

心の逼迫しておる通勤通学等の状態、あるいは幹線等における輸送の逼迫しておる実情を見ますと、一番輸送の根幹でなければならぬ安全輸送という線が心配せられるくらいなところまで私は逼迫しておると思うのでございます。この実情を見ますと、第三次長期計画によつて今日の輸送需要がある程度緩和されるといふたてまえに立つて考えますときに、私は国民の皆さん方も、今日の都市中心におけるあつたきびしい輸送事情に毎日接しておるような人たちは、理解していただけるというふうなふうに信じておるものでござい

○浅井亨君 それは私なんかもいとおっしゃるとおり理解しないわけではないのでありますけれども、だけれども、日本の国民のうちではほんとうに生活の豊かな人はまずないと言つていくらいと思ひます。そういう人の方の精神的打撃というものは偉大なるものである。そうであるにもかかわらず、物価と値段ばかりにとらわれていくのは、私は筋道ではない。というのは、ちょっと時期的におくれたとも考える見方もあります。しかし、まだ時期を見る必要があるというふうな気持ちもあるわけですから、こういう点に対してはどのようにお考えになっておりますか。

○国務大臣(中村寅太郎) 私は、今日大都市中心の通勤通学等の実情を見、主要幹線等のきわめて逼迫しておる輸送体制等を見ますときに、一刻も早く万全の処置をせなければならぬ状態にある、かように考えております。

○浅井亨君 そこで、国鉄のほうで料金を上げた。そうすると、先ほどお話がありました、連鎖的の反応によりましてすべての物価に響いてくるおそれもある。その便乗という点に対しては、絶対に許さない、こういうふうにおっしゃつておるのですが、便乗のものを、どういふ点から便乗であるかといふことを判定され、それを認可されるのであろうか、こういうふうに心配するわけではございません。その便乗のものを、その便乗の基準といふものは、いかなるもの

をもつて基準とせられておりますか、これについて御答弁願ひたいと思ひます。

○国務大臣(中村寅太郎) まず第一点は、私はこの企業の経理の実情でございませう。経営がある程度やつていけるような実情でありながら、この際値上げをしようというふうなのは、これは便乗である。あるいは、その企業のなつております輸送需要の実態と、それから輸送施設、輸送能力の実態が大体調整がとれておるというふうな場所、しかも経営が、先ほど言ひますように、ある程度の採算が見合つておるというふうなところ、これは、これは運賃値上げ等は絶対に許可しない、認可しないという、そういう焦点を便乗の要素といふふうなふうに考えております。

○浅井亨君 それじゃひとつお聞きしたいのですが、私鉄はもうすでに値上げをいたしております。そこで、私鉄自身の付帯事業としていろいろな事業をやつておられます。その二つの関係性においての経理状態でしょうか、それとも乗客そのものに対するものをお考えになつておられるのでしょうか、その点いかがです。

○国務大臣(中村寅太郎) 大体付帯事業と私鉄企業の経理は、完全に別々にいたしまして審査も、検討もしておるのでございませう。実情は、むしろその点の混同を絶対にやらぬということが一点でございませう。そういうことで、たとえばバスならばバスだけの経理の実態、鉄道であれば鉄道だけの経理の実態を基本として大体審査をいたしております。

○岩間正男君 関連。ただいまの運輸大臣の答弁ですけれども、それなら資料を、やはり昨日も私は要求したんですけれども、出してもらひたい。大手十四社の最近の経理状況、これを、詳細なものには要求しても無理だろうと思ふんだけれども、大筋はつかまえていなくちゃならないはず。今度の私鉄のうち、認可をする前にはつきりそういうふうな検討が、これは監督局のほうでなされて、最後の決定をされたと思ふんですね。そうすれば、必ずデータがあるはずですから、その

データについて、われわれは国鉄の運賃値上げとの関連で明確にする必要がある。国策全般の課題として必要なんです。ぜひこれは出してもらひたい。いかがですか。

○国務大臣(中村寅太郎) できるだけ早く、資料は完全でありますので、出せるようにいたします。

○岩間正男君 審議に間に合うように出してもらえましようね。

○浅井亨君 次いで総裁にお聞き申し上げますが、今度の値上げについては、われわれは了承していかねければならないような状態にあるように考えております。もう一応、それをこうだということを経裁のほうから内容をお話し願ひたいと思ひます。

○説明員(石田禮助君) どうしてわれわれが今度の運賃の値上げをせねばならぬかといふことにつきます。御承知のとおり、国鉄がいま直面しておる問題は、大きな問題は三つある。第一は、通勤地獄の問題、それから過密ダイヤの問題、これを緩和せねばいけません。それから過密ダイヤに処しての輸送安全の処置の問題、この三つあるわけですから。当然この三つの中でも、通勤の問題なんといふのは、これは主として東京、大阪の問題であります。この建設といふものには非常に金がかかる。ところが、その収入といふものは、御承知のとおり、とても投資に引き合つた収入といふのはできぬものです。要するに、一日四時間働けばいいので、あとは二十時間というものは遊んでゐるんだ、しかも乗客による収入といふものは非常に少ないといふことで、とてもこれは引き合はれない。また、輸送安全に関する費用にいたしましても、これは引き合つたものじゃない。そういうものを、ぜひこのことに金を持つていくために、国鉄は借金の重圧に追われなければならぬので、これもさつちもいかなくなつてやう。すでに国鉄は四十一年の末においては、一兆一千億の借金を負つてゐる。だからして、この通勤の問題と過密ダイヤに関する輸送安全に関する処置その

他は、これはどうしても自己資金をもつてやらねばならぬ。自己資金をどうして得るかといふことになると、そこで運賃の値上げ。浅井さんも御承知のとおり、国鉄の旅客運賃といふものは、たな、物価が三百五十倍も四百倍にもなつてゐる。電電公社なんといふのはすでに昭和二十九年において昭和十一年に比べて二百三十三倍にもなつてゐるのに、国鉄は、昭和三十一年、三十六年の二回に運賃の値上げをやつたにかかわらず、旅客運賃なんといふものはわずかに百六十一倍です。どこに一体その原因があるかといふことは、これはあなたの方のほうがよく御存じだから私はここで申しませんが、いずれにしても、要するに国有鉄道といふことで押えに押えられたといふことじゃないですかね、これ。これは安いにしたことはありませぬけれども、しかし程度の問題で、やはりここにわれわれは自己資金を求めたいといふことにならざるを得ないといふことが今度の運賃値上げの原因になつた次第でありまして、もしもこれをやらなかつた日には、昭和四十六年には借金が四兆をこす、これをやることによって借金が三兆円に済む、どうにか国鉄の独立採算といふのが維持できる、こういうことでこの運賃値上げをする、こういうことになつた次第であります。

○浅井亨君 いま総裁のお話を聞きますと納得するのでございませうが、一つ、押えに押えられたと、こういうおことばがありますが、どういふ面から押えられたのでしょうか、それとも押えられねばならなかつた理由がどこにあつたのだろうか、こういうふうには私は思ふわけではございませうが、運輸大臣はどのようにお考えになりますか。

○国務大臣(中村寅太郎) 今日の日本の経済成長等から、片や日本の輸送需要といふものは非常に膨大な上昇率を呈しましたのに、日本の輸送施設、しかも国鉄が背負つております輸送能力といふものがこれに並行して前進しなかつたといふところにあると思ひますが、一つは、やはり国鉄自体の今日までの実態が、戦時中からずっと今日までの日本の歩いてまいりました過程において十分

の施設能力を強化できなかったいろいろの国の事情があったというように、終戦後の経済の動きと国鉄の持つておる能力との間に差が起った、こういうことにあると私は考えております。

○浅井亨君 それでは、政府ではそのように、国鉄には無理だと、こうお考えになっていたら、国のほうでなぜ出資をしてあげたり、またそれに對して万全の施策をやらなかったか。国鉄はやはり日本全民衆の足であります。されば、国家としてこれを見守っていくというのがたてまえじゃないかと思ひます。そういうことであればならぬと思うのですが、それを見ながら、知りながら、なぜそれをおやりにならなかったのでしょうか。

○國務大臣(中村實太君) 国としてはできるだけその時点を時点においてやってきておると思ひますが、先ほど申しますように、日本の経済成長というものが非常な急激な上昇をいたしましたその関連等において人の動きあるいは貨物の動きが非常に増大した、そういう一つのアンバランスが私は今日の輸送の逼迫を生み出しておる原因だと思ひます。そういうことでございまして、この段階に至っては、やはり第三次長期計画によって、最小の一つの緩和策を完全に、いつも石田総裁が言われますように、過密状態を解決する、解消するところまでいかぬ。今度の第三次長期計画でも、まあ緩和の程度であるということですが、これはやはり国家財政、あるいは国鉄の能力、企業能力等から勘案いたしまして、この第三次計画が現在では一番いい手である、これによって人の輸送力がある程度緩和されるといふことになるという計画のもとに実施しようとするところでございます。

○淺井亨君 経済の高度成長のために、こういうお話でございます。いわゆる高度成長ということとは国策じゃなかったんですか。国策の上に立つて、いわゆる経済の高度成長をはかられた。一方においてはそれをはかられながら、それに対応するところの国鉄に對して何の補助もしてないといふことは、私はどうも納得がいかないものであります。それを結局国鉄にしわ寄せをしているのではないかと、こういうふうには私は考えるわけでありまして。いま総裁の話を聞きまして、やはり公共性、公共性、こういうことで非常に苦しめられておるといふ姿も聞いております。そうであるならば、そういうような経済の高度成長のために、国鉄がほんとうに困っておるのだと、それをいま過密ダイヤになった、通勤ラッシュ、幹線の補強、安全施策、こういうふうないろいろとおっしゃつていますけれども、それは政府自身が今まで緩慢として傍観していたからでなからうかと、こういうふうには私は考えるわけでありまして。こういう点はどういふことですか。

○國務大臣(中村實太君) 私は、やはり国鉄といひましたし、第一計画あるいは第二次計画等を実施してまいりました経過を見ても、そのときそのときに対応してできるだけの措置はとつてきたものであると、かように了解いたしております。

○淺井亨君 それでは、そうであるならば、先ほど経済の高度成長の陰でこのように並行して完全にそれを施行することができなかったということ、これは大臣としては言わなくてもいい問題じゃないかと思ひます。高度成長のそのために国鉄のほうがおくれている、過密ダイヤになった、このようになったと、このようにおっしゃつておられたと私聞いたもので、その点で、それは言わなくてもいいと思ひます。私はそう考えるのですが、もう一ぺん。

○國務大臣(中村實太君) 政府委員からお答えいたします。

○政府委員(堀武夫君) 高度成長をするという計画といふことがわかつておるではないかといふこととでございますが、国民所得倍増計画の伸び以上に実績が伸びているという点で、まあ大臣がおっしゃったことになったと……。

○淺井亨君 予想以上に伸びた。じゃあ国鉄に對しても、予想以上の方法をお立てになつていくの

があたりまえだと思ひます。もう戦後二十年もたつております。そういうことについて、これはこうなつたと、経済のほうは予想より以上になつたと、そういうところから国鉄に對してどのような施策を立てていかれたのでしょうか。

○政府委員(堀武夫君) そのために、国鉄では第一次五カ年計画、第二次五カ年計画といふふうな計画を立ててきたわけでございますが、それがこの高度成長についていけなかつたという理由は、いま申し上げましたように、予想以上に経済が伸びたといふことが一つ、資金量が十分でなかつたといふ点であります。これは国鉄としても非常な努力をし、政府としてもできるだけその経済の伸びについていくという努力をいたしたのでありますけれども、いまま言つたような事情でついでいけなかつた、こういう事情でございます。

○淺井亨君 総裁にちよつとお聞きしたいのですが、国鉄は企業と公共とを根本にしてやらなければならぬ、そういう二本立ての上からお考えになつておると、これは当然であります。公共、これを重んずるがゆえに、いま現在としては、国鉄が公共のためにどのようなロスがあり、どのように経済的に困りになつておるのか、それをひとつ詳しく御説明願ひたいと思ひます。

○説明員(石田禮助君) 御承知のとおり、国鉄は公共企業体であります。その結果としてあらわれておるのは、国鉄がいま経営しておる二万六千キロのうちでも、一割八分というものがもうかる線であり、八割二分というものがこれは赤字線である。普通の民間の企業体でいへばもうからぬところへは線は敷かぬが、国鉄は公共体であるがゆえに、もうからない線であつても、これは独立採算性を維持し得る範囲において赤字線でもやらなければならぬ、こういうこと。それから、そのほかには、つまり公共負担といふやうなことがあります。例の通勤、通学の問題。これなんかは全く、通学なんかは文教政策です。通勤なんかは、通産政策です。これも国鉄がやっております。それから農産物に對する特別の運賃、こういうものも、

これは国鉄としてはとても引き合つた話ではないが、公共性を發揮してこういうものを負担しておる。ただ問題は、そこに限度がある。つまり、独立採算性というワケに縛られておるがゆえに、ある限度をこす場合においては公共性を發揮するわけにはいかぬ、こういう次第であります。

○淺井亨君 いま総裁のお話を聞いております。国鉄の経営に支障のない限りにおいて、その範囲内において公共性のことをやりたい、こういうふうにおっしゃつております。国鉄の基本問題懇談会では、もうすでに三千億の資本を出してやるべきだと、このようにおっしゃつております。ところが、政府当局においては、現時点においてはこれは困難だ、すなわちいまの国家財政からこれはできないんだ、当面の問題当面の問題と、こういうふうにおっしゃつておるのですが、当面といふのは、どういふ目安の上、どういふ見通しの上で当面とおっしゃつておるのか、そのことばの意義といふますか、考え方といふますか、それをひとつ運輸大臣に御願ひしたいと思ひます。

○國務大臣(中村實太君) 国鉄基本問題懇談会の意見の中にも、浅井委員が言われますように、国鉄に對して政府が大きな出資をするといふことは、好ましいという意見もあつたのだと思ひますが、意見書の結論といたしましては、国鉄が期待するような出資を、すぐ政府がこれを出すといふこと、もむずかしいであらうといふような配慮も含まれておりまして、将来の問題として考えるようにという意見でございますので、現在の時点に立つて政府が、国鉄全体の運営の実態、それから国家財政等の諸般の情勢等をにらみ合わせましたときに、いま国鉄に出資をするといふことをやらないといふことに結論がついておるのでございます。

○淺井亨君 この間ちよつと記録を読んだのでございまして、総裁は、この第一次、第二次計画におきまして、第一次の場合はこれは修理にすぎなかつたのだ、こういうふうにおっしゃつておるとは、造船のほうですが、このほうには利子補給し

ているじゃないか。であるならば、国鉄も同様にそのような方法をもって援助していくのがほんとうじゃないか。こういうことですが、それに対しては大臣の答弁は、いわゆるあれは、戦時中に船のほうは壊滅したのだ、だから特例としてやっているのだから、こういうふうにおっしゃっているのです。壊滅と言ふのも、総裁がいわゆる修理と言ふのも、結局は国鉄が全部ほとんど使えないような状態になつていたのじゃないか、こういうふうには私は思ふのです。総裁は修理だと言ふことをば、おしいなつておられますけれども、私は壊滅と言ふのがほんとうじゃなかったか。こういうふうにか、両方とも同じようにいくべきが為政者の姿じゃないか、こういうふうには私は考へるわけなんです。その点は大臣はいかに考へてお考へになつてゐるのでしょうか。

○國務大臣(中村實太夫) 国鉄と海運との違いは、海運のほうは、御承知のように、戦争の被害というものが非常に大きく影響しまして、日本の海運はほとんど壊滅的な打撃を受けたというのが状態だと思ひますが、これを立て直しまして国鉄競争の舞台に乗せましたためにはどうしてもある程度の援助の必要がある。運賃等々を上げることにしたのはなかなかそれはやりにくい面があるのをごさいます。国際的な運賃の水準というものがございまして、そういういろいろなむづかしい事情が海運のほうには要素が多いために、政府といったにしても、国の貿易の振興をはかり、あるいは貿易外収入をふやすというように考へますときに、海運に援助の措置を必要とするという見解に立ってゐたのでございまして、国鉄のほうは、やはり現在の輸送の逼迫の情勢から考へまして、これはあらゆる面で政府としてはできるだけの措置はとつておるといふところでございまして、たとへて申しますと、財政投融資も、昨年よりも少しふえたのでございしますが、百五十億ふやしておる。あるいは、最近における御承知のように当然国鉄自身がやらなければならぬ新線の建設というふうな面は、鉄道建設公団というものをつ

くつて、それに今年度は五百億の計画で新線を建設させて、そしてそのでき上がった新線を国鉄に貸していく、こういうあらゆる措置をとつて、やはり国鉄にも援助の手は政府としては差し伸べておる実情でございまして。

○浅井亨君 いまお聞きいたしますと、船のほうには戦争で壊滅した、国鉄は戦争には関係なくして現状維持であつた、これは私は考へられませんが、国鉄を酷使したということは事実でありまして、やはり戦争のために国鉄はほとんど壊滅した、私はこういうふうにお考へするわけですが、国鉄総裁は御遠慮されて、修理というこゝばを出しておられますけれども、私は壊滅にひとしいものであります、こういうふうにか考へる。そういう点から、国鉄総裁はどのようにお考へになつておりますか、これをひとつ説明していただきたい。

○説明員(石田禮助君) これは私は、運輸大臣の代理をつとめるわけではありませんが、だいたいこの間に違ひがあるんですね。たとえば船なんというものは、微発される、沈む、それに対して国はこれを補償するということで補償公債を出した。出したんだが、イギリス、ロシアというものが日本の海運の発達というものをやがったために、日本政府に命令してあの補償公債というものの対して一〇〇%の税金をかけた。これは全くの壊滅ですよ。国鉄のほうは、これはあなたが御同情くださるやうに非常な損害を受けましたが、それでもとにかく三十二年まではどうにかこゝろにかやつてきた、これは壊滅じゃないですね。だいたいその間に私は差があるんだと、こういうことを考へております。ただ問題は、あなたに申し上げるが、どうして国鉄は今日まで遅々として輸送力の増強ができなかつたかといふことにつきまして、これはついでながら、よけいなことかもしれないが申し上げますが、第一進駐軍が頭から、いわば鉄道なんというものは斜陽産業である、アメリカ式の頭ですよ。一向かわいがつてくれぬ。日本全体の空気がいかつても、これからは自動車の時代である、鉄道の時代というものは過去に属す

る、こういうようなことで、進駐軍の方針と日本全体の空気というものが寄つて結んで、国鉄というものの対するかわいがり方がはなはだ貧弱であつたといふところに、国鉄の輸送力の回復というものが非常におくれたのだ。たとえば、昭和十一年に比しまして旅客なんというものは五倍六分、それから貨物なんというものは三倍六分にあつておるにかかわらず、国鉄の路線の延長というものはたつた一・五だ、こういう状態なんです。これはやはり進駐軍と日本の国民全体の私は責任じゃないか、こういうことに考へております。

○浅井亨君 あれは戦時中受けた被害であつて、それをどのように考へていくかといふことになりまして、個人的な感覚があると思ひます。これは何ぼ申し上げても切りがないこととございまして、から申し上げないんですが、きょうは総理大臣がおいでになつておられますので、こゝでわが党から、先日の本会議の質問におきまして、ほんとうにりっぱな施策を立てていく、すなわち交通政策でございしますが、これを立てていくならば、いわゆる陸海空三位一体の姿で進めていかなければ、いま日本の国土に、いわゆる人口が東海道線沿線に七〇%も密集しておるということ、都市の分散、人口の分散、そういうことをかて加えていきますと、これはたいへんな事業だと思ひますけれども、国家百年の大計とは昔からのことばでありまして、それに対しては総理はいかような考へをしておるかといふことを私はどこまでも追及いたしたいと思つておりますが、残念ながらまだおいでになりませんので、これは次の機会に私は質問したいと思ひます。

で、続いて申し上げたいのは、いわゆる今度の運賃改正を見てまいりますと、いわゆる貨物は非常に安くつておる。人間は高い。生きものや死にもの、その二つを考へ合わせるときに、なぜわれわれ生きてゐる同士が生きてゐる者同士を苦しめなければならぬか、こういうふうには私は考へるわけですよ。そういう点は、どのように算定されて、どのような基本の上に立たれて、われわれお

互いが苦しまなければならぬか、このような点はどのようにお考へになつておるか、総裁と大臣、両方とも御返答願ひしたいと思います。

○説明員(石田禮助君) お答えいたします。今度の運賃の値上げにおきまして、旅客に大きく貨物に少ないのはどういふわけかと、こういうことであります。昭和十一年に比しまして、旅客のほうには百六十一倍、貨物のほうはすでに二百十七倍になつております。まず第一のポイントは私はここに考へております。

第二の問題は、国鉄が、公共性の立場からいたしまして、生活物資であるとかいふものに対しては、これはやはりできるだけ運賃を安くしなければならぬ、こういうふうなこと。それから、貨物については競争が非常に大きい、トラックとの競争が、これをこれ以上上げるという、貨率は上げたが運賃の増収にはならぬ、減収になる。これはやはり目的というものは増収にある以上は、トラックと競争し得る範囲における値上げでなければいかぬ。まあ大体私は詳しいことは——これはまたもしもそれ以上に私に聞かれるとちよつとわからぬのですが、私の知つておる範囲においては、まず第一にはそれが根本方針である、こういうことに考へております。

○國務大臣(中村實太夫) 国鉄の総裁と同じように考へております。

○浅井亨君 えらい簡単に……。だけれども、それはいま同じだと、こう言ひますけれども、ものしやべり方といふことも、その感じといふことも、そこから起こるところのものは、これはまた尊重しなければならぬと思ひます。やはり同じだと言ひないで、いろいろそのしやべり方を変えて——その中からやはり感じ取るものがあると思ひます。私はそれは非常に自分自身でも感じております。情にもろい男でございまして。どうかもう一べん、大臣も同じでございまして。どうか、ひとつ話をしたいでございます。

○國務大臣(中村實太夫) 私は、現在の国鉄運賃の値上げの原因——根拠といひますか、根拠を考

えまうときに、御承知のように、都市近郊における過密の最高度の限界に達しておる輸送需要、人の輸送需要等を考えますときに、あるいは幹線における人の輸送需要を考えますときに、ほんとうに危険をおかして乗っておる、その上乗れない人まであるというふうな実情を考えますときに、これはどうしてもやはり一刻も早く国民が安心して交通機関に乗れるところまでは持っていかなければならない、こういうことを人の輸送の面では考えておるのであります。貨物の輸送の面では、今日の経済の情勢は、皆さんからいつも心配していただきますように、物価がやはり高くなる要素を持つておると、これを押えて物価の安定をはかるといふようなことが、今日の国民生活を保護していく政治の大きな要素である、こういうことを考えますときに、国鉄運賃の是正の方向はできるだけこれを低く押えていきたい、これが最初私の基本的な念願でございました。この念願によって、このためまで国鉄にいろいろ計画を立ててもらったのでございます。私は、国鉄当局も、いろいろ計画を立てる前提には、あらゆる点を配慮なさって検討した結果、人の問題はこれだけの率、貨物の問題はこれだけの率に落ちついたものである、そういうふうな考えまして、浅井委員が仰せられるように、人間に冷たく当たって、貨物にあたたく当たったものとは、私は考えないのでございます。

○浅井亨君 いまの御答弁ですと、人間は冷たく貨物にはあたくたうということば考えておらないと言いますが、大臣は通勤ラッシュのところ、一べん自分でお乗りになって体験されたことがありませんか。

○国務大臣(中村寅太郎) 私は、昭和二十二年ごろは、品川から国会に通っておったのでございす。あのころは、やはりいまの新宿あたりの激しさと同じように、私が国会から帰るときに、品川でおられないうちで、二つも三つも先の駅まで乗せられたようなこともあります。最近も、新宿とか池袋等のあの実情、それから大阪における実情等

を見ますと——私は日曜は役所の車は使いたせん、電車を利用してありますから、月曜から土曜の間とは多少違いますけれども、常時乗っておりますし、地下鉄等も特に利用をして、日曜のぐあいをときどき見ておるのでございます。

○浅井亨君 現在お乗りになつておるのですか。じゃ、お聞きいたしますけれども、大阪でラッシュのときにいつも通つておる御主人がいます。その方が常にボタンが取られたりいろいろの目にあつては帰る。子供さんがそれを見て、うちのおとうちゃんはおかしいやうだと、年がら年じゅうボタン取られておる。こういうのを私身近に毎日聞いておるわけなんです。それほどういふへんなラッシュで困つておるわけなんです。だから私は、人間に冷たいといふのは子供の心までも動かしていくような姿であると、このように私は感じるわけなんです。そういう点から見ても、失礼でございけれども、大臣はお乗りになつたことがあるんでしようかと、さうお尋ねしたわけですが、おたくのお子さんと奥さんはさういふことは一べんもおっしゃつたことはないでしようか。

○国務大臣(中村寅太郎) 私は、いま浅井委員が仰せられるように、きわめていまの通勤通学等の輸送事情は重大であると考えまして、一日も早くこれを緩和して、国民の皆さん方に安心して電車、汽車に乗っていただくようにという考え方の上立って、今回の第三次計画案を出しておるわけでございます。

○浅井亨君 そのとおり、第三次計画はこの通勤ラッシュ解決策の一つだと、これは私もけっこうだと思つておりますが、現在おどのようなパーセントになつておりますか、それを伺いたい。

○国務大臣(中村寅太郎) 国鉄当局から詳細に申し上げます。

○説明員(磯崎敬君) 朝の通勤電車の問題でございすが、これは線区によつてだいぶ違つております。いま一番込んでおりますのは、京浜東北あるいは総武線といふところが一番実は込んでおります。定員の約三倍弱——二倍七、八分というの

が、これは線区によつて少しづつラッシュの時間が違ひますが、大体朝八時から九時までの一時間の込みぐあい、大体二倍半から三倍弱といふところでございます。

○浅井亨君 私の聞いておりますのは、いま大体二六〇%だと、さういふふう聞いておるわけですが、今度の第三次長期計画の、通勤ラッシュ緩和に對してどのようになつておるのか、パーセントが下がつていくかといふ、その目安といひますか、目標は、どうお考えになつておられますか。

○説明員(磯崎敬君) 私どももいたしましては、最高二〇〇%から二五〇%までといふふう考えております。ただ、ラッシュといふのは非常にむづかしい問題でございまして、ある一定時間内にある一定の数を運ぶといふことになりまして、幾ら輸送力がふえてもその時間帯は込む、さういふ性格を持つておるのでございまして、すなわち、ある時間帯に非常に便利になればなるほど、その便利な時間帯にお客さんが込む、さういふことになりまして、やはり一番ピークの東京駅に八時半に着くといふような電車につきましては、これはどうしてもその時間帯は込むといふことになると思ひますが、そのラッシュの幅を広げるといふことによりまして、多少の時差通勤をして——いまほどでない多少の時差通勤をしていただければ、さうさうな電車に乗れる、さういふような形にラッシュを変えていきたいと思ひます。

○浅井亨君 山手のほうはどれくらいのパークンでございまして。

○説明員(磯崎敬君) 山手線は現在二七〇%——二倍七分くらいでございまして。これは大体二倍以内におさまると、一九〇%——一倍九分くらいと思つております。と申しますことは、これは主として地下鉄の都心乗り入れといふものが実現いたしますので、国鉄自体の力とともに、地下鉄と、たとえば小田急が入る、あるいは京王が入る、あるいは東武が入る、東急が入るといふことによりまして、いままでも山手線の外側でござまつておつた電車が都心に直通するといふことで、山

手線の輸送緩和がはかれる、さういふふうにお考えしております。

○浅井亨君 私の聞いておりますのは、山手のほうは三四%くらいじゃないかと聞いておるのです。が、私の、これは間違つておられますかね。

○説明員(磯崎敬君) さういふところはございせん。

○浅井亨君 ないですか。

○説明員(磯崎敬君) はい、ございせん。

○浅井亨君 それでお聞きをいたしますが、まず二四〇—五〇%といふのを目標にしておられるといふことですが、二四〇—五〇%ですと、とにかく倍とまだ四割ですか、それだけ多いのですが、さうして乗つておられますと、さういふ外から見ると、動物園でサルが待つておるやうなやつさうに見えます。さういふ程度でさういふか。

○説明員(磯崎敬君) 実は私も中央線で、ほとんど電車を通つておりますが、二〇〇%と申しますと大体それほどはございせん。しかし、二五〇%をこしますと、大体私どもは判別する際に、つり皮とつり皮の間に何人入つておるか、あるいは電車のドアにびたつとくつておるか、さういふことと非常にそのゆとりがあるかないかといふようなことで大体判断がございまして、二五〇%をこしますと、もうからだからだか非常に触れまするし、夏なんかはあまり気分がよくないといふことになりまして、二〇〇%から二三〇%ではそれほどはございせん。この間、実はいろいろ新聞社等の協力を得まして、さういふ実験もしてみました。大体二五〇%をこしますと、たとえば雨の日などは窓があけにくいので息苦しくなるといふふうなことがございまして、二〇〇%から二二〇—三〇%でしたら、いわゆる死ぬ息といふふうなことはない。しかし、案に両手で新聞を広げて読めるといふふうなことではございせん。

○浅井亨君 上野駅のはうの混雑はどんなぐあいでしやう。

○説明員(磯崎敬君) 現在上野口で一番込みます

のは常磐線でございます。常磐線は、御承知の三河島事故等ございましたが、非常に千葉、茨城、茨城のほうの団地の造成が急激だったために、私のはの輸送力が間に合わず、相当混雑をきわめております。これはやはり二八〇—九〇％と、時間帯によりましてはときどき苦しくなるというふうな通勤ラッシュが出ております。それから京浜東北線では、上野よりも、主として秋葉原の問題が非常に問題でございます。この上野駅並びに秋葉原駅につきましては、相当大きな金をかけまして、根本的な改良には至りませんが、相当大きな手直しをいたします。しかし、何と申ししても、たとえ駅の設備をよくいたしまして、結局スムーズにお客が流れなければどうにもならない。根本的には、輸送力を増強する。たとえば常磐線につきましては、綾瀬という墨田川の近所から地下鉄に入れます。そして地下でもって東京へ持ってくる。こういう根本的な方法を講ずるために、現在すでに工事を始めているわけでございます。こういう、線路を分けて、そして電車をふやすという以外に方法ございませんし、また総武線につきましても、船橋でもって地下に入る、あるいは両国から地下に入るといふことでもって、線路をふやすということでもってやる以外には根本的な解決の方法はないというふうに考えております。

○浅井亨君 いま上野のほうもずいぶん込むそうでございますが、やはり国鉄はどこまでも、乗客に対するサービスという面も、万全とまではいかなくても、それに近い努力をしておられると思えます。それはよく存じておりますが、少なくとも日本の北から南に至る線ですが、これが常に上野の駅で乗りかえ、また東京で乗りかえと、そういうことで乗りかえ乗るかえによって乗客自身も非常に不便を感じますし、方向さえわからぬ人もあります。そういう点と混雑とかみ合わせると、上野と東京の間を一本で通れるような線を拡張するお意図があるかないか、御答弁を願いたいと思います。

○説明員（磯崎敬君） ただいまの御質問の問題は、実は国鉄にとりまして多年の一つの懸案の、重大問題の一つでございます。それとからみまして、たとえば上信越線を池袋に入れるとか入れないとか、こういう問題等も実は関連いたします。ただ、東京と神田の間は、御承知のとおり非常に都心部でございます。しかも両側にはつきりした道路がございます。これをつぶすことは非常に現在困難でございます。しかし、私どももいたしましては、将来やはり、東京駅あるいは上野駅が終点にならないで、まあ列車は別でございますが、電車につきましてはなるべく、北から南へ流す、南から北へ流すというふうなことを頭に置きながら改良工事をやっていきたいと思っております。ただ、東京—神田間は現在、東京駅へ来た電車を置くところ、あるいは上野駅へ来た電車を置くところ、なかなか簡単にそこが南北スルーで動かせるというふうなことにはならないと思っておりますが、私どもの懸案の問題の一つでございます。

○浅井亨君 次に、東海道新幹線が開業されました。輸送の面ではずいぶん東海道線に影響があったと思います。その面と、この旧東海道線のいわゆる通勤列車ですが、これに対してどのようなゆとりができ、どのようにいまおやりになっているかというのを御説明願いたいのでございます。

○説明員（磯崎敬君） 新幹線開通後における東海道の現在線に対する影響についての御質問と存じますが、新幹線の開業前は非常に現在線は込んでおりました。大体平均乗車効率九四％という非常に高い効率を示しておりましたが、新幹線開業後二十数本の列車を消しまして、そして現在線は主として通勤列車と貨物列車に充当するということがいたしました。そのために、現在、開業後は八六、七％に乗車効率が落ちております。新幹線の利用が相当ふえた、こういうことだと思えます。通勤につきましては、二十数本の急行列車を

やめましたので、そのダイヤのすき間ができました。湘南方面、ことに平塚、辻堂、藤沢、あの辺の通勤輸送を緩和するために、朝二時間という時間は一切急行列車は入れない、朝のラッシュ時間帯は全部通勤列車だ、こういう思い切ったダイヤを組みまして、そして大体五分間隔に湘南電車並びに横須賀線電車が東京駅へ入っております。七時半から九時半まででございます。したがって、大阪方面から来られるお客さんは、非常に朝のいい時間に着けなくなった、こういう不便がございまして、これはやはり通勤客のために忍んでいただくということで、朝の東京駅は七時半から九時半までという間は一切優等列車は入れない、全部通勤列車に充てるということにいたしました。それでもやと湘南地帯の通勤客の増加に対処できているという程度でもって、これからあとまたふえますれば、結局東海道線を、主として通勤、貨物の専用の線路をもう一本つくらなければならないということ、今度の第三次計画にも入れております。現在線路の選定をやっている最中でございます。

○浅井亨君 東海道線にはそのように新幹線へ移ったためにずいぶんすき間が出たと思えますが、大阪から東京に参りますいわゆる普通列車でございまして、これは入りますか、入らないか、その余地があるかないか。いま運賃はかくのごとくには上がってまいりますと、ほんとうの貧乏な方々はやはり、新幹線の利用どころか、普通急行も使えないわけでございます。さすれば、東海道線に普通列車が現在何本走っておりますか。また、そういうことに対して心厚いいわゆる計画をお立てになるつもりがあるかないか、その点を明らかにしていただきたいと思えます。

○説明員（磯崎敬君） 現在普通列車の本数は、いままぐ調べてお答え申し上げますが、私どもの考え方といたしましては、東京—大阪間の直通客、これの中には、新幹線に乗れる方もあれば、あるいは現在線の急行でなければ困る方もあれば、あるいはいま先生がおっしゃったように急行料金も

払えない方があることは、事実でございます。これらにつきましては、いろいろ考えました結果、夜行の普通列車を動かすというふうな考え方、あるいは夜行の寝台列車を動かす、あるいは夜行の寝台でない電車の急行を動かす、こういう考え方によりまして、どうせそういった方々は昼間十時間も八時間もつぶして旅行できる方ではありますので、夜出て朝着くという夜行の時間帯を利用できるような列車を、実は今度も切らないで残しておきます。今後とも、貨物列車とかかね合いもございまして、そういう方向で進んでまいりたい。昼間はなるべく通勤列車を優先に入れたら、こういう考え方でございます。

○浅井亨君 次に聞きたいのは、国鉄の財政を苦しめているものに、先ほどもお話がありました。やはり低開発地域といいますが、そういうものからいろいろな線路があると思えます。現在、日本の国には二百三十七線と私は聞いておりますが、その中で黒字がやと三十一線というところでございまして、これは私の知っている限りでございます。それから、間違いないかもしれません。そこで、その赤字線に対する対策というものはどのようにお考えになっておられるのでしょうか。

○説明員（磯崎敬君） 赤字線につきましては、先ほど総裁からも申し上げましたとおり、全体のうちのわずかに十五線だけが黒字で、あとが全部赤字線でございます。国鉄経営上の非常に大きな問題でございます。かと申しまして、実は、御承知のとおり、一時、新しくできましたローカル線につきまして、特別な運賃をつくることも国会で御承認を得て、実際二、三年やったこともございますが、やはりこれは非常に地域格差上まづいというところでやめまして、特に赤字線なるがゆえに運賃を高くするというようなことはもうできないと、あくまで運賃の画一原則によって、東京では、いなかの人も東京の人も同じ運賃だ、こういう運賃画一の原則は、これは堅持いたしております。したがって、全体として旅客貨物の少な

い線でございますので、思い切った経営の合理化はなかなかできない。かと申しまして、実は、汽車を動かさなければそれは一番赤字が少ないわけですが、そうはいりませんので、その点は、場合によってはバスと共同輸送をいたしますとか、あるいは、場合によってはバスに置きかえるとかいうこともいたしておりますが、やはり根本的には、できるだけ人件費を減らし、少ない人数で最小限のサービスだけは確保したい、こういう方針でやっております。

○浅井亨君 いまお話がありましたとおり、じゃ、この赤字線の中で、ここ五年なら五年の間にバスに切りかえたというところは何箇所あるでしょうか。

○説明員(磯崎観君) 御承知かと存じますが、奈良県の五條というところから城戸というところまで、これは鉄道でやる予定でありましたが、非常に鉄道でやりますと赤字が多いということで、三年ほど前から国鉄バスでかわりにやっております。それから九州の鹿児島県の枕崎線というところでは、鉄道は残っておりますが、鉄道とバスと同じ運賃にいたしました。幸い、道路が鉄道に近いものでございますので、バスに乗っても鉄道に乗っても同じだということで、両方のダイヤを調整いたしました。やはり国鉄バスと鉄道との相互輸送をやっておるといふようなやり方もございます。古くは御承知のとおり、白棚線と申しまして、福島県で線路を完全にはがしまして、はがしたあとで専用道路をつくって自動車をやっております。こういったところのほか、たとえば北陸方面で、北陸トンネルをつくりまして、そして杉津線というのが利用が減りましたので、それもはがしましてバスにかえる。あるいは滋賀県で、柳ヶ瀬線と申しまして、これも鉄道をやめてバスにかえる。しかし、極力回数をふやすことによりまして地元民に御迷惑をかけない、こういう方向で、現在わずかではございますが、自動車と鉄道との相互輸送なり、あるいは置きかえ輸送を現在やっております。

○浅井亨君 そこで、いま現在それだけのバスの切りかえをやっておりますが、電化のほうはどういうことになっておりますか。やはり電化ということは非常に経済的だと、こういうわけですが、バスに切りかえた面はわかりましたが、電化に切りかえるというのはいくらですか。

○説明員(磯崎観君) 電化につきましては、今度の計画の中の相当大きな一つの柱として取り上げているわけでございます。大体今度の計画ができましたのは、全国の電化率が、約三四％ぐらいの線が電化されるといふふうに考えております。ほとんど日本の全地方の幹線が大体電化されるといふふうに考えております。すでに、実は、昨年ほとんど北海道から九州に至るまで、主要幹線の電化には着手いたしましたわけでございます。四十六年度の時点におきましては、大体日本の地方の主要幹線は、ごく一部を除きましては電化されると、こういうふうなふうに考えているわけでございます。

○浅井亨君 岩日線というのですが、これはどういふふうになっておりますか。資料はいたいたしておりますが、これはだんだんと営業係数が悪くなっております。この建設はどうも、私は常識では考えられないような線のように思っているのですが、これはどのようないきさつでこれをおつくりになったか、これをお聞かせ願いたいと思っております。

○説明員(磯崎観君) 岩日線は、鉄道敷設法の別表に入っております岩国一日原間の鉄道でございます。まして、山口県の東部と島根県とを結ぶ線でございます。これが部分的に開業いたしましたのは昭和三十五年でございます。現在、河山鉱山の少し奥の錦町というところまで竣工いたしております。これは全体的に申しますと、下から五、六番目の線で、これより実はもっと営業係数の悪い線がございます。これが六六〇ぐらい、すなわち、百円の収入に對しまして六百六十円の経費がかかっている、こういう線でございます。これは最近営業係数が悪くなりました原因はいろいろございますが、一番大きな原因は、旅客輸送がほとんど

どバスにいつてしまった。非常に道路がいいところでございまして、旅客輸送がほとんど通勤列車以外にはバスにいつてしまったということが一つ。それから貨物につきましては、これは河山鉱山という硫化鉄の鉱山がございまして、これができましていささかでは、通産省からもぜひその硫化鉄の開発のために強い要望がございまして、いわゆる通産省要望線という形でこれがつくられたわけでございます。しかしながら、最近のいろいろの状況からいたしまして、多少輸送トン数が減っております。三十六、七年度は、貨物で一日七百トンぐらゐ送っておりますが、現在は、ことに三十九年度は四百トン前後に落ちてしまった、これが大きな原因でございまして、硫化鉄の国際的な需要なり、国内的な需要なりの問題と関連して、営業係数が最近非常に悪くなった線でございます。

か。と申しまして、これを列車をやめるわけにはいきませんし、現在、最小限の貨物列車と旅客列車を運行している、こういうわけでございます。

○浅井亨君 いま私も資料をいただきましたが、大体見当がついているのですが、このように悪くなつてまいりますと、先ほどのお話のように、バスに切りかえるといふような気持ちはないのですか。

○説明員(磯崎観君) この線は、いま申し上げたように、旅客輸送よりも、貨物輸送のほう為主たる目的の鉄道でございますので、四、五百トンのものをちよつとバスなりトラックに切りかえることは非常に困難であるといふように考えております。

○浅井亨君 ちよつとさっきのに戻った感覚になるかもしれないけれども、第二次の五カ年計画は非常に輸送力増強のためにやるつもりだったけれども、イタチごつこのかっこうで、いわゆる経済の高度成長、そういうようなことであったかもしませんし、また、戦争後の回復期にありますので、これはなかなかたいへんであったと思ひます。そういう点からいたしまして、この増強とい

うのはなかなかそう簡単にできなかったと、こういうわけでございますが、その中の一つの理由として、新幹線の工事、これが非常に予定以上に費用がかつたためにおくれたと申されております。そういうところを考へてまいらるんでございしますが、その当時、いわゆる新幹線の思わざる費用のために、東海道線なり、また主幹線の改良工事が手薄になつていったといふようなことを、ひとつ御説明願ひたいと思ひます。

○説明員(磯崎観君) 第二次五カ年計画は、御承知のとおり、昭和三十六年度から始まり、一昨日瀬谷先生からも御質問があった点でございますが、三十六年度から始まりまして、間もなく実は三河島の事故が起きまして、私もといたしましては、根本的にもう少しこの長期計画についての考へ方を変えなくちゃいかぬといふことで、保安対策費を相当急激に実はふやした。と同時に、新幹線におきましても、当初計画に對しまして、第一次的には約九百億、第二次的に約千億といふふう

に予算がふえてまいりました。したがひまして、新幹線につきましては、どうしても一昨年度まではつくり上げなければいけないといふようなこともございまして、主として地方の幹線輸送等に回すべき借金を新幹線のほうに重点的に回したということになっておるわけでございます。で、一方、四カ年間、まあこれは三十六年度から四カ年間でございまして、この四カ年間の自己資金につきましても、人件費の増加等の思わぬ大きな経費のために、多少自己資金も減つてきているといふようなこともございまして、結局、借金を優先的に新幹線に入れて、これをとにかくつくり上げてしまつた。と申しますことは、これが稼働しないといふことは非常に大きな財産のロスでござい

ます。三千億なり二千億かけて全然それが収益を生まないといふことは非常にむだだといふこともございまして、とにかく、新幹線をつくり上げて、そして現在の東海道線を一刻も早く過密ダイヤから救済したいというのが目的でございまして、多少そのために東北なり北陸のほうの複線

の相互輸送なり、あるいは置きかえ輸送を現在やっております。

の相互輸送なり、あるいは置きかえ輸送を現在やっております。

の相互輸送なり、あるいは置きかえ輸送を現在やっております。

化、電化等がおくれたと、こういうふうな考えでおります。

○浅井亨君 そのように、まあいろいろと努力をせられておられると思いますが、ここですぐ思い出すのは、私の故郷のほうでございまして、あの近江鉄道の問題でございまして。過去何回か委員会において議論もされてまいりましたし、この補償の問題でございまして、二億五千万円と聞いております。その中へいろいろのものが含まれておられると思いますが、いやなことばがその中に入りまして、いわゆる景色料と、こういうようなことばまで入っているというところは、まことに国民に対して申しわけないと思います。そういう点から考え合わせまして、現在この近江鉄道に払いました補償金の行くえといふことが、その処置といふことが、現在はどうなっているのか、それとも、どのような考えを持って対処しておられるのか、これをひとつお話し願いたいと思います。私も、くねへ参りますと、もう滋賀県へ行きますと、私いまほとんど滋賀県へ行っておりますが、もうこればかり聞かれました、力のある者は何でもできるんだ、そういうようなことがありながら、こんなに運賃が高くなるのはやり切れたものじゃない、こういうふうな言われるわけでありまして、で、こういう方に対して答弁のしようがない。そんなばかげた金を使うというところは、これは全くもってずさんな話だ、あれは一応もつとほつきりと今度は聞いてまいりますからと、こう言つてこの間も帰つてきたわけですが、こころあたりで、ひとつ現在はどうなっておりますか、また、どのように処置をせられるのですか。それをひとつ明示願いたいと思います。

○説明員(磯崎観君) 近江鉄道の問題は、昭和三十八年でございまして、総裁と私が就任いたしました直後の問題でございまして、いま手元にこまかい資料を持っておりませんが、あの当時、衆参両院の運輸委員会、決算委員会等ではしばしば御説明申し上げました。いわゆる金の出した方法として不正あるいは不法はなかった。しかしながら、必ずしも妥当でなかったというふうな結論になったわけではございます。実は御承知のとおり、滋賀県下を新幹線が通る際に、一体どのルートを通るかということが、非常に議論がございまして、なるべく湖のはたを通れという議論、あるいは、なるべくいまの名神高速道路に近い山のほうを通れという議論、いろいろあったわけではございます。しかしながら、どう考えてみましても、私どもといたしましては、現在の近江鉄道に並行するのが一番よいという、こういう結論に立つたわけではございます。ところが、近江鉄道といたしましては、ぜひ近江鉄道と並ぶ区間については、全面的に高架にしてくれ、全面高架でなければ困る。これはあの近所は、先生御承知のとおり、非常に人家の多いところでございまして、非常に踏切が多い。片一方は遮断されてしまつて、一方、近江鉄道は踏切があったんでは、踏切事故一つ考えてみても、非常に困るということ、全面的に併設区間を高架にしてくれ、あるいは、いまの踏切の防護施設あるいは減益補償として四億くらい金をくれなければ困る。後にその要求が、いろいろ具体的な設計等向こうでやった結果、七億七千万という実は膨大な要求をしてまいつたわけではございます。これに対して国鉄といたしましては、種々検討いたしました結果、結局、工事を円滑に進めるために、どうしても協議でもつて妥結するよりはか方法がないということで、全体で約二億五千万円の補償金でもって解決したわけではございます。実は七億七千万あるいは四億何千万ということにつきましては、一応、もしそういった向こうの工事をやれば、この七億なり四億自体の金としては根拠のない金じゃないわけではございます。たとえば全面高架にする、あるいは踏切に全部防護設備をつけるということになれば、この金自体の金額の積算には別におかしなことはないけれども、はたしてこれをやるべきかやるべきでないかということについては、これはもつと別の立場から、とてもできないということになりまして、それではということで、主として踏切の

損失補償、これは現実にはほとんど踏切には、ごらんになったと思いますが、防護設備をつけたようではございます。そういった踏切の防護設備と、それから会社の所有地を買収する買収費並びに旅客収入の減、これらを理由といたしまして二億五千万円を支出したわけではございます。

○浅井亨君 いまお話しのとおり、買収費が一億五千万、それから旅客の収入減等による損失補償費が一億円、合計二億五千万円支払つて、この費が二億五千万になつております。で、こう見てみますと、個々の施設費ですか、買収費が一億五千万円ですか、あとはこれは旅客収入減というのです、その後、旅客の収入は減になつておるのでしょうか。

○説明員(磯崎観君) いまちょっと近江鉄道自体の旅客収入の数字を手元に持つておりませんが、これは一つの限度補償と申しますか、一定額以上は補償しないという意味の、逆の限度補償から算出した金額だというふうに私も引き継いでおります。その意味で、厳格に旅客収入一億減減るということではなしに、これ以上のものは補償しませんが、この限度補償のやり方としてやったというふうな引き継ぎを受けておるわけではございます。

○浅井亨君 それで、この中に施設費は含まれていないのでしょうか。

○説明員(磯崎観君) これは御承知のとおり、前の一億五千万のほうは施設費でございまして、あとの一億のほうは見切り補償といふのですか、その補償金でございまして。

○浅井亨君 一億五千万円の中に施設費が入つていないのですか。

○説明員(磯崎観君) さようではございます。○浅井亨君 その金が入つてから今日まで、新幹線はじゃんじゃん走つておるわけですが、それを見積もつた施設費がその中に入つておるといたしますと、その施設は着工してもう完成してないわけばならないと思うのですが、この進捗状況はどのようになつておりますか。

○説明員(磯崎観君) 前の一億五千万円は御承知のとおり、これは現実にはほとんど踏切には、ごらんになったと思いますが、防護設備をつけたようではございます。そういった踏切の防護設備と、それから会社の所有地を買収する買収費並びに旅客収入の減、これらを理由といたしまして二億五千万円を支出したわけではございます。

かと思存しますが、会社の線路と並行いたしましたために、会社の土地を相当帯状に買つております。その用地費等の区別をはつきり覚えておりますが、帯状に何キロかにわたつて会社の土地を細長く買つたわけではございません。この用地の正式な買収費と、それから主として踏切あるいは排水等の工事を内容とした工事と、この二つの名目で一億五千万円が出ておるわけではございます。この踏切設備なり排水その他につきましては、これは会社におきまして、積算どおり実施したと、こういうふうな聞いております。

○浅井亨君 実施したと言つておられますが、それはこつと先のことでありまして、被害を受けるのは現住民でございまして。それに対する視察はおやりになったのですか、どうですか。やつたか、やらないかを確認されたかどうか。

○説明員(磯崎観君) 私のほうでは、正式な監督権はございせんが、やはりその後のいろいろな折衝で、私のほうといたしましては、会社としてこれだけのことはやったというふうな聞いておるわけではございます。

○浅井亨君 監督権がございせんなら、どこに監督権があるのか、ある人からちょっと。

○国務大臣(中村寅太郎) 政府委員から……。

○説明員(磯崎観君) 大体、踏切保安施設はやつております。

○浅井亨君 もう一回ちょっと。やつておりますが、じゃなくて、確認しましたかと聞いております。

○説明員(磯崎観君) 確認いたしました。

○浅井亨君 いたしました。間違ひありませんね。

では次の問題に移ります。確認されたのですから、次の問題に移りますが、こういうふうないろいろな問題が取りざたされておられますが、それで、今度の運賃改正ということにつきましては、やはり貧しい人々は、また、直接それに対する被害を受けている方は、ほんとうに心の寒い思いをしておるわけではございます。そこで、当局におきましては、企業努力はやつておられると思ひます

が、それについてひとつお聞きしたい問題があります。それが、たくさんあるのですけれども、一つだけお聞きしたいと思います。それは、株式会社国際観光会館でございますが、これが東京駅の八重洲口構内用地にあります。これは現在はどうなっているのですか。御説明をお願いしたいと思います。

○説明員(磯崎親君) 東京駅の八重洲口にございます株式会社国際観光会館についてでございますが、一応、過般新聞にも出しましたので、私から現時点における実情を明白に申し上げておきたいと思ひます。

この株式会社国際観光会館は、昭和三十年の四月から東京駅の八重洲口のいわゆる鉄道の構内でもって、私たちといたしましては、構内営業と申しまして、ホテル業あるいは飲食店業、あるいは各都道府県の物産陳列、こういったことを主にした営業をやっておたわけでございます。私どもの構内営業規則は、大体三年にべんずつ契約を更新いたしましたので、三十五年の四月に更新されましたものが、三十八年三月まで有効になっておたわけでございますが、三十六年の四月に、約三割以上の値上げをいたしまして、当時までの半期の構内営業料金が約一千五百五十万円、それを一千五百万円に値上げをいたしたわけでございます。その値上げに對しまして、国際観光会館側は非常にこれを不満といたしまして、前の構内営業料の一千五百万円を法務局に供託いたしましたので、その後、両当事者で訴訟になったわけでございます。訴訟になりましたのが昭和三十六年の十月でございます。三十六年の十月から約四年間訴訟がかりまして、昨年の九月二十六日に、国鉄側の主張が全面的に認められたわけでございます。いわゆる国鉄の勝利となったわけでございます。私どもは、すぐそれによりまして、支払いを請求をいたしました。相手方はこれを不服といたしまして、十月に東京高等裁判所に控訴いたしました。現在、東京高等裁判所に係属中でございます。

次に、いま申ししたのは、昭和三十六年度の

上期分の問題でございます。その後、三十六年度下期分並びに契約のございまして三十七年度上期、下期分の三期分につきましては、私どもは昨年九月に勝訴いたしましたので、この勝訴を基礎といたしまして、すぐ支払いの請求訴訟を東京地方裁判所に提起いたしました。これが昨年の十一月二十六日でございます。その後、三十七年度の上下期までの分はそれで済みですが、一応三十八年度からあとにつきましては、相手方が、いわゆる構内営業規則による承認に對して承認をいたさないわけでございます。現在、あの土地は無契約状態になっていまして、いわば不法占拠と申します。そういう形に極端にいえばなっているわけでございます。したがって、現時点における問題といたしましては、まず第一に、昭和三十六年、係争が起りました昭和三十六年度上期の分につきましては、当時の私どもの請求の千五百万円、それから今日までの延滞利息日歩三銭、これを合計いたしまして二千六百七十七万円につきましては、国際観光会館が東京法務局に供託いたしました金の中から、すでに過般強制執行いたしましたので、東京法務局から私のほうで二千六

万円につきましては現金を受領いたしております。その後、控訴審は現在係属中でございます。で、まだ、口頭弁論が二回開かれたわけでございますが、その後の、昭和三十六年度の下期と三十七年度の上期につきましては、全体で四千四百九十四万円の請求をいたしております。この四千四百九十四万円と、さらに、これに對する日歩三銭の延滞利息を請求いたしております。これは口頭弁論が一回開かれまして、現在係属中の段階で、来月早々第二回がある、こういうふうな裁判所の予定になっております。私どもといたしましては、すでに三十六年度の上期分におきまして、私どもの主張が全面的に認められたので、この点につきましても、必ず勝訴するものという確信を持っております。

次に、昭和三十八年四月一日以降の問題につきましては、これはいわゆる無契約状態になってお

りますので、これにつきましては、損害金と申しますか、ということになるわけでございます。構内営業料金はなくて、損害金の支払い請求というところで、去年一月三十一日に合計九千六百万円の支払い請求、損害金の請求訴訟をいたしました。これは延滞料金はございせんので、年五分の遅延損害金の利率を、法定利息をつけます。これだけ請求をいたしておりますが、これはまだ裁判が開始になっておりませんが、これはまだしたがいまして、現時点におきましては、三十六年度の下期以降今日の全体の約一億三千万円、それに年五分の法定利息または延滞料金を合計いたしました約二億円前後のものが、現在私どものほうに正式に法廷において請求訴訟している最中でございます。しかし、私どものほうにまいりましては、これは現在いたしておるわけにはまいりませんので、実は現在いたした方が入っておりますが、そのたな子の現実を確認いたしました上、明け渡しの請求をいたしたいというふうにして、それに應じなければ、やはり裁判上明け渡しの請求をいたしたい、こういう考え方で事務的には進めておるわけでございます。

○政府委員(堀武夫君) 本件につきましては、日本国有鉄道法四十五条によりまして、重要な財産の貸し付けでありますので、運輸大臣が許可をしてやることになっております。本件に關する運輸大臣の貸し付けの許可は、昭和三十二年七月四日に第一回が行なわれております。これは三十二年四月一日から三十五年三月三十一日までの間の許可であります。その後、三十五年七月二十六日にその後の許可が行なわれておりますが……

○政府委員(堀武夫君) いま申し上げましたのは、三十二年四月一日から三十五年三月三十一日までの貸し付けの許可は、三十二年七月四日に行なわれております。それから、その後の期間につきましては、三十五年七月二十六日、運輸大臣の許可がおりておりますが、これは三十五年四月一

日から三十八年三月三十一日までの貸し付けに對する許可になっております。その後、その紛争が起つておるわけでありまして、その後の分につきましては、まだ貸し付け許可の申請書は提出されておらないわけですが、国鉄から、これはただいまのような係争の事情がございまして、したがって、いまして、いま、この日本国有鉄道法四十五条の關係から申しますと、許可期間が切れておる、こういう状態になっておりますが、事情がこのような事情でありますので、訴訟の決着を待っているという状態でございます。

○岡三郎君 議事進行。ちょうど時間も一時を過ぎておりますので、委員長理事の打合せで、おおむね大体一時を限度にして午前中はやる。やはり時間の總体的なものは同じですから、ここで休憩してもらって、引き続き浅井先生あるようですから、午後続けてやっていたらと思うこと。これは一応休憩にしてもいいかと思う。これはしようがない、いま急に打ち切る形になります。○委員長(江藤智君) 御異議ありませんか。○委員長(江藤智君) それでは、午後二時まで休憩いたします。午後一時五分休憩

午後二時四十分開会
○委員長(江藤智君) ただいまから運輸委員会を開いた。休憩前に引き続き質疑をいたします。○浅井亨君 先ほどは副総裁から御答弁がありましたが、三割値上げをしまして一千四百九十四万一千九百二十四円ですね、それを取り立てたところ、それを支払わなかった、そこで裁判になったわけですが、そこで、この承認せられた期限ですが、この期限のことも先ほどお聞きしましてはつきりしましたが、当初それをお貸しになるまでの契約というのですか、これは営業許可ですね、承認ですね、して、そのあとでビルを建てたのだと思うのですが、ビルといふとやっぱり鉄筋で

すから、永久的なものとなればならぬと思うのです。そのときにどのように承認せられたのでしょうか。そのことだけひとつお聞きしたいと思います。

○説明員(磯崎君) 実は、先ほど申し上げた中に、簡単に申し上げました、この訴訟の一つの争点は、私どももいたしましては、これは構内営業として承認したのだ、こういうふうに主張したわけです。ところが、相手方は、これは借地したのだということで、借地権ということが法律上の一つの争点になって問題になったわけです。私どもは、あくまでも借地だといいたしまして、永久構造物は絶対に承認いたしません、構内営業だといいたしまして、いろいろな制約ができるようになっておりますので、構内営業ならば、たとえば民衆駅でもごらんとおり、永久構造物を承認することがございますが、ところが、相手方は、構内営業で承認を受けたのに、これは法律上は借地なんだ、だから、借地として国鉄は永久構造物を認めたと、こういう立論をしておるわけでございます。その点については、私どもの主張がいれたれたわけでございます。構内営業ならば、借地人としてでなしに、いろいろな角度から国鉄の構内営業規則に縛られますので、そのルールさえ守っていただければ、一般旅客大衆の便宜になるということで、永久構造物でも差しつかえない、こういうふうに考えます。

○浅井亨君 まだたくさんございますが、結局は、残っておりますのは総理に対する問題だけでございますので、総理がおいでになったときにまた質問を続けることにいたします。

○委員(江藤君) 承知いたしました。

○瀬谷英行君 関連して、先ほど浅井さんが質問された中で、三四〇%ぐらいの乗車効率があるというお話であったのですが、副総裁の御答弁では、そういう線区はないというお答えがあったのですが、おそろく、浅井さんの質問をされておる意味は、線区別に——山手線とか中央線とか、線区別のことはなしに、部分的に非常に

混雑しておる区間があるということを指摘されたのではないかと私は聞いておったのですが、たとえば東京—上野間、こういう非常に込んでいるところがある、そういうある特定の区間ではその程度のパーセンテージになっているところがあるんじゃないかという気が私もするのですが、その点はどうですか。

○説明員(磯崎君) 先ほど私がお答えいたしましたのは、ある線区のある区間をとったわけでございますが、いま先生のおっしゃったとおり、私どもが毎日調べたわけではございませんが、調べまして最高だったのは、京浜東北線の秋葉原—神田間の二九二%というのが最高でございました。これは駅の職員なり、あるいは管理局の職員が実際に勘定したわけではなくて、大体目もって見るわけでございますので、正確なパーセンテージは申し上げられませんが、大体三〇〇%というのが最高だというふうな計算であつて、ただ、夏と冬とは多少違つておるけれども……

○瀬谷英行君 それはいつのですか。

○説明員(磯崎君) これは三十九年の秋でございます。これは一時間を見た際の平均でございますので、電車によつては、非常におくれ、めちゃくちゃに詰めたという場合には、先生先ほどおっしゃった三〇〇%をこすことも、ときにはよつては絶対ないというところは申し上げられませんが、大体平均いたしますと、一時間平均二九二%の秋葉原—神田間というのが、実は最高の数字になっております。正確に申しますことは——大体目で見えておりますので、必ずしもその端数まで正確とは申し上げられない、三〇〇%程度以内というのが限度だと思ひます。

○委員(江藤君) ちょっと速記をとめてください。

〔速記中止〕

○委員(江藤君) 速記をつけて。

○中村正雄君 一昨日から各委員の質問に對しまして、総理大臣なり大蔵大臣あるいは藤山長官の答弁を聞いておりますと、国鉄の財政の基礎とい

うのは、受益者負担を原則とすべきであるということ、これを主張されておるよう聞いております。もちろん、運賃論の立場や企業性を追求するといふ立場から見れば、これは当然だと思ひますが、他方また、総理大臣は、国鉄はそれ自体の性格からして、公共負担は当然であるとも答弁されておるわけでありませう。この受益者負担と公共負担といふ考え方は、これは場合によつては相反する場合が出てくるわけでありませう、これは国鉄の性格からいいますと当然の帰結であつて、問題は、現在の国鉄の財政内容において、公共負担が調和を保つておるかどうか、あるいは限界を越えておるかどうかという問題だと私は思つておるわけでありませう。いままでの質問の、各委員の大半の人は、政府はあまりにも国鉄のめんどろを見えておらないんじゃないか、国鉄のめんどろを少なくとも見方が不十分である、現在のような国鉄の財政の危機といふのは政府の責任ではないかといふような立場から質問されておるよう聞いております。ところが、これに對する総理大臣の考え方、あるいは大蔵大臣の考え方、いろいろと答弁はされておられますけれども、私たちが聞いておつて、どうも要領を得ておらないように思ひます。特に、今後、国鉄の財政のあり方、国鉄の運営のあり方をどうするかという根本的な問題については、非常にあいまいであります。もっと端的に言うならば、全然方針がないのじゃないかと。言つても過言ではないように思つておるわけでありませう。この点については、私としても非常に不満があるわけでありませう、しかし、国鉄運営の直接の責任者は、政府でもなければ運輸大臣でもなくして、私は総裁以下の役員であると思つておるわけでありませう。したがつて、私は、立場を変えて、国鉄として今後の財政のあり方についてはどういふふうにか考へておるか。また、今回の財政危機を乗り切るために、運賃値上げ以外の方法はなかったかどうか。新しく樹立された七カ年計画は、企画されておりますとおり実施できるかどうかという立場から、主として私は基本的な問題につ

いて国鉄総裁にお聞きしたい、これに関連いたしまして、運輸大臣にお聞きしたいと思つておるわけでありませう。総裁がきょう出ておられませんが、またあらためて総裁には聞くといたしまして、総裁のかわりに副総裁から、わかつておる点を御答弁願ひたいと思ひますが、国鉄の役員の方にお聞きします前に、一つだけ基本的な問題について運輸大臣にお尋ねしたいと思ひます。

これは運輸大臣といふことではなくして、佐藤内閣としてどういふ方針かという点だけ、イエスカノーか、端的に御答弁願ひたいと思つておるわけでありませう。と申しますのは、一昨日からの総理大臣、大蔵大臣あるいは企画庁長官の答弁を要約しますと、国鉄の財政の危機を打開するためには、運賃によるか、税によるか、この二つしか道がないことは当然であります。政府としては、財政全般を見て、今回は利用者負担の原則によつて運賃値上げの方法をとつた、しかし、政府の援助、言いかえれば、税による援助を否定するものではないといふふうな答弁されておると私は聞いておりますので、この立場を是認した上で私は質問するわけでありませう、国鉄が資料として提出されております新七カ年計画の資金収支計画表を見てまいりますと、来年度から六カ年間の資金計画を見ますと、私の見ておる感じでは、一文の政府援助も計上されておられません。運輸大臣はこの点に對して一体どうお考えになっておるか。具体的に質問しますと、今後六カ年間は政府の援助は必要なしという見通しの上に立つて計画を立てられたのかどうかという点が一点。あるいは総理大臣は、運輸収入だけではなく、これは原則であつて、国も国鉄財政のめんどろを見るたてで、だと言つておられますけれども、これは口先だけであつて、借金する場合のめんどろは見ると、しかし、一般会計よりのめんどろは見ないというのが政府の本心かどうか、この点について端的に御答弁を願ひたいと思ひます。と申しますのは、私は、国鉄の役員の方も、政府が何とかめんどろを見てくれるといふことで、今後国鉄の財政の建て直し、

うのは、受益者負担を原則とすべきであるといふことを主張されておるよう聞いております。もちろん、運賃論の立場や企業性を追求するといふ立場から見れば、これは当然だと思ひますが、他方また、総理大臣は、国鉄はそれ自体の性格からして、公共負担は当然であるとも答弁されておるわけでありませう。この受益者負担と公共負担といふ考え方は、これは場合によつては相反する場合が出てくるわけでありませう、これは国鉄の性格からいいますと当然の帰結であつて、問題は、現在の国鉄の財政内容において、公共負担が調和を保つておるかどうか、あるいは限界を越えておるかどうかという問題だと私は思つておるわけでありませう。いままでの質問の、各委員の大半の人は、政府はあまりにも国鉄のめんどろを見えておらないんじゃないか、国鉄のめんどろを少なくとも見方が不十分である、現在のような国鉄の財政の危機といふのは政府の責任ではないかといふような立場から質問されておるよう聞いております。ところが、これに對する総理大臣の考え方、あるいは大蔵大臣の考え方、いろいろと答弁はされておられますけれども、私たちが聞いておつて、どうも要領を得ておらないように思ひます。特に、今後、国鉄の財政のあり方、国鉄の運営のあり方をどうするかという根本的な問題については、非常にあいまいであります。もっと端的に言うならば、全然方針がないのじゃないかと。言つても過言ではないように思つておるわけでありませう。この点については、私としても非常に不満があるわけでありませう、しかし、国鉄運営の直接の責任者は、政府でもなければ運輸大臣でもなくして、私は総裁以下の役員であると思つておるわけでありませう。したがつて、私は、立場を変えて、国鉄として今後の財政のあり方についてはどういふふうにか考へておるか。また、今回の財政危機を乗り切るために、運賃値上げ以外の方法はなかったかどうか。新しく樹立された七カ年計画は、企画されておりますとおり実施できるかどうかという立場から、主として私は基本的な問題につ

いて国鉄総裁にお聞きしたい、これに関連いたしまして、運輸大臣にお聞きしたいと思つておるわけでありませう。総裁がきょう出ておられませんが、またあらためて総裁には聞くといたしまして、総裁のかわりに副総裁から、わかつておる点を御答弁願ひたいと思ひますが、国鉄の役員の方にお聞きします前に、一つだけ基本的な問題について運輸大臣にお尋ねしたいと思ひます。

これは運輸大臣といふことではなくして、佐藤内閣としてどういふ方針かという点だけ、イエスカノーか、端的に御答弁願ひたいと思つておるわけでありませう。と申しますのは、一昨日からの総理大臣、大蔵大臣あるいは企画庁長官の答弁を要約しますと、国鉄の財政の危機を打開するためには、運賃によるか、税によるか、この二つしか道がないことは当然であります。政府としては、財政全般を見て、今回は利用者負担の原則によつて運賃値上げの方法をとつた、しかし、政府の援助、言いかえれば、税による援助を否定するものではないといふふうな答弁されておると私は聞いておりますので、この立場を是認した上で私は質問するわけでありませう、国鉄が資料として提出されております新七カ年計画の資金収支計画表を見てまいりますと、来年度から六カ年間の資金計画を見ますと、私の見ておる感じでは、一文の政府援助も計上されておられません。運輸大臣はこの点に對して一体どうお考えになっておるか。具体的に質問しますと、今後六カ年間は政府の援助は必要なしという見通しの上に立つて計画を立てられたのかどうかという点が一点。あるいは総理大臣は、運輸収入だけではなく、これは原則であつて、国も国鉄財政のめんどろを見るたてで、だと言つておられますけれども、これは口先だけであつて、借金する場合のめんどろは見ると、しかし、一般会計よりのめんどろは見ないというのが政府の本心かどうか、この点について端的に御答弁を願ひたいと思ひます。と申しますのは、私は、国鉄の役員の方も、政府が何とかめんどろを見てくれるといふことで、今後国鉄の財政の建て直し、

いて国鉄総裁にお聞きしたい、これに関連いたしまして、運輸大臣にお聞きしたいと思つておるわけでありませう。総裁がきょう出ておられませんが、またあらためて総裁には聞くといたしまして、総裁のかわりに副総裁から、わかつておる点を御答弁願ひたいと思ひますが、国鉄の役員の方にお聞きします前に、一つだけ基本的な問題について運輸大臣にお尋ねしたいと思ひます。

運営をやつていくのと、借金めんどろは見えてく
れるけれども、税金めんどろは見えないんだ
と、運輸収入だけが国鉄の基礎だとあれば、国鉄
運営の方法も変わってくると思います。困つたら
めんどろを見るという美辭麗句を言つておるの
は、国鉄の運営自体に根本的な間違いを生ずる
と思いますので、どちらの主張が正しいかどう
かは、これは各人各様の見方があると思いますが、
政府としてはどちらなんだという点だけ、はつき
り御答弁を願いたいと思います。

○国務大臣(中村實太君) 私は、今回の第三次長
期計画の資金構成は、御承知のように、財政投融
資と政府の出資、それから運賃による収入と、こ
の三本があると思います。現在の段階では、国家
財政の事情等の関係から、今回は出資の面ではめ
んどろを見なかった、財政投融資等においては、
できるだけこれをめんどろを見ない、それから
運賃は正と見ない、先ほどからも何回も申しま
すように、現在のあらゆる輸送需要あるいは輸送
能力、国鉄の現状等から勘案いたしまして、今回
の運賃値上げはやむを得ないものである、こうい
う形で御審議をお願いいたしておるわけでござ
います。基本的には運賃で、いわゆる利用者負担で
資金をつくるということ、それから借金によつ
てやるということ、政府出資ということござ
います。今回は、国の財政事情等のためえか
ら、出資のほうでめんどろを見なかったといふこ
とでございます。

○中村正雄君 いや、私のお聞きしておるのは、
そういう抽象論ではなくして、四十年から四十六
年まで新しい七年計画を出しておりますが、四十
六年までは、借金のめんどろは見られるけれども、政
府としては一般会計からの援助はしないという見
通しの上に立つてこの計画を立てられたかどうか
という点をお聞きしておるわけですか。

○国務大臣(中村實太君) 国といたしましては、
今回の第三次長期計画の七カ年間の資金計画に
よつて、これが順調にいくということになれば、財
政事情等の変化によつて、めんどろを見られるよう

な情勢になれば、これは見ないということじゃご
ざいせんが、現在の段階では、いま言いますよ
うに、政府出資によつて国鉄を援助するという
その面のめんどろは見ないということになってお
るのでございます。

○中村正雄君 私は政府出資だけを言っているわ
けじゃないんですが、まあ一般会計からの、いわ
ゆる税によるめんどろを見るかどうかということ
をお聞きしたんですが、いま大臣の御答弁を聞い
ておりまして、当面はと言つておられますが、
少なくとも、この七カ年計画は完全に実施でき
るんだという自信のもとにつくられたものでなけ
ればならないと思ひますし、それで国民にも公表
して、国会にも提案されているわけですから、した
がって、具体的に御聞きしたいのは、四十六年ま
では一般会計からはめんどろを見ない、少なくとも
今後六カ年間はめんどろは見ないと解釈してい
いわけですか。

○国務大臣(中村實太君) 国鉄基本問題懇談会等
の意見の中にもありますように、政府もできるだ
けめんどろを見る、そういう意向も意見の中にござ
いますので、国家財政等が許すようになれば私
は見えていくということもあり得ることだ、かよう
に考えます。

○中村正雄君 そうしますと、この七カ年計画は
政府の方針がまたいまのように検討されて、す
ると変更になるといふことを前提に考えたらしい
わけですか。

○国務大臣(中村實太君) 私は、原則としてはこ
の七カ年計画というもので進んでいって、もしも
経済事情等の変化によつてどうしても改めなけれ
ばならぬような事情が起こりましたときには、そ
ういう時点でいろいろの観点からやはり改定は必
要になるだろうと思ひます。現在の時点におきま
しては、この一つの基本方針によつてやつていき
たいということでございます。

○中村正雄君 同じことを繰り返しているよう
ですが、現在の段階といひますか、七カ年計画を立
てた段階における見通しその他では、この資金計

画どおりやるのであつて、国としてはめんどろ
を見ないという方針で七カ年計画を立てたと、こ
ういふふうな解釈をしていいわけですか。

○政府委員(堀武夫君) この収支計画——先生が
そこにお持ちになつておられる収支計画というの
は、これは政府としてきめたという収支計画では
ないのです。これは国鉄として一応七カ年間の見
積もりといひますか、そういうものを立てたとい
うことでございます。政府として閣議了承をい
たしてありますのは、この二兆九千七百二十億と
いう投資計画を何とかして援助する、そういうこ
とをきめていられるわけでありまして、したがつて、こ
の収支計画によりまして、外部資金と運賃は正に
よる増収といふものだけでやることに一応積んで
ありますけれども、先ほどおっしゃいましたよう
に、きのうから大蔵大臣も言つておられるよう
に、一般会計から全然めんどろを見ないというこ
とではない。ということとは、将来財政事情が許せ
ば利子補給その他ということも絶対にないわけ
ではないという意思表示だと思ひます。この年度別
にこういふふうな政府としてきめたといふこと
ではない。したがつて、将来この外部資金の一部
が、あるいは財政事情が許せばそういうこともあ
り得る。それから利子補給というふうなこともあ
り得る。きのう、おとといの大蔵大臣なんかの、
一般会計からは援助するといふことを否定するの
ではないといふことを言われておりますので、そ
ういふふうな理解をしていいんではないかと、か
ように存じます。

○中村正雄君 この収支計画は、国鉄自体がお考
えになったものといふことはわかりますが、しか
し、今回の運賃の値上げなりあるいは七カ年計画
自体は、政府自身がやはり関係しているわけなん
です。それから、この内容の個々の問題について、形式
論から言へばおっしゃるとおりかも知れませんが、
が、そのことでなくして、私は、基本の問題で非
常に今日まで国鉄の問題がごういふ混乱してま
いていふ原因は、いま大臣なり局長が答
弁なさつたように、政府はめんどろを見ないわけ

じゃない、原則はこうだけれども、それは例外的
には見るといふ甘いことばが国鉄の財政を非
常に困難にしているんじゃないかと、困つたら何
とかしてもらえるんじゃないかという気持ちで、経
営者自体の腹の中にあり、そうして突き詰まつて
みると、めんどろを見てもえなかつたというこ
とでまた問題がはね返つてくる。この政府のやは
りやめしないのに甘い考え方、ことばが私は
国鉄経営自体に、基本的な問題として、精神面
でばくは経営者に響いておるのではないかと感ず
るわけでありまして、この点は各人各様の見方が
あると思ひますので、これ以上は追及いたしま
せん。そういうことを前提にしてひとつ国鉄にお尋
ねしたいわけなんです、一昨日からいろいろ国
鉄の公共負担といふことが問題になつております
が、しかし、現在あります公共負担と称せられ
る各種の割引、これは戦前にもあつたと思ひま
す。戦前と現在と比べて、種類においてはばくは
大差ないと思うんですが、それで先般磯崎副総裁
が四十一年度の公共負担は約八百四十億程度だろ
う、こういふふうな答弁されたのを聞いておりま
すが、そうしますと、大体運賃収入のこれは一部
前後が公共負担になつていふと思ひます。した
が、四十二年度以下——これはわかりません
が、大体一割前後と見れば、戦前の公共負担の額
は運賃収入に対してどの程度のパーセンテージで
あつたか、お聞きしたいと思ひます。

○説明員(磯崎副総裁) 中村先生からの先ほどの総
括的な御質問につきましては、いづれ総裁から御
答弁申し上げますが、ただ、いま運輸省からお
っしゃつたことに一言付言して申し上げますと、実
は内閣の基本問題懇談会におきまして、一昨日
来の当委員会における御議論が、一番やはり焦点に
なつたわけでございます。その結果がこの七
ページにございまして、「政府出資」として、
「日本国有鉄道法第五條第二項によれば、政府は
必要があると認めるときは、国鉄に追加して出資
することができると定められていふ。当面国鉄の
希望するような出資は困難であるとしても、今後

の問題として出資またはこれに代る負担金等について検討することが必要である。この数行を書くために実は三回くらい委員会が開かれて、と申しますことは、大蔵事務次官がやはりこの委員の一人でございますので、大蔵省としては将来にわたってこういう約束をすることは非常に困るということ、非常に議論がございまして、結局こういう表現になったわけでございまして、私どももいたしましては、この表現ができた過程その他を考えたとしても、さしあたり四十四年度の予算とはならないにいたしても、その遠くない将来に何かの形で国鉄に対する出資、あるいは利子補給その他の措置が必ず講ぜられるものであるという期待は、非常に強く持っております。これは三十六年に運賃改定をお願いしたときのわれわれの期待よりはずっと強く強くなっているというのを申し上げたいと思つたのでございまして、と申しますことは、国鉄法の第五条にはつきり、いづれ国鉄の資本が増加されなければならぬであらうということを前提として、逆に申しますれば、政府以外に国鉄に出資できないのだ、こういうことが非常にきつてきつておられます。したがって、国鉄が今回二兆九千億の投資をいたします。ちょうどまあ評価はいろいろ違いますが、価格から申しますれば、現有資産とほぼ同じくらいの投資をこれから七年間にするということになりまして、普通の企業体でありますれば、当然これはもう増資をする以外に方法はないのでございまして、借金と自己資金だけではまかなえないので、ある程度の増資は、これは当然の企業経営上の常識だと思つたわけでございまして、それを裏づけして国鉄法の第五条におきまして、いづれ資本金の増加ということもあり得るのだということをお前提にして、すでに昭和二十四年に立案された法律とこの基本問題懇談会の結論の政府の出資という項ができましたときのいきさつを考えまして、私どももいたしましては、必ず政府において財政状態その他が許すならば、そういった面のめ

んどろを見ていただくことがあり得るということに期待しております。しかしながら、いま先生の御指摘の七カ年計画のこの資金計画でございまして、これはおっしゃったとおり、所要資金は全部運賃と外部資金、この外部資金には一応七分程度の利子がつくものとして計算してございまして、そのうちいけませんと、いわゆる、いみじくも先生おっしゃいましたとおり、いつかは補給してくれらるかもしれないという調子で資金計画を立てたものでは、将来非常に大きなそごを来すということ、これはこの資金計画は何と申しますか、最悪——最悪ということばは非常に表現上適當でございまして、国鉄経営上一番シビアな、非常に利子負担が大きいが、またはたして四十六年度に六千億の外部資金が調達できるかどうかという、国全体の財政問題もあると思つて。そういったことを一応念頭に置きながら、国鉄財政上一番きつた財政計画をつくっておくことが、将来多少なりとも計画に弾力性を与えることになるのじゃないかというふうな意味におきまして、この計画は、ただいまおっしゃったとおり、外部資金を全部利子のつく金で計上してございまして、したがって、もしこの計画期間中に、政府がたとえ利子補給してくださる、あるいは利子の要らない出資をしてくださるということになりますれば、それだけ経営が楽になる。と申しますことは、たとえ四十六年度の自己資金がわずかに九百七十八億でございまして、これが千億になるあるいは千五百億でございまして、自己資金でもってやる工事がもっと積極的にやれるようになるという形になると思つたので、私どももいたしましては、七カ年計画でお示しいたしましたこの資金計画がまあ最低のものであるという見方、これを基礎として企業努力をしていきたいという見方でもってこれをつくったわけでございまして、したがって、これより資金計画的、財政的に苦しくなることはないという最低の線だという気持ちでもってつくったわけでございまして、それから、二番目の御質問の戦争前の公共負担

というものは一体どうだったかという御質問でございまして、これは戦前にも確かにございまして、いま御指摘のとおり、項目から申しまして、たとえば戦前戦後戦時時代、通学定期は、貨物の特別等級等もございまして、新聞雑誌の割引もございました。昭和昭和十年から十一年ころ当時の運輸収入が年間約五億前後ありまして、年間約五億前後のときに大体四千万円ぐらいのそういう公共負担があったというふうな計算になっております。おもなものはやはり通学定期、そのころは通勤定期という名前がございまして、そのころは、工員定期、通学定期という名前になっておりましたが、こういった定期並びに新聞雑誌の割引あるいは貨物におきましては、ほとんど特別等級だけでございまして、こういったものを合わせまして大体四千万円前後のもの、したがって総収入に対して約七割から八割の公共負担を負つていたということが推定されるわけでございまして、一方来年度の、もしも御審議願っております運賃改正の制度改正がお認め願えますとしますと、公共負担の割合が大体一〇・四割ぐらいになるといふふうに考えております。ただそのころといまと違ひますのは、一昨日常の御質問にお答えいたしましたとおり、やはり運賃のレベル自体が非常にその当時高かった。それからもう一つは、何と申しましても国会全体の中における陸上交通の中で国鉄がほとんど独占的であったというこの二つが、根本的に客観情勢の違う点だと思つて、これらを一応無視いたしまして数字だけを比較いたしました、戦前が七割から八割、現在、いままでが大體一五％、これを今度一〇％から一％程度に下げさせていただきます、こういう計算になっております。

○中村正雄君 貨物の面は別にして、私鉄でも貨物を扱っているところはあまり変わらないと思つて、国鉄と似たり寄つたりといわゆる公共負担をしておるわけです。これは監督局長にお尋ねしたいのですが、私鉄の旅客運賃の旅客収入の占める中で、いわゆる国鉄の公共負担と称せられる率が、これはこまかいことはわからぬと思いますが、大体国鉄と似たり寄つたりと考えていいですか、相当違いますか、どうですか。

○政府委員(堀武夫君) 公共負担という場合にどの範囲までを公共負担というか、これは非常にいろいろ問題があると思つて、運賃法には、旅客定期の場合五割以上と書いてあります、五割以上を計算されているのであります。私鉄につきましても、大体割引率は会社によっていろいろまちまちでございまして、今度国鉄は少し割引率を落としますので、大体まあ私鉄と似たり寄つたりというふうな割引率になると思つて、金額につきましても、このような金額の算定はまだいたしていません。

○中村正雄君 そうしますと副総裁にお尋ねしたいのですが、純然たる民間会社であります私鉄も、国鉄と大体似たり寄つたりの公共負担をしておる。そうすると国鉄も同じようにしておるとすれば、国鉄だけが公共負担の問題を大きく取り上げて、それによつて云々するのはちよつと筋が通らないと思つたのですが、それについて国鉄はどうお考えになりますか。

○説明員(磯崎敬吾) その点は私鉄の連中と会いましたときによく話が出るのでございまして、確かに運賃だけの面から見ると、お説のとおり、多少の割引率が違つたりあるいは平均輸送距離が違つたりという問題がございまして、貨物を除きまして旅客運賃だけを見ますれば、制度としてはそれほど大きな私鉄と国鉄の変わりはないわけではございまして、私どももいたしましては、その問題とさらにいわゆる採算線と申しますか、いわゆる俗に赤字線黒字線の問題と両方が問題になるんじゃないかと思つたわけでございまして、それから先ほど浅井先生の御質問にお答えいたしました、いわゆる赤字線といふものの赤字の総体が五百億なり六百億なりと申しております

が、もちろんその中で黒字線の培養的な使命を
持っておる赤字線もたくさんございます。しかし、
それを抜きにいたしまして、全体から見ますと
四分の一弱がベイ路線であり、四分の三がベイ
ない路線であるという事などは、運賃問題を抜
きにいたしまして、国鉄全体としての公共性が非
常に強い。もちろん事業税等の問題は一応抜きに
いたしますが、それらを抜きにいたしまして上
運賃だけの問題でなしに、国全体の中の経営状態
のいいところと悪いところのバランスから申しま
しても、どちらかの角度からこの問題を取り上げ
ていただきたいという意味で、実は公共負担とい
うことを申し上げたのでございます。

○中村正雄君 いまお話のありましたように、私
鉄はもうかる路線しか敷設しないわけですし、国
有鉄道の場合は、国からの要請で不採算路線を敷
設しなければいけないわけですから、そういう意
味でいわゆる国の政策によって国鉄自体が犠牲を
こうむっているという意味の私は公共負担とい
うことはわかるわけですが、いままでのい
ろんな答弁聞いておると、運賃の面において運輸
収入の中において公共負担が非常に多過ぎるとい
う話、これは私鉄にも同じように言えるんじや
ないか、国鉄だけの独占的な言いわけじゃない
というふうに感ずるわけです。それと同時にこれは
根本の問題ですが、副総裁にお尋ねしたいわけ
です、そうであれば、いま言った不採算路線ある
いは運賃の面の公共負担、これも含めて大体国鉄
が負担すべきものは、運賃収入の中においてどの
程度の比率が調和を保てるものだと国鉄はお考
えになっておりますか。

○説明員(磯崎敬君) いまの御質問は、非常にむ
ずかしい御質問で、それが将来政府の出資なりあ
るいは利子補給の問題と当然からんでくると思
います。その点につきましては、大蔵省の連中とも
始終議論しておるわけでございます。過般大蔵
大臣がおっしゃったように、われわれの言うこと
以外に、たとえば東海道線については独占権を与
えていないか、新幹線をもしほかの民間に

やらしたら、国鉄はひとたまりもなかったじやな
いか、こういう議論がある面に出てくるのもわか
らないわけじゃないのでございます。したがって
、そういう点から見しても、非常に端的にい
まの御質問に数字で何%とお答えするのは、非常
にむずかしいのでございまして、いまずぐ申し上
げるわけにいきませんが、ただ、戦前のさつきも
申しました運賃ベースが高かった、しかもほとん
ど独占事業であったこのときの公共負担の割合
が、もちろんこのときは赤字線もわりと少なか
ったわけでございます。大体七%前後ということの
実績だけでも、お答えにかえたいと思ってお
るわけでございます。

○中村正雄君 この問題はおそらく副総裁だけで
答弁できないと思いますが、ただ今後政府は国鉄
に対してめんどろ見るとか見ないとかいうことの
基本は、私は公共負担の限界がどこかというの
中心であると思ふんです。したがって、これは政
府の考え方、言いかえれば大蔵省の考えと国鉄の
考えとは、これはもうものと出ずはうです。か
ら、差はあると思ひますけれども、この問題が私
ははっきりと解決しなければ、めんどろ見るとか
見ないという議論は成り立たないと思ふんです。
もしそうく国鉄は御研究のことだと思ひますので、
おそれれば大体こういう考え方をしておるんだ
というところを、ひとつ近い将来に国会で一ぺん御
答弁願いたいということこの点は保留しておき
たいと思ひます。

次の問題は、私は主として七カ年計画を中心
基本の問題で質問したいと思ふわけなんです、
これは何ですか、日本国有鉄道基本問題懇談会
見書、これを中心に、またこれにはかつてつく
られたわけなんです、出されておられますものを見
ますと、意見書、いろいろ短い文章でありますけ
れども、非常によくまとまっています、まあ半くろ
うと的なほくらは感ずるわけなんです、ただ、ま
とまってはおりませんけれども、ところがいま運賃
値上げ法案を出しますと同時に、出されておるま
するこの七カ年計画のうちで、いわゆる長期輸送

計画、第三次のこれは一応全面的に入っておりま
すけれども、その裏づけになりますいわゆる意見
書の五以下の問題は、採用されている分もありま
すけれども、完全なものじゃないですね。そうし
ますと、この七カ年計画自体の裏づけになるも
のが完全に盛り込まれておらないとなれば、この
計画自体の財政面から非常に狂いが出てくるん
じゃないかという私は心配するわけなんです。そ
れで数字についてこれは常識的にすぐ感ずること
であります、たとえば四十年のこれは予算の
補正で幾ぶん変わってはおりますけれども、損益
勘定の残額ですね。黒字が赤字かは別にして、残
額が四百七十二億、ちやうどその借り入れ返済
がそれに見合うような数字になっておりますね。
これをずっと追ってまいりますと、結局損益勘
定の残は、もう四十二年がピークになるわけなん
です。以下はずっと減っております。これは黒字
ということばで常識的に言えば、黒字はだんだん
減って、四十六年度最終年度では九百七十八億、
一千億を割っているわけですから、損益勘定の残が
とてつもなく借り入れ金の返済でこれを見てまいりま
すと、結局損益勘定の残と借り入れ金の返済と合
うのは大体四十四年度ですね。四十四年度まではい
ゆる運輸収入の黒字で借金を返すことだけはでき
ると、ところが四十五年以降は借金を返すために
借金をしなければならぬ、こういう数字になっ
ているわけです。これは資産状態、その他につ
いてはいろいろ見方があると思ひますけれども、企
業として見た場合、こういう危険な私は計画はな
いと思ひます。で、総裁にばくはお尋ねをした
いは、四十年度末の国鉄の財政状態と、この計
画が完成されまする四十六年度末の国鉄の財政状
態と比較してどういうふうにお考えになるか、御
答弁を願ひたいと思ひます。

○説明員(磯崎敬君) ただいまの資金計画の四十
六年度までの見通しでございますが、これを卒然
としてごらんくださいますと、四十年度に比べて
四十六年度がよくなっているという事はないと
思ひます。たとえば利払いも全体の収入のうち

約二割が利払いになっておる。元本の償還を入れ
まするならば、収入に対して約四割が利払い並び
に元本の償還になる。これは企業経営として決し
て健全とは言えない。逆に今度はこれに対する何
かゆとりがあるかという事になれば、それはし
て申しますれば、あとは企業努力によって運輸
収入がどこまでふやせるかという問題だと思ひま
す。これはこれだけの二兆九千億の金を投じまし
てあれだけ輸送力を増強し、また新しい設備を高
くすれば、これは輸送力はふえると、また輸送量
も必ずふえてくるという見通しでございます。こ
の点は多少かた目に見ておることは事実でござ
います。この点はあまり甘く見ますと、またそこを
きたしますと、この伸び率、輸送の伸び率その
他はごらんのとおり、わりあいにかたい見方を
いたしております。年率から申しますと、五%以内
の非常にきつい見方をいたしておりますので、こ
れに一つの弾力性がございまして、逆にそれ以外
には弾力性はないわけでございます。

一方、この十二番目にございましていわゆる損益
勘定の残、これは当然の中には減価償却費を含
めなければいけない。減価償却費につきては
は、三十九年度急にふえたといっているところ
かりを受けましたけれども、あの減価償却費はま
だ足りない、耐用年数その他から申しまして、
非常に短か過ぎるという御意見もございまして、こ
との約千億近い減価償却費が、はたして適正で
あるかどうかという問題も残りますが、大体ここ
で損益勘定から受け入れておられます金が四十
一年、二、三年、四年度までは大体減価償却はでき
ますけれども、四十五年度には大体減価償却はでき
ません。したがって、御指摘のように四十五、六
年度はそれは明らかに償却不足という形になつて
くると思ひます。したがって、この次元で先
ほど申しました、私どももいたしましては、政府か
らの何らかの御措置がなければ経営上も、この表
をごらんになった場合四十五年度、四十六年度と
よくなっていないという事は、ごらんのとお

りでございます。したがって、今後どれだけ国鉄に対する輸送要請がふえてくるか、輸送が伸びるかという一つのプラスの面と、あと償却費をこれにどう計上していくかという問題、この二つの問題とからみまして、今後の、十二番目にございます受け入れ金の額が当然問題になってまいります。それから一方、借り入れ金の返還金でございますが、この表の中にはもちろん借りかえの分もございますが、しかし、昨日も御質問のございました利用債のようなものは、借りかえのきかないものもございますが、どうしてもこれは返さなければならぬものでございます。借りかえがきくにいたしましたも、その分はやはり内部資金として借りなければいけないわけでございます。そういう問題もございまして、やはりネットにたとえば四十六年をこらなくださいますと、六十億借りても二千億返してしまふ。結局四千億しか使えない、こういう形になるわけでございまして、こういう借金しかたが、はたして企業経営上いいのかどうかという問題は、相当問題になると思ひます。やはり根本は三兆という現在の保有資産に見合うと申しますか、それほどの大きな投資を借金でほとんどやるということ自体に、企業経営として非常に無理があるということは率直に申し上げられると思ひます。

○中村正雄君 政府自身がこの収支計画表をおつくりになったわけじゃないわけですから、政府が責任を持つとか持たないとかいう形式論は別にしまして、国鉄自身が政府からの要請のあった三次長期計画を推進するにつきましては、こういう方法しかないということ、政府もこれは知つてゐるはずで、知らなければ許可可ならぬだらうと思ひます。そうなつてくれば、これは専門家が見なくても、四十六年度の国鉄の財政の悪化は、これはもう危殆に瀕するほど私は悪くなつてくると思ひます。しかも、四十七年以降はどうなるかわかりませんけれども、この趨勢でいけば、年々悪くなることはあつても、私はよくはならないと思ひます。もう一つ、いま副総裁言われましたけれども、

確かに運輸収入の中では対前年比四％あるいは五％の増しか見ておりません。これは国民経済の情勢の変化によつて、一割も上がる年もあるかも知れませんが、ただ、いままでの経験からして、やはり一般の民間の交通機関は、国鉄以上のサービスの競争をいたします。また体質の改善をやりまして、それと国鉄が対応できるかといへば、これはできると思ひます。私はいままでの経験から断言できないと思ひます。したがつて、予想外の増収になるということは、これは期待はされてゐるかも知れませんが、現実には期待をされたと思ひます。もう一つ支出のほうを見てまいりますと、これは収入面は、これは未知数であります。おそろく支出のほうはこの計画どおりやうていくとすれば、工事予算その他はこれより多くなることはあつても少なくなることは、過去の経過から見てないと思ひます。また、この経営費、第六以下に載つております経営費も、この四十六年度を基準にして、一〇〇といたしますと、四十六年度の経営費は一四〇になつております。そうすると、対前年度七％の増加を見込んでおりますが、人件費、物件費を含んでおそろくこれは不足すると思ひます。いままでの経験から見て、そうなりますと、この計画自体は甘い面とからい面はありますけれども、おそろく二、三年を出でずして修正しなければならぬんじゃないか。修正する場合、国鉄財政にプラスになるような事態における修正でなくして、これ以上耐えられないというところ、悪くなった場合に修正する段階になると思ひます。思ひ起こしますのは、昭和三十六年の三月のこの国会で運賃値上げ法案がかつたときに、当時の総裁は、第一次計画の失敗を反省して第二次計画を組んでおりますと、冗談まじりなことばで、通勤電車はどうにか新聞の読める程度のものでないかと思ひますと、これが第二次計画の中心で、さうおっしゃつておられました。ところが現在において、さうき副総裁の答弁のように、三十六年の国鉄の通勤電車の込みぐあひも、三十年の込みぐあひも、現在もあまり変

わつておりません。しかも、第二次計画は、四年間でやり直さなければいかぬ。これはいろいろ新幹線の経費の増加とか、人件費の増加とかあつたと思ひますけれども、五六年間の計画が、しかも、当時の総裁は自信を持って第一次計画の反省のもとに出発してやりますと言われたことが四年間で失敗し、現在も実現しておらないと、こうなつてくれば、私は収支面だけ見ても、この三次計画というものが並みだいてゐるものじゃないし、もつと惜まれ口をいへば、国会では何とか運賃値上げ案を通してもうたために、きれいに並べてゐるだけで、通つたらまたその場当たりでやるのだという印象を受けるのです。そういう面では、七カ年計画の実施までは財政の面も、工事の面も、相当私は本腰を入れてやつてもらわなければいけない。これは注文でありますので、御記憶願ひたいと思ひます。

次の方は、これは副総裁にお尋ねしたいわけですが、国鉄が赤字とか黒字とか言ひますが、一体国鉄の原価計算、全体の計算からいって、いまの運賃は、一体原価を償ふ運賃はどが償ふ時点になつてゐるのですか。

○説明員(磯崎君) 原価を償ふ時点と申しますと、時間……。

○中村正雄君 運賃単位です。

○説明員(磯崎君) 私どもといたしましては、いわゆる原価が何か、それから、その原価を、個別原価か総括原価かということ、実は数年来学者のいろいろ御意見も聞きまして考へておりましたが、実際はこういうふうな旅客輸送と貨物輸送がアンバランスになつてくる。しかも、国鉄だけではない、国鉄以外の陸上交通機関あるいは海と空の交通機関が発達してまいりますと、いわゆる旅客、貨物というものをばらばらに原価を見ると、これは無理がある。国鉄輸送全体としての原価を見る以外の方法がないんじゃないかというのが一点、もう一つは、個別原価にした際の問題が二つありまして、一つは線区別原価であります。これは昨日もお話ございました山手線はもう

かつてゐるじゃないかということと同時に、北海道の山の中をどうするのだという問題があります。線区別原価と申しますか、この問題と、それから輸送を種別別の原価、すなわち貨物輸送と旅客輸送の原価あるいは、旅客輸送の中でも定期と定期以外の原価、貨物の中でも車扱と小口扱いの輸送種別、こういう原価が問題になります。線区別原価が問題になります。この二つの原価が問題になります。さらにもう一点は、一体原価とは何かということで、これもいろいろ議論して議論がございまして、昨年一年かかちまして、国鉄の財政関係の基本問題をいろいろ議論していただきましたそのときにも、原価論でいふん三カ月ほど終始したわけでございますが、もちろん経営的な経営費と、それから利子と償却費、これは間違ひない。しかし、そのほかさらに一体退職引当金を入れるべきかどうか、あるいは公共企業体として当然採算を度外視してもやらなければならぬ工事に對する原価というものを入れるべきかどうか、こういった原価構成につきましても、これはいろいろ議論がございまして、しかしながら、今回の運賃におきましては、まず線区別の原価は考へない、これはとても實際問題として計算上非常にむづかしいことになりまして、また、東京の運賃と北海道の運賃は違ふということはできませんので、線区別の原価は考へない、客貨別原価もなるべく一本にしてもらいたい、原価の単位を大きくしたい。そういったせいで、輸送需要が違つてくる。ことに客貨の原価問題は、他の交通機関との関係非常に深いわけでありまして、他の交通機関に侵される度合いが大きいければ大きいほど原価が高くなつてくる。これは当然でございますが、そういう問題も考へまして、なるべく原価単位を大きくして、いわゆる総括原価的な考へ方ではない、線区別原価は考へないということを前提といたしまして、最小限減価償却をカバーし、あとは、たとえば保安対策、通勤の一部、全く利子を払つた金ではやることのできない性格のものを、どの程度原価に入れ

られるかという問題になると思います。

今回の工事の内容をごく概略申し上げますと、総体の二兆九千億のうち、いわゆる当然理論上自己資金でやるべき工事、減価償却費の対象になるもの、あるいは保安費、こういったものが約一兆一千億、そうでないに、一番いい例が、電化とか車両をふやす、利子のつく金で十分やれる仕事は、一兆八千億、本来ならば一兆一千億のものは、一応原価に組み込みまして、運賃ベースとして計算したかったのですが、そういうことと、非常に運賃が上がり過ぎるということとで、今回は一兆一千億の中の約八千億だけを国鉄でまかなうということにしたいわけでございます。その意味から申しますと、大体減価償却費、現在の制度のもとでの減価償却費と大体見合う程度ということになりまして、プラスアルファの保安費等をこの運賃から捻出するだけの原価構成になっていないというふうに申し上げられると思っております。

○中村正雄君　そうしますと、運賃の原価の計算はいろいろ複雑で、やり方によって変わると思えますけれども、国鉄自体の考え方とすれば、いま提案されております値上げの率は、大体原価とんとの運賃だということにお考えになっているわけですか。

○説明員(磯崎親君)　その点は、実は単年度で見ますと、いろいろ問題がございますので、これを一応七年間の長期的な目から見まして、原価の一番大きいものは、何と申ししましても経費でございます。経費の中の人件費でございます。この人件費を一体どこまでカバーできるかということが、一番問題でございますが、一応定期昇給、ある程度ベースアップを前提といたしまして経費を組む、物件費は、昨日瀬谷先生の御質問にお答え申し上げましたが、労賃以外は上昇を見ない、御物価は横ばいだというのを前提といたしまして、あとは利子その他は自動的な計算で出てまいります。そのほかは、さっき申しました減価償却をどういう制度で見るといふことであります。

昨年減価償却制度を改めまして、多少償却の基礎を固めたのでございますが、そのほか問題として、いま耐用年数が短過ぎるという問題がございます。これを入れましますと、減価償却費だけで非常に一兆二千億くらいになります。とてもカバーできないというふうになりまして、減価償却制度は一応いまのままというふうな考えております。そうすると、今回の七年間全体の値上げが約一兆二千億でございます。そのうち、大ざっぱに申しまして、八千五百億が大体取りかえ償却費見合いの取りかえ工事費として、自己資金に繰り入れられる、残りの三千五百億が主として人件費のアップの対象になる、こういうふうな計算をいたしております。

○中村正雄君　大体七カ年間の長い目で見ますと、収支とんとんと、新しい事業をするには借り入れ金その他以外の方法がないということですね。

次にお尋ねしたいのは、第二次の長期計画をやられたときの反省の点からですが、この七年計画を見てみますと、毎年相当工事関係の経費を組んでいるわけですね。多い四十五年でいくと、五千億になっているのですが、国鉄としてやらなければならぬ設備拡大のわけですが、それに使う、投資する金は、借り入れ金なり利用者の負担によります運賃収入なわけ、この支出については、相当国鉄も厳格な目をもって使ってもらわなければならないと思うのですが、第二次計画という、特に東海道新幹線のとときは急いでおやりになったということもあるけれども、もろもろの問題を起こしまして、相当反省されて、今後はそういう盲点のないようなことでおやりになると思いたす、それに関連いたしまして、前の経験からお尋ねしたいわけですが、工事の請負制度なんです。これについて私、不合理な点があると思うのでお尋ねしたいと思うんですが、たとえば新しく線区を増設するといふ場合、いろいろな仕事があるわけなんです、まあ元請といひますか、これこれの区間はどこの業者が請け負う、それについてそ

れぞれ国鉄のはうで単価を見積もって計算されるわけなんです、実際仕事をやっておりますのは、いわゆる元請業者が責任を持ちますけれども、二次、三次、四次、五次と、下請下請とやっているわけですね。したがって、最初一括して請け負う場合の単価の半分とか三分の一以下の価格で下請けしてやっている例をちょいちょい見受けるわけなんです。そういうことが新幹線のああいう問題にもなってくると思うんですが、したがって、この請負制度について、たとえば下請の場合には国鉄がそれぞれ単価を指示しているわけですから、だからそれに近い線で作るうちに、資金を有効的に使うような請負制度を考えられませんか。これは国鉄だけでなくて一般の業界の問題です。国鉄だけではないかと思いたす。元請けした業者も、こういう仕事はできないということとがわかっておいて全部を一括引き受ける、そして独立した仕事であるのも下請に出しているわけですね。そういうものは直接国鉄が発注するといふような請負制度の内容の変更についてお考えないだろうか。私は、もしそうすれば、これは常識ですけれども、工事予算の二割や三割五分は節約できるんじゃないか。いわゆる看板料と称してピンはねされている分ですね。こういう点について、今後どうお考えになっておるか、お聞きしたいと思つた。

○説明員(磯崎親君)　ただいまの御質問はたいへん、第二次五カ年計画をやりました際の私どもの落ち度につきまして御指摘いただいたわけでございますが、その点確かにこれだけ工事費がふえますと、いろいろの面でむだ使いをする、あるいは間違いを起こすといふようなことがあつては、もうまことに申しわけない、何とかそういうことのないように、工事関係の人員も幸い大蔵省で増員も認めてくれました、現在鋭意陣容の整備をやっております。それから、それから、その中で特に土木関係の工事だと思いたす、いろいろ元請と下請の関係、これはまあまあおつ

しゃつたように、鉄道だけでなしに日本全体の土木工事についてよくあることのようにございまして、これらにつきましても、今後、実際に御指摘のような下請の下請といふふうな仕事のやり方によって工事費も高くなるし、責任の度合いも何となく薄くなってくるというのではいけないと思いたす。この点につきましては十分今後とも、何か制度をつくって、下請にすべきもの、あるいは絶対下請にしないもの、あるいは、当然単独のものならもう直接単独契約するといったような方法をとること、現在の公開入札制度との関連の問題でございます。これが御承知のとおり、とにかく指名競争契約といふことになっておりますので、一定の資格があつて指名に入ればだれでもできるというたてまえになっているわけ、このたてまえと、いまの下請をやらすたてまえとどういふふうな関係で組み合わせていくかという問題は、今後の問題としていろいろ具体的に考えていきたいと思いたす。ちょうど土木関係の責任者が来ておりますので、具体的にもう少し補足して答弁いたさせます。

○説明員(仁杉巖君)　ただいま工事の施行のやり方につきまして御指摘がございました。土木工事、建築工事、その他電気等もございまして、下請といふ問題は、われわれとしても非常に悩みの多い問題でございますが、先年名古屋におきまして、補強工事におきまして下請の問題によりましてたいへん皆さまに、国民の方々に御迷惑をおかけいたしました、深く反省している次第でございます。それで、前から注意はしておったのでございまして、これを契機にいたしまして、現場によく注意をいたしまして、まあ下請といふ事柄につきましましては、一括下請といふことは建設法上禁止をされているわけでございますが、下請といふことは、現在の請負制度ではある程度、まあこれは国鉄ばかりじゃございせんが、部分的な下請といふことは行なわれていることとございまして、これが一括下請になる、あるいは二重、三重にな

過程から申ししても許すべきことではないというので、現場によく注意をいたしまして、そういう事態の起こらないように特に昨年来注意をされているというふうな状況でございます。

なお、この制度をどうするかという問題につきましては、建設省が主管して御指導されておりますが、私も建設省と連絡をいたしまして、そのつど建設審議会等の御意見を拝聴いたしまして、逐次考えていくというふうな態度で臨んでおります。

○中村正雄君 制度自体は、国鉄だけの問題じゃありませんので、早急にはできないと思います。私は包括的な請負制度というところに問題があるのだらうと思うのです。たとえば私が知っている具体的な例を一つだけあげますと、たとえば新幹線の敷設のときに、いわゆる基礎工事があります。それはどの大手業者でも、基礎工事は別に専門的な問題ですから、基礎工事の会社にやらしているわけなんです。これなんか、大手の請負った業者は、自分のところの組織じゃやってもらえないわけなんです。これも包括的にやりますから、一本の柱が十万円なら十万円ということ、国鉄は単価を出して、元請が請負ったら、実際基礎工事をやる人は五万六千円でやっているわけです。こういうふうなことはつきりと独立してやるようなものは独立してやっぱり発注すると、一つの例なんですけれども、そういうことは、国鉄のような大きな土木工事をやる場合はできるのじゃないか。これは具体的なたつた一つの例ですけれども、そういう面でも相当経費の節約はできるし、相当問題はほかはなくていいのじゃないかと思ひますので、この問題はここで議論しても始まんないわけなんですけれども、やはりこれだけの七カ年にわたつた大きな工事計画があるわけですから、やらすには制度的に監督も必要ですけれども、監督をしなくてもできるような制度のほうがもっと大切だと思いますので、これはもっとお考え願ひたい。これは注文です。

○岩間正男君 関連。この点で、工事を、これ

がいままで直営ですね。これが最近外注の方向をとっていると思うのです。ここ十年間ぐらいの間に、どういふふうな工事が直営と外注の割合が変化したか。それから工事局の問題が今度起こると思う、工事局はむしろ縮小している。外注の方針に転向しているわけでしょう。これは第一次あたりからそういう計画が出ていたと思うのです。最近の傾向はどうなっているのですか。何か具体的に数字があったらこの際聞かしていただきたい。

○説明員(仁杉巖君) ただいま先生の外注の問題でございますが、国鉄は古くから、工事そのものは大体外注の方向をとっております。したがって、最近工事がふえたから、直営あるいは直轄というものをやめたというふうなことはございません。

ただ工事局で、昔は直接に測量、計算、設計というふうなものを全部いたしておりましたが、現在工事量の急激な膨張に技術者が伴わないという問題がございますので、いわゆるコンサルタントというものを御使ひしまして、測量、設計あるいは用地の登記等の業務を外注化しておるというのが実情でございます。工事そのものは、昔からもう大部分九十九パーセント外注化しておるわけでございます。

○岩間正男君 結局問題は、工事局が工事の主体になってその計画を握っているかどうかということにあると思うのですが、これはやっぱり変わったのじゃないですか。その点方針としては、どういふふうな方法になったか、そのところが重要な点だから。

○説明員(仁杉巖君) ただいまの工事の主体は工事局がいたしておりますが、いま申し上げましたように測量、設計、計算等につきましては、部分的に外注に出しております。こういう実情でございます。

○岩間正男君 そうすると国鉄が長年に鍛えてきたという技術というものが、ほんとうに発揮されないという事態が起こっているのですが、第一

次のときにやはり私はこの点問題にして論議したのですけれども、そういう点どうですか。工事局の関係者の意見なんか聞けば、そういう技術というものは尊重されたい。そうして、ほんとうに専門的な技術があるわけでしょう。それが単に外注にいったために無責任になつてくる。先ほど中村君が指摘したように、今度の新幹線の事故の中には、やはりそういう問題が横たわっているのじゃないか。その点をしっかりとくり出しておくことが必要だと思ひますが、こういう点についていまままで討議をし、方針を明確にしておりますか、どうですか。

○説明員(仁杉巖君) 先ほど申しましたように、工事局等で測量、設計、計算等を外注して、その結果——昔は若い技術者を採用いたしまして、そのうちに余力をもって測量等上の者が指導して、自分かやるというふうな点がございまして、技術者もかたい方向でかたく養成されてきたというところでございますが、その点が現在外注が比較的多くなつておりますので、養成の面でも、多少いままでは薄くなつておるといふことは事実でございます。しかし、現在第一線におります者は、相当古い者でございますので、よく現場の者を指導いたしまして、技術の落ちないようという努力を続けておるわけでございます。なお、全般的な技術といたしましては、われわれはじめ上の者が十分見まして、大綱計画におきましては、技術を下げるというふうなことがないように十分注意をいたしておるといふのが現状でございます。

○中村正雄君 時間もありませんので、最後に運輸大臣にお尋ねしたいと思ひます。基本問題懇談会の意見書の七の四の四項に、「営業活動における自主性の拡大」という意見がございまして、私たちが常々これは考へておるわけなんです。この項目についての具体的な実現について、運輸大臣なり政府はどういふふうにお考えになっておるか、この点の御意見を聞きたいと思ひます。

○國務大臣(中村實太君) 政府委員からお答えいたします。

○政府委員(堀武夫君) 国鉄は営業上にいろいろな制約が加えられておりますが、将来営業法の改正等に關連して、自主性の拡大を進めるように措置をしていきたい、かように思つております。

○中村正雄君 いや、私の聞きかたは、文章の反復を求めているわけじゃないので、意見書の一つの項目としてこういうことを出しているわけなんです。これは事務当局で立案してどういふふうな項目としてこういうことを出しているのです。これは政治的な問題です。したがって、この意見書は、おそらく運輸大臣が一番最初の目を通していただかうと思ひますし、内閣の議題にもなつていられると思ひます。したがって、内閣として政治的に、この項目の具体的な実現についてどういふふうな御検討になっているか、運輸大臣にばくは答弁を求めているわけなんです。——おそらく運輸大臣は御検討になつていないと思ひますので、無理であらうと思ひますので、この質問は保留しておきまして、総理大臣でも御出席のときに答弁願ふことにして、きょうは総裁も見えておりませんから、私の質問は一応この辺で打ち切っておきます。

○委員(長(江藤智君) 承知いたしました。

○相澤重明君 きょうは国鉄運賃の問題で、普通ならば土曜日半日で終わるんですが、それを返上して審議をされているのでありますが、運輸大臣は、内閣の一員として、閣僚の一員として、総理大臣はどこに行つておるか知つておりますか。

○國務大臣(中村實太君) まだいまだここにおるかは、私承知していません。

○相澤重明君 私は、きょうの夕刊に出ているように、総理大臣が週末静養に出かけておるといふことは——まあ総理大臣は國務多忙でまことに御苦労だからそれはわかるが、少なくとも國會で、國會の一院においてこれだけ熱心に審議をしておるときに、その所管の運輸大臣にも十分連絡をしないで行くんというところはやはりよくない。こういうことはきつと私は反省を求めておきたいと

思うのです。また運輸大臣も、自分たちも一生懸命にやるのだから、ひとつわからぬときには總裁に出てもらわなければならぬ。総理に出てもらわなければならぬというぐらゐの熱意を持たなければいけないと思う。運輸大臣は全部わかつていないのだからね。そういう面では、私は冒頭にこれを委員長に申し上げたい。新聞に出なければ私もあまり気にならないが、この運輸委員会を開いているのに、総理大臣が週末静養に出たなどという事はよろしくない。国民的に見て、印象が議會軽視ということになるおそれが多分にある。このことをなくするように今後気をつけていただきたい。

次に、運輸大臣、これはやはり政治的な問題です。私はまずあなたに聞いておきたいのです。あなたが国鉄運賃の改定をしなければならぬと考へたのはいつですか。

○国務大臣(中村實太君) 運輸大臣になってから後でございます。

○相澤重明君 まあそのない答弁のようだけれども、それでは具体的に作業をさせたのはいつですか。

○国務大臣(中村實太君) 私が就任いたしました六月ごろ、もう作業がずつと進行中でございます。

○相澤重明君 私のこれから言うのは大事なことになるから、あなたに聞いていますのですよ、いいですか。国鉄は今回の運賃の改定については私は従来になくよく勉強したと思う。よくPRもしたと思う。私はそう思っているのですよ。私は、三十二年の運賃改定のときも、三十六年のときも当委員会ですういふ点は何回も指摘をしたところなんです。ところが、国鉄は運賃改定をするにも、「親方日の丸だ」というようなことで権力な政治力によって運賃改定をしてはいけない。だからこういうところが不十分である、こういうところがないのだ、こうしなければいけないのだというところが、十分国民に理解をされなければ、値上げの幅の大きい小さいは別にして、これは

は国鉄当局としては万全ではない、私は従来こういう主張をしたと思う。今回の昨年以來のことを見ると、そういう根拠というのか、PRというのか、私は比較的よくできたと思う。私は思うのです。ところで、その値上げの問題については別です。別ですが、とにかくそういうPRについては、たいへんよくやった、こうはめておく。ところが、運輸大臣が、国鉄がそういう運賃改定のもの準備をし、手続をした中で、私鉄運賃の値上げが、どちらが先にしたのか、どちらがまた先にきめられたのか。こういうことは、この二日間も、私鉄運賃を早くきめたではないかと、こういうことを各委員から指摘をされたんだが、運輸大臣は、この国鉄のいわゆる運賃改定問題に対して、私鉄のとった態度というものを対して、あなたはどうか考へておられますか。私鉄はいつ運賃改定の手続をとりましたか。

○国務大臣(中村實太君) 私鉄のほうは四十年の一月に申請をしております。

○相澤重明君 あなたが就任をしたときには、国鉄はすでに手続をとっておった、そういうことをやっておった、私鉄は四十年の一月と、こういうのですか。どっちが先なんです。

○政府委員(堀武夫君) 私鉄が正式に申請したのは四十年一月でございます。それから国鉄が正式に申請したのは四十年の十一月でございます。

しかし、国鉄の運賃は正の問題は、三十九年の春ごろからずつと秋ごろにかけて基本問題懇談会で非常な議論をされておった。したがって、實質的には三十九年から始まって進行している、こういうふうな考へておるわけです。

○相澤重明君 いま君の言うのでは、基本問題懇談会や関係の中でもそういう意見が出ておったということになれば、国鉄のほうが先ということになる。そこで私は、政治力の問題をこれから開こうとしているんだ、運輸省の運輸省というものは実効力がない、こういうことを私は思っているんだ。そこで聞こう、ただそうというのは、国鉄が従来それだけの年月をかけて根回しをして、

どうしなければいけないかということがようやく今日国会の議論になっておる。しかし、私鉄はそれよりもあとから議論をして手続をとって、しかも、きめたのはこの十一月ではないんですか。運輸大臣は、私鉄の運賃の改定にあたって、あなたが認可をした、判をついたわけですね、その判をついたのはいつですか。

○国務大臣(中村實太君) 一月の十一日でございます。

○相澤重明君 その一月十一日にあなたが判をつくまでに、経済企画庁とあなたはどのような関係にあったんです。経済企画庁とあなたの運輸省とはどういふふうなこの国鉄の問題と私鉄の問題の取り扱い方を進めてきたんですか。

○国務大臣(中村實太君) 私鉄の問題は、私のほうの事務当局と経済企画庁の事務当局との間に緊密な連絡をとりまして、運賃値上げの率とか、会社の経営の実情、経理状態、その他万般の審査検討をいたさせてまいりました。

○相澤重明君 いや、国鉄はそういう万般の準備をしなかったと、こういうことの反論になりますか、反論になりますか。私鉄は事務的によくやった、経済企画庁と運輸省の事務当局もまたよくやった、しかし、国鉄はやってなかったと、こういう反論になりますね。それはそうですか。

○国務大臣(中村實太君) 私鉄はどうしたかというお尋ねでございますから、私鉄はこうやったと申しただけで、国鉄の関連で申し上げたわけじゃないです。国鉄も、いま申し上げますように、国鉄運賃の今回の正としようものが適當であるかどうかということ、国鉄全般の経営から、国の経済の情勢と、すべての点に経済企画庁との間に緊密な連絡をとりまして検討審議をしたのでございます。

○相澤重明君 運輸大臣の答弁を聞いておると、みんなよくやったと、よくやったけれども、国鉄はあとになって、私鉄はあとから出したけれども、先になったと、こういうお答えですよ。それでは国鉄が、いわゆる今日まで国会の議論がおくられて

きた、こういうことはどういふ理由ですか。あなたは所管大臣として、国鉄の問題がこれだけおそくなったというの、どういふ理由なんです。○国務大臣(中村實太君) 私は、国鉄は一月一日から値上げを実施したいという意向でいろいろ努力をしたのでございますが、諸般の情勢等の関係で今日までこういうことになっておるのでございます。

○相澤重明君 その諸般の情勢を聞いておるのだよ。

○国務大臣(中村實太君) 政府のほうでいろいろ国鉄の運賃値上げが、国民生活に關係すること等も考へまして、二月十五日を目途としてやろうということに話がついたのでございます。

○相澤重明君 そんなことかな。私はそんなことじゃないと思うのだ。日韓国会というものがあつたのだよ。日韓国会がなかったら、国鉄のこの問題はもっと早く国会にかつたでしよう。あなた、日韓問題が国会にかつたときに国鉄の問題なんか出したら吹っ飛ばしやいますよ。私は、その政治判断が、内閣でもって重要な要素があつたと思うのだよ。日韓国会というものを議論をしないで、日韓国会という政治判断をしないで、それで今日まで、一月一日にやろうと思つたのが諸般の情勢で二月十五日になりました、というふうなふやけた答弁をするような運輸大臣だから、ろくなことはできない。私はむしろそう言いたいのだよ。私は、あなたがほんとうにこう日韓国会がなかったら、あつても今日までなかったのか、なかったらもっと早くできたという判断ができなかったら、政治情勢の判断なんてないじゃないですか。それどうなんです、いま一べん答弁願います。

○国務大臣(中村實太君) 日韓国会その他等も、いま申しました諸般の情勢の中にあらゆる条件が入っていると思うのであります。

○相澤重明君 そういうふうになおに答えればいい。

そこで、その次に聞きたいのは、私鉄の運賃は

すなおにきまつた、はば要請どおりだった、こういうことは運輸省は、国鉄の申請に基づくものから比較をしてみても、私鉄のほうがまことに多量である、国鉄の申請をした資料に基づくよりは、私鉄の申請をした資料に基づいたほうが、これはそのまゝ認めてよろしい、こういう判断に立った、だから私鉄はそのまま出されたとおりに認めた、こういう判断かな。

○国務大臣(中村寅太郎) 私鉄の場合も出したとおりに認めてはおりませんが、私鉄も御承知のように、今日の経理内容等にも非常に苦しさもあるようでごさいますし、さらに、私鉄には第二次輸送増強施設といったしまして、二千二百億余りの設備投資を計画しておるような諸事情を勘案いたしまして、運賃の是正もやむを得ないものという見解のもとに認可をいたしましたものでございます。

○相澤重明君 私は、まあ率直に言つて、経済企画庁の中には運輸省の出身者よりは大蔵省の出身者のほうが多い、こう見ておるのだよ。もつと君より政治的な判断をしておるのだよ、実は。そこで、いま言ったようないわゆる物価問題と運賃問題というものを比較をしないで、どうしてこの問題が、考え方がまともるか。私は、きょうは藤山経済企画庁長官が出ておらないが、きょうの同僚議員が言つておるときに言つてやろうと思つたのだけれども、藤山経済企画庁長官は、むしろ私鉄の運賃もあまり値上げをしなくなつた、本来は値上げしたくなかつたのだ。ところが、経済企画庁の中における大蔵省の出身の者が、これはいま運輸大臣、あなたの答弁のような形で、これは私鉄はやむを得ないのだ、これは私鉄はやつていかなければしょうがないのだ、先に事務当局がもうすでにその案がでちやつた。大臣が判を押す前にすでに案ができておる、こう私は判断をしておる、私の判断は。国鉄というふうな全国的な、しかも日韓国を控えた中で、これだけの政治情勢の中で、この国鉄運賃というものを出されたら佐藤内閣はたいへんだ、あなたのものもろの情勢、条件というけれども、一番大きい問題は日韓

国鉄問題です、政治判断は。ところが、私鉄の問題はそうじゃないわけだ。運輸大臣が判をつければいいのだ、国会の承認は必要ないのだ、こういう判断が、私は、いわゆる経済企画庁の中におけるほとんどの、経済企画庁の事務当局の連中がそういう支配的な要素じゃなかつたのじゃないですか。それが私鉄の運賃をすんなりと認めさせていったと思うのです。その私鉄の運賃をきめるときに、なぜあなたはもつと抵抗しなかつたのか。物価問題と運賃の問題と、これが無関係であるなどというごさはないでしょう。しかし、少なくとも今日まで国鉄運賃の問題と私鉄の運賃の問題と地方公営企業等の料金等の問題は、いまだかつて、いままで一度も、あなたが先に、歴代の運輸大臣が先に判をついたことではない。そういう政治判断から、これは私の身がつかもすれば、私の判断をすれば、これは運輸大臣がやっぱ日韓国会という政治情勢、最高の政治情勢のもとに、佐藤内閣全体が、いま国鉄の問題出されちゃ困る、こう言つて足踏みしたのが最大の要素である、こう思うのです。これは私の考え方。ところで、私の言いたいのはそれからなんだ。物価問題といふゆる運賃料金の問題を内閣が考える場合に、私鉄の運賃を先に認可したということは既成の事実じゃないですか。私鉄の運賃はこれはすんなり上がつちやつたのだ。国鉄のいま状況を見れば、国鉄はこれじゃかわいそうだ、こじやだれがやつてもやつていけないだらう、あたりまえだ、こういう既定の事実というレールを敷いたんじゃないですか。私鉄の運賃を値上げをして、そのレールの上に乗つて国鉄の運賃を値上げをする、こういうふうにあなは考えたんじゃないですか。どうです、それは。

○国務大臣(中村寅太郎) 私はそういうふうにかへたのじゃありません。それから経済企画庁が運賃値上げを急いだというふうな御意見のようでごさいます、それも当たつておらないのであります。私は運輸大臣といひまして、現在の国民の要求しております輸送

需要の実態と、それから輸送機関の持つております能力との調和を考へてまいりますときに、きわめて重大な時期に當面しておるという見解に立ちまして、国鉄の値上げもやむを得ない、私鉄の値上げもやむを得ない、こういう見解に立つたのでございます。そして私は、一月一日に国鉄運賃値上げをひとつ実施してもらいたい。その次に私鉄の値上げを実施していききたい。その間に、国鉄と私鉄を一緒に、同じ日に上げますと、これは非常に大きな国民にショックを与えますので、その間時間をできるだけおきたい、こういう考え方のもとで運輸大臣として事務的に処理をしまつたのでございまして、私の一つの運輸大臣としての考え方によつてこういう運びがなされたものと私は信じております。

○相澤重明君 それはもちろん運輸大臣として、当事者なんだから、信じてもらわなければ困るわけだ。当事者が信じないでもって判を押すなというのには迷惑する。それはそのとおりで、自信を持つのはいいと思う。ところで私は、私鉄の運賃がそういうふうになつたということは、少なくとも私鉄のうちの大手ですね、これは。中小じゃないでしょう。大手がきまつたわけだ。したがつて、この大手がきまつたわけは、国鉄の運賃と無関係とは言えない。私はそう見てゐるんですよ。だから普通の常識でいけば、あるいはいままでの政治慣行からいけば、国鉄を上げてしばらくおいて私鉄を上げて、しばらくおいて地方のものを上げると、みんな上げていっちゃう。これがいままでの政府のやり方ですよ。ところが今回は、先ほど申し上げた政治情勢の判断から、この私鉄というものの出したものについて、しかも、大蔵省出身の経済企画庁の事務当局が全面的に賛成してゐると、そういうところは私は実は非常な問題点だと思ふ。あなたが努力されたことは私も認めます。運賃値上げに一生懸命になつたことは認めます。しかしその陰に、運輸大臣のそういう努力もさることながら、私がつらつら思うに、これは衆議院の關谷君等をはじめとして、自

民党の交通部に所属する人たち——ここに参議院の江藤委員長、盗聖王といわれておる——一年生だけれども一生懸命運輸省出身だということとでやつてくれたといわれる岡本悟君、あるいは木村陸男君、これは実によくやつたと思う。功労者だ。それはまあそういう人は言つておるが、私はまあいま話した。それはどしどしみんながよくやつたといふことについては、私は認める。認めるが、そのいわゆる国鉄運賃の問題と、そういう政治情勢の判断というものを、それから国鉄運賃と物価という関係を、私は、無視したことはできなかったらうと、こう思うんだが、残念ながら経済企画庁とあなたのほうに少しズレがあつた、こう私は思うんですよ。その点が、実はあなたは、一月一日からやりたかつたという当初の案が、二月十五日になり、まごまごすると、社会党の反対にあへば四月一日になるかもしれぬ。しかし、四月一日というのはまあ昔から満足の話はないということだ、こういうことで安心してきたんだらうと思ふんだけれども、そういう、運輸大臣の自分の力よりは、いわゆるそういう情勢であつたのほうはきつたと思ふ。そこで私は、あなたに、そういう情勢の中でうまく泳いできたかもしれぬけれども、あなたは、運輸審議会と運輸大臣との関係、それから与党自民党との関係、こういうものについていま反省してゐますか、何か考えることがありまつか。それともいやなくわが党はよろしいと、運輸審議会なんかどうだつていいと、こういう考えがありますか。いま一回答弁してください。

○国務大臣(中村寅太郎) 相澤委員の御質問のことばの中には出ませんでした、おそらく中に含まれておるのではないかと思ひますのは、今回の運賃値上げの率をきまつたときの時期と、運輸審議会が審議中であつた、答申前であつたというふうな、関連の問題じゃないかと思ひますが、あれは私は、当初運賃値上げの日にちをきめてもらうために集まつてもらひまして、たまたまそこで党の人の中から運賃の率等について意見が出ました

ので、私は、運賃の率はこの際はやめてもらいたい、これはいま運輸審議会で審議中であるし、公聴会の最中にこれをきめるというようなことは穏当でない、適当でないからというところで、私はその際そういう発言をいたしまして、それならそれでいいというところで、私はその日は、値上げの率については明瞭な処置はとらせなかったのです。誤解のないようにひとつ御了解願いたいと思います。しかし、それはいろいろ皆さん方が不審の念を抱くような点もあったと思います。今後はそういうことのないように、十分気をつけて処置してまいりたいと思っております。

○相澤重明君 運輸大臣が率直に反省をされたことは、やはりたいへんいいことと思うのです。これは私はいいことはいとほめていいと思う、悪いことは悪いのだから。したがって、この運輸審議会というものは、少なくともあなたの諮問機関にあなただけ諮問をされて、諮問機関で討議している最中に、やはり政治的な圧力によってものがきまった、それが与党であろうと野党であろうと、それではやはり審議会という機能というものは私は役をしないと思う。そういう意味で、運輸大臣がこのせつかくの審議中に、党の三人か五人か知らぬが、そういう人たちの意見が出たけれども、やめてもらいたいということを言われたことはたいへんいい。やはりあなたが大臣としての立場で、そういうものを的確に判断をされてお答えになることがいいと思うのです。私、その点はおそかったといえども、あなたのそれだけの勇気をほめておきます。そこで、今後はそういうことのないようにということでありますが、私は、この審議会の委員の諸君が、これは満場一致ですか。——いや、そういう話が、そういう自民党のいわゆる話が審議会のほうにいったわけですよ、これはね。で、あなたがそういう話をやめてもらいたいという話をしたわけですよ。そういうことは敏感に実は審議会の委員の中に入っていたわけですよ。そういうときに審議会の人たちに對するあなたの考え方はどうだったのですか、あなたは。

○國務大臣(中村實太君) 私は、党の中でそれがたがた言うたかというようなことは、審議会の人たちはそれほど影響をしておらぬ。審議会は独自の立場から非常に慎重に審議をしたと、むしろ、そのためにかえって審議が慎重になったと、こういうような気持ちをおの當時抱いたようなわけでございます。ただ議論として、審議会の中ではいろいろ運賃率の問題については議論はあったらうと想像しますけれども、結論をいたしまして、答申は満場一致の形で私のところに答申をされた、こういうことでございまして。

○相澤重明君 運輸が二日間わたる審議の中で、一時は返納論まで私はおそろく腹に持ったと思うのです。自民党がこれだけの圧力をもつてくるなら、何か審議会を開いてもしょうがないという、こういうことまでびりびりと電気が伝わったと思うけれども、あなたが幸いにブレーキをかけて事故をなくしたということについては、私はやはりよかったと思う。やはり審議会の権能、その性格というものを尊重していくことが私は大事だと思うのです。やはり審議会の性格については尊重をする、こういう方針には変わりはないわけですね。

○國務大臣(中村實太君) 私は審議会の答申は十分尊重していくという決意を持っております。

○相澤重明君 ところで先ほども、二日前からきょうにかけて三日目でありますが、各委員からいろいろと質疑がかわされておるわけですが、運輸大臣が現在の国鉄のこの料金改定にあたっているの輸送力関係、あるいはこれからの改善すべき事項、こういうものについての資金というものを、一部自己資金に求める、この提案なんですか。全部でなく一部を求める。これはその比率はどうだったのですか。自己資金と、それからその他の何とか何とかというものはあるのでしょうか、いま少し明確にその比率を言ってください。

○國務大臣(中村實太君) 国鉄当局から詳細に説明をしております。

○相澤重明君 国鉄当局じゃない。ぼくの聞いているのは、この次の質問があなたにあるから、そのくらのことはあなたに答えてもらいたかった。何のために政府委員がそばについているのだ。

○國務大臣(中村實太君) 二〇%だけ自己資金をもつて充てるということでございます。

○相澤重明君 それで三十二年と三十六年の運賃改定が行なわれた。つまり第一次五カ年計画、第二次五カ年計画——もちろん修正しましたが。そこで、いままでの計画は何%できたのですか。そういうことによつて、いままで運輸省が国鉄にやらせようとしておったその計画の何%達成できたのですか。

○政府委員(堀武夫君) 第三次の……

○相澤重明君 第一次、第二次だよ。何を言っているか。

○政府委員(堀武夫君) 第一次五カ年計画は、四年間で六八%達成をいたしまして、ここで改定をされております。

それから第二次五カ年計画は、達成率が、東海道新幹線を除きますと、約六〇%——五九・八%でもって、これも四年間で改定をされております。

○相澤重明君 いまの国鉄の営業をしておるところで、営業路線でかえなければならぬ、線路をかえなければならぬ、鉄橋をかえなければならぬ、あるいは駅舎をかえなければならぬ、こういうようなものは現在どのくらいあるのですか。これから七カ年計画をやつて、これからの新しい需要も含んで七カ年計画というのはいままでのですね。だから過去に改定をして、いまあなたが答弁されたことからいって、現在どのくらいが現在でもかえなければならぬというものがあつたのですか。それを先に言ってください。

○政府委員(堀武夫君) 第一次五カ年計画は、老朽資産の取りかえというところに一番最大の目的を置いてやられたということでございますので、そのうち、その第一次五カ年計画中には、その老朽資産の取りかえはおおむね目標が達成されたとい

うことになっております。その後老朽資産——ほとんど老朽していくわけでありまして、そういうものは若干出しておることは思いますが、いままそれを、資産の額は幾らあるかということにつきましては、私のほうで数字的に把握いたしておりませんので、国鉄のほうから御説明をいただきたいと思います。

○相澤重明君 国鉄からはそういう説明は運輸省にはなかったわけだ。しかたがないから国鉄に説明をさせると……わかつてるのか。

○政府委員(原山亮三君) 結局、資産の取りかえにつきましては、減価償却の耐用年数によつて決定される問題でございます。七カ年間にあつて、国鉄において減価償却によつて取りかえをする資産というものは約一兆円でございます。

○相澤重明君 七カ年間でかえらうというの、七カ年計画の資金の中ではそれしかできないと、こういうことだろう。私の聞いているのはそういうことだ。いままで第一次、第二次五カ年計画をやつて進んできたが、今日の時点において、これはかえなければならぬと、国鉄が本来かえなければならぬと、こう思うものはどのくらい残つておるか。そのうちのこれからやろうとするのは、いままで残つておるやつと新しい需要というものを合わせて、当面七カ年計画を立てたのじゃないか。一兆円でもっていままでの危険なものは全部直るのか。

○政府委員(原山亮三君) 資産は、それぞれ資産別によつて耐用年数というものはきまつておりますから、その耐用年数が来た資産につきまして、それを取りかえるに要する額というものが、減価償却費によつてあがつてまいります。したがって、七カ年間にそれぞれそのものによつてその資産の耐用年数が尽きるものが償却費という額としてあがつてくるわけでございます。七カ年総計いたしますと、取りかえを要する資産の額というものが約一兆円になるということでございます。

○相澤重明君 それでは今度磯崎副総裁に聞いておきたいのだが、いまの運輸省の答弁によると、

一兆円の取りかえ等の費用で危険はなくなる。そうすると、このがけのいままでセメントがびびが入ったり、鉄橋がとにかく幾らか片方下がりというふうな、国鉄にとつて安全性を阻害するよりな要素というものは、すべてこの七カ年計画の中でなくなる、あるいは快調ないわゆる国鉄輸送というものができるのだ、こういうふうにあなは自信を持って一兆円でいいということですか。

○説明員(磯崎数君) ただいまの運輸省の御答弁を補足いたしますと、御承知のとおり、第一次五カ年計画では、ほとんど全精力を老朽資産の取りかえに充てまして、その後特別償却等も認めていただきましたので、現時点におきましては、ちょうど三十一、二年騒がれましたような、この橋がこわれるとか、トンネルがくずれるとかいう事態は一切ありません。しかしながら、毎年毎年、やはり明治何年、大正何年につくったものが年をとってまいります。したがって、毎年、ことしの予算で申しますと、千百億だけは、いわゆる老朽資産の取りかえとして計上してあるわけでございます。それが七カ年間で積み積み積りまして、いま運輸省で言われましたように、約一兆というところが、七カ年間の老朽資産の取りかえ、こういうふうにお考え願つていいと思ひます。ただ、ここにございましては、突発的な災害等のため、たとえば非常に河川が増水した、そのためにある鉄橋が、耐用年数はまだあるのだけれども、急遽取りかえなくちゃならぬ、こういうような問題が当然出てまいりますし、たとえば山の地すべり等があつて、急にトンネルがこわれたというふうな問題もございまして、こういうた応急的な取りかえを要する問題もございまして、これは主として暫定的に予備費でもって充当する、こういうやり方になっております。したがって、一時、非常に問題になりましたような、いわゆる設備上の危険と申しますか、構造物の危険というものは、いまは毎年約千億の取りかえ費でもって大体やっていける、こういうふうに御了承願つてけつこうだと思ひます。

○相澤重明君 副総裁は、国鉄というものは路盤をつくつて、その上に線路を敷いて汽車を走らせていく、電車を走らせていく、だから、それはあふなくないといへばそれまでだと思ふのだよ。私は、百年にならうとする国鉄が、昔から別に線路を新たににつくつたというものはそうたくさんないわけですね。やはり、ずっと前から線路を敷いたものを、そのまゝ、取りかえはしたかも知れぬけれども、全く、近代化的設備でこれだといふことには私はなつていないと思ふのです。私はなつていないと思ふ。本来、金さえあれば、ほんとうは近代化したというものが、ほんとうの国鉄マンでなくちゃいかぬというのです。そういう意味からいけば、私は、一兆円という修繕費を含んだ取りかえ費というふうなものは、これはいまの資金量からいけば、やむを得ない最低限度のものではないか、こういう理解を裏はしているわけだ、そうじゃないですか。いま一回答えてください。

○説明員(磯崎数君) ただいまの一兆円の中には、先生のおっしゃつた修繕費を除いてございまして、修繕費は経費のほうで落とします。で、いま防災工事あるいは線路改良工事、先生のおっしゃつた一部分の路盤改良、こういったことを含めまして、一兆円というふうな考へてゐるわけでございます。修繕費は、一応このほかに全体の経費が四兆九千億でございますから、このうち約半分が物件費になりますから、修繕費は相当この中にあるわけでございます。

○相澤重明君 この修繕費と、それから災害復旧の場合のあなたが予備費で使つておられますが、それはどのくらい見積もつておられますか。

○説明員(磯崎数君) 災害復旧につきましては、予備費でございしますが、いままで六十五億計上していただきました。毎年の、平年度の実績が大体二十億くらいでございますが、しかし、たとえば新潟の震災等がございしますと、やはり百億くらい急激にふえます。大体、ことしから毎年百億の予備費を計上することをお認め願つたわけでございます。

ます。七年間で、いまの情勢で予備費を計上いたしますと、最低七百億は予備費として計上できるというふうな考へております。

○相澤重明君 それから国鉄の近代化ということについては、新幹線を頂点としておるわけですね。したがって、幹線はまだしも、支線についてはかなりおくれつてゐるところが多いわけですよ。私は、昨年現地調査に行つた結果を、出雲の橋の落ちたことを指摘したことがあつたけれども、まだまだ国鉄が国鉄と言えない。とにかく昨年のあの台風のとときに橋が落ちて、それが三ヶ月も四ヶ月も橋が復旧をしない。川に鉄橋が落ちたまま通ることができない。しかも、出雲のほうの人たちは、出雲の阿国じゃないけれども、国鉄が一番の輸送の動脈である。道もたいしたことはない、こういうところへ私どもは行つてみると、鳥取や関係の県の人たちはいふん若うして、おる。しかし、それは金がない。発注してもすぐものができない、こういうところに、国鉄の技術陣を誇つても、なかなか地方のそういう人たちにいい結果をもたしたりすることはできなかった。これは私はすぐ県庁から国鉄本社へ電話をして、こんなに地方の者をいじめちゃかわいそうだ、すぐ復旧の手続をとれ、そのくらいしなくて運賃値上げなど議論できるものじゃない、こう言つて私はおこつたこともあるけれども、それはどおくれしておるのです。地方については、そこで、幹線輸送もさることながら、そういう支線ですね、この鳥取の支線、そういうものについては、今度はどの程度に複線化とか電化というものが全体の中で、支線の中で行なわれるのですか、七カ年計画の中で。

なるわけでございます。あとの地方幹線は、ほとんど全部複線電化される。たとえば東北も北陸も、全部複線電化される予定でございます。で、複線電化の進捗率は、現在わずか全体の一六%でございます。これが大体倍の三二%になる見込みであります。このほかに、いま先生のおっしゃつた、いわゆる地方の幹線の次の線でございます。これにはなかなか手が届きませんので、たとえばこの辺で申しますと、神奈川県でも横浜線とか、あるいは東北で申しますれば、通勤輸送の多い仙石線とか、そういった地方の通勤輸送を主体としたしましたローカルな幹線に次ぐ線なんぞでございます。そういったところにつきましては、全体で二百キロくらいの複線化ができる、こういうふうな考へております。

○相澤重明君 二百キロだ。

それからもう一つの、支線についての努力目標がわかりました。いま一つは、大都市の非常に国鉄がいままでたいへん貢献をしてきたにもかかわらず、近代都市化のために実は鉄道線路がじゃまになる、こういう意見がたいへん都市ではある。そういうものに対して、地下鉄にするなり高架にするなり、そういうような計画というものはあるのですか、ないのですか。あるとすればどの程度あるのですか。

○説明員(磯崎数君) 実はいま先生の御指摘になりました点が、いま一番私どもが頭をかかえておるのでございます。この計画をつくりましたのは、実は御承知のとおり一昨年でございまして、そのころはまだそういった地方都市の高架化の問題は起きていなかったのでございます。そのころありました問題といたしましては、静岡、京都、札幌等の問題でございました。その後、実は去年からことしにかけて急激に中小都市の高架化問題が出てまいりました。これを全部合算いたしますと、やはり三千億くらいになつてしまひ、非常に私どもといたしましては、踏切がなくなるといふ利点はございしますが、とてもそれだけの金を国鉄の自己資金で負担することはできない——計画

外になりますので、できないということ、今後地方の大都市あるいは地方の中小都市の高架化問題をどう進めていくか、このいま御審議願っております長期計画の中では、いわゆる踏切対策としてしか実は考えなかったものでございます。踏切対策といましては、全体で六百億ぐらいの計上をいたしております。その六百億の中で二百億ぐらいをいわゆる立体交差というところで踏切対策ができるつもりで計上しておりますが、いまの地方から出てまいります話は全くスケールの違った大きな話であって、もう四けたの話になってしまつて、実はこの二兆九千億にはそれがほとんど入っていない。そういうことで、実は今後地方都市の高架化問題につきましては、やはりこれはほんとに国の事業として、道路と同じような意味を持つていこうというふうに思いますので、別な角度から考えていただきますと、とても運賃なり借金なりでは、なかなかやらない問題になってくる。全体といたしまして、約二千億から三千億、大きなところでは札幌、京都、静岡、浜松という大都市のほか、いま申しましたとおり、十万程度のたとえば四國の坂出とか、あるいは佐賀あたり、そういった地方都市がもうほとんど軒を並べて話が出てまいりました。非常に実はその問題、今後どういうふうにいたしますか、いづれ落ちつきまして、運輸省御当局とも御相談いたしまして、建設省のお力を借りまして、根本的な問題として別に当委員会その他で御審議いただくようにいたさなければ、とても現在の国鉄の資金計画の中にはまらない問題だというふうに考えております。

ういう答弁なんです、いまの副総裁の答弁は。運輸大臣は踏切の立体化あるいは交通緩和、こういうようなこの法律を、この国会に、建設省なり運輸省が一緒になつて、あるいは自治省が一緒になつて提案をする考えがあるのですか、ないのですか。

○国務大臣(中村寅太郎) 踏切道改良促進法は時限立法でございまして、期限を延ばす法律を出すことになっております。

○政府委員(堀武夫) 現在、踏切道改良促進法という法律がございまして。この法律によつて立体交差等の改良事業を、踏切によつてこれを指定をいたしまして、そして促進をする法律が現在あるわけでありまして。この法律は時限法でございまして、本年度一ぱいで切れるわけでありまして。したがつて、さらにまた引き続きやる必要がございまして、今国会に、その期限を延ばすという改正の趣旨の法律改正案を、踏切道改良促進法の改正案を今国会にすでに提出されております。

○相澤重明君 それで運輸大臣、そこでいまの内閣として、つまり内閣のこの所管の閣僚者として、運輸大臣、建設大臣、自治大臣、こういうことに関係するはなるわけですね。ところが、いまの国鉄に聞いてみると、国鉄としては、実際には二百億をこらしか立体交差の費用はない。そうすると、あなたたちは踏切の立体化をしなければいけないといつたつて、指定をしても予算がなければできない、こういうことになるが、これからは指定はあまりしないつもりですか。法律は延ばすけれども、指定をすれば金がかかる、金がかかるのだけれども二百億ぐらいいかない。これは副総裁も一緒に答弁してもらいたいのだが、二百億というのは七カ年のうちの一年で使うつもりなのか、これは一度答弁願つておこつて。

○政府委員(堀武夫) 金がない場合は指定しないのかというようにお話を聞いていますが、そういうようなことと、いさゝか、一定の交通量以上に達すればこれを指定していく、そういう考へております。

○説明員(磯崎親吉) 私、ただいま申し上げました二百億は、全体の計画の中で二百億でございまして、三河島とか鶴見の事故があつたときには、保安対策というか、危険防止という意味でかなり政府自体もこれに対処するという意味で増額しますが、また事故がなくなるといふと、独立採算というワケの中に置いて公共性という問題と企業性という問題で、踏切を改善しても直接収入に響かぬという意味が多分にあると思うのですが、どうしてもそのほうに手が回りかねる。しかし、依然として踏切事故があるわけですから、そこで私は、いま六百億見込んで二百億高架にするというお話がありましたが、年間を通じて、過去の実態に徴してどのくらい踏切事故で国鉄は損をしてい

○岡三郎君 関連して。これも印象的な質問になります。三河島とか鶴見の事故があつたときには、保安対策というか、危険防止という意味でかなり政府自体もこれに対処するという意味で増額しますが、また事故がなくなるといふと、独立採算というワケの中に置いて公共性という問題と企業性という問題で、踏切を改善しても直接収入に響かぬという意味が多分にあると思うのですが、どうしてもそのほうに手が回りかねる。しかし、依然として踏切事故があるわけですから、そこで私は、いま六百億見込んで二百億高架にするというお話がありましたが、年間を通じて、過去の実態に徴してどのくらい踏切事故で国鉄は損をしてい

○説明員(磯崎親吉) この算定はたいへんむずかしいのでありますが、一応私のはうで直接損害だけを出した数字がございまして、これは大体年間四億七千万——これは三十九年度の実績でございまして、四億七千万でございまして。

○岡三郎君 その内訳はどういうふうにお金を出しているのか、それをちょっと言つてくだされ。

○説明員(磯崎親吉) 大きく分けまして、部内の損害と部外の損害と分けまして、部内の損害と申しますのは、たとえば車が使えなくなった、あるいは信号機がこわれたとかの復旧費、こういうものは部内の損害でございまして。部外の損害は、主として自動車の損害費です。ほとんど最近の踏切事故は、自動車の損傷がつかまつていますので、大体部外の損害は、自動車の保険費等は別に除きまして、自動車の直接損害並びに付近の民家などをこわすことがございます。そういう損害、あ

るいはバスなどの場合には、バス会社が支払うある程度の保険金といったようなものを含めまして、部内、部外の率が大体半々という計算をしております。これはただ私どもだけの計算でございまして、はたして部外の損害がこれでいかにどうかは多少疑問がございまして、一応目安といたしましては、年間一番多かったのは三十八年度で、ちょうど五億ぐらいいりました。これは少し最近おかげさまで踏切事故も減つてきたわけでありまして。三十九年度四億七千万、少しづつ減つていく傾向にはございまして、やはり四億と五億の間くらいじゃないかと、両者合わせましてそういうふうに考えております。

○岡三郎君 踏切事故によつて生じた人命の損傷ですね、これはどの程度になっておりますか。

○政府委員(堀武夫) 三十九年度の実績で申しますと、国鉄での事故は一万八千七百十件ございまして、この事故によつての死傷者二千八十六名、そのうち死亡者が七百九名。これが国鉄の分でございまして。

○岡三郎君 それはいつの年のことですか。

○政府委員(堀武夫) 三十九年度です。それから私鉄をいれて申上げますと、一万九千二百九十一件の事故がありまして、死傷者の数四千三百七十七人、そのうち死亡者二千三百八十八人、したがつて、死者だけの数を通算しますと千九百四十七人、死傷者の数、全部でトータルしますと六千三百九十三人、こういうことになっております。

いうことで、これは国鉄のみ、あるいは私鉄のみに責められないかも知れない。

そこで、これは運輸大臣に聞きたいのですが、いま言ったように事故があると、大きな事故のときは、これに対する費用をある程度緊急に支出するわけですが、鶴見事故のときにもそうでしたかね。ところが、たいした大きな事故でない無数の事故、無数という大げさですけれども、いま言われたように何千件とある。それによって年間において何千人けがをし、二千人近くが死んでいるというところを、これは毎年繰り返していると思う。私は、これで運輸省のほうの踏切事故——ほかの事故は別です。踏切事故だけに限定して資料をちょっとお願いしたいのです。これに伴って年度別にどの程度踏切に対する対策費というものが充てられてきたかというのをわれわれ聞きたいのです。

この資料をお願いするとともに、運輸大臣に、国鉄に対してこういう面に対する経費は、いま言ったように高架の問題一つとっても、金が出し切れないという。ところが交通戦争の時代ですから、立体にしなければならぬとけがなければならぬというところは、私が言わなくてもわかっております。そうすると、どうしても無理が起ころ。踏切の警手がとめたって、おろした網というか、あの棒をぐくってまでも、とにかく出かけていくという事です。特にこういつた最近の交通混雑が一そう拍車をかけておると思う。そこで私はこういう点で、国鉄が金がないのでやり切れない。あるいは私鉄が利潤追求という面から見ても、わかっているけれども、やり切れない。こういう点でいろいろと運輸省もかなり補助を出してやってくれていることも知っておりますが、やはりこういう面については、もっと積極的に、やはり運輸省の予算を確保するならば確保して、国鉄なり、私鉄のめんどろを見て、人命尊重の面から見て、年間何千人も肢体不自由の方々が出る。それを今度は、国がその肢体不自由の方々に対するいろいろな対策をやるにしても、悪循環だと思ふのです。しか

も、全日空の事故では百三十何名で驚いているけれども、この見えざる事故をしたものは、保険金もろくろくとれない、たいしてもらえない。そういう人が二千人近くあるというところは、これは困るのです。こういう点については、やはりこの問題との関連で国鉄に積極的に、やはりもうからぬ面についても、大きなこれは公共性だと思ふのですがね。こういう点でやってもらいたいと思ふのですが、この点をひとつ運輸大臣のほうに努力を頼みたいと思ふ。つまりそういう面についての金を国鉄のほうなり、私鉄のほうにくれて、私鉄は別として、国鉄のほうに出して、積極的にそういうふうな面における損害の防止と人命尊重と危険の防止というものをやってもいい。これはいいますぐというわけにはいかないけれども、そういう点に非常に留意してもらいたいと思ふ。

○国務大臣(中村寅太郎) いま閣議員から御指摘のありました、都市その他全般の国鉄、私鉄との間の交差点の問題は非常に重大な問題でございまして、文化的な国としては、立体交差にすべきが原則であると思ひますが、財源措置等の関係もございまして、道路との関係が密着でございまして、建設省それから自治省ともよく相談をしまして、立体的な交差に進めていく方向を検討すると同時に、私は被災者の、被害者の補償措置等もあわせてやはり考える必要がありはせんか、かように考えておりますので、そういうものまで含めまして、将来検討してまいりたいと思ひます。

○政府委員(堀武夫君) 先ほど申し上げました事故の数は、運輸事故全体の数でございまして、踏切事故だけをとりましますと、もう一度申し上げますが、国鉄の踏切事故は二千四百八十二件ございまして、死傷者の数は千六百七十四名、そのうち死んだ人は六百八十二名、それから私鉄について申しますと、二千六百六十一件踏切事故がございまして、死傷者の数が千四百十九名、死亡者の数は六百二十五名となっております。

訂正いたします。

○岡三郎君 磯崎副総裁から。

○説明員(磯崎数君) 今度の長期計画における保安対策費の問題で全般としてお答え申し上げますが、いま先生がおっしゃったとおり、いままでのやり方だと、とかく苦しくなると直接もうからぬ仕事をやめてしまえというふうなムードがなかったわけでもございせんが、実は大体第二次五カ年計画で、直接保安対策に使った金が、四年間で約四百六十億でございまして、今度の計画では、全体で直接保安対策費として二千四百四十億円組んでございまして、実は総裁も私も、事故には全くこりごりして、ほんとうに骨身にしみております。直接被害者をお見舞いし、また、まだ片づいていない被害者の方などにお目にかかりまして、全く骨身にしみておりますので、いかなることがあつても、私は保安対策費を削らないという強い信念を持ってやっております。おかげさまで昨年、一昨年は、踏切につきましましては、複線区間については、絶対に無防備踏切をやらない。南武線で事故を起こしまして、非常にあと始末で考えまして、あまり絵花式ではいかぬと考えまして、複線区間におきましては、全部必ず警報機をつけるということをいたしまして、昨年の秋にはこれが完成いたしました。いま全国の複線区間では、無人踏切は必ず警報機をつけておるといふ段階まで一応進めました。それから列車自動停止装置も、今年秋までに全部予定どおり完了いたします。

今後は、先生おっしゃるとおりの踏切の立体交差の問題、それから全般的な保安対策の強化という問題に重点を置いて、これはいかなることがあつても、どんなに収入が減つても保安対策については絶対に削らないというかたい信念を持っておりますので、どうか御了承願ひいたします。

○木村美智男君 副総裁、せっかく踏切問題が出たから、踏切問題について、必ずしも副総裁からでなくともけっこうですけれども、四つ五つお聞きしておきたいと思ふ。

それは、いまの予算問題わかりました、保安対策の。その中で最近やはり三次計画の中で、手で

動かしているやつを連動に切りかえていくというこの関係が、踏切の問題では重点になつていましてね。これは全国的にどの辺を重点的にやられるのか。概況でいいですから、それをまず聞きたいわけですが。

○説明員(川上寿一君) ただいまの御質問は、一種踏切の手動のものを自動に切りかえていくというお話だと思ひますが、そのほかに三種と申しまして、チャンチャンだけつけているのがございまして、むしろこれに門扉をつけて、一種自動化するというところに重点を置いております。それで従来これを年間約百カ所ぐらいつつふやしておりましたのですが、今年度から三百カ所にふやしております。大体そのペースで三種踏切の重要なものから一種自動にしてまいります。それから一種の手動——人がついてるやつでございまして、これは比較的短距離に手動のところが多ございまして、これを連動にいたしました。人を減らす場合もございまして、それ以外はそのまます人間をつけたままにしてございまして、この数はいま申しました数よりもよほど少なくなつて、年間四、五十カ所ぐらひであらうと思ひます。

○木村美智男君 さっき言ったように、地域的に見まして、あるいは線区的に見て、たとえば新幹線みたいなのはゼロなんだから、そうすると大体どういふところが重点になるかということをお願いいたします。

○説明員(川上寿一君) 第一は、複線の非常に列車回数の多いところ、それからその次はやはり複線、単線を含めまして、自動車の通過台数の多いところからということになります。

○木村美智男君 重要なところをやられることは

いまわかったんです。それでその結果どのぐらいの人員がこれによって機械にかわられるかと言うのです。

○説明員(川上寿一君) 現在踏切警手の数が約七千でございます。そのうちでいまの踏切を機械的にいたしますと、それから立体交差にいたしますと、その両方を含めまして、約半分の人間が減るというつもりでございます。

○木村美智男君 そうすると、大体七千ちょっと下がっていると思うのですけれども、まあ大体七千と考えて、これはもう三千五百という数字は相当膨大な数字になりますね。そこで実は従来こういう踏切保安掛といったようなものは、国鉄の中でも非常に労働条件でもあるいは賃金の面でも、比較的さくばらん話、恵まれない状況にあった人たちなんです。そういう意味で今度これを当然配置転換をされると思うのですけれども、その配置転換について大体どういうことを重点にお考えになっておられるか、まずそれを聞かせたい。だいて、私の聞きたいことが答えられなければ、二、三私のはうからも项目的に伺いたいと思うのですが、とりあえずこれは三千五百という人の異動ですから、それぞれ立地条件の異なったむずかしい問題なんです。特にその点をお伺いします。

○説明員(川上寿一君) 御指摘のとおり従来の踏切警手の年齢別の構成を申し上げますと、大体において高年齢層の者、これは主として線路工事あるいは駅手でそのまゝ年をとりまして、踏切警手のような固定した職業のほうが適していると思われる者と、それからもう一つは比較的新しく採用いたしまして、適性によりまして踏切警手にしておる者と、大体二つの層に分かれるわけでございます。高年齢層の踏切警手につきましては、順次定年退職に近い者から整理をしていく場合がございまして、それから若い者の場合には、いろいろ国鉄の中で設備、車両がふえまして、業務量がふえる個所がございまして、そういう方面に転換教育の上で配転をしていきたい、こういうふうに思います。

○木村美智男君 いま言われたように、確かに高年齢の人もいるわけですね。したがって、それはわかるのですが、そういう場合には転換教育がむずかしいという意味でわかるけれども、ただ、ちよつとそういう場合整理をする、こういう表現を使われると、あなた、すぐ首切るようなふうにはこれは考えるからね。それはそうじゃないに、普通一般でそのまゝ国鉄には置いていくが、無理な配転はせずに、できるだけその職に何というか、その本人に適応したような形で置いておくという意味でしょう、整理をされたのじやかなわな

い。

○説明員(川上寿一君) 先生の御指摘のとおりでございます。私のことばが足りなかったことはおわびをいたします。それから踏切警手と申し上げました、ただいまは踏切保安掛という名前になっております。

○木村美智男君 質問のときに踏切保安掛と言ったじやありませんか。ただいまの配転の問題です。配転の問題やるときに、転換教育というところについてはこれは十分ひとつやっていたらいい。転換をしたために、長い間やっていた仕事が変わったので事故が起る、ということを心配するから、転換教育については、これは十分にやってもいい。ただし、必ずしも転換教育というものを全部やって、それから行くというものだけにしない場合もあるわけですね。転換教育を必要としなくとも、配置転換をやる職種もあるわけですね。その場合の問題ですが、これはまあいろいろあるけれども、本来今度の問題は事故をなくすという立場から行なう配置転換なんだから、私はある意味で言えば国鉄の企業そのものの必要性によってやるといふこと以外に、もっと大きな事故をなくすという意味合いを含めての転換だから、私はこれについては本人の意思というものを十分に尊重をしてもらって、何んでもかんでも、本人が性に合わないというやつもあるのだから、少なくとも第三者が見て適当だというふうなことで、頭からお前こへ行け、お前こへ行けとい

うことじやなしに、本人の希望という問題と、多少選ぶゆとりくらいは持たしてやってほしい、この点はどうですか。

○説明員(川上寿一君) 配置転換の問題につきましまして、先生からいま御指摘をいただきましたような方針で従来もやっておりますが、さらに御指摘のような方向で進みたいと思ひます。

○木村美智男君 もう一つあります。最近、これは御承知のように地方でもいろいろとやっております。住宅事情というものが非常にむずかしい条件の中です。こういうふうな問題についてはやはり宿舎を相当準備をするとか、通勤の関係を考慮するとか、こういう関係についてはどういうふうな考へておられますか。

○説明員(豊原康次郎君) 配置転換一般につきましまして、いま先生御指摘のように、本人の適性の問題もございまして、本人の生活上に大きな変化を与えないためにいろいろ配慮は必要でございます。私どももいたしましては、そういう国鉄の仕事のやり方の変化に伴う職員の配置転換につきましまして、組合とよく協議をいたしまして、基本的にはいろいろな協議が成立しておりますが、それに従いましてスムーズに仕事を運んでいきたい。

また宿舎につきましましては、そういうものについては特に考慮をいたしたい、こういうふうな思ひます。

○木村美智男君 そこで、豊原常務からいま大体方針的なことを伺ったので、詳しいことは組合との間に十分話をしたいのでありますけれども、ただそのときに、私は先ほど冒頭に申し上げたように、どういふかすると国鉄の中でもまあ踏切番とさつき川上常務は踏切警手と言ったけれども、もっとひどいことばがあるのです。いまは踏切保安掛だけれども、踏切警手というか、その前は一般的に踏切番というところで世の中に——心ずしも国鉄内部だってそういう認識がないとは限らなかつたのであります。その意味では非常に恵まれない条件のもとに置かれたのでありますから、した

がって今度の配転というふうなものを契機として、そういう対象者に本人の意思いかんにかかわらずやるのですから、配転の場合の住宅問題やその他はもろろ何ですけれども、賃金なりそういう問題でひとつできるだけのこれは何とないのですか、十分ひとつ労働間で相談してもらいたいと思ひますけれども、やって、喜んでひとつ配転に応じられるように、スムーズにそういう作業が進められるように、そういうひとつ立場でやってもいいという点について、原則的にどうだろうか、この点だけひとつ最後に伺っておきたい。

○説明員(豊原康次郎君) 過去におきまして、踏切保安掛に対する認識がいろいろあったことは先生の御指摘のとおりでありまして、現在ではそういうことは毛頭ないと思ひますが、現在ではそういうことは、まあ、そういう人たちの配転につきましましては、いまおっしゃるとおりで、組合とよく話をいたしまして、踏切保安掛が特に非常な不利な配転になるようなことにならないように努力をいたしたいと考えております。

○吉田忠三郎君 来年度の予算については、先ほど岡さんの質問で大体わかりました。そこで、ただいまの木村委員の質問に関連をいたしまして二、三伺っておきたいと思ひますが、四十年度の全国的な計画があつたはずなんです。その計画から見ますれば、大体私の記憶では三百カ所くらいだったと思ひますけれども、今日までどの程度その計画が具体的に実施されたかというところをひとつおしをいたしたい。たとえて申し上げますれば、北海道の場合は、単線区間におきまして九カ所、複線区間においては七カ所、合計十六カ所でございますけれども、私の調べているところでは、実際に十二月までに実施されたのは単線区間で一カ所より少ない。結果的には両方合わせて計画に対して進捗率というものはわずかに一、二、三、複線合わせまして六%の進捗状態より少ない、こういうものが出てくるわけですね。ですから、全国的に一体これがどの程度計画に対して実施されているのか、今年度といつても余すところわずか

二カ月もございせんね。ですから、その間に四十年度の三百カ所という計画が完全に一〇〇%実施されるかどうかということがまず一つです。関連ですから、時間がありせんからそれが一つ。

それから岡委員からの立体交差を含めて、これからの進め方でありま。これについて、私はやはり立体化については、いろいろなそれぞれの地域の要望等もあるけれども、法律的に規定された踏切であるとか、あるいは今日交通渋滞を起しておられますことに危険である、こういうようなところだと思ひますけれども、重点を置いて立体交差などというものは実施しなければならぬのではないかと。えてして、こういうこまかな問題ですけれども、ややとすると新線建設と同じように、いろいろな地域の動きの中から政治的に配慮されて、最も危険であったりあるいはいま申し上げたような重点なところが逆にあつてしまつてしまつてゐる。こういう事例も全国的にありますが、こういう点はもとより申し上げるまでもないことですから、そういう点については断固としてそういう政治性というものを排除して、いま申し上げた基本的な考え方に立脚をして私は立体交差をしてゆくべきものではないか、こう思ひます。それから単線区間の無防備の踏切がござい。こういうものに対してはやはり対策が必要だ。具体的には申し上げま。整理統合による廃止または自動車の通行禁止をしていく、こういうこと等も実施をしなければならぬと思ひます。無防備の踏切の問題についてはですね、ですからこういう関係。それから、なおかつそれでもどうしても残るといふ踏切については、警報機等々のものを施設をしていく、こういう考え方に私は立たなければならぬと思ひます、こう思ひますので、この関係。

それから岡先生も申されましたけれども、遮断機の設置でございますが、これは国鉄側は専門家でですから十分もうお考えおきになつてゐると思ひますけれども、復線区間を主として法律で指定をして、該当踏切及び危険個所の三種踏切については、私は断じて遮断機を設置していく、こういうことにならなければならぬと思ひます、こう思ひます。それから一種の踏切についても、依然として明治何年かからやつてゐるようなやり方をやつてゐます。これは手動でありますから、ですからこういうものについても国鉄はいろいろな意味で近代化合理化といふことを盛んにやりますけれども、人を減らすほうの合理化はやるけれども、こうした国鉄の近代化合理化、正しい意味の合理化といふことを非常にやりたがらない、ですから対策は非常にしてくるわけですね。こういう関係で、私はぜひともこの遮断機をつけた場合におきましても、この遮断機といふものが自動的に昇降できるように改良したい。あるいは駅構内にある、駅の近所に接近してありますものについては、これは非常に交通量が多くなつてきますから、半自動的にやるとか何とかといふふうがやはり将来国鉄にもあつてしかるべきじゃないか、こう思ひます。まあ大きな東京駅のような構内であるとか、あるいは品川、あるいはそれぞれの地方におきましても、その中心の都市になつてまいりますと、かなりの踏切になりますから、私は近代的に、そのみでやるのではなくして、集中的な監視制度といふものを置いて、最近流行の電動式であるとか、あるいは拡声機を使つて、つまり私のことばで申し上げますれば、集中的な監視所のようなものを設けてやるといふことも考えてまいらなければならぬと思ひます。ですから、だんだん交通量が多くなつてくるわけですから、反面、今度は列車のほうはスピード化されてくるわけですから、そういう点も考慮していいんではないかと、こう思ひます。

それからもう一つは、築堤の付近であるとか、あるいは橋梁に接近して踏切がござい。全国的に、こういうものについては私はもう優先的にこの方法を改良したり、あるいは見直しをくふうをしたり、こういうことを含めて対策を立てないと、結果的には毎度毎度やつぱり事故だ、さあ事故が来てから保安対策だといふことで、ここぞ指摘されることになるわけですね。こういう関係は一体どう担当の常務理事さんがお考えになつてゐるか、ひとつここで教えていただきたいと思ひます。

○説明員(川上寿一君) 先生が最初に御指摘になりました三百カ所は立体交差の意味であらうと思ひますが、立体交差につきましては、建設省あるいは地方自治団体との協定によりまして、いろいろ協議がなされておりましたが、今年度は三年一〇〇%に上つておりましたが、今年度は三百カ所のうちで約百六十五カ所が竣工の予定でござい。その前の年までは大体百カ所程度あるいは八十カ所というところもござい。したけれども、今年度はだいぶ進んでまいりました。

それから遮断機をつける問題でござい。これは復線の個所の三種踏切につきましては、あと二年ぐらゐ、つまり七カ年計画の前半で全部つけてしまふ予定で進めております。

それから集中監視といふ問題を御指摘いただいたんでござい。これはいま踏切警報機の保守をする問題で、集中的に故障になつておるかどうかが、集中的に監視をする装置は設けてありますが、集中的に交通全体の監視をいたしまして警報を発するといふようなことはいままで考えておりません。警察庁その他とそういう問題についていま話を進め始めたところでございますので、今後の問題として研究してまいりたいと思ひます。

それから築堤あるいは橋梁の地区の踏切につきましては、これは復線区間につきましては、先ほど申し上げましたように、全部は完了いたしました。が、単線につきましては、そういうところから重点に四十年から始めておりますので、これも今年度と来年度でそういう危険な踏切につきましては、すべて処置を終る予定でござい。ます。

それから立体交差のブライオリティーの問題でござい。これは運輸省からの法指定の問題

もござい。これを中心に進めておるのでござい。先ほどから申し上げておりますように、こういうふう集中してござい。した場合は、全体として立体交差にしまつたほうが国鉄としても非常に便利でござい。ますが、何分にも相当の建設費がかかりますので、そういう点につきましては、先ほど副総裁から申し上げましたように、十分の検討をして、できるだけ早くそういう線を進めるようにいたしたいと思ひます。

○吉田忠三郎君 常務ちよつと。こう言つてゐるのですよ。私の言つてゐることはそんなことを聞いているのじゃないので、一種の手動踏切の電動化を進めてゐるわけですね。その関係で四十年度の計画に対するたゞいままでの実績はどうなつてゐるのか、こういうことなんですよ、この関係。

○説明員(川上寿一君) これはいまここに数字を持っておりますので、はつきりお答え申し上げますが、踏切の整備につきましては、いまの一種の手動の電動化をすべ。て毎月全国のものをつレ。スしてござい。まして、この二月初めの委員会の記憶によりますと、全体で七〇数パーセント進んでおりますので、大体年度いっぱいにはできるという報告を受けておりますが、間もなく来月の上旬にもう一回チェックする機会がござい。ますので、その機会にもう一回チェックをいたしたいと思ひます。

○吉田忠三郎君 十分チェックをやつてもらいたと思ひます。で資料は必要ありません、私の手元にありますから。簡単に申し上げますと、計画に、対する残数が北海道が十五、東北十四、新潟八、関東が五、中部が三、中部が三十四、関西が五十九、四国が三、中国が四、西部が三十二、合計二百六十九残数が残つております。十二月末現在では、ですからかなりのものです。いづれいま答えられたように三月末でチェックするといふことですから、チェックして、少なくとも計画を満足するようにやらないと、こういう国会では保安対策が十分だ、国鉄は安全にとめてい。ますと言つたつて、国民は信用しない、こうい

うことになりすから、ただいま答弁されたよう
な完全なこの点実施をしてもらいたい。

それから先ほどの橋梁あるいは築堤——主とし
て橋梁の前後にあるのです。もとより橋梁があ
るから築堤もあるわけですが、そういうもの
のはなはだ見通しの悪い所があります。そう
いう所は明らかにどんなしろとが考えてみた
て、今日のような自動車の交通量も含めてたい
へん交通が多くなつてまいります。重大な事故
を誘発する要因がそこに存在をしておるわけ
です。こういうものについては、私は来年度の計画
もとよりあるわけですが、特にそういうもの
については四十年途中で重点的に踏切の問題だ
けは解消していかないと、結果的には、ずいぶん世
論では運賃値上げについては反対したけれども、
国鉄はそういう問題を改善する、こう言つて運賃
値上げ強行をやったじゃないか、やったが、結果的
にはちつともやつていないじゃないか、こういう
批判のそりを免れないと思ふのです。ですから
こういう点は答弁は要りませんから、重点的に
やつていただき、その他の問題につきましても、
木村委員が質問いたしましたから、私は終わりた
いと思ひます。

○大倉精一君 せっかくの機会ですから、簡単に
一言保安について質問します。

いままでの国鉄の金の使い方を見ておきます
と、目に見えぬところには金をつぎ込まぬとい
う傾向があるような気がするのです。ところが、こ
の目に見えぬところで働いておる人、こういう人
によって国鉄というものは運行されるのです。ど
んなに機械化されても、やっぱり人間がやるわけ
です。特に人間のほうは歩いて自分で乗つて
いきますけれども、荷物のほうは乗せてもらわぬ
と、自分では乗れないのです。さらにまた国鉄の
工場の中に行きますと、非常に危険な状
態の国鉄の工場があります。たとえば大井の工場
は、何かいま改良されているようですけれども、
そのほかにもそういう工場もあるのです。こう
いうところにも、国鉄としては今度は目を向け

て金を使つてもらいたい。さらにまたホームに
おきましても、非常に暗いところで作業をして
おる。たとえば大阪なんかにまいますという
給付も読めないですね。給付も読めないです。け
れども経費の節約でもって電氣はつけてくれな
い業者がつつていふところ、国鉄の施設の中にか
つてにそういうものを付けてもらつて困るという
のです。こういうことは一例ですけれども、そ
ういう例がやつぱりたくさんあると思ふので
す。ですから、たとえば秋葉原にまいますと、
やつぱり明治何年かの駅で、馬車の通りのよう
なあれになっておる。こういう点についても今
度の計画の中に入れていただいて、そうしてそ
ういふ人の保安ということも考慮に入れてもら
なければならぬと思ふのです。そういう計画があ
るか。あるいは全国でホームなりあるいは工場
なり、修理改良しなければならぬ箇所が何カ所
あるか。国鉄のそういう費用はどのくらい計上
しておるか。これはわかつておたら知らして
もらいたいが、でなければ方針だけ聞かして
いただく。こういうものはあらためて資料として
出してください。

○説明員(磯崎君) いま御指摘の問題は、私の
ほうでも今度の計画を始めますに非常に問題と
した点でございます。いままで確かにそういう
ところに対する心配りが低かつたと思ひます。そ
れで部内に委員会をつくりまして、いわゆる作
業環境、それから職場環境、こういう環境整備
がやはり事故の防止の根本である、おそま
きながら気がつきまして、ことし、とりあ
えず三十億だけ職場環境整備費といふこと
で、現地にいまおしやつたような、こまかい
こととあまり気がつかない問題にいろいろ使
わして、いまの作業環境、先生のおっしゃ
つた照明の問題とか、工場の作業環境、そ
れから職場環境、もう少し小さくは、雨にぬ
れるとか、ぬれたものがかわかないとか、こ
ういふ職場環境、それから大きくは寮とか宿
舎とか、こういう生活環境

の問題、この三つを問題として実は四十年
度から取り上げまして、職場環境改善委員
会といふものをつくりまして、私が委員長
になって、やつと四十年で発足することが
できました。できれば今後毎年三十億ない
し五十億の金を使ってやつてみたい、この
ように思つております。ことしは初
めてでございますので、どういふところに
使つか、まだはっきり実績で出ておりま
せんが、いま先生のおっしゃつたような
方針で、ことしからやつとおそまきな
がら手をつけたということであ
ります。

○岡三郎君 委員長、議事進行について。

いままだ相澤委員の質疑が続行されて
おる途中ですが、三日間連続委員会をや
つておられるし、特にきょうは土曜日も
ありますので、質疑は一応きょうはこの
程度でとどめていただいて、二十八日
の公聴会終了後、質疑を続行していただ
きたいと思ひます。

○委員(江藤君) ただいまの……

○相澤重明君 委員長、それはいいけれども、私
の要求があるから、まだ終わるわけには
いかぬ。

○委員(江藤君) 相澤君。

○相澤重明君 先ほどの踏切の問題につ
いては、わかつた。わかつたが、運輸大
臣はこの法律を出して、そうして国鉄の
安全性といふものをつけて、人命尊重を
遂行するといふことになつたのだ。これ
は、これは国鉄のためにやるのですか、
それとも公共のためにやるのですか。こ
れはひとつあなたに御答弁いただきたい。
○国務大臣(中村實太君) 国民の安全
のためと国鉄の経営のためにやります。

○相澤重明君 いわゆるこれは単に国鉄
だけの問題ではない。そして、それな
るがゆゑに建設省も自治省も地方自治
省も関係するといふことである。当然
これは国鉄だけの費用ではなくて、そ
ういふ関係者の費用が全部入るのだとい
ふことなんだ。それは、いままでもこれ
からもそうだと。それは、これはこの運
賃値上げをして、そういう人命尊重、国
鉄の輸送安全といふことを考えて公共
投資をする

ということになれば、このことは明らかに
わゆる公共投資によつて国鉄が負担する、
そのことが全体の中から考えてみて、先
ほどの副総裁の言はるは六百億のうち
の特には二百億、こういう話だ。だけれ
ども、私はこのことはやはり政府が持つ
べきではないか。天坊さんも地方行政の
委員長もやつたし、吉武さんも大臣をや
つたけれども、地方自治体は道路を一つ
つくるについても、国からの金が行つた
ところ、これはもうたいへんなんですよ。
地方自治体の予算といふものは圧迫され
る。こういうことから考えてくると、私は
自治体に押しつけることとか、建設省の
予算とかいふことじゃなくて、これは国
全体として持つてやつていんじやないか。
特に国鉄が運賃値上げによつてこの点も
持たないやうな、こういうことは、私は
公共負担の名にふさわしくない、こういう
意味で、運輸大臣は建設大臣や自治大
臣と相談をして、この公共負担のあり方
を私は考える余地があるのか、あなた
はそういうことを考える気があるのか、
あなたはどう思ひますか、ひとつ御答
弁をお願いいたします。

○国務大臣(中村實太君) いま相澤委員
の御意見等も含めて、今後十分各関係
省と協議をいたしまして、善処してまい
りたいと思つております。

○相澤重明君 ただ善処するだけでは
ちつとこれは私には——いまこの委員
会は運賃をきめるのです。そのきめた
運賃がどういふふうに使われるかとい
ふことが問題なわけですよ。私は、公
共負担といふものがいわゆる大衆から
取り上げた運賃によつてまかなわれて
いく、こういう点については、公共負担
といふ問題は徹底的に議論しなければ
いかぬ。私はいままでの、きのうおと
の二日間の議論を見ても、きょうの議
論でも、まだ政府の考えといふものは
公共負担といふものについて徹底的に
していない。何でもお座なりでもつ
て、まあまあ、三方円満にといふのが
いままでのあり方だ。これでは公共とい
ふ名に私はふさわしくない。この意味で
国鉄等の踏切の立体化あるい

は高架の問題、これについては、関係の自治大臣と建設大臣を私は呼んでもらいたい。まずこれを委員長に希望しておきます。

それからその次に、もう岡理事から言われておりますから、私もあと一日質問をもちょうことにして、きょうは終わりたいと思うのだが、そこであなたにきょうの問題について一つ聞いておきたい。それは日本万国博覧会がいよいよ開催をされる。この日本万国博覧会の準備について、内閣として、一体運輸省なり国鉄というものはどういう立場で参加をするのですか、これを一つ聞きたい。

○政府委員(深草克巳君) ただいまの万国博覧会の準備でございますが、運輸省が担当します部面は輸送の問題、あるいは宿泊の問題、こういったものも問題がございますので、正式の準備の委員会の、名称は忘れましてけれども、運輸省も構成員になっております。

○相澤重明君 国鉄はどうなんだ、国鉄は運輸省だけか。

○政府委員(深草克巳君) 国鉄は、運輸省が代表をして入っております。

○相澤重明君 この輸送等について、当然この七カ年計画の中にこれは入るわけですね。大阪博覧会は七カ年計画の先に行くわけじゃないですね。そうすると、そのものもろの予算というものは当然国鉄が負担をしなきゃなりませんね。それはどのくらい計上しておるんですか。

○政府委員(深草克巳君) 金額については詳細に承知しておりませんが、いまの七カ年計画に盛り込んでおります大阪付近の輸送並びに地下鉄の建設、そういったもので若干工事の期間を繰り上げてもらおうという問題はあろうかと思いますが、いまの地下鉄計画並びに国鉄の計画で十分だと考えます。

○相澤重明君 十分だ。——何が十分だ。大阪博覧会をするために急がせられるのでしょうか。国鉄本来の七カ年計画でいけばもっと重要な問題もあるでしょう、さっきからいろんなことを言われて

いるように。だとするならば、私はこの大阪博覧会をやるにしても、これは国としてそういう博覧会をやるのなら、博覧会の費用はそのほうから捻出してもらおうというのが——この国民の運賃のその中からまた万国博覧会を開くのそのほうへも金をつぎ込む、早めていく、ときには借金をしたその利子まで負担をしなければならぬ、こういうことになると思うので、これは運輸大臣ひとつ検討してもらいたい。

それからいまひとつあなたに聞いておきたいのは、けさのテレビで、この万国博覧会を開催するに付いてPRをしなければならぬ、宣伝をしなければならぬ。そこで専売公社は民間の会社からお金を出してもらって、たばこのケースは工場の名入りのケースをつくる。郵政省は記念郵便切手を発行をする。国鉄については掲示板を利用させてもらおう。こういうテレビがあった。私は全部を聞いておらぬけれども、運輸省が関係をしていて、この掲示板を使うことについて了承したのかどうか。したとするならば幾らの金額なのか、そのことを一つ聞きたい。

○政府委員(深草克巳君) けさのテレビは聞いておりませんが、ただいまのお話私が承知いたしました。おきまして、それだけ金が必要ですので、金の捻出方法といたしまして、その広告から入ります収入の一部をその準備委員会のほうに寄付をする、そういうことで広告というチャネルが使われるというふうに理解しております。

○相澤重明君 私はきのうもおととも、石田総裁が六十億くらいは日の丸の国鉄じゃ大したことない、こう言ったことと率直につながっていると思うのですよ。合理化をするとか、できるだけ節約しますとか、すでにそういう広告料は協力をしなないうちに、すでにそういう広告料は協力をしなして出しますとは何事だ。国鉄当局に聞くと、国鉄は年間広告収入は幾らなんですか。

○説明員(磯崎敬君) 年間の広告収入は二十五億でございます。

○相澤重明君 私は運賃の値上げ幅がいわゆる二五%が高い安いという議論よりも、一銭でもむだ金は使いたくないというのがやはり国会の審議の対象ですよ。そういうことを国鉄にやってもいいたいというのが国民の願いです。それを国民の代表として国会議員は審議をしているわけだ。だからこれは与党は与党の立場、野党は野党の立場はそれぞれあっても、やっぱり理屈が通らなければこの支出という問題については、あとで問題を残すわけだ。だから私はこのいまの広告料、まあ二十五億年間の収入というのはいかにもいい、それはそれでいい。しかし、雑収入といえども必ずやそこを努力するのは、私は国鉄経営の任に当たったおる首脳部の皆さんの立場だと思ふ。五十億六十億というものは、あんなものは大世帯だから簡単につまみ食いできるのだという考え方は絶対に許すことはできない。そういう意味からいって、私は協力することはけっこうだが、協力のしかたが、国鉄が何でもただでサービスしなければならぬ、国鉄があげた金をただそれを出さなければならぬ、国鉄が私に協力ではないかと思ふ。国鉄の今日の財政窮乏から考えれば、運賃値上げしなければいけないところまで追い詰められておるところからいけば、私は一銭でもそういうむだ金を使つてはいけな、こういうことにも思ふので、これは運輸大臣に、私はこれはよくわからんから、まだ万国博覧会の石坂会長がどういう準備をして、国鉄に幾らの負担金をかけるか、どういふことをやらせるということも聞いてないし、あなたからも聞いてないからわからんが、たとえばけさのテレビのような話が出て、これだけの運賃問題で議論をして、公共負担といふものは、当然私は国民のこの利用者に肩がわりすべきではないといわれわれの立場の主張であるにもかかわらず、そういう問題が簡単にそういう関係者から出されるというところは、これは許すことはできない。こういう意味で、あなたはよく調べてもらって、しかも、あなたが参加をされているという先ほどの官房長の答弁なんだから、運輸大臣が、運輸省が

代表して入っているのなら、国鉄の立場として、それだけやらしてはいけない、こうしなければいけないということを言つて、その結果を報告してもらいたい。あさつての委員会に報告してもらいたい。徹底的に追及しますよ、もしそうならば。郵政省だって郵便切手を売つたつて別に寄付するわけじゃない、全部を。まして専売公社はたばこをつくり、そのたばこのケースは民間の名入りだ、これはただだといふのではないんですよ。その金はやはり民間の会社から取るんですよ。そういうことから考えていけば、何も国鉄が幾ら駅の中に掲示板があるろうと、電車の中に椅子があるろうと、それをただだといふことは私は許すわけにはいかぬ。こういうふうに思ふので、とにかく運輸大臣が参加をしていないというなら別の問題だ。たが、運輸省が参加をしているというところになる、私はその責任を究明をいたさくなる。しかし、私はまだわからんから、私の言うことが、これはそうじゃなかったらということになれば幸いなんだよ。これは運輸大臣にとくと調べてもらつて、次回に報告をしてもらう、こういうことで、きょうのところはあとの質問は保留をしておきます。

○委員長(江藤智君) 先ほどの岡委員の御提案に御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(江藤智君) 御異議ないと認めます。次回二月二十八日午前十時より運輸委員会公聴会を開会し、公聴会散会後運輸委員会を開会いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後五時四十八分散会

昭和四十一年三月五日印刷

昭和四十一年三月七日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局