

第七十一回国
参議院運輸委員會會議録第十九号

(三七四)

昭和四十八年七月五日(木曜日)
午前十時三十八分開会

委員の異動

七月四日

辞任

高橋雄之助君
杉山善太郎君

補欠選任

橋 直治君
藤原 道子君

七月五日

辞任

藤原 道子君

補欠選任

杉山善太郎君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

長田 裕二君

江藤 智君

木村 睦男君

山崎 竜男君

小柳 勇君

委員

岡本 悟君

黒住 忠行君

菅野 儀作君

高橋 邦雄君

橋 直治君

松平 勇雄君

渡辺 一太郎君

伊部 真君

杉山善太郎君

瀬谷 英行君

森中 守義君

阿部 憲一君

三木 忠雄君

田淵 哲也君

国務大臣

運輸大臣

新谷寅三郎君

政府委員

経済企画庁総合
開発局長

下河辺 淳君

運輸大臣官房長

蘭村 泰彦君

運輸大臣官房審
議官

原田昇左右君

運輸省港湾局長

岡部 保君

運輸省鉄道監督
局長

秋富 公正君

運輸省自動車局
長

住田 正二君

海上保安庁長官

野村 一彦君

建設政務次官

松野 幸泰君

建設省道路局長

菊池 三男君

常任委員会専門
員

池部 幸雄君

大蔵省主計局主
計官

宮本 保孝君

建設省都市局街
路課長

中野 三男君

建設省道路局地
方道課長

高木 澄清君

日本国有鉄道総
裁

磯崎 徹君

日本国有鉄道副
總裁

井上 邦之君

日本国有鉄道理
事

小林 正知君

日本国有鉄道理
事

原岡 幸吉君

日本国有鉄道理
事

内田 隆滋君

説明員

事務局側

常任委員会専門
員

池部 幸雄君

大蔵省主計局主
計官

宮本 保孝君

建設省都市局街
路課長

中野 三男君

建設省道路局地
方道課長

高木 澄清君

日本国有鉄道総
裁

磯崎 徹君

日本国有鉄道副
總裁

井上 邦之君

日本国有鉄道理
事

小林 正知君

日本国有鉄道理
事

原岡 幸吉君

日本国有鉄道理
事

内田 隆滋君

本日の会議に付した案件

○公聴会開会承認要求に関する件

○委員派遣承認要求に関する件

○国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進
特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出、
衆議院送付)

○委員長(長田裕二君) ただいまから運輸委員会
を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

杉山善太郎君及び高橋雄之助君が委員を辞任さ
れ、その補欠として藤原道子君及び橋直治君が選
任されました。

○委員長(長田裕二君) まず、公聴会の開会承認
要求に関する件についておはかりいたします。

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の審査のた
め、公聴会を開会いたしたいと存じますが、御異
議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(長田裕二君) 御異議ないと認めます。

つきましては、公聴会開会の日時、問題並びに
公述人の数及び選定は、これを委員長に御一任願
いたいと存じますが、御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(長田裕二君) 御異議ないと認め、さよ
う決定いたします。

○委員長(長田裕二君) 次に、委員派遣承認要求
に関する件についておはかりいたします。

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審査のため、
委員派遣を行ないたいと存じますが、御異議ござ
いませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(長田裕二君) 御異議ないと認めます。

つきましては、派遣委員、派遣地、派遣期間等
の決定は、これを委員長に御一任願いたいと存じ
ますが、御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(長田裕二君) 御異議ないと認め、さよ
う決定いたします。

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

質疑のある方は順次御発言願います。

○伊部真君 前回に私は、国鉄の再建十カ年計画
というものは、当然に、国鉄が輸送すべき旅客貨物
輸送需要というものを設定して、それに対しての
設備をしていくというのが筋であって、その意味
では国鉄の場合は出ているけれども、しかし国鉄
の総需要というのは、日本の輸送量全体というも
のが想定されて、その相関性によって運ぶべき
量というものが当然変更される場合もある、こう
いう性質のものだと私は理解をしているわけであ
ります。そういう意味で考えますと、やはり全体
の輸送量、それからそれぞれの持つておる陸上輸
送、たとえばトラックにしても、あるいは内航に
しても限界があるわけです。特に今日のようにト
ラック輸送、言いかえれば、トラックだけでありま
せんが、乗用車の問題もありませんが、道路輸送の限
界というものが出てくるはずなんです。それは年々
びしくなるでありません。それは麻痺の問題も
ありませんし、あるいは公害の問題もありません
し、排気ガス、騒音その他、いろいろな住民
からの意見もあります。それらを考えますと、
いままでのように道路をつくれればそれは直ち

に入れるものになるというふうにはいかなないでしようし、道路をつくることも住民の意見があつてその簡単にはいかないという情勢であります。

今日の状態でもそうでありまして、五年、十年たつたらそれは非常に大きな社会問題、あるいは経済問題になってくると思ふのです。そう考へますと、これは十年後の輸送需要の想定というのはいへんにむずかしいし、それを運ぶ、それぞれの機能の果たすべき役割りというものの設定もまた非常にむずかしいと思ふのです。しかし、そういう関連性を考えながら国鉄のこの輸送需要というものは当然考へるべきであるのに、そうではないに、ただ、それだけの設備ができて、そこに

入れるものが国鉄の場合はこれだけあるという設定も私は問題があろうかと思ふのであります。

そう考へますと、やはり五十七年の全体的な輸送需要の想定というのはいへん大事なことだと思ふのであります。前回もお答えをいただいたのであります。前回はその内容は抽象的で私には理解ができません。といふことは、政府自身が全くこれなしにやっているとと思ふのです。確かに昭和六十年を想定して、新全線に基づいた運輸審答申も出ましたし、それからこれは政府のほうの正規機関とは言えないかも知れませんが、日本列島改造論で一兆三千二百億トンキロという田中総理の発表もあるわけです。それらを考へますと、おそらく一兆億トンキロをこえるのではないかとすることは大体言えると思ふのです。ですから、そういう点で何を目安にするのかというところは、やはりある程度のところは想定をせざるやいかぬと思ふのであります。トン数において、それからトンキロにおいてどのような想定をされるのか、それをお聞かせをいただきたいと思ふ。

今日トン数は約四十六年で五十三億トン、トンキロで三千三百億トンキロという数字が四十六年の実績でありますから、それに対する、五十七年でもいんですが、あるいは六十年でもいんですが、トン数において、あるいはトンキロにおいて

でどの程度の容量になるというふうには想定されるかお答えをいただきたいと思ふ。

○政府委員(下河辺淳吉) 先日お答えしましたし、いま先生からお話がありましたように、六十年の貨物の輸送量を想定することは、諸要素がいろいろございまして非常に簡単ではないために、まだ政府として公式にどのくらいの貨物の量になるかということをお答えすることが現在できませんけれども、現在私どもが経済計画との関係、あるいは新全線の総点検との関係で作業をしておりますので、その作業を御説明することをさせていたいただきたいと思ふますが、その作業につきましては実は運輸省その他とも内々相談をしながらしておるというところを申し上げておきます。

実は経済基本計画におきましては、五十二年までの経済計画でございまして、当然のことながら将来の福祉社会を目指すためには五十二年の目標だけではなくて、長期の目標も踏まえてということも考へておりました。昭和六十五年を目標にした長々期の参考のために構想を描くという作業もしておりました。これと新全線の総点検とのすり合わせをしておるわけでありまして、そのときの経済成長でございまして、五十五年ぐらいまでは九割前後、六十五年までは六七割ということをお前提にして計算をするというのを一応しておりました。もちろんこの経済成長率はその中身をもつと検討いたしましたし、公害問題その他からも検討しなければいけませんけれども、一応作業のためにこういう前提を置いておりました。こういう作業でGNPをはじきますと昭和六十年が約百八十兆から百九十兆ぐらいのGNPになるというふうには想定しております。この百八十兆から百九十兆のGNPを前提といたしまして、従来の貨物の増加の傾向あるいはこれからの地域開発の発展の動向等を考へる必要があるわけでございますが、一応過去十年間にわたります実績から、所得あるいは鉱工業生産指数との相関におきまして計算をいたしますと、昭和六十年におきましてはいま先生から御指摘いただきましたところであり

ますけれども、一兆億トンキロを多少こえるのではないかとというふうには考へておりますし、貨物の量といたしましては約百六十億トンから百八十億トンぐらいの輸送量を確保しなければならぬという事態ではないだろうかというところを予想して

そのことを考へました際に、その中の、いま御指摘いただきましたシニアについての問題がございしますが、鉄道につきましては新全線のときには、全輸送量の約一七％ぐらいを鉄道によって輸送し

ようというところを前提にしておりますが、これはやはり相当自動車に期待する面が強かつたということも現在洗い直しております。その意味ではもう少しシニアが鉄道によって輸送することにならなければならぬのではないかとすることがございまして、もしかりに二〇％ぐらいのシニアを確保するとすれば、一兆億トンキロというところであれば、鉄道によって約二千億トンキロの輸送を確保していただかなければならぬというところになるわけでございます。それだけの輸送が鉄道によつて確保される可能性があるかどうかということとは私どもとして非常に関心を持っております。ございまして、五十七年千四百億トンキロということを一応われわれも伺つておるわけでございますが、いま申し上げたマクロの計算から言へば、ほぼこの程度の輸送はぜひ確保していただかなければならぬということ、われわれとしては了解したいというふうには考へておるわけでございます。

○伊部真君 私はその総量の問題が一つ、輸送を考へた場合はやっぱり産業立地には輸送経路と

いふ長いんですね。その辺はもう少し具体的ににお答えをいただけないだろうか。

たとえば周防灘の問題がありました。志布志湾の問題もありました。これは公害環境特別委員会でも議論がありました。当時は、大石長官は、これは国定公園だからあるは国立公園だから、これは解除をするつもりはありませんというお話をした。しかし、その後政府として正式にあそこは工業開発地域としてそれを取り消すという意思表示もないし、そういうことになりました。やはり新全線にいう五カ所の大工業基地、十数カ所の中工業基地計画というものはやはりそのまま生きているんだ、そういう想定でやっぱり輸送経路も考へるべきなのかなというところなんでありまして、その点ももう少し詳しくお答えをいただきたい。

○政府委員(下河辺淳吉) ただいま御説明しました輸送量につきましては、御承知のように、全国的な意味でのマクロ的な計算から出てくる数字を申し上げたわけでございます。これを日本列島の地域に張りつめます際には、さらに慎重な検討を必要とするというふうに私も考へております。特にいま御指摘いただきました大規模工業基地の開発につきましては、マクロからの必要性和いうことでその仕事を着工していくということも必要であるかと思ふますが、現在ではむしろその地域の方々の御意向の問題、あるいはその地域におきます環境破壊防止の可能性の問題、つまりよく環境庁にお願いしておりますが、環境アセスメントの立場というものがございまして、一方所ごとの具体性については今後の実施の過程で具体的にしていこうというところがよろしいのではないかとというふうに考へておりました。私どもとしてそういう手続なしに日本列島のどこへどれだけというところを確定してしまふというところはせずに、新全線計画におきまして、一つのそういう手続を踏むための候補地として五地域を設定してあるということ、御了解いただきたいと思います。

○伊部真君 これは、まあここでは公害の議論を

する場所でありませんか、私は差し控えますが、しかし少なくとも住民のそういうふうな声が公害問題から非常に問題化されてくると思えますが、そういう場合には、当然やはりその意見をくんだ計画修正ということがなければいかぬと思うわけでありまして、そこら辺がどうもやるのかやらないのかという点では、まあ経済企画庁で、周防灘のは当然国立公園だからこれはもうやらさないんだということを言っていたければ、これは住民も安心するわけだし、われわれもあのところへ大きな工業基地ができたら、これはたいへん物流関係でも問題のところではないかというふうに思うわけですが、それがあいまいなという形については非常に残念なんです、どうもやっぱり抽象的な議論だけでそのままだんでいつて、ほかのほうの計画だけではどう進んでいくのか、たとえばそこにはやっぱりできるんだと思えば、大企業は全部その土地を買収するとか、そういう作業だけはほかの面から進んでいくわけですが、実際にはやるのかやらないのかといった非常にぼけた形になる。しかし新全総にもはつきり書いてあるし、あるいは私は、この町に出ていっている新全総計画、図で見ると開港計画なんというのは、明らかに工業基地は図面に出てあるわけですよ。そうすると、やっぱり政府はこれをやるんだという印象はまだ全然消えないわけでしょう。そこら辺が私はどうも不親切な気がしてしょうがないんです。だからやっぱり出たけれども、せめて瀬戸内海の周防灘はこれはまあとめさずんだというふうなことでお聞かせを願えないだろうかというふうに思うわけですよ。

○政府委員(下河辺淳君) 先生よく御存じのことです。昭和四十四年に新全国総合開発計画を発表いたしました際には、政府の考えていることを住民になるべく具体的に示すようにということが私どもの仕事であったというふうに考えておりまして、決定はしていないけれども、候補地としての具体性をできるだけ申し上げたいという趣旨で新全国総合開発計画を発表いたしました

したが、いま御指摘いただきましたように、その考え方の発表だけでしたら、どうも民間のほうの動きがそれに付れて活発になってきたり、あるいは土地の買い占めが出たりということの弊害があるというのをわれわれとしては深く反省しております。このたび新しい国土総合開発法を審議をお願いしておりますが、その新しい国土総合開発法の考え方としては、やはり住民の方の御意向を伺いながら指定をし、そして指定したあと、また再び手続を経て計画をつくって、そのできた計画に基づいて事業を実施したいというその手続を新しい法律としてまとめ上げて御審議をいただいているわけでございます。何かそのあたりに慎重さを必要とするというふうに私も思っています。

それから、さらに周防灘についてお話をいただきましたが、実は周防灘につきましても、かつて周防灘一面をべた一面埋め立てという構想が一時発表になったことがございます。現在、私も周防灘について考えます際に、かつてありましたような周防灘をべた一面埋め立てて大規模な工業基地を周防灘全体に埋め尽くすというような考え方には、どうも非常な無理があるというところを考えておりまして、周防灘というものをどのようになら開港し得るのかということ、環境の許容量という角度から各省庁で台同の調査をしておりまして、その結果によって最終的な結論を得たいというところで動いているということを御報告申し上げます。

○伊部真君 これは国民にとってはたいへんな関心事だと思っておりますが、コンピュータ計画が手直しされる、そして国民の側にある程度はこころなるんだなというふうな状態になるのは、いづろまで待てばそのことが発表されるわけですか。

○政府委員(下河辺淳君) 現在、先ほど御説明いたしました新しい国土総合開発法によりまして全

画ということをつくりたいことを考えておりまして、その計画は一応昭和六十年を目標とする計画というものが中心になると思えますが、今日、国土の問題は、経済成長からくる問題ということではなくて、むしろ国土の持っている資源の有限性からの問題が非常に大きいわけでございます。それから、人口問題、食糧問題なども踏まえて長々期の昭和七十五年、つまり西暦二〇〇〇年という長き、少し長期の日本の国土の持っている限界性を勉強してみまして、それに基づいて六十年度の目標を立ててみたいという作業を現在総点検にあわせて進めておりまして、でき得れば、五十年初年度の計画ということに間に合うように考えたいというところで国のレベルの計画は考えておりますが、各県におかれまして、それとほぼ同じ歩調で、いままでの計画に対する点検をして、進めるべきは進めるということをご予定されているわけでございます。

○伊部真君 私はこれ、もうこの辺で終わりますけれども、田中総理も委員会での質問なんかには、いままでの産業優先の経済構造というものを、これは転換をせざるを得ない、高度成長から安定成長への転換をはからざるを得ない、その意味では福田首相も意見は同じだというふうなことを言われておられるわけですよ。しかし具体性は全然ないわけですよ。どういふふうに転換をしていくのか。そういう公害が出るような産業の条件についても、このように転換をするというところが具体的に少しは国民の中に明らかでないわけですよ。部分的な現在のパターンについてのチェックぐらいはあっても、それはコンピュータ、いわゆる新全総を、それ自体を変えろということについてもなければ、具体的な内容というものがわかれ、国民の側にはわからぬわけですから、その一つのわかるポイントは、私はやっぱりここだと思っております。新全総計画を手直しするといふ、このように手直ししたというふうなことがわかつたときに初めて国民もある程度、安心感が出ると思っております。ですからそういう意

味で、私はいま言われた問題については、具体的な、少なくともアウトラインでも早期に作業を進めていただいて、国民の中にわかるようなひとつ提示をいただきたいということをお願いしておきます。

それからまた、輸送に戻ってくるわけですが、きょう建設省の道路局のほうから資料をいただきました。この資料は、ざっと二千万台ある車が、六十年になったら四千二百万台になるだろうということなんです。これは何ですか、この基礎は、車がつくれるという基礎でいくんですか。あるいは、これは輸送の需要からきて、旅客なり、貨物なりの輸送需要からきて、これだけはどうしても車が走らなければならないことを想定して言われているのか、その算出基礎についてお答えをいただきたい。

○政府委員(菊池三男君) ただいまお手元に差し上げてございます保有台数、これは先生の御質問のあたりのほうにございまして、車の生産からではなくて、昭和六十年を時点に考えました物資の輸送、これらのうちの道路が受け持つべき部分がこのぐらいであろうということから道路の受け持つ分を出しまして、それから見るとこれだけの自動車が必要であり、またこれだけの保有台数は可能であらうという考え方から出ております。考え方は後者のほうでございます。

○伊部真君 そこでまたこれは私は問題にふつかるわけですが、年間の車の生産台数は大体六百万台といわれていますね。六百万台ぐらいのことしはつくられたといわれております。年間六百万台で、輸出されるのが三割、大かた二百万台としても、四百万台というのはこれは国内に残るわけですね。ですから輸送需要の問題と車の生産されるのとは全然違った角度で出てくるわけですね。この問題をどう調整するのか。これはいろいろ方法があると思えます。車の直接規制の方法もありまして、間接規制の方法もありまして、税制でやる、あるいは道路での交通規制の問題、いろいろな方法でやらにいかぬと思うのです。

けれども、これはどなたに答えてもらうのが適当かよくわかりませんけれども、車はほとんど使われるが、それじゃ四千万台の車しかこへは、道路の上に乗らぬだろうという想定、このギャップはどのように調整をされるかと思ひますか。これは建設次官のほうでひとつお答えをいただきたいと思いますか。

○政府委員(松野幸泰君) 生産台数はいまの六百万台、そのうち約四百万台が、ということございしますが、四千二百万台というのはもちろん保有台数がその中に入っておりますので、この生産は十分間に合うという計算をしております。

○伊部真君 生産が間に合ふんじゃないんですよ。生産が多過ぎるのですよ、話はね。生産が多過ぎて困るので、車を道路上からある程度制限しなければならぬでしょう、これは。いまはそれが常識で考えられて、この町の中にあれだけの車があつて、どうやって車を少なくするかということを考えているのであつて、生産は多過ぎて困っているんですよ。だから多過ぎて困っているのを、生産調整をするのか、そうじゃなくて、こつちのほうで何らかの規制をするのか。それがなければ、生産台数と、ここに保有台数と建設省があげた数字とは違ひじゃないですか。そのギャップをどうやって調整をされるかということですよ。

○政府委員(松野幸泰君) これは道路事情も御指摘のとおりだと思います。生産がさらに余つてくるとも御指摘のとおりだと思います。したがって、この調整は通産省のほうで主体になると思ひますので、建設省の意見も十分通産省へ伝えまして、御趣旨の点も踏まえまして調整をとるようになつたと思ひます。

○伊部真君 私はもう結論は大体のところ持つてゐるのですよ。車の生産をとめるというふうなところ、あるいは調整できるというふうなところ、関係の中でそんなことが議論ありますか。いままでです、いままでこれだけ交通渋滞があつて、車の生産は年間六百万台も出てきて、これの調整がで

きないというのは、生産がそこでブレーキがかからぬわけでしょう。買手があつて、生産がたたくまでできていくことになつたら、それは通産省のほうで、生産の問題ではどうにもならぬことですよ、これは。だから道路のほうでこれ以上は道路に持つてきてもらつても困る。むしろほくらに言わせれば、道路を二倍にしたら車が四倍にふえていく、道路をふやすことが車の交通状態をよくすることにはならぬと思つてゐるのですよ、広げただけでは。広げたらその分だけよい車が行つたら何にもならぬでしょう。何らかのそこには政策がなければ今日のこの交通麻痺というものは解消できないじゃないですか。その問題を通産省ではなしに、政府としてはどうお考えですか。まあ建設だけの責任ではないと私は思ひますけれども、これは総合的に国全体としての政策だろふけれども、そこに誘導にしろ、規制にしろ、行政が存在しなければならぬと思つてゐるのですよ、行政が。その行政はどのようなお考えがあるのかどうか。行政の規制する方法でも誘導する方法でもいいが、政府部内で議論したことがあるのかどうかということ、建設大臣は当然道路管理の面もありまふから、これは考えていただかなければいかぬことじゃないですか。

それからもう一つは、きのう私が申し上げたのは、道路に一台の車がおきたとする。そうしたら地方では五十万円道路の費用がかかるということですよ。都会では一千五百万円かかると田中総理は言ふ。本会議でも言ひましたね、何か。そういう話でした。そういう経費の計算というのは、建設省のほうは、道路保全の面から車一台に対しては何ぼぐらゐのいわゆる社会的な経済負担というものはかかるものだと、何ぼぐらゐかかるということをは議論したり計算したりしたことがありまふ。○政府委員(菊池三男君) ただいまの道路と車の関係でございしますが、道路を維持するのに維持費がかかりまふ。あるいはつくるに建設費がかかりまふ。いま言われました数字がそのどれに当たるかちよつと私わかりませんけれども、交

通量によりまして維持費が——やはり交通量が多くなれば維持費が多くなつてまいりまふし、交通量の少ないところは維持費も少ないというふうなことから、同じ一台でございまして、一台当たりというふうになつてまいりまふとちよつと、交通の多い少ないによつて変わつてまいりまふが、いずれにいたしましてもそういう場合の費用がどのくらいかかるかという数字は持つております。ただ、いまの一台当たりという計算はしてございせん。

○伊部真君 これはぜひ総理が何を根拠にしてあつたか、私にもよくわからぬのですけれども、いかなら五十万円、済むが、一台車が走つたら都会なら千五百万円——これは公害やいろんな計算をしたお話、大体大ざつぱな話だと思ふのですけれども、よく演説聞くので、その辺の計算をやはりもつと正確に、道路だけでいいですから、道路経費で一台当たりですね、どれくらいかかるのかと、しかも土地価格があるもんですから、市街地とそうでないところというのとはどれくらいのことになるのか、そこら辺は、総理のその演説が正確かどうかということ、私もちよつと聞きたいものですから、ひとつ後刻でけつこうですから数字を御提示をいただきたい、こう思ひます。

それからもう一つお聞かせをいただきたいのであります。それは五十七年のこの総需要で計算をいたしますと、全体の数量は、いわゆる経済社会基本計画によりまして、トン数で九十三億トンそれからトンキロでいいますと五千八百億トンキロということになっております。その中で自動車などの程度かという、トン数でいいますと、八十五億トンそれからトンキロでいいますと二千五百五十億トンキロということが想定されていますね。これはいま現在のいわゆるトンキロで言ひますと、一千三百億トンキロに対して約二倍というものでしょうね。全体のシェアからいくと四四ですね。いまの貨物輸送とそれから旅客もこれ大体二倍くらいになりまふ。二倍の容量

を今日の道路計画で今日以下の交通状態に維持することができるといふふうに言われますか、その点をお答えをいただきたい。

○政府委員(菊池三男君) ただいまの先生の言われました数字は経済社会基本計画におきまふ数字でございまして、昭和四十六年に対して五十二年が約一・八倍になる、そういうことがいまの五年先にできるのかという御質問だろふと思ひます。私はそれは端的にできませんとお答え申し上げたいと思ひます。

実はこの五カ年計画をやりました、その内訳は高速道路から生活道路に至ります県道あるいは市町村道というものの整備が非常に大きく入つております。特に生活集落から生活の中心である都市へ出、それからさらに地方中核都市へ出るというふうなそういうような改良の工事がたくさん入つております。したがひまして、その工事の五カ年でやりますと量の言つております車の伸びとの直接の関連というものは非常にむづかしゅうございまして、いま言つた生活道路につきましては、それをやつたからといって必ずしも交通量がそれだけ全部キャパシティ一ぱいふえるわけではございせんので、たいへん相関関係がむづかしゅうございまして、マクロ的につかまへまして、たとへばいま現在道路の容量、全体の容量というものがわれわれ考へておりますのは、約六千億トンキロの道路に容量があると考へております。それに対して、きょうお手元に差し上げてございまして、昭和四十六年の走行台キロは約三千億トンキロでございまして、約半分ぐらゐが実際に走つてゐる数字でございまして、しかし道路の容量というものはその倍ぐらゐでございまして、これは先ほど申しましたように、県道あるいは市町村道等につきましては改良をやりましたけれども、実際に千合しか通らないというところもあるわけではございまして、したがひて、マクロ的に見た場合に約半分である。ところがこの昭和五十二年を今度考へてみまふ場合に、そのときの容量、この考へ方は、いまの三千億トンキロに対して八千億トンキ

口でいいます。

「委員長退席、理事江藤智君着席」

そういたしますと八千億合キロの容量に対して、この五カ年の、昭和五十二年の数字、この経済企画庁のはトンキロでありますけれども、これを合キロに当てはめますと、四千七百億合キロになりまして、いまの場合とその容量に対する実際の走行の合キロはほぼ同じでございます。したがって、マクロ的に見た場合に、いまより込むというにはならない、ほぼいまと同じである。ただこまかくもう少し個所的に申しますと、その五カ年で非常に混雑度の激しいところの短かい地区をやりますので、そういう混雑の激しいところは改良され、そしてその部分がますます余裕があつたところにふえるということでありまして、飛び抜けて交通渋滞をいたしたところがない、ならされるという意味ではよくなると思ひます。総数のマクロ的に見た感じでは、この交通の伸びはちょうど同じぐらいというふうに考へていただければよろしいかと思ひます。

○伊部眞君 これも非常に私が申し上げたいのは、ほんとはそのことを申し上げたいのではなくて、伸ばし方の問題なんです。たとえば今度の五カ年計画の十九兆五千億ですね、五カ年計画、第七次の計画が出ました。そういう計画が、ほんとうにいま輸送が渋滞をするようなところに道路が重点が置かれるのか、全体的に日本全体の幹線道路を整備するという意味でそれがつくられるのかという問題がこれまたむずかしい問題になってくるのですが、そういうことから考へますと、その入れものというのはいま東海道とかあるいは都心だとかいうところに非常に渋滞があるわけですが、これらの対策なんというのはどういふことになるんだらうか。いままでですとコンピナートができて工場ができたという、産業立地に応じて道路というものがつくられていくということだけれども、私はもうそういう時代ではなくて、道路整備が行なわれて日本の交通網が一応完備できたらその交通網を基盤にしてそれ

を足場にした産業立地なりあるいはその他の施設というものがつくられてくるというようにならないければ、かつてどこかで産業がつくられて道路をつくれといつても、同じ道路を同じコースだけにものすごいものをつくるわけにもいかぬし、たいへんに私は国土の開発利用という面では問題だと思ひます。だから道路行政それ自体が本数をふやしたから、それから舗装をふやしたから問題が解消するということではないと思ひます。やっぱりいまの交通量をどうやって誘導していくのかというところに道路行政というものがなければならぬというふうに思ひます。したがってそこら辺の問題では私はこの資料だけでは、何ほ舗装しますから、何ほ延長になりますからというだけでは私はほんとうはよくわからぬわけですから、これは置いて次に進んでいきたいと思ひます。

まあいずれにしてもそういう意味で考えますと、重ねて申し上げますけれども、道路をつくる場合でも、やはり国鉄あるいは海運その他の総合的な輸送の面での道路計画というものが合議をされてつくられるというふうなことがこれからひとつぜひ条件にしたいだきたい。そうでない、ばらばら行政では私はあとと非常にロスが起る、むだが起ると思ひます。

それから、本論の総合交通政策について私は議論に入りたくてあります。その前にちょっとと氣になりますので、一つだけこの国鉄の再建の中身についてひとつお聞かせをいただきたいと思ひます。非常に難論でありますけれども、私はこの再建案の中の工事費十九兆五千億があまりしたてですね。この中身について私非常に心配をしてるわけですが、この中身の分類をひとつ大ざっぱでいいですか。ただだけせんか。その分類のしかたは新幹線がどうだという意味ではなしに、新幹線なら新幹線であつて、新幹線工事の中で工事費はどれくらいか、金額なのか、その中で土地はどれくらいか、ウエイトを持っておられるのか、それからその他の工事はどれくらいか、

ウエイトを持って計算をしておられるのか、この点をひとつお聞かせをいただきたい。

○説明員(磯崎敬君) まず、十兆五千億の項目別な内容につきまして申し上げまして、その次にいま先生の御質問のことに触れたいと思ひます。

まず新幹線でございますが、線別の内容は後ほど申し上げますが、新幹線の建設、すなわち東北新幹線五十二年、それから調査新幹線五十四年、その他新幹線三千五百キロ着工ということにいたしまして、三兆九千億でございます。それから山陽新幹線、これは御承知のとおり、現在線の改良ということにあがつておりますので、それは新幹線の改良というふうにあがつております。これはとし、来年で終わりますが、そのほかに東海道線の車両増備等を入れますと九千億でございます。したがって新幹線合計いたしまして四兆八千億でございます。

その次に在来線でございますが、在来線の合計が五兆七千億でございます。そのうちに、まずいわけゆる大都市圏の通勤輸送でございます。これが主として東京、大阪でございますが、七千億、それからその他の東京、大阪以外の主として幹線の複線電化、あるいは列車のスピードアップ、あるいは貨物の整備というふうなことに、ことに複線電化、幹線の複線電化につきましては相当重点を置きます。大体電化区間におきましては、二万キロのうち約半分約一万キロを電化したい、二万キロから複線区間は二万キロのうち七千キロを複線にしたいという計画でございます。これらを合わせまして幹線輸送全体で三兆五千億、それから、その次にいわけゆる公害問題、安全問題、その他合理化投資等を含めまして一兆五千億で、合計在来線が五兆七千億でございます。

で、これらの内容の中で特に問題になりますのは、やはり先生御指摘の土地の問題が第一だろうというふうに考へます。これは大都市におきましては、場合と地方におきましては、新幹線の場合と違つております。したがって、新幹線の場合でも東京首都圏の場合あるいは地方の場合、相当

ウエイトが違つておりますが、全体といたしまして大体新幹線の場合が一五%ぐらい。これはいま申しましたとおり、非常な人口過密地帯と過疎地帯と平均いたしまして一五%ぐらいでございます。それから在来線の場合は、御承知のとおり、通勤輸送は一応別といたしまして、ほとんどが単線輸送の複線電化は地方の地域でございます。これは大体一〇%以内というふうに考へております。大都市の通勤輸送の場合にこれ概括的に申しましても地域によつて非常に違います。三割ぐらいのところもございまして、一割ぐらいのところもあるというところで、これは線別に具体的にいろいろ検討いたしておる内容でございます。以上でございます。土地問題の大体のウエイト、これは過去の実績あるいは現在やつております山陽新幹線の用地費の実績等を大体勘案いたしまして、そのぐらいだというふうな見方をいたしているわけでございます。

○伊部眞君 土地のウエイトが額的に言つて一五%ということですか。そうすると、去年出された案よりは、ことし新幹線は二兆円高じておる、ふえておるすね。ということとは、新幹線工事の繰り上げということでしょうか。そういうことで考へますと、どうも一五%、大体七千億ですか、土地費というのはウエイトとしては非常に少ないように思ひますが、その程度でほんとうにだいじょうぶなんですか。

○説明員(小林正知君) お尋ねの土地のウエイトの問題でございますが、将来のこの土地問題、現在やつております工事をすでに実施しております山陽あるいは東北、上越、これは先生御承知のとおり、すでに工事実施中でございますが、これにつきましまして、工事計画も御認可をいただきまして確定をいたしております。これにつきましましては、ただいま總裁から御答申申し上げましたように、おおむね工事費全体の一五%程度ということに相なっております。ただ、過去の実績の中でも、岡山の場合は、これは非常に都市部を通ります部分が多いので、二五%というふうな数字に相

でございますが、運賃改定の申請につきまして、国鉄から申請いたしました申請理由、これは先般参考資料といたしまして各委員にお手元にお届けいたしました中の三六ページにこれは書いてございます。それからいよいよ申請の内容のあらまし、これにつきましてもそれ以下に旅客、貨物それぞれに概要を書いてございます。

ただ、御指摘のいわゆる運輸審議会の点でございますが、これは、運輸審議会には正式に諮問いたしまして、その答申はいたしておりますが、これにつきましては今回お手元に配りました資料にはございせんので、これにつきましては私はいつでも御必要の際にさらにお届け申し上げたい、かように考えて、今回のいわゆるお手元に配りました参考資料の中には申請理由を書いてございまして、運輸審議会でも諮問いたしました申請書あるいはその答申というものは御必要ございましたらお届け申し上げたい、かように考えておる次第でございます。

○森中守義君 いま言われる、国鉄から申請は出されている。それはいいでしょう。私もよく見ていた。これはひとつずばり申請書を出していただいても、これはひとつずばり申請書を出していただいても、理由だけじゃだめですよ。どういふものが国鉄から出たのか。あるでしょう、出しなさい。

それと、いま必要があれば質問の中でお答えするという意味のようですが、ちゃんと法定事項として審議会に諮問をすべし、答申をすべし、答申にあつては公聴会もしくは参考人の意見を聞けと、こうなっている。これがいよいよ法定の手続ですよ。それを、案件の審議の際に質問があれば答えますという姿勢じゃ困る。一体、審議会がどういふことを議論したのか。どういふ諮問をして、どういふ答申を出したのか。言うなれば、この手続をとることが改正案を国会に出す一つの前段の作業でなくちゃならない。法案審議の前提条件ですよ。それをいま鉄監局長が言われるように、質問があればお答えいたしますという姿勢じゃはな

はだ困る。全部こういうものを出していただきたい。審議会が何と言ったのか。また公聴会ではどういふ意見があったのか。いわば国民の法定上の代表がどういふ意見を述べたのか。そういうものを国会に出してもらわないと審議になりませんよ。そもそもその考え方が間違っている。質問があるなら答えます、要求があれば出しますという姿勢じゃ困る。むしろ諮問書であれ、答申書であれ、あるいは公聴会の報告書であれ、法案にくっついて出るべきこれは一つの重要な材料ですよ。それが出ない。この辺にどうも釈然としない。だから伊部質問でもかなり模索しながらいろいろ質問をしている。こういう内容がある程度明らかになつていなければ、質問者の質問の内容ももうちょっと変わったものになる可能性ありますよ。これが出ない以上審議できませんか。どうですか、質問者は。こんな重要な材料出さないで審議やつてくれと言われても審議できませんよ。ひとつ理事会で、基本的な材料が出ていないわけだから出してもらいましょうと質問やめてもらいたい。そんなばかばかしい審議できませんよ。

○政府委員(秋宮公正君) 参考資料の問題につきましては、昨年の委員会におきまして森中先生からそういった御指摘がございましたもので、それから、今回におきましては、お手元にお届けにあがりました再建計画、それから運賃関係といたしまして、六二ページにわたりました、項目といたしまして十四項目につきまして私たちがいたしまして御参考に、御審議いただくだけの資料といたしまして昨年の参議院あるいは衆議院におきまして審議の問題になりました基礎資料というものをあらかじめお届け申し上げたわけでございます。そのときに、なお御質問がございましたらいつでもお伺いいたしましてお答え申し上げますという書面も添付いたしまして各委員の部屋にお届けしたわけでございます。私たちがいたしまして、いろいろ今後御審議いただきますときに資料の御要求はおありかと思つてございますが、あら

はじめどれとどれかと思つて、まあ私たちがいたしまして、昨年あるいは今回衆議院におきまして一番審議のものになりました基礎資料というものを、あらかじめ私のほうで準備してございまして、こういったものはぜひ御必要ではないかと思つて、まとめましてお届けしたものがございまして、またその際にも、なお御質問がございましたらいつでもお伺いいたします、こういうことも書面にいたしましてそのときお届けしたわけでございます。ただいま御指摘のような資料要求でございます。ただいま御指摘のようない資料要求したい、かように考えております。

○理事(江藤智君) そういふ資料は一応ここに運賃改定申請資料というものが出ているわけですから、一応これだけの資料は出ているのだから、あとの問題はまたあなたの方の御意見を聞きまして理事会でまたとりまとめて資料要求をするとして、ただいまの伊部質問あるいは瀬谷閣連質問は、新幹線の用地の問題なんです。直接いふ資料とは関係がないようにですから、伊部君もひとつ質問を執行してください。

○森中守義君 委員長でございます。そんなこと。理事会でそれを相談してもらいまししょう。

○小柳勇君 私いなかたから、どういふことかひとつ……。

○理事(江藤智君) 運賃改定の申請の資料とか、その他法定を踏んだ資料を一切出せという要求がまああったわけですね。そこで、ここに運賃改定の申請の理由書その他のものが一応ここに出ているわけですから、だからそれ以上に必要なものは出しますと政府が言っているんだから、これはひとつ理事会のほうでそういうような要求を言つてもらつて政府から出させる、いま資料を出さなかつたら審議はできないという問題じゃないと委員長としては判断しますから、伊部君はいま用地の買取問題を質問している。

○森中守義君 ちょっと委員長、それはそう簡単には扱っちゃ困る。資料がなければできないと言っているんだよ。

○木村睦男君 いまの資料の問題は、いま言つていま出さなければ審議ができぬとあればこれは非常識なことであつて、資料の要求があれば、その資料を要求するかどうかはあとで理事会できめて……。(速記をとめて)(呼ぶ者あり)

○理事(江藤智君) 速記をつけなさい。

○森中守義君 これは、いま木村君が非常識な要求と言われるけれども、法案審査にはおのずから手順がありますよ。法定できめられた審議会の諮問、答申、しかも参考人もしくは公聴会、そういうことが添付されないで大綱的なものが資料で出ているからそれでよろしいということにはならない。これはやつぱり、法定上の権威ある審議会に對する大臣の諮問である、答申である。そういうものが法案に添付されないで、ただいたずらに審議を進める進めろということでは、簡単にそういうものでいいというわけにはいきませんよ。あるなら出しなさいよ。手間がかかる、出ない。出さないほうがむしろ非常識だと、こう言っている。(議事進行を呼ぶ者あり)

○理事(江藤智君) ちょっと委員長として申し上げますが、森中君の意見を聞きまして、そうしてそういう手配をいたします。しかし、その資料が添付されなければ今日の議事ができないというわけではなくて、本日すでに理事会において伊部質問に入るといふことをきめて進めておるのであつて、委員長の判断といたしまして、その資料がなければ伊部君の質疑が現在進行できないとは判断できませんから、伊部君の質疑をひとつ執行するように重ねて要望いたします。伊部君。(委員長、委員長「議事進行」理事会でよろしくお願ひします)

「議事進行」(質問者、質問してください。委員長がきめたのだからそれに従わなければいけません)「そんな乱暴な委員長があるか」「それなら会議は必要ないじゃないですか、委員長が独断できめるなら、委員長一人できめるということなら」「会の運営は最高は委員長だよ」「委員長」と呼ぶ者あり)

○理事(江藤智君) 森中君、議事進行です。

○森中守義君 議事進行

これはおのずから質疑の中でいろんな問題が解明もされていくわけなんだから、だからその委員長・理事打合せできめたら一切がささいそうでなければならぬということならば会議にはならぬ。審議を進めながら問題点が出てくる、解明していくのが会議です。よって伊部君の質問から、なるほど、これは審議会にどういふ諮問をしたのか、どういふ答が出たのか、審議会はどういふ手続をとったのかということがわからないから、こういう基本になるような問題がわからないから出してこれというのはいくらもおかしいことはい。だから私は理事会でその扱いをすぐきめてくれと、こう言っているわけです。

○岡本悟君 議事進行

先ほど来のいきさつを聞いておりますと、森中委員の御発言は関連質問であります。で、伊部委員の御質問は、先ほど委員長の御指摘ありましたように、この新幹線の用地の問題、特に用地費がどのくらいであろうか、こういう御質問があったさなかであります。で、それに関連して瀬谷委員も、とてもそんなもので済むとは思われない、こういうふうな関連質問がありました。それと森中委員の議事進行上の御発言は、全然これは異質のもので、（「そんなことはない」と呼ぶ者あり）でありますので、委員長の御報告のとおり、伊部質問の質疑を続行していただきたいと思ます。（「基本的な問題だ」と呼ぶ者あり）

○理事（江藤智君） 私もいまの岡本君の発言のうちに、伊部君の質疑というものは新幹線の用地問題である。それについて瀬谷君が関連の質問をしておる。したがって、これと森中君の関連の御趣旨とは、これは変わった異質のものであると思ふ。で、森中君の御意見も一つです。それは資料提出という問題については、これはわれわれとしても理事会にはかつてやります。やりまされども、その資料が出なければ、たとえば運輸審にかけた資料が出なければ、たまたま伊部君の質問ができないとは判断しませんので、伊部君の

質疑をひとつ進めてもらいたい。（瀬谷君の質問にまだ答弁してないのだと呼ぶ者あり）だから瀬谷君に対する答弁をひとつ……（岡本君は異質なものだと言いつつ、変な言い方かりでつけたように思われては困るから、ひとつ釈明はしておかなければならぬ。委員長と呼ぶ者あり）瀬谷君の質問に対してのまだ返答がありませんから、まずそれを承ります。（委員長、委員長「答弁答弁」と呼ぶ者あり）小林常務理事。

○説明員（小林正知君） 瀬谷先生からの御質問の土地の値上がり問題でございますが、御指摘がございまして、最近の値上がりは相当程度率は高くなっておりますが、

〔理事江藤智君退席、委員長着席〕

私もどなたもいたしましては、これは今後にわたって相当長期にわたる見通しとして一つの概算の試算をしたものでございまして、したがって、そういう意味におきましては、現在続いておりますような土地高騰は、政府の御施策等によりまして将来ともいままと同じような状態で続くということを考えてこれを考えるということとはまた適当でない、かようにも考えます。過去の数年にわたる新幹線等の長期にわたる工事の経験における土地代の趨勢等も十分織り込みまして、キロ当たりの工事費の額を算出しておりますので、先ほど担当の内田常務理事からも御答弁申し上げましたような意味におきまして、現在の考え方といたしましては将来にわたるこういった新幹線の土地問題について、全体としておおむねこれでまかない得ると、かように考える次第でございます。

○瀬谷英行君 私が聞いたのは、何とかやっていきますという意味の御答弁があったから、それじゃどうにもわからぬから、たとえばここで総裁のほうから、さつき新幹線のほうは、東北新幹線で三兆九千億、山陽新幹線で九千億、両方で四兆八千億だ。そうすると十兆五千億のうち半分は新幹線の費用になっているわけです。しかもその費用のうち土地の代金はどのくらいかというふうな伊部さんのほうで質問があったわけだ。それに対

して一五〇程度だ、こういうお答えがあった。それならば七千億くらいになる勘定だけれども、それで間に合うかという質問が再度あったわけだ。それで私のほうから、それじゃ具体的に聞きたいけれども、この東北新幹線にしても上越新幹線にしても東京から出ていくわけだ。東京都内をどうしても通る、埼玉県の住宅地を通る。こうなるとそれらの住宅地にひっかかるところは一体どのくらいの買取価格になるのだ。昨今の土地の値上がりというものは簡単なものじゃない。去年から一年間だけでもたいへんな値上がりをしていく。だからそれらの該当する家屋は一体どの程度の補償が行なわれるのか。もっと突き詰めていかならば、坪当たり一体どのくらいの価格でもって土地の買取を予定をしているのだということを聞いておるわけです。

たとえば世間の相場で、かりに坪当たりで三十万円のところを三万円でもうだと言われれば、いやだと言いきまわります。これは、そういうことがあるから、その点を具体的に聞いてみたわけだ。総ワクの数字がはつきりしているのだから、具体的な数字についても答えられないはずはなからうというふうな聞いたわけだ。そうしたら、お答えできません、しかし間に合いますと、こういうわけだ。これじゃわからぬわけだ。そう、そういう返事では、だから具体的な数字を出せるのか出せないのか。出せないというのなら、なぜ出せないのかというのをさつきは追っかけて聞いたわけだ。それに対してはやはり、何とか間に合いますという程度の答弁で、数字についてのお答えは出ていないわけだ。数字についてのお答えが出ていないとなると、じゃその新幹線のために立ちのきを迫られるような人たちが、該当者についてはこれは安心できないわけだ。こういう問題があるので私は聞いておるわけだ。今度の問題だ、これは基本になる問題です。東京と埼玉県でもって土地の買取ができない。また、またいよいよわけにいかないのだから……

○説明員（磯崎敏君） 瀬谷先生のおっしゃること

ごもっともでございますが、私のほうでいたしましてはやはりマクロ的に見ましてキロ当たり幾らというふうな算定でございます。キロ当たりと申しまして、たとえば先般開通しました品川―東京間の地下トンネル、これは用地買取はほとんどございせん。ほとんど鉄道用地と公有水面の下というふうなやり方でございますし、またたとえば東京から埼玉県に参ります際にも、荒川の鉄橋、あれはそれは用地代にないというふうな、あるいはトンネルの場合には深さによつては地上権だけで済むというふうな、非常に各地でまちまちでございますし、そのほかに先生のおっしゃったように都市部あるいは市町村部、非常に違つてまいります。したがってここで東京の何区は幾ら、あるいは埼玉県のどこは幾らということとはこれはちょっと申し上げられませんが、具体的に相手方という御折衝するわけでございまして、全体のマクロといたしまして、いままたまた建設いたしましたおきます東北新幹線につきまして大体一五〇で買つておるところがございまして、むろん東京からだいぶ離れたところでございますが、その辺なら大都市部、郡部あわせて一五〇以下でおさまっているのが現状でございます。

したがって今後、東京、埼玉というふうな非常に地価の高いところに対して、また逆に地価の安いところもあるというふうな考えられるわけでございまして、その辺平均値といたしましてキロ当たり幾らと、しかも全區間にわたつて一応土地を買つていうたまでで計算をいたしておりますので、いまの地域による高低については一応現時点ではカバーできるという見通しでございます。これはごく最近地価の値上がりがございます。去年開通したわけでございます。その経験から申しまして、まあ大体その程度でやれるという一つの目安を持っております。したがって、十年先のことでもございまして、絶対にそれは地価の値上がりがないと、もちろん申し上げませんが、今

後の異常な騰貴があればこれは別でございます。一応いまの程度ではこの平均値でやっていけるといふふうな見込みでございます。以上でございます。

○木村睦男君 この際、委員長にちよつと要望しておきたいと思うんですが、本法案に対する質疑については、野党の委員の皆さんはそれぞれ質疑の通告が出ておるわけでございますから、いまの関連質問をされた委員諸君も御自分の質疑のときがあるわけですから、この審議を円滑にまた能率的に進めるためにも、関連質問はできるだけ、何といいますが、小範囲にとどめて、そうして質疑者自身の質疑を十分尽くしていただくように委員長において取り計らっていただくよう要望いたします。

○委員長(長田裕二君) 御趣旨を含めて……
○森中守義君 これは、さつきから私は発言を求めていたんですが、政府側に答弁をされた。大体岡本君は、私の関連質問は異質のものだと、こういう発言がありました。絶対そういふことはありませぬよ。進んで出すべきものを出さない。そこで諮問もしくは答申あるいは公聴会の内容等、そういうものがあれば、伊部質問もしくは瀬谷関連質問というものはやらなくても済むかも知れない。内容がないからわからぬのだ。出せと言ったのが何で異質か、これが一つ。

いま木村君の言われる関連質問は、適宜に規制をすべきであるという、こういう意味の発言ですが、一体いつ私どもがそういうように無謀に、不当に関連質問やったことがありますか。たしか四十一、二分から始めてまだ二十分そこらしかたっていない。しかもそれは、だいたいその中に難談もあった。ちつともそういうようにむちゃくちゃに関連質問やった覚えありませんよ。委員会の運営秩序を確保するために発言をしておる。どの委員会においても関連質問が過度に制限されたためにはない。そういう意見等があれば、理事だから理事会でやってもらおう。もし理事がそういうふうに、この委員会では、こういうふうな意見を述べ

るということであれば理事会やめてもらいましょ。全部この委員会でもやたらいいじゃないか。むちゃくちゃです、そういう意見は。これをまた委員長が、はい、よし、承知したなんということはおもつてのほかだ。

○委員長(長田裕二君) 木村委員の発言は、今後の委員会の運営のことについてというふうに委員長は了承しております。

午後一時五十分まで休憩いたします。

午後一時三十分開会

○委員長(長田裕二君) ただいまから運営委員会を再開いたします。

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

質疑のある方は順次御発言願います。

○伊部真君 午前中に引き続き、工事費の問題についてもう少し説明をいただきたいと思ひます。

この四兆八千億の新幹線を中心とした工事費の問題ですけれども、さつきのお話では一五%、残余の工事費がそうすると大体八五%になります。それがそれぞれやはり物価の高騰というものが計算されなければいけません。ほとんどこれは卸売り価格というものが基礎になると思ひますのでありますけれども、十年間の計画ですが、その間どの程度の物価上昇、土地価格の上昇というものを見込まれておるのか、その点を明らかにしていただきたいと思ひます。

○説明員(小林正知君) 午前中にも御答弁申し上げましたが、先生のいまのお尋ねに對しまして、一つの原単位をもとにして、それに一定の物騰率をかけるというふうな形にこの積算は実はなっております。御承知のように、新幹線をはじめ大都市通勤、あるいは線増でありますとか、電化でありますとか、公害対策、保安対策等のいろいろな工事、もろもろを含んでおります。多種多様

の工事を含んでおりますので、新幹線等につきましては、先ほど午前中にも御答弁申し上げましたような各線別のおおむねの見当によりまして過去の経験値等から推計をするという方式をとっております。またその他の線増、電化等につきましては、もおおむね基準の考え方としていたしまして、四十七年当時の工事費の大体キロ当たりの単価をもとにいたしまして、今後具体的にどの線をどういふふうに線増するか、また電化するかどうかというところは、これは十兆五千億全体の投資計画の内容そのものは、再建法が御審議をいただいて御承認いただいたて成立いたしましたので、そのそれぞれの項目につきましては、具体的に、やはりもう少し精査をして清算をするということになります。それぞれ物価関係の問題については、過去の経験値から見まして、また経済社会基本計画にいわれておりますような卸売り物価で大体二・三%ないし三%といったようなものも勘案いたしました。概数としてプロジェクト別に算定をした、かような内容になっております。

すなわち、もう少し具体的に申し上げますと、新幹線につきましては線別、方向別にこれは路線がきまっておりますので、方向別に、概算値で、ただいま申し上げましたようなことで推定をいたしました。それから電化あるいは線増等につきましては、電化は総裁が申しましたように、現在六千六百キロ程度の電化キロは十年間で一万キロ、約半分ぐらいの営業キロになる、また複線化につきましては五千キロのものが七千キロになるというふうな増加キロで、ただいま申し上げましたようなことで線別はそれぞれきまっておりますので、場所別はきまりませんので、個々の積み上げの具体的な積算は単年度別の予算の問題になると思ひますが、傾向といたしまして過去のそういった物騰の経験値、また政府において示されております経済社会基本計画にございますような数字等を勘案いたしまして積算したと、かような内容でございます。

○伊部真君 いまの物価の問題であります。最近になって物価上昇、いわゆる卸売り物価の上昇というものがきわだつてきました。昨年は確かにほとんど横ばいでありましたし、その前なんかはマイナス時点でありました。ですから、おそらくこれは、当初昨年の四十七年度案を出されたときは卸売り物価の上昇というものはほとんど見てなかつたと思ひます。見てないのがあたりまえです。いままた大臣と同じように、四十八年の二月の経済社会基本計画の数字で卸が二%、で、まあ小売りが五%ぐらいのことを基礎にしたと言われたいにせうけれども、それはちよつと、私は答弁のためにそういうことが出たんじゃないかと思ひます。もともと七兆円の基礎が出たときには、私はそんなことが計算の基礎に入つてなかつたと思ひます。ないのがあたりまえです。

だから今度は、確かに状況が変わつてきた、こんなに昨年に比べて、六月になつて一三%も卸売り物価が上がるということは、これは一昨年、昨年、もそうでしょうが、一昨年は、もうこの立案のときには頭になつたというものが、私は国鉄当局としては当然のことだと思ひます。いま私が質問するからそれを何とかこつこつつけようということでは、私はこれは納得できないですね。それは計算ないのがあたりまえです。

だから、そうすると、この十兆五千億という金というのはいま十兆五千億もたつたらたいへん貨幣価値が変わつてくるし、工事の内容も変えざるを得ぬのではないかと今思ひます。土地価格はさうじゃないですか。去年とことしと大かた三割上がったというのです。しかし、この最近の六カ月の平均見たら二三%から四%上がつてきた。この傾向は私はそんなに悪くはないと思ひます。この傾向は私はそんなに悪くはないと思ひます。こゝで、卸売り価格で一三%以上で、そうして土地価格が少なくとも年間に三割から四割というふうな状況になつてくれば、私はこの十兆五千億という総工事費は、工事としては、四十七年度価格としては、あるいは四十六年度価格としては、そ

これは新幹線の工事計画として私は妥当な数字かも知れませんが、想定した工事を遂行するのには、この金は、当然私は少し足りないです。よ、相当大幅にこれは使えなくなってしまうんじゃないかと思うんです。積算をしますと、私はここで土地価格を見ましたら、将来だけではなしに、いま現在でもそうですがね。三十年を一〇〇として三十八年は五九四ですよ。四十八年は何と二二八六という数字が市街地地域では出ています。じゃありませんか。大かた三倍から四倍になるでしょう。十年間で。ということは、その土地価格というのはほとんど三分の一か少くとも半分近い購買力しかなくなってしまうんじゃないか。あるいは工事費についても一三〇の年率で十年間に見たら大かたこれは三〇〇、四十七年一〇〇としたら三〇〇ぐらいの指数になってくるということになります。たいへんな私は工事に対する見通し、相違が出てくるんじゃないでしょうか。

私は、こういう意味で考えますと、十年間の指数というものは、十年間の工事計画というものは、今日の状態ではほんとうに少しぐらいの手直しぐらいでやれるものかどうかということになると、私は非常に大きな疑問を持つんです。その点について、ひとつお答えをいただきたい。

〇説明員(磯崎君) 確かにいま先生のおっしゃったような問題があると思います。この十兆五千億はあくまでも名目の数字でございますので、いまおっしゃったように、実質的に非常に貨幣価値が下がるということになりますれば、おっしゃったような問題が起きることは確かでございます。

そこで具体的にいろいろ考えてみますと、土地の問題はけさほど申し上げましたように、東海道線あるいは山陽線の大阪―岡山あるいは現在やっております岡山―博多でもってだいぶ苦労いたしましたので、相当キロ当たりの単価につきましては、けさほど内田が申しましたとおり、ある程度の値上りの含み分ではないかと非常に語弊がございますが、ある程度のことは考えているつもりでございます。しかしながら、その他の一般の卸売り物価の問題、先ほど一三〇というお話がございましたが、幸いと実績で見ますと、これがいいか悪いが一応別といたしまして、私のほうで買っておりますもので、非常に最近の卸売り物価の影響を受けるというものは実はあまりないわけでございます。と申しますことは、私ども一番使っている鉄でございます。それからあるいはセメントでございます。鉄、セメントはいわゆる卸売り物価はずいぶん上がったようになっておりますけれども、実は相当長期契約になっていてる部分がございます。したがって、現実に非常な値上がりがあった去年からここにかけまして、私どものほうで買っております現実のもの、あるいは業者が現実にはメーカから買っている値段というのは実はあまり変わっておりません。これはよしあしは別といたしまして、そういう現状でございます。

たまた木材が少し、これは影響大きゅうございますが、最近の工事は実はほとんど木材を使いませんので、たとえば枕木などにつきましては、ほとんどコンクリート枕木でやるといふふうなことで、木材資源の少ないから、木材の使用は極力減らすということ、かりにございまして、全体の工事費に対するウェイトは非常に低いというふうに申せると思います。それから最近の問題の繊維製品の値上がりも相当大きゅうございしますが、これはほとんどは使わないわけでございます。

そういう意味で、この卸売り物価が非常に上がったという問題のさ中におきまして、幸か不幸か、私のほうで使っておりますものは、ことにその工事関係のものはあまり上がっておりませんのでございまして。この傾向がいつまでキープできるか、一応これは別といたしまして、最近のよくな激しい値上りの中でも、いろいろな長期の取引をしておる関係だと存じますが、まあまあわりあいに値上りが少ないということで、過去の例から申しますれば、先ほど先生のおっしゃった

ように、多少下がった例もございまして。したがって今後かりにいまのような騰貴はもうこれはないと思っております。十年間を完全にいまのままで横ばいとこれは申せませんと思っておりますが、いまの程度の過去十年間の経験値、これは参考にならないまでも私のほうで購入いたします、私のほうで使いたいたしますものの卸売り物価から申しますと、そう大きな影響はないというふうに思っております。

しかし、これは国際的な問題もございまして、簡単に結論は出ませんが、もし非常に大きな、鉄なら鉄で全然生産が減ってしまったとか、べらぼうに需要がふえるとかということがあれば、これは別でございます。いまのような状況ならば、私は全体の工事費を左右するような大きな変動はまあ普通ならはない。もし多少のものがありましたら、これは工事のやり方でもって、あるいは設計でもってくふうするぐらいのことは、ぜひしななければいけないというふうに考えております。ただ問題は、労賃の問題がございまして。これはやはり一般の人員費と同じように上がりますので、請負人のやる仕事の中で労賃部分につきましてはある程度のは見えております。

したがって、全体から申しますと、土地の問題は、午前中申しました一応これは別といたしまして、全体としては、まあまあいまの推定ではやっつけけるというふうに思っております。しかし将来の問題でございまして、まあ十年先どういうふうな、ことに国際的に非常に変動する価格のあるもの、鉄のようなものがございまして、私がいまの席で私の能力でもってそういうことを言うのは非常に口幅ったいことでございますが、そういう相当大幅な変化のない限り、まあやれるのではないかと、多少のことは何とか設計あるいは新工法でくふうして克服してまいりたいというふうに思っておりますが、しかし、あくまでも先生の御指摘のように、十兆五千億は現時点における名目の値段であるというところは申し上げざるを得ないというふうに思います。

〇伊部真君 これは今日の状態で土地の価格にしても、いまよりはかなり鎮静するという材料はないわけですから、少なくともインフレになると、ますますそこへ逃げ込むという傾向がありますから、土地は私はますますこれは警戒をすべきだと思います。それから鉄鋼、木材、その他輸入に關する事項についても、もう御承知のように、国際的なインフレ傾向、これが大きな日本のインフレに一つの影響を与えているわけですよ。ですから諸外国、ヨーロッパでもアメリカでも大体一〇％をこえておるといふ物価上昇の状態の中で、日本だけが、日本はいまそれよりこえておるわけですから、もう世界で一番になったわけですから、少なくともそれが鎮静されたとしても、欧米並みの状態が続くというふうには考えられなければならぬと思うと年間一〇％、いかなければ一二％か一三％ぐらいまでは上がると計算するのが私は常識だと思えます。鉄鋼でもそれは木材でもその他器具でもみなそうだと思います。ただセメントの場合は、これは私もそれは必ずしもこの最近の異常な高騰というものをものさしに見るわけにはいかぬと思えます。これは明らかに政府の需給見通しの誤りがそうしたのであって、八千万トンでしたか、つくれると思ったことがつくれなかつたという、それに北海道あるいは中国の、国鉄もそれに影響を与えたわけですから、新幹線の工事というふうな問題が非常に進んだというふうなことで、年間の需給量のアンバランスというものがここに出ていたということですから、この状態は私はそんなに、いま世間でいわれているようなセメントの価格はないだろう。しかし、そういうのも国鉄が使うものが、ほかの消費物価に比較をすれば上がらぬといふことは、私はないと思えます。少しは大量に買うからといふこともありまして、あるいは長期に買うからといふこともありまして、あるいはいまの価格がかなり安いというところが基礎になっているわけですから、ですから国鉄は大量に買うから、長期に買うからといふことで、上昇率とはばくはあまり関

係ない、そうすると、やっぱり上昇というものは相当に見なきゃならぬと思うんですね。それを低めに一〇%、一一%で見ても、この十兆五千億という金額は、かなりの価値の低下を来たすというところは明らかだと思ふんです。十年前のときは違ふと思ふんですよ。そこで問題は、そうなる場合、私がかんがひの何割という積算をする、十年間に何割という、少なくとも三割も四割も価値が落ちるんじゃないかと私は思ふんですけれどもね。その場合はこれはどうされまうか、これは大臣のほうで答えをいただきたいと思ふのですけれどもね。

○国務大臣(新谷實三郎君) 将来の見通しに對しまして、いろいろ御心配をいたしておるのであります。私たちがいま国鉄の總裁が申しましたように、当面は非常に物価が上がつておることは事実でございますが、これは今後の問題として、は、相当にこれは効果をあげてくるというのをわれわれ期待しておるんですが、政府全体が取り組んで物価の値上がりというものを極力抑制するような方途をあらゆる方面から講じておるのでございます。そういうのがどこまで実を結ぶかと、まあこれから問題と思ひます。そういうこともございまして、十年間のこれらの物価の状況がいまと同じようなふうで上がつていくというところは考えておらないんです。この十年間の長期を考えますと、私たちは希望としては、なるべく早くこれを安定するようになさういかぬというところを考へておりますが、十年間の間には、ことしのようないま現実にありますような物価の情勢、こういうこともございまして、いさうし、もつと安定をするというふうな状況も考えられます。でありますから、全体としましては、経済社会基本計画でも述べておりますように、あの年度におきましては、相当この経済成長率というのにつきましても、もつと低いところでおさまってくるだらう、こういう見通しを持ってゐるわけでございます。

です。それから、十年間の長期を考えると、いろいろな角度から、いまから配慮をしなければならぬことは事実でございますけれども、とにかく、いまこれからスタートしようというんですから、いまの計画で一応これ進む以外に方法はない。それから最後に御尋ねのありました、いまのような状態がずっと続いて、実際にまあいわば貨幣価値が非常に下落して、工事がやれなくなつたらどうするんだと、こういう御心配でございますが、これはほつとくわけにいかぬと思ひます。そういう状態がまいますれば、もちろんそれに対応したような対策を講じなければならぬということに言ひます。これはし、いまの状態でも必ずしもそうなるんだという前提で、いまお出ししておる計画をいまここで変更しようというんじやありませんで、そういう状態になりました場合には、それに対応する適當な施策をあらためて講ずることは当然のことでございますというのを申し上げておるわけでございます。

○伊部眞君 それではもう少し具体的に聞きますが、この内容は、そうすると何が入つてますか。十年間の上昇というのはいまの程度に織り込まれておりますか、十兆五千億の中に。

○国務大臣(新谷實三郎君) 経済成長率ですか。○伊部眞君 いえ、この工事費自体に物価上昇というのはいま織り込まれておりますか。過去の実績と言われましたけれども、具体的にその年度に大体どれくらいだといふふうにお考えなのか。それを織り込んでおられるのか。過去の実績といふことがちよつと抽象的でわかりませんので、年度上昇率というのはいま織り込んでおりますか。

○伊部眞君 これはどうでしようかね、いま現在でも、五割の物価上昇でもう非常識になりました。この間経済企画庁が委員会に来ておられたときに私、お聞きをしたら、あれはもう無理だと思ひますと、しかし、どの程度になるかというのはいまにすべきかといふことは、いままだちよつと明らかでない状態といふのか、まだ十分な態勢でありませんので、ということでありました。あの数字自体がもう無理だといふこと、卸売物価二%とか、小売りが五%という数字はもう無理だといふことは、もう大體常識的にも言えるし、また事実そのように考へております、という状態ですね。

○伊部眞君 そうしますと、二%や三%というのは当然私は修正されなければいかぬのじやないですか。それは十カ年計画を、大臣言われたように、何とかそこで考えなければいかぬといふのは、工事が十一年に延びるのか、あるいは十兆五千億の金をふやすのかです。繰り延べるか、金額がふえるかといふことを考えなければいかぬ時期じやないですか。私はもういまの時期に当然、これは常識的にも物価の上昇というものが二%や三%でないといふことがきまつたら、この内容を変えてもらわなければいかぬと思ひますがね。変えて私はここで議論をしないと、過去の実績で二%、三%という数字を基礎に置いた工事費といふのは、私はそれが考へても十年間の経路から見たらそれは無理だといふことはもうはつきりしてゐるんですからね。そうすると、どういふふうになるかといふことが問題です。直してこなければ、一応この案はこの国会では通してもらつて、あとでまた考へますというなら、これはまあ私としては非常に不具識な話で、一応の架空の数字をわれわれは審議をしなければいかぬといふことになりまうから、もう少しやはり自信の持てるような工事内容と工事費といふものが、私は提示されなければ

いかぬと思ふのでありますが、その点についてひとつ御見解をいただきたいと思ひます。

○国務大臣(新谷實三郎君) いまのような御意見は四十八年度予算の編成のときに御審議の対象になつた一つの問題だつたと思ひます。先ほど私が申し上げましたように、これはもう絶対に無理なんだと、十年間こんなことでいくはずはないじやないかと、こういうふうな前提で御質問のことと思ひますけれども、われわれが十年間の物価の問題あるいは経済の動向の問題を的確に把握できないで大體の推計をもとにしまして計画を立てたと申し上げておるのですが、同様に、必ず物価はこれでもうこういふ計画ではいかぬのだといふことも、これは結論を出されるのは早いんじゃないかと思ひます。これは見解の相違かもしれません。私もさつき申し上げましたように、また予算委員会でも経企庁長官も、大蔵大臣も申しましたように、とにかく予算そのものも全体がこういふ非常に變動の多い時期にこれでやれるかといふことですが、とにかく十年間といふものはひとつこれを基礎にしてやってみますと、どうしてもいけなくなつた場合には、さつき申し上げたように、それに対応するような措置を必ずとりますと、こういうことを申し上げてゐるわけでございます。もう少し進行してみないとこれをどうするかといふことについては結論の出しようがないと思ふのです。しかし、そういう問題については御心配くだつたような点は確かにございしますから、特にそういう点に留意をしながら、われわれも機を逸せず、そういう対応策を講ずるよう努力をしていかなければならぬ、こう思つておるわけでございます。

○伊部眞君 これは私は、たいへん大きな数字です。それから、一割物価が上がる、あるいは一割以上上がったとしても、二%から一%が二%織り込んだとしたら、一割狂いがきたとしまして、これ十年間たつたらどれくらいになりますか、積算するといへん数字ですよ、これは。そうすると私は、インフレといふのは、物価上昇というの

は、これはこの工事関係は全部大きく狂わしてしまふと思ひますよ、そうではないんですか。二%で見たのがもしも七%になったとしただけでも、積算すれば何兆円かの狂いがくるわけでしょう。これは私はたいへんなことだと思ひます。しかも大臣がいまおっしゃったのは、四十八年度予算一年間ぐらゐなら、それは予算委員会でも議論があるように、これはこれだけ見たけれども、まあもうちょっと見ていただきたいというこゝろはいえ、るかも知れませんよ。しかし、最近のインフレ傾向というものは、こゝろおさまって来年なら安定するといふような、そんなものじゃないんです。だが常識的に考えても、かなり長期なものになることは間違いないでしょう。かなり長期になることは間違いない。国際的にも一〇%以下の国がなくなつたんですからね。国際インフレという状態になつて、輸入物資なんかは明らかにそれだけ上がつたわけだしね。そうすると、こゝろしだけなら、こゝろの予算、四十八年度予算のことを議論されるなら、二%であつたけれども、もうちょっと情勢を見て調整をすることができまふといふことはいえるかも知れぬけれども、明らかにもう一、二%も三%もの卸売り物価の上昇というものがあつて、そういうことがもうかなり続くだろうといふことが常識になつていくときに、それは私はそのときになってみてというふうに言われても、これは納得できないですね。やはり年間二%か三%の上昇しか見てなかつたんですから、もう手直しをすべきときじゃないですか。あるいはともとも、さっきの議論になりますけれども、十年間という計画それ自体が、私は国鉄当局が立案を自主的にやられたのか、どこから十年間出さないと金を出してやらぬと言われたのか、それはわからぬけれども、十年間という計画をいまのこのインフレの状態を立てること自体に問題がありますよ、これは。無理がありますよ。

ただ私はいやがらせでこんなことを言うんじゃないんで、事実問題として、私は十年間計画というものは輸送需要の問題でも無理があります、こ

れは。日本の経済を十年後に見通せる人はいないですよ、これは。しかも工事をやるときには十兆五千億という膨大な金とときに物価上昇がどの程度になるかといふことを、これも見通せる人はいないでしょう。田中総理に言つたつて、田中総理だつていつまで総理にあるかといふのは、あまり長いことないと思ひます。そうすると、だれが見通しするんですか、国鉄だけこれだけになります、新幹線、しかもこれは線路を変えなさいかねですか。ここからこゝろまでという新幹線なら新幹線といふような経路はちゃんと決つてしまつてゐるんですからね、それは当然にその見通しが狂うのは明らかであるなら、その見通しは二%か三%でないと、修正されて私らのほうにもう一べん議論されるといふことがほんとうじゃないですか。お答えをいただきますよ。

○説明員(磯崎敬君) いまのお話の前提になります十年計画そのものの問題、先生おっしゃいました、確かにそういう御意見が私にあると思ひます。いま日本の国でいろいろ長期計画ございますけれども、御承知のとおり、港灣でも道路でも大体設備投資計画でございます。私のほうの十年計画がそれらと違ひますことは、設備投資計画と同時に、いわゆる収支計画がついてゐるということが非常に違ひます。第一次から第三十年度の計画からやり直した第一次からの長期計画いざれと見ても、第一次から第三次までほとんどやはり設備投資計画でございまして、四十四年の計画で初めて財政と設備投資をくつつけてやるということになります。

それまでは、いわゆる独占事業でございまして、設備投資をすれば自動的に経営収支がよくなる、こゝろいうたてまえ、そういう設備投資に回す金が足りるか足りないかという議論に実は昭和三十年代は終始しておつた、そういう意味で、これからの設備投資計画といふものは、私のほうでは港灣とか道路と違ひますのは、常に収支を考えなければいけないといふこととございます。それは逆に申しますと、収支の面から十年をとるとい

う意味ではございせん、鉄道のいまの十兆五千億というかりに例をとりますと、鉄道の仕事は設備投資をいたしましてからそれが稼働するまでに非常に時間がかかるということ、たとえば最近開業いたしました武蔵野線にいたしまして、工事を始めてから十一年でございます。それからついで先日も品川―東京間の地下トンネル、これも八年かかりましたけれども、まだ横浜付近の土地買収ができません、はたして稼働が来年になるか再来年になるか、これもわからない。しかもダムなんかと違ひまして、でき上がりましたも、すぐそれが一〇〇%の能力を発揮して収入を持つてくるのでなくて、やはり動き出してからまた数年たたなければいけない。大体通動線でございますと東京付近でも稼働を始めて十五年、二十年たたなければ収入になつてこないわけですね。

したがつて設備投資計画を伴います私どもの収支計画といふものにつきますは、どうしても長期に見ませんと、収支に、設備投資をしたものが収入に戻つてこないといふ非常に大きな問題でございます。

この点が非常にほかの部門の長期計画と違ひところで、たとえば海運なんかの場合には、やはり船をつくれればもう二年ぐらゐで稼働してそれが収入を持つてくるということになりますけれども、現実には私のほうでいまやつておりますどの工事も見ましても、大体短くて五年、長くて二十年というのが収入を持つてくる。むしろ利子が払えるという意味ではございせん。とにかく相当な収入になるというのがそのくらいかかりますので、設備投資計画を伴つた収支問題といふものはどうしても長期に見なければいけないわけでございます。ですから設備投資を全然別にしてしまつて設備投資なしの計画だけなら、これは五年でも三年でもできると思ひますけれども、どうしても設備投資を相当大幅にやつて、その設備投資で上がつたものを収入としてそれを使つていくといふことになりますと、長期で見ませんと全く設備投

資がゼロになつてしまふことになるわけですね。

その意味で、十年という確かに先生のおっしゃつたとおり、一般のいまの非常に変動の多い、しかも国際情勢で変動の多いいまの経済社会の中で、十年の長期計画は確かに長過ぎるという御議論は私はこゝろもたと思ひます。

しかし、ほとんどほかの企業でも、電力なんかいろいろ聞いてみましたが、電力でもダムができるまでは国鉄と同じくらい時間がかかるけれども、できたあとはわりあいに稼働して、それが収益にあがつてくるというふうなことで、おおよそいまの鉄道事業ほど懐妊期間が長く、しかもできたあとそれがほんとうにフル稼働するまで時間のかかる事業はないといふふうに思つておりますけれども、そういう意味で、どうしても長期に見ざるを得ないといふ点でございまして、これは決して収支のつじつまが十年たなければ合はないという意味ではございせん。その点はごらんくださいまして、相当程度の設備投資による収入増加といふものを見ております。

その例外をなしましたのは東海道新幹線だけでございまして。これは設備投資でございましてから設備投資の償還期間が約五年から七年、用地を賣出して約七年でございまして、それで動き出してから三年目に黒になる、こんなことはほとんどございせん。これはほんとうに鉄道投資の例外でございまして、これから新幹線のいろいろ御質問があると思ひますが、いずれも相当時間がかかります。

そういう意味で、どうしても私どもの長期計画は、五年のレンジでは短か過ぎるということ、やむを得ず十年という先生のおっしゃつたように、非常に大きな、何といひますか。不確定要素のあることは事実でございまして、それを含んだ上でやらざるを得ないのが状況でございまして。それからもう一つの十兆五千億そのものの問題でございまして、そういう意味で、非常に長期になるといふことで、確かに十兆五千億といういま

名目上の投資額をとらえていることは無理があるという先生の御意見は私よくわかる。それを先ほど申しましたように、こまかくブレイクダウンしてみますと、幸いにいま国際的に価格の上がつていっているものについては、木材とか繊維製品とか、あるいはそういったものはわりあいには使っていない。で先ほど申しました、問題は鉄だけでございませう。実際問題、非鉄金属は、もうこれ銅の世界相場までまわってしまっています。うちの使用量は少ないものですから、むしろ電線なんか最近下がりぎみでございませう。そういう意味で、多少物資別に見ましても問題は鉄の値段だと私思っています。セメントは先生さっきおっしゃったとおりでございまして、これはそう心配はないと私思っています。問題は鉄の国際価格が今後どうなっていくのか、いろいろな見方もあるようでございませうが、私は一応いまの価格に対して若干の含みを持たして、これでもって私は私どもの経営をやっている次第でございまして、こういふふうに思っている次第でございまして、無理があるというお説はよくわかりますけれども、一応私はこれでやれるんじゃないかというふうにも思っているわけでございます。

○伊部真君 それは総裁ね、この数字を出されたことだからそれはそう簡単にどうのこうのと言えらるのではありません、私はセメントの問題でも申し上げたように、それはほかの物資とは需給関係だけできまるもんじゃありませんから、これはセメントに関する限りはいろいろ議論があるところだと思ひます。しかし、セメントといふこともやはり今日のインフレの中での人件費その他の問題をこら計算して考えていくと、これはやっぱり十年間が二割でおさまるといふのは、これは常識的には考えられませぬ。卸売り物価は小売りよりも高くなっているんですからね、一般的に言つて、だから国鉄の買入物資だけはその安全圏に、別な安全圏にあるというところはあり得ないですからね。そうすると、やっぱりなべて卸売り物価というものの計算の中に国鉄のほうの購入物資を考え

ていくというのは常識じゃないでしょうか。そう考えたら、私は一三割をそのままとしたからこれはもう全然バーになりますですよ。おそろしく新幹線どころじゃなくなるでせう。だから、それまでは極端なことは言いませんけれども、しかし常識的に見て、一三割が半分程度でおつてもこの工事計画は成り立つのかと、いま説明がありましたような新幹線その他の在来線の複線化であるとか、そういうものをいふなら全部のことがありませう。ターミナルもみないままです、これは。ターミナルでもやっぱり土地購入がありますしね、それらを全部含めると少なくともいまの二割や三割の二倍か三倍ぐらいいは見なきや、私はこの工事計画は成り立たぬと思うんです。

それはむしろをやったとは私は国鉄さんに、当局のほうに言っているわけではないんですよ。去年、おとしならそれでよかったですよ、それは。去年、おとし——いゆるる去年の案を出す前の年というのは、七兆円という案を議論するときには私はおとしだつたと思ひます。三兆円上がつたからこしはよく見たと、それは仕事をよくやつたから今度——まあ、あとで議論がありますけれども——前の案よりはこしは収入一兆円ふえるんだと、設備投資が三兆円ふえたから。こういふ計算の論理になつていくわけですよ。しかし、それは一応の数字であつて、現実に設備投資の内容が七兆円やもしくは七兆円以下のような状態で投資があるのに、それが十年後に一兆円の増収になるといふような計算になりますか、それは。

私はやっぱりそういうことからいくと、数字的にはそういうことが議論になつても、現実問題としての十年間の見通しというのは、これは大きい、二、三年で狂いがきつたんですから、明らかにそれは国鉄さんのほうで狂いができてきたので、この十兆五千億は当初の工事計画を棚上げするか、あるいはこの金額をふやしていただくか、何とかしてやらなくては困るということが、私は本音でなければいかぬと思ひます。それをやはり明らかにしていただかないと、これは内容としては私

は非常に空虚なもの、現実離れをした一応の数字であると言わざるを得ないんです。その点について、ひとつもう一度お答えをいただきたい。
○説明員(磯崎敬君) まあ卸売り物価は、私は専門家じゃございませぬから少し正確でないかも知れませんが、まあ消費者物価と違ひまして、卸売り物価につきましては、日銀の指数などを見ましても、相当個別の品目ごとに相当検討しておられるのでございませう。したがって、私どもも先生のおっしゃった昨年の七兆何億をつくるのと、それからこし十兆五千億の案にこれをふやしましたときと、すいぶんその点は議論をいたしましたつもりでございませう。ちょうど卸売り物価の非常に急激な上昇の過程のさなかに作業をいたしておつたわけでございます。ちょうど去年のいまごろから、廃案になつてから始めたわけでございます。その意味で去年の秋ごろから相当ぼつぼつ上がつてきて、こしは春まで上がつたわけでございますが、その間に現実にその指数から申しますと相当卸売り物価全体から見れば上がつていっているのに、実際、実績から見ますと、私のほうで買つていけるものはほとんど上がつていない、相当、一割以上の値上がりがあるのに、幸か不幸か国鉄で買つていけるものはほとんど上がつていないというふうな現実を踏まえて、これならば、また品目別に見ましてもわりあいには使われない物資の上がりが多いと、まあ先生のおっしゃったように、これからの卸売り物価の騰貴趨勢というのにはもう世界的な趨勢で、日本でもめられないのだという御議論、これは一つの違った角度の高い次元のお話だと思ひますが、私はこれに対しては、政府全体としてのいろいろな考えが別にあると思ひます。

で、まあそれを期待いたしてと申しますか、そういういふむずかしいことについてはそつちを期待せざるを得ないのでございませうが、現実に私のほうで一番卸売り物価の上がつたときに、実際に買った品物を調べてみますとあまり上がつていない。若干のその値上げの希望はございましたけれども、一応これ全部押えておりますけれども、そういう意味でたとえは値上がりのひどい木材はもうなるべく使わないでいくとかというふうな方法もこれから考へるということ、私はまあこれであるというふうには、まあ十年間絶対だということ、これはまあ神ならぬ身でございませうから言えませんが、私はやれる、やらなきやいけない、その程度のこと、政府がいろいろな物価政策をやつてくださいますから、それでも上がる程度の方については何か技術的な苦心を、くふうをしてそれを埋めるだけのやはり技術者としての努力もさせなければいけないというふうには、少し抽象論でございませうが、そういうふうには思つております。

○伊部真君 ああ、それはだいぶ苦しい話になつてしまふのですけども。現実には最近のアメリカの卸売り物価でも一割上がつておるわけですよ。で、これはだれが議論しても国際インフレ状態というのはいまだかなり長期になるというふうに見なきやならぬと思ひます。これは、それはむずかしいところ、どこかで、ほかで議論してくれつたて、現実にはこの品物を、十年間で十兆という金をどう使うかということになると、それは計算をしなきやならぬことですからね。まあ総裁も抽象的な話ばかりだから、これは常識からいって、私はどう考へてもこれは納得できませんけれどもね。

しかし総裁、どうしても逃げられぬのはやっぱり土地ですよ。土地は——私はこれ先ほど申し上げた指数は、経済企画庁から取り寄せた指数なんです。この指数でいきますと、過去の実績で、これからじゃないですよ、過去のような状態ですら二倍以上、三倍近くなつていくわけですね。大かた三倍でせうね。そうすると、ターミナルやその他みな入れます、大かた一兆円ぐらゐの金というのはいへんな購買力を失つたと思ひますね。これだけでも相当、何千億かの私は狂いがきつた、これだけではどうしても総裁、具体的なことですから、上がらぬと思ひますでは私は済まぬと

思います。土地はもう上がらぬと思ひます。私は、私にも常識が通らないです。それは、私はほかの物資でも常識的に通らぬと思ひ、土地なんというのには特にそうだと思ひ、列島改造論で供給をふやしたいというけれども、供給をふやしても大きな会社が買ひ取つてしまつたら何にもならぬですから。現実そうなるのですから。

だから、この傾向は、私はどこかでブレーキをかける、それはいかぬです。去年とことしとぐらゐの差を、もう少し鈍化さすということができてゐる。この狂いはどうやって補ひますか。

○説明員(磯崎君) 土地につきましては、確かに先生おっしゃいましたように、国鉄向けだけに安いと、これはできないと思ひます。鉄道以外に道路もあればいろいろございすが、やはり相当一般の価格上昇に左右されること、これは事実だと思ひます。実際いろいろ岡山から西のほうを進めておられますけれども、確かに相当高いところもございすが、予想外の、市街地あとで高いところもございすが、かといつてその全部が全部非常に上がつてゐるというわけでもないわけでございます。これは各地別の買つた値段などをおさめておるといふような実績でございます。

しかし、先ほど瀬谷先生からもちよつと御指摘ございすが、たとえば東北新幹線で現在栃木県以北を相当地買つておられます。これらにつきましては何と申しますか、この辺のいわゆる投機的な意味の上昇の影響はわりあいに少ないやうでございます。それと申しますのも、県、市町村にも間に入つていただきましたいろいろなごあつせんを願つたりいたしておられます。単にうちだけがいわゆるブローカーを通じて買つてゐるということではないで、いろいろな角度から関係の地方自治体にもお願いしてお折折願つておられますので、まあまあ一般よりうんと安いというにはこれ

はまいらないまでも、一応私のほうで多少含みのある積算をいたしておられますので、私はこれでいゝ、たとえばことしの東北の五十億については一応予定に近いくところを買つておられます。ただこれが東京都内あるいは埼玉県の非常に近県になりますと問題があると思ひますけれども、これはもう少し模様を見て、たとえば極力一般民用地、鉄道の線路の下を使うといふような方法によれば土地代もなしでできるといふようなこともございすので、そういった施工上のくふうもやつていつて土地の獲得面積を何とかして減らす方法がないか、あるいは道路の上に新幹線を乗せさせていただくといふような方法も実はいま建設省とお話をいたしておられます。

そういう方法によりまして、極力買ひ土地の面積を減らすと同時に、これも国会でよく問題になります。やはり私のほうの持つてゐる不用地——と申してはちよつと極端でございますが、いわゆる利用してない土地の利用のしかたを、これは土地については同じ土地でございますので、買ひものが高ければ売るものも高いといふやうなことで、未利用地の利用もよほど積極的に考へてまいりたい、いわゆる土地を買ひないで交換するというやうな方法も考へてまいりたい。ことにこれからあつてまいります土地は駅の付近の、背貨物駅のあつたところは客貨分離にするとかいふやうなこと、わりあいに町の中のいい土地があつておられます、それとの交換といふやうなことで金を使ひないで土地を手に入れるといふ方法なども当然これは考へなければいけません。いふやうなことをまあいろいろ、ない知恵をしぼつておるわけでございますが、相当むずかしいことはおっしゃるのとおり確かにむずかしいと思ひますが、私は全体として多少土地以外の金よりも余裕を持たしてゐるつもりでございますので、これでしばらくやつていけるといふやうに思つてゐるわけでございます。

○伊部眞君 これは私が言つても議論の応酬だけになつてしまいますけれども、振り返つて見て、やはり七兆円の設定あるいは十兆五千億の設定をしたときの状況とは大きく変わつてゐるというの、私は、私はどなたが言われても——総裁も私はほんとうはそうだと思ひます。それを言うてしまえばこの計画を変えなさいかぬつもりでいろいろ苦しい弁明をされておるのだと思ひ、けれども、私はやはり二年ほど前の状態とは、全般的物価、それから土地問題というのが異常な状態に変化を来たしたわけですね。これは当然手直しすべきか繰り延べすべきか、やはりいままでの説明を少し変える時期にあるんじゃないか。これはだいいじやうぶです、国鉄のものだけは安いものを買ひますからとか、土地のあるものを売るからといつても、売る土地の規模と買ひ土地の規模といふのは全然違ひますから。

それは、私は総裁の言つてゐること全部うそとは言ひません。しかし、いままでの土地を売つてゐる価格の状態と、今度買ひ七千億も一兆円もするやうな価格との関係で相殺できるわけでもない、だからこれはもう常識的に見てこのバランスはくずれてゐると言わざるを得ないのです。したがつて、これは当然に提案を修正されて出すべきだと私は思ひます。この点、私は納得ができません。で、後刻に譲つて、これ時間かかりますから、次に移りますが、決して私はこれは納得できません。あとから別の委員のほうからも意見があるやうかと思ひます。

次に、国鉄の輸送力の想定、先ほどは国鉄の輸送力の想定を除いて全般的なことを申し上げたんですが、国鉄の輸送力の想定であります。それは一千四百億トンキロということに五十七年は想定されておるわけですね。これは全体的な数字と比較をいたしますと、昭和三十五年当時、全体数量は総需要の総輸送量といふのは総トン数でいつて十五億トン、四十五年が五十二億トン、これは倍數にいたしますと三・四倍。それから国鉄の場合は昭和三十五年が一億九千五百萬トン、トンキロで五百三十六億トンキロですね。昭和四十五年はトン数でいいますと一億九千九百萬トン。三十五年に

比較すると〇・二倍という程度でありまして、ほとんどこれは上昇はありません。トンキロでいいますと六百二十四億トンキロで、一・一五倍という程度でほとんど過去十年間は横ばいでした。この事実はお認めになると思ひます。それが新しい数量の設定の場合にはこれから、四十五年から大かた十年間で一千四百億トンキロ、総トン数では大体三億トンくらいですね、そういう数字で非常な伸びになつてゐるわけですね。過去十年間にはほとんど伸びなかつたのが、今度うんと伸びるやうになつたといふことなんです。これは私はどういふやうに期待をしたいのですけれども、事実そういうことは過去にも私はそんなにいかげんな仕事をされたとは思ひません。それにこれからは、十年間たつたらこれだけ伸びるというその根拠についてお答えをいただきたい。

○説明員(磯崎君) 私のほうの貨物輸送量の伸び並びに輸送力の伸びの問題、いろいろむずかしい問題で、私もまずこの問題を考へる際に、これは先ほど先生からの御議論で経済企画庁その他から御答弁がございしましたが、一応国として国鉄にだけだけ要請があるかといふやうな能力を離れた一つの国としての輸送の要請量があるのでございます。これが五十二年は高くとつて、五十七年はけさほど下河辺さんが言われたやうな数字からしますと大体六十年が二千億トンキロ、五十七年が千四百億トンキロ、これは国としての国鉄に対する需要だと私は思つておられます。すなわち、国は、国鉄はこれだけ送れば、国鉄はこれだけ送つてくれなければ困ると、こゝろいふやうな国としての御要請の数字だと一応承つておられます。

体の輸送量はふえる、しかし大体シェアはいまと同じくらいということになりますと、これからの問題といたしましては、一応国としては千四百億トンキロの輸送を鉄道でやる。一体お前のところまでできるかどうかというその次の問題のほうにむしろ大きな問題になってくると思います。国鉄が千四百億トンキロを五十七年度に送らなければならぬいかどうかという問題は、これはむしろ政府なり何なりの全体の移動物の問題、それからその中における鉄道のシェアの問題、一応これは私のほうで議論すべきでなくて、あるいは国から与えられた数字だというふうに了解していただいても私いいと思うのですが、それじゃ一体千四百億トンキロというものがあつた場合に、お前のところは送れるかどうかという、その次の能力の問題になってまいります。

現在実際、たとえば四十六年度実績で申しますれば六百数十億トンキロしか送ってない、それが実際能力的にはほんとうに十年でもって一兆八千億の投資をしてその倍、トンキロから申しましても倍ちよつとになります、それだけのものが送れるかどうかと、こういう点の御疑問のほうは私は非常に問題で、そのところを国鉄としては当然解明すべきものであるというふうに考えます。その意味で、過去の実績はどちらかと申しますれば国としてもう自動車でも船でも送れるものは何でも送ればいいんだと、鉄道は減りつぱなしでいいのだというのはいくつかの総合交通体系のないままの姿であるし、これからの姿というものは——けさほど私ずっと御議論を伺つておりましたが、むしろ計画経済と申さないまでも、全体の物の移動量がきまつて、その中で鉄道というものは一四、五%のシェアを持つていなければいけない。自動車じゃとても送れないというふうな角度から、鉄道の輸送すべき分量というのはおのずからきまつてくるのだ、むしろそれを消化できるかどうか問題があるというふうに、私はこの計画は考えなければいけないというふうに思います。

いままでは、うちが十年たてばこれだけのものを送れますというふうな、非常に単純な考え

方でありましたが、今度の計画はそうではなしに、国全体として一種の総合交通政策から国鉄はこれだけ送れよと、おまえのところの任務はこれだぞというところをきめられて、その任務を達成するためにこういうふうにしてやりますというふうなのが、私は今度の計画だというふうに実は初めから了解しておつてやつてまいつたわけでございます。したがって、千四百億トンキロのものがあつかないかという問題は一応別といたしまして、一体いま六百億トンキロしか運んでないのに、それが十年間で二倍になるのかというその点の御説明を私はすべきだというふうに思います。それはもう少し詳しく担当の者から申し上げさせますけれども、一応考え方をいたしましては、まずいままでの投資の問題が一つの問題だと思ひます。

実は、過去を振り返つてみますと、四十年から四十七年まで、昭和四十年代になりましてからの投資全体、三兆一千億ぐらい投資をいたしておりますが、その三兆一千億の中で貨物プロパーにわずかに三千億しか投資いたしてありません。その三千億は全国でございまして、全国で三千三百億、それに對しまして、ほとんど東京の通勤だけで四千七百億投資いたしております。すなわち、昭和四十年代になりましてからの投資を、こうやつて反省いたしてみますと、全体の三兆の中で大都市通勤とそれから新幹線、それに相当重点がまゐりまして、実は貨物輸送の全体のレベルアップはわずかに三兆一千億の一割しか投資していません。ここに一つの私は非常に問題があると思ひます。

その意味で、かねがね皆さま方から言われておりますように、非常に鉄道輸送のサービスが悪い、時間もかかるし、非常に不正確だというふうな意味の、根本的な鉄道輸送の欠点がこゝへ私は出ていますと思ひます。これをいままでは、これで済んだにいたしてしましても、今後はどうしてもこれじゃいけないということ、十兆五千億の中の約

一八%の一兆八千億ぐらいをぜひ貨物に投資したいということ、まず投資でもつて相当思い切つてシステムチェンジをはかつていくということが一つと、それからやはり、システムチェンジによりまして、輸送のサービスがよくなれば、荷主もいままでのように相当高いトラックにいかないで、やはり鉄道を利用しようということにも当然なってくると思ひますし、またそうならなければいけないと思ひます。

同時に、先生よく御承知の、鉄道輸送の一番致命的な欠陥はドア・ツー・ドアの輸送ができないということでございますので、このドア・ツー・ドアの輸送をぜひするために思い切つてコンテナ輸送をするというように変わらなければいけません。

たまたま昨日、最近のドイツの国鉄のレポートがまいりましてそれを見ますと、ドイツの国鉄はちやうど日本と同じ約六百億トンキロの輸送量を持っております。それでトン数が三億トンぐらゐ、コンテナを二十五万個持つておる。私もはまだ十萬になるかならずかでございますが、最近ドイツの国鉄は、旅客収入一に対して貨物収入が三でございますので、相当貨物に重点を置いておる。しかも国内のシェアは四〇%持つておる。そういう意味で、まあヨーロッパで大体日本とスゲールの似ているドイツ国鉄の例を見まして、貨物輸送のサービスをよくすれば——またいろいろ国の政策をお願いするにいたしまして、輸送の面からだけ見ても、貨物輸送のサービスをよくすることに於て私はヨーロッパ並みのことはわれわれとしてはやらなければいけないというふうに考えております。かたがた、自動車の伸びというもののいろいろな問題があるということにな

れば、どうしても千四百億トンキロのものを五十七年度に運ぶ、それには思い切つたシステムチェンジを今度の計画でさせていたいただきたい。いままでのような店先の一隅で貨物輸送をやつていたということではこれはやはりだめだ。思い切つてこ

るということによって倍というふうな飛躍的な発展をはかりたいと思ひます。

いま申し上げました中で、国鉄のコンテナはまだ四萬三千個しかございません。間違ひました。ドイツの約六分の一しか持つておりませんが、こういうことについてももっと思い切つて、大体五十七年度に六十萬個ぐらゐに整備したいと思つております。もう少し詳しく内容につきまして担当の理事から申し上げさせていただきます。

○伊部真君 ちよつとその前に、總裁のいま言われた中で、前段の問題ですけれども、一千四百億トンキロというのは、これは国鉄が想定された数字でしょう。ほかからの何か全体としてこれは国鉄が分担すべきトン数だといふ総裁言われた、そういうふうに言われたと、こう言われますけれども、その事実をもう一ぺん確かめたいと思ひます。

○説明員(磯崎敬君) もちろんこの数字は先生御承知のとおり、国全体の正確な数字としては五十二年の八百二十億トンキロ、これは出ていますのでございまして。これが最後の数字でございまして、それからあとは、けさ企画庁のおっしゃいましたように六十五年度のフレームでもつていろいろ考へて、そして私のほうにいろいろ想定いたしまして五十七年度の輸送量を想定するといふふうにして私のほうでつくつた数字でございす。しかし、その千四百億トンキロは、過般来の基本計画を策定する際の政府、企画庁、運輸省等の、まあわれわれといたしまして一緒に作業させていたただいたわけでございまして、そういう政府側の御意見とそれほど大きな食い違ひのない、大体近い数字だというふうに思つておりますので、算出は私どももいたしましたが、一応この五十七年度千四百億トンキロというのは、大体その時点における国の総合交通体系の中における国鉄の占める地位というふうに政府側でもお認め願つたに近しい数字だというふうに私は考へておつたわけでございますが、まあ正確な閣議決定等の数字じゃございませんが、私どももいろいろな角度

から算出したしましたものを、政府のお話等を推定いたしますと、大体この辺の数字だというふうに考えるわけでございます。

○伊部真君 具体的なのは、またあとで一括して政府のほうにお答えいただくとして、私が朝から議論していただいたのはそこを問題にしていたんです。本来出てこなければいぬのは、千四百億トンキロというの国鉄が出すんじゃないに、ほんとうは全体の国の総需要の中で国鉄が運ばなければいぬ数字がこれだけだと押しつけられるぐらいの政策がなければいぬかぬと思う。ところが、聞いてみたら千四百億トンキロは、これは国鉄のほうでわかっておるけれども、それ以外の数字は五十七年度はわからぬと言われるから、わからぬという。まあ簡単に言えばわからぬということなんです。五十二年までは一応の結論を持っていてくれども、わからぬと言われるから、そこが問題だと言ふ。

たまたま私は、いま西ドイツの話が出ましたけれども、西ドイツのレーバーランなんかを見て、大きく違ふのは私はそこだと思ふのです。ドイツのほうには、やはり交通政策というものがあるわけで、あれは失敗したとか、失敗しなかったとかいいますけれども、長期路線に対するトラックの規制問題とか、道路問題とかいろいろの議論をされて、そこからやはり国鉄というものの役割りというものが出てくるわけなんです。そういう交通政策というものがちゃんと交通大臣というのがあるわけで、そして指揮をとっているわけなんです。そして交通政策というものはあるわけなんです。日本の場合には交通政策というものはないんです。そこに一番問題があるんです。

交通政策があつて、全体の輸送量がこれだけになるから、ここに港灣でこれだけ整備をして、海でこれだけ運べ、このほうが一番いいと、それで運ぶべき品物はレールで運べ、それでもいいかぬのは公害を出したり、騒音を出して非常に問題だけれども、これだけ道路は運びなさい、そのための道路設備というのはいくらもない、流通セ

ンターというのはこれだけやりなさいということに誘導行政があつたり、いわゆる規制があつたりする。行政があると思うんです。その行政というのとはどこにもないわけですね。それでしよう。それがこの指揮をとられますか。だから国鉄の場合でも、結局出てきたものは、数字というのは千四百億トンキロというの、何かあいまいな、どこから出たもので、これだけ出なければこれは再建案を一生懸命国鉄がやったというふうに思えないから、大体二・何倍ぐらい出しておこうかというふうなことがないかと思うんです。

いま現在、六百億トンキロです、大型ですね。そしてそのトン数は十年間あまり変わっておりません。総トン数でいって二億トンというのは十年間変わっておりません、いままで。それが唐突として十年計画だったからこれだけふえるというふうな形というのは、これはほとんど根拠を明らかにしない、われわれとしてはなかなか納得できません。だから私は、技術論としていろいろなことを申し上げておるわけだけれども、総体的にはどなたから答弁がなければいぬかぬと思うんです。私は答弁者に困っているんです。だれに聞いていいかわからぬのですから——（運輸大臣だ）と呼ぶ者あり運輸大臣でもないんです。ほんとうは交通大臣というものがあつたら、その総需要についてはこれだけレールで運ばれます、これだけはトラックで運ばれますと、公害がたいへんだからもうこれ以上は車の二千二百万台はふやしません、その分だけこへ設備をして、こへ運ばすんでということが議論されなければいぬかぬ。私は端的に申し上げてトラックのところへ荷物が行くやつを誘導してレールに、ほんとうに赤字だ黒字だと言わずに、荷物が流れるように、それは赤字の補てんもする、あるいは設備もどんとんかける。そのことは公害をなくすることです。道路をスムーズに運ばすことですよ。

私が先ほどから申し上げているように、道路上のトラック輸送が、これは一キロートン運ぶのに何ばかり言ってますかと言っているのはそこなんです。

す。ほんとうに社会経済的に見て、道路輸送によつて一キロートンの荷物は私は大阪—東京間でフレートライナーが一キロートンで運ぶ、その費用の十倍、十五倍じゃないかと思うんです。そうならフレートライナーで輸送するということは極端に言つたら無料で輸送してもこの経費をこつちへ誘導するわけだから、これは当然利益になるんです。赤字補てんが生産的ではないというふうな議論は今日の日本の状態ではないんです。そう考えたなら、この国鉄の貨物を値上げしなければ赤字だというんじゃない、そこからの発想じゃないに、どうして公害をなくして、道路の輸送を海へもつてくることができるか、レールへもつてこれるかということが先行しなければいぬかぬと思う。その議論はだれに質問していいのか、どこが議論していいのかというところは日本の場合はないんです。ちゃんと西ドイツの交通大臣は、そのことから出発をして議論しています。だからドイツの貨物運送法自身もそこから発想が出ていますよ。

日本の場合はそれがいいから、結局は国鉄が結果的にしりぬぐいをしてやつを、政策がなくておまえのところは赤字だ、赤字だから人員を減らせ、もつともうける、手足をまがいて、そうして社会的な責任だけ負わされて、そこへ押しつけるという政策は、私はふに落ちぬ。これは運輸大臣も私は責任を負う問題ではないかと思う。むしろ運輸大臣は被害者だ。運輸大臣も、ちゃんと道路も全部議論になつて、おまえは国鉄の担当大臣だからこの責任はおまえにあるというふうなことも、私はおかしい話です。だからほんとうは建設大臣と一緒に、これは大臣いらないから、やつてもらうことになる、建設大臣はどうも見当はずれの答弁ばかり言うものだから、時間が過ぎるものだから来てもらつてもしょうがないと思つてい

る。事実そういう議論がないと、私はこの論争というの、たとえ皆さんがどう思われるかわからぬが、無理押しをして通したとしても、これは解決

になりませんよ。国鉄の解決にもならなければ日本の交通行政の解決になりませんよ。そういう問題をやはり政府内部できちり議論してもらわないと、技術論だけになりますよ。ただ結果的に出た赤字を何とかせよ、ことは乗り切れても病根も何もなくなつていませんから。私はそう思いますよ。大臣に答弁する資格がないみたいなのを言いましたけれども、お答えを一応いただきます。

○国務大臣(新谷貢三郎君) おっしゃるうちに、全体の資格がないかもしれせん。おっしゃることわかるのですけれども、これは私から言うまでもないのですけれども、西ドイツでやつておりましたように、非常なこれは計画経済的な施策を講じたりというふうなことは日本でやつておりませんから、いまおっしゃつたように、もたらシエアは幾らなければならぬ、その中で国鉄は国鉄、自動車は自動車、それぞれ運ばなければならぬのだ、こういうふうな考え方をしていないし、またそれはできないのでございます。しかし西ドイツと多少事情が違いますことは、西ドイツのほうには、御承知のように、海運というのはあまりないので、川だけですから。だからシエアをこらんにするものもほとんど海運についてははりよりりやうたるものでございましょう。自動車と鉄道とこら並べてやつておる。わりあいに日本よりも単純でございします。

われわれも、おっしゃつたようなことはわれわれの考えている経済政策の中でも、もちろんこれは考慮しないことはないわけですが、関係各省ともそういう点についてはよく問題にされます。トラックとの関係ですね。貨物輸送について国鉄とトラックの関係をどういうふうにしたらどうなるだろうというふうな点について、政策上どういった政策をとると、そういう結果を生み出せるかということについては、絶えず関係省とも相談しておりますが、なかなか的確にいかないというのが実情でございます。

しかし伊部先生はよくおっしゃるのですけれど

も、誘導政策、これは運輸審の中にも書いてあります。また総合交通体系の中の誘導政策、これはよくお話しになるのですが、私はいまお話しになったようなことが実は非常に今度の国鉄の再建計画の中でポイントになる点じゃないかと思っております。非常に大事な点だと思えます。それについて政府は、無為無策で何も政策ないじゃないか、こういうような御意見のようでございますけれども、さつき国鉄總裁からいろいろ実情は申し上げたとおりですが、そういう実情でございますから、今度国鉄の貨物の輸送分野における機能を十分に發揮させるにはどうしたらいいかということにつきましても、これはレーバプランのように、法律や規則を出して強制的にこうしろ、ああしろというだけが誘導政策じゃないと思えます。私は、経済政策としては、国鉄がトラック輸送にいま負けているのはなぜだと、それを設備を充実し、總裁が言いましたように、ほんとうにそれができればいいですが、ドア・ツー・ドアのそういうサービス面における改善をいたしまして、そしていま、本来ならばこれは、私はしろうとです。すからよくわかりませんが、たとえ二百キロから二百キロを境にしまして、経済的に言うところから先のは国鉄のほうを利用者にとっては利益のはずなんです。それがそのとおりじゃない。なぜかということでございますね。そういう点を十分考えまして、そうしてサービスの内容も変えさせるし、設備の内容も変えさせて、そして国鉄をして本来の機能であるべき中長距離以上の貨物輸送というのについてはトラックに優先して、国鉄を荷主が利用できるように、そういう体制をつくらせようというのが今度の再建計画の一つのねらいでございます。それについて一兆八千億が足りるか足りぬか、これまた問題だと思えますけれども、そういうものを考えながら政府も、いわゆるあなたのおっしゃる誘導政策の一つとしてやはりそういうことを考えているわけでございます。

で、西ドイツのように的確にはいきません。い

きませんが、運輸審の答申にもありますように、そういうものをあらゆる面から考えて、政策的にそういう目標に向かって政策的な誘導を、絶えず誘導についての努力をしているということは、これはお認め願ったほうがいいんじゃないかと思うんです。ぜひお認め願いたいと思うんです。何にもしないのじゃないのです。そういうことを積み重ねていって、だんだん所期の目標に近づいていくというのが、やはりわれわれの考え方でございます。なお、足りない点はたくさんあります。簡単に計画経済のようにはいきません。まいるませんが、いろいろ問題になっていることは税金の問題、税制問題をどうするかということ、トラックの過積みの問題をどうするか、トラックでも営業用と自家用との関係をどうするかとか、これはむずかしい問題がいろいろございまして、すぐにはなかなか解決できませんけれども、そういう問題を総合的にこれから進めていくことによって、今度提案をしておりますという国鉄の再建計画にプラスになるように、またもう少し高いところから言いますと、総合交通体系の中における陸上輸送というのについて、少しあなたのおっしゃる誘導性を持った政策を一步でも二歩でも前進させるように努力をしたいというのがわれわれの態度でございます。どうも運輸大臣だけじゃ満足な答弁できませんで、たいへん恐縮ですが、私の申し上げたいことはそういうことでございます。なお足りないところは関係各省と十分相談いたしまして、いま言ったような結果をあげられるような努力をこれからいたしていきたいと思っております。

○瀬谷英行君 いまの問題で、関連と同時に議事進行についてもちょっと申し上げたいと思っております。

いま伊部委員が質問をしたことは交通行政の根本にわたる重要な問題だと思っております。それで西ドイツの例を引きましたけれども、西ドイツの場合は、ともかく総合交通政策というものがあって、交通大臣がいろいろ押えておるといふような形、ところが

日本の場合には、それは運輸大臣は建設大臣とも相談するということをおっしゃる。しかし建設事務次官は、さっきの答弁では、自動車の問題を聞かれると通産省のほうに御趣旨を伝えます、こういうことを言っている。何か自動車の規制をすることをやってもいいような話、これは後ほど私は聞きたいと思っておりますが、その点は、そういうことを言っておられる。要するに、一本化されていない、交通政策というものが、それだから困るわけですね。ドイツの例を引いて、さて今度伊部委員がだれに質問しているかということになっちゃったわけでしょう。だから日本の場合にはあべこべなんです。答弁するのはどいつだという話になってしまった。これは困る。だからいまの問題はまとめまして、今度は総理に答えてもらふ必要があると思つた。きょうは総理出席してないし、夕方でもと言つたつて、それは無理じゃないかと思つたので、ただいまの問題については、政府側として、これはかくあるべきである、あるいはこういたしますといったような答弁は後刻総理に出してもらつてその答弁をしてもらうということに委員長においてはかかってもらいたい。それから伊部委員以外の質問についても、同趣旨の質問をしたい向きの多いと思つたので、それらは取りまわしてやはり総理の御出席の際に質問する時間を与えてほしい。以上のことを議事進行上の問題として提案したいと思つた。

○伊部真君 これは私、問題なのは、やはり何か大臣はやつていられると言われるけれども、私は、まあ国会へ来てそんなに長いことではありませんけれども、当初から警察庁、それからこの建設省とあわせて、私は、これ討議をして、そして道路行政全般について考えるべきじゃないかと言つただけけれども、端的に言つて、自動車局長もいますけれどもね、過積問題を議論したらそれは陸運局の手がありませんから、こうなつちゃうんです。そしてもう少し取り締まりを強化したらどうかと言つたら、警察庁のほうは警察官ふやしてもらわにや困るということ、そういうことだけなんです。少くとも政府として、先ほど言つた時代が、これだけ限られた土地面積の中で車が走ると、産業立地もずいぶん変わつてきた中で、新しく交通政策が転換をせざるを得ない時代です。いままでですと、工場ができたから道路を、人間がおるから道路をつくるというだけであつたのです。しかしそうじゃなくて、土地の有効活用から見ると、やはり道路行政というのがちゃんとあつて、交通行政というのがちゃんとあつて、そこから今度は枝葉が出ていくという、工場はどこへつくっていくかという状態に変えていかなきゃならぬ状態でしょう。そのときに何にもなくて、やっぱ産業優先で、通産省の指導するような工場だけがばらばらと建てていって、ここに工場ができたんで道路がないのはおかしいじゃないかと、線路がないのはおかしいじゃないかと、引き込み線つづろ、こういうことだけで、何も運輸関係が請け負つていかなきゃならぬという状態ではなくつたと思つたのです。これを何ぼ私が言つても、それは取り締まりぐらゐのことしかできない、議論にならないですよ。これはやっぱ根本的に日本の政治のあり方というのに触れて議論してもらわなくちゃいかぬと思つたから、そういう意味で、先ほど瀬谷委員からもありました、行政の転換という問題について、もう少し考えないと、田中総理が言っている日本列島改造論でも、私は物流からふん詰まりになつてしまふだろうというところは明らかであります。

そこで、いまさつき大臣がおっしゃいましたけれども、各国の輸送のシェアは、ちよつとこれは古い数字でありますけれども、トンキロでいいますと、鉄道が三九、内航が四六、自動車が一九と……、だいたい古いですが、この統計はだいたい古

いわけですからやめときますが、しかし相対的にいいますと、鉄道のシェアというのは諸外国から比べては非常に低いことです。相対的に申し上げれば、海運の比率のほうが非常に高いわけですが、これはまあ条件も違うのでしょうけれども、しかし、いずれにしても自動車と鉄道と見るとシェアはうんと違いますね。だからこれはやっぱり自動車の問題について言及せざるを得ぬと思います。私は、トラックの場合ですね、まあバスでもそうですけども、そこで総合交通関係に触れたと思うんですけども、順序としてトラックの関係から申します。

トラック関係では、御承知のように、いま走っている普通トラックといわれるものは大型では五百八十万台といわれております。そのうちで営業車というのは三十八万台から四十万台といわれております。これは比率にいたしますと六・七から七・七ぐらいです。それが輸送担当の状態から見ますとどういふことかという総トン数でいきますと、自家用が一に対して営業車は三という状態ですね。そうしてトンキロでいきますと大体五百億トンキロ、営業車のほうがちよつとこの間ふえまして五百十億トンですか、ちよつと営業車のほうがふえてきたですね。私はさっき総トン数でさかさま言ったかもしれませんが、反対言いました。一対三というのは逆でした。先ほど申し上げたのは逆です。その比率は三対一ぐらいです、全体を四といたしますと、ですから比率からいくとそんなに一宙で言う間違ひがあるから、総トン数、営業車で申し上げますと、大体大ざっぱに言つてそういうことです。で、たしか四十六年を比較をいたしますと、先ほどの数字をもう一ぺん訂正して正確に申し上げます。台数はいま申し上げたとおりですが、扱いトン数としては、四十六年、営業車が十一億九千四百万トン、それに対して片一方が三十六億二千万トンですが、という状態ですが、トンキロで言いますと、営業車が七百十億トンキロ、自家用車が七百六億トンキロという数字を示しております。これは昭和四十六年で

す。で、この数字は営業車が七〇程度の車面の保有で半々のトンキロを輸送しているわけですね。これはたいへんな比率の相違だと思ふんです。この事実を全く考えないで自動車行政が行なわれるといたしますとそれは行政にはなりません。交通の直接規制と併行して税制その他各般の問題、すなわち間接規制誘導を考えなければなりません。やっぱり営業車が効率がよいということになります。営業車へそれだけ荷物が流れて自家用車をセーブするという形が必要なんじゃないでしょうか。そういうことを考えますと、やはり自動車に対する、特にトラックに対する自家用車の規制方法があるかどうか。

それからついでですから申し上げますが、タクシーの場合でもそうです。乗用車の場合でも私がいただいた運輸省の発表でも車の保有台数は営業車が二・八割しかないのに四五〇の輸送量を持っているということなんです。そうすると、このトラックにしても乗用車にしても営業車と自家用との比率と、それから効率というものは非常に差がありますね。この場合にはやっぱりそれを考えながら行政がしなければならぬと思ふんです。いまのところは自家用、営業車の区別というものはあまりありませんね。ですからこれは当然重量税の問題にしても、あるいはあらゆるガソリン税その他の税制の問題にしても、それから交通の規制の問題にしても、当然考えなきゃいかぬと思ふんです。その点は局長でもけっこうですが、これからの行政上についてお考えがあれば示していただきたい、こう思ひます。

○政府委員(小林正典君) トラック輸送におきまして、営業車と自家用の車両数、それをもとにされまして実績のトン数あるいはトンキロにおいて格段の効率上の差があるという御指摘でございます。この数字につきましては、そのとおりでございます。私も当然営業用トラックはいわゆる公共用の交通機関という位置づけをいたしておるわけでございます。公共用の交通機関というものの整備、その輸送力を整備していくという方向で行

政をいたしておるわけでございます。その際に、旅客の話にも触れられましたが、まずトラック貨物輸送について考えてみますと、自家用のトラックというもののについて、先ほどの数字は、いわゆる大型車あるいは小型車、特殊貨物自動車全体の合計の数字でございます。全体的にはそうなっておるわけでございますが、さらに小型、大型別に考えてみますと、自家用のトラックの分野というのは営業用に比べて小型車に非常にウェイトが多いわけでございます。この点は営業用トラックに比較いたしますと、比較的少量あるいは近距離の貨物の輸送に従事しておるという実績でございます。その使用者の点について見ますと、卸売り商あるいは小売り商、中小メーカー等いわゆる中小企業がこの自家用自動車というものを保有して物の輸送に当たっておるわけでございます。この際に、非常に問題になります点は、単に物の輸送という点に限られないで、先ほど申し上げましたような中小企業の多くは商取引の活動、こういう問題と一体としてこの自動車を活用しておるという点で、生産あるいは販売、輸送というものをトータルでとらえて輸送手段を選択しておるものと思われたいわけでございます。したがって、単にこの効率性の点からだけこの自家用車に対するいわゆる規制措置を講ずるという点については、非常に問題が多いんではないかと思ふわけでございます。しかしながら、一般的に申し上げますれば、公共用の交通機関としては、当然御指摘のとおり、営業用のトラックでございます。営業用トラックの整備、輸送力の整備という観点から、私どもとしては、いろいろな施策を講じておるわけでございます。こういった点から営業用あるいは自家用という点について直ちに規制措置というわけにはいきませんが、営業用トラックが十分輸送力を国鉄と並んで整備できるように、そういう方向で行政施策を進めてまいりたいと思ひます。

このトラック輸送に比べて、旅客輸送につきましては、これは先ほど申し上げましたような問題よりかは、より公共性といえますか、こういった点がよりはっきりいたすわけでございます。で、そういう点については具体的に申し上げますれば、バスあるいは準公共機関といたしましてタクシーというふうなものについては、行政措置におきまして、たとえば優先レーンであるとか、あるいは特定の駐車禁止の解除であるとか、そういった点について、輸送力の増強と並びまして行政施策を公共交通機関にウェイトを置いて展開してまいりたい、こういうふうに思っております。

○伊部真君 これもほんとうは交通大臣がおられれば、ここで交通大臣に聞かなければならないのですけれども、片一方、いま局長の言われた中でも、麻痺が起きたときには、順序というものは、やっぱり経済的に一番効率のよいものを優先先としていくというふうなこと、これはもうだれが考えてもそうです。それを警察庁のほうでほんとうはやらなきゃいかぬので、こころは、そこへ聞いてもあまりいい返事がないので……局長が言われたように問題があることはたしかなんです、だけれども、規制をどうやったら問題があるというの。問題があるというのとはわりあいにちよつとよくなるときであつて、しかし実際問題として、道路が一本あつて、その道路へ殺到していったときに、どれを規制するのかと言つたら、それは問題があろうとも、やっぱりこれが一番先にいきなさい、次はこれがいきなさいと言つて、やっぱり指揮とらなきゃいかぬようになっていくので、日本の場合も。

ですから、乗用車は、ロサンゼルスでは、大石さんがこの間テレビで言われた話でもそうです。官庁の車でも三人以上乗つたら優先レーンの中に入れてやる。ですから、官庁の車も三人誘ひ合わせて道路へ入らなさい。三人以下の場合には、こちの道路ですというから、おくれるから、やはり三人誘ひ合せて乗るというふうなことになるわけでしょう。そういうことが行政上出てきている。ロスの場合は三車線あつて、一車線が優

先レーンで、次が営業車で、次は自家用車、九割もあるような自家用車が一本に入るわけですから、ここが不便になるから率制されるという、この政策をとれるわけですね。日本の場合は一車線か二車線、なかなかそうはいきませんけれども、やっぱりそういう行政指導する何かがないければいかぬと思うのですが、何にもないでしょう。まあ、ちまたにあった車は競争していけというだけなんですからね。こちらに、交通麻痺問題一つとっても、もうどうにもならぬ状態ですね。

ですから、やっぱり私は問題があることは知っているのです。しかし優先的にやる時には、やっぱり大型の鉄道がまず優先されなきゃいかぬし、あるいはバスが優先されなきゃいかぬし、その次には営業車が優先されなきゃいかぬし、乗用車の中でも何人か、三人ぐらゐ乗っていくものが優先されなきゃいかぬし、一人でのんびり行っているのは、これは相当高く払ってもらわなきゃいかぬというふうな行政というものがそこになければ、私は交通の問題というものは解決していかぬと思うのです。そういうことをほんとうはどうかで考えてもらわなきゃいかぬのだが、どこも考えてくれるところはないのです。警察は取り締まる

ところだけだと言っているし、運輸省のほうは免許を与えることが中心だと言われるし、それじゃそういう行政はどこでやっているのかと言ったら、どうもどこへ聞いてもないと言ふ。これでは……私らも何も運輸省や陸運局を責めたり、そういうふうな責め方をしているだけで満足しているわけじゃないのです。何とか考え方を、行政というものの存在を国民が知らなきゃいかぬと思ひますよ、交通行政というものは、そういう意味でぜひひとつ——これもまたふち当たってしまったけれども、考えてもらわなきゃいかぬことだと私は思ひます。

そこで旅客問題で、一つ限って申し上げますと、首都圏あるいは過疎時代におけるバスの優先というものは、これは大体これからつくっていくべきやいかぬでしょう。バス通勤で時間がおくれ

るというようなことでは困るでしょう。それは一応おいたとしても、次に問題なのは、やはり過疎地域の交通ですね、足です。

これがたいへん問題だと思ひるのは、国鉄の財政再建のとき、去年の案のときには、八十三線区、二千六百キロというのを切ると言ひました。切つてあとは道路にバスを走らすということ。いわゆる自動車への転換というところが考えられた、原則としてそういうことだったわけですね。今度はだいたいこれは方向が転換されて、必ずしも八十三線区、二千六百キロを対象にはしないと、こういう話です。しかし可能な限りバスに転換するという方針は、私は変わっていないと思ひます。

そこで聞きをするのですが、国鉄のバスであろうとどこであろうと、その地域の交通をやはり確保してあげるといふことは、私は当然のことだと思ひます。私がある地方へ行きまして、国鉄は赤字になったから線を取った、あとは地方自治体が責任を持てと、こう言う。国鉄さんの都合で線は取ってしまったら、あとはおれたちがなんぞ責任を持たなければいけないかということ、私にも文句を言われました。それと同じように、国鉄が取ったとか取らぬとかは別に、この経済の点からいって、レールからバスへというこの転換が必要だと、そういうふうに住民も理解をしたとしたら、そのバスは確保してあげなければならぬ。確保してあげなければならぬ。それが責任を持つのですか。どうもその辺がはつきりしていない、そのバスの確保は、線がなくなつたら、そこには必ずしも国鉄バスがあるわけではありませんでしょ。私鉄バスがある。じゃ私鉄のほうに頼もう。私鉄は、採算が悪くなつたら、これはできませんと言ひます。一つの端的な話ですが、この岡島根県の一畑という電鉄会社で貨物の取り扱いや、あるいはその他の問題がありました。どういふことがあったか。相手方は、採算の合わないものは、運輸省が認めようが認めまいが、私のほうではできませんと横に寝られたら、運輸省は手がつけられないじゃないですか。

か。私はあの争いを聞いてみて、私は行政の無力化をしみじみ感じさせられたのですけれどもね。事実そうですよ、やっぱりそれは。現時点で、ほんとに相手方が横に寝られたら、免許を取り上げるわけにもいかぬし、そうすると非常に困るわけでしょう。

そういうことを考えると、やっぱり国が最終的にはその財源確保をしてやっつけて——してやるというのはい方が悪いですけれども、足を確保するという責任を国が持つということが私は基本でなければならぬと思ひます。そういうことを考えますと、いまの過疎バス、いわば住民の最低の足を守るべき過疎地域のバスに対する補助金というのは非常に僅少ですね。

地方バス路線維持対策要綱というのが昨年の九月でしたか、つくられました。そうして、いままでよりは、基準をつくつて、わりあい説得力を持たして待遇をするということになったのです。この内容はまあ御承知のように、八十七ブ

ロックに大体分けて、そこへ会社というのはいれば一社に統一をするということ。それから競合関係も各社において二〇%ぐらいに、二つあった場合には二〇%以下にしろとわなければいけません。それから一日三運行に対して五人以下はこれはい。それから五日以上で十五人までと。十五人以上はまあまあ採算がとれるだろうかということ、そういうことが骨子になっておるわけですね。その場合には地方自治体が三分の一持つて、その半分を国が持つということが原則になってい

る。私は、この内容はいろいろ議論があるところだと思ひます。時代の状況の変化によつては、直してもらわなければならぬことではありますけれども、まず一つは、金額が十二億二千万円でしたか、この予算額は、昨年四十七年がたしか四億七千万、沖縄を入れて五億七千万円という程度で、日本全国の過疎地域の足を確保するのに、全体で十二億やそこらで確保できるのかどうかですね。私はまずこの総体金額について、ぜひひとつ見解を

いただきたい。これは大蔵省きょうはおいでをいたしておきますね。この問題について大蔵省に御出席をお願いしておきましたが、これはほかのほうの助成金のバランスから見ても、私はたいへんに少ない金額だと思ひますが、双方にひとつ御意見をいただきたいと思ひます。

○説明員(宮本保孝君) たいだいま先生御指摘のとおり、過疎バスにつきましては、四十七年度からたいへん力を入れました、特にバス路線が住民にとりまして必要不可欠であり、かつその必要不可欠なバス路線が過疎現象等によりまして輸送人員の減少のために路線バス事業の遂行が困難になっていくものにつましましては、知事が生活路線として指定いたしました、この路線の維持のために国及び都道府県が折半して補助する制度を実施いたしましたわけでございます。特に、いま御指摘のとおり、昨年度は沖縄を入れますと五億七千万だったわけでございますが、四十八年度につきましてはこれを十二億三千万、一挙に二・六倍、こういうことにはいたしました、かなりの額を計上いたしましたわけでございます。ただ御指摘の、いろいろ乗車密度の制限等でございますが、やはり公共輸送機関としましてのバス輸送というものを確保しますためには、どうしても最低限の輸送人員の存在が前提であるとわれわれは考えておりました、それが現在三回換算いたしました五人以上ということ、でやっておりますわけでございます、やはり輸送密度のいかににかかわらず助成を行なうことが適当とは考えておりません、一応現在のところそういう考えで公共輸送機関としてのあり方というところから、そういうふうな考え方で実は措置いたしておる、こういう次第でございます。

○伊部真君 私は、現場へ行っているような意見を聞いてきました。ほとんどはいなかのほうですと、地方ですと朝一回往復してですよ、夕方一回往復してというところがだいたいあるのですよ。これが多いのです。いわゆるあなたの方からいう五人以下、向こうからいわせればそれは切り捨てられていいのか、切り捨てということを政府はい

かと言っているのです。それを分母で三で割るということだから五人以下になっちゃうのです。事実それはそれ以上に乗っているのに必ず三運行だから三で割るわけでしょう。そのために非常に水準が下になるのです。それからもう一つは、十五人といわれるけれども、十五人という基準にも問題があると思う。これは、ある時点は十五人でいいかも知れぬけれども、人件費その他があつて経営状態がむずかしくなったときには十五人という数字がこれは何を基準にするのかということが問題なんです。私は個々の問題については基準の中身というのは非常に不満ですから、あとあと私はあきらめません、これから委員会に来てもらつてやりまされども、私は總体的に見て言えることは、全国の過疎バスというものを十億合の金額でいいというのを考えるというの常識に私は疑いを持つのです。これは運輸省のほうの大蔵省に対する折衝が悪いのか、大蔵省の態度が悪いのか明らかにしてもらわなければいぬのだから、いづれにしても、国鉄の全国の部分的な八十三線区二千六百キロで百五十億の金額というものが出たじゃありませんか。想定されたわけでしょう。そして運輸省の七十五億と五十億というものが出て百二十五億という数字が出てくるわけなんです。これは、一応撤回になりましたけれども、それを考えると全国の過疎バスというのは私バスだからこれで何とかやってくれ、社会情勢が変つてきてそれでいいというふうなことは、賃金が上がり、みんなそれで全国のバス会社は悲惨なものでしょう。運配、欠配。今日の産業の状態の中でそんな状態なんです。運配、欠配までは、私は、この間中国バスの事情を視察しました、中国バスでもみんな労使問題はエキサイトして、広島、中国、山陰のほうも長野も、あるいは岐阜も、あるいは東北も、どこでも大問題が起きています。しかも八十七ブロックで統一をせなければいぬ、統合をしなければいぬ。会社は一つになりなさい。頭の中ではわかりますよ。どこの会社だって、いままでも競合して

た、競争していた会社に、号令一下、すぐにあなたの会社とどここの会社は一つの会社にならなさいと、そうしたら金はやるけれども、それ以外に補助金やしませんというところで、そう簡単に企業が合併できますか。それは努力をし教育をしていかなければいぬという指導はわかりますよ。だけれども、それを条件にして補助金をやるとかやらぬとか、たとえば鳥取の場合はゼロでしよう、ほとんど。鳥根はもう。なぜかといふと、あそこは競合路線の問題で話し合いがつかないから、日ノ丸と日交とがけんかして、そうしてそのために困っているのは県と地方自治体でしよう。もう一つ困るのは、どうにもならぬからやめなさいという路線をどうやらとられていく住民でしよう。こんなことを考えたら、やはり何が一番いまの時期に大事なのかということを考えて、私は大幅に変えてもらわなければいぬと思う。十億合や十二億というのは全国のバス対策で政府が考へるような金額ではありません。その点について大蔵省としてどのようにお考えか、まれこれからどういふふうになるつもりかひとつ伺いたい。

○説明員(宮本保孝君) この問題につきましては、交通問題というだけではなくて、やっぱり過疎問題全体の一票をいまして大蔵省といたしましていろいろ検討したいと思つておりましたけれども、バスの補助金の方に限って申し上げますと、いま御指摘のとおりのごときでございまして、どの程度の乗車密度まで助成の対象に含めるべきか等の問題につきましては、先生御指摘の問題もございまして、具体的な問題等につきましまして、今後運輸省とも慎重に協議してまいりたいと、こう思つております。

○伊部真君 私、基準はあとでいいんですよ、基準の修正は、何ば基準を高めたつて金がなければならぬでしょう。来年たとえ十五人のところを二十人にしたからといって二億や三億、そこでふえたからといって解決するものじゃありませんよ。問題は、いまの十二億を十倍にするという

らそれと見合つた基準がつくれるんですよ。基準がつくられて金額が出る問題じゃないですよ。総体金額を出して、そしてその中に見合つた基準をつくらなければいぬのでしよう。そうでないところ、現地は三種といわれておりますよ、五人以下のところは、要綱の条文上は三種ということはありませんけれども、三種でみんな地方自治体は困っているんですよ。特に過疎地域の市町村というのは財政上困難なところですからね。こんなところでそこへし寄せられたんじゃそれはどうにもなりませんよ。しかもこれは過疎バスを撤去することによつてますますその地域を過疎にするんですから、行政上からいっても非常に重要なところですから、ぜひひとつ大蔵省のほうでも今後の点についてはぜひお願いをしたい。

私は、運輸委員会でも何人も自動車局長さんに言つてみても、局長の御答弁というのがあるやうな感じがして、どうもどこかに何か壁があるやうな感じがして、壁があるならそれを除いてもらつて、私は何もその地域だけをことを言うのじゃありません。ぜひ全国のバスに、去年は二・六倍だったから去年よりは、私は前の大臣のとき聞いたらどう言われたかという、去年は億五千万円でしたがこれは三倍になつて四億七千万円になりましたと、そんな倍率なんて問題ないんですよ。だからやっぱり総体金額というのは全国のバスの困窮している状態についてどう考へるのか。あるいは地方鉄道の問題についてどう考へるのか。あるいは一億足らずの助成金は、地方鉄道企業法の整備法に基づいての助成金は一億足らずですよ、全国で。そういう形は、私はやっぱり少ななくとも過疎地域をできるだけ守つていくということをおしやるなら、それは直していただくようにぜひひとつ強く要請をしておきます。これはいずれまた大臣のほうにもお願い申し上げますけれども、ぜひひとつお願いいたします。いまの大蔵省のほうと運輸大臣のほうも、ひとつその問題につ

いての御見解をいただきたい。

○説明員(宮本保孝君) ただいまお答え申し上げましたとおり、来年度予算の編成に際しまして、運輸省とも十分協議の上対処してまいりたいと、こう思つております。

○国務大臣(新谷實三郎君) いろいろとおっしゃるやうに、この問題は毎年大蔵省のほうも相当努力をして、金額はふえてきていることは事実ですが、それが実態からいいますと、過疎村というものの実態から見ると、満足かどうかということになると非常に問題があると思つて、でございまして、われわれのほうも、おっしゃるまでもなく、もう少し助成の内容というものを充実させるように努力をしようと思つておたやさきでございまして、次の年度における予算要求では御趣旨を十分くんで関係当局と折衝をしたいと思つております。

○伊部真君 あと、大臣所用があるやうですから、少しこまかい話になりますけれども……。

○国務大臣(新谷實三郎君) いいです。

○伊部真君 私が先日、島根県の江川の三江北線の鉄橋流失の問題を現地のほうから要請されて見たのであります。これを聞きまして、六月の二十八日と二十九日、NHKの「二〇二」で二日間わたつて放送されているわけです。この放送されている内容は、去年の七月の十二日から三日に洪水がありました。その災害のために、あそこ国鉄の鉄橋が流された。その流された原因について私は非常に疑問を持つて、これはひとつ建設省のほうに、前に連絡を申し上げておたはずですか。お答えをいただきたいと思つてますが、あの上で中国電力のダムがあります。で、聞くところによつて、そのために水をためたために水位が高くなつて、常になかなか水が下へないかぬという状態になっているやうです。この取水口がこう上るほうについておたしますが、落差の関係でどうおたすというのです。そのために一たんこの水が出るよとふあつと一ぱんに出るという状態があるとい

にバス運行しているわけですね。バスが一台の運行で往復しているために、学生の授業が三十分、四十分おくれるということです。したがって、せめて朝晩は二台の車でやってくれないかという事です。それが一つ。

もう一つは、あの地域の二つの、たしか川越と川戸でしたか、という駅が貨物取り扱い駅になっておったのが、この機会に貨物取り扱い駅を事実上なくしてしまふということではないかという意見が非常に出て心配をしているようですが、この点、二つについてお答えをいただきます。

○説明員(原岡幸吉君) 障害区間の代行バスの問題でございますけれども、現在朝の六時から夕方の七時半まで運行いたしております。先生御指摘の朝夕のラッシュ時間のバスが不足しているのじゃないかと、こういうことだろうと思うわけでございますけれども、現在御指摘のとおり、定員がこのバスは六十七名でございますけれども、朝は八十三人、それから夕方は百二十人と、一番多い、最高に乗っている乗車率の場合にはいま申し上げた数字でございます。そこでこのバスは、実は道の関係で、まあ一般のバスよりも幅の狭いバスでございます、このバスはこれ以上、国鉄の中国地方自動車局と申しますけれども、そこには配置されていないので、その間あそこに配置されているバスはフルに使っていて、最大限の乗員と自動車でもって対応しているというのが現状でございますけれども、なお様子を見まして、いろいろまだ乗車率が多くなる、あるいは御不便であるということがあるれば、他の管内から車を、何といいますが、応援すると、あるいは人間も応援するといふようなことも考えまして、今後の趨勢を見て善処いたしたいと、このように考えるわけでございます。

それから第二番目の、貨物駅の取り扱いをこの際どうするかという問題につきましては、実は具体的にはその話は聞いておりませんので、けれども、別にこういう機会だから貨物駅の取り扱いをやめるのだとか、そういうようなことは別に、

この機会にどうしようということはないと思います。なお、そういう御心配がないように、地元にも十分よく貨物の取り扱い問題一般の問題として事情は理解していただくようにいたしたいと、こう思っています。

○伊部真君 いまの問題は、私はこれ以上申し上げませんが、ただ一台で往復するために子供が二回それを行なわなければならないということになったために三十分、四十分おくれる。そのために授業がおくれるのと、帰りの時間が非常に制約されるので、休憩時間も五分間に学校でしななければならない状態だということを私は聞いています。それが単にそれだけのことで、列車が通るようになるまでの間のことで、何となく国鉄のほうでもう一台車を配置してあげて、被災者の、災害被災で非常に苦労しているところですから、あたたかさを感ずるような施策がないと、そうでなくても、補償金が、何か支払い能力のある者でなければ貸さぬとかいうふうなことを言っているというので、地元は非常に困っているわけですよ。災害補償に対する救援金を貸してやろう、貸すということになっていなければならない、返す能力を持つ、そういうことがなければ貸せぬとかいうことで、それではすつてんてんになった者はどないするのだということ、地元ではたいへんな怒りを持っている人が多いわけですよ。そういう空気のところで、ぜひひとつ配慮をお願いしたいということをお願いをしておきます。

それで次に移りますが、本題の——港湾局長に一つだけお答えをいただきたいと思うのであります。先ほどの話に戻るわけですが、全体の輸送というものを、物流を考えたとときに、やはり港湾整備というものができなければいかぬと思います。いままでのような工業港だけでなしに流通港というスタイルの港といふのがこれからやっぱ考慮されなければいかぬと思えます。なるほど私は、運輸省のほうの図説ですか、これを見てもうらたときに、この中に港湾流通港の整備というのがちよつと出ているわけです。た

だ、これは非常にばく然としたものでして、たまにこの間新聞には大洗の流通加工港というのがありました。これは最大の流通加工港で、六十年をめぐって、扱ひ量としては年間六千万トンから一億トンを考えておるという状態ですね。しかし、港湾建設については、やっぱ自然破壊、海水汚染などの公害が発生するといふようなことで、地元などではいろいろ問題があるようですけれども、しかし、こういうのは全国的にどの程度に配置をされるのか。これは流通港といふことになりまして、全国のネットワークといふことが当然考えられると思うんですが、いま考えておられる流通加工港といふのはどの程度あるのですか。たまたま私はこの新聞を見たのには、あ

が、同時にこの間ラジオ放送で聞いたのには、あ

いは現地の新聞で見たのであります。鳥取の境港のほうもたいへんな流通加工港をつくるというふうなことがありました。これはぼくはこつとそんなニュースを私たちが聞くといふふうなあり方はどうもあんまり好きくない。少なくともこれは全国に港は、関東を対象にした港を大洗につくるとか、近畿を中心としてどこに加工港をつくるとかというブロックで、港自身の全国の配置というものが当然なければいかぬと思えます。何かとどこどこで出てくるというふうなことは私はあまりいいことじゃないと思う。やはり少なくとも五年計画から五年計画で整備計画を出されて、われわれのほうにも、これからの物流といふのはいろいろ形で港のほうではどれだけの消化をいたしますよというふうなものが当然出されてしかるべきであつて、どこかの新聞でばんと花火があるといふふうなやり方を私は聞くといふのはあまりいいことじゃないと思う。それらの全体の計画についてひとつお聞かせをいただきたい。

○政府委員(岡部保君) ただいま先生のお話のございましたいわけの流通港と申しますか、港湾のネットワークといふものをどういふふうに考えて

おつて、それが具体的にどういふオーソライズのされ方をしていくかという点について御説明を申し上げたいと思つていますが、まず私どもが現在考えておりますのは、これは港湾法の御審議のときにもいろいろ御説明を申し上げたわけでございますが、港湾の計画自体、これはやはりそれぞれの港の管理者がお立てになるというのがあるけれども原則でございます。そこで、国として一体的に考えてどういふ考え方を持つかということ、これは御審議をいただきました成立を見ました港湾法の改正によりまして、一つの基本的な方針といふものを運輸大臣が、これは管理者の御意見も聞き、あるいは関係各省庁の協議もいたしまして、あるいは港湾審議会の議を経てつくるわけ

でございますが、その中で一つの基本的な考え方といふものが——これは非常に抽象的なものにはなりますが——出てくるかと存じます。

そこで、いまおつしやいました流通拠点港と、これもわかたつたようなわからないような名前でございますけれども、この配置といふものを私どもどういふふうに考えているかといふことを端的に申し上げさせていただきます。まず一つには、東京湾、大阪湾のような過密地域、これに対して私ども今後どういふふうに考えていかなきゃならないのかという点、これがたとえば東京湾の流通といふものを考えますと、いま名前をお示しになった大洗の問題が出てくるわけでございます。これはたとえば東京湾といふものは非常に過密でございます。しかも、この周辺に人口稠密地帯があるわけでございます。そこで私どもの考え方としては、東京湾に面する港の整備といふものを、これは湾に面しております人口稠密の都市域に對するたとえば生活必需品物資であるとか、そういうものの流通の場としてはやはり東京湾を使わざるを得ない。ただそれより奥、いわゆる北関東、あるいはより奥の物資といふものの流通を東京湾を経由させて、しかもまた非常に混雑しておる都市域を通過させる通過交通にするといふことは考えるべきではないんではなからうか。

そういったしますと、たとえば北関東の入り口としては太平洋岸に何らか、茨城県周辺にこういう流通港といふものがつくられるべきではなからうかというふうな考え方を一つ持っております。それがたとえば例の水戸の射撃場のあと地の利用の問題とからみまして、北関東の流通港といふものはどういふふうに考えるかというふうな議論があるいは新聞種になったりしたわけでございます。ただ残念ながら具体的な計画というところまでまだいっておりません。と申しますのは、あくまでもやはり地元である茨城県なり地元市なりがこの考え方をとおすといふたぐいというのをむしろ私もお待ちしておるといふような段階でございます。

それからもう一つの実例でお示しになりました美保湾と申しますか、境港の問題でございますが、あれにつきましても、私もむしろ裏日本全体で考えなければならぬ。やはりいままで裏日本といふのは、ある意味では東海道ベルト地帯であるいはメガロポリスあるいは瀬戸内海地域、こういうところに非常に集積が片寄っております。こういうものを裏日本といふものをもう少し活用するべきではなからうか、むしろ都市としても新しい都市といふのがそういうところにもつとてきていっていいのじゃないかというふうな考え方をございます。こういう場合にやはり裏日本に流通拠点の港といふものを考えなければならぬ。その例といいたしましては、それこそ北のほうで申しました秋田、酒田等々から始まりまして、西のほうにまいりますれば浜田でありますとか、あるいは釜田でありますとか、そういうふうないろいろな場所がございます。そのうちの一つの地点として境港の周辺をもう少し考えられないかというふうなことがあるわけでございます。ただ、これがたまたまた例のチメニ油田の油の問題とからみまして、これは全然、私どもの少なくとも知っておる限りでは、一切関係ない考え方であつたわけでございますけれども、あの辺のほうに環境もこわさないでの開発ができない

か、そういう調査の手法をいろいろ検討しようではないかといふことがたまたまた地元の知事さんの御意見を伺つたことから端を発しまして、非常な問題を起してしまいました。これはまことに申しわけないことだと思つておりますが、いずれにいたしましても、そういうふうな裏日本にどういふふうに流通拠点港を考へるかというふうな点、そういう問題からたまたまこの具体的にお示しいただきました美保湾の問題が出てきたわけでございます。

そこで先ほど先生も冒頭におっしゃいましたように、港も当然こういう一つのネットワークという計画があるべきである、この運輸省のいわゆる運輸経済図説ですか、これなんかにも流通拠点港配置構想図といふのが出ておりますが、これをほんとうに具体化したしまして、それをオーソライズするといふ私の考え方を申し上げますと、でき得れば四十九年度以降の五カ年計画といふものを新しく改定し、つくりたい、したがつてその五カ年計画を改定するといふ際には、これは当然港整備緊急措置法という法律の改正が必要となります。したがつて、この改正をするといふこと自体国会の御審議を経なければなりません。その際までに何とか各港管理者の意見を集めまして、こういう考え方をひとつの流通拠点港を考へ、この少なくとも五カ年間に取上げる港についてはまづ上げまして、そこでまた御説明申し上げ、先生方の御意見をいただきたいというふうな考へております。したがつて、そういうふうなまあ手続で私どもはこの考え方をオーソライズしていきたいといふのが私の考え方でございます。○伊部真君 いまの説明で私自身はわかりましたけれども、やっぱりこれもほんとうは全体の輸送の中でのやはり協議が行なわれて、そうして港が担当すべき分野といふものに位置づけられて、このネットワークといふものが議論されるということがこれは当然だと思ふのです。そういう点はどうもこれは、局長に文句を言うわけじゃありませんけれども、行政が結局一本になっていないといふところに、私は非常に遺憾な点が出たといふふうに思ふます。いずれにしても、そういう問題について、ほかの面との接触といふものについて十分配慮を願わなければいかぬと思ふます。特に、港の場合でも、国鉄の場合でも、それからほかの施設、自動車のターミナルの場合でも、そうですけれども、道路関係との結びつきというものが非常に悪いですね。これは私は、建設省のほうが悪いのか、運輸省のほうが悪いのか、どつちかよくわかりませんがね。しかし、やっぱり住民から見れば、ターミナルができた、港ができた、しかしその道路はどうなるんだといふことがその時点で明確ではないです、これは。これは、計画のときから、日本の道路といふのは、全体がそこで行き詰まりにならぬような計画をつけなければいかぬと思ふんです。そういう意味では私は、港をつくる場合でも、あらゆる問題のときに、道路、建設省との結びつきといふのを十分な配慮をしてもらわなければいかぬと思ふます。私はもうしばしば言つていふんですけれども、まあ道路を、都心にそういうものをつくるというのはたいへんな事業であることは私もわかるんですけれども、どうもそういう点で不十分な点がしばしば起きております。したがつて、ぜひひとつ配慮を願いたい。で、建設省のほうも、その点にひとつ十分な協議体制をしいてもらいたいと思ふんです。局長のほうは何か所用がありますから、その点御意見がありましたら伺いたいと思ふます。

○伊部真君 きょうはもう大臣がいないわけですから、私きつとした確約をいたしたくというわけにはいかぬと思ふますけれども、しかしやはり、物流を考えた道路の設定のしかたといふのがこれから必要だと思ふます。物流それ自体が私は独立しておるものではないと思ふます。たとえば、市街地の流通団地の設置の問題にしても、これは物流関係と非常に強い結びつきがあるわけですね。これは建設省でしたか、所管が運輸省とは違つたわけですね。あれは建設省でしたか通産省でしたか、そういうことで、物流と産業との結びつきといふものを考へて、やはり合議の体制といふものをしっかりとつくりたいといふことではないと、各省がばらばらに団地をつくるといふふうなことがなりましたと、非常にロスがあると思ふます。

私はこないだ驚いたんですが、物価の委員会のときに衆議院に行つてましたら、丸紅がたいへん土地をたくさん買いましたね。幾らぐらいたったかといつたら、二、三年前の四倍になったといふ、結局三倍ふくらつてゐるわけですね。で、何に使うために買ったんだといつたら、流通団地を購入するために、その資金を買つたといふことを言つておるわけです。この一つを見て私も非常にショックを受けたんですが、流通だとか、いわゆる物流拠点といふものが、そんなところから出てきていふのかどうか。だから、思い思ひです、ね、——ほんとうなのかどうかはわかりませんが、それは、土地を買つたためにそういうことをやつたのか、あるいはほんとうに本気でそういうふうなやつてゐるのか、どうもよくわかりませんが、しかし、やはり状況を見てみると、そういう傾向がありますね。単に運輸サイドだから出るというんではなしに、あるいは倉庫の面から出るといふんではなしに、何か違つたところから出てこつとそつちのほうへ出てくるという問題もありまふ。これもやっぱり典型的な各省分割の弊害が一つ出ているような気がいたします。こういう点は、やはり各省との協議といふものが十分で、そうしていわゆる交通省がないといふために起る

弊害というものをなくしてもらうことに配慮をお願いしたいということを注文して申し上げます。

次に、国鉄の貨物輸送に関連して、また戻って申し上げるわけですが、これからの輸送形態というのには、説明がありましたように、物資別専用輸送、さらに共同一貫輸送方式、この二つが円滑に行なわれるということが中心だと思えます。そのためには、定型化されなければならぬだろうし、あるいは直送体制も整備せねばならぬだろうし、あるいは結節点の整備、設備投資というものが行なわれなければならないと思います。

そこで、私は、いま非常に気になることは、幹線輸送というものについてはかなり力を入れられておるし、これからの力を入れられるだろうと、これは心配していません。しかし問題は、いわゆるこのヘッドの問題よりもソフト面がやはりこれが問題だと思ふんです。私がこの間聞いた話ですけれども、東京湾で滞船が多くなったという現象がありました。この現象は、どうも港湾労働者が確保できないためにあつたに少し山になったという状態のようですね。いわゆる労働力の不足ということが一つの端のあらわれているかと思ふいます。

それからもう一つは、沙留で一時コンテナの滞貨がありました。これは何かというと、幹線面で急行でそこまでは来たけれどもそこから向こうへの体制が非常に悪いということですね。こちら辺がやっぱり問題だと思ふんです。駅集約が行なわれ、機械化がそこへ乗っかっていくということではかなり計画はありますけれども、全般的には非常にこれが問題だと思ふんです。たまたま、武蔵野線の場合は、新しい線でありまして、越谷にしても新座にしても梶が谷にしても、私はかなりの近代的な結節点の整備が行なわれるんだと思ふんですけれども、そこら辺が私非常に気になるわけです。

具体的に申し上げますと、首都圏で言いますと、武蔵野線はできたけれども、武蔵野線から

こつちへ、東京都内に入るのは、あれだけの道路でほんとうに消化できるんだらうか。大井からもありまして、大井からも持つてこなければいけません。したがって、前には、あのときには、山手線は貨物の取り扱いをやめてデポだけにしておくというところだったけれども、それじゃ輸送が成り立たぬということ、山手線も貨物に夜間にはこれからは使おうというお話ですから、まあ結局そこが私はいくつの問題点だと思ふんです。いま新聞見ると、トウコンベヤーだとかベルトコンベヤー方式とか、いろんなことで、都心を中心とした輸送力、ソフト面を補助するよう設備というものを考えられておるようでありまして、そこら辺に私非常に問題点があると思ふので、ひとつ総裁のほうの見解をいただきたいと思ふいます。

○説明員(原岡幸吉君) これからの鉄道の貨物輸送、システムチェンジの方法については、先生御指摘のとおりでございます。なかなかコンテナ化率というものを非常に高めていくわけでございます。現時点におきまして、計画よりも実績のほうにコンテナ化率は非常に高い。一般の車扱のほうには計画に対して実績は劣っておる。こういう事情を踏まえますと、今後ますますコンテナ化というものは進んでいくと、こういうことになるわけでございますが、御指摘のようにまさにそれからターミナルから戸口にまいます道路の問題でございます。これに対しては具体的に道路の整備というものが大幅に改善されなければならぬわけでございますが、具体的なターミナルの設置につきましては、当該地方の道路関係の方々と十分事前に相談して、できるだけの手当て、対策、対応策、こういうものを検討してターミナルの整備については考えていくということが前提でございますけれども、それは言っても現実の問題としてターミナルが整備され、逐次コンテナが発生してくると、こういうことになりまして、そういう抽象的な話だけでは具体的に対応できないということでございます。一つの対応策

といたしましては、先生もちょっと御指摘ございましたように、市内といえますか、都内といえますか、こういうものにコンテナのデポといえますか取り次ぎの場所といえますか、こういうものを考えておく、こういうことが一つの対応策である。これも若干いろんな場所にデポはつくられておる、これは御承知のとおりと思ふいます。それからまた、それだけではやっぱり道路にある程度依存するわけでございますので、鉄道の何といえますか、ターミナルの駅から分散された駅に鉄道でもって小運転による小配をするといえますか、こういうような方法によって道路輸送に比べる小さい距離における、短い距離における鉄道の小運転、小配といふものも考えて、これからふえていくコンテナ輸送に対応する何といえますか、戸口までのアプローチの対応策ということ具体的にいづろい検討しておる、こういう次第でございます。

○伊部真君 大体専用化輸送でこれから考えられるシェア、国鉄の輸送力の中のどの程度の分野を持つのか、それからいわゆるコンテナ部面で五十七年をめぐっていたしましてどの程度のシェアという分野になるかというふうにお考えなのか、あらましをひとつお聞かせをいただきたいと思ふいます。

○説明員(原岡幸吉君) 五十七年度のトンキロで申し上げますと、コンテナによりまして千七百七十三億トンキロ、すなわちコンテナ化率は七六％と、このように想定いたしております。したがって、その他の流動が三百四十六億トンキロ、合わせて千四百四十九億トン、こういうふうに予定いたしておるわけでありまして。

○伊部真君 これはちょっと私も驚いたんですが、全体の輸送力の七五％をコンテナで運ぶという意味ですか。いま現在ではこれは六％か七％のコンテナ輸送といふのは、トンキロでちょっと覚えていませんけれども、二億トンのうち千三百

万トン、ライナーで三百七十万トンか四百万トン

ですからね、六％やそこらのやつが七〇％に五十七年になるわけじゃないんじゃないですか。やっぱり物資別、いわゆるばらもの輸送が中心でありまして、いまの雑貨のうちの七五％、いわゆる対象物資の七五％をコンテナにするというならわかりますけれども、ちょっとその数字違うような気がするんですが。

〔委員長退席、理事木村睦男君着席〕

○説明員(原岡幸吉君) 七六％というのは千四百億トンキロに対する七六％でございます。なお、トン数じゃなくて、トンキロ、現在の状態を申し上げますと、いや、トン数で一応申し上げますと、四十六年に一千万トンを超えて、四十七年には一千三百万トン、四十八年には一千六百万トン、若干端数はございますけれども、こういう感じになっております。これをトンキロで申し上げますと、四十八年はコンテナは百二十三億トンキロ、こういうふうに想定しているわけでございます。百二十三億トンキロでございます。

これが五十七年には千七百七十三億トンと、先ほど申し上げた数字になるという想定でございます。

○伊部真君 そうすると全体の貨物量の中で、いわゆる物資別輸送、いわゆる車扱方式で輸送されるものと、それといわゆるコンテナ方式で輸送されるものとの分野というのはパーセンテージでどの程度になりますか、何割ぐらいが……。

○説明員(原岡幸吉君) 先ほど申し上げた数字をパーセンテージで申し上げますと、千七百七十三億トンキロで申し上げますと、コンテナで送られておる量が二〇％、これが七六％に五十七年になる、こういうふうになるわけですね。

○伊部真君 どうもそれは私まよつぱに考えられるんですが、トンキロで言うのとややこしいですが、はつきりしているのは二億トンでしよう、大体大ざっぱに言つて、そうしてコンテナが千三百万トンから千四百万トンというんでしょ、いま現在が、四十七年度、四十八年度で千六百万トンぐらいいわれている、いま現在は千

三百万トンぐらいです。ライナーが三百七十万トンから四百万トンでしょう。これパーセントにしたら六〇ぐらいでしょう。コンテナが、それが七〇何％ということに、あんな鉄鋼やらあんなものまでコンテナに入るんですか。

〔理事木村陸男君退席、委員長着席〕
七六％といったらいまの結局何でしょう、専用輸送の総量、トン数で言いましたら。

○説明員(原岡幸吉君) トン数で申し上げます。そうすると四十八年が、先ほど一千六百万トンと言いましたけれども、一千六百九十万トン、比率で申し上げますと七％になるわけでございます。それが五十七年度全体のトン数が三億三千三百万トンでございますが、千四百十九億トンキロの端数を除きましてトン数だけで申し上げますと三億三千三百万トンでございますが、その中で一億五千七百五十万トン、すなわち四八％、全体の四八％をコンテナで送ると、こういうことになります。

○伊部真君 そのうちライナーはどの程度になりますか。

○説明員(原岡幸吉君) フレートライナーがコンテナのうち七割でございます。七百五十億トンキロ、コンテナのライナー以外のものが三百二十三億トンキロ、合わせまして千七百三十三億トンキロ、こういう計画でございます。

○伊部真君 私は、これは非常に希望的観測が強いように思えてなりませんけれども、六％か七％の分が四八％にまで伸びるというのは、どうもかなりここでつじつま合わせしておかないと、収入の面で計算が合わないから、そんなふうな計算になっているんじゃないかと私は思うんですが、なるほどこの計算は、あとから私申し上げますけれども、額的に言えば、ライナーで、あるいはコンテナで運ばなければ収入が上がるようになっていくんですから、五百八十何％というパーセントの伸びを示しているんだ、十年間に、貨物だけでね、それを合わせようと思ったらそのライナーにみな載せなければそれはもう料金が合いませんからという感じがするんです。実際問題としては、

私は、現在の輸送力全体から見ると、私の大体の勘であります、やはり業者扱いのほうがちよっと多いんですね。直接いが四二％ぐらいで業者扱いが五八％ぐらいじゃないかと思うんですが、それが、ほとんど直接扱いというのはこれはバラもので、物資別輸送の輸送のほうに入っていくものから、専用輸送に入っていくものだ。それから業者が扱っている中에서도、いわゆる物資別の輸送というものがやはり今日も大宗貨物として六割以上を占めているわけでしょう。ですから、やっぱり十年たつても物資別輸送というものが、いわゆる専用輸送というものが大宗でなければならぬ、大宗になるんではないかと思うんです。雑貨というのは、何ぼ考えても何ぼコンテナに入れようとしても、大宗貨物がそんなにないわけじゃないと思うので、四八％という数字は私は何か、少し納得ができませんけれども、これは議論ですから……。実際問題十年――いま現在でよく伸びたという七〇なのですが、十年後には四八％になるというのはどうも私は納得できません。まあそれはそれで置きましょう。

それじゃ、今度は金額の収入面で申し上げますと、そういう状態が、私は何かこういうところにつじつまを合せているような感じがするんです。過去十年間の収入を一番見てみましょう。三十七年から四十六年までの収入であります、旅客面では、三十七年が二千九百九十億円、四十六年が八千五百九十六億円、この倍率は二八七％ですね。そういうことです。それから、四十八年から、今度の新しい計画によりますと一兆九百四十三億円で、四十八年が、それで、五十七年が三兆五千億円で、このパーセンテージは二八〇％です。ですから、旅客面では、過去十年間の上昇とこれから十年間の上昇というのは大体二八〇％、いわゆる二・八倍ぐらいで、大体そんなに違いはないわけです。ですから、これは常識的に言っても納得ができるわけです。ところが、貨物を一ぺん見ますと、過去十年間は、三十七年は千九百六十億円で四十六年は二千五百一億円で、こ

の上昇率は二二八％です。これから、四十八年から十年間の貨物の伸びを推定しているのは、国鉄のほうで言われているのは、四十八年が二千八百九十億円で五十七年が一兆六千九百五十六億円で、この倍率は五八五％になるんです、収入面ではね。旅客収入面では二八〇％ぐらいの倍率しかないのに、貨物の面では五八五％まで、六割なんです。これは当然、先ほど總裁が言われたように、貨物に重点整備をするからと、こう言われるけれども、これはあまり大きい数字じゃないでしょうか。それについてひとつ、どういふことでこれぐらいの伸びがあるのかという点についてもう少し具体的に言ってください。

○説明員(原岡幸吉君) ただいま、数字につきましては、先生御指摘のとおり数字になっているわけでございます。それで、その数字が非常に、輸送量の伸びに対して収入の伸びが非常に高い、この関係でございますが、先ほど御説明申し上げましたように、まず第一に、コンテナ化率、しかもなかんずくフレートライナーのウェイト、こういう率が非常にいままでの率よりも高くなるわけでございます。そのコンテナ化率あるいはフレートライナー化率が高くなるということは、その中に集貨料、配達料というものも含まれているわけでございます、その高いコンテナのウェイトが非常に高まってくる、こういうことが第一点でございます。

第二点は、輸送距離が、これはいろいろマクロあるいはミクロの想定をいたしましてつくっているわけでございますけれども、輸送距離が非常に短縮されるわけでございます。そういうこととでございまして、具体的に申し上げますと、四十八年度七百三十一キロという平均輸送距離が五十七年度では六百八十一キロと、このように想定しているわけでございます。

それから、先ほど――また、さきに戻りますけれども、コンテナの集配の問題がございまして、これにつきましても、現在ライナーにつきましてもは三

十キロの集配区域と、こういうふうに考えておりますけれども、これもコンテナの五百キロ以上の輸送距離のあるもの、それから五百キロ以下の輸送距離のもの、これを分けて、五百キロ以上の輸送距離につきましてもは五十キロの集配距離まで集配をするんだ、そして五百キロ未満については、これは輸送の実態から言いますと現在のようにな三十キロの集配距離でいくんだというぐあいには、集配距離が非常に伸びるというよりなことを等を考えまして、それから、もう一つつけ加えさせていただきますと、一般の車扱いにつきましても、これは想定によりまして、平均輸送距離は短くなるわけでございます、現在、車扱いの平均輸送距離は二百九十四キロでございますけれども、五十七年度においては百九十九キロ、こういうぐあいに想定いたしているわけでございます。そうしますと単位当たりの収入が非常に高くなる、こういうような事情等を入れて、先ほど御指摘のよう数字の結果に想定はなっておるわけでございます。

○委員長(長田裕二君) この際、委員の異動について御報告いたします。

藤原道子君が委員を辞任され、その補欠として杉山善太郎君が選任されました。

○伊部真君 いまの数字は確かに計算としては合っているわけですよ。五八五％に、ほかのやつがあまり伸びないのに貨物だけがうんと伸びる、それにこう合わせますと、そういう数字合わせになっている。そうしないといふのは出てきません、五八五というパーセントは、ですから、それはわかるんですが、はたしてそれだけの対象貨物が出てくるかどうかという問題がありましよう。これは議論ですから、それは私の心配という程度に申し上げておきます。

ただ、これからの貨物輸送を国鉄がお考えのときには、こういう大量貨物をどうするかということ、それは雑貨をできるだけ定型化にして、そし

て機械に載せるようにしていくという、そういう意味で、そういう構想で能率を高めていくということはわかるんです。そのために貨物駅集約も考えるんでしょし、ヤードの廃止というものも考えていくんだろーと思うんです。そういうことでは大きな流れとしてはわかるんですが、そこで、やっぱり犠牲になるのは、犠牲になるという言い方が正しいかどうかわかりませんが、どうしても取り残されていく点は、私、やっぱり小量貨物だと思ひます。小量貨物というのがどういう形であろーとも、やっぱりこれは取り残されていかなざるを得ぬ。能率をよくするときにはこぼれが出てくるというのは間違いないですね。そうすると、今日、小量貨物といわれるものは何かと言うと、小口混載。業者が扱っている小口混載が、これが三百三十万トンぐらいでしょう。それから手小荷物というのが百四十万トンから百五十万トンとあります。それから小口扱いが二十万トンというふうなことになると思います。これらを置いとくわけにいかぬと思いますね。これは小包と一緒に国民生活にとってはいわば血の通いですし、心の通いですからね。そういう面はどういうふうになるのかということです。で、この案でいきますと小口扱いは手小荷物に集約をするということですが、混載はその場合は残るわけですね。この場合にも業者がまあ言われるところは何十億かの欠損をしているということです。こういう問題についての見解をどうお持ちなのか。前に小口扱いの協会をつくっていわゆる小口混載の扱いを変える場合にも、大体国鉄はこれ、五十億の赤字があるんで、それを何とか消化をせんならぬということで業者にやらして、代行輸送という形がいま行なわれているわけでしょう。ここの辺の配慮が、まあ小さいやつははつとけというようなことではこれは困ると思うんですよ。トン数こそ百万トンか二百万トンですけどもね、しかし個数にするとたいへん大きな数です。そういう点についてのひとつ見解を聞かしていただきたい。

ずく混載輸送の問題、これはもう先生非常にお詳しく御承知のとおりと思います。国鉄としましては小量物品はどうでもいいんだというような気持ちは毛頭ございません。ただ前提といたしまして、小量物品全体の輸送につきましてはいろいろな機会にいろいろな公的な機関からいろいろな指摘があるわけでございます。したがって、もつと大きな目でもってこれは対処していかなきやならないいろいろな問題を含んでいると思います。しかし、それはそれといたしまして国鉄としては、いわゆる混載という形で非常にたくさん荷物が運ばれます。この問題につきましてはまず鉄道輸送の非常に特色と自動車輸送の特色と、そういうものをうまく結びつけることが小量物品を一番能率的、経済的、合理的に輸送するゆえんになると、こういう観点からやってくるわけでございまして、混載につきましてはもう古い歴史を持って、特定のそういうものに合ったような流動について通運業者が主体になって混載輸送をやっておるということとで、歴史ができておるわけでございますけれども、これを一歩進めまして、昭和四十年にさらにもつと鉄道輸送のほりもくふうをする、それから通運業者のほうのその混載を集めるためのくふうもすると、そういうようなくふうをよりよくやることによって、より合理的に、より安く、そしていいスピードでいいサービスでもって、サービスを共同でもって向上していくと、こういう観点から四十年に出発し、そして御指摘のような一つのパターンができるまでいろいろな問題点があるので、混載協会というようなものをつくって協力して改善、向上していこうと、こういう観点でやったわけでございます。

しかし先ほどちょっと申し上げましたようにいろいろ問題がございます。そこで、その問題につきましてはきわめて具体的にいろいろございますので、それを一つ一つたんにねんに対処していかなきやならないと思います。もちろん仕立てるための運賃の問題もございます。あるいはいいサービスするための輸送列車の問題もございます。そう

いう面では、まあ現時点において国鉄が非常に小量物品、しかも混載輸送について、どうでもいいじゃないかと、こう思われるような輸送列車の筋といえますか、いいサービスでないような列車形態をつくっておると、こういうような御指摘も非常によく耳にするところでございます。これにつきましてではもちろんそういう御指摘は十分検討させていただきますだけのことをやっていきたいと、こう思っているわけでございますけれども、まあ全体的に貨物輸送のシステム・チェンジをする、直行輸送体系を整備する、あるいは地域間急行をつくってゾーン間の流動をなるべく早くするということよりいろいろななくふりをやっているわけでございまして、その過程でできるだけの輸送サービスのいい筋を使った混載輸送ができるように努力していただくでございませうけれども、決して万全ではございません。もともと具体的な問題として輸送サービス、輸送の筋の面においてもいいサービスができるようにくふうしていきたい、こう思うわけがあります。それから、仕立てるにつきましたはいろいろな問題がございます。こういう問題も具体的に取り入れさせていただいて、そして小口の輸送が、鉄道輸送の特色と自動車輸送の特色がうまくコンバインした形で、いいサービスで提供されるように積極的に国鉄としても努力をしていくと、こういう気持ちでおります。

それからなおもう一点の小口扱い貨物、現在残っている二十万トン、現在ではもって十四、五万トンになっておると思いますが、非常に減っております。これと小荷物の統合の問題、これも現在検討してやっていきたいということとおるわけでございますけれども、これも小口扱い貨物が四十年以降非常に減ってきておるということでございまして、いまここで七、八年たったところでひとつ小荷物と小口扱いという二元的なフロント、二元的な輸送、二元的な運賃というもの、のデメリットをここでもってもうひとつ一本にして、そうして一本にすることによって輸送サービスの面においてもよくなるような、そうして利

用者により便利になるようなサービス、こういうものをつくるのが可能ではなからうか。しかし非常に異質の制度と一緒にすることであるというところでいろいろ問題はございます。その点につきましてはいくらも個々具体的に対処して、できるだけ小口扱いの十数万トンというものはどうでもいいのだというような観点でない形でもって対処していきたい、こう思っておるわけでございます。

なおフロントの問題につきましては、あるいは集約とかあるはいろいろな形で御不便をかけておると、こういう面もございます。これもまあどうでもいいのだという気持ちでは決してございません。できるだけ全体の近代化を進めながら、御不便のかからないように最善の対策をとりながら進めていきたい、かように考えているわけでございます。

○伊部眞君 私、やはり効率化、あるいは効率のいい輸送体制をつくるということになりますと、それはどう考えても小量貨物と、それから過疎地域の荷物というのはどうしてもやはり取り残されるというのは、これはもう自然の状態です。ですから、そこら辺の配慮がないと非常にだれかにしわ寄せがいく。業者が、小口混載扱いだからこれは通運業者にやらなくちゃいかぬと言うたら国鉄から離れるかもしれないけれども、そこで無理が起きる。そうでなくて、手小荷物で持つていても、ここでやはり持ち去りならぬことになりまして日にちが かかると、どうしても集約をして流すということになりますから、効率をよくしようと思えばロスが出てくる、おくれが出てくるというような問題が出てくる。そういう意味では私はこれはこれからも配慮していかなければいかぬのは小量物品だというふうに思うわけです。

もう一つの件で私は運輸省のほうに、これは自動車局長だと思えますけれども、その荷物を、小量貨物というのはあまり、いわば運送の面から言うると喜んで飛びつくものではないと思いますね。こうなると、私はどうも一般的には路線業者だろ

○政府委員(小林正興君) 路線事業者と通運事業者の關係の問題だと思ひますが、確かに先生御指摘のとおり、通運事業者は国鉄の貨物輸送を取り扱うわけでございますので、特にそのうちのただいま問題になっております少量物品についてはあるいは現行制度におきましても小口扱いの集荷等に伴う手数料、集荷料、こういった点について

○伊部真君 私の言つたことは、直接的にはお答へがないんですけれども、これはたいへん大事、何というか、むずかしい問題で、私自身もあまり意見を持たないのに質問だけしているというよりな、少し無責任な感じがしますから控えますけれども、同じ引き受け義務を持っているものを、これらは先ほど申し上げたとおり、非常にアンバランスになることは事実ですね、都合のいいところだけやっていてというふうな感じ、そういう申請だけを許可していたら、ですから非常にいい業績を上げてぐんぐん伸びている業者とそうでない業者

というのは非常にアンバランスができましたね、最近。ですから路線のシニアや何かでもうんとこのごろはそういう意味で優秀が出てきた。社会的に非常に努力をしていたところが伸びるならこれはいいですよ。しかしそうであるところが非常におくれて、そういう点で非常に不合理が出てきたので、この辺は私も解決方法を知りませんから強

続いてコンテナの料金の問題について触れていきたいと思うのです。コンテナの料金であります。これは具体的に東京―大阪間の値段を例に出していくと一番よくわかると思うのですが、東京―大阪間現行でいきますと、たしかオンレールが一万三千五百円、片道で三千円ですから両方で六千円、全部合わせまして、戸口から戸口まで一

万九千五百円という事です。今度新しくオン
レールで二千七百万円、配達料で今度は千五百円ず
つふやすという改正案ですね、これはわかるんです
すけれども、しかし、国鉄運賃法というものは一
万九千五百円を審議しているのか、一万三千五百
円の二千七百万プラスすることを審議しているのか
かということです。で集配料は、これは原則から
いったら、厳密に言えば私はこの対象ではないと思
うのです、ないがちゃんと印刷してこへ出て
いるし、そうして荷主さんのほうには一万九千五
百円、今度五千七百円プラスしますということで
契約を結ぶわけですからね。これももしも違うと
いったらうそを言ったことになりますね。ここで
審議をして二千七百万と三千万ぐらいプラスする
のだということとをわれわれも審議をして済まし
た、荷主さんもお客さんもそう思っていた、国鉄
運賃法が通ったからそうなったと思つたら、一年

たつたにそれが上がったということになると、これはどうもそこ辺が釈然としないわけです。したがって本来はオンレールの四千五百円に上げるということとは対象じゃなしに、一万三千五百円プラス二千七百円という、そういう審議のしかたがほんとうじゃないかと思うのですけれども、その点はいかがですか。

○政府委員(秋富公正君)　ただいま伊部先生の御指摘の問題、実態的に申し上げますと、オンレーの問題と、あるいは集配の問題になるかもわからないと思いますが、これは国鉄といたしましては、荷主に対しては一本でいたしまして、いわゆ

○伊部真君 それは私はちよつとおかしいと思うのですね。それでは運賃法がもしも流れたといったしましよ、もしも廃案になったとしますよ。それは集配料は動かぬわけですか、国鉄が直接集配をやっているのなら、私はこれでいいんですよ。

○政府委員(秋富公正君) いま申し上げましたと

おりに、いわゆるオンレールの問題と、いわゆる集配料は通運事業法におきます集配料の問題でございします。したがって、いわゆる集配料の問題は、法的手続で申しますと、これはいわゆる通運の業種別のほうに認可申請の出るものでございします。しかし、コンテナという制度といたしまして、いわゆる荷主に対しては、戸口から、戸口、こういった場合におきましては幾らでございします、こういった一義的な責任を持つ、こういった意味におきまして、今回合わせたものを提示をされているわけでございします。

○伊部真君 合せて提示をされたというのは、これは運賃法の改正として提示をされるわけですか。

〔委員長退席、理事江藤智君着席〕
○政府委員（秋宮公正君） 運賃法といたしましては、あくまでもオンレールだけの問題でございます。

○伊部真君　そうすると、結局ここでもしもきずるとすれば一万三千五百円、東京―大阪間で具体的に言いますと、プラス二千七百円するかしらないという議論でいいわけですね。

○政府委員(秋宮公正君)　そのとおりでございます。

す。

○伊部真君 私はそのとおりでなければいかぬと思ふのです。そうでないと、一万九千五百円がここで確定されたら、今度は集配料金が、路線だとか、ほかの区域の料金が上がつたらば、だれも引き受け手がありませんからね。何で集配料をそんなに安いのでやらなければいかぬなどということになつちまいますからね。これは当然、私はお客さんに対する値段というものと、やはり法的扱いは違ふと思う。私はこれでわかりました、法律的には確かにそうですね。法律的にはオンレール一万三千五百プラス何ぼです、しかしいま、局長前段におつしたように、天下に一個何ぼで運びますという、そういうことを発表した以上は、その責任はあると思ひます。

〔理事江藤智君退席、委員長着席〕

一万九千五百円を簡単に減るわけにいかぬと思ひます。いま現行でいきますと、一万九千五百円を国会審議をしないで、国会審議なしで途中で減るわけにはいかぬと思ひますね、これは。そうでしょう、いま現行一万九千五百円と出ていますね。だから天下に発表して一万九千五百円で集配込みで運びますということを発表してあるんですから、ですから、これは簡単に減るわけにいかぬでしょう、一個当たり何ぼという金額は。

○政府委員(秋宮公正君) 先ほど申しましたように、運賃法におきましては、オンレールの運賃の問題でございます。それから集配料の問題につきましては、通運事業法に基づきます集配料の問題でございます。したがって、法的な手続といたしまして、現在御審議いただいておりますものはオンレールの部分のものでございまして、いわゆる集配料につきましては通運事業法の問題は、これは法的に申しまして、手続的に別個の問題でございます。ただ私が申し上げましたのは、一義的にいわゆる戸口から戸口と申します場合は、それを合算いたしましたものが、いわゆる国鉄が引き受けます金額でございます。かような意味でございまして、通運事業法に基づく手

続、これは全く別個の問題である、かように考えております。

○伊部真君 そうしますと、具体的に申し上げて、たとえば区域とか、路線というもののパランスからある金額は出ていっていると思ふです。そのほうが、片一方のほうが変わりますと、集配料というのは変わるんですか、変わりますね、コンテナの集配料というのは。

○政府委員(秋宮公正君) 現在、まだこのいわゆる集配料の問題につきましては、別に通運事業法に基づき申請もございしません段階でございまして、現在においては、まだその問題が具体的に取上げられていない段階でございしますが、先生が御指摘のように、これはいわゆる通運事業者のいわゆる実際の扱いの問題でございしますので、それにつきましては、またいわゆる自動車局といたしまして、いわゆる通運事業者というものの実際の経営という問題から検討すべき問題であると考えております。

○伊部真君 この法案が、もしも、仮定の話ですが、通たら、これは千五百円上がるんでしょ、三千円が四千五百円に上がるわけでしょう、自動的に集配料というものは、これはそういうふうに表示してあるわけだから、それは上がるわけでしょう。

○政府委員(秋宮公正君) 今回御審議いただきまして、この法案が成立させていただきますと、いわゆる千五百円でございますが、それだけいわゆるコンテナの料金としてその分が追加して上がるわけでございます。

○伊部真君 そこで、そのいきさつについては、私はいろいろ意見を持っているんです、事実は、国鉄運賃法を提案する場合には集配込みの料金でなしに、オンレールだけのやつぱり提案で審議をしなければいかぬだろう。ただお客さんに対しては、これだけのものになりますよというのがある、それはそういう説明のしかたをしない、この分だけはいかにオンレール——集配込みた一万九千五百円が運賃法のいわゆる小口扱いの肩が

わりの値段のようになるんですね。もともとコンテナというのは車扱いと小口扱いというものに運賃法の制定のときから流れてこつていっているわけでしょう。コンテナ料金というのは一切集配料込みだといつたら、これは荷主さん、それを受けるほうはなるほど込みだけれども、区分的にいえば運賃法に基づくのは一万九千五百円のうち一万三千五百円だけだ、六千円はこれは別だということではなければいかぬわけですよ。だから、その意味ではやはりこれからのこの審議のしかた、提案のしかたというのは、局長が間違ひなくいわれるが間違ひなくいふことも困るんで、私はこれでも責任をとれと申し上げているわけじゃない、責任をけれども、やつぱりその点の審議のしかたについては、ぜひひとつもう少しわかりやすく出していただきたいというふうに思ひます。

それからもう一つ、私はこの集配料ということについて思ふんですが、コンテナであらうと何であらうと、いわばコンテナの場合でも、たとえば通運業者の場合は小口混載の料金でコンテナに入れて持つてくるといふ場合もありましょ。路線業者の場合は路線の荷物をコンテナに入れて利用運送の形で国鉄へ持つてくる場合もありましょ。しかし、いずれにしてもコンテナできた荷物の集配料というのは同じ集配料でなければならぬと思ふんですよ。ライナーだから四千五百円だ、ほかの路線で来たから、実質的にはこれから上がつていったりなんかすれば、状況わかりませんが、たとえば六千円であつたとか、五千円であつたとかいうことであつてはいけません、思ふのです。そうすると、やつぱり車扱いの集配料金がいわゆる自動車料金と同じような状態にこの間されたわけですよ。そうすると、こつちのほうもやはり上限がついて——自動車の場合は上限があるわけですね、上限下限があるわけですから、一〇%の上限下限があるわけですから、その弾力性を持った集配料金にしないと、おそらく新しい時代というか、周囲の状況が変わつてきたときに、コンテナを持つてくる人が少なくなるとい

心配ができやせぬだろうか。認可料金制度で承認をしなければならぬ、これは確かに物価、いろいろ問題ありますからね、コンテナのほうはちょっと待てということになつてくると、結果的にはやはりそういう正式のライナー扱いというものが非常に取り残されるようなことになりはせぬだろうかという心配があるわけですよ。ですから、むしろこれは切り離して一万三千五百円というオンレールの問題を審議して、あとは他の自動車並みの集配料というものを勘案して適用しますと言つたほうが実態に即するんじゃないかと思ふのですが、いかがですか。

○政府委員(秋宮公正君) たいへん有益なお話を承つたわけでありまして。と申しますのは、実際にコンテナの集配料の問題は他の自動車の集配料の運賃あるいはその実勢というものにかんがみまして多くの問題を含んでおり、また現在早急に処理しなければならぬような問題をコンテナの集配には持つていくわけでございます。しかし、おつしやいますように、一応一般の方々には一万九千円、その内容についての分析といふことを御理解いただくためには非常にむずかしい問題でございまして、これはオンレールは鉄道運賃法でございまして、集配料は通運事業法でございまして、合わせましたものを御請求いたしますといふことを申し上げても、一般の荷主の方にはなかなか御理解をいただくにいくという問題でございまして、ただいま御指摘のような問題につきましては、今後私たちがいたしましても十分に検討を加えなければいかぬと思つております。

○伊部真君 私が申し上げたような意見もありまして、また私自身でも、自分自身にも疑問があるのは、やはり一万九千五百円というのには、お客さんに対して販売価格として天下に表示している間はこれは守らなければいかぬ、それはある程度責任を持たなければいかぬだろうと思ふのです。その意味で考えますと、やはり集配料金が、ほかの条件が上がつてきた、直さなければいかぬといった場合には、国鉄がいわば出血をしても一

万九千五百円を守るといふやり方も私は必要ではないのか。これは制度がどうのこうのというのじゃないです。通運事業法、認可料金制度がどうのということではなしに、そういう形を考へるのか、あるいは万九千五百円という自身の弾力性を持たせていくのか、この二つのことだろうと思ふのです。この場合私のほうでも、私自身もよくわからぬのですけれども、そこら辺はどのようにお考へなのか。前段申し上げたほうが筋は筋だと思ふ。一万三千五百円もらうて、あとは、集配はほかと同じような条件にしておくと、この筋は筋だと思ふが、しかしお客さんというか、天下に公表している値段の問題から見ると、それだけではちよつとぐあいが悪いような気がするんで、そこら辺の調整がむずかしいところだと思ふのですが、その考へ方をお聞かせいたしたい。

○政府委員(秋宮公正君) コンテナ運賃につきまして、これを一本化したときも、できるだけ荷主に運賃を単純に、明確にわかるようにしたい、かような意味で、いわゆる戸口から戸口の場合にはかようにございまして、駅まではかようにございまして、こゝろにございましてあるわけですが、その意味におきまして、明確化ということには実は私はメリットだと考へておりますが、しかし御指摘のように、その実態と申しますものは、鉄道のものでなくて、通運事業者の実際の責任と経営でやつていられるものでございまして、それは必ずしもレール上の運賃の問題と同一にいつも同じ歩調でいくものでなくて、他のいわゆる道路運送法に基づくもの、こゝろにございましての関係も密接でございまして。

それで、ただいま御指摘のいわゆる上限下限の問題、これも一本にいたしましたときに、上限下限といふものが国鉄のいわゆる運賃にあるのかと、一般の他の車扱いなんかと違ひまして、そういった誤解を招くおそれもあるかと思ひます。この問題、非常に広く一般に御利用いただく制度でございまして、私たちもいたしましたし

は、さらに検討を重ねていきたい、多くのまた問題を持っていると申しております。

○小柳勇君 閣下。これは国鉄運賃法全体の問題にも関連ありますから、いまちよつとどういふから関連質問いたします。

運賃は国会の議決を必要とする、料金は運輸大臣の認可でやる。こゝろに非常に複雑さがあると思ふのです。いま伊部君の質問もそういうところにあるのですが、旅客運賃もそういうものがありますね、運賃料金。いまの貨物の運賃と料金。そこで、いま局長が答弁されたのは、この料金の運輸大臣認可制度そのものについて検討しなかならぬと、こゝろに意味ですか。

○政府委員(秋宮公正君) 私の申し上げましたのは、こゝろに意味ではございまして、ただいま小柳先生の御指摘は、いわゆる運賃法九条に申します料金——運輸大臣の認可事項になっております。で、法律に基づきまして制定される、国会で御審議いただきまして定まるいわゆる基本運賃の問題と別に、料金につきましては、これは運輸大臣の認可になっております。また「軽微な変更」につきましてはは国鉄総裁限り——八条でございまして。こゝろにございまして、現在の国鉄の運賃料金制度につきましましては、その実態に基づきまして法的にもいろいろ規制が違ひましてございまして。

で、現在いわゆる基本運賃でございまして、いわゆる一番基本でございまして旅客の基本運賃あるいは貨物の基本運賃、船舶につきましてもさうでございまして、それと今度は、いわゆるそれに対する付加的と申しますか、サービスの多寡、濃淡、こゝろにございましてに基づきまして急行料金あるいは寝台料金、かようなものはその実態に應じまして非常に変更もはなだしくございまして、これについて一つ一つ国会の御審議をいただきますと現実の対応がむずかしい。具体的に申し上げますと、先般新幹線が大阪から岡山まで延長になりました際にも、特急料金につきまして運輸大臣の権限で新しく制度を変えたわけであ

す。そういう機動的な問題もございしますので、私はいわゆるたゞいまの運賃法に定めてございまして料金の認可制、この問題について言つたわけではございせん、私が申し上げましたのは、いわゆる通運事業法に基づく運賃のことを申したわけであ

○伊部真君 さて、こゝろに一つの問題は、集配コンテナ以外の集配の問題、特に小口と混載の問題ですね。社会党の物流のほうの委員会のメンバーは半年ほど前に車に乗ったのです。そうすると、ビルの上へ持つていかなくならぬし、よく持つていったら、奥さんが買い物でいいないというふうなことでまた持つて帰る。この料金問題になりますと、集配料金、区域内百二十円という問題ですね。今度は上がつて百七十円という話であります。これもなかなかたいへんな仕事だなどいふことをみんな言つておつたんですけれどもね。で、それに關連して私申し上げるのですが、集配の区域といふのはどの範囲を言うのか。前はたしか半径、小口の場合は六キロ、手荷物の場合は十キロから十何キロというふうなことを、何か文章で見たことがあるんですけれども、どうもその点があいまいな形になりましたね。必ずしも私は距離でいかぬと思ひます。北海道の場合と関東の場合と同じように距離で六キロ、七キロというわけにはいかぬと思ひますが、そこら辺の集配区域といふのはどのように考へられて、この基準をきめられたのか、お答えいただきたい。

○説明員(原岡幸吉君) 荷物の集配区域でございましてけれども、これは国鉄の責任において集配するのだ、こゝろに約束の区域でございまして。一応の標準といたしましては、ただいま先生が御指摘になられましたとおり、小荷物につきましては十五キロの範囲、それから小口扱い貨物については配達駅を中心にして六キロぐらいが大体の標準である。

こゝろにございまして、これを標準的な考へ方としたしまして、御指摘のように、地形なり道路交通の

便不便の状況なり、そういうふうなものを考へまして、現地の管理局において諸種の状況をよく勘案してそういう標準に基づいて集配区域を一応きめる、そうしてこれを全国的なものとしてサービスの基準として公示をする、そういうふうによつておるわけであ

○伊部真君 これは、私はこの間、ちよつと困つたのですけれども、千葉の大宮台に実はわが党の議員がおられて、あの千葉大宮台といふのは区域外になっていまして、で、距離的に聞いてみると八キロぐらいたといふ話なんです。で、戸数でいくと二千軒ぐらいた。しかし、たまたま聞いてみますと、つらいことには、マイカーが非常に多いんで、ほとんど取りに来る。取りに来られぬ人たちの問題が残つてしまつてす。

そういうことで、必ずしも配達する側に責任があるかどうかといふことになる問題はあるんですけれども、非常にデリケートな問題で、ちよつと答弁に困つたのです。私はそのことを、こゝろに配達区域内にせよとか、外にせよとかいふことをこゝろに申し上げて、そんな特別扱いをせよと言つてゐるわけではない。そういうところは全国的にかなりあると思ふのです。そういう意味で、ある程度やはり集配区域といふのはもう少しきめこまかい形のほうがいいんじゃないか。たとえば六キロなら、六キロといふのが小口扱いの集配区域だつたら、六キロは幾ら、八キロで幾ら、十キロなら幾らという、いわば配達する側も少し魅力を持つて、少しそういううまい味があつたほうがいいのではないかと感じがします。いまのやり方ですと、配達区域内は、これは百二十円、区域外だつたらいわば小口混載のやつを適用とかなんとかいふけれども、実際には何もないわけではな

うな。だからお客さんと直接取引というだけですから、そういう形がいいのかどうかといふことになりまして、集配の条件といふのは考へる点が出てきてゐるのじゃないか。特にまた団地その他で二階へ上がったたり、留守になつたりというふうなこととかいふような問題で、いろいろいま議論が

あるんですけども、共同荷受け制をつくつても、
らわなければいかぬとか、いずれにしても、非常
に効率の悪いものがきらわれるというふうな状態
がやっぱり出てまいります。その苦情が、結局
やっぱり国鉄が集配してくれぬとかなんとかいう
ようなことになるわけですから、そこら辺をもう
少しきめこまかいやはり集配に対する配慮とい
うものができないものだらうか。当然共同荷受け
の問題なんかは建設省なんかにもこれ注文つて
いかなきゃいかぬと思います。建築基準の中に入
れていかなきゃならぬと思いますけれども、そう
いう問題についてのひとつ見解を聞かしていただ
きたいと思います。

○説明員(原岡幸吉君) 荷物の集配でございますけれども、現在たとえば手小荷物を見ますと、全国的に見まして半分がいわゆる配達され、半分が駅どめになっておると、こういうことでございまして、御指摘のように、もっときめこまかくサービスがいくように配慮しなきゃならない問題と思えます。一例といたしまして、段階的に配達量を変えてでももっと広い範囲で配達ができるようなふうに考えたらかと、検討したらどうかと、こういうことでございますけれども、一応検討していないことはないわけでございますけれども、きわめて複雑な状態になるものですから、現在画一的に全国一本のサービスということでやっておるわけでございます。

なお、具体的には御指摘のように固地その他新しい環境が生まれてくると、こういうような状況の中でいろいろな具体的な問題がございます。そういう問題につきましては積極的にいろいろな事情を聞きまして、たとえば配達区域外のところに固地が発生したというような場合には、一括して受けてもらうというようなことを地元とお話をしまして、その一括の配達は配達区域としてサービスするというようなことで、現時点においては全国一本の一律のサービスであるけれども、具体的な事情に応じては積極的にきめこまかく現地の事情を受け入れまして積極的にサービスをしていくと、

広めていくと申しますか、そういう気持ちでやつておるわけでございます。

○伊部眞君 次に私は、合理化問題に少し関係が出てくるわけでありませうけれども、お聞きをしますが、最近週休二日ということがだいふ言われるようになってきました。おそらく数年後には週休二日というのが定着をするのではないかと。こういう場合に、国鉄の職員の員数というのはやはりかなりよけい要るのではないかと、違ふ言い方をすれば、十一万人を圧縮するということはこの時点では修正せざるを得ぬようになってくるのではないかと。いま聞きますと、四十五時間ですか、一週の勤務がですね。基準法からいっても五日になりますと四十時間ということに考えられると、当然この十一万の合理化問題というのは再検討をせなきやいかぬのではないかと。総裁はそういう週休二日というものが出てきたときにはそのようにするということをお約束できますでしょうか。

○説明員（磯崎敬君） この問題は御記憶かと思いますが、去年も大体少しく具体化しておった問題でございしますが、その後いろいろ組合との話もいかなしまして、実は大体現在四十五時間とございしますが、これをかりに二時間短縮して四十三時間、ワンステップとして四十三時間といたしますと、そのためにやはり二万人ぐらゐの人が要ります。さらにいまおっしゃった週休二日制すなわち週四十時間ですね。週四十時間にいたしますとさらに三

万人、これは一般の工場の勤務のようにならゆる労働濃度、労働の密度を詰めるわけにまいりません。交代制でございますので、大体、もしかりに一挙にやるとすればいまの二万と三万、五万人ぐらいい要するという計算になります。これはちよつとラフな計算でございます。かりに全部シフト制でもって休んだ分だけ人が要するという計算をいたしますと約五万人要ります。これはちよつと大きな計算でございますが、いづれにしても相当な人数が要りますので、その後週休二日制が非常に重要おっしゃったように大体定着しつつあるようです。

先般の労働省の調査でも三十人以上の企業で約一二％ぐらい実施しているというふうな御報告もあつたようでございます。それらを考えましていろいろ組合と話し合ひまして、この十一万人の中と申しますか、昭和五十三年度までに十一万減らすというふうに申しますと、五十四年度以降は、あのとき御承知のとおり据へ置きに、横ばいにいたしてあります。五十三年度までに十一万人を減らして五十四年度以降は、あのときは時間短縮というふうに抽象的に申し上げましたが、多少こういうものも含んであります。いまの計画では大体ことしの秋ごろから少しずつ始めてまいりたいというふうに思っております。とても一挙に半年やそこいらで四十三時間にできませんが、大体昭和五十年前後までに二時間、それからその後、これはまだもう少し合理化の進展模様を見ないとわかりませんが、その後二、三年のうちに四十時間というふうなことにしたいと思っております。多少テンポはよそさまよりおくれるかもしれませんが、私はこの週休二日だけはほかがもうこうやってなされる傾向にあるようでございますから、多少よそよりもテンポがおくれてもやりたいというふうに思っております。それを含めまして十一万人の合理化をするということで、大体数はこのまかくなりますから省略いたしますが、一応計画をつくっております。

ただこれは御質問にないよいけなことで申しわけございませんが、もう一つ定年制の延長の問題がございます。これが実は非常に私のほうは大問題でございます。いま一応私どもでは現在慣例上満五十五歳ということでやめてもらっております。いま五十五歳を超過した人は非常に数が少のうございます。千人もおりません。その意味で、私のほうといたしましては、今後のいわゆる合理化問題はやはり定年に達した人がやめていく、そのあとを合理化によって、たとえば五万人やめればそのうち二万人だけ埋めて三万人減らすと、こういう首を切らない人員縮減を考えているわけでございますので、定年制がかりに二年なり三年、

五十七だとか五十八だとかとなりますと、これはほんとうにこの計画実施に非常に大きな問題になってまいります。これは私は、今度の再建期間中はまことに残念ながら、国鉄においては定年制の延長をしないということを実は政府にもはっきり申し上げているわけでございます。むしろ定年制を延長するよりも、やはり御承知のとおり、現在私のほうは平均年齢四十歳、日本で最高の高齢化企業になっております。その意味で、定年を延長すること自体が企業の合理化を深刻化するという問題にもなりますし、やはり若い人を入れて新陳代謝をはからなければいけないという気持ちもございまして、再建期間中は定年延長しないで、現在四十歳以上が非常に多いと、頭でっかちのこの人員構成を、まあ再建期間の終わるころにはできればピラミッド型、まあピラミッド型にいかないまでも、それに近いものになければ、その後の企業経営に非常に支障を来すというふうに思っています。残念ながら定年制延長のほうだけはいちよつといたしかねるといふことを、実は政府にも申し上げておる次第でございます。

しかし週休二日のほりはぜひやっていきたいとい
と、多少テンポはおくれますがやっていきたい、
こういう気持ちでもって、大体数はその中に織り
込んでやっておるつもりでございます。

○伊部真君 これはいずれ本格的な議論をせなけ
るまいかぬと思いますけれども、私は、総裁、週
休二日という問題を前向きに取り組まれるという
姿勢については敬意を表しますが、十一万人はそ
の時点では当然弾力性を持たないといかぬのじゃ
ないかと、一人一時間で一人というところで、人
間がそこではどうしても必要だということです
ね。必要だということなら、十一万人やつたけ
ども、当初はそう思ったが、やはり週休二日制と
いう事態になったのでこれはやはりそこら辺を加
味しながら十一万人の数それ自体にはこだわらな
いという態度でなければ、十一万はきちんと置い
ておいて、状況がどんなに変わろうと、たとえ
八十三線区、二千六百キロをもう今度はなくす

と言っておったけれども、なくさないということになった、これは必要人員になるわけだ。そういう状態が起きて、いや、やっぱり十一万人はそのままだ。週休二日制でほんとうは五万人よけい必要だけれども、そういう状況が出てきたけれども、やっぱり十一万人はそのまま。それで、それは十一万人というこの定数に合うような合理化をしていくという方は、私はやっぱり本末転倒じゃないかと思うのです。これだけの機械化をして、能率化をして、合理化をしてきたから、結果としてこのことを生んだということについて、そういう議論じゃなしに、初めから十一万人というのはびしと置いておいて、どんな条件が出て十一万人はこれははく進するんだと。で、定年は、それじゃ人が足らぬようになるから、ちょっと延ばすのかなと思うと、いや定年だけはきつといくということになりますと、これは労使関係は非常にきつくなるんじゃないでしょうか。

で、私も、国鉄の職員の年齢構成が非常に高齢であるということは認めざるを得ないと思います。しかし、その責任はやっぱり年次に若い人たちをどんどん入れなかつたというところに問題があるのであつて、決して私は、前の人定年が長かつたということじゃないと思うのです。ほかの企業でも六十歳のころがあるわけですから、まあ少なくとも五十五歳から六十でしょうね。ですから、定年制それ自体に問題があつたのじゃなくて、結局、常に新しい若い人たちを何ぼかずつはどんなに若くても、どの企業でもほかの企業は苦しくて十八歳から二十歳の人を入れていくから年齢構成が苦しくなつていくのですよね。そういう形が国鉄の場合なかつたから、今日そういう頭でつかちの形になつてきたのではないかと。そういうことを考えると、定年制とかあるいは片っ方の週休二日の問題については、きつとそういうふうには押えてしまつて、十一万人も押えてしまふというところは、私はこれからの交渉に、非常に前提が多過ぎてきつくなりなせぬかと。それ

はやっぱりちよつと無理なワク立てではないでしょうかと、思うのでありますが、いかがでしよう。

○説明員(磯崎敬君) その点は、実は昨年この計画を立てたときにも、多少、いわゆる時間短縮という形からこの問題を取り上げておつたわけでございます。その点は御説明申したこともございますが、すなわち週休二日制と申しますと非常に話が画期的なような話になりますけれども、結局四十時間制にすればいいわけでございます。そういう意味で、ワンステップが四十三時間、二度目が四十時間というふうなワンステップでもつてやつていけば、初めからの時間短縮のテンポと大体合うわけでございます。したがつて、ただ問題は毎年どのぐらいの合理化ができるかということでございますが、これは平均的にいくというわけにはまいりません、いろいろ項目がございますので、毎年、年度初めに組合といろいろ交渉いたしまして、じゃこれはこういう合理化をやる、それにこれだけの金を使つてこういう投資をしてこういうふうな設備投資でもつてこれだけにしたらというふうな具体的な折衝を組合といたしますので、たとえば本年度何人びしと人が減るといふことは、組合との話がつくまではなかなかきまらないわけでございます。したがつて、十一万人減らすにいたしても、平均的に何分の十は十一万という数にはなりません。毎年毎年の組合との折衝によつて相当でございまして、これはなかなか計画的にびしとまいりますので、これは、その年に話のつきまじつたことにつきましては、それじゃこれについては大体これだけの人間を補充しようというふうな話になりますので、その集積を大体五十三年度までに十一万ということ、昨年の計画自体のときから考えておつたこと、ことし降つてわいたように、週休二日というふうな、ことばは非常に表現が新しいことばでございますが、私どもとしては時間短縮で四十時間制にいずれ持つていきたいという気持ちでもつてやつておつたことでございます。

そういう意味で、私は今度のいろいろな項目に折衝いたしておりますし、一度に全部出すわけじゃない。毎年毎年数項目ずつ出して組合と折衝いたしておるわけでございます。これは十一万人にこだわるというよりも、いまの投資計画その他から申しまして、十一万人の合理化、すでに三万人は済んでおります。残り七万五千だけでございますが、これは大体いまの合理化項目、合理化投資の面から申しますれば、無理なくやつていける。問題は、そのあと何人補充するかという問題でございます。それにつきましては合理化の進捗状況等を見ながら、いまの大体四十三時間というワンステップを置きまして、そして数年後に四十時間というふうな持つていけるつもりでおりますので、その点は大体計画どおりでやれるというふうな考えています。

それから、まあ定年制延長をしないということをはつきり申し上げましたが、これは実は新規採用をしなかつたと申しますより、ある年齢層付近に非常に頭数が固まつたということでございます。もちろんその後も補充し、いまでも三十歳代、二十歳代は大ぜいおりますけれども、結局、終戦のときのいろいろな問題がまだ実はあつてを引いていふわけでございます。あの当時の二十歳から二十五歳ぐらいの連中が非常に数が多かつた。それがそのまゝいままで残つてゐる。本来ならばほかの企業ならば傍系会社をつくつてそこへ人を出すというふうなこともつて、大体とこの企業も、そういう頭でつかち、そのころでいへば下ぶくれでございまして、その下ぶくれをとつておつたのに、私どものほうにいたしましては、なかなかそれができない。そして、それをずつとかかえて今日まできておるといふために、頭でつかちになつておるわけでございます。その点はいはば戦争のときとあつた姿がまだ若干国鉄に残つておるといふことになります。したがつて若い連中は採つておりますけれども、結局非常にきていふところの問題があつたわけでございます。

います。その意味で、変則的な人員構成というのはどうしても直さなければいけないというのが、私の御説明でちよつとどきどき申し上げましたが、私の御説明はそういう趣旨でございます。○伊部真君 この議論は、またいすれ機会もあらうかと思ひますが、ですからこの程度におきまして、次に同じ合理化問題の一つとして、駅集約の問題がありますね。貨物駅の集約と、それから旅客駅の無人化の問題、ことばでいへば停留所化といふことばになつてゐるようでありまして、これ、この進捗状況をひとつお聞かせをいたしたいと思います。

○説明員(原岡幸吉君) 旅客駅の無人化あるいは貨物駅の集約、これの進捗状況でございますけれども、まず数字で申し上げたいと、こう思うわけでありまして。四十五年度から始めたわけでございます。四十五年度の停留所化数が二百七十六、それから貨物集約が三百八。それから四十六年度が停留所化数が三百十二、貨物集約が三百九十三。それから四十七年度、これは停留所化数が百七十五、貨物集約が二百二十六、このほかに三年間通じまして、いわゆる委託駅という形の運営もやつておりました、それが百七十二でございます。○伊部真君 これは昭和四十五年でもいいんですが、四十四年でもいいんですが、全体の駅に対してどの程度の数ですか。

○説明員(原岡幸吉君) 四十五年度を見ますと、先ほど申し上げましたように、停留所化された数字は二百七十六でございますけれども、その年度の駅の数が五千二百二十四でございます。その以前にこのいわゆる停留所化といふものが計画される前からこういうことはやつておるわけでございます。この時点におきまして四十五年度末における停留所化の駅が千五百五十三、こういうふうになつておるわけでありまして。それからまた四十六年停留所化した数が先ほど申し上げましたように三百十二でございます。そのときの総駅数が五千二百六十六と、四十七年先ほど申し上げました停留所化数がございまして、その際における総駅数

が五千二百二十。四十七年度におきまして、停留所化になっている駅数が千六百四十五、こういうことでございます。

○伊部真君 これ、いまおっしゃったのもう少し、四十六年のときには無人化駅というのは五千二百十六ですか、三百十に減っていった——これはあまり減っていないじゃないですか。

○説明員(原岡幸吉君) 五千二百十六というのは総駅数でございます。

○伊部真君 そうすると、総駅数が五千二百十六で無人化されたというだけで、駅数はそのまま変化しないわけですね。そういう意味でこういう話ですか。

○説明員(原岡幸吉君) そのとおりでございます。停留所の駅が先ほど申し上げた駅よりも多いというのは、昔からある停留所化駅を含めた数を申し上げたので、そういう数字になるわけでございます。

○伊部真君 わかりました。そこで私の大体の概算でも、昭和三十五年当時から見ると、大かた千五百か二千近いものが無人化されている。貨物駅の場合も三千五百くらいあったのがいま千九百くらいになっているという状態ですね。これは終点があるんですか。どこまでやるつもりですか。

○説明員(原岡幸吉君) これは明確な終点というものは一応ございせん。四十四年に一応その計画を立てまして、国鉄の再建計画ということの閣議決定をされたその中身にあるわけでございますけれども、その時点におきまして、全駅の大体四割見当が停留所化されることができるといふことかという計画を一応持っておると、こういうことでございます。あとは貨物について申し上げますと、取り扱い駅の取り扱い量あるいはその駅周辺の道路事情あるいは荷主さんの状況あるいは駅間の距離等々、いろんな具体的な事情を考えて、具体的に計画をつくっていくと、こういうことでございます。

それから停留所化につきましても、乗降人数の状況あるいは道路の状況、バスの状況等々地域の

いろんな事情を考えて、近代的な鉄道への脱皮のためお客さん、あるいは荷主さんにできるだけ御不便のないような形でできるという事情をよく見きわめながら計画を立て、具体化していく、こういう次第でございます。

○伊部真君 これは地域の住民の人たちに迷惑かけないというわけにいかぬですか。かかっていないわけですからね。この間播磨線、福知山線の問題がありましたね。あれに代表されるように、駅員がいなくて駅への乗り入れを子供が自由にすると、これはたいへんに危険な状態ですね。これはやっぱりもうブレーキをかけなきゃいかぬときじゃないですか、終点をもうきめなきゃいかぬとき。やっぱりこれ以上はやらぬというならこれ以上やらぬということを明らかにしてもらいたい。この無人化の基準というのは、前に何か一日八百人の乗降客とかというふうなことがありましたね。あれはあくするといっておりました基準のように思いますが、あれはまだ生かしておるわけですか。

○説明員(原岡幸吉君) 一つの考え方の標準として、目標として別にそれにこだわる数字じゃございませんで、一応の見当といいたしまして、旅客につきましては、一日の乗車人員が大体八百人、それから貨物につきましては一日の発着トン数が八十トン、こういうふうなものが先ほど来申し上げたようないろいろな事情をかね合わして考へておるわけでございます。

○伊部真君 これは私はぜひもういつまでもこれ、どんどんどんどんいこうというふうなことは、住民のほうに不安もありますから、私は打ち切ってもらいたいというふうに思っています。

ただ、住民関係、住民の方々の足を確保するというだけではなしに、そのためにいわゆる小荷物、荷物関係の面でもたいへんに影響を与えているわけですね、駅員が要らなくなるのですから、取り扱いがなくなるわけですからね。ですから手

小荷物の扱いがなくなるのです。したがって集配区域も遠くなりすね。これはあんまり外へは出ていないことですが、無人化のために、いままで配達してくれておった荷物が配達をせぬようになったという状態が出ていますね。私は少し重いけれども、これ持ってきたのです。これは、荷物の配達区域表なんです、昭和四十六年から私は整理させてみました。そうしたら、荷物、いわゆる無人化、停留所化によって荷物取り扱い駅がなくなった、そのために起きている市町村の配達区域外になったところというのが、私、これ拾っただけですから大ざっぱですが、これよりかなり多いと思うのですが、市で三つ、区域外になりました。市町村で七十八、区域外になりました。特に市では尾張旭市と下妻と水海道、この三つが区域外、これだけの町が配達区域外になるというふうな状態になっているというところは、これはやはり問題だと思ふのです。私は少し気持ちの上では、これを区域外にせよということが言いたいわけですが、しかし配達の区域を広げるだけに強要しても片づかぬ問題があるわけですよ。ですから、私はこれ自体をこのままストレートに区域外にせよというのではありせんけれども、むしろ先ほど言ったように配達の区域外であろうと、やっぱり目安のないような料金じゃなしに、少しきめこまかく配達区域を広げるなら広げ料金問題を考へたりして、やっぱり駅が無人化になったら配達区域外だ、あくる日は、というものは私は住民感情としては非常にかどが立っていると思ひますね。だからこれはやっぱり全国に八十近いものが区域外になるということについては考慮してもらわなきゃいかぬと思いますが、いかがでしょう。

○説明員(原岡幸吉君) 先生の御質問に直接お答えすることにならぬかとも思ひますけれども、長期間の状態を全部把握しているわけじゃございませんで、原則といたしまして荷物の取り扱いの駅を、取り扱いをやめた場合の配達区域の問題、これは原則といたしまして、そのもとより

の取り扱い駅、これの配達区域内に編入いたしております。それで四十七年の四月から四十八年の三月、この一カ年間でいま私が申し上げましたもよりの配達駅からの区域外になってしまつて、要するに配達ができなくなつてしまつた場所、これは北海道の四町村というものがございまして、けれども、その他の配達区域外に編入されてしまつた場所は、いまほど来の、取り扱いフロントの廃止に伴う区域外の編入ではなくて、これ一々いろいろな事情はあろうと思ひますけれども、大体非常に配達個数が少ない、あるいはまたいろいろな事情その他でもって配達区域外に編入しておる、こういうことでございます。それからお事情によりましては配達区域を拡大しまして、この拡大した区域がいま申し上げました一年間において二十七カ所あるということで、いろいろな地域事情をよく取り入れまして、あるいは区域外にし、あるいは区域内にしているというのが現状でございます。原則的に、扱うフロントを廃止したからといって、それが即配達区域外になつてしまつていくことはないうように十分考へておりますし、いま実績といたしまして申し上げたとおりの実績になつておるわけでございます。

なお、配達につきましてはいま申し上げたとおりでございますけれども、受付といひますか、受付につきましては、御指摘のようにその駅では受付できないというところがございますので、もよりの駅まで持つていったかなければいけないという面におきまして御利用の方に御不便をかけるおそれというところは、これは問題としてもちろん承知いたしております。ただ非常に時期的に荷物が多い場合、あるいは特殊なものの場合、そういうふうなものにつきましては臨時に、特別にそういうものが受託できるというふうな体制も考へて、できるだけ御不便のかからないような体制で、いわゆる新しい体制に應ずるフロントの体制を進めてまいつておるわけでございます。

○伊部真君 それは私もわかつていふんです。統合されたから全部が区域外になっているとは言

ない、それは私もわかつていふんです。統合されたから全部が区域外になっているとは言

わないんです。ほとんどはそれはよりのところの区域内に入れているんです。しかし、その中で区域外になっているところが七十何カ所あると言うのです。箇所というのは、駅すつぱりいったらそんなにかもわかりませんよ。たとえは何か町の中でこの部分は区域外にはみ出ているというやつが出てくるんですよ、どうしたって。全部まるく、こういっていると私は言っているんじゃないんです。だから、初め全部これを整理させたんですよ。そうしたらたいへんたくさん変更されて、もう手がつかぬようになったから、ただ区域外になったところだけを整理させたんです。そうしただけでこれが七十八ですよ。これは非常にこまかいよりだけれども、全国に四十六年から四十八年までのこの二年間でこれだけの区域外が出るという事は、それは国鉄のほうの駅員を節約するためにやむを得ぬことだということではおけぬことだと思えますね。だからこれは社会的にいままで配達しておいた国鉄の責任は果たされなさいかぬと思えますよ。

その意味で、これは非常に住民側としては泣き寝入りがあるかも知れませんが、ちゃんとやっぱりそれにこたえるだけの配達の条件をつけてこれを配達してやると、してあげると。配達区域外であるけれども何らかの話し合いというものをつけないければいかぬのじゃないかと私は思うのです。

○説明員(原岡幸吉君) 先ほど私申し上げましたのは、駅の荷物の扱いをやめることによって、即それが配達区域が縮小されるということです。区域外になるという関係でないという点に力点を置いて御説明したわけですが、先生の御指摘の七十カ所、これは四十六年からでございますが、四十七年から四十八年の一年間につきますと、関係市町村六十五カ所について配達区域外になっているわけでございます。これはそのとおりでございます。しかしこれはいろいろな事情がございますまして、具体的にもう少し検討いたしまして、できるだけ御不便のないような対応の何とい

いますかサービスのしかたを考えていかなければならないと、かように思っております。

○伊部真君 私、国鉄のほうからいただいた修正する部分が全部もらっていなかったかも知れませんが、だから私の秘書が数えたのがこの程度だったと思えますが、いま言われたように、百カ所やっぱり、少ないところをお入れになつたらこえるでしょうね、これはやっぱり総裁考えていただいて、無人化になつたからそれは配達区域外になつたということだけでは、その地域の運送業者はかえって喜ぶかも知れません、私はよくわかりませんが、区域外になつたほうが料金をいただけるということだから。しかし住民としては、私はこれは非常ににおもしろくないことだと思えますよ、この間まで配達して

くれたのに駅の都合でもうこれからとりに来てくださいますというふうになるというのはいけません。ですからこれは非常に大事なことですので、ぜひひとつこのうことについては具体的にどういう手を打たれるのか考えていただきたい。いかがでしょうか。

○説明員(磯崎敬吾君) 私、たいへん気がつきませんで申しわけございません。十分、具体的に検討させていただきます。

○伊部真君 それでは……

○委員長(長田裕二君) 速記をとめてください。

〔速記中止〕

○委員長(長田裕二君) 速記をつけて。

○伊部真君 いま一つ、合理化問題についてお聞きをしますが、新しい長期収支の試算表を見ますと、前はたしか合理化促進特別交付金というの十六億程度だったと思えますが、今度は四億というふうに減りましたですね。この四億の金はどういうところにお使いになるつもりですか。

○政府委員(秋富公正君) この交付金は、御承知のように、昭和四十六年からできた制度でございます。営業線を廃止いたします場合には、これを関係の地方公共団体、市町村に交付いたします。それから、駅の統廃合の場合にはこれを国鉄に交付するものでございます。で、御指摘のよう

に、昭和四十六年、四十七年におきましては十六億の予算を計上いたしました。本年度はこれは五億でございます。で、そのうち一億が営業線の廃止に伴うもので、いわゆる営業一キロ当たりにつきまして三百万円を限度といたしまして市町村に交付すると、こういった制度でございます。

○伊部真君 この合理化資金から出ているのかどうか知りませんが、北海道の稚内を中心とした、これは天北線というのですか、合理化のために、国鉄の旭川の鉄道管理局長——管理局の中の高級幹部が稚内の市会議員の家庭訪問をして、ひとつ天北線のことにはよろしくということと茶器などを贈って問題になつたという事実は御存じですか。

○政府委員(秋富公正君) 私がただいまの天北線の問題につきましては存じませんが、いわゆる営業線を廃止いたします際には、いわゆる地元の関係市町村が運輸大臣に申請するわけでございますが、そのときに参考資料といたしましてその使途を添付してまいります。現在までにその使途を見ますと、一番大きなものは、いわゆる地元の住民が従来通勤、通学に国鉄を使っておりましたものが、あらためましてバスを使用するその場合の運賃の差額に充てるといふのが一番大きなものでございます。それからいわゆる地元の道路の整備、これに対する地元の負担あるいは整備、これに充てるものが大きくございまして、それからいわゆる代替交通機関でございますバスの待ち合い室、これの設置あるいは改修あるいは国鉄の営業線を廃止することに伴います国鉄の不要になりました線路敷あるいは駅舎、こういったものの用地の買収費、こういったものに充てておるのがおもなる使途でございます。

○伊部真君 これは、ことしの一月の下旬から二月の上旬にかけて、いわゆる無人化、集約化ということを実施するために市の議員の家庭を訪問して茶器セットをずつと配って歩いた。ところによつては留守なので、奥さんにだれだれが参りましたが、この線のことについてよろしくというこ

とを言っておるということをお伝え願いますというのを、わざわざ言い残して、その茶器を置いていったというふうに出ておるわけです。またそういうふうな現地の新聞は報じているわけですが、この事実は御存じですか。

○説明員(小林正知君) ただいま先生御指摘の事実につきましては、私も本社のほうにいたしましては承知してないところでございまして、いま初めて承つた次第です。元来、先ほどは鉄監局長からも御答弁がございましたように、四十六年からこの合理化促進交付金の制度を創設していただきまして、趣旨としては、駅の統廃合あるいは停留所化といったことの促進、また特に無人化あるいは集約化いたしました場合には、地元の御利用いただく皆さまに御不便をかけない意味で、できるだけ国鉄といたしましては御要望に沿うが、たとえば隣駅をつくりましますとか、あるいは人がいなくなりましたために列車の接近ベル、あるいは自動照明の点滅装置といったような各種の、各般の諸設備を必要とするというふうな諸問題を生じてまいりますので、そういった方面にこれを、地元との話し合いの中で経費を出していくということを指導しておるわけでございます。ただいま御指摘のようない点があつたとすればまことに遺憾でございますが、本社としてはそういうことを存じておりませんが、またそういったことを地元の皆さま方にすることは当を得ない、かように考える次第であります。

なお、参考のために、先生すでに御了承のことと存じますが、申し上げておきますが、この合理化交付金のはらは駅の統廃合関係に對します分と、営業線の廃止に對する分と二つに分かれております。先ほど鉄監局長から御答弁あつたとおりであります。駅の統廃合等に対するところの交付金は国鉄の雑収入といたしまして、予算上雑収入の中に計上され、毎年二月末をもちましてその一年分を締め切りまして年間一括して実績に基づいて運輸省から交付をさせていただくということでございます。交付金をちゅうだいして、そ

れが直ちにそちらへ、そりいったただいま私が申し上げましたような経費に充当されると、かような性格のものではございません。収入と支出は分かれておるわけでございます。

○伊部真君 これは国鉄のほうでは御存じないという事です、私は非常にそれは遺憾だと思ひますね。私は質問を連絡する時には、北海道の合理化問題で問題が起きたという程度ですから、それはわからぬかわかりませんが、これは現地の新聞では、ことしの三月の十日の日に北海タイムス、北海道新聞、毎日新聞、読売新聞、稚内プレス、朝日新聞、日刊赤谷、これだけの新聞に出た記事です。しかもこの中には、天北線の合理化よろしくという事で贈りものをして、ある新聞は鼻薬をというふうに書いてあります。そうして受けた議員さんがそれを突っ返したということになってる。現地のほうでかなり話題になってる事件、私はこういう事件に対してそのまゝ当局に、本社のほうにも報告をしないというのは、現地の私は怠慢ではなからうかと思うのです。当然これだけ、どの新聞にもこれだけ大きな記事にみんなに書かれてるわけですからね。これは当然本社のほうに報告あって、その始末を当然伺うというのが筋ではなからうかと思うのでありますけれども、その点の見解を総裁にお聞きをしたい。

○説明員(磯崎敬君) 私もできるだけ地方の新聞も見ておつもりでございますが、実は私、いま初めて伺いました。しかし好ましいことではございませんので、至急実態を調べまして、しかるべく措置をいたします。

○伊部真君 これは一つ出たことでありますけれども、かなりまあ過疎地域で、駅集約だ、無人化だという場合には地域的には無理が起きるのであります。どうして、こういうことが本社のはうで無理にでも、どうしてもこれはことしじゅうには、これだけの駅は何とかせよというふうなことをいうから、こういうことが起きるということも反面あると思うのです。合理化を絶対条件にしてやっていくというところにこういう問題が起きてくる

ような気がいたします。その辺は本社のほうもやはり十分考慮してもらわなければいかんと思ひます。同時にこういうことのないように、ぜひ嚴重に指導をいただきたい、私は端的に申し上げて、そんな扱ひ方は、合理化資金の使い方ではないと思ひますので、ぜひそういうことの起きないようにはひとつ善処を願ひたい。

次に移りますが、公害問題全般として、騒音だとか、振動、いろいろな問題がありますけれども、その中で一つだけ聞いておきたいことがあります。それはPCBの問題です。でPCBの使用について、いままで開放性のものは大体回収する、あるいは使用禁止をするということでありましたが、非開放性のもの、特に新幹線のコンデンサーその他に使っているPCBについてはいままでまだ使っておりましてね。最近これを使用をとめるというふうな環境庁長官も発表されたということなんであります。この量はどの程度なのか、その処理については御存じですか。

○説明員(磯崎敬君) 実は私ははっきり覚えていませんので、たいへん申しわけございませんが、至急連絡いたしました数量をとりませんが、たしか新幹線のコンデンサーがPCBを使わなくなると少し大きくなるというふうなことだったと思ひます。大きくなると、床下に入れる場所があることかないとかというのを技術者が言っていたことを覚えておりますので、その後どういう設計をいたしましたか、また取りはずしたPCBをどう始末するか、ちよつといま責任の技術者がおりませんので、至急尋ねまして、後刻でも御連絡申さしていただきます。

○伊部真君 これは総裁、やはりいま非常に国民が心配をしていることでありますので、これはぜひひとつきちつとした処理を考えなきゃいかぬと思ひます。PCBは全体としてたしか五万七千トンから六万トンぐらい日本で製造されて、それで使われていたわけですが、回収が非常にむずかしいのであります。しかし、性能としては確かに非常にいいものでありますから、新幹線があの設計

で走れるというのはPCBがあつたからというふうにも私は聞いておるわけです。あれは使われないという事で、もとの鉱油を使うというふうなことになると思います、私はやはり新幹線の性能について、設計について変わってくるように思ふのであります。その点については、わかりましたらお知らせをいただきたいと思ひます。

それからもう一つは、PCBの処理の方法というものがいまないわけですね。だから、この点もちよつと私も心配であります。いままでの古いPCBはどのような処置をされておったのかという点についてもお答えをいただきたいと思ひます。

○説明員(磯崎敬君) まずPCBの廃棄のほうから申し上げますと、現在使用停止した部分のPCBの中に特定な場所を指定いたしましたして、PCB及びPCBの付着物に分けて、それをふたつき容器に入れて嚴重に保管しているというふうな報告がございました。どういうふうな容器に入れてどういうふうな場所に保管しているか、ちよつと明白ではございませんが、私が先般会議いたしましたときには、たしか嚴重にセパレートしてふたをつけて保管しているという事で、散逸しないように十分考へる。いま先生おっしゃったように、PCBの処理方法がきまつておりませんので、将来処理方法が確立された時点につきましては、それはその方法によつて処理いたしますが、いま日本電機工業会でもって大体五種類ぐらいの方法でもって処分方を考へているというふうな聞いております。焼却の方法、放射線による分解、それから酵母菌による分解——これはまあ完全に分解し得ないという事でございしますが、それから封じ込めの問題、それから化学処理——化学処理には非常に大規模な処理設備が必要だということ、また電機関係の協会でも最終的な処理の方法はきめてないようございまして、それまでは各使用者が嚴重に保管するという事になっております。私のほうでは地上設備につきましては、

昨年四月以降一切PCBの使用機器の購入を中止いたしました。

それから車両用の変圧器につきましては、本年十月以降発注するものにつきましては、一切PCBを使わない。そうして若干性能が悪くてもPCBにかわるべきシリコン油等を使うという方法をとつてもらつております。また車両用のコンデンサーにつきましては、昨年の九月以降やはりPCBを使つていない機器を買つてをやめております。ただ現在のPCBを使つていない使用機器につきましては非常に嚴重な管理をいたしまして、これは機器の耐用年数、非常に密閉したものでございまして、十五年ないし二十年ぐらい使える機器だそうでございます。いまあるものにつきましてはこれをどうするか、だめになったものは先ほど申しましたように管理をするけれども、現にいまなお使つていられるものにつきましてはどうするか、これを耐用年数まで使うかどうか、これはいま検討中だそうでございます。

それは昨年の五月に運輸省の鉄監局長からの通達によりまして、大体三つのカテゴリーに分けて通達を受けております。これによりまして大体昨年以來いま申しましたような方法でもって始末いたしておりますが、たしか新幹線に使つていられるPCBの車は、コンデンサーは少し形が大きくなるけれども、いまの床下に大体つくのじゃないかということをやつと聞きまして、正確に覚えておりませんが、これからのものは少なくともPCBを使わないという方向で進んでおります。いま現に使つていられるものにつきましては、まだ若干問題が残つていようであります。しかし、使わなくなつたものにつきましては嚴重に密閉して保管するということ、電機工業界全般としての処理のきまるまでは一応各使用者が持つていてくれというふうな話し合いになつていっていること、でございます。非常に不正確で申しわけありませんが、とりあえず御報告申し上げます。

○伊部真君 これ急なことですから、お答えが不正確でもやむを得ぬですけれども、PCBを扱つていられる従業員にもこれは職業病的なものが出るの

で、前にも松下電器のコンデンサー工場で発疹が出たというようなことで問題がありました。

それからもう一つはその始末の問題です。いま私の聞いているのも非常にやっかいな問題でありまして、一べん使いますと、ほとんどのテレビやその他でもコンデンサーが入っている、そういうのがかつて出たやつが回収ができないというような問題であります。もしも回収してもその始末ができないということなんであります。特に私は現地のコンデンサーを一番よくつくった鐘化の工場に行きまして見たんですけれども、回収したんですけれども、その回収した油をドラムかんに入れて野積みをしていて、それをどうしたらいいかということがわからぬわけですね。これはもう何年かたつたらやはりPCBが外に流れるという危険性が出てまいりましょう。非常にそういう意味では、一たん外へ出たらたいへんな問題であります。外に出ますと、これは土の上であらうとも水に流れようとも、どっちに出てもたいへんな問題でありますから、この管理は非常に厳重にせなさいかね。ですから、職員に対する扱いと、それから外に出ることについては厳重なやり管理というものをぜひ——特にもう使わない、どこかへ保管するというになりますと、よけいにそれが問題だと思えます。いまのところでは私が聞いているのは、一千度以上の焼却をしないと、それ以下のものでは、みな大気に浮遊したり、別のところへ移動するだけでなくならぬわけですね、第二次公害が出てくるわけでありまして、そういう意味では、PCBの使用停止に伴うての処置というのについて、ぜひひとつ国鉄のほうでも管理を厳重にしていきたいと思います。

それからもう一つは、運賃関係につきまして、私は昨年まいぶんお願いをして、少しは聞いてもらったんですが、たしか昨年の三月十五日のダイヤ改正に伴って、私は、あるところでは一時間に一本の純行の列車がなくなつて、急行が入ったけれども純行は三時間に一本になつ

たというところがいふ出てまいりました。それでは通勤通学の人たちが国鉄のダイヤ改正に伴ってそういう不便が起きると、定期を持っておつたら急行に乗せてくれるかといえ、急行には乗せてくれないということになりますと、これは国鉄の都合で通勤が非常に不便になる、あるいは通学が不便になるということです。私は去年、せめて学校へ行く子供ぐらいは定期で乗せたらどうですかといつて要求したのでありますけれども、全体としてはそれはやはり急行券を買つてもらわなければならぬ、それから時間帯としてもある程度限らなければならぬということをやめました。しかし、まあ少しそのからを破つて前進をしたという点では、これはマスコミ関係でもかなり好評をもつて迎えられたところです。しかし内容的には非常に微々たるものです。この機会にぜひひとつ、子供は、せめて子供は、次にはほんとうは通勤の人もぜひそうしてもらいたいと思うんですが、ありますけれども、通勤あるいは家へ帰るときは時間帯ぐらゐは、座席が詰まっている場合は別です。座席が確保されているわけではあります。座席が、急行に乗って家へ帰れる、子供が少なくとも二時間も三時間も眠ってたらかしにされるということのないように、そういう措置はひとつしていただけたらどうか。

○説明員(原岡幸吉君) ただいま先生御指摘の通りに、昨年の三月十五日のダイヤ改正に際しまして、御利用にあつたいろいろな問題が発生いたしました。この委員会が伊部先生から特に強く指摘された問題でございますので、さつきいままでのからを破つて、少しでも通勤の方、あるいは通学の方に便利になるような方法なからんやというところでさつき検討を始めたわけでございます。さつきとくは言いながら、実際には約半年おくれまして、去年の十月十一日から具体的な列車、具体的な区間、こういうものを検討いたしました。百二十五本についてこれを実行いたしましたわけでございます。で、それにはその時間帯の問題もございまして、それから急行列車に乗っておら

れるお客さんの利便といひますか、そういうふうなことももちろん考えなければならぬので、そういういろいろな事情を考えまして、区間なり、それから列車なり、そういうものを考えてできるだけ前進させようということで行いたしたわけでございます。で、かなりの御利用をいただいております。

なお、その後のいろいろな御要望あるいは御不便の事情、こういうものを勘案いたしまして、実はことしの六月一日から、さらに四十七本の列車について増加いたしました。現時点では百七十二本、これについていま申し上げたような御便宜をはかせていただいております。

で、これは現時点でそういうことをやっているわけでございますけれども、先ほど申し上げましたように、いろいろ御利用の実態、いろいろ御不便の状況、そういうものを勘案いたしまして、なお検討いたしまして、必要によつて拡充していくようにいたしたい、かように思っているわけでございます。

ただ何と申しますか、確かにマスコミで一應報道されたことは事実でございますけれども、これのこういう便宜についての御案内につきましては、利用されている個々の人、これにはもちろんわかつていただいております。利用されておる定期券にはそのようになしつて、利用されておるわけでございますけれども、利用されていない、不特定のこういう通学の方に対して、もつとこういう便宜があるんだというふうな積極的な御案内については、なおこれから駅頭に掲示を出すなり、周知をさせるなりして、なお利便の増進をはかるように努力いたしたい、かように思っております。実績をいたしまして、去年の十月からことしの三月までの約半年間、延べにいたしまして約二十六万人、一日平均一列車当たり十二人の御利用がございました。こういう状況でございます。

○伊部真君 だぶん常務理事のほうから先回りの話がありましたんで、私もちょっと言いくくになりましたけれども、ぜひ拡大をしていただくと

いうことと、もう一つは、私が、どこへ行つても皆さんもうだと思ふんですが、駅へ行つて、この駅は子供が通学時間には乗せてくれる駅かどうかというのを気がつかれた人はいないと思ひます。どこにも書いてないんです、私調べてみたら、やっぱりさつきとくそこでお話をしたように、国鉄はそういうことです。いやいややっているんじゃないか、やむを得ぬからやつたけれども、できたからあまり乗つてもらいたくないというふうな気持ちからやつたり、あるいは、あまゝり多くなつた国鉄のあたたいプレゼントは大きく揭示をして、いわば地方紙ぐらゐには頼んでも、今度は学生さんは、子供さんは、こういう列車に乗つていいんですよ、ですから、どうぞ御利用くださいというぐらゐの気持ちがあればいいかと思ふんですよ。

そういう点がどうも欠けていると思うので、ぜひそういうことで、あまり内緒にしないで、ひとつ駅頭に行つてわかるようにしてもらいたい。私も国鉄のほうでそうしてもらつたというふうな回答をいただいたので、北陸に行つたり、山陰に行つたときには駅へ行つたら必ず見ているのが、案内所に行つてもどうもはつきりしない。ただ定期を買つたときに定期のうしろに小さい字で書いてある中に入っているという話ですから、おそらく定期を買つた人はあの小さい裏の字は読んだことがないんじゃないですか。ああいうところに書くというのは、私はいへん不親切だと思ひます。そういう意味では、ぜひ積極的にこれの拡大してもらいたいと思ひます。いわば国鉄のほうは、これは自分のほうの都合でこうなつたんですから、むしろ進んでそういうことについて子供さんの問題については考えていかなければならぬ。余裕があると思ひます。これは進んで通勤のほうにも、これは考えて、急行で通っている人はそんなにたくさんないと思ひます。家のほうも急行がとまり、勤務のほうも急行がとまるといふところは、そんなに多くあるわけじゃありませんか

ら、そのためにさらに混雑するというほどのことでもないと思いますから、ぜひその程度ぐらいはひとつ考えてもらいたい。

私は特に要望しておきますが、要望というよりも、ぜひお願いしたいと思うのですが、急行券買わないで乗れるようにできませんか、子供だけは。急行券なしで、いままで鈍行に乗ったときに急行券払わずに乗った。それが急行が通って鈍行がなくなったのだから、子供の責任ではありません。国鉄さんの責任ですから。急行券なしで、その子供は乗せるということぐらいのことはできませんか。

○説明員(原岡幸吉君)　いまま年の十月から始めましたサービスにつきましては、拡大して大いに御利用いただくように積極的に進めさせていただきたいと思いますが、急行券なしで定期券だけでもって急行を利用する、この問題につきましては、一般の、何といいますが、運賃の料金の関係からいいまして、現時点ではそういう扱いはちょっとなかなかむずかしい、こう考えるわけでございます。ただ、同じ急行でございまして、区間によりましてある区間は急行でなくなるといふような列車形態をやっているわけでございまして、そういう形でもって急行券なしでも通勤通学に利用できるといふことに對する、まあ何といいますが、サービスに對するこたえ方というものは、そういう形でできるだけやりたい、こう思いますが、急行券なしで、定期券だけでもって急行を利用するといふことにつきましては、現時点においては非常に困難である。こういう次第でございます。

○伊部真君 何も困難なことないですよ。国鉄がやる気できめてもらえば、これは何もほかに隆路があるわけじゃない。困難だということではないと思う。ただ、おっしゃるように、去年も議論したけれども、快速があるとかなんとかいうのもあります。しかし快速があるのは大体競争線があつて、国鉄はやむにやまらずに、その快速を走らせなかつたら、私鉄にお客さんをとられるから、快速を走らせている。そういうことがなければ、快

速走らせないと、急行走らせていますよ。だから、そういう状態から見ると、私は全部を言っているわけじゃないですよ。子供はそういうことができないかと言っている。

聞いたんですけれども、それは何かというと、身体障害者の人たちには割引があるんですが、精薄の人たちに割引がないということ、もう一つは、合理化で意外なところで被害者なんです。私はこの間精薄の先生に聞いたら、あの自動販売機がありますね、精薄の人でも親からどこそこ行きたいということを言うことさえ教えてもらえば、切符を

もらって乗ってそこへ行くんです。しかし、その子供は自動販売機であるために買えないんですよ。だから、おかあさんたちがそれについていかなければならぬということになるわけです。そういう意味では、必ずついていかなければならぬので、それなら運賃を割り引くというようなことを考えなければならぬというようなきめこまかい話も出てきたんです。自動販売機によってそういう被害者が出てくるわけです。

たから私は 国鉄のほうで合理化をして 駅が無人化になったと、そしてた手小荷物の配達が区域外になった、あるいは機械化をしたらそういう人たちに被害者が出たと、ダイヤ改正で急行が走るようになって鈍行がなくなったら学校へ行くのに、あるいは学校から帰るのに子供が足が奪われたというふうな、国鉄の合理化から被害が出てくる問題については、もう少しやはり国鉄当局として責任をもってそのあと始末といえますか、それ

確かにいろいろなことが起きています。御承知でしよけれども、どこの駅近くに踏切があつたら踏切にやつぱり人が要するというんで踏切をなくする。なくしたためにずっと遠回りをしなければ

ばならぬということも出てきている。それから跨線橋をつくって、駅員の人たちは両方に置いたのを一人にしたり、そのために向こうのほうへ行くのにはいままで踏切を通って行けたのが、ずっと跨線橋を通って行かなければいかねというような。いろんな不便を合理化によって住民の人たちは受けているわけです。しかし、それは許容される限度内というのがありますから、そういう問題を考えるとやっぱりこまかく住民に迷惑をかける事項についてはサービスというものを考えなければいかぬのじゃないかと、そういうふうに考えると、やはり子供さんのそういう問題については、それぐらいのことは考えて、世間にいろんな迷惑をこれからもかけようとしているわけですから、国鉄さんは、だからやっぱり子供を定期で急行に乗せるという程度ぐらいはひとつ思い切って、急行券なしで乗せられるということにしたらどうですか。

○説明員(原岡幸吉君) 国鉄のいわゆる合理化のためにいろいろ御不便をかけておると、こういうことでございますが、そういう面は確かに私は否定するものではございません。ただ、国鉄のいろいろな輸送サービス、これは何といえますか、社会なり、社会の情勢なり、環境の情勢なり、あるいは流動の情勢なり、そういう変化に合ったようなサービスをつくっていくと、いわゆる近代的なものにしていくと、こういう観点からでございます。別に合理化が目的のものではございません。

ん。しかし、まあそういうことがある意味で合理化という形でもってサービスにはね返ってくる、こういうことはよくわかまえて、そしてそれによつてこうむるいろんなサービスタウン、これに對しましては先生御指摘のように、別にお金のかかることじゃないわけでございまして、心をよくこまかく使ひまして、できるだけ御不便のないように心あたたかいサービスでもって対処していかなければいけないと、こう思うわけでございませう。

で、事例として先生御指摘ございました、たと

えは身体障害者の方の乗車に際しての問題につきましても、なるほどもっと広い範囲で割引をしてもらいたいと、あるいはまた利用のときにはもっと安全な状態で利用するようにというような問題もございます。あるいは精神薄弱の方に対する同じような問題もございます。で、そういうような問題につきましましては、国鉄として物理的なサービスとして、できるだけ心の行き届いた安全なサービス施設、安全なサービスをするという観点では積極的に取り組んでまいりたいと思っております。そういう意味で、具体的にいろいろな駅についてできるだけのことはやっておる、まあこういう状況でございます。

ただ、何といひますか、運賃負担といひますか、そゝういふ面における財政的な負担になる面におきましては、国鉄の現在の状況からいひまして、国鉄の課題ではなくて、別の国の面から、制度の面からもっと広い範圍の問題として対処していただくようにお願いしておるわけでございます。

そういう意味において、先ほど来の何といひますか、急行券なしに通学者が急行を利用できるようにするという問題につきましても、現時点におきましては、国鉄といひしまして、輸送サービスの面においてできるだけサービスのさしていただくとということで、急行券なしの利用ということにつきましても現時点においては実行を考えていないと、こういうことでございます。

○瀬谷英行君 関連。

あと先のことばがちっと違ふと思うのです。先のほうでは、心あたたまるサービスをするということを言つてたでしょう。心あたたまるサービスをしなきゃいけないということだから、それじゃあとのほうへいって、その具体的なやり方として急行料は取らないようにしようということになれば話のつじつまは合うわけです。ところが、話の最初のほうは心あたたまるサービスというけれども、終わりのほうにいけばやっぱりできません、いと、いただきますというのだからね。ちっとも

サービスにならないじゃないですか、これは。そういうのはいかぬと思うのですよ。

急行料金というのは一体どういうことか。大体それは急行料金だけで乗るわけじゃないでしょ。基本運賃というものは払っているわけですね。そうすると、急行料金というのはまあ料理屋でいけばサービス料みたいなものです。第一、急行というのは一時間かかるところを三十分で行くわけだから、そうすると、もとの値段のほうは急行のほうで安くついているわけですね。原価の安いものを値段のほうでは高く取るといふのはこれは不合理な話。東京の場合でも、小田急でも京浜急行でも急行とか特急とかいろいろあります。しかし急行というのは急行料金取ってませんよ、私鉄の場合はね。それは乗車区分でもってやっておるわけですね。長距離の人には余分なところに一々とめていく必要がないから、それでその急行料金は別に取らなかつたって急行に乗る人と各駅に乗る人と分けていられるわけでしょう。

第一、国鉄だって東京駅から総武線に快速電車というのが出ている。あるいは関西周辺、名古屋周辺でも快速電車というのが出ている。その快速電車のスピードと急行のスピードとは同じじゃないですか。大体においてですね。そういうところは急行料金取ってないわけでしょう。そういうことで考えていくならば、いままでは急行料金を取っていたというところは、余分に金を取ると、こういうために急行料金、急行という名前をつけてただけです。だから、これはほんとうにサービス精神があふれて、そして合理化も協力をしていただくといいことでは、急行料金は取らないと、これは伊部さんはせめて子供だけはと言ったけれども、子供も大人もですね、それから精神薄弱児じゃなくて、精神の健全な人間も、急行料金を取らないというようにするほうが筋としては通るのじゃないですか。これはほんとうのサービスを考えるなら、これは国鉄は運賃値上げばかりやってちつともその後のサービスがよくならないのだから、提案をするときには、たまにはな

るほどこれはいいとありがたがられるようなことを一つぐらい提案してもいいんじゃないかと思う。その意味で、私は伊部委員がいま指摘した問題については、国鉄として十分考えるべき一つのチャンスじゃないかと思うのですが、どうですか。

○説明員(原岡幸吉君) 急行列車はやっぱり急行券を買っていただいて乗っていただく、これが急行列車でございます。急行券の制度でございます。いま御指摘がございましたように、まあ急行とそう、何といひますか、スピードにおいても速い、快速列車というより速いものもございます。通動に快速列車が全部使えるかどうか、快速の区間は非常に限られておりますから、まあそういうことで急行には急行券を買っていただく。ただ急行列車といえども、末端の区間あるいは特定の区間においては通動の用に非常に積極的に利用できるような列車体系をつくる。それでその区間は急行ではないというところで御利用いただくというところで、まあ急行列車は急行券を買っていただくというところでひとつお願いしたいと思ひます。

○伊部真君 これは、やはりダイヤ改正がなければそんなことなかつたわけですからね。ダイヤ改正をしたのは国鉄なんです。ダイヤ改正にしたら、何も特急に乗りたいたいと言っているわけじゃないですか。これは、やっぱりそういう経過があるところは、全体として再検討を願うということをやひひとつ希望しておきます。これは後刻回答をいただきたいと思ひます。それから同じように、やっぱり課題でありました。もう一つは、私は、時間があれば米軍の貨物取り扱いの特権の問題とか、あるいは米軍家族の運賃のあと払い問題というような問題についてもひとつお聞きをしたいと思います。また、総合交通体系と国鉄のからみの問題についてもお聞きをしたいと思います。思ひましたけれども、時間的にもきょうはちつと無理なようです。あります。

すから、後日に譲るといたしまして、先ほど議論がありました点に就いて、もう一つ申し上げておきたいと思ひます。

結局特急の問題について、私が昨年山崎議員のほうにも申し上げたと思ひますが、特急が西から上がつてくるものと、東から、いわゆる北から下すか、来るものと違ふんですよ。もつと具体的に言いますと、新幹線を経由したものは五割引きになります。片方のほうが、たとえば博多から乗りまして相生へ行つたと思ひます。これは特急券はたとえば岡山—福岡間が千円だとする。そうしたら、これが五百円になつて新幹線の四百円のところ、最短距離は四百円ですから、九百円になるんですよ。これは私、去年も指摘をしたんですよ。けれども、それが逆に青森から……、今度は青森からの場合、議員さん一人ふえたわけですから、その青森から乗って……、ふえなかつたんです。一名ふえたわけじゃない。ふえなかつたんです。新進気鋭が出たわけですから、上野経由あるいは東京経由があります。いまも青森から東京経由があつて、そしてたとえば横浜へ着いたときに、そうしたらこれは千四百円なんです。千四百円なんです。同じ距離で同じように経路を行くけれども、ここでは五百円高いんですよ。そうしたら原岡常務理事のほうでは、あれは鉄道の経路が上野発ということでは、一本この線路はつながっているけれども、国鉄の職員の人頭の中で切れているから、だからこれは千四百円もらわなければだめなんだと、だから山崎さん、それはけつこうですかといつたら、山崎さんもそれは困ると思ひます。この間言われたんですよ。困ると言われただけでそのままだと、これはやっぱり東北の人たちが、事実、そういう経路について十分である、よく知らなんだから黙っておつた、山崎さんもこれをこへ出されたら、私は黙っておれぬと思ひます。これはなぜ東北の人だけがそれをやってもらえないのかということ、私は、私は当然なことだと思ひます。何で営業距離が

同じようなところへ乗つたのに——昔は言い方がありましたね、昔は上野と東京は開いていましたから。歩かなきゃいかぬからという理屈が一つありましたけれども、このごろは東京発がありますから、その理屈は通りません。そうすると、営業距離の起点というものは頭の中で——国鉄の人は考へていられるけれども、乗客は考へていません。なんであれだけ横浜から乗って東北へ行つたら西へ行くのと違ふんだらうかという疑問を持ちます。その疑問をどういふふうに解いていただきますか。

○説明員(原岡幸吉君) これは従来在来線でもって直通の利用ができておつたところで、そういうサービスであつたわけでございますけれども、ここに新しく新幹線というものが出現いたしました。その新幹線ができた区間について新幹線を利用されるという、そして今度は新幹線から乗り継いで在来線の列車を利用すると、こういう場合に、これを全然別々の料金体系といひますか、急行料金、特急料金、こういうふうにとりますと非常に割が高くなることになるわけでございます。そこで従来、在来線において直通で特急で利用された方がある区間新幹線の利用がある意味でせざるを得なくなるといふふうになつた場合に、その負担につきまして、何といひますか、ある意味で併算ではなくて通算的な利用でもってその利用ができるようにするといふ考えでもって、乗り継ぎの場合に、先のほうの特急あるいは急行の料金を半額にする。これでもって従来在来線においてずっと直通で利用された方が新しい新幹線のある区間利用し、そしてまた乗り継ぐという場合の負担増といひますか、まあそれを軽減すること、こういう観点からこの乗り継ぎの割引のサービスをいたしているわけでございます。したがって、東北の場合には、そういういま申し上げたような、何といひますか、従来のサービス上の変更ではないわけでございます。まあ現在のようないかなる制度になつていられるわけでございます。

○伊部真君 これはほんとうは山崎先生、それで

いいんですかと私は言いたいですけれども、これはちよつと納得できませんね。これは所々方々にこういう矛盾が出ていますよ、いま特急料金の問題についてはね。ですから、これを含めてそれは再検討して早期にやはり国民が納得するような料金体系を出してもらいたいと思うんですがね。たとえはそういう割引の問題なんかこまかくやっていると、いろいろ問題が出てくるんです。前も申し上げたんですけれども、無人化になったら、駅で買わなきゃ割引が買えないのに、無人化駅から乗ったお客さんは割引がもらえないとか、駅でないところは販売しませんから。あるいは東京発でひかりで名古屋経由で大阪へ行った、用事があったので、たまたま名古屋でちよつとおりて人に面会して乗った。次の急行というのは今度特急に乗りかえ、ひかりじゃなくて特急に乗りかえ、そうしたらこれは割引するのかわつたら発駅によって割引するといふ話ですね、発駅によって。東京発に乗りかえたらだめなんです。中間発の特急に乗りかええといふことなんです。それはもう少し、いま名古屋のちよつと例はあまりよくないかもわかりませんが、たとえば福岡行きに乗りかえたら、名古屋から福岡行き、あるいは大阪から福岡行きに。名古屋でひかりからおりて特急に乗りかえ、その場合に大阪発で、大阪から特急に乗りかえて福岡へ行ったとすると、普通ならこれは半分割引してくれるんですよ。しかし、名古屋発や大阪発なら割引してくれるけれども、東京発の列車に乗りかえたらあなたは東京から切符買っているからその特急は割引なしだといふことなんだそうです、解釈としては。初めから特急に乗りかえたらそのまますつと行けるのに途中で乗りかえたといふのは、同じ列車に乗りかえるということになるからだめなんだといふことらしいですね。そういう名古屋なら割引引けるけれども、東京発に乗りかえたら割引引けぬとか、非常にややこしいことが起きているわけですよ。ですから新幹線に伴う割引制度がいろいろな問題を生んでいるんだと思いますけれども、だからそのサービスが

えつて新幹線のほうをもとに戻して悪くしているといふことじゃないんですけれども、もう少し国民が考えて、ただ営業体制から見ても国鉄のほうの都合でこれは頭の上ではこれは東京発だから東京から乗りかえたらわなければいけぬので、それは新幹線に乗りかえたらそれは困りますよといふふうな理屈じゃ通らぬですよ。だからこういう全般の料金問題についてはやはりまあ私は去年検討課題出したんですけれども、もう検討課題出してもちよつとも答えが返ってこぬようでは、いつまでたつてもこの問題は疑問として残ります。で私は、青森発の問題についても別に青森に行つて宣伝するわけじゃありませんから、いまはまあそり大きな問題じゃありませんけれども、ほんとにぼくが青森へ行つて地元でこんなことがありますよと言つたら、これは山崎さんのほうも黙つてすつと済ましておるわけにはいかぬようになつてくる。これは事実もうそういう関係ができたときにはやはり何らかの抜本的改正でなくとも、何か方法を考へてもらわないと、それは東のほうだけ悪くて西のほうがええといふようなやり方もこれは困りますよ。どうですかこれ。少なくとももう少し合理的な方法を考へるといふことを回答ももらえませんか。

○説明員(原岡幸吉君) 御説明が非常にへたでもって真意が、真意といふますか、ほんとうのこの制度の基本的な考へ方が御理解願えないような気がするわけでございますけれども、要するに一口で言いますと、在来線と新しくできる特急の乗り継ぎ、これに關して従来の在来線と新しくできた新幹線、この乗り継ぎに關して特別特急料金が負担増にならないような制度を考へておるといふのが現在のこの制度なんでございまして。したがいまして、非常に北のほうの話が出ますけれども、将来盛岡まで新幹線が通じるといふようなことになりましたら、いま東海道あるいは山陽について考へておられます制度と同じ制度を一応考へるということが合理的な考へ方じゃないかと、かように考へておるわけでありまして。

それでさつき御指摘ございました、名古屋から乗れば乗り継ぎの割引があると、東京から乗れば乗り継ぎの割引がないと、この問題につきましては、東京から福岡までというの是在来線において直通の特急列車のサービスをいたしておるわけでございます。これは新幹線が岡山まで通じたこと、あるいは新大阪まで通じたことによつてその利用について特別な変更が行なわれないうと、名古屋から乗る場合にはその変更があるといふ関係で一番先に申し上げました原則的な考へ方によつて東京から乗る場合には割引がない、名古屋からの場合には乗り継ぎ割引等が行なわれる、こりう考へ方でございます。

もちろん、現在行なつておる制度につきましては、さういふことでございますが、なお十分いろいろな御指摘の問題、これは検討いたさなければならぬと思ひますが、現時点においては先ほど申し上げておるような原則に立つて考へておるわけでございます。今後の問題としていろいろ具體的な検討はいたさなければならぬ、かように考へております。

○伊部真君 もうかなり時間が経過をし、おそくなりまして、私はこの辺で質問をききようは終りたいと思ひますが、終わるにあたりまして、一つは、ぜひ委員長の方で今朝来申し上げておたように、交通政策からやはり出発をして国鉄なり、トラックなり、海運なり、諸般の情勢が出なければいかぬことは、これはもう当然のことだと思ひますが、総合交通体系といふパンフレットといふますが、冊子は出たけれども、論評は出たけれども、具體的な行政網というのが全くないといふところに、今日のいわば場当たり的な交通対策があるわけですよ。そこに交通政策がないといふこと、この点私は政府として重大な問題だと思ひますので、ぜひひとつ総理の出席をいただいて、そしてその上で交通政策について十分議論をする機会をひとつ与えていただくといふことを、委員長にお願いを申し上げます。

さういふ点について、御配慮いただくことをお願いすると同時に、先ほどから私が議論いたしました中で、特に、後ほどひとつ回答いただきたいと思ひますことは、そのつど申し上げておきましたけれども、北海道のいまの合理化問題に対する処置について、それから、先ほど申し上げました子供の急行券の使つか使わぬかという問題について、それからもう一つは、集配区域なり、集配料の考へ方についてですね、これは運輸省のほうだと思ひますけれども、この点についても、考へ方として、同じ競争原理の中であつてどうかといふ問題もありました。こりう問題についてのひとつ見解、これはもう対策というよりも、見解をひとついただきたいと思ひます。

それから、いまありましたやはり料金の統一問題についても、できる限りひとつ統一をするような施策についてお考へをいただいて、そしてそれについての回答をいただくといふことで、私はきよりの質問の総括をして、一応きよりの質問は終わります。

○委員長(長田裕二君) 伊部君にお尋ねいたしました。きよりの御質問は、次回の委員会に引き続いて御質問を継続されるという意味ですか。

○小柳勇君 そういふのは理事会にまかせなさい。総理に対する質問などたくさんあつたから。

○委員長(長田裕二君) 総理に対する質問の問題は、先ほど申しましたように、後日に回していただく。

なお、今後の質問のことについても、理事会で相談するといふことよろしゅうございしますか。

(当然だよと呼ぶ者あり)

○伊部真君 終わらぬのですけれどもね。

○委員長(長田裕二君) 引き続き、次の委員会では質問するといふことではないと……。

○伊部真君 いや、そう思つています。理事会でよく議論をしていただければ何ですが、私は質問を続けていきたいと思ひますので、私は質問を……。

○委員長(長田裕二君) 引き続き質問を……。

伊部君の質問はきよりは終わりましたけれども、次の質問者、瀬谷君にお願いいたします。——次

の質問を始めてください。(「理事会をやつてもらわなければ」呼ぶ者あり)期日も残り少なくなつてきましたので、次の質問を始めてください。(「何だ二十日間も空費しておつて、期日はかり言ひなさんな」議事進行「理事会だ」と呼ぶ者あり)瀬谷君質問を始めてください。

○瀬谷英行君 議事進行について申し上げたいと思います。

それは、質問をするように理事会でできれば、十二時まででも一時まで——一時というわけにはいかないが、十二時まででも、何時まででもやりますけれども、しかし、ともかく野党質問に入っているわけですから、いろいろの宿題も出ておるわけですから、これらの問題について処理をする必要があると思います。ともかく理事会を開いて、きょうこれから以後の日程等について、結論を出した後に再開をするかどうかをおきめいただきたいと思ひます。

○岡本信君 議事進行。

いま瀬谷委員から御提案がありましたのですが、委員長も先ほど要望されましたように、期日も切迫しておりますので、できれば瀬谷委員の質疑を続行してもらつて、その間に並行して理事会を別途開いていただくということにしたらいかかと思ひます。

○瀬谷英行君 私の質疑を続行してと言ひけれども、始まつていないんですからね、始めていないのに続行ということはありません。

○委員長(長田裕二君) 始めてくださいと委員長も要望しております。

○瀬谷英行君 じゃ、始めてくれということとは、どのくらいやつてくれということなのか、それもわからない。それじゃ困るんですよ。十二時まででも一時まででもとさき言ひましたけれども、そういうことではちよつと困る。私のほうもあまりちびちびこま切れのうちにちぎつてやるのもまずいと思ひますし、それはやはり一応理事会でもつてこうしようじゃないかということが合意に達すれば、それでもつてその日程にあわせて私はやる

ことは一向に差しつかえありません。別にやらないうと言つてゐるわけじゃないんです。ですから一応理事会で、これからのやり方をおきめいただきたいと思ひます。

○委員長(長田裕二君) それじゃ理事会を並行的に開くことにいたします。

○小柳勇君 あとはどうするんですか、そんなことできない。委員会というのは委員長が主宰しなければならぬ。

○委員長(長田裕二君) 理事同士で話し合つてください。

○小柳勇君 そんな理事会ないよ。(「委員会の運営もできない委員長でどうする」「へたなことを言ひなさんな」と呼ぶ者あり)

○委員長(長田裕二君) 委員長は交代して理事会をいたします。(「委員長なくして理事会開けるか」「十分間休憩だ」「みんなの前でそんなみっともないことする必要ないでしよう」速記をとめなさいと「呼ぶ者あり」)

十分間休憩をいたします。

午後六時四十分休憩

午後六時五十三分開会

○委員長(長田裕二君) ただいまから委員会を再開いたします。

本案に対する本日の審査はこの程度といたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後六時五十四分散会

七月四日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、航空法の一部を改正する法律案

航空法の一部を改正する法律案
航空法の一部を改正する法律
航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)の一部を次のように改正する。

目次中「第九十九条」を「第九十九条の二」に、「第三百三十七条」を「第三百三十七条の二」に改める。

「第一条中「安全」の下に「及び航空機の航行に起因する障害の防止」を加へ、「定め、及び」を「定め、並びに」に改める。

第二条第二項中「含む、航空機の操縦の練習を除く」を「含む」に、「第十九条本文」を「第十九条第一項本文」に改め、同条第六項中「計器飛行」を「計器着陸装置を利用して行なう着陸又は精密進入レーダーを用いて行なう着陸誘導に従つて行なう着陸」に改め、同条第十三項から第十五項までを次のように改める。

13 この法律において「計器気象状態」とは、視程及び雲の状況を考慮して運輸省令で定める視界上不良な気象状態をいう。

14 この法律において「計器飛行」とは、航空機の姿勢、高度、位置及び針路の測定を計器にのみ依存して行なう飛行をいう。

15 この法律において「計器飛行方式」とは、左に掲げる飛行の方式をいう。

一 第十二項の運輸大臣が指定する飛行場からの離陸及びこれに引き続く上昇飛行又は同項の運輸大臣が指定する飛行場への着陸及びそのための降下飛行を、運輸大臣が定める経路又は第九十六条第一項の規定により運輸大臣が与える指示による経路により、かつ、その他の飛行の方法について同項の規定により運輸大臣が与える指示に常時従つて行なう飛行の方式

二 前号に規定する飛行以外の航空交通管制区における飛行を第九十六条第一項の規定により運輸大臣が経路その他の飛行の方法について与える指示に常時従つて行なう飛行の方式

第二条中第十六項を削り、第十七項を第十六項とし、第十八項から第二十一項までを一項ずつ繰り上げる。

第十一條中「第十條第一項又は前條第一項の」を「有効な」に、「受けたもの」を「受けてゐるもの」に改め、同條に次の二項を加へる。

2 航空機は、その受けてゐる耐空証明において指定された航空機の用途又は運用限界の範囲内でなければ、航空の用に供してはならない。

3 第一項ただし書の規定は、前項の場合に準用する。

第十六條第四項を同條第五項とし、同條第三項中「前項」を「第二項」に改め、同項を同條第四項とし、同條第二項の次に次の一項を加へる。

3 第一條第一項ただし書の規定は、第一項本文の場合に準用する。

第十九條に次の一項を加へる。

2 第一條第一項ただし書の規定は、前項本文の場合に準用する。

第二十條を次のように改める。

(騒音基準適合証明)

第二十條 運輸大臣は、申請により、航空機の種類、装備する發動機の種類及び最大離陸重量の範囲が運輸省令で定めるものである航空機で第十條第一項の耐空証明を受けてゐるものについて騒音基準適合証明を行なう。

2 騒音基準適合証明は、運輸省令で定める航空機の運用限界を指定して行なう。

3 運輸大臣は、第一項の申請があつたときは、当該航空機の騒音が、運輸省令で定める基準に適合するかどうかを検査し、これに適合すると認めるときは、騒音基準適合証明をしなければならぬ。

4 騒音基準適合証明は、申請者に騒音基準適合証明書を交付することによつて行なう。

第二十條の次に次の四條を加へる。

第二十條の二 前條第一項に規定する航空機は、有効な騒音基準適合証明を受けてゐるものでなければ、航空の用に供してはならない。

2 航空機は、その受けている騒音基準適合証明において指定された航空機の運用限界の範囲内でなければ、航空の用に供してはならない。

3 第二十条第一項ただし書の規定は、前二項の場合に準用する。

第二十条の三 左に掲げる航空機は、前条第二項の規定にかかわらず、騒音基準適合証明を受けなくても、航空の用に供してもよい。

一 第二十条第一項の運輸省令の制定又は改正があつた場合において、その施行の際現に航空証明を受けており、新たに同項に規定する航空機に該当することとなる航空機で、その騒音が同条第三項の基準に適合するように改造することが困難であると運輸大臣が認定した型式の航空機であるもの

二 第二十条第一項の運輸省令の制定又は改正があつた場合において、その施行後に航空証明を受けた前号の型式の航空機で、その型式について、当該型式の航空機と同等又はこれに準ずる輸送能力及び性能を有し、かつ、その騒音が同条第三項の基準に適合する他の型式の航空機が実用化されていまいと運輸大臣が認定した航空機であるもの

2 第二十条第三項の運輸省令の改正により同項の基準が強化された場合において、その施行前に受けた騒音基準適合証明は、なおその効力を有する。ただし、その騒音が同項の強化された基準に適合するように改造することが困難でないと運輸大臣が認定した型式の航空機について受けた騒音基準適合証明については、この限りでない。

3 第二十条第三項の運輸省令の改正により同項の基準が強化された場合において、前項の規定によりその受けた騒音基準適合証明がなお効力を有することとされた航空機及びこれと同一の型式の航空機についてその後行なり騒音基準適合証明に係る同条第三項の基準は、なお従前の例による。

(騒音基準適合証明の効力の停止等)

第二十条の四 運輸大臣は、第二十条第三項、次条第一項又は第三十四条第二項の検査の結果、当該航空機又は当該型式の航空機の騒音が第二十条第三項の基準に適合せず、又は当該航空機若しくは当該型式の航空機に係る航空証明の有効期間の満了前に同項の基準に適合しなくなるおそれがあると認めるときは、当該航空機又は当該型式の航空機の騒音基準適合証明の効力を停止し、若しくは有効期間を定め、又は同条第二項の規定により指定した運用限界を変更することができる。

2 騒音基準適合証明は、当該騒音基準適合証明に係る航空機の航空証明の有効期間が満了し、又は当該航空証明が失効したときは、その効力を失う。

(騒音関係修理改造検査)

第二十条の五 騒音基準適合証明のある航空機の使用者は、当該航空機について運輸省令で定める騒音に影響を及ぼすおそれのある修理又は改造をした場合には、運輸大臣の検査を受け、これに合格しなければ、これを航空の用に供してはならない。

2 第二十条第一項ただし書の規定は、前項の場合に準用する。

3 運輸大臣は、第一項の検査の結果、当該航空機の騒音が第二十条第三項の基準に適合すると認めるときは、これを合格としなければならない。

4 第二十条の三第三項の規定は、第一項の検査を行なう場合の第二十条第三項の基準について準用する。

第二十一条中「及び型式証明書」を「型式証明書及び騒音基準適合証明書に、及び予備品証明書を、予備品証明、騒音基準適合証明及び前条第一項の検査に改める。

第二十八条第三項中「以下同じ。」を削る。
第三十四条第一項及び第二項を次のように改め

る。

事業用操縦士又は家用操縦士の資格についての技能証明を有する者は、その使用する航空機の種類に係る左に掲げる飛行の技能について運輸大臣の行なり計器飛行証明を受けていなければ、左に掲げる飛行を行なつてはならない。

一 計器飛行

二 計器飛行以外の航空機の位置及び針路の測定を計器にのみ依存して行なう飛行(以下「計器航行法による飛行」という。)で運輸省令で定める距離又は時間をこえて行なうもの

三 計器飛行方式による飛行

2 左に掲げる操縦の練習を行なう者に対しては、その使用する航空機を操縦することができ、技能証明及び航空身体検査証明を有し、かつ、当該航空機の種類に係る操縦の教育の技能について運輸大臣の行なり操縦教育証明を受けている者(以下「操縦教員」という。)でなければ、操縦の教育を行なつてはならない。

一 定期運送用操縦士、上級事業用操縦士、事業用操縦士又は家用操縦士の資格についての技能証明(以下「操縦技能証明」という。)を受けていない者が航空機(第二十八条第三項の運輸省令で定める航空機を除く。次号において同じ。)に乗り組んで行なう操縦の練習

二 操縦技能証明及び航空身体検査証明を有する者が当該技能証明について限定をされた種類以外の種類の航空機に乗り組んで行なう操縦の練習

第三十五条第一項を次のように改める。

第二十八条第一項及び第二項の規定は、左に掲げる操縦の練習のために行なう操縦については、適用しない。

一 前条第二項第一号に掲げる操縦の練習で、当該練習について運輸大臣の許可を受け、かつ、操縦教員の監督の下に行なうもの

二 前条第二項第二号に掲げる操縦の練習で、操縦教員の監督の下に行なうもの

三 操縦技能証明及び航空身体検査証明を有する者が当該技能証明について限定をされた種類の航空機のうち当該技能証明について限定をされた等級又は型式以外の等級又は型式のものに乗り組んで行なう操縦の練習で、当該航空機を操縦することができ、技能証明及び航空身体検査証明を有する者の監督(当該航空機を操縦することが困難な場合にあっては、当該航空機を操縦することができ、技能証明及び能力を有する者として認め、運輸大臣が指定した者の監督)の下に行なうもの

第三十五条第四項中「第一項の許可」を「第一項第一号の許可」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項中「第一項」を「第一項第一号」に改め、同項を同条第四項とし、同条第二項中「前項」を「第一項第一号」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 前項各号の操縦の練習の監督を行なう者は、当該練習の監督を運輸省令で定めるところにより行なわなければならない。

第三十五条の次に次の一条を加える。
(計器飛行等の練習)

第三十五条の二 第三十四条第一項の規定は、事業用操縦士又は家用操縦士の資格についての技能証明及び航空身体検査証明を有する者でその使用する航空機の種類について計器飛行証明を受けていないものが同項各号に掲げる飛行(以下「計器飛行等」という。)の練習のために行なう飛行で、左に掲げる者の監督の下に行なうものについては、適用しない。

一 当該航空機を操縦することができる技能証明及び航空身体検査証明を有し、かつ、当該技能証明が事業用操縦士又は家用操縦士の資格に係るものである場合は当該航空機の種類について計器飛行証明を有する者

二 地上物標を利用して航空機の位置及び針路を知ることができる場合において計器飛行又

は計器航法による飛行の練習を行なうときは、当該航空機を操縦することができ技能証明及び航空身体検査証明を有する者

三 当該航空機を操縦することができ技能証明を有する者の監督を受けることが困難な場合は、当該航空機を使用して計器飛行等を行なうことができる知識及び能力を有すると認めて運輸大臣が指定した者

二 前条第二項の規定は、計器飛行等の練習の監督を行なう者について準用する。

第三十六条中「及び前条の許可」を、「第三十五条第一項第一号の許可並びに同項第三号及び前条第一項第三号の指定」に改める。

第五十七條ただし書、第五十八條第三項及び第五十九條ただし書中「第十一條但書」を「第十一條第一項ただし書」に改め、同条に次の一項を加える。

2 第二十条第一項に規定する航空機(第二十条の三第一項各号に掲げる航空機を除く)には、前項各号に掲げる書類のほか、騒音基準適合証明書書を備え付けなければ、これを航空の用に供してはならない。ただし、第二十条の三第三項において同条第一項の場合に準用する第十一條第一項ただし書の規定による許可を受けた場合は、この限りでない。

第六十条を次のように改める。

(航空機の姿勢等を測定するための装置)

第六十条 航空機は、運輸省令で定めるところにより航空機の姿勢、高度、位置又は針路を測定するための装置を装備しなければ、計器飛行等を行なうてはならない。ただし、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

第六十二條を削り、第六十一條を第六十二條とし、第六十條の次に次の二條を加える。

(航空交通管制区等における航行を行なうための装置)

第六十一條 航空機は、運輸省令で定めるところにより無線電話、航空交通管制用自動応答装置

その他の航空交通の安全を確保するための装置を装備しなければ、航空交通管制区又は航空交通管制圏において航行してはならない。ただし、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

(航空運送事業の用に供する航空機の装置)

第六十一條の二 航空運送事業の用に供する航空機は、運輸省令で定めるところにより無線電話(前条の規定により装備する場合を除く)、計器着陸装置を利用するための装置及び雲の状況を探知するためのレーダーを装備しなければ、航行してはならない。ただし、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

2 航空運送事業の用に供する航空機は、運輸省令で定めるところにより、飛行記録装置その他の航空機の運航の状況を記録するための装置を装備し、及び作動させなければ、これを航空の用に供してはならない。ただし、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

3 航空運送事業を経営する者は、運輸省令で定めるところにより前項の装置による記録を保存しなければならない。

第六十六條第一項の表中第六十條の規定により無線設備(運輸省令で定めるものを除く)を設置しなければならないものを「第六十條、第六十一條又は第六十二條の二第一項の規定により無線設備(受信のみを目的とするものを除く)を装備して飛行し、又は航行する」に改め、「認められるもの」の下に「並びに慣性航法装置その他の運輸省令で定める航空機の位置及び針路の測定並びに航法上の資料の算出のための装置を装備するもの」を加える。

第六十七條第二項中「航空機乗組員(航空機に乗り組んでその運航に従事する航空従事者をいう。以下同じ。)」は、「航空従事者は、航空機に乗り組んで」に改める。

第六十八條中「その使用する航空機の航空機乗組員を航空機の運航」を「航空従事者をその使用する航空機に乗り組ませて航空業務」に改める。

第六十九條中「航空機乗組員」の下に「(航空機に乗り組んで航空業務を行なう者をいう。以下同じ。)」を加える。

第七十一條の次に次の一條を加える。

(操縦者の見張り義務)

第七十一條の二 航空機の操縦を行なっている者(航空機の操縦の練習をし又は計器飛行等の練習をするための操縦を行なっている場合で、その練習を監督する者が同乗しているときは、その者は、航空機の航行中は、第九十六條第一項の規定による運輸大臣の指示に従っている航行であるといふにかかわらず、当該航空機外の物件を視認できない気象状態の下にある場合を除き、他の航空機その他の物件と衝突しないように見張りをしなければならない。

第七十五條 機長は、航空機の航行中、その航空機に急迫した危険が生じた場合には、旅客の救助及び地上又は水上の人又は物件に対する危険の防止に必要な手段を尽くさなければならない。

第七十六條第一項第四号を同項第五号とし、同項第三号の次に次の一号を加える。

四 他の航空機との接触

第七十六條の二 機長は、飛行中他の航空機との衝突又は接触のおそれがあったと認めたときは、運輸省令で定めるところにより運輸大臣にその旨を報告しなければならない。

第八十二條に次の二項を加える。

2 航空機は、航空交通管制区内にある航空路の空域(第九十四條の二第一項に規定する特別管制空域を除く)のうち運輸大臣が告示で指定する航空交通がふくそする空域を計器飛行方式によらないで飛行する場合は、高度を変更してはならない。ただし、左に掲げる場合は、この限りでない。

一 離陸した後引き続き上昇飛行を行なう場合

二 着陸するため降下飛行を行なう場合

三 悪天候を避けるため必要がある場合であつて、当該空域外に出るいとまがないとき、又は航行の安全上当該空域内での飛行を維持する必要があるとき。

四 その他やむを得ない事由がある場合

運輸大臣は、前項の空域(以下「高度変更禁止空域」という。)ごとに、同項の規定による規制が適用される時間を告示で指定することができる。

第八十二條の次に次の一條を加える。

(航空交通管制区等における速度の制限)

第八十二條の二 航空機は、左に掲げる空域において、運輸省令で定める速度をこえる速度で飛行してはならない。ただし、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

一 航空交通管制圏

二 第九十六條第三項第四号に規定する進入管制区のうち航空交通管制圏に接続する部分の運輸大臣が告示で指定する空域

第八十七條第一項中「航空機乗組員」を「航空従事者」に改める。

第九十一條の見出しを「(曲技飛行等)」に改め、同条中「五千メートル(七千三百メートル)以上の高さの空域にあつては、八千メートル」を「運輸省令で定める距離」に、「その他の曲技飛行」を「その他の運輸省令で定める曲技飛行、航空機の試験をする飛行又は運輸省令で定める著しい高速の飛行(以下「曲技飛行等」という。)」に、「航空路」を「航空交通管制区」に改め、同条に次の一項を加える。

2 航空機が曲技飛行等を行なうとするときは、当該航空機の操縦を行なっている者(航空機の操縦の練習をするためその操縦を行なっている場合で、その練習を監督する者が同乗しているときは、その者は、あらかじめ当該飛行により附近にある他の航空機の航行の安全に影響を及ぼすおそれがないことを確認しなければ

は運用限界の範囲をこえて」を加え、同条に次の二
号を加える。

四 第二十条の二第一項又は第二項の規定に違
反して、騒音基準適合証明を受けないで、又
は騒音基準適合証明において指定された運用
限界の範囲をこえて、当該航空機を航空の用
に供したとき。

五 第二十条の五第一項の規定に違反して、同
項の規定による検査に合格しないで、当該航
空機を航空の用に供したとき。

第四百四十五条第四号中「第五十九条」を「第五
十九条第一項又は第二項に、同条第五号中「無線設
備を設置しないで、航空機を航空の用に供した」
を「航空機の姿勢、高度、位置又は針路を測定す
るための装置を装備しないで、航空機を飛行させ
るために改め、同条第七号を削り、同条第六号中「第
六十一条」を「第六十二条」に改め、同条を同条第
七号とし、同条第五号の次に次の四号を加える。

六 第六十一条の規定に違反して、航空交通の
安全を確保するための装置を装備しないで、
航空機を航行させたとき。

六の二 第六十一条の二第一項の規定に違反し
て、無線電話、計器着陸装置を利用するため
の装置又は雲の状況を探知するためのレー
ダーを装備しないで、航空機を航行させたとき。

六の三 第六十一条の二第二項の規定に違反し
て、航空機の運航の状況を記録するための装
置を装備しないで、又はこれを作動させない
で、航空機を航空の用に供したとき。

六の四 第六十一条の二第三項の規定に違反し
て、航空機の運航の状況を記録するための装
置による記録を保存しなかつたとき。

第四百四十五条第十一号中「航空機乗組員を航空
機の運航に」を「航空従事者を航空業務に改める。
第五百五十五条第一号の三中「計器飛行」を「計器飛
行等」に改め、同号の次に次の一号を加える。

一の四 第三十五条第二項（第三十五条の二第
二項において準用する場合を含む。）の規定に
違反して、操縦の練習又は計器飛行等の練習
の監督を行なつた者

第五百五十五条第四号中「第三十五条第四項」を「第
三十五条第五項に改め、同条第九号及び第十号
を削り、同条第十一号を同条第九号とし、同条に
次の一号を加える。

十 第九十九条の二第一項の規定に違反して、
航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある行
為で同項の運輸省令で定めるものをした者

第五百五十二号中「自己の指揮する航空機を去つ
た」を「旅客の救助又は人若しくは物件に対する危
難の防止に必要な手段を尽くさなかつた」に改め
る。

第五百五十四条第一項第二号中「第八十条から第
八十三号まで」を「第八十条、第八十一条、第八十
二条第一項若しくは第二項、第八十二条の二又は
第八十三条」に改め、同項第五号中「第九十一条」
を「第九十一条第一項に、曲技飛行」を「曲技飛
行等」に改め、同号の次に次の二号を加える。

五の二 第九十一条第二項（第九十二条第二項
において準用する場合を含む。）の規定に違反
して、確認しなかつたとき。

五の三 第九十二条第一項の規定に違反して、
航空機を運航したとき。

第五百五十四条第一項第六号中「第九十四条」を
「第九十三条」に改め、「計器飛行」の下に「又は計
器航法による飛行を加え、同項第六号の二中「第
九十四条の二」を「第九十四条の二第一項」に改め、
同号を同項第六号の三とし、同項第六号の次に次
の一号を加える。

六の二 第九十四条の規定に違反して、計器航
象状態において航空機を運航したとき。

第五百五十四条第一項第七号中「計器飛行方式に
よる」を「航空交通管制圏において」に改め、同項
第八号の次に次の一号を加える。

第八の二 第九十六条第三項の規定による連絡を
せず、又は虚偽の連絡をしたとき。

第五百五十九条中「関して」の下に、第四百四十
三条を加える。

第六百六十一条第三号中「第四百三十四条の二」を
「第九十九条の二第二項」に改める。

別表中「第九十九条本文」を「第十九条第一項本文」
に改める。

附則

（施行期日）

1 この法律は、公布の日から起算して三月を経
過した日から施行する。

（経過措置）

2 この法律の施行前に受けた計器飛行証明は、
航空機の種類を飛行機に限定した改正後の第三
十四条第一項の規定による計器飛行証明とみな
す。

3 改正前の第三十五条第一項の規定によりした
許可は、改正後の第三十五条第一項第一号の規
定によりした許可とみなす。

4 この法律の施行前にした行為に対する罰則の
適用については、なお従前の例による。

（運輸省設置法の一部改正）

5 運輸省設置法（昭和二十四年法律第五百十七
号）の一部を次のように改正する。

第二十八号の二第二項第四号の次に次の一号
を加える。

四の二 航空機の騒音基準適合証明に関する
こと。

第五十五条の二第三号の次に次の一号を加え
る。

三の二 航空機の騒音基準適合証明に関する
こと。

（電波法の一部改正）

6 電波法（昭和二十五年法律第百三十一号）の一
部を次のように改正する。

第六條第四項中「第六十條各号の一に該当す
る」を「第六十一条又は第六十一条の二第一項の
規定により無線設備を設置しなければならな
い」に改める。

第十三条第二項中「第六十條に掲げる場合に
該当する」を「第六十一条又は第六十一条の二第
一項の規定により無線設備を設置しなければなら
ない」に改める。

（日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及
び安全保障条約第六條に基づく施設及び区域並
びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する
協定及び日本国における合衆国軍隊の地位に
関する協定の実施に伴う航空法の特例に關す
る法律の一部改正）

7 日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及
び安全保障条約第六條に基づく施設及び区域並
びに日本国における合衆国軍隊の地位に關する
協定及び日本国における合衆国軍隊の地位に
關する協定の實施に伴う航空法の特例に關す
る法律（昭和二十七年法律第二百三十二号）の一
部を次のように改正する。

第二項中「第二十条第一項」を「第二十条の二」
に改める。

（自衛隊法の一部改正）

8 自衛隊法の一部を次のように改正する。

第七條第一項中「第二十条第一項」を「第二十
条の二」に改め、「第九十五條」を削り、同
條第四項中、第七十九條から第八十一條まで
を、第七十六條の二、第七十九條から第八十
一條まで、第八十二條第二項、第八十二條の
二に、「及び第九十一條」を、第九十一條、第
九十二條（第一項第三号に係る部分に限る。）及
び第九十九條の二第二項に改め、「従事する
者」の下に並びに自衛隊の行なう同法第九十九
條の二第一項に規定する行為を加える。

（交通安全対策基本法の一部改正）

9 交通安全対策基本法（昭和四十五年法律第百
十号）の一部を次のように改正する。

第二条第九号中「第六十七條第二項」を「第六
十九條」に改める。

第十三号中正誤

へ	段	行	誤	正
五	一	終わり	港灣	港灣
二	一	三	標流物	漂流物
三	四	終わり	こは	これは
三	二	四	地元	地先
三	一	二	ヶ所	二カ所
三	四	七	言て	言って