

第九十三回 参議院運輸委員會會議錄第五号

昭和五十五年十一月十一日(火曜日)
午前十時一分開会

委員の異動

十一月六日
辞任 補欠選任
目黒今朝次郎君 片岡 勝治君

十一月七日
辞任 補欠選任
片岡 勝治君 目黒今朝次郎君

出席者は左のとおり。

委員長 黒柳 明君

理事 伊江 朝雄君
山崎 竜男君
目黒今朝次郎君
桑名 義治君

委員 江島 淳君
大木 浩君
梶原 清君
木村 睦男君
高平 公友君
内藤 健君
安田 隆明君
青木 新次君
瀬谷 英行君
広田 幸一君
小笠原貞子君
柳澤 鍊造君
田 英夫君

国務大臣 運輸大臣 塩川正十郎君
政府委員

事務局側
運輸大臣官房総務審議官 石月 昭二君
運輸省鉄道監督局長 山地 進君
常任委員会専門員 村上 登君

説明員
北海道開発庁企画室長 田中 貞夫君
国土庁地方振興局過疎対策室長 清野 圭造君
文部省初等中等教育局長 中島 章夫君
自治大臣官房地域政策課長 藤原 良一君
日本国有鉄道總裁 高木 文雄君
日本国有鉄道常務理事 加賀山朝雄君

本日の会議に付した案件
○理事補欠選任の件
○日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案(第九十二回国会内閣提出、第九十三回国会衆議院送付)

○委員長(黒柳明君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。
まず、委員の異動について御報告いたします。
去る六日、目黒今朝次郎君が委員を辞任され、その補欠として片岡勝治君が選任されました。
また、翌七日、片岡勝治君が委員を辞任され、その補欠として目黒今朝次郎君が選任されました。

○委員長(黒柳明君) 理事の補欠選任について

お諮りいたします。
委員の異動に伴い本委員会の理事が一名欠員となつておりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。

理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(黒柳明君) 御異議ないと認めます。
それでは、理事に目黒今朝次郎君を指名いたします。

○委員長(黒柳明君) 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案を議題とし、質疑を行います。
質疑のある方は順次御発言願います。
○広田幸一君 私は、先回の委員会、特定地方交通線を決める政令の基準を出してもらわれないと成案の審議ができません、こういうふうなことを最後に言つて質問を終わっておるわけですが、したがって、本日の委員会の冒頭に私のそうした質問に対して何らかの回答があるものと期待しておりますが、この点についてどういふことなのか、御答弁願います。

○政府委員(山地進君) 前回の御質問に若干触れてお答えしたかと思うのでございますけれども、私どもとしてこの法案を出すに当たり、各省庁といろいろ御相談をしてこの法案を出したわけでございますが、その後、政令の問題につきましても、この国会の衆議院の運輸委員会におきまして運輸省の考え方というのを折に触れまして御説明し、また、衆議院の運輸委員会ですういった案を紙で出してもらいたいということで、従来の各省間の折衝を踏まえて運輸省で取りまとめました政令案ということ、政令案といいますが、その選定基準の案でありますね、それをお出して

御審議いただいた経緯がございますので、その運輸省の取りまとめた案というものにつきまして、もしお時間をいただければ御説明したいと、かように思つておるわけでございます。

○広田幸一君 いま鉄道局長がおっしゃつた運輸省としての原案といひますか、そういうものが衆議院の委員会提出されたということは私は聞いておるわけです。しかし、その内容ではわれわれは徹底した内容のある審議ができません、こういうことで前回も申し上げたわけです。

特に私は先回の委員会、特にそういうふうにおもひましたことは、これはこういう質問を私はしました。これほど予想される地域の沿線の皆さんが非常に心配している問題を、運輸省として、政府としてどこまで話し合ひを詰めてきたかという質問をしました。それに対して局長の方からは、余りやつていない、だから国会で十分に審議してもらいたい、こういうことだったわけですね。ですから私は、あれはまああのまま追及しなかつたんですけれども、よく考えてみますと、政府の方が徹底的に審議してもらいたいといへば、やっぱり私は中身のあるものが提案されなければならぬ、こういうふうにおもひまして、特に私はきょうそのことを申し上げるわけでありまして、衆議院で提案されたものであつたので、それではとても審議の対象にならない、こういうふうにおもひます。もう一回御答弁してください。

○政府委員(山地進君) 前回のまの御質問の際に、私どもが政令について考えていることを申し上げたわけでございますが、その中で私どもが常に申し上げておりますのは、この地方交通線問題というのは長い歴史を持つてゐる問題でございます。特にいろいろと社会的にも影響があるし、政治的にも非常に大きな問題である。そこで大きな道筋をお示しただいたために国会に政

令という事で委任していただくような形で政令というものをやりたいと、こういうことを申し上げておられるわけでございまして、私どもとして、従来こういった鉄道の廃止というのが日本国有鉄道法上政府でできるわけでございまして、問題が大きいということで政令に委任してこれをやりたいと、そういった大きな道筋については政令の方におゆだねいただきたいのだ、こういうことを申し上げておられるわけでございまして。

私たちのそういう心は、この政治の場で、国会の場での議論をされたことも踏まえて政令というものをつくっていききたい、かように考えているわけで、若干鶏と卵の関係ございすけれども、私どもも考えているのは、大きな道はこうで、政令としてはこういうものを考えております、そこで国会の御審議でいろいろの御意見を承って、さらに政令の作成の際にはそれを十分参考にさせていただきます、かように考えているわけでございまして。

○広田幸一君 局長の答弁では納得できません。それで、私は塩川運輸大臣にこの際お尋ねしますが、あなたは一昨日の土曜日の八日の日に札幌で記者会見をされておりますね、その記者会見に自民党の政調会長の安倍さんと同席をされておられますが、私たちが新聞の報道で見る限りにおきましては、これほど真剣にまじめに法案を審議しておるさなかに、あのような内容が記者会見で発表されたということはまことにけしからないと私は思っております。しかもこの問題については、国民が本当に真剣に国会の審議を見守っておる中であのような内容が事実とするならば問題があると思うのです。そこで、私はまず大臣に、どのような内容を持った記者会見をされたのか、内容について御答弁を願います。

○国務大臣(塩川正十郎君) 土曜日、私は札幌で記者会見いたしました。そのときはちょうど安倍自民党政調会長も一緒に北海道へ入ったものでございまして、一緒に記者会見ということになりました。しかし私はその記事を見ていただいたら

おわかりいただけると思うのですが、いままでも国会で答弁しておりますこととさきさきも違つたことを記者会見では言っておりません。それで私が言っておりますのは、あくまでも国鉄の責任は、特定地方交通線等については国鉄の責任は免除していただきたい、国鉄から路線の営業を外れたという事、つまり地方自治体が共同して責任を持つて皆さん方に影響を与えないようにいたしますと、そして地域の交通というものをこの際一緒に考えていただきたいと、どうあるべきかと考えていたのだ、ということを終始一貫申し上げております。

そこで、記者から、それじゃ基準等について、運輸省が考えておる基準は変更することがないのかということとございまして、いま運輸省が国会の審議に提案いたしております政令の基準となる骨子は、いささかも変更いたしませんということとを私は明確に言っております。そういう次第でございまして、御理解いただきたいと思っております。

○広田幸一君 新聞の記事では、大臣のおっしゃっていることにはそれほど問題があるように私は思いませんが、この安倍政調会長の内容に問題があるわけですね。そのことを、同席しておられたわけですから、だからそういう安倍政調会長のおっしゃった内容については御承知になっておられるわけでしょう。言いますか。これは新聞の記事でございまして、私が言っておりますのは、いろいろ記事に載っておりますけれども、まとめて言いますと、政令の作成の段階で党の意見を述べると、政治判断をするという、こういうことをおっしゃっておられるわけですね。これを裏返しますと、政治判断というものは、対象線になっておる特定地方交通線を廃止する場合もあるし、存続する場合もある、こういうふうな受けとられるわけですが、そういうふうな意向というものが政令をつくる段階で入れられるということになれば、ますますもってわれわれは、基準をこ

の委員会でもって、あるいは国会の本会議において審議をしなければならぬということになるんじゃないでしょうか。間違ひでしょうか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 確かにそれは、私も横におつたんでございまして聞いてはおりました。しかし、そこで党として意見を述べるとおっしゃっていましたが、これは私たちがどの政党であれ意見が当然ございまして、これは意見として私は聞くべきものは聞く、それは当然のこととございまして、聞くということとございまして、それともう一つは、政治的配慮とかそういうのは、私はもう少し、明確には記憶しておりませんが、自民党としても、政治的にいろいろ特定地方交通線のあり方についてとか、何かそんなことが私についておつたと思うのでありまして、安倍政調会長の言っておりますのが、政令に政治的配慮をするということ、それは言っておりませんでした。これは私も横におりましたし、そういうことではなかったということも私も申し上げられます。

○青木新次君 関連。私どもも、八日、九日と実は筑豊地区を視察いたしました。新聞によりますと、仙台へ行かれた皆さんの場合でも、存続を主張の訴えを町長はされた。それから、仙台の国鉄再建公聴会は、場内が一瞬静まったと、こういう記事とともに、実情は無視できぬと安倍政調会長は言われた。そのことは、いま広田委員の質問の中で大臣の答弁は、私は大臣の発言を云々しているわけじゃない、いけません、これは広田委員と同じです。ところが、地方へ行きますと、もう大物と言われる皆さんが、法案は通つてもいいよ、法案は通つても問題は政令だ。政令段階でそれのところは残すから大丈夫だということ、大物と言われる皆さんがことごとく発言していることが目立っているのではありません。そういうことになりましたと、広田委員の言われるように、政令を出さないと政府側の手のうちがわからぬ。これではやみの中で何かを手探りで探すようなもので、質疑のしようがないじゃないかということが広田委員の質問でございまして、

ら、実情は無視できない。しかも政令段階でこのことについては政治的判断をするということとは、すね、私どもの心配しておつたことがそのまま出てきた。したがって、政令を出すべきだ、こういう発言がわれわれの発言であるということについて、大臣、いかがでございましてか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 私、先ほども申しましたように、政令を決定するこの作業はあくまでも純行政ベースでやるべきであつて、その段階においては政治的配慮というものはこれは排除すべきであらうと、私はそれはいまでもそう信じておりますし、そのようにいたすつもりであります。

○広田幸一君 それでは、これはまあ局長でも大臣でもいいんですが、この法律の中に政治的な判断を許されるような内容がありますか。私のこの法案を見た限りにおいては、すね、収支均衡が保てない線は切るといふふうに言つてあるわけでしょう。そうでしょう。どこに政治的な判断という、そういうような余地が残された法案になっていきますか。なつていないでしょう。そのことを説明してください。

○政府委員(山地進君) いまの広田委員の御質問のように、八条では鉄道の営業線として、「幹線鉄道網を形成する営業線として政令で定める基準」、この政令が一つございまして、それから次に「収支の均衡を確保することが困難であるものとして政令で定める基準」、これも収支均衡とは何かということに技術的に関係する基準でございまして、それから次は「バス」による輸送を行うことが適当であるものとして政令で定める基準」と、こういうことで、ただいま塩川大臣から申し上げたとおり、これらについては行政的に閣議で政令を決めていくと、私どもは、かように考えております。

○広田幸一君 私は後ほどこの法案について、八条、九条、十条についてと詳しく詰めて質問をしたいと思つておりますけれども、どうもいまの局長のあれでは、私の方があつた読みが足りませんけれども、もう少し審議しとかな

きやならぬと思ひますがね。

大臣、いま青木委員が言いましたように、私はこの間委員会で言ったんですけれども、地方に行きますとね、地方に行きますとまあとにかく法律を通せと、あとはいくぐあいにしようということ言っておるんですよ。私は、それを代弁したようなこと自分で自民党、与党の政調会長がわざわざそのように言ったと思うんですね。なぜこのような時期にそういう国民から誤解を受けるような、疑惑を受けるような記者会見を、なぜこの時期に札幌に行つて、しかも政調会長同席のもとにやらなければならぬか。そこらの政治判断といひますかね、政治的な意図といひますか、そういう点に私は疑念を持たざるを得ません。この点どうですか。

○国務大臣(塩川正十郎君)　そうおっしゃれば、私も記者会見をするということにはちゅうちよしたんであります。私が札幌へ行きましたのは、実は私の長年の友人でござりました村上茂利というのがおりますが、その会合がございまして、どうしてかということでは実はもう数カ月前に約束をいたしておりました、まあいわばその約束を再三にわたって私は勘弁してもらおうと思つたんですが、たつてのことではございまして行つたようなことなんです。行きました、記者会見といひたので、まあ部屋、ちよつとこちらへ来てくれといふことで行きましたら、新聞記者ばかりおつて記者会見になつてしまつたわけではございまして、私はその前には知事初め県会議員の方々、市町村長の陳情を受けておりました、その陳情でいろいろと話し合ひをして、その後ちよつとついでにこつちの部屋といふので入つたのが記者会見の部屋でございまして、これは実際さうなんです。

そうしたら、しばらく待つてくれと記者から言つてきまして、何かあるんですかと聞いたら、安倍政調会長をいま呼びに行つてゐるからといふので、ちよつと十分近くでしようか待つておりましたら、安倍政調会長が入つてきまして、まあ一

緒に並んで記者会見したというのが実情でございまして、私は参議院の先生方が同じく地方で公聴会もやつておられるし、また現地調査もやつていただいておられることは十分に承知しておりました。ですから、そういう席で記者会見をするというのは、私もちゅうちよはしておつたんですけれども、ああいう場に行つてしまひますと、そういう設けられていたところへ座つたことが記者会見となつてきたと思つております。

しかし私は、いままでこの国会で答弁しておりますことを曲げるつもりはいささかもございませぬし、また安倍政調会長の言つておられたのも、おれに任しておけといふようなそんな雰囲気では言つておられるのではなくて、皆さん方のいろいろな悩みはわかるから何だかんだといふ、そんな話がありまして、発言があつたことではございまして、私もあの日のあつた記者会見するということとは確かに適當ではないと、私はそう思つております。

○広田幸一君　大臣がそこまで率直に言われますと、私も追及がちよつと鈍つてくるわけですから、しかし私は、この間の六日の私の私たちの委員会のときの空気と現在とは、あの記者会見を契機にしまして国民の中に非常に疑惑を生んでおることは事実です。間違ひありません。それは、私たちのところへもたくさん来るわけですから、じゃあ力のある議員がおつたところの鉄道は存続するんですと、自民党はいま絶対多数持つておるからやりますと、こつ言つてくるんですよ。私はさういふ認識を、われわれと違つて政治経歴も長い、しかもさういふ点についてはもうベテランの塩川大臣として、現状について、私が言つておるような認識を持たれませんかどうか。その点、もう一遍答弁願ひたい。

○国務大臣(塩川正十郎君)　これは衆議院の審議のときには実は同じような御意見がございまして、確かに衆参それぞれの各党の議員さんが選挙区へお帰りになつて、いろいろと意見を言つておられます。しかし、まあ少なくともわれわれ運輸省

なり国鉄は、それは政治家の方の発言として受けとめておるのでございまして、これを政令を決定し、そしてその政令を適用していく際には、そういうことが、不公平なことがあつたといひますならば、これは国鉄の再建全体がだめになつてしまふ。それは私たちがその点にきまつてはもう非常な決意でおりますし、いたします。で、不公平といひば特定の政治家による不正といふようなことは絶対にいたさないようにいたしますから、その点はひとつ御信頼いたしたいと思つております。

○広田幸一君　大臣、いま率直にお話になつたんですけれども、同席をしておつて、しつこいよ間ですけれども、安倍会長が事実新聞で――一つ新聞ではないわけですから、どの新聞も同じよ間に、共通的に言つておるわけですから、これはまずい、さういふふうにお気づきにならなかつたでしようか。それは安倍さんちよつとまずいよと、ちよつと訂正しなさいよと。私は、これはど

国民が注視しておる問題である以上、まずかつたといふふうな反省だけでは、国民に非常にいふ疑惑を生んでおるんですから、私はさういふことがなせでなかつたか。いま大臣がさうおっしゃるけれども、政調会長といふのはもう自民党の大物でしよう。中心でしよう。しかも、大臣も自民党から出た人ですから、いまさういふことをおっしゃつても、これから白紙委任をするかもわからないうわけでしょう。これが、基準といふものがこの委員会に出て細かく審議するといふならば私はいいと思つておるんですよ。結果は、これが通つてしまふと白紙委任をしてしまふわけでしょう。白紙委任をしてしまつたら、政令で決めてどんどんどん押しつけてくるわけですよ。法律といふものは、だから私は、大臣がいまさういふふうにおつしやつても、押し切られてくる可能性がある、政治的常識としてね。どうですか、この点は。

○国務大臣(塩川正十郎君)　安倍政調会長の発言の中には、政治的に、政治的なといふ発言がずいぶん出ておつたんです。ですから、たとえば

国鉄のお話だけではありませんが、最初に話が出ましたのは冷夏問題でございまして、これに対する対策はどうするといふような説明がありましたし、また地方自治体の公共事業について、これも何か政治的にどうのといふ話もありました。さういふうづつと説明のあつた中で出ておつたものでございまして、私も、それは詳細に政調会長がスピーチをしますのをきちつと自分でやつておればそれはなんだったかも知れませんが、私はその前後の言葉が、確かに政治的といふ言葉は出ましたけれども、その前後のつながりからいいて、聞いております場合に、自民党は事後処理についての政治的な対策といふさういふ意味にもとつておりました。いたします。で、そのときにはそんなに私は深刻な問題とは思つておりませんでした。

○広田幸一君　私は、この間の六日以来、あの當時といふと変わつておるといふのはおかしい言ひ方ですけれども、やつぱりこれは基準といふものは出してもらわなければ審議ができません。私たちは国会議員は、住民の代表としてその意見を国会で反映をするという義務と責任があるわけですから、だから疑惑を持つておる点については私は徹底的に追及しなければならぬ。しかも時代がさういふふうになつておると、こついふふうには判断しますから、まず基準を出してもらひたい。仮に記者会見でも大臣のおつしやつておるうちに、法案が通つたならば関係関係会議を開いて早急に決めるとおつしやつておるわけですからね。ですから、そんなに急がなくても、私は先般申し上げておりますように、やつぱり国民の理解があつて初めて持続的な、安定した国鉄再建ができると思つておるわけですよ。だから、少々時間を置いて、国民が理解をできるようなさういふ審議を進めることが本当の私は国鉄の再建になると、こついふふうには信じておるわけですから、ひとつさういふ意味で、基準の提案について、出してもらうことを要求したいと思ひます。それが出来ない以上は審議に入れないと思つております。

動議を出します。出せということを私は動議として出しますから、委員長の方で取り扱ってください。

○委員長(黒柳明君) 暫時休憩いたします
午前十時三十二分休憩

午前十一時三十七分開会
○委員長(黒柳明君) ただいまから運輸委員会
を再開いたします。

休憩前に引き続き、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案を議題といたします。

この際、運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。運輸大臣。

○国務大臣（塩川正十郎君） 安倍政調会長の札幌発言は、発言に一部誤解を招いたことは遺憾であり、私といたしましては公正妥当に法の運用に当たります。

政令の制定に当たっては、審査の経過と地方の実情を誠意をもつて反映させるよう努めます。

政令制定に当たつての運輸省の選定基準案を本日提出いたします。

以上であります。

○委員長（黒柳明君） 引き続き、基準案について説明を求めます。山地局長。

○政府委員（山地進君） お手元にお配りしました地方交通線等選定基準案、これを読みながら御説明させていただきます。

第一 幹線鐵道網を形成する營業線の基準

日本国有鐵道経営再建促進特別措置法第八條第一項の幹線鐵道網を形成する營業線は、次の各号の一に該当する營業線とする。

一 都道府県庁所在地等の主要都市を連絡する部分を有する営業線（当該部分の営業キロが三十キロメートルを超える営業線に限る。）であつて、当該部分（二以上ある場合にあっては、いずれか一の部分。次号において同じ。）において運輸大臣が定める方法により算定したすべての隣接する駅の区間における

旅客の一日当たりの輸送量が一定量以上であるもの

一 前号の営業線と主要都市とを連絡する部分を有する営業線（当該部分の営業キロが三十キロメートルを超える営業線に限る。）であつて、当該部分において運輸大臣が定める方法により算定したすべての隣接する駅の区間に於ける旅客の一日当たりの輸送量が一定量以上であるもの

三 その起点から終点までの区間における貨物の輸送密度（運輸大臣が定める方法により算定した当該区間における一日営業キロ一キロメートル当たりの輸送量をいう。以下同じ。）が四千トン以上である営業線

これは法八条の幹線鉄道網を形成する営業線であるとして、一に書いてございます都道府県庁所在地等の主要都市、これは大体十萬都市を基準と考へておりますけれども、ここに書いてございませうように、都道府県庁所在地というような主要都市を連絡する部分を有する営業線。この連絡する部分を有する営業線というのは、何々線という

まものものがあるといふことでございます。それで、都道府県庁所在地あるいは十萬都市というものは、同じ重要な都市がありましても、近ていてる場合には一つの通勤圏といえますか、

市圏に入るものでございますから、その場合に都市と都市を結ぶ連絡線とは言えないだろうというところで、一応都市圏というのは三十キロでございますので、三十キロを超えて、要するに離れます。主要都市があるのが都市間の連絡線であるということになります。

それから、「二以上ある場合にあっては、いずれの部分」ということが書いてございますのは、
がある一定量を超えればよいという後のこと
が、かかってくるわけでございまして、たまたま二
以上あった場合には、どっちかがそういうふう
に取当てていれればいいということが書いてあるわ
けでございます。「において運輸大臣が定める方

法により算定したすべての隣接する」というのは、その営業線の中に隣接する駅が幾つもあり、重要都市でないところがあるわけでございますけれども、隣接する駅の区間において旅客の一日当たりの輸送量、輸送密度が一定量、一定量というのは、私どもとしては四千人といいますが、そういうたものを考えているわけでございますけれども、そういうった幹線を結んでも余りお客がないというののは、幹線網を形成する路線にはふさわしくないんじゃないだろうかということで一定量と書いてあるわけでございます。

それから二番は、こういった幹線網が、幹線があつてそれから幹線から今度は分かれて、分かれた点は主要都市でない小さな都市であるけれども、その先に主要都市、たとえば十萬都市とか県庁がある場合に、それはその主要都市から出ている線は幹線にぶつかっているわけです。そのときにはそれを幹線とすることゝ書いてあるわけでございます、これは一日当たりの輸送量が一定量であるということについては一同じでございます。

三は、一と二とは全然観点が別でございまして、大量定形輸送というものを、貨物輸送をするということを幹線にすること、これを幹線の基準としては貨物の密度が四千トンというふうと考えているわけでございます。

それから第二はでございまして、これを読ませていただきます。

第二 地方交通線に関する基準
法第八条第一項の鉄道の営業線のうち、その運営の改善のための適切な措置を講じたとしてもなお収支の均衡を確保することが困難である営業線は、その起点から終点までの区間における旅客の輸送密度が八千人未満である営業線とする。

この法に書いてございます收支均衡を確保することが困難な線、これを私どもの方で国鉄が経営努力し、かつ中小民鉄も収入を上げるといふような点を考えますと、八千人ということで大体收支

が償うということになりますので、この計算に基づきまして、統計資料に基づきまして八千人と。したがって、この八千人を超えれば収支がよくなる、八千人を切れば収入が悪くなるというふうに考えているわけでございます。

第三 特定地方交通線に関する基準

法第八條第二項の地方交通線のうち、その鉄道による輸送に代えて一般乗合旅客自動車運送事業（道路運送法昭和二十六年法律第百八十三号）第三條第二項第一号の一般乗合旅客自動車運送事業をいう。以下同じ。）による輸送を行うことが適當である營業線は、その起点から終点までの区間における旅客の輸送密度が四千人未満である營業線（次に掲げる營業線を除く。）とする。

一 当該営業線における隣接する駅の区間のいずれか一の区間において運輸大臣が定める方法により算定した旅客の一時相当たりの輸送量が片道千人以上である営業線

二 当該営業線の線路に接近し、又は並行した道路であつて一般乗合旅客自動車運送事業の用に供することができもの（整備されること）が明らかである道路を含む。次号において

「代替輸送道路」という。）が存しない営業線
三 当該営業線に係る代替輸送道路が冬期にお
いて積雪等のため十日を超える期間交通を確
保することが困難であると認められる営業線

これは第八条のバス輸送に転換することが適當である營業線でございます、これはバスのコストと鉄道のコストというものを比較いたしますと、四千人を超えますとバスの方が赤字が、同じ

赤字でも赤字が多くなる。ところが四千人を切り
ますと、バスの方が同じ赤字でも赤字が少なくな
るということが、これは統計的に私どもとしても
出ますので、この四千人ということでその区切り
をする。

ところで、このバスに転換することができにくいというのでは、ある一定の区間、全区間ではございませんが、ラッシュ時にあるところでバイ

ろんなそれにまつわるような意見もあるいは出
 かも知れませんが、その核となるものは
 定が基準に適合しているのかどうかということ

中心でございます。

○広田幸一君 こういうことになるわけですね、国鉄は基準に従つてこの線は特定地方交通線であると、こういうふうな判断をして大臣に承認を求め、まだ大臣はその時点じゃ承認してないわけですね、そういう解釈をしますがいいますね。そのとき国鉄は、どういふふうな内容で、どういふふうなかつこうで知事に通知をするんですか。

○政府委員(山地進君) ここに書いてございませうに、国有鉄道は政令で定める基準に該当する営業線を選定した、つまりこの政令に基づいて何々線は特定地方交通線になりますという事実を通知するわけでございます。

○広田幸一君 そうしますと、国鉄は大臣に承認を求めるといふ、まだ承認されてないわけですから、今度は知事に対して、あなたのごところのその線はもう国鉄から切り離しますよと、こういう通知をするわけでしょう。特定地方交通線に指定するということは、自動車になるか第三セクターになるかは別として承認するわけですね。それから今度は、あなたのおっしゃるのとおりになると、知事は大臣に対して、いや困りますというふうに言うわけでしょう、こういう意見がありますという意見。国鉄はこういうふうにおっしゃつてきておられるけれども、私の方はこれこれといった意見がありますので、こういうふうにしてもらいたいということを出すわけですね。そういうことですね。

○政府委員(山地進君) 基準に、千人以下である、あるいは並行道路がある、あるいは積雪が十日である、あるいはラッシュ時に千人以上である、こういうような基準がありますね。そうすると、それについて自分の、知事のおられるところのある線がそれに該当するかどうかということになるわけでございます、そのときに、この地域についてはいくつかの工場団地がある、そこにはもうすでにいくつかの工場があるし、それから住居もすでにこういうふうなことで決まっていますんだという、将来の予想需要の点も一つございませうですね。

そうすると、この線については特定地方交通線には該当しないではないか、こういうふうな御意見が出てまいりまして、特定地方交通線になつては困るという、何といふますか、主観的な判断じゃなくて客観的に、これは地方交通線にはならないんだ。たとえば、並行道路があるとおっしゃるけれども、実はこれはバスも通れない道であるとか、そういうことについては、国鉄は詳細に調査してから選定するわけでございますから、万間違ひはないと思つてございませうけれども、知事の方からごらんになつて、そういう各点につきましていろいろ御疑問が出てきて、これはやっぱり基準から見てもそうじゃないというふうな御判断が示されるというふうな考えております。

○広田幸一君 局長、将来そういう地域が開発されるかも知れない。知事が、いや、国鉄はそうおっしゃるけれども、この地区は将来発展をする可能性があるんだというふうな意見を知事が運輸大臣に持つていった場合には考慮するという弾力性があるというふうな理解してよろしいんですか。

○政府委員(山地進君) 将来の点も含めましてでございませうけれども、知事の意見と国鉄の意見が違つ場合には事実がどうであろうということについては、承認に当たつて慎重に検討するということにならうかと思ひます。

いまの御質問の将来どうなるということにつきまして、その計画が具体的に、将来といつてもかなり近い将来でございませうと、単に計画でございませうと、確実性というのか、具現性というのがないわけではございまして、その計画によつて確実に輸送需要がふえると思われかどうかというところが肝心の点かと思ひます。

○広田幸一君 国鉄の方は国鉄の判断で基準に基づいてやるわけですし、地元の方の方は、できるだけ切り離してもらいたくないということである理由を言うわけですが、最終的の判断というものは、これは運輸大臣にあるわけでありませうね。

○政府委員(山地進君) 違つことについて御意見があつた場合、あるいは知事の御意見がない場合でも、選定について適用を誤つていない場合等については、運輸大臣が承認をしないということとは起り得るということでございます。

○広田幸一君 いろんな場合が想定されると思うんですけども、知事がどうしても困るといつた場合、知事が、どうしてもこれは廃止されては困るといつた場合はどうなんでしょうか。

○政府委員(山地進君) 先ほど御説明いたしましたとおり、四項は「選定について」ということでございまして、その選定自体、選定すること自体でございまして、廃止されては困るといつたのは、基準の適用上は特定地方交通線になるんだけれども、特定地方交通線になつて、廃止されちゃ困るといつたのは次の段階の話にならうかと思ひます。

私どもはこの選定については、そういう何といひますか、いろんな御意見があろうかと思ひけれども、客観的な基準に基づいて、政令で決めました基準に基づいて一律に、公正に実施していきたい、かようなことでございまして、いまの先生の御質問の困るからというところは、基準に書いてないことでございまして、選定自体からは外れてくるというふうな思つております。

○広田幸一君 結局最終的な決定権は運輸大臣が持つ、こういうことですね。

それから第九条についてお尋ねをしますが、九条の一項であります、「特定地方交通線」といふ政令で定めるところにより、「という内容は、どういふものを意味しますか。

○政府委員(山地進君) 協議会の手続的なことを「政令で定めるところにより」と書いてございまして、この内容、協議会自体の組織については、ここにございませうに、国の関係行政機関及び国鉄によつて組織するということでございます。

○広田幸一君 この条項をずっと見てみまして、いわゆる協議会というものの組織というものは、

これは国の関係行政機関及び国有鉄道でありますね、いわゆる国鉄と行政機関の二つが編成されて協議会というものがつくられていて、ということですね。そこで関係行政機関というのは何と何を指すのですか。

○政府委員(山地進君) ただいま考えております内容は、運輸省、建設省及び国家公安委員会のほか、北海道につきましては、北海道開発庁を考へております。

○広田幸一君 そこで、この協議会という組織があつて、そして二項によつて協議というものがあつて、その協議の中には、ここに書いてありますように、「関係地方公共団体の長又はその指名する」云々というふうになつておられるわけですが、この協議の中に参画できる者はどういふ者を指しますか。

○政府委員(山地進君) これはここに書いてございませうに、「関係行政機関等の長」と、それから「その指名する職員」、それから「関係地方公共団体の長又はその指名する職員」、それから、「関係都道府県公安委員会の指名する当該都道府県警察の職員」ということでございまして、関係地方公共団体という場合には、その沿線の市町村、沿線と申しまして、駅のある市町村が主として、そうなると思つてございませうけれども、駅がなくとも、駅のそばで境界線があつて非常に多くの住民の方々が乗られるようなところの市町村も関係地方公共団体にならうかと、かように考えております。

○広田幸一君 この場合個人というものは入りませうか。

○政府委員(山地進君) これは九条のそもそもの趣旨が、「廃止する場合に必要となる輸送の確保に必要なる協議を行う」ということでございまして、国あるいは国鉄等がその権限に基づいてどういった処置をとつたらいいかということとを協議するの、この協議会の設立の目的になつていて、わけでございます。したがって、そういう権限のある者が組織をするということ、ここに

書いてございますように、会議メンバーにおいてもその組織を代表する長あるいは職員ということ、仕事に關係して御出席いただくということ、ただいま先生の御質問の個人という關係では協議そのものには参加しないということでございます。

○広田幸一君 十条に入ります。

問題は、三項の「第一項の規定により協議を開始した日から二年を経過した日以後において」云々、「協議が調わないことが明らかである」と認められる場合には、日本国有鉄道は、日本国有鉄道法第五十三條の規定により当該特定地方交通線の廃止の許可を申請するものとする。」となつておりますが、協議が調わなかつた場合は、これはもう問題になると思ふんですね。協議が調わなかつた場合は、そういう場合は、この条文で見ると最終的には協議会の、最初言いました協議会の組織がそこに判断を下すと、こういうふうになるわけですね。どうですか、その点。

○政府委員(山地進君) いまお読みになりました十條の第三項は、「協議が調わないことが明らかであると認められる場合には、日本国有鉄道は、一」と書いてございまして、その国有鉄道が主語にならうかと思つてございます。

○広田幸一君 結局、これは協議会という組織があり、片一方では協議という組織があり、この会議の中には地方公共団体の長とか、いろいろな人たちの地元の意見を聞く会議ということになるわけですが、そこでいろいろな意見が出るでしょうが、最終的にはこれは協議会が判断をする。ですから、協議会というのはこれは運輸省であり国鉄である、そういうものが判断をするわけですから、問題はそういう会議をもつてやつても、最終的にはこゝもいわゆる政府の判断で最終的に決めるというところであつて、地元の意見を聞くけれども、最終的には合意がでない場合はもう廃止すると、こういうことになつてくるわけですね。

○政府委員(山地進君) おっしゃるとおり、この条文では二年を経過して協議が調わないことが明

らかであるという場合、逆に言いますと、二年たつて協議が調うことがもう見えていゝという場合にはそういうことが起こらないというふうに読んでいただいてもいいと思ふんですが、表からは、二年たつたけれども、とてもこれはもう調うことがないという判断をされた場合には国鉄が廃止の申請をするという規定でございまして。

○広田幸一君 時間がありませんが、先ほど運輸省の案として出されました除外条項といひますか、三つあるわけでありまして、その内容についてこの際ちよつと聞いてみたいと思ふんですが、この一の「当該営業線における隣接する駅の区間のいずれか一の区間において」といふのは、そういう特定地方交通線があつて、駅と駅との間の区間に「一時間当たりの輸送量が片道千人以上である営業線」ですから、その何線という一本のたとへば二十キロなら二十キロという起点から終点までの区間ではなくて、その中に何ば駅がある、そのとにかく駅と駅の間を片道一時間に千人おらなさいいけないと、こういうことなんですが、實際問題として特定地方交通線にこれの除外になるような線がどのぐらゐると想定されていゝか。

○政府委員(山地進君) これはもう精密にいつの間だといふ政令のはかり方といひますか、そういうものを決めてないし正確な答えといひるのは出ないのをごさいますけれども、非常にラフに言いますと、たとえば九十線あればそのうちの三分の一とか四分の一とか、それぐらゐのオーダーのものにはピーク時一時間当たり幾らということに当たろうかといふふうな、何といひますか、私どもの推定はあります。

○広田幸一君 もう一分お願いします。それじゃ二の項はちよつと別にして、三の項です。十日間を超える期間交通が途絶すると、こういうようなところから實際全国でどのぐらゐありましようか。

○政府委員(山地進君) このところはかなり道路の整備状況といひますか、それから除雪作業とい

うものも進んでまいりましたので、私どもの調べた範囲ではそれほど多くはない、これも、どれくらいかといふことについてももう少し精密に調べなければいけませんので、非常に多いとか、そんなことはございませんで、かなり少ないというふうな印象を受けております。

○広田幸一君 終わります、時間がきましたから。

○桑名義治君 十一月の六日の本委員会で行われましたいわゆる国鉄再建法案の提案理由の説明では、この法案の最も重要な部分、すなわち国鉄が一方的に政府の定めた基準に従つてバス転換対象の特定地方交通線の路線を選定することができると及び協議会の協議が二年以内に調わなかつたときは、一方的に廃止線を申請するいわゆる見切り発車条項に於いておられないわけでございますが、国会に對する法案の提案理由の中で、国民が最も關心を持つてゐる部分が何か意識的に省略をされていゝというふうな思われてならないわけでございます。かつて、こういう重要な部分について法案の提案理由の説明がなされなかつたということは初めてであらうといふふうに思つたわけでございますが、運輸大臣は同じ提案理由説明の中で、国民及び利用者の深い理解と協力の下に実施したいと、こういうふうなたびたび質疑応答の中でも申されていゝわけでございますが、このように都合の悪い部分を省略をしたといふ、この提案理由を行つたます理由を述べていただきたいと思ひます。

○政府委員(山地進君) 確かに提案理由の中にいまお説のようなことについて詳細触れておりませんが、この提案理由の中で、「地方交通線の貸付け及び譲渡の途を開くこととする」と等地域における輸送の確保に配慮しつつバス又は地方鉄道へ転換するための措置を講ずることとする」といふことを含んでこれを提案理由にしたわけでございますが、その点について、いま思ひますれば詳細に書くべきであつたかといふふうな感じを持っております。

○桑名義治君 いま局長が説明なさつたその文章につきましては二年の協議が調わなかつた場合、こゝが一番重要な問題なんです、ポイントになるわけですね。そのポイントが抜けて、そして仮にやめたとしても、バスもしくは第三セクターという廃止をしても、バスもしくは第三セクターというやうな形でもつてその足を確保するからというやうないいところだけが載つて、そして最も国民がいやがるどころ、最も關心を寄せるところ、そういったところが除外されていゝやうなこの趣旨説明といひます、これは趣旨説明になつていゝない。国民に對するこれは冒瀆だと思ふんですが、大臣、どうですか、この点は。

○国務大臣(堀川正十郎君) 仰せのように、地方交通線の選定の基準の問題とかあるいは見切り発車条項といふことは言へません、これはわれわれもできるだけ誠意を尽くして見切り発車にならないやうに協議を重ねていただきたいと、二年の間協議いたしましたら大抵のものはまとまるのではないかと、これも思つておりました。しかし、それは重要な要件であることは事実でございますが、頭からわれわれ見切り発車を意識しておるといふやうなことは全然ございせんので、その御理解いただきたいと思ふんです。

○桑名義治君 大臣も地方行政に携つたことがある方でございます。地方行政でたとえば何か大きな行事を行おうとしたとき、そのときに、前もつていゝゆる事前に協議事項が五年、十年と続くことがざらでなかつたですか。そういうたてまえから考えますと、こういう重大な問題が、せめて二年ぐらゐかければまあ話が落ちつくんじゃないやうかといふ考え方といひます、非常に独断的な考え方であらう、大臣のいままでの経験の上から言つた場合には、ずいぶん安易に考えたものだなあ、こういうふうな思わざるを得ないわけでございます。

いま鉄監局長の御答弁の中に、入れるべきではなかつたかといふやうな意味の御答弁がござい

ました。ところが、今度は大臣はそれを全く頭から否定されたわけです。そういう意思は大臣の現在の心の中にもございせんか。

○国務大臣(塩川正十郎君) それは提案理由の説明の中で申し上げるのも最高であろう、当然だろうと私は思いますが、しかし私たちが、何か見切り発車があるものだからそれをちよつと隠しておいてという、そういう意味ではないという事は、これひとつ先生の方でも御理解していただきたい。そんな意味で何も説明を抜かしておるんではない、そういう意味じゃないということをお言っておるんです。

二年間でなかなかそれは窮屈な協議であらうと思ひますけれども、大概いまの交通事情、道路とかそういうようないろんな条件も整つておりますので、二年の協議というものは、私は相当実りある協議ができるんだらうと、こう思つております。

○桑名義治君 だから、先ほどから申し上げましたように、地方自治体の行政に携つた大臣ならば、一つの大きな事務を計画した場合に、地域住民との話し合いが非常に困難な時期にあるということとはもう十二分に御存じのはずだと思うんです。そういう大臣ならば、こういった項目については、見切り発車という言葉を使ふかその趣旨説明の中に入れるわけにいかないことは、それはもう百も承知でございますが、しかし少なくとも条文に盛り込まれた項目については述べられて、そしてそういうところに国民のいわゆる協力、これを要請をするという姿勢がまず冒頭に出てこなければ本當の意味の趣旨説明でもないし、そういう配慮が私は最も必要ではなかつたかと、このことを申し上げているわけでございます。この点についてはどうですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) これ、今後審議の中で十分二年の協議というものを実りあるものにしていくようにわれわれも考えていきたいと思ひます。

○桑名義治君 そこで、今回の国鉄再建法、これは大きな柱と言へばまず財政的な問題、いろいろ

ございますが、その中で特定地方交通線の廃止ということが大きな柱にもなつてゐるわけでございますが、そうしますと、国鉄のいままで日本の交通体系の中で占めてゐる役割、それから位置づけ、こういうものが大きく変更になるということ、これは否定し得ない事実だろつと思ひます。またこれが一つのきっかけになりまして、日本の交通体系といふものは大きく変わつてくる、そういうことも一応想定しておかなければならぬわけでございます。そういう中で、わが国の交通体系の中で国鉄の位置づけをどのように考えられておられるのか、まず御説明をお願いしたいと思います。

○政府委員(山地進君) これは五十二年の八十二国会でございますが、のときの運輸委員会における国鉄再建の基本方向以来、国鉄の再建の方針の閣議了解あるいは五十四年の国鉄再建についての閣議了解におきまして私どもが明らかにしておりましたのは、国鉄が持つてゐる鉄道特性というものに着目いたしまして、都市間旅客輸送あるいは大都市圏における旅客輸送あるいは大量定形の貨物輸送というようなところにおいて、国鉄といふのは基幹的な輸送機関として活躍していかなければならないという考えで国鉄の位置づけをしておりまして、今回の法案においても国鉄の基幹的輸送機関としての活躍、活動というものを維持するために今回の経営再建法案を出したと、こういうふうな私どもとしても申し上げておるわけでございます。

○桑名義治君 国鉄が依然として日本の交通体系の中では基幹的な機関であるということはこれはわかるわけですが、しかし、いままでの日本の交通体系を見てみますと、博多の公述人も話があつておりましたけれども、いわゆる国鉄一元化、まず国鉄が通つてそれによりいろいろな地方線がそれを補つてゐるという、こういう形になつておつたわけでございますが、こういうふうな今回のこの法案が通つてしまふと、これは当然交通体系といふものは大きく変わつてくるわけでございます。

す。そうなつてくると、いままでの国鉄一元化の交通体系からさらに多面的な方向へと走つていかなければならぬ、その多面的な方向に走つたときの国鉄のあり方、そしてその役割、それをどういうふうな考えておられるのかということをお聞きしてゐるわけですが。

○政府委員(山地進君) いま先生の仰せのとおり、鉄道国有化法以来、日本の鉄道といふものの位置づけは国鉄を中心にしてきたわけでございますが、この法案の第一条に書いてございまして「我が国の交通体系における基幹的交通機関である日本国有鉄道」という、従来からの基幹的輸送交通機関であるというふうな觀念したんです。このような赤字の状態になつて、その基幹的な輸送機関としての地位が保てないという現状になりましたので、そこでいま申し上げましたように、鉄道特性が発揮できるところに国鉄の役割というものを集中的にそこで維持し、そこで発展させて、日本の交通体系の中で国鉄がそういう場面に於いて活躍することによつて、日本の大きく見ると交通体系といふものが全体として完全に機能する、かようなことを期待してゐるわけでございます。

○桑名義治君 そうしますと、集約的に話し申し上げますと、距離的な面からいいますと、長距離輸送に重点を置くのか、中距離輸送に重点を置くのか、今回のこの法案から見ますと、いわゆる短距離輸送といふものは完全にこれは切られる、特に過密都市においてはこれは別問題でございますけれども、総体的に申し上げますと、過密都市を除けばほとんど国鉄のいわゆる短距離輸送といふものはもう完全にカットされていくと、こういうふうな考えを得ないわけでございます。果たして国鉄のいまから志向する方向性といふものが、長距離輸送なのか、中距離輸送なのか、どこに最大の視点が置かれて今後運営をされるのか、経営をされるのか、その点について伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(山地進君) この都市間旅客輸送は、日本の国土全体の、私どもで言う幹線鉄道網といふものを形成する中で都市間の輸送ということをお考へておるわけでございますが、これはもう先生御承知のとおり、同じ都市間でも長距離は航空がほとんどシェアを占めておりますので、私どもとしては、鉄道の大量の輸送、鉄道特性の發揮できる分野といふのは中距離の旅客輸送、それから大量の定形輸送といふものにつきましてもある程度の制限つきで大量定形輸送といふものを考へていきたい、かように考えております。

○桑名義治君 そこで、十一月五日の本会議で、私は五十五年度以降発生する赤字についても政府の責任において処置されなければ国鉄の再建は不可能ではないか、こういう質問に対して大蔵大臣は、再度たな上げの措置は講じない旨の答弁をなされてゐるわけでありまして、しかしながら、高木総裁は、衆議院の段階で六十年度までに発生する赤字については再度たな上げの措置をお願いしなければならぬという意味のお答えをなさつてゐるわけでございます。そこで、まず運輸大臣にこの問題に対する責任ある答弁をお願いしたいのであります。

○説明員(高木文雄君) ちょっと私から御説明させていただきます。

今回の法律の考へ方は、昨年の十二月末の閣議了解で大筋が決つてしまつて、昨年の閣議了解の前に、昨年の七月に私どもが国鉄の基本構想案といふものを運輸大臣の方に御提出いたしたわけでございます。その基本構想案では、よく御承知のとおり、昭和六十年度におきまして単年度で一応収支が償ふ、ただし、年金の問題、退職金の問題、東北、上越新幹線の問題が未解決のままという条件のもとにおいて、といひますことは、現に私どもが運行をしております線路について考えました場合に、六十年度には収支均衡をいたします、こういう案をお出ししたわけでございます。

しかし、現在、御存じのように八千億からの赤字がございまして、今般五十四年度末のところで一応それを切つてたな上げをしていただくわけ

しかし、たとえば年金の問題について非常に早い時期にこの対策をびしっと決めていただければ、もうすでにその赤字というものは相当減つてまいります。したがいまして、現在、年金についても政府ではお取り組みいただくことになっておりますが、これがいつの年度でどういうふうな形で処理をされるかということによつては赤字の額そのものがうんとその形が違つてくるわけでございます。また、その他の面につきましても、同じ三十五万人体制へ持つてまいりますと申しましたも、その進め方のテンポの遅い、速いによつて赤もその出入り違つてくるわけでございます。

したがいまして、現在の段階で五十五年度から六十年代までの間にどんな赤字が残ってしまうだろうかということを予測することはいけません。また、その赤字を極力早くなくすように取り組むことがわれわれの務めでございますので、いまから六十年代でどうするんだということを軽々

に言いますのは、あるいは何といひますか。私ともの気持ちの行き方にまだゆるみがあるといふこともかもしれませんが、しかし、さりとて五十五年度から六十年年度までの間に全く赤字がなくなりまふといふことはとてもお約束ができない現状でございまして、私どもといたしましては、ここで六十年年度時点でどう処理するかといふことをお決めたかどうかといふことをお願いするの無理ではございまして、いまお話しの大蔵大臣の御発言のようなことがありますのもまたやむを得ないとは思つておりますけれども、しかし、どこまでもいまその処理を私の方の今後の運営で、それをも抱き込んで六十年以降収支均衡といひますか、単年度収支均衡といふことにはやはり利子負担の関係で大変むずかしいという気持ちでおるわけでは

まの赤字を何とかして一年でも早く減らすということにがんばらなければいけないという意味を含めての御発言であろうかというふうに考えております。

○桑名義治君 大臣ね、総裁は大変に苦しい答弁をなさっておるわけですよ、大変に苦しい。こういう再建案をいま審議になつてゐるわけでございますから、したがって、大臣の言われる国鉄はもうそういうことを一切合財考えないで最大の努力をしていかなければならない、これは総裁であらうとわれわれ国民の一員としても当然考えていかなければならないあるいは精神的な目標でなければならぬ、また現実的な目標でなければならぬ、ないと思ふんです。

けれども、いまの総裁の御答弁は非常に歯切れが悪いわけですよ。だからこゝろを考慮して、こゝろの赤字をどういふふうにかえて今回のこの再建案を出したのか、こゝろを大臣に御答弁願ひたいと思ひます。

○國務大臣(塩川正十郎君) 高木総裁の話を聞いておりますと、公的年金とか別にいたしまして、六十一年に経営の赤字をゼロにしようというところを考へておる、これはできないと私は言つておるんです。それはできません。それは赤字は残ります。残つても、商売はみんな同じですが、商売と言つたらえらい語弊がございますが、事業は同じでございますが、母体さへしつかりしておたら少々借金抱いておたら後年次において返していけるんです。だから、私は経営から来ておる赤字で、たとへ六十一年に残つても心配は要らぬ。経営の母体さへしつかりしておたら、これはぐずつてきたらだめです。しかし、経営改善計画で国鉄が言つておりますのは、昭和六十一年にはプラス五百億という黒字が出るんだと、経営の改善で言つてゐるんです。

ですから、そうなれば経営上の累積赤字が残つておつても、これは何年かたつたらひなたの雪と同じで少なくなつていく。ところが、この制度上から来る公的年金とか、それから特別退職金だとかいふものは、これは政治的配慮をしなければいかぬのではないかと、言つておるんでございまして、私と高木さんと言つておることは全く同じだと思ふんです。高木さんは六十一年を言つて

おるんで、私は六十一年以降においてでもつて、こゝろを言つておるんです。

また、そのぐらゐの氣力を持つて取り組んでいただかないとこの再建案を提出して、これだけ諸先生方に御迷惑をかけて、一生懸命御審議していただいておるその効果が出てこない、それではなほだ私は国民に申しわけないと、こゝろを思ひます。

○桑名義治君 運輸大臣のお気持ちなり御決意のほどは、これは並み並みならぬものがあるといふふうには承つたわけでございますが、しかし、そういうことならば、いままでの過去四回の国鉄再建法が出てこゝろとく短期間において失敗をした。じゃ、いままでの国鉄再建法が出たときには並み並みならぬ努力がなかつたのかと、こゝろを言いたくなるわけでございます。

それは中身がずいぶん違いますよと、こゝろを言われればそれまではございしますが、しかし、決意のほどはそれではございしますが、しかし、実際に今回出されたこの法案の審議をさしていただきまして、地方線と幹線というものの赤字の単位を比較した場合に、比較にならないデータがこゝろにも出てゐるわけですね。そして一部特定ローカル線の赤字が消えたとしても、ぶつた切つたとしても、経営情勢が急速に上向いてくるということとはちよつと予断を許さないような氣がしてならないわけですね。したがって、では今回の国鉄再建法案が仮に百歩譲つて通つたとして、五十五年度から六十年度までに赤字はすばつとは消えないと思ひます。その間の赤字がどのくらいと一応踏んでおられるんですか。最大の努力をして、血のにじむ努力をして、こゝろを言つておきましよう。

○説明員(加賀山朝雄君) 実は各年度別の具体的な計画を今回の再建目標を設定するときにきめ細かく積算をしたわけではございませんので、ちよつといまの先生の御質問の御趣旨の数字といふのは具体的な数字は実は持つてないわけでございます。

まあ単純に考えまして八千億余の赤字を五十四年度のあれで出しているわけでございます。それ

で、一応特定損失をその中から抜きますと、これが六千億ぐらゐでなかつたかと、ちよつとはつきりした数字いま手元に持つておりませんので。その特定損失を別にいたしますと、それを六十年度にはゼロにしていこうという考え方をとつたわけでございます。ゼロといふのは、五百億若干のプラスという形に持つていこうという形としたわけでございますが、それがリアに減つていくといふような考え方をいたしますと、まあ一兆数千億といふようなものがこの期間には赤字としてたまつていくんではないかとこゝろを言つておきま

○桑名義治君 見通しとしては少し甘いような氣がするわけでございますが、そういつたまた累積赤字を生みながら、そしてその赤字は生むんだといふことを前提にして今回のこの法案は出されてゐるんです。どうでしょう。

○説明員(加賀山朝雄君) 先ほど来総裁からもお答え申し上げておりますように、やはりこの五十四年度ですとあります赤字を単年度で一挙に解消するといふことはこれはとても不可能な話でございます。したがって、これはやはり年度をかけてまして逐次解消していくという考え方をとつておりますので、御指摘のように、ある程度の赤字は出るということをお前提にして六十年度に目標を設定したわけでございます。

○桑名義治君 じゃ、少なくとも先ほどお話をあつた一兆幾らですか、五十五年度から六十年度までの赤字。

○説明員(加賀山朝雄君) ちよつとその辺を正確な数字を申し上げるのは……一兆数千億の赤字はその間に累積するであろうという感じでございます。

○桑名義治君 一兆一千億も数千億です、一兆九千億も数千億です、余り幅が大き過ぎるんじゃないかと思ふ。そこら辺もある程度のやはり努力目標として、これだけの赤字を解消する、これだけの赤字を解消する、これだけの赤字を解消する、それこそ積み上げたものでなければ私はないと思ふんです。何せ兆という単位がつくんですから、国民的な数字観念から申し上げるとこれはもう天文的な数字観念ですよ。それが簡単に一兆数千億で片づけられるところに私はこの法案に対する考え方の甘さというのがもうすでに出てゐると、こゝろを断定せざるを得ないわけですね。何でそこら辺をもう少し緻密に計算をした上での再建法案の提出をしなかつたかといふことをもう一遍伺つておきたいと思ふ、総裁から。

○説明員(高木文雄君) この六十一年に単年度で現在の運行を前提として収支が合うようにいたすわけでございますが、具体的にそれをどうやってやるのかと言ひますと、職員の数で約七万人余りの職員を減らすと、それでもいまと同じだけの運営ができるようにすることでございます。

ただその場合に、その七万人という大変な数でございますので、これを具体的にどういふふう採用のやり方を変えるか、あるいは機械化を進めていくかといふことは、これは非常に細かい現場現場での仕事のやり方を積み上げてまいらなければなりません。したがって、六十一年には何としてでも七万四千八千人少ない数、つまり三十五万人でやつていきたい、やつていかねばならぬと、こゝろを覚悟を決めておりますが、それを具体的に進めてまいりますには、やはり個別個別に労働間で十分話をして、こゝろの現場ではこゝろ作業の進め方をいたしなかつたか、こゝろの現場ではこゝろ機械なり何なりを入れて人手を軽減しなかつたか、こゝろのことを詰めていかなければならないわけでございます。まして、かなり詰まつてきておりますが、まだ私どもがその案を組合の方に提示をして交渉するといふところまで来ておりません。

したがって、五十六年度にはどの程度圧縮できるか、五十七年度にはどの程度圧縮できるか、五十八年度にはどの程度圧縮できるかといふところまでできておりません。特にものものいゆる機械を入れるとかあるいは信号システムを変えるとかいふことになりまして、それなりにまたそういう設備改善のための投資を必要といたします。

そしてその設備ができ上がった後で人手を減らせるということになりますので、なかなか年次割りを決めることは困難になっておるわけでございます。また地方交通線の問題につきましても、概案は議論いたしていただいておりますけれども、一体何年度にどのぐらいの程度、地方交通線を住民の方々の御理解を得てバスに切りかえ得るかという年次割りをつくるというようなことも、きわめて現段階では困難な問題があるわけでございます。

さらにまた、年金の問題等につきましても、一応統合ということをお前提にして私も考えておりますけれども、それをお認めいただけるかどうか、そしてまたそれが認めいただけるまでの間、五十六年度の予算要求としては運輸省から財政側に對して、利子の所要資金の、異常年金部分のための国鉄負担を履行いたしますための借入金、そのための利子負担をお願いいたしておるわけでございまして、そうしたものにについてもどういうふうな財政側といいますが、政府全体として援助していただけるかがわからないという現状でございまして、一応この六十年代までにはこうしますという作業目標は、一つの目標計画、しかもそれは必達目標として、必ず実施する目標として案を立てておりますけれども、途中経過のところまではまだ責任ある数字といえますか、計画が出し得ない状況でございまして、大変歯がゆく思われることと思っております。その経過時におきましてどの程度毎年毎年コストを減らし、収入をふやしていけるかというこの積み上げはまだできないという状況でございまして、で、この法案では、経営改善計画を法律成立後運輸大臣にお出しすることになっておりますので、そこではある程度もう少し、現状のようなことではいけませんので、内容のあるものにしなければいけないわけでございまして、現時点ではまだそこまで到達をいたしてないということを申し上げざるを得ないわけでございます。

○桑名義治君 ただいまの御答弁をお聞きをいたしまして、五十五年度から六十年代までの赤字分、これはもう先ほどいろいろと御説明いただいておりますが、年金、退職金、こういうものを除外した赤字部分、この処理については、まだ確とした方針がないというふうなことでよろしいでしょうか、大臣。

○国務大臣(塩川正十郎君) これはできるだけやっぱり経営努力によって解消していくという方向をとるべきだと思っております。

○桑名義治君 それはどんなに経営努力をいたしましても五十五年から六十年までは赤字解消はだれが見ても無理なんです。先ほどの御答弁もありましたように、一兆数千億円という数がかつてくるわけですから、これは経営努力を積み重ねても出るわけですから、したがって六十年代から以降、五百億のまあ黒字になるとおっしゃっていただきますから、それから徐々にこの分もいわゆる処置をしていくということでございますか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 今度の再建法案で御審議をお願いいたしますように、この法案から五兆五百九十九億円を一たんたな上げするわけがあります。あと累積は残っております。しかしその借金の中に、いわば法的な負担として国鉄が持たなければならぬことから起った赤字、年金だとか退職金とか、そういうものと、経営からきた赤字というものの二つあるわけで、ございまして、ですから、私は先ほども申し上げておりますように、そういう国鉄の負担からきておるものについては、これは政治的な配慮をいずれのか、昭和六十年以降になるかどうなりますか、いずれのときにかやっぱりこれは必要であらう。

しかし経営上からきた赤字というものにつきましては、この再建法案を一つのきつかけとし、再建への努力をし、そして国鉄の体質が改善されて、経営改善されてまいりましたならば、この赤字を解消していくことは私は不可能ではないと、それは長い年数はかかりましようけれども、そのような母体になることをわれわれは願って国鉄の再建法案を提出し、また経営改善努力も要請しておる

のでございまして、私といたしましては、この経営上からくる赤字というものについての国鉄の責任というものは当然あるべきだと思っております。

○桑名義治君 大臣の言われていることはよくわかるわけでございしますが、どういふふうな説明をなさつても、五十五年度から六十年代分の赤字についての対策というものが不明確なままに今回のこの法案が出されたというこの疑問は払拭しがたいわけですから、実際問題として、で、大臣のような御答弁をお聞きをしまして、現在、いままでの赤字の部分、これは公的な部分と国鉄経営上の分の赤字というものがあつて、現在の段階でもそれだけを残して、離してですよ、そしてあと純粋な経営上の赤字がどのくらい出るかということ、一兆数千億のうち何％くらいは見れるということ、ぐらゐの積算はできないことはないと思つては、この点はどうかと思つては、

今後出てくる赤字が、国鉄自身の経営上の赤字の部分、公的な部分、これは別々に考えますというふうな、いまになつて言つていますけれども、しかし現実にもういままでずっと三十九年度から赤字が続いているわけですから、したがってどの部分がどの程度の、何％ぐらゐの赤字を生み出したかぐらゐの、そういう内容ぐらゐはもう把握しておかなければおかしと思つて、そうすると、もう現実にもう、これとこれとこれと、これだけの分は公的な部分の赤字として見ます。金額はまだ定かではありませんという答弁ぐらゐは私は出てあたりまえだと思つては、そのぐらゐの積算がなければおかしと思つて、どうですか。

○説明員(加賀山朝雄君) 昨年の七月の時点におきまして、再建の一つの目標といたしまして出しました数字でございしますが、この段階におきまして、いわゆる構造的な赤字対策等も含めまして、いわゆる年金と退職金の異常分、これを除きましてたものにつかまして収支均衡に到達するという目標を立てたわけでございまして、当然この段階にお

きましてそれまでのいわゆる特定損失の分につきましては、これは一応累積したもののまま置いておくということは、いわゆる退職金は六十二年度以降等におきまして減つてまいりますから、当然それは後年度において、特定損失の退職金等につきましては取り崩していくという考え方をしておりますし、また年金の異常分につきましては、これは暫定的にいわれる異常分に対する手当てをお願いしておりますけれども、その分については、年金の抜本的対策ができれば別途の処理がなされるという考え方をとつてあるわけでございまして、したがって、それらを除きます累積の分につきましては、一応六十年時点におきましては再度たな上げをしていただくという前提で計算をしたものが六十年の目標でございまして、いわゆる一般純損益のものにつきましては、私どもが昨年の七月に計算いたしました段階では、これをたな上げをするという前提で一応計算したものでございまして、しかしながら先ほど来總裁その他から、大臣からもお答えしておりますように、極力これらの分につきまして、企業努力において吸収するものはその過程におきまして極力吸収しながらやつていくという考え方を一応しているわけでございまして、

○桑名義治君 いずれにしましても、五十五年から六十年までの赤字の処理については不明確のままにこの法案が提出をされた、こういうふうな考えざるを得ないわけでございまして、いままつと御質問申し上げているのは、一応総論的に申し上げているわけですから、各論の部分においてこの問題についてはまた付言をしたい、こういうふうな思ひです。

次に、五十三年度の十月に、衆議院の運輸委員会では与野党が一致をしまして、地方陸上公共交通維持整備に関する決議、この決議をしているわけでございまして、その中で、「地方陸上公共交通の維持整備を図るため、政府は、安定的な財源の確保をはじめとする総合的な施策を確立し、速やかに所要の立法行財政措置を講ずべきである。」こ

いうふうに述べているわけでございます。本決議の後に政府がとった措置、これはどういう措置をとられましたか。

○政府委員(石月昭二君) 五十三年の十月に衆議院の決議をいただきました後、先生御承知のように、私も五十四年度の予算編成、五十五年の予算編成に当たりまして陸上公共交通の維持整備のための特別会計を要求いたしましたわけでございますけれども、諸般の情勢からこの特別会計は成立するに至らなかったわけでございます。その後、先国会におきまして、安定的な財源をさることながら、陸上公共交通の維持整備を図るためにはしっかりと公共交通計画がなければいかぬという御議論もございまして、まことにこともつともな御意見でございまして、私もいたしましてはそういうことでまず府県単位の将来を見通した交通計画をつくらうということで、実は去年十月に、陸運局長の諮問機関でございまして陸上交通審議会を改組いたしまして、そこで府県単位の部会をつくって、その部会で将来の地域の交通計画のあり方、十年先ぐらいを見通した交通計画のあり方というものをつくることにいたしました。目下作業を急いでいるところでございます。

この計画を策定するに当たりましては、地方公共団体等の意見も十分に聞きまして実態に即したものをつくっていききたい。その計画の実現の方途でございすけれども、これにつきましては、陸運行政の指針といたしまして、これからの許認可行政に当たりましてできるだけその計画に盛り込まれたものを実現していく。また、現在すでにございす過疎バスの補助であるとか、地下鉄の補助であるとか、中小私鉄の補助であるとか、そういう補助制度というふうなものもその計画の実現に向かつてできるだけ使っていく。

さらには、安定した財源という問題でございす、特会の問題につきましては、御承知のように、現在、私も、経済社会情勢の変化に対応いたしまして、八〇年代の交通政策のあり方をいかにすべきかという形で運輸政策審議会に運輸政策

全般を諮問いたしております。この諮問の中では当然地域交通における行政措置のあり方というふうなものも御議論いただくことにいたしておりますので、その結論を踏まえまして、幅広いコンセンサスの上で安定した財源の確立ということについて努力してまいりたい、かように考えている次第でございす。

○桑名義治君 そこで、運輸省は五十四年、五十五年の二年にわたりまして陸上公共交通整備特別会計、こういう会計を設立をする、こういう要求をしたのに対して、五十六年度の予算要求では見送っているわけでございますが、この点はどういう理由でございすか。

○政府委員(石月昭二君) ただいま若干お話し申し上げましたように、二年続けて同じ要求をいたしましたわけでございますけれども、このときの要求の考え方は、財源といたしましては自動車、自動車を対象にした課税でございまして、しかし、これにつきましては大方の賛成を得られなかったという経緯がございす。

私も、この議論の際に、いろいろ問題になりました点がございます。一つはたとえ財源のあり方が自動車用自動車用でよろしいのか、たとえば受益と負担との関係はどう考えるべきなのかというふうな議論もございす。

それから、自動車用というものの位置づけ、自動車用車というものがやはり公共交通の手簿のところにつきましてかなり公共的な役割りを果たしているんじゃないか、そういう自動車用の位置づけというふうな点につきまして、今後もう少し詰めるべき問題があるんじゃないかというふうなこともございす。

それから、私もいたしましては、現在、もう四十六年にいたいただきました総合交通体系の答申がございすので、総合交通体系は確立していると考えているわけでございますが、経済社会情勢の変化を踏まえて総合交通体系を見直すべきであるというふうな議論もございまして、そういういろいろ問題になりました点を含めまして運輸政策

審議会にただいま御諮問を申し上げているところでございまして、審議会の御答申を得た上で、五十六年は一回休んで、新しく五十六年に五十七年度を目標とした特別会計のあり方というふうなことを要求したかどうか、かように考えて五十六年は予算を要求しなかった次第でございす。

○桑名義治君 少し話を交えますが、道路はもう目的財源を持っておりまして、それから公共事業は国の借金等で一応行われているわけでございます。鉄道などで公共交通機関には独自の財源が全くないために、維持、整備が立ちおくられていることは事実でございす。

そこで、運輸省は特会構想の財源を今後何に求めようとお考えになっているのか、あるいは独自の財源を確保する考えがあるのかないのか、この点について伺っておきたいと思ひます。

○政府委員(石月昭二君) ただいま先生御指摘のよう、道路も空港も港湾もそれぞれ特別の財源を持っておりまして、したがって、特定財源のないのが鉄道、自動車という形でございまして、そういう資金調達メカニズムというものがほかの交通手段のようになつていない点が必要な交通施設の整備のおくれをもたらしではないかというふうなことを私も考えております。したがって、何らかの安定的な財源を確保したいとかねがね考えておられるわけでございますが、この点につきましては、いかなる財源かということも含めまして、今後、運輸政策審議会の御討議を待ちまして考えていきたい、このように考えている次第でございす。

○桑名義治君 運輸省としてはそういう特別財源のなものを今後とも考えていきたい、こういうお考えのようでもございす、この件についてはいわゆる運輸政策審議会の方の御答申を待ちたいと、これが最終的な結論のようにお話伺ったわけでございますが、大臣としてのお考えはどういうふうなお考えを持っておられますか。

○国務大臣(塩川正十郎君) これはまだ役所として研究しておるものでもございせんし、役所の立場から申し上げるものではございせんが、私個人といたしまして、かつて桑名先生も地方行政やっておられたときに、地方財源の目的、それぞれの目的別でやっぱりそれぞれの財源を持つべきだということを主張しておられた。私もそれはいまでもそう思っておりますが、そう思ひますと、この地方交通線の維持といひまじやうか、これはただ単に国鉄の地方交通線だけじやございせん、地域交通という意味でひっくりかえりまして申し上げますと、そういう整備に要する財源というものは、やはり私は一つ持つべきである、こう思っております。これは全く私の私見でございす、それにつきましても、国と地方とがそれぞれ負担をしてそういう財源を捻出すべきだと、こう思うのであります。今度のこの特定地方交通線の整理と、実はそういう地方交通の整備に要する財源というものは密接に私は関係しておるように思ひます。あるいは運輸政策審議会の意見等も反映いたしまして、これを政府内で一つの意見として提出してみたいと思ひております。

○桑名義治君 大臣の御意見としては、私見という断りがあつたわけでございますが、こういう財源を持つことによつていわゆる地方交通線のカットという、こういう最悪の事態を免れるかもしれない、そういう暗に予測した御発言があつたわけでございますが、先ほども申し上げましたように、道路には目的財源があり、公共事業は国の借金によつて賄われているという、そういう立場から道路はどんどんよくなるし、それから公共の施設はどんどんよくなる、ところが、反面に公共交通機関というものの、特に国鉄はだんだん赤字が増幅して、ついにはこういうふうな事態に陥つてしまつた、こういうふうな考えますと、今後の考え方の基礎として、いわゆる国鉄の基礎的な施設に対する投資に対しては国がやはり補助すべきであると、こういうふうには私は考えるわけでございますが、この点はどうでございましょうか。

○桑名義治君　そうししますと　異常な部分を取り除く、それはまあ膨大な赤字部分になるわけですが、それはまあ膨大な赤字部分にできる上がりますと、これは当然赤字だというふうに言われてゐるわけですが、大体この赤字はどのくらいに踏んでいるわけですか。

○説明員(高木文雄君)　いわゆる赤字の額がどのくらいになるかということはまだ十分見通して持つておりません。と申しますのは、要するに

北新幹線、上越新幹線にどのくらいお客さんに乗っていただけるかというこの見当はつくわけですが、並行在来線と総合した場合にどういふ数字になっていくかということは、大変恐縮でございますが、現段階では明確にできない状況でございます。

ただ、非常にはつきりしておりますのは、非常に膨大な投資をいたしまして、そして今後の東北、上越新幹線の経理状況というのは、在来線と比べますと、経常経費が非常に圧縮されてまいと思ひます。反面、投資しましたものの利子負担と償却の金額が非常に大きくなるわけでございます。

そこで、一応どのくらいの利子なり償却負担になつてくるかといふと、大体開業初年度においては三千億くらいになるのではないかと。これは経常経費等につきましては在来線の方を含めてまづまずそのまた赤字がふえるという現象は出てこないと思ひますが、経常経費というよりは資本経費と申しますか、簡単に申しますと償却利子の負担というものが非常に大きいわけでありまして、その額が大体開業初年度では三千億くらいになるのではないかと。しかしそれは償却でございますから、かなりのスピードで年々減つてまいります。減つてまいりまして、大体十年ぐらゐのところでは十分償い得ると、そして十年以後には逆に相当黒になつてくる、こういう感じでございます。過去におきまして、東海道新幹線、山陽新幹線につきましても見ましても、現時点では在来線を含めても少し黒になつておるわけでございますが、その東海道なり山陽なりの新幹線の五年なり十年なり、十五年の経過を見ますと、やはり初年度、二年目、三年目といったところは大変赤字が大きく、後年度に至りますと逆に相当黒字を生んでくるといふことでございまして、その経過からいたしまして、開業後相当年数の赤字は避けられないといふふうに考えております。

ただ、東海道、山陽よりは東北、上越の方がお客の層が薄いわけでございますので、若干、東北、上越の場合は黒字転換に時間がかかるということ

で、十年たてばまずまずという成績になるだろうといふふうに見ております。

○桑名義治君 確かに総裁が申されましたように、東北、上越新幹線沿線の人口密度というものを考え、あるいは経済の規模、こういうものをいろいろと勘案をしますと、東海道を走っている在来の新幹線と比較をした場合にはこれは格段の差があるのではないかと、見込みとしては、初年度は償却一切合算入れて三千億ぐらゐの赤字だ、十年になればとんとんになり、十年以後は黒字だ、こういうふうな申されておられるわけでございますが、しかしこの東北、上越新幹線の黒字が十年というめどが果たして正しい見方だろうか、こういうふうな心配をされるわけでございます。在来の新幹線はもうその沿線には御承知のように名古屋もあれば大阪もあれば京都もあればということでも、もう大都市がずらり並んでいるわけでございます。そして日本の最も中枢を結んでいるわけでございます。ところが東北、上越新幹線というのは全く過疎方面を走るといふ部分の方が非常に多いわけでございます。そしてまた経済規模を比較をしてみましてもこれは格段の差があるわけでございます。果たして、十年というめどが正しいかどうかといふふうには私たちはどうしても考え得ないわけでございます。

なぜ私はこの問題をこういうふうになる申し上げておるかといふと、やはり国鉄の再建、いわゆる経営の健全化あるいは経営基盤の健全化、こういういろいろな立場から考えた場合に、これを除いての議論というものは私は議論にならないのではないかと、こういうふうな心配をするからであります。そういう意味では地方に行きまして東北あるいは上越新幹線は膨大な赤字をまた出したというのではないかと、そういう赤字の部分から考えた場合にはわれわれの地方線というものはこれはもうすなわちだれと、くつだと、こういうふうな生活に密着をしておりながら、わずかな部分しか赤字の中には占めていないにもかかわらずこれを切るとはけしからぬという議論がどうした

てこれはくみ上げられていくわけでございます。これは私たちがその地域の方々の心情としては納得できると思ひます。したがって、この東北、上越新幹線の問題をおろそかにして財政再建というものを考えるといふことは、これは非常に大きなそが将来にわたつて起こるのではなからうかといふ心配をするわけでございますが、再度、この点について大臣からの御所見も伺つておきたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) この東北、上越新幹線の問題もそうでございますけれども、幹線と比べて地方交通線の方は赤字の絶対額が非常に少ないではないかという御議論がしばしばございます。しかし私どもの考えでは、幹線の方はわれわれ自身の努力によりまして、つまり減量経営を続けることによりまして十分収支が償っていくという見込みを立てております。それに比べて地方交通線につきましてもいままでも相当、たとえば駅について無人駅をつくるとか委託駅をつくるとかいろいろいたしまして、人手もなるべく少なくして済むように減らしてきたわけでございますが、どうしてもお客さんの数が極度に少ないために十分生産性を発揮できないことになつておるわけでございます。そして、どうしても運転手も配置しなきやなりませんし、保守の職員も配置しなきやありません。しかし、それが十分に働きを發揮することができないわけでございます。そういう意味で、構造的といひますか、体質的にやはり赤字のものでございまして、

そしてさらに申しますれば、バスの方が能率がいいわけでございますから、単に赤字といふことだけじゃなくて、資源のむだ、労働効率のむだということを考えますと、やはりこれは御理解をいただいた上で、足を奪うといふことではないわけでございますので、輸送システムを変えんといふことについて御理解を得たいというのがわれわれの考え方でございます。

東北、上越につきましても、確かに当面赤字が出ますけれども、しかし、これは先ほど来申しておりますように、投下資本が非常に大きいということから出てくるものでございまして、長い目で見れば十分償うことは間違いないのでございまして、十年で果たして大丈夫かといふ御指摘でございますけれども、それは八年でいけるか十年でいけるか十一年かかるといふ問題はありますけれども、必ずこれは償うことは考えられるわけでございます。まして、在来線のように経常経費が大きいために赤字になるのではなくて、資本経費が大きいために赤字になるわけでございますから、そこで経営の質という面では全く違うものだといふことを御理解いただきたいと思ひます。感情的には、地方交通線の赤字が三千億前後であると、そして東北、上越新幹線だけで開業当初には三千億も出るということから言ひますれば、お氣持ちはわかるのでございまして、もう少し中身、なぜ赤字になるかという中身を分析していただきますれば、やはり将来ともどうにもならないものと、将来は十分償うものとの違いというものには御理解を願ひたいと思ひます。

○国務大臣(塩川正十郎君) 先ほど国鉄総裁が答弁いたしましたのと私も全く同じ考えでございます。幹線と地方線とは国鉄財政の中に占めますところのポジションがもう違ふと思ひますが、しかし、われわれはいずれの線におきましても最善の努力はしていかなきやならぬと思ひます。

東北、上越新幹線につきましては、もう御心配は当然のことだと思ひました。でございますから、当面の六十年までに達成すべき目標として提出いたします経営改善計画の中ではこれはやっぱり除外しなきやならぬものだと思ひますが、とはいへ、この東北、上越をどのように有効に使うかということによりまして、私はこれが非常なまた将来において威力にもなつてくれると思ひます。まして、たとえば東北新幹線につきましても、北海道との連結の問題なりあるいは東北地方周辺の新幹線への集約ダイヤといふようなものと、か、

そういうようなもの等、いろいろと組み合わせ、活用を図って、一刻も早くその不安を解消いたしたいと、こう思うております。

○桑名義治君 昭和六十年度における国の助成額はどの程度と見込んでおられますか。また、国鉄としては今後どの程度の国の助成を得られれば半年度収支均衡を図ることができるか。あるいはまた、内部で検討している資料に基づいて、長期的な収支見積もり、それからその中における国の助成額の推移等について、もし試算がなされておるならばその見通しを明らかにしていただきたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) 六十年時点というところで輪切りをいたしまして、その時点でどのぐらの助成をお願いをするかというのを試算したものはございまして、しかし、非常に多くの前提が含まれておるわけでございまして、特に年金につきましては、どういう処理をしていただくことになるかわからないものですから、一応いま申し上げます試算では、年金につきまして六十年時点でも基本的な解決はしていただけないということを前提にしました。そして、とりあえずその異常な年金部分についても借入金をもつてつないでいく、そしてその借入金については利子を全額負担していただくということを前提にして計算をいたしております。

そういう計算でつくりましたものを、昨年の十二月の当参議院運輸委員会の国鉄問題小委員会でお尋ねがありましたときに私からお答えをいたしておりますが、その数字は約一兆一千億円というぐらゐのことになるのではないかといいことでございまして、これは、三十五万人体制をとりまして、運賃は年率五%の改定をお願いをいたしまして、そして年金についてはいま申しましたように全額負担をしていただく、それからもうもの公共負担について、いつも毎年度の予算等を通じてお願いをいたしておりますような形で御負担をお願いというのを前提として試算してみますと、そのぐらゐの金額になるのではないかといいふうに

考えておるわけでございまして。

これは、その途中揭示といひますか、その途中においてどういふふうにかかるといふことは、余りにもバリエーションが多過ぎますので計算をいたしておりません。目標年度のところでそういう前提で考えたものはございまして、ただし、この数字は運輸省初め政府サイドでは御承認をいただいているわけではないわけでございまして、一応の試算ということで御了解をいただきたいというふうにかかっています。

○桑名義治君 三条の二項で、「地域における効率的な輸送の確保に配慮しつつ」、これは具体的にバス転換を予定した表現なのかどうか、まず伺っておきたいと思ひます。

○政府委員(山地進君) この「交通体系における」という言葉とあわせて考えますと、先ほど来国鉄の位置づけということで先生の御質問があったわけでございまして、私も私どもといたしましては、各種の交通機関の特性に合わせて国民のニーズに合ったような輸送サービスを提供したいというところでございまして、「地域における効率的な輸送の確保」という場合は、地域においてそれぞれその輸送機関の特性に合ったような、しかもそのニーズに合ったような形で輸送サービスというものを考えたいということで、おっしゃるようバスというものを頭に置いた表現でございまして。

○桑名義治君 この特定交通線の問題については後ほどまた論議を進めていきたいと思います。次に、四条四項で、国鉄は経営の改善計画を定めるに当たって、「環境の保全に十分配慮しなければならない」、こういうふうにかかっているわけでございまして、これはどの部分を指しているんですか。どういふことを意味しているんですか。

○政府委員(山地進君) まあ国鉄輸送機関、当然のことながら安全の確保とそれから環境保全ということについて配慮しなければならぬということとでございまして、今後の国鉄の経営改善の中には「ここに書いてございまして「経営改善計画」

というのは、単に地方だけでございせん、全国的な経営改善計画、施設の新設ということも十分含んでいられるわけでございまして、大都市における国鉄の整備、あるいは新しい東北、上越の問題も含めてやっていかねばならぬわけでございまして、従来から国鉄に対する環境整備と環境の問題につきましては、環境庁の方で環境基準の設定もございまして、そういうことを含めてこれに書いてあるわけでございまして。

○桑名義治君 そうしますとね、新幹線公害問題もこれに含めてございまして、今回のこの法案の中に入っているというところでございまして、それと同時に、バスに転換をした場合には、これは環境が著しく阻害されるという場合は当然言えることなんです。何となれば、いままでの鉄道輸送がこれはバスに切りかわるわけですから、したがって、道路というものが非常に混雑を来していくというところは当然これは予測されるわけでございまして。特にこの地方交通線を廃止した場合には、これをバス輸送に切りかえるならばこれは時間的に非常に混雑を来す場合が非常に起こり得るわけなんです。通勤時あるいは退社時、こういうときには相当な混雑が予想されるわけでございまして、そういう事実について、新幹線の問題と同じに、今回のこの法案に直接関係があるという部分を指しているならば、そういう道路上の問題がやっぱり環境保全という立場から考えた場合には関連を持ってございまして、その点はこういうふうにお考えになつていらつしやるんですか。

○政府委員(山地進君) 新幹線は先ほどの新幹線訴訟等いろいろな環境基準の遵守という問題が外に出まして、環境庁長官からも国鉄にはしかるべき御指導もあり、私も私どもとしても環境基準の達成をできるだけ早くやるようにというのを指導してまいっているわけでございまして、そういったことを踏まえて経営改善計画には環境問題として取り組まなければいけないと、かように考えております。

それからもう一つ、道路の環境の問題でございまして、これは私どもとしても効率的な輸送体系というものを考える場合には、やはり安全とかあるいは環境とかというものを常に考えながらやらなければいけない問題の一つでございまして、今回の地方交通線の転換に当たって、バスに転換することが適切であるということにつきましては、そういった環境問題も含めて私どもとしては考えているわけでございまして、道路がすべて環境が悪いということではないというふうにかかっているわけでございまして。

○桑名義治君 そこで、四条における経営改善計画と昨年の七月に国鉄が発表しました国鉄再建の基本構想案、これはやっぱりベアとして、むしろいわゆる国鉄再建の基本構想案が下敷きになり、さらに具体的にこういうふうに進めていくんだというのが今回の法律だと、こういうふうにかかっているというふうにかかっていますか。

○説明員(加賀山朝雄君) 今回の法律が成立いたしました。第四条の規定に基づきまして私どもは早速経営改善の取りまとめに入るわけでございまして、当然その経営改善計画をつくるに際しましては、昨年の基本構想の考え方というものが根底にあるわけでございまして、その考え方を一応柱にいたしまして、さらにその後の一連の情勢の変化等も若干ございまして、そういう点もきめ細かくいろいろ検討いたしまして最終的に経営改善計画を固めていくという形になろうと思ひます。

○桑名義治君 今回のこの法案を見ますと、監査委員を一名増加されているわけでございまして、この増加させた、いわゆる増員された理由及びこの監査委員の中に労働組合関係の者を充てるというふうな構想はございせんか。

○政府委員(山地進君) この五条並びに六条に経営改善計画の実施状況の報告があるわけでございまして、監査委員はこの経営改善計画の実施状況を明らかにする報告書には意見書を添えて運

輸大臣に提出しなければならぬことになっております。したがって、従来から見ますと、今回の経営改善計画はまさに国鉄の最後の再建計画でございますし、監査委員会を充実しこの再建計画の実現について万全を期したいと、かように考えておるわけでございます。

それからこういった監査委員会の人員の選定につきましては、従来からいろいろの経緯がございますけれども、選定に当たりましては十分各方面の御意見を承りながら選定してまいりたいと、かように考えております。

○桑名義治君　そうすると、各方面の御意見を申しさすというところでございまして、私の質問は労働組合関係の方々を入れるお考えがありますかという質問でございまして、それを含めてということでございまして。

○政府委員(山地進君)　いまのお尋ねの労働組合の方を入れるということにつきましては強い御意向がありますので、そういったことも含めまして各方面の御意見を承りたいと思ひます。

○桑名義治君　そこで、今回の再建計画のまた一本の柱は三十五万人体制の実施ということになるわけでございまして、この問題について具体的に年度別の職員削減計画というものがもう策定をされておられるかどうか。先ほどのお話をずっと伺っておりますと、これはまだ非常にむずかしくて策定されていないような御発言のように承ったわけでございまして、現実はどういうふうになっているわけでございましょうか。

○説明員(高木文雄君)　現在の作業はどういうフィールドでどのように減量経営を図っていくかと。フィールドと申しますのは、駅の仕事であるとかそれから保守の仕事であるとか運輸の仕事であるとか、あるいは貨物のヤードにおける仕事であるとか、いろいろなフィールドがございまして、各フィールドについてどのような方法をとれば少ない人手でいまと同じだけの仕事ができるだろうかというところでございまして、七万四千という数は私どもから見ますとかなり大ぜいの数でござい

ますので、どこをどういうふうにするればそれだけ人手を減らし得るかというのは非常に大きな作業でございまして、同時に各現場ごとに細かく検討してみますと、なかなか私どものようにパート、パートで仕事を分担してやっている仕組みから申しますと、かなりきめ細かく現場ごとのこの仕組みを議論していかなくならぬわけでござい

それがまとまりました段階で当然のことながら労使間でいろいろ議論をしないでならぬ。いろいろな意味で労働条件にも関係してまいりますし、たしますから、労使間で話をしなければならぬということでございます。これは本社側とい

いますか、経営者側といいますが作業はかなりの程度進んでおります。しかし、まだ労働組合と話し合い、いろんな形で交渉していくことの前に大きくグローバルに話し合いをしなければいけません。そうしたことをまだ開始していないわけでござい

ます。それが軌道に乗りましてから、今度はたとえ設備投資等を相当と減量経営といふようなこともなかなかできないわけでござい

ますので、設備投資計画を立てましてそしてそれを年次年度で進めていくということになるかと思ひます。

そういう意味で現段階ではまだ年度別には出ておられない。物事の進む順序は労使間でいろいろの詰めといったものが順調に進むかどうか、さらに投資計画がそれに先行してうまく進んでいくかどうかといったような問題によって決まるわけでござい

ますので、まだ年次割りといたところまでは至っていないという現状でござい

ますので、果たしてこれらの問題がいわゆる解決を見ない以上は三十五万人体制というものは幻の柱である、こう言わなければならぬと思ふんですが、現段階におきまして、いろいろと労使の紛争等、いままでの経過から考えると、これは右から左に片づく問題じゃないと、こういうふう

に国民の皆様方なども御判断なさっているようにござい

ますが、この点は自信があるとかないとかい

う質問は愚問かもしれないけれども、この問題に

対しての大体見通しというものをどのよう

にお持ちなのか、差し支えなければお答え願ひ

たいと思ひます。

万人ぐらゐの人が退職してやめていくという現状でござい

ます。したがって、昭和六十年まで六年間という

ことになりまして、その間約十二万人ぐらゐの人が退職してやめていく。その中で七

万四千人といたことであります。大体減耗補充率を四割五分ぐらゐにすればよろしいということ

でありますから、いわゆる俗に申します血が出るという形での合理化計画ではないわけでござい

ますので、その点は、過去におきます非常な大きな労働問題になりました石炭その他の場合とは大分事情が違

うわけでございまして、その減耗補充をうまくやりながら、そして配置転換等についての勤務条件の問題については、職員の理解を得ながら進めていくという

ことでございまして、職員の一人一人が少

○説明員(高木文雄君)　三十五万人になりましても、なおかつ相当助成をしていただいで、そしてやつと収支を均衡させていくということでござい

ますし、特に、現在職員が抱いております不安は、職員一人一人の生活の問題を考えました場合にも、国鉄自身の体制がしっかりしたものになり

○桑名義治君　そこで、今回の再建計画のまた一本の柱は三十五万人体制の実施ということになるわけでござい

○桑名義治君　三十五万人体制というものは、これは一本の柱でも最大の柱でもござい

○桑名義治君　三十五万人体制ということは、財政立て直しの上からは非常に大きな項目かもしれ

弁を願いたいと思います。

○国務大臣(塩川正十郎君) お尋ねの昭和六十年以降におきまところの退職金の異分並に年金の国鉄への負担分、こういうものにつきましては、われわれはいたしましても政治的な配慮を加えなければならぬのではないかと考えております。

○桑名義治君 大臣の御答弁は、これは政治的な配慮という言葉はいろいろな面に使われるわけですが、いい面にも使われるし悪い面にも使われるし、またいい面も出てくるし悪い面も出てくるという両刃の剣のような御答弁でございませうけれども、もう少し歯切れのいい御答弁はいただけないものでしょうか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 国鉄が昭和六十年にどのような体質の改善が図られ、あるいはどれだけのまた債務、財務状況がどうなつておるかということは、これはまだ不確定でございまして、いま議論をして私からこういうぐあいにはいたしませんという、政府を代表する意見は出てこないのは残念なものでございまして、しかし、必ず、その時点になりますならば、りっぱな体質に改善をしてくれると思っております。

そういったしますと、国鉄がその後、つまり六十年以降におきましても鉄道としての特性を發揮し得る経営ができますように、われわれはあらゆる面から、財務上からあるいは制度上から助成もし、あるいはまた支援態勢もとっていくということにつきましては変わりはございせんので、そういう点でひとつお含みおきたいだいで、われわれは国鉄に大いに再建を期待いたしますと同時に、また国鉄があくまで国の交通機関としての役割りを果たしてくるよう、末長く協力態勢を持ち支援していかなくやならぬ、こういう覚悟でございします。

○桑名義治君 この年金問題は、また別に柱を立てて退職金問題と同時に少し論じてみたいと思っておりますので、この程度にしておきたいと思ひますが、いずれにしましても、この

三十五万人体制の確立と年金、退職金問題というのは、これはもうべアで考えていかなければならぬ問題でもございまして、それから、先ほどからいろいろと御議論いただいているわけでございしますが、先日の論議のときにも、国鉄の再建基盤が完全に体制ができて、一切合財の均衡がとれ借金がなくなるのは四十五年先だというように、気の遠くなるような答弁があったわけですが、それが、それでさえもやはり細かい配慮がない限りにおいては、過去四回の再建法と同じように、幻に終わるおそれが十二分にあるわけでございまして、したがって、今回のこの再建案が最後であると、これだけの決意がないことには、またこれだけの配慮がない限りにおいては、これは大変なことになる、こういうふうには考えるわけでございします。そういった立場において、この三十五万人体制というものは、恐らくそこから起こってくるものもろのひずみ等も考えながら、対処しながらこの問題に取り組まなければならぬ、こういうふうには思ふわけでございします。

次に、地方交通線の問題に移っていきたくと思ひますが、その前に、先ほど「地方交通線等選定基準案」というものが提示されたわけでございします。この中で、第三に、「特定地方交通線に関する基準」というのがございしますが、この中で一、二、三とございします。この一、二、三を見た限りにおきましては、これは非常に事務的に物事を判断をし、そして事務的に項目を挙げているというふうな私には思えてならないわけですが、なぜ私がこういうことを申し上げるかといいますと、この問題が最も抜けているところは、地域の実情を勘案するところ、言いながら、こういう御答弁をしながら、地域の実情が勘案をされていないということでございます。

たとえば、これは総括的にまず申し上げておきたい事柄でございしますが、国土庁あるいは建設省からの案として定住圏構想というものが発表されておるわけです。私の住んでおる福岡の場合だったら、産炭地振興ということがもう非常

に大きな命題になつておるわけでありまして。そういった立場から考えた場合に、地域の住民の生活の向上あるいは地域住民の皆様の生活の安定なり、あるいはまた生活の便宜、こういった事柄が全然うたわれない、こう言つても私は過言ではないと思ひます。

産炭地の例を挙げますと、これは産炭地は長い間ずっといままでも産炭地振興ということで石炭六法というものが国に認められ、今回も、昨日答申案が出されておるわけでございします。この答申案の中身を見てみますと、やはり鉄道に対しても付言をされているわけでありまして。こういう事柄を考えますと、たとえばここに書いてありますのは、「広域的な地域発展を図るという方向への傾斜を、最終的には「それぞれの機能を高めるための事業を集中的に推進すること等が考えられる。」、こういうふうなうたい上げておられますし、それから「基盤の整備」のところでは、「産炭地域振興における産業の振興のために、産業基盤の整備及び生活環境の改善が必要である」とりわけ、広域的な地域発展を促すため、関係各省庁において地域の実情に応じた交通体系の整備を進めるべきである。」、こういうふうなうたい上げておるわけでありまして。

先日、二日間におわたりまして私たちは福岡の方に公聴会あるいは実情調査に参つたわけでございしますが、そのときのいろいろな公述人のお話の中にも、この鉄道の占める位置というものは非常に大きいものがある、こういうふうなそれぞれが口が酸っぱくなるまで付言をされているわけでございしますが、そういった立場から考えますと、やはり産業の振興に資するためというふうな、そういう意味合いの産業との関連の一項目を入れるべきではないかと、こういうふうには考えるわけでございしますが、この点どうでしょうか。

○政府委員(山地進君) いろいろの政府の考え方が出ているわけでございしますが、たとえば定住圏構想におきましても、地域の道路の発展状況と

いうものをとらえまして、道路輸送というものにかえる、そういうものを検討するという項目が出ておりますし、いま先生のおっしゃったお言葉の中にも、地域の実情に合った効率的な輸送体系、こういったお考えもあらうかと思つたわけでございまして、今回の私の提案というの、道路の発達ということが各地で非常に現れることとございします。それで、鉄道が非常に特性を失つていくところから出発しているわけでございまして、そういう場合における効率的な輸送体系、つまり効率的な輸送体系というのは、そこに住んでおられる方々あるいは産業というふうなことから考えましても、やはりそういった地域においては鉄道からその他の効率的な輸送機関というもののへ転換すべきではないだろうか、こういうことも考えまして、片方では国鉄再建と並んでそういった地域の効率的な輸送体系、こういうことを目指して考えているわけでございします。

○桑名義治君 そこで局長さんね、私が特に申し上げたいことは、局長さんのいわゆる守備範囲というのをおかしな表現になるかもしれませんが、それは交通に関する守備範囲になるわけですね。こういう問題は局長、これをつくったときには各官庁と一応話をし、一応話をして、これは完全に詰めてないわけですからね。一応話をし、協議をして、そしていわゆるお話をいたしましたね。で、その中には当然ながら地域の実情というものが、守備範囲の中から考えた場合には、地域地域の特性というものはまだはつきりした把握はないと私は考えているわけです。いまから先、たとえば産炭地の方ならば、今後どういう方向にこの十年という間に産炭地が伸びていくか、そこら辺の把握がないわけでは。

したがって産炭地を入れるとか入れるなとかということを私はいまこの段階では論じているわけじゃないんです。地域の発展という事柄、産業との絡みというところ、それをやはり一つの検討項目の中に第四として入れるべきではないか、このこ

とを申し上げておるわけです。基準としてそういう項目を入れるのがむしろベターではないか。ただ道路が走れないとか走れるとかいう問題だけではなくて、いわゆる道路の効率だけをこころは論じているわけですね。地域の発展ということも全然論じてない。そこら辺にも判断の基準として政令をつくる場合に当然そういう項目を入れるべきではないか、こういう議論を私はしているんです。短絡的に産炭地の方面、産炭地域の交通網が、汽車がいいとかバスがいいとか、そういうことを私自身が論じているわけではなく、地域のそういう発展というものを考えなければ、公共性というのとはなつてしまふ。その項目が全く欠けているというところに地域の発展を全く無視している、こういう言葉を置きかえてもいいのではないかと、こういうふうには私は思う。どうですか、大臣。

○政府委員(山地進君) 私どもの方でも、この三つの除外例があるわけでございすけれども、まず四千円というところ、どういふふうにとるかというところが一つあるわけでございまして、私も現在考えておりますのは、過去の三年間の平均の四千円というところを考へてゐるわけでございす。そこで先生のおっしゃる地域の開発ということ、非常に現実の問題として輸送需要に結びつく計画があるんだという場合は、この四千円が、一年もすればいま二千円のものゝ五千円になるといふような場合にまで過去の数字だけにとらわれようとは思つておりませんで、この輸送需要の算定の方式というものを考へてゐるわけでございすので、その中には現実には輸送需要がふえる場合といふことを私どもとしては想定したいと考へてゐるわけでございす。現在の産炭地振興実施計画の中にございすように、輸送需要の動向に対応してという言葉を恐らく入つてゐたかと思つたものでございすけれども、私も私どもとしてもそういうものが現実には輸送需要に顕在化するんだということが明らかかな場合においては、それらのものについて考へてゐるのではないだろうか、かように考へております。

○桑名義治君 だから、私がいま論議しているのは、後ほどまたその産炭地の問題、論議しますけれども、いま論議しているのは産炭地に限つて論議しているわけじゃない。地域の発展との絡み、これも第四項目の中に入れるべきではないかと云うのです、判断の基準として。おたくの方は四千円とか二千円とか、千人とか、通勤時に一駅から千人とか、そういうことばかり論議してゐるわけですよ。だけれども、少なくとも公共性のある国鉄という立場から考へた場合には、そういう地域の特性というものもここに一項目入れるべきではないか。産業の発展に資するや否やというそういう項目が、どういふ言葉でもいいですよ、そういう絡みのものが入つてこそ、初めて温かい政令に変わつてくるのじゃないか、こういうふうには私は言つてゐるわけです。大臣どうですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) おっしゃることはわかりますけれども、国鉄が過去におきまして鉄道省という役所であつた場合には、それはおっしゃるとおりだと思ふんです。しかし、現在は公社でございまして、公共性と同時に独立採算性も要求されてきておるんです。そこが、どこで兼ね合いをとるかといふところが実は問題でございす。ですから、まさにこの地域のそういう産業なり住民生活にとつて大事なものであるということ、これに対する使命といふものも当然われわれも自覚しております。しかしながら、それらは鉄道の特長をつかむ方がいいのか、あるいは他の交通機関の特長を生かす方がいいのかといふことは、やはりそこにも問題があると思ふんです。

いま申し上げておりますように、鉄道の特性というのは都市と都市との間をつなぎましよう、これもその地域に対する大きい発展の基礎、基盤をつくつていくものだと。しかし、その一つの地域についての交通のあり方といふものは、その地域の責任者と申しましようか、自治体なりあるいは地域の住民の意見なり、それと国とが一体となつてそういう地域の交通のあり方を考へてくれたらどうだろう。そこで、国鉄でやりなさいとおっしゃ

るのか、あるいはまた地方自治体が責任持つてやるとおっしゃるのか、あるいはもう国鉄は要らぬ、バスにしなさいとおっしゃるのか、そういういろいろな問題があると思ふんです。

しかしながら、いずれにいたしましてもそういう地域の交通の、末端に至るまでの交通の責任も全部国鉄でございまして、この国鉄の責任は免除してやつていただきたい。そして、その鉄道を経営する主体が決まり、あるいはまた代替バス輸送とかいふのが決まりまして、それで交通体系とり得るではないかと、そういうことをわれわれはお願ひしておるのでございまして、国鉄がそういう公共性を忘れたものでございせん。しかし、一面において地域の交通の責任はやはり住民の方もその一端をしようという、こういう考へ方になつて初めて地域交通の円満な私は整備ができるのではないかと、こう思つております。

○桑名義治君 大臣の言われることはわかつてゐるわけです。よくわかります。ある程度理解もできます。だけれども、それを一項目、いわゆる廃止するかしないかの判断基準の中に入れてはどうですかといふことを言つておるわけです。この中に入つたところで別に関係ない問題じゃないですか。そういうあなたのおっしゃる問題と関係ない問題。だから、判断の基準としてそういう項目を入れることの方がむしろベターじゃないかといふことを言つてゐるわけですよ。この基準が入れば、これは非常にむずかしい問題になることはわかります。これでやつたらすばつと切れますよ。ちよつと切れが悪くなりますわな。切れが悪いでしよう。だけれども、それは私は血が通つてゐると思ふ。

○国務大臣(塩川正十郎君) それは文言で、抽象的な表現で書けばおっしゃるようになるわけですが、私たちがそのおっしゃる精神をくんで大体八千人と四千円、このぐらゐのところ、四千人以上のところはこれは地域の責任でやつてもらひたい。それ以上はまあ国と地方とで共同で考へていきたいと思います。そして、八千人以上のところはこれ

はもう国鉄固有の責任としてやつていきましよう。そういうふうな一つの区分をした。それは、おっしゃるような文言でやるといたしますならば、どこで切つたらいいかわからぬ。ようかんをかみそりで切つたようにすつとすると、このことは必ずしも正しい。それはわかりますけれども、しかしどこかに基準をつくらないと、それこそ午前中に広田先生から論議がございまして、それに、政治的配慮が働く余地がそこに出てくる。それは、われわれは断固として排除しなければいかぬ。

そうすると、そういう政治的な介入をできるだけ疎外して、何かの基準でやるといたしたら、非常に水臭いような話ですけれども、何かの数字的な基準を置かなければ、地域の実情を考慮しながらといふことのそれだけの基準でやつていくといたしましたら、おれのところも、おれのところもといふことになつて取捨つかぬふうになつてしまふ。それは、現在国鉄としてはとり得ない。ですから、非常に冷厳なやうでありますけれども、一つの基準、その基準を考へるのに、やっぱり国鉄の公共性といふことを配慮して、まあ四千円ぐらゐまではこれはひとつ勘弁してもらふ、責任を免除してもらふ線であらうといふ標準をとつたといふことでございまして、地域の実情を全然考へなかつた、そして、ただばつと四千円といふものを出した、そういう考へではないといふことを、これはひとつ御理解してほしいわけです。

○桑名義治君 そうすると、ここに書いてある以外にも多少考慮の余地はあるといふことですか。あるならばむしろたい上げた方が私はベターだと思ふ。四千円だからといってばつと切りませんと云ふのなら、考慮しなすといふのなら、これはある程度第四項目として入れた方がベターじゃないですか。そして、定住圏構想の指定地とかなんとかうたい上げればいんだから。

○国務大臣(塩川正十郎君) いやそうじゃない、おっしゃることさかさまでしてね。そういう基準をつくらなければ処理できないじゃないですかと

いうことをわれわれは考えたわけなんです。ですから、やっぱり冷たいようだけれども一つの線を引かざるを得ない。ただし、四千人以下といつても、まあ雪が十日間積もるとかいふふうなそういう特殊なところにつきましてはこれは考えましよう、これは鉄道の特性ということでわれわれが責任持ちましよう、こう言っておるわけでごいいますので、いや逆ですよ、それは、私が言っているのは四千人、八千人とこういう基準を設けざるを得なくなってきたんだという、その実情を訴えておるわけなんです。

○桑名義治君 いずれにしてもおたくの方は、数字で一切合財を切つてしまふ。これは一番簡単な切り方ですよ。すばつと切れますわね。数字で出てくるんだから、これほど正直なものはない。ところが、やっぱり世の中というのはそういうことだけで動いておるわけじゃありませんしね。やはりそういうふうな国の施策がきちんとならないように、一本筋の通った線、これはやっぱり通さなきゃいけないと思うのですよ。片や莫大な金を注ぎ込む、片や地域開発のために、こういうふうな定住圏構想なりいろいろな構想が打ち立てられ、指定される。片やその足をちゃん切つてしまふ。これじゃ全く行政がちぐはぐになつてくるおそれだつて十二分にあるわけですから、そういう具体的なある程度判断が得る、だから一応そういう立場から論ずればなるほどと納得ができる、そういう理屈のあるところだつたら、先ほどから申し上げておりますように、地域の発展のためにという、そういう可能性のある問題については一項目入れるべきではないか、私はこう申し上げている。これはもう恐らくあしたの朝までやつたつて、だめだ、いい、だめだ、いいになつてしまふと思ひますけれども、これ、全く考慮する余地ありませんか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 現在私は、基準につきましては考慮の余地はないと言わざるを得ません。ただ今後の地域の発展あるいはその整備状況というものが現実の日程とし、それが進行して

おるといふところにつきましては、同じ第三セクターでやるのか何とかがいふことになつたといひましても、やはりそこで国鉄が負うべき、分担すべき責任といふものは、その地域地域によつて違つてくるであらう。それは、要するに定住圏構想とおつちやうなように、その構想そのものがいわば幻の構想にまだなつておるのでございまして、それをやはりきちつと位置づけて定着していくといふのも、これは政府と地方自治体の共同責任。そういう中で交通政策を考えてくれるといふことであるならば、われわれ運輸省として、これは国鉄の問題じゃないわけですよ。運輸省としてどう考へるかといふことになつてこよう。しかし、だからと言つてそれと、ほれ国鉄がという、国鉄の責任でそれをやれといふことは切り離して考へてやつてもらひたい、こういうことです。

○桑名義治君 定住圏構想は幻の計画だそうでございまして、これ恐らく国土庁怒るんじゃないかと思ひます。そういう無責任ないわゆる幻的な構想はなるべく出さないように、ひとつ大臣の方から国土庁長官の方に御忠言を願ひたいと思ひます。

いずれにしても、そういう構想が幻であるかどうかといふことは、やっぱり政府内部が一体になつてつくり上げていくものである。そのことによつて幻になるのか、現実のものになるのか、それは決定されるべき問題だと私は思ふんです。そういう立場から見れば、幻だからおれら知らないよと、全く縦割り行政の一番悪いところがパレンと表へ出てきたような気がしてならないわけですよ、私は。そういう意味からもまず先鞭をつける、いわゆる各省縦割りの悪弊を除くために先鞭をつけるという意味においても一項目設けたらどうですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 一項目の精神はこればもう十分体してやります。そこで、仰せのように定住圏構想もございましょうし、あるいはまた通産省、農林省、それぞれの地域指定やつておつたりしておることもあり

ます。そこで政令を作成いたしますときには、まさにその地域交通といふのは、ただ国鉄と運輸省だけで考えればいいという時代ではなくなつてきたんです。したがつて、ここで地方自治体も責任を分担してもらひにやいけません。それは交通は運輸省の仕事ですという態度ではいけません。ですからこの法案が成立いたしましたと同時に、できるだけ早い時期に政府の部内においていけば担当官相互の連絡会を持ちまして、その討議の結果を持つて関係閣僚会議を開いてこれを組織してもらひたいと、私からいま官房長官にこの申し入れをいたしております。そしていけば地域住民の生活なりあるいは産業、こういうものを一体として考へる中で、地方交通線、特に特定地方交通線の位置づけといふもの、責任といふものを考へてもらひたい。そういう政府一体となつた対策で今後推進したいと思つております。

○桑名義治君 いずれにしても、大臣、今後の交通問題といふものは政府が一体となつて考へなきやならない一つの時代に来たことは事実です。交通の質といふものの変化、体制の変化、いろいろなものが出てきてきているわけです。その交通の一番基幹となるべき国鉄がこのような膨大な赤字を抱えて、民間であればもうつくの昔に倒産でございまして、しかし、これはやめるわけにはいかない。日本の国土の形態から見た場合には、いまでもやはり国鉄は主幹交通機関であることに間違いはないわけですよ。これがなくなることによつて国民の皆さん方がどれだけお困りになるかといふ、そういう国民の生活上の立場から考へた場合でも、これは再建をやつていかなきゃならぬというコンセンサスは私はでき上がつていふと思ふ。

だけれども、それが一概にいわれる地方にしろ寄せの形で行われるといふところに国民の反発があるし、それと同時にやはり公平な立場からこの再建といふ問題は考へていかなければならないわけですよ。それぞれ同じように税金を払つておるわけですよ。地方の方だつて同じように税金を払つ

ている。そして自分たちのいわゆるげたであり足であるものが切り捨てられると、これはもう国民感情、地域の方々の感情とすれば、これは不公平そのものといふふうな認識するのは、私は感情としてあたりまえだろうと思ふんです。そういう立場からこの問題には取り組まなければならぬ。

そのためには、先ほどから申し上げましたように、地域の住民の方々のいわゆる協力なりあるいは納得なりが最も必要でありますし、そういう立場から考へますと、先日地方をすうと回つてみた、そして私が冒頭に申し上げましたように、各県も市も町も言うには、われわれが事業を起こす場合には大変なんですと云うんですね、あなたも御存じのように、何か一つ大きな事業を起こそうと思へば十年は覚悟しなきゃなりません。そして住民の皆様方を完全に納得がいくつてから初めてその事業の推進を議会に提案するわけでごいいます。こういうふうな立場から考へれば、国鉄さんのんきなものですな、お国の方はのんきですなと。法律をつくつて強行突破すればそれで一切合財これが片がつくなんて、われわれには考へられないことですよという言葉がどこからも返つてくるわけです。

そういう立場で、もう一遍この特定地方交通線といふ問題は考へてみなきゃならぬし、前回の委員会あるいはきよの午前中の論議にもありましたように、少なくとも地域の住民の方々の御理解を得るためには、こういう路線でございましてということをごますし、そこでさきまな論議が重ねられて初めて作業にかかるといふことが最も民主的なとるべき方法ではなからうかと、こういうふうな思ひわけでございますが、また、午前中の論議、あるいは前回の論議と同じようなことを繰り返すようでごいいますけれども、これは大体いつころをめとしてこの対象路線といふものが明らかにされるわけですか。政令が完全にでき上がらなければこれは明らかにならないものなんですか、どうなんですか。

○政府委員(山地進君) 特定の路線につきましては政令ができた後でなければ明らかにできないと思います。と申しますのは、やはり政令のき方によりまして、その特定路線、特定地方交通線というものの判断基準が違ってくるわけでございまして、政令ができた後にそういったものを明らかにしていきたい、かように考えております。

○桑名義治君 依然として地方切り捨てという昔のお上のやり方そっくりのやり方になるわけでございまして。それは政令というものの性格あるいは法律というものの性格、そういう立場から考えた場合の一つの筋論というのはいささか私にはわかりません。けれども、その筋論が反民主的になり、地域の方々の納得が得られないとするならば、そこに何らかの方法をやつぱり考えなければならぬのじゃないか、こういうふうには私は思ふんです。で、そういう場合に皆さん方がおっしゃるには、この法律の中には八条にいろいろな手続上の問題があるじゃないか。その基準を示して、それでその基準に該当するならば運輸大臣に提出をして、そして運輸大臣はまた知事に意見を聞く、そういう手続等もあります。その後また二回にわたつて知事の意見を聞くじゃないか、これで十分じゃないか、あるいは協議会もあるから十分ではないかと、こういうふうにお考えかもしません。

しかし、これはそういうものではないと思ひますね、そういうものではないと思ふんです。この協議会も、切り捨てるといふことを前提にしているわけですから、もうすでにその意思は決定されているわけですね。あと後にこの路線について足の確保を第三セクターという形にするか、バス路線にするかといういわゆるその幅が残されているだけであつて、その決定についての意見の陳述は何もできない、これじゃ全く切り捨て御免と一緒だと、こういうふうには私は思ふのです。しかし、その路線の決定について何らかの意思を表明できる場というものを設定する必要があるのじゃないかと、こういうふうには思ひますけれども、

どうでしょうか。

○政府委員(山地進君) 今回の特定地方交通線の廃止問題、これはかねがね何回も申し上げておるとおり、このローカル線問題というのは長い歴史がございまして、四十四年にすでに二、三千キロ以上の路線について廃止するというようなことも一時は決断されたわけでございまして、その後旅客線の廃止というのは一向に進まないわけでございまして。

そこで、こういった問題について、どうやったらその国鉄の再建ができるだろうかといふことの選択の中で、法律に基づいて、法律に基づいてといひますのは、やはり国会の御承認を得てということになるわけでございまして、やはり国民の合意を得てということにいたさなければこれだけのものはできないといふことで、今回こういった法律案を出し、御審議いただいているわけでございまして、いま切り捨てとおっしゃつたわけで、私もどうしても大変実情を聞くたびに心痛む問題でございまして、これだけの問題を進めていくに当たりましては、やはりこの基準といふものを決めて、それに基づいて御理解をいただきたいから進めていかざるを得ないと私も考えております。そういう意味では個々に御諮りをしようというだけの時間といふものを置かないといふのは大変心苦しいわけでございまして、全体的な、全国にまたがる問題でございまして、同じ基準に基づいて一つ一つ御相談をしていきたい、かように考えているわけでございまして。

○桑名義治君 運輸大臣に提出する前に知事の意見を聞くとか、そういう方法は事務的に処理する上においてできないものでしょうか。

○政府委員(山地進君) いまの御質問の趣旨はこの選定についてということかと思つてございしますが、選定については先ほど御説明したような手続で、この基準が決まるといふことでおのずから選定されるものが出てきて、あとはその技術的といひますか、技術上の問題として国鉄が選定するということになりますので、その選定基準そ

のものが知事の御判断を得てないと、形式的にはこの法律を作成していることとございしますので、政令そのものには知事の言葉が出てこないわけにございまして、選定といふことは技術的なんで、いまの御質問の大臣に選定する前にという御質問でございすれば、政令の基準を当てるはめるということについては大臣の承認を得る前に国鉄が知事に御相談をするということになるわけでございまして。

○桑名義治君 この問題は、キャッチボールみたいにあつちへ投げたりこつちへ投げたりしていつたつて切りがございせん。大変に不満ではございしますが次の条項に移つていきたいと思ひます。八条の一項及び二項に政令がうたわれているわけでございまして、運輸省案は一応きょうここにまた示されたわけでございしますが、政令はいつごろ決まるわけですか。

それと同時に、政令を決めるときには政府内部で各関係省庁に協議するといふふうになつていて、わけでございしますが、その関係省庁といふのはどことどことこの省を予定しているわけでございしますか。

○国務大臣(塩川正十郎君) まず第一点のいつごろ政令を決めるかといふことでありますが、これは遅くとも来年の一月末ごろまでには政令を決定したいと思つております。しかし、これは各省と、先ほど私申しましたように、関係閣僚会議を、対策協議会と申しましたように、要するに閣僚会議を設置してもらいたいと思つておりますし、そういったしますと各省の意見もこれ相当出てくると思つておりますし、ある程度、ある程度は若干おくれるかもしれませんが、われわれとしては、大体一月末ごろの政令設定といふことをひとつ目標としております。

それから、関係各省庁といふのは、まだ、これは内閣で決定することとございしますので定かなものではございせんけれども、一応われわれが予定しておりますのは運輸省、それから自治省、大蔵省、国土庁、それから通産省もございまして

し、あるいは建設省はもちろんのこと、北海道開発庁、農林省なんかも関係省庁に入つてくるんではないかと思つておりますが、(文部省が入つてなきやだめよ)と呼ぶ者あり)文部省も入つていただいて結構でございまして、むしろ各省庁が協議の申し入れをしていくと私は思つておりまして、できるだけ各省庁の御意見もお聞きするようにならなければならないと思つております。

○桑名義治君 そういつた場合に、各省と運輸省との間にいろいろ意見の食い違いが出てくると思ふんです。争点が出てくると思ふんです。なぜ私がそういうふうな端的に申しますかと言ひますと、先ほど局長がこの問題に對して、地方交通線等の選定基準は——これは運輸省案ですか——各省の意見は聞いた、しかし了承はしてないと。了承をしてないといふことは各省にまだ多くの争点が残つていふことなんですか。その争点は大体どういふところが争点になつていふわけですか、重立つたものを五、六挙げて下さい。

○国務大臣(塩川正十郎君) 調つておらないとおっしゃいますけれども、これ、法案を提出する段階で政策としての基本につきましては、各省庁これは賛成しております。これは間違ひございせん。内閣の一致のもとに法案を提出しているんです……

○桑名義治君 それはわかつていふ、このことを言つていふんです。政令の問題です。○国務大臣(塩川正十郎君) ですから、これから政令をつくるに各省庁のそれぞれの主張が出てくる。当然でございまして。一番問題となつておりますのは、特定地方交通線を地域の交通機関として地域が主体となつて経営するといふことに対する不安、これが一つございまして。その不安の根柢は何かと言ひましたら、当然起つてくるであろう赤字に對し、この第三セクターはどのように対応するのか、この財源は何か考えておられるのかどうかといふことが、これが一点であります。これが私は大きい問題だと思つております。

それから第二番目の問題は、いまの特定地方交通線等を利用しておる人は、どちらかと言いましたら、学生あるいはお年寄りというふうな、これ適当じゃございませんが、いわば交通弱者と言われるような人たちが利用しておる。これに対する何かの配慮が必要なのではないかということ。それとも一つは、地域間の相互の連絡というものがこれによって十分とりたい状態になるのではないかと不安、そういうものがございます。

しかし、そういうのは諸先生方がずっといままでの質問の中で出されてまいりました意見を集約いたしましたものがほとんどございまして、だからわれわれは国会で審議されましたという将来に對する問題点というものはこれは十分に記録にとどめ、検討して今後の措置を考えていくようにいたしたい、こういうことでございます。

○桑名義治君 先ほどの論議の中でちよつと触れられていたわけでございまして、八条の四項で、いわゆるバス路線転換予定線の選定について関係知事が意見を申し出ることができ、こういうふうになっているわけではあるけれども、この知事の意見というものはあくまでもいわゆる基準に適合しているかどうかということに対して、この範囲内における知事の意見でございまして、確認しておきたいと思ひます。

○政府委員(山地進君) この文章の中に、選定について意見を申し出ることができるといふのはそういう意味でございまして。

○桑名義治君 それについてはもう知事には全く発言の——いわゆる知事が発言をしましても、意見を申ししてもその意見は取り上げられないこと、ただ形式上知事に意見を聞いたということにとどまる、こういうふうにしかわれわれにはとれない。皆さん方は非常に優秀なお役人さんばかりですから、まさか基準に合はして間違ふような決定はしませんよ。そういうミスは犯さないと思ふんです。そうすると、いや、知事の意見も聞いたんだ、この言いわけのために形式上こうやって法文に盛り込んだ、こういうふうにしかわれわれ

としてはとれないんですが、その点はどうなんですか。

○政府委員(山地進君) おっしゃる通りに、国鉄も基準の適用に当たっては慎重に配慮して間違ひないようにやると思つてございまして、しかし、その地域の開発とかあるいは道路の整備とか、そういう問題についてはやはり知事というものがよく実情を御存じでございまして、それで、先ほど来先生の御指摘のような私どもの三つの例外規定、並行道路があるなし、あるいは並行道路を將來整備するかどうかということ、あるいは十日以上雪が降るとかどうかということにつきましてもいろいろの御意見があるかと思つてかようなことを規定してあるわけでございまして、決してこれだけで知事の意見をかわすというようなことは考えておりませんので、ひとつ御理解を賜りたいと思ひます。

○桑名義治君 そうなりますと、この三つの基準の範囲内の判断を知事に仰ぐということにならないと思ふんですが、先ほどから私が論議を出しておりますような地域の発展という問題、こういうものを勘案するかのとき発言がいまあつたわけですが、それはいいんですか。

○政府委員(山地進君) 先ほど先生の御質問に最初にお答えしたときに、産業に貢献するという御質問がございまして、私、御答弁申し上げたかと思ふんですが、その際、四千人ということに將來、産業の開発誘致とか、工業団地とかというものが現にある、これはもう来年から移ってくるんだというような御計画があれば、それは旅客需要に反映されてくるわけでございまして。したがつて、現実に具体的に計画があつて、それでそれが旅客需要に必ず顕在化するといふような場合は、それについては輸送需要の算定上考えていかなければならないんじゃないだろうか、かように私も考へてゐるわけです。これは、この基準以外に輸送需要の算定の方法だと思ふんです。それで、算定方法についてはここに書いてございませうけれども、いつからいつのをどうなんだと書いて

てございせんが、その旅客需要といふものについては、その計画が確定であればそれは算定していきなさいと、かように考へてゐるわけでございまして。

したがつて、いまのような知事の御意見の中には、いや、そうじゃない、ここにはこういうような計画があるから輸送需要は四千人を超えるんだといふような御意見があつてしかるべきだと、かように考へております。

○桑名義治君 それだけの、本当にわずかな幅ですけれども、それだけの幅があるとするならば、この中にうたつてもいいんじゃないですか。検討事項、これは政令じゃないんですから、政令をつくる前の検討事項ですから、したがつてこの中に先ほど申し上げたような項目を一項目掲げてもいいんじゃないでしょうか。実際に四千人じゃないんです、現在四千人じゃなくても一年先、二年先四千人の交通需要がある、そして地域の発展がこういうふうに進むんだということがわかれば、それも考慮に入れたらいいんじゃないかな、それは、当然この中に一項目入れても差し支えないんじゃないでしょうか。これ政令じゃないんですから、また、運輸省案でもないわけですから、運輸省案のたたき台なんですから、そうだったらこの中に入れたら結構じゃないかと私は思ふんですが、どうですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 先ほどからおつしやつておる知事の意見を聞くといふのは、国鉄が知事に通知いたします。そうして、知事は通知を受けて意見を申し出る。その意見を運輸大臣がどのように取り扱うかと、こういうことでございまして。

これは、ただ政治的な要望であるとか、あるいは陳情であるとかいふような、いわばその地域の主観的な要望であるといふならば、これはお聞きするにしかすぎないと思ひます。それを一々聞いておつたんじゃない、もう全部、何もやらないといふことになつてしまふんです、それはできないと思ひますが、しかしながら、たとえばの話で

すが、この線が実はこういう基準に当てはまるというところではあるけれども、実際もう一度実情を調査してもらいたい、これはこういうことで違ふんじゃないかといふようなことであるとするとすれば、われわれはそれを科学的に判断する。つまり、何と言いましようか、冷静に、また合理的に判断して、知事の意見が正しいかどうかという、そういう検討は、これはやっぱりする必要があるだろうと、こういうことでございまして、ただ、政治的な申し入れというのは、これは取り入れるべきものではない。

けれども、その基準にとりながら、なるほど国鉄も神さんじゃないんですから、この線はこうでございまして数字は出した。出して、だからこれはこれに該当いたしますと言つたものの、しかし一年、半年の間に実はこんな条件があつたといふことで変わるといふことなきにしもあらず、その意見も聞かないといふことであるならば、これは確かに強圧的だと思つておつしやうけれども、そういうものがあるいは客観性がある話ならば、これはやっぱり知事の意見も大臣として尊重しなきゃならぬ。山地局長の言つてゐるのはまさにそういうことを言つておるんです。そういう条件の変更が起つてきた場合でも、それでも国鉄のおつしやるとおり大臣は首判をばんと押すといふんではございせんか、そういう意味でございまして、だから、知事の申し入れによつて基準を変えるとき、そんなことを言つておるわけじゃないと思ふんですが、その申し出を客観的に見て、やっぱり聞くべき意見として検討を要するものがあるかどうかといふことを、そこを聞くといふことでございまして。

○桑名義治君 そういうふうによつて御答弁なさるならば、この中に、また言いますよ、しつこいですから、この中にそういう条件を付しても結構ですよ、付しても結構。全くこのままではそういう意見が入れられないことになつてゐます。すばつといふような条件を付してでもいい、科学的にそういう

うふうに大臣の言われたような判断ができた場合には除外するというふうな規定を一項目入れたらどうですか、こう言っている。

○国務大臣(塩川正十郎君) 知事の意見を聞くということは当然そういう意味でございしますので、私はあえてそれはいわゆる蛇足ではないかという感じがいたします。

○桑名義治君 私には邪測します。(笑) たびたび裏切られていますから邪測します。だから、先ほどからたびたび申し上げておりますように、政治的判断が入らないようにする、政治的圧力が入らないようにするということがなければ、そういう科学的な根拠に基づいて、私たちは、将来の一年先、二年先の問題であろうとも将来を見越してこういうふうな判断をしますよという基準は当然設けておいた方が、そういうたいわゆる政治的圧力の防除に私はむしろなるんじゃないかと、こういうふうなふうに思っています。どうですか、そう思いませんか。

○国務大臣(塩川正十郎君) それは政令を適用する際の判断でございまして、法案として書くべきものではないかと思っております。

○桑名義治君 一年とか二年とか、あるいは科学的判断とか、そういうものを付すれば——私は政令に盛り込めとまで言っているわけじゃないんです。まだどうなるか、各省の話し合ひで決まりますから。少なくともこの政令をつくる場合の判断基準になる、この中に盛り込んだらどうかと、こう言っているんです。あなたのおっしゃっていることは二歩も三歩も引き下がって物を言っているんですよ。政令の中に織り込めなんて一言も言っていない。どうですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) えらいお言葉でございしますが、それを政令の中には盛り……

○桑名義治君 それは言っていないんです、私は。政令の中に盛り込めと言っていないんですよ。どうなるかわからぬ。この中に一項目入れたらどうかと言っているんです。

○国務大臣(塩川正十郎君) この基準の骨子の

中に……

○桑名義治君 そうです。

○国務大臣(塩川正十郎君) 骨子の中に入れる必要はないだろうと思ひます。骨子の中に入れる必要はないと思うんですが、なぜかと申しましたら、この骨子を示しましたのは一つの基準を示したのでございまして、それを運用する基準を示しておるわけじゃないんです。一つの政令となるべきものの基準をあくまでも示したものでございしますから、それは私は書く必要はないと思うております。

○桑名義治君 まだ言います。なぜないんですか。私は、まだこの基準にしたって、これ運輸省がみんなて話し合つて決めた基準でも何でもないわけですから。運輸省としてもこれは単なる基準であつて、まだたまたまのたまたまとおっしゃっているんです。だから、その中にそれを一つの基準として考えて政令を組み込むということになれば、そういう考え方が明らかになれば、知事だつてまた意見を述べるときは腹構えも変わつてくると思ひます。腹構えも、これだつたら、知事はもう全くこれ以外にだめだあとというふうな考えます。いまそれだけの地域の方々も、これ以上はだめなんだと考えているんです。いよいよ最終的な判断にそういうことが加味されるということとは全然考えていない。それは不親切じゃないですか。だから、そういう意味でこの中に入れたら、そういうことも考えながら知事の発言が出てくるわけでしょう。どうですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 桑名さんのそういう強い意見があつたということ、これはわれわれも政令のときに、それを念頭に置きまして作業をいたしたいと思ひます。

くどいようですけれども、これを基準として書くのかどうかということには、私は依然としていま承服はできないんです。けれども、その運用に對して、政令を適用し運用するときに、そういう気持ちを持ってやれとおっしゃることは、これは私はよくわかりますので、それをどういうふうな

実際は政令の段階で消化していくか、こなしていくかということ等については、われわれもおっしゃったことを念頭に置いて考えていきたいと思ひます。

○桑名義治君 大分話がかむようになりました。八条の問題でさらにお聞きをしておきたいことは、二年という期間が区切られているわけがございしますが、ただし、この二年という区切りも「協議が調わないことが明らかであると認められる場合」というふうなことにあります。協議が調いそうだというある程度の見通しがついたときには、二年というこの期限は延長しますかどうですか。してもいいんですか。するんですか、どうですか。

○政府委員(山地進君) こに書いてございしますように、調うことが明らかでない場合は、国鉄が申請をしない、つまり協議の継続を待つということとは十分あり得ることでございます。

○桑名義治君 あり得るんです。

それと同時に、協議会は九条三項で学識経験者の意見を聞くことができる、こういうふうな明記されておるわけがございしますが、これはどうして学識経験者でなくやだめなんですか。地域の代表者、あるいは地域の中には任意のいろいろな、県民の足を守る会とか、そういう任意の団体ができ上がっているわけですか。そういう方々の意見を聞くという、そういうことは全然予定はしておりませんか。

○政府委員(山地進君) この二項の、関係行政機関の長あるいは関係地方公共団体の長またはその指名する職員ということがございします。これは先ほど御説明いたしましたとおり、その村長とか町長とか、そういう方々がおいでいただくわけなんです、この方々が住民の方々の御意向は十分お察まえになつて御出席いただけるものと、かように考えているわけがございします。

○桑名義治君 確かに一つの世の中のルールから考えるならば、自治体の長というものは、選挙で選ばれていますから、住民を代表したということ

は一応言えるかもしれませんが、だけれども、それがすべてであるというふうな考えるのは少し行き過ぎではないかと思ひます。そういう意味からも、現実にこの問題に真剣に取り組んでいる利害関係のある方々の中で、あるいはまたそれ以前の方々、総合的に地域の問題を考えていらっしゃる方々、こういった方々によつていろいろと任意団体が構成をされているわけですから、そういう方々の意見を聞くということは、直接的に住民の声もあわせて聞くということにつながつてくると思ひます。これが最もまた民主的な方法、ルールではなからうかと、こういうふうな思ひ方でございしますが、これはあくまでも学識経験者でなければだめなんですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 何も学識経験者と言つたら、学者と、経験年数三十年以上とか、そんな取り決めにわれわれは考えておりません。むしろ学者でも地域の実情を解されない方の意見を聞いて、ただ理想的なことを聞いておつても仕方はない場合もありました。そういうので、そうではななくて、やはりその地域の一応公的な機関でその地域の意見をよく取りまとめることができるような方、あるいはまたその地域に非常に密着したような方、しかし自治体には直接関係がない、しかしその地域では公的な機関としての仕事をやっておられるとかあるいはその代表であるとかいうような方、そういう方々の意見は聞くべきだと、こういう意味で学識経験者というものを予定しております。

○桑名義治君 そうなりますと、今度は協議が開始されていよいよ最終的に廃止になるという段階になつたとします。そういう場合に、これは道路の転換の場合は、全国一斉に、決まったところは全部手をつけるわけですか、それとも年次的に手をつけていくわけですか、どうでしょうか。

○政府委員(山地進君) この廃止の手続につきましては、この法律に基づきますと経営改善計画に国鉄が年次的に織り込んでくる、こういうことになりまますので、恐らくその協議がいつ調うかと

いうのは、それぞれのグループごとに一斉にということは起こり得るかと思えますけれども、その数は何線になるかということにもよるわけでございますので、それほど多くの数が一気に集中するということがないだろうと思えます。

○桑名義治君 それは私は考え方が甘いんじゃないかと思うんですよ。二年で決まるんですからね。二年で決まるということとは、二年間たつたらざっと出てくるということじゃないんですか。調わざるときには二年で打ち切るわけでしょう。そうするともうざっと出てくることなんです。そうした場合には、全国的にざっと出てきた、さあこれは道路に転換しろ、バスを通せ、こうなつた場合にどういうふうな手段を講ずるわけですか。一斉にそうなつてくれば、二年たてば相当数出てくると思えますよ、このままの状態であるならば。そうすると、全国一斉に出てくるわけですが、私はその方が考え方としてはベターじゃないかと思うんですが、どうですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 対応はわれわれ二つの面からこれは考えております。一つはおつしやるように指定線が一週にはあつと出てまいりましたら困るじゃないかと、それはわかるんですが、けれども、しかしその対象線の中の大部分のところは代替道路をもつて持つておるところが多いいんです。だからこそ鉄道の輸送力が減つたんです。現実にはそうなんです。代替道路が、代替というか、鉄道に並行した道路がないところはやっぱり鉄道もかなりな収益も上げています。ですから代替道路がある程度できておるといふことが一つ。

それからもう一つは、ここにも書いてございしますが、廃止予定期日、会議開始希望日、これを指定するわけですね。これは運輸大臣が承認した後決めるんです。ここで要するに六十年までに約九十の線、八十六線ですか、いま一応の対象になつておる。これは実際はどうなるかわかりませんが、予定はそういうふうになつて、この基準からいくとそうなるんですけれども、それを開始日をそ

れぞれに調整していくということも一つの対応としてとれますし、根本的に代替道路がほとんどの、全部とは申しませんが、大部分の指定該当路線のところには代替道路があるんだということでございしますので、おつしやるようにさあ特定地方交通線を廃止する、それ一斉に道路づくりだということには私はならないと思ひます。

○桑名義治君 それは即断するのはちよつと借越じゃないでしょうか。それは協議会が決める問題であつて、大臣が決める問題じゃないんでしよう。それは、だから、そこまで即断するのは私は借越だ、越権だと思ひます。それは協議会が決める問題であつて、これは運輸省が決める問題でもなければあるいはまた国鉄が決める問題でもありません。これは協議会が決めるものです。で、協議会が決めて、道路にしよう、バスを通してくれ、こういうものが大半になつた場合を想定しますと、これをどうするかという問題を私は提起しているわけなんです。一斉に着手するんですかどうですかというのを聞いています。いまの話はあなたも想定、私も想定です。だから断定はできないかもしれない。しかし、あくまでもこれは協議会の決める問題ですから、ばあつと一斉に出てくるかもしれない。その最悪の事態を考へてわれわれが対応していかないと、これまた大きなひずみが出てくることは当然なことじゃないですか。だから、そのときはどうするんですかと聞いています。

○説明員(加賀山朝雄君) 政令が決まりました段階で私もとして改善計画をつくるわけでございますが、その改善計画の中におきまして、いわゆる特定地方交通線というものは一応全部決まるわけでございますから、その線名はそこで明らかになると思ひます。

今度、先生御指摘のようにそれを具体的にどう進めるのかという具体化の問題であります。経営改善計画につきましても一応各年度別のよな計画を固めた形で出していただくわけでございますから、ただ、全線区につきまして、これを各年

度にこれとこれというのを——法律が通りますと当然五十六年度中には経営改善計画が固まるわけでございますが、その段階におきまして、私どもといたしましては、五十六、五十七に予定するよな線区については具体的に協議開始希望日並びに廃止予定年度というよなものを線別に具体的に決めていきたいと思つております。これはやはり地域的な問題もございしますし、あるいはさういふ全国一斉といひましても、これはその出先機関の能力その他にもよるわけでございますから、そのよなことも一応勘案しながらやつていきたい。全体の計画につきましては、およそ各年度に大体どのぐらいのグループと申ししますか、範囲、キロぐらゐのあれをやるといふ計画はつくりませんが、具体的線名をかちつと四年も五年分も固めて決めてしまふという形はなかなか無理だろうと。各、二年前にある程度決めた形で二年の分を逐次こう何といひますが、ラップしてやつていくといふよな形で進めていきたいといふふうに考えております。

○桑名義治君 そうすると、足は切られたわ、バス道路は年次でなかなかできないわ、全くこれはもう見捨てられた形になりますわね、数年間は。だからこそ横暴だと言われているわけですよ。だからこそ切り捨てだと言われているわけですよ。そうしますと、その間のいわゆる通学通勤の方々足はどうするかという問題も出てくるんです。あるいはまた、その道路をつくる財源はどこが負担をするんですか。たとえば道路に転換をしてバスを通ずるとするならば、それを改善をするという財源はどこがめんどうを見るわけですか。

○説明員(加賀山朝雄君) 当然、具体的な計画はいろいろな地域の条件、したがってバス転換の比較的容易なところから手をつけていくというの、これは非常に常識的な考え方であらうと思つております。私もかなり全国のいろいろな線路を見て回つておりますが、先ほど大臣がおつしやられたように、大部分の路線というのはいかにいう道路は整備されてきております。部分的にや

はり問題があるよなところはないわけじゃないかもしれませんが、そういう問題につきましては一応今後建設省なりそういった自治体なりいろいろな方面との相談もございしますし、また協議の期間内におきましても具体的にさういふよな話し合ひもございします。あるいは部分的に廃線数を道路敷にしていくというよな代案も出てくるわけでございますから、さういふたものをやはり個々具体的に詰めてやつていく。

財源問題につきましては、やはり廃線敷を道路転換といふよなケースが出てまいりますれば、やはりこれは建設省なり、さういふ方面にもお願いをしてまいらなければならぬといふふうに考えております。

○桑名義治君 だからこの案は、非常に机上ではよくできている案かもしれませんが、皆さん方はさうおつしやるかもしれないが、しかし具体的な実施といふ段階については大変に地方の方々に負担と不便をおかけすることになることに間違いはないわけですね、現実にはいまの答弁の中では、で、財源の問題にしましても、さういふところは皆さん方がもうしよつちう言われているように過疎ですよ。そして財政は非常に悪い、市町村の財政は。さういふところ、財政的な負担をかけることはできません。果たして建設省がこれを完全に受けるかと言へば、道路の性格によつては受けられないわけでしょう。さうするとどこが責任を持つて財源措置をするかという問題がこれは非常に大きな問題になるわけですよ。だからそこら辺までもある程度は関係各省の意見が集約されていないと、この法案は大体本来なら出すべきではないかと、さういふ結論にならざるを得ないわけですが、大臣どうですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) いまお聞きしていただきますと、何か道路がないところも廃止してしまうよな思つておられるよな……
○桑名義治君 いや、そんなこと言つてないです。転換する……
○国務大臣(塩川正十郎君) 転換するといふの

は道路があるから転換できるんでして、道路のないところは転換できませんから。

○桑名義治君 いや、国鉄の専用道路にもするというのでしよう、その路線を。

○国務大臣(塩川正十郎君) 代替輸送の道路がないところは、それはたとえ特定地方交通線に指定されなくてもそれは直ちに廃止するわけにいきません。それは当然でございます。ですからそういうところはほとんどないということなんです。ほとんどのところはその代替道路があるわけです。ですから鉄道とバスに転換してもらいたい、こう言っておるんです。ですからその鉄道を廃止したらもうだるまになってしまふというようなところは鉄道を廃止することはできません。それはわれわれも政令の基準の中にもそれを申しておるわけですから、そういう点は私は、先ほど議論聞いておりました、道路もないのに鉄道を廃止してしまふ……

○桑名義治君 そんなこと一言も言っていないよ、ばくは。道路がないのに鉄道を廃止するなんて一言も言っていないですよ。

○国務大臣(塩川正十郎君) いや、だから道路を一遍につくるとおっしゃるのはどういうことなんでしょう、それは。

○桑名義治君 協議会の中に、いわゆるバスに転換をするかどうか、あるいは第三セクターにするかどうか、こういう協議があるわけですよ。ばくが皆さん方に説明を聞いたときに、国鉄の専用道路にするか、あるいはこの上に私鉄を走らせるか、そういう検討も含んでいるという話を聞いた。だったら、これは協議会の中で、道路にしますと、専用道路にしますという意見がばんと出てきたらこれはしなけりやならぬでしょう。

○国務大臣(塩川正十郎君) それは、だんだんわかつてきました。

○桑名義治君 あれだけ正確に言っているのに、大きな声で。

○国務大臣(塩川正十郎君) 鉄道を揚げた後の道路のことですか。

○桑名義治君 そうですよ。

○国務大臣(塩川正十郎君) それはそういう希望もあるだろう、それは将来のことですからわかりませんが、しかし、先ほど加賀山理事も言っておりまして、大抵もう道路があるから、そこへまた専用道路とおっしゃる、こういうことになりまして、そういう場合には、転換に際し一キロ三千万円ですかの割りで転換交付金等の活用も図れましていたしまして、またそういうふうな専用道路をつくらなければならぬほどの交通量があるという、そういうところではないでしょうか、これはまたその必要もあるでしょうけれども、いまの特定地方交通線で見ますとそれは一般論ではないように私は思っております。しかし、あることは当然出てまいりましょう。そういう際には建設省とももちろん協議いたさなければならぬし、自治体とも協力体制をとらなければならぬが、もしそう決まったとしたらとすると、転換交付金というものの活用等をしていただくこともできるということなんですよ。

○桑名義治君 自治省見えていますか。——いまの大臣の発言の中で、もし道路に転換する場合、鉄道をはいでそれを道路に転換する場合、これは転換交付金というのはいくらに三千万。いま道路一キロ三千万でできません。最低六千万かかるといわれる、調べてみましたら、地域によつては六千万ではできません。その場合に、建設省もしくは自治体と話し合いをして道路の建設に当たりたいと言っておりますが、自治省として自治体に出来るという何か財源ございいますか、名目的なものであります。

○説明員(藤原良一君) その道路が県道なり市町村道として認定されれば、現在の道路事業の中で処理できるんじゃないかと思いますが、そうでない場合にはそういう財源はないんじゃないかと思ひます。

○桑名義治君 いまの自治省の見解のように、直接的には出資金ないわけですね、自治省としては、皆さん方の中には特別交付税として出したら

どうだ、こういう御意見がある人も言っております。だけれどもこれは恐らく自治省としては、こういった立場のときに特別交付税として出せば、特別交付税の性格なりあるいはまた特別交付税のいままでの考え方なりが全部ぶ壊れてしまふ、こういうことで否定的だということに聞いておりますが、自治省どうですか。

○説明員(藤原良一君) 地方交付税の性格からいたしまして、特定の地域に継続して整備費をつぎ込むというのは非常にむずかしい面があるんじゃないかと思ひます。地方交付税というのは、御存じのように地域全体の住民のために使われるべき経費でございますので、できるだけそういう地域全体の住民に均てんするような使われ方というところでやっております。

○桑名義治君 いまの自治省の御答弁にもありますように、これは特別交付税という形もとれませうし、それから現在のままで何だか知らないけれども転換をする、転換をした道路、まあ市道になるか県道になるか国道になるか知りませんが、その性格が明確にならない限りにおいては自治省としても出しようがない、こういうことはもう当然これは常識的な問題であるわけですよ。そうなりますと、いわゆる転換交付金というお話でございますが、一キロが三千万ぐらいで現在の道路は絶対でございます。また先ごろ地方に調査に行つたわけでございますが、これは各、飯塚市、自治体の方からむしろ払い下げをしてくれと、道路にしたいと、こういう要求があつてやられた道路であつたわけでございますが、それでも大体線路の幅員というのを見ますと、車道だけであつて人道をつくる場合にはまた別に土地を購入しなればならない、一割ばかり買ひ足した、こういうお話があつたわけでございます。そうなつてまいりますとこれは大変な財源がかかるわけでございます。その財源の生み出し方というものがあつた程度検討をされないままにこういう法案を出されるというところは、私は少し早過ぎたんじゃないか、もう少し検討の余地があつたんじゃないか、

どうだ、こういう御意見がある人も言っております。だけれどもこれは恐らく自治省としては、こういった立場のときに特別交付税として出せば、特別交付税の性格なりあるいはまた特別交付税のいままでの考え方なりが全部ぶ壊れてしまふ、こういうことで否定的だということに聞いておりますが、自治省どうですか。

○政府委員(山地進君) 先ほど米御説を承つていたわけでございますが、まず五十四年十二月の閣議了解の中にこういう文言がございます。「また、国鉄地方交通線の転換が地元住民の生活に及ぼす影響を最小限にとどめるため、関係地方公共団体の協調が得られるよう努めるとともに、国鉄地方交通線の転換に伴い、関連道路の整備を図る等所要の措置を講ずるものとする。」これが五十四年の閣議了解でございますので、自治相あるいは建設相もこの閣議了解にはお加わりいただいておりますのでございまして、ただ、具体的な何々県のどういう道路と、こういう場合にはこの原則をどういふふうに当てはめていくかという個々の具体的な問題は起こるかと思ひますが、原則的に政府全体では、道路というもののについて、そういったその転換の道路の整備ということ等所要の措置を講ずるんだというのがまず基本的な考え方でございます。

それから、先ほどの特定地方交通線に該当するかどうかとまず決める場合に、その並行道路があるかどうかというのが一つの非常に大きな基準になつてくるわけでございますので、先ほど来、国鉄の線路敷を使う場合には並行道路があつてなおかつさらにもう少し完全な形で道路を整備したいという補完的な場合に恐らく専用道路というものが起こるんじゃないだろうかと思ひわけでございます。この点だけちょっと申し添えさせていただきます。

○桑名義治君 もう時間が二分しかございませんので、中途半端になりましたけれども、もう一、二問質問をして一応終わりたいと思ひます。たとえば福岡から志免という町に行く線に勝田線というのがございます。この線も恐らく該当区線に入つていないんじゃないかと思ひますが、これを廃止しますと、並行道路的なものはある。しかし大変な混雑なんです。したがつて、それは道路をすぐにつけてもらいたいという意見が私は即座

に上がってくると思う、そういう対象線になれば、
そうすれば志免からいままらば県庁に行くにずい
ぶん時間がかかりますけれども、恐らく車がそう
いうふうにならなかつた道路ならば十五分ぐら
いで走つちやうと思う。そういう要求が出てくる
と思う。そういうふうになつた場合に財源がどう
いうふうになるかというところは、これは非常に重
要な問題なんです、実際に。だから、大臣は先
ほどから、そういうのは余りないと思います、あ
るいは並行道路がありますからとあなたもおつ
しやるけれども、しかし少なくとも切らなければ地
方無視だと私は考える。

そういう意味からも、そういう財源というも
のがいわゆる閣議了解で大臣が決まっている、話
し合ひが決まっているということだけではなく
て、技術的に考えた場合にあるいは事務的に処理
をする場合に、たくさん問題を持っているわけ
です。そこら辺を詰めておかないで、ただ単に二
年でぶつ切るといふ話では、これは余りに
も地方無視だと、いまは地方の時代と言われている
ときに余りにも地方無視だと、こういうふう
に考えるわけですか。そういう意味からこの財源の問
題を言っているわけですが、どうですか。

○政府委員(山地進君) この協議会の中に、先ほ
ど御説明いたしましたように建設省それから県等
も全部入っているわけではございまして、その二年
間の協議の内容といたしましては、私ももととして
はそういう道路の整備の計画の問題、そういう
たものを十分御協議いただけるものと、かように
考えているわけではございまして、いまのような勝
田線の非常に混雑の場合には、恐らく選択技として
は第三セクターでやるということも含まれると思
います。あるいは勝田線の線路敷を取つてさらに
道路を整備するといふ問題も起ると思ひます
が、そのために建設省あるいは国家公安委員会等
のメンバーが入っているわけではございまして、も
ちろん県も入っているわけではございまして、そ
の点について二年間で十分計画を練り、そういう

た実情に合った対策というものを講ぜられるん
じやないだろうか、かように考えておられるわけ
でございます。

○桑名義治君 時間が来ましたので、もうこれは
質問じやなくて、ちよつと発言をして終わりたい
と思ひますが、いずれにしましても、こういう地
方線が廃止をされた後の手当てというものが、ま
だこうなります、こうなりますという、その具体
的な案が出てこないわけですか。これは非常に地域
を無視した案であるといふことは断ぜざるを得な
いわけではございません。

そういうことをまず付言をして終わりたいと思
ひますが、最後にほかに各省庁の方に来ていた
きまして、時間が来たので大変に恐縮でございま
すが、これで質問を打ち切らせていただきますの
で、どうもありがとうございます。

○小笠原貞子君 きんの、私、質問の準備一生懸
命に部屋でやつてたんですけれども、

(委員長退席、理事桑名義治君着席)

もう落ちついて準備ができないうらい、北は北海
道から、そして南から、全国各地から、もう大変
な人が陳情に見えられました。また大変私たちが協
力をいたしまして、日曜日もかかわらず公聴会、
そして現地調査といふような形を取りました。こ
の問題考えますと、なぜこんなに大きな問題に
なつて、しかもなぜいんな人たちがいんな考
え方で不安を持っているかといふところがやっぱ
り一つの問題なんですね。

そこで、大変原則的なんですけれども、やっぱ
りこの重要法案を審議するに当たつて、私も国会
に出まして十三年になりますけれども、基本的な
問題としてお伺ひしたいんです。

まず、大臣にお伺ひしたいと思ふんですけれど
も、運輸大臣でいらつしやいます。しかし、議事
録を見ますと運輸大臣で書いてないんですね。出
席、国務大臣、こうなつていますよ。出席、国務
大臣といふのが上段になつて、下に運輸大臣塩川
正十郎といふのが書いてある。つまり、出席、国
務大臣だと、こう書いてあるんですね。それから

今度、山地鉄監局長、これは、山地鉄監局長と書
いてあるかと思つたら、また書いてない。政府
委員と、こうなつていふんですね。

そこで、塩川正十郎さんは、国務大臣としての
立場で物をおつしやるのか、運輸大臣としての立
場でおつしやるのか。それから、山地政府
委員は、この前来たときには、政府委員としての
立場で発言をなさつていふのか、あくまでも運輸
省の鉄監局長だといふ立場なのか。これわから
ないんです、私。教えてください。

○国務大臣(塩川正十郎君) これは、私は国務大
臣を拝命いたしましたので、そして運輸大臣を委嘱す
るということになつておりますので、政府とい
たしましてはとうきよは国務大臣としてのことで
ございまして、私はこのことは、これは運輸大
臣としてだと、おおよそそのような基準で考えて
いただいたらと、こう思ひます。

○政府委員(山地進君) 政府委員といふのは、国
会法の中に、内閣は、国会において国務大臣を補
佐するため、政府委員を任命するといふことで
ございまして、国務大臣のいまお答えになつたよ
うなステータスを補佐するといふのが私の役目だ
と思ひます。

○小笠原貞子君 そういうふうには、国務大臣であ
り、そして担当としては運輸大臣といふことは、
つまりいまの国会ですね、前の国会じやなくて
いまの国会は、委員会が中心になつていろいろ審議
をする、ここに重点が置かれたと。だからこの法
案を出されたのは、運輸大臣塩川正十郎さんが出
したのではなくて、鈴木総理大臣の名において政
府提案として出されていふものである、こういう
ことになつていふんですね。そのところをはつきり確
認して、私は、国務大臣として国が責任を持つて
出した日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案と
いふ、非常に重大な問題についてこれから質問を
させていたきたいと思ふんです。

この間からいろいろお話を聞いていまして、こ
れは大変だ。なぜならば、政府としての統一
見解といふものが出されてない。政令というも

のでなくともいいですよ、政府としての統一見解
というものが出されてないで、運輸省という立
場のおおよその了解がついたという中で問題が
出てくるから、国として出された法律に対して、
国としての統一した見解がまとまつて具体的に
出されない中で審議しろとおつしやるから、だか
ら、何を基準に特定地方交通線といふものを選定して
いったらいいのか。つまりこの選定基準とい
うものは、これはもうまさにこの法律の、皆さん
も御認識のとおり、法律の骨幹ですよ。最重要
の問題になるんです。これを政府の統一見解とい
うものが出されないで、そして運輸大臣として、
運輸省案として出しましたと。出しましたんだか
ら。

というふうな形だから、私は、この委員会が出
発するに当たつて、こういう法律について何ら統
一した政府の基準も出されないままにこの審議を
幾らやつたつて、いろいろな考え方でもつてど
んどんちやちやと含まれてくる、決まった
土台がないから。だからもつとちやつとしてそれ
を出してから私は審議すべきだと言つて、理事會
でもそのことを再三申し上げましたし、またずつ
と社会党の先生方、皆さんもこの問題について非
常に詰めてお話しになつたわけなんです。だか
ら私は初めに、やっぱりこのところ政府が統
一した基準といふものを明らかにされなければ、
この審議が、ただしやべつた、話した、言つた
といふだけのことであつて、これに對してどんな
保証がどういふふうにあるんだといふのがいまに
なつても全然保証がないんです。だから、私は、
私も国会議員として出たからには、本當にもう皆
さん陳情にいらつしやる方々が、もうそれこそ
の間も涙ぐんでいらつしたですよ、あの志津川の
町長さんなんかも。私は、質問に立ちながら、あ
あいう人たちのたくさん顔を思い出したとき
に、やっぱり私は国民の負託を受けて出てきて
いる国会議員として、こういう不備なおおよそ解
なんていふようなことで審議するのはまことに不

本意だと、このことははっきり申し上げたいと思います。

だからこのところとめて出せと言え、また時間をとるから、そんなむちゃくちゃなことは言いませんけれども、このところは初めにしつかり頭におさめておいていただきたい。政府というのは、そんないいかげんなものであつてはだめなんです。やっぱり政治不信がいまこで大きく起きている。一生懸命やりまうと言われたつてだれも納得していないのは何だ。いままでいろいろ政府が言ってきたけれども、それに対してきちっとこたえていないから、だから、いや一生懸命努力でやりますのなんだ、こう書いてありますと言つたつてだれも納得しない。われわれだけじゃなくて、いま日本全国がそういうことになつてゐる。私はこれは非常に危険だと思ふんです。だから、そのことを、私は本当に政治不信などという言葉が出ないように、しつかりこの法案について具体的にお伺いしたいと思ふいます。

そこで、まずお伺いいたしますけれども、本法案の基礎となつたのが五十四年の十二月二十九日の閣議了解というあの中身で出ておりますが、その中で地方交通線についてはどのように書かれておりますか。

○政府委員(山地進君) まず「経営の重点化」という最初のところでございますけれども、輸送需要が少なくて鉄道特性が発揮しがたい分野については、縮小、減量化等の措置を講ずる。このうち、地方交通線については、地域住民の理解を得るよう努めつつその足の確保に十分配慮しながら、徹底した合理化、特別運賃の設定、バス輸送又は第三セクター、民間事業者等による鉄道輸送への転換等所要の措置を講ずることとする。以下、当面、六十年代までに二千人未満のものをバス転換をするということ。それから次に後の方で国鉄地方交通線対策を推進する場合のことを書いてございまして、「バス輸送又は第三セクター、民間事業者等による鉄道輸送への転換促進措置に要する費

用、転換後のバス事業又は第三セクター、民間事業者等による鉄道事業の経営から生ずる欠損及び国鉄の」経営から生ずる欠損については助成を行う」というようなことが書いてございまして、その後「国鉄地方交通線の転換が地元住民の生活に及ぼす影響を最小限にとどめるため、関係地方公共団体の協力が得られるよう努めるとともに」ということで、先ほどの道路整備のことが書いてございまして。

(理事桑名義治君退席、委員長着席)

○小笠原貞子君 いまお読みになりましたように、地方交通線については住民の理解を得る、そしてその努力をしながら足の確保に十分配慮しながらということが書かれております。いまお読みになったことが地方交通線に対する内閣としての基本的な態度だと私は思いますが、それ以外に内閣としての態度表明ありますか。

○國務大臣(塩川正二郎君) 昨年十二月の閣議了解事項、これを基準にいたしまして現在のいわゆる国鉄再建法案が作成され、提出した次第です。○小笠原貞子君 この本法案の審議の中で、衆議院では十月二十二日出され、参議院では本日おくれればせながらお出しただきました。この運輸省案というものはどういう性格のものでございましてか。

○政府委員(山地進君) この法案並びに政令について、従来私どもとしては関係各省といろいろ接触を持ち、御協議や御相談をしてきたわけでございまして、それらの御相談をしてきた経緯を踏まえまして運輸省が自分で取りまとめた案でございまして。

○小笠原貞子君 これについても、衆議院で出されたときに、そしてまた私がいろいろお伺いしたときに、これは運輸省案というのではなくて、運輸省として取りまとめた案であつて、たたき台である。それがだんだんだんだん審議の中で、きよの過程では運輸省案という形にはつきりしたわけでございますね。それで、先ほどお読みいただきましたこの閣議了解では、「経営の重点化」

の中で地方交通線について、先ほども言いました、「地方交通線については、地域住民の理解を得るよう努めつつその足の確保に十分配慮しながら、徹底した合理化、特別運賃の設定、バス輸送又は第三セクター、民間事業者等による鉄道輸送への転換等所要の措置を講ずることとする。」というのが一つ出ています。それから二つ目には、「当面、昭和六十年代までの間は輸送密度二千人未満の路線(約四千キロ)についてはバス輸送又は第三セクター、民間事業者等による鉄道輸送への転換を行うこととする。」、こうなつてゐるんですね。今度はきよのお出しいただきました運輸省案、この運輸省案では、「地方交通線に関する基準」というところを見ますと、「輸送密度が八千人未満である営業線とする。」。地方交通線に関する八千人未満という数字がこで出ていますね。それからまた、「特定地方交通線に関する基準」として、「輸送密度が四千人未満である営業線とする。」としてゐる。閣議了解では二千人と言つていたのがこで初めて四千人、八千人というのが出てきたわけですね。そうすると、閣議了解では述べていない八千人未満、四千人未満というのがこで出てくる。これはどういう関係になりますか。

○政府委員(山地進君) こに書いてございましてのは、地方交通線対策として、特にいまお読みいただいた前に、「その他の輸送需要が少なく、鉄道特性が発揮し難い分野については、輸送力、営業範囲の縮小等の減量化施策を講ずる。」。これがまず地方交通線が何かという前の閣議の方針でございまして、そこで地方交通線というのは何かということについては、閣議了解はそれ以上は触れておりません。そこで今度の法案では、地方交通線というのは何かということ、まず幹線鉄道網を形成する営業線は違ひます。それから八千人という概念を持って、さらに四千人という概念を持つてきまして、特定地方交通線と地方交通線というものを定義してまいつたというわけでございまして、今回の閣議了解の原則を、それを法案の方に引き直してきた。法案の中に収支を償ふこと

が困難である路線という定義で八千人、これは八千人に最後は結びつくわけでございます。それからバス転換が妥当なものというものが第二項に出てきたわけでございまして、閣議了解の原則を法案の方に具現化した、かように考えております。

○小笠原貞子君 じゃ、ちょっと一つだけ伺いたいですけれども、「幹線鉄道網を形成する営業線の基準」先ほど御説明いただきましたに「都道府県庁所在地等」とありますね。たとえば一番たくさんぶつた切られる北海道、これは東北六県と新潟の広さ、四国と九州の広さ、御存じのとおり。そうしますと、都道府県庁所在地というのを県並みにすれば北海道の各支庁のあるところというふうになつて「等」は理解するということにしようと思ふいます。

○政府委員(山地進君) これは都道府県庁所在地ということ、主要都市の形容詞といひますか。その概念を明確にするために書いた言葉でございまして、都道府県庁所在地という主要都市ということ、この都道府県庁所在地というのは一番少ないのが山口県の十一万でございまして、そういった人口が非常に多いことを書くために都道府県庁所在地と書くことを書いてございまして、それで、そういった人口の多いところというふうには私どもとしては考えておるわけでございまして。

○小笠原貞子君 じゃ、そうすれば北海道は膨大であるけれども、道庁がある札幌が各県庁所在地と同じ位置になると。各支庁というのは本当に県庁並みになるんだけれども、それは頭の言葉であつて、あくまで人口十万人以上の都市ということになる、こういうことですね。

○政府委員(山地進君) 現在、人口十万人を基準にして考えていきたい、こういうふうに考えております。

○小笠原貞子君 それじゃ、いろいろたくさんあるから後でまた詰めます。

それじゃ、これ運輸省案と。やつとたたき台か

ら、案の案から、本日案として出されたわけですが、これ、このまま閣議で認められるというふうになっているしやるんですか。確信をお持ちになつていらっしゃるんですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 私は閣議で政令案を決定するまでに、先ほど申しましたように、まず事務担当の責任者の間で各省庁間の意見の調整をする必要があると思います。それができたら関係閣僚会議を持って、そこで相当なやりとり各省庁の意見があると思ひますので、その意見はでき得るものは取り入れていかなければならぬことは当然でございますが、しかし、われわれが、まづ進めたいのはこの国鉄再建に対する考え方、この基本に抵触するようなもの、これは取り入れていくわけにもまいりません、ましてや、この地方交通線並びに特定地方交通線の基準については、あくまでもこの基準は原則として政令に盛り込んでいくべきだということで考えております。

○小笠原貞子君 そうしたら、先ほどおっしゃいましたね、各省庁と話し合いをして、一致しない点がございまして、三つ挙げられましたね、先ほど。この問題については各省庁とは統一、いまのところできていませんね。それを統一させて、原則としてやっぱり運輸省のこれを主にして押していくということになるんですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) いま小笠原先生の言われる三つというのは何を指すものですかね、この三つは。

○小笠原貞子君 先ほどおっしゃったでしょう。○国務大臣(塩川正十郎君) どうぞ言ってください。

○小笠原貞子君 さつきさつきおっしゃったんですよ。政令に持ち込むまでに、基本的な政策としては内閣で一致して出します。しかし内容については問題があります。その第一は、特定地方線、地域で主体するという赤字問題、第三セクターに對してどう対応するか。財源的にどうだということの一つお出しになったでしょう。

二番目わかりましたか。

○国務大臣(塩川正十郎君) わかりました。

○小笠原貞子君 学生、年寄り、交通弱者への配慮と、それから地域間相互の連絡をとりということとでむずかしいという問題で三つお挙げになったですね。これね、いまのところまだ詰まらないですね。これ詰めて、まとめてやれる自信がありますか。

○国務大臣(塩川正十郎君) それは話がごっちゃになってましてね。

○小笠原貞子君 そっちもごっちゃになるから、こつちもごっちゃになる。○国務大臣(塩川正十郎君) 政令を決めるにいて将来そういう課題が残ってくる、これをどうするかということが解決をされておられません。問題点となるのは、そういうことが閣僚間で意見の一致を見るということが、この地方交通線を推進していくのに、政策を推進していくの一番大事なことであると言つて、たとえばの話で三つ挙げたわけですよ。

そこで、この政令を決めるときに、その三つの問題は要するに将来の対策を私は申し上げておるわけですから、この対策を今後こういうふうにしてしようという方針が決まりましたならば、政令案というものは案外に決まってくるものであります。この政令は、要するにいま運輸省を中心として出しております政令の案、これを基準、これを原則として政令を作成する。そのことと、将来の政策課題として解決していくということとでは、これはそのバックグラウンドにはなりますけれども、政令の段階における解決要件ということではない、こういうことであります。

○小笠原貞子君 それは将来の問題という見通しがあるように、現実にはこれは問題ですよ、いま。非常に現実の問題としてこれが、もう省庁が一致できない。いまみたい、将来についてはいろいろな対策を考えますということであればいいんだけれども、私がいま言いたいのは、現実には了解がなかなかできないという現状ですよ。もしも

了解できたら、もつとすつきりしたものをお出しになるだろうということなんです。だから、運輸省案ときやうなりましたこの案は、まず政府の中で、閣議の中で事務レベルから、それこそ関係閣僚会議を開いておっしゃったけれども、大体この法案出たのいつなんですか。考えてくださいよ。きのうやあといふたんじやないでしよう。そうしたら、当然そんなことは、いままでにもつと具体的に詰めて、そしてお出しになるというのが筋ですよ。そうじゃないですか。何回も何回もあなた、出したり引つ込めたり、出したり引つ込めたりして、そして今度出したけれども、まだそこまで行つてませんなんというんじや、私はおかしいと思う。だから、当然いままでも時間あつたんだから、だからこれは閣議に提出されて、そこで論議がもつと深く交わされて、そして出されてくるのが筋だと思ふ。それはお認めになるでしよう。

○国務大臣(塩川正十郎君) 国会と政府との間にはおのずから機能の分担というものがあつたと思ふのでございませう。まず法案で、国会で意思決定をしていただくということが第一でございまして、政令はいわば、もちろん立法者の意思を反映する、それは当然でございませうけれども、これは行政の基準を定めていくものでございまして、したがって政令はあくまでも法ができて、法に準拠して定められてくる。その場合、その政令は立法者の意思をできるだけ反映してやうと、こういうたてまえになつてきております。ですから、仰せのように全部がもう政府の意思決定をされてこれを提出しておるということがいいの、あるいはまた政治決定、いわゆる法律という政治決定をしていただいて、それを受けて政府は行政執行の基準となる政令をつくっていくのがいいかというところは、これは多少議論のあるところではなからうか。私たちは先ほどから申しておりますように、この法案の審議を通じて国会で議論されましたことを十分に今後の政令づくりなりあるいは地方線対策を進めていく中に生かしていきたい

ということをお申しておりますので、どうぞそのようにひとつ御理解していただきたい。この法律をいわば政治問題として提出いたしております。このことは、一つの政治的な判断を求めていることとございませうから、その段階におきましては、内閣は完全な一致を見てこの法案を提出し、そして国会に政治的な決定をお願いしておるということとでございます。

○小笠原貞子君 そうしますと、私が求めているのは内閣として統一した基準であつて、運輸省案ではないということをお先ほど申し上げました。で、この法案が通過した後で当然変わることもあり得るということですね。

○国務大臣(塩川正十郎君) いや、変わることはあり得るとは言つておりません、私は始終一貫、この運輸省の案が原則として……

○小笠原貞子君 いや、案の案じゃなくて案になつたんでしよう、きょうは。きょう運輸省案になつて、昇格になつたんでしよう。

○国務大臣(塩川正十郎君) そうですか。

○小笠原貞子君 きょう昇格したんですよ。いままでのたき台の案の案から、きょう案になつた。○国務大臣(塩川正十郎君) これは案でございませう。でも、われわれはこれは政令の原則として置きたい、こういうことは変わりございませう。

○小笠原貞子君 だから困るんですよ。大臣までが案の案になつてみたりね、その前には案の案のたき台になつてみたりね、この間から案に昇格したのもわからないで。時間なくなるからこれは繰り返しませんけれども、その辺のところちよつとしっかりね。やっぱり出されるからにはきちつとした、少なくとも運輸省内で、隣とでもちよつと意思統一しておいてくださいよ。きょう案に昇格したんですよ、これは。

じゃあ、地方交通線の基準、それから特定地方交通線の基準がどうなるか。これもまさに骨格になつていきます。この出されたのは運輸省案でございませうというところまで来ました。それで、この運輸省案を土台として、これを政令に持ってい

たいということですね。うんと言っていらっしやるから次に進みます。

この法律第八条で「政令で定める基準」と言っていますね。「政令で定める基準に該当する」云々と書いてありますが、これ政令というものはどういう性格なんですか。

○政府委員（山地進君） 法律に委任を受けているものだと考えております。

○小笠原貞子君 そんな簡単なんじゃなくて、あなた専門家だからね、もうちょっと具体的に政令とはどういう性格なんだと。どういうものかかと、こう聞いているんだから。わからなかったら私言いますけれどね……。それ以上言えませんか。じゃ言いますよ。これは「前訂日本国憲法」、

皆さん御承知の官沢修義さんとおつしやいます。憲法学の権威ですよ、憲法解釈。これはもう大体

項に、「この憲法及び法律の規定を実施するために、政令を制定すること。」と、こういうふうに出ていますね。これ、後で読みになるんだったら読んでいただきたいんですけれども。そして五百七十四ページ、私は抜粋してきましたが、二十一項で「政令」とは、「と書いてある。『政令』とは、内閣の制定する命令である。」と、こう書いてあります。これについてどう思いますか。

○政府委員(山地進君) 憲法七十三條にそう
いった規定があることもよく存じておりますし、
それからいまおっしゃったように、政令というの
は内閣の命令であるということもよく存じており
ます。

○小笠原貞子君 それじゃ、この政令とこの選定基準案、きょうの運輸省選定基準案とはどういう関係になりますか、いまの解釈でいいって。

○政府委員(山地進君)　ちよつと先生の御質問の趣旨をあるいは履き違えているかもしれないけれども、いまの法律に基づいて政令に委任されてこの基準ができる内閣の命令であると、かように考えております。

○小笠原貞子君 この運輸省案をもとに内閣で決

運輸省案は内閣の制定する命令になるまでに変わり得るものだ、これがそのまま政令になるという保証はないわけでしょう、変わり得るものだ」と問題ありますか。そこところが変わり得るものだと。

○国務大臣（塩川正十郎君） いや、私は先ほど来
何遍も繰り返しておるところであります、政令

を制定する際にこれを原則として貫いていくという
ことを言っておるのであります。ですから、こ
うの選定基準案、これを基準にして政令を制定する、
こういうことでございますから、恣意的にこの基
準を政令作成の段階で変更するということ
はございません。

○小笠原貞子君 恣意的ではなくても変更する場合もあるんですね。

（同務大臣（増川正十郎君））それは原則として理論的に申しましたら、それは文言の相違等もございいたしますから、それはそのとおりのお政令にはならないかもわかりませんが、しかし基準案として出しております原則はあくまでも貫いてまいります。

なお念のために、私たちがしておりますのは、政令の案というのではございませんで、そこは御理解していただきたい。

○小笠原貞子君 運輸省案。

○国務大臣(塩川正十郎君) いや、そうじゃないんです。運輸省の選定基準案でございますから、ですから政令の案の案であるとか政令の案というのではございまして、政令の基準案、選定基準案でございますから御理解をいただきたいと思ひます。

○小笠原貞子君　またいろいろ詰めますけれど

も、それじゃ運輸省の選定基準案について、これで幹線、地方交通線、また特定地方交通線、おののおの基準が示されている。しかし、当該路線がどこに含まれるかという、その線区別になってくると割り増し特別運賃が取られるのか取られないのかというふうに、住民にとってはどが廃止路

線の対象になるのかということを一歩気にしてい
らっしゃるし、不安だし、私もわからないんです。
そこで、運輸省はお出しになりました。きょう。
二十二日に衆議院の方にお出しになりました。と
ころが、その前にもお出しになったのがあるわけ
ですね。これ出回っておりまして、私も拝見させ

ていただきましたんですが、それはいいです。それ見ますと、そうしますと、違っているんですね。

十七日に出された案というのと、それから五日後に出された二十二日の案というのが違っているんです。この違いはどういうふうに違っているのか。○政府委員(山地進君) 恐らく先生のおっしゃっている十七日というのは、私どもが内部で検討した段階の一つの案でございます。私どもが衆議

院にお出したのは、この本日お出したもの以外は出しておりません。

○小笠原貞子君 ごまかしだつてだめですよ。それしか言えないなら言えないでいいけれども、出ています。私持っています。捨ててきました。それで、その中身をあなたが言つていらしやるんだわ、その十七日の出された案について。たとえば、きょう出されましたのは「都道府県庁所在地」

地等の主要都市を連絡する」というふうになって
いますよね。その以前の基準案というのには「人
口十万以上の都市を連絡する営業線」というふう

に表現が変わっております。それからきょうお出

しになりましたのは、「一日当たりの輸送量が一定量以上である」というふうに書かれています。その前の私が拾ってまいりましたのは「一日当たりの輸送量が四千人以上」と、こういうふうになっているんですね。それ、どうしてそういうふうになったんですか。

○政府委員（山地進君）
いろいろ、衆議院で基準

案を出せという御意見がございまして、そこい
ままで私どもと事務的に相談した各省の御意見と
いうものを踏まえて運輸省が取りまとめた案とい
うことでお出したのがこの案でございまして、
それ以前にはそういった公的にと申しますか、こ
ういった基準案としては一切お示ししてないわけ

でございます。そこで、その前に何らかの国会で御説明した段階で、十万人都市を結ぶということなどは申し上げたことはございますけれども、基準案というものをとにかく審議のために出すようにという御指示を受けて正式に出したものはございません。

○小笠原貞子君　じゃ、それはいいです。で、そこは見解の相違、私持っているんだから。

そこで山地局長 発言もしていらつしやいます
よね、十万人以上とか、私が言つたいわゆる十七
日に、十万人以上の都市とか輸送量が四千人以上
とかいふようなことは、これは出る出ないにかか
らず、御質問の中でいろいろお答えになつてい
らつしやるわけですよ。それはわりときちつと

出ていたわけですよ、数も出ていた。それが今度
は「一定量以上であるもの」というふうにあいま

いな表現になっていますね。局長も前言われた答弁に比べると、これあいまい以上だということなので、何でも、何でこういうふうにあいまいに「一定量以上の」というふうにはかきながらならなかったか。大変苦勞なすつたと思うけれども、そのなか。大変苦勞なすつたと思うところからそんな苦勞を出てき、御苦勞、どういふところからそんな苦勞を出てき

○政府委員(山地進君) どうも何とお答へ申し上げていいのかわからないですが、実は私

が委員会でお答えしている段階では、運輸省など

う考えているんだという立場でお答えを申し上げていたように思います。ところが衆議院の運輸委員会、少なくとも政府のものを出すようにということで、私どもとしては運輸省の何といいますか、自分だけの考えだけではない、しかし政府のものをまとめたものと言うことはできない、その

中間的な感で事務的な所斬というものを著まへ

て運輸省で取りまとめた、つまり運輸省の独自の考えではない、さりとて全部の意見でもない、こういう形で出したものがこれでございますので、その差が若干あるかと思ひます。

○小笠原貞子君 余りはっきり数字出すと、これまた各省庁と話し合ふときに大変いろいろと

一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、十一、十二、十三、十四、十五、十六、十七、十八、十九、二十、二十一、二十二、二十三、二十四、二十五、二十六、二十七、二十八、二十九、三十、三十一、三十二、三十三、三十四、三十五、三十六、三十七、三十八、三十九、四十、四十一、四十二、四十三、四十四、四十五、四十六、四十七、四十八、四十九、五十、五十一、五十二、五十三、五十四、五十五、五十六、五十七、五十八、五十九、六十、六十一、六十二、六十三、六十四、六十五、六十六、六十七、六十八、六十九、七十、七十一、七十二、七十三、七十四、七十五、七十六、七十七、七十八、七十九、八十、八十一、八十二、八十三、八十四、八十五、八十六、八十七、八十八、八十九、九十、九十一、九十二、九十三、九十四、九十五、九十六、九十七、九十八、九十九、一百。

問題が出てくる、だから「一定量以上」という形にお直しになったんだと私は推察をしているわけなんです。大変御苦勞なすったんだらうなと、御同情申し上げながら推察をしております。そういうことで、さつくばらんに言えは。

○政府委員(山地進君) いま私のお答えしたようでございます。

○小笠原貞子君 いや、ほんとつらいですね、そっちへ座つてると。ここまで言いたいことが出ていても言えないなんて本当に申しわけないような、同情いたします。

それじゃ、私が次に言いたいのは、正式な案として出したものではないとおっしゃるけれども、一応はそういうふうにもおっしゃるけれども、こっちはやっぱやかしと。これ一転二転ですね、わずか五日の間に。そうすると、これ済むまでにあと何回くらい変わるのかなと思うぐらいい、これは非常にあいまいでわかりにくい。こういうもので、この前の審議ずっと聞いていまして、本当に私はこれで何とかこの法律を通して乗り切ったとしても後に禍根を残す。本当にこれから後いろんな問題が出てくる。けさも問題がありました。

大臣、札幌へ行かなくちゃよかったのに、本当にね、いらつしやっちゃって新聞だね。私はちやうど仙台に行つていて、そしてあそこで河北新報というのに出た。それにも出てますよね、それにも出ています。それから道新はもちろんで出ています。各紙みんな出ています。

そこで私は、今度国鉄総裁にお伺いしたいと思うんですけれども、今度はもう具体的に国鉄総裁の立場でいろいろと基準を決められて、これでどう選定していくというのは本当に大変なお仕事だと思つてますよ。この前も頭が痛いとおっしゃつたけれども、率直にこれ政令をつくっていく段階の中でこの選定基準というものが本当にどういうふうなところで苦勞になるのか。一番実情がおわかりになっていらつしやる国鉄総裁としてどういうところでも御苦勞なすつていらつ

しやるか、率直な御感想をいただきたいと思うんです。

○説明員(高木文雄君) この地方交通線の問題が国鉄の再建のためには非常に重要な問題であるというのを御指摘を受けましたのは、もう十年以上前でございます。そして、何度か国鉄自身の手によりまして各市町村長さんにお願いをしたりしていろいろ取り組んでまいりましたけれども、やはり国鉄だけの問題ではないと、地域全体の問題でもありまして、もろもろの他の政府の行政とも関連がございますということで、実際はほんとに進捗をしない経験を持つておるわけでございます。今回はぜひともそれを、従来の形でなしに、政府レベルの問題としてお考えいただきたいというのをお願いいたしまして、それを政府で御採用いただいて、今回の法律のようなことで国鉄の御審議も経たすでお決めたことということになったわけでございます。ぜひとも政府間できちつとした意思統一をさせていただいて、そして法律ないし政令を通じて基準を決めていただきますならば、いままでとは違ひまして実効のあるやり方で物事を進めることができるというふうに考えております。

ただ、現実には道路に切りかえる、バスに切りかえるということになります場合にも、たとえ現在民間バスが走つておる、それで鉄道をやめて民間バスに全部お願いをするということになりますと、非常に多くの地方交通線では結果的に運賃が上がる。フリクエンジンがふえるとか、あるいはバスストップの方が、国鉄の駅間距離よりも短いかということ、かなりある面でも便利にはなると思いますが、少なくとも運賃水準に関する限りは上がる。これをどういうふう具体的に家計負担への影響を緩和しながら進めていくとか、あるいはまた先ほど来お話がありましたように、道路整備とのバランスをどうするかとか、あるいは貨物輸送等について、トラックでも輸送はできるけれども、いろんな環境問題が起こつてくるとか、そういうところいろいろありますので、各線区ご

とに地域の方々と話し合いをしながら結論まで持つていくには、なかなか容易ならぬことだという意味で頭が痛いと考えておるわけでござい

私もとしましては、法律を通していただくことも非常に大事なことでございますけれども、そのあたりに大変だと、現実に見切り発車といううなことが条項にありまして、そう簡単にそういうことができないということを考えますと、うちの大ぜいの職員にもこれから相当苦勞をかけなきゃいけないといううなことで頭が痛いといひますか、悩んでおりますといひますか、そういう心境でおるわけでございます。

○小笠原貞子君 本日に御苦勞だと思ひます。私ももうよくわかります。

大臣に最後に、最後に言つてもまだ後に続きますよ。この項の最後にお伺いしたいのは、安倍さんの発言の中で、やっぱり安倍さんが地域のいろいろな意見を尊重するということは大変だと思ひになったからああいうふうな発言になったと思ひますよね。大臣としても、先ほどから何度もいろいろと地域の事情とか、皆さんの御意見も伺つて、そして本に出されておるうに足の確保もできる、そして生活の上でも弱者切り捨てにならないようにといううに、実情を一生懸命反映させたいというお気持ちはそのとおりでございます。

○国務大臣(塩川正太郎君) 地域の交通維持という点につきましては、全くそのとおりであります。

○小笠原貞子君 ちやうと不満なんですけど、ね。時間がなから、それ、この次に残しましょう。

次に、見切り発車、いま国鉄総裁おっしゃいますように、見切り発車というのは非常に大きな問題なんです。交通問題というのは非常に地域性が強い。その実情はまた地域によつて、もう本当に北海道から南は沖縄までといつて行きますと、地域性がかなり違つておるんです。これを私どもに言わせれば、実情を無視して、画一的な基

準ということになれば、亜寒帯の北海道から亜熱帯の沖縄まで、画一的基準というもので、廃止を前提に一方的に法案の成立を急ぐといううなやり方、これは非常に問題があつて同意できない。もし政府が本当に国民の賛成が得られるうな妥当な提案であるとお考えになるならば、いわゆる見切り発車条項というのはいらないんじゃないですかというのが私の意見です。

北海道でいろいろ調査も——もうほとんど廃線になる対象に行つてきました。そして交通学の専門家でいらつしやいます、北海道大学の五十嵐という教授、この方はいろいろ書物もお書きになつていらつしやいますし、北海道の問題の委員になつていらつしやいます。「まず何よりも必要なことは、一本一本の鉄道について改廃する前に慎重に、詳細に調査することである」とおっしゃつております。そして「十分に診察をしないで手術をするうなやり方は、埼玉県の富士見産婦人科病院事件を見てもわかるように、住民を不安にさせるだけです」と、こうおっしゃつておるんです。これは道新に出まして、富士見病院みたいになつちやたら、これはもうそれこそ大変なことですが、先生はこういうふう指摘していらつしやいました。行つたところでも全部、やっぱり地方の地域住民がいろんな面から心配しているわけでございます。

そこで、国鉄総裁もいろいろ御苦勞なすつたとおっしゃいますけれども、この「法案では一日一キロ当たりの利用客四千人以下のローカル線が対象になつていくけれども、北海道や九州の鉄道は全国一律の同じ基準で廃止しないで欲しい」というのが北海道、九州なんか一番大きな要請になつてきているわけですよ。あの広い東北六県、新潟、この北海道に人口は五百何万、だから人口密度、広さ、これ考えますと、やっぱりこういう特殊性も考慮してほしいというの、これが非常にみんなの希望でしたし、それで北海道開発庁、通産省、自治省などともいろいろ見解が一致しない問題が出ています。それから北海道と九州に特例

を設けると本州の各線との関係というので、これがまた今度は運輸大臣が頭が痛い、次におっしゃるような問題でまことにむずかしい問題だと、こうおっしゃっているわけですね。

そこで、政府として赤字ローカル線を一定の基準に基づいて廃止するという原則を定めるつもりはない、基準を見直して地域的な特例を設けると大混乱を起こすことになる、こういうふうにはおっしゃって、この兼ね合いというのがある、大臣止されるというのがある、この基準によって、対象線区、区別できます。それでバス、トラック輸送へ転換する場合ということを考えますと、この利用者の一つは足の確保の問題、足は確保したけれどもふところの確保ができないんですね、バスが高くていくと、運賃、料金の負担、それから三番目には地域経済への影響の問題、それから地域開発、先ほどから出ていました、発展計画、三全総から定住圏構想、それから過疎過密の問題、それから生活環境、公害、交通事故、それから教育環境、教育条件などが絡んでくるわけですね。これは切り離すわけにはいかない。

そうすると、何か一つ大きな法律決めようとするときには、環境アセスメント法なんかその一つだと思いますが、本当にこれでどういふふうに影響するんだというの調査とすることをされているのではない。そんなことは知らない、国鉄のそばだけでこれ切っちゃえばいいんだというふうな、そんなお考え方じゃないと思うんですが、その辺の御調査などはどういふふうになさっていらっしゃるのでしょうか。

○説明員(高木文雄君) 実は私もといたしましては、今日このように御審議をいただいておりますまでの段階で、地域ごとの実情調査というふうなことをいろいろな形でできればその方が望ましいというふうにお考えになりました。できればもうもろの調査をすべきだというふうに一面では考えておりました。しかし、どうもそれに対してどこからともなく聞こえてきます声としては、

まだ何も、どこの路線が問題になるのかというところがはっきりする前に、何で国鉄はそこをそのするんだということ、もつと国の方針が決まってるからやたらいいじゃないか、何か自分のところからねわられてるようなことでどうも感じが悪いというふうなことの御意見もありまして、私は、いま御指摘のような北大の先生が言っておられることはまさにそのとおりだと思ふんですけれども、それではそういうふうにはやたら今度はどういうハレーションが起こるか考えますと、どういふわけでおまえの方はおれのところの地域だけをそつとやめて調べるのだ、向こうは調べないでこつとを調べるのだというふうな御意見がちらちらと出てまいりましたものですから、実はそのあたりはいままでのところやむしろ差し控えております。

国会でこういう御議論をいただくについては、もつと早く、国鉄としてはどう考えているのかというのを関係市町村なり、あるいは利用者の方々と、たとえ話し合いをしただけじゃなくいかというふうな御意見はいろいろありまして、ありましたけれども、反面において、それはもう少し、基準がはつきりする前に国鉄が自分の都合でバスに切りかえさせていたんだからというのとで一種の事前運動をやるのは、どうもやっぱり反対の方もあるわけです。でございまして、私もどもといましては、現段階では、もちろん今後経営改善計画等で、どういふ手順でどういふふうになっておりますから、法律が通りました後で、そういうことではいろいろ事前調査といいますが、決して運輸大臣にこのことをバス転換させていただきたいということをはっきり書類を出して御承認、法律の上では何かえらびますけれども、実は私もといたしましては長年御利用いただいた地域のこともございまして、そうさすきずきすることなしに、いまおっしゃったようないろいろな手続を経ながら、何とか御理解を求めながら、少

なくとも一種の強権発動的な感が生まれにくいようにしながら取り進めてまいりたいという心がけでございます。

○小笠原貞子君 いろいろと御苦勞なすつていらっしゃることはわかりました。私もやっぱり先ほど言ったように非常に影響力が方々に波及していくというところで、国鉄としてはこういうことをどういふふうにお考えでいらっしゃるのかなと、いままでいろいろ調べてみました。そうしたら、地方交通線対策委員会規程、昭和五十一年九月二十四日総裁達十七というのがございまして、それと読んで、地方交通線対策だからそれを読んでみたら、第二条の第一項に「地方交通線の実態調査及び分析に関する事項」と、こういうことをしなければならぬというふうに出てくるというのを見つけたわけですね。

いま総裁おっしゃったように、やっぱり国鉄としてもそういうふうにしたかったけれどもいろいろ地元の人たちの感情もあるし、こうおっしゃったんです。そこで、私は国鉄総裁のお気持ちはわかりました。

そこで、運輸大臣、やっぱり相当そこそ大きな影響を与える問題だし、もう具体的にこうなつてきてますよね。運輸大臣としては、いままでそんなことする必要もない、決まってるからいいんじゃないかというふうなことで、国鉄総裁やろうと思つたけれどもいろいろの事情でというふうなときに、運輸大臣としても、こういう問題が現実起こつてくる、だからやっぱり法案が通つちゃつてというのではちよつと手おくれになりましてからね、これはすべきである。もししていいしやらなければ、私は早急、それがもう事前調査で、おたくの線は反対だということを言つて乗り込んでいくんじゃなくて、もう大体自分のところ、いままでの基準でいろいろな解釈をしますから、そういうところではいろいろと実情をお聞きになるとか、どういふ影響が出てくるかというふうな点について、大臣としてはやっぱりやるべきだというふうにお考えになると私は思ふんですけれど

ども、いかがでございませうか。

○国務大臣(塩川正一郎君) この法案提出をするまでに過去には長い経過がございまして、国鉄再建が論議されましたのは昭和四十年に入りましてからこれで五回目でございます。したがって、国鉄の営業路線のそれそれの実態というものは国鉄自身がもう平素営業しながらそれを十分に把握しております。でございまして、一つ一つの線区についての国鉄の把握というものはそれはもう十分しておると思ふんです。しかも、地方線の廃止と申しまして、これを国鉄の経営の責任から免除してもらいたいということとはもう長年国鉄が主張してきたものでございまして、いわば、私から申して申さしていただくならば、いままでこの地方交通線を国鉄がこれほど財政が落ち込んできてもよくぞ今日まで耐えて維持してきたというところは、一にかかつてやっぱり公共性の自覚のもとでやってきたと思ふんです。

その間、やはり各省庁との連絡というものもこれは確かに不十分なことがございました。ですから、これを一つの転機に、今後は政府が総ぐるみでこの対策を講じようとしておる、これは御承知いただけたらと思うのでございまして。したがって、いまここで国鉄がその一つ一つの線について実情を調査しなければならぬという、そういう状況はもうすでに過ぎ去つておるように思ふますし、国鉄自身といたしましては十分承知しております。また、地方自治体として、あるいは地域の方々も、国鉄の閑散線のこういう売り上げの減少がなぜ起こつてきたかという理由等についても十分御存じであらうと思ふますし、要するに、今後は政府と地方が一体となつて足の確保をしていくかということがこれからの重要な政治問題ではないかと、私はそのように認識しております。

○小笠原貞子君 開発庁おいでになつていらつしやいますか。——地域開発計画と経済との関係について伺いたいと思ひますが、たとえば新北海道総合開発計画、五十三年から六十二年、閣議決

定もされているわけです。これによると、一九八七年には人口六百二十万人、広域振興計画などにより大都市と地方もつり合いのとれた発展で住みよい町、地域づくりが進むと言っているわけで、そこでは、もちろん鉄道について廃止するなどは反対に、さらに北海道の発展については国鉄をスピードアップする、そして充実するということが言われているわけなので、この新北海道総合開発計画と鉄道の関係で、国鉄と鉄道の位置づけはどういうふうな考えでいらつしやるか、時間ももう大分迫りましたので、要点を簡単に、よろしくお願ひします。

○説明員(田中貞夫君) お答え申し上げます。

御承知のように、北海道は全国土の二〇%を超える面積を擁しておりますけれども、人口はなお五%程度にとどまっております、その限りにおきましては今後人口の定住の余力のきわめて大きな地域であるというふうな考えでおります。

ところで、目下実施中の新北海道総合開発計画、これは五十三年から六十二年までの十年間の計画でございますけれども、この計画におきましては、このような北海道の特質を踏まえまして北海道内のそれぞれの圏域の発展段階あるいは開発の熟度、そういったものに着眼いたしまして適切な施策を講ずることとしておるところでございます。

特に、交通体系につきましてはその一層の整備を図ることとしておりますけれども、鉄道につきましても基幹の交通体系の一環といたしまして、総合開発の推進に重要な役割りを果たしてきてきた経緯にかんがみまして、北海道開発の現状と展望に立ちまして、緊要なものにつきましても積極的に整備を進めると、さようにいたしていただいております。

○小笠原貞子君 この問題はこの間の本会議での各党の代表質問の中で、開発庁長官の原大臣がこうおっしゃっていただきましたね。地域の開発計画にそこを来さないよう十分協議していきたいというお言葉であのときおっしゃったと私記憶しているわけなんです。つまり、地域の開発、特に北海道開

発庁長官としてそこを来さないようにということ、現にそこができておるということからそこを来さないように協議していきたいというふうにおっしゃったわけだと思つております。そうすると、確かに私はそこを来さないということは、そこが出てくると、いろいろな問題に。

そこで、率直に御意見を伺ひしたいのですけれども、この運輸省案に対して北海道開発、いまおっしゃったような計画、地域の特性という点から見てどこが問題なのか、北海道開発庁としてどういう点を配慮してほしいか、その点率直に具体的に御意見を伺わしていただければと思います。

○説明員(田中貞夫君) 先ほど来運輸大臣もお話になっておりますように、この国鉄再建法案をめぐりましては、政府としてはいろいろな観点に立つて御提案を申し上げておるわけでございまして、北海道開発につきましても鉄道がその開発の当初から非常に大きなかかわり合いがあるということについては先方もよく御存じであろうかと思ひます。私ももちろんこの基準案といったようなものについて内々御説明をいたしておるわけなんですけれども、今後、大臣が御答弁を申し上げておられますように、総合開発を進めていく上で支障がないように各般の施策を講じていかなきゃいかぬ。

そういう観点から、今後政令案が固められます段階におきまして北海道開発を推進していくという立場から十分協議を尽くしてまいりたい、こういうふうな考えでおる次第でございます。

○小笠原貞子君 具体的に私はお聞きしたかったわけですよ、北海道としてね。もうちょっと具体的なものはなんですか。なかなかお立場上おっしゃりにくいのかもしれませんけれども、率直に具体的なものが幾つかあれば問題として提起していただきたいと思ひます。

○説明員(田中貞夫君) 私どももいたしましては、いろいろと勉強はいたしておりますけれども、まだこれからいろいろと御協議をいただく場面もございしますので、運輸省サイドの考え等も今後と

もお聞きしながら対処していきたいと、こういうふうな考えておられて、ひとつ御了解をいただきたいと思ひます。

○小笠原貞子君 これから勉強だとなつて落ちこぼれになりますよ。落ちこぼれだな、その答えは、まあ、それしかおっしゃれないというお気持ちはわかりますのでこれ以上つくはいたしませんけれども、やっぱり本当に北海道、北海道だけじゃございませぬけど、地域開発、これが本当にそこを来した後に問題を起こさないようにということ、ぜひともしっかりと勉強。もうしつていらつしやるのよ、本当は、おっしゃらないだけですよ。まあしっかりとやっていただきたいということをひとつお願いしたいと思ひます。

今度は国土庁にお伺ひいたしますけれども、これまで北海道非常に関係出てまいります。過疎地域振興計画というものとまた非常な矛盾がここに出てくるのではないかと。全国の過疎地域を整備発展させるために過疎新法というものが施行され、それに基づいて各道府県で過疎を克服する本当に懸命な努力がされておるわけでございまして。特に過疎を抱えたこの北海道、大変な努力をしてこの過疎対策をやっておりますが、四十九年には中間答申が出されまして、四十八年から五十一年まで四年間審議された。これなんですけれども、「北海道における辺地、離島、過疎地域の交通対策について」の答申というのが五十一年の五月に出ているんです。そこにこう書いてあるんです。

ね。いろいろ書いてあります。「鉄道の利用度が減少しているが、面積が広大であり、かつ、積雪寒冷地域である本道にあつては、鉄道への依存度は依然として大きいものがある。」と。「特に、辺地、離島、過疎地域(以下「辺地等」という。))における鉄道は、輸送事情の変化、国鉄財政の悪化などにより、その整備が遅れており、今後は、既設路線施設の整備充実と鉄道新線の建設を促進する必要がある。」と、こういうふうになつて、はつきり書かれているわけでございます。

国土庁の長官が、定住圏構想と北海道開発にそ

ごを来さないようにと、先ほど言いましたように、そういうふうな言われたわけでございしますが、地方ローカル線の果たす役割り、これは国土庁としてはどういうふうな考えていらつしやいますか。

○説明員(清野圭造君) 北海道におきまして地域的な特性等から申しまして、やはり鉄道への依存度が高くて、その整備充実の要望が非常に強いということとは承知しております。なお、北海道に限らず、他の地域からも関係の地方公共団体からこういった国鉄地方交通線の維持、存続、それについての要望が出されておりますことも承知いたしております。しかしながら、国鉄の経営の再建というのも大変重要な課題でございますので、この両者の調整を図りながら地域の交通を確保するために、国あるいは地方公共団体を通じて財政負担の問題もございまして、そういった問題も考えると同時に、また他の輸送手段の可能性といったようなことも考慮しながら、その地域の実情に応じた可能な輸送手段といったようなものについて、十分今後検討してまいらなければならぬのではないかと、このように考えております。

○小笠原貞子君 開発庁さんと同じような御答弁で終わって、もう少し具体的に伺ひたいと思つたんですけれども、なかなかそこまではおっしゃれなかつたんだと思ひますので、これは北海道、それでは結構でございます。一生懸命に、北海道のこの過疎辺地の住民の立場に立つて、経済がどうなつていくのか、生活がどうなつていくのかという問題について、今後とも御努力をいただきたいということを申し上げておきます。

次に、具体的にお伺ひいたします。国鉄足尾線の場合です。

これは群馬、栃木両県にまたがる足尾線の廃止というのが対象になつて出てくるわけでございまして、ここに御承知の足尾銅山というのがございまして、それが銅山は閉山になりましたが、製錬がございまして、製錬をやつておる。そして、ここは製錬の足尾、古河鉱業でございまして、ここで生きている町、唯一の産業なんです。この

産業、この古河の關係で働いている人は一千人というふう言われております。もしここが廃止されれば、運賃コストの面から見ても非常に大変な問題になると。町の人口は六千人くらいなんですけれども、これも陳情にもいって、私いろいろ調べさせていただいたわけですが、私これはまた特殊な問題がございます。

これは鋼の製錬をやっているわけですから、この鋼の製錬の過程の中で濃硫酸が出てまいります。その濃硫酸、これが国鉄で輸送されて、一日三百五十トンの濃硫酸が運ばれているわけなんです。これがもしトラック輸送にでもなれば、五トン積みで七十台分、日光―桐生間の国道百二十二号線を行くことになり、中身が中身でございまして非常に危険だと。一つは非常に危険だということ、それから今度そういう危険を冒してトラックで運んでも、これはまたコストの面で決して国鉄輸送というふうなわけにはいかないということなんです。そうすると、この足尾の製錬所というものは、このところじやもうやうていけない。だから、これをどこか配置転換といいますが、ほかへ移さなきゃならないという、足尾の町がもう消えちゃうんですね、ここで生きています。こういうふうな非常に深刻な問題を抱えて陳情をなさいますもんで、私は、こういうふうな問題を考えると、これはまたまさに画一的な基準で切り捨てられないんじゃないか。もう町の存亡にかかわるというところになってしまふ。こういうことを考えると、ここでも話ができれば見切り発車というところまで行っちゃうのかどうか。こういうふうな深刻な、町の存亡にかかわるという問題についてどういうふうにお考えになりますか。お答えを簡単にね、もうあと十五分しかないんです。

○説明員(加賀山朝雄君) 足尾の問題、これが対象線であるかどうかというところは、まだ政令が決まりません段階で何とも申し上げかねるわけでございますけれども、非常に特殊な例をおっしゃいましたので……。これはしかし、道路の問題、あるいは仮に対象になった場合には、第三セクター

とかいろいろな考え方は、当然いろいろな形で地元の方と、あるいは地方団体とも御報告または御相談してまいらなければならないかと考えております。

○説明員(高木文雄君) ちょっと補足します。足尾の問題というのはなかなかいろいろな問題含んでむずかしい問題なんですけれども、それではいろいろな貨物を私の方に乗せてくださるかという、非常に個別個別の品物ごとに採算等を考えられて相当トラックもお使いになっているわけなんです。全部われわれの方に任せてもらって、それでほとんど運んでくれと、こういうことになればわれわれも仕事のしがいがあるんですけれども、いろいろな品物の種類を選んではトラックにしたりレールにしたり、いろいろ選択されてしまうにもならぬ物だけ持ってきたらいいようにしておるものから、こうしたことも地域が困るようになるのも困るのですけれども、うちが困る点とをひとつ協議会等でもっときちんと深く議論をしていきたいと思っております。しかし、それやるにもいまのところまだ線路が決まっていなくて、うふうなこともありまして、現段階ではだめでございますので、まずこのシステムを法律で固めていいたで、そしてその協議会でじっくりいろいろ議論をして、そしてどうしたいのかみんな考えてみるというところに願わないと、とにかくいまの調子で非常に危険なものだけ持ってきたらいいないというところになっておりますので、ぜひ協議会ですういう特殊な問題を論議していただきたいというふうな考えております。

そこで、そうした場合に何とか一致点を見出したいわけでございます。みだりに見切り発車とか何とかいうことに結びつけて何か乱暴なことをするということについてお考えいただきませんようにお願いいたします。

○小笠原貞子君 いや、もう両方の言い分あるんです。おたくの方は勝手なときだけ国鉄に持つ

てくると言うけれども、向こうは送りたいんだけれども、貨車が来ないよと、やってくれないよと。大企業にはもう頼んだ次の日に来た、だけれどさっぱりうちの方は来ない。あるんですよ。私も北海道へ行って、農産物なんかでも、いま北海道カボチャ、お芋ですわ。送りたいんだけれども、貨車すぐ送ってくれないと言っている。だから、国鉄使いたくても使えないよという話になったから、そりや国鉄、サービス悪いと、貨車送りたいと言ったら、ちゃんと貨車が行って、おかげさまでカボチャが送れましたと、こうなってくるから、これ両方なんです。総裁もおっしゃる、足尾の方もそういうふうな立場でおっしゃる。

だから、そういう意味でいろいろ問題が立場上あると思えますけれども、いま最後におっしゃいました、お互いにさつくばらんに、もっと国鉄を利用してくれというふうなお話で十分に話し合いをなすって、そして足尾の町、本当に歴史的な町です。そして、そこに住民として住んでいる人の立場から見れば町の存亡にかかわる問題、心配しないで済むように十分のこれからの御相談ということをお願いしたいと思います。

次の問題に移りますが、一つの線が非常に長いというのが北海道のまたこれ特徴でございます。たとえば、通院というものの。この間も私ずっとその廃止線に乗ったんですけれども、大体そういうのに乗っているというものはお年寄りとか子供それから病気の方、それから荷物を持った年配の方というのが多いんですね。で、この北海道で百キロ以上の路線が八線もございまして、そして、廃止対象路線の長さというものを調べてみましたら、全国平均の二・三倍もありました。これ全部廃止対象路線です。しかも、あの北海道、御承知だと思いますけれども、無医村というののも多ございまして、また町に出てくるというののも非常に広い範囲で大変なんです。しかも、専門医という形になりますと、やっぱり都市にしか専門医というものはおりません。たとえば、いろいろな数字がございまして、線が長いということで一番困っ

ているのが、お年寄りや病気の方たちの通院のその支障なんです。

で、百キロ以上の線が八線と申しました。これ釧網線、日高線、羽幌線、深名線、天北、名寄、池北、標津線というのはいずれ全部、釧網線百六十六キロです。大体もう百六十キロ、百四十キロというのが一番多いですね。こういう線路が長いんですね。それで私はやっぱり具体的にないとお話ができないと思つて、それで調査に入りましてお話をします。そのこれ名寄本線ですけども、紋別もたびたび参りまして市長さんと話をいたしました。耳鼻科、眼科がないんです、その紋別というところ。地図で、わかりますか、紋別。

○説明員(高木文雄君) わかります。

○小笠原貞子君 総裁はおわかりになると思えますけれども、その紋別、もう本当に流水が流れてくるとい紋別の市で耳鼻科、眼科がない。だから、患者さんは北見、旭川まで通院をしなけければならないんです。列車で二、三時間やっぱりかかる。それから、問題なのは腎臓の人工透析ですね。人工透析をやっている患者さんが六人、これが北見網走へ行かなければ人工透析できないというんです。これも大変ですね。機械によつて違うけれども、一週間に多い人で三回です。いい機械でも二回は透析しなければ、これやめれば命がなくなるというふうな患者さんがこの路線で何とかいまして通院しているという問題です。

それから二番目の例としては、川上郡の標茶町というのがあるんですが、この標茶町というところ、これも酪農地帯で、私もここも何回も行ったんですけれども、これは釧路に総合病院ございまして、釧路市やほかの市町村へ標茶町から病院へ通院する数は何人いるんだと、こういうのを調査したんです。そうしたら、五十四年度で、これはもちろん延べですけども、一万六千五百二十名標茶町から汽車に乗って通院しています。で、釧路まで行くというの、やっぱり釧路が一

番大きいですから、ここが主で一万二千人でござ
います。これで六十七分かつていると、こうい
うことなんです。健康な者でも本間に長時間の
バス通勤というのは疲れると言われているのに、
このバスの今度平均のスピードですね、乗用車で
なくてバスで平均のスピードというのはそこでど
れぐらいだということを調べましたら、平均しま
すと時速は三十五キロから四十キロというのしか
出せませんね、バスですから。だから、百キロの
通院、もしもバスありますよとおっしゃってもこ
れに三時間かかる。

だから、お金の問題を抜きにしても、足はバス
がありますよとおっしゃっても、この病人が三時
間バスに揺られていくというようなこういう問題
を考えたら、私はやっぱりこれも本間に人命にか
かわる問題になってくるというふうに思うわけ
でございます。大臣は、効率的であり、同時に住民
の足を守りと、こうおっしゃる。確かに足は守れ
たと、しかしこういう病人がバスに乗って三時間
かかって行かなければならないというようなこと
ろ、そこもこれ切り捨てられて果たして住民の足
を守りましたとおっしゃれるかどうか。交通弱者
のこういう問題を私は具体的に考えをいただき
たいと思うんですが、御意見いかがでございま
しょうか。もう本間に私は調べれば調べるほど深
刻な問題だと思つて帰つてきました。大臣の御見
解を伺いたいと思います。

○国務大臣(塩川正十郎君) それはもうまさに
日本全国にたくさんそういう地点がございまし
て、四国もそうでございまして、また中部地域に
おきましてもそうでございまして、それでござい
ますだけに、先ほど桑名先生の御質問がございま
した定住圏構想というものを、それをやはり推進し
ていかなきゃならぬと、これは私、国務大臣として
の答弁でございまして、だから政府としてはやつ
ぱりそういうのを総合的に進めていく、その一環
としての地域交通のあり方というものを考えてい
くべきであつて、だからそれを全部国鉄の責任な
んだというところはひとつ御勘弁いただきたいとい

うのが今度の再建案の一つの大きい考えなんで
す。

今日まで国鉄はその責を果たしてきたんです。
ですから、私たちもその後を引き継いで、どうし
て国と地方とでそういう対策を講じていくか。こ
れはバスで行かれるのを鉄道にかえてもそれは何
時間とやっぱりかかるだろうと。鉄道は待てども
来ない、こういう地域も実はございまして、そう
するとやっぱりそこでその医者の関係、学校の関
係という定住圏の形成、ここに問題はやつぱり来
るようになっているのでございまして、お説は私
はよくわかりますが、といてこれは国鉄の問題
だということには結びつかない、こう思つており
ます。しかし、足の確保ということについては、
お尋ねのとおり、私たちは懸命の努力はいたす覚
悟です。

○小笠原貞子君 本間に私、もうちょっと温かい
気持ちでほしいんですよ。政治というのはそろ
ばんじやないと思うんですよ、大臣。やっぱりそ
ういうのがいっぱいあるから、だからこれはもう
そんなこと一つ一つ考えてたら、国鉄の責任じや
ないとおっしゃる意味もわかりますし、国鉄だけ
でこれを果たせというのもこれは無理だとおっ
しゃる意味もわかります。しかし、総合的にい
ろいろな問題が確保されていない現在、現在の
話をしているんです。現在、本間にそういうお年
寄りや病人持った方、人工透析で顔色も悪いそ
ろ方たちが自分の命をかけて、この線がいま取ら
れてしまったら大変なんだという、そういう私は
やっぱり政治というものは愛情だと思つてますよ。
そして政府の責任というものは人間の命を守るこ
とだと思つてますよ。お立場上そういうことしかおっ
しゃれないのかもしれないけれども、やはり私は
そこにいまの日本の政治の大きな問題があると思
う。本間に国がわれわれの命を守ってくれるんだ
と、そういうときに日本の国というのはなんとい
い国だろうと、本間に日本を守ろうという愛国心
ね、愛国心と言つて、またよそれにそれちゃうから
もうやめますけれども、そういう日本の政治をつ

くつてもらいたいということ、それを重ねて私は
申し上げたいのです。

その次、もう時間がないから今度文部省にお伺
いしたいと思つてます。

そこで大臣、いろいろ先ほどからも国鉄として
は十分事情を知つておつておっしゃいましたけれ
ども、学校の生徒が国鉄にいま通学バスで通わせ
ていただいておりますけれども、これがバスがあ
りますと、バス転換にいたしますといったとき、
どれぐらいの財政負担になるのかということ、御
想像になったことありますか。お調べになったか
おわかりになったことありますか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 金額的に定かには
しておりません。

○小笠原貞子君 大体何倍ぐらいというふうに感
じられますか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 三倍から四倍、五倍
以内だろうと思つております。

○小笠原貞子君 本間にこれも大変な問題だと
思いました。もう北海道広いし、各線回つて歩
から、初め学校の方は余り行かないで、もうい
んな経済的な問題というところを重点を置いて調
査したのですよ。ところが、さっき言った紋別と
いうところの隣に興部というまた小さい町がござ
いまして、そこへ行きまされた。それで、そこへ
私が行くというので、学校の校長先生、先生方協
力して、そして資料をきちんとつくつてくださ
つたわけですよ。

その前に、前段北海道というところで言いま
すと、これは北海道の教育委員会の調べなんです
けれども、北海道の公立高校生約十七万人のうち三
万九千人、二二%国鉄で通学していらつて、文部
省としてどういふふうに全国的に国鉄利用者があ
るといふふうに見ていらつていられるかどうか。調査
していらつていられるその御調査の結果を伺いた
いし、それから汽車通学生の全生徒に占める率、こ
れ私が興部高校の資料をもらつたときに、生徒の
五二%が廃止対象になる線から通つていられるん
です。そして全然バスがなくなつていふところもあ

るんです。これ五二%で、驚いて全部を調べて
みたら、留萌支庁の苫前というところの商業高校
は六五%です。これ日本海側です。それから天塩
の高校では六〇%ということなんです。非常に
国鉄に頼つて通学をしていふことなんです。

それで、さっき額としてはとおっしゃいました
けれども、これも具体的に全部調べてまいりまし
た。もう時間ないから、ひとつ、いまのその興部
高校、紋別市から通つています。そうすると、い
ま国鉄一カ月三千五百八十円なんです。これがバ
スになりますと一万八千九百円です。一万八千
九百円。倍率にしますと五・三倍なんです。今
度いろいろと援助もするよというふうな中で、在
校生の場合は卒業まで保証されるということでは
大変ありがたいことだと思つても、たとえ
ば、ここに通つていふ子供が卒業します。弟がい
るんですよ、弟がいます。そこら辺はまた酪農
家と畑作地帯ですよ。いまはもう酪農は御承知の
とおりでしょう、牛殺せ、牛乳つくるなど。そし
てまた冷害ですよ。そんな中で一月三千五百八
十円の通学バスが今度一万八千九百円。弟が入
るときからはこれ出さなきゃならない。とてもじや
ないけど出せないと言ふ。私は、子供の教育とい
うもの、高校の教育というものは本間にもう進ん
できている、これはもう世界に誇るべきことだと
思ふんですけれども、これが、バスで足は守りま
すと言つてもこれまた一万八千九百円、五・三倍
だということになると、お兄ちゃんが行けたけれ
どももうおまえはがまんしなさいよと、こういう
ことになつてこの進学率というふうなものは下
がつてしまふ。

そこで、もう時間ありませんので、文部省、
もしも、こういうふうな御調査をなすつていらつ
つたら結果を聞かしていただきたい。していな
かつたら簡単にしていけないというふうな一言でお
答えをいただきたい。時間が、一言でいいで

○説明員(中島章夫君) 昭和五十一年度の国鉄

の推計によりますと全国で約百万人の列車通学者がいるというふう聞いておりますが、私どもでは具体的につかんでおりません。なお、北海道の場合には公私立の高校生が二十万人余りであり、国鉄利用者が十一万人ぐらい、四九%少しというところでございます。

○小笠原貞子君 最後に大臣にお願いしたいと思ひます。

いまま少し具体的な問題を通して話をいたしましたけれども、やっぱりこれだけ非常に大きな影響力があるというような問題、この問題に私たちの意見を反映させるのはこれはもう言う必要もない当然なことでございます。だから、それについて、いま文部省としても、もっと具体的にそういう経済の面だとか、それから、いろいろとこまごまと法案がきて基準案まで出ている段階だから、やっぱりそういう調査をしていただきたい。そして、いろいろな影響力がどう出てくるかというのを私は調査していただきたいというのが一つお願いです。そして、いろいろと私もきょう述べましたけれども、いろいろ聞いたけれども、後はその基準でいきますと、まさにもう白紙委任みたいな形に最後はなつちやいそうなのがさるんです。それが大変不安でございます。だから、どうか弱者を犠牲にしないように、私はそのことを最後をお願いしたい。一言大臣の御所見を承りたいと思ひます。

それから、この次の質問で必要なんです總裁に伺いたいですけれども、運賃毎年値上げ、毎年値上げ、新経路七カ年計画によつてというようなことがあります。毎年値上げ五%とさきおっしゃつたです。国鉄總裁は、この前聞いたときは五・四%なんです。その前聞いたときには五%なんです。毎年上げると。こういうふうには、一々聞くたびに五%だの五・四%だのなんて言われるくらい、そんなあいまいなものかというのを一つ言いたい。これはもうこの次に譲りますけれども、どつちですか。五・四ですか、五%ですか。そこだけ一言最後をお願いします。

○国務大臣(塩川正十郎君) それは私も御質問を一つ聞いておりました。これは非常に参考に私たちがもたしていただきます。それでございませう。政令制定のときにはこの基準、原則を崩さない範囲においてできるだけ限りの努力をしてまいりたいと思ひます。またこの地方線の整備等にかかりますときにも、おっしゃるような足の確保と民生の安定ということに十分な対策を講じた上で協議会でもまとめていただくようにいたしたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) 基本構想案、昨年の七月に御提出いたしました基本構想案をいろいろ計算しますときに使いました数字は五・四でございまして、五と申しましたのは五・四をラウンドで申し上げたわけでございます。五が五・四に変わつたんじゃないかと、ふらふらしているのじやなく、五・四という数字を丸い数字で申し上げたことがあつたかと思ひますが、それは正確には五・四でございまして、五と申しました御答弁は訂正させていただきますと思ひます。

○小笠原貞子君 はい、いいです。五・四でわかりました。いいです。

○委員長(黒柳明君) 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。

午後六時六分散会

十一月七日予備審査のため、本委員会に左の案件が付託された。

一、道路運送車両法等の一部を改正する法律案

道路運送車両法等の一部を改正する法律案

道路運送車両法等の一部を改正する法律案

道路運送車両法等の一部を改正する法律案

道路運送車両法等の一部を改正する法律案

道路運送車両法等の一部を改正する法律案

道路運送車両法等の一部を改正する法律案

道路運送車両法等の一部を改正する法律案

は、政令で定めるところにより、陸運局長に委任することができる。

2 この法律に規定する陸運局長の権限及び前項の規定により陸運局長に委任された権限は、政令で定めるところにより、陸運局支局長に委任することができる。

3 自動車の登録に関する運輸大臣の権限(以下この項及び第五項において「登録権限」という。)が第一項の規定により陸運局長に委任された場合又は同項の規定により陸運局長に委任された登録権限が前項の規定により陸運局支局長に委任された場合における陸運局長又は陸運局支局長の処分(次項において「陸運局長等の処分」という。)について不服がある者は、異議申立てをすることができ、

4 陸運局長等の処分についての審査請求については、行政不服審査法第十四条及び第三十七条第六項の規定は、適用しない。

5 第一項の規定により陸運局長に委任された登録権限が第二項の規定により陸運局支局長に委任された場合における陸運局支局長の処分についての再審査請求については、行政不服審査法第五十三条の規定は適用せず、かつ、同法第五十六条の規定にかかわらず、同法第十四条及び第三十七条第六項の規定は適用しない。

6 運輸大臣又は陸運局長の権限が第一項又は第二項の規定により陸運局長又は陸運局支局長に委任された場合においては、政令で、合理的に必要と判断される範囲内において、この法律その他の法令の規定の適用に関し必要な事項を定めることができる。

(道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律の一部改正)

第二条 道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律(昭和三十三年法律第九号)の一部を次のように改正する。

第七条を次のように改める。

第七条 第五項第一項に規定する運輸大臣の権限は、政令で定めるところにより、陸運局長に委任することができる。

2 第五項に規定する陸運局長の権限及び前項の規定により陸運局長に委任された権限は、政令で定めるところにより、陸運局支局長に委任することができる。

(運輸省設置法の一部改正)

第三条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第五十四条を次のように改める。

(支局等)

第五十四条 運輸大臣は、局務の一部を分掌させるため、所要の地に、陸運局の支局又は支局の自動車検査登録事務所を置くことができる。

2 支局の名称、位置及び管轄区域は、政令で定める。

3 支局の所掌事務の範囲及び内部組織並びに自動車検査登録事務所の名称、位置、管轄区域、所掌事務の範囲及び内部組織は、運輸省令で定める。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(印紙をもつてする歳入金納付に関する法律の一部改正)

第二条 印紙をもつてする歳入金納付に関する法律(昭和二十三年法律第四十二号)の一部を次のように改正する。

第三項第一項第四号中「若しくは陸運事務所(地方自治法の一部を改正する法律(昭和二十五年法律第四十三号)附則第三項の事務所をいう。以下「陸運局の支局若しくは陸運局の支局の自動車検査登録事務所」に改める。(地方自治法の一部を改正する法律の一部改

三
五

とつて極めて重要であるので、地方自治体がその線区の地域住民の意志に基づいて出される結論を国が尊重すること。

第九四七号 昭和五十五年十月二十四日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に関する請願

請願者 東京都品川区広町二ノ一ノ一九ノ三〇、三二〇 清水光一外二十名
紹介議員 坂倉 藤吾君
この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第九四八号 昭和五十五年十月二十四日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に関する請願

請願者 岐阜県養老郡養老町飯田 佐藤辰夫外二十名
紹介議員 山崎 昇君
この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第九四九号 昭和五十五年十月二十四日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に関する請願

請願者 滋賀県坂田郡近江町能登瀬 古野光夫外二十五名
紹介議員 片山 甚市君
この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第九七七号 昭和五十五年十月二十五日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に関する請願

請願者 山梨市万力一、四九七ノ二 石川富男外十五名
紹介議員 志苦 裕君
この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第九八三号 昭和五十五年十月二十五日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に関する請願

請願者 千葉県柏市豊住四ノ四ノ一四 大友博秋外二十一一名
紹介議員 高杉 勉忠君
この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第九八九号 昭和五十五年十月二十七日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に関する請願

請願者 岐阜県美濃加茂市立石 船坂卓外二十四名
紹介議員 安恒 良一君
この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第九九〇号 昭和五十五年十月二十七日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に関する請願(一通)

請願者 滋賀県坂田郡山東町柏原 三田村定外六十名
紹介議員 広田 幸一君
この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第九九七号 昭和五十五年十月二十七日受理
交通損害管理士(仮称)の資格立法化に関する請願

請願者 東京都新宿区新宿一ノ一八ノ四全 国資格認定協会内 古賀保平
紹介議員 安恒 良一君
交通事故に起因する当事者間の紛争の処理、解決を目指し、適切な助言、指導を行い、公共専門機関などに引き継ぐまでを業務とする交通損害管理士(仮称)の業務資格認定制度を立法化されたい。

理由
我々の日常のなかで、交通事故による損害及び紛争は大きな社会問題として年々増加の傾向にある。弁護士法による弁護士は、報酬を得て法律事件を扱っているが、交通事故当事者の無知による不利益、あるいは依頼者の信頼を裏切り、不当な利益をたくらむ「示談屋」の横行など、社会生活の円滑を欠く要因が数多く見受けられるため、交通

損害管理士(仮称)の業務資格認定制度を確立することを望むものである。

第一〇〇五号 昭和五十五年十月二十七日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に関する請願

請願者 群馬県高崎市鼻高町二〇七 島田剛史外二十七名
紹介議員 山田 謙君
この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇〇六号 昭和五十五年十月二十七日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に関する請願

請願者 静岡県熱海市緑が丘町一〇ノ一四 土屋精利外四十四名
紹介議員 川村 清一君
この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇〇七号 昭和五十五年十月二十七日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に関する請願

請願者 東京都品川区東品川一ノ三四ノ七 沼田悟光外三十九名
紹介議員 小谷 守君
この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇〇八号 昭和五十五年十月二十七日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に関する請願

請願者 東京都武蔵野市吉祥寺南町二ノ二六ノ二三 松沢和男外三名
紹介議員 市川 正一君
この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇〇九号 昭和五十五年十月二十七日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に関する請願

請願者 鹿児島県曾於郡志布志町安楽一九

〇 東前重実外三名
紹介議員 上田耕一郎君
この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇一〇号 昭和五十五年十月二十七日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に関する請願

請願者 香川県仲多度郡多度津町 池下和男外三名
紹介議員 小笠原貞子君
この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇一一号 昭和五十五年十月二十七日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に関する請願

請願者 東京都田無市緑町三ノ六ノ三六 浜野勝彦外三名
紹介議員 神谷信之助君
この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇一二号 昭和五十五年十月二十七日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に関する請願

請願者 東京都品川区荏原三ノ七ノ二ノ七 〇二 石田顕三外三名
紹介議員 沓脱タケ子君
この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇一三号 昭和五十五年十月二十七日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に関する請願

請願者 兵庫県養父郡養父町 森元義男外三名
紹介議員 近藤 忠孝君
この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇一四号 昭和五十五年十月二十七日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に関する請願

〇 〇

請願者 茨城県東茨城郡内原町鯉淵三、四

一八ノ一五 田村幸三外二名

紹介議員 佐藤 昭夫君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇一五号 昭和五十五年十月二十七日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 千葉県松戸市馬橋一、四九三ノ五

片桐哲夫外二名

紹介議員 下田 京子君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇一六号 昭和五十五年十月二十七日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 茨城県北相馬郡守谷町上町三七八

岡田茂外二名

紹介議員 立木 洋君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇一七号 昭和五十五年十月二十七日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 香川県仲多度郡多度津町甲四四九

ノ一 田中豊外二名

紹介議員 宮本 顯治君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇一八号 昭和五十五年十月二十七日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 茨城県稲敷郡牛久町城中三九〇

大田求外二名

紹介議員 安武 洋子君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇一九号 昭和五十五年十月二十七日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

関する請願

請願者 千葉県柏市光ヶ丘団地五九四 鑑

敬次外二名

紹介議員 山中 郁子君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇二〇号 昭和五十五年十月二十七日受理

身体障害者等に対する国鉄駅乗降施設の整備に
関する請願

請願者 滋賀県近江八幡市鷹飼町一、五七

四 岡林勝治外六名

紹介議員 山田耕三郎君

国鉄の新設される各駅、既存の駅を、身体障害者
等のために、次のように改良されたい。

一、身体障害者、お年寄り、妊産婦、病氣の人な
どが、自由に行動できる設備を設置すること。

二、駅舎の各乗降口に、スロープ、エレベーター
を設置すること。

三、電車乗降口とプラットホームの段差をなくし、
車椅子で乗り降りできるホームにすること。

（せめて二箇所位）
四、駅構内の券売機の高さ（投入口）を車椅子使用
者でも届くようにすること。

理由

近年、国鉄駅舎が次々と改築されている。滋賀県
でも現在、彦根駅、彦根西駅（新設）、浜大津駅、
近江八幡駅などの改築が行われている。新しくな
ることや、時代的センスを盛込むことは、喜ばし
いことであるが、すべて橋上駅になつてゐるので、
身体障害者、高齢者、妊産婦、病人などのための
設備を望む次第である。駅員の方々が身障者を抱
えて階段を登つて行く姿は誠に大変であり、老人
や妊産婦の方々も休み休み階段を登つて行く姿は
痛々しく感ずる。「駅」の階段は高くて急で胸がつ
まります」という声も聞く。「一国の文化の程度は、
こうした疎外者に対していかなる配慮をしてゐる
かによつて知られる」といわれる。

重度障害者等に対する国鉄新幹線等特急料金の減
免に関する請願

請願者 東京都新宿区高田馬場一ノ一〇ノ

三三三社会福祉法人日本盲人会連合

会長 村谷昌弘

会 長 村谷昌弘

紹介議員 斎藤 十朗君

重度障害者、特に視覚障害者及び同介護者に対し、
新幹線を含む特急料金を双方とも半額とするよう
措置されたい。

理由

障害者の更生は、速やかに社会経済活動に参与す
ることにあると言われ、それができるよう国や地
方公共団体はもとより、国民もこれを援助するも
のと身体障害者福祉法、心身障害者対策基本法は
うたつてゐる。社会経済活動とは、とりもなおさ
ず障害者を排除し、身をもつて行動や活動に移すこ
とにある。ところが、目に障害がある者にとつて、
正に一寸先はやみである。やむなく一人で歩かな
ければならない者もいるが、非常に危険であり、
多くは介護者を要する。国鉄は、介護者同伴の場
合、普通旅客運賃を双方半額としており、障害者
本人の用件によつて介護者が同乗し、それがため
二人分となるところを一人分となるようにしてい
る。しかし、今日の国鉄は近距離はともかく、中、
長距離はほとんどが特急化している。また、特急
に乗りしない限りは正常な旅行ができないように
なつてゐるにもかかわらず、特急料金は割引きにな
つてゐない。特急料金が運賃に占める割合は相
当高額になつており、介護者を要する者にとつて
は二人分、すなわち常人に比して二倍の負担を強
いられてゐる。しかも介護者とも割引きになつて
ゐる急行は次第に本数を減らし、特急に移行して
ゐる。高速化は時代の要求でもあるが特急料金の
値上りは、物価上昇とともに重度障害者の生計を
圧迫している。

請願者 栃木県宇都宮市明保町二ノ四

浜崎サイ外五十一名

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇六六号 昭和五十五年十月二十八日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 滋賀県甲賀郡甲南町竜法師二、三

二〇 森川茂夫外十九名

紹介議員 西ヶ久保重光君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇六七号 昭和五十五年十月二十八日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 三重県鈴鹿市北若松町六八ノ四

今藤武外十九名

紹介議員 村田 秀三君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇六八号 昭和五十五年十月二十八日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 東京都武蔵野市吉祥寺北町二ノ一

三ノ八ノ三〇二 大谷一敏外二十
二名

紹介議員 田中寿美子君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇七八号 昭和五十五年十月二十八日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願（三通）

請願者 埼玉県本庄市銀座三ノ六ノ一〇

小淵節子外百十二名

紹介議員 目黒今朝次郎君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇七九号 昭和五十五年十月二十八日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 埼玉県所沢市下安松五八九 岩男

紹介議員 阿具根 登君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一〇九九号 昭和五十五年十月二十八日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 東京都昭島市玉川町三ノ二一ノ六

紹介議員 市川 正一君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一〇〇号 昭和五十五年十月二十八日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 宮崎県都城市平江町二〇ノ二四

紹介議員 上田耕一郎君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一〇一号 昭和五十五年十月二十八日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 東京都八王子市長沼町 小林聡外

三名

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一〇二号 昭和五十五年十月二十八日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 埼玉県与野市大戸六六六 岡田直

之外三名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一〇三号 昭和五十五年十月二十八日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 東京都大田区萩中一ノ七ノ六ノ四

紹介議員 〇五 大島文雄外三名

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一〇四号 昭和五十五年十月二十八日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 京都府福知山市今安 門岩秀男外

三名

紹介議員 近藤 忠孝君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一〇五号 昭和五十五年十月二十八日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 埼玉県北葛飾郡杉戸町杉戸一ノ一

紹介議員 四ノ二四 砂川清外二名

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一〇六号 昭和五十五年十月二十八日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 東京都北区上十条四ノ一八ノ九

紹介議員 森田芳男

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一〇七号 昭和五十五年十月二十八日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 千葉県柏市向原町三ノ九ノ一〇二

紹介議員 岡村武外二名

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一〇八号 昭和五十五年十月二十八日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 愛媛県松山市若草町八 真鍋敦市

外二名

紹介議員 宮本 顕治君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一〇九号 昭和五十五年十月二十八日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 東京都北区滝野川三ノ七七 阿部

時郎外二名

紹介議員 安武 洋子君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一一〇号 昭和五十五年十月二十八日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 横浜市鶴見区東寺尾北台一四ノ二

四 丸山和俊外二名

紹介議員 山中 郁子君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一一一三号 昭和五十五年十月二十九日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 東京都荒川区南千住五ノ三九ノ二

すぎな荘内 桜田満孝外三名

紹介議員 市川 正一君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一一一四号 昭和五十五年十月二十九日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 東京都板橋区稲荷台二八 阿部裕

行外三名

紹介議員 上田耕一郎君
この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一一一五号 昭和五十五年十月二十九日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 香川県仲多度郡多度津町新町七七

二ノ四 道上恵一外三名

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一一一六号 昭和五十五年十月二十九日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 神奈川県大和市中央五ノ九ノ二八

柳沢功外三名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一一一七号 昭和五十五年十月二十九日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 千葉県野田市吉春七七六 黒沢恵

一外三名

紹介議員 谷脱タケ子君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一一一八号 昭和五十五年十月二十九日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 兵庫県養父郡養父町藪崎 辻本富

久夫外三名

紹介議員 近藤 忠孝君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一一一九号 昭和五十五年十月二十九日受理
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 千葉県松戸市大橋九五八ノ一〇

新妻昇外二名

紹介議員 佐藤 昭夫君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一二二〇号 昭和五十五年十月二十九日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 埼玉県加須市水深一、一七二 相
島勲外二名

紹介議員 下田 京子君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一二二一号 昭和五十五年十月二十九日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 東京都品川区大崎三ノ一九ノ二九
田中莊内 佐藤信寛外二名

紹介議員 立木 洋君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一二二二号 昭和五十五年十月二十九日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 高知県香美郡土佐山田町三六八
久竹孝外二名

紹介議員 宮本 顕治君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一二二三号 昭和五十五年十月二十九日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 東京都豊島区上池袋一ノ三二ノ三
和知孝佳外二名

紹介議員 安武 洋子君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一二二四号 昭和五十五年十月二十九日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 東京都足立区千住旭町一五ノ八
海老原進外二名

紹介議員 山中 郁子君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一二二九号 昭和五十五年十月二十九日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 静岡県浜名郡可美村若林一、一四
三ノ一 高森元治外二十名

紹介議員 寺田 能雄君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一二四〇号 昭和五十五年十月二十九日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 愛知県一宮市北方町宝江三九ノ八
馬場安祐外三十五名

紹介議員 吉田 正雄君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一二四一号 昭和五十五年十月二十九日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 東京都港区海岸一ノ二五 植
木二郎外二十二名

紹介議員 小野 明君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一二四二号 昭和五十五年十月二十九日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 静岡市中田三ノ九ノ四 樋口進外
二十名

紹介議員 穂山 篤君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一二四三号 昭和五十五年十月二十九日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

関する請願

請願者 岐阜県可児郡広見町平貝戸 石原
良輝外三十一名

紹介議員 佐藤 三吾君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一二四四号 昭和五十五年十月二十九日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 神奈川県座間市小松原二ノ五、三
〇二ノ二四 鈴木利満外二十七名

紹介議員 大森 昭君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一二四六号 昭和五十五年十月二十九日受理

多摩市の手小荷物配達区域指定に関する請願

請願者 東京都多摩市落合三ノ一ノ一
〇六多摩ニュータウンの生活環境
を良くする会内 莊司悦也外九千
五十七名

紹介議員 三木 忠雄君

多摩市は、多摩ニュータウンの事業の進展に伴い、
人口は著しく増加し、他に類をみない急激な発展
を遂げ、昭和五十五年九月現在九万二千人を超え
るに至つた。このような状況の中で、多摩市は手
小荷物配達未指定区域のため、市民から手小荷物
配達区域の指定をしてほしいとの切実な要望があ
り、各方面に昭和五十二年から要望してきたが、
いまだに実現していない。同じニュータウン区域
内でも手小荷物が配達される区域と配達されない
区域があり、多摩市民の立場からすれば、誠に不
公平といわざるを得ない状況である。よつて、多
摩市を手小荷物の配達区域に一日も早く指定する
よう格段の配慮をされたい。

第一二四九号 昭和五十五年十月二十九日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 群馬県伊勢崎市西田町二八ノ八

上原伸一外三十二名

紹介議員 高杉 勉忠君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一二六二号 昭和五十五年十月二十九日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 千葉市柏井町一、五三二ノ五五
波多野章外三十名

紹介議員 粕谷 照美君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一二七〇号 昭和五十五年十月三十日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 埼玉県浦和市領家三ノ二ノ七 沖
岡純治

紹介議員 市川 正一君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一二七一号 昭和五十五年十月三十日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 埼玉県久喜市江面一一九ノ三 桑
原英夫

紹介議員 上田耕一郎君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一二七二号 昭和五十五年十月三十日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 愛媛県川之江市市川之江町 篠原幸
男

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一二七三号 昭和五十五年十月三十日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 東京都杉並区阿佐谷北三ノ三六ノ

紹介議員 一八 岡登恒男

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一七四号 昭和五十五年十月三十日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 東京都豊島区上池袋一ノ三二ノ三

紹介議員 亀井徳久

紹介議員 沓脱タケ子君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一七五号 昭和五十五年十月三十日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 京都府舞鶴市上安八一五 岡野統

紹介議員 一郎

紹介議員 近藤 忠孝君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一七六号 昭和五十五年十月三十日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 東京都北区神谷二ノ三三ノ一一

紹介議員 紺野広喜

紹介議員 佐藤 昭夫君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一七七号 昭和五十五年十月三十日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 埼玉県浦和市領家三ノ二ノ七 喜

紹介議員 祝浩一

紹介議員 下田 京子君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一七八号 昭和五十五年十月三十日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

関する請願

請願者 千葉県印旛郡酒々井町東酒々井四

紹介議員 ノ四ノ二一 和泉健三

紹介議員 立木 洋君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一七九号 昭和五十五年十月三十日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 三重県桑名市八重垣町二五九ノ二

紹介議員 伊藤守

紹介議員 宮本 顕治君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一八〇号 昭和五十五年十月三十日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 埼玉県北葛飾郡栗橋町高柳二、一

紹介議員 七三 丸山栄

紹介議員 安武 洋子君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一八一号 昭和五十五年十月三十日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 東京都北区西ヶ原一ノ三七ノAノ

紹介議員 一〇六 佐藤晃

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一八五号 昭和五十五年十月三十日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 岐阜県不破郡関ヶ原町三、三七六

紹介議員 ノ四 佐久間俊一外十七名

紹介議員 松前 達郎君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一九〇号 昭和五十五年十月三十日受理

ローカル線の存続活用に関する請願

請願者 福岡県田川郡添田町峰地 佐渡順

紹介議員 子外九百九名

紹介議員 小柳 勇君

ローカル線の存続活用措置を講ぜられたい。

第一一九一号 昭和五十五年十月三十日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願(一通)

請願者 佐賀県唐津市町田一ノ一ノ三 中

紹介議員 島大輝外四十三名

紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。

第一一九六号 昭和五十五年十月三十日受理

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の反対に
関する請願

請願者 東京都江東区北砂一ノ一六ノ八

紹介議員 大下宏外二十九名

紹介議員 福岡 知之君

この請願の趣旨は、第九四六号と同じである。