

第六十一回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第 八 号

昭和四十四年三月四日(火曜日)

午後零時三十七分開議

出席委員

委員長 砂原 格君

理事 阿部 喜元君

理事 徳安 實藏君

理事 細田 吉藏君

理事 野間千代三君

加藤 六月君

菅 太郎君

中川 一郎君

福井 勇君

板川 正吾君

内藤 良平君

米田 東吾君

沖本 泰幸君

出席國務大臣

運輸 大臣 原田 憲君

出席政府委員

運輸政務次官 村山 達雄君

運輸省鉄道監督 町田 直君

委員外の出席者

日本国有鉄道總裁 石田 禮助君

日本国有鉄道副總裁 磯崎 勲君

日本国有鉄道副總裁 磯崎 勲君

本日開議に付した案件

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇号)

日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案(内閣提出第一一号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

○砂原委員長 これより会議を開きます。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案、日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案及び日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案を一括議題とし、審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。

中川一郎君。

○中川(一)委員 今国会における重要法案の一つとしてのたまたま提案になりました国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案並びに日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案でありますが、国民が非常に関心を持っておられることは、繰り返して申し上げるまでもないわけでありまして、このように、物価については政府は公共料金は一切上げないんだという中に、国鉄だけは例外として認めなければならぬということでありまして、

そこで、まず国民が知りたいのは、なぜこういった赤字ができたのか、この点をお尋ねをいたしたいと思ふわけでありまして、

○原田國務大臣 国鉄財政悪化の原因はいろいろ多岐にわたりますが、おもなるものといつては、まず第一に、収入面におきまして、輸送構造の変化に伴う国鉄シェアの低下、すなわち過去の投資不足、近代化の立ちおくれによる競争力の低下等によりまして運輸収入が伸び悩んでおるといふことがあげられるわけでございます。次に、経費の面では、人件費は毎年大幅に増加しております。また、第三次長期計画による投資額の増大に伴いまして、この利子負担の増加等の資本経費の大幅な増高をあげることができると思ふます。

○中川(一)委員 その点について、国鉄總裁としての御答弁をこの機会に承っておきます。

○石田説明員 国鉄の問題につきましましては、ただいま運輸大臣が答弁されたことに私は全く同感であります。

「委員長、定数がない」、「あるある」と呼び、その他発言する者あり」

○砂原委員長 お静かに願います。

中川一郎君。(発言する者あり)中川一郎君——中川一郎君。

○中川(一)委員 大臣御多忙でございますので、簡潔に要点だけお尋ねしたいと思ふます。

その第二点は、今度の再建整備計画でもって、ことしの予算が赤字の利子補給という形で予算の上にあられておられますが、この程度のものでは国鉄の再建ができないのではないか、もつと本腰を入れなければ政府のほうでもないけないのではないかと思ふますが、今後の決意について、大臣の率直な御意見を明らかにしていただきたいと思ふます。

○原田國務大臣 国鉄の財政再建方策の基本的な考え方について御質問がございましたが、国鉄財政再建は、国鉄財政再建推進会議の意見書にも指摘されておりますとおり、経営破綻という当面の緊急事態を回避しつつ、あわせて、将来の総合的交通体系において、その役割を十二分に発揮し得る近代的经营体制の確立を可能ならしめるものでなければならぬと考えております。このための施策は、国鉄みずからの徹底した合理化、近代化、政府及び地方公共団体の財政措置並びに運賃改定等による国民の理解と協力を三つの柱とする総合的、抜本的なものでなければならぬと思ふております。

○中川(一)委員 その辺はもう少し後ほど局長から詰めていただきたいと思いますので、この機会に、大事なことだけ飛んで質問をいたしますが、新幹線は一体どういった構想で今後進められるのか、いままでできております新幹線は非常に好評であります。できるならば、九州の端から北は北海道まで新幹線構想を持っていたいただきたいと思います。

わけでありまして、この点についての現在持っておられる運輸省の見通しあるいは計画等、聞かされる範囲内でけっこうであります。大臣の明快な回答を、前向きな御答弁をお願いしたいと思ふわけでありまして、

○原田國務大臣 今後の国土開発を進めていく上におきまして、交通、通信の新しいネットワークの整備はきわめて重大でございますが、特に、七大中核都市を結ぶルートを中心として日本列島の新骨格を形成することが必要でございます。

鉄道につきましては、今後の都市間旅客輸送の増大に対処し、かつ、都市間の時間、距離を飛躍的に短縮するための最高速度、時速二百五十キロメートルの新幹線鉄道を順次整備することによって、最も効率的かつ斬新な交通体系を実現させることといたしたいと思ふます。

なお、その具体的な路線延長等につきまして、目下慎重に検討中でございます。

○中川(一)委員 慎重に御検討、けっこうであります。もう少し具体的に、たとえば青森ぐらゐまでは何年ぐらゐかかるとか、あるいは北海道の端まではどれぐらゐかかるとか、検討中でありまして、計画としての御発言はいただけないことは承知でございますが、見通しとしてはどんな腹づもりであるか、その点をお聞かせいただきたいと思います。

○原田國務大臣 これは全国の総合開発計画の中の構想ということについて考えていかなければならぬと思ふますが、北海道、九州における新幹線の建設について、全国新幹線網の整備計画の中で今後慎重に検討して、いま申し上げましたようにその構想を樹立することといたしたいと思ふます。札幌より東京に至る路線及び山陽を経て九州に至る路線は、日本列島の新骨格を形成するものとして、早急に整備すべきものと思ふます。

○中川(一)委員 早急でまことにけつこうですが、早急とは、大体五年計画か十年か十五、六年か、その辺の年数を、もし明らかにすることができたらならばお願いしたいと存じます。

○町田政府委員 ただいま大臣からお答え申し上げましたように、現在の新国土総合開発計画は昭和六十年を目標にしておるわけでございます。その中におきましてできるだけ早く、こういふことで、計画中でございますので具体的な内容については、いまのところはまだはっきり申し上げられない段階でございます。

○中川(一)委員 大臣には最後の質問となりますが、青函隧道の見通しといいますが、この間水害もあったようですが、これはどのような調査が進められ、どういふ見通しであるか、この点もこの機会にお伺いしておきます。

○原田国務大臣 青函隧道は現在調査坑掘さくの間でございまして。本トンネルの完成時期はまだ未定でございます。また、先ほど来申し上げております新幹線鉄道の北海道延長について、全国新幹線網の一環として今後検討すべき問題でございますが、本トンネルの計画にあたっては、将来新幹線鉄道を通すことができるよう配慮するのが当然であると考えております。

○中川(一)委員 そういった点も少々あとで御質問いたしたいと思いますが、大臣はここでひとつお引き取りをいただいで、次に移りたいと存じます。

それでは、もう少し、大臣の代理としての政務次官にお尋ねをいたしておきます。(一)委員長、大臣がおるまでということだったじゃないか」と呼ぶ者あり)

人道上からいって、ほんとには大臣に食事でもしていただきたい気持ちがあったのでありますけれども、大臣もがまんをして、この問題は大事であるのでおつき合いたいただき、まことにそのお心根に敬意を表するものであります。

ただいま大臣の御答弁では、新幹線構想を含めた青函隧道構想という御答弁でありました。先は

どは六十年構想として、札幌までの新幹線ということでありまして、隧道のほうは大体いつごろ完了の見通しでありますか。五十三年ごろにはできるのではなからうかというやにも聞いておりますが、この点、局長からでけつこうでありますから御答弁をいただきたいと思ひます。

○町田政府委員 ただいま調査しております青函隧道の調査は、大体今後二、三年で終わることになると存じます。その結果、特別の問題がございせん限り、本トンネルは、これは予測でございますけれども、六、七年で完成するのではないかと存じます。

○中川(一)委員 それでは、せっかく大臣おいででありますから、大臣に基本的な問題として、国民が心配をいたしております赤字線の廃止の問題とこの再建計画との関係であります。

全国で路線をあげて発表をしておるものですが、この法律が通ると同時に赤字路線の問題もきびしくなるであろうという心配をいたしておるわけでありまして。この点については、前の委員会においてしばしば御答弁を願つたところであります。この問題がいま大きく国民の前にクローズアップされたこの機会に、大臣の御見解をあらためてお聞きをいたしたいと存じます。

○原田国務大臣 前国会でも中川さんにこの問題についてお答えを申し上げたと思ひますが、重要な問題であるから、もう一度お答えを申し上げます。

政府といたしましては、鉄道の公共性、鉄道線の廃止がわが国経済社会に及ぼす影響の重大性にかんがみまして、その線の性質上、自動車輸送に切りかえることが国民経済的に見て適切であるものというのについて、鉄道網に占める当該線の地区、当該地方における役割、総合的な国土開発計画との関連、地域開発等から見た将来性、道路の整備状況等を具体的かつ綿密に調査の上、総合的観点から判断することにしたとしておる次第でございます。国鉄の公共性にかんがみまして、これら国鉄の公共性をおかすことにならない

いように配慮すべきことはもちろんでございます。地方ローカル線の廃止問題については慎重に対処してまいりたいと思ひます。

○中川(一)委員 それでは、ただいまの大臣の御答弁、まことにけつこうであります。慎重に検討したい、その検討の時期はいつごろまでになるのか、五年も六年も十年もかかるのか、その結論が出るのは全国的にいつごろになるのか、この見通しを明らかにしていただきたいと思ひます。

○原田国務大臣 政府委員から答弁させましては、国鉄財政再建推進会議の答申にもございまして、国鉄財政の再建をいたします期間において、国鉄財政の再建をいたしなさい、こういふことと存じます。具体的なことは、このいま御審議をいたしております法律が通りまして、国鉄の再建計画というものを立てる時期がございまして。その時期において、ある程度の予測を立てる必要があるのではないかと、ただし、個々の具体的問題につきましては、それぞれ国鉄で地元の事情を調べ、また、地元の御意向を十分聞いた上で、運輸大臣の申請が出てきた場合に運輸大臣において判断する、こういふことに相なっているのではないかと存じます。

○中川(一)委員 その点は、いまのところ赤字路線は宙づりにぶら下がっているわけですが、これは一体どうなっているのか。この宙づりの期間がいつごろになるのか。五年も十年も、この路線はいつかはすかからぬぞという不安定な状態においておくことは政治的に許されなかつたと思ひます。ですから、この結論が出るのは、宙づりからおろされるのはいつごろになるのか。私は、昨年の質問ではことしじゅうにはさういふ方向が出るやに聞いておつたのですが、そのあとでは、ことしじゅうにはその結論はもろろ出ませんよというふうな話を聞かされて、不安を覚えるものですか。お尋ねをするわけでありまして。

○町田政府委員 先生のおっしゃいますいわけ、宙づりということは、国鉄諮問委員会の答申にある

げられたものと了解いたします。国鉄諮問委員会の答申にあげられたのは、諮問委員会としての一つの考え方を述べたものでありまして、具体的には、まだどの線をどうするかというところは、実は一つもきまつていないわけでございます。したがって、先ほど申し上げたように、大体の考え方は、おそらく国鉄財政再建の基本計画が定まりまして、それはおそろくこの法律が通りまして、今年じゅうというところになると思ひますが、その段階において大体の考え方がきまり、そして具体的には、それぞれの線につきまして実地に国鉄が地元とよく相談した上でございまして、こういふことに相なるといふふうに了解いたします。

○中川(一)委員 そうしますと、国鉄の基本計画のきまるのは大体ことしじゅう、それに基づいて、個々の路線について審査されるということでありまして、その審査はどれくらいでやられる見通し。一年くらいかかるのか、三年、五年かかれるのか。私は、早急に結論を出して差し上げないと、非常に不安であると思ひます。その辺の時期的な見通しをまず聞きたいと思ひます。

○町田政府委員 個々の問題でございますので、必ずしも一年間とかいうことは言えないかと思ひますけれども、しかし、先生御指摘のように、非常に地元にも影響のあることと存じますので、できるだけ早く結論を出したい、こういふふうに考えております。

○中川(一)委員 この問題はもう少し突っ込んでお尋ねしたいわけですが、先般東鉄の分割問題で非常な騒ぎもあつた。東京方面はこのように非常な過密地帯になっております。そこで、政府としてもあるいは国鉄としても、通勤輸送とか学童輸送には非常にあたたい配慮を加えてやっておられる。ところが、過疎地帯のほうは、無情にもこれを取り払う。日本の政治でいま大事なこととは過疎地帯の問題でございます。国鉄の今度やられることは、気持ちとしてはわからないわけではありませぬけれども、政治の姿勢としては非常に疑問を持つところでありまして。この点は、ひとつ新進

気鋭の政務次官から御答弁をいただきたい。

○村山(連)政府委員 中川委員御承知のように、国鉄諮問委員会からは、確かに線名をあげて、いまこれは相当赤字状態だから検討したらどうかというところをいつているわけですが、それが、それを受けた再建推進会議では、実はその点は、はつきり条件を出しているわけではございません、まず、一体かわるべきバスならばバス輸送というものが考えられるかどうか、それが住民にとって、また国鉄にとっても納得できるものであるかどうか、そういう点がやはり第一に確かめられねばならぬし、そしてまた、廃止が論議されるその鉄道網が全国の鉄道網のうちどんな役割りを果たしているか、特に地域開発とどういう関係に立つか、そういうことを吟味した上でなければ、これはにわかには廃止するわけにはまいりませんというところをいつているわけではあります。しかも、その実際の手續につきましても、この席上、大臣からもしばしば申し上げておりますように、十分その地域の住民の納得を得た上で実施するということでございますから、中川委員のように、あすにでも廃止になるんじゃないかという感覚とは少しふん違う感覚でございますので、どうぞその点は御了承願いたいと思います。

○中川(一)委員 それはこの委員会での答弁もありましたし、また、国鉄もそのとおり考えておるだろうと思いますが、現地のほうではそう受け取らないわけです。路線名がはつきり載って、そして、ただいまの政務次官の語では、諮問委員会は路線名をあげたが推進会議はあげておらないと言いますが、廃止する延長はほぼ同じなんです。延長がぐつと減つておれば、あるいはおれの路線は今度助かるかもしれないという気持ちになりますけれども、なるほど路線名を発表されておりますが、延長が同じだということになれば、やはり諮問委員会の路線が全部対象になるという不安を持つのが当然であります。

でありますから、この辺のところを、もっと私をはじめとして、一般住民が納得のできるよう

に、いまの発表した路線は諮問委員会のものであるというところで、あれは一回白紙に返して、あらためて検討していただきたい。佐藤総理は白紙と何百回か言ったそうですが、これは一回でいいですから、あの路線は白紙であるというふうにお願いをいたしたいのであります。

○村山(連)政府委員 諮問委員会からはもちろん意見が出ていますわけではありますけれども、政府の一つの機関としての再建推進会議でこれを正式に政府ベースで取り上げているわけではございません。

この取り上げ方は、諮問委員会で行っておりましてその路線名をそのまま検討するということではないのでございまして、赤字線の廃止については、先ほども申しましたような角度から、廃止をいたす場合にも、住民が納得し、また住民も国鉄側も双方の利益になるという場合に限りやるということではございまして、なるほど延長は出しておりますけれども、これは参考までに出したキロ数でございまして、意見書の本文には出ていないのでございまして。

そういう意味でございまして、諮問委員会の答申が白紙になったとか何とかということではなくて、それを受けとめる政府側の受けとめ方は、前々説明申し上げましたように、非常に慎重に、そしてまた厳密にやるべきものである、そういう意味では、八十三線というふうなことは、政府ベースでは、実はもう消えていると御承知になつてもけっこうだと思つてございまして。

○中川(一)委員 そうすると、消えておることとは、白紙になつておることというふうに解釈していいですか。消えたんですから、白くなつたわけですから、白い紙になつたというふうに解釈してよろしうございまして。

○村山(連)政府委員 このばの問題でございまして、一つの検討材料として政府のほうでは受けとめておることではございまして、一つ一つの路線についてはそれほどの意味を持つていないというところでございまして。ですから、そういう意味

で白紙とお考えになりますか、もうそういうものは政府ベースで遮断されたとお考えになるか、これは考えようの問題でございまして。

○中川(一)委員 一応消えたというふうな非常にいい御回答をいただいて、まことにいままでにならぬ前進であります。一つの材料としてはあるけれども、政府ベースでは切れたというふうな解釈にしてもよろしいということではありますので、この点は、この程度で喜んで質問を終わらしていただきます。

それからもう一つに戻りまして、国鉄がこんなに弱くなったというのは、人件費のアップが相当あるのではなからうか、人件費が全体でどれくらいの上昇を占め、年々どれくらいのアップ率で上がつていって、それが国鉄の赤字にどういう影響を与えておるかという点と、それから今度の再建計画における合理化——これは、どうしてもこの際国鉄職員の方々の御協力をいただいて、やはり合理化に持つていかねばならぬが、その辺の合理化のメリットがどのくらいあるものか、この辺のところの御回答をお願いいたしておきます。

○村山(連)政府委員 国鉄の人件費は、全体の経費のうち約六割を占めておるのでございまして。大体、いままでの上がり方を見ておりますと九割程度上がつております。しかし、赤字に一体どれだけの響くかというところは、御案内のように各種の経費がございまして、赤字総額のうちにそれが一体幾ら占めておるかということが実は問題でございまして、いま生産性の向上が相当見られますので、人件費要素はなるほど多少は響いておられますけれども、赤字の根本原因とは考えていないのでございまして。

○中川(一)委員 その点はまた大いに詰めなければいけませんので、きょうはこれをもって終わりますが、最後に、いまの問題について国鉄総裁から、せつかくおいででありますから御回答をいただきたい。総裁、これはもう遠慮なく国民の前にはつきりしていただきたいと思つたのです。総裁ら

しく率直にひとつこで御回答いただきたいと思

○石田説明員 国鉄の人件費の問題であります。が、大体利子を含まない経費、つまり人件費、動力費、修繕費、業務費、そのうちの七割以上が人件費、輸送収入の約六割が人件費であります。これはこの五、六年非常に急に上がつてきたのです。これが国鉄の一番大きな問題であります。

○中川(一)委員 まだ詰めなければなりませんので引き続き行ないますが、時間がまいりましたので、きょうはこれで終わります。

○砂原委員長 次回は明五日前十時理事會、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後一時七分散會

昭和四十四年三月十一日印刷

昭和四十四年三月十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局