

第三十八回国会 衆議院 運輸委員會 會議録 第十二号

昭和三十六年三月十六日(木曜日)

午前十時四十一分開議

出席委員

委員長 三池 信君

理事有田 喜一君 理事生田 宏一君

理事尾関 義一君 理事川野 芳満君

理事高橋清一郎君 理事井岡 大治君

理事久保 三郎君 理事山口丈太郎君

伊藤 郷一君 浦野 幸男君

木村 俊夫君 佐々木義武君

壽原 正一君 鈴木 仙八君

關谷 勝利君 細田 吉藏君

前田 義雄君 加藤 勤十君

島上善五郎君 西宮 弘君

肥田 次郎君 矢尾喜三郎君

安平 鹿一君 内海 清君

出席國務大臣 木暮武太夫君

出席政府委員

運輸政務次官 福家 俊一君

運輸事務官 辻 章男君

(大臣官房長) 運輸事務官 阿本 悟君

(鉄道監督局長) 運輸事務官 廣瀬 眞一君

(鉄道監督局長) 有鉄道部長 廣瀬 眞一君

委員外の出席者

建設事務官 前田 光嘉君

(道路局長) 日本国有鉄道総 十河 信二君

裁 日本国有鉄道副 吾孫子 豊君

總裁 日本国有鉄道常 中村 卓君

務理事 日本国有鉄道常 兼松 學君

務理事 日本国有鉄道常 兼松 學君

務理事 日本国有鉄道常 兼松 學君

務理事 日本国有鉄道常 兼松 學君

務理事 日本国有鉄道常 兼松 學君

第一類第十号 運輸委員會會議録第十二号 昭和三十六年三月十六日

質疑の通告がありますので、順次これを許します。

細田吉藏君。

日本国有鉄道常 關 四郎君
務理事 日本国有鉄道常 磯崎 親君
務理事 日本国有鉄道常 滝山 養君
務理事 日本国有鉄道常 宮澤 吉弘君
(新幹線建設局工 事局長) 専 門 員 志録 一之君

三月十六日

委員原健三郎君及び山田彌一君辞任につき、その補欠として浦野幸男君及び前田義雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員前田義雄君辞任につき、その補欠として山田彌一君が議長の指名で委員に選任された。

三月十六日

鉄道軌道等の事業における公共負担の国庫負担等に関する法律案(安平 鹿一君外六名提出、衆法第一二二号)は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出第七六号)

〇三池委員長 これより会議を開きます。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を続行いたします。

れておるようでございます。すなわち貨物につきましては、全体が二倍二分三厘になることを一倍八分、また旅客につきましては、全体が二倍四分一厘になることを一倍九分二厘、従って年率もそれぞれ五・五％とか、五・五％になっておるわけでございますが、まずお伺いしたいことは、この所得倍増計画に伴う輸送計画について、運輸省並びに国有鉄道がどの程度関与され、またこの数字については、これが妥当なりとお考えか。こういふふうにつきまತ್ತたものでございますから、当然妥当だといふふうな御意見があるいはあるかもしれませんが、どちらかというて、これは強く見られておるのか、弱く見られておるのか、つまり可能性としては、これではもっと伸びるのか、あるいはもっと減る可能性があるのか、そういう点につきまして、まず最初にお答え願いたいと思うのでございます。

〇岡本政府委員 所得倍増計画に対応いたします国鉄の輸送力の増強計画につきましては、たしか昨年の三月ごろから作業を始めておりまして、その中心でありました経済企画庁とは緊密な連絡をとって、計画の樹立に当たってきつたものと考えております。経済企画庁の諮問機関でございます経済審議会の中の交通体系小委員会、所得倍増計画に見合ふところの国内における輸送力の増強整備計画について検討して参ったのでございますが、その交通

体系小委員会の作業には、もちろん運輸省、国鉄も参画しているわけでございますけれども、その支配的な意見というものは、ここ十年のうちに、交通機関相互における分野について相当の変化がある。つまり陸上輸送機関のうちにおきまして、道路の画期的な整備に伴いまして、道路運送機関が大きく伸びるであらう、あるいは政策のやり方いかんによつては、海運も相当伸びるであらう、こういうふうな見方が支配的でございます。従つて、具体的に鉄道の持つ役割は低下していく、非常に大ざっぱな言い方でござい

ますけれども、そういう前提に立つて作業を進めたところでございます。これに對して運輸省といたしましては、そういう見方に対しては、大体肯定的な立場に立ちまして、一応賛成してきたわけでございます。従いまして、ただいま仰せのような年率の伸び率にしても、一般より低い率に押えられてきておるわけでございますが、ただ私の感じから申し上げますと、この十年のうちにそう急激な各種輸送機関の分野に大きな変化があるかということになると、必ずしもそういうことにはならぬのじゃないかというふうな考えも出てくるのでございまして、欧州大陸とかあるいはアメリカにおけるような急激な変化は、この十年のうちにないんじゃないかという気もいたすものでございまして、今後情勢の推移を慎重にトレースいたしまして、これで足りないという徴候がいささかでも見えま

した際には、急速に計画を再検討いたしました。わが国の経済成長の伸びに、わが国の輸送力が陸路にないよう十分に配慮いたした、かように考えております。

○細田(吉)委員 だいたい問題が多いのですから、答弁は至って簡略に、要領よくお願いいたします。

ただいまの御答弁、私も実はやや同感でございますが、国有鉄道の伸び率が全体の伸び率に対して、この所得倍増計画に書いてあるのは、私は最小限じゃないかというふうに考えておるのでございます。このところが非常に大切でございまして、これからあとの問題にも関連いたしますので何ったわけでございます。

そこで、この計画を基礎にして国有鉄道の新五カ年計画をお作りになった、こういうことを提案理由にも書いてございまして、国鉄の新五カ年計画の説明にもそうなっておるのでございますが、これにつきましては、どのようにな作業をなさってこういふふうにやられたのか、私はよくわかりませんが、こういう数字に対応するために積み上げられて新五カ年計画を作られたのか、どういふ形でできておるかという点、これは国有鉄道から御説明を願いたい。

○滝山説明員 ただいまの御質問にお答えいたしますが、所得倍増計画は十カ年の計画でございます。この十カ年の輸送量というものは総生産と輸送量とのある相関係で出した、いわゆるマクロ作業でございます。もちろん国鉄の計画も交通体系小委員会でおきめになりました分野というものを前提に置いて考えておるのでございます。

が、しかし国鉄の計画というものはより具体的なことを必要といたしますので、現在持っております施設の増強あるいは車両の購入というふうなもの、輸送量と投資の関係、輸送力の関係をつなげながら積み上げたものでありまして、この積み上げ作業とマクロ作業との関連を五カ年後においてとったわけでございます。言いかえしますと、五カ年後に想定されております鉄道の分野というものの量をこなせるようにチェックいたしまして、そして積み上げとマクロとの関連をつけておるわけでございます。

○細田(吉)委員 私はここで、ただいまの御説明がございましたので、さらに詳細にこの五カ年計画について何うことは時間をとりますので、少し簡略にいたしたいと思っておりますが、私は率直に申し上げますと、この五カ年計画というものはもちろん五カ年でございまして、所得倍増計画の数字は十年でございますけれども、輸送力増強という点において、少なくとも百歩譲りまして最低限度であると考えておるのでございます。むしろもっと言わせていただければ、これは所得倍増計画の十カ年の数字が前五カ年とあと五カ年をどう見るか別といたしまして、輸送力増強の点から言くと不十分じゃないか。

たとえば車両一つとりましては貨車の増強、客車の増強、こういう数字で年率五割なり五・五割なりはじけるだろうかというふうな感じを持つわけでございますが、これはいろいろ積み上げの作業をなさったのでございまして、から、私はこれ以上申し上げませんが、少なくともこの五カ年計画の実施というものは最小限であって、これが絶対確

保されなければ問題にならぬ、こういうことが言ひ得ると思つてございませう。

そこで問題は、これから先へ進みたいと思つてますが、この点は特に私は強調いたしておきたいことは、この国鉄の新五カ年計画は所得倍増計画より低目だと私は思ふ。輸送力増強という点について低目だ、こう思つてございませう。従つて少なくともこれだけは絶対確保しなければ百歩譲りまして、これは輸送が陸路になるというところに私はならざるを得ないと思つておるのでございませう。そこで非常に大切な問題は、大臣にお伺ひしたいのでございませうが、私が今申し上げましたような質疑あるいは応答の過程から出て参りますことは、この五カ年計画というものはどうしてもやらなくちゃならない、ないしはこれ以上やらなくちゃいかぬかもしれない、こういうこととございませう。そこで新しい五カ年計画を策定した、これが運賃改定の一つの大きな柱になつておるわけでございますが、この五カ年計画を政府並びに国有鉄道として、特に政府としては一体どのような形で扱いになるつもりであるか。道路の五カ年計画あるいは治水五カ年計画あるいは今回は法律が新しくできまして、港灣の五カ年計画につきましては法律に根拠を持ちました五カ年計画になつておるわけでございます。また港灣についてはなろうとしておるわけでございます。国有鉄道の五カ年計画というものは前の五カ年計画、三十二年度から三十六年度までの五カ年計画につきましていろいろ問題があつたのでございまして、これはあとから申し上げますが、今回の五カ

年計画はどのように政府としてお扱いになるつもりであるか、その点明らかにしていただきたいと思つてございませう。と申し上げますことは、前段に申しましたごとく、どうしてもこの五カ年計画は完遂するのだという決意と用意がなければならぬ、こう思ひますので、特に大臣からお答えを願ひます。

○木暮國務大臣 ただいま御指摘になりましたように、政府といたしましては所得倍増計画に伴ひまして輸送需要が増加いたすことに対処いたしまして、今回の新しい五カ年計画というものは、どうしてもこれだけ、いなこれ以上やらなければならぬものである。これがいわゆる最低の線であるという御趣旨に対しては全く同感であるのでございませう。政府といたしましては、御承知の通り閣議におきまして国鉄運賃改定が決定いたしましたときに、この背後に五カ年計画をもつて輸送力の増強、整備をいたして、所得倍増計画による輸送需要の増大に対処すべしということをお願いをいたして、これを裏づけといたしまして、今回の国鉄運賃改定法を決定いたしましたのであります。政府としても強い決意を持ちまして国鉄運賃改定の背後の基礎的条件であります。この程度の増強は、どうしてもやらなければ政府の構想である所得倍増の計画というものに対処することはできないという決心を持っておるのでございませう。

○細田(吉)委員 大臣のただいまの御答弁で、ちょっとはつきりいたしたかねる点がございませうので、大へん失礼でございませうが、この五カ年計画をどの程度まで閣議決定をなさろうとなつておるのでございませうか。

○岡本政府委員 補足いたしましたして説明申し上げます。

この第二次五カ年計画というものを閣議決定するとか、その取り扱い方につきまして、運輸省としてはどういふ考えを持っておるかというお尋ねでございますが、先ほど大臣が申し上げましたように、この国有鉄道運賃法の改正につきましては、その前提として五カ年計画というものの必要性を是認したということになつておりました。従ひまして、もちろん政府全体がこれの必要性を強く認めておるということにはなつております。ただ形式的にこれを閣議決定するかどうかということについてはいろいろ問題がございませうので、ただいまのところでは国鉄總裁から第二次五カ年計画をいよいよ来年度からやりますという強い決意を表明する意味におきまして、当方の大臣に報告していただいて、これを閣議の席上において、国鉄がこれの内容を保持して第二次五カ年計画をやるといふことを報告してきたから、皆さんに御披露申し上げますというふうな形式をとつたらどうかというふうに考えております。

○細田(吉)委員 政府がどのようにこれを扱われるかということにつきましては、いろいろ政府の事情もございませうが、私の念願しておりますところは、港灣につきましても、この前の長期整備計画に伴う五カ年計画がございまして、それで今回は、法律に基づく五カ年計画ができるわけでございます。道路等についても、大体そういう経緯をとつて法律に基づく五カ年計画、治山治水も同様でございませう。従つて、国有鉄道の五カ年計画につきましまして

いまして、方法はいつでもよろしいと思ふのですが、その確保できる一で
きなれば、さつき申し上げたよう
に、これでも私の意見だと小さいの
すから、これが何らかの事情で第一
五カ年計画のようにまたギリ貧にな
てしまふということになりますと、
有鉄道が隘路にならないようにとい
ことを、何べんもここに書いてござ
いますけれども、あるいはおっしゃ
ておりますけれども、これは何にも
ぬ、こういふ点を実は心配をいたす
わけでございます、その点は一十分
覚悟を持ってこれの完遂できるよう
な

それから次に、提案理由の説明の中
で、五カ年計画の内容につきまして
いろいろございますが、私は特にこの
強調しておきたいことは、貨物が
に小さいかもしれないといっておる
数字で八割のものがふえる、それ
客の面におきましては九割二分とい
ものがふえる。十年間にいたしまし
もこれは大へんな数字だと思ひま
ざいます。そこで第二次五カ年計画
内容につきましては、全般としては
今申し上げたやうなことございま
が、少し中に入りましてお聞きを
おきたいと思ひます。

最初に電化の問題につきましまして伺いたいと思うのですが、電化は、もちろんサービスの改善から見ましても、輸送力増強から見ましても、また経営の合理化の面から見ましても非常に有効な措置であり、国鉄の電化

○岡本政府委員 仰せの通りでございます。まして、万難を排して五カ年計画の完遂をはかりたい、かように考えております。もちろん資金的にいろいろな問題が起きてきました場合には、あらゆる方法をとって、工事資金だけは絶対確保したい、かように考えております。

が進むことは非常にけっこうだと思ふのでございます。主要幹線千八百キロの電化の計画がされておるようでございますが、これについての電力の裏づけというものは大丈夫かどうかということ。それから要員の転換という御なものについても十分できるという御

○細田(吉)委員 それでは次へ進みたいと思いますが、この点は最初に所得倍増計画との関係から申し上げているのはそういうことでございます。昭和三十二年度からの第一次五カ年計画におきましても、いろいろな事情で、別な委員からすでに質疑等もございました。また私も資料を持っております用意があるかどうか。それからきょう数字がなければ数字はけっこうですけれども、あればお答え願いたいのですが、これまで電化がすいぶん進んで参りましたけれども、電化による利益といえますか、電化によって合理化になる部分、輸送力の増強になる部分、サービスの改善が出てくる面があると

ろいろございますが、私は特にこの際強調しておきたいことは、貨物がかりに小さいかもしれないといっておる數字で八割のものがふえる、それから旅客の面におきましては九割二分というものがふえる。十年間にいたしまして、もこれは大へんな數字だと思うのでございます。そこで第二次五カ年計画の内容につきましては、全般としては私今申し上げたようなことでございますが、少し中に入りましてお聞きをしておきたいと思ひます。

最初に電化の問題につきまして伺いたいと思うのでございますが、電化は、もちろんサービスの改善から見ましても、輸送力増強から見ましても、また経営の合理化の面から見ましても非常に有効な措置であり、国鉄の電化

が進むことは非常にけっこうだと思
うのでございます。主要幹線千八百キ
ロの電化の計画がされておるようでござ
います。これについての電力の裏づ
けというものは大丈夫かどうかとい
うこと。それから要員の転換というや
うなものについても十分できるという御

用意があるかどうか。それからきょう数字がなければ数字はけっこうですけれども、あればお答え願いたいのですが、これまで電化がずいぶん進んで参りましたけれども、電化による利益といますか、電化によって合理化になる部分、輸送力の増強になる部分、サービスの改善が出てくる面があると

○關説明員 お答え申し上げます。
ただいまの電化用の電力の問題でございしますが、この新五カ年計画に盛られました電化予定線区が約千八百キロございまして、これに要する電力量で申しますと十億二千キロワット・アワー、こういうふうに計算されております。それから最大電力で申しますと十七万六千キロワット、こういうふうになっております。それで、実はこの電力の確保につきましては、従来の、一番最初にやりました三十一年度に立

てました国鉄の幹線電化計画、これは三千三百キロの電化計画でございますが、それからその次に動力近代化計画といったしまして、十五年間に蒸気機関車が全部なくなってしまうという五千キロ電化計画、この場合にも、東京付

近の特別な通勤輸送というような非常な電力の尖頭負荷の出る場所は別いたしまして、あと全国的には全部電力会社の電力に仰ぐ、こういうような計画で、三十一年度の計画当初から電力会社、通産省とよく連絡をとりまして、この電力の供給の方では、日本電

力調査会というので毎年電力拡充の計画をいたしておりますが、その中に電化用電力の面も含んで計画していただくようになっておりまして、この点については三十一年度の電化計画以来、電力については電力会社から仰ぐということで、供給力としてはほぼ確保できると、こういうようなつもりでおります。

なっておりますので、電力量においてもこれは十分に確保できるもの、このように確信している次第でございます。それで国鉄の需要の伸びよりも、この電力会社の方の電力拡充の伸びの方が大きいものですから、たとえて申しますと、年使用最大電力で申しまして、三十一年度の計画当初の鉄道の電化用電力の全体の供給量に対する割合が三・五％でありましたものが、現在では三・一％に下がっております。これは四十年度の千八百キロの電化が完

成したときは全国の供給量に対し二・一％というような、全体として国鉄の電化用電力のウエートというものが下がっていくということは、拡充が十分できるといふことだと思っております。

次に要員の転換の問題でございますが、これにつきましては、年間三百六十キロの電化をしていくわけでございますが、これと同時に、この新五力年計画では輸送力を増強いたしまして、線路増設工事をやる、こういうことのためにサービス改善とあわせてまして列

車キロを非常に増大するということが、機関区の従業員が余ってゐるのは順次乗務員に転換していくということから、転換教育ももちろん必要でございしますが、これは一つには職種の、職給の——何というのですか給料のいい職場に転換していくということ、これは全体的に見まして十分にテンポも

トンの石炭消費量に対して三〇〇増でありますから、従来のままでありますたら百五十万トンの石炭が増加しなければならなかった。これが現在大体四百八、九十万トンというところで、五百万トン少し割りましたが、大体横ばいできているということは、百五、六十万トンの石炭が節約になったということになると思います。これは石炭費が大体百億程度に上りますし、これに對する電力料金というものは大体三十億程度になりますから、差し引き七十

億程度動力費においてもうかつていく
という計算になると思います。それか
ら電化によります増収というものが電
化の非常に大きな魅力でございます
が、これについては、たとえば「こだ
ま」の運転、これは「こだま」は東海

道線の東京から大阪まで幹線が始端から終端まで完成したということによって初めてああいうものができるわけですが、ありますが、「こだま」を一つの例にいたしますと、こだまを運転するためには十三億投資をいたしまして、年間十億の増収を見たというところから

ら、この動力近代化による効果というものはこのような効果が非常に大きい。しかしこれについてのこまかい差引による利益というものはまだ正確に出ず段階になっていませので、一例を申し上げてお答え申し上げたいと思います。

○細田(吉)委員 電化につきましても

いろいろお尋ねしたいこともござい
ますが、少し急ぎたいと思います。

通勤輸送の緩和というのが大臣の提案理由にもございます。五カ年計画にもございます。私は、通勤輸送につきまして、最近非常に疑問を持つておるのでございます。と申しますことは、

通動輸送は、最近も中央線で非常に混亂した状況が生じて、時差出勤その他をやつてやつと乗り切つたといひましても、これはよくなるめどはほとんどないので、だんだん悪くなるとさへ言えるのでございます。その際に、国有鉄道は何をしておるか、運輸省は何をしておるかというふうに、非常に世論がきびしいのでございます。私はもちろん通動輸送力を増強しなければならぬということについては異議のないところでございまして、この五カ年計画にある通動輸送力の増強のごときは、これは当然やらなくちゃならぬことだと思ふのでございますが、これは決して緩和にならないと思ふ。たとえば東京についてはいへば、決してこの程度のものでは緩和にならないと思ふ。今よりもっと悪くなるんじゃないかという、全体論としてでございますが、感じがいたすのでございます。と申しますことは、東京都の人口が、三十五年十月の調査で、五カ年間で百七十万入ふえておる。年三十万以上ふえておるわけでございます。川崎、横浜、あるいはこのごろは京葉地帯なんというから千葉まで、あるいは埼玉県の浦和から川口と入れますと、おそらく四十五万から五十万近くふえるんじゃないかろうかと考えるのでございます。例を申しますと、広島が、いろいろなところが一緒に上つた上でしやうが、四十三万

しか今いない。仙台が四十一万、新潟が三十一万くらいしかいなくても、ああいうところは非常に交通は混雑しておる。そういうものがこの京浜地帯へ乗っかってくる。しかもこの人口の増加たるや、赤ん坊や年寄りでふえるんじゃないくて、働く人口でふえる。そこで私は都市交通の問題というものは、交通の問題には違いございませんけれども、申し上げるまでもございませんけれども、もつと大きな政治、政策の問題だと思ひのたございます。そこで運輸省、国鉄としては、何とか増強します、楽にしますということも、これは言わなければいかぬかもしれませんけれども、反面、もうこれ以上

こういう形でふえられたんでは手に負えないのですということとを強力に、大臣なり総裁なりからいろいろな方面で発言を願ってしかるべきじゃないか。ただしかられているんでは——中央線の駅長がなぐられたり、東鉄の管理局長がつるし上げられたりというようなことでは、これは非常に気の毒だ。かりに東京都の三十数万にしまして——私の県などには、非常に広いところに九十万しかおりません。それで年々人口が減っている。私の県だけではありません。いわゆる後進県と称するものはどんどん減っているわけでございます。私の県なんかとにかく二年ぐらいで、京浜地帯の年々の増加の二年分ぐらいでできてしまうということになるわけです。広島ぐらいの都市ができるわけですから。そういう状況自体に問題があるので、この点は、ここで運輸委員会の問題かどうか別でございしますが、私は大臣あるいは総裁から、その点についてはあらゆる機会に

強力に御発言になる必要があるんじゃないか。私はもっとも、交通の問題は別にいたしまして、いわゆる地域格差の是正、後進地域の開発といったような点はこういふところからやらないと、結局超過大都市が東京にできてどうにもならなくなる。道路交通にしてもそうでございますが、あらゆる機会にこれを強調する必要があると思うのでございします。交通の方でどんどん道をつければつけるほど、どんどん人がふえていつてちつとも緩和にも何にもならぬという実情を強くPRされ、政策面に出すことが必要じゃないか、こう思うのでございまして、大臣及び総裁の御意見を伺います。

○本墓国務大臣　ただいま細田委員から御指摘がありましたことは全く同感でございます。現在のうちに東京が過大人口の集中地となりまして、おそろく年三十万以上も人口がふえるという現状を国全体の問題として考えて、人口の分散ということを考えて参りませなければ、今の東京の周辺の輸送の担任者としての、国鉄ばかりではございません、私鉄、地下鉄その他一切のものが手をあげる時期がくると私もは考えておるのでございまして、私ももとしては膨張する都市の人口の輸送困難に対処しまして、できるだけことはやりますけれども、それも限界があるというたゞいまの御意見は全く同感の次第でございまして、これは大所高所に立つて、近ごろいわれおるように、富士山麓地帯に学都を思い切つて作るとかというような、新しい、進んだ構想によつて日本全体の人口の増加のあんばいをしていくということとは、きわめて大切なことであると

考えます。國務大臣といたしまして
 こういふ点につきまして、御説のごと
 く、広く呼びかけて、この実現を一日
 も早くはかつていかなければならぬと
 思います。さしあたり運輸省、国鉄
 といたしましては、この膨張する人口
 によつて発生する輸送難に対しまして
 は、あらゆる方途を講じて、全力を注
 いで輸送難の緩和に努めることがその
 使命であると考えておる次第ござい
 ます。

○十河説明員 ただいま運輸大臣から御答弁ありました通りで、細田委員の御意見は私もしごくごもっともだと存ずる次第であります。私も就任以來、たとえは初めて運輸審議会や都市交通審議会に出ましたときにも発言しておきましたが、国鉄といましては、この上ある程度の手当はできますけれども、それ以上はとうてい手が及ばない、どうか他の方面においていろいろ工夫をしていただきたいということをお願いいたしておいた次第であります。せんだつての中央線の混雑の状況を見ましても、中央線は、ラッシュの一番ひどいときは、世界にないような二分間隔で、十両編成の列車を出しておるのであります。ところがお客さんが殺到いたしましたして、三十分間に十五回出るように用意してある列車が、半分ぐらいいしか出られない。そこへ全体のお客さんが殺到してくるのでありますから、これはいかんとも処置がないのであります。各方面の御協力を願わなければこの問題はとうてい解決いたさない、こう考えます。ただいま御意見のありましたように、われわれ今後大いに力を入れてPRいたしたいと覚悟いたしておる次第であります。

○**細田(吉)委員** 時間がだいぶたちますので、少し端折りたいと思うのです。

次に同じく大臣の提案理由の説明の中に、今回は珍しく踏み切り設備の改善ということが特にうたわれておるのでございます。最近の踏み切り事故の増大につきましては、もう申し上げるまでもございせんが、特にこの踏み切り障害によって列車が正面衝突するという事態が最近何回か起こって、非常に大きな問題、つまり踏み切りでぶつかって脱線をしたところへ反対の列車が来て正面衝突する、こういう事態が数回にわたって起こって参つております。国鉄でいち早く踏切保安部というような独立した組織をお作りになったということは非常に多とするわけでございますが、この五カ年計画の中で、踏み切りの改善にどの程度の具体的な計画をお持ちになつておるか、この点だけお答えを願いたいと思ひます。なお運輸省の方で踏み切りの法律案を用意しておられるという問題がございませうけれども、これは別な機会にもっと詳しく御質問を申し上げたいと思ひますので、五カ年計画における踏み切りの改善、あるいは立体交差化、そういうものをどの程度にお考えになつてゐるか、よほど強く考へていただかなければならぬと思ひますが、ちよつとこの点お答え願ひたいと思ひます。

○滝山説明員　ただいま細田先生から御指摘のございました通り、踏み切りは今非常に重大な問題でございまして、国鉄といたしましても、踏切保安部を設けまして、部内における強力なる推進をし、また外にもいろいろ御協力

をお願いしたいと思っておりますが、五カ年計画におきまして総額二百億の金を入れましてそのうち五十億のものは、従来の踏み切りの改善、例を申し上げますと、警備機を設置するとか、あるいは幅員の狭いところを広げるとか、見通しの悪いところは直すとかいう改善に従来の二、三倍以上の力で進めまして同時に、百五十億、これは立体的な分担金、従来の建設費あるいは地方の分担金をお願いして大体三百方所以上の踏み切りを立体的な改善で見る通してございまして、従来の実績は、分担によってやっておりますものが大体七、八方所でございますので、従来の十倍近いテンポで立体的な改善を進めていきたい、こういう内容を持っておりまして、五カ年計画は建設省その他地方の御協力によって飛躍的に踏み切りの立体的な改善を進めていくという内容のものでございます。

○細田(吉)委員 踏み切りの問題につきましまして、実はまだいろいろございまして、近き法案が提案されるやの話も伺っておりますので、その機会にまた申し上げることにいたしたいと思っておりますが、ただいまの国鉄の計画は、いろいろ実施面におきまして、相当お考えを願わなければならな

いと思っております。次に車両の問題でございますが、先ほどもちょっと申し上げましたけれども、私は国有鉄道の増収に対する努力という見地から、車両の増備をもつとはかるべきではないだろうかというふうに考えておられるわけでございます。電車化、気動車化による増収というのは非常に大きいものがあることは私もよく承知いたしております。これは

もちろん増収の見地から大きいやらないでいけません、さらに客車につきましても、私は相当増備されれば収入がもつとふやし得るというふうな感じがいたしたのでございまして、それで最近国鉄ではバスみたいな一人で乗れるという観光地を回る列車を作りになつたやうでございまして、私ももの方へいろいろなところから言ってくるのは、国鉄に団体を申し込んで、もなかなか受け付けてもらえない。大へんだ。ことにシーズンはずらして、まあ、ちよつとシーズンはそうでございますが、ちよつとシーズンをはずれなかなかに計画してもだめだ、小さいのは個々の切符によって無計画に乗ってしまうから、これが列車に固まって混乱するといったような形が随所に見られるのであります。五カ年計画の客車の増備、電車、ディーゼル、自動車あわせて考えてみましても、また現在の状況で増収という見地から見ましても、もつとふやすべきではないかという感じが私はどうもしてならぬのでございまして、この点いかがでござい

しょうか。○磯崎説明員 五カ年計画におきまして、車両の増備につきましては、全く先生のおっしゃった通りでございますが、今一応計画いたしております面数は、御承知の通り電車、客車、ディーゼル・カーを合わせますと、約二万両でございまして、現在持っております車両の約二割に相当する数量でござい

ます。大体輸送量の伸びに見合う数字になつておりますが、車種別に見ますと、ただいま御指摘の客車につきましましては、動力の近代化に伴ひまして、ディーゼル・カー、それから電車によって客

車の古くなった分を補うという意味におきまして、客車の絶対量は若干減ることになつておりますが、その分を補つて余りある面数は電車、ディーゼル、自動車にふやします。そこで電車、ディーゼル、自動車化したところの客車につきましましては、ただいま御指摘のやうに、主として団体旅客にこれを振り向けたいと思っております。これから四月、五月一ぱいにかけて、今お話の団体旅行が非常にふえて参ります。学生といわず、また宗教団体とい

わす、また一般の旅行者といわず非常に団体がふえて参りますが、不幸にして現在の輸送力が足りないために、車両が不足のために一部お断りをするな

ければならぬという状況になつていたり、あるいは御希望の時期でないときに団体輸送をしなければならぬというやうなことをいたしておりますが、今回主要幹線につきまして線路増設もいたしまして、この程度の車両がふえますれば、ある程度は団体旅客の増加にも見合うだけの面数になるというふうに考えております。しかしながら御指摘の通り、この計画は全般的に五カ年間の計画でございまして、実際の実施上の時期にあたりましては、やはり具体的に各年度の輸送増加の趨勢をもつと年度ごとにつかみまして、ある程度の輸送増に見合う車両の増備というものを内部でもつて多少考へるというこゝもなければならぬと思

も有田委員の質疑に對しまして兼松常務理事から御答弁がございましたが、私が非常に心配いたしておりましたことは、この工事の關係につきましては、ばらばらといたしますが、新幹線ができました場合の使い方、新幹線と現在の東海道線とをどういうふうに使つかという点について、よく考へていかねければならぬのではないかと思つたのでございまして。東海道新幹線は、私が申し上げるまでもなく、新線建設としてでなく、現在の東海道線を改良するといふ基本的な考え方、現在の東海道線が行き詰まつておるので、もう一本東海道本線を引くという考え方でもきたものでございまして、当然言

うまでもないことでございまして、現在線と新幹線とが合せて有機的な機能を果たさなければならぬと思つたのでございまして。ところがいろいろな条件が違つておりますので、これができ

た時にどういうふうに使つかということがはよく考へて参りません、私どもが心配をいたしまして、新幹線の方がロードが軽く、現在のロードが重いままで残る。もちろんある程度移りますので、移りました当座は緩和するでございまして、今後今申し上げましたやうに、旅客にしても貨物にしても、二倍近くに十年間でふえるという格好になつておりますので、相当大きな問題がここにあると思つたのでございまして。そこで、どのような使い方をしようとしておられるのか、今私が心配しておるやうな点は、心配は要らぬのかどうか、こういう点についてお答えをお願いしたいと思つたので、まだ具体的なものがきまつておらなければ、考え方もけつこうです。

○磯崎説明員 お答え申し上げます。ただいまの御質問、新幹線ができた際の新幹線と現東海道線の使い方をどうするか、ことにその両者の間に輸送力のアンバランスがあつてはいけな

いという御指摘だと存じますが、その点は確かに非常に大きな問題でござい

まして、東海道新幹線自身が、現在の東海道線の隘路を打開するということに主力を置いております以上、ただいま御指摘になつたやうに、現在の東海道線の隘路がそのまま残つたのでは意味がないということにもなります。私どもの今の計画の数量の推定によりまして、旅客につきましましては、現在線全体の約七割三分程度のもの、貨物につきましましては、二割三分程度のものが新幹線に移るといふふうに考えております。しかしながら、もちろん新幹線の方はその駅数も少のうございまして、ローカル輸送にはこれは使えませんので、新幹線は主として大都市、あるいは今きまつておる駅相互間を直接結ぶ場合、それから現在線から出発して一たん乗りかえていただきまして、新幹線を利用していただく、こういうお客様を合わせますと、現在の約七三〇移るというふうな考えられます。新幹線の運転の計画は、大体今ダイヤを引いておられますが、二十分ないし三十分に一本ずつ特急なり急行を走らせるというこゝをいたしましては、今までのやうに、切符を買いだめに時間をロスするといふやうなことでなしに、待たないでとにかく特急でも急行でも乗れるという制度にいたしたいと思つております。それと同時に、現在線があきま

が、あまり待たないで乗りになれると同じような格好で、東海道線の現在線については、十分な十五分でもって等時隔のダイヤを作るといふことによりまして、非常に近距離輸送が便利になるというふうに考えております。

貨物につきましては、旅客に比較して転化率が非常に低いというふうに御指摘になると思いますが、これは御承知の通り、現在の東海道線で送っております貨物は、東京、大阪発だけのものではないに、主として東北から関西へ、あるいは西の方から東の方へという、日本のメイン・ラインになっておりますために、東海道線から出ます貨物だけではないものが大部分でございまして。従いまして、約二三%程度の転化を見ておりますが、将来、新幹線につきましては、今試験的にやっておりますコンテナの輸送、あるいはパレットの輸送という新しい輸送方式を考えまして、それによって、たとえば東京から発車いたしますコンテナ、あるいはパレットにつきましても、なるべく集荷の範囲を広くいたしまして、関東一円から関西一円に発着する貨物は極力新幹線で送る。そういったものと、夕方発送した貨物が翌日の朝着くという速達にもなるし、また国家経済的に見ても非常に輸送コストが下がるというふうなことも考えられまして、貨物輸送につきましては、夜間の新幹線のあきまです時間帯を利用して、極力転化さすように、輸送方式の転換の方面からも努力して参りたいというふうに考えております。

それからもう一つ、簡単なことでございしますが、今までそこまではつきり

きまっておりますけれども、新幹線ができてしましても逆に、たとえば東京から大阪までいらつしやる夜行のお客さんがどうしてもあるわけではございません。また九州方面にいらつしやるお客さんは、やはり大阪で乗りかえるのはいやだ、ぜひ直通で行きたいとおっしゃる方もたくさんあることは当然と存じますので、これらの方々のためには、ある程度の夜行列車なり、ある程度の九州直通の列車というものは、当然現在線に残さなくてはならないというところも考えております。何本残すか、何本九州行きの特急などを新幹線に置きかへということについては、今後の旅客の伸びなどを検討して、今具体的な案を作成中でございます。いずれにいたしまして、御指摘の通り現在線と新幹線との輸送のアンバランスがないように、十分計数的にも検討をいたして、間違いない案を作りたいというふうに存じております。

○細田(吉)委員 ただいまの御答弁で、抽象的な考え方としてはよくわかるわけではございますが、私は、この問題は困難な問題が非常に多いと思ひます。せっかく新幹線ができたが、旧線が行き詰まるという形が起りませんように、一つ十分の御配慮をお願い申し上げます。

なお、工事局長がお見えになったようです。新幹線は三十八年度に完成ということになっておるかと思ひますが、用地買収等非常にむずかしい問題があるかと思ひますけれども、予算さえつけばできるのではありませんか、最近のごく新しい見通しをお聞かせ願ひたいと思ひます。

○宮澤説明員 ただいま新幹線の工事状況について御質問がございましたので、ごくかいつまんで御返答申し上げます。

御承知のように、新幹線は全延長東京―大阪間五百キロございまして、現在、路線の計画の決定いたしましたのが四百八十キロ、二十キロ未決定のところがございますが、ほとんど計画は決定をいたしましたわけでございまして、それで用地の事情ともならみ合わせ、本年度当初において、工事着手区間百五十キロを予定しておいたわけでございしますが、今日現在において工事の契約をいたしました区間が百六十八キロ、大体予定よりちょっと上回った形でございます。これは、やはり用地の問題も、幾分予定より進捗したような格好でございしたので、予定を十八キロ上回って契約することができたのであります。個々については、御承知のような事情もございしますので、多少問題もあろうかと存じますが、そういう点については、なお所有者の皆様方と、十分御納得のいくような方法で解決していききたい。なお来年年度におきましても、十分そういうような点を勘案して、予定通り工期を守り得るようになお来年年度といたしては、百五十キロ程度から以上のところに着手していきたいと考えております。それから当初の予定の通り、大きいトンネルとかいうようなものについては、重点的に工事に着手しております。一番ネックといわれている丹那トンネルにつきましても、現在の進行状況は五〇%に上つて、幾分予定より早まっておりますような事情でございします。

以上、簡単でございますが、お答えいたします。

○細田(吉)委員 昨日も国鉄の経営合理化について、いろいろ質疑応答があったのでございますが、私は、国鉄の合理化の中で大きく期待をかけたければならぬのは、やはり技術革新ではないかと思つておるのでございます。

電化、特に交流の電化といったようなことについて、国有鉄道が非常な技術的革新をやられたということもよく承知をいたしております。しかし合理化が、いつもその交流電化それ一本やりのこととどまるとはならないこととは、申し上げるまでもございしませんし、またとどまってもおられないだろうと思つてございします。大きな鉄道技術研究所も持ちになつておるわけでございますが、合理化に役立つ技術革新について、いろいろな方面にあると思ひのでございしますけれども、特に非常に大きい効果がありそうなのは、すでににもう研究もはばでございしておるといったような程度のものがあるものでしょうか、どうでしょうか。また今研究中のものがあるれば、それもけっこうでございますが、お聞かせを願ひたいと思ひます。新幹線には新しいいろいろな技術を入れられる、これはよく承知をしておりますが、そういう問題と別化として、旧線の合理化、現在線からどのような見通しがあるかという点についてお答えを願ひたいと思ひます。

○宮澤説明員 お答え申し上げます。

ただいまの御質問に非常な的確に適合するかどうかは、完全にお答えできるかどうかはわかりませんが、今度の新五カ年計画で申しまして

も、輸送力の増強ということと一緒に、近代化、合理化ということが入っております。それで大体輸送の伸びに対して、これはどうしても輸送の需要が伸びなければならぬ。ところがその輸送量がふえるのに対して、どうしても人手がよけい要するということに、従来のままでありますと、なつていくわけでありまして、これを、なるべく人間をふやさない、伸びる輸送量に伴つてやつていくということでありまして、それを繰り込んでおりますために、運賃の問題でも最小限にとどめて、できるだけ大きく効果を發揮していき、これが一つの大きな柱になつておるわけでございます。鉄道における技術革新というのは、世界各國現在非常に努力をいたしておりますが、先ほど仰せのように、やはり一番大きなものは動力の近代化、たとえば申しますと、電化、ディーゼル化というふうなことでございしますが、電化とディーゼル化、このものにつきましても、外国では、電化といへば、蒸気機関車で引っぱつたものを電気機関車にかえるという電化が主流をなしていただのでございしますが、日本のように国土が狭くて人口の密度が非常に高いところは、むしろこれを電車またはディーゼル車というふうな方向で動力を近代化していく、これは今後の輸送のスピード・アップと、それから非常に頻りに頻りに進んでおる点から、この方面が進んでおる点から、この電車化、ディーゼル車化ということが、現在進んでおる点から、これは方向をきめて進んでおる点から、これはおそろく世界で一番進んでおる点から

ないか、こう考えております。ただ電車につきましては、これは歴史が割に古いので比較的問題がございませうし、たとえば「こたま」を作り上げるまでに、湘南電車が登場しましてから約十年の年月を経て初めて「こたま」ができておりますが、ディーゼル動車の方は、戦前のガソリン・カーでやりまして、これがいわゆる二両とか三両または五両、十両とつないで、これを一人の乗務員でもって運転するという総括制御の方式がなかなかできなかったために、長年伸び悩んでいたわけでございますが、これがいわゆるトルク・コンバータという方法で総括制御、一人の運転手でもって何両でも運転できるという電車の運転と同じような方式ができるようになりまして、これが今度の日本のディーゼル動車が非常に発達してくる基盤になったわけでございます。これによって、昨年の秋に「はつきり」を東北線に運転いたしました、その結果を見まして、全国の幹線、亜幹線を通して、この「はつきり」編成のような長距離を走るディーゼル動車列車というものができるようになりました、この「こたま」のような電車列車、または「はつきり」のようなディーゼル動車列車、これが両々相俟って全国の動力近代化、特に旅客輸送の近代化が非常に進み基盤ができた。これが何といましても今後の国鉄の輸送量を上げて輸送の需要に沿っていく。所得倍増によるいろいろな旅行の非常な増大ということに処していきるんじゃないか。

もう一つは、動力近代化によりまして労働の生産性が上がると同時に作業環境がよくなるという点で非常に効果

があるんじゃないか、こう考えております。動力近代化の方は御承知の通りだと思ひますが、そのほかに事務の近代化とか、または輸送方式の近代化とか、こういうことがございまして、これは申し上げると長くなりますが、そのほかに最も目新しいものとして、いわゆる最近のやり方のエレクトロニクス、電子技術の鉄道業務に対する応用でございます。これの一番目立って最近出たのは、いわゆる極超短波、マイクロウェーブの全国の通信網の完成でございます。これによって、現在国鉄本社から北海道支社、それから西部の支社、この間が全部即時でもって通話ができるようになりまして、このために非常に連絡がしやすくなった。これが先般の伊勢湾台風のときに、東京と名古屋の通信が、ローカルを飛び越しまして幹線が非常に通話がよくて連絡がよくできたというようにもございしますが、このS H Fが国鉄の電子技術利用の近代化の背骨といえますか、神経系統の完成ということになって、これが一つの大きな特徴じゃないかと思ひます。

その他、たとえば座席予約とか配車統計とか、または信号保安の電子技術の利用とか、こういう方面については、現在国鉄は、電子技術の利用ということに対して踏み出しましたまだほんの序の口でございまして、今後いろいろとこういう点でもって、安全な、いい作業環境で、しかも生産を上げていくという方面に非常に効果を上げてくるんじゃないか、こういう期待を持っています。現在、実は昨年の春から国鉄の中に電子技術調査委員会という委員会が、これは現在の科学技術会議の議員をし

ておられます堀井博士を委員長として、その他五名の外部の第一級の方々に委員会を構成していただきまして、今後どういふふうな国鉄の近代化にエレクトロニクスを取り入れていくかということを目下鋭意研究して、最近御答申をいただくことになっております。こういうふうな動力近代化とか、その他の近代化につきまして、何といましても基礎になりますのは研究でございます。三年がかりで整備いたしました、国立の研究所で約八百人の職員が鋭意研究に努力いたしております。まだまだこれだけの研究では足りないかと思ひますが、一応技術革新ということを送力増強という一本の柱にして、両々相俟っていくというところで進めている次第でございます。

○細田(吉)委員 ただいまの技術革新の問題につきましては、研究所の研究された成果なり、あるいは研究所のテーマ等につきまして資料をちょうだいしたいと思ひます。

なお特別にお願いを申し上げたいのでございますが、少し専門的になり過ぎる恐縮でございますけれども、構内作業につきまして、技術的な面からと、輸送方式の面から、これだけ貨物輸送量がふえますので、よほど考えていく余地があるんじゃないかというところを考へておられますことが一点。これは別に答弁をお求めませんが、工場合理化、これはいろいろな作業的には合理化がやられておるようでございしますが、まだたくさん問題があるんじゃないかと思ひます。いろいろな外部団体等の問題、いろいろな問題がござ

います。やはりどうしても技術的なもの、あるいはやり方を変えるということによって大きな金が出てくるわけでございます。そういう点に特段な合理化の努力をされることを要望いたしたいと思ひます。結局小さな金が一たえば広告料を上げるとか、用地使用料を上げる、これもやらなければいけません。額としてはさういふものよりはもっと大きなものが、技術革新によって、あるいは輸送方式なりいろいろな事務の近代化によって出るといふことを確信いたしておりますので、さらに一段とその方向を強く合理化の線を打ち出していただきたい、かように考える次第でございます。

それからもとの提案理由の方に返りまして、いろいろ伺いたことがありますが、だんだんあれいたしまして、ここに「設備資金所要額のうちには、通勤輸送対策、幹線輸送力増強、踏み切り設備の改善、取りかえ及び諸改良等約一千二百億円の採算に乗らない工事資金が含まれておりますので、これらの資金は利子のつく借入金で本来まかなうべきものでないと考えられます。」と書いてあるわけでございますが、これはいろいろ御議論になつてこつた結果が出たかと思ひますので、こゝに断を下されたのか。これは提案理由にございまして運輸省の方からお客を願ひたいのでございまして、これはどうかの定説になつておるものでございまいしょうか。

○岡本政府委員 国有鉄道の運送原価をどう見るかといふことはいろいろ議論、意見の分かれるところでござい

すけれども、運輸省といたしましては去る昭和三十一年の十一月でございしたか、経営調査会というものを運輸大臣の諮問機関として設けまして、国鉄の経営全般につきまして詳細な審議を願つたのでございまして、その審議の結果大きな柱をいたしまして、国有鉄道の運送原価には通常の経営費あるいは利息、減価償却、こゝにいたつたものは、運輸保全的なもの、つまり踏み切りの設備であるとか、あるいは取りかえ、諸改良であるとか、そういったものはやはり運送原価に算入すべきである。また莫大な借金を背負つておられますが、この借金を返すために積み立てますいわゆる減価基金は、やはりこれも運送原価に算入すべきである。こゝに結論がございまして、この運送原価にたゞいま御指摘の点は考えたよりな次第でございまして、その額が大體千二百億に上る、こゝにござい

○細田(吉)委員 最後にお尋ねをいたしたのでございしますが、今回の運賃改定につきましてはいろいろな難損がございまして、新幹線をやるために運賃値上げをするのじゃないか、あるいは運賃値上げをしても職員員のベース・アップに食われちゃうのじゃないかと、いろいろなことが言われているわけでございます。そこで在来線の運賃改正につきましては、インフレで物価が非常に上がった、あるいは国鉄が赤字であるというふうな端的なキヤッチ・フレーズといひましようか、スローガンといひましようか、国民が聞いてすぐわかるということが大体あつたのじゃないかと思ひますのでござい

す。私はこの内容につきましては詳細に承知しておる方でございますが、私に伺わせていただくということではなくて、端的に、今回の運賃値上げというものを——表現というか、実際もそうでございますが、されるかというところについて、わかりやすく言ってどういふことだから運賃を上げるのだということを明らかにしていただきたいというところが一点。

それからいま一つ、時間がもうありませんので、ついでにお答えを願いたいのでございますが、物価なり国民の生計費に対する影響について、どの程度のものであるとお考えになっておられるのか。またこの点に關しまして政府部内の話ができましたまでに、経済企画庁といろいろの意見の交換もあつたやうでございますので、それらの点につきましてあわせてお答えをお願いしたいと思います。

○岡本政府委員 今回の運賃改定の理由につきましては、ごく平たく申し上げますと、国有鉄道の財政の健全性というものを維持しながら、所得倍増計画に見合う輸送力の増強整備のために所要資金の捻出をお願いする、こういうことであらうかと存じます。現行の第一次五カ年計画が、資金面の不足からいたしまして、現在達成率が非常に悪いのでございますけれども、第二次五カ年計画につきましては、万一かりに人件費等におきまして不測の事態が起きましても、絶対にこの九千七百五十億円の工事所要資金には食い込まない、完全にこれを実施させる、こういう強い決意でおるわけでございます。次に物価に対する影響でございます。この問題につきましては、政府部

内におきましては、主として経済企画庁と運輸省との間においていろいろ意見の交換をいたしたのでございまして、過去の実績から見ましてその前後におきましては大した影響が現われておりません。そこで貨物運賃につきまして別は、経済企画庁との間におきまして別

に大した意見の食い違いはなかったのでございます。最初から問題になりましたのは、旅客運賃の引き上げが家計にいかん影響を及ぼすかということでございます。その中で特に定期運賃が非常に問題になりました。例の経済企画庁の申しておりますように、昭和三十六年度の物価の値上げによるところの家計に及ぼす影響を一・一%にとどめたいということから、いろいろ意見を交換いたしましたのでございまして、定期運賃につきましては、かねての念願であります割引率の是正ということとをこの際押えますことによつて、まあ最小限度に食いこめ得たというふうに考へておるのでございます。

○細田(吉)委員 私、以上で質疑を終わらせていただきますが、実はまだたくさんございまして、これはまた別に、機会がありますればやらしていただきたいと思ひます。最後に大臣、最初に申し上げましたように、私はこの五カ年計画というものは所得倍増計画に必ずしも見合つておらぬ、百歩譲つても最小限度のものであるということを信じております。これをどうしても運賃の値上げをやつたら五カ年計画をやると言つたけれども、実際はやれなかつたということになりませんように、一つ幾段の御配慮をお願い申し上げたいと思ひます。以上で終わります。

○三池委員長 午前中の会議はこの程度にとどめ、午後一時より開会することとし、休憩いたします。
午前十一時五十九分休憩

午後一時二十七分開議

○三池委員長 再開いたします。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を議題とし、午前に引き続き質疑を行ないます。西宮弘君。

○西宮委員 それでは私は、先日の本会議におきまして質問をいたしました。いろいろ御答弁をいただいたのでありますが、まだ納得しかねておる問題が、たくさんございまして、いろいろお尋ねをいたしたいと思ひますが、どうぞ親切な御答弁をいただきますように、あらかじめお願い申し上げます。

私は、先般本会議に今度の運賃改正法案が提案されました際に質問をいたしました。それに対するお答えをいただきましたので、それを中心にいたしますが、それを基礎にいたしましてお尋ねをいたしますのでありますが、その前に、これは御答弁をいただく態度と申しますか、あるいはまたわれわれがこの問題に取り組んで参ります態度と申しますか、そういう点に關連がありまして、その前提として一つお尋ねをいたしたいのであります。と申しますのは、財政法の第三条との關係でございまして、あの財政法の第三条に基づきますが、それから由来をしまして、国鉄の運賃については国会において最終的には決定をするということに相なつておるわけでございますが、この

問題に對しまして国鉄の御当局はどういうふうにお考えおられるか、まず第一に国鉄の御当局からお答えをお願いいたします。

○磯崎説明員 国鉄運賃につきましては、ただいまの御説の通り、財政法第三条によりまして、昭和二十三年に日本国有鉄道の運賃法がございまして、それによつて国会の審議を経てきたことになつております。私もその先

生は、その御質問の趣旨に私の答弁があるいはそれるかもしれませんが、鉄道運賃を法律で定めることがいいのかどうか、財政法第三条について国鉄としてはどう考へておるかという御質問かと存じますので、その趣旨に沿つて御答弁いたします。今、世界の

よその国の現状を見ますと、大体鉄道といふものは他の競争機関から非常に大きな脅威を受けておられて、しかも一番大きな脅威を受けている原因は、運賃につきまして非常に弾力性がない。また大体貨物運賃について申しますれば、荷主との特約運賃というものができないことによりまして、公定運賃主義をとつておる。従いまして、商業上の自由が全く許されてない。そのためにトラックなり船なり、あるいはその他の交通機関に旅客、貨物を奪われておるのだ、こういうふうな言われております。従いまして、鉄道運賃のあるべき姿から申しますれば、鉄道運賃といふものはある程度法律から離れて、あるいは大臣の認可なり、あるいはそうでなしに常時持たれております。たとへば運賃審判所のようなものでもつて論議されるべきだという議論も相当ございます。しかし一方、た

とえば今度の問題が非常に社会的に問題になつておりますように、日本におきましては鉄道輸送の占める重みが非常に大きい。旅客におきましても貨物におきましても、ほかの国に比べますればずっと鉄道のウェイトが高い。従いまして、その運賃も国民の経済的な影響があるという点からいたしまして現在の運賃法が定められておるわけでございますので、私もその先

生は、その御質問の趣旨に私の答弁があるいはそれるかもしれませんが、鉄道運賃を法律で定めることがいいのかどうか、財政法第三条について国鉄としてはどう考へておるかという御質問かと存じますので、その趣旨に沿つて御答弁いたします。今、世界の

よその国の現状を見ますと、大体鉄道といふものは他の競争機関から非常に大きな脅威を受けておられて、しかも一番大きな脅威を受けている原因は、運賃につきまして非常に弾力性がない。また大体貨物運賃について申しますれば、荷主との特約運賃というものができないことによりまして、公定運賃主義をとつておる。従いまして、商業上の自由が全く許されてない。そのためにトラックなり船なり、あるいはその他の交通機関に旅客、貨物を奪われておるのだ、こういうふうな言われております。従いまして、鉄道運賃のあるべき姿から申しますれば、鉄道運賃といふものはある程度法律から離れて、あるいは大臣の認可なり、あるいはそうでなしに常時持たれております。たとへば運賃審判所のようなものでもつて論議されるべきだという議論も相当ございます。しかし一方、た

○西宮委員 ただいまの御答弁の、現在法律があるから、その法律に従つてやつていく、これはあまりにも当然なことではないかと、お答えを待つまでもないのではありませんか。そうしますと、現在は法律に拘束されておるからやむを得ない。しかし国鉄としてはこういう問題から完全に解放されたい、こういう御意見でございますか。
○磯崎説明員 その点につきましては、完全に国鉄だけでもつて、この現在の私どものやつております旅客、貨

物営業の運賃をきめるということは、これは私といたしましては必ずしも妥当な方法ではないと存じます。もちろん諸外国の例を見ますと、行政機関の認可、許可によるものか、あるいは行政機関からも独立いたしました運賃審判所のようなものを作つて、その認可とか許可によるものか、いろいろの方法は考えられると思ひます。もちろん国鉄限りで運賃を自由自在にきめられることが正しいというふうには考えておりません。

○西宮委員 私がお尋ねをいたしましたのは、財政法第三条に基づいて国会の審議に付することが適当かどうかという点についてお尋ねをしたので、お話を待つまでもなく、諸外国の例等は、いわゆる国鉄以外の第三者の判断を仰いでおるという事は、諸外国いづれもそういう例をとつておるので、その点はわかつておるのです。私がお尋ねをいたしましたのは、国会の審議に付するということについての御意見です。

○磯崎説明員 その点につきまして、現行法のごとき以上、私もまたいたしましては法律によつて定められるのが適当だといふふうに考えておりますが、現行法も現在では基礎賃率だけという事になっております。これは昨年の国会におきまして当委員会の御承認を経まして、それまで急行料金等は、実はやはり法定運賃でございまして、法律の別表によつて定まつておりました。それも今後いろいろ特急ができる、急行ができる、あるいは準急ができるというふうな旅客輸送を機動的に、また融通ができるような方法でやらなくてはいかぬということを御

説明申し上げまして、先国会におきまして、この運賃法から急行料金の項だけ削除していただいたわけでございます。この点は法律から大臣の認可事項に変わったわけでございます。こういうふうなことにしまして、やはり運賃法自体も昭和二十三年から本年まで約十年たつておりますので、やはりこれはそのときの経済情勢あるいは交通需要の変化によつて変化していくべきものと考えますし、現に昨年もういろいろ変化がございましたが、今のところはまたこの法律のままでやつていくべきものというふうに考えております。

○西宮委員 どうも同じことを何べんもお尋ねして恐縮ですが、今としてはこの法律は、これはもちろん法律があるものでありますからお答えを待つまでもないのです。私がお尋ねをしておりますのは、だんだん解除されておるというお話であります。次第々に解除されていきまして、国会の審議からははずされることを期待をし、あるいはこれを希望をしておるのかどうかという点です。

○磯崎説明員 その点につきまして、たとえば完全に基礎賃率の全部までははずすべきかどうか、あるいはそのどこまでははずするにすぎないかといういろいろな段階はあると思ひます。しかしながら、私もただの立場から申しますれば、昨年当委員会においても御承認願つたように、ほかの交通需要の変化に即応しまして徐々に改正されていくにいたしたいという気持は持つております。しかしながら、それと全体の輸送量の中における国鉄の持つてゐる地位、それとも非常に関連

をして参ります。たとえば現在国鉄は全体の貨物輸送の約半分を占めております。旅客輸送につきましてもそうでございます。そのウェイトが非常に小さくなつていくといつたような場合には、やはりある程度の運賃の自由性も申します。弾力性も申します。そういうものは現在よりも少し自由にしたい。ただきつたという気持を持つておられます。いづれにいたしまして、ほかの交通機関の発達なり、国鉄の占めるウェイトによつて変わつてくるべきものというふうなことを考えております。

○西宮委員 この問題は、この運賃問題に私どもが国会として取り組んで参ります。きつて、きつて重要な基礎的な問題であるわけでありまして、われわれはこの問題に取り組んで参ります。態度としてまことに大事なことだと思ひます。ただいまの問題について、監督官庁である運輸省の運輸大臣の御意見を伺いたいと思ひます。

○木暮国務大臣 日本国有鉄道というものの性格から申しまして、また一方御承知の通り膨大な額の融資を受けておる点等々から考えましても、また運賃が国民の生活あるいは物価の上に影響を及ぼす等々の点から考えましても、国鉄運賃について法律によつて国会の審議を受けるということは私は当然のことであると考えておるのでございします。

たのであります。その間には大へんな相違があると思ふのであります。先ほどお答えになられました国鉄の代表の御意見は、国鉄全体としての御意見でありましようか、副総裁にお尋ねいたします。

○吾孫子説明員 先ほど磯崎理事から申し上げたような考え方を国鉄当局としては考えております。

○西宮委員 そういふことになりましたと、この問題は運輸省と国鉄の間でぜひ意見を調整をしていただかなければ、私どもこの問題に取り組んでいくの大へんに困ると思ふのであります。これは、むしろ今一回だけの問題ではなくして、今後に響く問題であります。そもそも国会が運賃決定に関与することとが不適当であるという御意見であるとするは、われわれもそれに応じましてわれわれの考え方をまたきめなければならぬわけでありまして、運輸大臣の御答弁のように国会がこれに関与していくのが当然である、国会がこの審議にあずかるのはきつめて当然である、こういう御意見であれば、もちろんわれわれがこれに取り組んで参ります態度もおのずから違つてくるわけでございます。まして、この問題につきましても、運輸省並びに国鉄の間に明瞭なる意見の相違があるわけでありまして、この点について相違があつて差しつかえないものかどうか、もう一度、これは運輸大臣にお尋ねをするのがいいかと思ひますが、お願いいたします。

○木暮国務大臣 ただいま国鉄が述べたことは、国鉄という企業の経営の上から見ての希望の意見であるのであります。政府といたしましては、ただいま申し上げました日本国有鉄道

の公共的立場から申しまして、国鉄に對しまして膨大な財政融資をいたします点、また運賃そのものが物価にも影響を及ぼし、国民生活の上にもいろいろ影響を及ぼす等々の点を考えまして、ただいまの日本国有鉄道の運賃法というものが当然である。ただその中で、この程度のものは決していいではないかと、この程度のもは国会の審議にかけぬでもいいではないかという程度の差はあると思ひます。それは国会の御審議によつて、この運賃法からはずすこともあると思ふのでございしますが、原則として国鉄の運賃といふものを、国においてこれだけのお世話をし、また国鉄の公共的立場から見ますならば、野放しにいたしておくといふことはわれわれは考えられませんが、法律によつて定め、これを国民の代表であり、主権者である国会において審議をするということは当然であると私は考えております。

○西宮委員 運輸大臣に参考のためにお尋ねをいたしますが、国鉄の経営を審議をいたしますためのいろいろな諮問機関その他があるわけでありまして、けれども、それぞれそういう諮問機関等はどのくらい考え方を持つておるかという点について、大臣十分御承知でございまいしょうか。

○木暮国務大臣 国鉄自体の経営の上から見まして、總裁の諮問機関もござ

います。また運輸省といまして、運輸審議会のようなものもあるの
でございまして、広くたくさんの方の意見
を聴取いたしまして、適正な運営に進
んでおるといふのが現状であると思
うのでございます。

○西宮委員 私がお尋ねをいたしまし
たのは、そういう委員会はもうあ
るわけですが、そういう委員会
がこの問題についてどういふ態度を決
定しているかということについて、大
臣は御承知でございますかというこ
をお伺いしたのです。

○木暮国務大臣 ちよつと意味がよく
わからないので、おそれ入りますが、
もう一度ちよつと。

○西宮委員 たとえば臨時公共企業体
合理化審議会であるとか、あるいは日
本国有鉄道経営調査会であるとか、あ
るいは公共企業体審議会であるとか、
鉄道運賃制度調査会であるとか、こ
ういろいろな団体があるわけであり
ますが、こういう団体が、この問題に
対してはどういふ態度をとっておるか
ということをお尋ねでございますか
ということを御承知でございますか

○木暮国務大臣 答申でございますか
ら、この問題についてどういふ答申が
あるか、鉄監局長からよく御説明申
上げます。

○岡本政府委員 すでに御承知だと思
います。たとえば公共企業体審議会
の昭和三十三年十二月の答申により
ますと、運賃の点におきましては、「運
賃、料金等については、公正な審議会
を設置し、その議決に基づき、閣議を
経て、主務大臣が定めることとする。」こ
ういふふうな意見を述べております。
それから運輸大臣の諮問機関であり

ます経営調査会におきましては、昭和
三十一年一月の答申におきまして、「運
賃決定機構については諸外国の事例
は種々のものがあるが、法律によつて
国会がこれを決定するといふ現在のわ
が国のようなものはない。イギリスで
は、国会も運輸大臣も干渉せず、特設
の運輸審判所の認可で定められること
になっている。ドイツでは常設の貨率
委員会に諮問して、運輸大臣の認可を
受けて定められることになっている。
われわれは、種々の角度から検討した
結果、主文のような結論に到達した。

ただ国会は国権の最高機関であるの
で、国政調査権により、また予算の審
議権により、運賃問題の根本について
論議することは当然である。この結論
は、国鉄運賃のきわめて原則的な点ま
でを法律から排除すべきであるとい
うことを意味するものではない。こう申
しております。

○西宮委員 それではこの問題を大体
終わりにしたいと思ひます。けれど
も、要するに運輸大臣といひまして
は、これは膨大な国家投資をした
り、あるいはまた国民の生活に直接関
係のある問題であるから、これは国会
の審議に付すべきであるといふ確固た
る御意見であります。国鉄当局は、こ
れは御希望だそうであります。けれ
ども、この問題から徐々に解放されたい
という考えを持つておられるというこ
とでありますから、その点全く意見が
相違をいたしておるわけでありま

す。しかし国鉄側の希望と監督官庁であり
ます運輸省の考え方とは違ひがあつ
てもやむを得ないのであります。し
かし、それはそれとして承認しなければ
ならないと思ひます。ただ私は申し上げ

たいのは、そういう点で、これはそ
もその国会の審議等には付すべき性質
のものではない、こういう考え方のも
とにこの問題に国鉄当局が取り組ん
でおられるといふようなことでありま
す。勢いこの問題については熱が入
らない。不承々々やむを得ず国会で説
明をするといふことにならざるを得な
い。これが人情だと思ひます。そうい
うおそれがあるのです。私はこの問
題を冒頭にお尋ねをいたしたわけであ
ります。国鉄の経営、特に運賃の問題
についてはしゅうと、小じゅうとが多
過ぎるというふうなことがかつての国
会の記録などにも散見をいたしてあり
ますので、そういういふゆるゆると
小じゅうとというふうなことでい
やがらせをするのだといふふうな御認
識だと、これは大へんな問題でありま
すので、私冒頭にこの問題について
お尋ねをいたしたわけでありましたが
幸いに運輸大臣は、これはあくまでも
国会の審議に付するのが当然であると
いうお考えのようでありまして、こ
の問題はこの程度にとどめておきたい
と思ひます。

次にお尋ねをいたしたいのは、日本
の交通政策についてでございます。こ
れはぜひ運輸大臣にお尋ねをいたした
いのであります。日本の交通政策は
どうあるべきか、このように申し上げ
ても、あまりにもばく然といひまして
おるわけでありまして、私が特に申し上げ
たいのは、今日、日本の交通政策がき
わめて不明確である、あるいは方針が
確立されておらない、そういうため
に、いろいろ不要の摩擦を起こした
り、あるいはまた余分な経済的負担を
せざるを得なかつたり、そういう問題

が多分にあるわけでありまして。そう
いふ意味において、この交通政策につ
いて、基本的などういふお考えをお持ち
であるかといふことを、ぜひともお尋
ねをいたしたいと思ひます。

○木暮国務大臣 お答えを申し上げます
。運輸省といひましては、最近に
おける国鉄以外の交通機関の発達にか
んがみまして、国鉄の輸送力を中心と
して、あるいは自動車輸送あるいは航
空機の輸送あるいは船舶による輸送、こ
ういふものもあわせて考えまして、総
合的に貨物並びに旅客の輸送の万全を
期したい、こう考えておる次第でござ
います。御承知の通り、従前のごとく
国鉄のみが日本の産業経済の大動脈で
あるといふことをわれわれはなかりま
し、いろいろ新しい交通機関が発達
して、いろいろ新しい交通機関が発達
して、陸海空を通じて、各種の交通
機関の総合的な力の發揮によりまして輸
送の万全を期したい、こういふふう
に考えておる次第でございます。

○西宮委員 運輸大臣が陸海空の三者
を一体にいたしまして万全を期したい
という御希望はわかります。けれど
も、そのいふ万全を期する方策に
どういふことをお考えかといふことが
お尋ねの要点でございます。

○木暮国務大臣 いろいろ具体的のこ
とと申しますと、たとえば遠距離の
輸送につきましては、船と鉄道を勘案
いたしましてこれが輸送の割り振りを
きめるとか、あるいはまた遠距離の旅
客輸送などにつきましては、航空と鉄
道との運賃の関係を考へるといふよう
な研究をいたしまして、あらゆる交
通機関を総合的に勘案して、おのお
その特徴を生かしまして、日本の輸送

力を増強整備したい、こういうふう
に考えておる次第でございます。具
体的のことは政府委員から御答弁をい
たささせていただきます。

○岡本政府委員 御指摘の総合的な交
通政策といふものは、運輸省としては
当然以前から研究いたし、また実施の
面にも移しておるのでございまして、
特に国民経済的に見まして、二重投資
を避けるといふことは、非常に重要な
ことであらうと考えております。ただ
現在の経済組織が御承知のように自由
主義的な経済組織でございまして、
計画的な経済政策をやつていくとい
うことはきわめて困難な情勢にござ
います。つまり、需要者でございませ
んが荷主なりがそれぞれ自分の判断に
よりまして一番便利な交通機関を選
択するといふ状態になっておるわけ
でございます。従ひまして、かりに鉄道輸
送と道路運送機関との競合がござい
ましても、これは鉄道輸送があるの
から道路運送機関は要らないといふ
ふうな、一方のみに国家によって選
択をしようとする行方はきわめて困
難ではないか。そういう意味におき
ましては、ある程度二重投資的なもの
もやむを得ない現状ではないか、か
ように考えております。

○西宮委員 大臣の御答弁に、たと
えば鉄道と船舶の割り振りをきめ
るとか、あるいはまた鉄道と飛行機
との割り振りをきめるとか、そうい
うことをするのだという御答弁で
ございまして、ただいま局長の答
弁は、いわゆる自由経済のもとに
おいては荷主の自由意思に従ふべ
きものであつて、国家がそういうこ
とをやることは困難である、ある
いはできないといふ御答弁で

力が増強整備したい、こういうふう
に考えておる次第でございます。具
体的のことは政府委員から御答弁をい
たささせていただきます。

あったのであります。その間には大きな違い、あるいは全く違っていると思ふのであります。ところがほんとうなんでしょうか。

○岡本政府委員 食ひ違ひはないと存じます。総合的な交通政策をやるべきは当然でございますが、ただ現実にはなかなかその通り、理論通りにいかないう面もあるというのを申し上げたものでございます。

○西宮委員 それでは現実の面では何をやっておられますか。

○岡本政府委員 特に問題は、陸上交通機関相互におきまして自動車との関係であらうかと存じます。たとえはトラック輸送について考えてみますと、相当長距離のものが出て参つておりますが、相なるべくならばこういう長距離路線トラックは鉄道輸送にまかせるといふ基本的な構想があるわけでございます。それから、試験的あるいは実験的な意味においてある程度の長距離トラック輸送は認めておりますけれども、やはり原則としてはなるべく鉄道輸送にゆだねる、先ほど大臣が申し上げましたように、中長距離の大量輸送につきましても、鉄道輸送にゆだねる、こういう基本的な方針で処理しているように心得ております。それから海陸の鉄道と船舶との関係でございますが、これは運賃政策によつていろいろ変わつてくるものでございますし、また、ある程度荷主の啓蒙ということも考えられるわけでございますので、極力そういった方向に沿ひましてやっていると存じます。

○西宮委員 そうしますと、大臣のお話のいわゆる陸海空三つの交通機関を適当に割り振るといふようなことは、

結局具体的な現実の問題としては、長距離トラックを許可するかしらないかというところだけでございませう。

○岡本政府委員 もっと根本的に申し上げますと、たとえば今回の国鉄の新しい五年計画におきましても、一体十年後の旅客なりあるいは貨物の国内における総輸送量はどのくらいになるか、こういう見通しを立てまして、そうしてその全体の数量を国鉄なり、私鉄なり、海運なり、航空機なり、バスなり、トラックなりにどういうふうに按分するか、そのシェアをきめます場合にも、やはり相当この輸送機関の分野というもののについては考えておりました、けさも申し上げましたように、今後十年間において絶対的にはともかくとして、相対的にはやはり道路運送機関の発達によりまして鉄道の役割が多小減つてくる、こういうふうな観点に立ちまして、全体の伸び率は七・二％であるけれども、国鉄の役割は旅客において五・五％、貨物におきまして五・〇％といった年率の伸びになるであらう、こういうふうな想定をいたしておるのでございまして、やはり交通機関全般を見まして、それぞれの役割というものは十分検討いたしておるつもりでございます。

○西宮委員 くだいようであります。もう一ぺんお尋ねをしたいと思ふのです。確かに今後の旅客あるいは貨物等の予想される伸びに對しまして国鉄が計算をしております計算の基礎はもろろん低い、これはお話の通りでわかつておりますが、ただそれらも要するに国鉄としての見込みを数字に盛つたにすぎないので、今お話のように十年先なら十年先について、それらのそ

れぞれのシェアについて考えておるといふふうなお話であります。その考へておる考えを具現する方法はどういうことであるかということですが、

○岡本政府委員 先ほど申し上げましたように、海陸輸送につきましても、やはり運賃政策によつて実現していかなければなりません。同時に船舶輸送のコストを下げる、海上輸送のコストを下げる、こういう方向に運輸省といたしましては関係機関を指導いたしておるのでございます。たとえば特に海上輸送につきましても、私はその専門家はございせんけれども、港灣荷役関係ですね、これが非常にコストが高いのでございまして、これを機械化なり、そういった合理化によりまして極力下げていくとか、全体としての海上の輸送コストが下がっていく、それによつて本来当然海上輸送に移るような遠距離の大量のものは流れるというふうにしていくべきでありますし、またそうして指導いたしておるつもりでございます。自動車運送との関係におきましては、御承知のように建設省において膨大な道路整備計画を作つております。これが着々実効を現わしておるわけでございまして、自動車運送は道路の整備に伴つて、当然これは伸びていく、かように存じております。

○西宮委員 お話を伺つておりますと、いろいろたとえば、大臣のお考えもそれぞれの交通機関の受け持の割り振りをきめたいとか、あるいはいまいゆるシェアをきめていきたいとか、こういうふうな御意見は、あるいは考へ方はそれぞれお持ちのようでありまして、ただ残念ながら具体的な方策として

てこういうやりでやっておる、二、三そういうお話もないわけではございませぬけれども、ほとんど現在の混乱しております交通状況にメスを加えるだけのそういう施策は全く持つておらないというふうに、ただいまの御答弁の中からは残念ながら聞かざるを得ないのであります。私はあえてこういうことを取り上げますゆゑは、たとえは国有鉄道経営調査会の答申の中にも、これは昭和三十一年の答申であります。一般交通政策を確立して、そのうちにおける国鉄の使命を明確化し、その果たすべき役割を定め、これをいかにして達成していくかを明らかにすることが絶対に必要である、こういうことを述べておるのであります。これは昭和三十一年の一月の答申でございます。あるいは次の昭和三十三年の運輸値上げの際に行なわれました、国会に出席をいたしました今野参事のお言葉の中には、「日本は古い交通政策をとつてゐる国は、残念ながら近代国家にはございせん。約二十年のおくれがあると思ひます。」これは東大教授の今野源八郎氏であります。こういうふうにして述べておるのであります。私もこの国有鉄道経営調査会の答申なり、あるいは今野参事なりの述べております御意見は全くその通りであると思ふのであります。ただいまの御答弁を伺つておりました、実はこういう方々の見方と、ほとんどこれ以上に出ておらない。二、三御答弁もありましたけれども、それらを計算に入れました。私は残念ながらこの答申なりあるいは参事人の意見の通りであると言わざるを得ないのであります。これが今日交通問題を非常に混乱さし

ておる。日本の交通政策の貧困というよりも、はなはだ失礼な言い方ですが、ゼロと言つてもいいのではないかと、思ふほど混乱をきわめておるわけでありませう。たとえば国鉄總裁がこの衆議院におきまして、これも昭和三十三年の議会の記録でありますけれども、今日のこういう交通の混乱を非常に慨嘆をしておられます。値段の高い難貨類などは自動車に取られてしまふ、あとに残つた安いものだけわれわれが背負わされて、あるいはそれは遠距離運送減法によつて割引をされ、さらに生活必需品の特別割引を強要されるといふようなことで、非常にもうからないう貨物だけが国鉄に残されておる、国鉄にもうからないうのだけが残されて、しかもそれは各種の割引を強要されて困つておるといふようなことを慨嘆をしておるのであります。私は今日、たとえは国鉄運賃の値上げなどをせざるを得ないやうな今日の状況に迫り込まれてきた大きな理由には、こういうふうな交通機関の無政府状態、あるいはまた、従つてそれに基づいての過当競争というやうなことが大きな原因をなしておると思ふのであります。今日国鉄といへども、これは公共企業体でありますけれども、おそろしくその他の民間の運輸機関と相並んで、その中で競争しなければならぬというやうな苦しい羽目に立たされておると思ふのであります。一面において公共性を要求されながら、他面においてさういふ他の交通機関との競争にまかされておるといふやうなことで、非常にその面からの制約も大きく受けておるに相違ないと思ふのであります。もし

ておる。日本の交通政策の貧困というよりも、はなはだ失礼な言い方ですが、ゼロと言つてもいいのではないかと、思ふほど混乱をきわめておるわけでありませう。たとえば国鉄總裁がこの衆議院におきまして、これも昭和三十三年の議会の記録でありますけれども、今日のこういう交通の混乱を非常に慨嘆をしておられます。値段の高い難貨類などは自動車に取られてしまふ、あとに残つた安いものだけわれわれが背負わされて、あるいはそれは遠距離運送減法によつて割引をされ、さらに生活必需品の特別割引を強要されるといふようなことで、非常にもうからないう貨物だけが国鉄に残されておる、国鉄にもうからないうのだけが残されて、しかもそれは各種の割引を強要されて困つておるといふようなことを慨嘆をしておるのであります。私は今日、たとえは国鉄運賃の値上げなどをせざるを得ないやうな今日の状況に迫り込まれてきた大きな理由には、こういうふうな交通機関の無政府状態、あるいはまた、従つてそれに基づいての過当競争というやうなことが大きな原因をなしておると思ふのであります。今日国鉄といへども、これは公共企業体でありますけれども、おそろしくその他の民間の運輸機関と相並んで、その中で競争しなければならぬというやうな苦しい羽目に立たされておると思ふのであります。一面において公共性を要求されながら、他面においてさういふ他の交通機関との競争にまかされておるといふやうなことで、非常にその面からの制約も大きく受けておるに相違ないと思ふのであります。もし

ておる。日本の交通政策の貧困というよりも、はなはだ失礼な言い方ですが、ゼロと言つてもいいのではないかと、思ふほど混乱をきわめておるわけでありませう。たとえば国鉄總裁がこの衆議院におきまして、これも昭和三十三年の議会の記録でありますけれども、今日のこういう交通の混乱を非常に慨嘆をしておられます。値段の高い難貨類などは自動車に取られてしまふ、あとに残つた安いものだけわれわれが背負わされて、あるいはそれは遠距離運送減法によつて割引をされ、さらに生活必需品の特別割引を強要されるといふようなことで、非常にもうからないう貨物だけが国鉄に残されておる、国鉄にもうからないうのだけが残されて、しかもそれは各種の割引を強要されて困つておるといふようなことを慨嘆をしておるのであります。私は今日、たとえは国鉄運賃の値上げなどをせざるを得ないやうな今日の状況に迫り込まれてきた大きな理由には、こういうふうな交通機関の無政府状態、あるいはまた、従つてそれに基づいての過当競争というやうなことが大きな原因をなしておると思ふのであります。今日国鉄といへども、これは公共企業体でありますけれども、おそろしくその他の民間の運輸機関と相並んで、その中で競争しなければならぬというやうな苦しい羽目に立たされておると思ふのであります。一面において公共性を要求されながら、他面においてさういふ他の交通機関との競争にまかされておるといふやうなことで、非常にその面からの制約も大きく受けておるに相違ないと思ふのであります。もし

ば、おそらく今回の運賃改定なども必要としなかったのではないかと、この交通政策の基本的、抜本的な対策の樹立ということは、まさに焦眉の急だと思ふわけであり、重ねてこういう問題について、大事な問題であり、御意見をお聞かせいただければ、運輸大臣あるいは鉄監局長の御意見を伺いたいと思ふ。

○岡本政府委員 国鉄がかつての独占的な立場を失いつつあるというこの現実に対処いたしまして、政府は確固たる交通政策を立てまして、国鉄に対する打撃をうんと緩和してやる、こういうことが必要ではないかというふうな御質問でございますけれども、やはり国民側から見ますと、ないしは国民経済の発展から見ますと、御承知のように、世界的な傾向に倣しまして、いろいろな交通機関が、しかも新しい進歩した交通機関が出てくるということは当然のことであらうかと存じます。従いまして、やはり競争的な関係になつてくるというところは、ある程度までは認めざるを得ない、こう存じます。たとへば欧州におきましては、御承知のように、鉄道に対する打撃を緩和するために、乗客用のトラックの活動範囲を制限するというふうな法律を実施するとか、いろいろな方策を試みたようでございますけれども、国民経済の発展に対応しまして道路がよくなる、従つてまたその上を走る道路運送機関がどんどん発達していくということは、必然の傾向であらうかと思ふのです。従いまして、やはり欧州におきましても、そういうような法律的な制限も効を

奏しませんが、結局は現在のように對抗競争機関の影響を受けまして、ほとんど各国が鉄道財政の健全性を失いつつある、こういう状況になつておるのでございます。新しい交通機関を押さえていくということは、むしろ逆行するのではないかと、むしろ逆行するであります。ただ国鉄にいたしましては、莫大な投資をいたしておりますから、そういう投資が、新しい交通機関の急激な発達によつてにわかにその効用を失つていくことは、これは国家全体的に見ましても損なことは当然わかつておることでございまして、その間、運輸省といたしましては、たとへばトラックにいたしましては、バスにいたしましては、営業用につきましては免許制をとつておりましたので、先ほど申し上げましたような観点から、ある程度、鉄道輸送分野、自動車輸送分野、というものを意識しながら、行政面にこれを反映さして行く、こういうふう

に考えております。

○西宮委員 私の申し上げたことを、新しい交通機関を押さえる思想だといふふうにとられますと、私も大へん迷惑をするのでありますが、私は決してそういう意味で申し上げておるのではないので、先ほど引例をいたしました三つの、すなわち日本国有鉄道経営調査会の答申、あるいは今野参考人の述べられた意見、あるいは国鉄総裁が国会において述べられた意見といふものが感想といふもので、そういう点三つを取り上げまして、今日いたすならざる過当競争が行なわれておる結果、国鉄においても、必要以上にそういう面の出費がかさんで、いわゆる過当競争を

余儀なくされておる、そういう実情が多いので、そういう点について、どういふ方策があるかというところをお尋ねしておるのです。もし新しい交通機関その他が競つて出てきて、それに対しては全く野放しなんだというところであるといふことは、たとへば、たとへばさういふ申し上げた日本国有鉄道経営調査会の答申などをこのように理解をしておられるか、実は私は、この問題についての質問はこれで終わりにいたしたいと思つたのでありますが、今、私の考え方は、新しいものを押さえる、その方でもって強制的というふうな考え方であるというふうな理解をされたやうでありますので、もう一ぺん言わざるを得ないので、私はそういうことを申し上げておるのではないので、何といつても、理屈はともかくとして、常識的に見て、今日日本には、交通政策は、まあゼロと言つては少し言い過ぎかも知れませんが、今野参考人が言つておられますように、こういう状態は文明諸国家にはないのだという言葉を肯定せざるを得ない。常識論として肯定せざるを得ないやうな気がするわけであり、従つてそういうのに対して何が出来るのか。あるいはこの答申なりあるいは今野参考人の意見等に対して、どういふ方策をもつて、あるいはどういふ方策をもつて臨むかということをお尋ねしたかったのです。

○岡本政府委員 経営調査会等に出ております意見は、ごくごくもつともでございます。運輸省といたしましては、その趣旨に沿つてやつておるつもりでございますが、先ほど来申し上げま

したように、いわゆる社会主義的な計画経済にのつて國の権力でもって輸送分野を分けていくという方策が必ずしもとられておりません。ただ免許制度というところによつて、営業用のものについては、ある程度をいうことを意識しながら行政面に反映させておるというところを申し上げたのでございす。まあ學者の意見とか、あるいは識見者等の御意見といふものは、まことにございまして、御承知のとおり、これは現実の行政面に生かすにつきましても、技術的な面がなかなかなさういふ面があるのをごさいます。まあおしかりを受けておられますけれども、思ふやうにいたらないというところは遺憾ながら認めざるを得ないのでございす。

○西宮委員 それではこの問題については質問を終わりにいたしますが、要するに思ふやうにいたらない、そういうふうなうちに、陸海空三つの交通機関を一体的にいたしまして、その割り振りをきめるんだというやうな、何といふか、大へんりっぱな御答弁があつたわけであり、実際の具体的な方策としては、大へん失礼な言ひ方ですが、ほとんど何もなしとわれわれは言わざるを得ない。ただいまの最後の御答弁のように、思ふやうに参らないというのが御答弁のようであり、参らない、これ以上追及してもいたし方がありませんのでこの程度にとどめておきたいと思ひます。

○木暮國務大臣 今の日本を構成してある国民の層の中で、どの層をさすといふような意味ではございせん。私もいろいろ階級とかんといふことにきつめて鈍感の方でございすから、そのどの階級とかんといふ

般、私、本会議においてもお尋ねをいたしましたし、あるいはまた昨日来すで何人かの方からの御質問の中にもいろいろ出ておつたわけであり、この国鉄が背負つておられます公共負担の面については、よろしく国家が補てんをすべきであるという御意見を、たとへば昨日高橋委員等が述べられました際に、運輸大臣は、そういう考え方は一部の意見としてあるというお話をございしました。いわゆる一部の意見、つまり一部とは何をさすのか、これは大臣にお尋ねをいたしたいと思ひます。

○木暮國務大臣 一部というのは、やはり一方面的意見といふやうな意味で、それが少ない意見だとか大きい意見だとかいふやうな意味でなく、普通慣用語として一部にそういう意見があるというやうなことをわれわれは日本語として使つておられますので、すから、一部の意見といふわけ、一部の意見といふのが、その意見が一分で、残りが九分だといふやうな算術的の説明ではございせん。

○西宮委員 大へん明確な御答弁を承つたわけであり、それが一分でも三分でもよいのでございすけれども、それはどの方面をさしておつたのでございすか。そういう意見を持つておる一部の人間といふのは、どういふ人々をさしたわけでございますか。

意味ではございませんで、国民のある方々の中にはそういうような意見が従来からあるんだというよりな意味で申し上げたわけで、どの方面の人を指摘したというような意図は少しもないのでございます。

○西宮委員 私がお尋ねをいたしましたのは、別にある特殊の階級とかそういうことを言ったのでは毛頭ございせん。そういう意味で、特定の階級の意見を代表してさしたというふうに私はとっているわけでは毛頭ないのであります。それじゃ私の方から申し上げますけれども、公共負担の問題についてそういう意見を發表いたしておりますのがいろいろあるわけで、たとえば鉄道運賃制度調査会あるいは日本国有鉄道諮問委員会、国有鉄道経営調査会、公共企業体合理化審議会、こういふそれぞれの機関が公共負担の問題について意見を述べているわけです。これも単に一部の意見というふうにおとりになるのでございせんか。

○本務大臣 先ほど申し上げました通り、一部ということが少数というよりな意味ではないのでございせん。ただいまおあげになりましたような委員会とか審議会というものは、国鉄の経営改善ということを主としてお考えになっている会でございます。自然国鉄に対して圧迫となつておる公共負担というものをどうしようかということとを大きく取り上げているということ、至当なお考え方であると思ひます。しかしまた一方もつと大所高所に立つて、国全体の立場から、日本国有鉄道の多年の沿革、その公共的使命の高低などを考えてみると、必ずしも今御指摘になりましたような委員会その他

の御意見のように、国鉄経営という立場に立脚した意見とはまた違つた意見もやはり出てくるわけでございせんから、そこで一部の意見と申しましたのは、繰り返し申し上げますが、それが少数であるとかないかという意味ではないんで、一つの方面からはそういう意見もあるが、また他の方面からは違つた、もつと大きい視野から見ても、国鉄の赤字負担と申しますか、公共負担というものの対して、国鉄として、その使命の上から、営利会社とは違つて、ある程度は負担すべきものであるという意見が出てくるのであらう、そういうふうなことを申し上げるわけでございます。

○西宮委員 私がお尋ねいたしてあります前提として申し上げますが、今大臣のお言葉の中に、赤字補てんの問題というふうなことがあつたが、私は赤字一般をさしているのではないんで、あくまでも公共負担の問題にしておるのですから、その点は誤解のないようにお願ひをしておきたいと思ひます。

ところで、これらのさつきそれぞれあげました委員会は、国鉄の立場に立つて、いわば国鉄の利益代弁機関である、あくまでも国鉄の立場でものを考えておるから、こういう結論が出てくるんで、もつと大所高所から判断をすれば、違つた意見が出るという御意見でありました。私はそのこと自体かなり問題だと思ひます。これは国鉄の総裁なりあるいは運輸大臣なりがせつかく委嘱いたしておられます。それだけの諮問機関であります。それらが述べる意見が、ことごとく国鉄の利益代弁機関のごとくとられたのでは、おそれらくこれらの諮問機関の性格として、

存在の意義が認められないのではないかと申すのでありますが、いかがでございせんか。

○本務大臣 私の言葉が非常にふなれたためにおしかりを受けると思ひますが、別に国鉄の代弁者というわけではなくて、国鉄総裁の諮問機関であるとか、国鉄の経営をどう改善するかなどということを委嘱された委員会や審議会というものは、勢い国鉄経営の立場から主として意見が出るのは、これは当然の話でございます。そういう立場からの御意見というものはあるし、またもつと広い立場で、国民全体とか国家全体とかいふものの立場から考えてみると、おのずから違つた意見が出ることもあり得るのじゃないか。

そこで、一部にはこういう意見もあるし、ほかにはこういう意見があるというところを申し上げたわけで、権威ある学識経験者等のお集まりを、決して国鉄の利益擁護機関というふうな失礼な考えは私は持つておりませんでございす。

○西宮委員 重ねてお尋ねをいたしますが、大臣にふなれたからなどと言われましますとまことに恐縮をいたします。私こそほんとうにふなれてございすから、どうぞ親切な御答弁をお願いいたしたいと思ひます。

たとえば国鉄の諮問機関もありませんし、国鉄総裁の諮問機関もありません。おそれく国鉄総裁の諮問機関であります。おそれく国鉄だけのことを考えてはかたはらどうもいまいというふうな考え方はとらないと思ひます。いわんや大臣の諮問機関、内閣の諮問機関等におきましては、これまた、国鉄の問題だけ

けを考えてはかたはら勝手にしろというふうな、そういう考え方は毛頭あり得ないと思ひます。いずれもこれらは大所高所に立つて、大きな立場から判断をしておるのに相違ないと思ひます。

しかし大臣は、これらの諮問機関についてはそういうふうな見方で見られておられるよりありますから、かりにそれが大臣のおつしやる通りであると仮定いたしましたとしても、それでは、たとえば同じことを国会の決議、衆議院の附帯決議において決定をいたしておるわけでありす。これは昭和三十一年の四月二十六日の本会議の議決であります。ここでは、「日本国有鉄道の財政については、已に臨時公共企業体合理化審議会及び日本国有鉄道経営調査会の答申にも指摘せられておるところであるが、政府はこの問題に対して速かにその責任と方途を明かにすべきである。」という議決をいたしておるわけでありす。すなわち、先ほど申し上げました臨時公共企業体合理化審議会あるいはまた国有鉄道経営調査会、こういふところの答申なりは、意見なりというものを、国会の名においてオーソライズあるいはジャスティファイして議決いたしておられますが、その国会の議決も、それでは国鉄擁護に偏重しておつて、大所高所からの判断ではない、あるいは高い視野からの判断ではないというふうにお考えでございまいしょうか。

○本務大臣 申すまでもなく国会は最高の機関でございますから、国会の議決というものは何人といへどもこれは尊重せざるを得ない、尊重すべきことは当然でございます。ただ、いづれの場合でも行政、政治は生きもの

でございすから、そのときの財政その他の諸般の事情を勘案して、直ちにこれを具体化するかどうかということを決すべきものでございす。一体国会の議決を尊重しないなどというふうなことは、私も国会議員の端くれとして、いわゆる主権者である国民の中から出ておる一人として、いわゆる最高の機関が議決いたしましたことは、もう当然尊重すべきものと考えておるのでございす。

○西宮委員 どうしてもその点は明らかにしておかなければならぬと思ひます。国会の決定は最高のものとして尊重するといふお話でありましたけれども、最初の御答弁では、審議会等の答申はいずれも国鉄擁護に偏重をしておるんで、そういう意見をそのまま取り入れるわけにいかぬ、そういう御意見であつたのでありますが、私はさうではないに、国会が、国会の権威に基づいて、これらの答申なり意見なりを承認をいたしておるわけでありす。オーソライズしておるわけでありす。から、さうなりましますと、それを鉄道に片寄つていふ意見だというふうにとられることは、まことにどうかと言わざるを得ないのでございまして、ましていわずや、そういうのをとらえて、一部にはそういう意見もありましますというふうな御説明のごとき、もとより一部というのとは十の中の一つではない、そういう算術的な一分ではないことはよくわかりましますけれども、これらそれぞれ公の機関として、権威ある機関として作られております審議機関が決定をし、さらに国権の最高機関であります国会が権威づけておりますこ

これらの決定に対して、これを一部の意見であるというがごときは、私はまことに了解しかねる。おそらく大臣は、私の推察をもつてするならば、それぞれの機関がごういふ決定をしている、さらに国会もこれに議決をしているというよりなことについては御承知なかつたのではないかというふうに考えざるを得ないのでありますが、それならそれでけっこうだと思ひので、その点一つもう一ぺんお尋ねをいたしておきます。

○木暮国務大臣 国会の議決を尊重すべきことについては、ただいま申し上げました通りでございます。国会としてそういう諮問委員会と審議会の意見を、こういう意見もあるからという意見を取り上げたとすれば、その諮問委員会の意見というものもそれだけ重んぜられるようになったわけでございます。ですから、そういう意見はある、しかしまたほかにも意見はあるわけですから、つまりほかにも意見があるんだということを言うても差しつかえないんだらうと思います。国会で議決したから世論はそれできまつたというものでもなさそうで、またよくいう声なき声とか、あるいは少数の意見とかいろいろなものがあるんですから、まだいろいろの意見はあることだと思ひます。しかしただいま御指示のように、国会の決議がありましたということは、ちやうどその時分は私は国会におりませんから、そのことを詳しく知らぬでございましたことはまことに不明でございますが、おわびを申し上げましますならば、その決議は私どもは偏重した意見だとかんとかいふこと

は、実は申し上げたわけでないのございまして、国鉄総裁あるいはその他から委嘱を受けて、そうして学識経験者が国鉄の経営の場合にかくあるべしという意見を出した、一つの意見だ、まだほかにも意見があるんじゃないかということを上げても、今の民主主義の社会では差しつかえないんじゃないかかと思つて言つたのですけれども、そういうことが悪ければ、それはいわゆる議論のかけ合いのようなことになりますから、そういうことは取り消してもよろしいわけでございます。

○西宮委員　それではもうこれ以上この問題は申し上げませんけれども、大臣は正直に国会でそういう決定があつたということは御承知なかつた、おわびをするというお話でありますし、あるいはさらに一部の意見云々といつて私が指摘をしましたことにも、取り消してもよろしいというお話でありますから、これ以上追及をいたしません。ただ私が申し上げたかったのは、こういうそれぞれの權威ある機関が、あるいはさらに國權の最高機關といわれる国会までこういう考え方をしておるので、その点は十分重視をさるべきであるということを特に強調したいために申し上げたのであります。しかし今お話しのように、不明をおわびになられ、あるいはさらに取り消しをされるということでありますから、これ以上申し上げる理由もございません。大臣に大へんたびたび御迷惑をかけましたので、しばらくお休みを願ひまして、国鉄にお尋ねをいたしたいと思ひます。

回の予算の編成にあたりまして、このいわゆる公共負担の問題についてはどういうふうな御折衝をなさいましたか。この間も御質問があり、お答えがあつたようではありますが、あまりはつきりしなかつたので、もう一ぺんお尋ねいたしたいと思います。

○吾孫子説明員 この公共負担の問題につきましては、ただいまの御質問にもございましたように、過去において諮問委員会でありますとか、経営調査会でありますとか、いろいろそういう

よりな審議機關からも御指摘を受けておる問題でございますので、国鉄の経営改善の問題として今回の新五カ年計画を御検討いただきます際に、これらの点につきましても御検討をいただきますように関係御当局にもお願いを申し上げます。また私どもも従来のそれらの委員会その他からいろいろ御指摘を受けておりました点につきましては十分申し上げたつもりでございますが、政府御当局におかれまして、より広い、より高いお立場から御検討の結果、現在の国鉄運賃制度のあり方や、また運賃の水準自体が、比較的、相対的に他の物価等に比べて低いことや、また国鉄がこれから遂行しようといったしております新五カ年計画において考えております投資の内容が、借入金等によるのが不適當であるというふうに考えられる性格のものが相当あるというようなことや、いろいろ御検討願いました結果、今回はある程度の、実収率二二％程度の運賃改定をするという前提に立つて予算を編成する上という御方針の決定がございましたので、その御指導に従つて私どももその

ようにお願いをいたしておるわけでございます。

○西宮委員 重ねてお尋ねをいたしますが、そうしますと、そういう、何と申しますか、希望といいますが、そういうものはある程度表明したことがあられるという程度でございすね。たとえれば、別の言葉でお尋ねをするならば、これを政府から出してくれということでは、予算要求というよりな形で持ち出したというようなことはないんでございすか。

○吾孫子説明員　国鉄といつたしましては、予算要求の内容になるべき事項をいろいろ御検討願つております過程において、公共負担の問題その他について御相談を申し上げておりましたが、予算要求それ自身の中では、ただいま国会で御審議いただいております予算通り、一部を運賃改定によつて所要の資金をまかなわしていただくという姿で予算要求をいたしましたようなわけでございます。

○西宮委員　それでは鉄監局長にお尋ねをいたします。そうしますと、これは国鉄側としてはそういう希望を持っておったという程度にしか聞こえませんが、とにかくそういう希望を

持っておつたらしいのでありますが、運輸省がこれを取り上げなかったということになるのでありませんか。

○岡本政府委員　国鉄がそういう希望を持っておつたことはかねがね承

知しておったのでありますが、現実に昭和三十六年度の予算編成の際には、新線建設につきましてその資金を全額政府出資してもらいたいということを予算要求ではっきり出して参りました。運輸省といたしまして、財政状態を

の他の問題をいろいろ勘案いたしまして、大蔵省との予算調整につきまして、新線建設に対する補助を予算要求として出したわけでございます。従いまして、その限りにおきましては、国鉄の希望を予算調整という格好でのまなかつた、こういうことになっております。

○西宮委員 臣鉄側にお尋ねいたしますが、そうすると、その新線建設の予算は政府出資でやってくれということとを要求されて、むろんそれに対して国の方では結果として利子補給をしたわけでありますが、しかし要求をされたのは新線建設についてだけでございますか。むろん新線建設もいわゆる公共負担の一つだと思えますけれども、私どもがさしております公共負担とは若干違うわけでありまして。むろん新線建設も含んでもいいと思えますけれども、われわれはもっと範囲の広い公共負担を考えておるわけですが、要望されたのは新線建設についてだけでございますか。

○西宮委員 国鉄にお尋ねをいたしますが、新線建設もむろんけっこうだとおもいます。

思うけれども、そういう面が非常に多い。たとえば産業政策的に、あるいは社会政策的に新線建設をしなければならぬというような場合もたびたびあります。ようから、もちろん新線建設もけっこうだと思ふけれども、それ以外に、たとえばいろいろな割引であるとか、特に原始産業についての運賃の割引であるとか、そういう面が多々あるわけでありますが、そういう問題について

政策としてその問題を考へていただく
というふうに考へております。

○西宮委員 原価主義に近づけることが非常にシロクを与えるという場合には農林政策なり通産政策なりとして考えるという事は、私が使った言葉を用いなければならないに政府に出させるという事ですか。

○磯崎説明員 その点は政府の農林政策なり通産政策として、たとえば運賃の非常に高くなるものについてはその遠距離に輸送させない。あるいは運賃問題以外の解決方法もあると思ひます。ただ運賃だけでも補給金を出すと、か、そういう方法だけではないに、これは農林政策なり通産政策全般の問題として解決される方向だと思ひました。その点につきましては私の希望でございします。私もいたしましては、極力ある時期までには原価主義に近づけたい、しかし急激に近づけることが無理ならば、その間は農林政策——しかもどうして荷主の負担がでないという事になりますれば、別な国家政策としてお考え願ひたいというふう

に考えたわけでございます。

○西宮委員 別な面で解決方法といつても、私はそういう別な面での解決策というものはないのではないと思ひます。たとえば、先ほど鉄監局長の御答弁にありましたように、現在自由主義経済のもとにおいてはそういうことをコントロールすることはできない。特に強権的に権力をもってコントロールするようないことはできないといふことを言われておるので、おそらく現在の自由主義経済を承認する限りにおいては、そういう結論にならざるを得ないので、そういうことになりまして、遠いところへ品物を送らせぬというふうなことを言つてみたつて、全くそう

いうことはあり得ないと思ふ。いわゆる農林政策、通産政策として解決するという事は、言いかえれば補給金を出すか何か、そういうこと以外にはないと思ふ。現実問題としてあり得ないと思ふのです。そういうことならば、私が非常に端にお尋ねをしたのだ

けであります。結局は原価主義に近づけるという事であると、急激にはそこまでのいきなりけれども、要するに割引なんというものはやめてしまふ、それが最も理想なんだ、こういう考え方だと思ふのですが、その通りでございしますか。

○磯崎説明員 たとえば先ほど先生が御引例になりました定期運賃でありましたが、これは法律には五割まで引けといふことが書いてあります。従ひまして私どももいたしましては、国会でおきめになりました法律に書いてある五割までは個人で負担していただきた

て、これは国家が補償するか、割引をもつと少なくすべきである「こういうふうに最後に指摘をしておるわけですから、もし割引をやめるということが可能であれば、それはお話のように、原価主義に直ちに立ち返れるということになるのでありまして、それが、現実問題として、これは容易にできない。たとえば先般の本会議においても私お尋ねいたしましたのに対して、またあとで具体的にお尋ねをしたいと思つておりますが、いわゆる農林物資の運賃の暫定割引であるとか、

○磯崎説明員 その点は国鉄が原価主義をとっている間は、これは考え方として利用者に負担していただきたといひますが、実際の実施の方法の急激な運賃負担がでないといふことになれば、別途の方法でいたす以外にない、こういうふうな考えるわけでございます。

○西宮委員 そのいわゆる別途の方法が問題になっておるわけですが、いろいろ今まで繰り返し何回もございしますと、要するに原価主義は根本原則なんだけれども、あるいは原価主義に近づけていきたいのだけれども、急激にそこまでのいきなり、別途の方法といひますか、そこまで近づける努力をしておる最中だといふふうな御答弁であります。そうしますと、これに対する解決策は、さつきも申し上げたように、たとえば膨大な各種の割引なんといふものをやめてしまふ、要するにこれは従来割引を受けておった該当者が負担するといふことだし、あるいは運賃を値上げする鉄道の利用者全部が負担するといふこと、あるいは国の補助を受けるというならば、国民全体が負担するといふ三つよりほかはないわ

けであります。結局は原価主義に近づけるという事であると、急激にはそこまでのいきなりけれども、要するに割引なんというものはやめてしまふ、それが最も理想なんだ、こういう考え方だと思ふのですが、その通りでございしますか。

○磯崎説明員 たとえば先ほど先生が御引例になりました定期運賃でありましたが、これは法律には五割まで引けといふことが書いてあります。従ひまして私どももいたしましては、国会でおきめになりました法律に書いてある五割までは個人で負担していただきた

○西宮委員 国鉄としてはいろいろな割引がたくさんに行なわれておる。これが国鉄の経営に大きな負担になっておることは当然だと思ふのであります。それで角度を変えて伺ひますけれども、たとえば、そういうふうに割引が多過ぎて困るという事を訴えておられるわけだが、それは一体何をねらいにしてそういう訴えをしておられるのですか。

○磯崎説明員 訴えと申しますと、私も出しておる印刷物その他のこととございします。

○西宮委員 そうです。

○磯崎説明員 それらにつきましては、私の方といたしましては原価主義

に戻りたい、あるいは法定の割引率まで戻していただきたいといふことの訴えが一つであります。

もう一つは、私どものパンフレットにありますが、外国ではそういう急激な変化ができない場合は政府が補償しておるといふ例も実はあります。そういうことを書いて訴えたこともありますが、それらをあわせまして、原価主義まで近づける努力をわれわれにさせていただきたい、そうしてそれまでいかな点についてはほかの政策でもつてお考えを願ひたい、こういう意味の訴えであります。

る割引が現在の国鉄にとっては非常な重圧だということを訴えておられるわけですが、そして最後に、欧米諸国の例をあげて、欧米諸国は実に念入りな国鉄の援助をしておられるわけですが、私から申し上げるまでもないわけですから、私も、たとえば自動車の場合なら、道路は国家なり地方公共団体がそれぞれ負担をして道路の建設をする、あるいは港湾等においても同様に国家または地方公共団体が責任を持ってその施設を完備する。従って、そういうのに対しては、自動車、船などに比べると、国鉄は非常に不利な状況にあるというように、なことから、国鉄に対しては、鉄道線の維持費に對しても、これはフランスの例ですが、その六〇％まで負担するとか、あるいは踏み切りの費用については五〇％まで国が負担するとか、そういうようなことで、フランス、ドイツ、ベルギー、イタリア、オランダ、そういう各国の例をそれぞれあげて、欧米諸国の手厚い国の保護をここに紹介をして、最後に今申し上げたような諮問委員会の答申を掲げて、それをもってこの冊子は終わってやる。言いかえるならば、これはどう見ても、そういう膨大な公共負担に對しては、国家が補償をすべきであるという結論を、読む人にそういう結論を得させようという意図のもとに作られている冊子としか思えないのであります。これは私がそういうふうに理解をするのは、間違いないでございませうか。

○磯崎説明員 その冊子は私が作成いたしましたので、私は内容をよく存じておりますが、諮問委員会が申し出ておりますことは、その諮問委員会の答申書の方はごらん下されたと思っておりますが、たとえば定期の割引率にいたしましては、割引率を採算点まで引き下げるかあるいは国鉄の負担分に対して国家が補償する、こういうように言っております。そこへ外国の例をたくさん並べましたのは、これは確かに外国で、ことにヨーロッパにおきましては、非常に国が鉄道の復興にも、また鉄道の経営にも深い援助を与えておるといふことは、逆に申しますれば、鉄道が自動車輸送に完全にやられてしまつておる、あるいはそれに近い状態になつておるといふことを示しているものと存じますが、そういう意味でその例をあげたのであります。もちろん日本においても、国家が全部負担してほしいという意味で、そこまでの強い意味で書いたのではございませんが、諮問委員会として非常に強い意向を表明されました。それは諮問委員会の前文の方の勧告書の中にも、はっきりその点は書いておられます。と同時に、三項にわたつておられますが、三つ目には現行運賃制度自体についても直せという勧告も実はしておるわけでありまして、また諮問委員会としては、そこに抜きましたのは、おっしゃる通り運賃割引については国家補償をしるという点だけをクローズ・アップいたしました。が、御承知の通りその本は四部作になつておりまして、四冊に分かれております。諮問委員会が国鉄全般の運賃制度を合理化しろといふことは、実は別冊の方になつておるわけでございます。それにたゞいま書き上げたことの中で、ただいま先生がお読み上げ下さりました中にもいろいろな種類が私にあると思ひます。たとえばその中の戦

傷病者の運賃、これは無償で輸送しておりますが、これは年間約七、八千万円の額に上つておられます。金額は、今度お願いしている運賃改定の額と比較いたしますれば非常に小さいものではございますが、今までのそれにきましては、約その三分の一の二、千五、六百万円しか国家から補助していただいております。それといたしまして、今回は運輸省の非常なお骨折りで全額政府から補償してやろうといふことになりました。今度の予算にも組み入れられたわけでありまして、これらについては、これは全く利用者に負担力がない場合であります。そういうふうな利用者が全く負担力のない戦傷病者、身体障害者とか、そういう純粋な社会政策的なものと、そうでなしに、ある意味の産業政策なりある意味の物価政策なりで行なわれておる割引とは多少違ふと思ひまして、そういう面をもう少し詳しくあるいは分析して書くべきだったかとも存じますが、その多額の割引の中には多少種類の違つてゐるものも入つてゐるというのを御察願したいと思ひわけでございます。

○西宮委員 最後に、この問題について締めくくりに意味でもう一べんお尋ねしておきたいと思ひます。これはあるいは副總裁から御答弁いただいた方がいかと思ひますが、国鉄当局としての考え方は一体どこに本心があるのか。私どもは、こういう国鉄が背負つておる膨大な公共負担に對して、これはよろしく政府が補てんすべきであるといふふうに強く考へてゐるわけですが、これはいわば私どもは大いに国鉄のために弁護をいたしておるわけでありまして、現在のうちに、こういう社会

政策あるいは産業政策等のそういう重荷を国鉄の負担において、しかも独立採算を建前とする国鉄の負担において、そういう問題に奉仕するといふことは、これは国鉄としてはまことに不氣味な毒だといふふうに私も強く考へてゐるわけでありまして、しかし、われわれがそういうふうな考へてゐることが、あるいは理論的にも間違ひであるといふのであるか、つまり、たとえば国鉄はあくまでも独立の機関なんぞ、それにそういう国家の補助金が入るといふことは国鉄の自主性を失うといふようなことも懸念されるかもしれない。そういう観点から、われわれがそういうふうな考へることは、まことにもつて迷惑千万だといふふうにお考へななのか、あるいはそうではないに、本来ならばそうあるべきだ、三十六年度の予算折衝においてもそういう希望を表明したとか、あるいは特に新線建設については予算書として要求したといふようなお話でありますから、できるならばそういうふうな思いの、そういうしてほしいのだ、ただし、運輸省の考へ方もあるのだ、国鉄だけ勝手なことを言うわけにもいかぬといふようなことから遠慮しておられるのか、これは一つ率直なところをお聞かせ願ひたいと思ひます。

○吾孫子説明員 国鉄の経営の問題につきまして、非常に御理解深い、御同情あるお言葉をいただきました。感謝いたしておりますが、国鉄の経営の現状といふものはほんとうに行き詰まつておりました。三十五年度までの状況では、このままでは国鉄が負わされております責任を果たすことがもうできない。具体的には、このままの状態では、三十六年度の予算さえも編成のしようがないといふような窮状にあつたわけでございます。そういう状況にありましたので、まず国鉄の使命を完遂しなければならぬ、同時に国鉄が企業体として経営の安全を得られるような道を何とかしてつけていかなくてはならないといふような観点から、いろいろなこれに對する方法を外国の実例その他も勉強いたしまして、こういうような行き方もある、あるいはいうような行き方もあるといふことを、五カ年計画あるいは予算案そのものを御決定願ひ前段階におきましては、いろいろと私どもも意見を申し上げたのでございまして、しかし、結論いたしまして、まだ国鉄の現在の運賃水準といふものは、他の諸物価との比較その他から見て、もう少し利用者に負担していただける余地がまだあるのじゃないか。またこの程度の運賃改定ならば、鉄道を利用する利用者の方々には、犠牲をおかけすることではございませうけれども、まだこの程度ならば何とか我慢していただけるのじゃないかと、一部先ほど例の出した身体障害者の運賃の政府からの補給でございませうとか、あるいは新線建設の借入金に對する利子の補給であるとかといふようなこともお認めいただきましていただければ、国鉄の所要の財源の一番大きな部分を補てんする方法としては、この際はこの程度の運賃の改定といふことで問題を解決していくのがよろしかろうという政府御当局の御判断に従ひまして、私どももその線で国鉄の将来の経営の安定をはかり、また国鉄に課せられております使

命の完遂ということにも努力いたしたいと考えまして、お願いを申し上げます。

○西宮委員　重ねてお尋ねをいたします。この程度ならば大したことはあるまいというので値上げという解決策を考えたというお話ですが、そういう点にもいろいろ問題があると思うので、あとでまたその点はお尋ねいたしますが、それはしばらくおくとして、いずれにしても値上げをして利用者が料金を取り上げるといふことは国鉄自体として好ましいことではない、みずから好んでそういうことをやられるはずはないと思います。従つて、できるならば、さつき私が申し上げたやうないわゆる社会政策、産業政策等に属する部分は国の負担においてやるべきだ、やつてもらいたいのだというふうに、端的にお考えになるかどうかいふことを重ねてお尋ねしたい。

私はさつきから申し上げておるように、そりいう公共的な負担については、その恩恵にあずかっている人が値上げという形でさらに負担をするか、つまりその人たちだけの値上げによるか、あるいは全体の値上げによるか、あるいはまた国民の税の負担によるかというのを申し上げたのですが、政府が負担をするという場合だつて、さつき申し上げたように、これは要するに国民の税金ですから、問題をそり安易に考えるべきではありませんけれども、ただ私どもは値上げの場合には、これから利用する人が現実には何ほどの負担を新たにしていかなければならぬわけですが、私どもが国にこれは出してもらいたい、出させるべきだということを主張する根拠は、政府の予算

全体の中で、二兆円の予算のワクの中で、幾らでもやりくりする方法があるんだ、まだ出さなくて済む金が相当額あるんだ、あるいはまたこれ以上入ってくる金も相当あるんだ、そういう見通しに立って政府が出すべきだということを言っておるので、これから運賃値上げの分だけみんな出してくれというようなことで、何か目的税でもかかるといったような、そういう筋合いのものでは絶対じゃないわけです。政府の予算のやりくりの中で、われわれは十分その程度のはまかなってもらえるんだという、そういう確信の上に立って見通しをつけておるわけです。

大へん説明が長くなりましたけれども、私どもはそういう立場で政府にこの問題を依存をしていく、この解決策は政府に依存をするというのが、われわれは理論的にも当然だというふうに考えておるのでありますが、国鉄としてはどうもその辺がはつきりしない。

そういう希望は表明したというようなところを見ると、できるならばそうしてもらいたいというふうなつもりでおるのか、あるいはさっき申し上げたようににそりいうことをされるのは迷惑千万だというふうに考えておられるのか、一つその二者のうちのいずれであるかというふうにお答えをいただきたいと思っています。

○吾孫子説明員 国鉄といたしましては、国有鐵道法にも定められております通り、やはり独立の企業体として成り立っていくということは、これは国鉄にとって絶対の要件である。同時に公共的な使命も遂行しなければなりませんけれども、まずその前提として企業体として成り立つということは、こ

れは絶対の要件であらうというふうに
考えております。そこでそのために

は、先ほど磯崎理事からも申し上げたのでございますが、基本的にはやはり運賃というものは全体としての原価を償う、また体系としてもいわゆる負担主義でなしに原価主義に近づけていくという、そういう基本ラインで考えるべきものであるというふうに考えておりますので、やはり国鉄にとって一番大切なことは財政的な自主性を確立するということであると考えております。しかしながら今日の国鉄の窮状を一挙に打開するということにはなかなかむずかしい問題もございますし、またそう一足飛びに原価主義一本やりで運賃体系を変えるということには、いろいろ御考慮を願わなければならぬ点もあると思われましたので、この当面の国鉄の経営の窮状を打開するためには、諸外国の例その他から考えましても、たとえば国庫負担の問題でありまつか、あるいは税金であります納付金の問題でありますとか、いろいろなそのような財源も考えられないことはございません。いろいろございますが、どの道をとるべきであらうかというようなことについて、いろいろと御相談をいただきました結果、今日の原案が確定したということでございます。

な国鉄としては、当然のことございしますが、なお一そう経営の刷新、合理化ということにも努力を傾注いたしまして、運賃改定のみに財源をたよるということでなく、さらに経営努力によって少しでも収益を上げていく、また経費を節減していくということと並行してやる考えでおりますこと

は、申し上げるまでもない次第でございます。

○西宮委員 経営努力等によって冗費を節約するということはあまりにも当然なこと、申すまでもないことなんでしょうが、私が繰り返しお尋ねをいたしておりますのは、私どもは、むしろ国鉄は独立の企業体でありますから、その独立の企業体としての任務を全うするということは、もとより当然だと思ふのであります。ただその中に

しゝわされておる、これは公共企業体として、読んで字のごとく半分为公共なんですから、そういう意味でいろいろの公共的な任務を負わされている。しかし同時に、独立の企業体としての制約も受けておるといふ、そういう苦しい国鉄の立場において、さつき申し上げたような国の方策に従つて負担をさせられているような経費というものは、国が持つのがあたりまえだといふようにわれわれは根本的に考えておるのです。

それでは簡単にお尋ねをいたしますが、私が繰り返し申し上げておるそういう考え方は、それはお前の考え方は間違ひなんだ、あるいはまたそういうことを言われては迷惑千万なんだというふうにお考えかどうかをお聞きしたいと思ひます。

○吾孫子説明員 先生の御理解深いお言葉は、迷惑どころか、まことにありがたいお言葉だと思ひます。

○西宮委員　そうだといたしますと、私の考え方を全面的に是認をされた、肯定をされたということになるのだと思います。そういうふうに了解してよろしゅうございますか。

○吾孫子説明員　まことにありがたい

お言葉であると思っておりますが、現実の問題といたしましては、なかなか一足飛びにその理想通りに参らない点もございますので、国鉄の企業体としての自主性を確立するというこのみに単純にも参りかねる点がございまして、それらの点につきましては、国鉄の性格上当然のことでございますが、政府の御指導に従って私どもの任務を尽くすという行き方で参りたいと思っております。

○西宮委員　この問題はこの程度で終わりにいたしたいと思いますが、そうあつてほしいのだ、しかし一足飛びにはそこにはいけない、従つて政府の御指導に従うのだという御意見が最後の御答弁のようでございましたので、それでは一つそういうふうに理解をすることにいたします。要するに、そうあつてほしいのだということ、ただし一足飛びにはそこまでいけないので、われわれは当面政府の御指導に従っていくのだ、こういう御方針のようでありますから、そういうことに理解をしたしたいと思います。もしそうでないとすれば、私はさっきの「多すぎる運賃の割引」と称するこのパンフレット等につきましても、もう少し繰り返し、あるいは突っ込んでお尋ねをしなければならぬ問題がたくさんあるのであります、そういう御意見ならば、ことに政府の監督を受けております国鉄の立場でありますから、そういう点も私も十分了承をいたしまして、ただいまの程度にとめておきたいと思ひます。

つきましては、今度はもう一度大臣にお尋ねをいたしますが、政府は、こういう公共事業等につきましては、さき御答弁をいただいたので大体わ

○西宮委員 この問題はこの程度で終わりにはいたしたいと思いますが、そうあつてほしいのだ、しかし一足飛びにはそこにはいけない、従つて政府の御指導に従うのだという御意見が最後の御答弁のようでございましたので、それでは一つそういうふうに理解をすることにいたします。要するに、そうあつてほしいのだということ、ただし一足飛びにはそこまでいけないので、われわれは当面政府の御指導に従つていくのだ、こういう御方針のようでありますから、そういうことに理解をしたいと思います。もしそうでないとすれば、私はさっきの「多すぎる運賃の割引」と称するこのパンフレット等につきましても、もう少し繰り返し、あるいは突っ込んでお尋ねをしなければならぬ問題がたくさんあるのであります、そういう御意見ならば、ことに政府の監督を受けております国鉄の立場でありますから、そういう点も私も十分了承をいたしまして、ただいまの程度にとめておきたいと思ひます。つきましては、今度はもう一度大臣にお尋ねをいたしますが、政府は、こういう公共事業等につきましては、さき御答弁をいただいたので大体わ

かりましたけれども、少なくとも、さしあたって政府の負担において、そういうことをやるというふうな考え方はお持ちでないというふうになさう伺ったのですが、その通りでございますね。

○本務大臣 先ほど来るお述べになりましたが、国鉄経営の上から見ての御意見というものは、非常に私どもは重大な関心を持って拝聴をいたしたわけでございます。昨日でございまして、有田委員の御質問に対して私が御答弁を申し上げましたとくに、従来のように、国鉄というものが日本の唯一独占の輸送機関であつて、そうして非常に利益のあるという立場におきましては公共負担というものをその資力において勤めることができるわけでございますが、最近のごとく、新しいバスやトラック等の競争の交通運輸機関がございまして、現在には必ずしも国鉄というものが独占的地位というものを保つことができないという事態に立ち至りました際におきましては、国鉄の経営から見ますと、過大なる五百数十億に余るような公共負担というものを對して、將來は政府として何とか世話をやけるといふことを、現在の財政の事情のもとにおきましては直ちに実行することが困難といふたしまして、その方向においてだんだん考へていく必要があるのではないかと、これを昨日も申し上げたわけでございます。ことに運賃の改定というふうなことが、あるいはある程度において限界にきているというふうなことをも勘案いたしますと、国鉄の高い公共使命から発しますところの公共負担というものを、現在のごとく、大部分を国鉄に背負わしておくと、今

ようなことがいつまで続くかというところは、重大な関心を持って検討しなければならぬ問題でございます。しかしながら、その前に解決すべき問題といたしましては、先ほど国鉄副總裁から申し上げましたように、現在、直営の国鉄事業のときには課税されなかつたところの固定資産税というものが、一つには御承知の通り直接国鉄の輸送上に利用いたしません建物、たとえば寮であるとか工場であるとかいふものにかかつて、金額が少なかつたものが、その後臨時税制調査会の建議によりまして、他のものとの均衡を得るという理由によりまして、今日は九十億になんなんとする金を、納付金の形、また固定資産税の形で納めておる。こ

ういうことは一体国鉄の公共使命などから見て、公共負担をいたしておる面から見てどういふものであらうかといふ、これも一つの御意見がございまして、こゝういふことも財政の現状が許しますならば、私も私としては、從來のごとく固定資産税などはけな方方がいいのではないかと、うきさえいたします。こゝういふ問題も財政の事情等勘案いたしまして、よく大蔵当局等の理解を得て、もしこゝういふものを負担をせよと云ふことになれば、国鉄の方から見れば公共負担に對する国家の補助がそこまで伸びたといふことにも相なるわけでありまして、国として国鉄の負担する公共負担に對しましての補助をいたすといふところまでにはまだいろいろ段階を経べきところがあるようにも考えられます。今御開陳の御意見というものは、私もこれを聞き流すといふことはいいたしませんで、重大な関心を持ちまして、今

後の国鉄の経営のあり方につきまして、一つ十分に検討していきたい、こゝういふふうに運輸大臣としては考えておる次第でございます。

○西宮委員 大臣の御答弁を聞きまして、よくわかりました。私は、この問題は国鉄経営に對して、しかも差し迫つております運賃値上げ等に關連をいたしまして、最も基本的な問題であるといふふうに考えましたので、少ししつこ過ぎるほどお尋ねをいたしたわけでありまして、ただいま大臣の御答弁を伺いますと、むしろある意味においては、国鉄副總裁の御答弁よりもさらに積極的な御意見のうちに何一つかなり安心をいたしたわけでありまして、すなわち五百数十億に上りまする国鉄の公共負担についても、今直ちに來に考へていきたいとか、あるいはまた固定資産税の問題その他も徐々に解決をしたいといふようなことで、財政と見合ひながら、この問題の解決に最大の努力をするといふお話でございまして、その点は私に私どもも意を強くする次第でありまして、ぜひそ

うあつていただきたいと思います。つきましては、お尋ねをいたしますが、先般の選挙の際に出されました各党の公約というのの中に、公共投資の第一に、国鉄輸送力の増強というのがうたわれておるのでありますけれども、これはさういふことを意味するものでありましかうか。しかもこれは昨年の選挙の際の、いわゆる各党の公約でありますから、ただ將來財政が許し得たらばやるという程度のものでは、おおよそ意味がないわけでありまして、もっと身近な、手近な問題だと思ひの

であります。昨年の選挙の際の公共投資の第一に国鉄輸送力の増強といふことをうたつておるのはどういふ内容を意味しておるのか、ちよつとお尋ねをしたいと思ひます。

進地域の開発とか、あるいは水資源の開発、治山治水、こゝういふのがいふゆる公共事業であることは、これは十分に承知をいたしておるわけですが、それと全く同じ比率で、あるいは全く同じ立場で、順序からいふとその第一番目に掲げてあるわけですが、これらの治山治水対策等と同じような考え方のもとに、公共投資としてこれを行なうのかといふことであります。

○本務大臣 御承知の通り、日本国有鉄道は公共企業体でございますので、道路、港湾、治山治水等の国の直営の仕事とは性格がおのずから違ふのでございまして、公共投資で行ないますことは、治山治水、道路、港湾その他であることは申すまでもございせん。公共企業体たる鉄道を公共投資でやるという意味でなく、御理解を願ひたいと思ひのでございまして。

○西宮委員 国鉄輸送力の増強といふのは公共投資ではなしにやるのだといふふうに理解をしてくれといふお話であります。公共投資といふ項目の中に、まず第一が国鉄輸送力の増強、続きまして、さつき申し上げたやうな数項目列挙してあるわけでありまして、かかるその他の問題は公共投資だけけれども、国鉄輸送力は公共投資ではないと理解してくれといふのは、まことに理解に苦しむのでございまして、これは要するに公共投資の項目の中に堂々と掲げてある項目でありますので、特にこの点をお尋ねをしたいと思ひます。鉄監局長でもけつこうでござい

でありますが、昨年の選挙の際の公共投資の第一に国鉄輸送力の増強といふことをうたつておるのはどういふ内容を意味しておるのか、ちよつとお尋ねをしたいと思ひます。

○本務大臣 御承知の通り、所得倍増の構想によりまして、十年後におきましては、国鉄のいないますところの輸送力というものは相當に増大強化いたして参るのでございまして、こゝういふ所得倍増に關連いたします國民的の国鉄に對する需要といふものに對処いたしまして、国鉄といたしましても、輸送の増強整備といふことに力を尽くさなければならぬといふ意味でございまして、その現われといたしまして、五カ年間に一兆億円、三十六年度におきまして借入金金の支払いを入れます、二千五百五十億円といふやうなものでございまして、国鉄輸送力を逐年増強していく、こゝういふことが具体的にこゝに現われておるのでございまして。

○西宮委員 それは、今回の新しい五カ年計画を立てて、所得倍増計画にマッチさせようといふことはもちろんよくわかつておりますが、私がお尋ねをいたしたいのは、さういふ国鉄輸送力の増強を公共投資としてやるのかといふこと、もう少し注釈を加えるならば、先般の選挙の公約には公共投資といふ項目に、劈頭第一が、国鉄輸送力の増強、続きまして、漁港、空港の整備、通信施設の拡充、産業立地計画と後進地域開発の促進、水資源の総合開発、治山治水十カ年計画の推進と災害対策の強化、こゝういふのをあげておるわけでありまして、これらは第二項以下の、すなわち港湾、空港の整備、あるいは通信施設、産業立地計画による後

進地域の開発とか、あるいは水資源の開発、治山治水、こゝういふのがいふゆる公共事業であることは、これは十分に承知をいたしておるわけですが、それと全く同じ比率で、あるいは全く同じ立場で、順序からいふとその第一番目に掲げてあるわけですが、これらの治山治水対策等と同じような考え方のもとに、公共投資としてこれを行なうのかといふことであります。

○本務大臣 御承知の通り、日本国有鉄道は公共企業体でございますので、道路、港湾、治山治水等の国の直営の仕事とは性格がおのずから違ふのでございまして、公共投資で行ないますことは、治山治水、道路、港湾その他であることは申すまでもございせん。公共企業体たる鉄道を公共投資でやるという意味でなく、御理解を願ひたいと思ひのでございまして。

○西宮委員 国鉄輸送力の増強といふのは公共投資ではなしにやるのだといふふうに理解をしてくれといふお話であります。公共投資といふ項目の中に、まず第一が国鉄輸送力の増強、続きまして、さつき申し上げたやうな数項目列挙してあるわけでありまして、かかるその他の問題は公共投資だけけれども、国鉄輸送力は公共投資ではないと理解してくれといふのは、まことに理解に苦しむのでございまして、これは要するに公共投資の項目の中に堂々と掲げてある項目でありますので、特にこの点をお尋ねをしたいと思ひます。鉄監局長でもけつこうでござい

○岡本政府委員 これは広い意味において使つた言葉であらうかと思ひま

す。そういう広い意味で申しますと、公共投資になるわけでございます。つまり生産の伸びと申しますか、産業の伸展につきましましては、その基盤となる道路の整備であるとか、あるいは港湾であるとか、そういった基盤になるべきものを大いに強化しなければならぬ。そこで、公共投資の増大というところを大きな政策として取り上げたものと解釈しておりますが、その中にこの国有鉄道の輸送力の増強が入っておりますのは、広い意味でそう申したものでございまして、政府といたしましては、財政投融資等におきましては格段の援助をしておるものでございまして、そういう意味におきまして、広い意味においての公共投資、こういうことであらうと解釈しております。

○西宮委員 私鉄局長にお尋ねしたのは無理かもしれませんが、要するに政令の公約でありますから、これを局長にお尋ねしたのは無理だと思いたすけれども、決して今の局長の御答弁のようには、どう考えてもみてもこれがないので、私もこの点はもとと追及をしなければならぬと考えるのであります。まあ局長に御答弁を求めると、この程度にいたしておきますが、私もこれはいよいよも政令として掲げる際に、こういう書き方をすると、公共投資というものはおのずから慣用されておる使い方がありますから、しかもそれは治山治水なりあるいは産業立地計画なり、これはいずれも国と地方公共団体が一緒になりまして、そ

の主軸をなしてやっておる仕事なんです。だからこの中に国鉄輸送力の増強ということがうたわれる限りにおいては、たとえば新線の建設なりあるいは鉄道の線路の改善なりそういうものもろの問題が、国あるいはその他の公共団体の負担によつて行なわれるのが当然なんです。それが、どう考えても、この公共投資の中に、さつき申し上げましたような数々の項目と同列に考えておくというようなことは、まことにけしからぬことだといわざるを得ないのであります。まことにこんなことだと思ふ。残念ながら答弁する人がいないのであります。ただこれは少なくとも、大臣なども閣僚の一員として決定された事項なんでありまして、このように選挙の際のいゆる御都合主義に属するようなことは誠に避けてもらなければならぬと思ふ。

次に御尋ねいたしたことは、出資の問題であります。国有鉄道と称しながら、国家が鉄道に出資している額はあまりにも少ないというところを、今日まで、前の記録等を見ましても、しばしば論議されておるのであります。特に日本国有鉄道法の五条の二項には、それができるといふことを明らかに規定をしておるわけでありまして、これに對して、それをやる御意図はないかどうか、これは今までも何回も国会に要求をされておる問題でありますから、ぜひとも承つておきたいと思ふので

す。

○本國務大臣 お答えをいたす前に、ちよつとお断わりしておきますが、今の公共投資によつて鉄道の輸送力を増強するというのが書いてあるというお話なんですけれども、それは

やはり何かの注意が足りなかったのだと思ひます。どうぞそつでなく御解釈を願う方がよろしかろうと思ひます。それから當時は國務大臣として、いろいろお話がございましたが、私は十二月八日に運輸大臣になりましたので、選挙のあたりのものでは、ついさういうことに対しては注意が足りなかったわけでございます。その点は御了承を願ひたいと思ひます。

ただいま御指摘のように、日本国有鉄道に對する政府の出資が八十九億円で少ないじゃないかというお話でございますが、これはまことにございまして、一方におきましては、国有鉄道には固定資産の再評価積立金が一兆餘に余るものがあるのございまして、こういうものを、見方に

よりましては、民間の会社などですと、資本金に繰り入れまして、資本を多くいたしますことは御存じの通り、いわゆる再評価積立金というものを資本の方に繰り入れるわけでございます。こういうものを繰り入れまして、形は大へんよくなるのござい

かしいではないかという御議論も成り立つと思ひます。今御提示された問題は、以後大いに検討していく問題だと思ひますから、この点で一つ御了承を願ひたいと思ひます。

○西宮委員 その解釈上の問題その他のいろいろな理由はあると思ひますけれども、少なくともこの問題は国会においてしばしば論議をされて、たとえば昭和三十一年の二月の国会あるいは昭和三十一年の二月の国会、これは運輸値上げの際の国会であります。そういうときには当時の運輸大臣の御答弁がきかれて明確に、たとえば三十一年の御答弁では、できれば今年度中にも是正する方向で進めたい、できれば今年度中にもやりたいというようなことを言われたり、その他いろいろ述べておられるわけでありまして、あるいは三十二年の国会における運輸大臣の御答弁でも、この点非常にはつきりいたしておりました。ただこの一兩年は待つてくれというところを言つておりました。自由民主党も結成してまだ内閣を作つて二年にしかたらない、だからもう少し待つてくれというような答弁もしておられるのであります。もう目

民党の内閣ができましたから、いふん長くなつたわけでありまして、ぜひやらねばならぬ問題ではないかと思ひます。理屈はともかくといたしまして、何回か政府はそういうふうに言明をしておる問題でありますから、至急これをやつてもらいたいと思ひます。

次に私お尋ねいたしたのは、この前の本会議の際にもお尋ねをした点であります。今回の運輸値上げを余儀なくされるような結果が、この前の第一期五年計画の事業施行の中に胚胎し

ておつたのではないかとすることが痛感されますので、特にその点を国鉄にいろいろお尋ねをしてみたいと思ひます。

この前質問をいたしました際、木暮運輸大臣からは、特に輸送の安全確保の問題を取り上げて、十分御安心を願ひたいという御答弁があつたわけでございますが、私がお尋ねをいたしましたのは、全体として六七%の資金を使つておるんだ、本来ならば四年目でありまして八〇%の予算を使つて八〇%の仕事ができるといふのが当然な額でありまして、予算を使つておる額は八〇%だ、仕事の実績はそれよりもはるかに下回つておるといふことを申し上げたのに対して、すでに六七%の実績をおさめておる、あるいは特に大臣は保安上には心配がないので十分御安心を願ひたいというよう

なことを御答弁になつておられるのであります。それではまずお尋ねをいたしますが、保安の問題については、絶対完全だといふところまでいふのかどうかという点であります。

○吾孫子説明員 この前の五年計画の三本柱のうちの一つは、戦中、戦後に老朽、荒廃した施設を取りかえて、輸送の安全をはかるというところにあるところでございますが、この老朽、荒廃施設の取りかえ、改良は、何と申しましても第一段にやらなければならぬこととございまして、全力をあげてやつてきたような次第でございまして、私もいたしましては、ほぼ完全に近い状態にあると申し上げてよろしいのではないかとと思つております。

○本務国務大臣 前に国会で御答弁申し上げましたことを御引用下さいまし

たので、一言簡単に申し上げますが、御承知の通り、第一次五カ年計画におきましては、輸送の近代化とか合理化という方はいささか進みませんでしたけれども、朽腐せる設備などの取りかえ、改良という方はかなり進んだので、保安上は御心配はないということをお断り申し上げます。今事務局から伺いますと、そのためか、運転事故が十五分の一に減少しているということでございます。私が申し上げたことがうそでないということだけは確かなように思いますので、一言申し上げておきます。

○西宮委員 ただいま大臣の御答弁のように、取りかえ等は十分にできたということでありますが、それではこれはどういう意味でございましょうか。国鉄でお出しになった「現行五カ年計画の評価」——現行というのは前のものですが、「現行五カ年計画の評価」と題する冊子の中に、昨年の八月に出したものであります。その中に「取替改良」について資金消化率が一〇〇%以上であるといつても、それはかならずしも予定以上の改良をしたことにはならないのである。「こういふふうに説明をいたしておるのであります。これはどういふわけでございますか。」

引き続き力を入れてやっていく計画になっております。

○西宮委員 ただいまのは、前にこういふふうに書いてあるわけですよ。「五カ年計画は、当初から実際には不可能に近いものを含んでいたものであるが、その結果として、資金は消化して改良されたいことになると共に、」云々というので、私は、そもそもこの計画が当初から実際には不可能に近いものを含んでおったんだというように、ことを今ごろになって言うのは、まことに言論道断だと思つております。これはその他それに関連する問題があるので、逐次お尋ねをしたいと思いますけれども、その前にお願いをしておきます。前の五カ年計画が四年目までにきつたわけでありまして、資金の投入は六七〇億というふうになっておりますけれども、事業の実績はどの程度であるのか。この間の御説明もありましたが、一部すでに公表されている面もありまして、これにぜひとも資料として御提示をお願いしたいと思います。それを私がお尋ねをしたいと思います。この前の五カ年計画がうまくいかなかった、もう一ぺんやり直ししなければならぬといふのは、当初の計画がずさんであつたのか、あるいは途中でこれが遂行できない事情が起こつてきたのかという点であります。その点はいかがでございますか、どちらでございますか。

○西宮委員 率直に申し上げますが、この前の五カ年計画のときには、国鉄が当初こうやれば理想的であると

いう案を考えました際の資金の総額では、大体七千億程度のことを考へておつたわけでございます。七千億程度の資金があれば、大体国鉄の底盤する

ような五カ年計画を遂行できるといふふうに考へまして、その資金手当てとして、実は運賃の改定率にいたしました。でも、少なくとも一八〇億程度の改定をお断りしたいということでもスタートいたしました。ところが、結論としては一三〇億程度の値上げということになりました。七千億程度の規模で考へておりましたものは、収入がスタートからだいぶ変わつてきたわけでございます。当初考へられておりましたものが、そういう意味において無理があつたといふことが申せるかと思つておりますけれども、同時にまたその五カ年計画遂行の過程におきまして、収入が予定よりも少なかったときもございましたし、また人件費その他に、当初予想しておりましたけれども、ベース改定その他のために相当経費が食われてしまひまして、差し引きスタートで考へておりましたときよりも千四百億円の自己資金が不足するということになりました。そのうち約四百億は借入金金の増加によつてまかなつたわけでございますけれども、差引七百億円の資金不足ということになりました。それまでは幹線輸送力の増強とか幹線の電化とかディーゼル化等の近代化、輸送力の増強等の実行をおくらせてつじつまを合わせざるを得ないような状況に立ち至つたやうなわけでございます。

○西宮委員 そうしますと、理由が二つあつて、一つは、最初一八〇億の計画を立てたのが一三〇億に終わつてしまつた、そういうことで当初の計画がずれて無理だつたということ。それから第二は、途中において予想しないいろいろな困難が出てきた。こういうことでございましょうか。

た、そういうことで当初の計画がずれて無理だつたということ。それから第二は、途中において予想しないいろいろな困難が出てきた。こういうことでございましょうか。

○西宮委員 重ねてお尋ねいたしますが、もしその通りだとすれば、なぜこの前の値上げの際にそういう点を明らかにされなかつたのか。たとえば当時の速記録を見ますと、特にその点を念を押して、一八〇億の計画が一三〇億になつて、それでやれるのかということをお尋ねしているのに對して總裁は、「一八〇億が一三〇億になつたということ、収入自体が飛躍的にふえました」といふこと、今申し上げますような安定した計画を進めることによつて、内外に合理化、節約を要望いたしました。その両方でまかなつていきたい。」という答弁をしてゐる。要するに計画は一八〇億の値上げが一三〇億になつてしまつたけれども、収入自体が飛躍的にふえてゐるんだから、それでカバーできる。あるいは安定した計画云々といふのは、よくみなと協力してやるんだと、前の方にそういう答弁がある。そういうことが十分やれるんだといふことを言つており、あるいは石井常務理事は「国鉄は政府でお立てになつた計画で五カ年計画を遂行し得る自信がある」といふ御質問でございますが、私どもは全力を尽しましてこの計画の実施に当たつて、皆様の御期待に沿ひたいと存じております。これはつまり一八〇億が一三〇億になつてもやれるのかという質問に對する答であるといふことです。あるいはまた石井常務は、別な機会に

も同じようなことを述べておられますが、こういうことで、たとい一八〇億の値上げが一三〇億に押えられても、計画は十分にやれるのだといふことを言つておるのでありますけれども、今ごろになつて、あの当時最初に考へたものが、途中で政府に押えられたからでなくなつたのだといふことを御答弁になつたり、あるいはまた文書でそのことを堂々と書いておられますが、こういうことは私はまことに不見識だと思つたのです。いかがでございますか。

○西宮委員 今その当時の記録をいろいろ引いてのお話でございましたが、まことに見通しが悪かつたといふ点も確かにあると思つた。たとえば今の収入のお話でございましたが、三十二年に運賃値上げをさしていただきましたその翌年の三十三年度は、非常な不景氣な年になつてしまひまして、三十三年度において、すでに、計画に對して約七十億円の収入減が起つてゐるというやうなことでございまして、見通しが悪かつたといへばもう一言もないわけでございます。また支出の方、これも予想しておらなかつたものが予想以上に出て参りまして、非常な支出増になつたやうなわけでございます。それで、私どもは、今度の新五カ年計画の実行につきましては、万一運賃の改定等が原案と変わるといふやうなことでもありました場合には、もう初めからこれだけのことがでなくなりますといふことをはつきり申し上げようと思つておるやうなわけでございます。

○西宮委員 そういふお話ならばこれ

以上申し上げませんが、その後いろいろな印刷物が出ておるわけでありまして、それをいろいろ拾い上げてみますと、さつき申し上げたように、前の計画は、実際は当初から不可能なものに近いものを含んでおったのだと言つてみたり、あるいはまた、一八%の計画が一三%に押えられたからでないのだと言つてみたり、あるいはまた、当初計画はさつき詰まつた必要最小限度のものでつたのだと言つてみたり、今になってそういう冊子が次々に出ておるのであります。一々これを読み上げませんが、最近書かれたものの中にそういうことがしばしば出ておるのであります。私が今そういう過去のことを言つてもしょうがありませんけれども、あえてこれをここで問題にいたしますのは、五年たつた後にまた同じような申しわけをするというやうなことになるてしまつては、それこそ一大事だといふに考へるからでございます。そういう意味では非常に大事だと思ふ。一体どこに責任を感じておられるのか。それならお尋ねをしたいんだが、今度作り直した新しい五年計画は、いわゆるさつき詰まつた必要最小限度の需要を満たすための計画なのか、あるいはそれともう少し近代国家として、文明国家としてのある程度に満たされるだけの施設の設けられるのか、その辺もぜひ伺つておきたいと思ふ。たとえば今の計画はさつき詰まつた必要最小限度なんだといふに言つておられますが、その当時の国会における説明、あるいは運輸大臣の提案理由の説明、あるいは公聴会における国鉄代表の説明

など、いずれもそういう印象は毛頭与えておられない。いずれも輸送力の飛躍的な増大であるとかその他等々そういう言葉を説いて説明しておるのではありません。私は、過去を責めても仕方がないと思ひますけれども、そういう説明をしてこの前の運賃値上げは通して明にして、今になってそういう弁明をするというのではまことに困るので、同じことが繰り返されるのではないかと心配がありますから、私は、さつき申し上げたが、あえてお尋ねするので

それはお尋ねをいたしますが、今度作つた計画は、でき上がったならばどういう程度になるのだ、どの程度に国鉄はよくなるのだということを端的にお尋ねを、さらに、この前と同じやうな途中でのマイナスの条件が出てきて、それはいつに乗り切つていける自信を持っておるかどうか、この二点を御尋ねいたします。

○吾孫子説明員 前回の五カ年計画が実行に移された際には、それ以前に投資規模に比較いたしますとほぼ倍になつたわけでありましたので、その意味では飛躍的な増強であつたといふことは申し上げられると思つてございまして、結果から申しますと、先ほど来いろいろ御指摘のありました、またそれにお答え申し上げました理由によりまして、進捗率は必ずしも予定の通り参つておりません。けれども、中身を見ますと、やはり相当増強された部面もあり、改善された部面もあるといふことは申し上げられると思ひます。そこで、今度の五カ年計画でございますが、これにつきましては前回のよ

うなことを二度繰り返しませんよう、細心の配慮をいたしたような次第でありまして、この新五カ年計画を実行することによつて、それでどういふやうなことになるかといふことでございまして、具体的な内容につきましましては、いろいろ新五カ年計画の概要を記載いたしましたパンフレット等をごまかい点はごらん願ひたいと思つてございまして、今度の新五カ年計画の基本的な考え方をまず申し上げますと、一つは幹線の増強といふことでございまして、国鉄の幹線は御承知の通り

の状況でありますので、現在では線路の容量をほとんど利用し尽くしております、もはや多くの列車増強もできないやうな状態にございまして、そこで、現在及び将来の輸送力不足に對する根本的な対策としまして、東海道本線を初めとする主要幹線の線路を早急に増強いたしまして、あわせて車両並びにその他の輸送施設を拡充整備することといたしてございまして、

それからその次に、輸送方式の近代化といふことに力を入れてございまして、これはいわゆる質的なサービス向上に對する要望にこたへますために、複線化及び動力方式の近代化を基盤といたしまして、これから申し上げるやうな輸送方式の近代化をはかることにいたしてございまして、

まず、旅客輸送につきましては、電車化、ディーゼル動車化を積極的に推進いたしますとともに、主要都市の間及び主要都市とリクリエーション地帯との間に高速列車を頻発いたしまして、便利かつ快適なサービスを提供する考えでございまして、

それから貨物輸送につきましては、

貨車を増備いたしましたして、基本的輸送能力の充實をはかりましたほか、コンテナ輸送方式とかパレット輸送方式とか自動車との一貫輸送体系の推進をはかりましたとともに、貨物の取扱駅の集約、近代化、荷役設備の近代化といふことをやりまして、輸送速度を画期的に向上するといふやうにいたしたいと思つてございまして、

それから三番目に、特に通勤輸送の増強改善につきましては、東京、大阪を初めとする大都市周辺の通勤通学輸送が今後ともさらに著しい増勢を示すものと思はれますので、車両の増備を初め施設の改良に努め、輸送需要の増大に對応いたしますとともに、混雑の緩和に努めたいと思つてございまして、しかし特に東京周辺における国鉄の線路輸送力はすでに限界に達してございまして、根本的な対策を必要とする段階に至つておりました、この問題は単に国鉄のみで解決できるということも申し上げかねますので、たとえば地下鉄との連絡運転をやるとか、いろいろな関係機関の総合的な施策がすみやかに確立されるやうに期待をいたしてございまして、

それから四番目に、踏み切りの立体交差化を初め保安設備の強化をはかりまして、列車の高速化あるいは高頻度化に備へたい。

最後に、なお一その企業努力を重ねまして、増収をはかりますと同時に、徹底的に合理化を推進して経費の節減に努めたい、そういうふうに考へておる次第でございます。

○西宮委員 もう少しお尋ねしたいと思ひます。実はお尋ねをしたい点がたくさんあるのでありますが、私もふな

れで、少し時間を費やし過ぎてしまひましたので、あと十分かの辺で終わらせていただきます。

問題は、さつき私お尋ねをしたのは、今度の新しい五年計画をやつた結果どうなるのだといふことと、途中でこの前と同じやうな障害が起こつてもそれはやり抜くだけの自信があるのかといふことなのであります、第一の点は今までのいろいろお話がありまして、たけれども、ごくしろろとわかつた言ひ方をして、たとえばこの前もそういう表現を使つておられますけれども、遠距離の場合にはみんますわられるのだ、あるいは近距離の通勤輸送の際には汽車の中でも新聞が読めるやうになるのだといふことなどをしきりに言つておられた。今になってみまうとんでもない話で、まるで夢のやうな話なんでもありませんが、そういうことが今度はいくらやうなのか、ごくしろろとにもわかるやうな言ひ方でその点を一つ御説明願ひたい。

それから第二の、この前、途中でこれを妨げた要因と申しますのは、三十三年度の景気の後退と、物価の値上がり、もう一つベイス・アップ、この三つがこの前の原因として示されてい

るわけですが、同じやうなことがこれから先もあり得ると思ふのだけれども、そういうことには十分の用意を持っておるかといふことです。

もう一べん申し上げますが、第一は、遠距離は全部すわつていけるのか、近距離はラッシュ時においても、週刊雑誌でなしに新聞が読めるのだという御説明であります、その通りになるかどうかといふことです。

○磯崎説明員 第二次五カ年計画が完

成いたしました時に、私どもの方で推定しているような旅客輸送の伸びがあり、鉄道のシェアが今推定されている通りといたしますれば、大体現在考えておりますのは、長距離列車につきましては、現在御承知の通り、年末あるいは八月の盆の時期には非常に混乱いたしまして、たとえば機関車にまで人が乗るといふような状況が、わずかに数日ではございますが、繰り返されておりますけれども、こういう事態はなくなるというのを申し上げられると思ひます。

それから通勤輸送につきましては、これは今、先生のおっしゃいましたように、新聞を上げて読むというのは無理でございます。これははつきり申し上げます。無理でございますが、私どもがよく外へ申し上げておりますのは、小さい週刊誌を読むという程度のことではあるということを申し上げるものであります。前回にも新聞はとも無理ですというところは、百七十人の定員に対して現在二百七、八十%乗っておりますが、それが二〇〇%程度になるといふことでございますので、ラッシュのほんとうのピーク、最近問題になりましたような時間帯におきまして新聞を読むことはできない。せいぜい週刊誌程度というふうに私どもは説明いたしております。

○西宮委員 きのうあたり今度の値上げについてもP Rを盛んにやれといふような御意見が出ておったようでありましたが、国民が今度の値上げを納得しないのは決してP Rの不足ではなく、国民が当局を信頼しないからだと思うのです。今のお話だと、それじゃこの前は週刊誌なら読めるけれども新聞は読めない、そういう説明をされたわけですか。

○磯崎説明員 その点は通勤列車の中で新聞が読めるというところは申ししたことはございせん。

○西宮委員 それならばまことに重大だと思ふのだけれども、当時営業局長をしてもらった磯崎さんが、こういうふうに「国有鉄道」三十二年一月号で述べているのです。「ラッシュアワーの通勤は全く足が床につかないほどひどい。五年後には電車の中で新聞が読める程度にまで持っていきたい。今週刊誌が売れるのは国鉄が混んでいるからだといふ説もあるくらいで、それを五年たつたら週刊誌が売れなくなつて新聞が売れるというところまで持っていきたい。」こういうふうに述べておられるんですよ。

○磯崎説明員 それは多分座談会の記録ではないかと存じます。数年前のことですけれども、たしか朝日新聞の扇谷正造氏との対談が座談会のときだったと記憶しておりますが、こういう国会の席上のような明確な理論的な問答のあったときではございせん、ちよと扇谷氏が週刊誌の編集長をしておりましてそれでその話が出たのであります。そのときは週刊誌が非常に売れ出したときでございまして、半分冗談まじりにそういう話が出たといふふうには私は記憶いたしております。それから新聞につきましては、それじゃ二つ折りがどうか、四つ折りがどうか、いろいろな議論をしたことは覚えておりますが、その新聞といふのは必ずしも新聞を両手で広げてという意味ではない

というふうにその座談会等では話した記憶はございせん。

○西宮委員 ただいまはいわゆる座談会といふば冗談を交えながら話をしたのでございせんことを言つたのだといふお話でありますから、それは座談会の席ならばその通りでもあるいはやむを得なかつたと思ひますが、国会などのような公の席で言つたのではないといふお話でありますけれども、国会の記録にりっぱに載つておりますよ。今、日にちは忘れましたが、ちよとお待ち下さい。これは参議院の運輸委員会において、りっぱにそのことを申し上げておられますよ。今拾ひ出して申し上げてよろしいんです。だから要するに私が言いたいのは、国鉄を信用しないのですよ。決してP R不足でも何でもない。P R通りいってないから国民は信用しないのだ。今お答えしていただいている間に私、探して申し上げます。

○磯崎説明員 その点は、参議院の運輸委員会において何と申しましたか、実ははつきり覚えておりませんが、當時その新聞議論がずいぶん出たのであります。そうして先ほど申し上げましたように、新聞を上げて読むと一人当たり一平方メートルかかるという議論がありまして、一人当たり一平方メートルかかるのは無理で、せいぜい四分の一平方メートルだといふ話が出たのであります。その当時、普通の通勤電車の中で今の四ページの新聞を広げて読むといふようなことはできない、四つ折りにして読むのだという程度の話をした覚えはございせん。また国会におきまして、新聞が読めるという意味の中にも、ニュースはいろいろあ

ると思ふのであります。その点、三十二年の参議院の運輸委員会における説明は、あるいは言葉の不足があつたかとも思ひますが、その当時私自身といたしまして、外に對する説明の中で、一人当たり一平方メートル以上の面積がとれるという説明をした覚えは全くございせん。もし當時の記録が残つていたらいたしますれば私の言葉不足だつたといふふうに考えます。

○西宮委員 これは三十二年三月二十日の参議院運輸委員会の記録であります。木島委員の質問は、そういうことで、たとえば遠距離はすわれるが、近距離の通勤では毎朝ぐたぐたたり痛い目にあつたりすることがなくなるといふことかと言ひましたら、それに対するお答えはきつめて簡単明瞭なものであります。遠距離旅行については仰せの通りであります。つまりすわれる、それから通勤電車につきましては、非常に卑近な例をたえて申し上げます。電車の中で新聞を読める程度には緩和すると思ひます。こういうふうに御答弁をしておられる。だから、さっきのお話は、座談会だから冗談半分に言つたんだといふようなことでありますから、それならそれでもけっこうだと思ひますが、いやしくも参議院でこゝろいふに明確に御答弁をしておられる。私はあえて前のことばかり申し上げておりますので繰り返しましてんけれども、こゝろいふ点について国民が信頼をしないのではないか。今と比べてみて、もとの計画はそもそも無理だつたんだ、不可能に近いものを初めから持つていたんだといふようなことをを堂々と言つてみたり、あるいはこゝろいふことをP Rしながら、今日の

混雑の状況を見て、だれがそれを信用できますか。私はお尋ねしたいことがたくさんあるのであります。時間がありませんから省略いたします。

ただ最後に一つだけお尋ねをしたいのは、この間もお尋ねをしたのですが、一体現在の国民大衆の生活をどういふふうに見ておられるのか。まだまだ余力があるからこの程度の運賃値上げをしても差しつかえないといふふうに見ておられるからこゝろいふふうになつたのだらうと思ひますが、統計上の資料などはいろいろあると思ひますが、たとえばこの間地下鉄線が延長されたわけですが、ああいうのを見て、せっかく地下鉄線ができて相変わらず混雑した国電に乗るといふようなのは、国電の方が幾らか安いから乗るのです。命がけで国電に乗らなければならぬといふのは、わずかな十円か二十円の相違だらうと思ひますが、その十円か二十円の負担にたえられないで大半の国民が国電に乗つておるのであります。そういう現実、あるいはこの前本会議でお尋ねをいたしましたように、定期を六カ月分買入人が非常に減つてしまつて、ほとんど大半、八五%だつたと思ひますが、これが一月月の定期を買つておるといふ現実とか、こゝろいふ点を見るならば、私は、今の庶民が実際に生活に困つておるといふことだけは明瞭にわかつて思ふ。これは統計などよりははるかに確かにそれを説明してゐると思ふのです。いゝろいふ物価の値上がりについて国鉄の運賃は安いのだといふことを常に言つておりますが、そこに引き合いに出されておりますのは、たとえば御用物価、小売物価、あ

るいは電話の度敷料金、電報の基本料金、郵便料、たばこのバット、光、汽船、それらと国鉄を比較しておるのではありませんが、この国鉄以外のどれをとってみても、一個は一個の値打を持つておるわけです。たばこの一個は一個の値打、あるいは電報一本は電報一本として少しも変わりはない。ところが国鉄の場合は、特に旅客の場合は幾らでも詰め込めるのですから、ああいう状況に置いておいて、単に物価の指数だけ比較するということは、ほとんどナンセンスだと思ふ。従つて、国鉄の場合も貨物はかなり高い水準にまで上がつております。これは、これ以上無理に詰め込むというやうなことができないから当然だろうと思ふのであります。旅客の場合にはああいう状態にしておいて、単に他の物価と指数で比較するといふやうなことはまことに意味がないと思ふし、あるいは、たとへば羅列をしております中では、汽船の運賃と非常な開きだといふことが表の中に現れておりますけれども、汽船の運賃が一番高いといふことになつておりますが、これは最も大きな戦災を受けた交通機関でありまして、やむを得ないと思ふ。そつういふのに比べて、国鉄が安いといつても、そつういふことは大した根拠にならないと思ふ。私は、今の国民大衆の生活が非常に困つておる、少なくとも、統計などを別にして現実に困つておるという実感をどのように考へておられるかといふことをお尋ねをして、私の質問を終わりにいたしたいと思ひます。

○本國國務大臣 ただいまるるお述べになりましたことに対して、別に反対する意見を述べるといふやうな意

味はございませぬけれども、これも見方でございまして、最近における日本の国民所得、国民生活の水準といふものは、国民皆様の御努力と、その間に於ける政府の施策がよろしきを得たことと相俟つて漸次上がつておるやうに私は私どもは考へております。それは、テレビとかあるいはラジオとかの普及率を見ましても、戦争に負けた日本とては、よくもここまでできたものであるといふやうに日本人が思ふばかりではなく、外国人も刮目してその成果に大いに驚いておるやうのが公平な見方じゃないかといふやうに私は考へるのでございまして、今回の国鉄運賃の改定は、今の国民の生活の状態から見てもたえ得ないものではないといふやうに考へまして、御審議を願ひ案を出した次第でございまして。

○西宮委員 お願ひだけ申し上げておきます。さつき申し上げたこの前の実績と、それから今度の新しい計画全体についての資金計画ですね、これが三十六年度だけしか出ておらないので、これをぜひお示しを願ひたいと思ひます。それだけお願ひして、あとはまた別の機会にお尋ねしたいと思ひます。

味はございませぬけれども、これも見方でございまして、最近における日本の国民所得、国民生活の水準といふものは、国民皆様の御努力と、その間に於ける政府の施策がよろしきを得たことと相俟つて漸次上がつておるやうに私は私どもは考へております。それは、テレビとかあるいはラジオとかの普及率を見ましても、戦争に負けた日本とては、よくもここまでできたものであるといふやうに日本人が思ふばかりではなく、外国人も刮目してその成果に大いに驚いておるやうのが公平な見方じゃないかといふやうに私は考へるのでございまして、今回の国鉄運賃の改定は、今の国民の生活の状態から見てもたえ得ないものではないといふやうに考へまして、御審議を願ひ案を出した次第でございまして。

○肥田委員 私、御質問を申し上げる前に、質問の中の特定の箇所だけ、先ほど委員長がおっしゃられたやうに朝から建設省の委員が見えておられるので、その点についての質問をいたします。従つてこれは、運輸省あるいは国鉄で考へておるところの日本の交通輸送に対する基本的な政策の一環として聞きたいのであります。ですから、ただ抽象的に、交通政策として、あれもこうしたい、これもあつたといふ

味はございませぬけれども、これも見方でございまして、最近における日本の国民所得、国民生活の水準といふものは、国民皆様の御努力と、その間に於ける政府の施策がよろしきを得たことと相俟つて漸次上がつておるやうに私は私どもは考へております。それは、テレビとかあるいはラジオとかの普及率を見ましても、戦争に負けた日本とては、よくもここまでできたものであるといふやうに日本人が思ふばかりではなく、外国人も刮目してその成果に大いに驚いておるやうのが公平な見方じゃないかといふやうに私は考へるのでございまして、今回の国鉄運賃の改定は、今の国民の生活の状態から見てもたえ得ないものではないといふやうに考へまして、御審議を願ひ案を出した次第でございまして。

味はございませぬけれども、これも見方でございまして、最近における日本の国民所得、国民生活の水準といふものは、国民皆様の御努力と、その間に於ける政府の施策がよろしきを得たことと相俟つて漸次上がつておるやうに私は私どもは考へております。それは、テレビとかあるいはラジオとかの普及率を見ましても、戦争に負けた日本とては、よくもここまでできたものであるといふやうに日本人が思ふばかりではなく、外国人も刮目してその成果に大いに驚いておるやうのが公平な見方じゃないかといふやうに私は考へるのでございまして、今回の国鉄運賃の改定は、今の国民の生活の状態から見てもたえ得ないものではないといふやうに考へまして、御審議を願ひ案を出した次第でございまして。

味はございませぬけれども、これも見方でございまして、最近における日本の国民所得、国民生活の水準といふものは、国民皆様の御努力と、その間に於ける政府の施策がよろしきを得たことと相俟つて漸次上がつておるやうに私は私どもは考へております。それは、テレビとかあるいはラジオとかの普及率を見ましても、戦争に負けた日本とては、よくもここまでできたものであるといふやうに日本人が思ふばかりではなく、外国人も刮目してその成果に大いに驚いておるやうのが公平な見方じゃないかといふやうに私は考へるのでございまして、今回の国鉄運賃の改定は、今の国民の生活の状態から見てもたえ得ないものではないといふやうに考へまして、御審議を願ひ案を出した次第でございまして。

味はございませぬけれども、これも見方でございまして、最近における日本の国民所得、国民生活の水準といふものは、国民皆様の御努力と、その間に於ける政府の施策がよろしきを得たことと相俟つて漸次上がつておるやうに私は私どもは考へております。それは、テレビとかあるいはラジオとかの普及率を見ましても、戦争に負けた日本とては、よくもここまでできたものであるといふやうに日本人が思ふばかりではなく、外国人も刮目してその成果に大いに驚いておるやうのが公平な見方じゃないかといふやうに私は考へるのでございまして、今回の国鉄運賃の改定は、今の国民の生活の状態から見てもたえ得ないものではないといふやうに考へまして、御審議を願ひ案を出した次第でございまして。

味はございませぬけれども、これも見方でございまして、最近における日本の国民所得、国民生活の水準といふものは、国民皆様の御努力と、その間に於ける政府の施策がよろしきを得たことと相俟つて漸次上がつておるやうに私は私どもは考へております。それは、テレビとかあるいはラジオとかの普及率を見ましても、戦争に負けた日本とては、よくもここまでできたものであるといふやうに日本人が思ふばかりではなく、外国人も刮目してその成果に大いに驚いておるやうのが公平な見方じゃないかといふやうに私は考へるのでございまして、今回の国鉄運賃の改定は、今の国民の生活の状態から見てもたえ得ないものではないといふやうに考へまして、御審議を願ひ案を出した次第でございまして。

味はございませぬけれども、これも見方でございまして、最近における日本の国民所得、国民生活の水準といふものは、国民皆様の御努力と、その間に於ける政府の施策がよろしきを得たことと相俟つて漸次上がつておるやうに私は私どもは考へております。それは、テレビとかあるいはラジオとかの普及率を見ましても、戦争に負けた日本とては、よくもここまでできたものであるといふやうに日本人が思ふばかりではなく、外国人も刮目してその成果に大いに驚いておるやうのが公平な見方じゃないかといふやうに私は考へるのでございまして、今回の国鉄運賃の改定は、今の国民の生活の状態から見てもたえ得ないものではないといふやうに考へまして、御審議を願ひ案を出した次第でございまして。

味はございませぬけれども、これも見方でございまして、最近における日本の国民所得、国民生活の水準といふものは、国民皆様の御努力と、その間に於ける政府の施策がよろしきを得たことと相俟つて漸次上がつておるやうに私は私どもは考へております。それは、テレビとかあるいはラジオとかの普及率を見ましても、戦争に負けた日本とては、よくもここまでできたものであるといふやうに日本人が思ふばかりではなく、外国人も刮目してその成果に大いに驚いておるやうのが公平な見方じゃないかといふやうに私は考へるのでございまして、今回の国鉄運賃の改定は、今の国民の生活の状態から見てもたえ得ないものではないといふやうに考へまして、御審議を願ひ案を出した次第でございまして。

のが、新線ができ、さらにこれから道路が建設されるというこの姿の中で、道路と鉄道がおびただしく交差をするという中で、道路の改良を含めて重点をどちらに置かれるのですか。もちろんそれは道路の五カ年計画の中に、まず主要幹線道路を作ることにより重点が置かれるのは、これはわかりますが、しかし先ほど言ったように、その関係だけでは、日本の道路というものは交通の見地から完備するわけですから、この関係を無視しては私はできないと思つてゐるのですが……。

○前田説明員 道路の改良につきましては、御承知のように、現在の道路が、たとえば幅員が狭いから広げるとか、あるいは道路のないところに道路を作るとかありますが、その中にも、特に現在踏み切りがありまして、交通が幅狭して非常に危険な場所は、その踏み切りを除却するために別に立体交差を作るといふ種目があります。そのうち、従来とも立体交差を進めておりましたが、最近の交通情勢にかんがみまして、特に立体交差化という面に重点を置いた予算措置をしたいと思つておるわけでありませう。

○肥田委員 重ねてもう少し聞いておきたいのですが、これからの道路の新線ですね、これはもう全部立体交差にやられますか。

○前田説明員 できれば道路と鉄道の交差は立体交差が望ましいのでございませうが、交通量にも関係いたしますので、道路の交通量なりあるいは鉄道の交通量という面からできるだけ努力をしたいという考えで、地方におきまして交通回数の少ないという場所におきましては、まだ踏み切りで残しておく

という場所もあることはございませう。

○肥田委員 鉄道、これは先にできてゐるのです。道路はあとからできるのです。そして道路に対する通行量が多いか少ないかというところは、これは当面の問題であつても固定した問題ではないですね。これは将来必ず通行量が多くなる、多くなるから道路を作るといふ関係は、私はもうあたりまえのことだと思つてゐる。そうすると、まず私たちが希望するのは、新線というものは必ず立体交差にしてもらわなければならぬ。それを立体交差をしない、話が何かうまくいきそうだしという印象を受けましたけれども、運輸省と建設省と立体交差の話がうまくいく道理はないと思つてゐる。どうなんでしょう。将来のことはさておいて当面輸送量が少くないといふようなところについては、これはやはり踏み切りでいくのだという思想で、もつて立体交差というものが解決しますか。私はこれはできないと思つてゐる。この点を、私は根本的にどういふふうに考えておられるのかお聞きしたいのです。

○前田説明員 新しい道路作りと申しますか、現在の道路がございまして、その道路を改良することが相当多いのでございまして、全然道路のないところに道路を作ると申しましても、それは、すでにどこかに道路がございまして、その道路が交通上から非常によろしくないから、それを改良するといふ意味においてでありまして、私がさっき申し上げましたことは、その道路を改良するにあたりましては、従来は踏み切りであつたものを立体交差にしてやつていくという方向で、個々の場所に

つきまして運輸省と相談をしまして進めておるわけでありませう。しかしこれから作る道路については全部立体交差にできるかと申しますと、場所によつては必ずしもそうできない場所があるといふことを申し上げたのであります。

○肥田委員 場所によつてはという範圍の解釈でよろしいですか。私がよくお尋ねするのは、私ははどうしても鉄道と道路との交差という問題は解決しなければならぬと思つてゐるのです。ですから、この解決しなければならぬ問題を論議しておるのに、これから新しくできる道路さへも立体交差にならないといふようなことは、これはあとで問題が解決しないと思つて、金を出しそふなはずはない、それでよろ。ですから、その点を私は基本的な考え方として一つはつきりしていただきたいと思ひます。

○前田説明員 現在道路を立体交差化いたしますにつきましては、一定の基準でもつて、優先度の高いものから実施していくよりはかはないと思つております。ですから、先生のおっしゃいます新線を作るといふ場合におきましても、現在その新線に該当する道路がすでにごさいますと、その道路を改良するといふ意味だと思ひますので、そういう場合におきましては、やはりその基準によりまして、たとえば今とつておりますのは、自動車の台数と交通の遮断の時間の多いものから交通量が大きいといふことにいたしまして、順次改善をしていくという方法をとつておりますので、そういう意味において是可以だけ立体交差をしていくといふ方針で進んでおるのであります。

○肥田委員 私たちは、どうしてもこの問題は解決しなければならぬと思つております。ですから、その点では運輸省を十分鞭撻をして解決してもらいたいと思ひますから、建設省の方でもこれに対してはぜひ一つ協力をしていただきたいと思ひます。強くお願いをしておきます。

それからこの点の解釈も一つお伺いしておきたいのですが、鉄道は専用線ですね。これは民間であつても、その通りです。この鉄道の専用線を、今おっしゃったように踏み切りが特別の事情で横断する場合がありますね。しかもこれは立体交差ではない、こういう際の踏み切りの交通安全を保持する責任といふものは、これは表向きでは運輸省、それから建設省の関係があるのですが、この点については、建設省あたりでもしそういう際に、新線道路を作るといふなら、義務的にといふよりも、道義的な踏み切り保安の処置、警報機をつけるとか、こういう処置を講じてしかるべきだと思ふのですが、その点の解釈は、まだそんなことは鉄道がやることだといふふうにお考えですか。

○前田説明員 ただいまのお話は、鉄道の方で平面交差による踏み切りを作るといふ場合でございませうか、あるいは引込線のように道路のあとへつていくといふ場合でございませうか。

○肥田委員 鉄道は先に引いてあるのです。道路は必ずあとからつくのです。ですから、あとから道路を作つた方が踏み切り保安装置をつける義務があるのですが、今まで出ししつておる金も思い切つて出したらどうですか。わかりやすいいへば、こういうことを聞いてゐるのです。

○前田説明員 そういう場合の費用の負担につきましては、鉄道側と道路側と協議をして実施しておりますが、警報機につきましては、従来は道路の改良事業といたしまして警報機をつけるに必要な場合には道路側でも負担をしておるわけにございませう。そういうことで、道路を改良する場合には、道路側で警報機の費用を一部負担しております。しかし維持管理につきましては、鉄道側でやつておるわけでありませう。

○肥田委員 この点についても、将来の道路と鉄道の交差の問題については、保安装置として必ずこれはいいものにしたと私たちが考へております。ですから、今直ちに御返事をいただくことは無理だと思ひますので、お考え方だけを聞こうと思ひましたが、これもはつきり御返事がいただけないようです。しかし考へ方としては、今言われたように当然の義務と、それから出すべき金は出さなければならぬ、こういうお考え方があつたから、ぜひ一つこれも強力に御協力をいただきたいと思ひます。

それからもう一つ、これはぜひこういう機会ですのでお伺いしておきたいと思ひます。というのは、これは運輸省としては直接輸送上の問題に關係がございませうので、この時間を四、五分拝借しまして、一つ資料を読み上げてみますが、私が居住しておる地域で、ダンプカーが、線路名は申し上げませんが、一日に三千回、五千回といふのが六線路あります。大へんな往復数です。それからその他二千五百、千五百、こういうふうな縦横無尽にダンプカーが通つております。これは御

承知のように大阪府の堺港の埋め立ての土砂運搬をやっているのが大部分、それから和歌山の紀ノ川からパラスを運び上げて、それを大阪市内に持ってきているのが大部分、こういう関係にあります。そうしてそれによってパラスの路線が非常に長期にわたって迂回運行している、あるいは休止運行している、あるいは徒歩連絡している、こういう個所があります。それから極端な例をいいますと、道路を休止して、そうして簡易舗装というか、これをやる。ところが三日と持たない。二、三日走るともうその道路がだめになってしまふ、こういうことを繰り返してあります。それからそういうことが重なってくると、しまいにはまるでおとながかえられないような大きな石をこぼこの穴にはり込む。まるで昔戦争中にあったような戦車壕、戦車を通さないうためにこぼこ道を作ったようなそういう格好になっていて、どうしてもパスが通れない。こういうことでパスの運行路線が休止したという資料が出ております。これは主として南海パスの関係ですが、これを簡単に読み上げてみますと、田園線というのがあります。これは三十五年の一月から三月の三十一日までの間に七十四日間迂回運転をしたり休止したりしております。それから同じくその次には、これが修理した直後二十八日間迂回運転、休止をしてあります。こういうふうに八十五日間、七十四日間、四十七日間、川中線、片蔵線——片蔵線の中では部分的にあちこち、こういうふうにパスの路線が寸断されております。この関係について、運輸省あたりでは、通常運行している路線が休止しても知らぬ顔

をしていようという状態にあるというのは、無責任にほうっておくからではないか。本来ならば休止路線というものは一々認可してやらしておるべきものが、道路の関係でやむを得なく通れなくなると、そういう事情を承知の上で黙っている関係はわかります。ところがこの関係は黙っているだけでは無責任だと思ひます。ですから、この関係は、また運輸省の方面はあとでお聞きするとして、建設省としてこういうふうなことに特に埋立地を造成するためにダンプカーが動く。ダンプカーが動くから道路が荒れる。道路が荒れるから、ほかの交通機関の通行が非常に困難になってくる。ダンプカーが荒らしほうだいに荒らしておいて、ほかの痛くない道路を通して運んで運行する、こういう点について建設省としてどの程度の責任を持って道路に対する交通の安全を維持していけるか、お伺ひしておきたいと思ひます。

○前田説明員 道路は道路管理者が単に築造するだけではない、できた道路を交通が円滑にできるように維持管理する義務がございます。でございますから、ただいまお話のように、その道路が破損あるいは故障しまして、パスが通行できないとか、あるいは一般の通行に支障を与えておる場合には、これを直ちに補修いたしまして、通行に支障を来さないように努力しているわけでありまして。たとえば災害などがありますと、直ちに修理を行なっております。ただいまのお言葉のようなことがありましたら、さっそく道路管理者をして十分調査の上、補修その他の適切な措置をとるようにしたいと思ひます。

○肥田委員 重ねてこの点はお願ひしておきたいと思ひますが、一カ月も休止をして通行のために補修した道路が、三日ほどでつぶれてしまふというふうなことは、常識的には考えられない。ですからこの点に対する査察というものは一々厳重にやってもいいたいと思ひます。

それから、先ほど言いましたように、七十日も八十日も長い間、非常に遠い路線を迂回するということは、その間は通常のコースは通っていないということになるわけです。ですから、これは、路線はあるけれども、車はそこには来ない、ずっとよその方を回って、そうしていわゆる終点と出発点と、この間だけを何とかして動いているというだけです。ですから、事情調査ということもありませんけれども、それだけに十分そういう関係の事情というものは入手されておると思ひます。要は、中央から、本省から、すみやかにこういうことが解決するような方策を講じてもらうことが必要だと思ひます。運輸省関係は、これも重ねて言いますけれども、またあとで、私は特にこの点の、交通を保持するための要望はいたしたいと思ひますけれども、きめ手というふうな、びしゃつとこうやって、いつやらせすというふうなことは別に、何かはつきりしたような指示方法というものがございしますか。

○前田説明員 実は今のその場所につきましては初めて伺いましたので、すぐ大阪に電話いたしました。道路管理者はだれであるか、市道である場合も府道である場合もございしますから、調べた上でさっそく必要な措置をとります。

ただ工法がございまして、簡単に直る程度の破損状況か、あるいは相当な工事を要するかわかりませんので、これはさっそく電話して調べさせます。

○肥田委員 ダンプカーの被害は、実はもう十分御承知だと思ひます。三十四年くらいから、もう地元では、それがために家がつぶれたり、おばあさんが、どうかダンプカーはここを通らぬでよそを通ってくれといつて道のまん中にすわってダンプカーを押んだというふうな事件もありました。学童が至るところでひき殺されるという事件もありました。ようやくその問題は学校の自治対策で少なくなりましたが、多分の場合に、あつて大工事が行なわれる場合には、一面では、そういう国民がみんなの目につかないところで非常にたくさん犠牲になっております。ですからそういう点は、特に建設省としても、港湾を作ったり、あるいは埋立地を作ったり、新しく土地を造成することも大切ですが、その前に道路を作るといことが一番大切だと思ひます。その道路を作るといことがなによりにされて一足飛びに埋立地を作る、土砂を運ぶ、こういうふうな何にかも肝心のしなければならぬことを手抜かりにして、目的を急ぐとすると、いろいろなと日本の計画の阻害が起きてくるだらうと思ひます。くれぐれもその点については万全の処置を講じていただくようお願いいたします。

長い間時間を待たしていただきましたので、私はこれだけにいたします。

○三池委員長 次会は明十七日午前十時より理事会、午前十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後四時五十四分散会