

第三十九回国会 衆議院 運輸委員會 會議録 第七号

(一一一)

昭和三十六年十月十八日(水曜日)

午前十時二十九分開議

出席委員

委員長 簡牛 九夫君

理事 關谷 勝利君 理事 高橋清一郎君

理事 塚原 俊郎君 理事 山田 彌一君

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 宇田 國榮君

川野 芳滿君 佐々木義武君

壽原 正一君 砂原 格君

竹内 俊吉君 西村 英一君

細田 吉藏君 増田甲子七君

三池 信君 加藤 勤十君

勝澤 芳雄君 島上善五郎君

西宮 弘君 肥田 次郎君

内海 清君

出席國務大臣

運輸大臣 斎藤 昇君

出席政府委員

運輸政務次官 有馬 英治君

運輸事務官 廣瀬 眞一君

(大臣官房長)

運輸事務官 岡本 悟君

(鉄道監督局長)

委員外の出席者

大蔵事務官 龜徳 正之君

(理財局総務課長)

運輸事務官 高橋 末吉君

(鉄道監督局長)

運輸事務官 今井 栄文君

(航空局長)

日本国有鉄道總裁 十河 信二君

日本国有鉄道常務理事 中村 卓君

日本国有鉄道常務理事 兼松 学君
日本国有鉄道常務理事 磯崎 敏君
專門員 志鎌 一之君

十月十八日

委員木村俊夫君辭任につき、その補欠として竹内俊吉君が議長の指名で委員に選任された。

本日の會議に付した案件

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出第三三三号)
航空に関する件

○簡牛委員長 これより會議を開きます。

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行ないます。質疑の通告がありますので、これを許します。久保三郎君。

○久保委員 国鉄法の一部改正法律案の議題に入る前に、国鉄当局に一つお尋ねをしたいのであります。

先般の十月一日の時刻改正は、いまだかつてないような時刻改正であったわけでありまして、それはそれなりに一つの理由はございまして、最近に至るまでの列車の運行状態を見ますのに、列車の運行がはなはだしく乱れておりまして、せっかく国民の要望にこたえた大時刻改正のダイヤ通りに走らぬ。ダイヤ通りに走らぬといつても程度の問題がありますが、最近における状況は、特殊な列車について見ます

と、毎日三十分ないし一時間近くもおくれるものも出てきています。こういうことは、いろいろな理由はございまして、ダイヤ編成上の無理が一つありはしないか、こういうふうな考えのわけですね。いろいろな原因があると思うのであります。この列車遅延の状況について、国鉄当局はどう考え、どう見ているのか、これを一つ御説明いただきたい、こう思うのです。

○中村説明員 お答え申し上げます。

ただいま先生のお話にございました通り、平常に比べて多いときは遅延時分が三倍になっておるといふこともございまして、われわれとしてはまことに遺憾に思っておる次第でございます。ただ過去におきまして、いろいろこういふ大きな時刻改正がありまして、場合には、やはり現場の職員がふなれの關係あるいはその他のことがございまして、若干おくれが多かつた例もございまして、そういう場合と大体ある程度似たような傾向をたどつておるわけでありまして、一週間から十日たつて参るといふのが今までの状況でございます。今回も大体そういうふうな一応考えておるわけでございます。たまたま特定の線路におきましては、工事その他が非常に幅狭いたしてあります。そのために徐行区間が非常に多いといふことも重なりまして、なかなか遅延の回復がむずかしいといふふうな問題もございまして、今回は特に平常に戻るのが少し時間がかかるのではないかと、このことを心配しておりますが、決

してこれはダイヤ作成に無理があったといふふうには考えておらないのでございまして。

○久保委員 ダイヤ改正に無理があったとは考えておらぬといふことならば、そうするとまだ新しいダイヤに作業がなじみ得ないといふだけにとつてよろしうございませうか。

○中村説明員 一応それが主たる原因だといふふうに私も考えております。

○久保委員 国鉄は長年の経験で毎年といつていくらいダイヤの改正をやつて参る。でありますから、ダイヤ改正に対する作業のやり方というのか、こういうものについてはすでに古い経験を持つておるわけですね。でありますから、ことさらにその作業面でふなれであるといふことは言ひ得ないと思つてです。ただ今回のダイヤ改正は従来に比較して列車増発が相当な数になつていくといふことが言えるわけですね。これはふなれであるといふよりは、一つには結局作業量として現在の職員なりあるいは線路要員では応じ切れないといふことではあります。そういうことを考えますれば、これはふなれといふのじゃなくて、ダイヤ設定に非常な無理があった、こういうふうなわけですね。中村常務のお話ではふなれだといふのであります。大体、従来の傾向から見れば、これはもう平常に戻る時期なんでありまして、確かに列車の本数が多くなつたといふことではあります。それを勘案しても、もうすでに平常に復し

ていいころであります。なお列車の運行区間において、数多くの工事区間があるといふが、工事区間は今日に始まつたことではないのであります。これは従来ともあるわけでありまして、

そう今年がこのダイヤ改正を前後にして工事区間が多かつたという理由はない。特に最近の第二室戸台風の被害にいたしまして、これは僅少であります。従来の災害復旧の工事よりは、概括的にこれは工事量としては少ないのではなからうか、こう思うのです。そうしますと、どうしてもこの作業に無理がありはしないか、こういうことであるといふのであります。いわゆる東北、常磐、こういうところが大体前回に比較して非常なおくれを増して資料によりますれば、この前以上に、四倍以上の遅延を示している。さらに東海道でも三倍以上のおくれを見ています。こういうことではあります。これはもう平常に戻るというには限界がありはしないか、こういうふうな思ふのであります。どうでしょうか、単に作業がなれないといふだけではないと思ふのですが、いかがでしょうか。

○中村説明員 先ほどちよつと申し上げましたように、一週間目くらいが一番遅延時分が多かつたわけでございます。最近におきましては大体一万分前後といふことで、これはもうふだんに比べて少ないとあるいはふだん通りとか申し上げる状態にはまだ回復してないわけでございますが、

先生に差し上げた資料は、その一週前後の一番遅延時間の多かったところを入れた平均時間というところ、先ほどお話がございましたように、東海道地方三倍あるいは常磐、東北四倍ということになっておるわけでありまして、この二、三日の数字は、線路別に私は今持っておらないのでございますけれども、だいた全体としては回復してきたのだからというふうに考へておるわけでございます。従いまして、これはいろいろ見方もあるかと思ひますが、私たちとしては、ダイヤ改正の作成に無理があつたというふうには考へないわけでありまして、いずれそれより遠くない時期に平常通りの遅延分まで——遅延分が全然ないのいいのでございますけれども、ないとは申し上げられません。平常通りの遅延分に属するのではないかと、いうふうな期待しているわけでございます。もちろん、これにつきましては、いろいろ本社の運輸局を中心といひまして、個別々に、線路別に、あるいは使用列車別に遅延分の状況及びその対策ということも今一生懸命やっておるわけでありまして、そういう点も勘案いたしまして、そう遠くない時期に平常通りに属するのではないかと、いうふうな考へております。

○久保委員 今のお話ではそういうことになれば平常に戻るだろうということでありまして、列車別にももちろん遅延の原因は異なると思ひますが、私が見る目では先ほど来申し上げた通りでございます。ここで面子にこだわることなく、やはり所定のダイヤ通り動けるように、ダイヤに最終の手直しを考へてもらふ必要がありはしないか、というふうな思ひわけです。私になんていふ列車は、時刻改正以来三十分以下のおくれはないのです。これは準急列車でございますが、これ一つとつてもその通りです。ですから、この準急列車の走る前後は全部おくれる、というふうに見ても差しつかえないと思ひます。これは一つの例でありまして、単線区間から併結列車を持つてきて、単線区間のおくれを今度複線区間に持つてくるというふうなことは、何らかの方法で手直しをする必要があるというふうなわれわれは考へております。でありますからこれは中村常務の語だけではどうも水かけ論であります。私はあまりこまかいことを言いたくありませんが、いずれにしても要員の問題、あるいは動力車の運行の問題、あるいは構内作業の問題、いろいろな問題がからんでいくと思ひます。今までの白紙ダイヤでやったということと、それが、そのダイヤ通りにいろいろな能力が十分これにマッチしてないということだと思ひます。でありますから、私はこれ以上この問題を申し上げません、要望しておきますが、少なくとも線路別あるいは特殊な列車別にその原因を早急に探求して、その手当てをして、一日も早く平常に戻るようになつてほしい、というふうな思ひわけです。その検討の用意がございいますか。

○中村説明員 先ほど申し上げましたように、現在もすでにそういう方向で検討しております。これが結論かどうか、結論になりますか、もうちょっと時間をかしていただかないとわからないわけでありまして、どうしても手直しをする必要がある、というふうな結論がもし出ましたら、これはもちろん手直しをするにやぶさかではございません。ただいま先生のおっしゃったような方向で各線路別あるいは特殊な列車別に原因を研究中でございますので、もう少しばかり時間をおかし願ひたいと思ひます。

○久保委員 手直しを検討されているということでありまして、つけ加へることはあまりございませんが、ただ、ここで一つ申し上げたいのは、たとえば「はつかり」型の特急であります。が、まあ動力車関係であります。この動力車自体も、ダイヤ変更以来二、三回事故があつたというふうに新聞で報道されているわけなんです。車両についての問題は後刻またあらためて申し上げたいと思ひますが、少なくとも国鉄が今日までやっている蒸気機関車は別として、近代動力車についてはいろいろな問題があるわけなんです。でありますから、「はつかり」型の事故にしても、単にふなれというだけで片づけるわけにいかない面がありはしないか。従いまして、車両設計あるいは試験、こういう部門についてさらに御研究をいただきたい、というふうな考へるわけなんです。それから年末の繁忙期をこれから迎えるわけでありまして、そういう繁忙期を迎えるにあつて、早急な手直しをしておかぬと、繁忙期においてさらに混乱を増すということでありまして、せつかくの十三万キロ増設の列車ダイヤの改正が、ちつとも国民大衆の利便にはならぬといふことでありますので、少なくとも今月中には平常に戻つて、国民大衆の要望にこたえるように御努力をいただきたい、というふうな思ひます。

次に、続いてこの国鉄法の一部改正でございますが、これは前回会期末に出されました関係でさいにお話を聞いているので、一応重複するかもしれません。が、だめ押しの形をとりながら御質問をいたしたい、というふうな思ひのであります。

まず第一に、この法案提出の理由は、言うまでもございせんが国鉄の資金運用の効率を増すというのがねらいだと思ひますが、ただ、ここで気になつておるの二、三ございまして、第一、その前に現在あるところの国鉄法の四十二条の二項でございまして、第二項では、大蔵大臣の定むるところにより預託金については相当の利子を付す、というふうなことであります。これは御承知の通り、そのうち四十億までは無利子、それ以上は日歩八厘、こゝろ利息を付するに相なつておるわけであります。この四十億という問題は従来からいろいろ討議がなされておりますが、四十億のいわゆる無利子の限度といふものは、いかなる根拠でこれは設定してあるのか、大蔵省にお伺ひしたいのであります。

○龜徳説明員 最初に、先生の、四十億の無利子限度の考へ方はどうかという点でございまして、これは、考へ方はちやうど当座預金の性格と申しまして、日常の支払いに常時対応できるようにしておくためには、どの程度の金を準備しておいたらよいだろうかという考へ方から計算されております。昭和二十八年の国鉄関係の予算の一般経費の大体一週間に当たるものがはば四十億となつております。と申しますことは、逆に言えば、一週間分

程度度の支払いに常時備えておけばいい、まさにそれが当座預金的な性格で、それを四十億の無利子限度ということにする、というふうな考へ方です。

○久保委員 ただいまの御説明で、四十億という額の限度をきめた根拠は、日常支払いに支障のない程度の金を当座預金的な性格のものにやつてゐる、だから無利子である、というところでございまして、なるほど当座という考へになりますれば無利子が当然かと思ひますが、ところが国鉄自体の今日までの支払いは、一週間分の当座預金的なものを置かなければ支払いに困るといふ理由はあるのであります。どうでしょうか。

○龜徳説明員 実はその問題に関連しましては日ごとの問題と、それからこのきめられた額は昭和二十八年の相当古い時代でございまして、七日分といふことに実は逆に固執すれば、予算規模が相当ふくらんでおりますので、四十億を相当、へたしますと倍近くになるということにも実はなりかねないのであります。しかし、ただ一面、いろいろ国鉄のお話を聞いておりますと、はたして一週間分必ず機械的に準備しておかなければいかぬかどうかという点は、率直に言つて相当検討の余地があるのじやなからうか。二十八年から今日まで予算規模もふくらんでおります点と、それからまた一週間でいいかどうか。最近非常にいろいろ便利になつております関係で、一週間まで持たなくてもいいじやないかという議論も当然成り立ち得ると思ひますので、それらを彼此勘案いたしまして、一応この四十億の限度はこの法

律改正と無縁——実は直接改正があつたからすぐ直さなければいかぬというよる必然的な関係はないわけであり、ただそういう角度からいいますと、一応問題はあろうかと思つておりますが、なお今言つた日数はたして一週間というものを機械的に押えていかどうかという点もございします。このあたりを今一体改正するかどうか、その他十分一慎重に取り扱いたいと考えております。

○久保委員 一応お話がありまして、この無利子限度については慎重に扱いたい、こういうお話であります。先ほど来の四十億の限度をきめた根拠から参りますれば、当然国鉄自体の支払という実態を見ますと、必ずしも一週間分を当座預金の準備しておく必要はないのではなからうか、こういうことではあります。これは御案内の通りであります。あなたは専門家でありますから私から申し上げる必要はないと思ひますが、まず第一に企業自体として日銭が入る、末端においての支払いはこれで足りる、こういうことでございします。それからもう一つは、支払準備金といひましても、毎日これは変動があるわけですね。そういうことからも一つ考えられる。それからもう一つは、民間に対する支払の遅延、こういうものは当然法律に基づいてこれは国鉄自体は許されないということでありまして、そういう御心配はない、こういうことになりまして、一週間の当座というものは、改正の法案を出して参りました趣旨から参りますれば、四十億の無利子限度ということも矛盾がありはしないか。できるだけ当座といふような性格のものは切り詰

めて、そしてこれを高率に運用させるといふのが建前であらうと思つてあります。大体今日コンスタントな支払額は毎日十二、三億ではないかと思つておられます。そうすれば一日前に当座に入れておけば大体それで間に合ふ、こういうふうにも考えるわけですね。これから検討されるというのであります。この改正自体が資金運用の効率を高めるということでありまして、そういう趣旨から参りますれば、四十億の限度をもう少し実情に合ふように低目——低目と言つては語弊がありますが、先ほど申し上げた十二、三億とするならば、せいぜい二日かそこら分、これを限度にして置いて、あとはこの法の建前に従つて運用させるといふことの方が妥当じゃないかと思つております。大蔵省においては前回も提案されておりましたから、この中身を再検討するかどうか、すでに検討は始まつておる、ついでは一応のめどがついてきておるはずだと思ひます。四十億の限度を私が申し上げるような趣旨に従つて下げるように方向は向いておるのかどうか、こういうことをお尋ねしたい。

○龜徳説明員 今回の国鉄法の一部改正の法律案は、先生のおっしゃいますように、一つの独立企業体としての公社の資金の効率をできるだけ高めたいというのが趣旨でございます。もちろんその線に沿つて考えていきなさいと思つております。ただ、先ほど来申し上げましたように、二十八年と今日とではだいぶ算の規模も変わつております。いきなり四十億を一体下げ得るかどうかという点はなかなか問題はあるかと思ひますが、少なくとも一

週間分とかいふような点は必ずしも固執しないであらうか。むしろそういう点は、やはり最近の国鉄の支払いの実情も十分聞きした上で妥当な線にきめていきたい。特に今回の改正にからめて、意識して強目にすること、かようなことは毛頭考えておりませんので、あくまでも考え方の基礎は、いかにして資金の効率を高めるかという点に重点を置いて検討して参りたいと考えております。

○久保委員 大体今の御答弁で、これを意識して高めるというふうなことは考えておられぬ、こういうことで、高目にはならぬが低目にもならぬかもしれぬといふふうにとるわけですね。ついでに四十億の限度がどうであるかは、これから運輸省なり国鉄と御相談の上最終結論を出すのであります。が、せめて当座に振り込みは当日してやつて、それまでは、四十億の限度があつても、これは先ほどお話が出た日歩八厘の利息を付するのが当然ではないだらうかと思つておる。というのは、法の建前が、大蔵大臣の定むるところに従つて利息をつける、こういうふうになつておるから、それだけ見れば、四十億の無利子というのを別にすれば、法の建前から参りますと、せめて支払ひするときに当座に振りかえるというところで、その間は日歩八厘の利息を付するといふぐらゐの余裕はあつてしかるべきじゃないか、こういうふうにも考える。これも一つの方法だと思ひますが、いかがでしょう。

○龜徳説明員 先生のおっしゃるお氣持はわからないでもないのをごさいます。やはり従来のあれから申しまして、どうも当座的なものに利子を付す

るところまで割り切るのはどうだらうか、ちよつとむずかしいのではなからうか。ただ利子を取るとしても日歩八厘でございますし、それから従来と違ひまして残りはただ日歩八厘じゃございせんので、主として国債の保有、資金運用部への預託と申しまして、一番有利なのは政府短期証券への運用ということにならうかと思ひます。そうしますと、日歩で申しまして一銭六厘五毛、年利で申しまして六分二毛、それからころがしと申しまして継続して運用いたしておりますと、両入りで計算いたしますと六分一厘八毛に回ることになりますので、そういう点が従来と比しまして非常に有利になつて参ります。その辺で一つごかんべん願ひしたいと思います。

○久保委員 それはあとでまたお話を申し上げようと思つたのですが、これは、当座は無利子です。私が言うのは、四十億の限度は変えないでも、妥協と言つておかしが、いろいろありましようから、せめて四十億の限度はそのまま据え置いても、四十億の中で、当座にすべてを振りかえておく、当座にしておくといふことじゃなく、そのうちの一日分だけを当座に振りかえて無利子、あとは通知預金のものになります。知りませんが、少なくともこれに対しては現行の八分を付してやつたらどうか、こういうふうにも思ひます。これもなかなかむずかしいといふことであります。が、少なくとも資金管理上そういうことをやるのが当然ではないだらうかと思ひます。というのは、御案内の通り、国鉄の所要資金は安くて六分五厘の金を借りておるわけでありまして、そういう

ことになりましたれば、ここに大へんアンバランスができてくる。いろいろな問題があるわけですが、片方で高い利息の金を借りておいて、自分の金はこゝろ低目でありあるいは無利息であるといふところには、どうも経理、資金管理上もあまり、一般会社の例をとりまして、納得いかない点がある、こういうふうにごさいます。でありますから、これはいつまでもこの問題だけやつておるわけにも参りませんけれども、少なくとも四十億の限度を下げるように努力をしてもらうか、それとも四十億の限度の中でいかに当座振替は一日分といふことにして、あとは利息をつけるように何か考えるか、どちらかを考える時期ではないだらうかと思ひますが、これはどうでしょう。あと今度の改正の部面についてはまた別途であります。

○龜徳説明員 今、先生のおっしゃいました点を法律に即して申し上げますと、第三項にその運用の範囲、一定額をこえたものが運用できる、その限度額と、それから二では、「相当の利子を附する」その相当の利子の中に当座預金的なものを区分して考えておるわけですね。国庫に預託する額は一定額、しかしその中で無利子の限度額を変えたらどうか、法律的にはさういふ感じの議論です。一応二項の中で、われわれが無利子の限度額とした四十億の中で操作するといふことはちよつと理論上困難なものであります。私、先生の御趣旨を敷衍すれば、四十億は無利子で、国庫に預託する範囲内とその無利子限度の数字を変えて、その預ける限度は相当高めておき、無利子の限度は下げるといふような御趣旨ではな

かろうかと思ひます。どうも重ねて同じような答弁になつて恐縮でございますが、無利子限度をきめました範囲内の数字の中でどうこうということはどうであらう。さらにまた三項と二項との、今の無利子限度は理論的には違つたわけでありまして、むしろわれわれの気持は、本来先生の理屈でいいまして、無利子限度は四十億でももう少し預託しておいた方がいいではないかというところにもなりかねない議論にも発展するのですが、それは先ほど申し上げましたように、資金をできるだけ効率的に働かせるという趣旨で、二項の中の無利子限度と三項の預託の限界とは理論的には違つておるわけでありまして、できるだけそれに近い、場合によれば一致してできるだけ国債保有、資金運用部への預託という方向で運用を有利に働かせるという方向で考へていきたい。無利子限度の場合はもつぱら、先ほど申し上げましたように口座の支払いに一体どの程度のもの準備したらいだらうかというような点を中心に、国鉄の実情も十分開かしていただいて定めた、こう考へておきます。

○久保委員 なるほど総務課長のおっしゃる通りだと思ひますが、私の考え方からいけば、手とり早く言えば四十億までが預託金であつて、法改正に基づくと三項の大蔵大臣の定める限度というものは四十億である。あとは全部この改正に基づいた外部資金に回す、こういうふうにするのがそれならば当然じゃないか、こういうふうにも考へる。この点はどうですか。

○龜徳説明員 私はそこまで断言するのはあれかと思ひますが、これはできただけ資金の効率を高めるという方向で考えれば、ぎりぎりそこまでの考え方も出し得るのではなからうか。まだきまつておりませんので、ここで断言して申し上げるわけにいかないのではありませんが、できるだけそういう方向で努力したいと思ひます。

○久保委員 できるだけそういう方向でというが、第三項のただし書きが二項と振り分けというか、別個に書いてあるのではありませんが、ものの道理からいけば、四十億は二項までできる、第三項では四十億以上何億かはさらに預託金として保有しなければならぬ、こういうことになりまして、この法改正の妙味はちつとも、という語弊がありますが、ほとんど出てこない場合があるわけですね。こういうことを考へると、先ほど申し上げたように、四十億の限度をきめないで、それじゃそれまでは預託金であつて全部第三項のただし書きによつてやる。ただし書きによつてやるのは、ただし書きは四十億限度である。こういうふうな持つていくのが当然だという私の考へです。しかしそれとかなかなかむずかしいというところでございますが、まず確認というか、確認という大へんですが、だめ押しをしておきたいのは、先ほどから現行の無利子限度四十億というのは、この限度を上げる考へは今日ございませぬか。いかがでしょうか。

○龜徳説明員 絶対上げる意思はないと断定的なことをここで申し上げるわけにいきませぬから、先ほど来申し上げましたように、七日というものにも拘泥しておりませぬし、あるいは一方

予算規模もふくらんでおるといふことを彼彼勘案し、それからこの法律の趣旨というものを十分勘案して処理いたしますならば、これはよほどの理屈がないと上げにくい筋合いではなからうか。しかし上げない、こう断言することは、今の場で申し上げることはお許し願ひたいと思ひます。

○久保委員 大体上げないことだろうと思ふのです。上げれば改正の趣旨に相反することでありまして、これはきつち考へてほしい。私の考へ方からすれば、四十億限度は無利子限度というのは無理がある。だから実情に即してこれを改正すると、一週間というのにも問題がある、こうおっしゃつていますから、その通りだと思ひます。一週間に無理がありますから、そうだとするならば、先ほど申し上げたように、当座に振りかへは一日ということになれば十二億くらいは振りかへていい、こういうふうにも考へます。その辺の交渉は両者というか、関係の筋の御交渉にまかせるのですが、どうも大蔵大臣というものは錢のことについては非常に権限を持っております、有無を言わざぬで一方的にお前こうやれということになりまして、こういうことのないように要望しておきたいと思ひます。

○久保委員 それからもう一つ、この改正の条文であります。先ほどの話とダブリますが、実際に申上げますと、提案の趣旨からいけばただし書きは要らぬのではないかと。趣旨からいけばただし書きを置くことはおかしいじゃないか、こういうふうにも思ふわけですね。ただし書きを置かなければどういう弊害が出てきましようかな。

○龜徳説明員 これは当然ただし書きがございませんと、全部有利な運用にしまして、日々の支払いにも対応していかなければならぬので、それで先ほどの二項の無利子限度との関連も若干あるわけでございますが、一応いつも支払いの準備に対応させておかなければならぬ。今の建前で申しますと、特にこういうふうな有利な運用に制り切る反面、やはり国庫に預託する建前をとつておきますので、もしも資金が復活すれば、いつでもまた安金金利で国の余剰金を国鉄の方に繰りかへ使用をさせていただくという建前になつておりますので、全部を有利に六分何厘に回しておいて、すぐ回収できないから、国庫余剰金で、安い、ほとんどただに近い金を便宜使わしてくれというのは、どうもやはり筋道が通りませんので、そういう常時の支払いに少なくとも迷惑がからぬ範囲のものにはやはり国庫に置いておいてもらつて、それ以上を有利に運用するという考へ方にしたいだけだかといふ都合が悪いということですね。

○久保委員 それでは国鉄にお尋ねいたしますが、大体今大蔵省の総務課長からお話があつたような短期に国庫の金を借りるといふ場合と、今までの預託金の預け合、こういう関係はどういうふうになつておられますか。実例としてそういうものはたくさんあるかどうか。

○久保委員 お答え申し上げます。制度といたしましては、私どもは八厘で預けるとともに八厘で借りられるという制度を立てておるわけでありまして、過去の実例で申しますと、昨年の余はでできるだけ有利に運用する方向

方五十億程度はございまして、昨年はたまたま資金事情の関係で借り入れをいたしたものはございませぬ。しかし昨年を除きまして、三十四年、三年、二年というものは若干類借り入れてきたのでございませぬ。

○久保委員 そうしますと、今までの例外というものは、五十億くらいが限度でございませうか。

○久保委員 私が申し上げましたのは平均額でございまして、少ないときには、今の借り入れの限度額は予算上百七十億となつております。多いときには限度一ぱい。短い期間でございまして、期末手当の支払いというふうな場合、給料とかか合うときには支払いが三百億近くなるときはございませぬ。そういうときにはそういうお世話になつたことも過去においてはございませぬ。昨年はございませぬでした。

○久保委員 今のようなお話でございまして、その限度のきめ方も大蔵省と非常に意見が対立する場合があるかと思ふのですが、少なくともこのただし書きの条項を高い限度できめれば、運用の妙味は全然なくなつてしまふというところでありまして、大よそのめどはどういうふうな考へておるのですか。額は別にしまして、どういふものを基準にしてこの限度をきめられる予定であるか、これをお漏らしたくないと思ひます。

○久保委員 この限度のきめ方はいろいろ問題がございまして、基本的に日常の支払いといひますが、そういうものに十分たえられらるという額だけ預託しておいていただきまして、その余はでできるだけ有利に運用する方向

に考えていきたい、こう考えておられます。

○久保委員 そうしますと、今のお話では、現在の四十億がいいか悪いかわからないで、そのくらいを預けておけばあとは全部運用される。四十億の限度を要しない限りは、四十億を預けておいてあとは有利に運用していただくのだ、こういう考えでございいますか。

○亀徳説明員 今はぎりぎりの限界を申し上げました。ぎりぎり考えれば一応そこまで考える。それ以外に突発的なこともございいますので、なおもう少し余裕を見たいという常識的な考え方もありかと思ひます。しかしそれも非常に特定な時期、たとえば給手の支払とか、そういうことでございいますれば、あらかじめ予見できますので、そういうときには短期の国債に運用しておきまして、それを売却して現金化しておくといいことが出来ますから、たとえば給手の支払とか、そういう臨時のための程度予見されるものは、こういう運用をしてもまた引き上げるといことが十分可能じゃないか。ですから、そういうふうな予見できないようなものに常に対応しておく限界ということになりかと思ひます。従いまして、二項の無利子限度のあれとははたしく食い違ふということには少なくともならないということだけは申し上げられます。

○久保委員 そうしますと、特殊な予見されるものは大体給料とか期末手当とか、こういうのは予見されて多額なものでありますから、先ほどお話の通りの運用でいいわけですね。そうすると毎日の支払いの状況によるのです、それが、そうなれば四十億の限度内で十分

まかない得られる、こういうふうな考えていいわけですね。それ以上のものは、だから資金運用を有効にするということをやつていく、ぎりぎりというのはこういうふうにとつてよろしゅうございいますか。

そこで、御答弁をいただく前に国鉄の方に一つお尋ねしたいのは、その予見されるものは除いて——これはいいというのですから、資金運用上売り払いなり何なりしてそれに充てることもできるということでありまして、そう思うと思ひます、そういうこともあると思う。しかし日々の支払いというものを基準にした場合には、はたして限度というものはどのくらいに見たいのか。こういうことでありますが、いかがですか。

○松本説明員 現在金融機構も非常に整備されておりますので、私どもとしては日々の支払いが十億圓を若干この程度でございまして、たまたま国鉄が今度は受け取る方の金を民間金融機関に入れて、それを通じて得ておりますのが平均して三日ないし四日でございます。三・五日くらい。逆にこちらから回すのにもそれだけあれば最大限十分であるということでもございまして、私どもは三日分くらいで十分であらうというのが私どもの見解でございます。

なお、これは当座に用意する金額でございまして、いざ運用する問題となりますれば、法律でお許しをいただきまして額がかりに四十億といたしまして場合に、ぎりぎり運用するということとは事実問題としてはないと思ひます。それから現に日銀に参りまして買ひましても、短期の国債でも二週間は

やはり戻せないことになります。そういう事情も考えまして資金運用上御迷惑のかからぬように、また法律に違反することのないように若干の慎重な配慮は必要であらうかと考えますので、ぎりぎりというこの間には若干の余裕を見た幅はあるので、財政当局の御心配になるようなこともないように私どもは良識をもってできることと考える。

○久保委員 大体総務課長のお話を大蔵省のオーソライズした御意見として了解すれば、それは国鉄側の意見ともその幅がないのではなからうかと思ひます。であります、とにかくこういうことでせつかく法律を改正しても資金効率はあまり大したことはなかつた、妙味はなかつたといふことにならぬように心がけてほしい、こういうふうな思ひわけです。

それで最後にお尋ねしたいのは、この法案は間もなく通過成立すると思ひますが、まだどこまかい点についての打ち合わせはできておらぬということでありまして、これは今会期中には必ず通ると思ひますが、そういう場合にはいつのころまでにそういう決着が出来ますか。三項のただし書きの置き方ですね、これは非常に問題だと思ひます。

○亀徳説明員 できるだけ資金効率を高めるといふ趣旨からも、法律が通りましたら直ちにこれが動きましますように、それまでに事務的な打ち合わせを済ませまして直ちに運用ができるような建前に準備したい、かように考えます。

○久保委員 最後に、運輸大臣おられますから、両者のお話ただいままでお

聞きになっておると思うのですが、あなたが提案説明にお述べになりましたように、この法律の改正はいわゆる資金の運用効率を高めるといふことでございまして、その趣旨に反しあるいはこれをマイナスにしていくということがあつてはならぬと思ひますのであります。と同時に大蔵省の御意見も、一応今までの無利子限度四十億についても再検討したい、あるいは今度の法改正に基づくものもぎりぎり決着その辺ではなからうかという御意見もあるものであります、きょうは議長さんが大体大蔵省の代表の御意見でありますから、間違ひはないと思ひますのであります。せつかく法律を改正してもむだになつたといふことのないように、今後法案が成立いたしました際には、早急にそういう形をとつてほしい、こういうふうに思ひます。

○斎藤國務大臣 先ほどの御質問、これに対する大蔵省の答弁、その間に伺ひました御意見等、とくと心に入れまして、この法案を提案いたしましたその趣旨にかないますように努めたい、かように私は思つております。

○簡牛委員長 山口丈太郎君。山口(丈)委員 私は簡単に質問いたしますが、この法律で、今までの答弁でちよつと心配になりますことは、たとえば国債保有を増加する、ところが支払い資金の必要に迫られて、その国債の売り払い等を必要とするような事態が起きた場合、当時の国債価格の変動等によつて損害をこうむるようなことはありはしないか、そういうことがあつて、運用利子をふやそうとして逆に損害を受けるような事態も招きかね

ないと思ひますので、そういう点についてはどういふふうに考えておられますか。

○亀徳説明員 われわれとしては現在の短期証券の消化は、理想的な姿は、本来諸外国の例では短期証券は市中が消化して、市中で売買されるという姿でございまして、現在そういう情勢になつておきません、政府が短期証券を他に出しますのはほとんど日銀が引き受ける。従いましてこれを買い、それからおそらくは日銀から買い、それとございまして、先生が今御心配になるような点はございしません。

○山口(丈)委員 そういふ心配はないとすれば、これはそういう保証ができるのかどうか。必要なときに必要な資金を得るための売りオペ、買いオペの關係は保証されているのか。これは運輸省だけでなく、大蔵省もその辺を保証するといふことになつておるのかどうか、これをちよつと聞いてみたい。

○亀徳説明員 そのことを言いますと、短期証券がなければ運用のしようがないという問題はございしますが、金があればそれに運用し、それを今度売り戻した際に損が出るというところはございしません、また、それは保証とかいう問題抜きに損しないような仕組みになつておりますので、その点は御心配ないのではなからうか、こう考えます。

○山口(丈)委員 表面上ではそうなつていても、しかしそのときに買ひ入れ金と他からの融資を受けなければならぬということになります。そういうよ

うになるとやはり逆に高い利子を支払わなければならぬようになって参ります。ですからそういうことの憂いはないかということなのです。

○龜田説明員 御質問の趣旨をあるいは私取り違えておるかと思いますが、今言った運用の操作によつての損はございせん。それからもう一つは、たとえば鉄道債券を發行して資金を調達して使う場合に、相当高い金利を払わなければいけません。損だということとはむしろ一般的な問題でございまして、また公債を發行いたしました計画でも、やはり国鉄のいろいろな事業の進行状況その他を見て、できるだけ公債の發行の時期を合わせるということ、むだに金を集めて高い金利を払つて資金を遊ばせるということがないよう、公債の發行計画についても十分考へております。また、国鉄に資金運用部の金をお貸しします場合に、そういうふうな金が遊ばないよう、できるだけその事業の進行状況に応じて資金をつけるというように配意し、またそういうことで対処するのが筋道ではなからうかと考へております。

○山口(文)委員 この問題は大体了解がつきましたが、一つこの際聞いておきたいのは、こういうふうな資金運用の面からもきめのこまかいといえはきめのこまかい努力を、国鉄の資金確保についてされておるのでありますけれども、これはあとで資料を提出願ひたいのですが、近年旅客の乗車について非常に不正がふえていて、非常な損害をこうむつておる、こういうことです。これについては私はいたずら半分のものもあらうと思ひますけれども、私も現

場におつたが、実際には計画的、集団的な、たとへばきつていったような定期券の不正乗車など非常に多いのであります。これは絶滅を期するといふようなことはなかなか困難であるかもしれせんけれども、一面考えますと、取り扱いにあまりにも融通性がある、と言つて語弊がありますが、何か寛容な取り扱いを講じて参つて、やういふのがつかまつてもうまく言ひのがれれば、それで普通料金で事済む。見つかればそれでもうかつに参ります。こういうような観念を与えたのではないかと。こういう点については、運用面で非常に手振りがあつたのではないかと私は思ふのですが、これについては今後どういふような対策を立てられるか。こういうきめのこまかい利益についてまで、運用部資金の運用についてまで利益を上げて企業に足しにしようという点は、大へんな苦勞をしておられることを私も認めるのですけれども、一面そういうような抜け穴が大きくなつて大損害を与える、こういうことがありますので、この取り締まり対策、取り扱い等についてどういふお考えでやつておりますか。この際一つ明かにしておいてもらひたい。

○磯崎説明員 ただいま山口先生からお話のございました点につきまして、数字は別途提出させていただきます。私どもといたしましては、ただいまお話の通り、現在の国鉄の財政状態から申しまして、わずかな金でも収入漏れがあつてはいかぬということから、大へん悪い言葉でございますが、不正旅客の取り締まりにつきましまして、非常に手を焼いておるわけでございます。最近まともな三十五年度

の実績で申し上げますと、東京鉄道局管内だけで件数で約三百万件くらい、一日一万件くらい、追徴いたしました金額が約四億でございます。これは国民をお説教するやうなことを申し上げて恐縮でございますが、多少徴収漏れもあるといふふうに見ますと、全国的に計算いたしますと相当な金額に上るのではないかと考へております。国鉄の全体の収入の約一割くらいに該当いたしますので、私どもといたしまして、今後積極的にこの問題を解決したいと思ひまして、実は数日前に都内の各駅全部に約五万枚の掲示を出しまして、今後不正乗車については極力これをやらないでくれ、当然のことでございますが、不正乗車をしないであらう、必ず正当な切符を買つてほしいといふことを掲示をいたしまして、そして裏から申しますと、今後相当検札その他を徹底的に行ないますという意味の意思表示をいたしましたわけでありす。

不正乗車の内容はただいまお話の通り一番多いのは、これも大へん悪い言葉でございますが、きせる乗車でございます。それから次に定期券の改ざんと申しますか、期日を変更いたしましたりする定期券の改ざんあるいは他人の使用でございます。実はほとんど定期券の利用者がこの不正乗車に關連いたしております。一番ひどいのは、極端な場合でございますが、たとえば夏場に鎌倉から北鎌倉までの十円区間の切符が非常にたくさん売れます。ところが北鎌倉でそれを回収いたしておりますのはわずかに一割でございます。これは明らかに東京付近の定期券を持つてゐる方が、鎌倉から一駅だ

け切符を買つて、中間非常に電車が込んでおりますので、検札がないといふことできせるをやつておられるといふ一つの現われではないかといふふうにも思われます。こういう例が競馬とかあるいはその他スキーとかいふところいろいろなございまして、私どももいたしましては極力そういうことを、私どもも往復乗券を買つて下されば必ず一割くらい割引する、その方が私どもといたしましては利益でございますので、そういうこともいたしておりますが、やはりおもしろ半分にやつてゐる十代の子供たちも相当おるやうでございます。結局、これは車内で今後徹底的に検札を強化して参りたいといふふうに考へております。これがまず第一。

それから次に、検札の強化だけでもなかなか参りませんので、やはり使用いたしました定期券につきましまして、これを学校なりあるいは発行いたしました会社なりに御照会申し上げまして、この方がこういうことをしたという御注意を一応申し上げまして、それうして、なおもしそういう例がその学校等でございましたら、ある程度の発行の停止を考へるといったようなことも考へねばいけません。また定期券の改ざん等につきましましては、まだやつたことはございせんが、刑事事件として有価証券の偽造といふやうなことで告発するやうなことも考へなければいけません。大抵十月初めから、東京付近におきましては相当嚴重に現在検札を強化いたしております。その方法といたしましては、ただいま申し上げましたように二段、三段の方法で、少なくとも

も収入漏れを少しでも減らすという建前から、この問題を考へていきたいと思つております。

ただ、よく先生方からも御注意を受けますが、とかくそういうふうになつてしまつと、私どもの職員の態度が非常に高圧的な、またサービス精神と離れて不適な態度になるといふことも考へられますので、その点につきましても十分態度、言葉使い等に注意をいたさせまして、不正旅客でない善良な旅客が安心して旅行できるように、そうして一人でも不正旅客が減るやうな方法を今後講じて参りたいといふふうに考へております。

○山口(文)委員 鉄道というのは、單なる旅客を運ぶといふだけにとどまらずに、社会、人心に与える影響というものがきつて大きいと考へる。そこでこういうやうなことが通常茶飯事のごとく行なわれれば、これは勢ひ社会全体の秩序といひますか、人心に与える影響はきつて大きいのであつて、やはりこれこそ人間の活動する一番朝の始まりのところでありますから、いわば門戸に当たつて、その社会活動の始まる門戸において、すでにこういうことが行なわれて、それが日常茶飯事になるといふことになりまして、これは社会的にもゆゆしい問題でありますから、ここには純然たる規律というものを立てなければならぬと私は思ふのです。これについて運輸大臣はどういふお考えですか、一つ大臣の御意見を聞きたい。

○斎藤国務大臣 私、ただいま聞いて驚いておるわけでありまして。全く御意見の通りに思ひますので、何らかの方法を考へなければならぬと考へま

六

の予算を正確に対比してお答えしにくいのでありますが、ざっと申しまして、おそらく倍以上にふくれておるのじゃないかと思えますので、現在の一週間分と同じ考え方にいたしますと、ほとんど九十億をこえる数字にな

ります。ですから、二十八年で算定いたしました通常の一日分の経費の一週間分と同じ考え方を機械的に適用いたしますと、九十億をこえる数字になろうと思います。

○内海(清)委員 今日(の)状況と二十八年を比べれば、今お話しのようなことだと思ふのです。ところが、この四十億といふものが二十八年来動かされておらぬといふことは、これだけの無利子限度において国鉄の日常の支払いには今日なお支障がない、こういうことだと思ふのです。

○龜徳説明員 無利子限度と、それから国庫に預託されている金とは、無利子限度が四十億で、事実上国庫に全部預託されておりますので、今後新しい法律で、新規に国債運用とかということになれば別といたしまして、従来金とはございまして、そういう点の不都合と申しますか、ただ、先ほど国鉄当局からお話がございましたように、三十四年くらいまでは一時繰りかえ使用、国庫の余裕金を繰りかえて使用しておったという事柄があったわけでございます。

○内海(清)委員 そういたしますと、今度の法律の改正によつて、四十億以上は他の方に運用しようというわけですか。そうすると、今度はこの四十億でもって、さつきお話しのような、大きい金額は、予見できるものは手当てできる、こういうことなんでしょう。ところが日常の場合、今度はこの四十億で大体やるといふことですね。

○龜徳説明員 まだ四十億と先ほど来断定しては申し上げておらないのであります。できるだけ資金効率を高めるという範圍で、今の一週間がいいかどうか、一週間になりますとさつき申し上げましたように九十億をこえるわけでありまして、先ほど国鉄当局から、あるいは三日程度でいいという御意見もございまして、そこあたりを十分検討いたしまして無利子限度額は検討いたしましたのであります。ただ、先ほど来申し上げましたように、無利子限度の話は、この法律の改正に実は必然的に結びついてどうなるかという関連性はないのであります。で、こういった機会にもう一べん考え直すという考え方もあろうかと思ひますが、しかしこの法律のねらいはあくまでも資金効率を高めるということでございますので、それからからみ合せて検討したいということでございます。

○内海(清)委員 ただいまのお話は私もよくわかるのであります。そういうことからいけば、私もさつき申し上げた四十億をなお減して効率の高い方に持っていくことが、今日はわざわざにしても国鉄の状況から必要なんじゃないかというのを考えるわけでありまして、そういう点でこの四十億はまだあなたの方でも十分結論でないようではあります。今後その点は、この法律を出された目的から考えても十分考えらるべきじゃないか。これは、電話はたしか三十億になつておると思ふが、これもその当時のあるいは一週間分ということだったかしれません。そういう他の慣例もありまして、けれども、この法律の目的からいえば、こういうふうなものではできるだけ資金の効率の面に働かしていくということが必要なんではないかと思ひます。

その点はその程度にしておきますが、さらにいま一つは、四十億をこすところの余裕金を、大体大蔵省のあれでは資金運用部への預託か、あるいは国債募集ということだと思ふのです。そのほかに国鉄として、この余裕金を、資金の効率運用の面からいって他の民間の金融機関にでも、大蔵大臣が指定するか何か、そういうふうな考え方ももつてもと有利にこれをなにするあれはないかということなのです。この点一つ御意見を伺いたい。

○龜徳説明員 国庫の資金を市中の金融機関に預託するということは、非常に実は問題が多いございまして、一応国鉄の資金が国庫に預託するという建前をとつています以上、もしも国鉄がこの資金を市中に預託することになると踏み切れば、国庫の資金全体が市中の金融機関に預けていじやないかという議論にも通することになります。で、どうもこれは長くなって恐縮でございますが、国の資金といふものの性格上、常時の支払いに應じなければならぬと、またその資金の性格からしても、一応国庫の余裕金の運用は特別会計に繰りかえ使用するかあるいは資金運用部に預託して統一運用する、いずれか二つの道だけに限られておるわけでありまして、それで、資金運用部は、そういう国庫の資金を統一運用する建前になっております。資金運用部からほか資金を出しますときには、常に政府機関とか政府の出資法人を通じて資金が出る。やはりこういう政府の金が、民間と直結する民間の個々の事業なり個々の金融機関に直接結びつく、特にこういうふうな資金事情の苦しいときでございますと、ど

こかの銀行に預託すると、都市銀行はもちろん、地方銀行、あらゆるところへ預託してくれといつてくる。しかもその資金は焦げつく。必要なときに引き揚げようと思つても引き揚げられない。非常に都合な事柄も出て参る懸念もございまして、国庫金の市中預託制度は非常に問題があるので、われわれはできればそういうことを避けたい、こう考えております。

○内海(清)委員 今の制度ではなかなかむずかしい問題と思ひますけれども、先ほど私が申しましたように、すべての銀行にやれとか、あるいは焦げつくような銀行にまで預託せよというのではない。その点は大蔵省は銀行監督もやっておりますし、大蔵大臣がこれは大丈夫だ、国鉄の経営には差しつかえないといふものにやればいい。そういう点はこの法律の目的からいって当然考えられるべきである。今まで大蔵省はそういうことをお考えになつたことがありませんか。

○龜徳説明員 国庫金を市中に預託するといふことは考えておりません。また国鉄は一つの独立企業としての企業的な性格、それから同時に公共的な性格を強く持つておる。従いまして、歳入歳入も国会に提出して御審議を受けるといふ建前になっております。それらの考え方を通しまして、国鉄で上がった金はやはり国庫に預託するといふ建前をとつておるわけでありまして、しかし、同時に非常に独立企業的な性格を持つておりますので、許される範圍内で最も有利な運用はどうか、これはいろいろあることと、ぎりぎり考えましたのが今回提案されております国債の保有と資金の運用部への

預託であります。一応われわれとしては、公共的な性格と企業的な性格を持つております公社の資金の運用といふことで、有利な範圍内では最も勉強しましたところでお願ひしておるような次第でございます。

○内海(清)委員 それは大蔵省として最も有利な面であつて、国鉄としてはなお有利な面があるだろうと思ふ。この面では幾らこゝで押し問答しても始まることだろうと思ひますけれども、今日まで大蔵省が国鉄の意見を十分聞いてそれをそんたくしてやれば、もつと違った形が出るのではないかと。これははなはだ失礼だけれども、大蔵省は金の面についてはほとんど断片的なところがすべての面にあると思ふ。ですから国鉄はやむを得ぬと思ひますけれども、こういう点は大蔵省でも今後あらゆる面において十分お考え願ひたい。このことを私は特に要望しておきたいと思ひます。

それから国鉄当局にちよつとお伺ひいたしたいと思ひますのは、三十五年度では余裕金といふものが大体二百五十四億ですか、これは前に鉄監局長からお聞きしたと思ふのですけれども、そういたしますと、今度の法律によつて六億七千万くらい金利が今までより余分に入る、こういうことであります。三十六年度においては余裕金が平均幾らあるのか、これは前にお見込みか、お聞かせ願ひたいと思ひます。

○兼松説明員 昨年からことしにかけて、資金運用部からことしの三月三十一日に二百五十億円を特に御融通を願つて、予算を持ち越して工事を推進いたしました關係上、今年度におきま

しては昨年度より平均で若干ふえるものを持ち得るかと思ひます。しかし五年計画の第二年度、来年度になりますと、支払いの方がずっと進む姿になりますので、来年度になりますとまた昨年度より若干ふえるかというふうな考へておられます。まあ予算と、時の景気の事情その他によることで確実には申しませんが、今年度は大体結論的には昨年度より若干多い、二百五十億より若干多い平均であるという予想をいたしておられます。

○内海委員 これは私も工事の關係その他でおそらく本年度は昨年度よりふえるだらうと思ひますが、それでは国鉄当局の見込みで本年度大体どのくらい今度のこの措置によつて金利面でふえてくるか、お聞かせ願ひたいと思ひます。

○兼松説明員 当初この法律をこの前の国会でお認めいただきましたときには、予算上は約五億という目算を立てておりましたが、いろいろの關係で今国会で御審議をいただくような事情なので、当初予想より少ない、最大限三億程度ではないか、当初の見積りより少しふえるかと思ひます。

○内海委員 三億程度残というところで、この前の国会でこれが流れた關係もありまして、こういう面については一つ国鉄当局も、余剰金についてはできるだけ細心の注意を払つて、この法の目的であります資金の効率運用という線に沿われるように努力していただきたいと思いますのであります。大体以上であります、いづれにいたしましてこの法案に沿うような国鉄当局なりあるいは大蔵当局の施策を待ちましても効果が発揮できぬと思ひま

す。この点、できるだけこの法の目的に沿うような配慮が行なわれまうよう要望しまして、私の質問を終わります。

○簡牛委員長 他に御質疑はございせんか。——ほかにないようございしますので、本案に対する質疑はこれにて終局いたしました。

○簡牛委員長 これより討論に入りますが、別に討論の申し出もありませんので、これより直ちに採決いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

○簡牛委員長 御異議なしと認め、これより採決いたします。

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○簡牛委員長 起立総員。よつて、本案は原案の通り可決すべきものと決しました。

なお、本案に関する委員会報告書の作成等につきましては委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと認める者あり〕

○簡牛委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

○簡牛委員長 航空に関する件について調査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。勝澤芳雄君。

○勝澤委員 運輸省の行政の中で、特に貿易外収支の關係で、たとえば観光の収入とか、あるいは海運、航空は大へん重要な役割をしておられると思ひますが、きょうはその中の航空につ

ついてお尋ねをいたしたいと思ひます。

まず最初に、最近の航空關係の状態を見ていますと、政府の所得増進計画に伴う航空事業の振興、その他がいろいろと進んでいる点があるのではないか、こゝろ思ひわけでありまして、そういう立場から、この所得増進計画に伴う航空事業の振興の計画なり、あるいは目標の規模なり、あるいはその達成の具体策、こゝろ思ひわけでありまして、まずお尋ねをいたしたいと存じます。

○今井説明員 まず、所得増進計画における航空の今後の見通しにつきましては、お答えをさせていただきますが、所得増進計画の中では、昭和三十三年を基準にして四十五年までに年率約三〇%ずつ旅客並びに貨物の需要がふえるというふうなペースで計画を立てておるやうに見受けられるのでございまして、実際の状況を見ますと、三十四年、三十五年、これは最近特に航空需要が急速に伸びた年でございまして、その実際の伸びは、幹線については約五〇%、それからローカル線については四八%という数字が私どもの調査によりますと出ております。今、先生がおっしゃいました航空の長期計画の問題について、あとでお答えをいたしたいと思ひますが、私どもが一応立てました国内線についての幹線並びにローカル線については、昭和三十四年度をベースにいたしまして、幹線で年率が約二五%、ローカル線では約二〇%というふうな程度の非常に手がたい伸びを一応考へておいたわけでありまして、従いまして私どもが考へておりました国内線における航空需要の増加の見通し

と、それから三十四年、三十五年における現実の実績というふうなものについて考へますと、所得増進計画で考へられております年率約三〇%という数字は割合にかたいところではないかというふうな感じがいたします。それからなお所得増進の方では、日本の航空、主として日本航空でございまして、日本航空の国際航空旅客が占める大体のパーセントを、目標達成年次昭和四十五年においては全世界の六〇%程度を日本航空で運びたいというふうな一応の見通しを立てられておるのでござい

ますが、現在三十五年は全世界の旅客の約一%を運んでおります。これは御承知のように、太平洋線と東南アジア線だけでございまして、それ以後の日航の機材の増強計画あるいはまた国際線、特に欧州線の開設その他の状況からい

いまして、今後十年間において六%程度まで持つていくというところは、日本人の特に海外旅客も最近増加しつつある状況から見ても、ある程度妥当な数字ではないかというふうな考へております。

第二の御質問でございます航空の長期計画はどうなつておるかという点についてのお答えでございますが、長期計画については、御承知のように自民党の航空特別小委員会におきまして、昨年、昭和三十五年におきまして航空の五カ年計画という一応の見通しをお作りになつております。これをお作りになる際におきましては、私どもとしましてはあらゆる資料その他を提供して下働きをいたしましたのでござい

ます。この計画を作ります当時は、相当大きな計画というふうなつもりで考へたのでございまして、今日その計画を

振り返つてみますと、すでに機械計画あるいは空港の建設計画等につきましては、当時の目標よりはさらに大きな伸びを示しておるというふうな状況でございまして、私どもとしては一応この五カ年計画を事務上の一つの目標と考へて努力いたしておりますが、実際はさらにそれより上回つた実績が上がりつつあるという状況でござい

ます。従いまして、政府として、航空につきましましては特に機材あるいは路線というふうなものが進展きわまりない状態にございまして、あまりはつきりした、拘束されるような長期計画を政府に作つてしまふことは、はたしてどうかという感じを持っておりますが、一応そういう目安ということで努力をいたしておるわけでござい

ます。

○勝澤委員 この運輸省の長期計画を見ておると、みな立ちおくれになつておると思ひます。たとえば航空の問題を見ても、観光客の方の計画を見てみますと、外人客の入るものが相当計画されておるわけですが、その飛行機關係はどうなつておるかといへば、それがどうもみなあまり芳しくない状態、ホテルはどうかといへば、ホテルは少ない。港の方はどうかといへば、船舶ばかりで行き詰まつておる。こゝろ思ひます、今の局長のお話でも、計画そのものが、相当長期の計画を持つておつても、小さいものだ、こゝろ思ひます、言われているわけ

です。そのこと自体私は皆さんの見方があまり消極的ではないかと思ひます。別に私はほらを吹けと言つてゐるわけではないのですけれども、やはり現実には伸びてゐる姿をもう少ししっかりとつかんでやれば、二五%の伸びの予定が

五〇になりあるいは六〇になるといふようなことはないと。運輸省といふのはあまりにも今まで消極的なものか、消極的な予算の立て方というか、施策のやり方というか、こういう点が今日のいろいろな問題で隘路になつてきていると思う。その点でも少し腰を強くやつてもらいたいと思ふ。

次に、国際線の路線の問題ですが、アメリカとの大西洋横断の問題、このニューヨークに入るような点がなかなか解決しないというよりなことを聞いているし、どうもあまり強腰でないような点があるというよりなことなんです。その見通しあるいは欧州空路の問題、あるいは世界一周線の問題、あるいは大陸線の開通の問題、これらについてお伺いしたい。

○今井説明員 日本航空の海外路線の伸長、特にニューヨーク並びにニューヨーク以遠の乗り入れの問題につきまして、昨日も御説明申し上げたのでございまして、私どもの態度として、終始一貫、この夏の交渉において日航機のニューヨーク乗り入れ並びにニューヨーク以遠権の獲得という点で終始いたしました。米側としましては、後半におきまして、日本側に対してニューヨーク乗り入れは認めるといふふうな一つの線が出たのでございまして、私どもとしてはあくまでも日本航空の将来の路線計画から見まして、この際やはりあわせてニューヨーク以遠、大西洋を横断する権利を得るということでは将来十分な計画の実現がでないということで、実はお断わりいたしました。会談が現在中止になっているという状況でござ

います。なお、この会談の再開につきましては、事務的に外務省と今般の会談の成果なり何なりを現在検討いたしておきまして、できる限り早い機会にきつかけをとらえてさらに強力に米側に対して要望する、こういうつもりでいるわけでございます。

なお、その他の路線につきましても、日本航空は御承知のように、ことしの六月から北方回り欧州線を開設いたしまして、予想外の成績を現在おさめているような状況でございます。なお、さらに、来年の六月一日を目途にいたしておりますが、インド洋經由南回り欧州線を開設する準備を現在着々進めている状況でございます。

○勝澤委員 このアメリカのニューヨークを抜けての大西洋横断の欧州空路の見通しというものが困難なために、日航の経営の上にも相当影響していると思ふのです。ですからそういう点で、この問題につきましましてはいろいろ問題もあるでしょうけれども、早急に解決するというのを私は要望いたしておきたいと存じます。

次に、日本航空とそれから日空との関係でございますけれども、前々から私もよく申し上げているのです。今日まあ国際線、それから国内線における主要幹線を日航が引き受け、日空がともに国内線をやっているという、こういう形になっているわけでありまして、将来この日航と日空の空路の分野、こういうものはどういふふうにお考へになつておられるのですか。

○今井説明員 日本航空と全日空の活動分野の問題につきましては、私どもといたしましては、現在の日本航空が国際線並びに幹線を担当する。それか

ら全日空が主要ローカル線並びに幹線の一部を担当するというこの形は、ある程度現実的には相当必要ではないかというふうな実は感じをいたしておるわけでありまして、それは、沿革的に申しますと、全日本空輸の幹線へ参加を認めました当時の経緯は、全日空が、すでに先生も御記憶の通り、下田沖で事故をやりまして以後非常に経営的に苦境になりまして、その苦境は経営を切り抜ける一つの方策として、全日本空輸に幹線参加を私どもは決意いたしたのでございまして、その後の状況を見ておきますと、全日本空輸は三十五年度においては二億以上の初めての黒字を出すというふうな状況で、これは確かではございせんが、来年は配当もしようというふうなところまで伸びて参りました。むしろ現在におきましては、ローカル線運営についての機材が足りないというくらいなところまで成長を見せかけておる状況でございます。一方日本航空としましては、国際線につきましまして、アメリカ航路においては相当の収益を上げておりますが、東南アジア線においては必ずしもまだ十分は成績を上げておらない。さらには北回り欧州線あるいは南回り欧州線等において非常に激甚な競争にさらされるという状況にありまして、日本航空を現在ささえておるのは、政府の出資あるいはまた政府の保証債というものの以外に、収入源として国内幹線の運営ということが相当大きな要素になつておるようでありまして、一方乗員養成につきましても、国際線の乗組員につきましましては、国内線ですす訓練させるというふうな問題、あるいはまた国際線で余りました飛行機を国内に使

うことによつて経営上の収支を改善させる等もございまして、現在直ちに日本航空から国内線を切り離すというふうなことも、実際問題としてはできませんし、それからまた全日空を日本航空に合併するというのも、現在ようやく地方ローカル線並びに幹線一部運営で成績を非常に上げて参りました全日空自体を他に合併するというふうなことも、実際問題としてはなかなか考へられないことになってございまして、従つて将来どういふことになるかということ、今後の見通しを十分研究していかなければならぬと思ひますが、この当分の間は、やはり今のような両者の幹線における協力態勢ということであることが、一番適當ではないかというふうにお考へております。

○勝澤委員 日航と日空の関係は、今の段階あるいは将来の段階を見通す場合、私は相当重要になつてくるのではないかと思ふのです。そこで今国際線を重点にやつておる日航が、通称いわれている国際線においては赤字で、それから国内線においては黒字で、収支がよやく黒字になつた。こういういわれ方をしているわけでありまして、日空の方はよやくこのごろ黒字になつてきた。こういうふうになつてきますと、日航と日空との関係、それから日空とその他のローカル線との関係、こういうふうに分けて考へてみますと、最近航空審議会の答申案なんか見てみましても、やはり過當な競争、経営規模の適正化という点からいって、役所側から合併あるいは統合ということは困難であらうとしても、やはり相当長い将来のことを頭の中に描きながら、航空界をどういふふうに整備

していくかというふうにお考へていかないと、私は重大なところに到達するのじやなからうかと思ふのです。たとえはヘリコプターなどの問題も、七ブロッくらいに分けたらどうだろうという意見が出ておるわけでありまして、そのことは海とは本質的に空は違つて、そのお考へになると思ひますけれども、やはり今日のような事態の中で割合と整理をされている。整理をされている中ですつきり方向を示していけば、あまり混乱が起きないではないか、こういうふうにお考へておるわけですか、そういう点で日航と日空の問題、あるいは日空とその他の地方のローカル航空会社との問題、これらの問題は将来の問題として十分御検討願いたいと思ふのです。

次に、日航というものは将来どういふふうになつていくのかという点をお尋ねしたいのですが、最初、資本の状況を見ますと、政府出資でやつてきたわけでありまして、最近の動きを見ますと、民間資本がだいぶ入り始めてきたわけであつて、一体民間資本の割合というものはどの程度までやるのか、民間資本が入ることによつて政府出資がだんだん少なくなつていきはせぬだろうか、こういうふうな感があるわけであつて、日航というものを将来にわたつてどういふ方向で考へ、政府、民間出資の割合をどの程度まで考へているのか、こういう点をお伺いいたします。

○今井説明員 御指摘の通り、日本航空の政府資本と民間資本との比率は、当初から逐次変化いたして参りまして、民間資本の比重がだんだんと多くなつて参つております。そういう結果

を伸長するという観点からいたしますれば、極力政府の助成保護を強化していくということをご希望いたします、かように考えております。現在までのところでは、日本航空は経営的に比較的毎年赤字を出さずに済んできておりますが、はたして来年、再来年というふうな国際線の伸長と同時に、今のような経営の良好な状態を維持できるかどうかということは、必ずしも私どもとしては断言できないのでございます。従つて私どもとしましては、他の国のナショナル・キャリアと同じように、やはり国家の補助、保護というものをできるだけ強化していくということに考えていきたいと思ひます。

○勝澤委員　政府の出資と民間の出資の割合は、これは日航独自でやられるものです。政府の方でこの程度までよろ、しいというような規制といいますか、そういう点はどうなっておりますか。

○今井説明員　政府の現在日航に対する助成は、二つの方法で行なわれております。一つは出資、一つは政府の債務保証という形で行なわれているのであります。比率につきましては、必ずしも確定した一つの基準があるわけではございません。ただ増資の割当の場合に、政府と民間とに従来の持ち株の比率で分けるというふうな実際の問題はございますが、日本航空としては民間資本をふやしたければ、場合によつては特別決議によつてやるというような、現在やっているような方法で政府の出資より以上の額を民間に仰ぐ

○勝澤委員　そうしますと、資金の割合といふものは一応きめがないということになりますと、日航の独自の中で資本をふやすということができるとになりますと、結局、政府として日航についての方針がやはりまだはっきりしていないように私は感ずるのですが、そういう点で政府は積極的などいいますか、ある一つの方針を持った助成政策というものはない、その年々の状況によつて考えていく、こういうふうになるのですか。日航に対する考え方を、アメリカ型とかイギリス型とか、いろいろな型があると思うのですが、どんなような考え方でこれから進めていかれようとするのですか。その

点をもろちよつと明確にしていただきたいと思ひます。

○今井説明員 政府の補助金、特に出資の問題でございますが、出資については、予算的には私どもは常に大体十億程度の要求をいたしてきておるわけ

でございます。しかし大蔵省の考え方としましては、必ずしも政府出資のみならず、保証債の額をも合わせて検討すればいいじゃないかというようなことで、昭和三十五年度と三十六年度を比較してみますと、三十五年度においては政府出資が五億、それから政府の保証債が二十億、それから三十六年度におきましては、政府の出資が三億、保証債が二十二億、資金需要に対する政府の援助としては、それを合わせてトータル二十五億というものをを出してきておるわけでございます。将来の問題としましては、結局政府がさら

これは赤字がふえてもなおかつその路線を維持せねばならぬということになれば、やはりどうしても国でもって強力な補助をうしろからしてやらなければならぬ。現にスカンジナビア・エア・ライン、BOAC、またエール・フランスというようなところは経営上非常に苦しい状況にあるように私伺つておるのでございますけれども、そういうところに対しては場合によつては政府が補助してやる、あるいは相當強力な保護をするというふうな措置を講じております。日航は今日までのところでは比較的経営が順調でございます。

まして、しかも計画通り路線を延ばしておるといふ状況でございますので、そういう問題がシリアスに現われていないというのが現状じゃないかと思えます。

○勝澤委員 私はそこが日航の性格が

何か不明確なような気がしてならないのです。政府から相当の出資を出して、開拓をしているわけでありますから、そういう点で政府がある程度責任を持つて進めていくのかというと、いや、そうではなくて、その点は大蔵省が予算をくれるかくれないかわからぬから、日航が主体的になつてものを考えなければいけません。しかし赤字の点については何か考へてやらなければならぬ。こういうふうになつてきますと、日本の航空行政というものについて、日航をこれだけ育て上げるがら、今後どうするのかという点では実に私は不明確なよう

当初申し上げました貿易外収支の問題の中における航空という問題だけじゃなくて、あるいは観光というものから考えてみても、やはり日本に来るお客さんは日本の飛行機でもって送り迎えるをするというのが一番いい方法だといわれて、よその国も同じようにやつておるわけですから、国際線においては運賃というものがきめられておるわけでありますから、結局その分を国内線の黒字でカバーしていくのか、あるいは別の補助金なりあるいは出資なり、そういう政府の助成策でいくのかという事になってくると、そこが大蔵省の予算の關係でどこちどこちやっている。やはり方針というのがすつきり

の点は、今の段階ではそのくらいでもってけっこうだと思うのですけれど、やはり将来を見通した計画というものについてはもう少ししっかりした方針というものがあるべきはずだ、こ

う私は思うのですけれども、大臣いかがでしょうか。今の日航の問題なんですから、大蔵省の予算の中で振り回されて、行政というものがあつちへ行つたりこつちへ行つたりするといふことでなくて、運輸省として日航に對してこういふふうによつていくのだ、それが全体的な航空行政なんだといふ、ぴしとしたものが運輸省として立てられるべきものだと思ふのです。が、その点について一つ。

○斎藤國務大臣　当面のことにつきましてはただいま航空局長が答へえした通りでございますが、私は日本の航空

て相當援助をしていかなければならぬ、こう考えております。それは今述べになりました理由と同じでございます。ただ、それをいたしますために政府がどこまで力を入れなければならぬかという問題は、その時々情勢をきめていかなければなりません。私は理想といたしましては、今後日航が十分の配当をしてペイできるような会社になつて、自己資金で、あるいは公募によつて資金が獲得できるというふうになつていくことが望ましいと思ふのでございますが、しかし新路線の開拓その他なかなかそこまでのけに日がかかるだろうと思ひますけれども、理想は政府の援助なくとも一人立

ちでやっているといふことを目標にしなければならぬと思います。しかしその過程におきましては、政府はやけりでできるだけの援助を与えて、早く一
本立ちになれるように、そして国際空
路も、大体これだけ持てば、日本とし

ては外貨の面からいっても、また空の上における国際競争の面からいっても、ここまでは限度であらうというところまでは伸ばしていかなければならぬだろう、かように考えておられます。○勝澤委員　今の問題はまた別の機会にいろいろお伺いすることにしたとして、次に、国内線における運賃の問題でありますけれども、運賃決定をする機関というものは、国鉄にいたしますしても、私鉄にいたしますと、海軍にいたしたとしても、みな運輸省が握っているわけですが、こういう観点から、他の交通機関との運賃の格差

といひますか、比較といひますか、こ
ういふ点をどういふふうにお考えにな
られておるでしょうか。

○今井説明員 航空運賃につきま
して、現在の他の陸上並びに海上交通機
関との比較が問題になると思ひます
が、一応航空運賃の決定につきま
しては、大臣の認可事項でございま
して、公共性の強い定期路線の場合には、
運輸審議会の議を経て大臣が決定す
る、こゝういふ建前になっております。

運賃をきめず、実際の航空法における基
準といふものは、一応抽象的でござい
ますが、能率的な経営のもとにおける
適正な原価に対して適正な利潤を加え
たものの範囲内でなければならぬとい
うことが一つはたわれておるわけ
でございします。これはむしろ企業自体の
方の立場になるわけでありまして、それ
からいへば、ここに一つの特別な基準が
ございまして、これはむしろ他の交通
機関に対する不当競争を防止するとい
う趣旨の規定でございしますが、航空の
提供するサービスの性質を考慮されて
いるものでなければならぬといふよ
うな基準が一つあるわけでありまして、
これを私どもはこんなふうに理解して
おるのであります。船の特等、一等
とか国鉄の特等、一等といふものに対
して、航空のサービスは時間的に見ま
しても非常に早いという観点から、あ
る程度早いという面を加味して、不当競
争にならないようにきめられなければ
ならない。ですから、先ほど言ひまし
た適正原価プラス適正利潤の範囲内
で、しかも他の競争交通機関に甚大な
打撃を与えない限度できめていかなけ
ればならない、こゝういふふうな考え
方を持つておるわけでございます。従

まして、運賃は路線ごとにさういふ
ような角度から検討いたしまして認可
いたしておるわけでございます。現在
の実情を見ますと、国鉄あるいは私鉄
あるいはまた船舶といふものに対して
その特等あるいは一等といふふう
なものの運賃よりは高目にとりう
る建前をとつておるわけでございます。

○勝澤委員 運賃決定の方法はよくわ
かるのでございしますが、たとえば今私鉄
大手十四社の運賃の値上げが出てい
るわけですが、基本的なものとい
うのは、国鉄が上がつたから私鉄も上
げるのだ、私はこゝういふふうには理
解するわけではございません。さうい
う観点からいいますと、国鉄なり、私鉄
なり、さういふものとの比較で航空運
賃といふものが考えられておるとす
れば、国鉄運賃が上がつたのだから、私
鉄が上がつたのだから、航空運賃も上
げる、こゝういふふうになるのですか。
さういふ点はどのような考慮といひ
ますか、あるいは国鉄一〇〇に対して航
空は一五〇、いろいろな路線別に比較を
して見ると、二〇〇以上になっている
ものもあつた、さういふものもあるわ
けです。こゝういふ点は、やはり基準が
あるのですか、それとも今までの慣習と
いひますか、あるいは、もつと厳密に
いへば原価計算をやつておるものでし
ょうけれども、しかしさういふものは政
治的なものからいへば、その辺はど
んなふうに考えられておるものでござ
いしますか。

○斎藤国務大臣 ただいまの料金のき
め方の問題は、いろいろ基準がござい
ますが、私は、原則としてはやはり適
当なコストといふものを標準にしてき
めていかなければならぬと思ふのであ
ります。この場合に出てきます社会的
的な支障と申しますか、そのコストで
は、さういふおつしやつた競争線との関
係その他の関係から工合が悪いとい
ふような場合には、これは別の面の要請
から考えなければならぬ、原則
といたしましては、適正な利潤とい
う点で考えていくべきだ、さういふ考
えております。

私鉄の運賃値上げに対しまして、
国鉄が上がつたから私鉄を上げなけれ
ばならぬ、こゝういふ考え方は毛頭持
ておりません。私鉄が経営をやつてい
くにつれて、十分やつていけるなら
ば、これは運賃を上げる必要はない、
私はこゝう考えております。ただ、並
行線のところで、非常にアンバランス
が起つて、そのために交通系統に支障
を来たすといふようなことがあれば、
これは考えなければならぬ、私
は、私鉄の運賃が上がつたから国鉄の
運賃を上げる、また飛行機の運賃もさ
ういふ意味で、今までのバランスがく
ずれてくるからといふだけの理由で上
げるといふことは考えておりません。
どこまでも適正なコストといふことを
基準にして、それが根幹で、あとは他
の面から要請せられる手直しをどの程
度で考えるかといふことである、こゝ
う考えております。

○勝澤委員 御答弁としてはさうい
うことになると思ふのですが、その点
は別の機会に譲ります。

次に、空港が拡大化の方向に向か
つていふと思ふのですが、このための整
備計画なり、あるいは今東京空港以外
にもう一つ小型、中型の空港を作らな
ければならぬといふ意見も出てい

うに聞いておりますが、第二空港の問
題、これから飛行機が大型化して相当
長い滑走路が要するようになるので
が、こゝういふ関係の整備計画はさうい
うふうにお考えになっておられますか。

○今井説明員 主として羽田の問題、
それから羽田にかわるべき第二空港と
いふか、あるいは補助的の空港といひ
ますか、さういふ問題については御
質問でございしますが、現在羽田の拡張計
画は順調に進んでおりました、現在約
三十万坪の埋め立てを完了いたしまし
て、来年度から新滑走路一萬フイ
ットの造成を始めるわけでありまして、
あ
わせまして、パースの数も現在十七
ございしますのを三十まで増強する。それ
からいへば、ターミナル・ビルディング
につきましても、現在の約三倍近く大
きくする計画でございまして、従来百人
の入国旅客に対して約二時間近く
かかつておりました税関、検疫、入国
管理等の業務につきましても、今度の
新計画では、二百名の旅客を一時間に
内をさばくといふ同様のものと現在努
力をいたしておるわけでありまして、し
かしながら、将来はたして羽田で十分
やつていけるかどうかといふことは、
私ども常々考えております。これはま
た飛行機の大型化、頻度の増加とい
ふことによつて羽田周辺の方々に対して
騒音問題等がございします、あわせて
私どもは、将来の羽田空港といふもの
をどういふふうにお考えになっておら
るか、まだ実は確定した案は持つてお
らないのでございしますけれども、来年度
の予算に東京第二空港調査費といふもの
を要求いたしております。これが通
りますれば昭和三十七年度かかりますし
て東京国際空港の将来のあり方とい

ものについて一つ真剣に検討してみ
たい、かように考えております。

○加藤(勲)委員 関連質問。今、航空
局長のお答えの中で、第二空港につ
いて来年度予算で調査費を要求する、こ
ういふお話でしたが、現在の羽田空港
の騒音防止の問題、もうすでに前の大
臣のお話にしたのですが、あそこの空
港局長を議長にして、地元被害者の諸
君が委員会を作つてたびたび会合をし
て、中間的な結論を出して、航空局の
方にも行つておるはずだし、大臣にも
直接私からお話したのですが、さう
いふことでは、その問題について、さ
ういふ問題がなければならぬ、また、今ま
での質疑応答の中に出ておりました将来
の旅客の増加、事務の簡素化、こゝ
ういふ点からいへば、現在の羽田空港はも
う狭隘である。世界の国際空港の主要
なものに比べれば非常に小さい。A滑
走路が一萬メートルに延長されるか、
今おつしやるように滑走路がもう一本
建設されなければならぬと思ふので
す。さういふ場合に、問題は埋め立
ての問題なんです。埋め立てをやる。こ
れはまた今東京都の東京湾埋め立ての
問題に関連してきています。さ
う、私、東京都の港湾局長にも会いま
して、いろいろその問題について話
合つたのですが、将来国が羽田空港を
どうするかといふことが、やはり東京
都にとつても重要な問題になつてお
るわけでは、従つて、現在狭い羽田空
港を埋め立てをして拡張をするならば、
東京都の港湾埋め立ての計画と、こ
れは同時的、総合的に検討されなければ
ならないし、あるいは羽田空港を、東
京湾の東京港の整備の関係上あそこを

二

移動するといふならば、どこへ移動されるかわからぬが、移動される第二の空港を作るといふのを——それを拡張して、そちらを主航空場にするか、そういうことについてのやはり明確な方針を持つて臨んでもらわないと、あの付近はもう実問題として狭いのです。そして、あまりにも人家が近過ぎまして、騒音による被害も甚大であるが、同時に、今後埋め立てがなされるとすると、漁業者が全然自分の生活の基本を失つてしまふわけなんです。そういうことについても考えられなければならぬが、今お伺いすれば、まだはっきりした基準は持つておらぬがというお話でしたけれども、やはり明確な計画を立ててやつてもらいたいと思ふです。その点についてこの際御意見を承つておきたいと思ふのです。二十四日にまた羽田空港で、今言ひ騒音対策の会合があるはずですが、それに私も出るつもりですが、局長なり大臣なり、要するに運輸省としての方針をできるだけ聞かしておいてもらいたいと思ふのです、その点聞かしていただきますと思ふいます。

○斎藤國務大臣 ただいまの段階では残念ながら運輸省としての確定的な方針というのを申し上げる段階には至つておらぬ。おっしゃいますように、なるべく早く基本的な方針を定めるべきだ、かように思ふいます。しかしながら、これは首都圏整備の問題ともからみ合ふわけでございまして、第二の空港としてどこを選定するか、そしていつから始めて、それを将来主空港にしてしまつて、羽田の方はむしろ第二の方に回してしまふかという点は、やはり首都圏の整備と非常に大きくからみ合

いますから、それらの点も考え合わせまして、御指摘のようになされるだけ早くきめたい、かように考えております。羽田空港だけで、あそこ埋め立てだけでやつていけるかどうかという点にも、私も若干疑問を持つておるわけでありまして。

○勝澤委員 第二の空港の問題はまたあらためてお伺いするといつたしまして、次に航空交通管制の問題でありますけれども、この白書によりまして、「如何にしてジェット機の高速度に追いついて、効果的な交通管制を行なつてゆくか」といふのが第一の問題であり、第二としては、「依然としてその数を増す低速の小型機、中型機と高速ジェット機をどのように調整して管制するか」といふ問題であり、さらに将来においては「大型機と中・小型機が使用する空港の分離も必要とならう」といふふうにいわれておるわけでありまして。従いましてこの空の交通管制というものは大へん重要な問題だと思ふのであります。特に関東における交通難というものはよく聞いておるわけでありまして。この緩和策としては当然長距離観測用のレーダーといふものが必要だと思ふのですが、これらについての対策はどのようになされておりますか。

○今井説明員 全く先生の御指摘の通りでございます。航空交通管制の近代化につきましては、三十六年度におきまして二年間の継続事業で、現在入岡川のジョンソン基地にございまして管制本部を北多摩郡の東久留米町に移転することがございまして、もうすでに設計図もございまして、来年の三月までには新庁舎ができて、三十七年度において逐

次器械を入れていくというふうな状況になりました。この点については私ももとしましては先生方にお礼を申し上げる次第でございます。今御指摘の空港面監視レーダーにつきましては、おっしゃる通り東京、コンプレックスといひますか、関東一円の空の交通が非常にひんぱんになり、しかも高速化する。高速機と低速機のセパレーションというふうな問題が非常に大きな問題になっておるのでございまして、管制本部の整備と相待ちまして、関東一円の空をレーダーで監視するための長距離レーダーを実は来年度の予算で要求いたしておるわけでありまして。私もこの予算の実現に全力をあげまして、交通管制のさらに一歩の向上をはかりたい、かように考える次第でございます。

○勝澤委員 事故が起きるとかくその面に対する行政の不行き届きという点でいつも問題になるわけでありまして、から、その点については十分やはり——もう諸外国においては相当進んだ器械を入れて、個人の能力によつてやるという方向から、進んだ器械によつて、計算機やその他によつて行なわれておるようでありまして、一つそういう点の整備を早急にしていただきたいと思ふいます。

次に航空従事者の問題であります。この白書によりまして、外人をだいたい使つておるようでありまして、この外人操縦者が六十名くらいおるといふのですが、これほど乗員が足りないといふことなんでありまして、これは当然乗員養成といふことは毎年三千人くらいやつておるといふのですが、五十人くらいにしなければい

かぬといふことで、運輸省としても要求しておるようでありますけれども、やはりこれは早急に何とかしなければいかぬと思ふのです。こういうふうな点についてどういふふうになつておるのか。また外人操縦者を使わなければならぬほど日本の航空技術といふものは低いのかどうか、こういう点について一つお尋ねしたい。

○今井説明員 乗員の現在の過不足の状況でございますが、現在私も最も重要な点であると考えております。国際線並びに国内線の幹線といふものをとつて考えました場合に、大体二百二十名程度の所要数に對しまして、現在約百八十名程度しかないという状況でございます。これは機材別にいろいろなクラシフィケーションといひますか、そういうふうな関係もございまして、実数においては約六十名内外が不足しておるといふことになるのではないかとと思ふいます。そこで今先生のおっしゃいました外人操縦士といふものも、現在約六十名日航では雇つておるわけでありまして。私もこれは、需給対策につきましまして、現在の航空大学校が年周三十名の養成規模でございまして、これを最大限五十名まで、宮崎の養成機構を拡大する。それからさらに防衛庁の方にもお願いしまして、防衛庁の事情の許す限り防衛庁の現役の方、あるいは退役される方に民間航空の方へおいでを願うといふことで、大体年間どの程度といふふうなところまで、現在防衛庁と話を進めておるような状況であります。こういうふうな点が軌道に乗りますれば、私どもの見通しでは昭和四十一年度大体所要数が四百六十一名、これに對して充足数が

四百五十二名といふふうな程度で、八、九人程度の不足といふふうなところまでございけるのではないかと、こういうふうな考えをしております。それからまた外人の操縦士を雇うのは日本の操縦技術が低いのかという御質問でございますが、この点は全くございせん。日航の実情を見まして、日本航空の第一線機である大型ジェット機の操縦士は全部日本人でございまして。雇つた外人の操縦士はプロペラ機、しかも多くは国内に就航させておるといふふうな状況でございます。やはり日航の最も重要な操縦士諸君は全部日本人であります。

○勝澤委員 次に今度は航空行政の問題でありますけれども、今日、航空関係の業務といふものは運輸省あるいは通産省、科学技術庁、防衛庁というふうな形で分かれておるわけでありまして、けれども、やはりこれからますます重要になる航空行政の問題につきましまして、これらの緊密な連絡といひますか、ある程度の整理統合といひますか、こういうことが必要じゃないだらうか、こういうふうに思ふのですが、この点について大臣はどんなふうなお考えをされておるのですか。

○斎藤國務大臣 航空行政につきましては、今お話しのように、他の諸官庁に關係するところが非常に多いわけでございます。しかしながら、今日のこの制度ができたのにもいれがあるわけでございます。科学技術庁の一部をこちらに持つてくるというふうなことも考えられないわけではありませんが、しかしまたその方面におきましても、全般的な科学技術の振興との關係を持ち、通産関係にも持つといふよう

なわけ、従つて、私といたしましては、できるだけ官庁の組織をそういじらないで、現状をできるだけ生かして、連絡を密にしてやうにすることが一番いいのではないか、かように考えております。

○勝澤委員 懸案の問題でありまして、これからいろいろと航空事業の振興とともに検討されると思ひますので、その程度で終わらして、次に航空の国際収支の状態というのはどういうふうになつていくのですか。

○今井説明員 国際収支の關係でございますが、三十五年度の統計では、日本航空の水揚げの外貨は三千万ドルというふうな数字が計上されております。なお三十六年度におきましては、これはまだ一部推定が入るわけでございますが約五千五百万ドル、従ひまして三十五年度よりは二千万ドルもふえるというふうな状況でございます。もちろん航空は、海運あるいは観光その他輸出産業等に比べまして、まだ非常に若い産業でございます。経営自体もそういう大企業に比べまして非常に規模が小さいというふうな關係で、額は必ずしも多いものではございませんが、私どもとしては、今後の伸びを期待いたしまして、今後五カ年間に一億一千万ドル程度まで外貨収入をあげようという努力をいたすつもりでおります。

○勝澤委員 受け取りの關係と支払つた關係というのはどういう形になりますか。

○今井説明員 御指摘のように造船と違ひまして、航空におきましては器材その他を外国から輸入する關係がございます。また、支払い外貨があるわけでございます。その差引を見ますと、三十

五年度におきましては差引受取額が一千万ドル、三十六年度におきましては約一千三百万ドルというふうな予想されております。

○勝澤委員 外国航空の分はわからないうけですね。日航の外人から受けたもの、日本人から受けたもの、この二つに分けて、外国航空はどういうことになつていくのですか。こういう關係はおわかりになりますか。

○今井説明員 ただいまの御質問の趣旨は、日本人で外国航空に乗るために外貨を支払うという方の關係だと思ひますが、ただいま手元に資料がございませんので後ほどお届けいたしたいと思ひます。

○勝澤委員 そこで、最近シブ・アメリカンとか、日本においては国産品愛用というふうなことがいわれているわけでありまして、国際収支の關係については政府もいろいろ御努力されていくのであります。しかし、私が調べたものによりますと、日航の路線がある個所で、行きは日航で行つても帰りはパン・アメリカンやBOACというふうなことで、日航の利用というのが必ずしも適正ではないように聞いているわけですね。この航空關係の受け取りと支払いの状態を見ても、もう少し国際線に乗る日本人たちが日航を使つたらどうかと思ひます。補助金も出しているし、政府の出資も出ていますし、ましてや今日の国際収支の状態から見たら、これをものと育成強化していかねばならぬのじゃないかと思ひます。いろいろ調べてみると、日航を一番使えばいいのに使わない人は国会關係だといわれている。役所の方では外務省だといわれる。ですか

らこういう点を調べてみると、国産品愛用法案というふうな法律を通産省の方も考へておられるやうでありますけれども、運輸大臣は、海運にしても航空にしても観光にしてもあまり国際収支の問題については考へていないのじゃないかという疑問があると思ひます。すなわち、一つこれら問題については、今の状態から考へて、大臣も閣議でも働かされて、これから国会關係あるいは各省で出かける者について方針を出されて、こういう問題についてどうと緻密なお考へをされてやるべきではないだろうかと思ひますが、それらの問題について一つ。

○斎藤國務大臣 ただいまの御質問の点は、私も今何と考へねばならない問題だと考へておられるわけでありませう。先般日航にも依頼し、また航空局長にも話しまして、日航機の各線別にどのくらい座席があつておられるのか一べん調べて出してもらいたい。日航機がいつ座席がないというなら、これは外国人が乗つておられると日本人が乗つておられると、そういうことを言う必要はないと思ひます。ところが、日航機の座席が相当あつておられる。しかるにもかかわらず日本人が外国の飛行機に乗るということは、自由主義でいへばいいかもしれませんが、日本の経済全体という点から考へますと、いかにもおかしな話です。従つてアメリカなどはほとんど強制的といひます。法令的に国の官吏、国の費用を使ふ者は、アメリカの飛行機を使ふということになつていける。イギリスもそうだと私は承知をいたしております。従つて一般の国民

全部にまで強要するわけにはいきませんが、少なくとも国費あるいは公費を使つて行くような人は、できるだけ日航機を使つてもらふやうにしたい。ここだけの話であります。私は近くこの問題を閣議にも持ち出して、關係各省の協力も得たいと思つております。国会議員の方々のお話も出ました。これはおそろく自分ほどの飛行機で行くというのを考へておられる人になつて、旅行社か、プランを立てる人になつて、それがよからうということで行く場合が多いんじゃないだろうか。そうなりますと、そういうことを扱う旅行案内所あるいは国会であればそれぞれ世話をする事務局もあるわけですね。そういうところと連絡をいたしたい。ただシブ・アメリカンのようなやうなやり方で、かえつて外国の反響を買うというやり方はどうもいかぬと思ひますが、日本の産業を育成していくという気持から、そういうことも考へたい、かように考へて、今日の次官會議あるいは閣議等にも、そういうやうな方向を打ち出したいと考へておるところでございます。一つこの上にも御協力をお願いいたします。

○勝澤委員 この日本航空の国際線の輸送実績を見ますと、三十三年が六五%、三十四年が六三%、三十五年が五九%と下がつてきています。しかし、これは新しい路線が開拓されて、そのためにパーセンテージが下がつておられる点も了解いたします。けれども、今大臣が言われましたように、これから貿易の自由化という形でいふ外国品が入つてくるわけでありまして、日本人は何でも舶来だといふとい

ものだと思つて、香港へ行つて日本品を買つてきたとか、アメリカに行つて日本のものを買つてきたというやうな笑話があるくらいであります。それから、そういう点で一つ、今大臣が言われました点につきましても、十分運輸省として、特に問題のある航空あるいは海運は、一番貿易の中で重要なファクターになつておられるわけでありませう。またわれわれ国会としても、そういう点については協力するのは当然であります。一つそういう点についてもお互いに働きかけをしたい。約束の時間でありまして、これで終わります。

○齋藤委員長 次会は来たる二十四日火曜午前十時より委員会を開会いたします。なお、理事會は来たる二十三日日曜午前十時三十分より開會することとして、本日はこれにて散會いたします。

午後一時一分散會

〔参照〕
日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出第三三三号)に関する報告書
〔別冊附録に掲載〕

昭和三十六年十月二十一日印刷

昭和三十六年十月二十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局