

第七十一回国会 運輸委員會 議 録 第二十九号 (刷換分)

昭和四十八年六月十二日(火曜日)

午前十時十一分開議

出席委員

委員長 井原 岸高君

理事 江藤 隆美君 理事 加藤 六月君

理事 佐藤 孝行君 理事 佐藤 守良君

理事 細田 吉藏君 理事 兒玉 末男君

理事 齊藤 正男君 理事 梅田 勝君

阿部 喜元君 小此木彦三郎君

大竹 太郎君 唐沢俊二郎君

國場 幸昌君 關谷 勝利君

徳安 實藏君 西村 英一君

羽田 孜君 宮崎 茂一君

山村新治郎君 綿貫 民輔君

井岡 大治君 太田 一夫君

金瀬 俊雄君 久保 三郎君

神門至馬夫君 紺野与次郎君

三浦 久君 石田幸四郎君

松本 忠助君 河村 勝君

出席國務大臣

内閣総理大臣 田中 角榮君

運輸大臣 新谷寅三郎君

出席政府委員

内閣官房副長官 山下 元利君

内閣法制局第四部長 別府 正夫君

運輸大臣官房審議官 原田昇左右君

運輸省鉄道監督局長 秋富 公正君

氣象庁長官 高橋浩一郎君

建設省道路局長 菊池 三男君

委員外の出席者

大蔵省主計局主計官 岡島 和男君

厚生省児童家庭局障害福祉課長 金田 伸二君

建設省計画局長 井上 孝夫君

建設省計画局長 吉田 公二君

建設省都市局長 豊蔵 一君

市政策課長 中村 祐三君

会計検査院第五局長 中村 祐三君

日本国有鉄道総裁 磯崎 勲君

日本国有鉄道常務理事 内田 隆滋君

日本国有鉄道常務理事 小林 正知君

日本国有鉄道常務理事 原岡 幸吉君

日本国有鉄道常務理事 加賀谷徳治君

日本国有鉄道常務理事 速水 信一君

日本国有鉄道常務理事 阪田 貞之君

日本国有鉄道常務理事 関川 行雄君

日本国有鉄道施設局長 篠原 良男君

日本国有鉄道電氣局長 尾関 雅則君

運輸委員会調査室長 鎌瀬 正己君

委員の異動

六月十二日

辞任

小此木彦三郎君

同日

辞任

羽田 孜君

同日

補欠選任

小此木彦三郎君

同日

補欠選任

羽田 孜君

六月十一日

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(川俣健二郎君紹介)(第六七四四号)

同(河上民雄君紹介)(第六七四五号)

同(外一件)木島喜兵衛君紹介(第六七四六号)

同(小林政子君紹介)(第六七四七号)

同(外一件)上坂昇君紹介(第六七四八号)

同(佐藤敬治君紹介)(第六七四九号)

同(斎藤正男君紹介)(第六七五〇号)

同(坂本恭一君紹介)(第六七五一号)

同(田中美智子君紹介)(第六七五二号)

同(外一件)江原弘市君紹介(第六七五三号)

同(野坂浩賢君紹介)(第六七五四号)

同(芳賀貢君紹介)(第六七五五号)

同(長谷川正三君紹介)(第六七五六号)

同(原茂君紹介)(第六七五七号)

同(古川喜一君紹介)(第六七五八号)

同(堀昌雄君紹介)(第六七五九号)

同(松浦利尚君紹介)(第六七六〇号)

同(松本善明君紹介)(第六七六一号)

同(三宅正一君紹介)(第六七六二号)

同(美濃政市君紹介)(第六七六三号)

同(八木一男君紹介)(第六七六四号)

同(外一件)安井吉典君紹介(第六七六五号)

同(米内山義一郎君紹介)(第六七六六号)

同(石橋政嗣君紹介)(第六六七七号)

同(岡田哲児君紹介)(第六七八八号)

同(佐野進君紹介)(第六八九九号)

同(下平正一君紹介)(第六九〇〇号)

同(外一件)中村茂君紹介(第六九〇一)

同(東中光雄君紹介)(第六九〇二)

同(大野潔君紹介)(第六九〇三)

同(中村重光君紹介)(第六九〇四)

同(成田知巳君紹介)(第六九〇五)

同(馬場昇君紹介)(第六九〇六)

同(原茂君紹介)(第六九五二号)は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

国有鉄道運賃法及び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(内閣提出 第一七号)

○井原委員長 これより会議を開きます。

国有鉄道運賃法及び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を議題とし、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。金瀬俊雄君。

○金瀬委員 私は、最初に成田空港に対する交通対策について御質問申し上げます。

新幹線を含むいろいろな交通対策はあろうと思

いますが、その点について御説明をお願いいた

します。

○新谷國務大臣 成田空港が開港いたしました場

合のアクセスの問題についてお尋ねでございます

が、ただいま成田の空港と都心を結ぶ新幹線の問題、これは先般も御説明申し上げましたように、

地元の反対の空気がございまして、まだ工事には

かかっておりません。その路線をどういうふうにするか、あるいは高架でいくか地下にするか、そ

ういった問題全般にわたりますので調査を進めてお

りまして、なお地元の方々の合意を得るための

努力を鉄道公団がいたしておるのでございます。

その他の問題につきましては、京成電車、国鉄

の在来線それからバス輸送等が主でございます

が、大体大ざっぱに申し上げまして、成田の空港

が完全な姿で開港されます場合には、従業員の出

勤を含めまして、一日平均三万人の輸送が必要で

あるということが推定されるのでございまして、

これをどう処理するかということにつきまして、新幹線は今日の状態では空港の開港には間に合いかねますので、いま申し上げたような各交通機関を動員いたしまして、この三万人の輸送についていまい具体的な対策を練りつつある際でございます。大ざっぱに申し上げまして、どんなことがありましてこれらの機関を動員いたしまして成田空港と都心を結ぶ交通路は確保し、これを完全に輸送するような体制をつくり上げるために、いまい具体的に検討を進め、具体的な手を打っておるという状況でございます。

○金瀬委員 新幹線の通過地域である東京都あるいは千葉県の各区あるいは市町村、また住民が、騒音障害、振動障害、電波障害、都市計画の破壊——いままでも都市計画を組んでおったものがだめになる、そういうことから強く反対をしております。そうした中で新幹線を強行するのか、あるいは中止をするのか、あるいはルートを変更するとかいろいろと問題があると思っておりますが、そういうものに対する対策が現在どうなっておるのか、御説明をお願いいたします。

○新谷国務大臣 ただいま申し上げましたように、成田新幹線につきましては、一応東京と成田を結ぶということではきめておりますけれども、その詳しいことにつきましては、地元との関係がございまして、整備計画はきめておりますが、建設のほうの具体的なごまかい計画はきまっております。ということでございます。しかし、この成田新幹線は成田空港を完全な姿で開設いたしました場合にはどうしても必要だと考えておりますので、地元の方々と十分連絡をとり、理解を深めまして、いろいろの考慮をしながら地元の合意を得て、この新幹線を開通さしたいというようにいま考えながら検討をし、折衝を進めておるという段階でございます。

○金瀬委員 いまの国鉄の技術では七十五から八十ホンの騒音は避けられない、それ以上騒音を弱めることは困難である、そういうふうにいわれておりますが、これは事実ですか。

○新谷国務大臣 技術的な方面は政府委員ないし説明員から御説明をさせていただきますが、東海道線それから山陽線等におきまして非常に経験をいたしました。でございますから、レールから、車両から、騒音の原因になりますようないろいろの設備につきまして改良を加えておることは事実でございます。したがって、御承知のように東海道線よりも山陽線のほうがはるかに騒音公害が少なくなつてきておることも、これは実証されておるわけでございます。

成田の新幹線につきましても、さらにより以上の技術開発によりまして、この騒音対策には十分役に立て得るような程度まで持っていけるのじゃないかと希望を、私は持っておりますのでございます。環境庁からは一応八十ホンという指針値が出ておりますけれども、もちろんこれで満足しているわけじゃございません。ことに都市のまん中を通過いたします場合には、いずれの方法によりまして、この騒音を最小限度にするという努力は、最後までしなければならぬと考えておるのでございます。住民の方にもこういう点は十分御理解をお願いしまして、新幹線の建設を早急に進めたいということをお考えおる次第でございます。

技術的な方面は、説明員なり政府委員から御答弁させていただきます。

○磯崎説明員 今後の新幹線の騒音の問題と関連いたしましていまの成田新幹線の御質問でございますが、いま大臣のおっしゃいましたとおり、私どものほうも、一応環境庁の基準が八十ホンとなつておりますけれども、やはり今後車両の改造あるいは構造物そのものの根本的な設計、あるいは防音、消音等の具体的な方法等によりまして、騒音を減らす、あるいは振動を減らすという方向に進まなければいけないというふうにかたく思っております。したがって、わずかでも八十ホン——八十ホンよりは絶対こえませんが、なるべくその八十ホン以内で低くするというところについてはあらゆる土木、車両、電気その他の各方面の技術を総合いたしましたして、極力今後騒音を減らす

という技術的な努力を続けてまいりたいというふうに思っております。

○金瀬委員 この問題で、新幹線の関門トンネルを完成させた島田隆夫さんという工務局長がおりますね。その人の談話で、国鉄では技術を総動員して対策を立てているが、七十五から八十ホンの騒音は避けられないということをはつきり発表していますね。そうすると、いまの国鉄の技術では八十以下にすることはできないというふうにご考慮よろしくございませうか。

○内田説明員 ただいままでの研究開発の結果、八十ホン以下にすることにしましては大体のめどがついております。さらに八十ホン以下何ホンに下げられるかということについては、目下開発をしておる最中でございます。

○金瀬委員 そうすると、この島田という局長さんが発表したのは、五月六日に発表しておりますが、その後の研究でその八十を割ることができるといふ技術的な基準に達した、こういうことですね。そう解釈してよろしくございませうか。

○内田説明員 そのとおりでございます。

○金瀬委員 それでは聞いてもう一つ質問いたしますが、その新幹線の沿線の住民のために最低幅員六メートルくらいの緩衝地帯をつつて、植林するとか公道を建設するとか、そうしたことによつて騒音を防ぐとかあるいは地元とのいろいろな争いを緩和するとか、そうしたことを考えたことはございませうか。

○磯崎説明員 新幹線の騒音はいま先生のおっしゃったとおり距離が離れたら非常に小さくなるということでございます。実は今度岡山以西につきましても、建設省の非常な御協力を得まして、大体五カ所くらいにおきまして、場所によつて違いますが、一番ひどいところは両側十一メートル、あるいは片側五メートル片側十メートルというふうな緩衝地帯を設け、その緩衝地帯をなるべく都市計画道路あるいは府県道というふうなものにやっていたら、そして道路を緩衝地帯にいたしました、その道路のまん中に新幹線を載せる

ということによつて相当騒音が減るといふことも考えられます。具体的にいま五カ所ほどそういう工事をいたしております。どうしても片側は工事用でもつてなければいけませんので、今後それを地方自治体と御協議いたしまして、自治体の道路として片側つづけていただくというふうなことにございまして、いまおっしゃったように自然に新幹線の両側に緩衝地帯ができるような方向でもつてまいりたいというふうにご考慮しておりますが、やはりこれには建設省また地元の御協力が必要に要りますので、実施いたしました岡山以西の実績を見まして、今後できるだけ都市計画あるいは区画整理等と関連させてそういう仕事をしたいというふうにご考慮をいたします。

○金瀬委員 いま成田新幹線が通るところの住民がいろいろ運動をやっております。その中でこういうことは出ています。新幹線が通ることによつて住民は何を失うかそれから何を失うか、この二つについて検討をやっております。そのことについて国鉄ではどういふふうにご考えているか。通過するところの住民は何を失うか、何を失うかということについて、国鉄で何か資料があつたら率直にこの場所を発表していただきたい、さように考えます。

○内田説明員 成田新幹線につきましては建設公団で工事を施行しております。したがって、現地の詳しい事情はわかりませんが、計画によりまして、東京駅のいわゆる鍛冶橋を出てそれから隅田川を抜けて西船橋付近を通つて現在のニュータウン、そして成田空港に至るということになっております。この間、いわゆる東京と空港を結ぶということではニュータウンに一方所としてニュータウンの開発につきましては非常に利益がある。もちろん成田空港につきましても、これは日本の国の玄関でございますので、これと都心を結ぶことによる利益は非常に多いと思っております。それ以外の点につきましては、いわゆる騒音、振動の問題、これは鉄道が通れば何らかのい

る騒音あるいは振動というのは避けられないわけですが、これらの問題につきましては、本委員会でも御説明いたしましたように、できるだけ環境とマッチして住民の皆さまの御迷惑にならないよう今後御協議を進めてまいりたいと思っております。

○金瀬委員 新幹線をつくる場合にこの場所でも、国鉄が全力をあげても仕事量の大体九〇％ぐらいが用地の買取にかかると、つくる仕事はあと一〇％ぐらいだ、だから用地の買取というのが最大の難点だ、そういうふうにいわれています。用地の買取が非常に難点だということは、住民が新幹線をつくる場合に通過する、要するに駅のある場所はとにかくとして、通過する場所の沿線の住民というのは非常に強い反対を持っているという一つのあらわれになるわけです。そうしたものに對して国鉄が適切な処置をとらなかつたような場合は、成田のような場合では成田空港を使う人とそれから東京の都心に來る人だけの利便であつて、途中の人のプラスになるといふことはほとんど考えられないし、また先ほど途中の千葉ニュータウンに駅をつくるにしても、その千葉ニュータウンの中に入る人といふのはほとんどが空港に關係した人じゃないか、そういうふうには私は理解してありますが、それに対して国鉄とすれば、ほんとうに昔から住んでいて申しますか、いまの通過する沿線の住民に対する対策というのは、たとえば騒音とか電波障害とか、先ほど申し上げました幾つかの問題があります。そのほか交通量も問題でございませうし、住民がほとんど利用できないということもあるわけです。そういうことに対する対策について、国鉄が現在この新幹線をつくる場合に、たとえば東海道線に「こだま」と「ひかり」が走っているように、とまる駅を相当直すと何方所かふやすとか、何かそういう考えがあるかどうか、その点についてお伺いします。

で先生おっしゃったように御迷惑がかります。これを積極的に減らさなければならぬ、これはもう当然でございまして、さつき申しました騒音とか振動とか、あるいは電波障害とか、いろいろな角度から検討しておるわけですが、そのほかにいま先生おっしゃったように極力地域の方が利用できるような新幹線をつくるべきだ、これは当然なことだと私は考えます。

りましたことは事実でございまして、二、三年前から思い切つて金を入れて、おかげさまで東京地下駅もできまして、東京のまん中から千葉へ直通できるようなつたわけでございます。それだけでは足りなくなつて、総武線あるいはそのほか千葉全体の交通を便利にするということで、各線別に具体的な計画を相当つづけておりますので、いま私のほうで計画しておりますものにつきまして概略関係者から申し上げます。

ですが、この京葉線が旅客に使うことができれば、貨物線を旅客に併用することができれば第二の通勤鉄道ということになるわけで、地元ではこれは相当強く要望しておりますが、その点について国鉄なり運輸省はどう考えておるか。

○磯崎説明員 新幹線ができませんことによりまして、通過だけの沿線の方々にいろいろな意味

今度の成田新幹線は、中間にニュータウン一駅というふうな考えておりましたが、ただ全体として非常に距離が短いために、もう一駅つくつたらどうかというお話がございまして、三分か五分足らずで行つてしまふというふうなところでございまして、ニュータウン以外にあまり大きな駅をつくらぬと申しますか、大きな利用者がある駅は考えられないということで、現在ニュータウン一駅というふうな考えておられます。たとえば成田線とのジャンクションをつくるかどうかというふうなお話もございました。しかしいまのところはニュータウン一駅というふうな考えておられます。

○内田説明員 津田沼―千葉間につきましては現在工事中でございまして、地元との設計協議も終わりました。完成は五十二年というふうな考えております。それから木更津―館山間でございまして、この間は、先生御承知のように昨年の七月に千葉の総武線以外の全線の電化が終わりまして、いわゆる非常に近い区間でございまして、特急を入れたということで画期的な輸送改善が行なわれたところでございまして、それで現在は君津までが複線化でございまして、今後の予定につきましても、いわゆる木更津以遠の列車回数というものが線路容量に對して非常に余裕がございまして、今後地域の開発に合わせまして線路の隘路区間から複線化を進めてまいりたいというふうな考えております。それから蘇我―一宮間でございまして、蘇我―土気の間は来年の夏に複線化が完成する予定でございまして、それから一宮までの間につきましては引き続き複線化をやつてまいりたいというふうな考えております。

申請をしております。これが北初富―小室間の免許をあらわすとして直通通転する予定でございまして、それから、さらに五十三年春には本八幡―小室間及び千葉ニュータウン中央―印旛松虫間、これを完成することによりまして、現在やはり免許申請中である東京都営十号線東大島―本八幡間、これとの直通通転をはかりまして、千葉と東京の直通通転をはかりとする計画でございまして、これにつきましては、ただいま申しましたように北総開発鉄道並びに東京都営十号線、これとの関連を考慮しつつ、現在輸送量あるいは取支採算、運営計画、こういった問題につきまして検討中でございます。この審査が終わり次第、関係機関とも協議いたしまして、できるだけ早い機会に処理いたしたい、かように考えております。

○磯崎説明員 千葉県の交通につきましては、実は非常に東京に近いのにもまだ立ちおくれお

願いたします。

それが第二点は、いま国鉄の京葉線というのがございまして、これは御存じのように貨物の専用線として計画されたもので、五十一年が完成の子定になっておりますが、この沿線には五十五年までに人口十八万をこす千葉海岸のニュータウン計画ができ上がっております。これはほとんどの人が東京へ通勤する人によって占められるわけ

それが第二の京葉線の問題でございまして、これは鉄道建設公団が現在建設中のものでございまして、これは本来は貨物の専用線として計画しておつたものでございまして、最近東京湾の埋め立て地の利用方法、これが最初の臨海工業中心ということから、かなりな部分を住宅地あるいは緑地、こういったものに変つてきておる状態でございます。そういう意味におきまして再検討する必

要があるか、かように考えております。

○金瀬委員 この京葉線については、できる限り早い機会に、貨物だけでなく併用線になるようにひとつ御配慮のほどをお願いしたい、さように考えております。

それから次に、東京湾横断道路の事についてお伺いします。

この東京湾横断道路には鉄道を通す計画があるのかあるいはないのか、あるいは東京湾横断道路というの道路だけで鉄道は別に東京湾横断の事を考えておられるのか、地元では鉄道を通すというような話もあるし、鉄道は別だというような話も出ております。こうしたものに対して国鉄ではどういうふうに考えておられるか、御説明をお願いいたします。

○秋富政府委員 ただいま御指摘の東京湾横断道路でございますが、これは所管いたしましたしては運輸省でございますので、ちよつと正確に申し上げる権限もございませんが、いわゆるこの横断道路の建設につきましては、東京湾におきます船舶の安全航行あるいは東京国際空港におきます航行保安施設の運用あるいは東京湾の環境保全、こういったいろいろな面におきまして今後さらに検討が重ねられていくように承知いたしてしております。これにつきまして御指摘のいわゆる鉄道の併設の問題でございますが、これはいま申しました横断道路、これとの一環として今後さらに慎重に検討していきたいと思っております。

○金瀬委員 この問題については、すでに東京湾横断道路と鉄道ということで、鉄道が入らなければ横断道路というのはその価値がない、鉄道を入れるのだ、そうしてその鉄道が内房線を横切つて外房まで出て九十九里浜のほうを回って成田新幹線とつなぐようになっておる、将来はそういう大きな構想があるというようなことをたびたび合会で聞かれますが、そうした計画はまだ固まっていますか、あるいは計画していませんか、あるいは計画していませんか、何かがございましたら……。

○秋富政府委員 ただいま申しましたように、現在

なおいろいろと各面から検討中でございます。

○金瀬委員 それでは内房の事についてちよつとお伺いしますが、御存じのように、千葉県の海岸の工業化が非常に進んでまいりました。今度また東京湾横断道路ができるということで、千葉県の房総半島の山の中の開発ということで非常に住宅開発が進んでまいります。そうした中で、久留里線あるいは本原線を接続する問題が起きてきておりますが、宅地開発とか住宅開発とかいろいろな開発の中で、この本原線と久留里線が持つ使命というのがだんだん大きくなっていくという事は考えられますが、将来、わずかの間ですがそれを接続する計画が国鉄にあるかどうか、ないとすれば何かその間をほかの方法でつなぐようなことを考えているかどうか、その点についてお伺いします。

○内田説明員 久留里線と本原線の間は現在予定線になっておるわけでございます。今後これを鉄道建設するかどうかという事は、先生も御承知のように、建設審議会が調査線あるいは工事線に繰り入れるということがなされない、われわれのほうとしては工事ができないということでございます。漏れ承るところによりまして、運輸省のほうで今後国鉄の鉄道網の整備ということではこのものを検討されるというように聞いております。

○金瀬委員 それでは、千葉県内の問題で最後に二つだけ御質問いたします。

それは総武線の場合、東京から千葉までの間に非常に乗り越しのお客が多い。乗っておる客の半分くらいが乗り越しのお客だ。私も国会へ来るときにそれで通つてきますが、車掌さんに話を聞きますと、ほとんど車掌さんが一人で、場合によると五十万以上の大金を持っています。乗り越しの人の金をとるわけですか。とても数が足らない。それから不正でおられてしまう人もいますという状況だ。これに対して、国鉄で車掌の増員を頼んでもそう増員してくれないという状況が出ておるようですが、それに対する通勤対策の一環

としてこういうものをどう処理していくかということが一つ。

もう一つは、勝浦方面の線路が非常に老朽しているのと地盤が悪いのと二つで、全国的に見ても一番危険な箇所じゃないかといわれていますが、この線路を改造する計画があるかどうか、その点についてお伺いします。

○磯崎説明員 初めの御質問でございますが、昨年七月に東京地下駅から千葉へ直通するようになりまして、総武線のお客が非常にふえてまいりました。便利になりましたために、いまおっしゃったように切符を買わないでそのまま行かれるという方が非常にふえてきたことは事実でございます。できれば切符を買っていただくようにしたいのでございますが、なかなか設備その他の関係で、お乗り越しになったほうが便利なものですから、そういう方が多いのでございますが、車掌が相当大金を持って非常に困っているというふうに私も聞いております。ことにこれから夏になりますとますます多くなりますので、具体的な列車をきめまして、そしてできるだけそういったロードの過重にならないように、また私のほうとしても運賃を過剰に課税することがないようにしなければならぬというふうに考えてまいりまして、具体的に取上げたいというふうに思っています。

また、外房の線路につきましては責任者から申し上げます。

○内田説明員 先生御指摘のとおり、勝浦付近の線路は、安全には支障がございませんが、乗りこちがやや悪いということで見劣りがいたしたまいます。この理由は二つございまして、一つは、先生御承知のように、昨年、四十七年の九月と十二月に異常な災害がありまして、二十日間の不通の事故を起した。その応急復旧をやっておりますために線路保守のほうにやや手が回らなかつたというのが直接の原因でございます。間接的には千葉は輸送量がふえてまいりましたので、内房、外房とも千葉方から軌道強化をやっておりますけれども、それがまだ勝浦のほうまではいってないと

いうことが二つ目の理由でございます。

御指摘があるまでもなく、われわれもこれを承知しておりますので、ことしの初めから約六千万円の特別修繕費をかけた道床更新をやっております。それから五十キロも逐次やっておりますし、ことに勝浦には中編成の機械軌道班もできまして整備できましたので、年内には見劣りのしないような線路に修繕を完了する予定でございます。

○金瀬委員 それでは貨物の問題につきまして御質問申し上げます。

この三月六日に国鉄当局が、長い間隠してきたというが、伏せてきたと申しますか、旅客と貨物別の経営実績を初めて公表いたしました。この問題につきましては、四十六年度の経営の実績を見てください。国鉄の赤字の元凶が貨物であるということがいわれてきたわけでございますが、その推定を完全に裏づけておるわけです。なぜ国鉄は、貨物が赤字の最大の原因であるということ隠してきたか、長い間伏せてきたその理由は何か、その点についてお伺いします。

○磯崎説明員 私、何べんも御答弁いたしておりますけれども、いわゆる鉄道内部における客貨別の収支というのは計算のしかたにいろいろやり方がございまして、また内部的な前提をたくさん置いといて計算いたしませんと、なかなか新幹線と在来線というふうに簡単に割り切つて計算するわけにはまいらないわけでございます。と申しますことは、一つの線路上を旅客列車と貨物列車が走るといふこととございまして、この費用の分担、いわゆる共通部分の費用をどう分担するかということが非常に大きな問題でございます。

それから、もう一つ前提といたしまして根本的な営業方針の問題がございまして、その営業方針によって、旅客を中心の営業にするか貨物を中心の営業にするかというふうなことにによりましても相当原価に響いてまいります。

そういう二つ、三つの非常に大きな前提を置き

まして、一応客貨別の収支を分けましたのは、これは私のほうといたしまして内部的に時系列的に見まして、たとえば投資の問題あるいは部内管理の問題等の資料にするため、内部的な資料として昭和三十年代の中ごろからつくっておいたものでございますが、これをぜひ発表しろというお話でもって発表されたわけでございますが、外に発表するためにつくった数字ではございません。外へ発表するためにつくった原価計算と申しますのは、いわゆる線区別の原価計算と申しまして、線路ごとにこの線はどうだ、この線はどうだという原価計算、これは決算報告書の財務諸表にもつけてお出ししているわけでございます。したがって、旅客、貨物の今後の問題は、いままでのいろいろな前提を置いた原価計算を基礎にいたしまして、そして今後の投資問題あるいは今後の営業施策の問題等をいろいろ考えていかなきゃいけないと思っております。その意味で、別に隠したわけじゃないと思っております。部内資料でございまして、いままでお出ししなかつたというわけでございます。

しからば、いま先生の御質問で一体何が原因なのだというところでございますが、これにはいろいろ原因がございまして、日本の貨物輸送というものは、船の問題あるいは自動車の問題、競争機関の競争が非常に激甚である。ことに昭和四十年代になりまして道路輸送が非常に伸びてきたというところが直接の原因でございまして、最近はいわゆるカーフェリー等によります相当な挾撃がございまして、そういう意味で、今後の貨物輸送につきましては、私どもといたしましては、何と申しましても正確であるということが一番大事だ、その正確さがない、鉄道の貨物輸送というものは非常に不正確である、いつ着くかわからないということが実は利用者の方から出ます一番大きな不平でございまして、そういう意味で、いままでのなるべくたくさん集めて輸送するという方式から、なるべく直行方式と申しますか、旅客列車と同じような方式でもって輸送するというふうなやり方に

いま考え方をなると同時に、鉄道と申しますのは、駅から駅の輸送しかできないわけでございまして、トラックの持っているドア・ツー・ドアの輸送という、輸送にとって一番大事な手足の部分がないわけでございまして、これを補充する意味におきまして、コンテナを用いてドアからドアへ運ぶというドア・ツー・ドアの輸送をぜひ鉄道でもってやらなければいけないということで、ここ数年間相当思い切ったコンテナ化をやっております。コンテナ化をいたしますと、とにかく荷主のドアでもって積んで、そして着のドアまで持つていくということになりまして、荷運びも少なければ速度も速いという意味で、ぜひ今後コンテナ化も進めてまいりたいと思っておりますが、そういう意味で、鉄道貨物の不正確さというのが一番の問題点であつたと思っております。

○金瀬委員 いま総裁の答弁によりますと、この資料は部内に発表された資料である。そういうことですが、部内というものはほとんど専門家で、専門家に見せるのだから絶対数字に間違いはない、そういうふうな判断できるわけであつて、線路がどうのこうのと、そういうふうな説明は部内の専門家でない人に説明することであつて、部内にはつきりこれだけの数字を出すということ、相当確信を持って正確なものとして出した、そういうふうな考えをほかに。そうなるべくと、貨物の大赤字の原因がどこにあつたかということを徹底的に明確にしないで、貨物の赤字を穴埋めするために旅客の運賃を上げるといふことに、あの数字を見れば一般の利用者は考へるわけです、少なくとも旅客は黒字なんだから、それで部内に発表したということは、しろうとに見せるのじやなくて、専門家に見せるのだから正確なものであると考へざるを得ない。そうなるべくと、赤字のしわ寄せを旅客に持ってきたというふうな一般の利用者は考へるわけですが、そういう一般の利用者を国鉄はどういうふうにして納得させるかということについて御説明願いたいと思ひます。

○磯崎説明員 あの客貨別の資料と申しますのは、先ほど申しましたとおり、部内の、時系列的に見て仕事をやる上についての資料でございまして、私も部内におりますと、この資料はそういう前提だということははっきりわかつておるわけでございまして、営業方針の問題あるいは具体的な共通費の分割問題、そういうものが前提となつてあつた数字が出ていくことがわかります。その中で、それを前提として、むしろあれは時系列として見る、貨物なら貨物のずっと過去の趨勢を見るあるいは旅客の趨勢を見るというには役に立ちますが、客貨を一緒にして、しかもそれを運賃に直結するということには使えないわけでございまして、そういう意味で、部内的には使い方が明白になつておりますので、そういうものをつくつておりますが、しからば運賃といふゆるいまま出てくる原価との関係でございまして、これは先ほど申しましたとおり、その前提が計量化できない、計算数字にならない前提でございまして、いかにしても計量化することができないという意味で、運賃と直結させるには、国鉄全体としてのコストが幾らかかる、したがって取入が幾らほしいというふうな、全体的な総合的な原価という見方をし

て運賃を決定せざるを得ません。それから運賃そのものとしたしましては、これは競争機関でございまして、ほかの競争機関との比較の問題あるいは過去のいきさつの問題等、運賃そのものの問題はいろいろございまして、客貨別の運賃問題と申しますのは、これは全体として国鉄の収支を償うかどうかという角度から見まして、その客貨別の配分の問題は旅客は旅客、貨物は貨物として、ほかの競争運賃でございまして、競争運賃としてのたてまえでございまして、この考え方でございまして。

したのが昭和三十九年度からであります。四十六年度までの赤字を、貨物部門を通算いたしますと九千二十八億円になります。この数字は間違いございません。それからもう一つは、昭和四十六年度までの国鉄の累積赤字が七千九百九十六億円、そうなるべくと千三百三十二億円というの旅客が払った金ですね。そういうことになりまして、二億の赤字を出しておることになるわけですが、これが事実だと総裁が認めるとすれば、一般利用者はいままでも高い運賃で乗っていたという計算になるわけですね。千三百三十二億円に貢献したことになるわけですね。そうすると、ことしになつてから急に旅客運賃を値上げするということは一

般の利用者に対して非常に過酷なことであつて、これは承服できないことじゃないか。どういふふうかにそれを説明するか。とにかく千三百三十二億、貨物が赤字に転落したときからも国鉄は旅客でそれを補つておることになる。さらに今度の値上げで旅客に非常に過重な負担をさせるということなんですが、それに対する国鉄当局の考えを明確にしてみたい。

○磯崎説明員 先ほど申し上げましたとおり、先生のいまお話しした計算の基礎になつております客貨別の黒字、赤字の問題は、鉄道内部における計量化のむずかしい問題を全部省いて計算いたしております。したがって、それは客貨別の運賃に直結するものではございません。すなわち時系列的に見て貨物の趨勢、旅客の趨勢を見るには役に立ちますけれども、それを客貨と比較いたしまして運賃に直結する性格のための原価計算ではございません。したがって、これによりまして一番はつきりいたしますのは、たとえば新幹線でございます。新幹線と申しますのは在来線と全く違った線路を使い、全く違った車両を使つておる。したがって、これはきわめて明白に原価計算が出てまいります。したがって、いまお話しした数字の中で約三千億ないし四千億は

新幹線から出てきておる数字であります。

そういう意味で、鉄道と申しますのは、原価計算をする場合にはコストと原価とそれの収入というものを合わせますけれども、なかなか合わない面がたくさんあるわけでございます。東海線線のようにあるいは各線のように、貨物列車と旅客列車が同じ線路を走っておるとい場合には非常に分けにくい、そういう一つの前提を置いて計算しておるものでございまして、それが即客貨別の運賃に直結する意味の原価ではない、こういうことでございます。したがって、運賃を計算いたします場合には運賃法にきまっておりますとおり、国鉄全体としての収支を償うという意味で総合原価をきめる、その旅客運賃、貨物運賃のおのおの内容はほかの交通機関との比較あるいは過去のいきさつ等、いろいろな角度から検討いたしましたきめるわけでございます、必ずしもそこに出ました原価と直結する問題ではございません。

○金瀬委員 総裁の答弁ですと、計算方式がきわめてむずかしいということですが、いまコンピュータとか、いろいろ計算方式というのが発達しています。そういう中で、国鉄だけがそういうものを使ってもなお計算方式がわからない、はっきりしないということはないと思えます。簡単に言えば、貨物の大赤字に対する世論の反撃とかそういうものが非常に強いので、国鉄はそれを押えるために、いま総裁が言うような詭弁とか、そういうことでごまかそうとしているのじゃないかというふうに一般の利用者は考えるわけですか。なぜかという、出している数字がはつきりと国鉄の赤字は貨物に原因があるということと明確にしているわけですか。その貨物の赤字を絶対直せるのだというふうな形を出さずに、ただことばだけでその計算方式がむずかしいとか、分離がむずかしいとかいろいろ言うのも、これは納得できないのじゃないかと思うのですよ。その点については国鉄はもう少し国民の納得のいくような資料をきちんと出して説明する必要がある、私はさように考えます。

時間がございませんで前に進みますが、三十九年度から四十六年度までの十年間に、国内の全貨物輸送量に対するトラックを主体とする自動車の分野というのは一七％から四二・九％、二倍以上急増しています。これは認めますか。——そうですね。それから、国鉄の貨物のシェアは三六・四％から一八・四％の半分に落ち込んでいます。これはトラックの輸送というのとちよほど逆になってはいますが、この事実を総裁は、そうなっているということをご認めますか。

○磯崎説明員 おっしゃったことは事実でございます。

○金瀬委員 そうなつてきますと、国鉄の貨物の輸送量は三十六年度の五百七十五億トンから四十六年度の六百十三億トンとわずかしかふえておりません。この間に急増した貨物輸送量の伸びを見ると、国鉄の貨物というのは、停滞しておつたというよりもむしろ大幅に落ち込んだということも考えられるわけですね。横すべりじゃなくて落ちているのだ。現に、昭和四十六年度の国鉄の貨物の収入はその前の年よりも二％減つていますね。こうした現象が起きてきた最大の原因はどこにあるのか、それからまたその間に食いとめることができなかつたかどうか、その点について御説明をお願いします。

○磯崎説明員 いま先生のおっしゃつたとおり、過去十年間を見ますと全交通機関における国鉄のシェアはずつと減つてきております。これはいろいろな見方がございしますが、国鉄サイドだけから見ますと、まず第一に日本の石炭の生産量が三十九年をピークにしてずつと減つてきております。私のほうの一番最盛期は国鉄の貨物輸送の中で石炭が約四分の一でございます。その石炭が現在は一千万トンちょっとしかないというところで、石炭の減つたものを雑貨で埋めてやつと現状を維持しているというのがいまの横ばいの原因でございまして、日本経済がこれほど伸びているのに国鉄の輸送が伸びていないのは石炭の減つたものをやつ

と雑貨で埋めて横ばいになってきた、こういうふうな考えなければいけないと考えます。ただ、それを外から見ますと、やはり自動車の発展、ことに国鉄の運賃制度が非常に古い、いわゆる従価等級制度で、値段が高い貨物ほど運賃が高いというところにありますと、値段の高い貨物は自然にトラックに流れます。値段の安い貨物だけ国鉄に残るということでございます。運賃制度の古さというものがトラックへの転移、いわゆる等級の上の貨物が非常にトラックへ移りやすいということでございます。そういう意味におきまして、鉄道に貨物輸送というものは、量的に見ましても、質的に見ましても横ばいしない横ばい以下であるという現状になつておるわけでございます。

○新谷国務大臣 内容については総裁から詳しく御説明したとおりでございますが、今日このような貨物輸送の現状、これは決していい姿ではないと私も思っております。でございますから、今度の十年計画におきましては、国鉄の今後の経営の基本方針の一つといたしまして、貨物の輸送体制を整備いたしまして、そうして利用される荷主の方々の利便をもっと上げる、つまり一言でいいますとサービスを向上させる、そういうことによりまして、いまこのままでまいりますとまずまず道路輸送、自動車のほうに持っていかれそうなる貨物の輸送を国鉄のほうに引き戻す、できるならばシェアをもっとふやしていくという方向で努力させなければならぬということはおっしゃるとおりだと考えております。

○金瀬委員 先ほどから総裁が説明してありますように、旅客の列車優先ダイヤを組んでおる、そういうものによってある程度貨物にしわ寄せがきておる。それからこの十年間に石炭とか砂利とか生産物資とかあるいは木材とか、そうした第一次産物の荷が減つた、そういうことは一応認めるにしても、その間に高度成長下の産業やあるいは社会構造の変化に対応して貨物の輸送体系というのを合わせなかつた、また合わせよう努力をしなかつたということ、これは国鉄の幹部の経営責任がきわめて大きいと私は考えます。そうした責任に対して、考え方によるとこれは経営者失格であるというふうな考えざるを得ないわけですが、大臣はこういう国鉄の運営に対してどう考えておるか、御答弁をお願いします。

その方法といたしましてまず考えられるのは、コンテナ化あるいはフレイトライナーということによりまして、ドア・ツー・ドアの輸送、早い正確な輸送をするという方法によりまして、いままでこの数年間やつてきたわけでございますが、この方向には私は間違いないというふうな考えでおります。今後いままでのような古い鉄道、いわゆる宿場送りのな鉄道輸送を改めて、そうして直行輸送体系に変える、そうして中身はコンテナ化して、ドア・ツー・ドアの輸送をする。こういう方式によって貨物輸送を今後よくすると同時に、いま幹線輸送力はほとんど旅客優先に使つており

ます。したがって、かりに新幹線ができませんれば、新幹線と在来線が並んでおるところにつきましても、在来線の優等列車を全部新幹線に持つていってしまう。そうして在来線を通動輸送とそれから貨物輸送に使うということによって、貨物輸送の輸送力全体をふやすというふうな方法によりまして、今後の貨物輸送の改善をやつてまいりたいというふうな思っている次第であります。

体として減るのあたりまえじゃないか、これはもうそのとおりでございます。ただ国鉄の現状をごらんくださいと、先ほど御質問がありましたように、非常に貨物部門の設備投資もおくれている、したがってシステムの開発も近代化されてない、だんだんサービスが低下するものですか——私もかまいませんと中距離、長距離の貨物輸送というのは国鉄が担当して、これは経済的に利用者のほうからいまして、つまり運賃の關係からいっても当然だろうと思えます。ところがその単なる経済原則だけで動いてないということ、おっしゃる通りにサービスが近代化されてない、したがって利用者は国鉄を利用するよりもトラックを利用する傾向がひどくなったもので、今度の再建案ではそういう点に特に着目いたしまして、まず第一に貨物輸送についての設備を近代化し、利用者の納得が得られるような、利用者が十分これを利用して効果があるというようなところまで持っていきたいということによりまして、失われた国鉄のシェアというものは取り返せるといような考えをもちまして、ここで思い切った設備も近代化するし、サービスの内容についても考慮をいたしまして、できるだけ利用者様が御満足を得るような方向へ進めたい、こういうことでございますから、おっしゃる通りに経済原則からだけ見ますと、運賃が上がると減るじゃないか、これはもうそのとおりでございますが、若干の運賃を上げることによりまして、いま申し上げたような貨物輸送の近代化をはかつて、システムを開発して、そして利用者の方々にそれを提供するということによって、総体的には貨物の輸送量もふえるし運賃もふえるようにしなければならぬということをお考えお願ひいたします。

○磯崎説明員 いま大臣が言われましたとおり、やはり運賃を上げれば輸送量は減ってまいりますが、これはもう当然のことだと思いますが、その

辺はいろいろ計算いたしましたして限界運賃と申しますが、それに近いものをきめて今度お願いしているわけでございますが、それと同時に、やはり先生から先ほど御指摘のございました輸送の内容をよくしなければだめだということに考えます。そして輸送内容をよくするためには、やはりさつき申しましたとおり運賃だけの問題ではなくて、正確な輸送をするということが一番大事だということに考えます。したがって、今度の設備投資の中では相当そういう意味の一般的な輸送内容を正確にするというふうな投資をだいたいさん含んでおります。今後やはりそういう新しい貨物輸送をしない限り、古いやり方の貨物輸送では先生御指摘のとおり荷主は逃げてしまふと思えます。利用者は逃げてしまふと思えますので、今後強力利用者を国鉄へ引きとめる、あるいは新しく利用者に戻ってきてもらおうという意味におきましても貨物関係の設備投資をして、そして全体の輸送能力があがるようにしなければいけないというふうにご考慮を願ひいたします。

○金瀬委員 いままでの大臣あるいは総裁の答弁によると、いままでの国鉄の運営そのものが非常に怠慢であつたということになるわけで、これから先改善をして直していくということですが、そうなるべくといふか怠慢によって、国鉄は繰り越し欠損が一兆千八百億円という額になっております。これは非常にばく大な額ですが、こういう赤字を出したことに對して経営責任をとることもなく、運賃の値上げをもって利用者の方に負担を転嫁しておるのが今回の法案である、さように考えてよろしゅうございませぬか。

○新谷国務大臣 いまのお話の御意見はそのまま賛成するわけにはまいりません。そういうふうなことをございませぬから、今度は運賃の若干の値上げをさせていただいて、そしていま国鉄の非常な窮迫している財政を救い、これは財政を救うだけ目的ではありませんで、現在の社会情勢に應じた旅客、貨物両方通じましての設備を整えまして、

そして国鉄が国民の皆さんに納得をしていただけようという近代的な体制を整えようというのが目的でございますが、それと同時に、政府におきましても従来と違ひまして今度は相当思い切つて助成をすることにいたしておることも御承知のとおりでございます。そういったものと国鉄の内部の節約というふうなものを合わせまして、この三者が一体となつて国鉄の再建をはかつていこうという趣旨でございますから、この点は何回も御答弁をいたしておりますが、われわれの意図するところを御了承をいただきたいと思います。

○金瀬委員 私は、国鉄が過去赤字に転落してから今日まで最善の努力をしないで来たということをお考えのわけですが、四十三年から財政再建整備計画によつて政府から補助金を受けておるわけですが、政府から補助金を受けておるということ、民間の会社でいえば会社更生法の適用を受けておると同様な事態に落ち込んだということになるわけですが、そういう時点で、国鉄はだれか、こういうふうな赤字にしてしまつて悪かつたということでお国鉄をやめた人がいるかどうか、責任を持つて、申しわけなかつた、私はやめたいという人がいたかどうか、これは民間の会社ですと、こんな大赤字の連続しておる場合にはだれかわるわけですよ。そういう申しわけなかつたということをやめた人がいるかどうか、もしいたら、その人の名前をここで発表していただきたい。

○磯崎説明員 たいへんむずかしい御質問でございます。私のほうといたしましては、私の前の総裁の石田礼助氏は一期半で途中でやめました。これはある程度、そういう問題を感じてやめられたことというふうにご考慮を願ひいたします。

○金瀬委員 石田さんがやめた理由は責任を感じてやめたというふうには私も考えません。むしろ国鉄そのものが官僚組織と申しますか、そういうものによつて自分の考えを国鉄の中に生かすことができないというところでやめたんじゃないか、さように考えております。

私は責任を感じてやめるということよりも、むしろ、それとてはなくて、適当な時期が来ると天下って関連会社へ就職するというのがほとんどである、そういうふうにご考慮を願ひいたします。四十二年度から四十六年度までに五か年間にわたつて国鉄の幹部なり——最前幹部ですね、常務理事及び局長で退職した者が六十九名おります。その九〇%が国鉄と関係の深い企業に再就職しておる。これは責任を感じておるということはお考えられない。たとえば国鉄の工事を請負つておる建設会社に十一名行つております。その人たちはその建設会社の重役とか相当重要な役職について、国鉄から仕事を獲得するために営業活動というのをやつておる。そういう場合に、国から多額の工事補助金をもらつて仕事を進めておる国鉄、その国鉄出身者の幹部が、国鉄から大量な工事を受注しておる建設会社の重役に天下つておる。そのことについて大臣はどう思ひますか。普通なら責任を感じてやめなければならぬ人が、感ずるところが定年が来るとやめて国鉄にいた当時よりもっと収入の多い民間会社に入つておる。そういう国鉄から仕事を取るために活躍しておる。これは責任を感じておるのかどうか。そのことについて大臣はどういうふうにご考慮を願ひいたしますか。

○新谷国務大臣 一人一人の人が責任を感じておるかどうかについては確かめておりませんが、私から答へができませんけれども、しかし長い間国鉄の事業に従事してきた人たちが、いつでも自分の面だけ考えて、国鉄はどうなつてもいい、自分さえ将来よくなればいいのだという考え方で関連の事業に再就職しておるとは考えられませぬ。国鉄も、場合によりましては運輸省も、そういう方向ではおそろく同意をしないだろうと思ひます。今日出資事業といひ、付帯事業といひ、たくさんございませぬが、それらに国鉄の経歴を持つた人が就職しておりますことは、申すまでもありませんが、出資事業でも、付帯事業におきましても、いずれもその事業の内容が、国鉄の事業がよりよくなるために、あるいは利用者の方々がよ

り便利になるようにというような事業でございませぬから、やはり国鉄の事業に相当の経験を持ち、どうしたら国鉄の事業がよくなるか、あるいは利用者者の便宜をよりよくはかれるだろうかという観点に立った事業に就職しておられるものと考えられてございまして、適任者を選んでおられるものと考えられてございまして、

具体的なお問題につきましては、だれがどこに行っておりますか、私まだ十分に調査をいたしておりませぬので、この点につきましては国鉄の總裁から御答弁をいたさせます。

○金瀬委員 いまのような現状では、国鉄の工事のあり方というのが公正に行なわれているかどうかについて、これは世間の人が非常に疑いの目を持ってございます。国鉄の先輩であつて、現在どこかの建設会社にとめておられる人が、営業活動という名前でもとの職場にたずねてきて、いろいろなことを頼み込まれた場合に、前に世話になつた上司のいうことであるから、断わることはなかなか困難だ。そうしたところに情実が生まれてくるというところは、十分考えられます。そのことについて国民は非常に不快の念を持っていることが考えられますが、国鉄總裁はそうした国鉄のいまの工事のやり方、発注方式とかいふものについて、どう考へておられるか。

○磯崎説明員 私のほうでもいろいろな工事を発注し、それには私も自身の工事能力はございませぬから、民間の工事能力を使うのは当然だと存じます。その際に、工事を発注する会社の中に私のほうにいた人がいるかといふことは、全く関係ございませぬ。あくまでも私のほうの公正な見積もり価格によりまして、そして入札その他の方法によつてやつておられるわけでございます。いわゆる人がいるからどうこうといふことは、一切ないといふことをはつきり申し上げます。

○金瀬委員 それでは国鉄当局に御質問します。四月の二十一日の朝日新聞に掲載されました国鉄の電気関係の工事のことですが、電気工事が進められているうちに、工事に不届きなことがあつて、労働者との間に争いが起きて、一たん埋設したものを掘り起こしたということがありませぬ。そのことについて、その後どう処理し、どうなつたかについて、私も大体承知してございますが、国鉄ではそのことについてどう始末したか、その点についてお伺いします。

○内田説明員 先生御指摘のように、下請間にトラブルがございまして、それによりまして世間をお騒がせいたしましたことにつきましては、深くお詫びをいたします。

この事件は、その後会社及び下請間で話し合いが成立いたしました。仕事が一時中止しておりましたが、無事仕事を完了いたしました。竣工は六月六日ということ、成果物、いわゆるケーブルの敷設その他の工事でございますが、滞りなく終わつております。

○金瀬委員 この事件は元請が千代田工事という会社ですが、この会社が国鉄からまず工事を受けて、すぐ下の友電気という電気会社に下請に出した。その友電気というのがピンはねをして神山組に出して、その神山組というのがその下の湯本とか小松とかそうした人たちに仕事を請け負わせておられます。

そうしたことを考へてみると、元請から下請まで三段階ある。全部、その間でピンはねしながら下に出している。その中で友電気というのはその当時は、あとであつて登録をとつたらしいですけれども、この事件を起したときは登録もつていない業者だということになっております。こうしたやり方を見ると、はたして国鉄の工事そのものがりつぱに行なわれているかといふことについて疑問を持つ人が多岐にわたります。こうした電気工事のやり方を見ると、新幹線を含むすべての国鉄の工事そのものがりつぱに行なわれているか。元請があつて、下請があつて、だんだん下におろしていく。途中でピンはねをしている。その元請の会社には国鉄出身者が入つていて営業活動をやつて、国鉄の仕事をとつておられる。これは明白なことなんですよ。こうした国鉄の工事のやり方、

国鉄の子算の使い方については、一般の国民は非常に不信感を持つと思つておられます。このことについて工事関係者なり国鉄總裁から明確な答弁をしていただきたい。

○内田説明員 先ほど申し落としました。千代田工事の下請の管理が非常に悪かつたわけでございます。いわゆる建設業法の登録をしていない業者を使つたという点、あるいは工事の推進に支障を来たしたという点につきまして、私のほうとしては、一カ月間の確認書効力停止をいたしました。なお、これに基づきまして、これは東京第一電気工務局に対してでございますが、全国的に一カ月間の指名停止という処分をいたしました。なお監督のほうにもこれらのことの管理に不備があつたという点で嚴重注意をいたした次第でございます。

請負工事の現状につきましては先生御承知のとおりでございます。いわゆる元請会社がある程度専門、専門に従つて下請業者を使つてやるというのが現状でございます。私のほうにいたしましては、契約書あるいは仕様書、あるいはそれに添付してある図面に従ひまして、所定の建造物なり成果物を得るといふ点につきましては、これは元請、下請を問わず、嚴重な監督をいたしておられます。したがつて、できた成果物につきましては私のほうとしては自信がございませぬ。ただその工事のやり方についてはどういふ方法でやるかといふことにつきましては、会社の企業努力その他を尊重するといふ意味で、あまり深くは突っ込んでおらないといふことでございます。

○金瀬委員 建設省の人が来ておられますので、建設省に御質問いたしますが、業者の登録とか監督とかそうしたことについては最終的に建設省が責任を持つものかどうかは、私もはつきりわかりませんが、下請工事のこうしたやり方、元請があつて、ピンはねして、だんだん下におろす、三段階も下へおろす、そうしたやり方を建設省は認めておられるかどうか。

建設業法では、発注者を保護するために建設業者が工事を適正に施工するというような意味から、登録を受けるないしは現改正法におきましてはそれを許可制に切りかえております。建設工事が発注者の利益のために、国民の全体の福祉のためにも適正に工事をやつていられるというためには、第一元請がすべて工事の完成については十分な責任を持つという仕組みになつておられるわけでございますが、現在四十六年から改正を見ました建設業法におきましては、下請業者という面があらゆる意味で、工事の適正な施工の上でもあるいは労働福祉の上でも十分な観点を持つております。したがつて、下請の保護規定というものが改正建設業法の精神で十分な規定が盛り込まれておられますが、いまお示しのいわば重層的な下請については、不必要な重層下請といふものはあつてはいけないというのが私どもの指導方針でございます。もちろん元請が工事の完成責任を持ちましても、いわゆる一式工事におきましては専門工事は必要に下請に出さなければなりません。これは法律上そういうことになつておられます。そうでない場合におきましても、民間同士の工事の請負はございませぬけれども、不必要な重層下請はできるだけ避けろといふような指導をいたしておられるような次第でございます。

○金瀬委員 いまと同じ内容でございますが、会計検査院はこうしたものに対してどういふふうな会計検査をして、こういうことを認めておられるかどうか、会計検査院の意見をお伺いします。

○中村会計検査院説明員 国鉄の工事の検査につきましては、これは国鉄に限らず工事一般について言えることかと思つておられますが、工事の設計、それから工事費の積算、そして工事の出来高というふうな各段階についての検査を施行しておられるわけでございます。特に請負業者との関係におきましては、最後の段階の工事の出来高の検査が関係があるかと思つておられますが、これにつきましては私どもは工事のできぐあいということがまず第一の検査の眼目でございます。ただいまお話しになつてお

裁、これは国鉄出身者がいる会社で独占しているという事は事実な事です。私も調べました。資料がありますが、ここでは発表することを控えますけれども、やはり国鉄としては厳正に仕事をやっていると、そのためには、国鉄出身者がいないとか少ない会社でも、電気工事が技術的に優秀であると認めれば使うべきであると私思うのです。国鉄出身者がいない会社というのはほとんど使っていませんよ。これは総裁が調べてみればよくわかります。

それから次に電気関係の会社以外で建設会社に、国鉄の高級官僚と申しますか、そういう人が就職している例をあげますと、東鉄工業というのに二百四十七名、鉄道建設に百八十八名、鹿島建設に三十九名、それから奥村組に三十九名、飛鳥に三十四名、こうした人たちが国鉄を出てそうした会社に就職しています。これらの会社が国鉄の受注量が非常に多い会社です、新幹線にしてもどこにしても、そうなるべくと、世間でこういうことを言っているのですよ。国鉄の幹部を受け入れた量によって仕事の量がまわっている、それに比例して仕事を取っているという事を世間の人は言っていますよ。これについて、これは、どういう説明をしても説明だけではわかりませんので、そうした国鉄の幹部が行っている会社がどういふふうな仕事を受注しているかということ、これは全部出すことは困難だろうけれども、一億以上とかあるいは三千万以上とか、そうしたものについて国鉄で資料を出していただきたい。この資料は出すべきである。三カ年くらいでけっこうでさらに、この問題についてはいろいろ世間でうわさされている問題、あるいは私が調査した問題でもいろいろ問題が出てきています。その点についてこれから先の委員会で追及していきたい、さように考えておりますので、その資料はぜひとも出していただきたい、さように要望いたします。委員長、よろしくございませう。

○井原委員長 理事会にはかつて決定いたしました。理事会にはかつてお答えいたします。○金瀬委員 この資料については、出さなければ私のほうで調査して公表することになると思いますが、国鉄はほんとうに良心があるなら出すべきだと思つております。国鉄に良心があつて、われわれは絶対だいたいようぶだという確信があるなら、私は資料を出すべきだと思つております。では、この資料を出してくれませんか、総裁。

○磯崎説明員 その点は数回前の当委員会におきましていろいろ御検討のあつたこととございまして、一応理事会の御決定に従つております。ただ、私のほうの出身者が非常に多いところは仕事が多量に御発注をいただいておりますけれども、あくまでも私のほうは工事件名ごとにそれに能力のある業者を数社指名いたしました。その中で競争入札をやらしているのをごいまして、特にどの社はどうかということ、私のほうの数字以外には何もものないわけをございまして、その意味で個別の会社が国鉄の仕事をしてらしているということは申し上げるわけにまいりません。

○金瀬委員 それでは国鉄の工事のやり方について御質問いたします。これは総裁でなくて工事関係者でけっこうです。○磯崎説明員 もとだけ申し上げますと、日本国有鉄道法並びにその施行令、それによつてきまつた方法によつております。原則は公開入札。緊急の場合、政令に定める場合、あるいは不利な場合、これは指名競争入札あるいは見積り合わせ競争入札という方法が認められております。これは政令に根拠がございませう。

○金瀬委員 それでは、これは今度は工事担当の理事の方でけっこうですが、いま総裁から話がございまして、指名競争入札をやる場合に、業者の選定方式というのはどういう方法でやつておるか御質問いたします。

○内田説明員 国鉄の仕事をやる場合には業者には資格がないといけないわけをございませう。これは御承知のように、国鉄の工事は国民の生命、財産を預かる重要な建造物をつくる、あるいは生きた運行中の列車の合間あるいはそばで仕事をすること、一たび間違ひますとたいへんな事故になる。したがつて技術力、経験その他十分な資格を有するというのが必要な条件でございませう。この条件につきましては、請負業者資格及び指名中央審議会という、これは国鉄総裁の諮問機関でございませう、ここで答申を得まして、その内容につきましまして運輸大臣に許可をいただきまして公告をしておるわけをございませう。

したがつて、その資格業者の中から、いわゆる工事の性格あるいは場所、業者の資力、信用、工事能力、そういうようなものを勘案いたしまして適格者を厳正に選んでおります。選ぶやり方としては、発注者、発注局所である工務局あるいは管理局というところで指名委員会というものを設けてまして、その委員会で各件名ごとにきめておるわけをございませう。

○金瀬委員 いま国鉄は一定の基準があつていろいろ登録業者を選んで国鉄の中できめるといふこととございませうが、先ほど話しましたが、天下一役員がない会社で一億以上の国鉄の仕事をとつておる会社があつたら一つでけっこうです、それからあげてみてください。一つでけっこうです、そういう会社があつたら。○内田説明員 いま御説明いたしましたように、国鉄の工事というのは技術的に非常に特殊な工事が多いわけをございませう、そういう意味ではやはり多年の経験を有する退職者を相当かかるといふことが工事の遂行上に非常に必要なことであるといふことで大体の業者には国鉄のOBが何らかの形で入つております。ただ竹中工務店はいわゆる高級幹部というものは入つておりませう。しかもなおかつ一億以上の仕事をやつております。○金瀬委員 私が聞いておるのはほとんど土木の関係のことな事です。竹中というのは建築専門の

会社な事です。そこへもおたくの幹部ではないけれども、人が入つておりますよ。竹中というのは、土木は竹中土木でやつておる。そつちへは国鉄の人が入つておるのです。時間がたいぶ過ぎましたのでなですが、その問題については、国鉄の退職者というかやめた人が入つていない仕事をとつておるという会社はほとんど皆無に近い状態な事です。だから何らかの形で国鉄の退職者が入つておる会社が順に仕事をとつておるの、いまの国鉄の現状です。これは常識になつておるべきです。

それから次に、国鉄で仕事をやる場合に予定価格というものがあつておるわけですが、予定価格というのを最終的に決定するのはだれですか。○内田説明員 契約担当でございませう。たとえば管理局長あるいは工務局長、これを契約をする場合は契約担当といひませう。○金瀬委員 この予定価格については、四十六年度の会計検査でちよつと指摘されておるが、この予定価格の決定というのはいつやるのですか。その決定というの、たとえば工事のずつと前にやるのか、直前にやるのか、あるいは入札業者を集めてどこかの部屋に入れて、隣の部屋できめてから、その部屋に行つて出すのか。国鉄ではどういふ方法をとつておるのか。○内田説明員 入札前に契約担当が決定いたしました、封印しておきます。

○金瀬委員 落札した価格と予定価格との関係がどうなつておるかということについて、会計検査院は国鉄の場合調査したことがあるかどうかお伺ひします。○中村会計検査院説明員 ただいま御指摘ございました四十六年度の検査報告に一九五号として大阪工務局の件が掲記してございませうが、この場合に具体的に申し上げますと、予定価格と実際の請負業者の落札額との間に六十万円の差額がございませう。当初の契約額が二億一千二百万円をございませう。○金瀬委員 会計検査院に聞きたいのは、予定価

格と落札価格について、国鉄の工事を調べたこと
があるかと聞いておるのです。予定価格と落札価
格がどうなっておるかということをお聞きして
調べたことがあるかと聞いておるのです。調べた
か調べなかったか、それだけでけっこうですよ。

をいたしましたして、どこが違うのかを、積算の
中身がどう違うのかというようなことを突き合
わして、公正な価格をきめて、それで契約をい
たすということでございます。

○中村会計検査院説明員 その点は常に調べてお
ります。

○金瀬委員 これは、国鉄の工事関係者の考え方
は私、非常におかしいと思うのですよ。三回や
らして、三回やって落ちなければ何回もや
ってやるということ、それならそういうことを
やっていると、業者はなるべく高い値段で取り
たいから、小刻みにだんだん入れてきて、何十回
やってくる。最後にふつつかるといことがはつきり
している。そういう入札方式をやっているのは、
んなばかなことをやっているのは国鉄だけだ。一
般の果とかほかで、三回やってだめだったら、業
者は全部やり直しますよ。三回やってだめだつた
ら全部指名がえしますよ。それが普通のやり方だ
よ。三回やってみて落ちなかったら、最低の人と
話し合ってみようというの、それは話し合じやない
か。そういうようなばかな入札のしかたというの
は、国鉄として、国民の大金を使うのに、そ
ういう金の使い方というのは改めなければなら
ないと思うのですよ。大臣、その点についてどう
思いますか。

○金瀬委員 それを調べていけば、予定価格と落
札価格は非常に近いのが多いということがはつき
りすると思うのです。何百億という仕事をやるの
に、そんなにびたり出るわけがない。ところがほ
んど近い値段が出ておるわけです。この点につ
いて国鉄にこれは資料を出してもらいたいと思
うのです。どういう入札をやって、どういうふう
に予定価格と落札価格を出させるか。おそらく予
定価格はわからぬというか、そのつど捨てしま
うとか何か方法を講ずると思うけれども、出せたら
これは出してもらいたいと思う。

○新谷国務大臣 建設の問題につきまして、実は
私は詳しいことは存じませんが、先ほど米、建設
省当局、それから会計検査院等からいろいろ意見
をお述べになりました。私は、国鉄当局も、国有
鉄道法及び建設業法、そういったワクの中で仕事
を進めておると信じておるのでございますが、し
かし、いろいろ御指摘になりましたように、法律
上差しかえがなくても、何かこの国鉄の建設業
につきましても、おっしゃるように行き過ぎた点
があるかもしれないので、こういった問題につ
きましては、私も具体的に十分調査をいたしまし
て、将来に対処していただけるだけ国民の方々が安
心してまかせられるように、御安心をいたたくお
ります。

○内田説明員 工事によって違いますが、三回な
いし五回の間だと思えます。

○井原委員 大臣、その点についてどう思
いますか。

○金瀬委員 三回ないし五回で落札者がなかった
場合にはどういう処置をとっていますか。

○井原委員 速記を始めてください。

○内田説明員 公正協議によって価格を決定した
します。協議をいたしました……

○金瀬委員 大臣から今後適切な処置をしたいと
思っています。

○内田説明員 これは何回やっても別にかまわな
いわけでございます。ただ、入札した価格が予定
価格と非常に開いている、何回やっても落ちそ
うもないという場合には、最低の価格の業者と協議

○井原委員 大臣から今後適切な処置をしたいと
思っています。

いうことでございますが、国鉄総裁は、国鉄幹部
の天下りと、それから、これから先、建設業者と
の関係について、国鉄がいま受けている不信とか
あるいは疑惑とか、そうしたものを解くためにど
ういうような処置をとるつもりであるか、その点
について総裁の率直な意見をお聞かせ願います。

国鉄ときわめて利害関係の深い事業に再就職し
て、国鉄にいたるときよりもたくさん俸給をも
らってわが世の春をきめ込んでおる、このことは
何を意味するか。国民はこうしたことの中で運賃
の値上げというのを納得しないのですよ。こうし
た幹部の姿勢というのが結局国鉄の赤字を出すん
ですよ。なぜかといえば、赤字を出したって、自
分は定年が来れば関連会社へ行って、国鉄に
るときよりもっといい俸給がもらえる、もつとい
い生活ができるということを考えているから赤字
を平気で出すのです。そういうことを考えると、
国鉄というのはよほど考え直してもらわなければ
ならないと思えますが、その点についての大臣の
今後の方針について伺います。

○金瀬委員 それでは建設業関係の問題につきま
しては、先ほど大臣からも、また総裁からもお話
がございましたが、今後この問題については、ま
だ工事の設計の発注方式とかいろいろなこと、問
題があるようです。問題の資料についてはいろいろ
準備しておりますが、また別の機会にこの点に
ついては御質問します。

○新谷国務大臣 先般もこの問題についてはお答
えしたのでございますが、国鉄の外郭機関とい
いますか、あるいは運輸省にも認可法人などがた
くさんございます。非常に多いのですから、先般
も申し上げましたが、私はいまその一つ一つにつ
いて調査を自分ながらいたしておるのでございま
す。こういった外郭団体あるいは認可法人という
のが、国鉄の仕事にマイナスになっておるかプラ
スになっておるかといえますと、おそらくすべて
の外郭団体というものは、やはりその設立当初に
おきましては、国鉄の陸上交通というものにつ
いての非常に大きな使命を持っておりまして、そ
の使命を達成する上にプラスになっておること
は事実だと思えます。でありますから、そういう
国鉄の経験、知識を持っている人が、そこに自然に
数多く流れていっているというところは、そういう
外郭団体の性格上、やむを得ないことだと思
うのでございます。

○井原委員 速記を始めてください。

ただ、私がこの前も申し上げましたが、設立当
時は非常な働きをしておりましたが、相当長い期
間たつて、現在におきましては、その使命が大体
遂行されて、そんなに必要性はなくなっているも
の、情性でもって今日まで存続しているという
ようなものがあるかないか、私はそういう点に重
点を置かしまして、いろいろ調べもし、考えもして

○井原委員 速記を始めてください。

○井原委員 速記を始めてください。

○井原委員 速記を始めてください。

○井原委員 速記を始めてください。

○井原委員 速記を始めてください。

○井原委員 速記を始めてください。

なものにつきまして臨海鉄道をつくって、そうしてその荷物を国鉄に持つてくるというような機能を持つております。また交通公社に對して、なるべく窓口をふやして、市内のいろいろなところに窓口をふやして、そうしてお客さんに切符を買っていただくという方向にござっておりますので、私のほうに對する配当よりも、むしろ国鉄の營業收入に對する直接の寄与、これに重点を置いております。たとえば、駅の構内を貸しておるような場合は構内營業料——実は昨年も運賃改定があるものと思ひまして、運賃改正以上の増収をいたしております。そういう意味で、できれば配当をさせたいのでございませうけれども、まあ配当したとしてもせいぜい六分、定期預金の金利かあるいは普通の公定歩合前後というような程度の配当。これは国鉄以外の資金が入っている場合にはせざるを得ないと考えます。したがって、私のほうにいたしましては、配当そのものよりも、やはり国鉄の企業に對する寄与度、貢献度、これを主として今後とも会社の指導、育成にあつてまいりたいというふうに考えております。

○金瀬委員 国鉄の経理担当の理事の人に伺いますが、いま言ったような会社で切符売ります。国鉄から委託販売を受けますね。売った切符の金というのはどういふ経路で何カ月くらい入ってくるのですか。売つたらすぐ入るのですか、どうなっているのですか、その点。

○小林説明員 切符と申ししてもいろいろ種類がございますが、先ほど国鉄側のほうから御答弁申し上げましたいわゆる交通公社等で売っております一般乗車券、これは旬の翌旬払いという形になっております。それから団体等の乗車券、これにつきましては翌日の概算払いということで、翌月の、約一カ月後に清算払い、かようなかっこうになっております。

○金瀬委員 その場合に、それは確実に実行されていきますか。

○小林説明員 これは、公社と団体あるいは乗車券の代売の相手方会社との契約によりまして、ま

た各管理局、駅の窓口等におきまして確実に実施をされております。

○金瀬委員 会計検査院はこれは確実に実施されているかどうか、検査をしたことがございませうか。

○中村会計検査院説明員 私の記憶では、数年前にその関係につきまして重点的に検査を実施いたしました。その結果特に不当と認められた事項はございませんでした。

○金瀬委員 私は切符の売り上げ金が、国鉄の配当とか、あるいはどういふことかわかりませんが、なるべく納入期間を延ばすことによつて金利その他をどういふ会社が取得できるようにして利益をはかつておるといふ話を聞いていますが、その点については、これは金利の問題でございませうが、国鉄の赤字を多少でもよくするという意味において、そういう点についてはひとつ十分注意してほしい、さように考えています。

それから、これは先ほど運輸大臣から話がありましたので途中省きますが、いま国鉄が新しく計画して実行しようとしている事業の中で、駅前ホテルを建てるとかあるいは高架下を利用するとかあるいはストアーをつくるとかいふことで、特に新幹線のビルとかいろいろあると思ひますが、そういうものについてどういふことをやろうとしているかという点についての資料を出すことができませうか。

○磯崎説明員 いまの御質問は業種でございませうか、こういう種類の仕事をしたいという……。

○金瀬委員 いや、おたくのほうで事業局というのがあるわけですね。そこでホテルをやるとか駅の売店をつくるとかいろいろありますね。そういうもので、新しい計画でどの程度収入があるとか、どういふことをやるとか、赤字解決のためにどういふふうにするとかいふあれはございませうか。その事業計画の資料をもらいたいということでありませう。

○磯崎説明員 現在ここに持つておられますので、何ならここで御説明申し上げてよろしくございませう。

○金瀬委員 はい。

○磯崎説明員 さしあたり具体的なもの数件ございませうから……。

○金瀬委員 それでけつこうです。

○速水説明員 最近もうすでに始めておるのでございませうが、重点をあげて事業局としてやっておりますのは、旅客駅一帯の土地を有効活用する、立体活用して収益をあげようということ、そこに店舗あるいはホテル、その場所場所によつて効用が違いますから、その場所によつていろいろの開發しなければ、その駅を単なる駅として平面的に使つておるわけです。立体的に使つて収益をあげていくということに重点を置いてやっています、こう思つております。

○金瀬委員 なぜ私がそういう質問をしたかというのと、こういうことがあるのですよ。平塚市は駅ビル問題で二十三年も続いて全国的に有名だった七夕祭りを中止した。それは御存じですね。そうでしょう。それは駅ビル問題がもたらせておる、こういうことになつておる。こういうことが起きたということは、駅ビルの運営とか何かさうしたことが地元の人たちとの間にうまくいってないということになるわけです。そうしてことしあなた方が計画している仕事は平塚の駅と同じような状態になつた場合には、ますます国民から国鉄そのものが見放されるということになるわけですよ。そこであなた方がどういふことを考えておるか、新しい駅ビルをどういふふうに使おうとしているのか、また新しい施設をどういふふうに使おうとしているのか、これが国鉄の赤字の対策でなくて、天下りの対策のためにどういふことを続けてやつていくとすれば、平塚の駅と同じような状態が方々で起きてくるわけです。そういうことがあるの、慎重にやつてもらうと同時に、資料があつたらはつきり出してもらいたい。たとえば、広島駅をどうするとか何かあると思う。いまあなたたたくさん持つておると言うから出して下さい。

○速水説明員 ただいま手をつけております場所は、いまお話がありました平塚、それから新宿、それから岡山、名古屋、こういうようなところにも手を付けております。

それから、ただいま平塚のお話がありましたけれども、一部地元の商店に反対があつたことは事実でございませう。しかし商工会議所並びに市民の皆さんからは非常に声援を受けておるものとわれわれ理解しております。

以上でございませう。

○金瀬委員 支持を受けているということですが、あなたはこれは新聞見ましたか。

○速水説明員 見ております。

○金瀬委員 これを見ると——ことし七夕祭りはやるわけだな、やりませうか。

○速水説明員 やりませう。

○金瀬委員 ではおかしいじゃないか。平塚がやるかやらないか、それははっきりしてください。

○速水説明員 中止になつたということを新聞紙上で拝見いたしております。

ますような政府の助成、それから運賃の改定、国鉄の企業努力というようなものを合わせまして再建計画が達成されるということをする申し上げておるのでございます。外国の例をお引きになりまして、外国にもいろいろの例があると思ひます。個々の問題につきまして、非常に赤字線だからこれに対しては補助をしようというふうなものもございませぬ。しかしこういつたのははたして政策的に適當かどうか、これは考えなければならぬと思ひます。そういう路線別にやりますと、毎年毎年營業成績が変わってくるわけですから、それに比べて、何といひますか、決算補助みたいなことが、やらないと間に合わないということにもなりまして、これは方法論の問題でございまして、基本的な問題ではない。政策の基本じゃないと思つておるのでございます。

それから、總体的に考えまして、西ドイツとかフランス、イギリス、アメリカ、その他私も一応各国の鉄道に対する助成策というのを見てみました。結論的に申し上げましてある部分においては、各国それぞれ助成を強くしておる部分がございますけれども、全体としてみますと、われわれの提案している年度の案というものは、現在各国で行なつておられる助成策と比べても、若干遜色があるものだと考へません。数字でもつて答へる必要がございますれば政府委員から御答弁させますが、總体的には私も——いままでは少のうございませぬ。しかし、今度の案によりまして、外国に比べて非常に少なくて遜色があるというふうには考へないのでございませぬ。しかし、おっしゃる通りに、いままでの助成のしかたが足りなかつたというところは、これは事実でございまして、そういうものが累積して今日に至つたのですから、今後におきましては、いま許されております十カ年計画に基づきまして、適時適切な助成をいたしまして、国鉄の機能を再建させるように努力しなければならぬと思つております。

路建設計画は、今度の国鉄の再建計画とは別の立場で定められたといわれておりますが、そうなんですか。鉄道の輸送と道路の輸送ということは検討しながら定められたものですか、別に定められたものでございませぬ。

○新谷国務大臣 経済社会基本計画の問題かと存じますが、経済社会基本計画におきましては、総合交通体系というふうなものを一応頭に置きまして、その適合性をできるだけはかろうという基本的な考え方で出発しておると思ひます。

その中でいまお示しの道路と鉄道輸送でございませぬが、これにつきましては、全体の旅客の輸送量、それから貨物の輸送量というものを一応想定いたしまして経済社会基本計画におきましては、五カ年間の事業でございませぬから、われわれの提案いたしております十カ年計画とはその点違つたところがございますけれども、五カ年間に關しましては、お互いに連絡を合ひ、協議を合ひまして大體適合性を得た数字を出しているものとお考へております。

○金瀬委員 昭和四十五年から五カ年間に道路建設計画では約十九兆五千億円を支出するということとがございまして、そうなつてくると、国鉄の十年間の投資額の約二倍近い金額になる。しかも道路は貨物だけでなくて自家用車も通るし、高速バスもいろいろ通つて、そういうものに利用されます。しかし、道路と鉄道の投資額というものは、日本全体の輸送問題の解決のために総合的に行なわれなければだめだといふふうに考へますが、その問題について、建設省あるいは大蔵省の人たちがもし来ておりましたら、道路と鉄道の投資額、輸送計画とか、そういうものについてどういふふうな調節しながらこの計画というものがつくられたか、その点について御質問します。

○菊池政府委員 ただいまの十九兆五千億といふ、今度五カ年計画を改定したいといふことで、たゞいま道路整備に關する緊急措置法をお願いしておるところでございませぬ。もし緊急措置法が通りますと、それに伴ひまして五カ年計画を改定する

わけにございませぬ。その場合に十九兆五千億円という数字は、先ほど運輸大臣が答弁されましたように、経済社会基本計画というものを踏まえまして、ちよつと私どもの五カ年計画とそれから経済企画庁の出した経済社会基本計画も同じ年度でございませぬ。そこで、その道路の受持つシエア、また鉄道の受持つシエア、海運の受持つシエア、また鉄道の受持つシエア、海運の受持つシエアというものの適合性をはかりましてきめておるわけにございませぬ。ただ、十九兆五千億円という非常に大きな数字でございませぬけれども、まだ道路は国道がやつと九〇%舗装になつたわけにございませぬ。県道にいたしましては六〇%でございませぬ。市町村道にいたしましては一六%しかまだ舗装が行き届いておりませぬ。したがひまして、今度の五カ年計画もそういう一般道路を主体に考へております。十九兆五千億のうち十五兆円ぐらいはそういうものに対する投資でございませぬ。あと残り約五兆円ほど、これは高速道路であり、あるいは都市高速道路であり、それから一般の国道のバイパスになつております有料道路事業ということに投資になるわけにございませぬけれども、いづれにいたしましても運送貨物の大半、約九〇%、量でいいますと九〇%は近距離輸送でございませぬので、海運あるいは鉄道の端末輸送というものと相まつてそういう近距離輸送は道路のほうで受け持ち、そしてたゞいま先生おっしゃいますように、中距離あるいは長距離輸送という大量の定常的な輸送は道路以外の交通機関で受け持つといふようなことが基本になつて、いろいろ打ち合わせをしながら計画をつくつておるところでございませぬ。

○金瀬委員 国のほうでいま言つたような方針で、確実に道路と鉄道の間の調節と申しますか、そういうことをしっかりとやっていただくことを希望しますが、交通麻痺とか自動車公害とか、世界的にもう石油が足らないといふことで地下資源の問題とかいろいろあるわけにございませぬ。これ以上自動車による輸送が多くなることを押える時代が来ておるんじゃないかと思つておるのです。自動車輸送をこれ以

上ふやすことを押える時代が来ておる。そうした場合に運輸大臣は鉄道と道路の投資のあり方といふことについて総合的に考へ直して建設省といふ話し合う時期が来ておるんじゃないか。道路計画は、いまの計画どおり進むと、全国の主要の都市の間は新幹線と高速道路が並行して走るようになるわけにございませぬ。大體新幹線と高速道路が並行して走る。そうすると、交通公害がますます激しくなるし、それからもう一つ、重複投資になるわけにございませぬ。だからそういうものは避けるべきだ、そういうふうにお考へておられますが、その重複投資の問題について、大蔵省の人が来ておると思ひますが、大蔵省の考へをはつきり言つてみてくださる。

○岡島説明員 先生のおっしゃいましたことは、総合交通体系に關連するやうな問題だと思ひますけれども、交通需要と申しますのは経済規模の拡大につれて今後ともどんどん大きくなっていく、こういうふうにお考へられるわけにございませぬ。それからまた質的に見ましても非常にその需要が多様化していく、こういうことでございまして、將來の需要に對処するため道路、鉄道、それからその他いろいろな交通機関があるわけにございませぬけれども、それぞれ交通機関が交通特性を發揮していくといふことで、総合的に分担していかなければならぬ、こういう考へ方で企画庁のほうも総合交通体系を立てられたと思ひますけれども、大蔵省もそういう考へ方から従ひまして査定を行なつておるわけにございませぬ。

概して申しますと、先ほど建設省のほうからも御答弁ございましたように、高速道路は中距離、長距離の旅客及び貨物輸送、新幹線は中、長距離の旅客輸送といふふうな特性を發揮する交通手段だ、こういうことでございまして、両者が相まつて国土の均衡ある發展が促進されるわけにございまして、そういうことで大蔵省といたしましては、両者の調整をとりながら積極的に投資を進めてまいりたい、このように考へておるわけにございませぬ。

○金瀬委員 先ほどから、いまの人の前の話がい

なつて国鉄を苦しめるというようなことはないと
思います。

○金瀬委員 私はパイプラインというのをやれば
必ず赤字になると思う。それからまた安全性とい
うのもまだ明確でないということが考えられま
す。そういうことについて、国鉄がいま計画中の
京浜―南埼玉間のパイプラインに関連してお尋ね
しますが、国鉄では四十七年の六月付でパンフ
レットを配っています。そういう事実がございま
すか。

○内田説明員 工事について説明書を配ったこと
がございませぬ。

○金瀬委員 ございませぬ。――その説明会で提
示をされた資料に重大な間違いがあったこと
を国鉄自身で知っておりますか。

○内田説明員 具体的なことは存じておりませ
ぬ。

○金瀬委員 これは将来の安全性という問題につ
いて、非常に問題を含んだことなんでしょう。いろ
いろなことに関連してきますが――皆さん方が
配ったこの資料だよ。これは非常に時間がかり
ますが、この中に関東大震災よりも大きな地震に
対しても十分な設計になっている。なお、新潟地
震、十勝沖地震及びロサンゼルス地震においても
被害がなかったということが書いてある。ところが
新潟地震ではパイプが切れている。それから十
勝沖地震でも切れている。そういうことを東大の
生産技術研究所でもどこでもはっきり発表してい
る。ところがこれには全然書いてない。こういう
間違つた資料で説明するというについては、
これは重大な責任があると思うのです。私は時間
があれば、この資料は間違つているということ
詳しく説明しますが、東大の実験の結果もみんな
資料を持っている。これは間違いないんです。住
民からもその席上でおかしいと言われているはず
だ。その点について……

しては関東大震災よりも相当大きな地震に對して
も耐え得るといふうにわれわれは考えておりま
す。新潟地震その他につきましてパイプラインが
切れた例はございませぬけれども、これらのパイ
プラインにつきましてはいわゆる高圧パイプではご
ざいませぬので、われわれがつくろうとするパイ
プラインにつきましては、あの地震ではまず間違
いはないと思ひます。

○金瀬委員 そうでないんだよ。ここに書いてあ
ることはうそが書いてあるということだよ。そう
いういかげんな答弁をしてはだめだ。配ったパ
ンフレットにうそが書いてある。うそで国民をだ
ますという考え方が間違つている。これから先は
だいじょうぶだ、そんなばかなことじゃない。そ
ういう人をだますような答弁をしちやいけな
い。ここに書いてあることは間違つていないと言
っているんだよ。東大でもどこでも認めている。私
のほうでは調べたんだ。間違つていないと言つて
いる。――それはおかしいじゃないの。正しいと思
っているのか。それをはっきりしてもらいたい。こ
んなばかなことはない。

○新谷国務大臣 国鉄がやっておりますパイプ
ラインの事業、これは私のほうで成田空港にもパイ
プラインを敷設しようと思つておりますので、関
連がございませぬので私の知つてゐる範囲でお答
えを申し上げます、これはパイプライン事業法に基
づくものでございまして、安全基準を明確にきめて
おります。これは日本の権威者を集めてきめてお
るものでございまして、私の受けました報告によ
りますと、大体この基準というものは先年の関東大
震災以上の地震がありまして安全上だいじょう
ぶであるというような基準を出しておるのでござ
いまして、これに基づきましていまの国鉄のパイ
プライン及び新国際空港のパイプラインというも
のは建設するようにならねば指導をいたしてお
るということだけ申し上げておきます。

○内田説明員 その資料の中身を讀ましていただ
きたいのですが(金瀬委員「讀まして」といつた
で、これはあなたのほうで出したものだ」と呼ぶ)

それは東京第二工務局で説明資料として出したわ
けですけれども、私のほうにいたしましては、そ
の中に書いてございませぬことは、近代化されたパ
イプラインについては、関東大震災よりも大きな
ものに十分耐え得るといふうに書いてあると思
ひます。

○金瀬委員 そうじゃないんだよ。あなたのほう
はこういうふうには、パイプラインというものが絶対
だいじょうぶだということの説明してあるのだ。
その説明の中に、新潟地震でも十勝沖地震でもだ
いじょうぶだった、だからだいじょうぶだとい
うことを説明してあるのだよ。ところが新潟県の地
震のときには、東京ガスの関係もみなこわれたの
だよ。ここに書いてある。ここに、東大の生産技
術研究所で全部発表してある。

○内田説明員 先生のお持ちの資料はこれだと思
ひますけれども、「なお、新潟地震、十勝沖地震及
びロスアンゼルス地震等に於て、アーク溶接を行
なつた近代的パイプラインは被害がなく、地震に
強いことが証明されております。」

○金瀬委員 被害がないと書いてあるでしょう。
被害があつたのだよ、事実、これは東大の新潟を
視察した資料だよ。

それから、これは事実あなた方は説明会場で住
民に言われて訂正しているわけだ。そこで、あな
た方は隠す必要はない。間違つたら間違つたと率
直に言うべきだよ。この資料は間違つたのを説明
した。いかに言ひのがれをしようとも、間違つた
のは間違つてゐるのだ。
それからもう一つは、石油パイプラインのこと
で大臣から答弁があつたけれども、石油パイプラ
インの技術専門委員会というのがいまやつてい
る。それが権威者ですよ。その中でいま討論して
いて、告示案、工事のやり方というのはまだ出し
ていないはずだ。その中で問題になつてゐるのは、
地震対策については、地震が起きた場合に、ゆれ
た場合にもとに戻る振れ戻しということについて
は検討しているのですよ。確かに検討している。
だけど地割れとか段差とかズレというふうなあと

に残るような重大な問題については討議していな
いのですよ。してゐると思ひますか。ところが、
地震というのは地割れが起きたり段差ができた
ら、必ずパイプは切断されるわけですよ。そうした
重要な問題について全然討議されてないわけ
だ。討議せずにいま答えてゐる。十分終わつたと
言つてゐる。終わつてないはずですよ。まだ告示さ
れていないのだから。そういうことでは答弁にな
らないと思つてゐるのですよ。それで関東大震災では地
割れが起きてゐるのです。だから変形してゐると
いうことになるわけですよ。そうなるわけですよ、国
鉄がつくつてパイプラインのことでみんなに配つ
ている資料はみんなごまかした。いまの話も委員
会でやつてないはずだよ、地割れのことについて
は。

○原田政府委員 お答え申し上げます。
いま御指摘の地震の段差、地割れの場合に
ついての安全基準については目下告示案を作成す
る段階におきまして検討中でございます。

○金瀬委員 いま大臣は大体検討したと言つて
いるけれども、検討していないのだ。検討するとい
うことなんですよ。はっきり言えば、検討して
いないのでしよう。

○原田政府委員 パイプライン事業法によります
技術上の基準というものは省令がもうす
でに出しております。これは大まかな安全基準をき
めております。さらに詳細については告示案を出
すことになっておまして、近日中に出すことにな
りますが、これについては先ほどから申し
上げておりますように、地割れ、段差等の際に十
分安全を確保できる材質、構造を検討しておるわ
けでございます。

○金瀬委員 いまの審議官の答弁、専門委員会
で地割れとかズレとか段差については検討してい
ないのだよ。明らかに検討していないし、いまのパ
イプではそういうものを防ぐことはできない。い
まのパイプで何メートルか段差が起きた場合にそ
れを防ぐことができるということは全然考えられ
ない。カナダからアメリカへパイプを敷いたで

しよう。そのパイプだってあなた方が一番信用している日本鋼管のパイプは通らなかつたじやないか。一番信用している日本鋼管のパイプは入れることを拒否されたじやないか。そういうことを考えてみても、あなた方が考えていることは段差とかそういうことについても十分検討が加えられていないという事は事実です。

○東関東自動車道路に沿って成田空港にパイプがつかぬわけですね。その中で、総武鉄道の本線と二カ所だけ一緒になるわけですよ。それを認可しましたか。その鉄道の下をパイプが通ることをあなた方は認可したかどうか、そういうことをちよつとお尋ねします。

○磯崎説明員 私自身は存じませんが、いま聞きましてから認可してないそうでございます。

○金瀬委員 それは認可してないということではよほどしつかりした基準、告示案ができてから認可するということになると、いま言った国鉄自身の出している基準というのも間違つたパンフレットを出している。これについては十分検討してもらいたい。さように考えます。

○磯崎説明員 いまちよつと不正確でございましたが、通るといふことは承知しているそうでございしますが、通り方については全然まだ話しておりません。

○金瀬委員 それでは、最後に、私はこれで国鉄に対する質問を一応終わります。国鉄が過去百年にわたりました国民の足を守るために非常な努力をしてきたことについては敬意を表します。しかし、世界各国の鉄道が国の適切な政策によつて再建されて、赤字になつておるといふ国はほとんどないといふことも考えなければならぬと思つたのです。そうしたときに、日本の国だけがいつまでも何回も再建案を出しながら再建できずに現在に至つていふことについては考えなければならぬ点があると思つたのです。その点については、国鉄でなくて運輸省は一日も早く抜

本的な解決をすべきであつて、交通行政を真剣に検討して総合的な交通対策を立てて国民の期待に沿うような国鉄を再建していただきたい。そのことは汽車貨物を値上げすることとは別の問題であつて、先ほど申し上げましたように、建設省その他と真剣に相談してやるべきだ、かように考へておりました、その点を要望いたしまして質問を終わります。ありがとうございます。

午後一時三十分休憩

午後二時三十分開議

○井原委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

○児玉委員 まず運輸大臣にお伺いをいたします。

本日は、先輩、同僚議員がおもな点はほとんど質疑を尽くしておりますが、まず基本的な点につきまして、私は去る三月八日でありましたか、本会議における代表質問の際、今次の再建計画はその構想においては了とすも、内容的に総合交通体系の問題あるいは鉄道輸送の分野、さらには今日の赤字要因といふものがいわゆる貨物によつて生じ、しかもその赤字の穴埋めが旅客と貨物のほとんど同率の値上げによつてそれを補てんするのと当を欠く、同時に、昨年の国会においても廃案となつたこの再建案が、内容においてほとんど変わらないまま提案されることは納得できない、一年間これを置いて、十分国民的な合意を得た後に再提案すべきである旨を主張しましたけれども、政府当局からそれに同意する答弁を得られませんでした。

そこで、私はここで一つの問題として提起をしたいことは、この再建案の中の貨物輸送に対する問題といふものはきわめて重大じやないかと考えます。経済社会基本計画の指標によりますと、昭和五十二年における貨物の総輸送量は約九十五億トンでございます。これはこの九十五億トンの中に各輸送分野が占める比率は、鉄道の場合が三・一％、自動車輸送が九〇・一％、海運が六・八％でございます。そういったと、今後の国鉄再建の中から、やはり国鉄の今後十年間における貨物の輸送総量なりあるいはその取益等から見た場合において、一体五十二年度におけるこの九十五億トンの九〇％を自動車輸送でほんとうにまかなえるかどうか。これは総合交通体系の中においても、私は要員の供給体制、あるいは今日の自動車の公害問題、あるいは激増するマイカー等の状況から判断した場合に、はたして自動車部門におけるこの九十五億トンの九〇％の輸送を、十分自動車部門において消化できる可能性があるかどうか。これは国鉄輸送等の分野においても私はきわめて重大な比重を占める問題として、この際、大臣の御所見を承りたい。

○新谷国務大臣 経済社会基本計画におきましては、いまお示しのような数字を出しておけることは事実でございますが、これにつきましては国鉄それから海運、トラック輸送等々を考慮合わせまして、お互いに調整のとれた輸送をしなければならぬという観点から、経企庁におきましてはそういう数字を関係各省庁と協議の上でまとめたものでございまして、この数字は実行できないものではないと思つております。ただ、私もこの十年計画を提案いたしますに、先般申し上げておきますように、このままの形ではそれさえもできないといふことございまして、私もは総合交通体系の中において国鉄が本来受け持つべき貨物輸送、それを達成するにはどうしたらいいかというところにつきまして、先生はいま昨年とあまり変わつていないじやないかとおっしゃいますけれども、昨年の衆議院の委員会においていろいろ御意見もあり、御注意もありませんので、そういう点を十分しんしゃくしながら、具体的には国鉄がそういう機能を發揮するために必要な対策といふものを立てながら、いまおっしゃつたような輸送を達成するようにということに主眼を置いて今度は考へておるわけでございまして、形は同じやうでございますけれども、るる申し上げましたようにその内容におきましては、昨年の提案とは非常に違つたところが多くなつておることは事実でございます。そういう考へ方をおもちまして、この十年計画を提案をいたしておるのであります。それができますと、少なくともこの経済社会基本計画において予定せられております国鉄の輸送分野といふものはこれは当然守つていけるし守らなければならぬ、こういう考へ方で臨んでおるわけでございまして。

○児玉委員 同じく貨物輸送に関する基本的な点で、午前の部と同僚の金瀬委員の質問を聞いておりました。たとえば西ドイツにおきましては、あるいはフランスにおいても貨物輸送といふものが赤字である個所はないと言つておるわけですね。しかも日本の場合は、赤字である上に、今日まで野党の全議員が指摘したように、大企業の貨物は非常に割引率が高い。そして一般市民の貨物は非常に比率面においても高い。そういうふうな不合理な運賃政策をとつておつて、しかもその赤字が非常に大きい。だとするならば、貨物輸送体系そのものを根本的な改善をはかるべきではないのか。それから西歐先進国は、このような赤字の輸送体系をとつておるその要因は一体どこにあるのか。こういうことについて大臣並びに国鉄総裁としては、どのような黒字を出す先進国の形態といふものは、どういふ形でのこのような要因をなしているとお考へになるのか。西ドイツの場合においてもやはり同じ国鉄道でございます。しかも、私も四年前行きましたが、いわゆる鉄道輸送の分野と自動車輸送の分野あるいは船舶輸送の分野といふものをきちんと整とんをして、同じ国内における物資の移動についてロスのないように、いわゆるむだのないような、そういうふうな国民の需給に対応する計画的な輸送システムがこういう結果をもたらしているものと思つておるわけでございまして、これに対する大臣並びに総裁の見解を承りたい

しながらいろいろな政策を総合的にやっけていききたいと思つておるのでございまして、非常に端的に申し上げると、一つ一つの政策について、たとえば制度をこしらえるとか新しい法律を出すとかいうことは考へておりませんが、結果といたしまして、そういった各省の政策を総合して結論をそこに持つていくように努力をしたい、こういうふうな考へて努力をしておるのでございまして。

○児玉委員 次に、十カ年計画の中で一番基調をなし、しかも四兆六千億という巨大な資金を使う新幹線の関係でございまして、いま私の手元にも南は鹿児島、北は北海道から、新幹線の子想されるルートについてはなばなしの陳情合戦が行なわれていくわけでありまして、これは今後の新幹線を計画し工事を着工する上においてもきわめて重要な要因をなすものでございまして、運輸大臣として、この路線の最終的な確定というものは、これに基づくところの実施計画というものは、この七千キロの中に、いわゆる四兆六千億の何割かわかりませんが、これの実行面においてもその通ずる路線地域における地形なりその基礎工事の点からも予算の基本的な変更というものが相当予想されるのでございまして、このような本格的に通ずるルートの決定ということもきわめて重要な問題でございまして、大體路線決定についてはどういふふうな作業、見直しをお持ちなのか、第一点にお伺いしたいと思います。

○新谷国務大臣 路線決定ということの中には二つあると思つていますが、いまお尋ねの問題は、いま調査いたしております。具体的な調査五線について現実的にどういふふうな路線を選ぶようにするのか、どんな方法なのか、こういうお尋ねだと思つております。その点についてお答え申し上げますが、これは新幹線に関する促進法がございまして、その法律の規定によりまして、建設線を定める基本計画をまずきめるのが第一順序でございまして、その基本計画に基づきまして、建設線の建設に必要なる調査を運輸大臣から指示をすることになっておりまして、国鉄及び鉄建公団は、

ただいまその調査をいたしておる段階でございまして、その調査結果が出ました場合に、建設線の建設についての整備計画というものをきめなければなりません。もちろんこういふたものをやりますのについては、諮問機関であります鉄道建設審議会に諮問をいたしまして、皆さんの御意見を聞くことにはなつておりますが、とにかくそういう手続を経まして整備計画をきめていくということになると思つております。その整備計画をきまして、整備計画に基づき具体的な建設の指示をすることになりまして、ここで工事の実施計画ができてき上がってくるわけでございます。

今度のこの調査五線については、御承知のように、今日までの新幹線というものは、何といひますか対立するような路線がございまして、きわめて円滑に路線決定が行なわれたのであります。今度の五つの調査路線につきましては、それぞれ二つないし三つのルートが提案されておるというので、各方面からの路線がいい、この路線がいいということ、それぞれの立場からの御意見の開陳が多いことも事実でございまして、それをどうどうきめるか、これは非常にむずかしい問題でございまして、いずれこれはこの法律に基づきまして整備計画をきめることになりまして、その段階におきましては、われわれの運輸省の全体の考へ方というものは決定をいたしまして、鉄道建設審議会の皆さん方と十分に御相談をいたしまして、最終的にきめるということになると思つておるのでございまして、これは前に経験のない問題でございまして、今度初めてこういふ問題が起りますので、運輸省といたしましては、きわめて慎重に、そしてその効果が——せっかく新幹線をつけるのでありますから、国民から喜んでいただけるような効果のある新幹線にしようというので、鋭意いまやり方についても検討を加えておるのであります。具体的にはまだ調査結果がでませんので、いまのところは、どの線を通すかということについてはまだ白紙の状態でございます。

○児玉委員 私は一番懸念することは、この新幹線の路線の決定ということと、それからいま調査結果を待つてということとありますが、私は、やはりこれに要する用地買収、こういうことが今後の新幹線網の設定にあつた大きな障害になることは必然じゃないかと思つております。そういう点等から、私は、これらの路線の決定については、相当運輸省当局がきちんとした基本方針といひますか基準といひますか、というふうなものを持っていなければ、やはりその地域の政治的ないろいろな背景、そういうものによつてゆがめられたようなところが行なわれるのじゃないか、こういう一つの懸念があり、これは今後の十カ年計画の中における重大な政治課題として、この計画遂行に重大な障害をもたらすのじゃないか、こういう懸念をするがゆゑであります。答弁を求めません。

次に、私は、今後の国鉄の経営の基本的な問題として、去る五月の十三日であつたかと思つたが、ある新聞で、こういうことが報道されておつたわけでありまして、これは政府並びに国鉄当局の一部にもということ、今後の国鉄経営の重大な問題として、黒字線と赤字線を分割する経営をやるべきだ、それから黒字線を民営でやり、赤字線を国がやる、それからいわゆる営業部門と保守運行部門の分割論ということが真剣に論議をされていまして、こういう報道を私はメモにとつてあるわけですが、これはきわめて重大な問題である。これは単なるうわさであらばいいわけでありまして、この前、朝日新聞等に出ました第二東海道新幹線論と同じような形で、これは国鉄の将来についても重大な問題でありますので、私も真偽のほどはわかりませんが、こういうことが新聞の活字となることはきわめて重大な問題であります。大臣としてはどういふふうな御見解をお持ちか、お伺いしたいと思います。

○新谷国務大臣 お答えいたします。その赤字線と黒字線と分けるとか、そういうことは、私に関する限り全然関知しておりませんが、考へたこともございませぬ。それよりも、や

はり国鉄というものは、全国にネットワークを持つておる唯一の公共的な大量交通機関でございまして、いまのような形が一番適当であるという考へ方で、今度提案いたしております案も、そういう考へ方をもとにいたしまして提案しておりますのでございまして、これはいま運輸省に関する限りは全然存じませぬということ、御了承をいただきたいと思います。

○磯崎説明員 ただいまの大臣の御答弁をちよつと補足させていただきます。いま先生、二つの案をおっしゃいましたが、あのほうの案は全くございませぬ。営業部門とほかを分ける、これは全然ございませぬ。ただ、前のほうの、国鉄全体を黒字の部分と申しますか、いわゆる幹線系の部分と、それから地方交通線の部分と二つに分けた——これは観念的な分け方でございまして、実は一昨年の当委員会の国鉄問題調査の小委員会に私のほうの一つのたき台の案として、こういう考へ方もありますというのを御提案したことがございまして、小委員会というところで、たき台も出さぬことになりましたが、考へ方いたしましたは、鉄道企業として収支のとれるいわゆる幹線系の部分と、そうじゃなくて、鉄道企業として全く赤字であらうと何であらうと、公共の福祉維持のためにやらなければならぬ部分がある。この部分と二つに分けて、そしてむしろ財政援助の一つの形として、前のほうの部分は何とか収支が成り立つようによつていく。しかしあとのほうの部分は、これは本質的に、経営として成り立たない部分であつてもやらなければいけないのだから、この部分については、政府の赤字補助なり何なりの問題に発展していきの、大體こういうふうな結論であつたと思つておりますが、その形がいわゆる赤字補助の問題として昨年の当委員会に提案された、ごくそれが一部の形でございまして、そういう意味では、おととしの衆議院の運輸委員会の小委員会に国鉄が一つのたき台として、そういう考へ方をお示した

ことはございますが、それ以後全くその問題は具体的な方向には進んでおりません。

○児玉委員 あと安全対策、それから踏切関係、財産管理の問題等御質問しますけれども、その前に建設省、お見えてございますか。——この国鉄輸送といわれる建設省の住宅政策、あるいは宅地関係あるいは住宅公団など住宅政策と国鉄輸送との関係についてお伺いしたいわけでありませう。

建設省は、地域の市町村の公営住宅なりあるいは供給公社なり、または公団住宅等の行なう宅地造成なりあるいは住宅建設には全面的な行政上の指導責任者であると思っておりますが、そうでございませうか。

○吉田説明員 お答え申し上げます。

建設省といたしましては、特に大都市地域におきます住宅の供給また宅地の開発、こういったものについて全面的な指導の体制にございませう。住宅公団につきましてはその予算の全体の監視、それから公営住宅の建設につきましては予算の補助等を行なっておりますが、ただ公営住宅につきましては、その土地の選定につきましてはそれぞれ建設主体でございませう。府県、市町村、こういったものが主として指導に当たっております。

○児玉委員 きわめて事務的な答弁をしておられるようでありますが、この前、いわゆる上尾駅におけるいろいろな事件が起きておられるわけでございますが、私たちが聞くところによりますと、供給公社による住宅あるいは公団住宅などがきわめて無計画的に行なわれておるか、公団なり供給公社が住宅を建設すれば、これは人が住むために家をつくるわけですから、当然そこに居住する人は何らかの生業を営み、あるいは何らかの目的で国鉄なりバスなり輸送機関を利用する人がおそらく大半ではないかと思うわけでありませう。かつて私は、船橋の高根台団地を建設する場合も当時の河野建設大臣にやかましく言ったことがあるわけですけれども、団地を造成し、住宅を建設するならば、当然これに関連するいわゆる診療所施設なり保育所、学校あるいは最も肝心の輸送機関というものが

が並行的に建設をされなければ、これはほんとうの住民の要求にこたえる住宅行政のあり方ではないのじやないか、こういうことを指摘したことがございませうが、この上尾の場合におきましても相当の密集した住宅形態がとられておられるように聞かれておりますけれども、この住宅建設の際において、運輸省なり国鉄なり輸送関係を受け持つ機関との間において一体どういふふうな事前の協議がなされているのかどうか。今日においても輸送問題が大きな政治課題として先般来野党の議員の諸君がこのことを真剣に追及し、国鉄もかなりの努力をする旨答弁されておられるわけでございますが、このような輸送力というものはやはり車の両輪のようにならなければならないわけですが、これに對する建設省の——この上尾地域における住宅建設の経過並びに今後各地域において団地造成なりいわゆる住宅計画が立てられているわけでございますが、これらの関連についてどういふふうな検討ないし処置をされているのか、お伺いしたいと思います。

○吉田説明員 新たに宅地の開発でございませう。住宅公団を建設いたします場合に、もちろんいろいろな公共施設、公益施設があるわけでございますが、特に鉄道等の輸送施設は、通勤交通等の非常に重要な役割を持つ最も重要な施設でございませう。したがって、従来からも、大規模な開発を行ないます場合には、政府部内におきまして、また公団でございませうか、そうした開発事業主体と鉄道事業者との間におきまして絶えず連絡をとってまいっているわけでございます。

そういう具体的な例といたしましては、開発に関連します鉄道建設といたしまして、多摩ニュータウンにおきまして小田急、京王電車との共同の実施、それから千葉ニュータウンでありますとか、根岸線の沿線にございませう洋光台、港南台、また関西のほうでは千里、泉北というふうなもの、あるいは最近計画段階にございませう北摂、北神地

区におきまして鉄道、こういったような例におきましては新しい線を引くということ調整されたものでございませうし、また鉄道の駅の新設または既存の駅の拡張、拡充、こういったケースも具体的な例は多々ございませう。

ただいま先生御指摘になりました上尾の件でございませうが、これは御指摘のように、あの周辺におきまして住宅公団の団地が二つ、約六千戸の団地がございませうし、そのほか公社でございませうか民間の開発、また個別の宅地造成、住宅建設というものがございませうし、かなりの住宅の建設が行なわれておられるわけでございますが、そうした関係上乗客の数が非常にふえているというのが事実でございませうし、こういう点が一つの原因であつたというふうな御指摘もあるわけでございます。

この上尾の件につきましては私も、その公共団体あるいは民間の事業の主体そのものに直接的指導体制にございませうと存じておられるわけでございます。基本的には、ニュータウンの開発と交通のバランスというものは十分考えなければならぬ点でございませうし、今後の大規模な開発を行なっていく場合に、そうした不均衡なために非常にマイナスになるという事態が起こりませうように、私も政府部内におきましては運輸当局と十分調整いたし、また開発主体におきましてもそれぞれの鉄道事業者と密接に連絡をとるよう指導してまいりまして、両者のバランスのとれた開発を進め、円滑な実施が進められますように今後鋭意努力してまいりたい、かように存じておる次第でございませう。

○児玉委員 運輸大臣にお伺いしますが、この上尾は一つの例でございませうけれども、このようにいうような団地形成が行なわれる際、運輸省並びに国鉄当局にはそういうふうな事前の協議がなされているのかどうか。それからまた、今後多摩ニュータウン等でも問題がございませうし、さらに町田市には、聞くところによりますと、約七千世帯くらい一ぺんに居住できるような住宅公団による

住宅政策も、すでに基盤整備等が着工されているやに聞いているわけでございますが、これは国鉄、私鉄を問わず、特に住宅計画といわれる輸送関係というものは密接不可分な関係にあるわけでありまして、このようなおもしろなる団地形成と国鉄関係の輸送体制との関係がどういふふうな協議をされたのか、そしてこれが計画と輸送関係の調整というものの話し合いがなされておられるのか、お伺いしたいと思います。

○新谷国務大臣 いま建設省のほうからある部分答えられましたが、ある程度あのように行なわれていると思っております。今日までも全然協議がなかつたということじやなく、おそらく必要な場合に必要な時期に連絡があつたのじやないかと思っております。ただ、いまお示しの結果を見まして私も非常に痛切に感じましたことは、上尾のような問題でございませう。それで実は建設大臣に対して、今後そういう大きな団地をつくられる場合には、輸送機関を考慮してもらえないかとわれわれのほうでは責任はとれませうから、関係の部局に対してよくお話しください、私のほうも関係の部局に話をいたしまして、今度から事前に相当幅広い連絡をとりながら協議をしてもらわないと、輸送だけが取り残されて団地ができてしまつていられる足のない団地になりかねないということをお申し上げまして、全くそのとおりだということ、それ以来両省は非常に緊密に連絡をしておるのでございませう。

この問題は単に住宅団地だけじやございませうで、たとえば工業再配置等にあらわれませうような新しい都市づくり、それからいままでございませうな問題が起こるわけでございます。でございませうから、今日まで全然そういう協議が行なわれなかつたとは申し上げませうけれども、十分な事前の協議があつて、その上に立つて、つまり輸送機関の上に立つてそういう都市ができてくる、あるいはそういう工業地ができてくるというふうなところまではいつてなかつたことは認めざるを得ませう。

この問題は単に住宅団地だけじやございませうで、たとえば工業再配置等にあらわれませうような新しい都市づくり、それからいままでございませうな問題が起こるわけでございます。でございませうから、今日まで全然そういう協議が行なわれなかつたとは申し上げませうけれども、十分な事前の協議があつて、その上に立つて、つまり輸送機関の上に立つてそういう都市ができてくる、あるいはそういう工業地ができてくるというふうなところまではいつてなかつたことは認めざるを得ませう。

この問題は単に住宅団地だけじやございませうで、たとえば工業再配置等にあらわれませうような新しい都市づくり、それからいままでございませうな問題が起こるわけでございます。でございませうから、今日まで全然そういう協議が行なわれなかつたとは申し上げませうけれども、十分な事前の協議があつて、その上に立つて、つまり輸送機関の上に立つてそういう都市ができてくる、あるいはそういう工業地ができてくるというふうなところまではいつてなかつたことは認めざるを得ませう。

せん。でございますから、そういう過去の例からいたしまして、輸送機関を持った都市、輸送機関を持った団地ということでないといけないと思ひますので、今後は十分注意いたしまして、関係省とも事前に連絡をとりながら、輸送機関を確保しつつそういう都市の建設等にお互いに協力をして努力をしようということ、いま各省と話し合いを進めておるわけでございます。私は率直に申しまして、今日までそういう点について若干お互いの連絡が不十分で、欠けるところがあつたのではないかと気がいたしますけれども、そういったことについて十分反省をいたしまして、今後はそういうことのないように、輸送手段を必ず伴うような開発というものについてお互いに協力をするつもりでございます。

○磯崎説明員 たいだいま大臣がおっしゃいましたが、数年前まではやはり非常に連絡が悪くて、住宅ができてしまった、人が入ってしまった、しかし電車が満員で乗れないというような事態が相当ございました。御承知のとおり、その後都市計画法の三十二条でもって、民間の宅地業者はあらかじめ国鉄とかあるいは付近の私鉄とか、そういう輸送機関にこゝへ宅地をつくるということを協議しろという条文ができました。これは一つの注意規定のようなものでございまして、罰則はございませんが、やはりああいう条文が都市計画法へ入ったというだけで非常に違つてまいりまして、民間の宅地業者からも具体的について最近いろいろの話がございまして、輸送力はどうなつてゐるのかというような話もございまして、また住宅公団あるいは府県の宅地供給公社等におきましては、これは公の機関同士でわりあい接触する機会が多うございまして、あらかじめ話もございまして、ただ、公の機関の計画と民間の計画と一緒にして、何年度にどの町村で何戸できるというふうな一つの計画がなかなかまとまりにくいということもございまして、したがって、私どももいたしましては、やはり住宅は一年たてばできますけれども、鉄道の輸送力はなかなか一年や二年で

はよくならないということも考えていただきまして、今後ともますます両方の連絡をよくする、定期的に会議をして具体的な市町村についてのホルプランを出してもらつて、その足の裏づけをするというふうな方向でいきまさんと、どうしても輸送機関のほうの後手を引いてしまつてということになると思ひます。したがって、精神としては都市計画法三十二条のような精神で今後とも進まなければいけないというふうに思つております。

○兒玉委員 建設省にお伺いします。

いま運輸大臣並びに総裁から答弁ありましたが、建設省の直接の指揮下ではないにしても、供給公社なりあるいは公団住宅の建設にしても、やはり都市計画法というきちんとした法律のもとに地域開発はなされるわけでありまして、当然そこに生ずる住宅等の建設は、直接間接建設省の指導下にあるというふうに私は確信をいたすわけでございまして、少なくとも百戸や二百戸の住宅では、輸送関係にそんなに重大な影響を与えるものではないと思ひます。これからの団地形成というものは、少なくとも二千戸ないし三千戸というような集中的な団地形成が今後の団地形成の常識ではないか。そういう点から考えましても、この際建設省は、そこに居住する住民の輸送関係について、ひとつ真剣な姿勢で取り組んでいただきたいということをお願い申し上げます。

次に、国鉄当局にお伺いしたいわけでございまして、これは再建計画に直接関係はないわけでございまして、私の手元に全日本精神薄弱者育成会並びに四十七都道府県精神薄弱者育成会、こういう団体から特に精神薄弱者にも運賃割引の仲間入りさせてください、こういう切々たる訴えが参り、ぜひひとつ国会でもこれを取り上げてほしい、こういう要請を受けたわけでございまして、身体障害者に対しては、本人並びに付き添い一人までは割引の制度があることは私自身も承知しているわけでございまして、精神薄弱者にしてもその置

かれています立場というものは身体障害者並みであり、それ以上の状態にあるのじやなからうか。もちろん運賃割引ということは、国鉄の現状からいけばたいへんなことでありましようが、この陳情によりますと、精神薄弱者というのが現在厚生省の指導下で四十八年に約九万人支給されておりますが、鉄道を利用する比率というものは九万人全部が常時利用するものではないだらうし、また割引金額は全く高度な公共性を持つものじやないかと思つたのです。これに対する国鉄当局の見解を承りたいと思ひます。

○原岡説明員 身体障害の方に対する割引に対しては、法律または国鉄の規則でもってある程度の割引をしておることは、いま先生お話しのとおりでございます。精神薄弱の方に対する割引でございますけれども、国鉄の規則で非常な困難を被る方に対する割引、まあ国鉄の中では被救助者割引と申しておりますが、そういう関係で精神薄弱の方で、児童福祉法の関係でその施設に入つておられる方、この方に対しては本人並びに介護者に対する割引の扱いはいたしております。しかし、この割引をもつと広げるといいますか、一般的な面に広げるといふことは、先生いまお話しのとおり現在の国鉄の財政状況あるいは公共負担を是正しなければならぬ状況にかんがみまして、それにこたえていくことはできないわけでございまして、せめてその点につきましては輸送サービスといふか輸送設備といふか、そういう面でもおこたえていきたい、かように考えておるわけでございまして、そして財政負担の面につきましては国の施策としてやつていただきたい、こういうふうにご意見を伺つておるわけでございまして、

○兒玉委員 厚生省お見えてございまして、厚生省のほうにお伺いしたいわけでございまして、国鉄当局の説明は国の政策として検討していただきたい、こういう意向でございます。直接の所管官庁である厚生省としてはどういふふうな見解をお持ちなのか、お伺いしたい。

○金田説明員 先生御指摘のとおり、現在身体障害者に対しては運賃割引がございまして、精神薄弱者に対しては、非常に限られた形での割引以外に、一般的な身体障害者と同様の割引制度はございません。そこで私どももいたしましては、心身障害者対策基本法という法律がございまして、その法律の二十三条の第二項で、国鉄が心身障害者に対して運賃割引に定めなければならぬという規定がございまして、この趣旨を体しまして、精神薄弱者に対しても身体障害者と同じような運賃割引が行なわれるようにということで、国鉄並びに運輸当局にお願いをしておるところでございます。今後とも国鉄並びに運輸当局とも御相談申し上げまして、精神薄弱者に対しても身体障害者と同じような運賃割引が行なわれるように努力してまいりたい、かように考えております。

○兒玉委員 大臣にお伺いします。

いま国鉄当局と厚生省のほうから答弁があつたわけですが、やはり私は、この際、財政的な措置についてもそう多額の金額を要するものではないというふうな理解をするわけでございまして、このような障害者を運ぶのが主として国鉄でございまして、それに関連する私鉄等もあるわけでございまして、輸送する比率は国鉄が圧倒的に多いと思つたのですが、この点について大臣の御所見を承りたい。

○新谷国務大臣 仰せのように、そういう方々を運ぶのは国鉄だけでございまして、私鉄もございまして、バスもございまして、私は、先般予算委員会でもこの点についてお答えしたわけでございまして、われわれとしてはそういう制度ができました場合には、それに正面から取り組んで御便宜をはかることには、これは非常に喜ばれることであると思ひます。しかし、これは非常に喜ばれることでは、しかしそれを、今後社会福祉関係で考慮すべき問題を、身体障害者がそうなつてからだと、一切国鉄の財政負担においてやれとおっしゃつても、これは非常に困難であり

周辺は私のほうの線路の複線電化ということをご
れからやっつけていかなければならないと思つており
ます。

ただ、大阪につきましては、いままです非常に
私のほうの投資が占めておられて、いわばほと
んどといつてもいくらい通勤投資をいたして
おりませんので、今後の計画では相当大阪にも金
を入れなければいけないということで、いままです
に始めております。関西線の電化あるいは片町線
の複線化あるいは福知山線の問題その他大阪外環
状線、いろいろいま計画しておりますが、いまま
あまり私鉄まかせにしておりました大阪の通勤
問題につきましても、年度の十カ年計画では国鉄
としても相当既設線の増強をしなければいけない
というふうにして思つておる次第でございます。

○兒玉委員 国鉄からいただきました資料により
ますと、とにかく山手、京浜あるいは赤羽、中央、
総武、いずれもこれは、二五〇％から二七七、二
九〇あるいは二六八、総武線はこの前の地下鉄東
京駅乗り入れで若干減つたように聞いております
けれども、到達目標のいわゆる二〇〇％程度に緩
和するにしても、いま總裁の御説明ではたして可
能なかどうか、私はなかなかわかりましたと言
うわけにまいらぬわけでありませぬ。

また運輸大臣の説明を聞いておられますと、いわ
ゆる善処し、対処するということばの繰り返して
ありまして、具体的に各省との間に、この道路輸
送のなかの、あるいは通勤関係を含めた輸送
緩和ということが、もう少し具体的なスケジュー
ルとしてその展望が明らかにされないと、ただ頭
の中で考えている表現だけでは、おそらく今日通
勤ラッシュに苦しんでいる通勤者、一般客として
もなかなか理解に苦しむであらう。加えて今回
の運賃値上げということについては、新聞なりテレ
ビを通じて国鉄は旅客運賃のほうでは赤字なん
だ、赤字を出しているのは貨物なんだ、こういう
考え方が非常に強いわけでありませぬ。ですから、
山手線の場合のほんとうの輸送力増強あるいは中
央線等の場合についてはどういふ形で具体的な輸

送力増強が可能なのか、再度、くどいようござ
いますがお伺いしたいと思つておる。

○新谷国務大臣 各地の具体的な事情をあまりつ
まびらかにしないものですから、私どもとしまし
ては抽象的なお答えしかできないわけですが、た
とえば首都圏につきましては、いま事務局及び国
鉄に対して検討を指示いたしております問題がご
ざいます。これは多少具体的にございませぬが、先
般でございました武蔵野線、こういったのは、半径五
十キロの首都圏ということをお考えますと、いまの
山手線の外に何かもう一つ首都圏を取り巻くよう
な、いわゆる環状線のようなものが要するのじやな
いか。そうすれば都心の交通の混雑というものが
もつと緩和されるであらう、こういうことも考え
られます。ところがこれを一つやるにいたしまし
ても、いままです貨物線を主として誕生してきたも
のですから、これを旅客と併用いたしまして、あ
る時間帯は旅客を主として使うということになり
ますと、いろいろな設備もしなければなりません
し、他の路線とどうして結合するかというよう
なことも考えなければなりません。それからいまま
です予定しておりました貨物輸送というものを、ど
ういうふうな振り向けるかというようなことも考
えなければなりません。なかなかむずかしい問題
でございますけれども、これは一例として申した
のですが、そういうことを考えると、そういう
たことを具体的にできるだけ実行可能な案に仕上
げてもらつて、できるなら来年度の計画に織り込
むようにしたいというようなことをいま指示して
おるわけでございます。

それからさつきちよつと申しましたが、私は、
大都市内の交通というものはこれからだんだん地
下鉄に移つていくのが一番適当だし、他の国々の
大都市を見ましてもやはりそういう傾向にござい
ますから、これは非常に経費のかかる問題であり
ますけれども、可能な限り都市内の交通というも
のほうを、地下鉄の充実をしなければならぬと
思つておる。首都圏についても同様に考えておりま
して、地下鉄の、いまいろいろ何号線というので

それぞれ問題はございませぬけれども、そういう
ものをでさせれば都市の中心から外へ延ばして、
あるいは他の路線と相互乗り入れでもやりまし
て、乗りかえなしに相当に多くの人が都心に入
つてこられるような施設をつくることも必要だろ
うと思つておる。

それからバス専用レーンなど、これは私はあま
りくろくうではないのですけれども、実際専用
レーンをこしらえてやっていますその実績を見て
みますと、専用レーンではできていますけれども
も、その間に一、二台のトラックが入つていま
とあとからもうずつと通れない。そういうこと
はいけないと思つておる。私は、これは交通警
察とも関係がございませぬけれども、やるなら
ば、もう少し徹底してそういうふうなもの、可
能な体制をつくつてやらないと、おっしゃるよう
に考えただけじゃだめだということだと思
いますので、実行可能な問題から取り組みまして、
一つ一つでもいかに実行に移していこうとい
う考えをもつて進んでおりました。

その他については多少考えもございませぬけれど
も、まだ御披露申し上げるような段階にはいつ
ておりませぬ。一生懸命取り組むということだけ申
し上げておきます。

○磯崎説明員 もう少し具体的に申し上げます
と、たとえばいまの中央線なりあるいはいまの山
手線なりを、もう一つ複線をふやすということ
ほとんど不可能でございます。また、いまの線路
でも付近の民家が騒音、振動でうるさいと言つて
おられるのに、さらにこれをふやすということ
不可能でございますが、たとえばいま新宿を中心
にいたしまして京王帝都から入つてまいります
線、十号線と申しますが、これが市ヶ谷を通つて
大島まで参ります。あるいはもう一つ、小田急と
常磐線の接続、これが国会の下を通つてござい
ます。いま代々木と結ばれます。たとえばこの付近
もなく小田急と結ばれます。たとえばこの付近、
霞ヶ関付近に通われる方はいま国鉄の利用者がう
んと減つております。かわりに小田急からこの付

近に通われる方は、もう直通で小田急から地下鉄
で来てしまふ。あるいは京王沿線から市ヶ谷、神
田方面に通われる方は、いままですは新宿で乗りか
えておられた方がますます行くつてしまふという
ように、結局、都区内における地下鉄の整備によ
つて国鉄の輸送力を相当そちらに移すことができる
というふうな考えをもちます。これは他方本願のよう
に考えられますが、現実の問題としていま山手線な
どを増強することは、あれ以上列車をふやすこと
もできないし、また編成を長くすることもできま
せん。したがって、やはりほかの交通機関との
コンビネーションをうまくすることによつて、そ
ちらにお客さんを流すという方法によらざるを得
ないと思つておる。また、中央線はまだまだ少し緩
行は入る余地があるように思つておる。これは五号線
と直通運転しておりますので、こういうものはも
う少し余力がございませぬから、これは余力を使
うということによりまして、いまの東京に入つてき
ます四つの方面は、大体いままです以上に根本的に国鉄
の線自体をよくすることはほとんど不可能でござ
いますけれども、総合的な交通機関としての東京
都内の交通情勢は、地下鉄によつて非常によ
くなつていくというふうに私は考えておる。

ただ、先般も申し上げましたが、東海道だけは
まだできておりませぬので、いま東京駅の前から
品川まで地下鉄を掘つておられますが、これができ
ますれば、東海道の湘南電車と横須賀線が分かれ
るといふことによつて東海道方面の輸送は非常に
よくなるというふうな考えをもちますが、いざい
たしましても、もう都区内の輸送は路面の交通機関
ではだめなんだ、やはり地下鉄によつて——この
地下鉄は営団がやる場合もあれば都がやる場合も
あるし、場合によつては国鉄がやる場合もあると
いうことで、総合的な交通体制を整備していくと
いうこと以外に大都市の交通緩和はないという
ように考えられます。

○兒玉委員 そこで、多少趣を変えてお伺いした
いわけでございます。特に大臣にお伺いしたいわ

けでございますけれども、大臣は、当初の所信表明の中におきましても、特に国鉄輸送ということ、安全輸送というきわめて重大な任務を持つておられるということに強調されているわけであり、このことについて、その後も新聞の報道を通じてもおわかりのように、ほんとうに国民がぞっとするような大きな事故を誘発する——これは事前を防がれた問題、あるいは先般の鹿児島本線における土砂くずれ、あるいは競合脱線、そして以前から指摘されておりましたような踏切における紀勢西線、これはついに運転士は死亡し、そして乗客六十五名がけがをするなど、こういうような国鉄の安全に関連する問題、これを脅かすような事故が次々に発生しているわけでございますが、国鉄輸送の安全性に対する大臣の現在における御心境はいかがでございますか、お伺いしたいと思ひます。

○新谷国務大臣 申し上げるまでもないことでございまして、国鉄といわず、あるいは民鉄といわず、自動車といわず、航空、海運、いずれにいたしましても、人命を預かりまして輸送に当たっておられる機関でございますから、何をおいても人命安全ということは第一義としてやってもらいたいと思ひます。私、就任いたしましたから、航空につきましても船につきましても鉄道につきましてもそれぞれ問題がございましたので、非常に強い指示を出しまして、現実にとりやうとをやろうとしておられるか、どんなことをやったのか、一々私もその報告書をいただきまして、検討を具体的にいたしまして必要な指示を続けておるわけでございます。

ただ、航空機は航空機、船は船、足りないところは構造あるいは運営のしかた等で補いまして、現在ではだんだん安全体制というのがはだだついてきた、それが一つの体質になってきておるようには思ひますので、この点は私もありがたいと思つておるのでございますけれども、国鉄に関して一番心配なことは、いま最後に御指摘のあった踏切事故でございます。これは皆さんの御協力もございまして、政府も先年来、この点については

何回も閣議できめたりあるいは法律を出したりいたしまして踏切事故を防止するための努力は続けられておるわけでございますけれども、事故は減りましていただいても今日なお安全施設のない踏切が相当残つておりますことと、また列車あるいは電車が対峙して自動車のほうが、そういった安全意識が欠けておるためでございますか、相当無理な運転をして事故を起こすというような例がなお絶えません。これにつきましてもはわれわれも非常に責任を感じておるわけでございまして、建設省と相談をしながら踏切の立体化をはじめ安全装置を整備することにつきまして、これからも努力をしなければならぬと思つておるのでござい、それは大きなトンネルの事故とかなんとかいうことにつきましては、これは国鉄自身が当然やるべきことでありまして、やりますけれども、踏切の事故につきましては、相手のあることでございまして、非常にこれは困難な問題が包含されておりますので、十分関係省とも相談をして努力しなければならぬと思つておるのでございます。

○兒玉委員 国鉄のほうにお伺いしたいわけですが、これからは具体的な事例を引きながらいろいろとお聞きするわけですが、四十七年度と四十六年度の比較において、列車事故、踏切事故あるいは人身事故等の関係について数字を示していただきたいと思います。

○阪田説明員 列車事故につきましては、昭和四十六年度が六十件、この六十件と申しますのは、戦前、戦後を通じて一番件数の少なかった年でございまして、昭和四十七年度に入りまして六件ふえまして六十六件になっております。ふえました原因は、大きなところでは、先ほどお話のございました踏切事故と妨害によるものが合計で六件ふえております。しかし、十年前の昭和三十八年に比べて、約二分の一に減つてきております。

それから、踏切事故は、昭和四十六年度が千八百二十三件、四十七年度には十六件減少いたしました、千八百七件になっております。これも一時三千二百件までふえましたが、毎年毎年減つてまいりまして、千八百件になっておりますが、先ほどから御指摘のように、いろいろ御迷惑をかけている事故も多く、今後なお一そう注意してまいりたいと思ひます。

それから、人身事故につきましても、人身事故と申しましてこの中には、ただいま申し上げたような列車事故で負傷される方あるいは踏切で負傷される方、また自殺される方、いろいろござい、私どものほうの国鉄に直接責任のござい、列車事故にしましては、昭和四十六年度が死者一、負傷者が千二百三十三名、両方合わせまして千二百四十四名でございます。四十七年度は死者が三十二名、負傷者が九百二十名、合わせまして九百五十二名、死者が非常にふえておられますのは、御承知の、先般北陸でたいへん申しわけない事故をいたしました結果でございます。合計、死傷者合わせましては七十二名の減になっております。四十六年度が千二百三十三名の減になっておりましたのは、船橋の事故で約七百六十名、それが大きく響いております。それから、四十七年度、九百二十名の中には、北陸の事故と日暮里の事故とが大きく影響しております。それから、踏切事故とか自殺者、こういうのをすべて含めまして、ともかく国鉄と何らかの関係があつてなくなつたり、傷つかけたりした方は、四十六年度で死者が千八百二十五名、負傷者が二千九百三十九名、合計で四千七百六十四名でございます。四十七年度で死者が千八百四十六名、負傷者が二千八百四十九名、合わせまして四千六百九十五名でございます。自殺者が約八百から千近い、年によつて変わりますが、その程度含まれております。

○兒玉委員 鉄監局にお聞きしたいわけですが、現在、国鉄のほうの事故関係の数字が発表されましたが、もちろんこれは対比するということについては若干の問題がありますが、同じ交通機関であるバスなり私鉄関係はどういうふうな傾向にあるか、お伺いしたいと思います。

○秋實政府委員 私鉄につきましては申し上げますと、大体国鉄と同じような傾向を示しております。これをおかけまで事故は減少しております。これを四十七年度におきます運送事故で見ますと、千二百四十八件でございますが、四十七年度におきますのは約半数の千二百四十三件になっております。踏切事故については申し上げますと、四十七年度が千七百九十九件でございます。四十七年度におきますのは九百九十三件でございます。列車事故件数については申し上げますと、四十一年が八十三件でございます。四十七年度におきますのは二十二件でございます。人身事故件数につきましては、四十四年度が二百四十八名でございますが、四十七年度は二百八十一名、これはいろいろと事情がござい、たが、あまり減つてない、こういう状況でございます。

なお、バスについて申し上げますと、四十二年のバスの事故件数でございますが、二千四十二件でございます。これが四十六年度におきますのは千三百八十九件でございます。それから死亡者は四十二年が三百八十三名でございますが、四十六年度が三百八十八名という数字でございます。

○兒玉委員 ただいまの御説明を聞いておられますと、やはり踏切に関連する事故というものが全体の九〇%を占めていようかと思つておられる。特に踏切改善ということについては地域の住民の要請が非常に強いわけでありまして、この踏切関係における改善については、過去の十年間において、おそれる踏切改善というのは国鉄の自前と国からの助成という面で行なわれるのではないかと思つておられるが、過去十年間においてどの程度の助成が行なわれておられるか、この踏切改善についての数字をお聞かせいただきたい。

○藤原説明員 お答え申し上げます。先生の御指摘の十年間というのを、三十七年から四十六年の十年をとつてみますと、私たちがし

ましては脱意高架化あるいは立体交差で踏切をなくす、どうしてもそういうことができない場合には、整理統合と申しまして、三つある踏切を二つつぶして一つ残して、それを一種化、全遮断する、あるいはどうしてもできないものは車をとめる車禁というふうな対策を講じてまいりました。その結果、この十年間に、高架化は二百カ所、立体交差は千三百カ所、整理統合で八千カ所、合計約九千五百カ所の踏切をなくしてまいりました。高架化では約三百三十三億、単独立体交差では三百五十九億、その他警備機の新設、遮断機あるいは踏切の構造改良、交通規制等に、過去十年間で合わせまして千八百八十六億の投資をしてまいりました。

○児玉委員 次にお伺いしたいのは、踏切の立体交差ということ、国鉄自体だけの利便ではなくして、その地域住民あるいはそこを通行する各種のトラック、バスなど、こういうふうないわゆる都市計画あるいは都市における交通の緩和、利便、そういう点等から考えた場合、このような立体交差化については、いま施設局長から答弁があり、一万余カ所に近い改善がなされているわけですが、これについては当然国からの助成措置というのがあるべきではないのか。また今後の踏切関係の保安設備というものは非常に高度の技術が要請され、その改善が要請されるわけですが、国からの補助政策というものはどういうふうになっているのか、お伺いしたいと思います。

○秋富政府委員 踏切につきましては、いわゆる単独立体交差、連続立体交差、二つございしますが、いずれもこれは国鉄の保安上、運転事故防止という意味におきましてもきわめて意義がございしますが、同時に、御指摘のように自動車輸送の安全性あるいは円滑なる運行という意味におきましてもきわめて大事でございまして、この問題につきましても、単独立体交差につきましては、すでに三十年前に建設省と国鉄自身でその費用分担の問題をき

めておるわけですが、連続立体交差につきましても四十四年に運輸省と建設省がこの負担の割合をきめまして、国鉄が一〇%、私鉄におきましては七%、これを負担いたしまして、他の残り九〇%あるいは九三%は道路管理者が負担する、こういうふうな形にいたしましてこれが国鉄といたしまして連続立体交差の促進に役立ちました。先ほど御説明いたしましたようにその促進にわたったわけがございします。なお、そういったいわゆる道路管理者の負担の比率の低減ということ以外に、一般に国鉄の工事に対しまして、現行の再建計画におきましては四十四年以來六・五%までの工事費の助成をしてきたわけがございしますが、ただいま御審議いただいております新しい再建計画におきましては出資を含めまして三%まで利子負担をする、こういうきわめて半額以上も——現在金利が大体七%でございしますので、これを三%まで下げて助成をしていく、こういう計画でございします。

○児玉委員 ちよつと私答弁を開き漏らしたわけですが、今後の踏切改善なり立体交差なり、こういう点についてはこの前、実は南武線の現地を見たわけですが、ものすごく踏切が多いわけですね。これは、だから単にレール側の必要性ということよりも、むしろ地域住民の利便という比重が高いのじゃないか、こういうためには、当然道路管理する建設省側のほうも、主要地方道なり市道なり県道、いわゆる道路の所管によっても違うわけがございしますけれども、道路を管理する部門においてもこの負担ということを考慮すべきではないのか。だから道路という当然これは建設省が所管する、国側の負担ということをもう少し聞きたかったわけがございしますが、聞き漏らしがありましたので、再度お答えをお願いしたい。

○秋富政府委員 単独立体交差におきましては大体国鉄が三〇%、三分の一負担しておるわけがございします。これは昭和三十年代に建設省と国鉄とが取りきめたものでございします。しかし、国鉄の現状、財政状況にかんがみまして、一番経費のか

かります連続立体交差につきましては、建設省と運輸省が協定をいたしまして、国鉄の負担分は一割、残りの九割は道路管理者が負担する、民営の鉄道につきましても七%、道路管理者が残りの九三%を負担する、こういうふうに取りきめたわけがございします。

○児玉委員 施設局長の答弁にありましたが、まだまだ今後さらに改善、改良しなければいけない踏切が相当あるわけがございします。ですから、むしろ三分の一の国鉄の負担でも、今後大きな改善をするために相当の財政負担になるのじゃないか。しかも結局、これはレールの側においてもスピードアップにも関係するし、地域住民も非常に便利になるといふ点から考えますならば、いわゆる踏切改善の経費というものは全部国の責任において出すのが至当ではないか。この前の南武線視察の際もそういう意見がたくさん出されているわけがございします。これらの見解はいかがでございしますか。

○秋富政府委員 この点につきましては一割についても全額国が持つべきではないかという御意見かと思ひますが、昭和四十四年以來全工事費につきまして六・五%まで金利負担をしてきたわけがございしますが、それを今回の新しい再建計画におきましては、三・五%まで工事費の利子を補給するわけがございします。それと工事費の一五%を出資するわけがございします。合わせますといわゆる金利効果と申しますものは、国鉄で負担いたしますものは三%弱になるわけがございまして、現在の国鉄の負っています平均金利が七%でございしますのに比較いたしますと半分以下にいたします、こういった助成をするわけがございします。

○児玉委員 これはあとでお聞きするわけがございしますが、とにかくいままでの踏切改善について組合側の意見も出され、当局側も早急に改善しなければいけない、こういうことが指摘されているやきに、あのような事故が発生したわけがございします。この事故が発生したことによって車両の破損、それから動力車の運転士が死亡——これは人間の命

は金にかえられませんが、ですから、このような踏切改善も、道路との平面交差でありますから積極的な施策によって国鉄が踏切改善をしたいと思ふけれども、今日の財政事情から、たとえば警備機をつけるについても二百万ないし二百五十万の金がかかる。こういう財政的要因があるような踏切改善事故を起こしておるわけがございします。そういう点から考えますならば、乗っておる客の生命の保障あるいはそのような車両事故によるところの損害というものを考える場合に、今後そういう重要な踏切における、たとえば一定交通量というものの基準を設けていく意味から、そういう踏切改善については当然国がいわゆる全額負担の政策をとってしかるべきではないかと思うのです。いかがでございしますか。

○秋富政府委員 先ほどからいろいろと諸外国の助成の例も出たわけがございしますが、この踏切に対する助成の問題につきましても、西ドイツあるいはフランスにおきまして踏切助成ということをやっておるわけがございします。両方の国におきましてもそれぞれその半額を負担しておるということがございまして、現在私たちが考えております再建計画におきましても、今後の工事を促進する意味におきまして、現在平均金利が七%でございしますが、それを三%にするということ、実質上におきましては半分以上助成している、五〇%以上助成している、こう言えるかと思うわけがございします。

○児玉委員 次に、またこれから災害の時期に入るわけがございしますけれども、過去の新潟地震です、それから北海道地方を襲いました、これは三陸沖の地震でしたか、地震によって非常な災害をこうむったわけがございします。災害が起きますときは、たいがい都市周辺の場合は国道並びにこれに関連する橋梁、それにもろん鉄道関係も相当な被害をこうむるわけがございしますけれども、このような災害時における災害復旧は、もちろん道路関係も緊急な指令によって整備を急ぐわけがございしますが、何といたしても緊急性については、国鉄の災害

復旧に最大の力点が置かれるわけであり。ところが、このような災害復旧については、緩急の度合いを問わず、被害の多少にかかわらず、国鉄の場合には災害復旧は全額自前で行なっているのじやないかと思ひます。同じものを輸送し、人を輸送する交通機関でありながら、道路関係は国の負担で全部行なっているわけであり。こういう点から考えます場合に、緊急性については国鉄にその責任が非常に負われ、しかも災害復旧費については全額国鉄負担ですから、こういう点から考えるならば、道路輸送の分も国鉄が輸送するという関係になるわけですが、このような点については、全部の災害とは言いませんけれども、特に大災害、たとえば新潟のあのような地震あるいは北海道周辺なり青函連絡船など、こういうふうな災害復旧については、ある程度の国庫負担を考へておしやるべきではないか。この点について運輸省当局の見解を承りたい。

○新谷国務大臣 自然災害の復旧でございすが、これは不可抗力ではないか。国鉄は公共的な輸送機関だから、当然それは道路と同じように国で全額負担したらいじやないか、こういう御論拠のように伺ひます。過去の災害復旧の例を見ましても、大体予備費でまかさないで、あるいは若干補正予算を組んだこともあるようにございします。こういったことで、災害復旧をいたしますのに、経費の面であるいは資金の面で支障がありまして、災害復旧がおくれたということはないと思つておられます。

そこでいまのお話のように、一体あとをだれが負担してどうぬぐうんだ、こういうことでございします。今度出しておる再建計画では、先ほど来申し上げておられますように、すべてのそういった要因を入れて財政の補助をしておるといふことでございまして、毎年毎年起つておる災害でございしますから、そういう長期計画、長期の収支を立てます場合に、積算の基礎に災害復旧は当然入っているものと考へておるのでございします。ですから、その点は最終的には国の負担にお

いてまかなわれておるといふふうにお考へくださつてもけっこうじやないかと私は思つておられます。○兒玉委員 やはりこれに関連する問題として、踏切事故から派生する災害でございしますが、三年ほど前でしたか、鹿児島駅の近くで運転手が居眠りをしまして道路からタンクが落ちて、それに急行のディーゼルがぶつかつて八十人くらいけがをしまして、ばく大な損害賠償を国鉄に要求した事件があつたわけですが、これは完全にタンク運転手の不心得による原因が、最大の要因でありました。この前の紀勢線でも、警報中にもかかわらず、タンク運転手の無謀な踏切横断があつた事故を引き起こしている。たしかこの前の成田線の場合もそうじやないかと思ひます。こういう場合に、相手がかかるの資本力のある企業であれば、若干の補償に耐える能力があるうけれども、最近はいわゆる一匹オオカミといつて、一人で白ナンバーで砂利トラをやるのが非常に多い。しかも無謀な運転をされている。こういうような踏切における事故によつて国鉄はどの程度の損害をこうむつておられるか。これは最近でもけっこうですが、わかつておればひとつお知らせいたしたい。

○篠原説明員 踏切の事故についての損害額を年度別に申し上げますと、四十四年に二億四千八百五十万円の損害を受けておられます。四十五年が二億三千二百二十一万円であり、四十六年度は三億一千五百五十九万円。大体二億ないし三億の損害を受けておるといふのが実情でございします。

○兒玉委員 いまの損害額というのは、車両破損とか人的な死亡関係、そういうものも含めた損害額なのかどうか、あらためて伺ひたい。○篠原説明員 車全体の入つたものを申し上げます。私、単位をちよつと間違へまして、約二百五十億でございします。一年間の損害が、全体を含めると約二百五十億くらいになります。

○兒玉委員 局長、あなたはどうかしていませんか。さつきは、四十四年二億四千万、四十五年二億三千万、四十六年三億一千万、平均二億五千万

いま何と言われましたか。(二百五十億)と呼ぶ者あり)あまりにも数字がかけ離れているじやありませんか。しつかりしなさいよ。○篠原説明員 失礼いたしました。単位を読み違へまして、四十四年度二百四十八億でございします。四十五年度二百三十一億、四十六年度三百十五億でございまして、年間大体二百億ないし三百億の損害を受けておるといふのが実情でございします。失礼いたしました。○細田委員長代理 ちよつと速記をとめて。(速記中止)

○細田委員長代理 速記を起こして。○篠原説明員 まことに失礼いたしました。先ほど一番最初申し上げた単位が合つておりました。四十四年度二億四千八百五十万円、四十五年二億三千二百二十一万円、四十六年度三億一千五百五十九万円、これが損害でございします。

○兒玉委員 それでは再度確認しますが、この損害額というのは、この中において死傷事故もあるだろうし、それからタンクが飛びおりにきたというか、踏切だけでなくて、これに関連する問題として私は聞いたわけですが、これはあとで、補償関係についてお聞きしようと思つて聞いたわけですが、当然これには死傷者に対するところの弔慰金なり見舞い金なり国鉄自体の車両の損失あるいは線路の損失ですね。そういうものを含めた全体の総額はこうなつておるといふことですか。その内容について……

○磯崎説明員 ただいま申しました三億前後の数字は踏切事故によつて生じた直接の損害だけでございします。したがって、まず踏切が事故によつて閉鎖されたことによるいわゆる得べかりし利益は一切入っておりません。たとえば、列車がおくれたとかあるいは列車が運休したとか、その損害は一切入っておりません。それから、実害だけのございしますので、それ以外に、たとえばうちのほうのお客さんがけがをされるあるいはな

なつたという場合のその人身の損害賠償は入っておりません。ただし、たとえばタンクの運転手などがなくなつた場合に、こゝ気持だけの香典等を出す場合がございます。こういうものは入っておりませぬけれども、うちのほうのお客さんに対する人身の損害賠償はそれに入っておりませぬ。実害だけでございします。

○兒玉委員 私の判断では、おそらくこの金額は、発生している踏切の事故数から類推しても、金額の見積もりがかなり少ないのではないかと感じますが、それは当局の説明でありますから……。それでは、このような踏切に関連するタンク等のもたらした事故の損害については、当事者に支払い能力がない場合には、結局これは全部国鉄側の損失として計上されるのかどうか、この辺お伺ひしたいと思います。

○篠原説明員 先生のおっしゃるとおりでございします。徴収いたすべく努力いたしまして徴収いたしておりますのは、四十四年度五〇%、四十六年度四九・三%、約半分は損害賠償の徴収できておりますが、残り五〇%は徴収できない。したがつて、国鉄がかぶつておるといふのが実情でございします。

○兒玉委員 さらに、今後の国鉄の再建計画の中でも、保安、安全ということをはきわけて重要な比重を占めておるといふことは大臣も再確認されたこととあり、国鉄経営の重点といたしまして、いわゆる合理化という面やあるいは営業面の増取、こういう点に重点が置かれて、保安対策ということが、ともすればなおざりにされる傾向にあるのではないか。これはあとで具体的な点もお聞きするわけですが、合理化と営業対策、それから保安対策について特にどういふふうな所信をお持ちなのか、国鉄当局にお伺ひしたい。

○磯崎説明員 安全問題は、私のほうのいわば事業運営の生命とも申すべきものだと考へます。したがつて、これはあらゆることに優先し、また労使問題にも優先する問題であるといふことを信条といたしてございまして、いままでも過去十数年間、

いうように思っております。

○児玉委員 いまの御説明を聞いたわけでございますけれども、やはり国鉄輸送の最大の使命は安全ということでございますから、今後ひとつその努力を私に要請をいたすわけであります。

次に、先般鹿兒島本線におきまして土砂崩壊による列車脱線事故が発生しているわけでございまして、これらの関係については、非常に南九州はシラス地帯でございますので、これからの梅雨期を控えまして、おそろくまたこの種の事故の発生が予想されるわけでございますが、これは一つの例にすぎないわけであります。これらの相関関係あるいは今後の対策という点についてはどういふふうな検討をなさっておられるのか、また関係機関との連絡はどうなっているのか、お伺いしたいと思います。

○篠原説明員 先生の御質問は、鹿兒島本線の上伊集院—西鹿兒島間で起こった土砂崩壊による線路災害のことだと思いますが、のり面の勾配を安定勾配に切り取り整備いたしました。といひますのは在来、線増いたしましたときののり勾配が下が五分、上が四分、こうなっております。今回これを一割ののり勾配に切りくずしました。したがって、約六千五百立方メートルの土を取りましてのり勾配をゆるくいたしました。あわせてのり面とそれからこれは格子ワクのコンクリート、ブロックコンクリートを張りまして、約千八百三十平方メートルを張りまして、この間八十メートルの間には土砂崩壊警報装置を新設いたしました。したがって、先生御指摘のようにシラスでございます。これは鹿兒島県と一緒にしましてシラス対策というものは検討されておりますが、まずのり勾配をゆるくし、のり面のブロックコンクリートを張りまして、土砂が崩壊いたしませんと警報機が鳴るといふような装置をあわせて備えつけることによつて当面の対策をとつております。今後は鹿兒島県と一緒にしまして、シラス対策というものを国として研究事業に取り上げてもらつておりますので、国鉄も参画いたしまして、

シラス対策の防災対策設備を進めていきたい、かように考えております。

○児玉委員 ついでに鹿兒島本線に關係することでございますが、去る六月五日に鹿兒島本線の川内と草道という駅がありますが、この間で、カーブ四百ですから、そんなに急カーブではございません。ここで貨物列車が脱線転覆しては事故が起きておりますが、当局は理解されておりますか。この事故についてでありますけれども、新聞の報道では、よく当局のいわれてはいる競合脱線というのですか、といふふうな形の新聞報道がなされて、競合脱線とはレールのわずかなゆがみ、車両のすべり方、積み荷のバランスなど、いろいろな要素がかみ合つて起る事故脱線、こゝういふふうな解釈が載つてはいるわけであります。これについて、その後国鉄当局としてはどういふふうな事故結果を分析し検討されているのか、お伺いしたいと思います。

○阪田説明員 途中脱線事故で大きかったのは例の鶴見の事故でございますが、鶴見の事故対策調査委員会というのを設けて、それがさらに発展解消いたしました。脱線事故技術調査委員会というのを設けて、これは線路、車両のその道の専門家に来ていただきまして、こまかい調査並びに先ほど総裁からお答え申し上げましたような狩勝線に試験線を設けて、いろいろな要素の脱線原因を究明いたしました。

ただいま先生からお話の上川内の事故も、事故が起りまして、直ちに飛行機で専門家を現地に派しまして、技術研究所並びに本社ともどもこの調査に当たつたわけでございますが、競合といふかいろいろ悪条件の重なつた結果である、最終結論までは出ておりませんが、現在のところそのおそれが多分にはございまして、線路の状況、それから速度、そういう一つ一つの要素の中にこれだといふのがはつきりわかつておりません。いままだ一両貨車が水の中に入つておりますので、至急引き揚げまして、なかなか引き揚げの困難な場所でございますので、車の調査もいたしたいと思います。

おります。その結果、川内のほうはどうなるか結論づけたと思ひます。

しかし、いづれにしても、こゝういふ線路にも特殊な悪い点がない、車にも悪い点がありません、速度もそれほど出ていない。しかし現実には脱線が起つてはいるといふものはないへん技術究明がむずかしくて、ようやく昨年の三月にこの脱線事故技術調査委員会というものが結論を出していただきました。ただいままでやってまいりましたのは、二段リンクの貨車のN踏面化と申しまして、電車なんかには出ておりません。もつぱら貨車に出る現象でございますが、二段リンクと申しまして貨車が—これは先生御専門だから御承知だと思ひますが、貨車の振動が変な振動をしないように二段リンクというのを設けておりますが、今度はさらにそういう貨車のレールと車輪とが接する、そこにいろいろむずかしい設計上の図形がございまして、その図形をN型といふものに変えまして、これも狩勝線の実験線その他でいろいろ研究いたしました結果、これならだいたいよぶだろといふことをやつたわけであります。このN踏面化を終えました。それから、脱線しそうな場所には脱線防止のレールを内側につけて、万が一外側の車が脱線しそうな内側にも内側のレールがそれをとめてくれるような処置をしております。また、速度が正確にわかるように記録式の速度計を取りつけるとか、あるいは同じ貨車の中でもくせのある貨車がいろいろございまして、ボギーのタンク車にもございまして、あるいは石炭車もございまして、ホッパ車もございまして、そういう個々の車が脱線—個性が悪いであろうと思われものを全部ただいままで直してまいりました。結果的には二、三年前まではこの調査委員会の結果を得るまでは年間二けたの脱線事故が出ておりましたが、昨年、一昨年は三件ずつまで減つてまいりました。ぜひとももう一息、これらの諸施策ともう一度こまかい調査をいたしまして、このような途中の脱線事故がなくなるように今後とも努力してまいりたいと思ひます。

○児玉委員 これは私は氷山の一角にすぎないと思つて居るのです。私もかつて向こうに勤務した関係でよくわかつておるわけですが、カーブ四百といふばほとんどゆるやかなカーブであります。ですから、事故の状況といふものを新聞の報道を見ましても、かなり激しい状態といふ脱線状態が起つてはいるわけですね。それで線路の状態が悪い、あるいはこの二十三兩編成の中の四両の車両の積載状況がどうか、あるいは車両構造は異常がなかったのかどうか、同時にスピードは、もちろんこれは表示してありますから、制限スピードを越してはいたのかどうか、こゝういふふうな当然の調査は終わつてはいるか、こゝういふふうな調査は終わつてはいるか、こゝういふふうな調査は終わつてはいるか。

それから、私が国鉄の労働組合からもらつて居る資料の中で、この鹿兒島の川内保線区といひますけれども、こゝで昭和四十二年には、こゝは非常に、噴泥といふのです、泥が吹き上げる、この箇所が六千カ所指摘されたわけで、これはもちろん保線区自体も知つて居るわけです。それが昭和四十七年には約一カ所記録をされて居るわけです。こゝういふ噴泥箇所がふえるといふことは、きわめて線路の基盤が不安定であるといふことを如実に示して居るわけです。私も長年乗務員をして居まして、線路のたがが来ることがわかつて居るわけです。この鹿兒島保線区、この付近においては、たとえば食堂車のビールびんが倒れる、あるいはみそ汁がこぼれるとか、そういうふうな、俗な表現ですが、それだけ線路がたがが来ているといふことが今日まで指摘されて居るわけです。このことについては、何といひましても一番基礎である線路の整備といひますか、いわゆる保守回りといふものが、最近回数が増えたために十分でないといふことがいわれて居るわけですが、その一つのあらわれではないか。スピードもあたりまえだ、線路の状態も正常だ、貨車もどうもないといふことであれば、事故が起るはずがないわけでありまして、ですから、これは幸い単線区間であつたからいいやうなもの、これは国道三号線

と並行する路線であり、その並行の多いところでございまして、幸いに三号線との関係のないところの脱線事故でございまして、これがもし国道線との並行線であった場合は重大な事故が予想される、あるいは複線区間等であればなおさら大きな事故につながる重大な事故だと見ているわけですが、その関係について、再度わかっている範囲でいいから御説明をいただきたいと思っております。

○阪田説明員 この路線の状態は、大体三カ月、四カ月にマヤチャートと称しまして検測車を走らせまして、レールの水準であると幅が狂っているとか、こういうのを全部はかつてまいりまして、去年二月にやりました時点におけるデータがございまして、このデータの中には、水準とかレールのわずかな、ほとんど目でわからないくらいのものでございまして、検測車などで、普通三波連続と申しまして、車がこういうふうには三回連続して左右動を与えるような条件がもしございまして、これが一つの脱線原因になるといふようなものがあるが、わずかですが、すべて限度内、十分限度内に入っているものであります、レールは三波連続の傾向が若干ある、それから、速度は七十キロ制限なんです、速度計はほとんど七十キロぎりぎり、あるいは若干速度計も誤差がありますが、速度計をちよつと出過ぎるくらいである、それから、車自体は積み荷のほうも、もちろん積み荷はひっくり返ってはわかりませんが、すぐうしろに同じ大豆かすを積んでいる車がありまして、これの状況から類推いたしますと、大豆かすでございまして、ほとんど偏積、積み荷がおかしいことはないだろう、そこで、いままだ結論が出ておりませんが、現在その路線は、脱線をした手前は完全にもとのまま残しているわけにございまして、そのところをもう一度検測いたしますと、もとの形の状態がそこでわかるわけにございまして、目下軌道の保守状態、材料の摩耗劣化状態等各種の試験、調査を実施しており、この次の検測が六月二十日にやる予定でございまして、二十日のその結果を見て、それ

から、先ほど申しました車をできるだけ引き揚げ、両方の条件を見た上で総合的にこれがどうかという結論を出したいと思っております。

それから噴泥状態でありまして、これも私心配いたしまして、行くときに噴泥状態その他もよく見ておけという注意を与えました。噴泥も、付近をずっと見てまいりましたが、この付近でこの時点において噴泥は出ていないという報告を受けております。

それから、保守回りその他一般的な問題につきましては、プロジェクトチームをつくって保守のやり方、どの程度の時間内という保守要件をしたらいいかという新しいやり方につきまして、ただいまいろいろ施設局のほうで研究を続けておるような次第でございまして、

○児玉委員 まだ質問に答えていない点があると思うのですが、では、線路の状態は異常なかつたのかどうか、それからスピードはどうであったのか、それからおそく車両等は引き揚げて工場なんか持っていると思ふのです。それから貨物の積載状態はアンバランスではなかつたのかどうか、片積みじゃないのか、あるいは前後の関係や盈車、重量物とかあるいは軽量物とか、こつちも専門家だからわかるわけですよ。その辺の事故内容についてどういふような調査結果が出ているのか、わからなければわからないです。だから、その辺の線路状況、スピード、それから貨車のそういうブレーキ関係なり機能はどうであったのか、そういう具体的な点を、これはおたくの当局は専門家なんだから、私の質問に簡潔に答えていただければけっこうです。

○阪田説明員 先ほど申し上げましたように、車はまだあがっておりません。それからその他専門家は行ってありますが、まだ結論は出ておりませんので、はっきりわからない現状でございまして。

○児玉委員 それではまた引き続き車両関係に入りますけれども、昭和四十六年度から四十七年度における車両故障の実態についてお伺いしたいと思ひます。特にE.C.、D.C.の故障が多いという対策についてもどうしているのか、これはさっきの脱線を含めて、線路保守関係との関連もありまして、まず車両故障について、いま指摘した点についてお答え願ひたいと思ひます。

○阪田説明員 初めに、車両故障の全般の傾向につきましては少し数字で申し上げます。これは型式別にいろいろ状況が変わっております、昭和四十六年と四十七年を比較いたしますと、大体減っておりますのが蒸気機関車の件数にして六件、電気機関車の直流で十六件、交流電気機関車が一件、それから客車が十二件、これは減っているほうでございまして。それからふえておりますのが電車の直流が七十一件、交流が七十五件、それからディーゼルカーが二十四件、これは両数かふえておるせいもございまして。ただいまおつしやいましたように、電車とディーゼルカーの件数がふえてまいっております。

その中で、初めに、電車のほうで一番故障の多いのが五八三という車でございまして、これは東北線あるいは鹿兒島、山陽、東海の特急用の寝台に使っている車でございまして、これがだいたい故障がふえておりますので、その対策をすつと昨年来やつてまいりまして、逐次よくなつておりますが、その大きな原因はころ軸受けの焼損というのがございまして、これが一番多くて、そのほか電気機器が地氣してしまふという問題がございまして、これに對しましてはいろいろ手を打つてまいりまして、たとえばタイヤにいろいろフラットができましたときに、その振動の影響でいろいろ軸受けに悪い影響を及ぼしますので、タイヤにフラットが出ないようにタイヤを削正してしまふ。それからこれらの玉軸を全部一斉点検をやりまして、油の取りかえその他全部終了しました。また中の油の圧力、これも全部昨年九月までに終了いたしました。

それから、ただいま軸受けの曲率の半径その他拡大という、専門的にその道の専門家に、部分的に設計を変えたらよくなるのではないかとということで、外輪の曲率半径の拡大をやっておりますが、これは工場に入場しませんでした。さらに、ころ軸そのものを全然新しい型式のものはないか、ただいま研究開発中をございまして、ほんとうにいいものができ次第、できれば全部それに取替かえる予定であります、ただいまのところ、いま申し上げましたような手を打ちました結果、ことしの春以来事故がすつとなくなつてまいりました。数日前また一件出てしまいましたが、いままでこういう事故が月々二件、三件出ておりましたが、すつとなくなつてまいりました。

それから電気関係のほうは、いろいろ部品が地氣したり何かいたしますので、全般的に部品の取りかえによつてこの対策を処置しております。

それから気動車のほうで非常に故障件数の多いのは、キハの一八一型という車とキハの六五型という車でございまして、大体、キハの一八一というのは急行、特急用、キハの六五は急行用でございまして、これも系列的には同じような部品を使つております。これはシリンドラーヘッドにガスケットのところからいろいろな空氣が漏れる。それで所要の出力が出なくなるということもございまして、これは改良型にたまたま取りかえ中をございまして、これに関連いたします過給器とか空氣清浄器とか、いろいろなこういう部品がございまして、それが大体八月末に全部改良を終える予定でございまして。

それから、同じ車に車輪の表面が剝離する、車輪の外側が剝離してしまふという事故が出ておりますが、これはその後計画的に削正回数をふやしまして計画的に車輪を削正いたしました結果、この方面の事故も逐次なくなつてまいりまして、一昨年は非常に出ておりましたが、昨年の後半からすつとよくなつてまいりまして、件数もすつと落ちつてまいりました。

ただいま私どもが非常に注意して保守その他し

昭和四十八年六月十二日

第一類第十号 運輸委員會議録第二十九号

三二

ております型式について申し上げました。

○児玉委員 再度お伺いしたいわけでございますけれども、これら非常に専門的な知識を必要とする問題でありまして、特に最近のD LあるいはE C等の車は相当構造も改善されておるわけでございまして、私の手元の資料によりますと、現在のこのような貨車を含めて特にE Cの場合は約一万四千両、D Lは千七百両ありますが、これ以外のSLなりあるいはD C、P Cを含めて、現在いろいろな事故要因をなしている原因別の状況を見ますと、こういう数字が出されているわけであります。

車両構造上の欠陥が百三十件、老朽化による修理不能が十八件、購入部品、材料、材質不良、予備品の不足が百四件、検修設備機器の不足が九十三件、それから検修回帰キロの延長が十三件、作業工程の無理が八十一件、作業人員の不足が理由と見られるもの九十三件、それから検修作業の省略、手抜きが理由とされるものが六百二件、検修が外注されていることが理由と見られるものが十二件、以上千四百四十六件。

これは信頼すべき数字の資料でございますが、この総合的な件数から見た場合、先ほど総裁は、合理化、営業成績ということももちろんですが、特に安全政策については無限の努力が要請されるという点から御説明がありました。こういう車両関係の問題の中で私が懸念することは、検修作業の省略あるいは手抜きが理由と見られるものが六百二件、全体の五〇%以上の比重を占めておるわけであります。もちろん当局としても、これらの関係については十分配慮されていると思うのですが、これらの車両関係の故障の要因をなすものについては、やはり今後特に電車の利用の高くなる時点から考えてみても、これは十分な配慮が必要と思うのですが、このような数字について、要因についてどういふようなお考えをお持ちなのか、再度お伺いしたいのです。

○阪田説明員 ただいまの数字を初めて伺ったので細部はわかりませんが、一つの故障の判断といふのはたいへんむずかしくて、非常に主観性の強

い判断になると思うのでございますが、私どもの

検修のいろいろな合理化というものが安全に影響しては、これはたいへん問題でございまして、非常に注意しております。先ほど申し上げましたように、よくなっているものは、いろいろな新しい検査のやり方を、機関車も電車もディーゼルカーも客車もみな大体同じようなやり方をしておりますが、やはり型式によってよくなっているものもあるし、よくなっていないものもある。また電車につきましても、やはり全部が全部悪くなっているわけじゃございませんで、この辺の通勤電車にいたしましても非常に安定している車もございまして、先ほど申し上げましたような五八三系みたいな悪くなっているものもございまして、いろいろの要素がたぐさんございまして、総合的に判断してやっております。一がいに合理化という点ではないと思っておりますし、総合的に、いろいろな設計の問題もございまして、保守のやり方そのものの問題もございまして、材質の問題もございまして、総合的によりよい車をつくるように指導してまいりたいと思っております。

○児玉委員 私は自分が国鉄の出身であり、また工作部門あるいは運転部門あらゆる部門、その職場における関係で、先ほど申し上げた件数というのは私はやや真実に近いものだと思うわけでございます。であればあるほど、今後の安全輸送ということが、こういうふうな車両の欠陥というものがどこに内在するのか、これは謙虚に当局は当たって考えるべきであり、悪い点を率直に正して、そして実際に現場で一緒に働く労働者の意見というものが十分に下意が上達されて、それがやはり現実の問題として処理されるべきではないか、こういうふうにご考慮のわけでありまして、

それで、続きまして車両に関する問題でございまして、現在国鉄は相当の私有貨車を使っているわけでございます。私有貨車と国鉄の在籍貨車の場合は、検査規程あるいは運転保安上の問題あるいは定期検修あるいは車両機能、そういう点について、これは私有貨車を所有する会社にはたい

へん失礼な言い方もわからぬけれども、やはり国鉄の在籍貨車のほうが安全性において相当比重が高い、私はこういうふうな判断をするわけでございまして、現在の私有貨車は、国鉄に登録されているというのですか、それは幾らあるかお知らせいただきたい。

○原岡説明員 一万九千三百両でございます。

○児玉委員 国鉄の現在の貨車数は幾らでございますか。

○原岡説明員 全体で約十六万両でございます。○児玉委員 私有貨車の占める比重というものがかなり多面にわたっているわけでございますが、この私有貨車の中で、現在までに車両の構造なり、特に一番問題となっておりまして制動関係、こういうことを含め、あるいは車両の老朽度など、いままでに欠陥が指摘をされ、あるいはスピード制限あるいはいわゆる定数制限、こういうもの等が指摘をされた貨車がどの程度あるかお聞きしたい。

○阪田説明員 石炭貨車で六十五キロに最高速度を押えているのが一件でございます。○児玉委員 それから、現在までにこういうふうな私有貨車において、運行上非常に問題がある、こういうことで具体的に本社のほうへ指摘をされているは要請されている事実があるかどうか、お伺いしたいと思います。

○阪田説明員 いまのところ聞いておりません。○児玉委員 これは実はわが党の太田議員が本委員会において指摘をなされまして、十分な回答がなされておらないので私が補足的に質問するわけでございますけれども、ホキ四二〇〇型という貨車が現在青梅線の奥多摩から浜川崎まで石炭石を輸送しております。このホキ四二〇〇型というのは、その機能においても、いま本社のほうはこれに関連して、私も固有名詞は避けたわけですが、いままでこれらの運行について何ら要請を受けたことがないかと答弁されましたが、ほんとうにないかどうか。

してあります。石炭車と申し上げましたのはいま御指摘の車でございまして、六十五キロの速度制限をして安全に運行しておるわけでございます。

○児玉委員 何か私もぼろをつくようなことは言いたくないわけでございますけれども、現在南武線を通っておるわけですね。この前現地調査で見ました。しかもそこは踏切が非常に多い。ところがブレーキの機能があまりよくないので、いま速度制限をしているということは運輸局長がお認めになったわけでございますが、これについて私の調べたところによりますと、運輸している組合の側からは、もう少しスピードの制限を強くしてもらいたい、それから車両編成の際、安全の高い国鉄のホキ二五〇〇型との混用をしてもいい、こういうことを要請しているわけです。しかもこのホキのいままでの傾向を見ますと、昭和四十二年、それから四十四年の十二月、いわゆる運輸速度を五十五キロから四十五キロにダウンして、さらに四十七年四月には、どうもこの貨車はブレーキが言うことを聞かぬということで廃車してもらいたい、さもなくば制動機能がよくなるように改良してもらいたい。さらにまた本年度に入りましてからも、安全運転の立場から抜本的な改良を求めたわけでございますが、先ほど言いましたように三点の、国鉄のホキ二五〇〇型、これは非常に性能がよろしい、これとの混用運行ということだけが認められて、先ほど言いました定数削減の問題あるいはブレーキ部門の改良等については本担当局側の同意を得てない、私はこういうふうにお聞きしているわけです。これはいずれにしても安全運行上きわめて大事な問題として私は受けとめておるわけでございまして、特にこのホキ四二〇〇型というのは欠陥車の最たるものじゃないかというふうには、この前の太田議員の質問を通じても理解をしておるわけですが、いかがでございますか。

○関川説明員 ただいまのお話の件、なお調査しまして対策、措置したいというふうにご考慮しております。

○児玉委員 事は安全運転ということ、非常に踏切の多い南武線を相当回数通っている列車でございまして、ひとつこれは真剣に考えてもらいたい。特にこの点については、東鉄の西局並びに立川機関区においてもこの車両をかなり点検をし、運転上もきわめて危険である、だから不完全な部門については、これはぜひ廃車が望ましい、さらに西局からも、特にブレーキ部門については安全運転の最大のポイントをなすものですから、これを改良されたいという旨の上申がしてあるやに聞いております。これはまだ本社に着いてないのかもしれないけれども、これらの関係についても、いまここで即答はできないかもしれませんが、こういうふうな事情もお聞きしております。これはきわめて重大な点でございまして、国鉄の安全綱領の第一に、安全は輸送業務の最大の使命だといふ綱領もあるわけでございますので、この点もひとつ十分な配慮をいただきたい。

○阪田説明員 これは十分安全を考えまして処置いたします。

○児玉委員 次に、これもやはり安全に関連する件でございますが、線路の故障、線路の状況不安、たとえば千葉県の勝浦保線区管内等も、先ほどの川内保線区のように非常に噴泥が多い。このような線路並びに電気設備関係の故障はかなり多いやに聞いておりますが、特に最近の電化区間の延長ということと路線の整備ということはきわめて重大であります。四十六年度並びに四十七年度における線路故障と電気設備の関係についてお聞かせをいただきたいと思っております。

○阪田説明員 初めに線路故障について申し上げます。線路故障は、昭和四十三年と昭和四十七年、五年間を比較いたしますと、昭和四十三年では百七十一件、私どもの部内の保守その他の不良によります件数がございましたが、昭和四十七年には百十八件に減っております。

それから電気関係設備では、昭和四十三年に九百二十三件ございましたのが、四十七年に五百

七十件に減っております。

で、線路につきましては、さらに今後こういう面の線路損傷を防止するために、レールの断面を、N型と申しまして、レールの一つの型式でございまして、三十八年に開発されたものにしてすべてかえるようにしております。それから、毎年十二万トンの新しいレールをつぎ込んでおります。それから、レールを五十キロ以上の重いレールに重量化してしております。それから、レールをロングレールに逐次かえております。それから、いろんな検査機器を、たとえば超音波探傷器を投入いたしました。全般にレールの処置をしておるのでございまして、これによりまして、先ほど申し上げましたように、毎年毎年体系的な故障件数は減っております。それで、毎年毎年の故障件数は減っております。それで、今後努力してまいりたいと思っております。

それから電気につきましては、全般的には減っておりますが、電車線につきましては逆に若干ふえる傾向にございます。ただ、五年前の昭和四十三年は架線関係が八十二件あったのが、現在では六十二件に減っております。一昨年の昭和四十六年が非常に成績がよくて三十五件になっておりますが、架線故障はだいぶふえております。これは風害であるとか、あるいは架線の金具類が疲労、劣化したこととか、あるいは工事中に工事に伴って起こるものとか、こういうのが主とした原因で出ておりますので、ただいま第一番目には、検査のときのダブルチェックを必ずやるという方式と、そのほか設備につきましては碍子を二重化したいたしましたり金具を新しいものにかえましたり、大体八〇％処置が終わっております。いずれ将来は山陽新幹線を使っておりますような重架線化にするほうがよりよいと考えておりますが、この点今後在来線においてこのような型式をどうするか、さらにじょうぶな架線の開発を進めてまいりたいと考えております。

○児玉委員 特に私はこの電気部門というものは、新幹線を含めて、今後重大な要因を含んでいると思うわけであります。電気部門の合理化の

状況を見ておきますと、昭和三十三年から四十年に、電気の新保守体制によって五千人、昭和四十三年から四十六年まで、いわゆる電気保守近代化で八千六百人、四十六年から五十二年まで、これは予定であります。約七千人、これは近代化といわれておりますが、これだけの人員削減が予定されておりましたが、加えまして設備の変遷は、電気通信設備というのが、昭和三十年に五百万回線キロ、私もよく専門的でおからぬのでありますが、それが四十六年には千九百二十八万回線キロ、約四倍、信号設備自動化関係は、昭和三十年に二千八百キロだったものが四十六年には九千五百キロ、約三・五倍、うちCTC化が二千七百キロ、電力の需給量というものは、昭和三十年の十八億五千六百キロワットアワーから四十六年には七十七億六千万キロワットアワー、約四・二倍、それから電化キロは昭和三十年の二千キロから四十六年には七千キロ、対比三・五倍、こういうふうな近代化あるいは新体制ということ、この十数年の間に約一万七千近い人が削減される反面、国鉄の電気関係の各設備部門なり電気の需給関係というものは三倍から四倍にふえていくわけですね。いま御説明ありましたが、こういうふうな重要な比重を占める電気部門、新幹線等の増強をする中において、業務量と人員の配置が全く逆比例しておるのではないかと申すのです。ですから、こういう状況の中において、いま説明されたような電気関係なり新幹線等における保守体制において、ほんとうに行き届いた保守体制が堅持できるのかどうか、きわめて疑問を持たざるを得ないわけですが、いかがでございませうか。

〔細田委員長代理退席、加藤(二)委員長代理着席〕

○尾関説明員 お答えいたします。先ほど先生の御指摘のとおり、昭和三十三年から国鉄の電気部門におきましては保守体制の近代化、合理化ということで、御指摘のような要員の合理化を実施し、または今後計画をいたしております。これができ得るようになりましては甚だ申し

ますのは、やはり設備の信頼度が向上してきたということがその基盤でございまして、新しい、じょうぶな設備になりまして、少ない要員でも信頼度を保ち得るといふことを実証しながら進めてきておるわけでございます。合理化いたしました要員は、先生御指摘のような設備の拡充に伴いまして必要となつております。区間へ定員をつけかえまして、新しい区間の定員を充足するために充てておる次第でございます。

御参考までに、一つの例ではございますが、設備の実態と故障の発生回数というものを電車線路の架線関係にとりてみると、ついこの間開業いたしました奥羽線の秋田から青森の間、これは四十七年度、架線の延長にしまして一千キロメートル当たり事故の件数が一・七件でございまして、同様に北陸本線の富山の、だいたい前に電化をいたしましたところは、その四倍の四・三件の事故が起きております。しかしながら、そこに配置されております人員というのは、新しい区間でありまして奥羽線については一キロメートル当たり〇・四人、北陸本線の古い区間におきましては一・二人ということ、非常に要員の差はございますけれども、事故は必ずしも要員の配置数とは関係がございませんので、やはり事故を防いでいく根本的と申しますのはいい設備をつくっていく、じょうぶな設備をつくっていくということにあると確信して、そのような施策を進めておるところでございます。

○児玉委員 私はいまの説明には納得できません。特に新幹線関係におきましては、岐阜羽島の区間においてもこれに関連する事故が起きております。また特にこの保守の合理化による架線事故が多発しているということを私聞いておるわけでございますが、そういうことがないのかどうか。また特にこの検査周期というものが以前よりも長くなつておる。同時に、電気機器等の取りかえの際あるいは検修の際においても、要員の不足のために十分にこの検査ができない。特に電気部門のいわゆる外注に依存する度合いが高い。であり

ますから、国鉄の従業員であれば、一つの目的の
仕事に行っても、せつかくだからそれに関連する
状況から見ても、ああこれは悪いなということでは
事外のことであつても手をつける。しかし外注等
の場合は、自分に与えられたほかに、たとえ故障
の箇所がわかつておつても手をつけたい、こうい
うことが指摘をされておられるわけですが、
特に新幹線等のこういう架線関係の事故というこ
とは、重大な事故が過去においても発生しておる
わけでありませう。ですから、まず特に、もうす
でに新幹線も相当の年月を経ているので、一番問題
の電気部門の保守体制ということは再検討する段
階にきているのではないかと、こういうふうには
考えるわけですが、再度ひとつ御答弁願
いたい。

○尾関説明員 御指摘のとおり、新幹線の東京—
新大阪間につきまして昨年度は非常に多くの架線
事故を起こしまして、多くの混乱を出しましたこ
とを厚くおわび申し上げますが、一昨年以前につ
きましては、そんなに多くの事故は起きておりま
せん。それでその後緊急の総点検をいたしまして、
弱点の箇所であります金具類を新しい金具類に取
りかえをいたしました。それから、若干専門的な
ことで恐縮でございますが、ハンガー・カパーと
いうものがございまして、これがはずれて
オキシヤリと申します補助吊架線が切れた事故
がございました。これもハンガー・カパーを新し
いものに取りかえて、現在取りかえが完了をして
おります。そのように原因を一つずつ見つけてつ
ぶしてまいりますので、今後はだいじようぶだと
思っております。

なお、新大阪と岡山間の新幹線につきましては、
これは従来の方式と全く違います。線の太い、じよ
うぶな架線でございますので、開業以来一件の事
故も起きておりません。東海道の新幹線につきま
しても、抜本的には、このような方式に長期の計
画を立てまして漸次取りかえていくということをし
てまいりたいと思っております。本年度さしあたってそ
の取りかえの工法の試験をするため、あるいは架

線の疲労がどの程度進んでおるかということも精
密に点検、診断をするために約九キロメートルの
区間にわたつて取りかえ、張りかえを行ないまし
て、その結果によつて全般的な取りかえ計画を立
てていきたい、そのように考えております。

○兒玉委員 これは総裁にお聞きしたいのです。
新幹線の事故ということは今全く予測しない、とこ
ろが奇跡が起きたわけですね。ですから、いまの
電気局長の答弁でございますけれども、いい部品
を入れたから絶対安心だ、これは私は過信だと思
うのです。ですから私は、先ほど声を少し大きく
して言いましたけれども、保守体制ということとは、
りっぱな部品を使えば使うほど、人のつくつた品
物には外から見えないところの欠陥があるわけ
ですから、この点については私は、安全には際限な
い努力を払う、この前向きな姿勢が必要だとい
うことで、保守体制は十分検討しろということを買
問したわけですが、局長の答弁では、いい部品を
入れたからだいじようぶだ、これでは答弁になら
ぬ。総裁、どういふふうに考えますか。

○磯崎説明員 いい品物を入れたから絶対だ
いじようぶという簡単なものではないと私は
考えます。したがつて、ハードウェアのほうにつ
いても徹底的によくしていかなくちやいな
し、同時に、保守体制についてもいたずらに人数
が多いということではないと思つて、やはり大
事なポイントをきつと逃がさないで見るとい
うような保守体制、もつと能率的な、そして重点
的な保守体制ということが一番大切じゃないかと思
います。

○兒玉委員 時間も迫りましたので、少しは
しよつて聞きたいと思つてます。
次に保線関係ですが、三浦委員でございました
が、現在特に国鉄の保線関係の職員が約千四百人
まだ欠員だと聞いております。私は、これはもち
ろん要員全体の操作ですからなかなかわからぬ点
もあるわけですが、当面やはりこの十一年
計画においても、たとえば新幹線部門への転用あ
るいは在来線なりあるいは普通線の新線建設な

ど、相当の要員を必要とするわけでございます。
加えまして新保守体制の結果を見ておられますと、
とにかく昭和三十九年から四十一年の間に二千億
円を投資して軌道強化対策が計画されましたけれ
ども、実際には五百六十億程度しかこれが使え
なかつた、こういうふうな具体的事実があります。
同時に、これに関連する問題はやはり要員対策と
いうものが十分でなかつたのではないかと、これが
一つの要因であり、さらに新保守体制の中で問題
になつておりますことは、一つの例であります。が、
外注によつた場合、たとえば百六十人必要である
のに実際は作業に従事できる人間はその六〇%し
かない。三百キロの区間を外注によつて補強さ
しても、五〇%も作業ができない、こういう具体的
な例が起きているわけですね。しかも外注等によ
る場合は、ほんとうに線路補修という専門的な技
術を習得している人間はほとんどない。全部季節
労働のいわゆる出かせぎ労働者が大半であるとい
うことが、具体的な例としてあげられておるわけ
であります。こういう状態にするならば、安全を
最大視しようとする中でも国鉄の保線の状態とい
うのはどうなのか。これはまあ、よたよたの状態
と私は聞いておるわけでありませう。でありますか
ら、このような新保守体制において、当初の軌道
強化対策がわずかに全体の四分の一しか実行できな
かつたというこの具体的な事実に対して、あるいは
は千四百名も欠員を生じている、この最大の重要
な保線関係の要員対策について、なぜこれが補充
できないのか、この点についてひとつ見解を承り
たい。

○加賀谷説明員 お答えをいたします。
ただいま軌道強化の面がおかれておるというこ
と、これはその二千億のあれに對しましては、た
だいま御指摘のとおりだといふふうに考えます。
しかし、そのためにそれを、そういう施設をやら
ないで要員を削減するといふようなことは私も
やっております。

それから労務対策でございますが、国鉄の労務
対策は確かに問題がある面でございますが、特に

先生御指摘の軌道作業をやる一番単純な労務をこな
すという底辺の労働者につきましては、現在で
もいろいろ問題がありまして、国鉄の中でも定着
性がなかなか少ないといふような面がございま
す。それにつきましては、私も組合ともいろいろ
話したいと思つて、一べんにやつていくとい
うことはなかなかむずかしいですから、いろいろ
段階を設けまして話し合ひをきめてやつておる。

は、できるだけ機械化をしてそれに置きかえてい
く、それが大事でございます。そういうものが
話し合ひがなされて、ある程度の協定ができて
いる。それを地方によつて、実施に移してない
といふようなところが遺憾ながら多少あるわけ
でございます。大部分のところはやつておりますが、
あるわけでございます。そういう中に、千四百
人の現在労務職についての欠員ができておるもの
がその半分くらい含まれる。あとは私も今後、
なかなか配転のしにくい職務なのでございま
すが、配転といつたことである程度まかされていく。
それで足りない分につきましては、大事な職でござ
いますので、新規採用といつたものを運用いた
しましてまかなつていくということをやつてお
りまして、現在新規採用なんかもある程度入つてお
りますから、もつと実際欠員の状態は減つてい
るというのが実情でございます。

○兒玉委員 施設局長にお伺いします。
これはまあほんの例でありませうけれども、たと
えば鹿児島本線の川内保線区の場合でも、わずか
四年足らずの間に、線路の保守状況の最も典型的
な悪い例ですね、六千カ所が一カ所噴泥とい
うことは、砂利の入れかえをしていないといふ証
なんですよ。私はわずかの間に四千カ所ふえる
といふことは、いかに保安の最大の第一線にあ
る保線関係の要員が足りないかといふことを如
実に示しているものだと思うのです。これは特に保
安状況の悪い七十線を含めて同じであります。も
しこの点を要員補充といふ面、重点的な安全対策
という面では、いま職員局長はいわゆる機械化等を

通じて努力していると言いますが、機械化にしましては機械は人が使うのです。ですから、まず不足している要員を補充し、その過程で機械の使い方を教育しなければ、使い道もわからぬ機械を持つてきて、これが何人前だからと要員を補充するわけにはいかない。それでどうして運転の安全が、線路の補修ができませんか。どうですか、局長。

○篠原説明員 出水保線区の噴泥箇所は、先生のおっしゃるように急速にふえた、若干悪くなったというところは聞きましたが、実際の具体的な数字については初耳ですから……。先ほど常務が言いましたように、おそらく道床更新、タンピングのあれが、おそれおられるのかと思いますが、タンピングは、私のほうとしましてはマルチプルタイプタンパーという非常に高性能の機械を入れました、ノルマを上げた。それには鹿児島本線、間合がないと機械化ができませんので、現在三時間の間合をとっております。そういう間合を上げて、非常に高性能の機械でノルマを上げたい、出来高を上げたい、このように考えております。先生も御承知だと思いますが、線路の保守をする軌道掛というのはなかなか手がございませぬ。したがって非常に魅力のある職場にするには、やはりいい機械を入れて、能率のいい、かつこのいい職場にしないと、なかなか手がこないというのがわれわれの悩みでございます。したがって、機械を入れて間合をとって能率をあげるとともに、職場としても魅力のある職場にするように努力していきたい、かように考えております。

○児玉委員 六時という時間が限定されているので延ばせないそうでありまして、次に国鉄バスに関する問題でございますが、昨年の十一月十六日に東名高速道路で追突事故があったわけでございますが、これは運行表の作成あるいは勤務体制関係の問題、特にスピード関係についても最高速度百キロ、夜は八十キロ、それが許容の最大限、平均昼間九十四キロ、夜間七十七キロ、非常にきび

しい条件でハンドルをとらなければダイヤどおり走れない、こういう状況が報道されているわけでございます。

(加藤(六)委員長代理退席、委員長着席) これについて、もう少しスピード面においてももちろんやむを得ない事情もあるわけでございまして、運行表の作成なり労働条件について検討する余地はないのかどうか。さらに宿泊地におけるところのいわゆる体養施設等は、ご心配で十分睡眠をとれないということが訴えられているわけでございますが、この国鉄バスの追突事故に關して、当局はその後どういふような措置をとっているのか、お伺いしたいと思います。

○阪田説明員 昨年の十一月十六日に東名高速道路で大きな事故を起こしまして、たいへん申しわけなく思っております。

国鉄の高速バスは、そのダイヤ構成にあたりまして、もちろん交通の流れに沿って安全な運転を行なうことを基本としてまいりましたわけでございまして、ただいまお話のございましたとおり、さらに安全を期し、また今回の事故を今後の安全のための貴重な経験といたしまして、次のような措置をとりました。

一つは、ことしの四月一日にダイヤ改正を行なひまして、おおむね5%の速度調整を行ないました。速度制限が百キロのところの運転区間は、ただいままでは昼間は平均九十四キロで考えておったのでございまして、これを五キロダウンいたしました。また、夜間につきましても、従来平均七十七キロでやっていたのでございまして、今回これを七十三キロにダウンいたしました。さらに、異常気象がある場合、たとえば風が吹くとか、もやで前方が見えないとかそういう場合には、風については二十五メートル以上になりましたらばとめてしまふ、あるいは視界が五十メートル以下になつたら運転をやめる、あるいは雨が十ミリ以上降れば速度を落とすというような措置をとってまいっております。

それから休養設備について御質問がございまして、休養設備につきましては、休憩室とか休養室などはすべて空調の設備つきになっております。また、防音設備をつくりまして極力安眠がとれるようにしております。それで、大阪、静岡、名古屋等の休養室につきましては、九月末までにすべて二人の個室にいたします。あと、空調その他全部完備しておりますので、九月までにはもう完全に個室化いたしました。十分な睡眠がとれるような体制にいたします。

○児玉委員 答弁がきわめて不十分でありますけれども、あと二、三点残っておりますので次に移ります。

一つは、国鉄の連絡船関係でございますが、すでに船舶関係につきましては、青函トンネルあるいは本州四国連絡橋など、将来国鉄の連絡船輸送というものがこういう形において縮小されるので、他に新航路を開発しなければならぬ、こういうことで二千数百名の船舶職員の将来について大きな問題が提起されておるわけでございまして、これについて運輸省当局としてはどういふうな見解を持っておられるか。

それから国鉄当局にお伺いします。船舶関係の要員需給といいますが、例の洞爺丸事件が起きまして一時に多くの船舶職員が死亡したわけでございまして、その後の要員の需給関係を見ておられますと、高級船員職員のほうは百八十五名の補充をしておりますが、一般職員の場合は百十二名で、実務に参加する船舶職員のほうが少ない。このことはきわめて不合理ではないのか。さらにまた、この間陸上関係から船舶のほうに受け入れておるわけでございまして、この点については当然一定期間の教育が必要ではないのか。これを受け入れる側からの受け入れ職員に対する養成関係についてはどう考えておられるか。

それから、これは運輸大臣にお聞きしますけれども、国鉄船舶は、釜谷連絡船など、長年の経験を持つておるわけでございまして、青函トンネルあるいは内海の本州—四国間等の関係を含めて将来考

えます場合に、これからの沖繩と本土との連絡ということとはきわめて大きな脚光を浴びておるわけでございますが、この前、沖繩県における国鉄レールの敷設問題を含めて、鹿児島—那覇間の国鉄連絡船の航路については国鉄当局に対して答申があったように聞いておるわけでございまして、この鹿児島—那覇間の国鉄連絡船の航路ということも、やはり将来の展望としてきわめて重大な問題でございますが、これらの点について大臣の御所見を承りたい。

○新谷国務大臣 鹿児島—那覇間の連絡航路のお尋ねでございますが、ただいまの交通の需要から見ますと、いまのところは十分役に立っております。特に連絡船を設ける必要はございません。ただ将来、この航路はさらに交通需要がふえるかと考えます。でございますから、実際、交通需要に応じた施設をしなければならぬわけでございまして、その場合におきましては、ただいまお示しのような点も十分検討に値する問題であると思っております。いまのところは、直ちにこれを国鉄の連絡船として就航させるといふ計画はございません。

○秋富政府委員 青函隧道あるいは本四架橋公団が貫通後の連絡船がどうなるかという御質問でございますが、いわゆる青函隧道ができましたと、在来線の一般車扱い貨物あるいは地元におきます旅客の輸送、こういった問題につきましては依然として青函航路にかかる分が残る、こういうふうな考えでございます。

また、本四架橋公団ができましたと、大半の車扱貨物は橋のほうに渡るわけでございまして、依然として地元におきます旅客の輸送、こういった問題は残るわけでございまして、いずれにいたしましても輸送の体制が大きく変わるといふことは事実でございますので、なお今後慎重にそういう情勢を見きわめつつ、この連絡船の問題についても検討を重ねていきたいと考えております。

○加賀谷説明員 連絡船の要員の問題の御質問があったわけでございまして、現在連絡船におきま

しては、棧橋要員に多少欠員がございますけれども、船で仕事をしている者につきましてはむしろ過員になっております。先生の御質問にありましては、特別の海技職といえますか、そういうふうなものは逐次新規採用において補充していただくわけでございます。ただ、将来の需給関係を考えて、特に海技職という資格要件が要らないもので、船に乗って仕事をするとしたものを、

きまして、一般職からの配転ということを考えておりました、先ほどもちよっと教育の問題で御指摘がありました、これにつきましては久しぶりにやるわけでございますので、どういふふうにしてやるかということ十分に検討しております。六カ月以上の期間をかけて教育するというのを私も考えておる次第でございます。

○児玉委員 総理が見えませんでしたので、あと一点だけお伺いします。これは国鉄の財産管理のことでございますけれども、今度の再建計画の、約一千三百億程度の用地の売却をやつて一つの財源とする、こういうことがいわれておるわけでございます。ところが肝心の台帳、登記、こういうふうな財産管理の面について、私多くの問題点なり不備の点があるというのを聞いております。それは要するに、財産間の関係の用地買収、あるいは登記あるいは買収後のそういうふうな関連する財産処理に對するところの台帳整理ということが非常にござんである。その要因は、やはり昭和三十三年から四十年まで約八年間にわたる当局の調査結果でも、要員、予算の関係が十分でなかったということが指摘をされておるわけでございますが、これに関連する二百名前後の用地関係整備の要員を補充してやるならば、二年程度でこの明治以来不完備の状態になつておる土地台帳なり登記関係の仕事が十分に完備できる、こういうふうな聞いておるわけでございます。国鉄の重要な財産がこういう形で放置されることは許されぬ、こういう点から、このように財産管理関係の要員対策ということについて早急的確な措置をとるべきだと私は思うの

ですが、これについての総裁の答弁をお願いしたいと思ひます。○磯崎説明員 土地関係の職員が、急にふえるようになりまして、多少手薄なところがござります。しかし、なるべく早く人員を充足いたしまして、いま御指摘のような点につきましては遺憾なきことを期したいと思います。○井原委員長 この際、質疑をなさる委員の各位に申し上げます。質疑時間は、理事会において申し合わせたとおりでありますので、その時間の範囲内においてお願いを申し上げます。したがって、答弁もなるべく簡潔にお願い申し上げます。それでは、佐藤孝行君。○佐藤(孝)委員 運賃法、再建法については、これまで当委員会が八十時間余審議され、各党から諸般の意見が出され、論点もほぼ出し尽くされた感がございますが、本日は、それを整理する意味を含めて、総理の御所見をお伺いしたいと思います。最初に、運賃値上げと物価について質問いたします。われわれ自由民主党が国鉄再建に情熱を傾けるのは、過去一世紀にわたり、鉄道の発達は日本の近代化と密接な関係にあり、鉄道発展の歩みは即日本の近代化の道につながっているからであります。人の輸送に、荷物の輸送に、国鉄はこの百年間、一日も休むことなく活動を続けてまいりました。それはまさに国民の足であり、生活を運ぶ動脈といつても過言でないと思ひます。この点については、私は大多数の国民は理解してくるものと思ひます。試みに各国の鉄道運賃と比較してみると、アメリカ、フランス、イギリスの三国は日本の約七割から八割高い運賃であります。西ドイツは約十五割以上高い料金であり、わが国の料金が飛び抜けて安いことが、このことによつてもおわかりいただけると思ひます。また、国内の物価と比較してみると、旅客については、昭和九年から十一年の

平均をとした場合、国鉄は現在が二九六、改定後三二七、はがきが約倍の六六七、入浴—銭湯のことでしようが、七八四、米でさへ六六六といふ計算になります。また、各種割引もその特色の一つであります。雑誌は七二・四％、最高は何と新聞の八一％も割引引いておられます。問題は、国鉄が国民の足であり、生活を運ぶ動脈なるがゆえに、運賃値上げが国民に与える影響をおそれるからであります。

去る六日、愛知大蔵大臣と大蔵省の幹部が、経済団体連合会の幹部との経済政策等についての懇談会の度上、大蔵省側が経済安定法案並びに法人税引き上げ問題について経済界の協力を求めたのに対して、経団連側は、最近の政府の経済政策は場当たり的で長期見通しが立っていないときびしく批判されたとの新聞は報道されております。総理も、去る七日、日本貿易会に来賓として出席され、物価安定に協力と良識ある態度を要求したと、これまで報道されております。物価安定に取り組む政府の努力を私はそれなりに評価するものであります。しかし、総理、今日の日本経済界に社会的役割りと責任を自覚し、節度ある経営態度を保つよう求め、わが国の企業体の機構そのものが利益を追求する仕組みになっており、精神訓話だけでは望み薄いと思ひます。したがって、物価安定の経済政策を国がタイムリミットを考へて抜本的に手を打つ以外に、方法はな

先を急ぎますから、答弁はまとめていただくことにいたします。いま世界は、ひとり日本だけでなく、各国も物価高のインフレ傾向に悩み、その防止策に努力をされておられるのは、総理も御承知のとおりだろうと思ひます。アメリカでは、先般上院の民主党の議員総会で、賃金、物価の再凍結が決議されました。また、共和党議員からも同様の要求が大統領に出されておられます。したがって、米政府周辺では、大統領は近く新しいインフレ抑制策を打ち出すのではないかとこの観測が強まっております。

これと相前後して、朝日新聞のロンドン特派員が次のようなことを報道されております。ちよつと読んでみましょう。「値上げ続き 英国民もびつくり」「今度は国鉄」「公共料金軒並み「日本はまだまし？」」こういう題をつけて、内容は、公共料金の軒並み値上げの続く英国では、八日、また国鉄料金が一般旅客運賃で五％、貨物運賃で二％、今月十七日にそれぞれ値上げすることが本まきりになりました。英国の国鉄の運賃値上げは、一九七一年、一昨年ですが一五％から二五％、こういう大幅の値上げをしておりながら、一九七二年、昨年三月に三％、九月に七・五％上げておられます。今回またこの値上げに踏み切つたのでござい

その値上げの理由として、昨年は一年で二千五百万ポンド、約百七十億圓、ことしは四千万ポンド、こういう赤字解消のため、国鉄の申請はもつと大幅のものだったが、政府は他の物価の影響を考へてこれをカットした。しかし、今回の値上げでも国鉄赤字が解消できないばかりか、国鉄にならんとばかりに、このところから国内交通運賃が平均七・五％、バスが平均五％の値上げを申請している。さらに電氣、郵便、石炭と次々に公共料金の値上げが申請されておる。

国鉄は一般物資輸送の動脈となつておられるだけに、公共料金はばかりか、すべての物価値上げの引き金となつておる。それだけに、英国の各新聞も料金値上げの記事を大きく取り上げ、また社説、論調等においても、世界的なインフレとはいへ、抜本的な手を打つべきだと政府に訴へておる。こういう新聞記事が出ておるのでござい

そこで、私はこの記事を見て感ずることは、この報道の中で見落としてならないのは、国鉄は一般物資輸送の動脈となつておるだけに他の公共料金との関係はどうなるかという点を一番私は問題にしなければならぬと思ひます。今度の運賃値上げは、家庭に与える影響は、そのものだけを考へるときわめて少ないと思ひます。貨物、旅客合

わせて〇・四三％程度であります。これだけなら

ば、私は国民生活にほとんど影響ないと言つてもいいような程度だと思つていますが、しかしながら、英国同様の物価への影響なしとは保証できないと思つております。総理は、自由主義経済を高く評価されておられるようですが、この際、国民生活を安定させるために、日常生活に關係の深い物価を一時凍結するなり、あるいは時限立法的な、日時を限定した間接凍結などを考え、賃金、物価の抑制策を強化する考えがどうか、まず承りたいのです。

さらに、消費者物価が安定しているのは、ざる法だとか何と言われながらも食糧制度が存在するために今日安定しているんじゃないか。また人によっては、国鉄再建法を成立させた後に、運賃値上げだけ一年間凍結させてはどうかという意見もございしますが、私は国鉄だけではいだけない議論だと思つております。

政府はこれまで自由化の問題でも、常にタイムリミットを失ひ、多くの混乱の原因をつくつてきた点があつたのじゃないかと私は思つております。この問題はもう行政にまかせておく問題じゃないのじゃないかと私は思つております。

大所高所の観点から総理の所見を承りたいと思つております。

○田中内閣総理大臣 物価問題は当面する最大ともいふべき重要な問題であるといふことは御指摘のとおりでございます。先進工業国、卸売り物価も消費者物価もみな上がつておるわけでございしますが、特に先進工業国では、賃金が生産性でまかなえないということが原則になつて、卸売り物価が上がりおるわけであります。半年後くらいには消費者物価に反映するといふことであります。日本は、消費者物価は上がつてはおりますが、しかし卸売り物価は長いこと横ばいでまいつたわけでございますが、昨年か卸売り物価が急上昇を続けておるといふことでありまして、先進工業国並みのインフレ傾向を招いてはならないといふことで、諸般の施策を講じておることは御承知のとおりであります。

恒常的なインフレ傾向といふことになれば、賃金、物価の凍結とか増税とかいうオーソドックスな手段が講じられるわけでございしますが、日本においては物価上昇の原因が必ずしも先進工業国と同じものではないわけでございしますので、そういうオーソドックスな締め方をする前に、まずまだ減税をやろう、また国内景気を浮揚することによって国際収支の改善をやろうという施策をとつておるわけでございします。また、住宅の不足や社会資本の不足に対して公共投資も大幅にやろうといつておるわけでありますから、その限りにおいては、学問的に見ると物価抑制といふことは逆な政策をとつておるといふことは言い得るわけでございします。しかし、いろいろな原因を探求しながら、その対症療法としてはやはりその施策をとつておるわけでございします。

これは土地に対しては、土地に対する融資の引き締めもやつておりますし、公定歩合の引き上げも行なつておりますし、また窓口規制とか準備率の引き上げとか、また売り惜しみ買ひだめ法案の提出とか、土地に対する総合開発及び土地に対する税制に対しての御審議をいたしておつたり、いろいろなおことをやつておるわけであります。

まあ原則的に考へて、物価、賃金の凍結といふことを一言に言つてみましても、これは行なうことはなかなかむずかしいし、物価や賃金の凍結をしなければならぬといふ状態を招かないために、万般の施策をやるのが先行しなければならぬと思つておるわけであります。

物価や賃金といふもの、すべてのものを一年間でも凍結するといふ、いまのアメリカのような政策をとろうとするならば、これはやはり国民的な合意、国民的なコンセンサスが得られて、そういうものがどうしても必要なことだと思つておるわけでございします。いまの状態ですと、賃金の凍結などということが、野党を含めた皆さんの御理解を得られると思つておりません。そういう意味で、私たちは精力的に、賃金の抑制といふようなことや増税をしないで、そして物

価を押えようといふことに全力を傾けておるといふのが現状でございます。

○佐藤(孝)委員 時間の關係で次の問題に入らしてもらひます。

新幹線のいわゆる調査五線のルート選定基準について御質問いたします。これは運輸省に質問いたします。

私は昭和四十六年、運輸政務次官当時、現在工事中の東北、上越、成田の三新幹線のルート決定に携つた経験がございしますが、今回の調査五線と前回と大きく異なる点は、二つまたはそれ以上のルートの希望があるということと、地元にとつてはたいへん関心事であり、国鉄、鉄道公団の調査の進行とともに、沿線各地の誘致合戦は日一日と白熱化してきております。おのの期成同盟を結成し、さらに選出国會議員も参加し、このままではどう仕合ひに発展しかねない状態だと思われのであります。政治路線や政治駅のせしりを防ぐためにも、いままでのような運輸省、国鉄、公団の一方的な決定ではなく、客観的、合理的な選定の基準を国民の前に明らかにし、国民の理解と協力を得るといふ方法が最も肝要だと考えます。かような観点から質問をいたします。

これは運輸大臣にお聞きするのですが、公団に調査を指示した項目は前回とは四項目であつたと記憶しておりますが、今回は前回同様四項目であるのか、さらに追加してあるのか、その概要だけでけっこうですかとお知らせいただきたいと思つております。

○新谷国務大臣 調査項目は新幹線の整備に関する法律に書いてございまして、その項目については調査を指示しておるわけでございします。

○佐藤(孝)委員 それで鉄監局長に聞きまして、先ほど申し上げたように、今回の調査各線は、すでに着工している東北、上越新幹線と異なり、二つ以上のルートが考えられるといふことは先ほど申し上げたとおりですが、したがつて、調査はこれらの比較に重点を置かなきゃならぬと思つております。調査には各ルートごとに比較検討を行ない、

どのルートをとるべきかについては、ハード、ソフトの両面から総合的に判断することが私は最も正しいと思つております。ハード、ソフトのおおの面のどんな点を検討しなければならぬのか、また検討したのか、この際明らかに願ひたいと思つております。

○秋富政府委員 お説のとおり、今回のルートにつきましてはいろいろ問題がございしますので、ハード面、ソフト面両方検討いたしておりますが、まずハード面を申し上げますと、ルートの曲線関係、勾配、積雪、こつこつとした主として運転保安上のあるいは線路保守上、こつこつとした技術的な面からの検討をいたしております。また地形、地質あるいは長大トンネル、長大橋梁、こつこつといふわゆる主として施工上の問題点を検討いたしております。また工期の検討あるいは概算工事費の算出、運転所要時分の検討、こつこつとした面がいわゆるハード面からの検討でございます。

次にソフト面から申し上げますと、これは一つには地域におきます現状あるいは将来の開発計画、こつこつとした面の把握が一つでございます。第二には、新幹線の整備による輸送量、受益人口、時間短縮、こつこつとした効果の検討でございます。第三には、新幹線に關連する在来線あるいは道路、こつこつとしたものを総合した輸送体系の面からの検討、こつこつとした面。それ以外にいわゆる新幹線が整備されることによりまして、並行する在来線の貨物輸送、通勤通学輸送面の改善、こつこつとした面からソフト面といたしましては検討をいたしております。

○佐藤(孝)委員 いまの説明のほかに、私は騒音公害も新幹線建設にあつた一つの悩みの種ではなからうか。したがつて、環境問題についての関連にも十分配慮をしていただきたい。

最後に、新幹線について運輸大臣にお聞きいたしますが……(「せつかくだかから総理に聞け」と呼び、その他発言する者あり)新聞報道によると、今月の三日に現地調査を終了し、調査報告書を整理中と聞いておりますが、本来ならば一年以内に

報告書を提出することになり、それはちようど今月の月末になるわけですが、国会等との関係もこれあり、おくられていることが予想されますが、いづころ鉄道建設審議会に諮問され、ルート決定がされるのか。夏ごろか、秋ごろか、暮れなのか。大きっぱでけつこうですから、お答え願いたいと思います。

○新谷国務大臣 国鉄及び鉄建公団に対して調査を指示しておりますが、大体今月末で一年になると思ひます。私どものほうは調査結果が出ました場合に、先ほど申し上げましたようなこと、それから政府委員から申しましたようなことにつきまして十分配慮をしながら、いわゆる整備計画というものを立てまして、それを鉄道建設審議会に諮問をするわけでございます。そのときには、先ほど申し上げましたことが、大体におきましてどういふ路線がいいかということにつきまして、も大体の意見をききまして諮問をするという考えでございます。

その時期がいつごろになるかということでございますが、調査結果が出ますればなるべく早く検討を加えまして審議会に諮問をしたいという考えでございますが、いまのところ夏になりますか、もう少しおくられますか、その点は確たる見通しはまだ立っておりません。なるべく急いでやりたいと思っております。

○佐藤孝委員 総理が居眠りすると困るから総理に聞けという不規則発言がありますから総理にお聞きしますが、しかし関連あるもので必ずしも総理でない場合もあると思ひます。

○佐藤孝委員 総理が居眠りすると困るから総理に聞けという不規則発言がありますから総理にお聞きしますが、しかし関連あるもので必ずしも総理でない場合もあると思ひます。昨年の再建案と本年度の再建計画との相違のつに、三千四百キロのいわゆる赤字ローカル線の問題があります。昨年まではこれは本来自動車やバス輸送に切りかえていくべきものであり、鉄道の持つ特殊性から考えて適当な分野でない、したがって撤退するに際しては、その地域の必要ある場合は地方公共団体が三分の一、国がその一・五倍、全体として四分の三、赤字を補てんし、五カ年間にわたつてこれを整理する、こういう計画に

なつておつたわけですが、それは総合交通体系の中で鉄道というものの特性を生かして撤退すべき分野と、そうでない、担当する分野を明らかにした発想であり、その是非の批判は別として、私は一つの見識だと思ひます。

今度はそれがはるかに後退して、実質的には石炭なり地下資源なりその他の輸送の使命の必要がなくなつたもの以外は大体存続することに私はなると思ふのです。さらにA B線という地方ローカル線の建設には、昨年は二百億、今回は三百二十億を投資されております。この点について当委員会で幾度か論議されましたが、どうも問題の焦点が明らかでございませぬ。あるいは総理の得意な分野かと思ひますが、内閣がかわつてこのよう大きな政策の転換がなされたのですから、この際、何の理由でこのような政策の転換をなされたのか。将来ともこの方針に変わりがいいのか、この際明らかにしていただきたいと思ひます。

○田中内閣総理大臣 地方閑散線の整理ということとは多年の問題でございまして、一つの結論が前段に出たわけでございます。しかし議論がなかつたわけではない。もっと広範な立場からこの閑散線の問題は議論すべきであるという有力な議論もあつたことは事実でございませぬ。しかし国有鉄道という一つの視野から立つて赤字解消対策としてまずこの閑散線問題が取り上げられた。しかしその後バスに代替できるものはやはりましよつたということになつたわけですが、時代は国鉄だけの視野で見ることのできないほど鉄道は重要なものでございませぬ。それは日本には四季がございませぬ、豪雪地帯が四九・五%もございませぬ、中央を縦断する山脈があるわけでございます。そういう意味で五カ年計画、十カ年計画を進めてきた道路の状況を見たときに、道路と鉄道というものの比較を考えなければならぬ。特に時限法で積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法というのを議員立法でやつたわけでございますが、今度は除雪費用までもすべて公費をもつて行なうということになつたわけでありま

す。そうしますと、道路と鉄道というものを比較する必要もあるということが一つございませぬ。それからもう一つは、石炭専用線として敷設せられたものであつても、産炭地振興法というものが出てまいりましたり、山村振興法や地域振興法という新しい法律の分野が出てまいりましたので、産炭地専用線としてつくられたものでも、産炭地が後に振興されるということになると、これは単に廃線するというだけでは片づかないという新しい政策要求が出てきたわけでありませぬ。もう一つは赤字といつても、この地方閑散線三千四百キロに及ぶ赤字線といふものは、国鉄の赤字の中に占めるウェイトはわずか四%弱であります。赤字を全部廃止しなければならぬわけでありませぬ。全くそういうことであります。これはもう鉄道よりもはるかに大きな国費、公費を投入してありながらも運営は赤字でございませぬ。

そういう状態から考えると、国有鉄道法制定の根本にさかのぼつて考えるべきである。これは黒字だけであるならば私鉄でけつこうなんです。そうじゃなく、政策目的達成のために必要であるとしたならば、これは国有鉄道として国がやらなければならぬということと鉄道省であつたことは御承知のとおりであります。はがきも同じであります。はがきはいまの価格でもつて雪の中、山小屋まで一通のはがきを完全に送達するには何万円もかかるわけでありませぬ。しかし、そういうもので完全に送達をしなければならぬものは国有事業であつたわけでありませぬ、その後電力政策を転機として三公社五現業に移されたわけでありませぬ、民営に移されるほどのものではなかつたわけでありませぬ。そういう意味から考えますと、赤字だからという面からだけで簡単に廃止ができるならば、国有鉄道法の本義に反するわけでありませぬ。そういう意味で、赤字線といふ閑散線に対しては他の政策目的、その後立法せられた法律の結果等を十分考えながら再検討を必要とする、こういうことになつたわけでありませぬ。

もう一つは、鉄道だけではなく、これから道路、鉄道、港湾、航空という総合的な交通体系の中で考えなければならぬという新しい事態を踏まえて、三千四百キロに及ぶ閑散線というものに対しては、これはひとつ再検討しなければならぬ、こういうことになつたわけでありませぬ。これはもう当然の帰結である、こう考えるわけでございます。

○佐藤孝委員 たいへん明快な答弁をいただいたわけですが、今度の運賃改定と人件費の関係について質問いたしたいと思ひます。

今回の再建計画では、十年間に四回の運賃改定を行なうこととしていますが、その増収額は約八兆円でありませぬ。一方十年間の人件費のアップは前半一・二・三%、後半一〇・三%として、約七兆四千億円になります。また、四十八年度の仲裁裁定所要額は千二百八十六億円で、これに対する運賃改定増収予定額は千八百五十五億円になります。この千八百五十五億円は四月一日運賃改定実施を前提としたものであり、すでに御案内のとおり予定から二カ月以上もおくられておる現状でございませぬ。一日五億円これから差し引かなければならぬ改定増収額はそのほとんどがベースアップに充てられ、十年間で見た場合、八兆円と七兆四千億円の関係になります。運賃法、再建法の審議の過程で、国鉄の投資はすべて国費でやるべきであり、運賃値上げでこれをやるのはおかしいという御意見もございませぬ。しかしながら、実際に運賃改定による増収額のほとんどがベースアップに回され、さらに物件費の上昇を考えれば、運賃改定は経費の上昇分だけでこれを十分にまかなえない程度のものであります。それでも運賃改定はこれやるべきでないと思ひます。国鉄はもはや縮小再生産より生きる道はないと思ひます。このようなことで国鉄はみずから課せられた使命を達成することがとうていできないと思ひます。このように、国鉄をそのような形にすることをほんとうに国民が望んでいるのかどうか、答えは私はきわめ

て簡単だと思ひます。国民が望んでいるのは、国鉄を再建し、近代的な輸送機関とし、そこから安全しかも快適、良質のサービスの提供を受けることを国民が望んでいるんじゃないか。

そこで総理にお伺ひいたしますが、運賃改定はそのほとんどがベースアップに食われてしまふ。私はそれだけでは国民が納得しないのじゃないか。運賃改定の見返りとは——見返りと言つていいのかわかりませんが、運賃改定によつてベースアップ財源をまかないながら、政府の助成によつて行なう十兆五千億の投資に国民は期待していると思ひます。この十兆五千億によつて国民にもたらされる輸送サービスの改善というのは一体どういふものなのか、御所見を承りたいと思ひます。

○田中内閣総理大臣　ちやうど計算をするとなつたの言つたとおりになるんです。四回値上げをして十カ年間に八兆円、そして十一万人の自然に退職される人があるとそのままを認めて計算しても、最低限賃金の引き上げが考えられると七兆四千億になりますし、それに物件費の値上がりも最小限に見ても七千億になりますから、八兆円はすでに食われるということですが、それは一つの数字が合うというだけでございまして、そのものはあまり問題にすることはなかつたと思ひます。

ただ、鉄道というものが本質的に考えたときに一体どういふことになつていふのだと思つて、私もお呼びをしておりますからちよつと勉強してきました。

鉄道は明治五年につくられたわけでありまして、明治五年の鉄道運賃は非常に高かつた。これは電話でもみなそうですが、これを一応調べてみましたら、一キロメートル当たりの運賃率は二銭七毛でありまして、これが改定後、この運賃改定が行なわれたとして計算をしますと、二百四十六倍であります。明治五年に比べて二百四十六倍である。そうしますと、昭和九年ないし十一年をとつてみても三百二十七倍であるということである。

と、米は安いというんですが、米は石当たり一万九千三百八円でありまして、明治五年の米を—toすると、驚くなけれ九百七十六倍でありまして、五千倍のものと、鉄道運賃が二百四十六倍であるということに、非常に公共料金として押えてきたというのには、これは厳然たる数字の事実でございまして、そういう意味で鉄道運賃が低位に押えられたというのには、歴代政府が公共料金を押えようという基本的理念に出ているものであるということも、もう申すまでもないことである。そのために国鉄経営が悪化をして、国鉄もたいへん今日まで私はよくやってきたと思つております。

それは国鉄は非常に批判をされていふ面もありませんが、私は国鉄というものがこのような状態の中でよくぞいままで持ちこたえて公共の使命を果たしてきたその事実というものは、国民は理解をしていただきたい、こう考へております。

今度十年間でこれだけの投資を行なうというところでございまして、昭和六十年を展望しますと、国鉄がいまのままだったらたいへんなことになるという事は事実であります。これはもういままでは、貨物の問題その他出てくるでしょうからそのときに申し上げますが、これは、国鉄が物を運ばないと日本の経済そのものが立ち行かないという状態が数字的に明確でございまして、そういう意味で、国民に利便を供するといふようなものよりも、日本人が生活をしていくために、これから相対的に高い成長を続けたり、生活をレベルアップするために、国鉄の投資といふものはもう絶対的なものであり、不可欠なものだ。これは道路やほかのものにかえることはできないのです。数字はみんな持つておられますから、あとから幾らでも申し上げられますが、これはもう道路をつくつたとし、もう運転手がないんです。運転手がもう全然、昭和六十年になつて三十三トン車か五十トン車のトラックにしても、運転手がないのであります。荷物を運ぶだけでも二千四百万台ないし二千七百万台も車が必要なときに、運転手として確保できるものは三百五十万人が限度であります。これから

十年、十五年間の国鉄が背負わされておる公共使命というものは議論の余地のないほど大きなものである。もう端的に申し上げておきます。

○佐藤(孝)委員　残念ですが、もう時間は四分ふりございませぬ。最後に、国鉄の労使問題について御質問いたします。

私は、政府が今回の再建計画では、十カ年に四兆六千億、現行計画の二十三倍に及ぶ長期的な助成に踏み切つたことを高く評価いたします。また、十兆五千億円の投資により、新幹線鉄道網の整備、複線電化、貨物輸送の抜本的なシステムのチェンジを行なつて、国土の均衡ある発展をはかるとともに、来たるべき福祉社会において、国民の期待にこたえる高度の輸送サービスを提供する国鉄に脱皮させようとする事については、全面的に賛成を表するものであります。しかしながら、施設が幾ら近代化されても、国鉄を動かすのは人間でございまして、国民の期待と信頼にこたへ、愛される国鉄となる事が財政再建の基本的な前提であり、そのために何よりも必要なことは、国鉄に携わる職員一人、一人が国鉄に課せられた使命を十分認識し、国民の期待をいやくも裏切るようなことのないよう、労使が一体となつて直前に再建に取り組むという熱意と姿勢であり、このよくなじみちを努力なくして、私は国鉄の再建は不可能だと思ひます。

この意味において、いわゆる順法闘争の名のもとに違法な争議行為を繰り返す、国民に多大の迷惑をかけている現状から、私は国鉄の職員に対する熱意をうかがい知ることができないのであります。政府は今回の春闘に際して、国鉄財政が未曾有の危機に瀕しておるにもかかわらず、当初から有額回答され、千二百八十六億という巨額の大幅なベースアップを内容とする公労委の仲裁規定を完全実施することになりまして、これは職員の経済的要求に対して、極力前向きで対処し、もつて労使関係を安定させようとする政府の熱意のあらわれと私は評価するのであります。国鉄労組の諸君も政府の意のあるところを十分くみ取り、今

後再び三月の上尾事件あるいは四月の首都圏の大混乱といふような不祥事の起こることのないよう、みずからに課せられた責任を自覚し、職務に専念し、真剣に再建に取り組むことを強く期待するものでございまして。

この際、国鉄の労使関係の改善について、時間がございませぬから、総理から一言御意見を承りたいと思ひます。

○田中内閣総理大臣　国鉄運賃の改定は、去年お願いをしておつたわけですが、去年はものにならなかつたわけでございます。四十七年度ベースアップ分が七百五十二億、今年度分が千二百八十六億、合計二千三百三十八億ということでございますから、運賃改定分がそのまま実行されても足らなくなるわけでございますから、政府は鉄道運賃の改定がでなくとも誠意をもつて対処したという事は、事実をもつて申し上げられると思ひます。

先ほどから申し上げたとおり、国鉄の公共性という面から見ると、労使だけの問題ではありませぬ、これはやはり政府も相当な責任を負わなければならぬ問題だ、私はそう理解しております。ですから、政府ももちろん、国鉄を運営しておりますから、政府ももちろん、国鉄を運営しております。預かつておる労使がその公的的使命を果たさなければならぬことは言うまでもないことである。そういう意味で、民間労使といふことよりも、なお公的立場における、場合によつては税金をつぎ込む、またつぎ込んで国鉄の精神とあり連行しなければならぬという趣旨の企業でございまして、労使はほんとうに国鉄を愛し、国民の負託にこたへなければならぬということも、もう申すまでもないことでございます。

ここで一言だけ申し上げますと、私はやはり、先ほど申し上げたように、議論はされませんが、したけれども、戦時中に非常に人をよけいとしたり、それから大陸から帰つてきた人を国鉄会計の中にみなかかえ込んだり、また合理化によつてとんど余剰人員ができたといふような、そういう事態をかかえながら、国鉄といふものはよくやっ

てきたという感じではあるのです。そういう意味では事実やはり認めなければなりません。この国鉄の膨大な赤字ということで、国鉄に対する不安感というのに対して、労使の労のほうは相当な不安を持ったということも事実でありましよう。しかし、今度は政府の果たさなければならぬ責任はこうして果たします。そうして最小限利用者負担をしようするのはこのとおりでございます。そうして今度は国鉄労使が真剣になれば公的使命を果たしていきけるような体制を整えます。こういうことを責任を明確にしたわけでありまから、やはり親方日の丸だと国民の一部からいられるような労使関係ということは、望ましくないことはもう言うまでもありません。そういう意味では政府も積極的な援助をいたしたい、一半の責任を負いたい、こう言っておるのでございますから、やはりこれからの再建の道に入った場合、労使は国民の非難を受けないようなりつばな公共企業体の労使としての慣行を樹立してもらいたい、こう考えます。

○佐藤(孝)委員 総理のおっしゃるとおりを期待申し上げ、私の質問を終わります。

○井原委員長 次に、久保三郎君。

○久保(三)委員 田中総理は国鉄について、いま御答弁なさっていて、ほかの歴代の内閣総理大臣よりは理解が深いように思っております。また、詳細に知っておられるようでありまから、短い時間でありまから、多少こまかい点になるかもしませんが、お尋ねしたのであります。

先ほども質問がありまから、物価の問題であります。いわゆる運賃値上げの問題で一番問題になるのは、最近における物価の問題との関係であります。これは本会議で提案説明があり、わが党の児玉議員が質問されたときの状況とはまた変わってきているんですね。あれはたしか三月でございまして、最近の物価の上昇というのはたいへんなものですね。これは先ほど総理からもお話があったとおりでありまして、否定し得ない事実なんであります。そこで、いま総理もおっしゃる

ように、政治の一番緊急にして重要な課題は何かといったら物価だ、あなたもお答えになったとありまから、それぞれ公定歩合の引き下げとかあるいは預金準備率の引き上げとか、あるいは公共事業の繰り延べについては最近やたるんできたようでありまから、そういうものも考えておる。その他のことも考えているということでありまから、いまやはり庶民にとって一番わかりやすいのは、物価対策をやっているんだなということ、一つはやはり具体的に毎日の生活に密着したものだと思つておる。これは言うまでもありませんが、政府がじかに手をつけられるのは公共料金であります。公共料金のうちでもやはり自動車賃というか鉄道賃というものが何と云つても心理的な影響が一番多いわけですね。これはいじめない事実と思つておる。その他の公共料金たくさんございまして、自動車賃が上がったのだからということ、これは、いままでの傾向としてはそういう傾向がございまして、いろいろな数字でお答えがあらうか知りませんが、役所で統計的にはじいたあるいはコンピューターにかけたような数字は実際に庶民の生活にはあまり関係ないのです。さつきもお話がありまから、今回の鉄道の運賃値上げ、国鉄運賃の値上げで物価に影響するのは大体〇・四二九くらいだといふ。〇・四二九といつたらどの程度かといつたら、これはたいへんな影響はありまから、しかし、これは口すっぱく申し上げる必要はないことでありまして、この際二割以上の自動車賃が上がるのだといつたら、やはり庶民としては、受け取り方としてこれは深刻だと思つておる。特に通学定期の値上がりあるいは一般的な値上がり、そういうものを考えまから、通学定期は大半が事業主負担ということになりますれば多少軽減というか、当たりは薄いかもしれませんが、一番問題なのは、やはり庶民の生活にとつて必要な通学定期の値上がりなどは一番痛切だと思つておる。いずれにしても昨年同様に比べて消費者物価は一・六%も上がつておる。これは二十年ぶりの暴騰だ、こういつておる

のですね。ここでいろいろ大綱的な物価対策はおりになっておるが、いま庶民に必要なのは、くどいようでありまから、具体的な個別の対策が必要なのである。なるほど従来からの行きがかりもございまして、私も国鉄の財政知らぬわけではございませぬ。運賃や料金の立て方についても、私は理解をしておる者の一人だと思つておる。しかしながら、いま国民にとって何が一番大事かといつたら、運賃の値上げよりは物価安定だということに私はとらざるを得ないのであります。そういう意味からいって、この際は理屈抜きといつたら語弊がありまから、どうでしょう、少なくとも一年間——これは去年もやつたのだから、去年からの引き継ぎだからやむを得ぬ、このくらしいことはやつてもらつたのだといふことだけでは、国民的な合意を得られることはむずかしいと私は思つておる。そういう意味で、ぜひ運賃値上げというのを見直してもらつたらどうかといふのが、われわれ長い時間かけて審議しましたが、やはり国民的な合意を得られないという結論から反対をせざるを得ないといふ一つなんです。これについて、反対はいい、けつこうだ、最後は言うならば多数決の原理でやつてしまふんだということであつては、政治は生きていけないですね。そこで、私は繰り返し申し上げますが、この際は、物価対策という国民的な生活を優先にしてこの一年間少し鎮静させたらどうかということでありまから、同時に、これは自動車賃ばかりを据え置くのではなくて、その他の公共料金についても一貫して政府は押えていく。この間、もろもろのその他の施策も考えていく。そうして、その中で、この一年間に——あるいは二年間になるかもしれませぬけれども、国民の合意を得られるような対策を出していくというのが賢明な策ではなからうか。それが民主政治の一つのルールだと私は思つたので、去年は佐藤内閣末期でたらだとなつたのでやむを得ずこれは廃案になつてしまつた、今度は違うのだといふことでは話が違うと思つたので、去年とはまた別な意味でこの国鉄運賃の

値上げというものは国民生活にとつてたいへんな比重になっておるといふことを考えてみる必要がありはしないかということ——あなたのお考えは変わりはないだろうと思つたけれども、最後のチャンスでありまから、あえて私は申し上げておるわけでありまから。

それからもう一つ、運賃については、この長い議論の中で旅客と貨物の原価の問題と収入の問題が出てまいりました。これはいままでもそうなんでありまから、日本の国鉄は大体において傾向として旅客は赤字で貨物は赤字だというのが、宿命的なような話というが、考えて実を来しておるわけなんです。しかし、それは宿命でも何でなく、人為的になされたものであるとわれわれは考えておる。それはそれなりの効果といふか貢献をしたものだと思つておる。しかし、いままさに国民生活を目的にして国鉄運賃を値上げするといふ場合に、国民的な理解からいへば、赤字の貨物のしわ寄せを旅客がどうしてしよわねばならぬかといふ、簡単なことでありまから、これは理解し得ない、そういうものもあるわけなんです。だから、運賃の値上げの基準も二・三・一%とか二・四・二%とか、運賃値上げの基準といふのは何だろうかといふ節があるんですね。実収一五%といふが、実収一五%といふからには一五%上げれば二四%、二四%、そういうふうな値上げの基準といふのはどこから来ておるのだろうかといふことになる。これはなかなか理解しがたい。結局そうなるものと、並行して走る私鉄やバスあるいはその他のものもあるかもしれませぬが、そういうものとの間の運賃の問題を比べますと、ほぼ似通つたサービスにありながら運賃がたいへん違う。たいへん違う。それでいまの運賃の決定のルールといふか原則はいわゆる総原価主義、個別企業の原価主義に基づいてはじいてきておるから、そういう結果が出てきておる、アンバランスが出ておるのですね。そういうものをほつたらかきにしておいて総合交通体系を論じて、これは意味がない話でもあり

からでありまして、国鉄も幾らか業務を拡大されたいけれども、土地の買占めまでやって赤字を埋めようというような企業ではない。法律がこれを許さない。これは私鉄とは全く違うということでございます。

それからもう一つは料金の公正な決定ということ、私は公正にやられていると思っております。これは私たちが占領軍のメモケース時代から知っておりますが、国鉄法によって、国鉄法を審議したときに料金を国会の議決しなければならぬことはおかし、こう言ったのです。これはちやんと議論になっておる。それは米でも水でもガスでも電気でもみな法律事項じゃないのです。代替する機関があるにもかかわらず鉄道だけなぜ法律によらなければならぬか。戦後のあの混乱期は鉄道というものはそれは実際において米にも匹敵するほどのものであったということは事実でございます。そういう意味で法律をもって定めるということになっておるのである。これは米や水やガスや電力というものと比べて、いまの鉄道運賃が国会の議決を経なければならぬという手段、しかもその前提として審議の議を経るということでありまして、私は審議の議がなくとも国会の議決というものが最高のものである、そうでなければ国会そのものを否定することになるのであって、これは最終的には国会であります。議員立法で出せば審議の議を経ることはないのです。全部国会で直接審議をしなければならぬ、こういうことでございまして、最終的にはこれは裁判所にも飛躍上告というものがあつたのですから、国会というものが最終的なものである、最も権威あるものである、最も公正な場である、こういうことで私は国会の御審議を願つておる。いまの状態では鉄道運賃が公正妥当な処置を欠いたものだと思つておりません。

○久保(三)委員 総理は何か勘違いしていろいろ御答弁いただいている。私は限られた時間でありまして、しかも総理大臣に対する質問でありまして、なるべく失礼にわたらぬようにしている

わけなんです。ずいぶんあなたの答弁は失礼な答弁をしておりますね。私がお尋ねしてないことなどもとうとうと答弁されていきますが、私は国民の側に立つたつもりでいまお尋ねしているのですよ。物価の問題に対してもお答えはいたさないし、それをお答えになっておるのでしようが、米は何倍とか、過去において幾らであつて、いま何倍になつて、汽車賃は何倍だから値上げしても差しつかえないのだという理屈は通らぬから議論しているわけですよ。そういうことをまず第一に頭に置いていただいたほうがいいのじゃないかと私は思うのです。もちろん法案を提案したから、直ちにああそうですか、じゃ直しましようというやうなものではないことはわかっていますよ。だけれども、やはり尋ねたことに對しては、正しくお答えいただきたいと思うのです、時間があまりありませんから。

それから、運賃決定機構についても、私は国会でやることについて反対しているわけじゃないのです。運輸審議会という制度がありながら、これを諮問しておきながら、答申も出ないのに意思決定をして予算を国会に出して行くという、あるいはそういうやうなことを内部的にきめるというやうなことは、これは運輸大臣がわかから何か言っているやうであります。これはもし答弁されるなら詭弁です、はっきり言つておきますが、いずれにしてももう少ししよめに、と言つたら誤弊があるかもしれませんが、あるものはやはり尊重して、結論を得て、そして国会に持ち上げるものは持ち上げてきていただきたいと思うのです。私は時間がありませんから、この問題をそんなに長くやっているわけにはいきませぬけれども……

もう一つは貨物の問題についてのお話がありました。貨物の運賃の値上げが抑制されたという話、それはそれで結構です。結果から見れば、抑制されたという結果になりました。いまそれを議論していることが一つの議論ではありますよ。

ありますが、国鉄がいままで蓄積してきた資本とこのは、だれがやつてきたかというのです。これは政府の手ではないのですよ、はつきり申し上げて。あなたは専門家ぐらゐに知つておりますから、もう御理解いただいていると思うのですがね。言うならば、旅客収入というか、運賃と借入れ入金でやつてきたのですよ、四十七年まで。四十七年には多少の政府出資がありましたね。多少ですよ。ことしの予算では、出資を八百億やろう、こういうことですね。いままでは長期の借入れ金というので、全部やつてきたのです。これを返してやるのは、汽車賃であつた、収入であつたもので返して来たのですよ。だから、政府からの出資といつたつて、八十九億、これも歴史をさかのぼれば、八十九億みんな現金じゃありません。帳簿上の、いわゆる差し引き計算ともう一つは、駐留軍からの払い下げのほろのバスとかトラックを金に換算したものが四十億で合計八十九億、そういうものだけなんです。

もう一つは、税金で足し前するか、それとも運賃値上げで足し前するかという点で考えてもらいたいのですが、国鉄運賃なんというものは、大乗課税と同じですよ。だれが乗つても、金持ちが乗つても貧乏人が乗つても、極端な話であります。同じ運賃ですからね。利用者はだれかというのと、大乗なんですよ。結局税金で出すか運賃で出すか、極端に考えていゆる利用者が出すのはあたりまえじゃないかという言ひ方は、これは違ふと思うのです。さつき総理が佐藤君に御答弁なさつた、たとえば八十三線区の問題ですね。これにしても、国家的な輸送サービスをおのまややつていかなければならぬという使命があれば、国家的にこれは国民に提供するサービスですよ。国の責任ですよ。だから、これは乗る人の責任で払ふものじゃなく、そういう赤字については、国の責任でこれは補てんするといふのは当然じゃないですか。その額が少なくとも、今度は幾らかよけいやることなんです。よけいやってませぬよ、はつきり言つて。そういう意味で、あなたのおっしゃること

は半分ぐらゐわかりませんが、半分ぐらゐはよくわからぬということですよ。そこで時間もありませんから、先に参りますが、今度どうか、去年から出しておるこの案は、国鉄財政再建だと言つたが、いままでの議論の中でもそれぞれお話があつたやうに、十年後の国鉄財政というのはどうなるのかといつたら、長期債務が十一兆円、それから累積赤字は、いまの場合、大体二兆六千億になるというのです。それじゃ、十年先の見通しというか、そういうものについて保証があるかといつたら、ないのですよ。そこにはやはりわれわれは、再建と言つては、少しこれは言い過ぎじゃないだろうかといふことを言つておるのです。再建にはならぬといふことですよ。しかもこの十年間に四回運賃値上げをきめていくなんて予約ですよ。なるほど結果は、十年間やつてみて、四回上げなくちやならぬ結果が出てくるかもしれない、十年後は、だけれども、いまきめてやることであるかどうかと言つたら、たいへん疑問がありますね。(見通しだよと呼ぶ者あり)見通しじゃなくて、ちゃんと閣議決定して、閣議了解事項でそういうものをやつておるのです。そういう計画というのには、おそらく私は、国民の合意を得られるものじゃないだろうと思つておる。三年たつたら、また運賃値上げをしますよといふことですね。そういうものを含めて、再建案だといふことでは、第二点目として疑問があるわけですね。十年後に、さつき言つたやうな、長期債務がふえていく、十一兆円、したがつて、三兆八千億円ぐらゐから三倍、四倍近くなる。そういうものを考えると、これはいずれにしても、たいへんな再建案だといふことですね。しかも財政再建といふのは体質改善、ひとつ体質を強化するといふことですね。これは総理が言うところのいわけの列島改造論にもこの案は通ずるのかもしれない。それが、新幹線七千キロですね。三千五百キロを開業、そういうものが一つ土台になる。それから幹線系線区の改良もありますが、そういうものを含めて、体質を強めていく。それからもう一つ、財

政を再建する。不良債務という長期債務、こ
う膨大な借金をしよつていふ、いわゆる
健全ではない形を改良することです。

この二つがあるわけですが、なるほど
一つ、さつき申し上げた、体質強化すれば、当
然拡大再生産につながるからいいじゃないかと
いうような議論もあるかもしれませんが、国鉄は
一般産業と違って、そういうような投資が直ちに
見返りとして拡大再生産につながつてこないの
は、総理自身も御承知のとおりであります。戦後
ここまで何兆円かの投資をしておりますけれども、
見返りが無い。国鉄の赤字はふえてきていますの
です。それを忘れて、単なる体質改善で、新幹線
を中心とするところの投資十兆五千億やるだけ
は、これは残念ながら再建にはつながらぬ。いま
国鉄労使——労はいいませんが、使はこつち
にありますが、大体自信を持っていないのじゃな
い。これは管理者といえども、おそらく自信は持
てないと思つておすよ。これは財政の再建につ
いて何らか手が打つてない。カパーしておるの
は資本費だけで、しかも十兆五千億の投資に対
して一割何分といながら一兆五千億の出資をし
ましようといふのです。なるほどいままでから見
れば進歩ですよ。しかし、これはたとえば新幹線
の七千キロ、三千五百キロ開業して、あと三千五
百キロ工事、それに対しては、少なくとも新しく三
兆九千億要るわけですね。新幹線全体とすれば四
兆七千六百億、こつちのものが要るわけですよ。
それに対して、少なくとも一兆五千億、新幹線
だけ——総理が言うところの列島改造論の骨格であ
る新幹線をつくるだけでも約四兆七千億ですよ。
それに対して一兆五千億やるからいいじゃないか
といふわけ、これはさつき効果が出るものではな
い。しかも新幹線が、いまや三線のうち
東海、山陽というか、山陽のほうは、大体国鉄か
ら見てはベイスるだろう。それから需要というか、
輸送力拡大ということで国鉄が始めた仕事だか
ら、当然これはいく。しかしあとの調査線を含め
て、五線から七線ありますが、こつちのほうは、そ

う簡単に、言うならば、ベイスるとはちよつと考
えられないのです。さつき申し上げたように、
ところが総理の列島改造論によりますれば、七千
キロじゃなくて九千キロ以上必要だといふお話で
あります。これも一つの理屈であります。しか
しながら、さつきいふものは必要であつても、それ
を運営できるかどうかはやはり問題です。だか
ら、さつきいふものに対する保証がなければ、ここ
にいる管理者といふか、経営者ともいふか知りま
せんけれども、さつきいふ方々が自信を持ってな
い。さつきいふ方々の自信を持ってない
がしよつていくのか、十年先どうしてこれをや
っていくのか。拡大再生産には直ちにこれをや
つていくこととありますから、さつきいふ点の解明が私
は必要だと思つておすよ。

そこで、まあ総理に言うだけ言つて、答弁を求
めないで失礼でありますから、答弁を求めら
れたい。いまの計画は新幹線は七千キロといつていま
は、これは去年の計画の倍であります。大体巷間
伝えられたところによりますれば、四千キロくら
いまでは何とか経営的にいけるだろう、ベイスるだ
ろう。さつきあなたがおつしやるといふ観点から
なくても必要があればつくるんだといふ観点から
するならば、この七千キロに対していかなる保証
を与えるかといふ問題が、将来の運営について一
つあります。

それからもう一つは、七千キロを建設するた
めの建設資金について、どうするのかといふ問題が
あります。いままでのような長期借入れ資金を
重点に置いて、あるいはそこに運賃の値上げを入
れてやるということがはたしていいのかといつた
ら、悪いからいま財政再建になってますから、
これを改良しなければならぬ。それには一兆五千
億の投資では、残念ながらうまくいかない。大体
去年から引き続きやつてきている再建二法とい
うか、再建のしかたといふのは大蔵省的なそらばん
勘定から出たものであつて、決してこれは運輸サ
イドから出た再建案ではないです。これは石田
禮助総裁がいるところ、昭和三十九年か四十年、そ

のころにこの手を打てば、国鉄は再建できた。そ
のころわれわれはさつきいふふうには主張した。しか
も、四十四年かには、国鉄は九百億の出資を要求し
たことがありますが、大蔵省にけられた。
それは総合交通体系をきめたあとでひとつ検討し
ようじゃないかといふことで一蹴された、これは
四十四年、四十五年には、御承知のように運輸大
臣はいまの幹事長の橋本さん、四十五年に逃げ
切つたのは有名な話。総合交通体系ができるまで
ひとつ国鉄の問題はお預かりだといふのです。

総合交通体系は四十六年の暮れに、経済企画庁
を中心にしてできました。できましたが、その交
通体系に基づいた具体的な総合政策は何らな
い。あなたがおつしやるように、高速自動車道
路を一兆五千億つくる。十九兆五千億、それもけ
こつ。空港もローカル空港にはみんなジェット機
が飛ぶように、これも五カ年計画をやる。港湾も
拠点港湾を入れて大いにやる。けつこつです。ま
た国鉄もさうである。ところが、ここに適合性が
あるかといつたら、一つもないです。総合的な
ものは何にもないです。さつきあなたがあつた
くも言つたが、トラックの運転手はそんなにでき
ません。そのとおりです。そればかりでなくて、
いまの国鉄の経営からいふならば、中長距離の大
量貨物は国鉄に乗せろといふならば、道路をつ
くと同時に、もう一つやらなければいけないのは、
政策的にこれを誘導する誘導政策が必要なんです
よ。いままで聞いていてちつともないんですよ。
ありませんよ。それからもう一つは、あなたが幹
事長時代につくつたと思つておすよ、自動車の重
量税ですね。これは分配するときには問題がある。
あなたはたしか総合交通施設整備特別会計とい
うのを主張されたと思つておすよ。その構想はいい
のですよ。ところが、いまだにこんなものはでき
ない。できないところにやはり問題があるうかと
私は思つておすよ。

いづれにしてもさつきいふものを一まとめにして
この際確立することが必要だと思つておすよ。こ
のためにはせつかくあなたが総理になつたので

ありますから、国鉄問題はいろいろ英知をしほり
ながらあらためて再検討して出直すことが、私は
一番いいと思つておすよ。時間がありませんから、
私の言いたいことを先に言いましたが、言いたい
ことは大体さつきいふところなんです。
最後に申し上げますのは、新幹線の問題です。
(発言する者あり)

○井原委員長 静かにしてください。
○久保(三)委員 それからもう一つは、言うなら
ば新幹線を中心にした投資はどうするか。十年後
のさつきいふ累積赤字はどうするか。さつきいふも
のをそのままにしておいて再建——体質の改善に
は多少なりましますよ、今度の案は、ならぬとは、私
は言いません。しかしながら財政再建にはならぬ
といふことです。そこを覚えて無理をして、運
賃の値上げもやりながら強行していつてみたこと
ろで、やはり一年たたないうちにこの再建案はつ
まづくであろうと私は思つておすよ。運賃値上げ
をして、四十一年にもすでにさつきいふことが、運
賃値上げ分の増収分も入つてこないのです。見込
みがない。だんだんシェアが低下して行く。シェ
アが低下しないような方法をとりながら運賃を上
げていくというのなら、まだ話はわかりませんが、
シェアが低下することを目の前にして運賃値上げ
をする。これではだめです。

さつきいふ意味で、われわれとしてはもう少し総
合交通体系に基づくところの具体的、個別的な政
策を一刻も早く打ち立てて施策の上にあらわすこ
とだ。やれることは、さつきこの会議で何べんも
言つておすよ、たとえばトラックの過積みを
一べん制限してごらんさない。そんなものはやら
ぬ。中長距離の貨物をこつちへやるというならば、
このトラックの長距離の問題については、重量も
十トン以上のものは新免はやらせない。あるいは
増車もやらせない。あるいは五百キロ以上は免許
はしませんよといふふうには、勇断をふるわなけれ
ば、総合交通体系といふものは何一つできません。
道路交通を規制することもさつきいふ。決断と実
行とは、さつきいふことだと私は思つておすよ。総理が信条

とするのは、決断と実行だと思ふ。決断と実行の前には、やはり世の中の話も聞いて、じっくり落ちついて、熟慮断行ですよ。熟慮が必要だと思ふ。どうもせつかに、去年からやっていることだから運賃値上げはしようがないじゃないかということでもやられたのでは、たまたまものではないというふうには私に思うのですが、いかがでしょうか。

○田中内閣総理大臣 端的にお答えをいたしますが、鉄道に負荷される任務というのは非常に大きくなる。もう好むと好まざるにかかわらず、一〇%とか九%の成長でなくとも、五%、四%の成長であっても、鉄道が負わなければならぬ荷物はずんと大きくなるわけでありまして、列島改造の数字を申し上げれば、これは一〇%でございまして。いままでの経済成長は、十五年余にわたって一・一%ずつの高い成長をやってきたわけでありまして、月給は一〇%と計算するときには、成長率もやはりラウンドに一〇%と計算するのはあたりまえであります。一〇%と計算しますと、貨物の国内輸送量は一兆三千二百億トンキロになるのです。そうしますと、四〇%シェアであるところの内航海運を五〇%にすれば、六千六百億トンキロ残るでしょう。そうすれば、いまの鉄道でもって運べるのは、先ほど言ったとおり、六百億トンキロではありませんか。残りの六千億トンキロのものを陸上で運べば、三十五万キロ道路整備をやったとしても、これは六十兆円、九十兆円でできるものではありません。それにしても、二千七百万台も車が必要であるが、人間は三百五十万しかできないということになれば、その半分にしても、少なくともいまの鉄道の年間六百億トンキロの五倍、八倍というものを鉄道で運ばなければならぬわけでありまして。そうすれば、新幹線でも時近距離輸送と貨物を運ぶ。そして残った大型のものや重いものは海路で運ぶということをしなればなりません。それは西ドイツや先進工業国がやっているとおり、誘導税制をとって、先ほど御指摘があったように、自動車トーン税ということでは、

結局中距離以上のものは鉄道に移します。遠距離のものは船に移しますという制度は、もうすでに発足しているわけでありまして。ですから、新幹線九千キロと私は計算したのですが、その後成長率を下げましたから、七千キロという最小案で出しているわけでありまして、鉄道というものは、たいへん重荷をしようなければならぬと思ふのです。そういう意味で鉄道というものは計算上は十年間でペイをします、こういう計算になっております。そのためには国も全部の借入れ金に對する利息が三%で押えるようになってあります。これは計算上合っているわけでありまして。有料道路が六%であるからその半分ということで押えているということでは、鉄道というものを道路以上にウェイトをかけて評価しなければならぬということになっておるわけでありまして。そうすると、好むと好まざるにかかわらず、鉄道運賃でやるか、公共負担でやるかは別にしまして、いずれにしても一定規模以上の投資は必要とするわけでありまして。その中で一〇%ずつでも人件費というものは十年間で七兆四千億かかるのです。それに物件費の値上がりも最小限に見ても七千億かかるのです。そうすれば八兆円をオーバーしてしまふやありませんか。その部分だけはどんなことをしてもこれは運賃でもってばあばあにするというくらいなことは国民は理解していただけたらと思うのです。そうしてこれは国の一般会計の役人さんに給料を払うというのと違うのです。これは三公社なんです。あなたがおつとめになつていたところは独立採算制で、国は金を出しちやいかぬと占領軍はいったじやないか。私は審議をちゃんとしておるのですから、そんなことはちゃんと歴史に明らかでございまして。ですから、そういう悪習が、占領軍時代の国鉄というものは完全に独立採算制だという考えが頭の中にしみ込んでおつたために、大蔵省も金を出さなかつたと思ふのです。私はさつきあなたが言つたように、やはり十年前にももつと金を出せばよかつたと思ふのです。鉄道というものは、もつともつと鉄道のウェイトは日本

の経済に大きく貢献しておると思ふのです。しかも、おそまきながら出しましよ。今度は思い切つて出しておるわけですから、その一部分を利用者負担をせよというものは、三公社の制度を守る限り国民は十分認めていただけたら私は思ふのです。国鉄にそれ以上金を出さなければ社会保障をやりなさい、老人対策をやりなさい、こういう問題も出てくるのでございまして。減税もやりなさい。いろいろな要請もあるわけでありまして。これは私はそういう意味からいって、米でも先ほど言つたように、十一年の六百倍、七百倍になつておるのです。鉄道運賃は二百四十六倍であるというところに、鉄道もよくやつてくれた、よくも事故を起こさないうでこまで維持してくれたと私は評価しておるじやありませんか。ですから私はこれでスタートをしてもいいと思つて、一つ一つのことがあると思ふのです。これ以上金がかかるか、これ以上国鉄の財政を健全化するためにもつと手段が必要であるということが起るかもしれない。小さくはならないと私は思ふのです。そのときにどんなことがあつても十年間で値上げをするものはこれだけでございまして、こういふことから、これよりも一%も上げることができません。自民党内閣が継続しておる限りには断じてできない。そうすれば、あと安全施設が必要であるとか何であるとか、月給は一〇%でなく一・二%上がったという場合は何でまかなうかといったら、国がまかなう以外にはないのです。これだけの筋の通つた再建案を御審議いただいておりますので、無責任なものであるとは考えておりません。そこら辺はよく考えてください。十年間の値上げをきめたというけれども、それで余りがくるといふのはありませんよ。それ以上幾ら削られても上がるわけがない。そうすれば、それよりもつと大きな金がかかる場合にはだれが出すか、国民の税金でまかなうという措置をとらざるを得ないじやありませんか。そういう筋の通つたものから、すなおに——あなたもよく承知しておられて、よりよい

案をという立場で御発言になつておることを私もよく理解できます。あなたの国鉄に対する愛情はもう長いこと知つておりますからよくわかりますが、ものには際限というものがあつて、いま考えられる限界一ぱいの案だ、こう私は考えておる。御理解願ひます。

○久保(三)委員 時間でありまして、最後に申し上げておきますが、どうも運賃値上げは大体人件費のベースアップというふうかそういうものに見合ふのだというふうな表現が質問でも答弁でも出てくるのでありますが、これは国鉄労働者に対する一つの、何といひますか、見方によれば侮辱だと思ふのです。最初答弁されたときに、たまたま符合する、しかし、そういうものはだめだという話なら別ですが、いまはまた同じようなことを、それは別な意味でおつしやつておるようですけれども、それは少し言い過ぎだと思ふのです。四十五万人は飼つておくんじやないですからね。(田中内閣総理大臣「たまたまということですよ」と呼ぶ) たまたまと言つたにしても、そういう意味のことを話の中に差しはさむことは少し論旨が飛躍すると私は思ふのであります。

それからもう一つ、十年間動かないからいいじやないかというお話であります。十年間動かないからなら悪いということですが、これは、はつきり言つと、十年後にはさつき申し上げたような膨大な累積赤字が出てくる。あるいは長期債務が出てくる。そういうものに対して財政再建の見通しを立ててもらわなければ安心できないのではないかと。将来に對する経営の安定についての保証が何もないじやないかということを一は申し上げたいのです。

時間でありまして、それからやめなければいけませんから、その点は別な機会でお答えいたしたいと思います。少なくとも将来に對する保証をつけてやらなければ、これは労使ともに再建に熱意が出るはずはありませんよ。十年後にやはりこれでたいへんだということになる。もつとも総理は十年ぐらいい総理の座におつきになるつもりであるかどうか

わかりませんけれども、「そうはいかないよ」と呼ぶ者あり）なかなかそうはいかないというお話がありますが、（笑声）そうだとすれば、総理をはじめそこにおいでになる方はだれ一人として十年後に對して責任を持てる方はいないじゃないかと私は思うのです。そういう意味で長期計画にしても五年でありまして、しかも五年間を一年ごとに見直していくというのが計画の常道であります。これを十年間四回値上げはきちんとします。そういうようなことで動かないものだなどということはどうかと思うのです。動くものは一つありますよ。物価やなんかは別にして、この間じゅうも、あなたと総裁が御相談になったそうですが、東海道をリニアモーターで走らせるといふ計画の第二東海道新幹線の話、あるいは東京のいわゆる第二山手線の問題、これは計画に入っていない。そうすれば計画が変更になつていない。これはあとでわかつたんじゃないかと、そういうものを計画に織りまぜていないのでありますから、これは不確定な要素がたくさんあるということ。そこで確定したのは運賃値上げと、いわゆる計算上できるのは長期債務であるということでありまして、これは一べんくどいようでありまして、運賃法はどうなるかわかりませんが、この問題とは別として、少なくともあなたを中心にして真剣に、運輸省の片手間の仕事ではなくて、政府全体の仕事として国鉄の再建をもう一べん検討し直す必要があろうかと思うのです。

どうかそういう意味で検討を要望すると同時にこの法案は、運賃値上げはやらずに、再検討の結果国民の合意を得られるようなときにどうぞお出しただくようにお願いして質問を終わります。

○井原委員長 梅田勝君。

○梅田委員 私は日本共産党・革新共同を代表いたしまして、国鉄法案につきまして田中総理に質問をいたしたいと思つております。

まず第一は、国鉄法審議における政府の政治姿勢の問題であります。国鉄は国民の足であり、輸送の大動脈である、田中総理大臣は本会議でその

ように言われたわけでありまして、その国鉄の経営は今日ばく大な赤字をかかえてどうにもならない、政府も国鉄も努力をするが追いつかない、だから必要最小限の負担は利用者に求めざるを得ないといつて国鉄運賃の値上げを提案されたわけでありまして、要するに、国鉄は重要なんだが、重い病にかかっている。重病だ。注射をしてくれ、こういうことだと思つて、ところが病氣であるならば、その病氣を徹底的に調べて診断を正確にすることが必要であります。それがむずかしい病氣であればあるほど慎重でなければならぬと私は思つて、わが党はそういう立場から、今日の国鉄の置かれてある状況を徹底的に分析し、科学的な検討を行なつてきたわけでありまして、疑問の点を説明するために……

〔発言する者多し〕

○井原委員長 静かにしてください。御静慮に願います。

○梅田委員 資料の提出を求めてまいりました。この中で、たとえば昭和三十五年に使われておりましたところの減価償却の方法を変更しなかつた場合にはどれだけ累積赤字が減るか、こういう点を調べますと、公式に提出されました資料によりまして五千六百三十六億円、昭和四十六年度末の累積赤字七千九百九十六億円の実に七割に相当して、赤字は大幅に減つてしまつたということを見ましたのであります。また、旅客部門におきましては赤字ではなくて、新幹線は御承知のように一年間で千八百八十八億円のほろもうけをやつておられる。ところが地方の赤字線を差し引きましても旅客は三百七十一億円、つまり一日当たり一億円見当でもうけておるのであります。やはりこれはもう私どもの資料提出、これを要求してそして出される中で説明ができたのであります。貨物が赤字だといふので原因を調べてみますと、土地買収や資材購入はどうなつておるか。しかしこういう問題を私どもが調べ始めますと、とたんに国鉄の壁は厚くなるのであります。それはいろいろの理由をつけて出してこないのです。今後十年計画により

ますと十兆五千億円もの工事をやられるわけでありまして、一体どういふ企業が請け負う対象になつておられるのか、現在までどういふ企業がやつてきたのか、どういふ契約で工事を進めてきたのか。ずつと前に国鉄の発注のものにつきましては一割だか高いという問題もございました。ですから、やはり国鉄財政を再建する上においてそういう問題点を説明する必要がある。その資料の提出を求めたのであります。赤字貨物でさらに営業割引をやりますと、いわばどういふ追いつきをやらせておられる、赤字の上さらに上塗りをして、五万トン以上の大口荷主の輸送あるいはその運賃収入の実態、そういうものの資料を求めますと、国鉄当局はこれは企業のプライバシーである、提出できない、こういうことをいわれるわけでありまして、総理、せっかく私も病氣の根源に触れるなどというやりやりますと、そこはさつたつてくれ。これではいよいよ病人が診察を拒否するのであります。

〔発言する者多し〕

○井原委員長 静慮に願います。

○梅田委員 これは病氣はなおらない。こういう資料提出の状態で今日国鉄法案の……

〔発言する者多し〕

○井原委員長 静慮にしてください。

○梅田委員 審議は十分に尽くされたとはいえないのじゃないか。御承知のように国会の国政調査権は憲法の第六十二条に保障されております。また地方自治法では、地方自治体が一定額以上の工事を発注する場合には議会の承認を得ることになつております。さらに総理は建設業のことは詳しいはずでございますが、建設業法、宅地建物取引業法、建築基準法、こういう法律を見ましても、企業のプライバシー論で請負企業の名前さえ公表できない、これを拒否する。こういうことは結局国民の前に国鉄経営の眞の姿を明らかにするといふ態度ではないと思つておられます。この点、

審議に必要な資料提出は当然だと思つておりますが、総理の御所見をお伺いしたいと思います。

○田中内閣総理大臣 国政審議のために必要な資料はできるだけ提出しなければならぬことは当然でございます。しかし無制限に他の目的を持つて資料を集めたり、それから直接法案と結びつけて関係がない、とはいえないのですが、この法律の審議とは別に、継続して委員会はあるわけでございます。国政調査権もあるわけでございます。それから、そういう立場でいろいろ御検討をいたされたい、資料提供を求めたりする機会があるわけでありまして、すべてのものを全部、御要求にならば審議が完すべきでないというものは、出さなければ審議が完すべきでないというものは、出さなければ、そういう意味ではおのずから限界があると思つておられます。あなたもいまお触れになりましたが、企業の秘密というのがあります。これは郵便法でも、扱つた郵便がだれが出してどこに送達したとか述べてはならないというのがあります。同じようにこれはいろいろなものもございまして、ただ、それは所定の手続を経て行政府や政府関係機関、公社、公団に求めれば提出しなければならぬ。これは義務を持つものでございます。それは一々全部委員会の議決を経なければというのではなく、出せるものは妥当なものはいままでは行政府も御説明もしておりますし、資料も提供しております。ですから、そういうことは十分御理解をいたして、ひとつ国会の運営の中で審議の万全を期すためには、政府は故意に出せるものを出さないといふような立場は絶対にとつておりませんから御理解をいたしてください。

○梅田委員 私どもは二十二項目の資料要求をしたのですが、そのうちまるまる出していないのは三つです。それから十分な形でしか出さなかつたのが十四件です。そして五つは全く出さなかつた。全く出さない。地方自治法の第九十六條の第一項五号では、契約をする権限を議会へ与えているわけですが、その別表を見ますと、都

道府県は一億円以上の工事または製造の請負を契約する場合には議会の承認が必要なんです。だから実際の契約状況というものは議会の中に持ち込まれて、つまり国民の前に明らかにされるわけです。それからすでに建設省は、ここに資料を持っておりませんが、公共事業を発注する場合の相手のABCのランク、そういう業者名を公表してありますよ。これは四十八年五月十五日に出している。それから電信電話公社も業者のランクづけの基準、それから各ランク該当業者の名前、こういうものを資料としてお出しになっている。ところが国鉄だけが資料提出を拒否する。これはやはりおかしいと思います。出された資料の中でいろいろ見ますという、資料購入の面では、競争入札は一五%、八五%は随意契約なんです。だからやはり何かあるのじゃないか。やはりその企業はどことやっているのだ、国鉄はこの企業と契約をしたのだということをおわれれば知らなければならぬですよ。国民はその点を疑問に思いますよ。だから、結局出さぬのは都合が悪いから出さぬのではないかと思いますが、どうですか。

○田中内閣総理大臣 先ほど申し上げましたように、法律を御審議願っておるのでございますから、必要な資料要求は誠意を持って提出をする、これはもう正確に申し上げておるわけでございます。そして資料要求は所定の手続がございます。これは委員会決定を議長を経たことではない、いろいろお出しできるものに対しては過去の慣例もございしますから、できるものはすみやかに出すことに誠意を持っておりまして、これが第二でございます。第三は、これは公表できないようなもの、公表するには妥当性を欠くものがあります。これは、それがいろいろ利用されるとか、過去にもいろいろ問題があったわけですから、これが散逸された場合に法律的責めを問われるとか、院の許諾がないにもかかわらず提出した者の責任まで問われるというような問題もあつたわけでございます。そういう意味で、証人の証言等に関する法律をつ

くつたという経緯もあるわけでございますから、そういう意味で手続が明確なわけでございます。で、そこらをもつ委員会で十分にお話しただいて、そしてひとつやっていたらいい。政府は出すべきものを出さない、国鉄は出すべきものを故意に出さない、そういう意思は毛頭ないということを明確に申し上げておきます。

○梅田委員 国民の立場から見たら出てくれない悪いものは一つもありません。結局自民党が反対をして資料提出をさせなかったのです。こういうことでは審議が進みません。次に行きます。次に、物価問題と運賃値上げの関係についてお伺いしたいと思います。

○井原委員 御静粛に願います。

○梅田委員 総理は、施政方針演説におきまして、一物価の安定は、国民が最も求めている政治課題であり、私は、今後とも必要な施策を果敢に実施してまいります。このように言われたわけでありますが、事実はどうか。この事実が大事だと思

います。今日、国民はさまざま物価上昇に苦しんでおります。消費者物価にいたしましても卸売り物価にいたしましても、前の年と比べて一、二%という異常な上昇でございます。二度にわたる公定歩合の引き上げなど、金融引き締めだけではどうにもならないところに来ておると思

います。政府も今年度予算の公共投資の支出を繰り延べることを結局きめざるを得ないというところに来ておると思

います。今日、国民はさまざま物価上昇に苦しんでおります。消費者物価にいたしましても卸売り物価にいたしましても、前の年と比べて一、二%という異常な上昇でございます。二度にわたる公定歩合の引き上げなど、金融引き締めだけではどうにもならないところに来ておると思

います。政府も今年度予算の公共投資の支出を繰り延べることを結局きめざるを得ないというところに来ておると思

います。今日、国民はさまざま物価上昇に苦しんでおります。消費者物価にいたしましても卸売り物価にいたしましても、前の年と比べて一、二%という異常な上昇でございます。二度にわたる公定歩合の引き上げなど、金融引き締めだけではどうにもならないところに来ておると思

います。政府も今年度予算の公共投資の支出を繰り延べることを結局きめざるを得ないというところに来ておると思

います。今日、国民はさまざま物価上昇に苦しんでおります。消費者物価にいたしましても卸売り物価にいたしましても、前の年と比べて一、二%という異常な上昇でございます。二度にわたる公定歩合の引き上げなど、金融引き締めだけではどうにもならないところに来ておると思

います。政府も今年度予算の公共投資の支出を繰り延べることを結局きめざるを得ないというところに来ておると思

行ないました。このときに、インフレを激しくする大型予算は縮小して、国鉄など公共料金の値上げをやめること、大企業の土地や商品の買い占め、投機を取り締まることなどの物価安定の緊急施策というものを申し入れたと思

います。今日、国民はさまざま物価上昇に苦しんでおります。消費者物価にいたしましても卸売り物価にいたしましても、前の年と比べて一、二%という異常な上昇でございます。二度にわたる公定歩合の引き上げなど、金融引き締めだけではどうにもならないところに来ておると思

います。政府も今年度予算の公共投資の支出を繰り延べることを結局きめざるを得ないというところに来ておると思

います。今日、国民はさまざま物価上昇に苦しんでおります。消費者物価にいたしましても卸売り物価にいたしましても、前の年と比べて一、二%という異常な上昇でございます。二度にわたる公定歩合の引き上げなど、金融引き締めだけではどうにもならないところに来ておると思

います。政府も今年度予算の公共投資の支出を繰り延べることを結局きめざるを得ないというところに来ておると思

います。今日、国民はさまざま物価上昇に苦しんでおります。消費者物価にいたしましても卸売り物価にいたしましても、前の年と比べて一、二%という異常な上昇でございます。二度にわたる公定歩合の引き上げなど、金融引き締めだけではどうにもならないところに来ておると思

います。政府も今年度予算の公共投資の支出を繰り延べることを結局きめざるを得ないというところに来ておると思

所見をお伺いしたいと思います。

○田中内閣総理大臣 物価対策が焦眉の急の問題であるということは間々申し上げておるとおりでございます。ですから、物価抑制の問題に対しては努力をしております。公共投資の繰り延べも行なっておりますし、それから準備率の引き上げも行なっておりますし、公定歩合の引き上げもやりましたし、土地に対しては分離課税の税もやっておりますし……(発言する者多し)何回もお答えしていることをまた御質問になるわけですから何回もお答えをいたします。

○梅田委員 物価抑制の問題に対しては努力をしております。公共投資の繰り延べも行なっておりますし、それから準備率の引き上げも行なっておりますし、公定歩合の引き上げもやりましたし、土地に対しては分離課税の税もやっておりますし……(発言する者多し)何回もお答えしていることをまた御質問になるわけですから何回もお答えをいたします。

○梅田委員 物価抑制の問題に対しては努力をしております。公共投資の繰り延べも行なっておりますし、それから準備率の引き上げも行なっておりますし、公定歩合の引き上げもやりましたし、土地に対しては分離課税の税もやっておりますし……(発言する者多し)何回もお答えしていることをまた御質問になるわけですから何回もお答えをいたします。

○梅田委員 物価抑制の問題に対しては努力をしております。公共投資の繰り延べも行なっておりますし、それから準備率の引き上げも行なっておりますし、公定歩合の引き上げもやりましたし、土地に対しては分離課税の税もやっておりますし……(発言する者多し)何回もお答えしていることをまた御質問になるわけですから何回もお答えをいたします。

○梅田委員 物価抑制の問題に対しては努力をしております。公共投資の繰り延べも行なっておりますし、それから準備率の引き上げも行なっておりますし、公定歩合の引き上げもやりましたし、土地に対しては分離課税の税もやっておりますし……(発言する者多し)何回もお答えしていることをまた御質問になるわけですから何回もお答えをいたします。

○梅田委員 物価抑制の問題に対しては努力をしております。公共投資の繰り延べも行なっておりますし、それから準備率の引き上げも行なっておりますし、公定歩合の引き上げもやりましたし、土地に対しては分離課税の税もやっておりますし……(発言する者多し)何回もお答えしていることをまた御質問になるわけですから何回もお答えをいたします。

います。

〔発言する者多し〕

○井原委員長 御静粛に願います。

○梅田委員 総理は、三月八日の本会議におきまして、国鉄運賃の決定原則である総合原価主義は現在でも妥当性を持つと述べられておりますが、国鉄運賃の決定原則を定めております運賃法第一条には、そんなことは書いてございません。貨物は昭和四十六年度二千五百五十三億円のばく大な赤字、旅客のほうは結局旅客で生まれました黒字を貨物の赤字が食いつぶしている。これは今日だけでも知るようになりました。ところで、貨物は昭和十五年以来今日まで黒字になりました年はたった一回しかございません。反対に、旅客のほうのほうはずっと黒字でございまして、貨物のほうはずっと赤字、こういうきわめて片ちな状態というものが続いておりますことは御承知だと思っております。私は、総理の言われる総合原価主義というのは、この関係を両方一緒にまとめてごまかしてしまおうというのが総合原価主義の理論ではないかと思っております。貨物が赤字といながら、大口荷主である大企業に対して運賃の特別割引……。

〔発言する者多し〕

○井原委員長 御静粛に願います。

○梅田委員 輸送施設用地の無料提供、工場への引き込み線の肩がわりなど二重、三重のサービスをしている。こんなばかんなことはいいです。私は、この際運賃制度に思い切った改善をはかるべきだと思っております。次の提案を受け入れられる用意があるかどうか、総理にお伺いしたいと思います。

〔発言する者多し〕

○井原委員長 御静粛に願います。

○梅田委員 第一は、旅客の値上げは理由がないから、旅客のほうについてはやらない。また、消費者物価に直結し、かつ中小業者にもひどく響くところの小荷物や小口扱い貨物運賃の据え置きをやる。第二は、営業割引など大企業に対する一切

の特別割引は、これはやめる。それから旅客の急行座席指定に当たる物資別専用列車、地域間急行などの貨物は新たな料金制度を設ける。最後に、第三には生鮮食品など国民の生活必需品の政策割引をこの際国の経費負担で復活させる。これを明快にお答えを願いたい。

○田中内閣総理大臣 質問は二つございまして、お答えをいたします。

一つは総合原価主義、これはみんなとっておるのです。これは私鉄が国鉄運賃のように上がらないのは、兼業収入の利益があると押えておるわけでございますから、いま同じ久喜から上野までの国鉄運賃と東武線の運賃と比べると半分だというような極端なものがございまして、これは国鉄にはデパートも土地の買い占めも許しておらないわけでありまして、土地の買い占めではなく、土地を買って造成をし、分譲するようなことは許しておらないわけでございますから、そういう意味で、兼業収入がないわけでございます。もう一つは、バスと私鉄と兼営している場合、バスが黒字である場合は私鉄の料金を押えておるわけでございます。国鉄は兼業収入がないということでございまして、あつてもごく微々たるものであつて、もう計上するほどではないということであつて、鉄道収入だけということでございます。そういうこととすると残るのはどういふのかというと、いまの旅客と貨物だけでございまして、これは鉄道の車に入つてちよつと研究していただければばく大もない資料を要求されなくともすぐわかるわけですから、複雑、複雑線というふうな状態であつて、線と分離をされておる場合は別でございますが、その大宗はすべて同レベルの上を走つておるのです。そうすると、結局人の輸送というものが非常に重要なことでありまふのです。ものを言う人のほうからは、貨物はものを言わないのです。ものを言う人のほうからは、やはり優先をします。これは経済的にもそうなんです。そういう意味で、冬になつてきますと、四九・五〇の豪雪地帯は、全部貨物

は側線に入れて通勤列車を通すのです。そういうことで、旅客にウェートを非常に置いておるので、当然旅客収入が大きくなるというのには、これは鉄道の当然の姿であります。そうしますと、まづすぐに側線に入らないで運ばば、大阪・東京間は、晩出したものは明け方着くわけですから、いまでも七時間か八時間で着くのですから、ところが途中で全部着けますから、二日も三日もかかるのです。ですから、高いけれども長距離トラックで輸送すれば済むということだんだんだんと落ちて、三〇％のシェアを持った貨物が一八％まで下がったということでありまして、ところがいま率直に申し上げて、この状態が十年も続くとすると大間違ひなんです。これは少なくとも長距離トラックの運転手の日給が一日三千円も五千円も上がる、こういう姿でもって一日の日給が八千円、一万円になる長距離トラックのいまの給与の値上りを考えていくと、五年とたたないうちに鉄道を増強しなければ日本の貨物は運べないような状態になるのです。もう鉄道というものがいかに国民生活に重要であるかということを長期的展望に立つて考えていただかないと、鉄道のほんとうの公的使命の評価ができるわけはありません。そういう意味で、いままでは旅客にウェートがかかつておつても旅客はもう新幹線に移さなければだめなんです。そうして在来線を複線電化にして二十四時間貨物を運ばなければ日本の経済はとまってしまうという現状にある。ですから、いままでの時点だけではなく、ちよつとあしたに目をさせていただければ十分理解がいただけると思つておるのです。非常にサービスを手厚くやるようになっておるのです。

○梅田委員 総理、いまの貨物は非常に近代化が進んでしまつて、企業に国鉄のコンピュータの端末機器を置いて、そうしてばんとやれば何月何日にどこに着くかということが出るようになっておるのです。非常にサービスを手厚くやるようになっておるのです。

そこで、最後の将来の貨物はどうなるかという問題に関連して、また財政再建の問題につきまして総理の御所見を伺つておきたいと思つておる。

結局赤字赤字という大宣伝をやりながら、実際は何をねらつておるのか。これははつきりしなければならぬと思つておる。今後十一年で御承知のようにならぬと思つておる。今後十一年で御承知の期債務は約十一兆円にふくれ上がるというふうな計画が出ておる。支払い利息を計算いたしますと、現在でも一日当たり約六億円近くになりまして、十年先にはこれが約十八億円に達する。三倍になる。累積赤字は一兆四千億もふえるわけでありまして、これはだれが考えても財政再建とはいえない。しかもこのばく大な投資を運賃値上げと国鉄労働者の十一万大削減であくまで強行するといふのですから、国民は納得いたしません。

そこで、どこに問題があるかということをお私に二つ言いたい。

一つは、政府は国民の足の国鉄と言つておられるわけだ。しかし、従来から国鉄への出資というものは、先ほどもありましたように、十分やつていない、決して足りていない。結局工費は、運賃値上げと借金政策でやってきたところに今日の国鉄財政を非常に困難にした最大の問題がある。

ですから提案ですが、公共交通機関にふさわしい費用負担の原則から見て、線路や路盤、こういう国鉄の基礎施設の建設、改良、これは国の財産になるわけですから、当然国の出資でまかなうようにすべきではないか。これが第一です。

第二の問題は、なぜ借金政策と運賃値上げ、大合理化、これを国民の反対があるのを押し切つてまでやつて、そして巨額な設備投資の計画を強行しようとするのか。この動機ですね。やはり犯罪でも動機というのには重要な問題でありますから、いま大計画をやられるという動機は一体どこにあるかということが重要であります。今回の国鉄財政再建計画は、昨年案と比べて大幅にふくれ上がつておる。毎年一兆円をこえる額でありまして、四年ほど前に国鉄財政再建推進会議ですら、いまの国鉄にとつて年間五千億円のほる設備投資は大き過ぎ、赤字はふえるばかりである、この

結局赤字赤字という大宣伝をやりながら、実際は何をねらつておるのか。これははつきりしなければならぬと思つておる。今後十一年で御承知のようにならぬと思つておる。今後十一年で御承知の期債務は約十一兆円にふくれ上がるというふうな計画が出ておる。支払い利息を計算いたしますと、現在でも一日当たり約六億円近くになりまして、十年先にはこれが約十八億円に達する。三倍になる。累積赤字は一兆四千億もふえるわけでありまして、これはだれが考えても財政再建とはいえない。しかもこのばく大な投資を運賃値上げと国鉄労働者の十一万大削減であくまで強行するといふのですから、国民は納得いたしません。

そこで、どこに問題があるかということをお私に二つ言いたい。

一つは、政府は国民の足の国鉄と言つておられるわけだ。しかし、従来から国鉄への出資というものは、先ほどもありましたように、十分やつていない、決して足りていない。結局工費は、運賃値上げと借金政策でやってきたところに今日の国鉄財政を非常に困難にした最大の問題がある。

ですから提案ですが、公共交通機関にふさわしい費用負担の原則から見て、線路や路盤、こういう国鉄の基礎施設の建設、改良、これは国の財産になるわけですから、当然国の出資でまかなうようにすべきではないか。これが第一です。

第二の問題は、なぜ借金政策と運賃値上げ、大合理化、これを国民の反対があるのを押し切つてまでやつて、そして巨額な設備投資の計画を強行しようとするのか。この動機ですね。やはり犯罪でも動機というのには重要な問題でありますから、いま大計画をやられるという動機は一体どこにあるかということが重要であります。今回の国鉄財政再建計画は、昨年案と比べて大幅にふくれ上がつておる。毎年一兆円をこえる額でありまして、四年ほど前に国鉄財政再建推進会議ですら、いまの国鉄にとつて年間五千億円のほる設備投資は大き過ぎ、赤字はふえるばかりである、この

ように警告をして意見書を出しております。これさえ無視してやる。総理が提唱されておりますところの日本列島改造論、私も買って読ましていただきまして、ここに展開されている高度成長の理論、それからことしの二月に閣議決定された経済社会基本計画、ここでは九十兆円の公共投資の具体化がはかれております。結局大企業の高成長が六〇年代に行き詰まってきた、さらには七〇年代、八〇年代をどうするか。いまのままでは都会に人口が集中し、工場が集中して、ここで工場を拡大しようとしてもどうにもならぬというところで、地方拡散が必要だという総理の理論に基づいて、結局日本経済をさらに、もっとというなら大企業が将来に向かって大もうけするためにどういう計画をやるか、交通輸送体制はどういう計画が必要かという発想からきているこの基調は、私は最も重大な問題だと思っております。国民はこのような大企業の大もうけのために、一つは増税、そして片っ方では物価上昇、そしてさらにけさの新聞にも出ておりましたけれども、PCBの食品汚染、魚の流通もので一割はもう食用には不適だ、こういう公害まで激化して国民が悩まねばならぬということは、何としても納得がいかない。

だから提案でございますが、設備投資は、さしあたり大都市の通勤輸送力の増強や地域住民、中小荷主の利用できるような輸送力の整備、こういう必要なものを最優先的にやるように改めて、規模を大幅に縮小する、これを私も提案したいわけでありまして、このような措置をとるならば、利子補給を含めて年に五千数百億円の国の支出を行なえば、その年から国鉄財政というものは長期負債を減らしながら償却後黒字になって、運賃値上げの必要なしに再建可能になる、かように私は確信をしております。総理、国民が求めておりますのはそのような抜本的な再建策だと思っております。この点について明快な御答弁をお願いいたします。

大きく変わったか、これは最小限の増強をしておつても、これだけの借り入れが行なわれなければまかなえなかったということが一つございまして、赤字はどうして出たかということもございまして、赤字はがき並みに値上げをしておれば赤字は出なかつたということもございまして、いままで歴代内閣がはがきや米やガスや電気よりも鉄道運賃を低位に押えてきたという結果、国鉄会計が赤字になったというところは事実でございます。歴代政府のやつたそのような方法がよかつたか悪かつたか、これは皆さんの批判は自由でございますが、いずれにしても他の物価と比べてみてこれだけ押えておる。先ほど申し上げたように、明治五年を一として二百七十何倍であるということでありまして、これは米は五千倍であるということも考えてみると、これはもう小学校の生徒でもわかるくらい鉄道というものはじめられたなということもございまして、

そのときに国民の税金で出せばどうか、こういう問題が残りますが、それは政府の問題でありまして、鉄道省にするか、三公社としてのいまの国有鉄道公社を守るか、民営にするかという議論は、いまでもあるわけでありまして、いずれを選ぶかということでありまして、鉄道省にしようという議論なら、私たちは遺憾ながら首肯できません。民営にするというのなら、これは全部運賃でまかなつていただくということになります。そうすればいまのまん中の三公社が一番いいじゃないか。三公社のあとの二つは一般会計から金を入れてないので、鉄道公社にだけ金を入れているわけでありまして、それだけの公共性を持つておるわけでございます。事業費が大きいからこれを今度はやめたらどうか、こういうことでもございまして、道路は五カ年間に十九兆五千億でございます。それでもなお車はどうにも動かないというのでありますから、十兆五千億で一体足りるかなというものが、そこはかとない私の危惧なんです。これはもともと大きくなければいかぬのじゃないかと思うのですが、もっと大きくするといつても、さつきも

お答えをしたように十年間で鉄道の運賃はこれ以上上げない、こう言っているのですから、そのときには政府が出さなければいかぬな、こう考えておるのです。ですからそういう意味で、これは制度上の問題でございますから、それは鉄道省にしたらほうがいいのだ、そういうことになれば、鉄道よりも米をただでやつたほうがいいという議論もありませんし、ガスに対して一切値上げはしないで、ガスや電力や水を一般会計でまかなえ、これはウエートの違いがあるわけでございますから、そう簡単に結論は出せないわけではございません。いまお出ししているのがやはり鉄道の再建策としては最善である、こういうことでもございまして、

○梅田委員 昔は国鉄運賃は高過ぎたのです。その高過ぎたのと現在を比較されたのでは納得いかぬ。現在でも国鉄は、旅客は黒字なんですから、納得いきません。

時間でございますから質問を終わりたいと思ひます。

○井原委員長 ちよつと速記をとめて。

(速記中止)

○井原委員長 速記を始めてください。

石田幸四郎君。

○石田幸四郎君 これから総理に対して若干の質疑をするわけでございますが、私に与えられた時間はずか二十分でございますので、ごく簡潔にお伺いをいたしますので、簡潔に御答弁をお願い申し上げます。

まず最初に物価対策の立場から、許認可料金、公共料金との関係について若干お伺いをいたします。

今回、国鉄運賃の値上げ案等が出されておりますが、この国鉄の値上げが物価に与える影響は消費者物価指数に〇・四三%、その程度であり、そうしたものでない、このように政府はしばしば弁明されているのであります。私にはなかなかそうは思えません。この係数は、いわゆる国鉄をあまり利用しない人々を含めた国民全般の消費生活あるいは経済全体の動き、そういうものを

を示したものでございまして、国鉄をしばしば利用する人々あるいは通勤定期を自分で購入する人々あるいは通学定期を利用する人々にとつては直接大きな打撃があるわけでありまして、そしてこの国鉄運賃が値上げになるならば、それが物価高騰の引き金になってきたことは過去の例を見ても明らかであります。まさにちまたの受けとめ方は非常に敏感でございます。そこで、国鉄運賃の値上げが物価の引き上げになっている最も顕著な例を私は、私鉄の値上げに見るわけでございます。こういうような便乗値上げがしばしば行なわれるわけでございますけれども、いまこの問題について先にお伺いしましょう。こういった国鉄運賃の値上げによって、いろいろ御商売をやっている人たちが、運賃が値上げになつたんだからといっていわゆる便乗値上げをやるといふことが巷間いろいろ見られるわけではございませんか。歴代内閣なかなかこれを食いとめることはできませんでした。その点について伺ひます。

○田中内閣総理大臣 今回の国鉄の料金改定が行なわれたら便乗値上げが行なわれなかつたかということもございまして、便乗値上げというようなことは絶対に認めてまいりません。これを認めざるを得ないときにも、国鉄が上がつたから自動的に認めるということはやつておらないわけでは、これはやつておれば、同じ区間における、先ほどかいつても例に出ることでございまして、東北本線の久喜の駅から上野までの私鉄と国鉄の運賃を比べれば一対二でございますから、便乗値上げをやつていけば当然国鉄と同じ運賃になつておるわけですが、半分ですから、便乗値上げを認めておらないということのよき証左でございます。そういう意味で、他の私鉄等の値上げを認めなければならぬ場合にはその会社の経営の実態というものを十分精査をいたしまして、審議会の議を経てやむを得ざるもの——申請どおりなんかには認めておりません。そういうことでもつて、個々の問題を実情を調べて結論を出しておるわけでございます。

すので、国鉄が認められたら右にならえというよ
うな関連性を持つての値上げは全く認めておりま
せん。

○石田(幸)委員 総理のただいまの御答弁であり
ますけれども、私はなかなかそうは思えないので
ありまして、過去の私鉄の運賃値上げの実態を見
ましても、三十六年の四月に国鉄の運賃が値上げ
になりましたけれども、引き続いて三十七年十一
月には私鉄の運賃の値上げが行なわれておりま
す。四十一年三月においても同様なことが相前後
して行なわれております。四十三年四月におい
ても相前後して行なわれておるのであります。また
今回の国鉄運賃の値上げによつて、四十七年に廃
業にはなりませんでしたけれども、やはりそれと相符合
するがごとく、四十七年の七月には私鉄運賃の値
上げが申請をされておるのであります。この大手
十四社の状況を見てみると、普通運賃で平均して
二六・三%、通勤定期が四四・四%、通学定期が
二九・五%、あるいはまた中小私鉄の十社の状況
を見ますと、普通運賃で三一・七%、通勤定期で
三一・四%、通学定期で三六・六%、その中の最
高額を見てみますと、大手十四社の中には通勤定
期で六二・一%もの高額の運賃値上げを申請した
ところがあるわけです。さらにまた中小私鉄の例
を見ますと、普通の運賃で最高四八・四%、通勤
定期で四六・八%、通学定期で四八・五%、約五
割にわたるところの値上げを申請しているところ
があるわけです。こういう問題に対して、確かに
いま総理が言われたように、そのまま認めるわけ
ではない、こういうようなお話がございました。
どうかこの点についてはひとつ厳重に審査をお願
いをしたい、こういうふうな申し上げておきます。
さらにこういふ私鉄の運賃値上げに引き続いて、
本年には電気、ガス等の値上げ申請が行なわれ
れるであろう、こういうような状況になつていまこ
うで話題にするかといふと、結局こういふよう
な一つ一つの個別料金を許認可する場合、いろ
いろ考えてみますと、やはり人件費の高騰がござ

いますから全然上げないというわけにはいか
ないと思つて、非常にむずかしい問題です。ただ私
がここで申し上げたいのは、今日の物価上昇とい
うのはきわめて異常な状況になつていっているわけ
です。昨年度と比較しまして一・六%の消費者物
価の高騰といふことが最近報道されました。ある
いは物価の委員会におきまして経企庁長官がイン
フレ状態といわれてもやむを得ないのでない
か、こういうような状況を認めております。ある
いはまた経企庁の政務次官が、こういう状況下に
あつては公共料金等の問題を考えねばならぬ、こ
ういふことを明確に言つております。いままでの
いろいろな状況を見てみますと、たとえば四月に
行なわれな物価関係協議会あるいは五月の物
価関係協議会、こういうようなところで今日の異
常なインフレと公共料金いわゆる許認可料金の
関係についてはどういふ原則でいくのだといふこ
とは今日示されておらないのであります。先ほど
確かに総理は、いや、運賃値上げと言つけれども、
実際はこのまま認めれば相当高額になるのを押え
ていふんだ、こういうようなお話がございました。

しかしそれはあくまでも個々の国鉄運賃の問題で
あり、私鉄運賃の問題であるわけなんです。そ
ういふたいわゆる公共料金に属するような問題が、
物価抑制策といふ立場から見れば何らかの原則がな
ければならぬ、私はこう思つておる。その点で、
今後こういう異常な物価高の中における公共料金
等の許認可についてどういふ原則でいくのか、ま
ずこれから伺いたいわけでありまして。
○田中内閣総理大臣 先ほど申し上げましたと
おり三公社五現業といふものはおのずから公的
使命がそれだけあるわけでございますから、公共
料金といふものは押えられておるわけございま
す。それから民間企業であっても、公共料金では
ないけれども公共事業の料金といふものについて
は、その公益性といふことで許認可になつ
ておるわけでございますから押えられておる。
(委員長退席、細田委員長代理着席)

議員の給与が二十一年から幾ら上がつてい
るかといふことと国鉄運賃が一体幾らで押えられて
いるかを比べればさうなるのでございまして。それ
だけ押えられておることは事実なんです。半分以下
に押えられておるというところは、そういう意味で
非常に強く押えられておる。だから、私企業であつ
ても、電気やガスといふ料金も押えられておる。
押えてもその給与とか支出は押えられないもの
がございまして。公共料金は押えても給与を押し
にいきません。そうすると、給与のウェイトがだ
んだん高くなつて、支出が初め三〇%であつたも
のが五〇%になり、このころは六五%、七〇%ま
でが人件費であるといふことになれば、どこかで
値上げをするか補てんをするかといふことになり
ます。そういうことにはしかならない。そうします
と、三公社五現業の場合は、値上げを押えるかわ
りに、国でも税制上の問題と一般会計からの補て
んとか財投の支出といふものでカバーしていく。
それにも限界がありますから、できるだけ押える。
こういうことであつて、これは一つ一つのケー
ス――国鉄はどのような基準か、というよりも、
国鉄は国会の審議を経ておるという一番きびしい
態度をとつておるわけでございます。私鉄の料金
はどうかといふと、私鉄や電気、ガス料金は閣議
の了解を得てやつておる。それよりもっと公益
性の低いものは所管大臣の認可でやつておる。そ
れよりもっと地方的なものは都道府県知事にま
かしておる。こういうことになつておりました。
基準は決定の段階において、そういう制度の中で
きめられておるということでございます。

○石田(幸)委員 異常なインフレ下における公共
料金との関係性については、残念ながらお答えが
なかつたわけでありまして、時間がありませんか
ら。
次に、総合交通体系に示された受益者負担の問
題について伺います。
その総合交通体系の中には、いわゆる総合交通
政策の推進として、政府は七つの項目をあげ
ておるわけですが、その中に「費用負担と財源調

達の合理化」といふ問題があります。「交通施設の
整備および運営にかかる費用は、受益者が負担す
るの原則とする」。このようにあるわけですか。
(発言する者あり) 委員長、ひとつ静粛にするよ
う御注意を願ひします。

○細田委員長代理 御静粛に願ひします。
○石田(幸)委員 今回の再建十カ年計画の受益者
負担の原則もここからきていふと解釈すべきだと
思つてございまして、いわゆるこの交通施設と
は、道路、港湾、空港等も当然入つてくるわけ
でありますから、当然こういうものも、その整備と
いふのは受益者負担が原則でなければならぬ。特
に、「受益者負担の一つの方法として、租税を課し、
これを特定の施設整備の財源とする」とは多く
の問題がある。資源配分上また財政政策上適
切であると認められる場合にのみ限定すべきであ
る。」「といつて、租税によりまして排除されてお
る特定財源といふものは原則として排除されてお
るわけですね。全部とは申しません。そういう方
向に行くべきであると示されておるわけでありま
す。
したがつて、この総合交通体系からいけば、道
路とか港湾とか空港等の整備も受益者負担が原則
でなければならぬわけでありまして、どうも、ど
うも国鉄運賃のほうは、いわゆる国鉄十カ年計画の
全工事費十兆五千億、これに対する受益者負担が、
全部じゃないでしようけれども、八兆円というよ
うな数字になります。七五%も受益者が負担する
といふのは、一つの算定基準でありまして、ま
ず、そういうような状況が出ておる。
では、道路、空港、港湾等については受益者負
担といふものは一体どうなつておるのか。総理は
数字に詳しいわけでありまして、ひとつ明確に、
何%ぐらい受益者負担になつておるのか。その辺
に不公平はないのか。この点についてお答えいた
だきます。
○田中内閣総理大臣 これは、公益性の度合いに
よつてきまるべき問題でございます。一般公務員
は税金をもつてまかなわれておる。特別会計、公

社、公団は事業費の中からこれを算定して支出をしておる。一般の民間企業は当然営利事業として収入の中でこれをまかなう、こういうことは当然のことでありませう。同じ公益事業、公共事業という中にも段階があることは言うまでもありません。

道路は二点間を結ぶ単一路線は無料公開が原則である、これは世界的な通則でございませう。ですから、二点間を結ぶ単一路線、それは足で歩いて通うということが原則でございませうが、大正八年制定の道路法を昭和二十八年に全面改正をして、現行道路法になったわけでありませう。そのときに道路三法という一有料道路の制度が初めて採用されました。同時に、ガソリン税を初めてする道路整備費の財源等に関する法律、俗に言われる道路三法が議員立法、有料道路は最後には各前は閣法になりましたが、各党一致の議員立法でございませう。そういうもので、負担能力のあるところ、俗に言うパイパスというふうなものには有料をもってしても憲法の精神に反しないという、ちやんと両院の議決があるわけにございませう。しかし道路は二点間を結ぶ、人が通行する、救急の用に供するものは無料公開が原則である。これは全世界の原則でございませうから、これはもう無料公開でございませう。けれども、その後有料道路制度が採用されたことによつて、一般の地方道路譲与税の制度も国会の議決を経て出ましたので、現実的な面からいって、利用者負担ということが四〇％程度行なわれておるはございませう。

それから空港というものに対しては、これはもう新しい事業であるということ、時代の要請という度合いによつて考へるわけにございませうが、これは通行税を減免したというのが一つございませう。空港施設は、国もしくは地方公共団体がこれを提供する、こういう公共負担をやつておるわけにございませう。

鉄道に対しては、鉄道省であつたころ、国民の税金をもつて相当なものが投資をされておるということがございませう。そして占領軍政策で三公社

制度に転換してから、それから独立採算制というものに二十年間余にわたつて相当強く要求された。だから、そこに鉄道の労使というものがたいへん苦勞をしたということ、私は事実として認めておるわけにございませう。これから道路だけではやつていけないということ、結局鉄道に対しても公共負担を行なうということ、いまこの法律をお願いしておるわけにございませう。

もう一つは、海運に關しましては、これは昔は埠頭からすべて港湾施設は、川の工事と同じように、国、地方公共団体が全額負担しておつたわけでありませう。北海道だけは全額負担しておつたわけにございませうが、しかし今度は大きなバランスがどうもまらずいからと、外資埠頭公団法をつくり、利用者負担というものをちやんとつくりつておるわけにございませう。

ですから、その時代、その時代の要請と公共性の度合いによつて、税金でまかなうかどうか——今度の公害問題でも、都市の火力発電所でも、たつた場合には税制上の減免措置を行なつておるといふのと同じでございませう。これは国会の議決を経て、その必要性でもつて調整が行なわれておる、こう考へておられます。

○石田(幸)委員　しかし、いすれにしても、国鉄に対する受益者負担約八兆円というものと比較いたしますと、私はその負担率というものは、いま総理がおつしやつたように、道路事業に対して約四〇％くらいであらうというふうなお答えがあつたわけでありませうから、若干不公平ではないだろうか、こういうふうな感じもいたしませう。

今度逆の立場からこの問題をお伺いいたしますが、いわゆる総合交通体系というものの中に、国鉄のいわゆる位置づけというものが行なわれておるわけにございませう。そういう位置づけの上からいきて、この再建計画の十カ年の計画の中の財源措置について、利用者負担だけではなくて、積極的に政府助成の姿勢が今度強く出てきたわけにございませう。そういうのも、結局日本の国土開発という、社会資本の充実を行なうというふうな意味で

私は理解をしておるわけにございませうけれども、今度の国鉄再建措置額に対しての負担というのは、三兆八千八百億円であります。長期試算による工事費十兆五千億に見合うものとして、公団借用料二千五百億円を引いて、三兆六千三百億、こういうぐあいになっておるわけにございませう。この国費助成の率を、国鉄の十年間の工事費十兆五千億に對比してみますと、三四・五％。道路、港湾、空港等の五カ年計画、いろいろありますけれども、これに対する財源の措置というものは明確になつておりませうから、単年度で比較する以外ありません。四十八年度で比較しますと、いわゆる道路の、一般道路事業一兆四千億に対しての助成率というのは一兆四百億、七四・四％です。それから港湾の四十八年度の事業計画のうち、国費負担を考へますと二千八百億、それに対して一千四百二十五億、五〇・八％です。それから空港の四十八年度の国費負担を見ますと約八百億、これに対する国費助成が七百二十億六千万、約九〇％です。金額の違いはあるにしても、道路事業なんかは明らかに国鉄のいわゆる事業規模と見合つておるわけにございませう。そういうふうなところから見ますと、道路は七四・四％、国鉄は国の助成がわずかに三四・五％、こういうふうな状況を見ますと、あまりにも国鉄のほうに冷遇されておるのじやないか。今日、いわゆる利用者負担だけで国鉄が再建できないことは明白であります。だから今回の案を出されたんだとは思いますが、こういうふうな状況を見ますと、もっとも国が積極的な助成を多くしてもいいのじやないか。なぜにこの助成を多くしてもいいのじやないか。なぜにこの助成を多くしてもいいのじやないか。これはいろいろ議論の分かれるところでありませうけれども、やはり道路事業に見合つてくらのそういうふうな国費助成をやることに真の国鉄を育てる政府の姿勢がある。そこら辺には非常に大きな矛盾を感じるわけでありませうが、これが最後の質問であります。

○田中内閣総理大臣　これも石田さんよく御理解いただいたかと思はれますが、明治初年から、太政官

布告時代からずっと子算書を見てもおわかりになるとおり、道路とか治水とか港湾とかというものは、原則的に国及び地方公共団体の公共事業費をもつて全額まかなわれておつたものでございませう。それで、先ほど申し上げましたように、北海道開拓のためには、北海道の公共事業は全額国が負担するといふ太政官布告が九十年の長きにわたつて生きておるわけにございませう。そういうことと、国民生活に必要なものをランクをつけて、公共事業として公費で全額負担すべきものであつて、ちやんと税金で月給を払つておると同じ思想で考へられたものでありませう。社会もこれをちやんと容認しておつたわけにございませう。ところが、いまの明治五年からの鉄道は収入をもつてまかなうものであるといふ、そういう企業理念を取り入れられたものでありませう。郵便事業はそうでありませう。専売事業はそうでありませう。電話公社もそうでありませう。これは通信省から電気通信省に分かれ、郵政省に分かれたものが三公社五現業になつておるわけにございませう。しかし、それは全く私企業ではない。これは公労法の適用を受けておるわけにございませう。そういう意味で、どうしても、公益的な事業の最終的な責任というものはどういふものかといつたら、私は国にあると思つておる。ですから、これはどうしても独立採算にも限界があるという場合には、廃止するか国がやるかということになれば、国が責任を負わなければならない問題だと思つておる。大事故が起つてどうにもならなくなつた、それを全部利用者負担させるべきものではなく、それを全部のものは内容によつて公費で負担しても財政法や憲法の精神に反しない、こういうことでもございませう。これは公営住宅法によつて低所得者に住宅を建てて家賃収入をもつてまかなう、こういうことでもございませう。これは全然制度が違つたものでございませうから、いまは鉄道は全体の計画でもつて十兆何千億というところでやつておりますが、公共事業はただ、いままで全額負担しておつた滑走路とか飛行場の施設は全部国がやるというのが

です。あなたが国鉄におられるところから私は十分御意見を聞きながら考えてきたのです。そういうことで、ここへ出てきたというのはやむにやまれないことなんです。

国鉄はあなたが御承知のとおり、先ほども申し上げましたが、新宿から四谷まで毎朝人を十万人乗せて電車が赤レンガの上を走っているのです。そういうことを考えて、ただ税金でやればいいんだということ片づく問題じゃありません。私はこれによって国民の理解を得なければならぬ。国鉄の重要性を認識してもらわなければいかぬ。こうすることによって、このさなかでもつてこの法案を通していただくというので労使もびんとしますよ。私はそういういろいろな立場からものをしさいに考えて、私が、一内閣が批判を受けることによつて国鉄百年の計がここでスタートすることが出来るならば、やはりその道を選ぶべきである。そのかわりにいままでのような体制ではだめだぞ。あなたが国鉄の専門家としておられたころには、国鉄の独立採算制でもつてたいへんな御苦労になったわけですから、そういうときの感じではだめなんだ。大蔵省も金を出さない、こういうことでここまで踏み切ったわけでありまして、これは国鉄の戦後の状態を知っておられる方なら、今昔の感にたえないというくらいに相当な勢いで踏み切ったものであるということだけは理解していただきたい。

○河村委員 私には運賃値上げをいつまでもしてはいかぬと言っておるわけじゃないのです。いま非常にインフレの高進中です。ですから、インフレマインドを収束するのに国鉄運賃値上げを一時ストップすることによって大きな効果をあげられるのじゃないか。その間くらの赤字補てんなら、これは臨時のもので、長く続くものではないから、これは臨時のもので、長く続くものではないから、決して政府の過大な負担ではない。だからおやりになるべきじゃないかと言ったのですけれども、そればかり議論しておりますと切りがありませんからやめますが、非常に遺憾でございます。

それから先ほどからこれも議論になっておりますが、赤字線の取り扱ひの問題、これが昨年の再建築とことしのそれとの大きく発想が変わった点です。総理はさつき国鉄だけの視野で考えられない、国鉄の重要性が変わってきたのだから当然の帰結だとおっしゃいました。それからもう一つ、これはいつも言っておられることだけれども、国鉄なんだからもうかるところだけやっておるわけにはまいらぬ、赤字のところでも政策目的上やらなければならぬところは当然やるべきである、こういう立論ですね。その限りにおいては正しいのです。ところが、それから先があなたのおっしゃることは論理の飛躍があるのです。

それで、あなたが常に例に引かれるのは、北海道の鉄道と地下鉄を例にあげられますね。ところが、地下鉄のことなんかわれわれは何も言っていないのです。地下鉄は確かに大きな国の金を投じてやっております。しかし、大都市の通勤輸送、こういう大量輸送は総合交通政策から見た輸送分野からいったら、国鉄がやるのがあたりまえです。ですから、そんなことは一つも言っていない。それはよけいなことです。それから北海道の鉄道にいたしましても、過去において北海道開発の使命を達成してきたこと、これは間違いがございません。その中に、先ほどおっしゃったようにこれからもまだ産炭地振興とかなんとかいうことで残さなければならぬものもあるでしょう。しかし、もうすでに歴史的使命を終わって道路輸送に転換すべきものもすいぶんあるのです。そういうものを抜きにしてこの二つを例にあげられるということ、どう考えてもこれは問題のすりかえですね。いわんやことしの予算でも三百三十億の国費を投じていわゆるAB線、赤字ローカル線を建設することになっております。これに至っては、これからつくるという意味ではその三百三十億をどれに充てるか、まだ具体的にきまっておらぬかもしれませんが、まず国民経済的に見て有効だと思われるものはないはずで、その点をどうお考えですか。

○田中内閣総理大臣 それは根本論でございまして、私はそこにメスを入れてもらわなければいかぬと思つたのです。これは占領軍政策をそのままずつとやってきました、国鉄の駅の集約作業を實際においてやりました。貨物の集約と駅の集約をやりまして、一つの駅をとめると幾らコストが下がるというかけ合ひを占領軍と私たちはしよつちゅう国鉄の本社でもつてやつたわけですし、それは私も十分知っております。しかし、そのときには国鉄は完全に独立採算制を本義としておつたのです。ところがその後事態は変わってきたでしよう。道路を五カ年に十九兆五千億もやらなければならぬような事態になってきたのです。二千三百万台の車は十年たたないうちに四千万台をこすという状態になってきた。そうすれば、有料道路制度を採用したにしても、国民の税金をもつてまかなう道路というものは限界がある。しかも、日本の国には四九・五%雪が降るのです。山岳地帯がある。これは鉄道でもつて長大道路をやるころは排気の問題だつて技術的にできても、あなたも御存じのようにたいへん困難な問題があるわけです。鉄道は立山を抜けても道路は抜けないといふ技術的な制約があるじゃないか。そういう意味で新しい時代の要請として、鉄道のウェイトといふものがうんと上がってきた。おとこの朝NHKが取り上げておるように、昭和六十年になれば関東平野も中部平野も近畿平野も水が全然足らないで、水洗便所の水も流せなくなると報道しておるじゃないか。そういう事態から考へるときにどういふ状態であるかという、国土の総合開発といふものが必要である。そこに何があるかといつたら国有鉄道法が生きてくるんですよ。ですから独立採算制というよ様な戦後四半世紀やってきたものだけでやるのではなく、国が公共的な政策目的達成のために行なう部門に対しては、地下鉄に投資をしておると同じよ様な公共負担をやつても独立採算制という本義を逸脱するものではない、こういうふうな解釈して今度大蔵省も踏み切っておるわけでありまして。

しかも、赤字線といわれる閑散線の国鉄の赤字に対するウェイトは先ほど申し上げておるようにならずに四%にやりました。そういう状態に考へるときに、もう過疎地の鉄道は要らないんだ。これはちよつとむつ製鉄をつぶしたときと同じなんです。十年前にむつ製鉄をつぶしたときと同じにむつ小川原開発をしなければならぬ。十倍の投資を必要とする国会で議論されながらむつ製鉄はついに廃止になったんです。十年たつたら十倍以上の千五百万坪のむつ小川原開発を進めなければならぬ状態になっているじゃありませんか。同じことなんです。いまの事態だけでもつて鉄道を見れないのです。

そういう意味で、国有鉄道というものをそのままに生かすなら、昔の運輸省のように、国が政策目的のためには一般会計を中心としてやるべきだ。こういうことであるなら鉄道の分離論というのはあるわけなんです。九電力を分けたように、あなたもよく御存じのように鉄道分離論を私も真剣に検討したのです。そのときには大阪、東京だけは分けてくれ、東京、大阪は負担能力があるのだから、担税力があるのだからこれは私企業にすればいいのです。そうしてもうからなくとも国の政策遂行のために必要な地方の鉄道は国有鉄道の名においてやるべきなんです。そうじゃありませんか。そういうことを考えればすぐおわかりになるじゃありませんか。私はそういう意味で少なくとも東京といふものは国鉄が幾ら赤字を出してもやらなければならぬという考へには首肯できませんし、しかも川にたとえてもわかるように、培養線がなければ、本線だけでは黒字になるわけがありません。培養線がなくて、本線だけでどうしようも黒字になりませんか。いろいろな赤字線があるけれども、山奥からずつと集めてきて山陽線になり東海道線になつていく。これはあなたも専門家ですから釈迦に説法ですけれども、そういうことを考へれば赤字線というよ様な閑散線は黒字の鉄道と無縁のものじゃないのです。これはそういうために国有鉄道法が厳としてある。こういうことを考

も踏み切っておるわけでありまして。

えれば、国有鉄道法の特つやはり内容だと思つておる。

私はそういう意味で、いま政府が提案しておるようなもの、三千四百キロに及ぶ閑散線というものをもちと道路と比較をしなければならぬ。そうするとあなたは、第二の問題として道路と比較するならば、道路を負担するものに対して、全部鉄道の赤字負担は公共負担でやれという第二の問題が出てくるはずなんです。これはそのとおりなんです。だから、鉄道建設公団に対しては十カ年に一兆円の国費を投入することになっているんです。これはこれから十年間にあなたのような御議論をずっとやっていただいで、鉄道のこの部分の赤字に対してはこれが国が持つべきであるという、もつといまの案よりもいい案ができれば、十年の間にはもつと考えると思つておるんです。そういうものはほんとうに統計に出てくる。先ほどもちよつと申し上げましたが、自動車状態がパンクしますと、いまの計画よりも貨物輸送の専用線という問題が必ず起こってくるはずなんです。起こってきたならば、いまよりもつと大きな投資を必要とする。しかし十年間ではこれだけしか運賃値上げをしません、こう答えておる以上、どんな投資が起こつても赤字が出て、その建設費は国がめんどろを見なければならぬはずであります。そういうことがこれから起こってくるであろうということとは想定をされませんが、いますべてのものを十カ年で年次割りに割り出して皆さまの前に出すわけにはいかないのです。そういう意味で、いま出せる最善の策を提示して御審議を願つておるのです。あなたのような専門家が、とにかくもう道路はパンクするじゃないか、どうにもならぬことになるじゃないかということになって、鉄道にもつとウエイトをかけろといえ、鉄道とどう同居しなければならぬかという補整問題が起こってくるのだということでありまして、最後に一言、言わずもがなかわかりませんが、これは過密のところだから国民の金を出してもいいのだ、過疎のところであるからそういうものは打ち切るべきである

よという考えには首肯できないのです。それは必ず道路を必要とするのだし、そこからは水が出ておるし、人材が出ておるし、野菜の供給地であり、米の供給地であり、お互いは無縁ではないのです。そういうことを考えると、私は、国民に対しては均てんしなければならぬ、こういう考え方を持っています。

○河村委員 総理は問題をすりかえる。私はちつとも赤字線なら全部はずせといつておるわけじゃない。道路輸送に転換できるものは転換しなさい。

○田中内閣総理大臣 それはいいです。

○河村委員 そうでしょう。政策目的があつて、どうしても残さなければならぬものは、プラス・ナショナルミナムとして、それで国で赤字を補てんしなさい、こういつておるわけなんです。その赤字を補てんするのがこつと抜けてしまつたのです。これは一体どういうわけでしょうか。赤字は四％しかないとおつしやるけれども、四％というのはほんとうの赤字ローカル線だけのことなんです。しかし総合交通体系的に見て、国鉄として将来赤字になる可能性のないところもつと幅が広がって、その赤字というものは、国鉄の赤字の少なくとも半ば以上にはなるのです。ですから問題は、そう簡単じゃないのです。

○田中内閣総理大臣 ちよつと早とちりでございまして、そういうことはひとつ明確にお答えをいたしておきます。それはさつきお答えをしたわけです。三千四百キロを全部そのままにするというのではない。これは道路でもつて代替できるものに対しては転換をしてみたいです。あとの問題は、道路の新しい投資よりも鉄道のほうがより合理的であるというの、用地も少ないし、鉄道なら御承知のとおり五メートルあれば単線はできるわけでございますが、道路は少なくとも今度規格は六メートルになるわけでございますから、それだけで単純に計算しても一メートル違つてわけでありまして、それだけでなく、雪の降るところで除雪費用まで公費負担になつたり、隧道技術とかいろいろな

ことを考えて、公害の問題等考えると、鉄道でいいところもありますから、鉄道というものはそういう意味で端的に、赤字だからといってこれを廃止するというのはなく、他の政策目的というものを長期的展望に立つて、もつと取捨選択をするのには時間がかかります。

もう一つは、地元の了解を得なければならぬ。鉄道をつくるときだけ地元の了解を得ておいて、とつぱすときには何も了解を得ないというなら、それは憲法の精神に反する。第一、私鉄は個人の負担にしておりながら、運輸大臣のところに廃止申請をしても、地元の承認がなければ廃止許可しないじゃありませんか。公益性を持つておるのですよ。国有鉄道の名において敷設した鉄道が、国がかつてに地元承諾も経ずしてこれを取りはずす、そんなことができるはずはありません。そういうことである取捨選択をして時間がかかりますよ、そういうことを申し上げておるので、より合理的にしようといつておるのです。それといまの四％というのは、それはほんとうの閑散線だけだといつて、これもあなたは承知して、短い時間だからさう言われると思つておるのですが、それは総合原価主義であるという立場でいって、培養線といつておるものに対して、これは私鉄との連帯の運輸の關係見なつてわかるじゃありませんか。私鉄は二十キロしかない。国鉄は二百キロ運ぶからといつても十対一じゃないのです。これは私鉄から荷物を培養線として本線に移るからこそ、鉄道の営業が成り立つといつておるから、少なくとも培養線と本線との間の連帯勘定を計算するときは四分六、七三、八二で計算しなければならぬといつて新しい計算方法があるわけでありまして、私が言つておる閑散線の赤字は総赤字の四％であるという数字は、これはおのおの問違つておりません。私も五年や十年やつてきたものではあります。鉄道問題を二十年間みつちりと勉強してきたのでありますから、そういう意味ではそんな算術計算で、培養線じゃない、閑散線だといつて単純な損益計算では私はこの問題を論ずるわけ

にはいかない。これはやはりもつとお互いに、道路でやれるものもあるし鉄道でやれるものもあるし、同じことでも雪の中で十二月のうち四か月を除く間はこれだけの計算をしなければならぬといふことは十分出ておるわけでありまして、国民負担といつておるものはいかに少なく、いかに合理的、効率的であるかといつておるのです。これはいまもらう必要があるように思つておるのです。これはいますぐ判断できる問題ではないので、御専門であるあなたと、道路の専門家もおりますから、そういうやりうんとこまかく計算をしてやつていただくということが結論だと思つておる。

○河村委員 どうも総理は私が言ひもしないことを言つたようにお考えになつておる。閑散線区だけでいえば四％の赤字というのは私は否定していません。どうも議論がすれ違ひでもてもケリがつかせないので、これでやめませんが、しかし総理、今度の再建計画、国鉄の長期試算で見ても、四回運賃値上げをやつて、値上げ率でいけば二百数十％、それでもなお十一兆円の累積債務残高、それから二兆六千億の累積赤字が残るのです。ですから、これではほんとうに国鉄が再建されたといふ数字ではありません。ですから総理も、運賃問題はともかくとして、とにかく再建はこれからです。総理のおつしやることはどうも少し独断が多過ぎます。ですから、これからもう少し時間をかけてやつていかれることを最後に要望して私の質問を終わります。(拍手)

(発言する者あり)

○細田委員長代理 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○細田委員長代理 たいだいま、本案に対し、委員長の手元に、江藤隆美君外四名から自民党提出にかかる修正案が提出されております。修正案はお手元に配付してあるとおりであります。

国有鉄道運賃法及び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に対する修正案

附則第一項を次のように改める。
1 この法律は、公布の日から施行する。ただし、第一条及び附則第五項の規定は、公布の日の日から施行する。

○細田委員長代理 この際、提出者から趣旨の説明を求めます。江藤隆美君。
○江藤委員 私は自由民主党を代表いたし、本修正案について、その趣旨を御説明申し上げます。修正案の案文はお手元の印刷物のとおりでございます。修正の趣旨は、原案附則第一項の本法の施行期日、本年「四月一日」はすでに経過しておりますので、これを「公布の日」に改めることといたしますが、第一条の国有鉄道運賃法の一部改正の規定につきましては、鉄道営業法の公告の関係上、これを「公布の日」とし、これに伴い附則第五項の郵便法の一部改正の規定につきましても「公布の日」に改めるものであります。

何とぞ御賛成くださいますようお願い申し上げます。
○細田委員長代理 以上で趣旨の説明は終わりました。

○細田委員長代理 これより国有鉄道運賃法及び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及びこれに対する修正案を一括して討論に付します。
討論の申し出がありますので、順次これを許します。佐藤守良君。

○佐藤(守)委員 私は、自由民主党を代表いたし

まして、本案及び修正案に対し賛成の討論を行なうものであります。

(細田委員長代理退席、委員長着席)
国鉄財政の再建につきましては、第六十一回国会において成立した日本国有鉄道財政再建促進特別措置法に基づき昭和四十四年度以降再建対策が講ぜられてきたのでありますが、その後における国鉄財政は、自動車輸送の引き続く伸長等による輸送量の伸び悩み、人件費の大幅な上昇等のためさらに悪化し、昭和四十七年度末には、三千六百億円の欠損を生じ、累積赤字一兆二千億円に及ぶというきわめて憂慮すべき事態に立ち至りましたことは御承知のとおりであります。

国鉄は、過去百年間、国内輸送の大動脈として国民生活の向上と国民経済の発展に寄与してきたのであり、今日において、その役割りは、都市旅客輸送、大都市通勤通学輸送、中長距離大量貨物輸送の各分野においてますます重要性を増しており、過密過疎の解消、国土の総合的開発のための中核的交通機関として、将来にわたってその使命の遂行が強く期待されているのであります。

このような基幹的公共輸送機関としての国鉄の使命にかんがみましますと、危殆に瀕している国鉄財政の再建施策をさらに強力に推進する必要があることは何人も異論のないところであります。今回あらためて昭和四十八年度以降十年間を再建期間とし、政府の財政措置の画期的な大幅拡充と国鉄自身の最大限の企業努力及び国民の協力による必要最小限度の運賃改定を内容とする抜本的な新財政再建対策が策定されたゆえんもここにありわけであります。

新財政再建対策における政府の財政措置につきましては、政府出資及び工事費補助金による工事費に対する助成と過去債務の処理に対する助成を根幹とし、十年間に、政府出資金一兆五千七百億円、工事費補助金一兆五千二百億円、財政再建債利子補給金五千三百億円、計三兆六千二百億円が一般会計において国鉄に直接助成されるほか、財政投融資において九兆三千億円の財政援助を行な

うというきわめて大幅な拡充となっております。今後十年間における工事費の規模は、新幹線の建設等に四兆八千億円、在来線について、大都市交通、幹線の複線電化、貨物輸送、安全、公害等に五兆七千億円、合計十兆五千億円が予定されており、この工事費に対し、政府出資及び工事費補助によりまして国鉄の工事費の利子負担は三割というきわめて低率に押えられております。

過去債務につきましては、従来の政管政保債務に新たに民間債務も加え、昭和四十七年度末のすべの長期債務の利子相当額について、実質的ななな上げに相当する十年据え置き二十年償還という財政再建債を発行することとし、その利子の全額を補給することにより国鉄の利子負担は大幅に軽減されており、また、債務の返済につきましては、再建期間中に返済期の到来する債務の借りがえ分を含めて十年間に九兆三千億円の財政投融資が行なわれることとなっており、債務返済のために国鉄の資金繰りに困難が生ずることのないよう十分な配慮が払われておるのであります。

なお、以上の措置に加えまして、日本鉄道建設公団の工事費に対し、国鉄に準じて助成を強化することとし、政府出資、補助金等約一兆円の助成を行なうほか、国鉄の同公団に対する借料二千五百億円が軽減されるのであります。

国鉄みずからの合理化、企業努力につきましますと、諸経費の節減、機構の合理化及び資産の処分、活用の促進等経営の近代化と生産性の向上について最大限の努力を払うこととし、大規模な設備投資、技術革新の積極的な取り入れ等により輸送施設の近代化を強力に推進し、管理体制のより一そ

うの合理化と要員規模の縮減、人件費の節減につとめるとともに、旅客貨物両面における増収努力を徹底的に推進することにより、近代的经营体制を確立しつつ、財政の健全化と相まって、国民の輸送需要に適合したより安全、正確にして快適な輸送サービスの提供が強く期待されているのであります。

運賃改定による増収につきましては、十年間に

約七兆九千億円を予定しており、国鉄のように利用者及びその利用状況が明確に特定し得る交通サービスのについては、利用者負担のたてまえによるのが公平の原則にかなうものであります。すべて利用者の負担によることとするときは、国鉄財政の現状からいたしまして、その負担は著しく過重なものとなりますので、政府は公益性の高い分野に対し、国民の税金によってまかなう分と応益者が負担すべき分との調和について十分配慮し、国鉄に対する最大限の助成措置を講ずることによって、運賃改定による利用者の負担を極力軽減しているものと認められますので、この程度の運賃改定はやむを得ないところであり、広く一般国民の理解を得られるところであると思っております。

なお、今回の運賃改定は、旅客三・二%、貨物二四・一%、増収率一五%でありまして、消費者物価及び家計に及ぼす影響は、それぞれ〇・四三%、〇・二%で、いずれも軽微なものとなっておりますのであります。

以上申し述べました新財政再建対策の実施によりまして、国鉄の合理化と近代的な輸送施設の整備拡充が実現し、国鉄の経営基盤が格段に強化され、その収益力が著しく改善されることとなり、再建期間の最終年度においては償却後の黒字を計上し、自後、財政の健全性を維持するものと見込まれております。

なお、昭和五十七年度末において見込まれる二兆六千億円の累積赤字につきましては、同年度の運輸収入が現在の四倍の五兆円という額に達します。国鉄財政にとりましては決して過大な負担とは考えられないものであり、また長期債務残高十一兆円につきましても、営業用資産の増加に見合ったものであります。これまた格別の懸念には及ばないものであります。

結論として申し上げますと、今回の新財政再建対策は、国鉄みずからの努力と政府の助成並びに国民の協力による三位一体の施策により、抜本的な国鉄財政の再建をはかり、総合交通体系の視点

に立って、国民の足を確保するとともに、国民経済の発展に寄与せしめんとする緊急不可欠にしてきわめて妥当な施策であります。国鉄再建の基は、要するに国鉄自身の努力にまつものであり、労使が十分に相協力して国民に対する責任を果たす決意と実行が必要なることを特に申し述べ、本案及び修正案に対する賛成の討論を終る次第であります。(拍手)

○井原委員長 神門至馬夫君。

○神門委員 私 は日本社会党を代表し、ただいま議題となりました国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建特別措置法の一部を改正する法律案に反対の討論を行ないます。

第一の反対理由は、本日までのあらゆる審議を通じて明らかになりましたように、国鉄再建の確立はほとんど保障がないということであり、借金に苦しむ国鉄が、再建計画の終わる昭和五十七年度には、借金は現在の三倍の十一兆円に、累積赤字は二倍以上の二兆六千億にもなるというしるものであります。しかも、物価の高騰の続く今日、設備投資資材の値上がりも三〇程度、貸金上昇率を約一〇とかわめて低く見積り、最終年度に三千七百九十二億円を無理やり計上した、いわゆる数字合わせにすぎないからであります。ただ、再建計画の中で確実なのは、過去四回の長期計画と運賃値上げの関連が物語りますように、十年間四回の運賃値上げと国鉄労働者十一万人を五十三年度までに縮減するということであり、いなむしろ、その二つのねらいが目的であつて、そのための国鉄二法案であると断ぜざるを得ないのであります。

国鉄再建計画の変更も中途であり得るとする運輸大臣の答弁や、第二東海道新幹線や第二山手線の構想の審議半ばにおけるアドバンス等が何よりも雄弁にそのことを物語っているのであります。

だからこそ国民も国鉄利用者も、また国鉄労働者も強く反対するのであり、わが党の断じて国鉄二法案を容認することはできない理由であります。

第二の反対理由は、物価との関係においてであります。

いま内政最大の課題は物価対策であります。田中内閣の評判が非常に悪いのも、物価だけ上げる田中自民党内閣はごめんだという国民の切実な意思表示なのであります。五月の東京都の消費者物価は、前年同期に比べ実に一一・六％、卸売り物価は一一・四％というすこい値上がりを示しています。物価値上りの激しくなつた昨年一年間の消費者物価の上昇率が四・八％というのでありますから、いかにべらぼうな物価高の現状であるかがわかるのであります。

国鉄運賃の値上げは政府主導型の公共料金全体の引き上げを誘発し、諸物価高騰への起爆となるものであるのに、なぜ重要法案だとしてしやにむに国鉄二法の成立を急がねばならないのか、その政治感覚を疑うものであります。

高物価に苦しみ、低福祉に泣く深刻な国民の生活にさらに追い打ちをかける国鉄二法案に対し、国民の命と暮らしを守る立場から、わが党の断じて反対するところであります。

第三の反対理由は、評判の悪い日本列島改造計画の先導役として、大企業優先の国鉄に仕立てようとしていることでもあります。

田中首相は本日この委員会において、全国に九千キロメートルの新幹線を建設して、旅客は新幹線に、貨物は在来線に振り分け、貨物輸送増強に主眼を置いていることを明らかにしているのではありません。七千キロの新幹線建設や通信輸送ネットワーク化を中心とする国鉄再建計画は、この方針に沿つたものであり、原価の半分程度の貨物運賃や、大企業に有利で国民生活に不利な貨物運賃体系の改悪と相まって、大企業本位の輸送改善を中心目的としたものであります。

その陰に国民生活は、料金の高い新幹線の使用を余儀なくされ、大都市通勤輸送緩和はあと回しにされ、地方在来線は駅の廃止や無人化、手小荷物や貨物の取り扱い廃止など、住民の足は奪われ、

騒音と振動の新幹線公害に悩まされなければならぬなどの犠牲をしいられるのであります。

列島改造計画は、公害を日本のすみずみまでまき散らす大資本本位の計画であります。国民の国鉄を列島改造計画の先兵にしようとしている国鉄再建計画を許すことはできないのであります。

第四の反対理由は、国鉄の安全輸送と労使関係の正常化に逆行する国鉄二法案であることでもあります。

安全輸送は国鉄の至上命令であります。また労使の正常化は国鉄再建の第一のかぎであります。国鉄当局は、去る九日三河島事故の関係者四名に懲戒免職処分を通告を行ないましたが、人命軽視、収益優先の国鉄経営が今日統制されている事故の要因であつても、過酷な懲罰を科せられるのは、常に命の危険をおかし、汗にまみれて働いている現場労働者なのであります。国鉄二法案は、国民には高運賃を押しつけ、国鉄労働者には安全輸送を無視した十一万人の大削減を強制しているのではありません。国鉄再建計画の最終年度の五十七年には仕事量は現在の二倍半にもなり、週休二日制が一般化しつある今日、増員すべき国鉄労働者を逆に四人に一人を減らそうとしているのであります。

これは国鉄再建の名のもとに行なわれる人身御供が国鉄労働者十一万人削減合理化であり、この数字的根拠はきわめて薄弱であります。政府が仲裁裁定をじゅうりんしたことに端を発し、今日まで解雇された者五百七十一名、不当処分者は無慮二十二万一千名に及び、陰うつにして残酷をきわめたマル生運動による団結権の侵害、低賃金で働いた労働者に人件費上昇が国鉄赤字の元凶のごとく宣伝し、首は切るが文句を言わずにしっかり働けでは、労使間の正常化が得るはずがないのであります。この際、労働者敵視政策を改め、希望ある明るい職場をつくり、労働者の知恵とエネルギーを結集して、はじめて国鉄の安全輸送と真の再建が結果されるのであります。そのため、まず十一万人削減合理化計画を中止し、ストライキ権を返して、労使不信の悪循環の根をたつことが

政府及び国鉄当局のとるべき急務であります。

第五の反対理由は、独立採算制をたて、公共性を放棄した国鉄経営のあり方についてであります。もともと国鉄が公共企業体となつたのは占領軍による労働政策からであつて、何の経営理念の準備もないまま強制され、発足したものであります。公共性と企業性、独立採算制と公共負担という相矛盾し対立するものを内包しながら、ずるずると三十年代高度経済成長政策を迎え、急速に増加する輸送需要と不況時の景気浮揚対策のため、独立採算制の名のもとに膨大な設備投資を強要し、借金と利子に追いまぐられる火の車国鉄にしたのは、ほかでもない、歴代自民党内閣であります。

田中首相は、本日の運輸委員会でも、国鉄は大きな使命を持つており、国鉄がもうかるならば、民間企業にまかせればよい、赤字は当然と述べられました。国鉄二法は、独立採算制をたてに国民の負担と犠牲によって赤字の解消を最優先にしたものであることは、本法案の提案説明でも明らかであります。また田中総理は、去る三月八日の本院本会議において、わが党の児玉議員の質問に対し、応益者に応分の負担をお願いしておるのであります、と答弁しているのではありません。その応分の中身をなわち基準は、ついに今日まで明らかにされていなかったのであります。公益事業を独立採算制でまかなうことの矛盾、公共性と企業性の合理的基準を明確にしないまま、今回もまた場当たり的な応急措置で間に合わせようとしているのであります。先進諸国の多くが国民の納得する制度的、財政的基準を確立し、国鉄経営を改善しているよき例があるにもかかわらず、今日なお技術的村策に手をつけようとしないばかりか、国鉄財政悪化を助長している政府自民党の態度は、大資本の利益を拡大するために、運賃値上げや人減らし合理化に好都合な慢性赤字の国鉄に仕組んできたものだと疑わざるを得ないのであります。

当面政府のとるべきことは、直ちに国鉄二法案を撤回し、第一に政府の責任でつづつた四十七年度末長期債務の全額を国が肩がわりすること、第

二に、不平等でばらばらな道路、港湾、空港、国鉄、それぞれの輸送計画の総合調整をはかること、第三に其の総合交通体系を確立して国鉄の任務分担を明確にすること、第四に、長期にわたってわが党が主張してきた運営費のみを料金収入でまかなうなど、独立採算制の経営責任の限界を明確にし、国鉄経営を安定させること、第五は、国民の国鉄とするために、民主的な国鉄経営会議の設置と経営の公開、監査制度の民主化をはかることであり。

以上、国有鉄道法及び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国鉄二法案に反対するとともにその撤回を求め、占領時代の遺物、不平等な米軍輸送協定を廃棄し、公共優先、国民の国鉄とする抜本的制度の改善をはかって出直すべきであることを強く主張し、私の反対討論を終わります。(拍手)

○井原委員長 紺野と次郎君。

○紺野委員 私は日本共産党・革新共同を代表して、まず討論にあたって議事進行について細田委員長代理の行った態度について抗議をしたいと思ひます。

わが党はかねてから資料提出を要求し、また当局の答弁の不誠意から質問を留保せざるを得なかつた分について、補充質問を要求しておりました。ところが理事会においては、わが党の梅田理事の反対によって満場の合意のないまま議事進行が行なわれる状況から、審議打ち切りにならぬように、あらかじめ文書で議事進行の発言通告をしていたのであります。

しかるに、この最優先しなければならぬ議事進行の発言通告さえ無視して、細田委員長代理が一方的に質疑打ち切りを宣言したことは、重大な強行採決にひとしい暴挙であり、わが党は厳重に抗議するものである。

このように、審議を尽くさず強行によって国鉄値上げ法案を押し通そうとするのは、もはや自民党政府がもとに国会で答へられないほど国民から孤立していることをこれは証明している。

さて、国鉄運賃法及び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に断固反対する立場から討論を行なうものであります。

(発言する者多し)

○井原委員長 御静粛に願います。

○紺野委員 まず第一に、本改正案のねらいは、七十年代から八〇年代を目ざす大資本の高度成長のための日本列島改造計画を、しやにむに国民の犠牲の上に強行するためのものであるということであり。

(発言する者多し)

○井原委員長 静粛に願います。

○紺野委員 特に重大なことは、国鉄は四十六年度決算で旅客は三百七十一億円の黒字、貨物は二千五百五十三億円の赤字であり、しかも貨物の大半は大企業の製品、原料、燃料であるという事実であります。この数字と事実を見れば、だれでもわかるように、赤字の大きな原因が、まさに大企業、米軍に対してあらゆる特権的便宜を提供してきた政府と国鉄の経営姿勢にあることは明白であります。

以上のような差別政策を改めることなく、国民に大幅な運賃値上げという犠牲を押しつける政府の政策は、絶対に認めることはできません。

また、今後国鉄の業務量が二、三倍になるといわれているにもかかわらず、政府は徹底した人減らして国鉄労働者を十一万人も削減して、新たな労働強化と取巻を推し進めようとしております。

(発言する者多し)

○井原委員長 静かにしてください。

○紺野委員 これは国鉄にとつて最も大切な使命

である安全性を無視する結果をもたらすものであります。

さらに許しがたいことは、政府が先頭を切つて物価をつり上げようとしていることであり、最近の異常な物価高で国民生活がますます深刻になっております。国民生活は全く深刻な状態である。ところが政府は、物価を安定させるどころか、逆に重要な公共料金である国鉄運賃値上げを強行して、インフレと物価高を一そう促進させようとしております。国鉄運賃値上げが他の公共料金をはじめ諸物価の値上げにこそ、拍車をかけることは、火を見るよりも明らかであつて……

(発言する者多し)

○井原委員長 静粛に願います。

○紺野委員 国民は二重、三重の重荷を負わされるという結果になるのであります。

このように国鉄再建計画を、日本共産党・革新共同は断じて認めることはできません。

第二に、私は、本委員会の審議を通じて明らかになつたおまな問題に触れ、政府、国鉄当局に強く抗議をしたいと思います。

それは、国鉄が言う赤字なるものが、四十六年度で累計約八千億円の赤字の実に七割が過大な減価償却によつて意識的につくり出された水増しの赤字であるということであり、また、初め十億円といわれた旅客の黒字は、われわれの追及によつて三百七十一億にもぼることが明らかになつたこと、さらに、わずかの通勤対策費の中にさへ新幹線のホーム延長とか貨物線の建設費がごまかして入れられているなど、設備投資の自身が大企業本位、国民無視であるということが一そう明らかになつたということであり、依然として大企業や米軍の貨物輸送に各種の特権的な割引を続けていることも、国民の前に明らかにされました。

このように国鉄運賃値上げを合理化しようとしている政府の意図は、本委員会の審議を通じてすべて粉砕されたのであります。

第三に、政府、国鉄当局の言う十年後の財政再

建とは全くの偽りであるということであり、今度の計画によると、四十六年度決算で国鉄の長期債務は三兆八百七十一億円で、五十七年度にそれが十兆九千八百九十億と三倍以上にもふくれ上がるのであります。これが財政再建などと言えないことは明白ではありませんか。

私は、運賃値上げを押えて、同時に国鉄の財政を根本的に改善するためには、いまの国鉄財政のあり方に根本的にメスを入れる必要があると考えるものであります。

(発言する者多し)

第一に、設備投資にあつて、すべての資金を利用者に負担させる方式を根本的に改め、国有の公共交通機関にふさわしい負担原則を確立することであり。

○井原委員長 静粛にしてください。

○紺野委員 すなわち、線路、駅、鉄橋、トンネルなど、国鉄の基本建設は、利子のつかない国の資金で建設する、また、公共負担すべきものに政府補償を実行する、また、大企業の流通経費節減のための物資別基地の建設に国鉄用地を無償で提供したり線路の建設まで行なうなど、大企業に大サービスをしているが、このような大企業を養つて、企業に当然の負担をさせるべきであります。

第二は、償却制度など経理方法を適正に改めることであり、公共企業体である国鉄が、民間の當利会社と同じ償却方法をとるのには全く必要がないことであつて、車両、レール、架線、信号設備などの減価償却は、実際の耐用年数に基づいて適正に改める必要があります。

第三に、毎日平均一億円以上の黒字である旅客運賃の値上げに国民は納得がいけないということであり、いわゆる貨物の赤字なるものが国鉄経営収支悪化の大きな原因であり、しかもその貨物の大部分は、大企業の原料、燃料、製品で、原価を割って輸送されていきます。

(発言する者多し)

○井原委員長 静粛にしてください。

○紺野委員 このように旅客、貨物の運賃が政策的に差別され、大企業には安く、旅客には高い運賃体系を抜本的に改めること……

(発言する者多し)

○井原委員長 静かにしてください。

○紺野委員 そのために米、生鮮食品や小口の貨物などの運賃の値上げをしないで、営業割引など、大企業の貨物運賃割引を一切廃止することでありませぬ。また、物資別専用列車……

(発言する者多し)

○井原委員長 静かにしてください。

○紺野委員 地域間急行列車で輸送される大企業の貨物に対して、料金制度を設けるべきです。国内法に違反した米軍貨物輸送に対して一切の便宜供与をやめ、国民本位の運賃体系を確立しなければなりません。

第四に、設備投資規模を適正にすること、投資の優先順位を科学的、民主的に決定することでありませぬ。そのために、現在の政府、国鉄当局の列島改造論に基づく大企業本位の幹線網と貨物輸送力強化を最重点とした投資のやり方を改め、国民本位の国鉄路線網にすべきであります。

(発言する者多し)

○井原委員長 静かにしてください。

○紺野委員 第五に、国鉄の長期債務をふやすやり方ではなくて、国の支出によってこれを計画的に減らす措置をとることです。

以上のことを実行すれば国民のための国鉄をつくることのできるし、運賃値上げもしないで済むのであります。私はこのことを強調し、政府が本法案を直ちに撤回することを要求して、日本共産党・革新共同を代表しての反対討論を終わるものであります。(拍手)

○井原委員長 松本忠助君。

(発言する者多し)

○井原委員長 静かにしてください。——静かに願います。

○松本(忠)委員 私は公明党を代表して、国有鉄道運賃法及び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及び修正案に対し、反対の討論を行なうものであります。

国鉄は、昭和三十一年以来五年計画をもって戦後の荒廃した鉄道施設の復旧を行なうべく計画いたしました。資金不足のため、その計画はいずれも完遂を見ず、次々と新計画に移行し、昭和四十四年度において現行再建計画の策定を見ましたが、これまた四年を出ずして破局の道をたどることとなり、今回の再建案の提出となったものであります。

これらは国鉄が、高度成長を続けるが国経済社会に順応する新しい鉄道建設のため、たゆまぬ努力を払ったといふものの、その結果は惨憺たるもので、ついに国鉄をして国民の足としての基盤を築くことは全くできず、加えて昭和三十一年にその徴候を見せ始めた財政危機は、以来ますますどう沼の様相を呈し、今日もはやいかんともしがたい最悪の事態に立ち至っていることは周知のとおりであります。

一体、総額で三兆七千六百七十六億に及ぶ長期債務、一兆一千六百四十億にのぼる累積赤字、このようなマンネリ化した財政悪化の原因がどこにあったか、それはモーターゼーションの発達をはじめとした各交通機関の輸送構造の変化に対処でき得なかつた国鉄の放漫経営と政府の交通政策に欠陥があったことは言うまでもありません。特に、貨物輸送の王座を誇っていた鉄道輸送は年々トラック輸送に奪食せられ、四十六年度には国鉄輸送が一八％、トラック輸送が四〇％とわずか十年の間にその関係は完全に逆転し、これが国鉄赤字経営のガンになったのであります。

このように、貨物輸送一つをとってみても、国鉄と自動車または船舶などの輸送機関との競争問題が今日まで全く無計画に放置されてきたことによつて、国鉄の一方的敗退を招いているのであつて、その根本原因は国鉄がこの情勢の変化にうとく、さらに放漫経営に徹し、加えて政府が強力な総合交通体系を確立し推進していかうかという姿勢が全く欠落していたことによるものであります。

したがつて、われわれが再々指摘したごとく、総合交通政策の確立をはかり、その中に占める国鉄の地位について明確な計画図を確立することが最も肝要なことであつたにもかかわらず、政府は今日においてもそれを十分になさず、単に運賃値上げを主とした国鉄再建案で押し切ろうとするのは国民生活を圧迫するものであり、同時に政府が無策を示す以外の何ものでもありません。以上、私がこの法案に反対する第一の理由であります。

反対の第二の理由は、今回の国鉄運賃の値上げが国民生活に悪影響を与えるからであります。しかも、かつてその例を見ない旅客運賃二三・二％の値上げは、物価上昇の引き金となり、国民が最もおそれているインフレにますます拍車をかけることになり、家計へのしわ寄せを一そう大きくすることは間違ひがありません。

特に、国鉄運賃値上げによつて格差が一そう大きくなる私鉄運賃については、すでに大手十四社より運賃改定の申請が提出され、検討の段階に入っていることから見ても、必然的に国鉄運賃値上げが呼び水となつて便乗値上げされることは明らかであります。

さらに、貨物運賃二四・一％にのぼる大幅値上げは、当然生産者の経費負担増加をもたらし、両運賃が消費者物価を〇・四三％も上昇させることになり、これによつて四十八年度の物価上昇率五・五％の政府見通しは完全に破壊され、消費者物価上昇率は年間一〇％前後というおそろるべきことにならざるを得ません。

特に、米、生鮮野菜、大衆鮮魚、新聞、雑誌、手荷物など、一般国民生活に關係の深い生活必需品は平均三〇％に及ぶ大幅な値上げとなるこの値上げ案を認めることは断じてできません。政府は、物価対策の立場からも国民生活を圧迫する値上げ案を即時撤回し、物価抑制の戦いに積極的姿勢を示すべきであります。しかし政府が今回の国鉄財政再建促進特別措置法を野党の反対を押し切つて強行するならば、国民は今後十年間

に四回に及ぶ大幅値上げをしなければ、この十年間は絶えずインフレ要因をかかえることにより国民は全く生活の安定を得ることができませんので、公明党は強く反対するものであります。

すなわち、四十八年度から五十四年度まで三年おきに三回、それぞれ実収一五％、最終五十七年度実収一〇％の値上げを行なうとするのは、現在の運賃を一〇〇として見た場合、五十七年度には何と二二二という高負担となり、国民生活に与える影響は想像に絶するものであります。

したがつて、国民生活の安定、物価抑制の立場から今回の再建案を絶対に認めることはできません。以上、私が反対を主張する第二点目でありませぬ。

反対する理由の第三は、ただいま審議中のこの法案は、昨年の第六十八回通常国会において国民世論多数の強力な反対によつて廃案となつた再建案を再び国民に押しつけてきたものであつて、国鉄の財政危険の回避という名のもとに責任を国民に転嫁する以外の何ものでもなく、断じて許さるべきものではありません。

政府の答弁によれば、国鉄財政再建は政府の助成、利用者負担、そして国鉄の企業努力をあげ、これによつて国鉄再建をはかつていきたいと見解を示しているものであります。しかしながら政府の助成ははたして十分であつたであらうか。今日、国鉄財政の危機を招いたのは、政府が将来への見通しを誤つて独立採算制に固執し、国鉄に対して大幅な財政援助を積極的に行なわず、その結果膨大な借入れ金を発生し、その支払い利息の増大が赤字経営の要因となつたのであります。また、経済学上不確定な総合原価主義の名のもとに、政治的運賃を策定し、政府助成の二倍を超える八兆円にのぼる値上げを行ない、一般利用者に負担を強要することは、国民生活無視の政策と言つても過言ではなく、断じて許すことはできません。

が、かりに十年間完全実施された場合、国鉄試算によれば、最終年度である五十七年度には二兆六千億円以上にのぼる赤字を計上することになっており、その後は逐次黒字になるとの説明でしたが、このことはまっかなうので、財政再建十年計画はただ単なる数字合わせのペーパープランであると断ぜざるを得ません。

すなわち、過去三カ年の事業費は計画に対し実績が常に超過しており、四十五年度は三百三十五億円、四十六年度は五百二十七億円、四十七年度は一千五百十億円と、毎年支出増となっており、このことは、事業費の算定基礎に大きな誤りをおかしていることであり、四十八年度以降も全く同一過程を踏むものと考えられます。すなわち、長期試算において初期には人件費は一二・三%、物件費は三%とそれぞれ上昇率を見込んでおりますが、これではとうてい今後の経済発展及び賃金体系、労働条件の改善等からいっても計画よりはるかに実績が増加し、赤字の増加は必至であります。

さらに、十一万人の要員削減にしても、五十三年度までに完了することにはいたしてありますが、過去四カ年間に三万三千二百人の削減を行なった実績をもって希望的観測を行なっているにすぎず、加えて週休二日制や高卒者の新規採用不能等々の問題をかかえ、その影響が人件費の負担増となつてはね返ってくることは間違いない事実であります。また、最終時点で約十一兆円余にのぼる長期債務が残ることは、再建の名に値しないものであって、さまざまな再建計画といわざるを得ません。ここに示された政府案は、最大の財政危機にある国鉄を救済する本格的再建案にはほど遠いものであり、負担過重による国民生活圧迫法案と断ぜざるを得ないのであります。

以上、この法案に反対する第四の理由であります。最後に、国鉄一家といわれるほど強い連帯感をもって、現在まで百年の間、鉄道輸送に従事してきた伝統は、磯崎体制になって以来、国鉄監査

報告書においてもしばしば指摘されたごとく、いまや労使の関係は極度に悪化し、抜き差しならぬところまできた感が深く、このことは国民のひとしく憂うるところであります。

わが党が従来から主張してきたごとく、国鉄再建の根本をなすものは、国鉄独自の企業努力の推進以外にありません。その中心は、何と云っても国鉄の労使関係、すなわち人の問題であり、いつまでも親方日の丸ではなく、ほんとうに再建意欲に満ちあふれた国鉄マンとして全員が一体となつて企業体質の改善をはかるべきであります。

すなわち今回、当委員会の審議でわれわれが指摘したごとく、国鉄の未利用地、不利用地の有効利用、国鉄の経理の明確化、その他関連事業の拡大及びその適正なる運営、サービスの改善等々の諸問題を解決せずして抜本的再建への打開策はあり得ません。

これら一連の企業努力こそ、国鉄自身がみずからの決断と労使一体の協力を背景に、力強く政府に要求すべきであります。今後、国民のための国鉄となるためにも、国鉄当局は最善最大の企業努力が必要であり、この企業体質改善の努力がなされない限り、再建の見込みは皆無であることは明白な事実であります。

最後に、政府は国民の犠牲の上に成り立つこの国有鉄道運賃法及び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をすみやかに撤回し、国民生活の安定と国鉄再建の抜本策を検討すべきであることを強く要求して、私の反対討論を終了いたします。(拍手)

○井原委員長 河村勝君。

○河村委員 私……(発言する者あり)よけいなことを言わない。

(発言する者多し)

○井原委員長 静粛にしてください。

○河村委員 私は民社党を代表いたしました。国有鉄道運賃法及び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並びに同修正案に對し、反対の理由を申し述べます。

反対の理由の第一は、今回の国鉄運賃値上げが高進しつつあるインフレのさなかに行なわれるところであり、昨年来の物価の上昇はとどまるどころを知らず、すでに卸売り物価の上昇は昨年対比一一%をこえ、消費者物価の上昇もまた九%をこえています。

今日、政府のなすべき最大、最優先の責務はインフレの克服にあるはずで、田中総理は、就任と同時に、何ら有効な土地対策を持たないままに日本列島改造論を提唱しました。それが過剰流動性をバックにする土地投機に火をつけ、次いで株式へ、商品へと新たな投機を誘発し、急激にインフレマインドを醸成したことは明らか事実であります。政府はインフレを収束するかわりに、インフレを加速して今日の事態に至らしたのであります。もし田中内閣に真にインフレを克服しようという決意があるならば、何ゆえにこのような時期に国鉄運賃の値上げをあてしよとするのか。

国鉄財政は完全に崩壊し、再建のための緊急措置を必要としています。また、国鉄運賃値上げの物価上昇に及ぼす直接の影響は必ずしも大きくないかもしれない。しかしながら、国鉄運賃値上げの心理的波及効果として、インフレマインドを助長し、多くの乗値上げを誘発する危険性はきわめて大きいのであります。

いま政府のとるべき方策は、少なくともインフレが鎮静するまでの間、運賃値上げを見合わせ、それによって生ずる国鉄の財政赤字は国庫において補てんすべきであります。

反対の第二の理由は、今回策定された国鉄財政再建十年計画によつては、国鉄の再建は不可能だということであり、

国鉄の長期収支試算によれば、十年後にはともかく原価償却後黒字を計上していますが、それは十年間に四回、値上げ率でいえば、二百数十%に及ぶ運賃改定と、とうてい予想できない高い貨物輸送量の伸びを前提としています。それでもなお十一兆円の債務と、二兆六千億の累積赤字が残ります。

この数字が明瞭にこの計画の結末を証明しています。

この再建対策の欠陥の第一は債務の利子補給のやり方であり、孫利子補給という変則的なやり方であるから、再建債という形で債務がふえていくばかりでなく、償還期限の到来する債務は、また利子補給を伴わない新たな債務と化し、債務は累増していくばかりだということであり、

欠陥の第二は、国の財政援助が工事費補助に限定され、借入れ金利子を三分程度に押えるというにとどまれているから、国鉄経営の本質的な改善に役立たないということであり、

対策としては次の二つのいずれかしかない。その一は、総合交通政策の見地からいって国鉄の守備範囲外に属する赤字線区について、可能なものは道路輸送に転換し、ナショナルミニマムとして存置するものについては、国または地方公共団体において赤字を補てんすることであり、

それではなければ、工事のための借入れ金利子を全額国が負担するか、工事費そのものを国の出資とする以外にはない。

要するに、今回の再建案は、国鉄経営破綻の本質的な分析を怠り、抜本的な対策を欠くがゆえに、結局中途はんばいものに終わっているというほかはないのであります。

以上、主たる反対理由を述べて、私の反対討論を終ります。(拍手)

○井原委員長 これにて討論は終局いたしました。

これより採決いたします。

まず、江藤隆美君外四名提出の修正案について採決いたします。

本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○井原委員長 起立多数。よつて、本修正案は可決いたしました。

次に、ただいま可決いたしました修正部分を除く原案について採決いたします。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○井原委員長 起立多数。よつて、国有鉄道運賃法及び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は、江藤隆美君外四名提出の修正案のとおり修正すべきものと決しました。(拍手)

おはかりいたします。

ただいま修正議決いたしました本案の委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「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。よつて、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○井原委員長 この際、新谷運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。新谷運輸大臣。

○新谷國務大臣 ただいまは国有鉄道運賃法及び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について、慎重御審議の結果、御採決をいただき、まことにありがとうございます。

○井原委員長 本日は、これにて散会いたします。
午後十時九分散会

運輸委員會議録第三十二号中正誤

一一ページ三段、第二十九号の正誤表を削る

昭和四十八年六月二十三日印刷

昭和四十八年六月二十五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局