

第四十四回国会
衆議院

運輸委員會會議録 第二十三号

昭和三十七年四月十八日(水曜日)

午前十一時二分開議

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 久保 三郎君 理事 肥田 次郎君

伊藤 郷一君 生田 宏一君

宇田 國榮君 川野 芳満君

佐々木義武君 壽原 正一君

砂原 格君 西村 英一君

細田 吉藏君 石村 英雄君

加藤 勘十君 勝澤 芳雄君

内海 清君

出席國務大臣

運輸大臣 齋藤 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

日本国有鉄道副 吾孫子 豊君

總裁

日本国有鉄道常 滝山 養君

務理事

専門員 小西 眞一君

同日

委員西村英一君辭任につき、その補

欠として島村一郎君が議長の指名で

委員に選任された。

同日

委員島村一郎君辭任につき、その補

欠として西村英一君が議長の指名で

委員に選任された。

四月十三日

道路運送車両法等の一部を改正する法律案(内閣提出第二一九号)(参議院送付)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

鉄道敷設法の一部を改正する法律案(内閣提出第一五〇号)

○簡牛委員長

これより會議を開きます。

鉄道敷設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。肥田次郎君。

○肥田委員 今度提案されております鉄道敷設法の一部を改正する法律案について、若干の質疑をいたしたいと思

います。

まず、鉄道敷設法の改正案の中で、今度新しく十二件予定路線というものがふえて参りましたが、これによつて、さらにその他の着工線あるいは調査線、こういうものがふえておりますが、これらの区分別の数というものをま

ず一つ伺いたいと思います。

○岡本政府委員 区分別と申しますのは、着工線が幾ら、それから調査線が幾ら、それから予定線が追加が幾らというところでございましょうか。——今

回の鉄道建設審議會で追加になりまし

た予定路線は、御承知のように十二線

でございまして、それから新規着工線は

九線で、従来三十八線ございまして、

で、合計で四十七線になります。それ

から継続して調査に相なっております

線が、五線ございまして、それから新

規の調査線が、十線ございまして。

○肥田委員 もう一度伺います

が、予定線は總計で幾らになります

か。——格別そう大して重要な数字で

はありませんから、あとでつけようで

す。私の方にも数字を持っていますけ

れども、その対比はあとでいたしま

す。

そこで、この鉄道建設審議會の答申

の中で、こういうことが書かれており

ます。いわゆる財源措置は別途に検討

するといふような書き方がされてあり

ます。この言うところの、別途に検討

するといふその内容は、一体どうい

うなのか、お伺いしたいのでありま

す。聞くとところによりまして、鉄道建

設審議會の中でいろいろと論議されて

おつたようでありまして、特

に田中政調会長は、まるで池田総理が

言われるように、鉄道建設のことは鉄

建にまかせなさいといふ、こういう言

い方にひとしいようなことを言われて

おりますので、一体鉄建が金を作る方

法としては、どういふことを考えてお

られるのか、これを伺っておきたいの

であります。

○岡本政府委員 財源措置につきまし

ては、鉄道建設審議會におきまして

は、小委員会に付託に相なっております

して、小委員会でこれから検討される

わけでございます。その検討の後に政

府に建議する用意がある、こういうこ

とでございまして、目下のところ、わ

れわれの方でははっきりいたしてお

りません。

○肥田委員 そうすると、運輸省当局

としては、建議はされたけれども、新

しく追加された予定路線、それから調

査線、着工線、こういうものについて

の予算措置は、まだ何にも御承知な

い、こういうことになりますか。

○岡本政府委員 鉄道建設審議會の建

議の御趣旨は、今までのような鉄道の

財源では、四十八線の着工線をすみや

かに完成することはまず不可能であろ

う、だから、もっと別途の財源措置を

考えなければならぬであらうが、それ

はいずれ小委員会でも十分検討して政

府に建議するから、予算措置について

は、その建議を受けてしかるべく善処

と拝察しております。

○肥田委員 運輸大臣がお見えにな

つたので、運輸大臣にも伺いた

いと思いますが、今鉄監局長の話にありま

したように、鉄道建設審議會では、と

にかくこれだけのものは建議をする、

しかし、それについて必要と

する予算措置は、またあとからこちらの方

で考えるから、とにかくこれだけのもの

は別途いふ法律改正として通し

なさい、こういう形になるわけだ

が、これは実は重大な問題だと思いま

す。要するに、法案の内容、その跡始

末もできないような法案をわれわれが

ここで審議するといふことについて

は、われわれとして責任を感じないわ

けにはいかな。今おっしゃるよう

に、手段は後刻小委員会でも別途に検討

するといふふう

に書かれてお

るのです

けれども、少

なくともその

内容がどの

ような意向を

持つものである

かというこ

とがわれわれ

にわからない

というこ

とは、まことに

不都合とい

いますか、

われわれとし

ては、審議す

ること自体

が問題にな

ってくるやう

な気がいた

します。これ

について、大

臣どうお考

えですか、お

答え願いた

いと思いま

す。

○齋藤國務大臣

御意見のよう

に、御審議を

なさる方にお

いても、非常

な御責任を持

つて御審議を

いたしてく

だ政府とい

まして、責任

を持つて提

案をいたし

ておるわけ

でございま

す。建設審議

会から建議

があつたか

ら、それをお

取り次ぎを

したという趣

旨はございま

せん。従いま

して、政府と

いたしまして

は、今の日本

の経済の伸

長の状況にか

がみまして、

地方と都市と

の格差の解消

の問題、日本

の産業の全

体的な伸長、

あるいは文化

の向上という

点からかんが

みまして、こ

の程度の鉄

道を建設する

といふこと

は、将来図と

して必要であ

る、かように

考えているわ

けでございま

す。この予

定路線の追加

につきましては

、予定路線

として御決定

をいただきました

以上は、でき

るだけ早く調

査をいたし、

そうして建設

に持ってい

きたい、か

よ

うに考えているわけでありませう。それには若干の時日を要するわけでございませうが、いづれにいたしましても、できるだけ近い機会に完成をしたいという念願であるわけであります。なほ、今日三十七年度予算として計上されております新線の建設費は、御承知のように七十五億で、わずかな金額でございますが、次の国会までには、特別の財源措置を考えまして、ただいま私が申し上げました趣旨に即応するような新線建設の計画を樹立いたしたい、かように考えているわけであります。その後においてもおそくはないではないかという御意見もあるうかと存じますけれども、予定線にしていたでいて、そうして事実上のいろいろ調査も進めて参りたい、かように思つて法案を提案いたしました次第でございますので、政府の、あるいは運輸省の、意のあるところをおくみ取りいただきますと同時に、また、そういった新線建設の新しい計画の樹立につきましては、建設審議会においても御審議をいただくわけであります。やがては当委員会の格別の御審議と御鞭撻をいただかなければならぬと思つておるわけであります。よろしくお願いをいたしたいと存じます。

○肥田委員　そうすると、大臣、何ですか、運輸省当局としては、この建議に対してどの程度の積極性を持っておられるかということをおかれは聞きたいわけですが、要するに、着工線あるいは調査線、こういうふうに具体的に鉄建の方で建議して参りますと、片一方では、予算措置はおれらの方で何とかあとからしてやろう、これの法律だけは先に通しなさい、こう言う。そ

うすると、運輸省当局としては、要するに小委員会の方で、それらの関係方面で予算措置をちゃんと講じてくれるのを待つておるといふような消極的な立場なのか。あるいは積極的に建議されたものについては実現をするという、同時にその予算措置の裏づけをする、こういういうことを考えておられるのか。もし積極的にその実現をというふうに考えておられるなら、ただ単に小委員会の予算措置の検討を待つておるといふことだけでなしに、運輸省として、当然新たにこれが予算的措置を考えられなければならぬ。ところが、実際にはなかなか予算措置というものは、今日まで旧態依然として、増額されるということほとんど困難ではないか、こういうことが考えられるわけですが、この点について、積極的に、消極的に、どの方法をとられようとするのか、これも念のためにお伺いしておきたいと思います。

○齋藤國務大臣　運輸省といたしましても、積極的に財源措置を考えまして、そうして政府の計画といたしたいと考えておるわけであります。幸い、建設審議会におかれても、同様の御意見をもちて検討をするということをお願いいたいただき、近く検討に入つていただけたと思ひますが、両々相待ちましてやつて参りたい。運輸省としましては、ただ受け身の形でそれをじんぜん待つておるといふわけではないのでございいます。

○肥田委員　まあこれはこのくらいにして、ほかの面で質問したいと思いますが、これは副総裁にお伺いします。

この新線建設というものについて は、それぞれの関係から入るいろいろ

なお話では、とうていこれはペイでできないだろう、非常に長期にわたっていないゆる赤字になる、こういうことがわれわれ常識的にも考えられるわけなんです。こういうものに對して、国鉄当局としては逐次累加されるいわゆる新線、赤字路線についてどういう措置をとられようとしておるのか、お伺いしたいと思います。

○吾孫子説明員 ただいまのお尋ねは、建設の資金ということじゃなしに、建設された以後の営業収支の見通しについてのお尋ねであらうかと思いますが、これらの線路の一つ一つについて、まだそう詳しく収支計算、経済計算を必ずしもやっておりますけれども、これらの新しく着工線として取り上げられ、また調査線として取り上げられた線路の多くは、開業の当初しばらくの間は、従来の例から考えましても、なかなかその線として収支相償うという状態にはほど遠いものが多いと思われるます。それで、営業上の赤字というものが、ただいまの建前としては、国鉄全体の収支の中でバランスがとれるように考えて経営計画を立ててきておるわけでございますけれども、これらの新たな路線が非常にふえて参りますというのと、申し上げるまでもないことでございますが、収支の面ではいろいろ困難な事態が起こってくることも予想されます。それで、そういうふうな事態に対処いたしましては、過去においては、特別運賃というようなことをお考え願ったこともございましたが、今後の推移によりまして、適当な処置を国鉄自身でまかないきれない場合には、いろいろな政府御当局においてもお考えをいただかなければ

ならないことがあろうかと思ひます。が、私どもといたしましては、できる限りは全体の収支の中でこれらの赤字経営の路線の運営もまかなつて参りますように、努力を今後ともいたして参りたい、かように考えております。

○肥田委員 具体的な例でお伺いしたいと思いますが、われわれは、こういう矛盾を感じるわけです。昨年この審議のときにも、若干そういうことに触れたことがあると思いますが、予定路線が昇格をして調査路線になり、そうして調査路線がさらに昇格をして着工線、建設路線になる、そうした晩に、何年かかりにたつたとして、これはどうしても赤字路線はペイができません。それから赤字路線として置いておく、そのこと自体が必要かどうかという論議が起こってくることも、当然あると思うのです。これは民間鉄道の中には、たびたびそういう事例があります。その際に、これは廃止するかどうかという問題が起きます。そうして結局鉄道をめくってバスの専用路線にするか、こういうことさえ行なわれておるのがあるわけです。国鉄に、具体的にそういう例が、もう現実にはやはりあると思うのです。そういう関連を考えると、いかにも矛盾しておるのではないのか。鉄道建設審議会のいわゆる建議を、われわれは軽率だということば、これはもうもったいなくてみじも申しませんけれども、しかし、現実にはそういう例が過去にあるとするならば、これは将来もあると見なければならぬ。そうすると、いかにもむだではないか。鉄道を敷設する。敷設した鉄道がどうしてもペイができないからということ、何年か後にはこれをめくつ

てバスに切りかえる、あるいはトラック輸送に切りかえる、こういうことについて、しさいに、もっと計画的でないわゆる事前対策というものが講じられてしかるべきじゃないかというのが、われわれの考え方であるわけです。具体的にと申しましたので、当面国鉄としてそういう関係にある路線があったら、一つここで発表してもらいたい。

○番孫子説明員 国鉄の全路線の経営状態というものを線区別に見ますと、今日におきましても、約二万キロの路線の中で、いわゆるその線区として黒字であるということになっておりますのは、全体の線区の中の二割程度でございます。二万キロのうちの約四千里の線区であげました黒字によって、あとの一万六千キロの線区で生ずる赤字をカバーするという姿になっておるのでございます。それで、赤字の線区の中にも、もちろんいろいろ段階がございますして、その程度に応じまして、極端に赤字の多くなるような線区であり、しかもその線区が必ずしも鉄道を必要としないであろうというふうに思われるような場所に対しましては、これを鉄道線路としては廃止をし、あるいはそれを国鉄のバスに置きかえるというような処置を、場所によつて講じておるのでございますけれども、今手をつけるべく大体話もまとまりつつあります例といったしましては、これはいわゆる新しい建設線ということではございませんけれども、北陸本線の敦賀——今庄間に新しいトンネルが開通いたしました、近くこの六月から本線が切りかえられますので、その機会に、従来の北陸本線の方を撤去いたしまして、これに代えて必要な箇所まで

国鉄のバスを入れるというふうな話
が、現に進められつつございます。こ
れは一つの例でございます。さらにま
た、同じ線区の延長であります敦賀か
ら米原に行きます間のいわゆる柳ヶ瀬
線というふうな線区につきましても、
ただいまそういうふうな話し合いが現
地関係の当局との間でも進められてお
りまして、運輸御当局の方にも、この
点につきましては御了承を願うよう
に、ただいまお願いいたしておるわ
けでございますが、そういうような例
がございます。これは一つの実例でこ
ざいます。このほかにも、自動車
の方がむしろ事情に合つておるとい
うようなところは、つい先日の建設審議
会におきましても、たとえば大和の五
条から城戸に至る五新線の一部につ
きましても、当分の間自動車の路線とし
て営業するというふうにおきめいた
いた例もございます。そういうような
ことで、線区によりまして、鉄道を必
ずしも必要としなと思われような
線区は、自動車に置きかえていただく
というふうなことを考えております
し、さらに、それぞれの線区につきま
して、できるだけ赤字を少なくする
というこのために、運営の方式等につ
きましても、思い切った簡素化の手段
を講じまして、赤字の程度を最小限に
食いとめるというふうな施策も講ずる
ことにいたしております。

○肥田委員 確かにおっしゃるよう
に、建設審議会の方からそういう答申
が出ておるのがあります。しかし、そ
れにはこれで相当地元の反対もありま
すし、私は、ここらにもむだがある
と思うのです。鉄道を敷くことと、今度
方針を交えることと——そういうこと

については、地元の人には鉄道ができる
と思ひ込んでしまつておる。鉄道と自
動車、あるいはトラック、バス、こ
ういう手段による反対の当、不当はさて
おいて、とにかく鉄道敷設という問題
は、地価の問題とか、いろいろな問題
係において複雑な内容を持つておりま
すから、それが変更されるということ
になると、地元は、いい悪いにかかわ
らず、あつて反対をするというふうな
運動も起きてくる。これは実は大へん
なことなんです。ですから、そういう面
を考へても、われわれとしては、鉄道
建設審議会が十分に審議をされておる
とは思ふけれども、なおかつ、そこに
は土地の事情によつて、政治的な動き
をその中から排除してしまふことはな
かなかむずかしい、そういうふうな
のだと思う。だから、当初からむだを
なくするということを第一の考へ方と
してしなければならぬというのが、わ
れわれの考へ方であるわけだ。

そこで、今日の状態の中で、国鉄が
さきに国鉄法の一部を改正した例の千
葉の臨海鉄道、こういうものについて
も、国鉄で単独で資金を出して建設す
ることは困難だといふふうな事情に置
かれておる。これは大体ペイするの
じやないかと言われておる。これで
も、国鉄当局単独の建設といふこと
はならない。そういう事情であるにか
かわらず、なおかつ、次々と着工線、
予定線が追加されるというところは、わ
れわれは、先ほどから運輸省当局の説
明を聞いておつても、どうも納得がで
きない。とにかく何でもいからこれ
だけ通しておきなさい、こういうふう
にしかとれない。責任がきつめて薄弱
である、こういうふうに思ふわけだ

す。

さらに、これは言葉の内容がびたり
そういうふうであつたとはわれわれ申
しませぬけれども、田中政調会長が小
委員長として論議の中で、赤字路線だ
から、これは国家的使命を持つておる
国鉄がやるのがあたりまえなんだ
という言葉が出ておる。これはもちろ
ん、赤字路線だから国鉄がこれを引き
受けなければならぬ、この言葉の意味
の範囲は、おのずからあると思ひま
す。けれども、これだけ聞いておる
と、いわゆる赤字路線であるが何で
あるが、政府がきめたものはすべて
国鉄がやらなければならぬのだ、こ
ういふふうに非常に大きな任務が国鉄
道に課せられておる。そうすると、一
方では総裁が言つておられるように、
いわゆる独立採算を国鉄は国鉄なりに
とるのだ。赤字路線があつても、全体
としてそれをペイするようにやつてい
くのだ、こうおっしゃつておる。この
間の矛盾を、あなたはどいうふうにお
考へになりますか。本来ペイできない
ものをペイするという措置を講じよう
といふことになる、そのしわ寄せは
どこに行くのですか。具体的に対策を
一つ副総裁からお伺ひしておきたい
と思ふのであります。

○吾孫子説明員 先ほども申し上げま
したように、現在の国鉄路線につきま
しても、その中でいわゆる黒字と言ひ
得る線区は、全体の二割程度であるわ
けでございます。その二割の黒字線
区は黒字によつて、あとの八割のいわ
ゆる赤字路線というものの赤字をまか
なつておるという姿であるわけござ
います。全体として独立採算の線をく
ずさないというワケの中で、国鉄とし

ては、国鉄の公共的な使命から、でき
る限り地方経済の発展のために、産
業の基盤として寄与することが、国鉄
としての責務であると考えておるわけ
でございます。ただし、赤字があ
まりに大きくなつて参ります場合に
は、全体の独立採算体制の基礎が脅か
されるおそれもありますので、それら
の赤字の特に大きな線区につきま
して、先ほど申し上げましたように、
線区として鉄道を撤去いたしました
も、何とかがまんしていただけたとい
うようなところにつきましては、これ
を自動車に置きかえるというふうな措
置も講じますし、また、その地方の
特殊事情からして、どうしても鉄道で
なければならぬというふうなところ
につきましても、もちろん鉄道を敷設す
るのではありませんが、その場合の経営方
法として、できるだけ最小限の経費
で、赤字の程度を食いとめ得るよう
な方法を思い切つて講ずるといふよう
な手段をとりまして、それらの線区
の経営に当たつていくというのが、私
どもの考へ方でございます。

○肥田委員 経営の概念ですから、こ
こで今あまり突き詰めた質問も控えま
す。ただ、これはどういふふう
に理解したらよろしいですか。田中
委員長は、これは国鉄にやらすんだ、こ
ういふ言ひ方は、これにはおのずか
ら限界があると思ひますけれども、
国鉄当局としては、おのずから独立
採算がとれ、範囲内で引き受ける性質
のものだ、こういうことに理解して
よろしいですか。

○齋藤國務大臣 これは私の方からお
答へした方がよろしかうかと存じま

すが、なるほど国鉄には、一応独立採
算制という言葉が経理上使われており
ますけれども、しかしながら、これが
国鉄であるといふゆゑには、やはり
必ず経営をしたらうかといふこと
でなければならぬといふ趣旨では
なくて、経営上は赤字が出て、国策
として必要だといふところはやつて
いくといふところに、国鉄の使命があ
るわけでありまして、その点をおそ
く田中政調会長が言われたと存じま
す。たとえば道路を構築する、維持を
していくといふことについては、何の
使用料もとらないで、無料で国が提
供する、あるいは公共団体が提供す
るという建前になっておられますが、
国鉄は無料ではありませんけれども、
必ずそこをペイしなければならぬ
といふものではないことは、御承知
の通りであります。そういうことな
らば、これは私鉄にしていゝわけであ
ります。そういうわけでございませ
ぬので、国鉄の運営は、両面を持つ
て、ただ、独立採算性と申します
のは、できるだけ企業性を発揮をし
て、そうしてこれはもうかつて、も
うからぬでもないといふような経営
は、困る、一つの企業として経営の
立てていくように、できるだけ企業
性を発揮してやつていくといふこと
を言つておるわけでありまして、従
いまして、国鉄は、政府あるいは国
として建設をしなければならぬとい
ふ決定をされた場合には、これが建設
をし、経営をし、維持していくべき
であり、その経営のやり方が企業性
の立場から十分であり、なおかつそ
れでも赤字が出るというならば、国
としての何らかの財政措置を考へる
べきだ、こ

う性格のものだと存じております。従いまして、最近の新線建設につきましまして、御承知のように利子補給をいたしまして、普通の私鉄であるならば、利子補給でなくてはならないところについて、利子補給という制度を設けましたのも、そういう趣旨でございます。今日の状態におきましては、大体その程度で赤字路線もあるいは黒字路線も一緒にしやてつていけばいいから、あるうとい見通しのもとに立つておりますが、今後新線を非常にたくさんやうていく。しかも、そこはペイをしないところが多いということになって参れば、利子補給の考え方をもう少し高度に考えなくてはいけないうようなことも考へて参らなければならぬであらう。そこは政府の鉄道政策にあるのでございまして、国鉄自身の経営とはまた別であるとお考へいたしたいと存じます。

○肥田委員 実は今私は国鉄副総裁に質問したわけですが、ところが、進んで運輸大臣の方からお答えをいただきました。ところが、その内容が、私は相当重大だということです。私がお聞きしておるのは、公共企業体という国鉄の経営について、運輸当局はそういうふうにお考へになつておつても、国鉄当局はそういう運営をしておらぬじやないか、また運営をできないように仕向けられておるのではないか、こういうことを心配しておるのです。ですから、運輸大臣の言われるように、もし国鉄がどうしても困るというなら、また特別の方法を考へる。これはなるほど、言葉ではそういうことになると思うのです。ところが、特別の方法を考へようというこの手段が、実際にどういう形

で現われてくるかということになる

と、それは国鉄の方でペイするような経営をやりなさい、こういうことになつてゐるのですね。だから、国鉄当局は、仕方なしに合理化もやらなければならぬ、○・五カ月出さなければならぬ期束手当を○・四に削つて、そうしてぐずぐず問題を起さなければならぬ、こういうことになる。さらに今度の賃上げ問題にしたら、そういうことで、仲裁裁定にはつきり書いてある。池田の経済政策はこういう失敗が起きてきた、去年の賃上げは少しもプラスになつていない、これは残念なことだけれども、実際の、いわゆる政府がとつておる物価抑制の政策もあるから、賃上げはこれではまじない、さう書いておる。ことにさういふような現象が現われておるのです。私は、運輸省当局がそういうふうにお考へられてやつても、現実に国鉄当局の運営は、そのような幅を持った運営というものはさせられない、こういうことを心配しておるのですから、小委員長が言うように、赤字路線だから国鉄にやらすのはあたりまえなんだ、こういうものの考へ方というものは——これはそれほど極端なものではないと思つても、けれども、しかし、これにはおのづから眼界があるのではないか、こういうことを私は言つておるのです。ですから、それは何でもかんでもこきめられたものは引き受けまうというやうなことを本気で考へておるのかどうか、こういうことを私は副総裁に聞いておるわけですが、あなたの方でも、実際に経営を管理されておる運輸省に対して注文があるところは、こういうところですか

ばりと言つてもらつた方が、私はいいと思ひます。

○吾孫子説明員 新線の建設の問題につきましまして、まず第一に、建設資金の調達の問題がございまして、次に、建設された開通後の経営上の赤字の補てんと申しますか、補償をどうするかという問題と、大きく分ければ二つの点につきまして、先般の建設審議会議におきまして、画期的な、財源の措置について方法を講ずべきであるという御趣旨のことをおきめになつておられますし、そのことがさらに小委員会において継続して御検討を願うことにもなつておりますので、国鉄といつたしましては、これらの財源に対して特段の措置が講じていただけたらというところを、大なる期待を持って考へておるのでございまして、さういふやうな考へ方でありまして。

○肥田委員 昨年のこの審議のとき、これは私はさういふふうな記憶しておるのですが、当時運輸大臣は、これは運輸省としても積極的に賛成しておるのか、さういふ質問がどなたかからあつたと思ひます。ところが、これは鉄道建設審議会の方から答申をされたものであらう、さうしたら、それはけしからぬじやないか、さういふことじやなしに、いかに悪いか、どう思つてゐるのだと聞かれて、初めて運輸省としては答申、建設の通りにやりたいと思ふ、さういふ答申があつたわけですが、この裏を考へてみると、運輸省当局も、実はあまりありがたない改正案ではないのじやないか、さういふ気持ちがないわけですか。私は、今でもその考へ方

は変わりません。ちよつとここで読ん

でみますけれども、三月三十日の朝日新聞の論説にさう書いてあります。また、たも強引な赤字線の建設、省略しますけれども、「世論を無視し、横車を押さうとする態度はわれわれの了解しがたところである」と、さういふふうな、いわゆる鉄道建設審議会に対して批判を加えておられます。これら新線の中にはほとんど黒字線はなく、大部分は開業と同時に長期赤字に悩まされることになり、明白である。承知しながら無理を強行しようというのは、これが地方開発に役立つという口実からである。しかし、地方開発のためであれば道路を整備して、国鉄バスを走らせればよく、国鉄の負担もあまり大きくない。一日に二、三本しか列車を運転しないやうな線を建設することは大きな国家的不経済といわなければならない。さう書いておる。この新聞論調でさえも、きわめてこれに対しては批判的なんです。私は、言うところの新線だとかあるいは予定路線だとか、さういふものが決定されても、これは政治路線だとか考へ方はしておらないわけですか。それは実際に必要であるという立場からきめられるのである。ただ残念ながら、必要であるけれども、この資金の裏づけがない。だから、予定路線としてこれが決定せられても、四十年も五十年も目の目も見えないでそのままにやつしまふ、そんな無責任なことではないか、さういふ必要のないなら、すみやかに建設するといふ方針をとらなければいけない、これが一番大切なことだと思ふ。それをやらないうやうな、さういふ責任感がないから、政治路線だといふ非難を受けてくる。これが一番

私は大切なことだと思ふわけです。ですから、さういふお聞きしたいのは、これは一つ鉄監局長にお伺ひしますが、従来非常にたくさんさういふ山積しておるところのいわゆる予定線、さういふものは、これも前会にお伺ひしましたが、これを再検討して、そして整理するように——必要なものは必要としてすみやかに建設する、それからどういふ見込みのない、不可能だといふやうなものについては、さう大して政治的配慮をすることなく、別な方法で、いわゆるバスに切りかえるとかトラックに切りかえるとか、さういふ方法を講ずることによつて、これらに対しての終止符を打つ、さういふことについて、運輸省当局として鉄建の方に逆になつておられるかどうか、一つお伺ひしたいと思ひます。

○岡本政府委員 この問題につきましましては、昨年の国会におきまして、たしかお答え申し上げたことがあるかと存じますが、実は鉄道建設審議会におきまして、昭和二十七年から二十八年ごろ、別表を全面的に仰せのようになつて、捨てるべきものは捨てること、がよいのじやないかという御意見が出たやうでございまして、けれども、しかし、これに対しては強い反論がございまして、いやしくも国民に対して、特定路線を整理するといふことは、重大なる問題であるから、やはり慎重に考へなければいけない、さういふ御意見が勝ちを占めまして、そのことを見送られたといふいきさつがございまして、もちろん運輸省といつたしまして、この取り扱いについてはやはりい

慎重に対処すべきであるということを申し上げたのでございませうけれども、その方針は、現在におきましては変わっておりません。

○肥田委員 私、やっぱりこれは依然として考え方が変わらないわけですが、四十年前にきまつたいわゆる予定路線というものが、これが実現を見ることなく今日まできておる。これを新しい方法で解決すること自体が、むしろ責任のある態度であつて、国民に対して約束したことを変更することは申しわけないというふうな、こういう時代錯誤の考え方は、決して池田さんの言われるところの所得倍増計画にマッチするようにはならないし、これこそ不親切きわまる、不誠意きわまる考え方はないか、こういう考え方が、私は変わらないわけですが、ですから、私は、引き続きこういう法案が出るたびに、この考え方は述べていきたいと思うのですが、当局においても、こういうものに対する考え方、これにはさらに積極的に、時代に適した手段を講ずるよう、運輸当局の責任ある立場においても、そういう処置をとられるのが当然であらうというふうに考えるわけですが、四十年前も五十年も実現のできないものがかかえておいて、それで国民に約束が果たせるなどということは、およそ常識的に考えられないことなから、そのことが、私は一番大切なことだと思ひます。

そこで、さらにもう一、二点、締めくくりとしてお伺いしておきたいと思ひますが、やはり今度のこのことだけではなしに、いわゆる新線建設という問題と国鉄の経営ということに関連し

ては、これは切り離して考えるわけには参りません。ですからいわゆる赤字、赤字でないという問題はさておいて、少なくとも国鉄経営が新路線をた

くさんかかえた——結局これは赤字路線をかかえたということになります。が、そういうことのために、国鉄の職員

の待遇を犠牲にして、それでもつて国家的使命を果たせる、こういう考え

方を持つておるとするならば、これは大なる時代錯誤だらうと思うわけですが、それから運輸当局としては、小委員会が言つておる通りに、別途に財源の裏づけをするという、これはもつとはつきりとしたものにして、委員会に

対して何らかの方法でこれを了知するような方法をとつてもらいたい。私の方で金を作つてやるから、お前の方はこの法案を通しなさいという態度

に対しては、われわれは何としてでも納得することができない。もしそれが明らかにならないなら、われわれはこの審議をここで一時中断して、それらの考え方を明らかにしてもらつた上で審議を継続する、こういうことが、当然

私は責任のある処置だと思ふ。大臣、そういう方法をとつてもらえますか。

○齋藤國務大臣 ただいまも述べましたように、新線建設に対する資金源をどうして獲得するかという点について、十分検討をして参りたい、かように考へております。素案ができましたから、またここで御審議をいただく機会が近く参るであらうと思ひます

し、皆様の御協力によつてそういうことをやつて参りたいと思へております。今直ちに十年、何兆円の計画でどうということをお願いする段階では

ございせんが、そういったような考

え方で今いろいろと調査、検討を進めて

いる次第でございませう。

○肥田委員 質問はこれで終わりたいと思ひますが、国鉄当局の方に、もう一つだめを押しておきたいと思ひま

す。先般仲裁裁定が出たときに、これは確かに副總裁のお言葉であつたと思ひますが、新聞に書いてある言葉ですが、副總裁がどういふふうに言われたかというところは、これは私はおのづから責任は違ふと思ひます。けれども、

今度の仲裁裁定によつて、国鉄は建設費を人件費の方に与えられるということになるだらうというふうなことが言われておりました。従つて、いろいろな面で延びてくるというふうなことも受け取れます。同時に、それによつてさらに合理化をやらなければならぬというふうな着想も出てくるかも知れ

ないと思ひます。しかし、片一方には、こういうふうな次に次へと赤字路線を背負わされるという立場もあるわけですから、その点は明確に区分をして考えられることが必要だらうということをつけ加えておきたいと思ひま

す。それから運輸省当局に対しては、何度お尋ねしても明確なる答弁がいただけませんけれども、少なくとも国鉄の経営をこれ以上脅かすようなことのないような財源の裏づけというものは、当然過るほど当然な処置でありますから、その点が十分考慮せられるよう

に要望いたしておきます。

○勝澤委員 国鉄の線区別の営業収益の状態は、おわかりになりますか。黒字線、赤字線、営業係数。

○吾孫子説明員 各線のものはおわかり参りますけれども、全体として申し上げますと、約二万キロの営業線路のうち

の二割は黒字線でありまして、あとの八割は赤字線というものが今までの実績でございませう。こまかくは、もし必要

がございませうれば、あとでまた申し上げたいと思ひます。

○勝澤委員 黒字線が二割であつて、八割が赤字線区について、あるいは閑散線区というもののについて、国鉄はこれが

解消のためにいろいろ努力をされてい

るようでありまして、その結果は、どういふ状態になつておられますか。

○吾孫子説明員 これも、それぞれの線区によりまして事情はまちまちでございますが、全体といたしまして、

相当な赤字の軽減を見ております。赤字線区の収支を改善いたしますため

に、たとえば駅員の配置を減らす、駅員無配置の駅を作りますとか、ある

いはまた非管理駅というふうな呼んでおりますが、そういうふうな駅を設

置いたしまして、一部の業務を外部に委託をいたしましたり、また、閑散線

区につきましては、多少人を削減いたしましたり、あるいは踏切の種別を

変更いたしますとか、いろいろの方法を講じまして、一方においては経費の節

減をはかり、他方においては積極的な施策によつて増収策を講ずるといふよ

うな方法によりまして、これは現在管理所とか、管理長とか、運輸区とい

うなものを設置しております八十一線区についての、昭和三十四年度まで

の累計でございませうけれども、この八十一線区につきまして、約十億円以上の赤字を減らすというふうな成果を上げております。

なお、こまかいことを申し上げますれば、各駅の作業あるいは列車の輸送の面におきまして、設備の改善その他いろいろの方法を講じております。たとえば、駅の構内において、今まで転轍手が必要としておつたポイントをスプリング・ポイントに変えますとか、あるいは構内作業のやり方を合理化いたしますとか、あるいはまた乗務員の運用方法を合理化するとか、あるいは蒸気列車を電動車に置きかえたりとか、線路の保守方法を改善いたしますとか、いろいろの方法を講じまして、経費の減をはかり、かつまた収入の増をはかるというふうな方法をとつておるのでございませう。

○勝澤委員 赤字線区について国鉄がいろいろと合理化を懸命に進められておることについては、今御説明があり、私もよく存じております。しかし、内部的に合理化をする場合においては、予定通りの方向に進められると思ひますが、外部的な合理化というものは、地獄的な、政治的ないろいろの関係があつて、なかなか合理化が進みにくいということを聞いておりますが、この点どうでしょうか。

〔委員長退席、關谷委員長代理着席〕

○吾孫子説明員 その点はお話の通りでございまして、たとえば貨物駅の集約合理化というふうなことを相当程度実施いたしておりますが、これの実行にあたりましては、関係の地元の方々

○吾孫子説明員 今後の開業の黒字の問題は、やはり時間的経過との関係も考えまじと、一がいになかなかお答すが、たとえ根岸線みたいなどころは、これは黒字になると思ひます。

○勝澤委員 特別な二、三の線を除いて、あとは赤字だ、こういうことは言えると思ひますが、そうですね。

○吾孫子説明員 大体の傾向としてはそういうことだと思ひます。

○勝澤委員 営業係数も、先ほどの平均で総係数を入れればおおむね三三九という平均が出ておりますから、その辺か、なおそれよりも営業係数は高くなるだろう、こういう予想は私は言えると思ひますが、その点どうでしょう。

○吾孫子説明員 先ほどの営業係数は、大体その程度になるであらうという見通しで算出しておりますので、それより高くなるか低くなるかはわかりませんが、高くなるであらうというところは必ずしも言えないと思ひます。

○勝澤委員 赤字になることは確かでありまう。そうすると、経営を圧迫することもあるかあります。経営を圧迫しないために、現状ですら赤字線区については合理化をやっている。ですから、これから建設しようとする、開通しようとする線については、相当思い切った経営方針をやらなければ、現状のままの営業係数、あるいはそれ以上になることも確かでありまう。ですから、そうした場合には、特別の方法をとるといふようなことを、鉄監局の方ではお考えになつておるのですか。現状の赤字線区でさえ、国鉄は今一生懸命合理化をやっている。そういう

う中で、これから新しく開通される線区というものは、赤字になることは明確定です。そしてその営業係数も、今までの平均よりも高くなることは、私は明確だと思ひます。そういう点から言ふならば、相当思い切ったやり方をしなくては、経営に相当大きな圧迫をかけてくると思ひますが、その点についての具体的対策を、鉄監局はどういうふうにお考えになつておられますか。

○岡本政府委員 現在では、御承知のように、これも建設審議会の御建議によりまして、新線建設に対する助成の一つの方策として、利子補給の方法をとつております。本年度の予算も、御承知のように、四億一千万円ばかりでございます。しかし、やはり根本的には、運輸省といたしましては、鉄道建設審議会の御建議にもありますように、政府出資をもつてこの新線建設に当たるといふ方法が、国鉄の経営上の負担を軽減するといふ意味から申しまして、一番妥当である、かように思つておりますが、しかし、先ほど来大臣からもお答え申しましたように、鉄道建設審議会では、建設資金の確保について、従来とは異なつた画期的な措置を講ずる必要に迫られることは論を待たないところであるから、さらに慎重審議を重ねて、すみやかに適切な建議をなす用意のあることを付言するといふふうにおつしやつておりますので、単なる政府出資という方法以外に、別途の御建議があるいは出るかも知れない、かように予想はしておりますけれども、その建議をいただきまして、またこれらも政府側としての検討を十分加えていきたい、かように思つております。

ております。

○勝澤委員 大臣にお尋ねしたいのですが、単なる政府出資以外に、相当画期的な方法を建設審議会は考へてゐるというお話があつたわけですか。あなたも、鉄道建設審議会委員の一員であり、まさにその責任あるものであると思ひますが、どういふことをお考えになつておられますか。

○齋藤國務大臣 私は、鉄道建設審議会委員ではございません。

○勝澤委員 大臣、そんなのは画期的ではないのです。六分五厘の金利をちよつと下げたくらいではだめなんです。利子補給なんですから。基本的に鉄道建設審議会は画期的なものを考へてゐる、政府出資以外だ、この鉄監局長は言われたのですから、そういう立場で、あなたは鉄道建設審議会委員でないとするならば、今度は受けて立つ場合に、新線建設についてはどういふようにしてくれといふような要望をするかといふ点について、お尋ねいたしたいと思ひます。

○齋藤國務大臣 問題は、ただいま申しましたのは、その数量であらうと思ひます。年間七十五億とか九十億とか、その数字を何倍にしていくなかといふ点だと思ひます。今こゝで年間三百億とか四百億、あるいは五百億といふ数字をお答え申し上げるわけには参りませんが、その数字が、今までの

例に比べると相当画期的なものになるであらう、こうお考えいただきたい。

○勝澤委員 大臣、なるであらうといふことでなくて、あなたは大臣としてこういう線を作る際には、とにかく相当画期的なことをやらなければならぬといふこともおわかりになつてゐるのですから、運輸大臣としてどういふことを要望するかといふことを、私はお尋ねしておるのです。

○齋藤國務大臣 その数量を、相当画期的なものを要望したい、かように考へております。

○勝澤委員 国鉄当局にお尋ねしたいのですが、新線を建設する。そしてまだ開通をしていないところがある、たくさんあるわけですね。その場合の利子負担した場合と、開通をして営業して欠損になる場合と、どちらの方が得なんですか。線路別に分けまうと、開通しなかつた方が得だ、利子を負担しているだけの人が得だ、開通したら損だ、こういう点があるんです。具体的に調べまうと、あるんです。そうすると、金を使ひつぱなしではつたらかしていただいた方が得だ、開通してしまつたら、とにかく金がかかつて損だ、こういう点があるんですが、その点、国鉄としてはなるべく開通をおくらした方が得なんだとお考えですか。どうでしょう。

○齋藤國務大臣 今のお話は、すでに開業している線でも類似の問題がございまして、結局、先ほど全体の利益のうち二割は黒字だと申し上げましたが、あとの残りにつきましては、半分はいわゆる直接経費をまかなえない線区があるわけですね。あとの半分は、直接経費はまかなえるが、間接経費をまかなえないといふ線区があるわけでありまう。直接経費がまかなえないといふことは、直接運営に対する経費すらその収入でまかなえないといふ線区でありまして、それは運営が全体で一本になつておるため、原価をまかなえないことと、輸送量が少なく、収入が少くないといふことのためそうなるわけでありまして、今後開通いたします線区につきましても、大部分の線は、どちらからか申し上げまうと、直接経費はまかなえない線が多いだらうと思ひます。そういう線につきましては、経営だけから申し上げると、開業しない方が得だといふことになるわけでございますけれども、しかし、その点は、やはり公共性の点にかんがみまして、未稼働資産をふやすといふことは、国家的に非常に不経済であり、集中して経済効果を上げるという御報告もございまして、なるべくその線に沿ひまして、経済効果の多いような開業方法をとつてゐるわけでございます。そして内容も、先ほどいろいろお話がございましたが、既設線について行なつてゐるような合理化策を新線建設の場合にも取り上げまして、赤字の少ないように努力を払つてゐる次第でございます。

○勝澤委員 開業するよりも、利子だけを払つておる方が得だといふことになるならば、どこから出るのも同じ税金ですから、やはり私は、開業しない方が経済的に得だ、こういうことになつてゐる。それはいろいろの運ぶものと、全体的に——国鉄だけで見ると、やはり運ぶものも考えながら総合的に考えなければいかぬわけですか

ら、これは十分研究に値する問題なんです。これは国鉄だけでなく、運輸省として十分検討しなければならぬ問題なんです。(「国の経済全般から考える問題だ」と呼ぶ者あり)今お話がありましたように、国の経済全体で考えて、利子を払った方が得だ、開通すれば損だというのがあるわけです。私が調べたら、あるわけです。

そこで、大臣、大体赤字の路線というものは、営業係数が幾らぐらゐになるまで作らせるつもりなんですか。それは私が今言いましたように、利子だけ払った方が得だ。開通した方が損だ。それは国鉄の企業内部だけで考えた場合、あるいは全体的に運ぶものものいろいろ考えた場合、これは具体的にあるんです。ですから、こういう点から考えてみますと、やはりその建設線の赤字限度というものは、どこまで運輸省としては考えるのか。とにかく国鉄自体としてどこまでまかなえるようにするのかという、ある程度の限度があると思う。私は、線路を作るなどということ言っておるわけではない。線路を作ることとけつこうだけれども、やはり限度をきめてやらなければいけない、こういう点から申し上げておるのですが、その点どうでしょう。

○齋藤國務大臣 国鉄の経営は、御承知のように総合的に考えて参らなければ相なりませんので、特定の路線だけをとり、そこが非常に赤字であるから、当該地方の経済、文化その他のことを度外視して、やめた方がいい、そういう結論は出てこない。従つて、私は、営業係数が何倍以下のところは、部分的に見て何倍以上になればそれはやめさすのだという方針はとれないと

思つておるのでございます。国鉄は、御承知のように、他の私鉄とは違ひまして、税の面等におきましても、あるいは配当というような面においても、非常に違つた形になつてゐるわけでありますから、従つて、国鉄全体の経営として見て参らなければなりません。その場合に、全体としての経営がやつていけるか、いけないかという点が問題でありまして、やつていけないというような場合に、しからば地方の文化、経済の発展というようなことを度外視してまで切つてしまわなければならぬか、そのときに政府の財政的援助というものは考えられるかどうか、これはそういう段階になつたときの政治判断だと私は思います。一がいに、ただ経済性ということだけで国鉄を論じるわけには参らない。そういう論であれば、私は、もう国鉄は全部民営にしてみました。そして経済性ということだけに着目をして、地方開発だとか、文化の交流だとか、国民全体の福祉という点と離れて経営をさすというのが適当だと思ふのでありますが、しかし、その方針は政府としてはとるべきではない、こう考えております。

○勝澤委員　そこで大臣、こういうことなんですよ。片方で合理化なり、企業経営をとにかくよくするために一生懸命やっているわけですが、その一つ一つのものを見ますと、たとえば最近問題になりました被服工場の廃止という問題を見ましても、公共性というものを考えるならば、これは置くべきかなです、鉄道職員が服を着なくなるわけじゃないですから。ただ、民間と比べて賃金が高いから、その差が出ているだけなんです。ですから、問題

は、その限度というのが私は大へんむずかしいと思う。その限度を、監督官庁としての運輸省はどこに置くのか。ですから、新線建設大へんけつこうだ。しかし、それが赤字路線だ。そして相当高い営業係数で、それを建設するについても、あるいは開通をした後においても、採算がとれずに、とにかく元も取れないということがはつきりしているんだから、それを国鉄経営の中で一体どれだけやらせるのだという一つのファクターをきめてやらぬと、片方で合理化々々とやっているのですから、合理化が進めば進むほど片方をしなさいという、日本国鉄道になつていくわけです。従業員が一生懸命働いて能率を上げたら、それについてその部分というものはとにかくやりなさい、これは企業のあたりまえの考え方ですよ。ですから、やればやるほどあれですから、限度はここですよ。お前は百メートル歩けばいいのだ。百二十メートル行ったら、そのうちのどれくらいは自由にできるのだということにしてやらなければ、企業をやっている立場から言えば、なかなかやれない。もしそうでないなら、親方日の丸で、そういう企業努力をする経営者としてのあまり利口でない、こういうことを極端に言わなければならぬでしょう。その点どうでしょう。

○齋藤国務大臣 国鉄は、私が先ほど申しますような使命と性格を持つておるわけでございます。

〔高橋(清)委員長代理退席、委員長着席〕

でも企業性という点に立つて、合理化のできる限りはやっていたかなければなりません。今おっしゃいますように、おれのところは日の丸だから経営はどうでもいいという経営をされたのでは、これは適当な経営者とは言えないわけであります。監督上も、そこに少しもむだのないような、合理的な経営をやっているもたらわなければなりません。そういう立場で監督もしなければならぬと思っております。被服工場を維持することが、これは国民の福利増進の上で必要だ、国鉄がそういう使命を持っているということであれば、その被服工場は赤を出しても経営をしていかなければならぬと思いますが、国鉄は、被服工場を経営するために設けたものではございませんので、従って、被服は他の方式によって調達した方が合理的だというのがあれば、被服工場を廃止していくのが当然だ、私はかように考えます。従って、新線建設によつて、赤字路線が経営の当初の間は相当ふえるということは事実でございまいしょうが、そのために経営合理化の考え方をにぶらせるというようなことがあつては相ならぬと思います。もうかつたものは全部そこに従業しているもので分けてしまわなければならぬという考え方、私は、とることができない、こう考えます。何となれば、先ほど申しましたように、これは税金も、また配当も支払っていないわけでありますから、少なくとももうかる部分において、一般の私立の会社であるならば、税金として出さなければならぬ面、あるいは配当として支払うべきものというようなのは、これは

方に立たなければなるまいか。これを
 どういうように計算をしていくかとい
 うことは、一つのいわゆるもうからな
 い新線をどこまでも維持していかなけ
 ればならないかという限度と、あるい
 は関係をするかもわからない。今そう
 いう点についても、私は、一つ十分検
 討してみたい、かように考えておりま
 す。

○勝澤委員 これは大臣、この公共企業体とか、あるいは国策会社の経営というのはどうあるべきかというののは、大へんむずかしい問題だと思うのです。これは大へん一つのいい例ですが、きのう農地開発機械公社の法律が本会議を通ったようでありますけれども、わが党は、これは反対をしたわけです。これは一番皮肉な例が、国策会社は日の丸会社だ、赤字を幾ら作ってもいいというふうに考えたわけではないでしょうけれども、最近問題になっておる東北開発株式会社を見れば、明らかに押しつぶされて、そして会計検査院から指摘をされるような虚偽の決算をして、そして役員が繰り上げ選任になりました。しかし、繰り上げ選任した役員はどうなったかと言えば、十六万円の月給をもらっていたある一人の理事は、農地開発機械公社の総裁になって、たしか二十六万円の月給をもらうようになつて、退職金を約八百万ももらうわけですから、赤字を一生懸命作るために努力をしたわけではないでしょうけれども、これがその国策会社の現状なんです。それから農地開発機械公社の総裁が、今度愛知用水の公社の総裁になりました。退職金が千何百万と言われてお

る。結局企業の努力をしておる国鉄の
總裁、副總裁以下の理事の人たちと
企業の努力をしていなかった人たと
比べてみたら、これじゃ、企業経営の
合理化をやつて、あつちからきられ
たり、こちからきられたり、国鉄の
従業員にきられられたり、貨物の集約
輸送をやつて地元の代議士にきられ
たり、そんなことするよりも、やはり
何でもオーライです。何でもけつこう
です、ええ、よろしゅうございますと
言つた方が、私は、今のやり方のもと
では得だ、こういうふうになつておる
ように思ふのです。ですから、正直者
がばかを見ないような経営形態にさし
てやらなければいけないと思ふ。です
から、私は、赤字路線を作る。新線建
設の限度というものは、ある程度きめ
てやる。これ以上はいけないというこ
とにしてやらなければ、これは幾ら
やつたつて、一生懸命やるほど損のよ
うな気がするわけです。こう思ふので
す。私は、最近の東北開発株式会社や
農地開発機械公社の決算の内容、経理
の内容、そしてまたそれによつて動い
た人事問題を見ましても、まさにこの
通りだと思ふ。これも国鉄と同じよう
な国策会社です。公共企業なんです。

うことになると思ふのですが、この点
についての経過とお考えを、国鉄の方
から伺いたいと思ひます。

○香孫子説明員 国鉄としては、自動
車でも間に合うのではないかと、あるい
は自動車の方が経営上もよろしいので
はないかとこの意見を申し上げておつ
た線路もございしますが、いろいろな
角度から御検討いただきました結果、
先般の審議会では、五新線の五条—
城戸間についてさしあたり自動車専用
線路として運営するということをおき
めいただいただけでございまして、私
どもの考えておりました通りに事は運
んだわけではございませんけれども、
今後の閑散線区の改良方式その他につ
きましては、なお私も御検討を重ねて
参りたいと思つておりますし、ま
た、私どもの考えは、率直に申し上げ
て、建設審議会においても、さらに御
検討を願ふこともお願いいたしたいと
いうふうに考えております。

○勝澤委員 私は、前会申し上げまし
たけれども、新線を建設するときに
は、鉄道建設審議会から建議がなされ
て、それに基つて国鉄總裁がこの線
を作つてくれという申請をして運輸大
臣が許可する、形式的にはこうなつて
おるというお話を聞きました。そこ
で、總裁に私は申し上げたことがある
んですが、あなたが申請書類を半年で
も、一年でも、二年でも、判を押さ
ずに運輸大臣に出さなければ、それだ
け国鉄の経営がよくなるんですとい
う話をしたことがあるんです。よく地方
の自治体で、御承知のように、認可の
問題をめぐつて議會を施行者との意見
が対立している。そういう問題があり
ます。そうしてなかなか政治問題に

なつておる点もあるんですけれども、
そういう点から考えてみるならば、總
裁が、国鉄總裁としてこう思ふ、これ
が一番いいんだということを考えに
なつて、かりに建設審議会が敗れたと
しても、結論的に言うならば、まだ戦
いの道はあるということが言えると思
ふのです。いや、そう言つたつて、任
命されているんだからできないと言
うならば、線路をまくらに討ち死にする
という決意をして出てきたんですか
ら、それくらい覚悟があつてしかる
べきだと思ふのです。それくらい覚
悟があればこそ、国鉄が動いてい
ると思ふのです。ですから、そういう
点から考えたら、鉄道建設審議会が
うしろのやうなやり方に対しての国鉄
の正論というものは、あまりにもなさ
過ぎると思ふのです。きょうも御答弁
を聞いておつても、今あなたの御答弁
で、国鉄の従業員に、副總裁は国会で
こんなことを言つてゐると言つたら
大へなことですよ。これはやつぱり
言いにくいことでもすばり言つて、困
ることも押しつけられていつてい
う言わなければならぬと思ふ。そうい
う点を考えてみなければならぬと思
ふのです。どうですか、鉄監局長。

○岡本政府委員 新線建設は、地域格
差の是正であるとか、あるいは新しい
産業資源の開発であるとか、あるいは
最近特に大規模な臨海工業地帯の造成
ということもございしますし、あるいは
従来の国鉄の輸送体系の是正というこ
ともございしますし、まあいろんな国家
的な要請があるわけではございまして、
われわれといたしましては、新線建設
は非常に必要なものであるという判断
に立ちまして、現在の敷設法の改正を

お願いしておるわけでございます。世
上いろいろ批判のあることは承知いた
しておりますけれども、そういう国
策的な見地の尊重ということが、やは
り第一義的に考慮するべきであるとい
う判断でございます。

○勝澤委員 私は、新線建設が不要
だということを言つてゐるわけじゃな
いのです。それだけは誤解のないよう
にしたいでございます。それで大臣、新
線建設株式会社、あるいはこんなもの
でも作つてやつてみたらどうでしょう
か。そのお考えはございしますか。

○齋藤國務大臣 新線建設株式会社と
いう御構想は、どういふ御構想か存じ
ませんが、建設をして経営をしない株
式会社というものを作つてみたらとい
う考え方はございしません。

○勝澤委員 そこで、先ほどからお尋
ねしましたら、これからの予定されて
いる路線の建設費は、約二千億と言わ
れました。これを何年で大体やる見込
みなんですか。

○岡本政府委員 本年度の予算は、御
承知のように七十五億でございますが、
はつきりいたしますと、当然計算上
はかかるわけでございします。そこで、
この前の建設審議会でも拝聴いたして
おりました議論によりますと、こうい
つた予算規模で建設を進めておつたの
は問題にならない。先ほど申しまし
た見地からの国家的な要請にこたえる
わけにいかないということで、先ほど
申し上げておりますような建設審議会
の御審議になつたのではないかと拝察
しております。つまり特に大臣がお触
れになりましたが、従来と異なつた画
期的な財源措置を講ずる必要があると

いうふうに判断をなさつたと存じま
す。従ひまして、どういふ建議が今後
出ますか、小委員会の御審議の結果を
待つてみなければなりません。たと
えば十カ年計画で何キロの建設をす
る、その財源措置については、こうい
う方法をもつてするといふようなこと
に相なるのではないかとどういふに推
測いたしておりますが、目下のところ
では、具体的にはわれわれは承知いた
しておりません。

○勝澤委員 池田さんの所得増進計
画だつて、一年でもう変わらざるを得
なくなつた。二十年も先のことをま
で考へて新線を建設するなんていう
は、まさに交通の実態を知らな過ぎる
と思ふのです。今私のようなしるうと
でもわかりますが、専門家である局長
がお考えになれば、一体十年先、二十
年先の鉄道が必要かどうかということ
は、私は常識の問題になつてくると思
ふ。しかし、それをも審議しなければ
ならぬわれわれは、まさに悲哀を感ず
るわけでありまして。

そこで、利子補給の実態でございま
すが、これは、どういふふうな形で今
利子補給というものがやられておりま
すか。

○岡本政府委員 これも御承知のよう
に、昨年の第三十八国会で、日本国有
鉄道新線建設補給特別措置法が成立し
たのでございしますが、その実施状
況を申し上げますと、法律では、御案
内のように、建設費利子相当額の計算
につきましては運輸省令にまかされて
おりますが、本年の二月、運輸省令第
一号として、日本国有鉄道新線建
設補助規則が制定されたのでございま
す。この省令によりますと、利子相当

し上げておきたいのですが、先ほど私は、国策会社のあり方、公共企業の経営のあり方ということで、東北開発株

式会社と農地開発機械公団の経営について、未稼働になつてゐる資産が、約百六十九億、百七十億ほどあるわけですね。これが当面の問題として、投資はしたものの未稼働であるということ、は、国家的見地からいっても不経済だし、経営自体から見ればまた別な観点も出るかと思つてゐるわけですが、これは今の進度でいつて、国鉄は新五十年計画を樹立されたわけですが、その中でこれはどういふふうに進み込まれてゐるのか。これからの問題は別として、どういふふうに進められてゐるのか、これは一言吾孫子副總裁からお答えをいただき、そういう年次の資金計画というか、建設計画というものがあれば、あとで書類をもつて御回答をいただきたいと思います。昨年もそうでありましたが、調査線については軒並み、総花的に予算の配分をしたのでありますが、実際はそういうふうには使つておられぬと思つてゐます。

○簡牛委員長 久保三郎君。

○久保委員 もう時間もありませんし、大体質疑は尽きました、一つだけお尋ねし、資料をあとでいいから出してほしい。現在新線の建設中であつて、未稼働になつてゐる資産が、約百六十九億、百七十億ほどあるわけですね。これが当面の問題として、投資はしたものの未稼働であるということ、は、国家的見地からいっても不経済だし、経営自体から見ればまた別な観点も出るかと思つてゐるわけですが、これは今の進度でいつて、国鉄は新五十年計画を樹立されたわけですが、その中でこれはどういふふうに進み込まれてゐるのか。これからの問題は別として、どういふふうに進められてゐるのか、これは一言吾孫子副總裁からお答えをいただき、そういう年次の資金計画というか、建設計画というものがあれば、あとで書類をもつて御回答をいただきたいと思います。昨年もそうでありましたが、調査線については軒並み、総花的に予算の配分をしたのでありますが、実際はそういうふうには使つておられぬと思つてゐます。

お話をあつたように、新線建設そのものを、われわれ自身は、純粹な意味では否定はしていません。しかしながら、いわゆる世間で言うところの政治路線というものの対して、これは十分やらなければならぬと同時に、国鉄の経営とは別個に考へて、新線建設を考へるというお話もございましたが、これは所得増計画からいつても、その辺はちよつと実際と違ふんです。所得増計画の交通部門におけるところの答申は、確定されたものについて、は、既設線区の赤字線についても、やはり輸送方式を変える。輸送方式を変えるというの、鉄道のいわゆる縮小というか、鉄道をやめようというふうな意味にも書いてあるわけですが、そのことからいつても、これは非常に矛盾があるもので、私は、すつきりした形で新線建設の問題をまず第一に確定しろ、こゝろ言いたいんです。

○久保委員 もう時間もありませんし、大体質疑は尽きました、一つだけお尋ねし、資料をあとでいいから出してほしい。現在新線の建設中であつて、未稼働になつてゐる資産が、約百六十九億、百七十億ほどあるわけですね。これが当面の問題として、投資はしたものの未稼働であるということ、は、国家的見地からいっても不経済だし、経営自体から見ればまた別な観点も出るかと思つてゐるわけですが、これは今の進度でいつて、国鉄は新五十年計画を樹立されたわけですが、その中でこれはどういふふうに進み込まれてゐるのか。これからの問題は別として、どういふふうに進められてゐるのか、これは一言吾孫子副總裁からお答えをいただき、そういう年次の資金計画というか、建設計画というものがあれば、あとで書類をもつて御回答をいただきたいと思います。昨年もそうでありましたが、調査線については軒並み、総花的に予算の配分をしたのでありますが、実際はそういうふうには使つておられぬと思つてゐます。

○久保委員 もう時間もありませんし、大体質疑は尽きました、一つだけお尋ねし、資料をあとでいいから出してほしい。現在新線の建設中であつて、未稼働になつてゐる資産が、約百六十九億、百七十億ほどあるわけですね。これが当面の問題として、投資はしたものの未稼働であるということ、は、国家的見地からいっても不経済だし、経営自体から見ればまた別な観点も出るかと思つてゐるわけですが、これは今の進度でいつて、国鉄は新五十年計画を樹立されたわけですが、その中でこれはどういふふうに進み込まれてゐるのか。これからの問題は別として、どういふふうに進められてゐるのか、これは一言吾孫子副總裁からお答えをいただき、そういう年次の資金計画というか、建設計画というものがあれば、あとで書類をもつて御回答をいただきたいと思います。昨年もそうでありましたが、調査線については軒並み、総花的に予算の配分をしたのでありますが、実際はそういうふうには使つておられぬと思つてゐます。

○久保委員 もう時間もありませんし、大体質疑は尽きました、一つだけお尋ねし、資料をあとでいいから出してほしい。現在新線の建設中であつて、未稼働になつてゐる資産が、約百六十九億、百七十億ほどあるわけですね。これが当面の問題として、投資はしたものの未稼働であるということ、は、国家的見地からいっても不経済だし、経営自体から見ればまた別な観点も出るかと思つてゐるわけですが、これは今の進度でいつて、国鉄は新五十年計画を樹立されたわけですが、その中でこれはどういふふうに進み込まれてゐるのか。これからの問題は別として、どういふふうに進められてゐるのか、これは一言吾孫子副總裁からお答えをいただき、そういう年次の資金計画というか、建設計画というものがあれば、あとで書類をもつて御回答をいただきたいと思います。昨年もそうでありましたが、調査線については軒並み、総花的に予算の配分をしたのでありますが、実際はそういうふうには使つておられぬと思つてゐます。

○久保委員 もう時間もありませんし、大体質疑は尽きました、一つだけお尋ねし、資料をあとでいいから出してほしい。現在新線の建設中であつて、未稼働になつてゐる資産が、約百六十九億、百七十億ほどあるわけですね。これが当面の問題として、投資はしたものの未稼働であるということ、は、国家的見地からいっても不経済だし、経営自体から見ればまた別な観点も出るかと思つてゐるわけですが、これは今の進度でいつて、国鉄は新五十年計画を樹立されたわけですが、その中でこれはどういふふうに進み込まれてゐるのか。これからの問題は別として、どういふふうに進められてゐるのか、これは一言吾孫子副總裁からお答えをいただき、そういう年次の資金計画というか、建設計画というものがあれば、あとで書類をもつて御回答をいただきたいと思います。昨年もそうでありましたが、調査線については軒並み、総花的に予算の配分をしたのでありますが、実際はそういうふうには使つておられぬと思つてゐます。

昭和三十七年四月二十四日印刷

昭和三十七年四月二十五日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局