

第五十八回国会 参議院運輸委員會會議録第五号

昭和四十三年三月五日(火曜日)
午前十時四十二分開会

出席者は左のとおり。

委員長 谷口 慶吉君
理事 岡本 悟君
重政 庸徳君
大倉 精一君
木村美智男君

委員 江藤 智君
木村 睦男君
沢田 一精君
森中 守義君
吉田忠三郎君
田代富士男君
中村 正雄君

政府委員
運輸政務次官 金子 岩三君
運輸大臣官房長 町田 直君
運輸省船舶局長 佐藤美津雄君
運輸省自動車局長 鈴木 珊吉君

事務局側
常任委員会専門員 吉田善次郎君

説明員
日本国有鉄道総裁 石田 禮助君
日本国有鉄道常務理事 今村 義夫君

本日の会議に付した案件

○臨時船舶建造調整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
(日本国有鉄道の運営に関する件)

○委員長(谷口慶吉君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより質疑を行ないます。

質疑のある方は、順次御発言を願います。

○岡本悟君 調整法の改正法案につきまして、具体的に質疑をいたしたいと思っております。その前に、わが国の造船業の国際的な地位と申ししますか、常識的には昭和三十一年以来造船量におきましては、世界第一位の地位をずっと保持し続けておる。そのおもな理由は、非常に技術が優秀であるとか、あるいは納期が短い、しかも確実である、あるいは価格が安いとか、要するに質がよくて安い、こういうことでずっと第一位を維持しておる。しかも輸出におきましては、八億ドル以上の輸出額を示しておるということで、国際貿易におきましては、非常に貢献をしておる、こういうことが言われておりますが、この際当局側から、わが国造船業の国際的な地位あるいは位置づけにつきまして、いわば權威のある御説明を、前提としてお願いしたいと思います。

○政府委員(佐藤美津雄君) 経済の成長に伴いまして、世界の造船界は、一時不況産業と言われながらも、実は日本が昭和三十一年から本年まで十二年間にわたって世界の首位を占めてまいったわけでございます。これにつきましては、いろいろその原因がございますけれども、まず第一に、造船技術者が多いということでございます。これはちょっと数字的には資料がございませんが、日本の造船技術者は、大学卒業で見ましても、世界造船技術者に匹敵する、したがって非常に技術的な

ポテンシャルが高いということが言われております。

第二に、戦後の壊滅の状態から復興して、しかも過去の経済、船舶の復興を行ないましたために、どうしても輸出に力を入れなければならなかったということでございます。したがってこれにつきましましては、世界の造船需要の見通しを相当先に行なったということが言えると思っております。これが実は非常に的確に的中いたしました。たとえば超大型船、こういうものにつきましましては、日本が先べんをつけてまゐりましたわけでございますが、すでに最近におきましては、外国におきましても、日本の驕尾に付して大型設備の拡充、そのための世界的な競争に対する強化ということから、企業合同あるいは協業するというような問題、いろいろ含めまして、日本を追いかけてまゐっておりますが、日本はその前にすでにこの数年間の実績を得たわけでございます。

それからもう一つは、大きい問題としては、先ほどの技術者の優秀でかつ非常に量が多いということに関連しまして、やはり技術開発の問題がございます。しかし、この技術開発は、船舶全般としての技術開発はなるほど非常に高いわけでございますけれども、その船に乗せる機器類、そういうものにつきましましては、むしろ外国のほうが高い面がございます。御存じのように、主機関を例にとりましても、MAN Nとかズルツァーとかいろいろ外国の機関の技術導入によってこれを実施しておるわけでございます。そういう意味合いからいいますと弱い面もある。しかし、船舶全般といたして見ましたときには非常に強い現況でございます。

が非常に豊富にいままでは供給を受けることができた。これが非常に大きな点でございます。

それからもう一つ言われておることに、日本人の勤勉性ということが言われております。必ず、その目的をつくった以上はその目的を達成するという、その経過にはいろいろの困難がございますけれども、必ずその目的を達成するということがございまして、これは造船業に限ったわけではございませんけれども、造船業におきましても、その線を達成してきたということであらうと思えます。

そういうわけでございましてが今後の世界の造船界というものをみますときには、先ほど申し上げましたように、非常に日本に対する外国——イギリスをはじめとして、過去の栄光を挽回しようという気持ちで非常に強いようでございます。これにつきましましては、各国とも財政資金の投入をますますトローにしまして、そういう企業の整備、それから設備の拡充、そういうことを顕著に行ないながら、造船業の発展と申しますか、それに尽くしておるわけでございます。

それで、将来の見通しに関連しますが、造船業は、かつては不況産業と言われたわけでございますけれども、日本については、これはまああてはまらなかった。しかし世界的にはそう言われていました。ところが、実際の荷動きというのは、世界的な経済の成長、それに伴いまして非常に活発でございます。ただいま日本は世界のシェアの大体四七%前後を占めておるわけでございます。ただいまは日本は大型の設備をたくさん持つておりますが、いずれ世界で整備中のものができてまいりますと、設備の面から言っても、多少確保——確保と申しますか、いままでのような比率を保つことはあるいは無理かもしれませんが、しかし、日本のシェアはここにかく数年の間は現在の受注量、そういうものを考えますと確保できるん

じゃないか、かように考えております。

○岡本悟君 時間がございませぬから、簡単でいいですから要領よく答えてください。

そこで、臨時調整法のねらいは、提案理由の御説明によりますと、大体大きく分けて三つのねらいがあるわけございまして、最初は国内船建造のための船台の確保、それから二番目が、輸出船の建造する場合に競合関係が出てまいるので、その調整をするということ、それから三番目が、造船所の適正能力の検討をやるんだと、つまりこれによって船質を確保する、こういう三つの大きなねらいがあると思うんです。そこで、この個々について、一体それだけの法律が所期しておりますところの目的を十分達成しておるかどうか、あるいはその効果を發揮しておるかどうかという点についてお尋ねしたいと思ひますけれども、その前にですね、現行法の第三条は第一項で、第一項の第一号「当該船舶の建造によってわが国の国際海運の健全な発展に支障を及ぼすおそれのないこと」、それから第二号でもって「技術及び設備を有していること」、第二項で「前項第一号に掲げる基準の適用は、その判断の基礎となる事項につき、運輸大臣が海運造船合理化審議会にはかり、その意見を尊重して決定し、これに従つてしなければならない」と、こうあるわけですね。そこで、これはまあ告示をしてあるわけなんです、その告示を見ますと、一が「当該船舶の建造によって、わが国商船隊の質的低下をもたらすおそれのないこと」、これはやっぱり優秀な船質を持った商船隊を建造していくんだということであらうかと思うんです。で、二、三、四を全部読むと時間がかかりますから省略しますけれども、むしろこの二、三、四は船腹の調整ですね。特にわが国の利益を害するような建造は極力押えるんだというふうなことで、むしろ局の所管から言うと、海運局の判断に属するような事柄ではないかと思ひます。そこで、第三条では「国際海運の健全な発展に支障を及ぼすおそれのないこと」、その次に船質確保の問題が出てきていますね。と

ころが、建造許可の判断の基礎となる事項というこの告示についてみますと、むしろ第三条の第一項の第二号のほうに先に出てきておるのです。つまり立法当時の事情からいうと、やはり船舶局が所管しておる法律でございまして、告示に出ておる船質の確保がまず最初に出てくると、こういうことのほうが自然のように思ひます。すけれども、本文の第三条では、逆に調整関係が先に出てきておる。これはどういふことなんでしょうか。ちよつとそれを聞かしてもらいたい。

○政府委員(佐藤美津雄君) この法律は昭和二十八年に制定されたわけでございまして、海運の船腹の受注調整も、船舶の船質の確保もともに必要欠くべからざるものであったわけでございまして。当時船舶の質と申しますか、それは一応無規格材を使うとか、あるいはエンジンも非常に低性能のエンジンを使うとか、いろんな心配があったと思ひます。しかし、この法律の目的は、あくまでも日本の強力な商船隊の発展ということにございまして、その意味から、まず第一号に船腹の受注調整に関するものをあげまして、それから第二号に船質の確保というものをあげたのであらうかように考えられます。

○岡本悟君 いや、つまり、私が言っていることは、判断の基礎となる項目ということになると、船質の確保がまず最初に出てくるわけなんです。だから本文と逆になっているのです。それは相互に優先順位とか何とかいふものはないんだというふうに理解すれば差しつかえないです。それはおきましよう。

そこで、この先ほど申し上げましたように、三つの柱があるのですが、その目的を十分現行法によつて達しておる。しかもそれを必要とする客観的情勢というものはこしはくは続くのだ。あなたのはうは、見通しとしては四年くらいは続くというふうにおっしゃっておるのですが、どうしてもこの法案の審議につきましては、その所期の目的を達しておるかどうかというこの審議から始めるのが順序だと思ひます。

それで、最初の国内船、もちろん外航船ですけども、この建造のための船台確保ということですね。このための規制のしかたですけれども、もしこれを自由にしておいたら、わが国の造船業は、冒頭にお話ありましたように、非常に国際的にもあらゆる面から見ても、価格も適正であるというふうなことから、世界中の船主から発注が殺到して、肝心の国内船のための建造用船台がふさがつてしまふ。しかも、それがきまるのは、毎年計画造船をやっておりますから、二、三カ月前にしかきまらぬということ、この法律がなければわが国の外航船の建造のための船台を確保できない。こういう心配があるということをおっしゃるのですけれども、これはつまりわが国の造船業というものが世界の造船業のシェアの五〇近いものを持つてゐる。すなわち独占的な地位を持つておるということから出てくるのでしやうか、どうでしょう。

○政府委員(佐藤美津雄君) ただいまおっしゃられたとおりでございます。もし独占的な地位がなければ、世界的にどうあいてるところに注文がいくということになつてまいらぬと思ひます。

○岡本悟君 そこで、造船業者といふこともこれは慈善事業でないことは当然のことですから、つまり船価を高くきめてくれるところにあるだけその発注に応じたい、こういうのは当然だと思ひます。そこで、いまのお話からすると、わが国商船隊の勢力を強化するといふ国家的利益からして、この調整法を背景にして、そして造船業者の、そういういわば恣意的な行き方を押える、多少不利であっても先にわが国の外航船の建造を確保しろ、こういうふうなことになるのですか。

○政府委員(佐藤美津雄君) 確かに国内船は大部分は財政資金でまかなわれて、二、三カ月前に大体きまるといふことでございまして、一方輸出船は二年、三年先のものがすでに契約になつておいて、さらに引き合ひもその後のものもあるという状態でございまして、したがつて、この中に日本船をどういふふうに入れるかということ、まあ船

主、荷主あるいは造船所——もうほうつておいても、一つは自然に入つちやうのじゃないかという考え方もないわけではないのですけれども、これは実は非常に無理でございまして、船価と申しますものは非常に高いのでございまして、これをスムーズにやつていくといふことのために、まあこの法律が裏づけになつて、いまだに相当な実績をあげてきたわけでありまして、それで船台の面から申しますと、大体翌年度以降の財政資金による建造に關しましては、一定の範囲内で財政資金の融資ワツで行なうというような措置をとつておるわけでございまして。また財政資金が投入されてい

ない自己資金船に對しましては、船主、荷主、造船所の交渉自体で造船契約が結ばれると、こういうふうなかつこつになつていまして。

○岡本悟君 そうしますと、もつと具体的にお話願ひたいのですけれども、外国の船主から発注がある、そういう場合に、わが国の造船業者はこの臨時調整法によつて建造の許可を求めてくる。その場合に、あなたのはうとしては、政府側としてはしよつちやう国内船の建造を優先するといふ立場から見えておるわけですね。その実情をちよつと簡単にいいから話してください。

○政府委員(佐藤美津雄君) 私のほうとしては行政事務としてたゞいま先生おっしゃつたようなことをやっております。それでこれは定期的にやつておるわけじゃないんですが、必要に応じて一応その外国の、日本船も含めるわけにございまして、けれども、船台事情を、各荷主さん、各船主さん、そういう方面に知らせるということにして、この仕事はスムーズにいふようにやつていまして。

○岡本悟君 そうすると、従来の実績から見ても、わが国からいふん発注があるけれども、わが国の商船隊の建造には全然支障があつたことはない、それがこの法律の非常なメリットであるといふことが出来ますね。

○政府委員(佐藤美津雄君) おっしゃる通りでございます。ただ外国船を契約するには、船台がぎりぎりいっぱいというとり方をしないで、先物

につきましては、相当工事期間に余裕を持たして
と、したがって、たとえ国内船でどうして
も必要なものはその余裕の中で実はいくらで
きるようにという、感じと申すところと語弊が
ありますが、全般的に外国船については先物につ
いて建造期間の余裕を持たせて受注をさしてい
くということでございます。したがって多少の、引
き渡期間だけ押えて、あとその中で今後の二年
先と申しますと、その二年先の引き渡し期間だけ
押えまして、その中で多少の移動ができるという
ふうになっておりますので、緊急のものにつきま
しては新たに突入ということもあり得るわけでござ
います。

○岡本信君 そうすると第一の現行法のねらい
は、十分目的を達成しておるということで、一応
終わります。

次に、外国船ですね。輸出船を建造する場合に、
わが国海運との競合関係が出てくる、そういうこ
とでそれを調整するねらいがあるという提案理由
なんです、まあ大々いいますと、わが国で建
造される輸出船というものは、大さっぱにいえ
ば、全部これは競合関係に立つわけですね。国際
海運につきましては、少なくともそういうことが
いえるのですが、一体この点は具体的にどうい
ふようなことをねらって実際の行政を運営してお
られるのか、具体的な事例について、ごく簡単にい
いんですが、具体的な事例についてお話し願いた
い。

○政府委員(佐藤美津雄君) わが国の国際海運の
健全な発展に支障を及ぼすかどうかということ
は、最近の情勢下におきましては、輸出船につ
いて、その船舶の建造によって国内向けの新造船の
建造が不可能になるかどうかという先ほどのお話
がひとつでございます。さらに典型的な例といた
しましては、この輸出船がわが国の輸入貨物の輸
送に關しまして、長期の積荷保証を取りつける条
件で建造されるというような場合がございまし
て、この場合においてわが国の商船隊の確保分野
を奪うということがあり得るわけでありまして、

そういうおそれが生ずる場合には、これによって
十分な選別ができると、かようなわけでございま
す。

○岡本信君 そうすると、いまあげられたような
具体的な事例があると建造を許可しないと、こう
いうことになるわけですか。

○政府委員(佐藤美津雄君) 建造許可をしない、
もちろんするつもりはないわけですが、いま
までの例としましては建造不許可というものは
ございせん。大体船主のほうで建造申請の取り
下げを行なう、あるいは私のほうから内容を変更
させる、あるいは私のほうから取り下げたらどう
かというようなことでやっております。

○岡本信君 この問題は、実際問題としては輸出
船をどうし出すということ、やはり国際貿易
の促進、国際収支の改善に大きく寄与すると、そ
うかといつて輸出船をどんどん寄与すると、当
然これはわが国海運と競合関係に立つという
ことで非常にむづかしい問題ですね。しかもわが
国の国際海運の力を強くするということは、やは
り国際収支の改善にも大きなつながりを持つ。そ
ういうことでこれは実際問題としては非常にむづ
かしい問題だと思ふんです。政務次官も特に海運
については一見識者持ちのようだと拝察してお
りますけれども、実際問題としては非常にデリケー
トな問題で、今後どういふふうにしていかれる
か。一例を申し上げますと、たとえば国際航空の
世界を考慮してみますと、日本航空はパンアメリ
カとかあるいはノースウエスト、そういうものと
太平洋の空で競争しておる。しかし、その使って
いる飛行機はアメリカのメーカーのつくったもの、
こういうことになっているわけなんです、まあ
それと同じような関係になると思ふんですけれど
も、そこに海運局の次長が見えておられますけれ
ども、これをどういふ角度から今後政策を展開し
ていくかということでも十分御検討をいただきたい
思ふんです。その要望程度でとどめてございま
す。

目的は船質の確保にあるということであらうかと
思ふんです。ただその船質の確保という場合にき
めて常識的に考えますと、何も政府当局がこの
調整法によって一々規制しなくとも、民間の特
大型の造船能力を持つ造船業者から言いますと、
技術的にはそれ独自の開発もしておるし、研究も
しておりますから、政府当局が干渉する余地がな
いんじゃないかというふうに考えられるわけでは
ない。だから中小造船船ですか、こういった業者に
対してはこれは技術的な指導の余地は十分あると
思ふんですけれども、この大型の造船業者に對し
てそれだけのほたして余地があるのかどうか。き
わめて常識的な質問ですけれども、その点を明ら
かにしてもらいたいと思ひます。

○政府委員(佐藤美津雄君) 確かに先生がおつ
しやるように中小が中心になると、こういうふう
に思われます。それで第一に技術、それから第二
に設備というところでございまして、御存じのよう
に中小造船船も最近非常に大型化してまいってお
ります。そういうことで外国船も、というふうなこ
とになりますと、当然そこいろいろな技術的な問
題点あるいは値段につきましてもそこにコスト
アップというふうな問題がございまして、われわ
れのほうといたしましては、一応大手の造船所と
技術の提携をさせてやっていく、そこに安心して
そういう船をつくらせていくというグループ化の
問題が一つございまして、それからもう一つは、今
度工場自体でございまして、たとえば工場
に実際工事量がたくさんあり過ぎるかどうかとい
うこともこれは問題でございまして、もしそれを
たくさんあり過ぎるものを無理してとつていれ
ば、当然そのあとの工程その他に全部影響を及
ぼしてくるわけです。これはひいては外国船の場
合には国際信用の問題にも關する、こういうこと
でございまして、具体的に申し上げますと、たくさ
んある書類の中に月間消化予定工数というのがご
ざいまして、工数の山積み表をとっております。
その工数の山積み表から本船をつくる工数がその
工場の全体の能力をオーバーして注文をとってい

ないかどうかということを見るわけでございま
す。そういうことから、もしそういうことでオー
バーしているというところになれば当然工期を延
ばすとか、あるいは工員の増員をやるとか、ある
いは仕事の一部を外注させる、そういうようなこ
とで役所として納得のいく線をやっていく、かよ
うなことになるわけでありまして。

○岡本信君 私が言いましたのは、中小造船業者
に対しては政府当局側で十分技術的な指導の余地
はあるわけでありまして、これはわかるのです。そ
うじゃなくて、いま二十万トン、三十万トンに近
い大型タンカーをつくっている。言うならば、世
界造船業界においてその先端をいくような優秀な
技術を持っている造船業者に対して、この調整法
を通じて実質的な指導をしていく余地があるかど
うか、それを私は聞いています。

○政府委員(佐藤美津雄君) 大手につきましては
確かにつきましては確かに非常に少ないわけでござ
いまして、一般的に見るとところは工数が非常に
無理があるかどうかというところ、相当設備が
大きくても実際問題として今後ほんとうの大手に
なるという性格の造船所もございまして、外国でも
いま大型の設備をつくっておりますが、二十万ト
ン、三十万トンの設備をつくったからといってす
ぐそこでそういうものをつくるということは危険
でございまして。やはりひとつの過程を経て、一年
か二年かの過程を経て所期の建造ドックにふさわ
しい船をつくるということがございまして、そ
ういう意味から申しますと、ただいまはある意味
では過渡期であるということも言えますので、大
型造船所につきましてもそういうことで一応のい
ろいろ検討する余地はあると思ひます。

○岡本信君 国鉄總裁も見えましたが次の質問
者にお譲りしたいと思ひますが、冒頭にお話があ
りましたように、わが国の造船業は国際的に第一
位である、そういう地位を占めているということが
理由の一つに、技術が優秀であるということが

言われております。ところが、研究開発投資額ですね、投資額と外国に対する技術導入の技術料といいますが、この支払いを比べてみますと、造船業が産業界においては一番率が多いのじゃないですか。つまり外国の技術導入料といいますが、技術料の支払い額が各産業を通じて一番多いのじゃないか、研究投資額の割合に對して、その点はどうなんですか。つまり私の言いたいのは、技術が世界的に優秀であると言いつても、実際には技術導入のために支払う教授料といいますが、それが一番多い、これはどういふように理解したらいいの、その点をお答えいただきたいと思ひます。

○政府委員(佐藤美津雄君) ただいま先生がおっしゃられたように、造船における技術料の支払いは非常に多いわけでございます。一方、造船における研究投資額は全産業の比率から比べると非常に低い——低いと申しますか、平均すればそれと申すような状態になっております。しかし造船と申しますのは大体が非常に歴史的に古いものでございまして、すでに特許とかそういうものが相当外国に占められていゝという点でわれわれは非常にその面から窮屈な思ひをして実は開発をしてゐるわけでございます。そうしますと、当然新規の大型というものにつきましても、たとえばエンジンのようなものでございますが、これは相当にいまこの時勢の要求に合うようなものを開発するといふことになりまして、非常に大きな金がかかります。したがって、当然そういうものは長い目で要点だけを開發するというようなことが一つ考えられるわけではあります。

それから船体のほうは、これは逆に言うと、腹をつくる、のりで張り合わせるような仕事でございまして、そういうようなものは張り合わせ方のノウハウと申しますか、そういうものも相当大きな一つの技術になります。これは金額的にはそう大きくございせんけれども、相当に現在の建造需要に見合う研究開発ということができるわけでございます。

○岡本信君 そうしますと、これで質問打ち切りですが、まだまだ聞きたいことがありますけれども、それを一応予告しておきます。つまり、質問を保留しておきますから、あらかじめ研究しておいてください。と申しますのは、造船の関連企業、特に搭載機器、タービンなり、ディーゼルなり、エンジンなりの技術開発、それから、これは全然違うのでございましてけれども、資本自由化以来の経過、これはたいして時日もたつておりませんから、大きな変化はないと思ひますけれども、その点について聞きたい。

それから、技術革新のスピード化というものが、私の想像では船舶の経済的な陳腐化といひますか、どんどん技術革新というものが進んでいくものだから、五、六年前につくった近代的な船舶がもう今日になつては陳腐化してゐる。そういう現象が起きているのじゃないか、そういうことで

それから、これは海運局のほうにお尋ねしたいのですけれども、大型タンカーを中心とする世界的な船腹増強で、運賃が低落する傾向になつてゐるのじゃないか、こういふことがわが国の海運事業にどんな影響を及ぼすであらうか。

それから、造船助成とか、あるいは原子力船、こういふ問題についてお尋ねしたいのですが、きょうは時間がありせんから、質問を保留しておきます。

以上でございます。

○森中義君 ちょっと資料の要求があります。特別に急がなくてもいいですが、各船舶に設置してある大体RCAだと思ひますが、オートアラームの機械のメーカー、それと、取りつけた当時の単価、そういうものをできるだけひとつ詳細に出してもらいたいと思ひます。

○委員長(谷口慶吉君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。本案に対する質疑は、本日はこの程度にとどめておきます。

ておきます。

○委員長(谷口慶吉君) 運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行なひます。

質疑のある方は、順次御発言をお願いします。

○田代富士男君 私はただいま委員長から言われたとおり、運輸事情の問題について、きょうは質問をしたいと思ひます。

問題は三點にしばつてまいりたいと思ひます。まず、最初は主要都市の駅にありまして一般的なことばで言うならば貴賓室あるいは特別室、そういうたぐいの国鉄におけるところの部屋の運営のあり方、そういう問題に對して、第一点でございまして、第二点は、この前荒船元運輸大臣のときにも問題点になりました急行の停車の問題でございまして、第三点は、現在赤字問題をかかえて苦しんでおります国鉄が、いかに赤字線の問題を改善していくかと、その三つの問題点に焦点を絞りまして、逐次質問をしてまいりたいと思ひます。きょうは幸ひ国鉄の石田総裁も御出席いただきましたし、いろいろお尋ねを申し上げたいと思ひます。

まず、最初の第一点でございまして、貴賓室という問題でございまして、特別室といわれている地域もありまして、国鉄全体といたしまして、東京あるいは大阪でしたら新大阪駅とか、そういう主要都市に對しましては、外国のいろいろな国賓の乗降に對する接待とか一時休憩していただくというそういう目的も含まれて、そういう設備がなされてゐるわけなんです。まあ、この問題がすべての人々が当然であるという問題であればよろしいのですが、やはり万民が首をかしげたくなるようなところ、そういうものが設置されるというところは、一体どういふことになるのか、そういう問題点から、関西地方——国鉄で言うならば関西支社でございまして、中国支社管内に、ことばは貴賓室あるいは特別室といふたぐいのものが、どういふ駅に設けられてあるのか、まずその点から最初にお聞かせ願ひたいと思ひます。

○説明員(石田總助君) この問題は今村常務からお答えいただきます。

○説明員(今村義夫君) 現在国鉄では貴賓室といふことは使つておりませんが、特別室として設けておりますのは、広島、下関でございます。

○田代富士男君 関西地方はありますか。

○説明員(今村義夫君) 関西では先生さつきお話しのとおり、京都、大阪、新大阪、そういうところだと思つております。

○田代富士男君 いま、京都、大阪、新大阪、中国支社管内が広島、下関というところになっておりますが、田布施駅という、山口県にございまして、ここへ参りますと、一般の人あるいはたいいてい場合はこの新大阪駅あるいは京都駅等も利用できるようなお客でさえも利用できない、そういう特別室という、名前は違ふんだと言われるかも知れませんが、その人が——同一人物が新大阪駅、京都駅では利用できる人でも、田布施駅では利用できない待合室があることは御存じでしょうか。その点、石田総裁、いかがでしょうか。田布施駅という名前前のついた駅でございまして、山口県の。

○説明員(石田總助君) 遺憾ながら私はその点については存じませんので、これは今村常務から答弁いただきます。

○説明員(今村義夫君) 田布施駅には、講習室として、三十四年の六月に本屋を改築いたしました際に設けたものでございまして、ここを先生のとおっしゃる特別室の使い方としてゐるという現状でございまして、この個室は、本来は職員の学習室といひますか、勉強あるいは地元とのいろいろな会合というふうなものに使つてゐるわけでございますが、これに若干の調度を入れまして、そういう特別室を兼ねてゐるという使用をしてゐるようでございます。

○田代富士男君 こういふ、いま貴賓室といふことばがどうかかわりませんが、特別室という、そういう部屋を設置する基準、みだりにあちらもこちらに設けるといふわけにはまいりませんが、そ

ういう基準なるものが国鉄にありますか、ないのか、その点はつきりしていただきたいと思ひます。

○説明員(今村義夫君) 特別室をつくる基準は現在ございません。ただ何と言いますか、良識的にその駅の格等を考へて、だれでも納得できるようなところにつくるというのが原則でございます。

○田代富士男君 いま基準はないと、根本的な基準は。ただ良識的に、私がさつきから申し上げておりますとおり、たれ人たりとも納得できるようなものでなくちゃならない。それでいま私がお尋ねしたのは、特別室の、山陽線関係で広島と下関にある。まあ田布施駅はそれに類似したものがある。最初のお答えで抜かされましたが、特別室として研修以外に使っている、そういういまの今村常務の御答弁でございますが、事実田布施駅の駅長は特別室として認めているわけなんです。駅員の研修等は行なわれておりません。そのように駅員の研修等がとぎたま行なわれているといううな部屋ではございません。どうして田布施駅だけに限り、そういう貴賓室としての、特別室としての扱いとして扱かされるのか。駅員の研修等がやられたというならば、月に何回ぐらいいま特別室なる部屋で研修をやっているのですか、その実態を教えてください。

○説明員(今村義夫君) これはもう設置のときから講習室というのでつくっておるのであります。決して特別室としてつくっておるわけではございません。で、毎月何回ぐらいかということ、正確には私は存じませんが、調査したところによりますと、研修なり、あるいは月報の整理といううなことで事務用に使っておる。まあ貴賓紳士が見えた場合に、そこに一応お休みいただくというふうな、兼用で使っておるというふうな私どもは承知いたしております。

○田代富士男君 いま、内部の人のそういう月報の整理であるとか、そういう内部の者がとぎたま使っているというところでございますが、じゃ、いままで外部の人がその田布施駅の特別室なる場所において使用されたケースがありますか。あったら出してください。

○説明員(今村義夫君) 外部の関係としては、団体旅行の打ち合わせ等に使っておるという報告を受けております。

○田代富士男君 私が言っているのは、そういう団体旅行の打ち合わせ等というところでございますが、私も事実調べてまいった、田布施駅で。そういう、さつき私が質問しましたとおりに、大阪や新大阪あるいは広島等の貴賓室に通れるお客さまも、田布施駅の場合は通してもらえない事実があるわけなんです。それに、いま、内部の月報の整理であるとか、そういうものには使わさしていただいております。団体旅行の打ち合わせ等において、まあ何回もやっているかわからないけれども、使っております。しかし事実その駅長にそれ確認された上の御返事でしうか、その点聞かしてくだされ。また私が言っているのは、そういう特別室というものはやはりいま申されたとおりに、政府において国賓として迎かえた人とか、特定な人の待合室に使われているのが特別室の性格じゃないかと思うのです。じゃあ、あの新大阪駅あるいは京都駅の特別室でそういう打ち合わせをやっているか。田布施駅の場合は、たれ人たりとも入れさせてもらってない。対外的な客は一人も通っていないのです。その点、今村常務は向こうの駅長に確認した上の返事ですか。その点ひとつお願いいたします。

○説明員(今村義夫君) ただいままで私が御答弁申し上げましたのは、中国支社の総務部長に聞いた話でございます。

○田代富士男君 総務部長に聞いた話じゃない。ここにその田布施駅の写真があります、この写真が。この貴賓室なるものは、まあ特別室ともいわれますが、これはいま月報の整理等に使われていると、そう申されましたけれども、何坪ぐらいの部屋になっておりますか、この部屋は。その点、坪数を教えてください。

○説明員(今村義夫君) 二六・四平方メートルでございます。

○田代富士男君 それだけの広さで、これには佐藤総理、そうして岸さんの写真までこれはかけられてあります。まして佐藤総理と、前総理でありました岸さんの揮毫の額までもかけてあります。

ここに、私も現地で調べておりますが、そういう特別室に、良識的に判断して、いま話がありましたけれども、当然案内しなくちゃならないお客を一回もここに案内してないのです。三十四年の六月にこれがつくられております。岸さんが総理大臣になったその翌年に、この駅舎ができております。対外的なお客は一回も入っておりません。その点はどうなんですか。

もし、いまおっしゃるとおりに、これはあくまで駅の月報の整理であるとか、団体打ち合わせのために使うというならば、これに類似した駅が山陽線の近くにあるか、ないか、ひとつ出していただきたいと思う。山陽線の近くに、広島から下関に至るまでの間にこのような特別室がある、そうして団体打ち合わせだとか月報の整理にこれを利用しておりますというところがあるかないか、ほかに駅があるでしうか。いま国鉄当局として、そういうものは、特別室という名前はあるけれども、そういうものに使っておりまうというの、よそにもあるでしうか。ほかの駅の名前を出していただきたい、田布施駅と同じような形態の駅があったら。

○説明員(今村義夫君) はつきりは、私、一駅一駅当たったわけではございませんからわかりませんが、おそらくほかにはないのではないかとこのうに考えます。

○田代富士男君 じゃあ私は、きょうは総裁が今村常務にということでございますが、いま、ほかにかういう田布施駅の形態をとっている駅があるならば、これは万民が納得し、良識的に判断してそうだとすることは言えますが、この建物、人口一万五千でございます。広島でしたら、御承知のとおり広島市の人口は百万近くの人口があります。国際都市です。戦後は、特に被爆地として外国のいろいろなお客さんも大ぜい出入りすることでありましたから、だれが見てもこれは必要である。いまさき貴賓室を設ける——貴賓室というこばで抵抗を感じられるかわかりませんが、特別室でもよろしいですが、根本的な基準はないけれども、良識的に判断して国鉄で定めるところとしやう。その良識的に判断して、私は広島にはオ一ケーを出しているのです。当然なんです。下関はどうか。下関は本州の最南端の玄関口です。やはり昔は関釜連絡線等がありました。現在におきましていろいろな船の発着地として重要な場所であります。こういうところには当然特別室なるものの設置は、良識的に判断してたれ人も疑う余地はありません。だが、いま申すとおりに、田布施駅が、人口一万五千でございます。人口一万五千というのです。私は調べてみました。二月末の人口は一万四千九百九十九人、一名足らぬのです。一万五千人に。私は現地で調べました。そういうところはいま何か知らないけれども、奥歯に物を入れたみたいに、そういう高官が見えたときには特別室としての性格を発揮しますと、それ以外にそれは月報の整理とか、何かの打ち合わせに使っております。しかし今日まで私が当地において調べた範囲内においては、お客らしいお客は一回もここに通っていない。つくつたままでは、このように放置されている。そして中にお客は通つても、この貴賓室なるものは、特別室なるものは使用されていない。この問題に対して、私は石田総裁がいろいろいろいろお書きになられたものを見、また総裁の氣質というものは正義感の強い、一徹な人である、だれがどうであろうとも、その主義を通されていくと、そのように私は尊敬した一人でございますが、いま言うような問題点につきまして、今村常務に答へさせるばかりではなくして、総裁としてこの点いかにお考えでございます。もし、その点お願いしたいと思ひます。

○説明員(石田禮助君) ただいま御質問になった田布施駅、きわめて小さな町に對して、こういう貴賓室をどういふお客用につくったかということ、私は全然存じません。存じませんが、すでに作りました以上は、これは目的に沿うように、できるだけ利用する。それでひまなときには、ほかにも使用を許すということにすべきである。いずれにしてもこれはすでにつくったものであるからして、どうにもしようがないのでありますが、今後こういうような施設をつくる場合には、やはり相当の費用がかかりますので、国鉄としてはそういうことに對しては、できるだけ合理的な精神でやっていくということなんで、だれが見ても、良識上これは貴賓室をつくる必要があるというのだけにつくるといふことにいたします。さらに、つくった以上は、その目的に沿うようにできるだけこれを利用するといふことにいたしたいと思ひます。

○田代富士男君 つくった以上は目的達成に努力すると、總裁のおっしゃる理由もわからないわけではありせんけれども、三十四年にできまして、總裁、今日は四十三年でございまして、この九年間にこれとお客さんを中心に入れてないわけなんです。九年といつても、これはもう十年には近づいていまして、十年に一人もお客がいままだに放置されていて、つくったものはしょうがないと——石田總裁は御存じないことですが、これは。石田總裁ならそういうことはおやりにならないと思ひます。それはできたものはしょうがないと、だからその目的に使う以外にないと言われている、いまから先の目的に使うといふことでございまして、現在までの過去を振り返ると、足かけ十年間だれにも使用していない。そうしていま言うように、そういう打ち合わせであるとか、それは使つてゐるでしよう、それであるならば、こういう問題点につきまして、もっと改善する余地はないのかどうか。

また、このことを佐藤總理がいられれば、私は聞こうと思ひましたが、佐藤總理はきょうはいらっしゃらないんです。岸さんにも直接聞こうと思ひますが、岸さんはいらっしゃらないでございまして、石田總裁のお考えとして、佐藤さんや岸さんは田布施駅にこういう貴賓室があるといふことを御存じであらうかどうか、どのようにお考えですか。

○説明員(石田禮助君) これは実にむずかしい問題で、もしも必要でありましたら、できるだけ早い機会に御両氏にひとつ尋ねてお答えしたいと思ひます。

○田代富士男君 じゃ、總理をいま呼べば一番よろしいでしようが、それは總裁の口から言いにくくしておしやいますけれども、佐藤さんの住所も調べましたところが、佐藤さんの住所は、正確には、山口県熊毛郡田布施町大字下田布施四八番地、電話は〇八二〇五二の二〇四四。駅から車で五分ぐらいのところ。何ほ國家の事に多忙だといひましたけれども、車で五分ぐらいのところに駅舎があつて、貴賓室があることを佐藤さんも岸さんも知らないという道理はないと思ひます。また御丁寧にその裏づけをするならば、ここに總裁、これをのぞいてくださいます。これが佐藤さんの写真です、これが岸さんの写真です。おまけに岸さんも佐藤さんも「田布施駅のために」といふことで、「人に接すること春風のこころ」といふ揮毫も書いておられます。岸さんも「以和為貴」といふことを揮毫したのですが、「田布施駅のために」と書いてあるでしよう、「田布施駅のため」と書いてあるならば、これは岸さんも佐藤さんも知っているわけなんです。私はここに問題があると思ひます。岸さんが總理大臣になつたときにこれを建ててゐるわけですか。それは聞いてもらわぬとあかんと總裁はおっしゃいますけれども、これは總裁としては言ひにくいと思ひます。しかし、これが証拠なんです。そういうことから、こういう貴賓室なるものに對しては、いつもの總裁のあの一徹の精神でもつて、こういうことはけしからぬと、早急にこういう万民が認める良識的な

判断の上から、これを何とか——建つた以上はしようがないから、目的達成のために——目的達成のためにと言つたつて、九年間だれも使つてないんです。それならば一般に公開するとか、あるいは國鉄の業務のために使つていくとか、そういう善後策をお持ちであるかどうか、總裁からお願ひしたいと思ひます。

○説明員(石田禮助君) ただいまのお話からして、これはもう十中八、九岸さんなり、あるいは佐藤總理は貴賓室があるといふことについては十分御承知のことだらうと思ひます。こういう点は、私は聞くまでもなく、イエスと返事いたしました。が、すでにできた以上は、できるだけこれをひとつ貴賓室に使う、もしも貴賓室に使うというよい機会がないなら、あるいは両者の御了解を得まして、これはまあ一個のエキケツト……何かかに利用する道があるなら、できるだけひとつ利用するようになつたと思ひます。今後は、しかし、そういうことはよほど考えにやならぬ。いままでできたものをどうしてこれといふことを御両氏に申し上げることもできません。この点はひとつ御了承を願ひたいと思ひます。

○田代富士男君 いま、両者の御了解を得て、これを一般的にするといふ、總裁が両者の御了解をいふことは、ことばを覚えて言うならば、佐藤さんや岸さんがつくれとおっしゃったからつくつたんだと、つくれとおっしゃったから、それに反するわけにいかぬからつくつたが、こういう声もあるから、ひとつ反對にこれを取りやめてくださると了解を得なくちゃならない——これは了解を得るも得ないも、國鉄で処理できる問題でしよう。了解を得なくちゃならないといふことは、やはり考えれば、三十四年にこの貴賓室をつくるときに、岸總理大臣の何らかの圧力があつたと見てもこれはしかたがないと思ひます。これはどうなんぞございまして、圧力があつたのでしよう。了解を得なくちゃならないといふ以上は、三十四年にも圧力があつた、これはりっぱな証拠です。それだから了解を得なくちゃならないに無言の圧

力——これは岸さんが總理大臣になつたあくる年につも私物化してよろしいといふならば、歴代の總理大臣の出身地の駅は全部こういうふうになつていくかどうか、私はそこまで調べなかつたんですが、いままでの池田さんにしても吉田さんにしても、そういう人々の出身地の近くの駅にこういう特別室があつたかどうか。了解を得なくちゃならぬといふことですから、岸さんに言われてつくつた。その点ですけれども、歴代の總理大臣の中でこういうものがあつたかどうか、その点お願ひしたいと思ひます。

○説明員(石田禮助君) 私が了解と申しましたのは、御両氏においてああいふ額までつくつてくださったのですから、これはエキケツトとして、ただ了解してくれないからどういふのではない。こういうふうになつたと思ひます。

さらにその次の、ああいふ吉田さんとかそういうえらい方が出られた郷里の近所の駅には必ずこれをつくるかとくらぬといふことは、これはこれから起こる問題ですが、私としてはつくりたくありません。こういうことを申し上げておきます。

○田代富士男君 いままでもあつたかどうかという答弁を聞きそないましたのですけれども、その点はどうか。

○説明員(石田禮助君) 私は全然知りません、そういうことは。どうもまだ國鉄總裁として新しいものでございまして、古いことは存じません。どうぞこれはひとつあしからず御了承ください。

○田代富士男君 では國鉄のどなたかにひとつ。○説明員(井村義夫君) おそらくないんじやないかと思ひます。ただいま總裁が御両所に御了承を得てと申し上げましたけれども、私の考えといたしましては、本来がこれは講習室としてつくつてゐるわけにございまして、本来の目的に返さざる。同時に、しかしそれはかりでもいけな問題があると思ひます、そういう特定の人だけでなく

て、当然そこでお休み願うような方には全部そこでお休み願うという方向で改善をしていきたい。特に先生先ほどお話しの写真の揮毫などというのは、できるだけ早い機会にこれは撤去いたしましてほんとに公開というか、一般の人ができるだけ御利用願う。また同時に最初の目的の講習室ということで活用をはかっていきたい、このように考えております。

○田代富士男君 いま今村常務のお話を聞きました、これを一般にも公開できるように、できたものはしかたがないと総裁おっしゃいましたけれども、そのような前提でこれを行っていくということでありまして、総裁からも二度とこういうことは、総裁としてまだ新しいけれどもという御謙遜のことばでありますけれども、石田総裁になってから国鉄というものは改善されている面がずいぶん多いと思えます、今後こういうことのないようにいま総裁が申された点をひとつ後世までもずっと伝えられていきますように、ここでくさびを打ち込んでいただきたいと思うわけですが、この点総裁ひとついかがでございますでしょうか。

○説明員(石田總裁) これは私は少し極端な言い分かもしれませんが、一種の私は公私混濁だと思ふのです。こういうことをやるということは公私混濁ということにつきましては、私はもうむしろ極端過ぎるほどやましく言っているのではありません。私が去ったあとをどうこうという保障はできませんが、そういう精神は私は将来に残っていくんじやないかと考えております。

○田代富士男君 去ったあととはそうでしょうけれども、石田さんの名前のとおり石の重みを国鉄にひとつとどめ置いてください。

それで貴賓室の問題は、そのように改善するという国鉄の方針でございますから、時間もあまりございせんからその程度にいたしまして、もう一つこの問題が、田布施駅に貴賓室ができたということも常識的な判断から総裁おっしゃる公私混濁をはなはだしい、今後もうそういう問題はやっていかないということでございますからなんでしょう。

います、一万五千の町、言うならば、いまさっき佐藤さんの電話番号まで申し上げましたが、そういう一万五千の田布施駅の急行停車となりまして、急行停車と聞きますと荒船さんの問題がばかんと浮んでくるわけなんですけれども、急行停車の決定はどのように国鉄でおきめになるのか、その点の御説明をお願いしたいと思うのですが、その点お願いいたします。

○説明員(今村義夫君) 急行停車をどうやってきめるかというお話でございますが、急行停車の基準といたしましては、これは全国一律の基準を定めるといふことは、これは線区によりまして、あるいはその列車の性質によっていろいろございまして、非常に一律的にきめることは困難でございます。そこで特に主要幹線上の急行と、それから支線区の急行、あるいは長距離の急行と、都市間急行というふうな、列車の形態あるいは使命によつてそれぞれ違いがございまして、そういった、たとえば駅勢の人口なり、あるいは定期外のお客さんの数量、あるいは賃、用客が多いか、あるいは観光客が多いか、あるいは停車駅間の距離、それから列車の利用状況がどうかというふうな点を勘案しながら、私どもはやはりこれで商売をやっているわけでございますので、営業政策的にどういふところから急行をとめたら一番いいかという点から判断いたしまして、最も適当と思われるところにとめておる現状でございます。

○田代富士男君 いま営業政策的にどういふ点にとめたら一番効率的であるかという点を検討されて急行停車駅がきめられておる、そういうことでございまして、この前荒船元運輸大臣の、深谷駅に急行をとめなさいというところで議論になったときに、これは磯崎副総裁の急行停車決定の経過についての議事録を見ましたら、これは列車設定及び指定手続五条の中に特急、急行停車の決定は本社で行なう。時期的に大体十月一日のダイヤ改正時期に合わせて実施するというところで、手続の時期については五月下旬本社において列車の

主要駅発着時間の大綱案を地方管理局に指示して、そうして局はこれに基づいて支線接続、列車折り返し時間等を検討する。そうして七月の下旬に各管理局ごとのダイヤ編成を決定する。関係急行停車駅については未決定のままそのように管理局で決定する。そうして八月に本社において各駅について検討する。その際、十分地方の要望なり、各地方選出議員の意見を聞くこともあつたと、八月に。そうして八月の中旬に最終決定会議を開いて、八月の末に常務会において決定して、九月に発表の段階になる。まあこういうふうな答弁をされて、いま今村常務の営業政策的に効率的な点において急行停車駅を考へるという点でございまして、そうしますと、やはり営業政策的な面から考へるならば、この答弁の中にもあります、人口五万程度の駅は一応地方としても急行停車の要望があるし、決定も考へていく。そういう本社の方々のあらましの案が出てくるわけなんです。これで荒船元運輸大臣の当時に急行停車駅の候補として出たのが青森県の青森浦町、これは人口五万八千、それから埼玉県の熊谷市、これは人口五万七千、それから山梨県の石和駅、人口四万九百、岐阜県の春日井、これが五万一千、長野県の伊那八幡、これは特別でございまして、運輸上の特別の理由、スイッチバックの必要というふうな理由で、人口はこれは七千六百であります、運輸上の理由でそういう一時停車、長野県のはもう除外、特別ということなんです。大体人口五万ぐらいの都市に急行が停車する。ところが、岸さんが総理大臣になられて特別室ができただけでも、そうしたところが今度は弟であります佐藤さんが総理大臣になられた。そうすると、佐藤さんはどうされたかといへば、総理大臣になつたあとに急行がとまった、田布施に。だから地元では岸さんが貴賓室をつくって、佐藤さんが急行をとめたと、そういううわさがもつたら広がっているんです。佐藤さんが総理大臣になつたところが急行がとまった。そうしますと、たゞいまの営業政策的な問題点と、磯崎副総裁がこの

前、当委員会において答弁なさつていらつしやることを考へあわせていきますと、一万五千の田布施駅で急行をとめなかつたやらない理由があるかどうか、その点いかがでございますか。その点お願いしたいと思ふのですが。

○説明員(今村義夫君) 先ほど御説明申し上げましたように、急行停車駅は人口ももちろんこれは非常に大きなフアクターになると思ひます。しかし、いろいろ客の質、ないし優等客の利用される数が多いというふうなことからいたしまして、まあこの点はしかも長距離の急行でなくて、比較的短い急行でございまして、そういう点からとめても差しつかえないんじやないか、むしろとめることによつて優等旅客の利用者が多くなるといふ観点からとめた次第でございます。

○委員長(谷口慶吉君) ちょっと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。

○田代富士男君 いまの理由ですが、流動客が利用者が多い、そういうために急行停車駅を認めたいということですが、考へてみれば田布施駅を中心として、東のほうに六キロのところは柳井があります。これは昔から急行がとまっています。六キロです。一里半です。今度、西のほうへ行きますと、十三・五キロです。まあ少々の違いはありますが、約十三・五キロのところは光市があります。流動客の利用者が多いと言ふならば、普通、急行区間というものはどのぐらいになつてゐるか、まあちなみに山陽線を考へてみますと、山陽線に入つたとたんによつて急行はとまります。急行変じて鈍行となるというふうなことがありますが、だから岩国から下関まで約二百キロあります。この間に三十六の駅があります。その三十六の駅は、岩国、柳井、田布施、光、下松、徳山、防府、小郡、宇部、小野田、厚狭、下関の十二カ所です。そうしますと、二百キロのところ十二カ所の急行停車駅があります。これを平均しますと十七キロに一方平均、急行停車駅というこ

とになるわけなんです。そうするとこの十七キロ平均で一カ所ですが、田布施の場合は柳井に六キロのところですよ。流動客が多いと言いましたが、そういうところにどうしてとめなくちゃならないか。柳井に一里半ですよ。バスも通っています。流動客だったらバスで十分じゃないですか。田布施の人はほとんど買ひもの等は柳井が中心です。経済圏は柳井ですよ。田布施の町というのはたんぼのまん中ですよ。牛がもうと鳴いているようなた

んぼのまん中です。そこに流動客が多い、いまの説明はこの中に当たりません。経済圏は柳井中心になつてゐるんです。そうしますと、いまさっきの貴賓室の問題も了解を得なくちゃならぬというやうな総裁の御答弁でございましたが、今回の急行停車駅においても、佐藤さんが総理になつたあとにとまつたということは、無言の圧力によつてとまつたと言われてもこれはしかたがないじゃないかろうか。だから地元ではいまさっき、岸さんが貴賓室をつくつて、佐藤さんが急行をとめはつた、そういうもつぱらのうわさがあるわけなんです。こういう裏づけがなされてゐるわけなんです。まあこういうところに、六キロぐらいのところにとめるということとは考えられません。どう考へてゐるか。正確には六・二キロです。東京から計算しますと、田布施まで九百七十五・五です。柳井までが九百六十九・三です、正確に申しますと。こんなところは考えられないことじゃないかと思うのです。だからこれは佐藤さんが総理大臣になつたためにやつたのか、あるいは国鉄側としてどうしてもとめなくちゃならないとしてやつたのか。もしも国鉄側がやつたとするならば特定な地域だけに過剰サービスと思われてもこれはしかたがないじゃないかと思うのです。そういう点はいろいろかがでございましょうか。また、もう一つ言いたいことは、地元から急行をとめてもらいたいという当時陳情があつたのかどうか。この点もひとつ明確にお願いしたいと思うのです。

○説明員(今村義夫) おことばでございます。

れども、田布施駅に急行が停車いたしましたのは三十五年六月から逐次とまっていまいまして、三十八年十月までで四本とまっているわけでございます。したがっていただいまの佐藤さんが総理になられてからというのでは少し時期的に私は違ふのじゃないかというふうに考えます。それからこの停車のときにはもちろん地元から非常な陳情がございまして、そのうちでまあ一本ずつとめていったというような状態に相なっております。

○田代富士男君 陳情があつたということですが、他の駅に急行をとめる地元の陳情と違ひまして、私の調べた範囲内ではこれという大きい陳情はあつておりません。それは国鉄は陳情があつた、あつたというならばそれは認めなくちゃならないでしょうが、私の調べた範囲では強力なる急行停車ということは陳情はなされておりません。他の駅に急行停車をするための熱意と田布施の場合とはずいぶんの違いがあります。そういうところにもとめるというならば、人口、流動客が多いために、また効率的な面にとめるというならば、私は大阪でありますが、大阪市のすぐ隣の衛星都市に堺市というところがあります。現在人口五十万近くなつております。田布施の何倍ですか、一万五千の人口です。この駅にも阪和線が通つております。ここには急行が停車してないのです。田布施町と問題にならないくらい大きい衛星都市です。ここは地元から急行停車をしてくれ、特急停車をしてくれと強力な要望があつた。ところが田布施のように強力なる要望がないところは六・二キロのところでも急行停車を許可し、要望が強いし、人口五十万近い堺市には急行、特急が停車しないということとは不合理じゃないかと思うのです。が、この点いかがでございますか。

○説明員(今村義夫君) 田布施の問題は、先ほど申しましたようにいろいろな事情から——もちろん私も地元の陳情も受けたことははっきり覚えておりますけれども、まあそういう状況でございますが、お話の堺市は、おっしゃるとおり非常に異常な人口も大きな都市でございますし、われわれのは

うからいきましても、急行停車すべきところだというふうには考えております。ただこの阪和線につきましては列車が非常に、電車区間でございまして、非常に多く入っておりますので技術的にかなり問題がある。急行列車がとまることによつて、かなりほかの列車をいためるという問題がございまして、まだベンディングになつてゐるわけでございますが、もう一つ、それからホームの問題その他がはたして急行をとめられるかどうかということについても問題があると思ひますが、そういう技術的な問題が解決されればとめることも十分可能だというふうに考えますので、これは十分今後検討してまいりたいというふうに考える次第でございます。

○田代富士男 じゃあいま技術的な問題だと、また、列車密度が高いからということでございますし、そういう技術的な問題あるいはホームの問題等が改善されればとめてよろしいと。それであるならば、ああいう田布施駅の貴賓室等は、そういう無用の長物等はやめて、営業政策を表に出しておる国鉄であるならば、そのホームの改築をやる金額と、駅舎のだれも使わない貴賓室をつくるその金とイコールしたならばどちらが効率的であるか、私はここを訴えたいのです。また、人口、技術的にもむずかしい、それはわからないわけではありませんが、川崎駅にも急行をとめてもらいたいという要望がありまして、これは列車は311M、317Mの急行が止まるようになっていて。この京浜間の列車のダイヤというのはたいへんなダイヤなんです。それでも技術的に検討してとめていくわけです。それならば堺にとめられないわけではないわけです。そういう田布施駅に、そういう一万五千の町にとめる、こういうところにとめるということは、いまさつき佐藤総理の総理就任と何ら関係がないといわれても、そういう視点だけから見えていきますと何ですが、全般的に大きな立派な立派から見るならば見られてもしかたがないと思えます。そういう点について荒船さんの場合にも、荒船さんが言ったから深谷駅に急行はとめなかった

と。それは荒船さんが申される。申されないので別
としまして、深谷駅に急行をとめるようになって
しておりますと、このようにこの議事録に書いて
あります。この議事録読んで見ますと、磯崎さん
が当時答えていらつしやいます。それでなおかつ
荒船さんは責任をとりまして運輸大臣の席を立つ
ております。まして、佐藤さんが、今言うとおり
に自分の写真、岸さんの兄弟の写真が掲げられ
て、そこに自分の揮毫の額まであげておいて、そ

うして急行停車させないと申されるけれども、荒船さんの場合でもしてないんでしよう。しかし、事実において六・二キロの経済圏が柳井にある。にもかかわらず、六・二キロのところにとめさせて何も知らない。荒船さんは責任をとってやめた、佐藤総理はそれは自分の以前の問題だ、こういう問題で済まされなと思うんですが、この点はどうなんですか。だから地元においては、岸さんが駅舎を建てて佐藤さんが急行をとめたと言っておりまうけれども、この点について地元の人に対して国鉄はどういう弁明をされますか。地元の人はその思い込んでいる。われわれはそれを納得できないんです。その点をひとつお願いしたいと思います。

○説明員(今村義夫君) 私ども急行停車の問題につきましましては、もちろん第一義的には地元からの要望があるということがきつかけになって検討するわけでございますが、したがって、この点で田布施の問題につきましましては地元からの要望があつて検討した結果、国鉄としても営業的に見ても十分認める価値があるということとでめたわけでございまして、佐藤さんの問題とは私は全然関係ないというふうに考えるわけでございます。

○田代富士男君 まあ関係がないと言っていますけれども、地元の声は天の声です。そういうふうに私は急行停車の問題だけだったらそうかわからぬと思いますが、貴賓室の問題もあります。私はこの問題につきましましては運輸当局としてはそういうことはない。荒船元運輸大臣のときにもそう

でなかったと言ったんですけれども、大衆がどう見るかです。ここで私が質問しておりますが、ここでそういうことはありませんと。しかし、大衆がどう思うか。李下に冠を正さずということがありませうけれども、やはりこういう点は佐藤さんが運輸関係出身者であるならば、だれよりもよくわかっておることなんです。六・二キロの近くに急行をとめてよい。これが全部運輸畑以外の総理大臣であつたら別です。運輸畑出身の佐藤総理であります。だからそういうものでないといひますが、荒船さんのときと同じであります。荒船さんは責任をとつてやめた。佐藤さんのほうにもそういう責任を私とはるべきじゃないかと思ひます。まあしかしそれとてないというならば、これは国民大衆がどう見るか。私は国民大衆の皆さんにこのことははっきりと見ていただきたいと思ひます。だから、委員長から時間もないからという事で、次の問題がありますから次に進みますが、貴賓室の問題といひ、急行停車の問題といひ、一万五千の町にこういうことがあつてよいかどうか。これこそ良識において判断すればはつきりすることじゃないかと思ひますが、この点、総裁いかがでございますようか、急行停車の問題につきまします。

○説明員(石田禮助君) 私はこまかい問題については全然存じませんが、しかし今後こういう問題がありましたときには、私はあなたの御趣旨に対しては大体賛成いたします。そのつもりでいたしたいと存じます。

○田代富士男君 総裁がそう申されましたから、これ以上のごときは申し上げませんが、その趣旨に沿つて今後運輸行政に携わつていただきたいと思ひます。要望しておきたいと思ひます。

次に、最初に申しておきました第三番目の問題ですが、赤字線に対する問題であります。御承知のとおり膨大な赤字をかかえた国鉄の財政をどう解決するかというところで種々御検討努力されておられる点も私もいたします。その一つの問題として取り上げられるものが赤字路線の問題じゃ

ないかと思ひます。この赤字路線の問題に対してはどのように取り組んでいらつしやるか、概況をまず御説明をお願いしたいと思ひます。

○説明員(石田禮助君) 赤字線にも幹線の赤字線というやつと、それからローカルな赤字線というのがあります。幹線の赤字につきましても、これは損が、いま損になつてゐる、あるいは将来この損が大きくなるというやうなことがありましても、これはやはり国鉄としては努力してやらにやならぬものだといふやうに考へております。しかし、このローカル線でありましても、これは線にもよりけりでありましても、大体の傾向としては収入というものはふえぬ、大体においてむしろ減るやうなものもある。しかも経費というものは人件費の増といふものを根幹といたしましてふえるので、差し引き勘定においてこのローカルの赤字線といふものの合計は私は今後ともふえこそすれ減ることはないと思ひます。それで現にこの赤字路線による損といふものが四十一年においては千四百四十五億です。このうちでとにかく直接費だけをカバリーできない線といふものが二千キロでありまして、それによる損といふものは約百五十億あります。それで問題はこの直接費をカバリーできないもの、これがまあ問題になるんであります。この点につきましてもはつきりしたやうなマイナスイメージが年々ふえるという傾向にかんがみ、ことに国鉄のほうのこの赤字線の場合においても、昔国鉄が輸送を独占しておつたときと比べて、いまやもう四面敵だといふことで、収入の増はありますが、その増たるやきわめて勢いが薄い。そこへもつてきて経費といふものはえらい勢いでふえつてゐるというところで、赤字線といふものに對しても相当にこれはもう一生懸命やらなければならぬと考へてあります。から、その上に赤字線といふもののローカル線の損が増大するといふことになると、国鉄としては大問題である。これはどうしたらいいかといふこととていま国鉄の委員会等をつくりまして、その点

検討しておるんでありますが、その結果にかんがみ今後どうするかといふことを考へまして、どうせこれは国会に出さなければならぬと存じます。が、そのときに提出して御検討をお願いしたいと存じます。

○田代富士男君 いま総裁が申されたのとおり、赤字線の増加が国鉄には大問題であるといひまの結論でございますが、私も同感でございます。それにつれて新線の鉄道敷設の問題等も検討されております。これはもうやつていかなくちゃならない問題は多々あります。新幹線の問題も含めまして。そういうわけで新線の鉄道敷設の基準といふものはどうなつてゐるか。その点も最初にお伺ひしておきたいと思ひます。

○説明員(石田禮助君) お尋ねしますが、新線といふのは、新線建設公団でやつてゐるやつですね。

○田代富士男君 そうそう。

○説明員(石田禮助君) これはいわゆる御承知のとおり、鉄道審議会できめるのでありまして、国鉄としては意見を述べざる機会はあると存じます。が、ただそれは陪食でありまして何ら力がない。結局われわれは、鉄道審議会が決定したものに對して新線建設公団がつくる、できたならば国鉄がそれを引き取つて経営する、こういうやうなことができないといふのが真情でございます。

○田代富士男君 そのことについては後ほどお聞きするといひまして、まあいま田布施駅の問題がございまして、山口の問題が出てまいりましたから山口県の赤字路線の問題を取り上げたいと思ひます。

御承知のとおりに岩日線というのがあります。山陽線の岩国市から島根県の日原ですが、日原町に至るところの岩日線でございますが、これは岩日南線と岩日北線と二つに分れておりますが時間もないやうでございますが、簡単に岩日線の当初から今日までの概略を述べたいのであります。時間がありませんから簡単にけつこうで

す。

○説明員(今村義夫君) 岩日線は、昭和三十五年の十一月に岩国―河山間が開業し河山―錦町間が三十八年の十月一日に開業になつております。目下錦町―日原間が着工中でございますが、この経営成績を見ますと、これは古いほうのあれはちよつと資料持ち合わせませんが、三十九年度の営業係数で申し上げますと、六六〇、それから四十年で七三五といふやうに、きわめて採算の悪い線区でございます。

○田代富士男君 いま営業係数でも説明されたとおりに採算の悪い線で、岩日南線の場合はいま話がありましたとおりに、岩国―河山間で三十三・五キロではないかと思ひますが、まあこままで、岩日南線の三十八・三キロですね。この内容を見ますと、鉄橋が百二十六カ所です。三十八・三キロのうちに、トンネルが二十四カ所、駅が九つあります。九つの駅のうち六カ所が無人駅です。だから三十八・三キロの全長のうち四分の一が橋だとかトンネルです。こういう概況になつてゐるわけですから。そして国鉄の当初この問題に對しては、赤字覚悟の四〇六だと、営業係数は四〇六、その目標で進んだと思ひます。三十九年には六六〇といひ、まことに営業係数が悪い。四十年には七三五。この営業係数を国鉄全線で見ても、昭和三十九年には六六〇で赤字線の第七位になつております。第一位が柚木線から始まりまして、赤字のベストテンのうちの第七位です。そうして四十年には、いま申されましたとおり七三五といひ、岩日線は第六位に一階級上昇いたしました。これはいいほうの上昇じゃないのです。毎年、毎年と上昇し、当初の四〇六の営業係数を上回るやうな状態になつてきてゐるわけですから。でもそのやうな新線路線を敷いた目的といふものは那邊にあるか。私はこの前のこの委員会におきまして官守線の問題と湖西線の問題を取り上げたときに、こういう新線建設はどういう目的でやるのかといふことを私が尋ねたときに、まあそのときの答弁は、地域開発のためであるとか公共的

な目的であるとか、公共的

な目的であるとか、公共的

な目的であるとか、公共的

な目的であるとか、公共的

な目的であるとか、公共的

な目的であるとか、公共的

な目的であるとか、公共的

な目的を含んだ上にそういう問題を取り上げるといふ答弁がなされましたが、この岩日線そのものに対してはどうしても敷かなければならぬという点であったかどうか。――時間があれば聞いておきたいと思うのですが、委員長が時間がないとおっしゃるから私の一方的な話になります。岩日線を敷かなくても、すでに国鉄のバス路線が岩国から原を通りまして益田まで走っております。それ以外に、石見交通ですかね、石見交通岩国市営バス、そういうバス路線が一日に何十往復しておるわけです。それになおかつこのように七三五というように、百円の収益をあげるために七百三十五円の赤字を出さなくちゃならないというように、こういう路線をあえてつくらないくつちやならなかったかという問題です。ここに問題があります。まして、昭和三十五年度かと思いますが、これは三十五年のあなただの資料によりますと、特別運賃の制定を命じております。その三十五年に改正した次の各線について、非採算制を理由にして特別運賃は、旅客で最高七・五割増し、貨物が最高四・五割増し制定したと、そして三十六年四月の運賃改定に際して、同年五月二十日付をもって廃止した指宿線、能登線、岩日線、越美北線、これだけあがっておる。このようになことをしてまでも通さなければならぬのかと、私はその点を伺いたいです。それでこの点についても私はいまさっきの田布施駅の貴賓室の問題といい、急行停車駅といい、佐藤さんや岸さんの圧力があつたのじゃなからうか、まあそのように申してきたのですが、この点につきましても、ここに雑誌が出ております。この雑誌にこのように載っております。「大臣が停めた駅、曲げた線、全国一覽表」という雑誌があります。この雑誌を読んでみますと、この岩日線がどのようになっているかということが概略書いてあります。「佐藤総理が吉田内閣の官房長官時代に手をつけたとの噂があり、建設大臣当時に着工した岩日線など、政治家と鉄道とのクサレ線は、あげたらキリがない。

しかも、こうしたローカル線は、大半が赤字路線になる」このように書いてあります。その岩日線のことを「路線は岩国付近の川西駅から河山駅まで二十七・九キロ。二十五億円の巨費をかけて、三十五年十一月に開通した。周辺のみるべき産業は、終点の河上に硫黄鉄を産出している日本鉱業河山営業所があるほかは、錦川ぞいに人家もまばらな地域ばかり」ところが、これは国鉄のバス、石見交通、防長、岩国市営のバスが一日約百往復もしており、こんなところに、「なんで、サルが出発するようなどころに二十五億もかけて赤字をふやすんだ」これは国鉄の当時の総務課長さんでありましたか。こういうことを、本音を吐いてしまった。それで国鉄の最高幹部におこられた、そういう事実がございしますが、このような、まあ収入の四倍あるいは六倍、七倍とかかるような、そういうところをやらなくちゃならなかったと、まあ無人駅を多くつくり、乗務員、保安要員を含めて総職員を少なくしたというようなこともありましたけれども、こういうところはどうしてやらなければならなかったか。そのことに対して、「しかし、山口県は岸、佐藤という大モノの地盤であるばかりでなく元運輸相・重宗雄三参院議員の地元でもある。重宗氏は、地元の岩国にかけたとき、「赤字、赤字といわれているが、この線は大事なんだ」といって推進させた」というのです。いま言うように「これがまさに『政治路線』といわれるゆえんである。」このように書いてある。これに一覽表が書いてあります。この赤字路線の政治家と鉄道の一覽表がここに書いてあると思ひます。まあなくなつたお方はさておきまして、敬称略しますが、佐藤榮作、現総理、吉田内閣の官房長官時代に地元山口県の岩日線新設に尽力。田中角栄、現幹事長、選挙区新潟県の只見線の新設に尽力した。石井光次郎、現法務相、法務大臣ですね、選挙区福岡県の矢部線にデューセルを乗り込ませた。橋本登美三郎、現建設相、――これはこの当時の雑誌です、そのまます。選挙

区茨城県に鹿島線をつくらせ、銅像が建った。綾部健太郎、元運輸相、選挙区大分県の日豊線の復々線化に力を運した。益谷秀次、元衆議院議長、選挙区石川県に能登線、これは益谷線との異名があり、新設に協力した。中村寅太、元運輸相、選挙区福岡県で国鉄長距離バス新設を申請した。中村三之丞、元運輸相、選挙区京都府で鉄道高架線の建設を申請した。斎藤寅、元運輸相、選挙区三重県に新線設置を計画した。永野護、元運輸相、大臣就任十日後に伊豆急行の新設申請を認可した。瀬戸山三男、元建設相、九州縦貫道路を選挙区宮崎県のとこで曲げさせた。こう載っているわけですが、これがいわゆる政治路線である。そしてここにあげられた代表的な線がどのような営業係数になっているかというと、能登線が三二四で線は一億四千万円の赤字。只見線が三三九、久大本線が一一一、矢部線が二二九です。このような営業係数の高いこういう線になっている一環としてこの岩日線もそういうふうになつてしまつたかと思ひますが、どうしてもこれは改良すべきであると思ひますが、この点はいかがでございしますか。この点はいまはもういまさきの貴賓室と同じように、できたものはしかたがないと申された、まだ改良すべき点があるのじゃないかと思ひますが、この点はいかがでございしますか。

○説明員(石田謙助君) さつきも申し上げましたように、新線を建設するかどうかということは、これは国鉄の意思ではないかんとすることができません。鉄道審議会で決定することでありまして、いまはこれは新線建設公団がやるのでありますが、昔はこれは鉄道にその命令が来る。われわれとしては唯々としてその命令に服して建設する、こういうことになつていたのであります。が、すでにこのでさき上がったものであります。が、これはさつき申し上げましたように、大体においてこのローカル線というものは収入はふえてもきわめてわずかだ。大部分というものは減るものも出てくる。しかも経費というものはこれはえらい勢いでふえていく、差し引き勘定をして赤字というものはますます増大をしていく。これは、国鉄は独立採算の立場からして、その他国鉄経営の大方針である能率的に経営するといふ点から見まして、この赤字というものをできるだけひきと少なくしなければならぬ、こういうことでいま着々とつてきていますのであります。それでこの根本の問題にやつてしまつて、さつき申し上げたような赤字線の委員会というものがございまして、その決定を待つて御審議を願うということになると思ひますが、それまでのわれわれの方策といつたしましては、できるだけ赤字を少なくするにほどうしたらいいかというところであります。が、その一番の問題は――何といつたつて、この赤字の一番大きなフクターというものは経費だ。経費といふことになるやうな人件費、そしてこの人件費といふものを減らすにはどうしたらいいかといふことで、あるいは無人駅にするとか、あるいは、自動信号機を設置しまして、中央――いわゆるCTCといふやつであります。が、あれによつて人間をできるだけ減らす、こういうようなことに最善の努力をいたしておる次第であります。根本問題は、さつき申したような委員会の決定を待つて、できるだけ早く検討いたしまして御審議をお願いしたい、こういうふうに思ふ次第であります。

○田代富士男君 もう時間だという通告が来ておりますが、もっと聞きたい、いろいろあります。が、それで一つの例ですが、このように七三五といふような営業係数が出ておりますが、これを改善するために努力をしていかなきゃならぬ。それで赤字線の改善のためにいふわけで、国鉄側は努力されまして、線区の素質について国鉄が分類されたのが六通りあると思ひます。一つは基幹線及び準基幹線、これが一つ。二番目は培養線、三番目には大都市近郊通勤線、四番目は地方交通線、こゝまでは何とか国鉄の、国鉄全体の営業係数は、四十一年度は一〇六になつております。これでカバーできる。問題の赤字線は第五番

目の地方通動線、六番目の純ローカル線、これが先日磯崎副総裁が大蔵省からこの赤字を何とかやれと言われまして、六千キロの赤字路線を一応検討する、廃止する、六千キロを廃止すると。その対象に当たるのが五番目の地方通動線と純ローカル線。これがそれに当たるのじゃないかと思われまふ。そうなりまふと、岩日線の問題、いまの問題を出しますと、ほとんど利用客は通勤客だけなんです。もうほとんどの地元の人々はバスを利用してあります。そういうところが五番、六番の対象の中に入っている。岩日線であるならば、一応整理あるいはそれに見返るものを考えなくちゃならないし、それで国鉄は、赤字路線を改革するためというわけで、テストケースとしておやりになりました白棚線——白棚線ですね、福島県、それから坂本線、これは奈良県、それから柳ヶ瀬線、これは滋賀県——福井県、それから杉津線、これは福井県、四つの線が、いまだ軌道で走っているわけですがこれをバスにかえた結果どのようになったか。——これの間に省略しまして、営業係数だけを引きますと、バスに転向したために白棚線は一二五という営業係数が出てあります。これが軌道で従来どおりやっていたならば二八六という営業係数になっていた。約半分以上に下がっております。バスになったために、坂本線は営業係数がこれはちょっといろいろ異なるありますが、従来どおりやっていたならば、バスになったために八八という営業係数が出てあります。杉津線は、もしもこれが従来どおりだったならば一三二四という営業係数、バスになったために三五七という営業係数、柳ヶ瀬線、これは従来どおりでやっていたならば七五四、それがバスにかわったために二八二ということが出てあります。だからこの数字でいきますと、当初四〇四の営業係数じゃなからうかと見ていた、それが七三五という営業係数が出てくるならば、バス路線が、バスが通っているのですから、何らかの形で手を打つならば七三五の営業係数を好転させることができるのじゃないかと思うのです。これは問題点の一つでござい

ます。にもかわらず、今度は、山口県の錦町からいよいよ山陰の日原町へ結ぶところの岩日北線の起工式が、昨年の十二月に行なわれております。もうこれは地域開発等も必要がないのです。バス路線が走っているのです。それで、七三五、これだけの営業係数を好転するには、一方では軌道からバスに転向して、このように赤字解消いたしました、一方では赤字覚悟の上に、国鉄バスが走っているにもかかわらずそれをやらなくちゃならない、こういうところに国鉄側としては自己相違があると思うのですが、この点はいかがですか。この点ひとつ総裁からお聞きしたいと思うのです。

○説明員(石田禮助君) 御承知のとおり、赤字線

というものをとくと、それを、とてもこれはもう将来見込みがなく、また実際においてバスというものに代用できるものに対しては、鉄道を取っ払ってそのまゝいくわけにはいかぬ。すでに地方の人たちというものはこれを利用しているのですから、やっぱこれにかわるものでなければならぬ、かわって経済的なものでなければならぬ。こういうわけで例の白棚線というものは進んできたわけなんです、これを今後どうするかというところにつきましては、さつき申し上げたように、赤字線の特別委員会というものがあつたからして、その結論を見て、できるだけ早い機会において結論を出して御審議を願う、こういうことにしたいと存じております。

○委員長(谷口慶吉君) ちょっと速記をとめてください。

〔速記中止〕

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。

○田代富士男君 どうも再三のあれでございませうからやめますが、いまのあれじゃちょっと私は納得できないのです。その点もうちょっと詳しく御答弁願えないでしょうか。じゃ、国鉄どのお方でもけっこうです。

○説明員(石田禮助君) いまの御質問のポイント

にその上にまた継続的にやる、こういうふうなことで、私は国鉄の立場から言えればやりたくない。しかし、どうも鉄道の審議会の決議が、よいいかぬということでは、はなはだいやいやながらやるといふことでありまして、われわれは進んでやっておるのではないというところはひとつ御了承願いたいと思ひます。

○田代富士男君 いまの国鉄の立場からやりたくない、——もうすぐ終わります。やりたくないことも私もそのとおりではないかと思うのです。そこで、まあ結局建設審議会なるもののその圧力に屈しては、石田さんの一徹が死んでしまふと思うのです。そこで、発言権がないといまさき申されたのですけれども、そういう審議会自身の中に問題があるのではないかと思うわけなのです。だから、まあこれはやはり鉄道線を敷くということになりますとたいへんですけれども、まあ、そこで、この起工式が行なわれたときの様子を調べてみましたが、昨年十二月十九日に起工式が行なわれて、関係者はずいぶん気を使つたらしいのですが、山口県側では、午前八時三十分から第一回のくわ入れ式が行なわれ、そして、おかしいことにくわ入れ式の場所と起工式の場所が全然別個で行なわれたのです。起工式の祝賀会がとんでもない益田市のほうで行なわれております。それでくわ入れ式のときには当委員会の委員長代理で江藤さんが委員長代理としてくわ入れ式に雨の降る中を参加されまして、まあそうして、今度は祝賀会の会場には大橋元運輸大臣、それから細田衆議院議員が参加されまして、三人とも口をそろえて今後とも全線開通に努力をします、このように申されたわけなのです。まして大橋運輸大臣は益田市のほうに着まして、そういう会合にはついでに着まして大張り切りで、運輸大臣として赤字路線を解消いたしますと、何とかしなきゃならないと現職大臣のときにはそのように言っていた人が、赤字は覚悟でいま言いますように四つの路線、白棚、坂本、杉津、柳ヶ瀬をやつたのは、このように

にその上にまた継続的にやる、こういうふうなことで、私は国鉄の立場から言えればやりたくない。しかし、どうも鉄道の審議会の決議が、よいいかぬということでは、はなはだいやいやながらやるといふことでありまして、われわれは進んでやっておるのではないというところはひとつ御了承願いたいと思ひます。

○田代富士男君 いまの国鉄の立場からやりたくない、——もうすぐ終わります。やりたくないことも私もそのとおりではないかと思うのです。そこで、まあ結局建設審議会なるもののその圧力に屈しては、石田さんの一徹が死んでしまふと思うのです。そこで、発言権がないといまさき申されたのですけれども、そういう審議会自身の中に問題があるのではないかと思うわけなのです。だから、まあこれはやはり鉄道線を敷くということになりますとたいへんですけれども、まあ、そこで、この起工式が行なわれたときの様子を調べてみましたが、昨年十二月十九日に起工式が行なわれて、関係者はずいぶん気を使つたらしいのですが、山口県側では、午前八時三十分から第一回のくわ入れ式が行なわれ、そして、おかしいことにくわ入れ式の場所と起工式の場所が全然別個で行なわれたのです。起工式の祝賀会がとんでもない益田市のほうで行なわれております。それでくわ入れ式のときには当委員会の委員長代理で江藤さんが委員長代理としてくわ入れ式に雨の降る中を参加されまして、まあそうして、今度は祝賀会の会場には大橋元運輸大臣、それから細田衆議院議員が参加されまして、三人とも口をそろえて今後とも全線開通に努力をします、このように申されたわけなのです。まして大橋運輸大臣は益田市のほうに着まして、そういう会合にはついでに着まして大張り切りで、運輸大臣として赤字路線を解消いたしますと、何とかしなきゃならないと現職大臣のときにはそのように言っていた人が、赤字は覚悟でいま言いますように四つの路線、白棚、坂本、杉津、柳ヶ瀬をやつたのは、このように

にその上にまた継続的にやる、こういうふうなことで、私は国鉄の立場から言えればやりたくない。しかし、どうも鉄道の審議会の決議が、よいいかぬということでは、はなはだいやいやながらやるといふことでありまして、われわれは進んでやっておるのではないというところはひとつ御了承願いたいと思ひます。

営業係数もよくなっているわけなのです。そのようなケースもあるということを言っているわけなのです。大橋さんなんかは一番先に参加している。これがいまさき議員数と言ひ、いまこの雑誌に出ております佐藤さんの官房長官が当時準備をして建設大臣になった当日岩日線がかつたとかいふことが出てありますが、佐藤さんも山口県の出身である。もちろん岸さんもいま出ておりましたとおり。重宗さんもそのとおり、江藤さんもくわ入れ式に行つたところ、島根県大橋さん、それから細田さん、こういう、竹下官房副長官等の名前も見られるわけなんですけれども、そういうふうにしてやられたならばこれは一体どうなるか。これだけの巨費を投じて赤字赤字とやっているのですけれども、そういう場合に現在国鉄がやっていらつしやるのは現行法の鉄道施設法に基づいたその当時の考えでなくて現在の時点であるならば、一部考え方を變えていく時点になっているんじゃないかと思ひます。時間がないと委員長もおっしゃいますから、鉄道施設法に対する改良あるいは検討を加える余地があるかないかというところを最後にお聞きしたいと思ひます、総まとめにいたします。

○説明員(石田禮助君) これは再三申し上げますように、法律でできることでありまして、これを是正するということは国鉄総裁としてもいかにとすることができない。ひとつこれは法律改正ということに御努力くださるということのほかに私は解決の道はないと思ひます。ことにいまの岩日線のほうの継続線というものは新線建設のことでありまして、国鉄としてはきわめて間接の間接であります。どうぞその点は御了承を願ひたいと思ひます。私もがんこ一徹、がんこ一徹と言われまふが、がんこであるうがなからうが、そういうことですから御了承を願ひたいと思ひます。

○田代富士男君 わかりました。これで終わります。次回はこの問題につきましては建設審議会のメンバーを呼びまして再度連続してやりたいと思ひます。

いますから、いまさつき岩日線はやりたくない
と、国鉄総裁としては。その意見に私も同感です
から、それで赤字の問題に対して今後とも努力し
てもらいたいと思います。その点要望いたしてお
きまして、時間ありませんからこれで終わります。
す。

○委員長(谷口慶吉君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(谷口慶吉君) 速記をつけて。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時五十分散会