

第四十八回 参議院運輸委員會會議錄第三号

昭和四十年二月九日(火曜日)
午後一時三十二分開会

出席者は左のとおり。

委員長 松平 勇雄君
理事 天竺 良吉君
委員 吉田忠三郎君

委員

加賀山之雄君
河野 謙三君
木暮武太夫君
谷口 慶吉君
前田佳都男君
相澤 重明君
大倉 精一君
小酒井義男君
浅井 亨君

國務大臣

運輸大臣

政府委員

通商産業省鉱山局長

運輸政務次官

運輸省鉄道監督局長

運輸省自動車局長

事務局側

常任委員会専門員

説明員

運輸省自動車局整備部長

日本国有鉄道副総裁

磯崎 敏君

宮田 康久君

大慈彌嘉久君

大久保武雄君

佐藤 光大君

坪井 為次君

吉田善次郎君

運輸省自動車局整備部長

日本国有鉄道副総裁

本日の会議に付した案件

○鉄道敷設法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○運輸事情等に関する調査

(自動車行政に関する件)

(日本国有鉄道の運営に関する件)

○委員長(松平勇雄君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

○政府委員(佐藤光夫君) 鉄道敷設法の一部を改正する法律案の概要について御説明申し上げます。

今回新たに追加する線路及び変更する線路につきまして、法律案に記載した順序で概要を御説明申し上げます。

第一に、新たに別表に追加する「五十ノ五東京都国分寺附近ヨリ神奈川縣小倉附近ニ至ル鉄道」であります。この鉄道は現在工事線となっており、武蔵野線の国分寺付近より分かれ、既設の国鉄南武線の南側を通過し、神奈川縣小倉付近、すなわち国鉄新鶴見操車場に至る約二十六キロメートルの鉄道であります。

本鉄道は、武蔵野線の延長ともいふべき性格の線でありまして、急増しつつある東京及びその周辺の貨物を、都心を經由することなく輸送しようとする、いわゆる外郭環状線の一部を形成するものであります。この鉄道は、丘陵地を通過するもので、短いトンネルをつくる必要がありますが、その他は特別な構造物もなく、工事は比較的容易の見込みであります。

第二に「五十三ノ二神奈川縣塩浜附近ヨリ千葉縣本更津附近ニ至ル鉄道」であります。これは現在工事線となっており、京葉線、すなわち「五十一ノ二東京都品川附近ヨリ千葉縣本更津附近ニ至ル鉄道」の起点品川付近を神奈川縣塩浜付近に変更するものであります。別表における予定鉄道線路の記載順序を整理する関係上、五十一ノ二を削除し、五十三ノ二として一号加えたものであります。この京葉線の起点を変更することによりまして、進展しつつある東京湾岸工業地帯の造成計画に対応し、あわせて、品鶴貨物専用線及び新鶴見操車場の救済をはからうとするものであります。変更部分の鉄道は、延長約十四キロメートルでありまして、埋め立て地及び六郷川を通過いたしますので、路線は平たんではありませんが、橋梁が多く、技術的には比較的困難な工事となる見込みであります。

第三に、現在工事線となっており、湖西線すなわち浜大津一塩津間の鉄道について、起点浜大津を京都府山科に、終点塩津を香掛付近に変更しようとするものであります。この湖西線は、別表中「七十七滋賀縣浜大津ヨリ高城ヲ経テ福井縣三宅ニ至ル鉄道」及び「七十七ノ二滋賀縣今津ヨリ塩津ニ至ル鉄道」の二線を組み合わせてつくられたものでありますので、したがって各号別に、滋賀縣浜大津を京都府山科に、塩津を香掛付近に改めるものであります。

湖西線は、完成の暁には、東海道本線と直結して国鉄東横線の一部を形成するものであります。が、起点が浜大津となっており、東海道本線への取り付け工事が非常に困難となることにかんがみまして、起点を東海道本線山科に変更するものであります。また、北陸本線への取り付け地点につきましては、本線の制限勾配である千分の十以下の勾配をもつて近江塩津駅に取りつけることが困難であることが調査の結果判明しましたので、終点塩津を変更して香掛信号場付近において

北陸本線と直結しようとするものであります。

○委員長(松平勇雄君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○相澤重明君 それでは、自動車局長がまだ来る途中らしいから、部長のほうから先に整備関係を含んで質問いたします。

最近、自動車の非常に数が多くなると同時に、交通も困難をしておるわけですが、わけても公害問題が非常に強く指摘をされるようになってきたわけですが、自動車の排気ガスについて、やはりこれも一つの公害である、こういう考え方が一般の世論化しつつあるわけです。これに対して、政府がどのように公害防止のたてまをとるのか。これは、この法律上あるいはまた車両等の整備の規則上運輸省自体としてどうお考えになっているのか、この点まず第一にお答えをいただきたいと思

○説明員(宮田康久君) いま先生のお話しのとおり、公害問題が全般的にいろいろな問題になっておりますが、その中でも自動車関係によりまして排気ガスの問題も一項目になっているわけでございます。公害防止につきましては、もとより運輸省ばかりではございませんので、厚生省、通産省その他関係各省とも緊密な連絡のもとに、この公害防

止対策を進めなくてはならない問題でございます。昨年の三月に総理府に公害対策推進連絡協議を設置いたしまして、各省ここでそれぞれ連絡協議をいたしまして、推進対策を進めております。その中で、もちろん工場その他の、あるいは河川の汚濁の問題、あるいは工場からの排煙等の問題等を取り上げておりますが、その中でも自動車の排気ガスも一項目として取り上げて推進をしております。さらに、公害防止を根本的に解決してまいりますためには、相当基礎的な研究を進めてまいらなくてはなりませんので、それにつきましては、科学技術庁に大気汚染防止研究合同推進連絡協議をつくりまして、各関係省庁の、ないしその研究機関の技術者を集めまして、研究促進についての技術対策を早期確立するよう協議をしております。当運輸省もいたしまして、その一環といたしまして、この公害防止対策を進めておるわけでございますが、まず自動車の排気ガスにつきましては、道路運送車両法に基づきます保安基準に、抽象的ではございますが、排気ガスを出すことに對しまして、その防止装置をつけなくてはならないというような規制をしております。さらに道路交通法で、運搬いたします場合に排気ガスを出すことに對しての規制をしております。ただ、現状におきまして、この排気ガス問題で、整備の問題、整備が完全にしてある場合と整備が不良の場合とは、六〇〇程度の排気ガスの有毒性についての差があるわけでありまして、また運転操作の問題で、加速の場合、急激な加速をいたします場合、あるいは急ブレーキをかけます場合、あるいはトラックにおきまして非常に過積載をする場合、こういう場合は排気ガスの有毒性が非常にふえるわけでありまして、そういうような問題で、やはり整備を確実にさせるということ、運転操作を注意するということが、これは直接的にいますぐやれることでありまして、非常に大切な問題であります。全車につきまして整備を完全にさせるという問題につきましては、一昨年、道路運送車両法の改正におきまして、定期点検整備を

義務づけまして、これによって整備を完全にさせるというこの措置をいたしております。そこで、さらに基本的にこの問題を解決してまいりますためには、やはり整備のよしあし、あるいは運転操作のよしあしという問題よりも、基本的に、自動車を運転いたします場合に、もたらさういふような有毒性のガスが出ないよう措置していただくことが大切なわけでありまして、それにつきましては、やはり根本的に基礎的な研究が必要なわけでありまして、私のほうの運輸省の船舶技術研究所におきまして、この有毒ガスの防止方法について、あるいはやはりこのガスの簡便な測定方法が必要であります。その簡便な測定検査装置の開発、あるいは現在排気ガスが運転操作あるいは整備等によつてどういふような状態になつておるかというやうな実態調査等の研究をいま重ねておりますが、さらに大学の研究機関あるいは自動車メーカーの方等についても、この排気ガスの防止対策の研究開発を行政指導的に大いに促進させておきますとともに、運輸省にいたしましても、委託研究費あるいは補助金等を出しましてその開発を進めております。とりあえずこの程度、概略を御説明申し上げます。

○相澤重明君　できるだけ排気ガスをなくする、有毒性をなくするということでは、開発を進めていくという話ですが、現実にはバスやトラックを見ると、もうもうたる黒煙を上げて、うしろからついていく自動車は先が見えぬ、こういうようなのは随所に見られるわけです。しかも、きょうのような雨降りの日には、遠慮会釈なく飛ばせば、飛沫を浴びて通行人はどろだらけになるといふような、中には黒煙を吐いて着物に付着するなんていうのは、実際に落ちないわけでは、こういう点で、地域住民にとってはきわめて大きな課題になつていくわけですね。何とかしてこの公害の中の一つの排気ガスというものをとめる方法はないものかというところは、いま一般国民世論だと思つて、そこで、研究もけっこうだと思つていますが、当面どういふことをして最小限度にそれを食い止める

という考えがないのかどうか。先ほど、総理府なり科学技術庁の中に、それぞれ連絡協議なり推進協議なり懇談会なり持つていらっしゃるわけですが、ただ会議をやつておつたところで直らぬ。街頭に出てみたらわかることです。一般国民はそのためにどのくらい迷惑しておるか知らぬ。これを一体直すのはだれがやるのか、これはやっぱり政府が積極的に推し進める以外には私はないと思う。こういう意味で、研究して開発を進めておるといふことはわかるけれども、それではやっぱり相当の日月を要することであつて、いまだうしななければならぬかというところに対する政府の態度というものは、ないのですか。

○説明員(宮田康久君)　いま先生のお話に對しまして御説明が足りなかつたかと思つて、自動車の排気ガスの問題の中で、いまお話ししたディーゼル自動車の黒煙の問題と、それからガソリン自動車のガスの有毒性の問題と、特にあげますこの二つがございまして、ディーゼル自動車の黒煙の問題は、排気ガスそれ自体有毒性はきわめて少ないのでありますけれども、御承知のように、黒煙でございますので、すすを主体にしたものであります。これが確かに環境を汚染いたします。また交通障害にもなるわけでありまして、このディーゼル自動車の黒煙の防止につきましては、私も陸運事務所において車両検査をしておりまして、出状況については検査をいたしまして、悪いものについては整備をさせていただきます。また新しい車が販売されます前には、その新車については徹底的な検査をいたしております。黒煙を出さないような処置をしております。ただ、先ほどお話ししたように、整備の状態が悪い場合にはやはり黒煙を出すという状態になります。また非常にトラック等での過積載というやうな場合には黒煙を出すようになりますので、その点につきましては、先ほど御説明いたしましたように、道路交通法上の規制によりまして、街頭で警察官が取り締まりをしております。はつきりし

た件数はいま覚えておりませんが、たしか昨年で数千件の取り締まりをしたように聞いております。

○相澤重明君　取り締まりをしたからなくなるといふものじゃないと思つて、要は、政府が、そういう有毒性の排気ガスを町に流さないやうにしていく装置をさせるということだと思つて、ディーゼル自動車の黒煙を吐いて、うしろから行くものが先の見通しがつかぬ、こういうやうなことを平然としておるところに問題があるのであつて、結局、総理府なり科学技術庁の中で幾ら議論をしておつても、議論をしただけではそういう問題はなかなかぬけず。そこで、たとえば、先ほどの三十八年に整備の問題を提起されたり、昨年の道路運送法の改正の点でいわゆる整備条件をきつとしたからといって、それをいつまでもにいまのやうな欠陥のあるものについては直さなければいけないとか、そういうものを規制をするということが、政府自身がきつとしておかない限り、問題は私にはなかなぬと思つて、現実には、黒煙は私にはなかなぬと思つて、横行しているし、有毒性の排気ガスというものが出て、非常に公害だと、こう言つて国民は騒いでおるのですから、そういう点からいって、町で取り締まる、警察官が見たらこれは件数が上がったといふことでなくて、根本的にそれを直さなければいけない。公害防止ということが今日の一番大きな命題だと私は思ふ。そういう点について、装置をいつまでにそういうふうにするとか、そういう車はどういうところは運転をさせてはいけないとか、そういう規制があるのかないのか、そういう点についてさらにひとつお答えをいただきたい。

○説明員(宮田康久君)　いま根本的に解決する方法は、先ほどお話ししましたが、これはすでに私も、先ほど簡単に御説明いたしました。各自動車メーカーに、最終的にエンジンの、それ自体の改善で完全燃焼するやうな装置にいたしますか、あるいはエンジンから排気ガスが出てまいり

ました途中でもう一度再燃焼させるといふような装置で一酸化炭素等の有毒ガスあるいは黒煙等を除去するといふ装置にいたしますか、いずれかの方法にいたしても、根本的にいふと、いふような有毒ガスあるいは黒煙が出ないような装置をすることが最善であります。ぜひそういたしたいと思っております。その点で、私も先ほど御説明いたしましたように、船舶技術研究所の交通技術でも研究開発はしておりますし、また自動車工業会関係の各メーカーにも開発をされておりますし、また大学その他研究機関にも委託研究費、補助金を出しまして研究開発をしておりますし、最終的にはいふ形で完全にこの有毒ガスあるいは黒煙という問題を完全なものにいたしたいといふ努力をしております。

○相澤重明君 いま黒煙なり有毒性ガスの、排気ガスの問題で私は質問しているのですが、最近プロパン車といふものが非常に多くなつて、税金の問題についても、ことし一年は、税金はプロパンについては一年間延期しよう、という話でやつておるのですが、この排気ガスあるいは黒煙といふものは、LPGとガソリンの場合で、どちらが一体多いのですか。

○説明員(宮田康久君) いまのお話のLPG——液体石油ガスとガソリンとを比較してみますと、それぞれの場合について、ガソリンを用いました場合と、LPGを用いました場合とで、LPGのほうが非常に有毒性が少なくなつております。これは昨年私どもの船舶技術研究所で測定いたしました結果でもそうなつておりました、簡単に申し上げますと、たとえばスタートいたします場合には、LPG車のほうが三分の一以下になつておりますし、また定速時で運転いたします場合には約八分の一程度になつております。あるいは停車をしてアイドリングをしております場合でも二分の一程度になつております。いずれの場合におきましても、LPGのほうが有毒性が非常に少なくなつております。

○相澤重明君 そうすると、いわゆるいままでの

町を走っている黒煙あるいは有毒ガスは、いわゆる自動車関係において使用するという限りにおいては、LPGのほうがその危険性は少なくなつておるといふことは指摘でき得るわけですか。——そうしますと、運輸省として、これはあとで局長に自動車の性能も含んでお聞きしたいと思ふんですが、いわゆるこれからの一般論でいふ自動車関係については、LPGを使うのが好ましいといふことは言えるわけですね、こういう点はどうですか。

○説明員(宮田康久君) いま申し上げましたとおり、加速とか、急減速とか、常にアイドリングをいたしますような都市交通、大都市交通には、LPGを使いますことが非常に有益であらうと考えております。

○相澤重明君 そこで、一つ局長にお伺いしたいのですが、現在国内では、自動車の車両数——一般にいう、トラック、バス、ハイヤー等乗用車、こういうものに大別して、どのくらいの両数になつておりますか。

○政府委員(坪井為次君) 総数で六百六十五万五千両、これは三十九年十一月末の数字でございます。軽自動車も含んでおります。そのうちトラック関係が三百八十一万八千両、それから乗用車が百六十一万二千両、その他特殊車、二輪車、そういう内訳になつております。

○相澤重明君 この車両のうちLPGを使っているのはどのくらいですか。

○政府委員(坪井為次君) 約三万五千両でございます。

○相澤重明君 三万五千両といふと、まあほとんどがまだいま言った黒煙とかあるいは有毒ガスを持っているものがまあ実際に使用せられていふことが言えるわけですね。そうすると、やはりまあ、LPGを使うのは好ましいけれども、そこまでの機械の設備の切りかえ、こういうような問題についてはまだ問題が残るのでありますから、早急に現在のものをこの排気ガスをできるだ

け町に流さないような設備をさせるということが必要になつてくるわけですね。この設備については何か規制があるんですか。先ほどのお話では、そういう設備をさせることにして、これは指導ですか、それとも条件なんですか、どうなのですか。

○説明員(宮田康久君) LPGを使います自動車について、御承知のとおり、一昨年の事故を起こしたことがございまして、それ以来保安上の規制につきましては非常にやかましく申しております。ただ、LPGを燃料とする装置を、何と申しますか、強制してつけないといふような規制はあつておらず、行政指導的に、保安上も十分注意をして使つていくに指導しているわけでございます。

○相澤重明君 私の質問をちょっと答弁者がとり違えて答弁しておる。私の指摘しておるのは、LPGの使用車が三万五千両程度ある、これはまだ少数だ。そうでなくて、ほとんどの場合は従来のとりの黒煙なり有毒性ガスを流しておるものが使用されておる。そうすると、それをなくするには、大多数のそういうものをなくするには、整備を強化をするといふことであるけれども、それがいわゆる指導的な立場で、こういうふうにしてほしいという指導性のものか、それとも設備としてはこうしなければいけませんよという規制をもつたものか、こういう点について運輸省としてはどうお考えになつておるかという点をお尋ねしておるわけですが。

○説明員(宮田康久君) 御説明が足りませんでしたが、LPGを使用いたします場合には、保安上の規制を、道路運送車両法の保安基準で規定をきめておりました。安全上の措置をしております。一方、やはりLPGの装置をつけましたといふと、一般の乗用車におきましてもやはり数万円の費用が要るわけでありまして、また、御承知のとおり、タンクに一回詰めましても、走行距離がある程度限定されます。やはりいま現在、御承知のように、LPGを使います場合には固定ボンベ

にしておりますので、やはりLPGのガススタンドが付近にございませんと使用できないという事情もございまして、したがつて、大都市を中心にしたタクシーを主体としたものには非常に便利に使われているわけでございますけれども、地方にまいりますと、LPGのガススタンドはなかなか費用を要することでございますし、なかなか促進されないといふのが現状でございます。

○相澤重明君 そうすると、LPGについては、むしろ奨励をすることであつて、規制をするといふ——自動車構造上あるいは大気汚染をするといふ意味では規制はあるけれども、使用そのものについてはむしろ好ましいことだといふことは言えると思ふのです。そういう意味で、政府もあるいはこの税金の問題は一カ年延長したのではないかと申すのだけれども、これはひとつあとで通産省からまたお答えを願つてもいいと思いますが、運輸省としても今回のこの来年度でLPGの課税についての延期という問題についてはそういう点も含んだお考えであつたのかどうか、お尋ねをしておきたいと思ひます。

○政府委員(坪井為次君) LPGの課税問題につきましては、運輸省といたしまして、自治省と大蔵省に次官名で申し入れをいたしまして、その内容としては、ただいまのお話の、公害防止の上から有利である、それからまた未開発の資源の開発という点から、延期方ないしは反対の申し入れをしております。

○相澤重明君 そこで、時間の関係もありますから、あまり一人で行つておるわけにはまいりませんが、次に、国内の自動車の生産態勢の問題ですが、これは国内需要と輸出というものと二通りあると思ふ。従来私がよく話しました、外国に対する賠償用として輸出したものもかなりありますし、私自身各国を調査に参りまして、そういう点日本メーカーのものにもできるだけのものをと、いうことで話したこともありますが、いまだ国内の自動車の生産両数はどのくらいをお考えに

なつて——これは通産省が元締めだけれども、運輸省としても自動車関係はある程度お知り合いになつていふと思ふんで、わかつたらお答えをいただきたいと思ふんですが、そのうち国内需要、それから輸出関係というのについて、大別しておわかりになつたら、お答えをいただきたい。

○説明員(宮田康久君) 昨年一年間で自動車の生産が百七十万両でございます。この中には二輪車等は除いてございまして、百七十万両でございます。そのうち輸出は約十四万両でございます。

○相澤重明君 これはいすれまたガソリン税等の問題の際に關係のあることですから、運輸省はやはりきつとした整理をしておかぬと、大蔵委員会等と連合審査をやる場合困るから、あらかじめそういう点を注文しておくわけなんです。いまの生産問題については、よくまた資料を整えておいていただきたい。

その次に、運輸省の自動車関係としては、許可案件が非常に多いわけでありまして、いま年間運輸省としてはどのくらい自動車関係についての認可を行つておるのか、これが一点。

第二点は、行政管理局の勧告に伴つて、行政簡素化の問題から、免廢論あるいはこれに対するところの緩和論というものが当然世論として出てくるわけである。そこで、運輸省としては免廢論というものに対して基本的にどう考えておるのか。

あるいは、いまの件数が非常に多い、いわゆる作業が進まないというところに、そういう非難も出てくるのではないかと。したがつて、行政簡素化をして、できるだけ国民の要望に沿うような作業というものをやるのかどうか。そうすれば、他面においては、免廢論というものはまた変わった姿になつてくるだらうということも考えられる。そういう点について、いま年間にどのくらい許可可をしておるか、それから行政管理局の勧告に伴う免廢論についての運輸省の態度、それから行政事務を進めるためにどう簡素化の方針というものを持っておるか、この三つの点についてお答えをいただきたい。

○政府委員(坪井為次君) 許可可の件数でございますけれども、ただいま手元には本省の権限しかございせんので、陸運局のほうは後ほどまた調べまして報告したいと思ひます。本省の件数について申し上げますと、乗り合い自動車関係で、三十九年十一月末で未処理件数が、大臣権限として二百八十三件、局長権限八百八十件、合計千六百六十三件、こういう状況になつております。年度間の受付件数でございますが、大臣権限が五十二件、局長権限千五百十八件、合計千五百七十件。処理件数につきましては、大臣権限が百七十七件、局長権限が千四百五十三件、合計千五百六十件。同じく一般路線貨物運送事業——路線トラックでございますけれども、三十八年十二月末で、前年度からの未処理件数が、大臣権限で六十一件、局長権限が五十八件、合計百十九件、それから年度間に受け付けました件数、大臣権限が五十五件、それから局長権限が九十六件、合計百五十一件、大臣権限は三十三件、局長権限は七十九件、合計百一十二件。この局長権限といふものは、一応途中で陸運局長に権限を落としたものについて、なおこちらで保留されているというものについて、な分でございます。それから、そのほかタクシー、区域トラックにつきましては、これは陸運局限りでやつておりますので、ただいま手元に資料がございません。

それから第二点の免廢問題でございますが、この点につきましては、タクシーの免廢問題につきまして行政管理局のほうからかねてものと簡素化してはどうかという意見がありました。これにつきましては、管理庁のほうとしましては、登録制あるいは許可制に制度を変えてはどうかといふ申し入れがありました。私のほうとしましては、やはり公益事業であり、他の交通機関との関連もあり、総合的に監督するためにやはり免許制度が一番よろしいという見解を強く維持しております。ただ管理庁の言われるように運用の面においては十分弾力的に簡素化の方向で考えていくとい

うことで、現在その方向で努力しておるわけでありませう。

○相澤重明君 そこで、いまの報告によると、大体八〇％ぐらいの処理になるのかな、件数からいいますパーセンテージはどのくらいになるのか。

○政府委員(坪井為次君) 処理件数が、割合でいいますと、これは実は引き續いて前年末のものとは本年度受け付けたものと合せて処理しております。本年度で、たとえばバス関係でございますと、三十九年十一月末で二百八十三件でございます。そのうち年間受理したものが五十二件、処理しましたのが百七十七件でございますから、受理と処理の關係でいきますと相当処理をしておる、ところが前の残りの分があるのでそれをこなしておるということでございます。

○相澤重明君 どうもそういうこともある程度資料的にはパーセンテージで出しておかないとだめだ、答弁ができないようじゃ。

そこで、いまの昨年の暮れのこの処理事業が多かつたというのは、御承知のように、運輸大臣が告発されてから、いわゆる公共料金ストロップの問題が一応解決への道ができたから、件数が多くなつた。だから、確かに進んでおるようにも見えるけれども、しかし一般論から言つて、まだやはりかなりの渋滞をしておるということになると私は思ふ。ましてや、これは本省関係でしう。大臣・局長権限、それと地方の陸運局長ということがあると、私は相当の件数がそれぞれの手持ちになつておるのじゃないかと思ふ。こういうところから免廢論というものが出てくるわけだ。行政事務のスローモーターが、いわゆる一般の国民から、どうも役所仕事というものはのろいじゃないか、こういうことになる。いま最後に局長が答弁されたように、行政の簡素化を進めていけば、むしろ自動車交通、運輸交通の問題からいけば、やはり免許制であつてしかるべきだと私も思ふ。思うのだが、あまりにもこの事業の渋滞が多くなるといふと、それはやはり国民からはそういうふうに言わざるを得ないと思ふのだけれども、これはひ

とつとあつて、局長はきよは資料を持ってきたといふと思ふから、各陸運局の資料を取り寄せて、それを当委員会に報告してもらいたい。それで、でき得ればこれは三十五年以降の問題をひとつ資料として提出してもらいたい。

○大倉精一君 関連。いま免許事業について、相澤君からの質問で、非常に簡単に答へられておつたやうですけれども、私は非常に重大な問題だと思ふのです。免許の問題は、それで、簡素化はけつこうですけれども、免許をする趣旨は一体何だか、これをしっかりと把握していないといふと、免許行政の本旨に反するのじゃないかと思ふのです。簡素化はいいですけれども、何でもかんでもばかばかやつてしまつて、それで過当競争を起し、ひいては公益上に支障を来す、こうあつては相ならぬと思ふのです。どうも現在過当競争になつておると思ふのです。そこで、免許行政といふことは公益事業に対する保護立法である、保護行政である、この私は判断をするわけですから、一体そういう点について当局はどういう認識を持つて免許行政をやつておられるのか。むろん法律においても、免許基準についてはばく然としておつて、はつきりしていないように思ひます。しかしながら、かつてこの委員会でしたとせばカミカゼ・タクシーをやつたときに、東京のタクシー営業の適正な規模というのはいくらだ、こう聞きましたところが、当時の国友君が、大体最低五十台は必要だと思ひますと、こういう答弁があつた。五十台は必要だとしておきながら、十台を免許したり、二十台を免許したり、そういう点については免許行政の一貫していないところがある。そこでやはり免廢論という問題が起つてくるということだと思ふのです。簡素化もけつこうですけれども、そういう根本的な認識はどういう認識を持っておられるか。さらにまた、事務の渋滞しておる原因は、何か人間が見えないのじゃないか。陸運局へ行つてみますと、非常に少ない人間でどんどん激増していく事務を処理しておられる。私は無理だと思ふのです。そう

いう問題を根本的に考えないと、簡単に簡素化すると云つてみても、免許行政がますます混乱するのじゃないかと思うのですけれども、そういう点について、つまり免許行政に対する一つの認識、それから事務の渋滞している原因、これをひとつ聞かしてもらいたいと思ふ。

○政府委員(坪井為次君) 免許行政の本質といふますか、なぜ免許行政がいかというところでございませうけれども、われわれの考え方として、交通事業で、人命その他貴重な貨物を扱つておるといふことで、著しい混乱があることはそのまま国民の福祉に影響するといふことからとつておるものでありまして、あくまでも、第一条の目的のうちに、免許制度がとられておることによつて国民がサービスのいいあるいは良質の輸送提供を受けられるであらうという前提でございませう。したがひまして、われわれの免許行政というものは、常に利用者のそういう期待にこたへるようなサービスが提供できるように、そのために健全な発達をさせなければならぬし、そのために免許によつて十分監督するとともに、ある程度混乱を防いでいくというのがねらいだと思ふのであります。

それで、これを今度事業別に見ますと、乗り合の旅客、一般路線トラックあるいは区域トラック、タクシというように、一応いろいろな業種別がございまして、ただいまのところ法律の上ではこれが同じ免許基準の適用を受けておりますけれども、その適用のしかたについてはそれぞれの業種に応じた適用をしていくべきではないかというところで、法律の上から画一的に流れることなく運用しようといふことになっておりまして、そういう意味で、タクシ行政については、従来は道路運送審議会によつて備給のワクをつくつたほうがその目的を達成するためによいという判断のもとにそういうことを諮問しておりましたけれども、それが非常に硬化しまして、なかなか輸送の需要に追いついていかないう状況になつたといふことで、そういう現状を改めまして、道路運送

審議会にかけないで随時輸送力を増強していくほうが全体としてよろしいという方針になつておる。そういうふうに情勢に応じていろいろ運用については考慮していかねばならぬ事態だと思ふのでありまして、たとえばもういま過剰になつておるといふ状況においては、相当厳密にやらなければならぬ、また不足の状況が見られれば、ある程度それをゆるめていく、そういう緩急よろしきを得てできるだけ円満な発達をはかつていくといふところにねらいがある、そう思つております。

それから人手の問題につきましては、お話のとおりでございまして、われわれとしても、これらの件数をこなすために、できるだけ増員なり、予算なりをかけるように努力をしておるのであります。なかなかそれにも限度がございませうので、実際の処理手続においてできるだけ簡素化の方向を取り入れておきたい、そういうふうにと考えております。

○大倉精一君 これは根本問題ですから、一ぺん大臣にも来てもらつてゆつくりやろうと思ひます。いまの免許行政の実態を見てみますと、混乱です。いま形容詞を使つていろいろ説明をされるけれども、その目的を達成するためには、これの人間が要る、それであればこれこれの予算が要る、こうしなければならぬでしょう。一向に予算も取らない、人間も採らない、簡素化する、簡素化する、そういう筆法でいけば、金ももらえぬからできるだけ人間を少なくして適当に簡単にやつてしまふ、こういうことになるのです。それからさらにまた、この運賃料金の問題につきましても、これまたさつぱり基本方針がない。

私はこういう問題もあとからいろいろまた委員会等でやろうと思つておられますけれども、免許行政の一番根本的なものはやっぱり認可料金ですね、これは非常にその心棒になる。それから免許行政を扱う人間の問題、これは非常にしんになると思ふのです。これがないから混乱状態になつておる。混乱状態におとしられているといふことは、

免許行政あつてなきがごとし、何も免許行政という意味がないといふことですよ。しかも、おそらく運輸省のほうではお手あげになつて、しかも過当競争は優勝劣敗——まあ弱いものは負けて強いものは残つていくだろう。これでは免許行政何のためにやつていくだろう。これでは免許行政何のためによつていくかわからぬと私は思うのです。ですから、いまの相澤君に対する答弁で、非常に簡単に事もなげに、簡素化してやりますとおっしゃいましたけれども、これは非常に重要な意味を含んでおりますので、あらためてひとつお尋ねしたいと思ひますが、十分ひとつ当局のほうでは意思統一をして、はつきり国民がわかるように答弁をしてもらふように、準備をしておらうようにお願いしたいと思つております。

○前田佳都男君 関連。この免許行政の問題です。これは免許の書類がスローモーションであるといふことが原因であらうと思ひますけれども、やっぱ免許を慎重にしなければいかぬ、そういうふうな原因から相当おくれしておる。それにはまた人足足りないから、いろいろな原因があると思ひます。ただ、それには、われわれもいろいろ意見も聞き、議論も——臨時行政調査会の答申というものはおそらく膨大なものだらうと思ひますが、その要点だけを資料としてこの委員会に出してもらうようにできませんか。われわれも新聞なんかで見ただけでも、自分であまり見ていないのです。おそろく膨大なものでしょう。どういふ点をついておるのか、またわれわれも必要によつては反駁もし、弁解をし、あるいは叱咤激励もしなければならぬと思ひますが、それを資料として出されませんか。大いにわれわれこの問題に関心を持っておるのです。

○政府委員(坪井為次君) まあ全体の問題でなしに、免許制の問題にからんで……

○前田佳都男君 その問題……

○政府委員(坪井為次君) わかりました。そういう要点といふですか、そういう問題を私のほうとして資料にいたします。

○前田佳都男君 たとえば、予算を取つてそれを

やるにしても、こういう問題があるのじゃないか——具体的に大いにやりたいのです。

○大倉精一君 私もひとつ資料を要求しておきます。

局長、いま免許行政をやつていくについては人が足らぬとおっしゃつたが、実際目的どおりにやつていくと思ふのに何人ぐらい人が要るか、それをひとつ計算して出してもらいたい。何人ぐらい要るか。

○相澤重明君 そこで、運輸大臣も出席したが、先ほど私が言うように、地方の陸運局には相当事案があるはずだ。本省の大臣決裁、局長決裁というものの、先ほどの御説明いただいたような、かなりの数量になる。そこで、人員が足りないといふことは、これはもう明らかだと私思ひます。

今年度——四十年の予算としては、こういう免許事業に対する担当者の定員増といふものはどのくらい自動車局では要求をしたのですか。これも大臣がおるから、率直に言つてもらいたい。

○政府委員(坪井為次君) ただいまちよつとその資料を持ち合わせておりませんが、いずれまた提出いたします。

○相澤重明君 そういうことだから満足な仕事が進まないで、大臣、まあこれは途中から来たけれども、結局いまの自動車関係の免許論というもののが非常に町に流れるといふことは、行政管理庁の勧告が出て、いまのお役所仕事のスローモーションに困るじゃないか、また自動車行政そのものが、それほど、何も免許までしなくてもいいじゃないか、届け出でいいじゃないか、許可制でもないじゃないか、こういうふうなことで出るといふことは、やはりあまりにも申請をしても長くかかり過ぎる、こういうところにも問題がありはしなかつたか。こういう点で、運輸省自体としては、歴代の運輸大臣はじめ局長も、かなり定員増はやつてき、あるいは大きい陸運局には自動車部も二部設置をやつてきたわけですね。そういうことについて、われわれはわかる。わかるけれども、現在の国民の要望しておる行政事務のスピード化

というものの、行政簡素化というものの、こういうものからいへば、もつとその要望に対しては、定員が足りないのじゃないか、こういうことはざつとばらんに出てくることではないかと私は思うわけがあります。そこで、四十年度の予算定員というものをどのくらいあなたの方のほうでは増員を要求したのかというのが私の質問なのです。この意味はわかるでしょう。あなたはどのくらいふやしてやるつもりですか、答弁してもらいたい。

○国務大臣(松浦周太郎君) 要求した人数ははつきり記憶しておりませんが、大体いまのお説は、六百五十万台以上あると思うのです。七十万台ぐらいになっておられるかもしれない。それが数年前にきめた人数で、不増不減の原則のもとに立っておるということは、無理だろうと思ひます。それで、いろいろ私は直接交渉しました。この問題は、自動車局の、あるいは航空局の關係の職員、組合の委員あるいは委員長から直接言われまして、閣議に直接交渉したのです。そのときは人数はきまりませんでした。局長が努力しまして、この分については、自動車のほうは百五人獲得しました。そのほかいろいろありますが、いま自動車の分だけ一応申し上げます。

○相澤重明君 大臣がそこまで努力したことは多とします。しかし、先ほど申し上げたように、全国の陸運局の事案を吸い上げてもらえなわかつと思ひます。これをひとつ大臣にさらに御努力願つて、できるだけ国民のそういう期待に沿うように、定員、予算關係もこれは取つてもらいたいと思ひます。

そこで、次に根本的な問題は、先ほど大倉委員も言うように、一度そういう許認可問題だけでも時間をかけて大臣とお互いに話をしなければいけません。これはききよりはるはるききで時間がありまけんから……

そこで、その次にお尋ねしたいのは、御承知のように、駐留軍の離職の問題、これは昨年アメリカのドル防衛から、また極東の戦略体制の変更

から、かなりの離職者を出しておるわけです。今年も、さらにことしの六月ごろまでにもかなりの離職者は出てくる。こういう駐留軍従業員は、比較的ドライパー關係が多いわけですから、あるいは整備關係が多い。そういう人たちは、トラックなりあるいはハイ・タクの会社設立をして申請をしておるわけですから、こういうものがかなり私はあると思ひます。いま運輸省で把握しておるのはどのくらいあるのかお尋ねをしたいと思ひますが、これは政府の中にも、内閣の中に駐留軍対策特別委員會等も設置して、この失業者の救済、いわゆる職業転換に積極的にいままでも進んできたわけです。ですから、できるだけ私はやはり、そういう技能を生かす、あるいは失業の期間をできるだけ少なくしてやるということが大事なことで思ひます。そういう点で、私自身もいろいろ陳情を受けているものもあるのだけれども、政府として把握しているのはどのくらいあるか、またそういう事案についてはどのくらい日数の中でこの処理ができるのか、ひとつお答えをいただきたいと思ひます。

○国務大臣(松浦周太郎君) あとで調べてお答えいたします。

○相澤重明君 いま運輸大臣からあとで調べてということですから、ひとつ調べて資料で報告してもらいたい。ただし、これはいま申し上げたように、内閣でもそういうふうに対策委員會まで持つてこの施策を進めているのですから、できるだけ失業の期間が、長く置かないというこのないやうに、これはひとつ特段の注意を払つていただきたいと思ひます。

次にお尋ねしたいのは、鉾山局です。先ほど運輸省で自動車關係について私御質問申し上げたのですが、特にいま公害關係といふものはききわめて国民世論として大きな関心を持たれておるわけがあります。その中でLPGとガソリン等の使用の問題について自動車局が把握しておる自動車關係の資料では、全体のまゝ六百七十万台近い登録車の中で、三万五千台をそのLPG使用車だと、こう言っているわけです。しかし、町に流す

ほうの有毒性液体の問題、あるいは黒煙の問題といふようなことを考えるとLPGのほうが好ましい、こういうようなことを言われておるのであります。ところが、通産省がいままでも統計上なり、あるいはこれらの液体を扱つておる本家本元のあなたのほうの立場としては、どういふふうにお考えになっておるか、比較されたことがございますか。あつたならば、その結果はどうなんですか、お答えをいただきたい。

○政府委員(大慈彌嘉久君) ただいま持つてきております数字は三十九年の九月現在で、実績としてLPGが四万七千五百台です。うち乗用車は四万二千六百六十八台という数字を持つてきておりますが、それだけでございします。

○相澤重明君 使用車はわかりました。そこで、その排気ガスの問題について、いわゆる公害といふ立場からいふ公害、これはいまスモッグの問題をはじめとして、たくさんはい煙等の問題も出ておられますね、公害として。そういう中にこの自動車の排気ガスの問題、これについて、LPGを使用した場合と、石油あるいはガソリン等を使用した場合、そういう場合の、公害の立場からいふとどちらが好ましいか、どちらがそういう害が多いのか、こういう点について研究をされたことがあるのか、また、したとするならば、その結果はどうなのか。

○政府委員(大慈彌嘉久君) ガソリンよりもLPG車のほうが公害が少ないと思ひますが、私のほうではまだ研究しておりません。運輸省のほうで御研究なさつておるような状況でございします。

○相澤重明君 これはやはり、運輸省も、科学技術庁も総理府の中で、それぞれやつておるようございしますから、これは通産省もひとつ、輸入することばかりが目的でないから、使用した場合の効果あるいはその結果の国民に与える影響といふもの、これはお互いに研究してもらいたいと思ひます。

それはそれといたしまして、その次に、最近非常にLPGの切りかえ、特に町を走る自動車――

ハイ・タク關係がLPGに切りかえるといふのが多いと、こゝにいわれている。で、最初にお答え願ひたいのは、自動車局にお答え願ひたいのです。いま許認可された自動車の中で、全部稼働しておりますか。私は、きょう雨が降つておりますから、新橋駅頭からタクシーを拾つてきたのであります。聞いてみるというので、会社にたつておる車がかなりあるというのですが、これが二割ないし三割くらいということはいわれている。それはどういふことかといふと、運転者の足りないといふのも一つある。それからガソリンが近ごろ配給が少ないといふのがある。特にLPGの少ないといふものもある。こういうことをいろいろ運転者によつては言つておられます。自動車局としては、どういふふうなこれを把握しているのか。つまり、休車率といふものはどのくらいと見ておるか。

それから、鉾山局のほうでは、たとえばいま言つた自動車に使う――四万七千台ですか、あなたのほうで把握したのは、それについてのLPGの使用量といふものはどのくらいなのか、それから国全体でLPGはどのくらい使われているのか、そういう点についてひとつおわかりの程度お答えいただきたい。最初自動車局からお答えいただきたい。

○政府委員(坪井為次君) タクシー關係で休車が多いという話は聞いております。その大體の原因は、われわれの聞いておるところでは、運輸者不足であるといふことでも二割くらいは休んでおるのではないかと推定でございします。それからそのほかにも、トラックその他でも運輸者不足という声は聞いておりますけれども、それがどの程度車が休車しているか、そういうことについては調査してありません。

○政府委員(大慈彌嘉久君) LPGの需要量でございしますが、本年の需要量は全体で二百五十万トンであります。そのうち自動車用が四十万四千トンとなっております。

○相澤重明君 最近、四日市ですか、シエルが火

災か何か起こしたですね。それでLPGの供給制限というふうなものが行なわれておるといふように聞いておるのですが、政府としてはこれを把握しておりますか。

○政府委員(大慈彌嘉久君) LPGの需給状況でございますが、最近相当需給の逼迫を来たしている状況であります。ただいま御指摘いただきました四日市のこれはプラントホーマーでございますが、ちょっと事故がございましたが、その需給に及ぼす影響はそう大きいものとは考えておりません。ただし、全体の状況を申し上げますと、三十八年度のLPGの需要は全体で百五十七万トンであつたわけでございますが、三十九年度については、当初は二百万トンの見通しを持っていたわけでありまして、その後、その状況がとて逼迫しそうです。需要がもっと伸びそうですというので、先ほど申し上げましたように、二百十五万トンという計画を組んだわけでございますが、最近の状況は、だいぶ逼迫しているのではないかと考えるのです。

○相澤重明君 政府のほうで把握しているのが少し甘いように私は思うのですが、これは町の話です。私も、私もが車に乗って見て、そういう運転者の人たちの話を聞き、事業家の話を聞いてみると、この四日市の事故によって供給制限五〇%と、こう言われておる。五〇%ということになるば、あなた、半分ですからね。そういうことになる、先ほど運輸省なりあなたの方で御説明されて、非常に好ましいことだということではあるけれども、せっかく設備をしても、これは休車をせざるを得なくなる、こういうことになるわけだ。私はまあ、大衆の足、いわゆる公共性を持ったこの事業については、できるだけやはり政府も確保しなきゃならぬと思うんです。雨が降ったときには自動車に乗ることができない、天気のないときには車が幾らでも寄って来るといふようなことにはしたくない。したがって、駅構内にも駅構内待ちという特別の自動車まで配置をするというところまでできたのも、そういうことだと思ふんです。

す、大衆の足を確保すると。そういう意味で、私は、通産省自体も、LPGの需要が増大をしたけれども、それじゃそれに対する手当てはどうするか、こういうこともやはりこれは政府として考えていいことではないかと思ふんです。昨年、新潟のあの火災による石油、ガソリンの問題について、非常な制限をしなきゃならぬということもあつたし、こうしたものもやはりLPGの制限も出てくるというふうなことになる、これは一つの業界のことだわというわけには私はいかぬと思う。すぐ警備の、台所に響き、大衆の足に響くということになるわけですから、やはりその手当てをしていかなければならぬのじゃないか、こう思ふんですが、それに対して——今年度の二百十五万トンの需給見込み、これに対して手当てはできているんですか。たとえば、あなたの方で、いろいろ通産省鉱山局としては計画を持っておるようでありまして、具体的にどういふ地域からどういふふりにこれは確保するんだというふうなことを現在お考えになっておったならば、それをひとつ御説明いただきたいと思ふ。それから、いまの四日市の事故による応急態勢といふんですか、そういうふうなものもあるわけですが、これはお尋ねしたかったんですが、把握が不十分であれば、これはお歸りになったならばさつと調査をされて対処されたい、こう思ふんです。

○政府委員(大慈彌嘉久君) ただいま、先ほど申し上げました二百十五万トンの需要はまあかなりよろし、それに伴う生産計画はできております。できておりますが、この二百十五万トンでは少しもた足りなくなつたのではないだろうかという懸念も持っております。

供給のほうでございますが、供給のほうは百四十八万トン、もう大半以上は製油所から生産されるわけでありまして、これは先ほど申し上げました当初計画の二百万トンのときには、百三十八万トンという生産を見越しておりましたが、需給計画を改定するに伴ひまして、できるだけLPGをたくさん生産するようにということで、百四十八

万トンまで持つていったわけでございます。この数字は、当初の製油所の生産計画に對しましては、七割ほど上昇させております。今年度はガソリン需要そのものは、当初計画から見まして七割ほど実は下がりますが、本来ならLPGの生産も下がらなかつたわけでございますが、極力とるということでも、このまま持つてきてまして、それから輸入のほうも、当初の計画より七万トンばかり多く入れているんです。そういうことで極力努力をしまして、この二百十五万トンまでまかなえるわけでございますが、最初申し上げましたように、この数字だけでは、最近の状況だと、ちょっと心配になつてきたような状況でございます。何とかして応急に、最も必要な部面に計画的に出荷をするというふうなことで、当座をしのいでいきたい、こういうことといたしまして相談をしております。

○相澤重明君 最後に、いまの当面する対策、それからこれからのLPGの需給の見通しに對する対策と、二つあつたと思ひます。そこで、そういう点を通産省としておやりになつておるわけでありまして、これは先ほどの自動車工業生産とも関連を、あるいはまたLPGそのものの問題については一般家庭用なりあるいは自動車関係との問題も当然出てくるわけでありまして、経済企画庁なり、総理府なり、そういう中で總体的に指数というものをあつくりになつてやるのですか、それともあなたの方で、通産省だけで独自の数字を出されておられるのか、そういうことをお聞きしたい。石油製品の出産についてもお考えをひとつ聞いておきたい。

○政府委員(大慈彌嘉久君) 石油製品の需給計画につきましては、石油業法というのがあります、石油審議会にかけまして決定をするということになっております。したがって、これは、私どもといひますか、通産省のほうでいたします。

○大倉精一君 LPGAに關連しまして、その安全性ですね、認可の基準、これに關連する交通安全の問題について、この際関連してお伺ひしておきたいと思ひます。

第一番には、LPGAのタンクですね。あれ

は、大阪でも爆発をして、非常に問題が起こつたのですけれども、実は私の家の前に起こつてゐるのですが、これは私のためにといふふうにとつてもらつては困るので、方々にこういう事態があるだろうと思ふからお尋ねするのですけれども、あつたガソリン——プロパン・スタンドですね、これの許可をするという基準はどういうところに置いておられるのですか、プロパンのタンクです。

○政府委員(大慈彌嘉久君) 消防法と高圧ガス取締法と二つの法律がございまして、そのうち高圧ガス取締法は通産省のほうでやっております。その取締法に基づきます基準によつて許可をしていくわけでありまして。

○大倉精一君 これは私はしつうとでわかりませんから、きょうは警察のほうも来てもらつておると思ふのです。それで、状況を申し上げますと、私の家の前の道路は、約七メートルぐらいあると思ひます。それで、私の側もずっと住宅になつておる、その裏が電電公社あるいはその他の建物があつて、何か準工場地帯みたいなやつになっているので、そこ、町内の知らぬうちにできましてから町内びくつきりして騒がだしているよりなかつたらうなんでしょうけれども、大きなプロパンガス・タンクが二基できておるわけですね。それで、この爆発について近所が非常に不安がつてゐるのです。ですから、こういうものを許可する場合には、あらかじめその関係する居住者等の意見も聞いて許可なり認可なりしなければならぬと思ふのですけれども、そういう手続はやつておいでになるのですか。

○政府委員(大慈彌嘉久君) 私のほうでは、これは軽工業局がやつておられて、ちよつときよりは私勉強してきておるもので、あらためて申し上げることにして、きょうは失礼させていただきます。

○大倉精一君 それでは、いまの問題は担当官が御出席の上、あらためて質問することにして、国鉄さん、あるいは運輸省に聞きたいのですけれど

も、例の口鉄法改正が通りまして、それに基づいて、いろいろ口鉄のほうでは民間企業に投資をするという運びができておるわけなんですけれども、最近において、いわゆる小口貨物の合理化というものが具体的に問題になって、何か別会社をつくって投資するとかしないとかいう問題が出てきておるのですけれども、この問題が方々に波及をして非常に物議をかもしておる、こういうふうな状態のようでありまして、これに對するひとつ経過 現状について御説明を願いたいと思ふのです。

○説明員(磯崎敬君) 口鉄の投資の問題につきましては、すでに二年ほど前の国会におきまして、口鉄法第十六条を修正していただきまして、口鉄に關連する諸般の運輸關係の事業に投資できるようになつていただきました。その具體的内容は運輸省令で定めていただくことになつたわけでございます。ただいま先生のお話になりました、いわゆる私のほうの扱つております小口貨物と申しますのは、一車を貸し切らないで荷主が小さい貨物を自分で託送する、實際には運送店を通して託送いたしますが、その小口貨物をどうしたら合理的に輸送ができるかというために、いろいろこの数年來考へておつた問題の一つでございます。これにつきまして、すでに前国会で御質問がございましてお答え申し上げましたが、現在口鉄でやっておりますあらゆる輸送の中で、非常にその経費がかかりまして能率が悪いのが、この小口貨物でございます。非常に人手を食ひ、そのわりに貨車の積載効率が悪い、貨車の使用数も非常に多いということ、これは世界各國の口鉄道がそうでございます。何となく小口貨物というものを合理的に輸送しないと、口鉄道というものはその面から衰亡を來たすというのが一つの常識になつておるわけでございます。これはもう御承知のとおり、それに対しまして、それを救済するいわゆる混載という制度が、これも古くからあつた制度でございますが、この混載制度というものは、現在では各運送店が、自分が荷主を集めてばらばらに貨車を

借りてやつておるということで、この混載制度そのものにつきまして、いま非常な不合理な点があるわけでございます。これを何とか合理化しなくちゃいかぬということで、一兩年前から、これを實際扱つてゐる運送店は約二百社くらいでございますが、この約二百社がめいめいやつております混載制度をどうしたらもっと合理的に能率的にできるかという角度から研究いたしまして、もちろん、一番簡単に申しますれば、それを全部まとめてしまひまして、そして一つの意思でもって、東京なら東京で集まつた、運送店の集めてきたものを一つの頭でもって全部貨車に積み込むということにすれば非常に合理的になるわけでございますが、これは非常に極端なやり方なわけでございまして、そこまでいかなければ、従来の運送店の創意くふうなり、あるいは得意先というものを、お互いに利益を侵食されないで、しかも、口鉄輸送の面で合理的な輸送ができる方法がないかということ、口鉄だけの知恵ではとても足りません。

で、實際はほとんど一年かかちまして、運送店からも代表者に来てもらひまして、いろいろ、もう十回以上にわたりました。具體案について協議をしておる最中でございます。昨年の秋——ちよつときより書いたものを持ってまいりませんでした。が、一応の、一つの妥結点に達しまして、そして、何と申しますか、一つのオルガニゼーションと申しますか、わざわざ仕組みというこゝばを使ひますが、一つの仕組みをつくらせて、ひとつ合理的な形で小口貨物の輸送の合理化をやらうじゃないかというところまで意思がまとまつたのが、昨年のたしか十月か十一月だつたと思ひます。

その後、その具體化につきまして、これはいろいろ具體化のしかたによりましては、各運送店間の利害が相反する問題も実はございます。ある場合には、非常に利益をこうむるところがあるかと思ふ、ある場合には、非常に従来の基礎を侵食されるというところがございます。その抽象論でまとまつたあとの段階になりますと、必ずしも意見が一致せず、いろいろ各会社により

まして意見が違つて、具體化になりますと、意見が必ずしもまとまつてまいつておらないような実情でございますが、しかし、これもいつまでもほりつておくわけにまいりませんので、何とかこれを一つのものにまとめたといふことで、現在關係のいままでやりました會議をさらに強化いたしまして、いろいろ具體的な打ち合わせをしておる最中でございます。

私どももいたしましては、極力、既存の運送店の持つておる力をかりて、しかも、あまり大きな利害關係の變化なしに、そうして口鉄の輸送の合理化ができる、こういうふうな方法でこの問題をもとめてまいりたい、こういうふうに思つております。まとまりました暁には、もちろん、口鉄法第六條によりまして、出資の対象になる事業でございますので、出資をさせていただくつもりでありますが、現在、その話をとりまとめておる最中でございます。

○大倉精一君 大体大まかに言つて、原則的に話がついたと言つておられますけれども、その大まかな原則論だけを聞かしてまいりたいと思ふのですけれども、ただ、ここでお断りいたしますけれども、私は御承知のように、日通出身ですけれども、日通という立場で質問しておるんではなくて、通運事業という立場から言つておるんです。私も昭和六年からずっと日通におりますけれども、御案内のように、混載というものは通運事業にとつて心臓部になる。つまり、車扱い、あるいはその他の扱いについては、ほとんど利益がない。たとえばミカン箱一個、アパートの上にかついで上がつて、配達料三十五円。これで思つていゝ、各社とも、したがつて、これは、何らかの方法でもつて形が変わつていくことになる。非常に問題は深刻になつていく。そこで、兩年もかからなければ話がかないと思ふのですけれども、大體原則論というものは、大まかに言つて、一口に言つて、どういふ精神的なものですかね。精神的と言つては変ですが、どういふような中身ですか、具體的に。こまかいことは要りませ

ん。
○説明員(磯崎敬君) 私もあまり専門でございせんので、あるいは間違つてゐることを申し上げましたら、担当者あるいは運輸省の係のほうから修正していただくことにいたしますから、お許しを願ひまして私が申し上げますが、結局、現在各運送店が各荷主のドアにつきまして、小口貨物を持つておる。それを各運送店が自分の力で一つの貨車にまとめる分だけまとめて、そして口鉄に對しましては、いわゆる車扱い運賃という運賃を払う。そして荷主からは、特別な運輸大臣の承認がございまして小口混載貨物率というものをもらひます。この小口混載貨物率は、荷主から収受するものは小口貨物よりは安いけれども、もちろん車扱いよりは高いということで、結局、荷主からもらひます小口混載貨物率というものと、口鉄に払ひます車扱い運賃の差額が、通運業者の収入になつておることでございます。したがつて、その考え方については變えることなしに、もつぱら各運送店の集めてまいりましたものを、ともかく、たとえば沙留駅なら沙留駅にいたしまして、あそこには三つか四つの通運業者がたぐさん集まつておる。それを一つの目でもつて見て、全體、たとえばAが百個集め、Bが五十個集める。これを百個と五十個ではばらばらに混載したんでは非常に不経済だから、これを百五十にして、能率的な貨車の使い方をしたい、こういう考え方でございます。

ただ問題は、そこで、そういうことをする仕組みと申しますか、口鉄がじかにやればよろしいのでございますが、口鉄がじかにやういふことをやるのは非常にむずかしい。したがつて、専門家でもつて、しかも、通運業務のこともよく知り、口鉄のこともよく知つておる人が、各通運業者が集めてまいりました荷物を一つの目で見て、そしてこれをどこ向けの貨車、どこ向けの貨車というふうに分けをして、そして混載を組み立てたい、こういう考え方でございます。その際に、強制的にこの会社に入らなければ混載を仕立ててい

○大倉精一君 大体アウトラインはわかりましたが、そういうところにいま非常に混乱が起こつてゐるのじやないかと思うのです。通運業者ばかりじゃなくて、どこの業界でも、各業者はそれぞれ伝統と特質を持つてゐる。それをあんだのはりから、こゝういふものをつくるから、集まりたいやつは集まつてこい、集まりたくないやつは自分でやればよい、こゝうやつて業界に一つの混乱を起こすやうなことは、これは国有鉄道としてはやるべきでな

○説明員（磯崎君）　その点につきましては、私のほうには、小口貨物はもうからないからこれをやめてしまいたいという意味でなしに、現在のような小口輸送をしておりますと、到達時間と申しますか、荷主から荷主へ行く運送時間は、非常に時間がかかってしまふ。途中で何べんも積みかえ、中継しなければ、出発地から目的地まで行かな

国家的な、中小企業を援助するとかという次元の高い問題よりも、もう一つ前の利用者と通運業者と国鉄の三つがよくなる方法をどうしたらいいかという角度からいたしまして、現在のよい段階になっておるようなわけでございます。

○大倉精一君 私の非常に疑問に思うことは、国鉄のほんとうの目的というのは、会社をつくってそこへ投資をする、これが目的じゃないかというふうな気がするのですね、端的に言ってですよ。小口の合理化については、だれも反対するものはないと思うのですけれども、その手段、方法について、いわゆる仕組みということばを使つて、どういう仕組みでやつたらいいかという方法になっておると思うのです。私は、仕組みというのは、自分で運送屋やつてきて、三つぐらになるのじゃないかと思うのです。会社をつくるか、あるいは協同組合をつくるか、あるいは、どこか胴元があつてさし込みをやつていくか、このくらいじゃないかと思うのですよ。こういう点については、やはりこれも先ほど申しましたように、大企業にしろ中小企業にしろ、それぞれ混載というものを中心として経営をしておるのですね。これを上のほうから形を変えようなかつこうでおつてくるといふことは、これは特に通運業者と国鉄の關係からいいますと、好ましくないといふ私は思うのですね。それで、むしろ、これは国鉄に密着しておりますから、アドバイスはけっこうでありますけれども、こういうものをつくれ、ああいうものをつくれ、こうじゃなくて、やっぱり業界なら業界のほうで合理化しよう、こういうふうに合理化しようじゃないかということが、大企業にしろ、中小企業にしろ、共通点は一致してあるのですから、利害は、むしろ競争關係はあります。そういうようなこともって業界に混乱が起こらないという、これが第一条件じゃないかと思うのですね。いまおつしやるとうるよとていうと、入るものと入らぬものとある。しかたがない。こういう点で業界を二分して対立抗争を続ける。そういうことは好ましくないのじゃないかと

思う。かりに大企業の大きいのがあつて、あと中小—小さい。そのために別の方法を考えればいい。それを、国鉄みずからが業界を二分して対立抗争させ、しかも、国鉄みずからが資本を投資をして、その積極的役割りを果たさうという。これは、私はちよつと形としてはおかしいのじやないかと思ふのです。そういうふうにお感じになりませんか。つまり、二分した場合に、片一方には国鉄の資本が入つておる。片一方には国鉄の資本が入つていない。国鉄の資本の入つておるほうと、入つていないほうと、対立抗争させる。しかも、この通運業界というものは国鉄に密着しておるのです。これは業界にとつて正常な状態ではないと私は思ふ。しかも、各業界とも、運輸大臣から免許を得ている。免許を得ている業界で、また公益事業という大事な事業を遂行している業界なんだ。そういうのををそういうふうにあいに対立抗争させていくという指導のしかたは、これは疑問に思ふのですが、いかがですか。

○説明員(磯崎敬君) もちろん、私といたしましても、通運業者は国鉄の手足であると申しますか、むしろ逆に通運業者が私どものほうを利用をして運送していると申しますか、端的に申しますれば、利益の高いものがあるいは自分のトラックで持つていく、利益の低いものを鉄道に持つてくるといふようなケースもないわけではないのでございまして、いわゆる通運事業法による利用運送という運送の形態がございまして、その典型的なものが混載輸送でございまして、したがって、私どももいたしましては、極力、中小企業も大企業も一緒にいまして、どうしたらこの小口貨物が最も合理的に一年間二十億トンくらいございまして、ですから、国民生活に最も密着したこの貨物をどうしたら最も合理的に輸送できるかという角度でございまして、いままでも一年ほど研究してまいつたのでございまして、私としてはあくまでも最後まで

全業者が一致した意見になることを希望しつつ、この問題の解決に邁進したいと思つております。いつまでたつても自分の主張をくすさないで、絶対におれのことは他人に容れさせないというふうなことになしに、各業界、大企業も中小企業も一緒になつて、この国民に一番関係の深い小口貨物の合理化にあらゆる努力を重ねるという方向につきまして、今後ともできるだけの努力をしてまいりたいと、こゝろに思つております。

○大倉精一君 大体そうしますと、方向がわかつたやうな気がしますが、それでも、それでは業界を二分をする。二分をして、片一方のほうに国鉄が資本を投下して別会社をつくる、こゝろに片一方のほうに国鉄は投資をしなければならぬか。業界自体ではやれないのですか。

○説明員(磯崎敬君) 大倉先生は、あくまでも二分することをたてまゝとしての御質問ですが、私どものほうとしては、極力二分されないやうに、大企業も中小企業も一つの目的に沿つて、いわゆる仕組みを育成強化することに努力してもらふといふふうに考えております。

○大倉精一君 その新しい形態、仕組みですね、これには国鉄さんはやはり投資をしていくといふ、この御方針には変わりはないのですか。

○説明員(磯崎敬君) その点は、もしそういう形ができれば、投資をしてまいりたいと、こゝろに思つております。

○大倉精一君 国鉄の小口扱いの仕事に従事している職員は何人くらいいるのですか。

○説明員(磯崎敬君) 現時点で約七千五百人くらいだつたと思ひます。

○大倉精一君 大体年齢は幾つくらいですか。

○説明員(磯崎敬君) 大体平均年齢が三十五才から……、わりあい小口貨物に従事している連中は、先ほどちよつと申しましたが、駅でもって貨車から貨車へ荷物の積みかえを必要といたします。その積みかえと申しますか、私どもは中継といふことばを使つておりますが、中継の職員が相

当でございます。それから、あとは駅の窓口で受託する人たち、これはわりあいに数が少のうございしますが、たしか、数から申しまして、中継の小口関係の人は、多分三十五才から四十才くらいのおりあいに高年齢者層だといふふうな思つておりますが、ちよつといふ数字を持つておりませんが、大体の推定でございまして。

○大倉精一君 大体、そうすると、四十才前後の方が七千人くらい——これは相当たいへんな問題になつてくるだらうと思ひますが、その職員の方々の処遇はどういうことになりますか。

○説明員(磯崎敬君) この小口貨物が、国鉄だけの側から申しましてベシしないと思ひますのは、やはり非常に手数がかかるという点でございまして、したがつて、この七千五百人の人が、今度の新しい形にすれば何人になるか、ちよつと私はいま記憶いたしておりますが、相当数が減つてまゐると思ひます。これは来年度以降のいろいろな新しい仕事のやり方がございまして、いわゆる小口貨物の関係で要らなくなれば、そのほかの新しい職場に配置転換するなり、あるいは駅のほかの仕事に従事するといふことでございまして、たぶん御心配の点は、多少年齢が高いので、よそへ持つていきどこがなないじやないか、こゝろに御疑念もあるやに拝察いたしました。その点につきましまして、具体的な事例をいたしまして、極力適当な職場をさがしたいと思つております。現に、昨年閉鎖いたしました志免鉱山におきましても、ほとんど五十才前後の職員が約千五百人、完全に三カ月ぐらゐのうちにあらゆる職場に吸収されておりますので、私どももいたしましては、できるだけ努力を払ひまして、なるべく運輸関係、そのでなければその次のしかるべき職場に転換することもあるかならぬといふふうな考えております。

○大倉精一君 いま国鉄は、職員全体の年齢構成の点について非常に苦勞しておられるのではないかと申すのです。いわれるところのちよらん型ですね。このちよらん型の年齢構成について

は、たぶん昭和三十五年だつたと思ひます。けれども、組合との雇用関係の記録——昭和四十年以降、四十才以上の者を、何とかしてちよらん型の年齢構成を直せ、こゝろに勧告があつたと思ひます。それによつて、こゝろに何とかなければならぬといふことですね。これに七千人といふものは非常に密接に関係をしてゐるのです。そういう点を国鉄労働組合としても心配しておいでになるのではないかと申す。さらにまた、通運業界のほうにおきましても、今度新しい会社ができた、おれたちの行くところがないじやないかといふことで、国鉄労働組合のほうと、通運の組合のほうと、心配点が一致しておるから、両方とも反対しておると思ひますが、そういう点について心配要りませんか。私はその点が非常に大きな眼目の一つではなからうかといふふうに思ひます。

○説明員(磯崎敬君) その点につきましては、私通運業界の労働問題まで詳しくは存じませんが、私のほうの問題に關しましては、初めいろいろこのやり方につきましても考え方がございまして、で、一時、たとえば率直に、先生のお話のごとく、中ぶくれ、ちよらん型を削減する一つの方法じやないかといふやうな誤解を招いたといふことも、一年ほど前にはございまして、けれども、その点につきましましては、最近の国鉄における仕事のやり方等をあらためて見れば、人の首を切るどころか、人をふやさないければならぬといふ事態になつてゐることは、御承知のとおりでございまして。したがつて、この連中がいわゆる国鉄の人事政策の犠牲になるというやうな角度での反対は全くございせんといふことを確言申し上げま

す。ただ、具体的にその処理はどうなるかといふことにつきましましては、もつと各地各地の人間の需給状況と見合つた上でできなければならぬ。その点は十分組合と話し合ひたいといふ、こゝろに存じております。

○大倉精一君 ちよらん型はばつさりと言ふことはできませんが、問題は、どこの職場にと

するか、これが問題です。どこへ行ってもいいというわけではないのです。どこの職場にどうするかというなかなかまいあとのつけ加えがありますが、それが問題なんです。そういう問題も労働問題からあるのです。

重ねてひとつ伺いますけれども、たとえば新しい会社をつくった場合に、そこへ国鉄が投資をしなればならぬという必要性ですね、目的ですね、それはどういふことですか。

○説明員(橋本敬三) もし一つの企業体になりますれば、これが組合であろうと、企業体であろうと、これは別といたしまして、一つの形になりますれば、一日にそのものの使った貨車が約三千両近い貨車になります。そのものがどういふ形で、どういふかまえて貨車を使うかというところは、ほかの荷主に対する影響も非常に大きい。したがって、私のほうは、現在一日約十両の貨車を動かして、そのうち実際に日曜日で荷物を積み出すのが三分の一の三両でございまして、そのうち約一割というものにつぎましてその特殊な荷主が大きな力を持つというところは、非常にほかの荷主の立場と申しますか、国鉄輸送全体の立場から見ると、貨車の配給なり何なりを考えなければならぬ課題が当然あると思います。これは、国鉄は、利用される全体の荷主の方々の立場に立つてものを考えるなければならぬということを考へますので、当然国鉄の運営には非常に深い関係がございまして、したがって、国鉄法第六條の仕事の範囲内に該当いたしますので、私どももいたしましては、投資をするのに最もふさわしい事業体である、こういうふうな考へております。

○大倉精一君 投資しなくてもいいんじゃないですか。投資しなければならぬという一つの決定的な要素があれば別なんですけれども、いまのお話を聞きますと、非常に密接した業務である。こうなつた場合に、かりに二つでできた場合に、それでは片方だけ投資をするというのはいかがいじゃないですか。二つ投資をしなればおかしいじゃないですか。そこに何か理屈の合わない点がある。しかも、業界のほうで、私のほうでやりますというところであれば、やらしておけばいいのであつて、国鉄が通運業界に投資をしなればならぬのだと、こうなつてくれば、日通にも投資すればいいし、あるいはほかのものにも投資すればいいし、そういう理論でいくとすよ。その辺がどうも一貫していないように思ひますね。

○説明員(橋本敬三) その点につきましては、現在のいろいろな経済機構の中の仕事のやり方で、ただ力関係なり契約関係だけでその仕事を押えていくのか、あるいはほんとうに資本的にもつながつた形で仕事を共同してやっていくののがいいか、これはいろいろ議論がある点だと思います。もちろん、絶対的な資本関係がなければ共同して仕事ができないかと思ひます。それはそういうことは必ずしも言えないと思ひます。現に、日本通運にいたしましては、私どものほうは約五割でございまして、すでに投資をいたしております。これは形は違ひますが、もちろん非常に大きな投資をしておつたものを、終戦直後の集中排除の形で全部株を平放しました。しかしながら、国鉄共済組合という名前前で約五割近い株を現在持つております。片方ではそういう株を持ちながら、現在二百数十店の終戦後の免許いたされた運送店につぎましては株を持たないでやつておる。こういうふうな現在でもいろいろ形は違つておりますし、いろいろいままでの過去のいきさつ等もございまして、できればやはり共同してほんとうに唇齒輔車の関係で仕事をする場合には、現在の経済機構ではやはり資本的にもある程度のつながりがあつたほうがやりやすいというのはいふまでもないかといふふうに考へます。

○大倉精一君 まあいろいろ言ひ方があると思ひますけれども、株を持つたほうが仕事のつながりやすいといふことは、どうも私はふに落ちないのです。しかも、今度新しくできる会社は、これもやつぱり五割程度の株をおやりにするのですか。それはいかぬだろと思ひますけれども、ですから、そういう議論は別にして、私の

念願するところのものは、新しい仕組みはいろいろ考へてなつてけつこうですけれども、国鉄みずからが、長い歴史を持つ業界といふもの——大小はありましようけれども、これを二分して、片方ほうにウエイトを持つて投資して、そして相対立抗争させるといふことは、国鉄みずからが買つて出るべきじゃないと、私はこゝろ思ひます。まあそういう点についてひとつ十分に御検討願ひたいのです。

そこで、これは運輸大臣にこの際念を押すと言つては変ですけれども、この問題は日鉄法改正のときに十分なる議論を尽くしているのです。どういふところに一体投資をすべきか。そこで、国鉄に密接に関連する事業といふのは一体どんなものかという議論まで具体的にやつておられます。これは社会党の反対、自民党の賛成で押し切つて通つた法律ですけれども、そのときに斎藤運輸大臣は非常に重要な発言をしておられます。たとえば、こゝろも言つておられます。私は当委員会あるいは国会等で問題になるような仕事は、投資はこれはどういふことができるものではない。必ずや当委員会あるいは国会全体においても問題がないといふものでなければ私は投資ができない、かやうに考へておられますので、できた以上は非常に幅広く歩き出すのじゃないかという御心配は、国会がある以上御心配がない。こゝろいうぐあいには言つておる。あるいはまた衆議院の議事録を御紹介申し上げますと、久保委員の質問に對しましてこゝろいふ答弁をされておる。「私は、国鉄がその資本の力をもつて民間企業を圧迫するといふことがあつては、絶対に相ならぬと考へております。事業として、あるいは将来考へられるようになるかもしれないが、それは国鉄の運営上直接に必要であり、同時に民間の方のその事業に参画をする、国鉄から投資をしてほしいといふやうな場合にすべきであつて、こちらから、民間が反對しているのに、民間事業に参画をしていくといふやうなあり方があつては絶対に相ならぬ、かやうに考へております。」こゝろいふ答弁をしておら

れます。なお、いまちよつとこちらのほうには見当りませんけれども、私の質問に對しまして斎藤運輸大臣は、「いわゆる民間のほうで十分にやれるやうな場合には投資をするのじゃない」、こゝろいふ答弁をしておられますが、これはやはりそういう趣旨のうちに大臣もお考へになつておるといふぐあいに考へて差しつかえありませんか。

○国務大臣(松浦周太郎君) ただいままで、いろいろ質問応答、お話を承つておりましたが、いままで斎藤前大臣その他の大臣の時代と今日置かれておる国鉄の現状とはだいぶ違つておると思ひます。こゝろいふのは、物価の値上がり及びベースアップといふものは年々かさばつていきまが、運賃はくづづけされておりました非常に低率なものであります。したがつて、国鉄の運営にあたつて、國家の公器としてその使命を全うし、さらにいまお話にありましたやうに民間企業を圧迫しないといふやうな両方の矛盾する点を解決していくためには、国鉄及び運輸省におけるあらゆる機関を総動員いたしましていろいろと研究をいたしまして、國家のお役に立つやうに運営していかなければならぬ。その最終の目的は、國鉄の施設並びに経営方法は近代的でなければならぬと同時に、運賃その他サービスが全國民に喜ばれる愛される鉄道にならなければならぬといふ、二つの大きな使命を持つております。それを全うするためには、ただいま申し上げましたやうに、國鉄内におけるだけの知識で足らなければ、さらに学識経験者、経済人等と呼ばれて知識を動員し、さうして足らざる点を補つていかざるを得ない、かやうに考へるのであります。法律に關係する問題に對しましては、鐵監局長がおりますから、そのほうでひとつ御答弁を願ひたいと思ひます。

○大倉精一君 これは大臣、物価の値上がりには關係がないのです。情勢の変化にも關係がないのです。日鉄法の改正といふものの眼目は、どういふところへ投資をするか、これが国会論議の中心だつたんです。私はあのとき、一々問題があればそのつど投資をする対象を法律に書け、たと

えは京葉鉄道とか臨海鉄道とか書けと言ったんですけれども、これは国会の御審議があるというお話だったんです。そこで、あいまいであるから——どういふところに投資をするのか、これが原則だったんです。投資の場所について、もう一回繰り返すという、斎藤運輸大臣は久保委員の質問に対して、「私は、国鉄がその資本の力をもって民間企業を圧迫するといふことがあつては、絶対に相ならぬと考えております。事業としては、あつては将来考えられるようになるかも知れませんが、それは国鉄の運営上直接に必要であり、同時に民間の方もその事業に参画をする、国鉄から投資をしてほしいといふような場合にすべきであつて、こちらから、民間が反対しているのに、民間事業に参画をしていくといふような方があつては絶対に相ならぬ。それから、さつきも出てまいりました、私の質問に対しまして、「国鉄の利益を追求するために投資をするとか、あるいはまた、民業で十分やれるものに手を伸ばすとかいふことは、これは絶対に慎むべきものだ、かように考えております。」と、こゝろ言つてゐる。これは物価の問題じゃなくで、国鉄の投資をする場合の心がまえである、いわゆる投資に参画する原則論を、法律審議のときに、当時の運輸大臣、責任者が答えておいてになるのですよ。これは、私は別に物価の問題と関係がないと思ふ。

○国務大臣(松浦周太郎君) 物価の問題と関係ないことはないので。それは物価の問題にも大いに関係がありますし、収入と支出のアンバランスの指数から見て、最大限の努力を払わなければならぬ。さりとて民間企業を圧迫してはならないと言つてゐるのです。だからして、それについて

るつもりであります。

○大倉精一君 どうも私の質問がへたなのか、よくびんと来ないんですけれどもね。なるほど、物価が上がり国鉄の経営が苦しくなつて合理化しようという、こういう点については、私も反対するものじゃありませんよ。やり方なんです。今度、いま問題にしておるのは、たとえば新しい会社をつくつて新しい方法でやろう、この場合に投資をするかどうかの可否について、いま中心になつてゐるわけなんです。この投資についての問題については、先回の当委員会のときに、斎藤運輸大臣はこゝろいふ答弁をしておられる。これによつて、この法律といふものが通つておるのです。今度は、これが違ふのだといふことになる、投資原則がすつかり変わつてくるのです。そうすると、この法律審議はどんなことをやつたのかといふことになるのです。だから、われわれはこの法律に反対しましたけれども、こういうような中身であるといふことを承知してこの審議をやつた、投資といふものはこういうものであるといふこと。この趣旨といふものは、やはり大臣も、これは国会のこの法律に付帯をする一つの中身である、こゝろお考えになつておると思ふのです。ですから、いわゆる会社をつくることの可否とは別なんです。それを言つてゐるわけじゃないのです。こゝろいふことと解しておられるが、やはり国鉄の投資の場合にはこゝろいふ原則でいべきである、こゝろお考えと思ふのです。どうですかね。

○国務大臣(松浦周太郎君) いまやつてゐる事業と法律との関係、及び前の大臣の発言と現在の事業との関係については、ひとつ局長から答弁させます。

○政府委員(佐藤光夫君) 先ほど来、国鉄副総裁から御説明がありましたように、小口輸送改善の際の現実の積み増しをどういふふうにしていくかという問題がありまして、これは説明がありまして、現に国鉄が関係業界と鋭意折衝を重ねておられる段階でございますので、大倉委員の御質問のように、実態的な問題があると思ひます

が、法律的な点についてだけ問題を限つて御説明をさせていただきます。お話がありましたように、日本国有鉄道法第六條の投資事項については、しばしば先ほど来お話がありましたようなないきさつで修正があつたわけでございますが、現在問題になつております、国鉄副総裁から説明がありました小口輸送を扱う会社につきましては、第六條の「日本国有鉄道の運送事業と直通運輸を行なう運送事業その他これらに準ずる日本国有鉄道の運送事業と密接に関連する運輸に関する事業」といふものに、法律的には該当するんではないかと思ひます。ただ、御承知のように、第二項で、政令でその事業を定めることになつておりますので、具体的には、政令の問題になるかと思ひますが、その前提となる実態的な問題について、いま鋭意国鉄が折衝しておられる段階というふうな承つておりますので、それらの帰趨を待つてから、法律的な結論を思つております。

○大倉精一君 そゝういふことを聞いてゐるのじゃなく、国鉄に聞いてゐるのは、ずつと経過を聞いておりました。大臣に聞いてゐるのは、確かに、この法律によつて個々に投資をするとは法律違反じゃありません、密接に関連する事業ですから。だから、そゝうなつてくると、あの法律審議のときに問題になつたのは、こゝろいふ解釈でいけば、何でもかんでも全面関連しておるのじゃないかといふことになる。遊園地にしろ何でもかゝつてくるので、この法の運用上どうするのだ、具体的に、どういふ精神でもつてこの投資事項を運用していくのだ、こゝろいふ観点から質問した。その結果、いまちよつと読み上げたやうな答弁が大臣からあつたのです。こゝろいふ趣旨だと思ふ。民間がいやだと言つてゐる場合は、投資をするのじゃありません。あるいは民間で十分やれるところへ手を出すべきじゃないと言つてゐる。そゝうでございませうかといふことなのです。そゝういふうちに了承してきてゐるのですが、私が先ほどからずつと磯崎さんにも要望しておることは、もう業界を二分するやうな、そんなことをせずに、業界

の意見を統一して円滑にやつていけるやうにやつてもらいたいと言つてゐるのです。場合によつては、会社をつくつて投資をしていくんだと、こゝろいふ意思表示がありましたから、そゝうなつてくると、非常に心配である。そゝういふ心配があつたために、私もこゝろいふ法律のときにやつたわけですから、やつた結果、斎藤運輸大臣の答弁があつたものだから、国鉄と民間のほろりと話がついて、向かうのほろりも希望する、そゝういふ場合に限る、こゝろいふことになつてきたのです。この前の委員会では、それがいま曲げて、これは違ふといふことになると、これはわれわれは法律審議を何のためにやつたかわからなくなりまして、端的に申し上げまして、日鉄法改正のときの一番しんになる当時の大臣答弁は、大臣も確認をされましかどうか。それはおれは知らぬと言われるのか、あるいは、この答弁は、その趣旨といふものは了承しておられると言われるのか、どつちかといふことです。

○国務大臣(松浦周太郎君) それはもちろん、日本国有鉄道をつくるときの基礎精神はあくまでも守つていかなければならぬと思つております。

○大倉精一君 日鉄法改正のですね。

○国務大臣(松浦周太郎君) そゝうです。

○大倉精一君 そゝうしますと、どうも心配をしながら答弁をしてゐられるやうですが、こゝろいふ速記録があるのだから——これはちゃんと生きておるのだ、こゝろいふことではないのです。

○国務大臣(松浦周太郎君) 何かあるのですか。

○大倉精一君 要するに、大臣、むづかしいことじゃなくて、投資事項についてこゝろいふ原則があるのです。当時の大臣が言われておつたのは、投資といふものはそゝういふ場合にやるのだと、会議録になつておりますが、これはやはりこの委員会において大臣は否定されぬと思ふのですが、いかがですか。

○国務大臣(松浦周太郎君) その点は、先ほど申

し上げましたように、日本国有鉄道の創設精神によつてこれはあくまでも運営していきたいと思ひます。

○大倉精一君 創設精神じゃなくて、日鉄法改正のときに、国鉄が投資をする場合はこういう場合だ、あるいは、こういう場合にやるべきものじゃないという答弁がありますが、その答弁をここで否定をされるということになるとたいへんことになる。否定をされないと思ひますか。

○国務大臣(松浦周太郎君) 私は、創設精神というものは日鉄法という法律によつてできているものだと思うのです。それで、その中の全部の答弁が、全部調べてみなければ、はたしてその日鉄、この法律に全部が合っているかどうかから言ひます。だから私は、積極的に日本国有鉄道法による精神によつて運営していくと、こう言つてゐるのです。私はこれを質問したくありませんで、ごちやごちやしゃべつておつたのです。せつかくの日鉄法の改正のときに、われわれが精神を込めてここで審議をして、そして大臣からこういう原則的な重要な発言をいただいておる。これを大臣が確認されておれば、これから国鉄と民間との投資関係についてごたごた起り得ることではない、こう思ふのです。この点を大臣確認されますかと言つておる。確認されないと、言つたら、たいへんです。

○国務大臣(松浦周太郎君) そのとおり確認いたします。

○大倉精一君 それじゃ最後には、国鉄さんのほうにですね、この問題で紛糾を起さないように格段の努力をお願いしたいと思ひます。この際何かしなければならぬ。業界を二分して、片一方のほうに入つて、相対するといふようなことは、好ましくないと思ひます。そういうことをないようには御努力をお願いしたい、こういうことを要望いたしまして私は終わります。

○国務大臣(松浦周太郎君) 先ほど相澤さんからお尋ねになりましたときに、後ほど調べて返事をすると言つておきましたが、百五人獲得した。相

澤委員の要求の、自動車のほうの検査員、その他自動車の関係の増員の場合です。それで、二百五十三名要求しまして、百五人獲得しました。このことを相澤さんにお伝えしたいと思ひます。

○大倉精一君 それじゃ先ほどの続きですが、プロパンガスの関係も見えましたが。

○委員(松平勇雄君) 速記をとめて。

○委員(松平勇雄君) 速記を始めて。

○大倉精一君 プロパンガスの問題、これは時間がないので、次回に譲ります。

○小酒井義男君 運輸大臣の關係なんです、鉄監局長、自動車局長いらつしやるようですから、きょうは具体的な質問というよりも、むしろ今後の問題として要望をしておきたいと思ふのです。岡山県の井笠鉄道が少し労働問題でござつたして、中労委のほうも、調整課長がずつと行つて、この調整に当たつておられる段階なんです。そこで、実は私も、今週末ごろに、衆、参運輸委員で、ひとつどういう事態か調査に行つてこようと思つてゐるのです。あそこは、もう御承知のように、もしストライキでもやりますと、独占しておる路線がありますから、相当地方民は迷惑をこうむるわけなんです。で、この原因がどこにあるかといふことについて、いま一方的な話を聞いただけでは判断はできませんから、現地に行つて調査をして、その結果で委員会でお尋ねすることにしたと思ひますから、そのとき答弁をしていただけたら、ひとつ実情をお聞かせ願ひたいと思ふのです。

○国務大臣(松浦周太郎君) わかりました。

○小酒井義男君 それだけです。

○吉田忠三郎君 せつかく運輸大臣がお見えでございますから、今日の四日に大臣みずから熱心に、しかも精神を傾けて約一時間運輸省関係の予算並びに国鉄の予算説明がございましたから、この点について、今後予算審議にあつて私どもも参考にしなければならぬから、細部にわたつて二、三質問をしておきたいと思ふのでございま

す。

そこで、きょうは時間ありませんから、国鉄関係の予算だけはお尋ねをいたしますけれども、この予算を編成するにあつては、昭和四十年のわが国経済の見通しに立つて、こういう表現を使ひました。言いかえれば、佐藤内閣が池田内閣から踏襲をした中期経済計画の見通しの上になつて国鉄の予算を編成した、こういうことになると思ふのです。この点いかがですか。

○国務大臣(松浦周太郎君) まあ中期経済計画は相当弾力性を持たしてありますから、十七兆八千億になつておりますが、これははつきり、計画経済ではありませんが、その十七兆八千億と云ふのは、いかぬと思ふ。しかし、その目標を示したものでありますから、その目標にはあまり隔たりのない方向で進むつもりであります。

○吉田忠三郎君 どうも、政府並びにその一閣僚である運輸大臣でございしますが、あつた高度経済計画とか、経済政策上の計画であるとか、あるいはそれが幾多の矛盾を露呈して、ひずみの是正をしなければならぬといふことで、中期経済計画といふものを政府が樹立をしたわけですね。それが今度の佐藤総理大臣の施政方針の演説の中核をなしていることは間違いない。それを具体的にわれわれがそれぞれの所管の委員会に持ち歸つて予算の審議をする段階になると、一つの目標であるとか、さらに都合が悪くなると一つの目安であるとかいふようなものの見方で私はこゝういふ予算を提案されたのでは、これは国民はたまつたものじゃないと思ふ。ですから、私は大臣にも一回確認しますけれども、ここにあなたの提案理由の朗読しただけが書いてある。昭和四十年の予算の編成にあつた見通し及び国鉄輸送需要の動向を考慮したと、後段の国鉄輸送の需要といふものの動向を考慮することは一体何を意味するかといふと、前段の中期経済計画を遂行する、その見通しの上になつてのいわゆる需要の動向といふものがおのずから出てくるもので、これは、で

すから、これには間違いないですかと聞いてゐる。どうですか。

○国務大臣(松浦周太郎君) 初めの読み出しはまさにそのとおり読みましたが、その終わりのほうのページをごらん願ひますといふと、それをやるためには、輸送の増強、生産の関係、その他日本経済全体に対しては十分の努力をしなければならぬといふことを覚悟いたしております。だから、お尋ねの方向ではあるが、一つの目安であるといふことを申し上げる以外に方法はないのであります。

○吉田忠三郎君 大臣、一つの目安などという、そういう抽象的なことでは私はならぬと思ふ。少なくとも、先ほどの投資案項にからめた大倉委員からの質問がありましたから、私も幾多の所見を持つておりますが、時間がありませんから、この週に二回の委員会が漸次こゝういふ問題について私は言及していくつもりでおりますから、きょうのところはそれに触れませんが、目安じゃないと私は思ふ。あなた先ほど答弁したように、七カ年間の長期計画で二兆九千七百二十四億円はやりまして、こゝう言明している。これやつていただかなければならぬと思ふのです。そういう計画を国鉄も立てたわけですね。私はその点では賛成しているのです。しかし、その前提は、あなたがここに書かれた、しかもこの間提案理由説明をしたのです。一國の政府の閣僚たる運輸大臣として、すよ、そのときに明言しているのです。日本経済の見通しに立つといふことを。一体日本の経済の見通しといふのは、具体的に現状で言へるものは、総理大臣の施政方針演説のように、中期経済計画といふものを遂行するといふことじゃないのですか。この見方に誤りありませんか。

○国務大臣(松浦周太郎君) 大体その目標のもとに、それを一つの目安にいたしまして、あらゆる面総合的にそこに到達するように努力するつもりであります。しかも、いま申されました数字は、七カ年に二兆九千七百二十億でありまして、それはおおむねその金額でなしに遂げたいと

思つておる次第であります。

○吉田忠三郎君 佐藤内閣の経済政策の問題について、特にその中における運輸、交通、経済政策については、かなり長期間歴代大臣と私はもののものに見方、考え方について論争してきたところでありますから、まだ会期も十分ありますから、松浦さんとはずっと重ねてこの論争をしていくつもりでありますから、ぜひいまのような、一つの目安なように、ということです、そういうつまらぬ答弁をせぬように、役人を叱咤激励して勉強して、大臣に答弁してもらいたいと思う。

そこで、その話はあとあと十分やることにいたしましたして、とりあえずお伺いいたしておきたいものは、この予算提案理由の説明を一読してみました。これは当たっておるかどうかは別として、直観的に感ぜられる点は、第一に七カ年計画の初年度計画としてとりあえずは重要幹線の輸送量増強に柱を一つ立てておるのように感じます。それから、第二番目には、大都市における通勤輸送、あるいは通学、そして最近非常に社会的に問題になっております過密ダイヤの解消について柱を一つ立てている。第三は、安全輸送を確保するためには、保安対策の強化、つまり具体的に申し上げれば、踏切及び信号、あるいは保安施設の改良に重点を置く、こういうことを柱に立てているような感じがするわけであります。これは、その提案者とわれわれが、具体的に予算を審議する者の側との見方、考え方、感じ方が違うのかも知れませんが、私は直観的にそういうことがうかがえると申すのです。したがって、現状の国鉄の客観的な事情から申し上げますならば、たいへんけっこうなことだ、こう思うのです。そこで大臣に、私は前の国会からこの問題を提起していますけれども、問題は、中期経済計画の動向はどうであろうと、それに伴う国鉄の輸送量がどう変わろうと、それを満たすためには、何とかいたしましては資金が私は問題だと思ふ。これは大臣首を振っておりましてから間違いないですな。資金が問題だと思ひます。そこで、一体その資金調達的前提として、

しかもこの予算の提案説明によると、わが国経済の立場から、その見通し等々を考慮して国鉄の予算を編成した、こういうことですから、一体政府は、国鉄の懇談会なるものを通して、その答申を踏まえてこの予算編成をしたと思うのです。思うに、さて大臣ひとつ私は端的にあなたにお伺いしますけれども、今日政府は、国鉄という企業の性格づけ、一つには。もつと具体的に言へば、国鉄事業というものの定義をどう考えておるかということ、この際私は、予算審議の前提にあつたて、大臣の所見を伺つておきたいと思ひます。

○國務大臣（松浦周太郎君） およそ経済は物の動きでありますから、その物の動きが経済の要請に答えられなければ、どんな計画を立てても私は徒勞に歸すると思うのです。でありますから、われわれは経済の動きに支障ならしめる使命を持たなければならぬ。わが国鉄は、内航船とともに、日本の貨物の重要課題を引き受けておるのでありますから、日本経済の伸びと国鉄の輸送力の増強というものは、切っても切れない因果關係があります。それから、ここに七カ年計画を立てて説明いたしました。中期計画は全然一銭も間違いないだらうかと追及されました、おおむね間違いないけれども、目安であると言わざるを得ない。七年の間の経済がわれわれの考えたよりも上昇するならば、あるいは六年でできるかもしれない。しかし、これが途中で何かの大きな災害にあらうとか、あるいは世界的な大恐慌が来るとかということになれば、その七年計画も徒勞に歸するかもしれない。でありますから、あなたの仰せになりました、国鉄が造船局を持っているわけではありませんが、日本経済が發展して、その日本経済の發展の中におけるわれらの使命を、ここに申し上げましたように、公共企業体とともに、今後一そらの経営の合理化をはかり、もってわが国経済の發展に資するよう指導監督をしていかなければならぬというのが根幹であります。でありますから、あなたの仰せになりますことはごもっともなんです。ごもっともだが、総理大臣の答弁も、

企画庁の長官の予算委員会における答弁も、今度の中期経済計画というものは狂いがいいのか、こう詰問されれば、日本経済の動きというもののほうが狂わなければ狂わない、狂えば狂うと言わざるを得ない。だから、目安でありますと言わざるを得ませんが、この日本経済がいまの足取りでまよいります以上、われわれは、仰せになりましたように、この資金は得られると思っております。

○吉田忠三郎君　どうも大臣はぼくの聞いていることを勘違いしているのじゃないかと思うのですかね。ぼくは、政府として、再三申し上げるようだけれども、国の経済全体の展望に立つて、そうしてその見通しに立つて、それから客観的に今度はいろいろ全般にわたる問題があるわけですから、これも、ここは運輸委員会ですから、国鉄の輸送量というものは変化が伴ってくる、だからそういうことを等々勘案して今年度の予算は編成をした、こう書いてあるわけですよ。そこで、そういうものであるとすれば、政府並びに運輸大臣としては、国鉄の企業というものをどうながめているのか、国鉄の事業というものの性格、その定義を教えてくださいとぼくは聞いている。事業の定義づけですよ。端的にあなたが答へやすいように私が聞こうとすれば、一休性格づけは、法律上公共企業体になってはいますかね。そこで非常に公共性を示いられています。さて、行なっておる事業の内容を、この提案理由の説明からいくと、どういうことになるかということなんですが、私ははっきりしたものを持っているんですよ。公共事業であるということとは持っている。運輸大臣はこれに対してどう定義づけられるかということを知っている。

○国務大臣(松浦周太郎)　公共企業体であるということは間違ひありません。

○吉田忠三郎君　法律にそう書いてあるからね。事業の内容だ。

○国務大臣(松浦周太郎)　これだけの企業は、かりに私営であっても公共性を持っています。特にこれは国鉄でありますから、公共企業体であることはいうまでもない。その他のことは、あなた

が経済の動きを聞いたものだから、それに敷衍して言った。それでいけなければ、もつと短くこれから言いますから……。

○吉田忠三郎君 いや、長くやることは自由ですから、あなたの発言をぼくは封じているわけじゃないですがね。経済論争はあとの委員会ですりましようと言っている。ただ、企業そのものの性格づけと事業の定義を聞いている。そうすると、いまのあなたの答弁では、つまり事業そのものは公共性が非常に強いのであるから公共事業であると言う、これは私はそういう考えを持っているんですがね。この考え方にはどうですか。間違いないですか。

○国務大臣(松浦周太郎君) 何べん言つても同じことであります。りっぱな公共事業であります。

○古田忠三郎君 企業体である事業の性格づけ、定義づけは、公共事業であることは間違いないですな。

す。

○国務大臣(松浦周太郎君) そのとおりであります。

○吉田忠三郎君 そこで企業者の性格、それから事業の定義づけが公共事業である、こう一つはつきりいたしましたから、具体的な内容を大臣にお伺いしますが、今度、あなた、七カ年間で二兆九千何がしかという膨大な計画を立てて、狂わなければ狂わない、狂えば狂う、こういうきわめて不安定な答弁でありましたが、そういう答弁は別にして、資金調達を含めて、しかもここに書いてあるように、政府が監督指導する、こう言っていますが、一切資金調達についてはこの計画について、佐藤内閣もそう長く続かぬと僕は思うが、あなたが最後まで運輸大臣やっているとは思われないが、しかし、この計画を策定をした当時の責任ある大臣として、この資金調達については政府は責任を持てますね。

○国務大臣(松浦周太郎君)　もちろん、この七カ
年に二兆九千七百二十億というものをもって予定
どおりの仕事をやるつもりであります。その内容
は副総裁がきょうは出席しておりますから、副総

裁から答弁してもらいます。

○吉田忠三郎君 計画の内容等は、あとあと国鉄側に質問しますから、いまは大臣に私は聞いてい

○国務大臣(松浦周太郎君) やります。

○吉田忠三郎君 そこでやりますということにな

結果的には国鉄が借金政策でやるということにな

○吉田忠三郎君 大臣、独立採算制のたてまえで

○国務大臣(松浦周太郎君) どこがわからなく

○吉田忠三郎君 この際聞いてください。

○国務大臣(松浦周太郎君) 公共企業体ではある

代的にしていく、あるいは改良をしていく、ある

いはまた、科学的ないろいろな要素を取り入れて

○吉田忠三郎君 この際聞いてください。

○国務大臣(松浦周太郎君) どこがわからなく

○吉田忠三郎君 大臣、独立採算制のたてまえで

○国務大臣(松浦周太郎君) どこがわからなく

○吉田忠三郎君 この際聞いてください。

○国務大臣(松浦周太郎君) 公共企業体ではある

○吉田忠三郎君 この際聞いてください。

代的にしていく、あるいは改良をしていく、ある

からである。こういう理解点に立っていくと、当

○吉田忠三郎君 この際聞いてください。

○国務大臣(松浦周太郎君) どこがわからなく

○吉田忠三郎君 大臣、独立採算制のたてまえで

○国務大臣(松浦周太郎君) どこがわからなく

○吉田忠三郎君 この際聞いてください。

○国務大臣(松浦周太郎君) 公共企業体ではある

○吉田忠三郎君 この際聞いてください。

代的にしていく、あるいは改良をしていく、ある

が、実態としてはさっぱり政府が責任を持って具

○吉田忠三郎君 この際聞いてください。

○国務大臣(松浦周太郎君) どこがわからなく

○吉田忠三郎君 大臣、独立採算制のたてまえで

○国務大臣(松浦周太郎君) どこがわからなく

○吉田忠三郎君 この際聞いてください。

○国務大臣(松浦周太郎君) 公共企業体ではある

○吉田忠三郎君 この際聞いてください。

代的にしていく、あるいは改良をしていく、ある

○古田忠三郎 大臣、ぼくは決してあなたをしかりつけているわけじゃないですよ、あなたが昨年の暮れに政府の予算提案権に基づいて予算編成の作業をしておったときに、田中大蔵大臣にテーブルをはたいて激論を戦わしたお姿をこの目で見ておりますし、しかもあなたのおっしゃったような事情の中で、ともかくにも内容についてはきわめて不安定なものがたくさんありますが、長期計画の初年度の予算をこういふふうに出されたということについては、一面においてはあなたに對して尊敬と敬意を払っている。だけれども、当初のつまりわれわれがかなり長期間の問題について議論をしてきたことからみれば、いまあなたのお答えになつたように政府として何らさういふかまへになつていないというところに問題があるというところを、私は指摘しているわけですが。こういう論争をこれ以上しておりますと時間がありませんから、まだまだ機会がありますからやめますが、次に移つて具体的にあなたに今度は中身で聞きますから、しかもいまあなたはさういふ關係には最善の努力を払う。こういうお答えです。それから何つてみますけれども、資本勘定並びに工事勘定の關係です。総合計が三千五百六十七億、こうなつていますね。しかし、これはいづれも借金政策、とりわけここで注目しなければならぬのは、国鉄が借り入れ金等々の返済をしなければならぬ金が四百七十八億、それから予算に計上されていきますけれども、トンネル予算がございすね。ここに八十九億の建設公団に出資するやつがありすね。これを差し引きますと、実質的には三億よりないわけですね。そこで問題は長期計画の初年度計画を遂行するにはこれでは足りないからということで、苦肉の策として三百億の予算外負担行為というわけのわからぬ名前です。そういうものがつけられていて、このことは、大臣御承知のとおりです。そこでこの三百億というのは大臣御承知のようには予算にはないけれども工事契約のできるもの、こういうことでしょ。さて具体的にしから

ばこの三百億というのは、かなりの金でございす。予算がないけれども工事契約ができるというところですけれども、この三百億を使つてどんな工事をやるのか、これはばく然としていますから工事全体として何千百億、こうなつていくわけですから、どの辺のたてば、繰増に使われるのか、あるいは過密ダイヤ解消に使われるのか、あるいは保安対策費に使われるのか、この点を明らかにすべしとつてもいい。それから去年のうちにやらずに手形のようなかつこうにならぬように大臣に私ひとつお願いしておきたいように思います。

何つていふわけですがね。
○国務大臣(松浦周太郎君) 最初の国庫債務負担行為の使途については、磯崎副総裁から御答弁を願ひます。
六百八十八億の大蔵大臣との話し合いの結果については、これは私は再三お話をいたしまして、この間も大蔵大臣との間に大体確約をいたしまして、これは日銀引き受け担保と申しますか。とにかく六百八十八億の消化については努力して消化させると、結論はやっぱり日銀担保適格債同様担保適格債にするか、それでなければ各銀行に話して必ず戻せるということで、この消化に対する心配はないと思います。

い、いままで経験のない私でもございすので、実は非常に危惧の念があつたのでございす。大蔵省としては何とか消化にできるだけの協力をする、こういう約束をいただきましたので、一応私どももいたしまして、こういう予算の編成に賛成したわけではございす。その後実は年があらたまりまして、繰増並びに私、その他関係者が日銀にもう数回にわたりまして足を運びまして、日銀総裁以下に個々に会つて一応頼んだのでございす。日銀としてはちやうど一月の中頃に、どうしても国鉄の要求に應ずるわけにいかないという正式な、実は口頭ではございす。拒絶の回答があつたわけではございす。それで私どももいたしましては直接日銀と話をしてもだめだということ、正式に運輸大臣並びに大蔵大臣にお願いいたしました。そして運輸大臣並びに大蔵大臣から、政府として日銀に對していろいろ現在指示をなつていらつしやるといふふうになつておりましたが、やはり何と申しますか、なかなかむずかしい問題のようで、まだはつきりきやうの段階で、私どももいたしまして日銀の担保適格債あるいはそれと相当する扱いをしていただくということを確約いたしていただいている段階になつておりませんが、非常に運輸大臣が御尽力くださつて、大蔵大臣から日銀総裁には正式にお話があつたやに承つております。ただ私どももいたしましては、いまの先生の御質問の第二の問題でございす。結局どこに引き受けてもらうかということが一番大事だと思ひます。予算書をごらんになりますと、この六百八十八億のほかに利用、繰増債で二百三十億ございす。ちやうど両方で約九百億とにかく国鉄の自力で借金しなければならぬという予算でございす。で、まず利用、繰増債のほうは二百三十億、大体現在では繰増債が百億と利用債百三十億、これは大体例年どおりでございすので、何とか消化できると思つておりますが、いまの六百八十八億の引き受け先でございす。いろいろ私どももいたしまして苦慮いたしまして、ない知恵をしぼつ

それからも一つは問題の、ここにも書いてありますけれども、国鉄の特別債券なるものがございす。八百億をこえるもの、六百八十億でございす。この關係は一体繰増債であるのか、あるいは利用債、そのほか六百八十億をこえる膨大な特別債券なるものが、政府でこの予算の中に含まれて、認めたと、こういうことですが、一体これをどういふ点で消化させようかと運輸大臣は考へていふことなす。これは明らかにされていふことなす。しかもいま問題になつていふのは、幾ら国鉄が債券を発行してみたら担保が問題になるとは思ふんですよ。で、他の關係では、つまり日銀の適格担保に、適格債にされていふす。日銀の担保の適格債にこれがです。依然として今日提案されていふけれども、大臣どうなんですか。これは大蔵省とさういふ折衝を何か国鉄がしたとかしないとかいうことは、ちやうど私は新聞で見ましたが、新聞の真意はわかりませんが、ここにも書いてありますように、指導監督を積極的に行つて、それからいままでの答弁では、あなたは財政的な援助を最大限していくのであるという答弁をしていふす。さういふ關係は一体大蔵大臣と運輸大臣の間に、どこまで話を進めてどういふふうになつていふかというのを私はいま聞かなければ、とてもじゃないけれども心配で、この予算を各項目別に審議していく気になれませんからね。ですから

○古田忠三郎君 大臣心配ないという、この委員会でのまあ答弁ですから、ぼくはそれ以上申し上げようとは思ひませんけれども、大臣が簡単に考へていふようなものじゃないと思ふんですよ。かりに日銀の担保適格債になつたにしても、引き受ける六百八十億ですか、こういう金というのはかなりの大金ですわね。しかも、この三千億の中に占めるウェイトというのは、これまたかなり高いものでしょう。具体的に大臣どうなんですか。これはかりに適格債になつたとして、利用債は利用債で市町村自治団体にもかなり利用債というものを、何といふすか、利用してもらつていふす。その上に、この六百八十億というやつですが、どんなところに引き受けてもらふつもりですか。市中銀行に引き受けをやらすんですか。あるいは利用債と同じように市町村自治団体までに広めて、これを消化していただくという考へを持ていふのかどうか、その辺明らかじゃないですわね。

○説明員(磯崎副総裁) ただいまの古田先生のお話、私からちやうど私どもの考へ方を先に申し上げて、その次に大臣のお話にいたしていただきたいと思ひます。実は先ほど大臣がおっしゃいました日銀の担保適格債の問題につきましては、実は予算編成当時から私どももいたしましては、いま先生のおっしゃつた六百八十八億と、まあ相当巨額なもの、しかも全くさういふことに關係のない、いままで経験のない私どもでございすので、実は非常に危惧の念があつたのでございす。大蔵省としては何とか消化にできるだけの協力をすると、こういう約束をいただきましたので、一応私どももいたしまして、こういう予算の編成に賛成したわけではございす。その後実は年があらたまりまして、繰増並びに私、その他関係者が日銀にもう数回にわたりまして足を運びまして、日銀総裁以下に個々に会つて一応頼んだのでございす。日銀としてはちやうど一月の中頃に、どうしても国鉄の要求に應ずるわけにいかないという正式な、実は口頭ではございす。拒絶の回答があつたわけではございす。それで私どももいたしましては直接日銀と話をしてもだめだということ、正式に運輸大臣並びに大蔵大臣にお願いいたしました。そして運輸大臣並びに大蔵大臣から、政府として日銀に對していろいろ現在指示をなつていらつしやるといふふうになつておりましたが、やはり何と申しますか、なかなかむずかしい問題のようで、まだはつきりきやうの段階で、私どももいたしまして日銀の担保適格債あるいはそれと相当する扱いをしていただくということを確約いたしていただいている段階になつておりませんが、非常に運輸大臣が御尽力くださつて、大蔵大臣から日銀総裁には正式にお話があつたやに承つております。ただ私どももいたしましては、いまの先生の御質問の第二の問題でございす。結局どこに引き受けてもらうかということが一番大事だと思ひます。予算書をごらんになりますと、この六百八十八億のほかに利用、繰増債で二百三十億ございす。ちやうど両方で約九百億とにかく国鉄の自力で借金しなければならぬという予算でございす。で、まず利用、繰増債のほうは二百三十億、大体現在では繰増債が百億と利用債百三十億、これは大体例年どおりでございすので、何とか消化できると思つておりますが、いまの六百八十八億の引き受け先でございす。いろいろ私どももいたしまして苦慮いたしまして、ない知恵をしぼつ

ている最中でございますが、まだどこに幾らという
ことには至っておりませんが、ぼつぼつ話をい
たしておりますのはまず縁故債、いま国鉄共済組
合の負担しておりますもの、これにあと五十億ぐ
らい職員貯金その他をふやして、そしてあと五
十億くらい持つてもらえないかというような問
題、それからちょっと先生お触れになりました
が、いわゆるいままでの利用債のほかにもう少し
利用債を拡大したような角度でやはり市町村に
持つていただく。たとえば復讐債であるとか、あ
るいは幹線の電化であるとかいうことについて
利用債を市町村に相当持つていただくというよう
な方法、それからもう一つは、国鉄との関係の深
いたとえば車両メーカーだとか、あるいは資材の
納入をしてる富士、八幡をはじめとしたしまし
ての日本の一流の業界、あるいは土木建築関係、
こういった業界にはある程度持つてもらいたい
というお話もぼつぼついたしておりますが、いづれ
の相手方にいたしまして、結局先ほど大臣おつ
しやいましたように、その会社が金を払うわけ
はございせんので、結局会社においてはその債
券を担保にして銀行から金を借りなくちゃいか
ぬ。そうすると結局銀行はその担保にとつた債券
が日銀との関係で利用できないと困るというこ
とで、やはり現在私どもの持つております狭い金
融知識から申しますれば、どうしても日銀の担保
適格債になることが、結局全体の消化に非常に直
接関係があるというふうに思わざるを得ないわけ
でございます。その点に折衝いたしております
す面におきまして、日銀がとつてくれるなら
ば、銀行に引き受けてもらいやすいというよう
な話でございますし、私どももいたしましてはもう
こういふことはと一年だというようなことで
もつて、ことし一年限りのひとつ無理だが応じて
もらいたいということ、もう一つはできるだけ
発行条件もよくいたしまして、いまの利用債のよ
うに六分七厘などという利子では、これはとても
問題になりませんので、せめて七分三厘以上の利
子で極力償還期限も短くする、こういうようない

い条件をいま大蔵省と折衝いたしまして、何とか
こういふいい条件のもとにしかも日銀の担保に
とつてもらおうということを前提いたしますすれ
ば、金額は非常にむずかしいまでも、金額に近い
ものまではそれこそ何とか私どもの努力で消化し
なければならぬと思っておりますが、何と申し
まして、基礎はほんとうに日銀が担保にとるか
とらないかが一番の問題である。その点につきま
して非常に大臣も御苦労していただきましたが、
いままでのいきさつ並びに私どもの予定いたして
おります引き受け先は大体そういうところでござ
います。ただやはりこういうことを申しますと、
非常に何かひもがつくような感じがしないわけ
でもないわけでございます。その点はたと
えば土建屋に金を持たせたために、その土建屋に
発注しなければならぬという妙な派生的な悪い問
題が起きていけないというように思ひまして、
そういう点もないように会計検査院とも十分連絡
いたしまして、この債券を持つことと業者が仕事
をするとは一応切り離すということもぜひ注
意してまいりたいというふうに考えております。
いづれにいたしまして、全く金融関係にしろ
とな私どもがこういうことをいたしますと、非
常に今後とも政府御当局並びに国会のいろいろな
御指示を賜りたいと思ひますが、いままでの経過
は大体そういうところでございます。

○吉田忠三郎君 大臣、この答弁でいいですか。
いま副総裁からかなり詳細な答弁がありました
が、私もいろいろの考えですが、適格債にし
てやはりこの際は金融機関の引き受けにするの
が第一義的じゃないか、それから第二義的には国鉄
は、これはまた、平常日本農業政策のあり方か
ら、輸送する場合に特別の割り引き運賃等を制
定して協力をしているはずなんです。この農業関
係では、農業団体の農協がもはや日本の独占資本
のような成長ぶりをかなりしていますしね。先般
も私農林水産委員会北海道の冷害の問題で、農
協の貯金高を調査してみました。相当なもので
す。ですからいまの答弁では、従前の利用債から

見ますと利率も若干高い、こういうことであれ
ば、ぼくはやはり積極的に農業団体等々にも、今
度の特別債券というものを引き受けをしていただ
く、こういう面もあるんじゃないかと思うんです
ね。それから地方自治団体に従前の利用債をや
拡大をして引き受けたい、こういうお話も
ございましたが、これは、副総裁、この特別債券
のほかに利用債というのがあるわけですから、な
かなか私は無理だと思ひます。なぜならば、地
方自治団体の財政というのは、副総裁、あなたが
考えるように豊かなものじゃないですよ。もう疲
弊こんぱいして、もはや成り立たないし、何とい
いますか、全国的にはそういう傾向も出てきてい
るというところは、自治省あたりの統計を見たら
明らかになっているように、ですから特別交付金
を政府に割り当てを拡大してもらいたいなどとい
うものがしきりにあるわけですね。したがってこ
れ以上地方公共団体、自治団体に国鉄の利用債を
引き受けてもらおうというやり方は、私は、ことば
は悪いですが、愚の骨頂だと思ひ、こういう
いう意味は、当然政府がこの際は責任をもつて積
極的に、せつかく曲がりなりにも、不安定だけ
どもこういう予算編成したとすれば、その責任
上、責任を果たす最小限度のとりあえず
ないか。その責任を果たす最小限度のとりあえず
ないのは何かという、日銀は政府機関です。か
ら、これは運輸大臣も先般この予算編成に当た
って大蔵大臣とのやりとりの気がまえて、意欲で
やつたらばは担保の適格債ぐらいいは、そうさし
てむずかしい問題ではないかと思ひます。まあしか
し、そういう金融機関についてはよくもろうと
でありますから、とやかく言いませんけれども、
私は少なくとも松浦運輸大臣にこの責任を果たし
てもらいたいと思ひますがね。

○国務大臣(松浦周太郎君) まあ新線建設のほう
の公団の関係もありますけれども、この六百八十
八億は田中大蔵大臣との間で確約をいたしてお
りますから、まあいまの動きは鈍いかもしれませ
んが、これは必ず私にはしなければならぬ、
またその責任がある、そう感じております。
○吉田忠三郎君 大臣からそういう御答弁いた
されましたから、これ以上申し上げません。
そこで、来年の話をしますと鬼が笑うという何
かことわざみたいなものがありますがね、いま国
鉄の副総裁の答弁の中にも出てまいりましたが、
こうした債券をお願いするのは今年限りである、
来年はそういうお願いはしないのである、こうい
う言ひ方に聞こえたので、そうあつて私はた
いへんけつこうなことを思うがね。一体今日の国
鉄の、大臣も言つたように財政の全体をいざいに
検討して見ると、大臣は、列車は脱線しないけれ
ども財政は脱線している、極言をいたしました
が、来年は中期計画の二年度に当たる、来年は大体五
千億ぐらいなければならぬんじゃないですか、
この計画を遂行するにあつては、そういう金
が、一体副総裁がおつしやつたように、他の機関
からお金を求めなくてもいいということに好転
する見通しがありますか。大臣は積極的な運賃値
上げ論者であるが、たまたま幸いにこの問題が、
総理大臣のツルの一声で運賃値下げがふつ飛んで
いきましてから、私とあなたと論争する機会がな
くして残念に思つておりますが、先ほど来大臣がい
ろいろなことを言つておることの中に、一つ心配
がある。この問題が他の機関にそういう財政援助
を求めないとするならば、一体今日の国鉄の、つ
まり経営面で、来年度二年度目に五千億に近いよ
うな金が調達できるかどうかということですね。
大臣は政府で責任もつてやるということですか
とですが、どうですか。財政上の見通しですよ。
○国務大臣(松浦周太郎君) まあいままでの計画
は三千七百億を四年、五千億を三年、合計二兆九
千七百二十億というような概算腹づもりでやつて
きたのです。それであのときの折衝三千七百億何
とかしてくれなければならぬと言つてずいぶん
迫つたのですが、まあそういう言ひ方にはならない
ということ、いろいろ話をしまして、三千三百

億何とかしやうということで成立をしたわけでございますが、ことしの四百億が来年度の三千七百億に加われれば、四千百億ということに来年度はつくらなければならぬ、そうしなければ七カ年計画がでないことになります、まあそのときの財政計画によらなければならぬし、やはり先ほどからお話の中期計画の見通しの関係も、第二年度としての問題もありますから、それらを勘案して財政当局と十分相談をし、また工事当局の国鉄側とも相談をいたしまして、最善の努力をする考えであります。

○吉田忠三郎君　ぜひ運輸大臣は何回も留任して、この計画が遂行できるまで、私は運輸大臣やっていたきたいというように思うのですね。

そこで、ちょっとこまかな問題になりますが、国鉄側に質問しますけれども、損益勘定の中で、当然独採制をとっていますから、ほとんどが運輸収入になると思います。で、運輸収入の中でも旅客収入が前年度と対比して五百六十七億増になっています。それからまあ、東海道の新幹線が営業を開始していますから、その関係の収益は、当初予定したより非常に好成績であるというのを聞いております。非常にこれ喜ばしいことだと思ふのですが、その面があったにしても、五百六十七億の増収というのはいへんなものだと思ふのです。ここに今日、国鉄が幾多の問題をかかえて、合理化であるとか、近代化であるとか、人減らしであるとか、機械化等々やってきましたが、もう限度があると思う、私は。こういうものについては、幸いその要員関係についても、この問題とは別に、副總裁は、先ほど減らすなどということとじゃなくて、むしろ積極的にふやしていかなきやならぬ、こういうように大倉岡僚委員に答えておりましたから、その点に私は言及しませんが、ともかくにも、五百六十七億も増収をあげなきやならぬということは、石田總裁以下五十数万の全職員の間にかかってくる荷物というものは、私は想像以上のものがあると思う。異常の努力をしなければ、この増収はあげられないと思ふ。

う。ですから私は、収入面でかなり無理な予算を組んでいやせぬかという気が、直感ですがね、するんですがね。こういう点一体どうでございますか。時間がありませんから、立つたついでに二問目に移りますが、その結果、先ほど来の答弁で、ややその心配はなくなつたようだけれども、やはり私は目一ぱいの収入見積もりを立てた限りにおいては、その収入を確保するために積極的にいやおうなしに利潤追求をしていかなきゃならぬと思うのですよ。そのはね返りが一体どこにくるかというのと、一面においては労働過重ですよ。現状、あなたが人をふやしていかなきゃならぬと言つてみたつて、今度ふやすのはあなた方の努力によりまして若干ふえることになりましたが、職員側が要求しておる要員から見ますと、ほど遠いでしょう。そうしますと、勢いはね返りが労働過重になつてきます。それからもう一つは、労働条件が低下する。かなりそういう面から、現状、副總裁も知つておるように、五十二時間働いているわけですからね。基準法などというものじゃないのですから、国鉄の職員の労働時間というものは、それにこした目盛り一ぱいの運輸収入を見込んで、この収入をあげるためにいろいろ作業をするということになるかと、必然的に私はそこにしわ寄せがいくと思う。もう一つには、物件費等の節約はいいですよ。大いにやるべきだと思つて、一面今度は輸送量増強という大柱を立ててあるわけですから、この関係の仕事をよくしていくということになると、どういふ結果が出るかというところ、これはおのずから火を見るよりも明らかなだと思つて、より以上の、私はまた合理化とか近代化、そういうものが、あなた方はこの国会ではまことに調子のいい答弁をしますけれども、末端の職場へ行つてごらんない、そういふかっこうになつていませんよ。見るにたえない過酷な労働条件に置かれてゐるわけですから、こういう点はいささかもこの予算を編成していないものと思う。一体どうですか。これは副總裁、この二つだけ答えてください。

○説明員（磯崎敬君） ただいまの御質問、非常に私どももいたしまして、実は一番来年度予算の問題点だと存じております。で、まず第一の点でございませうけれども、ことに最近の景気を反映いたしまして、貨物輸送の伸びが非常に悪いということは、国鉄にとりまして非常に痛い問題の一つでございします。したがって、この予算書でもごらんとおり、貨物輸送収入の増加はほとんど横ばいということになっております。年間三十二億でございしますから、総額二千二百億に対して三十二億で、ほとんど横ばいということになりますので、結局相当な収入源を旅客輸送に求めざるを得ないということになります。お説のとおり、五百六十七億でございしますので、ことしの予算と比較いたしますと、約一五％くらいの増収をしなければならぬという相当の数字になっております。これを一応数字的に申し上げますと、輸送量、これは先ほど先生の大任への御質問で輸送量をどういうふうに見ているかというお話がございましたが、私どももいたしましては、いろいろ経済企画庁の数字を使いまして、結局来年度の旅客輸送量は約一〇％伸びる、九・何％でございしますから。人キロにおきまして約一割前後伸びるということを前提にいたしております。貨物のほうは、先ほど申し上げましたとおり、ほとんど横ばい、運賃収入のほうは、毎年の足の伸びを見まして、普通運賃、いわゆる料金以外の運賃では大体横ばい程度、あまりたいした伸びがないということになりますと、ある程度新幹線、並びに、いわゆる普通の急行、準急料金等で相当な大幅な収入をあげなければいけないというふうに考えます。実はことしの予算も、対前年度比六百億くらいの増収予算を見込んでおりましたが、幸い新幹線の関係その他がわりあい好調でございましたので、どうやらこうやら収入見込みに達するだろうというふうな考えております。もちろんこれから雪でも降りますと、少し落ちますが、大体ことしの予算も消化できるというふうな見込みでございします。が、来年度につきましては、いろんな知恵を出し

ましてこの収入を確保しなければいけない、それがしかも、輸送力の面におきまして、線路、車両、あるいは先生のおっしゃった人の頭数の面におきまして、限度一ぱいに近いということも確かに事実でございます。したがって、その間に処してこれだけの膨大な収入をあげる、この収入が अगरなければほとんど減価償却できないということになっております。したがいまして、何とか収入をあげなければいけないということで、あらゆる知恵をしぼってやってみようかと思っておりますが、一方、ことに労働問題の面におきましては、ほとんど無理のしどおしで、今日まできていると率直に実は思っておりますので、ことし頭数の面におきましては、過去十数年間の不文律を破りまして、全体の損益勘定だけで六千四百人の増員をお願いしまして大蔵省に聞いてもらったのですが、それなども今後働いてもらうかといたしまして、全職員あげてこの目標達成に努力したいと思っておりますが、幸い、実は検査院等からもおしかりを受けたのでございますが、車両等はほとんど債務負担行為で前年度に、三十九年度中に四十年年度予算の相当部分をつくたと思しますか、発注だけいたしております。したがいまして、平年度予算で申しますと、大体その予算の車両は稼働しますが、秋になりますか、とてもそういったやり方ではだめだということで、ことは実は千二百億の債務負担行為でございますので、ほとんど日一ぱい車両会社に発注だけいたしまして――金は払っております、発注だけいたしまして、そして車両の稼働もなるべく年度初めからするということも考えましたし、また幸い、第二次五カ年計画、これは四カ年間で一応打ち切りまして、第二次五カ年計画の一応成果と申しますか、がある程度あがっております。複線化にいたしましたしても、電化にいたしましたも、ある程度進捗いたしております。これらを大きなかたといまして、あらゆる努力を払って、この収入の確保につとめてまいりたいと考えております。

一方、支出の面で申しますと、いままで先生の

おっしゃったとおり、下部の末端を締めまして、いぶん無理もございまして、たとえ修繕費等の面におきましても、もう限度一ぱいというふうに考えますので、まあ経営費につきましては、人件費以外はいふ従来よりは実情に即した予算を組めたというふうには思っておりますが、やはり一番問題は、今後来るべきベス・アップの問題等がまたいつどういう形で動くかわかりません。そういう問題などを考えますと、支出の面がはたして今後どうなるかということにつきましても非常にいろいろ問題がございます。したがって、そういう収入の確保、支出の今後の増加の趨勢等を十分検討いたしまして、極力この予算でやれるところまでやってまいりたいというふうに考えておりますが、何と申しまして、このし予算は、もうごらんのとおりほんとうにぎりぎり一ぱいの予算でございまして、私どもも決死の覚悟でこの予算の遂行には当たってまいりたいというふうに思っておりますが、必要以上のと申しますか、不当なしわを労働条件あるいは勤務形態等に寄せるというふうなことの無理な収入確保は、極力、できるだけ避けたいというところを頭に置きながら、予算の遂行に万全を期してまいりたいと、こういうふうに考えております。

○吉田忠三郎君 予算の關係については、努力しなければは全く絵にかいた餅にもちになつてしまふと思ふんですが、一般会計は別として、長期計画の先行きは、計画が全くの初年度において私は挫折をすると思ふんですが、もとより努力をしていただくし、われわれもできる限りその範囲内で協力しなければならぬと思つてゐるわけですが、したがって、そういう面から今度派生してくる保安対策の關係でございまして、これには全くほんの一行ぐらゐの文章で、踏切及び信号保安施設の改良、諸施設の取りかえ及び改良並びに車両の云々、こうして八百八十四億組んでおりますが、おそらく予算要求をするにあつて細部の取りかえ工事、あるいは改良工事、あるいは信号灯等の諸工事の計画がうらはらの關係としてな

されてゐると思ふんです。きょうは時間がありませんから、次回にこの關係をやりますので、この關係の個所づけの關係ですね、項目別個所づけの關係で私は資料を提示してもらいたいと思ひます。

それとあわせてこの輸送量の増強計画、幹線輸送、ここには中央線がどうであるとか、奥羽本線がどうであるとか、函館本線がどうであるとか、羽越本線がどうであるとか書いておられますけれども、それだけでは、私どもとしてはこの予算審議はあつたてそらばんはじくわけにはまいりません。ですからこの關係の、つまり函館本線であればどこどここの區間を複線にするとか、あるいはどの線区を線増するのとかいうようなことが出てきますから、そういう關係の工事計画と、やはりかかる所要経費を出したものを私は資料として出していただきたいと思います。

それからその次に、通勤通学の輸送緩和、これがどうも提案理由では大都市といふことが銘打たれてゐますね。これは大臣に聞くんですよ。大都市という定義ですが、これは一体どこあたりの都市が大都市であるか。まあ概念としては東京は大都市に当てはまるですね。大阪も。しかし最近、あなた方御承知のように、池田さんのやり方がいゝとか悪いとかいふ問題は別問題として、公共政策の結果一体どういふ現象があらわれてゐるかといふと、つまり一般常識でいわれる中都市にまでこうした問題が矛盾として露呈してきてゐるわけなんです。ですから私は、この問題を、初年度であるからやむを得ぬかしらぬが、大都市だけに力点を置いた通勤緩和、過密ダイヤの解消ということには必ずしも私は賛成できかねる。私は、公共政策のひずみを是正する今度の長期経済政策なるものを立てたやうに考え方に立つて、できるだけ中央、地方を問わず、そういう現象の起きておるものは逐次優先的に扱つていくというふうな考え方になつなければ、この長期計画というものは、ただ単に、つまりこの政府の方針に従つて国鉄がいまやらんとするものに対する財政的な、つまり金の裏打ちをさせるための便法に使つてゐる

という以外に國民の目には映らないんです。これは、こういう点に対して大臣はどう考えているか、この關係。

○説明員(磯崎敬君) 実は、大都市その他の分け方は私のほうでやっておりますので、私から御答弁申し上げます。実は、ちよつとことばが変なものでございまして、一応大都市と申しますのは、ただ通勤輸送改善という項目で前からやつておりますのは、東京、大阪だけをその範囲に入れておりました、あとのほうは全部幹線輸送のほうに入つてゐるわけでございます。したがつて、たとえば仙台付近の通勤輸送の問題、あるいは北九州の通勤輸送、あるいは札幌付近の通勤輸送は、みなその地区の改良あるいはその地方の幹線輸送の増強、つまり複線化ということでもつてやつておりました、私どものほうの予算の分け方で通勤輸送といふ場合には、単に東京、大阪だけしか入つていないといふやり方で、このやり方には多少問題があると思ひますが、そういう意味で、東京、大阪以外をやらぬといふ意味でなしに、東京、大阪以外は、先ほど御要求の資料をごらんくださいますとわかりますが、主として幹線輸送力の増強といふことで、いわゆる先生のおっしゃつた中都市付近の複線化、あるいは電化といふことで通勤列車をふやし、あるいは車の編成を長くするといふこと等によりまして、中都市付近の通勤輸送の緩和をやつてまいりたい。ただ予算の分け方でもつて、たまたま東京、大阪だけを通勤輸送という名前に入れておるのは、非常に誤解を招きますが、そういう意味で、決して中都市、大阪、東京以外の通勤を全然無視してゐるわけでもございませんで、これは幹線輸送力の増強、それから、その地区の改良という中に含んでおりますので、その点御了承いただきたいと思います。

○吉田忠三郎君 わかりました。そうしますと、それに關連しまして、先ほど旅客収入の面について申し上げましたが、貨物収入については、あまりこれは増になつていませんから申し上げませんが、先ほど副總裁が答弁をした

ように、かなり總裁以下全職員が精力的に努力して収益をあげなければならぬという計画がこの中から出てきますけれども、さて、その出てきた場合に、今度過密ダイヤとの關係でどうなるかといふことなんですが、非常に私は心配してゐるのですが、あなた方がいま申しましたように、過密ダイヤを、中都市まで含めて線増して、あるいは車両編成等々のことも考慮して緩和をした、い、こつと言つてゐますけれども、そうしますと、一面においては、金がかかる面は予算にありませんからいゝとしても、この五百六十七億の収入をあげなければならぬといふことになつてきますと、支社をあなた方叱咤激励をして、支社長は局長を叱咤激励をして、ローカルにおけるダイヤといふものは、年々歳々ダイヤ改正をするたびに、たいへんなダイヤが増大をしてゐるというところは御承知おきだと思ひます。現実、たとえば北海道でも札幌周辺であるとか、あるいは道東では帯広周辺、釧路周辺ですね、こゝらあたりのダイヤの密度といふものは、私どもは現状の施設ではもう限度だと思つております。たとえば札幌の苗穂—札幌間などというのは、すでに四分ヘッドです。そんな設備になつておられませんよ、本来、ですから、おそらく今度改良すると、こゝろでしよ、この計画では、だからそれは解消するのであるといふ言つても、私はそれだけでは、はい、それでいい、といふことは納得いかない。なぜならば、先ほど言つたように、十月一日のダイヤ改正のたびごとにダイヤの密度といふものは高まつてゐることは、これは間違いない。どこかの局でもそうです。これと關連づけてあなた方はどう地方局に対して中央が指導しようとしてゐるか、この方針を私は聞かしていただかないと、これはここに柱として過密ダイヤの解消と書いておつて、お題目にすぎないといふことになつてきますから、こゝろをひとつ聞いておきたい。

○説明員(磯崎敬君) その点は御心配もつともございませぬ。ただ、私どももいたしまして、結局これ以上の旅客収入をあげますには、商売道

具の列車がふえなければ、結局お客さんをぎゅり
詰めにしなければいけないので、とてもこれ以上
ぎゅり詰めにできないということになれば、どう
しても列車をふやさざるを得ない。ほつておいて
もふやさざるを得ない。ふやせば、先生のおつ
しやるように過密ダイヤになるといふことで、実
はことしの秋のダイヤ改正につきましては、いま
まで第二次計画でやりました複線化のできたこ
と、あるいは車両のふえたことを総合的に勘案い
たしまして、場所によってはある程度スピードを
落としてもやむを得ないといふことで、たとえば
夜行列車の一番たくさん入っております山陽線に
つきましては、旅客も貨物もいわるネット・ダ
イヤにして追い越しをやめる、それによって多少

けのあるダイヤの作成ということでいろいろな角度から現在苦労しております。したがって、いま以上全然入らない線区も実はございます。あるいは場合によっては、時期的にある程度貨物列車をやめても、土曜、日曜は旅客列車を動かすというこまかい作業もやがてやらなければならないということも考えておりますが、いろいろなことを総合いたしましたして、いままでは数年間第二次五カ年計画としてやりました投資の実績を基礎として、今度の列車ダイヤの編成につきましては、東京といわず地方といわず、無理なダイヤを組んで、無理な輸送をするということは、私ども自身も自衛上の立場からみればひやめたいというふうに考えておるわけであります。

なりとも列車の本数をふやす、線路容量をふやす、こういうやり方も山陽線についてはやらざるを得ない、こうなつてきておりますが、これも貨物ダイヤを緩和しつつ、しかも輸送力をふやす、そのかわり殿さま列車はなくなります。旅客も貨物も同じスピードで走りますが、その結果、新聞の輸送、その他にいろいろ派生問題が起きて困つておりますが、そういうものによりまして、ある程度いまままでと違つた角度から線路を使うことを考えることが一つと、それからもう一つは、おかげさまでここ二年ほど保安対策の面に真剣に金をつぎ込んでまいりました。たとえば三十九年度決算から、——もうそろそろ決算ができますが、決算から申しまして、二百三十億ぐらいの金をつぎ込みまして、三十八年度が百七億でございます。それまでは大体四、五十億しか入れておりませんでしたが、四、五倍の金を入れています、とにかく自動信号の問題、車内警報の問題、自動列車停止装置の問題、そういうことに重点を置きまして金を入れましたために、ある程度の保安度は上がつてきたというふうに考えていいというふうに考えます。それらを総合的に考えまして、決して無理な、人間の注意力だけでやる過密ダイヤは絶対、私ども身にしみてこたえておりますので、そういうことなしに、いわゆる科学的な保安の裏づ

○古田忠三郎君 次に、電化、電車化についてちよつと伺つておきたい。これは大臣のほうが早いと思います。長期計画としていろいろ努力されて、国鉄と話をしたのでありますが、この予算を見ますと、個所的に全然わかつておりませんが、金にして百六十五億です、電化、電車化というのは。たいした金ではない。電化、電車化というのは金がかからない工事ですから、それでもかなり電化は進むと思いますが、大臣、ほくは中央のみ、あるいは東北線の電化とか、こんなところばかり電化しても意味がないと思うんですね。そこで北海道でもかなり電化の問題が住民あるいは国鉄内部にもあつて、電化してより経営効率を高めようという動きがあることを、私も北海道住民ですとかよく知つておるわけです。先般北海道の運輸事情の視察に参りました運輸大臣の新聞記者会見を私は新聞で拝見しましたが、大臣在職中に何とか北海道の電化に手をつけたという意味のこの談話が出ておりましたが、これは今度の予算の中に入つていないと思うんです。長期計画の中でこれはどうなんですか、入つていますか入つていませんか。これが一つですよ。

それからもう一つは、つまり都市集中の悪現象から、先ほどもちよつと触れましたが、設備がまだ伴つておりませんが、四分へッドくらいで各列

車が走っておるといふのが札幌周辺です。札幌は
間もなく百万都市になると思います。しかも、北
海道の道央の新産都市にも指定されておりますか
ら、今度の佐藤内閣の方向がよしあしにつけて、
新産都市にもかなり政策的に施策を施すという段
階が私はくると思ふんです。そうなれば当然札幌
は、何といたしまして北海道の中心ですから、
政治、経済、文化の中心地でありますから、いやお
うなしに人口が増大してくることは火を見るより
も明らかなです。それに伴つて輸送力がどうなるか
というところが一つ出てきますし、それからもう一
つは、四種踏切の問題をどうするか、これは今度
の柱の安全運転をするための保安問題ともからん
できます、こういう関係ですね。あれやこれやを
考えて、しかも、百万都市になるとすれば、当然
都市計画の問題が出てきますから、住民としても
重大関心を持たなければならぬ。そういう事柄
が総合的にいろいろ検討されて、もはや札幌の場
合は、あのまま放置をしておくということになり
ますと、必ず鶴見や、あるいは三河島のような大
事故が発生しないとはだれも保証できない。現に
この間付近の四種踏切でありましたね。もとより
これは国鉄の責任じゃない、レールの上に、無免
許で資格のない者が運転してエンストを起こして
衝突したわけですから国鉄の責任ではないけれど
も、あした事故が起き得る可能性が客観的に周
囲にございます。こういう事柄がいろいろ心配さ
れて、この際高架にすべきだという話が政治的に
も行政的にも住民感情としても出てきました。先
般、北海道知事あるいは札幌市長が、だれが音頭
をとったか別として、国鉄側でもその相談に乗つ
ておるようですが、私はできるだけすみやかに、
の予算にあるなしにかかわらず、やはり長期展望
に立つて、長期計画ですから、こうしたのも織
り込んでやらなければ、北海道の輸送量増強など
といつても、何としてもいま北海道全体の産業、
経済の開発の中心というのは札幌周辺になつてく
るわけですから、やらなければならぬのじゃない
か。あわせて御承知のように、大臣も北海道です

が、北海道開発というのは、資源はどこにあるかといえ、大体道東です。あなたの選挙区です。非常に北海道の開発をしていかなければならぬ、しかも資源の豊富などころは。そういうところは北海道の第二期の総合開発計画というものを進めておりますから、それと並行して当然輸送量の問題が問題になってきます。そういったものを見込んで、国鉄はすでに構内改良、つまり、ヤードの改良を、札幌周辺、琴似、手稲かどこかに車両操車場を設けるという計画が、もう初年度に出ていますね。もう一つ、旭川に一つ出ています。問題はやはり、札幌と旭川はわずか二時間三十分ぐらいで行けるのですから、こういう近距離の中でさえ、そういう問題が起きているのです。が、私は、それ以外に、道東にやはり、そうしたものを何年度日にやるということは別として、この長期計画の中では織り込んでいかなければならぬ問題があると思う。これはあなたの方、現地の管理者を通して、すでにそういう点は情報なり、あるいは状況の検討を加えていると私は思うけれども、これから、運輸大臣も御承知のように、道東のそういうものを、立地的な条件等々を勘案してみると、私は、釧路がいいとか、池田がいいとか、帯広がいいとか等々いうことはまだ早計だと思ふけれども、端的に立地条件を北海道人として見て、北海道の総合開発と並行させて、国鉄の輸送力を増強して輸送基盤を強化するというのであれば、帯広しかないと思う、端的に言って。こういう点、国鉄がどういう展望を持っているか。それから運輸大臣として、長期計画を策定するにあたって、いわゆる札幌、旭川はすでに着工していますから別として、道東の経済開発に合致するような国鉄の設備をするとなれば、どういう考えを持っているかということ、この際、聞かしていただきたいと私は思うのです。

○説明員（磯崎敦君） 最近における北海道の開発並びに今後の急激な発展の見込みをいろいろの角度から、私のほうだけの数字でなしに、道庁あるいはその他北海道の関係団体から、いろいろ旅

客、貨物の数字をいただきました。北海道の総合開発計画に伴う鉄道の輸送力整備計画を立てているわけですが、御承知のとおり、何と申しましても、道路予算の十分の一ぐらいしか、いままでは北海道に投資していません。年間五百億ぐらいの投資だそうなのですが、私のほうは五、六十億ぐらいしか北海道に金を入れてないということ、最近、道路の状態と鉄道の状態では、北海道では非常に大きな差がついてきたということは事実でございます。ある意味で、逆に鉄道のお客さんが道路に相当食われつつあるということも、場所によってはあるようにございます。しかし、これは鉄道の改良がおくれ、発達のテンポがおそかったためにこういふことになったというふうに考えまして、今度の長期計画には、いまおっしゃった小樽、札幌、室蘭、苫小牧、これだけの北海道のまん中の地域をまず重点的に電化するということにいたしました。すでにその一部に取りかかっているわけでございます。

しかし、当然、いまおっしゃった釧路、帯広等の道東地区——これは海上輸送の問題もございすけれども、やはり陸上輸送の問題も相当大きな問題になる。それにはまず、何と申しまして、例の狩勝の輸送力の隘路を開闢することが第一だということ、私のほうから建設公団に、最重要路線の一つとして、狩勝のショートカットの線路の建設を依頼しております。まず道東と道央との連絡、道のかみめも、いまのようなあんな細い連絡をしておつては困るということで、それに重点を置いて道央のほうの今後の発展に力を入れていきたいと思っておりますが、さしあたり、今度のこの長期計画におきましては、道東地帯よりも、道東と道央の連絡をうんとよくするというところに重点を置いて、その次に道東地帯の開発というふうに進んでいっていかうかというふうな考え方を持っております。

○国務大臣(松浦周太郎君) 北海道の問題につきましては、いま副総裁が述べられました。この間、私は四国、和歌山、その他名古屋、清水等、

港湾関係の視察に参りましたときに、いずれもやはり今度の長期計画に対する陳情を受けまして、それは北海道も同じであります。明治時代に鉄道をつくるに、操車場であるとか、ヤードであるとか、あるいは貨物倉庫であるとかというふうなものをつくらなければならぬものだから、普通の繁華街というか、メインストリートというか、そういうところよりも、長いところでは一キロ近く、短いところでは五百メートル近く本通りから離れたところに鉄道を通した、そのほうが地価も安かったのです。ところが、だんだんと停車場がまん中になってしまった。裏も表もなくなつてしまつたのです。いま御指摘になりました札幌のごときは、前のほうよりも後のほうの入口のほうに人口が多くなつたというふうなことになるので、それで、内部から表通りまで全部高架にしなければならぬ。立体交差を各通りにやるとすれば、たいへん金がかかるというふうなことが、どこへ行つてもあるのです。今度やっぱり長期計画の中に——これなんかは十分調べておりませんからわかりませんが、人命尊重の面において完べきを期することができないと思つて、そうすれば、従来の道路はそのまますべて、上を汽車が通り、それで、汽車の通らぬところは、倉庫でも何でもなるわけですから、戦後の東京駅のようなふうになつて全部やっぱりしなければならぬのじゃないか。

いまの旭川も同様です。帯広も同様です。いまでは停車場が町のまん中になつてしまつたのです。それで、前の入口と後の入口になつたわけですから、そうすると、この問題は、ここで申し上げるのとはおかしなのですが、増原さんとも相談しなければならぬけれども、私は北海道の議員として考えるならば、いま仰せになりましたが、道路費を相当もつてゐるわけなんです。それで、立体交差の大きなのは、帯広に一方所、札幌に一方所できた。それで、開発費の中から一部出して、鉄道のほうからも出して、出合つてつくつておりますから、北海道の分については、そういう

開発計画があるものですから、ひとつ副総裁のほうで、北海道の開発局のほうの人々と相談されまして、それで、こつちからの負担しなくても、北海道にはやっぱりそのほうの開発計画があるものですから、それと相談して、総合的な計画を立てていくことがいいのではないかと。

現在、私行きましたときに、知事から札幌のほうの話は聞きました。旭川のほうは大体話がついて、向こうの負担の範囲によつては考えることになつておりますが、市のほうの負担がなかなかむずかしいのです。そういうものも開発庁にも持たすべきではないかということも考えてきたのですが、これは一つの町、一つの町で相談することではなくて、国鉄、運輸省、開発庁、建設省というふうなところで、ひとつ次官クラスのところまで練つてもらつたらどうだというふうなことを考えております。

○吉田忠三郎君 電化の問題は、あなたこの間、地方へ行つて演説した電化の問題は、

○国務大臣(松浦周太郎君) 電化の問題は、本年度に入つておりませんが、長期計画には入れます。

○吉田忠三郎君 いづれからやりますか。

○国務大臣(松浦周太郎君) やつぱり札幌のほうをきめてからしたいと思つておりますが、これは私の主張で——というのは、低品位の石炭を汽車で運んでは引き合いませんが、山元で加工してスラリー方式で運ばせまして、そうして、すぐ鉄道に入れば、輸送距離が短いからロスも少ないのです。だから、そういう方面における現在の埋蔵量は日本一なんです。あの低品位のものを、ドイツでやつておるような粉炭にして、重油をたくさんやり方のボイラーがありますから、山元でやれば、いまつづればおける石炭を生かすことはできるのじゃないか。一石二鳥だと思つて、北海道の電化は、

○吉田忠三郎君 もう時間もかなり経過してしまつたから、明後日の委員会では質問を続行することを委員長に申し上げまして、きょうのところはこれで終わります。

ただ、政府が国鉄に、歴史的に見て投資しないと同じように、国鉄の場合は、今度は、北海道あるいは九州の南の果て、鹿児島島のほう、こうしたところが非常に投資率が少ないのです。従来は、ですから、いまいろいろ大臣から答へられた点、それから副総裁が答へた点を十分精査して、今年度からさうなことをしないように、思い切つたやつぱり北海道の投資をしていただくことを申し添えてきょうの質問を終わります。

○委員長(松平勇雄君) 他に御質疑はございませんか。——他に御発言もなければ、本件についての調査は、本日はこの程度といたします。

次回は二月十一日午前十時に開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後五時二十一分散会

二月五日日本委員会に左の案件を付託された。

一、北陸線の新線に簡石駅設置に関する請願(第五一〇号)

一、都営地下鉄六号線果嶋停車場設計変更に関する請願(第五三〇号)

第五一〇号 昭和四十年一月二十八日受理

北陸線の新線に簡石駅設置に関する請願

請願者 新潟県直江津市議会議長 金山貞

司外九名

紹介議員 佐藤 芳男君

この請願の趣旨は、第二五二号と同じである。

第五三〇号 昭和四十年一月二十八日受理

都営地下鉄六号線果嶋停車場設計変更に関する請願

請願者 東京都豊島区果嶋一ノ一五 斉藤

直吉外三十二名

紹介議員 石井 桂君

昭和四十年度着工の予定となつてゐる都営地下鉄六号線の果嶋停車場設置については、当局の設計(別紙添付)を変更し、交通百年の施策として左記

のとおり実施するより、国鉄果嶋駅南口及び都電果嶋駅前停留場利用者の総意により請願する。

一、地下鉄ホームは、当局設計よりも南口へ延長し、北口同様南口にも地下鉄乗降口をつくると同時に、地下横断歩道をあわせて設けること。

理由

一、国鉄と地下鉄の連絡が重点的に配慮されていない。

(一) 地下鉄の工事着工と同時に、都電は廃止されるようであるが、都電利用者が地下鉄に殺到することになれば、その混雑は想像以上である。

(二) 現在すでに、ラッシュアワーには、国鉄果嶋駅(乗降客数一日約十二万名)は一方通行を行ない、北口を乗車、南口を降車としている。南口利用者は約六万名にも達するので、地下鉄開通後はいっそう増加する。

(三) 現在の設計は、国鉄果嶋駅北口から車庫前方面の利用者を重点的にしているもので、月三回の地蔵様の縁日には利用価値が多くても、月のうち二十七日間の南口への配意がない。

二、将来に向かつて総合的な計画性がない。

(一) 民間資本による民衆駅ビルの建設が申請出願中であるのに、当局設計にはこの重大な駅ビルの構想に対する配意がない。

(二) 南口周辺は都心再開発の地点であり、目下着々と大型ビル化の建設が進められている。

(三) 国道十七号線中仙道は、果嶋が都心部への関門となつていゝもので、その地理的条件は、甲州街道を有する新宿とも比すべきものであり、東上線地下乗入れによつて、第二の池袋となる機運にあるのに、これを無視して当局設計の停車場は果嶋駅の北口方面に片よりすぎている。

三、永久的な交通施策を行なうべきである。

(一) 駅周辺の交通問題も重要な一環として勘案すべきである。果嶋警察署管内では、南口周

辺の国道が一番事故発生率を示している。南口にも地下横断歩道はぜひとも必要である。

(二) 北口方面に一方的に乗降客を流すことは、ますます混雑を助長するだけで、交通安全施策の立場からも、南口、北口と二方面に通行者を流すことが混雑緩和の良策であるのに、残念ながら当局設計にはこの永久的な施策がない。

昭和四十年二月十六日印刷

昭和四十年二月十七日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局