

第四十六回国会 衆議院 運輸委員會 會議録 第二一 号

昭和三十一年一月三十一日（金曜日）

午前十時二十一分開議

出席委員

委員長 川野 芳満君
理事 有田 喜一君 理事 關谷 勝利君
理事 西村 直己君 理事 山田 彌一君
理事 久保 三郎君 理事 田中 織之進君
理事 肥田 次郎君

出席政府委員
木村 俊夫君 佐々木 義武君
進藤 一馬君 壽原 正一君
高橋 清一郎君 高橋 禎一君
南條 徳男君 西村 英一君
長谷川 峻君 細田 吉藏君
増田 甲子七君 勝澤 芳雄君
泊谷 裕夫君 野間 千代三君
矢尾 喜三郎君 山口 丈太郎君
内海 清君 佐々木 良作君

出席國務大臣 綾部 健太郎君
運輸大臣 綾部 健太郎君
出府政府委員
運輸政務次官 田邊 國男君
運輸事務官 澤 雄次君
（海運局長事務代理）
運輸事務官 廣瀬 眞一君
（鐵道監督局長）
委員外の出席者
日本有鐵道理事 山田 明吉君
專門員 小西 真一君

本日の會議に付した案件

日本鐵道建設公団法案（内閣提出第五号）

日本有鐵道の經營に関する件（鶴見事故に関する特別監査報告に関する問題）

海運に関する件（海運企業の整備等に関する問題）

○川野委員長 これより會議を開きます。

日本有鐵道の經營に関する件について調査を進めます。

この際、鶴見事故に関する特別監査報告について、政府当局より發言を求められておりますので、これを許します。綾部運輸大臣。

○綾部國務大臣 かねて國民多数に御迷惑をかけ、また本委員會でも大へん御心配をいただきました鶴見事故に対する特別監査の報告が、昨日提出されました。お手元に差し上げてあると存じますが、この報告によりまして、事故發生の直接原因は、諸種の悪条件が競合して起こったものと推定されます。國鉄においては、さらに引き続き原因の究明を行なう必要があるとしております。現在の段階においては、この程度でやむを得ないものと考え、國鉄の技術を総動員して、今後さらに徹底的に原因の究明を進め、遠からず結論を得ることを期待しております。

この報告において、原因のほかに事故防止のために全般的な方策が明らかにされておりますが、運輸省としては、これを慎重に検討し、その結果を國鉄行政に十分反映していきたいと考えております。國鉄においても、本報告の内容を十分に検討し、今後さらに真剣に原因の究明に努力するよう期待してやみません。

監査報告に対する運輸省としての見解を申し上げまして、御了承を得たいと思ひます。

○川野委員長 次に廣瀬鐵道局長。

○廣瀬政府委員 お手元に鶴見事故の監査委員會の報告書がございますが、これを要約したものがお配りしてございます。概要につきまして簡単に御報告申し上げます。

昨年の十一月十一日付で鶴見—横浜間における列車衝突事故に關しまして、運輸大臣から事故の原因の究明につきまして特別監査を行ない、その結果を報告するように命令をいたしました。

自來、監査委員會は、昨年の十一月十四日以降二十八回にわたりまして、詳細に論議を重ねまして、お手元にございまして、報告を提出してまいりました。

この間、監査委員會は、事態の重要性とそれからお技術的な問題が非常に多い、それからなるべく客観的な結論を得るという点から、監査委員以外に特別の技術顧問というものを委嘱いたしました。前の東大の教授、現在早稲田の第一理工学部、第二理工学部の教授の沼田教授、それから原子力委員會の委員で東大の名譽教授の兼重教授、それから東京大学の生産技術研究所長で東大の教授の藤高教授、この三名の技術顧問を依頼いたしました。と、ともども検討を重ねてまいりましたので、ございまして、その報告の概要を申し上げます。

薄い二、三枚の概要がございまして、

が、これについて御説明いたします。第一に、鶴見事故の原因につきましては、本委員會としては、國鉄の技術調査委員會が先般中間的に推定を下しました結論、すなわち列車の走行状態、線路条件、隣接車両の動揺及び脱線車特異の悪条件が競合して起こったものであるとの推定は、現段階においては、時間的の制約もあり、一応やむを得ないものと認めますが、この推定は、車両を脱線に導く素因の解明と各素因の關係度合いがいまだ十分に追及されておらず、事故の原因を最終的に解明したものであるとはいえないので、國鉄がこの究明をさらに持続して行なうことを強く要望するとともに、その調査にあたって留意すべき技術的諸事項を且具体的に指摘をしたというのが第一点でございます。

第二点は、本委員會は今回の鶴見事故の背後の問題として、國鉄が過去において発生した類似の事故の究明に徹底を欠いていたこと、線路と車両の総合的管理に不十分なところがあつたこと、さらに、輸送需要の増加に対して、線路増設を主軸とした輸送力の増強がおくれ、列車ダイヤが稠密化して安全確保上大きな問題を内蔵していることの三点を指摘しております。これらの問題に對しましては、國鉄が今後線路と車両の動的かつ総合的管理の確立、隣接線防護設備の開発、踏切の整備の促進、線路増設の推進等、諸般の保安対策をすみやかに実施するよう要望したというのが第二点でございます。

第三点といたしまして、國鉄の今後のあり方として、本委員會は、列車ダイヤの稠密状態を緩和するために、國家的な立場からの強力な交通政策の確立、國鉄各部門の能力が最高度に發揮されるがごとき國鉄業務の態勢の確立並びに國鉄職員のマラルの向上が緊要であると考えておられるというのが第三点でございます。

結論といたしまして、國鉄はこれの際そのよってきた原因について深く反省するとともに、今後はより総合的な見地から事故防止の要諦を的確に把握し、これに対する諸施策を果敢に遂行するよう切望するところを結びでございます。また、ただいま大臣が申し上げましたように、これを受けまして、運輸省としては適切な方策を立ててまいりたいというように考えております。

○川野委員長 本問題に関する質疑は後日に譲ります。

○川野委員長 次に、海運に関する件について調査を進めます。

質疑の通告がありますので、これを許します。内海清君。

○内海委員 私は一般質問といたしまして、若干大臣にお尋ねしたいと思ひます。

御承知のように、第四十三通常国会におきまして、いわゆる海運二法律が通過いたしましたわけでございます。この海運二法律は、申し上げるまでもございませぬが、五年間の海運会社における利子のたな上げをして、これによつ

て海運界を立て直される、かつ利子補給を強化いたしまして国際競争力を強めよう、こういうものなのであります。ところが、この二法律について、当時私も討論等で申し上げましたように、なお内容的にはいろいろ問題があることは御承知のとおりであります。ところが、その後におきまして、特に開放経済体制への移行の時期が早められるというふうなことで、五年後にこの二法律によって海運企業の基盤強化、海運業の立ち直りというものができるとか、五年後の目標を掲げております。この二法律、その効果が相対的な意味においてかなり薄れてきたのじゃないか。そこにいろいろ問題が今日出てきておるのじゃないかと思うのであります。

そこでこれらにつきまして若干お尋ねしたいと思うのであります。御承知のようにOECDの加盟にあたりまして、特に運輸当局がこれに対して強い要請をいたしたのは、いわゆる海運の留保の問題であります。すなわち、わが国はOECD加盟するにあたりまして、その交渉の過程において、一年以上の長期の用船契約について留保期間五年を置く、そのことを強く要請いたしましたはずであります。ところが、これが結局いれられないで、結局わが国におきましては石油タンカーが二年、鉄鉱石あるいは石炭専用船各一年、こういうことに限定されたわけでありまして、そこで運輸当局が五年の留保を要請したそのおもしろい理由、これは結局海運企業の基盤の確立、いわゆる二法案が五年後にこの確立を目標としたことに関連したものであるというのであります。五年の留保を要請した理由についてひとつ大臣の御所見を伺っておきたい。

○逓信省大臣 いまの御趣旨のように、海運二法律による海運の再建整備は五年間に何と解決いたしたいと考えておるのでございまして、OECDに加盟することによってその整備計画に支障を生ずるようなことがあってはいかぬというあなたの御趣旨の趣旨に従いまして、私ももとしましては、やはり長期用船契約等について、OECD加盟によりまして日本に課せられる義務をやはり五年間がいいという考えで主張いたしましたのでございまして、四圍の情勢上、御趣旨のようにタンカーについては二年、鉄石専用船については一年ということに相なりまして、これに対処すべく、二年間にタンカー、一年間に鉄石船はなるべく外国用船の用船を申し出る余地なからしむるよう、早急に財政金融措置によってこれを防いでいこうという趣旨で、本三十九年度の予算においても御承知のように二百四十七億円という多額の財政投融資を計上しております。またそれ以上の金も必要にあれば開発銀行から融資し得るような状態に置いてあるもので、そういう再建五年計画に支障のないようにいたしたいと考えております。

鉄鉱石、石炭専用船一年ということがきまってきた場合に、そこにそこができて、こういうことが一つあったと思う。そのほかにもまだ理由があると思うのですが、まず、なぜ五年の留保期間を強く要請したかというその理由について、もう少し詳細にお聞きしたい。

○逓信省委員 お答え申し上げます。海運の用船につきまして五年の留保期間を運輸省として主張いたしましたのは、これだけの助成をしていただきまして、タンカー、鉄石船等におきまして、その競争力において、あるいはそのコストにおきまして若干差があると、いうことで、五年の留保をお願いしたわけでございます。これはいろいろな助成をやっていたのでございまして、外国の船会社は、いわゆる自己資金と申しますか、銀行から借りな資金と申しますか、銀行から借りない、自分の利益から出す金、あるいは社内留保金等、いわゆる金利のからない金を大量に投下しますので、運航コストが非常に安い。それに対抗いたしますために五年間の留保は必要であると考えた次第でございまして、

○内海(清)委員 私がお尋ねしたのは、運輸当局が五年の留保期間を要請したその理由をお尋ねしたので、いま大臣の御答弁はそれに対する対策等も含んでおたうであります。私はその理由の一つとしては、さっき申しましたような、二法律が五年以内に海運企業の自立体制を確立する、こういう目標と、今回の石油タンカー二年と

りますが、これらの点はいかがです。か。

○逓信省委員 内海先生のおっしゃったとおりでございまして、貿易外収支で海運が毎年出しております赤字は、IMFの計算方法によりまして大体三億ドルから四億ドルの赤字を毎年計上いたしております。それで少しでもこの赤字を少なくするためには、日本の商船隊を大量にこのようなタンカー、鉄鉱石、石炭輸送に投入する必要があるというところが、その理由の一つでございまして。先生のおっしゃるとおりでございまして。

○内海(清)委員 私は大体そういうふうな三つに集約されると思うのですが、そういうふうな理由でこの五年間という留保期間を強力に要請したところが、これがいれられなかったのですが、大体OECDがこれをいれなかった理由というものはどういうところにあったか。これをひとつ詳しくお話し願いたい。

○逓信省委員 OECDの中には、御承知のように自由化条項というものがございまして、海運につきましては、いわゆる海運の自由を制限するようない切の政府の行政的な干渉を行なうてはならないという条項がございまして、それに違反するということで、先方はOECDの理事会で強力に反対したわけでございます。ただ、それを二年、一年というところで、政治的な妥協としてそこに結着したのでございまして。

○内海(清)委員 海運自由の原則というところを、こういう場合に主張されるのは当然であると思う。理由はそれだけですか。なお、この海運の自由の原則にいたしまして、たとえばOECD

に加盟しております。アメリカのときはいろいろそこに問題があるわけでありまして、そういうふうなことに對する関連といえますか、見解はいかがでしようか。

○逓信省委員 これから先になりますと外務省の政府委員がお答えしたほうが適當かもしれませんが、アメリカは、御指摘のように、この海運の自由化条項全部を留保してOECDに加盟いたしております。しかし日本はあとからこのOECDに加盟したというところで、この自由化条項のうちの一部の留保が認められなかったわけでございます。

○内海(清)委員 これはいろいろ理由がありましようが、しかしわが国はあとかから加盟するからその留保が認められなかった、ところがわが国の状態からいへば、この海運二法律をせっかくつくって、これから海運企業の基盤の強化確立をやるやうなときに、それがよくよく緒につきかけたときに、すでにそれに対して、その目標を失わしめるようなこのOECD加盟ということがある。これについては特に海運行政をあらわすけれども、これがいれられなかったというところで、唯々として受けただけではございませんでしようけれども、五年という留保期間が二年ないし一年に押えられたということについては、これはどうも私ども——これはもちろん運輸省の關係のみで申し上げることがどうかと思うが、わが国の外交がいかに弱いかというふうな感じを私は受ける。どうしてもそれで受けざるを得なかったという、ここにはつきり

した、もう少し納得のいくような理由があるならば、お話しいただきたい。

○**陸海軍大臣** 内海さんのお話、しごくごもっともでございますが、根本問題として内海さんのお話を進めてまいりますと、結局OECDに加盟することが日本の国家のためにいいか悪いという議論になると思います。留保条項を譲歩してもOECDに加盟することが、日本国家全体の経済のために、また国際外交のためにいいということを政府は判断いたしました。運輸省としては、忍びがたきを忍んで国策に協力したという次第でございます。

それでは、しからば何ゆえにOECDに加盟することが必要であるかというところは、いろいろなごまました理由がたくさんございますが、根本的に申しますと、OECDに加盟の諸国はトップ・レベルの会談をやりまして、世界情勢に関する各種の情報を持ち寄りまして、あらかじめ大きな政策問題について意思の疎通をはかる場合OECDに加盟することによって持ち得るのではありません。たとえば、アメリカが今度防衛のために平衡税をやるといふようなことについても、やはりOECDのトップ・レベルの会談におきまして、アメリカ側はもとに主張しておったやに聞くのでございます。そういう情報を得て、そういうことが早くわかれば、それに対処するわれわれの考え方もきめられる。OECDに加盟しなければ、そういうような重要な問題についても、国際的につなばさじきに置かれるということは、今後の日本の外交の上において非常にマイナスである。海運の問題について、それをこ

じらせてOECDに加盟ができぬというようなことに相なるならば、日本の今後の国際的發展、さらにひいては開放経済に対処する上において非常なマイナスがあるから、これは忍んで、とにかくOECDに加盟することが国家のために必要なりという政府の方針に従って、私も遺憾ながらこの猶予期間の問題について、政府の方針に従ったような次第でございまして、一番大事なことはOECDに加盟することによって、その委員会の、世界の経済、財政に関する一般の論議の場所に、日本も加わるといふこの利益は非常に大きなものであると評価いたしました結果であらうと考えます。したがって、その会議は、伝うるところによりまして、通訳も入れない、トップ・レベルの人だけで始終会議をやっておるやに聞いておるのでございまして、それに入ることが一番必要であるという観点からだろうと考えて、私もそれに同意したような次第でございまして、

○**内海(海運)委員** 私はOECDに加盟するのが悪いというのではない。もちろん外交の問題でございまして相手があることですから、日本の思う時期に加盟できないというようなこともあるでしょう。しかし私も私どもが仄聞しておるところによりまして、この問題については、運輸当局も非常な反対をしたというところであり、さらに各省におきましても、かなり問題があったということでありまして、大体外務省の意向で押し切られたというようなことも仄聞いたしましたのであります。この二年、一年というところで運輸当局の納得いたしました理由というものは、結局いま大臣の話されたような全

体的な立場から見ても引込まざるを得なかったということかと思えますが、その辺についてもう少し、二年、一年で引き下がるを得なかつたということに対する具体的な申しますか、はっきり納得するようない理由がありましたら、ひとつお話し願いたいと思ひます。

○**澤政府委員** このとき五年を最後までがらばっておりまして、当時のOECDの理事会では日本の加盟がどうしても認められないで、その時期をはずしますと、また非常におくれるかも知れない、こういう日本政府全体の判断でございまして、外務省もいろいろ強力に交渉してくれまして、二年、一年で向こうも妥協するということになりました。次でございまして、運輸省といたしまして、五年の要求が二年、一年に下げられましたために、総合的にもう一度海運の特に新造船の助成の強化について考えてもらいたいということを念を押しまして承諾をいたしました次第でございまして、

○**内海(海運)委員** 先ほど来の質問で、OECDが五年の留保を受け入れなかつた理由として、大体海運の自由ということが向こうの理由であるということでありまして、その他私どもいろいろ調べてみれば、OECDがこれを受け入れなかつた理由として考えられる面もありまして、ほかには運輸当局としては、理由として見ておられるようなものはございせんか。

○**澤政府委員** 移民船などにつきましては、自国の移民を自国の移民船で運ぶという留保をしておる国があります。それからこれは特に留保ではございせんが、国内法で、たとえば石油なら石油のうち何十%は自国船に確保するというような法律のある国もございまして、しかしこれは実際上そういう法律を実施せずに、大体八〇%というような輸送を行なっておる模様でございまして、

○**内海(海運)委員** それでは次に進みます。私そのところが十分理解しにくい面もありますが、一応いづれにしてもこれはOECDに加盟するということが決定したところのわけでありまして、したがってせっかく海運二法律ができて、これが緒につくというところまで進んできた。しかも海運二法律を制定いたしましたときには、大体五年の留保期間があるものとしての考え方だと思つております。それをその後においてこういう事態が起きたのであります。か、海運二法律のみではなかなか海運事業の基盤強化ということが困難じゃないか。そうすれば当然政府としてはそれを補うものを考えられなければならぬということでありまして、その点についてひとつ具体的に話し願いたいと思ひます。

○**澤政府委員** 御説明申し上げます。このOECDに加盟いたしました、用船期間が二年、一年に制限されましたので、運輸省では直ちに海運造船合理化審議会を開きまして、小林中さんに副会長になっていただきまして、いろいろ対策を練りまして、その対策の結果各省と打ち合わせをいたしました。今後、新造船につきまして、このタンカーと鉱石船、石炭につきましては従来の財政融資比率を七割から八割に上げるといふことを決定いたしました。それから返済期に開行銀行の金は三年の据え置きがございまして、四年目、五年目に市中の返済と返済がダブリまして、このところが一番海運業者が苦しいときでございまして、そのときにつきましては開行銀行の返済額を、約定どおりでなく、約半額程度の返済でいいということにいたしました次第でございまして、

それから計画造船につきましても、先ほど大臣が御説明申し上げましたように、財政資金の許す限り、足らなくなれば幾らでも――幾らでもと申しますとあれでございまして、足らなくなれば財政資金の追加を認めようということをお蔵省と約束をいたしました。また、従来財政資金はその年度、年度できめておりましたが、いわゆる来年度の船台につきましても、それが確定なものであれば、本年度じゅうに開行銀行から融資の予約をするという予約制度を確立した次第でございまして、

また、経済団体連合会のはうが中心になりまして、何とかして日本船を使おうという運動を強力に推進していただきまして、経団連の海運部会で、日本船を使うための条件につきまして船

会社のほうと種々懇談された次第でございます。

これらの措置を通じて、苦しくはございますが、日本の海運界は何とかして大量に新造船をつくっていくことができるようになると確信いたしております。

○内海(清)委員 海運造船合理化審議会に御諮問になって、いろいろそういう案がでておるようであります。これが強力に実施されれば、今日までの二法律ではOECD加盟によって足らざるころができる、それを補うことができるのではないかと。このことは今後きわめて強力に実施していかなければならぬ問題だと思ふのです。いろいろいまあげられましたもののほかで私の特に考えるのは、三年ないし四年という長期の建造計画の船主にこれを認めるということ、これは非常に重要なことだと思ふ。いままであげられました問題はもちろんであります。そのほか特にこういうことが必要であるとは私は考えますが、それらの点につきましていかがでございますか。

○澤政府委員 内海先生のおっしゃるとおりでございます。長期にわたりますて船台を確保し、そして同じような型を数はいまどめて設計、発注いたしますと、非常に船価も安くなつてくるわけでございます。われわれとしてもその線に沿ひまして財政当局といろいろ折衝いたしておりますが、このOECD加盟に際しまして大蔵省と了解のつきまじったことは、先ほど御説明申し上げましたように、来年度の船台につきまして今会計年度じゅうに融資

の予約をするということまで了解がついた次第でございます。これも長期建造計画への第一歩であると思っております。

○内海(清)委員 長期建造計画はまだ最終的な結論にいたっておらぬようですが、このことは私は特にOECD加盟ということを考えましたときに、きわめて重要だと思ふ。とかく輸出船と国内船とが問題になります。この大きな原因は、一つはここにある。もし国内船においてこれを認めるならば、今日までいろいろ国内船と輸出船の問題で論議された点が十分解決ができる、かように思ふのでございまして、これらの点につきましては、ひとつ今後運輸当局としては十分実現するように御努力願ひたい、かように思ふのでございまして。これはいづれ近いうちに解決のめどがありますか、どうですか。

○澤政府委員 これは財政法及び関係法規の改正とも関連いたします。近く解決のめどがあるかと。言われましても、ちよつと答え申し上げかねますが、われわれとしては懸命にこの達成に努力いたしたいと思つております。

○内海(清)委員 なかなか十分解決のめどがつかぬということでありまして、けれども、この点は強力に進めて早急に解決していただきたい。このことはきわめて重要なことだと思ふのであります。その他、このOECD加盟によつて、海運の方面で足らざるものは、あるいは法的に何か措置せねばならぬといふふうな問題をお考えになつておるかどうか、その点をひとつ伺ひしておきます。

○澤政府委員 ただいまのところ、法的に改正することは考へておりません。この財政措置によりまして、できる限り大量に船を建造いたしました。タンカーや鉄鉱石、石炭の輸送のために投入したと考へております。

○内海(清)委員 このことはどういふうでありますけれども、わが国の船隊の整備計画の拡充という点から考へまして、これはきわめて大事なところなことです。船隊の整備確立ということから考へますと、きわめて重要なことである。これはわが国海運の積み取り比率を向上させる、さらに、三國間輸送を拡大して、貿易外収支の改善をはかる、この終局の目的に到達いたしますには欠くべからざることだと思ふ。考へておるのではありません。邦船の積み取り比率は御承知のように依然として低いのであります。三十七年度の支払超過率はIMF方式で三億六千万ドル、こつういふうになつておるはずであります。所得倍増計画では、四十五年度には外航船腹が千三百三十五万トンというふうなことをいわれておるのがあります。これは積み取り比率を輸出が六三・六%、輸入が一般貨物が六〇%、油類が六五%、こつういふことが基準におかれて考へられておるのであります。それが、それによつて国際収支をよくしていくこつうというのであります。これを戦前のようには、やはり黒字に持ち込むといふ場合には、どうして、よほど政府におきましてこつういふ面についての船隊の整備という問題が確立されてこなければならぬと思ふのです。ところが、これはいまのところ、OECDの加盟によつて計画倒れになるおそれがあるのではないかと

う杞憂をいたすのであります。そういう点につきまして、ひとつ今後格段の御努力が願ひたいと強く要望いたしておきます。なおこの問題につきましては、いろいろな問題が考へられます。OECD加盟につきましては、いづれまた時を得まして御質問を申し上げたいと思ひます。

それから、これはすでにこの間久保委員からお話しございましたので、私はこの問題につきましては、運輸当局として十分考へていただきたいという、むしろ要望であります。いづれ輸出所得の控除の問題であります。これはいま三十九年三月末で一応廃止されることに相なつております。この問題は、この間もお話しございましたように、船舶あるいは鉄鋼、車両あるいは重電機、それから機械類といふうなもので、非常に大きいものであります。もちろん、こつういふ輸出のものにつきましては、これが廃止されるといふことは十分業者間においても承知しております。したがって、これに對処して受注価格に対する十分なる配慮は行なつてきたようではありますけれども、これが廃止されるからといって、一度になかなか商売というものはそうまいりません。そこで非常な問題が生まれてまいつておると思ふのであります。これが、これにつきまして、特に船舶、それから鉄道車両につきましては、建造は運輸であり、輸出はすべて通産でありますけれども、運輸におきましても、特に大臣におきまして閣議等で強力な発言を願つて、いづゆる経過措置としての何かの方法をこの際強力に講じてもらなければならぬのではないかと、かように考へておるのであ

ります。その点につきましての大臣の御所見をお伺ひいたします。

○経部國務大臣 去日の本委員会における久保委員の発言に従ひまして、それを強力に申すつもりでございます。いま事務当局、ことに通産省において大蔵省と折衝いたしておるやに聞いております。私のほうとしてもそのことについて折衝いたしております。強力に久保委員並びにあなたの御趣旨に従ひましてやるつもりでございます。

○川野委員長 久保三郎君。○久保委員 時間も制限されておりますから、簡単に一点だけ運輸大臣にお尋ねしたいのですが、海運の集約合併というか、これはまさに海運界にとれば世紀の事業である。という意味は、大休海運経営者は、今日まで長年やっておられて、その功績はまああま多とするものもあるかもしれないが、結果としては、残念ながら自力において日本海運の体質改善なり構造改善というのにはできない。そこで、昨年の本国会において海運再建の二法律が出た。これに基づいて、好むと好まざるにかかわらず、今日海運界は六つのグループに集約されようといつております。そこで、この是非については、あらためてまた論議をしなければならぬと思ふのであります。この過程においてわれわれは心配のことが一つあるのです。というのは、私の持論を先に申し上げますと、先ほど申し上げたように、いままでの経営者は、この際経営の形態を違へし、過去におけるところの経営に対する責任、こつういふことかいかとも総退陣をするほうがよろしいわなと考へられる。もちろん全部とはいわなくても、それくらいの氣がま

これに名前はあれですが、非常に悪い鉱山の場合について調べたのでございますが、大体常務クラスで一年につき月給八ヶ月分という退職内規になっております。これは八ヶ月分と申しますと、一年間の退職金が百四十万円ぐらいでございます。それで、これらを勘案いたしました、久保先生の言われまじしたこの会社の場合は、これは役員として二十二年この会社におった方でございまして、そういたしますと、一年につきまして大体百万円程度の退職金が妥当であろうということで、五千八百万円のその会社内規のものを三千万円、また副社長は二千二百万円にチヨクついたしました次第でございます。

○久保委員　それが社会常職ですか。海運界が今日の姿になって、自力じゃできないことをあなたらがやり、あるいは金融機関が中心になって合併された。自主性はどこにもない。経営者としてはもう無能なんですね。無能な者が何年やろうともこれはやはり無能なんですね。しかも政府の資金、国家資金は多額に使っている。そういう会社のは重役、経営者が正当な退職金を受け取る権利があると思いませんか。いかがですか。

○澤政府委員　久保先生の御説ごもつともでございますが、全然退職金をやらないというのもどうかと思われる次第でございます。それで、われわれもいろいろそういう他の例を調べまして、そうして三千万円程度、それから二千二百万円なら、他の例から見しても妥当なところであろうと思ひます。で、承認いたしました次第でございます。

○久保委員 全然退職金をやらないのもどうかと思うと言いが、これは何もなかったときの話であります。たとえばあなたも役人でありますが、自分の判断や自分の力が足りなくても間違いを起した場合には、あなたは運輸大臣から懲戒免職されるでしょう。失礼な話ですが、懲戒免職で退職金をもらえますか。まさに、海運界の経営者は言うなれば懲戒免職ですよ。言うなれば国民の金で退職金を持っていく、これでいいですか。運輸大臣、どうですか。

○綾部國務大臣 全く御趣旨ごもっともで、私は非常に遺憾に考えております。私はただいま申しましたように、今後諸種の事情を勘案しまして善処いたしたいと考えております。

○久保委員 善処したいというお話であります。私はまだ一件しか聞いておりませんが、一つの会社きりで、あとの会社も続々出るだろうと思うので、緊急にあなたの考えをお聞きしたわけです。私は、退職金をもらってやめるような海運経営者は今日絶対ない、こういうふうな思うので、そのとおり善処されたいと思うのです。

時間もありませんから、いずれまたあらためてお聞きしますが、以上になります。

○川野委員長 日本鉄道建設公団法案を議題として、審議を行ないます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。泊谷裕夫君。

○泊谷委員 私は、皆さん十分御承知のとおり、新しい議員で、十分まだ勉強をしておりますので、きょうのお

尋ねも幼稚で、また重複するところが数多く出るのではないかと思います。が、よろしく御指導いただきたいと思います。

それで、まず御説明をいただきたいと思ひます。日本の文化向上、あるいは地域差解消のために、鉄道網の整備を急ぐための討議をこれから始めるわけですが、そのためには、どうしても国全体の交通政策全般について、特に陸海空の輸送分野における交通政策について、運輸当局の具体的な方策をお知らせいただきたいと思ひます。

まず最初に、ただいまの件について、運輸大臣の御答弁をいただきたいと思ひます。

○綾部國務大臣 陸海空の交通のあり方につきましては、その輸送量に対する比重を考慮して、その具体策を立てていくべきであると考えております。

○泊谷委員 根本的な方策についてお尋ねを申し上げたつもりであります。が、一歩譲りまして、当面する問題として、道路政策と鉄道網の関連について大臣はどういうふうにお考えになっておるか、御答弁をいただきたいと思ひます。

○綾部國務大臣 日本のような地理の、いわゆるまん中に山脈が一本ありまして、そうしてその中心にあるところにおきましては、どうしてもやはり鉄道によらなければ物資並びに旅客の運輸に対処できないと考えております。並行線につきましては、自動車道路の必要もありましようが、全体を考慮しまして、また現在の日本の物資の交通状態を見まして、どうしても鉄道に

対する比重が重くて、鉄道による輸送に重点を置かざるを得ないと考えております。また道路は、建設費にも相当今日におきましてはかかるが、その後の保守、修理等の費用を考えますと、日本の現在の状態におきましては、今後十年間もしくはもう少し長い間は鉄道による運輸が一番いいと考えております。

○泊谷委員 一番先にお尋ねしたのは、昨年の運輸委員会の議事録を拜見しますと、大臣並びに政府委員から出される断片的な構想についての方策はお持ちのようでありましても、体系づけられたものが具体的に示されておられません。一例を取り上げてみますと、いまの道路と鉄道の問題でありましても、大臣は、昨年六月二十四日の運輸委員会、いまお話のありましたように、豪雪対策その他を勘案し、鉄道建設審議会の建議があった後に検討を加えた結果、日本の地理的状況その他を勘案して、今後の物資輸送は鉄道に比重がかかる、こういうふうな説明をされております。大蔵大臣は、日本の地形、地勢上、また気候の制約がある特殊事情を考えると、何年かたつたならば道路より鉄道のほうが安くつく、高速道路はキロ当たり十一億、鉄道単価一億二千万ないし二億、国家的なより広い立場で鉄道の功罪を考えると、やはり鉄道によらざるを得ない、こういうふうな述べておるのです。ところが、いま政府が大きな柱にしております所得増進計画の中にあります交通体系小委員会の報告書を見ますと、「ローカル線については特殊な線区を除いて今後の建設はすべて中止し、現在の線路も国民経済的に非合理的なもの

の撤去して自動車に委ねるべきである。また一般に新規投資については、十分に採算性を検討し累を将来に残さないように注意すべきである」と主張しております。一体国の交通政策のあり方、特に先ほど指摘いたしました陸海空の輸送分野について、もうそろそろまとまった具体的な方策が示されてしかるべきだと思ひますが、再度大臣の御答弁をいただきたいと思ひます。

○綾部國務大臣 お説のとおりでございます。私には、現在におきまして荷物はどうしても鉄道によるのがよいと考えております。旅客、それから一定のきまつた場所からきまつた場所へやるのには、船輸送もいいと思ひます。人間は、だんだん航空による輸送がよくなるような気がいたしまして、私も航空事業についても力を入れておりますが、しかし所得増進計画その他による物資の輸送につきましては、何と申しましても鉄道による比重が一番現在のところは多いし、またここ何年間の間は鉄道によらざるを得ぬと考えて、鉄道の新規開発をいたさんとするものであります。

○泊谷委員 初めてのせい、か、どうも大臣の御答弁がしっくりしないのですけれども、いまの政府、そうして与党が大きく掲げました所得増進の筋は、新線開発をやめなさいということですが、採算が合わないからやめなさいと主張しておるのです。大臣並びに大蔵大臣が運輸委員会を通して説明することについては、地域差解消のためにこれを強く推し進める、この根本的な問題について、もう少し歯切れよく御説明いただけないものかと思ひますので、恐

縮ですが、もう一度お願いしたいと思ひます。

○廣瀬政府委員 政府の基本的方針について、大臣からただいま御答弁いたしました。が、私、若干補足をいたしますと、政府の交通政策に対する基本的な考え方でございますが、今後日本の経済の健全な発展、国民生活の向上をはかるために、やはり長期的な視野に立ちまして、将来の日本経済に即応した合理的な交通網を整備するということが、終局において必要だと考えております。このために日本経済の成長に伴って増大する将来の輸送需要というものを一応頭に置きながら、ただいま先生御質問のございましたような、海、陸、空の輸送の配分、効率的な交通投資の配分、あるいは合理的な運賃体系、こういう基本的な交通政策を樹立してまいりたいというふうに考えております。このためには所得増進計画の一応十年先の見通しというものがございまして、こういうものを頭に置きながら、いま申し上げましたような交通投資の配分、あるいは合理的な運賃体系というものを考えてまいりたいというふうに考えております。所得増進計画によりますと、数字は省略いたしますが、国内の貨物輸送あるいは国内の旅客輸送、いずれにおきましても、ただいま御指摘のございましたような、たとえば国内輸送のトラックというふうなものは、比率は、非常にシニアはふえてまいりますが、先ほど大臣が申し上げましたように、絶対量から申しますと、やはり国鉄の貨物輸送というものが根幹になるということには疑いがない点でございます。また旅客輸送につきましても、倍率から申し

ますと、たとえば航空機であるとか、あるいは乗用車あるいはバスというのはかなり伸びまして、シェアもだいぶ違っています。国鉄の国内の旅客輸送における比重というものは大きいのであります。そういった観点から海、陸、空の総合的な交通政策を頭に置きながら、国鉄の輸送力というものをつめてまいりたいというふうに考えております。

なお、鉄道の新線建設と所得倍増計画の関係でございますが、ローカル線等の建設を原則として中止するというようなことが、所得倍増計画の経済審議会の答申に述べられておりますが、一方所得倍増計画では、国民経済の体質を改善いたしまして、均衡のある発展を実現するためには、後進地域の開発を促進し、所得の地域格差を是正すべきことが指摘されております。これを受けまして、三十七年の十月全国総合開発計画が策定されまして、主要幹線の複線化、電化、東海道新幹線の完成とともに特に既成大集積地帯、及び大規模な地方開発、都市を中心とする地方内の鉄道施設の整備拡充、工業開発地区を育成するための臨海鉄道を含む貨物輸送施設の増強整備及び青函、本州四国間の海峡連絡鉄道の敷設、輸送力の増強と施設の近代化等輸送効率の増進をはかることが必要であるというふうな述べておられます。私どもはそういった観点から、所得倍増計画と地方開発を企図いたします新線建設を推進してまいりたいことは決して矛盾をしておらないというふうに考えておる次第でございます。

○泊谷委員 所得倍増計画の総合的な交通体系の中で、いま説明のありましたようなことではなしに、国鉄そのものについて答申がなされております。これをもとに読み上げてみますと、「国鉄の新規投資のうちに、経営収支上採算のとれないローカル線建設」と固有な名詞を使って指摘しておられるのですが、「ローカル線建設」がある。これは国民経済上他交通機関と比較して鉄道を有利とするものを決定する考慮が払われているにも拘らず、実際には国鉄経営を圧迫する原因の一つになっていると考えられる。したがって特殊な線区を除いて今後の建設はすべて中止すべきである。こういうふうな主張はいたす。いまの御答弁とこの関係はいかがな関連を持つか。なおもしその後この考え方を修正され、地域開発に鉄道を整備するといわれて、地域開発に鉄道を対して往々議論になっておりました公共性と企業性の問題について、政府は公共性をこの際強く打ち出しても所得倍増計画を進めるための地域格差を解消する手段として鉄道を整備する、こういうふうな受け取っていいかどうか。あらためて伺っておきたいと思ひます。

○廣瀬政府委員 いま先生が御指摘になりましたように、所得倍増計画でも、その節では、お読みになりましたように、そういうふうな書いてございしますが、先ほど私が申しましたように、所得倍増計画はその後地域格差の是正あるいは後進地域の開発という点から若干この機会に再検討されるということも含みがございます。それで三十七年の十月に全国総合開発計画が策定されたというわけでございまして、その間に一貫の脈絡があるわけでございます。それで全国総合開発計画の中では、私が先ほど申し上げましたように、地方開発のために必要な鉄道施設というものは今後増強してまいりたい、決して矛盾はしておらない、一応脈絡は保っておるというふうな考へております。それで、しかし国鉄が従来から既設線の増強あるいは内容は電化あるいはディーゼル化、輸送力の増強ということに非常に追われておりました。地域開発のための新線建設ということが積極的に推進し得ない状態にあるというところでございまして、今回御提案を申し上げておりますような鉄道建設公団というものを設立いたしました。一応責任体制を明確にして、国鉄は在来線の改良、整備増強ということに主とした眼目を置き、新しく設立されようとした後段のほうに、私がいま申し上げました後段のほうに重点を置きまして、主として地方の開発、地域格差の是正というほうに重点を置いてまいらうという考へ方でございます。

とを御尋ねしていただいております。もう一度御答弁をいただきたいと思ひます。

○廣瀬政府委員 的確な御答弁ができませんかどうかはわかりませんが、国鉄は従来公共性と企業性という一応両面を仕事をやっております。しかし目的はあくまでも公共性を発揮するために企業能率を高めていくということが日本国鉄の鉄道法にも書いてございまして、目的はあくまでもやはり公共的な事業を遂行し、公共性を発揮する、そのためには企業的な経営をやっていくというところでございまして、一見矛盾するようには考えられますが、法律から申しますと、これはきわめてすっきりしたかっこうになっておるわけでございます。従来国鉄にはいろいろな公共的な負担はかけております。やはり名前の示すごとく公共企業体でございますが、ある程度の公共負担というものはやむを得ないと思ひますが、国鉄の経営も最近非常に苦しくなつてきておりますので、私どもとしては、できれば公共的な負担は逐次減らしてまいりたい、あるいはこれ以上な負担はかけたくないというところは考へております。が、経営の許す範囲で、ある程度の公共的な負担というものは、従来もそうございしましたが、今後もある程度はやむを得ないというふうに考へております。

○泊谷委員 公団については後ほどお尋ねしたいと思ひます。前段でお尋ねしたのは、いま説明を聞きまして、関連を持ちながら所得倍増計画を修正したものでない、そういう説でも私はいいと思ひます。それにこだわることなくして、むしろ採算ベースの合わないところを国の経済を進展させるために必要だといふその行為について、従来の企業性と公共性の問題について、この機会に政府は公共性も強く推し進めて、いまの場合国鉄を含めてです。そう理解してよいのかどうかというこ

百五十円になるのが常識です。だが、いまその石炭はむしろ大きな工場地帯では国の保護策でトン当たり五百円の助成を受ける。多く仕入れた石炭が高くて、しかもその売り値は国会できめはる。その採算が合わないところは、やはり公共性として国の施策で行なうのでありますから、助成をしていただくなければ、一生懸命四十七万近い人々が夜通し神経をすり減らして人さまの命を運ぶ、これに精魂を傾けて全国民の交通を一つの企業体、国有鉄道というところまで持たなければならぬものであるのだから、私は常に疑問に思つておるのではありません。国の交通政策、しかもきょう鶴見の問題でも取り上げられましたが、数多くの人々の命を奪つた悲惨な事故でありますけれども、やはりこれでも大きく指摘されておりますが、国家的な立場から指摘されております。後ほど議論のあるところと思ひますが、この交通政策に対する、ことに国有鉄道に対する大臣の考へ方が、いま鉄監局長から説明のありましたように、公共性を保ちながら企業性を生かすというふうな話でなくして、どうしてこれらの夜通し働いてい

○廣瀬政府委員 運輸大臣にお尋ねをしたのです。私は出てきたばかりで、現地の事情でありますので恐縮であります。が、国鉄ではほとんど主要な部分の機関車にたく石炭、これは国内の生産量でも相当なものであります。この仕入れ、大きな店で一人の者が七割程度、ものを買つと、二百円のもの

責任を負つておることに対しては、私どもとしては多大の敬意を表するものであります。そういう国鉄になるべく経営の負担をかけないようになつて、すなわち公共性がある程度国で

○綾部国務大臣 国鉄が、四十八万の従業員が必死になりまして国の輸送の責任を負つておることに対しては、私どもとしては多大の敬意を表するものであります。そういう国鉄になるべく経営の負担をかけないようになつて、すなわち公共性がある程度国で

まかなうようにするという趣旨で、採算に合わないような鉄道をこの鉄道建設公団でやっていきまして、国鉄の企業性を幾らかでも強めるようにやっていきたいという趣旨で、この鉄道建設公団法案を考えた次第でございます。

○泊谷委員 私の満足できる御答弁をいただけてませんが、次に移ってみたいと思います。

いまの大臣の話されたようなことで鉄道を位置づけて考えてみますと、言いかえしますと、鉄道も公共的な見地から建設をするということでありまして、すれば、三十九年度の予算を見ますと、新道路五カ年計画と新港湾整備五カ年計画が認められましたが、特に新道路計画は大蔵省原案を五千億も上回ったのです。四兆一千億となりまして、三十九年度分だけ見ましても、国費分二千七百六十五億円で、前年度対比で二二%も伸びておるのです。このことは好ましいことです。港湾整備の予算は三百三十七億円で、これまた二一%の伸びを示しております。国鉄関係だけ大蔵省第一次内示案どおり、実績的には何らの前進を示さない決定になったわけでありまして、これについて運輸大臣はどう処理されるつもりであるか、御意見を承りたいと思います。

○経部国務大臣 それは私も国鉄の要求する予算を十分に実現できるように努力いたしました。その結果、査定のうち五百億円を一千百億円ほど削られたのですが、そのうち五百億円はかりは、純然たる予算の増加ではありませんが、その建設、保守、保全をやるに必要な最小限度とも忍び得る限度におさまして、債務負担行為と補正予

算でまかなっていった、今年はこれやってもらいたい。根本問題につきましまして、国鉄のあり方につきまして、すべての点から考えまして、たとえば運賃体系をどうするか、たとえば収入増加の方途についてどういうふうにするかというようなことを今後検討してまいりまして、そして来年度におきましては、できるだけ限りの、国鉄がその使命を達成するに必要な最小限度と申しますか、財政の許す最大限度の予算を確立するようにして、この使命を果たすようにしたいと考えております。

○泊谷委員 大臣、くどいように恐縮ですが、来年度と言われる具体的な内容はどんなものでしょうか。

○経部国務大臣 それは国鉄当局から来年度予算に要求してくることを考えております。私、直接国鉄経営に当たっておるものではありませんので、具体的にどういう費用でふやして、どういう費用でどうするということは、来年度予算の要求の際における国鉄当局のその使命を果たすための、一方でい

えば最大、一方でいえは最小の要求額が必ず出てくると思います。それに期待したいと思っております。

○泊谷委員 幼稚なお尋ねで恐縮ですが、先ほどお尋ねをしまして、道路、鉄道、港湾、これは陸海空全部ですね。空港の場合も今度御配慮があったようです。すべて地域差解消のため整備のほうは主管官庁の要求を上回る査定が出て、陸送を担当する国鉄関係が第一次内示で切られたということになりますと、大臣がおっしゃられてい

ているような印象を持つのですが、私の考えは間違いないでしょうか。大臣の重ねての答弁をいただきたいと思っております。

○経部国務大臣 いや間違っていない。道路も非常におくれておるから、それに追いつくようにおそれるから、予算をとったんだらうと思っております。そして同時に、財源の確保といたしまして、目的税を起しまして、その財政の基礎を道路においてつくったからであると思っております。

○泊谷委員 大臣、大蔵大臣は去年六月二十四日の運輸委員会、高速度道路をつくるのに十一億、鉄道のほうは一億二千万ないし二億、これによ

らざるを得ないと答弁している。もちろん道路は金はいくらでもいらないで、すから、全部国でやらなければならぬ。国鉄はたまたま料金を徴収しているといながら、全体の利用——いま何をさておいても問題は東京都を中心とする都市の交通緩和でありま

しょう。そのための幹線工事が進められておるのであります。これから新しい地域に鉄道を敷いて人を運ぶ、バスを通して人を運ぶという問題でなくて、直接的なものについていま手を染めなければならぬ。このことが一面にあるわけですね。国民のためにということになれば、当然これに対して意欲的な姿勢が政府になければならぬと思うのですが、どうしてそれが出ないのか。その事情を私は知りたいたいと思

○経部国務大臣 先ほど来申し上げますように、国鉄の新幹線をいたしたのも、あなたの御趣旨に沿うようなために新幹線に莫大な投資をいたしております。順次財政の許す範囲内において、あなたのいらっしゃるような方向に持っていきたいと考えております。

○泊谷委員 これは結局こういうことを申し上げて恐縮であります。新聞にたくさん出ております、一般にいわれております政治性というもののなんでしょう。道路の予算額は急に要求より上回って、運輸関係が第一次内示案でおさまったというのはいさういように理解してよろしくございませ

○経部国務大臣 いまの御質問の御趣旨がちょっと了解しにくかったのですが、もう一度ひとつお願いします。

○泊谷委員 じゃ、それはよろしいです。

次に移りたいと思いますが、問題の公団のことです。

鉄道建設審議会は英知を傾けて、しかも長い時間かけて御相談いただきました。結果は一昨年の五月に、これはもうすでに十分私どもの先輩からお聞き及びのことと思うのですが、「産業基盤としての鉄道路網の整備はやむを得ず遅れ勝ちとなっている」と先ほど道路がおくれていると言っているのです。これは法律で定められた建議でも、そう主張しておるのです。この文字は大臣もお読みになったと思うのですが、そうしますと、先ほどの答弁はど

抄状況を考察すれば、今後の国家経済の発展上真に寒心に耐えない」と資金確保を訴えております。さらに「鉄道新線の建設は一般国民に与える有形無形上の便益の増大と国家経済に与える効果の多大なるに鑑み、国家的な政策上の見地から論すべきであり、日本国鉄の企業性の立場からのみこれを論すべきでないことは明らかである。従って、この矛盾解決の方法としては、鉄道新線の建設を道路、港湾整備等と同様に政府の公共投資とする以外にないものと思料せられる。よって、今後の新線建設については、政府が公共事業として、その主たる財源を負担することと述べております。

間違ったことですね。新線建設十カ年計画の規模については、現在着工線となっておるもの一千八百億円、現在調査線となっておるもの七百五十億円、その他低開発、臨海工業地帯整備、新産業都市建設などに必要な新線二千四百五十億円、合計五千億円となっておりますが、これに当たる政府の具体的な処置をお聞かせいただきたいと思

○経部国務大臣 いまあなたがっしゃいましたような趣旨にしたがいまして、日本鉄道建設公団を創設いたし、それに順次国家的投資をよけるようにいたしまして、その目的を達成したいと考えております。あなたのいらっしゃることもそれ自体がこ

です。お金のほうについて、これは国鉄だけに背負わせてはいけない、国家的な見地では、一面では道路、港湾については五カ年計画を、しかも措置法を出して、具体的な青写真というものを指示してゐるのです。大臣の説明は先ほどから公団々々というお話がありますが、どうしてその公団に進めるようにしてもらえるのか、その点についてお尋ねをしておるのであります。新議員にわかるように克明に御説明いただきたいと思ひます。

○綾部国務大臣 今年度、三十八年度におきましては政府出資が五億円になつておるのを、三十九年度にはこれを十億円にふやします。以降その独立の建設公団によりまして種々の金を集める方法を考えまして、そしてあなたのように新線建設にいきいたいと思つておられます。

○泊谷委員 重ねて恐縮ですが、具体的にどうこのお金を調達するということとを私どもにわかるようにお話しくださるわけにまいりませんか。

○綾部国務大臣 来年度の財源その他を見通しまして、順次やっていくという以外にお答えのしようがありません。全部を国鉄の新幹線に使えというのも無理だし、財政の計す範囲という以外には方法がないと思ひます。しかし趣旨はあなたのおっしゃるよう、順次政府出資を多くしまして、そして最終的にはいふ言つたような公益性といひますか、公共性を尊重する意味において国鉄の建設の予算をふやしていきたい、かように考えます。

○泊谷委員 どうもこの国会というものは何べん尋ねてもその領域から出ないのであります。結果的には河

野さんのやつたほうはさつと大蔵省よりも多く出て、綾部さんのほうは結果的に第一次で終わつてしまふ。そういうことで済むものなんでしょうか。政府が地域差を解消するというところで、本家の国鉄が忙しいからそれにやらせようというならば、何年間でこれだけの仕事を、そして精進した技術屋をこうそろえてこうやるという話し合いがなされないのであります。どうかもう一度くどいようでありますが、大臣のお考えをただしたいと思ひます。

○綾部国務大臣 たびたび申し上げますように、本年度、すなわち三十八年度におきまして、国鉄の輸送増強の最も大きな力を入れておりますところのいわゆる東海道新幹線が完成いたします。これに要する資金は、すでに本年度の補正予算を加えて約四千億です。それが案になりますから、そこで私も三十九年度以降におきまして、鉄道建設公団のほうに振り向ける。国家の財政投資が十分とまでにはいきませんが、私は相当額のなにかこれに回されて、鉄道建設が順次いくものと考へております。

○泊谷委員 五千億の予算が必要で、それも今後の経済変動でどうなるかわからないわけですね。いまの時点で一応一年目、二年目、三年目というものの具体的なものが提示されてしかるべきだと私は思ふのですけれども、かりにことしは移行措置だけでどうだという説明をされるとするならば、来年度はこういう程度のものでやるといふことだけでも知らしてもらふわけにまいらないのですか。

○綾部国務大臣 来年度はさつき申しましたように、本年度より政府出資五億をふやして、そして財政投融資を五億ふやして、結局本年度よりもたくさんのお金をこの新線建設に投ずるようになるのであります。いま直ちに五カ年計画をこしらえて、そのめどもないのに机上プランを出すというところもいかかと思ひます。

○久保委員 ちよつと関連して。先ほどの大臣の御答弁であります。東海道新幹線が来年度というか三十九年度で完成するからたいへん軽くなる。だから新線建設のほうも公団のほうの出資も財投も十分とれるのだというお答えでありました。そのとおりですね。——これはたいへん違ふ話だと思ふのですが、そういう余裕が出ますか。たとえば三十九年度の国鉄予算全部を見ますと、先ほど泊谷君からお話があったように、一千億近いものが削られた経緯についてはお話がありました。それじゃ、あと残つてゐるのは三十九年、四十年が第二次五カ年計画であります。本来なら、三十九年は四年目でありまして、計画の八〇%が標準であります。ところが、来年度の改良計画自体を見まして、三十九年度の予算で参りますと、これは六〇%足らずです。そうでしょう。そうなら、さうと、あと四〇%は昭和四十年にできるか、と、私はいままでのやり方では残念ながらそれだけの資金手当ては不可能であらう、こう思ふのです。

既設線区にいわゆる改良——先ほどあなたがお答えになりました鶴見事故の監査報告においての中身の重点は何と書いてあります。もはや国鉄にまかせておけない、国鉄だけではできない

の、国家的な政策でやれ、こういうことを指摘してゐるのではないですか。そうだとすれば、どれだけ池田内閣に財産がおりか知りませんが、新幹線がことしの予算は六百四十三億です。そうですね。これが来年は全然なくなるかという、全然はなくなりません。百何十億は実際まだ残ります。それでしよう。しかし六百何十億が軽くなるから、その分だけ新線建設に入るようなお話をしている、誤解を招くことになると思ふ。あなたが実際そのとおり約束できるかどうか、できるなら別です。それはできないと思ひます。だから泊谷君が聞いているのは、あなたの御答弁では、いろいろな方法によつて金を集める工夫を考へるというのです。そうでしょう。その御答弁に対して泊谷君の質問は、どういふふうにしてお集めになるか、そのときにうでは、公団をつくれれば金が集まるという説明にはならぬのです。公団をつくつて金を集める工夫をしましうでは納得しない。われわれは、新線建設については、先ほどの対案の提案説明にも申し上げてゐるよう、新線建設の否定はいたしません。むしろ、もつと計画的に、われわれの対案は、十カ年計画できちんときめて、どの線区は何年後にはできる、何年にはどれができる、資金計画は政府の責任でつくくる、こういうわけですね。ところが提案されたのは、まるっきりその大事な点は二つとも抜けてゐるのです。これは余談でありますからやめますが、少なくとも、私がいまお答えにたがしたものは、新幹線が完成すれば、はたして新線建設にうんと金が集まるという

うことはほんとうですか、いかがです。

○綾部国務大臣 私は集まり得るものと確信いたしております。

○久保委員 確信すると言ふが、いま私の考えから申し上げてゐるわけでは、私の考えというより、三十九年度の国鉄全体の予算さえあつたならば六割いかいかぬか。あと残りは四十年一年間で四〇%仕上げなければならぬというの、きよりの監査報告の一つの眼目でもありましよう。そう書いてあります。あなたはお受けになつたでしょう。ところがこれの予算措置はできない。いまのままでいくなら不可能です。だから、新幹線ができたから新線建設に何百億もやるといふことは、おそろくどうも不可能であります。それが証拠に、去年に比べて新幹線の予算はぐつと減つております。減つてゐるのだから、当然あなたが先ほど御説明したように、三十八年度の倍に十億だ、十億というのには倍に違ひありません。しかもあなたが御要求になつたのは、三百億でしよう。新幹線の荷が軽くなつたのだから、二百億は当然取れるはずで。去年は追加で新幹線と合せて八百何十億でしよう。だから、そのうち二百億を取つても新幹線は六百億ですか、それが取れないという現実において、今日公団をつくつて取れるという理由はどこにもない、かように考えますが、いかがですか。

○綾部国務大臣 私は、本年度の新線建設の費用と来年度の費用とを合わす

ならば大体百五十億—百六十億以上になると思ひます。それで、三十九年度は新線建設は十分にやっていたと確信をいたしております。その次の四十年度をどうするかということにつきましては、国家財政と見合ひしまして、なるべくたくさん取れるように努力するということ以外に、今日お答えのしようがないと思ひます。

○久保委員 いまの今年度と来年度と合わせて百六十億というのは、その計算はどういうことですか。

○綾部国務大臣 これは本年度と来年度を合わせまして大体百億内外になります。いまの百六十億というのは、ちょっと誤りでありまして、もうすでに使っておりますので、来年度は百億以上で、三十九年度は新線に集中していきける、だんだん新線が進むにいたがいて、国家財政に見合ひてよいにふやしていく、こう考えるよりしようがないと思ひます。

○久保委員 どうも、大臣は数字のマジックを使うようになりまして、池田さんと同じになりました。

それでは、三十八年度の国鉄予算は七十五億ですね、それでいま宙ぶらりんになっている予算が五億です、財投が五億ですね。そのうち、手つかずのものは三十八年度はたった五億ですよ、そでしよう。さらに手つかずのものは、三十九年度幸いに公団ができればということですが、これは国鉄出資七十五億、それから御説明になった十億で八十五億、今度の五億を入れて九十億です。まあ大体そういうふうでしょう。だから百五十億とか百六十億というのはちょっと違いますよ。それは繰り延べしただけにすぎないでしょう。

○綾部国務大臣 数字の問題でありまして、事務当局から説明いたさせます。

○廣瀬政府委員 先ほど泊谷先生がお話しになりました三十七年五月三十一日の鉄道建設審議会の建議、これは確かにそのとおりであります。ここまでは、一応今後十年間に約五千億程度の規模の必要ありということ建議しているのをごいしますが、私どももいたしましては、一応その建議をめぐに置きまして、それでこの内容はさらに検討をいたす必要があると存じます。が、さしあたり、従来の建設線の規模を一段と進めるためには、この建議にございまして、道路、港湾等と同じように、政府が公共事業的な考え方を加えまして、従来国鉄のみにやらせておりました建設線というものを、政府が財政的な援助をいたしまして、先ほど大臣が申しましたように、三十八年度の予算では国鉄出資が七十五億でございまして、これに政府—産投でございしますが、産投から出資が五億、それから政府の融資が五億、合わせまして八十五億という規模に本年度三十九年度の予算はなっておりますが、三十九年度の予算案では、国鉄の出資は相変わらず同じ七十五億でございしますが、政府の出資を倍額にふやしまして十億、政府の融資が十億、九十五億という規模で三十九年度は考えております。それ以外は、大臣がいま申しましたように、本年度三十八年度の政府出資五億というものを加えますれば、一応百億というふうになります。

以上、数字を御説明いたしました。

○久保委員 繰り延べをいたしましてそういう勘定になる、百六十億にはなりませんが、そういう数字になる、これはそのとおりであります。しかし、公団になったら金が集まるという、前からの話のとおりに実はなっていない。七十五億がいよいよ国鉄出資の主たるものでしょう。政府の責任どこにありやう。理屈は、公団に出せるものなら、国鉄に出せるのです。だからその辺のことも考えなければいかぬ。公団になったら二百億出たというなら、まことそれは理屈は別にして、なるほど効果はあった、こうなりましょう。しかしいままでの御説明では、どうも実際はつきりしませんよ。まあ関連質問ですから、この辺にしておきます。

○泊谷委員 先ほどからもお尋ねして、ことばではたいへん今後よくなるという話を聞くのですが、私はどうもそういうふうには感じないのです。それじゃ来年度はどうする、こうする—お金のことも承知してございしたけれども、五千億に對する繰り延べを入れて今度百億というところが、政府にすれば逃げ場のないでしょう。だけれども、ほんとうにその気魄というものが私としては感じられないのです。なぜかという、ほかの問題をいまして、先において先に進めてみますと、この法案の中にあります基本計画は二十条で規制されております。これは運輸大臣が新しい線を敷くときにはその施設の建設を建設審議会へはかることだけ規制しております。第三十九条では、大蔵大臣との協議があらますけれども、これは公団の財務に関する事項などについて処分する場合、これが中心になつております。建設審議会の答申の、今後の新線建設については政府が公共事業としてその主たる財源を負担する、その基本的問題はどうしてもその解決策が逃げられたような気がしてしかたがないのです。大臣のいままで話されたことが誤りないとするならばすでに国会で成立を見ております道路、港湾のように、緊急整備措置法の中にあります長期計画、五カ年計画、これについては関係大臣が寄つて閣議で決定をし、閣議で責任を持つことになつていくわけですね。ところが今回の公団の場合は、本来それが親の法規で、公団はその子の法規として提起されなければならぬと思うのですが、ただ、いま公団法の中で見ますと、運輸大臣と大蔵大臣と財産の処分について折衝する。予算折衝と何ら変わらない印象を持つのです。もし運輸大臣がいままで説明されたことに自信があらうとするならば、道路とか港湾と同じように閣議できめるということにできるものかどうか、その点をお聞かせいただきたいと思ひます。

○綾部国務大臣 その問題につきましては、全体の蔵入その他の見積もりを勘案いたしまして、そうして鉄道建設公団にはどうしても十年間に五千億必要であるから、初年度はこれだけ認めるようにということであらためて閣議ではかつて、そうしてやるよりしようがないと思つております。

○泊谷委員 大臣がそうおっしゃられるのならば、道路とか港湾と同じような整備緊急措置法というふうなものが提案されてしかるべきだと思ひますが、いかがですか。

○綾部国務大臣 それはいろいろな事情を勘案して、そういう必要があればもちろん出します。いまはその時点に達してない私は思つております。

○泊谷委員 建設なり運輸なり、予算査定で大臣が出て話をして。結果的には道路のほうもすく伸びて、鉄道関係は第一次で押えられたのです。この結果は決して動かさないう。関係大臣だけで折衝するということにせし、国の施策として、所得倍増の一環として地域差を縮めるために鉄道網を急速に伸ばすというのであれば、当然その法案は用意されて提案されるのだと思ひますが、どういふ事情があつてそれは出されないのでしょうか。

○綾部国務大臣 それは諸般の事情上今回は出さない。次に出すのかもわかりません。それはまだ国家財政全体を考へなきやいかぬので、いま鉄道だけをやれといつたので無理です。

○泊谷委員 そういふお話になりますから、先ほどからことばでは今後意欲的にということばを数多く使われながらも、率直に私の気持ちを言わしめてみれば、公団というものは単なる隠れみのにすぎない。用意すべきもの、法律に基づいて建設委員会が長い間審議をしまして出したものを、それを受けて立つ姿勢というものが、政治的に考えれば、むしろ道路よりもあるいは港湾よりも先にこれを始末しなければならぬ位置にばくはあったと思ひます。

道路のほう伸びることは好ましいことです。港湾も伸びることは好ましいことです。だが、せめてその三つのものが体をつけて出されて、国の交通政策なら交通政策というものが明らかにさ

ております。建設審議会の答申の、今後の新線建設については政府が公共事業としてその主たる財源を負担する、その基本的問題はどうしてもその解決策が逃げられたような気がしてしかたがないのです。大臣のいままで話されたことが誤りないとするならばすでに国会で成立を見ております道路、港湾のように、緊急整備措置法の中にあります長期計画、五カ年計画、これについては関係大臣が寄つて閣議で決定をし、閣議で責任を持つことになつていくわけですね。ところが今回の公団の場合は、本来それが親の法規で、公団はその子の法規として提起されなければならぬと思うのですが、ただ、いま公団法の中で見ますと、運輸大臣と大蔵大臣と財産の処分について折衝する。予算折衝と何ら変わらない印象を持つのです。もし運輸大臣がいままで説明されたことに自信があらうとするならば、道路とか港湾と同じように閣議できめるということにできるものかどうか、その点をお聞かせいただきたいと思ひます。

○綾部国務大臣 その問題につきましては、全体の蔵入その他の見積もりを勘案いたしまして、そうして鉄道建設公団にはどうしても十年間に五千億必要であるから、初年度はこれだけ認めるようにということであらためて閣議ではかつて、そうしてやるよりしようがないと思つております。

○泊谷委員 大臣がそうおっしゃられるのならば、道路とか港湾と同じような整備緊急措置法というふうなものが提案されてしかるべきだと思ひますが、いかがですか。

○綾部国務大臣 それはいろいろな事情を勘案して、そういう必要があればもちろん出します。いまはその時点に達してない私は思つております。

○泊谷委員 建設なり運輸なり、予算査定で大臣が出て話をして。結果的には道路のほうもすく伸びて、鉄道関係は第一次で押えられたのです。この結果は決して動かさないう。関係大臣だけで折衝するということにせし、国の施策として、所得倍増の一環として地域差を縮めるために鉄道網を急速に伸ばすというのであれば、当然その法案は用意されて提案されるのだと思ひますが、どういふ事情があつてそれは出されないのでしょうか。

○綾部国務大臣 それは諸般の事情上今回は出さない。次に出すのかもわかりません。それはまだ国家財政全体を考へなきやいかぬので、いま鉄道だけをやれといつたので無理です。

○泊谷委員 そういふお話になりますから、先ほどからことばでは今後意欲的にということばを数多く使われながらも、率直に私の気持ちを言わしめてみれば、公団というものは単なる隠れみのにすぎない。用意すべきもの、法律に基づいて建設委員会が長い間審議をしまして出したものを、それを受けて立つ姿勢というものが、政治的に考えれば、むしろ道路よりもあるいは港湾よりも先にこれを始末しなければならぬ位置にばくはあったと思ひます。

道路のほう伸びることは好ましいことです。港湾も伸びることは好ましいことです。だが、せめてその三つのものが体をつけて出されて、国の交通政策なら交通政策というものが明らかにさ

れると思うのでありますが、いまのままで推し進めるならば、国の財政の都合で部分的に手当てをしていくという方策の領域を出ないと思うのです。であれば、幾ら大臣が演説を打たれても、先行きに対する具体的な青写真が提示されない限り、しかも政府で責任を持ってもらう青写真がない限り、ことばだけでは私は困ると思うのです。くどいようですが、もう一度大臣の答弁をいただきたいと思ひます。

○綾部國務大臣 何べん繰り返しても同じことでもございまして、私はその必要が生じた場合にそれをやるつもりでおるのであります。

○泊谷委員 国会というものは、ものがわからぬようになっていくのかもしれないから、次に移ってみます。

鉄道建設審議会の建議では、新線建設事業の施行方式を、政府直轄工事、国鉄工事、公団工事の三案を出されたので、行政管理局の考えによれば、公団、公社、公庫などを順次簡素化あるいは廃止する方向にあると聞かされておるのですけれども、しかも国鉄が公団が現在の新線建設の問題ではないと私は思うのです。国鉄の技術陣をもつてすれば、今日予想されております新線の建設は決して不可能でないと思ひます。むしろ国鉄の技術陣の手にまたなければ、これだけ多い障害のあります新線開発は困難でないかとさえ私は思つておるのです。しかもせっかく長い経験を持っております国鉄の工事要員を二つに分けて、第二次、第三次の国鉄五カ年計画の過程で、この技術者の不足も伝えられておるのです。そういう弾力的な運用もできなくなり、さらには公団の役職員、

特に管理者のポストのみが増加する結果となります。大きなむだが出ます。公団を何ゆゑに設置しなければならぬのか、この点大臣の答弁をいただきたいと思ひます。

○廣瀬政府委員 これは先ほどもちょっと触れましたが、公団設立の理由といたしましては、現在国鉄は既設線の改良を主眼とする長期計画に全力をあげております。こういったような状況のもとでは、新線建設の責任まで負わせることはやや過重ではないか、今後推進すべき新線建設につきましても、責任体制の明確化ということから、別な方式でやらせたいというふう

に考へております。なお、技術陣營の問題でございまして、現在地方の建設局等で新線建設に当たっておりますものを大体そのまま公団に移す考えでございまして、別に仕事をやってゐる人、実態は変わらぬ。地方の建設局等で改良の仕事をやってゐる人、建設のほうの仕事をやつてゐる人はおのづから分かれておると思ひますので、その点は別に技術陣營を二分するということにはならないかと存じます。

○泊谷委員 大臣、これが私はわからないのです。どうしてわからないかという、先ほども申し上げましたように、数多い企業でおのの悩みがあると思ひますけれども、先ほど国鉄側からながめてみまして話を申し上げたように、国でできる石炭の相当量を

買つて、しかも一般の産業育成をされておられます鉄鋼よりも、結果的には高く買つてゐるのです。売り値の切符の値段は国会できめて、私どもは、それは公共料金だから上げないでもら

う。しかしそれは国家の政策としてそういう事業を要請しておるわけでありますから、当然国の助成策がなければならぬと思つておるんです。そこで一生懸命大事なさる命を預かり、しかも人口は都市に集中してゐます。ものすごい密度の高いところで、精力を傾けて仕事をしながら、あやまりを犯すところ、これはもう釈明の余地のないものです。利潤が乏しい。しかもその輸送要請にこたへるとすれば、それに重点

がかかってくるのは当然だと思ひます。しかもその企業に長い歴史を持つてゐる国鉄は、技術的には人後に落ちない。自分たちのかけた橋について、五十になろうが七十になろうが、連れ

と一緒には番茶をすすりながら楽しみにしてこの仕事を続けてきてゐる。問題は、これを分割せよとなんとかじゃなく、その障害になつてゐるものについて、国として大きなメスを入れて改善させるのが本来の仕事ではないかと思ひます。いま説明のあったようなことで、責任を明確化する。もとより確かにいま改良工事あるいは保安確保に集中的に追われております。だが、それをそのようにしなければならぬような状態にしておいて、それでいままでの工事費はまるで使つてない、能力がない、こういうやり方は、ぼくは本質を誤つてゐるのじゃないかと思ひます。大臣のお考えはいかがなものでしょう。

○綾部國務大臣 それは、国鉄の現状におきましては、どうしても新線をうまくスムーズにやっていくことは、あまりにも負担がかかり過ぎるからして、その負担を軽減し、同時に建設を

促進する意図でこの建設公団をやつておるのであります。

○泊谷委員 それじゃ全然方向を変えて、それほど自信があまりなら、具体的に――ぼくは北海道から出ていますから全国的なものはまだわかりませんが、政治的にいふ問題になつておられます青函隧道は、大臣のようになつてゐるならば、いつでございのか、具体的にその辺を話してください。

○綾部國務大臣 目下設計の基礎になるところの地質調査をやつております。地質調査がで上がりまして、それから設計に入ります。設計にどのくらいな年月がかかるか、私ちよつと申しかねますが、設計ができ次第に、青函トンネルは、やはり本土と北海道の間の隘路になつておりますから、これを速急にやるのは建設公団の一つの使命であると考えております。

○泊谷委員 手続はよくも鉄道出身で、大臣から聞かなくてもわかつておるんです。大臣の答えは、鉄道から別にして責任を持たしたら、鉄道に渡しておけば三十年かかるものをこれによつて二十年でできるとか、十五年とか、そういう答弁が大臣の答えだと私思つていたんですが、間違ひですか。

○綾部國務大臣 それは設計ができないうちに、架空に何ぼでできるといふことは、ここでお答えすることはできません。

○泊谷委員 結局、先ほどから聞いておるんですが、私の理解では、全くの隠れみのなんですね。鉄道に対する工事は満足に使つてないし、本来の仕事をやらせる、それによつて負担をかけてゐる。負担をかけてゐるのが誤りな

いとすれば、その負担に対して思い切りテコ入れをしていくのが、長い経験を持つてゐるものに対してテコ入れをして改善をするといふのが、一番手つとり早いと思ひます。どう考へても公団に切りかえるという趣旨が大臣の答弁では出てくるように思われぬんです。だからその点についてもう少し、私ども新しく選ばれて出てきた者にもわかるように、国会には国会のルールがあるかもしれせんけれども、新しく出てきた者にこういふなん

ように話していただませんか。もう一度お願いしたいと思ひます。

○綾部國務大臣 御承知のように国鉄はいろいろな方面で政府資金を要求しますが、公団になりますと、建設だけにそれを集中するから、私は公団にやるほうが資金を集めやすいという考へで、公団にやるべきだと考へております。

○泊谷委員 だから大臣、そこまでおっしゃられるならば、国鉄の場合はどうにもならぬから、これを公団にして、この年はこうだ、その翌年はこうだといふものを説明いただけないですか。

○綾部國務大臣 それは先ほどたびたび申し上げますように、とりあえず三十九年度はこの予算規模で進んでいきまして、四十年以後におきまして、あなた

出されたのですから、約一年たつておるが、まだ具体的なものは、政治的にやはり発言できない部分もあるのじゃないかというところは私もおぼろげながら承知しておるつもりです。というものの、政府が法案を提案するといふのは、大臣の手元で数多くの人が苦勞して苦勞して検討して出してくると思うのです。出されて一年になるのに、やはりそういうお話ししかいたたけないのですか。もう少し、建設線は何ほど、これはどういうようにして何年間やる、そのために、当面は公団の事務あるいは組織をつくるために整理するから、金は少しでいい、しかし、二年、三年と急激に伸びるからこれはこういうことで金の調達をするという構想があつてしかるべきだと思ひますが、それはどうしてもお伺いできないものなんでしょうか。

○綾部國務大臣 たびたび申しますように、三十九年度はこれで発足いたしました、四十年以降に対する建設資金の計画その他は順次御審議を願うつもりでございます。

○田中(總)委員 ちよつと関連して。——いま同僚泊谷君から質問申し上げておる点は、この公団法の成否に関連する基本的な問題だと思ふのです。私も実は建設審議会の委員なんですけれども、昨年の二月に委員に任ぜられてから、実はまだ一度も委員会を開かぬ。これは、諮問する事項がその後できてないのかもしれないけれども、特に、審議会から答申をいたしましたものに基づいて、公団法が先々国会から提案をされておるのに、建設審議会というものの存在をきわめて無視したような運営になつておる。建設

審議会委員として、私どもの党にも三名おりますので、審議会としての機能をどういうように果たすかということについては、会長とも相談をいたしたいと思はれておるわけですね。しかし、いざそれについていまして、公団を充足させるということになりますれば、少なくとも審議会の答申に基づいた十カ年計画の実行計画というものが立たなければ、これはとりあえず三十九年度の予算は三十八年度の繰り越しを入れて約百億の資金計画で出さざるべしだということだけでは、われわれ野党ばかりでなくて、与党の諸君だつてこの法案を成立させるべきかどうかというところについて、私は深刻に考えなければならぬ問題があるんじゃないかと思ひます。その点から見ますならば、泊谷君から執拗に答弁を求めたりしますように、審議会の答申の十カ年計画の実行についての具体的な案を持たないで公団を発足させるというところに非常な無理があると思ひます。その意味でこの問題が解明されない限り、委員会の審議は進まないと思ひます。その意味できょうは幸いに国鉄の当局も見えておりますけれども、国鉄自体が持つておる計画が公団に移されるわけなんですから、そういう意味で、この委員会の審議の関係から見て、十カ年の大体の青写真でもやはり出していただかないことには、委員会のこれ以上の質問は続けられないと思ひますが、委員長、その点、むしろ審議を促進するという見地から、泊谷君との間の全くのれんに腕押しのような問答を前進させる意味でも、むしろこの際きょうの委員会はこの程度にして、当局のほうで次回の委員会の

冒頭までにそのことについての具体的な構想の素案のようなものでも示していただかなければ、私もあと質問を予定しているのですけれども、質問がでないと思ひます。そういうふうなひとつ運輸省のほうで国鉄と相談をされて案を示していただく、素案でもけっこうだと思ひますけれども、示していただくというふうなふうに取り計らい願えないものでしょうか。議事進行にも関連して意向をお伺いするわけです。

○川野委員長 それでは次会は来たる二月四日火曜日、午前十時より開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時三十二分散会