

第七十一回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第二十七号

昭和四十八年六月一日(金曜日)

午前十時三十二分開議

出席委員

委員長 井原 岸高君

理事 江藤 隆美君

理事 佐藤 孝行君

理事 細田 吉藏君

理事 梅田 勝君

理事 愛野興一郎君

理事 小此木三郎君

理事 唐沢俊二郎君

理事 國場 幸昌君

理事 戸井田三郎君

理事 羽田 孜君

理事 山村新治郎君

理事 井岡 大治君

理事 久保 三郎君

理事 紺野与次郎君

理事 石田幸四郎君

理事 河村 勝君

出席國務大臣

運輸大臣 新谷寅三郎君

國務大臣 小坂善太郎君

經濟企画庁長官

出席政府委員

人事院事務総局 職員局長 中村 博君

經濟企画庁国民生活局長 小島 英敏君

運輸大臣官房長 蘭村 泰彦君

運輸大臣官房審議官 原田昇左右君

運輸省港灣局長 岡部 保君

運輸省鐵道監督局長 秋富 公正君

委員外の出席者

運輸省鐵道監督局長 住田 正二君

國有鐵道部長 安部 喜元君

警察庁刑事局保長 奥秋 為公君

經濟企画庁長官 喜多村治雄君

官房參事官 角谷 清君

外務省アメリカ局外務參事官 三浦 大助君

厚生省環境衛生局長 中西 正雄君

局食品衛生課長 磯崎 觀君

労働省労働基準局安全衛生部安 内田 隆滋君

全課長 磯崎 觀君

日本國有鐵道總裁 小田 隆滋君

日本國有鐵道常務理事 小林 正知君

日本國有鐵道常務理事 原岡 幸吉君

日本國有鐵道常務理事 加賀谷徳治君

日本國有鐵道常務理事 速水 信一君

日本國有鐵道施設局長 篠原 良男君

運輸委員會調查室長 鎌瀬 正己君

補欠選任

阿部 喜元君

大竹 太郎君

關谷 勝利君

西村 英一君

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

参考人の出頭日時及び人選等につきましては、委員長に御一任を願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○井原委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

なお、参考人からの意見聴取は連合審査会において行ないたいと存じますので、御了承ください。

○井原委員長 この際、日本國有鐵道總裁から発言を求められておりますので、これを許します。

磯崎日本國有鐵道總裁

○磯崎説明員 前回、五月十一日の運輸委員會におきまして、齊藤先生から、今後建設予定の新幹線の収支の見通しにつきまして御質問がございましたが、それに対する私の答弁に不正確な点がございましたので、おわびを申し上げるとともに、この際正確な御答弁を申し上げさせていただきます。

今後建設いたします新幹線の収支の見通しでございますが、まず第一に東北新幹線の東京―盛岡間、上越新幹線及び成田新幹線のいわゆる工事線グループ、これは五十二年の開業当初から償却前では黒になります、償却後で黒になるのは開業二年後の五十四年ごろと見込まれます。

第二に、北海道新幹線、盛岡から先の東北新幹線、北陸新幹線及び九州新幹線のいわゆる調査線グループは、償却前黒になるのが昭和六十年年度以降、償却後黒になりますのは昭和六十九年度以降と見込まれます。

最後に、これら工事線及び調査線のグループ全体の収支は、昭和五十二年の開業当初からは償却前黒、昭和六十一年度以降は償却後で黒になる

委員の異動

五月三十一日

井岡 大治君

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

ものと見込まれます。
以上でございます。つつしんで御訂正申し上げます。

○井原委員長 これより質疑を行ないます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。松本忠助君。

○松本(忠)委員 われわれ野党四党は、五月の十一日の政府・自民党の多年にわたる野望、小選挙区制法案、この国会提出を断念するまで私たちは断固戦おうということで立ち上がりしました。この間自民党は会期の大幅延長を単独採決をいたしました。その後、中村前議長は議長としてあるまじき発言をいたしましたして野党を侮辱いたしました。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 御静粛に願います。

○松本(忠)委員 これが原因となりまして議長を辞職いたしましたわけでございます。そして前尾議長は就任を見たわけでございますが、議会は完全に正常化されたわけではない、このように私たちは認識をいたしておりますが、きょうは一応審議に入ることにいたしました。この間約三週間国会を空白状態におとしいた責任は、あげて政府・自民党にその責めは帰すべきでございます。議会制民主主義の上からも大きな汚点を残したものと私は思うものでございます。

さて、この法案審議も余ところ公明党一名、社会党三名、共産党一名、こうなったわけでございます。五月十一日以前のあるルールに従いまして慎重審議を重ね、決して無暴な行動に出ることをお互いに戒め、十分審議を行なうことをあらためて要請するものでございます。

なお、審議の過程におきまして、当方の要求に合致した答弁、誠意ある答弁と認められない場合には、再三再四くどくどしく答弁を要求いたします。また答弁のいかんによりましては資料の要求もいたします。あらかじめ答弁者側は御了

承願いたいと思います。これらの点についても委員長に十分御了承のほどお願いしたいと思うものでございます。

さて、ここで法案の審議に入るに先立ちまして運輸大臣にお尋ねをいたしたいことがございます。大臣は去る五月二十四日、私が見たのは朝日新聞でございまして、この朝日新聞に掲載された第二東海道新幹線の問題でございまして、この第二東海道新幹線につきまして大臣みずから発表なさいましたものかどうか伺いたいわけでございます。こうした記事が掲載され、運輸省がこれに対して何の意思の表示もしなかったということを見ましたときに、この計画を認めたものと私どもは受け取るわけでございます。こういう重大問題が再建計画の審議中に突如として出てくる、こういうことは大臣として再建計画に責任を持たないかと思うものでございまして、この記事によれば大臣は第二東海道新幹線の建設に意欲を燃やしているというふうな報道でございまして、事実大臣がこの第二東海道新幹線に対して意欲をお示しになつていらつしやるのかどうか、この点についてまずお確かめをいたしたいものであります。

○新谷国務大臣 この問題につきましては、新聞に出まして、私もその新聞を読んだのであります。が、事実私は私の全然関知しないところでございまして、当時、ある記者の方が参りまして、この新幹線の進行状況、それから今後の計画等についてお話をあつたことは事実でございますけれども、私のほうといたしましては、これはもうすでに御承知のように、ただいま調査五線について鋭意調査を進めておりまして、その結果がそろそろ秋の秋ぐらいいは出てくると思っております。出てきました場合には、それをもとにいたしまして、どういうルートでどういうふうなこの調査五線を具体的に決定するかというところが目前の問題でございまして、その次の問題は、鉄道建設審議会でも要望がありましたように、昭和六十年をめどにいたしまして、それから先の新幹線、これはこの十年の長期計画の中にも載つておるわけですが、七千キロに達しますまでの新幹線をどこにどういうルートでつくるかというところを、早く調査にかかったほうがいいというふうな要望が出ておりますことは御承知のとおりでありまして、今後、そういう当面の作業が済みまして、そういう問題に取り組む必要があるということを話したのでござい

ます。それ以外のことは私からは話しておりません。新聞に私の写真が載つておりましたから、私が談話をしたように誤解をされる向きがあるかもしれないませんが、内容を私も見ましたが、私の談話として発表したものではありません。そういう記事でもないし私は考えております。

○松本(忠)委員 大臣は全面的に事実無根だとおっしゃるわけですね。それならば私はあえて、こういうふうな再建論議がいまやられていく段階においては大きな疑惑を持たれるようなことなんでしょうから、やはり堂々と、こういう記事が出たけれども、これは私の本意ではないから取り消すべきであるというふうになさるのが一番よかったのじゃないかと思うわけでございまして、そういう線を全然お考えにならないでこの記事をそのまま掲げておかれたということ、私は大臣にその下心があり、この再建期間中にあわよくば第二東海道新幹線もやろうというふうなお考えがあるので、はなからうかと思うわけでございまして、事実無根であるならば、当然その時点において正々堂々と取り消しを迫るべきではなかったか、こう思っていますので、この点はひとつ大臣にあらためて伺っておきたい。

○新谷国務大臣 私の意見であり、私の談話として出しました場合には事実無根でございまして、当然私はそういう措置をとらなければならぬと思っております。ただそういう計画があるというふうな推測の記事でございまして、今後そういう計画がどういうふうに進みますか、私はまだ、運輸省といたしましては、政府といたしてもきめておりません。でありますから、そういう推測の記事が出ましても、それを一々私のほうで、それは

絶対にそうじゃないんだということを申ししまして、今後の計画に関する問題でございまして、いまのところそれはいづれとも決定したい問題でございまして、今後の研究に待つ問題でございまして、一々そういう問題につきまして取り消しの措置を要求することは穩当ではないと考えておつた次第でござい

ます。○松本(忠)委員 国民はやはり、大臣のはっきりしたお答えがない限り、みんな第二東海道新幹線ができるのか、また山間部を通つてやるといふような話だけれども、われわれ父祖伝来の土地をまた奪われるのか、こういうことで非常に危険視している考えが多いわけでございまして、こういう時点でございまして、よくよく責任ある大臣として、かりそめにもそういう問題に対して誤解を招くようなことについては十分にお慎みになるべきではないかと思うわけでござい

ます。○松本(忠)委員 昨年の五月の二日に開催されました鉄道建設審議会におきまして、西村委員が第二東海道新幹線について計画すべきではないかというふうなことをたまたまことがございまいしうか、どうでしょうか。このとき総裁は御出席になつていてどうお答えになったか、この点をひとつ私、確認をいたしたい。

○磯崎説明員 突然のお話で、あまり正確に覚えておられないかもしれませんが、いわゆる第二東海道線、その問題はむしろ私のほうとしては現在勉強中のリニアモーターの問題と関連するわけでございまして、あの節もし申し上げたといたしますれば、そのリニアモーターの研究問題を含めて、いづれ現在の東海道線の行き詰まり状態を見た上で検討すべき問題であるというふうに申したのではないかと申しております。ちよつと正確にあのときの発言を覚えておられますが、大体そういう趣旨のことを申し上げたというふうに思っております。

○松本(忠)委員 鉄監局長、あなたはその席に、当時国鉄部長と思ひますが、お出になつていたように思ひます。そのときのお話のぐあいを覚えて

いらつしやいますか。

○秋富政府委員 私、ただいまちょっと記憶にございせん。

○松本(忠)委員 それではやむを得ません。いま国鉄總裁からお話がありました、国鉄としては第二東海道はむしろリニアモーターカーをやる、こういう構想を考えていたことはわれわれも承知をいたしておりました、また万博などにもその模

型が出たこともございまして、これは国民皆さんがそういう点については一つの新しい様相で第二東海道が敷かれるというような期待をしていることも事実でございましょう。しかしこういう問題に對して今回の――大臣の発言でないとおっしゃいますけれども、大臣の意向といいますが、あの新聞に出たものは全くこれとは様相を異にしております。現在の車両を改良して新しいやり方でやりたいのだ、こういうふうにあの記事にはござい

ます。東京―大阪間を二時間十分ないし四十分で飛ばす。路線は現東海道新幹線より内陸部分の山岳地帯を通って、名古屋以西は伊賀の山中を通って、東京―大阪間を直行最短ルートで結びたいと、かなり具体的に書かれてある。こういうことはやはり大臣がお漏らしにならないければ、ほかにお漏らしになる者がないと私は思うわけです。こういう点で、重ねて大臣のお話を承っておきたいわけです。

○新谷國務大臣 先ほど申し上げたとおりでございまして、そういう具体的なことは、私もまだ考えたことはありませぬし、先ほど申し上げたように、これから研究をし調査をした上でしかるべき機関にかけて決定すべき問題であると思っております。

○松本(忠)委員 そういたしますと、朝日新聞に書かれた記事は全く推測である、このように言われるわけにございませぬか。

○新谷國務大臣 そのとおりでございませぬ。

○松本(忠)委員 私は、少なくとも新聞社とすれば責任をもって書かれた記事だと思ひます。ましてや、この記事を見まして非常に驚いている人も

あります。そういう点考へまして、新幹線の建設計画というものは、地域住民にとりましては重大な関心になっておるわけです。こういう点から、私は特に都市部の通過について新幹線が非常な問題をはらんでおります関係上、慎重の上にも慎重に事を運んでいただかなければならない、このように思ふものでございませぬ。

そこで次に移りますけれども、少なくともこれは大臣今度は御存じないとは言えないだろうと思ふわけでございませぬが、ちょっとさかのぼりまして五月十八日―五月十一日に国会が空白状態になりまして、それから約一週間後でございませぬ。朝日、読売、日経等に掲載されました第二山手線建設計画でございませぬ。この記事は、大臣の構想、総理のお考え等がかなり克明に書かれております。御承知のように現在再建計画を審議中でございませぬが、この再建計画とかかわりなく進め、四十九年度の予算に織り込みたいというふう

に大臣が述べられております。このことは事実かどうかお答えを願ひたい。

○新谷國務大臣 ただいま御提案申し上げております国鉄運賃法及び再建法、この審議の過程におきまして、各委員からいろいろこの大都市の通勤輸送について御意見があり、御指摘があったのでありまして、私もそれを拝聴しながら、私なりに研究もし、考へもしてきたのでございませぬが、その際、とにかく一番緊急を要する問題としましては、首都圏の通勤通学輸送、これをもう少し何か考へていかなければならぬということ、これはもう皆さんと一緒にそういう感じを持って、われわれも対処しなければならぬということ、これを考へたのでございませぬ。したがって、それをどういうふう

に扱うかということにつきましては、皆さんのアドバイスも得ながら私も考へてまいりましたが、やはり何か方法を考へたほうがいいのじやないかと思ひまして、これはいま当面すぐに実行しようとか、あるいは具体的な計画を持ってこうしようとか、あるいは具体的な計画を持ってこうしようというものはありませぬが、そういう方向でこの首都圏の通勤通学輸送というも

のについては、もう少し前向きに検討をしなければならぬという意味で――第二山手線ということばを使つてございませぬが、そういうことばを私は使つたことはございませぬが、先般お尋ねがありました、国鉄總裁からも具体的に御説明いたしました武蔵野線のごとき、これは首都圏をかりに半径五十キロ圏というふう

に考へますと、いまの山手線の循環線だけでは不足ではないかと思ひます。そういう武蔵野線のようなものができまして、そういう武蔵野線のようなものができまして、しかしこれは貨物が主でございまして、通勤通学のほうにはあまり影響がないというふうな運

営のしかたのようでございまして、こういったものについて首都圏の旅客の混雑を緩和する意味で、もう少し何か考へようがないだろうかと思ひます。そういうことを考へるのは当然だろうと思ひます。

そういったことにつきまして、一方には南武線もありません。あるいは鉄建公団でやろうとしております貨物路線もありません。いろいろな路線がございませぬけれども、そういうものをもう少し総合的に考へたら一体どういうふうな構想が生れるだろうかというふうなことを考へておつたのでございませぬ。これにつきまして私のほうの事務当局に對しまして、そういうふうな考へをもつて、今後の問題としてひとつ検討をしてくれな

い、かというのを申したことは、事実でございませぬ。これはどこまでも検討をしてくれという検討の問題でございまして、計画をきめたり――私がかつて一人で計画をきめられるはずはありませぬし、それだけの資料を持っております。そういうわけでございませぬから、これに對する研究、検討をしてくれというのを言つたことは事実でございませぬが、それがいまの新聞記事になつてあらわれたらどうだろ

うとございませぬ。しかし、そういうふうなことを考へたらどうだろというのを申したことは、事実でございませぬ。

○松本(忠)委員 大臣がこの計画をお考へになつたのは、いまの御答弁を伺つておりますと、皆さんの質問を通じてお考へになつた。そうなりますと、この新しい、いわゆる第二山手線と言つておりますこの計画は、やはり再建計画の一環として取り上げるといふ考へなのか、それとも再建計画とは全然別のものか。こういう点を私は伺ひたいわけだ。もし再建計画の中の一環としてやるのだとしたら、これは私はいままでやつた議論が一切無になつてしまふと思ひます。再建計画の中にはこういうものはいままで含まれていなかったように私は思ひます。何か大臣が急に思ひつかれた。皆さんの質疑を通じて何か急に思ひつかれて第二山手線を考へられた、そしてこれはやるべきではないかというように。

新聞によりますと、「新谷運輸相は、再建計画のワケ外として進めることで田中首相の了解をとりつけた」と書いてある。ここに「ワケ外」とある。ところがほかの新聞によりますと、いろいろ書いてございませぬけれども、このきまりましたとき、大臣がお会いになつてお話しになつたとき、このことが、また克明に別の記事には書いてございませぬ。実際問題として、大臣は四十九年度の予算に組み入れてないという指示をしたというふうにも新聞に書いてございませぬが、この四十九年度予算に組み入れてやるということになれば、これは当然再建計画の一環になつてくるわけです。そういう御指示だ、こういうふうにいわれております。またそのことについて田中総理大臣も了解を

与えておられることを書かれた新聞もございませぬ。いずれにしても、田中総理に私は直接伺つてみたいと思つておる一つの問題でございませぬが、この問題について、実際問題、この再建計画の中の一環としてやるのか、それとも再建計画とは切り離したものと

してやるのか。その点についていかがでございませぬか。

○新谷國務大臣 いま十一年間の再建計画を出してあります。もちろんそういうことがかりに現実的な計画になり、また実行されますといたしますと、この十一年間の再建計画の中で処理する問題であることは当然だと思ひます。私の了承して

三

おるところによりますと、来年度の予算は、いまこの国会に提案をいたしまして御了承を得ております。四十九年度以降の各年度の予算につきましては、これは今後毎年毎年提案をいたしまして、御審議を経ることになるわけでございまして、十カ年間にわたる具体的な計画というものは、まだ皆さまで方にお示しをする段階になっていないと考えております。したがって、ある新聞に「ワク外」と書いてございまして、その次の記者会見のときに私は明瞭に申しました。「ワク外」と言った覚えはありません、私は、もちろんこれは十カ年間の再建計画の中において処理をせられるべきものだと考えておりますというものをそのあとで申し上げたのでございしますが、もちろんこれはワク外である必要はありません。ワク内で処理すべき問題でございします。しかもいろいろな憶測が出まして、これは私の不注意であつたかも知れませんが、新しくそういう路線をどこかにつくるのだという印象を与えるような書き方もございしますけれども、先ほど申し上げましたように、いまそういうふうに旅客の運送に利用できるような路線が相当ございします。十分その機能を發揮しておるかとは別といたしまして、そういう方向で考えれば考えられるような路線が現にあります。そういうものについて、たとえば一番著しい例は武蔵野線のようなものでございします。これは貨物が主でございまして、若干旅客のサービスもいたしております。こういうものについて、実情の調査と同時に、それに必要な旅客のサービスを充実していくことは考えなければならぬことでもありますし、可能なことでもあると思ひます。したがって、それについては、特別な用地費あるいは施設費というものはきわめて僅少で済むわけでございまして、十カ年計画の中で十分まかなえる問題でございします。そういうものをもう少し有機的に結合いたしました、そうしていまの首都圏の旅客輸送の緩和に役立てることはできないだろうか、こういう考え方をもちまして、私は事務当局に検討を指示してお

るのでございまして、調査ができ、計画ができました場合には、これを予算化するのいつごろでございするだろうか、どういふふうな段取りで、したらいだらうかということは今後の問題でございまして、まだ計画も確定しておりませんし、私の考え方を事務当局が受けまして、いま検討しておる最中でございしますから、いざ今後の問題だといふふうにお考えをいただきたいと思ひます。それから総理の話が出ましたので申し上げますが、特別にこの問題について総理の了承を得るとか、総理の了解を得るとかという意味でお話ししたわけではございしませんで、いろいろ報告事項がたくさんございしましたので、そのときに、報告に参りました際に、総理に、この首都圏の通勤通学の輸送の問題については、もう少し角度を変えて、いろいろな方向から検討して、よい案であればそれを実行に移すような努力をしなければならい、と申し上げたところが、それは非常にけっこうだといふお話をされたのでございまして、特別に総理の指示により、総理の了解によつてスタートしたというものは違つたのでございまして、これは私がそういう話を持ち出しまして、話の間にそういう総理のおことばが出たといふこととでございしますから、それも誤解のないようにお願いしたいと思ひます。

○松本(忠)委員 大臣のお話は十兆五千億のワクの中とおっしゃる、そうですね。十兆五千億については計画が、もう一応大筋の筋はできていたと私は思うのです。その中には第二山手線というふうな問題は全然出てこなかったわけですが、それがなぜこうしてワクの中でおやりになる、こうおっしゃるのですか。ワクの中だったらワクの中で当然いままにその話はこの審議が始まるべきに出てくるべきだと思ひます。それが出てこないといふところに私はおかしいものがあると思ひます。それと同時に、これは四十八年五月十八日の読売新聞でございしますが、先ほどもちょっと引用いたしました「新谷運輸相は、再建計画のワク外として進めることで田中首相の了解をとりつけ

た」こういうふうな五月十八日の読売新聞にはワク内と書いてある。いまの大臣のお答えはワク内だ。一体どちらがほんとうなのか。読売新聞が間違つてゐるのか、大臣の言つてゐるのが間違つてゐるのか、どつちかだと思ひます。この点どうでしょう。

○新谷国務大臣 ただいまも申し上げましたように、これは特にワク外にする必要はありませんで、ワク内で消化すべき問題であります。いまも御説明申し上げましたように、そういうワク外というふうな記事が一部にあつたものですから、私は記者会見の際に、ワク外と書いてありますが、そんなことを私は言つたことはありません、これはもちろんワク内で処理する問題ですといふことを念を押してございします。私の考えといたしましては、もちろんこれはワク内で処理できる問題であり、ワク内で処理したいと思つておるのでございします。しかもいま申し上げましたように、これは新幹線のようにそういう路線を東京の首都圏の周囲に新しく設定しようといふことは違ひまして、いろいろな関係路線がたくさんございしますから、それをさき申し上げたように有機的に結合いたしました、必要に応じて路線のサービスを強化するといふようなことは、もうこれはワク外であらうとワク内であらうとだれも考えなければならぬ問題である。しかもそういうものにつきましては、具体的な問題は別といたしまして、首都圏の通勤通学輸送の方法についてもっと積極的に考えなければならぬじゃないかといふことは各委員からも御指摘をいただいておりますのでございしますから、そういう方向に従ひまして私もこの再建計画の中でできるだけそういうよい方法があれば、それを実行に移すための努力をしなければならぬといふことを考えた次第でございします。

○松本(忠)委員 一応大臣がそうおっしゃるのであるからワク内といふことであつて、それに対してワク外といふふうな記事を書いたのは新聞のほうの間違ひである、大臣はそれに対して訂正を求めたおいた、こうおっしゃるわけではございしますか

ら、私は一応それを受けておきます。しかし十兆五千億のワクの中でおやりになるとして、十兆五千億のほうの大筋の構想というものは私は何一つないわけでありまして、その中にはこれは全然出てこなかった。しかしいまのお話によりまして、既設のものを結合してうまくやるのだ。あまり金がかからないようなお考えのように承るわけではございしますけれども、実際問題としてそういうことができるかどうか。これはいま運輸当局に大臣が検討を求めているといふこととでございしますから、それが出てこないことには何ともいえないと思ひます。しかしこの首都圏にこういう新しい幹線を引くといふことになれば、当然鉄道建設審議会にもこれははからなければならぬ問題じゃないかろうかと私は思ひます。そういうことを考えてみましたが、新しいこの幹線をつくるということがいま非常に話題になり、しかもそれが論議を呼んでゐる。しかもこの再建計画の中でそれがやられるとかやられないかといふことで非常に論議を呼んでゐるものでありますからあえてお尋ね申し上げたわけではございしますが、今後やはりこういうものについて、いま再建計画の検討を進めてゐる段階において、私は大臣のおことばとしてはちよつと軽率ではなかつたらうか、もう少し慎重に事を運ぶべきではなかつたらうか、このように思ひます。それはそれといたしまして、それでは次の質問に入ります。

大臣にまずお尋ね申し上げたいこととでございします。この国有鉄道運賃法並びに日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案の實質審議が開始されましたから約五十日たったわけとでございします。この間に与野党の各委員からあらゆる問題について質疑がなされました。しかし、この質疑を私聞いておりました、この両法案が全く無理のない法案、当然過ぎるほど当然の法案である、国民各階層がひとしくこの法案を支持しているといふふうには受け取ることができませんでした。四月二十五日に行なわれました地方公聴会、私は高松市に行つてまいりました。その方面で参

加された方々の御意見も十分拝聴いたしましたけれども、賛成意見を述べられた方、しかしその賛成意見も必ず賛成と言われた方は全く見当たりませんで、条件つきであったり、基本的には賛成とか、何かすっきりしない言い方でございました。それから仙石のほうにおきまして、やはり同様ではなかったかと私は思います。さらにまた四月二十七日本院におきまして行なわれました中央公聴会におきましても同様の傾向でございました。この値上げ案に賛成するのにはよほど勇気が要るだろうと私は思うのです。

あの四月二十七日の公聴会に御婦人の公述人が出ておられました。御婦人の公述人の言われるのに、国鉄は安くて早いら上り下りもいい、他の物価の値上がり比べて国電は上がっていない、御婦人の御主人の通勤定期はつとめ先の会社が負担する、上がっても平気だ、子供二人の通学定期は負担が四百円程度だから家計には影響がない。こういうふうな人ばかりはおらぬのですよ。これは全く珍らしい存在だと思つて私は聞いていたわけです。国民の大多数は物価高に悩んでいるわけです。このことは大臣ももう御承知だと思つておる。去る五月一日の朝日新聞発表の全国世論調査を引くまでもございませぬけれども、「この一年間の国民の暮らし向きはどうだったか」という問いに對しまして、「案になつた」と答えた人はわずかに七割です。「変わらなかつた」が三九、「苦しくなつた」と答えた人が五一%ある。これは大臣もごらんになっておると思ひます。また田中内閣を支持するというのが昨年七月成立直後の六二%から一挙に二七%と三五%も低下をしております。反面、支持しないのは昨年七月には一〇%だったものが四四%と三四%も上昇しております。全く逆転をしております。この支持しない理由の中に、昨年七月にはなかつた物価高、生活不安、これが二割近くございします。また田中内閣に對し国民がいま一番望んでいるものは何かという問いを見ても、物価対策が五〇%を占めております。こういう点から考えまして、国民の期待にこた

えて物価高に真剣に取り組むというのは政治家として当然の責務であらうと私は思います。この点については大臣といたしまして、国務大臣として当然物価対策について慎重な配慮がなければならぬと私は思います。このようなきにあたりまして、この国鉄運賃の値上げというものを、言うならば公共料金の横綱格でございます。これを値上げすることは一切の物価に影響するということはいままでの各委員方の質問を通じても明瞭白々でございます。物価高に悩む国民に何とかして物価の安定をはかつてやろうという気持ちが少しでもあるならば、私はこの国鉄運賃値上げの法案は撤回をして、そして大臣としてもその要望にこたえられるのが当然ではなからうか、こう思うわけでございます。それにもかかわらずこの値上げ案を強行するということは全く民意を大臣が踏みにじつておるものといわざるを得ません。

そこで大臣に伺いたい点は、この値上げ案を実施した場合、国民に對していい影響を与えるか悪い影響を与えるか、二つに一つでございます。お答えを願ひたい。

○新谷国務大臣 公共料金の取り扱ひにつきましては、われわれももちろんこれを慎重に扱わなければならぬといふことはお話しのとおりでございます。まして、私もそれを守つていかなければならぬと思つております。しかしながら、何度もお答えを申し上げましたように、いかに公共料金といひましても、その公共料金だけを長い間据え置いたままですと、これはやはり全体の大きな物価体系の中の料金でございますから、非常にアンバランスが起つてまいりまして、かえつて物価体系を乱して国民生活に悪い影響を与える場合もあるといふことを考えなければなりません。

国鉄の今度の運賃改定のわれわれの提案は、御承知のように、まず赤字を解消するといふこと、赤字を解消するために値上げするのだといふふうに単純に考えられる方もあるかもしれませんが、一体その目標はどこにあるのだ、赤字を解消して一体どうするのだといふことを考えなければなら

ぬと思ひます。国鉄が昭和三十九年以来赤字になりまして、本来全国の交通ネットワークの中で一番中核的な存在である国鉄が、その機能を十分に發揮し得なくなつてきた。設備も十分ではないし、サービスも十分ではない。でありますから、どんな自動車に押されてしまつて、旅客面におきましても貨物面におきましても毎年シェアが減少してきているといふことは、その機能を十分に發揮してないといふことを物語つておるのでございします。そういう機能を回復させることはなぜ必要か。かりに、国鉄がほんとうにその機能を麻痺してしまつて機能を失つてしまつた場合に、国

民経済、国民生活がどうなるのだらうかといふことを考えてみますと、やはり全国のネットワークを中心である国鉄といふものが、これはやはりどうしてもその機能を回復させて、総合交通体系の審議会等におきましてもいろいろ御議論がございしましたように、国鉄が本来の他の交通機関では持たないような特色のある国鉄の輸送機関としての使命を果たせるような体制をつくつてやらなければいかぬ。そうしないと、国民経済や国民生活に非常に悪い影響を及ぼすだらう、こういうことでございしました。もちろん運賃の引き上げといふことは、調べてみますと、消費者物価指数からいひますと大体〇・四%、家計からいひますと〇・二%ぐらいの影響があるといふことが、これは関係の統計から出ておるのでございしますが、それだけの影響がもちろんあると思ひます。あとと思ひますけれども、それだからといつてこのままで放置いたしますと、さつき申し上げましたように、国民経済や国民生活に非常に大きな影響を及ぼしまして、これは取り返しのつかないようなことになる。それをこの際に改めまして、国鉄の機能を十分に發揮させるような体制を整備させたいといふので、今度のこの提案をしてゐるわけでございます。その面におきましては、私はこれは必要なことであり、これがないと非常に大きな悪い影響が出てくるのじゃないかといふことを心配するのでございまして、その意味においては今度の案

は必要やむを得ない、むしろいまの社会から見ますと、これは適当な案であるといふふうに考えておる次第でございます。

○松本(忠)委員 大臣の御懇切な御答弁を拝聴いたしましたので、私も二十数項目の質問がございしますので、たいへん御丁寧な御答弁で感謝をいたしますけれども、簡略にひとつあつてお願いしたいと思つておるわけでございます。

いま私二つに一つと申し上げましたが、要するに国民生活に對してプラスになるかマイナスになるか、いい影響を与えるか悪い影響を与えるかといふことなんです。大臣の見解と私は全く逆なのでございします。そういう点考えまして、大臣は、決してこれは悪い影響を与えるものではない、やむにやまれざるものだ、こうおっしゃいますけれども、それは大臣としてのお考えでございまして、国民全体は決してそういうふうには考えておらない。この点は十分御認識をいただきたいと思つておるわけでございます。私もさつき言つたように、値上げをやりましたためにいろいろ物価に影響する。そのために国民生活はさらにさらに一そう窮迫の度を加えるであらう、こういうふうに私も思つております。したがらしまして、私に言わせれば、国鉄の経営も大事であらう。大事であらうけれども、国民生活も大事なんだ、このところもひとつ考えてもらいたい、私はこう申し上げたいわけでございます。

そこで、田中内閣といたしまして、いままで経済成長第一、この線をやつてきたわけでございます。しかしながら、最近の国民の声と申しますか、に押されまして、国民福祉という問題を優先的に考えましようといふような態勢に変わつてきた。こういう点を考えてみれば、私は、やはり国民福祉優先という方針に置きかえた田中内閣としては、この問題は慎重に取り扱ふべきではなからうか、こういうふうに思つておるわけでございます。

再建案のほうでございしますけれども、国鉄の再建につきましても、地方公聴会、中央の公聴会を通じましていろいろの公述人から述べられました

ことを総合的に見ますと、抜本的な体質改善を行なう必要がある、あるいはまた福祉に逆行する数字を並べただけで再建計画というならば何もうことではない、金をつぎ込んで再建できない、再建のかぎは労使の協調だ、この労使の協調がすぐできると思わない等々の内容がございました。これらの点から考えまして、国鉄の再建ははたしてできるのか。再建しなければならぬ、そのことは私もわかります。認めます。しかし、はたして現在の状態で再建ができるのか、こういうことでございます。大臣に、再建がはたしてできる御確信があるかないか、この点についてお答えをいただきたいと思います。簡単でけっこうでございます。

○新谷国務大臣 結論だけお答え申し上げます。再建可能であると信じて今度の提案をいたしておる次第でございます。

○松本(忠)委員 労使の問題については、私はあとで触れてみたいと思っておりますが、現在の労使の状態を考へてみました場合に、私は再建不可能だ、こう断じるわけでありませう。要するに、たぐさんの公述人の方々が言われましたその中に、あることを申し上げました。再度繰り返して申し上げなければならぬと思いますが、再建のかぎは労使の協調だということばが非常に強かったわけですね。この労使の協調はいますぐにできるとは思えない、こういう御発言が公述人からもありました。私もこういう点については賛意を表するものでございます。現在の状態でほんとうに再建ができるか。一番のかぎは人間だと思ふのです。その人間がいまの状態では再建不可能だと私は断じるわけでございます。国鉄総裁、いかがでしょう、この点について。

○磯崎説明員 確かに再建のかぎが人間の問題であることは私も事実だと思ひます。そういう問題につきましても全力をあげて財政的な面と並んで人間問題を今後全力をあげてやってまいらなければならぬというふうに考えております。

○松本(忠)委員 大臣、いま国鉄総裁は人間の問題を認められませんでした。大臣、人間の問題、この労使の協調という問題を抜きにして私は再建は考えられないと思ひます。大臣は二つに一つの答えを簡単に明瞭に再建できるとおっしゃいました。しかしほんとうに労使の問題の解決というのはいへんな問題である。この根深い労使の不信を解決する問題として、いま大臣が打とうとしている手もわかっておりますけれども、まず国鉄総裁が言われましてように、労使の問題が一番大事な問題なんだ、この問題を解決しなければ国鉄の再建はおぼつかないといういまの国鉄総裁のお考え、これは私は是とするわけでありませう。大臣はどうでしょう、この問題。

○新谷国務大臣 国鉄再建につきましては、労使の関係を正常化することは非常に重要な問題であるというところにつきましては全く同感でございます。

○松本(忠)委員 私は今日国鉄財政が重大な危機にあることは認めます。再建しなければならぬというところもわかります。当然過ぎることかと思うのです。しかし、ほんとうにこの国鉄財政が今日こうして悪化してしまつたことについて、運輸当局としても国鉄当局としても十分検討したかどうか。ほんとうに検討し尽くしてこうなつたのだらうか、こういう点について疑問に思ふわけですね。それというの、第一次の五カ年計画から現行の財政再建計画に至るまでに実に四回計画が練られ、実行に移されてきたことは御承知のとおりと思ひます。ところがいつもこれがしり切れトンボになつて終わつておるわけですね。第一次五カ年計画は三十一年から三十六年まででございますが、これも三十五年で打ち切りになりましたことは御承知のとおり、その打ち切りの理由は何であつたかといふと、昭和三十三年の国鉄監査報告書にはこのように書かれております。

「国鉄の主要幹線は、従来、主として部分的な増強に力が注がれてきたため、その大部分はほとんど能力の限界に達し、恒常的輸送力不足の状態

を呈している。このような状態を開閉すべく昭和三十三年から第一次五箇年計画が実施されたが、資金事情その他の情勢により、老朽資産の取替えなど緊急度の高い設備投資に限定され、また計画規模自体が過小であつたこと等のため、年々増大する輸送需要に対応する輸送力を増強することができなかった。ここにおいて、国鉄では、昭和三十六年度を初年度として設備、輸送、要員、収支、投資等の諸計画を総合した新五箇年計画を樹立し、年平均約二千億圓に及ぶ投資額により、主要幹線の複線化を主眼として輸送力の増強と輸送方式の近代化をすめ、経営の革新をはかることとした。」

これは要するにできなかった言いわけですよ。こういう言いわけがいわれまして、そうして二十億に及ぶところの新しい投資を行なつていくのだ、こうなつたわけでございます。その後でございますね、第二次の五カ年計画、三十六年から四十年まで、それから第三次五カ年計画に移行した。これも言いわけが出ておるわけですね。

これも三十八年度の国鉄監査報告書に書かれております。これも要点を讀んでみますと、やはり一番としては、「第二次五箇年計画の資金上からみた進捗率は、昭和三十三年の度の実行計画を含めて六九%であり、東海道新幹線工事を除いた一般改良工事については五八%に過ぎない現状である。」「国鉄に対する輸送需要は、国民経済の急速な成長を反映して、逐年計画をはるかに上回る伸びを示しており、この輸送需要を充足し、国民経済の伸長に対応していくためには、現行第二次五箇年計画の輸送目標値はもはや改訂の時期に立ち至つてゐる。」「これがもう四年目、「国鉄は、戦後における投資不足のため、」ここではっきりと戦後における投資不足といふことをみずから白状しているわけですね。」「現有の輸送施設を極限まで利用し、輸送の弾力性を極度に圧縮して、いわゆる「過密ダイヤ」と呼ばれる列車増発を余儀なくされたのであるが、このような状態は鶴見事故の発生にみるごとく、国鉄の基本的使命である安全の

確保に対する重大な脅威となるものであつて、一日も早くこれを解消する必要に迫られてゐる。」これは言いわけでございます。こうした言いわけがあつて、いまも申し上げましたけれども、この中で注目すべき点は、やはりこの三十九年度の実行計画を含めた六九%、一般改良工事の五八%、こういう点をいい、さらにその投資不足という面、投資の十分分たつたという点を認めておるわけでございます。このことは三十九年十一月の「日本国有鉄道基本問題懇談会意見書」の中にも盛り込まれておる、この中にはこういうふうにいっている。「国鉄は昭和三十一年度から老朽資産の取替えを主眼とする第一次五箇年計画、さらに昭和三十六年度から輸送力増強、近代化及び保安対策を主眼とする第二次五箇年計画によつて、輸送力の増強に努めてきたが、投資資金が過少であつたことに加えて、」云々と書いてあります。こういうふうな、投資資金が過少というものがいままでも何べんかいわれたわけでございます。しかしながら、実際問題として増資が行なわれたという、資本が投入されたといふことはこの間ずっとなかったわけでございます。全く借り入れ金によつてやらなければならぬかつたという国鉄の問題、こういうふうな問題はやはり重大な問題だと私は思ふのです。この当時なぜ具限の士がいなかったのか、私はこう言いたいわけですね。国鉄に多額の借金を背負わせて、そして何でもやれ、何でもやれとやらせてきたところに大きな問題があつたと思ふ。

こういう点を考えまして、私これらの前のいわゆる言いわけのようなお話を申し上げましたけれども、やはりこういう点を改善すべく慎重な計画がなされなければならぬかつた。しかし、いづれもいままでのものが全部四年でしり切れトンボ、五年計画のものも四年、こういう点を考えまして、次々とこの計画が移行した。ところがこの計画が移行していくにつれて、できなかったという責任をだれかとうとした人が一人もいないという点、こういう点は私は非常にふしぎに

第一類第十号 運輸委員會會議錄第二十七号 昭和四十八年六月一日

年、四十七年のものを加えますとおそらく二兆六千七百五十億という、こういった推算が出てくるわけでございます。十一兆にもなんんとするところの長期債務を抱え、その支払い利息がこれにもござりますように、六千四百十七億だ。こうなりますと、一日当たり十七億六千万も利息の支払いをしなくてはならない、こういう状態で、はたして再建できたといえるのかということですね。五十八年度以降については一体どうなるのか。いま大臣は五十七年度以降は非常によくなる、好転する、こう言われております。しかし、ここに書かれた数字は一つの試算、これは単なる数字の羅列だ、こう私はきめておきます。五十八年度以降はほんとうに黒字になるのだろうか。大臣はいま財政は好転するのだ、こうおっしゃいました。確かにこの再建計画をすれば好転するのだと言われておりますけれども、私は大臣のことをばをそのまま信用できない。

そこで、こまかい数字の問題ですから鉄監局長にひとつ答えていただきたいと思います。五十八年度以降一体どうなるかということ、この見通し、これをひとつ伺っておきたい。

○秋宮政府委員 たいだい大臣から申しましたように、過去におきますいわゆる一次計画以来のいろいろな反省、こういうところから、いわゆる財政助成の強化、出資の増大あるいは工事費利子補給の拡大、こういうことをやっていくわけでございますが、たいだい御指摘の五十七年度以降どうなるかということにつきまして、まず一つの大きな問題は人件費の問題でございます。国鉄の現在の特異な年齢構成でございます、いわゆる四十歳以上の人が大体五〇％を占めている、こういった構成でございます。四十七年度におきましては人件費が収入の大体七五％を占めておるわけでございますが、これが今後五十七年度におきましては、たいだいまの推計によりまして収入に對しまして人件費の比率が大体四九％になる予定でございます。また、この再建期間中におきましては、設備投資というものを十兆五千億いたしまして

鉄の體質の改善ということをやらるわけでございますが、五十八年度以降におきましてはこういった投資というものの大体の仕上がりができるわけでございます。五十八年度以降におきましては、いわゆる新しい設備投資というものは、再建期間中に比しましてぐっと落としてもいい、こういった予定でございます。そういった意味におきまして、現在の出資の増大あるいは利子補給の拡大ということと相まちまして、いわゆる資本費の圧迫というものの、再建期間後におきましては縮小される、こういったことがござります。

また一方におきまして、収入面におきましては、いわゆる輸送力の拡大に伴いまして、新幹線あるいは複線電化に伴います旅客輸送量の増大、また貨物につきましても、いわゆるシステムチェンジによりまして、陸上輸送におきましても、現在約一八％でございますが、今後輸送量の伸びを考へますと貨物輸送量というものが増大いたします、こういった面におきましても収入の好転というのを確信しておるわけでございます。たいだいまの御指摘でございますが、再建期間後は国鉄は必ず再建できると確信いたしております。

○松本(忠)委員 私伺いたしたのは、五十七年度がここに書かれたような三千七百九十二億の黒だ、では五十八年度は具体的にいったら幾らの黒になるのだ、五十八年、五十九年、さらには六十年——さつき国鉄総裁が新幹線の収支見通しの中でも言われておりますけれども、六十一年度以降になると、新幹線が出てくると償却後も黒になるというようにも言っておりますけれども、まづ当面五十八年、五十九年、六十年あたりはどうなるのですか。具体的な数字であたのしみ込みをひとつお答え願いたい。

○磯崎説明員 長期の収支でございますが、五十七年度までは一応お目にかけた数字であります。五十八年度以降いつまで見通すかという問題でございますが、私どもの能力をいたしましては、六十年程度くらいまでが一応われわれの将来を見通せる能力だというふうに考えまして、六十年年度まで

を推計いたしますと、大体五十七年度程度の三千億程度の償却後の黒ということで持続するという計画数字になっております。ただこれは、一番の問題は、五十八年度以降の輸送量の伸びの問題でございます。したがって非常に仮定の数字が多うござりますけれども、一応私も六十年年度までいろいろ計算いたしてみますと、大体五十七年度の償却後の三千億を少しオーバーした数字で償却後いくんではないかというように見通してござります。

○松本(忠)委員 そうしますと、総裁、具体的に言うと、収益は五十八年度三千七百億よりも下がるんでしょ。一体五十八年は具体的に言ったらどういふ数字になるかという見通しです。それを再々私伺いたい。

○小林説明員 お答えいたしますが、たいだい総裁から申し上げましたように、申し上げるまでもなく五十八年度以降の収支の想定をいたしますことは、前提として考えますところのいろいろのファクターというものが非常に不明確なものでござります。またよるべき確たるものがござりません。これは一つの前提をおきまして計算したものであるということで、ほんとうのためし算でございます。そういう意味で御理解を賜りたい、かように思っています。

前提をいたしましては、たいだい総裁が申し上げましたように、一番問題になりますのはやはり輸送量の伸びかと存じますが、これにつきましては四八から五七までのおおむね平均輸送量の伸び率、こういったものの延長として一応考へるということと、それから四八から五九まで、あと残った新幹線、工事中の新幹線、六十年までに七千キロという予定は一つの構想として政府の方でお持ちでございますけれども、そういった新幹線の開業は一応六十年までないものという前提で考えます。

助は六十七年度まで継続いたします。五十七年分の工事費まで補助は対象になっております。十年間ということになっておりますので、補助期間は六十七年まで続きます。それから、あとの補助は、これは再建期間を終了いたしますので五十七年で打ち切るといふわけで、人件費もこれまた想定は非常にむずかしいわけでございます。人件費の単価アップという問題がござりますので、非常にむずかしいわけでございますが、これも後半の一〇・三％ということで一応想定をいたしました。

さらに、工事部門につきましては、各新幹線それから在来線合わせまして約一兆円程度の投資を考へるといふような前提を持ちまして計算をいたしますと、五十八年におきまして、これはほんとうのためし算でございますが、数字は二千八百六十六億と出ておりますが、約二千九百億足らずの黒字になる。もちろんこの場合には再建債として政府のほうから拝借いたしております十年据え置き後二十年償還という再建債はルールどおり返却をするという前提をいたしております。

六十年までの推移は——六十年に運賃改定をいまして申し上げましたような前提で計算をいたしますと、ためし算としてでございますが、おおむね三年間で約九千五百億程度の償却後の黒になる、かような計算に相なるわけでございます。御参考に申し上げた次第です。

○松本(忠)委員 いろいろ前提条件がござりますから、これはそのように運ばれるかどうか、まことに疑問だと思ひます。またその間に、いづれにしても値上げということがまたまた出てくるわけでございます。値上げをしなればとていこのような黒字は出てこないということは、私は言えるものだと思います。そういう点からいいますと、小林常務理事からいろいろお話がござりましたけれども、私も私どもは、この再建計画なるものがいづれのためし算だ、これは単なる数字なんだということ、実際問題として、さつき大臣も言われましたように、四十九年度以降のものについ

では全く予算のとりの措置ができてないわけですから、そのときそのときの状態によって予算を組むわけですが、四十八年度だけは一応予算の金額と一致しているものと受け取ってよろしいわけですね。そうやってきたときに、これから十年先、二十年先の国鉄が一体どうなるかということ

です。これはいまのお話を私はそのまま真に受けて受け取るわけにはいかないわけですね。ほんとうにそのように国鉄がよくならんだったら、過去にももっとこれだけ努力してきたんだからよくなってよきそだ。それがなかった。いま国鉄総裁も率直に認められたわけでありすけれども、民間ならばもっと自由にやれたところが、いろいろな制約を受けてできなかったということもわかります。

しかし今後の十年間、二十年間も同じような状態が続いていくと、これはほんとうにここに書かれたような三千七百九十二億という五十七年度の黒、あるいは小林常務の答弁にあったような、そういった五十八年度が二千九百億、こうなりす、すでにここでも八百億からの利益が低下しておるわけですね。こういう点を考えまして、これから六十二年、あるいは六十七年を一体どうなるのかということ、そんな先のことをまだ考える必要がないと言われるかもしれないけれども、とにかくいまの国鉄の状態、再建状態、それは急速に解決できないとしたならば、私はこの問題はまだ安心はできない。こういう数字だけをもって国鉄の再建成りというふうな考え方は非常に危険だと思ふわけでございます。

そういう点につきまして確信があるとおっしゃるのですけれども、この確信がそのとおりほんとうにいくかどうか。これはこれから歴史が証明すると思います。実際問題としてこれはなかなか現在の国鉄がこれからのいかにどうがなつたとしても、十年先、二十年先でこの膨大な借金を返し、そしてほんとうに一本立ちした、自立の国鉄としての経営ができるようになるかという点、これはほんとうに疑問だと思ふのです。そういう点

できるとおっしゃると思ふますけれども、これは事実が証明するかどうか、歴史を待つ以外にない。私は思ふます。しかし、ほんとうに私も国鉄の問題に対しては大きな心配をしておるわけでございます。そういう点で私はあえて申し上げたわけでございます。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 御静粛に願います。

○松本(忠)委員 そこで小林常務からいろいろございまして。人件費の問題、それから物件費の問題、こういう問題についても私はこまかく申し上げたいと思ふます。いままで私の質問の中にもいふんいろいろ無理を承知の、十年先、二十年先はどうなんだということ自体、これは無理だと思ふます。

しかしもう一つ私ここで伺いたい点は、現行法が四十四年に強行採決されたわけですね。そして法律として施行されました。この法律の第八条の規定によりまして再建計画の実施状況を毎事業年度に提出することになっております。すでに四十四年から四十六年まで三回の報告書が提出されたわけでございますが、この三カ年間はいづれも赤字を計上したわけですね。こういう点を考えまして、私はいままでの人件費、物件費の内容についてこれから先が見積もったものでいくかどうかという疑問がある。ですからこれから十年先、二十年先はどうなるかという点、いまおっしゃったようなうまいぐあいいいはいかないぞということを私は言うわけでございます。試みに四十四年度が千三百十六億、四十五年が千五百十七億、四十六年が二千三百四十二億の赤字が出たわけでございますけれども、この赤字が出たというその理由の中で、いろいろ問題があると思ふますけれども、最も顕著なものはいくつか、ひとつは物件費がどうだったか、あるいはまた物件費がどうだったか、こういう点を、ひとつは物件費がどうだったか、三カ年間にわたって、過去の要するに実績を、私も私なりの考えがございしますので、伺つてみたい

わけでございます。

○小林説明員 お尋ねの再建計画に入りましてからの計画と実績との対比で申し上げますと、事業費を大きく分けまして人件費と物件費ということになるわけでございますが、四十四年度におきましてはこれは策定の時期の関係もございまして、人件費、物件費ともその計画に対して差異はございせん。それから四十五年度におきましては人件費におきまして約三百二十億ふえております。それから四十六年度は同じく人件費で申し上げますと四百七十億、四十七年度は、これはまだ決算を終了いたしておりませんので、一応予算の数字で申し上げますが、千六十億ばかりふえております。四十四年から四十七年の見込みまで累計いたしまして、人件費におきまして千八百四十億程度計画より上回っております。

これに對しまして物件費でございますが、物件費はこの四年間ではしよって恐縮でございますが九十数億、おおむね計画にフィットいたしております。大体〇・九〇程度の差になっております。これは四年間の累計でございます。

○松本(忠)委員 これはなかなか微妙な問題があると思ふのです。四十四年度も収入の面で見ますと五百二十一億マイナスになっていふと思ふます。四十五年度は収入の面が百四十五億マイナス、四十六年度は予算に比して差し引き九十億プラスはしておりますけれども、こういった収入がいずれも見積もったよりも少なくなつていふという事実ですね。四十七年度は正確なものがあと一カ月たてなければ出てこないわけでございますから、私もなかなか申し上げられませんが、やはりこのいままでの人件費にしても、物件費にしてもあるいは収入の面に見ても、見積もったもののおおりにいかないというところは、これはまあ当然だろと思ふます。しかし、やはり見積もりそのものに大きな狂いがいいのかという点、私は申し上げておきたいのです。たとえていうと、いま過去のものについてこういってずっと出てきました。この過去のものをずっと人件費の

問題を見てみても、過去の実績を見るとどうなつていふかといふと、四十四年度が一三・四、四十五年度が一五・一七、四十六年度が一四・四、四十七年度が一三・九というふうな、これは非常に短い期間ですから単純計算で四で割りましたも、要するに四年平均で一三・八七という人件費のアップがある、そういう点を考えまして、いままで過去のものにおいてそういうものがあつた。今後人件費がやはり自分たちで算定した中でござるかどうか、これは非常に疑問があると思ふのです。四十八年度の問題につきましても、仲裁裁定の問題についてあとでお話を伺いたいと思つておるわけでございますけれども、とにかく現在まで過去のこれらの実績から比べて、要するにこの再建計画の中に盛り込まれた金額というものの算定の基礎になつていふ人件費というものが、あるいはまた物件費というものがその思ったとおりの数字でこれから行くかどうか、これを私は非常に疑問に思ふ。現に立てた数字に対して過去四年間は全部オーバーしているという事実。これから先、長期収支計画の中でもそういった傾向は生まれないか。つくつただけの要するに一二・三％なるといふと、これは明らかにいかにいかにいかに私に思ふのです。そうしてくと根本的に計画なんというものはくずれてしまふと思ふのです。物件費においてもそうだろうと思ふのです。いま小林常務が、これからの問題についても過去において三％です。大体三％でいくんだ、こういうふういふ言われていふと思ふます。しかし、実際問題として最近の物価、卸売りの指数を見ても、とうとうこれでは済まないだろうと思ふます。そういった点を見たときに、いまあげられたように五十七、五十八年以降だんだん黒字になつていくんだ。それにもかかわらず、値上げをしなければならぬわけでありす。実際問題として、この事業費の中で占めるところの人件費、物件費の割合というものを見たときに、そしてまたその算定の基礎になつていふものが、はたしてその算定

の基礎になった数字で済むかどうか疑問が私は大いにあるわけです。ほんとうにこの点について、いとお思いでしょうか。

○磯崎説明員 確かに人件費の問題は、非常に長期計画として大きな問題だと思えます。ただ全体として見ますと、いま先生のおっしゃった一・三・三、それからそれを落としまして一・〇・三というふうにしたとしても、十カ年間の人件費アップの七兆五千億、それはちょうど四回運賃を上げていただきまして増収します七兆九千億、運賃値上げとはほとんど同額のものが人件費にいく、これは非常に大きな問題でございす。したがって、今後の人件費の見通し、これは場合によつては運賃の値上げの率と非常に密接に関係してくるといえないこともないと思えますが、一応現在の政府の計画、いわゆる将来の人件費のアップにつきましては、なかなかわれわれもガイドポストがございせん。したがって、一応現在考えられる政府のいろいろな知識を集めてつくられた将来の人件費の伸び、これを参考にす以外にないものであつて、たとえばことしの率がいくつてもいづれ十年間における平均としてはこうなるだろうという推定以外にはできないというふうに考えます。

それからたとえば全体の収入の見通しでございす、四年間で二・二、民間の方に開きまして二・〇、二・〇の誤差はこれは民間でもあるのだ。しかし君のところは悪いほうの誤差でもつて、民間の場合には大体予定よりも一・二、いい収入なんだというのをよく言っておられますが、全体としての誤差の二・〇の程度のもはこれは長期計画を実施していく中で当然修正されいかなければならぬ問題だと思ひます。しかし、いまおっしゃった人件費の問題は、一応過去の例から見まして五・〇の誤差があるという意味で、これは十分今後の政府の長期計画の中における日本全体の人件費の伸びを参考にす以外にない。したがつて、たとえばことし非常に高くても十年間としてはロングランで見れば大体政府の計画におさまる

だろうというふうな見方以外に、私どももいたしましては長期計画をつくる際の人件費の見通しが不可能であるというふうに申し上げざるを得ないと思ひます。

○松本(忠)委員 総裁そのように確信を持つておられるようでありましても、過去の実績というものは私は重視しなければならぬと思うのです。過去の実績がいま申し上げましたようなパーセンテージであるわけですね。すでにインフレといひます、物価高、当然のことから賃金も上昇するだろうと思う。こういうことを考えますと、いま再建計画に盛り込まれている金額といひものは聞くところによりまして二・二・三で一応組んであるのだ、物件費は三・〇で組んであるのだといひわれているわけですが、ほんとうにこれで済むという確信はだれもないだろうと思うのです。十カ年間にわたつてみればどうなるだろうというやうなところであつて、全くこれに對して確信を持つてゐる人は一人もないだろうと思ひます。まず足りないといひのがほんとうじゃなからうか。余るといひ人は一人もないだろう。それでございまして考える人は全くないだらうと思ひます。そこでどうですか、この点ほんとうに十カ年になつてみれば余るんだといひことは確信をもつて言えるわけですか。これからアツプと見ていふ二・二・三で済むかどうかといひ問題、それから物件費にしてみても最近の卸売り物価指数といひものが非常に高騰を示していることは事実です。四十八年度の予算がどういふ大きな数字でしてしまつていふことは私に思ひます。御承知のやうに四月一日から運賃収入を見てあるわけですが、四、五、六月と、これから参議院に行つてあと一カ月くらいかかるでしょう。そうなれば当然四カ月くらい収入減といひことですね。しかも、一方人件費はことし膨大な、いままで初めての記録ともいえるやうな三公社五現業の一七・四九でできめられたといひところから考へてみたときに、総裁がいかに強弁されてもこの十カ年間に

見込みの数字の中でおさまるのだとは私は言い切れないと思ひます。

○磯崎説明員 確かにそういうごらんになり方もあると思ひます。ただ私どももいたしましては、長期計画を策定する際に、やはりなるべく根拠のある、權威のある数字をたよりにする以外にないといふふうに思ひます。したがつて、輸送量の伸びにつきましてもあるいは人件費の伸びがあるいは物件費の伸びにつきましても、現実とかけ離れていふとおっしゃればそれでございすけれども、政府なり学識経験者が集まつてきめた長期計画に盛り込まれた数字を根拠とするといひ以外に、国鉄だけの十年間の経済見通し、これはもうほとんど不可能でございす。したがつて非常に高い視野に立つた方々のつくられたやうな原単位を基礎にして計算するといひ以外に長期計画の立て方の方法はないといひふに私は考えます。

○松本(忠)委員 これは結局は水かけ論です。私のほうはとも不可能だろうと言ひ、当局のほうはできると言ひ、見通しがありまと言ひ、これは全く水かけ論であると思ひます。これは非常にとおりにくい問題でございす、見込みがそれなつてみなければわからないと思ひます、非常に危険な状態であるといひことが言えると思ひます。物件費の問題につきてもこまかく詰めたといひでございすけれども、時間の関係もございすので次に移ります。

いづゆる要員数ですが、現在の国鉄の要員数、長期収支試算の前提条件になつてゐるには、要員数が第九番に書いてあります。五十三年度末まで、四十四年に対して十一万人削減といひことが書いてあります。こうなりますと当然このいづゆる四十四年からの十一万人の削減といひものが五十三年度末までで完成するものだといふやうな受け取り方を私はしたわけでございす、これはそのとおりでございすやうか。

○加賀谷説明員 十一万人の要員の削減は五十三年度末に行ないまして、五十四年度当初の予算定

員が三十六万七千人になるといひこととでございす。

○松本(忠)委員 要するに四十四年から始まつて五十三年度末まで十一万人削減するといひわけですね。そうしますと、いままで四十四年から四十七年度まで一体どういふ實際の削減が行なわれたのでしうか。具体的な数字でひとつお示しいたいわけですね。

○加賀谷説明員 四十四年度から始まりまして四十七年度までの間に約三万三千の實際の要員の削減が行なわれております。それから以後十一万の計画でございすから、あと約八万足らずといひものの削減が計画に見込まなければいかぬといひことになるわけでございますが、要員の合理化の問題は、御承知のやうにそのときの合理化の仕方と申しますか、そのときによつて多少波を打つといふやうな面もございす、實際の人間の需給の面からいひましてもある程度波を打つといひこととで、年度別にはつきりした一応計画目標は持つておりますが、数字はいま現在ばかり申し上げられないといひやうな感じがございす、前半三年において大体三万五千の計画を持つております、五十三年度までの後半において約四万の削減をするといひやうな計画でいま考へております。

○松本(忠)委員 常務理事にちよつと伺ひますが、四十四年度以降の實際を私は先に聞きたいのです。それからなおさらにあとの六年間の問題をお聞きいたします。

○加賀谷説明員 四十四年以降の年度別實際に削減した人員の實際を申し上げますと、四十四年千二百人、四十五年六千人、四十六年一万三千人、四十七年は大体二万三千人といひこととでございす。

○松本(忠)委員 伺ひました。そういたしますと三万三千二百人程度のものが一応削減された。そのうなりますと十一万でございすから、先ほどお話をあつたやうに八万といひ数字が残るわけですね。正確な数字で言へば三万三千二百ですから七

万六千八百という数字になると思いますが、これはいまの御答弁にありましたように、四十八年からは前半は三千年間で三万五千、後半が三千年間で四万人、こういうふうにいまお話があったと思いますが、実際これが四十八年から五十年までに三万五千、あるいは残る三千年間で四万人、この削減ができるかどうかという問題です。これはもちろんできるとおっしゃるのだからと思いますけれども、いろいろ問題があるだろうと私は思うのです。年度別の計画等も伺いたいわけでありましてけれども、前半、後半というふうな一つの目安が出てきたので、私はその線で一応理解をいたしますが、実際問題としてこの間に新規採用はどれくらいあるものか、こういったことも考えましたときに、ほんとうに七万五千なり七万六千というものが削減できるのかどうか。この点はどうでしょう。か。確信がございますか。相手のあつてやることですよ。

○加賀谷説明員 今後の計画につきまして、結局実際の要員の削減は、退職する者の見込みと、ただいま先生がおっしゃいました新規採用との差額によって削減が可能になるということでございまして、今後五十三年まで見込まれます退職の数は約九万五、六千であります。それに対していろいろな業務量増それから時短の問題、そういったようなことも見返りとしてやらなければいかぬわけでございますから、そういったものをすべてまかなっていきますと、私どもの見込としては新規採用としては二万程度の採用がなければならない。あとは生み出されたもののいろいろな配置転換によってまかなっていきけるというふうに考えております。

○松本(忠)委員 そういったことを含んだ上でこの長期収支試算はできておると理解していいのですね。そうですね。そうすると、いま常務理事が前半、後半で言われましたけれども、具体的にここに乘つてきた数字というものは、人件費というものの積算の基礎は、やはりそういった削減というものが大きく影響があつてここに数字がのぼつてきておる。何年には幾ら、何年には幾らということがほんとうならば具体的にでてこなければいけないと私は思うのです。いま常務理事の答弁で、四十八年から五十年までの前半とそれ以降の後半というふうな述べられましたけれども、本来ならば一年一年、この期間にはこうなりまして、この期間にはこうなりましてということがなければ、私はこの数字は出てこないのだと思うのです。積算の基礎というものがやはりあるのではなからうかと思うのです。その辺はもう少しはっきりさせてはどうですか。

〔委員長退席、細田委員長代理着席〕

○加賀谷説明員 ちょっとことば足らずだったと思いますが、積算の基礎としましては、今後の数年間の平均でとっておりますから、年々大体一万三千程度の削減だという計画になっております。

○松本(忠)委員 過去の例も一万三千という数字が出ておりますので、今後の計画についても一万三千程度のものだとということで私も一応理解いたしますけれども、とにかく相手のあつてやる問題でございまして、なかなかこの問題は大きく根を引く問題でございまして、国鉄再建の問題は一にかかつて人の問題にあるというふうな先ほど総裁が言われました。こういう問題から申しまして、この要員数というものはここに十一万とばかりとあけ、しかもそれをいままでの過去の例からいって三万三千やっておりますから、残りは八万だ、こういうふうなことであらうか。残りは八万だ、ものが盛り込まれておるといふふうな答えが出たわけではございませんけれども、なかなかこれが実際問題としてそのとおりいくとは思われません。相手のあつてやることでございまして、非常にむづかしい問題があるかと思ひますが、とりあえずそういうことであるならばそのように私は承つておきます。いづれにいたしましても人間の問題というものはたいへんな問題でございまして、国鉄といいたしましても、十分この点について配慮をしてやっていただかなければならぬと思うわけでございます。

そこで、ことしのいわゆる春闘の賃上げの問題、これも三公社五現業の賃上げが一七・四九というところできまりまして、そして仲裁裁定の交付を待っていたわけではございませんけれども、これも先般二十五日の日に仲裁裁定書を国鉄当局としても入手されたわけだと思ひます。

そこで、この問題についていろいろ伺つてみたわけではございますが、これが実施されたときには、国鉄としては大体どのくらい足らなくなるのか。ことし計上されている人件費だけではおそろく、この仲裁裁定をそのまゝのむとするなら、足らなくなつてくると私は思ひます。こうした場合に、この国鉄の賃上げの所要額が幾らであつて、そしてどういふものをこれに流用する、そういうときにはどれくらい足らなくなる、この足らなくなるものは一体幾らなんだという金額、そしてまたそれをどうやってやら生むことができるのかというところ、こういう点についてひとつ御答弁をお願いいたします。

○小林説明員 お尋ねの今回の仲裁の実施に伴います所要額は、国鉄は勘定が二つございまして、全部合わせまして千二百八十六億円というふうな計算をいたしております。そのうち、財源でどうやってこれをまかなうのかというお尋ねかと存じますが、先生御承知のとおり、予算におきましてはすでに四月から基準内給与の五割というものが給与改善費として予算に組み込まれております。それが四百六十三億でございます。そのほかに予備費が二百五十億計上されておるとも御承知のとおりでございます。年初でございまして、今後の災害等のこともございまして、これを全部引き当てるといふことはもちろん不可能でございます。そのうちのおおむね二百億ないし二百十億程度は予備費からの充当が可能である。そういったしますと、合わせまして約六百七十億程度は計上予算内での処理が可能である、かような数字になろうかと思ひますが、ただいま申し上げました千二百八十六億との差をとりまして、六百十三億ということになります。これにつきましては、国鉄の中におきます各般の経費の見直し、また実行上の

こまかい運用をすることによりまして、経費の移流用というふうな措置等を加へまして、これを充当する、かような処置にならうかと存じます。これは先刻伺つたところによりますと、――国会に参りましてから、私、耳にいたしましたので、政府御当局のほうとも、十分その辺の予算の執行方の問題については詰めたお話を申し上げておりませんので、見当としてかような結果になるというところで御答弁申し上げたいと思ひます。

○松本(忠)委員 わかりました。大体六百七十億ということでございますね。

そこで、大臣にお尋ねしたいわけでありまして、この五月の二十五日に公労委から出ました、三公社五現業の両代表に手渡されたところの四十八年度の賃金紛争に対する公労委の仲裁裁定、これは当然完全実施すべきだというふうに私は思つておるわけではございますが、聞くところによりまして、けさの閣議でもきまつたという話を聞いておりますが、この点について、大臣、どのようにお考えか。また事実けさの閣議できまつたものかどうか。この点ひとつ確認をいたしておきたいわけでございます。

○新谷國務大臣 この問題につきましては、閣内でもいろいろ議論がございまして、関係協議会を何回か開きまして、慎重に協議をいたしました。が、本日の関係協議会及びその後において開かれた三公社五現業の仲裁裁定は、これを完全に実施しようというふうに決定をいたしました。

○松本(忠)委員 完全実施は当然のことと私は思ひます。

いづれにしても、そうなりますと、いま小林常務理事からお話がありました六百七十億というものが不足するわけではございませんけれども、これに対しては、総裁、どのようにお考えでございますか。

○小林説明員 先生に向かつてはなはだ失礼でございまして、先ほど申し上げました数字でちよつとお取り違へようございまして、御訂正を

いたしたいと思いますが、予算内で、予備費と五%の給与改善費で措置し得る額が六百七十三億でございます。不足額は六百十三億でございます。

○松本(忠)委員 それに対してどういうふうになるかという点について、これはいろいろ問題もあるかと思ひます。

いずれにしても、その人件費の問題というのは、たいへんなことだと思いますし、これからいわゆる週休二日制という問題も出てまいります。なかなか人間の使い方というものもむずかしくなってくると思ひます。

そこで人事院の中村職員局長、見えてくるのでしょうか。——伺いたうけでございますが、現在国鉄労使間の情勢、協調ムードになり得ないところの情勢下におきまして、なかなかこの削減なるものも、先ほど御答弁がございましたけれども、スムーズに進行できるものと思ひます。

そうした中において、今度は週休二日制という問題がこで出てくるわけでございます。この問題につきましましては、すでに同僚の議員からも質問があつたわけでございますけれども、昨年は民間企業で実施率が一七%といわれておりました。ことは二〇%をこえるものと想定されておりましたところ、五月の二十六日の人事院の発表では二一・九%、こういうこともいわれております。

人事院として、国家公務員に対して週休二日制を実施するといふことを勧告する考えはあるのかないのかを、まず先に聞きたいのであります。

○中村(博)政府委員 先生御指摘のように、私も調査いたしました結果、二一・九%、昨年の十月現在で相なつておるわけでございます。相当進捗しておる状況でございます。私どものほうとしましては、週休二日制を国家公務員についてどうするか。この問題は、一つは公務サービスの確保——国民に迷惑をかけるはいけませんので、公務サービスの確保が一つの重要な問題であるかと存じます。いま一つは、やはり職員の勤務条件の改善向上、これもまた重要でございます。

らに、そのような事態に対応して第三のファクターとして、国民感情がいかなるか。この三つの柱を考へておるわけでございます。

したがらして、私どもとしましては、そのような点をいろいろ調査によつて詳細に承知しながら、この三つの要請が一致したときに実施をいたしたい、かように考へておるわけでございます。

これは申し上げる立場にはございせんけれども、相当進歩したものになるのではないかと、そのような感じを持っておるわけでございます。

○松本(忠)委員 まあ国家公務員に対しては、そういうふうにお考へてございましょう。当然のことだと思ひます。で、三公社五現業に対しては勧告する何ものもないと思ひますけれども、国家公務員がそうだった場合に、これらの三公社五現業も同一步調をとる日が来ると思ひます。

か。それとも三公社五現業についてはまだそこまでのいふに当分時間がかかると思ひます。この点、職員局長の答えを聞きたいわけでございます。

○中村(博)政府委員 国家公務員の場合でもいろいろな職種があるわけでございます。まあ私もがやつておりますような机にすわつております職務と、それから交代制勤務者の方々、こういうような大きく分類すればそのような場合があるわけでございます。仕事の内容、合理化可能の程度、それから要員のぐあい、そのようないろいろなファクターを十分考へ合わせてこれは個別にきめらるべきこととございまして、一般的にどうこうという御意見を申し上げることは差し控へさせていただきます。

○松本(忠)委員 いまの人事院の見解は私もわからないうけではございせんが、国鉄当局としてはどのようにお考へてございましょう。

○加賀谷説明員 時間短縮の問題は国鉄としても進歩的にやつてきております。しかし全体の情勢が、ただいま人事院からもお話ありましたような

こともいろいろあるわけございまして、さらにできれば一歩前進したいというふうに考へております。しかし、ただ、国鉄の仕事の性質から申しまして、御承知のように一昼夜交代勤務といったようなもの、夜の勤務を含んだ勤務が非常に大部分を占めておられて、一般の日勤勤務なんかと違いまして、二日休むというふうな形はなかなかとれない。したがつていわゆる週休二日制に当たるものとしましては、一週間の勤務時間を四十時間というふうに考へられると思うのですが、現在四十五時間でございますが、これは他の三公社五現業、そういうものの均衡からいってそう劣るものではないのですが、さらにそれを二時間短縮しようという計画は持つて組合と話を進めておるといふこととございまして。

○松本(忠)委員 それではその問題はその程度にしておきまして、あといわゆる新幹線が開業されるに付いての要員の問題なんでありまして。

御承知のように現行の工事三線あるいは調査五線というものが先ほど総裁から答弁がございました。訂正された答弁がございましたように逐次でございまして、あつたわけでございます。こういふものに対して工事三線の五十二年度までどれくらいの人材が投入されるようになるのか、あるいはまた調査五線が五十四年度で完成したときにはどれくらいの人材がここに配置転換されていくのか、こういう点についてはいかがでございますか。

○加賀谷説明員 新幹線の要員につきましては今後の問題でございますので、列車の計画その他いろいろ配置のしかたといったようなことでございまして、もちろん組合という相手もあるわけでございます。今後の問題としてまだはっきりした数字は得ておらぬというのが実情でございます。

それからなお、その先に開業を予定されますものにつきましては、御質問があつたと思うのですが、この計画でいきますといふ五十四年以降になることとございまして、かなり大きな投資計

画も含んでいられる。それからいろいろ技術革新といたつたようなものも期待できるというふうなこととございまして、そういうふうなものの等の進め方と見合つて、それからまた在来線の要員配置なんかとの見合いもあるわけでございます。そういうものを検討しながらまかかつていけるといふふうな考へております。

○松本(忠)委員 そうしますと、確定的な数字といふものはまだ掌握していない、こういうふうな理解していいわけですね。

○加賀谷説明員 現在の三線につきましてはもちろん十カ年計画の中には見込んでございまして、はつきりした数字はまだまだつかんでおりませんといふこととございまして。

○松本(忠)委員 それはそれでいいでしょう。総裁、私去年の議録をいろいろと検討しております。去年の四月十九日の議録にこいういうくだりがあるのです。私の質問に答へられて、年齢構成を五十六年度では四十歳以上が四八%、五十九年度になると三六%に減る、六十年ごろになると三〇%に減つて、やつとピラミッドのような形になつてまいります。こういうふうな御答弁があるのですが、覚えていらつしやいますか。これは年齢構成として理想の形だといふふうにおつしやつたのですけれども、この点はどうでしょう。私は年齢構成としてはやはり円筒形の構成が正しいのじゃなからうかといふふうに考へておるわけですが、総裁、昨年の御答弁はピラミッド型になるのだ、こういうふうなお話なんです。これはどういふふうな理解したらいいのでしょうか。

○磯崎説明員 企業の年齢構成はいろいろ見方があるようにいわれております。私のほうのずっと過去の例をとつてみますと、平常時には年齢的に大体ピラミッドになつておるといふことの一つの理由は、鉄道のようにわりあい労働集約産業になりますと、どうしても一人のボースンを中心としてそれに数名の人がつくといふ形の仕事のやり方になると思ひます。したがつて大体ボースンが中

年以上でその下につく人が若い人ということになりますので、仕事のやり方自身が大体ビラミッドで仕事をしていくという形になっていくと思えます。もちろん管理部門のようにそうでないところもございまして、大体現業は一人の中心があつて、それに数名つく。ですから年齢的に中心の人が高齢で、そのまわりにいる人が若いということ、その業務をこまかく分けますと、大体みんなビラミッドで仕事をやっておるといふ形でございます。これが労働集約産業でなしに装置産業になってまいりますとだいたい変わってまいりますけれども、一応いまの近代化、合理化のテンポでまいりますと、やはりビラミッド型の人員構成は五年、十年の間にはその根本的に変わらないうちには産業でも、キーバンチャーをたくさん使うところはいま先生おっしゃった円筒が一番いい。しかし私のほうはいま労働集約をいたしまして、人をたくさん使うところでは中心の人がいてそれにぶら下がるというふうになりますので、自然的に仕事のやり方自体がビラミッドでやっておるといふために年齢構成もビラミッドになってくるというところで、過去の例から申ししてもやはりビラミッド型というのは減耗の面から考えましても姿としては一番いいんじゃないかというふうに考えております。絶対的なものではないと思いますが、そういう考え方もあるということでございます。

○松本(忠)委員 一つの職場とすれば当然そういう形がとられることはあたりまえであらうと私も思うのですけれども、ちょっとその点についての理解が足らなかったの何ったわけでありまして、そこで五十八年度以降になりまして、それからさらに六十年年度ごろになってまいりますと、現場で働くいわゆる高校卒業生というものを国鉄が採用することがなかなかむずかしい時代が来るのじゃないかと思うのです。だんだん教育の程度が高くなつておまして、ネコもしゃくしも大学というようになってまいりますし、なかなか高校卒業生のままですばり国鉄に就職されるという人が少なくなつてくるのではないかと。ほんとうに国鉄で考えておるような募集が完全にできるか。若い人を募集できなくなつてくると、現場で働く人たちの募集できなくなつてくると、国鉄としてもたいへん困る時代が来るのじゃないかと。うかというふうな考えをわけでございます。こういう点に對しまして、たいへん人減らしに苦勞しておる一方では、今度は人を集めるほうで次の若い時代、これを集めることがたいへん困難になるのじゃないか。こういう時代が私は必ず来ると思うのです。特に現場仕事というものについてはいまの若い人たちはあまり好ましく思いません。かつておじいさんの代から国鉄につとめたから私も当然国鉄にいくのだ、こういう人はなくなつていくわけですね。そういうことを考えますと、これから先国鉄がほんとうにそういう若い人たちの募集が完全にできるかどうか。これが充足できなかつたときにはまた国鉄としては新しい大きな問題をかかえることになると思うのです。こういう点についてどうでしょう。

○加賀谷説明員 将来どうなるかという問題でございますが、いま現在でも国鉄の最下級職と申しますか、非常に単純な労働作業に従事している職なんかにつきましては非常に問題があるわけでございます。だから、先生のおっしゃる通りに、将来ますますそういうことになるだろうということとは当然私も予想しておるわけでございます。したがつて、ただいま総裁申しましたように、労働集約型からできるだけ機械化、そういうことをやりまして、底辺の仕事をするだけ除いていく、人のいやがる仕事を除いていくという形をとつていくのが私どものいまの合理化計画の中にかなり含まれておるといふことでございまして、そういう姿をとりながら、底辺の仕事よりやや高度な仕事に人をどんどん当てはめていけるというふうな形にするということが私どもの理想だというふうに考えておる次第でございます。

○松本(忠)委員 人間の問題については、当初より申し上げましたように、いろいろ問題をやらんでおりますし、常務といたしましてはもういふんと御苦心のあらうこともよくわかるわけでございますけれども、いずれにいたしましても、国鉄再建のかぎというものが人間の問題にあるということはおもうさつきから何べんも申し上げておるわけでございますので、この点について十分今後の国鉄再建のための配慮がなければならぬと私は思うわけでございます。

そこで、実はいろいろと新幹線の問題あるいは長期収支の問題についてもう少しお尋ねしたいと思つておりましたけれども、若千ここで警察庁いらつしやいますか。お約束の時間もございまして、問題を問にはさみましてひとつお答えを願いたいと思つております。

実は、この問題は当今またにおきまして非常に問題になつたコインロッカーの問題でございますが、この問題について警察庁からおいでいたでいておるわけでございます。ほかの問題のほうはまだちょっと関連がございますが、この問題については、奥秋防犯少年課長見えておりますので、約束の時間も迫つておりますので、先にこの問題を取り上げてみたいと思ひます。

これは私どもがかねがねからよく言っているサービスの問題でございます。私どもは、国鉄がほんとうに国民の足としてサービス精神に徹するならば、こういう問題はどの制約も受けないで国鉄自身の努力によつて解決できる問題だから、どうしても早くやらなければいけないのじゃないかというところで、しばしば申し上げてまいりました。コインロッカーの問題についてもそうでございます。いま、この問題については、私どもも四十六年以來言ひ続けてまいつたことでもございまして、こうして今日事故が続発してまいりますと、国鉄がほんとうに誠意をもつてやつていくべきではないかと。これはほどもで事故は起きないで済んだのではなからうかというように悔やまれる次第でございます。

御承知のように、最近新聞紙上にコインロッカーが赤ちゃんの死体の捨て場になつていふような記事がひんびんと載りました。先般関西、中国、九州方面に被害を及ぼして見ましたので、その内容について少し触れてみたいわけでございますが、一般的に直営のロッカーというものは、管理運営を国鉄が業者に委託しているものより悪いという事実が出てまいりました。これは広島駅におけるところの直営分について申し上げてみますと、コインロッカーの使用約款がロッカーの中に入つておられまして、明示されておられます。ところが、どの箱にも、そのコインロッカーには入つておられませんが、また付近に一枚も張つてないわけでございます。中に使用約款を持ち帰りできるようにボックスがありまして、昔はおそらくそこに入つておつたのではなからうか、使う人がそこから一枚ずつ約款を引き出して、持ち帰つて十分検討できるという設備になつていたのではなからうかと思ふのでございまして、実は私どもが調査いたしました時点におきましては、こういうものは全然入つておらない。しかも、約款そのものは付近にも張つてない。これは広島駅の直営の問題でございます。これは事実ここに写真をとつてきてございまして、ごらんをいただければわかるわけでございますが、昭和四十五年五月に広島駅ではこれを設置しておりました。しかし、ここにも書いてございますように、使用約款はこの中に書いてある、約款はロッカーの中に入つておられますといううなことがはっきり明示してあるけれども、何もそれはないというところでございまして、こういう問題が直営の部分に出てきておるわけでもございまして、これは事実四十五年五月に設置した。その後全くこれに對して何の手も加えていなかったのじゃないかと。うか、こういうふうな気がいたします。

それから小倉の日本交通観光社のロッカーについていいますと、事故のあつた場合の連絡先が戸畑駅の北口の日本交通観光社、こういうふうにしてございまして、これも写真をとつてございまして

ので、見ていただければわかるのでございますが、そうなりますと、小倉にありまして事故があったときには、戸畑の北口の日本交通観光社に來いたことなどです。あと何も書いてない。事故が起きなければいいですけども、事故が起きると、汽車に乗ってわざわざ戸畑まで行かなければならないことになる。住所も電話も全然明示されていないわけです。これはどうも少し利用者者を愚弄しているのじゃないかと私は思うのです。

具体例は幾らもございませうけれども、使用の方法がわからないとかいう例も非常に多いでございます。使い方がわからない。門鉄管内の資料では、これは四十八年の四月二十三日のものをいたいてまいりましたが、四十七年度の実績でございませう。これによりまして、博多の駅ではジャパンエキスプレスが営業してございまして、日食の横、南コンコース、それから北口の一時預かり所の三カ所に五百五十六個のコインロッカーが設置されております。ところが四十七年度中に旅客からの申告によって係員が取り扱ひ方について説明または指導した件数が二千五百二十件、一日七回平均、こういうふうな数字が出てくるわけで、この実績をちょうだいしてまいったわけでございませう。二千五百二十件博多においてはございませう。こうなりますと、やはり使い方の悪いものに対しての徹底を欠いているのじゃないかと。使い方のわからなかった人ばかりはいないわけですね。使い方のわからない人もいます。そういうわからない人に対してどうしてわからせることができるかという問題がある。それから誤扱い、機械等の故障等によってとびらを締めることができないとかあけることができないとかいうような問題が千四百四十件あった。そうして十四万四千円の払い戻しをしておるといふような事実もございました。

そこで、こういうことを防ぐためには監視体制といひますか、見回りでもいい、あるいは使用方法を教える人でも何でもけっこうであります。とにかくコインロッカーの周辺に特定の人々が立つ

ている、あるいは回っているということになりますと、これはずつとずつと防げるのじゃないかと、こう思うわけでございませう。博多の場合はジャパンエキスプレスが担当しておりますが、これは三交代で見回りをしている、これは非常にいいほうでございませう。しかし岡山駅では岡山鉄道荷物株式会社の事務員が昼間だけときどき巡回している。それから小倉の駅におきましては広島におきましては小荷物一時預かり所の職員が業務の合間を見ても見回られておる程度でございませう。あとは全く皆無といつても差しつかえない。これはやるべきものか、やらなくてもいいものかという疑問が出てきたわけでございませう。こんな状態でございませうから、小倉駅の北口のコインロッカーにつきましては、弘済会の売店からも改札口からも見えるところにありながら、二十個のうち五個も破壊されておるといふ現状でございませう。そうなりますと、これは安心して格納することができない。こういうふうなことが一わたり見てまいりまして出てきた結果でございませう。

そこで、お尋ねいたしたのでございませうが、国鉄の直営のコインロッカー、あるいはまた弘済会等々に場所を貸しておるもの等について一体どのくらいの数があるのかということとございませう。日本全国でどのくらいの数がコインロッカーとして国鉄の管理下に置かれておるのかということとございませう。

○速水説明員 お答えいたします。直営で現在行なわれておりますロッカーが二千五百五十二個、それから構内営業として部外業者に行なわれておりますのが二万八千二百八十一個でございませう。以上でございませう。

○松本(忠)委員 直営が二千五百五十二、構内営業が二万八千二百八十一、そうしますと三万八千三百三十三個ということになりますね、全体で。そういう数が国鉄の管理下におかれておるもの、すなわち、国鉄の駅の構内に置かれておるもの、こういうわけでございませう。この間毎日新聞の五月の六日の報道によりまして全国で六百五十九カ所、

六万八千六百六十個、五月三十一日、NHK、夜の九時半のニュース特集では六万一千二十五個、いずれも六万台です。そうしますと、この差額というものには国鉄以外の場所というふうに理解しておるものでありますけれども、この確認の方法がないわけでございますけれども、局長、この差額の約三万個というものは、これは私鉄のものでございませうか、それともまた、警察庁のほうで何かこの資料を握っておられますか。

○奥秋説明員 お答えいたします。先生おっしゃいました全国で六万というものは、内訳を申し上げますと、私のほうでもってこれを調査するときに、国鉄と私鉄とそれからさらに地下街において、国鉄私鉄に連結しているような商店街、それからパスターミナル、そういう箇所を一応含めて調査いたしました数が約六万という数字になっておりますので、以外は大体私鉄というふうにお考えになっていただければいいかと思ひます。

○松本(忠)委員 わかりました。日本全国で私鉄あるいは地下街とか、そういうところにあるものまでを含んだ六万個ということとございませう。しかし、全体の中で約五割を占めているのが国鉄でございませう。国鉄がこの問題に対しては十分いろいろの対策が練られなければならないものだろうと私は思ひます。そういう点から伺いたいわけでございませうけれども、この三万八千三百三十三個の国鉄の管轄にあるもので収入は一体どれくらいあるものなんでしょうか。

○速水説明員 営業者の収入が十七億六千万で、そのうち国鉄へ入っておりますのが十億七千万、それからそのほか直営になっておりますのがございませうが、これが約一億三千万でございませう。

○松本(忠)委員 ちょっと速水さんに伺ひますが、私はいまうっかり書き漏らしましたが、直営が幾らですか、一億三千万とか言ひましたね。

○速水説明員 さようでございませう。一億三千万、それから部外にやらしておりますものが、部外の収入が十七億六千万で、そのうち国鉄へ入

ておりますのが十億七千万。構内営業用として国鉄が所得しておりますものが十億七千万、したがって、国鉄の収入といたしましては十億七千万と一億三千万足したものの、十二億でございませう、これが国鉄収入である。こういうふうに御理解願ひたいと思ひます。

○松本(忠)委員 わかりました。いずれにいたしましても、そうしますと十二億からの収入があるというわけですね。コインロッカーによつて十二億の年収がある。十二億のうち構内営業の十億七千万ですか、十億七千万というのは要するに国鉄で場所を貸しておくわけですね。そこであがる収入ですね。それはいろいろいなかの駅もあれば都心部の駅もあると思ひます。相当活用されているところと、あまり活用されていないところがあると思ひますが、そういったものの十億七千万というものはどういふランクといひますか、それによつて収入が国鉄に入ってくるようになっていくのですか。直営のほうはわかりませう。直接国鉄が経営しているもの、機械を設備し、そして直接お金が入ってくる。一方、構内営業のほうの十億七千万、これはのほうの収入はどういうふうな形によつて国鉄へ入ってくるのですか。

○速水説明員 お答えいたします。料金の取り方の計算の基礎を申し上げることでと思ひますが、現在のルールといたしまして、やはりロッカーの関係業者の経費というものは一カ所に相当とまっておりますところと、それから少数の口数しかないところと当然経費の率が違ひますので、これはあるルールでもって何個以上とまっております場合とまっておりますところと段階をつけまして、一つの経費の段階をつけておる。それから基本的に利潤あるいは管理費というものを、これを一律で引きまして、これを差し引いて、国鉄が所得するものをきめております。こういうやり方をしております。

○松本(忠)委員 そうしますと、もう少し具体的にいうと、駅に設置されている数あるいは使用の回数等々によつて、一応駅別にでもランクがきめ

○松本(忠委員) 私の調査によりますと、コインロッカーの機械そのものが十万円当たということなんです。これはいろいろあるだろうと思いますが、けれども、そういう話を聞きました。これは駅の回転車というものが一日に二回ないし三回回転される。そうすると一台について四個ついておりますので、一日に千円あがるという計算をしておるのです。百日で十万円ですよ。そうすると大体三カ月ないし四カ月でもとが出てしまふという計算なんです。コインロッカーは非常にもうかるものだ、こういうことです。いまでも速水常務理事のお話にも、もうかるというふうなお話でございます。それほどもうかるものを、直営にしたほうがいいのではないか。全面的に直営にして、国鉄がやるべきじゃないかと私は思うのです。その点どうですか。

○松本(忠)委員 もうかる、もうからないにしても、国鉄の大きな収入から見ればそれは微々たるものかも知れませんけれども、やはり私は、そういうことで国鉄自身がやって、そしてもうかる、しかもまた喜んでもらえることであったら、こういうものに対しても手をそめていいだろうと思うのです。いわゆる構内営業にだけやらせておく、そして構内営業のほうが十億七千万ですか、実に九倍、十倍に近い数字をあげているわけでございますから、全体で十二億の収入をあげる事ができるという点を考えてみれば、やはりもう一くふうあつていいのじゃなからうかと思うわけでございます。

そこで、実は大阪へ参りまして大阪鉄道管理局の事業課に管内の分を調べてもらったのです。それによりますと、こういう数字が出てきたので

ですか。

○速水説明員　それは後刻調査してお答えさしていただきます。大鉄のはうを調査いたします。われわれの調査では、大鉄は全部部外ということになっております。

○松本(忠)委員　後刻調査をされるというのでしたらその御意見も承っておきますけれども、少なくとも、この大阪鉄道管理局ではここにはつきりと書いてよこしてあるのですよ。それでは一応後刻調査してください。私のはうの言い間違いか、あるいは大阪鉄道管理局の二億五千四百万という数字が直営じゃないのか。この辺のところの違いはひとつ調べてみた上でお答えを願いたいと思います。

それでは、私どももかつて駅構内のサービス問題をやりましたときにも、四十六年九月十四日の第

ざいますけれども、なかなか実施が完全ではなかつたと思う。そうしているうちに今いろいろと事故が起きてきたわけでございます。

事実コインロッカーのかぎというものの、これは時間をかけてこのかぎをつくれば、あけることの不可能なこともあるということを聞いております。ただ安っぽいかぎではできません。しかし自分でかりに百円入れて、そうして何か品物を入れておいて、自分がかぎを持つてくる。そうしてかぎの職人に頼みますと、十分この完全な、精巧な合いかぎができるということです。最近のコインロッカーは、やつてもなかなかあかないようになって、普通の安い、三分間ぐらいでできるようなかぎではあかないのだそうでありますけれども、精巧なかぎならば十分あくという。ですから、それは、自分がかりに百円入れて持つてきて、

十分時間をかけてつくればそのかぎであけることが可能なんです。こういうことがいえるわけですね。そうなりますと、今度は自分がそういうかぎをつくって置いて、何番、何番というところは自分でちゃんと覚えておいて、そして、そこへ何か金目のものでも入れたというようにことがわかったときには、自分がその周辺におるわけですね、立ち去ったのを見てよしといってあけて持ってくるという盗難が、これも当然可能なわけですね。こういう点を考えまして、どうしてもこの巡視員というか監視員というのかを置かないと、やはりそれが置いてあれば気がとがめるといいますか、そういう人も少なくなるだろうと思う。しかし、そういうふうな合いかぎをつくるということも可能であるとするならば、私は盗難防止のためにやはり監視員を置くべきではなからうか、こういうふうなことをたびたび言ってきたわけですね。

先月末の九州方面あるいは中国方面を見ました結果でもこのことが十分いえるわけで、非常にさまざまな管理があるということは先ほど申し上げたわけですね。

そこで駅の構内、特に私知っておりますのは、赤羽駅の構内のごときは、全く外へ一晩じゅう出しっぱなしですね。コインロッカーそのものが、要するに駅のコンコースの中で、外のとびらが締まってしまうならいいのですけれども、赤羽駅のごときは全く路上にあるのと同じです。小荷物一時預かり所のそばにございます。そこは全面的に戸が締まらない、外に置いてある。こういうものはいつ何ときそれをやられないとも限らぬわけですね。そういうことを考えますと、このコインロッカーの事故というものは、国鉄の構内に置いてあるから、国鉄がやってくれてるのだからわれわれは安心して頼んでるのだ、百円を投入し、そして使わせてもらっているのだ、ところがそれがいつの間にか合いかぎをもつてあけられちゃうというところもあり得るわけですね。こういうことを考えましたときに、責任問題というものを考えてみたときに、一体これはどこに責任がある

あるのだろうか、こういうことになるわけでありまして。直営にいたしましてもあるいは委託にいたしましても、駅の構内に置いてあるというところから、一般の方々はいづぶん信用をして使わせてもらっているわけですね。そういう点を考えてみたときに、この責任問題はどうかうふうにお考えになりますか。まず国鉄側から、そしてあとで警察庁のほうから伺いたいと思います。

○速水説明員 約款上では貴重品について業者が責任を持つ、こういうことを明示しておりますから、法律上はあるいはないかもしれません。しかし心理的、道義的にはやはり国鉄も十分それは責任を感じ、注意しなければいかぬ、こう思っております。

○奥秋説明員 一応他人のものを預かるのですから、やはり責任問題としましては、道義的に考えれば、いまお話しになったように当然預かったほうが責任を負うべきだと思います。さらにその責任を確立するために、当然必要な措置はとるべきだ、こう思います。

○松本(忠)委員 当然金は先に取っておるのですから、その責任が全然ございせんということではないと思えますけれども、確かに約款を見る限りにおいては責任はないといっているのです。しかしやはり国民とすれば、国鉄というある一つの大きな土台を持った公共機関、国鉄の構内にあるからということと安心して頼むわけだ。もちろん道義的な責任があらうかといまおっしゃったわけですが、約款の面では確かにないわけですね。そこで広島の場合のように約款を見ることでできなかつた場合に、事故が起きたときに一体どうなるんだらうかということですね。もし広島で事故が起きたとすれば、おれは約款のあることは知らないよと言われまして困るわけですね。これは一体どうなるのですか。

○速水説明員 ただいま広島で約款があるべきところになかった、これは私存じませんが、かりに先生がおっしゃったとおりだとすれば、これはないので、それを置くべき責任を持った業者

がやはり責任をとらざるを得ない、こういうふうな考えです。

○松本(忠)委員 業者が責任をとらざるを得ない、こうなるわけですね。直営の約款とそれからいわゆる構内営業の方にやらせている約款は同じですか。それとも違うのですか。また、あるいはこの約款をきめたきめ方といえますか、これはどういう経過をたどってこの約款をきめたのでしょ

うか。

○速水説明員 ただいまお話しした約款をきめた経緯というところは、私ちょっと過去のことではございます。よく存じません。しかし今いろいろのこと

が起きましたので、徹底的に国鉄も警察庁の御指導を仰ぎましていろいろ審議し、国鉄関係の全般を通じて約款を今度新しく定めることにいたしました、こう思っております。

○松本(忠)委員 そういたしますと、いままでの約款をきめたときの経過は知らないけれども、約款に不備があるということがわかった、だから今後警察庁のほうと十分検討して新しい約款をきめるんだ、こういうことですね。そうしますと、いままではこの約款については全く一方的にきめられていたわけですね、そのきめた経過を常務理事も知らなかつたというわけですから、これはちょっとどうも私はけしからぬことじゃないかと思つたのです。やはり事業局長として当然のこと、そういう約款がどういふ経過をもつてきめられたのかというところはいわかつておらなければならぬと思つたのです。全国に三万台くらゐのものがあつて、それによつて十二億からの収入をあげている。それにもかかわらず約款がきめられた経過がわからない。こういうことではどうも私は残念に思います。しかしながら、今後これを直していかう、そのために努力しよう、こういうこと

でございますから一応私は了としたと思いますけれども、これはどうも少し不満足であると思つたので

○松本(忠)委員 約款上は負わないということでありまして、なくしたのが悪いといえればそれまでの話です。かぎを自分がおつことした、これは不注意です。しかしそれによつて盗まれてしまった、これは盗まれ損、こういうことですね。では、それをしめし合せてかぎをなくして、他人が盗み、正当な使用者が損害賠償を求めるといふことも考えられるのですけれども、その場合でも損害賠償には絶対に応じないわけですね。

○速水説明員 それもやはり同様に、損害賠償の責めに応じないと思つた。

○松本(忠)委員 とにかく約款上は絶対に国鉄側で損をしないようにしておるわけですね。絶対責任を負わない。道義的には責任を感じますけれども、責任は負いません、こういうことですね。そうするならば、合いかぎを使用しても絶対かかないロッカーというものがあつたというのです。それがあつたならば、私はすべからうというものに統一すべきじゃないかと思つたのです。それをしな

○速水説明員 現在国鉄の關係のコインロッカーの機器は国鉄が直接買うのではなくて、国鉄の直営のものは国鉄で買っておりますが、関係業界でやっておりますものは、それぞれの会社が買っておるわけでございます。私、業界の方からまた聞きでございますので、あるいは不正確かもしれないが、小さい会社、一、二の微々たるものは別として、大勢は二社でございます。それぞれ日進月歩のそういう機構の進歩、それぞれ応じて進歩してきておるわけでございます。現状において確かに差が片一方あるようにございますが、やはりそれは将来十分な競争によってその技術を進歩させていったほうがいいんじゃないか、こういうふうなわれわれ考へておる次第でございます。

○松本(忠)委員 これは昨今非常に事故が起きますだけに、私はいろいろな角度から検討してみましてお伺いしておるわけでありませう。やはりこれを使っている人は、国鉄の構内にあるからということと安心をして使っておるわけですね。それがたいへんに不幸な状態を生んでおることも事実でございます。そうしたことから私はいろいろな面で質問するわけでございますけれども、五月八日の時点で見てまいったのですが、京都駅のコインロッカーには貴重品は入れないでください、こう書いてある。それまでなかった。今度帰りに見ると貴重品は入れないでくださいと京都駅だけ大きな掲示が出ておるのですけれども、これは京都駅の独断でやったことでしょうか、それとも上級局からの指示によってやったことでしょうか。

○速水説明員 それは京都駅の判断だと思ひます。

○松本(忠)委員 ちょっと伺ひますけれども、貴重品というのは一体何ですか。貴重品といつても、なかなか所有者の感覚によりまして非常にむづかしい表現だと思ひます。責任回避の方法として、貴重品は、こういうことになっておると思ひます。この貴重品の定義というものはどうなんですか。

○速水説明員 これは別に定義というわけにいかないで、やはり社会的な一般常識、こういうふうな御理解願ひたいと思つております。

○松本(忠)委員 とにかくこの京都駅がこういうことを書いたというところは、一つの責任ののれともとれますし、また同時にコインロッカーの有効な使用法ということについてもいろいろ研究した結果、京都駅としてもこれをやられたと思ひます。これがいいとするならば、やはり全国的にこういうふうな貴重品は入れないでくださいというのの一つの方法じゃないかと思ひます。

そこで問題は使用期間でございますが、使用期間というのはロッカーによりまして、ロッカーの使用期間は使用開始の日から四日以内とする、こうあります。先般、五月二十一日の夜のN日Kのいわゆるニュース特集では四日というのもありました。それからあるいは十五日間あるいは三十日間、無制限というふうなまちまちの使用期間がございました。こういうふうな話を伺ひました。事故防止の観点からいいますと、また事故を早く発見するためには、使用期間を短縮すべきじゃないかと私は思ひます。全国的に国鉄のものは大体四日のごときでございますけれども、それ以外のものにはいま申し上げましたような無制限のものもあるようにございまして、こういうことは非常にこれから事故を未然に防ぐためにはどうしても使用期間というものを最低限にしようと思ひます、こういう必要があると思ひますが、この点について国鉄並びに警察庁としてどうお考えになるか、使用期間の点についてお答えを願ひたいと思ひます。

は私鉄が大体一日から十五日間までのものを使用制限として定めておるといふような実情です。それで私のほうでは各県の本部長に、実態がわかりましたその時点で一応通達を出しまして、この使用日数制限につきましては、ひとつ関係者とよく話をしまして極力二日程度に縮めるよう御努力願ひたいということでございますので、おそろく短縮になると思ひます。

○速水説明員 確かに事故防止上日限を短縮するということは一つの効果ある方法だと思ひます。しかし、一方では現在国鉄関係のコインロッカーを使っているお客さんというのは、延べで約千八百万人に及ぶ。大部分の方は善良なお客さんであつて、やはり便利なものが使えるということでは爆発的に需要が伸びておるといふことでございませう。また現在の使用状況を見ても、ある程度四日ぐらい使つておられる方もけっこうある。その方々の便宜も考へねばいけないということで、いろいろ警察庁とも御相談し、結論を申し上げますと、四日ないし五日を今回三日にする、こういうことにいたしました。

○松本(忠)委員 国鉄のほうは三日にするということですね。私鉄のほうはまだ十分でないわけでございますけれども、私鉄に対して警察のほうで国鉄にならうと三日にするというふうなことで言う御意思はございませうか。

○奥秋説明員 先ほど私が申し上げましたように、この使用日数制限につきましてはできるだけ短縮するのがベターだと思ひます。それで国鉄さんと相談しましたときにも結局これはあつたといふ人の問題がからみまして、現段階においては一応三日というところであるけれども、極力これも短縮するといふふうには実は願ひしてゐるわけなんです。私のほうとしては私鉄につきましては当初私が考へておりましたように二日でもつてやはり交渉していただく、そういう線は変えたくない、こう思つております。

期間を経過しても使用者がロッカーを返還しないときは、当会社は収納品を引き出して他の保管設備に移すものとす。この場合、保管中の料金は、当会社所定の料金に保管日数を乗じた金額とする。保管後二ヶ月を経過しても引取りのないときは、当会社は保管品を処分してその代金をもつて保管料金その他に充当することができ。要するに二ヶ月を経過した、こういうふうになつてゐるわけでございますけれども、二ヶ月もたちますと、なかなか相当のものが出てくると思ひます。ね。しかし、二ヶ月というところ、やはりこれを二ヶ月はんとくに預かつておいていいものか、大体あらわれてこないときには二ヶ月間預かつていいものか、あるいはまたこれを期間を短縮したほうがいいものか、こういうところに対する検討はなさつたんでございませうか。

○速水説明員 今回この点も警察庁のほうに御相談いたしましたので、二ヶ月を三十日にいたしますことにいたしました。

それからいま一つ、先ほど大阪の御報告の点でございますが、これはやはり全部直営はございませぬ。もし大阪のほうでそういう報告を万一位したといたしますれば、それはたいへん間違ひでございますまして、申しわけないと思つております。

○松本(忠)委員 二カ月のものを一カ月にするといふような答弁でございませうし、警察庁のほうもこれは了承してゐるわけですね。——わかりました。いづれにいたしまして、このコインロッカーの問題、私も最初手がけたときよりだいぶ日がたちました。しかし、どうしてもこのコインロッカーの事故というものを防止するためには監視員というものが常置員というのか、そういう見回りの体制というものがないと、これはどうしても事故が起きやすいのじゃないかと思ひます。こういう点に対してはどのようにお考えでございませうか。

○速水説明員 いままで常置員がないわけではございませぬ。おりますが、見回つてないというところは事実でございませう。この点につきましては

○奥秋説明員 使用日数制限につきましてはまことに先生の御指摘のとおりだと思ひます。

それで国鉄さんのほうにつきましても、現在四日と五日というのがあるわけですね。すけれども、できるだけこれを極力縮めるようにできないか、ということ御相談申し上げておるわけですね。それから先ほど先生が申されました十五日あるいは無制限というふうな点につきましては、これ

○松本(忠)委員 それから約款の10に「使用期間経過後の処理」というのがございまして「使用

ん。いままでもこの五月十一日までに八人の議員で質疑応答が繰り返しなされました。しかし全くわれわれを満足させてくれる回答はございませんでした。

以下、そこで私は、ここで先ほども触れましたが、いわゆるサービス問題の一端としてのこのコインロッカーの問題と同じような問題について幾つかの問題点をまたこれから取り上げましてお伺いしてみたいと思っております。要するに国鉄がほんとうにやる気があればできる問題、しかもそれをみずからやろうとしないでいる問題がたたくさんございますが、再建の論議の問題はいま申し上げたようなことでいろいろの問題がございまして、私一ツだけ問題点をしぼりまして、運賃の問題について触れておきたいと思っております。私どもは運賃そのものについて値上げを全面的に認めておりませんし、この問題についても昨年出ました運賃法の改正と内容については全く同じだ、こういう点から考えまして、私は、運賃の問題について、これを徹底的に詰めようとはさらさら思いませんけれども、ただ一つこういう問題がございまして。

それは通勤定期を一つの例にとりまして、具体的な例で申し上げまして、Aなる人は西荻窪から東京、丸ビルに通っており、これは乗る区間が二十一キロでございます。現在二千五百二十円、これが千八百円アップいたしました、改定後三千六百円になるわけです。これは四二・九%の値上げでございます。Bなる人は松戸から同じ職場の東京駅下車の丸ビルに通っており、これは二十二キロで現在二千六百四十円、九百六十円のアップで三千六百円、三六・三%上げです。Cなる人は船橋から丸ビルに通っており、二十四キロ、現在二千八百八十円でございます。これが七百二十円上がって三千六百円になる。二五%値上げです。そうしますと、三人はいずれも現在のものよりも値上げをいたしまして、改定後はどこでも三千六百円になるわけです。いままでも一番安かったAさんが一番割高になる、こういうことでございます。

要するに、この二十一キロの線というものが割高になったということは今回だけのことであって前例はなかったのか。この点をひとつ伺いたい。

○原岡説明員 通勤定期運賃の改定の案でございますけれども、現在考えておりますのは、一キロから二十キロまでの区間に加えて、今度二十一キロから二十五キロ区間の割引率を法定限度の五〇%まで引き下げる、こういうことを考えておるのであります。それから二十六キロ以上につきましては一般の改定率二%にプラス八%の改定率ということで公共負担の一部は正しよう、こういう考え方になっておるわけでありまして、そういう考え方でありまして、御質問の最後のはうにお答えいたしますけれども、現在二十一キロのところにつきましては、御指摘のように一カ月定期二千五百二十円でありまして、割引率は五八%になっております。それから二十二キロにつきましては二千六百四十円、割引率は五六%になっております。御指摘の二十四キロのところにつきましては割引率が五二%になっておる。その現在の割引率に對しまして、先ほど申し上げましたように改定で考えておりますのは割引率を五〇%に引き下げる、こういうことによりまして、ただいま御指摘のようにこの間が三千六百円になるということでございまして、このような事例は、いままでも五キロ刻みあるいは公共負担の正をある刻みにおいてやったりしたときにも起る問題でございます。すなわち五キロ刻みの階段が従来の沿革的な一キロ刻みとのつながりのところではないともいう改定をするとき起るわけでありまして、前例があるかという御質問に對しては前例はございません。

○松本(忠)委員 いままでもそういう問題についてしばしば論議的になっておりましたけれども、とにかく西荻の人が一番高くなるということことは事実でございます。西荻に住んでいたということとは自分の好きのことでございましてけれどもとにかく西荻の人だけが高くなるということですね、今回のことについて一つの例でいいますと。

そこで、西荻の人が大挙して国鉄に、われわれの運賃は高過ぎる、何とかよそ並みにしろ、こういうふうに押しかけてきたとすれば国鉄はどうされますか。

○原岡説明員 西荻の人とおっしゃいますけれども、またまた西荻と東京の間が二十一キロ、こういうことでございましてけれども、その二十一キロの人の問題でございまして、これにつきましては、国鉄の公共負担の現状あるいはまた公共負担を是正しなければならぬ事情、こういうものを御説明申し上げて御理解を得たい、こういうふうな考えておるわけでございます。

○松本(忠)委員 別に西荻に限ったことではございませんが、西荻の人、この二十一キロ線というものがとにかく割高になるという問題があるわけですね。こういう問題に對して、その実情を説明してお引き取り願う以外にないのだ、こういうふうに出てくると思いましたが、案の定でございまして。

そこで、私は、私鉄のほうを調べてみますと、非常に違いがあるわけですね。品川と横浜の間が、国鉄では現行が二千六百四十円、私鉄は二千五百九十円。国鉄は、九百六十円値上げして三千六百円になるわけです。そうなりますと、現在の私鉄の二千五百九十円に比べますと、国鉄の改定後の額は一・四倍になるわけです。もう一つ同じような例として、荻窪―東京間、これも国鉄で来ることもできるし、地下鉄で来ることもできます。先ほど申し上げましたのは京浜急行と国電です。これも現在国鉄が二千四百円、地下鉄のほうは千九百四十五円ですから、四百五十五円安いわけです。これがやはり国鉄が六百円アップすると三千円になる。そうなりますと、現在の地下鉄で来るよりは一・五倍になる。こういうふうな私鉄の現在のものよりも、改定いたしますと一・四倍ないし一・五倍という線が続々と出てくるわけです。こういう点を考えますと、国鉄と私鉄のサービスの問題は、どちらがいかという、まず、国鉄よりも私鉄のほうがサービスがいいということとは定

評でございます。そうなりますと、国鉄はサービスの面ではもう絶対競争には勝てない、しかも今度は運賃が高くなる、こういうことになりまして、ほんとうに国鉄に乗るのはいやになっちゃうということになりまして。こういう点を考えてみたときに、この国鉄運賃の値上げというものが次には、やはり私鉄の値上げを誘発してくるということがあると思っております。国鉄は上げっぱなしで、現在の私鉄よりも上げるならば、なおさらに高くなって一・四倍ないし一・五倍になるということです。そうならば、私鉄がまたさらに次に値上げを申請してくるということになると思われます。こうした悪循環の繰り返しが次から次へと行なわれるということになる。どうしてもわれわれはこういうものを避けなければならぬと思っております。今回の値上げ案については、いろいろの点について私はどうしても考えてもらわなければならぬ点、これがあろうと思っております。国鉄と私鉄の問題あるいはいまの三千六百円という同じような結果が出てくる、これはやむを得ないのだ、これは今回に限ったことではないと言われるかもしれませんが、この点についての国鉄総裁並びに大臣の答えを聞いておきたいわけでございます。

○磯崎説明員 私鉄との間にアンバランスがあることは事実だと思っておりますが、私鉄の運賃と国鉄運賃の立て方がいろいろ根本的に違いますし、また私鉄の中でも、東京付近の大手私鉄と、それから地方の中小私鉄ではおのおの違っていると思います。全般的問題は、交通政策で運輸大臣の御所管でございますが、私どもとしては、このアンバランスは当分の間いたし方ないというように思っております。

こういう問題についての再考を私はわずらわしいと思うわけでございます。値上げ案はすべからず撤回すべきだと思っておるわけでございますが、この点についての国鉄総裁並びに大臣の答えを聞いておきたいわけでございます。

○新谷國務大臣 私鉄の運賃について、将来の方針をお聞きになったと思いますが、昨年来、私鉄大手十四社からは、経営上非常に困難であるという事で、値上げの申請があることは事実でございいます。運輸省としては、やはり認可料金の一種でございいますので、慎重に対処したいと思っております。ただいま各私鉄の経営状況、収支の状況、将来の見通しというようなものにつきまして、詳細に検討をしておる際でございますし、まだ今日その結論を得るに至っておりません。

○松本(忠)委員 大臣の御答弁にございましたように、私鉄の問題については、いま値上げの考えはないとおっしゃるわけですか。やはり私鉄とすれば、いろいろの問題で値上げの申請をしておるわけですね。それに対して、大臣は、いまのところは、私鉄については値上げを考えていない、こういうふうに言われるわけですか。

○新谷國務大臣 申請をどう取り扱うかについて検討中でございまして、その結論を得ていないという事を申し上げておるわけです。

○松本(忠)委員 まあいずれにしても、私たちは、運賃値上げというものはまっこうから反対でございまして、私鉄に限らず、国鉄に限らず、運賃値上げというものを対しては、慎重に取り扱ってほしいという事を重ねて申し上げておくわけでございます。

それからこれは一つ事例の問題でもございいますけれども、いわゆる中小荷主に對するサービスの問題でございいます。いろいろと過去の質疑を聞いておきますと、大口の荷主に對するところのサービスの問題は、かなりいろいろの面で運賃を低減する、一定量を一定の期間中に運搬すれば、これに對して三割近い割引があった。こういう事例も私は、去年の質疑の中で展開をいたしました。しかし小口の荷主の中においても、国鉄に對してかなりの運賃を支払っておる者、こういうものに對して一体どうなんだろうかとこのことをひとつ伺ってみたいわけでございます。

これは北區の滝野川三の十八の十五というところに住む土肥さんという人です。この人は、いわゆるまきと玩具の問屋さんでございまして、非常に商売熱心の方でございまして、全国的な取引をしておりまして、国電の大塚駅から小荷物の扱いをもつて毎日全国に荷物を発送しております。これは照会すればすぐわかるような荷主さんでございまして、国税局で大塚駅に調査に行ったところが、全く一件もごまかしてないというところがわかって、びっくりしたというぐらいのたい人です。正直者です。この方が年間に大体三百万以上の運賃を払っているわけです。国鉄に對して三百万以上、個人でございまして、なかなかこの三百万の運賃というのはいへんでございまして、また運賃値上げになると困るのだということをおっしゃっております。国鉄さんのほうでは、かつて運賃が上がりまして、きまればあしたから運賃を値上げをする、ところが中小企業ではそうはいかない、商品を値上げをするにしても、二年に一回ぐらいがやっとだ、それも五割程度の値上げだ、国鉄は二十何%も一挙に値上げをする、こういうことを言うわけでございます。しかもその五割程度の値上げにしても、印刷費を五万円もかけて、全国的に値上げをやるということとを通知をする。しかもそれが通知してから一カ月後ないし一カ月半たたなければ値上げはできない。こういう実情にもかかわらず、国鉄は全くかたてだということを言っているわけですよ。そこで大塚の駅のほうも、いろいろ聞いてみますと、非常によくやってくれている。感心するぐらいこの荷主さんに對してはすごくサービスをやっていることも私は聞きました。これは現場として非常にいいなと思います。毎日毎日同じような時間に、同じような荷物を何十個と持ち込まれるわけですから、たまにはもういやになっちゃうだろうと思うのですけれども、大塚の駅の人には非常によくやってくれている、こういう点を聞きます。たいへんけっこうなんですよ。ところが、この土肥さんという方の言うのに、一日二十

個なり三十個なり、年間三百万の運賃を払っているのだ。大体普通、物の売り買いをしても、三百万も払えば、特級酒の一本も持つてあいつに來るところです。ところが国鉄は何もしないというわけですよ。これは国鉄はそういうものをする必要もないと言われればそれまでのことでございますが、荷主さんのほうでは、国鉄に對しては、一生懸命、自分のほうでも時間をきめて持っている、あるいはいろいろな面でサービスはかっているようにです。その荷主さんの言うのには、せめて国鉄は、いわゆる学割というのがある——この学割というのは学生さん特有の割引でございます。その学生さんが何か国鉄に對してプラスになることをやったかという、別に国鉄に對して直接プラスは何もないわけですよ。その学割という制度があるわけですよ。そういう点から考えてみて、われわれ中小企業については、十日間ぐらいの全国の無料パスでも支給してもいいのじゃないか。要するに顔写真の入った、絶対他人が使えないような、そういうようなものをつくって、そして九十九人乗るのも百人乗るのも同じじゃないか。だからそれぐらいのサービスをしてもいいのじゃないだろうか、こういうことを私に言っております。私、これを率直にお伝えするのですが、この三百万と一口に申しますけれども、なかなかたいへんなことでございます。そうしたものを払って、国鉄に對して一生懸命協力しておる人に対して——大口の荷主に對しては大口の割引をする。三割も割引をする。しかしこういう中途はんばいといえどもそれまでもしませんが、こういう人に対する割引というものが一体あるのかないのかということですよ。こういう点についての御見解をひとつ聞かせていただきたいと思うわけでございます。

○原國政委員 お話しの筋は非常に小荷物の荷物の輸送需要が多い場合に割引をする方法がないのか、こういうことじゃないかと私は思います。割引に關する考え方としては、輸送力を活用して、とにかく大口の輸送需要といえますか、

それがあつた場合、その両方が合致する場合に国鉄としては割引するという事でございまして、小荷物につきましても当然同じような考え方でございます。したがって国鉄といたしましては、小荷物関係の規則ではつきりと一定の託送区間あるいは託送量あるいは品名、こういうものを限定いたしまして、先ほど申し上げましたように輸送力を活用してその輸送を確保し、輸送の減量を防止するという観点から合致するという事であります。それ、その輸送需要に對して割引するかどうかを検討していただく、こういう考え方、システムになつていくわけでございます。したがって具体的な問題につきましてはぜひそういう点から御検討をいただきたい、かように考えるわけでございます。

○松本(忠)委員 わかりました。とにかく小荷物についても大口の貨物についても貨車輸送についても、やはり国鉄は当然同じような考え方ではないかならないかと私は思いますので伺ったわけでございます。

いろいろ伺いたいことがございますが、とにかくいままでのこういう問題、具体的な問題については国鉄も当然前向きな答えが出てなければならぬわけでございます。コインロッカーの問題についてもいろいろと先ほど速水常務理事からも話がありました。しかしこういう問題以外の問題については全く平行線だったという感じがいたします。これはもう非常に私残念でございます。一方はとにかく賛成し、是が非でも通すんだ、われわれはもう反対だ、こういうことでございいますから、これは交わるわけがないのでございいますけれども、このままではおきまさんと自民党の多数で通つてしまふおそれが多分でございます。私たちはこの悪法を通したくない。そういうためにもしっかりと国鉄自身でひとつやってみていただければならぬ問題について、企業努力の面について国鉄の考え方を私はもう一べん問いただしたい。

いままでいろいろと八人の委員さん方が申し上げましたことについては常に平行線であつたし、きょう私が申し上げた問題についても、いわゆる人件費の問題あるいは物件費の問題あるいはまた要員の問題、こういうものについてもほんとうに答えとしてはわれわれを満足してくれるものはないでせう。残念でならないわけでありまして、すけれども、とにかく私はこの憲法だけは是非でも通したくない、こう思っております。そしてまた国鉄自身がもとと国鉄自身の力でやれるものをなせもつとやらないのかという点についての問題に私はこれから触れてみたいと思つておられます。

その第一は、こういうことでございます。これは先般専門委員もこの字句を引用したことがございまして、国鉄自身の企業努力、こういう問題に對して三月一日の朝日新聞にはこういうことが載つておるわけですね。「それよりも不思議なのは、国鉄自身の再建計画らしきものは、いつも明らかにされないことである。われわれの前に出てくるのは、まず自民党の部会案であり、党案であり、政府案である。」

〔発言する者あり〕

○細田委員長代理 御静粛に願います。

○松本(忠)委員 「国鉄にいわたると」「その段階で常に国鉄の意見はいつているし、国鉄の考え方はかなり反映されている」といふ。しかし、当の国鉄が赤字線問題や貨物問題、運賃などについてどう考え、どうしようとしてゐるのか、自民党や運輸省というフィルターを越しては、もうひとつはつきりしないのだ。もつとも、赤字転落以来、国鉄は政府の意にさからうことを極端におそれ、とても自身の意見をいう立場にはない、ときめつける向きもある。国鉄幹部の一人も「くやし

いけれど、そういう意味での当事者能力は、今の国鉄にはありません」と自嘲気味に。こういう記事が載つております。私は、国鉄はこういうことをやりたいんだといつて、そのやりたいことをほんとうに運輸省にぶつけたか、自民党にぶつけ

たか。それが国民の多数に共感を得ることであつたならば、国鉄は堂々と発表すべきでないかと思ふ。何でも国鉄は運輸省の言いなり、自民党の言いなりになつておつたんじゃないかと思ふ。国鉄自身にできることがたくさんあるでせう。国鉄自身にできること、そしてまた国鉄はこういうことをやりたいんですというのを徹底的に言つて、そしてそれがかりに通らなかつたならば、通らなかつた時点において、それを国民の前に発表する、こういうことを国鉄は言ひました、こういうことをやつてもらいたいと思ひましたけれども、やつてくれませんかというのを国鉄がみずから進んで発表すべきじゃないかと私は思ふ。そういうことをしないから、国鉄はいつもこの新聞記事にあるように言いなりになつてゐるとしか言われなかつたと思ふのです。私は国鉄のために惜しむのです。国鉄としても国鉄の考え方があらうと思ひます。その国鉄の考え方を徹底的に言つて、そしてそれが国民の共感を得るものならば、国民はそれに応答するだらう、拍手を送るだらうと思ひます。それがいつも国鉄は運輸省や自民党の言いなりになつておつたのじゃないか、こう私は言ひたいわけでございます。そうした意味からいつて、国鉄が自分自身の力で解決できるものは是非でも解決してもらわなければならぬのです。ところが「こうに解決されない問題がここに一つあるのです。この問題について私は大臣にぜひとも聞いてもらいたいと思ひます。」

○細田委員長代理 松本君、理事会で協議いたしました時間がだいぶん経過いたしましたので、結論をお急ぎ下さい。

〔発言する者多し〕

○細田委員長代理 御静粛に願います。——御静粛に願います。

松本君、質疑を続けてください。

○松本(忠)委員 質問を続けます。続けまふけれども、見受けるところ、自民党何人いるかということですよ。(発言する者あり) 野党側とはほぼ同じじゃございせんか。私はこういうことじゃい

かぬと思ひます。もう少し自民党は、再開されたらもつと真剣な気持ちでここへ集まつてきてやるべきです。私は質問は続けまふ。続けまふけれども、この状態は私はまことに残念だと思ひます。

○細田委員長代理 松本君、質疑を続けてください。

○松本(忠)委員 こういうことじゃ本来ならば私は質問を続けたくないわけでありまふけれども、時間はございませぬから質問は続けまふ。ですけれども、重大な問題ですから聞いてもらいたいと思ひます。

〔発言する者多し〕

○細田委員長代理 御静粛に願います。(発言する者多し) いま質疑をしてゐるのですから、御静粛に願います。

○松本(忠)委員 国鉄総裁、大臣に伺ひたいのです。

山陽新幹線が岡山まで開通いたしました。この岡山開通は便利になつたか不便になつたかということでありまふ。お答えはどう返つてくるか、国鉄側にしてもおそろく便利になつたと言つてしまふ。運輸省にしてもおそろく便利になつたと言つてしまふ。しかし現実には不便になつてゐるということの事実がございまして。それで私は、この問題についてどう思ひますかということの質問は、どうせ返つてくることばがきまつてゐますからあえて聞きませんけれども、こういう事実を私は申し上げておきたいのです。国鉄は新幹線が岡山まで延長した、さぞ便利になつてゐると思つておるのだらうと思ひますけれども、事實は違ひます。岡山にお降りになる人あるいは岡山から乗る人、少なくともこの人たちは確かに便利になつたと思ひます。しかし岡山の人から来る人、この人たちがほんとうにどれぐらい不便になつたかということを理解してもらいたいと思ひます。私はかつて、地方の単線区間が定時運行されてゐないことについて地方の人がどれぐらい不安に思つてゐるか、何とか定時運行しろ、そうしなければ事

故につながらんといふことについて地方の人也非常に心配してゐるわけですね。私自身も心配してゐます。そこで地方の単線区間であつても——昔は国鉄といふと時間どおりに來たものです。もう時計を見なくても、汽車が入ってくる、ああ何時になつたといふことがわかるぐらいに国鉄の運行といふものは正確だ、そういうふうにいわれておりました。ところが現実にはそうでないといふことがはつきりしてゐるわけですね。たとえて申し上げまふと、これは具体例で申し上げまふとわかりまふけれども、山陽新幹線に岡山接続でございまして、これがどれぐらい延着をしてゐるかといふことでございまして。これは四十七年十一月から四十八年四月まで、六カ月間にわたつて、順法闘争の期間を除いてこれを調査をいたしました。この間におきまして、五分以内の遅延、これが実に二千九百九十八本ございまして。一カ月五百本平均おくれつてゐるわけでございます。さらにこれによりまして、新幹線をおくらせて収容したのが二百八十七本もあるという事実でございまして。

ちなみに申し上げますと、山陽本線のほうは岡山到着の五分以内のおくれといふのが十一月が二百六十一本、十二月が三百七十七本、一月が四百六十五本、二月が三百七十五本、三月が二百九十二本、四月が四百四十三本、合計二千五百五十三本もこの半年間におくれつてゐるわけでありまふ。宇野線におきましては、六カ月間に四百五十一本、伯備線におきましては三百九十四本、合計いたしますと二千九百九十八本という列車が五分以内におくれつて到着してあります。

ところが、五分一秒から十分以内のおくれはどうかと申しますと、山陽本線においては十一月百五十一本、十二月百五十九本、一月百四本、二月八十本、三月百二十九本、四月百本、合計が七百二十三本。宇野線全体で九十二本、これは五分一秒から十分以内のおくれであります。伯備線では二百八本、合計千二百三本のおくれです。新幹線のほうはこれに従つて百六十二本も遅延させ

ていという事実です。

さらに、十分一秒から十五分以内のおくれというものはどのくらいあるのかという、山陽本線におきましては、月別に申し上げるのは省略いたしますが、合計二百七十六本、宇野線が二十四本、伯備線が八十本で、合計三百八十本。

十五分一秒以上六十分以内のおくれというものが、山陽本線は六カ月間で三百二十本、そして宇野線が三十八本、伯備線が六十五本で、合計四百二十三本であります。

六十分以上のおくれに対しては、山陽本線で百本でございます。これは十一月において二十六本、十二月は七本、一月は二十五本、二月が十一本、三月が十二本、四月が十九本、合計百本もおくれしているわけでございます。

どうしてこういうふうにおくれているかということでございます。これはこのまま見過ごしておくわけにはいかないと申すのです。これは明らかに国鉄職員の精神の弛緩であるということを私は申し上げたいのです。これは何とかならないか。

さらに、この問題に対して特殊な例がございまして、宇野線におきましては三三三Mというものが、十一月以降三月までの五カ月間でございまして、けれども、実に百五十一回の中で七十四回おくれを出している。それからさらに、三三三Mという列車は百五十一回のうちで八十八回、五八%、三三四Mという列車は百五十一回のうち七十一回、四七%のおくれを出しておる。宇野線は一日十七本あるわけでございます。これらの中でいずれの列車も遅刻しておる、遅延しておるということとあります。

伯備線に至りましては、二〇三八Dという列車です。これは岡山に着くのが十時二十二分という列車です。この列車のごときは、「やくも1号」は五カ月間に百五十一回遅延しておるうち、百二十三回到着がおくれているわけですから、二〇三四Dという「やくも3号」は、百五十一回のうち百三十三回おくれにいたるわけですから、二〇三三Dというの、百五十一回のうち百三十七回もお

くれているという事です。

○細田委員長代理 松本君、結論をお急ぎください。

○松本(忠)委員 これを見てみますと、遅刻、遅延という問題が今後国鉄の事故につながる、それを私は非常に危惧するわけです。こうしたものを取り除いてやらなければ、現在岡山の駅においてどのくらい苦しんでいるか。要するに、山陽本線の上がつてきた人が新幹線に乗りかえるためには一応十五分という乗りかえ時間が見てあるわけですから、そういうふうにダイヤは組んであるわけですから、普通の人があれしなくても八分かかるわけですから、ところが、実際問題として、三月三十日に博多を六時三十分に出た列車のごときは、広島十時三十八分、岡山に着いたのが十二時四十分、新幹線のはうは十二時四十五分発です。したがって、六分おくらせて五十一分の発車にした。五十一分の発車にしましたけれども、実質七分しか余裕がないということでございます。

こうしたことのために岡山の駅の構内は非常にいまたいへんな状態になっている。これは岡山の駅員さんに聞いてもらえばよくわかるわけでありまして、また加藤理事もここにいらつしやるからわかると思うのですけれども、駅員が山陽本線の到着のたびごとに声をからして整理をしている。ほんとうに気の毒なくらい努力しておる。この岡山駅の実情というものをほんとうに国鉄として知っておるか、あるいはまた運輸省自体としてこういう事態を知っておるか。このことは、将来博多まで新幹線ができた場合に、博多においても同じことが起きる。あるいは盛岡まで新幹線ができた場合に、盛岡から先、北海道から上がつてくる人がまた同じ問題で非常に苦しむなければならぬ、こういうことが言えると思ひます。新潟においても同じことが言えます。

こういうことを考えてみたときに、この遅刻をただゆるがせにしておくわけにはいかない。この遅刻の結果がどうなるかという、必ずや事故につながっていくと思うのです。決してこういう問題が解決できないわけはないと私は思う。何とか運輸士諸君が努力をいたすならば、一人分でも三十秒でも解決できると思うのでありますけれども、その解決をしようとする。これは国鉄の基本的な使命であるところの安全の確保という面に対して重大な脅威である。これを一日も早く是正しなければいけないと思うのです。

そういう点から考えまして、国鉄総裁としてこのようなおくれを知っていたか。知っていたとしたら、これに對する手が打たれていないか。それなら、これに對する手が打たれていないわけではなからうかと思うわけでありまして、また運輸大臣といつても、こういうおくれがあることを部下から報告があつたか。たまたまわかりませんけれども、こういうおくれをこのままの状態で見のうておくことは断然いかぬことだと私は思うのであります。そういう面について注意を喚起するわけでありまして、答えは簡単でけつこうでございます。どうかひとつ両者の御答弁を伺っておきたいのであります。

○新谷国務大臣 列車の遅延が乗客に非常に迷惑をかけておることは事実でございます。原因は、物的な原因もございまして、あるいは人的な原因もあると思ひます。そういった原因を探求いたしまして、そういう事態が起らないように国鉄に對しまして最大限の努力をさせたいと思ひます。

しかし、お話しのようにこの問題は国鉄自身……

「発言する者あり」
○細田委員長代理 御静粛に願ひます。
○新谷国務大臣 岡山まで開通したことと因果関係はないと私は考えております。今後も新幹線はなるべく早く博多まで予定どおり貫通させていたきたいと思ひます。
○磯崎説明員 確かに、国鉄の業務運営の際の一審大事なことは定時運転でございます。最近の職員が、定時運転に対する感覚が鈍くなったとは決して私は思っておりませんが、現実にはそういう傾向があることは残念でございます。常日ごろ定時運転を非常にやかましく言っておりますが、あるいは踏切事故、あるいは通勤の混雑等であつた中事態がまたまたございまして、いまおっしゃつた中で、これにつきましても具体的な列車別に検討いたしまして、たとえば博多付近で通勤列車と競合しておられるとか、原因がさまざまございまして、一々につきましても原因を追求いたしまして、具体的な対策をとりたいと思つております。

向があることは残念でございます。常日ごろ定時

運輸を非常にやかましく言っておりますが、あるいは踏切事故、あるいは通勤の混雑等であつた中事態がまたまたございまして、いまおっしゃつた中で、これにつきましても具体的な列車別に検討いたしまして、たとえば博多付近で通勤列車と競合しておられるとか、原因がさまざまございまして、一々につきましても原因を追求いたしまして、具体的な対策をとりたいと思つております。

「発言する者あり」
○細田委員長代理 御静粛に願ひます。
松本君に申し上げますが、理事会の協議のお約束を三十分近くも過ぎておりますので、結論をお急ぎください。もう一問だけお願いいたします。

○松本(忠)委員 私は質問を故意に延ばしておる気持ちには決してございせん。あとお伺いしなければならぬ問題がまだ多数ございまして。たとえば昨年もお伺いいたしました新宿駅の構内の問題、室蘭の問題、あるいはまた警笛吹鳴の問題、夜間作業の照明の問題、それから公害の問題、いろいろございまして。こういった問題について私短時間に一生懸命にがんばりますので、もうしばらくの間委員長も御協力を願ひたいと思ひますからひとつ……

昨年の運輸委員会におきまして、また予算委員会におきましても私が伺ひいたしました中の一つに企業努力ということがございまして、新宿駅の南口のいわゆる西新宿一丁目一番地、ここに二千三百五十平米の用地がある。この用地が放棄されたままになっておつた。これを私が御指摘申し上げたのが縁となつたかどうかはわかりませんが、とにかく前向きに取り組んでくれたのは事実でございます。ここに新宿ターミナルビル株式会社がございまして、ここに新宿ターミナルビル株式会社がございまして、これはたいへんけつこうなことだと思ひます。そして名古屋のターミナルビルあるいは岡山ステーションセン

向があることは残念でございます。常日ごろ定時

運輸を非常にやかましく言っておりますが、あるいは踏切事故、あるいは通勤の混雑等であつた中事態がまたまたございまして、いまおっしゃつた中で、これにつきましても具体的な列車別に検討いたしまして、たとえば博多付近で通勤列車と競合しておられるとか、原因がさまざまございまして、一々につきましても原因を追求いたしまして、具体的な対策をとりたいと思つております。

「発言する者あり」
○細田委員長代理 御静粛に願ひます。
○新谷国務大臣 岡山まで開通したことと因果関係はないと私は考えております。今後も新幹線はなるべく早く博多まで予定どおり貫通させていたきたいと思ひます。
○磯崎説明員 確かに、国鉄の業務運営の際の一審大事なことは定時運転でございます。最近の職員が、定時運転に対する感覚が鈍くなったとは決して私は思っておりませんが、現実にはそういう傾向があることは残念でございます。常日ごろ定時

ター、いわきの中央ステーションビル、沼津のステーションビルあるいは秋田のステーションビル、それから岡山のターミナルビル、博多のターミナルビル等々八つのこうした新しい方向に国鉄が踏み出したということについては私もいいことだと思えます。しかしこの問題を一つ取り上げてみてもなかなか計画どおりにいくものではないと思えますので、一そうこれは総裁以下全員が努力してもらわなければならぬ問題だと思っております。

そこで、そのときにも申し上げたわけでございますけれども、現在はターミナルビルというものについて、ことしの三月ですね、新しい着工をするという揭示が出ています。この揭示を見ましても、私も実際に町の人たちが非常に関心を持ってながめていることも知っています。あるいはまた鹿島建設でございますが、そういうところが使っているわけでございます。しかしこれも次の問題にかかるとの準備動作とも考えられますのでやむを得ないことは思っておりますけれども、いずれにしても、このときも御指摘申し上げました国鉄の用地の使用の方法、そしてこのときもいわゆる車庫としてこういうものを活用しろ、こういうことを言ったわけでございます。それに対して国鉄総裁も六十カ所の用地がいま貸し車庫としてやっている、こういうことを言われたわけでございますが、これらに対しては年間どれくらいの収益が上がったものか、この点をひとつ伺っておきたいわけでありまして、

○速水説明員 四十七年度一年間で約三千四百万でございます。

○松本(忠)委員 それでは一応その数字をそのまま私にいたしておきます。

なお、昨年私が御要求申し上げました資料の中でもとうとう最後まで出なかったのがこの国鉄の用地の問題。七百五十四カ所という用地について、その内容を知らせてほしいと言ったけれども、依然としてそれが出ないままに一年を経過してしまつたわけでございます。その中でも特に出ました問題について私伺っておきたいのは、兩國駅の構内の二万三千五百平米あるいは錦糸町駅の二万七千五百平米あるいは吉祥寺北町の三万一千五百五十五平米、こういったものに対してこの一年間にどのような経過があったものか、この点についてひとつ総裁から簡単に説明いただきたいと思ひます。

○磯崎説明員 昨年御指摘のあったのは、亀戸、亀有、それから須賀線ということ、錦糸町その他具体的には御質問がなかったのではないかと思ひます。亀戸、亀有については検討いたしております。

〔発言する者あり〕

○松本(忠)委員 ちょっとよく聞き取れませんでした。が……

○細田委員代理 御静粛に願ひます。

○磯崎説明員 いま御指摘の錦糸町その他具体的に私調べてまいりませんでしたが、去年御指摘があった私の記憶いたしておりますのは、亀戸、それから亀有、それから赤羽の須賀線と申しますか、そのあと、それから室蘭、そういうことを具体的に御指摘になったというふうに覚えております。

○松本(忠)委員 その結果どうなったのですか。簡単に教えてください。

○磯崎説明員 その点につきましては、亀戸は御承知のように東武鉄道との交換のいま準備を進めております。東武鉄道と土地を交換する。

それから亀有は、これはいづれ住宅公園に提供することをいま検討している最中でございます。それから須賀線あとは東京都にお譲りいたしました。

室蘭は、現在室蘭市がこの再開発を考えておりますのでしばらく待つてくれというところで、具体的に話を進めたいというふうに思っております。以上でございます。

〔発言する者あり〕

○松本(忠)委員 だいたひ騒音がありまして十分聞き取れない点がありますので残念でございます。室蘭の問題でございますが、この室蘭の問題についても、この一年間でどれくらい国鉄が努力をしたかということについて、私伺っておきたいわけでございます。

御承知のように室蘭は、私が見てまいりましたこの問題を取り上げましたのが四十五年です。御承知のように六万坪の土地が何の活用もされないでほうりっぱなしになっているわけでございます。坪約三万円としても十八億円、国民の財産というものが四十二年の十一月以降ずっと活用されないままに、何の利益も生み出さないままに今日まであるわけでございます。こうしたものを私が質問で取り上げましたときに、国鉄総裁は、「全国で、いま御指摘の室蘭のほかに小樽あるいは九州の若松、戸畑というところが石炭積み出しの關係で遊休施設になっておる。よく私は存じております。」という御答弁がありました。室蘭をばじめとして小樽、若松、戸畑、こういったところについては、国鉄は一体何をこの一年間にやったのだらうかというふうに私思ひうわけでございますが、とにかく私が一番よく知っている室蘭について申し上げてみましても、四十二年の十一月以来用途廃止をしていたわけなんです。四十六年の暮れに泉貨物局長が小名浜港との間に定期航路を開設するために折衝中という話を聞きました。その後の状況については、港灣管理者であるところの室蘭市の鈴木港灣部長と連絡をとってみますると、四十七年の夏には国鉄としては計画なしという返事であったが、四十七年暮れになりますと検討中と変わってきた。本年二月には国鉄の北海道総局の施設部長が室蘭市長をたずねてその使用方について港灣管理者のほうで考えてもらいたいというさじを投げた形で申し入れがあったそうでありまして、こういうことを国鉄側に一応確認をしたわけでございます。時間の關係がおりますので、室蘭市としては、この申し入れを聞きまして、

日本港灣協会に依頼して、四月の二十五日から港灣診断をしている。まだ結論が出ていないけれども、青函連絡船のコンテナ輸送基地にしてはどうか、その背後のほうは工業団地としてはどうか。これには五億円ばかりかけて道路をつくらなければならない、こういったことが一つ案として出てきているわけでございます。御承知のように四十二年十一月以来ずっとこれが放置されっぱなしであるということから考えてみても、国鉄がもう少し努力するならば何とかなったのじゃないかと思ひます。港灣管理者が昨年の暮れに申し入れを受けて、そしてすでに今日までにこれだけのことを港灣協会に依頼をして一つの案の骨というものをつくっておるわけです。国鉄は実は何にもしませんでした。こういう経緯だといえらると思ひます。小樽や若松、戸畑についても同じことがいえるのじゃないかと思ひます。心配するわけです。

ここでいま鉄監局長に一つ聞いておきたいのは、こういう国鉄の用地、未利用地の活用、こういうものについてあなたには知っていたかどうか、国鉄の用地、未利用地の活用方、こういうものに対して鉄監局長としては指示したことがあるかというところでございまして、

○秋富政府委員 昨年の国会でも審議がございまして、よく承知いたしております。

○松本(忠)委員 知っているとすれば、鉄監局長として港灣局長に対して、遊休中の国鉄埠頭の活用方について相談したことがございまして、

○秋富政府委員 この問題は国鉄におきまして現地の市当局と折衝中でございます。私のほうとしては、いわゆる不要財産の処分ということで、あるいは資産充当、本年度百億の予算をいたしております、極力国鉄のほうには、各部面にわたりました資産の充当、処分ということにつきましては絶えずいろいろと相談いたしております。

○松本(忠)委員 要するに、鉄監局長としてそういう遊休施設があることは知っているわけですよ。これは知っていて、港灣のことなんです。か

日本港灣協会に依頼して、四月の二十五日から港灣診断をしている。まだ結論が出ていないけれども、青函連絡船のコンテナ輸送基地にしてはどうか、その背後のほうは工業団地としてはどうか。これには五億円ばかりかけて道路をつくらなければならない、こういったことが一つ案として出てきているわけでございます。御承知のように四十二年十一月以来ずっとこれが放置されっぱなしであるということから考えてみても、国鉄がもう少し努力するならば何とかなったのじゃないかと思ひます。港灣管理者が昨年の暮れに申し入れを受けて、そしてすでに今日までにこれだけのことを港灣協会に依頼をして一つの案の骨というものをつくっておるわけです。国鉄は実は何にもしませんでした。こういう経緯だといえらると思ひます。小樽や若松、戸畑についても同じことがいえるのじゃないかと思ひます。心配するわけです。

ここでいま鉄監局長に一つ聞いておきたいのは、こういう国鉄の用地、未利用地の活用、こういうものについてあなたには知っていたかどうか、国鉄の用地、未利用地の活用方、こういうものに対して鉄監局長としては指示したことがあるかというところでございまして、

ら、港灣局長にどうなんだ、何か活用方法はないかというようなことを、同じ運輸省の中にいる者として——現場のほうでは音をあげてしまっているのです。そういうことがわかったならば、それに対して、港灣局長に対して鉄監局長から何かいい知恵はないかというようなことを言ったことがあるかないかというのを私は聞いています。

○秋富政府委員 現在まで私が港灣局長にその問題について相談したことはございません。

○松本(忠)委員 一問だけです。

要するに大臣、私はこういう問題に対して鉄監局長が——国鉄の中の問題でありましょう。しかし国鉄のいまの赤字を幾らかでも直すためには、やはりこういう問題に対して、鉄監局長が部内の港灣局長に相談してもいいと思うのです。そういう頭がないというのを私は非常に残念に思うのです。国鉄のことは真剣に運輸省として考えるのが当然のことですね。こういう問題に対して鉄監局長が港灣局長に対して相談をするというのがあたりまえじゃないか、こう思うわけでございます。その事実について、いま鉄監局長は相談したことがないとおっしゃるわけでございます。大臣としてどのようにお考えになるか、簡単に教えてくださいでございます。お答え願います。

○新谷国務大臣 連絡を十分によくするように努力をいたします。

○松本(忠)委員 それではもう非常に皆さん方もあれでございますので、私一問だけ最後に伺いまして終わりにしたいと思えます。おいでいただいている方がございまして、御答弁のために待っていただいておりますので、たいへんどうもおそくなりましたことを恐縮に思うわけでございます。

四月末の交通ゼネストのときのテレビ放送を見ておりまして、私が感じたことでございます。また私以外の人が感じたことを私に話してくれた、そういうものを私に見せても、やはり国鉄の中の勤労とその他の職場との考え方の違いというものが、

こういうものをテレビを見ておった人が私に話してくれたし、私もそういうふうにもいわれてみると、そうだなと思われる節がございます。ということは、あのゼネストの問題にいたしまして、国労のほうは一応ゼネストを中止する、ところが、勤労のほうは、中止の時間が若干おくれくる、こういうことがあったわけでございます。そういうことを見た人が私に言ったわけでございますけれども、結局、勤労のほうは、貨車を動かしているのはおれたちなんだ、貨車を動かしているおれたちの力によって今回のストライキは成功したんだ。効果があつたストライキだったのだ、こういうふうなことをいいたいわけです。そのために、わざわざ、国労と同じ時間にやめてもいいのをやめないのだというふうなことをいうわけでございまして、そのとおりかどうかはわかりませんが、いかにまた職場の関係によりまして非常にもこの考え方に差があるということ、これが当初申し上げましたいわゆる国鉄問題の解決のかぎの一つではないかと私思ひますので、あえて申し上げるわけでございます。

要するに、これからの問題について運輸局長に聞いてもらいたいわけでございますが、貨車やあるいは客車の最先端に立つて牽引するのが機関車でございまして、運転士でございまして、一番高いところから、自分たちはこういうところにいるのだ、こういうことを誇っている、これはいえると思ひます。——関川運輸局長いらつしやらないそうでございますから担当の常務理事でございまして、いろいろございますが、国鉄の部内に花の運転派の保線といふことばがございます。これは保線を見下していることばではないかと私は思うのです。同じ国鉄の職場の中であつて、保線といふ問題がなければ国鉄は生きられないのじゃないか。まず線路があつて汽車が走るわけでありまして、線路がなければ汽車が走らない、こんなことはあたりまえの話であります。ところがほんとうに保線に努力している人たちに對して、従業員諸君が何か侮つたこと

ばを投げかけている。花の運転派の保線、こういうことばはそれを端的にあらわしたもののじゃないかと思ひます。

そこで問題をしばらくしましても、要するに運転して保線をしているところに差しかつてくる、こういう場合に、当然のこと、人道上からいっても警笛を鳴らし、そうして列車が近づいていること、電車が近づいていることを保線の人が知らねばならないと私は思ふ。そうすることとが当然人道上からあたりまえのことじゃないかと思ひます。吹鳴しなければならぬ、これを伺つてみますと、吹鳴しなければならぬというふうになつていない、こういうことで現実には汽笛の吹鳴がなされていない。何にもやらないでそのまま保線の人のところをすつと通つていってしまふ。保線のほうでは見張りを立ててやっていますから、列車が近づくとわかつておりますから、当然待避をしております。昔はそうではなかったと思う。最近はそのういふ点に對して、何か保線のほうの人たちと機関車を運轉している人たちが、この人たちの間に大きな大きな溝ができてしまつたと思ふ。国鉄一家といふものはそういうものでなかつたと思ふ。ところがその義務づけがされてないからやらないのだというふうなことで、汽笛を一つも鳴らさないで通つていく、こういうあり方ですね。私はこんなきつぱりしたところではいゝわゆる国鉄の再建といふものはできないのじゃないか。国鉄の再建は人の問題にあるといふことを総裁がさつき言われました。そのとおりだと思ひます。同じ労働者でございまして、国鉄一家の中でございまして。そうなつてくれば、お互いの安全作業を確保するためには、私は当然汽笛を鳴らしていくべきじゃないかと思ひます。この点についていかがでございますか。

○内田説明員 保線の作業中に対しましては、いわゆる作業表示標というものを作業現場から約五百メートルぐらいのところを立てて、運転士に汽笛吹鳴を協力することを指導しております。しかし地上信号機と違ひまして、保線作業というのは非常に場所が不定でございます。したがつてこれを義務づけるということは非常にむづかしい、いろいろと問題がございますので、作業表示標を認めたならば吹くようにということで指導をしております。

○松本(忠)委員 規則にはそうなっているからそれでよろしいのだといへばそれまでの話だと思ひますけれども、ほんとうにぎすぎすと、何かお互いに責任問題といひますか、それを言っているだけでは解決がつかないような問題、これは何とか私は解決をしたい。その現場に近づいてきたならば吹鳴をする、一方はそれに対して待避していくということは当然でございますけれども、事故を未然に防ぐためにも、当然これは私は吹鳴すべきではないかというふうに思ひます。

それから次に夜間作業の問題でございますが、この夜間作業のことについて私伺つておきたいことは、最初に労働省の中西安全課長、おいでいただいておりますので伺うわけでございましてけれども、労働安全衛生規則の六百四十四条に三種類の基準が定められております。精密な作業、普通の作業、それから粗な作業、これがいづれも三百ルクス、百五十ルクス、七十ルクスというふうなふうに定められております。これは「常時就業させる場所」となっておりますので、この問題がそのままでありますとは限らないと思ひますけれども、やはり六百ルクスというものが一つこのうふうなふうに定められており、しかもまた五百五十五条には「保線作業等における照度の保持」ということで、こういう問題について「事業者は、軌道の保線の作業又は軌道を運行する車両の入れ換え、連結若しくは解放の作業を行なうときは、当該作業を安全に行なうため必要な照度を保持しなければならぬ。」というふうなことをいひます。こういう点から考へて、私はやはり屋外作業についても照度をばつきりさせるべきではないかと思ひます。でございますが、この点についての労働省の見解をまず先に伺ひたいわけですね。お答えは簡単に

けつこうでございます。

○中西説明員 夜間作業の安全を期するために必要な照度基準を定めるべきではないかという先生のおことはごもっともでございます。私も、私どもも急速に具体的な基準を定めるべく現在検討中でございます。

○細田委員長代理 松本君に申し上げますが、結論をお急ぎください。

○松本(忠)委員 これ一問で終わります。いまの労働省の見解に対して国鉄側はどのように思われますか。

○内田説明員 五百五十五条は四十七年九月に制定されました。これを受けて国鉄といましては、労働科学研究所でもって基準を四十八年度につくるべく勉強いたしております。

○松本(忠)委員 問題は五百五十五条のほうは、いわゆるヤードのようなところの問題、「軌道の保線の作業又は軌道を運行する車両の入れ換え、連結若しくは解放の作業」こうなっておりますから、おそらくこれはいわゆる操作場の関係だと思ふのです。そういうところの作業でなくて駅から駅の中間の作業、こういうものは全くむづかしい問題があると思ふのです。そういうところにおけるところの照度の基準を定める考えはないか、私の聞きたいところはこういうことなんです。駅の構内であって、高いところから照らされているようなところでは比較的作業がしやすいと思ふのです。しかし、そうならないたいへんなところがあるわけです。そういうものに対しては照度を定める必要があるんではなからうか。またきめてやらなければ、完全な作業ができないんではなからうか、こう思ふわけでありまして。

○内田説明員 ヤード等につきましてはすでに照明がございすけれども、私が申し上げましたのも中間における線路作業その他の作業における照度の基準につきましては四十八年度からということに勉強をいたしておるとのことでございます。

○細田委員長代理 松本君、あなたの一問は複数ですか。もう一問で願います。

○松本(忠)委員 厚生省の三浦食品衛生課長、これだけで私の要求した方が全部終わるわけでございます。おいでいただいた方に失礼申し上げてはと思ひまして、急いでやっております。

三浦食品衛生課長にお伺いしますが、国鉄の黄害の問題でございます。この問題に対しては常にわれわれも関心を持っております。この問題については、どのような対策をとられ、どのようなことをいままでやってこられたか、この点についてひとつお答えをお願いいたします。

○三浦説明員 黄害の問題につきましては、産業廃棄物処理法におきまして、便所が設けられておる列車を運行している者に義務づけられておるわけでございます。このときに、昭和四十五年の十二月ですが、運輸省と国鉄のほうに処理の適正方を申し入れておるわけでございます。

○松本(忠)委員 運輸省としても、国鉄としても、いまの厚生省からの申し入れについてそれぞれ具体策を練られたことと思うのですが、運輸省については私鉄に対してはこの問題に対して何かしておりますか。

○秋宮政府委員 私鉄は国鉄と違ひまして大体駅の距離間が短うございますので、特殊な場合を除きましてはそういう設備はしてございせん。

○松本(忠)委員 国鉄のほうはどうでしょうか。

○篠原説明員 先生の御指摘の黄色いほうの害につきましましては、抜本的には車の中にタンクをつけるのが一番望ましいわけでございます。したがって、便所の使用頻度の高い優等列車から優先的に実施しております。車両設備のほうで約二割、四十七年度末ですが、これをくみ取って浄化して流す地上設備のほうで約二五％施設済みでございます。またこの工事が完了するまでの間は都心を通るときには便所の使用を禁止し、お客さんに使つていただかないように車内でPRするあるいは排便管を線路の外に出ないようにゲージの中に落ちるように設備を改良して処置しております。

○松本(忠)委員 たいへんどうも長時間にわたりました。質問をいたしてまいりました。これらの問題について私もう少し徹底して詰めたかったわけでございますけれども、残念でございます。

ここで最後に申し上げたいことは、先ほど冒頭にも申し上げましたように、国鉄の再建という問題について、決してわれわれもこの再建をおくらせることを喜んでおるわけではございません。当然再建がなされなければならないことはわかっております。しかし現在のような国鉄の人間のあり方、国鉄につとめておる人たちの考え方というものは、非常に私にはふに落ちない点がたくさんございます。その一つの例として、先ほどの機関車の吹鳴の問題もございす。こういったものを考えましたときに、私はほんとうに国鉄の再建をするためには国鉄の労使というものが一体になってやってもらわなければならないんだ。この問題に対して私は声を大きくして言うわけでございす。国鉄にはい意味の国鉄一家、こういうことばがございす。しかしいま国鉄一家ということばは全く別の意味において使われているようでございす。そうしたことを考えましたときに、是非でも国民から見捨てられない国鉄になってもらわなければならないし、そして国鉄に対して国民がほんとうにかつさいを送って、そして国鉄ががんばれというような国鉄にならなければならないと思ひます。いまのような国鉄であつては、ほんとうに再建ができるかどうか。要するに運賃値上げを考えればいいんだ、運賃値上げをするための一つの考え方としての再建だ、こういうことであつてはならないと思ふわけでございます。いづれにいたしましても、この大きな問題、われわれは絶対的にこの問題を容認するわけにはまいりません。そしてまた質問の中におきましていろいろな問題点で不十分な御答弁もありましたけれども、時間の関係上やむを得ないので私これで終わりにするわけでございす。どうかひとつ今後の国鉄再建のための前提条件となる人間の問題、この労使の紛争を少しでもなくして、そして一体になつ

て国鉄の再建に取り組んでいく、こういう姿勢について最後に国鉄総裁から決意を聞かせていただきたいと思ひます。

○磯崎説明員 十分肝に銘じましてがんばります。

○松本(忠)委員 以上をもって終わります。

○細田委員長代理 午後二時五十分から再開することとし、この際暫時休憩いたします。

午後二時二十九分休憩

午後三時五分開議

○井原委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。久保三郎君。

○久保(三)委員 経済企画庁長官、御用があるところでありますから、企画庁長官に対する御質問を先にさせていただきますと思ひます。

今回のこの運賃値上げの問題と物価の問題について一つはお伺いしたいのであります。最近の物価の高騰は、もう私から御説明申し上げる必要のないほどだと思ふのです。そこで、政府においてもいろいろ公定歩合の引き上げ、あるいは準備率の引き上げその他等々をおやりのようでありまして、最近のこの消費者物価の値上がりは、東京都部においての前年度対比は御承知のように一・六％の値上がりだと思ひます。これは二十年ぶりの高騰だといわれているわけでありまして。

そこで、この消費者物価の高騰に対していまい何をなすべきか。いろいろあると思ふのです。先ほど申し上げたように物価全体の安定のために政府で施策をめぐらすことも当然であります。もう一つは、やはり個別的な物価対策というのか、これをきめこまかにやる時期だと思ひます。これは考えているわけですか。ところが、こういうきめこまかにやるように提案されている国鉄運賃値上げは、実質的に一五・三％の実収をあげようということ。旅客では二三％何がし、貨物で二四・一％です。

か、そういう値上げであります。二割以上の値上げということは、これはかなりの値上げになるわけでありまして、そうなりますと、特に午前中の質問でも物価に対する問題が出まして、運輸大臣から、まあ影響力としては〇・四二九ぐらいだ、たいたいは計算上はそうかもしれないとお話ですが、現実には国鉄運賃が値上げされるということになりまして物価にどう影響するかといったら、もう私から多言を述べる必要はないほどでありますね。結局、公共料金を押えるということとはだれにもできないし、政府自体にできることではありません。固有のいわゆる権能、権限を持っているわけなんです。そういう権限を持っているものを、手放しでとっては語弊がありますが、上げることを自体に私もはたいへん疑問を感じてゐるのです。これが一番問題だと思ふんですね。国鉄の経営についても、もちろんいろいろな問題があります。運賃も見ようによっては提案どおり上げなければならぬかもしれない。しかしながら、いま一番大事なのは何だろうかといったら物価安定だろうと思ふんですね。そういうさなかに、くどいようでありまして、二割以上も値上げされることはたいへんだということですね。結局、公共料金の目玉商品とでもいうような国鉄の運賃値上げが実現しますれば、続々メジロ押しに並んでいる公共料金の値上げをせざるを得なくなってくる。そうなれば一般物価に当然のごとく、心理的な影響ばかりでなく、実質的な影響も与えてくる事態を予想することは、これはだれでもおわかりだろうと思ふんですね。そういうさなかに、強行するのじやなくて、いまや国鉄の問題というのは運賃値上げだけじゃなくて、あとからも御質問申し上げますが、その構造的な問題について深いメスと対策をまず第一に先行させることが先だと思ふのです。そういう意味からいっても、この際物価に対してはもう少し慎重に考えていくべきだと思ふのであります。特に政府を責めるわけじやありませんが、昨年はこの法案は審議未了、廃案になりました。

た。廃案になったから何もしなかったでは通らない。なるほど途中で政権交代がございました。しかしながら、この一年間値上げを押えたと同じでありますから、当然その間において公共料金のあり方、あるいは国鉄の再建の方途について新たな方策が出るはずだと思ふのです。ところが出てこない。だから、私は繰り返して申し上げますが、物価の安定のためにこの際、国鉄の再建は別途考慮することにして、運賃値上げを取りやめて、そしてこの一年間何なり公共料金全体をストップして、その中で再建策を考えていく、こういうのが当然ではないかと思ふのですが、いかがでしょう。

○小坂国務大臣 実は今朝も公共企業体の関係閣僚が寄りまして、御承知の先般の裁定をどうすべきかという話を話したのでございますが、御承知のように、ことに三公社五現業の中でも国鉄は予算上支払い能力がない、したがって、公労法十六条の規定によりまして、これはそのことを国会に諮問するということになっておるのでございます。これをどうするかということでございます。結論は御承知かと存じますが、どうしても国鉄運賃の値上げの問題を解決していただくという前提で、この問題は国会に諮問することなしに、政府としては賃金引き上げを認めようということになったわけでございます。

ただいま物価との関連でいろいろ御質問がございましたが、国家の重要な機関である国民の輸送機関としての大動脈である国鉄が、今日のような状況にありますことは一日もゆるがせにできない問題であつて、何としてもここに御審議をいただいております。再建法を通していただく、運賃値上げ法を通していただくというところをお願いせねばならぬと考えておるわけでございます。その点を特に御理解をいただきたいと思つておる次第でございます。ただいまお話しの中に、昨年廃案になったのだから、それでやっておるのだからことしもそのようににということがございましたが、実は昨年廃案になりましたので、本年これはもっと大きな値上げをすべきである、ここにございまして旅客運賃名目三・二、貨物運賃名目二・四一ではこれは足りないという意見が非常に強かつたわけでございますが、これは諸物価の高騰ということも関連させて、何とかそれを押えようということでも関連しておるわけでございます。物価の関係で実は幾たびか値上げがなされておるわけでございますが、過去の例で申し上げますと、たとえば昭和三十六年、四十一年、四十三年、四十四年、それそれ旅客運賃あるいは貨物運賃が値上げになった年がございまして、その年必ずしも総合物価の上昇率が非常に高くなつておるとも申せませんわけでございます。これは非常に平面的に言いますと、いまお話しのように〇・三四とか、旅客でそんなものであるとか、貨物運賃は間接に見て〇・〇九であるとかいうような議論がございましてけれども、ある面では消費購買力の吸収という点もあつておるわけでございます。過去の例に徴しまして、今回のこの運賃値上げ、必ずしもそのまま直接物価に響いてくるものではないということも言えるかと存じます。

その問題もございまして、国民輸送の大動脈である国鉄の今日の状況を、何とかして、国も金を出す、そして国鉄の関係者においても努力をする、しこうして利用者の方も負担をしていただくということをお願いせねばならぬ、これをお願いせねば国鉄のあすはどうなるかというふうな、非常に切迫した気持ちでお願いをしておる次第でございます。

○久保(三)委員 いま私が申し上げた中で誤解されてゐるようでもあります。去年も廃案になつてやつたんだからことしもやつてくれるだろう、こういう質問ではないのであります。一年間何をしようというのか、こうお聞きしてゐる。本来ならば、この過去一年間にもう少し芸のある芸のあるというのはいたいへん語弊がありますが、もう少しきめこまかな再建案というものを考えてみるべきではなかつたか。

もう一つは、経済企画庁長官に特にお尋ねしたのは、物価の安定のためにいろいろな施策をめぐらしていらっしゃるさなかに、公共料金の先頭を切つて二割国鉄運賃を上げることは、これは矛盾じやなからうかというのを言つてゐるわけなんです。そうではないというお話であります。大半の御説明は、国鉄再建のためにぜひ必要だという理由をお述べになつてゐるようでありまして、物価上昇にドライブをかけるような運賃値上げにはしませんかということなんです。しかも公共事業の繰り延べは再度はなさるんで見送つておるようでもあります。この十年計画に見ましても投資もたいへんですね。それから国鉄ばかりではなくて、経済社会基本計画に基づくところのたれば道路計画一つとっても、これは五カ年間で十九兆円ですから、この投資をまづとうにやつていくということがあつて、民間設備投資がどんどん先を見越してふえてゐるのじやないか。それにまたドライブをかけてやるということとは、物価対策として何か矛盾があらはれません。しかも国鉄の設備投資を要求されるゆえんのものとは何かといったら、民間設備投資に追つかつたかというところで、そういうパターンでいま設備投資をやろうというんですね。

今度の基本計画や何かは、産業構造の転換というかそういうものを考えてゐるようでありまして、根柢を流れるものは、列島改造論によつていままでの成り行きにまかせて、成長を基調にしていろいろやつていくというのでしよう。そこに矛盾があるのだから、そういう矛盾を押えることをまず一つはすること、もう一つは、そういう設備投資が、民間の設備投資がもっとも鎮静しない、ますます大きくなつていく、そういうさなかにドライブをかけるようなことがあつてはいけないうのじやないかというふうなことでまづ思ふわ

いつまでたつても平行線かもしれないけれども、最後にもう一ぺんお尋ねしますが、国鉄の運賃を含めて物価安定の個別対策というのは、それとどうも何と何をいまお持ちでしょうか。総合的なものばかりでした。たとえば先ほど申し上げたように、公定歩合の引き上げとか預金準備率の引き上げとか公共事業の繰り延べ——再繰り延べはないようでありますからドライブをかけると思ふのであります。民間設備投資については、先般企画庁長官は、自動車について、最初頭金を少し多くしたらどうかというお話がありました。われわれも考えていたように設備投資を押えるとい

うようなことにひとつ行つたようでありすが、これも一つの方法だと思ふのです。しかし、そういうことだけではやはりうまくいかないと思ふのです。だから、公共料金などは政府直接の問題でありますし、その他の公共料金についてはメジロ押しに並んでおりますから、そういうものに對してのこれらの扱いの御方針はいかがでございましょうか。このとおり国鉄が通りますれば、私鉄も来るだろう、バスも来るだろう、飛行機も来るだろう、こういうことなですね。これに對する御方針はいかがなんでしょうか。

○小坂国務大臣 総合的な物価対策についてはたゞいまお示しのようなことでございますが、私は物価の問題は、結局は需要と供給の問題であると考えておまして、何とかして供給をふやす。たとえば、いま物価の一番大きな原動力になつております生鮮食料品、これ等についても供給対策、産地と消費地との間の関係、これを円滑にすること、あるいは国内で足らざるものについては輸入をふやすとか、そのためには特惠關稅のシリングワクを拡大するとか、さうないろんな技術的なことを含めましてその点が非常に重要だと考えておる次第でございます。その点に觸れて申し上げますと、やはり国鉄関係も、国鉄の財政を再建して、そして国鉄の輸送力をふやすということが真の意味の恒久的な対策であるといふふうに考えておる次第でございます。

なお、御質問にございました、国鉄の運賃値上げができましたら、そのあとメジロ押しにいろいろな公共料金関係のものが出てきて、たとえば私鉄はどうなる、いろいろそういうお話がございましたが、私も、私どもの方針といたしましては、経済企画庁に持つてくる前にそれぞれ原局を通して、これは御承知のとおりでございます。いまのようない関係のものは運輸省からあがってくるわけでございますが、そのあがつてまいりました時点において、十分その経営の内容であるとか収益の状況であるとか、また一般の物価に与える影響、そういうものを精査いたしましてきめたいと思ひま

すが、公共料金は真にやむを得ざるものに限つて、厳にその値上げを抑制するという方針でまいりたいと考えておる次第でございます。

○久保三三委員 企画庁長官は約束の時間でありますから、これ以上おいていただいても悪いと思ふので、いづれあらためて申し上げたいと思ふのですが、最後に承服したわけではありませぬよ。あなたのおっしゃることは、立場上、それはいろいろおっしゃつていらっしゃる、わきに運輸大臣おられますから、そうおっしゃるのも当然です。しかし政治ですからね、長官。もう少し考えていく時代だろうと、はつきり言つて私は思つています。われわれは形式的に運賃値上げに反對しているのじゃないのです。運賃値上げで再建をやつていくのかといつたら、十カ年間に四回やつたつて赤字なんです。十一兆円も長期債務がたまつてくる。累積赤字は現状の倍になるわけですから。それで財政再建だろうかといつて、さつきからだれも何回も質問しているのです。そういうものにびたつとした答へが出ない限り、これは再建にも何にもならない。しかもいまやどつちを向いて経済政策というものを進めていくのか、はつきり言つて私はわかりませぬ。産業構造の転換だと片方では、片方ではいややうじやない、均衡ある発展だといふから、過密から過疎のほうへ物を持つていけばいいんだといふことで、いままでの成長政策を持続していこう、そういうものも一つの矛盾だと私は思つています。いまや大きな矛盾がたたくさん出てきているんだから、この際は過去の手法でやられていくべきじゃないだろう。もっとも、政権が安定してないようでありますから無理かもしれないが、いづれにしてもこの一年間ぐらいはもう少し真剣に考えたらどうかというので、私はわざわざおいてをいただいてお尋ねしているわけなんです。なるほどあなたのおっしゃるとおり、上げておきつかないというなら、とつとこの法案は通つていくのじゃないかととてま

えどもは思ふのでありますが、通らぬところを見ると、やはり一番ガンだと思つていらっしゃるわけであり

ます。いづれにしても約束の時間でございすから、あなたに對する質問はこれで一応打ち切つておきます。

それで運輸大臣、あなたに本論に入る前にお伺いしたいのは、さつき松本君の質問に對して、いわゆる第二山手線といひますか、外山手線といひか、武蔵野線の延長の計画、構想といひか、あるいは第二東海道新幹線の問題、これはいろいろ御答弁がございまして、さうだろうと思ひます。さう答へようといふのは、大体これを考えないで十カ年計画といふものを立ててきたこと自体が誤りではなからうかと実は思つていらっしゃるんです。これは当然だと思ふのです。いまのまま追隨していく形の、輸送需要に追いついていくといふ形のやり方ではないならば、第二東海道新幹線も必要でしょう。新幹線そのものは別に、別送輸送力増強をはからなければいけぬだろうといふのは、しるうともわかりませぬ。

それからもう一つは、東京都を中心とする通勤輸送ですね。これには幸い、最初は貨物を追い出そうといふことでつくつた武蔵野線が、うまいぐあいにこれをぐるぐる回せば外環状線になる。これで旅客輸送をやるうといふのはだれでも考えることである。ただし、これをつくつても、もっとも話は横へそれますが、都心部に対するところの京浜東北線とか中央線の増強が伴わぬ限りは、これは絵にかいたもちですね。いまのままではこの新聞に出たような結論で、田中総理とお話が出たんだらうと思ふのでありますが、それはそれでいい。しかし、十カ年計画にこれから入るというんです。単年度で、四十九年度になつたら四十九年度の予算に入れて御審議をいただきますから、それでいいじゃないですかという答弁がさつきの答弁の結論だと思つて私は聞きまし

た。これはぜひいふ人々を食つた——と言つたらたいへん失礼かもしれませんが、食つた答弁だと思ふのです。予算案は、もちろん単年度の予算でこ

れを審議していくのが当然であります。しかし、いまや提案されているものは、国鉄財政再建十カ年計画といふものを御提示になつていらっしゃるわけですね。公式であるが非公公式であらうが、たとえば期間内において三千五百キロの新幹線を開業させる、六十年までには合計七千キロをやる、通勤輸送はどうする、こういう大ざつた、つかみ金であつても何でも、計画をお立てになつて提案されて説明されているわけですね。その中には、いま言った第二東海道新幹線の話は出てまいりません。本来ならばさういふものを織り込み済みでやるのが当然だと思ふのです。どこかいなかの短い、十キロか五キロの線路を敷くといふような話じゃこれはありません、はつきり言つて。なるほど、鉄建公団に全部やらせるんだから、十カ年計画の答申の中には入れないといふことはあるかもしれない。しかし、新聞で知る限りは、再建期間中の十カ年以内に開業しようといふことで話を詰めてい

うと、財政再建十カ年計画といふものに当然さういふところばんが入つてこなければならぬはずだと思ふのです。それからさつき午前中聞いたんです、た話だと思つてさつき午前中聞いたんです、ばかにしている話ではないのでしうけれども、さういふふうに聞きました。これはいづれにしても、さういふ御計画があるならば、織り込んで計算すべきではないですか。どうなんでしょう。最も大事なことをなぞ入れなかつたのですか。それで新幹線を新たに鉄道建設審議会にかけて五線の調査をしている。それよりはもっと先にさういふものが必要であるといふことは、あなたが説明をされたかどうかは別に、世の中のそれともさう思つていらっしゃるのです。目の前のパンクしうな輸送をどうするか、東京の通勤輸送をどうするか。ところが、いつになつたら完成するかかわからぬような五線の調査が先になるというところは、だれが聞いても計画とはいへませぬ。私ははつきり申し上げますが、これはひとつ計画のそろばんをはじき直して出し直していただけないだらう

と、さういふ御計画があるならば、織り込んで計算すべきではないですか。どうなんでしょう。最も大事なことをなぞ入れなかつたのですか。それで新幹線を新たに鉄道建設審議会にかけて五線の調査をしている。それよりはもっと先にさういふものが必要であるといふことは、あなたが説明をされたかどうかは別に、世の中のそれともさう思つていらっしゃるのです。目の前のパンクしうな輸送をどうするか、東京の通勤輸送をどうするか。ところが、いつになつたら完成するかかわからぬような五線の調査が先になるというところは、だれが聞いても計画とはいへませぬ。私ははつきり申し上げますが、これはひとつ計画のそろばんをはじき直して出し直していただけないだらう

かというように思うのですが、いかがでしょう。
○新谷国務大臣 問題を二つに分けてお答えいたします。

新聞に書かれておりますが、先ほど申し上げましたように、私は東海道第二新幹線のことを言ったことはございません。新幹線の建設は、御承知のとおり、現在までに調査五線がございまして、それにつきましては国鉄及び鉄建公団におきまして具体的な路線の調査をいたしております。これについての答申といえますか調査の結果が報告されました場合に、おそらくことしの秋ごろになると思いますが、そのときに運輸省におきましては初めて、この東北から北海道に参ります線、それから北陸を回ります線、それから九州の鹿児島と長崎に参ります線、これにつきましては具体的な路線決定をするという段階になっておるのでございます。

それからあとを一体どうするかということにつきましては、これは先般鉄道建設審議会におきまして、もうそういうアドバイスがあったようにございまして、どういふ路線を選ぶかということについて研究を始めたほうがいだろう、こういうような御意見があったようにございまして、いま申し上げた現在調査中の五線に引き続きまして今後どういふ新幹線を選んでいくかということについては、これは六十年年度までに完成させようという計画が、一応いままで計画されておるといふことを聞いておりますので、それには追っかけてどこを選んで、どういふ路線を選ぶかということについて、やはり調査研究をさせなかりませんので、そういう段階でだんだんこれが具体化していくと思ひます。しかし、いま政府内部におきまして、その問題についてこの線が必要であるとか、この線を先にすべきであるとかいう域に達しておる意見はまだございません。私のほうもそうでございます。これはいま調査中の五線のとおりでございます。これは第二東海道線という段階でございますから、第二東海道線というものにつきましては、私もそういうことを具

体的にまだ考える段階ではないということを先ほど申し上げたのであります。

それから第二山手線というふうに新聞に書いておりました線、これはそういう表現を私はしなかつたつもりなんですけれども、皆さんの御質疑を通じて、やはり大都市を中心にしたままの通勤通学の輸送関係が非常に混雑をいたしまして、いろいろの問題を起したことも事実でございます。それから、これを何とかして、何かいい発想はないのかというようにおっしゃいます。非常にこれは参考になりましたし、また激励も受けたと私は思っております。

そこで、首都圏のそういう通勤通学輸送の問題でございますが、首都圏も半径五十キロというふうに広がってきておりました、その間に相当人口が集まってきておることも事実でございます。そういう者をどうして運ぶかということでございますが、これには、先ほども申し上げましたように、いままでの計画はそれは実行してもらつて、かつこうなものでありますけれども、しかし観点を變えて考えますと、いまお述べになりましたような武蔵野線でありまして、あるいは古い線でありまして、南武線でありまして、これから建設に着手しようとしております京葉線でございます。それから、貨物を主体にしている旅客を主体にしたような線があらちちらにございます。そういうようなものをもう少し有機的につなぎ合わせますと、首都圏のもう一つ外側を回るような線になり得るだろうというのを考えまして、それについて何かよい方法はないだろうか、それはどういふふうにするか実現がでるであろうかというふうなことにございまして、事務当局に検討をさせておるといふことでございます。先生はいま、十カ年計画を出して、何かそういう計画がいままで述べられなくていかにもばかにしたような話じゃないかというふうな御説でございますが、そういう気持ちは毛頭ございませんので、十カ年の中におきまして、これは広く皆さんの御意見も聞き、われわれの内部でも真剣に検討いたします。

して、よりよい案がございすればそれを採用していくのは当然のことだろうと思ひます。ことに十カ年計画につきましても投資規模は大体きまつております。また政府の助成といひますか、補助といひますか、政府の財政的な援助の総額といひます。その範囲におきまして具体的な計画を策定いたします場合に、最もこれが効率的であり、最もこれが国民のために利益になるというふうな案があれば、やはりその範囲内においてそれを採用していくことを考えます。これは当然のことだろうと思ひます。いま御審議を經過いたしました四十八年度の予算でそれを無理やり入れようと思ひますと、相当無理がくることは言うまでもございせんけれども、今後検討いたしましてそういういい構想が案を結ぶようになりまして、四十九年度以降の計画といたしましてそういうものを取り上げていくのが可能であり、それがいいだろうというふうに先ほども申し上げたのであります。皆さんで御審議を願つておるこの国鉄の再建計画に対して、特にそれを無視してかつてな構想を振り回しているわけではないということを御理解いただきたいと思ひます。

○久保(三)委員 十カ年計画がそういう話だと、非常に中身が弾力性があるといつたらたいへんことばがいいのであります。どういふものなるという感じがする。ただ外ワキは全部固まつて、そのワキの中でやつてもらうのだというお話であります。そういうやり方ではないだろうかどうであらうかということ。大体十カ年計画に対して私は疑問というか、これはナンセンスだと思つてゐるわけですか。むしろ私は、国鉄の再建にとつては計画といふのは短いほうがいい、短いほうがいいといふても、単年度のころがしでもこれもあるだろう、まあ三年では短いだろう、やはり五カ年計画で毎年度フォローアップしていく、そういう前提ならば、いわゆる第二山手線の構想もその中へ織り込んでいくことは当然だと思ひます。ところがあるがこれは、この御提案になつ

ている説明材料を見ますればおよそ見当をつけているわけですよ。おおよそ見当をつけたところがあつて、たとえば大都市の輸送は二百八十キロやる、そういうような計算でいるわけですね。新たにやるうとすれば、これは計画の変更にならざるを得ないのではないかと思ひます。じゃ二百八十キロは何だ、まあこまかく聞くのが当然かもしれないが、聞いたならば、まあこの話が出てくる最中でありまして何と答へになるか知りませんけれども、実際に言うとは私は、この十カ年計画がナンセンスだから、たとえばこの線路二百八十キロ、これをこまかく聞こうとは思ひません。これを当然の計画じゃないですか。そういうことを考えれば、いまお話がありましたような回答では少し違つた。私は、この十カ年計画のワキの中で全部、政府の助成もこれだけ、運賃値上げも四回というふうなやり方自体に疑問がある、これは少し人をばかにしているんじゃないですかというのです。運賃値上げの四回などは、あとも話しますが、現時点におけるインフレを前提にして承諾をした、その上でのこれは計算でしよう。そうですね。インフレを前提にした四回に何で同意がでますか。政治はやはり、いまインフレをおさめるといふことが田中内閣の最大の任務でありまして、そういう内閣が、片方にはインフレ対策をやつて、物価安定をやつて、いますといふことでさつきお話がありました、四回の値上げを十カ年間に考えますといふんじや、何もやつてないといふことと同じですよ。それから経済社会基本計画でも、さつきから申し上げたように、産業構造の転換をはかるといふ項目が大きくあつてゐる。転換をはかるといふ項目が大きいといふのは、どういふものを基礎にしてやつてゐるのかというのです。これは転換をはかつてゐるのかというのです。だから、さつき申し上げたように、これはひとつ出直したらどうかというので申し上げてゐるわけです。だから単に、

申しわけありませんが第二東海道線は何もおっしゃらぬ、こう言うのでありますが、あなたが、おっしゃらなくても運輸省では——運輸省というか、国鉄では案内検討してあるのかもしれないぞ。このままでいくと太平洋ベルト地帯はもうだめだ、とてもじゃないが間に合わない。それで輸送分野からいっても、大阪までならばほかのものに勝てる見込みがある。いまの東海道新幹線で実績がありますから自信を持っている。大体そういうパターンになってきた。だから、三百キロぐらいならば、これはリニアモーターですつ飛ばせばという研究をしていることは事実なんです。そういうものは全然入っていない。考えませんという計画はむしろニュートラナル計画でなければ話できません。それで、それを固定した十カ年計画で、四回値上げで、政府出資が幾らで、助成が幾らで、財投が幾らで、それで工事規模は十兆五千億だ、そういうことできめたのじゃ、これは国鉄の行く先はどうしたってうちもさつちもいなくなる、私はそう思っているのです。

いずれにしても、この問題はあとからまたやることにしますが、そういう構想をお持ちならば、やはり計画は短い期間に縮めてお出しなすったほうがよろしいということですよ。いかがですか。
○新谷国務大臣 長期計画を十年にしたということについての御意見でございましたが、これはいまの国鉄の財政再建法にも趣旨がうたつてございますように、その趣旨に沿いましてもうそれでございまして、また実際、先ほど小坂長官から申し上げましたように、国鉄の体質を立て直しまして、もちろん公共料金引き上げということはおわれれども、それよりは、いまの国鉄の体質を立て直して、そうしてほんとうに国鉄の本来の使命が遂行できるような機能を十分に発揮させるようにすることが、大局的に見ますと、国民経済にも国民生活にもそのほうがプラスになる、どうしてもこの

際国鉄の再建をやらなければならぬ、こういう考え方から提案をしているわけですが、そういう点から申しますと、五カ年という数字はかりにお示しになったかしりませんが、五カ年間のいう期間をもとにいたしましたのは、これならば国鉄が財政の再建も、したがって、財政の再建の上で立つてその機能を回復して国鉄本来の使命に邁進できるような体制ができるかと申しますと、できません。でございますから、昨年提案いたしましたものにおきまして十年というものを考えておったと思いますし、ことは昨年よりもなおさら財政的にはマイナスの面が多くなつてきております。したがって、一生懸命努力をし、政府におきましてあらゆる方法を講じまして援助措置を講じまして、やはり再建には十カ年かかるということが明らかにいたしましたのでこの十カ年計画を立てたのでございまして、十カ年間、いま提案いたしましたような努力をお互いに重ね、利用者の方々にもそれだけの御負担を願うようにいたしました。国鉄の財政再建、したがってその本来の体質の改善をはかりまして、国鉄がほんとうに本来の機能を発揮できるような程度まで回復できるということをねらつておる趣旨でございします。

○久保(三)委員 十カ年ということが頭にこびりついていらつしやるんですね。再建ということとは十カ年でなくては行けないんですか。五年でできるものがあれば、五年ですることがいいんじゃないですか。長期計画といつてもみなほとんど五カ年ですね。それを、なぜ国鉄の再建だけ十カ年にしなければならぬのかというところに私は疑問があるんです。去年から、そういう絵にかいたような再建計画ではだれも本気にしないんです。たとえば、三年たつたら四年目に運賃値上げしなければならぬような計画を本気にしないんです。こういうことで再建できるなら、とくにできたんです。経済の情勢も違うだろう、政治情勢も違ってくるだろう、人の考え方も違ってくるだろうというの、いまの世の中の全体の流れじゃないんですか。しかも、責任をもつておやりになるというのなら、私はやはり短い期間でめどをつけていくということですね。再建できまうなんというおこがましいことを言うこと自体、私はおかしいと思うのです。これまでになつた国鉄を自力でやつていけるような立場に立てること自体が、これは不可能でありはしないのか、見ようによつてはね。それで、それを無理やり十年に延ばして、さつきも御質問が出たように十年目で初めて償却後の黒字が出ていくなんて、だれが考えてもほんとうにしませんよ。これは、何か逆算してやつてきたような計画じゃないんですか。そろばん合わせというか、そろばん合わせならまだいいけれどいすね。そろばん合わせならまだいいけれどいすね。私は、責任ある政治体制ならば、五カ年計画で毎年度フォローアップして再建のめどをさがしていくということが正直な言い方だと思つたのです。御列席の皆さん全体として、十年たつたとき保証をしないと自信を持って言い切れる方が何人いますか。私はないと思うんです。大体あと十年たつたら、はつきり言つてこの席においでになる人が何人残りますか。私は真剣に考えているんです。十年計画でそういうことなら、五カ年計画で正直に、五年たつてばこういうぐらにならうとだといふならば、そこへ向かつて、いわゆるハードウェアばかりでなくて、ソフトの面も政策と並行してやつていくことが必要だと思つたのです。それが正直なやり方です。そこへいつて五年目に、こういう結果になつたからどうしようかというのをまた考えることは当然だと思つたのです。いかにも十年たつては再建できるような、ほらとは言わぬが、ごろ合わせですね、そういうものを前提にしてものを考えていくことはもうやめたかどうかということなんです。私は責任を持つていつたつて、こんな十年では私も責任を持つてないかもしれない。いかがです。十年であつても五年であつても、五年でも半年でも同じだというが、それはそうだ。だけれども、短い期間にか

けておいて、これをフォローアップしながら手直しをしていくということがいま一番大事なんです。目標だけはきちんとしておく。しかも、よそのほうの計画といふのはどんなものがありますか、こんな十カ年計画なんというものがよそにありますか。だから、もう一ぺん申し上げますが、なるほど答弁の中で運輸大臣は、そうですか、おまえの言うのとおり五カ年計画がいいなということば言えないと思つたのです。当然これは去年もどなたも言つておられるはず。だからこれはもうほんとうに今度提案するならば、五カ年計画で提案して、手直しをやつていくことのほうが私は正直だと思つていたわけなんです。もう一ぺん答弁を求めて同じでしよう。そうですね。それでは十年後の保証は何かお持ちですか。

○新谷国務大臣 十年というよりも五年、五年というよりも三年でめどがつきましたらば、もちろんその三年あるいは五年の計画で進むのが当然だと思つたけれども、国鉄財政再建臨時措置法でございまして、書いてございまして、これは昭和四十四年度から五十三年度までになつておりますが、国鉄の現在の財政を再建し、そして国鉄の機能を回復させるというふうなことを考えてまいりますと、十年ぐらひはかかるという考え方をもちましてこの現在の再建臨時措置法というものでございまして、今度の再建計画を立てるにあたりまして、もちろんこれは前任者もわれわれも同じようなことを考えてきたのでございまして、短期間では再建のめどが立たないものでありますから、十年という長期にわたつて努力することによつて、その再建のめどが立つという計画を策定したということでございます。

○久保(三)委員 あとでまた再建計画については聞くことにしよう。
それじゃ、再建の基礎というが動機になつたこの国鉄の赤字といふのは何だろうかということですが、国鉄の財政悪化といふか、その財政悪化といふのは赤字ということだと思つたのですが、そうで

しょうね。いかがですか。

○新谷国務大臣 赤字ということはいろいろな意味で使われておると思いますが、国鉄の赤字というのをわれわれが言っておりますのは、国鉄の収支が償われない、そのために借金も返せないし、年々借入れをしないと運営がでないというような状態になっておる。これは資本的な方面ですが、資本勘定のはうもございましょうし、損益勘定のほうもあると思います。そういったものを両方含めまして赤字という字を一般的に使っておるものと考えます。

○久保(三)委員 そこで、この赤字の見方でございますが、いまお話がありましたように、損益勘定での赤字という御指摘がありました。これも一つの赤字の見方であるのであります。それからもう一つは、線区別計算というのをやりまして、黒字線、赤字線というのがある。結局赤字線のほうが多いから差し引き赤字であるという計算、それをもって赤字というのがある。それからもう一つは、客貨別の原価計算からいって、いままでも話が出ましたとおり、旅客では大体黒字がある、貨物で赤字だ、だから差し引き赤字になっているという見方もある。そこで損益勘定のほうから申し上げますれば、御指摘のとおり収支のアンバランス、それが赤字だ。アンバランスの原因は何だろうか。いままでお述べになっているところを見ますと、収入が伸びない点の一つ、支出のほうでは人件費と利子が重なってきた。だから結局そこで赤字になった。特に収入の問題についてはあとから申し上げることにしまして、資本とか営業費のほうですね。支出のほうです。人件費は、人を使つていく限りは賃金を払わなければいけませんから払う。もう一つは資本費、経費ですね。これは御承知のとおり、金を借りれば利息を払う。もう一つは、減価償却をしていかなければならぬというように思っています。

ところがここで特徴的なものは何かというところ、国鉄の減価償却というものは非常に私の特微的だろうと思います。何が特徴的かというと、減価償

却というのは投資に対して回収をしていって、さらにまた再び回収して投資をするわけですね。それでね。ところが国鉄の減価償却というのは再び回収しないですね。これは借金の返済という

か、そのほうに回っていく。それでしよう。再び回収してそれを投下するというわけにはいかなない。昭和二十五年から四十七年までに、長期資金として国鉄が借入れていたのは大体五兆一千億であります。もちろんそのうちから返しましたから、いま四十七年度末で三兆七千億ですか、これが長期債務の残高になるのですが、借入れた金の累計は約五兆一千億ですね。それからまた投下して投資をしてきたのは、御承知のように昭和三十二年以後、第一次五カ年計画からあります。これは四十七年までの長期計画で累計してみますと、四兆九千幾らで約五兆円。大体とんとんに近い。これを一つ見ても、言うならば減価償却をするということ自体は一般の会社、工場というような形とはずいぶん違うということですね。しかも設備投資は償却期間が非常に長い。そこで最近や長期は返済期限は七年かそこらで短い。そうなりますと、ここで乖離が出てくる。結局そこから赤字というか、いわゆる財政破綻の原因が一つあると思うのです。独占時代には、御承知のとおり運賃で大体カバーできていたから、まあまあこれは多少回転していた。ところが昭和四十年以降、大幅な借入れ金にたよるようになってきました。三十九年度の財政悪化以来、金は借金であるうが何であらうが同じだという思想が一時国鉄の中にある。そういうせいかどうかかわりませんが、これは政府の指導でありまして、大体四十年以降長期借入れ金というのが非常に多くなってきた。しかも自己調達資金というのが一時多くなってきたですね。

こういうことに留意せずして財政再建は、私は不可能だろうと思つてゐるのです。いままでにやろうとすることは、なるほど十兆五千億の投資に對して一割五分に相当する一兆五千億の政府の出

資があります。これはいい。一割五分の出資ではたしていまのような性格から、構造から脱却できるかというところ、私は非常にむずかしいだろうと思

うのです。それを直すことがまず一つではないのかというのを言いたいのであります。しかも減価償却も、御案内のとおり幾たびかの改正で、これはやはり一般企業と同様なかっこうでやっていたことである。昔どおりのようななまぬるい手段では追いついていけないというので、減価償却を早くにやめていく、定率法というものでやっていた、あるいは使用を開始したからその月から減価償却をやらせるといふようなことで、非常にシビアな減価償却をやつていく。そういうものがたまたまできて、今度は償却はできなくなつて、償却前赤字になつてきた。償却前赤字の原因は何かといつたら、長期債務に対するところの利子の増高であります。なるほど一般企業にとつては、普通の企業、会社、工場の利息から見れば、もちろん七分何厘だから安いかもしれぬ。ところが仕事の性質、企業の性質からいけば、当然これは高利につきます。そういうことを考えてきてやつと投資ということになったのだらうと思うのであります。十兆五千億の投資に對して、出資が一割五分では残念ながら体質改善はできないと思ひます。運賃値上げという問題もありませんが、運賃値上げで四回やれば、まるまるの自己資金でできるからいいじゃないかという話があります。これは、これはそう簡単にはいかないと思ひます。政府が総合交通体系に基づいての総合交通政策をいまいや何にも打ち出していない。そういう中で、運賃値上げをしていけばどうなるかというところ、これはいままで同僚諸君からいろいろお話があつたとおりであります。これはそう簡単には体質改善には役に立たない。立たないばかりか、国鉄はゆがんだ姿で持つていかれてしまふのじゃないかと

いう感じがするわけでありまして、それからもう一つは、資本費のどうか損益勘定のはうは、いま申し上げたようにどうしても出

資は必要だ。それが証拠に——きょうは大蔵省は来ていますか。これは言うならば国鉄の責任ばかりじゃない。いつも国鉄総裁が表に立つて悪者扱いされているようでございますが、経営の責任者だから当然だと思ひますけれども、実際は政府自体の責任なんです。運輸省並びに大蔵省、こんなことを言つたらたいへん申しわけないのであります。私はあるものに書いておきましたが、実際の責任者は財政当局である。大蔵省の財政当局が今日の国鉄をゆがんだ姿にした元凶ではないか。

これに拍車をかけたのは運輸省の官僚である、無力な官僚がそうしたんだ。結局、当事者能力のない国鉄総裁がどうがんばつてみても、これは当然どうしようもないんですな。

いままで政府出資を要求しなかつたかといふと、要求しているんです。四十三年度に九百億の通勤輸送のための出資を政府に要求した。そのとき大蔵省は何と言つてゐるか。それは構造的なものであるのか単なる通勤輸送のペイしないものか、あるいはか検討しなければ、金は出すわけにいかぬと言つておる。そこでまた、四十四年度ですか、これもはねられた。はねた理由は何かというところ、総合交通体系が確立しない限りは財政硬直化を招くからだめだ、こう言つてゐる。言うならば、無力な大蔵省の前には無力なんだ。財政硬直化はだれがつくつた。はつきり言つて大蔵省がつくつた。出すときに金を出さぬで、季節はずれの着物を持つてきて用は立たぬのです。夏になるのに綿入れを持つてきて、これはどうにもなりません。いまやまさに国鉄財政再建のために、一割五分の出資を十カ年間でやる。ところが、初年度は幾ら出すか。四十八年度でたつた八百億でしよう。算術計算からいって、一割といつたら千五百億でしよう。八百億しか出してない。それ一つ見ても、財政硬直化にこりて、もはや手を出してはいかぬ、足もいかぬ、そろそろ行こうじゃないか、あわてちやいかぬぞ、そういう態度では出す金も生きてはこないであります。だから、

出すのなら思い切って出すということで、十カ年じゃなくて、五カ年間に圧縮したらどうか。一割五分、一兆五千億出そうというのなら、五カ年間に押し出さなければいけません。圧縮して、濃縮して出すことが国家のためにも、国民大衆のためにもいいのです。そういう思い切った政策をやるのが発想の転換というのですよ、はっきりいって。そういうものはちっともやらないで、去年と同じ提案をしてきたんじや、これは幾ら政権がかわってもはめたものではないと私は思っているわけです。いかがです、大臣。

○新谷國務大臣 非常に示唆に富んだ御質問をいただきました。ありがとうございます。そうなんです、五カ年間の計画を考えたとき、これは幾ら政権がかわってもはめたものではないと私は思っているわけです。いかがです、大臣。

○久保(三)委員 もっとも、大臣から同感であるという答弁は当分出ないだろうと思うのでありますが、私は真剣に申し上げておきたいのです。どうせ出すのなら、五年間に圧縮して出す方法を考えなければいけません。しかも国鉄は、運賃だけでこれからの回しという考えなんです。どうなんでしょう。いわゆる独立採算というわけで、この間の御答弁でも、そういうようなワクで十年後に独立させるのだとおっしゃいましたが、私はどうも独立採算制で十年後に再建などはできないと思っている。いかがでしょう。

○新谷國務大臣 国鉄の収入というものは、それは不要な資産の売却とか軽微なものではないですけれども、収入は運賃以外にはないはずでございます。したがって、運賃を若干引き上げることで、政府の助成と相まって再建をしようというの、申すまでもありませんが、今度の計画の骨子でございます。

○久保(三)委員 運賃と国家の助成、そういうもので再建しようということだそうではあります。これは独立採算制じゃないですね。

○新谷國務大臣 公共企業体の本来の性格といたしまして、基本的には独立採算制を捨てておるわけではございません。しかしながら、従来一般的にいわれておりました独立採算制というものは、政府の助成なくして自分の力だけで収支償うようにしようというのが独立採算制であつたと思ひます。今日の電電公社のごときは、政府の補助がありまので独立採算制を維持している一つの公共企業体であると思ひます。しかし、国鉄につきましては非常に公共的な要求が多いのでありまして、したがって、それに見合った公共的な施設をしなければならぬ場合が非常に多いわけでございます。それから生じて、収支の採算を度外視してやらなければならぬ場合が多いのでございますから、それに見合ったような助成、補助を国の力でやるのは当然であるという意味におきまして政府の助成を続けております。その意味におきましては純粹の意味で、嚴密な意味で、学問的な意味で

独立採算制というのとは違ふかもしれません。しかし、基本的には、独立採算制を堅持しながら必要な政府の助成を与えておるといふことだと思ひます。

○久保(三)委員 先ほどの御答弁で、去年の案より前進したではないかとおっしゃいましたが、そうすると、ことしもつづいたら、来年また前進しますか。いかがでしょう。

○新谷國務大臣 この十カ年間の計画の範囲内におきまして、事態に応じてできるだけ政府の補助も投資規模もふやしまして、社会の要求に合うような施設を早く完備するように努力をいたします。

○久保(三)委員 前進したというのはいさななんです。私のほうから見れば、財政再建というのです。その財政再建ということから見れば、たとえば四十七年度政府の出資は六百四十五億ですが、今度は八百億だから前進したじゃないか、利子補給も前進したではないか、こういうことだと思ひます。投資は御承知のように設備投資というものであります。投資はふくれ上がっているんですね。投資は七兆円から十兆五千億にふくらまされてきた。だから結局、政府が助成するものとの比較においてどうなんですか、投資計画の膨張につれてこれは伸展してきたということであつて、財政再建のためということにはあまりならないというようにわれわれは見ているんです。くだいようであります。だから十年後には償却後の黒字は出るだろう、計算では出ます。それからもう一つは、償却後の黒字であります。去年の案は大体七年目まであります。五年か六年後には一応黒字になってきています。去年の計画では五十三年から大体黒字基調が出てきたんですね。ところが今度はずっと赤字なんです。ずっと赤字でいつ、最終年度の五十八年度にぽつりこれが黒字になってくるんですよ。数字の計算はいかようにもできるんです。これを土台にしてその信頼性というか、そういうものを議論するつもりはございませんけれども、案、成り行きとしては何か去年

のほうがかつこういい。財政再建という形に説得力が多少ありそうだなという感じなんです。ことは、これは説得力に大いに欠けるということなんです。そういうふうな思ひのようですが、いかがでしよう。説得力に欠けることを御提案になつても通過は無理ではないだろうか、こういうふうな思ひのようです。

○新谷國務大臣 先ほど申し上げましたように、昨年に比べて財政の悪化状況が非常にひどかつたのでありますけれども、それを克服して同じ十年間に財政再建をしようという案を得ますのには、先ほど申しましたように、昨年に比べまして政府の助成も非常に思い切った方法をとつたということは事実でございます。

それから、先ほどお話しになりました十年間一兆五千億の出資でございますけれども、これは昨年提案をいたしましたものとではだいぶ内容といひます。程度が違ふと思ひます。しかも昨年の衆議院の御審議の際にいろいろ皆さまからお示しになりました借り入れ金に対する利子の補給の問題であります。これにつきましては今度は相当思い切つた利子の補給をいたすことにしております。少なくとも再建期間中における利子の補給を徹底いたしまして、これはほとんど政府が出資したと同じような効果をおさめるように投資のほうの資金を獲得できるようにしてまいります。この点につきましては、もし御必要でありますれば政府委員のほうから数字をあげて御説明をさせていただきます。

○久保(三)委員 政府委員からはあとからまたお願いしよう。いまお話がありました。私どもの見方というのはいままで申し上げたような見方なんです。だから、これについて政府側という十カ年出したんだから、そういう答弁をしなければならぬだろうと思う。冗談のように話しましたが、ことしもつづれば来年もつと前進するの、国民世論として今度は多少でも前進したんじやなからうか、そういうふうな考えます。もしそうだと

するならば、これじゃ承知しないから少し水増ししなければならぬだろうというふうなことで、大蔵省も、そこにおいでになる主計官が調理したかどうかわかりませんけれども、そういうことになったのじゃないのかな。いずれにしてもこの十年計画というのは、どうもたいへん心もとない計画だというふうに考えるわけであります。

話は横道へそれましたが、赤字の次の計算の問題です。線区別の計算であります、線区別の計算で赤字線と黒字線があるという。そこで、大体黒字の線区というのは八線から九線だろうということがいわれておりますね。あと大体全部の線は赤字であるという。これはやや正確な計算だといふうちに先般も国鉄当局は答弁してました。赤字がなぜ出るのかということ。この赤字が出る原因は何だろうか、そういうものに対する対応策というのはいま何を考えているのか。今度の再建策には何も無い。運輸大臣のいままでの御答弁は、損益勘定におけるところの、あるいは資本勘定を中心にしたお話としては、中身は別として、一応対策らしきものは今回提案していませんというのだと思うのです。これを承諾するわけじゃありませんが、まあ対応策としてはあるというわけですね、中身のいい悪いは別にして……。線区別の計算から出る赤字の対応策というものは、これもなくちゃならぬはずなんですが、これはどうしたということなんですか。これに対してはどうなんですか。大体これが構造的な一つの赤字の問題でもあるかと思うのです。これは最初国鉄の経営管理上の必要から出た計算だろうと思うのでありまして、どこまでも赤字か黒字かというのは損益勘定なり資本勘定その他を入れてやるべきだと思ふのですが、かりにもそういう線区別計算というのがあっていままで長いこと赤字線区についての議論はしてきた。これだけ議論してきて、ことしは政府から、赤字線区に対しての話は何も出ないというのはいふしぎではないのかということ。その対応策は何だ、何も出てないじゃないか。去年は、これも中身のよしあしは別にして百二十五億でありますか、予算を組んで五年間に撤去するという話も出ました。それからもう一つは、方針として鉄建公団のいわゆるA線については、これもセレクトする。しかもA線はたしか二百億ぐらい、ことしは三百三十億組んでいるのです。気前よくやっている。そういう矛盾を一つも解決しないで何が再建だろうかという気持ちにだれもなるだろうと思うのです。赤字線区についていかなる認識といかなる対策をお持ちなのか、いままでの問題は別としてどういふふうにお考えでありますか。これは、お疲れになったならば鉄監局長から先に聞いてもいいですよ。

○新谷国務大臣 私の方で足りない場合は鉄監局長からいたしますが、この赤字線区の問題であります、先般国鉄総裁からこの計算、赤字とか黒だとかいうのはこういうことでございまして、うことを詳しく御説明いたしましたので私から申し上げませんが、運輸省といたしまして今度の再建計画を立てますにあたって、線区別に、ここが赤字だから補助をしようとか、ここは黒字だからどうしようというふうな線区別の個々の補助対策あるいは対策を講じたわけじゃございませんで、全線として赤字もあり黒字もある、それを全般として国鉄の財政がマイナスであるからそれに對してこういう助成をしようということを考えたわけでございます。もとより国鉄の仕事は引き合からやる、引き合わないからやらないというわけにはまいりません。永久に赤字のところもあると思ひます。したがって、そういう赤字路線がある場合には、国鉄当局といたしましてはできるだけその赤字を少なくするための努力というものをしておるはずでございますし、今後ともっとそれを強化していかなければならぬと考えます。しかし今日まで——これは私は言い過ぎかもしれませんが、今日までとにかく赤字に悩まされてきたものでありますから、設備の改善というものが十分にいかなかったことは事実でございます。これも赤字でありますけれども、こういうふうな設備の改善をし、こういうふうな努力を

すれば、あるいは一方においてこういうふうな節減の方法をとっていけば、だんだん赤字が少なくなるというふうな方法は線区別にあるはずでございます。そういうことをこの際多少経費をかけた努力というものは国鉄はしなければならぬと、また一方、可能な限り経費の節減につとめなければならぬと思ひます。そういう方法で、いま赤字でありまして赤字を少なくする、できるならそれを黒字にするような努力というものは絶えずしていただければならぬと思ひます。私どもといたしましては、個々の問題よりもそういう全体の努力をするための力をつける意味で政府の思い切った補助もしようという態度をとっておるわけでございます。

○久保(三)委員 大臣、あなたの答弁は私が尋ねていることとちよつと違ふのです。全般的な意味であつたのは対策を抽象的におっしゃっているわけですが、私は、赤字線区の問題はこれまで長い間問題になつてきました、こう言っているのです。一つは国鉄二分割論というものまで出てきた、そういうものも出てきた。それから八十三線区二千六百キロですか、この撤去の問題もつい去年まで出てきた。そういう問題について、ただ単に抽象的に一般的な対策をお述べになつたのでは私に對する回答ではないと思ふのです。

もう一ぺん申し上げます。いままで、こういう論争という議論が何回かにわたつてされてきました。あなたのとおっしゃるとおり、赤字だから撤去しろとかやめてしまふとかいうようなことは、これは国鉄はそういう任務じゃないと思ふのです。これは国民経済的にいつて、当然国鉄でなければならぬという線はあるのでありますから、これを撤去しろなんということは暴論だと思ふのです。だから、これは維持存続していくという方向でものを考えていかなければならぬ。しかし、現実には線区別に計算すれば赤字が出る線がある。これが現実ですよ。差し引きしても黒字にならぬでしょう。そうだとすればどうするかという

問題は、いままで何べんも議論してきた。そこで、私は、国鉄二万一千キロあるやうであります、国鉄は二万一千キロ一体として運営するところに国鉄の使命、ゆえんがあると思ふのです。これを分割をしたり打ち切つたりして運営することについては、これは意味があるはずがありません。だから、一体として運営するということは当然だが、二万一千キロが国民生活上どうしても必要な線であるならば、これを国家的な立場から維持存続させる方法をとることも当然だと思ふわけですね。いまのように旅客の背中で貨物が運ばれたら、あるいは定期の運賃が一般の客の切符の上に乗つていくやうな内部相互補助の時代はもう過ぎたといふことですね。というのは、独占性が失われたのだから、いままでやってきたそういう政策は、もはやこの限りにおいてはこれ以上先へは前進できない。しかし、そういう公共負担という公共的な性格は、やはり政府の政策として存続することが所得の再分配にもひつかかるし、当然これはいいことである。そういうふうな機能することが国鉄の一つの使命、側面でもあるやう、こういうふうな考へてゐるわけです。だとするならば、これは二分割論じゃありませんけれども、一万キロは幹線、亜幹線と称して、これから将来に向かつて展望してみても国鉄の輸送分野であるといふならば、これはやはり内部の相互補助でやる。ただし、それ以外の一万キロについては、やはり政府が生活路線としての助成をするなり何なりの方法でやるということにならなければ、これは維持存続は不可能だろうと思ふのです。いまやまさにモータリゼーションも行き詰つてきた。そしてやはり国鉄はここでもう一ぺん見直される時代になつてきた。見直される時代になつてきたのに、これに對応できないやうな国鉄のいふゆる輸送の実態では困るわけですね。これを直すのは、やっぱり国家の手によつて多少なりともそういう方向の政策を実行するのがあたりまえの話だと私は考へておる。いかがでしょう。

○新谷国務大臣 そういふことがございますので、公共的な方面の国鉄の努力に対して政府が補助するということにはしておりますのでございます。ただ方法論といたしまして、いまお話しのように幹線のほうは大体引き合うから、それはさておいて、引き合わない地方路線のほうに對しまして、それを対象にして何か補助の方法を考へるというふうな方法はとっておりませんが、内容的に見ますと赤字が出ておる線が多い。そういうものに對しまして、これは公共的な見地から維持をしておるのであるから、政府は当然それに対する補助をしなければならぬという考え方でもって、線区別じやありませんが、全般的な補助をしておるといふことでございます。

○久保(三)委員 全般的なやり方がいま提案した十カ年計画だと思ふのです。これは先ほどから何べんも申し上げておるのですが、非常にあいまいです。何を焦点にしておるかからぬ。これは国民も納得しないし、国鉄の職員も納得しません。何を目標にしておるのだから。はっきり言つて目標をきめてないのだ。私が申し上げておるのは、当然国民の生活に必要な財貨やサービスというものは、政府の責任で提供するのが当然だと思ふのです。上下水道から始めて医療、学校教育と同様に考える時代に交通というものがなつてきたのじゃないですか。それは御承知のように、過疎地におけるバスにしてもそうだし、先ほど大臣からお話があったように、都市における公共交通に対する助成もそうだと思います。当然そういう財貨サービスというものの對して政府が責任を負うという立場になつておるわけですが、から、そういう意味からいけば、線区別計算によるところのいわゆる方策というか施策は明確に打ち出すべきであると思ふのです。全体的な助成をやつておるからいいじゃないかというの、これは目標が違いますからね。なぜ目標が違うか。私は、企業性というものはあまり好きではありません。やはり能率的にやるといふのをたてまえとするのは当然だと思ふのです。国家の財産

を預かつておるのですからね。ましてや国民から預かつた運賃ですから能率的にやることは当然です。そういう意味からいっても、能率的にやらせるのにはそういう明確な線を打ち出さなければならぬ。あいまいな形ではならぬ。かわいそうだと思うのです。だから、私はそういう意味で明確に政策を打ち出したらどうかという主張をしておるのであります。大臣のお考えは私とちよつと違ふようでありますが、これはどうなんですか。

○新谷国務大臣 おっしゃることはわかりますが、しかし、やり方の問題といたしましては、同じことをねらつておりまして方法が違ふということに帰するだらうと思ひます。今日まで国鉄に對しまして、そういう線区別に収支をとらえまして、それに対する特別の補助というものを考へたことはございせん。国鉄全般として収支が償ふ線もあり、償ふない線もある。また、それは経済事情の変化によつて毎年変わつておるものもございせん。そういうことでありますから、国鉄といふことは、非常に公共的な負担もしておりますから、全体として政府が助成をするという方法をとつておるのであります。方法が違ふだけであつておることは一つだと思ひます。

○久保(三)委員 おことばですが、それは違ひますね。それは違ひます。単なる方法が違ふというのじゃないで、目的の違ひです。私の言つてゐる目的というのは、いま言った生活路線を維持しないといふことです。それに対して政府の責任を明確にしたらどうかといふことを申し上げておるのです。あなたが言つてゐるものは、国鉄全体の財政再建というか、そういうことをおっしゃつておる。よく然としたものであつてもはやこの際はだめだらうといふことです。だから明確にしたほうがよさうだと私は思ふのであります。見解の相違でありますから、これ以上やつてもどうにもならぬかもしれませんが、国鉄総裁、あなたも實際はこれに答へにくいだらうと思ふのです。いま提案してゐるのでありますから。

しかし、責任の明確というか、ここまでは国の責任です。これは国鉄固有の責任です。よつというのがあるはずだと思ふのです。むやみやたらに、赤字だから全部補助しろといふことはどうかと思ひます。しかし、去年はああいうことで撤去すること前提として補助したんだ。これは施策がさかさまですから、われわれは反対しました。いかがでしょう。あなたは何かこういふことについてお考えをお持ちでしょうか。

○磯崎説明員 先ほどから久保先生のお話し承つておりましたが、非常に端的に申しまして、いま国鉄の経営している全体の規模の中で、さしたる鉄道としての役目が果たせて、そしてそれが当然収支のバランスがとれるという部門と、そうでなく、いわゆる先生のおことばをかりれば生活路線といふべきか、国民のソシアルミニマムを維持するために必要な路線といふふうに大きく分けることはできると思ひます。これは一昨年の当委員会の小委員会におきまして、ずいぶん諸先生の間で議論のあつたところでございまして、私もいろいろと申したことはございまして、そして、當時の考へ方として幹線系の約一千万キロ、これでもって収支が償ふないという状態であれば、鉄道企業といふものはもう成り立たないんだといふ一つの前提に立つ。したがつて、それは何とかして鉄道企業として成り立つような努力を積極、消極両面で行ななければならぬといふ考へ方。それから残りの一千万キロのほうは、輸送の量からいつても、また輸送の単位からいつても鉄道企業としては成り立たない。しかし僻地に住む、あるいは過疎地に住む国民の生活の維持のために当然維持しなければならぬ必要な路線だといふいわゆる地方交通線の問題、これは当然公共企業として成り立たないけれども当然公共企業として経営すべきものである。しかし、それからよつてくるところの赤字のあとと始末といふものは、国民全体の問題として税金なら税金という形でよつて始末すべきである。これが大体おとし

の当委員会の小委員会におきまして一番大きな問題になつた議論だといふふうに私記憶いたしてあります。それがずっと参りまして、去年です。国民生活路線のうちの一部について、約三千キロぐらい廃止するんだ、廃止できるまではこれだけの金を補助するのだといふところまで来た。それはそれなりに一つの哲学があつたといふふうに私は考へております。その後いろいろ状況が変わつて、政府としてもとにかくほつておけない、ほつておけないけれども、いろいろな名目で金を出す方法もある。たとえばフランスのように非常にこまかく項目を区切つて、これで幾ら、これで幾らといふふう非常にこまかい金の出し方、あるいはイギリスのように非常に大ざつぱに出してしまふやり方と、ヨーロッパにおきましていろいろな補助のしかたがございまして、それを非常に政府で勉強されたと思ふのでございまして、さつき大臣がおっしゃつたように、一応日本の国鉄に對しては全体として幾らといふふうな補助をするんだといふふうに話がつまつたわけでございます。

したがつて、それは一番名目のつきやすい、しかも表面的にきつめてはつきりしている資本費の負担、特に利子負担を軽くする、大体利子負担を半分にしたいといふことでもって国鉄全体の経営をよくしてやろう、こういう御趣旨だと思ひます。したがつて、先生のおっしゃつたいわゆる赤字線と申しますか、ソシアルミニマムを維持するために必要な経費を国で補助するといふ概念、さつき大臣がおっしゃつたように形は違ひますが、今度の問題の中の資本費の補助、もちろん理論的には一緒になりません。一緒になりませんが、ただ全体として国鉄を補助するといふ、どつちかというイギリスの方式に近い方式でやつたのだ、こういうお考え方だつたと思ひます。

その結論に至るまでいろいろ議論もございまして、当然、フランスのように非常にこまかく分けて、これは幾らこれは幾らといふふうなほうが説得力があるし、またいろいろ国民にもお願ひしや

すいという議論もございましたけれども、最終的には、予算編成の段階におきまして全体としての補助というふうに変ったわけでございまして、私は、その限度におきまして全体としての補助という方向に賛成したわけでございまして、その間には非常に議論がございまして、その発端はおとしの当委員会の小委員会であったということを記憶いたしております。

○久保(三)委員 いま法案を前にして、国鉄総裁からそのとおりという答弁も出ないだろう。しかし、経営の責任からいえば、やはり責任を明確にしておきたいことは当然だと私は思うのです。あなたは大蔵省や財政当局——大蔵省と云うたらおかしいが、運輸省も含めて、何か国鉄に補助してやるという気持ちになっておるのじゃないでしょうか。国鉄もまた助成していただくというふうな気持ちでやっているのじゃないでしょうか。委員会の答弁や何か聞いても私はそういうふうなふうに思ひ、態度自体もそうだと思うのです。国鉄総裁というのは管理者なんですね。経営を委任された形なんです、主権は結局政府が持っているわけですね。直接的には運輸大臣の責任なんです。頭痛はち巻きで何かしなければならぬのは、ほんとうは運輸大臣なんです。国鉄総裁が苦虫がみつぶしたような顔して苦労するのは次の段階だ、はつきり言って、擁護するわけではありませんが、責任のありかは明確にしたほうがいいです。いままで前進しないのは運輸省が、鉄監局長もおられるけれども、資料一つとるにしても、おそろく国鉄の出した資料をもとにしておやりになつておるんでしょう。だからそういう組織の問題にも問題がある。大蔵省は何をよりどころにしておるかという、諮問機関は財政制度審議会というものを中心にしているのを考え、判断しておる。これはこれでいいんです、立場が違うのだから。しかし、運輸省は何を基準にして判断しておるのかというと、これはわからないんだ、はつきり言つて、国鉄の案はあるが、運輸省の案というものは見たことがない。そこらにも、今日こう

いうふうな明確でないままの十カ年計画というものが出来たわけがあると私は思うのですが、鉄監局長、悪いけれどもあなたはもうどうに思ひますか。言いつばなしでは失礼だからお答えいたしたい。

○秋宮政府委員 まさに国有鉄道の職員は四十万でございまして、私のほうの鉄道監督局の全職員が百二十名、国有鉄道だけでございまして約四十名でございまして、いわゆる鉄道監督部と申しますが、すべてのことにつきまして監督をするというわけにはまいりません。

ただいま先生から御指摘のようにいろいろな資料、こういったものにつきまして国鉄に提示をさせて、それを検討していくということは事実でございまして、一々運輸省で全部やるわけにはまいりません。しかし、運輸省といたしましては、日本国有鉄道法という法律に基づきまして各面において、この点につきましては決して運輸省の案がないというふうなものではなくて、運輸省といたしましては、今回の再建計画につきましても、昨年の廃案のときもそうでございまして、また昨年の国会におきまして審議、これにつきまして十分の私には私たちがいたしましてかみしめながら今回の再建案をつくつていった、かように考えております。

○久保(三)委員 そうだとすれば、国鉄と共同責任です。去年も十カ年計画は廃案になつていくわけですね。ことしも難航しておるんですよ。だから芸がないんですよ。繰り返して申し上げますが、芸がないことばかりやっているという感じがするんですよ。これはやむを得ぬかもしれせんけれども、いづれにしても責任のあり場所は運輸大臣であり、政府全体である、そういうふうに私は考えていいと思うのです。もちろんそれで国鉄の総裁以下をかばうつもりは毛頭ありません。間違つては困ります。別に悪いことまでいいなんということは言っておりません。しかし、責任の大小とは運輸省であり大蔵省であるということでは

よ、行政官庁というならば、そうでしょう。そういうことを考えれば考えるほど、いま申し上げたような線区別の計算にして、赤字線と黒字線がある。これに対する対応策はどうすべきかということはいまだ長いこと議論してきたのだから、それに対しての対策をもつて出してくるのだから、まあいいじゃないですか。しかも運輸大臣の基本線は狂つていないですよ。赤字線だから撤去するということはありません。必要なものはやるという、これは当然です。それがほんとうなんですよ。そこまで明確に、私は、だつたらちゃんと政策が出るはずだと思ひます。いづれにしても線区別計算については、もう少し考えをしなければ明確な政策ではないだろうというふうに思ひます。それからもう一つは客貨別の計算ですね。これはいままでも同僚各位からたくさんお話が出ました。貨物が赤字だ、そこでこれは国鉄にお聞きするのですが、原価と運賃とはどう違うのですか。同じでしょうか。

○磯崎説明員 運賃と申しますと、運賃法にございまして、きわめて具体的な、たとえば旅客運賃、貨物運賃というように非常に具体的な問題になると思ひます。原価と申しますと、運賃法では、原価を償うという場合の原価は国鉄全体の総括原価であるという意味におきまして、運賃法に使われております原価ということばと、それから運賃法にいきますと個別運賃との間には、必ずしも直接的なつながりはないというふうに解釈されております。

○久保(三)委員 客貨別の原価計算ですね。これは出た答えを客貨に割り振つたという形ですね。そういうふうにとつてよろしいですか。

○磯崎説明員 一年間の総体のコストが出てくるわけでございますから、それを一つの前提を立てまして、それを旅客と貨物に割り振るという原価計算のしかたが客貨別の原価計算のしかたでございまして、いわゆる二次原価ということばを使つておるわけでございますが、それに該当するわけでございます。

○久保(三)委員 割り振り方は、この間じゅうもお話ございましたが、共通費というふうなものもある。それはそうだと。ところが必ずしもこれは正確でないというお話ですね。しかし、これは正確でなくては原価計算ができないでしょう。本来なら原価計算とは積み上げですね。積み上げですよ。旅客も貨物も全部積み上げていかなければならない。ところがいまお話しのとおり、結論を割り振つていくというふうなことで、当然いままで長いこと国鉄はこの仕事をやってきたのでありますから、運賃と原価についての研究はとことんまでやつていらつしやうと思ひます。その結論から、本来ならば客貨別のいわゆる原価が出てくるはずだと思ひますが、これはどうなんですか。

○磯崎説明員 原価の中でも、いわゆる線区別の原価のほうにつきましては、これはほとんど前提なしにその線区でかつたコストをそのまま原始伝票から全部整理いたしまして、それが即その線区の原価ということになるわけでございます。非常に極端に申しますれば、かりに原価と運賃とを直結させようと思ひますならば、線区別の原価と線区別の運賃とこれは直結できるというふうにかんがわれます。すなわち、この線区で幾ら原価がかかるからこの線区で幾ら収入をあげなければいけない、それを客貨に幾らに振り分けるか。これはすでにヨーロッパでも、たとえばフランスあたりになりますと貨物の運賃というものは同じキロ程で、たとえば千キロなら千キロでございまして、通る線路によつて運賃が違つてまいりまして、これは当然線区別の原価というものを一つ出しまして、それを前提とした計算のしかたをするわけでございます。したがつて、もし原価と運賃を直結させようと思ひます、いまの原価計算ならば線区別の原価と線区別の運賃と直結することは不可能ではないというふうに考えまして、これは御承知のとおり、約十年ほど前に建設線の四線につきまして特別運賃をつつたことがございまして、これは必ずしも正確な原価計算とは申せません

が、あのとき能登線、越美北線あるいは指宿線あるいは岩日線の四線で特別運賃をつくりました。これは考え方によりましては線区別原価を一つの基準にした線区別運賃ということになるわけでございます。あの四線につきましては、特に大臣の御承認を得まして特別運賃をつくらうこととでございます。そういうふうな線区別の原価と線区別運賃を直結させたことはございましたけれども、客貨別の問題になりますと、これはヨーロッパのどの国の例を見ましても、実際には客貨別原価というものはございせん。いろいろ計算しても、結局ちよつとお触れになりました。共通費の分け方が非常にむずかしい。と申しますより、前提に切りがない。たとえば同じ線路の上を客貨が走る。そうすると本来ならば、貨物だけならば八十キロのスピードで走る線路でいいのだ、重さもこれこれいいのだ。ところが旅客を走らせるために百二十キロの線路をつくらなければならぬ。そうしますと、貨物列車といたしましては、その線路のうちの八十キロ分のコストを貨物列車にかけるということは不可能でございます。したがって、その線路を走る列車の客貨のパンタグラフのキロ何かで分けますので、前提が非常に複雑になってくるということで、客貨別の原価は運賃に直結しないというのが、これは全世界の考え方の実例でございます。そういう意味で、客貨別原価と客貨別の運賃というものは結びつかないという御説明をしたわけでございします。

○久保(三)委員 御説明で大体的な状況はわかりましたが、これは承服しかねる点なんです。大体運賃を定めるのに、コストがきまらぬで運賃をきめていくこと自体これは変なんです。公正妥当ではないのです。ただ出た結論を適当——適当ではないですが、割り振っていつて、そこでこれが原価だ。原価から見れば、これは赤字でこれは黒字だというふうな見方だけでは、公正妥当なものではないと思うのです。公正妥当なものは、コストが土台になって、運賃がそこか

ら——運賃は、運賃法第一条第二項でございします。四号の条件があります。これをミックスして政治的に裁断するということでありまして、出てきた運賃は必ずしも原価と直結してないことは当然なんです。それはそれでいいのです。しかしながら、原価計算というものはやはりはっきりすべきだと私は思うのです。そうでないと、それじゃ貨物は赤字で旅客が黒字だということとどこへでも適用していいのだからという問題が出てくるんだと思うのです。私は別に貨物に肩を持つわけでも旅客に肩を持つわけでもありませんけれども、やはり公正妥当なものとしてつくるのが当然だと思ふのです。そういうことがなければ、他輸送機関との関係での運賃のいわゆる決定を、いままのように各企業別にやらざるを得なくなってくる。いまはそうですね。並行している路線バスがあれば、バスの運賃も違う。並行した鉄道路も、企業別にこれはいわゆる運賃値上げ——運賃値上げといつては語弊がありますが、運賃をきめていくわけですね。こんなことをいつまでもやっていていいのかどうかという問題が一つあるのです。これをやっていていいという人は一人もおらないと思うのです。同じサービスであるなら同じでなくちゃならぬ、当然だと思ふのです。ところが同じサービスで、やや違うかもしれないが、大体似通ったサービスで運賃が違ふなんて——運賃が違ふのは何かといえは、原価が違ふからだ。だから国鉄の内部だけで見ても、その原価というのは、客貨別に見た場合にはこれは違ふのです。ところがそのはつきりしないというところは、私は不明朗だと思ふのです。

その問題は御研究をいただくことにしまして、前提としていまの客貨別の原価計算が正しい——正しいというか、まあまあそういう傾向であるということになりますれば、今度は貨物をどうするかという問題が当然考えられる。ただ、いままでお話を聞いて、去年もそうありますが、貨物の輸送についてはたいへん力を入れてきているようであります。これまでもそうなんです。いろいろおやりになっている。今度大きくやるのは、言うならば集結方式から直行方式ということ、ヤードの整理もしよう、それから拠点駅中心で、その他はみんな集約——集約というのはたいへんことばはいいんだが、みんなあとは切り捨てですね。いま貨物の輸送が、輸送量も収入もダウンしているという大きな原因は何だ。去年に比べてこれとダウンしているのです。輸送量もそうです。これはなぜかという、みんな合理化で集約して、貨物駅の廃止というのをやりました。これは減ってくるのは当然なんです。たとえばいま三車扱っていた、これは小駅だから切つてしまえ、切つてしまつて、あとのこの荷物をどうして拠点駅まで運ぶかというふうな国鉄の責任ではやらないのです。荷主の運好にまかせるということになっているんだ。これでは貨物輸送が減ってくるのは当然の話なんです。私はしろろとらしい考えで、ごく最近まで、集約というから小さい駅のものまでめんどろ見て全部やつてくれるのかと思つたら、違ふのです。小さい駅は切つたら切りつばなし、責任は負えませんが、よろしかつたら拠点駅まで運んでください、こういうふうなことなんです。これでは残念ながら国鉄のシェアが伸びるはずはありません。だからそういう点を改善するのと思つたら、これはハードウェアだけなんだ。ハードの面だけが一兆六千五百億から、今度は一兆八千五百億投下する。何に投下するのだ。投下する前に政策、方向づけがきちつとしていなければ、これははつきり言つて投下してもむだですよ。

たとえば一つの例をお聞きしましょう。いやだけれども例として、混載協会というのがあります。混載協会というのは、私の持つていた資料——古い資料なんですけれども、四十五年の資料であります。四十五年の資料なんです、これは当初、私の記憶が違ひなければあれなんです。ところが、小口混載をいわゆるスムーズにするために何とかあつてやらう、業者も違ひ、いろいろ業者がいるから、それで協定させて仲間げんかをしていないようにうまくやつていこうということが始まつたと思ふのです。これはより具体的、より現場的な仕事なんだ。より現場的なんだ。ところが、いまあらためて見ると、この協会は現場のほうはお留守で、頭のほうだけ残つていんだ。これは何の実績があつて、どういうことで要るのか、今後金を出して存続させるのかどうか。これははつきり言つて貨物の悪い癖ですよ。これはいまからどうするつもりですか。しかもこの混載協会というのは目的を達成したのかどうか。はつきり言つてこれでもうかつたのか。混載協会を立てたために負担金を出した。その結果としてもうかつたのかどうか。もうかつたという言い方だともうなじめませんけれども、手つと早く言えどもうかつたのか。もうからぬ仕事をやつていふんじやないかという気持ちです。から……。いかがですか。

○原岡説明員 混載協会のことでございしますけれども、このいきさつにつきましては先生非常に詳しく御存じのことと思ひます。四十年の十月に発足したわけでございますけれども、いわゆる少量分散の小口貨物——当時ははつきり言ひまして小口扱い貨物を鉄道輸送になじんだようなかつて、やつていこうということが着眼でございまして、そのためにいろいろ技術的な観点から混載協会を設立してやりました。当時その合理化によってどのくらいメリットがあるかということとございしますが、国鉄といたしましては、それを計画した時点におきましては、その当時の額として年間十九億くらい収支上よくなるのではないかと、これは一つの試算でございしますけれども、通運業者もこれによつて非常にまとまつた仕事ができるメリットがあるじやないか、あるいはまたそれをうまく実行すれば利用者もより安い、よりスピーディーな輸送サービスが受けられるじやないか、それからまた国鉄の貨車の使用の数も少なくて済む、したがって線路容量もずつとあいてくるというふうな近代化のメリットとしては非常に大きなメリット

を目的としてやって、その方向で効果が出てきておるわけでございます。当時やっておりました車扱扱混載、こういうものの数字がどのようになっておるかといいますと、四十二年三百八十八万トン、四十五年三百三十万トン、四十六年二百七十五万トンと逐次減つてはおります。その内容は、その後のいわゆるコンテナ輸送というものが普及しましたことによりまして、いままでも車扱扱混載に入つたものが、一品ものがコンテナで行く、それからまた混載のものも一部コンテナで行くというようなことでもございますが、いずれにしてもその眼目を掲げてやりましたことはそれなりの効果は非常に出てきておる。そのためにまた旅客輸送の改善にも大きく寄与するような結果に相なっております、こう思うわけでございます。

そういう機能を果たすためにできました混載協会でございますけれども、いま多少経緯を申し上げましたが、いわゆる新しいシステムに変えるに伴つて一つのやり方を、何といひますか醸成するためにつくりました混載協会は、一つの輸送のパターン化ができたことによつて逐次その使命が変わつてきて、使命を果たして、もう使命がだんだんなくなつてつあるわけでございます。先生御指摘のように、いわゆる現場的なことにつきまして、はもうかなり使命を果たしたわけでございます。中心的な問題、中心的な機能として、いわゆるそれをより前進するための組織機能として、中央において混載協会の働きがあったわけでございまして。しかしそれも、先ほどちょっと申し上げましたように、コンテナ化とかいふような近代化というものが進みまして、現時点におきましてはおおよそ目的が果たしたのではなからうか、こういうふうにご考へておられます、一応四十八年度、この時点におきましてこの限りにおいて大体一つの区切りをつけて、小口貨物全体の新しい近代化のために別の発展をしなければいけないということ、従来の混載協会の能力、機能、使命というやうなものには一応区切りをつけた、このように考へておるわけでございます。

〔委員長退席、細田委員長代理着席〕

○久保(三)委員 いまのお話で、混載協会は別な使命で存続するやうなことをおっしゃつていらっしゃるが、四十五年度の事業計画がここに私の手元にあるのです。これをあらためてこしになつてから見て驚いているのです。ちょっとですから読んでみましょうか。「このやうな情勢を背景として——」いろいろな情勢の変化が書いてあります。「このやうな情勢を背景として鉄道混載協会は、次のやうな本年度事業計画を策定し、小口貨物輸送体系のシステムチェンジをはかつて物的流通を促進し、適正サービスの確保をはかるとともに国鉄通運の経営改善に資することとする。」こう書いてあつて、ずっと一からたくさんあります。これはあなたのほうで述べになつておられるやうな新しい貨物の扱いなり輸送の施策について言つておるのですね。大体国鉄当局の施策というのは、混載協会の事業計画から出てきたのじやなからうかというふうに思ふわけですね。ひとつ言つてみましょう。「コンテナ化の積極的推進」、それからその次の「フレイトライナー利用の促進」、「適正運賃制度の確立」——どこにそんなことが混載協会の目的にあるのだらうかと思ふのです。それから「集配体制の強化」、混載協会というのはまるで運輸省が国鉄当局みたいな話なんですね。これはずっと全部そういふふうにして書いてある。あなたのほうでお待ちになつておる政策というのか対策というのか、混載協会の四十五年度事業計画から出てきたのかというふうな間違ひほどであります。こういうものは官場的な存在じやないか、はつきり言う。私は、より現場的であつたという話をした。私はあなたのほうでいふやうに、よく知つておるのだ。自分で四十年に荷物を送つた。混載で送られた。東京の宿舎から郷里まで寝具を送つたら当時二週間かつた。これはまだできたばかりだ。混載の突っ込み方が悪くてそういうふうになつた。そこでその当時混載協会というのか、この問題に私は関心を持ったきりで、うまいいっていいところ、ところが、いまお話を聞けばうまい

いってないのですね。やることをやらぬで、政策的なことをおっしゃつておるのですね。これはどうかと思ふ。事業計画の中に「適正運賃制度の確立」なんていつておる。混載協会は何の権限をお持ちなんでしょう。これは、聞くところによると、会長は政治家だそうですね。会は中央だけ、地方ブロックごとにまだ残つておるやうですが、より現場的で、一車の貸し切り貨車に小口扱いの貨物を、甲の通運業者、乙の通運業者が持つてきて、全部混載、東京だ。東京まで持つていつて汐留でばらせばというお話をするのが混載協会であるからと思つた。より現場的であると思つておつた。ところがより現場的でなく、駐在員というのとはつづく昔になつた、残つておるのは親のほう、頭のほうだけ残つた。これが悪いとは言いません。親睦団体なら親睦団体でやつてもらいたい。これは金がほしいとかなんとかじゃなく、こういうところにわれわれ自身はやはり貨物に対して疑問を持ちますね。これをどうなさいますか。あなたのほうでいふやうに、まだ別の使命で存続するといふことですか。おやめなさい。これははつきりいつてやめるのが当然でしょう。○原岡説明員 先ほど申し上げましたやうに、現場的な業務につきましてほんとうに一つの使命を果たして、もう成果があがつておると思ひます。したがうして、四十八年度限りにおいて混載協会の従来の機能は区切りをつける、こういうことで考へております。

○久保(三)委員 だから、区切りをつけるというが、混載協会は残すのですかどうですか。○原岡説明員 混載協会自体自主的に判断しなければならぬと思ひますけれども、残すかいないかにつきましては、国鉄といつたしてはいま申し上げましたやうに、四十八年度限りで区切りをつけるというところで、混載協会発足の使命を果たしたものの、こういうふうにご考へておるわけでございします。○久保(三)委員 たいへんおそいですが、四十八年。おそくとも反省しておやめになるということ

はけつこうであります、私自身がこういうものを見るとき、何となくいや気がさすのです。使命が終つたら、さつさと店じまいするのがあたりまじやないですか。それをいままでこんなことをいつて——それはいろいろ研究してもらうことはけつこうですよ。いろいろな政策を研究してもらうのはけつこうです。独断におちいつてはいけませんから、それはけつこうです。しかし、混載協会の使命はもう終わったならば、終わった時点でちゃんと整理するのがあたりまえじやないですか。こういうのがたくさんあるのじやないかといつても、何とも言えないでしょう。いづれにしても、おやめになるやうでありますから、これ以上とやかく申し上げませんが、私はどうもこれに対しては、実際はもとより疑問を持つておる。そこで、話をもとに戻りますが、貨物が一応赤字だ赤字だといふのは、原価が償えないから赤字だ、こういうことですね。原価は、さつき話があつたやうであります、償えないといふことは運賃が安いからなのか、輸送量が少なからぬのか、いづれなのでしょう。○磯崎説明員 必ずしも一方とは限らないと思ひます。やはり運賃の問題もございしますれば、輸送の伸びがとまつておるということ、これも大きな原因であるといふやうに考へまして、両方ともその原因であると思ひます。

○久保(三)委員 実際は二つじやないですね。一つは政策が伴わなくなつておるのです。この貨物運賃の問題であります、運賃はトラックと比較した場合に大体半値ですね。大体二百キロぐらゐまでは半値だと思ふのです。それ以上になるともつと安いかもしれせんね。そうでしょう。だから、そういう点からいふならば運賃が安いということになる。これは運賃が安いから、では値上げを賛成するかとつたら、なかなかさう簡単にはいかない情勢にありますね。というの、いま荷主というものは、大体大量に送れる者は大企業である。これはコストの中に運賃値上げを吸収できるかといふと、彼らは吸収しないで転嫁する方

て大体七割。あとの三割のものが、残念ながら国鉄の直販体制というが、最近よくいわれておりますが、三割のものを国鉄の直販体制というが、そういうものでやろうという考えを持っておられるようだが、これもけっこう。けっこうだが、十分その機能を持っていないのでありますから、当然機能を保持している通運なりその他のものとのいわゆる提携を考えなければならぬというふうに思います。へたに手を出して損することがあつてはいけないと思うのですが、どうでしょう。二番目はそういうことです。

それから三番目は、さっきも申し上げましたが、集約合理化、貨物の集約化というのは、集約したあとの始末までつけるのが集約だと思ふ。切りつばなしということではないと思ふのです。だからそういうものは、いわゆる新しく輸送体系を変えていくことが私は集約だと思ふ。その集約、輸送体系を有機的に変えていくというシステムが全然作用しないし、それについて考えていない、そういうところに国鉄の無責任さがある。それからそこに貨物の輸送量がダウンしてくる原因がある、このように思います。

以上三点についてお答えください。

○原岡説明員 第一点、一兆八千五百億というものを投入してハードウェアを整備しても、それにまつわるソフトウェア、これを十分考えていかなければだめじゃないか、別なことばでいえば総合交通体系が必要じゃないか、そういう面でありまして、まさにそのとおりだと思ひます。そういう点につきましては、これからの総合交通体系の推進、これを非常に期待して、その中でやっていかなくてはならない、こう思つております。具体的には道路輸送との一貫体制、これはたとえばフリートライナーというものでこれを発行いたしておりますが、ソフトウェアが非常によければ、非常に実績としてもあがつておる、こういう経験があるわけでごさいます、今後そういうソフトウェアの面につきまして、十分前進して考えていかなければいけない、運賃制度の面においても考え

ていかなければならない、こういうふうに思つております。

それから第二番目の直販体制でやつておる、これもけっこうだけれども、もっと通運業者というものを使わなければいけないのではないかと、まさにそのとおりと思ひます。おのずからもちもち屋といいますが、通運業者の集荷能力といひますか、これがまた集荷能力を意欲を出してそれを發揮するというような施策、これもぜひこの一兆八千五百億の投資を生かすゆゑんとしてはやつていかなければならない方向だ、かように考えておるわけでごさいます。

それから第三点、集約合理化やりつばなしというところでごさいます。これはやりつばなしといひますと、全然そういうことがないことはないと思ひますけれども、できるだけそういうことがないように、一つ一つの荷主さんにより便利になるサービスをと何と使える方法はないかということ具体的に御相談して、個々のケースでそれに対応しながらできるだけ合理化を進めながら、そして荷主さんが切り離しにならないような、気持ちの通つた、実情をよくわきまえたやり方、これを進めていきたい、かように考えておるわけでごさいます。

○久保(三)委員 三番目の回答であります、言われればあれかもしれないと言ふんじやなくて、みんなそうなんです。集約合理化というのは切り離しなんだ、全部。だから、さっき話に出ましたローカル線の貨物なんだというの、全部トラックに行つてしまふ。トラックに行つてしまふというより行かせているのです。そこで実際は地域の住民としては困つておるわけです。自家用トラックを買わずに済むものを、貨物の集約で扱いを廃止されたというのでトラックを買つて、自分で輸送をしているというのがずいぶん出てきているわけですね。そういうものは国家的な視野から言つても、国民経済的から見てもこれはむだな資源なんです。浪費です。そういうのをやはり改めていくというのが国鉄の使命なんです

ね。ただ単にそろばん勘定だけでやつていくというのでなくて、そういう高い次元に立つて見てやる対策が私は必要だと思ひます。いままであまりにも合理化、近代化という、はつきり言つてうしろ向きですね。だから、極端なことを言へば、貨物が赤字だから全部やめてしまつたらどうか、旅客だけなら黒字じゃないかという話が出るんです。これは極端な話であります、まあ一理はあります。赤字だと言ふんなら赤字は切つて捨てる。いままでのやり方でいけば全部そう。それからも一つは、自分で好みの荷物だけ輸送するというのは国鉄の使命ではないだらうと私は思ふのです。いまやまさに小さい市民の荷物というのが行き場所がなくなつてきたんです。行き場所がない。どこからかはじかれてしまふ。今度手小荷物の小口の一元化でも当分は輸送するものであります、これははじかれてしまふ。郵便局のほうの小包でもこれはやつていく。トラック業者からもこの小さい荷物ははじかれる。国民生活上からいって、この小さい荷物、少量の荷物、貨物というか、こういうものをだれがやるのかという問題です。これはおそろく国鉄でしょう。中長距離の大量貨物ばかりでなくて、国民生活にとつて当然やらなければならぬ財貨のサービスというか、そういうものは国鉄がやるのが一番手つとり早いし、また使命だと私は思つてゐる。そういうものを忘れて、合理化を進めていくことについてわれわれは不信感を持つてゐるんです。世間全体に国鉄の赤字についていろいろ批評はあるだろう。しかしながら、近代化や合理化についての批判のほうも多し。だから、国鉄をささえてあげましょうよ、という声は、そういう姿勢の中からは、国民大衆の中からは出てこぬと私は思ふのです。もう一ぺんやはりこれは国鉄の使命に立ち返つて考えてもらふ必要があるし、運輸省にもこれは全体の輸送からいって、国民生活上からいって、少量荷物の輸送というのをだれの責任で確保し、どうやるかという問題です。たとえば問屋街一つとっても、問屋街といふゆる小売

り商、東京にはたくさん問屋街がありますね。ところが問屋でも大きいのもあるが、小さいものたくさんある。そういう人の荷物はだれがいま輸送しているか、運搬しているかという、自家用車で、小さいトラックでやつてゐるのだな。これはたくさんやつてゐるのです。それで、何々団地なんというの、みんな自家用車を持つてやつてゐるのです。実際は三分の一もいわゆる輸送してゐない。そこでまたにはトラックがはんらんしてゐるというわけです。こういうものを集約して、国鉄なら国鉄、それに準ずる公共機関があつて、自家用車を運搬しないでも自分の荷物が輸送できるような仕組みを考えていくのがシステムチェンジだと私は思ふのです。これがまさに総合交通体系からいっても、一つの少量荷物の輸送の手段だと私は思ふのです。そういう政策を何も考えないで、一兆八千五百億も投資しまふ、貨物も大体黒字になりそうだとおもうようなことでは、世間は大体承知しません、はつきり言つて。いかがでしょう。運輸大臣、これは大臣の分野かもしれないから。

○新谷國務大臣 貨物輸送については、いろいろ計画は御説明したとおり国鉄も持つておると思ひますが、おっしゃるやうにハードのほうは整つたけれども、ソフトのほうがついてきていないじゃないかという御意見は、私も傾聴すべき御意見だと思つております。そういったものにつきましては、今後の問題といたしましては貨物の集約駅をつくつたり、あるいはいまお話しのように、どうして集荷をするかとか、そういった問題を含まれておるわれわれのほうも国民本位の、国民が便利に荷物を運んでもらえるような制度というものを確立するための指導をしなければならぬと思つておりますから、この点についてはいまのところ非常にソフト面がついていないという事実はありますから、その点十分考えて処理をしたいと思ひます。

○久保(三)委員 大臣からの御答弁では、専門家でないと失礼ですが、そういうこまかい

ことまでは大臣としては御答弁ができていくだろうと思うのでありますけれども、はっきり言つて、大綱、私の言わんとするところ御理解になりますか。——そうですか、それならけっこうです。政治家の頂点に立つ大臣でありますから、その原則だけわきまえていただければ、あとはうしろに控えている連中が当然やるはずなのであります。総合交通体系というのをつくりましたね。つくつたけれども、確立されていないそうですね。どうなんですか。総合交通体系はつくつたのでしよう。四十六年の暮れに経済企画庁が中心でこういうものをつくつたのだが、これは確立されていないという話だ。確立されていないのですか、どうなんですか。

○喜多村説明員 四十六年の十二月に、政府一体となりまして「総合交通体系について」という文書をつくりました。これは先生御承知のように考え方を述べたものでございまして、具体的にどの線をどうするとか、どの問題をどういうぐあいに処理するとか、具体的なことは書いてございませぬ。それはどうするかということでございますが、この件に關します各省幹事会を持つておりまして、それについては所掌にかかります省がそれぞれの問題に應じてこの考え方に基づいてやつていくということを了解し、そうなつておるわけでございます。

○久保(三)委員 非常に気楽な御答弁で、質問するほうも、まあゆつくりいたしましう。そのとおりだと、正直にお話しいただいてけっこうであります。ただ、そういうことでは国民が承知しないのですよ。第一、われわれ国会議員も政府に対して言ひ分があるのです。特に運輸省というか、運輸大臣には、もうおやめになつたらいいというものじゃないか、大臣はずつと引き続いておられるのだから、再建計画というか、これは四十四年に再建法がออกมาして、出たとたんに、四十五年になるかならぬうちに実はつまずきました。というのは、いままでも同じようなパターンでこの十年計画をつくりましたから——そのころは十カ年

といつても中身ははつきりしませんでした。やり方は大体そういうやり方なんです。だから一年か二年でおかしくなつてきた。そこで四十五年にこの再建の問題についていろいろ議論がออกมาした。四十四年に出来たのが四十五年にこれは早くもだめだ、どうするんだという話が出来ました。ときに、時の運輸大臣は徹頭徹尾国会で、総合交通体系をつくりまからそれで再建が可能であります、いましばらくお待ちくださいということでありまして、その当時磯崎総裁の有名な文句がありました。私はいま青い鳥よりは焼き鳥がほしいのだという話がある。いままさに青い鳥になつてしまつて、しかも青い鳥もとまつてはいなくて、どこかへ飛んでいつてしまつたというわけですね。青い鳥をつかまえたなら、逃げられないように鳥かごをつくるのはあたりまえなんです。かごもつくりぬうちに青い鳥は逃げつてしまつた。だから今度の十年計画にはその片りんもない。あるとすれば、列島改造論に基づくところのいわゆる設備投資増強の一点にしろられていくということです。しかもそのやり方は、言うまでもありませんが、民間設備投資に追いつけ追い越せがいままでの手法であつて、これをセーブし、需要も規制するという方向は絶対にないわけだ。いわゆる資源浪費型、設備投資拡張型で、そこには何らソフトの政策もないわけなんです。

これは運輸大臣にお聞きしてもちよつと無理かもしれませんね、当時はあなたの責任ではなかったから。しかし、運輸省自体は何をしていふんだらう、大半の運輸機関を持つていながら、陸海空全体はまず第一に運輸省だ。それを何をやつていふんです。この総合交通体系なるものの政策への転換は全然講ぜられていない。そこで十年計画をどう立てようとも、残念ながらいままでのパターンの繰返しであるにすぎないというふうには私は思うから、さつきから十年計画はナンセンスだと言つてゐる。

の第一次五カ年計画から今日の長期計画に至るまでの間にどうやつてきたか。民間の設備投資に対して社会資本の不足、交通資本の不足、国鉄資本の不足だということ、借金と運賃値上げに依存してやつてきた。そこで設備投資はしたが、さつき冒頭損益勘定の中で減価償却に頼つて言つたように、減価償却と繰延期間との関係が乖離しておりましたから、だんだんだめになつてきた。しかもそのだめになるテンポが早くなつてきた。第一次五カ年計画はたしか四年目に変えてゐる。最近では、この長期計画が二年目にだめになつてきたのだ。四十四年に出したものが四十五年にだめになつた。テンポが早くなつてきた。だから、この十年計画がよければ参議院を通して成立するにせよ、先を言つては悪いけれども、来年だめになりまふ。そして運賃値上げは四年ごととやるやうであります。これは二年ないし三年ごとにやらなければならぬことにやられてくる。そういうパターンから抜け出すことが再建なんです。それにはやはり総合交通政策というものを樹立しなければならぬ。この間から同僚諸君からも話があつたように、トラック等の問題も、需要なり輸送力の調整というものを真剣にやつたためしがあるのかどうか。ないじゃないですか。

○新谷国務大臣 いままでも何回か年次計画が、いろいろそれぞれの理由があつたと思ひますが、四年あるいは三年くらいで変化してまいりました。これはしかし、日本の経済事情が非常に著しい変化を遂げたことも一つでございまして、それから輸送構造が非常に変わつてきた。さつきお話ししたように、モータリゼーションが非常に進んできたというふうなことも一つの大きな原因であつたと思ひますが、変えたほうがいい、変えざるを得ないということであつてきたのでございませう。

今後の問題につきましては、この経済社会基本計画でも述べておりますように、経済成長率というもののつきまはしては相当政府も考えまして、急激な成長はむしろ抑制さうと、そして日本全体の福祉国家というふうなことを目指してやつていくというのでございまして、この経済成長率というものの、いままでも相当違つた形で進んでくるのじゃないかと考えております。したがうして、いままでも非常に急激な勢いで変化してまいりました経済事情とは、今度はだいたい違つた形で変化してくるのじゃないかと考えるのでありまして、いまお話しするように、ことし立てました案が来年になつたらすぐくずれないかというやうなお話でございしますが、私たちはそうあつてはならないし、そうしないように努力をしなければならぬと思つておる次第でございませう。

しかし、別の観点から、いまお述べになりましたこの総合交通体系の中で一体国鉄はどうするか、あるいは陸海空の交通機関を持つておる運輸省としては何もしないじゃないかというやうなお話でございしますが、ある意味においてはさういふお話しもございまして、さつきと申します。しかしながら、運輸省といつたしましては、総合交通体系の中で書いてありますやうな方向に向かいまして、実行可能なものから実現をはかつておるという努力もしておるわけでございます。

かりに国鉄について申しますと、設備だけではだめだと思ひますが、設備も基本的なものでござ

いますからそれをやると同時に、先ほどお話がありましたようなことも含めてサービス面の強化をいたしまして、そうして一番おくれでおる貨物輸送につきまして、もっと積極的な新しい方向を見出していくような努力をしようということで、いまその点について盛んに努力をしている最中でございます。旅客につきましては、これは前から計画でございまして、世界に例のないような新幹線というものができてまいりまして、それを中心にいたしましてこれがさらに全国に延びてまいるというようなことが前提になりまして、貨物の輸送の問題につきましても、それに対応したような姿で今後サービスを強化していこうとおるのではありません。ことに旅客関係におきましては、先ほども少し触れましたが、鉄道でないといけない、国鉄でないといけないというような分野があるわけでございますから、そういう面に力を入れまして、大都市における通勤通学の輸送問題でございますとか、都市間の運送の問題でございますとか、そういった面に特に重点を置いて努力いたしますとともに、これは小さな問題だといえませんが小さな問題かもしれない、いままでのように国民に対するサービスをほったらかしにしてはいけないという意味で、たとえば冷房車をうんと多くしようとか、あるいは駅その他の客の乗降の便利になるようにしようとか、いろいろこまかい配慮もしておるのであります。総合交通体系の線に沿ひまして、旅客も貨物もできる範囲であらゆる努力を続けておるといのが現状でございます。

ただ、私から申しまして、陸海空の交通機関を監督しているじゃないか、その分担制度をどうするのだというところがたぶん御質問の一点だったかと思ひますが、この点は非常にむずかしい問題でございます。しかし、競争原理を生かしながら、そういう競争市場の中でそれぞれの機関がそれぞれの特色を持っておるのでありますから、その特色を生かして輸送サービスができるような体制を

それぞれの機関がつくるということが、総合交通体系の中で示しておる方針だと考えまして、それぞれの機関に対して、その方向で努力するようにというところは指導をいたしておるのでございます。

〇久保(三)委員 ちよつとあなたの考えですが、最後に総合交通体系のお話で、競争原理を生かして特色が発揮できるように、そういう方向で政策を進めなさいということですが、これはたいへんな間違ったらうというふうに思ふわけではございませんか。

もちろんそういう説もある。特に運輸省が四十五年の六月に諮問したその内容は、総合交通体系の必要性は何かということになると、諮問の内容から見ると、「全国土の均衡ある発展を図るためには、現在の交通体系を抜本的に再編成し、陸海空の各種交通手段を合理的な輸送分担によって組み合わせる高度にシステム化された交通体系を確立するとともに、これを実現するための方策を推進する必要がある。」からひとつ諮問します、こういうようなことになっていくのです。こういう原案をおつくりになった運輸省の高官もおいでになるようでありまして、これは間違ひなんだ。経済企画庁が中心になってまとめたほうがまだ真真正正なんです。一九六〇年代における問題点と七〇年代に対するところの展望に立ってやらなければならぬということではあるというわけなんです。そういうことになると実はいまど開きがありまして、これは政府内部でも議論したんだらうと思ひますが、その結論として、一九六〇年代から引き継いだ主要な問題を三つあげておるのです。大都市における交通渋滞あるいは通勤通学難、それから二番目は交通事故、交通公害、それから三番目は公共交通機関の経営難、これにこたえることが総合交通体系の目的の一つでもある。これは次の展望として一九七〇年代の新しい主要な課題は五つほどあげていますが、そこには当然「国土

の均衡ある発展」というのも一項目ありますよ。時間がありませんから、全部を読み上げる必要はありません。みんな手がけた人ばかりうしろに並んでいきますからね。

いづれにしても、こういう総合交通体系とは何ぞや、現代において国民が要求している総合交通体系なり政策というのか体系、そういうものをつくる目的というのはいかゞ。要求のものは何かと云うたら、いま混乱している輸送秩序をもう少し回復してほしいということ、それには、それぞれ交通機関が特性を発揮でき、そのためにはあるいは補完し、あるいは共同して、よりよい輸送サービスを提供するという目的に立つて総合交通体系はつくられなければいかぬ。それに近づいたところの具体的な政策によってアプローチしていくというのが当然の原理です。

ところが、ある学者なんかは、いわゆる輸送分野のシェアというか、そういうものは荷主や旅客の選好にまかせる、競争の原理によって分野が確立していくのが一番好ましいんだ。なるほど自由主義社会ではそうかもしれない。しかし、まさにいまや資本主義社会で矛盾が交通の中での確に出きてきている。自由に選好にまかせたのでは残念ながら特性発揮もむずかしいのが、現代における日本の交通ではないでしょうか。そうだとするならば、さつきから言っている、貨物一つとってもトラックとの間の使命について明確な一線を引く、これに誘導する政策というのが総合交通体系の中から出てくるのが当然じゃないですか。そういうソフトウェアについては何も触れずして、十数年前の計画をとつてもどうにもならぬというのが私どもの考え方なんです。

どうなっているのですか。簡単に説明してください。

〇原田政府委員 お答えいたします。久保先生のような大家から、いろいろ御示唆に富むお話を伺ったわけでございますが、企画庁で決定いたしました政府の総合交通体系の考え方はおきまして、やはり競争原理の活用ということには明確にうたっておるわけでございます。しかしながら、空間的制約等の社会的な制約がございまして、競争原理だけで総合交通体系できると考えているわけではもちろんございません。

そこで、何もやらないではないかというお話でございますが、私どももいたしましては、従来から、また今後も、そういう企画庁で立てられました政府の基本方針のとりまして、施設の整備あるいは競争条件の調整、誘導等について着々施策を進めてまいっておるわけでございます。

もちろん十分ではないという御指摘はあるかも知れませんが、たとえば大都市交通におきましては公共交通機関を主体に整備するという方針のもとに、公共交通機関の整備のための目標といたしまして、たとえば首都圏におきましては、六十年までに大体十三路線程度をつくるという方針のもとに、地下鉄の整備には本年度から実質五〇％の財政補助をいたすことになっております。それから民営鉄道の複々線化あるいは地下鉄との相互乗り入れ、それから団地への民鉄線の開設といったようなことにつきまして、鉄建公団を使いまして大幅な助成をいたすというような施策を着々進めてまいっておるわけでございます。またバスにつきましては専用レーンの設定とか、あるいはトラックの時間帯の都内流入の規制といったようなものを着々やっておりますわけでございます。

さらに都市間の輸送につきまして申し上げますと、航空につきましては自己負担を大幅にふやすという意味で航行援助施設使用料とかあるいは燃料税を設定いたしましたして、空港特会でできるだけ

航空の費用負担を内部化するということにつとめておるわけでございます。それによりまして、空整五カ年計画では一般財源は一六、七〇程度の導入で済んでおりまして、あとは全部自己財源という事になっておるわけでございます。

それから貨物輸送等につきましては、いろいろ御批判もあるかと思いますが、まずは国鉄あるいはフェリー等による施設の整備が必要でございます。その上で、そういった国鉄につきましても、国鉄財政十カ年計画の線に沿ひまして大幅に貨物輸送の施設の増強をやる。それから、もちろんソフトウエアについても今後いろいろ検討を重ねてまいりたい。こういうことでございます。

○久保(三)委員 原田審議官はイコールフットイングの問題などを出されてきまされたが、イコールフットイングについてくふうをこらすことも一つの方法ではあります。これまでそれぞれがそれぞれの立場で成長してきては、完全なイコールフットイングを考へていくこと自体にも私は問題があるかと思ひます。はつきり言つて、やらなくちゃいけないということじゃないです。むしろ問題なのは原価をどうするかという問題、コストの計算をどうするかを考へることのほうが先だから、御検討なさるならそのほうを御検討なさったほうがいいというふうに申し上げます。

それからもう一つ、総合交通体系についてはソフトウエアばかりじゃないです。ハードウエアについてもそうです。いま政府がやろうとする十カ年計画もそうですが、七千キロなりあるいは将来は九千キロともいっておるのだが、新幹線が一萬キロつけば、道路でも高速道路の五カ年計画では十九兆円で、大体一萬キロをめどにしていこうというのです。そうかと思つて、港湾は港湾で、御承知のように拠点流通港を中心にして考えようということだ。空港は、いまお話があつたが、どんなローカル空港でもジェット化していこう。この間も話に出ましたが、こういういろいろな問題を含めて、ここで陸海空全体でそんなものを全部やること自体がはたして総合交通体系なの

か。たとえば東海道新幹線ならば、名古屋は新幹線のはうが飛行機よりいいというので、大体飛行機はなくなつた。そこは大体二百キロかしりませうが、新幹線の分野になつてゐる。三百キロの大坂は、大体航空と新幹線の両方の分野であるというところであらうかもしれません。ところが、これから先伸びていく新幹線と自動車、高速道路との関係あるいは空港との関係を見て、はたしてそこに総合性があるのかどうか、あまりないんじゃないですか。しかももう一つは、産業構造の転換、これは言うならば資源浪費型からひとつ転換をしよう、あるいは公害、そういうものから転換しようというのがこれからの目標だというふうになつておる。これは考へてゐる。ところが、そういう目標にはこれは全然合致してゐないのです。貨物輸送でも、産業計画懇談会というのがある。皆さんのところへも来ていると思うんですが、一つの提言がありまふ。この提言が全部正しいというふうには考へるわけじゃない。政府のつくつた経済社会基本計画では五十二年九十五億トン、六十年で大体二百億トン、これは全部大体その四割です。ところがこの産業計画懇談会では、鉄道に乗つかるようなものは、中長距離、五十年で六十四億トン、五十五年で七十七億トン、六十年で八十三億トン、鉄道に乗るなどというのは大体少なくなつてくる。中身を見てまいりますと、これも一つの

見方だと思ひます。これが絶対にそうだとはいへません。ところが十カ年計画では、御承知のように基本計画を中心にして、いままでの需要に追いつこうというふうなところで輸送量を伸ばしていると思ひます。こういうところから、このままの姿で経済成長中心のやり方、設備投資中心あるいは資源浪費型の産業中心、こういうものはやだめだということになつてしまふでしょう。いやでもおうでも転換しなければならぬことは事実なんです。全部転換していくかどうかわかりません。しかし、多少なりとも転換しなければならぬ。そうだとするならば、この産業計画懇談会の提

言も、全部うそである、信憑性がないというふうにはとれないだらうと思ひます。そういう計画があるのなら、基本計画の中で産業構造の転換をうたつてゐるならば、当然輸送量についてもそういうチエックがなくてはならぬ。ところが、産業構造転換をいながら基本計画の輸送需要というものは、大体現時点を土台にして引つぱつて輸送需要を予測してゐる。そういうところに問題がある。もつとも基本計画自体の中でもその占めるシェアというものは、国鉄はだんだん低くなつてゐるのです。倍率からいけば、一・四から一・二ぐらいに減つてきてゐる。トラックはふえていくのです。トラックがふえていくという計算は、いまのままだとそういうことになる。ところが、さつきお話し申し上げたように、トラックと国鉄の関係をい

わゆる政策的に誘導していけば、片方ではそういう数字にはならぬかもしれない。そうでしょう。そういう努力をすることが行政じゃないのですか。そういう努力がいままでお話を聞くところからいへば、ソフトウエアばかりじゃなくて、ハードウエアについてもそうです。何回も繰り返すが、陸海空全体について、空港はローカルも全部ジェット化する。道路も十九兆円出して五カ年計画で高速道路などやっていく。新幹線も七千キロだ。けつこうな話かもしれないが、いま国鉄が財政再建に必要な一番の土台は何かというと、これで再建のめどがつきますという保障が必要なんです。その保障とは単に十カ年計画の数字ではない。こうやるんではというソフトのほうの政策がいま必要なんです。その見通しをつけさせる。これは、十カ年計画は紙に書いた数字と言つてはたいへん失礼かもしれない。コンピュータにもかけたでしよう。しかし、与える条件が違ふと違ふ結論が出るのはあたりまえです。そういうものがいふ必要かといふと、必要かもしれない。それも一つの目安としては必要だ。しかし、最も必要な、そういうふうになつたときでも国鉄はやっていけるといふ保障がどこにもない。なぜならば今日大きな超過債務をかかへ、利息をうんと払つて赤字で

困つてゐる。それから抜け出すのには、政府の助成もあるが、結論として、何べんも繰り返して申し上げるように、最終年度では超過債務は十一兆にふえてゐる。累計赤字は倍になつてくる。これでは残念ながら再建のめどがあるというふうには私は思はないと思ひます。もう一つ質問がありまふ。答弁は要りません。同じことであらう。

ただ、くれぐれも言つておくのは、総合交通体系なんというのは学者の論文じゃないのです。めしを食うのが政治なんです。そういうものを、体系をつくつておきなから政策にアプローチができないというの、これは運輸省はじめ関係各省の責任である、政府の責任だと私は思ひます。四十五年以来何年たちますか。三年です。何を中心にしてやつてゐるのですか。そういう深い反省がなければ、国鉄を含めて再建などできません。はつきり言つて、いたづらに投資をさせて、赤字を生じさせて、それで再建だ。とんでもない間違ひだと私は思ひます。いすれにしても深い反省を促して、この問題はこれで終つてまいりて、先に行きます。

次に、これは運輸大臣にお伺ひする前に、運輸審議会にお伺ひしたほうがよかつたのだが、審議会の代表が来てないやうでありますから、官房長が答弁するやうですが、官房長は審議会の何になつてゐるのか。

○官房政府委員 先生おっしゃるとおり、御疑問はまことにごもっともだと思ひます。運輸審議会は、御承知のとおり、運輸大臣が許可の重要な事務を行なうにあつて、公正を期するために諮問する、それに答申するという機関でございます。独立の機関でございます。その職務というのは明らかに官房の事務の中に入つております。ただ、きょうは先生からお尋ねだといふので、運輸審議会の審議の内容につきまして、委員さん、それから委員さんを補佐してゐる審理官といふところから私が調べてまいりましたので、そういう立場からお答えをさせていただきますと思ひます。

困つてゐる。それから抜け出すのには、政府の助成もあるが、結論として、何べんも繰り返して申し上げるように、最終年度では超過債務は十一兆にふえてゐる。累計赤字は倍になつてくる。これでは残念ながら再建のめどがあるというふうには私は思はないと思ひます。もう一つ質問がありまふ。答弁は要りません。同じことであらう。

ただ、くれぐれも言つておくのは、総合交通体系なんというのは学者の論文じゃないのです。めしを食うのが政治なんです。そういうものを、体系をつくつておきなから政策にアプローチができないというの、これは運輸省はじめ関係各省の責任である、政府の責任だと私は思ひます。四十五年以来何年たちますか。三年です。何を中心にしてやつてゐるのですか。そういう深い反省がなければ、国鉄を含めて再建などできません。はつきり言つて、いたづらに投資をさせて、赤字を生じさせて、それで再建だ。とんでもない間違ひだと私は思ひます。いすれにしても深い反省を促して、この問題はこれで終つてまいりて、先に行きます。

次に、これは運輸大臣にお伺ひする前に、運輸審議会にお伺ひしたほうがよかつたのだが、審議会の代表が来てないやうでありますから、官房長が答弁するやうですが、官房長は審議会の何になつてゐるのか。

○官房政府委員 先生おっしゃるとおり、御疑問はまことにごもっともだと思ひます。運輸審議会は、御承知のとおり、運輸大臣が許可の重要な事務を行なうにあつて、公正を期するために諮問する、それに答申するという機関でございます。独立の機関でございます。その職務というのは明らかに官房の事務の中に入つております。ただ、きょうは先生からお尋ねだといふので、運輸審議会の審議の内容につきまして、委員さん、それから委員さんを補佐してゐる審理官といふところから私が調べてまいりましたので、そういう立場からお答えをさせていただきますと思ひます。

○久保(三)委員 国鉄の運賃改定というか、こういうものを国会に提案してくる手続であります。私は、これにたいへん今回は疑問があると思うのです。もっとも、うわさ話であります。去年かけたから、ことしはかけなくてもいいだろうという話が政府内部にあったそうでありまう。けれども、野党から何か言われたら困るから、やれる手続は全部済ましておいたほうが無難であろうというのでやったそうでありまう。その問題を私は追及しようとは思いません。しかし、ただ一言言っておく。去年とことしは違ふのだという話。一べんかけたから、何年たってもいいのだ。それなら運輸審議会を要らない。もしもそういう間違つた考えを持っていたとしたら、これはたいへんなことだと私は思うのです。これがまず第一のあやまり。

第二点目は、運賃値上げというか、運輸大臣を含めて政府自体が運賃改定を決議したのはいつかという、一月の十四日なんだね。一月の十四日に決議して、予算の決定は翌一月十五日にされた。国会に出したのは、御承知のように一月の二十六日に予算案は提案した。おそく言っても一月二十六日には、少なくともわれわれの目の前に運賃改定の決議を示したことになる。ところが、値上げの申請はいつ出てきたかという、一月の五日に出ているわけだ。この辺はまだ順序としては合いますね。運輸大臣が一月十四日に決議したのだから、五日に申請してから十四日、これは順序が合う。

ところが、これは運輸省設置法第六條に基づいて運輸審議会にかけなければならぬという法律がありますから、これはかけた。かけたのはいつかという、一月八日にかけた。これは手続としてはまあいいですね。いまさら私が法律の条文を引っ張り出す必要はないと思うのですが、設置法五条ないし六條によつて当然これは運輸審議会に大臣は諮問して、諮問する目的はどういうふうになるかという、公平かつ合理的な決定をさせるために諮問するわけですね。しかも第六條では、その決定を尊重して運輸大臣はきめるとなっている。決意する前に、第五條、第六條の条文に従つた手続が完了しなければならぬはずである。ところが、いま日付その他をずっと読んでみると、二月一日に、実を言えば答申になつてゐるのです。

私は形式を論じてゐるわけじゃないのです。その精神を論じてゐるのです。いま、いや、国鉄の財政再建措置要綱というのを閣議了解したのは、二月一日の答申を受けてから二月二日、閣議了解事項として決定しましたから、そこにみじんも間違ひありませんと答申するでしょう。それは形式というものの。もしもそういう御答申をなさるなら、これは詭弁であります。私はそういう手続を踏むところに問題があるかと思うのです。いまやまさに運輸審議会は民主的なルールの隠れみのだ。無用論さえ出ているのです。本来なら権威あるべきものが、法律をつくり、法律を守らねばならぬ政府自体が、じゅうりんしてゐる。そこで提案されたのがこの運賃法では、手続からいってこれは公正妥当を欠く。しかも結論が出る前にやつてゐる。だから運輸審議会は、結論として、これはもう十分わかり切つたことであります。が、諮問どおり答申せざるを得なくなつたのです。

そればかりじゃなくて、この答申の中にこういうふうに書いてある。答申の中の、いわゆるこれを認める「理由」の中に、二の三の後段で、「この改定により以降三年間に総額約六、〇〇〇億円の増収が見込まれる。この運賃増収額は、同じ三年間に見込まれるベースアップによる人件費の増加額及び物価騰貴による物件費の増加額の合計約七、〇〇〇億円にも達しないこととなり、前述の利用者負担の原則からみてもこれらの諸経費の増加額のわく内での運賃負担増は過大なものとは言えず、この範囲での利用者負担であればやむを得ないものと認められる。」こういう理由がついて

いるのであります。

この「三年間」というのはどこから出たのか。三年間見越して運輸審議会は答申できるのか。運輸審議会は越権行為だ、かたいことを言うならば。運輸審議会は、現時点においてその答申にイエスかノーかを言えはいいのである。三年後の問題について言及する資格と判断の能力はないものと私は思うが、これは官房長に聞いても無理なんです、しかしあなたが答申するそうですから、一べん聞いてみましょう。

○山村政府委員 役不足で申しわけないのですけれども、まず手続の点につきましては、先ほども申し述べましたように、一月の八日に大臣から諮問が出て、答申を行ないましたのは二月一日、これはそのとおりでございます。運輸審議会は、先ほども申し述べましたように、独立の権限を有する諮問機関でございますから、もちろんその間に予算の決定が行なわれたということはそれと別でございまして、これは、独立してその権限を行使したということは事実でございますので、一言お答えをいたします。

それから、理由の三年間という話につきましては、その間、原局からいろいろの説明を受けるといふのは運輸審議会の審議の内容として当然でございまして、国鉄から提出された十年間にわたる再建計画の収支予想というふうなものも原局から説明を聞きました。その中に、三年間という区切りがございまして、それに基づいて三年間の試算を行なつたということでございます。

それから人件費、物件費と運賃値上げ率の関係でございまして、先生おっしゃいましたように、内容が正文に盛られてゐるのは事実でございます。これは人件費と物件費の値上がり、それと運賃の値上げ額というものの直接の関連を議論したわけではございません。ただ、先生先ほどおっしゃいましたように、ベースアップによる人件費、それから物件費の高騰で約七千億という数字がございまして、一方、その間における運賃増収率が約六千億という数字もございまして、そこで、この七千

億という数字、ベースアップによる人件費、それから物価騰貴率によるものの物価の騰貴、この金額は、国鉄の企業努力によつても吸収し得ない性質のものでございまして、今回の運賃の値上げが必要最小限度のものであるかどうか、したがつてまた、過大な運賃改定率となつていないかという判断の一つにこの数字を考へて、企業努力で吸収できないものにも及ばない値上げ率であるから過大ではないという判断の資料にいたしましたということでございます。

○久保(三)委員 官房長、あなたは審議会のメンバーじゃないので、ちょっとお話は承つておくという、そういうことも少しはしませんが、けれども、ただ間違つてゐる点が多あるように思う。私が言つた手続の問題ですね。政府が意思決定してから諮問の答申が出たということは、諮問の答申は無効ですよ。きき目はないのです。政府が意思決定してしまつた。だから、それに対して平然としていられるというところは、これは私はいへんだと思つてゐる。これは単に政府内部での手続じゃないのです。国民大衆に対する手続なんです、はっきり言つて。それをやらないうちに政府自体が運賃改定の方針を決定するということは非民主的もはなはだしい。そういうふうなことはだれが何といつても不合理というか理不尽な話でありますから、これは運輸大臣にもお尋ねしなければなりません。あなたは実際に関係することでありまうから。

それからもう一つ、いま答申がありました、さつき言つたように、三年間はだいたいようぶくらの話を運輸審議会が理由の中で述べること自体が、私は不見識だと思つてゐる。そんな能力や権能はないはずだ。いいか悪いのかの判断をすることが一つです、はっきり言つて。いいならいいで、それでいいのです。要当なら要当でいいのです。だめならばどうするかなんてことは、政治が、政府が考へる、あるいは国会が考へることなんです。そうでしょう。三年間見合つていくから、ちよつと不足けれどもまあ間に合うだろうとい

うようなこと、そういうのは運輸審議会の権限じゃないと思ふのです。これはあなたに言つてもしかたがない。しかし運輸大臣から答弁もらいましよう。手続は踏んだようだが踏んでない、考へたといへん簡単なことのようにありますが、どうせ機能というか権威を失つた運輸審議会だからいいじゃないかといへば、そういうことになるかもしれないが、少なくとも国民大衆はそうは思つていません。運輸審議会は何の役にも立たないじゃないか。民主的な機構であるべきものが、政府が決定したあとから答申を出さざるを得ないといううなことはどうか。国民に對する手続を省略して独断専行することは、法律をじゅうりんするばかりじゃなくて、国民の権利をじゅうりんするものだと思ふのです。運輸大臣、いかがですか。

○新谷國務大臣 運賃の値上げにつきまして国鉄から申請が出ましたので、私としては、直ちに運輸審議会に、法律の命ずるところに従ひまして諮問をしたのでございます。なるほど、その過程におきまして予算の大綱がございました。これは国会に予算案を早く出す必要がありましたので、予算の大綱がございましたが、運輸大臣といましては、運輸審議会の結論を待ちまして、つまり答申を待ちまして、細目にわたつて運賃の改定及び財政再建の法律案をきめまして国会に提案したのでございます。いろいろおっしゃるような点につきましては、時間の関係で不備な点もあったかもしれませんが、運輸審議会に對しましては、私としては、できるだけこの法律の精神を生かしまして手続を踏んだつもりでございます。

○久保(三)委員 予算の大綱じゃなくて、予算案を出したのですよ、運輸大臣。運賃の大綱であらうが何であるが、運賃値上げの改定の微細にわたつてのいわゆる意思決定がなければ、予算案というものはできないのです。それでしよう。だから、これは詭弁だとさきから言つてゐる。私は、詭弁だなんていうことはあまり言いたくない

のでありますが、こういうものが平気でできるよになつては、もはや政治は国民大衆から離れまうという事です。だから、この案に反對することも当然ではないでしようかと言ひたいのです。野党がうるさいから、大体、閣議了解事項にでもしておいたほうがいいぞといううなことで、この対策要綱も二月二日にやつた。それは一日の答申を受けてからやればつじつまが合うじゃないかということで待つていたんだらうと思ふ。そういうことではいけない。その前に、一月何日かに、野党と運輸大臣並びに大蔵大臣が去年と同じような手続を踏んでゐることは事実でありますから、それが悪いというわけじゃありません。それはいいですよ。政党本位の内閣でありますから当然だと思ふのです。それを非難してゐるのじゃない。ところが、国民大衆に對する手続を踏んでないというところは、これは言語道断だと思ふのです。何か久保三郎、最後になつて変なところに力こぶを入れてゐるとお感じのような顔をしてゐるのがそこら辺におるようでありまして、こういうのが一番問題なんです。民主国家ではちゃんとルールというものがあるし、法律にきめられたことは守るし、しかもこれは国民の生活にとつて密接な関係があるのですから、国民のコンセンサスを得る民主的なルールとして運輸審議会という、設置法の第五条、第六条というのでできておるのです。それが、意思決定は先にしちゃつて、あとから形式的にすまないが答申してくれよということでは、私は話が違ふと思ふから、これは断じてそういうものは許しがたい。運輸審議会も、三年間を見越しての運賃改定などを考へるようなことはおこがましい、これははっきり言つて。もしこの案が通つていってはいふたものの、ぼくらが予測してゐる通りに、二年後にけつまずいてまた運賃値上げが出たときに、運輸審議会は何の責任を負ふのか。負えるはずはないじゃないやありませんか。官房長ではしようがないですがね。この次の機会に運輸審議会の会長さんでも来てもらつて話をしましう。

いずれにしてもこの案は、運賃値上げの部分だけくちくちと提案から落として、この一年間は公共料金を全体を抑制して、そして別な財政措置を講じて、再建をあらためて考へていく、その裏づけとしては総合交通政策をもつときちつと方向づけをして、再建が可能なるような方向を出されるのが一番賢明だと思ふので、少なくとも最小部分、十年計画と運賃値上げの提案については撤回をされることによるしのではないかと思ふので、一言つけ加えて私の質問を終わります。ありがとうございました。

○細田委員代理 三浦久君。

○三浦委員 たいへんお疲れだと思ひますけれども、しばらくごしんぼういただきたいと思ひます。

いままでの日本共産党・革新共同をはじめとする野党各委員の質疑を通じて明らかにした点は、今度の運賃値上げ法案や財政再建特別措置法案はきつめて不当だということです。

そこで、私はこれまでの論点を振り返りつつ、値上げをしなくて国鉄の財政の再建をなし得るのだという、日本共産党・革新共同の提案を行ない、あらためて政府、国鉄の基本的な態度をただしたいと思ひます。

政府、国鉄が国鉄赤字の原因としてあげてゐるのは、一つは、国鉄が自動車輸送との競争に敗れて貨物輸送が伸び悩んでゐるということである。二つ目は、人件費が異常にふえたということでありまして。

〔細田委員代理退席、委員長着席〕

そしてここから運賃を値上げしなければならぬ、こういう結論を導き出され、しかも総合原価主義というたいへん便利な用語を使用することによつて、大幅な黒字を出している旅客にその負担の大半を押しつけようとしてゐるわけでありまして。しかし政府や国鉄の主張がいかに虚飾と欺瞞に満ちたものであるかは、紺野委員の質問によつて明らかになつた減価償却の計算一つを取り上げても明白であります。したがつて、私は、第一に

經理の方法を變へることによつて、机の上でつくり出されてきたこのまぼろしの赤字を解消しなければならぬというふうに主張するものであります。

昭和三十六年度以降四十六年まで十一年間で、償却の方式を變へることによつて増加した減価償却費が、国鉄当局の計算によつても五千六百三十六億円であります。これだけで累積赤字の七割に及ぶものであります。公共企業体である国鉄が、金もうけを目的とした営利会社と同じ償却方法をとるのは全く理由がないことであつて、耐用年数を実際の使用年数と一致させる定率をやめて以前の定額法に戻すことは、当面とるべき最小限の措置だと私は考へます。

あわせて、百万円の機械でもまたちり紙や消しゴムでも同じく消耗品扱いにするという大まかな經理を改めて、民間会社ですらやつてゐる五万円以上の品物はすべて固定資産として計上するようにならなければならないと思ひます。

さらに昭和四十六年度以降実施され、現在も実施されてゐる建設仮勘定にかかる利息の仮勘定への繰り入れを、昭和三十六年度にまでさかのぼつて実施するようにしなければならぬと思ひます。当然過ぎるほど当然なこれらの措置を行なうことによつて、累積赤字のほとんどが解消され、毎年の費用も大幅に削減されることになると思ひますが、この点に關して大臣の所見をまず伺ひたいと思ひます。

○秋富政府委員 ただいまいろいろと御指摘がございました。その一つの減価償却の問題でございますが、これは法人税法の準則に従ひまして実施いたしております。いわゆる定率法、定額法の問題につきましても、先般にもお答えいたしましたように、他のいわゆる装置産業と同様に国鉄も行なつており、適正なものであると考へます。それ以外のものにつきましては御指摘がございましたが、私たちとしては、適正な処置をいたしておる、かように考へております。

○三浦委員 なぜ定額法を改めて定率法にしたのか、その理由はもうはつきりしていると思うのですね。それからまた切符の自動販売機とちり紙や消しゴム、こういうものを全く経理上同一に処理していく、こういうやり方というのは、国民は決して納得しないと思います。こういう態度をとり続ける限り、国鉄の赤字というのはいくら経理操作によってつくられたものかという疑いを、国民はいままで持ち続けることは間違いないと思います。

それで私は第二に、四十六年度だけで二千五百十三億円にのぼる貨物の大赤字の克服が重要である、この点を指摘したいと思ひます。旅客のほうは、梅田委員の資料要求によって、十億円の黒字が公表されました。さらに紺野委員の追及によって、旅客プロパーの黒字は実は三百七十一億円にも達することが明らかになったわけでありま

す。政府、国鉄は、貨物の赤字を旅客の負担に肩がわりさせようとしているのであります。すなわち、今回の値上げがもし実施されまると、旅客は今年度千四百八億円の増収となるのに対して、肝心の赤字である貨物のほうは、わずかその四分の一の三百八十五億の増収にしかならないという結果になっております。今日国鉄の運んでいる貨物の大部分が大企業の製品か原材料であることは、年間五万トン以上を送送する事業所が総輸送トン数の五五%以上を占めていることからも明白であります。しかもこれらの大企業には、梅田委員が明らかにしたように、種々の割引が実施されているわけでありま

す。そればかりか、紺野委員が指摘したとおり、貨物輸送の近代化と称する手厚い対策によって、あなた方の試算によっても、年間千九百億円の大きな流通経費を節約し、ぬくぬくともうけているわけでありま

す。トヨタや日産の自動車輸送の際に自動車にかぶせる一枚一万円もするシートがすべて国鉄負担であるということを知って、おこらない国民はいないでしょう。

そこで、大臣、私は次の提案をしたいと思ひます。少なくとも大企業に対する営業割引の全廃を

すること、私有貨車割引の割引率を引き下げること、また荷づくり用品だと称してビールのあきびんまで三割引きしている荷づくり用品割引の適正化は、すぐに実施すべきであること、さらに物資別専用列車など、到着日時が明確な貨物には特別のサービスをしているわけでありま

す。料金の制度の新設あるいは割引増し運賃の適用を行なうべきであると考えますけれども、大臣の御所見を伺いたいと思ひます。

○新谷国務大臣 具体的には国鉄総裁から御答弁をいたしますが、いままでにも私及び国鉄総裁から、この問題については御説明を申し上げました。国鉄の財政をよりよくするための、収入をふやすための方法であると私も考えておるのでございまして、いまその制度を根本的に変えるという考えは持っておりません。

○磯崎説明員 ただいま貨物についていろいろお話がございましたが、貨物の割引につきましましては、これを廃止する意思はございません。これによりまして相当の収入をあげ、相当の経営の改善をやっている以上、これを廃止する意思はございません。

次に、私有貨車でございしますが、人のものを借りて使えば、その使用料を払うのは私は当然だと思ひます。私有貨車割引と申しますのは、何べんも御説明をいたしました

が、利子と償却費でありまして、これは人のものを借りた場合にその使用料を払う。ちょうど旅客輸送の私有車両に対する使用料と同じでございまして、これは廃止する意思はございません。荷づくり用品につきましては、これは輸送機関といたしまして荷づくり用品の改良、割引をするあるいは無料にする、これはトラックでも何でもやっていますこととございまして、これは輸送機関としての当然の昔からのオフターのやり方でございます。

最後に、到着日時の明確化の問題につきましましては、ちょうど旅客輸送で申しますればいわゆる快速列車と同じようなものでございまして、特に現時点におきましては特別料金を取る気はございませんが、しかしこれはもともと本格化し、もっとスピードが上がれば、これは当然取ってまいります。

○三浦委員 全くいままでの答弁の蒸し返しであります。いままでどおり大企業に対しては出血サービスを行なっていくという政府、国鉄当局の新たな宣言だというふうに私は受け取るのでござい

ます。

第三番目に私は、国が当然やらなければならぬ国鉄への支出について次のとおりにするべきだというふうに要求をいたしたいと思ひます。国鉄を日鉄法という公共の福祉に真に役立たせるためには、まず独立採算制を廃止すること、そして、国民にとって必要な国鉄の建設改良費は国家財政で負担すべきであるということであり

ます。また、いままで述べた提案を実施してもなおかつ赤字となる地方ローカル線には、財政援助を行なう必要があるというふうに思ひます。さらに、社会的に必要な公共政策上の割引は、国庫の負担によって大胆に実施すべきであります。たとえば通勤通学定期、身体障害者、お年寄りなどの旅客運賃、米や野菜、鮮魚など国民生活の必需品等には国庫の負担が緊急に求められていると思ひ

ます。

これらの諸施策を大臣は実施する意図があるかどうか、この点お伺いをいたしたいと思ひます。

○新谷国務大臣 お尋ねの点につきましても何回か御答弁をいたしましたので、繰り返しになるかもしれませんが、そういう点で、そういった公共的な方面のサービスが国鉄にはどうしても必要でござい

ます。政府がそれに対して相当大幅の財政援助をしておるところでございまして、設備の部分だけを負担するとか、赤字であるから路線別に負担するということはいいたしません。そういったものを総体的に考えまして、国鉄の財政が健全化され、そして国鉄の機能が十分に発揮されるような再建計画を樹立したいというので、今回の提案を行なっております次第でござい

ますから、その点は

いまの御提案には賛成をいたしかねる次第でござい

ます。

○三浦委員 それでは私は第四番目に、利子負担の軽減と投資額の抑制を行なうべきであるということ

を主張したいと思ひます。

多くの質問者が指摘したように、三兆円をこえる借金をかかえているのに対してわずかに利子分だけを貸し付けるという政府の助成方式は、当面を糊塗しながら借金をますますふくらませる以外に何の意味も持っていないと思ひます。現在の借金

のそもその原因というのは、政府が出資を怠り、投資をすべて借金と運賃値上げでまかなってきたところにあるのでありますから、長期負債の半分を十年計画で一般会計からの出資で置きか

えることが必要であると思ひます。あわせて償還期限の延長も措置すべきだと思ひます。大臣にその

気持ちがあるのかどうかお伺いをいたしたいと思ひ

ます。

○新谷国務大臣 細目にわたりましたは御意見とは多少違ふ点がございますけれども、そういうことをやるために政府は相当の助成もし、利子の負担もしよう、また政府の出資もしようということを決意をしておる次第でござい

ます。方向としては同じ方向であります。方法が少し違ふと考えます。

○三浦委員 しかし十年後になって決して長期負債が減っているわけじゃないですね。長期負債を減らさずこれを大幅にふやして、どうして財政の再建というふうに言うことができるのか。私はそんなことだから、新十年計画の末には借金が十一兆円にもなる、利子を一日に十七億も払わなければならないということになるのだと思ひ

ます。十年後の国鉄の姿というのは再建とは似ても似つかない、そういう姿になっているということ

を指摘しておきたいと思ひます。

最後に私は設備投資の規模を大幅に縮小することを要求したいと思ひます。

今度の再建計画では投資規模が十兆五千億円、現行計画の約三倍であります。しかもその中身

は、新幹線と大企業の貨物輸送力増強がほとんどであります。大都市通勤対策は軽視されておる。小駅に至っては廃止、無人化までやって、地方の住民や中小荷主は大きな打撃を受けておるわけでありま。こんな投資のやり方は根本的にやめること、地域住民や中小荷主の日常の足を確保することや、また大都市通勤対策に最大の重点を置くのは、国鉄の当然の責務であると思ひます。投資のやり方をそういうふうに変える気があるのかどうか、大臣のお考えをお聞きしたいと思ひます。

○新谷国務大臣 投資規模を縮小いたしますと、国民の足を守ることはできないと思ひます。先般来ここで御質疑がございますように、その投資規模がこれで足りるのかという御意見が非常に多かつたように記憶いたしております。したがって、私は現在の十年間十兆五千億といった規模は最小限度のものではないかと考えております。

○三浦委員 私はこれまでこの委員会での議論を踏まえて、国鉄の財政再建に関して新たな提案をいたしているわけであります。一つは、経理方法の適正化を行なう、経理上の操作によってつくり出されたまぼろしの赤字を克服すること。二番目は貨物の赤字克服の措置をとること。三番目は国の負担を拡大すること。四番目は利子負担の軽減と投資額を大幅に減らすこと。この四点を提起しました。この四点が実行されれば、累積赤字は直ちに解消して、運賃の値上げをせずとも毎年余裕を持つて国民のための国鉄の運営と建設が進められるはずであります。大臣は、残念ながら、この提案を受け入れようとはされませんでした。たいへん残念に思ひます。

しかし考えてみれば、これは当然なことかもしれません。政府や国鉄の目ざす国鉄再建というのは、国民からたくさん金をしぼり上げて大企業の貨物を安く、早く、正確に運ぼう。大規模な工事で大企業に大きなもうけ口をどんどん提供いたしまししょう、こういうものであります。われわれ

が目ざす国鉄の再建というのは、安くて、便利で、安全で、快適な、真に国民の国有鉄道の名にふさわしい公共輸送機関の確立であり、皆さんと私どもの間には越えたいみぞがあるからであります。したがって、私は本日の質問で現在の国鉄と今後の法案の反国民的な本質をさらに一歩掘り下げて御質問をいたしたい、かように考えております。

まず私は、大都市通勤対策について伺いをいたしたいと思ひます。今回の再建計画の投資の中で通勤対策が一体どうなっているのか。通勤問題というのは国民の最も重要な関心事であるということは、先日の公聴会で値上げに賛成した人でも、その理由として、通勤地獄が緩和される、このことを期待しているからだというふうに述べていることによっても明らかであります。大臣も本日の委員会の冒頭で、大都市通勤対策というのは緊急な問題であるというふうにも再度確認をなさっております。ところが、今回の計画では大都市通勤対策として七千億円の投資が行なわれることになっておりますけれども、これは全投資額のおよそ七割に達する額にすぎません。また十年後には二〇〇%の混雑度にすると言っておりますけれども、二〇〇%というのはやつと週刊誌が読める程度でもって、たいへんな混雑ぶりでありま。その上、この二〇〇%の混雑率の緩和とさえ実現の見通しとなるときわめて不確かだというふうに言わなければなりません。私はもっと大都市通勤対策費をふやし、混雑度を緩和していかなければならないというふうに思っております。

そこで大臣にお伺いいたしますが、七千億円でいう大都市通勤対策の投資は大臣として責任をお持ちになつていただけるのかどうか、この点いかがでしよう。

○新谷国務大臣 いまの十年計画からまいりますと、もちろん七千億は支出をしなければならぬと思ひます。これでも十分かどうかという問題につきましては、今後大都市の周辺がどうな

りますかどうか、そういった状況を見ながらこれは流動的に考えなければならぬ問題もあるかと思ひます。それに対応いたしました姿勢をもって臨みたいと思っております。

○三浦委員 本委員会でも自民党の佐藤守良委員が、四十八年度予算の中で貨物対策費が非常に少な過ぎるではないかという質問をしたのに対して、磯崎総裁が、幹線輸送力増強投資の中には貨物輸送に役立つ投資も含まれているのでそんな心配は要らぬのだ、もっとも事実には多いのだ、こういうことを言っておられるわけでありま。すが、そうすると、この幹線投資の中には大都市通勤のための投資も幾らかは含まれているというふうに向つていいのでしょうか。そんなことはないわけでは。○磯崎説明員 幹線投資は、何々本線という線は幹線と申しております。したがって、大都市通勤はそれに入っておりません。

○三浦委員 そうすると、大都市通勤対策費は七千億円以上にはならない、七千億円ちょつきりに限られる、こういうふうに向つてよろしいわけですか。

○磯崎説明員 そこで一つ、先日申し上げましたが、貨物輸送力増強あるいは幹線輸送力増強で何々本線を増強いたしますと、それによつて通勤輸送が緩和するということに具体的な例を申し上げれば、現在湘南電車と横須賀線が併用いたしております東海道線、この貨物線を回すためにいま横浜に貨物線をつくっております、横浜の北區のほうに。それができまると現在の東海道の貨物線は横浜の裏のほうに回りますので、現在の東海道の貨物線に……(三浦委員 そんなことを聞いているのじゃないよ)と呼ぶ)いや、いま申しましたのは、輸送力増強と通勤輸送と関係があるということを申し上げたのです。

もう少しお聞き願ひたいと思ひます。湘南電車と横須賀線がいま同じ線路を走っております。いま東京付近で一番問題の多い線は東海道線であります。その東海道線をよくするために

東海道線にお金をかけて貨物をはずして、そしてそれはずしたあとに横須賀線を入れる。まさに通勤輸送であります。そういう意味で、輸送力増強という中には間接に通勤輸送に大いに役立つ点があるというところを申し上げたわけでありま。

○三浦委員 そうすると総裁、大都市通勤対策費として、貨物の新線をつくるということも含まれている、こういうことですか。

○磯崎説明員 大都市通勤対策費は純粋の旅客通勤だけでございます。これは何べんも申し上げております。東海道線の貨物を横浜に移すというのは幹線輸送力——先ほど私、幹線と申しますのは何々本線だというふうに申し上げましたが、たとえば東海道本線、その貨物線を横浜の裏のほうに回しますれば、その貨物線のあいたものを増強して、そしてそこに横須賀線を通す。これは通勤輸送でございまして、幹線輸送力増強の中に入っているというのであります。

○三浦委員 そうしますと、七千億円というのはまるまる大都市通勤対策に使われるというふうに理解していいわけですね。

○磯崎説明員 全くさうでございます。○三浦委員 話はちよつとさかのぼりますが、第三次長期計画の大都市通勤対策の投資実績は幾らだったのでしょうか。○磯崎説明員 第三次長期計画というのは昭和四十年から四十三年度までで、二千二百五十三億でございます。○三浦委員 そうすると、その二千二百五十三億も、いま言われたようにまるまる通勤対策投資として使用されたわけなんですね。○磯崎説明員 さうでございます。○三浦委員 大臣、間違ひないですか。○新谷国務大臣 政府委員に答弁させます。○秋富政府委員 そのとおりでございます。○三浦委員 それじゃ御質問いたしますが、第三次長期計画期間中に完成した田端—隅田川間の通路線の増設、これはどの投資項目でつくられたのか、大臣御存じでしょうか。

○小林説明員 お尋ねの田端―隅田川間の線路増設でございますが、これはいわゆる工事のプロジェクト、要するに工事件名といたしましては、大都市通勤対策というものの費目でもってつくったものでございます。

○三浦委員 この田端―隅田川の線路増設というのは、これは貨物専用であって、旅客は通らないわけでしょう。どうなんですか。

○小林説明員 貨物列車が主でございますが、荷物列車も通る。これは田端―隅田川間で荷物を扱っておりますので、荷物列車も通っております。

○三浦委員 人間は乗っているのですか。

○小林説明員 荷物列車でございますから、もとより人間は乗っております。

○三浦委員 そうすると、貨物と荷物だけが利用するというのがこの線路を通勤対策費で出すというのはどういふわけなんですか。

○小林説明員 ただいま三浦先生の御質問でございますが、要するに工事のプロジェクト、名称のつけ方、区分、こういったものはいろいろな角度からと申しますことは、原因等の角度、工事をやるに至ります原因の角度等から目的に従いまして工事の分類をいたしております。そういったことで、ただいま東海道の別線増設、いわゆる横浜線のところで貨物の線増をいたしておりますが、通るのは貨物という計画になっておりますけれども、いわゆる工事のプロジェクト、要するに名称といたしましては、これは通勤対策が行き詰まっておりますので、その結果といたしまして、従来貨物線として、客貨両面で使っております線路でこれを充足することが十分でないというその結果、通勤対策の目的をもちましてやる工事でございます。通勤対策というプロジェクトの名称をつけたものでございます。したがって、でさうございました結果は、それが貨物専用であるかあるいは客貨両方使うかということとは別個の問題であらうかと思っております。

○三浦委員 そうすると、いまの田端―隅田川線の線路増設というのは二千二百五十三億円の中から支出されているわけですね。

○小林説明員 御指摘のとおりでございます。

○三浦委員 おかしいじゃないですか。大都市の通勤対策費だといふのは、これは大都市通勤対策プロジェクトに使うんだというふうにはつきり御答弁なさっております。その工事費目の中から貨物専用線をつくる。これはどういうことなんですか。田端―隅田川間の線路増設というのはこれは旅客の輸送力を増強する目的でつくられたんですか。そうじゃないでしょう。

○小林説明員 沿革的には田端―隅田川間の線路増設は、これは費目は先生御指摘のとおり、さつきも御答弁申し上げましたが、大都市通勤対策費という工事件名であってつくったものでございます。しかしながら、その目的は、従来はこれがたしか下り線だったと思いますが、常磐線と平面交差をしておりました、その結果線路容量がふさがれておりました、輸送力が足りないということのためこの線路を改良し、増設することによりまして、旅客線の輸送力がふえるというふうな旅客上の効果ももちろんございます。また、そういった意味からと、先ほど申し上げましたような意味で、要するに通勤対策というふうな輸送力の増強といったふうな観点から、これを工事件名としては大都市通勤対策費ということで分類整理をしたにすぎないのであります。

○三浦委員 しかし、それはでたらめじゃないですか。結果的にわずかに旅客輸送の強化に役に立つといったって、ほんとうの目的は貨物を通す目的ではないか。貨物線じゃないですか。それを全額大都市通勤対策費として使うというのは、これは全く私は納得できないと思うのです。投資額で、新幹線投資とそれから在来線の強化と、その中には客貨共用とか貨物のプロパティの投資とかと分けていくわけでしょう。それであれば大都市通勤対策費だということであれば、これはだれが見たって旅客列車が走る線路をつくるというふう

に思うのはあたりまえじゃないですか。貨物の線路をつくらなかった、それが若干旅客輸送力に影響がある。だからそれは大都市通勤対策費でもって工をやったいいんだなんて、そんなことは国鉄にだけしか通用しない理屈だと思ふのです。これはでたらめじゃないですか。それにこの田端―隅田川の線路の工事というのは、いまあなたがおっしゃったように最初からそういう通勤輸送の強化のためにつくられたというのではないんじゃないですか。どうなんですか、その点。

○磯崎説明員 通勤輸送の内容をごらんになるときは、どうかひとつ総合的にごらんになっていただきたいと思うのであります。いまの田端―隅田川につきましても、もとは上野改良ということから発足しております。先生もごらん御承知と思ひますけれども、上野駅には数十億をかけて通勤輸送のために大改良をいたしております。その上野の改良をするために一番大きなじやまになつた――じやまといつては申しわけないのですが、支障になつたのは上野の駅の小荷物の扱いでございます。これはあるいは御存じないかもしれませんが。上野の小荷物の扱ひと申しますのは、日本で一番大きな小荷物の扱ひ所が上野にございました。ちょうどこれが上野の駅の、いまもうすでにホームになつてしまいましたが、その下でございます。それを上野に置いておいたのでは通勤輸送がよくならないということで、その上野の小荷物の扱ひを隅田川に移しました。隅田川の貨物駅の中に小荷物を一緒に扱うところをつくりました。

そうすると、それによつて上野駅はごらんのとおり、最近相当大きな改良がございまして、多少通勤輸送もよくなつております。それをやるために上野の小荷物を隅田川に移す。その隅田川に移すために、いまの列車では入れません。ことに三河島でもって大事故をやつたことがございます。したがって隅田川に行く荷物列車をおもに走らすために一本つくる、と同時に常磐口の輸送力もそれで緩和する、こういうことで一石二鳥の通勤対策でございました。

そういう意味で、分け方は外の人にはなかなかおわかりにくいかと存じますけれども、直接間接に影響するものはございます。そういう意味でございまして、御説明は詳しく申し上げますけれども、どうか事柄だけで誤解のないようにお願いしたいというふうに思ふ次第でございます。

○三浦委員 冗談じゃないですよ。この田端―隅田川の工事は最初から貨物の輸送力の増強として計画され、実施されてきたんじゃないですか。たとへば昭和三十八年度はこの工事は幹線輸送という項目で行なわれてきているのです。それから三十九年度もそうです。四十一年度になって通勤輸送対策というふうに変つてきているのです。最初貨物輸送力の増強ということでもって行なわれていたやつです。それを通勤対策というところが世上やかましくいわれるようになってきた。そしてその通勤対策費をふやしているというふうな見せかけをつくるためにこういうふうな水増しをやっているのだと私は思ふんですね。この点いかがですか。

○磯崎説明員 何べんも申し上げて御理解いただかないのは残念でございますけれども、そもそも常磐線と申しますのは通勤列車も特急列車も貨物列車も同じ線路を走っております。これが非常に問題になつたわけでございます。常磐口の通勤輸送を幾らよくしようと思つても、貨物が入る、特急が入るということで常磐口はよくならないということで、かたがた昭和三十六年でございますが、三河島の重大事故がございまして、やはり客貨を分けなければいかぬというふうなことで、あそこ一本線路をつくりたいという計画が三十八年からお説のとおり始まりました。ところがその後、とても上野口はもたないということで、それに追加してというより、もっと大きな計画として上野の小荷物をはずそう。これはほとんど国鉄創始以来の大事業でございました。そしてそれを隅田川へ持つていく。そのためには当然隅田川と田端の間にいままで計画したものを早くつくらないくてはいかぬということをつくつたわけでございます。

まして、私は何も貨物輸送が要らないとか要るとか言っているのではなしに事柄について、通勤輸送と貨物輸送がからみ合った問題であるということをはっきり申し上げておきます。

○三浦委員 そんなことはわかっているのですよ。しかし何が主たる目的で工事が始められたかという、主たる目的は何か、何が従かということですよ。そうでしょう。ですからあなたたちは、さっきも言ったけれども、新幹線投資であるとか在来線の輸送力の増強であるとか、また大都市通勤対策だとかいうふうに投資を区分しているわけでしょう。そういう磯崎総裁のようなことが通用するのであるとするならば、新幹線投資も在来線をそれによって貨物輸送力の増強のために利用できるということになる。そうすれば新幹線をつくるのは貨物の近代化の投資区分の金でやっていいということになるんじゃないですか、一応ちゃんと区分をしてはいるわけなんだから。貨物プロパーのそういう路線をつくる場合には大都市通勤対策費からそれを全部出すなということは、これは常識的に私はおかしいと思う。それは国鉄だけに通用する理屈ですよ。

それじゃお尋ねしますけれども、新幹線のホームを改良するという工事、これがどうして通勤対策費から出されているのですか。

○磯崎説明員 そのお答えの前に前のことを申し上げますが、いまの常磐線の入り口の話でございますけれども、貨物線をつくったから即貨物だ——もちろん貨物の輸送力がふえますし、小荷物もふえます。と同時にそれによって同じ線路上を走る旅客の通勤列車がふえる、あるいは上野に至っては全く次元の違う小荷物がなくなるということによって上野駅の根本的な改良ができるということとはまさに旅客輸送の改善でございます。旅客輸送の改善がなければ何もそう急いでやるほどのことはない。あくまでも常磐口の通勤輸送の改善、上野駅の改善、このことのためにやったことでございます。

あとの話は、いまちょっと調べます。

○内田説明員 御指摘の件は東京駅の改良のことだと思えますけれども、これは新幹線に伴いまして現在線の通勤設備、その他を全部新しくやり直すわけでございます。そういう意味では、東京駅全体のお客さんから見ますと、これは圧倒的に通勤客が多いので、この際通勤客のサービスのため、東京駅を直すということで、主目的がそういうことなので通勤というところで整備をしておるわけでございます。

○三浦委員 であらねないですか。新幹線のホームを改良するのに新幹線対策費で、新幹線の建設費でやらないで大都市通勤対策費を使うというのはどういふわけなんですか。それはいろいろどこかにひっかかりが出てくるでしょう、旅客と貨物が両方走っているわけなんだから。しかし投資区分を皆さんは区分けしていらっしゃるのではありませんか。新幹線のホームを改良する。それをどうして通勤対策費でやらなければならないのですか。おかしいじゃないですか。そんなこと国民は納得するわけじゃないですよ。どうなんですか。総裁、そういうことを知っているのですか。大臣に伺いますが、大臣、こういう事実を知っておるのでしょうか。ちょっとお願いします。

○新谷国務大臣 存じません。存じませんが、いま事務局からいろいろ聞いておりますと、予算の款項目を変更する場合はこれは非常に重大な問題でございますけれども、予算として成立したものをどう使用するかという計画はこれは国鉄が立てるわけでございます。大体こういう方面にはこのぐらいい使いますよ、この方面にはこのぐらいい使いますよということでは区分して一応の計画を立てておるわけでございますが、その間いろいろの事情によりましてそれを流用することもあり得ると思っております。したがって、非常におしかりでございますけれども、予算の款項目を変更するようなものではございませんので、これはある程度国鉄総裁が自分の権限の中でやれることではないか、私はそういうふうに考えております。

○三浦委員 ちょっといま重要な発言だと思っております。大臣は先ほど、大都市通勤対策費というのは全部通勤対策に使うのだ、使っておるのだ、これははっきりおっしゃったのですよ。それをいまは、国鉄総裁の自由裁量で、款項目のそういう予算上の縛りに、違法にならなければ磯崎総裁の自由裁量でもって貨物線をつくってもいいのだ、また駅のホームの改良をしてもいいのだ、新幹線のホームを改良してもいいのだ、こういうふうなことをおっしゃっておるのですよ。これは全くおかしいですよ。(それは別なんだ。勘違いだ。)とつぶやき(別な話じゃないですよ。おかしいじゃないですか、それは。先ほど大臣は、通勤対策費は通勤対策にだけ使っているのだし、使うのだとおっしゃっておるのですよ。

○新谷国務大臣 私の申し上げているのは七千億の問題の内容を言っておるわけではございませんで、私が途中で聞いておりましたのは、そういうものを一応通勤対策となっておるのを新幹線なんかに使ったり何かすることについてそれはけしからぬというふうなおとがめがあったように聞いたもので、そういうことは、国鉄の中でそういう流用というものはやっておるのですというのを申し上げておるだけでございます。その内容について、通勤対策費を減らしてほかのほうに使うとかなんとかいうことにつきましては問題だと思えます。

○三浦委員 現実にはいまの国鉄側の答弁によつて、新幹線の駅の改良に通勤対策費を使っている、また貨物線の施設に通勤対策費を使っている。はっきりしておるじゃないですか。これはどうなんですか。大臣に伺います。——大臣に聞いておるのですよ。いまの大臣の答弁を受けて私は大臣に聞いております。大臣に聞いておるのですよ。磯崎さん、あなた説明員じゃないですか。

○新谷国務大臣 この問題は国鉄総裁から答弁させていただきます。

○磯崎説明員 先ほどから申し上げておりますように、かりに通勤輸送の需要要請がなければ新幹

線のホームをいじる必要はない。通勤輸送の要請がなければ東海道もいじる必要もないあるいは常磐もいじる必要はない。これが原因であります。したがって、東京駅に例をとって申し上げれば、あの東京駅の下は、大正初期にできたものでございまして、まだほとんど現在どろでございまして、あのだろろある部分としまして、そして通勤輸送と一般旅客がまじらない、通勤プロパーに、電車から降りてすぐ地下道から外に出られるようにする。通勤輸送のために大コンコースをつくるというのが私どもの考え方でございます。したがってそれがなければあるいは東京駅の通勤輸送がふえなければそれをやる必要はないのでございまして、先般来からのお話のとおり東京駅もまだまだ通勤客がふえますので、そのためにいまの地下道の幅あるいはいまの自由通路の幅では間に合わないのです。それはもっぱら通勤客でございます。ほかの一般乗客はそうふえません。もっぱら通勤客でございます。そのために東京駅の地下を全部掘ってしまふ、どろを出してしまふ、そのためには新幹線のホームをいじらなければいけないということでございます。一応私のほうでは原因者別にこれを分類する、こういうたてまえでございます。

○三浦委員 たいへん脆弁だと思います。しかし私はもう一つの問題についてお伺いしたいと思いますが——失礼しました。いまの訂正します。質問を撤回いたします。

常磐線は隅田川—田端間の貨車の線増が行なわれることによって貨物列車は走らなくなったのですか。

○磯崎説明員 隅田川の場合は御存じかと思いますが、南千住を過ぎたところでございます。したがって、常磐線の遠距離貨物列車は相変わらず走ります。しかし隅田と田端の間の小運転は走りません。

○三浦委員 先ほど田端—隅田川間の工事をやることによって旅客輸送の増強に効果があったと言われている。しかし同時に貨物輸送力の増強に

も効果があると言われているでしょう。そうすれば全部都市通勤対策費でもって出すというようなことにならず、少なくとも折半でやるべきじゃないかと思うのですが、いかがですか。

○磯崎説明員 その区分は私のほうの中の予算の配分の問題でございまして、それを通勤輸送という費目で整理するかあるいは貨物輸送で整理するかの問題ではないのでございまして。私のほうでそれをどう配分するかというだけの問題でございまして。

○三浦委員 それであれば自由にあなたたちが使えらるということでしょう。何に使ってもいいということじゃないですか。投資の区分をちゃんとしているのですよ。大都市通勤対策費はそれだけに使うと言っておきながら、貨物線の増設とか新幹線のホームの改良とかそういうものに使っている。これは私は全くでたらめだと思えます。そういうことが新十カ年計画の七千億円の大都市通勤対策費の中にも含まれていると思うのです。たとえば大井埠頭―汐留間、鶴見―塩浜間、この工事は貨物の専用線工事でありまして、これはやはり大都市通勤対策費でもって工事が行なわれているのではありませんか。

○磯崎説明員 私のほうでかつてにやっていたということですが、私のほうの予算委員会に提出いたしました四十八年度の政府関係機関予算という予算書をごらんくださいまして、いま私のほうで分類いたしております分類は、いわゆる予算の款項目の分類でないでございまして。予算の款項目の分類はこれをごらんくださいまして、工事勘定、そして一から七までございまして、基幹施設増強費、一般施設取替改良費、山陽新幹線、東北新幹線というふうな項目でございまして。これを通勤輸送とか貨物輸送とか分けますのは、御説明の便宜に分けていますのでございまして、たとえば予算区分で申しますれば、基幹施設改良の中に通勤輸送も入りますし、線路増設費、電化費も入る、こういうたてまえでございまして。先生は予算のたてまえと一緒に話のことかと存じますが、

予算書をごらんくださいますと、予算書の区分と、私がこういうところで御説明しやすいようにならるべく御理解をいただくように一番わかりやすい分け方をしている分け方とはおのずから違っているわけではございません。

○三浦委員 何だ、答えになっていないじゃないですか。質問に答えてください。大井埠頭―汐留、鶴見―塩浜間、この工事は、貨物輸送は東海道線の通勤対策の投資の中に入っているんじゃないやしませんかと聞いているのですよ。

○内田説明員 ただいま総裁が御説明いたしましたように、現在の貨物線を通勤線に使う、湘南線と横須賀線に使うわけでありまして。そのためにはいま貨物専用線がございまして。これを別につくらなければ通勤線にはならないわけでありまして。したがって、本来ならば通勤線を新しくつくるべきところを、それが非常にいい場所を通っておりますので、その貨物専用線を通勤線にする。したがって、代替設備として鶴見―塩浜―大井埠頭というのが汐留に入る。いままでは貨物の専用線でございまして。これが通勤線になるわけではございませんから、そのかわりにつくるといふ意味でこれを通勤輸送でやるのが至当だということではございません。

先ほどの隅田川の貨物駅の場合に、これは御承知のように隅田川の貨物のほとんど大部分は田端操に入るわけではございません。したがって田端操から隅田川に入るためには、現在の通勤電車線の複線を横断しなければ隅田川貨物駅に入れない。これは長い貨物列車が隅田川の駅に入る場合にはいよいよ通勤輸送に非常に支障を及ぼすわけではございません。これを取り除かなければ常磐線の輸送力増強にはならないのであって、そういう主目的のために特に田端操と隅田川の間を専用線でいよいよある線路をちよっと伸ばしたというところでございまして。工事は非常にたいへんな工事ではございますが、線路の長さとしては非常に短いわけではございません。そういうようなものは一応大きな目的が通勤輸送の増強でございまして、通勤輸送で整備してお

るわけではございません。

以上のように複線化する場合に貨物駅が当たれば、これは通勤輸送でもってその貨物の設備を移転するとうようなことで整理いたしませんと、先生のおっしゃるようになります。大きなプロジェクトだということになりますと、大きなプロジェクトは非常な細分化をしなければいけないということではございませんので、便宜上そうしているわけではございません。しかしこれを整理するときには決算項目に従って整理いたしますので、別に不都合はないと私は信じております。

○三浦委員 そうすると、大井埠頭―汐留、鶴見―塩浜間の工事ですね、これは主たる目的が旅客輸送の強化なんだ、通勤対策なんだ、そういうことなんですか。

○内田説明員 そのとおりでございます。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 静粛に願います。――静粛に願います。

○三浦委員 しかし、いまの御答弁というのは全く違ふと思うのです。この汐留―大井それからは鶴見―塩浜、この間の工事というのは輸送力の増強というのが主たる目的で計画をされ実行されたものなんじゃないですか。たとえばこの「国鉄有道」のことしの四月号ですけれども、舟田正男さんという国鉄首都圏本部武蔵野線開業準備室長という方が「生まれ変わる首都圏輸送 待望の武蔵野線開業」、こういう論文を書かれております。この中で「ここに首都圏の貨物輸送力を飛躍的に増強するため、長期計画として、東海道方面の客貨分離をさらに拡大するための線増と、新鶴見から都心を避けて内陸部を横断して東北・常磐に至る内陸ルート（武蔵野線の建設、ならびに東京湾岸の京浜・京葉大工業地帯と東海道・東北・常磐とを結ぶ湾岸ルート（京葉湾岸線）の建設が決定され、第一段階として昭和四十九年度までに東海道線線増（鶴見―大船間、内陸ルートの完成および湾岸ルートの一部開業（汐留より大井（貨）―塩浜（操）を経て鶴見に至る区間））を実現し、引き続き、平

塚―小田原間の線増を行ない、第二段階として湾岸ルートの全線開業を目指している。」この主たる目的は輸送力の増強を飛躍的にするためだといふふうにはっきり書かれている。そうして付随的な効果として、「第一段階の完成によって、現在の貨物輸送上の重要幹線である山手貨物線・品鶴線の使命を武蔵野線に移行することになり、山手貨物線を新しい使命（新幹線・通勤線ルート、その他）のもとに積極的に活用し、また品鶴線を横須賀線と直通することにより、東海道方面の飽和状態にある通勤輸送を飛躍的に改善する。」ですから、あなたたちは旅客輸送の改善が主なんだと、そう言っている。あなたたちの仲間が書きになった論文を読めば逆なんですね。首都圏の貨物輸送力を飛躍的に増強するためにこれをやるのだ、そしてその結果は旅客輸送の問題にもいい影響があるだろう、こういう立場なんですよ。そうすると、こういう工事まで大都市通勤対策だということではやられると、私はおかしいと思うのです。この点いかがですか。

○内田説明員 現在、貨物専用線は、これはもう全然全くの貨物専用線として品鶴線というものがございまして。そのかわりにいわゆる汐留―大井、あるいは浜川崎―鶴見間の複線化をつくっているわけではございまして、そういう意味で機能的にこれは全然同じものをつくったので、増強ということではございませぬ。いま先生のお説みになります論文の中に出てきます湾岸線、これははいわゆる建設公団による新線建設でございまして、われわれの改良工事と密接な関係はございまして、われわれの改良工事と密接な関係はございまして、でも、全く重複しておられないわけではございまして、浜川崎から大井埠頭を通過して千葉県のほうに抜ける湾岸線道でございまして、これとは重複しておられないわけではございまして。したがって、それが鉄建公団によってできることによつてなるほど貨物の輸送増強にはなりますけれども、これは国鉄、運輸省の――政府の立場からいえば貨物の輸

明すべきだと思うのですがね。

○磯崎説明員 何べんでも申し上げますけれども、たとえば東京の南のほうの問題は私が一番よく知っています。事の起こりはどうやったら湘南

地帯の通勤をよくできるか。やっとな新幹線ができて一息ついたけれども、とてもそれではだめだ。どうやって湘南地帯の通勤をよくするか。そのほかに方法がないじゃないかということで、やはり品鶴線を旅客に使う以外にない、これが事の起こりでありました。いまそこに書いたのはだれかよく私は知りませんが、そういう見方をする人があるかもしれないが、私は責任者として申し上げておきます。私はよくいきさつを知っております。事の起こりはどうやら横須賀線と湘南線を分けられるかということが事の起こりでございす。それ以外に何もございせん。

○三浦委員 そうすると、この「国有鉄道」の四月号に書かれてある舟田正男さんの論文、これは間違いだというのですか。

○磯崎説明員 たての両面だと思ひます。

○三浦委員 どちらが主か従かということですよ。両方ですか。両方ならなせ大都市通勤対策費だけから出すのですか。

○磯崎説明員 何べんも申し上げておりますとおり、事の起こりは旅客輸送でございますけれども、そういう見方をする人もあるということでございます。したがってたての両面である、表はあくまで旅客輸送でございます。

○三浦委員 そうすると、湘岸ルートの建設が計画されたのはいつなんですか。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 お静かに願ひます。——お静かに願ひます。

○内田説明員 湘岸鉄道の計画が認可になりましたのは四十二年二月でございます。

○三浦委員 そうすると、品鶴線の廃止を計画したのはいつですか。

○磯崎説明員 品鶴線に旅客列車を走らせたいということは、実は戦前からの話でございます。これは地元の方が一番よく御承知でございます。品鶴線は何とか貨物輸送でなく旅客列車を走らせてくれという話がずっと前からございす。そして実際に本格的に考えようといったのは実は東海道新幹線ができる前に、何とかして東海道の輸送力を増強したいということで、相当本格的に品鶴線の利用を考えたこともございましたが、非常に貨物の始末がむずかしいということで計画が延び延びになっておりました。一時東海道新幹線が開業いたしましたので、それで通勤輸送が楽になりました。しかしその後の増加趨勢から見れば、やはりいまのままではだめだということで、品鶴問題を本格的に取り上げたのでありまして、品鶴線自体はこれは沿線の方にお聞きになりますとわかりになりますように、ほとんど敷設のときからの要望でございます。

○三浦委員 私は実際にいまの国鉄当局の答弁というものは、原因と結果を明らかに転倒させて、そして主たる原因である貨物輸送力の増強ということを従たる目的なんだ、これは付随的な結果なんだというふうに強弁していると思ひます。私は、そういう国鉄の態度に強く抗議をして、次の質問に移りたいと思ひます。

経済企画庁の方、見えておりますか。物価の問題をお聞きしたいと思ひますが、この物価の問題というものは、まず二つの方向で議論されてきたと思うのです。

一つは、自民党の佐藤委員でも不満を述べられましたように、十一年試算の前提とされている物価上昇率の三〇％という数字が当てるものかどうなのか。他の一つは、公共料金の大もとである国鉄運賃の値上げは、その波及効果も含め、国民生活に重大な影響を与えないかということでありました。

そこで経済企画庁にお尋ねしたいと思ひます。

国鉄は物価上昇の見込みを経済社会基本計画に依拠して算定したのですけれども、昭和四十八年度の政府見込みは、消費者物価が五・五％、卸売り物価が二・〇％であります。これだけ上がったも国民にはたいへんなことであるわけですが、その政府見込みですら、最近の物価騰貴の状況を見るならば、守られるかどうか非常に疑問だと思ひます。ことしの四月の末で、昨年同月比でもって卸売り物価それから消費者物価がそれぞれどれだけ上がったのかを教えてくださいたいと思ひます。

○小島政府委員 お答え申し上げます。

まず消費者物価の数字でございますけれども、四月の全国の数字では、前年同月に対しまして九・四％の上昇になっております。それから卸売り物価でございますが、本年四月の数字は、前年同月に対しまして一一・四％の上昇になっております。

○三浦委員 非常に異常な物価騰貴だと思ひます。そうすると、これで四十八年度はすでに何％上がっていることになるのか、これをお尋ねしたいと思ひます。そしてまた、いまの状況が続けば政府見込みは大幅に突破するに違いないと思ひますけれども、年度末には一体どのくらいの上昇率になるのか、お尋ねしたいと思ひます。

○小島政府委員 実は四十七年度の後半におきまして、かなり著しい上昇率を示しましたために、四十七年度末現在の水準で横ばいになったといいたしまして、消費者物価は五％の予定でございます。それから卸売り物価のほうは、昨年後半の上昇率がさらに高いものですから、約七％、年度末水準で横ばいになりました。七％程度は上昇になるということでございます。

それから四十八年度の中がどうなるかということとは、いまの段階ではなかなか明確に申し上げかねるわけでございますが、私どももいたしましては全力をあげてこの上昇率を最小限にとどめるように努力中でございます。

○三浦委員 経済企画庁としては政府見込みに押えられる自信があるかどうか、これをお尋ねしたい。

○小島政府委員 なかなか客観情勢がむずかしくなりつつあることは事実でございますけれども、全力をあげてそのように努力いたすつもりでございます。

○三浦委員 努力をするというだけで、押えられるという自信がないような御答弁でございますが、そうすると、この十一年計画の試算の基礎がまた一つくずれたということになると思ひますけれども、運輸大臣どういうふうにお考えですか。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 お静かに願ひます。

○新谷国務大臣 ただいま経企庁からお答えいたしましたそういう目標で進んでおりますので、それに基づきまして十一年計画は進行させたいと思っております。

○三浦委員 続いて経済企画庁のほうに伺ひますが、先日、日本経済新聞社が新聞の購読料の値上げを発表いたしました。このときに経済企画庁の長官はすぐ談話を発表して、これに対してストップをかけられたわけですね。この趣旨はどういうことだったのでしょうか。

○小島政府委員 一つは、やはり新聞といふものは、最近の物価を鎮静するようにいろいろ努力をされておるはずでございますし、そういう意味から申しまして、いまこのように客観情勢がたいへんきびしい事態において新聞が、これはCPIに対しますウェイトもかなり高いものでございすから、大幅な値上げをされるということは、はなはだ好ましくないというところが第一点でございます。それからもう一つは、やはりこういう値上げをいたします場合には、各産業ともそれを国民に極力納得してもらふような努力が必要だといふことが常々いわれておることでございます。新聞もそのようにいつておるわけでございますけれども、どうも新聞料金の値上げに際しましては、過去の経験からしましても比較的一片の社

告で、あまり値上げの必要性というものが国民に納得されないままに値上げが強行されているというところもございまして、今回もまさに同じようなやり方でされましたことに対して、遺憾の意を表明したわけでございます。

○三浦委員 この談話の中で、いま御答弁がありましたように、現在の物価の動向がきわめて憂慮すべき状態にあり、国民あげて物価の安定を希求し、政府も当面の物価安定対策について、こういうものによつて最善の努力を傾注しているさなかにおいて、新聞業界の指導的立場にある日本経済新聞が、大幅な値上げを行なうとすることは、その与える直接、間接の影響がきわめて大きいといわざるを得ない、こういうふうにいわれていすね。日本経済新聞の値上げと国鉄運賃の値上げとどっちが波及効果が大きいというふうにお考えになつていらっしゃいますか。

○小島政府委員 日本経済新聞だけでございまして、国鉄運賃に比べましてもちろんウエートは少ないわけでございますけれども、いままでの例で申しますと、大体新聞業界は、一社が上がりまうと大どろは追従して上がるということが例でございまして、国鉄と新聞料金というものは、CPI上のウエートでは非常に近いわけでございますので、いずれもやはり全体として見ますと非常に大きな影響があるということでございます。

それからもう一つは、経営の実態がはなはしく違ふというふうに私思うわけでございます。日経の場合ですと、過去二カ年にわたつて、大体数億の利益をあげ、一割二分の配当が行なわれております。それから、今度の値上げに際しましては……(三浦委員「そんなこと聞いているんじゃないです。どっちが波及効果が大きいかと聞いているのですよ」と呼ぶ)

〔発言する者あり〕

○井原委員長 私語を禁じます。

○三浦委員 国鉄運賃の値上げと日本経済新聞の値上げと、どちらが波及効果が大きいかということをお聞いているのです。

○小島政府委員 先ほどお話がございましたように、国鉄のCPIに対する影響をいたしましては、直接的な波及率と申しますか寄与率は〇・三四四％。これに貨物の値上げに伴いますものを、産業連関表等から、これはなかなかむずかしい計算でございますけれども一応計算いたしますと、〇・〇九％ということになるわけでございます。

新聞のほうは、そういう間接的な、つまり産業連関表上の効果というものは計算できません。直接的な効果において、大体国鉄と同じような影響があるということでございます。そのほかに、やはり心理的な影響というものが両方にあるというように思ひます。

○三浦委員 だれが見たつて、国鉄運賃の値上げのほうで物価値上げに及ぼす影響が大きいというのはわかり切つたことじゃないですか。そんなことまでそういうごまかしの答弁をするというのはけしからぬと思うのです。私は、日本経済新聞の値上げにストップをかけるくらいだったら、国民全部が反対している国鉄運賃の値上げにストップをかけるべきだと思ひます。

私は運輸大臣にお尋ねしたいと思ひます。が、昨年の夏以来申請が出されている私鉄運賃の値上げの問題、それからまた、最近いろいろいわれている航空運賃の値上げの問題、かりに国鉄運賃が上がつたとしても、これらの私鉄運賃や航空運賃は値上げをしないというふうにお約束ができるかどうか、お伺いしたいと思ひます。

○新谷国務大臣 関連してお聞きになりましたので、私鉄の問題から申し上げますが、私鉄運賃の問題は昨年来申請が出ております。いま事態につきましても慎重に審査をしております。いま事態につきましては、国鉄の運賃がかりに上がったといたしまして、直ちにそれに関連して上げるものではないと、私鉄の状況、その実態をよく見きわめました上で対策を考へるということでございます。

それから航空運賃の問題であります。これは御承知のように、昨年いろいろの経費が上がりましたために、昨年の七月でありましたか、何％かの国内運賃の値上げを認めたいたしました。しかし、今度、航空機燃料税の問題でありますとか、あるいは航行援助施設の利用料の徴収というやうなものがありますので、これらのものと見合ひまして、さらに航空会社では運賃の値上げについて申請をするに聞いておりますけれども、まだそういう申請は出ておりません。出ました段階におきまして、諸般の状況を考へました上で最終的な結論を出したいと思つております。

○三浦委員 国鉄運賃が上がつたとしても直ちに上げるというのではない、こういうお話です。しかし、上げないという御答弁はなかった。そうすると、上げるという可能性もあるのかどうかお尋ねしたい。

○新谷国務大臣 上げることも上げぬともまだきまつておりません。先ほど申し上げましたように、私鉄の内容につきまして十分審査をいたしました上でいづれかに決定しようと思つておりますので、いま審査中でございます。

○三浦委員 結局上げないという自信はないということですね。そうすると、この国鉄運賃の値上げというのがどんだん物価値上げの機関車の役割りを果たして、国民生活をますます苦しめていくということはもうはっきりした事実だと思ひます。私は、国民生活を苦しめ、そして物価値上げに拍車をかけるこういう運賃の値上げは、やはり運輸大臣としてはやめるべきだというふうな考へております。

次に私は、米軍貨物輸送の問題についてお尋ねしたいと思ひます。

日本とアメリカ合衆国との間には不幸にして日米安保条約が結ばれております。だれの目にも明らかによろしく、この安保条約が日本の憲法や国内法を踏みにじつた占領特権なる出しの屈辱的条約であるというものははっきりしていると思ひます。安保条約や地位協定、それらに基づく無数の特例法によつて、いまなお米軍が占領軍のままの特権をほしいままにしている。そして、われわれ

れとして許せないのは、米軍がこの特権をフルに活用して、日本を足場に侵略戦争を行なつてきたこととあります。沖縄を含む日本本土がアメリカのベトナム侵略戦争の基地となることによつて、安保条約は日本と極東の安全のためどころか、日本の安全とアジアの平和を破壊する侵略的な軍事同盟であるということが国民の前に一そう暴露されました。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 静かにしてください。

○三浦委員 国鉄も、地位協定七条に基づく米軍貨物輸送によつて、アメリカのベトナム侵略戦争に協力してきたわけでありまして、私は安保条約の廃棄を強く望むとともに、米軍貨物輸送の実情を国民の前に明らかにする立場でこの質問をいたしたいと思ひます。

外務省の方、来ていらっしゃいますか。

○井原委員長 外務省は、角谷参事官が見えております。

○三浦委員 これは何度も論議になつていますが、前提としてお尋ねしますけれども、国鉄と米軍との間に締結されている、公務鉄道輸送支払手続設定のための日本国有鉄道とアメリカ合衆国との間の協定というのはいかなる性格を持つものなのでしょうか。

○角谷説明員 ただいま御指摘のものにつきましては、一方におきまして国鉄を運送人としたしまして、他方米軍を荷主といたしますところの運送契約でございます。私契約でございます。

○三浦委員 米軍地位協定七条に「合衆国軍隊は、日本国政府の各省その他の機関に当該時に適用されている条件よりも不利でない条件で、日本国政府が有し、管理し、又は規制するすべての公益事業及び公共の役務を利用することができ、並びにその利用における優先権を享有するものとする。」というふうにありますけれども、「不利でない条件」並びに「利用における優先権」というのはどのように解釈をしたらいいのでしょうか、お尋ねしたいと思ひます。

○角谷説明員 たいま御引用なさいました地位協定第七条はまさにそのように書いてあるわけでごさいます、これは「日本国政府の各省その他の機関に当該時に適用されている条件よりも不利でない条件」要するに、その条件に均てんし得る、しかし別にそれよりも有利な条件を与えるというようなことではございせん。

○三浦委員 そうすると、同一の条件というふう

に理解してよろしいのですか。

○角谷説明員 さようでございます。

○三浦委員 運輸大臣にお尋ねいたします。

大臣は鉄道輸送における公平の原則ということ

を非常に強調されているわけですが、特定

荷主に対してだけ特別の運送条件を適用するこ

は、この公平の原則に違反することになります

か。また法律違反になりますか。法律違反になる

とすればどういふ法律に違反するの、お答えい

ただきたいと思ひます。

○新谷國務大臣 御質問の趣旨がよくわかりませ

んが、国鉄が締結しております運送契約というも

のはすべて鉄道営業法に基づいてやっておるもの

と信じております。

○三浦委員 いや、いま私が聞いているのは、国

鉄が法律違反をしているかどうかということじゃ

ないのです。特定の荷主に対して、その人にだけ

特別の運送条件を適用するという、そのことは

法律違反になるのか、なるかとすればどういふ

法律に違反するの、ということであり

ます。

○秋富政府委員 特定の荷主と申ししてもいろ

いろなケースがあるわけでごさいます、いわゆる

公平の原則、こういった運賃法の原則、これに

照らして処理していくということには間違いござ

いません。

○三浦委員 運輸大臣にお尋ねしますが、アメリ

カ軍の貨物輸送について現在特別な取り扱いをし

ていないかどうか、お尋ねしたいと思います。

○新谷國務大臣 政府委員から御答弁させます。

○秋富政府委員 米軍の貨物につきましては、い

わゆる大宗をなしますものは火薬類あるいは石油

類でございすが、これにつきましては一般の貨物

と全く同様の取り扱いをいたしております。

ただ、雑貨につきましては、これは表示がいわ

ゆる英語で書いてございすことと、それからそ

の品目の表示、これが日本人にはなかなかない

品目もございまして、いわゆる現場の扱いの混

乱を避けますために、結論におきましては同じで

ございすが、いわゆる運賃早見表といったよう

なものを使用しまして、現場の職場におきまして混

乱がないように、また支払いの事務の適正化をは

かる。こういう意味で特別の運賃早見表のような

ものを雑貨についてはたたいま使用いたしている

ことは承知いたしております。

○三浦委員 米軍貨物輸送については、国内法や

規則というものがそのまま適用されるのだという

ふうにお考えになつていらつしやいますか。

○秋富政府委員 そのとおりでございます。

○三浦委員 私どもが国鉄と米軍との輸送協定の

提出を求めたのに対して、こういう回答をいた

いたわけでありませう。

「現在、国鉄と駐留軍との間には次の五つの協

定が締結されておりますが、これらの協定は使用言

語等を異にする駐留軍との間における貨物運送の

取扱にあつてのそこをさけるため、及び冷凍機

付冷蔵車のように駐留軍以外には一般に使用され

ていないものの取扱の明確を期するために締結し

ているもので、その内容は取扱の手續に関するも

のです。」

そうすると、これを読む限り、米軍貨物に対し

て特別な取り扱いをしていない。いわゆる公平の

原則に反するような特別な取り扱いをしていない

というふうに向つてよろしいのでしようか。

○秋富政府委員 特別に有利な取り扱いはいまし

ておりません。

○三浦委員 そうすると、あなた方が提出を拒否

された公務鉄道輸送支手続に関する日本国有鉄

道とアメリカ合衆国との協定というものは、先

ほど御答弁がありましたように、いわゆる雑貨類

と言われたその他の貨物、これについては特定貨

率がある。しかしその他の貨物については、一般

貨物の貨率表がそのまま適用になつてゐるんだ、

こういうことですね。

○秋富政府委員 そのとおりでございます。

○三浦委員 私どもは過去の協定で米軍に対して

特別な取り扱いをしてゐるという例を知つており

ます。それで現在どうなつてゐるのか、そのこと

を協定の内容がどうなつてゐるのか。そのことを

はっきり判断するためにはその協定を見せてもら

わなければならぬと思ひます。

外務省の方にお尋ねしたいと思ひますが、五月

八日の本委員会に紺野委員が右の協定の提出を求

めたのに対して、磯崎総裁は外務省が提出さ

めたいという話でして、この協定は提出さ

せられたいと思ひます。

○角谷説明員 先ほどお答え申し上げましたと

おり、この協定と申しますかこの契約は、米軍と

運輸省との間の私契約でございます、したが

いまして、当然、当事者、たとえば米軍の同意が、

必要なわけでございます。外務省といたしまして

は、その米軍の同意というものが必要であるとい

うことを運輸省のほうに御説明申し上げておるわ

けでございます、ただ私たちの了解しておらな

いところ、アメリカ側はそれに同意しておらな

いという事実を伺つておる次第でございます。

○三浦委員 しかしこれはいまあなたが

おっしゃつたように私契約でしよう。

○角谷説明員 ただいま私は運輸省と申し上げ

て失礼いたしました。国鉄という意味でございま

す。

○三浦委員 そうしますと、あなたの方ではこ

の協定を提出するかしないかについて、しないほ

うがいいとか、したほうがいいとか、そういうこ

とを言えるお立場にあるのですか。

○角谷説明員 特に、別にそうしたほうがいいと

か、しないほうがいいとかという価値判断ではご

ざいませんで、要するに、これは契約の形態から

申しまして、やはり先方の同意が要る、しこうし

て先方は同意をしておらぬということを申し上げ

ておるわけでございます。

○三浦委員 そうすると、この協定を提出する

かしないかということは、米軍と国鉄との意思で

められることでございますか。

○角谷説明員 その御質問に對しましては、要す

るに理論的に申し上げれば、そういうことになる

と思ひます。

○三浦委員 運輸大臣も同じお考えでしようか。

○秋富政府委員 これは外務省からのお話にもご

ざいしましたように、米軍と国鉄の間の話し合

ひによつて、その同意によつてきめるべき問題、か

うに考へております。

○三浦委員 運輸大臣にお尋ねしますが、外務省

はこの契約は私契約である、そしてこの協定を委

員会に提出するかしないか、それは国鉄と米軍と

の意思によつてきまる、こういうふうによつて

るわけですね。このことはいま運輸省のほうも

認めになつたわけでありませう。ところが、この

五月八日の紺野委員の質問に対して、磯崎総裁

はこう言つてゐるわけでしょう。「七番目の問

題」——これは協定の提出の問題です。「これは運

輸省を通じて外務省にいろいろ伺ひましたと

ころが、外務省からは、先とのいろいろ話があ

るのでございませうというお話でございま

す、これは私のほうの意思でなしに、むしろ外務

省のほうの御意向であるというふうによつてお

りませう。こういうふうによつておるわけですね。

これははつきりわれわれの資料要求に対してうそ

の答弁をしたということになるのじゃないです

か。大臣、どうでしょう。

○秋富政府委員 先ほどの点でございすが、私

のほうは、国鉄が外務省を通して米軍と折衝

しましたり、あるいはいろいろと折衝したい、こういう意向につきましては、あらかじめ連絡も受けておりますし、またその折衝の経過につきましても、そのつど報告を受けておりますので、国鉄総裁が答弁いたしましたのは、運輸省にもそういったふうに絶えず連絡をして接触を保ちながらやっている、こういった意味で発言したものと考へております。

○三浦委員 そんなことになっていないじゃないですか。ここでは「外務省からは、先とのいろいろな話があるので出さぬほうがいいというお話でございまして、これは私のほうの意思でなしに、むしろ外務省のほうの御意向であるというふうに考えております。」と言っているのですよ。ところが、いま外務省の方は何と言われたかという、私のほうの意向じゃないのだと言っているのではありません。それは国鉄と米軍との間できめられればそれでいいのだということですよ。そのきめたことに對して、外務省が出せとか、出さないほうがいいとか、そういうことを言える立場にはないということとは、いまの答弁からはつきりしてないじゃないですか。これはこの委員会の審議でもって議員をだましたことになるのですよ。運輸大臣、この点はどうですか。私、運輸大臣のお考えをお聞きしたいと思うのです。こんなでたらめなうその発言をされたら困るのですよ。

○秋宮政府委員　外務省のはうに国鉄がいろいろと相談にいきましましたときに、やはり米軍の同意がなくてはできないので、よくその点をさらに詰めていくべきではないか、こういったサゼスチョンがあったということは私も聞いておりますが、総裁の答弁がやや説明不十分だったか、かように考へております。

○三浦委員 説明不十分というようなものじゃないでしょう。これはよけいなことを言っているのじゃないでしょうか。「外務省からは、先とのいろいろな話があるので出さぬほうがいいというお話でございまして」と、はっきり言っているのですよ。そして「これは私の意思でなしに、わ

しる外務省のほうの御意向であるというふうに考
えております。」というこの答弁は、外務省が出
しちゃいけないと言ったから出さないのだ、こう
いう答弁ですよ。外務省自身はそんなこと一つも
言っていないじゃないですか。これは完全にだまし
た答弁ですよ。国会議員をだまして、そうして資
料を出さないで米軍を保護するということやなそう
いう態度は、私絶対許すことはできないと思うの
ですよ。大臣もこの答弁のときにはここにおすわ
りになっていたと思うのですよ。こういう誤った
答弁をしたときには、大臣自身もやはり直ちに訂
正をするなり何なりする必要があると思うのです
ね。大臣は、磯崎総裁がこういうその答弁をし
たことについて、どういうふうに政治責任を考え
ておられるのか。

○新谷国務大臣 私は国鉄が結んでおります運送契約のすべてを知っているはずがございません。資料の要求につきましては、委員会において、いつもいままで委員長、理事の間で、提出すべきかどうかということをおきめになっていると思っております。でございますから、そのルールに従っております。めになればよろしいと思います。磯崎総裁が言ったことについても、私はそばにおったかもしれませんが、ただいまのところ記憶がございません。この問題についての運輸省の態度は、先ほど政府委員から申し述べたとおりでございます。

○三浦委員　記憶がないというのはどういう意味でしょうか。それは国会侮辱じゃないですか。あれだけわれわれが書面で要求をし、また委員会、理事会を通じていろいろな問題にしている米軍の意向協定の提出の問題なんですよ。この問題について磯崎総裁が、出せない理由として、外務省の意向でもって出せないのだとはつきり言っているわけですよ。これは運輸大臣、記憶がありませんじや済まされなと思うのです。運輸大臣はそれじゃ眠っておったのですか。審議を十分に聞いてなかったのですか。それはあまりにも無責任じゃないですか。部下が国会議員をだましているのですよ。国会の侮辱ですよ。そういう事態にありな

がら、運輸大臣自身がそんな記憶はありませんでした、これじゃこのまま審議はできないじゃないですか。何を信用してわれわれは審議を進めていくのですか。運輸省や国鉄の答弁というのは誠実にこなわれているのだからという前提の上で審議をしているのですよ。その前提がくずれば、審議できないじゃないですか。おかしいですよ、これは。

「国鉄総裁に答弁させなさい」と呼び、その他発言する者あり」

○井原委員長 国鉄総裁

○磯崎説明員 私のはうは、従来ともこの問題につきましましてはいろいろ外務省の御指示を仰いでおります。私契約であるから、契約内容の公表については契約の一方の当事者たる米軍の同意を得る必要があるのは当然であります。先般私のはうから外務省に対しましてこれを伺いましたところが、いま申されたように米軍の同意を得る必要があるというのは当然であるということで、米軍側としては従来から契約内容を部外に公表することとはしないたてまえであること承知している、というふうに外務省から私ども伺っております。したがってそれをばく然と「御意向」というふうに表現したわけでございます。以上であります。

○三浦委員 全くうその答弁をしていますよ。これが私契約だということは国鉄当局も認めている

わけでしょう。そしてその契約の、当事者とのその契約の内容については一方の当事者の同意がなければ出さないというのは、何も外務省に聞かなくては、あなた方はずっとわかっていたんじゃないですか。いままで、特定の企業との間にどういう契約を結んでいるのだといったら、いつもそういう、われわれの契約の相手方についてどういう契約をしているとか、出荷量がどのくらいであるとか、そういうようなことについては一切公表できないのですということを、国鉄自身も判断でもってやってきているんじゃないですか。米軍との間だって私契約だということをあなた方は知っているわけでしょう。昭和二十八年以来の

公的な皆さんたちの見解ですよ。そうであれば、米軍のこの協定について一々外務省にお伺いを立てなければならぬというような、そんな筋合いのものじゃないのです。あなたがこゝで答弁していることは、「外務省からは、先とのいろいろな話があるので出さぬほうがいい」というお話でございまして、」と言っているのですよ。外務省が出さぬほうがいいというお話でございまして、と言っているのです。だからそれを真に受けて、外務省がそういっているから出せないんですよというのがこの磯崎総裁の答弁じゃないですか。うそを言っていることはこれは明瞭じゃないですか。責任とってください。国会侮辱じゃないか。

○磯崎説明員　ただいま申し上げましたとおり先般、外務省に伺うことのよしあし、これは私は伺うべき問題だ、べきというより、伺ったほうがいいと言っております。私契約ということばを先生お使いになりましたけれども、どういう意味か、私あまり学問ごいませんでわかりませんが、いわゆる公権の行使でないという意味だと思えます。しかしそれにいたしましたが、米軍の同意を得る必要があるということは当然であるというふうな外務省もいわれております。したがって、さらに米軍側としては従来から契約内容を部外に公表することはいらないたてまえであるというふうにいわれております。そういうことがお話がある以上、私どもは公表はしない、そういうことではないと思います。

○三浦委員 全くでたらめな答弁なんです。わが党の田代文久議員が昭和四十五年の三月に資料要求をしたのです、同じこの協定について。そうしたら、国鉄から返ってきた文書の回答はこういうことなんです。『公務鉄道輸送にかかる米軍貨物の輸送契約書については、日米合同委員会において外務省及びアメリカ合衆国の同意を得なければ、提出できません。』と、こういう公式な文書が、田代文久議員のところ国鉄から送られてきておるんですよ。これはどういふことなんです。外務省のほうにお尋ねします。——磯崎さん、あな

たに聞いてないんです。

○角谷説明員 先ほど来申し上げております……

○三浦委員 いや、まだ質問してないですよ。この協定は、日米合同委員会において外務省とアメリカ合衆国の同意を得なければ提出できないものなにかどうか、これをお尋ねしたいと思ひます。

○角谷説明員 先ほど来申し上げておりますとおり、これは私契約でございます。その私契約の内容を明らかにするにつきましては相手方の同意が必要でございます。このような米側の同意を得る一つの場として合同委員会を活用するというところもあり得ることと考へます。

○三浦委員 この協定、いわゆる私契約である協定を日米合同委員会において必ずかけ、そしてそこで外務省とアメリカ合衆国の同意がなければ絶対に提出できないものなにかどうか、それをお尋ねしているんですよ。問いに対して答えてください。

○角谷説明員 これは、たびたび申し上げて恐縮でございますけれども、契約の性質からいたしまして、必ずこの合同委員会にかけなければいかぬというたぐいのものではないと思ひます。

○三浦委員 そうすると、日米合同委員会において外務省及びアメリカ合衆国の同意を得なければ提出できないものなにかどうかは間違ひですね。

○角谷説明員 この契約の性質からいたしまして、先方、つまりアメリカ側の同意を得る必要があるというところは、まさに御指摘のとおりでございます。

○三浦委員 ちょっと、どなたですかね、あなたは。質問に答えてないじゃないですか、あなた

○角谷説明員 私の申し上げたいのは、アメリカ側の同意を必要とするということでございます。そこで、その同意を得る方法におきましては、特に合同委員会を経るという必要はないわけでございます。しかしそれを活用してもよろしいわけでございます。

○三浦委員 だから、この協定は、日米合同委員会において外務省及びアメリカ合衆国の同意がなければ提出できないものなにかどうか。イエスカノーかで答えてください。

○角谷説明員 その同意を得るにあたりまして合同委員会というものを経るということにいたしますと、この合同委員会は……

○三浦委員 委員長……

○井原委員長 答弁中は聞いて質問してください。答弁を聞いてから質問してください。

○角谷説明員 形式的には外務省のアメリカ局長というものが日本側の代表ということになっておりまして、形式的には外務省の合意ということにならうかと思ひます。

○三浦委員 私が聞いたのは、この協定というものは、日米合同委員会において外務省及びアメリカ合衆国の同意を得なければ提出できないものなにかどうかと聞いています。それを、答弁はこうなんです、合同委員会にかけるといふのは云々。これは質問に対する答弁になっていないじゃないですか。私が聞いているのは、何べんも言ひますけれども、公務鉄道輸送にかかる米軍貨物の輸送契約書については、日米合同委員会において外務省及びアメリカ合衆国の同意を得なければ提出できないものなにかどうか。たとへばアメリカ軍と国鉄との直接的な契約、いわゆる同意ですね。提出することに對する同意、これがあれば提出できるわけでしょう。日米合同委員会において外務省とアメリカ合衆国の同意というものが必要なのか、このことを聞いています。

○角谷説明員 先ほどもお答へしたと思ひますけれども、その合同委員会の合意を得ねばならぬというところはございせん。

○三浦委員 そうすると運輸大臣、磯崎総裁は二度にわたつてこの協定の提出について国会議員にうそを言つてゐるということになるのです。いいですか。五月八日の委員会では、外務省が出さないほうがよいと言つたから出さないのですと、こう言つてゐる。この田代文久議員に対する文書

回答でも、「日米合同委員会において外務省及びアメリカ合衆国の同意を得なければ、提出できません。」こんな必要でもない手続を必要であるかのように言つて、ここでもって外務省とアメリカ合衆国の同意がないから提出できないのですと言つてゐるのです。これは全くその答弁じゃないですか。これはもうその回答じゃないですか。どうなんですか。こういうことについて、運輸大臣、どういうふうにお考えですか。

○秋田政府委員 最初の日米合同委員会の問題につきましては、それは国鉄のいわゆる公文書で、よく書面を拝見してありますが、米軍並びに日米合同委員会、両方の万全を期してそういうお答えをしたのではないかと思ひます。

それから、この国会におきまして総裁が外務省の……(三浦委員「ちょっと、最初の答弁が、あなたがたして聞いて聞きとれなかつたのです。もう一べん最初から言つてください」と呼ぶ)田代先生に對しまして、国鉄が米軍並びに日米合同委員会の同意を必要とする、かやうでございますか。

(三浦委員「もう一べん言ひましようか」と呼ぶ)田代文久先生のほうでございませうね。

○三浦委員 そうです。見せましようか。

(三浦委員、書類を示す)

○秋田政府委員 外務省及びアメリカ合衆国の同意を得なければ提出できません、こういう意味は、私はいわゆる外務省といたしましてはアメリカの同意を得て提出すべきだ、こういう意図だと思ひます。アメリカ合衆国につきましては、いわゆる契約の相手としての同意を必要とする、かやうな意味において国鉄が答へたものではないか、かやうに思つております。

○三浦委員 それはそんな意味にとれますか。これはでたらめですよ。この文書は、外務省の同意がなければ出せないという趣旨でございます。か、そんなふうには受け取れませんか。はっきり読みますよ。「日米合同委員会において外務省及びアメリカ合衆国の同意を得なければ、提出できません。」は、はっきり文書の意向として言われているの

ですよ。うそじゃないですか、これ。でたらめな答弁を繰り返されたんじゃないかと私は審議できない。これ以上質問できないと思ひます。

○磯崎説明員 たしか昭和四十五年の文書であつたかと存じます、そのいまいお手元のものは。従来米軍側は、こういった事柄が起りました際には、日米合同委員会において解決することを主張してありますので、私もどなたもいたしましてはその趣を回答した、そういうことでございます。

○三浦委員 そんな趣旨にとれますか、これ。米軍がそう主張しているという意味ですか。——委員長、これはでたらめですよ。間違ひなら間違ひとはっきりした統一見解を出してきてください。こんなでたらめな、のらりくらりした答弁じゃ、これ以上質問を進展させることはできませんよ。

委員長ひとつ統一見解をお願いいたします。——委員長、統一見解を出さないで審議を進めることはできません。

(三浦委員「暫時休憩してください」と呼び、その他発言する者多し)

○井原委員長 統一見解を求められておるので、こちらで打ち合わせをしているから、しばらく待つてくだされ。

○三浦委員 もう約束の時間も過ぎておりますので、ここで休憩に入つてもらいたいと思ひます。休憩に入つてくだされ。

○磯崎説明員 昭和四十五年三月の田代先生に対する国鉄からの文書について補足させていただきます。

協定書の提出につきましては、両者の意見が一致しないような場合におきまして、当時といたしましては米軍はそういった事柄は日米合同委員会において解決することを主張しておりましたので、私もどなたもいたしましてはその背景のもとにさやうな回答をいたした次第でございます。

○三浦委員 これはこの回答が誤つてゐるということをお尋ねして、そしていまのお話は、米軍がそう主張しているんだ、こういう答弁なら納得できますよ。これを補足する。矛盾するものをどうい

うふうに補足できるのですか。そんなものが統一見解だなどというのは、とんでもない話だと思ふのですよ。これは間違ひじゃないですか、明らかに。われわれが協定を出してください、と言ったら、日米合同委員会において外務省及びアメリカ合衆国の同意を得なければ提出できません、はっきりこう言っておるわけでしょう。これは国鉄の名前入りなんですよ。アメリカ軍の作成した文書じゃないのですよ。アメリカ軍が作成した文書であれば、いまの国鉄総裁の答弁で私は了承せざるを得ないでしょう。しかし、国有鉄道の名義でこういう文書が発せられているわけですよ。何です。米軍の見解ですか。国鉄当局の見解じゃないですか。こんな統一見解で私は納得するわけにいきませんよ。だれが聞いたってわかることじゃないですか。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 静かにしてください。

国鉄総裁、同じことだけれども、もう一回……。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 静かにしてください。

○磯崎説明員 昭和四十五年三月の国鉄名の田代先生あての回答文について御答弁申し上げます。

協定書の提出につきまして両者の意見が一致しないような場合におきまして、当時といたしましては米軍側はそのような事柄は日米合同委員会において解決することを主張しておりましたので、私どもといたしましてはその背景のもとに御回答いたしました次第でございます。

○三浦委員 そうすると、米軍がそう言っているから、だからこういうふうに回答したんだという。これはおかしいじゃないですか。これだつて間違ひしているのでしょうか。

じゃ、国鉄総裁にお尋ねしますが、日米合同委員会において外務省及びアメリカ合衆国の同意を得なければ提出できないものなんですか、どうなんでしょうか。

○磯崎説明員 ただいま二回にわたって御答弁したとおりでございます。

○三浦委員 当時アメリカ軍がそういうように主張したとしても、これは私契約であり、何も日米合同委員会にかける必要はない、また外務省やアメリカ合衆国の同意が必要でない、そのぐらいの判断は国鉄当局自身ができるはずじゃないですか。そうでしょう。じゃ、アメリカ軍が言ったことはそのままだ、あたちは、はいはいと言つて聞かなければならないのですか。そんなに屈辱的なんですか。この問題は私契約であつて、日米合同委員会の付議事項ではないのだ、このことははっきりしていることでしょう。そして、日米合同委員会でもって外務省やアメリカ合衆国の同意を得なければならぬ、なんというでもないのだ、アメリカがそういうことを言ってきたとしても、それは不合理なことなんだ、理由にならないことなんだという判断ぐらい国鉄ができるはずじゃないですか。そういうことをしないで、アメリカの言つたことをそのまま真に受けてこういう回答をした、こんなことは私は詭弁だと思ふのです。大体私契約だということは二十八年当時から国会でずっと言われてきていることなんです。そして、これは米軍地位協定の第七条に基づく実施細目でもないこともはっきりしているのです。こういう問題を日米合同委員会にかけて、アメリカと外務省の同意がなければ出せない、そういうふうな国鉄が判断したなんということは、全く私は納得ができないのです。国鉄には外務部があるのですよ。そういう答弁じゃ納得できません。私はいまの統一見解に納得できませんので、もっと納得のいく統一見解を出していただくように要求したいと思ひます。そして、それが出来ない限り私はこれ以上質問を続けることはできませんので、休憩に落としてください。私は、統一見解がもう一回出されるまで質問を保留したいと思ひます。

○井原委員長 ちょっと速記をとめて。

〔速記中止〕

○井原委員長 速記を始めて。
本日は、これにて散会いたします。
午後九時二分散会