

# 第四十六回 参議院運輸委員会議録 第五号

昭和三十九年二月十八日(火曜日)

午前十時三十二分開会

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

常任委員  
会専門員  
吉田善次郎君

説明員

運輸省海運  
局参事官 高林 康一君

日本国有鉄  
道常務理事 山田 明吉君

天坊 裕彦君

谷口 慶吉君

江藤 智君

木暮武太夫君

野上 進君

平島 敏夫君

村松 久義君

相澤 重明君

大倉 精一君

岡 三郎君

小酒井義男君

浅井 亨君

この業務の範囲を拡大して、老朽貨物船等を解説して行なう内航貨物船の整備及び港湾運送事業用の荷役機械の整備を公団が行なうことができるようになります。

第一の内航貨物船の整備につきましては、最近の内航海運は、国内の輸送機関の中できわめて重要な役割を果たしているにもかかわらず、船腹の近代化がおくれ、今後における経済の発展に必要とされる適船が不足している実情にありますので、特定船舶整備公団を活用することにより、その代替建造を促進し、船腹の近代化をはかるうとするものであります。

第二の荷役機械の整備につきましては、近年労働需給の逼迫により、港湾における荷役労務者の確保はきわめて困難な状態にあり、この傾向は今後ますます顕著となることが予想されます。

第三に、国際観光協会法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)を改正する法律案及び日本観光協会法の一部を改正する法律案を便宜一括して議題といたします。

まず、提案理由の説明を聴取いたしま

すます。

○國務大臣(綾部健太郎君)

ただいま

議題となりました特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして、御説明申し上げます。

特定船舶整備公団は、昭和三十四年に設立され、現在、海上運送事業者、港湾運送事業者等と費用を分担して、国内旅客船の建造または改造、戦艦船の代替による貨物船の建造、はしけ、引き船等の港湾運用船舶の建造を行なうことをその業務としております。今回提案いたしております改正是、

ます。

何とぞ慎重御審議の上、すみやかに

ます。

船等を解説して行なう内航貨物船の整備及び港湾運送事業用の荷役機械の整備を公団が行なうことができるようになります。

第一に、日本観光協会法の一部を改正する法律案の提案の理由を説明いたします。

日本観光協会法は、外国人観光旅客の來訪を促進し、外国人観光旅客に対する接遇等を改善することにより、国際観光の振興をはかり、あわせて観光事業一般の健全な発達に寄与することを目的として昭和三十四年に制定されたものであります。同法に基づいて設立されました特殊法人日本観光協会は、昭和三十七年度に政府の出資をもつて、その活動を通じ、わが国の国際観光の發展に大きな役割を果たしてまいりました。

しかし、最近における諸外国の観光振興策の強化に対処しつつ、わが国の国際観光を發展させるためには、外国人観光旅客の誘致を一層強力に推進する必要があります。そのため、日本観光協会を国際観光振興会とし、その組織及び業務の範囲を改め、観光宣伝、観光案内その他外国人観光旅客の來訪の促進に必要な業務を専門的かつ効率的に実施する法人とするため所要の改正を行なうとするものであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、日本観光協会の名稱を国際観光振興会とし、法律の題名を国際観

(八八)

光振興会法とすることとしたしております。

次に、国際観光振興会を観光宣傳、観光案内その他外国人観光旅客の來訪の促進に必要な業務に専念させることとしております。

第三に、国の業務を代行する政府出

資法人としての性格を明確にするため、その目的及び業務の範囲を改めることとしております。

第三に、国は業務を代行する政府出

資法人としての性格を明確にするため、その目的及び業務の範囲を改めることとしております。

り次第また御報告申し上げます。

○岡三郎君 乗客は七名しか乗ってなかつたの。

○國務大臣(綾部健太郎君) ええ。電話報告ですから、詳細はわかり次第をお願いいたします。

○委員長(米田正文君) ジャ報告は、わかり次第もう一度あらためて御報告をお願いいたします。

○委員長(米田正文君) 次に、運輸事務等に関する調査を議題といたします。過般南九州地区における運輸事情について現地調査を行ないました。派遣委員の第三班から報告を聴取いたします。

○岡三郎君 南九州班の視察報告をいたします。

○委員長(米田正文君) 次に、運輸事務等に関する調査を議題といたします。過般南九州地区における運輸事情について現地調査を行ないました。派遣された委員は、私と吉田委員及び加賀山委員の三名であります。派遣期間は二月二日より七日までの六日間で、主として南九州地方を中心にして現地調査を行なつてまいりました。その日程の概要を申し上げますと、まず港湾関係として、大分鶴崎臨海工業地帯造成状況並びに鹿児島及び種子島西之表港整備状況を視察してまいりました。また、航空関係として、福岡、宮崎、鹿児島、中種子の各空港の整備状況を視察し、また航空大学校から説明を聽取しました。次いで、運輸省地方機関のうち、福岡陸運局、宮崎、鹿児島両陸運事務所、福岡管区気象台及び宮崎、鹿児島各地方気象台、第十管区海上保安本部、九州海運局鹿児島支局等より所管事項についての説明を聴取しました。国鉄関係としては、大分、鹿児島両鉄道管理局並びに西部支社宮崎出張所から経営状況の説明を聽

取しました。

以上が今回調査視察してまいりました日程の概要であります。それぞれの機関からはいずれも詳細な資料の提出があり、当該所管事項についてきわめて熱心な説明があり、また幾多の要望事項が述べられました。以下順次現地の状況をお伝えしたいと思ひます。が、提出資料は事務局に保管せしめてございまますので、主として現地の要望事項を中心で御報告したいと思ひます。

最初に、港湾整備についてであります。ですが、第四港湾建設管内、すなわち山口及び九州地区における港湾整備については、先に委員派遣されました北九州班の報告で概略が述べられておりま

すので、今回視察いたしました大分鶴崎、鹿児島港及び西之表港の順に申し上げます。

まず、大分鶴崎港について申し上げますと、御承知のごとく、昨年七月十

二日の閣議決定により、新産業都市区域として大分鶴崎地域が内定を受けたのであります。当地域の三十九年度

以降五カ年を計画期間とする新港湾整備五カ年計画を全体計画であらわしますと、臨海工業地帯造成にかかる起債

事業を含めて総事業費は百四十五億円

であります。なお、そのうち大分港に

つきでは、産業及び内貿港湾として、

防波堤、岸壁等の整備を実施中で、全

額五十一億円、本年度実施高は二億円であります。

次に、この際、大分鶴崎臨海工業地

帶造成計画について一言つけ加えます

と、さきに述べた新産業都市建設事業

として、四十五年度完成を期して約千五百平方メートルの埋め立て地造成

及び関連事業を整備中であります、

社宮崎出張所から経営状況の説明を聽

すでに九州石油、富士製鐵等石油並びに鉄鋼企業の誘致が決定しておりますが、それぞれの操業時における最終目標生産量は、石油が日産十三万バレル、鉄鋼が年産粗鋼三百九十万トンに

なる見込みで、さらに将来は石油、鉄

鋼を中心としたコンビナートの形成が期待されるとのことであります。

次に、鹿児島及び西之表港について

も格段の配慮を要望しております。

次に、鹿児島港について

も格段の配慮を要望しております。

次に、鹿児島港とあっておりました。

次に、鹿児島港の延長工事、ターミナル諸施設の拡充強化をはかつていると

のことと、これと関連しての管制官の待遇改善、要員確保についての要望がありました。

大分空港は、昭和三十二年開港して

以来、比較的都心に近い立地条件が高く評価され、急速に発展を見た

件が高く評価され、急速に発展を見た

す。なお、施設関係としては、当空港の滑走路、保安施設等は東京国際空港にまさるもの擁しながら、エプロン、

第二種空港として発足以来、年々整備され、三十六年九月より沖縄航路が設定され、入国管理法に基づく出入国の

指定、また税關空港としても指定さ

れ、國際空港的性格を持つほか、種子島、屋久島、徳之島等離島航路の基地

としても引き受け重要な空港であり、

その使命を果たすため、地元の協力のもとに、滑走路の延長工事、ターミナル諸施設の拡充強化をはかつていると

のことと、その実現に協力してほしい

こととしました。

次に、國鐵関係について申し上げます。

まず、大分、鹿児島西鉄道管理局管内における運輸概況について総括的に申しますと、旅客はやや好調である

が、貨物は農水産物の生産及び資源の関係から出荷激減等が反映して横ばい

申しますと、旅客はやや好調である

が、貨物は農水産物の生産及び資源の

関係から出荷激減等が反映して横ばい

分な予算措置をしてほしいとの要望がありました。

また、鹿児島空港は、昭和三十一年

に開港したが、運航量は、年々増加

するが、それでも詳細な資料の提

出があり、当該所管事項についてきわめて熱心な説明があり、また幾多の要望

が、提出資料は事務局に保管せしめて

ございまますので、主として現地の要望

事項を中心で御報告したいと思ひます。

最初に、港湾整備についてであります。

ですが、第四港湾建設管内、すなわち山

口及び九州地区における港湾整備につ

いては、先に委員派遣されました北九

州班の報告で概略が述べられておりま

すので、今回視察いたしました大分鶴

崎、鹿児島港及び西之表港について

申します。

まず、鹿児島港については、新港地

区の内貿港湾施設としてマイナス七・

五メートル岸壁、泊地しんせつ及び

谷山臨海工業地帯造成の関連事業等を

おける起債事業を含めて約五十一億円、

現行五カ年計画による本年度実施高は

四億六千万円であります。

なお、西之表港においては、離島の

特殊性及び低開發地域の産業振興の見

地から、西之表港の最近における内貿



お聞きしたいと思います。

○説明員(山田明吉君) 先ほどの鹿児島の地区改良の問題でございますが、具体的に操車場がどういう現在進行状況になっているか、私つまびらかにしないのでございますが、ただいま御審議願つております三十九年度予算では、鹿児島地区改良といたしまして、すでに相当金をつぎ込んでおります上に、約三億ばかり金をつぎ込みまして、完成をはかる一応計画にいたしております。これは予算が成立いたしました上の実行上の問題でござりますので、まだはっきりそするという段階ではございませんが、そういう方向で予算の審議をお願いしておるわけであります。

それから、鹿児島本線の電化につきましては、ただいまお話をございましたように、一応熊本までの複線化と電化などを考えまして、これもただいま御審議を願つております予算が成立いたしましたならば——実行上三十九年度として相当の額を計上して、予算をただいま御審議を願つておるわけでござります。

それから、したがいまして、熊本からさらに南鹿児島へ向かっての電化計画あるいは複線計画は、前の委員会で總裁から申し上げたと聞いています。四十度以降の第三次計画に織り込んで計画をいたすつもりであります。

それから、したがいまして、熊本からさらに南鹿児島へ向かっての電化計画は、前年の委員会で總裁から申し上げたと聞いています。四十度以降の第三次計画に織り込んで計画をいたすつもりであります。

○岡三郎君 説明員(山田明吉君) 熊本以南の問題は、第三次の計画として考えるわけであります。

○岡三郎君 日程としては、おぼろげ

ながらも、大体どのようになつてゐるのですか。いわゆる第三次計画として、大体どのように目鼻がつく、そんなことはお答えできませんか。

○説明員(山田明吉君) まだ正確に鹿児島までいつやるかという結論は得ておりません。

○岡三郎君 非常に地元としては、熊本まで延長されるということについては、もちろん異議ないわけですよ。欲迎するわけですよ。せっかくそこまでやられたならばやはり画龍點睛といふか、鹿児島本線そのものを縦に通す

といふことで、一日も早くこの延長をやってもらいたいという強い要望があるわけです。この点については、国鉄本社自体としてもぜひひとつ検討の中に入れてやってもらいたいというふうに考へます。

それから、ちょっとと観光についてお伺いしたいのですが、これは二つあります。まずなれば、北九州観光ルート、それから南九州観光ルート、二つを国際観光ルートの指定を早めてもらいたいといふ要望です。これについて現地にいろいろと質問いたしましたところ、運輸省としては、観光基本法に基づく法の整備が先で、観光ルートはそのあとほうがいいのではないか、こういふふうな運輸省本省の意向であるけれども、当面オリンピックを控えて、やはり法の整備よりも、まず指定をしてもらうことのほうが当面必要なのであって、ぜひともこれをやってもらいたいという強い要望です。ということは、特に北九州等においては、産炭地の振興等いろいろと国策的にはかられていますけれども、やはり何といつても、これにかわるという問題ではあ

りませんけれども、新しい観光客の誘致に伴う振興策を考えていきたい、そういう歴史的においても、また景色の点においても、まことに優秀なところである、こういうふうに言われたわけです。そういう点で、北九州の観光ルート、それから南九州の別府から宮崎、鹿児島をつなぐ線を国際観光ルートに指定してもらいたい、こういう要望があるのでですが、それについて所見をお伺いいたします。

○政府委員(権本保邦君) ただいま御指摘の国際観光ルートの問題でござりますけれども、実は国際観光ルートと

いう言葉が生まれましたのは数年前のことです。當時内閣にございました観光事業審議会あたりで、この地域を国際観光ルートにしたらよろしかろうというふうな意味の意見の具申やら答申が出たことがござります。

ところが、御承知のとおり、審議会のほうでそのような答申なり意見は出しまして、北九州観光ルート、それから南九州観光ルート、二つを国際観光ルートの指定を早めてもらいたいといふ要望です。これについて現地にいろいろと質問いたしましたところ、運輸省としては、観光基本法に基づいて国際観光ルートといふもののが全国的に総合的に整備されるのではなくいか、このように私どもは解釈いたしております。ただ中に一つの法律があつて、そうしてその法律に基づいて国際観光ルートといふものの指定が告示で行なわれる、それではじめて国際観光ルート網といふものが非常に進んでおります。

法律の中で、第八条で「国際観光ルート」という問題が初めて法律で取り上げられました。そこで、昨年観光基本法の中でも、第八条で「国際観光ルート」という用語として出てまいつたものですが、それがわざでござります。そうしますと

いうと、今までそういう言葉が世上に流布されておりましたし、そこへもつてきて基本法でそういう方法で指定するのをやります。それで、最近非常に陳情が多くなつておるわけなんですね。ただし、中央としてはいろいろと配慮をしておられるわけなんですね。だから始めたまつたほうがこの際は地域の実情に即しておるのではないか。民間のほうにおいてもホテルの建設等の意味が非常に進んでおりますし、そういう法律に基づく予算の裏づけ等も、ほんとうに考えておる次第でございまして、この法律が告示で行なわれる、それで、中央としてはいろいろと配慮をしておられる点についても、先ほど言つたように、よくわかるのですが、ルートの指定というものをしてもらわないと、非常に進んでおりますし、そういう法律の用語として出てまいつたものであります。また、観光地といふものも、運輸省としましてはただいま検討いたしておるような次第でございまして、そのようなわけございませんで、その簡単にはうな問題だと私は考えております。ただ、あまりに

の意味が私はないと考えておりま

す。そのような審議会で意見が出たと

かなんとかということではなくて、いわば運輸省としましては、例の新産業都市の問題、ああいった問題と同じようになれば、ほんとうの国際観光ルートの指定の意味がないのではないか、

このように考えておるわけでございまして、たとえば、国立公園というものは告示で行なわれております。この告示は、自然公園法に基づく告示として行なわれております。やはり一つの法律の根拠があつて、はじめて予算の裏づけといふものが行なわれるのではないであります。當時内閣にございました観光事業審議会あたりで、この地域を国際観光ルートにしたらよろしかろうというふうな意味の意見の具申やら答申が出たことがござります。

○岡三郎君 運輸省としての考え方とも、この問題の取り扱い方について近づく結論を出すように私は聞いておりました。以上がただいまの段階でござります。

○岡三郎君 以上がただいまの段階でござります。運輸省としての考え方とも、この問題の取り扱い方について近づく結論を出すように私は聞いておりました。以上がただいまの段階でござります。

○岡三郎君 以上がただいまの段階でござります。運輸省としての考え方とも、この問題の取り扱い方について近づく結論を出すように私は聞いておりました。以上がただいまの段階でござります。

○岡三郎君 以上がただいまの段階でござります。運輸省としての考え方とも、この問題の取り扱い方について近づく結論を出すように私は聞いておりました。以上がただいまの段階でござります。

非常に手つとり早く来られる、そういうふうな景観というものを外国の人に見てもらう一番いい時期であります。それにはやはり、何といつても、国際観光ルートの指定というものがまずされてきてもらわなければ、宣伝をやるにもむずかしい、こういうことだと考えておるわけです。それで、運輸省のほうが、なかなかこの点については、オーソドックスに考えておられますので、何とかここのことこをまずひとつ指定する方向に行ってもらつて、あと本省並びに民間、あるいは地域——九州全体としてこれに即応する態勢をとることでやつていただきたいという強い要望なんですが、いま政治的ないいろいろの動きの中で内閣が検討されておるということです、運輸省自体やはり観光局としての考え方がかなり影響するので、法規的に見て予算の裏づけがなければ、指定をひとつ早めてもらうわけにいかぬですか、全体の計画として。

○政府委員(梶本邦君) 基本法による国際観光ルートというものは、観光基盤施設と旅行関係施設を国が整備の方向に向かつて進まねばならないという法律になつておるわけでございます。「観光基盤施設」と「旅行関係施設」という法律用語が観光関係としては新たに法律の中に生まれ出たわけですが、このいりますが、結局、私どもはどうしても、とにかく観光ルートというものをいまよりはよくしたいという非常なる希望なり、信念を申しますか、やつていきたいという気持を持つてゐるわけなんです。それにはやはり、ただ單に名目的に、ここは景色がよろしゅう

は国際観光ルートだというだけではないかぬのではないか、そこに強力なる突っかい棒が要る。したがって、観光基盤施設の中には、鉄道、道路、空港、港湾というものが一切がついて入っているようになると、なっております。旅行関係施設でも、宿泊施設、案内施設、食事施設、休憩施設といふようなものも含めるのだといふようなことを法律に書いてござりますようなわけで、そういうものを整備していくたいというわけでございまして、先生のおことほどおり運輸省はオーネドックスに考えておるわけございます。それが数年前からいわれておつちつとも進まないから、やはり根底からやり直さではないかという立場に立てての運輸省は議論であつたのでござりますけれども、いま觀光ルートについての御要望が地方的に非常に多くございますので、そういう立場の御要望といふものをわれわれとしても無視するわけにまいりませんので、そういうことについて、何らか方法を早める、あるいはまた、政策審議会あたりでも、その問題をこういうふうな方向で進むということに一歩前進するといふかつこうで、何らかこの問題をはつきりさせたいということをいたしておりますわけで、決して遠慮疑しておたわけではございませんで、むしろよくしたいということでこの問題を根底から耕していきたいと思つておったわけですが、さうのことでござりますので、おことば、御趣旨よくわかつております。地方の観光課長あたりから、もう毎日のこと、この問題については、問い合わせ、事情を受けておりますので、われわれ

○岡三郎君 大要はわかりましたので、私のほうは、最終的にひとつ、オーネードックスにものを考えていく進め方については、全然異論がないわけですが、観察の結果としての実情からいって、当面いい時期を控えておるのでも、観光ルートの指定をしてからでも、前後する面があったとしても、それは当面差しつかえないのでないかというふうな考え方を持って帰つたわけです。われわれ自体としても、基本的な問題から取り組むということについては賛成ですが、それをしも含めて、ひとつこの点は善処してもらいたい、これは要望です。どうぞお願ひいたします。

次に、陸運関係、自動車関係について、木村さんが来ておりますので、ちょっととお伺いしたいと思います。

いまの報告書の中にも指摘しておりますが、非常に自動車の量がふえておるで、車検その他、特に離島関係があつて、九州全体として非常に困難している。現在の本省のやり方について文句を言つているわけではございませんが、ただ地域の実情において非常に人手不足がもう限度に達しておる。仕事の量が三倍ぐらいになつてゐるのに、人は一人程度増加したという状態の中で仕事をしておるので、労働基準法による休暇——有給休暇等は全然とれないとばかりか、事務所等、給与その他は本省からもらつてゐるが、身分は県のほうにあるというようなことの問題もありますけれども、非常に仕事の量の躍進と言いますか、量が非常にふ

えたことに対する対応策を考えてもらいたいという要請を、これはまたこともあれば非常にひどい状況ではないかというふうに考えて帰ってきたわけであります。特に鹿児島市は非常にひどい状況ではないかというふうに考えております。この点についてお考えを伺いたい。

○政府委員(木村睦郎君)　自動車行政の出先機関が、仕事の量が非常にふえまいりまして、それに伴つて人員あるいは予算が不足しておる状態は、過去十数年来こういう状況で、苦慮いたしております。毎年、御助力を得まして、若干の予算あるいは定員はふえてまいりましたが、それにもまして自動車の増加の傾向が強いので、そういう苦しい状況になつてまいっております。これにつきましては、特に九州方面、いま御指摘の鹿児島県には、私も昨年七月に鹿児島の陸軍事務所にも行って実情を目で見てまいつておりますので、よく存じております。これは、わが国全体としてそういう傾向でございますので、この方法といたしまして、特に陸運事務所、陸運局の仕事をの中で、車両検査、登録という第一線、現場的な業務についてその感が深いたしまして、私のはうで法案の御審議をお願いしておるわけでございますが、車両検査の手数料を上げまして、そして登録と車両検査、この手数料収入がそれによって増加いたします。その増加いたしました収入をそっくりそのまま、車両検査、登録の施設の整備費

るいは人員の獲得等に振り向かたいといふことで、手数料の増加と、それからそのためにこれを特別会計にする、この二つの二本立てで、今までなかなか解決できなかつた、こういった予算、定員の面の飛躍的な強化をはかりたい、かように考えております。三十一年度からその予定で、ただいま手数料の値上げにつきましては当委員会で御審議をいたしたことになっております。特別会計法のほうは大蔵省の関係で、その常任委員会で御審議を願つて実現したい、かように考えております。

○岡三郎君 それから、機構の問題ですね。仕事の面においては継の系列になつておる点も、身分的にいうと地方公務員になつておるのですか、いわゆる県知事のもとに。そういう面で、仕事が非常にやりづらい面があるといつますが、機構の一木化といふか、制度といふか、そういう点についてはどういうふうにお考えになつておりますか。

○政府委員(木村勝男君) 現在陸運事務所が置かれております形は非常に変則的でございまして、占領政策の遺物の一つになつてゐる。つまり、予算、人事権等は運輸大臣が持つておる。身分といいますが、指揮権は府県知事のものにあるといふことで、これを早くすつさしづば政府部内においても努力いたしてまいつて、ある時期にはそれが実現しそうなときございましたが、ついに今日までそのまゝになつております。一昨年来、臨時行政調査会が設置されまして、全面的にこういつた政府

の行政機構について再検討を加えると、いうことで、この調査会の結論も近く出る予定になつております。われわれとしましては、この調査会に対しまして、いまの陸運事務所のこのいびつかつこうについては、十分意見を具申しておりますので、この答申を待ちまして善処いたしたい、かように考えております。

○岡三郎君 それから、博多から長崎に至る高速道路の建設に伴う輸送確保の問題ですが、いま三者競合の形でやられているけれども、すみやかに指定といふものをしてもらいたい。その場合にこの報告にも書いておきましたが、国鉄関係を一枚入れてもらいたい、こういう地元市町村の要求です。いろいろの難点があるかもわかりませんが、この指定の時期のあるは運輸省のどういうふうにして指定せられるか、なかなか政治的な問題がからんでいるかもわかりませんが、局長の御報告の中ありましたように、博多—長崎間の、長距離になりますが、路線バスを運行したいということで、三者出願が出でおります。その中で日本国有鉄道。それからもう一つは九州急行バスという新設会社で、沿線の現在の民営バス自動車が協力して一つの会社をつくっています。またもう一つは、三十五年に一度却下されましたが、西日本特急バスという新しい規格の申請が出ております。昨年の五月に聽聞会を終えたわけでございますが、これらにつきまして、それぞれ地元あるいは県関係方面から賛成、反対の非常に強い陳情がそれぞれについて出ておりま

す。われわれといたしましても、慎重に調査をいたしまして結論を出したいたいと思います。いましばらくお待ちいたしましたら、副総裁でもいいだときたいと思います。

○岡三郎君 いろいろと御心配になつておられますので、この答申を待ちま

す。期になつてきますね。早い機会に運輸省といたしまして結論を出したいと思っておりますが、いま大体の時期の見通しは言われませんか。

○政府委員(木村陸男君)

昨年公聴会が終わりまして、運輸審議会でまず審議してもらうことになつておりますので、いまここでいつということはちょっとと私から申し上げかねる実情にござります。できるだけ早く御報告を申し上げられるようにしたい、かようございます。

○岡三郎君 これは一つの新しいケー

スの問題ですがね。これによつてほ

かの長距離バスといふ問題の内容が

生まれてくるのではないかといふう

に考えられます。こういう問題に

ついて、民間バスと国鉄バスですか、

二線を走らせるのがおむね妥当であ

るし、常識的にいってもそれがいいん

じやないか、こういうふうな現地の大

き声ですね。こういう点についても、いろいろと運輸省自体としてお考

えがあると思うんですが、われわれとしては、やはり民間を一本通して、国

鉄バスを通す、そこにおのずからサー

ビス等の競争というものがあらわれてくるし、そのほか、地元のほうとして、一本そういうものが、公営的なもののが通つていれば、比較的に安心して利用できるのじゃないか、そういう声が潜んでいます。あととは運輸省として、あるいは国鉄として、いろいろ要請されておると思うのですが、運輸省として決断される時期がもうきておる

のじやないか。ということは、放置し

ておくわけじゃないけれども、時間が

あって延びなければならぬことは、国内

になるべく足をとめさせるという方策

をとるということで、いつまでも箱

の滞在日数もふえておる。わが国の觀光で考えなければならないことは、国内

になるべきをとめさせると

いうことです。あととは運輸省とし

て、あるいは国鉄として、いろいろ要

求めるところを明示したほうがいいという所見は述べられませんか。これは木村局長でいかなかつたら、副総裁でもいい

ういうふうにしたほうがいいという所見は述べられませんか。これは木村局長でいかなかつたら、副総裁でもいい

がむずかしいようですから、一応ここ

でおきますが、すみやかにひとつ、こ

ういう点については、国民大衆の利便

もよろしいかということで、いろいろの議論がござります。こういった長

距離バスはどういう形でやることが最

もよいのかといふうに考えて、英断をしてもらいたい、こういうふうに考えます。

○委員長(米田正文君) それから、航空局長いますか。

○委員長(米田正文君) ちょっとと速記

をとめて。

(速記中止)

○委員長(米田正文君) 速記を起こ

して。

○加賀山之雄君 私からも二、三観光

の関係からひとつ、梶本さん、先ほど

岡君からお話しのあったことですが、

観光基本法ができて、その関係の法律

を整備して、予算を持ってやっていこ

う、梶本さんのこの良心的な考え方

によくわかるわけです。そのとおりだと

思ふのです。たとえば国立公園を指定

したといつても、政府は何もやらぬ

で、ただ地元の要望で国立公園にした

ということだけでは、意味がないと思

うのです。私は観光ということを考

えて、あるいは国鉄として、いろいろ要

求めるところを明示したほうがいい

と、向こうところを明示したほうがいい

國から来た人を喜ばせるに足る史跡と

か、あるいは風致があるわけなん

で、ただこれは未開発に残つておる。

とにかく観光としては、ほんとうに外

んちやくが少なくて済むのじやない

か、こういうふうに考えるのですが、

これまで私は、岡さんが言つたように、

法律にその名前が出たところなんだか

いう面から考えて、英断をしてもら

ういうふうに考へて、英断をしてもら

から、これを急がれる。もう一度榎本さんのお考えを伺いたい。  
○政府委員(榎本邦邦君) 外客の日本における滞在日数の問題でございますが、これは残念ながら数年来漸減の傾向にござります。数年前の昭和三十一年ごろには十五日ないし十六日、現在は十二日ないし十三日ということです。数年の間に三日ほど短縮になっております。結局それだけ日本としては外貨の獲得が少なくなっていることだと思います。次第でありますて、そのような意味からいたしまして、いわゆる東京から関西までの基幹ルートのみならず、日本のみすみすみまで見てもらいたい、またそこへ行っていただいたほうが日本のためにもなるのだという意味合いにおきまして、観光ルートをすみすみまで開拓しなければならないという氣持につきましては、私どもそういう氣持を前々から持っている次第であります。先生のお説のとおり、私どもさように信じている次第でございます。そのような意味で、ただ根底から問題に取組もうとしたために、あるいはこの問題についておくれているようなお感じをお持ちになつたのじゃないかと思うのでござりますけれども、しかし、いまいわば政治的に地方から盛り上がりつけてきているわけでございまして、そういう点についてもわれわれ十分情勢についてはわかっているつもりでござりますので、この問題はこの機を失せず何らか前進をさせていくべきじやないかというふうな気持を持っていることは事実、またそのような気持で進んでいく次第でございます。御了承いただきたいと思っております。

に、それを一步でも進める意味において、事実上の問題として、観光ルートといふものを指定して、すみずみまでとおっしゃつたが、なかなかすみずみまではむずかしいことだが、しかしせっかくいいところがあるのだから地點を選んで、「これは国際観光ルートだと箱をつける、そして法律を急ぎ、その予算化を急いで、そこを整備していく、新産業都市と同じような考え方でいく——これはもう新産業都市以上です。インビジブル・トレードとして、これをひとつぜひ早める意味において、純光ルートというものを至急ひとつ、ことことこと——これはまたあとで出てきててもいいが、代表的なものを選んでやられることは、私はこれはなかなか政治的に問題があると思いますよ、また御苦心が出ると思うけれども、やらなきゃならぬことじゃないか、こういうふうに考えているのです。もう一べんひとつ。

問題を早く処理しなければいけない、そして、同時に長引くとますます問題が大きくなつてくるからというふうな御忠告も実はいただいておる次第でございまして、私どもは御趣旨を体してこの観光ルートの問題を何とか軌道に乗せたい、要するに軌道に乗せるのにどういう方法が一番いいかということで苦心をいたしておる次第でございまして、一步でも二歩でもこの問題を前進させさすという熱意におきましては、決して運輸省としましてはなおざりにしていませんことを申し上げて、御了承を得たいと思います。

ので、私ども敬服をしたのですが、まだあいう、何といいますか、働きにいいところで働いている立場の人たちに対する配慮が私は少し少ないのではないかと思うのです。たとえば鹿児島で言うならば、たくさんの離島を持つている。この離島というのはまた特別として、海が荒れたら船がとまる、出張していくよりも帰りが何日もしくで帰れないというようなことが起きる。そこに定員が少ない。さつき木村自動車局長のお話がありましたけれども、全く働いておるそういう人も氣の毒だ。気象関係なんか特にそうです。こういふ人にとっては、また子供さんの就学の問題が離島で働く人には問題があるわけです。具体的に言うと、そういう人は鹿児島に出てきて勉強する寮でもつくってもらえないだろうかというよう切実な希望がありました。ほんとうに私どもは打たれたわけです。定員とか、それから待遇については、これは十分ひとつ本省においてもお考えを、これは自動車局長、あるいは気象台関係の方、これは航空にもありますが、皆さんそういうことをお考えいただきたいと思うわけです。まあいろいろ離島であるがゆえの特殊のこれについて特別に考える。まあお役所といふところはどうしても画一的になつて、定員の査定にしろ何にしろそうなりがちなものなんだけれども、離島というのは特別であつて、われわれが行つたお話を伺いましたし、それからそこを整理しておる各機関の方々にもお話を伺いましたが、これはわれわれのひが目か市長さん、町長さんからまといいろいろ

もしれませんが、何かあきらめみたいなものを感じておられるというようなを感じを受けた。まあ、本省は見てはくされているのだけれどもどうにもならぬといった、こういう気持があるよう位思えたわけで、私はそうあってはならないので、離島対策というようなものももっともつと見てもらわなければいけぬ、こういうふうに思うわけです。

これはひとつ自動車局にお伺いしたいのですが、延岡に車検場はあるのでしょうか、いますか、ないのでござりますか、現在。

○政府委員(木村睦男君) 延岡には出張車検場がござります、施設を借りまして。

○加賀山之雄君 これは視察報告にはございませんけれども、車検場といいうのは四十キロ以内というようなことがあって、正式な車検場を延岡にもほしいのだ。そうでないと、宮崎まで、非常に遠いところまで車を飛ばしていかなくちゃならぬ、車も非常にふえだし、そして地元で非常に心配をしておられる方々があつて、このことをぜひひとりお考えいただきたい。ほんとうの車検場、出張所でなくて、そこで間に合う、宮崎まで行かないでもいいようにしてもらいたいということを言つておりますが、いかがでございますか。

○政府委員(木村睦男君) 延岡の出張車検場につきましては、私も数度にわたりまして地元から陳情を受けておりまして、よく実情を知つております。で、現在我が施設を持つております車検場といふものは、東京とか大阪を除きますと、大体県庁の所在地に一ヵ所しかございません。したがいまして、先ほど申し上げましたように、来年度

から特別会計になりますと、予算の規模が長期の見通しが立ちますので、これを御承認いただきますと、今度は長期計画を立てまして、いまお話のようない出張車検場等を逐次整備いたしますと同時に、県内におきましても直轄の国施設の車検場もこれからふやしていきたい、こういう考え方を持っておりますが、延闊もそういう場合にはこの計画の中に逐次入れていきたいというふうに考えております。

○委員長(米田正文君) 速記をとめて。  
〔速記中止〕

○委員長(米田正文君) 速記を起して。

○江藤智君 ただいま岡委員並びに賀山委員の御質問に関連いたしまして、私も一言観光局長にお伺いいたしてみたいと思います。

それは、議題となりました国際観光ルートの指定の問題でございまして、特に北九州の観光ルートの指定ということは、長い間の地元の要望でござります。しかし、観光基本法もできましたし、この際、基本的な法律のようなのも根拠によってひとつ実のある指定をしたい、だからして、一步でも二歩でも前進するつもりだけれども、いましばらく待ってもらいたい、こういう御答弁のようであったように思います。しかし、一方におきましては、オリンピックもこの秋に控えております。また、北九州の別府、雲仙、あるいは霧島に至る、また北の唐津を通つてのルートというものは、もう衆目を見るところ、これは国際観光ルートとして日本の代表的なルートに乗せたいという希望があることも事実でござります。そこで、先ほどのお話のよう

に、一步でも二歩でも前進させたいと  
いう方法ですね、現在どういうふうに  
考えていらっしゃるか。その点をお聞  
かせ願いたいと思います。

○政府委員(榎本保邦君) 具体的には  
内閣にござります基本法に基づいてつ  
くられました観光政策審議会、この委  
員会にこの問題を提示いたしまして、  
そして何らかの結論を観光政策審議会  
として得る方向に持っていくとい、そ  
れには、とりあえず、この地域という  
ものが国際観光ルートとして適當であ  
ろうというふうな意思表示を具体的に  
してもらうような方向に持っていくな  
らどうか、法律はそのあとを追っかけ  
るというふうなことに持つていいたら  
どうか、というふうに考えておりま  
す。やはり告示で行ないませんと意味  
がないと思います。それには、やはり  
法律が要るんじゃないかという考え方  
でございます。しかし、少しでも前進  
という意味では、政策審議会でこの問  
題をある程度具体的にお取り上げいた  
だくということで、おそらくかなり近  
い将来にこの問題の結論を出したいと  
いうふうに思っております。

○江藤智君 実は、私がお尋ねいたし  
ておった考え方も、そういう気持ちで  
お尋ねしたわけでございますが、しか  
し、内閣の観光審議会で指定をしてお  
るということは、従来もそういう方法  
でやっておられたんじゃありませんか。  
ちょっと御答弁願います。

○政府委員(榎本保邦君) そのような  
方法で行なわれておった、数年来。と  
ころが、ちっともよくならないし、実  
効があがらぬのですから。いうの  
は、委員会で報告があるとか、答申が  
あるとかいうことになりまして、

必ずしもそれに伴つて予算がつくと  
うわけにも参らぬ事情がござります  
で、何とかそこに一つの突っかい棒ハサミ  
として協力したいという気持ちから、  
法律——新産業都市の指定と同じ、よ  
り観光という問題を考えていただきた  
という気持ちになつた次第でございま  
して、そのような強いわれわれ事務  
局の要望から、そういった方向に持  
ていつたらどうかということを考えた  
次第でございます。

○相澤重明君　観光局長にお尋ねしたいのですが、観光基本法の問題が論議されますが、それはそれとして、ほど派遣報告に関連して質疑が出ていたが、観光地帯の設定という問題は常にやはりむずかしい問題だと私はう。いわば、日本は四面海ですから国全体が観光とも言うべきかもしれないね。けれども、そのうちでも特的なものを取り上げて、そして外人諸君にできるだけ見てもらうというが国際観光、日本人の多くが骨休みしながら楽しもうというのが国内観光ということになつてゐると思うのですそこで、国内観光の中心は、目的はどういうものを考へてゐるのか、国際観光といふものはどういうものを考へてゐるのかということについては、これはいずれその時期をとらえて私たちは質問をしたいし、意見も申し上げたまうのですが、そういうことはその時期に申し上げることにして、当面の課題として、九州班の報告を含んで、全般の問題として、私は神奈川県遠山ですから、丹沢山のイノシシの出るところもなかなか一風変わつていいのぢやないか、そういうものを国立公園にしたいという意見も現在あるのです。たとえば、国立公園になつたような場合には、どういう施設をして、どういうふうに内外の旅客にサービスをするとか、イノシシが出るからといって、イノシシを取つて食つてしまつて、それじゃ困るわけです。この間、箱根の芦ノ湖で不幸にして白鳥が子供に食われてしまつた。ああいうことでは困るので、そういう点について、観光政策上どういうふうにしたらしいのか、乱は丹沢の例を取り上げたのですが、ひ

とつ御意見を伺つておきたいと思う。  
○政府委員(梶本保邦君) 委員の点  
非常に具体的になつてしまつております  
が、私は、まことに國立公園地帯  
に編入することから始めるべきではな  
かるかと思います。國立公園地帯につ  
いては厚生省の所管でござりますけれ  
ども、國立公園地帯の施設整備費とい  
う予算がたしか今年度は五億二千万円  
ほどついておつたと記憶いたしております  
ますけれども、そういったことで、厚  
生省の國立公園地帯の整備費として予  
算が盛られているわけでござります。  
そのようなことで、いわば施設整備と  
いう観点から、厚生省が國立公園地帯  
の整備に当たつては、このような状  
況でございます。ですから、まずはやは  
り國立公園地帯に編入するということ  
から、スタートしていきますのが、一  
番手取り早くかつ実情に即した方法で  
はないかというふうに考えております。  
○相澤重明君 そういうことになります  
と思うのです。そこで、一つの景色を  
見せる、あるいは觀光客にサービスを  
するという、行くまでの道のりをいま  
話された。そこで、先ほど来派遣報告  
に関連をして御質疑をいただいておる  
中で、景色を見るということが中心に  
私はなつておると思います。しかし、  
私はこれから観光というものは、実は  
景色を見るだけではいけないと思う。  
産業觀光ということも重要な私は役割

りを持つと思うのです。これは、まじめに私も実は研究をしている。その論文を出すとたいへんだから。きょうはそうではなくて、観光の話を聞かしてもらいたいと思うのですが、たとえば、日本の国際収支の改善ということを叫んで、日本にはどういうふうなものができておるか、どういうものが生産をされるか、外国人はどのようなもので日本から購入したいか、ということは、単にパンフレットだけではなかなか十分な商取引といつものはできないと思います。そこで、国際的には、ジエトロを中心には、また通産省も力を入れておるところでありますけれども、観光の持つ役割り、果たす使命といいますか、これも非常に大きいと思うのです。そこで、一部実は外国商社の人とも話し合って京浜の工場を見学をしてもらおうということもすでに行なつておるわけです。そのときに、外國の商社の人たちは、やはり工場見学をするとき同時に、日本の景色もいいところは見せてもらうということで、先ほど局長が答弁されたように、全国の中でも、箱根あるいは熱海、伊東等に泊まるのが非常に多いわけです。

部門を担当する運輸省ということになると、少し私は研究する基本態度といふものを知らしてほしいわけです。こういう点について、局長の御答弁をひとついただきたい。

すけれども、昨年雪が降りましたとき  
に、東京都内のホテルが急に満員にな  
ったのです。国際会議もないのに、  
どうしてこんなにホテルが急に満員にな  
ったのだろうと思つて調べました  
ら、東南アジア地域なり、その他の地  
域から、東京に雪が降つたと、この景  
色を写真におさめたいというので観光  
客が飛行機に乗つて日本にやつてきて  
た、こういう事実があつたわけをござ  
いまして、景色でも、雪景色の千代田  
城というのは世界三大風景の一つだそ  
うでございます。こういうのもばかに  
ならないと考えております。  
それからもう一つ、先生のおっしゃ  
いましたお話の中に、産業観光、この産  
業観光の起こりは、フランスのルノー  
の工場から始まつておりますし、フラ  
ンスがあのいわゆる芸術作品とか、  
文化といふものだけでは観光客を引き  
つけられない、それで古いといふの  
で、ルノーの工場の見学を一般観光客  
に開放いたしましたのが、そもそも世  
界で、と申しますか、少し大げさにな  
りますが、産業観光の始まりでござい  
ます。そういう意味におきまして、日  
本としましても、キャノンだとか、ソ  
ニーだとか、まあいろいろのものを、  
とにかく工場を開放しようということ  
を、運輸省としては、これは商工会議  
所等ともタイアップしてやっておりま  
す。それで、いまどういう方法をとつ  
てあるかと申しますと、有楽町にござい  
ます総合観光案内所、あそこで一応の  
インフォーメーションをいたしております  
が、これでおるわけにもまいりませんで

した。交通公社の窓口に行かれましても、自分のところの切符を買うお客さんでないと、必ずしも、まあ何と申しますか、丁重に扱わない向きもあつたようでありますし、また、交通公社としても、そういった工場との連絡を保つておられるというわけのものでもなかつたようでございます。どこへ行つたらいいのか、窓口がなかつたと、いうのが実情でございます。ようやく、平素とれておるというわけのものでもなかつたようでございます。そこでインフォーメーションを行なつておるというのが状況でございます。ところが、なかなか工場を開放することを心よく思われないと申しますか、気持ちよく御協力いただけない工場がまだござりますので、そいつたところについては、運輸省としましては、できるだけこの趣旨を話しまして、協力を願うような態勢をとつておる次第でございます。

それで、観光基本法の中にも、第七条に、わが国の産業、文化及び家庭生活の紹介の強化等に必要な施策を国が講ずるのだということがつとに基本法の中にもうたわれておりますし、私ども、先生のお話のとおり、産業観光については十分その重要性と、今後われわれもそういう方向に向かって進んでいきたい、かように考えておる次第でございます。

○相澤重明君　たいへんユニークな話が出たのですが、だからまあ私は、やはり景色ばかりでない、全体についていろいろにいまお話の出たことを非常に喜びとするものです。まあ東海道新幹線をつくるときに、近江鉄道の景色が見えないから景色料をよこせといつて取ったのも、およそナンセンス

だと私は思う。これはいざれ決算のときになりますが……。(笑声)とにかく、まあ雪の千代田城は世界の三大畠色の一つだそうですが、それもまことにはいけようだと思うのですが、それで、観光問題をそういうふうに考えて参りますと、やはり人間の生活に欠くことのできないのは、何といつても飲み水、それから一段下がっていけば、し尿処理の問題、今度この国会で、池田総理大臣が初めて今までの大臣には珍らしくし尿問題を取り上げられた。これはたいへんないことだと思うのです。きめのこまかいと申しますか、人間の排せつ物の処理について力を入れるということはまことにけつこうなことだと思う。まあ池田総理大臣のこれを、こう週刊誌にも出でていますが、読んでみると、なかなかこれはりっぱです。ところが、つい二、三日の新聞を読んで皆さん御承知のとおり、東京都がまた水飢饉かと、こういうう……せっかく外人の皆さんが日本においてになつて、そうして楽しく産業を見学し、あるいは景色を見学されてしまうにちやんとして、ホテルに行つたけれども、まあ便所といいますかね、そういうところで水が出ない、鼻をつまんで歩かなきゃならぬということは、これは鼻持ちならぬ。そういうようなことを解決するのも私は大きな役割りじゃないか。観光事業を推し進める者としては、まず特にことしはオリンピックを迎える年ですから、外人の方々が大ぜい国内に入つてくる。そうすると、一番先私が心配するの

臣として、歴代の総理大臣として、なかなかそういう問題に触れられなかつたのだけれども、触れたことは非常にいいとしても、しかし、現実にうしろが詰まつてしまふということでは、これは少しもサービスにならぬと思う。

そこで 特にこれに国鉄の人はも  
一緒におるから聞きたいたのだが、一体  
いまの観光客が利用する、そういう便  
所といいますか、公衆便所といいます  
か、ホテルのそういう設備というか、一  
こういうものについて、どの程度ほん  
とうに力を入れられる気なのか。私は  
一つの例を申し上げてみたいのです  
が、これは当時の、言うことを聞いてみ  
が、品川駅の便所が、地下道における  
便所が実にりっぱなができたのです  
が、これは、総工費一千五百萬円、総タイル  
張り、水洗式のモダンなもので、昨年  
十一月にこの開所をした。ところが、  
十一月八日に便所を使わせるようにな  
ったところが、大体一日に男性が三百人  
くらい、女性が二千六百人くらい。そ  
れで、使い始めるといふと、間もなく  
詰まってしまつた。何が詰まつたかと  
いうと、これがなかなかいいへんなんも  
んなんです。一々申し上げるのもこれ  
はなかなかいいへんなんんです。詰まつ  
てしまつて、使えなくなつて、水が外  
にあふれて、まさに地下道は黄金の  
水、黄金の水といふこともないのだけ  
れども、とにかくそういうことで、  
せつからく昨年十一月八日開設したもの  
を、間もなく閉ざしてしまつたけれど  
も、しかし、昨年、年末年始の乗降客  
が多いので、しかたなく應急処理を  
して、十二月二十四日から一月四日ま  
で使わしたけれども、まだめになつ

てしまつた。こういうことで、ついに使用禁止。しかも、そういう公衆便所というか、駅の便所、そういうものには書いたことのない、「駅長のお願い」というのか、何か紙を張つて、いわゆる報道関係の人や、こういう週刊誌の人の非常に大きな話題になつたのですね。これは観光局長も聞いているだろうし、国鉄の首脳部は必ず知つておると思うのですが、いわく「シヨン地獄」と、こう言つておる。こういうことを見ると、せつから觀光客がおいでになつても、これは外人の人が使えないと云ひのではないか。もし、いま国鉄の品川駅のような、そういう問題をはじめとして、もし各所に起つたならば、という心配をするわけです。

所の施設の問題、というようなことにについてひとつお伺いしたいし、国鉄として、駅の便所、設備というものは旅客ではなくちゃんとらぬものなんですが、幾らくつてあつたって、使えないのでは役に立たぬ、使えるようになるはどうしたらいいか、ということをひとつお尋ねをしたい。

○政府委員(梶本邦君) まことにごもつともなお話でございまして、たとえば、貸し切りバスが東京駅を出ます、その貸し切りバスが横浜の駅に寄ります。なぜ横浜の駅に寄るかというと、お客様が用を足すため、あそこで右へ入って左へ曲ってその奥のほうということで、車掌の指示に従つてわざをぶら下げるというふうな話を先にとお客様がかけ出す。中には、あまり国鉄さんのほうでお困りになるので、「ただいま修理中」という札をぶら下げるというふうな話を聞くこともあります。それから、よくやく用を足したお客様が、箱根なら箱根へ行くときに、いわゆるワン・マン道路を通るわけでございますけれども、あれだけの速力を出してあの道路を走りますと、途中にそういう施設が全然ございません。国府津の駅へ参りますと、国府津は水洗式じゃなくて、そこはくみ取り式でございます。箱根に参るまでに、水洗式の駅の便所は小田原だけなんです。ところが、小田原というのは、御承知のとおり、小説「箱根山」でも有名なようになります。たいへんなところでございまして、そこには各社のバスが入り乱れて、観光バスがそこへ駐車して、まことにこの問題は大きな問題になつております。

それから日光へ行くお客さんにいたしましても、埼玉県を通過して、途中で埼玉県で足を足したいと思いましても、設備がございません。埼玉県のおっしゃるのには、自分のところにはびた一文も金が落ちるわけじゃない、受益県じゃないと、とてもそんなものにつくっている暇がございません、こういうことでございます。

私どもは、国鉄さんがいろいろおっしゃるのも無理ないと思うのです。貸し切りバスというのは、本来国鉄が輸送すべきお客様を貸し切りバスが奪つていったわけで、いわば輸送機関としてはライバルなわけです。ライバルのし尿まで世話しておれるかというのが国鉄さんの言い分だと私どもは考えております。

そういうふうなわけで、この問題はやはり観光の立場から取っ組むべきだというのが私の考え方であります。私が就任以来、このトイレットの問題と取っ組んでおります。それも予算要求をいたしまして、ようやく三十八年度、今年度その予算がついたわけなんです。これはなかなかへんなことでもございまして、便所は厚生省の所管であるから、運輸省の所管すべきものじゃないというふうなことで、なかなか予算がちょうどいいできなかつたのですけれども、とにかくにも二千七百万円の予算がついたわけでございます。その二千七百万円の予算というのも都道府県に補助金として出しまして、そして有料便所の建設、運営、維持、管理を地方公共団体にやっていたり、そういう仕組みで三十八年度から発足いたしたわけでございます。そういうふうな状況でございます。ただ、東

京都自体が、運輸省が予算をとつたにもかかわらず、都議会のほうで話がうまくまとまりませんでしたので、東京は三十八年度に設置できませんで、三十九年度に明治神宮の競技場のすぐそばのところに有料トイレをつくるということで都議会を先般予算が通過いたした次第でございまして、そういうようなことで、まことに徐々にではあるかもわかりませんけれども、このトイレットの問題と私ども取つ組んでおるわけでございます。この考え方では、まあ有料トイレにしようということですと、日本人は立ち小便をすると思うのです。ですから、その料金の限度といふのが非常に私はむずかしいと思うのです。そういう意味で、高過ぎても困るし、安過ぎますと運営、維持に事をなくよくなことになつても困りますので、その辺をどの程度の料金にするかということが一つの問題になつておるわけでございますけれども、せいぜい三十円見当でどうだろうかというのがだいま話がまとまりかけておる状況でござります。

うのものを考えておられるのですけれども、便所を移動してやるということ自体が、いかにもどうも文明國にほど遠いような感じがいたします。移動式の便所というようなことも一つの方法かもしれませんけれども、でき得べくんば、やはり便所をしかるべき個所に設置するということが今後の方針だと考えております。いま國会にも提案になつております三十九年度の予算案では三千万円になつておりますが、そのうちの二千七百万円が有料トイレ、それから残りの三百万円が觀光案内地図板ということになつております。特にこの案内地図板も、便所も、觀光基本法の中に「休憩施設」ということばで入つております。この「休憩施設」というのは有料便所を意味するわけですが、いまして、まことに觀光基本法の中には全部漏れなくすべての問題が網羅されつておるわけで、私非常に感心しております。かよううに考えております。

○政府委員(廣瀬眞一君)　お手元に資料が三部提出してございます。左肩に小さく資料①資料②資料③とござります。

まず資料①でございますが、これは、ただいま予定の鉄道線路のうち、鉄道建設審議会におきまして着工線及び調査線といふ建議をされた新線の一覧表でございます。このうちから、本州—北海道、いわゆる青函の連絡鉄道、それと本州—四国・海峡連絡鉄道、この三線が調査線にあがつておりますが、建設費あるいは工期ともにいまでの段階では未確定の部分がたくさんござりますので、この表からは一応除外してございます。これにつきましては、調査が完了次第できるだけ早期に着工したいと考えております。

ごらんのように、着工線と調査線とに大別いたしておりますと、線名、それから区間、延長、工事費等を記載してございます。もちろん工事費等は概算でございますが、この表の四ページの総括表に示しておりますように、現在の着工線は四十三線、調査線は十五線、合計五十八線、その延長は二千九百九十五キロメートルでございまして、すでに部分開業いたしました区間、百九十五キロメートルを除きますと、あと二千八百キロメートルを今後施行する必要があるわけでございます。工事費の面で申し上げますと、総事業費が三千三百十九億円、三十八年度末の決算見込み額を含めまして、いままで使いました金が三百十六億円、したがいまして、三十九年度以降の所要額は

およそ三千億円ということになります。なお、総係費は工事費の一〇%として計算をしております。もちろんこれら的新線以外の追加は当然今後考へるべきでございますが、先ほど申し上げましたように、現在の着工、調査の線に一応限定しまして試算をいたしたものでございます。

次に、五ページをごらんを願いますが、この表は、前段で御説明いたしましたた鉄道新線の建設を三十九年度を初年六十年におきまして施行する場合の毎年度といたしまして四十八年度までの十五年におきまして、それに対する資金構成を、きわめてラフでございますが、試算したものでございます。もとよりこれは運輸省部内の一応の素案でございますが、策定の方針といたしましては、三十九年度は予算決定額によりまして、また前半の五カ年の規模をおおむね一千億円、後半の五カ年の規模をおおむね二千億円として整理をしてみたものでございます。資金計画といたしましては、国鉄の出資額が毎年度七十五億円、十カ年で合計七百五十億円といたしました。あとは政府資金という形をとっております。政府資金には出資と融資がありますが、この資料では両者を一本として所要額を計上しております。しかし、この点は今後十分に研究をいたしたいと存じております。

以上が資料①の説明でございますが、ちょっとここで失礼いたしましたが、ミスプリントがございまして、二ページ目の上から二行目に、「北広島追分」の下に、さんざいの江戸の江という字、これは紅葉山と金山でございまして、さんざいを糸へんに改めてい

ただきたいミスプリントがござります。  
次に、資料の②について御説明をいたします。これは先般の当委員会においてまして、現在の着工線、それから調査線の、建設の目的と申しますか、効果といったようなことから記載をしております。四項目に一応分類をしたものでございます。一般に鉄道の効果は非常に広範にわたりますので、分類にあたっての考え方としては、一番関連の強い項目に分類をいたしました。この点はいろいろ議論があると存じますが、

第一項目の臨海工業地帯整備に関連するものは、ここにござりますように、1.という番号の四線でございます。延長は二百キロメートル余りでございます。

第二項目は、新産都市と工業整備特別地域に関するものでございます。  
御承知のとおり、新産都市は十三地区で、一部は指定済みであり、工業整備特別地域は六地区、これは全部指定済みでありますが、両者とも地域内整備が主眼でありますので、この表に掲げております新線は直接その計画対象にならないかもしれません。したがいまして、間接的に関連するものも記載しておりますので、ここにございますように、全部で十三線、延長は八百三十五キロメートル余り、関連いたしております地区は、備考に書いてございますように、十一地区でございます。

次に、第三項目の地方経済圏整備及び低開発地域開発に関連する新線でござりまするが、ごらんのように、新線の大部分がその範疇に属しておるわけ

で、個々の線の説明は省略させていた  
だけますが、あるものは輸送の改善、  
あるものは地域開発等、それぞれ特徴  
を持っておりまして、この三項目は全  
部で三十八線、延長は約千八百キロ  
メートルに及んでおります。

最後の第四項目は、あととの項目では  
把握しがたいもので、大都市の交通改  
善といった性格のものであります。こ  
れはごらんのように三線で、延長は百  
六十キロメートル余りでござります。

最後に、資料③を御説明いたしま  
す。この表は、鉄道敷設法別表に掲げ  
られました予定鉄道線と、この法律の  
施行前からの予定線、いわゆる附則の  
第二項の線路と呼んでおりますが、予  
定線の全体が今日までどのように建設  
されておるかという一覧表でございま  
す。結論から申し上げますと、全体  
で、ここにございますように、約一万  
六千九百キロメートルの予定線の約半  
分の八千三百キロメートルが現在まで  
開通しております。残りが大体八千六  
百キロメートルということをございま  
す。この残りの八千六百キロメートル  
の中から、現在の経済、交通事情を勘  
案しながら鉄道建設審議会で慎重に御  
審議を願つております。この二ページ目以下は、いわゆる戦後鉄  
道新線の建設が再開されました昭和二  
十七年度以降の経過と現状を表にして  
おりますが、先ほどて説明いたしました  
ところと重複いたしますので、説明  
は省略をいたします。

以上の①②③の資料が、先ほどの委  
員会で御要求になりました資料でござ  
います。

○相澤重明君 次に、この資料に基づいて説明をいま一つしてもらいたいのは、たとえばこの鉄道新線の一覧表の②の資料ですね、臨海工業地帯整備に関連する新線四線、新産業都市、これらの関係が十三線、こういうようになります。御説明いただいたわけですが、この中で、工事が終わって開業をしたとするならば、どの線区が黒字になる見込みで、どの線区が赤字になる見込みか、これをひとつ御説明願いたい。

○政府委員(廣瀬眞一君) 各線区別に一線々などの線が黒字、赤字ということでございますが、まあ概略的に申し上げますと、大部分が開業しばらくの間は赤字であるということを先に申し上げたほうがいいかと思います。と申しますのは、新線建設の従来からの経緯、あるいは何と申しますか、各地域の先行投資的な性格でござりますので、しばらくの間はなかなか収支が合いくらいということをございます。まあしかし、しいてどれかと申し上げますれば、たとえば、下から申しまして、石狩十勝、あるいは丸森線、根岸線、それから武蔵野線、それから伊勢、それからこの表にはあがつておりますが、将来たとえば青函隧道等を建設しますすれば、これは収支が償うというふうに考えております。

○政府委員(廣瀬眞一君) 大体そのとおりでございます。

○相澤重明君 そこで、運輸大臣は、この鉄道新線建設を、いまのようなくだらう、こういうことになりますと、全体の投資額から考えてどうしたら一体經營というものができるかということについて御検討されておると思うのですが、赤字はどういうふうにして埋めていく考えなんですか、これは運輸大臣からひとつ御答弁いただきたい。

○國務大臣(綾部健太郎君) それは非常な困難な問題でござりますが、なるべく黒字になるよう経営していくといふよりいま申し上げようがないと思ひます。

○相澤重明君 これは大臣けしからぬ話です。なるべくたって、いま言つた推定でいって赤字ということは予想されるわけです。赤字が予想されれば、赤字を埋めなければ經營というものは成り立たぬことははつきりしている。ただそれが、今度の公團法の提案によれば、建設した後には、国鉄に譲渡するなり、貸し付けるなり、こういうことになっておるようですが、いくら国鉄が受けたところで、赤字になつておるものをおれば、国鉄はますます經營が困難になる。こういうことであるから、つくつととにかくどんどん赤字のものを国鉄に押しつけるということであれば、私はこんなものを持つくる必要はない。赤字の練区をつくる必要がない。

国鉄の經營が困難になる。そこで、政府が一般会計から助成措置をとるのか、国鉄に特別な起債をさせるというのか、国鉄にもつともうけさして、そ

のほうの赤字を埋めろと、こういうのが少なくとも新線建設をさせるといふように努力しますといつたって、努力だけじゃ経営論は成り立たないと思う。どちらをとるのですか、どういうふうにやるのですか。これはやはり運輸大臣のはつきりしたお考えを聞かなれば、いつでも言われておる赤字新線をつくることであり、政治路線がでることだ、こう非難されてもしようがない。そのことをいま少し、基本的な問題ですから、私はお尋ねをしておきたい。

すれば、そのつどにおいて、あるいは補助金を出すとか、あるいは税制上の優遇——これはむずかしいと思いますが、赤字をなくするよう、少なくするよう、政府としては考えざるを得ぬと、かように考えておりますが、概括的に申しまして、赤字は覚悟の上でやるということに御了承願いたいと思います。

○委員長(米田正文君) 速記をとめて。  
〔速記中止〕

○委員長(米田正文君) 速記を始めて。

○委員長(米田正文君) 速記を始めます。

○小酒井義男君 先般派遣報告の際に、離島航路の補助の実態について資料を出してもらうよう requirement をしておいたのですが、その資料が出ましたので、まずその資料の概略を説明をしていただいて、それから二、三質問をしたいと思います。

○説明員(高林康一君) 畦島航路の補助に関するお手元の資料について若干御説明申し上げます。

お手元の資料の第一ページにございまるのは、離島航路に関するところの県、それから市町村及び国庫の補助の地方別の概況を取りまとめたものでございます。それで、この表の左端にござりますように、県の補助になつておりますものは、全体で、航路数といつしましては百二、金額いたしまして三千三百八十三万一千円でござります。市町村については、八十一航路、千七百六十九万九千円でございます。この百二航路と八十一航路は、中には重複しているものもだいぶござります。以上におきまして、地方庁により

ますところの三十七年度の離島航路補助の合計は五千百五十三万円であります。同じく三十七年度の離島航路に対する国庫補助は国庫の欄にござりますように、事業者といたしましては二十九事業者、二十九航路でございます。金額が四千二十五万円でございます。なお、この金額は、三十八年度では五千二十五万円、それから三十九年度予算案におきましては五千九百九十万円というふうになっております。以上によりまして、地方及び国庫の合計は、事業者数にいたしまして百四十一事業者、百六十九航路、補助金額の総合計額は九千百七十八万でございます。以上の表にもござりますとおり、三十七年度の実績によりますれば、国庫補助の額が地方厅によるところの補助額の総計よりも若干下回っているというような状況になつております。さらに、各地方別に見ますと、この表にもございまますように、中国、四国、九州、これらの地域についての離島航路補助が非常に大きい比率を占めておる。なんかずく九州地方の離島航路補助というものは、国庫、地方合計いたしまして、各地方別に見ましたときに最も大きい比重を持っておるということをございます。以上が第一表の説明でございます。

二ページ目以下は、それぞれの各地域、県及び市町村によりますところの補助金額、それから国庫補助の概況を示したものでござります。なお、左から二番目の欄の事業者名のところにマルがついておりますしは、これは国庫が補助することになつております。

ところの航路及び事業者名についてマ

ルがついておるわけでございます。た  
だ、二番目のたとえば北海道の道南海  
航路が欠損でございましても事業全体  
金がマルじるしがついておるにもかか  
りませず出ておりませんのは、当該  
航路が欠損でございましても事業全体  
といたしまして益が計上されておりま  
す。ごく簡単でござりますけれども、  
も御説明を終わらせていただきま  
す。

○小酒井義男君　ただいまの説明によ  
りましても、この補助の出し方が各地  
方によつて違つておるのであります。この  
表のたとえば六枚目にいきますと、九  
州が出るわけですが、その九州の欄を  
見ますと、地方の補助はほとんどどの  
航路に出してあるのですが、国庫の補  
助というものがついておらないとい  
うところが多いわけです。また、あると  
ころへいくと、地方の補助と国の補助  
の両方いつておるところがある。ある  
いは国庫の補助だけがきておらないとい  
うな、一貫性がないといいますか、どう  
もちぐはぐな印象を受けるので  
す。こういうようになつておつても、こ  
れで実情はいいんだといふんなら、そ  
の説明をお聞かせ願いたい。

○説明員(高林康一君)　ただいま御指  
摘のありましたように、各地域により  
まして、國、あるいは県、あるいは市町  
村、それらの相互間におきますところ  
の補助金の出し方ないしは対象の取り  
上げ方、いろいろ違つておるわけでござ  
います。これは、國の場合につきま  
しては、離島航路整備法の第四条によ  
りまして、航路補助金の交付を受けよ  
うとするものについては、それぞれ申

ルがついておるわけでございます。た  
だ、二番目のたとえば北海道の道南海  
航路が欠損でございましても事業全体  
金がマルじるしがついておるにもかか  
りませず出ておりませんのは、当該  
航路が欠損でございましても事業全体  
といたしまして益が計上されておりま  
す。ごく簡単でござりますけれども、  
も御説明を終わらせていただきま  
す。

請を出しまして、それをそれぞれ欠損  
を調べていくというやり方をとつてお  
るわけでございます。中には、その申  
請の結果、補助の対象に必ずしもなら  
ない、あるいは、離島航路整備法にい  
ますところの離島航路といふもの  
は、他に交通機関がないものといふよ  
うな、あるいはこれに準ずるものとい  
う限定がござりますので、必ずしもそ  
れに適合しないといふようなところも  
若干あるかと思います。場合によりま  
しては、申請そのものがないことによ  
りまして、いわば国庫の問題にのぼら  
なかつたといふようなものもあるかと  
思います。いろいろあるわけでござ  
いまして、その結果、このように、また  
県あるいは市町村におきましても、そ  
れぞれのお立場で補助航路を取り上  
げ、あるいは補助金額をおきめになる  
といふような状況でございまして、そ  
の結果このよくな食い違いが出てま  
ったかと思います。ただ、ただいま  
先生御指摘のありましたように、国あ  
るいは地方府を通じまして、離島航路  
をどういうふうな姿で持つていくかと  
いふことを、代理建造ということを推進  
してまいりたいといふふうに思つてお  
ります。

○説明員(高林康一君)　御指摘にござ  
いましたように、このよくな離島航路  
整備法といふような法律の存在もよく  
知らない、あるいは書類を書くのは非  
常にたいへんであるといふふうなこ  
と、そういう非常に零細な小企業者が  
かなりあるのではないかといふふうに  
は考へております。そこで、私どもと  
いたしましては、そういう面について  
は、いろいろ法令の啓蒙周知、それか  
の代替船をつくる場合の融資、たしか  
七割だったと思うんですが、あとの三  
割も自己資金でまかなえないといふよ  
うなのがあるんじゃないと思ふんで  
す。そういうのはどうしますか。

○小酒井義男君　資料に関連をする質  
問なんで、ある程度でとめて、次回以  
後に譲つてもいいと思いますが、いま  
の関連がありますから、もう一、二点  
だけお伺いしたいと思いますが、現在  
の度合いでは、まあ体系といたしま  
しては、公団とそれらの事業者の共有の  
方法で融資を受けて船をつくっても、  
それを返還することができないとい  
うことになると、どうなんですか。

○説明員(高林康一君)　返還すること  
ができないと、まあ体系といたしま  
しては、公団とそれらの事業者の共有の  
方法で融資を受けて船をつくっても、  
それを返還することができないとい  
うことになると、どうなんですか。  
○説明員(高林康一君)　現状ではそれ  
は困難でござります。

○小酒井義男君　そうすると、特別の  
方法で融資を受けて船をつくっても、  
それがおくれてそのまましてその船舶の耐用年数と  
いうものを基準にいたしまして、ある  
期間内に買い取る、こういうよくな形  
になるかと思います。それがおくれて  
まいります関係で、非常に何と申しま  
すか、予定したような共有期間が完了  
いたしまして、自分のみの所有になる  
といふよくなことが相当おくれてく  
る、一種の延滞みたよなかつていうに  
なつてくるといふよくな現象が、実は  
公団といたしましては昭和三十四年に  
発足いたしましたものでござりますか  
ら、いまのところはあまりそういうよ  
うな現象は目についておりません  
が、やはり御指摘のように、将来の  
問題としてはいろいろそれらの問題に  
ついて検討を重ねていかなければなら  
ないんじやないかと考へております。

○小酒井義男君 もう一問だけでは私は終わりますが、私も実は、現地で長い時間説明を聞き、実情を調査するというような余裕がなかつたものですから、きわめて断片的な報告なり現地の要請なりを聞いて帰つたということですから、実態についてはもう少し調査をして、そうして具体的な対策について御質問を申し上げたいと思いますが、運輸省のほうもやはり、私主として長崎地方でそういう声を聞きましたから、あの地方の離島へ通つておる航路の事業の、そういうものの実態をやはり一度調査をしていただいて、それの実情に合うような方策も考えていただき必要があるんじやないかと思うのです。そういうことをよく、これは私は、長崎地方と言つておりますが、全国的にこういうような補助の出し方といふものでより方法はないのか、もう少し全国的に一貫をした方針で補助をするというようなことは考えられないのかというようなことについて、ひとつ御研究が願いたいと思うのです。

「離島航路」とは、本土（本州、北陸道、四國及び九州をいう。）と離島（本土に附属する島をいう。）と、こういふようになっているわけです。そういうことで、この法律の目的、定義といふものが出ておって、それに対して、政府は航路補助を第三条で、「毎年、当該離島航路の維持を助成するための補助金を交付することができる。」で、補助金を交付するということなんですね。から、原則としてこれは補助をしないときやいけない。先ほどの参事官の答弁を聞いてみると、なんですか、補助をしないところもある。補助をしなくてよろしい、こういう見解ですか。

期船課の出された資料を御説明いたしましたけれども、この中で、一体、各事業者名が航路名とともにあがつておるわけですが、これで、いまの参事官の説明するように、予算を組んで、まあその事業を行なって、その決算書を提出されて、決算が赤字であるから国庫が補助をしなければならぬ、こういう原則論だと私は思うのですね。だから、それが純然たる航路を維持するための赤字になるか、その会社、いわゆる事業体 자체が会社の経理の中から考えた場合に、全体の中から赤字になるかということの議論というものは、かなり私はむずかしいと思うのですよ。それをどういうふうに把握されておるか、ひとつ御説明をいただきたいのですがね。

それからいま一つは、たとえば北海道なら北海道の二ページにある一番上の、何というのですか、神威というのですか、岩内一川白間ですね、ここには国庫補助が……、これは円ですか、単位は幾らですか。

○説明員(高林康一君) 円でござります。

○相澤重明君 二十九万三千三百円ぐらいいの国庫補助で、はたして、いまの北海道が補助金を出しておる百十六万九千六百六十五円と考えた場合、これと見合った場合に、これで、その会社が赤字を消せるかどうか。この会社の事業費というのは、どのくらいの数字が決算書として出しているのでしょうか。そうではないとわからないですね。二十九万ばかりの国庫補助を出しておって、これでいいということにはちょっととならぬと思う。地方庁の助成

○相澤重明君 そうすると、これはい  
ま言つた、たとえば三十七年度の決算  
ですね、これは神威航運に三十八年で  
はどれくらいの国庫補助金を出して  
ます。

で、そういうことから考へてくると、そこ  
なお先ほど小酒井さんがお話しになつ  
たように、第二表もそうだし、第三表  
もずっとほとんど国庫補助のないのが  
多い。もちろん、その事業者名は、た  
とえば三表の能登商船ならば、ほとん  
ど能登商船が行なっておりますから、  
そういうことにならうと思うのです  
が、その他の航路を見ても、敦賀観光  
汽船とか、何ですか、大飯町というの  
ですか、よくわかりませんが、とにかく  
くこういうそれぞれの航路に対し、  
国庫補助は一銭も出ていないわけです  
ね。こういうことから比較して見て、  
私は少し疑問を持つわけです。疑問を  
持つわけだけれども、その疑問をあなた  
のほうの説明によれば解説できました  
から、ひとつ御説明いただきたい。  
○説明員(高林康一君) ただいま御質  
問のありました例の北海道の神威航運  
の場合でございます。これは、全体の  
その会社の事業収支のものを私いま  
手元に持っておりますが、ここで三  
十七年度の欠損額だけがわかつております  
ので、それについて申し上げます  
と、三十七年度の欠損額は百七十万円、  
正確にいいますと百七十万四千六百七  
十四円でござります。事業全体の収支  
をちょっと手元に持ちませんが、そ  
ういう状況になつておる次第であり  
ます。

○相澤重明君 いや、私の聞いておるのは、この百七十万余の赤字の出でる神威航運の場合にどれくらい出でるかというのです。

○説明員(高林康一君) 三十八年度につきましては、三十九年度の決算が大体見通しが立ったときに交付いたしましたので、現在まだ交付が決定しておりませんので、額が最終的には確定しておらない状況でございます。

○小酒井義男君 ちょうど数字が出ておるので、関連して。こういう疑問を私は持つのです。いま質問中のこの神威航運の場合、県が百十六万九千六百六十五円出しておるのに対し、国が二十九万三千三百円。少し下りまして、雄冬海運といいますか、これを見ると、今度は地方庁が四十七万九千三十八円を出し、国が百四十二万六千三百円出しておるのです。こういうものは、一体どういうわけでこういうことになるのが、ちょっと疑問があるのです。

○説明員(高林康一君) この海運の航路補助の出し方、地方庁がどういうふうに出すか、どういうふうな算定で出でございます。私どもいたしまして、国庫の補助金の額といったしましては、それぞれ航路の決算の見込み書を出していただきまして、それぞれにつきましては算出の一定の基準を考えておる次第で、いろいろ費用の額につきま

して、雑費、あるいは部品、あるいは船員、あるいは保険料、あるいは減価償却、それらのものにつきまして、それぞれの申請がありましたものについて検討をいたしまして、そうして今度は予算の範囲内においてそれぞれの欠損の状況とにらみ合わせて出す、こういうかたちになるわけでございます。

○小酒井義男君 これを逆にしてみると、たとえばいまあとに申し上げた雄冬海運の場合に、道府が百十六万九千

が、決算書を出されて、赤字が出たからそれに補助するというのだから、地方庁だって赤字でないものはわからぬものね、原則論からいけば。そうすると、決算書を見て赤字が出ている、こういうことで地方庁はこういう多額の金を出ししているということになる。そうすると、結局は、国の補助というのは、これは先ほど申し上げた神威航運の場合でいくと、ほとんどまああってなきがごとき二十九万、三十万くらいのものですからね。名目的なものじゃないかということが言える。ところが、いま小酒井さんの言うように、その下の雄冬海運の場合を見れば、地方府が四十七万円、今度は運輸省が百四十二万六千三百円。運輸省が赤字と認められた内容そのものが、やはり一つの補助金を支出する基準といいうものがあると思うのですね。先ほどあなたが言われておったようなその基準といいうものからいっても、これをこうずっと表を見させていただくと、ずいぶんこれは差があると思うのですね。私は率直に言わせてもらうと、これはつかみ取りだ、お前のところは幾らやる、お前のところは幾らやる、こういうような気がしてならないのだけれども、その基準を策定したのは、これはいつなんですか。そういう補助金を出す基準というものが私は運輸省としてはしまつておると思うのですよ。それをきめたのはいつですか。

できた後にはもう全然変えなくていい——離島航路整備法は昭和二十七年にできているんですが、そういうことで、実際にはいまの時期に合った離島航路整備法のものではなくて、当時のこの法が設定された当初の考え方方に立つただけでいまの運営をされる、こういうことに基づいて昭和三十三年に算定基準というものはつくられた、こういうことですか。その点い少し、どうもこの法律の解釈論になってくるから、旅客船公團法というものが昭和三十四年にきておるわけですね。その前にいまの離島航路に対するところの補助金の算定基準というものをつくり、こうおっしゃるわけです。ですから、法律ができたのは、なるほどこの整備法ができたのは昭和十七年、その間に、五年なり六年なりの中には、その時点に立つたところの補助金というものを出されておったと思うのですが、結局はいまの海運の問題について、特に近海航路、離島航路というようなものについて、旅客船公團が設立された後には、かなり私は変わってきたものがなくてはいけないと、こう思つておつたのだけれども、実はそういう点については、三十三年に基準を策定されたとすれば、その後は変わつていい、こういう理解になれるのですが、その点はどうなんでしょうね。いま少し御説明をいただけませ んか。

関連がどうであるかということであつたと思ひますけれども、まず第一点といたしましては、当時離島航路整備法におきましては、これは現行法でもありますから離島航路も新造船を建造いたします場合においては利子補給をやるといふことになります。そういう建造に対しますところの利子補給、いわばできるだけ安い金利で離島航路就航船の整備をはかるというようなものについての利子補給のやり方といふものは、公團ができましたので、実質的にはそちらで共存するという形式で今度はやっていくということです。離島航路整備法は、ただいま先生御指摘がありましたように、実質的には変わつてまいつた次第でござります。たゞ、航路補助の問題につきましては、非常にこれは公團の船舶建造ということが間接的に、たゞそなれば公團で就航いたしますところの船舶としては、非常に就航に伴いますところの航路欠損がどうであるかという意味でのつながりはもちろんあることは確かでございますけれども、航路補助それ自身の問題としては直接ないじやないといふかというふうに考えて、たとえば償却やなんかの計算のしかたにおいては就航船舶と考え方が違つてしまりますが、直接の立て方としてはないといふふうに考えて、いまの査定基準といふものについてはほぼ従来の方針を踏襲しておりますところの予算といふもの「予算の範囲内で」というふうに離島航路法でも三条にございますが、そういうふうなことで実体的に成立いたしました

が、実際の損失に対しましての補てて  
率といいますか、そういうものが低  
ということについては、非常に問題だ  
あるかと思いますんで、私どもとい  
しましては、年々それらの予算の増  
加ということに努力をしてまいってお  
次第でございます。

よ。ですから、先ほども参事官から御答弁があつたように、この法律の第十二条の「建造融資等に対する利子補給」の問題をはじめとして、関係の法律条文といふものは特定船舶公団法になつてからかなり変わつてきているわけです。これは現実にある法律の問題なんですよ。だから、その法律の適用からくると、いま説明を受けた、全体で五千二十五万余の金だといふけれども、実際に国庫補助金といふものはあるにもかかわらず、ましてや出しておらないようなところといふものは、運輸省があまりにも形式的にとらわれ過ぎてはいなかない。いま少し離島関係のサービスのできるように、私は事業者にめんどう見てやる必要があるんじやないかと、こう思つてます。そこで、先ほど小酒井委員の言われる、特に幾らか大きい事業者はまだ自分自身だけでも運輸大臣にこういう形式書類を出ことについてもできるでしよう。しかし、中小企業の場合にはなかなかそれはむずかしいと私は思つてます。ですから、のどまで手が出ておつてほしいんだけれども、そういうしちめんどう見通しになるとか、あるいは予算の要求はこういうふうな姿になつていて、何とかというようなことを御説明すると同時に、しかし、先生がただいま御心配になりましたように、きわめて零細な事業者の方々は、場所が離れていて、死んでしまうじゃないかという心配になりました。運輸大臣に、そういうにつきましては、それが必ずしも万全に何なりを通じて連絡させるといふことになります。ただ、それが必ずしも万全にいつていて、それが必ずしも万全に何なりを通じて連絡させるといふことになります。ただ、それが必ずしも万全に何なりを通じて連絡させるといふことは、さくらに今後とも努力を要すます。

**○相澤重明君** これは、おそらく私のこの資料を見させていただいた限りにおいては、あまり十分な手が尽くされないじやないかと思うのですが、たとえば二枚目の東北のほうの女川町で手続は。

**○説明員(高林康一君)** 私地方においては、ちょっと聞かない、私はせっかくの法律というものが死文化してしまう、いろいろところで二十万円出しているのが——国内の旅客船協会は免許事業になつておりますから、それらと、大体各地区に旅客船協会といふものが、海上の宮古市は十万円です。そういう市や町では、なかなかそういう補助を出すのはたいへんなことだとましましたときのやり方で申し上げますと、何かつかみで、大きいところには大きくやり、小さいところはお義理と地區別にできております。法人格を持つたない場合も多いかと思いますが、それらに対しまして、大体こういうような法律がこういうふうな形であるといふことを、その協会のほうで常に連絡する。私どもは、大体来年度はこういふ見通しになるとか、あるいは予算の要求はこういうふうな姿になつていて、何とかというようなことを御説明すると同時に、しかし、先生がただいま御心配になりましたように、きわめて零細な事業者の方々は、場所が離れていて、死んでしまうじゃないかという心配になりました。運輸大臣に、そういうにつきましては、それが必ずしも万全に何なりを通じて連絡させるといふことは、さくらに今後とも努力を要すます。ただ、それが必ずしも万全に何なりを通じて連絡させるといふことは、さくらに今後とも努力を要すます。

**○相澤重明君** これ、おそらく私のこの資料を見させていただいた限りにおいては、あまり十分な手が尽くされないじやないかと思うのですが、たとえば二枚目の東北のほうの女川町で手続は。

**○説明員(高林康一君)** 私地方においては、ちょっと聞かない、私はせっかくの法律というものが死文化してしまう、いろいろところで二十万円出しているのが——国内の旅客船協会は免許事業になつておりますから、それらと、大体各地区に旅客船協会といふものが、海上の宮古市は十万円です。そういう市や町では、なかなかそういう補助を出すのはたいへんなことだとましましたときのやり方で申し上げますと、何かつかみで、大きいところには大きくやり、小さいところはお義理と地区別にできております。法人格を持つたない場合も多いかと思いますが、それらに対しまして、大体こういうような法律がこういうふうな形であるといふことを、その協会のほうで常に連絡する。私どもは、大体来年度はこういふ見通しになるとか、あるいは予算の要求はこういうふうな姿になつていて、何とかというようなことを御説明すると同時に、しかし、先生がただいま御心配になりましたように、きわめて零細な事業者の方々は、場所が離れていて、死んでしまうじゃないかという心配になりました。運輸大臣に、そういうにつきましては、それが必ずしも万全に何なりを通じて連絡させるといふことは、さくらに今後とも努力を要すます。ただ、それが必ずしも万全に何なりを通じて連絡させるといふことは、さくらに今後とも努力を要すます。

**○相澤重明君** これは、おそらく私のこの資料を見させていただいた限りにおいては、あまり十分な手が尽くされないじやないかと思うのですが、たとえば二枚目の東北のほうの女川町で手続は。

**○説明員(高林康一君)** 私地方においては、ちょっと聞かない、私はせっかくの法律というものが死文化してしまう、いろいろところで二十万円出しているのが——国内の旅客船協会は免許事業になつておりますから、それらと、大体各地区に旅客船協会といふものが、海上の宮古市は十万円です。そういう市や町では、なかなかそういう補助を出すのはたいへんなことだとましましたときのやり方で申し上げますと、何かつかみで、大きいところには大きくやり、小さいところはお義理と地区別にできております。法人格を持つたない場合も多いかと思いますが、それらに対しまして、大体こういうような法律がこういうふうな形であるといふことを、その協会のほうで常に連絡する。私どもは、大体来年度はこういふ見通しになるとか、あるいは予算の要求はこういうふうな姿になつていて、何とかというようなことを御説明すると同時に、しかし、先生がただいま御心配になりましたように、きわめて零細な事業者の方々は、場所が離れていて、死んでしまうじゃないかという心配になりました。運輸大臣に、そういうにつきましては、それが必ずしも万全に何なりを通じて連絡させるといふことは、さくらに今後とも努力を要すます。ただ、それが必ずしも万全に何なりを通じて連絡させるといふことは、さくらに今後とも努力を要すます。

**○相澤重明君** これは、おそらく私のこの資料を見させていただいた限りにおいては、あまり十分な手が尽くされないじやないかと思うのですが、たとえば二枚目の東北のほうの女川町で手続は。

**○説明員(高林康一君)** 私地方においては、ちょっと聞かない、私はせっかくの法律というものが死文化してしまう、いろいろところで二十万円出しているのが——国内の旅客船協会は免許事業になつておりますから、それらと、大体各地区に旅客船協会といふものが、海上の宮古市は十万円です。そういう市や町では、なかなかそういう補助を出すのはたいへんなことだとましましたときのやり方で申し上げますと、何かつかみで、大きいところには大きくやり、小さいところはお義理と地区別にできております。法人格を持つたない場合も多いかと思いますが、それらに対しまして、大体こういうような法律がこういうふうな形であるといふことを、その協会のほうで常に連絡する。私どもは、大体来年度はこういふ見通しになるとか、あるいは予算の要求はこういうふうな姿になつていて、何とかというようなことを御説明すると同時に、しかし、先生がただいま御心配になりましたように、きわめて零細な事業者の方々は、場所が離れていて、死んでしまうじゃないかという心配になりました。運輸大臣に、そういうにつきましては、それが必ずしも万全に何なりを通じて連絡させるといふことは、さくらに今後とも努力を要すます。ただ、それが必ずしも万全に何なりを通じて連絡させるといふことは、さくらに今後とも努力を要すます。

**○相澤重明君** これは、おそらく私のこの資料を見させていただいた限りにおいては、あまり十分な手が尽くされないじやないかと思うのですが、たとえば二枚目の東北のほうの女川町で手続は。

**○説明員(高林康一君)** 私地方においては、ちょっと聞かない、私はせっかくの法律というものが死文化してしまう、いろいろところで二十万円出しているのが——国内の旅客船協会は免許事業になつておりますから、それらと、大体各地区に旅客船協会といふものが、海上の宮古市は十万円です。そういう市や町では、なかなかそういう補助を出すのはたいへんなことだとましましたときのやり方で申し上げますと、何かつかみで、大きいところには大きくやり、小さいところはお義理と地区別にできております。法人格を持つたない場合も多いかと思いますが、それらに対しまして、大体こういうような法律がこういうふうな形であるといふことを、その協会のほうで常に連絡する。私どもは、大体来年度はこういふ見通しになるとか、あるいは予算の要求はこういうふうな姿になつていて、何とかというようなことを御説明すると同時に、しかし、先生がただいま御心配になりましたように、きわめて零細な事業者の方々は、場所が離れていて、死んでしまうじゃないかという心配になりました。運輸大臣に、そういうにつきましては、それが必ずしも万全に何なりを通じて連絡させるといふことは、さくらに今後とも努力を要すます。ただ、それが必ずしも万全に何なりを通じて連絡させるといふことは、さくらに今後とも努力を要すます。

か、いかがでしょうか。

○説明員(高林康一君) 大部分が継続しております。

○相澤重明君 そこで、大部分が継続しておりますといふと、これはいま少しや

はり決算をしてみないと、これはいま少しや資料をじやあひとつ私は要求をいたし

しておるといふと、これはいま少しや

はり決算をしてみないと、これはいま少しや

いますから、全部この補助金を出した

ものを年度別に従つて御提出をいただ

きたい。それによつて、先ほど小酒井委員のお話にありましたように、特に私は中小企業の場合は実は非常に困難

を来たしておるのではないかというこ

とが証明されるのじやないかと思うの

ですよ。そこで、この国庫補助金を出

し始めてから今日までのをひとつ。こ

れは三十七年のはわかりました。した

がつて、三十六年までのを出していただきたい。それによつていま一度御質

問を申し上げたいと思うのです。

そこでいま一つは、この特定船舶公

團法が整備をされましてから、離島航

路整備法の造船問題あるいは利子補給

のくらいいりますか。特定公団の建

○相澤重明君 そう。

○説明員(高林康一君) これは、大体今までのところでは、三十七年度では実績といたしましては二十四隻の建造をやつておるわけでござりますけれども、これは実績でございまして、ちょっとほつきり手元に資料がございませんが、大体いつも三十五、六ぱいくらいの規模はあつたよう記憶して

あります。なお調べまして……。

○相澤重明君 それはきょうの答弁になりましたから、あとで三十七年度の実績と、三十八年、三十九年度のこれから予算をいまやつておるわけですが、その概略をひとつ、隻数、それからトン数全体を出してもらい、資料

なりませんから、あともう一度御質疑のおありの方は、順次御発言願います。

○委員長(米田正文君) 次に、日本鉄道建設公団法案を議題といたします。

○相澤重明君 そのうち黒字の四千九百キロ、二四%の線区は、これをひと

番營業收入をあげておるのか、ひとつ名前をあげてもらつていいんでなか

いかと思うのですが、どこの線区が一

つの二四%を御説明いただきたい。

○政府委員(廣瀬眞一君) いま私ちよつと全部の二四%の線区をおぼえておりませんが、代表的な黒字線区を申し上

げますと、第一が東京付近の山手線、これが営業係数が五二、東海道本線、これが五五、高崎線が五七、伊東線が

六六、それから歌志内線が六七、山陽

が七四、常磐線が七四、總武本線が七

四、以上が黒字線の代表選手といった

ところです。それから赤字線

のほうは、これは成績の悪いほうから申し上げます。根北線が一三九、柳

ヶ瀬線が八八〇、三江南線が八三三、

岩日線が六三五、宮原線が五一二、篠山線が四八五、小本線が一四一、可部

線が三八六、小松島線が三七六、深名線が五六六、こういったものが、黒字線が三六六、赤字線双方の上位のものを例示的

○相澤重明君 国鉄の担当者もおるわけだが、これはどうなんですか、いまの鉄監局長の説明をされた赤字線の中のひどいのは、一一三九だの八八〇といふのですね、係数が。これはこのまま置くつもりですか、将来なくすつ

もりですか、それともこういうところにもっと金をつき込んで維持するつもりなのか、こういう点はどうなんですか。

○説明員(山田明吉君) 赤字線といえども、これは国鉄の営業線でございまして、特別の事由がない限り、公共性の見地から經營を維持すべきものでありますとは考えておりますが、ただ赤字をできるだけ少なくする努力は徹底的に、いままでもいたしております。

○相澤重明君 いまの山田常務理事の説明で、徹底的に黒字になるように経営合理化をやりたいという御答弁だろ

うと思うのですが、八〇〇も九〇〇も

の係数が出てきているところは、そう簡単に直りますか。何年計画ぐらいで直りますか。

○説明員(山田明吉君) それはもちろん立地条件によりますが、一般的に申しますと、そう簡単に近い将来黒字に

転ずるとは考えておりません。

○相澤重明君 私の聞いているのは、努力ということはどこでも出る言葉

で、やりますということはどこでも出

る。そんなことはやはり、それこそ専門委員会では役に立たない。どういう

計画でこれは改善をするかということ

がなくてはならないわけです。そういう

赤字線について、国鉄としてはど

ういう計画を策定をして企業努力をす

めますと、国鉄は公共性ということを

ら質問をされれば、ではこれは十力年計画、三十年計画でやるとか、そういう計画策定というものはある限りないのですか。ないとなると、ぶんおかしな話だが、あるかないか聞きます

○説明員(山田明吉君) 各線区について、一々申し上げますと非常に時間がかかりますが、詳細に申し上げる材料は

実は手元にございませんが、今までえいたします。

○政府委員(廣瀬眞一君) 三十七年度におきまして、鉄道部門の営業係数は全体で八八でございますが、全営業キ

リの規模はあつたよう記憶して

おります。なお調べまして……。

○國務大臣(綾部健太郎君) 一々覚えておりませんから、事務当局からお答え

えいたします。

○相澤重明君 そのうち黒字で

約四千九百キロ、二四%でございま

す。それから赤字線区は一万五千五百

二十一キロ、全体の七六%が赤字線区となつております。

○相澤重明君 そのうち黒字の四千九

百キロ、二四%の線区は、これをひと

番営業收入をあげておるのか、ひとつ名前をあげてもらつていいんでなか

いかと思うのですが、どこの線区が一

つの二四%を御説明いただきたい。

○説明員(山田明吉君) その二四%を御説明いただきたい。

お考へになつておる。私はまことにつけ、こうなことだと思う。公共性でなければならぬ。いまの赤字線区の話をすると、これはまさに企業性は成り立たないわけです。だから、運輸大臣は、日本国有鉄道法——これは法律の問題になるが、これは一体公共性と企業性とをどっちにあなたはウエートを置きますか。答弁としては両方——それは法律でも両方——ということになるのです

が、両方じやイタチごっこだ。そこで、やはり公共性がいわゆる日本国有鉄道の性格なのか、それともいや公共企業であるから企業性というものをもつと独立採算性の趣旨に沿つてとつていくといふことなかれ、これは監督官庁のやはり運輸大臣の方針といふもののは一番大事だと思うので、その点をまず一つお尋ねをしておきたいと思う。

○國務大臣(綾部健太郎君) 日本国有鉄道のおもな目的は、もちろん公共性であります。その公共性を十分生かすために、企業性を加味して、もうかる線はもうけるようにしていく、こういうことが国有鉄道の基本方針であらねばならぬと考えております。

○相澤重明君 そうすると、もうかるところからはうんともうけて、もうからぬところにつぎ込んでいく、政府の金はそれでもなおかつ足りないときに、公共負担といふものを行なう、こういう御意見ですね、そうですか。

○國務大臣(綾部健太郎君) 私の結論といたしましては、そういうことになれるかもわかりませんが、かなりに企業性に乏しくとも、それが全体の日本経済から見てどうしても必要であるとか、そういうことは、公共性、企業性を考

える以前にその問題について考えまして、それがなるべく企業性に合うようになればいいべきだと思つております。

○相澤重明君 それから、先ほどの山田常務の説明で、たとえば赤字の多いところについては、特定線区といいますか、管理所とかあるいは運輸区とかいうようなものを設けると同時に、駅の国鉄職員を置かないいわゆる無人駅をつくつていく、こういう話が出、あるいはまた列車を電車からディーゼル・カーにしていくとか、また旅客、荷物の出荷要請をするとかいうようなことは何とか改善をしたいといふお話があるのですか。

○説明員(山田明吉君) 全国の駅の数は全部で約四千ございますが、正確にはわかりませんが、いわゆる無人駅といふのはどのくらいあるのですか。

○相澤重明君 連輸大臣にお尋ねした

といふのは数百ではないだろうと存じます。

○相澤重明君 連輸大臣にお尋ねした

といふのは数百ではないだろうと存じます。

○相澤重明君 連輸大臣にお尋ねした

といふのは数百ではないだろうと存じます。

○相澤重明君 連輸大臣にお尋ねした

といふのは数百ではないだろうけれども、數百は出ないかもしらぬけれども、数百に近いものがある。そういう考へで、四千余に余る国鉄の駅の中でも数百は出ないだろうけれども、数百に近くある。これは日本語でつくるのは、あなたはやむを得ない、

○國務大臣(綾部健太郎君) 駅がなくとも、かつてにどこでもとまれといふことはないですか。

○相澤重明君 連輸大臣が知らぬとはせん。

○相澤重明君 連輸大臣が知らぬとはけしからぬ、これは、大体、国鉄を監督する連輸大臣が、企業合理化を推進めるのに、こういうふうになれば合理化するということを知らぬなんといふところ、保安対策上、人がほとんど通らないといふような保安対策から考へまして、経費節減その他から考え、保全対策上必要がないといふところを終つて直ちに行つてくるべきだ。

○説明員(山田明吉君) 過去におい

くるといふと、不便なところにつくるかもしれない。どこでも客がここがいいといふところになりませんか。国鉄乗るということになりました。これは大臣に聞かなければならぬので、そういうことをやろうとするところだけを考えておって、地方に鉄道を敷いたところは無人駅ばかりで、駅に国鉄職員はない。そういう線路を何とか改善をしたいといふお話が、駅のお客さんの込んでいるところだけを考えておって、地方に鉄道を敷いたところでは無人駅ばかりで、駅に国鉄職員はない。そういう線路を何とか改善をしたいといふお話が出、あらねばいざらす、国鉄がそういうふうにやるということについて、大臣に聞いておきたいのです。無人駅ちょっとと納得がいかないので、これは

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるというと、無人駅もやむを得ないということを聞いておきたいと思います。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるというと、無人駅もやむを得ないということを聞いておきたいと思います。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるというと、無人駅もやむを得ないといふこと

に、それじゃどこでも勝手に手をあげてとめるというわけにはいきませんで、またそういうないように汽車の時間表というものがちゃんとあります。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるというと、無人駅もやむを得ないといふこと

に、それじゃどこでも勝手に手をあげてとめるというわけにはいきませんで、またそういうないように汽車の時間表というものがちゃんとあります。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるというと、無人駅もやむを得ないといふこと

に、それじゃどこでも勝手に手をあげてとめるというわけにはいきませんで、またそういうないように汽車の時間表というものがちゃんとあります。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるとい

ういことなんだと思います。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるといふこと

に、それじゃどこでも勝手に手をあげてとめるというわけにはいきませんで、またそういうないように汽車の時間表というものがちゃんとあります。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるといふこと

に、それじゃどこでも勝手に手をあげてとめるというわけにはいきませんで、またそういうないように汽車の時間表というものがちゃんとあります。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるとい

ういことなんだと思います。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるといふこと

に、それじゃどこでも勝手に手をあげてとめるというわけにはいきませんで、またそういうないように汽車の時間表というものがちゃんとあります。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるといふこと

に、それじゃどこでも勝手に手をあげてとめるというわけにはいきませんで、またそういうないように汽車の時間表というものがちゃんとあります。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるとい

ういことなんだと思います。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるといふこと

に、それじゃどこでも勝手に手をあげてとめるというわけにはいきませんで、またそういうないように汽車の時間表というものがちゃんとあります。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるといふこと

に、それじゃどこでも勝手に手をあげてとめるというわけにはいきませんで、またそういうないように汽車の時間表というものがちゃんとあります。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるとい

ういことなんだと思います。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるといふこと

に、それじゃどこでも勝手に手をあげてとめるというわけにはいきませんで、またそういうないように汽車の時間表というものがちゃんとあります。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるといふこと

に、それじゃどこでも勝手に手をあげてとめるというわけにはいきませんで、またそういうないように汽車の時間表というものがちゃんとあります。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるとい

ういことなんだと思います。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるといふこと

に、それじゃどこでも勝手に手をあげてとめるというわけにはいきませんで、またそういうないように汽車の時間表というものがちゃんとあります。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるといふこと

に、それじゃどこでも勝手に手をあげてとめるというわけにはいきませんで、またそういうないように汽車の時間表というものがちゃんとあります。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるとい

ういことなんだと思います。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるといふこと

に、それじゃどこでも勝手に手をあげてとめるというわけにはいきませんで、またそういうないように汽車の時間表というものがちゃんとあります。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるといふこと

に、それじゃどこでも勝手に手をあげてとめるというわけにはいきませんで、またそういうないように汽車の時間表というものがちゃんとあります。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるとい

ういことなんだと思います。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるといふこと

に、それじゃどこでも勝手に手をあげてとめるというわけにはいきませんで、またそういうないように汽車の時間表というものがちゃんとあります。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるといふこと

に、それじゃどこでも勝手に手をあげてとめるというわけにはいきませんで、またそういうないように汽車の時間表というものがちゃんとあります。

○相澤重明君 あれですか、連輸大臣は、いまの御説明を聞いておるとい

しますと、白棚線はただいま申しましたような状況でござりますが、最近の事例いたしましては、北陸本線の杉津線という線がござりますが、これは北陸本線を複線化するに従いまして線路のつけかえをいたしまして、したがって、新しい線路ができましたので今までの線路が要らなくなつたわけてしましては、複線ができましたのでござります。地元の要望としては、何とか汽車を通してくれという御要望がございましたが、北陸本線自体といままでの線路が要らなくなつたわけを廢止いたしました。そのかわりに、その土地等は地元に寄付をいたしまして、今までの汽車のかわりに自動車が通つておるという例はござります。

○相澤重明君 私は、やはり産業の発達に必要なものは、基本的には何といつても国鉄だと思います。同時に、あわせて道路をよくしなければ、いかに鉄道を敷いても、貨客の輸送にやはり支障を来たすと思う。したがつて、道路問題も、これはやはりなおざりにできない。政府が三十九年度予算に四兆一千億もの五ヵ年計画をおいても四兆一千億もの五ヵ年計画を策定したゆえんだと私は思うのです。そういうことからいって、この鉄道を敷くよりは、道路をつくったほうがいい、よくしたほうがいい、こういうようなことは、今までの公團のつくる予定線、あるいは現在の日本国有鉄道が営業しておる線区についても、そういう道線を敷くということについては、あなたは積極的な御意思があつたと思うのですが、建設大臣からすれば、道

路をやはりよくなればならない。そうすると、道路と鉄道との競合ということが理想的なんですが、そこで建設省あたりが、そういう問題について、閣内でもって大臣と御相談されたことがありますか、どうでしよう。

○國務大臣(綾部健太郎君) そういうことについて議論をされたことはあります。道路の四兆一千億円、五ヵ年計画等につきまして、鉄道がいいのではなくか、道路によるべきであるかといふことについて論議をされたことはあります。鐵道が累年赤字を累積することになります。鐵道の經營がほんとうに破綻したことについて議論をされたことはあります。道路が許すならば双方、あなたのおつしやるよう、道路と鉄道が並行して、それに応ずるような貨客ができ、発展していくことが、一番望ましいことだと思います。

○委員長(米田正文君) 速記をとめて。  
〔速記中止〕

○加賀山之雄君 けさほどのわれわれの視察報告でも述べたところでござりますけれども、いろいろ新線建設には説が流れておりますので、赤字線をむやみにつくるのはいかぬとか、あるいは政治線に片寄つていやしないかといふべきであります。また、道路がいいのじやないといふことでございませんと、建設公団を借りるならば、これはどうしても公共投資という観念で政府が投資をして、そうしてつくっていくと、つまり国鉄がこれを借金でつくるのじゃないといふことでありますけれども、建設公団をつくって、これは依然として国鉄の借金が大部分であるということであつては、建設公團を非常に苦心してつくられた意味がなくなる。今回の予算において、まあ前回は五億であったのが、おいても四兆一千億もの五ヵ年計画を策定したゆえんだと私は思うのです。そういうことからいって、この鉄道を敷くよりは、道路をつくったほうがいい、よくしたほうがいい、こういうようなことは、今までの公團のつくる予定線、あるいは現在の日本国有鉄道が営業しておる線区についても、そういう道線を敷くということについては、あなたは積極的な御意思があつたと思うのですが、建設大臣からすれば、道

員と同感でございます。私といたしましては、三十八年度は発足の年であり、三十九年度は、工事量その他を勘案いたしまして、財投を十億にし、出資を十億にして発足第二年を迎えるつあります。あるいは財投をたくさんふやすとかいたしまして、どうしても私は鉄道網を早く整備せなければなりませんが、さらにはその経過を経るに従いまして、あるいは政府保証債であるとか、あるいは財投をたくさんふやすとかいたしまして、どうでも私は鉄道網を早く整備せなければなりませんが、そういうことは失なわない。あるいは政治路線ばかりやつけておられるならば、これはどうしても公共投資という観念で政府が投資をして、そうしてつくつていくと、つまり国鉄がこれを借金でつくるのじゃないといふことであります。また、道路がいいのじやないといふことでありますけれども、道路は、無づくとも、これは依然として国鉄の借金が大部分であるということであつては、建設公團を非常に苦心してつくられた意味がなくなる。今回の予算において、まあ前回は五億であったのが、おいても四兆一千億もの五ヵ年計画を策定したゆえんだと私は思うのです。そういうことからいって、この鉄道を敷くよりは、道路をつくったほうがいい、よくしたほうがいい、こういうよう

なことは、今までの公團のつくる予定線、あるいは現在の日本国有鉄道が営業しておる線区についても、そういう道線を敷くということについては、あなたは積極的な御意思があつたと思うのですが、建設大臣からすれば、道

員と同感でございます。私といたしましては、三十八年度は発足の年であり、三十九年度は、工事量その他を勘案いたしまして、財投を十億にし、出資を十億にして発足第二年を迎えるつあります。あるいは財投をたくさんふやすとかいたしまして、どうでも私は鉄道網を早く整備せなければなりませんが、そういうことは失なわない。あるいは政治路線ばかりやつけておられるならば、これはどうしても公共投資という観念で政府が投資をして、そうしてつくつていくと、つまり国鉄がこれを借金でつくるのじゃないといふことであります。また、道路がいいのじやないといふことでありますけれども、道路は、無づくとも、これは依然として国鉄の借金が大部分であるということであつては、建設公團を非常に苦心してつくられた意味がなくなる。今回の予算において、まあ前回は五億であったのが、おいても四兆一千億もの五ヵ年計画を策定したゆえんだと私は思うのです。そういうことからいって、この鉄道を敷くよりは、道路をつくったほうがいい、よくしたほうがいい、こういうようなことは、今までの公團のつくる予定線、あるいは現在の日本国有鉄道が営業しておる線区についても、そういう道線を敷くということについては、あなたは積極的な御意思があつたと思うのですが、建設大臣からすれば、道

員と同感でございます。私といたしましては、三十八年度は発足の年であり、三十九年度は、工事量その他を勘案いたしまして、財投を十億にし、出資を十億にして発足第二年を迎えるつあります。あるいは財投をたくさんふやすとかいたしまして、どうでも私は鉄道網を早く整備せなければなりませんが、そういうことは失なはない。あるいは政治路線ばかりやつけておられるならば、これはどうしても公共投資という観念で政府が投資をして、そうしてつくつていくと、つまり国鉄がこれを借金でつくるのじゃないといふことであります。また、道路がいいのじやないといふことでありますけれども、道路は、無づくとも、これは依然として国鉄の借金が大部分であるということであつては、建設公團を非常に苦心してつくられた意味がなくなる。今回の予算において、まあ前回は五億であったのが、おいても四兆一千億もの五ヵ年計画を策定したゆえんだと私は思うのです。そういうことからいって、この鉄道を敷くよりは、道路をつくったほうがいい、よくしたほうがいい、こういうようなことは、今までの公團のつくる予定線、あるいは現在の日本国有鉄道が営業しておる線区についても、そういう道線を敷くということについては、あなたは積極的な御意思があつたと思うのですが、建設大臣からすれば、道

ところですけれども、そういうようなことを考えなければおかしいのじゃないかと、こう思うわけです。そこで、くらいの政府がその中で負担するといふ気持ちがあるのか、そこらのところ大至として、終局のところ一体どれをお伺いをしたかったわけです。

○政府委員(廣瀬眞一君) 加賀山先生の御意見、私ども全くごもつともだと考えておるわけでございまして、先ほどの私が御説明いたしました資料番号の①でございますが、これは先ほども私はちょっとと御説明いたしましたように、きわめてラフな省内の案でございまが、これは一応のめどになるかと存じますが、これで考えていまのは、現在の着工線の四十三線と調査線の十五線、合わせまして五十八線といふものを今後十年間に一応完了したいといふことを目標に置いております。なまして、先ほど申し上げました青函の海峡連絡鉄道、これは日本としても非常に大事な事業だと考えております。そのほかに調査線にあがっております。本州一四国間の連絡ルート、これも二本あがつております。この三本の海峡連絡鉄道というものは、現在の段階でかなり積極的に調査を始めて、北海道手しているわけでございますが、なほ、この工事費がどれだけかかるかといふのは、いまのところまだちょっと調査をさらに進めませんとわかりませんもので、この中から抜いております。したがいまして、陸上の鉄道だけで一応十力年約三千億といふ計画を立てておりますが、かりに北海道の連絡鉄道あるいは四国の連絡鉄道というものをおつしやいましたように、三十九年度度

入りますと、おのの一千億、いま加賀山先生のおつしやいますように、五千億というかこうになるわけでござります。そこで、現在私どもが考えておりますのは、一応陸上だけに限定いたしまして、十年間で約三千億、それで前半の五年間には大体一千億を仕上げる、それから公団がだんだん充実してまいりました後半の五年間には約二千億ということを考えまして、国鉄の出資分は、これは公団をつくりましたそもそもの目的といふものは、国鉄は既設線の改良、輸送力強化ということに専念させまして、そういう面で非常に資金も苦しゅうございますので、大体この数年来の実績に従いまして国鉄の出資といふものは、大体年間七十五億、十年間で七百五十億、残りはあげて政府資金といふことを一応考えておりますけれども、まあ政府資金においては、政府の出資と、それから広く政府の融資といふものがあるわけでございまして、この国鉄七十五億に限りましたのは、結局、この公團法を御提出をして、御審議を願う一番のとになります。三十七年の鉄道建設審議会の建議に基づいておるわけでございますが、やはりこの建議は、いま先生がおつしやいましたように、今後新産都市であるとか、あるいは地域格差の是正であるとか、あるいは臨海工業、こういった関係から、從来以上に鉄道新線を積極的にやる必要がある。そのためには、やはり公共投資的な考え方を強く入れて、国鉄の出資と、ほかに政府がかなり大きな部分を持って本腰を入れていくということから、この公團法を提出したわけでございまして、いま先生の

予算では、確かに出資十億、融資十億となっていますが、この公團の基礎が確立しました暁には、やはり建設申しますが、先ほど鉄監局長が説いてあるのは、一応陸上だけに限定いたしまして、十年間で約三千億、それなりに公共投資的な性格を持たせて、なまして、大至としておる次第でございまるものを、今後、財政の規模によります。が、大幅にふやしていきたいといふのが私どもの考え方でござります。○加賀山之雄君 次年度あるいはその予算のことまで話をしたり、またお聞きすることは早いかもしません。しかし、本年度の予算はすでに提示され、これから本院で審議するわけであります。財政当局との間に、公團がいよいよ本年から発足したあと、つまり来年度の予算においては、七十億はくぎづけにしても、それを見合ふ政府出資が得られるかどうか、それまでの話はおできになつてゐるかどうか、そこまでお話をこの公團につくられるについてきておりますがどうか。つまり、私が申し上げたのは、少なくとも当面は半々ぐらいまでいかなければいけない。七十五億、それならば来年度は政府出資も七十五億といふのは、その以降、あるいはそれから先に、どんと政府出資だけが——いまは、どんと政府出資だけが——いまの鐵監局長のお話を聞いても、あとは政府出資に待つのだというお話をしたから、そのお話をある程度きていないければいかぬと思う。いかがでございましょうか。

○國務大臣(綾部健太郎君) 実は来年度すなわち三十九年度本公司が発足第二年目にはわれわれとしては政府出資を二百億ぐらい、国鉄出資とそれから政府出資を合わせまして大体二百億ぐらいを要望したのでござります

が、財政の都合上まあ今年は十億、それに融資十億、二十億ということで発足いたしますが、先ほど鉄監局長が説明申し上げたように、年を追うに従つてあやすということの了解だけは大至大臣といたしておる次第でございまます。

○相澤重明君 先ほどの御説明をいたしまして、赤字線区が非常に多いということがわかつたわけです。そこで黒字線区といふのは山手線を始めとしてごく少数の線区だ、この山手や東海道の線区は、実は旅客輸送、つまり通勤通学のことを考えるとき、私はまた思ふのです。そこで、もっと旅客にてこく少數の線区だ、この山手や東海道の線区は、実は旅客輸送、つまり通勤通学のことを考えるとき、私はまた思ふのです。そこまで、お客様が多いから結局は収益も多い、収入も多いということになるわけですね。ですから、収入の多いということは、お客様が多くいうことは、むしろそのお客様たちに負担を多くかけておるということになる。逆を言えば、楽に乗れないということですよ。だから、よく国鉄が、冬のオーバーを着ておるのをぎりぎりに取っちゃうというので、はぎ取りといふことを言つておるわけだ。オーバーを着るのと着てないのとで、どのくらいの人が違いますか。乗ると乘らぬのと乗らぬのとでは、どちらのほうが多いのです。

○政府委員(廣瀬眞一君) 東京付近の通勤を主体とした大量輸送、これは先生のおつしやるとおりで、非常に混雑しております。線区によつてラッシュ時の乗車効率といふものは違うと思ひます。が、大体二五〇から三〇〇近い非常に混雑をしているわけでありまして、これは、私ども運輸省あるいは国鉄も非常に頭痛の種でございまして、毎年国鉄の予算におきましても、この通勤輸送といふものに非常に重点を置いて予算を組んで、たとえば御承知のように、中央線の複々線、高架といふような非常に大きな工事をいま鋭意やっております。その他の線区におきまして、ホームを改良する、あるいは連結両数をふやすということによりまして、少しでもこの乗車効率を緩和し、お客様に満足とまではいかなくとも、多少でもいい、また安全の見地

から申しましても、乗車効率を緩和し、輸送能率を上げたいということであり、鋭意努力をし、工事経費の重点もこういったところにつき込んでいるわけであります。なお、国鉄だけの問題ではございませんで、運輸省といたしましては、やはり全体の地下鉄あるいは私鉄、国鉄、こういったものを含めまして、総合的な輸送効率を高めてまいりたいということで、たとえば地下鉄の計画にいたしましても、東京付近で今後約一百五十キロ、十路線というものを都市交通審議会で審議を願いまして、鋭意努力をしているわけでござります。従来、御承知のように、山手線で大体私鉄というものは打ち切っておられます。これを、この十路線をなるべく関係の私鉄が地下鉄を通りまして相互乗り入れができるというような計画を進めておりまして、そういう観点からも、通勤輸送対策、大都市の交通緩和ということには私ども非常に努力しているつもりでございます。

○相澤重明君　運輸大臣に、これは基本的なことですから。

いま鉄監局長が答弁されたように、通勤通学運送に三〇〇もの係数が出るなんということは殺人地獄ですよ。しかも、いま国鉄はこういう事態になっておるので、苦しまぎれに時差出勤というのをやらしておるわけですね。これは本来、最も人間としての休養をとつて、活動能力のある時期を働くのがこれは一番いいのですよ。そういうのをやらしておるわけですね。こういったところにつき込んでいるわけですが、これはもうこの時差出勤のためか緩和をしたいというのが時差出勤ですよ。これはもうこの時差出勤のためになります。官房をはじめとして、特に工場等

の人たちはどのくらい大きな支障を來たしているかわからぬと思うのです。國鉄が公共性というたてまえをとつておりながら、地方のいわゆる工場や、そういう産業に多くの影響を与えているわけですね。逆を言えば、國はそれを補償すべきですよ、普通の理論からいえば、交通は、國鉄がとにかく動脈として、しかもその主体的な条件をもっておるのだから、本来國がそういう運動通学の問題は解決すべきなんだにもかかわらず、國鉄の現状はそんなふうになつてない。こういうところに問題点が、いまのもうかつておるという線区に特にはなはだしいと私は思うのですね。

もう一つ、そこで、いまの鉄監局長の御説明のように、線路増とか、ある

いは混雑緩和の方針を、國鉄ばかりでなく、関連の交通業界にも協力を要

請をする、そういう形になつておる。

そこで、私は、いまのもうかつておるごく少數の線区の運動通学の人たちの苦勞を考えた場合に、やはり運輸省が

地方の産業の発展ということを考えて

公司をつくるということはけつこうだ。新線建設をはかることはけつこうだ。けれども、いま現におる東京都の周辺地域の人たちですね、このもう

かっておるという線区の人たち、この

人たちの地獄にあえぐような交通の苦

しみというものを考えたら、これをや

はり私は緊急に整備しなければいけないと思うのです。そういう緊急整備を何年計画でやるのか。これはひとつ、

つまりましては、総額大体七百八十億円

と、第二次五六年計画をただいま実施

中であることは御承知のとおりでございまして、その中で、特に通勤輸送に

つきましては、総額大体七百八十億円

を投じましたとして、具体的には、先

ほどもお話をございました中央線の中

野一十三駅間の複々線化及びその高架化、

あるいは青梅線の拝島一東青梅間の複

線化、また総武線の十四両運転というよ

うな線増を考えております。さらに、

第三次の長期計画に手をつける前提と

いか。先ほど言つた、鉄道を敷くときには、駅もつくります、旅客、貨物の

誘致にサービスいたしますといったつた方においては、もうかるというところには全然手が加えられないで、交通地獄を現出しておる。

【理事谷口慶吉君退席、委員長着席】

そのあげくの果ては、いわゆる過密ダメヤの結果は、国電鶴見事故のようないか

いたしまして、赤羽、荻窪といよいよにほかに袋、赤羽、荻窪といよいよにほかに

まだございますが、主要駅の大改良工事を実施いたしております。何ぶんに

も、人口の増加が非常に早いテンポで行なわれておりますために、どうして

も輸送施設が追いつかない現状であることは、非常に私どもも残念に思つて

おりますが、それに対する一応過渡的な措置をいたしまして、御指摘のございました時差出勤も行なわざるを得ないという状況でござります。

○相澤重明君　ですから、いまの御説明を聞いておれば、結局は、人口増の御説明のように、線路増とか、ある

いは混雑緩和の方針を、國鉄ばかりでなく、関連の交通業界にも協力を要

求めるに至つて、どういう具体策をお

とではないんだけれども、一体これら

の線区に対して、どういう具体策をお

尋ねをしておきたい。

○國務大臣(綾部健太郎君) 私は、緊急整備の法規でやるよりも、われわれが提案しておる日本鉄道建設公團法による新線の建設を先にやりたいと考え

ております。

○相澤重明君 そうすると、党の立場

なるほど運輸大臣は、私のほうはと、

こういうことにならうと思う。私は、国民全体の立場を考えて いるわけで

す。国会だから、国民全体の立場で考  
えれば、自分で苦労して、彼へ忠誠の

されは自分が苦労して殺人地獄の  
ような中で、運賃も別にまけられるわ

けじやない。三倍以上もの苦しみをしながら、通勤、通学をしてくるハマの

黒字線区というところ、この状態は

解消をしなければならぬ、解消をせよ  
という方向をとつておるわけでしょ

う。これは緊急整備ですから、だらだ

やめていいことじゃないのだ。急いでやりなさい、そういうこと

でしよう。それから一面において、地方の新産業都市をはじめて、各差

の是正をしていく、地方産業の発達の

が、新線建設をやろうということな  
ために貢献をしていきたいというの

んでしよう。だから、やはりそれは、

いまの開放経済に向かうといふ、これは池田内閣の話なんだけれども、開

放経済の年だということを言いながら、しかし実際には、この格差二つが

ものは非常にはなはだしいわけです。

それを少しでも是正しようというの  
が、いまの新線建設十カ年計画だと私

は思うのですが、それにしては、あなたの方の言ひ方、間違ってる、とおも

たの言われる話を聞いてみると、緊急

新線建設だけをやりたい、こうい

うふうに私は受け取れたのだが、そういうことですか。  
○國務大臣(綾部健太郎君) 財政の許す範囲内におきましては、いまの過密ダイヤの解消その他にも尽くしたいが、地方開発、格差是正その他には、われわれの考えておる鉄道建設公團でやるほうをとりたいと考えております。と申しますのは、御承知のように一昨年五月に、各界の權威者が集まりまして構成されておる鉄道建設審議会委員が満場一致をもつてわれわれに答申した趣旨もそこにあると考えまして、それでやりたいと思います。

○相澤重明君 私は、全く、権力を握った者ははずうずしいということを國民は考えると思うのです。特に、この混雜の激しい地域で国鉄を利用してゐる者の、これは恨みのことばです。國民は考えるべきです。何だ、こんなに苦勞して、とにかく、ちっとも手を加えないじゃないか、ということを言われると思うのだ。私はそういうことを言われたくなかったら、言っておるわけなんです。政府もまさか、そういうふうに考へてはいいないと思うけれども、やはりそういう緊急整備ができるければ、そういうふうなことを言われるわけですよ。そうしないでおいて、一方においては、代議士かなんか知らぬが、そういう人たちが出されたものを優先的に取り上げているところを現実に解明をなかなかしないでおいて、一方においては、代議士かなんか知らぬが、そういうふうななくなるようにしなければ、国鉄の国鉄たるゆえんは私はないと思う。そういう意味で、大臣のせっかくの御所信

田英雄の歌みたいに、何が何でも——まるで田をつくつてやる、通すんだと。それは誠意はわかるよ、運輸大臣の。とにかく、公團法を通してもらって、そして鉄道新線建設をやるんだということはわかるけれども、私は他面、いまの建設の線路の中で足りない点はやっぱり直していく。それはやはり、さっきの説明では、私はあまりにも予算が少ないと、いんじやないか、あまりにも少ないか。建設公團をつくって新線建設をやろうとするなら、そのくらいの見合う額を、同じくらいもつとお考えになつて、緊急整備をやるべきじゃないか。これはしかし意見のところですね、少し。だけど私は質問しているわけなんですね。あなたがそういうふうに言つてゐるから、大体きょうは四時ごろで終わるつもりですが——もう四時になつちゃつた。とにかく、私はそういう点について、やっぱり運輸大臣にいま一度再考を促したい。困つているところをどうするか。これはひとつ、ぜひ再考を促したいし、その対策を……先ほどの鉄監局長の御答弁では満足できません。どういうふうに、何ヵ年計画でどうやるということを、そしてこの三〇〇〇の係数を一二〇にするのか、一五〇〇にするのか、いつ旅客が安心して乗れるように、国鉄を信頼して乗れるようになるのか、ひとつ資料を作成して出してもらいたい。これもひとつ、資料の要求。

がずっとと書いてあるわけです、着工線が。この着工線で、すでに国鉄自体工事をやつておつてつぎ込んだ金ですね、これにあがつておるこの数字。これは現物出資ということになるんでしょう。どうなんですか。これはどういうことです。

○政府委員(廣瀬眞一君) これは、四月の着工線、あるいは調査線というのは、公團成立の時期におきまして、開業しておるもののは別といたしまして、あげて国鉄から公團に現物出資をするというのが、大体法律案の考え方でございます。で、その金額を申し上げますと、いま申し上げた着工線あるいは調査線、こういったものを含めまして、国鉄から公團に現物出資をすれば、大体二百九億円でございます。

○相澤重明君 そうすると、この法律案が通つて公團が発足するときには、総額は、大体二百九億円でございます。

○政府委員(廣瀬眞一君) 先ほど申し上げました国鉄の出資が、現金出資が七十五億、政府の出資が十億、来年度。それから本年度の政府の出資、これはすでに予算は通つております五億、それにいまの二百九億でございますから、大まかに申しまして三百億程度の資本ということになります。

○相澤重明君 これは、いまの鉄監局長の説明でいくと、現物出資が二百九億、国鉄が七十五億出資、政府出資が三十一年度十億、今年度五億、結局政府は十五億、そういうことですか

数字だよ、政府の出資は三十八年度が十億でしよう、いま説明されたのは、七十五億、十億と言つた、本年度五億と言つた。

○相澤重明君 正式に答弁しなさい  
○政府委員(廣瀬眞一君) 不正確で  
りましたから、もう一回申し上げま  
すが、現物出資が大体二百九億、  
これからすでに本年度予算が通つてお  
まして政府から出資を予定しており  
すものが本年度五億、来年度三十九億  
度は、國鉄の現金出資が七十五億、一  
府の出資が十億、したがいまして、一  
十億に二百九億を足しまして三百九  
九億ですか、これが時期によつて多々  
違いますが、それが全部資本金額に  
ります。

○相澤重明君 そこで、いまの話を  
ま一度繰り返しますと、現物出資は二  
百九億、國鉄が七十五億出資、今年度  
は五億、政府出資、三十九年度が十億、  
あまり遅延なかつたのですな。とにかく  
二百九十九億、やっぱりニクラシイ  
ということだな。とにかく二百九十九億  
という金で五十八路線を運営してい  
こうと、建設していくと。そこで、  
その中で、二百九億に七十五億とい  
ふことになると、これは実に二百八十四  
億というものは國鉄で、政府はたつた  
十五億ではないですか。何が公共性な  
んだ。國鉄にやらしておるのでない  
ですか、実際は。

それで、あれですか、これは運営の  
問題になるけれども、公團の役員とい  
うのは、どんなですか、國鉄の人間は  
どのくらい入るのですか、役員。  
○國務大臣(綾部健太郎君) この法案  
が通らなければ決定的なことは申され  
ませんが、大部分は國鉄の人が入ると  
思います。

これが東洋の文化の発展に大きな貢献をなす。十九世纪後半には少くとも二十一年の政年よりそいすあ。



性格から申しまして、全体として収支相償つていくというのが理想の姿でございます。そこで、今後ここに一應掲げてございます五十九線の着工線なり調査線といふものが完成した場合に、これはあげて経営は国鉄にまかせるということになつておりますが、さらには、從来も赤字線が多いのに、先生のお尋ねは、さらにかなりの期間にわたくて赤字を予想される営業線がふえるという御心配と思いますが、その御心配はごもっともなわけでござりますが、これは法案の内容に入りますが、第二十三条で、でき上がった新線をどうするかという問題でございますが、これは譲渡と、それから、貸し付けの方法がございます。で、貸し付けの場合、これは一応有償を原則としておられます、先般來の国会のいろいろの質疑等でだんだん明らかになつておりますが、國鉄の經營にかなり負担になります、かなり長期にわたつて赤字經營が予想されるもの、いわゆる赤字線区につきましては、これは無償で貸し付ける、したがつて、実際問題として大部分のものは当分の間は無償で貸し付けるという事例が起つてまいりました。ところで、從來の建設線の例から考えまして、國鉄の經營に一番圧迫を加えておりますのは、減価償却費であるとか、あるいは利子であるとか、あるいは税金と、こういった、いわゆる直接経費ではなくて、間接経費的なものが非常に大きな負担になつております。したがいまして、私がいま申し上げましたように、

事実上大部分のものを無償で貸していくことになりますと、利子であるとか、あるいは減価償却費というものは公團のほうで負担してまいりうことになりますので、結局經營上の負担というものは国鉄は非常に軽減される。まあ営業係数は、したがつて、さきに申し上げましたように、極端なものも別といたしまして、全体でならしますと、ほとんどなくなつていく。したがつて、從来國鉄が自分で建設をして、この場合は、利子も減価償却費も税金も全部國鉄が自分で負担をおつたわけですが、これを公團が負担することになりますと、それだけ國鉄の經營には改善になる。したがつて、若干の經營上の赤字は予想されますが、從来國鉄が建設線を直営しておつた場合に比べまして非常に經營上は有利になると考へております。

○相澤重明君 いまの鉄監局長の御説明で、大多数は無償貸し付けと、しかも國鉄が經營をしても、一定の時期までだと思うのですが、固定資産税とか、利子とか、そういうものは公團が払うのだ、こういう御答弁をいただいたので、大臣それはいいですね。それをお聞きしたところで、本日は、この程度で終わります。

○國務大臣(綾部健太郎君) そのとおりでございます。

○小酒井義男君 資料を一つまたお願ひしたいのですが、これは運輸省か、國鉄かどちら出でていただきたい

まいんですが、昭和二十七年以降に全線開通をした路線、これは線名、区间、延長、それから列車の組成、運行回数、年次別の営業係数、これだけのものを出していただきたい。

である。

受理

第五二八号 昭和三十九年二月六日

○政府委員(廣瀬眞一君) 本日、いま御要求ありまし資料の一部は御提出してあります、先生のさらに足らぬ点を補足しまして提出いたします。

○委員長(米田正文君) 次回の予定は、二十日午前十時開会とし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時二十五分散会

この請願の趣旨は、第三五八号と同じである。

紹介議員 石原幹市郎君 内藤田芳之助

福島県町村議會議長会

福島県相馬港の早期完成に関する請願(第五二九号)

福島県相馬港の早期完成に関する請願(第五二九号)