

第七十一回 参議院 運輸委員會、社会労働委員會、農林水産委員會、建設委員會、公害會議錄 第一号

昭和四十八年九月十二日(水曜日)
午前十時十四分開会

委員氏名

運輸委員

委員長 長田 裕二君
理事 江藤 智君
理事 木村 睦男君
理事 山崎 竜男君
理事 小柳 勇君
理事 岡本 悟君
理事 黒住 忠行君
理事 菅野 儀作君
理事 高橋 邦雄君
理事 橋 直治君
理事 松平 勇雄君
理事 渡辺 一太郎君
理事 伊部 真君
理事 杉山善太郎君
理事 瀬谷 英行君
理事 森中 守義君
理事 阿部 憲一君
理事 三木 忠雄君
理事 田淵 哲也君
理事 山田 勇君

社会労働委員

委員長 大橋 和孝君
理事 玉置 和郎君
理事 丸茂 重貞君
理事 須原 昭二君
理事 小平 芳平君
理事 石本 茂君
理事 上原 正吉君
理事 川野辺 静君

農林水産委員

委員長 君 健男君
理事 齋藤 十朗君
理事 塩見 俊二君
理事 高橋文五郎君
理事 寺下 岩藏君
理事 橋本 繁藏君
理事 山下 春江君
理事 小谷 守君
理事 藤原 道子君
理事 矢山 有作君
理事 柏原 ヤス君
理事 中沢伊登子君
理事 杏脱タケ子君

建設委員

委員長 吉田忠三郎君
理事 沢田 実君
理事 向井 長年君
理事 塚田 大願君
理事 野々山一三君
理事 大森 久司君
理事 竹内 藤男君
理事 山内 一郎君
理事 沢田 政治君
理事 上田 稔君
理事 熊谷太三郎君
理事 小山邦太郎君
理事 古賀雷四郎君
理事 中津井 真君
理事 中村 慎二君
理事 米田 正文君
理事 田中 一君
理事 中村 英男君
理事 松本 英一君
理事 田代富士男君
理事 二宮 文造君
理事 高山 恒雄君
理事 春日 正一君
理事 喜屋武眞榮君

公害対策及び環境保全特別委員

委員長 森中 守義君
理事 金井 元彦君
理事 君 健男君
理事 杉原 一雄君
理事 内田 善利君
理事 青木 一男君
理事 斎藤 寿夫君
理事 菅野 儀作君
理事 田口長治郎君

交通安全対策特別委員

委員長 西村 関一君
理事 岡本 悟君
理事 二木 謙吾君
理事 神沢 浄君
理事 阿部 憲一君
理事 岩本 政一君
理事 鬼丸 勝之君
理事 黒住 忠行君
理事 橋 直治君
理事 中村 慎二君
理事 中村 登美君
理事 橋本 繁藏君
理事 矢野 登君
理事 山崎 竜男君
理事 野々山一三君
理事 森 勝治君
理事 吉田忠三郎君
理事 原田 立君
理事 田淵 哲也君
理事 小笠原貞子君

出席者は左のとおり。

運輸委員会

委員長 長田 裕二君
理事 江藤 智君
木村 陸男君
山崎 竜男君
小柳 勇君

委員

黒住 忠行君
菅野 儀作君
高橋 邦雄君
橋谷 直治君
瀬谷 英行君
阿部 憲一君
田淵 哲也君

社会労働委員会

委員長 大橋 和孝君
理事 須原 昭二君
小平 芳平君

委員

石本 茂君
上原 正吉君
川野辺 静君
斎藤 十朗君
塩見 俊二君
高橋文五郎君
寺下 岩蔵君
山下 春江君
小谷 守君
矢山 有作君
香脱タケ子君

農林水産委員会

委員長 亀井 善彰君
理事 工藤 良平君
中村 波男君

委員

建設委員会

委員長 野々山一三君
理事 大森 久司君
竹内 藤男君
山内 一郎君
沢田 政治君

委員

小山邦太郎君
古賀雷四郎君
中津井 真君
中村 慎二君
米田 正文君
中村 英男君
田代富士男君
高山 恒雄君
春日 正一君
喜屋武眞榮君
森中 守義君

公害対策及び環境保全特別委員会

委員長 金井 元彦君
理事 君 健男君
杉原 一雄君
内田 善利君

委員

交通安全対策特別委員会

委員長 斎藤 寿夫君
寺本 広作君
西村 関一君

理事

委員

国務大臣

政府委員

運輸大臣
環境政務次官
環境庁長官官房
長
環境庁大気保全
局長
厚生省社会局長
運輸大臣官房長
運輸大臣官房審
議官
運輸省港湾局長
運輸省鉄道監督
局長
運輸省鉄道監督
局長
運輸省自動車局
長
運輸省航空局次
長
労働省労働基準
局長
建設省道路局長
建設省住宅局長

二木 謙吾君
神沢 浄君
阿部 憲一君
中村 登美君
森 勝治君
小笠原貞子君
新谷寅三郎君
坂本三十次君
信澤 清君
春日 齊君
高木 玄君
蘭村 泰彦君
原田昇左右君
竹内 良夫君
秋富 公正君
住田 正二君
小林 正興君
寺井 久美君
渡邊 健二君
菊池 三男君
沢田 光英君
中原 武夫君
宮出 秀雄君
池部 幸雄君
村田 育二君

警察庁刑事局捜
査第一課長
大蔵省主計局主
計官
農林省食品流通
局流通企画課長
日本国有鉄道總
裁
日本国有鉄道理
事
日本国有鉄道理
事
日本国有鉄道理
事
日本国有鉄道理
事
日本国有鉄道施
設局長
佐々木英文君
宮本 保孝君
佐竹 五六君
磯崎 敷君
小林 正知君
原岡 幸吉君
阪田 貞之君
内田 隆滋君
加賀谷徳治君
篠原 良男君

本日国会に付した案件
○国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進
特別措置法の一部を改正する法律案について

〔運輸委員長長田裕二君委員長席に着く〕
○委員長（長田裕二君） ただいまから運輸委員
会、社会労働委員会、農林水産委員会、建設委員
会、公害対策及び環境保全特別委員会、交通安全
対策特別委員会連合審査会を開会いたします。
先例によりまして、私が連合審査会の会議を主
宰いたします。

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について質疑
を行ないます。

順次発言を許します。矢山有作君。

○矢山有作君 きょうの連合審査で、私に与えら
れた時間が四十分という短時間でありまして、ま
その前提で二、三お尋ねしたいと思ひますし、ま
たその前提で簡潔、的確に御答弁をお願いしたいと思

います。

まず最初にお尋ねしたいと思ひますのは、去る六月二十一日に社会労働委員会におきまして、私も与野党一致で「心身障害児・者対策の推進に関する決議」をいたしました。その中で、国鉄関係の問題についても決議をいたしておりましたので、それが実現方を私たちが願つておるわけであり、その前提に立つて政府並びに国鉄当局のお考え方を承つておきたいと思ひます。

それは現在、国鉄は重度身障者本人と付き添い一人一人について五割の割引を行なつておるといふことであります。ただし、この五割割引というのは急行以下の列車に適用されておりました、また特急や、あるいは「こだま」「ひかり」等の新幹線には適用されておらないわけであり、私ども福祉優先がいわれる今日の状態の中で、こうした身体障害者に対して全面的な国鉄運賃の割引を実施していくべきではないか、こういうふうにか考へて決議の一端に加えたわけであり、これに對するお考えを承りたいと思ひます。

○国務大臣(新谷實三郎君) たいだいまの御質問の、身体障害者に対する国鉄運賃の割引その他の優遇措置でございますが、趣旨においては運輸省といたしましては、もちろん賛成でございます。ただ先般も予算委員会でお答えしたのでございまして、国鉄の財政が非常に窮乏したてゝございまして、たいだいま提案をしておりますような十年にわたる再建計画を御審議願つておるわけでございますが、いまお示しのようないわゆる公共負担といひますか、社会政策的見地からするものを含めまして、公共負担というのが年間に約五百億ぐらゐに達しております。でございまして、国鉄に對しまして、さらにそういう方面の割引を拡充するといふことについては、趣旨はまことにけっこうでございますけれども、たいだいまの国鉄の状況では、国鉄の負担においてそういう割引措置を拡充していくといふことは、實際上非常に困難であると思ひます。でございまして、私の意見といたしましては、社会福祉を担当しておられ

る厚生省その他の方面におきまして、それに見合う一般財源を補てんをしていただくならば、そういうことは喜んで実行いたしますといふことを、お答えをしておるわけでございます。

なお関連いたしますが、国鉄に對しましては、そういう身体障害者が国鉄を利用しやすいような設備を充実すること、これはもちろん国鉄の負担においてやるべきであるといふことでございまして、これは全国一べんにはできませんけれども、主要な駅から順次これを現在実現をしつつある状態でございます。

○説明員(磯崎敬君) たいだいま大臣が申されましたとおりでございますが、私のほうは四十七年の実績で申しますと、約百八十万の方々に對しまして十億の運賃割引をいたしております。で、御承知のような財政状態でございます。いままでの審議におきまして、いわゆる運賃上の公共負担については、もう国鉄は負担能力がないと、国でめんどろを見るべきだといふさまざまの御意見がございまして、私もたいだいまも、ぜひ運賃のほうにつきましては、厚生省その他関係のほうでお願いしたいと思ひますが、ただ私のほうのローバーの輸送サービスにつきましては、できるだけのことをしなければいけないといふことで、いろいろ先生からも御指示がおりになりますと思ひますけれども、いま、こまかい点につきまして、できるだけだけの注意を払つてやつてまいりたいといふふうに思つております。

○矢山有作君 これは身体障害者にとつては、乗車時間を短縮するといふことは、これはもう生理的な絶対の要求なんですね。いま、御案内のように、列車に乗りますといふと、車いすは通らぬわけですから、乗った人はどうしても短時間で目的地に着きたいといふ、こういう要求があるわけですね。

現在の状態ですと、この間参考人を呼んでいろいろ意見を伺つたんですが、汽車に乗つて旅行をするといふ予定を立てたら、もう身体障害者の方は、その前日から節水、節食をして、かなりの

距離の旅行に、生理的に耐えられるような準備をしてからかぬと旅行できないと、こういう状態に置かれておるといふわけですね。しかも従来の考え方と違つて、できるだけこういう身体障害者の人たちが、狭い範囲、たとえば家の中に閉じ込めておくといふのでなしに、できるだけ広く行動できるように、国として講じていくといふことが、やはり身体障害者の福祉の面から、非常に重視されてきている状態です。

したがつて、そういう点から言ふなら、私は積極的にこの運賃割引等のことをやることによつて、身体障害者の要求にこたえていくべきだと思ふんです。その場合、先ほど御指摘がありましたように、私も国鉄の経営の状態といふのはいささか承知をしてゐるわけですから、したがつて何も国鉄の割引だけでやりなさい、こういうことを言つてゐるわけじゃないので、少なくとも、田中内閣の看板が国民福祉の増進といふことであるなら、やはり一般会計からでもやつたらいいんじゃないかと、それほどの私は大きな負担にはならぬんじゃないかと、こういうふうには思つてゐるわけですね。したがつて、この点については、重ねて運輸省なり、あるいは厚生省もきよう来てゐるわけですから、厚生省の考え方もおききたいと思ふんです。

○政府委員(高木玄君) 身体障害者の運賃割引につきましては、たいだいま先生が述べられましたとおり、現在の運賃割引制度になつておりました。これは国鉄当局の御配慮、つまり国鉄の負担において現在この割引制度が実施されておるのでございまして。それから国鉄の財政事情等もあり、それをさらに拡大するために、必要な部分は国の補助金等をもつて行なふべきではないかといふ質問でございますが、この点につきましては、実は心身障害者対策基本法の第二十三条の規定の趣旨等もございまして、直ちに補助金を組むことが適當であるかどうか、また、その部分のみを何ゆゑ国庫補助の対象にするか、この補助金のルールづくりの点からも非常に問題がございまして、せつか

くの先生の御意見はよくわかりますので、なお私どもとしても、ひとつ前向きに検討させていただきます。かように存じております。

○矢山有作君 こうした問題は、私は、いまの制度がどうなつておるからできないのだといふ考え方は一切できないと思ふのです。やはりこうした新しい施策をやつていくといふときには、いまの制度がそれに合わないなら、それを變えていくといふ積極姿勢がなければ、これは要求には応じられぬわけであり、そういうことはもうわかり切つた話なんです。そうすれば、少なくともこれだけ社会福祉の増進がいわれ、しかも参議院として与野党一致でこの心身障害者の対策推進決議がなされた以上は、この決議の趣旨を尊重していただいて、政府としては前向きに実現を考へていただくのが當然であらうと思ふのです。でありますから、そういう点では、ただ決議を国会は国会でやつたのだと、行政の實際的な運営はわれわれのことなんだから、決議は決議として、その実現についてはよろしう向きだといふのは困るわけです。

そういう点では、ぜひともこれは実現させるように、運輸省としても、厚生省と十分協議をしながら、むしろ私は厚生省のほうに積極的な姿勢を求めたいわけですね。そういう点で、重ねて意見を伺つて次に移りたいと思ひます。

○政府委員(高木玄君) 現行の運賃割引制度を拡大することにつきましては、身体障害者の関係の団体からも強い要望がございまして、たいだいま先生の申されましたとおり、前向きな姿勢で検討してまいり、国鉄当局と十二分に協議してまいりたいと思ひます。

○矢山有作君 それでは、次に質問を移します。四十七年度の国鉄の監督報告書を見ますと、いふと、「事故防止対策は、事故が発生した場合、当該事故の対策にとどまる傾向が見受けられるが、より広範な観点から総合的方策を確立することが肝要である。」こういうふうな、安全確保の問題について強調されておるようであります。ここ

す。これは私は、けっこうなことだと思ひます。それだけ事故防止その他に努力されておるといふことになる。しかしながら、業務上そういうようなことに努力しておることがね返って、労働者に対する労働過重の負担になって発病が多い、多いに労働者は休めない、こういうふうな関連をも持ってくるのではないか。こういうふうな考えたら、あなたが言われたほど、国鉄労働者の健康状態というのは優良な状態に保持されておるとは言えない、こういうことについて、私はもう一度、あなたの方のほうで、国鉄労働者の健康の状態というものを真剣に検討してみられる必要があるのじゃないかと思う。そういう立場から私は、いささか資料が古うございすので、どうかと思ひますが、かいつまんで国鉄労働者の健康の状態というものについて触れてみたいと思ひのです。

これは四十四年の五月に発行されました国鉄労働組合の「月刊調査と資料」二「レール」という四、五月合併号、ナンバーで言うところ九、九、これに載っておるものであります。これはいささか統計が古うございすし、それからまたこういう調査というものは、統計の取り方あるいは調査をする場合の約束事その他によって多少の変動はあると思ひます。変動はあるけれども、その調査によってみますと、大体、十人中七人が健康を害しておると、こういうふうな答えておるようですね。しかも四十一一年当時の調査と四十三年の調査を比べてみますと、これはむしろ健康を害しておるといふ者の数は広がってきておる。しかも、その健康を害しておるといふ人々は、どの年齢層にもあまり違わない割合で広がってきた、こういうふうな調査結果が発表されております。それから病気の状態はどういうふうなかという、一人で二つ以上の病名を持つておるの一般的なものである、そして多いのが胃腸病であるとか視力減退であるとか高血圧だとか、こういうふうにいわれております。特に二十代で胃腸病を訴えておる者が非常に多い、七二%をこえておるようであります。これは四十三年の十一月の調査であります、前回の

四十一年の八月の調査に比べると、二十代で胃腸病を訴えた者が六七・六%、それが四十三年の十一月の調査では七二・四%というのですから、これは非常にふえていきつつある。この胃腸病の原因などというのは、非常に神経の緊張を伴うことによつて起こるのだと、私は専門家ではありませんが、そういうふうな一般的に聞かされております。こういう状態で見ると、こうした年齢のいかに聞かず、特に二十代という若いところにも非常に健康に対する障害が起こつておるといふことが、この調査結果から言えるのではないかと思ひます。

それから国鉄の労働者の薬の常用状態はどうかということ調べてありますが、労働者の六〇%が薬を常用しておるといふ調査結果が出ております。これも常用している薬はどんな薬かというと、胃腸病が五二%近い、あとはビタミン剤を飲んでおるのが三八・七%それからトクホン類が二・二%だとか、こういうふうな非常にたくさんのが薬を常用しておる、そして特に二十代の胃腸病が非常に多い、これは二十代において胃腸病の症状を訴えておる者が多いというのと符節を合しておると思ひます。

それからさらに調査は、不健康者で医者通ひをしておる者はどのくらいあるかということ調べておるんですが、不健康者の四六・七%が医者通ひをしておる。先ほど言いましたように、国鉄労働者の七〇%が健康状態が悪いということを訴えておるわけでありまして、その中の半分近い者が医者にかかつておると、こういうふうな訴えておるわけでありまして、しかも、その医者にかかつておる者の状態を見ますと、二十代にして二四・五%、三十代にして四七・一%、四十代にして五六・八%、五十代にして七六%というのですから、二十代という若さのときから非常に医者にかかつておる者が多いし、また五十歳以上になると、医者にかかれないのがふしぎだと、こういうような現象が訴えられておるわけでありまして、さらに、こういうふうなおそるべき国鉄労働者の

の健康破壊の直接的な原因は何だと思ひかということに対して、調査対象の人々が言つておるのは、神経を使うと答えた者が五二・八%といわれております。食事時間が十分でないというものが四五%、睡眠時間が不規則だというのが四一・八%、夜間労働が多いというのが三三・五%、こういうふうになっております。勤務種別、年齢別それから業務機関別を問わないで、神経を使うと訴えておる人が一番多いということは、国鉄の労働というものがいかに神経をすり減らすような労働、いわゆる神経労働になっておるかということに明白に示しておる結果ではないか、こういうふうな思ひわけでありまして。

それから労働がきつくなり疲労が蓄積すると、いろいろ身体に障害が出るわけでありまして、その症状はどういうふうになっておるかということ調査をしておるんですが、具体的な症状で、肩がこる、全身がだるい、頭が重いと訴えておる人が大部分であります。こういうふうな状態になっておる。いろいろ詳しく言うと、精神的な症状あるいは神経的な症状を訴えておる、そういうような状態の調査も行なわれておるんですが、そういう状況であります。

以上言いましたように、この調査の内容というもの、しさいに検討してみなければ、どの程度のものかということ、私も確実には申し上げることはできません。先ほど申し上げましたように、調査のやり方で数字も違つてくると思ひます。しかしながら、いざにしろ、これだけの調査が行なわれて、こういう結果が発表されておるといふことは、私はゆるがせにできない問題ではないかと、そういうふうな思ひわけでありまして、そういう点から、国鉄当局といつては、労働者の健康状態に対して、やはり徹底的に実態を調査し、それを把握していくことが必要なんではないか、こういうふうな思ひわけですが、その点どういふふうにお考えになっておられますか。○説明員(磯崎君) ただいま先生のおっしゃいましたとおり、確かに私どもの職員は勤務時間が

不規則であり、夜間勤務が多く、またしたがって食事時間等も不規則でございます。また常に列車運転その他に携つておりますので、やはり神経を相当使うということは確かだと存じます。したがって、それが胃腸病その他にも影響することだといふふうな考えますが、こまかい専門的なことは一応別といたしまして、私どももいたしまして、確かに昔から国鉄職員はからだに弱いということをおいておつたんでございす。したがって、いづゆる事前の保健管理ということには相当力を入れております。各鉄道管理局に保健管理室というものを設けて、最近も東京のは新宿の鉄道病院にすぐ並んでつくりましたが、非常にこれは内容が整備してあるといつて労働者からもほめられたような、ほかの模範になるというふうな言われたぐらいのものをつくりました。結局事前の保健管理をどうしてもやらなきゃいけないと思ひます。したがって、保健管理につきましては、さらに徹底してやつてまいりたいと思ひます。

それから発病後の問題、これは幸ひ私のほうは医療機関がほかの企業と比較すれば整備されているといふふうに思ひます。しかし、やはり近ごろ僻地の診療所等に医者がいなくてという問題などもございまして、いろいろそういう点で困難もいたしておりますが、やはり事前の保健管理と事後のアフターケアと、この二つを柱にして御指摘のとおり職員全体の健康の向上にぜひつとめてまいりたい。数字的に見ますと、確かに死傷病も減つておるし、あるいは公傷の患者も減つておるし、あるいはなくなる方も減つておるというふうな状況はおりますが、やはり個人個人のいろいろな事情があると思ひます。そういう意味で、今後とも十分保健管理には意を尽さなければならぬ。これが本人自身の問題であると同時に、やはりお客さんの生命に関するということもあるわけでございますので、十分今後もいまの組織を整備いたしましてやつてまいりたいと思ひます。

○矢山有作君 事前事後の健康管理の点を強調されたわけですが、それを充実させることはもちろんのことでありまして、問題は現在の労働者の健康管理の状況が具体的にどうなっているか、さらにそれを具体的に、将来どう改善しようとしていくかということが、私どもにとっては聞かせたい重要な点なんです。しかし時間がありませんで、そこまで話を持っていくことができないのが残念であります。いすれにしても、おっしゃったことはきわめて重要なことでありますので、ぜひこの健康管理の面に万全を期していただきたい。

特に先ほどお話がありました、昔から国鉄職員はからだに弱いといわれておるといふ発言がありました。それは、私は国鉄職員が特別に弱くないと思うんです。国鉄に就職する前は、みな同じような人なんです。それが国鉄に就職して、国鉄の中でからだに弱いといわれておるとは、やはり非常に神経を使う疲労の強い仕事をやられておると、たとえばスピードのある乗りものに乗りたり、あるいは事故を防止するために神経を使わなければならないというようなことがあつて、いろいろな労働条件からくる緊張感といいますが、疲労というものが激しい、そのことが、言われる国鉄労働者はからだに弱いという表現になつてくるんだらうと思うんです。それだけに私は、国鉄労働者に対する健康管理というものが、安全確保の点から見てもゆるがせにできない、こういうふうに思うわけです。

ところが、この点で非常に問題がありますのは、同じ調査の中で、こういう調査結果が出ております。病気になるって実際に療養ができたと言えたのが全体の四・四％にすぎなかったというんです。自分自身また療養すべきだと思ひながらできなかったと言えたのが四〇％だといふ。この答えを出したのは、年齢階層別に見ると、一番多いのが三十代の人です。三十代の人では五四・二％の人が、療養したいけれども療養ができなかったと、こう言っているわけです。これはやはり

り三十代という年齢が、労働者としても、もう質の面から一番充実したときであるし、それだけに仕事の責任もあるし、健康を害しておつて休みたいと思つても休めないような、そういう状態にある年代じゃないかと思うのです。それだけに私は、三十代で療養したいのに療養できないといふことを訴える人が一番多い数を占めておるのではないかと、こういうふうに読み取れると思うのです。それからまた療養できなかった人に、療養できなかった理由は何だ、こういう調査をしておりますが、これで見ると、人手不足で休めない、こう答えたのが五八・九％、職制に出勤要求をされる、だから休めないと言つたのが一〇％、そうすると七〇％近い労働者が職場要員不足によつてみずから健康を犠牲にされておる、こういう結論になるわけでありまして。したがつて国鉄の場合、要員が不足して労働強化になる。労働強化は疲労を蓄積させて病気に追い込んでいく、ところが病気になるって療養ができない、こういう悪循環に追い込まれておるんじゃないか。これが国鉄労働者の実態ではないかと私は思うのであります。

これを見ると、私はまさに人間疎外、労働者の命と健康の犠牲の上に立つた国鉄経営と言わなければならぬと思つておる。そういう点から、人間尊重だとか、あるいは福祉優先だとかいうことを口で言うならば、こういうような実態は見のがすことができないわけでありまして、私は健康障害者が要員が足りないから療養すらできないんだ、こういう状態というものは、一日も早く解消すべきではないかと思ひますが、これに対する何かお考えがありましたら承りたいと存じます。

○説明員(加賀谷徳治君) ただいま先生からいろいろ御指摘がございましたが、そういうような事態になつてはたいへん困ることでありまして、私どもとしましては、十分その点を考えてやつていくわけでございますが、十分に療養ができないというふうな点については、絶対私どもはそういうことではないというふうに考えております。御承知のように、ただいま総裁の答弁にもありましたか、

国鉄はたくさんの方の医療機関を備えておまして、大体大きなところには、自由自在に行ける医療機関を備えておる。そういうふうな面からいいますと、十分手当はできるというところでございまして、そういう意味では、無理して療養もさせずに引っぱり出すというふうなことは、まずないというふうに私考えております。

国民全体の罹病率なんかからいいますと、国鉄の場合、統計数字から見ますと、これは私どもの医療機関にかかった者全部についての統計、実際にそういう統計を見ておるわけでございますが、全般が一・一％でございまして、国鉄の場合七・八％、そういうところを往來しておるといふようなことでして、特にまた最近、先ほども申しましたように、ふえる傾向でもないというところでございまして。

それからまた勤務の關係につきましては、特に病氣についての予備とか何とか、そういうふうには考えておりませんが、いろいろな意味で、各現場機関に予備を持っておるというふうなこともございまして、いろいろな人手不足の場合は助動機配その他いろいろな横の機関、その他いろいろなあらゆる手配を講じながらやつておる。これは非常に病人がふえればたゞ倒れるような状態になりますと、そんなことでは間に合わなくなりますが、大体横ばいというか、むしろ漸減の傾向にあるのでございまして、そういう意味におきましては、現在の要員手配の中において、そう無理なく行なわれておると、私どもとしては信じておる次第でございまして。

○矢山有作君 いまの国鉄のほうの説明は、きわめて楽観的なんですね、倒れるような状態になつたらこれはもう論外なんです。国鉄という多数の国民の生命を預かる公共的な運輸機関において、事故を起こさないで安全確保をはかつていくということが一番大切なことでしょ。安全輸送を達成していくということが一番大切なんですね。そうすれば、倒れるような状態になつておる者を考えるのは、これは論外なんで、からだの変調を

訴える、たとえば目が疲れるとか眠いとか頭が痛くてしょうがないとか肩がこるとか、そういうような段階のときから十分健康管理に注意しなければならぬはずなんです。そのことを私は言っているわけです。

したがつて人間のからだは健全、正常な状態に保たれるような十分な健康管理をしないと、国鉄のようにどんなスピードアップされていき、あるいは運転回数も非常に過密になつていくという状態の中では、健康に変調を来しておるような人間を使つておつたのでは、十分安全が期せられないから、そういう意味で安全確保のために十分な健康管理をやりなさい。そういう点で言うならば、こういうふうな国鉄労働者の中にはたくさんの方の健康障害を訴えている人がありますよと、こう言つておるんですから、そういう私の言つておる趣旨をとらえて、国鉄において十分な健康管理をやつていくんだという決意がなければ、いまのように、一般に比べて罹病率は少ないんだとか、あるいは十分な手当ができておるんだというふうな考え方では進まれないから、私はこの働く人たちの健康管理に、将来も依然として危機の念を抱かざるを得ないんです。

あなたは十分手当ができる、それ相応な国鉄には診療機関もあるんだと言われておりますが、私が国鉄労働組合の七〇年七月の実態調査報告で出ている、国鉄労働者の健康状態と医療機関に対する要求というものを調べてみたところによりまして、鉄道病院の利用率というのは二七・五％、診療所の利用率というのが一〇・五％、全体として三八％程度と、こういうふうな数字が示されております。そうすると、なるほどわれわれ一般から考えるならば、鉄道は鉄道病院を持っておる、診療所を持っておる、したがつて十分に、健康の不安を感じたならば診断を受けてやつておるだろうと、こういうふうにかける。われわれでもそう思つていた。まして一般の人にはそう思うと思ふんです。ところが実態は驚くほど低く、鉄道病院、診療所の利用率は三八％という低さなんです。そう

すると、必ずしも私は、こういうものがあるから国鉄労働者の健康管理がこれらによって十分果たされておる、こういうふうには断定できない、こういうふうな思ふんです。したがって私どもは、あなた方に申し上げたいのは、こうした点の実態を十分把握してもらいたい。そして健康管理に万全を期してもらいたい、そういうことを言っているわけです。

そこで私は、もう一つ、次に質問を移してみたいんですが、私はこれらの健康管理が行き届かない、病院に行きたくても行かれない、こういう原因は、要員不足というものが最大の原因だと思つていますが、そこでお尋ねしたいのは、年次有給休暇の消化状況がどうなつておるか御存じでありますか。

○説明員(加賀谷徳治君) いま手元に各職種の詳細な資料を持っておりませんが、大体消化率はいいものというふうに考えております。

○矢山有作君 あなた、そういう、いいものと考へておる——まあここから、答弁はなるべくいいような答弁せぬとぐあい悪いから言つてるんではないか、そういうような認識じゃ困るんです。

これも国労の東京地方本部が今年の八月二十日に調査をして発表した分でありまして、年次有給休暇消化状況調査の集約が発表されております。これをおそらくごらんになつていらっしゃると思うんですが、これを見ますと、概要を申し上げますと、完全消化をされておる職場——職場別で言いますと、完全消化されておる職場は数えるほどしかありません。駅について言いますと、おおむね二日ないし三日は未消化であります。車掌区について言つと三日ないし四日は未消化であります。特定の職場で一人が五日以上未消化されておるところもあります。いま未消化と言つたのは、数字は一人当たりであります。

問題は特に電気・施設の職場であります。ここはもうあなた方御存じのように、相次ぐ工事量の増加に対して要員措置が追いつけない。したがって担当業務に追われて年休どころではないといつ

た状態でありまして。たとえば電気の一人当たり有給休暇の残日数が二十・三六日、失効日数が一人当たりにして十・六五日となつておりますが、これは発効年次ではその期間に年休は全然とれないで、前年発効の年休を使い、しかもその半分は流してしまつておるといふ状況であります。総括的に東京地方本部の職場全体を見ますと、年休の消化率はきつめて悪い。年休未消化がきつめて多いといふことであります。これが指摘されておるんでありますが、これは要するに要員が足りないから、年次有給休暇すらとれないと、休みたくても休めない、こういう状況なんではないかと思つておるんですが、こういう調査結果をもとにして言うなら、あなたのいまの御答弁のように、年次有給休暇はほとんど消化されておるといふうなことは言えないと思つておるんです。ほとんど消化されておる職場はきつめて少ない、まれなんです。

○説明員(加賀谷徳治君) 職場によりまして、いま詳細な資料がないと申し上げてあれなんです。が、職場によりましては、そういうように差があると思ひます。しかし、そういうことにつきましましては、その時期において、たとえば工事量が非常に多いとか少ないとかいうようなことで、そういう現象も場所によつては出るということございまして、その後、一年以内においてなるべくそれを消化させるというふうな処置を講じておりますし、なお消化できないといったような面につきましては退職の時点と申しますか、そういう時点において、全部処理するといふような制度になつております。

○矢山有作君 退職時点で処理するといふのはどういう意味ですか。

○説明員(加賀谷徳治君) 退職時点の問題は、私ちよつと間違へましたですが、一年以内にできるだけこれを処理するといふことを原則にして運用しております。

○矢山有作君 あんた、人をなめたような答弁をしちやいけませんよ。年次有給休暇というものは、労働者の健康保持という、そういう立場から、労働

働基準法に一年間何日以上は有給休暇を与えなきゃならぬ——べきじゃない、ならぬといふことで定められておるわけでしょう。だから、その年次年次でそれを消化していくのが正常な状態なんですね。それが消化できないでたまつちやつて、国鉄の場合は二年間でしつて、有効期限が二年たつたら失効させてしまつて、年次有給休暇もとれないで流しておるといふのが異常なんです。そんなものが退職時においてどうして処理するか、そんないかにいかな、人をこまかすような、しろうとをこまかすような答弁をしちやいけませんよ。もちろん私は、あなたのうな国鉄の職員じゃないんだから、その限りじゃしろうとかも知れないけれども、あまりにもなめた答弁をしちやいけませんよ。

要するに、年次有給休暇の消化が、こういうふうにしてきておらぬといふ事実に対して、責任を感じるのか感じないのか、責任を感じたら、これをどうしようとするのか、それを言つてください。

○説明員(加賀谷徳治君) いまの退職時の問題は、先ほども言いましたように、私ちよつと取り違へておりましたんで、取り消させていただきたいと思ひますが、いまの次の一年でなるべく消化するといふような話も、これはやはり法の精神に従つて、できるだけ与えたいといふことに基づきまして、組合なんかとの話し合いの上でやつておるといふことでございまして、これはいろいろ問題のないことはございせん。しかし現在、そういう話し合いの中で、そういう運用をやつておるといふふうに御理解願ひたいと思つております。

○矢山有作君 時間が来たようですから、この問題で労働省の見解を承りたいと思ひます。

○政府委員(渡邊健二君) 年次有給休暇は基準法によりまして、使用者は労働者から請求があるわけでございます。労働者の権利でございます。国鉄ももちろん基準法の適用がありますわけでございますから、もし労働者がとりたくてもとれない

といったような状況があるとすれば遺憾なことでございます。労働省といたしまして、十分調査をいたしまして、年次有給休暇が未消化であるのが、とりたくてもとれないといったような状況にあるのかどうか、よく調べました上で、もしそういう状況があれば、そういうことがないように指導してまいりたいと思つておるわけでございます。

○委員長(長田裕二君) 矢山君、時間が参りました。

○矢山有作君 明確な労働省の答弁に期待をいたします。これは私がいま言つたように、国鉄の労働者の場合、年次有給休暇がとりたくてもとれない、そういうような状態に置かれておるわけなんです。この最大の原因は要員不足であらうと思ひます。こういう状態がそのまま放置されておつたんです。労働基準法三十九条というものは形骸化していきいわけでありまして、なるほど労働者が請求しなければいけないことになる。しかし請求しようにもできないほどの状態に追い込められておるといふ実態こそが重要な点でありますから、そういう点では、労働省が労働者保護の立場に立つなら、基準局長がいま言われたような立場で、これは早急に実態を調べて、そして年次有給休暇の取り得る状態に国鉄の労働条件を改善するように、強力な指導をしていただきたいと思います。

残念ながら時間が参りましたのでこれで終わりますが、私はこういう状況一つを見て、十一万人の合理化だといつて進めておる国鉄当局の姿勢に、大きな疑念を持たざるを得ぬのです。去年の法案審議のときに十一万人の合理化をやつていくんだと言つた。ことしのこの法案審議についても十一万人の合理化だと言ふ。はたしてこの十一万人の合理化というものが、合理的な根拠で、それぞれの部門別に積み上げられてきたのかどうかということについては、私は大きな疑問を持たざるを得ないと思つておる。腰だめで、とにかくこのくらいを首切つていくんだといふことをまず前提にして、国鉄の再建計画というものが、一つは立てられていくんじゃないか、こういう不安の念を禁じ

ざるを得ません。こういう点では、一体十一万人
合理化の基礎はどういうようなところにあるのか
ということが、徹底的に解明されなければならな
い。その解明の上に立つて、初めて要員の問題が
解決でき、さらに、それに深い関連を持つ国鉄勞
働者の健康保持の問題等についても、深く議論を
詰めていくことができるんではないかと思いますが、
残念ながら時間がありませんので、きょうは言
いっぱなしのような形になりましたが、これで私
の質問を終わります。

○委員長（長田裕二君） 矢山君の質問は終わります。

工藤良平君。

○工藤良平君 私は農水の立場から、主として農産物の輸送の問題についてお伺いをいたしたいと思つてゐるわけですが、その前に、最初に、今回の国鉄運賃の値上げにおきまして、貨物運賃の値上げが相当大幅に行なわれるわけでありすけれども、特に国鉄の營業取支決算、監査報告等によりますと、かなりの赤字が累積をしておるといふことから、今回、特に貨物の値上げにつきまして、大幅な値上げというものが計画をされておるように聞かれますけれども、その点について、きわめて概略でよろしゅうござりますが、現在の国鉄の運用の内容について御説明いたしたいと思ひます。

○説明員（磯崎勲君） 貨物営業におきまして、いろいろ問題がございますが、問題の中には、やはり貨物の運賃制度そのものに問題がございます。これは御承知のとおり、現在、まだ国鉄におきま

る一定時点で二千数百の品種の値段をきめまして、調べまして、その値段によりまして一から四まで分類するわけでございますが、その中で六十数品目だけは生活必需品ということで、その価格にかかわらず等級を下げるという措置をいたして——米以下です、六十一品目の価格を下げております。

したが、いまして、それを品目別にかりに赤字、黒字を見ますと、四等級の貨物、すなわち等級の数が多くなるほど赤字が多いと、こういう計算になつております。この計算は、先ほど申しましたとおり、一般の普通等級のほかに、政策等級というものをつくりまして、それによつて社会政策的な運賃割引を実質的に等級でもつてしているというような運賃制度でございます。

○工藤良平君 国鉄の運営が、きわめて営業不振であるということがいわれておるわけであります。その主たる原因が貨物の輸送にあるというやうな印象を受けるのでありますけれども、国鉄から提出をされておりますこの資料によりますと、「昭和四十六年度幹線系線区の線区別経営成績」というものを見させていただきますと、ここで黒字の出ておりますのは、大阪環状線、総武本線、東北本線、新幹線、山陽本線、高崎線、山手線と、これだけで、あと全線赤字というやうな結果が出ておるわけでありますけれども、そういたしましたと、これは国鉄全体の大きな根本的な問題というように私は理解をするわけでありますけれども、その点についての御見解をいただきたいと思ひます。

○説明員(原田幸吉君) ただいまの御質問でございますけれども、御指摘のとおり国鉄全体の問題ではございます。ただ貨物の場合には非常に、何といいますが、環境の変化の影響を非常に強く受けておる、こういうことだと思います。御案内のようには、非常に経済構造、社会構造、それから産業の立地構造、したがってまた流通構造、こういうものが著しくこの五年、十年で変わってきたわけでございます。それに対応してまたいいサビ

スをしければ利用されない、それをするためには、貨物関係にもかなり金を入れて、ハードウェアの面においても、それにそういうサービスができるようにしていかなきゃならないと、こういう問題があるわけでございます。それからまたハードウェアだけじゃなくて、まあ利用のしかたといいますが、制度といいますが、こういうもの、を、先ほど總裁から答弁ございましたような、そういう面からの対応もしていかなきゃならない。それらの両方の面において、非常に劣っておったわけでございます。この十年、ずっとそれが劣っておるわけでございまして、いま御指摘の、何と申しますか、状況は、貨物において特に強く影響を受けていると、こういうふうに理解をしているわけでございます。

○工藤良平君 最も端的にお伺いをいたしますけれども、国鉄の営業不振の最も大きな理由というものは、大まかに分けましてどういうことになるわけでありませうか、これは總裁のほうから。

○説明員(磯崎勲君) 旅客と貨物におきましては若干理由が違いますが、旅客のほうにつきましては、幸い最近の新幹線その他の関係で、一応、いい線は非常にいいわけでございますが、しかし、やはり全体的な過疎化の影響によりまして、国鉄の全体の二万キロのうちの半分以上は過疎地域を走っております。したがって、これは運ばうにもお客さんがないという現状でございます。したがって需要が少ない、収入が少ないと、こういうことになるわけでございます。

になっております。その穴を埋めるのがやっとでもって、とても増加になっていないということもござります。

それからもう一つは、やはり輸送体制の整備の立ちおくれでござります。昭和三十年代におきましては、まず都市の通勤輸送ということで非常にお金を使っております。また東海道の逼迫に対する東海道新幹線の建設等のために、昭和三十年代におきましては、ほとんど旅客輸送に重点が置かれておりまして、貨物の設備投資は残念ながら手が回りませんでございました。したがって貨物の輸送の近代化が非常におくれる、一方道路の発達によりまして、トラックが非常に整備されるというようなことで、国鉄の立ちおくれと、競争機関の急激な伸びと、この二つによりまして、現在の貨物輸送はこういう事態になったというふうに一応考えております。

○工藤良平君　いまお話がありましたように、この貨物輸送が非常に減少のカーブをたどっている。それはいまお話がありましたように、この設備の問題等につきまして、やはり近代化がきわめられておきているというような御説明があったわけでありますけれども、だとするならば、それはこの国鉄全体の立場から考えられるべきものであって、これを運賃の大幅な値上げによってまかなうということについては、私は一つの疑問を持つわけであります。これは後ほどいろいろと指摘をしてまいりたいと思います。

そこで、私は今回のこの値上げの状態をながめ

一方貨物のほうは若干模様違いますのは、昭和三十八年までは非常に順調に伸びておりました。まず、御承知のとおり石炭の急激な減少が一つの影響でございしますが、現在国鉄の貨物の輸送量は、昭和三十八、九年から二億トンに達しました。以来、そのまますと横ばいでございます。日本の経済がこれほど発展しておりますのに、国鉄の貨物輸送が横ばいであるということは、一つには石炭の——石炭が一時国鉄全貨物の四分の一を占めておりました。これが現在はいもう割ぐらいい

てみますと、普通旅客運賃の場合に、六百キロ以上が一二二%、それから六百キロ以下が一・一四%、こういうような状況でありますし、一番値上げ率の高いのが定期、特に通勤定期の一三〇・二と、こういうようなことになるようであります。が、そういうことからいたしますと、この貨物運賃の平均二五%ということですが、先ほどお話がありましたこの等級別の整理、そういうものによりまして、たとえば今日まで非常にいろいろな事情から割引をしてみました農産物の輸

送につきましては、相当大幅な値上げというものが予定をされておるわけでありまして、これにつきましては非常に重要な問題だと私は思っておりますが、とりわけ今日まで暫定割引があるいは特別割引が行なわれてまいりました。その両方を整理をして考えてみますと、一説によりますと、四〇%をこして値上げが行なわれる、このような状態でございますが、これが農産物ひいてはそれが農業の問題に影響してくるわけでありまして、鉄当局はなさっておるのか、そういう点についてお伺いしたいと思ふんです。

○説明員(原岡幸吉君) 主として農産物に關しての値上げの問題でございますけれども、前提といまして、昭和二十五年からいゆる暫定割引というところで割引をいたしてまいりました。それからさらに昭和四十一年から、それにつけ加えて特別措置割引と、こういう公共政策的な観点からの割引を農産物について実行しておったわけでございます。これを国鉄の財政の現況にかんがみまして、昨年の九月末限りでもって全廃する、そしてその対応につきましては、関係の主務官庁において対策措置を考へて対処する、こういうことであるわけでございます。

しかして、それも含めまして、今度また国鉄の貨物運賃の改定によりましてかなり大幅の値上げになるんじゃないかと。具体的に二、三の例を申し上げたいと思ひますけれども、国鉄で具体的に運送されておる距離、これを前提といたしますと、たとえばお米は三六・二%、それから生バレイシは三八・四%と、このようになるわけでございます。しかし、これがいま申し上げました、こういう運賃値上げ額と、それから割引の廃止額と、こういうものがそれでは価格にどれだけのウェイトを占めるか、こういう観点を見ますと、米においては〇・三%、それから生バレイシにおいては一・四%、しかも今度は鉄道輸送で全部送られておるわけではございませんので、鉄道輸送によって送られておるシェアといひますか、これ

を前提といたしますと、その影響は米においては〇・一三%、それから生バレイシにおいては〇・四七%と、こういうふうな数字的には理解しておるわけでございます。

で、ただ先ほど申し上げましたように、具体的な流動につきましては、先ほど申し上げたように非常に高くなる、これはわかるわけでありまして、国鉄の等級問題、先ほど御答弁がございましたように、これは逐次トラック、あるいは船等の対抗——対抗といひますか、一般の輸送環境に合ったような近代的なものにしていかなければならない、そういう意味で、等級もそういう環境に合ったようにしていかなければならない、こういう影響もあるわけでございます。しかも現段階におきましては、これらのものは一番高い等級と比べますとなお二〇%割引の運賃負担になっておると、こういうわけでございます。

そのほかに、先ほど御答弁ございましたように、元来もう少し高い等級を適用しなければならぬ、これを生活必需品であるという観点から、六十一の品目について低い等級を適用している、政策等級といふことで、しかもまた等級から言ひましても、その一番高い等級からすれば二〇%低い等級が実際に適用されておるんだと、こういうことでございまして、まあこの農産物関係の運賃改定、これにつきましては、いま御説明申し上げましたように、現状においてこういうことでやっいていくほかないと、かように考へておるわけでございます。

○工藤良平君 いま御説明がありましたけれども、四十六年、四十七年にかへまして暫定割引あるいは特別割引といふものが二年にわたりまして半分ずつ削減をしてなくなつた、こういうことであります。これ平均が八・四%ですね。それに今回等級の整理が行なわれてまいりました。従来の一等から四等級までの差額といふものは一〇〇対一五〇であつたけれども、それを一〇〇対一二四というように縮めるといふことでありますから、それが今回の値上げで約三〇%といふこと。

そうすると、従来の暫定割引あるいは特別割引を含めまして四〇%程度の値上げにここの二年の間になるんだと、だからそれが、いま言う不均衡を是正するといふ意味で、一五〇を一二四というのに接近をした、しかし、じや今日まで三十数段階あつたものをだんだん整理はしてきましてたれけれども、それを認めてきたといふものは一体何を意味するのか。

そういう不均衡をつくることによって、それが国民生活に非常に大きく影響するからこそ、その不均衡といふものが、逆に言うと、国民生活には非常に均衡のとれたものであつたと私は理解をするわけなんです。それを一気に今回一〇〇対一二四に縮めたといふことは、それだけに暫定割引あるいは特別割引を含めるといへん大きな影響が出てくるというように私は理解をするわけなんです。したがって、もう少し突き詰めて言うならば、不均衡は正しようといふのは、一体何を意味して言うのか。ただ率を縮めたからそれが不均衡を是正したことになるのかどうかという、私は疑問を持つのでありますけれども、この点について、根本的にひとつ、これは大臣のほうから見解を伺いたいと思ひますが、これは具体的にもう少し私語めたいと思ひます。

○國務大臣(新谷實三郎君) 政府委員から答弁させます。

○政府委員(秋宮公正君) 御指摘のいゆる特別措置割引あるいは暫定措置割引の問題でございますが、これは先ほど国鉄のほうから御答弁いたしましたように、四十六年、四十七年と二回に分けてましてこれを廃止したわけでございます。で、その金額は総額で約五十億でございますが、国鉄が三十九年に赤字に転落して以来、こういった公共負担といふものは極力正していくという方針でいたしました。ただ一度にいたしますことは、激変といふこともございまして、激変を緩和する意味におきまして、物価関係協議会にもかけまして、四十六、四十七とやつたわけでございます。で、今回貨物運賃の改定にいたしましても、先ほ

ど国鉄總裁から申しましたように、他のトラック、あるいは海上輸送といふものに比べまして、他のほうにおきましては、いずれも単一の運賃制でございまして、国鉄は長いいきさつもございますが、従価等級制をとつてきたわけで、これがひいては国鉄の輸送力あるいは競争力といふものに非常に影響を与へまして、国鉄のシェアが三九%ございましたのが一八%というふうな減つてきたわけでございます。

個々の品目につきましては、御指摘のようなのもございまして、国鉄の貨物運賃につきましては、四十一年に改定して以来、旅客につきましては四十三年、四十四年にも改正をしたわけでございますが、これを国鉄の貨物につきましては据置きまして、今回七年ぶりに運賃を改正していただくと、しかも国鉄の貨物といふものは、きわめてその営業収支といふものは悪化しております。今後それを近代化していくためにも、応分の負担を荷主の方々にお願いしたいと思つておりまして、このたびは運輸省といひましては、妥当なものだと考へております。

○工藤良平君 それじやもう少し具体的にお聞きをしましょう。いま四十一年に貨物を値上げをして今日まで値上げをしなかつた、これは貨物全体にわたることですね。農産物以外に上げたといふことはないわけですね。そういたしますと、これは全体に、貨物としては同じことがいえるわけですね。

そこで私は、農産物の場合に、もう少し詰めてお聞きをいたしますが、たとえば肥料、飼料、農機具、農薬、これはいままでの三等、四等に位置されておりました。今回それが三等級になるわけですね。そういたしますと、これは皆さん御承知のとおり、農薬といふのは肥料や農機具や農薬を、飼料を使つて牛や豚を飼うわけですね。ところが原料の輸送賃で飼料や肥料や農機具、農薬が上がる、二九・二から二九・六%に上がるわけですね。そのほかにできた生産物を輸送するのにまた特別割引がなくなり、今回二九・二が二九・六

に上がるということになると、原材料で上がってさらにそれを使った製品がさらに上がるということになります。非常に加重した値上げ率ということになるわけでありまして、私はそのように理解するわけですが。

したがって、そのような状態であるから、わざわざ等級を設定をして政策割引というものを進めてきたわけでしょう。そういう私は意義があったと思うんです。今回それを大幅に縮めるということとは、農業にとりましては、きわめて重大な影響が出てくるわけでありまして、先ほどちょっとお話をありましたが、米の場合に三六・二%の影響があるといいますが、この米というのは自主流通米だけをさしているわけですか。政府輸送が含まれておられますか。政府輸送が含まれておるとするならば、政府輸送というのは、いま食糧は二重価格制でありますから、これは政府が負担をするわけですから、これはあまり消費者には影響ないわけですから、特に私が問題にしたいのは肥料、農機具、農薬、こういうものが原材料の輸送で二九・二から二九・六に上がった、今度はそれで生産をしたものがまた二九・二から二九・六に上がるということになるわけでありまして、これは二重にたいへん大きな負担になるように私は計算をするんですが、その点について見解はどうでしょう。

○政府委員(秋富公正君) 今度の貨物運賃の改定はすべての荷物に対して行なうわけではございません。しかし御指摘のような生鮮食料品あるいは原材料と、特に国民生活に必要なものにつきましては六十一品目に限りまして政策等級、いわば従来二等であるべきもの、あるいは三等であるべきものを四等級にしておりましてこの政策等級制度、これは今回も存続するわけではございません、これによりまして実質上約二〇%の割引になるわけではございません。

先ほど申し上げました暫定割引あるいは特別措置割引、この品目の約九〇%、これは同じく今回の政策等級の同じ品目でございまして、そういう

意味におきましては、やはり私たちといたしましては激変緩和、こういう意味におきまして、政策等級を存続するという点において考えたつもりでございます。

○工藤良平君 さっきからしきりにこの二〇%政策割引ということをおっしゃっておりますけれども、従来は一〇・〇対一五・〇という率で割引をしておったわけでしょう。それを一〇・〇対一二・四に縮めたわけでしょう。そうすると、相当政策割引というのは大幅に縮まったと私は理解をするんです。じゃないですか。ですから、その急激な変化というものがどのような影響を及ぼすのか。そのようなことが極端に行なわれるということは、特に農産物の場合に非常に大きな影響があるではないかと私は指摘をしております。

じゃ、もう少し違う角度から見てもいいでしょう。

率を是正することによって均衡になるとい言います。方なんですけれども、これは定期をひとつ見ていただきたいと思う。私は国鉄の資料をいただきたしたので先ほど検討してみました。通定期の二十一キロのところを見てください。これは今度の不均衡は正の中で一番大きな正をしているランクでありますけれども、これは四〇%の値上げが行なわれるわけですね。これは確かに率から言いますと不均衡をなくしたということになりますけれども、この値上げというのはいへん大きなわけでありまして、東京都のいま通定期の、私、区画を調べてみました。これはもちろん国鉄も調べていらつしやると思えますけれども、たとえば十キロの区間を比較をいたしますと、その大差はございませぬ、いわゆる私鉄と。ところが今回改定になります二十キロを比較いたしますと、一番高いところで、たとえば京王帝都ですね、これが二十一キロで二千五百五十円、一カ月通定期が、ところが今回の値上げによりまして、三千六百円になる、二十一キロが。こういう率を是正することによってきわめて大きな不均衡がまた生じるという結果になるわけでありまして、これと同じように、いまの農産物の場合も不均衡を是正をする、

率を縮めたけれども、それが逆に大きな不均衡を生じるといふことに実はなるわけでありまして、その点私は、根本的なこの率の改定として問題があるような気がいたします。この点、大臣どうでしょう。大臣ひとつ答えてください。

○国務大臣(新谷寅三郎君) 具体的な貨率の問題でございます。先ほどから政策的には国鉄の總裁あるいは政府委員からお答えしているのとおりの方で、今度の改定をいたしておるのでございまして、具体的な問題でございますから、政府委員から答弁させていただきます。

○工藤良平君 私はいま矛盾を指摘しているわけですが、その矛盾に大臣が気づきになるかどうかという事です。これはあとでいいですから、やりとりを聞きながらあとで答弁をいただきたいと思います。

○政府委員(秋富公正君) 通定期におきまして、二十一キロから二十五キロ、特に二十一キロが一番アップ率が大きくて四二・九%、これは御指摘のとおりでございます。現在、国鉄運賃法におきましては、通定期につきましては一カ月、三カ月につきましては五〇%まで割り引くということがございまして、現在の平均する割引率は五三・一%でございます。今回、東京都の実態調査をいたしまして、約九〇%近くと申しますものは、通定期の負担を会社がいたしておるわけではございまして、こういったものについて、これはやはり極力五〇%まで縮めるべきではないかと、こういう御議論も国会においてもあるところでございまして。

そういう意味におきまして、五三・一%を五二・一%に下げたわけではございますが、現在までいわゆる法定の五〇%、これは従来は二十キロまでが五〇%の割引をいたしておりまして、二十キロ以上のところは五〇%以上の割引をしておったわけではございます。それを今回二十一キロから二十五キロまでを五〇%割引というふうにいたしましたために、従来の割引率に對しまして、今回は五〇%にしたと、こういう関係で特に二十一キロ

というところが四二・九%というふうになったわけではございまして、二十六キロ以上のところはなお五〇%よりも高い割引率を今後も続けていくわけではございますが、漸次これをいわゆる法定限度に近づけていくということ、今回は二十一キロから二十五キロを五〇%割引に持ってきたためにそういったアップ率になった次第でございます。

○工藤良平君 それがきわめて機械的であって、現実をなぜ直視をし、現実の中でそういう是正をしないのかというのを私は言いたいわけなんです。

もう少し具体的に御質問をしてみたいと思います。たとえば九州からミカンを送るというわけです。いろいろ調べてみますと、いま一ケース十五キロ入りで大体包括契約をいたしまして、一貨車幾らで積んでまいります。それで計算をいたしますと約百円かかる。ところが、御承知のように、東京に入ってまいりますと、普通、貨物は汐留に入るわけですね。ところが汐留にはミカンは入れてくれない。東京の周辺のほうに入れていくわけですね。そうすると、そこからトラックで市場まで持ってくる。この経費が二十二円かかる。合計百二十二円という大体運賃が出てくるわけでありまして、トラックで輸送した場合に幾らかかるかといいますが、表向きは百五十円かかって市場まで九州から届けられるわけですね。で、これをノーマンカーで、フェリーで送ってまいりますと、これは一番安いようであります。これからの傾向としてそういうものがふえていくだろうと思っておりますけれども、国鉄の場合に、いま言ったように百二十二円、トラックで持ってきて百五十円、そうすると、これは鮮度の点において、トラックのほうが早く着くわけですね。一日ないし二日早く着く。そうすると、あまり変わらなければトラックにということになっていくわけですね。そうするとさっきおっしゃったように、国鉄の貨物輸送の傾向とい

うものはだんだん減ってまいります。たとえ二九・三〇%今回上げたといいたしましても、荷物が減っていけば、これは幾分運賃を上げてみてゐたところで、私は国鉄の収支のバランスはとれない、このように思うのです。

今回それが三〇%上げられるということになりますと、一ケース百五十円をこすわけでありまして、さっき物価に対する影響はたいしたことないというふうなお話でしたけれども、これは計算をいたしますと非常に大きな影響が出てくるわけですね。これが小売り価格に、いままで一箱六百円しておりましたものが、運賃が上がったから六百五十円にいたしますよということでは売ればいいのですけれども、農産物の場合はそうじゃないわけですね。第三者から値段をつけられていくわけですね。そうすると、もしも六百円で市場で値段がつけられたとするならば、その値上げ分は農家の手取りが減るということになるわけですね。生産費に食ひ込んでくるわけですね。そういうことから、特に農産物の場合には、私はこの政策的な割引というものが行なわれてきたというように理解をするわけですね。ありますが、そういたしますと、やはり今回のこの値上げの問題につきましては非常に大きな問題があるし、ぜひそういう点については、私は再考慮すべきではないか、この点についてひとつ御見解を伺いたいと思います。

○国務大臣(新谷實三郎君) 政策的な見地からのお尋ねでございますからお答えいたしますが、先ほど国鉄の總裁からも言っておりましたが、この国鉄の運賃制度、これは長い間のいろいろの経緯を経て今日のような運賃制度になってきておるわけでございますが、これは必ずしも国鉄の収入の増加ということにつきましてももちろんありませんが、運賃制度自体といたしましても、これは適当であるかということについては非常に疑問があるところでございます。なるほど公共割引というものを長い間続けてまいりました。これはそのときそのときの社会情勢、経済情勢によりまして判断をせられてそういうふうな決定をされたも

のと思ひますが、しかし、その結果は、国鉄の運賃体系といたしまして、非常に不適当だという点が指摘されてきて、漸次これを改定しようということと努力をしまいたつたわけでございます。

国鉄總裁が申しましたように、公共割引というものを漸次縮めていって、正常な運賃体系に戻そうという努力をしておるわけでございます。今度のこの農産物の問題につきましても、結果的には御指摘のような点が出てくると思ひますが、しかし全体といたしましては、やはりわれわれとしましては、この運賃体系というものを正常な姿にしたいという一つの方向と、それから具体的に一挙に生活関連物資の運賃を急激に変更させるということとは、やはりおっしゃるやうに、非常に国民生活にも影響があるという点を考えまして、この等級割引という点において、農産物ににつきましては、特に考慮を払ったということでございます。この点は、あなたのおっしゃるやうな点はよくわかりますけれども、運賃体系を早く整備しようというところ、それから、と言って生活物資について急激な変動を与えたくないというやうなところ、それを調和いたしますと、今日御提案をされているやうなものになりますということでございます。

なお御指摘になりました、運賃を上げてトラックにとられるばかりじゃないか、こういう点、これはよく私たちが承知しておりますが、国鉄が今度の運賃体系をつくるにつきましては、各品目につきましても、そういう点を十分に調査をいたしまして、おっしゃるやうに、運賃を上げたから今度は利用者が少なくなつて、運賃の収入額はトータルにおいてかえつて減少したというやうな結果にならないよう、これは非常に科学的な調査もいたしまして、そういうことにならない限度において運賃の改定をはかつておるといふことでございまして、おっしゃることは今度の運賃体系をつくるにつきまして、十分経過において考慮された問題でございます。

○工藤良平君 私はどうも納得できないわけであ

りまして、今回のこの等級整理、そして二九・六という値上げが非常に大幅な農産物に影響するということから、どうしてもこの点については再検討いたしたいと思つておるわけでありまして、時間がありませんから最終的に詰めて急ぎたいと思ひます。

それからもう一つは、今日まで包括契約というのが行なわれてきたやうでありまして、この点について、実は四十六年は、たとえばミカンを送る場合に、十五トンの包括契約をして送つた場合に、十三・二トンで実際の料金が払われていたと、それが四十七年になりますと十四・二トンという計算になったということから、この部面につきましてもかなり圧縮されてきているということから、これまたプラスして運賃の値上げになつて、四十八年度はこれがなくなるのではないかとこの心配までしておるわけでありまして、この点については少なくとも私は、今回の二九・六という、三〇%近い値上げをぜひひとつ再考慮いただきたいという気持ちなんです。それと同時に、この包括契約に対する、これは四十六年以前の十三・二トンぐらゐには戻すというところは、この暫定的な措置として今回これだけの圧縮をやるわけなんです。ですから、当然やはり国鉄としては配慮すべきではないかと思ひますが、その点についてはどうでございますか。

○説明員(原岡幸吉君) ただいま御指摘の問題でございますけれども、前は包括契約という名前をやつておりました。いまは定形契約という名前でやつておるわけです。これは、一定量一定区間輸送される場合に、その流通といふますか、運送条件といふますか、これに合つたやうな運送契約を結ぶと、これが本旨でございます。したがって、内容において、いま一車当たり幾らでもって、たとえば普通なら何等級の何トンのというやうな計算をするのですけれども、そういう一定の流通に對しての關係で一車当たり幾らだと、こういう計算で契約をするというものが内容でございます。その場合に、いま先生御指摘の点は、そのもとに

なる貨車のトン数、運賃の計算トン数の問題の变化だらうと思ひます。この点につきましては、今回の運賃の改定の問題と全く關係のないこととございまして、国鉄の運送営業といひますか、それプロパーの問題でございまして、これの問題と切り離した問題として、具体的な検討をいたしますか、運送契約そのものの問題として検討させていただきますと、こう思ひます。

○工藤良平君 さっきから再三言ひますけれども、非常に、この農産物の場合には急激な運賃の値上げになりますから、せめて運用の部面での定形契約についてはぜひ詰めていただきまして、四十六年以前の少なくとも十五トンの場合十三・二という、そういう程度のものは私は配慮すべきではないかと思ひますが、大臣この点はどうか、ぜひひとつ具体的に詰めていただき

○国務大臣(新谷實三郎君) 基本的な方針につきましては、先ほど御答弁申し上げたとおりでございますが、具体的には各物資官庁といふ話を詰めておりました、おっしゃるやうなことも十分含んで交渉をさせたいと思ひます。

○工藤良平君 それと、いま一つの問題は、さっき私ちょっと指摘をいたしましたけれども、現在、国鉄貨物を利用する地域というのは、やはり距離離にかなりウェイトが置かれるというところは私が申し上げるまでもないと思ひます。いまの傾向を見ますと、非常に品位を落とさない、荷いたみを防ぐと、こういう意味から、いわゆるフェリーによるローマンカーを使つての輸送が非常に一番いいと、安くて荷いたみがしない、鮮度を保てると、こういうことからそれが非常に普及しつつあります。次が自動車による輸送、それから三番目が国鉄貨物による輸送ということ、値上げはしたけれどもだんだん減つていくという傾向は今後も続くであらう、このまま推移するならば、これをどのようにして貨物を一体国鉄は集めて運んでくれるのかということ、これはやはり重要な問題だと私は思ひます。

そのためには、特に生鮮食料品を輸送する場合の冷凍車あるいは通風車と、こういったものを早急に整備をせよという、具体的にできれば示していただきたいと思うんですけれども、あるいはさつき申しましたように、九州から東京に入ってくる貨物が汐留に入れない、周辺に持っていける、したがって、その周辺から中央市場に持ってくるまでの間にかなりの日数と時間を要するということから荷いたみが起こるわけであります。ほとんど近ごろでは常時そういう状況になっておるわけでありまして、したがって、ターミナルの整備、これは市場との関係において重要な問題でありまして、この点について今回の、もちろん十一年計画の中にも示されておると思ひますけれども、これは具体的に早急に達成しなければならぬ事項ではないかと思ひますから、これは国鉄当局並びに、農林省来ていらっしゃる、その点についての見解もあわせてお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(新谷實三郎君) この問題は、年度の十一年計画の一つのやばり柱になる問題ですから、簡単に私からお答えしておきます。

国鉄が、先ほど国鉄総裁から申しましたように、貨物輸送の面で非常に設備投資がなされてきて近代化されてない。ですから国民の需要にこたえますためには、貨物輸送の面における設備の改善を行なうと同時に、サービスの改善をするというところが一つの大きな年度の十一年計画の柱になっておるわけでございます。で、今日までの状況では、おっしゃるようなことになると思ひますが、いま現にもう実行しておりますけれども、たとえば生鮮食料品なんかについてのコンテナ輸送、これなんかもどんどんこれは拡充してまいらなかなければなりません。これを拡充してまいりますと、現にもうコンテナ輸送のほうはだんだんシェアがふえてまいっております。こういった設備改善とサービスの充実ということによりまして、一面、国鉄の経営収支の改善すると同時に、荷主に対しましては非常に需要にこたえる体制ができて上がるん

じゃないかというので、非常にこれは重点を置いて努力をなさしておる問題でございますから、その点御了承いただきたい。

それからターミナルの問題は、これは私は流通機能の問題として特別に力を入れておりますが、ただ残念なことには、運輸省だけの仕事じゃございませんで、関係各省が協力をして、この流通機構を整備するほうに努力をしていく必要は言うまでもございせんので、これはただいまも具体的に、ことに大都市を中心にして、流通機構の整備というには、運輸省が先頭に立って努力をなさしておるという実情でございますから、御了承いただきたいと思ひます。

○説明員(佐竹五六君) 御答弁いたします。

農林省といましては、先生御指摘のように、運賃値上げの消費者あるいは生産者への影響を防止するための方法といたしましては、流通過程を全体として合理化することにあるというふうな理解をしております。したがって、かねてこの点につきましましては、国鉄当局にきめこまかく、各種物資についての合理化措置について申し入れをいたしておりました。また農林省もいたしまして、流通過程全体を合理化するために、生産地から消費地に至るまで、各種施設について、それぞれの措置を講じておるつもりでございます。

○工藤良平君 時間が参りましたから、これで残念ですけれども終わりますが、私、先ほど申しましたように、不均衡は正というものが機械的に、数字的にただバーセンテージを縮める、そのことが不均衡を是正するということになるという理解は、非常に大きな誤りがあるのではないかと、それが逆に不均衡を生ずるという状態も具体的にありますので、特に生鮮食料品の生産をし、販売をしていく過程の中において、客観的にこれらのものが持つ社会的な重要性というものを十分認識をしていただきまして、これは十分な配慮というものが私は必要ではないのかという気がいたすわけでありまして、この点を強く要請をし、今後、具体的な運営の中で、できるだけそういう趣旨を生かして

て、私は各省間の調整をはかり、万全の対策をとっていただくように、この点を特に強く要請をいたしました。時間が参りましたから、これで質問を終わりたいと思ひます。

○委員長(長田裕二君) 工藤君の質問は終わりました。

沢田政治君。

○沢田政治君 私は、主として建設委員会のサイドから御質問したいと思ひます。

政府は、たしか昭和四十六年に交通総合体系をつくられたと思ひますが、この交通総合体系の柱といえますか、主要な点は何であるのか、まず運輸大臣から御見解をお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(新谷實三郎君) 四十六年の十二月に閣僚協定で定めた総合交通体系のことだと思ひますが、これは具体的な結論は出ておりませんけれども、大体総合交通体系についての考え方あるいは政策の動向というふうなものにつきまして、一応の方向を示しておるものだと思います。

これには交通機関としては陸海空というふうなものがございますけれども、それぞれの交通機関が非常に特色のある機関でございます。それは一緒にではできませんが、しかし日本の全体の交通量というものが、毎年毎年経済発展に伴いましてふえてまいります。その中でどういうふうなシェアを分かち、お互いの特色を生かして輸送するような誘導政策、そういうものを駆使することによりまして、よい結果を得られるかというふうなことに、一応の考え方をまとめておるものだと思います。これも一応の数字をあげておるものすけれども、これはまだその後におきまして、いろいろの機関がいろいろの数字をあげておられまして、今後の経済社会の情勢の変化というものについては、きまつたものとしましては、お手元にも配付されておると思ひますが、経済社会基本計画、これにおいて政府がある程度の数字をあげまして、将来の動向を見通しておるということ、一番権威のあるものでございます。しかし総合交通体系の中でも、一応の、いろいろの予測をして

おりますけれども、抽象的に申し上げると、先ほど申し上げたように、各機関がそれぞれの特色を生かして、それぞれの望ましい輸送分野を確立して、それぞれの分野で国民生活にも、国土の発展にも寄与するような交通運輸の職責を果たすようにということが主でございます。お尋ねでなかつたのですが、その中の国鉄に与えられました役割りについて申しますと、書いてありますように、やはり日本全土にわたって交通網を持つておるものでございまして、都市間の輸送についても、もっと前進しようということ、それから大都市における通勤通学輸送を中心といたしまして、大都市交通というもののについて、もっと充実した政策をとれということ、それから特に貨物部門において、先ほど御質問がございましたけれども、非常にものについてもっと近代的な設備改善をやり、設備投資をいたしまして、同時にサービスの改善をして、経済方面、社会方面から国民の要望について対応し得るような貨物方面の輸送体制を確立しようということを、国鉄に対しては強く要望いたしておるように記憶しておるのでございます。

○沢田政治君 まあ鉄道、道路、飛行機、船舶、それぞれの特色を生かす。この点については、私も異議がありません。しかし特色を生かすということは、お互いに競合したり、またその設備投資においてもむだを省くという一つの条件がつけられると思うのであります。特色を生かすから、お互いにこれは競合して、そうしてどんどん自分の何といひますか、ななかりで国費を浪費してもいい、こういうことに私は相ならぬと思ひます。

そういう意味で考えるならば、非常にむだな投資をしているのじゃないか、これは国民のサイドから考えて、私はどうしてもそう考えざるを得ないわけでありまして、いま国鉄が新幹線、五つの新幹線を計画しておるわけでありまして、この新幹線のどこどこというわけじゃありませんが、一、二を見ても非常にむだな投資をしているのじゃない

いか、こういうふうな考えられる面が非常に多いわけでありまして。たとえば東北新幹線も盛岡までのルートが決定したようでありまして、比較的山岳地帯もありますが、関東平野あるいは東北の程度の平野部を走るわけですね。こういう場合、それと並行して幹線自動車道路もいま着工しつつあるわけでありまして。

しかも道路のほうは、今年度と初年度として、第七次五カ年計画ということで、十九兆五千億円の膨大な費用で幹線自動車道をつくらうとしておるわけでありまして。今度、国鉄のほうは国鉄のほうで、同じ並行して新幹線をつくらう——新幹線をつくるのか幹線自動車道をつくるのかということには何も反対しておるわけじゃありません。これは格差解消とかいろいろな意味で、地域開発の意味というものは私は認めますが、しかし並行して走るわけでありまして。離れておらぬところを、百メートルのところをこうずつと走っておるわけですね。なぜ路線を一つにできないか。いまの工法でいうならば、これはまあ山岳地帯とかトンネルは、これは構造が非常に緻密になりますね、国鉄の場合にはね、カーブ、勾配。これは道路以上に構造的に緻密なことが必要であります、平坦な地の場合なぜ一緒に走らぬかというわけでありまして。上に汽車を走らせるか、下に自動車走らせるか——まあ荷重の関係で相当地盤等にも微妙な影響をいたしますので、これは上を汽車が走って、下を自動車ということには相ならぬと思っております、いまの工法でこれは不可能じゃありません。海に橋をかけるという時代でありまして、なぜこれを重複投資をしておるかということ、国民が重大な疑問を持っておるわけでありまして。どこからもらっている金ならいいわけでありましてけれども、せんじ詰めれば、これは国費でありますから、こういう重複投資をやめたほうがいいと思っております。

この点については、私も若干勉強するために、国鉄が運輸省かわかりませんが、むだじゃないか

という雑談をいたしました。いや、その際にそういう考えもあるんだけれども、それぞれ所管が道路と鉄道じゃ違ふのでなと、こう気やすく言ったことと思ひますが、まさに私は、気やすく言ったことはほんとうのことを言っておると思ひます。なわ張りが違ふのでそういうことは考えられぬということだと思ひます。こういうことでは、私は国民が納得できないと思ひます。しかも国鉄においては、相当の累積赤字で膨大な負債をかかえておるという今日、なぜ国民的な見地から見て、もっと経費を削減するという方向をとらぬのかどうか。これに対して、道路局長も建設省から見えられておられますので、道路局長と運輸大臣の両方から御答弁いただきたいと思ひます。

○国務大臣(新谷實三郎君) 道路と新幹線との問題を御取り上げになつておるようでございますが、道路と新幹線は、なるほどおっしゃる通りに、競合する部分も出てきていると思ひます。しかし全体としましては、新幹線というのは新幹線鉄道の鉄道路線をつくるための促進法というのがございます、あそこ書いてあるとおりでございます。目的は道路と非常に違つた部分がございます。結局、都市と都市の間を最短時間で結ぼうというのがねらいでございます、貨物輸送にはいまは使ひません。旅客輸送だけでございます。で、かりに、これは手元にあった一例ですが、ちよつと持ってきたのですけれども、名神とか東名とかという高速道路と、「ひかり」とか「こだま」とかというようなものを旅客がどういうふうにご利用しているかという一つの例でございます。利用して、これは平均的に——そうでない人もあると思ひますよ、それで平均的に見ると、名神高速道路では旅客の走行の距離というものが大体四十一キロぐらいです。それから東名になりますと六十

四キロでございます。それから「ひかり」とか「こだま」になりますと二百五十キロとか三百キロです。で、道路一本つくりましたからといって、相当距離のところを自動車道路を利用して走るということにはならないと思ひます。ですから、新幹線は新幹線で都市と都市とを最短時間で結ぶということには非常に意義がございます。いまの東海道新幹線にいたしましては山陽新幹線にいたしましては、国民の需要は殺到しております。これはやっぱり国民から非常にこの利用について評価されているゆえんだと思ひます。

しかし、新幹線があるからといって道路をつくらなくていいかということなんです、これはそれはいいかぬと思ひます。道路は必ずしも長距離ではございませぬけれども、ある程度の近い距離は道路によらなければいけませんというところでございまして、いろいろな、これには研究をした材料がたくさんございまして、私のほうで考えまして、鉄道とそれからトラックですね、それと比較いたしてみても、大体経済的に見ても、ある限度があるわけなんです。ある限度以上くると、これはもう鉄道でなきゃならぬということになっております。これは新幹線じゃございせん、在来線でございますけれども、やはりそこに、先ほどお尋ねになりました総合交通体系の中で、どういうふうなたてまえて各交通機関の特色を生かして、過疎、過密を解消して日本全体の発展をはかるか、国民生活、国民経済に寄与するかということを政策的に考えていかなきゃならぬという問題があると思ひます。そういう意味で、私はお説とは反対かもしれませんが、——全部反対じゃないのですけれども、結論としては、やはり高速道路も必要でございます、新幹線も必要でございます。いま現にそういふふうにご利用されておりますというところを申し上げる次第でございます。

○政府委員(菊池三男君) ただいま運輸大臣が答弁されましたので、私のほうから特につけ加えることはございせんけれども、いまのシエラの問題でありますけれども、いま大臣が言われましたのにもうちょっと詳しく申し上げますと、道路の大半が百キロ未満の貨物輸送であり、また旅客の輸送でございます。全体の輸送の、貨物について

離の要素をかけますと、いまたぶん四三〇％くらいになっておると思ひますけれども、そのうちのほとんどが百キロ未満でございます。そして地域内の交通、それから鉄道あるいは海運等の端末輸送としての道路と、一貫した輸送としての道路という立場の特別な目的がございます。

それで、いまも東名高速道路のお話が出ましたけれども、東名の場合に、確かに旅客輸送、それから小型の貨物輸送、これは平均が五十キロでございます。そのうち全体の占める割合は乗用車、小型乗用車あるいは普通乗用車、いまの平均五十キロのもの、小型の貨物も入れますと八〇％以上がそれでございます。それからトラックになりますと約百キロの平均輸送距離になりますけれども、これは全体の一五％ぐらいしかございせん。それからトレーラー等になりますと、平均走行距離は百六十キロくらいになっておりますけれども、これは全体の二〇％にもなっておりませんので、その大半が百キロ未満であり、八十数％が五十キロぐらいのものでございまして、高速道路そのものがたいへん長距離に使われるような感じがいたしますけれども、実態はそういうことでございまして、中長距離等につきましまして、当然鉄道が一番好まれる手段であり、道路につきましまして、そういう短トリップの輸送が道路の受け持つシエラだろうと考えております。

○沢田政治君 答へになつておりません。それは運輸大臣、私も新幹線も必要である、道路も必要である。これ何もあなたと違わぬです。けれども、それで、私も両方必要であらうと思ひます。まあ長距離の場合は、これは新幹線をお客が選ぶと、これもいいでしょう。両方必要ですが、これはどこの道路、どこの新幹線も同じにせよと言つておるんじゃないです。特に東北新幹線等を見ますと、ほとんど並行して走つておるということですよ。二つの使用目的があることも私知つております。それをなぜ一緒にしないかということ。自動車の場合は短距離を好むんだから、インターチェンジをつけたらいいじゃないで

すか、ところどころに。なぜ、それを両方経費を節減する意味で、国鉄等は赤字だ赤字だと言っているんだから、赤字でまた投資するんだから、それがコストに入っていくんだから、全部政府からもらう金じゃないでしょう。国鉄がそれを自分の営業の中からやはり償却していかなくちゃならぬ宿命をしようわけですね。そういう場合、両方共用したならばコストダウンになるんじゃないか。

私は技術的な観点から不可能だという場合は、これはもう可能にせよということを行っているのじゃないんです。だから、両方の目的があるし任務があるという事はわかっています。なぜ百メートルも離れないですと並走してつくるかという事です。この点はどうですか。だから大臣が私と違うんと言ったけれども、違わないです。新幹線もつくってもいいでしょう。幹線自動車道つくってもいいでしょう。なぜ百メートルも離れないように並走して重複投資をするか。これは国民の税金ですからね。

○国務大臣(新谷實三郎君) 御質問の趣旨がわかりました。その点については非常に技術的な問題もありました。その点から関係者からお答えさせます。ただ、おっしゃる通りに、私は高速道路の例はあまり知りませんが、たまたま新幹線とそれから道路、これは必ずしも高速とはいえませんが、同じような場合に、現に私の聞いております範囲では、山陽新幹線等におきましても各都市との連絡をいたしまして、そういうことが可能なように、道路とある程度、何と申しますか、上下というようにすることが可能であって、それをある程度実現をしているということも報告を受けております。

この点は技術問題もございしますし、あるいはその着工の時期が違えば、あとから追いかけていってその上に乗っけるというようなことが可能であるかどうか私はよくわかりません。この点は主として技術的な問題だと思えますから、そのほうからお答えさせますが、あなたのおっしゃることは

原則として、方針としてそれが悪いというようなことは私も考えません。悪いと決めていると思いません。それが可能であれば、可能な限り実現する方向で考えていくことも、これはもちろんけつこうだと思えます。しかし、いまの東北新幹線、それが道路と新幹線がいつどちが着工したか、それが技術的に可能であったかどうかということには、ちょっと私は答える材料を持っておりませんので、国鉄なり関係当局からお答えをさせます。

○説明員(内田隆滋君) 先生の御指摘も一つもでございします。われわれもこの点につきましましては建設省と相談して、そういうようなことを考えようではないかというところで勉強いたしましたわけでございます。いま運輸大臣からお話があったように、市街地等におきましては騒音、振動の問題もございしますし、今後新幹線の両側に道路と一緒に新幹線をつくってまいりたいというふうに考えております。ただ中間におきましては、御承知のように、国鉄のカーブは東北新幹線の場合に約四千を普通の場合に使っているわけで、できるだけ直線でルート選定をしているわけでございします。

ところが、道路の場合にはあまり直線距離が長いとドライバーに非常に心理的に悪い影響があるというので、ある程度カーブを入れなければいけないという事で、大体千メートルぐらいのゆるやかなカーブでもって、地形にも合わせて意識してカーブを入れるという事でございします。したがってルートの実際の選定におきまして、新幹線と高速道路では、そういう意味では、ルートがどうしても合わないという事でございまして、これはまことに先生のおっしゃるのとおりにできればよろしいんでございしますけれども、そういうような技術的な面で、私のほうはスピードの面からカーブが大きくなるという事で、どうしても一緒ににならないという事でございします。

○沢田政治君 詳しいドライバーの心理的な状況とか、心理に及ぼす影響とかわかりませんが、それも消極的な理由だと思えますね。と言いますのは、私は遠い将来のこと、遠い将来といいますが、

将来を考えているわけですよ。いつか自動車の時代が終わると思えますよ。液体エネルギーがこれは無限じゃありませんから、有限ですから。そうなる場合は、十九兆五千億円もかけた道路というのはまさに無用の長物になるわけだ、これは。そして必ずや私は鉄道の時代、国鉄が私鉄は別として、鉄道輸送の時代がくることは必至ですよ。その場合一緒にしておいたならば道路が無用の長物にならぬですよ。一緒に走るのだから、構造上大体鉄道につけ変えできるわけです。路線をふやすことになっても、でありますから、いろいろな理由を言っておりますが、このことは将来新しい道路、新しい鉄道を建設する場合はやはり私は考えてほしいと思えます。ひとつ問題提起をしておきたい、こういうふうに考えています。

大臣が言われるように、工期が違ふとか、そういうことじゃないですよ。同時に着工しているじゃないか。大体竣工年次も東北新幹線と東北縦貫自動車道は同じですよ。でありますから、計画した時期が違ふとか、竣工する時期が違ふなどという理由は理由になりません。これ以上押し問答しませんが、ひとつ問題提起をしておきます。国民もそういう疑惑を持っているのです、実際問題として。これは真剣に考えてほしいと思えます。

それから国鉄が新幹線をつくる際に土地を買わなければならないが、総工事費の中に占める地価、こういうものは一体どれだけの率になっているのか、またどういう手法でこの値段というものを決定しているのか。一ころは、最近日本列島改造論という別の要素も加わって、商社の買い占めも加わっているわけでありますが、何と申しますか地価をつり上げた一番古い元凶が国鉄だと、こういわれているわけであります。私はそうだとはいっていませんが、うんなるほどそういうことあるかなという事は考えざるを得ません。どういう方式で土地を買って、どういう方式でそれを決定しているのか、その土地を取得する場合のやり方をひとつ教えてほしいと思えます。

○説明員(内田隆滋君) 新幹線の場合、大体総工

事費の一四％ぐらいが用地費、これは山陽新幹線の場合、東北新幹線の場合も大体一四％ということになっております。土地の取得は、われわれといたしましては、なるべく地価をつり上げないようにはやっておるわけでございまして、まず国鉄が買取しようとした場合に、国鉄独自の用地の担当者が近傍の価格を調査いたしまして、それで大体の価格をきめます。なおそれでは不十分でございますので、当然いわゆる日本不動産研究所とか、各銀行というような、いわゆる不動産の鑑定専門家、大体三者ぐらいからとりまして、それを参考にして用地の価格を決定しておるわけでございします。

ただし用地の買取に入りますと、そういうような値段でなかなか妥協いたさないという場合がございします。国鉄の場合には、なるべく付近の価格で買っておりますけれども、最終的に工期が詰まってしまうような場合には一部でそういうような御迷惑をおかけしている場合があるかと思えますが、今後とも十分気をつけてやってみようと思っております。

○沢田政治君 これは国鉄独自の方式ですか。

○説明員(内田隆滋君) 大体ほかの諸官庁あるいは公団もそういう方式でやっております。

○沢田政治君 あなたは地価公示法という法律があることを御存じですね。

○説明員(内田隆滋君) 承知いたしております。

○沢田政治君 私どものほうの委員会では、この地価公示法を制定する際に、いろいろ政府と議論をいたしました。一体、この地価公示法というものは、地価の形成に、しかも地価の安定にどれだけ裨益するものかという疑問も持ったわけであります。これは民間に対しては一つの指標を与える程度で、それを守らなければどうこうということはありません。がしかし、少なくとも地価公示法に基づき公示地点というものがあつたわけでありまして、政府関係機関が土地を買収する場合にはその地価公示法に準拠して買収すべきだ。また、そうしますと、こういうようなことになっておるわけ

です。

であります。ところが国鉄独自で不動産鑑定士を頼むか近隣近傍の地価に準拠して買うということになります。同じ政府内においても全くばらばらの用地買収をしておるということにならざるを得ないわけでありまして。これはまことに私は重要なことだと思ひます。地価公示法なんか要らぬです、そんなことであらば。どうですか、そんなばかなことはないと思ひます。

○説明員(内田隆滋君) 申しおくれしましたけれども、もちろん地価のいわゆる公定値段、公示法による価格というのは、われわれも十分参考にしておるわけでございまして、値段の決定の際にそれを参考にしておるわけでございまして、不動産鑑定士もそういう価格を参考にして値段を出してきておるわけでございます。ただ実際の売買をいたす場合には、やはり付近近傍の売買実例、これは時点修正があれば、そういう地価公示法による公示と非常に似通つたものであるわけでございますが、時点がややズレた場合には、必ずしもそれによれないという場合があるわけでございます。

○沢田政治君 地価公示法も、これはどっかのだれかに簡単にやらせるということじゃありません。これは建設省が資格を認めた鑑定士に鑑定させて、大体標準値の公示価格を出すわけでありまして、国鉄が独自に、また経費をかけて鑑定士を頼んで近傍近隣ということになりますと、たいへんな問題だと思ひます。同じ権威ある鑑定ですから、これは公示地点が非常に少ないので市町村等の固定資産税まで及ばしません、これはね、しかしながら近い将来に固定資産税等もこれに準拠しようという努力をしておるわけでありまして、でありますから国鉄としても、これは政府機関の一つでありますから、当然地価公示法によるんだから、これはね、これは大臣どうですか。○国務大臣(新谷實三郎君) 先般予算委員会でも同じような質問がございましたのでお答えしたんですが、公示地価に準拠をして国鉄が土地を入手するようにあらゆる努力をなさねばならぬという

ことは当然のことでございます。ただ実際問題になりますと、その値段でなかなか入手がたいという場合が非常に多いと思ひます。そういう場合にどうするか。一々何と申しますか、法律の命ずるところによりまして強制収用でもするかという事になりますと、これはまた非常に混乱が出来ます。できるだけ地主との話し合いを詰めて、公平な人たちの意見も参酌しながら、公示地価に準拠して買うようにあらゆる努力をするということになるわけでございます。国鉄に対してしても、その点は運輸省としても十分指示をいたしておる次第でございます。

○沢田政治君 昭和三十六年に踏切の何か立法ができましたね、改良法だか何かですね。それ以降の踏切の事故というものがどういう現象を示しておるのか。あるいはまた改良の進捗率がどうなっておるか。たしか国鉄の踏切には一種から四種まであったと思ひますが、種別にどうなっているのか、お聞かせ願ひたいと思ひます。

○説明員(篠原良男君) 法律が制定されてから踏切の整備をやつてまいりましたが、三十八年から四十七年までの実績をまず申し上げますと、高架化で約二百カ所、それから立体交差、これは単独の立体交差になりますが、それが千三百カ所、それから整理統合、いわゆる三つある踏切を一つにしまして二つをつぶすという方法で八千三百カ所、したがって、約九千八百の踏切はそういう措置によつて取り除きました。残りしました踏切につきましては、踏切の警報機の新設が約一万一千三百、それから遮断機をつけましたのが六千二百、計一万七千五百の踏切につきまして処置をしてまいりました。それから構造改造、これは踏切の幅員を広げる工事でございますが、あるいは舗装、修繕すると、こういうものが一万四千二百カ所、交通規制、これは耕うん機と人だけが通る踏切あるいは乗用車だけが通る踏切、いわゆる大型車禁禁というような交通規制を一万七千五百カ所についてやつてまいりました。その結果、現段階における踏切は全国で三万二千九百九十九

ございます。そのうち先生がおっしゃいました四種踏切が一万四千八百四十カ所、そのうち車禁禁としてある踏切、要するに大型車が通っちゃいけないとか、耕うん機以外は通っちゃいけないというような車禁禁の踏切が九千七百九十八、それから一種踏切といふものが約八千五百、それから三種踏切、これは例の警報機がついておる踏切でございますが、これが八千六百五十五ござい

ます。それから先生がおっしゃいました事故でございますが、事故につきましては、昭和三十五年以来、モータリゼーションとともに非常に踏切事故がふえまして、三十八年が最高でございまして、年間三千二百二十三件という踏切事故を起こしております。最近、昭和四十七年には千八百七件と、約半減しておるといふような実情でございます。

○沢田政治君 いま計画されておる東北新幹線の盛岡以北のルートは、どうなつておりますか。

○国務大臣(新谷實三郎君) いま調査線になつておる路線だと思ひますけれども、これは調査ができた次第、調査五線につきましても、は鉄建公団または国鉄から私の手元に報告書が出されることになると思ひます。その報告書が出ました場合には、それを十分審査をいたしまして、御承知のように、鉄道建設審議会にかけまして、具体的なルートを決定し、それについての工事にかかるような段取りをするに相なると思ひます。

○沢田政治君 まあどの筋から漏れておるのかわかりませんが、八戸回り、こういうことが盛んに新聞に出ていますね。もちろん五つの想定される新幹線も、それぞれルートの大体この方向でござるだらうというところは同時に報告されておりますが、そうなりますと、これはもう新幹線ができたために、いまでも裏日本と表日本、鉄道にとりまると山陽についてもそうでありまして、裏表があるわけでありまして、裏表がまさに縮小された形で明暗がはっきりしてくるわけですね。いま上野から青森まで東北本線で参りますと八時間

すね、特急で。秋田まで参りまして八時間。こういうように差がついておるわけですが、いま現在でも、そうしてまた八戸回りということになると、これはもう格差が拡大してまいらるわけでありまして、こんなに新幹線というものは格差解消じゃなく、格差拡大再生産の方向にいくならば、国鉄というのに対して大きな疑惑を持つわけですね。聞くところによると、いまそれじゃ納得しないだらうから、今度は日本新幹線といふんです、新潟から青森まで同時着工する。同時完工させる。こういうことを田中総理がある知事に約束したと。こういうことが新聞に載つておるわけであり

ます。これは一体だれが決定するんですか。政治的な力の度合いで決定するんですか。鉄道審議会が決定するんですか。田中総理が決定するんですか。私が必ず最後の判断を下しますというところが新聞に出ておるんですよ。まあ、そのよしあしを問うわけじゃありません。同時着工するんですか。運輸大臣どうですか。

○国務大臣(新谷實三郎君) いま申し上げたとおりでございます。報告書がまだ出ておりません。したがって、これは運輸大臣が決定するわけでございますが、鉄道建設審議会の議を経て決定をするわけでございますが、しかし、まだこの問題につきましても報告書も出ておりません。で、何らの決定をする段階ではございません。これは法令にも書いてありますが、法令の定めるところによりまして、最終的には運輸大臣が責任をもって決定をいたします。

○沢田政治君 ところが、田中総理が鉄道建設審議会会長の鈴木善幸君に電話をして、おれが最後の決定をするんだと、こう言つておるんですよ。あんたの決定権と総理の決定権はどういう関係になりますか。まあ、そこまでは言ひません。同時に着工するんですか。総理大臣がはっきり言つておるんだからね、これは。どうですか、その点をお聞きしたいと思ひます。よけいなことは聞きませんよ。

○国務大臣(新谷實三郎君) 両方の路線を決定す

と、決めるかどうかというお尋ねでございますけれども、一方のといいますか、一つの路線を、北海道に至る路線をどうするかということとをこれから決定するわけでございまして、それには各府県知事から、あるいは地元の方々から、いろいろの陳情があり、要望のあることは事実でございます。それにどうしたるかということにつきましましては、国鉄の、あるいは鉄建公団の調査の結果を待ちまして決定をしたいと思っております。でございます。これは法律上は運輸大臣の責任でございます。

○委員長(長田裕二君) 時間も参りましたので……

○沢田政治君 はい。総理大臣はあなたの罷免権があるんだから、罷免権のある者が、おれが責任をもつてやるんだということだから、あなたが首切られるのかどうか、これはわかりませんが、はっきり約束した以上は、ぼくは確約をとる意味じゃありませんけれども、十分考慮してほしいと思います。

これで二十四分までですから、まだ一分ぐらいありますが、私はもう国鉄がここまで負債を背負って身動きできないのだから、もう少し経営上でも、何かいい方法があったら考えるべきだと思います。たとえば、鉄道官舎というのか公舎というのか、鉄道職員の宿舎がありますね。あれは最も劣悪だと思えます。あの平屋建ての長屋の黒ずんだのは国鉄の職員宿舎ということではだれでもわかりますね。駅の構内に雑然と建っているわけがあります。あれをなぜもっと合理的に使わぬかということでもあります。もちろん売れということじゃありません。あれをもう少し近代的な建築物にして、国鉄の方々は三交代勤務でやるのだから、相当安眠も必要とするんだから、もう少し防音してあれをなぜ使わぬかということでもあります。もちろん所有権は国鉄が持つてもちつこう。そして一番下上か別として、職員宿舎だけは確保して、もう少し高層建築にする。そうなりますと駅構内も整備できるわけがあります。でありますから、

あれを利用したならば、土地は合理的に利用できるとし、地代は取れるし、そうして顧客も確保できるわけですね。どんなになかの駅でも駅のあるところから、これはもう何となく一番便利なところですから、その地方にとってはね。それをぜひとも私はやるべきだと思います。特に、これは国鉄のほうに賛成だと思えます。住宅局長来ているので、どうですか。

○政府委員(沢田光英君) 私ども、住宅に關しましては、すでに御存じのとおり、非常に苦境に立っております。特に、それは土地の問題で苦境に立っております。しかも、中堅階層以下の方々のものを相手にいたします政府施策の公共住宅、これが土地の問題で非常に困難におちいっております。したがって私どもに、いろいろな施策をやっておりますけれども、その中で私どもは国公有地、こういうものの活用ということでは、大いに進めるべき一つの線として、今後ともやっていくつもりでございます。ただいま国鉄の構内の宿舎の話でございますが、これにつきましては、国鉄のほうも整備、充実、こういうふうな考えはいろいろございまして、私のほうで使わしていただく分がございまして、大いに使わしていただきたい。そういうことで今後とも連絡をよくしていきたいと思っております。

○沢田政治君 終わります。

○委員長(長田裕二君) 午前の質疑はこの程度とし、午後一時まで休憩いたします。

午後零時三十分休憩

午後一時三十分開会

○委員長(長田裕二君) ただいまから運輸委員会、社会労働委員会、農林水産委員会、建設委員会、公害対策及び環境保全特別委員会、交通安全対策特別委員会連合審査会。

午前中に引き続き、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について質疑を行います。

田代富士男君。

○田代富士男君 いま審議されております国鉄運賃法案が、国民の間でも非常に大きな問題になっていることは、大臣も御存じじゃないかと思えます。これは国鉄の赤字の問題につきましまして、また、いま国会で審議されております健康保険の赤字の問題につきましまして、いままでの国民の受け取り方が非常に変わってきいております。ということは、私はその声を代弁するような形になるかわかりませんが、先日から田中総理が、総理に就任されるときに、御承知のとおり、日本列島改造論等をひきつけて総理になられたことが、それから一貫して言われてきてことは、いままでの生産第一主義、あるいは輸出第一主義の政策を改めまして、国民のための福祉を中心とした社会資本ストックの建設、先進国並みの社会保障水準に持っていくこと、このように、一言で申し上げるならば成長経済から福祉経済へ転換しなくてはならぬということが、一つの大きな時代の流れになってきているんじゃないかと思えます。まあそういうところから四十八年度の予算編成方針の中にも福祉経済ということが重点的に打ち出されてきておりました。しかし結果といたしましては、その内容を見ましても、福祉経済を中心とした予算というものは、われわれは受け取ることができなかった。というのは、いろいろの問題点があると思えますけれども、いまこの福祉経済ということに対する原則、原理というものがあいまいにされてるんじゃないかと、こういうことも国民の皆さん方に一つ一つ理解してもらえように、われわれが国会の審議の場を通じて、これを明確にしていかなければならない責務があるんじゃないかと思っております。そういうことも国民の皆さんに、この国鉄運賃の問題等も、赤字の問題等も考えられますと、これは根本的な問題があるんじゃないかと思うんです。ということは、この福祉経済なり福祉予算というのは、景気政策の手段や道具としては取り扱ってはなら

ないということが大原則じゃないかと思うんです。福祉経済というたてまえでとった場合に、まあそういうところからまた考えていきたいと思います。憲法第二十五条にも定められてありますと、国民の健康で文化的な最低限度の生活を営む権利があります。その生活権を満たし、獲得する権利があるわけなんです。そういうところから考えていきたいと思います。そういうような立場の経済であり、予算でなくてはならない。こういう経済が好況であるとか不況であるかという、そういうようなものにとらわれず、福祉充実のために、そういう福祉予算は優先的にとっていかなくてはならないと思うわけです。

私は、まず最初に、こういうような国民の声を代弁して大臣に申し上げますけれども、大臣の率直な意見を最初にお聞かせ願いたいと思えます。○国務大臣(新谷實三郎君) 予算委員会でも、総理から、経済成長予算から今度は福祉予算のほうに転換してまいりますということをしれば申し上げております。受け取り方は多少違ふかもしれませんが、予算編成の内容をごらんになりましたら、昨年の予算に比べて、相当社会福祉というものに重点を置いた編成方針をとったということでは、御了承いただけるかと思えます。

いま先生のおっしゃった福祉ということでございますが、これは非常に幅の広いことばでございます。まして、受け取り方が非常に人によって差異があるのはやむを得ません。しかし、そういう福祉というのは何だというようなことは別といたしまして、日本全体としての日本の社会を考えてみますと、北欧の国々等に比べて、いわゆる社会福祉の制度あるいはそれに対する配慮というのが足りないということは事実でございます。そういう点については十分追跡して、それを実行するような努力が足りなかったと言えは足りなかつたかもしれませんが、そういう点に十分思いをいたしまして、先ほど申し上げましたように、総理もそういう考え方でございまして、内閣をいたしまして、やはり国民の福祉を向上させるた

めには、相当国が思い切った施策を講じなければならぬということについては、ただいま田代先生のおっしゃったとおりと考えておるんであります。私たちが国鉄の問題を考えますにつきましても、実はそういうことは絶えず念頭に置いておるのでございます。いざ具体的御質問がございましたら、そういう面からのわれわれの考え方を御披露を申し上げたいと思ひます。

○田代富士男君 いま私は、福祉予算のこととやかしく論争したくない、時間がありませんから。昨年に比べてずいぶんよいに取られたという、これは見方によるんじゃないかと思うんですね。御承知のとおり、今年度の予算におけるところの福祉予算の比率は四・六％だったと思ひます。昨年度の予算は四・三％です。○三％だけふえたにすぎないわけなんです。だから従来よりもずっと福祉予算がとれましたということ、私はこれは当てはまらないんじゃないかと思ひます。○三％だけでございす。そういうところから、私は時間があるから省略しますけれども、さき申しました原則で、政府が国民に対して提供をする義務のある、たとえば教育の問題あるいは交通の問題、またいま国会で焦点になつております健康保険などの財貨サービスのための財政支出というものは、これは赤字と見るべきではないと思ひます。国が国民に対して提供する義務のあるものです。

そういうところから、これは大臣と私の考えは対立するかわかりませんけれども、福祉経済のもとにありましては、こういう国鉄等の公共に関する事業とか、会計というものは独立採算制度をとるということ、私はどうかと思ひます。これはもういまだておきまして、いまだどうこうということはできないかわかりませんが、ここに根本的な問題があるんじゃないかと思ひます。だからこういう根本的な問題を解決せずに、このままだけで、十年計画でいま再建の計画を出していらつしやいますけれども、またこれを変更せざるを得ない時期が来ることはもうわかつてい

ると思ひます。

そういうところで、政府が国民に対して提供する義務のあるものに対しては、私は政府がめんどろを見ていくのは当然じゃないかと思ひます。その一つの例といたしまして申し上げるならば、いま義務教育は無償として、教科書も無償配布がされております。これは公明党が最初に提唱いたしました。やうと実を結んでこままでやうてまいりましたけれども、この一つの例を取り上げますと、いま義務教育は授業料を徴収をしておりますが、その言いながら、その反面、教職員の皆さん方の給与あるいは校舎の建設その他の施設の建設等におきまして巨額の教育予算が組まれておりますが、これもそういうたてまえでいくならば、教育費を支出しているというところは、これは赤字といふことはいわれてないわけなんです。

こういうことから、この国鉄の問題を考えていくならば、国鉄に対して支出をするというものは赤字を見るべきではない。ここが根本的な問題じゃないかと思ひます。おそらく大臣の答弁は私と食い違ひを答弁しないかと思ひますが、食い違ひけれども、ここを解決しないことには、国民の福祉を充実に上さずというならば、根本的な問題というよりも、もっとその大もたらか変えていかねばならない。それが成長経済から福祉経済へ流れを変えていくという、その根本を改めることになると思ひます。大臣いかがでございすか。

○国務大臣(新谷實三郎君) 結論的には田代先生のおっしゃったのと私は違つた考えを持っております。おっしゃることはわかりますけれども、たとえばいま例にお引きになりました教育問題、これは教育を国がやらなければならぬ、これは憲法の上から出てくる問題でございまして、皆さんの御努力によつて、義務教育はこれはもう国がすべての責任を負つてやるべきだということ、だんだんこれは実行に移されて、非常にけっこうだと思ひますけれども、教育事業そのものからは何らの収益はないわけですね。で、これはこの制度が悪いんだとおっしゃればまた議論は別でございま

すが、両院を通過いたしました昭和二十四年以来の公共企業体に関する法律、これはひとり国鉄だけではございせん。電電公社、専売公社、同様でございす。特に国鉄なり電電公社といふのは、これはもう一つの事業体として見ていいんじゃないかと思ひます。事業体でございすからそこには収益が出てくる。それでどの法令をこらになりにしても、電電公社なり、あるいは国有鉄道といふものがいわゆる公共企業体であつて、一方では公益性は強いけれども、一方では企業体であるといふことが、現在のこの法律制度の中ではどこにもあらわれていないでございまして、その点を根本的に変えて、教育と同じようにしたらいけないかと、こういうことになりますとこれは別でございす。

しかし現在、両院で御承認になりましたこの法律制度のもとにおきましては、やはり国鉄も一つの公共企業体でございす。電電公社のほうには、国鉄のような政府の補助というものは直接にはいたしておりません。しかし、これは料金制度、それから電電公社の事業の収益というものが伸びておるからそうなんでありまして、国鉄も同じでございすけれども、しかし先般、本会議でも予算委員会でも申し上げましたように、この国鉄に課せられておる公益性というものの比重が、近年非常に重くなつてきておりまして、一方、国鉄の内部の事情もございすけれども、とにかくそのま

かい議論はよしとして、国鉄がそれを自分で背負つていくだけの力がございせん。それならば公共企業体であるからといって公益性な仕事はほとんどやれと、しかし国は、これは独立採算制度でやつてもらうの国は知らないということになりますと、国鉄の担当しております陸上交通事業といふのが、これはもう破滅に瀕することは明らかでございす。

そういうことでございすから、昭和四十四年以来、現在の再建計画、第一次の再建計画でございす。それが以来法律を制定いたしました。今日御提案をされているような前進になる再建計画と

いうものを国会に出していただくわけにございまして、その中では、御承知のように、国鉄の公益性に対応するよう国の助成はすべきであると、つまりその意味においては独立採算性というものが非常に大きな修正を受けておるわけにございまして、これは政府も認めております。国会もお認めになつておるわけにございす。ところが、さらに四、五年たちまして現在になりますと、その国鉄の負わされておる公益性というものがますます多くなりまして、とうてい国鉄の力だけではどうにもこれは回復の道がないということになります。したものでありますから、今度の再建計画を出しまして、政府が公益性に対応するような援助をしながら、一方では、企業体でございすから、国鉄自身も努力をしますと、そうして利用者の方々にある程度の御負担を願ひまして、そうして国鉄の財政を再建し、同時に、再建いたしますことが、これが終局的な目的ではないに、再建することによつて国鉄が負わされておる本来の使命を達成できるような体制を早く回復しようというのが目標でございまして、そういう意味でいま提案をしておるわけにございす。

現在の法律制度のもとにおきましては、われわれはこれが最善の策ではないかというふうな考えでおる次第でございす。

○田代富士男君 おそらくこれは、ここで議論をしましても結論は出ないと思ひますから、またの機会に譲りたいと思ひますが、国鉄の赤字の原因といふのは、もう私が申すまでもなく、国鉄輸送のスピード化、効率化のための設備投資、それに基づくところの利子及び債務取り扱い費、修繕費、減価償却費、こういうものと、それからモーターリゼーションの影響によりまして貨物をトラックに取られていったという、それはいろいろ原因があるかと思ひますが、その貨物の赤字というものを、現在は旅客運賃の黒字でカバーをしようといふ、こういう実情は御承知のとおりだと思ひます。

このような国鉄の赤字といふのは、いま話をい

たしましたよなことで、営業費用をまかなえないための赤字ではないという、この点でございませぬ。そういうようなことから考えまして、資本費用の中の利子負担を払うために、いぶんの赤字をかかえていらっしゃるということ、これは大きな問題だと思ふのです。だから、私の知り合いの人に、国鉄の話聞かせてくれと、いろいろ話をしたときに、単純にその市民の人が言っております。その赤字と、何ですか、この支払利子額というのとはイコールという、こんなことでしたら一般会社はつぶれてしまいますという端的な意見を述べておりましたけれども、私が調べました数字では、国鉄の純損失と支払利子との比較は、昭和三十九年ですか、当該年度の純損失が三百億で、当該年度の支払利子は三百九十六億、四十年が千二百二十九億、これが純損失で、支払利子が六百四十六億、四十一年、四十二年、四十三年、四十四年とほぼ——四十三年が純損失が千三百四十三億、支払利子のほうが千九百九十五億、四十四年が千三百五十五億が当該年度の純損失で、当該年度の支払利子が千三百八十五億と、このように国鉄の決算にあらわれた純損失額——赤字と支払利子額がほぼ同じことを示しているということですね。

こういうことを考えますと、国が無利子の出資額を思い切つてふやしたならば、端的に言いますと、国鉄の赤字というものは少なくなるんじゃないかと思ふんですね。そういうわけで、いま大臣は、公共性に対応する、また国鉄に対応する国の助成はすべきである、このように言われましたが、この国鉄の報告にも出ておりますが、国鉄の四十五年度では、四兆九百九十六億円の資産を持ちながら、政府出資はわずか八十九億、資産総額四兆九百九十六億に対して〇・二二％にすぎない。これに対して、道路公団あるいは首都高速道路公団、阪神道路公団に対する国の出資比率、資本に対する出資比率ですが、それぞれ一二％や六％になっている。まあ国鉄の場合は著しくこういうふうにならないから、いま大臣がおっしゃるよ

うな国鉄に対応する国の助成をもつてすべきである、いま道路公団等の例をあげましたけれども、その点はどうか。

いま底分の利用者負担をおっしゃいますけれども、これは私は筋違いじゃないかと思ふんです。そういうわけで、これは値上げによって負担をさすというところは、一面から言うならば、もうほんとうに増税されたような感じがしてならないわけなんです。その一市民もそういう感じを言っております。したけれども、この点は大臣いかがでございませうか。

○国務大臣(新谷實三郎君) 基本的な問題の議論は別といたしまして、国鉄のこの運賃をこの際改定いたしましたことについて、これは根本的に疑いがある、国民もそう思っているという御質問でございますから、その問題にしばらくお答え申し上げます、これは申すまでもありませんが、国鉄の運賃も一つの大きな重大な意味を持った公共料金であることには間違いないと思ふ。公共料金に付いては政府がどういう姿勢をとっておるか、これは申すまでもありませんが、非常に慎重にやらなきゃならぬという態度をとってきております。

今日まで国鉄の運賃の値上げの状況をあらわになりまして、他の物価上昇と比べて、国鉄の運賃の引き上げがどうであったかということをごらんになりました。よく御理解がいただけたかと思ふ。しかし今度、三本柱と申して、利用者にも負担していただく、国鉄自身もあらゆる努力をしても、それから政府も財政上許す限りの助成をする、その三つの柱によって国鉄の財政を再建しよう、こういう計画でございませうが、国鉄の料金といたしても、やはり公共料金といえども物価体系の中の一つの問題でございまして、公共料金だからといって、その部分だけいって、公共料金だからといって、かえって全体の物価体系に混乱を与えるということにしかならないと思ふ。むしろ、それよりも大切なことは、国鉄が先は

ど申し上げた本来の機能を回復いたしましたして、国民の需要に応じようというサービスを提供する、ということが本来であると思ふ。それをやりますのには、これはなるほどいとおっしゃった一部分にも触れるのですが、過去を振り返ってみますと、もう少し早くから政府が気がついて、もっと設備投資に対する政府の助成というものを強化していったならば、今日のようないまの状態にはならなかったであろう、これは、私もあえてこれは否定いたしません。しかしそれは言っても過去のことでございまして、返りまして、今度、今度はそういうことのないように、この十カ年間に於いて、何とかして国鉄の再建をせよというところで、いまのような案を出しておるわけでございます。これは財政当局とも最後まで交渉いたしまして、政府として、あとう限りの助成をするような措置をとったつもりでございませう。

しかし交通関係の機関はこの交通機関でも、バスでもそうでございます。地下鉄もそうでございます。バスでも、いすれも対価として利用者から料金を取っております。これは国民一般から料金を取っているわけではございませんで、利用者から取っておるわけですね。それを利用者から取らないで、つまり料金として取らないで政府でまかなえて、うことは、結局これは一般会計、すなわち税金の中からまかなえていくことになるわけでございます。これは、これはたして国民全体から見まして、利用者も利用者でない者も一緒に税金で負担しなけりやならぬということ、公平かどうかという点については、国民の方々から別の意味で私は批判があるかと思ふ。どこの交通機関でございまして、どこの国をあらわになりまして、もうでございませうが、利用者が利用の度合いに応じて負担するというのがやっぱり原則だろうと思ふ。ただ負担させる、してもらい程度が非常に程度を越えたりいたしますと、仰せのようないろんな弊害が出てくると思ふ。私も、いまの国

鉄の経済から申しますと、実は値上げ率を最小限度に押えたつもりでおります。こまかいことは政府委員から、あるいは国鉄からお答えさしてもいいですけれども、現在の料金ではもちろんのこと、今度の値上げを国会で御承認をいただきました場合に、国鉄の収支がどうなるかというのを考えてみますと、一応の試算ではございませうけれども、人件費、物件費、それから減価償却、金利と、入と見合うであろうかというのを考えてみますと、それは見合わない。つまり企業で言いますとランニングコストさえも得られないということでございます。この点は十分に考えていたかなければならぬ問題だと思ふ。

でございませうから、十分とは言えませんが、政府におきまして、できるだけ、いまお話しになった再建についての利子の補給はもちろんのことでございませう、それ以外におきましても、設備投資からくる財政の困難さがよくわかりますので、財政投資を大いにやりまして、そういうものを総合いたしまして、この利用者の方々の御協力を得ながら国鉄の再建をはかりたい。国鉄の再建をはかるということは、やはり何と云っても日本の交通の大動脈でございませうから、これが混乱したり、あるいは社会経済の発展に及ばないような国鉄のあり方だと思ふと、これはもう国民生活にも国民経済にも大きな打撃を与えるだろうと思ふのです。そういう意味において、私も、初めにお触れになりましたような、国民全体の福祉というものを考えながら、やはり交通機関というものを、われわれの望ましい姿にするのが、この際ぜひ必要である、こういうふうな考え方をもちまして今度の運賃の改定案を提案しているような次第でございませう。

○田代富士男君 こまかい数字についてはお聞きしたいのですが、時間が制限されておりますから、次は新幹線の公害の問題であります。これも運

輸委員会等におきましても、いろいろ具体的な問題をあげられて、これは取り上げられておりますが、健康をおかし、環境を破壊している具体的な事例があげられております。また十年計画の中にも、新幹線の問題も織り込まれておりますが、このような公害の防止策なしに建設するようなことがあってはたいへんである、こういうわけで新幹線の被害は深刻であることが日弁連の調査報告書においても出されておりますが、これに対して、国鉄としてどのように対処されていかれるのか、これをお聞きしたい。

特にこの一環といたしまして、今後建設する新幹線につきまして、中央公害対策審議会の基準で、特に公害の問題は国鉄は音量を中心とした公害に主眼点を置いていられたいと思いますが、これが八十ホン、最悪の場合でも八十五ホン以下を尊重するようにということが出されておりますが、まあこれを、国鉄並びに建設公団等においても前向きに取り扱うようにといわれておりますが、この騒音の問題につきましては、御承知のとおりに、騒音規制法に基づいて定められました工場騒音におきましては、その規制基準というものが、御承知のとおり、住居用にあわせて商業工業の用に供される第三種区域では最高六十五ホン、そして夜間は五十五ホンに押さえるべきである、こういうように騒音の規制法には定められておられるわけなんです。いま鉄道騒音の暫定基準も定められておりますけれども、私はやはり人間として住める範囲内の条件というものは八十ホンや八十五ホンでなくして、少なくとも六十ホンあるいは六十五ホンに押さえるべきではないかと思うわけなんです。これもあわせて御説明を願いたいと思うんです。

○説明員(磯崎敬君) 法規のほうは後ほど政府のほうから御答弁を願うことにいたします。実際のほうでお答えいたします。

私のほうの新幹線の騒音の問題、公害の問題でございますが、東海道新幹線とそれから大阪以西の山陽新幹線とは多少趣を異にいたしております。何

と申しましても、あれをつくりました昭和三十年代におきましては、率直に申しまして、公害問題というものはたいして頭になかったということも申されます。したがって民家の軒先まで汽車が走っているというふうな実情でございます。大阪から以西のほうは、だいたいそれを参考といたしたもので、ある程度の距離を置くというふうなことをいたしまして、ある程度公害が小さくなっておりますが、やはり問題は東海道新幹線の名古屋付近あるいは浜松付近、静岡付近あるいは大阪の入り口というふうなところでございます。

で、具体的な費用その他申し上げませんが、いまま端的に結論だけ申し上げますと、一応環境庁でつくられました、いま先生のお示しの八十ホン以下には絶対に押えない。八十五ホン以上については、これをある方法によりまして、もう音響対策や防音対策でなしに、何と申しますか、住居そのものにいろいろな遮蔽をするとか、そういう具体的な措置を講じてまいりたいというふうに思っておりますが、問題はやはり騒音の消し方の問題でございます。問題は、大体東海道新幹線では約五百億ぐらいの予算がかかることになっておりますが、一番問題は名古屋、浜松にございます。道床のない鉄橋でございます。これが一番大きな音を出しております。これはいま実際問題としてかけかえることがほとんど不可能でございます。現在これにつきましては、西のほうで鉄橋全部をカバーしてしまおうというふうな試験をやっております。まあ何と申しますか、鉄橋をトンネルで包むというふうな感じでございますが、そこまでは騒音を押さえるというふうなことを考え、またいろいろ防音壁等もつくっておりますが、これも限界がござい

【委員長退席、運輸委員会理事山崎竜男君着席】

いままでの鉄道技術の中になかったことにこれから取り入れていくということで、私どももいたしましては、これからの鉄道の生命を維持するためには、どうしても環境との調和、いま先生のおっしゃった環境との調和、具体的に申しますれば、公害の防止ということを中心になければ、昔のような鉄道を走らせれば、速くて乗りごちがよければいいというだけではだめなんで、やはり環境と調和した鉄道というものをどうつくっていくかが、これからの私は国鉄の生きる道だというふうに存じます。

したがって絶対この問題を避けることなしに、堂々と正面から向かってぶつかっていく、そしてできるだけの技術の粋を集めて減らすことに努力する、かまえてはこういふかまえてやっておりますが、なかなか未開の分野もございまして、非常に遅々として進んでおられないことも非常に遺憾でございますが、今度できました岡山以西につきましては極力そういうことを減らしまして、人家密集地におきましては相当の幅をとって騒音、振動を減らすというふうな知恵も大体出てまいりましたので、今後先生のおっしゃった建設するものにつきましまして、できるだけ八十ホンなんというのとはほんとうにこれは最高の目標であって、もつとどこまで減らせるかということを中心にして、決して八十ならいというふうなけちくさい気持ちでなしに、どこまで減らせるかという一つの未知の分野に対する技術の挑戦というふうに問題にかまえてまいりたいと思っております。

策につきまして閣議了解事項があるわけなんです。この内容を簡単に申し上げますと、国または政府機関が道路、港湾とか、あるいはいろいろな各種事業をやるうとするときには計画の立案、事業の実施にあたって、公害の発生や、あるいは自然環境の破壊等環境保全に重大な支障をもたらすことのないように留意してもらいたいという、いろいろ内容がございまして、それとあわせまして、東京の首都高速道路基本問題調査会が四十七年の十二月二十六日に出しました環境保全対策の中にも、答申に関連した質問をしているわけなんです。その答申の中にこういうことが書いてあります。「緩衝区域の範囲は、都市高速道路の構造型式に依り、主として騒音の環境に与える影響を考慮して定めるものとし、沿道の地形、土地の利用状況等を勘案して車道端から、ほぼ一〇メートルないし二〇メートル程度とする必要がある」と、「緩衝区域にについては、道路の区域として取り扱うことが適当と考えられる」と、いろいろまだほかにも細かい事項がございましたが、私は金丸建設大臣に對しまして、騒音対策、環境保全、そういう立場からこのようにいわれてるんだから、四車線の道路を通した場合には、ほぼ十八メートルから二十メートルぐらいになります。そうしますと、その両サイドに十ないし二十、まあ二十メートルを最高としまして、道路をつくる場合には最低六十メートルの道路が必要じゃないか。六十メートルの土地を取得しなくちゃならない。そうすればいままでの予算よりもこれはふえるのはありませんか、それでもこれは実行してもらいたい、私は要望を入れまして建設大臣に質問しましたときに、大臣は、空文に過ぎることなくこれはやっていくという、そのように予算はふえてもやるといふ、そういうたてまえをとっていただ

御承知のとおり、道路を走るの自動車も小型、大型、最高十トンあるいは十五トンの大型車も走っておりますけれども、大体十トン以下の車はほとんど、そうしますと、いま新幹線の場合は、

「ひかり」でしたら、十六両編成です。千ト
ンくらいですか、これだけのトン数の車両が
自動車と比較すること自身がどうかと思いま
すが、端的に比較した場合、そうして自動車のスピー
ドは出したとしても百キロ以下でございませう。と
ころが二百キロくらいで走っている。この騒音と
いうことを考えた場合に、道路でさえもこれだけ
の環境保全、騒音対策をやらうとしているわけな
んです。

今後、全国に新幹線をこのように建設されよう
としていられたいと思いますけれども、まあ既存の東
海道新幹線はもう大阪、京都あたりにいたしまし
たら、総裁がいま申されておるとおりにも、もうゆっ
くり走っているときには、その新幹線の中からそ
このお宅のテレビに何が映っているかというところ
まで見えるぐらいのそばまで走っているわけな
んです。これはますますどうかと思えますけれど
も、これも解決しなくちゃならない問題だけれど
も、今後国鉄といたしまして、私に騒音対策を
やっていられたいのは、おもに音を中心として
やっていられたいと思うんですが、鉄道の両側
に四メートル道路をつけるとか、いろいろ計画さ
れておりますけれども、この道路の場合もこれだ
けのものを検討されて実行しようとしております
から、これを参考にすべき点はないかどうか、
いかがでございませうか。

○説明員(磯崎敬君) 先生のおっしゃったこと
は、もうまさに一番大事なことでございまして考
えております。

今度岡山以西、来年開業いたしますが、数カ所
におきましては、建設省の非常に御協力を得まし
て、国道ではございせん。大体県道、市道でござ
いませうが、いわば結論から申しますと、その道
路の上に鉄道をつくるということを認めていただ
きました。逆に申しますれば、鉄道の両側の一番
広いところで北九州市の十五メートルでございま
す、両側でございませう。これはもう道路の建設と
新幹線の建設と一緒にやるということで、もうお
のずからでございまして、これは両側十五メー

の道路ができるという、これが一番広い例でござ
います。そのほか山口県あるいは広島県の一部
におきまして、大体岡山以西で五カ所くらいでござ
いませうが、道路と完全にラップさせまして、そ
して線路の両側を道路にするというふうな形を
やっております。

これはお話のとおり、確かに振動の面からも、
騒音の面からも有効でございませうが、私もはさ
らに一歩進めまして、新幹線の下を一般に開放し
たいと思っております。私もは本来、こんな貧
乏でございませうが、そんなこと言っちゃいけな
いんでございませうが、やはり環境との調和とい
う意味で、高い金を出したところで、うちは上だ
け使えばいいんじゃないかということ、ガード下
を開放すると、あるいは児童遊園地、あるいは
自転車道路というふうな、まあ駐車場はあまり
感心いたしません、主として児童遊園地、自転
車置き場、あるいは自転車道路というふうなもの
に開放いたしまして、そして町を断絶するとい
うことのないようにするといふふうな考え方をもち
て具体的にやっております。徐々にならうという知
恵が出てきたわけでございますが、最近実は阪神
三市の方とお目にかかりましたときに、道路をつ
くることはいいやだとおっしゃるんです。もう全部
公園にしたいんだとおっしゃるわけなんです。それな
らそれでいいやないですか、道路にする
とやはり通過道路になってしまつて子供たちがあ
ぶないと、だから初めから公園にすればよかった
とおっしゃいますから、それじゃもう私も公園
でも道路でもいいですと、とにかく公共用にお
使いくださいという意味で、線路の両側をある程
度取って、そしてそれを全部含めた、多少細長い
公園になります。そういうものでもいいじゃない
ですかというふうな話も実はいたしておいま
すが、そういうふうなことで、いま先生のおっ
しゃったことが、これからの一番の新幹線建設の
大事な点だと思えます。それには残念ながら国鉄
の力だけではどうにもなりませんので、やっぱり
建設省その他政府関係の御協力をお願いするよう

に、いろいろ事務的に折衝いたしておるわけに
ございませう。

○田代富士男君 じゃ、よろしく願ひしたいと
思ひます。

時間がありませんから次に移りたいと思ひま
すが、実は大阪の外環状線のことについてござ
いませうが、大阪の地元、すなわち一応関西の経済の
中心地でございますが、長い間の懸案として地元
から強い要望が出されております。特に、もうこ
れは国鉄の本社にも届いていと思ひますけれど
も、この地元の総会の議案といたしまして四つの
要望の要旨が出されております。一つは全線の取
得用地を早急に確保してもらいたい。二つ目には、
用地及び建設に要する資金を確保してもらいた
い。三番目には、新大阪と東住吉区の加美間の複
線電化を即時に着手してもらいたい。それから、全
線をスラブ高架にしてもらいたい、こういう四
つの要望が出されておりました。国鉄におきまし
ていろいろ御検討をいただいていと思ひます
けれども、この要望に對してはどの程度
取り入れてもらえるのか、計画の概要、規模、予
算、また関係各交通機関との接続等につきま
して、もし説明できるものならば御説明をお願い
したいと思ひます。

○説明員(内田隆滋君) これは先生御承知のよう
に、新大阪から放出を通りまして加美、それから
杉本町に至る線でございます。これを複線化し
て電車を運転したそうというものでございませ
う。延長は二十七・三キロメートル、工事費が約三百
五十億、工期は約五年というふうな現在考えてお
ります。

で、御承知のように、この線と交差いたします
私鉄がたくさんございませう。で、これらの線とど
のように連絡していくかということ、今後各私
鉄並びに地元の関係都市との協議によって決定を
してまいりたいというふうな考えております。

工事の進捗状況といひますか、計画の進捗状況
でございませうが、本年度は調査費として約二億円
を計上いたしまして、そして実際の工事を進める

調査をやっておるわけにございませう。

なお、これに伴ひまして、関係市町村との設計
協議、その他高架化にいたします場合には、いわ
ゆる建設省の都市計画事業という御指定もいた
だかなければならぬので、その辺の準備を現在
具体的に進めておる段階でございませう。計画
が決定し諸般の条件が決定次第に用地の確保に入
りたいというふうな考えております。

なお、全線のスラブ高架化は、地元及び建設省
との関係がございませうが、できるだけ御要望に沿
うように設計をいたしたいと思ひます。

それから建設資金につきましては、われわれと
しては地元の利用債というところでお願いをいたし
ておりますので、計画が決定し、諸般の事情がき
まりましたらひとつよろしく願ひいたしたいと思
ひます次第でございませう。

○田代富士男君 いま御説明いただきましたが、
三番目に、新大阪と加美間の複線電化の問題で
ございませうが、これをどのように今後計画に入
れてもらえるのか、この点差しつかえなければ、お
答えを願ひたいと思ひます。それと同時に、地元の
公共団体あるいは沿線住民との話し合いを積極
的に進めなくてはならないですけれども、やは
り一つの仕事をする場合に目標というものがなく
てはなりませんし、まあ現時点で——現時点です
よ、現時点におきまして、計画の見直しや着工時
期、あるいは期間は全線二十七・三キロ、五年間
の歳月がかかるというところでございませうが、着工
時期等につきまして差しつかえなければ、お答え
を願ひたいと思ひますが、どうでございませう。

○説明員(内田隆滋君) 着工時期でございませ
うが、これは地元との設計協議が済み次第というこ
とでございまして、いまのところは四十九年度後
半か五十年の初めくらいというふうな考えてお
ります。

予算は利用債で確保していただければ、工事の
ほうはできるだけ計画に沿って進めたいというふ
うに考えます。

○田代富士男君 三番の問題ですが……。

原因、おわりの範囲内をひとつお聞かせ願いた
いと思います。

○説明員(佐々木英文君) お答えいたします。

あとさらに調整作業をした。で、現場は半径八百メートルのカーブを切っているので、外側のレールは内側のレールより四十ミリほど高くなっ

ルールにジャッキを当てて調整、水準器で確かめたのでミスは考えられない、このように発言をしているわけなんです。そうすると、下請業者の

断だけはい었지만、それから先のいろいろなことはわかりませんので、全部警察におまかせしているわけですが、ただ率直に申し上げます。

ろいろ線路の機械化あるいは線路そのものの高度化というふうなことも原因がございまして、単に労力不足ということだけではございせんが、しかし、やはり下請であらうと、あるいはうちの職員がやろうと、そのミスがやはりああいふような結果になるということになりますれば、これは重大な問題でございまして、今後の仕事のやり方につきましましては、さらにいままでのやり方を検討いたしてやっていかなければいけないというふうに思っています。

なお、あの線路は、今度は通勤線に変わって行くわけでございまして、全面的に現在あの線路を補強している実は工事のまっ最中でございまして、その工事の中の一つとして深夜の作業をやり、その手直しをやっておたという意味でございまして、たまたま鶴見事故と非常に近い場所でございますが、鶴見事故の全く原因不明の競合脱線とは相当違つて、原因ははっきりしてくるのじゃないかというふうに思っている次第でございますが、重ね重ね、死傷者がなかったということに對しましては、私は心から神仏に感謝いたしておる次第でございますが、十分これを生かしていきたいというふうに思っております。

○田代富士男君 いま総裁も申されましたとおり、ああいふ事故というものは、いろいろな条件が重なって事故というものは特に起きるんじゃないかと思ふのです。こういう競合脱線の場合は、レールあるいは車両の構造あるいは積み荷のバランス等のいろいろな条件が重なって起きるんじゃないかと思ふのです。そういうわけで、そういう線路の保安とかそういうことも大事でありますけれども、もう一つには、車両の構造という問題から考えていくならば、いま二軸車を廃止しましてボギー台車に取りかえるということも、これは進めていかなくてはならないじゃないかと思ふのです。

それと同時に、事故が起きてはなりませんけれども、ああいふ都市部、特に今回事故が起きたところは、正確にはわかりませんが、幅が三十メートルぐらいいやなかつたか。そこへ六車線ほど走っていると、こういうような、都市部に入つてまいりますと、そういう箇所がしばしばあります。そのときに、こういう貨車がスピードを出している場合は、こういう事故が起きた場合には第二鶴見事故になつたわけなんです、今回は免れたけれども、五十キロで走っている場合と、今回の場合は六十五キロ以上で走っていたんじゃないかと思ひますけれども、五十キロで走っているのは、さほど大きくはないというところもいわれておりますが、それはそのときと場合は違ひますけれども、そういうところから、事故防止という場合には、都市部に入つた場合には、いろいろダイヤの関係もありまうけれども、スピードダウンをするなりして事故防止という、人命尊重という第一義に立つならば、そういう点も検討の余地があるし、また、いま申しました二軸車をボギー台車に取りかえるという、この点につきましても問題点があるんじゃないか。資料を私にたきまして、その実態を見ましたら、二軸車とボギー車の比率というものが、国鉄全車の中で二軸車が大体八四％ぐらゐで、ボギー車が一六％ぐらゐ。これは全車両を合わせた場合に、こういうような種類ができておりますけれども、いま十年計画を云々されていくわけなんです、こういう計画を立てる場合に、人命尊重という立場からいくなれば、やはりこの二軸車に比べればボギー台車は五倍ないし十倍の安全度があるともいわれておりますけれども、こういうところにも力を入れて、事故を未然に防いでいくというところに最優先すべきじゃないかと思ひますが、どうでしょうか。

○説明員(磯崎敬吾) 確かに私も使っております約十四万両の貨車、これはほとんど二軸車が主力でございまして。しかし幸い最近の貨物輸送のシステムチェンジで、私のほうでもコンテナ化を非常に強力に進めていこうというふうに考えておりますが、コンテナ化の場合にはやはりいま先生のお示しのボギー車になりますので、ここ数年間

ほとんど二軸車は申請いたしております。全部つくっているのはボギー車でございまして。いずれコンテナは、まだ十個以下でございまして、これが三十万になり、あるいは五十万になります場合には、ほとんどの主要線を走る貨物列車は全部コンテナになるといふふうに考えられます。そういったしますと、いまおっしゃつた二軸車は自然に幹線筋から姿を消してくるということになります。が、そういう意味でも当然ボギー化は進みますが、やはりそれより前に貨物列車の事故がとかく二軸車の場合が多いということから申ししまして、ぜひ早く二軸車をボギー車にかえまして、そして貨物輸送の面でもメリットがあるようなそういう方法をとつてまいりたいというふうに考える次第であります。

○田代富士男君 それから人命尊重という立場から、同じような質問になりますけれども、事故を起してはならないという立場から、去る八月の二十六日に「こだま二〇三号」が運転中止になりました。その原因を簡単に御説明願いたいと思ひます。

「委員長代理山崎電男君退席、委員長着席」
○説明員(阪田貞之君) 八月の二十六日の二十一時三十三分に新横浜—小田原間の新横浜寄りのところで一番先頭の車に動揺を感じまして、車を前途運休したことがございまして。この原因につきましては、台車で回るモーターの振動を車体に伝えるボルスターアンカーというバーがございまして、そのバーの受けのところが両方の振動を緩衝するためにゴムを使つております。そのゴムの一つが大体厚みが十二ミリでございまして、直径が大体二十四ミリくらいになると思ひますが、そのゴムが何らかの原因によりまして摩耗いたしまして、したがいまして、簡単に申し上げるとそこに二十数ミリの余裕ができたわけでございます。そのために車体の振動と台車の振動との間にアンバランスが起きてまして、前後左右動が大きくなつたというものでございまして。

○田代富士男君 いま御説明をいただいたとおり、に仕業検査、交番検査、台車検査、それからオーパーホールと、このような段階に分かれると、大体交番検査は三万キロ走るとに車両基地においてこれがなされると、またこの台車検査というのは大体三十万キロ走つた場合に大阪基地でやられていると、そしてオーパーホールは九十万キロ走つた場合に浜松基地でやられると、こういうような検査を経て新幹線はゆれずに安定しているというところで、世界各国にPRされました御自慢の新幹線でございまして、今回このような「こだま」の事故が起きたということは、この「こだま」の列車というものは検査をいつ終つた車だったんでしょうか。

○説明員(阪田貞之君) 先ほど申し上げました交番検査が八月の三日でございます。それからその前の台車検査がことしの二月の二十六日でございます。それから全般検査が昨年の五月の十九日でございます。

○田代富士男君 そうしますと、台車検査が終わりましてあまり日にちもたつてないわけなんです。だから、そのような検査が終わってあまり日にちもたつてないのに、何らかの原因でいま話があまりしたボルスターアンカー、緩衝用のゴムが摩滅したということは、突然変異が起きたのか、それともそのような交番検査をしたときにそれを見落としていたのか。いま新幹線が走っているときにいろいろな部品が飛び出してくるという、時間がありましてから、公害問題のときにこれは聞きませんでしけれども、いろいろなそういう苦情が出てくると思いますけれども、時速二百十キロ、編成一千トンの重量で高架を走っている新幹線、まだ大きな事故はありませんでした、この車両は四十二年に製造されたということを聞いておりますけれども、だんだんもう走り込んできた車両、新幹線開業以来今日まで九年間走り続けてきた車両等もありまして、このようにに交番検査が終わって間もなくの車両が、こういうような前後左右にゆれ動くようになったというのは、おそらく国民の皆さんはこういうことまで詳しくわかりませんから、安全だと思つて乗つておられますけれども、こうなりますと気がきくやないと思ふんですけれども、この点はどうでしょう。

○説明員(阪田貞之君) 初めにボルスターアンカーがかりに全部折れてしまつて、このようなゴムばつかしじやございませんで、折れてしまつたらどうなるかという実験を、新幹線を建設当時、まだ小田原の試運転中に現実にやっております。そういう試験もつくる前にやっております。その場合におきましては、もうほとんどスピードを上げておきまして、これは振動はもうかなり大きくなりますが、絶対脱線にならぬというデータを新幹線を建設当時一つとっております。それから現在

在は、ただ台車検査までの間はほとんどくじやございません。台車検査が終わりましたら、必ず振動検査をいたします。自後、台車検査——先ほど先生おっしゃいましたように、約三十万キロでございますから、その間、七万、十四万、二十一万キロごとに車両の振動検査をいたします。その振動検査のときにいろいろなデータをとりまして、いままでのいろいろな科学的な分析で、これはもうボルスターアンカーが悪いのか、あるいは左右のダンパーが悪いのか、あるいは全部波動によつてわかるんじやないか、これは全部波動によつてわかるんじやないか、これはその異常が見つかつたならば、そこですぐ運転所なりに入れます、それで車輪を削るなり悪いと思われるダンパーの油その他を全部検査いたします。そのような検査を大体台車検査の間ですから合計前後で五回いたします。それによつて振動がいかどうかということも判定しております。

この場合、この事故を起こしましたら、どうも四日前に台車検査いたしましたデータが全部とつてございまして、その時点におきまして上、中、下いろいろつけておりますが、非常にいいの次の、相当いいというデータの分類に入るデータが出ております。しかも、これはそのゴムばかりじやございまして、同じ台車に四か所使つておりますが、この一つだけが出たということ自体に対する科学的分析が、今回は、こういうのは初めてでございまして、ゴム自体の化学変化というものが、どうしてこれが起こつたかということに対する分析を、ゴムそのものの分析もいたしてあります。しかもまた、今度入りました車をさつそく運転所に入れます、その他のダンパーだとかいろいろなんものを全部検査いたします、振動試験して、また新しいゴムを入れてはまた振動試験いたしますが、もうほとんど異常ございせん。このようにゴムがどうしてこういうところで急激にこうなつたかと、いままでも事例がございせんので、ゴム自体のいま分析を進めておるところでございます。

○田代富士男君 いまお話を聞きますと、交番検査が八月の三日です。また事故が起きた四日前にこういう台車検査までやつて、そのときにオーケーを出してゐると、そういういま話、私は聞いたんですけれども……。

○説明員(阪田貞之君) 台車検査と台車検査の間の振動試験でございます。振動試験をして、悪いところがあるかどうかを見つづけるということでございます。どうもことが足らなかつたようでございます……。

○田代富士男君 ことが足らないと——それはまあそれ以上のあれはありせんけれども、いまお話がありましたとおり、少なくとも八月の三日には交番検査によつてオーケーが出てゐるわけなんです。こういうことになるわけがない。今回初めてのことである、科学的分析をやっている最中だとおっしゃいます、こういう関係の事故といふことは今回初めてであるといふことでは済まないわけなんです。そのためにいろいろなチェックポイントといふものがあつておられますが、開業以来九年間走り続けてきておられます、これはただ単なる、いま話が出ておりました、こういうところじやなくして、いろいろな面にも出ていふと思ふんです。

私自身、ここで申しませんが、体験したことがございまして。ゴムパッキングがゆるんだ点につきまして、私自身体験したことがありまして、新幹線の中で、これはここで申しませんが、そういうことから考えまして、これは新幹線自身が、いままで青信号で行くことができたけれども、ここで赤信号じやないけれども黄色の信号であるといふくらいに考えて、新しく入れた車と、そういう走り続けた車とはやっぱり違いがありますから、これは今回初めてだといふことでなくして、世界に誇つた新幹線でありまして、最善の努力をしていただきたいと思ひます。未然に事故を防ぐことが当然のことでございますけれども、そういう願いいたします。

時間がありませんから、最後にもう一点だけお

尋ねたいんですが、これも人命尊重の上からのこととでございますが、四十七年の十一月の六日に北陸線の北陸トンネル内で急行「きたぐに」の火災事故が起きて、これ以来、国鉄にいたしまして、いま北海道におきまして列車の火災事故のそういういろいろな点検をされております。この点検をされてゐる記事が新聞に報道されておりますが、ちょうど四十八年の九月六日付の交通新聞の報道、四十八年八月三十一日の読売新聞の報道と、両方並べて参考に読んでみますと、全然取り方の違ふ報道になつてゐるわけなんです。交通新聞の報道と読売新聞の報道とは全然違ひがあるわけなんです。読売新聞のほうでは列車が火だるまで燃えていくような、そういう記事内容になつておりますけれども、交通新聞のほうでは、そういうようなことは書いてない。これの真相はどうであるのか、これは北陸トンネル内の火災事故で煙のために死んだ人がおられます。これはあの大阪の千日前デパートのときの火事を私は現場へ行つて見ておりますが、あれは縦の被害でありまして、あの事故の直後、私は地行の委員会、これは縦の事故であるけれども、横の事故が必ず起きるということを言つておられますけれども、北陸トンネルの事故は、これは横の事故じやないかと思ふのです。だから、そういう意味におきまして、北海道の実験をしていらつしやるが、これは屋外のことであるし、屋内の事故等は参考にできる点はありませんけれども、こういう新聞報道では反対の——それはそれそれ取り方が違ひますから、それはきめつけるわけにはいきませんけれども、どういふようなあれが出たのか、今後そういうデータというものの対しまして、国鉄として、利用者に安心のできる、そういうPRにも力を入れていかなければならぬと思ひますが、その点どうでございますでしょうか。

○説明員(阪田貞之君) ただいまの御質問につきまして、北海道の実験線には、読売新聞あるいは交通新聞のみならず、多数の報道関係者も行っておられます。また私どものほうからは、ただ国鉄

の職員が行っているだけではございませんで、火災、燃焼その他専門の先生方約十数人に立ち会っていただいております。

その結果、先ほども申されましたように、いろいろ取りようがあるとおっしゃいましたが、現実には第一日に、まず難燃車の試験をいたしました。これも初めての試験で、あるいは燃えるのじゃないかというのを心配しておりましたが、幸いなことに、ほとんど燃えずに終わりました。それから二日目に、今度は従来の燃えやすい車で、このときは完全に燃えるというふうなつもりで三十一日に実験いたしましたところが、密閉しておりましたし、窓が全部締まっておったせいか酸素が不足して足らなくなりました。これは燃えずに終わってしまいました。それで九月の一日に、今度はアルコールの量を、相当燃やすものと量をふやしまして、強制着火いたしました。燃えて所定どおり走りましたが、その結果わかりましたことは、一つは、一番最初に申し上げました難燃化が比較的効果があったということ。二番目に、列車が密閉されておる場合には比較的燃えにくいというところ。三番目に、一つの車が非常に燃えましたが、隣の車の窓、それからとびらに特殊なガラスをつけてみましたが、これによってほとんど隣の列車には移らない。そこにマウスを置いておきました。これも移らない。したがって、今後お客さまを誘導いたしますときに、隣の車にでも御誘導して、そこで完全に密閉しておれば、お客さまは何か避難できるところまで突き詰めました。あと細部につきましては、今回の実験のデータを全部そろえて、また専門の先生方に来ていただきますので、その結果をもって発表したいと存じております。

○田代富士男君 時間が来ましたからやめます。
○委員長(長田裕二君) 田代君の質問は終わりました。
○高山恒雄君
○高山恒雄君 四十七年度の監査報告が今回出さ

れたわけですが、監査委員の方も、国鉄の赤字を憂うという点を強く主張されておることは言うまでもございせんが、この監査の指摘されておる内容の中でも、国鉄運賃の値上げ問題に關連して、一番その原因をなしておるものはいかにいうと、やっぱり貨物輸送だ、これが基本になっておるように、監査報告にも出ております。

国民もこの点に非常に関心を深めておるのであります。貨物の赤字を一般乗客の値上げの負担で穴埋めするということは不当ではないか。先ほど大臣はこの問題に対して利用者だけがある程度犠牲になつてもらう、値上げをするんだと、こういうことを言っておられますけれども、国鉄財政の内容を見ると、結果的には貨物輸送の減が今日の一兆円以上の多くの赤字を出しておる。国民ひとしく国鉄自体が一兆円からの赤字を背負つて苦し立場にあるということ、私は理解はできるところです。理解ができるところと、矛盾を穴埋めするということとは別だと思ふ。やっぱりこの点を合理的にしないところにその問題があるだろうと私は思ふのであります。

そういう意味において、運輸大臣にお聞きしたいのであります。鉄道と道路による自動車の輸送は、これは何と云つても競合関係にございせん。特に貨物部門では、自動車の輸送が圧倒的に優位を占めておるに思ひます。このような競合関係にある鉄道と自動車輸送との関係をどのように調整をされるつもりなのか。いまここで一時値上げ甲して、国鉄にある程度の穴埋めができたにしても、私は再度値上げをしなくちゃならぬ場面が来る。三兆六千億円の助成を出すにしても、まだまだこの物価騰貴から考えるならば、これは必然的にそうなると思ふ。したがって運輸面における今後の総合的な交通政策というものを進めていくべきだと思ひますが、運輸大臣はこの点についてどうお考えになりますか。

○國務大臣(新谷實三郎君) 総合交通体系下における国鉄の貨物輸送とトラックの輸送の調整をどうするかという問題だろうと思ひます。これは

おっしゃるとおりで、二つの原因があると思ひますけれども、一つは国鉄の貨物輸送に対応する姿勢が近代化されていらない。したがって貨物は、かりに料金だけから考えますと、国鉄で運んだほうが利益ではあるけれども、やはり、たとえばいくらかかわからない、また非常におそろしくなるといふようなサービス面における欠陥がつきまとうものだから、勢い料金としては高くてもトラックのほうがに流れていったという傾向があることは、これはいよいよ事実でございせん。のみならず、一方において道路交通が発達してまいりまして、日本のモータリゼーションというのが非常に勢いで進んでおります。したがって自動車によりましてドア・ツー・ドアの貨物輸送というのが一番便利でございせんから、料金のいかにということよりも、貨物のほうはトラックに流れる部分が多かつたという両面からの原因が私はあると思つております。

そこで、それならば今後どうするんだという、調整をどうするんだというお尋ねでございせんが、総合交通体系の中でもこれについては誘導策をとりなさいということも勧告されております。しかし御承知のように、私はそういう知識に乏しいのですけれども、一部の国でやっておりますように、西ドイツのレーパープランというふうなものですね、そういうふうな、非常な政府が力をもつて自動車輸送を、トラック輸送を抑えるというふうなことをやるかやれぬか、また、やったほうがいいのかどうか、これは私は非常に問題があると思ひます。いま日本の状況では、これはなかなかむずかしいことであると考えてございせん。しかし、政府がそういうトラック輸送、送といふものに重点を置いて国鉄の関係を考へてないかという、そうじゃないんです。今度の再建計画の中でも、るる御説明いたしておられますように、国鉄の貨物輸送の体制ができておる、設備投資もいままでは旅客が本位であつて貨物のほうはゆるがせにしがちであつたということは、国鉄も認めておりますが、そういうことであります

から、本来、国鉄のほうで担当しなきゃならぬような貨物輸送といふものは、国鉄が国民の需要に応じて、喜んでそういうサービスを提供し、国民がそれを受けてくれるというふうな体制に、早くすることが一番大切じゃないかということにございまして、そのためには、御承知のように、このごろだんだんPRされて利用されてきておりますが、フレイトライナー、コンテナ輸送というふうなもの、これは現実に最近の統計を見ますと、コンテナ輸送はふえてきております。

(委員長退席、運輸委員会理事江藤智君着席)
ということ、国民の方が喜んで利用されるというところでございせん。私はやっぱり総合交通体系の中に書いてありますように、日本のいまの社会情勢、経済情勢からいいますと、やはり競争原理というものが生かされなければならぬ、その競争原理を乗り越えて、国鉄のほうに貨物輸送のシェアをもつて与えてもらえるような、そういう国鉄の設備投資も行ない、それに伴つてのサービスの向上というものもしなきゃならぬというふうな考へておるわけでございまして、この十カ年計画におきましては、特にその点に重点を置いて、貨物の輸送関係で、たぶん一兆八千億ぐらいでございせんが、そのものを投入いたしました、そういう体制を整備しよう。で、国民の期待にこたえよう、こういう計画で進んでおるわけでございせん。

○高山恒雄君 ところで、これは国鉄のほうに聞きたいんですが、日本の大動脈といわれる東海道沿線の輸送の需要は、全国の物と人の流れの五〇%を占めておるのです。これは、そういうふうに出ております。いろんなところにそういう報告がなされております。現在こうした地域では、国鉄の東海道線と東海道新幹線と、道路公団の東名、名神の両高速道がいま現在営業をやつておると言つても過言ではないでしよう。国鉄と道路公団との両者から、過去二、三年の営業実績、これは対比されたと思ひます。国鉄は、どういふ実態になつておるか。したがって国鉄については旅客あるいは貨物、これを別にして、あるいは今日の高速道

路を走ってある大型トラック、あるいは普通車等に
分けて、どういう実態になっておられるのか、調査
されておられるならば、御説明願いたいと思ひます。

○説明員(小林正知君) たいまお尋ねの件でござ
います。まず鉄道部門でございまして、新幹線
それから東海道在来線、その輸送量と営業成績、
これにつきましてお答えを申し上げます。

順序が逆になります。はなはだ恐縮でございま
すが、近い年度から申し上げます。四十七年度で
ございまして、四十七年度は、たゞいま新幹線に
つきまして、たゞ概算がちょっとでございまして、
階段でございまして、線別の計算は目下作業中で
ございまして、在来線のほうはちょっとつまびら
かでございます。新幹線だけ申し上げます。

新幹線の輸送量は、私も人キロで言っております
が、三百三十八億人キロ、四十七年度でござい
ます。損益は千二百六十二億の益金となっており
ます。それから同じく新幹線でさかのぼって申し
上げてまいります。四十六年度は人キロが二百
六十八億人キロ、損益では千八百三十三億の黒でござ
います。四十五年度は輸送量が二百七十九億人キ
ロ、これは万博のあった年でございまして、利益が
千七百七十五億でございます。

在来線のほうについて、四十六年度から申し上
げますと、在来線のほうは、輸送量は人キロとい
まして二百九十一億人キロ、国鉄の四十六年
度の鉄道全人キロが約千九百億人キロでございま
すので、約一五%ぐらいに当たるかと存じます。
その場合におきます貨物の輸送量は百四十五億ト
ンキロ、その場合の国鉄の輸送総量、貨物の総量
は六百十三億トンキロでございますので、約二
四%ぐらいに当たります。それで、その場合にお
きます東海道在来線の営業収支は、損益で客貨合
わせまして百七十一億円の赤字でございまして、そ
れから四十五年度でございまして、四十五年度は
旅客の輸送量は二百九十七億人キロ、それから貨
物のほうは百四十七億トンキロでございまして、
損益は九十四億の黒字でございまして、
大体この二、三年におきますところの東海道新

幹線及び在来線の輸送量と、在来線を一本といた
しましての損益は以上のような状況でございま
す。

それから自動車も申し上げますか。
○高山恒雄君 自動車も調査してあれば。
○説明員(小林正知君) 自動車のほうは、申し上
げますと、御承知のように、東名は四十四年の六
月に開業をいたしております。それから名神のほう
は三十九年の十月の開業となっておりますが、
これは国鉄でやっております国鉄自体の自動車部
門でございまして、そのほかに、いま先生お尋
ねの件は、民間でもこれは東名の何がございま
すので、国鉄自動車としてやっております……

○高山恒雄君 国鉄自動車はいいますか。
○説明員(小林正知君) これはよろしゅうござい
ますか。それではたゞいま申し上げたとおりで
ございまして。
○高山恒雄君 対比されたものはないです
ね。——たゞ東名の国鉄の輸送の黒字にな
ておる面と、いわゆるいまの名神の輸送量との対
比をされた、計算をされたものはないですか、そ
れについて。

○説明員(小林正知君) そういう分析はちょっと
いま手元にはございません。
○高山恒雄君 なけりやよろし。
それで、いまの報告を聞きますと、結果的には
旧線にせよ新線にせよ、やっぱり旅客は黒字なん
です。したがって問題は、やっぱり競合の激し
い貨物の輸送にかかっていると私は思うのであり
ます。たとえば四十四年の現在で自動車輸送が総
輸送量の八八%を占めておるといふこともいわれ
ております。これでは、いかに国鉄が今後、先ほ
ど大臣は今後の貨物輸送に対する近代化をやりた
いと言っておられますが、むろん私も個人として
も——いままでは手荷物制があった。手荷物持
て入れませんよ、いま国鉄は、全くの携帯品だけ
ですね。もう全部それは廃止して、一緒に荷物と
人間は着かない。そういうことがいかに悪いかは、
それはもうわれわれしろうとが考えても、そ

うことを近代化しようという、さっきの大臣のお
話であります。あるものさへ後退するような方
向に持っていくおられるのが、今日の国鉄の逆サ
ビスである、こういうふうには考えておられるわ
けです。

したがって何といつても、自動車輸送のこの優
位が今日進んでおられるわけでありまして、こうい
う傾向にある。その中で国鉄の整備が行なわれる
というのが、今日の法案として出ておられるのであ
ります。これに対して総裁はどのような方針で臨
もうとされておられるのか。むろん近代化の話は
大臣に聞きました。聞きましたけれども、総裁と
して、国鉄自体として根本的にどういうふうにお
考えになるのか。先ほど私が言ったように、いま
ここで値上げして三兆六千億の、あるいはまた貨
物に対する一兆八千億ですか、の改造費を入れて
やっていけばだいたいようぶだという自信がつく
かどうかですね、この点ちょっとお聞かせを願
いたい。

○説明員(磯崎敬君) かりにいまの私どもで計算
いたしております件が、計算のとおりでまいりま
す。結局貨物輸送のほうは得だということにな
るわけでありまして、端的に申し上げます。しかし、
これからの日本の経済発展を見て、そして将来の
道路あるいは海その他の貨物の移動を見ましたと
きに、一体トラックと船だけでほんとうに日本
じゅうの貨物が運べるかどうか。これは私どもは
運べないと言つてしまつてはいけません。むしろ
経済企画庁その他の専門家が見た経済社会基本
計画なり、あるいはその延伸でもって、昭和五
十七年度、六十年に、国鉄は日本全体の輸送量
の何%を受け持たなければいけないかというゾ
レンのほうからひとつ攻めていってほしいとい
うことで、昨年一年間勉強してもらつたわけ
でございますが、結局、自動車の、道路事情ある
いはガソリンの問題、港の設備の問題等から見
まして、やはり昭和六十年におきましては全体の約
一七%、昭和五十二年には一四%に落ちる
けれども、労働問題あるいはエネルギー問題で

た変わってくるということ、結局六十年にお
きましては全体の一七%のシェアを国鉄でしよ
わなければいけないという、日本全体からの一種の
国鉄に対する割り当てが理論上きまつてきたわけ
でございます。

したがって私どももいたしましては、もうとに
かくそこまで持つていくことができるかできない
かというのを能力の面から考えまして、それに
はもろん背伸びしたことはできませんので、現
状を基礎といたしまして、設備投資をした上で、
昭和五十七年度までには全体の百四十億トンキ
ロ、ちょうどそのときの全体の二兆トンキロの輸
送量の約一七%ぐらいのものを運ばなければい
けないし、また運べるようにしなければいけ
ないというところで、それにふさわしいような輸送
サービスしなければいけない。お客さんが困ら
ばうちへ来るだろうということでは、私いけな
いと思うので、輸送をサービスをして、そうしてそ
れにふさわしいことをする、それは端的に申しま
す、鉄道の一番の弱みはドア・ツー・ドアができ
ないでオン・レールしかない、ということござい
ます。

「委員長代理江藤智君退席、委員長着席」
ドイツの国鉄は世界で一番貨物輸送を合理的に
やっているというところでございまして、コンテナ
を六十万個持つております。あそこの鉄道は二万
五千キロで、うちよりちょっと多いぐらいでござ
います。そして貨物の輸送量がうちと大差がござ
います。それで六十万個のコンテナを持つてお
ります。私のほうはまた五万個そこそこござ
います。私どもは、今度の計画では三十万個まで
持つていきたいというふうに考えております。そ
ういうふうにしたしまして、新しい輸送体制をと
らなければ、オン・レールだけの輸送では絶対にト
ラックの便利さには勝てないというふうに考えま
して、もうきわめてシンプルな考え方でございます
が、コンテナ輸送にどこまで徹底されるかとい
うことで、勝つて勝負をする以外にないんじやな
い。それで、計算いたしますと、一五五十七
年度には百四十億トンキロぐらいのものは運ぶだけ

の力は出てくるというふうな考え方でござい
ます。

○高山恒雄君 大別しますと今日の輸送機関とし
て一番利益の多い機械だとか雑貨、食料品等は主
として自動車輸送になっておるといのが現実だ
ろうと思うのです。したがって総裁のおっしゃる
のも、一七％というのはいわゆる材料、これが
鉄道輸送になるだろうというところは、われわれし
ろうとが考えてもそう思います。

そこで私は、この十年間に国鉄の貨物輸送を中
心として一兆八千億円の投資をされるということ
でございしますが、これが一方、公団、建設省にお
いては九州まで、あるいは北海道までの幹線道路
をつくらうとしておりますが、そういうことにな
っても一七％は必要だとおっしゃるのが総裁の
言い分じゃないかと私は思いますけれども、こう
した赤字になっておるといふ事態は、私は国鉄総
裁以下管理者の責任もないとは言えませんが、あ
らゆる近代化がおくれたという点については責任
があるかもしれませんけれども、一方においては
道路がどんどんできて開通されていくということ
になれば、これはいままでの輸送量が半減するこ
とはもうきまっております。したがって私は、
大臣にお聞きするのですが、なぜ輸送に対する総
合対策というものを政府は立てなかったのか、こ
れは政府の責任だと思えます。道路ができてく
れば荷物が半減することはきまっております。

それを道路は道路でどんどんやっていく、そし
て多少おくれた国鉄のみが犠牲になって、そして
ここに一兆円からの大きな赤字をかかえなければ
ならぬという事態に対して、もっと私は政府が考
えるべきだと思えます。たとえて言うなら、日
本にはいわゆる公社、公団が百六十一もありま
す。これはみんな政府の金です。全部政府が関係し
ているのです。公社、公団は、したがって道路
公団がそういうふうにとんどん輸送力を持つとい
うことになれば、道路公団から国鉄の赤字を埋め
てやったらいい。これは当然です。たとえば貨
物輸送については特別の料金を取って国鉄の赤字

を埋めてやるというふうな方針を政府がとるな
ら、これはできるでしょう。ところがそれを税金
でまかなうてどうかするということを総理もときど
き言われますけれども、税金というところになれば、
御承知のように、一般自動車も必ず値上げしなく
ちゃいかぬ、料金を高くしなければいかぬとい
うことになるでしょう。これになりますと社会問題
です。だからやはり輸送に対する総合的な計画と
いうものを政府がつくって道路の開発をやり、国
鉄の開発をやって指導するならば、私は今日のよう
な事態はない。すべてこれは、政府のいままでの
総合輸送対策というものがおかれておったとい
うことを指摘せざるを得ないのであります。

特に今後、先ほどの総裁の説明では、一七％の
シェアだけはどうしても輸送力を確保しなくちゃ
いかぬという結論が出ておるようでありますが、
しかし、これにしても、私はまだまだ未開地域に
おけるところの、九州地域まで、あるいは東北か
ら北海道に至るまでの幹線が通れば、一七％の
シェアと言っておられますけれども、一体どうな
るのかということが、やはりわれわれとしては不
安なんです。この点、総合計画を立てになる
意思はございませんか、大臣、どうですか。

○国務大臣(新谷實三郎君) 国鉄の今後の再建計
画を出しますについては、御承知のように、一昨
年出ました総合交通体系についての閣僚協議会の
結論がございします。それを最大限尊重しているこ
とは言うまでもございしません。しかし、この総合
交通体系についてという閣僚協議会の結論は具体
的ではないのです。一応の政策の動向を示しただ
けでございまして、それを現実の交通政策に移す
ために、いま非常に努力をされているわけでござ
いまして、今度の十年計画につきましてもこの
総合交通体系に盛り込まれているいろいろの政策を
あとう限りにこれに加味してございまして、その実行
につとめておるわけでございします。

道路との関係について、特にお触れになりました
が、これは実は運輸省だけの力ではできません。
これは内閣全体の問題であると思えます。私ども

も、先ほど申し上げましたように、道路との関係
と、いいますよりも、トラックと国鉄との関係でござ
いします。貨物輸送につきまして特にそうでござ
いしますが、非常にこれは、本来あるべき姿から、
いまだいぶデビエートしていると思うんです。で
すから、それを本来の姿に戻すための努力をしな
ければならぬということを、先ほども申し上げた
わけでございまして、先ほどなたかの御質問が
ございしました際にも申し上げたんですけれども、
本来、国鉄というものと道路というものと考
えてみますと、これは同じような道を走るとい
うことはございしますけれども、これは道路は道路、国
鉄は国鉄の特色があるわけです。その特色が十分
生かされてないというところに今日の問題がある
と思えます。

でございしますから、もっとこれは、十年も前か
ら気がつけば、こんなことにならなかつたんじや
ないかというおしかりも、これはそのままだと
いたします。私も、それには根本的に、そうじや
ございしませんというのを反論するわけじやござ
いせん。もっと早く気がついて、もっと早く手を
打てばよかつたのだと、いまからは思えます。しか
し、これは過去のことでございまして、いまこの
ように国鉄の状態が落ち込んで来ておりますか
ら、それを回復するためには、少なくとも、今日
提案しておりますような内容の国鉄の再建計画と
いうもの、特にその中で、御指摘のような貨物の
輸送の近代化というものが、これが現在の日本の社
会経済事情に対応するような形でもって推進しな
利用していただけるような形でもって推進しな
きやならぬということ、もう当然のこととござ
いまして、そういうような意思をもちまして、今
度の再建計画は非常にむずかしゅうございすけれ
ども、これに政府としましては、関係各省協力を
して取り組もうと、こういう決意であることを、
御了承いただきたいと思えます。

○高山恒雄君 大体責任は感じておられますよう
ですから、大臣にはそれ以上追及はいたしません
がね。全くおそいけれども、私は一つ申し上げた

いは、トラックならトラックの輸送を、これは
特別の料金を取つたらいと思ふんですよ。いま
トラックには一定のトン数による制限があるで
しょう。その制限の監督すらできぬじやありませ
んか。だからトラック輸送が拡大することはき
まっております。そういうことがびしっとできる
ならこそいいじゃないですか。たとえば一〇
％積んで三千キロ、これしか積めないというも
のに対して、三千五百あるいは四千積んで輸送し
ておつても、その監督はできないんですよ。法
律はありましても規制はできないんですよ。そ
んなことは、できないから今後の問題としても、ま
あどうせやばりできないだろうと思わざるを得
ないんです。

私は総裁にお願いしておきたいんですが、も
と国鉄も遠慮なしに、国の政策が悪いんだから、
貨物だけについては、われわれの責任よりも、政
府の総合政策がないんだと、これを強く主張すべ
きですよ。そして責任は政府にある。私は総裁が
そういう言を吐かれたことは、一べんも聞いたこ
とないですよ。わかっておつて言われぬのかしら
んけれども、国鉄だけが犠牲になる必要はないで
すよ。しかし近代化のおくれただけは国鉄に私は責
任がある。先ほども言ったように、こういう点
をもっと明らかにしてやってもいいと思いま
すが、きょうは大蔵省も見えておるか知りませ
んが、企画庁見えておるか知りませんが、一
体、貨物自動車の貨物輸送の料金を上げて、その運賃を、
国鉄の貨物の輸送にプールの補助がで
かできるのか、やろうと思つたら、私はできると
思ふんですが、どうお考えになつておるか、見え
ておつたら、ひとつお聞かせ願ひたい。

○説明員(宮本保孝君) お答え申し上げます。
先生の御指摘の点でございすけれども、大蔵
省といたしましては、本計画は運輸当局、国鉄当
局、あらゆる関係の当局と十分相談の上、政府と
いたしまして決定いたしましたものでございまし
て、ただいま運輸大臣あるいは総裁等から御答弁
の範囲を出ないかもしれませんが、財政当局とし

ての、先生の御質問に對しまして、一言お答えさせていただきます。

○國鉄の赤字、特に貨物の赤字でございますけれども、確かに貨物料金が非常に低かったという点もあろうかと思ひますけれども、しかし、それよりも國鉄の貨物の赤字につきましては、近代化が非常におくれておったところが原因ではないかろうか。それは三十年代におきましては、貨物は國鉄の独占時代でございまして、貨物でも黒字を出しておりました。ところが……

○高山恒雄君 ちよつと。私はそんなことは聞きたくないんですよ。その道をつくるのと、國鉄の貨物の減少ということは必然的に起る問題ではないか。したがって、せめてトラック輸送の料金を上げて、そして國鉄の減少する貨物に對しては、大蔵省としてカバーしてもいいではないかと、このことだけお聞きしたい。

○説明員(宮本保孝君) その点につきましては各公共企業体、それから公団、それぞれの事業体におきまして、各法律に定められました事業をやっております。そういう点におきまして、それぞれの企業におきまして事業を遂行してもらいまして、それぞれ予算、決算を行なつて、それぞれの職分を果たしていただくということになっております。別途その國鉄の、たとえば貨物に對する対策等につきましては、國有鐵道をどうするか、こういう見地から、あらためて見直しておるわけでございます。直接に道路の費用を上げて、そしてその國鉄の貨物に持つてまいるというふうな、直接のリンクにつきましては考へておりませんので、御了承いただきたいと思ひます。

○高山恒雄君 いま大蔵省が言つておるのも、やつぱり、いわゆる日本で動いておる貨物量というものを國鉄で運ぶか、トラックで運ぶかという、もう二つしかないんですからね、大きい問題として、その二つの分析の中で、結果的には独立採算性を持つておるからでないような方向で言つておられるわけですね。それでは、ここでいま一兆八千五百億という予算を組んで、どれだけ近代

化されるか知りませんが、私は不可能じゃないかという疑義を持たざるを得ないんですよ。そういう面は運輸大臣ひとりではできないわけじゃない、いま不均衡になつておる道路開発のために、國鉄が全く悲鳴をあげておるわけですね。これは國鉄の管理者だけじゃありませんよ。ここに働く約五万人の労働者のことを考へてごらんない。たいへんな事態です、これは。これを私は申し上げたい。

特に私は総裁にお願いしたいんですが、この監査報告において、大体二万一千三百人の合理化の人員ができた、こういつておられますけれども、いまの合理化にあり人の退職金を何ぼと思つていますか。私は國鉄でも五百万円ぐらいだと思つていますよ、三十年か三十五年つとめて。そして共済保険にしても、わずかに三万円か四万円じゃないですか。生活できますか。これだけ物価が高騰して、地価の値上がりもして、そして官舎から出ていかなきやありません。こういう時代に、これだけの人を合理化しなくちゃならぬという事態には、もつと考へ方を異にして、政府に責任のあることを、私は総裁として追及してもらいたい。運輸大臣は運輸大臣の立場から、この貨物におけるところの輸送体系というものは、國の政策として、むしろ今日の公団にしても公社にしても独立採算制でやつてゐることはもうはつきりしています、そんなことぐらひは。けれども、こういう特別の事態における問題については特別の処置があるはずだ。過去の慣例にこだわる必要はないですよ。それが政治だと私は思つておるんです。

それがやれないようなことなら、政治はあつてもなくてもいいじゃないかというふうなことの結論にならうかと思ひます。この点は、ぜひ私は強く要望いたしておきます。なるほど運輸大臣だけの責任でもございませう。けれども、その発言をされるころは國鉄総裁であり運輸大臣でなければ、ぼくはできないと——スクラム組んでやつてくだされ。そうすれば解決つく問題だと、

こういうふうに考へます。

な長時間が短いのでありますが、私は、これは総裁にお聞きしたいんですが、非常に残念なことに、これだけ國鉄が赤字を持つて、しかも労働者がみ合ひで二百億の押を来たしておるというところが監督から報告をされております。これは実に情けない話です。ところが新聞記事を読んでも、あらゆる問題を調査すればするほど、まさに今日、國鉄の合理化にありその人員というものは不幸な事態ではないか、こういう時期に。それは民間産業も相当やりました、希望退職もつのも、い

ろんな合理化もやりましたけれども、これはいまから五年前ですよ。まだ退職金で家も建ちましたよ。こういう時代にこういう事態が起つておる。これをどう考へるかという、これは管理者の責任において、私はその考へ方を基本的に直してもらわなくちゃいかぬ。むしろいろいろな労働関係においては解決のつかないような問題もありましよう。かりに二百億の金があるとするならば——雇

用人員を、自然退職が一萬三千人ある、そして年間三千人の人を新規雇用しておる。それで労働のいがみ合ひで二百億の赤字を出すというなら、二百億の金で何人の人が使えますか。かりに年取百五十万の月給取りなら一萬三千人使えるじゃありませんか、一萬三千三百人。何も極端な合理化を、いまここで押しつけるようなことをして、紛争を起さなくともいいじゃないかという、われわれのしろうとか考へるなら、もつと國鉄にはいろいろな問題もございませう。ございませうけれども、この一面だけを見ても、私はそういう点はよほど考へてもらわなくちゃならぬ。それなら、いま一萬五千人でも二万人でもやる人に二百億のこの金を第別退職金として出したら喜んでやめる人がおるかもしれせん。実際問題として、さうですよ。

だから、これから十年先に十万人からの何をやるおとしやつていますけれども、やつぱり人間を対象とする問題であるがゆえに、國鉄としては立ちおくれた合理化を一挙にやるといふことの考

え方はやつぱり無理がある。したがつて政府で解決をつけてもらうものは政府に強く主張する。そして、みずからやらなくちゃいかぬことはみずから反省する、労働が。労働が判断しなくちゃなりませんよ。そうして、再建方式をみずから考へるということにならなければ、私は現状のまま何年たつても繰り返されるんじゃないか。先ほど私が申しますように、この時期に合理化の對象になつた人ほどみじめなものはない。これは何としても管理者は考へるべきだと、私は思つております。この点、総裁どうお考へになるか。

○説明員(磯崎數君) いまの合理化の問題でございすが、一応労働紛争の中にはいろいろ原因がございすが、また目的もございします。もちろん必ずしも経済問題だけではないに、いろいろ政治的な目的が入つてゐることもございします。私のほうは合理化を進めていけます際には、必ず今年はこのういふこと、こういうことをやるということ、年度当初に組合といふ話をしていただきます。この組合も四つございしますので、なかなか話がつきませんが、一応年度当初にきまして、そしてそのきめたことを実施していくというふうな、ここ数年來さういふような仕事のやり方をいたしております。

したがつて、もちろん、たとえば機関車乗務員の一人乗務など、ずいぶん御迷惑をおかけいたしました。が、一応形としてはきちつと合理化として話を付けてやつた問題でございまして、合理化については、やはりこれは労働条件でございします。ので、あくまで組合と話を、話の済んだものからやつていくというたてまえはくずしておらないつもりでございします。しかし末端ではいろいろございしますが、本筋といたしましては、あくまで組合と話をやつていくというたてまえでございします。

それからもう一つ、確かにいまの時世でやめる人はいへんつらいと思ひます。しかし實際私のはうは、首は絶対切らないというたてまえであります。あくまでも減耗補充の調整でやつていくと

いうたてまででございますので、その点は最近の物価の関係で、生活が苦しいことはよくわかりますが、やはりいまの国鉄の人員構成から申しまして、定年になったらやめてもらうという以外に方法はないと思います。

非常に四十歳の高年齢企業でございます。日本でも最高の年齢企業だと思えます。これはどうしてもある程度新陳代謝をはかりませんと、人員構成がうまくならないということでございまして、この十一万人合理化は、あくまでも減耗補充の調整ということで実施をしてみたい。やる内容につきましては組合と話をしてみたいというふうに考えておる次第であります。

○高山恒雄君 もう時間がありませんから簡単に聞きますが、いまの總裁の話を聞いておると、自然退社を待つ。定年退社を堅持するという国鉄の方針のようですから、これは労使でおきめになることですから、そこまで私は言う必要はないと思いますが、問題はこの補充人員の問題だろうと思ふんです。これがやっぱり合理化につながるのだらうと思ふんです。そこで、二百億の赤字を出すほど紛争が続くなら、この問題だけで済ませ、これ以外の問題もあるといま總裁がおっしゃるから、どんな問題があるか私は詳しくは存じませんが、そういうことがあるならば、政府としても、これはやっぱり国鉄としても考慮する必要があるのではないかと。二百億をペイにするよりも、むしろ段階的に解消していく必要があるのではないかと。いうことを私は申し上げたいのであります。

先ほど言いましたように、百五十万の収入者が、大体二百億という、一万三千人の雇用ができるにもかかわらず、むだな赤字を出すというところは、これは国民が納得しないわけですよ。こういう点をひとつ考慮してもらいたいというのを私は申し上げておる。特にお聞きしておきたいのは、公務員には特定退職金というものを出すようになります。それをもし適用されるとするならば、国鉄はどれくらいの費用がこれに要するのですか。

○説明員(小林正知君) お尋ねの件は、先般改正になりました退職金手当法の、勤続二十年以上の方に対する、永年勤続者に対する増額措置の問題かと存じますが、所要額といたしましては、正確に、昨年の十二月にさかのぼって適用するということになっておるようでございますが、ちよつといま手元に詳しく持っておりませんが、おおむね百億円というふうに考えております。

○委員長(長田裕二君) 高山君時間が超過しましたので。

○高山恒雄君 時間がありませんから、もっと詳しく申し上げたいのですけれども、これで終わりたいと思いますが、大臣、国鉄の總裁もそうですが、結局今度の法案がかりに、どういう結果になるかわかりませんが、国民がほんとうに注目をしておりますことは、やっぱり乗客運賃は黒字であるのに、貨物輸送運賃が上げられないというところ、大きな問題の焦点があろうかと思うのであります。したがって一兆八千億円の予算を組んで、これから十年間に近代化をはかるとおっしゃっておるのでありますが、そうして何とかして近代化をしようということですが、私はやっぱり総合対策の上に、同じ政府が、ある程度投資もし、かつまた監視をしておられる立場から、少なくとも貨物輸送については国鉄だけが犠牲になるということでなくて、もっと総合的な輸送問題を検討してもらって、そうして国鉄の赤字を、それから年々埋めていく、こういう行き方を、ぜひやってもらいたいことを希望意見として申し上げます、私の質問を終わりたいと思います。

○委員長(長田裕二君) 高山君の質問は終わりました。

春日正一君。

○春日正一君 時間が非常に短いものですから、あまりこまかいことではなくて、大きい筋で、特にまあ大臣と總裁にお聞きしたいんですけれども、今度の法案の提案の理由は、国鉄の財政を健全化するために運賃の値上げも、あるいは建設計画も立てるといふことのように思ふけれども、ここで

出されておる十カ年の試算というものをみますと、初年度で約二三%ですか値上げして、あと五十一一年、五十四年、五十七年と四回値上げをする、それでこの財政を健全化するということになっておるわけですが、これも、この間の物価上昇の年平均を三・五%と見込んでの試算だということに聞いておるんですけれども、これは間違いなんでしょうか。

○説明員(磯崎敬君) おおむねそういうところでございます。

○春日正一君 これは私の聞いたところでは、卸と小売りといいますが、それ半々で買っているものだから、だから卸がほとんどいままで横ばいになってきたから、だから三・五%という見込みが出たと思うんですけれども、しかし最近の物価の値上がり状況を見ますと、むしろ卸のほうがリードをしているわけですね。特に国鉄で必要としておるセメントとか鉄鋼とか、その他そういう関係のものが非常に値上がりして、七月で対前年比一五・七%、小売りのほうは七月で対前年比一・九%ですか。そして国鉄でこれからやっていくのに必要ないわゆる土地について言えば三三%というふうな非常に値上がりをしておる。特に卸売り物価が急激な値上がりをしておるといふような状況、しかも、これがそう簡単につくろ鎮静し下がるかというふうなことは考えられないだけであって、いままでの経験からすれば、一度上がったものはもう下がるというのではないですね、物価は。そういう条件になっている。

そうすると、こういう傾向の中で、この立てられたいわゆる再建計画、財政計画というものは当然大きな狂いが出てきて、この計画のままだと、つまずき最初から考えておったように、実質一五%、一五%、一五%と、それから最後は一〇%というふうな形で上げていっただけでは、赤字の解消というふうなことにはならぬのじゃないか。当然くずれてくる。もうすでにくずれ始めたと言えんじやないか。その点どうですか。

○説明員(磯崎敬君) お手元の試算は私のほうで

試算したものでございまして、政府のなすつたものでございせんので、私なりのもとを申し上げますと、確かにいま先生のおっしゃったとおり、最近異常な卸売り物価の値上がりになっております。初め卸売り物価の値上がりの中でも、ほとんど繊維製品とか、そういうあまりうちに関係のないものの値上がりでございまして、ことしの春ごろからいまおっしゃったような鉄鋼、セメントあるいは非鉄金属、塩化ビニール等の値上がり、ひどくなつてまいりました。ただ私のほうから見ますと、鉄と申しまして一口に鉄全部でございせん。たとえばレールとか、あるいは一般に使う鋼材とか、これは全然上がっておりません。もう建て値のところでございまして、問題は鉄筋でございまして、これは供給不足と申しますより、むしろ流通過程の問題にあるんじゃないかというふうなことがいわれております。それからセメントも若干上がっております、最近。生コンも上がっておりますが、これも少しは鎮静さみでございまして。

しかし、たとえば銅のように国際価格を持っておりまうものは、これは国外のストライキその他の情勢で急に上がっております。一時七、八年前に、やっぱりいまごろ上がりまして一べん下がったことございまして、そういう意味で、非常に物質によりまして先行きがばらばらでございまして。また原因も違つておりますので、私どももいたしましては、確かに三・五%は去年の、これを繰り返すときの見込みでございまして、いま先生のちょっとしたような御疑問のあるのは確かでございます。しかし現在上がりつつあるものを克明に分析いたしますと、非常に影響のあるものとあまり影響のないものとございまして。したがって私どももいたしましては、影響のあるものは主として国際価格のあるものが多うございまして。これらについては、やはり私は、政府のいろいろな意味の角度からする強硬な卸売り物価に対する抑制政策がいずれ効を奏してくるだらうということを考

えておりまして、これがだめだとおっしゃってしまえばそれきりでございしますが、私どもは必ずや御売り物値につきましても、ある程度の鎮静時期が来るという事を目標といたしまして、しかも十年間のロングランでございします。三分と申しましても複利でまいるまいと、そういう長い面から見れば、過去の実績などから見ましても相当抑揚ございしますが、十年間で見れば大体その程度のワクでおさまっているというふうに思いますが、もし非常な、私どもの予期しない突発的なことがさらに起こり、それが一切鎮静しないこともなれば、これはまた別かも知れませんが、いまは私どもそういうことに期待をかけておるわけでございます。

○春日正一君 まあ非常に、だから主観的願望というふうな不安定な要素が加わっている。しかも経済の様相から見れば、ここ数年の国際通貨体制の動揺とか、そういうような形の中で、いままでわりあい安定しておったEC諸国なんかでも物価の値上がりというものは激しくなっているし、国際インフレというふうな状況の中で、日本だけの要因でなくとも上がる、そういうものがふえているわけですね。

そこへ持ってきて、政府が大規模な公共事業をやる。たとえば国鉄でもいままでの三兆何かしというのを十兆五千億にふやしたと、道路のほうでもいままでの約十兆というのが十九兆五千億にふやしたというふうな形で、これがまあ一つのインフレ要因になっている。そしてとめるために公共投資の繰り延べもしなきゃならぬというところで現にやっているわけでしょう。そういうふうな形で、みずからインフレ要因をつくるような計画を持ち出して、さらに国鉄運賃を上げるということになれば、相次いで公共料金の値上げが要請されてくるだろうといわれる。現に電気料金とかなんといろいろ出てきております。

そうすると、結局国鉄のこの計画自体の中に、あなたの考えた赤字をなくすという計画をこわす矛盾がすでに入っている。だからこれは考え直

したらどうかと思うんですが、どうですか。私はこの計画やっても、必ず途中でやり直してもう一度というて出てくるにきまつていると思う。その点どうですか。

○説明員(磯崎敬君) 私も決してやさしい手段、やさしい心がまえでできるものとは思いません。運賃一つ上げていただくんでも、これで九百日かかっております。そういう意味で、今後三年、三年ということはほんとにできるかどうか、非常にむずかしいと思います。

また運賃に限らず、いろいろな先生の御指摘のようなむずかしい問題あると思いますが、しかし、やはりそういう難局を乗り越えていかないと、どうしても国鉄の再建はできないと、また政府からも相当な金をいただくことにいたしておる。これはいわば国民の税金でございします。はたして国民がこれだけの税金をお出しになることを、今後、毎年御承認くださるかどうかが、これも国会の御承認が要るわけでございます。そういう意味で、いろいろ先生の御指摘のように、不確定要素とおっしゃれば、確かに今後、国会で毎年御審議願う予算案あるいは運賃問題、いろいろ不確定要素がたくさんございします。しかし、やはりわれわれといたしましては、そういうことを一つの目標として進まない限り、ただ毎年毎年の行き当たりばつたりの予算ではやっていけないわけでございます。四十万人の従業員一人一人にとつてみましても、一体おれのところどうなるのか、十年先どうなるのかという見通しがなければ、ほんとうにまじめに働く気はないと思えます。そういう意味で、私といたしましては、できるだけ政府の御援助と国民の御協力を得た上で、こういうものを一つの目標として進みたい。計算をいろいろこまかくいたしまして、いろいろお知恵を拝借しまして、こういう案をつくったわけでございます。非常に困難だと思えます。決してやさしいとは私は思いません。困難だとは思いますが、全力を尽くしてやってまいらなければいけないし、またやってまいるべくあらゆる努力をしてまいり

たいというふうに考えております。

○春日正一君 私は、やはり十年、二十年、もっと先まで考えて、しっかりした計画でやることに反対しているわけじゃなくて、もう一度繰り返して、いまだ出されておるこの提案自体の中に、この計画をこわしてしまふ矛盾が含まれておる。そのことを指摘しておるわけです。

そこで運賃の問題についても、衆議院でわが党の議員が質問でも明らかにしてきたように、やはり赤字の問題というのは、大企業製品の貨物輸送による大きな赤字、それから約二千億に上る利子の支払い、それからこの定率法による過大な減価償却というふうなものが、いま算出されて出てきている赤字の大きな原因なんだから、ここにメスを入れて、この問題を根本的に解決していくというようにしなければ、この赤字の問題というものは、単なる運賃値上げとか、そういうことだけでは片がつかぬんじゃないか。このことはいままで衆議院でも主張してきましたし、私もここで、もつこの問題に立ち入りたいんですけれども、時間ないから、この点は、やはりこれを考えなければならぬんじゃないか、その点だけを指摘して次の問題に入りたいと思います。

そこで、次の問題は、例の設備投資計画の問題ですけれども、この問題について見てみますと、約十兆という設備投資の中で、投資額が新幹線において四兆八千億、鉄建公団の分を合わせると約八兆円というのを見て明らかに、新幹線を大急ぎでつくるといふことが、投資計画の中心になっているというふうに思っています。その点はどうかですか。

○説明員(磯崎敬君) 全体は十兆五千億でございしますが、その中で約半分ちょっと弱が新幹線でございします。逆に申しますと、半分以下は在来線でございします。これはやはり在来線の複線、電化あるいは通勤輸送の強化あるいは老朽取りかえといふふうなところに重点を置いてまいっているわけでございます。確かに新幹線が約半額でございしますが、半分以上はやはり現在でも二万キロの在来線の改

良であるというふうにおぼしめしていただきたいと思ひます。

○春日正一君 そこで、去年の提案では、新幹線のほうには五十六年度で三千五百キロというふうになつておったものが、これは五十四年度で三千五百キロ、六十年代で七千キロ、大幅に繰り上がっているように思われます。これはどういう理由でそうなったんですか。

○説明員(磯崎敬君) 昨年提案いたしましたものは、いま御指摘のとおりでございしますが、ことしの方は昭和五十二年に現在の工事線が完成し、昭和五十四年度に現在の調査線をつくり上げる、こういう計画になっております。これは昨年の案に比較いたしましたら、確かに新幹線の整備を早くしよう、いわゆる国土の総合開発を一年でも早くしたいと、こういう御希望によって、われわれの希望も含めましてつくり上げたものでございします。

○春日正一君 新幹線は国土の総合開発を早めるというために早めたということになると、結局、国鉄のそういう投資計画といふことが、建設計画といふものが、田中総理の言っておる列島改造論とか、あるいはその前に策定されておる新全線とか、あるいは産業優先の立場からこれは行なわれておるのだ、こういう判断に受け取っていいですか。

○国務大臣(新谷實三郎君) 田中総理の列島改造論を待つまでもなく、いまの日本の現実であります。過疎状態、過密状態、これを改善いたしませんと、日本国土全体にわたって、いわば豊かな生活を国民にしてみようというわけにはまいりません。それにはやはり都市と都市との間を最短時間で結ぶような幹線も必要でございします。またそれだけではございしません。いまお話しするような産業の関係から申しましても、あるいは地域住民の関係から申しましても、現在ございしますような在来線の強化、複線にしたり、複々線にいたしましたり、電化をいたしましたり、サービスの内容を変えていくというふうなこともこれはぜひ必要でござ

ざいまして、そういったことを含めまして、今度の提案をしていただくわけでございます。新幹線は非常に経費がかかるものから、四兆八千億くらいのもので十カ年間に予定しておりますが、五兆八千億くらいのものでやはり在来線のほうに投資するというのを、先ほど国鉄総裁が申しましたが、単に産業優先の列島改造にこれはつながらず、国鉄の足はどうかという点ですけれども、やはり今後十年間の通動対策、これは混雑率は二〇〇％まで引き下げる、こういうふうな聞いておきますけれども、やはりこれも衆議院での答弁の記録を読みますと、むしろ四十キロ圏、五十キロ圏、そこのほうにまで国鉄の守備範囲はもうしておいて、主として通動対策は地下鉄とか私鉄とかというふうなものでまかせるような答弁になっているように思われます。だから大臣言われたように、国民の足も十分改善する、そうして貨物もやるということにやなくて、実際には貨物が主になると受け取れないのですけれども、その辺の辺、どうでしょうか。

○春日正一君 それでは少し材料をお読みしますけれども、交通新聞の二月四日付の中で、磯崎総裁は、「いまやっている四十四年度からの計画は、十年間で投資が三兆七千億です。それが、今後は十兆五千億ですから、三倍投資するわけです。ですから、その意味では、いままでは過去の再建計画は失敗したといわれていたけれども、四十四年度から見ても、なるほど財政再建のほうはうまくいっていませんが、設備投資のほうはほとんど計画どおりに行っているんです。つまり財政再建のための提案として出されてきたこの法案というものは、総裁自身の頭の中でも、財政再建そのものはうまくいってないけれども、設備投資のほうはうまくいっています、こう思っている。だから私は言うのですよ。その設備投資が問題なんだらうと、そのために運賃も上げ、合理化もやり、国鉄労働者と国民の犠牲でもって、主として大企業のための貨物を安く大量に輸送するための在来線の貨物化、それを浮かすための新幹線の強行的な建設というのをやるのじゃないか、そう言わざるを得ないわけですね。あなたがそう言うておいでなんです。

それからもう一つ申しますと、新幹線の計画自体でもあれなんです、いままではもうかつておられるけれども、しかし、これからつくる新幹線で、計画内には黒字になる見込みがないものがあるというのを、総裁はやはり同じ新聞で言っておいでしよう。だから、そういうふうに見ていきますと、新幹線をつくるということがすべての中心

で、それに付随して黒字になればいいのだというふうなしか、これは受け取れないわけなんです。それから私は言っているわけですね。

それから、ついでに時間の節約上言いますと、国民の足のほうはどうかという点ですけれども、やはり今後十年間の通動対策、これは混雑率は二〇〇％まで引き下げる、こういうふうな聞いておきますけれども、やはりこれも衆議院での答弁の記録を読みますと、むしろ四十キロ圏、五十キロ圏、そこのほうにまで国鉄の守備範囲はもうしておいて、主として通動対策は地下鉄とか私鉄とかというふうなものでまかせるような答弁になっているように思われます。だから大臣言われたように、国民の足も十分改善する、そうして貨物もやるということにやなくて、実際には貨物が主になると受け取れないのですけれども、その辺の辺、どうでしょうか。

○説明員(磯崎総裁) ことしの二月ごろのことでも私も正確には覚えておりませんが、それはこういう意味でございます。いわゆる国鉄の財政再建というものは、普通の民間企業なら縮小再生産でいいものをほとんど切つて、そして財政だけを再建すればいいんだと、ところが国鉄はそうではないに、財政を再建すると同時に、やはり国民の要請にこたえて、公共事業としての輸送力の増強をやらなければいけないのだという二面があるというところから説き起こしてあるわけでございます。その点からすると、私の申ししたことが大体御了解いくと思うんです。

実際にことしの二月でございますので、そのとき一番申ししたことは、ちょうど東京を中心とした通動輸送、いわゆる五方面作戦がほぼできかけているときでございます。御承知のように、現在横須賀線の分離だけができておりませんが、あとは中央線、東北線、総武線、常磐線、全部お約束どおり完成いたしました。それを言ったのでございまして、財政再建がだめになって通動輸送をよくしないじゃないかというお話でございます。

たが、そうでないのだと、実際ごらんくださいと、東海道こそいま横浜の別線でもめていますけれども、あとは全部お約束どおりきつと複々線にしたじやございせんかというのを強く申したので、そうなっておりますが、今後とも、いま一応先生おっしゃいましたこれからの国鉄の、ことに東京における通動輸送の問題はもう山手線の中では地下以外にはございせん。いまの線路に並行してつくることは絶対に不可能でございます。これは住民の関係から申しても、たとえば中央線をもう一線つくるということとは不可能でございます。高くすることもできません。したがって地下でございます。そうなりますと、国鉄というものは地下鉄道については一つの守備範囲がきまつておりまして、なかなかできない。したがって国鉄がやることは、やはりこれからだんだん通動距離、五十キロ、百キロのところを国鉄がやらなければいけないのであるということを申ししたのでございまして、決して通動輸送を粗略にするという意味ではございせん。むしろこれから、大阪のほうで非常にいままで手が抜かれていたわけでございます。大阪の通動はこの連合審査でも、先ほどお話ございましたが、ほとんど手が入っておりません。これは徹底的にやらなければいけないというふうに思っているわけでございます。東京だけが通動じゃございせん、やはり大阪もわれわれやらなければいけないと、こういう意味で今度の予算の中で四千億でございますが、計上しているわけでございます。

○春日正一君 こでそういうふうな言われた趣旨、速記録でもいわれておりますけれども、説明があったから、それはそれとしておいて、つまりそうだとすると、これは物理的にできなくなったというのを言うておいて、結局そういうことは、東京にそれほどの、国鉄がどんなに努力しても運び切れないほどの人間が急速に集中してきておるといふことだと思ふんです。そうして、先ほど大臣は新幹線をつくる、そういうこ

とで、いわゆる過密、過疎もなくして、旅客の輸送なり、そういうふうにもやるというふうな言われたのですけれども、しかし実際は、調べてみますと、高速自動車道路ができた新幹線ができたとして、交通が便利になると、中心にますます企業は集中するものです。

私、時間の関係上、こちらで調べたものを読み上げますと、たとえば資本金十億以上の会社が昭和三十八年には全国で七百四十七、東京では四百五十三、五五・六％ですね。それが昭和四十一年では全国で千二百八十八社、東京で五百九十九社で五八・三％とパーセントは上がっているわけですね。ところが名古屋は三十八年度で三十社、四％、これが四十一年度では三十九社、三・八％、比率がこう下がってくるのです。

だから東京、大阪が新幹線が通つたがために便利になったという状況のもとで、名古屋のような中部圏の中心都市で、いわゆる産業配置上の比率というものが下がってくる。本社機能がここに集中されてくるということになれば、それに伴う人間がやはり東京に集中されてくるということになるわけですから、だから交通便利にする、そのことで、これは田中さんの錯覚だと私は思うけれども、日本を一日行動圏にするから、だからどこに住んでも東京に来るからいいじゃないかというふうな言い方をしておられますけれども、そういうものじゃなくて、便利になればなるほど単一の中心から全国を支配していくというのか、指導していくというのか、そういうことになるわけですから、管理中核機能というものは一カ所に集中していき、それに伴う人口の増加というものが出てくる。現に東京のビルラッシュというものはそういうものでしょう。

だからこのところは考え方が少し違っているのです、事実と。そこを改めなければ、この計画というものは、あなたの方の主観的な願望と客観的な結果とは食い違ってくるわけでしょう。あなた方は過密、過疎をなくするために新幹線を全国に張りめぐらそう、それから高速自動車網を全国に

○政府委員(秋實公正君) 四国の鉄道が、他の地域に比べまして発達がはかばかしているということは事実でございますが、私たちがいたしましても、四国の循環鉄道というものには主力を置いていっているわけでございます。

御指摘の問題は、一つは阿佐線の問題かと思うわけでございます。一つは窪江線の問題かと思うわけでございます。いずれも現在鉄道建設公団が

AB線として建設いたしておるわけでございますが、窪江線につきましては来年の三月の末に完成いたしまして営業を開始する。こういたしますと、四国の西部におきましては宇和島線も進みまして循環鉄道ができるわけでございます。東部につきましては阿佐線でございます。これはいま徳島のほうから工事を進めるとともに、高知のほうからも現在測量いたしておる段階でございます。でも、これもことしの十月に、一部でございますが、さらに牟岐―海部間をことしの十月に開業するということ、このいずれにつきましても、四国の循環鉄道につきましては、運輸省といたしまして、鉄道建設公団といたしても力を注いでいる状態でございます。

○春日正一君　そういうことで、ローカル線なん

というものはきわめて進行がおそい。そういう状態にされておる。しかも国鉄の合理化ということ

で地域産業に直接影響を与える貨物の取り扱い駅を廃止して、現在では取り扱い駅が四国では五分の一以下に減っておるといふうに聞いておるに、そういう形で地方の鉄道というものは非常に不便なものになっておる。そういうふうにしたがから新幹線だけは大急ぎでどんどん建設していくというふうなことになるおつて、しかもそれは、ここではつきり、改造論でもいつているし、新全線でもいつているけれども、「いまの鉄道の貨物輸送能力を四・六倍に拡大しなければならぬ。そのためには、まず全国新幹線鉄道を九千キロメートル以上建設し、これによって浮いた在来線の旅客輸送力を貨物に切替える必要がある。そうすれば鉄道の貨物輸送力は三倍に増加する。」というよ

○國務大臣（新谷實三郎君） 春日先生、たいへん誤解をしていらっしゃる。これはもうるる予算委員会でも運輸委員会でも御説明をしておるとおりでございます。特別の産業のために国鉄の十カ年間の改善計画を出しているわけじゃないません。

るかと、現在は二四％ぐらい、それを十カ年間に三三％までに上げますと、それから電化率も三二％ぐらいのを四八％まで上げますと、まあ大都市では、旅客輸送については全部冷房化したしますとかというようなことを、これはもう申し上げると切りはないんですけれども、先生のお考えとはだいぶ違った方向で国民全体を対象としてのサービスを強化しようというのがねらいであることだけは御了解をいただきたいのです。

○春日正一君　私は了解できないんですよ。というの、貨物についていろいろ改善すると言われますけれども、国民が一番身近にすぐその駅へ持つていって小荷物を送り出そうとか、荷物を持つていこうとかいっても、小さいところでは受

少し時間がかかりますけれども、これは運輸委員会でも申し上げたことですから申し上げますと、単に新幹線だけではございませんで、先ほども申し上げましたように、在来線につきましても、貨物関係で何とかして国民の需要に応じるようにしようというんで、貨物の輸送のシステム改善をやるうというところで、十年間に一兆八千億ぐらいの金を出そうとしております。これはしかし大企業のためじゃございません。国民全体のためにやる

け付けないと、次の駅までトラックかオートバイで持っていかなければならぬというような不便な状態がつくり出されて、そのかわりに大きなところへまとめて扱い所をつくって、まあ合理化をしていくというような形だから、国民にとっては非常に不便なものになっている、これが事実ですよ。

それからもう一つは、新幹線で行くと、東京—大阪は三時間で行ってしまうんですけども、大阪—松江間の三百七十九キロを、まあこれは新幹

わけてございます。それから在来線についても横線をやったり、電化をやったりいたします。これも相当の経費を経上しているわけでございます。それから、むしろ春日先生からはおしかりを受けるんじゃないかと思っておりますが、むしろ地方のローカル線どうするんだというようなお話、これもことしの子算をごらんになりました。昨年よりもふやしておりますて、やはり地域住民の最後の足だけは確保したいということで、地域の要望にこたえるための予算の増額をいたしております。御承知のとおりでございます。

線であれば非常に短い時間で行くでしょう。ところが、松江から益田までの間の百六十二キロを急行で三時間十八分、普通で行くと五時間四十分かかるんですね。だから地方の人たちというのは非常に不便を感じる。この間松、丹後の宮津へ行って、帰りに大阪の新幹線までローカル線に乗ってきたけれども、あそこに乗っている時間と新幹線で東京まで帰ってくる時間とあまり変わらないというような状況になっているわけですね。ですから決して、大臣の言うように、地方の人たちの便利のためにというようなことにはなっていない。地

それから企業企業とおつしやいますけれどもこれはもうあなたの御主張は御主張といたしまして、運輸委員会でも御答弁したんですけれども、まあ新幹線はさつき申し上げたとおり。それから在来線についても複線化率、複線を何％ぐらいや

方は古いまんま、あるいは先ほどの貨物の例のように、依然として不便な状態にされておるといふふうに言えると思うんですよ。こゝろ事実の問題ですからね、事実判断の。だから私、いま時間がないものですから、ほんとうならあなた方に一つ

ずつお聞きして、あなたの方の口から答弁しても
らって、それを押えてこうなるんじゃないかと言
ていけば、それが一番いいんですけれども、予算
委員会みたいに片道方式じゃないものですか、
私、大ざっぱに自分のほうから調べたものをぶ
つけていくという形になったものですか、非常
にラフな議論になったんですけれども……

もう一つ最後にお聞きしておきたいことは、新
幹線が七千キロに達した時点で国鉄の従業員は
いまの四十四万から三十三万に、十一万人減らす
というのですか。これで在来線のサービスとか新
線の安全とか、そういったものが守れるのかとい
う問題です。この問題は先ほど田代委員も言
いましたし、高山委員も言いました。だから私はそ
れにつけ加える意味で、一つお聞きしたいことは、
あの鶴見の事故、あれはいろいろ原因がありま
しょうけれども、下請にやらしたと、こう言っ
てるんですね。国鉄にとって線路と言えは、路線
の保守、これはもう一番生命でしよう。それを下
請にやらせたという事でいいの。手荷物も下
請にする、列車の清掃も下請にする。あのく
らいのこと下請かと思ってるうちに、線路の保
守まで下請にしてしまったと、国鉄は結局何にも
しないという状態になっていく、無責任状態が出
てくる、そういうことで、この十一万人を減らす
のかということですね。その辺どうですか。

○説明員(磯崎敬君) いわゆる十一万人の合理化
の問題、これはすでに三万人が実施されてお
りますので、残りは七万強でございます。したが
いまして、今後の問題といたしましては、先ほども
申し上げましたけれども、こまかい項目ごとに積み
上げていって、そして大体これで何人、これで何
人というふうなやり方をやったら上で数が出て
いくわけでございますが、それがたまたま仕
事を切り捨てるとかいうことではなくて、やはり
設備投資をして、そしてそれによって人を浮かし
ていく、こういうやり方でございます。

○春日正一君 下請の話。

○説明員(磯崎敬君) それからいままでのよう

に、下請に出すということ、仕事を切り捨てたり
下請にするということ、これはもちろんないとは
申しません。しかし、おおむね今後は設備投資に
よって人を浮かしていく、こういうやり方でやる
わけでございます。

先ほどの下請の問題は、確かに線路の保守、も
ちろん重要な保守は全部直営でやっております
が、きわめて軽微なことであつたというふうなこ
とだつたと存じますが、これにつきましても非常
に厳重な資格審査、試験をいたしまして、監督し
てやっておたわけでございますが、これはまだ
原因がはっきりいたしませんから、だれがどうと
申し上げませんが、今後もちろん下請にいたしま
しても責任は私にございます。そういう意味では
一切責任をのける意思は毛頭ございません。し
たがいまして、今後の合理化につきましても、あ
くまでも輸送の安全、これは絶対でございます。
安全が守られなければ私はやるだけでございます
す。そういう非常に重大な責任を私は負っており
ます。

したがって私は、ほんとうにあだやおろそかで
安全を犠牲にするような気持ちは毛頭ございませ
ん。やはり命にかけてやらざるを得ない、やるの
が国鉄総裁の仕事であるというふうには思ってい
ります。

○委員長(長田裕二君) 春日君、時間を超過して
おりますので、簡略に願います。

○春日正一君 簡単に結論を申し上げます。

私はそういう意味で、下請にして仕事を省いて
いくというふうな安易な考えで国鉄はやってもら
いたくないし、特に線路の保守の問題とか車両の
検査の問題とかいうような、国鉄そのものの生命
にかかるといふものは、国鉄自身の責任でやって
いく、当然やるべきだと私は思ふ。

そこで最後の結論で、これは意見がまっとうか
ら分かれたわけですが、先ほど来の議論でも
明らかになりました、道路行政と、それから鉄道行政
とすれば、むしろモータリゼーションという方向

で道路のほうに重点が置かれてきたと思うんです
よ。重点が置かれてきた。しかし最近では、もう
モータリゼーションというものが、このまま進ん
でいったら、単に道路の渋滞とか、そういうこと
だけでなくて、やはり排気ガス——これを見てご
らんない。ぼーっと、部屋でみんながたばこを
吸ったみたいには外はかすんでいきますよ。そうい
うような状態になってしまふ。公害の問題が深刻に
なつて、これではいかぬということ、国際的に
問題になってきているんです。一番先鞭のモー
タリゼーションのアメリカでさえ、この間来たマ
スキー議員なんか、道路をつくらねば事がふえる
人が集まるからもう道路はつくらねばいいとい
うような話を環境庁長官との話で言っております
けれども、そういうような状況になつてい
る。私は四年ほど前にも橋本自民党幹事長が建
設大臣やっておられたときですか、予算委員会
でこのモータリゼーションをこれ以上進めてい
く、六十年代の見通しとしてこうなつてい
る。そのときになつたら東京の交通問題はど
うなるかというところでお聞きして、あのときも建設
大臣として、いや私も賛成だ、モータリゼーショ
ンはこれ以上進めるべきでないといふことを言
われた。だからこれをいまの形で進めていけば、国
鉄の状態も改善されないし、同時に日本の交通輸
送量体系というものの渋滞なり混乱、そこから来
る公害というふうなもの、これは取り除くことは
できない。そこを変えなければならぬところへ
いま来ているわけです。そこで、いまこの再建計画
を立てようというなら、まさにそういう立場に
立つて、国有鉄道であるこの国鉄を、日本の交通
輸送体系の一つの中心として押えて、国民が安
く安全で、そして便利な乗り物として生活できる、
日本のすみずみまで。そういうような国鉄として
整備もしていくし、貨物の輸送にしても、やはり
輸送の動脈としての国鉄の整備という立場でや
っていく、そういうような立場からすれば、たと
えば今度は道路のほうも、この間、いままでの十兆
円計画を十九兆五千億に五カ年計画を繰り上げ変

更してやるようになっていきますけれども、むしろ
そういう点の予算を回しても、一般国民の交通往
来、そういうものの便利になるように、国鉄を中
心にやっていくというふうなふに、やるべ
きじゃないのかというふうには私は考えるわけ
です。

それで、そういう意味で言えば、この設備投資
のやり方を変えて、独立採算制による、借金をし
てやっていくというふうなやり方ではなくて、国
の交通の体系の中心として、やはり国が国民に対
する責任として鉄道を整備し、つくっていく、そ
ういう角度からやっていくし、そういう立場から考
えれば、当然、運賃の問題でも、大企業のために
特別割引をしてやるといふようなことはやめると
いうようなことも必要だろうし、国鉄の借金も、
国が肩がわりして元利払いの負担を軽くしてやる
というふうなことも、当火その立場から考えられ
るので、そうしてこそ赤字もなくなるし、ほとん
どに将来ますます発展していく国鉄という展望の
もとで、国鉄に働く人たちの大きな見通しを持
って働いていけるようなことになるんじゃないか、
私はそういう立場から、この再建計画というもの
が立てられるべきで、いま出ている再建計画とい
うのはその逆なものだ。ますます国鉄の前途を暗
くする。日本の交通事情を混乱させるような矛盾
を含んだ計画だ、そう思うから私も、これは
撤回しなさい、廃案にしなさいといふことを言
っているわけです。

このことについては、大臣の答弁はもう求めま
せんけれども、これは私は決して冗談で言ってい
るわけではない。本気で日本のいまの交通の問題
を切り開いていく問題として、提案として言っ
ているわけですから、その点は真剣に聞いてお
いてもらいたいと思ふ。

これで私は終わります。

○委員長(長田裕二君) 春日君の質問を終わ
ります。

喜屋武眞榮君

○喜屋武眞榮君 私、たいへん時間が限られて

おりますので、特に沖縄における国鉄輸送事業、
こういう観点にしばって質問をいたしたいと思
います。

そこでお願したいことは、この御答弁は結論
だけを、追質問をする時間がございませんので、
しかも実のある御答弁を御期待いたしまして、よ
ろしく願いたいと思います。

それじゃ最初にお聞きしたいと思います。この
沖縄には国鉄輸送機関が皆無であることは御承知
のとおりであります。したがって国の運輸行政の
恩恵は何も受けておらず、こういう実情でありま
す。ところが沖縄県民も日本国民としての税金は
公平に負担いたしております。ならば、公平な分
担の原則に反している。税は負担しながらその恩
恵は受けておられない。沖縄県民は日本国民とし
ての義務を果たしておながら国の恩恵が及んでい
ない。まあいわば非常に不公平な処置をされてい
る、こういうわけでありますが、今回の国鉄財政
再建十カ年計画の中で、沖縄での輸送計画がどの
ように位置づけられておられるのかどうか、そうい
った観点から、まず計画があらわれるのかどうか、あ
ればそれを示してもらいたい。もし、ないとする
ならば、その理由を明らかにしていただきたい。
これをまずお聞きしたいと思います。

〔委員長退席、運輸委員会理事山崎竜男君着
席〕

○国務大臣(新谷實三郎君) 特に今度の十カ年計
画におきまして、国鉄に關します御質問だと思
いますから、国鉄に關してお答えいたしますが、国
鉄に關しましては、ただいまのところは沖縄本島
に鉄道を敷くとかという計画は持っておりま
せん。ただ、しかし内地との交通路その他につ
きましては、空港もそうでございますし、いろい
ろの方面で交通路の確保というものについては十
二分の配慮をいたしております。

○喜屋武眞榮君 じゃ具体的に要望いたします
が、連絡船の就航と鉄道の建設について、まず第
一点は、本土と沖縄間は、本土は東京、神戸、鹿
児島と沖縄とが現在民間企業三社が、三つの社の

船舶が就航しておる。民間企業で国の補助もない
ので運賃も割が高であるというところは申し上げる
までもありません。ならば、この際国鉄の延長線
として当然連絡船が就航するべきである。ただし、
その場合、現在の三つの会社を強化していくのか、
あるいは別に新設、就航するのかは、これは今後
十分検討するべきものと思いますが、またその三
つの航路のうち、どちらを優先して早く就航すべ
きであるかと、こういうことも検討しなければい
けないと思いますが、そのことについて検討がな
されておるかどうか、あるならば承りたい。

○国務大臣(新谷實三郎君) 国鉄の連絡船につ
いては、いまそういう計画はないと思います。これ
は国鉄総裁のほうからお答えすると思いますが、
民営の船会社の就航は相当多うございまして、
先般も、ごく最近でございまして、沖縄との間に
おきまして、これは沖縄における海洋博との関係
もありまして、二隻あらためて建造の許可をい
たしました。で、次第就航させる予定でございま
して、これができまして、私はむしろ逆に少し船
舶のほうが過剰になるんじゃないかという心配さ
えておるくらいでございます。

○喜屋武眞榮君 次に、陸上の交通事情から申し
上げて、どうしても鉄道を開設いただきたい。こ
ういう点で、沖縄の交通事情は車の急増あるいは
バス輸送力の弱体等のために、非常にもう麻痺状
態に、極限に達しておると言っても過言ではない。
そういう情勢の中で、総合交通体系を検討してお
るいま最中でありまして、大量輸送機関としての
鉄道の建設を急ぐべきであると思いが、これは戦
前、戦後を通じて、また現在世論としてもニーズ
の強いものである、高いものである、こういう点、
その計画がおりかどうか。

そして現在、その実現に至るまでの当面の輸送
力の増強のためには、大衆輸送機関とバス運賃に
対して、当然国の財政援助があつてしかるべきと
思いが、この二点お答えを願います。

○国務大臣(新谷實三郎君) 沖縄本島において、
いま鉄道を新しく建設するという計画はございま

せん。これはもちろん事情によるものでございま
して、絶対に将来とも鉄道の建設は必要でないとい
うことを言っているわけではございませんが、
現時点ではございせん。道路の状況とか、ある
いは輸送の事情、つまり輸送の需要が人及び貨物
につきましてどのくらいの需要があるかというこ
とにつきましては、将来の動向も見きわめました
上で、いまお話しのような道路輸送の状況、
とか、あるいはトラックによる道路輸送の問題、
そういったものに取り組んでいかなきゃならぬと
思いますが、決して沖縄の状況を軽視しているわ
けでも何でもございせんが、できるだけ沖縄の
本島にふさわしいような、沖縄にふさわしいよう
な輸送施設を完備しようという努力はこれからも
いたしますし、御期待に沿うように持っていくよ
うにしたいと思います。自動車につきまして、こ
のバス路線の問題、これはいま自動車局長が来て
おりますから、運輸省で計画をしておりますとい
うような施策について、一応御説明をさせていただきます。

○政府委員(小林正興君) 沖縄本島におきまして
鉄道がない以上、公共の大量交通機関としてはバ
スがその主力になるということ、先生の御意見
のとおりでございまして、私どももいたしまして
も、沖縄におけるバスという問題を当面の最大の
重要課題として考えておるわけでございまして。

現状は先生御案内のとおり、本島内に現在五社
バス会社がございます。それぞれバスの事業者
が非常に本土に見られないような競合の状態を呈
しておるわけでございまして。したがって、その企
業基盤というようなものも脆弱であるというよう
に見受けられるわけでございまして。具体的にはバ
ス車両が非常に老齢化しているというようなこと
等ございまして、このバス事業を何とか再建とい
いますか、しっかりとしたものとしたしまして、沖
縄本島における基幹輸送力にしたいというこ
とで、現地の沖縄の開発局におきまして、今後の
地方陸上交通審議会等の場を通じまして、今後の
バス輸送の強化というようなことについて、関
係方面とも十分連絡をとりながら、今後積極的に

対策を進めていきたいと思っておるわけでござい
ます。で、その第一は、やはりバス輸送につきま
しては道路の問題が一番大きなわけでございま
す。私どもの調査したところによりますと、道路
整備をもう少し、バス輸送が増強されるように拡
幅の問題であるとか、そのほか舗装の問題である
とか、全般的について整備する必要がある第一に
あると、また本土におきまして、現在とってお
ります方策でございまして、自家用車についての
駐車規制等あるいはできれば、道路改良とあわせ
ましてバスの優先レーンというようなものを設け
るというような点につきまして、道路側あるいは
交通規制の担当官庁とも連絡をとりまして、バス
輸送を円滑に行なえるようにしたいという考
え方でございまして。

で、バス自体の問題といたしましては、先ほど
も申し上げました、非常に競争率が高いといいま
す。沖縄本島に五社がほとんど路線をオーバ
ラップして走っているというような状況でござい
ますので、これにつきましては、やはりある程度
の集約というようなことが今後必要ではないかと
思っております。しかし、こういった点は
そう一挙にそこを持っていくわけにはまいりませ
んで、漸次そういう方向にバスを持っていき
まして、そしてバス路線網を再編成いたしまして、
島内における基幹輸送網といたしたいというふう
に考えておるわけでございまして。

それから第二点の、先生御指摘のバス経営の実
態から、たとえば運賃問題というような問題につ
きまして、すでにこれは具体的な案件として出て
おるわけでございまして。九月の初めに運賃改定
の申請が出ておるわけでございまして、こうい
った点については、復帰前の運賃のままになってお
るわけでございまして、現在の沖縄のバス事業の経
営というものの実態から見まして、この運賃改定
問題につきましても慎重に取り組みたいと思つて
おるわけでございまして。
バス事業の経営が成り立つように、運賃問題で
解決をするというようなことについても取り組む

ということですが、もう一つの問題は、財政助成の問題で、これにつきまして、私も、沖繩県につきましては、本土復帰当時、すべて本土並みという考え方で助成方式も考えておいたわけですが、ただいま申し上げましたような集約もなかなか思うようには進まないうようなことで、沖繩に固有の補助制度というところで、特殊事情を十分勘案するような方向で現在考えておるわけですが、本土におきましては、集約を前提として赤字路線について補助をするという制度があるわけですが、そういう集約を待たずに、やはり路線によって相対的な補助をしなければならぬというようにも考えておるわけですが、いずれにいたしましても、バスが基幹輸送網として十分運行しやすいように道路の整備、路線の再編成、さらにその経営の問題につきましては、ただに運賃にとどまらず、助成もあわせて総合的な対策を講じてまいりたい、かように思っておる次第でございます。

【委員長代理山崎竜男君退席、委員長着席】
○喜屋武眞榮君 沖繩においてはバスがすべての交通機関にかかわるべき唯一のものでありますので、これの育成強化については十分配慮してほしい。

それから抜本的には国鉄の建設、これはきょう時間ありませんので、いろいろ申し上げる時間がありますので遠慮いたしまして次の機会に譲りますが、ぜひこの鉄道建設については前向きで御検討願いたい。

最後に、国鉄冷凍船の就航について。沖繩の物価上昇は、結論を申しますと本土平均の五倍にはね上がっており、これに比べてマスコミが報じております。これは急激の品不足あるいは貨物輸送の弱体、それから日常生活品の八〇％が本土からの輸入にたよっており、こういう実情。特に生鮮食料品の本土からの輸入確保については、観光客の増大、あるいは予定されております海洋太の食糧対策、こういった上からも緊急の問題である。

また逆に、沖繩の野菜、青果物の本土移出が目まぐるしくなっており、輸送対策が今日緊急の要務として要望されております。

そういう状況の中で、国鉄冷凍船の就航を早期に実現してほしい、こういう要望が非常に強い、また私もそういう点特に痛感いたしておりますので、このことに対する御見解と、それから時間が迫りましたのでもう一点、南西航空の増便、運賃値上げの申請に関連して、運輸省にお聞きしたいことは、地元宮古、八重山から再三要望されておりますことは、現在の南西航空独占でなく、他社を乗り入れてもらいたい、それまで南西航空の増便をはかってほしい、こういう強い切なる要望がある。

で、沖繩には先ほど申し上げましたとおり、これ以外、国鉄につながる恩恵がありませんので、特にこれにつながるをもって配慮願いたいということがあります。ところで、この本土線は日本航空と全日空とあります。これは復帰の時点で一応値上げになった、そういういきさつもあって、先般の値上げにあたっては据え置きということになつておりますが、これは当然のことです。ところで今度南西航空の運賃値上げがまた持ち出されて、これに対して、地元はますます騒然となつて値上げ反対を訴えておるのですが、その要望は、運賃値上げは据え置いてもらいたい、増便をはかって客をさばいて、サービスをよくしてもらいたい、そうして他社を乗り入れてもらいたい、大体この三つに集約できると思うのです。

以上の要望に対する運輸省の御見解、それからさつきの国鉄冷凍船の二つについて、御回答をお願いして、私の質問を終わりたいと思います。
○国務大臣(新谷實三郎君) 国鉄冷凍船とおっしゃいましたが、よくわかりませんけれども、要するに冷凍船をもつとふやしてこれということじゃないかと思つた。国鉄が連絡船をあそここしらへるということ、いま計画も持っておりませんから、一般の配船から申しますと、おそろしく現在非常にたくさん船が配船されております

ので、冷凍施設を持つている船が相当あると思つた。それが足りるか足りないかという問題だろーと思つた。冷凍専門の船という意味ではないだろうと思つた。その点は需給状況をよく調べてみます。それで現地のほうでそれだけの需要があれば、それにふさわしいような施設をした船を回さなければならぬと思つた。これは関係会社によく指示をいたしたいと思つた。

それから航空関係の問題については、航空局の政府委員が来ておりますから、南西航空の問題については政府委員からお答えいたします。

○政府委員(寺井久美君) ただいま御質問の航空関係の問題二点かと存じますが、まず沖繩県内の航空輸送を増便できないかという御質問にお答えいたしますが、現在南西航空はYS型十五機をもつて輸送に従事してしております。で、その利用率は御指摘のとおりかなり高くて、必ずしも需要に見合った十分な輸送力を供給しているとはいえない点もござりますが、この背景をいたしまして、本島と離島間の通信施設がまだ不十分であるというところ、それから現在、空港を改修するための工事を行なつておりますが、このために空港の運航時間を制限せざるを得ないというふうな事情がございまして、いま直ちに増便をするということができない事情もござります。

これに対処いたしますために、運輸省といたしましては、地元沖繩県の協力を得まして、早急に通信施設等あるいは空港施設等の改善を進めたいと考えてございまして、またこれと並行いたしまして、南西航空に対しまして、航空機を増強するというところにより、輸送力をふやすことを指導しております。で、南西航空は、現在現有の機数に加えて、本年度から小型のSTOL機並びに年度内にはYS二機を追加することになっておりまして、これらの条件が整備されますと、かなりの輸送力増強が達成されるというふうに考えております。

それから第二点の運賃値上げの申請の問題でございますが、南西航空からは去る八月三十一日、

運賃値上げの申請が提出されております。その内容を概略申し上げますと、値上げ率が旅客については大体三五・一％、貨物運賃が約一％ということになっております。値上げの理由をいたしましては、四十八年度から燃料税が賦課され、内地ではすでに昨年度から燃料税がかかつております。また航行援助施設利用料が賦課されるというふうなことがござります。それから本土復帰を契機として諸物価が非常に高騰して、特に人件費の上昇が著しい、またSTOL機の購入に伴うコストの上昇等を理由としてあげておりますが、運輸省といたしましては、今後運賃改定申請の詳細、原価計算の妥当性等について、申請者から説明を求め、あるいは資料の提出を求めるなどして申請の内容の妥当性について十分調査、検討を進めるとともに、運輸審議会へ諮問をいたしまして、妥当な結論を得たいというふうに考えております。

○委員長(長田裕二君) 喜屋武君の質問は終わりました。

次は杉原一雄君、お願いします。
○杉原一雄君 全く偶然であります。きのう私になかに帰つておりましたところ、いなかの新聞が、ある小学校が北陸線あるのは高山線、ちやうどそこが北陸、高山両線が合流する地点に七十メートル離れて小学校があるわけですが、その小学校が、いまたいへん問題提起として、まあ列車の騒音でたまらないということ、そうしたこと、新聞発表されておるわけです。この場合、問題はやはり騒音なんです。でありますから、このことは後ほど順を追うて、それぞれの担当の皆さんに質問をするわけですが、ただ、きょうは実は新幹線ということでしほつてきたかったんですけれども、こうした問題もすでに各地にばくはあるということを一応想定において、質問を展開していくわけですが、新幹線といふと、子供がテレビや何かで、もうすばらしい、何かしら夢の世界を想定するまでに、非常な国民的な期待を持たれておるわけですが、今日まで国鉄、運輸省当局が、新幹線をつくる過程にお

いて、そしてまた、あるいは東海道新幹線のようにすでに走っていると、その過程において名古屋等問題が起きているわけですが、そのつくる過程において、いわゆるトラブルと申しますか、そういう問題は何かと問題であるか、それが一つ。

そして、名古屋等問題になっているように、どんどん走って、さて期待に反してたいへんなことが起こった、こういうことも、岡山まで走っているわけですが、問題は幾つか存在する。その問題は一体何か。そうしたことについて、まず当色が陳情なり抗議を受けておりますから、類型別に明らかにしてほしいと思います。

○説明員(内田隆滋君) 御質問の趣旨は、つくるまでの問題とつくるからの問題、いままでにどんな抗議があったかと、この三つかと思います。つくるまでの問題でございしますが、これは法律に基づきまして、運輸大臣の調査命令をいただきまして、まず調査をいたします。それに基づきまして整備計画が決定されまして、それに基づきまして私のほうから工事の実施計画を提出いたしまして、認可をいただいて工事に着手ということになるわけでございます。したがって、その間、問題は駅の選定あるいは駅のルートの決定と、この二つが問題かと思いますが、駅につきましても、その地域の人口の状況あるいは産業活動の状況あるいは将来の開発動向というようなものを勘案いたしまして、新幹線の目的である地域と地域の交通を結ぶということ並びに新幹線が他の陸上交通機関よりは早く目的地に到達するというようなこと等を勘案し、またその地域における他の交通機関との連絡をどうするかというようなことも、また重要な要素でございますが、これらのことを勘案して駅の位置を決定いたします。

その間を結ぶルートにつきましては、これは建設上の諸条件を満足することはもちろんでございますが、それ以外に、いわゆる地域社会とマッチした、いわゆる公害のないようなルートをきめるということに重点を置いてきめておるわけでございます。

います。そのほか地形、地質等工事施行上の問題については、当然考慮に入れてきめておるわけでございます。

なお、これらのものがきまると、地元に関する計画を発表いたすわけでございますが、そういたしますと、地元とのいわゆる設計協議の問題あるいは用地の買収に伴う沿線の皆さんの移転の問題等々、相当の協議あるいはお願いをしまして、いなければならぬわけでございまして、その間いろいろの苦情があり、これを解決しようやと工事に着手ということになろうかと思っております。そして御承知のように、東海道新幹線におきましては、いわゆる騒音公害の問題について配慮をしながら、約十年前に開業いたしましたために、騒音公害の苦情が相当参っております。それで、それらのものに対しては、現在までに、三十九年からほぼつづいてございしますが、最近苦情、陳情が非常に増えてまいりまして、この十年間に苦情の件数は二百七十三件でございます。この内訳は騒音、振動、騒音と振動が一緒のもの、その他テレビの障害に対する苦情、風圧に対する苦情等々となっております。

これらの問題について現在、先ほども総裁が御説明いたしましたように、騒音対策につきましても、環境庁からの勧告に基づきまして目下約五百億の工事費をもって東海道の騒音防止対策をやっておるわけでございまして、そのほか、もし音源対策で解決しないようなものに対しては、民家に防音工事をするとか、あるいはやむを得なければ移転補償等の措置を今後やてまいりたいというふうなことを考えております。

○杉原一雄君 いま環境庁の勧告とあるわけですが、次官どういふ勧告をしたんですか。

○政府委員(坂本三十三次君) 環境庁は昨年の十二月に新幹線騒音にかかわる緊急対策として音源対策で八十ホン以下とするように運輸省に勧告をいたしました。それに対する対策ということを運輸省に進めてもらっておるといのが実情でございます。

○杉原一雄君 それは昨年の十二月ということだから、それなりに了解いたしますが、八日の日に、三木長官が金沢における日本海環境会議に臨まれて、県庁における記者団会見ということで、新幹線の八十ホン以下というものは、それはだめだと、少なくとも六十ホン以下にすべきであるということを明言しておられるわけですが、次官は承知だと思っております。その点、確認していいですか。

○政府委員(坂本三十三次君) その記者会見の席には私もたまたま同席をいたしております。その六十ホン以下にすべきであるという発言はあります。ただ現在の八十ホンというものは、これはもつとときびしく八十ホン以下にすべきである、しかし目下中央公害対策審議会にはかつておると、なるべく早く結論を出したいというふうな話でございまして、まあ記者諸君の中から六十ホンというふうな声も出たように思っております。すけれども、長官が六十ホンというふうなことを申したわけではございません。

○杉原一雄君 そうしたら次官、あなたはどうか考えますか。騒音というものが人体にどのような影響を与えて、それがどれくらいが適当であるか、適当というところは当たりませんが、耐えられる騒音であるかということについての、環境庁を代表しての見解を明らかにしてほしい。

○政府委員(坂本三十三次君) 私も、新幹線の騒音というものは、確かにそばで聞きますと、これは沿線の住民の皆さまにとっては相当な障害になるという、そういう気持ちはいたしてあります。ただ、何ホンというふうなことになるかと、どこで規制をすべきかということになりますと、長官も私も八十ホンではいかぬだろうと、もっとそれ以下にきびしくすべきであらうというふうな感じも持っております。でございますが、やっぱり、相当専門的に審議会にかけて、そして結論を出していただきたいと、環境庁としましては、やはりその環境保全の立場から、これからの努力をいたしてまいりたい、そういう考えでございます。

○杉原一雄君 相談しなければわからないというのは、どうも私わからないです。

で、運輸省なり国鉄当局に聞きますが、騒音というのは、人体にどのような影響を与えるか、そうした認識の問題、まず認知の問題の統一をはからなければ、八十、六十という議論になり過ぎる。でありますから、一体騒音というのは、運輸省なり国鉄当局がどう理解しているんだ、人体にどのような影響を与えるんだということについて、やはり認識の統一をしていただきたいと思うんですが、医学的でもよろしい、いろいろな観点から例証をあげてもけっこうですが、どういふ判断をしておいでになりますか、それを、まずお聞きしたいと思っております。

○国務大臣(新谷實三郎君) 運輸省としましては、新幹線の騒音だけじゃございせんので、国際空港におけるジェット機の騒音という問題もございします。真剣に取り組んでおります。ただ私の承知しているところでは、国際空港なんかになりますと、世界的な問題でございしますが、各国でも研究を進めておるようですけれども、まだ医学的、科学的に騒音というのがどういふふうな人体に影響するかというところについては、各国ともまだ結論を得ていないというところを聞いております。私は、そういう点については全然知識がございせんが、何といひましても、政府部内としましては、一番権威のある中央公害対策審議会において権威者が集まってそういう影響等も調査をされるでありますから、その結果を待ちまして、それに準拠して騒音対策をきめていくのが一番適当である、こういうふうに考えております。

○杉原一雄君 騒音規制法ができたのは昭和四十三年。そこで昭和四十六年の五月二十五日に、「騒音に係る環境基準について」という閣議決定を見ているわけですが、大臣がいまだどれほど、人体にどう被害を及ぼすか、そうした問題は専門でないといわからぬと言っていますか、ここにはそういうからぬわけじゃない、わかっているんですね。基準はきまっています。これによりまして、

たとえばA地区——A地区というのは、療養施設が集合して設置される地域など、静穏を要する地域」と、こゝろあたりになりますと、昼間は四十五で押えているわけです。あるいはA地区は五十ホン、それからB地区は六十ホン以下、こういうふうな規制をしているわけです。きちんとね、閣議決定で、議論の余地がないわけです。しかも政府の責任において発表しているわけですから、この規制の中で、大臣の逃げ道が一つあるわけです。それは第八項目において、「環境基準の適用除外について」「本環境基準は、航空機騒音、鉄道騒音および建設作業騒音には適用しないものとする。」と書いてある。これがあなたの方の逃げ道なんです。これがなければ閣議決定に従うべきであります。この逃げ道が問題なんです。これをどう理解しているのか、しかもまた鉄道というのは公のために、つまり国民に奉仕をしているんだから、少しぐらいはがまんをしろという理念がここに働いているのか。また鉄道そのものの騒音をなくするための技術が開発されていないからやむを得ないんだと、こういう理解のしかたをすればいいのか、その辺のところを、ひとつ見解を明らかにしてほしい。

○国務大臣(新谷貢三郎君) いまのお尋ねが、あるいは私が聞き誤ったかもしれませんが、医学的科学的に騒音が人体にどう影響するかというところをおまね知っているかと、こういうようなお尋ねがあったものですから、世界的にも私の知っている範囲では航空騒音についていろいろ各国とも研究しておりますが、まだその結論は出ておらないようですというところをお答えしたわけです。騒音規制法というものも知っております。おっしゃったように、除外規定もございます。で、私どもは、しかしその除外規定があるからといって、航空騒音にいたしましても、新幹線の騒音にいたしましても、これは幾らでもいいなんというところは毛頭考えておりません。それには先ほど申し上げましたように、一番権威のある中央公害対策審議会におきまして権威者が集まって、この新幹線騒音に

ついてはこのようにあってほしいということ。あるいは航空騒音についても、この程度守ってほしいというところを、一応暫定的ではございますが、勧告を出しておりますから、それに従って努力を続けております。

ただ、これは私から御説明する筋合いではないかと思ひますけれども、新幹線につきましても、御承知のように、東海道新幹線と、それから山陽新幹線とは非常に違うと思ひます。東海道新幹線はそこまでの騒音についての配慮が十分でなかったというところは、これは事実だろうと思ひます。私もときどき通るものだから、よく見ておるんですが、浜松から出ましてから名古屋に至りますまでの間におきまして、非常に人家に近いところを通っております。先般も名古屋のほうから関係者が来られました。実情をよく聞きました。私も見て知っております。こういう騒音というものは、私はしろうとでございすけれども、この距離が若干離れますと、これは非常に低くなるんだそうでございす。音のほうは、でございすから、この国鉄のほうにおきましては具体的に調査を進めておりますが、どうしても、先ほど御説明したかと思ひますが、防音壁でありますとか、あるいは騒音を低くするためのいろいろの施設面の改良をいたしましても、どうしても人家に影響を与えようというふうなものにつきましても、国鉄も踏み切って、移転補償費を出してでも他に移転をしてもらうようにしなければならぬということ、そういう方針のもとに、いま名古屋方面においては具体的な調査をし交渉を進めておると聞いております。

できるならば私は地方自治体の協力も得まして、先ほど申し上げたように、これはきわめて常識的なことですが、新幹線の騒音については側道のような、道路のようなものが幹線の両側にございすすと非常に騒音被害が少なくなるということ、が非常に明瞭でございすから、できるなら自治体の協力を得て、そういう側道のようなものをつくと、どうしてもできないければ国鉄が土地の買

い上げ、あるいは賃賃をいたしまして、周辺にいますか、側面の用地の取得をして、できれば緩衝地帯をつくるような努力をするというふうなことも必要であらうと思ひております。

いずれにいたしましても、先ほど環境庁からもお答えがございましたが、一応いまのところは八十ホンというのが一つの指針値になっておりますが、しかし、これは私たちも八十ホンでよろしいんだという考えは持っておりません。あらゆる技術を動員いたしまして、また他の施策も動員いたしまして、それ以下に押えるような努力は絶えず続けていかなければならぬと、こういうふうな姿勢で対処しておる次第でございす。

○杉原一雄君 総裁、きょうは十二日、ただけれども、東北・上越新幹線の沿線の知事が集まるといふのは、このあとですね。そこで議論されることは大体わかると思ひます。あなたは想定しておられると思ひます。そこで、手ぶらで行かされるわけにいかぬと思ひます。それはどういふことかという、象徴的に言えば、大宮の駅が起点になるかならないかという議論がマスコミ等で出てきています。それけれども、それはあくまでも象徴的な表現であるけれども、それはあくまでもこの問題点はどこにあるかということはもうあなたもびんときています。で、運輸大臣もおっしゃるに、あくまで騒音その他の問題について努力をするというところで、若干の考え方を述べられたわけですが、しかし私は、そのことははからずともきょうの毎日新聞がその内容を明らかにしておるわけです。このことの真実について詳細に述べられると相当の時間がかかると思ひますが、いま幹線の両側に道路をつくるのかなんとかかんとかおっしゃったんですけれども、そうした大抵の、きょうの手みやげのようなものが国民にも明らかにされるのが非常に私大それたと思ひます。総裁の手元で作業されている、こゝでは五つの新幹線に対して国鉄が公害防止の対策を考えているということを、ひとつお述べいただきたい。

しかも、それは私として期待するのは、環境庁がゆるふんのような言い方をしているけれども、八十などという指標は私は許せないと思ひます。いつも私、清水谷の宿舎へ帰ります。あそここの計測器に八十内外というのはなかなか出ません。相当の車がぐつと来るときでも七十ないし七十五です。八十というのは異常な状態です。それが国民の命を守り、健康を守り、生活環境を保全する政府のたまにはやない。少なくとも、先ほどの閣議決定等によりますと、五十ないし六十、これが常識ですよ。そういうことを想定に置いてこの防止策をおつくりになったと私は信頼したい。

その辺のところ、これはただ何も目標なしにこういうことを言っておられるんじゃないと思ひます。いま運輸大臣がはからずもおっしゃったように、離れば離れるほど音というのは小さくなる、それは当然のことなんです。そういうことも想定に置いて、一体目標を何ホンぐらいに置いて、このような防止策を立てになったのか、その輪郭だけひとつ明らかにしてほしいと思ひます。

○説明員(磯崎敬君) きょうこれから参りますので、もう三十分ぐらいしたらお集まりかと思ひます。きょうは第一回でございすから、どういふふうになりますか、私のほうの主権ではございせんので、私が出ていってあいさつを申し上げるという程度になります。これはまた会議の進行模様を見なさいやしません。ただ、けさまた毎日新聞に出ました、私実は、詳しく読んでまいりませんでここに参ったんでございすが、いろいろ記者が、うちの方から取材したものをまとめたのではないかと、いふふうに思ひます。きょうのために特に全部コンプリートにまとめたものではございせん。もしそれならば、ほかの新聞にも出ています。ございすが、毎日新聞だけに書いています。これは、いろいろ勉強して書いたものではないかというふうに考えます。こまかいことは担当から申し上げますが、ただ私どものほうの根本的な考え方、いたしましては、いままでの鉄道というものは速くて乗りこ

ちがよければよかったという鉄道から、百年たつて、もう地域との調和がなければいけないという鉄道に、性格が大いに変わったんだというところが、まずわれわれの根本理念でなければいけないというふうな考えです。したがって公害問題というものは、鉄道技術そのものであるというふうな考え方、鉄道技術ブラスアルファでなしに、新しい二十一世紀の鉄道技術は公害対策を取り込んだものでなければいけないというのが、私どもの部内の最近徹底した理念でございます。したがって、私は逆に、国鉄の本社の中には公害の部門をつくっておりません。つくらないということは、各部門が全部公害の問題を自分のこととしてやるというためにそういうふうにしたわけでございまして、その関係の技術者諸君は、中にはほとんどいままで公害、ことに騒音でございしますが、あまり実は音響の学者はうちにおりません、正直な話です。したがって現在、騒音振動等の委員会として、有名な仙台の二村先生あるいは東大の五十嵐先生、また大阪の前川先生にもお願いいたしまして、いま日本で騒音振動については最高の權威といわれている方々には実はお集まり願って、昨年から委員会をつくりまして、主としてその委員会でするというふうな考え方でやっております。

ただ実際に、まだまだ材料その他についても量の域に達していないものたくさんございます。まあ技術の発展過程でございますので、まだまだ今後発展するであろうというものもあれば、考え方としても非常に新しいとつびな考え方もございします。そういうものを、とにかくそしやくしなから、国鉄プロパーのものにしていくという、ちょうどいまその過渡期でございます。したがって、そこにあられしました五つの新幹線のいろいろな具体策につきましても、あとになって何だそんなこと役に立たないというものもある、いやこれではよかつたんだというものもあると思ひます。いま若干まだ、端的に申しますと暗中模索的なところがあるかもしれません。しかし私は、あらゆる努力をするんだと、むだになつてもいいからやるんだという覚悟でいまやっております。したがって現在、たとえばごらんになったかどうか存じませんが、西のほうでは鉄橋を全部カバーしてあります。鉄橋を完全に上から下まで、まあ鉄橋をトンネルで包むという感じでございます。こういう思い切ったこともテストとして相当長い鉄橋をやっております。これは名古屋だとか浜松の鉄橋に対するカバーのやり方でございます。

それから、あるいは今度は、もう一つのあれとして、いままでのかきねを折り曲げるわけでございます。折り曲げて、とにかく音というものは発生源から近くでとめるほどいいんだと、有効だということでございますので、そういう相当大きな設備を現在やっております。防音というものは、なかなか実物試験でございせん、研究所の中の研究では、たとえば十ホン下がったけれども、実際にはだめだったということもございします。そういう意味で、多少試行錯誤的ではございますが、いまありとあらゆる、できるだけのことはやっております。八十年というところは、これは一番程度の悪いものである。もともと鉄道技術の面目にかけても下げようじゃないかという覚悟でやっております。きょう出ましたのはその片りんでございます。一々御説明申し上げませんが、考え方といたしましては、私どものほうが言っておりますのは、とにかく幸いうちには大気汚染というものはない。大気汚染がないというところは非常に心が休まることでございます。われわれといたしましては、ですから、とにかく距離を離すというきわめてシンプルな方法もあるし、また音を消すという方法もあるしということ、私は絶対に前途失望してやしませんし、何とか、八十なんという数字じゃなしにもっともつと下げた数字になり得ると思ひますが、ただ、いまじゃあ、あしたからできるかと言われると、それは簡単にできないものでございます。そういう意味で、全力をあげて、鉄道技術の部門としてやっております。このことを総括的に申し上げまして、もし御質問があれば、担当の者から具体的に申し上げます。

採用してまいりたいというふうな考えております。そのほか軌道構造につきまして六十キロの大きなレールを使い、また道床砂利の下にゴムのマットを敷くことによりまして、これは防音にも振動にも効果があるわけでございますが、それを併用する。いろいろこれらのことを併用してまいりまして、振動並びに騒音に対して効果をあげてまいりたいというふうな考えております。これらのものについては、ただいま全部試験をやっております。

以上の方針のほかに、これは地元の自治団体とも協議が必要でございますけれども、いわゆる新幹線の両側に、緑地帯なり、あるいは道路敷として相当幅の、これは地質、地形等によつてその幅はさまつてまいりと思ひますけれども、相当幅のいわゆる緩衝地帯を設けることによりまして、所期の目的を達したい。ただ基準値をいま幾らにするかということにつきましては、これは環境庁の御指示もあつたし、それらのものを勘案して、もし基準値が変つたならば、その趣旨に沿うよう努力をしてまいりたいと思ひます。

〇説明員(内田隆滋君) たいだいま總裁の中されたことで概略は尽きておるわけでございますが、大きく分けまして騒音と振動の問題がございします。振動の問題につきましては、これは構造物ができてからではどうにもならない。したがって今後新しくつくるものにつきましては、まず基礎を強固な地盤の上にながらつとつけるといふことが基本でございます。それともう一つは、高架橋等の構造物を非常にマツシブなものにして、振動に対して強いものにするということによりまして、振動対策は相当程度解消し得るというふうな考えております。

〇説明員(磯崎敬君) きょうの新聞には何か料金を取るというふうに書いてございしますが、私はまだ

〇説明員(磯崎敬君) きょうの新聞には何か料金を取るというふうに書いてございしますが、私はまだ

〇説明員(磯崎敬君) きょうの新聞には何か料金を取るというふうに書いてございしますが、私はまだ

〇説明員(磯崎敬君) きょうの新聞には何か料金を取るというふうに書いてございしますが、私はまだ

〇説明員(磯崎敬君) きょうの新聞には何か料金を取るというふうに書いてございしますが、私はまだ

〇説明員(磯崎敬君) きょうの新聞には何か料金を取るというふうに書いてございしますが、私はまだ

だそこまでは考えておりません。実際、一体どのくらい金のかかるものか、たとえば現在の東海道新幹線に約五百六十億かけることにいたしました。必要はございません。しかし、たとえばいまの工事費の倍とか三倍かかるものかどうか、これらも考えておりますが、そう私は金のかかることではない。問題は用地を幅を広く買うという場合には、その用地費の問題が一番問題だと思っております。これはやはり建設省なり地方にもいろいろお願いをいたしまして、国鉄だけで両側二十メートル買、これはたいへんなことだと思っておりますが、できるだけ両方で共同して、たとえば北九州の場合には十五メートルずつ現在買っております。これも市当局の非常な協力によりまして、両側十五メートルの道路をつくってまいりました。こういうことで、やっぱり話し合いでもって進んでいくと思っております、すぐそれを料金に転嫁するとかいうふうな気持ちを持っておりません。

○杉原一雄君 かなり回りくどい言い方をしたから、総裁はそういう方をするわけですが、ぼくは最初にいろいろ考えたときに、この種の質問をする、やぶをついたらへびが出たということになって、国鉄の運賃値上げの合法化をするような結果になりやしないかと思つて、だいぶ用心したんですけれども、しかしながら、経済企画庁が民間企業等に対して要求しているわけですが、これは鋭くきびしく、それは同時に、同じ役所関係ないしそれに近い状況にある国鉄は、当然このとおり受けて立つべきだということで、いま総裁は先を読んだの答弁でそれども、しかし、その点は私は、総裁の答弁をそのまま真に受けていきなすと思つて、かつまた先ほど内田さんも答弁しました、新しい幹線に対する公害防止対策等については、もっと鋭意努力してがんばっていただきたいということを希望します。

環境庁は、先ほど坂本さんが、おれもやったので、八十だったよというふうなことではないかぬでしよう、あなた。閣議決定がそうなっているんで

すから。しかもこの閣議決定の第八項目で、鉄道騒音とか航空機騒音を除外していることなんですよ。これ何で除外したかをあなた考えますか。私はわかりますよ。それは実情に合わないというのでしよう。実情に合わないことですよ。それは結局国鉄当局の努力だと思つて、環境庁はもっと国民の命を大事にする立場から、き然としてほしいと思つていますが、その見解をあとで求めます。

内田さん、今日まで国鉄の幹線の路線決定等にあって、あるいはまた路線をいよいよ具体的に建設する過程にあつて、いろいろ私が公害のところからくるから、公害のことさう言つておけばよからうと思つておしやうたんだらうけれども、自然破壊の問題がやっぱりある。これは高速自動車道路全体に通ずる問題で、このことを私、非常に全国的に目を見張つていて、ところなんです。そうした点についても、内田さん、まさか忘れていないだらうと思つてどうだらう。その答弁、阪本政務次官と内田さんのところからいただければ、ちょうど私の時間が終わると思つて、終わります。

○政府委員(坂本三十次君) その昨年の十二月の八十トンという数値は、これはとりあえずの、とりあえずの暫定的な基準でございまして、決してそれで満足するものではありません。開発とか成長という問題はやはり環境保全の範囲内において行なわれるべきである。もし開発とそれから環境保全が両立し得ないならば、環境の保全をとるべきであるという姿勢においては、変わりはございせん。しかし、すでに設置された新幹線もございまして、これからは、これから環境保全の立場からきびしい基準をつくるということが、新しい技術なり何なりを生み出す母だとも思つておるわけですよ。そういう意味合いにおいて、その姿勢において、公害対策審議会におきましても、鋭意基準づくりに動んでおるといふわけでございまして、しばらくひとつ御猶予を願いたい、こういうわけでございせん。

○説明員(内田隆滋君) 土木工事をやるものといふたしまして、自然破壊の問題については、十分意を払つて、いまでもやってまいりましたし、今後ともやってまいりたい。

実際問題としては、トンネルを掘さくいたしますと、上部の湧水問題とか、避け得られない問題が出てまいります。これらの問題に對しましては、完全にポンプアップ等の措置をいたしまして、自然に復することを考えておりますし、また福山市では、御承知のように、うしろ側にりっぱなお城がございまして、これらのものとの環境のマッチといふようなことも、十分考えて工事をやつてまいっておりますので、今後とも、そういう点には十分注意をしてやつてまいりたいと思つております。

○委員(長田裕二君) 杉原君の質問は終わりました。森勝治君、願います。○森勝治君 国鉄の計画によりまして、今後十年間に四兆八千億を投じて新幹線の建設を積極的に進捗するといふことですが、これは利用者の立場から見ると、まことにけつこうなことであります。しかしながら新幹線は騒音や振動をはじめ、テレビの受信障害や日照を阻害するなど、沿線住民の生活環境を破壊するといふ事例が非常に多いのであります。そこで私は、つい先般、営業を開始いたしました東海道、山陽新幹線における公害の実情と、しかもその公害を起したあとの事後措置、まあこれは救済措置という表現はどうかと思つておりますが、可及的すみやかにそれらの防護策、事後の処置等はおやりだらうと思つておりますが、この点について、ひとつ御報告をいただきたい。○説明員(内田隆滋君) 新幹線の公害につきましましては、先ほど御説明いたしました、これは山陽新幹線と東海道ではずいぶん変わつております。東海道新幹線は、そういうようなものをあまり考えないでつくつておりますので、非常に住民

の皆さんに御迷惑をかけておるわけでございまして。その公害の中身は、騒音、振動それからテレビ障害、日照の問題等々があるわけでございまして、昨年十二月の環境庁の報告によりまして、いわゆるまづ音源対策をやりたいといふことで、約五百五十億の予算をもちまして、本年度から三カ年間に住家の密集地帯につきまして各種の防音対策をやつてまいつておるわけでございまして。山陽新幹線につきましても同じようにやつております。これらに對しまして、実際にはいわゆる振動等の被害が出ておるわけでございまして、これらのものに対しては実損補償をやつております。

なお、テレビ障害につきましましては、NHKに協力していただきまして、苦情のあるもの全部について、たゞいま高い受信のアンテナ等をつくる、いわゆる共同アンテナ方式等によりまして解決すべく工事中でございまして。

なお、振動についてのいままでの補償は、百八十二世帯で千四百五十一万といふようなものをお払いしておりますし、たゞいま協議中のものが二百七十九世帯、なかなか遅々として進んでおりませんけれども、今後これらのものについては精力的に進めてまいりたいといふふうに考えております。○森勝治君 いまのお話にも若干出てまいりましたが、騒音振動の被害やテレビの受信障害の問題等、最近特に多くなつたんであります。不十分ながらも補償措置が講ぜられておるといふふうには承つていたわけですが、その適正を期すためにも、今後さらに新幹線対策といふものの適正をはかるという意味からいたしまして、調査等は万全を期して行なわなければならぬと思つておりますが、そのために当然、いま私がことあげいたしました山陽新幹線における被害の程度、範囲等についても、その実態を十分に把握しておかなければ、これから新設されるであろうところの他の新幹線の対策といふものの技術的な施策は成り立たないのではないかと思つております。

○森勝治君 抽象的な表現をもってお答えになったから、さっぱりわからぬ。私は具体的な質問を

眺望の妨害、電波障害、家屋の損害など、さまざまな被害を引き起こして、沿線住民の生活環境というものは著しく阻害をされている、破壊をされていることは明らかだと指摘をいたしております。

視すべき今日、まことに寒心にたえません。

先ほど環境庁次官は、いずれをとるかといわれたならば人間優先をとるというような意味のお答えを杉原君におやりになった模様であります。こういう点について、どうお考えになっておられ

かく実損補償、実害の補償をするということである。置をしておるわけでございまして、今後これらのものについて基準が出ましたならば、それ相應の措置をしてまいらなければならないというふうに考えたいと思います。ただ、これから新しくつくるものにつきましては、措置が非常にやりやすいんでございますが、いままでつくったものにつきましては、なかなか振動をなくすということは技術的に非常にむずかしいという点がございします。そのほか、テレビ障害その他については、十分

の措置を現在もやっておりますし、今後
もやっております。次第でございます。

○政府委員(春日吉君) 新幹線の騒音につきま
しては、前回の騒音規制法の改正にあたりまして、
衆参両院の附帯決議をいたしておりますことは、先
ほど御指摘のとおりでございます。衆議院にお
きましては、新幹線による騒音について、今後鉄
道営業法等関係法令中に騒音防止をはかるべき旨
を明らかにせよということであり、参議院の附帯
決議におきましては、やはり同様の、防止方法に
関する技術的研究開発の積極的な推進・強化と、
関係法令における規制を講ずること、こういう附
帯決議をいただいております。それに対しては、
私もといたしましては、新幹線鉄道構造規則、
四十六年十月の追加でございますが、第五条の三
に騒音防止に特に配慮された構造たるべきことと
いうことを追加していただいて、附帯決議の趣旨
に若干こたえておるわけでございます。

それから新幹線の騒音につきましては、ただ
いま次官からお答え申し上げましたように、東海
道新幹線並びに山陽新幹線につきましては、すで
に指針をお示ししたしておるわけでございますが、
現在環境庁におきましては、中央公害対策審議会
に新幹線騒音の環境基準に關しまして審議を
お願いいたしておるところでございます。審議
会の結論が得られ次第、早急に設定したいと
考えておるわけでございます。先ほどの御質問に
もございまして、先ほどの御質問にもございま
す。ただいまの東海道新幹線並びに山陽新幹線
に對しましては八十ホンという指針を出してあり
ますが、三木長官のお話にもございましたように、
私も八十ホンというものをそのまま新幹線の
環境基準にするつもりはございません。もちろん、
それ以下ということで審議をお願いいたしてお
るような次第でございます。

それから振動の問題でございますが、いわゆる
典型七公害のうち、振動につきましては、確かに御
指摘のとおり、振動規制法がまだできておりませ
ん。私も事務的には、鋭意振動規制法につきま

して準備を続けております。早ければ次期国会に
も提出していただける運びにならうかとも思っ
ておりますが、現在準備中でございます。

○森勝治君 いまのお話にもありましたように、
環境庁は騒音については一応八十ホンという基準
を用意されておりますけれども、これはあくまで
も指針でありまして、強制力を持つものではない
のでしよう。ですから環境庁自身が、ことばで言
われるように、沿線住民が見のがしたい被害を
受けておるわけですから、新幹線によってそう
いう被害が加わってきているわけですから、この
ことをお認めになっておられる環境庁の立場だとい
うことにはいたしません。非常にかつこうのよい
言の内容とは、この辺がおよそちがうで、いわ
ゆるなまぬる措置としか言えないやうな感じが
あります。もっとも、お話しの中でこの八十ホン
というのは当面の措置だと考えているという意味の
ことがあり、近いうちにいろいろ対策を練ると、
こういうお答えであります。したがって、いまの
お話ですと、いま中央公害対策審議会に付託をし
ている模様であります。近い将来、いま八十
ホンをさらに下げるといふようなお話もあつたわ
けだから聞くわけじゃありませんが、近い将来
にもっと厳格な基準といふものを法制化するおつ
もりがあるのかどうか。中央公害対策審議会から
の答申を待って、単に答申をお蔵入りにするわけ
ではないだろうと思ふのでありますが、この辺の
ところをひとつ環境庁にお伺いしておきたい。

さらにまた、国鉄当局の防音措置が、この基準
を満足し得なかった場合、どのように対処される
のか、この点をお聞きしたいのであります。この
ことについては、すでに運輸大臣あてに環境庁長
官からの公文書も出ているわけでありまして、さ
ら、運輸大臣の事件に対する見解も聞かせて
いただきたいと思います。

○政府委員(春日吉君) ただいまお答え申し上げ
ましたように、現在、新幹線の騒音基準につきま
して、中公審に審議をお願いいたしております。

それに出てまいりましたお考えは十分に尊重いた
しまして、環境基準として、環境庁にいたしまし
ては設定をいたしたいと考えております。

それから第二の問題でございますが、それが守
れなかったときにどうするかという仮定の御質問
でございますが、これにつきましては、先ほど御
指摘のように、環境庁長官は公社である国鉄に對
しまして、あるいは運輸大臣に對しましては、勸
告という手段もございまして、私もすでに昨年の
十二月に勸告したと同様な方法もあるわけでござ
います。

○国務大臣(新谷寅三郎君) お尋ねは、昨年環境
庁長官から出ました勸告を運輸省としてはどう扱
うかということだと思ひますが、きわめて必要な
ことでございますから、勸告が出ました直後に、
国鉄に對しましてこの勸告を移しまして、移譲い
たしまして、それに基づいて国鉄が具体的にどう
いう措置をするかということについての報告を求
めたわけでございます。勸告にもありますように、
この東海道線のごとき、いますぐといつても全部
でき上がるようにすることは困難でございますが
が、若干の猶予期間、経過期間が設けられており
ます。その期間内において環境庁の勸告の指針値
を達成するように、あらゆる努力を払うようにと
いうことを、国鉄のほうに指示しておる次第で
ございます。

○森勝治君 それでは次の問題に移りますが、現
在着工中の新幹線で、私の選挙区であります埼玉
県に乗り入れが決定されているものとしては、東
北、上越の両線があります。さらに調査五線の中
に北陸新幹線があります。しかもこれら各線は、
大宮以南の地域におきましては、住宅が密集して
おる市街地を通過せざるを得ないことになりま
す。先ほどのお答えにありました名古屋の千種地
区にやや相似しているところがあります。そういった
点、沿線住民に及ぼす騒音振動の被害をば
じめ、電波障害や日照権等の問題が出てまいりま
して、いわゆる新幹線公害の大きいことはもう火
を見るよりも明らかであります。

したがって、これら新幹線の建設にあたりまし
ては、当然大宮以南の線路は地下構造とすべきで
あらうと思ひまして、私も国鉄の第一次発表
ではそういうお話でありましたから、これを、私
ども埼玉の沿線の利害関係の者は、そういうもの
だということ、すなわち受け取っておったわけ
であります。しかるに国鉄当局は、突然、まさ
にこれが約変をいたしまして、地下方式に決定し
たこのルート、地盤沈下、地上に出る戸田・大
宮地域の交通分断を理由に、全面高架に切りか
える方針を打ち出しているわけです。さきの第一
次発表は、交通分断を少なくするという理由で、地
下に入るといふことが最初の発表でありまして、
今度今度は交通分断を理由に高架にするのだと
いう相反する表現を用いているので、この辺も合
点がいかなないので、この点をひとつ聞きたい。

同時に、全面高架に切りかえる方針を出し、し
かも地元の同意を取りつけないわけばえさとして、
通勤新線の併設を云々してあります。これは、ま
ことに遺憾だと私は指摘せざるを得ないのであり
ます。まさにわれわれは、これをもって国鉄の変
身という表現を用いますけれども、文字どおり国鉄
の变身によって、埼玉県南の沿線住民の公害に對
する批判は日増しに増大をしております。す
でに国鉄当局も御承知のように、地元各市や県議
会等でも反対を決議し、関係地方公共団体とも善
処を要望しておりますことは、政府も国鉄当局も、
十分この点は御承知のはずであります。したが
いまして、この間の経過と、なぜ地元民の強い反
対を押し切つて高架にしなければならぬかとい
う点を、明確にお示し願ひたいのであります。こ
の点につきましては、しばしば他の委員会等での同
僚のいろいろな質問の角度からいたしまして、も
ただ都合都合だといふことでは、はなはだその明
確性を欠いておりますから、この点をひとつ明確
にお答えをいただきたいと思います。

○説明員(内田隆滋君) 大宮・赤羽間の新幹線の
ルートにつきましては、四十六年に工事実施計画
を作成いたしました。運輸省の認可を得たわけで

ございますが、この際は、大宮以南のルートの問題につきましては、われわれといたしまして、非常に苦心をいたしまして、いろいろの案を考えただけでございます。考えたあげく現在のルートに決定いたしましたわけでございます。

その際、地盤の調査は、埼玉県が発行しております埼玉県南部地域の地盤沈下調査報告書というものの、これは毎年調査報告が出ておるわけでございます。相当信頼のおけるものとわれわれは考えております。それによりまして判定をいたしたわけでございますが、そのときの判定は、軟弱地盤でありまして、沈下が本県観測以来最低のものである、大体落ちついているというような調査報告に基づきまして、いわゆるあのような計画をきめたわけでございます。すなわち大宮からまいりまして、いわゆる西側に与野地区で出まして、現在線から約二キロちょっと離れたところを並行して地下でまいって、そして荒川を渡る手前でもって高架にして赤羽に高架で入るという計画でございます。

ところが、その後いろいろ私のほうでも調査しましたし、埼玉県の調査報告書によりまして、地盤沈下が非常に激しく、ことに浦和地区に北上している、しかも年間の沈下が十センチ程度で、しかも一様の沈下でなくて、非常に不規則な沈下をしておるわけでございます。このようなところに地下構造物をつくることは、新幹線のような高規格の場合には、これが将来の保守等を考えますと、返上等のおそれがないとは言えないわけでございます。われわれとしては、今後、まあ一べんつくれば百年も使える構造物としては自信が持てないということで、まことにあれでございまして、全面高架ということに切りかえたわけでございます。全面高架にいたしますれば、地盤沈下に対して、けたを上げることによりまして、容易に線路の保守あるいは構造物の保守ができるということでございます。

○森勝治君 いまのお答えの高架に変身した根拠として、埼玉県が発行いたしました埼玉県南部

部地域地盤沈下調査報告書なるものをあげておられますけれども、この発行は昭和四十六年一月発行でございます。ところが、それから約一年たった四十六年の十月十二日に埼玉県南部は地下を通すという発表をしておるのですよ。どういふことですか。四十六年一月埼玉県が発行したその地盤沈下の調査報告書に依存したというならば、この認可書は出てこないはずだ。これは認可書の写しだ。出てこないはずだ。詭弁じゃないですか、あなた。そう思いませんか。国鉄がこれを決定して——読みましようか。

○委員長(長田裕二君) 森君、時間の関係もありますので、ひとつ……。

○森勝治君 いや、中身は読みません。詭弁じゃないですか。埼玉県の発表なら、それから一年たつて、なんでそれじゃこれを地下にするとしたのですか。このとき最初に、当然高架にするとしなければ、国鉄のいまの議論が生きてこないじゃないですか。どういふことですか、これは。

○説明員(内田隆滋君) 四十六年のこの計画を実施する時点では、四十五年度の発行のものしかなかったということでございます。四十六年のものはなかった。

○森勝治君 なるほどそうです。四十五年のものが四十六年の一月に発行されておるのですよ、あなた。だから同じじゃないですか、何年度のものであつても、この種のもは昭和三十四年から発行されておるのですから、ずっといいですか、あなた。四十五年度のものを四十六年の一月に埼玉県が発行しているのですから、国鉄が認可したのは、四十六年のもう冬も迫ろうというところですから、約一年間立っているでしよう。どういふことなんです、一体これは。

○説明員(内田隆滋君) 四十五年度の資料によりまして計画を決定したわけでございます。したがつて四十六年度、四十七年度のものにつきましては、非常に地盤沈下がその後の調査で激しくなつたわけでございます。そのデータは入手できなかったということですが、計画の時点では、

○森勝治君 あなた方は、国鉄第三工事局の地元民の説得資料の中にいま言った四十七年度入っているのですよ。四十六年度は四十七年の十二月に発行しているのですね。いいですか、四十五年度は四十六年一月に発行ですから、四十五年度のものを、これによってあなた方は変身をしたとおっしゃるのです。しかし、それは四十六年の一月にあなた方は入手しているんでしよう、これは。四十五年のものを四十六年一月に発行ですから、それから一年たつても埼玉県はこの調査をもととしたならば、こういう案は出ないだろうというのです。四十六年の一月の調査をみてこれを出したのですから、あなたがいま私に答弁した、地下を高架にした、変身をした理由は、論拠は失なわれているのですよ、全く。

○説明員(内田隆滋君) 四十五年度十一月の埼玉県発行のものでは、本件観測以来地盤沈下は最低のものであるという報告が出されておるわけですが、その資料によりましてわれわれは四十六年度の資料は、その当時においては入手していないということでございます。

○森勝治君 委員長、こういうことでほんとうはやりとりしたくないのですがね。あまりわからぬものですから、もう一べんお許しください。四十六年の一月に埼玉県が発行したものを入手して、これを根拠として地下方式を高架方式に変えたというお答えをいただいたから——あなたがそういうお答えしたんです。その一年後に地下方式を発表しているんだから、あなたの言う根拠は失われたと申し上げているのです。自分の言ったことばに責任持たないよ、少し。

○委員長(長田裕二君) その間の経緯をはっきりさせていただきます。

○説明員(内田隆滋君) どうもよくわからないのでありますが、要するにわれわれがこの計画を変更した資料は、四十七年十二月発行の四十六年度版ですね。それで、これによりまして、非常に地盤沈下が激しくなつておるということで、高架に

変更をさせていただいたわけでございます。その前の四十五年度版では沈下が非常にとまつておるといふ報告がなされておるわけでございます。○森勝治君 まことにこういうお答え困るのです。私は具体的に指摘をしているのですから。オウムじゃないのですからね。時間がないのに、貴重な十分も費やされたものじゃないですか。

○国務大臣(新谷實三郎君) 大体の経過は私も聞いております。で、先般埼玉県知事がお見えになつて、いろいろの検討材料あるいは考え方というふうなものについて下打ち合わせをされたことも聞いております。私は会いませんでしたが、政務次官がかわつて会いました。

いまの国鉄当局とあなたとのやりとりでございますが、これはこういうことに御理解願つたほうがいいと思つたのです。私は具体的に詳しいこと知りませんが、初めに国鉄のほうは、どうも地元のいろんな反対の關係がありまして、ボーリングをしたり、あるいは調査をしたりすることを認めておらないと、やっぱり一応工事計画をきめるについては埼玉県から発行されたこの調査報告書、そういうものをとにする以外にはほかに手段はなかったということだと思います。それで四十五年か六年か、私はよくわかりませんが、そういうような報告書をもとにして、一応この地盤沈下は大体治まつてきたというふうな報告を何年かございませうかね、それをもとにして地盤沈下がおさまるならば地下にしようというふうなことで申請をした、それが翌年になりました。翌年も翌々年もだと思つて、さらに地盤沈下がまたひどくなつてきたというふうな報告が出てきたものですから、国鉄としては、これは地下は無理だと、高架にせざるを得ないというふうな計画をきめたんだと思つて、しかし、これは運輸省の關係におきましては、まだそういう工事変更の許可をしておるわけでもございませう。したがつて、まだこれは未確定の問題でございます。今後の問題として、森先生もひとつ骨折っていただいて、

○委員長(長田裕二君) 簡略にお願いします。
○森勝治君 私は、現に地下鉄が、交通が激しく、しかも地盤沈下地帯でありながら何の支障もなく営業を行なっておるということも十分承知をしているわけです。しかも新路線の計画をいまやっていくわけです。ところが国鉄は、世界に誇る技術陣と豪語しておりながら、この地下方式が困難であるということをも、突然豹変したこの考え方にはどうしても合点がいけないし、ついていけない。

し、その考え方に御協力を申し上げることができません。あに私一人ばかりではございません。また百歩譲りまして、皆さんのおっしゃる通りに、高架方式としたという仮定に立った場合に、公害対策の万全ということについても十分でないし、これは、いま千種の問題が出たと同じように万全でないし、しかも通勤新線をえさにしてやるなんということは、全く私は国鉄を信用できません。私は、失敬でありますし、公式の席でありますから、あまり言うのをばかりですが、国鉄のある幹部に、技術屋さんに聞いたら、世界に冠たる国鉄の技術陣をしてなら、大宮以南のこの埼玉の幹線の地下方式は技術的に不可能でないという意味のことをおっしゃる方もおるのです。不可能でないということが満場一致だったから地下方式を用いたのですから。四十八年の二月になって突然に豹変をして、いま言ったように、もう東北や何か全部折衝して、もうすでに工事が完了したのに、一番難航をするといわれるこの埼玉の幹線の事態を今日までほうっておいたということ、私は、私にまことにこれは許しがたいところだと思ふんです。委員長の御注意もありましたから、私もこれ以上続けるわけにまいりません。

そこで運輸大臣にお伺いするわけですが、先ほどの大臣のお話の中で、結局、運輸省としてはこの線をいずこにするかはまださだかでないというお話。その中で、加えられまして、地下方式にするか、あるいはまた半地下にするか、そういう問題については今後十分検討してみたいというお答えがなされました。これは従来の国鉄の発言等から見ますと、非常に前進したお答えと私は思うのです。いままでは一切考慮する余地なしというので、地元民が陣情いたしまして、県が交渉したしまして、にべもなく断わり続けてきたわけですから、大臣からそういうお答えがあらますものですか、私は、それをよりどころといたしまして——今度、大臣は再検討を約束したものと私は思ふんですが、そういう理解で大臣よろしいですね。

○国務大臣(新谷寅三郎君) 再検討とおっしゃいますけれども、先ほど申し上げたように、現在まだ、公式に言いますと地下方式で認可をしたままになって、地下方式が技術的に困難であるというように報告も出ておりますから、それで国鉄としては、地下方式がいいのか、あるいは高架方式がいいのかというので、いろいろ案を提案をいたしまして、地元と折衝をしている段階ではないかと思ひます。したがって、これはやっぱり、ただだれが言ったというだけじゃなしに、国鉄が責任を持っていますから、国鉄がやはりボーリングもやり、あらゆる調査をいたしまして、そして国鉄の責任においてこの方式をきめなきゃならぬと、この思ひます。でございますから、地元の御要望も要望でございますから、地元がどうしても反対だというのに対して、国鉄が無理やりにそこに新幹線をつくるわけにもいきません。これは十分地元の府県知事とは話し合いをしなきゃならぬということとを言うをまたないんです。そういう問題を含めまして、技術的な、一番の問題については、徹底的に調査検討させましよう、その結果によつて、地元との話し合いを進めさせましよう、こういうことを申しておるわけでございます。後退とか前進とかいうことではなしに、これはもうだれが考えてもそれ以外に方法はないだらうと思ふんです。で、私は、そういう方法で国鉄を指導する以外には解決の道はない、こういうことを申し上げている次第でございます。

○森勝治君 じゃあ、これで終わります。

場所も場所だし、立場が立場の大臣ですから、新谷さんは、いつも歯切れのよいお方でございしますが、きょうは少し新幹線がたがたゆれたようなお答えであります。あなたとしては煮え切らないお答えだと思ふんですが、運輸大臣としては、私は画期的な発言というふうに受け取ります。個人新谷の発言としては受け取れません、煮え切らないですから。運輸大臣としては、前と違つて、非常にハイスピードのお答えというふう

に理解いたします。ですから、これをもって私の質問は不本意ながら終わりますが、公社当局に申し上げておきたいんです。なるほど土地収用権なるものの法律がありますが、言うことを聞かないりやだんばらを広げるといふような地元との交渉はやめていただきたい。地元に対するつんぼさじきもやめていただきたい。既成の事実をつくつて、それに従わなければ、おまえたちが悪いんだといつて、埼玉県あるいは沿線の住民にしりを持ってくることもやめていただきたい。あつて国鉄が本件の計画については、計画を地元と話さないで——福島県や栃木県等参りますと、あちらで十分話し合せて、土地買収をとくにしてしまつて、終了しているのに、もう工事が完了しているんだから、向こうは、埼玉県の一番工事の難渋、たいへんだつたところを、いま申し上げたように、ことしの六月だとおっしゃるんですから、六、七、八、九とわずか百日なんですよ。よそでは工事も完了したのに、わが埼玉は百日、一番困難なところで、これで埼玉県が驚かざるを得なくなるのは当然でしょう。それでも国鉄の当局はてんとして恥ぢません。特に、地下方式を発表しておつて、地元民が、これならば不本意ながら協力しようと思つていたら、まさに春雷のごとく——春の雷ですよ、二月に鳴つたんですから、地下方式から高架におどり出たんですからね。国鉄は驚きませんが、われわれはびっくりしたんですよ。それでもなおかつ国鉄の良心に今日までがついてまいりました。しかし国鉄は依然としてかたくなであります。こういうことはやめていただきたい。いま大臣がそういうことをおっしゃったから、私はきょうはこれで引き下がりますけれども、どうぞひとつ早く、地元の要望を入れてやってくください。

私は何も新幹線が埼玉を通つてはならぬなんて、そんなへそ曲げたことを申し上げるつもりはありません。新幹線の必要も十分承知しております。しかし、いまのような国鉄のやり方はだめです。そうかと思つと、埼玉で反対するから大宮起

点だとうそぶいておやりになる、これではいかぬと思う。だから、ひとつもう少し、地元民にあたたく接してください、まじめに接してください。馬の鼻づらにニンジン的なやり方、国鉄というかさにかかつて埼玉県民をいじめるようなやり方、既成事実をつくつて、こゝで買収に応じなければ、悪いのは埼玉県並びに埼玉県民だといふような、いまのやり方です。あなた方、そう言うとおこるかしたらぬが、われわれはそういうふうと思つていふんです。考えることは自由ですから、われわれはそう思つていふ。だから国鉄に対する不信がありますから、このままでいいとはいへないと言つて住民はかたくなになつております。この住民のかたくなな気持ちをほぐして、この新幹線に協力させるためには、初心に返つてもらわなければなりません。それは国鉄が国鉄の名譽にかけて、第一に発表した地下方式というものの、この初心に戻らなければならぬことを、私は申し添えて、私の質問を終わります。

○委員長(長田裕二君) 森君の質問は終わりました。それでは、本連合審査会はこれにて終了することに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。よつて、連合審査会は終了することに決定いたしました。

これにて散会いたします。

午後六時十五分散会

第二十七部

運輸委員会、社会労働委員会、農林水産委員会、建設委員会、公害会議録第一号 昭和四十八年九月十二日【参議院】
対策及び環境保全特別委員会、交通安全対策特別委員会連合審査会