

第九十三回国 参議院運輸委員会會議録第八号

(三〇)

昭和五十五年十一月二十日(木曜日)
午前十時三十分開会

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
山本 富雄君
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

国務大臣 運輸大臣 塩川正十郎君
政府委員 運輸省鉄道監督局長 山地 進君
事務局側 常任委員会専門員 村上 登君

説明員 資源エネルギー庁石炭部産炭地域振興課長 鈴木 英夫君

自治大臣官房地域政策課長 藤原 良一君
自治省財政局調整室長 井下登喜男君
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

本日の會議に付した案件
○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。
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。

○瀬谷英行君 最初に大臣にお伺いしたいと思うのでありますけれども、この法案でもって国鉄の財政の再建ができるという前提に立って提案をされていると思うのでありますけれども、いままでの審議の経過を見ますと、この法案には非常に欠陥があるわけです。というのは、具体的な問題が、たとえば地方ローカル線等の問題では具体的な対象が明らかにならないですね。普通ならば政令というのは取ってつけたようなものなんだ。法律があつて、政令は何も一々法案審議の際に細かくやらなくとも、そんなものは政令に任せると、そんなものになるんですね。ところが、この赤ローカル線の場合はそんなものにはならないんです。この政令が法律案そのものであり、一番大事なことになる。ところが、その具体的対象が全然明らかにならないわけですね。明らかにならないまま審議をするから話がどうして

も空転をするということになる、抽象的になるということになるんですね。
だから、恐らくこの問題でいろいろと野党から注文が出る、理事会の話も大分もめたようでありますけれども、こういう内容が明らかにならないために理事会でも時間がかかるということになつたんじゃないかと思う。そこで、どうなんでしょうね、もう少し具体的にできないものかどうかですね、その点具体的にできるといふならば、できるようにした方が関係地域住民にとつては親切じゃないかと思うんですが、その点はどうなんでしょうか。
○国務大臣(塩川正十郎君) 御承知のように、国会に提出しております法案は、いわば国会という場で政治的に判断をして決定していただきたいのと、その政治決定がございました後これを行政的にどうこなすかということ、これを政令にゆだねていただきたい、こういうのが筋でお願いしておるわけでございまして、仰せのように、ただしそれはこの法案に限って一本一本の線名が大事なんだと、これはもう当然私たちが認識しておるのでありますけれども、しかし、その線名をずっと書き出してやるといふことがこの法案と一つはなじまないもので、それでまあ政令にお願いいたしたい。そこでその政令が要するに政治的配置で左右され、影響を受けて根本的な精神が貫かれないということになったら、これはもう大変なことでございますので、そこでわれわれといたしましては、その政令の骨子となる基準だけはきつちりしておきたいというので基準をとにかく明示いたしまして、それで御審議をお願いしておるといふことでございまして。
それではなぜ具体的な線名を一つ出してこれなのかと、提示できないのかと申しますと、それにはその基準案のところにも書いてございまして

うな三つの条件がございまして、それからいけばその三つの基準というものは、どうしても代替交通がとり得られないような状況のところ。で、これはやはり政令をつくり出すときに具体的に十分な各省庁間の調整を得なければ、これは運輸省だけで決定できないということでもございまして、そこで基準を決めまして、この基準に適合するところはほぼ線名で御想像はしていただけるんじゃないかと。といって、これを公表するといふことは、いまの段階におきましては余りにもわれわれといたしましては一方的ないわば政令参加になつてしまふので、どうしても各省庁の協議を得た上でその政令の公表をさせていただきたい、こういうことでございまして。
でございまして、審議していただく先生方にしたら、それは私に確かにそういう御疑問が出てくるのはもう当然だと、実は私も議員の一人でございますから当然そう感じるのでもございますが、しかし、それを不信感を持っていただいてはいかぬと思ひますので、私は再三にわたりました運輸省が提示している基準というものはあくまでも崩しませんから、ひとつ御了承いただきたいということをお願いしておると、そういうことでございまして、よろしく御了解いただきたいと思います。
○瀬谷英行君 運輸省と自治省の統一見解というのがございまして、この統一見解というのは具体的にどういふことかというところがはっきりわからないわけですね。つまり「赤字が生ずるおそれがある」場合には云々ということになつていますね。この統一見解というのとは一体どういふことなのか。つまり第三セクター等によって経営する場合でも赤字が生ずるおそれがあるので、地方公共団体が第三セクターに参加することについては、その財政負担を慎重に検討した上で対処し

と、こういうことになっているのですけれども、慎重に検討して対処するということは、具体的にはやるのかやらないのかということなんです。つまり赤字が生ずるおそれがある場合は地方自治体はさわるかと、ノータッチでいいということなのか、その赤字が出ることを覚悟をして応分の負担をしろという意味なのか、どういふふうに解釈していいんだかわかりません、これじゃ統一見解というのはいくらもありません、統一見解です。だんだんこれはわかりにくくなっている。一体これはどういふことなんでしょう。

○政府委員(山地進君) ここに書いてございませう。いまの御質問の第一の点は、参加することをしないのかするののかという点に一つの重点があったかと思うのでございませうが、これも前段に書いてございませう。赤字が生ずるかあるいは生じない場合もあるわけでございまして、そういうことについて地方公共団体として参加をする前によく検討する、検討したら、そこで参加するかどうかを判断するということになるわけでございまして、この文面から、第一義的にはそういう慎重に検討するので参加しないという結論も別に出てくるわけではございませんで、地方公共団体がこの第三セクターをつくった場合には当然起こるであろう赤字について、一体どうするかということについての十分御検討をいただくということが書いてあるわけでございませう。

○瀬谷英行君 だから、わからないと言っている。何もわからないじゃないですか、具体的に。いまの御答弁は字句をそのまま言っただけで、文章を小学生にわかるようにかみ砕いたというだけの話で具体的な内容はわからないです。

自治省からきよう見えていますか。——じゃ、自治省の方に伺いたいと思うんですが、あなたは自治省の代表で出てるんだから、あなたにわからないようなことであつてはこの統一見解何ものもないですね。

そこで伺いたいと思うんだけど、この統一見解というのは、この赤字が生ずるおそれがある

場合、国鉄がやつて赤字が出るものを第三セクターがやつて赤字になるということとあり得ない、これはね。これは当然の話です。そこで、ここにわざわざ赤字が生ずるおそれがあるのといふに書かなくなつて、生ずるおそれがあることはわかつているのです。その場合に、地方公共団体が第三セクターに参加することについては、財政負担を慎重に検討した上で対処しろというところは、赤字が生ずるおそれがある場合には地方自治体は参加をするおそれがあるのか、させないということになるのか、それでもいいということになるのか、どっちかだろうと思つては、それはどつちなんですか。

○説明員(井上登喜男君) この統一見解の趣旨は、理論上、地方公共団体が第三セクターに参加してはならないということをはっきりさせたわけのものではないと、赤字を生ずるおそれが多分にあると、それが地方団体の負担に転嫁されるおそれがあるということ、これはまあそのケース・バイ・ケースによりまして、これはまあことを十分慎重に考えた上でやつてもらいたい。と申しますのは、この第三セクターに参加するかどうかということは、結局は地方団体の恐らく地方議会等を通じての団体の意思の決定によつて行われるわけでございませうから、法律的にこれは絶対だめだということや、法的にこれはございませう、したがつて慎重に検討した上で対処しなければならぬということや、これはまあ、はつきり言つたことではございませう。

○瀬谷英行君 さっぱりわからぬじやないですか、やつぱり。私は具体的なことを言つていられる。これは黒字になることがはつきりしている場合、参加をするのにはちうちよする団体はないでしょう。問題は赤字の場合です。赤字になるおそれがある場合に慎重に検討した上で対処しろと言つて、赤字になる場合、赤字になることは覚悟で参加をさせるということなの

か、赤字になる場合にはやめろということなのか、そつちはどうなんだということを聞いてるんですよ。

○国務大臣(塩川正十郎君) そのことにつきまして私は自治大臣と話をいたしましたので、これは事務当局より私がお答えする方がいいかと思つてます。

要するに、この「対処しなければならぬ」と、この「対処」に瀬谷先生は重点を置いておられるように思いますが、確かにその態度を決定するといふ意味で「対処」だ、こう思いますが、この中身はこういうことに解釈していただければと思つてます。第三セクターをどうしてもその地域の開発上やつぱり運営しなければならぬ、しかし国鉄は免責してほしいという、その場合でもその地域の交通を維持するためには第三セクターでも運用しなければならぬ、そういう事態が出てくる。その場合、地方開発等いろいろなものが進んで地方財政にその大きい赤字の負担とならないような場合には、これはその地方自治体の積極参加という道もあるであらう、しかし、これを経営することによつて相当な赤字が出てくる。その場合に、その赤字はどこで見てくれるのかということが当然地方自治体として問題となってくる。その場合、その赤字の対応策というものをよく考えた上で参加するかしないかを決定しないと、こういう意味であります。これが一つ。

そして、この文書の裏から見ますと、であるがために第三セクターを、それをつくつて推進するとするならば、第三セクターによつて起こる赤字に対してはやつぱり政府がその対応を講じなければ、地方自治体だつてそれに対応しにくいぞということが裏に含まれておると思つております。でございませうから、この文書からおつしやうたら、確かにこれ何書いてあるのかという御判断のことは起こつてくると思つてございませうが、先ほど申しましたように、地域の開発の重要性とそれによつて起こる赤字のバランスを見た上で一つは態度を決定しないと、こういう

ことを言つておることが一つ。それと同時に、やはり第三セクターに対し今後それを推進するするならば、その第三セクターの赤字に対する対策というものを、これまた政府としても考えなければならぬのではないかと、こつと、こつとこつとに解釈していただければ、えらい勝手な説明でございませうけれども、私と自治大臣との間で話しておりますのはそういう内容でございませう。御披露申し上げた次第です。

○瀬谷英行君 それならば、赤字が出そうなる場合には政府がめんどう見るから心配するな、こつとこつとこつとに理解をしてよろしいんですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) いまそれは自治省ではその財源がございませう、運輸省でもございませう。でございませうから、それに対応するようないかなきやならぬということを私は申し上げておるわけなんです。

○瀬谷英行君 私は具体的なことを言つていられる。第三セクターに参加するのかわからないのか、どつちかだと思つてございませう。赤字はもう恐らく間違ひなく出るだろう、その赤字をいかに切れない場合にはやめろ、しよい切れる場合はやれと、こつとこつとこつとに意味なのか。政府に負担をせよ、こつとこつとこつとに意味なのか。要するに、赤字ということとは前提に置いて考えなきやならぬ。その場合に参加をするのかわからないのか、地方自治体は二つに一つしかないので、答えは、起立採決と同じです。立てば賛成、座れば反対。中腰というのはいないんだから。そうなんぞ、これは一体どつちなんだと。その答えは出ないのか出るのか、その点を明らかにしないと地方自治体だつて困るんじやないですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) それは、私からやるのかやらないのかということや答弁する問題ではないと思つてございませう。それは先ほど申しました、どうしてもやつぱりその第三セクターで経営してでも地域の交通を維持しなければならぬ。がしかし、赤字は出る。しかし、その赤字は

非常に押通されておられるので、国鉄が選定した場合に、選定の政令の基準の適用がそうではないという御意見になろうかと思うわけでございまして、この場合には運輸大臣といたしましても、知事のお申し出が適切であるかどうかということに

つては、十分認可の判断の際に検討をさしていたかどうかでございまして、知事の絶対的な何と申しますか、意見について、力があるかどうかということとございしますけれども、やはりその知事の御指摘になる事項が私どもとしては非常に重要でございまして、知事の御判断を十分参考にさせていただいて大臣の認可をいただきたい、かように考えております。

そうすると、何か言い残すことはないかと言われた程度で、そうすると、知事の方で述べるのはせいぜい辞世の句ぐらいのものでしよう。判断を覆すところまでいかないでしよう、それは。その点はどうなんでしよう。

○瀬谷英行君 この間の委員会の際に、やっぱり知事の意見という話がどなたかの御質問で出たと思うんですよ。そのときの大臣のお答えとしては、知事の意見というものがどういうふうに出たとしても、これをそのまま取り上げるといふわけにはいかないという意味の御答弁があったような気がするんですが、その点どうですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) たえばこの選定基準の中で、三つの地域についてはやっぱり特別に考慮しなけりやならぬ、そういうものもございますし、そういう点についての辞世ではなくて客観的な申し出があるといえますとこれはやっぱり私としても考慮せざるを得ないと思うんです。それからもう一つは、一日二千人キロあるいは

○国務大臣(塩川正十郎君) 第八条で言いますところの知事の意見というのは、要するに選定の基準についてその再審査を申し出るとかなんとか、そういう意味の意見でございまして、それが陳情で申し出る、ここは将来大いに発展するところとございしますから残してもらいたい、あるいは観光地として重要なところでありますから残していただきたいというような陳情であり、あるいはまた知事のいわば主観的な予測を入れた政治的

四千人キロというような基準を設けておりますが、その基準に対して異議があつて、これが相当客観性のある調査に基づくものであるとするならば、これは当然意見も尊重しなければならぬと思うんです。それからまた、一定量の輸送というこの判断につきましても、これまた、いわば科学的なデータに基づくものであるならばこの意見というものはやっぱり聞くべきではないか、こういうことではないですか。

な申し出である場合は、これは私は知事の意見は承つておく程度にしかならないのではないかと。しかし、先ほども山地局長が言いましたように、選定基準に合わせておかしいじやないかと、もう一度審査してもらわなければこれはいかぬというような、そういう問題が具体的にでてきておる。しかも、それが客観的な意見として出てきておる。客観性があるという場合には当然これは担当大臣としてその意見は尊重しなけりやいかぬと、こういうことを申し上げておるわけであります。

○瀬谷英行君　そうすると、大臣の言うのは、それは無実の罪であることがはっきりわかった場合には勘弁をしてやるというようなものなので、それはあたりまえなんです、そんなのは。だけれども、その基準に該当するということになってどうにもならない場合には、知事が何と言おうともこれはしよせんは辞世の句になつちやうというようなことになる。そうすると、知事が意見を述べることができるというのは気休めにすぎないということになつちやう。これじや知事とすればやつぱ

○瀬谷英行君　まあ、いろいろ言われるけれども、しよせん知事の意見というものは聞きおくだけのように受け取れるわけです。言ってみれば、打ち首の前に何か言い残すことはないかと、そういうようなものじゃないですか。打ち首の儀は平に

りおもしろくないんじゃないかなという気がいたします。本当ならばここで何名かの関係知事の方において願ってその知事さんの意見を聞いてみたいという気がするんですよ、公述人の中には知事さんいらっしやらなかったけれども、せっかく知

事の意見を聞くということになっているんだから、辞世の句だけ言わせるんじゃないやなくて、その前に知事の意見というものを、特にローカル線の存廃というのは知事にとっては重要な問題なんですから、それは知事の意見というものを、単に、言つてみれば愚痴をこぼすという程度で終わらせてはいけないという気がします。

しかし、この法案の内容を一つ一つ申し上げるならば、このように条文で書いてはあるけれども何にもならないという点があるんですよ。だから欠陥法案じゃないかというふうに言わざるを得ないんです。それじゃ、たとえば三十五万人体制というのがありますけれども、将来の国鉄ということを考えた場合一体どうなるのかという展望を聞かしてもらいたいと思うんです。

その一つの例として、いま国鉄でもってリニアモーターカーのテストをやってますね。このリニアモーターカーというのは宮崎かどこかでやっておるようでありますけれども、どういふ内容のもので、一体将来何を考えてこのテストをやっておられるのかといったようなことについて、一応御説明を承りたいと思うんですが。

○説明員(高木文雄君) リニアモーターカーのシステムは、一番大きな点は、車輪とレールとが接触をしてその摩擦力を利用して車両は走っているわけでございますけれども、それを磁石の力を利用してすることによってレールと車体とが接触しないで、そんなに高い高さではございませんけれども何センチか車両を浮かせる、磁石の反発力によって浮かせるということが一つ。それから、前へ進みますのも磁石の力によりまして、NとSとありますが、南と北といいますが、そういう磁石のプラスとマイナスの反発力を使いまして前へ進むという考え方でございます。

で、それがどういふメリットがあるかといひますと、やはり摩擦によつて走る場合と違ひまして、ほんの少しですけれども宙に浮いております關係で、一つはスピードが出せるということでございます。それからさらに、最近の非常に世の中の

移り変わりとともに環境問題が重要な問題になってまいりました。騒音、振動といった問題が、速ければ速いほど大きくなってまいりますので、スピードを上げようとしめすと振動が高くなり騒音が高くなるということで、御存じのように現在のところ新幹線についていろいろ各地から批判を受けるといふことでございますので、これ以上スピードを

上げるためにはいままでの方法、車両といえますか、車輪とレールとの間でいろいろな音、振動が出てくる、あるいはまた架線とパンタグラフの間でいろいろな音が出てくるという形のものでしょうか。もともとスピードを上げるというわけにはいきそうもないところから、そういう摩擦がなくて済む、したがって摩擦から出てくる音を発生しなくてもいい方法としていまのリニアモーター

というのが非常にメリットがあるでないかというふうに見えるわけでございます。

そこで、いまからもうすいぶん前になりますが、最初実験室の中でそういうものをやってみた結果、理論的にはやれるということになりました。そこで今度はもう少し実際のにできるかどうかというところで宮崎県に七キロの長さの施設をいたし

まして、そしてそこで現実には走らせてみた。ところが計画どおり五百キロを超えるスピードが出るものがわかったわけでございます。しかし、これは先般までは人を乗せないで走らしておったわけでございますが、いろいろ実験のためのデータを集める等のためにも人を乗せなければいけませんし、将来これを現実に使うとすれば、人が乗ってはという影響があるかということもいろいろ調べなければいけませんということもありまして、この暮れかあるいは来春になるかわかりませんが、今度人を乗せて、人といってもお客さんではなくて研究者でございますけれども、人を乗せて

で、今後どういうことに問題があるかといいますが、たとえば、単に一定の区間を行ったり来たりしているだけならばよろしいわけでございます。

けれども、途中に駅があるということではなければ
實用になりませんから、そうすると、とまるため
にブレーキをかけるというようなブレーキシステ
ムをどうしたらいいかという問題もございま
すし、それから、新幹線でも「こだま」を「ひ
かり」が追い越すというようにござい
ますと途中駅で分岐をしないやならぬわけござい
ますが、分岐についてはどういうことになってい
くかという問題もございます。それから、連結と
いったようなところが非常にむずかしいわけござ
いますけれども、それぞれの車両が浮いて走るわけ
すけれども、その一の車両と二の車両をつなぐ
そこでそれぞれが自分で浮上力を持ち推力を持っ
て走るわけすけれども、この車とこの車といさ
さかでもスピードが違ふということになりますと
連結器のところへすこし何と申しますか、ショッ
クがくるわけす。その連結システムをどうした
らいいかというような問題がありまして、まだま
だ技術的に研究しなければならぬ点がたくさんあ
るわけでございます。

さらにもう一つ、ちょっと細かいことになりま
すが、磁石を並べるわけでございますので、その
磁石をつくるのにいまのところは大変金がかかる
わけでございます。これを大量生産にすれば安
くなるという面もありますけれども、それがどの
程度まで安くなるかという問題もございます。そ
れから磁石を、私も技術屋でありますので
ちよつと説明は下手なんですけれども、冷やすとい
う必要がありまして、それがためには、いまの
ところへリウムを車に搭載することが必要になっ
てくるわけでございますが、へリウムによつて冷
やすということは世の中で幾らでもいま行われて
おりますけれども、いずれも固定したところに置
いてあるわけでございます。動く物体にそのへ
リウムを積んでそして冷やす。そのときに非常に
コンパクトな、つまりスペースが少なく済むよ
うなへリウムの箱といひますか入れ物といひま
すか、そういうものを開発しなきゃならぬといふ
うな点もまだ残つておる問題でございます。

この超電導によつて物を走らすという研究は、
一部はカナダ、一部はドイツで行われておつたわ
けでございますけれども、いまのところかなり大
ぜいの学者さんあるいは技術屋さんが日本に見
参りますが、いまのところカナダやドイツでいた
しましたものよりはるかに現実性を持った実用
の可能性のあるシステムだということ言われて
おるわけでございます。私もこれとしては最後の
鉄道といひます。そういう意味では最後は開
発を進めてまいりたい。まあ五百キロというの
試験に出たスピードでございまして、実用的
には五百キロまで出すわけではないと思ひます
けれども、仮に実用的に三百キロで走るとい
ますと、東京・大阪間は一時間半ということに
なりますので、一時間半まで時間短縮が可能であ
りますれば、東京・大阪間で言えば明らかに飛行機
よりはいいのりニアモーターカーの方が便利だ、町
の真ん中まで引張つてこれまた便利です。その意
味で便利だということにならうかと思ひます。

そうしますと、技術的な未解明の問題を解明で
きれば、現実的なものとして成り得るものではな
いかというふうな考へでおる次第でございます。
○瀬谷英行君 このりニアモーターカーは国鉄で
研究をしていて同時に、日本航空でも研究をし
ていてということなものでありますけれども、こ
ういふものは、じゃ日本航空が開発をしたならば、
日本航空にこのりニアモーターカーの経営もやら
せるという含みを持つていてというふうにも聞
けるわけでありまして、航空会社がこのりニア
モーターカーを開発する、国鉄が開発をする、
これは両方で競争させるという意図があるのかど
うなのか、その点ちよつとお伺ひしたいと思ひ
ますが。

を使つておりますが、それによるりニアモーター
カーとはある意味では全く違ふものだというふう
に考へております。日航さんの場合には、たとえ
ば飛行場へのアクセスというようなことを考へ
になる場合、特に、たとえば例を挙げれば羽田と
成田をつなぐというようなことを考へになる場
合にはふさわしいものになるんではないかとい
う考へでございますが、われわれはもう少し
スピードも速く、したがってまた距離も長いも
のを考へているわけでございます。本来、日航
さんが考へておられるものと私どもが考へて
いるものは、いわゆるりニアモーターを使うとい
う意味においては共通でございますが、もともと
どこで有効か、どういう場所が有効かと考へま
すとおるわけでございます。将来ともこれを一緒
してということにはならぬのではなからうかとい
うふうな考へております。

○瀬谷英行君 日本航空の問題……
○政府委員(山地進君) 私も日本航空の方のこ
とを担当しておるわけではございませんので定か
にはしてない点がございまして、いま総裁の申し
上げたように方式が違つておりましたが、日本航空
の場合には短距離といひますか、そういうことを
志向している新しいシステムであり、国鉄の場
合には中長距離の方に適しているものであるとい
うことで開発されておりました、全然原理も違
うことでございまして、政府としては、私の方
の予算としては大体同額の予算を計上してきてお
るわけでございますが、先生のおっしゃるような非
常に何と言ひますか、競争原理の導入というよう
な観点から両方並べてやつておるわけでは
ございませんで、たまたま違ふ動機で違ふシステ
ムをいま同じように並行してやつておるというこ
とでございまして、今後のそれぞれの方式、たと
えば日本航空の方はそれをどうやって開発するの
か、従来は日本航空が自分の資金の中でやつて
いたものを新しく形態をつくる、研究の母体とい
うものをつくつてやつたらどうかという議論

もございまして、今後の進展というのはさうい
つたことに絡んで進んでくるだろうと、かように考
えておるわけでございます。
○瀬谷英行君 このりニアモーターカー、これだ
けのものがかりな実験をやつておる以上は、実用と
いうことを考へないでやつておるわけじゃないと
思ひます。道楽としては高過ぎるんですから。
そうすると、実用という可能性は一体どうなのか、
建設費は一体どうなのか、安全性はどうなのか、
採算はどうなのか、それらの点についても検討を
されているんじゃないかと思ひますのでありますが、
その点はどうか。

○説明員(高木文雄君) 現在の段階では、先ほ
どちよつと触れました幾つかの重要なポイントに
おいて技術的な問題がなお残つておりますので、
そこに精力を集中をいたしております。したが
いまして、その実用化ということについてはまだ
いろいろな計算を詳細にやつておるということでは
ございませぬが、いわば遠視的な見方として御承
知おき願ひたいと思ひますけれども、りニアモ
ーターカーで当方で走らせます場合の車両の風体と
いひますか大きさは、大体いまの新幹線と同じぐ
らいのスペースのものになるであらうというふう
に考へられますので、したがって用地あるいはト
ンネルとか橋梁とかいう部分についての建設費
は、そういう基礎部分の建設費は、新幹線の建設
費とそれからりニアモーターの建設費はほとんど
変わらない。
どこが違ふかと言ひますと、路盤あるいは路盤
のところまでは同じとしましても、その上のレー
ルの部分とか、それから架線を張るとかいうこと
が要らなくなるわけでございます。それが要らな
くなるかわりに磁石をすつと引かなくちゃいけま
せんので、その磁石を引くためのコストと、それ
から今度は架線を張つたりのためのコストと
の減等の差し引きがどういふか、こうなるかと
いうことでございましてけれども、いろいろな見方
があります。特に磁石が幾らでできるかというこ
と、大量生産の場合に幾らでできるか、また、そ

の磁石の材質の問題その他いろいろあるようでございますので、いま達観的な数字として考えておりますのでは二割ぐらい新幹線よりも建設費が高くなるのではなからうか、そのくらいである意味ではとまるのではなからうか。

今度、運営費でございますけれども、運営費の場合には、一番問題は電力費がよいいかるといふことでございます。スピードが上がりますとどうしても電力をよい食い食うわけでございますので電力費がよいいかるといふことでございます。一方、レールと車輪とが、摩擦力によつて走つておる、それから架線とパンタグラフが接触しておるというこのために、現在新幹線でも非常に金がかかりますのは、保守費に金がかかるわけでございしますが、摩擦ですからレールも摩耗しますし、車輪も摩耗しますし、架線も摩耗しますし、パンタグラフも摩耗するといふことで、大変いまの新幹線では運転経費はそうかからないんですけれども、保守費には金がかかるというところに問題があります。摩擦がなくなりますので、二アモーターの場合には保守には余り金がかからぬといふことになります。したがつて、保守に金がかからぬことと電力をよい食うことによる電力費がふえてくるといふこととの関係のプラスマイナスの問題になります。ちやうど建設費が仮に二割よけいかるといふことを考えますと、その二割よけいかかる分に伴うところの償却なり利子負担なりがふえてくるわけですが、そのぐらゐの部分は運営費がむしろ減るんではなからうか、電力費が上がりまして先ほどの保守費が余り要らないといふこととの関係で、プラスマイナスでちやうど建設費がふえるぐらゐのところは減るんではなからうかと、こういう考え方でございます。

問題は、むしろその収入がどうなるか。どこでそういう線を引くかといふことにもよりますけれども、仮に東海道なら東海道で考えた場合に、それだけの建設をして、そして現在、在来線があり、新幹線があり、そしてまたもう一つ線があるといふことになった場合に、それを、三本の主要線を

持つというだけのお客さんがあるかどうかということが一つ問題でございまして、トータルといたしましては、まあ飛行機にいま乗っていらつしやる方が移ってくるという程度では間に合わないわけにございまして、自動車を利用になっている方もうちの方を利用してくださるというようなことにならないといけないわけでございます。

それにつきましては今後の交通、その区間、A点からB点までのお客さんがどのぐらいあるか。たとえば、一例を挙げれば、東京―大阪間一時間半といった場合に、どのぐらい乗っていたげるか、そこらあたりが問題でございます。当然それは御利用いただけますけれども、今度は逆に新幹線の方のお客が減るわけでございますから、それを総合した場合にうまく採算がとれるかどうかということが非常に問題でございますが、まだそういう市場調査をやるというようなところでいってないわけでございまして、それよりも技術的な可能性と、先ほど申しました研究室での可能性の問題でなくて、実用的に使っていった場合の可能性ということにいまこれから全力を挙げて研究を集中してまいりたい。

まあ大変いままで多くの金を使わしていただいたわけでございますけれども、これはどこで金がかかっているかというところ、やはり実験線をつくるのに、七キロという非常に長いところでございまして、用地を買うとかあるいは構造物をつくるとかということで大変金がかかっておるわけでございますが、今後はいままでに比べますればそれほど大きな金を使わなくても、いまだに比べればでございますけれども、多くの金を使わなくてもいろいろな実験ができるということでありまして、大変赤字の際にどうすべきかというのは私もしよっちゅう悩んでおるわけでございますけれども、ここまで来ましたので、かなり可能性の高いものになってまいりましたので、相当力を入れて実験を続けていきたいというふうに考えております。

○瀬谷英行君 大臣にお伺いしますが、リニア

モーターカーというのはかなり実現性の濃いものになってきたという話なんです、いま総裁の説明を聞きますと、保守費等で新幹線よりは金がかからないんじゃないかと。なるほどそれは架線がなくなれば架線故障というのがなくなるわけですから。いままでちよくちよくあったわけです、新幹線は。そういう点でプラスもあるだろう。人を乗つけてテストをするという段階まで来た。そうすればこれは実用の可能性が出てきたということになるわけですが、新幹線とリニアモーターカーと在来線と高速バスとそうたくさん並べる必要もないだろうという気がするんです。そうなれば、新幹線を全部リニアモーターカーにしてしまっただっていいんじゃないかという気がいたします。もし、そういう実現の可能性があった場合に、国鉄にリニアモーターカーを運転をさせるというようなことも考えるのかどうか。将来の交通政策としてあなたがち夢ではないということになれば、当然いまから考えておかなきやならぬと思うんですが、その点はどうですか。

○国務大臣 塩川正十郎君）リニアカーのいわばハードな研究、そしてこれを活用するについてのソフトな研究と両面からいろんな方々の研究が進んでおるように聞いております。しかし、先ほど国鉄総裁が申しましたように、この実用化はまだ相当な先の問題ではなからうか。特にこれを走らしますときの安全性とアセメントの問題、こういうものがまだ全く未知の社会として残っております。でございますから、そういうようなものが全部集約されて、要するにリニアモーターカーというフイージビリティができるようになるまでには相当なまだ年数が必要だと思つてございまして、運輸省といたしましてはこれを実用的にどう使うかということはまだ当面のところ考えておりません。したがつて、まだ目下のところはこれの物理的なあるいは科学的な研究を、国鉄のやつておりますものを運輸省としては非常に興味を持ってこの成り行きを見ておるといふ状態でございます。

○瀬谷英行君　じゃ国鉄自体、この技術的な面で、ちよつとお伺いしたいと思うんでありますけれども、人を乗せてテストをするという次の段階には、これを利用するという方向に一步踏み込んだ実験になるということになるんじゃないかと思うんであります。そうすると、その可能性の問題として一体あとどのくらいの研究あるいは実験を繰り返せば実用のところへ、その決断ができるのか、その点の見通しについてお伺いしたいと思うんです。

○説明員(高木文雄君) 専門家の間でも、何とい
いますか、積極論者と消極論者があるのをごさ
います。これはある意味では当然のことをごさ
います。積極論者の場合ではかなり早い期間にでき
ると言っておりますし、片方、いろいろこういう難
点がある、ああいう難点があるという問題点を指
摘する人たちは、実用までにまだまだ相当時間か
かるよという意見を言っておりますので、私もそ
この判断はよくつかないんですけれども、いまの
おおよその目安としてはやはり相当期間要するん
ではないかと、まあオーダーとしては十年ぐらい
の期間がまだいろいろ要するんじゃないかというぐ
らいの感じでいま取り組んでいるわけでごさいま
して、ちよつとその決断までの期間はそのぐらい
かかるんじゃないかなというのが多数説と言つて
もよろしいんじゃないかというふうな感じで取り
組んでおります。

○瀬谷英行君　十年といつたつて、東北新幹線、上越新幹線にしても声を上げてからもう十年たちやつたわけです。あれだけ手間暇かけるくらいならば、リニアモーターカーに可能性があるんならば、いっそのこと東北、上越新幹線、こういうものでもつくつた方がいんじゃないかなという気もするわけですけれどもね。どっちにしても相当莫大な研究費を使っているということでありまして、手間かかるからやめようというわけにもいかないだらうという気がしますね。これからもそうするとこの問題は、財政的には赤字であるけれども研究の方は積極的に進めていくというふう

に理解をしてもよろしいんですか。

○説明員(高木文雄君) 私どももいたしましては、もう一つ実は問題がありますのは、東京―大阪間の旅客流動がどうなるかということでございます。たとえば建設省あるいは道路公団等におきましては、最近東名、名神の高速道路が非常に盛況という事で、この対策をどうするかということがございます。私どもとしては、東京―大阪間の輸送力がパンクをするという状態になったときに、一体、道路にどのぐらい受け持つてもらうか、鉄道がどのぐらい受け持つてかという様なことも研究しなければいけないわけがございます。しかし、安定成長の時代に入りまして、やはり高度成長時代とはスピードには差がありますけれども、やっぱり輸送需要というものは少しづつでもふえていくこととございまして、それから、道路にしたらいいか、あるいはいまのようなりニアモーターみたいなものにしたらいいかという様なことも比較しながら、私どもとしては現実に向かって取り組んでまいりたいというふうに考えておるわけでございます。

で、もう一つは、いま、東北新幹線大変時間がかかったという事でございまして、ちょうどその東北、上越新幹線の着工をいたしました時点で環境問題というのが非常に大きな問題になりました。その見通しを誤りましたためにこれ時間がかかったわけでございますけれども、先ほども申しましたように、リニアモーターの利点というの、振動がない、空気を切る音だけが残りますけれども、摩擦から出てくる音がないということとございまして、環境問題に対しては非常にリニアモーター式というのは強いものでございまして、その意味では、私は、東北、上越の工事のために大変予想外に時間がかかってしまったという事の難点は、リニアモーターの場合は比較的それが長所になっておりますので、そういうことも考え合わせながら、実用に向かつて進んでまいりたいというふうに考えております。

○瀬谷英行君 そうすると、いま総裁の答弁では、実用に向かつて進んでいきたいということでありますが、将来の交通政策、新幹線を一体どこまで延ばしていくのかという問題もあります。いま、東北新幹線の場合は盛岡とまりになっていて、青函トンネルというのが、青函トンネルというのはどんな建設が進んでいるわけですか。青函トンネルができて上がって、そして新幹線が盛岡とまりになっていくことになるならば、新幹線は青函トンネルをくぐれないわけなんで、そうすると青函トンネルというのは在来線を通すということになるのか。

そして、在来線を通すということによってスピードアップを図るということなら、そのようにしなければならぬと思うんでありますけれども、青函トンネル自体の経費というものは一体いままどのくらいかかっているのか。あとどのくらいの年月、あとどのくらいの予算でこのトンネルが完成をするのか。完成をした場合に、このトンネルと連絡をする線区の補強工事は一体どのように行われるのか、そのためにどのくらいの予算がかかるのか。その辺についての一つの見積もりをお聞かせ願いたいと思います。

○政府委員(山地進君) 青函トンネル、現在両方から掘っております。先進導坑は八六%完成し、残すところは三キロメートル弱となりました。それから、本坑は八五%、四十六キロメートルが完成しております。完成の時期は、現時点ではまだ未確定な要素もございまして、先進導坑が五十六年中には貫通しますけれども、本工事について五十八年度には完成をさせたいということと関係者が努力しているところでございます。

それから、いまの投資の、工事経費のことでございましてけれども、総工事費は四千六百五十億円を予定しております。五十四年度までの決算額は二千七百八十一億でございます。それから、五十五年度はこのトンネルに要する経費といえますか、投資額といましては五百億を予定しております。したがって、五十六年度以降の所要

額は約千四百億程度になろうかと思えます。

それから、この青函トンネルというのは在来線と新幹線とどういふような分担といえますか、目的にしているのかということとございまして、この青函トンネルというのは、そもそも鉄道敷設法に基づく津軽海峡線として四十六年に鉄建公団に対して基本計画の指示を行って、ほとんど日をあかずに、同時に新幹線も通る規格とするように通達をしてあるわけとございまして。したがって、この経緯から申しますと、在来線が主でございまして新幹線が従という様な決定の仕方をしているわけとございまして。その後、整備五線の北海道新幹線は、ここを通って津軽海峡部分については在来線と併用するという形で決定を見ているわけとございまして。

したがって、いまの御質問にございまして、うなだたという事になりますと、いま御説明したより主としては在来線ということと、この海峡トンネルができたわけとございまして、現在私どもは、今回の予算で約二百億を計上いたしまして、このトンネルの両端にアクセスをつくらせて、本州側では津軽線の中小国付近、それから北海道側では江差線の本古内付近に取りつるということを検討しております。これに要する費用は在来線の補強部分、つまり本古内なりあるいは中小国からさらに遠くへ行く、函館、青森の方へ行く線のその部分の補強ということが要るわけとございまして、この改良部分も含めて千六百億円程度を考えております。

○瀬谷英行君 その千六百億というのは、青函トンネルと在来線をつなぐ、たとえば江差線あるいは津軽線の両方の強化の費用ということとであって、内容的には、たとえばこの江差線なり津軽線を複線にするとか、電化するとかという様な意味を持っているのかどうか、その点もお伺いしたいと思っております。

○政府委員(山地進君) 津軽線、江差線の輸送力の増強に対応いたしまして、電化あるいは行き違

い施設、有効長の延伸、あるいは一部複線化等が検討されておまして、これらの在来線の補強にかかわる工事費というのは、仮に中小国あるいは本古内で接続線とした場合には約七百億が見込まれておまして、これは千六百億の中に入っております。

○瀬谷英行君 そうすると、新幹線の方は当面考えないで、在来線を五十八年度の完成した青函トンネルを使って動かすというふうに理解をしてよろしいんですか。

○政府委員(山地進君) 当面は在来線を通すという意味ではそういうことにはなりますが、たとえばいまの本古内なり中小国に至る路盤というのは、これは新しく路盤になるわけとございまして。したがって、この路盤をつくるということになりますと、将来新幹線を通したときにどううなだたということになりますので、また後で金が要るということになりますので、その中小国まであるいは本古内までということについては、新幹線が通るときもそこを通せるといふようなことを考えて工事をするべきではないだろうかということと予算をいま要求しておるわけとございまして、したがって、そういう意味では新幹線のこととも考えているというふうに言えると思っております。

○瀬谷英行君 この青函トンネルの利用価値というのは大変むずかしいような気がするんです。実際問題として、新幹線と在来線と両方チャンポンに走らせるといふことはできないでしょう、これは線路の構造から言っても、なるほど片方は広軌で片方は狭軌だから、狭軌の線路をもう一本つくれば狭軌と広軌と併用するということも可能かもしれないけれども、運用上は、新幹線の前には在来線が走ったんじや新幹線はスピードを出せないわけですから、そんなことはできないでしょう。時間帯で、じゃ新幹線の時間帯は何時から何時まで、在来線の時間帯は何時から何時までといったような区分をなさなぬということになるわけと。実用すると大変めんどうなことになるわけと。

の問題としては、在来線と新幹線と併用するといふことは、きわめて複雑で困難ではないかという気がいたします。

そこで、そういうあえて複雑困難なことを覚悟をして新幹線も通すということになると、これは新幹線自体はどのような構想でもって北海道へ通すことになるのか。それは一体いつ決定をされることになるのか。トンネルだけできて新幹線が後回しあるいは取りやめということになると、これもまたいろいろと問題になりはしないかという気がいたしますが、その点はどうなんでしょうか。

源措置ということにつきましては大変これむずかしい問題でございまして、関係各省において協議をしておる段階でございます。

○瀬谷英行君 この財源の問題等になると、何となく局長の答弁も曲切れが悪くなるんですよ。しかし、新幹線にしても青函トンネルにしても莫大な金がかかること間違いないです、これは。そうかといつて、新幹線五十六年度完成だからもう間もなくですな。リニアモーターカーよりもこの青函トンネルの方が現実の問題としては完成が早い、こう思わなければならない。トンネルができ

という問題が出てきます。お客だけ乗つて運ぶのか。連絡船と青函トンネルを通過した在京線との所要時間の比較は一体どうなるのか。それはどうですか。

○説明員(加賀山朝雄君) 現在、連絡船では三時間五十分で運航しております。したがひまして、両端で乗りかえの時間等を考えますと、旅客の場合が、大体片方二十分ぐらいの乗り継ぎと見ますと、大体四時間半が旅客でございます。それから、貨物の場合は、もう少しその両端の作業が入りますので、大体六時間ないし七時間ぐらいのところな

るのではないか。その上に、トンネルで、ございますので、多少とも水が出てくるということがありますから、これを排水をしよつちゅうやらなきやならぬという経費もかかってくるというようなことを考えまして、一方においてトンネルができましてそれほど多くのお客を誘発するということは余り期待できないということを考えますと、実は非常に見通しが暗いわけでございます。私どもとしましては、もう少し使い勝手を決めた上でするかというのを政府にお願いをしなきやならぬのではないか。どうしてもやはり

○政府委員(山地進君) 五十四年度予算におきまして、鉄建公団と国鉄に二十五億ずつ、合計五十億の新幹線の調査費がつけました。これは環境影響評価をするということでしたわけでございます。五十五年度予算にはさらにまた五十億つきます。これは工事着工のための調査ということと、場合によっては工事費も入ると思います。

た、さてどうするかというわけにいかないでしょう。その場合に、じゃ北海道新幹線、現在宙ぶらりんになっておるけれども、北海道新幹線を建設をするということになると、少なくとも札幌ぐらゐまでは通すということになるんじゃないか、あるいは旭川ぐらゐまでは通すことになるのじゃないか、

——これは一番速いフレートライナーみたいな、非常に途中の手のかからないやつで——ではないかと思っています。在来線でトンネルを経由しますと、函館・青森間大体二時間四十分ぐらいというふうに考えておりますので、貨物の場合は三時間ぐらいいかかると思いますが、大体旅客の場合で

経営的、毎年の損益という考えから見ますと、プラスの要素にはならなくて、赤字がふえる要素に働くことになろうかということで、まだ運行方を決めておりませんので、その計算も十分できてないのですけれども、なかなかめんどうな問題だというふうに考えております。

であるいは軟弱路盤というものを検討する、あるいは経済的な構造を研究する、調査する、あるいは都市部における都市計画等の調整というようなことも研究する、こういうことで五十億ついているわけでございます。その前、五十三年の十月に整備五線の進め方について関係閣僚会議がござい

いかということになるんですが、この新幹線の問題と青函トンネルの問題は切り離して措置をするつもりなのか。トンネルはトンネルとして、在来線でもつてとりあえず、従来の貨物なら貨物を重点的に通すという方式で開業するつもりなのか。トンネルの完成に伴って一体どう措置をされるつもりなのか。その点をお伺いしたいと思います。

すと、先ほど申し上げました四時間半が大体二時間四十分、大体半分ぐらいになる。貨物の場合も大体六、七時間のものが三時間前後で通れるのではないだろうかというふうに考えております。

○瀬谷英行君　これだけの莫大な青函トンネルに対する投資が行われて、じゃ、その効果というものはどれだけ期待できるのかということ、つまり、

それから、船の使い方とレールの使い方をどうするかということでごいいますけれども、全部船からレールに移してしまふということはどうもちよつと現実的ではないんじゃないか。いまも御説明いたしましたように、船よりもレールの方がスピードが上がりますから、したがって時間を非常に大事にするような貨物についてはこれはトシ

して、このときは法的助成並びに財源措置を検討するということが前提で環境影響評価その他を進めるということがあったわけでございます。今回の五十四年、五十五年の予算におきましても、その調査と同時に、もし財源措置が決定した場合に、は工事に着手するという条項がございます。現

○國務大臣(塩川正十郎君) これは現実問題として解決しなきゃならぬと思うのでございまして、青函トンネルが完成し、いつでも利用可能になりますときに、そのときにとりあえずこれを運輸機関として利用いたしますのは在来線を活用するということに相なろうと思っております。

収支は一体、開業の暁にはどうなるのか、これによつて財政的にどれだけプラスになるのか、その点。それから連絡船そのものを今後一体どう使うのか、そういう問題もあわせてお伺いしたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) 失直建設公団が、おつ

ネルを使った方がいいということとは明らかでございますけど、貨物の中では余り時間は問題にならないものもあるわけでございまして、そういうものを考えますと、あんまりたくさん貨物を走らせますと、貨物と旅客ではスピードが違いますから、

在におきましてもそういった工事の調査、着工のための調査をしておりますが、財源がつきましたならばさらに工事を進めることができるようなたてまえになっております。

その時点におきましての新幹線による利用ということは、財源の問題なり、あるいはまたその利用度、いろいろかみ合わせた場合には、相当困難ではないか、こう思っております。

りになったものを今度私の方で運営をするということになりますと、私の方では、いわゆる借料を払わなければならないわけなんですけれども、この借料がどうも相当な額になりそうだと、年に五

で、特別に早く運ぶ必要があるものはレールを使った方がいいと思いますけど、そうでないものについてはやっぱり従来どおり船を使うということになるのではなからうか。

そこで、一番問題になりますのは財源でございまして、今年度の予算に向けてこの予算、財源措置をどうするかということについてわれわれの間でも検討を進めているわけでございますが、これだけの国の財政状況のもとにおきまして、この財

○瀬谷英行君　そこで、たとえば現実の問題として青函トンネルができる。在来線を使うということになると、貨物はトンネルをくぐっていくことになるから、連絡船で運ぶ必要がなくなるということになるわけです。連絡船は一体どうするのか

百億円。それから、特に初めのうちは七百億圓くらいかかろう。時間の経過とともに償却が進んでいくというような問題もありますので、先々はだんだん減っていくとしても、そのぐらいのオーダーの経費増というようなことになってく

御存じのように、現在あすこでは貨客船と貨物専用船、両方ございますけれども、貨客船のウェー
トは下がってくるでありますしょうが、貨物専用船
というような感じのもの、あるいはちよつとそれ
にごくわずかお客さんに乗せるというような形の

ものとしてどうも残さざるを得ないのではないかなという感じがなってきたおるわけですが、それはいずれもトンネルの使い勝手の問題とやらはらの問題でございまして、確定的なことを決めて運輸省の方に私どものプランを提出するにはまだちょっとぐあいが悪いというか、煮詰まっていけないというか、レールの方の使い勝手をもうちよつと詰めてからでないかと決めかねるという現状でございいます。

○瀬谷英行君 いままでのお話を総合しますと、青函トンネル並びにトンネルに付随する在来線の強化、整備といった費用を全部合わせますと、新幹線を通さなくても六千二百五十億の金がかかることになる。これは、トンネルはできたところから使うわけにはいかないから、全部完成しなきゃ使えないものにならぬことになる。在来線だけでも六千二百五十億の投資が終わらないと使えない。新幹線をこれにプラスいたしますと、楽に兆の範囲を超えるだろうと思う。しかも、トンネルを掘っても鉄建公団に借料を払わなきゃならぬ、五百億だ、七百億だ。そうすると、このトンネルがで上がったことによつて、国鉄の財政に寄与するものは何もないということになるんですよ。国鉄とすれば財政的にはまた一つ大きな重荷をこころでしよい込むことになる。こういう重荷をしよわせて、じゃ財政の面で将来どうなるのかということなんです。

先般、私は仙台の地方公聴会に行きました。そのときに、公述人何人かの方が国鉄の累積赤字の問題に触れました。これは企業努力が足りないからではないか、こういうふうな言い方をされました。私の方で逆に聞いてみたんです。国鉄の累積赤字というものの中身をいかに検討すれば、建設費、工事費といったようなものは莫大になつておる。おまけに借金でもって工事をやっておる、利息を払わなきゃならぬ、そういうことになつてゐるんだが、たとえば現在掘つておる青函トンネルあるいはそれに接続しようとする東北新幹線、こういったような工事は一体よけいなこと

だったと思うのか、悪いことだったと思うのかというのを端的にお伺いしたいということをやつてみたんですが、悪いという人は一人もいなかった、これは、いけないという人は一人もいないのです。これは、返事に困つた人はいないようでありますけれども、中にはこれは全部政府がやるべきであるというふうな答えた人もおりました。要するに、この種の工事の費用を国鉄の負担にさらにしよわせるというふうなことについては懐疑的な御意見だつたように私は拝聴したわけなんです。

これから将来の国鉄財政を考へてみると、わずかにこの青函トンネルと北海道新幹線の問題を取り上げただけで兆の重荷が出てくるわけですね。こういう財政上の負担というものを新しいこの法案によつて一切合財されいさばりしよわせないようにするという保証はないでしよう。保証がないとすれば、この法案が通過することによつて財政上の問題が解決をするというふうには考えられないような気がする。さらに、さつきも私は申し上げたんですが、この法案が欠陥法案であるというところは、いまだて叫ばれながら何ら手をつけていなかつた問題の解決ができてない。たとえば、企業努力をしろと言つても、国鉄に対する当事者能力の問題で、何か根本的に改まつた問題があるかという、ないでしよう。幾ら企業努力をやれといつたって、この間の大臣の答弁では、手足を縛られたような状態にある。手足縛つておいて速く走れとかうまく泳げとか言つたって、これまた神様、仏様でもできない。それを人間様がどうやってやりこなせるかと。大臣の答弁の中に心意気という話があつたのですが、心意気だけで一体できることなのかどうか、その点はどうなんでしょうね、大臣。

○説明員(高木文雄君) 今回の法案は、昨年の十二月の閣議了解をベースにされたものでございまして、昨年の十二月の閣議了解は、私どもが運輸省に提出をいたしました基本構想案を下敷きにされたものでございまして、また、私どもの基本構想案というのは、昭和五十二年十二月の閣議了解を

ベースにして、一年ないし二年かかつて研究しなさいという閣議了解をベースにしております。また、その閣議了解は、この前いわゆる運賃弾力化法案の御審議をいただいた過程で衆参両院で御意見をとおまといいただいたものがベースになつておるわけでございまして、その意味で今回の法律は欠陥法案だという御指摘でございしますが、もとは実は私どもが出しました基本構想案が欠陥構想案の面があるものでせうなつたわけでございします。

これ、いまの国鉄の再建をどうするかということに、確かに御指摘のように整備五線の問題がどうなつていくか、青函トンネルがどうなつていくかというところまできちつと見通しを立てなければ案ができていくという、欠陥だとおっしゃいます。それはよくわかりますけれども、しかし現時点ではどうして予測困難でございしますか。現時点で、そうかといつて、それが見当のつくまで再建の心組を待つというわけにもいかぬということ、この基本構想案の考え方は、現在の私どもがやっております仕事を前提として何とか単年度で収支が償うというところへ六十年までにこぎつけようというところで組み立てたわけでございします。しかも、その場合には六十年時点では東北、上越新幹線が開業いたしておりますが、これは現在やつておりませんものだから、その部分までの要素は織り込んで計算を立てることは無責任になるかと思ひまして、この部分を除外をして基本構想案を立てていったわけでございします。

したがしまして、非常に長い目でござらんになり広い目でござらんになれば、私どものつくりました基本構想案というのは欠陥のある基本構想案になつておるわけでございします。しかし、それがわかるまで待つてゐるわけにはいかず、余りにも不確定要素が多いという問題を織り込むわけにもいかずというところで立てられたものでございまして、本来の理想的な姿という点からいへば不十分かもしれないが、現時点ではこうした立て方で基本構想案を立てざるを得なかつたということに

ついて御理解を得たいと思ひますし、その結果、今度の法案についてもいろんな面で問題があるということについては御指摘のとおりでありますけれども、まあこの文言にございしますように経営基盤を確立をする、現在あるものについての経営基盤を確立をするということについては、私はそれなりに評価をしていただきたものと考えて次第でございします。

○瀬谷英行君 何もかも評価をしないわけでは決してないんです。それは必要な措置についてはこれを私は認めてよろしいと思ふんです。しかし、根本的な問題についてやはり抜けている点が多過ぎるという気がするんです。いままでの再建法案そのものを焼き直しをして、そうして何とか当面を糊塗しようという点がある。三十五万人体制というところだつてさうでしよう。具体的にはさつぱりその内容が明らかでない。だけれども、国鉄本来の使命は輸送需要に対応できるだけの輸送力を確保するというところではなからうかという気がする。この輸送力を確保するために三十五万人でもって十分かどうかということが検討されなきゃならぬ。三十五万人ならば人件費が節約できるといふだけだつたならば輸送力の確保の方はこれは後回しになるじゃないですか。いままでの論議は地方ローカル線の問題が主として行われてまいりましたけれども、問題は地方ローカル線だけじゃない。都市を中心とする過密地帯では輸送力が足りないんですよ。

私どもは、国会では地方の方々からローカル線を廃止してもらつては困るという陳情をたくさん受けます。しかし、自分の地元からは毎日毎日通勤地獄でかなわない、この状態をもう少し改善してもらいたい、電車をもう少し少しふやしてもらいたい、両数をもう少し長くしてもらいたい、こういったような陳情が非常に多いんですよ。それらの地元の人たちの、つまり過密地帯、東京周辺あるいは大阪周辺と同じだろうと思ふんでありますけれども、そういう地域では輸送力をふやしてもらいたいというきわめて強い要請がある。しかもその

地域は黒字線である。赤字線ではないんです。黒字線の利用者をないがしろにして、そして運賃値上げだけはきちんとやる、ずいぶん人をばかにしているんじゃないか、こういう利用者の声が出るのももつともだと思ふんですね。それらの声に對してどうやってこたえられるんですか。輸送力をふやしてもいいという声に對してはしばらく目をつぶってがまんをせよという、こういう方針なのか、輸送力の増強という切実な問題に對してはこれはパンク寸前の状態が多々あるわけでありまして、そういう状態に對してはどういうふうに対応するということもなか。この法案が通過することによってそれらの過密地帯における利用者の要望に對してどうこたえられることができるのかという点もあわせて示していただきたいと思ふんです。

○説明員(高木文雄君) 基本構想案におきましては、御存じのとおり五十四年度で千九百六十億人キロの旅客輸送量実績として持っておりますのに対して、六十年度は二千五百億人キロということで、ごくわずかに輸送量がふえるということをお前提にいたしております。これは一方におきましては、旅客につきましては御存じのとおり昭和五十年をピークにいたしましていまお客が減っておりますわけでございまして、一割何がし全体としては減っておりますけれども、この案では今後横ばいないし微増というふうに考えております。なぜ現象的には毎年お客さんが減っております。なぜ横ばいないし微増と考へておるかといふことは、ただいま御指摘のように、主として大都市を中心とする通勤、通学等のお客さんがふえておりますので、一面において傾向的に飛行機との競争、あるいは自動車との競争で減るということがあるといひましても、いまおっしゃったような面であつていくであらうということを前提にして、ごくわずかではありますけれども全体としてはやはり増加するという見込みを立てた次第でございまして、具体的にはやはり問題となりますのは東京

の周辺と大阪の周辺、さらに最近福岡なり仙台なり広島なりというところでも通勤輸送量がふえつつあるわけでございまして、それらに對應いたしましては、まあ大変対応が遅いと言つておしかりは受けましようけれども、それぞれ計画をし実行に入つておるわけでございまして、東京周辺で申しますれば、総武線を強化するという仕事はまだこれから引き続いてやるわけでございまして、それから鉄建公団の方にお願ひをいたしてございまして、京葉線を新しくつくるといふこともやつておるわけでございまして、それから、たまに東北、上越新幹線絡みの問題になりましたけれども、大宮と赤羽の間にもう一本通勤新線をつくるということも考へておるわけでございまして、大都市における輸送力の強化ということは今後におきましても私どもの重要な仕事と考へておるといふことは閣議了解その他の文言にあらわれておるとおりでございまして、ただ御指摘は、あるいはそれはわかるけれども遅々たる状態ではないかといふことかと思ひますが、その点は決して満足の状態であると思つておりませんけれども、しかし、その点は配り方としてはおつておることを御承知いただきたいと思ひます。

○瀬谷英行君 まあ時間がお過ぎましたから、一応この辺で午前中の質問を終わりたいと思ふのでありますけれども、いままでやつてきたことの繰り返しをただだけでは国鉄の財政再建のために一歩を踏み出すことができないような気がするんです。たとえばいままでは、地方交通線の赤字といふのは四十五年から五十年までは四けたの、たとえば四十五年度ですら一千五百二十億の赤字だったんです。ところが、四けたの赤字に對して四十五年から五十年までは助成金はゼロだったわけですが、それが五十年になって初めて百七十二億の助成金というものが組まれるようになった。しかし、そのときはすでに損失額は二千三百億を超えた。十分の一以下だと。つまり四けたの数字の損失に對して三けたの助成額では、これはだれが考へたつて引き合わないのは当然なんです。

こういう状態で赤字が累積をしていけば、どなたが總裁になろうと、どなたが大臣になろうと、赤字を解消するなんというところは、手品をやつたつてできないことだ。ところがこういう状態がずっと続いていく。これからはもうずっと続いていくこととしておる。それでなお財政の再建ができるかと言ふんです。

この辺はやはり抜本的にメスを入れなきゃならぬんじゃないでしょうか。言つてみれば、国鉄の財政の問題は手術をしないやならない。ところが、手術をしないや、飲み薬と塗り薬とおまじない程度でもつて何とか当面を糊塗しようとするから、これは問題が解決しないんじゃないでしょうか。その点、私は、手術をしないやでこのまま続けていくという状態であれば、何年か後にやつぱり同じようなお手上げの状態でもつて、何年かたないうちにまた財政再建の新しい方法を何とかしてくださいたいと言わざるを得なくなるんじゃないかという気がいたしますが、そういう懸念はないのかどうか、この点を大臣にお伺ひいたしまして、一応午前の部の私の質問を終わりたいと思ひます。

な助成はこれは当然続けていかなければならぬのでございまして、その六十年時点をもつて一応のいろんな経営努力、また政府の助成、それから地域利用者のあり方等を総合的に検討すべき時期、これは六十年にあるであらうと思ひますけれども、それまでは現在のこのお願ひしております法案の趣旨にのっとりまして、鋭意再建への努力を続けてまいりたいと思つております。

○委員長(黒柳明君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時十五分まで休憩いたします。

午後零時三十分休憩

午後二時十四分開会

○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。

休憩前に引き続きまして日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案を審議いたします。

質疑のある方は順次御発言願ひます。

○瀬谷英行君 社会党から修正案をされると思つておつたんですが、この修正案と對比をしながら大臣にもいろいろと質問をしようと、こういうふうにしよと思つたんです。ところが、肝心の修正案が出てこない。これはまことにどうも残念なことだと思ふんですが、やはりカンフル注射といふのは生きてゐるうちに打たなきゃ意味がないんで、臨終を迎えちゃつてからカンフル注射を打つたんではこれはどうも効き目が無いと思ふんですけれども、その辺修正案の取り扱いがいかにようになりまして、お伺ひをしたいと思います。

○委員長(黒柳明君) 速記をとめてください。

(速記中止)

○委員長(黒柳明君) 速記を起してください。

○瀬谷英行君 せっかくの修正案をここで取り上げまして審議の対象にできないということは極めて残念であります。いろいろの事情があつたやうでございまして、これはやむを得ません。そこで、社会党の修正案、提案をされた意味と

いうのは、単に法案に対してたとえば柱にかなな
をかける程度の修正案じゃないんです。柱を取り
かえるくらいの修正案。そうなりますと、やはり
審議の期間中に私どもとしては審議の対象にしたい
というふうな考えをいたしましたのですが、その
点大臣にも十分お考えをいただいて、修正案との
対照の質疑ができせんけれども御答弁いただき
たいと思うんであります。

いま建設中の鉄建公団でいろいろと建設をして
いる線がありますが、たとえばAB線といったよ
うな問題についてこれがどのような状態にあるの
か、そしてこのAB線の今後の取り扱いが一体ど
うなっているのか、それから、中途半端で建設を
中止したような場合にはその処置は一体どうい
うことになるのか、その点についてお伺いをしたい
と思うんであります。

○政府委員(山地進君) AB線、現在計画されて
おりますのは四十線ばかりあるわけでございま
すが、これらの線につきましては、この法案におき
ましては、私鉄が申請してきて、それを継続する
場合には建設を継続するということになっており
ます。ところで、現在はまだ法案が通っておりま
せんが、このAB線の一部を除きまして大部分が
四千人以下の特定地方交通線になるわけでござ
いまして、その特定地方交通線になるものにつ
きましては、でき上ると特定地方交通線になつて
廃止というふうなことになりますので、この法案と
の整合性を保つ意味で現在それらの特定地方交通
線に該当すると思われるものについては建設を、
工事費の配分をとめております。

したがって、これらの線につきましては現在
在工事がとまっておりますが、しかし、この法律
において従来の在来線につきましても、もし第三
セクター等で引き受けるという場合にはその線
を鉄道として維持するということが並
びまして、AB線についても第三セクターで引き
受けることが確定である現時点で思われるもの
がございした場合には工事を再開する、こうい
うことでこの予算の百五十億ができており、

また来年度予算につきましてもそういうことを見
込んで百七十億ということを現在要求しているわ
けでございします。

したがって、これらの制度、この法律ができま
した後にどれぐらい第三セクターで出てくるかと
いうことにかかわるわけでございしますが、一つの
期待をいたしましては、かなり工事が進捗してい
るものにつきましては第三セクターでそれらの建
設されたものについて有効な利用が図られること
が十分あるというふうな考えをいたしております
まして、また不幸にしてそういうことがなく、第
三セクターができまして、したがって工事も行
われぬという場合には、今後のそういう既存
の施設について考えなきやならないわけでござ
いますけれども、この法律に基づきましては第三セ
クターの申請というふうなことは別段期
限ができておりませんので、今後の推移を見なが
らそれらのものを検討してまいりたい、かように
考えております。

○瀬谷英行君 国鉄は、AB線等についてぜひ建
設建設をしてほしいというふうな要望をした線が
あるのかどうか。さらに、ぜひ完成をしてほしい
と、もし完成をしない場合には中途半端のま
まではこれ生かしようがないといったような要望を
持っている線があるのかどうか。たとえば延長す
ればつながるけれども、つながらない状態で盲腸
線みたいになっているというところははしにも棒
にもかからないわけだ、こういった線もあると思
うんであります。それらの線を含めて国鉄自体が
AB線に対してどういうふうに対応しようとして
いるのか、その点をお伺いしたいと思うんです。

○説明員(高木文雄君) 私どもの方は十年以上
前から、在来線のうちでお客様の少ないところ
につきましてはレールを外さしていただきたいとい
うことと、いろいろな地元の折衝等やるわけでござ
います。そのときにいつも問題になりますのは、
現にいま走っておる線についてやめたいと言いな
がら、片っ方では新しくつくるといふのでは矛盾
ではないかということで、しばしばお願いに出ま

しても、それをAB線を引き合いに出して、それ
はとでも承でできないかということもいつも言われ
るわけでございします。かねてからAB線の中
でも将来お客様に乗っていただけたらいいというこ
ろについては、でき得れば工事を進めるとい
うことを考え直していただけないかということ
を言ってきたわけでございまして、今回の法律で
全体の再建のことを考えていただきます際に、A
B線についてもいま鉄監局長から御説明がござ
いまして、またそのような形で処置をしていただ
けると、むしろ私どもとしては大変仕事がやりや
すいという意味で歓迎をしておるということでござ
います。

ただ、ごく一部、いま御説明にありましたけ
れども、見込みとして四千人以上のお客さんが乗
れるに達しないと思われる線二線について、現在
ストップにならずに工事が進行しておりますが、
これらの線につきましては、運輸省の御判断のと
おりわれれどもとつながらないか、結ぶとい
うか、そういうことをしていただくのは好まし
い線ではないかというふうな考えをいたしております。

○瀬谷英行君 ここで、国鉄の方は採算の合わ
ないことのわかつている線区をほとんど建設をして
もらって、それを引き受けるということとは、財政
上の負担をますますふやすということにしかなら
ないと思ふんです。ところが、AB線初め鉄建
公団の方はほとんど仕事をしておるわけですね。
函トンネルを初めとしてほとんど仕事をし
ています。

この鉄建公団のあり方についても考えて見な
さいいかぬと思うんでありますけれども、これは
国鉄はこしらえた線区を引き受けるだけだ、鉄建
公団はつくって、つくった後は国鉄に任してしま
う。言ってみれば鉄建公団は子供を産むだけで育
てないんです。全部里子に出してしまふ。それ
を国鉄がみんな引き受けて、貧乏世帯で育てて
いかなきゃならないと、こういうことになっている
わけだ。こういう関係というのは果たしていいか
なものかという気がするんですね。この鉄建公団

のあり方、これならばむしろそのこと政府丸
抱えでもってつくらせるかわりに、それらの経営
まで責任を持たしめたらどういふことになる
でしょうか。いっそのこと鉄建公団が建設をした
AB線を初めとする建設をした部門については経
営まで全部引き受けさせる。そして国鉄からは切
り離す。こういうような形にすればまだすっきり
するんじゃないかと思うんであります。その点
大臣どういふふうにお考えになりますか。

○国務大臣(塩川正十郎君) それは鉄道運営の
二元化になると思うのでございまして、まず運
転系統とか管理系統が非常に複雑になると思いま
す。それと鉄建公団が建設した施設は、
いわば国鉄だけで鉄道の新線を建設するのは、
財政上の制約があつて思い切った投資ができない
ということ、それから技術屋の人数にも限りが
ある。そこで鉄道の建設は国鉄自身もやるし、そ
れをさらに促進するために鉄建公団をつくって、
そこに財政資金を新しく入れてそれで建設を促進
していくという、いわば二つの国鉄の投資に十分
な財政資金を使うための受け皿としてつくった
ということ、そういう目的でございしますから、初
めからこれは運転をし、営業するということを目
的にしてつくった公団ではございせんので、や
はり従来の設立の目的に従ひまして、現在のような
業務分担をすることが正しいと思つておりま
す。

○瀬谷英行君 しかしそうすると、いかにもも
ともなように聞こえるけれども、建設された鉄道
がいずれも非採算線区であるにもかかわらずこれ
を引き受けなければならぬという、国鉄にして
みれば迷惑しごく話になつてくると思ふんです。
鉄建公団は産みつけ放しで育てないんですから
ね。そこでどういふあり方というのにはちよつと
おかしんじゃないかという気がするんですね。だ
から、この法案について私も欠陥法案だと最初に
指摘をしたんでありますけれども、国鉄がもしも
独立採算制を堅持をするという方針をあくまで

貫き通すならば、この辺でもう大手術をしてシステム自体を変えなきゃならないのじゃないか、こういう気がしますよ。

これはたとえの話でありませうけれども、全国一律の運賃は賃率になっていきます。しかし、今回提案をされた内容は場所によつちや変えようというんです。その方式をもしとるならば、たとえば北海道と九州と四国と本州とあるいは各ブロック別に鉄道を電力みたいに分けちまつて、その方法をとれば地域ごとに違った賃率をやつても、それは仕方がないということになるんです。その場合にはどういふことになるかという、北海道鉄道とか九州鉄道とかいふところ、関東鉄道とか、どういふかこうになるかわからないけれども、関東鉄道、関西鉄道といったようなところは黒字になって運賃も割り安になる。北海道鉄道、九州鉄道、四国鉄道になると運賃が割り高になって配当もないと、こういうへんばな姿になると思ふんです。けれども、もしあくまでも独算制にこだわれば、そういう形態もとらなければならなくなる。あるいはまた一切の採算に合わない仕事は冷酷に切っていくということもやらないかならなくとも思ふ。

これはローカル線じゃなくて幹線であつても、このところは人口密度が希薄である、採算が合わない、そういうところは遠慮なくやめさしてしまふ。後のことは後で地方自治体でしかるべく考へてもらふということに切っていく。あるいはまた公共割引も何も一切これはやめるといふふうなところまで徹底しないと、独立採算制はこれはだれがやつても維持できない、こういう気がするんです。それでもなおかつ独立採算制を維持して六十年代までに何とか立て直をするということが可能だと思ふのかどうか、その点をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(塩川正十郎君) 先刻来の瀬谷先生の意見を聞いておりましたら、まことに理論明快でございまして、右でなかつたら左かはつきりし

ろと、こういう議論がいままでしばしばございまして、おっしゃる通りに、立てば賛成、座れば反対、真ん中ないんだと、これも確かに私たちが御意見として聞いておるんですが、しかし、公共性と独立採算制というものは、そうかみそりてよくかん切つたようには私は分けられぬ、議論はできないと思ふんです。それはどちらかといえば、公共性に最大のウェイトを置かなきゃならぬときもあるであらうし、独立採算にウェイトを置かなきゃならぬときもあるであらう。現在まで国鉄は公共性一本でやつてまいりまして、その経営を維持するために必要な独立採算制というところ、これが先ほど山地鉄監局長言いました手段として独立採算制をとってきたのであります。しかし、今日十二兆円の借金を抱へ、そして六兆円の赤字になつてくるとなつてまいりましたら、もうこの公共性そのものが維持できなくなつてきて、今度は独立採算というところにウェイトを置かなきゃならぬという、そういうことになつてまいりました。私はそう思つておるんです。

そこで、今度のこのお尋ねのように、独立採算制というものを徹底的にこれを企業の活動として追求していくと、おっしゃるやうに分割もし、また競争の原理も導入しようやうなことで立て直すのがいいかも知れません。しかし、そこへいくまでにやはり国鉄が全国統一のいわゆる企業体としていけば統一のできた運営をするということ、これをどうしても公共性で守つていきたいとわれわれは思つております。それがためには最大限いわば代替バス、代替交通のバスよりもコストが高つくやうなそういう路線については、これはバスに転換してもらつた方がいいんではないかというのが特定地方交通線、こういう考えに結びついておるのでございませうから、ですから、全く独立採算制一本でこれからは国鉄やつていくんだという、そういう考えはございませうが、しかし、いまとしては、いわば経済原則をやつぱり貫く上に独立採算制にウェイトを置かざるを得ないので、今回の再建案にそういう趣旨を貫いてきたと

いうことでございませう。

○瀬谷英行君 国鉄の予算の中で、たとえば利子及び債務取扱諸費であるとか、あるいは借入金等返還金であるとか、こういうものがかなり大きな数字になつてゐるというところはお認めになると思ふんです。しかし、国有鉄道という名称に照らしてどうも不自然のような気がするんでね。なぜ一つの請負の仕事みたいに借金でもって線路の建設までやらなきゃならぬかということです。それならばそれのうちに独立採算制が維持できるようにしなきゃならぬ。維持できないやうなたとえばA B線、青函トンネルだつてそうでありますれば、赤字出しちゃいけないんだということになれば、青函トンネルであろうとA B線であろうとそんなものは全部引き受けなさい、お断りすると、こういうことでなければやつていけないでしょう。これはもう青函トンネルができる、あるいは北海道新幹線ができる、A B線は日本国じゅうあつてこつちでどんどんつくつていくと、こういう状態をそのままにしておけば、その負担が国鉄に一銭もかからないという保証はないでしょう。やつぱり大なり小なりというよりも大なり大なりでみんな負担がかかつていくやうになつてゐるんでしよう。そうすると、累積赤字がけしからぬというふうには言えなくなるんじゃないでしょうか。赤字がふえるのはあたりまえで、赤字が消えたらむしろこれは不思議だと思わなければならぬと思ふんです。その点は一体どのやうにお考えになるんでしようか。

○国務大臣(塩川正十郎君) まさにいままでがそういう状況で、地方開発線という公共性を負担して国鉄は経営してまいりました。ですから、どんだん開発される、不採算線ということが当初からわかつておりながら、これは国鉄の公共性にウェイトを置いた活動としてこれを運営していったわけなんです。しかし、今日の事態になつてきたらもうそれもできないもんですから、A B線の引き受けは勘弁してもらいたい。これをやるならば第

三セクターでやつてもらいたいというのが今度の法律で出てきておるのでございまして、いままでとこれからとはそこに大きく政策の転換があるというところを御承知いただきたいのであります。

○瀬谷英行君 そういうことになると、午前中にもちよつと私は指摘いたしましたけれども、運輸省及び自治省の統一見解というのがまたあいまいであるということも指摘しないわけにいかないんです。何か赤字が出そうな場合には慎重にしろ、とりやうによれば赤字が出そうなことはやるなというふうな受け取れるやうな統一見解が出てゐるわけなんです。しかし、特に特定地方交通線の場合には、構造的に赤字にならざるを得ないですから、だれかが負担しなければならぬんです。これは、だれかがどういふ形か負担をしないやうにやらないんじゃないやないんでしようか。そうすると、それは地方自治体を持つのか、地方自治体に持たせられないとすれば国鉄が従来どおり持つのか。国鉄が従来どおり持つんだつたら赤字の累積はますますひどいことになる。それができないんだということになれば地域住民が負担をするのかということになる。地域住民の負担をそのまま認めるということになると、これは公平の原則から言つておかしいんじゃないかということになる。という、一体どうしたらいいのかということになるわけなんです。

このいままでこの法案が訴えてきた内容のものは、それらのいろいろな矛盾点についての答えを明確にしていけないやうに言わざるを得ない。つまり、たとえば慎重に検討するとか対処するとかという言葉になつてゐる。具体的にだれが赤字をしようのか、しよわないのかということとはちつとも明確になつてない。

さらに、政令にゆだねられてゐるとは言いながら、どこの線区はどやういふ理由によつてこれを廃止しますと、第三セクターにしますといつたやうな方向まで明らかになつてない。これでは私どもとしても取り扱いに大変に困るわけだし、そこで根本的に、政府としては、この地方の赤字ローカ

ル線の問題については、これを何らかの形で残すんだというふうな約束をするのか、廃止をするというところが原則であつてひとつがまんしてほしいということなのか、どちらかやっぱり明らかにしてもう必要はあるんじゃないでしょうか。それは地域地域によつて違ふと言ふかも知れませんが、原則としては残すんだと。いろいろ政令の基準等についてもこれから検討するけれども、いろいろな事情があるということだから地域の足だけは確保するんだということを約束をできるのかどうか、最大限ですね、費用の負担は別といたしまして、その点をまずお伺いしたいと思ふんです。

○国務大臣(塩川正十郎君) 足の確保については、これはもう政府なり地方自治体一体となつてこの足の確保に努力しなければならぬ。これはもう当然でございますし、また、私も再三その件につきましては答弁申し上げておる次第です。今度のこの国鉄の八十二線にわたります特定地方交通線、これにつきましては、要するに国鉄の責任を免除してもらいたい。でございますから、いまのお尋ねに対するお答えとしては、もうこれを明確に申し上げるといたしますならば、もうこの特定地方交通線は国鉄からは切り離していただきたい、こういう答えでございます。

○瀬谷英行君 そうすると、大臣の御答弁を要約しますと、足の確保は約束をする、しかし国鉄の責任は勘弁してもらふ、国鉄の責任の方はあきらめず御勘弁願ひたい。そうすると、地方自治体の方でひとつ応分の負担を、こういうことになつてくるんだとすると、統一見解はちよつと矛盾してくるんじゃないかなという気がするんですけれども、いいですか、統一見解からは、大臣のいまの御答弁でいくと足が出ちゃうんですよ、地方自治体の方に。それはどうなんでしょう。

○国務大臣(塩川正十郎君) 何も国鉄から切つてあきらめずということでは実はございませんで、国鉄の責任からは一切切断いたしますけれども、しかし国は、まず第一に、国鉄に、代替機

関、つまり、足の確保ができないということがあれば、国鉄に代替機関としてバスの運行を私の方から命ずることがあります。これによつて足の確保をいたそう、それからまた、地方においてバスを経営されるというならばこれにも助成いたしましう、それから、第三セクターとして経営を地方で引き受けていただくならば、それに対して、そのよつて起こつてくる赤字の半額は五年間補てんをいたしましう、こういう、政府は政府としての助成をもつて足の確保というものに努めたいと、こういうことでございます。

○瀬谷英行君 しかし、地方の問題を解決をするということであれば、地方の方でいろいろとやり込みをしていけるのは財政上の問題だろうと思ふんです。端的に言えば、だから、財政上の不安がないんじやないかと思ふんです。だから、そういうちびちびした助成というものはどこまで信用できるかという不安もあるんじゃないかという気がするんです。だから、いつそのこと、一つの方法とすれば、地方自治体に全部そのローカル線はくちまう。そして、地方自治体でやつてもらふ。ただしこの財政的な補助は鉄道ということに限定しないで、その地方自治体自体に、これは運輸大臣の所管とは違つてくるかもしれないが、地方自治体に財政的なゆとりを持たせるような方策を講じさせて、その中で地方自治体が鉄道を存続するののいいか自動車に切りかえた方がいいのか、モノレールにした方がいいのか、リニアモーターカーというところまでいかなければならない、幅を持つような方法を考へてほしいんじゃないか。むしろその方が、いろいろな場合を想定して頭ひねるよりも筋が通るんじゃないかという気がするんですが、その点はどうでしょう。

○国務大臣(塩川正十郎君) まさにおっしゃるとおりこの法案も提出されてもらつていふつもりなんです。それは、協議会によつてそういうことを決めていただきたい。で、まあここで抜けて

おりますというのは、私は、地方の交通を維持するのに、地方自治体はどういう財政的な配慮をするかということ、これがまだ明確になつておらないんです。この点は確かに地方自治体として不安がある。ですから、自治大臣としても、先ほどお示しいたしました統一見解のように、財政を慎重に考へてやれよと、こゝろ言わざるを得ない。

そこで、たとえばわれわれ運輸省としても、十年前でございませう、過疎バス対策というのをやりました、これは先生御存じのとおり。こういう対策がやはりその地方の第三セクター交通網に対しても当然考へられるべきではないか、私はそう思う。その協議を、これから政府が責任を持つて足の確保ということ、その中心を何に置くかといへば、そういうよつて来る赤字に対する補てん対策、これをやっぱり講じてやるのが、自治体が足の確保に選択もし、そしてまたその努力もしていくことだと、私はそう思つておりました。これはぜひ詰めて議論をしなければならぬし、そしてまた、できるだけ早い時期にこれの対応策も考へなければならぬと思つております。でございますから、この第三セクターに対する助成二分の一、これを政府は、運輸省は五カ年間そのめんどろを見せしめてもらつておきますもの、その間に何らかの対応策を講じていかなければならぬということと相関連しての政策であると御認識いただければ結構かと思ふんであります。

○瀬谷英行君 採算の問題は、結局人口によつて大体見当がついてくると思ふんです。人間のいないところは、いかに工夫をしてみたとこでこれはどういふ交通手段をもつても採算に合わないようになつていくわけですね。私もやはり赤字ローカル線の視察を委員会でもやつたことがありますが、たとえば北海道の某線に行くと、駅のある地域では戸数が二十戸しかない、それで人間が八十人しかない、隣の駅まで十キロある、そういうところがいっぱいあるんですよ。そういうところは工夫のしようがないと思ふんですよ、

どう考へてみたつて、何を走らせてみたところでは採算が合うようになると思へないです。そういうところがあるんですからね。そうすると、そういう地域においても足の確保ということ、地域住民にとつては深刻な問題だと思ふんですよ。その場合には、採算を度外視しても何らかの形で交通手段を確保しなきゃならぬでしょう。それが、だれが負担をしようともこれはやらざるを得ないというふうな思ふんですよ。だから、そういう点では公共性というものを捨ててはいけないうこと、逆は言うところ三十五万人体制といったような数の枠にこだわつたりしてはならない。独立採算制という一つの拘束的な原則にこだわつていたのでは、それは公共性を発揮できないだろうというふうな思ふんです。

そこで、しかしそれは言つてみても、このAB線というのは中途半端でやめるといふわけにいかないだろうし、やはりどこかで引き受けなきゃならぬというところになつてくるでしょう。さらに、新幹線についても、東北、上越新幹線はほとんど工事が進んでいふわけですね。間もなくこれは大宮から新潟、あるいは盛岡の間は完成をするんじゃないかというふうな思ふるんでありますけれども、こういう東北、上越新幹線の問題は一体どういふふうにするつもりなのか。たとえば収支の見込みはどうなのか。それから、大宮が遠く完成をした場合に一体どうするつもりなのか、東京と大宮との間のアクセスはどうするつもりなのか、これはもう身近な問題だろうというふうな思ふんでありますけれども、その点についての構想をお示しいただきたいと思ふんです。

○国務大臣(塩川正十郎君) 東北、上越の問題につきましましては、これは国鉄の方から答弁いたしたいと思います、その前に瀬谷先生にもひとつ一緒に考へていただきたいと思いますのは、足の確保というところで過疎地帯のお話をされました。私は、昭和四十六年でございましてけれども、ちよつとその時分にこの地方ローカル線の対策というのが

出まして、私は北海道をあのときずいぶん歩いてみたんです。そのときに北海道の方々がこういうことを言うんです。たとえば牛乳集めてくれる車、この車に人間乗せてくれたらもっと便利なんだから。それが何でバスでないとけないのか。人間乗るの、何でバスでないとけないのか。またバスがなければ何で鉄道でなければいけぬのか、それはずいぶん疑問がありました。これは一日二回ぐるぐるぐるぐる牛乳集めるのが各戸を皆回っておるんです。ですから、これは一つは足の確保というのについてはそういうハードの面の設備だけではなくて、ソフトの面の制度面からいろいろなことを考えていくならば、私はそういういわば過疎地帯におきます交通というのはどんな手段をとってでもやっていける。

その場合の負担はどうなるのかということになってまいります。それはやはり地方自治体と国と相談いたしまして、そういうことの財源対策というのはやっぱり責任を持たないかぬのだから、という感じでございまして、そこをいまは鉄道が走っておって、だから鉄道が計数で言いましたら二千幾らという膨大な赤字路線になってしまつてきておる。これを是正するのいろいろな私たちが制度面からも、これは検討していきたいと、こう思っております。

後の東北、上越につきましては、国鉄からひとつ答弁いたします。

○説明員(高木文雄君) まず第一に、東北、上越新幹線が経営的にどうなるかということでございますけれども、私どもは長い目で見れば東北、上越新幹線いずれも経営的に立つというふうに考えております。現に東海道の場合におきましても、また山陽新幹線におきましても、開業後しばらくは在来線と総合して考えまして赤字であつたわけでございますが、その後今日までに至る間におきまして、現在東京から博多まで、全体を通じて、しかも東海道線、山陽本線の収支も総合的に見ましてやつと黒字になつたということから考えまして、ある期間を経過すれば黒字になると

いうふうに考えております。

そこで、その期間がどのぐらいかということにつきましては、当初はもう少し短かく見ておりましたが、最近では東北あるいは新潟地区におきます道路の整備が非常に進んでおります関係もありまして、計画当時よりは経営状況がうまくいかないうことでございまして、まあまあ大体十年ぐらいて東北新幹線、上越新幹線、それから東北線、上越線といったものを総合的に見まして単年度で収支が合つてくるというふうに見えております。特に、新幹線の場合には、在来線に比べてますと建設投資額が相対的に大きい、そのかわり運営費は相対的に小さいということになりますので、開業後しばらくの間償却等の負担が相当な額になりますので、開業から十年ぐらまでの間はどうしても、在来線も含めてでございましてけれども、収支が償わないというふうになります。目で見れば十年ぐらいたちました後は十分収支償うような運営ができるのではないかとこのように考えております。

それから、いま開業をいつやるのかと、また開業の形式としてどういうふうな方式がとられるのかということについて、ごく最近新聞紙上等でいろいろ推測報道がなされておるわけでございますが、私どもは、これをどうするかということについて、いま深刻に検討をいたしております。いずれにしても東北地域あるいは新潟方面の方々も、新幹線ができるということの意味は、スピードが上がりまして速く行けるということもありまして、その場合にも一つのメリットとしては、鉄道の場合には都心部にステーションがある。飛行場は都心部から離れたところにありますから、そのアクセスに時間がかかるわけでありまして、鉄道は、たとえば仙台にしましても新潟にしましても、また東京の都内におきましても、町の中に駅があるということが非常に大きなメリットであるわけでございますから、したがって、それぞれ御利用になる地域の方々の強い希望として

は、当然上野なり東京駅なりで開業すべきだということをお願いしておられるわけでございます。また、まことにごもつともなことでございまして、それがためには、もし大宮から東京の間が建設にやや時間がかかるというのであればしばらく待たせてもいいよという御意見いろいろ耳にするわけでございます。そういう強い願望なり念願なりを持っておられることはよく承知をいたしております。しかし、大宮巨額の投資をしておるわけでございますので、その巨額の投資をそのまま寝かしておいていいものかどうかということは、理想を言えばもちろん一挙に都心までつなぐということが理想でございまして、事実問題としてまだ一部、特に大宮と東京の間が用地の問題で難航しておるということでございまして、大宮から新潟まであるいは盛岡までの間の投資したものをそのまま休ましておいていいかどうか、メンテナンスにもまた金がかかるものでございまして、それらもあつていま苦慮をいたしております。

それらにつきましても、そう長くいつまでも不安定のままおいておくわけにもまいりませんので、いろいろな角度からいま検討をいたしておるわけでございます。けさの報道でも伝えられておりますように、一部の地区、県南でなしに県北の地区、埼玉県北の地区において一部いわゆる収用法による収用というような強硬な方法によつても用地の確保に取り組んでおるわけでございます。また、きょうの報道にありませんものにつきます。また、まだ何か所か相当問題が残つておるものでございまして、それらを総合して、どうやったら一番早く目的を達せられるであろうかということ、いま私も自身の手元で、具体的な地域の具体的な権利者の主張その他をにらみ合わせながら、いつどういう形で開業すべきかというふうなことを最終的な判断をするための勉強をいたしております。

同時に、その勉強をいたすと同時に、どういう形の開業にでも対応できるようにということで、

たとえば要員を配置を考えると、また要員の訓練を行うといったようなことは開業方式、開業時期を決めない現在ではございまして、そのための職員が準備されていなければならない理由で開業がおくれるとかということになつてはいけませんので、現在、要員の手配なり要員の養成なりを開始をいたしております。

そういうものから、外部からごらんになりますと、あるいは大宮から南の方はまだ全く手がついてないわけですから、大宮で開業をするということとを国鉄として決めたのではないかと推測が生まれてくるわけでございます。その推測に基づいていろいろ報道も盛んになされておりますけれども、私どもとしましては、その点は白紙でございまして、どつちとも決めておりません。しかし、そうかといつても白紙状態に置くわけにもいかないうけでございまして、そう遠からざる時期にこれを決断をいたすつもりでおります。でございまして、いまお尋ねの大宮でスタートするのかどうか、そして、大宮と東京との間のアクセスについて何か考えているかどうかということでございますが、それは考えてはおります。考えてはおりますけれども、それを、その案を採用することになるかどうかはまだ決めた切つてないわけでございます。その点きょうここで答えて申し上げることはどうかひとつ御勘弁願ひしたいと思います。

○瀬谷英行君 当初の計画は東京駅から出発をするということだつたようでありまして、東京駅から出発をするという構想は断念をして、もし東京を起点とする場合でも上野駅から出発をするということになるのかどうか、その点どうなんですか。

○説明員(高木文雄君) 最終的には東京駅からスタートするようにいたします。過去におきましては、場合によりまして東海道新幹線と山陽新幹線がスルー運転というふうなことも考えた時期もございまして、いろいろな技術的な面もありまして、いまはスルー運転は考えておりません。おり

ませんが、東北地区から関西地区においてになる方々については、東京駅で乗りかえていただくということを前提にして、スルー運転はしません。東京駅で接続できるように考えております。現にそれを前提として一部すでに東京駅でもプラットフォームの工事を施工いたしておるわけでございす。また、東京駅と上野駅との間の必要な用地等につきましても、余り無理に急いではおりませんけれども、手当て可能な地区から手当てをいたしておるわけでございまして、上野でとめるということは最終的には考えておりません。しかし、どういう手順でやるかということにつきましては、やはりいきなり東京駅ということでは考えられませんが、金の都合もありまして、仕事をどういう手順で進めていくかという都合もありまして、上野駅の開業の方が東京駅での開業よりは相当時期が早い時期にそういう形で進められるようになるというふうに考えております。

○瀬谷英行君 現在の状況から言うと、たとえば新潟から大宮まで、盛岡から大宮までの間に先に完成をする可能性の方が強いというふうに思いますが、それが考えてみても、そうなる、完成はしたけれども上野まで、東京までつながらないからしばらく遊ばしておこうということでは常識的には考えられないことですね。そうすると、そこで大宮始発で暫定的に開業するということが、これはだれが考えてみても想像されるころなんですか。ただ、そうなった場合に、じゃ大宮と東京の間の連絡が果たしてどういふものかということを考えてみますと、むしろここにこそ問題があるんじゃないかという気がするんですよ。

それは、東北新幹線や上越新幹線を利用した人が、乗りかえなしに東海道新幹線まで接続できるようにしてやりたいという気持ちはわかります。それならば、在来線を何で上野とまりにしておかなきゃならぬかということになるわけです。特に、上野―大宮間というのは東北線と上信越線と併用して使っているのが非常に事故の頻度が高いわけです。ついこの間も架線故障がありました。午前中に架線故障があったにもかかわらず、夜遅くまでダイヤがごたごたとなる。通勤客の足が奪われるという事態がありました。私も、午前中の架線故障だから、夜相違遅くなったらもう直っているだろうと思つて行つてみたら、とんでもないこと、中間でとめられてひどい目に遭つた記憶があるわけです。しかし、こんなことは年がら年じゅうなんです。

この機会にちよつとお伺いしておきたいんですけれども、架線故障などがあると、ああも長いこと回復に時間を必要とするのか、これは何か技術的に考える余地はないのかどうか、この点をお伺いしたいと思います。

○説明員(高木文雄君) 架線故障で大変お客様に御迷惑をかけている。まあ事故はやむを得ないにしても、その復旧に非常によい時間がかつておるといふことについては、何しろ東京のような非常に利用客の多いところではございすから、何とか対策をもう少し立てなければいけないというところを繰り返して検討いたしておるわけでございす。なかなかに結論が出てまいりません。その理由は、どういふ事情による故障でありましても、御存じのようによつて故障が起りますと鉄道の場合にはだんごになるわけでございす、車両がだんごになつてしまふ。

そこで、終点駅の場合には、特に終点駅のポケットがかなりありませんと、どんな車を入れてきて、そして折り返しという形でありますと車の整理がうまくいかなくなるものですから、したがつて一たん事故がありました場合には、たとえば車両を間引くとかということをやりますがだんだん正常運転に戻つていくということではございす。全国の中で一番いまぐあいが悪くなつておりますのが上野でございまして、東北線、上越線のほかに常磐線も入つてきておりまして、それに比べて車両を置く場所が田端あるいは尾久等にあるますけれども、そこが詰まつてしまつてということのために、入つてくる車そのものを手前のところでもしり抑留をしなければならぬということから非

常におくれているわけでございす。

それで、東北、上越新幹線のメリットは、これが上野なり東京まで参りました場合には、いま一番パイプの詰まつております大宮―上野間の在来線が余裕が出てくるということ。そして、特に最近着工といひますか、事業をお認めいただきまして大宮から赤羽までの通勤新線、これを活用することによつてそのパイプが楽になるといふこととございまして、その意味からいしましても、東北、上越の方々の御便宜だけじゃなくて、東京の北側の、上野の北側の方々に對するサービスから言ひましても、東北、上越新幹線を早く上野なり東京駅に持つてきたいわけでございまして、根本的な解決方法としては、ただいま御指摘の復旧にえらい時間がかかるんじゃないかということについての御指摘の点を抜本的に解決するには、いまのところどうも東北、上越新幹線を早く上野まで持つてくる、東京駅まで持つてくるということ以外にはないのではないかと。それまでも、しかしそれにしてもし余り時間がかかり過ぎますので、いろいろと研究はさしておりますが、抜本的にはそれ以外にはないのではないかとこのうに考えている次第でございす。

○瀬谷英行君 上野に問題があるということとはわかつておるんですね。わかつてるにもかかわらず抜本的解決策を講じようとしないうことは、きわめて遺憾だと思ふんですよ。たとえば上野を利用する利用者は、千葉県松戸地域、柏地域、それから茨城県、これが常磐線です。それから、東北線関係で言うと栃木県、それから上信越線関係で言うと群馬県、埼玉県。埼玉県の場合は東北、上信越線いずれもということになるんでありますけれども、これだけの県の利用者が東京へ出てくるには上野を関所にしなければならぬ。東海道線に乗りかえのために、あるいは中央線に乗りかえるためには乗りかえを二回しなければならぬ。関西でたとえみれば、滋賀県やあるいは岐阜県の人が大坂を経由して兵庫県に行く場合に、乗りかえの必要がないわけですよ。新大阪や大阪で乗

りかえなくなつて、直通電車がそのまま大阪を中心として行つたり来たりしているわけですね。それに比べると、関東の場合はどういふわけでは上野を関所に二回も三回も乗りかえなければならぬかと、こういう疑問が出てくるわけです。

新幹線を建設をするに当たつても、それらの不便というものが克服をされないでいたずらに新幹線だけを先行させようとするれば、これは地域住民とすれば、日常在来線の不便ということに對する不満がうつせきをしていくわけですから、この新幹線の問題に對する理解だつてなかなか得られないということになるんじゃないでしょうか。そういう点を考えるべきではないかと思ふんですね。もつと在来線の便宜を図る。たとえばいま総裁言われたけれども、新幹線を東京駅でつないでスルー運転をする、できれば、そこまできなくとも、東京駅まで直通をさせるという気があるのに、なぜ在来線は東京駅なり新宿駅の方に直通をさせるといふ手だてを講じられないのか。技術的には不可能ではないと思ふんだけれども、実際にはそういう方策が講じられないというのは、技術的に不可能なんじゃなくて親切心がないんじゃないか、こういう気になるんでありますけれども、受け取り方としては、その点はどうなんですか。

○説明員(高木文雄君) そういう点の解決の一つとして、御存じのように、大宮から赤羽を経て、そしていま赤羽線と言われております線を使いまして池袋までの線をもう一本つくろうということにいたしましたわけでございす。

(委員長退席、理事桑名義治君着席)

いま御指摘の点は、実際問題として私どもとしても苦慮をいたしておるわけで、決して放置はしてない、技術的に非常にむずかしいところがあるために、おくれぎみにはなつておりますが、放置はしてないわけでございまして、その点は今度の東北、上越新幹線の開業とほぼ時期を同じうして、赤羽を経由して池袋まで線を一本入れて、こういふことは、そういう考え方のあらわれでございすので、大変遅いという御指摘は甘受いたします。

けれども、全然やっていないということではないわけでごさいます。そういう努力はいままでもしておられますし、また今後もやっていたいかなければならないというふうに考えておられるわけでごさいます。その点、一つにはいまの御指摘のような地区、大宮から熊谷にかけて、あるいは宇都宮にかけて、また柏なり松戸なりという地域にかけてのドーナツ現象によるところの居住者の増加、そしてそれによる鉄道利用者の増加が非常に早いということからわれわれが手がよく来たということでごさいます。その点は今後のいわゆる大都市におきます通勤対策を考える場合の重点地区ということでごさいますので、もしばらく恐縮ですけれどもお待ちいただきたいということでごさいます。

○瀬谷英行君 たとえばリニアモーターカー等についても、日本航空と国鉄と両方で研究をしている。で、そのリニアモーターカー等はアクセスでもって考えていると、こういう話だったんですね。日本航空がリニアモーターカーを考えたのなら、国鉄が飛行機を考えたっておかしくはないわけですね。要するに、手段はどうあろうと人なり物を運ばないといけない。国鉄は鉄道だからといって鉄道の道だけで運ばなければならぬというものではないでしょう。そうしますと、アクセスの方法だって、たとえば大宮始発ということになって、あとまい手が無いというのなら、大宮と新宿、大宮と東京の間をヘリコプターで連絡するとか何とかという方法を考えたって悪くはないと思うんですよ。余りけちなことを考えないで、どうせならばそのぐらゐのことを考えてもいいんじゃないかなと私は思っているんですがね。発想をもう少し大きく持てないものだろうか、そういう気がするんですよ。

うな輸送力が備わっていないことが端的に指摘できると思います。これをやはりまず何とかするということの方が、新幹線の延長のたとえは東京延長、上野まで大宮から延長するという問題で以前に大事なことはないかなという気がするのではありませんが、その点はどうなんですか。

○説明員(高木文雄君) 実は、都市におきます通勤対策が後手後手になっておることは事実でございまして。それらにつきましてはかなり早い時期に気がついておったわけでごさいます。いわゆる五方面作戦ということが始まりましたのがもう十五年前ぐらいからございまして、それで、それがその当時考えておりましたようなテンポで進んでおればかなりいまの御批判を受けずに済んだと思うんですけども、ちょうどその時期が環境問題がやかましくなったということもありまして、五方面作戦の中の一つである東海道線と横須賀線の分離もとうとう本年の十月にやつと開業にこぎつけたということでおわかりいただけますように、計画そのものは私はそれほど手おくれではなかったと思うんですけども、計画をして、実行に入つた段階でそうした面でおくれをとりました。

また、予算面その他につきましても、東海道新幹線が終わりまして、それを岡山までつなぐ、博多までつなぐ、そしてそれが十分完成し切らぬうちに東北、上越新幹線に手をつけたというようになことで、そうした幹線網、大動脈整備の方にいささか力を充てましたものだから、そしてその分が完全別枠で建設費がふえたわけでもないものでございまして、在来線の方に圧迫になったわけでごさいます。私も昭和五十八、五十九年の段階になりましたれば東北新幹線の仕事も終わりますので、そしてこれが、現在全体の設備投資額の四割を占めておる状況でございまして、これが終わりましたならばそこに余力が浮いてくる、その余力をもつて大都市圏における通勤対策とそれからよろもろの老朽施設の代替、リブレスメントをいままでは相当早いテンポのものにして進めて

まいりたいと考えておる次第でございまして、いまのような御批判を受けるのはまことに私どもとして残念でございまして、私どもも決してそう怠けておったわけではないわけでごさいます。意に反しておくれたという部分もあるということでごさいます。

おかげさまで環境問題等につきましても大体ある種のルールが確立をしましりましたから、これからはごく最近の十年間ぐらいはど物事にもたつくというところではなしに対応できるのではないかとこのうふうに考えております。

○瀬谷英行君 先ほどの総裁の御答弁で、たとえば赤羽線の充実ということもございまして、たまたま、東京周辺で言うところ、たとえば川越線等にいたしましても、輸送力がないために運び切れないという現状があるわけですね。これは廃止の対象になるかならないかという地方のローカル線と違ひまして、埼玉県の県内等は東京の半分の人口を擁しているわけですから、輸送力がつきさえすれば幾らでも人は運べると、こういう事情にあるわけですね。したがって、たとえば赤羽線等の複線電化をして外環状線の役割を果たさせるといふような構想を持ったならば、かなり東京のバイパス路線としての役割を果たし得るんじゃないかというふうにならぬかと考えます。さらに赤羽線の問題にいたしましても、池袋とまりというふうなことを考えないで、新宿なり渋谷なりそっちの方まで延ばしてみたらこれは利用者としては助かるんじゃないか。

第一、赤羽線なんか見てみますと、ほとんど途中の駅で乗りおろす人は一割もないと思うんですよ。あらかたが赤羽一池袋間の人です。それで満員になってしまうんです。そういう状況を見て、この赤羽線というのはあそこ二カ所も乗りかえて多くの人が新宿方面に向かっているわけですね。副都心の新宿を結ぶのは東京を結ぶ以上にさらに厄介な状態になっているわけなんだけれども、これは将来池袋とめておかないでどうしてもし新宿方面まで延長する、あるいはまた上野どま

りを東京駅まで延長するということを考えることの方が、新幹線を東京まで持つていくこと以上にむと切実な問題ではないか、多くの利用者の要望にこたえることになるのではないかと思っています。その点はどうか。

○説明員(高木文雄君) 各地域でいろいろ御要望がありまして、私どももその御要望にこたえていかなければならぬと思っておるわけですが、その中で、東京におきます通勤対策で問題になっておりますことをいま御指摘になったわけでごさいます。赤羽線をもう少し延ばしたらどうだ、これは御存じのように池袋が大変混雑をいたしております関係もありまして、池袋で埼玉県から赤羽を経由して入つてこられたお客さんを池袋のステーションでばらまくということは、これは池袋の混乱を増すことにもなりますので、もう少しそれを工夫したらどうかということの御要請はぜひぶん大ぜいの方から承っております。また、川越線の問題もしばしばそういう御意見は寄せられておりますし、国会におきましてもいろいろな機会にあるいは予算委員会ないしその分科会でありまして、ほかの機会にしばしば私も御質問を受けてお答えをいたしておるわけでごさいますけれども、いま挙げられました二つの点は、東京の通勤圏における対策として当然課題として考えるべき問題だという認識は持っております。

ただ、計画を立てましても、余り大きな計画を立て過ぎますと、それを実施いたしますまでに非常に時間がかかるということになりますので、手順を追っていかざるを得ないということで、現在は総武線を早く千葉まで拡張いたしますことと、それから赤羽ではなくて大宮から赤羽経由で池袋までの線と、それから先ほどもちよつと触れました鉄建公団にお願いしております京葉線の問題、これに主眼を置いておるわけでごさいます。これらの線の仕事があるめどがつきました場合には、いま御指摘のところあるいはまた中央線の三鷹一立川間の増強といったような問題が、いずれもそう遠からざる時期にわれわれが取り組まざる

についても運賃法原則というものは守っていないのではないかと、かように考えているわけでございます。

○桑名義治君　いまの局長の御答弁の立場というのは、おたくのいわゆる財政上の立場からのお話であつて、利用者の立場からのお話ではないわけですね、現実には、利用者の立場からのお話ではないわけです。

なぜ私がこういうことを申し上げるかというと、端的に言えば、局長のいわゆる公正妥当なものであることというこの項目については、いわゆる地方赤字ローカル線が赤字の部分の補てんをしておつた、そして運営をしておつたんだから、それが今度は利用者の方々からその分は取るんだから、徴収するんだから、だからこれは妥当なんだというふうな物の言い方でございますが、じゃ現在の国鉄全体の立場から見た場合には、地方ローカル線の赤字の比率というものはどういう比率になるんだらうか。幹線の場合だつて大量の赤字を抱えているわけです。ここは放置されて、そしてこの今回の特別ローカル線になつてゐる部分にのみこういう特別な運賃をかけるということとは、これはどうしたつて使用者の立場から見た場合には公正妥当なものであるという考えにはこれは至らないわけです。

また、この問題につきましては、日本国有鉄道法の第一条の中にもこれははっきり載つてゐるわけですね、「国が国有鉄道事業特別会計をもつて経営している鉄道事業その他一切の事業を経営し、能率的な運営により、これを発展せしめ、もつて公共の福祉を増進することを目的として、」と、こういうふうにはっきり目的をうたつてゐるわけですね。そしてそれを受けて国鉄運賃法の総則の第一条にこういうふうになつた目的がうたつてある。そういうふうにならば二重三重と公共性をうたいながら、一部にそういう公共性を破壊してしまふ、この論理がどうしても私には理解できないわけですね。先ほど大臣が質疑の中で、採算制と公共性の両立は至らない。したがって一部では採算制をと

るが一部では公共性をとる。じゃ公共性をとる部分はどの部分なんですか、採算制をとる部分はどの部分なんですか、それをお答え願いたい。

○政府委員(山地進君) 先ほど来独立採算制に関連して、能率的な運営あるいは独立採算制ということと公共性ということで大目も申し上げたと思いますが、公共性というのは、いまお読みになった日本国有鉄道法の第一条の部分で申し上げれば「公共の福祉を増進する」と、これは目的だと思ふんです。それから「能率的な運営により」というのは手段であらうかと思ふんです。それで、その「能率的な運営により」ということをどうやってやるかといふと、その一つの方法として独立採算制ということ、この日本国有鉄道法にはいわゆる官庁会計の硬直的なやり方から見れば、かなり緩和された方法で国鉄の運営ができるようになっていくわけです。

そういつたことで、国鉄の独立採算制ということを通じて公共的な目的を達成しようというわけでございしますが、そこで、じゃ国鉄の公共的な目的というのは現在の程度まで達成されているのか、そのために公共的な目的を達成するのだから、国有鉄道の努力、つまりそれから利用者負担だけでいいのかといふと、それはできませんで、例の国鉄の経営負担を超えるようなものについては構造的欠損として税金という形で出てくるわけです。その税金が何で出てくるかといふと、やはり国鉄は公共的な事業をやっているからだと。そこで、その公共的な目的に即して企業負担を超えるものについては政府が助成していく。そこで、一体公共性とそれから独立採算制とそれから国の助成というところで、公共的な目的にひとつポイントをはたしてやっているわけですが、現在の状態ではとても公共的な使命といふものを達成するのはむずかしくなっている。つまり赤字が大きくなっている、そこで、その赤字の大きくなっている部分の一つである地方交通線については、公共性があるのだけれども、ほかの代替手段で公共的な目的は達成できるんじゃないかといふ論理がずっと私どもの流れだと思ふんです。

そこで、いまの御質問の運賃を負担するのはどうなんだといふと、先ほど私が申し上げましたように公共性があって、普通で先生おっしゃるような幹線のところでも赤字がある。これは内部補助でやっているわけですが、ところがこの幹線については、幹線が赤字だからといって助成というものはなされてないわけですが、ところが地方交通線は、幹線と違っていて内部補助のほかには国民の税金というもので補助を受けている。そこで、私は受益者の負担ということについては、ほかから見ればそこは大きくなっても公正妥当ではないだろうか、かように申し上げているわけでございます。

○桑名義治君 今度は大臣にお尋ねしますが、先ほど大臣は、いま申し上げましたように御答弁の中に、いわゆる採算制と公共性とは両立しない非常にむずかしい面がある。したがって部分的には採算制をとるけれども、公共性をとる場所もある。こういう意味の御答弁をなさったわけですが、端的に言えばどういふところとどういふところか、うふにお考えになつていらつしやるんですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 私は場所によつて公共性、独立採算制を選択すべきじゃないと思つております。そうじゃなくして、経営全体の方針というものが、場合によつては公共性というのとウエイトを置くときもあれば、場合によつては独立採算制にウエイトを置かざるを得ない、現在は独立採算制といひましようか、経営の基盤を強化するためにはやむを得ず採算ということを重視した政策をとらざるを得ないと、こういうことを言つたわけでありま。

○桑名義治君 そうしますと、この公共性の問題と同時に、これは特別運賃の問題と同時に路線の切り捨ての問題にも入ってくるわけですが、憲法第二十五条の「すべての国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する」と、こういう条項があるわけですが、この条項との

兼ね合いをどういふふうにお考えになりますか。

○国務大臣(塩川正十郎君) それはその権利を有するといふことは、これは憲法にうたつておりまして、当然政府としてもその努めをいたさなければならぬ、当然のことだと思ひます。

○桑名義治君 それは政府としての立場からお考えおつしやつておるわけでございすけれども、この国鉄法と国鉄運賃法との一条、お互いに一条でございすが、この「目的」と、それから「総則」の中にあるわけでございすが、この兼ね合いをどういふふうにお考えになるかといふことをお聞きしておるわけです。全体の枠として政府が守つていくことはあたりまえの話なんです。

○国務大臣(塩川正十郎君) 国鉄運賃法一条に言ひますところの公正妥当といふのは、何も全国統一してこの運賃はこうでなければならぬと思ふのであります。要するに、すべての国民のすべての方々に不平等な不公平な扱いをしてはいかぬといふ趣旨でございまして、その与えるべきサービスとそれから与えるべきサービスのコスト、そういうものを公正に扱わなければいかぬといふ趣旨でございまして、だから全部同一運賃というわけにはいかぬ。電話だってそうでございす。

電電公社は今日公共性と独立採算制をりつぱに果たしております。これはみごとに果たしております。けれども、電話は全部かけるところによつて皆違ひます。これはやはり与えるべきサービスとの対比であるといふ、私はそう思ふんです。そういう意味において、これがたとえ九州だけ運賃を高くしてサービスを思ひつ切り落とせば、北海道は思ひつ切りサービスをよくして運賃を安くする、こういう考えで臨んではいかんぞといふことであつて、同じようなサービスで同じような程度の施設提供、そういうものであるならば、それを公正に扱えと「公正」と書いてございすから。統一とは書いてない。そこをひとつ御検討いただいて、まあまあこれはわれわれも公正にやするように一層努めてまいりますから、どうぞひと

つ御認識をしていただきたいと思います。

○桑名義治君 なぜ私はこういうことを言つていのかといふと、いわゆる憲法の二十五条の中で、その後のいま読み上げた上に、「国は、すべての生活の向上及び増進に努めなければならない」と、こゝうたつておるわけですが、そういう立場から考えた場合に、この条文というのは、生活できない人に生活保護を渡せといふことだけではないはずなんです。地域の生活が、地域の全体が落ち込んでいるところにも政府は温かい手を伸べなければいけません。そして全国おしなべて平均的な生活をやらせなければいけません、こゝういふ論理だと思ふんです。それから見ますと、今度のいよいよ運賃の路線にしましても、その地域の格差といふものを考えていただきたい。

たとえ私は産炭地に住んでいまから調べてきました。生活保護の場合を考えると、五十四年の十二月現在、全国のいわゆる保護率は、百人に対して一・二三％、筑豊地区は一〇・四％なんです。猛烈に落ち込んでいるわけですね、生活の状態といふものは、それから有効求人倍率を考えたとしても、全国は〇・七五なんです。筑豊方面は〇・二四、それから財政力指数、これを見ましたも全国的平均がいわゆる〇・三六ですね。ところが川崎町、添田、大任、糸田、碓井と、こゝういふふうには町村があるわけですが、こゝのいずれも〇・一八、〇・一五、〇・一九、〇・一八、〇・一九、財政力指数を見てもいかに市町村が疲弊をしているか、生活保護世帯の率を見ても全国的十倍の生活保護を抱えている。こゝういふ状況にあるし、有効求人倍率を見ても、全国が〇・七五で〇・二四、こゝういつたところを差し伸べてこそ初めて公共性といふものが浮上してくるんじゃないか。憲法にうたわれている二十五条の精神といふものが生かされてくるんじゃないか。こゝういふところをむやみやたらに打ち切つてしまふといふことはその憲法の精神にも外れている

と、こういうふうにならざるを得ないわけです。したがって、いわゆる国鉄法の中にも運賃法の中にも公共性というものをうたっているから、その公共性というものをどこに視点を置いて考えるかということが最も大事なことで、こういうふうな立場から、観点から、私はこの問題の質疑を続けているわけです。どうですか、その点は、○国務大臣(塩川正十郎君) 筑豊地域がいわば産炭地でございます。その石炭の需要供給の關係から、その地域が経済的に低下してきておると、これは私たちも承知いたしております。だからと言って、行政水準はちつとも変わっておらないと思ふのです。もし行政水準においてそういう差別をするということになると、これは大変な問題でございします。けれども、あるべき行政水準、それはむしろ筑豊地域におきましては産炭地域振興対策とかいうことを講じておると私は思ひます。

一方、国鉄といつたしましては、それはその地域のそういう特殊性といふことは認識いたしますけれども、しかし、国鉄は全国にわたって同じ水準で物を考えなきゃならぬのでございまして、その場合、特定の地域はこうであるから、あるいはこちらの地域は特異な事情であるといふことを考慮をして政策を定めていくといふことは、これは国鉄としてはなかなかむずかしいこと。多少の公共機関としてのその配慮は当然いたさなければならぬと思ひます。しかし、今度の法案でお願いしておりますのは、あらゆる全国標準を見まして、水準を見まして、この基準に照らしてこの以下の特定地方交通線に対しては足の確保といふものは行政の力でやってもいい。企業の力、いわゆる国鉄といふ企業ではなくして、行政で処理していただきたいといふことがこの精神です。だから、筑豊地域だけを国鉄が故意に水準を落とそうといふことを思つてはおりませんし、また、筑豊地域だけでそれでは特異の基準を考へるおとしやつても、これは全国的な基準で運営しなきゃならぬ国鉄といつたしましては多少無理なことではないかと思ふのでございします。

ですから、要するに、そういう地域に對しては、このそれから交通のあり方といふものをどうするかといふことを、これは地方自治体と国とが懸命にやつたり検討し、その対策を講ずべきだ。われわれもいたしまして地域振興といふことは、まずやつぱり地方自治体でございします。憲法に同じくやつぱり国は地方自治体の権限を侵してはいかぬといふこともございします。ですから、地方自治体がつぱり中心となつて国と地方とが協力した上で地域の交通といふものを考へていただくべきときに来ておると思ふのでございします。それがためには、あらゆる行政機関の協力、たとえば産炭地域振興事業団といふものもございしますし、そういうものも動員を考へていかなきゃならぬと思ふのであります。

○桑名義治君 これは産炭地の問題、また後でいろいろと論議を進めたいと思つてゐるわけですが、これはいまの公平あるいは公共の福祉といふ立場から、いまの問題をちよつと出したわけですが、いまの問題やバス転換の問題がまた第三セクターの問題についてちよつとまたお尋ねをしておかなければならないと、こういうふうに思つておるわけですが、バス輸送に転換をした場合には、これは経営赤字の場合は五年間の助成をする、それから転換交付金はキロ当たり三千万、それから定期代の補助は一律これやつぱり三千万ですか、キロ当たり。

○政府委員(山地進君) 三千万円の中です。

○桑名義治君 三千万円の中に入つてゐるの。まあそういうことでございしますが、これは政令で決めるんですか。それともどこかの、どういふ形で地方自治体には示そうとお考へになつていらつしやるんですか。

○政府委員(山地進君) この法律の二十四条にそれらの規定があるわけですが、この二十四条にお読みいただきますように、二項に、予算の範囲内において廃止の円滑な実施のために要する費用を補助することができる、それから運

賃の補助につきましては、「政令で定めるところにより、その事業の運営に要する費用を補助することができる」といふことでございまして、この三項に言ひます運賃の補助につきましては政令で定めようと思つてゐます。

○桑名義治君 これ、第二十四条を私は見てゐるんです。読んでゐるんです。しかしこういう細目にわたつては何も出てこないんですよ。したがつて、これはどうして決めるんですかと、この金額は、それはどういふ経過のもとに決まつたんですか。そしてどういふ案でいま地方自治体なりといふた廃止路線の市町村の方々に通知をしたんですか、それと積算の基礎はどのなんですか、これを聞いてゐるわけです。

○政府委員(山地進君) ここに書いてございしますように、「予算の範囲内において」といふことでございしますから、基本的には予算で決まつてくるわけではございします。それから、現在私どもが三千万円といふようなことを申し上げておるものは、この五十五年度予算におきまして私どもの方で成立している予算が単価三千万円であるといふことでございします。したがつて、これをそれからどうやって決めるかといふことでございしますが、実際のこういうケースが起りました場合に、転換交付金につきましては補助金交付要綱というので決めていく、その中に書いていくという、したがつて大枠については予算で現在決まつてゐる。個々にどういふふうになつて支給するかといふことについては補助金交付要綱で決めていく、こういうことになるわけではございします。

○桑名義治君 なぜ私はこれをわざとこで持ち出したかといふと、これ、実は自治省からいただいたんです。自治省としてはこれだけのことは全然わかりませんと。そうすると、いまの局長の御答弁と自治省のとらえ方がもう違つてゐる。というのは、定期代の差額補助一つをとつてみても、所要額は乗客数によつて大きく異なる。一律三千万といふのは不合理ではないかと、一項目から成つてゐる。それからもう一項目として、

転換交付金キロ当たり三千万の算出根拠いかに、これは二段構えで挙がつてゐるわけですが、二項目に分けて挙がつてゐる。いまのいわゆる局長の御答弁は、転換交付金の三千万の中に定期代の差額の補助も入つてゐるんだという御答弁なんです。どつちが本当なんですか。

○政府委員(山地進君) 転換交付金三千万円、これは現在予算でできてゐるわけではございしますが、これをどういふふうに使ふかといふことにつきましては、私どもの分類といひますか、そういうものによれば定期代の差額補助に、それからもう一つは固定費のバスとかあるいは車両といふようなものをかう場合がございします。そういう初期投資的なもの、それから地方公共団体の関連施設の整備費といふもので道路の補修とかあるいはガードレールとかいろいろなことがあろうと思ふのですが、あるいはバスストップとかいろいろなことがあつて、そういうものを含めて三千万円といふことで計算したわけではございします。

○桑名義治君 全くこれ、ずさんな私は数字だと思ひますよ。いままでの恐らく論議の中で、この三千万の転換交付金といふのは恐らく委員の方々はこれは投げ渡しであるけれども、バスの差額金はこれまた別だと思ひになつていらつしやつたんじゃないかと思ふのです。そして道路の部分として三千万といふことになりまして、これはまた大変な見込み違いになるわけですが、地方として、たとえばこの定期代の差額の補助率三千万、こういうことになつても、いま申し上げましたように、乗客数によつてずいぶん違つてくる。乗客数が非常に多いところはこれは三千万がふつ飛んじまつて、何のほかに使ひがたいなくなつてしまふ。そんな投げ渡しで、ただ単に三千万だけばんと渡して、地方のこのローカル線は切りますよと、全くずさんなまわりなと思ふわけですね。その点はどういふふうにお考へになつてゐるんですか。

○政府委員(山地進君) 私どもはこれまで地方公

共同体等と何回か御折衝申し上げているわけですが、その場合に、事あるたびに一キロ当たり三千万円の転換補償金を出しますと、その使途はいま私の御説明しましたような定期の差額補助あるいはバスの購入あるいは道路等の固定施設の整備というようなことをよく詳しく御説明しておりましたので、あるいは本委員会では初めてだったかもしれませんが、この点については御理解を賜っているはずだと私は思っております。

○桑名義治君 いずれにしてもこの三千万の根拠はありません。この三千万を一律にばつと交付したとしても、これは物すごくバランスが崩れてしまいます。不公平がまたここで生まれてくる。そう思いませんか。物すごく通学者が多い場合、通勤者が多い場合、これはこの差額がこの三千万でふつ飛んでしまふところがあるかもしれません。そしてまた逆に余るところもあるかもしれません。しかし、いずれにしても一キロ三千万という事柄は、そういう立場でいろいろな要素で使われた場合には、わずか三千万はこれはどうしようもない金額ですよ。余りにも涙金と言った方がいんじゃないかなというふうに思うわけですが、そういうふうな用途で、あらゆる用途にこの三千万を使えということなんですか。もう一遍確認しておきますよ。これは問題ですよ。

○政府委員(山地進君) 一応私どもの考え方としては、従来四十六年から国鉄がこういう転換というのに際しまして補償金、交付金を交付しているわけですが、これは国鉄の予算の中で交付しているわけなんです。それが三百万円であったわけなんです。そこで私どもの方が現在の地方交通線の旅客の実績というものはバスの購入代とかそういうものを一応当たりまして、それで三千万円というのを決めたわけでございます。この法文にございますように、円滑に促進するためということでございまして、その使い方については各路線の個々の特殊事情に応じて、これはその中をどういうふうにお使いになる

かということとは別に私どもここでとやかく言うつもりはございません。そういう意味で、ある程度これぐらいのことの中で御処理いただけたという数字を私どもとしては計上しているわけでございます。

○桑名義治君 新たに道路をつくる場合だつて、一キロ三千万じゃできませんわね。バスを買った場合、これは通勤客が多い場合には大量のバスを買わなきゃならない、こういう状態が生まれてくる場合もある。そういうふうに地域の実情が全部違うわけですね。その地域の実情を全く無視して一律にばつと三千万だけ渡すというところに不合理はないかと言っている。これは積算の基礎をはっきりして多少幅をつくっておかないと必ず問題になりますよ。大臣どうですか。

○国務大臣(堀川正十郎君) それは一線一線細かく何かの基準を設けて計算する、それはやっぱり行き届いた方法だろうと思うんですが、しかし、これは一キロ三千万円という割り方で予算を国から運輸省が獲得いたしました、それをいわば国鉄に渡す。で、その場合、使途につきましてはこれはいろいろそれは地方によって違うだろうと思うんです。で、いまお聞きしておりましたら、定期のお客が物すごく多いところに三千万円食われてしまふというお説でございしますが、そういう地域はあるかも知れませんが、そんなに集めてくれるところだつたら何もこれ特定交通線として転換する必要はないんです。大体いまこの第一期六十年までやろうというのはい日二千人キロです。ですから、それから計算していただいた乗客の人数と、これは出てくるわけなんです。ですから、その全部、三千万円が全部それに消えてしまふということには私はならないと、こう思うんです。

で、それが一つと、それからできるだけその線別にやつたらどうだとおっしゃいますが、何か基準があつて、それによって、その基準で、それこそ路線の長さによってこれを配分するというのはやっぱり公平だろうと、こう思うんです。ですから、キロ数に応じて配分する金額も違ってくるん

ですから、だからそこらもひとつ考えていただけないか。

それとも一つ、それじゃあ三千万円が適当なのかどうかということになりましたら、これはまさに議論の尽きないところだと思ひます。しかし、いろんな計算をいたしまして、国も現在財政困難の最中でございしますから、だから国の財政とも勘案し、まあ三千万円というところに落ちついた。その中身につきましては、いろいろな過去におきます経験則から来ておるといふことでございまして、別にこれとこれとこの積み上げということでは計算をした結果として三千万円というものがはじき出されてきたものではないと申し上げ

ます。

○桑名義治君 あのね、なぜ私がしつこくこの三千万にまたかみついているかと言ひますと、それは全部定期の差額でふつ飛んでしまふことではないかも知れません。けれども、その定期の差額金を補充して、多いところと少ないところが出てくる。それと同時に、全部道路に、多いところは特に道路にこれは大変な今度は荷重がかかるわけだし、道路の補修なり道路のいわゆる幅なり、いろいろな面で経費がよけいにかさむんです。現実的に、いまもう完全に道路がすきつ放しのところはいいですよ。だけれどもそうでないところは、現在国鉄の通勤客の多いところは、バスに転換をしたとしても今度は道路が渋滞を来してくることは事実なんです。そうなつてくると、そういうところは非常に経費がよけいにかかる。その経費のよけいにかかるところと経費のかからないところの差が非常にアンバランスな状態が生まれてくるということを私、申し上げているわけなんです。だから、そういうことから考えますと、この三千万円というのはもう涙金というふうに考えざるを得ないわけ

です。

ですが、どうでしょうか。

○政府委員(山地進君) 実はこういう三千万円を出すときに、私どもとしても先生のおっしゃるようなことで、これをその使途別に分けてやつたらどうだということでも議論もいたしました。そういういろんなことをやつた場合に、これだけのことをやっていると、転換される方の方の立場からいって確かに公平という観点の問題はあるわけですが、ございしますけれども、最初に幾らになるのかというところについて、やはりわかりやすくした方がいいのではないだろうかということ、実は細かい基準もなしにとにかく三千万円でやつたらどうだろうかというふうにいふたわけでございます。今後のいろいろ私どもがお話し合ひをするに、一体幾らになるんですかというのをいろいろな尺度をつくつてやりますと、それがうまくいかなというところで、三千万円の方がかえつて公平になるんじゃないかということを考えたわけなんです。ございしますけれども、おっしゃるようないろんなところで問題が起ると思ひます。

ただ、私ども考えるのは、その非常にお客の多いところというのは、逆に言ひますとある程度過疎でも上の方になるかなと思ひます。そうすると、いろんな意味で、それだけ人口の集中しているといひます。ある程度張りついているところと張りついていないところと、それをまた、お客が少なく、つまり過疎のひどいところには転換補償金は少なくてもいいということが公平なのかというところもまた片方では考えなきゃいけないんじゃないかというところもあります。

それから、この費用の中で、定期差額補助、それからバスの事業の初期投資とか、そういう事業費のほかに、かなり地方公共団体の負担の軽減といひます。負担を助成するといふような意味の金がまあ第三カテゴリーには入ってくるわけなんです。そのところは地方公共団体の方でも御協力いただければと。まあそれだけ過疎度の低いところは幾らかはその部分が多くなつてもいいんじゃないかと。まあいろんなことを考えまして三千万

円にしたわけで、全然考えなしにやみくもにというわけではないわけですが、むしろいろいろな御意見を私も頭の中で考えましたし、先生もいろいろお考えいただいているとは思いますが、ごさいいますけれども、結果的にはどうも三千万円でやらしていただいた方がいいんじゃないかといまでも考えているわけでごさいいます。

○桑名義治君 またこゝろ辺でつかまつていて次に全然進みませんので、次に進みたいと思ひますが、もとに戻しまして、国鉄の運賃法の附則では、経費増加分の限度内では国鉄運賃の値上げは国会にかけることなく運輸大臣のいわゆる認可です。それで可能になっているわけでごさいいます。地方交通線の割り増し運賃については国会のこれは承認はなくて可能となるかどうか、この点について御答弁願ひたいと思ひます。

○政府委員(山地進君) この運賃も、運賃の集合が国鉄の増収額になると考えておりますので、これは国鉄が、このいまお読みになりました運賃法十条の二項で許されている範囲内である場合には、国会の承認にはかかりなく運輸大臣の認可でできるというのが私どもの解釈でごさいいます。

○桑名義治君 そこで、この割り増し運賃制度というものをまた考えてみますと、非常に不合理が出てくると思ひますが、この割り増し、六十年までの間に五割増しということでございいますけれども、この五割増しが現時点の運賃の五割増しなのか、今後まだ運賃の値上げというものがあつて得るわけです。それにプラスまた何割かずつつけていきたいと思います。これは大変な値上げになるわけでごさいいます。この計算の基礎はどういうふうな形に持つていくつもりでございいますか。

○説明員(高木文雄君) 私どもは、地方交通線につきましては大体四千億の経費がかつております。それで収入が千億ということになっておるわけでごさいいます。三千億そこに差額がございいます。その三千億のうち約千億強、五十五年度予算では地方交通線のための補助金というものをいた

だいておるわけでごさいいます。したがって、残り二千億ということになるわけですが、二千億はどう始末がついていのかといひますと、ある部分は幹線の方の赤字がそつちへ回つていふことも言ひますし、ある意味では赤字のままそれが残つて、そしてこの再建期間中も累積赤字という形で六十年まで順番に未処理のまま残つていくというふうな形になるかと思ひております。

そこで、補助金もそういうことで以前と違ひまして大変巨額になつてきまして、全然鉄道を利用なさらない国民の負担ということが無限にどんどんふえていくというのめいかかといふことから特別運賃という考え方が出てまいつたわけでごさいいます。しかし、さりとていまの数字から申しますと、それをいまの仮に地方交通線の補助金が大體一千億ベースでその後変わらないうしてまた、東京、大阪といったような地域で私鉄に比べて国鉄の方が高く、これに近い事態にまでなつてしまひましたので、内部補助といふようなこともなかなかできにくいといふことを前提に考えますと、いまの千億の収入を三倍、三千億にしないうならぬといふようなことになつてしまふわけでは、これはいかに考えても常識を外れておる。

それから、私鉄の運賃水準のうちの中小私鉄と国鉄の水準をいま比べてみますと、大體国鉄の運賃に對しまして私鉄の運賃は二倍を超えておるわけでごさいいます。これも少しひどい。いま千億といふ補助金を固定をして、そしてその全部をもしコストだからといって地方交通線利用者にお負担願ひおとすれば三倍になるし、せめて私鉄並みといふことで考えれば二倍になるというもので、はたどうも余りにも非常識だといふようなことから、私は遠視的に六十年までのこの制度で割り増し運賃という制度を採用させていただくとしても、まあ五割ぐらいまでを目標にして前進的にそれに近づけていくといふところが限度ではなからうかといふことでごさいいます。何かよそに根拠を求めようとしますと、五割といふような程度じやなくて三倍とか二倍とかといふ数字が出てきやう

わけなんですけれども、それはどうもいかにもぐあいが悪いなといふようなことから、それはなぜ倍にしないのかとか六割増しにしないのかとか七割増しにしないのかとか、あるいは三割増しか四割増しかいろいろやろうかと、いろいろな御議論あろうかと思ひますけれども、まだ私もそこまで詰めたわけじやなくて、三倍も非常識だ、二倍も非常識だといふような感じから五割増しぐらいが限度ではなからうかと思ひてございいます。

特にたゞいま御指摘になりましたように、この再建期間中、基本賃率を経費の増加に見合つてといふことは、五割前後のところまで一般賃率も上げざるを得ないといふ立場に迫り込まれております。ことを考えますと、その毎年の一般賃率の上げ幅とこの特別割り増し分とを掛け合わせますと、先般小笠原委員からの御質問に對してお答えいたしましたような大変高い倍率の数字が出てくるわけでごさいいます。そういう点を考えまして、今後毎年運賃改定をお願いする際に、いろいろな事情を十分考慮しながら具体的な割り増しの率をベースにした運賃改定の案をつくりまして運輸大臣にお願いをすることにしたいといふふうに考えております。

この問題も、その前にまず、特別運賃といふ場合に、コストだけで申しますと、収支係数が全部で九千キロで四三〇ぐらいになつておるわけですが、けれども、それはまあ二五〇のところもあれば、三〇〇のところもあり、コストが千円で運賃が百円といふようなところもあるわけでごさいいます。線区ごとに非常に違つたわけでごさいいますけれども、それともういかにもぐあいが悪いといふことから、現段階では多段階割り増しではなくして、現在の基準運賃に對してこの九千キロ全体について割り増しといふか、別建てといふか、そういふ制度にするといふことを前提にしてそう考えておるわけでごさいいます。

いすれにいたしましてもこの特別運賃といふのは、先般各委員から御指摘がございいますように、明治三十年代に国鉄が私鉄を買収をいたしまし

て、国有化をどんどん進めてまいりまして以來統けてまいりました均一運賃といふものから離脱をするといふ非常に重要な問題をもつております。で、この利用者の皆さんにはいろいろな意味で、どう申したらよろしうございませうか、アレルギーとでもいひますか、刺激とでもいひますか、まだ全然ふなれのところでごさいいますから、大変御心配いただいておりますように影響が大きいと考えるわけでごさいいますので、五割増しぐらいかなといふことを、先般衆議院の段階におきましても、当委員会におきましても、私申しておりますけれども、さて、これを具体的にどういふふうに進めていくかといふことについては、これはよほど慎重に、またいろいろなことを考えながらやつていかなければならないといふふうに思つてゐるわけでごさいいます。

まだ何分にもこの運賃問題についての専門家といひますか、交通問題についての専門家といひますか、そういう方の御意見はいろいろな形でいろいろ伺ひまして、こういう状態であれば一律運賃をやめて二段階ないし三段階ぐらゐの方法をとるのはいやむを得ぬかといふことについて、そうした専門家の方々には御相談したことはあるんですけど、けれども、近來新聞の投書等も見ておりますけれども、かなりいろいろな意味での影響があるだろうといふ御意見が寄せられておりますので、私もさうにいろいろな形でいろいろな方の御意見を承つた上で最終的な判断をいたさねばならぬといふふうに考えておるのが今日の段階でごさいいます。

○桑名義治君 五十六年度も四年連続の運賃改定をやるつもりでございいますか。そういう話は出てゐるようでごさいいますか。

○説明員(高木文雄君) これはうわさでなくて、さういふふうに考えております。と申しますのは、ことしの八月三十一日に運輸省から予算要求書をお出しいただいたわけでごさいいますけれども、そこでは五十五年度比で二百億円の増収を織り込ませていただいておりますわけでごさいいます。これはさういふ数字になりまして、五十六

年度の収支見込みは非常に悪い状態になるのではないかと大変心配をいたしております。五十五年度は物価、賃金等の上昇率に比べましてかなり抑え目の五割以下の運賃改定でやらしていただきましていただいても、そこへ非常なコスト増が出てきておりますので、五十五年度はいまの見通しでは非常に悪い決算になるのではないかと思っております。そういうこともありましてどうして五十五年度にはまことに残念ながら相当大幅な運賃改定をお願いせざるを得ないというふうに考えておる次第でございます。

○桑名義治君 すでに五十六年度も運賃改正をやりたいたいとお話がございます。こういう状況の中にいきますとますます既定の運賃もどんどんと上り上がっていき、それにまた五割増し五割増しでいかれるとこれもかなわない。実際に現在の運賃から見ただけではこれ何倍ぐらいになるかわかりませんが、基礎の運賃がどの程度上がるかわからないからこれ積算ができないわけでございます。五割増の運賃を導入したところで国鉄の赤字の全体から見ただけでは非常に微々たるものだと思うんですよ。どうしてもそういう立場から考えれば私たちは納得いかないわけでございますけれども、また国民感情としても地域の方々は納得できないと思うんですが、これが国鉄再建の一つの柱になつていくというふうに考えますと、地元の人には笑止千万だと、こう言っているわけですが、この点はどういふふうにお考えになりますか。

○説明員(高木文雄君) 私どもは運賃について各方面からいろいろ御意見をいただいております。率直に申しまして、最近数年、毎年運賃改定を実施していただいておりますので、いわば悪評さくさくというところがございますけれども、しかし、それでもなお補助金をいただきます前では大体一兆四千億という赤字になっておるわけでございます。一世帯当たり五万円ぐらいずつ御負担を願っているということになります。これは、しかも運賃を、国鉄を御利用いただいている方、

いただいていない方に関係なくすべての国民の皆さんから一世帯当たり五万円なり六万円なりというものをいただいている。これは、現在出していただいている分と後世代にお願いする部分とあるわけでございますが、これはまことに巨額なものであるわけでございますから、どうしても国鉄が今後とも仕事を続けるということを前提にしてお考えますと、やはり相当程度利用者に持つていただくべきやなぬと。

いすれにしても、赤字というのはどつかへ御負担を願わなきゃならぬわけでございます。赤字の形で残るといことは後の世代の国民の皆さんの御負担になることになるわけでございます。そしてしかもそれは国鉄の利用者とは関係のない方を含めて御負担いただくことになるわけでございます。それから、それには限度があるのではないかと、どういふふうに考えますと、やはり運賃改定をやらざるを得ない。

その次に問題となりますのは、大都市といいますが、都市におきます運賃と地方におきます運賃の問題でございます。たとえば山手線の御利用の方からいいますと、五十円しかかかっていないところでもなせ百円取るんだと、どうして倍取るんだと、こういう問題が起こります。新宿から八王子まで私鉄の京王と私ども国鉄では運賃が倍、半分になつていくじゃないかと、こう言われるわけですが、これはコストだけから言わしていただければ何もこんなに高い運賃を中央線沿線の方々に支払う必要はないんで、コストでいけばほとんど京王と同じぐらいの運賃でもやつていけるわけなんですけれども、全体として赤字だからその方に持つていただくというところになつておられますが、これはいろんな意味で非常な国鉄離れを起こすわけでございます。どうしても八王子から新宿までお乗りになるお客は京王線の方の利用者がほとんどふえていくという現状であるわけでございます。

これをいつまでも従来方式で統一運賃、均一運賃でやつていくというのはいかにも能がないでは

ないかということを考えますと、地方の方が怒りを感じられるのはわかりますけれども、一方において大都市部の方は都市部の方で現在すでに怒りを寄せられておるわけでございますので、その全体をどう調整したらいいかということにつきましては、地方の利用者のお立場の方と、それから都市部におきます利用者のお立場の方と、全く御利用にならない一般納税者の方々ととの間のバランスがいかにあるべきかということになってくるわけでございます。地方の方々からいふような意味でのお怒りの言葉は、あるいは新聞の投書により、あるいは私どもに直接寄せられますところの多種の投書により、また私どもの中の従業員の諸君も、地方におります従業員の諸君はこれは大変だと言つておられますし、都市部におります従業員は、これ以上都市部を上げてその黒字で地方部を埋めるのはそれは無理だと言つておられますし、それぞれ都市と地方とのお立場での御意見でございます。これをどう調整していくかというのは大変むずかしいんですけれども、やはり、もはや統一運賃は守れないんじゃないかということで決断をいたしました。運輸省にお願いをし、こういう法律の形になつたわけでございます。その辺は全体のバランスをどこへ求むべきかということ御判断願いたいと思つておられます。

○桑名義治君 そこで、地方ではこういうことをよく言われているんです。五割増し運賃が適用されることとしますと地方ローカル線は乗り手が少なくなるだろうと、そうすると今度はまた二千人以下というところで打ち切りをねらっているんじゃないかと、こういう億測がなされているわけなんです。実際にこれで五割増し、五割増しがずっと続いていきますと、これは高い運賃になりますわ。そうなつてくると、やはり回数数の少ない国鉄に乗るよりも回数数の多いバスに乗れということでもまたがたつと乗客が減つていく、こういう現象が生まれることはこれはもうほとんど間違いないだろうというふうには私たちは思つておられますが、そういう意図があるというふうにとられてもやむを得ない。

い。これはこういう意図は全くないんですか、どうなんですか。

○説明員(高木文雄君) その前に、いまのうちの運賃とバスの運賃とがどういふ水準にあるかというところがございますけれども、現在、私どもの運賃の大体三倍から五倍というのがバス運賃でございます。特に通学定期の場合には、民間バスの通学定期割引率が私どもの方とは問題にならないぐらい少ないものですから、大体三倍から五倍ぐらいの開きだと思つておられます。したがって、現在たとえば千円と、一カ月なら一カ月で私どもの方が千円というときには、バスは三千円とか五千円だとかいうことになります。五割上がりましたらどういふことになりますかという、私どもの方が千五百円で、バスの方は三千円とか五千円とかいうことになるわけでございます。その場合に、大体の場合はしかしバスの方が便利だ、駅がたぐさるありますからバスの方が便利だということもありまして、ある意味から言いますと、サービス内容はバスの方がいいということが言えるわけでございます。千五百円と三千円というの程度バスが値打ちがあるというふうには御評価になるかもしれません。

しかし、いわゆる国鉄離れということが起こつておりますのはどこで起こつていくのかというところ、中央線を御利用いただけないで京王線を御利用になる、京浜東北線を御利用にならないで京浜急行を御利用になる、それから小田原までおいでになるのに小田急線を御利用になると、同じような事情は大阪におきましてもっと極端でございます。まして、阪急、阪神、京阪と並行路線の場合には大変国鉄離れが強く起こつておりますが、その運賃はどうかというところ、今度は逆に私どもの方が二倍になつておるわけでございますから、離れるというのはいくらも残念ながらやむを得ないといふか、その水準差がそれをまたらしておるわけでございます。逆に、仮に五割増しにさせていただいても、ま

た、いまだ三倍だったところが二倍になると。バスの方が二倍になるといふようなところにつきまして、そんなに一種のキャストローフが起つて私どもの方からお客さんが減るといふことはこれはあり得ない話ではないかというふうに考へるわけでございます。また、これの対象としていま考へておりますのは、特定地方交通線であるとか、特に二千人未満のところというふうなところ考へていくわけではないわけでございまして、九千キロ全体について考へていくわけでござい

ますので、それによつてもろもろの地方交通線についてどうお客さんが減つていくということ考へたり、特にいまおっしゃいますように、それをねらつてそういうことをやっていると、いふようなことはいいわけではございません。それよりも逆に、いまの京王線なり小田急線なり、あるいは阪急、阪神と並行しております私どもの鉄道の運賃を、上げ幅を少しでも抑へることによつて、むしろそういうところの離れ率が少なくなつてくれれば経営全体としては非常にプラスになるわけでございまして、全国的に私の方は見ざるを得ない、どうやつて収入を少しでも上げるかといふことを考へざるを得ないという観点からいたしますれば、あるいは多少地方交通線地域において、割り増し運賃をいただくことになつた地域において仮に国鉄離れが進むということが考へられましても、それによつてこの都市部の運賃改定率を下げることによつてこちらの離れ率が少なくなれば、総体としてはむしろプラスになるわけでございまして、私どもとしてはこの結果、国鉄全体の収支改善が進まなくなるといふふうには考へてない、全体として考へればむしろ収支改善に寄与できるものというふうには考へていくわけでござい

ます。○桑名義治君 結局そういうことでどんどん割り増し運賃の路線が国鉄離れを起こせば、最終的にはまたこれは切られるような状況になつてくるおそれ十分にあるわけでございしますが、そうなればおたくの方としては経費が落ちていいかもしれ

ませんが、地元の人々にとつてはこういう問題がそういうふうな勘ぐりたくなるほどに重要な問題として考へていくことを特に申し上げたいわけであり

ます。○桑名義治君 学割は大変長い歴史を持っております。正確にちよつといふ記憶は定かでないかもしれませんが、明治のころからずっと進んでいていふわけでござい

ます。昭和三十九年に至るまでは、国鉄は御存じのとおり常にとつていくらくらい引き続き黒字であつたわけでござい

ます。その時点におきましては、私どももいろいろ見地から、単に黒字でありましたから、公共的な役割りという面から言いま

して、やはり少しでも学生さんの負担を軽くする、それによつて家計の負担を軽くするということにお手伝いをしたという経過であると思ひます。特に現在とは全く違ひまして、鉄道がなければ通学ができない、あるいはまた下宿をせざるを得ない、こ

ういう状態であつたわけでありますから、何らかの關係で御負担を軽減するという役割りもまた国鉄の役割りというふうには觀念されてきたと存じ

ます。しかし、今日のような状態になりますと、つまり赤字の状態になりますと、これは必ずしも私どもの負担によりましてそこまで手を広げるといふ政策なり何なり

と、それからバスで通つていふ学生さんと、それから国鉄を御利用

いただいていふ学生さんとの三種類の学生さんがあるわけなんですけれども、その学生さん相互間であつた大変いふ意味での負担の差が出てきてい

るわけでございまして、そういう問題を考へますと、特にバスが現在よりも非常に高い現状である

ことを考へますと、そこまですべてが文教政策にお手伝いするといふことは赤字である以上おか

しいじゃないかといふこと考へます。○桑名義治君 いま国鉄総裁から、学割等の公共負担について、各省との間でどう

と、それからバスで通つていふ学生さんと、それから国鉄を御利用

いただいていふ学生さんとの三種類の学生さんがあるわけなんですけれども、その学生さん相互間であつた大変いふ意味での負担の差が出てきてい

るわけでございまして、そういう問題を考へますと、特にバスが現在よりも非常に高い現状である

ことを考へますと、そこまですべてが文教政策にお手伝いするといふことは赤字である以上おか

しいじゃないかといふこと考へます。○桑名義治君 いま国鉄総裁から、学割等の公共負担について、各省との間でどう

と、それからバスで通つていふ学生さんと、それから国鉄を御利用

いただいていふ学生さんとの三種類の学生さんがあるわけなんですけれども、その学生さん相互間であつた大変いふ意味での負担の差が出てきてい

るわけでございまして、そういう問題を考へますと、特にバスが現在よりも非常に高い現状である

ことを考へますと、そこまですべてが文教政策にお手伝いするといふことは赤字である以上おか

はまたわが国のエネルギー政策の転換ということ
で、たくさん石炭の鉱山が閉山のやむなきに
至ったわけでございます。そこで、昭和三十六年
の十一月に、いわゆる産炭地域における鉱工業の
急速かつ計画的な発展と、それと同時に石炭需要
の安定的拡大を図ることを目的としたしまして産
炭地域振興臨時措置法というものが生まれてきた
わけでございます。それと同時に、昭和三十七年
の七月に産炭地域振興事業団法に基づいて産炭地
域振興事業団が設立をされて、疲弊したその地域
の発展のために国としては政策上寄与をしてきた
わけであります。現在は、そういう経過をたどり
ながら、地域振興整備公団が中心になりまして産
炭地の復興にいま手をつけている現状でございま
す。

当委員会がこの問題を取り扱ひまして、冒頭の
質問のときに私も申し上げたわけでございませ
が、今回産炭地域振興対策のあり方についての答
申が出されたわけであります。この答申の中身を
見てもおわかりになると思ひますけれども、たと
えばこの答申の中に、「六条市町村を中心とする
多くの産炭地域市町村は、今日なお、厳しい雇用
失業情勢、全国水準を上回る率の生活保護者の滞
留、高年齢層の増大、老朽化した炭鉱住宅街等の
問題を抱えている。さらに、これらの地域におい
ては、産業の活動が十分でないから所得水準
が低く、また、財政事情も困窮しており、いまだ、
経済的社会的疲弊の解消という産炭地域振興の目
的を十分には達成していない状況にあると認めら
れる。」と、こういうふうな現在の産炭地をこの答
申は見ているわけであります。そういうことから、
この答申にもございしますように、十年間の延長、
そしてこの産炭地をさらに復興をさせていくこと
という、こういう対策が国全体としてとられてい
るわけであります。そのときに、十年間やつと延長
をされて、いまから先、工業誘致等もやっていか
なければならぬと、こういう腹構えにさらに
なっているわけでございますが、そのときに鉄道の
足を切られるということは非常に大きな打撃を

受けることは事実であります。

よく言われますが、子供がカエルをもてあそん
でいる。子供は遊びとしてカエルの足をもいだり
取つてみたりいろいろして喜んでおるかもしれま
せんけれども、カエルの方としてはこれは大変な
問題でございします。そういうことを考えますと、
これは何とか産炭地の疲弊を防いでいき、そして
従来のような筑豊方面にいくためにはどうし
ても鉄道が必要だというのが、この地域に住んで
いらつしやる方々の住民の願いでもあるわけであ
ります。これは、先日から公聴会にも行つており
ますし、あるいは現地調査にも参りました。それ
と同時に、私も党としてこの産炭地域を訪れたわ
けでございしますが、異口同音に言っている事柄は、
何とか産炭地の疲弊を助けるために鉄道は残して
ほしい、実際に石炭が出てくるには鉄道も十
二分にもうけたはずだ、損をする、採算ベースに
合わなくなつたからといって、突如としてこうい
う法案を出して足切りをやるということはいけし
からぬ、そして石炭を採掘するために、日本の産業
を支えるために、筑豊地方だけでも約一万人の
人々が命をなくしているじゃないか、そういうた
人々に対してでも何とか復興しなければならぬ
い、この決意を固めているやさきにこのような状
況になつたというところは非常に嘆かわしいこと
である、何とかしてほしいということを感じに申し
ているわけであります。

過疎地域についても同じようなことが言われて
いるのではなからうかと、こういうふうに思つて
ございしますが、自治省にお聞きしたいことは、
こういった地域を含めてローカル線沿線の自治体
はどこも存続を強く要望、希望をしているわけで
ございしますが、自治省としてこういった地域、過
疎地域も当然そうでございしますが、今後のいわゆ
る地域の発展のために産業の立地条件等を整備を
しながら、そして何とか復興しようとしている計
画が組まれている地域にとつて、こういった廃止
がなされるということ、そして現在運輸省が出し
ておられる基準というものが果たして適合してい

るかどうか、あるいはまたどういふ協議をしてい
るのか、その点について自治省に伺つておきたい
と思ひます。

○説明員(藤原良一君) 地方鉄道の中には、す
でにモータリゼーションの進展等によりまして鉄道
としての特性を発揮することが困難になつてきて
いるものも確かにあると思ふんです。そういう線
につきましても、国鉄再建の一環としてましてバス
と考へております。しかし、この場合におきまし
ても、地域の実情や将来性、産業の動向を十分考
慮して対応していただく必要があるんじゃないか
と考へております。そういう観点から、やはり地
域住民の生活利便を損なつたり産業の今後の振興
に非常に重大な支障を来すというようなことにな
いように何とかこの地方交通線問題に対処してい
く必要があるんじゃないか、そういうふうな考へ
ておりまして、今後そういう姿勢で運輸省の方と
も協議してまいりたいと思へております。ただ、
選定基準等につきましても内々協議いたしてい
りますけれども、今後われわれの方としましては
検討しまして、まとまりましたら具体的な考へ方
を申し入れたらと思つております。そういう段階
でございします。

○桑名義治君 こういうところにもやっぱ私は
問題があると思ふんです。いま自治省の方から
意見を伺つたわけでございしますけれども、実は中
身が全然わからないというわけです。中身がわ
からないことには協議ができません。中身がわ
らぬが、先ほどから、前々からこの委員会でも論議を
されているのは、政令の中身についてもう少し詳
しく明らかにしていただきたい、そうしないと協
議の対象にならないじゃないか、一定の数字的な
基準は明らかにしても詳細についてはわからない
です。各省の方々に聞いてみましたが、さっぱり
中身がわからぬ、だから協議のしようがない、暗
中模索です、こういう御返事がどうしても返つて
くるわけです。だから、そこら辺をはつきりしな

いままにいわゆる政令をつくり、そして政令の中
でばつと切られるんではたまつたものじゃない
と思ふんです。それで、政令は大体一月、この
法案が仮に通つたとすれば一月中旬に何か政令をつ
くり上げたという大臣の答弁をいただいております
わけでございしますが、そういうふうな方向で急テ
ンポで進んでいくということになれば、本当に地
元の住民の声なりあるいは各省の声というものが
完全に消化された中で政令ができるということ
は、どうしても私たちが考へられない。そ
の点について、大臣どういふふうにお考へになり
ますか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 産炭地の問題は私
は二つあると思ふんです。一つは、石炭を現に掘つ
てそれを運搬しておる現に生きておる炭鉱でござ
いしますが、この炭鉱につきましてはこれは貨物が
主体でございしますから、貨物としての将来の需要
をどうするか。いま石炭を掘つてそれを運んでお
りますのは、鉄道は残念ながら四七、八%なん
です。あとの五十何%というのは自動車輸送なん
です。特に北海道におきましては、大きい炭鉱にな
るほど鉄道のシェアは低いんです。四二、三%と
いうところがあるんです。あと皆どどん自動車
に、そして鉄道は残せと、こうおっしゃる。それ
ならば全部石炭を鉄道で運んでくれますというん
だつたら、これはまた話は別です。自分らはもうか
ることはだあつと自動車をやつておいて、あとは
足らぬだけは貨車で運べ、これじゃちよつと勝手
じゃないかということなんです。私はこういう点
は十分に話してみたいと思ふんです。ですから、
生きておる炭鉱はそれでいいです。

しかし、炭鉱の掘り尽くした後のところあるい
は採算が合わないところ、産炭地の跡地というの
をどうするか。これは私も地方行政に一時関係し
ておりましたときにも、その地域の整備につきま
していろいろな意見を聞きますが、なかなかまとま
らないんです。なぜまとまらないかといひました
ら、土地に関する権利が実に複雑になつておるん
です。鉄道の以前の問題なんです、この地域は、

ですから、そこを片づけてそして地域の振興をこういうふうに行うという写真が出てこないんです。全然出てこない。これがやっぱり先行すべきじゃないか。鉄道だけ残せ残せとおっしゃって、人口は現実にとんどん減っていくんです。いままで市として発展しておったところが、市の要件を欠いておるところがたぐさん出てきておるのは産炭地なんです。私は、こういう地域を何とかせにやいかぬと思います。

何とかせにやいかぬけれども、しかしそれにはやっぱりその地域振興というものを写真をつくって、そして前の産炭地域振興事業団ですか、いまいち何と云うんですか、地域振興整備公団ですか、これもわざわざ国がつくって振興策を講じようとしておるんですからそれと一体となつて考える、その場合、運輸省としてわれわれは交通の責任はあるということでございますから、それは私たちも懸命に協力を申し上げたいと思うのでございまして、鉄道だけ残しておけば地域振興されるんだというものではないということとをわれわれは思っております。

○説明員(高木文雄君) ちよつと言だけ御説明さしていただきたいと思いますが、産炭地にはずいぶん密にレールが敷かれておるわけでございまして、日本全体の平均よりは産炭地域は石炭を運ぶ必要があつたので比較的密にレールがあるわけでございますが、そのレールはどういうふうになされておるかといふと、山元から港の方へ向かつてレールが敷かれておるわけでございまして、それは要するにこれは貨物輸送をするために主体はそういう意味で敷かれておったわけでございまして、旅客流動ということも余り考えずにどうやたら一番便利に石炭を運び出せるかという形でレールが敷設されております。

そこで、現在のようにもうすでに石炭を掘らなくなつた、あるいは掘るにしても非常に微量になつたという状態を考へまして、なぜいま大臣おっしゃる通りに、全部私どものレールを使わないうでトラックで運ぶようになってしまつたかとい

うことは、要するに石炭の流れが変わつてしまつたわけでございまして、それからまた旅客につきましても、お客さんがそこに乗りましても、大変皆遠回りになりますので大変不便だということ、こういう地域についてはマイカーその他の利用率がぐんと高くなつてまいりました。産炭地域の振興法等でいろいろ御努力になりました結果、道路の整備状況もかなりよくなつてきた。その間、私どもの職員はずいぶんいまでも産炭地域の関係市町村長にお願いをいたしまして、やめさしていただきたいということについてずいぶんこの十年間やつてきたわけでございしますが、要はないよりはある方がいいよということ置いてくれというところでございまして、今日まで約十年間、非常に能率の悪い輸送だと思ひながら今日まで続けてきたわけでございします。

今回の法律の一つの特色といひましては、いままでは国鉄自身が御相談に上がつていたんですが、これからは国鉄ではなくて政府全体として取り組んでいただくということであり、またもつと地方の方々の御意見を伺うという意味では地方協議会等の制度ができたわけでございまして、どうかそのいまだそこをレールが走つて何のためにどういう目的でレールが敷設されておつて、それがどの程度役に立っているかということをごらんいただきますと、むしろバスの方がよろしいとか、あるいはトラックの方がよろしいとかということ、私が、私もお願いしていることの合理性はあることを理解していただけるものと思つておるわけでございします。

とにかくないよりある方がいいよというだけではなかなか私もやっていかれないという窮状でございまして、産炭地がいろいろな意味でお困りになつておることはよく存じ上げておりますけれども、それは要するにどういふふうにして交通を維持するか、どういふふうにして貨物輸送を維持するかということについての方法を見なければならぬのであつて、どうしてもバスではいやだとレールに乗りなきやだめなんだと、どうしてもト

ラックはいやだ、レールでなければだめなんだというところについてのどうも私も合理性を十分納得できないわけでございまして、どうかこの問題につきましても、各地域で、産炭地におきましていろいろこの問題が論議されます機会におきましては、鉄道の仕組み、なりわい、レールがどんなふうになつておるかということも含めて御協議いただきまして、一番いい方法に持つていっていただくようにお願いをいたしたい、切にそう考えておる次第でございします。

○桑名義治君 大臣ね、大臣の答弁聞違つていますよ。というのは、過去のいわゆる産炭地の考え方がいまだに続いている。炭鉱が閉山しまして急激に人口が減つたことは事実です。ところが最近では徐々にふえつたところがあるという認識がない。それと同時に、いわゆる振興計画を全くこちらの方で努力しても受けようとしないうという意味の御答弁がございしましたが、ではどのくらいの振興計画が実際になされておるかということ、国土庁にあるいは通産省あたりにも結構ですがね、御答弁を願ひましよう。

○国土庁にお聞きしたいわけですが、昭和三十一年から整備公団が手がけた福岡県下における産炭地域振興事業にかかわる工業団地の進捗状況はどうですか。国土庁来ていませんか。

○説明員(鈴木英夫君) 御説明申し上げます。通産省でございしますけれども。

昭和三十一年以降地域振興整備公団が産炭地域、特に福岡県下に造成いたしました工業団地は、現在までのところ完成いたしましたのは五十八団地千六百六十六ヘクタールになっております。そのうち譲渡が済んでおりますのが四十八団地、八百八十七ヘクタールという状況になっております。

○桑名義治君 団地の造成にしましてこれは地元の協力がなければできないわけですね。ところがいま御報告がありましたように、団地は続々とでき上がつておることは事実なんです。そしてまた宮田町におきましては大型の団地が現実にでき上がつておる。いまから先どういふふう企業

を誘致しようか、いや日産を誘致するとかいろいろな手が打たれたつたわけですね。そういう状況を大臣知らないで、えらい痛烈に地元の協力がなくなつた、しかもまた人口も急激にどんどんいまだに減つておるような御答弁がございしましたけれども、住宅団地にしましては、いまのは工業団地です。住宅団地にしましては、この前山田市でできた住宅団地に申し込みが横浜からも来ている。いまや国の政策から考えた場合には定住圏構想とかいろいろな政策がなされている。ところが、この政策に対しても前回大臣は幻の計画だと言われた。そんな認識の上に立つてこの国鉄の問題を論ずるならば大変な橋根を私は後に残すんじゃないかと思う。これは訂正してもらわなきゃならぬ、大臣のいままでの認識は、どうですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) それは私は工業団地ができてもおることも知つております。しかし、それが鉄道輸送の面から見ましたらやはり依然として鉄道利用は下がつておるということは現実であります。

○桑名義治君 まずその地域の認識の上に立つて、そしていろいろな論議をしてもらいたい。その地域の認識がない上に立つて、そして輸送の面だけはどうだと思ひますという、どうしてそこから論議が出てくるんですか。地域の実態が完全な把握がなされないままになつて、そして鉄道だけの部分だけが特別にばんとその論議だけが上がつてくるというところはおかしいと思ひます。私はこんな言葉できょうは言うつもりはなかつた。だけれども余りにも否定的な言葉を使われますと、余りにも地域の認識が欠けた御答弁をいただきますと私も言わざるを得ない。

で、さらに石油ショック後の昭和五十年から五十二年度のいわゆる企業誘致状況に比べてこの二、三年の誘致企業の動きは明らかに活発になりつたことは事実なんです。この点について御答弁願ひたい。

○説明員(鈴木英夫君) 御説明申し上げます。

産炭地域、特に福岡県を中心にして産炭地域の企業の進出状況につきましては、先生御指摘のように昭和四十八年の石油ショックを契機にいたしましてそれ以降若干落ち込みが見られました。しかしながらここ二、三年の数字を見ますと、その落ち込みから回復の傾向が見られております。

○桑名義治君 きょう五時まででございますので、もうこれで私の質問は一応終わりますけれども、いずれにしましても、きょう私が申し上げたのは、いわゆる今後のこの運輸省の基準案よりも、案の中に今後の経済発展という一つの大きなプログラムが、計画がきちつとできているところは、その二年先、三年先を見込んでやはりこの廃止路線から除外をする基準をつくるべきではないか、こういうことを特に申し上げたいわけであり

ます。
いずれにしましても、時間が来ましたので、これできょうはやめますけれども、改めてこの問題につきましては後日また質疑を続けていきたいと思ひます。以上で終わります。

○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。

午後五時一分散会