてみたい。汐留などにつきましても、できれば高層建築にいたしま

して上のほうをアパートにするというような青写真実は実はたくさん書いてございまして、先立つものなどがいろいろ問題がございまして実行できないのが残念でございまして。極力前向きにそういうことをやってみようというふうに思っております。

○井原委員長 林義郎君。

○林(義)委員 国鉄運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案の審議にあたりまして、私は、国鉄御当局及び運輸大臣に公害及びこれに関連する問題につきまして若干の質問を行ないます。

最初に騒音公害、振動公害でございまして、新幹線公害について苦情が一体いまだのくらい出てきておるのか。数字を把握しておられると思ひますから、現在ありますところの東海道新幹線、山陽新幹線、それから建設中の山陽新幹線、東北新幹線、それぞれに分けて数字をお持ちでございまして、各県別にどういふ苦情が出ておるのか御説明いただきたいと思ひます。

○内田説明員 ただいままでに苦情が出てきた件数は、東海道新幹線が二百四十九件、山陽新幹線が二十四件、既設のものを合わせますと二百七十三件でございまして、

それから建設中のものにつきましては、山陽新幹線が七件、東北新幹線が二十二件、計二十九件となっております。

○林(義)委員 県別はありますか。

○内田説明員 県別では東京都が六件、神奈川県が三十八件それから静岡県が八十件、愛知県が五十件、岐阜県が九件、滋賀県が三十六件、京都府が十一件、大阪府が十九件、計二百四十九件でございまして、

山陽新幹線の新大阪―岡山間、これは兵庫県が十九件、岡山県が五件、計二十四件でございまして、それから山陽新幹線の岡山―博多間、これが広島県が三件、山口県が二件、福岡県が二件、これは件数は少のうございまして、地方自治団体からの申し入れがおもでございまして、合計七件。

それから東北新幹線が、東京都が六件、埼玉県が九件、茨城県が二件、栃木県が一件、福島県が一件、宮城県が二件、岩手県が一件、計二十二件でございまして、

○林(義)委員 いわゆる新幹線の騒音公害につきまして、現在暫定基準がつくられております。私の聞いておりますところでは、航空機騒音につきましてはWECPLというものが八十五ホン、新幹線につきましてはピーク時におきまして八十ホン、こういうふう聞いておりますけれども、これから新幹線の騒音問題というのはますます問題になってきますし、特に新しい線路ができてますとそれに伴っていろいろな問題が出てくると思うのでありますけれども、これにつきまして、環境庁当局のほうでは現在の暫定基準をはっきりした環境基準に指定せられる考え方があられるのか、また、されるならば大体いつごろおつくりになるのか、お答えをいただきたいと思ひます。

○山形(現)政府委員 お答えいたします。新幹線騒音にかかわる環境基準は、私ども、人の健康を保護して生活環境を保全する見地に立つてきめたいと考えておりますが、新幹線騒音の評価の方法、それから住民に及ぼす影響などについてなお調査検討すべき問題が残されておりますので、今後中央公害対策審議会において、これらの点を含めて新幹線騒音にかかわる環境基準について審議されることになっております。この結論を待って環境基準を設定したいと考えております。

○林(義)委員 国鉄並びに運輸省当局にお尋ねいたしますが、先ほど数字的にお話がございましたように、方々でたいへんな苦情が出ておる問題であります。具体的に、やはりまず第一に騒音の音源対策、音を出すのですから音をとめる対策というのをやらなければならぬ、それからそのほか、新幹線の走っているところと居住地の間に空間をたくさんつくるとかいうようなものもやらなければならぬ、いろいろなものがあると思ひますが、いまだどういふことをやっておられるのか、と同時に、どのくらいの費用を使ってやっておられるのか、概略御説明いただきたいと思ひます。

○内田説明員 お答えいたします。昨年十二月に環境庁から騒音に対しまして勧告が来ました。それに対しまして、私のほうとしては概略次のようなことをやろうとしております。まず東海道新幹線でございますが、これは御承知のように三十九年度に完成いたしましたので、当時は音の問題が非常に、まあ無神経といひますか、現在のようにはやかましくございせんでした。したがって音に対してあまり技術的に考慮しないでつくりました関係上、非常に音が高くなっております。この問題の一つは、盛り土区間あるいは高架橋区間にいわゆる防音壁、これは高さが大体二メートルぐらいのコンクリートの壁でございまして、そういうものをつくることによりまして、現在の音が八十ホンないし九十ホンでございますのが大体八十ホン以下にできます。したがって、この防音壁を必要とするところは全線にわたってつくるといふことを計画しております。

それから一番問題なのは鉄のけたでございます。これが非常に音が高うございまして、九十ホンないし百ホンというような音を出しておるわけでございます。この鉄のけたの中に二種類ございまして、一つは、鉄のけたの上に俗に言いますとたなをつくりまして、その上にいわゆるバラストを置きまして軌道を敷設する。いわゆる有道床鉄けたと申しておりますが、このほうは音がわりあいに小そうございまして、これに對しましては鉄のけたの下側に遮音壁を設置するとか、あるいは両側に高架橋と同じような防音壁をつくれれば相当の効果がございまして、八十ホンちょっと出るぐらいのところまで音をコントロールできますので、この工事をやってみようと思ひます。それから無道床、いわゆるバラストのないけた、これが一番問題でございまして、これは、あるものにつきましても有道床鉄けたに交換をします。しかし全部のものができまへんのので、できないものにつきましても、いまから技術開発をやってみようとして音をコントロールできるようにいたし

たいと思います。

それ以外に、軌道を、いま五十五キロのレールを使っておりますが、これを六十キロにすることによって音は非常に下がる。その他いろいろ、ラストマットと申しまして道床の下にゴムのマットを敷くことによりまして振動騒音にも非常に効果があらうというところはわかっておりますので、これも逐次やっております。

〔井原委員長退席、細田委員長代理着席〕

あるいはいわゆる波状摩擦と申しましてレールに一定の規則的な波がでますと、これは音に非常に関係がある。あるいは車両のタイヤ、いわゆる車輪にフラットと称しましてきずがでますと、音が高くなる、そういうようなものを管理するといふようなことをやっております。以上のことをご十年間で五百五十五億かけて新幹線をやっております。家屋稠密地区につきましては、約三カ年でこれをやるわけでありませう。

○林（義）委員　いま御答弁の中にいみじくもありましたけれども、東海道新幹線についてはまだあまり公害がなかった、問題が起ってなかった。やはりこれからつくられるところの山陽新幹線、東北新幹線につきましては、この辺についても十分な御配慮をいただきたい。いままでやられたところの公害防止、いろいろな事業がございまして、この事業をもちろんやっていたかなければならぬと同時に、やはり公害対策について一番考えなければならぬのは、新しい技術の開発であります。そういう意味で、新しい技術開発について国鉄当局、どういふふうなことをやっておりますのかというところが一つ、それから、岡山以西につきましては、新しい対策を何か考えておられるのか、いま御説明あった点だけなのか、その点について簡単に御答弁いただきたいと思ひます。

○内田説明員　騒音振動の問題につきましては、われわれとしては避けて通るわけにまいりませんので、国鉄の技術の総力をあげてこれが解決に

向かっております。

現在、考えております新しい技術といたしましては、防音壁の高さを上げることによって音をコントロールする。現在は二メートルとしておりますが、これをさらに高くする。さらに、音を制御するためにいわゆる吸音板、これをつけることを考えております。また、防音壁の距離、列車との離れでございまして、これを要するに、これによって非常に音に効果がございまして、これらのごとについていふ効果をして成果をあげております。なお、山陽新幹線につきましては、東海道と違ひまして、全部コンクリートのけたを使っておりますが、これらのけたの構造あるいは高架橋の構造等、基礎等を強くすることによって、騒音振動防止の効果をあげるようにしております。そのほか、構造物そのものの下部を遮音することによって、近いところの音のコントロールをすることによって、近いところの音の有効な開発をしております。そのほか、車両関係、レール関係、レールにつきま

しては、いまのいわゆる波状摩擦をなくすために、レールの削正車というふうなものも検討をしております。総じていいますところ非常に目新しいといふものはございませぬけれども、じみちな研究開発を続けていって、大阪―岡山間よりはもっと静かな新幹線にしたいと思っております。

○林（義）委員　騒音対策につきましては、これからの新しい問題でありますから、十分にやっていたきたいのですが、騒音問題というのは、言うならば列車が走ることに伴って起きるところの住民に対する悪影響であります。私は、この際、申し上げたいのですが、列車が走らないことによるところの住民に対する悪影響がある。不作為の問題があると思ひます。それは、国鉄のストの問題であります。本年に入りましてから、国鉄労働組合と動力車労働組合のいわゆる順法闘争が繰り返されております。特に、国電区間におきましては、多くの通勤客がたいへんな迷惑をこうむっていることは事実であります。生鮮食料品をはじめとして、各種生活必需品の輸送が混乱し、そのために

に物価も値上がりするというような現象も出てくる。送り主ばかりではない。一般消費者もたいへんな被害を受けているというのはいささか事実であります。本年に入りまして、いわゆる順法闘争が二月八日から十日までのスト権争闘争、二月十八日から三月二日までの合理化反対闘争、三月五日から三月十七日までの運転保安闘争、四月二日から十七日までの年金制度改善要求闘争、四月二十四日から二十八日までのいわゆる春闘の五日間闘争が行なわれまして、その延べ日数は二十六日というふうになっております。

私は、こういった状態によりまして、いわゆる上尾事件というふうなものあるいは四月二十四日の国電各駅における暴動となつたというふうな考へるわけがあります。私はこの辺、お尋ねしたいのですが、新聞等でいわれておりますが、順法闘争というものはどういふ目的で、またどういふふうにして行なわれているのか、この際、明らかにしていただきたい。そのような闘争がことしに入つて何回も行なわれております。申し上げたとおりであります。こういったものに対して当局は一体どのように対処していくのか、この点につきまして少し時間をかけて聞きたいと思ひのであります。

順法闘争、順法闘争といっておりますが、私はどうも順法闘争というのは非常におかしな表現だと思ひます。一体これは違法な行為なのか適法な行為なのか、その辺をはっきり国鉄総裁から言つていただきたい。一般国民もその辺よくわからないと思ひます。明確にしておく必要が私はあると思ひます。この辺は、一体どこまでやれるのか、いろいろな境界があると思ひます。その辺についての御説明をいただきたいと思ひます。

○磯崎説明員　ことしになりましたけれども、いま先生御指摘のとおり数回にわたつて輸送の混乱が生じて、通勤者の大多数の方々ももとより、多数の国民に御迷惑をかけまして、まことに申しわけないと思ひます。いろいろ内容

がございまして、後ほど詳しく御説明させていただきます。けれども、順法という名前は法律に従うということでございますが、私のほうから見ればこれは違法闘争でございます。これははっきり申し上げたい。もう少し詳しい内容を御説明させていただきます。

○加賀谷説明員　ただいま総裁から御説明簡単にありましたが、国鉄の列車の運行は、元來運転諸規程、それから運転のダイヤ、それからこれまでに慣行的に定着化している作業基準といふものが、そういうふうなものであると行なわれるといふことでございまして、また、その作業基準を十分にこなしたるようなキャリアあるいは一定の資格を持った者を乗務員として充てていふこととございまして、ダイヤどおり動くといふことはあたりまえのことなものでございまして。それにもかかわらず、いわゆる順法闘争という指令が出ますと、そういう規定を都合のいいように二方に解釈いたしまして組合員に指令し、集团的、組織的に通常の作業方法とか作業基準、そういうふうなものによらない行動をする、そして業務の正常な運営を阻害するといふような行為をやることとございまして、順法闘争とはいってありますが、順法という名をかりまして、闘争の合法化を装っていることになるわけにございまして、もとより国鉄の場合は、スト、サボタージュ、そういう一切の争議行為は禁止されておりますので、これは明らかに違法行為であるといふふう

に考えておる次第でございまして。なお、具体的にどういふふうに行なうかということにつきましては、時間もかかりますので、省略させていただきますが、これにつきまして、いろいろたいだいま先生からあげられました本年に入つてからの闘争、確かに延べにして二十六日ぐらいたつたことは事実でございまして。そういう点につきまして、これは春闘のような賃金問題といふような経済問題もございまして、いろいろ政治問題、そういうものがはさまりまして、残念ながら国民に迷惑をかけるといったような事態をしばしば

ざいまして、いままでの情性だけで動いておるのでは解決はしないと思ひます。でございまして、財政再建の道を今度のこの法律案によつて講じていただきますと同時に、直ちに財政問題ではございませぬけれども、こういつた当面のどんな移り変わっていく世の中に対しまして、運輸省も国鉄もこれに対応するような姿勢が必要だと思ひます。いまのお話のいろいろな問題もこれに尽きると思ひますが、いままでのただ情性で動いておるというのではなしに、新しい将来というものをしながらひとつ思ひ切つた内部の改革もやり、発想もこれを実現化いたしまして、新しい国鉄を生むようにみんなでは努力をしなければならぬ、そういう気持ちで私は対処したいと思つております。

○林(義)委員 ありがとうございます。

○細田委員長代理 山本弥之助君。

○山本(弥)委員 私は国鉄運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案に關連いたしまして、主として過疎地域の交通政策につきまして質問いたしたいと思ひます。

まず第一に、運輸大臣にお聞きしたいのでありますが、この法案の趣旨説明におきまして「過疎過疎の解消、国土の総合的開発のための中核的交通機関として将来にわたつてその使命の遂行が強く期待される」とあります。という文章がありますが、今回の十年計画におきまして、過疎対策につきましてはある程度十分配慮をしておるといふ印象を受けるわけでありまして、けれども、過疎対策につきましては昨年の十年計画との経緯から考えてみても、運輸省及び国鉄におきましてどの程度までこの問題につきましても今日の足を守るという重要な問題に取り組み姿勢を持っておられるのか、これは私も過疎地域におります者にとりましては、重要な問題であるわけでありまして、大臣の過疎の解消という点について、国鉄がどういふ役割を果たしていくのか、その考えをまずお聞きしたいと思ひます。

○新谷國務大臣 過疎問題の解決につきまして

は、いろいろな問題が並行して考えられなければならぬことは言うまでもございせんが、その中の非常に大きな問題の一つとして、交通問題があると存じます。過疎地帯でも同様でございまして、けれども、過疎状況を解消しようと思ひますと、やはり地域開発のためには交通問題が先頭に立つていかなければならぬことは、申し上げるまでもございせん。

国鉄といつたにしても、従来この過疎問題を輕視しておつたわけではないと思ひますけれども、何しろ財政状態が非常に悪いものでございまして、昨年提案をいたしました国鉄再建法におきましては、多少——今日こういうことばを使つていかかと思ひますが、多少乱暴な提案があつたのではないかと思ひます。運輸大臣が認定をいたしました、三千四百キロというふうなものを一応想定して、そういう閑散線の整理を五年ぐらひでやろう、こういうことを提案をいたしました。しかし、これは運輸委員会でも再々御説明を申し上げたのでございまして、運輸大臣がそういうことを認定いたしましたので、地域の状況もあまり考慮に入れないで、こういうことを押しつけてやるようなかっこうは非常にまずい、こういうことについて委員の方々からも、昨年は非常に御注意があつたと聞いております。

でございまして、今後の提案におきましては、方針は変わりありませんけれども、この点は具体的に變えたのでございまして、やはりいまお話しになりましたように、国鉄は一方では全国の交通ネットワークの中心機関でございまして、それから、他の交通機関ではやれないような、非常に赤字を出しますけれども、どうしても地方の最後の足は守つていかなければならぬという場合には、採算の問題を度外視いたしまして、国鉄が足を守ることは、これはやつていかなければならぬという観点から、地方閑散線の整理の問題につきましては、いま申し上げたような方針を多少變更しました。しかし、むしろバス輸送にしたほうが、住民の利益のためにも適當であるというふうなところもない

ことはございせん。そういうところは、住民の方々とよく御相談をして、バス輸送に變更することと考えております。しかし、距離が相当長いところでございまして、あるいはそんなに列車回数もたくさんなくてもいいのだというところにつきましましては、やはり国鉄が存続したほうが地域のためにはよいというところもあると思ひますので、これは具体的にきめるのでございまして、非常に綿密に調べました上で、地方の住民の足を守るためには、そういう閑散線もやはり維持しなければならぬという前提に立ちまして、そういったものについての赤字が出るでしょうから、それは個々の閑散線については具体的に補助等のことは考えておりますが、全体といたしましては、国鉄のそういうことによつて生じる赤字については、昨年と比べて相対的に切つて政府も助成するといふような方針をとつたのでございまして、そういうことで、今後も続けていかなければならぬと思つております。

○山本(弥)委員 過疎対策という国鉄の使命を十分積極的に御認識の上、この文章が出てきた。昨年の文章、私、詳しく見ませんでしたので、昨年も同じような文章になつておつたかどうかわかりませんが、ただいまのお話を聞きますと、わざわざここに文章を入れたといふことの積極的な意義があつたのじゃないかと思つたので、私も、昨年の閑散線の、一応三千四百キロですが、整理なさる。それは過疎地帯の府県、市町村の負担においてこの問題を解決をつける。いわば国鉄は逃げ腰の体制であつたわけでありまして、今回は以上、従来よりも重要な使命を果たされて、過去に先行的に国鉄が過疎地帯の輸送について重要な役割を果たしてこられたことに思ひをいたされまして、さらに積極的に何らかの措置を考えられるといふふうに、私も了解したのでありますけれども、ただいまの大臣の弁解ですと、いわば過疎地帯がなくならない限りは過疎は解消しないといふような考え方に立つて国鉄を運営し

ていくといふことは、多少消極的に後退したといふことによつて過疎地帯の対策が打ち出されるというふうなところしか考えられぬのです。過疎のほうには、大都市を結びつけるという新幹線の整備、それに關連して大きな見出しで大都市圏の輸送の中に増額になつてあらわれておるわけでありまして、しかし過疎対策としては、むしろ従来から勢が多少後退したといふことによつて過疎問題を解決するのだといふ。しかも方針は変わらない。これは大臣が言われておりますように、今回の決定された要綱によりますと、地方の道路の事情だとか地域の事情だとか、代替交通機関の状況等を考慮して地元の同意を得てといふことになつております。しかし運輸省並びに国鉄の考え方は、積極的に行なうといふことは、閑散線をできるだけなくしていきたいといふふうな私どもは受け取れるわけでありまして、もう少し積極的な意味はないわけではございせんが、あるいは財源の關係でこの問題は前進しないわけでありまして、運賃でも上げてもらえらばもっと過疎の問題は積極的になりまして、ぞといふような心がまえでもおありになるのかどうなのか。重ねてお聞きしたいと思ひます。

○新谷國務大臣 地方閑散線の問題について御答弁を申し上げますが、これを消極的とおとりになるとは、受け取り方でございまして、私も過疎地帯の解消のために、地域開発のために、さつき申し上げましたように、やはり交通路線が確保されないと地方開発に結びつかないといふことで、これは多少積極的な意味を持まして方針を變更したと思つております。これはしかしお尋ねになつたかと思ひましたのでお答えいたしませんでしたが、同じような問題で、御承知の鉄建公団にやらせておりますA B線の問題がございまして、これはいろいろ御批判があると思ひますけれども、やはりいまお話しになつたような点を考慮に入れますと、昨年は二百億でございまして、今度は三百三十億に予算のほうもふやしました。なぜかと申

しますと、いままでのようなやり方でやっておきますと、なかなか経済効果があがってこないわけですね。毎年毎年、ほんとうにわずかな予算をつけまして十年も十五年もかかるということでは、過疎地帯の解消に役立たないと思ひます。非常に効果が薄い。もう少し思い切つて重点的にA B線の整備をいたしまして経済効果をあげようというふうなことから、今度はこの運用の方針も変える、多少前進させて変えていくつもりでおるわけでございます。そういつた点をお考えになりますと、国鉄が非常に赤字で苦しんでおりますから、過疎地帯に新しい路線をどんどん引っぱつていくことは、実際問題としてはこれはなかなか困難なことではございますけれども、その中でやはり政府が大いに助成をいたしまして、適当だと思ふような路線に對しましては積極的に建設を進めようという意図がこれによつてもあらわれておることを御了承いただきたいと思ひます。

○山本(弥)委員 多少前進的な御答弁をいただいたわけですが、そういたしますと、閑散線の転換については積極的というふうな要綱にはございますけれども、これは前回との行きがかりもあるでございまして、これは前回の文章になつたので、運輸大臣のお考えをいたしましては、今後閑散線の運行については、国鉄が責任を持ってその閑散線がほんとうに地域住民のために実際の効果を發揮できるように他の政策と相まって育成をはかり、閑散線がほんとうに地域に役立つ交通体系の中で効果を發揮できるということにむしろ積極的に運輸省は考えていくんだというふうな了解してよろしうございませう。

○新谷國務大臣 正直に申しまして、ことばの使い方は非常にむづかしいと思ひます。しかし、先ほど御説明を申し上げましたような限度におきましてこれは積極的に考えているというふうにおとりくださつてついででございます。決してなおざりにしてゐるわけではございませんで、現在の閑散線に對しましても、新しくつくりましますA B線に對しましても、これはもちろん限度がござい

す。何をいふというわけにはまいりませんけれども、いま申し上げたような限度においては、運輸省も国鉄もこれに對しまして積極的な姿勢を保持して対応していきたいことは事実でございますから、そのように御了解いただきたいと思ひます。

○山本(弥)委員 磯崎総裁はさらに国鉄を背負つていかれる重責におつきたと思ふのでありますが、かつては盛岡にも若いときに勤務されたやうであります。私も非常に理解のある総裁だといふふうな考へておつたわけでありまして、今回、いま運輸大臣の答弁をいただきましたが、私ども過疎地域の住民の福祉に對して非常に關心をお持ち、これを何とかしなければならぬと考へております者にとりまして、国鉄にさらに考へを、大臣と同じやうに過疎線の問題、あるいは閑散線の問題に對して積極的な姿勢でこの線が生きていくやうなことに對しての御決意を承りたいと思ひます。

○磯崎説明員 ただいま大臣もおっしゃいましたが、私どももいわゆる過疎地域の交通の中で、やはり鉄道でなければならぬ部分とそうでない部分とがあることは明らかだと思ひます。したがつて、現在の私の持つております閑散線区の中で、ほんとうにもう鉄道としての役に立たなくなつたものも率直に申しましてあると思ひます。これはやはりやめていくべきだと思ひますが、そうでなくて、例を出せば非常に恐縮でございますが、たとえば四国を循環する鉄道とか、あるいは三陸海岸を縦断する鉄道とか、これは過疎地帯であつても日本の大きな交通の動脈をなすものであるといふふうに私は考へます。したがつて、これらの整備をいままでのやうに総花的にたくさん線を一度にやるといふことではなすべく重点的に早くつくり上げる、そして早く過疎地域の役に立たせるといふふうにしていただきたいといふことをかねがねお願いしておりましたけれども、今度はそういう方向になるということをお伺つております。あまり方々で盲腸線のようなもの

のがたくさんできることはきわめて望ましくございませうが、将来とも日本の過疎地域をしょつて立つやうな鉄道については一日も早くでき上がると、そしてそれを運営していくということが一番問題の解決じゃないかといふふうな考へております。

○山本(弥)委員 ただいま運輸大臣に引き続きまして総裁からも考へを聞いたわけでありまして、そういたしますと、閑散線におきましてやはり国鉄の方針をいたしまして無人駅とかあるいは貨物駅をなくすとか、こういつたことが積極的に進められておるわけですね。私はこういう問題を今後の過疎対策からいひまして、もうすべて国のおやりになつていくことは過密過疎といふことを言つておられるのですけれども、過密についてはいろいろ御配慮をなさつておられる、しかし過疎の問題につきましては、これはいろいろ過疎対策の特別法も私も地方行政委員会におきまして、数年前でしたか、議員立法でつくつたのでありますけれども、しかし、政府のおやりになることは登記所の廃止あるいは国有林野の合理化の問題等、過疎の対策とはうらはらな政策が進められておる。閑散線の問題もやはり他の政策、これら国有林の活用あるいは環境保全に關連しての快適な地域の整備、それから大資本に吸収されないやうな観光地の整備とか、そういったことをやつていかなければならぬ。ことに、あまり進んでおられませんけれども、集落の再編成にいたしまして、できるだけ地域住民が快適な環境のもとに交通機関を利用して他の地域との交通に支障のない態勢をとつていくといふやうなことから言ひましても、私は思ひ切つていま国があらゆる角度から対策を講じなければならぬと思ふのであります。そのためには、この閑散線の経営は私はいいたことではないと思ふのですが、無人駅をつくつたり、あるいは貨物の集約をやるといふことは、過疎地帯を全国的に十分それぞれの地域を今後均衡のある住みよい地域にするためにも、それらの経営は合理化からいひてもまことに徹たるものじゃないか、むしろ貨物駅も充実をする、無人駅もそこ

のところを十分利用されるやうなその地域の発展にあらゆる施策を集中されてこそ初めて過疎問題は解決する、こう思ふのであります。これはどのくらいの経営なのか。そういうわずかな過疎地域の無人駅をふやし、あるいは貨物の集約をするといふことによつて経費が節減するのをお聞き願うと同時に、これは私が運輸大臣にもお聞きしたのはそうなんです、前向きに、むしろ過疎地帯とくに政策によつて解消するといふたてまえをとる以上は、国鉄が赤字だからといって、これは出資をふやせばいいのです。わずか一兆五千億の出資をいまごろ自民党はじまたらしく言つておられますけれども、もっと早くからどんな出資をふやされることによつて鉄道が国の根本的な交通機関としての使命を果たしてきて、国鉄総裁がそんなに苦しまなくても済んだのじゃないかと思ふのですけれども、そういう意味において、將來にわたつて、私はそういう小手先の合理化では過疎問題は解決つかない、過疎線も生かすことができない、かように思ひますが、総裁、どういふふうにお考へになりますか。

○磯崎説明員 出資の問題でございますが、これはたとえば鉄道を建設する場合、いわゆる過疎線の建設はもう全部政府資金でやつておりますので、私のほうは数年前から利子と償却費は私わな

いといふことで、それだけは非常に経費上の軽減になつておるわけでございます。

それから、それでももちろん赤字でございます。したがつて、私どももいたしましては、過疎地域なり輸送量が少ない地域はもっと手軽な鉄道というものを考へなければいけないといふやうに考へます。東海道線でも過疎地域でも同じ鉄道輸送というものはあり得ないので、輸送量が違ひすればやはり手軽な輸送になつてくる。バス輸送と似たやうな鉄道、もっともと駅もふやす、そのかわり人もいないという簡単な、簡易な交通機関が過疎地域に必要ではないかといふやうに私は考へます。そういう意味で私は過疎地域の経営を

合理化するにあたりましては、駅をつくることにはつくりなさい、しかし、どの駅にも人がいるというところはとも重たくてだめだ、何か交通機関としての性格を少し変えて考えるべきだというふうに考えますし、また貨物を一々やりますと、分岐駅でもって非常に時間がかかる、実にそのために三日ぐらいかかってしまう、これでは最近の農産品でも水産品でもかえって速達というあれからおかれるという意味で、もっと早い輸送のできる地域に大きな集約駅をつくるというふうなことで、やはり過疎地域の鉄道は過疎地域なりの運営をする。これはもっと手堅な、ちょうどバスと同じような感じで、もっと運営してもらおう。それで、貨物はああいふ重たらしい貨物列車はやら

ないで、コンテナあるいはジャンクンションまで持っていくというすっきりした形の過疎地域の鉄道輸送をすべきだ、私は将来の問題としてはそういうふうな考えております。

○山本(参事) 総裁のおっしゃることはわからないわけではないわけなんです。ただ、過疎地域を今後育成していくという政府の方針からいえば、お話しのようにそういう集約的な交通体系に乗れない地域、それらの物資の問題は、それだけでなく、全国でも所得平均の低い地域の住民がみずからの負担におきまして集約駅に貨物を運ばなければならぬ、こういう問題が出てくるわけですね。そういうものの生活を向上させ、それがさらにある程度までいろいろ近代的な施設を利用することによって経営の成り立つような体制になった場合には、当然それらの問題も問題にならずに済みます。それをいきなりそういう地域に及ぼすことに問題があるとは思いますが、これはさらに無人駅なり貨物の集約化がどんどん進んでいくと思うのであります。その過程におきまして十分御検討願いたいと思います。この問題を話しておきますと、時間もたつと思いますのでこの程度にとどめておきますが、私どもその点は強く要望しておきたいと思っております。

次に私どものいわゆる過疎地域、これはかつて

は複線電化をおくればせながら私どもは運動し、複線電化がでさう上がり、さらにおくれまして東北新幹線、その他新潟に参る上越新幹線ですか、成田はちょっと問題があるにしても成田新幹線というふうな、東海道線から地方に重点を置いて新幹線が進められておるといふことは私ども賛成をいたしておるわけでありまして。

ただ問題は、私二つあると思いますが、一つは、すでに質問があったと思いますが、東海道新幹線のときには利用公債は地元の府県を中心にしたしまして負担をしていない。かつて乏しい財政で私どもは民衆の問題について利用公債を引き受けたこともあります。しかし、これはその地域に限られた問題であります。駅の改築の順番等もありましたけれども、今日国の十年計画をいたしまして、新幹線を中心に国鉄の整備をはかっているというところが一つの方針になっているわけですね。その中であればせながら東北新幹線というものが着工になった。そういうときに、全国平均からいいたしましてむしろ財政支出でも低い東北地方に利用公債を持たせようというところは、私どもどうも納得がいかない。前回におきまして、この点は自治省はおそらく反対だろうと思っております。現実にはまた持っていないと思うのであります。いわば希望していないということだろうと思っております。この希望していないということに對して、さらに利用公債をあらゆる方法で——これは地元に誘致運動をやっている関係からいいますと、何かおくれるんではないか、期待しておる五十年年度なら五十年年度に完成しないのではないかと不安がある。そういういわば受け身のところに、積極的、積極的に新幹線を中心に今後十カ年計画を推進していくということであれば、当然そういう財政支出の低い地方公共団体を中心に、利用公債にいつまでもこだわっておるということはおかしいと思うのであります。これは改められればどうかと思うのであります。これは自治省の政務次官と運輸省、国鉄から御答弁願いたいと思っております。

もう一つは、東海道新幹線はいろいろ私鉄の関係もあり、それから新幹線の整備に関連いたしまして、大都市圏の輸送、通勤通学をはじめとしたしまして、これらの問題があらわされて整備される体制にあると思うのですが、たとえば東北新幹線が完成をした場合に、そういった地元の通勤通学列車、これらの問題をどういうふうにお考えになっておるか。これらの問題は相当ダイヤの変更によりまして、これは方針でありますところの、そういった在来線は貨物の輸送ということに重点を置いて改良し、それらのはうに充当するというふうな御説明になっておると思うのでありますけれども、こういった大都市をかかえております東海道線、山陽線より多少趣が違ふと私は思うのであります。それらの地域の新幹線を利用できないところの旅客輸送についてどうお考えになっておるか。

しかも今回、十年間に料金は四回も値上がりするようでありますけれども、新幹線はそれらを基準にいたしまして、国鉄総裁は運輸大臣の承認を受けて、国会の審議とは離れて決定になると思うのであります。新幹線が完成した場合には従来の料金のおそらく倍になるだろうと思っております。その倍になったのがさらにどんどん運賃の値上がりという問題につながっていくわけでありまして。

しかも、在来線の活用ということが新幹線を中心にダイヤを組まれるということになりますと、その沿線の住民の負担の増、あるいはそれに関連する地方新幹線との関連も、負担は増高するが、いわば東京との距離は非常に短くなるが、利用しようと思う列車が非常に不便になる。盛岡からちよつと国鉄を利用いたしまして平石へ行くとか、あるいは一ノ関との間の中間の駅に行くとかいうような場合には非常に不便になるのじゃないかと思うのであります。料金のかみと関連いたしまして、東海道線の大都市圏以外のこういった地域の旅客輸送についてどういうふうにお考えになっておりますか、国鉄総裁からお聞かせ願いたいと思っております。

○秋實政府委員 最初に利用債の問題につきましてお答え申し上げます。この問題につきましては、先ほどもお答え申し上げましたように、新幹線鉄道整備法の第十三条におきまして、地方におきまして開発利益あるいは利便の増進、こういった意味におきまして財政上の問題、資金上の問題、土地の問題、こういった問題について地方も協力にとめる、こういった規定がございます。私たちがいたしましては、新幹線鉄道を予定しております。これにつきましては、先ほども申し上げたように大幅な国の出資、あるいは財政資金も投入いたしておりますが、それ以外に自己調達資金、これが今後のいろいろな金融情勢によりまして、たとえば関係会社、あるいは国鉄の共済組合、あるいはいろいろな金融機関、こういったところから自己調達資金を調達いたしております。地域開発という意味におきまして地方の方々に利用債を持ていただくとして、工事をいたすための資金の確保にとめた、こういう意味におきまして今後ともぜひ地元の御協力をいただきたい、かように考えております。

それから新幹線ができることによりまして他の地域の輸送はどうなるかという問題につきましては、私たちがいたしましては、新幹線を五十七年までに七千キロ工事いたしまして、六十年までに完成する予定でございますが、これとともに複線電化につきましても今後強力にいたしまして、五十七年度までに電化につきましては約一万キロ、すなわち全国鉄の約半分でございます。それから複線にいたしまして七千キロ、すなわち全国鉄の三分の一を複線化したいたします。こういうことによりまして、新幹線と他の在来線のネットワークを緊密にいたしまして、国土全体の開発につとめる、かような計画をいたしておるものでございます。

○武藤政府委員 利用債の問題についてお答えをさせていただきます。

先ほどもお答えをいたしたのでございますけれども、私も利用債——いまお話ございましたように、新幹線においても資金の援助その他についても協力しろという法律があるではないかというお話でございますけれども、また一面からいいますと、地方財政法第二条におきましては、国が少なくとも地方団体に非常な財政的な負担を与えては行けない、こういうことがはつきりうたつてあるわけでございます。この点を受けて、この間も地方行政委員会において附帯決議がなされ、私もそれを尊重するという約束をいたしましたわけでございます。そのためまあいたしまして、利用債についての考え方としては、たとえは駅前の広場をきれいにするとか、あるいは駅舎を改築するとか、あるいは立体交差にするとか直接その地域の住民にプラスになるような問題ならば、これは私もできる限り地方自治体の財政状況と見合ひながら引き受けていただく、あるいは地方自治体があつてをその地方の金融機関に引き受けていただく、こういうような形は積極的にお手伝いをしなければならぬと思ひますけれども、少なくとも地方財政を圧迫するようないことはできないわけでございますし、いわんや新幹線の問題になりますと必ずしもその地域に直接的利益という形よりは、新幹線の場合はやはり国家的な見地からおやりになるわけでございますので、そういう問題にまで地方自治体に負担をさせる、あるいはあつてをさせるということとは好ましくないというのが私の考え方でございます。

○磯崎説明員 新幹線の利用債問題につきましても、いま運輸省、自治省の中でのいろいろ話をさせていただいてございまして、私も私どもとしてもできるだけ地方のほうにも筋の通る限りで応援していただきたいという気持ちは変わりがございません。

それから新幹線ができた頃の在来線の使い方でございまして、これは東海道でございまして、おわかりになりますように、主として地方ローカル輸送に使います。たとえば通勤輸送あるいはその他のデパートの輸送ということに使ひまして、たとえば東海道線では新幹線ができたために朝七時半から九時半までは通勤列車以外は一切入らない。これが五分間隔に入るようになりまして、これはまさに新幹線ができて、それから急に、特急を全部持っていったからあれができたわけでございますが、盛岡なら盛岡、仙台なら仙台につきましても、それぞれローカルの通勤がございまして、いまでも若干朝の通勤時間帯に急行が入っていると思ひますが、将来それが要らなくなるので、やはり極力在来線はローカル輸送を中心としたものあるいは快速輸送というものに直していきたくと思ひます。それから貨物は時間帯が違います。大体深夜でございます。貨物とは競合いたしませんので、新幹線ができることによりましてローカル輸送も相当よくなるというふうに考えていただいて大体けっこうだと思ひます。

○山本(弥)委員 まことにけっこうなようなお話を承つておるわけでありまして、急に新幹線になることによりまして運賃も倍になるわけでありまして、それから、それらの点、いま総裁の言われたこと、現実に通勤通学あるいはローカル線としての活用の問題を十分念頭に置いて、合理化とか何とかというように、そこで地域住民がますます困らないような配慮を十分お願いしたいと思ひます。なお利用公債の問題は、自治省のほうははつきり御答弁があつたわけでありまして、東海道線では利用公債を持たさなかつたのを東北本線の新幹線には持つてもらいたいといううなことは、今日の地方自治体の財政状態を考えない状況だと私は思ふのであります。

一面、おそらく公害の委員会からも問題があると思ひますし、また従来すでに質問があつたと思ひますが、東北の新幹線の沿線の市長がそのためにわざわざ会をつくりまして、共同して国鉄に強く要望しておりますのは騒音対策なんですね。これも国鉄の今日の技術、また安全だと公害だとかあるいはその他についての予算を組んでおるといふことはいま、地元住民を代表しての市長の要望である少なくとも騒音は七十ホン以下にしてほしいといううなことは技術的に解決をして、おくれればせにできる新幹線に対して地元の要望に十分こたえていただく、これをぜひお願いしたい。東海道よりもむしろ人口の希薄なところだから、多少騒音などは問題でなくて協力したからよろうといううなことは——私は今日の国鉄の技術からすれば、解決をして地元の期待にこたえらうという体制をとってほしいといううなことを考えますので、これは強く要望しておきます。

時間でございます。新幹線あるいは過疎閑散線と関連いたしまして、今日東北地方におきまして重要な問題になっておりますのは過疎バス問題です。これはいろいろいままで運輸省といたしまして前進はしてきております。確かに補助金にいたしましては前進はいたしておると思ひます。しかし、民間の——公営企業の場合は別であります。これは別に私も完といたしまして、この点の国の対処方について強く要望しておるわけでありまして、いま前進をいたしております四十八年度の予算措置からいいますと、おそれ民間バス会社は積極的に路線の廃止に踏み切つていくのではないかと。補助金をもらつても、それは十分赤字を解消するものではない、しかもまたや利潤につながらない問題であるわけでありまして、これはほとんど廃止路線が出てくるのではないかと。これをどういう体制をとるか。あるいは会社の統合によつて、統合した会社に対して助成をさらに強めていくといううなこともありまして、うけれども、これは根本的にどういう対策を講じていけばいいか、路線を間引くといううなことは先ほどの閑散線以上にバス路線は重要な問題だらうと思ふのであります。そこで私はある程度まで公的一元化といううな体制を進めなければいけない。私の出身県の岩手県等におきましても、県が中心になって進めておりますけれども、これは模索時代ですね。いずれ結論が出るのじゃないかと

思ひますけれども、しかしこれは積極的に考えるにせよと、民間バス会社ではほとんど路線を廃止をしていくような状態が急激にふえていくのじゃないか。そういう状態にならない以前に対策を講ずるべきである。ことに所得の低いところがそういうことで無理に自家用車を持つて、農家の負担あるいは地域住民の負担で、しかも自動車公害といううなことも出てくるといううなことが大都市から地方に及ぶ、交通事故も地方がふえていつて危険状態にあることは十分御承知だらうと思ひますが、安全対策と同時にそういう過疎バスの機構をさらにどうするかといううなことを積極的にやるべきじゃないかと思ふのであります。その点を簡単に聞かせ願ひまして私のほうの吉田氏に関連質問を願ひすることにしております。時間をそのほうにさいていただきますので、御答弁願ひいたします。

○新谷国務大臣 過疎地のバスの問題につきましては、御承知のように昭和四十七年度から多少予算をとりまして、これは自治省とも相談をいたしますけれども、国も補助をし、地方の公共団体も補助をいたしまして、市町村が経営いたしますような場合には車両購入費のある部分を補助するとかあるいは路線の維持費を補助するとかいうような制度を始めたわけでありまして、非常に各地からそれについての要望がふえておりますので、四十八年度予算におきましては大体二七〇％ぐらいの増加をさせまして、いまのところは、これによりまして、当面出てきております地方のそういう過疎地におけるバス運行にまあまあ差しつかえない程度の運営をしてもらつておるわけでございますが、将来の問題につきましても、これはもう少し掘り下げて検討する必要があるのじゃないかと私も考えております。ことにそういう補助をしていったりしても、どうしても経営が困難なところが出てくると思ひますが、これはその地方の問題でございますから、府県とかそういう地方団体との関係も生じてまいります。そういうところはさらに相談をいたしまして、特別に必要な

ものにつまましてはさらに援助のしかたをもう少し強化していかないとけないのじゃないかとも考えておりました、これは新年度における一つの課題として考えておる次第でございます。

○細田委員長代理 関連質問を許します。吉田法晴君。

○吉田委員 時間がいよいよから、答弁は簡潔、要領よくお願いをいたしたいと思います。運輸大臣と国鉄総裁にお伺いをいたします。

私は、国鉄の公共性維持のためには国費をいまでも思ひ切つて出して、国鉄の持つております矛盾——人の運賃は赤字で、赤字が出ておるのは大量輸送の大企業のみならず製品の運賃が安いからだといふおそれがあります。その矛盾を労働者と地域住民に押し寄せる、いわゆる合理化政策というものはやめられるべきだ、少なくとも再検討するべきだと思ひますが、具体的な例をあげてお尋ねをいたします。

最近門司鉄道管理局からありました駅業務の変更についてという文書を見ますと、門司港それから市街、行橋駅について貨物扱いをやめることが提案されております。門司港がどういう経済的な、あるいは地理的な位置にあるかということをおし上げません。これからの日中貿易あるいは産炭地の振興の点からいっても、港と九州縦貫道路とは結びつけられなければならぬと思うのであります。また運輸省からいいますと、門司港の運輸省における取り扱い、あるいは市街の重要港湾等の指定等の面からいって、その駅で貨物を取り扱わなくなるといふことは、国鉄がいれば港湾行政との関係を全くなくすことだと思ひのであります。これらの点について運輸省の見解を承りたい。

それから市街、行橋については、ごく最近日豊線の複線化、電化ということで、さつきから問題になっております公債を地元負担させながら、五年を出すとしてその貨物取り扱いをやめるといふのは何としても納得のいかない問題でございます。

公共性の維持のためには国費をもつと出すべきだと言ひましたが、北九州と福岡との間の交通、運輸の問題については、これは独自に道路のための公社をつくつたりしてありますが、北九州でも政令指定都市になって、東戸畑駅、あるいはいまは西小倉駅の新設あるいは復活が進められておりますが、これらの費用を全部地元負担させようとしております。東京や大阪について環状線の中の駅を地元が負担してつくつたといふことは私は聞きません。この北九州と福岡の交通を緩和するためには、国鉄の側からしても複々線にし、そして駅をふやす等のことはされなければならぬと思ひますが、この点についてどういふぐあいになりますか。

時間がなから一べんにお尋ねいたしますが、産炭地振興は法律でもできましたけれども、国鉄の側からは、先ほど山本さんから指摘がございましたけれども、閑散線といふことでこれをやめようとしたら、それから著しく列車の発車数が削減をされて、ほとんど全面にわたつて廃止しようとしたとした動きを、昨年、一昨年と、地元町村あるいは地元住民、あるいは関係者の強い陳情によつて、ある程度留保することができましたけれども、先ほど申し上げましたような日豊線の駅業務省略といふ国鉄合理化の中で、さらに無人化や荷物の取り扱い省略やが進められようとしております。この駅業務の取り扱いの点についての筑豊地帯の各線路の省略具体案を見ますと、その点が特に感ぜられるところでありまして、むしろ、いままで北九州の大企業、製鉄や化学産業に従属しておりました中小企業が技術協同化をして、九州にも高い技術の産業をつくらう、あるいは新設しようとしておる中で、港と産炭地を結ぶ交通の問題があらためて話題にのぼつてきたりしております。造船や自動車産業等九州の将来的な中心的な産業だと考えられて、その進出も話題にのぼつたりしております。それと産炭地を結びつける方策等についても、いささかとも工業再配置、産炭地振興事業団等では考えられておるけれども、

国鉄の側では全然考えられておらぬ。これは私は産炭地振興事業団法というのが法律である以上、運輸省として無関心であつてはならないと思うのであります。これについては、先ほど申し上げました産炭地の線路の業務の省略化でなしに、具体的に産炭地を結ぶあるいは全体的な九州一体化の中での産炭地振興を進める中で、国鉄の役割といふものを考えなければならぬ段階だと思ひます。これについて運輸大臣、国鉄総裁、どういふぐあいになりますか。

○磯崎説明員 実はその問題、きのうよく伺つておりませんでしたので、詳しい話は担当のほうからでお許し願ひたいと思ひますが、北九州の石炭の斜陽化に伴うその後の問題、いま先生の御指摘の産炭地振興の問題と私のほうの輸送の問題でございますが、私のほうもいろいろ九州につきましても、あるいは先ほどのお話のローカル線の廃止の問題等の中に入つておるものもございますが、これらも考え直しておることは先生も御承知のとおりでございます。ただ現在やっております駅の仕事のやり方等につきましては、私先ほど御答弁申しましたとおり、もっと簡素なものにしたい、そして旅客輸送は、ちょうどバスのようなかっこうで鉄道を利用してもらいたいといふような考え方から、そこに御提案したような門司鉄道局の考え方が出てくるわけでございます。

それから港と産炭地の直結の問題、これは現に私のほうも、いま御指摘の市街、戸畑、若松、全部ほとんど、こゝに戸畑、若松につきましてはペンダサがはえてしまひまして、実にその後始末に困つておることは御承知のとおりでございます。今後産炭地と港の間にどういふふうな輸送物の流れが起きるか。いま先生おっしゃつた下請業者が新しい技術開発なり何なりをして、そういうものが今後起こり得る可能性があるかどうかにつきましてはこれからの問題ではないかといふぐあいに考えます。もしそういうものが大量輸送を必要とする場合には、若松でも戸畑でも活用

用いたしたいと思ひます。実はいままでのところそういう見込みがないといふことで、その二港並びに市街につきましては若干の石炭が残つておりますが、この問題も今後の問題として、この市街自身の問題も考えていかなければいかぬだらう、門司港につきましても、相当門司港の性格も変わつてきておりますし、そういう意味で現地でもつて具体案を立てたんだといふぐあいに考えます。

もしお許しを得ますれば、担当の理事から御説明をしたいと思います。

○原岡説明員 駅の体制の問題につきましては、いま総裁から申し上げたとおりでございますけれども、具体的に申し上げますと、たとえば門司港につきましては様子で非常に変わつてきて、荷物の発送トン数もずつと落ちていくわけでございまして、したがひまして、私の手元の資料によりますと、一日当たり五十トンといふように非常に少なくなつておるわけでございまして、しかし、これは利用されておるわけでございまして、個々の荷物の動きに応じてどのような変更をするかということを中心として、一日に四百九十五トンと手元の資料になつておりますけれども、これは専用側線扱いがございまして、その側線扱いをそのまま残すといふことで、実際に利用されている方をどのようにつけていくか。あるいは行橋につきましては一日七十五トン、これにつきましても先ほど申し上げたとおりのことでございまして、個々の荷物の動きにつきまして御相談申し上げ、それからまた地元の市町村と御相談して、できるだけ御不便のないようやりくりをするという形で、先ほど総裁が申し上げたようなことで進めさせていたたい、こゝういふつもりでございます。

それから筑豊地区の列車のダイヤ、四十七年三月十五日、これは非常に減りましたといふことでございまして、これもいま手元に資料がございせんけれども、お客さんの需要によつてかなり落としたわけでございまして、これもこちら

くの、国民全体が負担をすることもやむを得ない、
こういうことで再建計画に対しては財政当局とい
たしまして、まあぎりぎりのところまで御協力を
を申し上げることにいたした次第でございます。

○山田(駐)委員 いまのおっしゃる方でありま
すけれども、しかし、いまの再建計画、過去と比べ
て国としての財政支出がふえてきておることは私
も認めます。ただ問題は、昭和三十八、三十九、四
十からおかしかなりまして、九年から赤字に落ちて
いったのですけれども、少なくともそのころいま
のような措置をなさっていらした状態にはなら
なかつたらう、これはもうほとんどの人が口をそ
ろえて言っていることばなんですよ。ただ、それ
がでなかつた。少なくともそのころの論戦では
やはり私が申しておるような議論はあったわけ
です。いまになって、国鉄が全く氣息えんえんの状
態になっていて、いまこの手を打たれただけでは
私は不足だと申しておるのです。企画庁もお見え
になっておられますから、それは後ほどいろいろと
十カ年計画の財政見通しなどを明らかにしてい
たいと思ひますけれども、いまインフレの進行期
の中に入ってきました。これはけさの新聞のあな
たの談話を見ても、国債の依存率を一五%以
下におさめたい、こういう私は方向も見えてお
すけれども、いまのようなインフレ進行の状態
中で十年間でこの一つの計画が維持できるか。で
きないですよ。そういう状態をあなた自身も若干
は承知しておられて、ただ三万損の中の受益者負
担の分だけを何とか通そうとする意図というもの
があるのではないかと。あとの国のやつはまたそ
のときに何とかつじつまを合わせる、こういうふう
なことが国民に不信感を与えてはいけませんか
ら、私は国としてやり得るだけの大幅な一歩踏み
出しというのは、三十九年当時になることをいま
やるのではなくて、思い切った下部構造に対する
国の出資の方向を明確にして年次計画をお立てに
なっていたらいいというのを申し上げたわけ
でございますけれども、あなたのお時間もないよ
うなので、私はこれの問題はまた場をあらためて

あなたとお話することがあろうと思ひますので
この程度にしておきます。

いま一つは、運賃法第五条の中に、定期旅客の
割引は百分の五十をこえてはならないとなつてお
るわけですね。ところがいまの国鉄の輸送状態を見
てまいりますと、金のもうかるようなお客さんは
たいていバスとか飛行機とかにとられていくわけ
ですね。そうして国鉄の輸送というのは大体一般
通勤で五三・一%、通学で八一・二%の割引をす
る、こういう旅客を昭和四十六年でどれくらい輸
送したかという、七十億弱の国鉄の旅客輸送の中
で六七%、四十四億人を占めておるの、こういう割
引のお客さんです。このほうは減ってきてません。
むしろ正当な旅客運賃をもらっているお客さんは
減ってくるわけです。私いろいろとこうした問題
について、もうかなりたちますけれども、外国な
どを見て回りました。一体どのようにしてこうし
た国鉄の運賃割引というのは、通学に対しては
八〇%をこえて八九%というような形でございま
す。一般旅客のほうは五三・一%も割引をしてお
る。これを独立採算制というたてまえを通して、
全部国鉄が負担しない、こういうのがいまの制
度ですね。だから輸送旅客の六割七分は割引のお
客さんでその八割をこえる通学の割引、五割三分
をこえる通勤の割引のその分は国鉄が負担をしな
さい、こういうことが私はなかなかものさしが合
わないような気がします。ただ、日本の場合はい
まの通学に対しては奨学制度の薄い日本として私
はこの割引を別に否定はいたしません。けつこう
だと思ひます。通勤の割引のほうは、全体で三十億九
千九百万人いま輸送しています。約四七・八%に
なります。この通勤の運賃の負担は九四%、この
三十億九千九百万の九割四分が企業で支払ってお
ります。この分をなぜ国鉄が負担をするのか。私は
、最近の日本のインフレ進行の中で生計費の異
常な上昇を見て生活が苦しかろう、だからこれも
割引をしてあげて生活の安定をささえてあげる。
それはそれなら意味がありますけれども、いま九

四%が企業の負担です。一体こういう状態をなぜ
独立採算制の国鉄が負わなくちゃならぬのか。
ちよつと私にこにおもしろい数字があるのですけ
れども、大体国鉄の昭和四十六年度の損益勘定の
収支で累積赤字が四十七年にならふてまいり
まして、一兆二千億近くなつてまいります。そう
して昭和四十六年度の国鉄の損益の赤字が二千七百
億くらいです。ところがこの通勤通学の国鉄が負
担した割引が二千十三億です。大体損益勘定の赤
とはほぼ匹敵をしております。いまそういう状態
でございますから、こういう通勤通学の国鉄が負
担した割引はもろもろ私にけつこうだと思ひますけ
れども、これを公共負担として受けてとめて国でこ
分を見たい。これが諸外国の鉄道には非常に
多いわけです。こういう公共負担を全体の国の支
出で下部構造をまかなうというのを将来にお
たつてまだ議論をなさるといふ一つの状態
あるならば、いまのような通勤通学の国鉄が負
担する負担分は国でめんどうを見てあげましょ
う、こういうふうな検討はできないものでござい
ましょか。

○愛知国務大臣 割引料金問題は特に財政当局と
しては非常に関心の大きな問題でございまして、
たとえばいまも御指摘がございましたが、九〇%
以上は通勤料金は企業が負担しているようでござ
いますから、そういう点についてはまず企業で負
担をしてもらうということもひとつ考えていい筋
合いのものではないかと私は思ひます。それ
から国鉄の経営改善ということからひとつ申し
ますならば、その他の割引料金についても考えて
いただきたい点もございまして、それはいま
まだ申し上げる時期ではないかと思ひます。あ
わせてそういう割引料金は全部公的な負担にすべ
きであるという御意見は承つておきますけれど
も、にわかにこでさういふことは、検討
いたしましてさういふところまでは考えており
ません。

○山田(駐)委員 大蔵大臣、また大蔵委員会のほ
うですることにして、きょうはお忙しいよう
ですから失礼いたします。ありがとうございます。
運輸大臣、いまのお話をお聞きになりました、
私はいまでも議論があつたと思ひますけれど
も、運輸大臣が国鉄の主體的な官庁の役割りを果
たしておられるわけですから、いま私が申したよ
うないわゆる固定資産部分の下部構造に対して
は、これは当然借入れ金でまかなうのではなくて、
国でまかなうべきである、こういう一つの立場に
立つてこの十カ年計画に対して手を入れていた
く、あるいはさういふふうな一つの要請をなす運
輸大臣としても述べていただく、こういうふうな
ことは毛頭お考えでございせんか。いかがで
ございせんか。

○新谷国務大臣 先ほど大蔵大臣との質疑応答
を承つておりました、あなたのおっしゃる一番基
本になっております交通機関におけるイコール
フットイングの御議論、これが基本になっている
と思ひますが、私もいま研究をしております、
理論的に申しますと、このイコールフットイング
論というのは相当これは考えなければならぬ問
題であることは言うまでもないのでござい
ますが、ただ現実の政策の面でこれをすぐに取り入れ
ようとしたとしてもなかなか困難な問題が多い
ことは御承知のとおりでございまして、大都市の
交通にいたしまして、そういう場合このイ
コールフットイング論をそのまま理論的に推し進
めていきますというところは非常に困難であるとい
うことが考えられるのでございまして。しかしお
っしゃった御趣旨はよくわかります。大蔵大臣も申
しましたように、これは傾聴に値する御議論であ
ると私も考えておるのでございまして、しかし現
実の問題として、いまの国鉄の財政状態、この現
実の問題についてこの議論を当てはめてまいると
いたしますと、これは従来長い間の経過ござい
まして、その上に立つて国鉄の財政再建を考えよ
うとしている際でありますから、いまさういふ
問題について洗ひざらいこれを制度的にもやり直
せというところになりまして、これは実際なかな

か困難な問題とします。私の希望といたしましては、これは主管大臣でございますから言うまでもないこととさせていただきます。今日の国鉄の財政状態は、いまお話しにありましたように、もうほんとうに壊滅寸前の状態といつてもいいくらい財政赤字のためになすべきこともできなくて、機能がだんだん喪失しようとしているという状態にあるように考えるのでございます。それでありまから、とにかく出してあります十カ年計画につきまして、これは今後考えるべきいろいろな問題が中に含まれておると思ひますけれども、こういった方向で十カ年間の長期再建計画をスタートさしていただきたい。そうして、その中でこれから運輸構造の問題あるは日本全体の社会構造の問題、いろいろ変化があると思ひます。そういった中で、いまのお話のような点を正面から受けとめまして、それを政策的にどういうふうにして具現していくかということにつきまして、真剣に考えていかなければならぬ、私はいまそういうふうに出ておるのでございまして、そのために提案につきまして、これを基本的なこの際変えたらどうかという御意見だと思ひますけれども、これを進行しております間に十分尊重し、検討していきたい、このように考える次第でございます。

○山田(社)委員 イコールフットイングの問題については、将来大きな議論になりますし、ただ研究するということを書べられましたが、私はいまの時点の国鉄を踏まえての話をしておるわけでございます。やはり子供が縁側から落ちて出血して泣きよるのを、なぜ落ちたかという議論をして、その議論ばかりしているうちに子供が死んだ、こういうことになったんじや意味がございせんから、そうした問題については、いまのこの十カ年計画というものは全くの机上プランなんですよ。いまからずつと議論を上げていきたいと思ひますけれども、何しろ時間がございせんから多くは述べませんが、これは大臣も主管大臣として、関係各省に向かつてはんとくに国鉄の抜本的な、あるべき安定方向についてはすみやかに御努力をお願いしたいと思ひます。

それから、磯崎総裁に聞くわけでありますが、三十二年の第一次五カ年計画以来、みんな中途はんばで、途中で挫折したわけですね。一体この主因は何ですか。

○磯崎説明員 三十二年度から三十二、三十六、それから四十、四十四と四回の長期計画がございしました。三十二年、三十六年までは長期計画と申しますより、むしろ設備投資計画でございしました。御承知のとおり、ちょうど日本の三十年代の経済の伸びが非常に大ききときでございまして、私のほうの計画がその経済の伸びに伴わなかった。設備投資をしても、いつも慢性的な輸送力不足でやっていたなかつたということで、三十二年、三十六年は計画を四年間で変えまして、さらに新しい投資計画にしたわけでございます。むしろ三十二年、三十六年の長期計画の早期改訂は、日本の経済の伸びにどうやって国鉄の輸送力を合わせるかというための改定でございしました。

ところが、四十三年と四十四年につきましては、全く状況が違つてまいりました。と申しますのは、三十九年から赤字に転落し、以後坂の上から石がころがり落ちるやうに、急激に赤字になってきたというところでございまして、したがって、四十年、四十四年度の二つの計画はむしろ経費のアンバランス、収支が償わなかつたというために、むしろ財政再建の観点から計画を変えざるを得なかつたという意味でございまして、その意味で一番大きな原因は輸送の伸びがとまつたということ、すなわち三十九年以後、鉄道輸送力はほとんど伸びなかつたということ、収入があらがらないということ、それからそれまでの利子の負担が大きくなつたということ、並びに人件費が予想以上にふえた。これらが相組合して、四十年の第三次長期計画並びに四十四年度の財政再建計画は中途で改定せざるを得なかつた、こういうことでございします。

○山田(社)委員 労働省、お見えてでございます。いまの磯崎さんのお話の中に、収入が伸びなかつたということ、かてて加えて人件費が異常な高騰をしたということですが、国鉄の労働者の賃金、異常に高いかどうか。いわゆる年齢別ラスパイレス算出方式に基づく賃金の状態を、全産業と比較をしてひとつ述べていただきたいと思ひます。

○兼業政府委員 お答え申し上げます。昭和四十六年の賃金構造基本統計調査によりますと、同年六月におきます国鉄の男子労働者の所定内賃金は七万三百円でございまして、これは規模千人以上の製造業の男子労働者の所定内賃金七万三千円と比較をいたしまして約四%低くなつております。

さらにかりに製造業の年齢別の労働者構成を国鉄の年齢別構成に合せて計算いたしますと、これがいま先生がおっしゃいましたラスパイレス方式でございまして、製造業の賃金は八万六千七百円とございまして、国鉄を約二%上回ることとなります。しかし国鉄の場合には、調査時期の六月までには同年のベースアップ分七千七百八十五円及び定昇分九千九百九十五円、合計九千七百八十五円が含まれておりません。この分を含めますと、国鉄は八万六千七百円になります。厳密に申しますと、さらに年齢別構成のほかに学歴別の構成の差も考慮する必要があります。国鉄に合わせまして製造業を計算してみますと、ほぼひとしい、こういう結果が出ております。

○山田(社)委員 ほほひとしいというのは、答弁としてはおかしいので、〇・二%違うでしょうが、(宿舍をいれると、なるのだ)と呼ぶ者あり)宿舍というのは、全部ないよ。何を言っているのだ。だから、国鉄の人件費が異常に高騰したといふながら、全国の千人規模以上の全産業の平均より下である。これは国鉄の経営者として誇りになることばじゃないのです。国鉄法の二十八条には、職員給与は、生計費並びに国家公務員、民間の企業の賃金、こうしたものを十分参照してきめると書いてある。先ほど来与党の人たちの質問に対し

て「国鉄の労働者が、赤字なるがゆえに」ということで過酷な労働強化を押しつけられたり、長時間労働をせられたり、週休二日制をするなどという意見に対して、非常にふんまんやる方のない気持ちを持てていることは、私はむべなるかなと思ふ。そういう人たちがいろいろ条件からのがれ去ろうとして賃上げ要求をする。しかしそれに対しては、スト権は禁止である。カニのつめをもぎ、足も半分くらいもいで、さあ、一人前に働け、もつともつ働きなさいというやり方は、私は国鉄労働者に向けていく労働政策であつてはならぬと思ふ。そういうことについては触れようと思ふに、やつた行為に対してのみ触れるというやり方は、将来国鉄が労使ともにほんとうに信頼のきずなしにしっかりと結ばれて国鉄再建に立ち上がったという基礎条件を失つていく。私は、三十二年以降四回にわたつてやられた再建計画というものが人件費の高騰によつてくずれ去つたというものの見方はやめていただきたい。まだ人並みになつていないのです。労働時間もまだ長い。私は、この状態をこれ以上続けさせていくことを、将来国鉄の幹部は考えていただきたい、こういう気持ちで申し上げたわけですが、なぜ五カ年計画がくずれていったかというのは、経済の見通し、財政の見通しを誤つたからですよ。今回の十カ年計画も私はやはりくずれると思ひます。見通しというものを誤つておるからくずれる。経済企画庁、お見えになつておると思ひますけれども、この国鉄の十カ年計画というものの財政見通しなり、経済見通しの根拠をなしたものは経済社会基本計画です。この経済社会基本計画はいつ出されたのか、企画庁にお伺ひしたいと思ひます。

○宮崎(仁)政府委員 経済社会基本計画につきましては、前回の四十五年の新経済社会発展計画策定後の情勢が非常に動きましたので、全面的に計画の改定が必要であるということで、約一年半ほど前から作業にかかつておつたわけでございします。が、昨年八月諮問が行なわれまして、本年二月に経済審議会の答申があり、閣議決定が行なわれた

「ごさいますとかいうようなものを一応基礎にしなければなりません。それには、この計画を立てま

思うのですが、実際にはなかなかそうはいきませんので、やはり年金というものを極力拡充していくというのと、それからいま変額年金ということを私ども盛んに言っておりますけれども、物価に対してスライドした形のいわゆる変額年金という制度、これは役所の年金のほうはだんだんそういうことになってまいっておりますけれども、なかなか民間の保険会社のほうはまだそういう制度が十分でございませんので、この辺やはい民間と公的なものと協力しながら、カバーしていくということが非常に必要であると思っております。

○山田(社)委員　私は別に年金の問題を聞こうと思つたわけではないのですが、ただ国鉄の再建十カ年計画の中に、昭和四十四年からでございますが十一万人の減員をしていく、きょう質問もありませんが、この十一万人を自然減耗で減員をさしていき、これが今日やられておる減員の姿でありますけれども、このまま推し進めていくと大体五十二年ごろには三十五万という人間になりますね。三十五万の国鉄の職員で、退職しておる者が大体三十五万です。いま二十二万何がしでしょうか。現役三十五万、退職者三十五万という一対一の比較です。私は国鉄再建十カ年計画というのは国民の経済安定に即してあげる貴重な要件と、国鉄の従業員が安心をして働ける職場をつくってあげる、こういう要件、この国民的なものと、一生懸命働いておる職員とのこの二つが一つになって私にはやはり安定していくものでなければならぬと思うけれども、いまのような問題点にも多くの疑念があるわけです。ましてや、基本の計画の基礎になりました経済の動向あるいは物価の動向というのは、すでに今日の社会では通用しない資料をもとにされておつた。こういうことを考えていきますと、私が申し上げたように、二、三年したらまた消えていく机上のプランに終わつてしまふのではないか、こういう懸念が非常に強まるわけです。したがって、私が申し上げた国の出資金の増大、それのみによつて新線の建設、特に田中総

理の言われる列島改造論に不可欠のものである交通ネットワーク、そこに建設をされていく鉄道だけは、下部構造に対しては一切国が支出をしていく、出資をしていく、この原則だけはしっかり貫いていかねばならない、この十カ年計画はほんとうに画餅に帰するという気がしてなりません。私は最後にそれらについて運輸大臣の答弁を伺って、非常に時間が足りなくて残念ですがこれも終わりたいと思います。

○新谷国務大臣 非常に各方面から示唆に富んだ御意見をいただきました、ありがとうございます。

いまお話しのような点は、われわれも今後考えるべき問題であろうと思います。先ほども申し上げましたが、私どもは何か長期計画を出しまして、終期を経ないでまた改定を繰り返してまいりました。今度もそういうことにならないように、そして努力をしておるのでございますが、経済情勢は非常に流動的でございますから、いま出しましたものが十年間、いま考えておりますような方向で動くとは私どもも考えておりません。したがって、その変化に即した対応策というものは当然その時点その時点で考えなければならぬこととさせていただきます。

ことに、最後にお話しになりましたような政府出資の問題、一応いま一兆五千億という数字を出しております、ただいまの試算によりますと、こういうふうな出資あるいは政府の助成、利子の補給、そういったものを総合いたしますと、十カ年先には財政の再建ができて、国鉄の機能が回復できるだろうという希望を私たちは持ちながらいま提案をいたしておるわけでございますが、将来事情が変化し、あるいは輸送の構造がだんだん変わってくるというふうなことに對しましては、もちろんその時点におきまして考慮をいたしまして、計画につきましてもそれに対応したような姿勢をもって臨まなければならぬということも言うまでもないところでございます。そういう考えを持っておりまので、ひとつ御了承くださいまして、この上とも御協力をお願いいたします。

○細田委員長代理 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。
午後一時二十八分休憩

午後二時十八分開議

○井原委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。土井たか子君。

○土井委員 きょう私は、公害対策あるいは環境保全というふうな観点から御質問をさせていただきますが、何しろ時間が四十五分しかございませんので、こまかい数字であるとかあるいは細部にわたる検討は、一切きょうは差し控えたいと思います。基本的なところでひとつ御質問をさせていただきますから、イエス、ノーをはっきりと、そして意のあるところをあまり時間をかけないで、端的にお答えをいただくことをあらかじめ要望しまして、質問に入りたいと思います。

運輸大臣、国鉄の再建計画も含めまして基本的に運輸省さらに国鉄としてあるべき姿、これはよく国民に対してのサービスを問題になさいますか、この中身は能率性、能率性と言っているいろいろなところがあるのです。スピードアップをはかることと重点を置くという問題であるとか、あるいは合理化、いろいろな業務の促進を考えるという問題、そういう能率性という問題と片や安全性と申しますか、公害防止も含めて安全性という問題と、一体いづれに重きを置いて、再建計画を含めて国鉄のあるべき姿というものを考へていっていらっしゃるか、そこをまず承りたいと思います。

○新谷国務大臣 国鉄に限らず、交通機関というものは人命を預かって運送をする役目を持っておるものでございます。したがって、私は、国鉄だけではなく自動車についても航空機につきましても船につきましても、人命を預かっていける以上安全が第一でありますということをいつも申し上げておるわけでございます。したがって、

て、安全第一でやっていかなければなりません、そのために、たとえば国鉄にいたしましては他の交通機関にいたしまして、サービス面がおそろしくなっているといけないというよりはもとよりでございますが、しかし安全第一という意味は、多少経営上に問題が生じてまいりまして安全第一で守ってもらいたい、こういう意味で私は各機関に對して要望しております。

○土井委員 安全第一のためならば、したがって経費をどれだけかけることもやぶさかでないというふうな意味もその中には含まれていると、私はまず確認をさせていただいてようございます。○新谷国務大臣 人命に危害が及ぼされるようなおそれのある問題につきましては、多少経費をかけましてもそれを守っていくのが当然のことであると思います。

○土井委員 それは国鉄並びに輸送機関を利用する側に立って考えたら、当然のことだと思ふのです。ところが、国鉄や交通機関が通過をする、あるいは通過予定地になる周辺についてはどういふふうなお考えをいまお持ちでいらっしゃいますか。

○新谷国務大臣 御質問の趣旨がよくわかりませんので、もう少し具体的にお述べいただきたい。

○土井委員 それでは本論に入りましょう。きょうは国鉄についての問題でありますから、他の交通機関一般についてはひとつ割愛をして、国鉄、特に国鉄の中でもいま国鉄の通過する周辺、あるいは国鉄が将来ここに敷設されて通過するであろうと考えられる予定地周辺についての問題にしばって、ひとつ質問を続行いたします。そういうことから考えていくと、国鉄の中でもいろいろあるわけですが、私は特に環境保全あるいは公害対策という側面からすると、どうしても考えていたいただきたいのは新幹線の問題であります。既設のものも含めまして、これから予定されております全国網についても、この問題についてはお考えを十分に持っていたかなければならないわけでありまが、昭和四十三年第五十八国会で騒音規制

法が問題になりました。そのときに厚生省のほうには、新幹線の騒音の防止対策について騒音規制法の中に含めて考えるべきだという案を出されたようでありまが、ところが、それに対して運輸省の意見は、新幹線に対する騒音の防止対策を除外するというものであります。しかし考えてみますと、昭和四十三年当時は公害対策基本法の一、二項で、経済の発展との調和を保ちつつ公害に對しても対策を講ずるということが法上認められていたときでありますから、したがって、五十八国会の議事録を私手元に持っておりますが、読んでみますと、やはり国鉄当局とされては環境の保全の問題と経済発展の調和、この二つを両立させながらやっていかなければならぬというのが公害基本法の精神であるというふうな考えをおるわけだから、いまその点からすると、この国鉄新幹線の騒音防止対策については、そう急に騒音規制法に含めて考えるというところには踏み切れないというふうな御趣旨なのであります。これが五十八国会のできごとです。当時からもうすでに東海道新幹線について、さらには山陽新幹線が開通することを予定されている地域の方々も含めて、騒音についてはもうこれ以上ごめんであるという声が非常に強くなっていた当時でありまが、引き続きまして今度は昭和四十五年、六十四国会、この国会は言うまでもありません、いわゆる公害国会であります。公害対策を中心に置いた国会であります。この国会ではこの騒音の問題について騒音規制法が改正をされたわけでありまが、残念ながらこのときに騒音規制法の法律の中には、新幹線の騒音対策をはじめ鉄道の騒音対策については具体化されませんでした。ところが、これは忘れていただいたら困ると思うのであります。附帯決議がございまして、その附帯決議の中に「一」と書いて、こういうふうに明記してある。「鉄道軌道特種に、新幹線による騒音については、今後鉄道営業法等関係法令中に騒音防止を図るべき旨を明らかにするようその改正を図る外、云々と書

いてあるわけでありす。

○お尋ねをいたしますが、昭和四十五年のこの六十四国会以後、鉄道営業法等関係法令中に騒音防止をはかる旨を明らかにする改正を運輸省としてはなすかどうか、これについてまずお尋ねをいたします。

○秋富政府委員 昭和四十五年にそういった附帯決議がございましたので、新幹線鉄道の建設規定におきまして、省令でございしますが、直ちにその後騒音防止のことにつきまして改正をいたしました。

○土井委員 全国新幹線鉄道整備法という法律においてはいかがでございすか。

○秋富政府委員 法律でございせん、いわゆる新幹線建設規定、省令でございす、それにおきまして防音についての措置を講ずるよう規定をいたしました。

○土井委員 規定よりも、やはり日本は法治国家でありますから、法の体系から考えますと、それ以前に鉄道関係の法令においては、やはりこういうふうな附帯決議があった以上基本的に考えていただかなければならない法律があると思うのです。法律の中身にはこの点がどのようにはかられましたか、それをお尋ねいたします。

○秋富政府委員 私、省令と申しましたが、その根拠法は鉄道営業法に基づくものでございす。

○土井委員 営業法の何条の何項にどういふふうに明記してありますか。

○秋富政府委員 鉄道営業法に基づくものでございす、新幹線鉄道構造規則、これにおきまして、ただいま申しました保安の問題、いわゆる騒音の問題につきまして改正いたしましたわけでございます。

○土井委員 しかし、それが現に守られていない証拠に、騒音に対して対策を早く講じてほしいという声が強くなるわけ。いかがです。そのことについては、なおいろいろ御意見を聞きたいという時間的余裕がございませんから、その法律に基づいてこれを実施する努力をしなければなら

ないということだけは、まず御確認いただきたいと思ひます。よろしゅうございすね。

最近、環境庁のほうから四十六年九月二十七日、中央公害対策審議会に対して諮問があつて、四十七年十二月十九日にこれに対して中公審のほうから長官に対する答申があつて、明けて二十日に長官から運輸大臣に対しての報告がなされ、そうして、四十八年になって二月十五日に大臣からの報告があつたわけでありすが、この中、いふところの騒音規制、これは八十ホンを押えていくということでありす。東海道新幹線については三年という期間をこの報告の中に出して、いふところの騒音対策を早急に講じなければならぬといふところから手をつけて、三年間といふふうな御趣旨のようになってまいりす、しかし三年ということになってまいりす、いまその激甚地区で悩んでいる人たちは、一体三年間のどこあたりで私たちは問題にしたらえるのだらうかといふふうなことが、やはり現実の問題としては気にかかるといふわけでありす。一応三年ということをお出しになりましたが、三年の中身について、具体的にどの地域については向こう、どれくらいの期間にどういふふうにやりたいといふふうな考えを聞かしていただきたいと思ひます。

○内田説明員 ただいまの環境庁の報告に基づきまして、国鉄といたしましては今後の国鉄の計画の中で何をやるべきかといふことを明らかにしております。その中で、三カ年間でいふゆる基準値の八十ホンを達するべく努力するといふことでございす。これにつきましては、いま具体的に四十八年度予算の中で実施の計画を立てておりますが、まあ騒音と申しましても程度の差がございまして、その一番環境といふ、騒音のきびしいところからやっていく。例を申しますと、たとえ

ば名古屋地区とか大阪の密集地区というふうなところ、あるいは東京付近というふうなものをあげまして、三カ年間で終了するといふことでございす。

○土井委員 それはもうお答えになっていないのです。それを存した上で私は伺ひをしております。三年間という期間がここで報告書の中に出てきておるわけでありすが、その中身について、住民から考えたら私たちは一体いつ問題にしてもらえるんだという問題が出てくるじゃありませんかといふことをお尋ねしてゐるのです。だからそれに従つて、どの地域については向こう半年以内にこうやりたい、どの地域については向こう一年の間にこうやりたい、どの地域については向こう二年と待たなければならない、二年先になりますよ、といふふうな青写真があつていふべきではないかといふことを申し上げてゐるのです。三年の間に何とかいたしますといふ報告を出せばそれで済んだ問題じゃ決してありません。問題は、地域住民がどうしてもらえるかといふことを常に念頭に置いていたいただきたいわけでありすから、このことについて青写真がおりになるか、そしてその青写真を公表する御用意がおりになるかどうかといふことを伺ひしてゐるのでありまして、これは再度繰り返して申してゐると時間のむだでありますから、その辺は質問に應じたお答えをぜひいただきたいと思ひます。

○内田説明員 山陽新幹線につきましては、今後一年間に問題のあるところは全部やります。それからいふ、東海道新幹線につきましては本年度やるべきところははっきりわかっておりますが、その次の部分につきましては今後明らかにして、もし必要があれば御報告いたしたいと思ひます。

○土井委員 では、あれはもうアトランダムに三年といふことをお出しになったのであります。私は、ある程度の計画なり予測を立てて三年といふ数字が出てきておると思ひます。

がつて、その中身については、今年度ははっきりしているが、来年度についてはなお検討していくといふことじゃ、これはちよつとおぼつかない。ひとつその辺について検討していただいて、そして青写真を早急に出していただきたいと思ひます。それはお願いいたします。よろございすね。

○委員長、それじゃお願いいたします。こういうことばかりに時間をかけてゐるわけにはいきません。しかし、いま問題になっている八十ホンというのは、中公審を経て、そして環境庁の長官から運輸大臣に出されたその報告、報告、いずれも御承知のとおり暫定基準です。本基準がいつ出るのか、これまた気にかかる話であります。

環境庁にひとつお尋ねしたいと思ひますが、暫定基準について、本基準といふものをさらにお出しになる御用意がおりになるかと思ひます。ありますが、まずおありになるかならないかといふこと、それから、もし本基準を出すといふことであるならば、それは四十八年度であるか、四十八年度内であるかあるいはそれ以後になるかといふあたりをひとつここではっきりお出し願ひしたいと思います。

○山形(操)政府委員 お答えいたします。新幹線にかかる環境基準に關しましては、目下航空機の環境基準の設定を急いでおりますが、それができ次第、引き続き新幹線のほうの環境基準の設定の作業に入るつもりでございす。ただ、航空機の場合には外国文獻その他いろいろ資料がございすが、新幹線の場合は、わが国の資料、いままで国鉄当局のやつてきました資料のほかに、住民サイドのいろいろな影響の調査をいま続けて環境庁サイドでやつておりますので、それらの成績を見た上で結論を出したいと思ひます。おりますので、現在この年内にできるか、あるいは年を越すかといふきんとしたお約束が、あるいは段階で申し上げられませんが、できるだけ早く設定する準備をいたしたいと思ひます。

○土井委員 これはまたはっきりしない御答弁で

ありますが、いつもこういうふうな質問をするたびに、できるだけ早くとか、可及的すみやかにとか、ひとつ慎重に検討させていただいてという御答弁がきまり文句のように返ってくるわけでありま。環境庁、このあたりもう一つ、これは新幹線公害が続く限り、新たに全国新幹線をあつちこつちへ建設していくについても、みんないままでの東海道新幹線のありさまを見ます、あるいは山陽新幹線のありさまを見ます、そしてその付近の住民の方々がどういうふうな生活をしていらつしやるかというのを見ますね。したがって、これはやはりそこで問題になっていることが今後また繰り返されるであろうという心配のもとに、この新しいルートを考えられている予定地の方々というのをおだやかじゃないと思うのです。最近出ましたこの公害白書、環境庁から出ました「四十七年度 公害の状況に関する年次報告」を見ましても、その二四六ページには「新幹線騒音」というのがあって、そうしてその部分にこういうふうな書き方がある。「新幹線騒音は良好な生活環境を破壊し地域住民の福祉向上に反するものであるとして建設反対の声がもたらされている」と、ちゃんと公害白書に書いてあるのです。こういう観点から見ても、何としてもこの騒音についての本基準というものはやはり早い機会につくっていただかなければならないと私は思います。いつまでも暫定基準ではこれは困る。こういうことについて再度お尋ねしますが、ひとつこのあたりで考えておることをお示してください。いかがですか。

○山形(操)政府委員 おっしゃるお気持ち、十分拝聴いたしました。ただ、評価方法等が非常にむずかしいとございます。したがって、間欠の衝撃音という新しい航空機とこの新幹線と同じように取り扱ってよろしいのか、どういうふうな評価方法をもってこれをやるべきかという学者の非常な御意見がございまして、私どものいまやっております調査結果をあわせて、できるだけ早くやらさせていただきます。

○土井委員 これについては押し問答をやっているように思いますが、これはひとつ環境庁のほうからもう総力を傾けるくらいのもので、急いではんとうに真剣に取り組んでやっていただきたいと思うのです。

そこでひとつ、この本基準がやがて出るようでありま。それから、いまの暫定基準についても本基準についても、問題になるところの基準値というところについて確認しておきたい点か、一点ございませう。いまの暫定基準では八十ホンというのが出ております。ところがこの公害白書によつて数値を見てまいりますと、高架橋の場合で防音壁をつくりましても七十六ホンから八十九ホンにまで、この騒音の範囲というものは広いわけでありま。したがって、いま八十ホンとおっしゃるの最高値を問題になすところか、平均値を問題になすところか、そこをどうやってきめておきたいわけでありま。そこをどうやってきめておきたいわけでありま、あとあと——これは八十ホンになれば、あるいは本基準よりもつぎの基準になりま。これは予測にたくありませんけれども、しかしやはりそれに対する対策ですね。国鉄もそれなりに努力を払っていらつしやる側面は私は認めるにやぶさかではございせんけれども、しかし、この基準値をどういうふうにお考えになつていらつしやるかということに従つて、やはり対策の中身も相当違つてようかと思ひますので、この点はきつりきつしておきたいと思ひます。いかがですか。

○山形(操)政府委員 新幹線の騒音測定に用いた単位でございませう、これは住居等の用に供されておる建物から原則として一メートル離れた場所において、その建物の存する側の線路を連続して通過する六本の列車の走行に伴つて発生する騒音について行ないまして、その最大レベルの算術平均を求めることによつて測定値としております。ピークレベルの六つの平均値の形であります。暫定基準で示しましたのは、前述の測定で何とか八十に押えるということで暫定基準を出しま

した。環境基準というものは、やはり暫定基準よりも平均的には少し下がるのが常識的かと思ひますが、それらにつきましては、先ほど言ひました評価方法のとり方によつてまたどういふ——ホンという表現にするかあるいは飛行機と同じように WECPNL というような単位を使うか、それによつてまた比較の問題が出てまいりますので、いま私の口から八十ホンにしたかどうかという一般的な表現は使えませんが、環境基準の求め方はそういう方向で進めたいと思つております。

飛ぶと昼間の十回分に相当するといふような計算法がございませう。それらをこの新幹線に当てはめるかどうか、この点が非常にむずかしいものでございませうから、現在その八十ホンといふものを土台として、それにプラスアルファあるいはマイナスのくらいといふような形で環境基準の評価方法にはすぐならないと思ひます。この辺の検討をいまやっておりますので、環境基準のきまり方というところになります。暫定基準よりも平均的には私は低くなるのが当然だとは思ひますが、いまの八十ホンを中心としてどのくらい低くなるかどうかというところは、評価方法がきまつた上で比較の数字が出てくると思ひます。

○内田説明員 ただいまの環境庁のほうから示された基準を守るべく努力しております。

○土井委員 そうしますと、これは八十ホンといひましても、場合によつて新幹線通過時に八十ホンをこえるという事情もあるわけでありませう。平均値といふことでありませうから、一言で言ふと、そうしてしかもこの公害白書を見ますと、いふん開きがありますよ、基準値についても低いところと高いところの間で、したがって、これをどのようにかへるかというところは非常に大きな今後の課題だと思ひます。環境庁としましては、この問題は相変わらず、これは六本の走行する騒音についてこの騒音値を求められた、平均を出すことによつて、おそらくは本基準に対しても基準を問題にされようといふお考えで、いまいらつしやるわけでありませう。

○山形(操)政府委員 暫定基準を出しましたときの測定のしかたは、先ほど申しましたピークレベルを用いたこととございませう、今度の基準をつくるに際して、先ほど申しましたように暫定基準にとりましたようなその方法でいいのかわるか。たとえば住民サイドのほうの被害率と申しますか、そういう因子を十分に取り入れるために、そういうあらわし方なしに、ちょうどいま航空機で使つております一日の本数を全部合わせた総量並に——航空機の場合は、夜一機

今出ました八十ホンに対しての理解についてもなかなか一定してないようであります。住民の中には平均値だと理解している住民もあるかと思ひます、これは最高値が八十ホンだといふふうな理解しておる人もあるようでありますから、そういう点からいいますと、これについては統一した考え方といふものを運輸省なり国鉄なりは、地元の住民の方々にいふてもやはり納得していただけるよ

うな説明をそのつどやっていたらかなければ困る
と思うのであります。この点は報告書の中から、
また現に騒音対策について講じていらつしやるわ
けでありますから、基本的なこととして、ひとつ
はつきりさせておいていただかなければならない
問題点としてあるようであります。

ほかに私は、日照権の問題やそれから振動の問
題等々について——これは第二次公害、第三次公害
というふうに申し上げていいと思うのでありま
す。たとえば日照権などについては、騒音対策の
ためにつくられる防音壁をメートルから二メー
トルにしたばかりに日照についての問題が出てく
る、あるいは高架式に路線を工事なさるとするた
めに、地上を走るよりもあるいは地下を走るより
も、こういった第二次公害の問題がいろいろ出て
くるというふうなことが他にもあるわけでありま
すが、これはいづれ機会をあらためて公害対策並
びに環境保全特別委員会のほうへ国鉄の方にひと
つお出向きをいただいて、中身についてはもつと
時間をかけて具体的に質問をし、また御答弁いた
だきたいと思っております。

きょうは時間の制約がありますから、あと二つ
ばかりどうしても確めておかなければならない問
題がございます。

まず一つは、ことしの三月に国鉄の動力車労組
のほうから危険白書というものが出ました。これは
まずまず先に大臣のほうに、一体その国鉄の再建
計画についても何を基準にお考えになるかという
ことを聞いたのはそのあたりからであります。こ
この危険白書というものが出来て、その中には東
海道新幹線についていろいろ出ているわけであり
ます。たとえば土砂くずれの問題であるとか、立
地条件がその線路近辺に国道が建設されることの
ために変化をしたという問題等々いろいろ出てお
るわけでありまして、その中の一つに、橋梁が危
険であるという問題が一つ大きくクローズアップ
されております。問題の箇所は三島—静岡間、日
本一の橋梁といわれる富士川にかけられておる千
三百七十三メートルのあの新幹線の鉄橋でありま

す。危険白書を見ますと、中身は砂利採取によ
って橋脚基礎が六メートル露出しておるといふ事
実であります。すでにこの富士川の鉄橋について
は、四十二年からこの方再々砂利採取ということが禁
止されてまいりまして、そうして四十三年には、
富士川橋梁が付近の砂利乱掘をしたことのために
橋脚をささえる川底が下がって危険であるとい
うことで、この砂利採取禁止を建設省のほうに申
入れたという事実がございます。いまあの固定橋
脚十七メートルのうち約十メートル以上埋まって
いないと、地震や洪水のときに二百十キロの高
速をささえられないという事実はつきり述べられ
ておるわけでありまして、そういう点からしま
してひとつお尋ねしたい問題が出てきておるわけ
であります。これはもうすでによく御承知のこと
と存じますが、この五月に——四十三年に砂利採
取法が制定されて、砂利採取に対しての規制
がずいぶん加えられるようになりました。そうし
て富士川につきましても、この砂利採取法からす
ると、ずいぶん以前に比べてきついつい規制で、砂利
がそうそうむちゃくちゃに取れないことになつた
わけでありまして、ところが今回、また内閣総理大
臣のほうの発案によりまして、最近砂利というも
のがたいへんに少なくなつてきている、ところが
新幹線や高速道路建設などにはコンクリートの需要
が増すわけでありまして、どうしても砂利の需要
はウナギ登りである、そこであらためて富士川も
その中に入りますけれども、全国で十河川、この
河川砂利採取に対して、取つてよろしいというこ
とになつたようであります。富士川は御承知のと
おり、上流の砂利を採取しただけでも下流のほ
うに対して影響は大きいというところは、もはや言
うまでもございません。この砂利が少なくなるこ
とによつて、当然川底も低下する、水位も下がる、
橋げたの基礎が浮いてくる危険な状態になる、こ
れは次々起こつてくる危険な現象であります。

この問題について、いま国鉄当局としてはどうい
うふうな手を打とうとなさっているか、また現に
お打ちになつたかということをお尋ねした
いわけでありまして、先般動力が危険白書というものを
出しましたけれども、私もどなたか申し上げては、
何と申しまして安全が私どもの商売でございます
。したがって、そういうことがもしあれば、も
ちろんあらゆる最高の技術を用ひましてチェック
しているはずでございますが、念のために担当者
から詳しく御説明させます。

○内田説明員 新幹線の保守の問題につきま
しては、常に見回りをいたしております、もしその
ようなものがありますれば直ちに補修するとい
うことをいたしております。現在、そのような事
実については聞いておりませんが、もしそういうよ
うなものがございしますれば、直ちにじゃかご等
で防護をいたしたいと思つております。しかし、
いまのところ危険なものはないと考えております。

○土井委員 いまのところ危険なものはない、私
はいまの御答弁を聞いていて、非常に寒い思いが
いたします。事故というのは起つてしまつてか
らではおそれのですね。そうして、富士川の鉄橋
については、もうすでに先ほど申し上げたとおり
です。四十三年以後、砂利採取がこれ以上続く
とあぶない、あぶないというふうな一般の人がよく
知つてゐる場所でありまして、その場所について、
今回また砂利採取について内閣総理大臣の命に
よつて解禁ということになつたわけでありまして
、したがって、いままだいじょうぶだ、だい
じょうぶだとおっしゃつてゐるその姿勢というの
は、非常に寒いと私はいなければならぬわけ
であります。将来にわたつてもこれでだいじょう
ぶだということをいまやめていただかなければ困
るわけでありまして、そういう点から言ひまして、
富士川については、かつて砂利の採取に対して、
これはやめていただきたというのを申し入れ
、られた、当時の建設省に対する国鉄の申し入れ
、あの意味が一体どこにあつたかと、私はいまの御
答弁を伺つていて申し上げたくなるわけでありま
す。今回のこの砂利採取に対する解禁ということ
に対して、国鉄としては黙つて見過ごしてよいと

お考えでありますか。富士川に対しては、これは
絶対責任が持つてゐるとおっしゃられるのでありま
すか。その点いかがです。

○内田説明員 砂利の採取ということは、橋梁の
構造に対して重大な影響がございます。したが
つて、もし危険があるということであれば、再度建
設省に嚴重に申し入れをいたします。

○土井委員 もし危険があるということであるな
らばというお答えは、それは解せないものでありま
す。それじゃ何のために、かつて建設省に対して
砂利採取をやめていただきたというのを申し
入れられたのであります。そうして今回の砂利
採取に対して、上流で解禁ということに対しては
黙つていられるわけでありまして、それならば、
それだけ当時比べるのだいじょうぶだとい
う、根底から基礎工事そのものが国鉄としては責任の
持てる、あそこに対しては補強がなされてい
なければならぬはずであります。しかし、聞くところ
によりますと、あれ以後別に富士川の橋梁に対
しての基本的な補強工事というものがなされたとい
うことを聞かない。この問題に対してはいかが
ですか。もう一度御答弁を願ひます。

○内田説明員 採掘の場所はその場所であるか
といふことが、いまのところはつきりいたして
おりませんので、正確なことは申し上げられませんが、
下流側に砂利採取の場所があると洪水時その他で
非常に危険でございますので、場所その他をよく
チェックいたしまして、嚴重な注意をいたしたい
と思ひます。

○土井委員 これは下流はもとより——下流がそ
ういふことであるなら直接であります。しかし、
上流の砂利採取についても、この下流に及ぼす影
響が大きいということを地質学者ももうすで
に、はつきり言つてゐるのです。したがって、
富士川のどの部分でどれだけ取られるかとい
うことがまだはつきりしないから、その点をはつき
りさせてから答弁をさせていただきますという御
答弁、どうもこれまた寒いといわざるを得ない
のであります。基本的にどうも富士川について砂利採

取は認められてはいはずだという前提から出発して、この安全性の確認ということについては一〇〇％責任が持てないといふは言いいたいわけでありま
す。いかがですか、はつきりこのことについて責任を持ててくださいですね。そして具体的にどう
いうふうにしたいかということ、ひとつここでは
はつきりさせておいていただきたいと思います。

○内田説明員 私としては、新幹線の構造物に對
しまして万全の保守をしていると確信を持ってお
ります。ただ、先生御指摘のような事実について
直接聞いておりませんので、この点につきまして
取り調べをいたしまして、後刻御報告をいたしま
す。

いまして、これは何は押し問答をしてみてもむだなやうでありますから、早急にひとつ事情について確認をしていただきまして、そしてその上でどういうふうに対処するかということとはっきりと知らしていただきたいと思ひます。国鉄総裁よろしゅうございますね。そのことについては、ひとつ口頭でなしに文書でちょうだいできますか。これまた委員長にひとつお願いいたします。

○磯崎説明員 承知いたしました。

○土井委員 さらにもう一つあります。時間一ぱいでこれはお尋ねをしたいと思ひます。

全国新幹線網、その中でいま路線が問題になっている東北新幹線についてであります。東北新幹

○土井委員　くだいようですが、万全の責任を持つていとおっしゃる。そのおことはからすると、どうも相前後矛盾しておるように思います。あとは、そういう事情について聞いていないから、ひとつ取り調べて、それから対策をひとつ考えたというお態度です。全部についての全責任を持

線については特に大宮・赤羽の問題が、すいぶん以前に考えられていた予定の工法と変わりました。地下方式をやめて全線高架式にするという提議が運輸省から出されました。これは三月段階の話であります。運輸大臣、これは確認させていただきます。だいてようございますか。

つというふうなことであるならば、すでにこの砂利採取に対して内閣総理大臣から、また富士川をはじめ十河川について解禁が出たというその段階で、事実については調査が進められておട്ടいいはずであります。また事実について確認をされておട്ടいいはずであります、この点まで御存じない。ひととつこれから調べてみてというふうな

○新谷國務大臣 政府委員から御答弁させます。

○秋富政府委員 先般、埼玉県知事それから地元市長さん、区長さんが見えまして、一つ一つの考え方といたしまして、いわゆるそういった通勤線の新設と新幹線と併設して考えることも一つの考え方という点で申し上げたわけでございます。

○土井委員 通勤線と併設するということを、

うな御答弁でありますから、これは責任の持ち方について、も万全を期するというふうな点からすると、ずいぶん欠けるところがあるのじゃないか。――笑いごとじゃないです。笑いごとじゃないです。私たちは、しょっちゅう国鉄あるいは新幹線を利用いたしますが、新幹線に乗って、あつ

いわば俗なことばでいうと、取引に使われるのもこれはおかしい話だと思うのであります。本来、あれは地下方式ということでお考えになっていた部分、さらにはそうならない部分についても住民の方々は、あそこは住宅密集地でありますから、高架式でなくて地下式をとることを要望上

ちこつち利用している途次、やはりそういうことを考えます。安全だろうか、だいじょうぶだろうかというのを考えますよ。そういう点からしますと、いまそれはだいじょうぶです、安全性の確認については全責任を持って臨んでおりますとおっしゃる。そのおことばからすれば、先ほど来（きた）の御答弁というのはまことに心ざびしい。したが

して持つていられたということは、御存じのはずであります。

この問題が後に高架式になる理由を聞いてみますと、沿線は十年間に一メートルもの激しい地盤沈下を起こしている場所が多いから、したがって地下方式をとるのはふさわしくない個所であるという理由らしいでございます。しかし、考えて

みます。これは新幹線が通過している場所を考
えていただきたいのです。大都市、産業都市、過
密地帯。新幹線が通過する場所あるいは駅がつく
られる場所、全国網について申しますと、およそ
そういう個所でございます。そういう個所を
とにかくネットワークとして結ぶというところ
に、新幹線構想の中心課題があるんじゃないか
かと私は思う。そういう点からしますと、地盤沈
下という問題は、確かに埼玉県はいま南のほうか
らずっと地盤沈下が北上いたしております。そう
して荒川周辺のみならず、大田地盤の沈下の地域
は広がっております。しかし、これは埼玉
県下一地域に問題にされる問題じゃなくて、地下

水のくみ上げ等々によって、地盤沈下という現象は産業都市、人口過密地帯、いずれの地域についても考えておかなければならない基本的な問題でございましょう。どうして今回のこの地域についてだけ、特に地盤沈下がなはだしいので、ひとつ地下方式は見合わせて、高架式にしたいという

ことをお申し出になったのか。その点については、技術面はけっこうであります。シールド方式とかオーブンカット方式とかいろいろお述べになるかありますけれども、そんなことはけっこうであります。しかし、端的に言うると、これは経済効果の問題じゃないかと私は思います。これも、運輸省は、こういうことについて提案をなすつた、地

元のはうでは、この提案とおりでよろしいとおは、おっしゃっておりません。まだなおかつ地域に起こるところの――すでに東海道新幹線を見、山陽新幹線を見ると、こういう公害が起こるべくして起こるであらうということをお考えになる方としては、高架式はごめんだとはつきりおっしゃってお

りますよ。どうしても地下方式でやらなければならぬというところが問題になってくる。

そこで私は、早くもこの三月段階で運輸省は、そういうふうに通動新線というものを併設してやるから高架式を認めなさいという態度でこの問題を非常にゴリ押しに押されるのかと思っております。この五月十一日の運輸委員会でも齊藤正男

委員の、赤羽付近を通過する際に星美学園のキャンパスを通ることになる、これはけしからぬじゃないかというふうな質問に對しまして、国鉄当局のほうからは、赤羽地区については新幹線の工事について運輸省の認可をいただいておりますが、地元にはまだ正式にルートの発表をいたしておりませんという始まりで、しかしながら、そういう学園のキャンパスを通る場合にも地下で音がしないように考えるからだいじょうぶだという意味の御答弁であります。さすれば、これは三月段階できまつたがごとくに見える、この地下方式を断念されたように見える運輸省さんの考え方と、いまこの答弁の中に出てきた国鉄側のものの考え方

は、まだ一つになっていないように思うわけであります。一体どっちがほんとうであって、どういう態度で国鉄は臨もうとなさっているのか、その辺をもう一度明らかにしていただきたいわけでございます。

○磯崎説明員 東北新幹線のルート、特に埼玉県

並びに東京都の北区については、いろいろな問題があることは事実でございます。その星美学園のほうは、これは地下でございます。元来、あそこは高台にございます。御承知のとおり星美学園は高いところでございまして、その下を通常か通らぬかという問題でございます。元来、北区について、また、元来で、この上にもあそこは地下で通ら

ざるを得ない、非常に高いところでございますので、そういう問題でございます。あそこの学校は、地下を通られることも困るというふうにいま言っておるように私は聞いております。

それから、荒川の向こうの問題でございますが、これはいまちょうどいろいろ話が進行中でございます。

まして、非常にデリケートでございますが、私もといたしましては、三月十日に知事にお目にかかりました直後に、あの上尾の事件があったわけでございます。いわば埼玉県の通勤問題というのとは、本来あの線がなくても、東京の地下鉄を川を渡って高架で埼玉県下に延ばす、こういう案もあつたわけでございます。したがって、それを頭

に置きながら——東北だけならば問題はないのでございすが、たまたま北陸の問題が一緒に出てまいりました。したがって、大宮以南の東北線と北陸線とが同じ線路を走ることは線路容量からいって不可能だということ、大宮から以南は、東北と上越、北陸を分けなければいけない、こういう事情に差し迫ってきたわけでございます。すなわち初めの案をつくりましたときは東北線だけの案でございましたが、その後調査線がふえまして、そして北陸その他が出てまいりましたので、もう大宮以南を両方の線路でもって共用できないから、新幹線を二つつくらなくちゃいけない。それならば片方は在来線の上に乗せて、片方は在来線の旅客列車を裏に回すということによりまして、かたがた通勤輸送の緩和もできるといふことで考えたわけでございます。それならば私もどしどしは、本来的に高架でやるべきだといふ考え方であつたわけでございます。

○土井委員 いま在来線とおっしゃった、その中はすでに高架式でありますか。いま在来線とおっしゃっている中には、たとえば武蔵野線なんかは貨物の引き込み線、大宮かいわいは、総裁のほうがよく御承知だと思いますが、地下方式を一部とっておりまね。そういう点から考えまして、これはやはり問題は経済的効率ではないのです。公害防止のためにどれだけ懸命に努力をするかという問題、それから安全性の確保ということにどれだけ努力をするかという問題。冒頭運輸大臣が安全性の確認こそまず第一だといふことをおっしゃったことからすれば、どこまでもこれははっきりさしていただきたい問題であります。したがって、高架方式がいいか地下方式がいいか、これは経済効率の上から考えられるべき問題ではなくて、やはりいま申し上げた安全性の確認といふことと、公害を防止していくといふことと、この二側面を決してお忘れなきように。この大宮線の問題でも赤羽—大宮間をどういふふうに取り扱うかといふことについて、ひとつお考えをもうとに戻して、考え直していただくくらいの態度で取

り扱っていただきたい問題だと思つたのであります。

特に私がこういうことをことさら申し上げるのには、この同じ五月十一日の運輸委員会での斎藤委員の質問に對しまして、国鉄当局側は答弁の中に、新幹線東京から新大阪間三時間十分といふこのスピードをスピードダウンすれば、あるいは騒音に對しても振動に對しても、中身をもっともつと押えていくことができるじゃないかといふ趣旨のこの質問に對しまして、こゝういふ答弁がありまふ。やはり東京—大阪間を新幹線を御利用になつていただくさんの方々に、三時間十分のサービスをしたすといふことは、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おわれれば考へております。日本の経済のために非常に大事なことであるからスピードはアップして走らなければならぬ、こゝういふ姿勢でもつて私は、万事これから新幹線の計画なりあるいは新線の増設なりをお考えいただいたら困ると思つたのであります。そういう点から、いま東北新幹線の大宮—赤羽間の問題に對しても一度問題をもうとに戻して、地元住民の方々の要求を何よりも大事に、しかもその中身は安全性の確認と公害防止といふこととで貫くといふこの意味から地下方式といふものを全然考へていないわけではないか、あるいは地下方式といふのを考へるのにやぶさかではないか、その辺をもう一度確認させていただいて、私きようは質問を終わりたいと思ひます。

○磯崎説明員 先生のいまおっしゃいました安全の問題と公害の問題とは必ずしも両立しない場合がございふ。安全サイドから申しますれば、地下より高架のほうが安全であること、これははっきりいたしております。しかし、そういう問題ではなくて、おっしゃったことは鉄道と環境との調和といふ問題だと思ひます。私も、いままでもつばら鉄道技術ばかりをやつてまいつたわけでございますけれども、いまや鉄道と環境の調和といふ全然違った次元、しかも鉄道を超越した次元といふものがあるといふことははっきりいたしております。

ます。したがって、私どもの技術者は、いま鉄道の本来の姿といふものは環境と調和することを前提としてこれらの鉄道を考へるのだといふ考えどろつこいこともあると思ひますが、私もこれはわれわれ技術者の良心にかけまして、そう遠くない期間にわりの静かで早い鉄道をつくるといふこともわれわれの目標でございます。いまの大宮付近の問題につきましても、いろいろ先ほど申しましたとおり、ちやうどいまデリケートな段階でございますので、私としては何事も申し上げられませんが、私はあくまでも三月十日にいろいろ知事さんとお話した線でコンセンサスを得ていただきたいといふ気持ちでございます。

○土井委員 それはいま私が質問させていただいたことに對する具体的な答弁にはなつていないのであります。地下方式といふことを全くお考えにならないか、それともやはり考へることにやぶさかではないか、それについてはやはりもう一度努力して考へなければならぬと思ひます。その辺はいかがでございますか。

○磯崎説明員 ただいま申し上げましたとおり、この問題は三月十日に知事と私とじかにお目にかかりまして、そして先ほど先生のおっしゃったラインに沿つて極力地元のコンセンサスを得ていただきたい、また得るよう努力しようといふふうなお話もございました。そういうことがいま進行中でございふ。いろいろ難行苦行がございふのでございふが、進行しておりますので、いまここで私が三月十日にお互いに話し合つたことを変えるといふことを申し上げるわけにはまいりません。

○土井委員 そうしますと、最後に一言だけ確認をいたしておきますが、地元の自治体の側が了承なさらない限り、このいまの方法によるところの建設は強行なさらない、こゝういふことでありますね。

○磯崎説明員 もちろん公共団体の中の土地を通りますし、いろいろお世話にもなることであります。すので、そういう点の御了解を得られない限りは工事はやりたくてもやれないといふことであると私どもは思ひます。

○土井委員 これで終わります。

〔井原運輸委員長退席、上村地方行政委員長着席〕

○上村委員長 林百郎君。

○林百郎委員 私は地方行政委員といたしまして、国鉄と地方自治体との關係について二、三、国鉄当局並びに運輸大臣に質問をしたいと思ひます。その一つは、国鉄の路線決定のあり方がはなはだ非民主的な事例が多いといふことであります。一つの例を申しますと、たとえば中央東線、これはもうあらかじめ調査をするように国鉄へも言つてありますので、調査してあると思ひます。また国鉄でも十分認識を持つておられると思ひますが、中央東線の岡谷線と塩尻駅の間にトンネルを設ける、こゝういふ路線発表が昭和四十年四月ころ行なわれまして、それ以来地元の部落から九年间にわたつて反対の意思表示がございましてこれが実施されておられないわけでありまして、そもそもこの中央東線の岡谷線—塩尻間にトンネルを設けるといふことが出ましたのは、昭和三十九年に内陸唯一の新産都市として指定されました諏訪・松本の新産都市、これと国鉄の第三次計画の一環として生まれてきたわけでありまして。

○土井委員 いま在来線とおっしゃった、その中はすでに高架式でありますか。いま在来線とおっしゃっている中には、たとえば武蔵野線なんかは貨物の引き込み線、大宮かいわいは、総裁のほうがよく御承知だと思いますが、地下方式を一部とっておりまね。そういう点から考えまして、これはやはり問題は経済的効率ではないのです。公害防止のためにどれだけ懸命に努力をするかという問題、それから安全性の確保ということにどれだけ努力をするかという問題。冒頭運輸大臣が安全性の確認こそまず第一だといふことをおっしゃったことからすれば、どこまでもこれははっきりさしていただきたい問題であります。したがって、高架方式がいいか地下方式がいいか、これは経済効率の上から考えられるべき問題ではなくて、やはりいま申し上げた安全性の確認といふことと、公害を防止していくといふことと、この二側面を決してお忘れなきように。この大宮線の問題でも赤羽—大宮間をどういふふうに取り扱うかといふことについて、ひとつお考えをもうとに戻して、考え直していただくくらいの態度で取

り扱っていただきたい問題だと思つたのであります。

特に私がこういうことをことさら申し上げるのには、この同じ五月十一日の運輸委員会での斎藤委員の質問に對しまして、国鉄当局側は答弁の中に、新幹線東京から新大阪間三時間十分といふこのスピードをスピードダウンすれば、あるいは騒音に對しても振動に對しても、中身をもっともつと押えていくことができるじゃないかといふ趣旨のこの質問に對しまして、こゝういふ答弁がありまふ。やはり東京—大阪間を新幹線を御利用になつていただくさんの方々に、三時間十分のサービスをしたすといふことは、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おわれれば考へております。日本の経済のために非常に大事なことであるからスピードはアップして走らなければならぬ、こゝういふ姿勢でもつて私は、万事これから新幹線の計画なりあるいは新線の増設なりをお考えいただいたら困ると思つたのであります。そういう点から、いま東北新幹線の大宮—赤羽間の問題に對しても一度問題をもうとに戻して、地元住民の方々の要求を何よりも大事に、しかもその中身は安全性の確認と公害防止といふこととで貫くといふこの意味から地下方式といふものを全然考へていないわけではないか、あるいは地下方式といふのを考へるのにやぶさかではないか、その辺をもう一度確認させていただいて、私きようは質問を終わりたいと思ひます。

○磯崎説明員 先生のいまおっしゃいました安全の問題と公害の問題とは必ずしも両立しない場合がございふ。安全サイドから申しますれば、地下より高架のほうが安全であること、これははっきりいたしております。しかし、そういう問題ではなくて、おっしゃったことは鉄道と環境との調和といふ問題だと思ひます。私も、いままでもつばら鉄道技術ばかりをやつてまいつたわけでございますけれども、いまや鉄道と環境の調和といふ全然違った次元、しかも鉄道を超越した次元といふものがあるといふことははっきりいたしております。

○土井委員 そうしますと、最後に一言だけ確認をいたしておきますが、地元の自治体の側が了承なさらない限り、このいまの方法によるところの建設は強行なさらない、こゝういふことでありますね。

ために市長の公約が破れてしまい、その後、昭和四十三年の十二月八日には、反対の機軸が地元と国鉄、国会議員、県知事、市長の五者の間で、国鉄は計画路線を白紙に戻して全面的に再検討する、第二は、今後国鉄は地元住民との話し合いによって問題を解決する、第三には、国鉄は話し合いをするには国鉄案には固執しない、第四には、県と市は国鉄案支持の立場をやめて中立的立場に立つて窓口となる、こういう合意を五者の間でしたわけでありました。国会議員も立ち会って行なわれました。

このように地元で激しい反対があるというのは、当該市の中で最も人口が稠密な地域あるいは山と川にはさまれた非常に狭い地域に現線の複線、あるいは新しい諏訪トンネルに基づく複線、あるいは高速自動車道路が通ることによって部落全体が蒸発してしまうという問題もあってこのような激しい反対が起きてきたわけでありました。

国鉄は五者会談で、白紙に戻ってフランクな立場で反対する地元の人たちと話し合いをするという約束をしたわけでありましたけれども、しかし、その後依然として住民に対して夜間戸別訪問をするとか、あるいは手紙の戦術を設けるとか、あるいは新産都市会議などによって市への圧力等を加えて、白紙に戻りフランクな立場で地元の皆さんと話し合っているわけで行なうというルールが守られていないわけでありました。その後昭和四十六年十月五日、これは国会の中で、当時の国鉄本社の内田建設局長と地元の人たちと国会議員との間で、国鉄案を一方的に押しつけるようなことはしない、地元と対等の立場で話し合う、国鉄は土地収用法を強行するようなこともしない、こういう約束をしたわけでありました。

これらが問題であります、こういうように国鉄は表面ではフランクに話し合いをする、あるいは地元と対等の立場で話し合いをする、こういうことを繰り返して九年間たってきたのであります。ところが、ここの二月二十六日に長野県知

事に対して長野県事務所の所長の服部氏が突如として、三月七日から土地収用法の十一條によって強制の立ち入り調査をするという通告をしてきたわけでありました。そればかりでなく、最悪の場合には機動隊の出動も考慮する、こういうことを言明して、従来国会議員が立ち会ひ、あるいは地方自治体が立ち会って、国鉄と反対しておる地元民との間で円満な処理をするというこのルールを全く無視した強硬態度に出てきた、こういうことを国鉄当局は——鉄道行政についてはあとでまた運輸大臣にお聞きすることにして、まず国鉄当局にお尋ねしましょう。国鉄当局はこういうことを知っておるのでしょうか。最悪の場合には機動隊まで出動して強行の調査、測量をするというようなことを、工務事務所の所長が言明したという事実を知っておりますか。

○磯崎説明員 塩崎峠の問題は、この問題で先生にも何べんもお目にかかっておりますし、長い間、地元御出身の各先生方超党派でこの問題につきましてごあつせん願ったことにつきます。今日まで約十年かかってまだ解決しないという事は、われわれとしては決して無理をしないという証拠ではないかというふうには私は思っております。ただ、いま先生の御指摘の機動隊云々の問題につきましては、言った言わないの問題もあるようでありまして、もし何でしたら担当の内田常務からもう少し詳しく事情を御説明いたされたいと思っております。

○林(百)委員 時間の関係がありますから、いきさつはもうあなたが知っている、内田常務は私も立ち会っているから知っているはずであります。そうすると、国鉄としては機動隊まで出動して土地収用法のための事前測量をする、あるいはこれを強行するという方針ではなくて、どこまでも話し合いで行なうという方針は変わらないのですか。それを確認しておきたいと思うのです。

○林(百)委員 これが地方自治体に関連をしていくという事は、この三月七日に土地収用法の第十一條によって強制立ち入り測量をするという通告を県知事にしまして、続いて十二條に基づいて岡谷市長に対して測量の通知をしてきたわけですが、これには仮処分による測量の停止等の申請がありまして、三回にわたって裁判所から書類の訂正などを受けたわけでありましたが、しかし、いまもって測量するために立ち入ることを必要とする箇所も人名も記載のないような通知が岡谷市の市長に持っていっていかれているわけですが、この問題にしたいことは、このように地元民が反対しておるその市長に、土地収用法の十二條によって立ち入りの調査を通知する、こういうことをしますと、市長はこれを五日以内に公告をしなければならぬということになっておるわけですね。これは御存じのとおりだと思っております。ところが、地方自治体の首長としては、住民が非常に強い反対をしているにもかかわらず、国鉄がこういうゴリ押しをするにせよこれを公告しなければならぬ。あたかも土地収用法に基づき執行吏の役割りを地方自治体の首長がしなければならぬ。これはもう地域住民から選出された首長の民主的な立場が、国鉄のゴリ押しのために全くじゅうりんされてしまっているわけですね。こういう国鉄の非民主的な路線決定のために、地域住民が選出した地方自治体の首長に国鉄の執行吏の役割りを果たさせるような公告を五日以内にしなければならぬ。ところがもう少し詳しく申し上げますと、実はこのとき議会を開きまして、市長としてはこのことを議会に諮問していただくわけでございます。ところが五日という期限が迫ってくるわけですから、議会は非常に白熱化した議論がかわされていくという事で、市長はやむを得ず、トイレに行くといつて議会の席をはずして、そうしてそこにあらかじめ打ち合わせしておいた市の吏員に国鉄から持ってきた立ち入り調査の書類の公告を命じている。このことがあとで問題になりました市議会

を愚弄するものじゃないかと、あるいは市民を愚弄するものじゃないかと、市長がトイレに行くといつてだまかして開かれて市議会の席をはずして国鉄の公告をしなければならぬというような市長の立場は、全く地方自治の精神をじゅうりんするものじゃないか、こういう非難を受けているわけなんです。しかし、市長にしてこの立場に追いやってたのは、地元民が九年間も反対しているにもかかわらず、国鉄が何らかの理由について誠実を持って再検討する——口ではそう言っている、全然その実証がないわけなんです。そういう路線の決定の方法で一体いいのかわるか、これについてお聞きしたいと思っております。そうして地方自治体をこのように国鉄の手先にしてしまっている、市長をしてトイレに行くまで議会を欺いて、国鉄のために公告しなければならぬような立場に追いやることはいとお考えになるのかどうか。今後いろいろの場合路線の決定の問題が起きてくると思いますが、こういう点について私は国鉄当局、それからこれは国鉄の行政にも関することでありまして、大臣にもひとつ見解をただしておきたい、こういうふうに思うわけですが、

○新谷国務大臣 具体的な事情につきましてはよく存じませんが、国鉄当局からお答えをすると思っております。しかし私も、国鉄をして新幹線、あるいはその他の路線でもそうでございますが、これを建設しようとしたことは、結局国全体の発展のためというところもございまして、やはり一方から言いますと地域の発展ということにも関連いたしますし、地域住民の利益になるということにもつながると思っております。中には、一つの新線の建設について計画を進めるわけでございます。その場合に、御承知のように関係者の間からいろいろの意見が出てまいります。中には、一つの町でも反対と賛成と二つに分かれてしまっているような事態もないことにはございませぬ。そういう場合に、これは形式論かもしれませんが、賛成かどうかということも判定いたしますのは地

方自治体でございます。地方自治体を窓口としたしまして、私どもはその地域の意見を取りまとめ、もらうというのが通例行なっているところでございます。したがって、地方自治体の方々が反対であるというときには、私どもはそれを強行いたしまして、何でもかんでも無理やり建設しようという意図は持っておりませんし、そういうことはまた実際できるはずないと考えております。いろいろのケースについていろいろな事態が起こるかもしれませんが、基本的には私どもはそういう考え方で進んでまいりましたし、今後におきましても地方自治体とは十分密接な連携をとり、そうして地域のためにプラスになるような建設計画を進めていくように努力をしなければならぬことは既定方針でありまして、その点は御了解いただきたいと思っております。

○林(百)委員 私がいま問題にしておりますのは、直接路線が引かれる地域、取りこまれる家屋が六十数戸、七十戸近くですか、それから人口にして約四千くらいの方々の地域ですが、この地域で反対が強いということで、国鉄の工務事務所長が機動隊を導入するということについて、昭和四十八年三月十四日、岡谷市議会の決議としてこういう決議が行なわれていますが、これはあなたの方の自自治体の意向を尊重するという立場から、運輸大臣はあくまでこの立場を尊重されるかどうか、確認をしておきたいと思っております。その決議は、「中央東線諏訪トンネル問題は、八年の長い経過の中で、最近国鉄が土地の測量通知を岡谷市の橋原、三沢地域に通知してきました。ところが、長野工務事務所長は、機動隊を要請導入等の談話を発表された」と伝えられております。このことは、地区住民はもとより、岡谷市民は多大の不安と危惧にかられております。この解決のためには、双方十分な話し合いをなし、不当な行為、機動隊の導入等は回避されるよう要望します。以上決議する。」という決議がなされております。先ほどの運輸大臣の答弁からいって当然この精神は守られるものである、こういうふうに考えますがどうかとい

うことと、具体的に路線の設定、トンネルの掘さくについては、直接その犠牲をこうむる地域住民の人たちの納得の上に行なわれる。その納得なくしては行なわれない。要するに、強制収用を適用するあるいは機動隊を導入するというような強権の発動はしないということがここで約束できるかどうか、答弁願いたいと思っております。

○新谷国務大臣 地方自治体の御意見は尊重しなければ実行できないと思っております。その意味では先ほど申し上げたとおりでございます。

それから関係の地方住民との関係でございますが、地方自治体がそういう結論を出しになるにつましましては、やはり地方自治体も責任を負ってやらなければならぬと思っております。かりに地方自治体でこういう路線で決定をしてしまふべきだ、こういう結論が出た場合には、なお地方の住民の方で、しかしうちの土地はどうしても出さずには困る、ここを通って困る、こういう意見が出るかもしれません。そういう場合にはやはり地方自治体も責任を負っていただきまして、関係の住民の方々は納得のできるような方法をもってその建設計画を進めていくというふうな方法をとるといふのが通例でございます。この点は地方自治体の意見を尊重いたしますけれども、地方自治体におかれましては十分その責任を持つてもらいたい、私はそう思っております。

○林(百)委員 同じような問題が実は東北新幹線路線計画について、現に東京都で行なわれておりますから、この点についてもお尋ねしておきたいと思っております。

東京都では東北新幹線の路線計画についてこれは同僚委員から若干関連するような質問もありましたけれども、私は路線決定の民主的な態度という観点からお聞きしたいと思っております。これは千代田区をはじめ北区、台東区、荒川区、板橋区など、猛烈な反対運動が起きていることは運輸大臣も御承知だと思っております。現在依然として事態は進展しておりません。この事態の解決のため

に、大臣と国鉄総裁は一体どういう方針をこれからとって考えるのか、まずその点をお聞きしておきたいと思っております。(発言する者あり)委員長、この不規則なやじはとめてください。私は、やじする限り質問いたしません。不謹慎です。

○機動隊説明員 先ほどの塩嶺の問題でもそうでございますけれども、塩嶺のときは、先生御承知のとおり、初め下諏訪から分けるという案もあったわけですが、そうしたらどうして岡谷から分けてくれというので、岡谷に話をあてたということになった。私も多少地元の方の御意見を聞きまして岡谷市にしました。どうしても岡谷からとおっしゃったものであります。(発言する者あり)林(百)委員「委員長、不規則発言をとめてください。だめです。ああいう不規則発言をしている限り質問ができませんよ。答弁が聞けないのです」と呼ぶので、下諏訪から分けることを申ししますと、岡谷の責任者の方に私にばかりかかっていた。下諏訪から分ければ困るから、ぜひ岡谷から分けてくれ、こういうお話でございました。

もう七、八年前でございます。それじゃ岡谷にいたしますといっている地元の意見を聞いて岡谷にしますと、今度は岡谷が困るという。地元の意見を聞けとおっしゃいまして、地元の御意見も変わるがございます。そういう意味でなかなかむずかしいわけでありまして、塩嶺の問題は今後ともひとつよろしく願ひ申し上げたいと思っております。

それから東京の問題でございますが、これはもう少し時間をかけなければいけないというふうに思っております。東北新幹線、先ほども午前中にある先生から御質問ございましたが、やはり東北の方々は、東北新幹線によって東北に黎明がくるのだという御意向をお持ちのことは確かでございます。それをどうしても東京につなげなければいけない。東北新幹線と東海道新幹線を結ぶということ、これはいわば東北の方々の夢のように思っております。これはどうしても私は実現いたしたいと思っております。これは国鉄だけのかつてな

車の運用がどうということではなしに、東北と東海道を直結するということは、やはり新幹線の大きな意義であるというふうに存じます。したがって、私はどうしても東北新幹線と東海道新幹線を結びたいという気持ちには変わりございません。しかしそれには、私のほうの技術者に申しましていろいろ案をつくらせましたが、やはりいま御提示している案以外には私は考えません。したがって、これを御納得のいくまで私としては十分地元を御紹介し、御納得のいくように努力するという以外には私の進むべき道はないというふうに考えます。

○林(百)委員 国鉄側の一応の熱意は、それは総裁の答弁でわかりますけれども、しかし、直接路線を敷かれることによって犠牲になる地域の人たちがその国鉄の熱意とは反対の態度をとっている限り、民主的にその人たちの意見を十分くみ取って、その人たちの調整をした路線決定をするのが民主的な態度じゃないかと思うのです。いま聞いていますと、総裁の情熱だけは聞かされておりますけれども、しかし、いま反対している人たちの意見をどのように今後くみ取っていくかということについての具体的な答弁がないわけですね。

具体的にお聞きしますが、東京都北区の議会から「東北・上越・北陸新幹線準備工事に関する緊急意見書」が提出されておられることは御存じだと思います。この中で「東京駅―田端駅間の準備工事をただちに停止し、北区の承諾なしには工事をしないこと」と、それに「現在計画の再検討をただちに」行なうこと、「この要望が北区の議会から議会の意見書として出ているわけですね。先ほど運輸大臣は、地方自治体の意向は十分尊重する、地方自治体の意向を無視しては国鉄の路線決定は行なうべきではない」といふ限り、この北区の意見をとり入れざるを得ないと思っておりますけれども、これについてはどうお考えになりますか。

○内田説明員 この点につきましては、先ほどの御質問に総裁から御答弁がございましたけれども、この工事はすでに運輸省の御認可をいただい

ておりますし、国鉄としては新幹線を五十二年の春までにつくる義務がございます。そういう意味で基本的なルートの問題あるいは地元との設計協議その他御要望、それらの問題については十分地元とお話し合いをしてやってまいりたいと思いますが、工期に制限がございますので、いわゆる国鉄の用地内の工事については、ある程度のもは進めさせていただきたいと思うわけでございます。

○林(百)委員 このことは北区だけでなくて、千代田区からも同様の区議会の意見書が出ておるわけですが、これを見ますと、やはり工事計画を地域住民の要望するように変更してもらいたいという要望が出ておるわけですね。世界で最大の過密都市である東京都に国鉄のほうの計画だけで新幹線を通過させようとするならば、その地域の人はちがってそれに対して批判的な態度をとるのは当然だと思うのです。土地の余裕があり、空間的な余裕があるところならば別として、もう世界で類例のないような過密都市になっている東京の都内に新幹線を設けるというのですから、これはむしろ反対するほうがあたりまえだと思うのです。そこで沿線の住民の間では、生活環境や教育環境が著しく破壊されるという理由で反対の運動も起きていますし、また地方自治体では自主的な都市計画や町づくりで重大な支障を来す、こういうことで国鉄のやり方について強い批判が起きておるわけですね。

そこで、路線を決定する前に、反対が起きてどうにも手のつかなくなる前に関係住民や地方自治体の意見を徴して、そして路線を決定する、こういう方法を国鉄としてはとる考えはないのかどうか。ことに東京都のような人口稠密地域ではあらかじめそういう手だてを講じなければ、反対が起きるほうが当然だと思うのです。それを一方的に上のはうで路線をきめて発表する。発表した以上は、国鉄のメンツにかけても変更はできないのだといって押しつけるだけだという態度では、これからの路線の新設は私は非常に大きな抵抗を受

けると思います。そういうあらかじめ路線決定の前に自治体や関係住民の意見を聞く、少なくとも公聴会を開いて路線を決定をする、こういうような態度が正しい態度だと思いますが、こういう考えがあるかどうか、お聞きしておきたいと思うのです。

○磯崎説明員 先生のお話しの趣旨は私よくわかっておりますが、ただ実際問題として、私も路線の具体的なルートを決する場合に、相当いろいろな角度からしかるべき方々の御意見を徴したり、またいろいろな一般的な御意見を徴したりしておるつもりでございます。ただ、それを形にあらわすということがなかなかむずかしい問題でございまして、地元住民の方々、各ルート別、地区別の御意見等をそんたくいたしまして、しかもこれは単にそれだけで済ませるべきものでなくて、カーブの問題、勾配の問題その他技術的なさまざまな問題、当然これらを考えなければいけませんので、そういうことを総合的にきめるわけでございます。いままでも全然無視してやったということではなしに、やはりあらゆる角度から地元の方々の御意向をそんたくしておるつもりでございますので、今後ともなるべくそういう線に沿ってやっていきたいと思っております。

○林(百)委員 するつもりでありますという程度で済む問題じゃないわけなんです。だから、私のほうから具体的な案を提案しているわけですから、少なくとも公聴会を開いて関係住民の意見を聞く、こういう手だてをくだらねというところは、ここで答弁できませんか。もしできないとすれば、私はこの問題は留保して、また適当なときに国鉄の態度について根本的に問いただしたいと思っております。これは地方自治の自治権に関する重要な問題にからんでいきますから、公聴会を開くということが確保できるかできないか。できないとすれば、私はこの問題は留保して、次の質問に移らざるを得ません、時間の問題がいまここで論議になつていきますから、できないならできないで……。

○磯崎説明員 その問題はこの席では確保できません。

○林(百)委員 できないという以上、私はこの質問は留保して、適当なときにまた徹底的に地方自治体と国鉄との路線のあり方について質問したいと思っております。

最後に、時間ありませんが、これは自民党の中山委員も質問されたのですけれども、利用債の問題です。これは地方自治体が現に持っている額が千三百十五億というのですか、あるいは地方自治体があつておる額の残高が千三百十五億というのですか、この点ははっきりさしていただきたい。

○小林説明員 お答えいたします。

ただいま先生がおっしゃいました千三百十五億というのは、利用債といたしましてお引き受けをいただいております総額でございます。この中で自治体は幾ら持っているかという御趣旨のお尋ねかと思いますが、先生御承知のとおり、利用債はおおむねその利用債をお引き受け願うにつきます。各自治体、地元におかれまして期成同盟会等が中心になって、責任ある方が中心になられてお引き受けを願っておりますわけでございます。その中の構成メンバーがどういう形になっておるか、また一たんお引き受け願った利用債がどういう形で現存しておるか、これは手放してお売りになつておる面もあるやに仄聞をいたしておりますが、そういう意味で、現在高自治体の分幾らかということについては、国鉄におきましてはつまびらかにいたさないとございまして。

○林(百)委員 そうしますと、その利用債の利子補給、あるいは価格差補給もあると思いますが、これは総額幾らになっておるのですか。ここ数年間わかつた数字を出してください。

○小林説明員 ただいまお尋ねの利子補給と申されましたのは、おそらく期成会等においてお引き受け願った利用債を処分されるという場合に、そこに金融状況なりあるいはその当該団体と金融機関との関係等、いろいろバラエティーはあると思

う問題かと思っておりますけれども、この点につきましては、期成会とそれぞれケース・バイ・ケースにおける具体的な内容の問題でありまして、国鉄のほうではこれはわからないわけでございます。

○林(百)委員 それははなはだ無責任な話です。利用債の現在高はわかつておるけれども、その利子補給が幾ら関係者からなされておるかというところを把握しておらないということは、利用債を自治体に引き受けさせるけれども、あとのことは国鉄は知りませんということと同じことになるのじゃないですか。あなたの答弁の前に自治省からお聞きしますが、こういう無責任な——私はこの点についても質問を留保したいと思いますが、そういう無責任な態度で言われたのでは自治体がいへん迷惑です。

それではもう一つだけ聞いておきます。いま審議されておるこの十年計画の中で、あなた方は一体利用債を幾らと見込んでおるのですか。

○小林説明員 簡単に答弁させていただきますが、十年間で十兆五千億の投資を予定していただいておりますが、その中で資金源といたしまして、それぞれ財投で幾らあるいは特別債で幾ら、利用債で幾らということにつきましては、各年度別の予算といたしまして国会で御審議を賜る問題でございます。その一つ一つの内容、利用債幾らということについては明確になっておりません。

○林(百)委員 これは委員長も地方行政委員長でよくおわかりだと思いますが、地方自治体の財政にとつて非常に重要な影響力を持つ国鉄の利用債が、わかつておるのには現在高だけで、利子補給がどうなされておるのか、あるいはこの十年計画の中で一体幾ら国鉄は見込んでおるのだろうかということを説明できないということであれば、少なくとも地方行政委員会を代表しておる私としては、その答弁では納得できません。私は、この点にはもっと突っ込んだ質問をしなければならぬ。しかも利用債自身について、国鉄と自治省とは見解の相違があるということはあるけれども御承知、運

輸大臣も十分御承知のはずです。それほど重大な責任のある利用債についてこんないかげんな答弁だけで、地方行政を代表する委員として引つ込むわけにはいきません。

それで、念のために自治省の森岡審議官に聞きますが、この国鉄利用債というものが地方自治体の財政の現状からいって親しめるものであるかどうか、従来自治省としては国鉄に対してどういう態度をとってきたかということをご説明願いたいと思います。

○森岡政府委員 鉄道利用債を地方公共団体が引き受け、あるいはあつせんをいたしますことにつきましては、非常に問題があるということ、昭和三十年代から運輸省国鉄、自治省との間でいろいろ論議を尽くしてまいりました。その結果、私も自治省といたしましては、利用債の引き受けまたあつせんを地方公共団体が行なうのは、その債券の発行によって行なわれます工事、それから地域におきます受益とがきわめて明瞭なものに限定すべきである。具体的に申しますれば、駅前広場の整備でありますとか、あるいは駅舎の改築、立体交差、こういうふうなものに限定をして引き受けたいしはあつせんに御協力をする。しかし、全国的な交通のネットワークを形成するような鉄道整備についてまで利用債を引き受けさせるといふことは、やめていただきたいということと、いま御指摘のように地方公共団体に引き受けたいしはあつせんを求めております利用債の条件というもの、非常に関連会社あるいは共済組合、他の一般金融機関にお引き受けになっておりますものと比べて悪うございます。利率がそういうふうな悪いということ、お話しのような地方公共団体が財政負担を誘発するというところにこれは当然ならざるを得ないわけでありまして、そういう意味合いで利用債の条件についても、できるだけ一般の情勢に合うような改善をしてもらいたいということとをかねがね申し入れておるところでございます。と同時に、先ほど申しましたように、地元の

受益が明瞭なものに限定し、それ以外の一般的な鉄道網の整備、特に新幹線鉄道網の整備のようなものについてはこれは適当ではない、かように考えております。

○林(三)委員 時間がありませんから、森岡審議官、そこをいいです。

そうすると、単に新幹線の通過をするというだけの地方自治体に新幹線の利用債を持たせるというところは、自治省としてはこれは親しめないもの、こういうふうにお考えになりますか。

○森岡政府委員 新幹線の駅がどういふふうな地域にどういふ形でできるかというところは、これからの問題でございます。駅のできる、できないという問題とは別に、午前中もお話ございましたように、東海道、山陽、それぞれ利用債の引き受けを求めているわけでありまして、それと同じように東北新幹線などについても御配慮願いたい、かような気持ちで自治省としては強く持つておるわけでありまして。

○林(三)委員 時間が参りましたから、そういう状態のだそうです、運輸大臣。したがって、地方自治体としては国鉄利用債に親しめないもの、もっとも議員立法で、新幹線についてある程度協力しようという条項のあることは私も知っております。それはさつき自治省のいうように、直接それと利害関係を持つ自治体は別として、単に新幹線が通過していくというだけで、そこから何ら利益をこうむることのない自治体を利用債を持たなければならぬということはある程度得ないと思うのです。しかし、いずれにしましても、もう現在の利用債の利子補給、あるいは価格差補給が幾らなされているか、あるいは十年計画の中で大体国鉄としては自己調達資金の中で利用債をどのくらいと見るか、あるいはそれをどういふ形で利用債を消化するかという具体的な答弁がなくては、これはわれわれとしては承服できませんので、この問題は後日質問をまた運輸大臣なり国鉄なりにいたします。このことをはっきり申し上げて、私の質問を終わります。運輸大臣、答弁があったら

してください。私は再びこのことは、繰り返して申しますが、再質問することを留保して、私の質問を終わります。運輸大臣、一言答弁あったらしてください。

○新谷国務大臣 大体におきまして、自治省から御答弁されたような趣旨で動いておることは事実でございます。ただ、議員立法とおっしゃいましたが、新幹線の整備のための法律でございますから、この法律の規定をどういふふうに解釈、運用するかというところは、今後の運輸省及び自治省の間の問題であらうと思っております。

○上村委員長 中島武敏君。

○中島委員 新幹線のもたらす騒音、振動、日照その他公害問題はきわめて重大な問題であります。東海道新幹線、山陽新幹線には、新幹線公害に反対する大きな運動が起きております。またこれらから数えられる予定の東北、上越、北陸新幹線の通過地帯でも、新幹線の現在計画に反対する大きな運動が起きております。

そこで東北新幹線についてお伺いしたいと思ひます。

三月十日、佐藤運輸政務次官が畑崎玉泉知事、小林東京北区長らに東北新幹線の大宮以南は上野部分を除き高架にする、この条件を地元がのめば、東北新幹線に通勤線を併設してもよいと提案をされております。これに対してわが党の平田議員は、四月十二日の交通対策特別委員会で、通勤線は「新幹線を敷くからこれと抱き合わせにすべきだ」という性格のものではない、通勤線の問題と新幹線の問題とは切り離して考えなければならぬという質問に対しては、運輸大臣は、「方向としてはおっしゃったとおりと考えております。何も新幹線と通勤列車を抱き合わせのようには考えているわけじゃないです。」と答えておられます。ところが五月十四日、国鉄東京第三工務局長が北区長らに説明しました内容、手渡した計画図には、東北新幹線と抱き合わせで通勤線をつくることとなっております。しかもこのときの話では、全線高架通過を認めるなら、通勤新線の併設、赤羽駅のか

さ上げを考えます、こういうふうに言っておられます。

そこで伺いたいのですが、大臣が国会で答弁されたことと、国鉄が実際に行なっていることはたいへん違つております。これは一体どういうわけか、この点を運輸大臣にまず最初にお伺いをいたします。

○新谷国務大臣 その問題については一応の報告を受けておりますが、具体的な交渉の内容についてはよく存じません。いまおっしゃったことは、おそらく事実であるだろうと思ひます。私が国会で答弁いたしましたことは方針でございます。その方針には変わりはないと思ひます。いまお話しになりました中で、抱き合わせとおっしゃいましたが、抱き合わせというこの意味がよくわかりませんが、これにつきましては新幹線と並んで、上尾のような事件があったりいたしましたので、あそこにもこういう通勤の路線が必要ではないかというふうなことから、そういう話が出たのではないかと私思ひますけれども、しかし新幹線をつくるから、一方で反対に通勤線をつくる意味でいうから、そういう意味で通勤路線をつくりたいとかつくりませんとかいうようなことは、これは異質の問題でございますから、これは別の政策が一本になるというところは、これはあり得ることだと思ひますけれども、それがいかにも反対給付のような形で交渉されているというようには私は承知していませんのでございます。

○中島委員 私が申し上げたことは事実であります。そこで、それじゃお尋ねしたいのですけれども、大臣のいまの答弁では、これは新幹線と通勤線を敷くというところは異質の問題だ、こういうふうには非常にきつぱりおっしゃった。しかし、実際には国鉄当局のほうでは、そういうふうな説明を、私が先ほど申し上げたような説明をしているわけでありまして、そこでお尋ねしたいのですけれども、それじゃ大臣の方針で国鉄が臨むのであるとするならば、国鉄当局はいままで言ってきた説明を取

り消されますか。

○磯崎説明員 現地の末端でどう御説明をしたか、どちらが先でどちらがあとかというところは、私はつまびらかにいたしません、事の起りは、先ほど土井先生に申し上げましたとおり、東北新幹線だけなら現在の大宮以南はおおむね現在線に腹づけということばは鉄道用語でございしますが、現在線に腹づけして高架で大体持つてきて、それを赤羽から入れるという案でございした。ところが、それは東北新幹線の路線選定をしたときでございしましたが、その後御承知のとおり北陸の問題が非常に急速に出てまいりまして、そしてこれを五十四年までにつくれという事になりましたので、結局これはどうしても上越新幹線に入れざるを得ないということで、そういたしますと大宮以南は東北線と上越、北陸線一本の線路に乗せることは不可能でございします。したがって、本来の計画ならば新幹線を二複線にして大宮から東京まで持つてくるわけでございしますが、これはあまりにも能がないじゃないか、それならばせつかつくったばかりではございしますが、大宮以南にいま三複線と申しまして三本複線がございします。そのうちの一つをつぶしてそこに新幹線を走らして、そのうちの一つのいま急行電車が走っているのを外へ振って、そして新しい通勤地帯を開発して、それと新幹線の、今度の北陸、上越のほうになります、それを併設するのが一番いいじゃないかという事になったわけでございまして、言い方によりましては——それは私は代償的な意味で言うのではなしに、新幹線の複々線が通られては、これは迷惑だと思ひます。したがって一本は現在線に乗せてしまふ、そのかわり現在線が足りなくなるから、その分を新幹線と一緒にして別なところを通す、これが最もいい案ではないか。新幹線を二つに分けてしまふ、しかしそのかわり片方に、東北の現在線のほうから電車線をこっちに持つてくるという案が一番いいじゃないかということで考えましたもので、これは運輸省のサセクションもございしました。

したがって私どもといたしましては、どちらが先でどちらがあとということではなくて、たとえばいまの埼玉県の上尾事件ではございせんが、埼玉県の県南というのはどうしてもいまの通勤電車では足りないという問題も一つございします。これは御承知のとおり、東京の地下鉄を川を越して埼玉県内を高架で浦和くらいまで持つていこう、あるいは熊谷まで持つていこうという案があったほどでございします。これも高架でございします。それでかたがた北区というところは、御承知のとおりあの浮間地区その他は非常に交通の不便なところとございします。もう御承知のとおりでございます。北区は非常に鉄道が片寄っておりまして、しかもその鉄道が赤羽駅でもって地平でもって北区を二つに分けています。三分の一と三分の二に分けています。いわば鉄道のために北区は非常に非常に阻害されているとまでいわれております。その意味で浮間地区、いままで全く交通のない、赤羽駅までバスで二十分、三十分かかるというこの浮間地区をそれと一緒に通勤圏内に入れるべきじゃないかという考え方が起るのには、われわれ交通屋として当然だと思ひます。したがって、さつき申しました埼玉県の事情並びに北区の事情、それをくんで考えますと、両方を高架にして赤羽へ入れるというのがルートとして一番自然なんじゃないか。かたがたさつき先生御質問の赤羽駅のかさ上げの問題、これは何もいまに始まったことではございせん。前からの問題でございします。先ほど申しましたとおり赤羽駅のために北区は発展が阻害されている、あれが東西の交通を遮断している、これを何とかして上げてくれという話は前からございします。これをこの際一緒にやろうじゃないか。私どもといたしましては北区に対して相当雄大な計画を立てたつもりでございまして、どちらが先、どちらがあとというふうな次の問題ではなくて、私どもなりに、北区あるいは埼玉県南の交通を緩和するためにどうしたらいいかという純粋な気持ちから出たわけでございまして、現場の末端がどっちが先、どっちがあと

と申しましたとすれば、これは誤りでございまして、私どもはもっと純粋な気持ちでもって、いままで御不便をかけておった北区の特長な浮間地区等について何か御便宜をはかれないかというささやかな気持ちから出たものでございまして、その点末端の表現が悪ければおわび申し上げます。○中島委員 いま総裁のほうから、現地でどう説明をしたか知らないという、私が聞いておりますといささか無責任とも聞こえるような答弁でもありますけれども、それじゃはっきり確認をさせていただきたいと思ひます。現地では——現地といいますが東京第三工務局のほうでは、もうきわめてはつきりと、全線高架で通過を認めるならば通勤新線を併設するとか赤羽駅のかさ上げを行なう、このことを考えてよろしい、こういうふうな言っておるわけでありまして、これは、認めるならばということですから、もう明らかに取引条件、はつきり言つてしまえば取引条件であります。そうではなくて、いま総裁が言つたように取引条件ではなくて、全く別個な問題として通勤線を敷くのだというのが総裁の答弁でありますね。全く別個の問題として敷くのだということを確認してもよろしいでしょうか。○磯崎説明員 その点は少し専門的になって恐縮でございしますが、全く別個とおっしゃいますと——通勤線を敷くためには、御承知のとおり現在の赤羽—大宮間の三複線がございします。あの三複線の一本を新幹線に使うわけでございします。多少その線路の幅を広げますが、あの電車線のうちの一本を新幹線に使う。そのかわり電車線を外に振つてそれを通勤に使うわけでございします。そういう意味で、全く別個とおっしゃると、非常に話がこんがらがっておりますから……。○中島委員 つまり取引条件ではない。○磯崎説明員 そういうことです。私がさつき申し上げたのは、そういう取引条件などという私どもは非常にけちくさい人間だと思ひになるかもしれないが、もう少し私どもとしても交通の屋として、埼玉県南の問題、これも私どもしよ

ちゅう伺つておりますし、北区の方や先生からもしよちゅう北区の問題について伺つております。そういう意味で、やはり私どもなりの地域の交通を便利にするという立場からやっているわけでございします。○中島委員 それでは、現地では実際どうなっているかといふと、新幹線の予定地から少し離れたところの人たちは、通勤線ができるのだから新幹線をのんでもいいじゃないかというふうにして、意見がだんだんばらばらになるというふうな傾向もあるわけですね。つまりそういう取引条件としての通勤線というものを国鉄当局のほうで説明されたことが基因しているわけですね。そうではないのだということをはっきり確認した上で、もう一つ伺ひたいします。私が国鉄に通勤線の具体的計画の資料を五月十五日に要求いたしました。これに対して、赤羽—大宮間、新幹線ルートに併設した通勤線を検討中であるが、まだ具体的な成案を得ていないという答へが返つてまいりました。しかし国鉄は、五月二十一日には北、板橋の都議会議員に対して、戸田—赤羽間にないし二カ所の駅をつくる、こういうふうな言つております。また五月二十六日の板橋区議会に対しても同じことを言つております。検討中で何ら具体的なことがきまつてもないというのに、戸田—赤羽間に駅ができるというふうなことを言つてよろしいものでありますか、また言うことができるものでしょうか。○磯崎説明員 もちろん北区のことを通るかといふことがきまつていっているわけではございせんし、またどこを通すという案が——ことにあそこは道路の非常に複雑なところとございします。その簡単にはきめられない問題でなく、これは当然都市計画と一緒あるいは区画整理と一緒になければできない問題だといふふうな考えでおります。したがって、どこへ駅をつくるというところは現段階ではきめられるわけではございせんが、先ほど申しましたとおり、私どもとしては、あの交通の不便な北区を何か便利になくはないかぬという

気持ちからいえば、あの付近に駅が必要だということ、これはもう申さないまでもおわかりくださっていることだと私は思います。したがってそういうことを申したことが——一つか二つかという問題などはもちろん関係ございせんが、通動線をつくるということは、やはりあの交通不便なところを便利にしたいという私どもの気持ちでございまして、それには駅がなければできないわけでございます。そういう意味で申したのだというふうに思います。二つと申したとすれば、これは越権行為でございますけれども、駅が必要だということ、これは先生御推測のとおりでございます。

○中島委員 まだ幾つ駅ができるのかそういうことがきまっていますわけではもちろんないわけでありまして、また最終決定をしているわけでもないということを確認いたしまして、なお関連してお尋ねいたします。

五月十四日、国鉄東京第三工事局長が東京北区長らに対して説明した中に、星美学園は地下を通ずると説明されたようであります。先ほど總裁もそういうふうにおっしゃいましたけれども、これは間違いないかどうか、質問いたします。

○内田説明員 地元にて提案いたしましたルートではそのようになっております。

○中島委員 この問題に關してなんですが、六月二日に第三工事局長が北区の区長や正副議長その他の人たちに對して、この問題について説明を行ない、図面を渡しておられます。私ははなはだ妙なことをだと思つてゐるのです。といひますのは、この星美学園というの下、線路の走つてゐるところ、ここは海抜六メートル、星美学園は海抜二十メートルであります。つまり地上から十四メートルなんです。先ほど總裁は別の方に言われたように、高台にあるというふうに言われた。それはそのとおりなんです。しかし、それは地上から十四メートルという高さであります。ところが、説明によりますと、トンネルの高さが九メートル必要だ、その上にトンネルと地上との間に三メートル

ル必要だということと説明があつたわけですね。そうしますと、合わせますと十二メートルですね。そうすると、地上から幾らものところに線路が敷かれるかということになりますと、これは二メートルのところは線路が敷かれなければならないということになります。ところが、予定されているあの地図によりましてこれを調べてみますと、俗稱板橋踏切というふうなところのすぐそば、この板橋踏切のあたりから西側に湾曲をして星美学園のほうに向かうわけですね。この線路の高さが地上十四メートルであります。そこで、その踏切から星美学園までどれぐらいの距離があるか、約二百メートルであります。ところが国鉄の建設規程によりまして、新幹線の勾配は千分の十五、特別な場合は千分の二十五ということになっているわけでありまして、幾ら下がるかということが。かりに千分の二十五という場合を適用したとしても、五メートルしか下がることはできないわけでありまして、これでどうして地下通過ができますか。

○内田説明員 私のほうの概略の設計によりますと、大体地下三メートル、さらに勾配を突っ込みますと六メートルぐらゐでいくようなことになっております。しかし、御承知のように、これはいまの概略設計でございまして、実際には精密に測量をいたしてみますとどういふことになるかわからないと思ひます。この点については多少の誤差が出てくると思ひますので、できるだけ早くに測量だけをさしていただきたいというふうなことを考へております。

○中島委員 これは多少の誤差どころじゃないです。それはもうだれが考へたつて、あの地域の状況を知られている人は、通れるものじゃないというところがはつきりしているのです。私、いま数字を申し上げましたけれども、そういうことをいって地下通過をするのだから、学校には障害を及ぼさないのだというふうな説明をされていらつしやる。星美学園のほうからは何回も陳情書が出てゐる。私は、これが解明されない限りは、いまの御説明ではとても納得するわけにはいかないのです。

これはどういふことですか、私はとてもこれは現実の問題として納得できませんね。お聞き及びのとおりなんです。この問題について、私は質問を保留する以外にないのです。同時に、この連合審査に對して十分納得のいく御説明をいただきたいと思ひます。このことをひとつ委員長にお願いしたいと思ひます。いまでも言われてきていること、まるきりこれは、とてもじゃないけれども、地下を通過できるなんという状態じゃないのですから、おはかりいただきたいと思ひます。

○内田説明員 ただいま私のほうの設計してゐる図面では、十分地下を通れる計算になっております。たぶん精査いたしましたしもうそう間違ひはないというふうに思ひます。しかし、これは精査していただきませんと正確なことは申し上げられませんが、現地の測量をさしていただきたいと思ひます。

○中島委員 これは測量なんということを認めろというお話で問題を解いていらつしやるのですけれども、私はちょっと性質が違ふと思ひます。ね。ほんとにこれはだれでも気がつく問題なんです。測量の図面にはちゃんと通れるようになってゐるのです。よっぽどのものだというのは、ずいぶん間違つてゐると私は思ひます。精査をするしないなんという以前の問題です。そういう点ではもつとはつきりした——かえつて逆に測量をさしていただきたい、敷きたいのだ、新幹線をどうしても通したいのだ、こういう話じゃなくて、やはりもつとその図面について自己点検をされて、それでほつきりした答弁をいただかなければ、これはちょっと納得できるような性質のものじゃないのです。そういう点では私は委員長にお願いいたしますけれども、はつきりした、もつと私どもが納得できる答弁をお願い申し上げます。

○内田説明員 この点につきましては、私のほうは技術的には自信がございまして、正確な図面をとらしていただきたいと思ひます。なお、

現在持つてゐる図面については先生のほうにお見せしてもけっこうだと思ひます。○中島委員 同じ答弁を繰り返されているのです。そういう点では、委員長、はつきりもつと、いま何回も同じ答弁をされておられますから、そうじゃなくて、しつかりした答弁をいただきたいと思ひます。おはかりいただきたいと思ひます。

「時間が超過している」と呼ぶ者あり」○上村委員長 時間が参つておりますから、その点は……

○中島委員 私は重ねて委員長に、はつきりした答弁ができるように、理事会のほうではおはかりいただきたいというのをお願い申し上げます。よろしいでしょうか。——なお、この問題とまた非常に密接に關係していることについて、時間もほとんどに超過しているようでありまして、私最後にこれ一つだけで終わりにいたします。

やはりこの問題と全く同じなんです。五月十四日に、国鉄第三工事局のほうで、新幹線は住宅密集地を避けて公共施設と工場街を抜けることを配慮して考へた、こういうふうな答弁がされてゐる。これがもし事実だとすれば、私は公共施設、そこを通すのだ、これはどういふことだろうと思ひます。公共施設は学校であります、保育所であります。こういうところはどうなつてもかまわないという考へ方で言われたものかどうか、これははっきり説明していただきたいと思ひます。

○内田説明員 ルートの選定につきましては、なるべく公共施設、学校等は避けるというのが原則でございます。しかし、非常な密集地帯の場合には、それはそれなりの防音設備あるいは振動防止設備等あらゆる技術を駆使いたしまして、現在の設備に支障のないようにして通さしていただくというこゝでまいらざるを得ない場合がございします。

強調していらつしたと私は思うのです。しかし、実際にはこれは環境との調和どころか、環境を破壊するということになるわけであり、この点、単にことばで環境との調和ということをするのではなく、もっとほんとうに環境との調和ができるようにしなければならぬ。もしできないという場合にはやめてもいいんだということではないと思うのです。そうじゃなくて、やはりその点ではやらない、もっと検討するということが必要だということを要求して、私の質問を終わります。

○上村委員長 小川新一郎君。

○小川(新)委員 私は、埼玉県に住んでおりますが、新幹線は埼玉県でいまだ重大問題になっておりまして、先ほどから同じような御質問がありますけれども、あえてお尋ねする次第であります。

〔上村委員長退席、細田委員長代理着席〕

御存じのとおり、埼玉は上尾事件等々、非常に人口急増地帯でございます。通勤問題で国鉄はどのような御計画があるのか、まずお聞きしたいのでございますが、現在大宮から東京まで三複線というのはいくつ存じております。そこで新しい通勤対策を盛り込んだ通勤新線というものはいまお考えなんでしょうか。

○磯崎説明員 現時点におきましては、先ほど来問題になっております問題を別にいたしますれば、新しい問題はございません。先ほど来問題になっている例の新幹線との併設ルートの問題だけでございますが、あとは現時点ではございません。

○小川(新)委員 そういたしますと、新幹線の問題を切り離して、埼玉県知事から要求があり、埼玉県住民から要求があれば新線はつくっていただきますか。

○磯崎説明員 それは先生御承知のとおり、鉄道敷設法の問題でございます。現在の線を移設するならば私のはうでできますけれども、全然それと関連なしに新設ということになりますと、鉄道敷設法の別表を改定しなければなりませんので、こ

れは国会の御審議事項になると思います。

○小川(新)委員 総裁の御見解を承りたいのですが、その国会の問題は別にして、必要と認めますか、認めませんか。

○磯崎説明員 実は私も埼玉県の県南の通勤輸送に非常に関心を持っております。ただ、あそこを三複線にいたしました以来、あとはちょっと手がつかないというのが実情でございます。むしろ私は、先ほどちょっと申しましたが、東京都の地下鉄、営団でございますか、これを延ばして熊谷あたりでもって相互乗り入れと申しますか、営団の五号線と総武線、中央線とやっております相互に乗り入れるシステムでございますが、これをやっております。あるいは熊谷ぐらいからまっすぐ、もういまの大宮その他を通らないで、熊谷あるいは上尾付近から地下鉄を通します。あの辺では高架になると思いますが、ちょうど五号線と同じような形で、いわゆる私のほうの経営でなく

て——私のほうの経営ですと法律改正の問題がありますので、そうではないに、非常にいい例は地下鉄の五号線でございますが、あれと同じシステムで高崎線の途中から分けて、そして都内へ持ってくるというのが一つの方法であるし、それから東北線の東側のほうはいまもう一本地下鉄が赤羽の先でとまるようになっておりますが、それを延ばして、そして東北線と結ぶかあるいは東武と結んでもいいと思いますが、そういう形でもって東北線の両側に新しい国鉄あるいは私鉄、地下鉄、営団あるいは都営との相互乗り入れ路線をつくるのが一番いいんじゃないか、そういう考えを持っております。

○小川(新)委員 六月五日現在の通勤新線、特に埼玉県内の問題でお尋ねいたしますけれども、計画については今後変更がございせんか。

○磯崎説明員 先般三月十日に埼玉県知事が運輸大臣のところに見えまして、運輸省からの一つの案が出ましたので、それを持って私のところへお見えになりました。そのとき私といたしましては、一つのいい考え方であると思っておりますので、ひとつ

地元のコンセンサスを得ていただきますならば、私はこれでもってやりましようという約束をさせていただきます。したがってそれを変更する意思はございません。

○小川(新)委員 そういたしますと、埼玉県は御存じのとおり、赤羽から渡って埼玉県を通過の場合には地下というところとございした。その地下というところで私どもは新幹線設置に賛成しておったのでございますが、地下にもぐってというのが急遽高架ということになりましたので、新幹線騒害、環境破壊、住民が非常に本問題に対して注目してまいりまして、与野、浦和、戸田以南で反対決議が議会ですされた。実は昨日知事が、この問題について反対の方々に対する所信を、ある集会所で述べました。そのときに、いままでは地下で埼玉県内を通過するということであつたけれども、今回高架になった、三月十日に知事があなた

のほうへ申し入れたいろいろな案の中で、通勤新線とからめて、この問題について新しくボールを投げ返さなければならぬ。投げ返すということとは、考え直さなければならぬ。要するに、地下にもぐって行くというやつが上へ上がってくることにについては考え直さなければならぬということとを表明されておりますが、総裁、この問題についてどうお考えですか。

○磯崎説明員 実は私はそのお話は初めて伺いました。三月十日からすでに約三カ月たっております。三月十日の運輸省の案で私もひとつやってみましようというふうに話をしましたのは、すぐ翌日新聞に出ております。したがって、三カ月たつて今日というのは、ちょっと私はおかしいと思っておりますが、先生おっしゃるなら間違いないと思いますが、私はいま突然伺いましたので、ちょっと御返答いたしかねる次第でございます。

○小川(新)委員 読んでみますと「住民の反対の声がこれだけ高まって来ている以上、国鉄側から投げられたボール(三月十日の高架方式案)を投げかえす(再検討をさせる)」と述べ、高架式新幹

線の返上を初めて明らかにした。これによりあす六日に開かれる県新幹線対策協議会(会長、畑知事)で、大宮以南について、高架方式の再検討を打ち出すことが確定的となり、新幹線問題は長期化の様相を呈してきた。」というふうに新聞は報じております。私は畑さんに先ほど電話をかけて聞きました。一体この問題については知事はどうお考えなのか。これについては、高架については反対である、あくまでも所期の計画であるところの地下をもぐって県内を通過させてもらいたい。そのときに、私が先ほど言った、先ほど事務局の方と御相談したときに通勤新線の問題が出てきたわけ。これは国鉄総裁、コンセンサスを得るということは、要するに地元の意見を尊重するということとございしますが、話し合いの場を議会制民主主義の立場の中からとってみても、当然知事もしくは住民が反対している問題については、なかなかコンセンサスが得られないんじゃないかと思

います。その場合国鉄としてはどういう態度をおとりになっていくのですか。

○磯崎説明員 三月十日におきます知事と私の話は、これは二人きりでありまして、その話の内容を申し上げるわけにまいりませんが、私といたしましてはこれを、どちらが言い出したというようなことでなくて、まあ大体こういうところというふうな、率直に申し上げて私は感じました。したがっていまのお話、先ほど申し上げたときに下の者から聞いて、そんなばかなことはないと思したくらいでございますが、埼玉の新聞に出てくるという話でございます。私は突然のこと、ちょっと知事と三月十日にお目にかかったことを思い出しつつも、いま御返答を、それだからどうするといふ次の時点についていますぐここで御回答申し上げるだけの……。

〔小川(新)委員、新聞を示す〕

○磯崎説明員 これは埼玉の新聞でございますので、私読んでおりませんので……。〔知事は約束していないと言っているよ〕と呼ぶ者ありです。私には知事との間にどういふ話をしたか、そ

ういふ話をしたか、そ

ういうことは一切言いません。これはもうお互いの紳士の約束でございます。申しませんが、私は何とかひとつこれでもってコンセンサスを得ようじゃないですかというような話で、非常に前向きで問題が進展するだろうという信念を持ったことは事実でございます。したがって、いまの段階ですぐそれを拝見してどうかというのを申し上げられませんが、私はあくまでもあの案でもう少し考えていただけないかということ強く考えております。

○小川(新)委員 こういうふうな事態がだんだん変わってまいりまして、この原因はやはり国鉄さん、要するにあなたさんのほうで、最初地下にもぐるといったやつをなぜ高架にするようになったのかです。

○内田説明員 この点につきましては、先ほどもお話が出ておりましたが、埼玉県地盤沈下というところから考えて、あの付近に通勤線を一本引くというにいたしました。停車場等をつくらなければならない。停車場は編成長が大きくなり、それから、国鉄の停車場は編成長が大きくなり、それから、追いつき設備等をつくる関係で相当幅が大きくなり、また規模が大きくなります。そういうようなことを考えますと、通勤線は事実上高架でいかにするを得ないというところがございます。通勤線を高架でいけば、振動、騒音等を考えてもわれわれが今後の対策をすれば、新幹線も同じ高架でいって地域の破壊につながるのではないかと、むしろ開発等のメリットもあるということで、両方とも高架ということをお願いをいたしましたわけでございます。

○小川(新)委員 新谷運輸大臣にちょっとお尋ねいたしますが、そういたしますと、まだきのうのことですが、知事さんが表明したことについては、いま国鉄総裁は何とも御返事できないと申しております。知事は非常な決意を持って、住民の立場に立つて、あくまでも新幹線を通すならば地下にもぐってもらわなければならないと言っ

ておるのですが、これはどうしても住民サイドに立つてものを考えるときに、私どもはそれを推さざるを得ないので、運輸大臣としてはこの変更を再変更する考えはございませんか、どうです。

○新谷運輸大臣 埼玉県知事との話し合いには、私は国会のほうにありましたものから直接にはお会いしなかつたわけですが、国鉄総裁から御報告したような実態であったと思います。しかし埼玉県知事が、いま新聞をお読みになりましたように反対だとかいう話でございますけれども、これにはやはり埼玉県知事として、地元いろいろな要望を受け入れてそういう態度をとっておられるのだと思います。しかし、一方からいいますと、国鉄の側からいいますとやはり工法の問題、つまり工事方法の問題、いろいろの条件が重なり合います。国鉄総裁が申し上げたようなことを埼玉県知事にお話ししたのじゃないかと私は思うので、単に工事費が安くなるのかそのほうが工事が楽であるとかいうような安易なことではないと思

います。でございますから、両方ともにこれは相当の理由があつてございまして、来ているんだと思つて、私はいそがしに結論をお急ぎにならずに、もつと双方で十二分な話し合いをしていただきまして、そうしてどちらの方法になるにしても、両方がそういうことであれば、こういふふうにしたましようというので、両方が納得できるような結論を見出すように、まだまだ努力をしていただかなければならぬと思つております。

○小川(新)委員 私も総裁と知事との会見はいたしては、ないからわかりませんが、紳士協定ということですから、ここぞと申すところがございます。新聞によると知事はこう言つておるのです。「先の上尾事件で本県の通勤難問題は極限にきていることがはつきりした。通勤新線との抱き合わせの高架方式案に知事として賛成した覚えはない。新幹線の抱き合わせが住民反対にあつて、以上、通勤難問題は別個に考えたい」と語り、「通勤新線と新幹線の高架の問題とは別個に切り離して考え

るべきである」ということを新聞では表明しております。そうなりますと、結局これは私はまた平行線になつてしまふと思うのです。そこでもしも話がどうしてもつかない場合、大臣、知事と話し合いの場を持ちますか。

○新谷運輸大臣 こういふ問題について主管大臣が地元の地方団体と直接に交渉するようなことはあまり例がなかつたと思つて、しかし事態によりましてはあえて辞するわけではございませんで、私が出まして解決の糸口が見出せるようでございますしたら、いつでもお話し合いをする用意はございます。

○小川(新)委員 そういたしますと、その話し合いがついてコンセンサスが得られない間は、強制立ち入り検査とか測量とかくい打ちとか、そういった実質的なことはやらないでしようね。これはどうなんですか。

○新谷運輸大臣 工事の進め方あるいは土地の買収のしかた、そういう具体的な問題については私はよく存じませんけれども、しかし地方自治体のごぞつて反対しておられるに、その反対を押して切つて工事ができるはずはございませんから、これはやはり両方でコンセンサスが得られることを前提にしてやらなければならぬということ、先ほども申し上げたとおりでございます。

○小川(新)委員 総裁、そういたしますとこの話し合いの過程の中において、当然埼玉県知事としては、上尾事件のような県内の人口急増地帯の問題をかかえておる通勤問題について、通勤新線の問題を取り上げようと思つて、これはキャッチボールじゃないが、ボールを投げ返してくると思つて、その場合、新幹線が上のほうを通る高架にするのを条件として、埼玉県知事がどうしても地下にもぐることには固執して高架にすることに反対を続けたと仮定したならば、あなたは抱き合わせといふ言ひでいるような問題ではないといふことを私は認識しておりますが、その問題についてはまさか取り消すようなことはないでしょうね。どうですか。

○磯崎説明員 私はあくまでも三月十日に知事と目にかかつて、私の部屋までおいでくだつたわけですが、私の部屋でお話ししまして、私のほうには立ち合い人もちゃんとおります。知事さんのほうにもおられます。それを翌日埼玉県側で新聞発表なさつたというふうな事実等から申しまして、私は知事さんのいろいろお立場があると思つて、したがって、私はあの節、私と知事さんとお話ししたことについての私の印象は全く変わつていないというふうな思ひますので、いま先生非常にいろいろお話を聞いていますので、ただ先ほど申し上げたことを確信いたしておりますが、ただ先ほど申し上げたとおり、埼玉県内の輸送問題はいろいろいふことがございまして、私はかねがねからいふゆる地下鉄五号線方式をせざるべきだといふことを主張しておりましたので、それとこの問題とどう考えるかなどは、もう少し運輸省御当局の御判断にまかせていく以外にない。いまの先生の御質問には、ちょっと仮定のことでございまして、せっかく知事と私の紳士的なお話しで進んでおりますので、それは破らないでそのまま進展するという信念と確信を私は持っております。

○小川(新)委員 これはあくまでも、私は新幹線ももちろん必要である、より以上必要なのは通勤対策の通勤新線の問題ですね。そういう問題を、やはり総裁の立場から私は素朴に質問しておる。特に私は運輸委員でもないし、交通安全対策特別委員会の委員でもないのです。地方行政の委員としての立場から、私はあえてきょうはこの問題を提起しておる。知事の味方とかあなたとかでなくて、地方行政委員会という一つの職責の中から判断してものごとをお尋ねしておりますので、まことに失礼な言ひ方かもしれませんが、御無礼かと思つて、私も、あえてお尋ねしたいのは、そういう地方行政の問題、地方自治の問題からいって、いま必要な埼玉県の通勤対策の新線の問題をあえて私は言つているのであつて、これはぜひとも決

意を聞きたいです。これは大臣の決意を聞きたいです。

○秋富政府委員 埼玉県におきます通勤輸送につきましては、重大な問題だと私たちも考えているわけですが、三月に埼玉県の知事が見えましたときも、いわゆる新幹線を、東北新幹線と上越新幹線、あるいはこれと北陸新幹線が一本になりますと、従来の考えで東北と上越一本というところではとてもできないので二本に、その場合には地元とされては二つを同時に工事していただきたい、こういう御要望もあつたわけでごさいます。そういたしますと、先ほど総裁が申しましたように、従来の三つの複線を新幹線に使うということになりますと、在来線をはずして別に新幹線を併設するということによって一つの通勤対策を講ずる。これをさらに延ばしていくという問題も一つの重要な通勤対策と考えておるわけでごさいます。これ以外といたしましては、いわゆる都営六号線を埼玉県のほうに延ばしていくという問題につきましては、これは埼玉県側がいわゆる埼玉県についての投資、こういう問題についてどういう御意向であるかということが、まだ御意向が出ておりませんのでございすが、これはちょうど千葉県側に都営十号線を延ばしていく問題と同じような問題でございまして、こういった形とか、またそれ以外の営団の地下鉄といったような問題と総合的にいろいろただいま検討中でございします。

○小川(新)委員 ちょっと問題をすりかえちゃってほかへ発展させちゃっているのですけれども、私が聞いているのはあくまでも新線のことで聞いていたわけですか。

そこで総裁、一言でけっこうです。地下方式は絶対やらないで、埼玉県を通過の場合は高架方式にする決意は変わりありませんか。

○磯崎説明員 それに変わりございせん。
○小川(新)委員 私は、この問題については、はっきり三点の問題が浮き彫りになりましたので質問を終わらせていただきます。

次に、沖繩の問題なんですが、沖繩には国鉄が入っておりませんが、国鉄の敷設の計画は沖繩県にはございせんか。

○秋富政府委員 これは、四十六年におきましても、沖繩返還の際にもいろいろと議論された問題でございします。沖繩におきまして陸上交通機関をいかに持つていくかということでございすが、沖繩の地勢あるいは人口の分布状況から見ますと、非常に道路を整備されておりますので、鉄道であらためて敷く必要はない。むしろ敷くとすればモノレールがどうか。モノレールの問題につきましては現在いろいろと調査、検討中でございします。

○小川(新)委員 じゃモノレールは敷いていたいただけるのですか。

○秋富政府委員 モノレールにつきましても、海洋博のときにいろいろと空港からの問題も検討されたわけでごさいます。このときも地勢の問題あるいは河川との関係、こういった問題、それからもう一つはいわゆる採算制の問題等ございまして、敷くというふうなこともあったものではなくて、なお引き続き検討中でございします。

○小川(新)委員 それじゃ敷かないのと同じじゃないですか。国鉄は敷かない、モノレールは敷かない。モノレールでは荷物は運べませんし、いろいろ問題がありますが、それじゃあまりにも沖繩の人がかわいそうだと思います。どうか利用度についてはっきりした計画を、磯崎国鉄総裁、新幹線から少し頭を転換して、この辺はいかがですか。

○磯崎説明員 沖繩には戦前、御承知のとおり沖繩県営の鉄道がございしました。私も行ったことございすが、道路がどこまで行き詰まるか、人口がどういふふうな集中するか、もう少しそういう点勉強させていただきたいと思ひますが、いままで沖繩のこと、実は直接関係なかったものであまり勉強しておりませんでしたが、少し勉強させていただきたいと思ひます。

○小川(新)委員 こういう重大な内地の問題だけに頭を熱くしないで、やはり沖繩海洋博もあるし、沖繩県民の、百万人もおられますね、こういった方々のためにもひとつ御奮起いただきたい。もう一つお尋ねして終わらせていただきます。が、埼玉県の新幹線の問題等々について、利用債、交付金、これらは反対しておる都道府県または公共団体から何が何でも取るものなのかどうか。特に埼玉県のようになりま重大な問題を控えているときに、新幹線に関する利用債とか交付金については、これはもしも県が払わない、買わないと言ったらば国鉄はゴリ押しをするのですか、それとも事情を察して引き下がるのですか、どうですか。

○磯崎説明員 利用債の問題は先ほどからずいぶん問題になりましたが、私のほうとしてはできるだけお願いいたします。しかし、持たないとおっしゃる方に持たせるわけにもまいりませんので、できるだけ御説明いたしまして、少しでも御援助願いたいということはお願いするつもりでございします。

○小川(新)委員 ではこれで終わらしていただきますが、もう一べん確認いたしておきますと、埼玉県内通過の新幹線は、国鉄側は絶対地下にはもぐらせないで高架にする。それから知事が反対した場合には、この問題はコンセンサスを得るまでは絶対に実行をしない。三項目は、話がこじれた場合には新幹線大臣みずから話し合いに応ずる、それから県民の大きな意向のもとに立つ。それからもう一つは、通勤新幹線については絶対に切り離して考える、こう私は理解いたしました。何か御不満な点や、私の質問に対して文句がありましたら御答弁いただいて、私は時間が来ましたから終わらしていただきます。

○磯崎説明員 ただいまのお話の初めの方はけっこうでございします。最後の問題は、私るの申し上げましたとおり、片っぽうの現在線に新幹線を載せるから現在線を移すということが事の起こりでございします。その点はやはり埼玉県内の問題としては地下鉄の延伸問題等、全般的に総合的に考えなければいかぬ、そういうふうな思ひっております。

○細田委員長代理 岡本富夫君。岡本委員、まず新幹線騒音公害、新幹線公害につきまして、お尋ねいたします。

かつて山陽新幹線を敷設するにつきて、そこを通るところの当該の市長と国鉄の工務局長との間に取かわりました覚え書きがありますが、この覚え書きの実行について、これは国鉄総裁が責任をもって実行するの、この点をひとつ明らかにしていただきたいのです。

○磯崎説明員 私のほうの正式な機関が正式な権限に基づきまして締結いたしました協定につきましては、私は実施の責任を負いますが、なお内容につきまして、もし御説明させていただければ、経過を担当者から御説明させます。

○岡本委員 そこで、山陽新幹線を敷設するにあつた、これはあなたの方の日本国有鉄道山陽新幹線工務局長、当時は佐藤さんになっております。そして西宮市長さんとの間に取かわりました覚え書きの中に、その別紙に「騒音については、屋外でピーク値七十五ホン、八十ホン、振動については側道の外側において、振動速度〇・三ミリ程度」等の数値は、従来の鉄道あるいはその他の交通機関を含めての数値に比べて、相当の改善に努めようとしているものであります。というように、はつきりと覚え書きに出ております。ところが事実現在八十五ホン、九十あるいは九十一、こういうようなホンが出ておるわけでありまして、あるいはまた振動につきましては〇・三ミリ、これは昭和四十七年の七月十五日、西宮市で測定したのであります。〇・三七、〇・七八、あるいはまた〇・八二、こういうような数値が出ております。

中には一ミリですか、こういうような数値も出ておりますが、これについてこの最初の覚え書きをかわしたときのお約束と違ふんではないか。これで非常に住民が毎日毎日のこの新幹線の騒音について苦しんでおるわけでありまして、この点について私は国鉄総裁がこの覚え書きを、あなたがはんとうに実行する責任があるというんであれば、この覚え書きをかわすときにおいてすでに、でき

ないことを覚え書きの中に入れたのではないか、
こうも考えられるわけであります。それについて
ひとつどういう考え方が……。

○内田説明員 西宮市長と確かにそのような覚え
書きを結んでおります。その中で、われわれは努
力目標としてそういう数字をあげておりますわけ
でございますが、騒音の問題につきましては環境
庁の御指導によりまして、今後一年の間に八十
以下にしたい。それから振動の問題につきま
しては、誠意をもって実損補償をしてみたい
ということ、今後やってまいりたいと思いま
す。

○岡本委員 そこで私は最初に、「当局の目標とし
ている」と書いてありますけれども、これには相
当意義があると思うのです。なぜならば、当時
の吉村工務局長、この人が住民の皆さんに五十
ホンを基準に置いて、多くて七十ホン、これくら
いのところに抑えたいという説明もして
いるのです。この吉村さんがかわってしまっ
て、今度佐藤さんに、今度はまた小林さんと前任者
がかわってしまっておるわけですね。当時のこと
はちゃんとテープにとってありますけれども、こ
ういうのは、もう考えてみると最初からいいかげ
んな約束であったのではないかと、ここに「当局の
目標としている」と書いてありますが、ところが
各市議会あるいは地方自治体でいろいろやったと
きに、このピーク時において七十五ホンから八十
ホン、それまでに抑えられ、こういうような考
え方で皆さんが協力したということですね。
ですから、今後新幹線を敷設するにあたって、い
ろいろ当該の地方自治体の長あるいはまた住民の
皆さんと話をすると、いよいよよきてからと
こういう差が出てくる。それがもう引いてしま
ったからしかたがない。これから、今後努力しま
すということでは、これでは非常に国鉄に対する不
信感があるわけです。したがって私は、この問題
が解決しなければ、おそらくこれから七千キロで
すか、あるいは九千キロといわれているようなこ
ういうものが、市街地においてはとても実行不可

能ではないか。要するに、だましてはだめです、
はっきり言えば、環境庁が八十ホンを出したとい
うことで、これからそれに向かって努力します、
こういうことですが、では振動のほうはどうです
か。これは総裁、あなた先ほどこの覚え書きにつ
いて責任を持つと言ったのですから、いかがです
か。

○磯崎説明員 こまかい技術的な内容は答弁させ
ますが、私のほうの責任者がやったことにつしま
しては、私はあくまでも責任を負います。

○内田説明員 振動につきましては、山陽新幹線
につきましても、構造物の基礎あるいは構造物自体
を相当がっちりつくりましたので、大体所期の目
的を達していると思えます。しかし地質の関係で
どうしてもそれが〇・三ミリ・パー秒程度で
はほとんど人体に影響はないというふうに考えら
れます。しかし、大きい振動があるところにつま
ましては誠意をもちまして、これはなかなかあと
で直すというわけにまいらない問題でございます
ので、実損補償その他でまいりたいというふうに
考えます。

○岡本委員 五月の二十四日、二十五日と二日間
尼崎市が調査した、この結果を見ましても、側道
のはたで開通時が〇・五一だった。振動ですよ。
それがすでにいまでは四十八年の五月二十四日に
調べると〇・七になっている。それからもう一カ
所調べると、〇・四九であったところが一・二
になっている。こういうことで最近、最初国鉄
がお約束した〇・三ミリがこういうふうに二倍か
四倍にふえている。また騒音も二から三ホン開
通時に比べて高くなっている。こういうことで国
鉄が努力している、努力していると言いますけれ
ども、結局今度はふえているのです。まあいろ
いろな問題でふえたのだらうと思えますけれど、
も、いろいろな問題というとおかしいけれども、
一つはやっぱり速度の問題だらうと思うのです
ね。たとえば北食満、ここでは〇・四九だったの
が、このときはスピードが百九十二キロですか、
これが二百四キロになって、一・二になっている

のです。現在の行き方からすると、引いてしまっ
たらもうしかたがない。どんな敷設して開通し
たらもうしかたがないのだというような、最初の
約束と非常に違うということを考えますと、これ
は国鉄の欺瞞性と申しますか、これをどうしても
住民の皆さんは、ほんとうに国鉄が最初の契約ど
おりやるのかどうか、これは国民の皆さんは非常
に不信を持っております。そこでどうしてとあ
ちこちから調査に見えらるわけですが、住民の皆
さんはこうだあ、これはもう各市議会、与野
党を通じた市議会がみなこういうふうに言ってい
るわけですから、これはやはり最初の約束どお
りきつとしないければ、今後の新幹線については相
当住民の反対があると思うのです。

そこで対策として、私はこれは一つスピードの
調整をやったりしなければならぬと思うのです。
もう一つ、この新幹線法では何かスピードが二百
だとかというものでありますけれども、この点を
もう一べん検討していただかなければならぬ。

もう一つは、当地に前の佐々木運輸大臣が見え
た。このときに住民の皆さんがやかましく言っ
たときに、市街地には側道、そこに植樹をして緩衝
地帯をつくる、そういうふうにしていただく、
ひとつ皆さんの対策をしてお帰りにしてください。
こういうふうな発言をしてお帰りにされているん
です。で、皆さん待っているんです。これにつ
いて運輸大臣新谷さん、これは前の運輸大臣です
が、あなたはやはり引き継いでいらっしゃるんだ
から、前に言ったことだからわからぬなどと言わ
ないで、この点について現地の住民の皆さんにど
ういう説明ができるか。これをひとつ教えてもら
いたいんです。いかがですか。

○新谷国務大臣 新幹線の公害問題につきまして
は、具体的にその土地の状況によってやり方はい
ろいろ変わってくると思うのです。おっしゃるよ
うに側道をつけたほうがいい、あるいはつけなけ
ればならないというふうな場所もございまいし、
し、もう側道をつける余地のないところもあると
思います。そういうところにつきましては、国

鉄から具体的に御必要があれば御説明すると思
いますが、何といたしても車輪とレールとの摩擦から
生ずる騒音が主でございますから、それに対しま
してあらゆる技術開発をいま国鉄は一生懸命で
やっております。現にその効果もだいたいあらわれ
てきた面もございいます。そういうものを動員い
たしまして、具体的にその土地に適切な対策を講
じていかなければならぬと思えます。私はいまお
話しになりました尼崎でございますが、その点は
具体的には引き継ぎを受けておりませんけれど
も、それは大臣が引き継ぎを受ける受けないにか
かわらず、国鉄といたしましては、そういうこと
については当然正面から取り組んでいかなけれ
ばならない問題でございますから、具体的に尼崎
の地区がどうなっているかというところは国鉄から
御説明させますけれども、ただ単にそこだけで
ございませんで、全体を通じて環境庁の基準
を少なくとも守っているように、早くその指針
値に達するようという努力をしております。こ
ういふ技術的にできることはそれでよろしくござ
います。そうでないところははいまおっしゃったよ
うな緩衝地帯をこしらえる、場合によりましては、
側道だけではなしに、あるいはもう少し広く土地を
何かの方法で買い求めて、そこに音を遮蔽するよ
うな建物を建てるとかいろいろなことが考えられ
るわけにございいます。これは一がいに申し上げ
たような方法で、騒音被害を最小限度にするよう
なくふうを、多少これは経費がかかりまして
やってもいい、私はそういうふうな指導して
おるつもりでございます。具体的な尼崎の問題で
ございいますが、これは国鉄のほうから答えさせま
す。

○磯崎説明員 先ほどの工務局長の示した数字
でございいますが、もちろん私は、これは単なる
努力目標だというふうな方便のことを申し上げ
るべきではないというふうな思っております。工
事局長も、もちろん技術者の良心にかけてもそ
まで持っていきたいという気持ちで率直にあらわ

したものであって、もしそれが全くできないことを言ったとすれば、これは先生のおっしゃったように、よその地域の幹線建設にかえって妨害になるわけでございます。そういう意味で、私はいま本社の人間も、すべての人間がその方向に従ってあらゆる努力をして、技術者の良心に恥じない考えからその問題をやっていくという確信を持っております。

また、いまの植樹の問題でございますが、これも先ほどの日照権の問題その他がすぐ出てまいります。たぶんこれは騒音対策としての植樹だろうと思いますが、またすぐこれは日が照らないとかいうことになると思いますので、そういう問題も……(岡本委員「植樹は日当たりには関係ないでしょう」と呼ぶ)関係なければ別でございますけれども、そういう方法も含めまして、大臣がおっしゃったからどうこういうことでなしに、少なくともその数値に達するようにあらゆる技術的な努力をしてまいりたいと思っております。

また、最近是非常に防音材あるいは吸音材、制振材、いろいろな新しい技術の分野がどんどん開発されております。したがって、もうほんとうに日進月歩にそういういろいろな材料が進んでおりますので、私はそう長い期間でなくお約束の数値に達し得るというふうに考えておりますが、私のはうの技術者は、口だけでなしにほんとうにまじめにこの問題について取り組んでいるということとを私からはつきり申し上げます。

○岡本委員 時間が迫ってまいりましたが、ちょっと具体例があります。これは新幹線をつくる工事のときに破損した家屋、あるいはまたその後新幹線の振動あるいは騒音によって破損された家屋、これに対するところの対策、これはひとつ早急にやっていただきたい。西宮から神戸にずっと行っている六甲トンネルがありますが、このトンネルの上に家が建っている。これが傾いたり亀裂したりして非常に困っているわけですが、これに対して国鉄に言う、それは私のほうの関係ではないのだというあまりはつきりしたあれ

でなかったのですけれども、大阪府の建築士会の調査報告、これが少し長期にわたって検査をしたところが、やはり新幹線工事のときの原因によってそのトンネルの上の家が傾いているのだ、あるいは亀裂しているのだという結果が出ているわけですが、これに対してここに住んでいる住民の皆さんの満足いく対策を講じていただけるかどうか、これが一つ。

それからもう一つは、騒音のために移転をしたという移転希望者の土地家屋の買い取り、これが二つ目。三つ目は電波障害、これによって非常にみな不便を感じておられるわけですが、そこで国鉄は結局共聴アンテナですかをつくりましたけれども、まだまだ電波障害でテレビが見えない、これはではしたがたないからNHKに対する不払い運動を起こそうというふうなことでいま考えているわけです。

この三点について、あなたのほうで確たる答弁をしていただきたいと思うのです。

○内田説明員 一般の問題につきましては、いま申しましたように誠意をもって損害補償してまいりたい。

それから六甲トンネルの上の家屋の問題でございます。これは先生のおっしゃるとおり、どうも新幹線の影響だろうという結論が出ておりますので、私のほうといたしましては注入その他をいたしまして地盤を固めると同時に、家屋の損害につきましましては誠意をもってこれを直すということとをまいりたいと思っております。

それからテレビの障害につきましては、見えないうこととございしますが、この点につきましては私のほうは専門家でございせんので、NHKのほうと相談いたしまして、見えるように改善をするようお願いしたいと思っております。それから移転希望につきましては、目下のところは、現在の注入とそれから家屋の修繕というところでやらしていただきたいというふうに考えております。(岡本委員「それ以外の移転希望者は」と呼ぶ)沿線のですか。これにつきましては、環境

庁の基準がございしますように、私のほうとしてはまず音源対策を三年以内でやる。山陽新幹線につきましては一年以内でやるわけです。なおかつ基準値の八十五ホンに達しないものにつきましては、防音工その他をやります。なおそれでも目的を達しないというものにつきましては、移転補償ということを考えたいというふうに考えております。

○岡本委員 時間になりましたから、あと大臣、こういうように国鉄が、振動なんかもまだ振動の基因はきまっていない。これは環境庁から聞くことと思つたのですが、先に聞きましたから、まだきまっていないのですけども、すでにこの覚え書きの中に○三ミリとちゃんと出ておられるわけですよ。そうすると住民の皆さんは、○三ミリというのはどのくらいのあれだというふうにいらいはかかってきて、じゃ、このくらいだということと賛成した。また土地の買収、あれに対しても協力した。ところがいよいよこうなつてみると四倍、もっとひどいものもありますけれども、だから非常に国鉄に對して不信を持つておるし、また同時にノイローゼやいろいろな病気が出ておられるわけです。ですから、やはり完全に覚え書きどおりにやるという姿勢をひとつあなたのほうで指導していただかなければならぬ。これをひとつ強く要求いたしまして、きょうは終わります。どうもありがとうございました。

○細田委員長代理 折小野良一君。

○折小野委員 国鉄のほうでいろいろと工事をやります場合に、国鉄としてはいわゆる指定業者に工事をしておられますね。その指定業者の選定の基準、これはどういうことになっておりますか。

○内田説明員 国鉄における請負業者の選定の基準でございますが、まず資格条件の審査をいたします。これはいろいろございしますが、一つには、建設業法による認可を得ておる者、それから禁治産者、準禁治産者の宣告を受けていない者等々がございしますが、これは省略いたします。

そこで国鉄において請負業を申し込む者につきましては資格でございしますが、これは国鉄の總裁

の諮問機関でございします請負業者資格及び指名審議会というところでもって方針を決定していただきます。そのとおりやっておるわけでございます。概略その中身を申し上げますと、まず請負業者の資格は二つの基準でございします。一つは、建設業法により中央建設業審議会が定めました工事施行能力の審査基準というののございします。これは中身はその請負会社の完成工事高、職員数、営業年数、自己資本、あるいは流動資本の比率、自己資本比率等々の要素、これは公表されているものによって基準を定めるといふこと、もう一つは、国鉄は御承知のように列車の運行中に工事をやらなければならないという非常に高度の技術と経験を要する工事が多々ございしますので、国鉄の工事の経験というものを工事の契約高というところであらわし、あるいはそこに働いている職員の国鉄における経験の程度というふうなものを別途審査をいたしまして、この二つから資格を定めておるわけでございます。資格は隔年、二年に一本ずつ、この總裁の諮問機関でございします審議会の議を経て資格を新しく与えるという形になっております。それで資格の中身は、工事種類別、予定価格の金額別、施工地域別、それから鉄道の特異の工事、いわゆる列車運転中の工事をできるかどうかというふうな種類に応じまして資格を与えております。

以上でございます。

○折小野委員 鉄道の工事は特殊な工事が多いのだと思つてます。そしてまた、いまお話しのように、それにたえ得る一定の資格を要すると、こういうことになっておられますようですが、しかしそれは、その工事工事によってそういう条件をつけてあるのではなからうかと思つてますが、あらかじめそういうような業者を指定しておくというこの特別な理由、こういうものがありましたら教えていただきたいと思つてます。

○内田説明員 先生御指摘のとおり、国鉄のそういう運転あるいはお客さんの通行等に全然関係のない工事は、いわゆるオープンでやっておるわけ

ない工事は、いわゆるオープンでやっておるわけ

を非常にたくさんやっております。最近では、御承知のようにいわゆる経営合理化の面でそういうような工事につきましてはいわゆる修繕工事、保守工事の大型のものはすべて外注ということになっておりますので、いわば役務契約の一種的な工事をやっております。そのほか、いわゆる事故あるいは災害のときには、直ちに国鉄の職員と同様に出動するというようなことでございまして、御承知のように、これらの基本になっておりますものは国鉄の運転、営業というようなものに直接関係する工事、そういうものに対して

○内田証明員 国鉄としてもちろん数多い業者に公平にやっていただくということを望んでおるわけでございますけれども、やはり、列車の運行、旅客の安全に直接影響のある工事が多いものですから、これはお客さんの生命、財産に直接関係がございいますので、そういう意味ではわれわれが信頼できる請負業者にやっていただくということが、国民の皆さまにとって一番正しいことだと思ひます。ただし、われわれは、それだから決して門戸を閉ざしているわけではございませんので、十年、二十年という経過の中で相当の変遷もあり

る、こういう点につきましては、国鉄自身のお考えによってもっと改善する余地があるのじゃないかというふううに私は考えるわけでございます。特に一部の指定業者につきましては、これは事実かどうか確認まではいたしておりませんが、ただ話として聞いたことは間違いないのでございますが、国鉄の工事は四割はもうけさせていたいただきます、しかしそのうちの二割はお返しをしなければなりません、こういうことをその関係の業者は言っておるわけです。そういうようなことが、事実かどうかは別としてあるということになります。

いやしくもそういうお話が出ることも自身がやはり李下に冠を正さずと申しますので、十分そういう点留意いたしましてやってまいりたいと思ひます。たいへん御忠告ありがとうございます。

○折小野委員　運輸大臣にちょっとお伺いしておきますが、さつき申し上げましたように、政府の一般の契約は、原則が一般競争入札でありまして、指名競争入札あるいは随意契約というふうにあるわけでございますが、国鉄については、御存じのように入札方法をやっておるということにつきましては別に差しつかえないのでありますか。その

点について特別な御指導その他があるのでございますか。その点伺いたします。

○新谷国務大臣 工事の種類によって政府としてはいろいろ考え方を変えていると思います。たとえば道路のように、土木事業などは一般に開放されてもできる仕事のひとつではないでしょうか。ただ、国鉄にもございまして、たとえばNHKとかあるいは電電公社とか非常に電気関係で高い程度の技術を要するような問題は、だれにやらしてもいいというわけにはいかないだろうと思います。そういうものにつきましては、法律関係はそういう道が開かれていますから、その法律の範囲内におきまして、これも特定のものではあつてはいけませんが、なるべくその範囲内において広く一般から入札を出して、そして質のいい安いものに委託させるというのが通例だろうと思います。

○折小野委員 次に、先ほど来国鉄関係の、特に新幹線に関するいろいろな公害の問題が出ました。また最近、この問題はいろいろと世論をわかつておる問題でございます。この新幹線の騒音、振動、日照あるいは電波障害等もございまして、いろいろな問題につきまして、これに対する対策は当然講じなければならぬし、あるいは場合にはよっては、いろいろな補償とかそういうような問題が出てこようと思つて、これにつきましては、政府のほうも十分な対策をとっていくということになっておるやに伺つておるわけでございまして、こういう公害対策の面について、政府といたしましては十分積極的に対応して対処する、こういう姿勢で取り組んでおられるということとは間違いございませんか。

○新谷国務大臣 各種の公害に対しまして、お話しのように、非常にこのごろ一般国民の方々から御希望がございまして、もっともでございますから、積極的に取り組んでいることは事実でございます。ただ、中には法制が整備されたものもございまして、また法制について検討中のものもございまして、まだ制度といたしましては完備はしていません。

りません。したがって、いろいろな公害に対しまして、それに対して原因者がどういう責任を負うか、あるいは国がどういう補償をしなければならぬかというようにございまして、各種の公害につきまして、環境庁を中心にいたしまして、また各府県で検討中の問題が相当たくさんございまして、これもそんなに長くなく、近いうちに結論が出るかと期待しております。

○折小野委員 新幹線を中心にして、いろいろ問題が出てまいっております。またまた環境週間でもございまして、こういう問題についての世人の関心も非常に高まっております。あります。ところが、従来はそれなればなかつたかといふと、決して従来なかつたわけじゃないと。ただ従来は、お国の国鉄がやることであるから、まあまあ、がまんをしなければならぬことであるが、実情であらうと思つておられます。従来、特に機関庫周辺におきましては、煙の被害、こういうものが続いております。煙の被害、ところが、従来は、補償を要求するとかあるいは特別な対策を要求するとか、こういうものがあつて、最近に至つておるのであります。ところが、最近のように、片一方で公害論が非常に大きくなり、またこれに対して政府も何らかの対策を講ずる、あるいは補償を出す、こういうようなことになってまいります。いままで眠つていた子供も目をさますということになってまいりました。われわれも今日までいろいろな被害を受けてきたのだ、こういうことになってまいります。煙に対する公害の補償なり対策なり、こういうのを要求する、こういうのがあちこちに出てきつたわけでございます。ところが、これに對しましては、いままでのところ、大体それだけの地方においては、そういうような補償とか対策は別にいままでやってきたことではないということを押えられてきておるのですが、最近ではなかなかそれが押えられなくなつてきておるというのが実情でございます。こういうような面についても今後政府としてお取り

上げになっていくのか、あるいはそれをそのまま放置しておこう、あるいはいままでもないからというので従来どおりに押えていくとされるのか、こういう面についてのお考えをひとつお聞かせをいただきたい。

○磯崎説明員 直接私のお話でございますから、私から御答弁申し上げます。ただいまのお話、たしか延岡のお話ではないかと思つて、私のほうにいたしました。騒音の音源対策ではございせんが、やはりもとを切るというのが一番大事だと思つて、実は御承知かと存じますが、機関庫のボイラーを全部重油だきに直しました。また機関庫で煙を出したもので、この集中ばい煙に對しまして煙突を高くするというのも、この三月に実施いたしました。また、ことしの六月から、間もなくでございますが、延岡、南延岡の入れかえ機関庫、これが二両をディーゼル機関庫に直します。こういう対策のほかに、御承知のとおり、来年の四月から日豊本線は、おかげさまで全部電化いたしますので、こうすれば一応なくなります。あの延岡の浜町公害対策委員会というところから、四十二年以降六年間の農作物補償で二十八百万円私えというお話がございました。私どもの局長もお目にかつておりますけれども、なかなかこの被害と機関庫のばい煙との直接の因果関係が結ばれませんので、やはりこういう問題は、やむを得ず第三者機関におまかせする以外にないと思つておりますが、私のほうは、なるべくこういうことが起こらないように、根本的なばい煙対策としてもう煙を出さないというのを主にいたしてやつてまいりたいと思つて、これはなかなか事実関係はつきりいたしません。四十二年からの問題でございます。その付近にもばい煙が多少あるというふうなお話もございまして、やはりこれを公平な第三者に、争いということ御判断を願うという形に持つてまいりたいというふうに存じております。

○折小野委員 まあこの問題は、私の地元にもある問題ではあります。これは私の地元だけの特殊な問題ではないと思つて、特に最近のように新幹線の問題等が大きく出れば出るほど、過去のそういう問題が浮かび上がってくる、こういうことになってまいっておりますので、こういう面につきましても、やはりはつきりした対策をとつていっていただきたい。また、従来やつたことがないからということだけでなしに、事実関係を明らかにするということ、具体的な誠意のある対策をとつてやつていただくことが必要なことではなからうかというふうに考えております。これはそういう点でお願いいたします。

ただ、こういうような公害問題というのが、結局今後の国鉄にとりましてやはり避けて通ることのできない問題になってきたわけでありまして、今日、これから十年間の再建計画がいろいろ立てられておりますが、はたしてこういうものの中で今後対策しなければならぬであろう、こういう公害対策というものが十分組み込まれておるかどうかが、あるいは今後予想される、こういう公害対策というものが非常に大きくなつてまいりますならば、再建対策というものをもう考え直さなければならぬようなことになってくるのじゃないか。その辺を私どもは憂慮するわけであります。そういう点については、現在総裁としてのお見通しとしてどういうふうにお考えになっておりますか。

○磯崎説明員 お説のとおり、今後の鉄道というもの、やはりそういう環境との調和をはからなければやつていけなくなつてくると思つて、今後新幹線を全国に七千キロ敷くという以上、やはり地元からも十分納得される鉄道を敷くということがわれわれの使命だというふうに考えます。したがって、避けて通るという気持ちは毛頭ございせん。むしろ土俵の上で四つに取り組んでおるといふような気持ちでございます。私どものほうの技術者も、騒音とか振動は必ずしも専門家でございせん。大体鉄道プロパーの技術の専門家でございます。

ございますので、そういう専門技術を十分拝借いたしました。また、日本の一流の学者の方々の意見も伺うべくその専門の委員会も実はつくっております。そういう方面で、私のほうの専門でないほうの意見も十分にさせていただきまして、いわゆる二十世紀にふさわしい、静かな、そして速い鉄道をつくってまいりたいというように思っております。

ただ、最後に一つ申し上げておきたいことは、幸い私どもの公害は、いわゆる大気汚染的なものではないと思っております。それは非常に私にはあわせだと思っております。したがって、端的に申し上げますれば、ある程度民家から離ればそれでいいという、わりあい単純な公害だと私は思っております。したがって、今度の岡山以西の新幹線につきましては、約五カ所のところで建設省あるいは県と御相談いたしまして、道路のまん中と申しますか、あるいはその側道をできれば県道、市道にしたいということのような形で、都市計画なり都市の区画整理と総合的に新幹線を引くことによつて、おのずから緩衝地帯ができるというようにも、今度五カ所ほどで実施いたしております。そういうことによりまして、十メートルか十五メートルありますれば音が非常に減る、また振動も減るということでございますので、ほんとうならばそういう総合的な見地から根本的に公害の根を断つ。そして、鉄道自体としては音源対策をするということになれば、そう本質的に、大気汚染のようなむずかしい問題ではないと確信いたしております。そういう方向で、今後政府の御支援を得ながら、何とか二、三世紀の鉄道をつくってまいりたいというのが、私どもの気持ちでございます。

○折小野委員 時間もございませんので、最後に一つお伺いします。

再建を控えております国鉄がいわゆる国民に愛される国鉄ということで、サービスについての配慮をいろいろしておられることは、たいへんけっこうなことだと思います。

ところで、最近東京都内の国電に冷房車を取りつける、こういうことでございます。しかし、現在の国鉄の現状から考えて、はたして都内の国電に冷房車をつけることが、まずなすべきサービスであるのか。あるいはあのラッシュ時の混雑を緩和する、こういう点にこそ、もっと金も力もつぎ込んでいくべきじゃなからうか、こういうような面を感じるわけでございます。それはいなかの駅で、夏になったら麦茶を出すというくらい、サービスはたいして金もかかりませんし、これはけっこうなことだと思いますが、こういう点でサービスの本質と申しますか、あるいはどういう点に特に国民の期待に沿ったサービスがあるのか、こういう点は十分お考えになる必要があるのじゃないかという点を感じざるわけでございます。具体的にはいま冷房車の例を申しあげましたが、これは一般的な問題だと思っておりますので、その点についてのお考えを承って、私の質問を終わりたいと思います。

○磯崎説明員 けさほども大臣から申しあげましたが、やはり私のほうの仕事は、安全で正確な輸送を提供することが最大のサービスであるというふうに考えております。したがって、今後とも事故のない、しかも正確な、時間どおりまじめに動く鉄道をつくるのが一番大事なサービスだということふうに考えます。しかしラッシュ時、非常にいかんともしがたい混雑の場合には、せめて冷房ぐらいいでもってサービスをしなければいかぬというところでやったわけでございまして、これは私のほうの単なる気持ちの一つのあらわれでございます。そして、そう本質的なものだと思っておりますし、やはり本質的な、安全で正確な輸送を提供することが一番のサービスの根本であるということをお忘れはいけないというふうに思う次第でございます。

○折小野委員 いずれにいたしましても、国鉄の再建のために最も大切なことは、私は国鉄当局のこれに取り組む姿勢であらうと思っております。そういう面から二、三の御質問を申しあげました。

以上で終わります。ありがとうございました。

○細田委員長代理 以上で、本連合審査会は終了いたしました。

午後五時四十四分散会

昭和四十八年六月十二日印刷

昭和四十八年六月十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局