

第四十三回国 参議院運輸委員會會議録第十八号

(一九一)

昭和三十八年五月七日(火曜日)  
午前十一時三十九分開会

委員の異動

四月二十六日  
辞任 鍋島 直昭君 井野 碩哉君  
川上 為治君 野上 進君  
吉武 恵市君 前田佳都男君

出席者は左の通り。

理事

天竺 良吉君  
谷口 慶吉君  
天坊 裕彦君  
岡 三郎君

委員

河野 謙三君  
村松 久義君  
相澤 重明君  
大倉 精一君  
小酒井義男君  
浅井 亨君  
中村 正雄君

國務大臣

運輸大臣

綾部健太郎君

政府委員

運輸大臣官房長 広瀬 真一君  
運輸省海運局長 辻 章男君  
運輸省鉄道監督 岡本 悟君  
局長事務取扱 今井 榮文君  
運輸省航空局長 常任委員 吉田善次郎君  
会専門員

説明員

日本国有鉄 吾孫子 豊君  
道副總裁

本日の会議に付した案件

○海運業の再建整備に関する臨時措置法案(内閣提出、衆議院送付)

○外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法及び日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸事情等に関する調査(航空に関する件)

(海運に関する件)

(日本固有鉄道の運営に関する件)

○理事(天竺良吉君) 委員長席に着く

○理事(天竺良吉君) それでは、ただいまから委員会を開会いたします。本日は、金丸委員長が出席できませんので、私が委員長長の職務を行ないます。どうぞよろしく御協力のほどをお願いいたします。

初めに委員の異動について報告いたします。去る四月二十六日付をもって吉武恵市君、川上為治君及び鍋島直昭君が辞任し、その補欠として井野碩哉君、野上進君及び前田佳都男君が委員に選任されました。

○理事(天竺良吉君) 最初に、海運業の再建整備に関する臨時措置法案及び外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法及び日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部

を改正する法律案の両案を便宜一括して議題といたします。まず、両案について補足説明の聴取をいたします。

○政府委員(辻章男君) 私から、過日提案理由を説明いたしました法案につきまして、補足説明をさせていただきます。

わが国の海運業は、昭和三十七年十月末現在で六百六十万総トンの外航船舶を保有しております。で、輸出入物資の輸送の安定及び国際収支の均衡に多大の貢献をしているのでござい

ますが、諸般の事情によりまして、多額の借入金及び減価償却の不足をかかえ、その企業の内容は極度に悪化している状況でござい。これを利子補給の対象会社五十四社について見ますと、昭和三十七年九年度の状況でござ

いますが、普通償却の不足が六百四十億円でございまして、合計いたしますと九百三十四億円の償却不足があり、また自己資本が非常に少なうございまして、その比率は二〇%でございまして、極めて低く、借入金金は二千九百八十八億円でございまして、その三〇%に当たります八百九十四億円というものはいわゆる延滞となっている状況でござい

ます。このようにわが国の海運業の企業基盤は非常に脆弱でございまして、国民経済上よりいたしましては、どうしても外航船舶の増強をはからねばならぬのでござい。所得倍増計画におきましては、昭和四十五年度の所要外

航船舶は千三百三十五万総トンとされておりまして、これの目標を達成するためには、今後六百七十五万総トンの船舶を増加させる必要があるわけでございます。現在の日本船舶の積み取り比率でございまして、昭和三十六年度におきましては、輸入は、一般貨物が三九%、石油類が四三%で、いずれも五〇を切っております。また輸出におきましては五三%でございまして、この三十六年度の海運関係の国際収支は、IMF方式では四億三千五百万ドルの赤字でござい。また、いわゆる実質収支におきましては、一億五千四百万ドルの赤字を示しておるわけでございます。で、所得倍増計画の計算によりますと、昭和四十五年度の日本船舶の積み取り比率の目標は、輸入では、一般貨物を六〇%、石油関係を六五%、輸出は六四%とされておりますが、この所得倍増の最終年次におきまして、海運関係の国際収支は、IMF方式では五億六千六百万ドルの赤字となっており。しかし、実質収支では、二億五千四百万ドルの黒字になるように考えられておるわけでございます。

したがって、この際、海運業の脆弱な企業基盤を国民経済の要請に応じて外航船舶の増強を行ない得る程度にまで改善するとともに、今後建造される船舶につきましては、その建造のための借入金に対する金利負担を軽減いたしまして、国際競争力を強化することがぜひとも必要である、かように考えておる次第でござい

ます。以上簡単でござい。補足説明をいたします。

○理事(天竺良吉君) 両案について、質疑に入り。御質疑のあります方は逐次御発言をお願い。○相澤重明君 今の海運局長の補足説明で、三十七年九年度の普通償却不足六百四十三億、特別償却不足二百九十億、計九百三十四億の償却不足、その比率は、五十四社のいわゆる自己資本比率が二〇%と、こういう意味ですか、説明をして下さい。

○政府委員(辻章男君) さようでござい。○相澤重明君 そこで、五十四社の資産に対する自己資本比率が二〇%ということであるが、この五十四社のうち最も顕著なものというのはいくら会社ですか。

○政府委員(辻章男君) 特に顕著な会社という具体的な資料を持っておりませんが、御承知のように、大体この利子補給対象会社は、私どもは、運輸業者定期船及び不定期船を中心として選定いたしております運輸業者分と、それからおもに石油類の輸送に当たっておりますタンカー主力会社と、それから船舶を定期用船によりまして運輸業者に貸し船をいたしておりますいわゆるオーナーと、大きく分けまして三つに分類されるわけでございますが、今御指摘がございました一番自己資本比率の低いもの、また経営状況の一番芳しくないのは、今申しました中では、いわゆるオーナー——貸し船業者のグループが一番悪いわけでございます。

○相澤重明君 海運局の海運関係資料というのを、出してもらったのですが、そういうのも少しつけ加えておいてもらうと説明を受けるときにたいへんいいわけですが、これはあとで資料で出してもらえませんか。

○政府委員(辻章男君) さつそく資料を出すようにしたいと思ひます。

○相澤重明君 その次に、合計二千九百八十八億の借入金のうち三〇%に当たるこの八百九十四億円、これが延滞金となつてゐる。この延滞金の利子というものは、どういふふうには計算をされておるのでしょうか、これは元金だけですか。

○政府委員(辻章男君) これは元金だけでございませう。

○相澤重明君 そすると、船会社自身は相当経営的に困難になつておることは明かなわけですね。それで、その延滞金についての政府の助成といひますか、考え方といひますか、これらの会社に対する今までの支援策といひますか、そういうものについてどういふふうにお考えおつたのですか、延滞金についてです。

○政府委員(辻章男君) その延滞金と申しますのは、期限が参りましても期限どおりに銀行へのお金が返済できないというのがいわゆる延滞金でございますが、根本的には、海運企業が脆弱でございまして、延滞を出すような状況になつておりますが、一部市中の金融関係におきましては、現在多くの設備の借入金か五年程度しか期限がないわけでございます。船舶のようなものに対しては非常に期限が短いわけでございます。ちなみに開発銀行のほうは、現在、貨物船に対しては

十三年、油送船に対しては十一年という貸付期限になつておるわけでございます。五年というのには非常に少ないのでございまして、今提案いたしておきます。いわゆる利子補給法の関係におきまして、今まで五年でございしましたものを七年に延ばすような措置を講じておきます。また開発銀行におきまして、ただいま申しました貨物船十三年、油送船十一年というものを、おのの二年ずつ延ばしまして、貨物船については十五年、油送船につきましては十三年にするような措置をいたしまして、船舶のように非常に長期に償却するものに対する金融の措置をそれに即応するように改めていきたい、かように考えておるわけでございます。

○相澤重明君 それから、今の説明ですと、期間を、開発銀行のものを五年を七年とする、あるいは貨物は十三年を十五年にするという説明をいたしたいのですが、それはあれですか、期間を延ばすというだけで、利子の支払いを免除するとか、あるいは一定の期間支払わなくてもいいとか、そういうふうなことは考えていないのですか。

○政府委員(辻章男君) これは、海運業の再建整備に関する臨時措置法案におきまして、いわゆる十七次計画造船といわれております以前の金利を五カ年間猶予いたしまして、その猶予したもので元本の返済に充てさせていただきます。それによりまして償却の不足を解消すること、延滞を減らしていくというところが、この海運業の再建整備に関する臨時措置法案の大きな眼目でございます。

それから、先ほど言葉が足りなかつたのでございまして、市中の金融機関の借入金を五年を七年にするようにしますとともに、利子補給もそれに即応するようにいたしまして、また利子の額も、船主負担になりますものを、市中につきましては、今まで七分一厘でありましたものを、六分の負担とするようにするわけでございます。また開発銀行につきましては、従来一分五厘の補給によりまして船主の負担金利が五分でございしたものを、補給率をふやしまして船主の負担金利が四分になるようにしようというものが、いわゆる利子補給法の改正の眼目でございます。

○相澤重明君 そこで、三十七年九月期ということで先ほどの御説明があつたわけですが、補足説明が。そこで、十八次計画造船はどういうことになつておるのですか。

○政府委員(辻章男君) いわゆる十八次の計画造船と申しますのは、三十七年度の計画でございまして、当初は、定期船につきましては七割程度の開発銀行の融資をする、それから定期船以外につきましては五割程度の開発銀行の融資をする、利子の負担は、市中からのものにつきましては、七分一厘程度にまで補給する、また開発銀行につきましては船主負担が五分というふうなことで発足したのでございまして、けれども、昨年度は非常に金融が逼迫いたしましたので、ただいま申し上げましたような当初の計画ではなかなか円滑に船舶の建造ができないような情勢でございまして、途中において変更いたしました。利子の補給はそのままでございしますが、定期船につきましては、開発

銀行の融資を八〇%とする、その他の船につきましては七〇%するというふうな、開発銀行の融資比率を引き上げまして、昨年の秋に実施をしたわけでございます。その結果、約三十七、八万トンの船舶の建造がこれによつて現在進行途中でございまして、それで、実は三十八年度の予算の折衝のときにおきまして、利子補給を強化する、つまり市中銀行の船主負担金利を六分、開発銀行を五分にするという利子補給の強化を十八次船まで及ぼすべきであるというところになりました。その所要の予算が三十八年度予算に計上されておるというふうな経緯に相なつておるわけでありませう。

○相澤重明君 これは運輸大臣の問題だけれども、昨年の計画造船の場合に、市中金融については、協力的な当時は態度だつたと思ふのです。協力を求める三つかのその当時話をされたですね、運輸大臣。今私書いたの持つてこないの。そこで、市中金融の方の協力度合いというものが、私は今海運局長から報告されたように計画造船そのものの計画を途中でやはり変更しなかならぬことになつたのじゃないかと思ふのです。つまり、金融といふものはそんなに甘いものじゃなくて、自主的に船主のほうで、相当逼迫をして、結局はこういう変えなかならぬ、また提案をしていかなかならぬことになつたと思ふ。そこで、私ども社会党としては、当時、この年間の計画造船を、十八次造船を含んで、とにかく五十万トンにするか、百万トンにするか、七十万トンにするかという議論のあつたときに、こういう国家的な、いわゆる貿易の収支を最も改善する

大きな問題ですから、したがつて、積極的な取りきめをすべきであるという意見を私當時はいたと思ふのですが、今の海運局長の言う三十七万トンないし八万トンというのは、これは十八次計画造船ですね。それから、戦艦船の問題の關係はどういふふうなんでしょうか。

○政府委員(辻章男君) 戦時標準型の船舶につきましては、いわゆるだんだんと老朽化して参りまして、これは御承知のように戦争中の急造船でございますので、これをスクラップにすることが望ましいと、しかし、そうなりますと、それを持つております船主あるいは乗組員の雇用の問題等も起こつて参りますので、いわゆる財政資金を投入いたしまして代替建造をやつていこうということ、三十六年度から三十七年度までをやつていこうということにいたしました。ちょうど三十八年度がその最終年度になるわけでございます。そこで、これは一部は開発銀行からの財政資金の融資、それから非常に小さな弱小船主につきましては、特定船舶整備公団を通じて財政資金を投入してやつていくという、一つのルートを作りまして、三十八年度におきまして残つてゐるものを全部一掃するということ、財政資金の手当をいたしておるような状況でございませう。

○相澤重明君 そすると、戦艦船の代替建造については、今年度に完全に当初の三カ年計画はできる。当初の三十六年に、戦艦船の代替建造をやろうじゃないかということ、あの当時スクラップ計画といふものを立てたわけですね。それは、この今年度の最終年度においては、当初の計画といふもの

は完全に終わると、こういうことですね、それでいいですか。

○政府委員(辻章男君) これは大体そういう方向でございますが、こまかいことになりましても、本年じゅうに代替船が全部完成はいたしませんけれども、本年じゅうにめどがつくといえます意味は、本年じゅうに代船の建造に着手いたしまして、竣工するものが一部は来年度にかかるとあるといふことでございますが、大きな筋道といたしましては本年度でめどがつく、かように御了解願つていいと思ひます。

○相澤重明君 そこで、船員の待遇、労働条件の問題ですが、それについては、船主協会と、政府の指導というものが、これに完全にはそぐはないうわけですね。今の、今年度、三十八年度に「三カ年計画の最終年度で、今言った代替といふものがめどがつく。それについては、今言った、船員が余るとか、あるいはどういふ事情が起きるとか、あるいは、当初心配がいろいろあつたわけですね。そういうことは完全に心配がなくなった、こう理解していいですね。

○政府委員(辻章男君) さようでございます。

○相澤重明君 それから、三十七年十月末現在で六百六十万総トンの外航船腹を保有し、四十五年度の所有外航船舶は千三百三十五万総トン、今年度のを含めると幾らになるのですか、三十八年末は幾らになりますか。

○政府委員(辻章男君) 三十七年の十月末で、今御指摘がございましたように、これは三千総トン以上の船舶を一応外航船舶として計算したものでござ

います、これが約六百六十万総トンでございます。おそろく三十八年度中にはこれよりも約百万トン近いものが増加するであろうといふふうに考へております。と申しますのは、三十七年の十月末の数字でございますので、いわゆる十八次の計画造船、これが先ほど三十七、八万トンと申しました、正確には三十九万トンくらいでございますが、これが加わりますし、それから一部今後いわゆる十九次船としてやつて参りますものも加わつて参りますので、百万トン近い数字がこれに加わつてくるのじゃないか、かように、推定でございますが、考へております。

○相澤重明君 そうすると、大体私も社会党が当時まあ百万トンを作ると言つておつたのと政府の言つておるのとは變りがない、そういうふうなことが数字的に明らかになつてきたのですが、そこで積み取り比率の問題ですが、これはIMF方式といつておるのだが、例の共同市場の問題について同盟の運賃問題といふものがあるのだな、これは今どういふふうになつておりますか。

○政府委員(辻章男君) 同盟の運賃問題と言われましますのは、おそろくニューヨーク航路の問題であらうと思つたのでございますが、御承知のように、ニューヨーク航路につきましては、昨年来いわゆるアウトサイダーが出て参りまして、そのために競争上同盟のほうも運賃を下げまして、これと競争をしてゐる状態がなお続いております。でございます。で、これは、同盟といたしましてそういう運賃を下げつておることは、これに参加いたしております。

すわが国の主力の海運会社にとりまして非常に大きな痛手でございます。相當の収入減を來たしてゐるわけでございます。これに對する對抗策をいたしましては、同盟の内部で結束を固めますとか、あるいは二重運賃制の早期の実施を圖するとか、あるいは日本船だけにおきまして共同して経費の節減をはかる、また配船の合理化をはかる、そういうふうな対策を今いろいろ検討してゐるといふ段階でございます。

○相澤重明君 それと関連していま一つ聞いておきたいのは、タンカーの問題が國際的に見ても重要な問題であるといふことはわかつております。輸出船舶の現状はどうなんですか。つまり、各國の名前による建造が行なわれるわけですね。これはすいぶんあつたと思うのです。そういう船舶を日本で作るわけですね。その現状はどういふふうになつてゐますか。これはいろいろ問題と相當私には大きな関連があると思ふのですが。

○政府委員(辻章男君) この船舶の輸出につきましては、実は所管は船舶局でございますが、現状は、輸出につきましても、相當量を日本としては輸出をしてゐるわけでございます。船舶の輸出につきましても、各國に比して日本は割合優位にあるといふふうは何つておりますが、明細な点につきましては担当の船舶局のほうから答弁をお願いしたいと思います。

○相澤重明君 あとでそれは運輸大臣のほうから、海運局長からも連絡をとつてもらつて、報告をしてもらいたいと思ふのです。

私は、單に船舶の輸出といふことが、日本の産業の振興といふこともあるけれども、それだけではなくて、國際海運の競争については、つまり運賃のダンピングが行なわれるといふことについて、それが無關心ではない、こういうことを私は思つてゐるわけですね。ですから、こういう点については十分配慮しないといふと、実は日本の海運業に對する、特に外航船舶建造の利子補給まで國家的にして、その反面にこの船舶の建造をして第三國の名前でタンカーが輸出される、そして運賃はダンピングする、そういうと國際競争では必ずしも日本は有利ではない。こういうことは、さつき當面の運賃の問題も含んで私はちよつとあなたに聞いたのだけれども、これは相當な問題、しかも今やスリパーといふ四万トンとか五万トンとかいふのは小さいんで、もう十万吨以上のものがどんでんできてゐるのです。こういうことからいけば、われわれが國の税金で、國民のいわゆる税金をいかに効率的にそういうふうな産業の發展に使うかといふことに對して、使ひ方があつたと思ふのです。せつかく一方では利子補給をして奨励はしておるけれども、他面そういう三國によつて海運業界が荒らされる、こういうことについては、これはまあ國連の中でも重要な問題になつてくると思ふのですが、私は相當やぶばり政府もこれらの問題については考へていかなければならぬと思ふのですが、きょうは時間がないから、私は、この前もいろいろやつた資料をたくさん持つておるけれども、きょうは持つていないから、ただ概括的なあなたたちの考へ

ておることを聞いていただけなんです、ひとつ専門的に突つ込んで、これはやはり相當政府で考へていただくかといふと、問題があつたに残ると私は思ふ。海運業といふのは、なかなかまやましい問題ではないのですから、特に政府はそういう点は検討を進めてもらいたいと思ふ。そういう点をできれば資料で少し出してもらつて、この次に私は質問したいと思ふ。きょうはただ政府の考へ方だけを聞いておいて、この次に詳細に質問いたします。

○河野謙三君 関連して。これは資料で求めるほどのことではないと思ふのですが、先ほど定期船、不定期船、それから油送船、それからオナー、というふうに分けられましたが、六百六十万トンを四つに分けますとどういふ比率になりますか。

○政府委員(辻章男君) それも後ほど資料でお出しさせていただきますと思ひます。ちよつと分類したのを持つておりません。

○河野謙三君 それでは資料を御提出願ひますが、私が伺ひたいのは、一番採算の悪いのはオナーだ、だから日本六百六十万トンの保有船舶の中で、オナーに属する部分の比率が高いのか低いのか、それを私は知りたいたいです。同時に、もし資料を御提出願ひするならば、ついでに、アメリカなり、イギリスなり、それらの主要なる海運先進國ですか、これらの國を今の四つの區別をした場合に、一体どういふ比率になつてゐるか、これをひとつお示し願ひしたい。それから、昭和四十五年までに、千三百何万トンになる、その場合に、今の計画でいくと、四十五年にはその四つの區別がど

ういう比率になつてくるのか、今のままで伸びていくのか、それともオーナーをすつと減らしていくのか、それともまたふえる形になるのか、それらの点をちよつと資料でお示しを願いたい。もし資料でなければ、私は、お手数をかけなくて、大体でもいいですから、今手元の資料で御説明いただければ、それでけっこうでございます。

○政府委員(辻章男君) ただいまの河野先生の御質問、現在のオーナー、運輸業者、それからタンカー関係者、その三分類のものは簡単に資料が出るわけでございますが、将来の展望としては……その現在の比率、現在オーナーの大きさは数字を申し上げますと、いわゆるオーナーの持つておりますものは外航船舶の中の約三分の一程度でございます。三分の二は運輸業者及びタンカー主力関係者といふことになつておるわけでございます。まあオーナーが非常に悪いといふお話がございましたが、そのとおりでございます。

ただ、これは、オーナーがなぜ今一番非常に悪いかと申しますに、つきましては、いろいろ原因があるわけでございます。一つは、先ほど相澤先生からも御指摘がございましたように、最近の傾向として、非常に船が大形化してきておる。それで、数年前までは、貨物船におきましては、大体一万トン級の船が世界共通に一番使いやすい船と考えられておったわけでございます。鉄石船につきましても、四万トンといふふうなものが出てきております。油送船につきましては、十萬トン近いようなものが出てきております。そういうことによりまして、世界的に

的に一万トン級の不定期船といふものが非常に悪くなつてきておる。そういう大きな低コストのものが大量に鉄石とか油といふものを運んで参りますと、一万トン級のものが小さくなりまして、コストが高いといふために一般的に非常に悪くなつた。それで、そういう一万トン級の船を不定期船として使つておりますものを一番多く持つておりますのがオーナー群でございます。そういう点から、オーナーの状態が非常に悪いといふことの一つの原因に相なつております。

○河野三君 関連で恐縮ですが、もう一言。そうすると、大きく分けまして、オーナーといふのは小資本で、一般の定期をやつてゐるのは大資本。資本の多寡で分けると、オーナーといふのは比較的小資本の連中が多い、こういうふうに見られますか。

○政府委員(辻章男君) さうでございます。今御指摘になりました点につきましては、あらためて資料を提出いたしますが、大体的な概況はそういうことになつております。

○河野三君 関連で恐縮ですが、もう一言。そうすると、大きく分けまして、オーナーといふのは小資本で、一般の定期をやつてゐるのは大資本。資本の多寡で分けると、オーナーといふのは比較的小資本の連中が多い、こういうふうに見られますか。

それからまた一面、これは日本の海運共通でございますが、先ほど申し上げましたように、自己資本率が二〇％といふような非常に借金過多の経営をしてきておるわけでありまして、金融の動向によりまして建造するのしなないかといふことが大きな問題になるわけでありまして、それで、どうしても金融のゆるむときに大量の船を作るといふ傾向が従来からあつたわけでありまして、金融のゆるむときは非常に好景気のときでございます。いま、特にいわゆるスエズの動乱の当時非常な好況でございましたが、非常に船価も高かつた。そういうときに多くの船が作られて、比率としましては、特にオーナーが非常に多くの船を作つた。いわゆる高船価船といふもので、そういう船を作つたわけでございます。今にしますれば、これがオーナーの経理を圧迫しておる。その他自己資本の比率が一般に悪いわけでございますが、オーナー群につきましても、特に悪い。そういうような原因によりまして、現在のオーナーが非常に苦境にあるといふことでございます。

○河野三君 今度の法案の示す、海運業界をもつと資本の統合で一つ一つを大きくしようといふ場合に、このオーナーに属するものが大資本のほうにだんだん吸収されて、オーナーが全然なくなるといふことはないでしょうか。けれども、この法案の実施にあつて、結果的にはオーナーといふものは非常に減るといふ見通しを持つておりますか。

○政府委員(辻章男君) 今の見通しでは、オーナーといふものが数としては急激に減少するといふことはないので、はないか、かように考えております。と申しますのは、オーナーといふものは、船に船員をつかまして——定期用船と呼んでおりますが、定期用船の形で運輸業者に貸しまして、それで用船料といふものをもらふ。運輸業者は、その船を借りまして、自分で荷物を集めて、配船をいたしまして、そして運賃を得る。結局、運輸業者としますれば、運賃収入の中から用船料を払ふ、何ほどか残るのか残らぬかといふことがまあいわゆる商売の妙味になるわけでございます。

○河野三君 現状は、今申し上げましたように、一般的に一万トン級の船が非常に採算が悪い。しかもオーナーは、いわゆる高船価船といふふうなものを多く持つております関係上、なかなかオーナー自体として採算に合ふような用船料がもらえない。そういうことで、オペレーターとしましては、できるだけオーナーのことも考えまして、採算の許す限りの用船料を支拂つておる、そういうふうな状況でございますが、そういう関係を、この際もう一べんにオーナーを吸収してしまふかと申しますと、さうなりますと、オーナーの業態におきましては、相当の数がいわゆる父祖伝来海運業をやつておる、あるいは同族的な色彩の強いものと相当ございまして、何とか会社社の看板は残していきたいといふふうな気持ちも強いのでございまして、私どもとしましては、いよいよオーナーがオペレーターと合併しなければならぬという建前をとりまかせ、合併することでもけっこうでございますが、さうでなくとも、長期安定的な用船の關係が續くならばグループとして強力な運営ができるのではないかと、さういふ建前を、この今提出しております法案におきまして集約については、さういふふうなオーナーについての考えをいたしておるわけでございます。まあ現在の状況では、先ほど申し上げましたように、オーナーが今回の集約の問題によりまして急激に数が減るといふことはないのじやなからうか、かように実は推定しておるやうな次第でございます。

○河野三君 資料は九日の次回の委員会にいただけと思ひますが、そのときまた詳細資料に基づいてお伺ひしますが、私は先ほど伺ひますと、オーナーが三分の一の勢力を持つてゐるといふことは、まあ外国の資料をいただかなければわかりませんけれども、私は少し比率が高過ぎるのじやないか、そこによつたり日本のオーナーの不健全なものが出てくるのじやないか、だから政府として政策的に将来に向かつてこのオーナーとその他の比率をどういふふうにしていくか、こういうことをあわせて伺ひたい。詳細はまた資料に基づいて伺ひます。たいへん失礼しました。

○小酒井義男君 時間の關係もあるやうですから、私は二点ほどさうはお尋ねしておきたいのですが、先ほどの海運局長の補足説明をお聞きしておると、何か積み取り比率の低いのは船腹が不足しているからだ、と、船さえできれば非常に比率も上がつて黒字になるのだといふふうな受け取れる説明だったので、それが、それで解決つくのですか、船舶さえふえれば。

○政府委員(辻章男君) これは、もちろん積み取り比率の向上には限度があると考へております。いくら船を作りましても、みな日本の貨物を一〇〇％日本船が取るといふことは、これはもうできない相談でございますが、所得倍増計画で目ざしておりますやうな平均六二、三％までの比率といふものはあげ得るのではないかと、さういふふうな考へておる次第であります。

○小酒井義男君 これは将来の想定です。これは議論しても仕方がないのです。が、ほかの国でもいろいろな対策を考へてくると思ひます。こちらだけの都合のいいふうになるといふことは少し見通しが甘いといふ気がするのです。

が、どうなのですか、自信がありますか。

○政府委員(辻章男君) これはまあ、しばしば問題になっておりますように、アメリカ等におきましては、アメリカンというような運動もございまして、また新興海運国におきましては非常に排他的な海運政策をとるところもございまして、私どもも手をこまねいておるわけではございませんで、種々の外交折衝、経済交渉も通じて、所得増進計画に目標とされております程度の積み取り比率は取り得るし、また取らねばならないというふうにも考えておる次第であります。

○小酒井義男君 まあいくら議論をしてもきりがないことですが、なかなかそう簡単にははいかないと思ひます。

それからもう一点、これは少し高い質問になります、海運の経済価値といひますか、これはやはり、これだけの助成をするとなれば、海運の助成をしなければならぬという説明が要ると思ひます。その助成にも限界があつて、無制限のものではないと思ひます、その経済価値といふものについて、ひとつわかりやすく説明をしてくれませんか。

○政府委員(辻章男君) これは、お手元に海運関係資料という資料を配付していただいておりますが、これの一番最後のページに海運関係国際収支という表がございまして、ここに右の欄に実質収支という表がございまして、三十六年度の欄をごらん願いますと、三十六年度におきましては、受けとしまして、六億七千万ドルが受けに計上されております。払いに六億四千三百万

ドルが計上されておりますが、ここで受けと申しますのは、日本の外航船が、これはドルでありましよう、あるいはポンドであつて、あるいは円貨であつて、運賃を受受したものの総計がこの六億七千万ドル——これは、先ほど申し上げましたように、大体六百六十万トンぐらいの外航船腹でございまして、大ざっぱに言ひまして、外航船の百万総トンで年間一億ドルの外貨をかせぐかあるいは節約しているといふこととございまして。ところが、この払いといふのは、日本が外国船に三十六年度に払った数字でございまして、六億四千三百万ドル外国船に払つてゐる。船腹を増強することによりましてこの外国の払いを減らしていく余地は十分あるのではないかと、かように考へるわけでございます。それからもう一つ、この六億七千万ドルという数字は、日本の産業別、品目別の輸出貿易を見まして、一番大きな数字を占めております鉄鋼とか、繊維とか、相当の輸出がございまして、海運ほど大きな数字にはなつておらないわけでございます。それからまた、よく問題になるのでございまして、海運の外貨手取率、つまり、純粋に一億ドルのかかりに外貨運賃の収入を上げたとして、どの程度歩どまりがあるのか。たとえば綿製品で申しますれば、棉花を輸入して出すわけでございますから、棉花の原料代だけは引かなければならぬといふふうな計算をいたしまして考へてみましても、海運の外貨手取率といふものは決してほかの産業の外貨手取率に劣らないといふ計算になつております。これにつきましても、後ほどまた資料でお出ししたいと思ひます。

けれども、そういう点から申しまして、非常に額が大きくて、しかも外貨手取率が悪くない。それからもう一つは、これも大きな問題でございまして、御承知のように、貿易の自由化というふうなことが言われております反面、貿易輸出につきましても、やれ自主規制でありますとか、あるいは保護関税とかといふふうな、いろいろ各相手国によりましては障害があるわけでございます。まあ海運につきましても、そういう障害が比較的小さい。シップ・アメリカンの問題でございまして、あるいは先ほど申し上げた新興海運国の排他的な空気はございすけれども、貿易関係よりは現在のところ壁は薄いのじゃないか。しかも、たとえば日本の鉄鋼業者が日本の船会社と話し合ひをすれば、それで日本人同士の間で外貨の節約が可能になる。あるいは、日本の石油会社と日本の船主とがタンカーの契約をすれば、それで事が済む。そういうふうな点から申しまして、もちろんな商品貿易も伸ばさなければならぬが、商品貿易を伸ばすよりも——

比へますれば、海運によつて外貨を得ることが非常にたやすいのじゃないか、まあわれわれはかように考へておる次第でございまして。

○小酒井義男君 たとえば、一億ドルの運賃収入を得るためにどれだけの助成をしてもその一億ドルというものは必要なんだというふうな何かめど、見通しというのか、ものさしというふうなものはあるのですか。

○政府委員(辻章男君) これは非常にむずかしい問題でございまして、つまり、助成の厚さと、それと国際収支への貢献とをどういふふうなバランスを考へるかといふことであらうと思ひます。でございまして、今御質問の的確にお答へすることにあらうかと思ひます。でございまして、今提案いたしております二法案の考え方は、海運といふものは、船舶がいれば生産の基礎手段でございまして、これは非常に資本のかさむものでございまして、外国と比較いたしまして、日本の船舶も非常に優秀でございまして、また日本の運輸会社の商業的な手腕というものも決してひけをとらぬわけでございます。一番海運の問題でマイナスになりますのは、非常に金利が高くて、巨額の船舶を借入金であります関係上、その金利負担というものが外国との間に一番大きなコストの開きになつておるわけでございます。実際の競争力の問題としましては、この金利を国際海運の国際金利並みに引き下げてやるといふことが利子補給の強化の主眼点でござい

ます。

もう一つ、再建整備臨時措置法の関係でございまして、これは今まで過去にいろいろな要因がございまして、これが重なり重なり合つて、現在のような脆弱な企業基盤になつたわけでございます。これを、今後船舶建造をやつて十分対抗できるまでに企業基盤を強化していくといふために、先ほど申し上げたような開発銀行の利子の猶予を中心としたものでこの企業基盤を強化しよう、これによつて十分に対抗できるんじゃないか。現在を考へれば企業の体質も何となく国際競争に耐えられるようになれば、今後作る船舶は、それで同じベースで諸外国の海運会社と国際競争に競争できるんじゃないか。あとは各企業の努力に待つていきたい

という考へ方をいたしておる次第でございます。

○小酒井義男君 いずれまたお尋ねをする機会があると思ひますから、質問はこれだけにしておきますが、私も資料をひとつ。こういう資料なら出していただけるかと思ひますが、きょう配付していただいた「海運関係資料」の3に、利子補給対象海運会社の経理状況、この中の一番下にあります、昭和三十七年九年度の五十四社ですね、この表に基づくところの各社別の数字を出していただけないか。

○政府委員(辻章男君) 承知いたしました。

○河野謙三君 私も資料の要求ですが、船舶の稼働率の推移という資料はできますか、年次別に。それと一つは、フレートの年次別の推移、これは過去三年でも五年でもけっこうです。

○政府委員(辻章男君) ただいまの御要望の中のフレートの推移は、これは完全にできます。

稼働率の推移でございまして、これはちょっと困難かと思ひますが、できるだけ御趣旨に沿うようなものを作るように努力してみたいと思ひます。

○河野謙三君 これは、今小酒井さんの質問を伺つて、ちょっと私はその資料を要求する気になつたんですが、船がふえれば荷物がふえていくのか、船のふえた率で荷物がふえないのか、これは過去において船が順次ふえていますね。船がふえていくに従つて稼働率は下がらぬで幾ら上がつてゐる

水上機でございまして、操縦士は二名乗っておりまして、一名は清水祥男、それからもう一名は野口剛、それぞれ二千時間以上の飛行経歴を持っておるベテランの操縦士でございます。乗客は横井さん初め九名の方が乗っておられまして、これらの方々が全部おなくなりになりました。

事故の概況を御説明申し上げますと、大阪空港を五日の八時十一分離陸いたしましたして、高度二千フィートで飛行いたしましたして、岸和田を当初視認い

たしまして、次いで友ヶ島を確認いたしました。雨雲が低いために高度を五百フィートまで下げて飛行を続けて参つたのであります。それからさらに友ヶ島付近におきまして、あそこですでに私どものほうで指定いたしました飛行経路上のポイントがございまして、そのポイントにおきまして、和歌山から沼島。これは淡路島の南端の島でございまして、沼島と徳島を結ぶ線、これが飛行経路でございまして、この経路を結ぶ線に到達したと推定い

たしましたので、機長は針路を変えまして、自分は、その線で沼島を経由して徳島に直線飛行できるというふうな判断いたしました。その沼島通過時の安全度を考慮いたしまして、五百フィートから九百フィートまでいたしまして、雨と雲で前方視程がございまして、雨が降って飛ぶ続けてまいりましたが、そのまま飛び続けていったわけでございます。ところが、その機長が判断した針路が角度においてずれておりまして、まっすぐに先へと申し上げました南淡町に所在する山に衝突した、こういうことになったわけでございます。機体、発動機等の状況につきましては、衝突と同時に百

メートル内外にわたって四散いたしましたので、十分な調査はできませんが、残存部分について調査いたしました結果、事故の要因となつたと認められるような故障等が全然エンジンについては考えられないのでございます。なお、御承知のように、機長並びにもう一人の操縦士については、重傷を負つて生存いたしてございまして、係官も十分本人からその当時の状況を聞いて参つてきておるわけでございます。したがういまして、エンジン等については故障はなかつたといふことは、確認いたしておるわけでございます。

当時の気象の状況でございますが、機長は、出発前に運航管理者から徳島の状況を聞きまして、有視界飛行が可能であると判断して大阪を出発いたしました。さらにまた飛行中、八時四十五分ごろ友ヶ島を通過する前に、機上無線で徳島の営業所と交信いたしております。そのときに、その交信によりまして、徳島の気象が、雲の高さが四千フィート、視程七マイルといふことで、良好であるといふ情報を入手いたしております。なお、当時の大阪空港及び徳島飛行場の気象状況につきましては、大阪も雨が降つて、天気は良好ではございませんでしたが、制限の気象条件よりは良好な気象条件で、有視界飛行で飛び得るような状態ではございました。徳島飛行場につきましては、先ほど申し上げましたように、比較的良好的な状態であつたといふふうにデータが入つております。

事故の推定原因につきましては、現在、十分な調査を続行いたしてありますが、有視界飛行の飛行計画を出しまして、有視界飛行で飛行を開始いたした

たのでございますが、運航規程の面から申しますれば、雲中飛行を行なつてはならないわけでございます。しかるに、雲中飛行を行なつて位置の推定を誤り、淡路島の南岸を和歌山―沼島―徳島を結ぶ線と誤つて低高度で飛行したといふところに、この事故の原因があつたのではないかといふふうに推定されるわけでございます。

簡単に申し上げますが、以上、御報告を申し上げます。さらに御質問によつてお答えいたします。

○理事(天竺良吉君) それでは、続いて躍進号の遭難の報告を大臣から聴取いたします。

○国務大臣(綾部健太郎君) 中共の躍進号遭難事件の概要を御報告申し上げます。

船の名前は、貨物船であつて、躍進号という船号で、信号符号がBOSOといふのでございまして、それから総トン数は一万一千四百八十二トンでございます。船主は中国遠洋運輸公司上海分公司でございます。積荷は、トウモロコシ一万トン、碇石三千トン、出港した日時は青島を四月三十日の午後四時、入港予定日時は門司五月二日午前十時の予定でございました。

遭難の日時及び場所、海上保安庁の通信所が受信したSOSは三十八年五月一日午後二時五十八分、日本標準時でございます。それから海上保安庁の巡視船「こしき」の調査したところによりますと、躍進号船長の言によるもので、昭和三十八年五月一日午後二時四十五分(日本標準時)を、そして北京放送によりますと、昭和三十八年五月一日午後三時十分―日本標準時に直し

て午後三時十分、場所は、北緯三十一度五十一分、東経百二十五度二十分、それから巡視船「こしき」が調査したところによると北緯三十一度五十二分、東経百二十五度〇一分、それから北京放送によるものは北緯三十一度五十二分、東経百二十五度〇五分と、こういったところが遭難の日時、場所であります。

それから遭難の状況は、昭和三十八年五月一日午後二時五十八分、名瀬保安部通信所、第九管区本部通信所等で、躍進号のものとと思われるSOSを受信したが、船名及び遭難位置は不明であつた。

昭和三十八年五月一日午後三時八分、第七管区本部通信所は、北緯三十一度五十一分、東経百二十五度二十分の地点で、呼び出し符号BOSO―BOSOはさつき申しましたように躍進号の通信信号の名称でございまして、BOSOがSOSを発信していることを傍受しました。

同日午後四時〇七分、第十管区本部通信所は、英船のGGXE及び米船のエバグリーン・ステート号七千九百五十九トンの貨物船が救助に向かつてた旨を傍受いたしました。

同日午後四時十四分、第八管区本部通信所は、上海海岸局よりエバグリーン・ステート号あて、アイ・ニー・ド・ナット・ヨア・アシスタンス、ブリス・リターン・ヨア・オン・コース、サンキュー、こういった信号を傍受いたしました。

それから昭和三十八年五月二日午前四時二十二分、第七管区本部あて上海ポートオーソリテイから、長崎無線局を経由して、次のような要請がありま

した。「中国汽船躍進号は北緯三十一度五十二分、東経百二十四度五十六分の地点で魚雷三本を受け沈没、乗組員は日本漁船に救助された。現在乗組員は漁船に収容されているので、調査の上、状況を回答願いたい」という通信を受け取りました。

救助の状況を申し上げます。付近海域に航行中の前記英船のGGXE及び米船のエバグリーン・ステート号は、現場に急行、捜索に当たつたが、該船を発見できなかったの

で、捜索を打ち切り、通常航海に復帰した模様である。

五月二日午前一時ごろ、付近海域で操業中の日本水産所所属鮫丸百八トンは、北緯三十一度五十五分、東経百二十五度〇一分、淡路島西端浦SW百十五海里の地点で、同船のポート三隻、乗組員五十九名を発見した。

第七管区本部は、巡視船「こしき」あて現場に急行するよう指令、巡視船「こしき」は、二日早朝現場へ乗組員全員を救助収容した。

上海港外までの乗組員の輸送について、上海港長から上海海岸局を通じて、巡視船「こしき」船長に対して、乗組員の輸送方につき要請があつたので、外務省と協議した結果、差しつかえない旨同省から連絡があつたので、直ちに本庁より第七管区本部を経て巡視船「こしき」に指令した。

巡視船「こしき」は、二日午後八時三十分、三十一度三十分N、百二十二度五十一分Eにて、中共軍艦二二一号と

会合し、午後九時三十分友好裏に異状なく全員引き渡しを完了した。

遭難現場付近の状況。

第七管区本部は、現地関係者から次のような情報を五月二日入手した。五月二日午前七時四十七分、朝日新聞社航空機が、三十一度五十二分N、百二十五度〇七分において、半径約二海里にわたる浮流油を視認した。

二日午前九時から正午までの間に、NHKチャーター機は、現場付近にて、幅五十メートル、長さ約二海里の浮流油、ハッチふたと思われる木片並びに航行中の軍艦二隻を視認した。

五月三日午前十一時三十五分ごろ、付近操業中の日本漁船第三東海丸は、三十一度五十一分N、百二十五度十分Eの地点にて、躍進号のものとと思われるポート一隻を発見した。巡視船「こしき」が現場に急行して確認の後、曳航に努力するも、ポートは水船となり、曳航困難のため、曳航を断念した。この件につき上海海岸局に対し打電したところ、同局は了承した。

以上が躍進号に対する今日までの経過並びに海上保安庁の現状でございます。

以上御報告申し上げます。

○理事(天竺良吉君) 次に、国鉄新幹線に關して国鉄当局から発言を求められておりますので、これを許可いたします。吾孫子副總裁。

○説明員(吾孫子豊君) 先般来、東海道新幹線工事の工事予算のことにつきまして、新聞等にいろいろ報道せられておりました、各方面に御心配をおかけしていることをたいへん恐縮いたしておるものでございますが、実は、新幹線の工事につきましては、おかげさまで、全体としては順調に進行いたしておるのでございますが、やはり工

事の進捗に伴いまして、だんだんと地元との設計協議によつて、いろいろ当初予想をしておらなかったような要素が出てくる面もございまして、また試運転線等における試験の結果、あとから設計の変更を要するのではないかと、いろいろな問題が出てきておる点もございまして、いろいろな点で当初の計画に対して、ある程度の予算の増額といふこともやむを得ないのではなからうかといふふうに思われまして、いろいろ心配な点もありますので、目下国鉄といしましては、それらの今後の見通しとあわせていろいろな検討を加えておるような次第でございまして、新聞には六百億とか八百億とか、あるいは千億とかいろいろな数字が報道せられておる模様でございまして、今後どれだけの増額が必要であるかといふことは、これは新幹線が開業いたします際のいろいろな条件とも関係してくることでございまして、今それをはつきり確定するといふことはまだできない状況にございまして、また個々の、あるいは増額を要するのではないかと見込まれるようなそれぞれの工事の項目につきましても、さらに検討すべき点がいよいよ残されておるもので、私もいろいろ残されておる、それらの点をたゞいま慎重に調査いたしておる段階でございまして、したがって、政府御当局にもまだ正式に御報告を申し上げ得る状態になつておりません。新聞その他にいたしましては、これを発表するといふふうな段階にはなつておりません。さうな状況でありますために、詳細なことについて、当委員会におきましてもまだ御報告を申し上げ得る状況ではございませ

んが、しかし、率直に申し上げまして、まあ国鉄としても、初めての経験でございまして、いろいろな面で必ずしも予定どおりいかない面も出てくるのが心配されておりますけれども、私も、私どももいたしましては、できるだけ当初の計画の線が大きく狂わせないやうなことのないうちに参りたいと、慎重にあらゆる角度から検討を加えておるような状況でございまして、  
○理事(天竺良吉君) 別に御質問はございませぬか。  
ちよつと速記をとめて。  
〔速記中止〕

○理事(天竺良吉君) 速記をつけて下さい。  
○相澤重明君 私は、副総裁に今説明を聞いたことではちよつとわからぬ。そこで運輸大臣、あなたに聞いておきたいのです。あなたが三十八年度の予算編成のときに、国鉄当局と相談をされたと思う。そのときに、今次東海道新幹線のことも含んで国鉄予算といふものはきまつたわけですか。それが先ほどのうそ八百などという話もあつたけれども、とにかく六百五十億にしる八百億にしる、とにかくいすれにせよ、新聞にこれだけ大きく取り上げられておることが、今の程度からかぬといふような報告自体が私はけしからぬと思う。それは作業を進めていく過程において、こまかい点についてどうなつておるかという点については、これは変わるかもしれない。とにかく原則的な問題は、私は、当然決定をされて予算といふものは補正をされておる、こう考えておるわけです。それはあなたの姿勢の問題だ。運輸大臣が監督大臣として予算を編成するときに

どういふふうに考えてやつたのか、これをひとつ聞かしてもらわなければいけません、これが一つ。  
それから、御承知のように、あなたもきょう運輸委員会にお見えになるのに時間がかつたというのには、総理大臣とお話しになつたと思ふんだが、十河国鉄総裁の進退問題、その話を聞けば、十河国鉄総裁は、この予算の問題にもからんでやはりやめる一つの意思があるといふことを表明されている。だから、十河総裁自身も、明らかに自分の今までの任期の中での評判、不評判の問題もあつたかもしれないけれども、とにかく東海道新幹線の予算の問題については、めくら判であつた、こ

ういふことについては、自分もやはり考えているんじゃないかといふふうに思ふわけですね。だからあなたが、十河総裁が辞意を表明されたといふことをわれわれ聞いておるのだが、しかし、これは運輸大臣に正式にあつたのかどうか知りませんが、われわれ運輸委員としてわからぬ、選挙中で休んでおつたから。そこで、われわれはあなたから、十河総裁が辞表を出したのか、実際にいつ出したか、その理由は何か、こ

ういふ理由を知らしてもらわなければならぬ。  
それから三つ目の問題は、私はやはり重要な問題だと思ふのだが、吾孫子副総裁は、運輸委員会であるから慎重を期しての発言であつたと思ふわけだ。その点はわからぬわけではないけれども、今回までにいろいろ取りざたされておることは、国鉄の内部の体制の問題である。一体理事会といふものに對して、具体的なさういふ予算を組む場合の審議といふものは徹底しておつたのか。いわゆる理事の中の特に国鉄出身でない理事ですね、さういふ人たちの意見が外部に報道されることを聞けば、これはやはり新幹線の特

て三つの項目について説明してもらいたい。

○国務大臣(綾部健太郎君) 第一番の予算の問題でございしますが、ただいま吾孫子副総裁が報告しましたように、もう大体予定した完成期が明年に控えておりますから、いろいろな方面で精査いたしておる段階と承知しております。この予算について、本年度の予算編成期にあたりまして、私も監督者としては、これで大丈夫かといふことを念を押しまして、さうしてその念を押しました結果、これで大丈夫だといふことで私も承認をいたしました次第でございまして。

○相澤重明君 大丈夫じゃないじゃないか。  
○国務大臣(綾部健太郎君) それは、大丈夫じゃないという現実の問題につきましましては、私は責任を痛感いたします。

それから総裁の進退問題でございしますが、総裁は病氣になられておりました、御承知のように、来たる五月十九日が総裁の任期でございまして、それに

つきまして、私は、責任者といまして、後任総裁をいかにすべきかといふことを考えておりました、総裁の進退と、この鉄道の予算の問題とは、私の総裁との話のところでは、さうなことはありません。私は、五月十九日に任期が来るから、その任期に際して、私が自身の判断において後任総裁をいかにすべきかといふことを考えておるのであります。

それから第三の、理事会においていろいろな予算がどんぶり勘定でやられておるのでは困るじゃないかといふお話でございしますが、事実さういふこと

を組む場合の審議といふものは徹底し

を組む場合の審議といふものは徹底し

を組む場合の審議といふものは徹底し

を組む場合の審議といふものは徹底し

を組む場合の審議といふものは徹底し

であればことに困った問題でござい  
ます。これは、私どもも毎理事会の様  
子を聞いておりませんから、これは国  
鉄の総裁の責任において予算執行、編  
成等をやられておるのだと思ひます。

いすれにいたしましても、国鉄に対  
する最高の責任者は私であります。総  
裁以下は私が監督しておるものでござ  
いまして、総裁にかりに非があつたと  
しても、総裁だけで済ますべきもので  
はないし、また、私は最高の責任者と  
して事実を究明いたしまして、そうし  
てそれが責任に關するようなことがあ  
れば、個々の責任者は問ひません。私  
が最高の責任者として全部責任を背負  
う決意でございします。御了承願いま  
す。

○相澤重明君 了承できないよ、それ  
は。

そこで、私は大臣に何つておきたい  
のは、あなたがこの問題について特別  
監査が何か言つたじゃないのですか。  
○國務大臣(綾部健太郎君) 非公式  
に——国鉄法十四条の監査は要求いた  
しておりませんが、いろいろ新聞紙上  
等で書きまされたから、監査委員長に対  
しまして監査をするようには願ひんでお  
ります。

○相澤重明君 運輸大臣は、今、私が  
国鉄の監督大臣であるから私の責任  
だと、こうおつた。私もそのとお  
りだと思ふ。そこで、そういう問題  
が、少なくとも国民の疑惑を持つよう  
な形にここに出されておるでしょう。  
だから、内容が、数字が五百億にな  
るのか三百億になるのか一千億にな  
るのか、それはわからない。確かに八百  
億とか六百五十億とか言つておるのだ  
から、けれども、現実にあなただが三千

八年度の予算を組むときに、国鉄当局  
者も、十河総裁を初め首脳部と話をし  
て、それで、これで大丈夫やれるのだ  
と云つて予算を組んだと言つておりま  
すね。

それが現実にはそうではない。これ  
では足りないのだ。しかも——きよう  
は、私はもう大ざつぱな質問だけしか  
しておきませんから、あとでやるので  
すが、その新聞等に、私運輸大臣から  
聞かないうちに報道されるところで  
は、次年度の先食いまで含んでおつ  
た、そういうことをあなたに聞いて、  
国鉄の監督者としての責任を私が一身  
に持つていますと言ひ以上は、法律に  
よつて国鉄の監査なりというものをさ  
せるあなたは責任があるでしょう。責  
任がある。だから内々とか、内輪とか  
ということじゃないでしょう。それ  
は、あなたの責任でやはりやらなければ  
ならぬことが監督上あるのじゃない  
ですか。それをやらなければ、いかに  
国民がやはり疑惑を持つかということ  
は、これはもうぬぐい切れないんです  
よ。あなたが、あなたとしての責任を  
遂行することとは、私はやはり手  
続上とらなければならぬだろうと思  
ひます。ないしよでやるのか、内々でやる  
のか、そんな問題じゃないと思ふ。そ  
の結果が、国民の疑惑を持たれたこと  
や、新聞報道されたようなことでない  
ということになれば、これは国鉄の当  
局の、事実内容がよかつたのだとい  
うことになるけれども、そうじゃなく  
て、もし今言われているようなことで  
あれば、当然、あなたがやはり責任の  
所在、最高の責任者として、やはりそ  
れはとらなければならぬ。そういうこ

とを私は報告をしてもらいたかつたわ  
けです、本来あなたが……。

私は三つの大ざつぱな質問をしたけ  
れども、その中に、当然あなたが特別  
監査するならば、そういうことを  
して国民の疑惑をなくするようにしな  
ければならぬ、そうして具体的に、そ  
れが、じゃあいつごろになつて——先  
ほどの吾孫子副総裁の話じゃないけれ  
ども、三十九年度の予算編成というも  
のも、もう八月から始まるわけで、そ  
のときの臨時国会で補正を組むなら組  
むというところが次に出来る、そう  
いう筋道を立ててもらわなければ、ま  
あまあ人のうわさも七十五日というこ  
とになつてしまふ。それじゃいかぬと  
思ふ。ですから、あなたの責任上の問  
題として、その点はやはり手続は正し  
くつていただきたい、こう思ふので  
す。そのことを指摘したいと思ふが、  
あなたのお考えはどうですか。

○國務大臣(綾部健太郎君) 私もさよ  
うに大体考へております。そこで、監  
査を、まだ正式の報告がないものでは  
から、正式に命ずるわけにいかぬか  
ら、法律上の手続はとにかくとして、  
監査を今命じて、監査をしておりま  
す。その結果を待つよりほか仕方がな  
いと思ひます。

○相澤重明君 だんだん、なおおかし  
くなるんですが、大臣には報告はない  
のですか、一体、ないんだね。

○國務大臣(綾部健太郎君) まだ正式  
の報告はありません。

○相澤重明君 十河総裁が、先ほど  
大臣の五月十九日が任期だと。そ  
で、後任の問題について、あなたの  
あとを、新聞報道関係が車を運んで常  
に探しているわけです。そういう時期

にこういう問題が出ておつて、それで  
あなたが報告がないと言ひ。報告があ  
りませんかと言つて、今日、もうしばら  
報道が出てゐるにもかかわらず、ま  
だ報告がないと言つて、あなたはそ  
ういふことではないのですか、それは。  
さつきも私はいつやめたかということ  
を聞きなかつたわけです。辞意を表明  
したかということも聞きなかつたけれ  
ども、それもあなたははっきり言わな  
かつた。五月十九日の任期でもつて、  
その後任問題を私が責任を持つてやる  
という話だけであつた。そういう点に  
ついて、十河総裁が自分で辞意を出し  
てやめたならば、十河総裁でなくて  
も、代理の副総裁である吾孫子副総裁  
が当然報告をすべきですよ。またその  
報告をあなたが求めなければならぬ。  
これだけのことがなつた、こういうこ  
とになつてゐるのに、正式の報告がな  
いといつて、この運輸委員会にあなた  
が返事されるということは不見識きわ  
まると私は思ふ。それは、大臣はどう  
思ふか知らぬが、私はそう思ふ。そこ  
で大臣どうなんですか、あなたはそ  
ういふふうに言わなかつたのか、言つた  
のか、言わなかつたのか、どうなん  
ですか。責任問題です。

○國務大臣(綾部健太郎君) 私は、国  
鉄内部でもまだ調査中に聞いており  
まして、正確な数字がまだ違つたら  
いかなというところで、一生懸命やつて  
いるのだらうと思ひます。そこで、私は  
とりあえず監査委員長に監査をするよ  
うに言つております。その程度です。

○大倉精一君 きようは時間があまり  
せんから簡単に質問するのだが、大臣  
の責任は、これは最高責任と同時に、  
やはり国鉄の総裁、副総裁も直接の責

任があるわけですね。それで、今の副  
総裁の報告によりますと、まあ  
ああいう大きな工事だから若干の変更  
があり、変化があり、上下があるとい  
う、そういう報告でしたが、若干とい  
うようなものじゃないですよ、これ  
は、私は、新聞のきよりの報道より見  
ておりませんからわかりませんが、大  
ざつぱに言つて、当初二千億円の予算  
をやつた。それが一千億円追加をし  
た。また一千億円だよ。これは新聞の  
報道ですから。一千億円は足りないの  
だから、駅舎の新築なんかを見合は  
して大体八百億円になる。そうすると大体  
倍になるでしょう。それで、初  
め二千億円のものが四千億円になる。  
大ざつぱに言つてですよ。しかも、こ  
れはわからぬというのですから、ふえ  
るかもわかりません。減るかもわかり  
ません。そういうことで、あなたは、  
何だか若干上下があるからという答弁  
があつたのだけれども、そんなことで  
積算できるのでしょうか。たとえば、  
大臣が積算を命ぜられても、ああいう  
答弁で、一体国鉄は予算編成を、積算  
する能力があると思ふのですか。こ  
れはどうですか、できますか、国民は  
心配してゐますよ。しかも、東海道新  
幹線がそういう赤字が出てくる埋め合  
せをするために、ほかの、新幹線以外  
の路線に対する工事なりあるいは施設  
なり、そういうものが犠牲にされ、  
こつちに回される、こうなつてくる  
という、たださういふ国鉄事故が多い  
といつておる中で、非常に不安、心配が  
出てくる。もう少し、この委員会、詳  
細はわからぬにしても、やはり誠  
意のある報告なり何なりというものが  
なければならぬと思ふのです。いかが

ですか、副総裁。やはり上下変動が若干あって、わからぬのですか。

○国務大臣(総務部長) あなたの言ふようなことを、私も国鉄に向かつて言つておるのですが、何分調査をしておるといふのだから、その調査の結果を待たなければなりません。

○大倉精一君 私は大臣に言つたのだ。さっきの答弁、どうもあやふやで心配でしやうがないので、お尋ねしておる。

○説明員(吾孫子豊君) 先ほど、まあ私が若干という言葉を使いましたのでございませうが、とにかく、別の言葉では、これはたいへんなことだと思つておるといふことは申し上げたつもりでございまして、それで、国鉄の幹部としての責任はもちろん私ども負わなければならぬ立場でございませうが、またそのつもりでおりますけれども、今後の国鉄の全体の業務の遂行とあわせて、新幹線の問題についても結末をつけていかねばいけませんので、今それをどうやってやるかというところについていろいろ検討しているやうなわけでございます。

それで、お尋ねの点にびつたりお答えすることになるかどうかわかりませんが、できるだけ具体的な例で少し申し上げたいと思ひますけれども、工事の進行に伴ひまして、たとえばトンネルの長さの少し当初の予定よりも延ばさなければならぬとなつたとか、鉄橋の橋梁がやはり延びてきたとか、あるいはまた高架構造の部分があつてございするを得なくなつたとか、線路のわきに、当初考へていなかった側道のようなものを作らなければならなくなつたとか、

とか、こういうようなことは、明確に一つ一つについてどれだけ要するといふことはわからぬわけでございます。しかし、また他面におきまして、たとえばその開業時に運搬いたします列車の条件次第で、ずつと先の先まで見込んだような設備をするか、とにかく開業のとき、なるべく差しつかえない程度のものでするか、という考え方もありますし、そういうことになりまうと、たとえばプラットホームの長さにしても、プラットホームの上の屋根にしても、いろいろ変わつてくる点があります。そういうような点で、確定的にこれだけ要するといふものと、それからこれは条件次第であるといふようなものは相当ございします。

○大倉精一君 予算が大幅に狂つてきたといふのはいつごろおわかりになつたのですか。これは最近になつて発見したのか、あるいはいつごろ気がつかれたのですか。

○説明員(吾孫子豊君) 私どもの耳に入つて開きましたのは、ことしになつてからでございます。

○大倉精一君 ことしのいつごろですか。

○説明員(吾孫子豊君) ことしの一月ごろから、どうも今まできめられた、御承認を得た予算ではやつていけないのじゃないかといふようなことが耳に入りまして、そういうことがもしあるとすれば一日も早くその内容を明らかにしなければならぬと思ひまして、関係者その他に對しまして督促をし、調べさしておつたわけでございます。ところが、実際の問題といたしまして、なかなか正確な計数の確定もできないといふ状況にありましてことは事実でございます。

○大倉精一君 どうもその辺が私はふに落ちないところがあるのですが、ほんとうは、やつぱり去年あたりでそういう傾向がおわかりになつていなければいけません。もしわかれば、さういふところを、国鉄のどつかに機構上の欠陥がありますね。欠陥がある。こういう大きな予算の食い違いをことしになつてやつと最近わかつたといふのは、これはどうも私は信じ難いのです。しかも、総裁の任期が五月十九日でしやう。総裁の任期の五月十九日にきちんと申し送つておかなければならぬわけですね。しかも、去年の暮れなり、ことしなり、わかつておれば、今ごろ大体のめどがついて、大臣に報告もし、申し送りもして、そして総裁退陣の道をちゃんとつけておかなければならぬのですが、できていない。今責めても仕方がないから、まあ何でも質問の時間があるやうです。いろいろな検討を加えてみたいと思ふのですが、そういう点がどうもふに落ちない。私ばかりじゃない、国民がふに落ちない。そこで、私は、あな

○説明員(吾孫子豊君) ことしの一月ごろから、どうも今まできめられた、御承認を得た予算ではやつていけないのじゃないかといふようなことが耳に入りまして、そういうことがもしあるとすれば一日も早くその内容を明らかにしなければならぬと思ひまして、関係者その他に對しまして督促をし、調べさしておつたわけでございます。ところが、実際の問題といたしまして、なかなか正確な計数の確定もできないといふ状況にありましてことは事実でございます。

○大倉精一君 どうもその辺が私はふに落ちないところがあるのですが、ほんとうは、やつぱり去年あたりでそういう傾向がおわかりになつていなければいけません。もしわかれば、さういふところを、国鉄のどつかに機構上の欠陥がありますね。欠陥がある。こういう大きな予算の食い違いをことしになつてやつと最近わかつたといふのは、これはどうも私は信じ難いのです。しかも、総裁の任期が五月十九日でしやう。総裁の任期の五月十九日にきちんと申し送つておかなければならぬわけですね。しかも、去年の暮れなり、ことしなり、わかつておれば、今ごろ大体のめどがついて、大臣に報告もし、申し送りもして、そして総裁退陣の道をちゃんとつけておかなければならぬのですが、できていない。今責めても仕方がないから、まあ何でも質問の時間があるやうです。いろいろな検討を加えてみたいと思ふのですが、そういう点がどうもふに落ちない。私ばかりじゃない、国民がふに落ちない。そこで、私は、あな

○説明員(吾孫子豊君) ことしの一月ごろから、どうも今まできめられた、御承認を得た予算ではやつていけないのじゃないかといふようなことが耳に入りまして、そういうことがもしあるとすれば一日も早くその内容を明らかにしなければならぬと思ひまして、関係者その他に對しまして督促をし、調べさしておつたわけでございます。ところが、実際の問題といたしまして、なかなか正確な計数の確定もできないといふ状況にありましてことは事実でございます。

○大倉精一君 どうもその辺が私はふに落ちないところがあるのですが、ほんとうは、やつぱり去年あたりでそういう傾向がおわかりになつていなければいけません。もしわかれば、さういふところを、国鉄のどつかに機構上の欠陥がありますね。欠陥がある。こういう大きな予算の食い違いをことしになつてやつと最近わかつたといふのは、これはどうも私は信じ難いのです。しかも、総裁の任期が五月十九日でしやう。総裁の任期の五月十九日にきちんと申し送つておかなければならぬわけですね。しかも、去年の暮れなり、ことしなり、わかつておれば、今ごろ大体のめどがついて、大臣に報告もし、申し送りもして、そして総裁退陣の道をちゃんとつけておかなければならぬのですが、できていない。今責めても仕方がないから、まあ何でも質問の時間があるやうです。いろいろな検討を加えてみたいと思ふのですが、そういう点がどうもふに落ちない。私ばかりじゃない、国民がふに落ちない。そこで、私は、あな

○説明員(吾孫子豊君) ことしの一月ごろから、どうも今まできめられた、御承認を得た予算ではやつていけないのじゃないかといふようなことが耳に入りまして、そういうことがもしあるとすれば一日も早くその内容を明らかにしなければならぬと思ひまして、関係者その他に對しまして督促をし、調べさしておつたわけでございます。ところが、実際の問題といたしまして、なかなか正確な計数の確定もできないといふ状況にありましてことは事実でございます。

○大倉精一君 どうもその辺が私はふに落ちないところがあるのですが、ほんとうは、やつぱり去年あたりでそういう傾向がおわかりになつていなければいけません。もしわかれば、さういふところを、国鉄のどつかに機構上の欠陥がありますね。欠陥がある。こういう大きな予算の食い違いをことしになつてやつと最近わかつたといふのは、これはどうも私は信じ難いのです。しかも、総裁の任期が五月十九日でしやう。総裁の任期の五月十九日にきちんと申し送つておかなければならぬわけですね。しかも、去年の暮れなり、ことしなり、わかつておれば、今ごろ大体のめどがついて、大臣に報告もし、申し送りもして、そして総裁退陣の道をちゃんとつけておかなければならぬのですが、できていない。今責めても仕方がないから、まあ何でも質問の時間があるやうです。いろいろな検討を加えてみたいと思ふのですが、そういう点がどうもふに落ちない。私ばかりじゃない、国民がふに落ちない。そこで、私は、あな

○説明員(吾孫子豊君) ことしの一月ごろから、どうも今まできめられた、御承認を得た予算ではやつていけないのじゃないかといふようなことが耳に入りまして、そういうことがもしあるとすれば一日も早くその内容を明らかにしなければならぬと思ひまして、関係者その他に對しまして督促をし、調べさしておつたわけでございます。ところが、実際の問題といたしまして、なかなか正確な計数の確定もできないといふ状況にありましてことは事実でございます。

○説明員(吾孫子豊君) ことしの一月ごろから、どうも今まできめられた、御承認を得た予算ではやつていけないのじゃないかといふようなことが耳に入りまして、そういうことがもしあるとすれば一日も早くその内容を明らかにしなければならぬと思ひまして、関係者その他に對しまして督促をし、調べさしておつたわけでございます。ところが、実際の問題といたしまして、なかなか正確な計数の確定もできないといふ状況にありましてことは事実でございます。

○大倉精一君 どうもその辺が私はふに落ちないところがあるのですが、ほんとうは、やつぱり去年あたりでそういう傾向がおわかりになつていなければいけません。もしわかれば、さういふところを、国鉄のどつかに機構上の欠陥がありますね。欠陥がある。こういう大きな予算の食い違いをことしになつてやつと最近わかつたといふのは、これはどうも私は信じ難いのです。しかも、総裁の任期が五月十九日でしやう。総裁の任期の五月十九日にきちんと申し送つておかなければならぬわけですね。しかも、去年の暮れなり、ことしなり、わかつておれば、今ごろ大体のめどがついて、大臣に報告もし、申し送りもして、そして総裁退陣の道をちゃんとつけておかなければならぬのですが、できていない。今責めても仕方がないから、まあ何でも質問の時間があるやうです。いろいろな検討を加えてみたいと思ふのですが、そういう点がどうもふに落ちない。私ばかりじゃない、国民がふに落ちない。そこで、私は、あな

○説明員(吾孫子豊君) ことしの一月ごろから、どうも今まできめられた、御承認を得た予算ではやつていけないのじゃないかといふようなことが耳に入りまして、そういうことがもしあるとすれば一日も早くその内容を明らかにしなければならぬと思ひまして、関係者その他に對しまして督促をし、調べさしておつたわけでございます。ところが、実際の問題といたしまして、なかなか正確な計数の確定もできないといふ状況にありましてことは事実でございます。

○大倉精一君 どうもその辺が私はふに落ちないところがあるのですが、ほんとうは、やつぱり去年あたりでそういう傾向がおわかりになつていなければいけません。もしわかれば、さういふところを、国鉄のどつかに機構上の欠陥がありますね。欠陥がある。こういう大きな予算の食い違いをことしになつてやつと最近わかつたといふのは、これはどうも私は信じ難いのです。しかも、総裁の任期が五月十九日でしやう。総裁の任期の五月十九日にきちんと申し送つておかなければならぬわけですね。しかも、去年の暮れなり、ことしなり、わかつておれば、今ごろ大体のめどがついて、大臣に報告もし、申し送りもして、そして総裁退陣の道をちゃんとつけておかなければならぬのですが、できていない。今責めても仕方がないから、まあ何でも質問の時間があるやうです。いろいろな検討を加えてみたいと思ふのですが、そういう点がどうもふに落ちない。私ばかりじゃない、国民がふに落ちない。そこで、私は、あな

○説明員(吾孫子豊君) ことしの一月ごろから、どうも今まできめられた、御承認を得た予算ではやつていけないのじゃないかといふようなことが耳に入りまして、そういうことがもしあるとすれば一日も早くその内容を明らかにしなければならぬと思ひまして、関係者その他に對しまして督促をし、調べさしておつたわけでございます。ところが、実際の問題といたしまして、なかなか正確な計数の確定もできないといふ状況にありましてことは事実でございます。

○説明員(吾孫子豊君) ことしの一月ごろから、どうも今まできめられた、御承認を得た予算ではやつていけないのじゃないかといふようなことが耳に入りまして、そういうことがもしあるとすれば一日も早くその内容を明らかにしなければならぬと思ひまして、関係者その他に對しまして督促をし、調べさしておつたわけでございます。ところが、実際の問題といたしまして、なかなか正確な計数の確定もできないといふ状況にありましてことは事実でございます。

○大倉精一君 どうもその辺が私はふに落ちないところがあるのですが、ほんとうは、やつぱり去年あたりでそういう傾向がおわかりになつていなければいけません。もしわかれば、さういふところを、国鉄のどつかに機構上の欠陥がありますね。欠陥がある。こういう大きな予算の食い違いをことしになつてやつと最近わかつたといふのは、これはどうも私は信じ難いのです。しかも、総裁の任期が五月十九日でしやう。総裁の任期の五月十九日にきちんと申し送つておかなければならぬわけですね。しかも、去年の暮れなり、ことしなり、わかつておれば、今ごろ大体のめどがついて、大臣に報告もし、申し送りもして、そして総裁退陣の道をちゃんとつけておかなければならぬのですが、できていない。今責めても仕方がないから、まあ何でも質問の時間があるやうです。いろいろな検討を加えてみたいと思ふのですが、そういう点がどうもふに落ちない。私ばかりじゃない、国民がふに落ちない。そこで、私は、あな

○説明員(吾孫子豊君) ことしの一月ごろから、どうも今まできめられた、御承認を得た予算ではやつていけないのじゃないかといふようなことが耳に入りまして、そういうことがもしあるとすれば一日も早くその内容を明らかにしなければならぬと思ひまして、関係者その他に對しまして督促をし、調べさしておつたわけでございます。ところが、実際の問題といたしまして、なかなか正確な計数の確定もできないといふ状況にありましてことは事実でございます。

○大倉精一君 どうもその辺が私はふに落ちないところがあるのですが、ほんとうは、やつぱり去年あたりでそういう傾向がおわかりになつていなければいけません。もしわかれば、さういふところを、国鉄のどつかに機構上の欠陥がありますね。欠陥がある。こういう大きな予算の食い違いをことしになつてやつと最近わかつたといふのは、これはどうも私は信じ難いのです。しかも、総裁の任期が五月十九日でしやう。総裁の任期の五月十九日にきちんと申し送つておかなければならぬわけですね。しかも、去年の暮れなり、ことしなり、わかつておれば、今ごろ大体のめどがついて、大臣に報告もし、申し送りもして、そして総裁退陣の道をちゃんとつけておかなければならぬのですが、できていない。今責めても仕方がないから、まあ何でも質問の時間があるやうです。いろいろな検討を加えてみたいと思ふのですが、そういう点がどうもふに落ちない。私ばかりじゃない、国民がふに落ちない。そこで、私は、あな

○説明員(吾孫子豊君) ことしの一月ごろから、どうも今まできめられた、御承認を得た予算ではやつていけないのじゃないかといふようなことが耳に入りまして、そういうことがもしあるとすれば一日も早くその内容を明らかにしなければならぬと思ひまして、関係者その他に對しまして督促をし、調べさしておつたわけでございます。ところが、実際の問題といたしまして、なかなか正確な計数の確定もできないといふ状況にありましてことは事実でございます。

れでいくのだということをきめますのには、なお若干の時間がかかるかと思ひますが、できるだけ早い機会に御報告を申し上げたい、かように考えております。

○岡三郎君 きよらは、實際は質問をしていこうと思つたのですよ、大臣に。ところが、こういう問題は、根本的に国鉄あるいは運輸省自体のいろいろと究明の時期がある。きよらは一応の報告を願ひたいと思つていたわけだが、吾孫子さんの報告というか、あれが非常に簡単過ぎて、これはいろいろ配慮されておつて、十分報告ができていないところを無理にするわけにいかぬだらうという点もわかるけれども、しかし、かなり新聞では詳しく報道してまゐるからね。今言われたとおりに、できただけ早くというふうに言われておつたのですが、詳細な報告ができなければならぬことになるのです、具体的に。そうすると、それが時間的にいろいろと食い違つてくるかも知れぬといふこと、これは吾孫子さんの返答を聞くよりも、運輸大臣はやはり国鉄当局から正式に中間報告は聞いたよりです。また最終報告というものが来て、最終報告というものが狂つちやう心配がありますね。だから、これはやはり、大まかというと変ですが、大局に立つて判断されて、どういふふうになつて進行させるのかといふことになると思ふのです。そういう点で、運輸大臣のほうから一応報告をする時期ですね、これをやはりある程度めどをつけてもらえないか。今ここですぐ即答せよといつても無理だけれども、副總裁のほうからできるだけ早くといつ

ておる。これでわかるような気がするけれども、それでもまだ、今言つたやうに不分明ですから、運輸当局のほうとして責任をもつて国鉄と十分協議して、そうしてその報告を大体いつころまでにしたい、こういうふうな次の段階にはお答え願ひたいと思ふのです。

今ここで無理に言つても仕方がないと思ひます。責任の問題は責任の問題として、とにかく来年のオリンピックまでには作るのだ、こういうふうな言つてきている問題ですから、責任の問題とともに、完成の問題が、やはり国民としては非常に関心を持つておると思ふのです。それに伴う経費の問題について、これは予算上においては大きな問題があります。しかし、もういよいよ明年度を控えてあと一年有余しかないのだから、もう本格的にやはりこれだけのものがかかるというならば、それをばっちりして、何かしら、もう金があまやかかるといふ印象を与えたので、できるだけ縮めて糊塗しようといふことで中途半端な新幹線ということ、これは工合が悪いじゃないか。そういう点で、やはり責任は責任として、やはり注目されておる新幹線工事については、国鉄全体が、吾孫子さんは無能と言つたが、私は、国鉄当局は無能じゃないと思ふ。無能じゃないけれども、非常に膨大な計画だから、わけのわからぬといふこと、済まされぬ、そういうところにあると思ふのです。だから、全力をあげて、ひとつ至急御報告いただいて、それに基づいて、予算はどのくらいあとかかるのかといふめどを立てて、それは恥は恥として、やはりそれに伴う責任といふもの

のとともに内容をはつきりしていかなければならぬ。どうしてそういうふうな違つてきたか、所得増計画で物価が値上がりして、人件費が値上がりしたという問題もあるのだから、あながち国鉄当局ばかりの責任でないかもしれない。しかし、そういうものを見ないで、このきめ方というものはおかしいので、これは一面において、政府自体も、池田内閣自体の経済政策も重大な関連があるのだから、そういう点で、要はひとつ、最終的になるかならぬかは別にして、運輸大臣の責任をもつて、次期において報告の大体めどを立てて、それに伴つて、われわれのほうとしても、これを各委員が検討していきたいといふことになつてゐる重要な問題だから、それをお願いしたいと思ふのだが、運輸大臣どうですか。

○国務大臣(総務部健康大臣) なるべく御希望に沿うようにいたしますが、またおそろくは、国鉄当局として、今度間違つたらたいへんだといふので、非常に精査研究するだらうと思ふのです。それで、私も監査委員に命じて、今度出たやつは、いよいよ最後のなにしていくかといふことについては、国鉄当局としても心肝を碎いてゐるだらうと思ふのです。私はさつき相澤先生から怒られました。私は、監査委員に命令せぬかと言ひますけれども、新聞紙上に出たといふだけで、あゝ食つてそういうわけに言ひわけにいきません。やはり鉄道法の十四条に従つて報告が出て、これはふに落ちぬ、なるほど新聞が言うとおりで、これではいかぬから精査せよ、こういうことが行政の局に当たるものの考え方だと思つてお

ます。そこで、あなたがおつしやるまでもなく、監査することは同じですから、非公式だらうと公式だらうと。そこで、監査委員長には、おかしきじゃないかといふことを言つて監査を命じておきます。何といひましても、まあとにかくこの新幹線というものは、もう世界的に有名になつております。日本にもこんな技術があるのか、日本は敗戦したのに、こんな鉄道にして、世界では斜陽産業だ、日本ではこんな技術があるのだな——この間のエカフェの会議でも感心してゐる。それをやるのに金を要する。早い話が、われわれの家でもそうですが、予定どおりやるのには一年くらいかかるのを、金がかまわずにやれといへば半年くらいでできるといふふうな、新幹線もオリンピックというのに控えておりますから、それに合はすように国鉄当局は一生懸命で、私はそれに合はすといふところにピンと押せて、とにかく急ぎのことでいろいろな経費がかさんだのだから私は思つております。

そういうことで、それは国民に疑惑を投げて、まことに相済みぬが、それはだれの責任でもない。そういうことを知らなかつた私の責任ですから、それは私は運輸委員の諸君から糾弾されるまでもなく、責任は非常に痛感いたしております。それと、十河総裁の任期と関連せられるようなことについては、私は深く戒めて、さういふことは考へておりません。十河総裁に電話でも申したのですが、十九日までには任期があるのだから、それにこだわることなく、最善を尽して国鉄総裁としての任務を遂行するよう鞭撻いたしておきました。以上御報告いたします。

○岡三郎君 どうも、今言われたことは、何を言つてゐるのかわからない。私の言つてゐることは、でき得る限り早目に委員会に報告するのは当然です。大臣が責任々々といつたつて、責任をとる前にする仕事が一ぱいある。その仕事の第一着手として、今までの予算の問題があるわけですから、それに伴つて、今の変更ですね、それを確定するといふ非常にむずかしい問題があるけれども、大体どのくらいかかつていつごろ報告できるかといふことを大臣言つてもらいたい。今ここで無理だらうから、次回あたりにはそういうことを検討してやつてもらいたい。少しも無理じゃないけれども、その点についてお答えなかつて、十河総裁が何とかつか……、その点どうですか、ひとつはつきりして下さい。

○国務大臣(総務部健康大臣) それは、今言つたやうに計算その他なかなか複雑でありまして、今度の九日までにそれをやれと言ひたいのだけれども、私はそういう自信がないといふことを申し上げて、なるべくすみやかにと申し上げてゐるのです。

○岡三郎君 なるべくすみやかだけではだめだ。だから、次回までに検討する時間がまだない、それまでには十分じゃないといふならば、すみやかといふのは、一月もすみやかだし、二月もすみやかだし、このまゝいくと、するするいつてしまつて、国会が終わつたらまたわけのわからぬことになつてしまつていけない、こういう配慮がある。それなら、少なくとも半月くらいであれば大臣よろしうございませうか。

○国務大臣(綾部健太郎君) 国鉄当局にひとつきびしく言ひまして、あとで御返事いたします。また、言つておいて、運輸大臣の言つたこと違ふじやないかといわれても、相手のあることですから、それは困るのですよ。

○岡三郎君 そうすると、いずれにしても、あやふやじゃいかぬから、とにかくきょうは七日ですからね、あした一日あるわけだから、総裁のあとがまをきめるのも忙しいけれども、こちらのはうも忙しい問題ですから、だから、ひとつ十分打ち合わせをして——次回というときには拘泥しません。拘泥しませんが、できるだけ早い委員会に、やはり私たちのほうからどうしたというふうな日時を考へて報告でき得るようにはかきますという報告をお願いしたいことが一点。

それからもう一点は、今大臣が言つたように、オリンピックまでにはこれは作るのです。今大臣はそれを言つておつたが、それはどうなんですか。

○国務大臣(綾部健太郎君) 私は、それを目前にして、オリンピックに間に合わせるようにやろうと考へております。

○河野謙三君 先ほどから、質問なり答弁を聞いておられますと、赤字々々とおつしやるけれども、私は、答弁からいくと、どうも赤字に属するものじやないと思うのです。たとえば、高架線の距離が長くなつたとか、トンネルの距離を設計変更して長くしなければならぬとか、鉄橋の距離を長くするとか、こういうことは設計変更によつて起こる問題であり、そこに予算の不足が起こるという問題であつて、これを

称して赤字という言葉は日本語では適用しないと思う。そうでなくて、あなたのはうの運営の失態から起こつてくるものは、これは赤字だから、それは幾ら——そうでない設計変更等によつて起こつてくる予算の不足は幾ら、それから、六車面の分を八車面にした場合どうなるか、駅のホームを長くした場合どうなるか、これはいずれも赤字の問題ではありませんか。だから、その次回にお答えいただくときに、ほんとに赤字に属するものがあるのか。あれば、赤字というものはどういふものか。

そうでなくて、設計変更その他——たとえば高架線の問題は、土地の住民の強い要求によつてそうせざるを得なかつた、そういう問題もいろいろあるでしょう。これを区別してもらわぬと、たださつきから赤字論議で、私は内容を聞いていますと、赤字じやないと思ふ。そういう点を、赤字のもの、赤字でない設計変更——その他土地の住民の要求その他によつてやむを得ず起こつてくる設計変更、こういうものを区別して私はぜひお話しをいただきたい、こう思うのですが、どうなんですか。

○説明員(吾孫子豊君) 今私どもが心配いたしておりますのは、予算不足の問題でございます。この予算が当初の額よりも相当上回つてくる見込みでございますので、その上回つてくる見込みの中に、確定的のつびきならぬものもございますし、条件次第で変わつてくる、プラットホームの長さとか、そういうような要素もございますというのを申し上げておるのでございまして、赤字ということでは確かに御指摘

のとおりございせん。予算不足の問題でございます。

○河野謙三君 念のために伺います。が、そうすると、今副総裁の手に報告を取り寄せている範囲内においては赤字に属するものはない、こういうわけですね。要するに、予算不足の問題が設計変更によつて起こつてくる。それがあれば、先ほど岡さん言われましが、当然の要求であり、また将来長い見通しのもとに万全を期するということ、そういう予算要求は、われわれのほうから見ると歓迎すべきものかもしれない。だから、ここであまり、予算を通したばかりですぐ運輸大臣は何だという、そういうことで——まあそんなことでふらふらする大臣じゃありませんけれども、やっぱり国家百年の大計を立てて、それを基礎にして、それはやっぱりりっぱなものを作るために、不足があれば、それは私は不足が出ていいと思ふのだが、だからそういう点で、失礼かもしれませんが、十分筋の通つていふ予算不足というものは、むしろ積極的に出さるべきだと思ふ。むしろ、そういう点で、国会の予算通過後、皆さんもけしからぬということにはあまりこだわらぬようにしてもらいたいと思ふ。

○理事(天竺良吉君) ちょっとやめて。

○理事(天竺良吉君) 連記をつけて。

○相澤重明君 私は国鉄運営の問題だと思ふ。運営の問題です。機構、運営、これがやはり明確にされない限り、こういう問題は起る。私は、運輸大臣は、駅舎がどうなるか、線路がどう

なる、そんなことを一々計算をしてはならないと思ふのです。だから、それは鉄監局長だ。鉄監局長が、国鉄の首脳部をやつておると思ふのです。そこで私を、先ほど申し上げたのは、理事の中で、新幹線の担当というものと一般の担当というものとあると思ふ、これは、それが、たとへば、国鉄のいわゆる理事でない者が、どうもよくわからぬ、こういう話をされるというところ、は、運営にあるかと思ふ。何のために理事を出しているのかというところになつてくるわけだ。そこで私は、だからそういう点もひとつ今後の問題として十分検討してもらわなければならぬというお話をしておるわけだ。前回も、予算を組む際にも私はあなたに質問したのは、高架公団の問題で質問したので、何と特別な公団を作つて、そしてたくさん金をそこにやつてやらさなければならぬのか。国鉄はそんなものじゃない。技術者もおれば、そういう経験を持つておる者は大ぜいおるんだ。先ほど岡さんも言つたように、決して何も世界的から見ればおくれではないんだ。だから予算を、今の河野さんの話じゃなければ、今、国鉄に実際にまかしてやれば私はできる、できる自信を持つておるわけだ。できるのだけれども、肝心なその運営がまずい、運営がまずいからそういうことが出てくる。積算の間違ひであつたとか、あるいは住民の要求があつたとか、そういうことはすでに予算編成のときに出てくるわけだ。どういふものを取り入れて三十八年度の予算、あるいは東海道新幹線の完成の年月日にはどうする、こういうことは、すでにそ

ういふものもろの条件を取り入れて予算を組んでるのだ。だからそれはひとつ、今言つたように、今になって新たに出来たというものは、特別なものはごく少数だ。そんなものが八百億も一千万億にもなるわけのものじゃない。積算の基礎が誤まつておつたということは、結局運営の中に持たれたのであり、しかも高架公団をこれから政府が提案をして、そういうものを外郭団体でやらせようというものを言つておるけれども、それ自体だつてやはり問題がある、だから、そういう国鉄の今までのとにか長い経験と最新式の技術というものを導入していけばできる。それができないのは、何があるか、その中に、私はやはり人の問題もあると思ふ。運営の問題がある。これが欠陥なんです。今、私は若干のことは知つておるのです。知つておるからこそ、一番私は心配するわけなんです。なぞもつとびつとした運営をやらぬか。だから一部にはどぶり勘定という話が出てくるのです。副総裁なり河村常務も出ておられますが、一体新幹線の予算はどういふふうに使つてゐるか、答弁ができるか、できせんじやないか。同じ理事であり、総裁であり、副総裁であるものが、自分たちが最高のスタッフになつておるのだから、そういうものがみんなて討論してやるようにしなければ、またそういう使い方をびつとできるようにしなければならぬ。あなたが特別監査を命ずるなら、こういう運営の欠陥というものはどこにあるのだというのを突きとめなければ将来に禍根を残すわけだ。幾ら金をつぎ込んだからそれでいいというものじゃない。

それから、私も社会党としても常に言っているように、ぜひ東海道新幹線は作りたい、日本の輸送力増強はやらなければならぬ、これは意見が一致しておる。一致しておるけれども、結果論として出てきた国民に疑惑を持たれることは直さなければいかぬと思う。それを私は指摘しておる。そういう点について、やっぱり常勤体制と、それから理事会の運営、こういうものに根本的にひとつメスを入れてみなさい。法律上の国鉄総裁の権限の問題についていろいろわれわれ意見を持っておる、いろいろ改正しなければならぬという意見はある。今あなた方が財界の人に国鉄総裁になつてくれといつてもなりたがらないというのそこにある。一つの意見がある。今の国鉄じゃどうしようもない、こういう意見もあるでしょう。そういうこともあるが、今の形でも、やれるところはやる。運営面をきつとすれば、できることが私はあると思う。そういう根本的な問題を追求しないで、現象面だけきた、金の額が多い少ないというだけで議論になつてしまつては私は残念だと思ふ。そういうところもひとつぜひ大臣は、監督官庁の責任者として、よく監督局長等に具体的にそういうものをいろいろ調べてもらひ、そして監査委員会の監査もやつてもらひ、そういうことをひとつやつてもらひたい。これをやつてもらはぬことには、私は、運輸大臣が幾ら議會で答弁されても、ほんとに国鉄を愛することにならぬ。国民のために国鉄をよくしていくといふことにならぬと私は思う。そういう

点をぜひやつてもらひたいと思うけれども、大臣の考えをお聞きしたい。  
○国務大臣(逓部健太郎君) 全くお説ごもつとも、私もそれを常に平生考へておるのでございますが、なかなか思うにまかせないで、はなはだ遺憾な点を指摘されて恐縮に存じております。

○理事(天竺良吉君) 本件の調査は、本日はこの程度といたします。  
次回は、五月九日午後一時より開会することになりました、本日はこれにて散会します。

午後零時五十五分散会

四月二十六日本委員会に左の案件を付託された。

一、国鉄大津、近江塩津両駅間鉄道敷設促進に関する請願(第二六〇九号)

第二六〇九号 昭和三十八年四月十五日受理

国鉄大津、近江塩津両駅間鉄道敷設促進に関する請願

請願者 滋賀県議会議長 辻村喜三郎

紹介議員 西川甚五郎君

昨年五月鉄道審議会の決定により、大津から北陸本線の塩津に至る路線が琵琶湖畔のショートカット的な意義をもつものとして幾多の陳情路線の中から選ばれ調査線となつたことは、滋賀県民はもちろんのこと、沿線住民が心から歓迎しているところである。本路線は沿線住民の多年にわたる宿願であり、目下調査線として関係当局において検討中のものであるが、これが建設線、着工線として敷設されることにな

れば、北陸本線のバイパスとなり鉄道輸送は増強され、沿線の産業経済の発展はもとよりのこと、本県の湖西湖北地方の雄大な観光資源が開発され、加うるに今津駐とん陸上自衛隊を中心とした国内治安の確保に大いに貢献することとなり、これら地域の後進性は大きく打開されるものと信ずる次第であるから、大津―塩津線を建設線、着工線として早期に実現せられるよう取り計らわれたいとの請願。





昭和三十八年五月十一日印刷

昭和三十八年五月十三日發行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局