

第七十五回 参議院運輸委員会會議録第十一号

昭和五十年六月二十四日(火曜日)

午前十時三十四分開会

委員の異動

六月二十日

辞任

森中 守義君

補欠選任

青木 新次君

出席者は左のとおり。

委員長

宮崎 正義君

理事

黒住 忠行君

平井 卓志君

前川 且君

三木 忠雄君

委員

石破 二郎君

今泉 正二君

岡本 悟君

佐藤 信二君

橋 直治君

永野 殿雄君

宮崎 正雄君

杉山善太郎君

岩間 正男君

和田 春生君

國務大臣

木村 陸男君

政府委員

後藤 茂也君

杉浦 喬也君

高橋 寿夫君

運輸省鉄道監督局長
運輸省鉄道監督局国有鉄道部長
運輸省自動車局長

事務局側

常任委員会専門員

池部 幸雄君

説明員

日本国有鉄道旅客局長

参考人

日本鉄道建設公団総裁

篠原 武司君

馬渡 一眞君

本日の會議に付した案件

○鉄道敷設法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○参考人の出席要求に関する件

○委員長(宮崎正義君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

○委員(石破二郎君) 鉄道敷設法の一部を改正する法律案を議題といたします。

○委員(佐藤信二君) 本法律案の審査のため、参考人として日本鉄道建設公団の役員の出席を求めることに御異議ございませんか。

○委員(橋直治君) 「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員(永野殿雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(木村陸男君) 本案の趣旨説明は前回聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

○前川且君 木村運輸大臣に二、三お尋ねをした人ではないかと、鉄道が新しく敷設されて悲しむ人はいないかと、鉄道が廃止されて喜ぶ人は私はいないかと思つて、みんな悲しむと思つて、反対したいと思つて、そこで鉄道が廃止され

るといふ方針が出されますと、必ずそこでみんなが不思議に思つるのは、赤字だ赤字だといつてローカル線を廃止する方針を出しながら、一方では赤字になるとわかりながらどんだん鉄道を敷設している。一体首尾一貫しないじゃないか、こういう声に至るところで聞かれるわけだ。

そこで大臣として、今回の法案でも新しく線路が延びるわけですが、大臣としてはどのような基本的な方針で鉄道の敷設をこれからしていくのか。特にローカル線について大臣のお考えを聞きたいわけだ。たとえば少々赤字になつても、それが見えても、そういう営業係数というふうなものも一切度外視して、住民へのサービスを重点に考へていくというふうな割り切つておられるのか。それならそれで私は非常にいいことだと思つて、それなら私も、その辺の大臣としてのお考えをまづ伺いたいと思つておる。

○國務大臣(木村陸男君) 國鉄の線路につきましても、いま前川委員御指摘のように、新線の建設を進めておる一方廃止も進めておるわけだ。一見非常に矛盾したように受け取られるものも、もつともだと思つておるわけだ。地域によりまして交通事情というものが年々変わつてまいります。また利用する交通機関の態様も変わつてくるのが交通の実態であるわけだ。

そこで、まず新線の建設につきましては、そういう実態をよく見まして、そしてこの地域においてこういう新線を建設するという問題につきましても、よくそういう点を勘案した上で、しかも國鉄あるいは運輸省だけの判断では客観性がいかかと思はれる点もございまして、御承知のように、鉄道建設審議会、これは国会の与野党の代表の方も入つておられますし、学識経験者も入つておられますが、この鉄道建設審議会に諮問をいたしまして、あらゆる角度から検討していただいた結果、この路線を建設するということを決めて現在建設を続けておるわけだ。

果、この路線を建設するということを決めて現在建設を続けておるわけだ。

一方におきまして、すでに建設をいたし、運行をいたしております既設の路線の中で、ことに山間、ローカル地帯におきましては輸送の事情、実態が非常に変わつてまいりまして、事実上余りその地域で利用されていなくて、利用度が非常に低い、むしろそうであれば國鉄の経営の合理化の対策から外した方が好ましいというところにもなりまして、またそこを廃止することがその地方の住民に対しまして、あるいは代替する道路交通あるいは自家用車あるいはバス、そういうものにかつて、そう不便はかけない状態になつておるといふ両方の判断に基づきまして、そういうところは廃止をいたすということにやっておりますので、それが同じ時点で、片方で新線建設、片方で既設線の廃止という、一見矛盾したような施策を行つておるのも、そういうふうな実態を見ながらやっておりますというわけだ。

さらに非常な赤字について、これを赤字であっても敢然として経営を続けるのか、あるいは赤字だから廃止するののかということについての運輸省の方針は、國鉄というものの持つておられますところの公共的な使命の達成、この見地から考えましたときに、経営上は赤字が黒字に変わる見込みのない路線でございまして、それがその地方の住民に対して交通の使命をかなり重く見られ、その使命を果たす役割りが非常に多いという場合には、赤字でございまして公共性の見地から運営を継続するという方針をとつておるわけだ。したがって現在赤字であります路線について、これを存続するか廃止するかという点において、赤字であっても全部を継続しますとか、あるいは赤字でございましてからひどい赤字のところはその他の理由は無視して廃止しますとかというこ

とは、一概に言えないわけでございます。やはりその地方地方のそれに対する需要の実態、また役割の大きさというふうなことを考えながら継続すべきであるか、あるいは廃止すべきであるかというのを判断して処理するというやり方をやっております。

○前川且君 私はその判断は非常にむずかしいと思っております。特に需要がどうということをおっしゃいましたけれども、ローカル線の本数を減らしたりしまして非常に不便になって、もう不便で仕方ないからやむを得ないで車を使うというふうな状態にしておいて、そして需要が少なからず近のダイヤを見ていると見えるように思います。大変これはむずかしい問題であると思っております。ただ単に赤字であるとか、営業係数であるとか、こういうことだけで考えるのではなくて、公共企業である限り、住民サービスということを重視すると、この方針には変わりはないと思いませんか。

○国務大臣(木村睦男君) そのとおりでございます。○前川且君 それでは、この廃止を進めておりますが、今後廃止をしていくには、やはりどういふ方針でこの線は廃止すると、それはどういふ基本方針でその廃止を決められるんですか、その基準はどんなものを基準にして廃止を決められますか。

○国務大臣(木村睦男君) 先ほどちょっと私が触れましたように、この路線を廃止するかどうかという判断をいたします場合には、その地域において、現状でその国鉄線がどの程度の使命を果たしているかということをおまじよく検討をいたしました。ごくわずかな使命しかもう果たしていない、これを仮に廃止いたしましたも代替の交通機関で大半の需要は満たされるんだというふうな判断をすることがまず第一でございます。それともう一つは、その路線が他の路線との関連におきまして、短絡あるいは接続、そういった使命を持っておるかというふうなこともいろいろ勘案をしなければなりません。

まあそういうことで、この路線は廃止をいたしまして沿線住民にそれほど大きな負担はかけない、また廃止するかわりに、それまで代替交通機関があるほかにさらに国鉄みずから補充的な交通利便の提供について努力をするめどが立つかどうかというふうなことも地域によっては考えざるを得ません。たとえば鉄道は廃止しますが、バスをさらにそこに投入するようにいたしますと、あるいは路線敷を道路にかえましてバスの運行に供するようにしますとか、そういうふうな国鉄みずからが提供し得る代替交通の施設についても配慮するとか、そういういろいろなことを考えた上で、廃止することが沿線住民にそれほど大きな影響はない、また廃止することによって国鉄自体としては合理化に非常に役立つというふうな判断で廃止の決定をするわけでございますが、なおそういう状況のもとでございまして、沿線住民の人たちと十分に話をしまして、いま申し上げたような国鉄の判断が、やはり沿線住民の方に納得していただいて了解を得るといふ努力をいたしまして、廃止に踏み切るといふような措置をとっておりますわけでございます。

○前川且君 いろいろローカル線、赤字線の対策につきましては文書が出ておりますね。私の手元にありますのは「国鉄財政新再建対策要綱」、これは四十七年一月十一日に出しておりますが、この(3)のところは、「地方閑散線は、五年以内に撤去する。」、こういう文書があります。地方閑散線ですから、これは先ほど言いましたように、少々赤字であっても住民サービスを考えた残すものは残すというふうな考え方はどの文書にも出ておられるが、もっぱら営業係数から割り出して、赤字対策として閑散線は五年以内に撤去するとか、あるいは具体的にその線の名前も発表されておられます。これは四十三年に発表されておられます、ローカル線の輸送をいかにするか、日本国有鉄道諮問委員会。ですから私は、もうくどくお尋ねしますのは、閑散線であるから五年以内に順次撤去して

くんだと、営業から割り出すのではない新しい考え方を大臣が持っていらっしゃる、こういうふうな受けとめてよろしいんですかというのを、非常にくどいようですけれども、もう一度確認したいと思っております。

○国務大臣(木村睦男君) その方針を決めました当時の方針をいたしましては、地方閑散線は五年以内に撤去するという方針を一応決めたわけでございます。で、その方針のもとにおきまして、慎重に、私がいま申し上げたような観点から、廃止に値する閑散線はどうかという検討は、もちろんすることにしておりまして、いま前川委員がお示しになった方針は、その後四十八年の二月に実は閣議了解がございまして、いまの問題について五年とかいうふうな期限をつけないことにはいたしまして、このように変わったわけでございます。地方閑散線の道路輸送への転換は、当該地域の実情、代替交通機関の状況等を考慮のうえ、地元の同意を得て、積極的に進行するというふうな変わりましたので、これがいま私が申し上げたような中身がこの表現になっておる、この方針に変わっております。

○前川且君 よろしゅうございます。そこで、それじゃ新線建設とその赤字線の廃止のいろいろな矛盾が具体的にございますね。たとえば私の住んでおります四国でございますと、阿佐線というのは、これはいまやっておりますね。ところがその前に廃止する廃止計画案として具体的に挙げられました中には、徳島と牟岐との間の線路を廃止するという廃止線として挙げておられます。一方で新設しながら、その先は廃止案になっておる。そのほかにも、たとえば九州の高千穂線では、高森と日ノ影ですか、ここは新線としてやるけれども、日ノ影と延岡ですか、ここは廃止線として発表されている。こういうふうな先が廃止線路の予定になっていたり、そんな矛盾が散見されるようですけれども、いまのお話を伺いますと、この四十三年九月四日に発表されましたロー

カル線の輸送をいかにするかという諮問委員会の報告による具体的な路線ですね。これは一応御破算と考えていいんですか、あるいは生きてるんでしょか。何か新線のその先が廃止線になってみたり、そういうのを私、いま二つほど気がついたので申し上げたんですが、その辺はどう整理して考えればよろしゅうございますか。

○政府委員(杉浦喬也君) ただいま御指摘の点でございますが、当時その線を一応検討をいたしたわけでございますが、その線を最終的に決定いたしました全部廃止をするという段階に至らぬに、ただいま大臣が申し上げましたように四十八年の二月の閣議了解という線に移行をいたしましたために、具体的な線名、そうした過去におきまして検討というものにつきましても、これもいわば再検討というふうな形で現在に至っておりますものと私どもも了解しておりますので、ただいま御指摘の新線と廃止の線のつながりがおかしいというふうな点につきましては、その点について過去において決定したということではないというふうな私どもも考えておる次第でございます。

○前川且君 それではこれは廃止路線として具体的に挙げられましたのは、決定したものでないかと。一応挙げたけれども再検討をするのだと。もつと強う言いかえれば、発表はしたけれども、それは一つのデスタクプランとして機の引き出しの中にはあるけれども生きていないものではないかと、こういうふうな理解してよろしゅうございませうか。

○政府委員(杉浦喬也君) 過去におきましてこの路線を廃止するというような線の発表につきましては、たとえば国鉄自身が二千六百キロというふうな、八十三線区ですか、そうした線の明示をいたしたこともございますけれども、運輸省自身としましては具体的な線名を、こういうものであるというふうな発表をしたというところはたしかないと思っております。運輸省自身が検討中の過程におきまして政策に若干の変更があったというふうにお考えいただければいいのじゃないかと思っております。

○前川且君 それではこれは廃止路線として具体的に挙げられましたのは、決定したものでないかと。一応挙げたけれども再検討をするのだと。もつと強う言いかえれば、発表はしたけれども、それは一つのデスタクプランとして機の引き出しの中にはあるけれども生きていないものではないかと、こういうふうな理解してよろしゅうございませうか。

○政府委員(杉浦喬也君) 過去におきましてこの路線を廃止するというような線の発表につきましては、たとえば国鉄自身が二千六百キロというふうな、八十三線区ですか、そうした線の明示をいたしたこともございますけれども、運輸省自身としましては具体的な線名を、こういうものであるというふうな発表をしたというところはたしかないと思っております。運輸省自身が検討中の過程におきまして政策に若干の変更があったというふうにお考えいただければいいのじゃないかと思っております。

○国務大臣(木村陸男君) いまのうちにちよつと補足を申し上げますと、当時は五年以内というあの方針も出たころのことでもございます。思い切つてその赤字の路線は、閑散線は年限を決めて廃止しようという相当きついは方針を持つておつたわけでございます。ところがいざそれを実施に移そうという段階になりますと、やはりいま前川委員が御指摘になり、また私が現状の考え方を申し上げたような点から、なかなかそれは一気にはできないということで、考え方を多少転換をしてみたい、したがって、あの当時何線か廃止予定ということで事務当局のほうで線を出して考えておつたのでございますが、それも全部一応そのまゝにいたしまして、改めて先ほど申し上げたような考え方に立つて廃止すべきかどうかを決めていこうということが一応白紙に戻した、かようにお考えになつてよろしいかと思ひます。

○前川且君 結構です。それから私は、くにへ帰りましたら毎日自分で車を運転しますが、それだけに車の弊害というものを身にしみて実感するので、自動車輸送と国鉄、これは鉄道全体として考えてもいいかもしませんが、国鉄の輸送と自動車輸送との任務分担といひますか、それぞれの果たす役割り、担う役割りがいろいろあると思ひますが、大臣として国鉄が日本の運輸体系、輸送体系の中でどういう任務をこれから将来担うべきであるかと。特にいままで答申がいろいろ出しております。運輸政策審議会の答申、これは四十六年に出しておりますが、時代も変わつてきましたね、高度経済成長からいまマイナス成長ですが、貨物の伸び等もまた見直し等も変わつてきていると思ひますが、経済の新しい事態に対応して、自動車輸送とそれから国鉄の果たす任務分担、特に国鉄がどういう役割りを果たすのか、全体としての輸送体系の中で、その点について大臣の基本的なお考えを伺ひたいと存じます。

○国務大臣(木村陸男君) 私の方の諮問機関でございませう。総合交通政策審議会、また内閣にも総合

交通体系の關係の協議会等もあるわけでございますが、そこでいろいろ検討をしていただいておりましたその結果としての国有鉄道の輸送使命というものは、旅客輸送につきましては都市間の輸送、それから大都市内の通勤通学等の輸送、それから新幹線輸送は別ですが、貨物につきましては中距離以上長距離、それらの輸送貨物については国鉄が分担するといふ、大体のそういう方針になつておるわけでございます。私は現状でもそれなりに妥当し得る交通政策であると考えておりますが、ただ最近、ことに貨物輸送の実態につきましては、この方針については少しく修正なり考え方を變えていかなきゃいかぬのじやないかというふうな感じもいたしております。

○前川且君 私は二つの問題点があると思ひます。一つは省資源という新しい命題が加わつてまいつたと思ひます。そういう意味ではエネルギー効率から言ひまして、やはり自動車よりかはるかにエネルギー効率が高いわけですから、省資源という面からとらえなければいけないといふこと。もう一つは排気公害が考えられるわけです。それから第二番目に、ただいまおっしゃりたいままの答申の内容からのお考えによりまして、通勤通学等は大都市に限られていくようですけれども、地方の中小都市でも最近どこでも起こつていふと思ひます。私は自分が住んでいる高松で見

ました場合、マイカーで通勤いたしますと国鉄で通勤するよりかはるかに時間がかかります。これは交通渋滞ではるかに時間がかかります。それから金額的に見ても、たとえば往復二十キロの通勤であれば、定期を買えば千五百円ぐらいだと思ひますが、ガソリンは二リッター使いますから二百円近くになります。二十五日として五千円ぐらいになります。これも一つのむだになるうかと思ひます。また自動車で通勤しているのを見ますと、全部が全部と云つていいほど、たつた一人で五人乗り、四人乗りの車を運転して、そしてどんどん詰まつてきておりますね。

ですから大都市周辺の通勤通学は鉄道を利用するといふ考え方は、地方は自動車中心といひます。地方はなるべく通勤等は自動車を使わないよになつていっていいので、特急、急行はふえましても通勤列車は非常に不便。しかもいま五十分で通えていたところが新しいダイヤで五十分になつたりしてますます不便になつていふ。そういう中小都市の国鉄の役割りといふものを見直さなければいけない時期が来ているのではないかと。最初に申し上げました省資源という立場と、もう一つは車の数がふえまして交通渋滞等から時間のロス、金のロス。ですから地方都市でももっと国鉄を重視するといふ姿勢を取り返すことが必要ではないか。このように新しい視点が大事ではないかと思ひますが、その点について大臣のお考えはありますか。

○国務大臣(木村陸男君) 先ほど私申し落としたんですが、いまのエネルギー資源の節約、それから排気ガスの公害防止、その観点からも、おっしゃる通りに国鉄の今後の行き方といふものに非常に大きな影響がありますし、そういう点も十分考慮して見直さなければいけないと思ひます。それから大都市のみならず、中小都市まで及びますかどうか、かなりの量的な大量の通勤通学の実態のある都市についての輸送、それにつきまし

ても、いま御指摘のような他の交通機関との比較から言ひますと、国鉄にその使命を持たすべきであるといふところも出てきておると思ひます。ただ料金關係の現状と比較をされますと、これはいま国鉄の料金が他のものに比べまして非常に低いといふのが現実でございますので、料金關係も多少見直して比較しなければならぬと思ひますが、その他の点におきましては、いまお話しのような点も考慮に入れながら見直し作業をやりたいと思つております。

○前川且君 私は初めに申し上げましたように、車が好きでして、自分で車を運転してはいますから、人が任める面積一平方キロ当たりの車の密度というものは日本は大変高いと思ひます。たしかアメリカの何倍、イギリスの何倍、西ドイツの何倍というように非常に車の密度が過密であると思ひます。ですから私は、車の総量規制をやらなければいけない時期が近づいてきているんじゃないか。国鉄の輸送がどんどんトラックにとられていっている、これは実態であると思ひます。けれども、そのトラック輸送にしても、十年先を見通すと、これは何万台という、一千万台を超えてトラックが必要になつてくるんじゃないかと思ひますが、とてもそんな数のトラックを通すだけの国土もなし、良田をつぶして道路を無理してつくる必要もなし、またそれだけのトラック運手、労働力を確保する見直しも恐らく立たないだらうと思ひますし、もっと私は車の総量規制でも思い切つたことをやつて、鉄道に吸収するんだ、国鉄に吸収するんだと、こういうような長期の視点が必要じゃないかといふふうに思ひますけれども、その点少し私とついでにどうか、大臣どうお考えでしょうか。大臣も同じように考えていただけあればありがたいと思ひますけれども、いかがですか。

○国務大臣(木村陸男君) 車の総量規制という問題は非常に重要であり、また必要な問題だと私も考えておるわけでございます。ことに排気ガス公

害防止の観点からも総量規制というものはその必要性を強く言われておるのが現状でございます。まあ自由主義の国におきまして、交通規制のあり方というものは一定の限界というものがあられるわけでございますので、その点は十分にわきまえて規制措置を講じなければいけないと思うのでございます。したがって本当に道路の面から考えて規制をしなければ本当に公共の福祉に合わないという地域は、これは規制の対象としてやるべきであると思っておりますが、日本全体にわたって原則的な車の総量規制ということは、ちょっと私はむしろかしんじやないか、これはそういうふうに考えるわけでございます。

一方、自然に、自動調整的に総量規制が行われる方向に持っていくということも肝要かと思うんでございます。たとえ最近、車の排気ガスの問題が非常に強くなりまして、あるいは車の値上がりがひどくなつて、車の売れ行きがだんだん落ちてきておるといふふうなことも自動調整の一つにならうかと思ひますし、それから道路がどんどん整備されるのではなくて、道路の整備はかなりテンポが遅い。にもかかわらず、かつての高度成長の影響を受けて車の使用が非常にふえてきたために道路交通が麻痺して、自衛上もう自動車を使うことは不経済であるし、また不利益であるということから自動車を使わなくなるといふふうなことも、自然調整弁としてそういう現象があらわれておりますが、確かにおっしゃる通りに、ねらいとしては、自動車についての総量規制ということとは常に念頭に置かなければなりません、その実施につきましては、いま私が申し上げましたような自然発生的にあるいは自動的に調整がき得るような状況にだんだんなつて、それをうまく行政当局が活用するなり、あるいは地域的に公共の福祉という観点からある程度の規制をなさなきゃならぬところは規制するといふふうなことをあわせながら、自動車の円滑な交通といふことを心がけていくべきであると考えております。

○前川且君 私は日本の自動車密度が異常に高い

ということをこのままほうっておいていいとは思わないんです。せめてイギリスとか西ドイツとかフランスとか、先進国並みにやっばりすべきだと思います。異常に高い。たとえば、よく考えるんですが、高速自動車道路がほとんど建設されております。建設された高速自動車道路周辺は大変な騒音公害と排気ガス公害です。ところが、あの高速自動車道路と同じ幅で、そのばんをはじいてみますと、鉄道であれば六本とれますね。複線が三つとれます。どちらが本当に日本経済に寄与するところが多いんだらうか。その辺を一遍基本的に洗い直してみなければいけないんじゃないだらうか、こんな思ひがいつもするわけです。最初に申し上げましたように、省資源とかいろいろの意味もあります。

そういう意味で鉄道というものの、特に国鉄を中心にしてその役割をもう一度見直して、重要な役割りをこれに持たすように、そうして自動車に頼らないで鉄道に頼る、国鉄に頼るというふうな方向へだんだん政策的に指導していくように、そういう方向を私は考えてもらいたいと思ひます。その点を最後に伺ひして、持ち時間が来ましたので質問を終わらしていただきたいと思ひます。

○国務大臣(木村睦男君) 鉄道とそれから道路交通との調整並びに選択、この問題は、従来とも運輸省としてもいろいろ考えておるところでございます。まして、考え方としては前川委員のおっしゃるような同じ方向でいままでも検討いたしております。今後ともそのような方向で検討をいたしたい、かように思っておりますので、ひとつよろしくお願ひ申し上げたいと思ひます。

○岩間正男君 時間が余りございませんので端的にお伺ひしますから端的にお答え願ひたいと思ひます。
まず第一に鉄建公団の総裁にお伺ひしたいんですが、現在ローカル線の中で工事中のものがどれくらいございますか。何線くらい。それからその工事費総額は幾らになりますか。

○参考人(篠原武司君) ただいま建設中の路線は全部で五十三線ございまして、全体の長さが三千三百キロございまして、工事費総額は、今年度におきまして三千六百四十七億の概算、予算を決めていただいております。

○岩間正男君 工事費総額といふと、今年度だけじゃなくて、最初からの。現在六千三百億ちょっと出てますが、どうですか。これは後で調べてください、時間の関係がありますから。
○参考人(篠原武司君) はい。

○岩間正男君 膨大な線が現在継続されておる、工事費総額も大変な額になっておるわけです。これにいまからもう十五年、十年前に投資したのもあるだらうと、貨幣価値から言うとこれはもう兆を超えている、そういうような投資をやっているわけですね。それが完成しないか、完成しないのがもうほとんどだ、総的にやっているわけです。から完成しない。そのために経済効果としては非常に小さいということになっているのがローカル線の現在の建設の状態じゃないかと思ひます。そういうような一つの傾向をまず最初に明らかにしなくちゃならぬと思ひます。その上に立ちまして、具体的の一つの事例をお伺ひしたいと思ひます。

それは丸森線の問題であります。丸森線が最初に福島—丸森—中村間、これは常磐線から東北線に通ず、そういう予定だったと思ひますけれども、これが予定線として決定されたのはいつですか。
○参考人(篠原武司君) 丸森線の建設は、大正十一年の四月に予定線として決定されました。それは大正十一年の四月に福島—丸森—中村間でございます。それから昭和二十八年の八月に槻木—丸森間が予定線として決定されております。

○岩間正男君 これは予定を変更したわけですね、福島、それから槻木間と、東北線の方向で、あそこを平野地帯を抜けると、こういうふうになつたのだと思ひますが、工事線として認可されたのはいつですか。

○参考人(篠原武司君) 三十六年の五月に工事線として決定されました。路盤工事に着手したのが、昭和二十九年十二月、槻木—丸森間の工事を始めております。

○岩間正男君 この全線開通の見通しですね、これは最初の予定はいつだったわけですか。
○参考人(篠原武司君) 丸森線に限らず、当初、私もでも長期計画を立てなきゃいけないと、たくさん線を抱えて、いつまでできるかわからないのでは困るといふことございまして、昭和四十一年に、四十一年度から十カ年間にこれを全部竣工させるべきだといふことを、鉄道建設審議会でお決めいただきました。その後、その問題はそういう考えで進めてはおりましたが、実際問題として、これは閣議了解の程度でございまして、予算がそのとおりなかつきません。特にA.B線につきましては、一般会計の出資で賄うために、どうしてもおくれがちだといふことになつてきております。

それからもう一つC.D線、いま御指摘のありました丸森線はC線でございますが、このC.D線につきましては、大都市付近の要望が非常に強かつたものですから、そういう面でもいろいろ国鉄の要望もこれあり、非常に多額の金が必要とされましたために、一部そういう要望の線はできましたけれども、丸森線につきましては若干おくれたような形にはなつております。

○岩間正男君 できましたら端的にお答え願ひたいです、時間の関係で。これは完成予定、竣工予定というのはいつごろのことだったかということをお聞きしているんです、これはいつごろだったんですか。

○参考人(篠原武司君) 当初、先ほど申し上げましたように、丸森線につきましても当初は、五十年には完成したいといふ考えでおつたわけでございますが、その後の予算事情その他によりまして延び延びになつてきたわけでございます。
○岩間正男君 これは総需要抑制政策の影響、あふりを食つたと、こういうふうにご考慮してよろしい

か、国鉄の方にお伺いしたい。
○説明員(馬渡一眞君) 御説明いたします。

ただいまのところでは、まだ公団から線内の開業設備についての協議を受けておりませんので、現在のところ計画としては決めておりません。これから公団からの協議を受けました上で検討して決定をいたしたい、そのように考えております。

○岩間正男君 そうすると、無人駅を決定する基準というのが国鉄にあると聞いておるのですが、その基準の一つの中に大体一日の乗降客が千人、それを下るところは無人駅にするのだと、こう聞いておるわけですが、千人から八百人、こういうことではございませぬか。

○説明員(馬渡一眞君) ただいままで実施いたしてまいりました無人駅の計画から結果としておっしゃれば、そのような数字のところは無人化されたという結果でございしますが、私も決定いたす場合には、ただ乗車人員のみだけではございませぬで、駅間の距離がどうかと、あるいは道路の事情とか、それからほかの輸送機関とか、それから線区の実情と申しますのはやはり非常に長い距離が全部非常に数少ないお客様しか御利用いただけないような線区の場合に、やはり途中に保安上の問題で要員を配置するというような考え方もございしますので、一律に数だけではないというところでございませぬ。

○岩間正男君 しかし乗客です、貨物の問題もありませんし、国鉄のこれはいろいろ経営上の問題、技術的な問題もあるだろう、それはわかりませぬけれども、やはりこれを決める最大の条件としては乗降客の問題です。また駅があるかないかというところが非常にこの乗降客の増減に関係が深いのです。だから私は、そういう点でやはり非常に重要な課題で、八百人から千人くらいの乗降客のあるところ、ないところはこれは無人化して、おと一方針だと聞いておるのでありますが、大体無人化の問題については、これは私も二、三回この委員会でも申し上げました。地方の実情というのをよく把握する、何よりも地域住民の要求という

ものを本当に国鉄としてはこれを取り入れる、そういう立場に立つ。

ことにこの前、五能線の問題、私はここで議論をしたわけでありませぬけれども、そういう過疎地帯なんかではほとんど無人化が進んでいる。経営合理化の面から言えばなるほどいいことかも知れぬけれども、これは地域住民の本当に行政の民主化という点、これは三木内閣も現在これを盛んに宣伝しているわけですが、そういう点から考えれば、あくまでも地域住民の利益をもとにするのだと、こういう方針になりますというところ、この合理化の問題というのは全く対立する問題なんですね。合理化をやるうとすれば地域住民の利益が阻害される、地域住民の利益を守ろうとすれば合理化ができません、こういう矛盾の対立の問題を持っているわけですね。こういう点について国鉄がどうあらねばならないかという基本的な考えというものがございする必要がありますと思ふんです。

さて、一つの基準としての乗降客の問題ですが、これ私たちが調べてみました。昭和四十五年の国勢調査、それによりますと、保原町の場合、通勤通学で福島市へ行く人が千六百五十三人、梁川町へ通勤通学しているのが二百六十五人、さらにはあそこは元神宮、親房の立てこもった霊山という町がありますが、そこからこれは梁川に出てくるわけですね。そして保原に出てくるわけですね。そして乗るわけですけれども、その霊山のそういう人たち、利用者が五百四十九人もあります。計二千四百七十七名の乗降客が少なくも四十五年の国勢調査では出ておるのです。こういうところを無人化するということ、しかも人口は二万二千、しかも年々ふえている、産業も非常にこれは紡績を初めとしまして盛んになっておる。現地へ行ってごらんになればはつきりしますけれども、こういうところを無人化したんでは、新しい鉄道できてはほとんど意味がなくなってくるんじゃないですか、どうなんですか、これは。この点について十分に御検討をされる必要があると思ひ

ますが、これは大臣いかがですか。千人どころじゃないんですよ、二千四百六十七人。

○国務大臣(木村睦男君) いま国鉄が非常に多くの赤字を抱えて、再建に苦慮をいたしておるわけでございますが、そこでよく皆さんから言われまはすのは、赤字路線たくさん抱えておつてけしからぬから、それをやめろとか、いわんや現在建設中の新線はやめるべきだとかいう議論が非常に強い中で、岩間委員から建設中の新線を大いにやれという御鞭撻をいただいて、非常に意を強くいたしております。ことに丸森線を例にとつていろいろ御質問でございますが、あらゆる新線建設が同じような要望なり状況にあるわけではございませぬ。もちろん国鉄といたしましても運輸省といたしましても、沿線の利用者がどの程度あつてどうなるかというふうなことは、間違いのない資料のもとに正確な判断をいたしまして処置いたしたいと思ひます。

それから無人駅の問題につきましても、実は在来の線区につきましても合理化のために駅員の廃止の駅も出ております。かなりたくさん出ております。地元の話を得ながらやつておられますけれども、必ずしも了解を全部取ったとも言えませぬ。したがって今後建設をいたします新線につきましても、同じように合理化という点から、利用乗降人員との比較において駅員を配置するか、あるいは無人駅にするかという問題は十分研究をして国鉄も決めていくと思ひますが、ただ、いま御指摘のように、そのときの資料になります実態については間違いのない数字を把握してやるのが非常に必要である、かように考えております。

○岩間正男君 これはもう一つ梁川の場合を考えてみますと、同じ国勢調査によるものですが、福島市に通つておるのが八百五十六名、それから保原町へ通つておるのが七百一名、計千五百五十七名。そうすると保原の場合も梁川の場合も、保原は大体基準の三倍、それから梁川は基準の二倍の乗降客がある。もう一つ考えてほしいことは、この保原には県立保原高校というのがあつておるんです。

この通学者を調べますと、福島市から通つておるのが三百十四名、それから梁川町から保原高校に通つておるのが二百十二名、五百二十六名通学しているわけですね。これはやっぱり一番安定しているのは何であつたらうか、これは通学なんです。そういう点から考えれば、私は非常にこれは考慮に値する問題だと思ふのでございませぬ。

○説明員(馬渡一眞君) 私どもこれまで進めてまいりましたいろいろな合理化計画の中で、やはり地元の話し合いを大事にしてやつてまいっております。しかし国鉄の全般の事情から御無理をお願いする場面もございませぬと思ひますが、その意味で、これからの開業いたします丸森線につきましても地元の御意向を私どもも参考にし、そして国鉄の事情とかみ合わせた上で最終案を決定してまいりたい、そのように思つております。

○岩間正男君 まあ無人駅は決定してないんだというところは一つ確認しておきます。

それから十分に地域の現状を調べて、さらに要望を入れて、そしてこれは検討するんだと、こういうことは確認してよろしいと思ひます。まあ大体駅ができれば、現在バスを利用して人も多いいんですが、これは国鉄に切りかえるんじゃないか、だから住民はむしろこのことを非常に私は望んでおるんだと、こういうふうな考えを私に私に私に。そういうあらわれとしては、これはいまま

保原には駅ができるんだということ、町の建設計画ができておりますが、駅前の計画では有人駅ということも予定して、このところに六千平米からの土地を予定しているわけですね、町としては、ところが鉄建公団がいま考えているのは二千八百平米だというふう聞いてます、そういうことでございますか。

○参考人(篠原武司君) 私どもでは、保原町の都市計画についてはまだ十分聞いておらないんでございますが、丸森線全体の駅用地につきましても、国鉄とこれから開業設備関係工事の協議を行います際に、よくそういう点も聞きまして措置したいと考えております。

○岩間正男君 駅計画についても、大体町で予定しているの半分ぐらいの規模になるということ、町の発展の問題もあろうと思いますが、こういうものを十分に考慮して今後これは検討すると、こういうことでよろしいですか。

○参考人(篠原武司君) そのとおりでございます。

○岩間正男君 最後の一つお伺いしておきますが、丸森線の工事のために、これは飲料水とか灌漑用水、これが非常に水漏れ状態を起したり枯渇したりした問題が出てきたわけですから、ことに立体交差のための掘り割りを進めた、ところが実際それがうまくいかなかった、コンクリートで固めたこの掘り割りの路線が、そのところに水がたぐさんたまる。それが問題になって排水の装置なんかやっただけですが、非常に規模が小さいために依然としてこれはうまくいかない。ちょうど私、現場を見たわけですが、これはなかなか車が通れないという事態が起こっていただけです。この問題、当時問題になりました、これは公団の方とも相談していただいて、その後いろいろな処置がされたように聞いています。

この前、私は東北新幹線の蔵王トンネルの問題でお伺いしたことがあります。そして、そのとき国鉄総裁にたざしたんでありますが、国鉄の工事によって起こったいろいろな被害、こういうもの

は国鉄の全責任において完全に補償するんだと、こういう方針が国鉄総裁から明らかにされました。その後まあそういう方向で動いていったわけですが、そういう点から考えますという、この原則は鉄建公団の場合にも当てはまると思っております。幾つかの問題は解決されたようでありまして、さらに二、三カ所のところの問題が起こっている。水が非常に出なくて困っている。そのため大変金を出して井戸を掘ったけれども十分でない、こういうような問題が出てくるわけですね。こういうようなところについて急速に、やっぱりいままですっかり要望にこたえて、鉄建公団が処理をして効果が上がっている。これをさらにもう少し、そういうようなところがあるところまでこれはやっていただくのは当然だと思っております、いかがでございますか。

○参考人(篠原武司君) 工事に起因しているいろいろ御迷惑をかけたところに対しては補償するのがたまたまでございますので、四十二年から四十三年にかけてそれぞれ個人補償をしたものでございますが、公団としてはいろいろ先生からお話のありましたような事実があるかどうか、その辺の問題もよく調査いたしました、これから検討して処置したいと思っております。

○岩間正男君 そういう要望が出された場合に、十分に相談に乗っていただいて、そうしてかゆいところに手の届くような、そういう要求にこたえていただく、そういうことは確認してよろしいですか。

○参考人(篠原武司君) そのとおりでございます。

○岩間正男君 ちょっと速記に残しておいてください。

○参考人(篠原武司君) ただいま先生からお話のありましたように、われわれは誠意をもって処置したいと思っております。

○岩間正男君 終わります。

○委員長(宮崎正義君) 本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午前十一時四十二分散会

六月二十日本委員会に左の案件を付託された。

一、気象庁の定員削減、業務整理反対等に関する請願(第六三二四号)

第六三二四号 昭和五十年六月十二日受理

気象庁の定員削減、業務整理反対等に関する請願

請願者 徳島市大和町二ノ三ノ六 岡内一

三外二百二十六名

紹介議員 久次米健太郎君

この請願の趣旨は、第五六二〇号と同じである。

昭和五十年七月五日印刷

昭和五十年七月七日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局