

第二十六回国 参議院運輸委員会會議録第九号

昭和三十三年三月二十日(水曜日)午後一時五十三分開会

出席者は左の通り。

理事

江藤 智君
木島 虎藏君
三木與吉郎君
大倉 精一君

委員

後藤 義隆君
成田 一郎君
平島 敏夫君
相澤 重明君
柴谷 要君
中村 正雄君
高良 とみ君
市川 房枝君
岩間 正男君

國務大臣

運輸大臣 宮澤 胤勇君

政府委員

運輸省鉄道監督局長 權田 良彦君

運輸省鉄道監督局長 細田 吉藏君

事務局長 古谷 善亮君

常任委員 會専門員

日本国有鉄道総裁 十河 信二君

日本国有鉄道総裁 久保 亀夫君

日本国有鉄道総裁 磯崎 毅君

道営業局長

磯崎 毅君

本日の會議に付した案件
○国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)

○理事(大倉精一君) これより運輸委員会を開会いたします。
国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本日御出席の方は国鉄総裁十河信二、経理局長久保亀夫、営業局長磯崎毅の諸氏であります。

御質疑のおありの方は順次御発言願います。

○木島虎藏君 大臣がお見えになりましてからまた大臣にお聞きすることでございますけれども、今順序を変えまして、第一に、このごく最近の滞貨はどれくらいあるかお聞きしたいのです。

○説明員(磯崎毅君) けさ現在で二百五十一万トンでございます。

○木島虎藏君 それは大体何日分になりますか。

○説明員(磯崎毅君) 現在一日大体五十万トン輸送をやっておりますので、約五日分に該当いたします。

○木島虎藏君 現在のその五日分というのは、大体国鉄では普通の状態の何倍くらいとお考えなんですか。

○説明員(磯崎毅君) 昨年のおよぼ今ごろが九十五万トンくらいでございますので、それに比較いたしますれば、二倍半でございます。昨年の最高時は二百十七万トン、これは十二月の中旬でございます。二百十七万トンに

達しましたので、それに比較いたしましたら若干上回っております。

○木島虎藏君 この二百五十一万トンの中には、遠からず運賃が上げられるというので、多少その先送りの傾向を認めますかどうですか。

○説明員(磯崎毅君) その点につきましては、必ずしも正確に実情が把握できませんでございますが、現在まで出て参ります物資につきましては、運賃値上げを見越しての輸送の要請がふえたとはいふふうには見ておりません。と申しますことは、大体一月以降からの上昇のカーブが、何と申しますか、大体コンスタントにずっと上つてきておりますので、運賃値上げを見越しての急激な上昇というものはないというふうな考えられますが、ただ、個々の物資々々につきましても必ずしも必ずしも全然ないかというふうには申しませんが、全然ないとは申し上げられないと思ひます。

○木島虎藏君 そこで、今提案になっておりますところの運賃法の改正に伴って、設備の増強なり輸送力の増強が企てられておられますが、この企て通り参りまして、三十二年度には一体どの程度輸送力がふえるのですか、現在に比べて。

○説明員(磯崎毅君) 現在私どもで想定いたしておりますのは、本年度は一億七千二百萬トンから三百萬トンの間というふうな考えでございます。まだ三月が半月ばかりでございますので正確な数字は出ておりませんが、大体一億七

千二百萬トンから三百萬トンの間と考へますが、それに対しては、大体現在予定をいたしております工事ができ、貨車の新製ができませんれば、昭和三十三年度におきましては約一億八千三百萬トン程度の輸送が可能だといふふうな考えております。

○木島虎藏君 そうすると、これは大体何%くらい増になりますか。

○説明員(磯崎毅君) 約四%半でございます。

○木島虎藏君 次に、旅客の方はどういふことになりますか。

○説明員(磯崎毅君) 旅客につきましては、三十二年度の現在の見込みは一人キロで申し上げてよろしうございませぬか。

○木島虎藏君 ええ、けつこうです。

○説明員(磯崎毅君) 人キロで申し上げますと、千八百億人キロでございます。これは対三十一年度の予算に比較いたしますと百五億、五%の増加でございます。

○木島虎藏君 そういたしますと、三十二年度では大体旅客、貨物とも五%程度、それからこの五カ年計画が完了した暁には一体どういふふうになりますか。

○説明員(磯崎毅君) 五カ年計画が完成いたしました暁には、三十一年度の当初の計画に對しましては、旅客輸送におきまして一三九%、貨物輸送におきましては一三四%に増加する見込みでございます。

○木島虎藏君 今の割合、大体わかつておりますが、通俗的に申しましてです、現在いろいろ荷物が送れない、あるいは滞貨金庫と申しますか、あるいは暮れなんかには、中小企業では資金が払えぬというような問題が散見されておつたように見られますが、そういう問題は本案を実施すると解消するといふ見込みですか、どうですか。

○説明員(磯崎毅君) 現在想定いたしております輸送力の伸びが、また輸送量が伸びたといつたときに、貨車配給の面でこれを申し上げますと、現在の配給の率が大体六〇%でございますが、これが八〇ないし九〇%に引き上げ得るものというふうな考えられませぬか。

○木島虎藏君 旅客の方はどうですか、混雑割合はどういふことになりますか。

○説明員(磯崎毅君) 旅客につきましては、東京、大阪等の都市の電車区間では、現在の混雑度約二〇%をこしておられますが、それが二割ないし三割緩和されるというふうな考えられます。また遠距離の列車につきましては、現在年末その他の多客のときには、相当立って旅行していただいておりますが、それが大体座席の確保ができることになるといふような見込みでございます。

○木島虎藏君 そういたしますと、大体遠距離旅客ではすわって旅行でき、それから近距離の通勤では毎朝くたび

れたり、痛目にあつたりすることがなくなる、こういうことですか。

○説明員(磯崎敬君) 遠距離旅客につきましては、今先生の仰せの通りでございます。また通勤電車につきましては、この程度ではまだすわって通勤できるという段階にはなりません。非常に卑近な例をたえて申し上げますが、電車の中で新聞を読める程度には緩和すると思ひます。

○江藤智君 関連して、今五カ年計画が完成したあとの大体の輸送力緩和のお話があつたのですが、一般の方は、こういう運賃改正をいたしますと、すぐ効果が現われるのじゃないか、実際問題は五カ年後に現われる面もこれは事実たくさんあるもので、その途中ややはりよくそういう点を理解してもらわないといふと、国民がそれだけの犠牲を払つておきながらさつぱり効果がないじゃないかというふうな不満も起るのじゃないかということが懸念されるわけですね。で、今、木島委員から三十二年度末の大体輸送力増の御質問があつたのですが、その点でちょっと私はつきりもう少し伺つておきたいと思ひるのは、貨物において、三十二年度の末に大体四・五%くらい輸送量がふえるだろう、それはその通りでございますね。そうしますと、一方におきまして来年度の貨物輸送トン数の計画は七・八%増を見込んでおられる。そうしますといふと、三十二年の終りにおきましては、滞貨の状態やなんかは運賃改正をやつたにかかわらず、もつと今より激しくなる、こういうふうにご考慮していいのですか、ちよつとこの点ももう少しはつきり……。

○説明員(磯崎敬君) ただいまのお話

の七・八%は三十一年度の当初の計画に對する数字でございます。先ほど私が申し上げましたのは三十一年度の実績の見込みに對する数字でございます。

○江藤智君 そうしますとですね、その当初と実績との関係はどうなつてゐるのですか。ちよつと見ますと、来年度の輸送量は今年よりも七・八%ふえ、それから一方においては輸送力は七・五%ふえるのだ、これは一つペースを同じようにして、そして言つていただいたらどんな割合になるものですか。

○政府委員(権田良彦君) その点、全くごもつともでございますので数字で御説明申し上げます。七・八と申しますのは、三十一年度の予算を編成いたします時における予算の積算の基礎数量になつた輸送量、これに對して三十二年度の、今回の予算の裏づけとなります輸送量が、鉄道だけで七・八%えるわけでございます。貨物が、これに對しまして列車キロで申しますと、同じく三十一年度の当初の予算の基礎になつた列車キロに對して、年度の三十二年の予算の列車計画は、貨物で二・六%ふえるわけでございます。従ひまして、七・八%輸送量がふえるところの列車キロは二・六%ふえますからして、この点、緩和になるわけでございます。先ほど国鉄の營業局長が答えましたのは、そうではなくて、今度は三十一年度の、現在出ております実績でございますね、今日までの……、たとえば去年の秋時間改正しておりまして、ちよつと見ますと、輸送量では、約四・五%、それから輸送力

では約五%、こういうことに相なるわけでございます。

○江藤智君 私が今お尋ねしましたのは、予算編成の資料では七・八%の貨物を輸送する、で、列車キロは二・六%それでふえる、ところが、現在はすでもう非常に無理な輸送をやつてゐるので、これだけの列車キロが果して出せるかどうかという、ある程度われわれは危惧を持つておつたのです。が、そうすると、この五カ年計画の第一年度において、これだけの工事をやれば十分に十分といふとおかしいが、この列車キロというの出せるのだという、これははつきりそういう見通しがつくわけなんですか。

○説明員(磯崎敬君) さようでございます。現在計画いたしましたおきま客車、貨車の新造計画がござりますれば、予定通りできるといふ計算であります。

○江藤智君 じゃ、旅客についても同じように言えるのですか。

○説明員(磯崎敬君) さようでございます。現在計画いたしましたおきま客車、貨車の新造計画がござりますれば、予定通りできるといふ計算であります。

○江藤智君 これは一つ国鉄当局にお願いしたいことはですね、われわれが考えますのは、みなあなたの方からいただいた予算の、予算といひますか、資料をもとにしてやつてゐるので、基礎がそういうふうにはばらばらな資料で出されちゃ、やつぱり判断をするのに一々質問をしてやらなければはつきりしないので、やつぱりそういう資料は何か基準をきめてそして出していただきたい、そういうふうにごお願いしたいと思ひます。

○木島虎藏君 次にお尋ねしたいのは、どうもこの調書を見せていただきたい

ただけではよくわからぬのですが、二十九年度、三十年、三十一年度、三十二年、それから三十二年から三十二年の予算が出ておりますが、この収入の実績割合、それから列車キロ当りの経費の実績割合、こういうものがわかりですか。

○説明員(久保龜夫君) 経費は全部出ておりますから、すぐに計算をいたしまして御説明申し上げます。

○木島虎藏君 それでは、先ほど江藤君から御注意がございましたが、この予算の調書にですね、輸送人員、輸送トン数と、こうありまして、輸送人員の方が一・一%、輸送トン数の方が七・八%と、こうありますね。これをずつと過去に引き延ばして、今言つた二十九年から三十年、三十年から三十二年、これに對應する数字がどういふうなことになるかと、こういう意味であります。なければこの次でもいいですが、どうですか。

○説明員(久保龜夫君) 単個ではなく全体の数字でございます。……。

○木島虎藏君 私の質問したい要点は、それを見ればわかると思ひますが、それらの数字はあとでいただきますが、何かずつと見た感じでは、収入は非常に大目に見、それから経費は非常に切り詰めて見えておると思ひます。……。

○説明員(久保龜夫君) それでは、今

○説明員(久保龜夫君) それでは、今

できると思ひますが、こういう数字がござります。……。

○木島虎藏君 この経費の方ですが、この経費は列車キロ当りとか、何かそういうのでないかと比較ができればいいのですが、そういうものはありますか。これは総括でしょう。

○説明員(久保龜夫君) ただいまの御質問の資料はさつと作りまして提出いたします。

○木島虎藏君 そこでですね、この経

……。

……。

……。

……。

……。

……。

……。

……。

費の方はあとでまあ見るといたしまして、収入の方ですが、三十一年度から三十二年度にひどく飛んでおるようでありますが、これは年度の全体を見ての話で、神武景気というのが三十一年度の中ごろから始まったように思うのでありますが、この最近の三十年間からの下半期、三十一年度の下半期と、この三十二年度の予算と比べて——比べてというのはちょっとむずかしいでしょうが、そういう考えで一つ修正したらどういうことになりそうですか、わかりますか。

○説明員(久保亀夫君) ただいま御質問の点は、下半期だけということだと少しむずかしいかと思いますが、大体年間を通じて三十二年度の実績見込みに対しまして、三十二年度の予算は約五%、旅客、貨物とも約五%ございまして、三十一年度は上期もかなりよろしゅうございまして、やはり八%から一割近く、下期もやはり八%から九%の増になっておりますので、特に下期の強弱はあまり関係はないだろうかと思っておりますが、そこまでまだ正確にわかっておりません。

○木島虎藏君 そうすると国鉄当局では、今の収入の飛んでおるやつに対して、ちょっと自信があまりですかどうか、その点をまず伺いたいと思っております。

○説明員(久保亀夫君) その点につきましては、繰り返し申し上げますが、本年度の見込みに対して約五%ございまして、設備の面におきましては、車両その他、あるいは輸送面におきまして、できるだけ貨物輸送について、年間ならし輸送をしていただくこと

いうことで、もちろん努力を要しますが、需要は相当強いとも思われませんが、私どもとしては、目標として立て得るものと、また実行し得るものと、かように考えております。

○江藤智君 これに関連いたしまして、要員問題についてちょっと御質問いたしたいのですけれども、この前、権田政府委員の御説明では、収入は、ただいまお話があったように、相当に見込むのだけれども、人間の方は現在の四十四万七千ですか、その程度からふやさない、こういう御説明であったように記憶するのです。もちろん給与総額その他によって押えられるかもしれないことは、これはなかなか大へんじやないか、もちろんあらゆる経営合理化の面でお考えになると思いますが、しかし、先ほどもあったように、列車キロにおいても十何%もふえるのだ、こういうような場合に、人間をふやさないでとにかくやるのだというところが、果して現状から、口では言えるかもしれないませんが、実際問題としてできるかどうか、そういう面についてはどういうふうにお考えになっておるか、国鉄当局あるいは運輸省の方から伺いたいと思っております。

○説明員(久保亀夫君) 要員の問題につきましては、かねがね申し上げておりますように、経営の合理化なり、それに伴う配置転換ということを徹底的に実施いたしまして、また、来年度以降相当多額の工事経費が増加されました、あるいは設備の更新あるいは近代化といったような面とあわせ相俟って経費を生み出して、必要な輸送増に向けていきたいと思っておりますが、た

だいま御指摘のありました、来年度列車キロ二%ということでございますが、これも先ほど収入のところでも申し上げましたように、本年度の実績は大体七%くらいはふえておりますので、やはり収入で申し上げますと同様に、実績に対しては大体五%程度の増ということになります。これによって何とか第一線の要員を生み出すように努力いたしたいと考えております。

○江藤智君 そういたしますと、この前も権田さんのお話では、私の勘違いと申しますか、そういう意味で予算総額というものが努力してふえれば、あるいはその他いろいろ給与ベースの問題なんかも変わるようなことがあるでしょうから、そういうようなことでやはりできるだけそういう人間の補充という面にも努力するのだ、こういうふうな解釈してよろしゅうございそうですか。

○政府委員(権田良彦君) 前回御説明いたしましたごとくに、予算人員でございまして、定員法の定員ではないのです。この予算人員に単価を掛けまして、さらにいろいろな諸手当を入れますして、給与総額の総額がございまして、その総額の内において、国鉄においていろいろ合理的な運用をしてもらう、こういう建前でございまして、一般公務員の定員という意味とは全然異なります。

ましては、いざれ運輸大臣がお見えになりましてからお尋ねすることといたしまして、ちょうど総裁もお見えになっておりますので、総裁にお尋ねいたしたいのでございしますが、国鉄は公営企業体でありますからして、どうしても機動的にある程度総裁のお考えによつて運営をやっていく、いわゆるこれを国鉄の自主性といわれておるようございしますが、今後いよいよ国鉄の使命も重くなって参りますし、たたくさんの工費もまかない、また要員の問題も起つて参ります。そういう面でもこの程度は自主性というものは国鉄当局としてぜひ持ちたいものだ、こういうことについて、国鉄あるいは総裁御自身の考え、あるいはそういうようなことについてのこれまで委員会のようなもので御研究なされたものでもあれば、そういう点について一つお尋ねいたしたいと思っております。

○説明員(十河信二君) ただいまお話のありましたように、国鉄にもう少し自主性を与えてもらいたい、もちろん国鉄は公共機関でありますから、政府、国会等からいろいろと監督を受け、指示を受けなければならぬということ、当然であります。もう少し自主性を与えてもらわないと、国鉄の合理的な運営といえますか、責任体制の確立といえますか、そういうようなことも十分にできないように思うのであります。それで私は初めからそのことを政府にもお願いいたしておるのであります。しかしながら、何と申しましたも、近年国鉄が世間から非常にきびしい批判を受けております。私としては、そういうことを強にお願いたしたいと思いがたから、まず、国鉄として

もう少し世間から信用される国鉄にしなければ強くお願ひすることができないというふうな考えまして、今日まで私は国鉄の信用回復ということに微力を尽して参つたのであります。微力、不徳にして皆さんの御期待に沿うような程度に参りませんが、次々と、かえつていろいろの事故を起したり、あるいは最近も新聞紙上で問題を起すようなことを起しまして、私としてはお願ひしたいこともお願ひできないでちゅうちよしておるような次第であります。

○江藤智君 総裁が国鉄の信用回復のために非常に御努力なすつておるといふことはよくわかるのでございします。また、それが十分でないから、むしろ遠慮して、言いたいこともまだ遠慮しておるのだという、非常に謙遜したお答えでございしました。しかし、私はやはり国鉄総裁がある自主性をお持ちになつて、そうして打てば響くというふうなやはり態勢を整えられませんかという、そのためにまた国民の不信を買うというふうな事柄もあるのじやないか、そういうふうな気持がするわけでありまして、従いまして、国会の方にもいろいろとそういうことを要望したいとおっしゃいますけれども、やはり国会において正式にディスカッションするところは、この運輸委員会であろうと思っております。一つ御遠慮なく、まあこの運営改正というふうな問題でも終りまして、いよいよここで新しく国鉄がスタートするのだというときになりましたら、一つそういう面も十分御研究になり、御遠慮なくこちらの方にもそういう案をお示し下さつたならば、われわれもみんなそれをよく検討して、できるだけ国鉄が仕事のやり

やすいように持っていきたい、こういうふうな考えますので、御遠慮なくそういう点をお申し述べ願いたいと思ひます。

○説明員(十河信二君) ありがとうございます。ございました。

○江藤智君 ところで、今度五カ年計画について、少し内容的にお伺いしたいと存じます。で、まずこの「修正国鉄五箇年計画」を拝見いたしました。お願いをいたしたいといいますが、希望を申し述べたいことがあるのでございしますが、それはまず、これだけの大計画であります。従つて、地に足のついた実行案をしっかりと立てて、いただきたい、そして態勢を整えて、この仕事を推進していくようにやっていただきたい、こういうことと存じます。まず、この計画の、どういふことがまず地に足のついたことかと申しますと、

いうと、まあ運賃改正その他もございしますから、非常にはなやかな行為という方が、どうしてもどんとどんとまあ表に立つて参りました、そしてじみちな、ほんとうに国鉄の安全を保持し、あるいは資産を保全し、また輸送力をつけるというふうな工事があと回しになつたのじや、これは非常に目的と変ることになる。で、もちろんこれに計画の方針として、一、二、三というふうに大方針が載つておるのでございしますが、私といたしましては、この二の「資産の健全化と、輸送の安全を確保するため老朽施設車両を更新し、信号保安設備を強化する」、それから第二の「現在の輸送力不足を解消するとともに、云々」ということがございしますが、一つ、この二点につきまして、決してこれがおろそかにならぬように

やつていただきたい、こういうふうな思ふのでございしますが、この点はよく一つ運輸当局あるいは国鉄当局として、間違ひはないと思ひますが、その点のお考えを一つ聞かしていただきたいと思ひます。

○説明員(十河信二君) ただいま御指摘のありました通り、われわれはこの五カ年計画で、最も重きを置きましたことは、資産を保持し、そうして安全を確保するというものであります。これにつきましては、かねてから長く委員会を設けまして、そうして現場の意見をも徴しまして万全を期してこの計画を立てたつもりでおります。また輸送力不足を解消すると、そして乗客、荷主に御迷惑をかけないように、日本経済の発展の隘路を開拓するようということにつきましても、部外の方々にもお願いいたしまして権威者を集めて、鉄道本来の使命である経済発展の推進力となり、文化の先駆たるべき使命を果すことのできるような地位にだんだん進んでいくようにということ、この計画を立てて参つた次第でございます。なお、この計画が果してこの通り実行されておるかどうかということにつきましても、事前の調査研究と同様に力を入れて事後の監査を厳重にいたして計画が計画倒れにならないようにということを努めておるような次第であります。

○江藤智君 ただいま總裁の御方針はよくわかりました。そういたしますと、私、ちよつとこのパンフレットを拝見して大きい項目が抜けておるようには私に思ふのでございます。と申しますことは、軌道の強化と近代化という大きなテーマがまだ落ちておるのでござい

ます。御承知のように非常な輸送量が増加いたしました。戦前は戦前の子想と申しますが、基準をはるかに上回つた通過トン数をまことに貧弱な軌道構造を持つた線路によつて引き受け

ております。また複線区間、東海道線、山陽線はもとより、それ以上に北陸線あるいは東北線というような単線区間の場所におきましては、列車密度が非常に上りましたために、保守の間合ひというものがほとんどない。以前は通過トン数が一千万トン以上になるという五十キロのレールにしなければいかぬという基準があつたのでござい

ますが、現状は全然そういう基準は無視されて、とにかく送らなければいかぬということ、どんどん軌条の上を走つておる。そのために、私、ごく最近も山口県の方にも行つたのでありますけれども、広島付近の勾配区間で軌条が飛んで、非常に危ない目に会つたということを現場の人からも聞きま

したけれどもそういうような危険な状態というものを、これは無視するわけにいかないのです。また保線の要員を節約すると申しますか、とにかく間合ひが少なくなつて、そういう時間がないのでありますからして、これを補うためににはどうしても軌道構造を強くして保守の手を省くようにしていくよりしようがない、そういう意味におきまして、軌道の近代化、言うまでもなく長いレールを使い、またコンクリートの枕木等を使ってこれを強化するということがぜひ必要であります。また世界の一流の国というものは、鉄道の近代化というものは車両、動力の近代化とともに、その二大柱の一方として軌道の近代化というものに非常に努力を

しておるわけですが、従いまして、安全の意味からいって、また近代化の意味からいきましても、軌道のそういう方面の仕事というものは非常に力を入れていかなければいけない問題じゃないか、またそういうふうな私にも聞いておつたのであります。ここにそういうおつた方がないし、また説明も載つておりません。わずかに備考欄にちよつと載つておりますけれども、この内容も何らわからないのでございまして、

そういう点をもう少しはつきりさしていただいたらいいだろうと存するのでございしますが、いかがでございませうか。

○説明員(十河信二君) 今の御質問、ごもっともであります。ここに文字が少し足りなかつたと思ひますが、軌道を強化し近代化するということは、もちろんこの計画では非常に重きを置いて、実際に重きを置いておるのであります。表わし方がどうもちよつとまずいと思ひます。鉄道で比較のおくれておりますのはこの軌道、それから通信、信号、これが相当おくれおるかと思ひます。この計画の中にはその方面のことは、輸送の安全を確保する点からいって、また輸送力を増強する

という点から申しましても、ぜひともやらなければならぬ。それは十分にやるつもりでおります。この表わし方が不十分であつたということは御容赦を願ひたいと思ふのであります。

○江藤智君 いま一つ私の感じたことを申し上げますと、何と云つても輸送力をつけましたためには、線路容量がなければいかぬ。線路容量をつけましたためには、いろいろ方策もございしますが、根本的な解決は線路増設、すな

わち単線区間を複線化し、複線区間を四線区間にする、こういうこととあります。わが国の鉄道がいかにそういう面においておくれおるかということ、諸外国——イギリスやドイツやフランスやアメリカの鉄道を一目ごらんになつた方はよくおわかりなのでございまして、イギリスやフランスあたりはもう半分以上も複線化、全線路延長の半分あるいはそれ以上も複線になつておるのに対して、日本はまだ何%ぐらしか複線区間がない。これではそれらの国に比べて、それ以上の輸送量を、はるかに大きい輸送量を要請されておる日本の鉄道としては非常におか

しな格好になつておる、こういうふうな気がするわけでございます。で、この五カ年と申しましても、これは日本の鉄道をあるべき姿に踏み出す最初の五カ年でございしますからして、そういうふうな面も十分に一つお考え下さつて、真に輸送力を増強するという

ことを第一の建前において一つやつていただきたい、こういうふうな希望を申し上げます。

それから第二に、その態勢を整えてもらいたいということも申したのであります。その面が一番、私らが一目見て、これで態勢が整うかどうか心配なのは、総経費がまことに少いものしか認められておらぬ。昨年五百十億に對しまして約五十億程度の総経費である。これは倍の一千億とい

がかかっておることは事実でありまして、そういう点は一つ総裁においてよくお考えを願いたい。

また人間を節約する面におきましても、これも御研究願いたいのでありますが、たとえばガソリン、こういうようなものは現在はおもろくへ行っても大きいスタンドがありまして、非常に楽に買えるのです。ところが、これを国鉄が購入して、そうしてドラムカンに入れて検取する、そうしてまたそれを二度輸送して現場に持って行く、それがこのごろの現場におきましては、そういうようなガソリンを貯蔵する場所というものが法律によって定められておからしめその保管場所も作っておかなければならない、そういうような事情を考へますと、すべての結局経費を総合してみると、すべてどつちが得かわからない。ある人の意見などでは、もう明らかに普通にお買った方が安いのだと言ふ人もあるのでありますからして、そういう点も、これは一例でありまして、五カ年計画に入るに当って一つ十分に資材の購入という面もお考え願いたい、こう考へるのをごさいますか、どうでございませ

か。○説明員(久保亀夫君) ただいまの、ちよつと申しおりました資材につきましましては、機構の改革とにらみ合せまして、相当大量に地方の資材部に、こまかいものについては、点数にいたしました。数千点の品物を地方で購入するようには、これはたゞし地方資材部でございませぬ、購入したすうにすでに実施いたしてございませぬ、かなり能率的に手に入るような制度には一応いたしたわけでございます。また、一時にあ

るいは工事の担当者か購入するといつたこともあろうかと思ひますが、こういふ点については、よく実情に即して検討して参りたい、かように考へております。

○江藤智君 その点は私もよく承知しております、ただ事務柄が、また画期的な仕事を、しかも、少数な人間でやるといふその御決心でございませぬから、まあいろいろの面にわたつて態勢を整えて一つやつていただきたい、こういうわけでございます。

そこで、もう一つお伺ひいたしたいのでございますが、この五カ年計画をいたしまして、東海道線の輸送力と申しますか、輸送要請に対する輸送力の見通しというものはどういふふうに考へておられますか、お伺ひをちよつとしたいと思ひます。

○説明員(磯崎巖君) 東海道線につきましましては、御承知の通り現在すでに復線であるものの完全に旅客、貨物も輸送が行き詰まり状態になつております。ですから、日本の線区の中でも非常に輸送の隘路、輸送難の度の高い線区になつておりました、これにつきましましては、実は過般米から、この国鉄の中に東海道線の線路について、いかにこれを強化すべきかという意味の委員会を作りまして、現在種々調査中でございます。また完全に結論を得ておりませぬが、あるいは場合によりましては、画期的な線路の増強方策等も考へなければならぬような事態が参らぬやうにとりまかせ、また自動車の問題といたしまして、また自動車の問題といたしまして、東海道線を増強するかと、今後は、非常に国鉄にとりまして大きな問題でございませぬので、現在なお調

査会におきまして調査を進行中であります。○江藤智君 この五カ年計画で考へておられる東海道線の復々線化というのは、これは、東京付近と解釈していいのですか。○説明員(久保亀夫君) 大体東京付近、名古屋付近の電車区間ということ、東海道線全体の輸送の流れがいつ行き詰まるかという問題とは一応直接には無関係ということになつております。

○江藤智君 いずれにしましても、現在の輸送を見ておきますと、下の方から上つてきましても、結局東海道線のうちでも、かつては思いも設けなかつた中間部分において、すっかりたまつてしまふというふうな情勢になつてい

るのでありますからして、この五カ年計画をやれば、大体先ほどのお話のやうに非常に輸送力がつくのだと言われまされども、私は一番大事な東海道線の全般的な行き詰まりという面において、先ほどお話しになつたこれは平均の増加でございませぬけれども、動脈結滞が起りやしないかという心配をするものでございませぬから、その点

は一つこれと並行して十分に御研究になり、また、その対策を一つでございませぬ、早く立てていただきたいということ、希望いたしましたので、一応私の質問は終了いたします。

それから運賃改正の説明は一応承わつたことになつておりますけれども、提案理由にいたしましてもあるいはほかの資料にいたしまして、どうもみなん基礎がばらばらというところ、いろいろの数字が出てきて

いるわけでは、また御承知のやうに一

割八分案から三期三分にまでずつと変つてきておりますからして、一つ数字を整理して、そうしてまたこういふやうに変わつてきたというふうなことを、一つ簡単にわかるような資料として出していただきたいと思ひますが……。

○理事(大倉精一君) 速記をとめて。(速記中止) ○理事(大倉精一君) 速記をつけて。それでは江藤君の今要望の資料、御提出願ひいたします。

なお、ただいま宮澤運輸大臣が出席になりまして、御質問の方は、引き続き御発言願ひいたします。

○木島虎藏君 運輸大臣が見えましたから、運輸大臣に御質問申し上げま

す。今回の国鉄運賃法の一部改正の背景になつておられますところの国鉄五カ年計画で、この五カ年計画を運輸省としてお考えになつた場合に、船舶、それから自動車、航空、それから私鉄ですね、私鉄は自動車、こういう国鉄以外の輸送機関ですね、この全体をお考えになつて策定されたと思ひますが、そのお考えになる場合にどういふふうな考え方で日本の国内輸送、これを国鉄にどういふ程度に分担させようか、こういうものは船にやれ、こういうものは自動車にやろう、こういうものは航空でというお考えはあつたと思ひますが、その基本観念を一つお伺ひしたいと思ひます。

○國務大臣(宮澤胤勇君) 一昨年、まあ昨年から来たいわゆる日本の経済拡大が、一般に予想していたよりも非常にテンポが早かつたというふうな点がありませぬ、ただいまのうちに、船舶も外航につきましましては、これは今日日本の船の足りないところを外国船でやつて

おります。これはもうなるべく日本船によつて国際間の競争に耐えていくという点であります。足りないところは外国船でやつておりますが、国内の内航につきましましては、まだ十分に回復しておられないのみならず、その輸送の実態が戦前のような調子に行つておりませぬために、おにも国鉄依存というやうな形で輸送がやられております。これを急激に今戦前のような状態に挽回するといふことは、現在の状態において相当の国家が補助的な政策を行わなければ、なかなか急激にはいかないと

思ふのであります。しかし、これは国鉄一本に依存するわけにいきませぬので、今日の五カ年計画はこれらの点をむろん考慮されておりますけれども、現在の国鉄の持つ輸送力を、いわゆる経済企画庁の、わが国経済の拡大していく割合によつて、今の持つておる国鉄の輸送力をそのまま少くとも五年間に増強していこう、しかしながら今の国鉄の持つておるのも、石炭、木材その他の重要資材を国鉄で運ぶということ、これは戦前にはなかつた状態でありませぬ、それを今後さらに内航船の方の整備に期待して、国鉄の負担を軽くしていこう、こういうことは見合つておりますが、現在の五カ年計画は、今日

国鉄の持つておるウェイトそのままを五カ年間で大体やつていこうというこ

とになつております。○木島虎藏君 そういたしますと、大体のところは、現在の輸送分野を数字的に伸ばしていこう、こういうことに了解してけつこうですか。○政府委員(橋田良彦君) 今大臣がご答へいたしました通りの方針で策定いたしました、この輸送量の配分を少

し数字的に御説明したいと思ひますので、私御説明申し上げますが、大

昭和三十二年三月二十日【参議院】

昭和三十二年三月二十日【参議院】

昭和三十二年三月二十日【参議院】

昭和三十二年三月二十日【参議院】

昭和三十二年三月二十日【参議院】

昭和三十二年三月二十日【参議院】

昭和三十二年三月二十日【参議院】

字は今大臣がおっしゃったような通りでございます。

○江藤智君 ちよつと関連して。今の数字なんです、貨物輸送量の方は大体今と同じですね。それから旅客の輸送面でも、今よりも自動車の方に

○政府委員(権田良彦君) 貨物でも、自動車の方が二で飛躍的に大きく、それからバスの方が二・二が一

○江藤智君 五・三でございますので、これはいずれもやはり自動車の今までの伸びの状況、それからさらにいろいろな道路の

○江藤智君 そうしますと、今のままの姿の増加数量というものを伸ばして

○政府委員(権田良彦君) 大体さうやうでございますが、自動車は多少うわめに実績より見ておられます、先の伸び

○江藤智君 私がぜひ運輸当局に一つしっかりと計画を立てていただきたい

○江藤智君 私かぜひ運輸当局に一つしっかりと計画を立てていただきたい

ち立ててもらいたいと思う。また、木島委員もそういうお気持ちだと思うので

○国務大臣(宮澤胤勇君) 大体ただいま申し上げたのですが、今後の輸送全体の総合的な計画は、もう少しいろいろ各方面の御意見を伺って立てていきたいと思ひます。

○江藤智君 実はその問題を至急立てていただきたい、ということとは、この運賃改正につきましても、やはり国民の皆さんはそういうような方向が

○江藤智君 現在国鉄の立場から考えてみますと、たとえば自動車を考えて

○政府委員(権田良彦君) 今御指摘のような趣旨で、運賃体系においても

○木島虎蔵君 それでは、その詳細についてはまた後ほど伺ひすることに

○柴谷要君 いよいよ本国会の重要議

○柴谷要君 いよいよ本国会の重要議

が、今後五カ年計画を立てて、国鉄がほんとうに一つ立て直しをやるうとい

○木島虎蔵君 次に、一つお伺ひしたいのは、今の話は五カ年計画でござい

○政府委員(権田良彦君) 今御指摘のような趣旨で、運賃体系においても

○木島虎蔵君 それでは、その詳細についてはまた後ほど伺ひすることに

○柴谷要君 いよいよ本国会の重要議

○柴谷要君 いよいよ本国会の重要議

○柴谷要君 いよいよ本国会の重要議

○柴谷要君 いよいよ本国会の重要議

案である国鉄運賃法の一部改正法が参議院にかかつて、そこでわれわれもこ

○木島虎蔵君 次に、一つお伺ひしたいのは、今の話は五カ年計画でござい

○政府委員(権田良彦君) 今御指摘のような趣旨で、運賃体系においても

○木島虎蔵君 それでは、その詳細についてはまた後ほど伺ひすることに

○柴谷要君 いよいよ本国会の重要議

○柴谷要君 いよいよ本国会の重要議

○柴谷要君 いよいよ本国会の重要議

○柴谷要君 いよいよ本国会の重要議

することができませんので、運輸委員会はこれ以降終るようにはしてまいらぬ、かように提案申し上げます。

○相澤重明君 それからやはり国鉄の運賃値上げの問題については、運輸当局ばかりでなくして、大蔵省にも非常に関係があるので、大蔵省の関係者を呼んで意見を聴取しなければならぬ。特に主計局長あたりは呼んで、各角度から一つ検討を進めたいと思います。従って、次回あたりには大蔵省の関係者も出席できるように取り計らっていただきたい。

○岩間正男君 やはり同じように出席要求したいのは経済企画庁長官、これは五カ年計画とどういふ関係があるか聞きたいので呼んでもらいたい。もう一つ資料要求したいと思ひますのは、五カ年計画の、要するに先ほど江藤委員から質問のありました鉄鋼とか、セメント、木材などの物資の需給計画、そういう五カ年計画と、それから三十二年年度の当面するもの、そういうものが出ておると思ひますが、そういう資料を一つ至急に出してもらいたいのであります。

○理事(大倉精一君) ちょっと速記をとめて。

〔速記中止〕

○理事(大倉精一君) 速記を始めて。それではこれにて散会いたします。

午後三時十九分散会

三月十四日日本委員会に左の案件を付託された。

- 一、熊本県小国、隈府町間鉄道敷設促進に関する請願(第一一六二号)(第一二二二号)
- 一、国鉄篠栗、臼井阿駅間鉄道敷設

昭和三十三年三月二十七日印刷

促進に関する請願(第一二二三号)

- 一、武蔵野線鉄道敷設に関する請願(第一二二八号)
- 一、国鉄鳥栖駐在指令室廃止反対に関する請願(第一二三八号)

第一一六二号 昭和三十三年三月一日受理

熊本県小国、隈府町間鉄道敷設促進に関する請願

請願者 大分県日田郡上津江村 長 井上不二雄外三名

紹介議員 後藤 義隆君

久大線豊後森駅から熊本県隈府町に通ずる鉄道敷設工事は、現在熊本県小国町まで開設されたのみで小国、隈府間はそのまま放置されておるが、元来本鉄道敷設は森林資源の開発のため着工されたものでありこのまま放置されれば当沿線地帯のばく大な森林資源(日田杉が主である)の開発は到底実現されなから、すみやかに小国、隈府町間の鉄道敷設を促進せられたいとの請願。

第一二二二号 昭和三十三年三月四日受理

熊本県小国、隈府町間鉄道敷設促進に関する請願

請願者 熊本県知事 桜井三郎 紹介議員 矢嶋 三義君

この請願の趣旨は、第一一六二号と同じである。

第一二二三号 昭和三十三年三月四日受理

国鉄篠栗、臼井阿駅間鉄道敷設促進に関する請願

請願者 福岡市長 奥村茂敏外 二十一名

紹介議員 吉田 法晴君

国鉄篠栗、桂川、臼井の三駅間鉄道の建設促進は、昭和二年以来しばしば陳情を続けた結果、昭和四年度以降鉄道建設予算に編入の上、翌年度から継続事業として年度割中に計上を見たがその後種々の事情から今日までその実現を阻まれておるが、本線の利用度を考えると、中部山岳地帯の資源を北九州方面に直送する日田線あり、筑豊炭田の資源を刈田港より搬出に主眼を置く油須原線の現出目しように迫らんとするとき、これ等の線に連結して行政、経済、文化の中心地の福岡市方面並びに博多港を目標に本鉄道を建設することとは、地方産業開発はもと論物質輸送の増強と時間短縮に寄与すること日田、油須原両線と併せ全く一石三鳥の効果も期待されるから、これが実現を促進せられたいとの請願。

第一二二八号 昭和三十三年三月五日受理

武蔵野線鉄道敷設に関する請願

請願者 千葉県野田市議会 長 茂木七郎治外十六名

紹介議員 上原 正吉君

武蔵野線の建設が要請される国家的意義は、首都東京及び京浜工業地帯に通ずる常磐、東北、上信越、中央、東海道各幹線によつて交流される物資を、首都の外廓を通じて相互に連絡する環状線をもつて円滑なるを通を計り、併せて首都圏内衛星都市部の育成と交通の利便に資せんとするものであるから、運輸省、国鉄当局的に鉄道敷設法に準

拠した計画予定線による武蔵野線を実現せられたいとの請願。

第一二三八号 昭和三十三年三月五日受理

国鉄鳥栖駐在指令室廃止反対に関する請願

請願者 佐賀県議会議長 山下 徳夫

紹介議員 吉田 法晴君

今回門可鉄道管理局では門可港、鳥栖間のマイクローウェーブ完成を機に鳥栖駐在指令室を廃止し、直接本局からの指示を計画、来年度から実現しようとしているが、若しこの計画が実現されることになれば福岡県の中南部、佐賀県、熊本県及び大分県の一部は貨物旅客関係のサービス低下は必至であり現在でも深刻な客貨車輸送及び配車はますます悪化して経済面に与える影響はまことに重大なものがあるから、鳥栖駐在指令室は是非とも存続せられたいとの請願。

昭和三十三年三月二十八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局