

昭和五十八年八月十九日受領
答 弁 第 四 号

(質問の 四)

内閣衆質九九第四号

昭和五十八年八月十九日

内閣総理大臣 中曾根康弘

衆議院議長 福田 一 殿

衆議院議員岩垂寿喜男君提出国鉄貨物輸送合理化に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員岩垂寿喜男君提出国鉄貨物輸送合理化に関する質問に対する答弁書

一について

日本国有鉄道の貨物輸送については、昭和五十七年七月三十日の臨時行政調査会答申「行政改革に関する第三次答申―基本答申―」及びこれを受けた同年九月二十四日の閣議決定「日本国有鉄道の事業の再建を図るために当面緊急に講ずべき対策について」並びに昭和五十八年八月二日の日本国有鉄道再建監理委員会意見「日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために緊急に講ずべき措置の基本的実施方針について」及びこれを受けた同月五日の閣議決定の趣旨を踏まえ、関係方面の理解を求めつつ、合理化を着実に推進する必要があると考える。

二について

1 新鶴見操車場は、現在列車の分解・組成を行う仕訳線、列車の到着・出発、機関車の付け

替え、乗務員の交替及び列車の待合せを行う着発線、同操車場を經由して、武蔵野線等の営業線相互間に運転される列車の通過本線、機関車の留置、検査及び修繕を行う機関区線、着発線から機関区線へ至る通路線等から構成されている。

昭和五十九年二月のダイヤ改正に伴う合理化により、同操車場においては、仕訳線及びこれに関連する若干の線が廃止され、これ以外の線については存続される予定である。

なお、廃止される予定の仕訳線等の跡地利用については、今後慎重に検討してまいりたい。

2 東海道方面の旅客輸送対策については、昭和五十五年までに線路増設を行い、東海道本線と横須賀線とに分離したので、旅客輸送の線路容量に余力を残している。

したがって、東海道貨物線の旅客線化については、長期的な課題として今後検討すべきものと考えている。

3 いわゆる武蔵野南線は、武蔵野線府中本町から新鶴見操車場間の貨物線であるが、その旅客線化については、これとほぼ並行する南武線との関係、トンネル区間が多いため旅客駅の設置に多額の費用を要すること等問題がある。

したがって、いわゆる武蔵野南線の旅客線化については、長期的な課題として今後検討すべきものと考えている。

右答弁する。