

第百回国会運輸委員會會議錄第一号

本国会召集日(昭和五十八年九月八日)(木曜日)
(午前零時現在)における本委員は、次のとおりである。

委員長	原田 憲君
理事	三枝 三郎君
理事	宮崎 茂一君
理事	福岡 義登君
理事	西中 清君
理事	阿部 文男君
理事	鹿野 道彦君
理事	小山 長規君
理事	近岡理一郎君
理事	浜野 剛君
理事	箕輪 登君
理事	井岡 大治君
理事	下平 正一君
理事	浅井 美幸君
理事	辻 第一君
理事	中馬 弘毅君
理事	三塚 博君
理事	湯川 宏君
理事	吉原 米治君
理事	中村 正雄君
理事	小此木三郎君
理事	久間 章生君
理事	佐藤 文生君
理事	津島 雄二君
理事	細田 吉藏君
理事	毛利 松平君
理事	小林 恒人君
理事	田邊 誠君
理事	小淵 正義君
理事	四ツ谷光子君

昭和五十八年十月五日(水曜日)
午前十時五十分開議

出席委員

委員長	原田 憲君
理事	三枝 三郎君
理事	宮崎 茂一君
理事	福岡 義登君
理事	西中 清君
理事	阿部 文男君
理事	鹿野 道彦君
理事	小山 長規君
理事	近岡理一郎君
理事	浜野 剛君
理事	吉藏君
理事	恒人君
理事	三塚 博君
理事	湯川 宏君
理事	吉原 米治君
理事	中村 正雄君
理事	小此木三郎君
理事	久間 章生君
理事	佐藤 文生君
理事	津島 雄二君
理事	原田昇左右君
理事	箕輪 登君
理事	浅井 美幸君

出席國務大臣	塩田 晋君
出席政府委員	運輸大臣 長谷川 峻君
日本国有鉄道再建監理委員会事務局長	林 淳司君
運輸政務次官	関谷 勝嗣君
運輸大臣官房長	松井 和治君
運輸省鉄道監督局長	永光 洋一君
運輸省航空局長	山本 長君
気象庁長官	末廣 重二君

委員外の出席者

議員	三塚 博君
議員	佐藤 守良君
議員	竹中 修一君
議員	細田 吉藏君
議員	鈴木 輝雄君
議員	田中 三郎君
議員	鈴木 政徳君
議員	浅野大三郎君
議員	高木 文雄君
議員	半谷 哲夫君
議員	橋元 雅司君
議員	荻生 敏一君

委員の異動
九月十九日

補欠選任	山口 敏夫君
補欠選任	中馬 弘毅君
補欠選任	山口 敏夫君
補欠選任	中馬 弘毅君

補欠選任	原田昇左右君
補欠選任	塩田 晋君
補欠選任	毛利 松平君
補欠選任	小淵 正義君

補欠選任	毛利 松平君
補欠選任	小淵 正義君

九月八日

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法の一部を改正する法律案(井岡大治君外五名提出、第九十四回国会衆法第三号)
地域交通整備法案(井岡大治君外五名提出、第九十六回国会衆法第二号)
交通事業における公共割引の国庫負担に関する法律案(井岡大治君外五名提出、第九十六回国会衆法第二号)

道路運送法の一部を改正する法律案(三塚博君外二名提出、第九十六回国会衆法第三六号)
全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案(一部を改正する法律案(三塚博君外三名提出、第九十八回国会衆法第一五号))
道路運送車両法等の一部を改正する法律案(内閣提出、第九十三回国会閣法第一九号)

同月二十七日
国鉄在来線のダイヤ改正に関する請願(小沢一郎君紹介)(第一三七号)
全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案の早期成立に関する請願

(小沢一郎君紹介)(第二三八号)
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

国政調査承認要求に関する件
全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案(三塚博君外三名提出、第九十八回国会衆法第一五号)
陸運に関する件
航空に関する件
日本国有鉄道の経営に関する件
気象に関する件

○原田委員長 これより会議を開きます。

国政調査承認要求に関する件についてお諮りいたします。

運輸行政の実情を調査し、その合理化及び振興に関する対策を樹立するため

陸運に関する事項

海運に関する事項

航空に関する事項

日本国有鉄道の経営に関する事項

港湾に関する事項

海上保安に関する事項

観光に関する事項

気象に関する事項

ついては、本会期中調査をいたしたいと存じます。

つきましては、衆議院規則第九十四条により、議長の承認を求めたいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○原田委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○原田委員長 陸運、海運、航空及び日本国有鉄道の経営に関する件等について調査を進めます。質疑の申し出がありますので、順次これを許します。小林恒人君。

○小林(恒)委員 運輸行政の中で、多くの重要課題を抱えている昨今であります。特にきょうは、国鉄が監理委員会の要請、さらには臨調の指導もございまして、昨年出された緊急十項目に沿いながら、明年の二月一日段階で貨物を中心とした大幅なダイヤ改正を実施しようとしている、こういう状況の中で与える影響をわけて大なるものがあるだけに、その点を中心にして若干の御質問を申し上げたいと思います。

まず第一に、国鉄の側ではダイヤ改正推進会議をすでに八月一日に設置をいたしまして、国鉄の貨物輸送の歴史にとってもきわめて大がかりな、大改革となる五九・二ダイヤ改正に着手をしているわけでありまして、すでにダイヤ改正のための本会議あるいは地区会議等が終了して、近日中には新しいダイヤの大綱が発表されようとしている状況にかんがみてお伺いをしておきたいと思うのであります。きわめて大きなダイヤ改正であるということをも踏まえながら、目下まだ荷主やあるいは関係自治体との間で十分なコンセンサスを得られていないのではないかと判断が一つあります。過般、当委員会におきまして、大改革であるがゆえに荷主、自治体関係者の十分なコンセンサスを得るために最大限の努力をします、こういう御答弁をいただいているわけでありまして、この逆算をいたしますと、すでに十月に入りましたが、三カ月を切った準備期間の中で、国鉄の側としてもあるいは運輸省の側としても、二月一日ダイヤ改正という問題について作業は順調に進んでいるという判断をするのかどうか、この点についてひとつ御質問を申し上げておきたいと思っております。

○高木説明員 ただいまお触れになりましたように、今回のダイヤ改正と申しますのは、従来の五

十三年、五十五年、五十七年と三回にわたって実施してまいりました貨物輸送のダイヤ改正と比べますと、質、量とも非常に規模の大きいものでございまして、しかも準備期間が非常に短いということもありまして、関係各位に御理解をいただくのに大変ふくあひであるわけでございますけれども、いまの経営の実態からいって余り時間をかける余裕がないということで、日にちを設定して取り組んでおるわけでございます。いろいろございまして、まだまだ残っております問題点は全くないというわけでは決まてないのでございますけれども、しかし、三カ月前あるいは六カ月前と比べますと、かなりの程度いろいろな各方面の御理解を得ることができているのではないかと考えております。

なお、残っている問題につきましては、日にちは迫っておりますけれども、重ねて精力的にお話し合いをいたしてまいりたいというふうに考えておるわけでございます。現在のところまずまず間違いない二月に予定どおり実施させていただけるものと思っております。またそのつもりで取り組んでおります。

○小林(恒)委員 自治省に同じ質問になりますけれども、各自自治体で議決等をもつて反対だ、こういう意思表明をしている自治体が相当あるかと思っておりますけれども、自治省としての把握状況と今日段階における御見解があれば賜りたいと思っております。

○鈴木(政)説明員 御指摘のとおり、関係地方公共団体におきましては、この輸送体系、ダイヤ改正の問題は、地域経済あるいは住民生活に少なからぬ影響がある問題でございますので、真剣な取り組みがなされているところでございます。御指摘のとおり、議会の反対決議等も数多く参っておりますが、どのくらいの数という具体的なものは現時点では把握はしておりません。自治省としては、随時運輸省あるいは日本国有鉄道当局にお伝えいたしまして、適切な対応をお願いして

るところでございます。この問題につきましては、やはり今後とも地方公共団体あるいは荷主等の地元関係者の理解と協力に立つた対策の進め方が重要であるというふうな考えをもち、国鉄及び運輸省に対しては、そのような適切な対応を今後ともお願いしていきたいと考えております。

○小林(恒)委員 総理府の林事務局次長もおいででございますから、一点質問しておきたいと思っております。

公共企業体日本国有鉄道、こういう経営形態の中での経営が今日まで推し進められてまいりましたけれども、臨調並びに監理委員会の今後の指導方針の中で、特に公共性という問題について、過般新聞に伝えられたところによりますと、たとえば民営分割という部分についても膨大な長期債務の取り扱い方などについてはいろいろと意見が分かれている。実際問題として国鉄の再建を推し進めていく上での基礎を正確な意味で打ち立てていく必要があると考えられるわけですが、基本的に国鉄の公共性、シェアという部分、それからもう一つは営業上における赤字黒字論、こういったものにプラスをして重要視をしなければならぬ課題は何だと考えられますか。

○林(澤)政府委員 ちょっと御質問の趣旨が十分受け取りかねるのですが、監理委員会におきましては、先般当委員会御審議をいただきました成り立を踏まえていただきました臨時措置法に基づきまして、効率的な経営形態の確立、それからこれに関連する長期債務等の処理というふうなことに付いてこれから本格的な検討を開始しようという段階でございます。したがって、ただいま先生おっしゃった公共性の問題、鉄道というものの公共交通機関としての公共性というものは十分あるわけでございますので、当然そういう点も踏まえながら、さらには収支バランスがとれるような形になるにはどうしたらいいか。これは当然のことながら、現在の国鉄の経営自体の徹底的な合理化ということが必要だろうと思っておりますが、あわせ

まして、ただいまちょっと御指摘もございましたような長期債務とかあるいは年金問題とかあるいは大プロジェクトから発生する資本費の問題とか、こういうふうな問題について適切な処理をする、対処をするということがなければ健全な経営は将来にわたって維持できないだろうということ、そういう点を含めまして、これから本格的な検討を行っていくところでございます。

○小林(恒)委員 それにつけても、冒頭申し上げましたように、五十九年二月のダイヤ改正、この中で具体的に監理委員会の側からも示されている内容は、貨物の膨大な赤字、こういった貨物部門の収支均衡をどう図っていくかというところが中軸になっているように見受けられるわけですが、でも、今年の二月十四日に運輸政策審議会の総合安全保障部会、ここが取りまとめた「総合安全保障に係る運輸政策のあり方」国際協調の推進と輸送の確保」という表題で示された文書の中には、もちろん外航海運の主たる任務とあわせて二次輸送という課題の中では、トラック輸送あるいは大定形輸送を中心として鉄道に課せられた任務というのはきわめて大きいということが書き示されているわけでありまして、一方で監理委員会の側が指摘をする固有経費の均衡、こういった課題と、それから将来的な課題を勉強する過程で出てくる審議会の部会における議論との間にいささかの段差があるのではないのか。

それは具体的に申し上げますと、めったやたらにダイヤが打ち切られていって、輸送体制そのものが全国ネットワーク体制ではなくなっている、こういう状況になってしまっていて、しかし、国家的な見地から見れば、主として輸入に頼る国内経済、そして国民に対する安定供給体制の基本をなす輸送体系の中での鉄道の役割、こういったものが議論をされて、非常にアンバランスを感じたものを得ないわけですね。運輸大臣としてこら辺の見方についてどのようにお考えなのか、御見解を賜っておきたいと思っております。

○長谷川国務大臣 小林委員が国鉄の問題について造詣深く、そしてまた研究されておりますこと

に敬意を払います。

おっしゃるとおり、国鉄はいま未曾有の危機でして、本年度も約二兆円の赤字を出す。分析をすると、その中の主なるものが貨物輸送である。こういうことからしますと、貨物輸送の関係を効率的にするにはどうしたらいいかということがこのたびの直行輸送という形になり、そしてそれがいま推進されている。地方で反対されていることもわかりますから、それに対しては運輸省としては、従来の荷主であり、お客さんであるから御理解を求めるためにはよく手を尽くしてもらいたい、こういうことを申し上げて推進しているわけであります。

○小林(恒)委員 理解を得て推進をしていくという部分については、私の質問といささか異なるのでありまして、具体的に言いますと、たとえば「主要物資の国内二次輸送体制の整備」という項目の中では、海外一般炭の輸送体系についての議論に確立をしていくのか、こういった議論についても相当掘り下げて研さんされているわけであります。昭和六十年代後半に入ると、海外一般炭の輸入量は間違いなく現在の五倍以上に達するであろう、そういう状況の中で、陸上二次輸送が担う役割、とりわけ国鉄が担っていかねければならない役割、こういったものについてここには書き示されているわけです。

ところが、一般車扱い輸送体制というのは非常に効率が悪くて、これはやめてしまおうのですよというところが、今回のダイヤ改正の中で明確に示されているわけですね。輸送体系がなくなってしまう後、いかに運輸審の部会が示したりつばな方向があるとも、これは絵にかいたもちであって、実際に国鉄が担えるものなんというのは何もないのですよということになりはしないのかなという危惧の念を持つわけです。少なくとも公共輸送という見地から、運輸行政全般にわたって目を通されている運輸省当局、とりわけ大臣の所見というのは、断片的な部分での御答弁では私どもちよっと理解するわけにはまいらぬわけでありま

して、もっと正確な意味で掘り下げた御答弁をもう一度お願いしたいと思うのであります。

○永光政府委員 いま大臣が申しましたように、国鉄の貨物につきましては、財政状況にかんがみて合理化し、かつ現在の物流ニーズに対応したようななかっところに輸送システムを変えていくということが一つの命題でございますが、片や、先生がおっしゃいますように、国鉄の貨物輸送につきましてまた別の見方があるのではないかと、ということでございます、やはりこの二つの面につきましては、どこかで調整をしていかなければならないとわれわれも考えておるわけでございます。

現時点においては、この窮迫した現状において、固有経費という面に着目しながら合理化を進めてまいるといふ方針をわれわれはとっておりまして、ごさいますけれども、いま申されました第二次輸送、運輸審の考え方と申しますと、特にいわゆる対外物資についての輸入を重点に置いておりまして、その観点から国内輸送に対して対外的な物資を円滑に供給して、安全保障的な機能を果たすためにどうしたらいいかということも議論しておるわけでありまして、国鉄としては、その特性が発揮できる、たとえば石炭なら石炭等につきまして大きな需要が第二次輸送としてあるというような問題につきましては、当然現在の輸送能力でも専用物資の輸送というようなかっこうで対応できる形にはなっておると思ひますし、現実的には鉄道の特性に合った形で輸入物資等の大量の物資について対応をするということで、安全保障的な機能を果たし得るといふことを考えておるわけであります。

○小林(恒)委員 監理委員会の林事務局長、何かお忙しいみたいですから、あと一点だけ、これは正確に監理委員会としての考え方を示していただきたいと思つて、先に御質問申し上げます。

当面、国鉄の経営赤字という問題があることに ついては、私どもも十分承知しております。これをどうするかという課題と、それから公共企業体日本国有鉄道が二十一世紀に果たさなければなら

ない役割、こういった将来展望、ここで最も重要なのは、先ほどもちよっと申し上げましたが、効率性という課題ももちろん重要でありました。しかし、監理委員会としてぜひ正確な意味での議論を私は求めたいと思ふのは、たとえば津軽海峡の青函構想に象徴されるように、一方で大プロジェクトのトンネルが工事されている。十九年間もかかって工事が進められてきた。そして非常に長い期間青函連絡船という輸送航路を持ってきた。こういった個所で将来的にトンネルが果たす役割、それからもう一つは、連絡船といひますか船が果たす役割、こういったものが出てこようかと思うのです。いずれも将来展望が示されている状況ではあります。大体、再三にわたって、私どもは運輸省に対して、青函トンネルの利用方針ができたかという質問を申し上げましたけれども、かくくしかじかのいう明確な答弁をいただいた覚えはないわけでありまして、そういう状況の中で、議論は、トンネルができるまでの間に仮に限定して考えた場合、連絡船というのは公共輸送上の動脈だという認識をするのか、いやいや、民間フェリーもたくさん就航し始めたし、静脈程度ですという認識をしているのかという見方の違いが、もうすでに出てきているのではないだろうか。このことは公共企業体が果たさなければならぬ役割、公共性という問題について、監理委員会として、どのような議論を進めているのかというのが一つであります。

それから、効率性の中で、先般伝え聞かるところによりますと、たとえば営業係数で、一体どれくらいの営業係数が出てきた場合に、公共性を維持しながら輸送体系を守っていくことができるのかという、若干中身は違ふのかもしれないが、議論があったやに伺っております。営業係数九〇台が望ましいのか、いまの特定地方交通線のよう

に、二〇〇〇も二五〇〇もという営業係数の線区もあるわけですから。しかし、膨大なことは申し上げません、公共企業体としてどうしてもなし得なければならぬ分野というのは存在をするのだろ

う。その目安について、議論をされているのかどうなのか。されているとすれば、一般論として、どういった線区、どういった輸送航路を主軸にして検討されているのか。こういった部分について御検討の経過があるはずだと判断しますので、御見解を陳べておきたいと思ひます。

○林(孝)政府委員 ただいま御質問いただきました諸点につきまして、監理委員会といたしましては、この六月の十日に発足いたしましたので、当面、法律の規定に基づいて、緊急に実施しなければならぬ対策についての基本的な実施方針あるいは運輸大臣から付議をいただきました五十九年度予算についての意見の提出というふうな作業を続けたいと思ひます、ただいま御指摘のいろいろな基本的な諸問題というものについては、これから検討を開始しようという段階でございます。

したが、いまして、この場で私からその辺の模様について御報告をするのは、まだその段階ではないわけでございますが、いづれにしましても、亀井委員長しよちゅう言っておりますが、この国鉄問題というものをこれから解決していくに当たりますと、国鉄あるいは国鉄が鉄道として一体今後どういう役割を果たしていくべきか、長期的な展望に立って、いろいろな交通手段の中で国鉄の役割は一体何なのかというあたりを十分詰めて、その上で適切な再建案をつくっていききたいということを言っておるわけでありまして、その中には当然公共性という問題、これはいろいろ考え方があつて思ひます。鉄道としての公共性あるいは現在公共企業体という形をとっておる国鉄というものの公共性というのが一体どういうものなのかというあたりの問題をいろいろ区別して考えなければならぬと思ひますが、その辺についてこれから十分検討していきたいということでございます。

それから、収支係数によつて、一体鉄道として残すべきかどうかというふうな議論は、少なくともいままでの段階では監理委員会では行つておりませんで、収支係数によつて残すか残さないかと

いう考え方、それもあらうかと思ひますけれども、そういうことよりやはりそれぞれの線区の果たしてある役割、いわゆる公共交通機関として果たしてある役割というものを、いろいろな交通機関との関連で考慮いたしまして、残すべきものは残すべき、他の輸送手段に転換すべきものは転換するというふうな考え方でいくべきであらうというふうに考えております。

○小林(恒)委員 まだ正確な議論は進んでないようでありまして、個人的な見解を申し上げる必要はないかと思ひますが、運輸委員会と監理委員会の将来的なあり方、監理委員会は監理委員会である、運輸委員会は何か知らない、こういうようなことのないように、これは委員長にぜひお願い申し上げておきたいと思ひますし、きょうは手続上私の方の手落ちもございましたけれども、委員会の中には監理委員会の構成メンバーの皆さん方も御参加をいただいで議論のできる場をぜひ御検討を賜わっていただきたいと思ひてゐるわけですね。

具体的な課題として、貨物駅の廃止についてお尋ねをしておきたいと思ひますが、貨物駅廃止、そしてヤードを廃止をするという課題、このことと経営体制を向上していくことは車の両輪である、したがって廃止を提案をした貨物駅の復活についてはあり得ない、こういう言い方を国鉄の側から一貫して私も承つてまいりました。なるほど、具体的な施策を進めていく過程で、特定の地域のエゴが出てきては必ずしも好ましいことだとは思つておりません。しかしながら、先ほどもちよつとお伺いをいたしておりますように、自治体、荷主の理解が十二分に行き届いておらないという実情も今日段階でこれあり、反対の議案決議をされた自治体も数多く存在をし、そういうものが解決を見ないままに早急にダイヤ改正を強行するということがあり得るのかどうか。このことは、具体的に御質問申し上げますが、たとえば運輸審議会の中で取り扱う課題として慎重審議の課題になるのかどうか。従来、同意

書を添付したものに等については軽微な事案としての取り扱いを進められた経過もあるようでありまして、議案決議というきわめて重要な課題がその間に挟まっております中で、運輸審議会はこのような事案を軽微なものとして取り扱うということがあり得るのかどうかという、この点について事務的な作業手続でありますから、見解を賜つておきたいと思ひます。

○橋元説明員 私ども、来年の二月、きょうから百十九日に迫つてまいりましたが、駅配置の体制につきましても、一年以上の調査、検討いたしました結果、先生方にも御報告申し上げておりますように、貨物の取扱量、これは大体十万吨を目安にいたしておりますが、それ以外にも貨物のまゝとまりぐあいであるとか、線区の特長であるとかあるいは地域の開発計画、その他のものもろの条件を総合的に判断をいたしまして、ことしの一月三十一日でございますが、発表させていただきますものでございます。

先ほど総裁に御質問ございましたけれども、その後の経緯で荷主さんと利用者の御了解はかなりいただいております。これは私も二月から四月にかけて八千の事業所、これは私どもの輸送量の大体九〇%をカバーするわけでございますが、その八千の事業所のアンケート調査などを実施いたしまして、そういった御要望も踏まえまして、八月の上旬に最終的なダイヤの本会議を持ちましてはば確定をいたしました、こういう次第でございます。したがって、この駅配置はどうしても完全実施をいたしたい。またそれが今回の全面的なシステムチェンジの大前提であるということでございますので、大きな事情の変化がない限り二月の一日にぜひ実施をいたしたい、また実施いたすべく私も十分な自信と確信を持っております、こういうことでございます。

ただ、先生御指摘のように、若干の地方自治体におきましていろいろの御意見があることは十分承知をいたしております。運輸審議会でのいろいろとお取り上げの仕方についても後ほど御答弁が

あると思ひますけれども、私どもは必要な線区の廃止につきましては、三カ月前に完全にできるだけ前広に運輸審議会に申し上げるということも考えております。その他のそういった手続の必要でないところは、ぎりぎりまで十分私も御了解と御納得を得るべく努力を続けてまいりたい、こう思っております。

○永光政府委員 運輸審議会の件でございますが、運輸審議会自体の判断であると思ひますのでございます。確かに先生おっしゃいますように営業線につきましても、従来一年前までは運用としてそういう同意書あるいはそれに付随するものの一応の心証を得るためにお取りになっていたようでございます。今後こういう形で貨物の合理化を進めるに当たりまして、われわれとしては運賃の方面に、従来のそれぞれの地方との経緯等あるいはどういうお考えか、こういう折衝をしてきた、こういう経済合理性があるというのを種々お話ししながら、この貨物の合理化のための諸手続にについてはお話し合いをしていきたい、こう思っております。まして、運輸審議会の方で、今後の合理化の手続につきましてもどういふ形での対応されるかは、今後われわれと話をしながら決めていく、こう思っておりますが、当然地方についてもいろいろうような考えであらうかということもいろいろ審査されることは当然であらうと思っております。

○小林(恒)委員 正確な意味での審査のあり方などについては、運賃規則の中でも非常に細かく明記されておられますから、なるほど運賃の作業でありましょう。規則に基づいて正確にやっております。ただ、これが大切な点と思ひます。

それでは具体的に国鉄の側にお伺いをしておきたいのですが、一方で二月一日実施という方向ですでに進められている作業が幾つかございますね。たとえば専用線の問題については、地域別に若干の差はありましようけれども、すでに九月三十日付で一方的に打ち切り通告をしてきた、こういった箇所もあるわけでありまして、十二月末以降は、専用線がなくなれば事実上貨物取り扱いができなくなってしまうという問題がありますね。さらに発送受付停止の手続、こういったものはいつの時期にどのような方法で進めていかれるのか、一連の廃止に伴う手続、手順についてお示しをいただきたいと思ひます。

○橋元説明員 専用線につきましては、規則によりまして三カ月前に契約の解除の通告をする定めになっております。したがって、十二月一日に廃止をいたしたいというケースにつきましては九月に申し上げたのではないかと思っております。

専用線についてはそういうことでございますが、今回の二月のシステムチェンジは鉄道創業以来の大変革でございますので、ダイヤの最終的な確定によつて今度は移り変わりの作業が大変でございます。これは一月二十日過ぎになりますと、大変きめの細かな作業、あるいはもう一月の初めからやるべきこともたくさんございます。たとえば空車の留置であるとかいったような手配はもう一月の初めからかかると思ひますが、そのほか具体的に二月一日から従来のシステムと全く変わることにあります。五三と五五あるいは五七、十一の改正は同じシステムでの延長線でありましたので、仮にダイヤ改正後の貨車があるヤードに滞留いたしましたとしても、それを引き出す列車がなお残つておるといふことでございますが、今回はヤードを原則的に廃止するというところでございますので、その辺のあんばいを事前にうまく手配をいたしませんと、輸送すべき列車が消えてしまうといったことも起こり得るわけでございます。したがって、この十月の末には全国的な専門家による移り変わりのための会議を持ちまして、その辺のきめ細かな検討をいたしたい、こう思っております。さらにもう、異常時の場合の対策はどうするかというようなことをあわせて検討いたしました。二月一日に円滑に新ダイヤに移行したい、こう思っておりますのでございます。

○小林(恒)委員 手続、手順が大変複雑なことにについてはわからないわけではないのです。ただ、

九月三十日付で専用線の一方的な打ち切り通告を行ったという事は、十二月末で終わり、こういうことになるわけですね。一月は、一カ月間全然専用線の営業はないということになるわけですね。一カ月早いんじゃないですか。全体的な移行手順というのは理解はするけれども、すでに九月三十日の段階からもう早々に専用線打ち切り通告をしなければならぬという理由は具体的にあったのですか。

○橋元説明員 専用線につきましては、いまでも毎月何件か解除の御通告を申し上げる。荷主さんの御要請もございます。ですから、先生のおっしゃる具体的なケースにつきまして、具体的にまたお示しただければ調査いたします。

○小林(恒)委員 具体的に幾つでも挙げられるのですよ、そんな例は。ただ、私はこういう場で個別の議論を余りすべきでない、全体的な国鉄経営体制をどう見きわめていくのがより重要だと判断するから、個別に線名を挙げておられないわけですね。ただマクロの意味で、抽象的だからわからないというのであれば、以降挙げて結構なんですけれども、もっと正確に経営体制を確立するという、そんな意味では商売に励んでもいいんじゃないですか。

たとえば、特定地方交通線などについても、四線五駅の復活が九月の末の段階で明らかにになりました。私は、四線五駅に限定せず、正確には四線六駅だと思っておるのではありませんけれども、そのほかにも特定地方交通線というのはたくさんあるわけですね、総体的に特定地方交通線前倒ししてどんどん貨物の合理化だ、経営体制、経営基盤をつくり上げていくための手だてだ、そういう認識だけで前へ進めていくことについては多くの疑問を持っています。そういう疑問があるだけに、廃止手順というのは正確な意味で国民の前に明らかにされるべきであらう、それから全国的にアンバランスがあつてはいけないうらう、こういう認識をするのですよ。

それではお伺いしますけれども、特定地方交通

線四線五駅を復活させた理由についてお伺いしておきます。

○橋元説明員 特定地方交通線の対象となる線区につきましては、本年一月末に来年二月のダイヤ改正に関する基本的な考え方を発表申し上げました際には、五十九年二月一日ダイヤ改正を機会に貨物駅を廃止いたしましたして、国鉄としては貨物運輸営業を廃止することを計画いたしておいたわけでございます。しかし、対象となる線区のうち歌志内線、幌内線そして足尾線、二俣線という四線区につきましては、いずれも年間輸送量がおおむね三十万トンを超えております。また特定地方交通線承認等の諸手続が完了しておること、さらには来年二月ダイヤ改正の時期も切迫してまいりましたということから、九月末、九月二十七日でございますが、私どものダイヤ改正推進本部におきまして廃止を当面見送るということになったわけでございます。そういうことでござい

ますので、私どもとしては、一月の時点で廃止を計画したということと現段階においてこれを見送りということの二つについて判断をいたしました、決断をいたしました、こういうことでござい

ます。それから、一つだけ、先ほど専用線についてのお尋ねがございましたが、私ども原則としては十月の末解除通告をいたすことにいたしましたので、九月の末に何かいたしたというの、何か具体的な事情があつたのではないかと、こう考

えております。

○小林(恒)委員 足尾線で、濃硫酸、硫化鉄の輸送体制、年間三十四万トンの実績のある線区ですけれども、ここで大間々の駅だけについては計画どおり廃止をする。取り上げた理由がござい

ます。

れば、他にもいろいろ問題となる箇所がたきさん出てくるわけですよ。

やむを得ず個別的なことを申し上げますけれども、社線連絡地域、こういったところでは五万トンという基準をほんの少々切れているだけで取り扱いが不可能になってしまふという実例もあるわけでございます。そういうところの整合性といひますか具体的な例証というのは、今日まで示された段階では私どもはとも理解の行き届かない部分がたきさんあつて過ぎる。特に特定地方交通線の場合は、再建法の中に示されるように、線区別の協議会を設置して、その中で具体的に議論をしていくという中身もあつたはずであります。

貨物取り扱いについてだけ線区の中でただ一駅のみ先行して前倒しで廃止をしても構わないのだという論拠は、どこに求めたのか。三万トンというだけではちよつと理解できないのですよ。再建法の段階では具体的な省令の中の数字が示されていたことについては十分承知をいたしておりますけれども、この時期に全国の貨物廃止とあわせて足尾線の大間々の貨物取り扱いをただ一駅廃止をしてしまふ。そのほかには北海道の何線区か、たとえば池北線であるとか羽幌線であるとかいうところからの貨物の撤退という問題についても同じように私は問題ありとしておるわけですから、足尾線に限定をして三万トンだからというの論理的に成り立つのですか。

○橋元説明員 申し上げるまでもないことでございますが、特定地方交通線という考え方は旅客輸送にかかわる問題であると私どもも理解をいたしております。したがって、貨物については貨物独自の判断において計画をし実行いたしたい、こう思っております。

なお、足尾線につきましては、昨年の十一月二十二日に特定地方交通線として運輸大臣の御承認を得べく手続を進めておるわけでございますが、私どもも、一刻も早く協議会が開催されまして、線区の取り扱い等につきまして御議論が進められていくことを強く期待をいたしておるわけござ

います。ただ、大間々駅につきましては、貨物の判断として三万トンという全国のある基準に従つて計画どおり進めさせていただきたい、こう考えておるわけでございます。

○小林(恒)委員 特定地方交通線の中で貨物の取り扱い量関係なしという見解は、運輸省も同じですか。

○永光政府委員 地方交通線と幹線と分けましたときに、四千トンという貨物輸送量というのはございまして、地方交通線あるいはその中の特定地方交通線として選定される基準は、幹線としての四千トンを除けば旅客を基本とした基準でござい

ます。したがって、特定地方交通線に基づきます協議会等の関係も、厳密に申せば旅客の取り扱い転換方法等を討議する場である、こういうふうに考えております。

○小林(恒)委員 関係がないということではないという判断をしますのです、もう少し正確な意味でこの足尾の取り扱い、とりわけ大間々の取り扱い方などについては以降も再検討を求めたい、こういう要望だけ申し上げておきたいと思つていま

す。

運賃制度についてお尋ねをいたしますけれども、現行の輸送体制から大幅に変更する、こういったことを含めあわせて、運賃制度については国鉄本社の貨物局長の私的諮問機関、運賃研究会が九月の段階で中間答申を出しました。見せていただきましてけれども、ダイヤ改正に間に合せて貨物の運賃体制を新しくしようというお気持ち

が国鉄の側にはあります。

す。非常に単純、明快な輸送のシステムになりますので、列車ごとのコストの把握が容易になるということでございますので、これを前提にいたしまして三点御指摘がございました。

一つは、コンテナ化を推進するためにコンテナと車扱の運賃制度の不均衡を是正したらどうか。これは、コンテナが三十四年に発足以来いろいろな経緯がございまして、多少割り高になつております。これをコンテナ化の推進のためにもつとこの不均衡を是正したらどうか、こういう御指摘でございます。

それから二番目に、拠点間に流動する貨物の育成に資する運賃の適用ということでございます。今回九十ばかりの拠点駅間に特に太い流動をつくりたいということでございまして、こういったものについての運賃の適用方をよく検討したらどうか、こういう御指摘でございます。

それから三番目に、今回のシステムチェンジは、いわば一車、一車の輸送から列車単位の輸送に変えるということでございまして、列車単位の一括販売を推進するために、契約数量に応じたきめ細かな運賃の適用を考えたらどうか、こういう三つの御指摘がございました。

そこで、具体的な項目につきましては、運輸省ともより御相談を申し上げながら十分詰めてまいりたいと考えておりますが、特にコンテナにつきましては、今月中にでもできるだけ早く決定をいたしまして、ダイヤ改正に間に合うと申しますが、それに先立ってひとつやっつけていきたい。なお、残りのその他のいろいろな項目につきましては、十分検討をいたしまして適時に実施をいたしたい、こう思っているところでございます。

○小林(恒)委員 目下のところ廃止のための通告はなされた。しかし、それに伴う手当てというのはほとんどいいいらい示されていない。たとえば、廃止に伴う転換補償であるとかという分野については一切示されておらない。一方では、特定の地域の中で一年間だけ補償しますよというようなことが管理局から通告をされている個

所も存在をする。従来は、トン単価若干の上下はありますが、六百円前後の補償体制、こういったものがあつたわけですし、また、あわせて通運事業者等に対しては、貨物駅廃止に伴つて必要な措置の主たるものとしては、たとえば免許の書きかえあるいは路線の変更、こういったもの等についても検討の余地あり、こういう通告がなされておりますけれども、実際にそういった諸作業が進められた経緯があるのか。進められているのだとすれば、具体的にどういった形で全国横並びをしながら進められているのか、この点について御質問申し上げておきたいと思ひます。

○橋元説明員 貨物の合理化に伴う補償制度は大きく分けて三つございます。まず拠点駅への横持ちが距離が延びるということから、増加集配料と申しておりますが、その増加集配料を利用者、荷主に對して補償するという制度がございまして、これは廃止後一年間、国鉄の指定する駅を御利用なさる貨物の集配経費の差額を補てんするという制度でございます。これにつきましては、従来の制度どおり大体いきな思つておりますが、ただ最寄りの駅をどう考えるかというところいろいろちよつと御意見の分かれるところもございまして、いずれにいたしましても、これはおおむね従来の制度をそのまま存続をさせたい、こう思っております。

それから二番目には、通運事業者に対する補償の問題でございます。これは先生御指摘のよう、トン当たり標準負担額というのを定めまして、これは廃止の場合が幾ら、つけかえの場合が幾ら、あるいは号給地によってこれも変わつてまいります。いろいろきめ細かな定めになつておりますけれども、これにつきましては、若干今回の集約の様相が従来と違つております。大要扱い数量の多いところまでも集約をするということでございますので、現下の財政事情等からなかなか従来どおりの金額というわけにはまいらぬということでございます。そのほか、これにつきましては会計検査院等の御指摘もございまして、十分

慎重にやりたいということで、現在通運事業者と話し合いをいたしておるところでございます。いづれにいたしましても、私どもとしては、通運事業者の廃止あるいは免許のつけかえに伴います不用品施設の撤去等によって発生する費用を中心としたしまして補償を行う方向で措置をいたしたい、こう考えております。

それから最後に、専用線の廃止補償でございます。これも定めがございまして、これはおおむね従来の制度等考えておりますけれども、いづれにいたしましても、荷主さんとの相対すくのお話でございますので、これは今後ともよく荷主さんとお話し合いを進める中で措置をいたしたい、こう思つておるところでございます。

○小林(恒)委員 旅客の輸送体制の中で一番早く手をつけられた三陸縦貫鉄道構想、いわゆる第三セクターでの営業体制、こういったものが議論になり、最終的には運輸大臣が認可をする、こういう手順になるわけですが、最近伝へ聞くところによると、貨物輸送体制を中心とする第三セクター構想、こういったものも浮上しているやに伺ひます。どういった地域でどのような議論がなされているのか、あるいは運輸省としてそういった第三セクター構想、貨物輸送を中心とする第三セクター構想についてどのような御見解をお持ちなのか、お知らせをいただきたいと思ひます。

○永光政府委員 特定地方交通線の関連で、お客さんは輸送密度が非常に少ないけれども、輸送のベースとして非常に貨物があるというようなところにつきましまして、国鉄の線としては存続できないけれども、何とか荷主サイドからこれを第三セクターにして、貨物を主にして、そして存続しようという考え方がございまして、たとえば第一次交通線におきましても二、三セメントとかあるいはそういう大口荷主なり大口の貨物輸送がベースにありますところにつきましまして、そういう話が進んでおります。

われわれとしまして、そういう形で国鉄の線が第三セクターで肩がわりされていくということ

について、もしそういう話が進んでいけば前向きに対応していきたい、こういうふうに考えておりますし、今後出るであろうと思われまます特定地方交通線につきましても、たとえば石炭輸送とかあるいは化成輸送等何となく鉄道輸送として残していきたいというふうな地元のお話があれば、われわれとしてもそういう第三セクターというふうな形でその国鉄の線を鉄道の線として残していくということについては、積極的に前向きに対応したい、こういうふうに考えております。

○小林(恒)委員 運輸省としての考え方、具体的に後ほど結構ですから、基準となるべきものといひましようか、そういうアウトラインについて書面で御提示を願えれば幸ひだと思つています。出していただければ幸いです。

○長谷川国務大臣 これは書面にしてお出しします。

○小林(恒)委員 そういう議論が重なつていくと、当然のように問題になつてくるのは、それぞれ決して裕福ではない地方財政の中で、地方における自治体がどのようなかわり合いを持つていくのかという、こういう問題になるかと思ひます。私の生活圏である北海道でも、もうすでに旅客を中心とした部分では美幸線、興浜線との工事完了と合わせた第三セクター論、最近では、これはちよつと驚いたのでありますけれども、青函連絡線の第三セクター論、こういったような問題が具体的に示されて、それぞれ自治体は補正予算を組んで調査費を計上する、こういう作業を進めていく個所があるわけでありまして、これは全国的にその他にも存在をするかと判断をいたしますけれども、自治省としてこういった議論が出てきた場合に、もちろん地域経済に果たす公共交通の役割りという観点からは、それなりの議論を参画することになるだろうと思ひますが、資金的な分野でも同時にどういふ対応をするのかということになりますと、大きな議論を呼ぶ分野ではないのか、このように考えるわけです。自治省として特に御検討されたものがあればお示しをいただ

たいと思います。

○鈴木(政)説明員 国鉄が撤退する路線あるいは営業分野につきましては、第二セクターが国鉄にかわって経営主体となるということにつきまして、国鉄が撤退した後の地域経済あるいは住民生活に与える影響をできるだけ少なくするという意味では一つの方法であると考えております。

しかしながら、現在の採算状況を前提に考えますと、第三セクターが営業主体になりましても、多額の赤字というものが想定される可能性が非常に強いと思います。そういう意味で、その赤字がひいては地方公共団体の負担に転嫁されるという可能性があると考えております。したがって、自治省といたしましては、このようなものに地方公共団体が参加することにつきましては、慎重でなければならぬというふうに考えております。

また、特定の地域でいまのような事情から経常的に赤字が生ずる、それに対して地方公共団体共通の財源でございまして地方交付税によって補てんするというにつきましては、現在のところ特別に考えておりません。

○小林(恒)委員 もう一点お伺いしておきますけれども、すでに議論になっている個所、たとえば三陸縦貫鉄道の場合、あるいは目下貨物の撤退に伴って特定地方交通線で第三セクター論が浮上し、相当議論が集中している個所、こういったものなどを踏まえて、自治省として一定の見解あるいは指導文書を出したことがございますか。あればそういったものについてお示しをいただくことができますか。

○鈴木(政)説明員 毎年度の事務次官からの地方公共団体に対する地方財政運営通達におきまして、その点を書いてございますので、後ほど文書で提出させていただきます。

○小林(恒)委員 ありがとうございます。

総体的に申し上げて、大変ガードがかたい。何があっても既定方針どおり貨物の合理化を押し進めていきたい、こういうお考えのように見受けられます。

ますが、問題は地域経済とのかかわり合いの中でどうするかといういわゆる公共部門の議論がきわめて脆弱ではないのか、こういう指摘をせざるを得ません。

この際ですから、具体例を示してまいりたいと思いますが、たとえば奈良県総体からは一切貨物が撤退をしようという状況になるわけであり、地元の意向としては、県知事を中心にして荷主団体あるいは運送業者を皆さん方、そして多くの地域住民の皆さん方の意向としては、せめて一カ所奈良県に貨物駅が存続をしないものかというこれは単なる期待ではなしに要望が出ているかと思えます。

さらに石川県の七尾線の取り扱い。七尾はもろのこと穴水からも貨物が撤退していく。能登半島総体の経済圏にきわめて大きな影響を与える。こういった問題があり、さらに青森県の場合、野辺地を中心とする南部縦貫鉄道と貨物輸送体制あるいは五所川原を中心とする津軽鉄道との貨物輸送体制、こういったものが全面撤退をされることによって、物資輸送そのものに、また地域の経済にきわめて大きな影響を及ぼすものという認識の上に立って、自治体は必死の努力を今日段階も推し進めているという実情があります。

さらに、福島県のごときは、いぶく多くの個所から貨物が撤退をしていく。従来国鉄に輸送体制をお任せしてきたという荷主、地域経済団体にしてみるならば、こんなに大幅の貨物合理化を行うに際して、これはもう地域経済がめっちゃめっちゃになってしまふ。具体的に申し上げるならば、相馬が撤退をして一万六千トンの貨物輸送体制は一体どうなるのか、原町七千七千トンは一体どうなるのか、浪江二万二千トンは一体どうなるのか、こういった三つの駅をトータルすると億に十万吨を超えてしまふ。

これがすべからずトラック輸送に肩がわりをしていくということになると、現行の道路の幅員ではとうてい間に合うわけでもない、こういう議論になったり、先ほども申し上げたように、青森県の

場合のように七戸では南部縦貫鉄道の再建のために町長みずから社長となって再建過程であったにもかかわらず、国鉄が野辺地から撤退をすることを含めて考えるならば、従来二千四百万程度の赤字が約六千万に近い赤字にはね上がったてしまふであろう。当然小さな自治体財政の中では、これをフォローするだけの力量を持ちませんという、こういった具体的な例が示されてきているわけがあります。

こういうまさに国鉄の合理化施策、こういったものとうらはらの課題として、政治的な分野でぜひ解消方という地元の要望というのは、単に地域的な課題ということで押し込めてしまふわけにはいかぬのではないだろうか、何らかの救済措置がそこに存在をしてしかるべきではないのか、こういう気がしてなりません。もちろん、運輸大臣もそういった分野では十分各界からの要請をお受けのことと思えますけれども、現状で、本日段階で特に知恵があるのかないのか、何とかしようとしているのか、全くもうあきらめてしまったのか、こころ辺について御見解を賜っておきたいと思います。

○長谷川国務大臣 いま小林委員が挙げられた地域の問題、私も陳情などを聞いてもおります。何とかしたいという気持ちもありますが、ここまで国鉄の貨物が決定的なダメージを受けて、鉄道の特性を生かす方向に持っていくという革命的な段階になってきたときでございますから、これは何とかひとつ御推進方をお願いしたい、御理解をお願いしたい、こう申し上げつつも、計画の実施に当たりましては影響を最小限度にとどめるようにコンテナ化などの要請を私からもしております。なおかつ、そういう旨を含めて、国鉄の関係者は私以上に熱心に地方の方々に理解と協力を求めているはずであります。

○小林(恒)委員 何らかの形ということでは具体策にならないわけです。運輸行政上公共交通が撤退をする、こういう原案が出た段階では、少なくとも何らかその部分について正確な方策が示され

なければいけないと考えるわけですが、実際問題、奈良県、石川県、青森県、こういった地域、こればかりではありません、たくさんあります、こういった地域の問題点というのはきわめて重要だ。たとえば農産品輸送などについては、いまもお話が出たようにコンテナ化あるいは季節波動対応、こういったようなものでフォローできる、こういう認識があったとしても、たとえば野辺地に存在する日本燃料工場などについてはより具体的に、国鉄の輸送力を確立するために誘致した企業である。これはピッチ練炭を中心にして昭和三十三年に創立されたのだけれども、実際国鉄の側はもうピッチ練炭を使用しなくなった後家庭炭に切りかえた、こういうような実情等もあって、しかし、営々と続けてきた企業体がいまや国鉄がなくなってしまうと単価で四千万から五千万のコスト上昇になる、こういう状況の中では、企業閉鎖をせざるを得ないという、こんな実態があるわけです。運送会社の場合についても、転換補償金、一年間については考えますよという地元管理局の営業部長からの通告だけであって、年間千トンから千五百トンの輸送量を担ってきた企業体が一片の通告で企業倒産の憂き目に遭う、こういう実情が出てくるとすれば、一体公共性というのどこに存在をするのだろうか。先ほど議論をいたしましたけれども、不採算部門については保有経費をペイさせるために今回の施策があつて、公共性というのはいくらも淘汰されてしまった事柄なんだろうかという認識をせざるを得ないわけでありまして、そうではない施策というものを今日の段階で正確に網羅しておかないと、冒頭に議論いたしましたように、せっかく運輸政策審議会の中で議論して、将来にわたっての「総合安全保障に係る運輸政策のあり方」などといううっばな論文が大変多くの学者、文化人の皆さん方に御苦勞を願ってつくり上げられたとしても、これは絵にかいたもちになってしまふ。地域の経済を十分にカバーするような運輸省行政ではないではないか、こういう批判につながってしまうので

はないかという危惧の念を持つのです。この点について、具体的に鉄監局として特に考えているものはもう何にもないのですか。あるのだとすればお示しをいただきたいと思うのです。

○永光政府委員 さつき大臣が、具体的な対応としてコンテナ化ということを示されましたが、いま先生おっしゃいましたように、一般的には、コンテナ化の進展あるいは季節列車の増発あるいは一般の停車駅を増加させるというような、いろいろな個別的なことを国鉄と相談しながら、やはりこれはどうしても大きな変革でありますので影響は避けられないわけですが、その影響をできるだけ少ない形でいろいろな手を打ってはおるわけであります。

いま先生おっしゃいましたように、個別的なそれぞれの線についてどうだ、こういうお話であります。基本的には貨物輸送と申しますのは、経済原則ということが基本ではないかとわれわれは考えております。したがって、当該貨物の撤退によりまして、ある企業が非常に影響があるということは、ある程度その企業につきましても、国鉄がこういう情勢になりながらも意味では補助をしておった、こういう形になるのではないかと思っております。それがなおかつ公共性だという御議論かとも思いますが、やはり国鉄はある程度コストを賄うところで輸送をやっていくということが、原則的な貨物輸送の問題ではないかと思ひます。代替的な輸送機関としてトラック、自動車というものがあつてございますので、そういう経済原則を基本的に踏まえて国鉄の輸送を考えるとすることは、現状の国鉄の財政から見てやむを得ないことではないかと思ひます。

○小林(恒)委員 やむを得ないのではないかと、いうことは、やりませんというものであり、具体的な施策はありません、こういう受けとめをせざるを得ないわけですか。

ただ、しつこいようですけれども、たとえば危険品輸送対策、こういった分野を検討してみますと、これはもう津軽海峡青函航送に限定をしますけれども、四万トンと言われてきたわけですか。昭和

五十七年度、私も調査をしてみましたら、上下で五万二千トンの危険品輸送を担ってきた。特に、北海道曹達株式会社、これは大臣のところにもあるいは通産省にも陳情書が来ているかと思ひますが、液化塩素の青函航送対策、こういったものを見ますと、従来、有川橋と函館橋の双方で、青森側は三バースを使って危険品輸送を担ってきたのだけれども、今後のダイヤ改正からは函館橋のみに限定をされる。したがって、北海道曹達の液化塩素等については送ることはできなくなる。この会社は、具体的にいろいろな分野を模索をしてみ、国鉄で輸送してくれないのであれば、みずから船をつくって送る手だてをつくりたい、しかし来年の二月までは間に合いません、こう言っているのです。

こういうものも含めて、これは送る体制がなくなったのだからやむを得ないのです、こういう言い方をするとどうなるのか。危険品輸送の青函航送というものはきわめて重要な課題であり、一方では、同じ岸壁から客貨、とりわけ危険品も積み込んで、輸送体制が、一体この五万二千トンのうちどれくらいカバールをされていくのか、この問題についてお尋ねをしておきたいと思ひます。

○橋元説明員 仰せのとおり、青函を渡る危険品輸送というのはなかなかむずかしい状況でございます。ダイヤ改正以降は、函館におきましては第一岸と第二岸、それから青森橋につきましましては第三岸を使用して航送することになりますので、この旅客安全上の見地から、危険品の荷役につきましては、三つの点に特に留意して、現在、関係省庁と折衝を重ねておるところでございます。まず、付近に旅客のない時間帯でやらなければならぬ、それから、一回当たりの荷役量の制限をしなければならぬ、さらには、爆発性あるいは引火性を有する火薬類は、深夜の時間帯でなければいけないといういろいろな制限、条件がございますので、そういった条件をどのように満たすか、いろいろ苦慮をいたしているところでございます。

御指摘の北海道曹達の問題は、よく事情を承知いたしております。個別に、具体的に荷主さんとお話を進めているわけですが、私どももいたしましては、ぜひひとつ私有コンテナ化の方向で対応いただきたい。仰せのようにケミカルタンカーをおつくりになるというお話でございますが、それまでの間でもコンテナ化によつて対応が可能ではないだろうかということで、荷主さんとお話をしておるところでございます。

○小林(恒)委員 具体的にコンテナ論が出ましたけれども、コンテナの作製そのものが二月一日までに間に合うのですか。

○橋元説明員 これは、現にケミカルコンテナもございまして、したがって、リースあるいはレンタルという方式もございまして、新たに製作をいたしまして、これは二カ月前にあれば製作が可能ではないか、こう見ております。

○小林(恒)委員 大体この全体構想が見えてきたのですが、防衛庁にもお話をいたさしたのですが、私どもは、国鉄が武器弾薬輸送に協力をしてきたことについて若干の違和感を感じないわけではありませぬけれども、ちょっとお尋ねをしておきたいのです。

国鉄の貨物輸送体制が変更することによって、防衛庁の側では従来、五十六年、五十七年度段階でどの程度の危険品を国鉄送りしてきたのか、あるいは特大貨物等の輸送も今日まであったかと思ひますけれども、そういった総体の輸送量と、それから国鉄貨物合理化に関連をして、特に具体化をしなければならぬ火工品の輸送体制などについて御検討された経過があるのかどうか、お伺いをしておきたいと思ひます。

○鈴木(健)説明員 国鉄の貨物輸送合理化の方針につきましては承知いたしておりますが、防衛庁といたしましては、弾薬等の装備品の部外委託輸送につきましては、全体でその約四〇％弱を国鉄に依存しておるのでございます。国鉄が合理化を実施されました場合に、各自衛隊等におきまして大変大きく影響を受けますので、現在運輸省及び

国鉄当局と事務的に調整しておるところでございます。特大貨物等、まあ全体ではそういうことでございまして、弾薬類につきましては、防衛庁が外に委託しております輸送の七五％を国鉄に依存しているところでございます。

いずれにいたしましても、国鉄の改善計画につきましては、その策定状況を見守りながら、防衛庁といたしましても民間輸送、または自隊における輸送等具体的な対応策を検討してまいりたいと考えております。

○小林(恒)委員 具体的に検討するということですが、ありますが、たとえば弾薬等についてコンテナ輸送が可能かどうか御見解がどこから出されたのかわかりませんが、示されたやに伺っておりますけれども、こういった検討経過がございましてか。

○鈴木(健)説明員 現在コンテナで弾薬等は輸送できないことになっておりますので、いま運輸省がこれら改正されます骨子であります拠点間のコンテナ化による直行輸送という方式に沿つて私どもが輸送させていただくということになりまして、コンテナで輸送できるかどうか大きな問題になるかと思ひますが、その辺を運輸省、国鉄と現在事務的に私どもが実態を御説明しながら御調整申し上げている段階でございます。

○永光政府委員 いま防衛庁の方から火薬類の運送のことで運輸省の方へと話があらわれたので、実は火薬類運送規則によりまして、現在には積載貨車が制限されておりました、コンテナでは運べないということになっております。これにつきましては現在国鉄の全国ネットワークが車扱い輸送ではなくになりますので、そういう意味では弾薬に限らず火薬類全般のいわゆる荷主サイドから何とかコンテナで安全性が保たないかという要望が大分前からございまして、この国鉄の合理化計画が発表されましたのと並行しまして、運輸省でも安全性等についていろいろ議論をいたしております。現在大体成案を得まして、公聴会等の手続等が必要だということのようでございますが、手続を経まして、積載貨車にコンテナを追加するとい

りことで大交通安全性は問題がないというようなことでございますので、近々そういう省令の改正を行いたい、こういうふうに考えております。

○小林(恒)委員 コンテナ化ができる、コンテナ化した場合には、旅客と同時輸送はしない、こういう御認識ですね。国鉄さんにお伺いしておきます。

○橋元説明員 そのとおりだと思います。

○小林(恒)委員 さらに国鉄にお伺いしますけれども、昭和五十七年度五万二千トンの危険品輸送のうち、今度の若干の危険品のコンテナ化などを含めて危険品の青函航送はどの程度担っていかれるという見通しをお立てでしょうか。

○橋元説明員 それは一にかかってコンテナ化がどの程度進むかということになるかと思えます。

御承知のように、青函間はピーク時、四十六年度から半分に減り、いま落ち込んでおりますが、上下で大体四百五十万トン程度でございますが、その中で特に上りだけ申し上げますと、現在二百十万トンの中で百万トン、半分近くはすでにコンテナ化されております。残りの百万トン、これは危険品等も含まれるわけでございますが、それがどの程度コンテナ化されるかということでございまして、特に私どもは北海道の上りはコンテナも常にかなり大幅な空コンを回送する状態でございます。これは運賃条件等の問題もございまして、しかし、これは北定同盟等々、内航海運とのいろいろな競争関係もございまして、その辺をどのように解決していくか。私どもとしてはやはり上りの空コンテナをうまく活用しながら、全体としてのコンテナ化の比率をさらに高めたい。北海道につきましては、紙とか根菜等を除きましてオーラルコンテナでもいいのではないかと、こういうふう

に思っております。ご意見を。

○小林(恒)委員 貨物輸送ももちろん重要な課題であります。何と云っても人命尊重の輸送体系を築き上げていく、このことが非常に重要だと考えます。危険品と旅客とについてはある程度分離ができるという、分離をした輸送体系を築き上げ

ていくということについてはある程度理解をいたしますけれども、実際同じ岸壁から危険品輸送体制もとっていく、こういうことになると、旅客が存在する、しないにかかわらず、職員も日夜を問わずあつた岸壁では仕事をしているわけですから、人命尊重の見地から取り上げて、設備の改造その他について検討された経過がございましてか。

○橋元説明員 特に設備について検討したことはございせん。ただ、先ほど申し上げましたように、これは深夜の時間帯、貨物専用便に限るとかあるいはお客様の少ない時間帯、一回の取扱荷役量を制限するというようなものも制限条件を十分踏まえながら安全輸送に心がけたい、こう思っております。

○小林(恒)委員 コンテナ化の促進という意味では、数字の上でもなるほどコンテナ化が進んできたということについては私も認識をしております。コンテナ化の促進という点については、全国的にコンテナ化が進んでいく上では三万八千個で間に合ふという認識をされているのかどうかという問題もあるわけですが、いままでどういう管理を推進してこられたのか。また、コンテナの耐用年数との関連から言いますと、一体何年間もつものなのか。これからコンテナの作製計画が年度を追ってどの程度計画をされているのか。この三点について国鉄の側に御質問を申し上げておきたいと思ひます。

○橋元説明員 仰せのとおり、五十八年九月現在で四万八千個のコンテナがございまして、一万個が行方不明というお話でございますが、私どもの把握では、現在四万八千個のうち四万四千個は電算調査によって使用可能なコンテナとして確認をされております。残る個数、約四千個につきましては、雨漏りであるとかあるいは破損等がございまして、現在使用不能な状況にございまして、したがって、私ども、今後ともコンテナ取扱駅での

コンテナの保有状況というものを電算機管理によってきめ細かく把握したい、また駅頭において長期未配という状態にございましてコンテナがございまして、そういったコンテナの解消を図るということも全体として適正な運用を強化いたしたい、こう考えております。

申し上げるまでもないことではございますが、コンテナというのは駅から出ていくわけではございまして、オンレールにつきましては把握がきわめて厳格にできるわけではございますが、オフレールの部門にあるコンテナにつきましては、通運事業者と十分協力をいたしまして運用を適正に行つてまいりたい、そしてまたコンテナの運用効率を自己を向上させていきたい、こう思っております。

コンテナは備品でございますので、耐用年数という考え方はございせん。しかし、実際上大体七年から十年ぐらい使用しておるといふことではございます。

今度の輸送によりまして、私どもの想定では運用効率がかなり上がるのではないかと、こう考えております。現在大体一二％程度でございますが、これは一五％以上にはできないかなと考へております。したがって、コンテナにつきましましては、先生ちよつとおっしゃいましたが、大変進んでおるといふ御評価もいただきましたが、実は私どもこれはまだ満足でございまして、かつて四十八年に千三百八十万トンという記録がございまして、現在は一千万トンをちよつと割り込んでおる状態でございます。コンテナの箱そのものを、もっと多彩な多様な、いま一枚扉のコンテナしかございせんけれども、二枚扉のコンテナであるとかあるいは冷蔵であるとか特殊なコンテナをもつと増備をいたしまして、荷主さんの御要望にこたえたいと思つております。それらも含めましてコンテナ化をぜひもつと進めさせたい、こう思つておるところでございます。

○小林(恒)委員 私有コンテナの活用も含めて、今後コンテナ輸送体制というものは幾ばくか改善されるのか、こういう期待をするのでありますけれども、先ほどもちよつと議論しましたように、運賃問題が具体的に荷主に対して示されていない、車扱いからコンテナに移行した場合、一体どのくらいの値段が引き上がったのか、安くなると思われせんけれども、こういった心配をいたします。

そのこととあわせて、拠点間直行輸送体制です。Aの拠点間とBの拠点間を結んで再託送という議論がもうすでに出ていたわけではあります。再託送についてどの程度のスペースを考えられ、実際にどんな施策でもって荷主のニーズにこたえていこうとしているのか、検討の経過がございましたらお示しをいただきたいと思ひます。

○橋元説明員 今回の拠点間直行輸送システムにありましては、原則的には車扱い直行貨物列車相互の間の中継というわけではないわけではあります。が、先生おっしゃいました再託送という制度が昔からございまして、到着貨物であつて貨物の取り出し前に荷受け人から新たな着駅へ運送の申し込みがある場合につきまして、貨車に積載したまま新たな運送契約に際するという制度でございまして、この場合には運輸上支障がないという条件が付けられておまして、いろいろ構内作業の関係であるとかあるいは貨車の検修の問題であるとかというふうな問題がございまして、そういった問題が生じない場合に限り再託送に際しては、託送がえと申しますか、再託送に際しては、運賃契約はそれぞれ別個のものになりますので、運賃は併算をお願いを申し上げるということになります。

再託送というのはあくまでも特例的な措置でございまして、余り広くこれを一般にやるわけにはまいらぬ、あくまでも荷役線においてそういった問題がない場合について、この再託送という手段で荷主さんの御要望に際する、こういうことではあります。

○小林(恒)委員 再託送の制度は例外措置であるという言い方ですが、従来であれば例外措置でよ

かったのかなという気がします。しかし、今回の大幅なダイヤ改正の中では、これは例外という認識をそのまま踏襲されたのでは、送りたくても結果的には送れない。一億一千万トン輸送体制から七千七百万トン体制にダウンをして、そういうものが次から次へと飛び出してくれば、現実問題としては七千七百万トンも早い年次のうちに割り込んでしまつて、もう一度貨物の合理化を、結果的には国鉄は貨物からの撤退かという、巷間伝えられるようなそういう心配がしみてくるわけですね。その意味では、従来と認識を変えた再託送体制といったものは必要ではないのかなという認識を持つのでありますけれども、その点ではそういう見解には立ちません。

○橋元説明員 先生の御意見もよく理解できるわけですが、あくまでもその拠点駅における構内の事情がございまして、そういう事情を踏まえて運輸上支障がない場合についてお申し込みを受け付けるというところでございまして、これはあくまでも具体的には——現在、現実にかんがりの荷主さんからそういうお話がございまして、ですから、そういうお話が具体的に承った上で、私どもがそれに応ずることができるとかどうか、これは特例的というか何というかいろいろございまして、私どもとしては、そういう運輸上の支障がない場合について御要望に応じたい、こう思っておりますわけでございます。

○小林(恒)委員 いずれにいたしましても、今回国鉄の側が、あるいは監理委員会が、臨調が提起をした国鉄の貨物合理化に対する基本的な考え方というのは、再建法の段階でローカル線の基準をつくったときと同じように、片や旅客一日二千人未満の箇所、全国一律でも一つの基準をつくる。今度の貨物の場合を取り上げてみると、七万七千トンや八万トンの輸送量を持つていようと、一駅十万吨以下の貨物駅については集約をしてしまふ。拠点間の中でそのエリアの中には一切入れないという、言ってみれば弱者を救済するという措置は全くなくて、弱肉強食で過疎過密

が進行しているように、国の方針からすれば、国土の有効活用とか全国どこにいても国からの施策にかかわる同じような恩恵を受けるといったものからいへば遠い方策になっていると指摘せざるを得ないわけですね。

先ほどから何回も何回もくどいように申し上げておりますけれども、私は国鉄の固有経費、この問題に立ち至って議論をする場合は、公共性という議論とあわせて、私どもが何回か申し上げた総合交通体系の確立に向けた方向性、こういうものを放棄してもらいたくないと思うのです。ある人に言わせれば、総合交通体系というのは絵にかいたもちだ、こうおっしゃられるかもしれない。しかし、八十五国会の中の全党一致の決議にも示されるように、現に具体的に陸上交通審議会の「部会」は全国各地で、遅々としていっている部分はあるにしても、推し進められながら総合的な交通体系に向けての準備が詰められているというの、運輸省の側としての物流を含めた交通体系確立のための一つの道程であろうというぐあいに考える。そういう意味では、今回国鉄が大幅な貨物合理化を行うという局面で、運輸省の側の施策やあるいは国鉄の側の具体的な施策がその肩がわりとして何を求めるかという分野では見るべきものは一つもないと言つてよいのではないだろうか。指摘をせざるを得ません。しかし、少なくとも行政の頂点に立っている運輸省の責任においてこのは解消していく施策というものが大切なのではないだろうかという気がいたします。最終的に、いままでの私が申し上げたような内容も含めて、運輸省としての御見解を、これからとるべき手だて等について考え方を示していただきたいと思っております。

○永光政府委員 国鉄の貨物の合理化との関連におきまして、物流体系と申しますか、総合交通体系のお話がございましたが、われわれとしてはやはり貨物の総合的な体系と申しますのは、それぞれの輸送機関がそれぞれの特性に応じた分野において相互に関連しあるいは相互に競争しながら利

用者のニーズに適切に対応していくことが大きなことではないか、こういうふうな考え方をしているわけでありまして、したがって、ある意味では国鉄はすでに撤退をしなければならなかったところ、あるいはもうすでに合理性を失つてその特性を失つておつた分野において、なおかつ、残つておつたところがあったわけでありまして、そういう面から言えば、全国的な交通体系の合理化という面から国鉄の輸送分野を調整し、そして特性分野に限って今回のようなシステムチェンジをすることが大事なことではないか、こういうふうな考え方をしているわけでありまして。

ただ、そういう分野の変化というものに関連しまして、いま先生がおっしゃいましたいろいろな面での影響が総合的にあるいは具体的に何があるかは確かでございますが、いままでこの合理化を進めるに当たって、確かにまだ依然として問題があるところがございますが、先ほど来申し上げておりますように、コンテナ化等を含めて頭をいろいろ悩ましてながら個別に対応しておるわけでございますが、今回こういう形でシステムチェンジをしまして、なお並行的にまだ、説明いたしておりますように、さらにコンテナ化の促進等、荷主と直接にそれぞれ理解を求めながら影響を少なくしていくような施策を講じるように、国鉄ともどもわれわれも努力をしていきたい、かように考えております。

○小林(恒)委員 終わります。

○原田委員長 辻第一君。

○辻(第)委員 まず最初に、三宅島の火山噴火の問題で御尋ねをいたします。

三宅島は普通観測の常時観測火山でございまして、地震計は一点だけということを聞いていますわけでありまして、噴火前の有感地震は阿古では四、五回感じられた。しかし、地震計でとらえられたのは二回だけ。火山情報の第一発表は噴火後というふうな状況だったと聞いているわけでありまして、もし人家のあるところで噴火をしたら大惨事になったのではないかと。幸いにして今度はそ

のような人身の被害はなかったということは大変喜ばしいことであるが、しかし、後から考えてみると、本当に大変なことであつたのではないかと、もう一度に思うわけでございます。地震計一点では震源決定も困難だということだと思つております。少なくとも三つの地震計が必要なのではないか、私はそう考えるわけでございます。地震計一点でどうなのか、本当に三つの必要なのではないか、この点をお尋ねをしたいと思います。時間がないので、引き続いて、中央気象台測候所の火山担当者は、いま常時観測は全国で十七カ所、精密観測は四カ所、普通観測が十三カ所、こういうふうな聞いていますわけでありまして、普通観測のところは大体一、二名、常時観測といつても、通常は自動的に地震計の記録をとっているが、データの解析処理はほとんどできていない、このように聞いていますわけでございます。

九月の本庁の機動観測班による三宅島基礎調査観測も「気象庁ニュース」(九月二十五日付)では、「詳細については、今後、磁気テープ式地震計の解析を待つて行いたい。」このように書いています。うでございまして、せっかくの観測も解析がおくれ、十分生かされていないというふうな状況だといふふうに聞いていますわけでございます。

しかも、来年度予算では地震火山部の新設を要求しておられるようですが、火山の人員増はなし。それどころか、本庁でも火山関係は定員十名なのに、それすら満たしていない、九名というところであります。私は必要な人員を確保すべきだ、このように考えるわけでありまして、この二点について気象庁の方から御答弁をいただきたいと思つております。

○末廣政府委員 お答え申し上げます。

ただいま先生御指摘の第一点の三宅島における常時観測でございますが、御指摘のとおり、現在のところは常時観測、つまり一日二十四時間、一年三百六十五日の常時観測が一点であることは事実でございます。しかし、三宅島は玄武岩質、つまりマグマが水のように非常にさらさらした性質

の火山でございまして、これがずつと上昇してくるまではほとんど音なしの構えで上がってくる。そこで、地上へ突き破りますときに微動を生じるというタイプでございまして、前兆の微動が火山活動に前駆する時間が大変短うございまして、したがって、たとえ一点でございまして、高倍率の地震計が整備され、しかも常時観測をしていれば、現在の火山学の技術、学問の水準に見合った十分な監視に対応がとれていると思つてゐる次第でございまして。

それから、全国的な問題でございまして、日本は世界有数の火山国であることは事実でございまして、もうすでに御指摘のとおり、気象庁といったしまして、今後も地震あるいは火山の部門に対して充実の方向で努力を尽くしてまいりたいと思つております。

○辻(第)委員 私がお尋ねしたのは、地震計一点で十分なのか、三点観測が必要ではないかというふうに聞いたように思ふのですが、その点も一度いかがですか。

○末廣政府委員 三点ございすれば、地震の起こった場所がどこであるかということはある程度の時間がかかれば突きとめることができるわけでございますけれども、ただいま御説明申し上げましたとおり、三宅島のような火山の場合には、まず微動が起こった、どこであろうとも微動が起こったということが非常な情報でございまして、必ずしも三点なくとも一点で対処し得る、このように考へてゐる次第でございまして。

○辻(第)委員 今後ともこのような火山噴火は必ずあることだと思ふわけでありまして、十分な体制をとつていただいて、人員も確保していただく、このような御努力もいただいて万全の体制をとつていただきたい、改めて御要望をしておきます。

次に、私鉄運賃の値上げの問題で質問をいたしたいと思ひます。

私鉄の大手十二社が九月六日、平均一六・七%の運賃値上げを一斉に申請をいたしました。今

日、勤労者の実収入が二十八年ぶりに前年より減少するといふ非常に厳しい状況の中でありまして、このような状況に私鉄の運賃の大幅な値上げ、国民生活に重大な影響を及ぼすといふことは火を見るより明らかであります。このような状況の中、申請各社は京成を除いては黒字であります。巨額な内部留保も持つてゐるわけでございます。このような観点から、今回の値上げ申請は正当な根拠があると言ひたいといふふうに私も考へるものであります。こういうことでありますので、私鉄運賃の値上げ、これについてはこれを認めないといふことを運輸省に強く要望をするわけでございます。

さらに言うならば、二年ごとのローテーションで一斉の値上げということ、また原価は過大に、収入は過小に計上してゐる、こういう傾向もあるわけでございます。また、これらの私鉄会社は兼業部門、ことに不動産関係なんかで大きな利益を出してゐるわけでありまして、こういう利益も鉄道部門に還元すべきである、こういうことも重要な点といふふうに考へるわけでありまして。ほか、いろいろあるわけでありまして、先日、私も私鉄運賃値上げに関する質問主意書というものを提出をしてゐるわけでありまして、こういう観点で私鉄運賃の値上げ申請を認めるべきでない、このことで要望したいと思ふわけでありまして、大臣の御所見を承りたいと思ひます。

〔委員長退席、宮崎委員長代理着席〕

○長谷川国務大臣 おっしゃるとおり、大手民鉄十二社から運賃改定の申請が出されて、運輸審議会にこれを諮問しております。審議会ではこれを慎重に御審議願つてゐるところであります。役所といたしまして、公共交通機関運賃については、何といつても当該交通機関が能率的な経営のもとにその役割りを適切に果たしていただけるような、コストに見合った運賃が設定されるように対処したい、こう考へておりました、いずれにいたしましても、運輸審議会の審議の結果を待つて私たちは判断してまいりたい、こう思つてゐる次第です。

○辻(第)委員 大臣、私いま申し上げましたように、本日に国民生活といふのは大変な状況になつてきております。公務員の皆さん方には人勸の凍結、またそれに連動してお年寄りや障害者の年金、恩給の物価スライドをもストップをする、こういうことがやられてゐる。こういう状況の中でこの大幅な私鉄の運賃の値上げ、しかも二年ごとにローテーションというような形です。しかも、これらの会社が黒字であり、巨額な内部留保を持つてゐる、こういう状況の中での値上げといふのは、私はどう考へても認めることは許せないといふふうに考へるわけでございます。大臣、その点について明確な御答弁をいただけないかと思ひます。どうかこのように不当な値上げを認めないといふことで御努力をいただきたい、重ねて要望して、次の質問に入りたいと思ひます。

次に、国鉄の貨物の問題でお尋ねをしたいと思います。うわけでございますが、昭和五十六年度で七千二百十四億円という赤字が出てゐる。いま深刻な経営危機に陥つてゐる国鉄赤字の最大の要因の一つになつてゐるということでありまして、この貨物部門を再建をするということとは、緊急な国民的な課題である、私どももこのように承知をいたしております。しかし、政府、国鉄がいま推進をされてゐる貨物合理化計画、いわゆる拠点間直行輸送体制への転換策、そして集結型輸送と申しましょうか、ヤード系の輸送、これをなくしていく、このような方向は、国鉄貨物の再建、再生とは全く相入れないものだといふことだと思ふわけでございます。

このような状況になつてきた。それはいろいろ国鉄も運輸省も、モータリゼーションの中、トラックへあるいはまた内航海運へとこのような状況の中、四十年代に三〇%の貨物輸送のシェアがあったものが、今日国鉄は九%、このような状況になつた、このように、言われてゐるわけでございます。そして今度のこの削減計画です、いわゆるヤード系廃止ということになりますと、一億一

千万トンが七千七百万トンに輸送量が減るといふふうに言つておられるわけでありまして、もしそのとおりといたしまして、結局トラックへかわる、私は大部分がトラックへかわるといふふうに思ふわけでありまして、どれぐらいのトラックの輸送にかかわるのか、鉄監局長いかがでしょうか、どのようにお考へになつてゐるのでしょうか。

○永光政府委員 総体的に、個別の貨物なりに当てはめないと非常にわかりにくいとも思ひますが、全体的に二千万トン以上の貨物が仮にトラックに移つたとしますと、トラックは現在八百万トンぐらゐると思ひますが、その中でその二千万トンの貨物をトラックで転移する場合の両数といふものは、完全には把握できませんけれども、二万台ぐらゐではないかという推計をマクロな感じとしては持つておるわけでありまして。

○辻(第)委員 全交通さんあるいは国労さんなんか調査をされましたところによりますと、十八万台といふような数字も出てゐるわけでございます。いま鉄監局長が言われたのは大分違つてゐるわけですが、しかし、いずれにいたしましても、相当のトラックで代替をされるということにならうと思ふわけですね。

いまこのようにどんな国鉄の貨物が利用されなくなつて、そしてトラックへと、こういう状況で、どんなにさらに国鉄の貨物の赤字が出る、だからもう削減をするんだ、こういうことなのです、皆さん方のおっしゃることは、ところが、非常に長期的に見てまいりますと、大きく言えば国家百年の大計といふところから見ますと、私は、国鉄の貨物輸送というのは、土地の利用率の問題、それからエネルギーの問題、また交通公害、交通事故、このような問題から見てまいりまして、非常にすぐれた大量の輸送機関だ、こういうふうに考へるわけでありまして。

こういう観点から見えてまいりますと、長期的な交通運輸政策としてはどうしてもこのすぐれた国鉄の特徴をもっと発揮させていくべきではないか、そのような方向がまた国鉄を本場に再建する

ような方向につながるというふうにも考えるわけでありました。いま申し上げました土地の利用の問題あるいはエネルギーの問題あるいは交通公害の問題、事故の問題、こういう観点の国鉄の優位性というもののについて、大臣はどのようにお考えになつておられるのかお聞きしたいと思います。

○高木説明員 先に私の方からお答えさせていただきます。

私どもの今回のこの改正というのは、輸送のやり方を変えるということでございます。一車一車をヤードに入れます。そしてつながつているものを解きほぐす、そしてまたつなぎを変える、解放、連結という作業を何カ所でも繰り返しながら送っていくというやり方が、どうもいまの時代に合わないというところから、一方においては直行輸送体系に変える、一方においてはコンテナ化を図るということでございます。よく言われます貨物全廃論という考え方は全然別の考え方に立っておられるわけでございます。

どうもこのヤード系輸送というのは、コストの面において非常にふぐあいでございます。コストの面において時間がかかり過ぎるというところでございまして、トラックに比べて安いとか高いとかということは、単に一トン、一キロ運ぶのに幾らかというところだけではないで、そのサービスの内容によつてトラックと比べて値打ちがあるかないかということも荷主さんが評価されるものだと思いますので、そういうふうに変えることによってサービスといふか輸送の質が向上すれば、それなりによりお役に立ち得るのではないかと考えております。

したがって、いまの石油その他のエネルギー問題あるいは公害の問題、また事故率が非常に少ないといったような問題、そういう点では、私もやはりいまでも決して道路輸送と比べて劣るものではないと思つてございまして、輸送コストと時間との関係だけが大変道路に負ける要因になつておられるわけでございますので、この際、思い切つてこれを立て直してみまして、さてこれから

どういうシェアを占め得るか、どういう役割を果たし得るかということで改めて取り組んでまいりたいというふうにお考えをいただいております。決してやめるという思想ではなくて、やり方を抜本的に変えてしまふということでございます。そしてまた、一億トンを超えます実績が七千七百万トン程度に落ちるだろうということは、これは現在のやり方から切りかえることによつて運搬量になるものを差し引いたものでございまして、逆にプラスになるものもあるはずなのでございまして、これは計算してないということなのでございまして、この切りかえをやりました後でさらに積極的戦略をとつてまいりたいというふうにお考えをいただいております。

○辻(第)委員 それではお尋ねをいたしますが、いまヤード系の固有経費というのが大体千九百億の赤字ですか、直行系が二百億のプラス、プラス・マイナス千七百億の赤字というふうな理解をしておられるわけですが、それを解消するということが今度の皆さん方の貨物削減の一つの根拠になつておられるというふうな理解をされているわけでございます。

ところが、いま一億一千万トンが七千七百万トンというふうにお考えのようではあります。私どもは七千七百万トンはとても維持できないというふうにお考えをいただいております。これまでもずっと国鉄当局あるいは運輸省の計画というものは、大体そのとおりに行つたことがないということも踏まえまして、やはりこの数字は非常に甘いというふうにお考えをいただいております。こういう点からも見てまいりますと、固有経費での収支均衡という目標そのものが破綻する可能性が非常に大きいというふうにお考えをいただいております。しかも五十六年度でいけば、五千四百億というふうな共通経費の赤字が出ています。これには全く手をつけられないで、固有経費だけ収支合わす、こういうことでありますけれども、こういう皆さん方の赤字だけ減らしていくのだという考え方でまいりますと、今度はまたその共通経費のところへ問題、観点が行け

ば、もう国鉄は貨物はなくしてしまふのだということに進まない保証はないというふうにも私は思つております。いま高木総裁は、国鉄貨物全廃論ではないというふうにおっしゃつたわけでありまして、いままの考え方を突き詰めてまいりますと、そういうところへまでも発展しない保証はないというふうにも考えるわけでありまして、そういう点も含めて、また先ほど申し上げましたいわけの国鉄の優位性、これを否定して削減をしていく。しかも今度多数の貨物駅が廃止をされる。しかもヤード系という全国輸送網を解体することによつて輸送ルートそのものが削減をされる。国鉄輸送を全く利用できない地域だとか貨物が広範囲に大量に生じることになるとおもうわけでありまして、これは物流に果たしている国鉄の公共的役割というものを全面的に切り捨てることであり、国民生活や地場産業、そして農業などにはかり知れない打撃を与えるものだ、このように考えます。また、いま国鉄を御利用いただいているそのような国鉄依存型貨物まで国鉄みだりに切り捨てておられるというところでありまして、輸送距離が非常に長い、あるいは運賃上で鉄道輸送の方がメリットがある、あるいは危険物や原料燃料の内陸輸送、このような鉄道特性が発揮できるものまで国鉄輸送から締め出されるということになるわけでありまして、

〔宮崎委員長代理退席、委員長着席〕

その結果として、工場の廃止というふうな事態まで引き起こしかねない。地域経済あるいは住民生活に重大な打撃を与えるということにもなるというふうにお考えをいただいております。

このような観点から、今度の計画は国鉄利用者である国民と国鉄労働者に多大の犠牲を強いるだけではないに、国鉄再建にも逆行する、このように私どもは考え、直ちに中止すべきであるということをお断りするものであります。国鉄貨物の全廃輸送網を維持すること、また本当にもっとも国鉄サービスの改善であるとかあるいは営業政策の改善であるとか効率的な輸送体系を確立す

る。このようなことを両立させて貨物対策を進めることによつて国鉄貨物の再生を図る。その施策こそがいま本当に重要ではないかということをお断りして強く指摘するものであります。

いま、私、大臣というふうにお断りをしたわけでありまして、総裁がお答えになったのです。いま私が申しましたような観点から、今度の貨物部門の削減、このような計画は何としても撤回していただきたいと思つてお断りをいたします。

○高木説明員 先生のお断りを伺つておりますと、私どもの考え方と多少違つて御見解をお持ちのようには思ひますので、その点だけ私から申し上げたいと思ひます。

もともと鉄道による貨物輸送というのは、ごく一部を除きましてはそれでは完結をしていないわけでございます。荷主さんのところから駅まではどうやって運んでくるか、それから駅から受けたままではどうやって運ぶかと言へば、常に両側には現在ではトラック輸送がついておられるわけでございます。

そこで、トラック輸送と鉄道輸送を組み合わせて、どうすれば一番効率的かということをお考えをいただきたいと思います。横持ちの距離が長くなりますけれども、今度のような方法に変えることによつてむしろサービスはよくなるのではなからうかという強い期待を持ちながら組みかえるわけでございます。そのことがいよいよ総合交通体系という角度からいまして、むしろよいのではないかと。何か、鉄道をやめまして、それを全部トラックにかえると受け取られがちでございますけれども、そうではなくて、ヤードでコストを減らすことによつてコストを下げて、そしてかつ早く輸送するということによつて内容をよくしたいという考え方でございますので、もろもろの見地からいって、これによつてマイナス面が大変大きいことは否定いたしませんけれども、一面においてはプラスがあることを前提にひと

つお考えを願いたいと私は考えます。

○長谷川国務大臣 辻君にお答えします。

今度の貨物問題については、これは撤回する意思はありません。あなたもおっしゃる通りに、七千億の赤字も出るような貨物、これを何とか直して、国鉄の機能をばっちり発揮させたいところがある。このたびの提案でございます。これは国鉄再建監理委員会の話もあり、いままでも研究もし、そして国鉄は国鉄として地元、地元それぞれいままでも了解も求めてまいりました。少しでも改善するという意欲があれば物事は進みません。そういう意味からしまして、これは撤回する意思なし、どうぞひとつ御協力を願います。

○辻(第)委員 改善をするというふうにおっしゃったわけですが、私もどう考えてもこれは改悪だと考えます。高木総裁が、プラスもあるけれども、マイナスもあるとおっしゃったわけですが、私は、マイナスの方が非常に大きいということで、撤回をされるべきだということを再度申し上げて、次の質問に移りたいと思います。

先ほど来、小林議員からお話があったわけですが、奈良県は今度貨物駅がゼロになるということであります。すでに、県知事を初めすべての政界、それから県会、それから財界、産業界、もう県民こそ奈良県に貨物駅の存置を、このような要望が国鉄あるいは運輸省に何回もされたと考えているわけでございます。私もすでに何回もそのことを申し上げてきたわけでありすけれども、今日なお私どもの要望が聞き入れられない、非常に残念な状況であります。

私が申し上げるまでもなく、奈良県は状況というものは、皆さん方も御存じだと思われたいわけでありすけれども、やはり少し申し上げたいと思われたいわけでございます。

一つは、地場産業あるいは地域の産業経済に重大な影響を与えるということでありす。それからまた、米の例で申し上げますと、これが大阪の拠点駅へ参ります。それから奈良へ送られるとい

うことになりす。これはオンレールとかいうような約束事があったりする。あるいは国鉄の運賃で言えば、遠距離運賃制ですかそういうこともあるというところで見てまいります。結局、大阪から奈良へのトラックでの輸送というものの費用が附加されることになろうかというふうに思われたいわけでありす。このようになりす。当面はいろいろな施策が加えられようと、結局は、お米の値段が上がるということにつながるのには必然だと考えるわけでありす。

それから、先ほど来いろいろ申し上げましたように、公害の問題であります。あるいは事故の問題であります。しかも、奈良県は御承知のように盆地であります。しかも、奈良県は御承知のように盆地のすり鉢の底へたまるような状況になる、大きく言えばそういうことですね。光化学スモッグもしばしば起こるというふうなことであります。しかも、最近は大阪のベッドタウンというところで、居住地として大きく変貌してきている、こういうところでもあるわけでございます。そのような状況のところへ、いわゆる交通公害の問題、排気ガスの問題、それから事故の問題、これは非常に重要な問題になろうと考えるわけでございます。

大体、中型トラックで換算しますと、五十七年で十七万トンでありますから、中型トラック四・五トンで換算すると約三万八千台、往復で七万六千台になろうというわけであります。奈良県はいまでは十七万トンでありますけれども、かつては非常に多かったですね。昭和五十年には三十四万トン、五十六年には二十一万トンというふうな、そのようなたくさんの人が国鉄の貨物を利用されておった。それがだんだん減らされるというふうなことも含めて、あるいはサービスが十分でない面も含めて、だんだん減ってきたということでありす。これが結局、トラックにかわって来るといふことだと思われたいわけでありす。その上にさらに、いま申しました三万八千台、このようなトラック、往復で言えば七万六千台というふうな

トラックが加わるということでありす。こういう状況の中、本当に産業界も経済界も、あるいはすべての政界、県議会、知事までが国鉄当局、運輸省に對してしつぱ陳情した、要望したというのが今日の経過だったと思われたいわけでありす。私は、どうしても奈良県に一つは存置をすべきではないか、この奈良県民こそつての要望はぜひ聞き入れていただきたいと思われたいわけでありす。

しかも、この基準で大体十萬トン以上と十萬五萬トン以上とかいろいろ言われております。もちろん、その荷物の中身といふまいしょうか、そういうことも言われているわけでありす。また、拠点駅から五十キロですが、そういう一つの物差しもあるわけであります。奈良県は百済あたりから大体三十八キロぐらい離れているというふうにも聞いているわけですが、しかし、大体、奈良県と大阪というのはいくつ、山を越えるか、いわゆる狭い谷のところで、狭隘なところを越えるというところになりまして、そこそこは大変な交通渋滞も来しているわけでありす。こういう点から考えてみても、奈良県こそつてもっともつと国鉄を、貨物を利用するということに力を入れるというふうにも私も考えておりますし、知事もそのような点で努力をするということでありす。

こういうふうに見てまいりますと、国鉄が本当に貨物も含めて再建をしていかれるというときに、国民の理解や協力がなかったら、私は前へ進まないというふうな思われたいわけでありす。いま奈良県民こそつて国鉄に協力もいたしまいしょう、何とかして残していただき、こういう運動というのですか要望が非常に高まっているときに、これを聞き入れていただけないというところは、私は非常に残念であり、今後の国鉄の再建にも問題があるのではないかというふうな気がするわけでありす。この点について、総裁と鉄監局長の御所見を賜りたいというふうに思われたい。

○高木説明員 私どもが今回立てましたこの考え方、何度も繰り返しておりますとおり、ヤード

系輸送をなくそうということでございます。ヤード系輸送をなくすためにはどうしたらいいかというところになります。やはり扱い駅の数減らしませんか、ヤード作業なしで輸送するということが非常にむずかしいことではないかと考えております。その場合に、どの駅を残すかということについては、県に一つは残すとかあるいは面積の広い県では二つ残すとか三つ残すとかいうことを基準にするのは適当でないのであって、やはり現在御利用いただいておりますポリウムを唯一の判断基準として決めるべきものではないかというところで考えてまいっておるわけでございます。

確かにたまたま奈良県だけが貨物扱い駅のない県になるという点で、いわば県民感情の上からいって困るというお気持ちは重々わかるわけでございますけれども、貨物輸送というものはもっぱら経済行為でございますから、やはりそういう扱い量があるかないかというところで判断すべきものではないかという考え方は、今日においても変わっていないわけでございます。現在それがなくなると非常に困ると思われたいわけですが、御承知のとおり、私どもの受け持たしていただいておりますシニアというの、残念ながら今日私どもの資料では〇・三％というところでございます。全国では八％ぐらいの輸送を受け持たしていただいているわけでございますが、それに比べてきわめて少ない量しか鉄道に託されません。それは結局は私どものサービス内容がよくないからであらうかとは思われたいわけですが、そういうことになっておるわけでございます。この一つの厳然たる事実ということを前提としてやはり考えざるを得ないのではないかと思われたいわけでございます。また御承知のとおり〇・三％の中でもかなりの程度はすでにコンテナで御利用いただいております。でございますので、それらのことを考えますと、余りにもお役に立っていないということであるわけでございます。いろいろな面もあられますけれども、現実にはそういうことにお役に立っていない以上は、やはりこの際は、全国全体のバラ

スから考えましてやめるということもやむを得ないということで、御理解を求めているところでございます。

何回も県の方がお見えになりました、住民の方もお見えになったわけですが、その都度そういうことを申し上げているわけですが、何が何かわからないというの、県民感情上うまくないんだというお話でございますが、ちょっと旅客の場合と違っていて、貨物の場合は全くの経済行為でございますから、その辺はひとつ割り切ったことだいたいということをお願いをいたしておるの、御存じのことと存じます。

○永光政府委員 国鉄の貨物合理化につきまして、御案内のように、昨年に緊急実施項目として、九月に貨物の合理化につきまして、政府としましても拠点間直行輸送を中心とする輸送体制に再編成することによりまして、国鉄の財政再建なりあるいは合理化に資するということとを鮮明にいたしておりますし、それからこの八月、国鉄監理委員会におきまして、その線をさらに徹底するような提言を受け、それを尊重して政策を進めているところでございます。その計画の中で、国鉄は実施する面におきましては全体の全国バランスを考えながら、一定の貨物のまとまりのあるもの、あるいは逆に言いますと取り扱いの少ないものににつきましては、全国バランス、公平の観点から一つの基準を設けてその推進を図っておるわけでございます。

政府の方針のとりながら一つの全国バランスを考えてやっておる国鉄の現在のあり方というのにつきまして、特にある一定の地域において、確かにいまお話がありましたように、県に一つもなくなるという心情的なものもあるかと思えますけれども、ぜひこういう形でやるといって国鉄の計画の推進に、われわれといたしまして特段の別の配慮をということ指導することはなかなかできにくいところでございます、県民の方々にも国鉄の合理化につきまして御理解を得つつ御協

力を願いたい、こういうふうに考えております。○辻(第)委員 いまの総裁、鉄監局長のお話、とても納得はできないものでございます。ぜひ奈良県に一駅存置されることを再度御検討いただくように要望して、質問を終わります。

○原田委員 西中清君。

○西中委員 初めに、今回の三宅島の噴火についてお伺いしておきたいと思っております。

各種の報道で情報をいろいろ聞いておるわけでございますけれども、規模、状況、まず最初に概況をお伺いしておきたいと思っております。

○末廣政府委員 お答え申し上げます。

今回の噴火は十月三日、午後三時三十分ごろから三宅島の南西山腹で始まりました。この噴火は、前回昭和三十三年の噴火と同じくいわゆる割れ目噴火でございます。短時間に大量の溶岩を噴出するのが特徴でございます。溶岩流は噴火開始後数時間で西の山すそに達しました。夜になりました。有感地震が増加し、午後十時三十三分には震度五の強い地震がございましたが、その後、溶岩噴出も地震もともに減少傾向にございます。

今回の活動の規模自体は、三宅島といたしましては、中の上というふうにランクされると思っておりますが、その後鎮静化が進みまして、私がここに参ります午前四時以後半におきましては、さらに微動も弱まり、地震も少なくなり、かつ溶岩の流出もほとんどとまっておるといのが現状でございます。

○西中委員 火山噴火の前兆と言われる群発地震ですね、これはいつごろから観測されておったのか。また、その噴火のおそれがあるというふうなある種の判断、こういうものがあつたのかなかつたのか、そして三宅島の測候所から、東京都や三宅支庁にはこういった点についての警告はなされたのか、しておいたならば、どういう形で行われたか、伺っておきたいと思っております。

○末廣政府委員 お答え申し上げます。

三宅島では、雄山の付近に大変高倍率の地震計

が備えつけてございまして、これが測候所にテレメーターされております。私どもは一日二十四時間、一年三百六十五日これを常時監視しておりますが、今回の場合には、十月十三日三時五十八分、ほとんど十四時でございます、この震動装置に震動が検知されました。直ちにこれが火山性のものであるかどうかという判断をいたしましたところ、これは火山性の微動であるという判定が下されましたので、十四時四十六分に三宅島の村役場の村長の代理をしておられます長谷川さんという方にとりあえず電話で、火山性地震が検知して異常な状況であるという注意を申し上げまして、現実には、それより約一時間後の十五時三十分には噴火したわけでございます。

三宅島の村役場の方から東京都庁の方にどのよう御連絡になりましたかは、残念ながら私、ただいまちょっと把握いたしておりませんので、御容赦いただきたいと思っております。

○西中委員 報道によりますと、噴火予測は非常に困難な島である、こういうふうにも言われておりますし、それなりのむずかしさはあると思うのでございます。現状の観測機器、それから観測網の精度化、こういうものを図っていったとしてなおかつ予測は困難な現状なのかどうか、この点について伺っておきたいと思っております。

○末廣政府委員 お答え申し上げます。

昨今、火山噴火予知という言葉があたりちで大変使われておりますが、残念ながら火山学の技術あるいは学問の現状というものは、気象学等と比べますと大変おくれれておまして、天気予報といったような意味合いでの火山噴火予知というのはまだとてもできない状況でございます。したがって、今回は、三宅島の特性が前駆現象が起こつてから活動までの時間が大変短いという性質の山であることも踏まえまして、精いっぱいのことをやつたと私は考えております。

○西中委員 したがって、現状でただ観測機器を充実しても、また観測網の精度を上げたとしても、当面としてはそう容易に予測はできない、大

体そういうところでございまして。

○末廣政府委員 たとえば今回の三宅島でございますけれども、大体二十一年に一遍ずつぐらいの、これは決まった周期ではございませぬが、大体そのくらいの間隔を置いて噴火活動をしておりますので、その折をとらえまして集中的に気象庁を初めとして関係諸機関が観測をし勉強をするということだんだんその技術が進歩するわけでございますので、橋をかけるとか家を建てるわけといったように青写真に従って進むといったようなわけにはまいりませぬので、その点御理解をいただきまして今後とも御叱正をいただきたいと思っております。

○西中委員 ある学者がおっしゃっておたのですけれども、やはりいまいちも観測の機器等の充実を図っていかねければならない、こういう御意見もお聞きしておたわけですが、そういうこととで積み上げをしていくということも非常に大事な問題だと思っております。

そこで、噴火も終わってしまったわけですが、まだ継続されておるのかもしれないけれども、今後の見通しですね、一体新たな被害を生むような爆発があるのかないのか、その辺のところはどのような判断をなさっておりますか。

○末廣政府委員 お答え申し上げます。

大変むずかしい御質問でございますが、いままでの過去の例を見ますと、三宅島の場合にはいわゆる割れ目噴火でありまして、大量の溶岩を噴出して比較的短時間、一日とか二日で活動が終わってしまうというのが通例でございますので、今回もそのような経緯をとる公算が多いと思っております。しかし、前々回の昭和十五年でございますか、そのときは、割れ目噴火が終りました後から島の中央の雄山というところで噴火活動が新しく始まったという例もございまして、なお緊張を緩めることなく観測・監視体制は今後も厳重に続けていくつもりでございます。

○西中委員 今回この溶岩によって埋没を余儀なくされた大げいの島民の方がいらつしやるわけでございます、心からお見舞いを申し上げます。

でございます。

同時に、政府としてまた気象庁としても、現状は気象等よりもはるかにおくれているんだというお話でございますけれども、そういった現状を十分認識して、他にも火山は日本じゅうにたくさんあるわけですから、ここでこれを一つの契機として観測体制の研究体制の強化、整備、これには十分配慮をしていく必要があると思うのです。そういう点で大臣のお考えを伺っておきたいと思ひます。

○長谷川国務大臣 おっしゃる様に日本は火山国であります。ですから、学者でも日本はすぐれた方々がいます。ですから、今日も、気象台の所長さん先日は世界の地震会議に行つて、たしか国際的な会長にも推薦されたと思つております。そういうふうなことで、地震、雷、火事、おやじですか、一番こわい。しかしながら、空ならあつたのとおりよく観測が出来ますが、地中はなかなかむずかしい。そこにむずかしさがあるわけですが、機器も用意をいたしますが、やはり専門家が非常に大事でございます。このごろは気象庁にちよつとぐらいたつたような者が富士山に地震が起きている。これは学問を理解しないからあつたことになると、そういう意味でも学問の裏づけのある話を聞いて、それに対してお互いが予算なり機器の問題等々で安心がいくようにしていかなければならぬ、こう思つております。

○西中委員 この部門におけるさらなる充実を御期待申し上げておきます。

次に、大韓航空機の問題についてお伺いしておきます。

私ども大変な衝撃を受けた事件でございます。いづれにしても無防備な民間機を撃墜するという行為は許されるべきものではない、このように思つております。この事件に巻き込まれた乗員また乗客の御冥福をお祈り申し上げるとともに、遺族の方に哀悼の意をささげておきたいと思ひます。

そこで、私はきょうは補償問題に限つてお伺いをしておきたいと思ひます。

ソ連政府は今回の事件につきましてはその責任と非を認めておらない、こういう立場を崩しておらないと思ひます。またソ連政府は、わが国が国際法違反を理由に賠償を求める口上書を送つてもこれを拒否しておるような現状であらうと思ひます。このような姿勢はきわめて遺憾ではありますけれども、その後何らかの進展があつたのかどうか、今後賠償請求についてソ連政府と具体的にどのような交渉を続けていかれるのか、お伺いをしておきたいと思ひます。

○長谷川国務大臣 このたびの大韓航空の被害者は本当にお気の毒なものでございます。何さま夜中に飛行機に向かってミサイルをぶつ放して全部死亡でございます。皆民間人です。まさに人類が憤るのも無理がございません。その中に日本人の被害者もいるわけですが、私は御遺族の方々に東京でお目にかかりましたし、またお葬式にも参列もいたしました。その席上等々でも大韓航空の社長にも、日本人の被害者に対する補償はちゃんとやつてくれ、政府といたしましては韓国、大韓航空に向かつて正式にそういうふうな話をしておいて、何かいろいろなことでお手伝いすることがあるならばこの補償の問題を推進してあげたい、こう思つております。

○田中説明員 お答え申し上げます。

ソ連に対する賠償要求につきましては、九月十四日、東京及びモスクワにおいて日本側より日本人乗客及びその財産について生じた被害に対してソ連政府が十分な賠償を行うことを要求したわけですが、いまだ先生がおっしゃいましたように、ソ連側が日本側の口上書の受け取りを拒否したというところは御指摘のとおりです。この点についてはその後新しい進展はございません。しかしながら、日本政府としては、今回の事件についてソ連政府の誠意のない対応については何回も強く抗議しております。反省も促しております。そして、ソ連側に対して事件の処理に誠実に

対応することを要求しております。具体的には九月九日及び十三日にソ連に対する措置を決定し実施したところであります。

いま御質問の損害賠償の問題についても、政府といたしましては今後ともあらゆる機会をとらえて、ソ連側が誠実に対応するよう粘り強く伝えていきたい、こういうふうに考えております。

○西中委員 この種の事件は、とかく損害賠償がいろいろ長期化するというのが懸念をされるわけでございますけれども、五年前のいわゆるムルマンスク事件、この日本人の被害者の遺族と大韓航空との損害賠償も非常に長期化し、裁判ということになっておるのを聞いております。ムルマンスク事件が起きた当初、外務省としては交渉に協力をする、こういうふうな姿勢であつたようでありまして、けれども、その後個人レベルの問題として外務省の協力は得られていないというふうなことも実は聞いておるわけでございます。その間には種々の経緯もあると思ひますので、そういう問題についてとやかく言うものではないと思ひますが、やはりこういう経過を見ていますと今回の事件も今後が心配されるわけでございます。

特に原告側が賠償を求める場合は、パイロットや航空会社の過失を立証しなければならぬということだと思つております。しかし、個人個人が過失の立証をする困難というものはだれが見ても明らかで、なところでございます。国際事件ということであればなおさら個人の手の及ぶところではない、こう言わなければならぬと思ひます。したがつて、遺族が大韓航空側の過失を立証する、これもまた困難なことだらうと思ひます。したがつて、政府機関がやはり遺族の皆さん方に対して十分なる協力、応援体制、こういうものを考えていかなければならぬ。ただ言葉だけでなくて長期的に応援をやつていくためには、制度上もいろいろと考へ直さなければならぬ問題があるのではないかと、いふふうには私共は考えておるわけでございますけれども、何らかのお考えがないのかどうか、伺つておきたいと思ひます。

○田中説明員 お答え申し上げます。

遺族に対する補償問題は、先ほど御説明いたしましたソ連という国家に対する賠償要求とは基本的にやはり性格が異なつておまして、前回、いま御質問のございましたムルマンスク事件のときも、政府としては基本的に遺族に対する補償の問題は大韓航空と遺族の方々の間の民事上の問題だ、こういう原則は譲ることができないわけですが、けれども、その当時でもできる限り政府として側面的に援助したいという考えで努力をしたわけ

です。

この機会にちよつと二つ御説明申し上げます。このたび、ムルマンスク事件のときも、日本政府から韓国政府に対して、その当時の大韓航空が補償問題について誠実に対処するよう側面から協力要請をしております。それから、政府は直接大韓航空に対しても補償問題が円満に解決するようにというふうに申し入れております。

負傷の方々の間の問題は無事解決しましたけれども、御指摘のとおり、死亡者、遺族と大韓航空との間の交渉というものはなかなかうまくいかず、まだ続いているわけですが、その問題につきましても政府はときどき韓国政府あるいは大韓航空に照会しまして、その話し合い、示談の模様を聞いたりあるいは遺族に対していろいろな相談に応じたり、助言というものは実際にやつております。その後、五十四年九月ですか、東京地裁に損害賠償の訴訟が提起されたということでございまして、いまもわれわれはこの問題ができるだけ早く解決するように関心を持って見ておるわけでございます。

今回の問題につきましても、先ほど運輸大臣から御説明がありましたように、基本的に側面的にできることであれば可能な限り努力したいという考えでやつておまして、ごく最近では、安倍外務大臣が国連総会に出席されましたけれども、九月二十七日現地で韓国の李外務部長官に対しまして、日本人遺族の補償問題が円満に解決するように韓国政府としても大韓航空側に話をしてほしい

という要請をやっております。それから、大韓航空の社長みずから慰霊祭のために東京に來たときも、安倍外務大臣から直接、事故原因の究明とともに賠償問題が円満に解決するように特別に努力を払ってこれという要請をしております。こういう考えで今後ともやっていきたいというふうに考えております。

○西中委員 民事においてもこの立証ができないというところは大きな壁になりますので、いづれにしても個人の力ではどうも太刀打ちができない、こういう状況でございますから、政府の姿勢というものは、単に事故が起こってわずかな期間だけというのではなくて、継続的に問題解決までできる限りのバックアップをするように要望しておきたいと思っております。

そこで、再発防止するという立場から日本航空等に対してどのような具体的な御指示をなさったか、指示をなさったのであればお伺いをしておきたいと思っております。

○山本(長)政府委員 お答え申し上げます。事故再発防止策と申しますのは原因の究明が先決であり、それに応じて適切な対策をとるというのが基本でございますけれども、この調査というのは現在韓国政府も行ってございまして、さらにICAOにおいても、国際的な場においてこの原因を究明するという調査の活動を現に行っている最中でございます。

しかしながら、私たちとしては、原因の究明ができない段階におきましても打てる手は打っておくべきだという観点から、事件が起きたのは九月の一日でございますけれども、一日に日本航空に對しまして即座に、日本航空においてもそれなりの適切な措置は従来からとっておりますわけではございますけれども、コースの逸脱が生じないよう、これは機械における配慮面、それから機器の取り扱いにおける人間の面からの配慮面、それから飛び立つてからのコースのチェックというものについて徹底的に行うようにということとを改めて指示をいたしました。日本航空におき

ましては、翌日でございますけれども二日に、全パイロットに対してその趣旨を徹底した、こういう措置をとったわけでございます。

○西中委員 そこで、レーガン大統領の提案として伝えられておりますけれども、民間航空機の安全確保のために、民間機の航行援助に軍事衛星の利用を提供する、こういう提案があったようでございますけれども、これに対する運輸省のお考えはいかがでございますか。

○山本(長)政府委員 レーガン大統領がそういう提案をされたというところを、われわれ情報として承知いたしております。しかしながら、外交ルートを通じてとかあるいは国との間の機関の情報と、あるいはそういう形においてのアメリカからの通報、連絡にはまだ接してはおりません。そういう段階でございます。

○西中委員 それでは、私は一つの方法だと思ふので、利用するようなお考えはありますか。

○山本(長)政府委員 この面につきまして、科学技術庁を中心としたしまして宇宙開発事業団の方で六十二年に国産ロケットの打ち上げ計画がございまして、そのロケットに搭載するところの衛星に航行援助のための諸機器を載せるという構想でもございまして、現在運輸省、科学技術庁等が中心になりましていかなる機器がいいかどうかということについて研究をしている、こういう段階でございます。

○西中委員 ICAOの特別理事会に西側諸国が提出をいたしました決議案には、軍用機、民間機、航空管制サービス間の通信システムの調整を改善する方法の検討という具体的な通信システムの改善案が入っております。しかし、採択された決議は修正されておりました。抽象的な表現となつておると思ひます。わが国として当初決議案を提出した立場でございますから、決議の内容は変更されたいたしたしても、ICAOの決議案に即しましてこの軍用機、民間機、航空管制サービス間の通信システムの調整を改善するというこの

問題は、わが国として積極的に実施をしていくのか、あるいはあるのかないのか、またそれは可能なのかどうか、ちょっと伺っておきたいと思ひます。

○山本(長)政府委員 ICAOの決議の趣旨は、かかる事件の再発防止のためには、こういう必要撃があったときに民間機とそれから要撃側との通信の設定の方法、それとまた管制機関との通信の設定方法等につきまして検討するというところでございまして、具体的に申し上げますと、現在すでにICAOの条約の附屬書におきまして、世界的に統一されたこういう要撃を受けた場合における民間機と軍用機の交通の方法というものについては約束ができておるわけでございます。

今回の場合にそれが行われたかどうかということについては確認はできませんけれども、そういう方法が確実に実施されておるならば、この事件は防げたかもしれないと考えるわけでございまして、しかしながら、そういった現在設定されておりますその方法というものが、民間側におきましてあるいは軍の側におきまして、さらに各国において十分実施されているか、あるいは徹底されているかというところについてICAOは調査をするということになっておるわけでございまして、その調査の結果によりまして、さらに現在のシステムの中においてそれをさらに徹底するということが出てくるものと思っております。

さらに、ICAOは現在のそのシステムといいますが、通信の方法等につきまして改善の余地があるかどうかということについて、民間機であるということの識別の方法も含めましてICAOの場において検討するということになっております。現在ICAOの事務局におきまして、その改善案というものについて検討が行われておると聞いております。私たち民間航空の行政に携わる者としていたしましては、こういった作業に積極的に協力をしてまいりたいというふうに考えております。

○西中委員 いずれにしても安全な民間航空、こういう立場から積極的にわが国もそういった問題

に取り組みをされるよう強く要求をしておきたいと思ひます。

それでは次に、国鉄の問題について若干触れておきたいと思ひますが、まず貨物の合理化、この問題についてお伺いをしておきたいと思ひます。

私どもは、今回こういう合理化が行われることについてさまざまな心配を感ぜられたところ、とりわけ慎重にやっていたいただきたい、こういう思いでおるわけでございまして。今回、この改正によりまして、安全性が懸念されることが全くないと言ひ切れない、こういうふうに思うのですけれども、国鉄としてはこういう化成品、火薬類等については現状どういうように把握をされておるか、まず伺っておきたいと思ひます。

○橋元説明員 お答え申し上げます。

危険品の輸送につきましては、現在私どもは関係法令に基づきまして、火薬、液化プロパン、揮発油等七十二の品目を危険品貨物として特定をいたしまして、輸送の安全に留意して行つておるわけでございまして、その五十六年度の実績は約七百万トンでございます。これらの危険品のうち揮発油は、これは大半専用列車によって行われておりますし、それからドロマイトと申します石灰石を焼いたものでございまして、そのドロマイトとあるいは硫酸の一部、これらは合計で約三百万トンございまして、それはいずれも専用貨物列車によって直行輸送を行つておるわけでございまして、今回のシステムチェンジとは関係がないというところでございまして。引き続き同じような輸送形態によつて送られるというところでございまして。問題は、その残り、その他の約四百万トンでございますが、これがヤードを経由する集結輸送によつておるわけでございまして、このヤード系の集結輸送が低サービス、非効率であるということと、かつ、国鉄の貨物の赤字の原因となつておるというところで、これは相当量まとまりのある区間

だけについてやろうということ、直行列車を設
定した上でやるわけでございます。

○橋元説明員 危険品を含まず成品全体の貨
物取扱駅で廃止の対象になっておるものが八十
駅、こういうふうに申し上げたわけでございます。
○西中委員 そういった問題は、関係の地方自治
体も非常に苦心のあることでございますので、当
然話し合いは十分行われておると思ひますけれ
ども、その点については十分な理解を得ておるの
かどうか、伺っておきたいと思ひます。

○橋元説明員 先ほど申し上げましたように、そ
ういった廃止の対象となる駅から発送される個々
の成品につきまして、たとえダイヤ作成途上
で一部関係駅に対して停車措置を追加するとか、
あるいは私有コンテナに転換していただくという
ようなこと、さらには、取りまとめて輸送してい
ただく、そのためには、貨物跡地で、たとえば中
継保管のための施設が必要だというようなお話も
ございまして、そういったものをお貸しするとい
うようなことで問題の解消を図ったというよう
な、具体的なケースがいろいろございまして、い
ずれにいたしましても、この点については十分注
意して対処いたしておるつもりでございます。

○西中委員 この種の問題はもう少し議論をさせ
ていただきたいのですが、ちよつと時間がなくな
つてまいりましたので、最後に一つだけ何つてお
きます。

先ごろ、歌志内、幌内、足尾、二俣、この四線
が計画変更をしたということでございますけれども、
も、こういった事例は今後また幾つかの駅で出て
くるのかどうか、その点はどうなつておりま
すか。

○橋元説明員 お話のございました歌志内、足尾
線等の四線五駅でございますが、いずれも年間の
輸送量が三十万トンあるということ、あるいは第
二次特定地方交通線の承認等の手続が大変おくれ
ておるということ、さらには来年二月という時期
が切迫しておるというような事情から、当面廃止
を延期いたしました、推移を見守るということでご
ざいます。したがしまして、これ以外のことについ

て、私も、今後計画を変更することは予定され
ないと思つております。

○西中委員 最後、山陰線の問題について伺
つておきたいと思ひます。
この山陰線の複線電化という問題は、現在工事
を継続していただいておりますけれども、国体
に間に合わせたいという希望があるわけでご
ざいます。ところが、五十七年度に比べて五十
八年度の工事費が非常に少なくなつておるわけ
で、果たしてそれが計画どおり行われるのか、時
期が間に合うのかということは、実は、非常に重
要な関心事に地元ではなつておるわけございま
す。

この点について、今後どういう見通しをわれわ
れは持つていったらいいの、こういうところ
にあるわけですが、この工事の進捗状況その他、こ
れからの見通し、こういった点について伺ひを
したい。

同時にまた、もう時間もありませんから一緒に
伺ひをしていただきますけれども、片町新線の構想
がかねてからあるわけでございます。この構想に
ついては、京都府南部の開発と非常に関連のある
問題でございます、その早い実現が待たれてい
ることは御承知のとおりでございますが、この考

え方について、いま国鉄ではどのような調査、ま
たお考えを持っておられるのか、これからの見通
しも含めて伺ひをしたいと思ひます。

時間が参りましたので、通産、それから通信の
関係の皆さん方、お待ちをいただきましたけれども、
ちよつと時間切れでございますので、お帰りの
いただいて結構でございますので、よろしくお願
いたします。

○半谷説明員 ただいまお尋ねのございました山
陰線の複線電化でございますが、先生御承知のよ
うに、五十四年に大臣の認可をいただいて以来、
鋭意これに着手してまいつたわけでございます。
この中で特に、工事として一番難航が予想されま
す、あるいはまた、線路状態からいっても早く直
したい、電化のためにはどうしてもやらなければ
いけない、いわゆる保津峡の部分のルートの変
更、トンネルの掘削ということに着手いたしました。
景勝の地でありまして、環境保全の条件等々
なかなかむずかしい問題がございましたけれども、
地元の御協力をいただきまして着工に至つたわけ
でございますが、一方、予算的にはいま非常につ
らい状況になつてまいりまして、再建監理委員会
からも、投資については極力抑制という御指示も
出ておるやさきでございます。

したがしまして、現在私も、そういった諸情
勢を踏まえながら、また投資のあり方について運
輸省あるいは監理委員会の方の御理解を求めなが
ら進めておるわけでございますが、この線そのも
のは、やはり都市交通線として鉄道の特性が十分
発揮できるし、また地元の御要望も非常に強い、
特に、六十三年の京都国体にぜひ間に合わせてい
ただきたいという、府知事さん初め地元の御要望
が非常に強いということで、現在、何とかそれに
間に合わせられないかということで、最大の努力
を続けておるわけでございますけれども、現在、
五十八年度、対前年三千三百億の投資規模を圧縮
する、また五十九年度以降につきましても、なか
な投資の規模を予測するのはむずかしい状況で
ございまして、私も今後はとも精いっぱい

なご、火薬類につきましては、法令上問題がご
ざいますので、これは運輸省にお願いを申し上げ
まして、法令の改正をお願い申し上げておる、こ
ういうことでございます。

○西中委員 今回の合理化によりまして、こうい
った危険物を取り扱っておる駅は何駅ぐらいにな
るのか、そして、トラック輸送に切りかえる可能
性のある駅というのはどの程度になるか、この点
はつかんでおられますか。

○橋元説明員 成品等の危険品を発送しており
ます貨物の取扱駅で、今回廃止の対象となる駅が
約八十駅ございます。そのうち火薬類につきまし
ては、八駅程度となっております。

いの努力をするつもりでございますが、いまの段階でいつとかがまだはつきり申し上げられないという状況でございますので、何とぞ御理解をいただきますと思います。

それから、片町線、奈良線の短絡ルートの問題でございますが、これも前に近畿圏の都市交通審議会の案の中にも盛り込まれた経緯がございます。私もといたしましては、いままでに概略の調査といえますが、踏査をした経緯がございますけれども、現在奈良線の電化工事を進めているような状況でございますので、いまこの諸情勢の中で、このルートそのものが持つ意味というものは将来に向かつて非常に楽しみなど申しますか、都市交通としては当然検討に値するものだという見方をしておりますけれども、もともと敷設法別表にあるルートでございますけれども、これをいまの段階で私も積極的に取り上げて具体化し、計画実施に向かうというところまではまだちょっとついていないわけでございます。今後この付近の輸送事情その他眺めながら、あるいはまたこのルートの扱い方等につきまして運輸省のお考えなどを承りながら対処していきたいというふうに考えている次第でございます。

○西中委員 終わります。

○原田委員長 中馬弘毅君。

○中馬委員 行政改革の法案も出てまいっておりますが、それに関連いたしまして運輸省は組織の再編をされます。これも長年私もこの場でも口を酸っぱくして言ってきたことでもございますが、運輸省というのは局あつて省なしだ、しかも許認可だけに頼っているような役所で、もう少し政策的なことが総合的にできないのかということをお願いしてまいりますが、遅まきながらも改めになったことは、私たちは非常に評価をいたしております。しかし、初めから完全をねらうことはなかなかむずかしいでしょうけれども、しかし、今回の出てきております改編におきまして、それによって人員が減るわけでもない、

看板をかけたただだといったようなところかななり、特に地方の運輸関係の省庁にあるわけでございます。しかしこれを今後そういった批判をそのまゝ甘受されるのか、それともやはり一つの行政改革の実を上げるためにも人員を減らして、もう少し政策的な、国家全体の運輸行政の面にタッチして、あとは、少々ことは民間やあるいは自治体に任じていくのか、そういうひとつの今後の御方針を大臣から承りたいと思ひます。

○松井政府委員 お答え申し上げます。

ただいま先生御指摘のように、私も運輸省といたしましては、創立以来、始まって以来と言つてもいい大規模な機構改革に取り組みつてございす。御指摘のように本省、地方を通じての改革でございますが、先ほど先生は機構改革が看板のかけかえに終わり、人間が減らないではないかという御指摘がございましたが、定員の削減はこれはもう全然また別の見地から私も進めておるわけでございまして、これまでも数々にわたる定員削減計画を着実に実施してまいりました。私もといたしましては、今後その定員の削減につきましましては、定められました線に沿ひまして縮減を図っていくというつもりでございます。また今回の組織改正によりまして、その後の許認可事務の整理というふうなものにつきましても、今後検討を進め、取り組んでいきたいというふうに考えているところでございます。

○中馬委員 大体わかりましたが、政治家としての長谷川先生からの一つの御見解も伺つておきたいと思ひます。

○長谷川国務大臣 中馬君が、局あつて省なし、従来の運輸省はそうだったという御認識、こういう批判もあつたでしょうけれども、これは運輸省がいままで縦割りの行政であつたものを全部ひとつ横並びにしてやろう、そのためには大胆に機構を改革して、政策中心のところにしよう。陸海空、関係するものは全部政策です。そういう意味で、そちらの方に、しかもこれは明治以来初めて

のことだと人も評価しておりますが、そんなところに運輸省の関係している者はみんな意欲を持つてこれに取り組んで、こういうところでありますから、ぜひひとつ推進に御協力をお願いしたい、こう思ひます。

○中馬委員 ということは、それがためにはかなり許認可あたりも、ただ、いま準備がつかないような小規模なものではなくて、もっともつと放して、それぞれ民間にあるいは自治体に渡していく、というお考えと受け取つていいわけですね。

○長谷川国務大臣 許可認可の大きい役所でありましたから、いまから先は民間の活力を大いに引き出すために、許可認可のつまらぬものは整理して自発的な意欲を出すようなところに持つていきたい、こう思つております。

○中馬委員 ぜひともその意欲を進めていただきたいと思ひます。

この行政改革にも関係してくるのですが、国鉄の監理委員会が発足し、そして経営形態が検討されていくわけでございますが、私たちはかねてから民営化を主張しております。ただ分割じゃなく、やはり一本の国鉄であるべきだ、この主張は変えていないわけでございますが、ともあれ、そして国鉄の経営形態が今後変わっていくということの中にあつて、国鉄が、現状の、いま打たなければならぬ対策に対して少しちゅうちょするような面が出てきているのじゃないかと思うのです。

これは経営形態が変わつてからでないとかながら判断ができないという面があることはわかつておりますけれども、しかし日本の国内における国鉄の輸送の役割りというのは変わるわけではないわけですし、特に大都市圏における一つの輸送の役割りというのは非常に大きいものです。しかし、それが経営形態がはつきりしてから手をつけたんでは遅いといったようなことがある。逆にいま手を打つておけばまだ必要が喚起できる、といった問題もあるわけで、これは民営になつてからとかあるいはこのままでいくからとか、そういう

こと以前の問題として、いまでもそういうところがたくさんあるはずですよ。

いま西中委員も御発言になりましたけれども、都市の中に新線は、地方については新線も含めて、設備投資はストップということになっておりますけれども、そのように需要があるところは積極的にやつていったらいいじゃないか、こういうことを私たちはかねてから主張しております。その点についてまず高木総裁にお伺ひしめしようか、御方針をお伺ひしたいと思ひます。

○高木説明員 国鉄の役割りが全国にネットワークを張つて仕事をしているということではなくて、むしろ地域に密着をした交通といひますか、そういうフィールドをより拡充していかなければならない情勢になつてまいっておりますので、経営形態の問題ということとは全く関係なく、そうした面に徐々に力を入れてまいりたいというふうに考えております。

その一例といたしましては、在来線の新駅設置といったような問題についても、従来はきつめて消極的でございましたけれども、最近では都市部におきまして新しく団地開発等が行われるといったようなことに関連して各地域からの駅設置のお申し出がございすものにつぎましては、いままでとは大分スタンスを変えてきておるつもりでございます。まして、現実には新設しました駅の数もこ一、二年は少しづつふえております。

ただ、その場合につきましても、どうもまだまだ全体の物の考え方が、国鉄の役割りの変化というもののについての認識がまだ十分でない点があるわけでございます。今後とも職員を叱咤激励してそういう方向に持つてまいりたいというふうに考えております。

○中馬委員 いま高木さんもおっしゃるとおり、たとえばそれまでの新駅設置の内規みたいな基準はあつたかと思うのです。環状線ならともかく、それから延びるそれぞれの線においては、たとえば駅間距離が四キロを割るところは中間駅をつくれないうんとか、そのようなことで現実には

逆に拒否する形が多かったと思うのです。

しかし、それまでは確かにそれから先はたんばであったり林であったりかもしれせんけれども、東京、大阪の都市圏におきましてはここがずっとかわらざるを得るようになってきております。その中に中間駅をつくるのが確かに——この間も聞いておりますと、両方の駅に何とか行っているのだからその中間駅をつくったら分散して、その分だけで大して乗車人員がふえないんだといったような一つの理屈はおっしゃいます。しかしもう少し長期で考えてみると、その人たちはやはり不便でもって行っている。逆に私鉄の方がそこに新線を延ばすならば、あるいは私鉄がそこに近ければ、そちらへ流れていってしまします。最近では地下鉄がいろいろ要望が出ておまして、地下鉄をそこにつけてしまいう、国鉄がやってくれないから、じゃ地下鉄でということ地下鉄をつけてしまいう、そうするとその住民は地下鉄の方へ流れてしまいう。ますます国鉄は乗客が減ってくるじゃないですか。

ですから、そういうことを考えますと、ただ短期的に物事を考えるのじゃなくて、国鉄が大都市の中で通勤客までも含めた交通の大きな担い手となるためには、少しそういうことまでも含めて、国鉄がせっかくなのであるにそこに中間駅がないために地下鉄をつくってしまうということは国家的に言えば二重投資です。むしろ、そこに国鉄の中間駅をつくることによってその人たちの利便も担えれば、これはそれだけ二重投資をしなくて済むわけですから、そういうことをもつとって積極的にやっていくべきだというわけでございます。東京圏と大阪圏にしばってみまして、どうですか。いろいろな諸願の形はあるかと思ひますけれども、たとえば高崎線、東北線にこういう駅をつくってくれたらというような住民の要望がどの程度出ているものか、ちょっと国鉄側から教えたいただけますか。

○橋元説明員 現在、東京、大阪の大都市圏におきまして御要望の出しております箇所が約六十カ

所、正確には五十八カ所でございます。このうち、ここ五年間で十五駅を設置いたしました。總裁が先ほど申し上げましたように、最近では多少スタンスを変えてましてテンポアップを図っておるということでございます。現在、設置を進めている駅がさらに四駅ございます。建設に伴う費用につきましては、私どもの事情がございますので、全額地元負担をお願いしておる。そしてすでに設置になりました駅について実績等をフォローしておりますが、おむね想定いたしました計画数値に到達をいたしておる、こういうふうと考えております。

○中馬委員 その際、設置基準といったものを国鉄はお考えになっておられるのかどうか。ただ住民の要望があるから何でもつくれということを私は主張しているわけでもないのです。国鉄はもっとも主体性を持つてほしい。何か政治家の圧力があるから駅をつくるんだとか、そういうことではなくて、やはりそらばんをはじいて、これはいけると思つたところはむしろどんどん積極的にやっていくべきだと主張するわけでございますけれども、そらばんというのは、先ほど言いましたように短期的なそらばんではなくて、ほかの交通機関を二重投資させないためにも、あるいは逆にほかの交通機関を、自動車を外してもそらばんに乗りかえるというぐらゐの積極性を持たせる意味のそらばんをはじいてもらいたい、それで計算してもらいたいと思つておるのですが、そういう一つの基準があたりでございましょうか。

○橋元説明員 新駅の設置につきましては、全国一律の基準というわけにはなかなかまいらぬわけでございます。個別具体的にいろいろな条件を総合的に勘案して考えております。

まず、設置箇所が地形、線形等技術的に問題のないこと、これは当然でございます。なお、列車ダイヤに重大な影響を及ぼさないこととか、さらには通勤通学等のお客様の急増も見込まれる、さらにはまた地元の市町村等の都市計画事業等の将来の開発計画が明らかでございまして新規の需要

増が見込まれること、開業後の運営に要する費用その他新たに増加する費用を上回る新規の収入増加が見込まれること、さらには設置に關しまして関係地方公共団体の合意がある、そして用地費、工事費等の地元負担等の地元の御協力が得られるというような幾つかの条件を私ども判断基準にいたしまして、設置の可否を判断をいたしております。

現在のところ、大都市圏でございますと一駅十億から十五億ぐらゐかかるということ、私どもの投資で新駅を設置するということまでの計画はございせんけれども、先ほど申し上げましたように、地元の御協力が十分期待できるという場合について、かつまた利用者が相当見込めるといふ箇所については今後とも積極的に対応してまいりたい、こう思つておるところでございます。

○中馬委員 これまでおつくりになったところが十五カ所とかおつくりしてしましたけれども、そういうところでは、つくつてみたけれども成績が非常に悪かつたとか、あるいは逆に、大体予定した人員以上に実際の乗降客があつたとか、そこら辺を少し具体的に御説明いただけないでしょうか。

○橋元説明員 五年間で十五駅を新設いたしましたことを申し上げましたが、それぞれの駅について申し上げることは省略させていただきますけれども、東京圏につきましてはおおむね横浜線とか東海道線の駅は成績がよろしゅうございまして、大阪圏で、たとえば福知山線の駅につきましては計画数値をちょっと割り込んでおりますが、これは先生おっしゃいましたように多少長期的な目で見なければいけないと思つております。いづれにいたしましても、その辺を少しよくフォローアップいたしまして今後の判断材料にいたしたいと思つております。

○中馬委員 では、そういったことをひとつ背景として、今後はいままでの形ではなくして、少し積極的に大都市圏の交通需要を国鉄が担つてみせるといった気概も含めて積極的に取り組むにな

る、そのように判断していいわけですか。總裁の御答弁をお願いいたします。

○高木説明員 まさにおっしゃるとおりだと考えております。ただ、駅が一つできるといふことは、逆に言いますと到達時分をおくらせるというような問題もあります。地元の御協力を得られるといつてもいろいろな形での強弱もありますので、ここ二、三年やつてまいりましたことをさらに徐々にテンポアップしていくという形での取り組みをいたしたいと考えております。

○中馬委員 国鉄のことに若干関連いたしますが、先ほどちょっと質問が出ておりましたが、青函トンネルを開業するに当たつて、国鉄の経営形態がどうなるかと、これが民間会社になるとしたら民間会社にそれを背負うのか、あるいは国鉄が背負うのか、そこを私たちは少し疑問に思つております。これはやはり国が一つの新しい土地をつくつたといつたものと同じでございます。そこに逆にいろいろな意味も含めて、北海道と本州をつないだわけですから、穴を掘るまでは確かに国が国民の負担においてやるのであつて、そしてそこに線路を敷いて、どうぞ国鉄がお使いくださいという形が本来の形ではないかと思つておる。でなかつたら、その赤字を一般財政でしりぬぐいすれば、結局みんな国民が負担しているのと同じことなんです。わざわざ国鉄を経由させずに直接やつたらいいことなんです。

そういうことを考えますと、同じことがまた空港なんかに言えるかと思つておる。関西新空港、これは大きな土地を造成しますね。松下さんじゃないですか、国土創成ですよ。新しい国土をつくつたわけだ。そんなものが一航空業界だけでは、何か乗客だけに背負わしていかないといけないというのは、少しおかしいような気がするのです。その辺で、そういうことは本当に全くの公共事業であり、特に国土を造成する、創成するといったような中であつては、そのことは国が持つべきだと思つておるわけですが、その辺どう

なんです。それはやはり独立採算のそれぞれの企業体に持たせぬといふのかどうか。まず青函トンネルのことも含めて、先に国鉄の青函トンネルの問題として高木さんにお答え願います。

○高木説明員 青函トンネルの建設並びにその後の運営の問題につきましては、率直に申しまして、私どもとしては大変不満を持っておるわけでございます。現在鉄建公団で建設をしている線路につきましては、どういう費用負担にするかというところは原則として各線区ごとに決まっております。AB線、CD線といったようなことでそれが表現されておるわけですが、青函トンネルにつきましては、費用負担が明確でないままに工事が進んでおるわけになっていて、これはいづれ決めるということになっていくまで、今日まで何ら方針のお示しがなく進んでおるという状態でございまして、このことについては私どもは大変不満でございまして、機会あるごとに政府でもっと力を入れていただきたい、建設費の負担について力を入れていただきたいということを強く申し上げておきます。

また、新線の建設のことについて審議がございまして、新線の建設等においても、私も委員の一人になっておりますので、機会あることに申し上げておきますが、なかなか実現しないという状態のところへ今回の行財政改革という問題にぶつかつたということもございまして、私どもとしては、今後とも建設費についてかかるべき負担がなされなければならないというふうに考えますし、本四架橋の鉄道部分の建設費についてのいまのルールについても実は相当疑問を持っておりますのでございまして、政府にも申し上げておりますけれども、監理委員会等いろいろな私どもの国鉄経営問題全般について意見を求められております際にもその都度申し上げておるわけでございます。

○中馬委員 本四架橋の問題は、少し僕は違うと思うのですが、本四架橋問題、これは構造物で何十年かすれば耐用年数が来て壊れてしまうもので

す。しかし、先ほども言いましたような土地とか、トンネルも土地です。こういったものは国がつくって国がそれを供用していいのではないかと申すのです。ですから、それにかかるものはわざわざ国鉄に持たすことはないんじゃないかというのがこちらの主張であるわけですね。

それは同じことが先ほど言いました成田の土地の問題にもありまして、今度できようとする新関西国際空港の問題にもあらうかと思うのです。成田の場合でも、あの土地の取得費用、相当負担されておるその金利をまだ払っている、半年度の黒字ももちろんのこと、累積の赤字がたまっていく状況の中でこれが果していいのだろうか。そしてそれだけを、空港の離発着料、こういったもので回収できるのだろうか、非常に疑問に思っているのですが、その辺の考えを大臣、ひとつお聞かせ願いたいと思ひます。

○山本(長)政府委員 公共事業のプロジェクトによりまして、土地の取得費あるいは土地の造成費というものがその建設主体あるいは後々それを利用する利用者の負担にどうかかってくるかということについては、相当ウェイトが異なると思ひます。

お尋ねの、これからやろうとしておる関西国際空港と成田の二つの空港を比較してみますと、相当に大きな開きがあると思ひます。関西国際空港につきましては、先生も御存じのように、海面を埋め立てて土地を造成するというプロジェクトでございまして、全体で工事費一期で九千億程度かかるというもので、土地を造成する費用というものが五千億くらいかかるだろう、こういう計算をいたしておるわけでございます。

こういった土地を造成する負担というものをそれを建設する主体あるいは利用する主体に負担をかけないで国が持つというところは、結局国民全体で持つということになると思ひます。すけれども、国民全体の負担ということになれば、利用者あるいはその建設主体の負担が非常に軽くなる、こういうことは事実でございまして。

しかしながら、こういった海面の埋め立てといううような、一種の公共施設をつくるのに土地を造成するといふ事業はひとり空港だけではございませんで、これも御存じのように、各地におきまして海面の埋め立てによって土地をつくり、その上に公共施設をつくるという事業が行われており、それにつきましては、いままでのやり方というものは、それをつくる主体あるいは後々それを利用する主体がそれを負担していくという考え方で来ておるわけでございます。したがって、先生の御提案のように、今様の考え方と違つて全く違つた考え方をとるということは、現在の情勢においてはなかなかむずかしいと思ひます。しかしながら、考え方によりましては、結局のところは、その負担というものを一般国民がどの程度負うのか、利用者あるいは建設主体がどの程度負うのかという、全体の負担は変らないけれども、負担の割り振り申しますか、負担の分担の問題であらうと思ひます。

これにつきましては、成田の場合も関西の場合もそうでございまして、国からの出資金というものと、それから事業主体が調達いたします借入金というものでもって建設をしておるわけでございます。したがって、先生のおっしゃる後々の利用者あるいは建設主体が負担するといふものは、結局は借入金の金利あるいはその償還というものが一番の大きな負担になる。出資金というふうなもの、あるいは場合によりましては利子補給という形をとっておる例もございすけれども、そういった形をとるものについては一般国民が負う、こういうことになるわけでございます。

したがって、プロジェクトを進めます場合に、そのプロジェクトにかかわる費用について、事業主体が金利のつかない金として国からただだけ入れるか、金利のつく金としてどれだけを調達していくかという割り振りの問題に帰するのではないかと申すのでございまして。その点につきまして

は、プロジェクトの採算に際しましてその経営がやつていくようにという観点から出資比率というふうなものを設定いたしました。そしてそのプロジェクトに際した出資をしていくという形でもってその点はいままで解決をしてきた、こういうことであらうと思ひます。解決の方法としてそういう方法をいままでとつてきておるということを御説明いたします。

○中馬委員 成田の場合にはもう実際の数字があるわけですから、関西新空港の場合にはこれからの問題ではありますけれども、先ほど私が言いましたように、国がもう土地も手当てして、あとどうぞ、滑走路を敷いて空港に供用していただき、あるいは関西新空港の場合だったら、埋め立ては全部国がやつて、そしてあとどうぞやつてくださいます。この場合と総コストの違いが出てくるはずで、このことをちゃんと計算をお願いしておったんですが、出ましたか。事業主体として全体の数字から大体どのくらい安くなるか。

○山本(長)政府委員 ラフな計算ではございすけれども、成田の場合は現実には事業を行つておりますので、この五十六年度の実績をもとにいたしました試算をいたしますと、現在開港しております一期で工事費が五十六年度までに四千三百億ばかりかかっております。そのうち用地関連の建設費と申しますのが二百八十億ばかりでございす。そしてその用地にかかわる利息、それから公租公課等は約三十億でございす。したがって、この部分について、先生のおっしゃる用地については別の国が持つということになれば、その分が公団の負担が軽くなる、こういう計算にならうかと思ひます。

関西国際空港につきましては、先ほど申し上げましたように用地費のウェイトが大変に多うございす。これにかかわる用地関係の利息、公租公課というものも一定の条件のもとに試算をいたしますと、開港後の平年度のベースにおきまして約二百五十億程度にならうかと思ひます。したがって、この点についてこれがプラスになりある

いはマイナスになる、こういう計算になろうかと思ひます。

○中馬委員 最後には大臣にお伺ひしますが、日本の交通体系を預かる所掌の大臣といたしまして、いま言ったように、たとえば青函トンネルでも国鉄に持たしてしまつて、結局的にはそれが赤字になつて一般会計のしりぬぐいになるということと同じことなんでしょう、先ほどの負担の話じゃないけれども、関西新空港や成田の問題でも、いままでの成田の状況を見ておりましたら、累積赤字がそう簡単に消えるものでもなさそうだし、あるいは利用料を倍に値上げしてそれでまた航空会社が納得するものでもないし、交通体系の料金体系まで崩してしまふわけですから。そうするならば、もう少し大きい観点に立つて、こういったものは国が持つのだということとをひとつ閣議でも大蔵省あたりにもどらして積極的に発言されるのが本當じゃないかと思ひます。そのお心だけお聞きをして終わりたいと思ひます。

○長谷川国務大臣 青函トンネルに代表されるように、中身はどうあれとにかくこれは国のすべきプロジェクトであり、それから後代が必ず活用するわけですから、活用の仕方については実はいま委員会を開いて研究願つておる。これから先、生まれるでしょうところの関西国際空港公団にしまして、そういうものが大きな金を使うでしょうけれども、その金を全部使つて余りあるものが将来日本に残る。こういう自信がなければ、不況の時代にだれも投資するものはないと思ひます。

そういう観点から、私はいまの財政困難のときでもすばらしい将来の資産として残り、後代のお互いの子孫がこれを活用して、しかもそれが世界に向かつて胸を張れる、二十四時間空港などというのはいつとも日本にないわけですが、こういうところは内閣の内部において大いにPRし、そして実現に向かつて邁進したいと思ひます。何分御協力をお願いいたします。

○中馬委員 終わります。

○原田委員長 三塚博君外三名提出、全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。
本案につきましては、第九十八回国会におきましてすでに趣旨説明を聴取いたしておりますので、これを省略いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり
○原田委員長 御異議なしと認めます。よつて、さう決しました。

全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案
〔本号末尾に掲載〕

○原田委員長 これより質疑に入ります。
質疑の申し出がありますので、順次これを許します。吉原米治君。

○吉原委員 ただいま議題となりました本法案についてでございますが、せっかくの提案でございますけれども、私もどうしても納得いかないうち、賛成するというわけにまいらない法案でございます。したがって、時間の制約はございますけれども、以下数点にわたつて提案者並びに運輸省、国鉄、それぞれお尋ねをいたしたいと存じますので、時間がございませぬから、ひとつ答弁も簡略にお願いをしたいと思います。

最初に、この提案理由の中で触れられておりますが、事務的な点でございますが、実務的な点でひとつお尋ねをしておきたいと思ひます。

「既設または工事中の新幹線鉄道の今後の停車場の新設につきましても、云々、その設置基準、そして経営の判断、こういうものに照らして日本国有鉄道が建設費を負担して設置することはきわめて困難な状況でございます、そういう表現になっておりますが、ここでその停車場をつくる設置

基準あるいはまた経営的判断というのは一体どういう観点の判断なのか。そしてまた、現在までこういう法案を出されるといういきさつからして、提案者の方にも恐らく全国の新幹線沿線ではかなりの設置要望箇所が出てきておると思ひます。その要望箇所が一体どのぐらいあつて、その要望箇所のうちで、当然これは停車場をつくる必要があるな、こういうことで認められるようなものが一体どのぐらいあるのか、まずそこ辺からひとつ、これは国鉄がお答えになりますか。

○半谷説明員 最初にお尋ねのございました新駅を設置する場合の基準という、私もいま新幹線の駅にござつて考えております事柄について、御説明申し上げたいと思ひます。

何点かあるわけでございますが、まず一点は、新駅をつくつた場合にその駅を御利用なさるお客様が一体どのくらいいるだろうかということ、それからそのお客様の中で隣の駅から移つてくるというお客様以外に、駅ができたことによつて純然としてふえるお客様がどのくらいいるだろうかというふうな内容を見まして、駅をつつくりますと経費も相当かかりますので、その結果相当の御利用のお客様が見込まれて、収入増に對しまして経費の増が十分見合うということが、やはり私どもの経営判断として一つ必要だということでございます。

それから東海道線のように列車回数が非常に多いところは、駅をつくることによつてダイヤ全体に相当の影響が出てまいります。こういうダイヤに及ぼす影響、これも一つの条件でございまして、これは技術的なことと申し上げていいかと思ひます。

それから次に技術的でありましても、物理的に駅ができるという条件でございませぬとその場所につくるというところはございせんので、そういった技術的な面、それから駅をつくるに際しまして所要の設備ができる、用地問題その他周囲の条件から言ひまして駅の設備が設置可能だということ、これも技術的な問題かと思ひますが、そういう問題がございまして。

それともう一つ大事なことは、やはり最初に申し上げました経営収支に關連するわけでございますけれども、私も私としては数十億から百億超えるかというふうな一駅の工事費でございまして、工事費の御負担が願えるかどうか、あるいは用地買収とか駅周辺の条件等が整つてくるかどうか、地元の御協力意思というものが固まつてくるかどうかというふうなことが、私も設置基準と申しますか、設置に對しまして条件として考える諸項目でございます。

それから経営的判断ということでございますが、これはただいま申し上げましたその駅をつくることによつての収支の問題、これが一つの大きな問題でございます。やはりいまの財政事情でございますので、相当のお客様の数があれば、これは当然収支——まあ工事費を御負担願えればという前提でありますけれども、収支は償うわけでございますけれども、工事費を御負担願ひましても、御利用なさる人間が余りにも少ない場合には経費がそれに見合はなない、そういう場合にはやはり経営的な判断として私どもとしてはいかがなものかということになるわけでございます。

それから、現在どのぐらいの御要望が出ていますかというお尋ねでございますが、東海道・山陽新幹線、それから昨年開業いたしました東北、上越両新幹線を含めまして、現在十七駅の御要望が出てきております。

そのうち、いろいろ現在検討いたしておりますけれども、さしたつて具体的に動き出しておりますのは、東北新幹線上で御要望のありました水沢、花巻、この二駅でございます。これにつきましてはある程度想定いたしましたところ、工事費を全額御負担願うということであれば収支は何とか償つていくという見込みがございましたし、技術上の諸問題もない、また地元としても全額負担してやる意思がある、広場、街路の整備も相当具体的に御計画なさつておられるというふうな諸条件がはつきりいたしてまいりましたので、いまや具体的に進み出しているという状況でございます。

す。

それらの駅以外につきましては、今後技術的な問題がいろいろございますけれども、それらと同時に地元というお話し合いの上で事柄を進めていきたいというふうに考えておる次第でございます。

○吉原委員 そこで、国鉄側に再度お尋ねするのですが、この東北新幹線にしろ上越新幹線にしろ、東海道・山陽共通して言えることですが、全体の幹線計画を立てる段階で、当然この地域には停車場が必要だ、人口の集積度合い等々考えてみて適当な箇所というものは当初この計画の中に組み込んだ、そういう新幹線計画が当然立てられてしかるべきだと思ふのですが、いまおっしゃった水沢、花巻、比較的距離の間でそういう要望が強くなった、要望が強くなつて駅舎を、停車場をつくる工費を満額、それじゃ出してくるんなら考えてもいいや、こんなことで簡単に停車場をつくつたりやめたり、まあやめることはめつたにないでしょうけれども、そんな簡単な形で、当初綿密な計画の中につくられた新幹線のはずなのに、その程度のことやれるのか。特に既存の東海道新幹線や山陽新幹線、そういう論法でいきま

すと、私は少々やりくりしてでも——決して裕福な市町村はあるはずはないのですが、やりくりをして駅舎をつくる、停車場をつくる財源さえつければ、見通しさえつければ何となく駅舎がつくつてもらえるような、そんな期待感が逆に出てくるわけでございますが、決して皆さんの方がいいかげんな計画でつくつたものじゃないとお答えにはなるでしょうけれども、どうもそういう感じがしてならぬ。

そこで、余り時間をとって演説もできませんが、ちょっとここで提案者に、「当分の間」という表現が使つてございますが、当分の間の措置だ、この「当分の間」という意味は一体どの程度考えていらっしゃるのか。五年も当分だろうし、十年も当分だろうし、いろいろあるでございますし、うけれども、これは提案者じゃないとわか

らぬはずだからね。お答え願ひたい。

○原田委員長 三塚君、簡潔に願ひます。

○三塚議員 「当分の間」は当分の間でありまして、固定化したしません。これで全部負担をそういう方式でやれるというふうにしていただくことも大事であります。その後、いろいろ諸状況がかわつてきますことを想定をいたしておるわけでありますが、しかし提案者といはしますれば「当分の間」は十七駅、そのうち大体該当するものが十一かな、こんなふうに言われておりますから、その程度のことが終わる期間がいつまでになるか、こういうことで「当分の間」こういうことであります。

○吉原委員 わかつたようなわからぬような答弁であります。またまた提案者聞かざることをお答え願つておるわけで、十一駅ぐらいが適当だろう、こういうお話でございますが、そこで、私はそれだけの強い要望のある停車場であるなら、建設計画の当初の段階で当然把握されてしかるべき問題だ、こう思ふのですよ。それだけ既設のもののでき上がった、沿線の皆さんがどうしてものうちのところに駅をつくつてほしい、そういう要望が出るぐらいなら、当初からわかるはずなんです。この点は、一体国鉄側はそこまでは実態把握してなかった、計画にミスがあつたというふうにお認めになりますか。

○半谷説明員 いま先生御指摘のように、この問題については考えようによつてはいろいろな見方ができるわけでございます。ただ、新幹線の一つのシステムとして国内交通機関、都市間を結ぶ高速輸送機関として当初計画したものでありまして、沿線都市の人口分布、流動状況あるいは営業運転上の諸問題を考慮してこの駅を決めるわけでございますが、当初決めました線で、これで一応新幹線としての一つのシステムとしてはでき上がつておる。また御利用なさるお客様方にしましても、一応在来線あるいは道路交通等の連絡によりまして十分新幹線の機能としての使命は果たせるといふことで計画をし、大臣の御認可をいた

いておるものでございます。

しかし、その後営業を開始いたしましたからいろいろ御要望が出るわけでございますけれども、これらにつきましては、たとえば東海道新幹線なんかでも大分早い時期から御要望があつたわけでございますけれども、私どもとしては一つのシステムとしてでき上がつておりますし、これで十分機能を果たしておると思ひますけれども、しかし、さらに営業後の実情から見まして、沿線の地域の非常に強い御要望がある、その御要望に何とかこたえられないだろうかという面から検討した結果、駅をつくる可能性もあるということを見出しまして、その対応姿勢をいま出しているわけでございます。

したがいまして、これがなければ新幹線としてのシステムが全うできないというものではないと思ふのであります。さりとて、では、いまできたもので後一切つくつてはならないものかという目で見ますと、その地域の御要望にこたえられるように考えていけば何とか可能性はある。ただし、そこにはいろいろ条件があるということことで、その条件をいま地元で御説明をし、その条件に合はばつくつていきます。

したがいまして、御要望があるから全部つくるといふのじゃなくて、たとえば技術上の問題もありまして、特に東海道新幹線のように、片道百本もいま動かしておるような状況でございます。駅をつくることによる影響というのは非常に大きく出てまいります。したがいまして、私どもはこの地域に駅をつくりたいというところはまだ申し上げていないわけでございます。なお検討を続けているという状況でございます。先ほどから申し上げておりますような諸条件を勘案した上で結論を出していきたいということでございます。

○吉原委員 国鉄も計画の段階でちよつとお粗末だったということも認めるわけにいきませんし、なかなか苦しい答弁のように私は承つたわけでございますが、それ以上は私も追及はいたしません。

ここでちよつと一番問題の、地方公共団体がかなりの財源の支出を余儀なくされる。承るところによりまして、一駅大体五十億とも八十億とも言われておる。大変な額なんです。地方公共団体がそういう財源を支出することについては、きょう自治省お見えになつていらつしやるはずですが、自治省の立場で、従来の地方財政法あるいはまた地方財政再建促進特別措置法、こういうものはいろいろ地方公共団体に対する寄附金もしくはそれに類似するような財源支出は厳しく規制が加えられておる。そういう観点からいいますと、自治省が従来の法律との兼ね合いによつて一体どういう考え方を持つかというのならば、それは、関係市町村が出すというのなら御自由でございます。という考え方であるのか、好ましくないことだけれどもいたし方ないということなのか、自治省としての見解をひとつここで明確にしておいていただきたい。

○浅野説明員 ただいま御指摘のありました地方財政法あるいは地方財政再建促進特別措置法、これは国と地方公共団体の財政負担の関係について規律している法律でございます。そこでは、いわば国と地方の財政秩序を乱さないように、維持するようにという趣旨からできておるものでございます。

今回の法案は、その点につきまして負担を強制するものではないが、一方でそういう支出をする権能を与えるというところを規定しようとしているものでございます。その限りで、法律論としてはこれは地方財政法と矛盾、抵触するということとは起こらないだろうと思つておりますが、それは後、地方公共団体が実際に財政支出をするということについて一体どうかということでございます。

私どもは、もともと幹線鉄道というのは国家的なプロジェクトでございますから、国あるいは国鉄、鉄道建設公団、そういうところで負担してやつていただくべきものであると思つております。一方、この法案ができました場合にはそういう財政支出をする権能は地方公共団体に与えら

れるということになるわけでございます。その場合にはやはりそれぞれの地方公共団体において判断をして対処していくことであらう、ただ、これに対して制度的な財政措置をすることは考えられないだろうというふうな思っております。

○吉原委員 前段ではなかなかいいことをおっしゃるなと思つて聞いておつたのですが、どうも後が悪い。国と地方との財政の秩序を維持する、まことに結構な話なんです。しかし、新幹線の停車場、駅舎を建設するというふうなことは本来国もしくは国鉄がやるべきものだとなつてもいいお認めになつていらつしやる。国と地方との財政秩序を維持するんだ、そういう意味のいままでの地方財政法であり、また地方財政再建促進特別措置法の精神だ、こう言いながら、現実には本来国ないし国鉄が持つべき費用を出すことについてただ単に権能を与えるだけだから、それから先、実質金を出すか出さぬかは各地方公共団体の御随意に任せますというふうな何か責任逃れのような答弁に聞こえてならぬです。だめならだめという、強い行政指導をするのならする、そうおっしゃるべきじゃないのでしょうか。

そういう自治省の行政指導にしても、なおかつ関係自治体が、別途の財源があるんだからこれでおれのところは駅舎をつくるんだ、自治省はやかましく言うなというぐういなどころまで、自治省としてはせつかく法律の精神からいってそういう行政指導をなさるべきが中央官庁の役目じゃないですか。その点はどうか。

○浅野説明員 先ほども申し上げましたように、費用負担のあり方について私どもの基本的な考え方は、こういう幹線鉄道でございますから国等で御負担いただくべきものだと思つております。したがって、そういう地方公共団体が財政負担を仮にするとした場合に、それに対して制度的な措置をとるといふことは全然考えておりませんけれども、ただ、そういう権能が与えられた場合に、その中で地方公共団体がどう判断するか、それは地方公共団体の判断の問題でございますから

適切な判断をそこでやつてもらいたいと考えております。

○吉原委員 どうもすれ違ひの答弁になつていけませんけれども、責任を地方自治体にかぶせてしまつて、法律の精神はこうだ、それを尊重して、やるかやらぬかは地方自治体の考え方だなどというきつめて無責任な答弁だと私は思います。それはあなたに文句を言つてもしょうがないことなんだが……。

時間の関係で先を急ぎますけれども、五十六年の予算編成時には実は運輸省は、大蔵省あるいは国鉄も含めてだろつと思つて、五十六年のこの法案の改正をしたときに論議になつたことなんです、今後整備新幹線を、どういう優先順位が順位はわかりませんが、つくつていくという段階では、それぞれ国あるいは地方自治体の負担区分、そういうものを明確にしない限り今後はやらない。あるいは整備新幹線に対するそれぞれの建設費、例年五十億とか六十億、それぞれ予算措置がしてある。肝心な地方との財源負担の問題が話がつかぬものですから毎年見せ金の予算だけになつてしまつて流れてしまつていける。この五十八年も実は五十億建設費を組んでいらつしやるでしょう、整備新幹線、調査費十億、同額がまた鉄建公団の方にも組んである。合わせますと百二十億。こんなものがさも使えそうなので計上してあるけれども、実質は負担区分が明確にされない。言つてみればきつめて形式的な空文化した予算。そんなことを繰り返しておるということ自体、私は不可思議なことだと思つて、それにしても今度仮にそういう地方と国と国鉄の持ち分、いろいろ話し合ひで決めたとして整備新幹線を着工した場合、これまた駅の問題が出てくる。既存のものについては、五十六年当時新幹線、まだ東北、上越は工事中でございましたが、いまほとんど済んだ。駅舎を建設する、停車場をつくるという問題は、今後の整備新幹線と称する五線の問題、そこにも影響してくる問題だと思つて、そうすると、整備新幹線の方は一〇〇%関係者の

負担はしてもらえませんか、こういうことになつておるとするならば、仮になつたとするならば、既存のものに対しては停車場をつくるのに一〇〇%負担する、整備新幹線の方は全体の工事費を含めてそれぞれの負担区分をすることになりますと一部負担で済むという理屈になる。そういう観点からいつてもこの新幹線の停車場建設については非常に不公平な取り扱ひが容易に考えられるわけです。私は、そういう不公平な取り扱ひをすべきではない。現行のものでも一〇〇%国鉄があるいは国の補助金を得て駅舎をつくつてきた、そういうものとの不均衡もこれありでございますが、これから先の整備新幹線についてもそういう不公平が起る。

まず、五十六年度の予算編成時に大蔵省との間で交わした覚書の趣旨が一体どの程度まで進んでおるのか。それからもう二年たつていますが、依然としてそのままなのか、そこら辺の説明からひとつお答え願ひたい。

○永光政府委員 整備新幹線の予算につきましては、先生いま申されましたように調査費とそれから建設費と合わせて六十億程度つけてございまして、建設費につきましては、おっしゃるようになります助成及び地域負担の程度、方法というふうなもの整備を進めるという前提として、着工するということになつております。

そこで、地域負担の方法等につきましては、五十六年の改正のときに地域で負担する方途を一応道を開いたということでございますが、公的助成につきましては、国家財政上の問題等ございましてその財源問題等についていろいろ関係方面と検討いたしておりますけれども、まだ結論を出すに至つておりません。

○吉原委員 時間が参りましたから、私は最後に念を押しておきたいと思つて、いづれにいたしましても、せつかくの提案者の提案ではございしますが、どういふ角度から考えてみても不公平な取り扱ひになる、したがつて私どもとしては賛成はできない、そういうことを主張して、時間

が参りましたから質問を終わります。

○原田委員長 四ツ谷光子君。

○四ツ谷委員 時間がございませんで端的に質問をさせていただきます。

まず提案者にお聞きをしたいのですが、この法案は新幹線に新駅を建設する場合、その費用を自治体に負担させる道を開く、こういうものだと考えられますけれども、確認をしておきたいのですけれども、この法案に対していろいろな条件がつけられております。これは自民党の方から資料としていただいておりますけれども、その中で端的に確かめておきたいのですけれども、必ず全額負担を自治体におさせになるのか、それとも協議というところもあり得るのかどうか、その辺をお答え願ひたいと思ひます。

○三塚議員 これは、御案内のように国鉄はいま瀕死の重症にありまして、とうてい新駅の建設はでき得ない状況にあります。しかし、ぜひとも地域が出してつくつてほしいという熱烈な御要望があり、先ほど半谷常務からお答えがありましたように、すべての基準に合つております、こういうことでありますればその道を開くわけ、こういうことで御提案をさせていただいたわけ、こういうことで、その趣旨からいまして、仮にBという駅が五十億でござります、こういうことでありますれば、全額五十億御寄附をいただきましてそれでやらさせていただきます、こういう趣旨に相なつております。

○四ツ谷委員 いまのお話の中で、それぞれの地域でつくつてほしいという御要望があればということですが、全額負担でそのまゝ国鉄に無償で渡すということになれば、つくつてほしいんじやなくて、地域がつくつてあげるから国鉄は協力しなさい、こういう立場になるのではないだろうかと思ひます。言葉は相当気をつけて使つていただかないと、お金を出す方が困るのではないかというふうに思ひます。

次に、国鉄に対してお聞きをしたいのですが、さつき半谷常務理事の方から設置基準については

御説明がございましたので、これは重なりますから聞くのはやめますけれども、経営収支を悪化させないという条件がございまして、それでは一日当たりの最低利用人員をどのくらいにお考えになつてゐるのか、その辺をお答え願ひたいと思ひます。

○半谷説明員 この新駅の基準でよくお尋ねを受けるわけですが、実は収支を見る場合に、駅の利用人員だけでなかなか判定がつかないものがございます。それはなぜかといふと、一つは、一列車本数がどのくらいとまるのかといふこと、それから御利用なさるお客さんが平均してどのくらいの距離をお乗りになるお客さんであるかどうかといふようなこと、それからその駅がどのくらい工事費がかかるのか、これらはいずれも収支をはじく場合のインプットすべきデータでございます。こういうものがそろつてそれで収支が出るわけでございます。一駅当たり千人あればいいとか二人あればいいという目安をつけるのは、実は非常にむずかしいわけでございます。

御参考までに申し上げますと、先ほど出ておりました水沢、花巻、東北の御希望のある二駅であります。その利用人員は二千人前後でございます。

○四ツ谷委員 それでは、「経営収支を悪化させないこと」こう書いてあるのです。国鉄からいいただきました基準も、それから自民党さんが前に法案を御説明なさるときにいただきましたそこにも、「経営収支を悪化させないこと」こう書いてあるのですけれども、この経営収支を悪化させないといふのは、一体だれが悪化させないのですか。だれがですか。それは提案者と国鉄と両方にお聞きしたいと思ひます。

○三塚議員 経営を悪化させないといふのは、そのことで経営が悪化する、これは困るわけですね。今日までのものは全部財投でやるわけですね、国鉄みずからの借入金で。これはもうできぬわけですね。ですから、悪化させないといふことは他に寄

附を求める、こういうことでありまして、先ほど申し上げましたとおり、自治体だけではない、経済団体も地域団体も一緒になって全部これだけちゃんとしてみますから、こういうことであります。その部分は経営悪化につながらないし、ただいまの答弁のように、お客さんにたくさん乗ってもらえばその分だけ収入が上がるわけですね、これはよろしいことだな、こういうふうに思つておるわけですね。

○半谷説明員 言葉の上での御質問で非常にお答えしにくいのでありますが、要するに、新駅をつくることによつて結果として収支がどう出てくるかといふことだと私も受けておるわけですね。○四ツ谷委員 いまのお言葉ですけれども、新駅ができることで、確かにその新駅は皆さんがお金を出し合つてというふうなことになると思へば、なるべくたくさんのお客さんを乗せようといふふうになつて運動もされると思うのですけれども、先ほどもちよつとお話がありました近隣の駅の利用客が減るということも考えられるのではないですか。たとえば水沢、花巻の駅ができません、いままで一ノ関とか北上に行つておられたお客さんがそつちに移るといふこともあります。

それからもう一つ具体的に駅の名前が出てきています尾道ですと、福山、三原といふところのお客様が尾道へ移られるといふこともあるでしょう。だから、新駅ができることで、新しい駅にはお客さんが来るけれども、近隣の駅のお客が減るということも考えられるのですけれども、この収支を悪化させないといふことの責任、これはまさか地方自治体にあるのですかといふふうなことをおっしゃらないでしようね。これは国鉄があくまでも責任をお持ちになることではないでしょうか。駅ができるから収支が償えるなどというのだつたら、いまごろ国鉄の赤字はできていないはずでしょう。それがいまいふべきではないのか。それから、新しい駅をつくつたからといふて必ずしも収支が償えるという保証はどこにもないのですよ。その点についてはどうお考えですか。

○半谷説明員 お答え申し上げますが、ちよつと御質問と狂うかもしれませんが、要するに、駅をつくることによつて私も収支がはじけるわけでございますが、その結果が赤になつて出ればこれは収支が悪化したわけでありまして、黒字になつて出る場合はこれはもうかるというわけでございまして、要するに、必ずしも駅をつくることによつて赤字になるとか黒字になるとか決めてかかるわけにはいかないのではないかと思ひます。

○高木説明員 収支償うといふのはちよつと不正確でございます。駅をつくることによつて増加する収入と増加する経費を比べた場合に、増加部分の経費と増加部分の収入でマイナスにならないという意味でございます。根拠におきましては、東北新幹線、上越新幹線とももちろん赤字になつておりますけれども、一つ駅ができた、そうすると、駅の建設費を全部地方自治体に持つていただきまして、光熱水料であるとかあるいはまた駅舎の補修であるとか、それから、そこへ配置します職員、その経費であるとか、それから、隣に移つてくるという経費と、それから、隣の駅から移つてくるのではないネットワークのお客さんの収入増見込み額、その比較の問題でございます。

○四ツ谷委員 それでは次に、時間がありますので質問を続けたいと思ひます。

これは国鉄にお聞きしたいのですけれども、駅間距離ですね。たとえば車両性能ですとかダイヤの編成だとか遅延時分、それから、新幹線はスピードが大事ですけれども、そういうふうなものを考えますと、幾ら御要望があつても、どこにでもつくつていくというわけにはいかないのではないかと申すのですが、そういうふうな駅間距離の最低基準を決めていらっしゃるかどうか、それが一点。

もう一つは、地元の協力といふことがありますが、これは財政的に協力をしてもらうといふこともありますが、駅広計画だとか都市計画の問題が出てきておりますけれども、自民党さんの

方からいただきました資料の中で、「都市計画等により、駅周辺の町づくり計画が具体的に進められる見込みがあること」こういうふうになつています。そして国鉄さんの方では、駅前広場あるいは街路といふふうになつてゐるのですけれども、都市計画だとか駅広計画といふのは、これだけ単独に考えられても、地方自治体の相当大きな事業になり、大変大きな財政を要するわけですが、このところを言つておられる地元協力の中の「見込み」といふのは、相当確かな進められる見込みがあることといふことになりまして、見込みといふのは計画立案なのか、それとも計画決定なのか、すでに工事着工をしてゐるということなのか、その辺はいかがなんでしょうか。

二問続けてお答え願ひたいと思ひます。

○半谷説明員 最初の駅間距離の問題でございますが、これも駅間距離といふ距離だけを問題にするのではなく、実は駅間が短い場合は、当然その列車ダイヤ等に影響を及ぼします。したがって、駅間距離が極端に短いといふような問題が出るのでありますが、その問題というのは、結局、列車の到着時分が延びる、あるいはその駅ができたことによつて全体のダイヤへ非常に大きな影響が出る、あるいは列車本数がどのくらいあるか、そのうちで停車する列車回数がどのくらいあるかといふようなもので決まるわけでございます。したがって、一概にそれが二十キロであるとか三十キロであるといふことはなかなか申し上げにくいのでございますが、ちなみに申し上げますと、現在営業中の東海道新幹線で申し上げますと、一番短い距離は十六キロをちよつと割り込んでおります。

それから、二つ目のお尋ねの駅前広場等の整備の問題でございますが、これはいま私どもの方として、都市計画決定されていなければいけないとか、計画立案段階でいいとかはつきり決めたわけではございませんが、これは、駅をつくるということとで地方自治体といふ御相談する段階で、

当然、駅を中心にして広場をつくり、それに至る街路を整備し、また周辺の土地の利用計画を決めるというところで、駅を中心にして町が展開していくわけでございますから、また駅の機能を果たすためにも、そういった広場、街路網を整備されるということは当然必要な設備でありますから、それらについての具体的なそれぞれの自治体の御計画というものを承って——一番いいのは、計画決定されてもうすでに事業に移るといふようなこと、あるいはもう事業が進んでいるといふことになればいいわけでございますが、その場合にも、これは私どもの方が駅を設置するという判断とタイミングを合わせなければいけないという問題もございまして、今後、個々具体的にいろいろ御相談しながら決めていくことになるかと思ひます。

○四ツ谷委員 これは別に、水沢と花巻だけのためにつくっている法案じゃないと思うのです。全国で十七カ所ばかりの御要望があるようですけれども、まだこれからのいろいろ検討していかなければならないというふうなことで、これでは、地方自治体の方も大変なお金を出すといふことでは、きわめて頼りない話ではないかというふうに思ひますね。

最後に、自治省にお伺いをしたいのです。先ほども社会党の方からも御質問がありましたので、重なる部分は避けたいと思うのですけれども、先ほどの自治省の御答弁では、地方自治体に負担をする権能を与えるというふうな、えらいむずかしいお言葉がございました。

いま、水沢、花巻、それから尾道というふうなところが話具体的に進んでおりますので、その辺の各自自治体の財政状況を私が見てみますと、これは自治省が毎年文書で各省庁に対しての、地方自治体の財政負担にならないようにそれぞれ配慮をしてほしいというお申し出がありますけれども、こういうふうなことからいふのは、遠い状況になっているのではないかというふうに思ひます。

花巻、水沢、尾道と、これはもうすでに期成同盟等もつくられたり、あるいは子供さんまで二千万、三千万のような寄附を集めていらっしゃるというところで、非常にそれぞれの御要望が強いというところはよくわかりますので、私も、全面的にこの新駅をつくるということについて否定をしていくわけではないのですけれども、地方自治体の財政というものを考えると、これは一体どうなることか、自治省は一体こんな問題をどういふふうに指導していくのかというふうに、大変気になるのです。

たとえば、水沢の駅が五十億でしょう。花巻が五十五億、尾道が、これははつきり提示してないけれども、自民党の資料によると大体五十八億、相当な額に上るわけですね。ところが、これらの市の財政規模は大体百億から二百億程度ですよ。歳出総額が五十六年度で、水沢は百一十二億、花巻が百四十六億、尾道は百八十五億なんですね。そうしてちなみに、尾道あたりの総土木事業費は約二十数億ですよ、三十億にも満たないのです。

先ほどは自治省の方は、その権能を与えた、後にはもうその自治体のいづれか責任でおやりなさいというふうなことですけれども、結局、交付金も別にふやそうとしないあるいは地方債の起債も認めようとなし、こういうことではしょう。こういうふうな小さな財政規模の地方自治体で、仮に工事が二年ないし三年としても、一年間の自治体がこの新駅をつくることだけにあつたらなければならぬ金額というのは、十数億から二十億になるのですよ。そうしますと、学校の設備、それから公共事業、いわゆる国民生活、市民生活全般に及ぶ、そういうふうなものがおくられてくる。これは、地方自治体が覚悟したからいいと言えはそれまでのことですが、そういうふうな状態を一体自治省は、それは権能を与えるのですから後は責任です、それはそれで結構ですなどというふうな先ほどの御答弁で事が済むとお思ひですか、いかがです。

○浅野説明員 私どもの基本的な考え方につきましては、先ほども申し上げましたとおり事務の配分がございまして、それに見合った財源配分というのがなされておる。この新幹線鉄道というのは国家的な事業ですから、それは本来的に国、国鉄等で負担していただくべきものであるという考え方を持っておりますし、またそのために地方団体に制度的な特別の財政措置といふことはどういふ考えられないわけでございます。まさにいま御指摘のありましたようなことも含めまして、個別の地方団体がその地域の個別の問題として適切な御判断をいただくことではないだろうかというふうに考えております。

○佐藤(守)議員 いま尾道の話が出たものでございまして、実は三塚委員からちよつとお答えしましたけれども、お金は地方自治体の寄附ばかりではございません。基本的にはどうしても地元が欲しいといふことで、民間、個人、法人が出すという方針を持っております。たとえば尾道の五十八億の場合、いまのところ四、五十億は大体民間で集まるのじゃないか、その不足分をどうするかというところにこの法案が生きておるといふようなところでございまして。たとえば水沢、花巻など、水沢などは七億から八億で非常に民間の要望が強いのです。尾道の場合を言いますと、新幹線がつくられて十年間に百万人の人が減りました。これは仮に一人二千元とした場合に二十億です、十年二百億です。

そういうことでございまして、自治省は二つの点を言っております。一つは最小限の寄附にしない、もう一つは地方財政の運営に支障のないようにしないといふことで、それを踏まえてやっておるといふことを御理解願いたいと思ひます。

○四ツ谷委員 いま、そういうふうな寄附を集めていくことではしたけれども、それじゃ全額をお集めになったらどうですか。こんな法律をつくらないでもいけるんじゃないか。私はその辺も思ひます。これは何も水沢や花巻や尾道だけの問題じゃなくて、そう言えば新幹線の駅は皆さ

んはぜひつくってほしいという御要望が全国十七カ所もあるわけでしょう。その中には仮に寄附金は、たとえば水沢だったら十一億ですか、そのぐらいいはお集めになる、後は岩手県は県が三分の一ですか、それから市が負担をされるわけですから、もし寄附がそのように集まらなかつた場合には集めるまで県なり市が債務負担行為をしなくちゃならない。それで水沢などはすでに借金というのですか、山林まで売る、そういうふうな市の財政で補おうといふふうにも涙ぐましい努力をしていらっしゃることに付いては、私もこれは大変だと思ひますけれども、一般論とした場合に、先ほど自治省が言つたように、それはもうそれだけの果のかい性だから、自治省としてはそれ以上は何も言うことはありませんなどというふうな無責任なことを言つて事が済むのかということ

これはもう再度——というのは、いま国は金がない金がないと言つて、緊縮財政だといふことで臨調を進めているでしょう。これだつて私たちが見ればいふん変なところに金を使っているわけだけれども、地方財政の方だつて何も豊かなことではないでしょう。本当に進めなければならぬことがたくさん残っているわけなんですけれども、そういうことは、これは自治省とは意見が一致するのだけれども、国鉄のそういう基礎施設は当然国がつくり国鉄がつくる、あたりまえのことなんです。つくってほしい、つくってほしいという御要望があるとおっしゃるけれども、これだつたら全部地方自治体がおつくりになつて、駅舎だけじゃないですね、CTCのような設備まで全部つくる。それじゃつくってほしいんじゃない、つくつてあげますから国鉄は、こういうことに地方自治体の方はなるんじゃないでしょうか。つくつてほしい、つくつてほしいと言つてはるからこういう法案を出しますなどと言ふのは、まことに私がましといふ私は言わざるを得ないと思ひます。そんなに地方財政を圧迫するような法案というのは、実現性はなくても怒を聞いているの

ですとおっしゃればそれまでのことだけれども、きわめて無責任な法案を皆さん方はお出しになっている、こういうふうに思うのですけれども、大臣に最後に一言。

こういう問題について、地方財政の問題も考えて、先ほど収支バランスの問題についてお伺いしましたけれども、これは地方自治体がお金を出してつくった、収支バランスがとれて黒字になるように、こういうふうな条件が一つ入っています。しかし、これは運輸省並びに国鉄が、せっかく皆さんが努力をしておつくりになったときに、もし収支が悪化したしまったというふうなことで責任を果たせないではないかと思いますが、その辺も含めて大臣の御見解を承りたいと思います。

○長谷川国務大臣 新幹線の新しい駅をつくりたいというお話は、東海道新幹線が開通して以来ずっと聞かれたことであります。私もそれは承知しておりました。これだけの新幹線の発達、発展、またその経済的効果というのを見ながら、自由民主党の国鉄に非常な理解のあるりっぱな方々、郷土に対して理解のある方々が練りに練って出した法案でもあり、また御案内のように国鉄の諸君のこれに対する答弁、自治省の答弁等々を聞いてみても、あなたの御満足いくようなことじやなからうけれども、良識のあることを自由民主党の国会議員はおやりくださるものだというふうに思つて、私は注目して関心を持っているものであります。

○四ツ谷委員 最後になんと一言。
良識のあるとおっしゃいましたけれども、地方自治体によつて大変な財政負担を負わせるようなことを出しになって何が良識があるかというところを最後に一言申し上げて、質問を終わります。

○原田委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○原田委員長 これより討論に入ります。
討論の申し出がありますので、順次これを許し

ます。宮崎茂一君。

○宮崎委員 私は、自由民主党を代表して、本案に賛成の討論を行います。

御承知のとおり、新幹線鉄道は、昭和三十三年開業以来その利用者は十九億人を越え、わが国の都市間高速輸送に大きな役割りを果たしてまいりました。思うに、既設または工事中の新幹線に新駅を設置することは、沿線住民の利便の向上と当該地域の開発発展に重要な役割りを果たすのみならず、需要の誘発により国鉄の収益の改善にも資するものであります。

しかしながら、新駅設置に要する工事費及び用地費につきまして、現下の国鉄財政のもとでは国鉄にその負担を求めることはきわめて困難でありますので、現行の全国新幹線鉄道整備法を改正し、地方公共団体が新駅設置に必要な資金について支出ができるようにする本改正案は、まことに時宜を得た適切な措置であるとして賛意を表するものであります。

今後、速やかに地方公共団体との意見の調整を図り、設置基準、経営的判断等を勘案し、新駅設置工事の早期着工を期待をいたしまして、私の賛成討論を終わります。(拍手)

○原田委員長 吉原米治君。

○吉原委員 私は、日本社会党を代表して、本案に反対の討論を行います。

本改正案は、現行の新幹線鉄道整備法を改正し、地方公共団体が新駅設置に必要な資金について支出ができるようにするものであります。既設または工事中の新幹線沿線地域の住民の強い要請があるからといって、地方公共団体が新駅設置に必要資金を支出することは、地財法、並びに地財再建促進特別措置法の精神を無視したものである。この点からいって反対であります。これが反対の第一の理由であります。

反対の第二の理由は、すでに開業している駅はすべて国または国鉄の費用で設置し、今後新駅は地元負担というの是不公平であるばかりでなく、今後新設する駅についても、比較的財源の豊かな

自治体とそうでない自治体との間に大きな不平等が生ずるということからいっても反対であります。

反対の第三の理由は、そもそも新幹線鉄道は国土の総合的かつ普遍的開発、国民経済の発展及び国民生活の向上に寄与するものでありますので、新幹線の建設及び新駅設置が必要な場合は、当然国及び国鉄の責任で処理すべきであり、また現存の駅は、全体の基本計画を定める時点において、新幹線システム全体として適正な駅配置を考えて決めたものであることを考えるときに、沿線住民の希望があるからといって、地方公共団体の資金によつて新駅を建設しようとすることは、新幹線の性格を考えると、また、本質的な観点からいっても反対であります。

以上をもつて、私の反対討論を終わります。(拍手)

○原田委員長 四ツ谷光子君。

○四ツ谷委員 私は、日本共産党を代表して、本案に反対の討論を行います。

論議の中でも明らかにしたように、新幹線の新駅建設には国鉄の試算や自民党自身の試算でも五十億円から百億円の費用を必要とします。新駅要求の出ている地域はほとんどが中小都市であり、当然のことながら財政規模も小さく、これらの自治体に数十億円もの財政負担を行ふことは事実上不可能であり、仮に強行すれば、自治体の財政危機を一層促進し、住民の福祉、教育、生活環境対策の予算に重大な打撃を与えることは確実であります。

わが党は、新幹線新駅設置そのものを全面的に否定するものではありませんが、真に住民要求にこたえて新駅設置を実現させる上でも、わが党がこれまで一貫して主張しているように、実際上不可能な自治体負担の導入ではなく、国が財政措置をとり、国鉄の責任で解決する方向を確立することこそ現実性のある道ではないでしょうか。

わが党は、国民本位の国鉄整備と国鉄の民主的再建のため、今後も全力を挙げて奮闘することを

表明し、反対討論を終わります。(拍手)
○原田委員長 これにて討論は終局いたしました。

○原田委員長 これより採決に入ります。
三塚博君外三名提出、全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。
〔賛成者起立〕

○原田委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お諮りいたします。
ただいま議決いたしました法律案の委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕
○原田委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○原田委員長 次回は、公報をもつてお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。
午後二時五十三分散会

全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案
全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律(昭和五十六年法律第八十四号)の一部を次のように改正する。
附則に次の二項を加える。

3 前項に規定する区間において全国新幹線鉄道整備法第九條第一項後段の規定による工事実施

計画の変更の認可を受けて行われる停車場の新設については、当分の間、前項の規定にかかわらず、改正後の同法第十三条の規定を適用する。

4 改正後の全国新幹線鉄道整備法第十三条の規定は、当分の間、附則第二項に規定する区間において全国新幹線鉄道整備法第九条第一項の工事実施計画に係る新幹線鉄道の建設の工事が完了した後に停車場を新設する場合並びに東京都と大阪府とを連絡する新幹線鉄道の区間及び大阪府と福岡市とを連絡する新幹線鉄道の区間において停車場を新設する場合について準用する。

附 則

1 この法律は、公布の日から施行する。
2 改正後の全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律附則第三項の規定は、この法律の施行の日以後に受けた全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第七十一号）第九条第一項後段に規定する工事実施計画の変更の認可に係る停車場の新設について適用する。

理 由

新幹線鉄道の整備に資するため、当分の間の措置として、現に工事実施計画の認可を受けている新幹線鉄道並びに東海道新幹線鉄道及び山陽新幹線鉄道の停車場の新設に関し、地方公共団体がこれに必要な資金についての補助金等の交付その他財政上の措置を講ずることができることとする等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

昭和五十八年十月十七日印刷

昭和五十八年十月十八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局