

第七十一回
国会

参議院運輸委員会會議録第二十五号

昭和四十八年八月二十八日(火曜日)
午前十時十五分開会

委員の異動

八月二十四日

中村 禎二君

補欠選任
岩本 政一君

八月二十七日

菅野 儀作君

補欠選任
高橋 邦雄君

八月二十八日

田淵 哲也君

補欠選任
木島 則夫君

出席者は左のとおり。

委員長 長田 裕二君
理事 江藤 智君
木村 睦男君
山崎 竜男君
小柳 勇君

委員

岡本 悟君
黒住 忠行君
高橋 邦雄君
橘 直治君
松平 勇雄君
渡辺 太郎君
加瀬 完君
瀬谷 英行君
森中 守義君
阿部 憲一君
三木 忠雄君

国務大臣

運輸大臣

木島 則夫君

国務大臣
(防衛庁長官)

新谷寅三郎君

政府委員

防衛庁参事官

大西誠一郎君

経済企画庁物価

小島 英敏君

計画局長

宮崎 仁君

大蔵政務次官

山本敬三郎君

運輸大臣官房長

園村 泰彦君

運輸大臣官房審

原田昇左右君

議官

佐原 亨君

運輸省海運局長

田坂 鋭一君

運輸省船舶局長

丸居 幹一君

運輸省船員局長

秋富 公正君

運輸省鉄道監督

内村 信行君

局長

金井 洋君

運輸省航空局長

野村 一彦君

運輸省航空局技

池部 幸雄君

術部長

山田 英雄君

海上保安庁長官

佐々 淳行君

常任委員会専門

磯崎 毅君

員

警察庁警備局警

備課長

警察庁警備局外

事課長

日本国有鉄道総

裁

本日

の会議に付した案件

○運輸事情等に関する調査

(日本航空北回り四〇四便乗つ取り事件に関する

る件)

(東海道本線鶴見・横浜間における貨物列車脱線事故に関する件)

(韓国に対する運輸関係経済協力に関する件)

(金大中事件に關しての海上警備に關する件)

(福岡県岡垣射撃場における自衛隊機の訓練と民間機の航空安全に關する件)

○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について

○委員長(長田裕二君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

中村禎二君、菅野儀作君、田淵哲也君が委員を辞任され、その補欠として岩本政一君、高橋邦雄君、木島則夫君がそれぞれ選任されました。

○委員長(長田裕二君) 運輸事情等に関する調査を議題といたします。内村航空局長。

○政府委員(内村信行君) 先般起こりました日航機のハイジャックの問題、この問題を国会で御説明するのは今回初めてでございますので、そのときの経緯並びにわれわれのとした態度についてまず御報告を申し上げます。

まず事件の概況でございますけれども、まず第一の経過といたしまして、事件の発生からドバイ空港着陸までの経過でございます。

まず日本航空の北回り四〇四便、これはパリからアムステルダムを経ましてアンカレッジを経由、東京の予定の便でございます。これはB747型のJA8109号という航空機でございます。これがアムステルダムからスキポール空港を離陸いたしました約二十分後に、七月二十日の二十三時五

十五分ごろ——これは日本の時間でございまして、これから申し上げます時間はみんな日本の時間に統一して申し上げます。数人の者に乗っ取られたのでございます。同機はイタリア、ギリシア、レバノン、シリア、そういった各上空を経まして、アラブ首長国連邦のドバイ空港に二十一日の午前七時四十五分に着陸いたしました。同機には乗客が百二十三人乗っておられました。そのうち日本人が百十四人、それから外国の方が九人でござい

ます。それから小沼健二という機長が乗客が二十二人搭乗しておりました。同機のアムステルダム離陸後起こった機内の爆発事故によりまして外国人女性が一人名死亡いたしました。これは犯人の一味ということが後に判明したわけであります。それから宮下チーフパーサーが負傷いたしました。しかし他の乗客には全然身体の不都合はなかったわけでございます。

そこで、次に、そのドバイ空港に着陸したわけでございますが、その駐機中の状況を申し上げますと、爆発して死亡した女性の遺体、それから宮下チーフパーサーをおろせと、こういうことをハイジャッカーが申しました。それが降機した後は乗客乗員とも全部機内に閉じ込められた状態で、二十四日の午前五時までは、約七十時間ドバイ空港に駐機したわけでございます。そこでアラブ首長国連邦政府は、乗客、特に婦女子の釈放につきまして国防大臣がみずから犯人側との交渉に当たります。国防大臣みずからタワーに登りまして、直接犯人と交渉をされたわけでございます。そのほか大統領、首相も二十二日午後ドバイ空港におもむかれたというところであります。

犯人の人数及び国籍は当時不明でございましたけれども、その所属組織については、「占領下の青年組織」というふうに自称しておりました。犯人側からの要求に応じまして、食糧、水、水、

それから空調用の電源等が提供されたほかには、二十二日午後から二十四日午前二時までの間に三回にわたり燃料の補給の要求がございまして、これを行ないました。燃料補給の合計は約二十二万ポンドでございます。二十四日の午前二時四十五分、犯人の要求に応じて、サウジアラビアを中心とする中近東とアフリカ付近のチャート三枚が手渡されました。犯人は、機内で死亡した女性の遺体を返還しろというのを強く要求いたしました。遺体は同日午前四時に機内に積み込まれたわけでございます。外部からの犯人への連絡につきましては、その後、ドバイにいる間には、西独の市民と称する者からのメッセージがあったほかは、特設外部からの通信はなかったわけでございます。

次に、ドバイ空港を離陸いたしましたからダマスカス空港を経てベンガジのベニナ空港へ参るわけでございます。その間の経過を申し上げますと、まずハイジャッカーは、病気で弱っておられた、年をとっておられる夫婦の方一組、これを降機させたあと、二十四日午前五時五分に離陸しております。これは、非常にドバイ政府その他に世話になったと、そのお礼であるというふうなことを犯人は申しとおったわけでございます。その後ハイジャックされました機は、燃料補給のために二十四日午前八時四十五分ダマスカス空港に着陸いたしました。十五万五千八百ポンドの給油を行ないました。午前十一時五十八分、同空港を離陸いたしました。

私どもは当時、ダマスカス空港に着きましたので、ここが第二の場所になりました。ここで何とか乗客の解放を実現しようではないかというふうな考えておったわけでございますが、あとで聞きますと、ここは単なる燃料補給のためにテクニカルランディングを行なったというふうな性質のものというわけでございます。なお、ダマスカス空港では三時間余駐機しておりましたけれども、その間、シリア・アラブ共和国政府の国務大臣、軍司令官が直接に指揮をとりまして、空港に急行した秋山

臨時代理大使とともに犯人の説得をいたしました。ぜひ乗客をおろさない、特に婦女子をおろさないというのを説得したわけでございますが、これは不幸にして成功しなかったわけでございます。

その後、ハイジャックされた機は、レバノンのベイルート、それからキプロスのニコシア、トルコのロードス、ギリシアのミロス、各上空を経由いたしました。それから北のほうに上るのか、あるいは南に下がるのかというのを非常に気にしておりましたが、結局南のほうに下がりまして、二十四日の午後三時三分、ベンガジにあるベニナという空港に着陸いたしました。乗客、乗員及び犯人全員がそこで降機したのちに、午後三時六分同機は犯人により爆破されたわけでございます。

乗客、乗員のうち、脱出時に負傷された方が若干名ございました。しかし全員無事にホテルに収容されたわけでございます。ここで犯人四人は、リビア警察当局により現場で逮捕され、一応事件の完結を見たというわけでございます。

そこで、ハイジャック発生以来、私どものとりました対策を一応御説明申し上げたいと思っております。

運輸省といたしましては、二十一日の午前三時に航空局に対策本部を設立いたしました。引き続き政府といたしましては、二十一日の午前十時に、運輸大臣を本部長といたしまして、総理府内総務副長官、それから外務及び運輸政務、事務両次官、警察庁長官、日本航空社長を副本部長といたしまして、日航機ハイジャック対策連絡本部を設けました。そして同日午後一時に第一回の会合を始めました。二十一日まで六回の会合を開催いたしました。関連情報を交換分析するとともに、救援対策について協議いたしました。なお、その本部の会議を開きます間にも、常に警察、外務省あるいは総理府の方々、私どもと一緒にしまして、情報を常にとり、これを分析し、必要な指示をいたしたいというふうな状況でございます。また、それから日本航空に對しましては、乗客

の留守宅に個別的に連絡をしまして、逐次状況の十分な説明を行なうように指示いたしました。

それから政府といたしましては、二十一日の午後十二時十九分発の日本航空の特別救援機によりまして、運輸省から航空局の審議官が参りました。それから警察庁、外務省の関係官をドバイの現地に派遣いたしました。また日本航空におきましては、社長を団長とする現地派遣団を同機で同地に派遣をしたわけでありまして、このうち政府側の派遣者及び朝田社長ら七人よりなる先遣隊は、二十二日の午前五時三十分ドバイに到着いたしました。なお、この特別救援機には、医師、それから看護婦、おのおの二名を同乗させたほか、医薬品、食料品等の所要の救援物資を積み込みまして、乗客等の健康に万全を期した次第でございます。

さらに本部の決定に基づきまして、佐藤政務次官が現地へ急行し、二十三日の午後四時五十分ドバイに到着いたしました。同地ではアラブ首長国連邦政府の協力のもとに、同政務次官を中心といたしまして、石川在クウェート日本大使、それから朝田日航社長等によりまして、人命尊重ということを最優先に考え、救援対策が講ぜられたわけでありました。

それから、問題が解決しましてからベンガジに残された乗客等の帰国の手配でございますが、ベンガジにおられた乗客等の帰国のために、特別救援機はドバイ空港を離陸いたしました。アテネ空港、及びトリポリ空港を経由いたしまして、二十六日午後五時四十九分にベニナ空港に到着いたしました。これはベンガジ空港の滑走路がハイジャックされましたジャンボ機の着陸によって相当損傷しました。もう一本の滑走路はまた短くて、これも修理中であつたために、ベンガジ空港には直接おられなかつたわけでありまして、それからまた、欧州にあった日航機のチャーター便として就航していたものを、帰国のために応援させることといたしまして、同機はパリのオリリー空港を離陸いたしました。トリポリ空港を経由して二十六日午後六時十分ベニナ空港に到着いたしました。

た。

これらの救援機のうち、第一番機は、ハイジャックされた機の乗客、日航関係者等に乗せて、二十六日午後八時十三分、ベニナ空港を出発いたしました。南回りによりまして、二十七日午後四時四十三分東京に到着いたしました。また第二番機は、奪取された機の乗員、それから政府関係者、報道関係者等に乗せて、二十七日午前五時七分にベニナ空港を出発いたしました。北回りによつて二十八日午前三時四十分東京に到着いたしました。なおドバイ空港におきまして降機されました一組の夫婦の方、及び宮下チーフパーサーは、二十六日午後七時四十五分現地を出発して、ガルフ航空及び日本航空の定期便により二十七日午後十一時五十一分に帰国いたしました。これによりまして、お客さま方も全部日本に帰つてこられたわけでありました。

その後関係国に對しまして、今回の被奪取機の乗客及び乗員の救援について、たいへん協力をしていただきましたアラブ首長国連邦の大統領、外相、国防相、シリア・アラブ共和国の国防相、並びにリビア・アラブ共和国の革命評議会議長に對しまして、総理大臣名、外務大臣名あるいは運輸大臣名をもちまして、七月二十六日に感謝電報を発送しております。

それから、ハイジャック防止法対策等の今後の問題でございます。日航機ハイジャック対策本部は、今回の事件を教訓といたしまして、この種事件の再発防止を目的といたしまして、国内空港あるいは外国空港における手荷物の開点検、それから旅客のボディチェック、これを中心といたしまして警備検査体制を強化すること、それから内外の情報収集、分析、連絡、通報等の体制を強化すること。また、ハイジャック防止のための国際協力の推進、この三点を内容とする決定を行ないました。

運輸省といたしましては、これに基づきまして、当面の緊急対策といたしまして、定期航空会社及び空港管理者等に對しまして、開点検、あるいは

第八三六一列車、これは新鶴見発の東横岡行きでございますが、新鶴見操車場を定時に発車いたしました、六十キロの速度でもって運転中に列車の後方からブレーキがかかりましたので、直ちに緊急ブレーキをとりました。列車をとめまして、す

ただいまお手元にお配りいたしました資料の二枚目に簡単な略図をつけております。この略図の左側が東京方、右側が横浜方でございます。ここではちょうど京浜東北の通勤電車が東海道の列車線を横断している場所並びに新鶴見から参ります貨物列車がここへ入ってまいります。そして六線になっているところでございます。すなわち左のはうから申しますと上が東海道の下り、二番目が東海道の上り、それから途中でまたいで、線路を越しておりますのが通勤電車の南行きと北行き、それから貨物列車の下りと上りと六本ございませう。

前回の鶴見事故は今日に至るまで、いわゆる純粹の競合脱線としてはっきりいたしませんでしたが、今回はこの滝坂踏切の工事をしておったということが、二十七日の晩から二十八日の朝にかけて明白になっております。これはいづれ東海道線の通動輸送改善のために、この貨物線を将来旅客線に使うという意味で、いま全面的な補強をしている最中ですが、その工事の一端でございします。約六十ミリ滝坂踏切を上げるといふ工事をいたしております。それがちょうど列車の通過の直前まで、深夜やりました工事の若干の手直し

そのまま停止いたしております。それから東海道線の旅客列車の下り線八四三S、これは左の上のほうにございます。これは現地に差しかかる手前の電車でございます。これは踏切警手が押しました非常ボタンによりまして、そこにございます特殊信号発光機というものが明滅いたしました、同時に信号機が停止信号を現示いたしました、ここでブレーキをかけ、さらに貨物線の八三六一列車の最前部にございます信号炎管が点火しているのを見てこの場所とまっております。また最後の六〇二列車銀河五五号、これはこの図面の右側

にある列車でございまして、これは最先端、二十四キロ六百四十メートルでとまっております。これはその手前に、二十四キロ九百のところに信号機に対する、何と申しますか、装置がございまして、それを踏んで、その信号機の赤によりまして当然とる。と同時に、これは運転手が前方を注視いたしております、前方に土煙が上がったこと、並びに八三六一列車の信号炎管が発火していること、それから非常に架線がゆれているということ、三つを発見いたしまして、自分で緊急停車をとりましたけれども、すでにATSが表示されておりました。

以上によりまして、一応鶴見事故当時いろいろ問題になりました問題は、この点では、幸いにも関係職員の努力によりまして具体化し、功を奏しておりますけれども、なお今後、こういう問題のないように、非常に幸いであつたというふうに思います。私は、しかし今後こういう点のないように、十分、ことに工事の施行等につきましては、十分注意しなければならぬということと深く肝に銘じております。

なお、復旧がたいへんおくれまして、多数の方々に御迷惑をおかけいたしました。昨夜は、下りの湘南方面のお客さんは全部新幹線にお乗せいたしました。小田原その他のところから戻っていただく、あるいは横浜から京浜電車に乗っていただく、私鉄のほうにも非常に御迷惑をおかけいたしました。いずれにいたしましても、非常に大きな事故を招きまして、非常に申しわけないと存じますが、前の鶴見事故の原因とは若干性格が違いますが、たまたま場所が近くでございましたが、原因はおおむね明白になるというふうに思っております。

以上、たいへん、いま会議中から飛んで参りましたので、まだ正確な結果は申し上げられませんが、中間的な御報告を申し上げたわけでございます。○委員長(長田裕二君) それでは、質疑のある方は順次御発言をお願いします。

○森中守義君 それぞれ御報告を拝聴いたしました。が、それらの質問はあとにいたしまして、最初に、金大中事件に関係をした海上の経路について、最初にお尋ねしたいと思ひます。

私も新聞の報道あるいは運輸委員会以外の、国会でのいろいろな質疑等から感じておりますのは、一つには金大中誘拐に対して、日本を出国した経路がどうも海上による、つまり日本のいづれかの港から釜山に上陸したらしい、こういうことを金大中自身がソウルで談話を発表いたしました。また韓国の捜査当局が、いま海上経路に捜査の重点を移している、こういうことがしきりに報道されている。つきましては、その事件の発生後間もなくして、東京都内の交通網の一斉検問が行なわれた、あるいはホテル、旅館等の捜査が行なわれた、あるいは空港がこれまたその対象になったというふうなことで、かなり厳重な捜査体制がしかれたようですが、保安庁に警察当局から、何日の何時何分に海上におけるこの問題について、警備の協力依頼があつたのか、これを受けて、保安庁はどういう警備体制をとつたのか。そして、その後この問題に対していかような調査が行なわれているか。どちらかといひますと、いままではほとんど国会におきましても、出国をした海上の経路等が議論されておりました。したがって保安庁長官から、その後、今日に至る経過、もちろん田中法務大臣が、たしか参議院の法務委員会でしたか、日本の港に五メートル置きに人は立てられない、と、こう言つて、何か脱出の経路について、どうもこれという対策がなかったというふうな印象の答弁を行つたのが非常に印象的なんです。どういうふうな経過になつてゐるのか、まずその辺のことを保安庁長官から御答弁いただきたい。

○政府委員(野村一彦君) 金大中氏の事件の発生を海上保安庁が知りましたのは、八月八日の十六時五十分のNHKテレビ臨時ニュースで知りましたのが第一報でございまして、したがひまして、私ももとしましては、この臨時ニュースのときに、警察がすでに捜査に着手しておられるということを知つたわけでございまして、そこで私どものほうから警察のほうに対して詳細な問い合わせをしたわけでございまして、ニュースで発表せられました以外の格別の詳しい情報は、発生直後でございましてわかりませんでした。

しかし私どもとしましては、これが海上に及ぶということも当然考えられましたので、私のほうの当直のほうから、同日の夜、これは北海道と東北を管轄しております第一、第二の管区本部を除きます関東以西の各管区本部に、事件の概要をいいますか、そのテレビニュースで知りました状況を知らせまして、そして管内のそれぞれの保安部署及び巡視船艇に対して、警戒を厳重にするように指示をし、特に沖合いに停泊している韓国船に対しては警戒を特に厳重にするようにという指示をいたしましたわけでございまして。

具体的な警察からの連絡といたしましては、翌九日になります。九日の十時ごろ、大阪府の警察の水上署から私どものほうの大阪海上保安監部に対して、この事件に関連して特に韓国船に対する警戒を厳重にしてほしいという要請がありまして、私もさらに警戒をいたしたわけでございまして。

そこで私どもといたしましては、十三日までに、つまり金大中氏が韓国で、帰つたということを知り、国会見られまして、自分の所在を明らかにされましますまでの間に、七十五隻の船に、いま申し上げました各管区で立ち入り検査をいたしましたわけでございまして。この立ち入り検査の結果につきましては、格別の異常は認められなかったということでございまして。したがひまして、私どもとしては、まず韓国船、特に韓国向けに出港する船の立ち入り検査を行なうということをや、それからいろいろと警戒をしたわけでございまして、結果論といたしましては、これによって金大中氏が何といひますか、韓国に拉致されていくというのを事前に発見できなかったというところでございまして。ただ私も、いま先生のお話にもございまして、金大中氏がいかなる経路で韓国に拉致されたかという

いうことにつきましては、もちろん拉致されて海上から韓国のどっかに上陸したのではないかという推測と申しますか、考え方が一番有力といひますか、そういう考えでございまして、はたしてそれに違ひないのかどうかということにつきましても、実は私も現在のところはつきりいたしません。それからこの港から出たかということにつきましても、関西方面、特にいま大阪の港であらうということが、一般に一番有力であるといわれたいことについては確認してありません。これは金大中氏のいろいろな談話、それから金敬仁氏あるいは梁一東氏がいろいろのところで談話と申しますかお話をされておりますが、それらの話を総合いたしてもいろいろと符合しない面がございまして、現在のところ私どもは、どこからどういふ経路で韓国のどこに拉致されていつて上陸をしたのかというところは、まだつかめておらないわけでございまして。したがひまして、結果から見ますと、もし金大中氏が海上の経路をとつて拉致されていったということになりますと、これは私どもの警戒の網をくぐつていったというふうに推定されるのが現状でございまして、現在までのところ、これ以上のはつきりした情報はいないといひます。経路その他私どもの捜査の進展はいたしていか、経路その他の現状でございまして。

○森中守義君 警察庁の山田警備課長見えていますか、あなたがこの担当の課長であるかどうか、この目的で来てもらつておりませんか、ちょっとその辺、私も質問をしながら正確な答えをいただけるのかどうかわかりませんが、いま保安庁長官のお話を聞いておりますと、警察から保安庁に海上関係における警備の依頼があつたのは、表面には、翌九日の午前十時、大阪方面でそういう申し入れがあつた、こういうお話なんです。そういうことになりましたと、事件の発生から約十七、八時間経過したあとと、こういうことになりましたね。そこで保安庁長官はNHKのニュースを八日の十六時五十分だかに聞いて、それから自発的に

警備体制に入った。警察庁からは別段海上関係の警備を強化してほしいという、こういう要請はなかったという報告なんです。この辺のことが、どうも警察庁として事件に対する捜査の取り組みというところが万全であったかどうか、かなり疑問に思っています。空港と道路についてはかなりシビアな体制がとられた、しかし海上については全然気が向かなかったのか、気がつかなかったのか、まさか海上から出ていくとは思わなかったのか、何となく警察庁の捜査体制にどうも釈然としないものがある。どういうようにお考えでしょうか。

それと保安庁長官、事件が発生と同時に、警察庁から陸上も、それから航空も海上も、一体のものとして厳重な警備体制が要請されておったならば、自発的にやられたものと多少質的に、内容的に違った結果が出てきます、それはどうでしょう。まず警察庁から。

○説明員(山田英雄君) お答えいたします。

私、警察庁警備課長でございますが、本事件の所管は外事課において行なっておりますので、先生の御質問の点にもございましたが、直接所管しておりませんので、私が局内において承知していることを申し上げることで御了解をいただきたいと思っておりますが、当日事件発生当初は、事件の本質が不明確であったことは事実でございますが、所要の緊急配備、高速道路における警戒、それを含めまして、出国する可能性も考えておったわけでございまして、空港並びに港湾に対する警戒措置は関係都道府県警察に対して指示しておったと承知しております。したがって、港湾におきましては、平素から水上警察並びに港湾を担当する警察署と、所管の海上保安部との間における緊密な連絡がございまして、その間における連絡が期待されておったのではないかと、かように承知しております。

○政府委員(野村一彦君) 先ほどもお答えいたしました、私もテレビのニュースでこの事件を知りましたので、警察庁のほうに同夜問い合わせ

をいたしましたわけですが、何ぶん事件発生直後のことでございますので、先ほど私が申し上げましたような、テレビニュースで発表されたような事項以外に詳しい情報はその当時得られなかったわけでございますけれども、しかし私どもといたしましては、かねて海上保安庁と警察との間に業務の協定がございまして、それに基づきまして常時情報を交換する、それからそれぞれの官庁が犯罪の端緒を得て捜査をした場合には、他方はそれに對して、何といいますが、協力をするというところでやっておりますので、私どもが独自に捜査をする場合と、それから警察から依頼があったからそれに基づいて捜査をするという場合の区別はございません。ただ御案内のように、私どもは海上保安庁でございまして、陸上に対して、海上に起こった犯罪を端緒を得て陸上に及ぶことはありますけれども、陸上の犯罪に対する捜査権を持たないものですから、私どもとしては当然海上だけの警戒あるいはいろいろの手配ということ

は、海上がどうしても舞台になるわけでございます。そういう面でも、いろいろむずかしい点はございますが、私どもが独自に捜査する場合と、それから警察からの依頼によって捜査する場合と、実際の私どもの警戒のしかた、その他に相違はございません。そのように考えております。

○森中守義君 やはり聞いておるとつきりないですね。なるほど捜査の質と内容からいけば、依頼があったから、なかつたからということと相違があるとは思いませんし、またあつてはならぬと思う。

問題は、出国する場合に、空もしくは海以外にない、他に方法がないのです。それならば、これはやはり警察庁のほうも、海上保安庁に捜査網の重要ななめとして一体的な捜査体制をとるのが当然。これがどうもお聞きしているとなない。いま山田警備課長の話だと、担当でないと言われているので、私もそのことをおもんばかりながら聞いているのですが、話の語尾のほうに、言われなくともそういう職務を持っているんだから、保安庁

は当然なこととして海上警備に当たるべきだという、こういう意図のようにもとれる。しかし、これはやはり最高の責任者が、空もしくは海以外に出国はできないわけだから、やはり一体の体制というものが、どうしてもこの際とはとれないわけだ。うそだった、こう思う。また保安庁長官も事件直後の大騒動のときだからという断わりはありますが、しかし、これは保安庁としてみれば人ごとではないわけ。むしろ海上における防止の最大唯一の所管ですから、警察庁に何も遠慮は要りませんよ、みずから進んで警察庁に合同捜査をやろう、情報はどうだというふうな、そういう体制がとられてしかるべきだと思ふのです。しかし、それでもなおかつ捜査網をくぐって脱出をしたというところであれば別なんです、しかし今回のこの事件は、何としても陸上及び海上において、そういう捜査体制に万全が期されて、なおかつその網をくぐって出ていったというようには受け取られない、というふうな気がして私はしょうがない。それで、これは次の機会なり、あるいはできれば午後ずっとこの委員会は継続されますから、警察庁の担当の課長なり局長を出していただきたい。少なくとも保安庁との協議体制、合同体制というものが完備であったかどうかということは非常に疑問がある。ということ、ぜひ午後から警察庁の担当部門の委員会への出席を求めて、この事件に対する警察庁に対する質問はちよつと留保しておきたいと思う。

そこで保安庁の場合に、第一管区、第二管区を除いたものは全部配置につけた、こう言われるのですが、緊急非常体制ということがよく観念的にいわれますが、こういう意味合いのつまり配備であるのか、用心せいの意味合いのつまり配備であるのか、その辺の配備体制というものをもうちよつと具体的に聞かしていただきたい。

○政府委員(野村一彦君) 私どもが管内の管区本部あるいは保安部、保安署等に対しては配備を指令する場合には、いろんな、情報の確度等によ

りまして、いろんな段階があるわけでございます。今回のものは、先ほど申し上げましたように、金大中氏が東京のホテル・グランドパレスから何者かに不法に拉致されたというニュースでございまして、それ以外の詳しい情報はわからないということから、来日中の韓国人金大中氏が、本日午後、東京のホテル・グランドパレスから拉致、誘拐され、国外逃亡のおそれもあるとの情報がある。関係機関と連絡を密にし、情報収集に当たるとともに、即応体制に遺憾なきを期せよということ、これは私どもの本庁からの連絡に基づいて第三管区の本部長から管内の各保安部長、保安署長及び羽田航空基地長に連絡をいたしております。これと同様の連絡は、先ほど申し上げました各管区からそれぞれ管内の保安部署に出しております。これを受けまして、私どもの巡視艇としては、かねてから巡視警戒の計画に基づきまして、それぞれの担任海域を哨戒いたしております。したがって、こういう情報が入りますと、何といいますが、たとえば待機しておる船をも動かすというような措置をとるわけでございますから、警戒を一そう厳重にするために、ふだんであればパトロールをしてない船をも警戒させる、あるいは夜、普通の退庁時間後であります、所要の職員が集まってくる、そしていろいろなと陸上の警戒に当たる、あるいははよりの警察署との連絡に当たるというよう業務を遂行をしたわけでございます。

ただ再三申し上げますように、その情報というもののがきわめて不十分で、たとえば私どもの一番確度の高い、何月何日ごろというふうな経路で、どういうふうなところから出国の公算が強いと、その人の人相はどうだとか、あるいは人数は何人だとか、特徴はどうだとかいうような、具体的な確度の高い情報がありますれば、重点を指向して、たとえばはかのところの警戒をやめてでもそちらのほうに重点を指向すると、あるいははかの管区あるいははかの保安部からその重点指向の場所に船を特に配備を強化するということもできるわけでございますが、今回の場合は、そういう非常に

ばく然としたいわば情報でございましたので、それぞれの担任海域において、海域の警戒を厳重にしろという程度の指示しかできなかったわけでございます。実際の警戒もそのように行なわれた。したがって結果的にはこれを捕獲することができなかった。こういう状態であるわけでございます。

○森中守義君　そうしますと、警察庁ももちろんですが、保安庁それ自体も事件の深刻さということに対する認識が十分でなかった、もっと深刻なものとして受けとめれば、いまだ少警備体制についても強化できた、こういうようなことに受け取っていいですか、つまり通例の事案というような認識のもとに一般配備に付いたという程度にすぎないということですか。

【委員長退席、理事江藤智君着席】

○政府委員 野村一彦君　認識が甘かったのではないかと御指摘でございますが、私どもとしては、日本に滞在している外国の方が不法に何者かに誘拐されて拉致されるということでございます。すので、これは事柄としては非常に容易ならぬ事柄であると思ひます。ただ何べんも申し上げますように、どこに重点を指向して警戒をすべきかというところは、実はこれも結果論でございます。か、関西方面から海路で出たのではないかと推測が一番有力のようでございますが、その当時におきましてはそこからもし海上を経路として不法出国をする場合に、どこから出るかということについては、なかなか見当がつかなかったというのが実情でございます。私どもの普通の常識では、不法出国等を行なう場合には、普通の開港であります大きな貿易港から正規の貿易船に乗って堂々と出るということは、まず希有のことでございます。まして、多くの場合は不開港から暗夜にまぎれて、たとえば正規の貿易船でないような漁船等を装ったような船で出るということが普通多いということから、どこに重点を指向して、どういう方面の、どういう船を警戒するかということについては、非常にはっきりした指示ができなかった、

結果から見ますれば海路から出たであろうということでございますので、またこの事案の性質は、非常に外国人の日本国内における不法拉致、誘拐の事件でございますので、非常に重大な問題でございます。すけれども、いま申し上げましたような事情によって、結局、結果的に見ますと、かりに海路から国外に不法出国をしたということでありますれば、私どもの警戒の間隙をつかれたと、こういうことであると思ひます。

○森中守義君　これは午後、警察庁の直接の責任者に来てもらって、一緒にお尋ねしたほうがいいと思う。ただ午後には持ち越すと言いつつ、一言保安庁に申し上げておきたいのは、少なくとも、本気になって警備体制に入れば、それ相応の機動性を持っている、捜査能力を持っているわけですね、配備能力がある。しかし事案に対する認識があまり濃密でなかった。つまり一般的な受け取り方で警備に臨まれたというところに、一つの問題が残されているように思ふ。これはさつき長官のお答えの中からも、そういうようなことがうかがい知れる。しかし結果においては、ここまで国際級の世論を喚起する、二国間で必ずしも好ましい方向にいかない、国論は日増しに主権を侵害されたという重大なる関心が払われつつあるというやうな結果をもたらしたという、その一端の責任は、警察庁も保安庁も免れるわけにはいきませんね。そういう意味で、午後にもう少しこのことについてはお尋ねすることでおまじしよう。警察庁はぜひ担当者を出してください。

それから、これはここまできょうは触れたいとは思つていなかったんですが、ちょっと大臣、対韓援助、韓国援助の問題で少し運輸省所管について承つておきたいと思ふ。

在来、日本の開発途上国、こういう諸国に対する援助方式というものは、かなりいろいろな国際的な非難があり、批判がある。

【理事江藤智君退席、理事木村睦男君着席】
ことに、金大中がごとしの二月でしたか、ある意味では朴政権に対する非難でもあるし、かたがた

海外援助に対する日本政府の非難を、中央公論にかなり長文の論文を出したことがある。大臣お説みになったかどうかわかりませんが、非常に興味深い金大中の論文です。

そこで開発途上国に対するわが国の援助というもの、いまやDAC方式からODA方式に変化を遂げる、GNPの1%が0.7%に変わってきているんですね。しかし、ずっと在来、通産省あるいは企画庁、外務省等がまとめたものからいけば、援助の方式が非常に多岐にわたって、しかも個々のケースが違ふ。韓国の場合には、たとえば円借款の場合に、据え置き期間あるいは償還の年限あるいは金利、こういうものが諸外国に比べてかなり優遇されているんですね。この辺に、私は一般的に海外援助の方式等について、なぜ日本は一定の原則は持たないのか、たとえば中国が持っている七原則というものを、当然日本政府は持つべきなんです。相手の国、相手の国次第で、いま申し上げるような借款の内容が違ってくる。しかも韓国はことさらに優遇されているんですね。で、こういう一般的な海外援助の内容を一つの問題に踏まえながら、実は新谷大臣、なられてまだ韓国にこの問題でおいでになったことないようですが、前の佐々木さんあたりはちよちよ二行つておりましたよ。したがって対韓援助というものが、二国間の外交政策の中に採用されるようになってから相当分厚いものになっている。もちろん有償無償合わせて五億ドル。この問題は別として、いろいろな体系的ものがある。いま運輸省が具体的に対韓援助をやろうとしていて、あるいは要請されている内容、前回の関係会議、また延期になりましたが、今回の関係会議の中に韓国側が用意しているもの、日本側が用意しようというもの、その内容及び民間の企業が隊伍をなして、いま韓国になだれ込んでいる。しかし、そういう企業の進出も、関係省庁の認可もしくは許可を要するものが相当あると思ふ。こういう内容はどういうものであるか、まずその辺を、ひとつ大臣から概括的だけこうですから、お示し願

いた。

○国務大臣(新谷寅三郎君)　対外援助の問題は、全体としては運輸省の所管ではありません。したがって、これは外務当局または経済企画庁等の主管庁にお聞き願う以外にないと思ひます。いまの韓国の関係については、これは御承知でありましようが、私のほうは海運協定を締結しようという問題が残つておると、それから過去において、昭和四十年六月、韓国に対して三千万ドルの船舶輸出を内容とする借款を供与しております。それから海運協定を今度は結ぼうじゃないかということになっておりますが、この際に、韓国側からは、さらに船舶輸出の關係で五千万ドルの信用を供与してもらいたい、こういう申し出があることは事実でございます。日韓関係会議が開かれた場合には、この海運協定の問題、この五千万ドルの船舶の輸出についての借款の問題、これがおそらく議題になったろうと思ひます。しかし、これにつきましては、海運協定の中で若干のまだ意見の相違があります。それから五千万ドルの新しい船舶輸出についての信用供与につきましても、信用供与の条件について、なお韓国側と折衝しなければならぬというようになっておると聞いております。この点については、いざれ関係会議が開かれるという前に、関係関係の間でいろいろ相談をしなきゃならぬということでございます。したけれど、その段階に立ち至らないで関係会議が延期されたものですから、現在のところはこの二つの問題について、まだ最終的な結めは行なつてないというところでございます。

それからなお、これは私の所管ではありませんが、過去において、漁業関係の漁業協力のための協定をしたこともあるようでございます。今度は、関係会議においては、もう少し全般的に韓国としては日本に対して経済協力を積極的に要請するであろうということは伝えられておりましたが、この内容については、私はよく、詳しくは知りませんが、これは関係省庁のほうからお聞き取りを願いたいと思ひます。

○森中守義君 いま大臣のお示しの中身は、七二年の九月ですが、第六回の日韓定期関係会議において、それでいまだお示しの五千ワドルの船舶供与というのを韓国側が強く要請した、日本側は必要であらうというわけで協力を約束したということが通産省の報告に出ておりますね。これを示されたのですが、すでにこれは約束済みだと、こいういっている。そこで船舶局長、この関係の実務的なことは一体どういふことになるのか。つまり運輸省がかかわりを持つ限界はどういうことであるのか、通産省、外務省はどういうことであるのか。その辺の実務関係をもう少し正確に具体的に答えて願いたい。

それから大臣、このほかに地下鉄の援助が一つあったと思うのですよ。官房の政策担当はだれかいませんか。運輸省の対韓援助の重要な項目は船舶と地下鉄であったと私は思う。どなたでもけっこう。ひとつ船舶局長から実務関係、いま大臣の言われる五千ワドルの船舶供与というものはすでに昨年約束づけられているというように報告が出ているので、これからの問題じゃないと思う。どうぞ答えてください。

○政府委員(田坂鋭一君) 先生のおっしゃるとおり、すでに、四十六年八月でございますから、第五回の定期関係会議におきまして、海運協定を前提にいたしまして、五千ワドルの船舶輸出のための信用供与の約束がなされております。そういたしまして、海運協定の進行の状況を見ながら、私どもは五千ワドルの信用供与につきまして配慮をいたしてきたわけでございますが、今日まで海運協定の締結がまだ確立されておらない状況でございますので、最終的には決定をされておらない。そういたしまして、昨年の九月にはソウルで第六回の定期関係会議が行なわれましたけれども、そのときにも、このことはたゞいま先生の仰せのとおりに再確認されたわけでございます。そういたしまして、さらに海運協定の交渉を進行させますために実務者会議を行なうということでございますまして、それは昨年十一月に行なわれました

が、まだこの実務者会議も思うように進展はいたしておりません。そういたしまして、今回関係会議が行なわれましたら、さらにこの点につきまして協議がなされるという予定であったことは、先ほど大臣から御答弁があったとおりでございます。

なお、信用条件につきましては、わが方と韓国側とは若干の相違がございます。これは大蔵省を中心にしていたしまして詰める問題でございます。

以上でございます。

○國務大臣(新谷實三郎君) ちょっともう一点。船舶局長の答弁と私が答えた答弁と食い違ひのような印象を与えておりますが、こういうことを申し上げておるのです。五千ワドルの問題は、あなたが御指摘になりましたように、これは第六回の関係会議で大体合意に達しているというところは事実なんですけれども、ただ私の申し上げたのは、海運協定がまだ締結されないということと、それからこの信用供与の条件が日本側の提示している条件と韓国側の希望している条件とがまだ開きがあるのです。これはやはり大蔵省もあることですから、関係省庁と相談をした上で、たとえば頭金をどうするか、据え置き期間をどうするか、延べ払いの期間をどうするか、それから利率をどうするかというような信用供与の条件がこれからきまると、今度の関係会議で相談した上でこれはきまっていきたいと思うのですから、その事実をそのままで申し上げたわけでございます。五千ワドルそのものは前に合意されておる。しかし、それを実際に移す場合のいろいろな貸し付けの条件というものがまだきまっていないう状況ですから、ひとつその点、説明が不足でしたから補足しておきます。

○森中守義君 地下鉄……。

○理事(木村睦男君) ちょっと森中君に申し上げますが、地下鉄関係の担当の関係者がまだ来ていないようですから、来ましてからお願ひします。

○瀬谷英行君 じゃあいま答弁できないわけですか。

か。

○理事(木村睦男君) いまさんから、来てから地下鉄問題はお願ひします。

○瀬谷英行君 森中委員からも質問があったんですが、大臣の御答弁では、経済企画庁並びに外務省の関係だといふふうにおっしゃったけれども、いつだったか私は忘れましたが、韓国のソウルの地下鉄援助の問題について、この委員会では質問した覚えがあるんです。そうすると、地下鉄の問題なんか、これは必ずしも外務省の問題とは言えないと思うんですね。だから地下鉄の問題等についても、これは一体どうなっておるのか。東京の地下鉄だっけと思うように進捗していないのに、韓国に対する地下鉄の援助ということとは、ちょっと割り切れないものがあったので、この前質問した覚えがあったんです。そのことも、もしお答えできたら、いま答えてください。

○政府委員(原田昇左右君) 対韓援助の問題は、先ほど大臣から御答弁ございましたように、所管窓口としたしましては外務省の問題でございますが、私も実態的な面で、運輸関係のプロジェクトの援助についてはタッチしておりますので、その関係上知っておる範囲でお答えさせていただきます。

地下鉄の問題は、たしか二、三回前の日韓関係会議で先方から、対韓援助全体の中で、ソウル市が大体人口五百万人ぐらいいで、大阪圏ぐらいの規模になります。バスしか交通手段がないので非常に困っている。そこで地下鉄建設計画を韓国としてぜひ実現したいと、民生安定計画の一環としてやりたいから、日本に協力してくれという依頼がございまして、それに対して、日本政府としては、まず第一回としては政府が調査団を出して、ひとつ地下鉄計画のフィージビリティスタディーをやつてあげましようということになりました。その後、そのフィージビリティスタディーは実現されまして、専門家が行ってやりましたところ、どうしてもやはり地下鉄と国鉄、つまり、あそこは国鉄がまだ電化してない部門がございま

す。それから、国鉄線と地下鉄を結ぶ線が——国鉄同士が町の中で切れておりますので、地下鉄で結んでそれを相互に連絡するといふようなプロジェクトはまず第一期計画として必要であらうということでございます。それに基づいて、次の日韓関係会議で先方に対して、じゃあ資金援助をしようということ、総所要資金の、ちょっと金額的には忘れましたが、たしか総所要資金の六、七割であるかと思いますが、八千万ドル強だと思ひますが、その程度の資金協力をいたすということになります。現在地下鉄の建設工事がそれに基づいて始められているわけでございます。技術的には、全部日本の技術指導によって行なわれておまして、海外鉄道技術協力協会というのですが、JARTSという協会がございまして、JARTSがコンサルティングで、設計施工管理をやっております。工事は日本連合と申しますが、日本の車両メーカー全部が一本になってこれを受注し、推進しているわけであります。ただ建設工事は現地でなされているという状況でございます。

○森中守義君 ちょっと大臣、これは確かに所管外のことなのでたいへん恐縮ですが、いわば関係の一人としてお尋ねしておきたいと思う。つまり相当長期にわたる援助政策が、今日あらためて、田中総理が日米会談の結果もつと深入りしようという方向にきておりますね。それでいままでのものをずっと見てみますと、ほとんど一次産業、二次産業、三次産業、こういう全産業部門にわたって、日本の援助を例外なく受けておる。また日本は進んでそれをやろうとしている。そのこと自体を、いまやっぱり洗い直す時期に来たのではないかと、金大中事件をめぐりまして、新たな角度から議論として起きている。ついでに、運輸省関係のものにつきましても、いままでこの委員会では対韓援助問題はあまり議論したことはない。しかし、きょうこういふことを機会に、だんだん掘り下げていきたい、こういふふうに私ども思っている。

〔理事木村睦男君退席、理事江藤智君着席〕

そこで、これは資料からいきますと、明らかに日本からすれば出超、韓国からすれば対日関係は入超という、こういう記録がありますね。たとえば六九年に日本からの輸出は二・一四、七〇年が二・八一、七一年が二・四五と、出超、入超の関係が資料として出ている。とにかく日本は韓国に物を売る、そのことが援助に結びついているのではないかと。つまり、ひもつき援助ということがよくいわれますが、確かに韓国からすれば、日本からの輸入は多いですよ。約倍を占めている。これが日韓関係の、少なくとも韓国が日本に対する四十五年という併合時代の因果関係は別としても、現在日本から物を買っているのではないかと。そういうような感じがしてしょうがないのです。ね。そういう貿易構造というものが日韓関係において、いさ少し改善の方向にいかなければ、今日の体制というものは、感じとしては変わっていくかぬのじゃないかというふうに思うのです。そのことが日韓関係会議の中で、たまたま、日本政府も韓国政府も、きのうの朝日新聞の論調からいけば、ともに身内意識が強すぎる、もっと話めて言うならば、いずれもが反共国家であるがゆえに相互が依存し合っている。だから主権侵害等に ついてもけじめがないんだ、こういう意見が、きのうの朝日新聞で非常に特徴的なものとして出ている。私そう思う。日韓関係を、一体今日の関係の一員として新谷運輸大臣は、いま私が一例を示しましたような、そういう貿易構造という観点から見直す時期ではないか、あるいは関係会議というものも変な意味の身内意識、相互依存関係というもので、一体主権の尊重というか、あるいは主権侵害というものが行なわれておりながら、これすらも政府は国内世論を抑制、抑止の方向に向かうというところが、国家利益にかなうのかどうか。非常に私は重大な問題だと思ふんですが、閣僚としてどういってお考えをお持ちですか。

○国務大臣(新谷實三郎君) 森中さんのいまの御

質問の趣旨は非常に政治的なものだと思うのです。したがって、こういう国と国との関係、これに対して、この際どういふふうに改善措置を講じたいかということについては、運輸大臣からは政府を代表しての答弁はできない。これは外務大臣にお尋ねを願いたいと思うのです。ただ一般的に言えることは、韓国だけではありませんが、今日のような日本の状態でありまして、いまいちよとお話しになったような、まあ対外援助するに際しても、ひもつきの援助というようなことが過去においては非常にありましたけれども、これは今後絶対にはやりましたけれども、これも了承しておるところでありまして、今日行なっている、低開発国に対する、あるいは後進国に対する援助というものは、何とかしてGNPの二割に近づけたという努力をしつつ、しかもその内容については、お話しのようなひもつきの援助は、これはやめなきゃいかぬということで、現実にはそういうふうに取り計らっていると思ひます。

ただ韓国のような場合には、何しろ隣の国であって、しかも日本からは、一番要求されるものは技術方面だと思ふんですね。いまのお示しの地下鉄の問題にしても、あるいは船舶の問題にしても、これはいずれも技術的な方面の、何といいますが、援助、こぼれを強く言えば、そういった方面において日本の技術を学びたいという希望が非常に強いわけですね。こういったものは、いわゆる経済的なひもつきとは違って、技術の援助というものは惜しみなくやられたほうがいい。こういう態度で運輸省は臨んでおられることは事実でございます。その他の政治的な問題についてのお尋ねにつきましては、これは政府を代表して私からお答えする立場にございまして、御了承いただいて、関係の責任を担っている大臣から十分お聞きを願いたいと思ひます。

○瀬谷英行君 閣下

大臣ちょっと逃げたような感じがしますが、しかし今回の金大中事件について結論的に言うならば、海上保安庁は全くこれは逃げられたわけですね。結果的には、さっき森中委員からも質問がありましたけれども、あそこで誘拐されたということになると、国内で殺されるか、あるいはまた韓国へ連行されるか、韓国以外の外国に連行されるか、それ以外にないわけですね。国内で殺されるかどうかという問題については、これは警察の仕事になるかもしない。しかし海外へ持っていけるという可能性は十分にあったわけですね。そういうことになると、空と海に対して警戒を厳重にする以外に方法がない、歩いちゃ帰れないわけですから、そうすると空港か、あるいは港かということになる。空港の場合は場所が限られているわけですから、そうどこからでも飛んでいけるわけじゃない。ただ海の場合はどこからでも行けるわけですね。そうならば日本国中に警戒体制をしなければならぬということになる。それはたまたま大阪あたりから出たらしいというのは、これは結果論ですけど、けれども、大阪でなくたって、東京湾だってあるいは日本海だって、韓国へ通ずるルートはあるわけですね。

〔理事江藤智君退席、委員長着席〕

そうならば日本国中で厳重な警戒体制をとるといふのは、これはやらなければならぬことじゃないかと思ふんです。お話を聞いてみると、警察のほうからの連絡も即時にいったわけじゃない。翌日まで持ち越せば、たとえばこれはもう昔の話だけれども、下山事件なんというのは三越で行方不明になった、しかし翌日にはもう死体になっていた、こういうふうにならなっているわけでしょう。だからそういう点でも少し手ぬるかったんじゃないかということになるんですよ。いまのような手ぬるい体制であれば、韓国と日本との間、これは密入国も密出国も自在にやられていたというふうに見なさざるを得ないでしょう。普通の人間じゃなくて誘拐犯人が、誘拐された人間と一緒に出て行ったなんというところは、これは日本の警察としてはたいへんな恥ですね。まさかなれ合いでやっただんだというふうに私も信じたくないです。その点は警察庁の担当者から、もし見えたら十分に

事情を聞きたいと思ふんですけども、海上保安庁にしたらところで、この責任はやはり分担しなければならぬと思うんです。そういう手ぬるさというものを認めなければならぬことは、韓国の船舶をマークするということなんですよ。韓国の船舶というもののについても、たとえばどれだけの船がどういう目的で出たり入ったりしておるということがつかめてくるのかどうか。つかめていないとすればまことにこれはルーズな話ですが、その点はどうでしょう。

○国務大臣(新谷實三郎君) いまのお尋ねの問題について、海上保安庁の行った措置、これについてはさっき長官からお答えをしたとおりでございます。海上保安庁としてはそういう情報を受けて、直ちに緊急の指令を出したということでございますが、結果的には現場の一線で働いている人たちが、そういう警戒体制をしたにかかわらず、どこかで——事件のまだ内容はわかりませんが、結果に——とにかくどっかで裏をかかれたという結果になっておると思ひます。その点については非常に私も遺憾に存すると同時に、私自身は司法警察に關しましての指揮監督権はありません。職務上の指揮監督権は持っておりません。これは検察庁が指揮をされるわけですね。第一線の保安官及び保安官補というのがございまして、これが法律によって海上における司法警察官としての職務を行なうという規定がございまして、そういう仕事をしておるんですが、私は司法警察権を持っています。身分上は監督権を私は持っておりません。その意味におきまして、私自身も責任を感じる次第でございます。ただ、結果的に申しまして、あなたが御指摘になったように、非常に海岸線の長いところなんです。これは毎年巡視艇をふやしましたり、あるいは航空機等の増備をしまして、やっぱりコストガードというもののについては、毎年運輸省が骨を折ってきたわけですが、現在のところはこれが十分でない。おっしゃる通りに、港を中心にしては、密

入国、密出国、それから禁止された品目の輸入とか、あるいは輸出とか、これは税関と一緒になっている。いろいろの犯罪の捜査に当たっておるわけでありまうけれども、しかし港外になりまして、この長い海岸線全体にわたって巡視艇を置き、それから監視員を置いて、全部常時これを見ているというところは、これはできないことではないと思ひますけれども、これはよほど今後経費をかけて努力をしないと、そこまで到達し得ないのじゃないかという感じがします。これについては毎年やっておりますが、私はもう少しコーストガードというものに重点を置いて、巡視艇その他の警備体制をふやしていくことが非常に必要であるということを感じておられます。四十九年度予算におきましても、この点は重点的に処理をしたいと思つておるわけでございます。

いすれにいたしましても、いまの問題については、こちらの海上保安庁のほうで警戒をしておつたにかかわらず、その裏をかかれて、どこから国外に連れ去られたということが事実のようでございます。その点については、今後とも十分反省をしながら、海岸線の警備について、もっと努力をしなければいかぬということを痛感しておるわけでございます。しかし第一線の人々がそういった仕事を受けておるわけですけれども、身分上の監督をしておる私が、やはり最高の責任者であるということについては、私も自覚をしております。

○瀬谷英行君 警察庁関係の担当者見えておるんですか。

○委員長(長田裕二君) 外事課長が見えております。

○瀬谷英行君 では警察庁の関係の方にもちょっと質問したいのですけれども、事の重大性に対する認識において欠けておつたのじゃないかという指摘が、森中さんからも端的に言われたわけですから、これだけ国際的にも大きな問題になるのに、海上保安庁に対する正式な連絡等もかなりおくれおる。

る。それからルートとすれば、これは国内の殺害事件ということになるかならないか、それに対する警戒はもちろん大事なことだけれども、日本から外へ脱出をするということとは、容易に想定されることでしよう。そうすれば海の警戒を厳重にする、空の警戒を厳重にするということはおたまりませんことなんです。海上保安庁で手が足りないければ、海上自衛隊のほうにまで協力を求めてでも、出入りの船舶について厳重な警戒をするというふうなこともやるべきじゃないかという気がする。海水浴場からボートで脱出するなんてわけにいかないと思うのです。幾ら何でも。そうなれば、ある程度の船舶、それも韓国との往來の可能性のある船舶というふうにしぼられてくるわけですね。それらの点で、はたして十分な警備体制がとられておつたのかどうかという疑問が残るわけですね。はたして遺憾なきを期したのかどうか。

それから、こういう一つの事実があると、韓国という国と日本との間には出入国というものが自在に行なわれるというふうな認識をわれわれは持つてしまひます。せるだけに、この問題に対する政府、特に警察庁の態度、今後の方針というものを、われわれは十分に明らかにしたいと思つたのです。名前が金大中だからしようがないでは済まないです。その点、警察庁関係の方の意見も聞きたいと思つたのです。

○説明員(佐々淳行君) 海上保安庁との連絡について御説明をいたします。今回の事件が発生をいたしましたのは十三時三十分ごろでございますが、警察に第一報が入りましたのは十四時十四分、宇都宮徳馬先生から警視庁の赤木警備部長に電話連絡があったのが、私どもが本事件を認知した端緒となっております。その後、一一〇番入電は十四時四十一分でございます。これに基づき警視庁は直ちに警視庁警員並びに外事二課員を現場に急行をさせました。十四時四十五分には、警察官がグラッドパレス・ホテルの現場に到着をいたしております。簡単な事情聴

取をいたしました後、とりあえず十四時五十五分に有線電話で、東京港を管轄をいたしております月島警察署並びに水上警察署に金大中氏の発見方指示をいたすとともに、羽田空港にも同様の指示をいたしました。

その後、事件発生が、すでに一一〇番入電の時間十一分前であるということが次第に明らかになりましたので、すでに相当距離を逃げておるといふ判断をいたしましたので、警察庁といたしましては、十五時四十分、全国の六十一空港並びに港灣百十九港に対しまして、管区警察局を通じて、主として韓国向けに外向する航空機、船舶の乗員、乗客をチェックするよう指示をいたしました。その際に、海上保安庁、入管等の関係諸機関と連絡を密にしてこの捜査を実施するよう指示をいたしました。

現場では、海上保安庁と警察の間には、それぞれ共助協定が実務上でできておまして、警察官は、御承知のように、法的には船舶に対する訪船は事実行為として事実上できませんけれども、立ち入り検査権を持っておりますので、私どもは海上保安庁の御協力は不可欠であるというふうな考えをいたして、この関係機関との連携を特に指示をいたしたわけでございます。ただ御指摘のように、海上保安庁本部に対する警察庁本部からの連絡は、この現地に対する手配を優先と考へてそちらに専念をいたしました関係で、事務的におくりました。この点は、今後、中央レベルにおける連絡の緊密化という点、反省をしなければならぬと考へまして、先般設立されましたこの種の国際事件再発防止委員会、これは警察庁の内部に設立をされました。本件の教訓に基づきまして今後の対策を検討する委員会でございますが、この委員会におきまして、一つの反省、教訓点として取り上げたいと考へております。

この連絡によりまして、私も韓国向けに船舶に閣しましては、主として大阪港を中心といたしまして、十三日金大中氏がソウルにあらわれるまでの間、約三百隻の船についてチェックをしたという報告を受けております。また、この全国的な手配に閣しまして動員されました警察官は延べ二万四千名でございます。このうちの何名が空港あるいは港の検問、警戒に当たったかにつきましては、申し上げません。と申しますのは、ホテルのチェック、あるいは高速道路の検問等を実施いたしましたので、このうちの何名が港に向けられたかさだかでございますが、御指摘のように、本件は海外への連れ去りの可能性がございましたので、以上のような所要の措置をとった次第であります。

○森中守義君 聞いておりますと、その事実経過をたんと述べられたので、事実経過それ自体を問題にしようとは思ひません。けれども対策の原則になるもの考へ方にもどうもやっぱり問題がある。それは保安庁長官からも警察庁との間には特別な取りきめがある、こういう御説明を聞いたし、いま外事課長からも同様の趣旨ですから、それは中樞部を經由しようと思ひますと、特定の事件に対して、いきなり海上保安部のたとえは管区本部長であるとか保安部長とか、そこにお話を入れられるのは決しておかしいとは思ひません。しかし金大中事件の論議というのが、個々の内容、背景はともかくとして、少なくとも警察庁が金大中という人がどういう存在の人であるのか、通例の切ったとか殺したという事件とはちよつとこれは質的に違ひますね。かなり国際的な反響を呼ぶであらうと、これは重大な事件だという、そういう勘は働かなかつたんですか、それが問題だと思ひます。それから、それはなるほど保安庁でも協定があるから、警察庁から話があれば、さあ出動だということになるでしょうけれども、やはり保安庁という縦の一つの行政機構なんだから、保安庁なりにこういう場合にはどういう対応をする、この事案についてはどういう対応策があるという、そういう訓練というものが平素積まれていると私は思ひます。

そこで今朝来、保安庁長官にお話を伺つていますと、NHKのニュースでわかつた、こう言わ

れる。それで警察庁に聞いてみたけれども、事件のどききで、これという重みのある内容のものが把握できなかった、正確な情報がなかった。しかも正式には警察庁から、日が変わって八月の翌九日ですね、九日の十時に大阪の府警なのか、あるいは水上署かわかりませんが、どちらからか正式に話がありましたと、この間約十八、九時間経過している。これでは警察庁も警察庁、保安庁も保安庁という、こういう言い方をしなければいけません。警察庁の要請あるいは共同でひとつ捜査網をしようという発想に大きな間違いがあったんじゃないですか。それは正確に、文言の中でおそかったというように言われたので、あえてこれ以上追及はしませんが、事件の内容よりもむしろ輪郭とその性格、さき谷委員が言われたように、殺すのか海外に持って行くのか、この辺のことは立場が立場の人だから、やっぱり警察庁としては考えるのが当然じゃないですか。それならば空か海かどちらかしかない。空港に厳重な検問体制をしたように、海上についても一番大事な保安庁に対して経過をある程度説明しながら、ひとつ不敗の体制で海上警備を依頼する。こういうことが完全に行なわれていない。率直に認めますか、その事実を。その考え方に非常に粗漏があった。一般の殺人事件とか、あるいは強盗事件とか、そういう事件と同様な扱いをしたのか、あるいはもっと軽微な扱いをしたような気がしてしょうがないのですが、肝心の保安庁は忘れておったのですか。まずその辺から警察庁の意見を聞いておきましょう。

が、私もどなたかして、決して普通の殺人誘拐事件よりも軽視をして取り組んだということはない。事件発生後、約一時間十五分経過した時点で、三時十五分に警察庁は緊急配備を命令をいたしております。従来の考え方でありまして、刑事局の担当としております一般の誘拐事件につきましては、被害者の生命の安全を守るために、通常緊急配備をしない、むしろ隠密裏に捜査をし、直ちに報道関係者と協定を結んで隠密裏に手配をする。これが従来の考え方でありましたが、今回の事件に関しては、国際的な重要性あるいは金大中氏の救出のために、若干その考え方を修正をいたしまして、三時十五分に緊急配備を命令をいたしまして、三時三十分、先ほど申しました全国手配をいたしました。金大中氏が地方に連れ去られどからか出国する可能性があるということ、空港並びに港に対する手配を行なうとともに、いずれかのホテルに監禁をされておられる可能性が大と見まして、八月十日でございますが、全国の都道府県警察に対して金大中氏発見のために各ホテル、旅館の検査を下命いたしました。全国五万四千軒ほどのホテルのチェックを実施いたしております。今後、関係官庁、この種事件が発生いたしました場合には、外務省、法務省、海上保安庁その他関係官庁との中央における連絡を密にして、迅速な手配ができるよう、そういう仕組みを考えたいと、かように考えております。

それから、この件につきましては、海上保安部から御指摘がございまして、私どものほうからその点遺憾の意を表して、今後のより密接な協力をお約束したような経緯もございまして、また事実、海上保安庁からは、直ちに、八日の午前零時から十日の午前零時までの間、韓国に向けて出港をいたしました船三十五隻のリストをちょうだいをして、捜査資料として活用させていただく等、実務的には綿密な連絡をとっております。

○森中守義君 これは衆議院等でもだいたい議論されたようですが、初動捜査に大きな手技かりがあったというところは間違いない、こう私は思う。そこで保安庁のほうでは、さつき長官が言われた話とはいって内容が違うのです。保安庁本部に対しては、いぶん時間がおくれているけれども、現場についてはもうすでにやっております、こういう外務省長官のお話、しかし、これは保安庁の長官の命によるものと警察庁からの申し出によるものとは、保安庁の第一線の皆さんたちには多少の受けとめ方が違うという認識のしかたが正しいのか、いやそれは一つの事件であれば、本庁から言ってこようと警察庁から言ってこようと、差別なくやるといふ、こういう受け取り方が正しいのか、その辺はどうでございますか。いま警察庁では確かに遺憾の意を表明している。

それと先ほど両者から言われる両庁の特別の取りきめというものは、手持ちがございせんけれども、どういふものですか。そういうものがあるから別段本庁に言わなくても現場に言ったんだと、そういう意味にもとれるんです。内容はどういふものですか、あわせて御答弁をいただきたいと思ひます。

○政府委員 野村一彦君 ます前段の御質問でございますが、私も前回、先生の御質問にお答えいたしましたように、捜査に着手いたします場合には、それはこちらが自主的に着手した場合、それから警察から依頼があった場合、あるいは警察と私のほう、逆の場合あると思いますが、それによって力の入れ方といふことが、その心がまえが違ふということではないと思ひます。ただ実際の捜査の実務におきましては、先生おっしゃるようになりますと、訓となつてやるといふこと、その一方が捜査に着手してすでに捜査を開始している場合には、これに対して協力をするという立場、それが相互にあるわけでございますが、そういう意味で、何といふか、警戒配備のやり方等について多少の異同といふことが、相違がある場合は現象としてあるわけでございます。ただ気持ちとしては、いわゆるこれはおれたちの本来の仕場じゃないんだとか、これは頼まれたからやるんだというところは、私は第一線の諸君はないと思ひます。ただこういうことを指示する場合には、やはり私どもの本庁から私どもの出先に対しては、私どもの本庁から管区本部を通じて私どもの縦の連絡をすることのほうで、より明確に現場の実際の担当者にはびんとくると申しますか、的確な指示が与えられるということは言えると思ひます。

それから第二の点でございますが、捜査の協定は、これはちょっといま調べないとわかりませんが、趣旨は先ほど申し上げましたように、海上保安官とこれは個々の海上保安官と個々の警察官というところをしておきますが、これが相互に連絡を密にして、そして互いに得た情報を交換する、あるいはそれぞれその得意とする分野におきまして、たとえば一例を申し上げますと、海事法令の助行というふうな、船舶法とか、船舶安全法とか、そういう海上において私どものほうが比較的その実情に通じているというふうな問題については、これはできるだけ、警察が先にこういう事実を発見した、つかんだ場合にも、私どものほうに積極的に通報をして、どちらかと言へば私どものほうがこれを専門的な立場から捜査をする。今度は逆に、青少年犯とか、いろいろそういう問題については、これは警察のほうが長年の経験と伝統においてやっておられるところでございますから、そういうことについては、私のほうがそういう端緒をつかんだ場合も、できるだけ警察のほうに主になつてやると、そういうふうな具体的な情報の交換あるいは協力のしかたということを、お互いに確認し合つた文書でございます。

○森中守義君 これは計画的な犯行だと私は判断するので、だからしよばなから海上保安庁の本部に海上の配備体制をより完備なものにしておれば、それで脱出がはばまれたかどうか、これはにわかには断言できません。けれども、少なくとも緻密な計画のもとにやっていただけに、非常に困難であつたらうと思ひけれども、あるいは可能性があつたかも知れない。この事実につ

いては、これはやっぱり一つの警察のこの事件に
対する初動捜査の誤り、あるいは誤認というよう
な、そういう言い方が妥当かどうかかわりません
が、大いにこれは責任を問われる問題だと思う。
そういうことで、あと保安庁にもう少し聞きます
が、外事課長、隣の法務委員会待っているよう
ですから、向こうが本職だから、向こうでよく説
明してあげてください。また場合によつたらこっ
ちへ来てもらおう。

長官ね、これはいま三管区あたりからずつと情
報が入っているのでしょうか。さつき三百隻の臨検
をやられたと。これは定期船あるいは貨物船等
を含むものと思いますが、大体どうなんですか、こ
ういう船をくまなく臨検臨艦の結果、発見できな
かったと言われるんですが、これはやっぱり相手
のほうに計画的にやっておれば、なかなか把握で
きるものじゃないかもわからない。つまり、おそ
らく深夜某港の沖合でこういう行動が行なわれ
たという推理も成り立つわけですね。そういったよ
うに、深夜に行動を起こそうということに対する
対応策というのはとられたのですか。それとまた
だ停泊している、あるいは航行中の船に停泊を求
めて入ったということなんですか、その辺の警備
上の実際をもう少し御説明を願っておきたいと思
います。

○政府委員(野村一彦君) ただいまの先生のおこ
とばでございしますが、三百隻の船に立ち入り検査
をしたというの、これは先ほど警察庁のほうから
説明がございましたように、警察庁の警察官が
やられた数字でございします。私どもの海上保安官
がやりましたのは、冒頭申し上げました七十五隻
の船に対して立ち入り検査をいたしております。

この立ち入り検査の状況でございしますが、これ
は私ども海上保安庁法に基づきまして、海上保安
官は、そういう船舶とか施設とかに立ち入って検
査をすることができるとございしますが、この
立ち入り検査といふのは、いわゆる令状をも
らってやります捜査ではございせんので、そこ
にはおのずから限度があるわけでございます。

たがいました、そこに不審な人がいないとか、
あるいは不審な物が置いてないとか、あるいは
何か船の構造なり様子というものが、普通の常識
的な貨物船なら貨物船というものと違うというよ
うな様子を見て、そうしているいろいろ職務質問をす
るということではございしますが、それ以上の強制的
な措置ということはできないわけでございます。
この七十五隻に立ち入り検査をいたしましたも
の、私どもがさつき申し上げました、さっきの
三管区以下——先ほどちょっと失礼いたしました
三管区十一管区を含めたように申し上げました
が、一管区と二管区とそれから十管区と十一管区
は、これは手配しておりません。三管区から九管
区までの各管区で立ち入り検査をいたしております
が、その状況については、いま申し上げました
ような、海上保安官が巡視艇に乗り組んで、ある
いは岸壁に接岸してある船を訪問をして、そうし
て制服を着用して、自分はいくつかの者だといふこ
とをやったわけではございまして、これをやる場合
は、もちろんこの場合は九日の朝の十時に——大
阪の例によりまして、大阪府警の水上署から連絡
を受けておるわけではございしますから、それ以後は
夜間といえども立ち入り検査を実施しておるわ
けでございします。そういう意味で、昼間たとえ夜
間とを問はず、船に乗り込んで、こちらの身
分を明らかにして、そうして質問をし、様子を見
て、そうして船内の調査をするというのが立ち入
り検査の状況で、今回の場合も、そういう立ち入
り検査をやったわけではございします。

ただ冒頭に申し上げましたように、現在のところ
、海路から、しかも関西方面から不法出国をし
た公算が一番大きいということが、まあことばは
話弊がありますが、結果論的に考えられる——こ
れも一つの推定でございしますが、ところが実際に
そういう立ち入り検査をしている時点におきまし
ては、つまり八日の晩から九日あるいは十日ごろ
にかけては、全国どこから出るかということ
につきましては、これはなかなか推定つかないわ
けでございします。たとえば私どもでは大阪の例を

申し上げましたが、そのほか今治の海上保安部と
それから今治の警察あるいは尾道の海上保安部は
尾道の警察、それから名古屋、四日市方面におい
ても警察との情報交換をやっておりまして、新潟
、伏木、富山方面でも警察との連絡をやっておりま
すように、とにかくもし不法出国をするとならば
どこから出るかということ、当時見当つかな
かったわけではございしますから、結果的に見ますと
かりに大阪から出ておるとすれば、大阪の立ち入
り検査のやり方なり警戒のやり方等について、大
いに反省すべき点があると思ひますが、結局間隙
をぬってどこからか出国をしたということで、こ
れは私どもの業務の執行体制、情報の収集体制等
が万全ではなかったということ、反省しておる次
第でございしますけれども、まあ立ち入り検査とし
ては昼となく夜となく、その期間厳重な立ち入り
検査を実施した。その在泊中の、目にとまった船
は、いま申し上げました全部、私どもで七十五隻
をやっておる、こういう状況でございします。

○森中守義君 どうもすつきりしませんね。八月
の九日の十時以前、十時以降、この辺が何か境に
なるような気がするんですよ。つまりさつき外事
課長は、すでに現場のほうに連絡はしたと、こう言っ
てるんですね。ところがいま保安庁の長官は、そ
れを受けてやっではいたんだが、本腰を入れたの
は大阪の府警もしくは水上署から話が持ち込まれ
たあとだ、まあその前にやるにはやっただが、
いわば依頼ごとというふうな印象しか私は受けな
い。そうしますと、すでに十時前に出ていたのか
わからぬ。あとどういう船を点検しようともぬ
けのからであつたというふうな、こういう感じが
するんですよ。

ですから、これはやっぱり警察庁のほうも、縦
で動いている保安庁に、横つちよから、ひとつ類
みますという協定をたてにやっただことではいいの
か悪いのかという、非常に大きな問題が一つあると
いうこと、大阪の港外に停泊している船に出て
いっても、さあ見てくださいというふうなわけに
は——まあそういうものにはまさか乗り込まして

いないでしようからね。だからほんとうは保安庁
に航空機もあればヘリコプターもあるわけですから、深
夜に、九日の十時以前、八日の夜半に実際はそう
いう体制がとられてよかったんじゃないか。巡視
船を総動員するとか、あるいは航空機、ヘリコプ
ターも動員するとか、そういう一体的な体制がと
れなかったところに、何となくあつたやみがある。
そういう捜査網をいって、それで何かこう
破れたというならば、これはまた話は別ですが
ね。どうもやっぱり九日の十時を境に、その前、
そのあとの関係が、国会でもしばしば言われるよ
うに、警察庁に初動捜査の誤りがあった、保安庁
も九日の十時前はさほど力点が置かれていなかっ
た、置かれたのは十時以降であつたという、どう
も釈然としないものが、あと味の悪さとして残る。
それが今日、この事件がここまで発展する原因を
つくった要因をなしているように私は思うんでは
ね。そんな感じしませんか。

そういう意味では、保安庁の平素の任務、警察
関係のこういう事案に対する取り組み方、まあ韓
国のCIAを責める前に、国内の警備体制にも問
題があつたというふうな気がするんですが、どう
思われますか。

○政府委員(野村一彦君) 私ども海上保安庁とし
ての立場からいろいろ反省をし、いろいろ検討を
いたしました。まず基本的な言えることは、私ど
も情報収集体制というものが非常に十分でな
かったというのを考えるわけではございします。し
たがいました、先生の御質問にもございしましたよ
うに、決して事態を私どもは軽視したわけではな
くて、こういう外国の要人といわれていた方が国
内において不法に拉致され誘拐されたというよう
な場合に、私どももかねてそういうことについて、
もつとこの背景についても、あるいは身辺の事柄
についても、相当詳しい情報を持っております
ば、あるいは私どもの管下で手配をするのに、私
どもの判断で、本庁の判断で、もつと具体的な、
的確な、そして経路等についても、まあ幾つかの
推定というふうなことを加えることも、あるいは

可能であったかと思ひます。これも結果論でございますけれども、そういう情報というものはきわめて不十分であつたというふうなことから、管内に対する手配についても具体性を欠いた手配しかできなかったということ。

それから先生の御指摘のように、現場におきましてもいろいろ立ち入り検討等をやつたわけでございますが、私はやはりそういう的確な情報があれば、立ち入り検査をする場合にも、それなりに立ち入り検査のやり方があると思ひます。人数のそろえ方から、それからどう立ち入り検査のしかたをするかという、その実施の方法、手順等についてもあるわけでございますが、やはり情報が必要に抽象的なもので、あまり具体性のない情報でございますと、どうしても立ち入り検査のしかたも弱いということになると思ひます。

それから航空機その他を動員して警戒体制をしなければというおことばでございますが、これは私も、今回どういう経路でという船で出られたかわかりませんが、かりに普通の貿易船で出られたとすれば、これは瀬戸内海にしろ大阪湾にしろ、夜間といえども相当大小の船が走つておるわけですから、夜間飛行して確認しても、とてもこれは確認できるものではない。船の中でどういう状態で監察をされているか、これは別ですけれども、外から見れば正規の貿易船が東西に瀬戸内海を走つてゐるわけでございますから、かりに普通の正規の貿易船で拉致されたとすれば、これは飛行機その他で確認する方法は私にはなかつたと思ひます。したがういふ、もつと情報を的確に私もは収集をして、そして重点的な手配をする、そして、それに基づいて幾つかの重点をしぼつて厳重警戒をしき、立ち入り検査をしたならばというところは、いま私どもは非常に反省をしてゐる点でございます。いわばことは非常に適当でないかと思ひますが、私どもの手配なり警戒のしかたが総花的であつたと申しますか、そういう点は、いまの反省として考へてゐるわけでございます。今後はそういう意味で、もつとそういう防犯上の重要な

事案についての情報体制を確立をして、そしてもつと的確な手配をして、そしてこれを未然にキャッチするといふような訓練といふか、そういうことを私どもとしても少し検討しなければならぬということ、いま痛切に感じておる次第でございます。

○森中守義君 もうこれで終わろうと思つておりましたが、何かそういうことでは心もとなくてしやうがないですね。私はしやうとだから、実際の巡視艇の配備等が、機敏に、どういふ状態になるのかよくわかりませぬけれども、たとえば航空機で検査をする、どうもこれは怪しい船だといふような場合には、大体進行方向は一定の方向を向いてゐるでしやうから、その先のほうで巡視艇あたりが待ち受けて停船を命ずるといふようなことはできるんじゃないですか。あるいは巡視艇を、大韓民国に向けていこうという方向に集結をする。そういう方法も間髪を入れずにやれば、これはできない話じゃないと思ふ。ただ総花的で十分でなかつた、情報が不十分であつた、こゝにいわれるだけけれども、それはそれなりにわかるにしても、捜査のやり方としては私は、いろいろ検討すれば当然これは、問題があまりにも重要だといふ認識によつて変わつてくると思ふ。やることありますよ、それは。そういうこともこれから先できないといふことであれば、こゝういふ事件が発生をして、海上はもう野放しの状態といふことになる、何のための海上保安庁かといふことになりやしませんか。もうちょっときめのこまかな、何も防衛庁じゃないんで、戦艦配備計画などいふものは海上保安庁でしやうけれども、こゝういふ緊急不測の事態に対応する体制といふものは、私は当然なこととして保安庁にあると思ふ。そういうものをこの際に発動できたかできなかったかといふのが実は問題だ、こゝう思ふんで、やろとすればできるということに私はなると思ふ。どうなんですか、それできないんですか。

○政府委員(野村一彦君) 先生のお説、私もよくわかります。ただおことばですけれども、航行している船で、いわゆる変な船に変な人間がうごめいてゐるといふような船であれば、これは視認をしてわかるわけですから、しかし普通の形をした、正規の貿易船の形をした船が航行してゐる、この中に何か怪しい人があるかどうかといふことは、これは外から見るといふのはなかなかできません。それが、何丸という韓国に行きそうなる船に金大中氏から金大中氏がどうも拉致されて中に監禁されてゐるらしいといふような情報があれば、それはその船のトン数とか特徴とか航路とかといふものを推定して、そしてあらかじめ先生のおっしゃるやうに、巡視艇あるいは飛行機でこれ待ち伏せして、そして停船を命じて立ち入り検査をするといふことは可能でございます。しかし何べんも申し上げますように、私ども残念ながら非常に情報に貧弱であつたと、そういうことから先生のおっしゃるやうなきめのこまかい手配ができなかつたといふことに私どもの今回の、何といひますか、落ち度といひますか、失敗があつたわけでございます。そういう意味で、私どもとしては、いろいろ反省をしてゐるわけでございます。

○森中守義君 そこで保安庁長官、主権国家の海上保安をおまかせしてゐるわけだから、その名に値するやうなこれからの保安行政をやつていただきたいと思ひますね。この事件を一つの契機にして、警察庁にも保安庁から言うべきことは言うべきですよ。これは確かに警察庁もあまりよくない、この事件の一連の経緯からいひますとね。そこで大臣、この議論は一件落着まで国会でも続くことになりまふ。しかし、いままでの経緯から見ますと、内閣が一体となつて、少なくとも金大中に日本に再度来てもらひ事実究明に当たらねばならぬといふ世論に必ずしも合致した措置を内閣はとつておるとは思へない。おそろきやう両院は、一連のこの問題で、相当それぞれ委員会の問題が提起されながら追及が続いてゐると思ふ。しかしあまり、慎重であることにしたところありませぬけれども、とにかく主権を侵されたといふ事実は何人も否定できないと思ふ。しかも特務機関——CIAという、こゝういふ国家機関がよその国の座敷にどろ足で上がつて仏壇の前でしゃべんこいたやうなものです。こゝういふことを相手の側にのみ立ち過ぎ、国論に背を向けるということはどうかと思ひます。

私は、少しこれはうがひ過ぎた見方になるかわかりませんが、さつきちょっと申し上げましたよ

べきであるか、あるいは多発の方向にいくと見るべきであるか、その辺の視点から、国際的なハイジャックの将来の見通し、これをひとつ分析をしたものを御提出いただきたい。できるならば主要な発生事件の内容、そういうものを整備してください。

容及びいま図が出ておりますが、その地域の平面的なものの、あるいは高低的なものの、その説明を求めます。

○政府委員（大西誠一郎君） 岡垣射撃場を使います自衛隊の戦闘機の訓練は、F86F及びF4Uジェット戦闘機の機銃、ロケット及び小型爆弾の射撃訓練でございます。この射撃訓練は五月の十五日に地元の間保市町村と当局との間に協議が整いまして、下って七月二十四日運輸省当局と協議をいたしまして当該射撃場の区域について設定されました。この設定は七月三十日NOTAMをもつて発せられております。その後自衛隊では、地元への運輸省の管制機関、すなわち福岡空港長とも文書を取りかわしまして、訓練飛行及び射撃場の使用につきまして十分な安全対策を講じて昨日から訓練を開始をいたしました次第でございます。

その区域につきましては、ここに地図を用意いたしましたので御説明いたします。

ここに赤で囲みました区域は、制限区域として設定をいたしましたところでございます。それからここで紫で書きました部分は、この射撃場を使うために自衛隊の航空機が飛行をする、進入の経路でございます。それから青で書きましたところの円状の部分は、芦屋の飛行場の管制圏の部分でございまして、芦屋の飛行場を中心として一〇・五キロの範囲でございます。南側に緑で書きました部分はグリーン4の航空路でございます。さらにはこの中央部を走っております茶色の経路は、福岡空港に進入をする民間機の進入の経路でございまして、

以上が平面的な御説明でございます。

次は、立体的な状況を御説明いたします。

これは射撃及び小型爆弾の爆撃をする場合の航空機の高度を示した図でございまして、こちらの航空機の高度が上がってまいりまして、ここまで上がって、それから射撃を行なう。上の経路は急降下爆撃のパターンでございまして、この下の経路はロケット射撃のパターンでございまして、そこで先ほど平面図で御説明をいたしました福岡空港に侵入す

する経路の位置でございますが、その経路は大体この辺に当たっております。ことと接しているということにはなっておりません。それからもう一つは、この高度は当初、六千五百フィートまで一気に高度を上げまして、あとは逐次上昇して一番高いところで一万一千フィートまで上がる。

【委員長退席、理事江藤智君着席】
それから、急降下するというパターンになっておりまして、この間は徐々に上がるといふような形の飛行をやることになっております。

○小柳勇君 ところで先般石の事故がありました。あと、航空交通安全緊急対策要綱なるものが四十六年の八月七日に運輸省と防衛庁の間で協定されました。この緊急対策要綱はこれに適用されるのか、されないのか。まずそれから。

○國務大臣(山中貞則君) 私がちょうどそのときには、防衛庁で事故調査委員会をつくっておかしかろうし、運輸省で設置するものもおかしからうという話し合いのもとに、総理府でその事故の原因調査委員会をつくりまして、それに関連をして、二度と再びこのことが起こらないようにするための回路を設けるなり、あるいはジェットルートに対する自衛隊の飛行機の、原則的に海上の演習空域を当てるというようなことを、整理した私自身がその責任者でもあります。したがって今回の件は、運輸省との間にいささかもそのような趣旨に反するようないささかにも、十分に注意して相談をさせた結果合意したものでありますので、完全にその趣旨に沿うものになっておるつもりであります。

○小柳勇君 これは航空局長に質問しますが、もう一つは、空制第九十号の、四十六年九月二十日の「自衛隊の訓練空域及び試験空域にかかる暫定管制方式」についてという書面があります。この書面は、今度のこの爆撃訓練に適用されるのか、されないのか。

○政府委員(内村信行君) 私はされなないと思えます。と申しますのは、今度の場合のところを、私どもは訓練空域というふうには解釈しておらない

わけであります。したがって、されないというのが私どもの解釈であります。

○小柳勇君 そのところが問題なんです。山中長官、山中長官は緊急対策要綱を完全に適用される。これには訓練空域及び試験空域は完全にジェットルートの空域と分離すると、そう書いてあります。山中長官はこれを完全に適用すると言われるのに、どうして運輸省は、この管制方式の適用はないというのですか。

○政府委員(内村信行君) 実は訓練ということばが非常に大きな意味で使われておりますので、ここに誤解が生ずるわけでございますが、訓練空域というものを設定いたしました趣旨は、つまり異種交通を分離すると、互いに違った交通体系を分離していく、これが基本的な思想でございます。すなわち航空機が随意にその姿勢とか高度とか速度を急激に変化をする、まあこういうふうな動きをするというふうなものは、これは一般の航空交通とは質的に違うので、これは一つの囲まれた訓練空域の特定の空域の中でやってくたさい。そういうことによつて、一般の交通から分離をして、それによつて一般航空交通を阻害しないようにして、一般航空交通の安全をはかるようにしよう、これがこの訓練空域の設定の趣旨でございます。

したがって、同じ訓練というこばを使っておりましたが、たとえば離着陸訓練、あるいはタッチ・アンド・ゴーの訓練、あるいはローパス訓練というふうなものは、当然これは飛行場でやらなくちゃいかぬものでございまして、こういうものは必ずしも訓練空域でやられるものではない、こういう意味で、訓練ということばにいろいろ違いがあるのが一つの誤解の点かと思えます。そこで私も先ほど申し上げましたのは、今度の場合に訓練空域であるかどうかということでございますが、これは今度の訓練の内容、これは先ほど伺いましたとおりでございます。射撃場に対して射撃訓練をやるといふことがその内容でございます。したがって、じゃあ飛行機はどう飛ぶかというふうなことになるかと、急激に姿勢を

変更するとか、こうふうなきりもみをやるとか、宙返りをやるとか、そういうものでは全然ございませんで、一定のパターンを描きまして、これは四種類ほどあるように何っておりますが、一定のパターンを描いて、こういうふうに行つたものが、ここに達したときには必ずこういうふうな急降下して爆撃をする、あるいはこういうふうな急降下したものは、この辺から、二千五百ぐらいの高度からおりていって、海面上で爆撃をやつてからこう上がっていくというふうなことで、ちゃんとパターンがきまつていくわけです。しかも、その一つのパターンについて、一時期に四機に限つてそういうことをするんだということでございます。

それからまた、そういう飛行経路をどういう状況でやるかという、これは当然爆撃訓練でございますから、MC状態、つまり有視界飛行状態でございます。それも通常の有視界飛行状態の場合には、五キロというふうなことになると思いますが、この場合には八キロというふうな指定のときに、八キロ以上の指定の場合に限っております。

その場合に、地上物件をちゃんと確認をいたしまして、この点、この点、この点、この山からこの山に行くと、ここに行つたら一万一千フィートである。あるいはこの場合には七千フィートであるとか、こう回つてこの場合には五千フィートになる。あるいはこの場合には三千フィートで、こう行つてこう向けるというふうには、はっきりしたパターンによつて、なおかつ地上の物件を完全に視認している、しかも声屋のレーダーでもつてこれを完全にウォッチしながらやっていくのだというふうなことが、事実をよく承つてわかりましたから、したがって、これは訓練空域ではない、なおかつ安全であるというふうな判断をしたわけでございます。

○小柳勇君 それは航空交通安全緊急対策要綱も適用されないと運輸省はとっておられるのですか。

○政府委員(内村信行君) この一項でいっている訓練空域には当たらないというふうな考えており

ます。

○小柳勇君 そうしますと、この緊急対策要綱の第二項も、これは高さの制限ですが適用されないという見解ですか。

○政府委員(金井洋君) 緊急対策要綱には第一項には訓練空域というものをつくつてやらなければならぬという訓練、それから第二項は管制区あるいは航空路の下千フィートのところでやつてもいい訓練、こういうものがあるわけですから、千フィートのセパレーションであれば、その下を飛んでもいいという訓練もあるわけです。芦屋の場合はどちらに属するかといへば、しいて言えば第二項に近い飛行であるというふうな解釈して、今回の訓練飛行については防衛庁と協議した結果差しかえない、支障がないということでは承した次第でございます。

○小柳勇君 だから、この対策要綱が適用されておるのですか、おらないのですかと聞いておるのです。

○政府委員(金井洋君) この緊急対策要綱の趣旨に沿つて運輸省は承しております。

○小柳勇君 それでは、適用されたものと理解して話を進めていいですね。

○政府委員(金井洋君) さようでございます。

○小柳勇君 わかりました。そこで、いま話が一緒にになりましたが、ただ、グリーン4との関係がこれでは出ていないわけです。高低の問題ですからね。これはいま一万一千フィート及び七千フィートとありますね。高低の問題はあとでまた論議しますが、グリーン4との距離の問題、横の距離、横の距離というやつは対策要綱、これには数字が出ていない、さき適用しないとおっしゃつたこちらのほうに出ていないわけです。自衛隊の云々、これは技術部長の通達、じゃあ技術部長はこれはどう考えておりますか。

○政府委員(金井洋君) その通達の趣旨は、先ほども申し上げましたように、曲技飛行だとか、非常に激しい姿勢あるいは高度、速度が激しい、あるいはひんぱんに変えるような飛行で、たとえば

曲技飛行のように、一回の宙返りをして、次にどの地点に自分が行くのかというようなことが予測できないような飛行、そういうようなものは訓練空域をつくってやりなさい。したがって、その通達の趣旨は、そういった飛行態様の訓練飛行をする訓練空域は航空路の中心線から十海里離れたい、わゆる保護地域を設けてつくりなさいというものが、先ほど御指摘になった通達の趣旨でございます。

芦屋の場合には、先ほどから申し上げておりますように、そういう種類の飛行をするわけじゃございません。したがって訓練空域として指定する必要がなかったわけであって、グリーン4との距離、そういうものもその通達の趣旨に沿って設定する必要はないというふうに考えております。

○小柳勇君 それでは、射撃場を使用開始するときの協定といましようか、各省の協定に、さっき航空局長はいろいろ話し合いましたとおっしゃいましたが、それは文書にしてありますか。

○政府委員(金井洋君) 航空局と防衛庁とは文書をかわしております。

○小柳勇君 どことどこ……。

○政府委員(金井洋君) 防衛庁と航空局です。

○小柳勇君 その文書をあとで見せてください。それから横の問題は、運輸省みずからこれを捨てたんだから、そいつは論議しません。高さの問題を論議しましょう。意見を聞いておきましよう。高さがグリーン4の場合の最低安全航路は幾らですか、高さ。

○政府委員(金井洋君) 板付から門司ポイントの近くまでは四千フィート、それから岩国の方へ行くに従って五千フィートと記憶しております。

○小柳勇君 わかりました。そうしますと、この安全対策要綱には高さが一千フィートの安全をもつて訓練してよろしいと書いてあります。あの場合は一万一千行きますと、いまのグリーン4の安全航路以上飛んでいるわけですから、高さがあるからさつき参事官がこの辺でございまして、こう指を急降下した辺を、まん中辺をさされましたけれども、これはまあ完全に絵にかいたように射撃訓練をしておる間は問題はないわけですから、この間の事石だつてそれでよろしい。ちゃんとコースどおり行つておれば事故があるはずはないのだから、コースどおりに行かないときに問題とするならば、高さが七千フィートも、一万一千フィートも、両方ともこのグリーン4の安全最低航路以上まで上がっているわけですから、この場合は、下なら、一千フィート低い高度ならよろしいと書いてある。その点はどうか解釈していただけますか。

○政府委員(金井洋君) その趣旨は、航空路の下を飛ぶ場合には、航空路には十海里という幅がありますけれども、その下を飛ぶ場合には最低高度から千フィート下はその幅に限られた範囲を飛びなさいということ、その航空路からは離れた空域は別に何千フィートであつてもかまわないわけです。この射撃場で訓練する一万一千フィートといふのは、当然航空路、グリーン4から離れた空域で一万一千フィートで飛んでおるわけですから、○小柳勇君 わかりました。いまちょうどあのパターンどおりにいけば、もうグリーン4のところでは高さはそうないのだから、関係ないから、したがって問題ないというふうなことですね。

それでは、この告示に、「空対地射撃訓練を次のとおり実施する。」と書いてあります。その訓練が射撃訓練だからよろしいというふうなことで、このグリーン4との距離も大体はこちらの——あなたが適用しないと言った書面のほうでは五マイル、五海里距離がなければならぬと書いてありますが、あれはグリーン4から四・二しか距離がないように幅がありますね。で、現地でも心配しておるし、また私も心配するのは、この玄海侵入経路でジェット機が入つていく場合は、あの上のほうを通つていくわけですから、グリーン4は関係ありませんけれども、玄海侵入航路を通る場合は、あの射撃場の上です、あれは、あれから横幅が五マイルですね、あの中心線から五マイルでしょう、横幅が。そうしますと、ちょうど射撃場の上を侵入経路は通つてい

すが、それでも問題ないですか。

○政府委員(金井洋君) 射撃場の上は通りますけれども、射撃場の上をの自衛隊の訓練機といふものは別な、射撃場からは離れた飛行パターンを飛んでおるわけですから、そうしてちょうど福岡空港への侵入のための飛行機が玄海アライバルルートを通るから玄海ポイントまで飛ぶ、こう飛ぶ経路の下あたりはちょうど射撃場の目標物に爆弾なりロケットなりを当てるために、たとえば一万一千フィートから高度を下げて、四、五千フィートに高度を下げて、そうして発射する、その付近上空を一万二千フィートで通るわけでございます。それからもしかりに一万一千フィートはかの部分は一万一千フィートですけれども、この一万一千フィートにしましても、緊急対策要綱にいう千フィートのセパレーションがあります。そこで一つ問題になりますのは、ほんとうに一万一千フィートを維持することができぬのか。間違つてそれを突き抜けるようなことはないかということがあるかと思ひますけれども、私どもが知り得る限りにおきましては、射撃訓練といふものは一定の高度と一定の角度で発射しないと目標物に当たらないので、パイロットは高度維持ということには非常に関心を払つておるもので、一万一千フィートは維持されるというふうなことを考えております。

それからさらに、先ほど申し上げました繰り返してすけれども、急降下して爆弾を発射する地点といふのは、五千フィートぐらいの高さであつて、玄海アライバルルートの一万二千フィートからは五、六千フィートのセパレーションがあるわけですから、たゞこの問題につきましては、余分な不安を抱かせないというふうな考え方から、別な玄海アライバルルート、現在のアライバルルートと別な玄海着陸経路というふうなもの、もし可能ならば設定しようというもので、現在検討しております。

○小柳勇君 防衛庁長官が一時から内閣だそうですから、質問いたしますが、まだ高度の問題、幅

の問題、あとで具体的に質問しますけれども、現地の管制官が心配している。これは技術部長もほんとうは心配しておられるだろうが、防衛庁に少し肩を持つておるようだけれども、現地の管制官など非常に心配しています。これはこういう規定をずっと照らしてみますと、これは適用しないとおっしゃればそれっきりですけれども、こんなのは実はつくらなかならぬのです、射撃訓練する以上は。そうしてこれこれの状態ですから安心だといふやうな通達を出してやるのがほんとうじゃないかと思つて、その問題が一つ。

それから五年間これを使いますというところで出発してあります。五年したら射撃場は撤去しますと言つておられますが、いまもうすでに現地ではすわり込みをして、射撃訓練が、官報によりまして九月三十日まで実施するようになっておりますが、おそらく射撃訓練できないような騒然たる実情にありまして、これは前の防衛庁長官には私、予算委員会でも質問いたしました、こんなやつは国民公園でなくて、海上でも、もう少し国民に心配させぬようなところに移すことにはできないかと言つたんですが、とりあえず五年間だけはひとつ使わしてくれということを出発しています。

長官として、この民間航空、ちょうどジェットルートになつておるところの下で爆撃訓練をやるといふのか。それから地元の人たちは非常に反対を起している。しかもすわり込みを始めて、おそろく爆撃訓練はできぬのではないかと、そういう情勢にあるが、どういふ対策を立てられますか。

○国務大臣(山中貞則君) いまの両省相談をして心配がないようにしてあるのなら、そういうことを、通達というおことばでしたけれども、知らずやうにしたらいいじゃないか、このことは確かにそうだと思いますし、事実運輸省の航空局のほうで、その労をとつていただいで御説明はいたしてありますし、私も岡垣の地元の町長さん、その他とお会いをして、いろいろと話をいたしました、向こうの御希望も聞き協力もしたい。私たちができることはしなかならぬ。たとえば五年間といえ

ども使わしていただくわけでありますから、やはり地元の御要望に最大限に沿いたいと思つて努力しておりますので、そういう御相談も運輸省としてみたいと思ひます。

なおすり込み等の問題は、自衛隊というものはいかなる立場の人であっても国民を相手にして危害を加えるおそれのある行為をすることは原則としてあり得ない存在でなければならぬと考へます。でありますから、そのようなことが、不測の事態を起さないように、自衛隊は国民のいわば生命財産の安全のためのみ存在するのであつて、それを逆にするような存在であつてはならぬ。このことは大原則であると思ひますから、不祥な事態の起こらないよう全力を尽くすつもりです。

○小柳勇君 もう一問は、自衛隊の訓練空域及び回路図というのをいただきました。これにはなるほど訓練空域になつてないんですね。しかし私は、爆撃訓練と官報にも書いてありますように、訓練する空域には違ひないと思ふ。航空局長の解釈なんというものはまことに運輸省としてとるべきじゃないと思ふんですよ。防衛庁がおっしゃるな話はわかりますよ。民間航空路を守つていかなきゃならぬ運輸省が、こんな飛行で訓練になりませんから、パターンがきれいにいっているのは訓練空域じゃありませんという解釈は、私は間違ひだと思ふんです。したがつて、これに訓練空域など書いてありませんが、訓練空域には爆撃訓練の空域もちゃんと明示して、そして民間航空路などとのニアミスが起りませんように、安全の方向に措置すべきであると思ひますが、いかがですか。

○国務大臣(山中貞則君) そういう見方もありますよ。が、私どもの訓練には、いろいろと離着陸あるいは試験飛行、その他の各種の訓練が含んでおりまして、訓練必ずしも訓練空域と概念が一致するものではありません。今回の場合には、まだ図面の説明はいたしてないようであります。が、玄海進入路といわれておりますルートにも、横も一応は幅がとつてありますしグリーン4についても中心線から、ほぼこの地点になりますと、板付

のリーダーでキャッチしているところでありまして、そう中心線を離れていないグリーン4の飛行が行なわれているとすれば、中心からは十キロという離れた形になつております。でありますし、さらに声屋の肉眼もしくはリーダーによつて望み得る範囲内において、しかも肉眼で運航その他においても制限をもつて直視し得る状態であらうな角度からこれをやっておりますし、一方板付のリーダーからはこれを完全にキャッチしてある姿の中でやりますので、これは危険な状態になるようなことは、実際の訓練には、同じ訓練でありませんが、民間の航空機に危険を及ぼすような心配はない。そういうことをもつて、運輸省との間で相互にそれを確認し合つたということでありまして。

○小柳勇君 まあ、ことばじりとするようですけれども、そんな心配がないなら、航空幕僚長から各航空総隊司令官に書面がいつておりますが、ちゃんと細部の、小さいところまで注意してあります。そんな心配がないならこんな注意など要らないのですよ。やっぱり心配があるから、安全には安全をとつてということで幕僚長から書面がいつていふんですよ。

運輸省にもう一回聞きますけれども、これだけは特別でございまして、爆撃訓練ですから特別でございましてという考えは、私は間違ひではないかと。しかも、ちょうど声屋のところグリーン4から分かれてまして、そして玄海進入航路を通つていくわけですね、ジェット機が。しかも最低の安全の高さ約五千フィート、ところがあつては一万一千から七千で急降下爆撃するわけですよ。あぶないなはいはしないんですよ。北九州の空は日本でも有数な、民間機が非常にふくそうして飛んでいると聞いております。したがつて安全には安全の対策を立てなければならぬ。あの零石の事故があつてせつかくできました対策要綱とか、あるいは技術部長のあれだけの管制方式に対する配慮などが、これだけは違ひますという、そういう考え方については、私は納得できないが、運輸大臣の答弁を聞

きまして、あとは注文いたしました質問終わつておきます。運輸大臣の見解を聞きます。

○国務大臣(新谷實三郎君) 非常に専門的な問題ですから、政府委員から答弁させます。

○政府委員(内村信行君) 先生おっしゃられるように、私も航空の安全、わけでも民間航空の安全、これについては私はもう最大の熱意をもつてやつておるつもりであります。したがつて、こういう公的な問題につきましても、十分詰めるだけ詰めてやりたくはいたしませんけれども、これはやっぱり詰めた上で、これなら安全が確保するといふ確信をもつてやりたいというものが、私の本心でございまして。したがつて、この場合も、先ほどのようにパターンがどういふふうに動いていけるか、それから最大の高度の場合どのくらいになるかといふふうなことを綿密詳細に、具体的にお話を伺いました。

そこでグリーン4との関係、それから玄海アライバルとの関係、この二つの問題があるわけでございます。グリーン4との関係は、先ほど技術部長が御説明いたしましたように、肉眼で視程のいいときに飛び、戸田山とか、あるいは城山とか、そういうふうなものを目標にしたがら、その中に入つてまいるといふふうなことで、この辺については安全を確保できるであらう。しかもグリーン4を横断してここに入つてくる場合があります。この場合は完全に三千フィート以下、つまりこの場合の航空路の最低安全高度がそこは四千フィートですから、三千フィート以下で入つてくるというところでこの安全を担保しております。その辺を

防衛庁とも完全に文書の交換をいたして約束をいたしております。先生も大体グリーン4の関係は御了承いただいておりますが、残るほうの玄海アライバルの問題でございまして。これは実は現地のほうでもまだ若干の意見があることは事実でございます。したがつて、私も、なお現地のほうの実際の管制官といふいろいろな意見を詰めておいております。一番その中で問題になつており

ますのは、一万一千フィートのところでございまして。一万一千フィート、それから玄海アライバルの高度が一万二千でございましてから、通常は千フィートのセパレーションでこれはいいはずでございます。通常は千フィートセパレーションをつけておりますけれども、万が一にもこういうものが上へ上がつてきて、それで一万二千、一万三千になつた場合に一体どうするか、そういう場合が非常に困りはせぬだろうか、こういうふうなことも現地の一つの意見でございまして。私も、これは、やっぱり何と申しましても、現地の管制官といふものが安心してつとめられないと困るわけでございます。そういうことによつて航空の安全が担保できるわけでございますが、そういう点については防衛庁にもお話をいたしまして、なおもう少し詰めて、よりベターな方法があればそれをとつていふことで考えておるわけでありまして。

そういう意味で、決して私も、先生の御趣旨とがたつたことをやつておるわけでございます。で、先生の御趣旨は十分体して安全を確保することを目標としてやつておるつもりでございます。から、御了承いただきたいと思ひます。

○小柳勇君 わかりました。私はこの空制第九十号は適用されるものと思つておつたし、それからさつき参事官に、運輸省と防衛庁との取りきめの書面はありますかと聞いたらないとおっしゃるから、これとこれで両方で話ばかりおるものだと思つたが、あるとおっしゃるから、それを出していただき。あとでまた、それを見た上で論議いたしたいと思います。でないと問題になりません。

それで最後に、参事官に通告しましたように、築城の航空自衛隊でエンジン調整したものを試験飛行するようになるときに、ちょうど朝の十時四十分から十一時二十分ごろまで、おもに試験飛行をしているようですが、日航の三一〇便などニアミスををおかす危険もあるようでありますから、この点について、特に築城の航空隊に対して注意をしておいてもらいたい。そして書面などで、安全な

方向をとるような通達を出してもらいたいと思ひますが、いかがですか。

○政府委員(大西誠一郎君) 築城飛行場における点検整備後の確認飛行につきましても、直ちに航空安全対策要綱の試験飛行には該当いたしませんし、また現地においてはたいへん詳細な運用要領をきめまして、福岡の空港当局とも十分な連絡をとって民間航空の安全に遺憾なきようにいたしております。しかしながら、先生の御指摘もございします。私どもも絶対不安があつてはなりませんので、さらに万全を期する意味において、指示を出すように取り計らひたいと考えております。

○小柳勇君 質問を終わります。

○理事(江藤智君) 他に御発言もなければ、午前の質疑はこの程度とし、午後二時十分まで休憩いたします。

午後一時十分休憩

午後二時二十二分開会

○委員長(長田裕二君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

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ついて質疑を行ないます。順次発言を許します。

○加瀬完君 前回の質問におきましていろいろと御説明を伺つてまいりましたわけですが、政府側の答弁は必ずしも明確徹底というわけには受け取れませんでしたので、重ねて何点か確認をしてみたいです。

第一は、交通料金は物価対策の内容として考えるという立場はとつたのかとらなかつたのか。これは運輸省並びに経済企画庁両方からお答えをいただきます。

○政府委員(秋富公正君) 昨年御審議いただきました改正案が廃案となりまして、今回あらためて再建法、運賃法を国会に提出するに際しまして、いろいろと具体策を検討したわけでございます。昨年運賃改定ができませんでしたために、国鉄

の財政につきましてもさらに大きな赤字に増大したわけでございますが、今回運賃改定するにつきましても、これを昨年よりも大幅に改定してお願いすべきでないか、こういった議論もわれわれ事務当局の間ではいろいろと検討したわけでございますが、現下の国民生活、国民経済に与える影響という面を十分に配慮いたしまして、昨年と同じ率でお願いするということにおきまして、私たちとしましては、今回の法案御審議につきまして、物価というものについての配慮というのは十分いたしたつもりでございます。

○政府委員(小島英敏君) ただいま秋富局長が言われましたように、もし物価対策の観点から全然ございせんではなかつた場合には、おそらく現在のようになつたろうと思ひます。その意味で、私どもといたしましては、できるだけやはり物価対策の観点というものを考慮したつもりでございます。

○加瀬完君 そのが非常に抽象的なんです。物価対策を考慮せずに、いわゆる国鉄の独立採算制ということだけをたてまゝに運賃改定をするならこれだけになつたんだと、しかしながらこれでは全然物価対策なり公共料金の抑制なんという意思が入らないので、当然国鉄側からすれば料金の改定の幅というものはもっと大きかつたんだけれども、物価対策として政府がこれだけ金を出して上げ幅がこれだけ縮まつたんだと、こういう明確な数字が出なければ、物価対策を考慮しなければもつと上がったでしよう、考慮したからこれだけになりましたというところでは説明になりませんよ、少なくとも経済企画庁としての説明にはなりませんよ。

これは両者に伺ひますが、一体、物価対策というものを考えるのは経済企画庁ですか、国鉄当局なり運輸省当局が物価対策というものを先に考へて運賃改定というものを考へなくてもいい筋です。それから、そこで国鉄なり運輸省なりとして考へた一体初めの案というものはどういふものか、それに政府としての物価対策を加えて運賃改定の縮

まった幅というのはどれだけのものか、こういう数字で説明してくれなければ納得はできませんね。

○政府委員(秋富公正君) もしすべてを運賃増収にお願ひするということにいたしますと、約四七%の実収率でございせんかと国鉄の財政はやつていけないわけでございますが、そういうふうなことはとうていできないものでございしますから、実質一五%ということにいたしまして、その他につきましては国の財政助成を昨年の廃案に比べまして大幅に増加したという次第でございます。

○加瀬完君 経済企画庁はいかがですか。

○政府委員(小島英敏君) 常識的に申しまして、四七%という数字は、ほんとうにこれだけ実収を上げようと思ひますと、改定率としてはもっと高いということになりますので、四七%というものが一五%になりましたのが全部物価対策というふうにはなかなか申せないと申ひます。その意味で、先生おっしゃるやうに、厳密に何%分が物価対策かということとはなかなか申し上げかねる数字であらうと思ひますけれども、物価対策の観点を重々加味してこういうふうな実収率に削減したというふうに御理解いただきたいと思ひます。

○加瀬完君 田中内閣は物価対策ということを大きな柱に掲げているわけでしょう。それならばあらゆる場面に、特に公共料金などには物価対策というものがはつきりと打ち出されなければならぬはずなんですよ。あなたののおっしゃるのには、少なくとも専門家としての御答弁にはならない、われわれが話をする常識論です。だから物価対策はないと言ひますよ、私は。物価対策ということをはんと考へてゐるならば、特に公共料金、国鉄の運賃についてはこれだけのことを国鉄側が主張したけれども、これだけは政府が負担をすることにして、これだけに縮めたんだというものが明瞭に出なければ物価対策にならない。しかし、それは議論になりますからいつまでも繰り返しません、少なくとも政府は独立採算制オンリーと

いう国鉄財政のあり方というものは修正したわけですね。利用者負担とともに政府の財政負担というもので国鉄財政をまかなつていくという立場をおとりになつたでしよう、それでいふ。これは経済企画庁もお認めになりますか。

○政府委員(小島英敏君) そうだと思ひます。

○加瀬完君 そこで、この運賃水準の適正化、安定化というものを考へたわけですね。これを一つのスローガンにした。適正化、安定化というものは、利用者負担だけではまかせないで、政府の財政負担でまかなう面というものが大幅にこれからふやしていくんだ、こういう前提で適正化、安定化というものを考へたでしよう。去年の考へ方とことしの考へ方では、これは大蔵省も当然考へてくれども、政府の国鉄財政に対する考へ方というものは変化しているわけですね。その上に物価対策というものが大きく出てきてゐる。当初において考へた物価対策よりもいまではもつと物価対策が必要になつてきてゐる。そういうときに、いまもつてその物価対策としての数字を明らかにしないといふのは、これはもう物価対策ということをして口では言つてゐるけれども、具体的に物価対策は何にもないということですよ。

まあ議論はやめまして、自民党が大幅な財政支出を国鉄に対してするといふ発表があるわけですから、そこで大幅といふのは何を基準に大幅といふのか、こういう質問を私はこの前したわけですが、けれども、明瞭でありませんでした。大蔵省なり経済企画庁なりはこれから財産負担を政府で大幅にやつていくといふその大幅といふのは、いままではさつぱり出さなかつたけれども、よくい出すといふことなのか、何を基準に大幅といふのか。この前も例に出しましたように、道路にはたつきん金を出しましたけれども、今度は道路以上に国鉄によけい出すといふことでそれを大幅といふのか、この大幅の内容がはなはだ不明確ですよ。大蔵省でも経済企画庁でも大幅といふのは何を基準に大幅の支出を国鉄にすると、こうおきめになつたんですか。

○政府委員(山本敏三郎君) 昨年廃案になった案に比較して、政府の出費においても財政投融資等においても大幅に援助することにしたというところで御理解いただきたいと思ひます。

○加瀬完君 その内容が国鉄の財政再建に見合う合理性があるということになりますか。去年はさっぱり出しておらなかったけれども、ことしの計画ではそれから見れば大幅ですと、だから国鉄の財政再建が成立するという保証はどこにもないですね。赤字財政というものを解消する内容というものが備わっておらなければ、大幅と言ったって、赤字をかかえている国鉄の財政から見れば一つも大幅にはならないわけですね。去年に比べて大幅なという、こんな計算がありますか。

国鉄の現在の貧困な財政状態を見て、これが再建、独立できるような数量というものを想定して、それを上回るということになれば実質的な大幅ということにはならないでしょう。そういうことにはなっておりませんから、私は、去年と比べて大幅というようなことは、確かに去年と比べれば大幅かもしれないけれども、内容的に国鉄の財政再建を補うことにはならないというところで、はたしてそれで国鉄再建をこれから計画していく合理性というものがどこにあるか、こういう新しい疑問というものを持たざるを得ない、そこで聞いています。

○政府委員(秋宮公正君) 昨年廃案となりました再建案を御審議いただきましたときに、一つの問題点としていたしまして過去債務の問題でございまして、昨年の廃案におきましては、政府管掌債務並びに政府保証債務、四十六年度末のものでございまして、これを十カ年間に上上げしようという案を御審議いただいたわけでございます。その際に、国会におきまして審議をいたしまして、それ以外のその他債務、すなわち全債務をたな上げすべきであるという御議論が衆参両院におきまして行なわれたわけでございます。この点を十分私たちが反省いたしまして、今回の案におきましては、四十七

年度末の全債務三兆七千億円をたな上げの対策としたのが一点でございます。

次の点は、昨年、工事費の金利助成でございまして、四・五%という案で御審議いただいたわけでございますが、そのときに三・五%ないしは三%に工事金利がなるようにすべきだという御意見、御審議を承ったわけでございますが、この点につきましては私たち十分反省いたしまして、政府出資一五%並びに工事費の金利助成を三・五%まで下げ、実質上工事費の金利を三%に下げるといふように、この点も十分国会におきまして御審議を尊重いたしまして、いたしました。こういう点におきまして、昨年の案におきましては十カ年間に二兆円の財政助成をするといふものを、これは国鉄だけにしまして三兆六千億、これに鉄建公団の借料の軽減ということとさらに一兆、合計四兆六千億の財政助成をする、こういう意味におきまして、先ほど大蔵省からの御答弁がございましたように、大幅な改善を行なったという次第でございます。

○加瀬完君 それは合理的と言えますか。去年国会でいろいろ意見が出たから、それが今度の内容としては多く盛り込まれている、意見を取り入れたということもわかりますが、それが国鉄再建の最高の合理性であるという裏づけはどこにもないわけですね、保証は。しかも去年と比べてふえたというだけで、いま問題になっているのは、こういう状態の中で二%か幾らか運賃値上げをすることが合理的かどうかということが前提としてあるわけですね。運賃を二%なり二四%なり上げなければ、あとはこれだけでまかないがつきますという前提に立っている、あなたの方の計画は。しかし、われわれのいままでの質問では、その二十何%の運賃値上げそのものが一体合理的かどうか、物価対策というものから考えて、今回運賃を値上げするのはどうかということがいろいろと議論をされたわけだ。私どもが注文をつけたのは、いままでは、運賃の値上げでまかなわなければまかないはつきま

せんよという突っ放した考え方で政府はあった。今度は、利用者負担だけにまかせておいては国鉄というものは成り立っていないから、政府も財政負担をしますよという新しい態度が出てきた。そんなら政府が財政負担をする場合というのはどういふものであるか、財政負担をする場合というのは、条件というものはどういふ条件であるかというところが新しく今回の財政再建については検討されなければならぬ。

ところが、どういふ場合にどれだけ金を出すかとか、いままで、この前も指摘をいたしましたように、国鉄が公共サービスとして負担していた分は戻してくれるのか、これに対する補いをつけてくれるのか、こういう条件が一つ一つ検討されて、これだけの基準で財政負担をしますというところは一つも具体的には出てこない。これでは財政負担をいたします、その財政負担というのは去年と比べて多くなりましたよというどんぶり勘定じゃありませんか。財政負担をするというのは、国鉄当局、運輸省当局とすれば、それならば、これは当然国鉄が出すべきものですから、これだけは国鉄が持つてくれないと困りますよというものがなければならぬ。そういう具体的なものもいままであまり出てこない。しかも出す側の、あるいは出させる基準をつくる側の経済企画庁なり大蔵省なりは、去年と比べてふえていますよというどんぶり勘定。これで政府が国鉄の財政再建について財政負担をいたしますよという責任を果たしているというところになりますか、それを私どもは言っているわけですよ。

去年とことしは違っているんです。政府が財政負担をいたしますよというんだから、それならばこれだけのものを政府は財政負担をするのが当然だという要求が国鉄側から出ているはずだ、運輸省からも出ていなければおかしい。それに対して経済企画庁なりあるいは大蔵省から、こういう基準で出しましょうよとか、こういう場合はこう取り上げましょうよというものが検討されなければならぬはずだ。

当然出すべきものよりもよけい出した場合、理論的にも大幅にということばが言えるわけだ。一つも出さなかった去年と幾らか出したことと比べて、去年より大幅だということでは、政府がいままで国民に宣伝をしておりました国鉄財政は国の責任で赤字を埋めてまいりますよということにはならない。その点を私ははっきりさしていただきたいのですよ。

○国務大臣(新谷貢三郎君) ごもっともだと思いますが、ただ政府でこういう再建案を出したものは、結局、これは前にも何べんも御説明しているとおりで、短い年度ではなかなか再建計画はできないんです。いままで何しておったんだというおしかりもあるかもしれない、それは今度の案の中で相当に反省をして出しているつもりでございますが、とにかく十カ年間に国鉄財政を再建するんだというのが、これはもうわれわれの願であり、目的なんです。そういたしますと、先ほど来関係各省からも説明いたしましたように、ここで急激に物価のことも考えないでただ国鉄が再建されればいいんだ、単年度に再建されればいいんだというわけにはまいりませんで、いろいろの経済情勢、社会情勢というものを踏まえて十カ年間に国鉄の財政が再建されるのには少なくともどういふことをしなきゃならぬか、こういうことが問題になるわけでございます。

本来、国鉄の運賃の改定率につきましてもいろいろ議論のあるところでございますけれども、昨年も実質一五%という案を出しております、物価情勢が非常にきびしいもので、少なくとも学問的理論的にはいろいろの見解が出るかもしれませんが、われわれ政策担当をしております者としては、昨年出したそれをあまり上回るということはいまの経済情勢から見まして適当ではない、こういうことからこの運賃改定の率というものは昨年出したものにとどめておこう、こういうことを決心したわけでございます、そういういたしますと、あとはどうするかということですが、結局、これは政府ができるだけ助成の率をふやし

て、そして十カ年間に再建できるような財政状態をつくり上げていく以外にはない、こういうことから今度の様な案を生み出したわけでございます。

加瀬さんのおっしゃる通りに、いろんな要因があるわけですが、赤字を出している要因がいろいろございまして、それについて個別的に、たとえば赤字線をどうしたんだとか、あるいは公共負担をどうしたんだとか、こういったことで一つ一つ、いまあなたのおっしゃる通りに、何か助成の基準でもつくって、それを上回ったものは当然政府が助成すべきじゃないか、こういうのも確かに一つの行き方かもしれません。しかしそういうことを考えてまいりますと、国鉄の営業の収支というものが状況によって非常に変わってくるわけですね。そういう点を考えますと、なかなか個別的に原価を見て一つ一つそれに対する助成率を考えていくというふうなことはむしろ政策的には不適当であって、全体として国鉄の財政が再建されるような政府の助成策を考えていくのがむしろ大局的に見たら適当である、こういうことから、従来とっておりましたような方法で総合的に再建計画に必要な助成のワタをきめてきた。

それについても利子はどうするんだ、出資はどうするんだと、いろいろ問題があります。これも一つ一つは問題でございます。しかしそういったものを、いま申しましたように、総合いたしました、やはりこれは一つの政策でございますから、政策的にそういういろいろな要素を組み合わせまして、結論として十カ年目には国鉄が財政再建をして機能を回復し得るような状態をつくり上げる、こういうことで今度の案を出しているわけでございますから、この点はおっしゃっていることと私は違ひはないと思うんですが、ただ方法論として非常にお考えになっているところと違ひ点があることは私もそのとおりだと思います。そういうふうにご了承いただきたい。

○加瀬完君 政府は、国鉄財政再建計画というものを立てたわけですね、もう一つのス

ローガンとして交通関係料金の安定というのも国民に約束しているわけですね。再建計画も必ずやります、交通関係の料金も安定させますということになれば、去年と同じような形で国鉄運賃を上げるということには再検討の要が当然出てきておるわけですね。ですから、重ねて言いますけれども、財政負担と利用者負担のあり方というものはどう検討したのだと、その検討の結果をここで明らかにされなければ答弁にならない。

もう一つは、国鉄運賃はしかし上がったのだ、交通関係料金の安定といながら国鉄料金は上がった、それならばその国鉄料金を上げる要件というものはどういう場合で、どういうことなのかというところがやはり国民の前には明示されるべきだ。それがはっきりしておりませんから、さっき言ったように、どんな勘定では困る、こう申し上げておるわけですね。たとえば国の財政負担の基準というならば、建設費はどうするのか、公共サービス分はどうするのか、国策上赤字線を残しておかなければならぬところのその赤字分の補てんというものはどうするのか、こういう具体的なものが幾つか出て、これは財政負担をするのだ、あるいはまたどういう場合料金上げるを得ないから料金を上げるのだ、あわせて料金を上げる——あとから質問しますが、条件というものを明示されて、そしてこういう計画になりましたということになれば、言っていることと計画されていること、これからやろうとすることがばらばらなんでしょう。しかしこれは運輸大臣の責任じゃないと思う、私は。

政府の財政当局——交通関係料金の安定というのは少なくとも経済企画庁が知らないままにこういうことが公表されるはずはないでしょう、これはどういうことなんだ。それと今度上げる国鉄運賃というものはどういう説明をつけられるのか。あるいは財政負担ということであれば、経済企画庁なり大蔵省なりがもっと明確な基準というものを示さなければおかしいじゃないか。くだいようですけれども、そういうことが財政負担をする

きめた初年度にはつきりしませんと、来年はインフレになる、結果として国鉄がさらに赤字になる、幾ら出せばいいかという基準はあらためてまだどんな勘定になるかということでは、国鉄十カ年の再建計画というの見通しは全く立ちませんよ。それでは政府が責任を持って国鉄の赤字解消をいたしますということにならない。ですから、財政当局、経済企画庁なり大蔵省なりに私はもっと明確な答弁を求めているのです。

○政府委員(山本敬三郎君) 加瀬委員のおっしゃいますように、赤字関係線の問題とか国鉄の公共料金の負担の問題とか、そういうことを積み上げてやるやり方も一つあるかと思いますが、長期収支の試算が出ておりますが、全体として国鉄の財政基盤を強化するように国鉄のほうも援助する。しかし公共料金といえども料金体系の一部でありまして、いつまでも押えていくというわけにはいかない。そこで一般の利用者にも負担をしていただく、国鉄自体にも合理化をやっていくと、そういう形の上に長期収支の試算をつくり上げまして、五十七年度には単年度で償却後の益金を出す、こういう形になっているわけでありまして、必ずしもどんな勘定とは言えないというふうに考えるわけですね。

○加瀬完君 それでは重ねて聞きますが、国鉄運賃を上げる場合というのはどういう場合ですか、あるいはどういった要件の場合には国鉄運賃はこれだけ上げるという基準を、大蔵省としてはおとりになっているんですか。

○政府委員(山本敬三郎君) 公共料金は上げないでいくというところは、実は、本来的にはできない。人件費も上がりますし、物件費も上がるわけですから……

○加瀬完君 そんなこと聞いてませんよ、私の聞いたことにお答えくださいよ。

○政府委員(山本敬三郎君) そこで十カ年間に四回上げるという前提に立って、総合的な収支を考えていくというやり方をとっているわけでありまして……

○加瀬完君 それはあなたの説明を受けなくてもこの報告書を見ればわかる。どういう要件の場合に上げるといことになるのか、これを聞いていますよ。

四回上げるといことはわかった。しかし、どういう場合、どういった要件が備わったときに国鉄の旅客運賃なり貨物運賃は上げるといことの前提に立っているのか、この基準がきまらなければ、上げるべきか上げないほうがいいかわからないでしょう。そうすりゃね、足りないから上げましょうというところじゃ、いままでのどんな勘定と少しも違われないじゃないか。

国が財政負担をするというからには、財政負担の前に、一応独立採算制的な運営というものをやっているわけだから、どういった場合に運賃は値上げをするのか、しかしどういった場合には運賃の値上げというものはなくて国が財政負担をしなればならぬのが、こういう基準が明確にならなければ、出す場合も幾ら出すかということもはつきりしない。どういった根拠で政府は金を出すのか、どういった根拠あるいは要件で運賃を上げるのか、これが財政当局で明確になっておらなくて対策が立ちますか。

○政府委員(山本敬三郎君) 私は、交通料金というのは本来長期的にとめておくべき性質のものではない。国鉄も企業体でありますから、努力をしていく上に、やはり上げるという場合が当然あり得るわけで、しかし上げることは国民に対して時節柄物価を押えていかなきゃならぬという空気があります。また国鉄がいま赤字で非常に財政の基盤がぐずれている、そういうものを総合的に再建するために政府が出資をしたり補助金を出したりするというのがたてまえでありまして、国鉄料金は絶対に押えていかなきゃならぬ、そういう性質のものではないというふうに私は考えております。

○加瀬完君 だれもそんな性質だと言っておりませんよ。当然上げなければならぬときには運賃値上げというのは必要になってくる、上げるべき

である。しかし、それにはどういふ場合なりという要件なりというものがそろわなければ、上げていいか上げて悪いという判断の基準がないではないか。

それから利用者が運賃によって負担をすべからざる場合、しかも国鉄の運営が財政的に苦しいという場合は、これは政府負担をするということになつてゐるんだ、政府負担をしなきゃならない。じゃその政府負担をするという場合は、どういふ条件のときに政府負担をするかということが明瞭にならないければ、財政当局としての金の出しようがないでしよう。適当に運賃を上げる、足りないところを出そうというならいまでもと少しも変わりがない。そんな不明確なことではこの国鉄の財政再建というものはできるはずのものではない。そのぐらゐのことは専門家のあなた方が知らないはずがない。

上げるなど言っているんじゃない。どういふ場合に上げるのか、上げる基準をはっきりしろ、運賃を上げてはならないと、政府が金を出さなきゃならないというときはどういふときだ、それをはっきりしろ、こう言っている。

○政府委員(山本敏三郎君) 十一年と長期収支の試算にありますが、国鉄を総合的に十一年の間に再建する、そのために年度ごとに政府の助成金なり工事の補助金なりというものを十一年計画できめてゐるわけでありまして、現状においては、それにのつて助成をしていく、その間に四回の運賃値上げが繰り込まれてゐる、こういうふうには御理解いただきたいと思ひます。単年度だけではなしに、十一年の総合的な中で問題を考へていく、その計画は長期収支の試算としてできている。こういうわけでありまして。

○加瀬完君 具体的に伺ひましよう。あなたがおっしゃる通りに、運賃値上げを永久にしない、私どもも申し上げてゐるわけじゃない。それじゃ、大蔵者としては、どういふ場合は運賃を上げなければならぬと御認識なのか、どういふ場合は運賃値上げによらないで政府が金

を出さなければならぬ場合だとお考えなのか、具体的にひとつお答えをいただきましよう。

○政府委員(山本敏三郎君) 加瀬委員は単年度だけで問題を言つておられますけれども、今度の場合には国鉄の長期再建を目標としておるわけでありまして、十一年間にわたつて政府はそれぞれ年度を追つて助成金なり補助金を出す、その間に四回の運賃値上げがあつて、総合的に十年後には償却後の益金を出す、こういう計画になつてゐるわけでありまして。

○加瀬完君 それじゃ、その計画に従つて御質問をしましよ。

その計画では、どういふ場合は運賃を値上げするといふ内容としたんですか。逆に言うならば、運賃値上げはこういう場合にしなければならぬといふことで運賃値上げをきめたんですか。それから十一年で幾らかずつと出してゐる、それはどういふ条件の場合出すといふことでその十一年計画の政府出資といふのをきめたんですか。

○政府委員(山本敏三郎君) 料金の値上げは四十八年、五十一年、五十四年、最後に五十七年、四回運賃値上げを計画してゐるわけでありまして。

○加瀬完君 ちょっと速記をとめてください。——そんな答弁じゃ質問をしたつてだめですよ、一つもかみ合わないじゃないですか。もっと質問に正しい答えができるような説明員でも何でも出してくださいよ。

○政府委員(山本敏三郎君) 加瀬委員は個別的に言われますけれども、こちらは十一年の総合計画で考へてゐるわけですから、そこで十一年間に運賃値上げをし、かたがた政府が出資をしていく、こういう形になつておりました、具体的に何年になつたらどうなつたから上げる、こういうことではないと思ひます。

○加瀬完君 しかし何にも条件なしに、どれだけの金額をいつ出すという計画はできないわけでしょう。四回に出すといふことは別に異論を申し上げませんよ。しかし十一年の間に四回運賃を上げるといふならば、運賃を上げる前の想定がある

でしよ。それから政府がいろいろ金を出すというならば、どういふ条件で金を出すんだというところがなくて、ただ十一年を四回に割り当ててこういう年次計画にしたんだといふことで説明がつかない。

というのは、あなたの方のほうでは、田中総理大臣がはっきり言つてゐますけれどもね、こう総理大臣は言つてゐるのですよ、国鉄は「国鉄は国鉄道法制定の根本にきかぬのぼつて考へるべきである。」ですから、政府負担といふものももとで国鉄

のほうの総理大臣は、政府が財政負担をするといふたてまえをとつてゐるわけだ。それなら財政負担をする要件なりたてまえなりといふものがなければ、おかしなことになるかと、また幾ら金を出せば、財政負担といふことになるかという基準がなければ、どんぶり勘定と言つたつてしようがないでしよ。また、それがきちんときまらなければどうにもならないといふので、私は具体的にさつき申し上げたんです。

たとえば建設費なら、建設費といふものについては全部国が持ちます、こういうことになればそれは一つの基準になる。あるいは赤字路線といふものに対しては、公共サービスのためにやつてゐるんですから、これは国が出します、こうきまつていけば赤字路線の分は赤字にならない、国が出す、こうはつきりする。あるいは公共サービス分は国が負担をしますよといふならば、それは今度は国からもらえるなといふこともわかる。そういうことが一つもなくて、ただ大体十一年で再建計画を終わるとすれば、このくらいずつあてがいぶちみたい政府の金を出していけば何とかなるかなといふ計画では、計画としては私どもは認めるわけにはいかない。十一年計画は最後に赤が残るという計画ですか。その基準がなければおかし

じゃないか、こう言つてゐるんです。

○政府委員(秋宮公正君) 国鉄の現在の財政状況の悪化といふことを反省いたします際、大きな問

題の一つは、新しい経済情勢、輸送情勢といふものに対応する国鉄の近代化ができてゐないために、輸送力の伸び悩み、したがつて運輸収入の伸び悩みといふことが一つの大きな原因でございまして、同時に過去におきまされた大きな長期債務、この圧迫といふものがある。それから今後建設いたします工事、これが鉄道の性格といたしまして、長期期間が長いために、その金利の圧迫といふこと。第三にはいわゆる人件費、これが予期以上に高騰してゐるといふことでございまして。

で私たちがいたしましては、十一年間に国鉄の体質を近代化したしまして、いわゆる国民経済であるいは国民生活の一端になつて重大な使命を十分に果たし得るといふように体質を改善いたしまして、ともに、十一年後に財政再建をいたすためにはいかにすべきかといふ点につきまして、十一年の長期にわたつていろいろ検討したわけでございます。

まず第一の運輸収入の増大でございまして、このためには、国鉄の体質の改善さらに輸送力の増強、こういうことによりまして国民生活、国民経済に貢献するとともに、国鉄自身の運輸収入の増大をはかるというための近代化の施設をいろいろ行なうというための投資でございまして、その金利が国鉄財政の負担にならないように、この金利の軽減をはかるというところでございまして。第二におきましては、過去におきまして、これはいろいろと先般も御指摘がございました国鉄に対する政府の出資が少ないといふこともございまして、その過去の債務の負担といふものを軽減いたしまして、この点につきましては、国鉄自身が企業努力によりまして、また合理化努力によりまして、そういう面の経費の軽減をはかる。

こういふ三本柱——と申しますのは、最後の残りの分については、いわば公共企業体でございまして、やはり独立採算といふことがた

てまえてございますので、これにつきましまして国民の利用者の方々にぎりぎりの点におきますと、底分の御負担をいただく。第一が国の財政助成、第二が国鉄自身の企業努力、第三が国民の利用者の方々に底分の御負担をいただく、こういった三本柱で国鉄の財政再建をはかろうとしたものでござい

す。この際に、過去におきましては、四十四年の現行再建計画におきましては国の助成はわずかに二千億でございしたものを、昨年の廃案におきましては二兆の財政助成、今回の案におきましては四兆六千の政府助成というふうにしたわけでござ

います。先生の御指摘のように、個々の項目をとらえまして、たとえば公共負担の問題あるいは地方分散線の問題あるいはその他のいわば国民への公共的サービスとして行なっている問題、こういった

個々の項目をとらえて助成すべきだという御意見、これも十分私たちがいたしましたし、御意見なければいけない御意見と思っておりますが、現在までとっております再建方策、また今回御審議

いただいたとおり再建方策におきましては、そういったものを総合的に見まして再建をいたそうという考えでござい

ます。○加瀬完君 二兆が三兆に伸び、三兆が四兆に伸びたところで、それが国鉄の財政再建を保障する

ということにはならないわけですね。私が言うのは、そういうふうに勘定で政府の財政負担というものの基準というものをきめて

いってばだめなんだということ。これだけのものは当然政府負担にすべきだという条件がきまれば、たとえば建設費による赤字あるいはいまま

での利子による赤字あるいは閑散線による赤字、公共サービスによる赤字、こういった幾つかが赤字の原因で、しかもそれは運賃負担、利用者負担に

のほなくなっていくわけですよ。それでなければ、三兆を国が出したところで四兆の赤字をかかえる、四兆出したところで五兆の赤字をかかえる。赤字の何分の一かを政府が負担するというのでは、国鉄の赤字解消あるいは再建計画というものはいつまでたつてできませんよ。

だから、いままでは財政負担を政府がすると言わなかったけれども、今度新しく財政負担を政府がいたしますと言ったのだから、それでは財政負担をする基準というものの条件というものは、こ

ういふもので財政負担をすべきであるということ、ここできちんときめておけば、将来の赤字というものはなくなるわけだ。それをきめなければ国鉄も怠慢ですよ。またどういふ場合に幾ら出すとい

う基準もなく、財政再建の足し前をするというだけでは、確実に財政再建ができるという政府の責任というものはどこにも立ちませんよ、それを

言っているんですよ。それから、ことはじりをとらえるわけではありませんが、公共企業体は独立採算制というばかな

話はないですよ。公共企業体は独立採算制では立っていないと総理大臣も言っているじゃないですか。いままでは公共企業体のような国鉄であ

りながら独立採算制だけでやってきたところに、この財政再建計画を十カ年でやってもまだ赤字が残るといふような事態になってしまったわけだ。ですから公共企業体といいますが、国有鉄道のよ

うなものは独立採算制ではやっていけないんだという立場を政府がとってくれたんだから、それで財政負担をするということになったのだから、それ

なれば国鉄は立っていけませんよというところを、運輸省としては当然主張すべきではないですか。国鉄当局は

いままで主張しておった、たびたび、これは国鉄だけにまかせるのはひど過ぎますよ、国が出してくださいと言ったけれども、なか

なか出さなかった。幸いに今度財政負担をしますと言ったのだから、それでは財政負担というものはこ

ういう基準ですべきだということをあなたの方のほうで明確にしていけば、赤字解消というものは

はつきりめどがつきます。それを詰めては私はだめだと言いますよ。しかも十カ年計画というものは、十カ年ずつと

インフレが続くとは言いませんけれども、あとで質問をしますが、大体物価上昇は消費者物価五・五%

程度というふうな状態になりましたか、あとで質問をしますが、大体物価上昇は消費者物価五・五%程度というふうな状態になりましたか、あとで質問を

しますが、大体物価上昇は消費者物価五・五%程度というふうな状態になりましたか、あとで質問をしますが、大

体物価上昇は消費者物価五・五%程度というふうな状態になりましたか、あとで質問をしますが、大

体物価上昇は消費者物価五・五%程度というふうな状態になりましたか、あとで質問をしますが、大

体物価上昇は消費者物価五・五%程度というふうな状態になりましたか、あとで質問をしますが、大

体物価上昇は消費者物価五・五%程度というふうな状態になりましたか、あとで質問をしますが、大

の基礎もむずかしいし、また毎年毎年非常に変化が大き過ぎる。実際申しまして、二年前の決算を基準にする以外にないという事で、非常に違つてまいりますので、そういった点を実は私も議論をさせていたしましたが、一応まとめ一本というイギリス式のほうが財政的にもやりやすいし、また国鉄としても非常にこまかい計算なしに全体として一本というほうがいいんじゃないかというふうな御議論でございまして、一応そういうふうな御議論でございまして、したがって先ほどの御議論、確かに理論的に申しますれば、項目ごとのドイツ式のほうがやり方ははっきりとしたしておりますけれども、今回の措置は、主として工事資金の利子補給を中心としたした助成であるというふうな結果的には考えられるということでございます。

○加瀬完君 日本の財政というのは一本で補助をするという形式が多いんですね。しかし実際に国鉄の場合赤字全部が埋められてくるのかどうかということになる、非常に疑問がありますね。私は地方行政に長くおりました交付税をいろいろ伺ってきたんですけれども、交付税は法律からいへば下の必要経費というものを積み上げてきて、そうして入る税金というものと差し引きをして、足りない分は交付税で埋めるということになっていきますけれども、その交付税は必要経費というものをまかなうというたてまえはたてまえだけれども、実際はその何%かがいつもちゃん切られておりますね、これがまあ大蔵省に悪いですけれども、日本の財政当局のやり方ですよ。まあ出すほうも大体山をかけて出す。だから五割くらい山かけたんだから、六割くらい切れというふうな悪習慣が慣習となつて残つてしまつたというきらいがありますけれどもね。

特に企業体ですから、国鉄は。これだけ赤字が出ましたから、このくらい——たとえば百億赤字が出ましたから百億埋めてください、こう要求しても、おまえのほうは企業体じゃないか、もつと

運賃上げろということになると、当然政府の出すべきものが運賃に肩がわりをされるということになりまして、国の財政負担の原則というのは名前だけで、それはたいへん目減りがしてくる、そうであつてはまた国鉄が赤字を背負つて運賃に転嫁するということになりますので、私は項目別に当然財政負担をしなければならないものというものをきちんと定めるべきだ。トータルとして出すにしても、そういう積み上げてきたものでこれだけの赤字が出たんだから、トータルとしてこれだけ出すというなら話はわかるけれども、何にも積み上げないでやるならば、百億要ると、まあ五十億でがまんしておけというところになつてしまえば、国鉄が国の財政負担によつて赤字が解消されるという時期はいつまでたつたつて来ません。それを指摘しておるわけですよ。

そこで、これは経済企画庁に伺いますが、経済企画庁は物価対策の庁でございまして、経常費が赤にならない場合でも運賃値上げは自由にしていいという考えか。若干意見を差しささむならば、国鉄経常費が赤にならない限りは運賃値上げはさせないという一つの原則というものを認めるわけにいかないか、これが一点。

次は、本年度のように物価抑制の必要がある場合は、公共料金は据え置くべきじゃないか、こういう原則は経済企画庁としては考えられないか。なぜ私がこういうことを言うかといひますと、前々回の運賃値上げの場合は、経済企画庁は反対と意思表示をしました。こういう物価上昇のときに公共料金値上げのべきでない、したがつて経済企画庁としては国鉄運賃の値上げには反対だという意思表示をしました。時の長官は、それよりもいま物価の変動が激しく大きい、こういうときに上げなければならぬ必要がどこにあるか。

もう一つ第三番目としては、公共サービスが目的であります公営企業のサービスを低下させて、企業機構を縮小したり、人員を整理したりするということははたして妥当か。

この三点について、経済企画庁のひとつ考え方を承ります。

○政府委員(小島英敏君) 第一の点につきまして、やはり原則的には、そういう経常費が黒である場合には運賃値上げを認めない。これはほかの交通料金一般につきましてもほぼそういう原則をもつてやっておるわけでございます。

それから第二の、経済企画庁としてこういう事態だから当然反対すべきではないかという御意見、ごもっともな点もあるわけでございます。私も物価だけの観点から申し上げますと、当然そういう考えもあるわけでございますけれども、まあ前回も申しましたように、なかなかやはり政府の政策というものが一つの政策ですべてを割り切るといふわけにはまいらない点がございまして、国鉄の最近のような異常状態というものは確かに放置することができないという点もございまして、こういう案がきまります前の段階では、もちろん先生おっしゃいますように、政府の中でいろいろな意見があつて議論が行なわれた結果、こういう案がまとまつたわけでございますから、政府一体の原則もございまして、まとまつた以上は私もやはり本案を支持する、そういう立場でございまして。

それから第三のサービスの点でございしますが、これは程度問題でございまして、確かに苦しいからといって人員をどんどん削減して公共サービスが質的に低下をするということになりますと、これはもう本来の目的にはずれるわけでございますから、そういうことがあつてはならぬと思ひますけれども、公共サービスの質的な低下が生じない限り、合理化につとめていただくという事は、これは当然必要なことであらうというふうに思ひます。

○加瀬完君 ひとつ質問をしまして、経済企画庁に直接に聞きますが、物価上昇率が当初見込みと大きく変わつてきているわけですね。経済企画庁は、田中さんのおっしゃるように、インフレではあります、インフレになる見込みはありませんか、いまもつてそういう御見解をお持ちですか。

○政府委員(小島英敏君) インフレーションという定義は人によつていろいろな定義がございまして、自分の定義に基づいてある人はインフレであると言ひ、ある人はインフレでないと言ひわけございまして、私もインフレであるかないかということを一義的にきめることが実はそれほど大きな意味があるとは思ひないわけでございます。むしろやはり一番大事なことは、現在のようない異常な物価上昇というものがあつたという事は現実でございまして、これを何としても一日も早く正常の状態に戻さなければいけない。そのために全力をあげなければいけないということでございます。

○加瀬完君 物価上昇率が異常な状態だということはお認めになりますね。民間の研究等が政府の見込みをはるかにオーバーする物価上昇見込みというものをいろいろ出しておりますけれども、たとえば日本商工興信所ですか、二本柳専務という方は、卸売り物価が一二%、一三%ということになつてくる、消費者物価は三〇%、四〇%ということも考えられるという発言もいたしております。おたくのほうの前の次官の矢野さんですか、秋には一四%をこすであらうと警告をしておりますね。

これに対して、四十八年の四月二十二日には、田中総理は十月か十二月には物価は下がると、こう言つてゐる。四十八年の五月十八日、これは市議長会での田中さんの演説ですけれども、引き締めの効果を確信している、物価は下がるとこう言つてゐる。ところが、おたくのほうの矢野前次官は秋には一四%以上上がるだらうと言つてゐる。遺憾ながら、これは田中さんの意見のほうがおたくのほうの経済企画庁の前次官の意見のほうがある。こういう状態をあなた方はお認めになるでしよう。物価上昇の異常な状態というのは、前次官の指摘したように、ことによると秋には一四%ということも可能となつてくるというほど異常であるというふうな解していいでしよう。

○政府委員(小島英敏君) まず、消費者物価と卸売り物価の関係をいいますけれども、世間に卸売り物価の上昇率が三倍ぐらいになって消費者物価にはね返るといふ議論もあることは事実でございますけれども、これはまあ非常に俗論と申しますか、過去の統計を見ますと、十年間ぐらいの平均で見れば、日本の場合卸売り物価が大体一%台の上昇率でございまして、それに対して消費者物価のほうは一%以上上がったときもございまして、平均すると五%台ぐらい、両者の上昇率の間に約三倍ぐらいの差があるということからきた議論でございまして、全く長期的な平均上昇率というものと短期的な波及力というものを混同した議論でございまして、

したがって私どもは、現在、卸売り物価が前年度同期比一〇%以上上がっているわけでございまして、けれども、これが直ちに消費者物価が三〇%になるというようにことは毛頭考えておられないわけでございまして、現実には、卸売り物価と消費者物価の實質的なタイムラグにつきましても昔は一年から一年半ぐらいおくれるということもございまして、けれども、最近のように、これは卸売り物価の上昇の内容いかんによって変わってくるわけでございまして、ここの初めごろ経験しましたような繊維原料とか食品、そういうものが卸売り物価上昇の中心であった場合には、非常に早く消費者物価に波及しておるわけでございまして、まあ半年以内、三ヵ月から六ヵ月ぐらいの間で波及しつつある。すでに現在の消費者物価上昇は、その相当大きな部分が卸売り物価上昇の影響を受けているというふうに考えております。

それから田中総理の発言と矢野前次官の発言のギャップでございまして、これは物価のほうから問題でございまして、物価指数の物価のほうから見て、前月比、つまり前の月に對してどれだけ上がったかというはかり方と、前年同月比に對してどれだけ上がったかというはかり方があるわけでございまして、田中総理が秋になれば物価が下がるだろうと言いましたのは、卸売

り物価の場合で、しかも前月比の場合というふうに私も理解しております。

卸売り物価は前年同月比では現在一四、五%まで上がっておりますけれども、しかも同時に現段階ではまだ非常に上昇の勢いが強く、前月比に對してすら相当の勢いで上がっております。したがって私どもは、現在、今月末を目途に総合的な物価対策を強力に行なうということ、きょう公定歩合の引き上げも行なわれまして、月末には総合物価対策が閣僚協議会で決定される手はずになっております。現在、内容を固めておるわけでございまして、今回やはり相当強力な対策が行なわれますので、それでなくても過去四ヶ月以降行なわれてまいりました金融引き締め措置その他の効果が、ぼつぼつ効果を出し始める時期でもございまして、これは世間の評論家などでもかなりそういう意見が強くなっておりまして、ようやくこれから卸売り物価には変化があらわれるであろうという説がむしろ多数説になりつつあるように思っています。

その意味から申しますと、秋に卸売り物価が前月比で下降に転ずる、横ばいになったり近くなっていくということは十分予想されるところでございまして、ただ、そう申しましても、前年同月比に對しては依然として相当高い水準になるといふことはいえない。ただし今年の終りから来年初めにかけては、一年前の卸売り物価はほとんど上がっておりまして、前年同月比のほうの上がり方もほとんど少なくなっていく、二けたから次第に一位になったりいくというふうに思っております。

それから矢野前次官が申しました一四%云々という数字は、これは卸売り物価ではなくて消費者物価の問題であり、しかも前月比ではなく前年同月比の問題であります。現在すでに前年同月比が東京で二%ぐらいになっておりますので、消費者物価のほうは、実は、卸売り物価が横ばいになったに近づいていきましても、すぐにこれが消費者物価に波及するというところでございまして、

どうしてもタイムラグがございまして、そういう意味から申しますと、消費者物価の上昇率は前月比では最近むしろ四月ごろが一番成績が悪くて、その後少しづつ上がり方としては鈍っているのございましてけれども、去年のいまごろがほとんど横ばいでございまして、前年同月比は一%、一%というふうに少しづつ上がり方が高まっているわけでございまして、矢野さんはむしろ世間に対する警告的な意味を含めて、政府も財界も国民全部一体となってインフレに立ち向かわないとい四%にもなる可能性がありまうということ、を警告したわけでございまして、まあ一四%になるかならないかは別といたしまして、前年同月比では一二、一三という数字が出る可能性は十分あるように思っています。

ただ、卸売り物価のほうは、先ほど申しましたような理由で、だんだん上昇率が鈍り、横ばいになりつつあるといふこと、これは当然ややタイムラグをもって消費者物価に波及いたしますから、年度末から来年にかけての消費者物価状況は現在よりもいい形になるというふうに確信いたしております。

○加瀬完君 田中総理は別に卸売り物価だといふ説明を一つもしていませんよ。

卸売り物価が全然動かないときでも、いままでの日本の状態では消費者物価は上がってきた。卸売り物価がこんなふうにならなくなるときには、当然、これは三〇%に上がらないかもしれぬけれども、一五%なり一六%なりというふうに上がる可能性というのは消費者物価においては十分懸念される。

問題は、あなた方は五・五%で消費者物価を押えろと、こう言った。五・五%で押えられたいという前提で、国鉄運賃でも国鉄の財政再建計画でも編成されている。五・五%に押えられますか。

○政府委員(小島英敏君) 今年度のCPIの対前年度上昇率を五・五%に押えまうことは、ほとんど不可能であるというふうに思っています。

○加瀬完君 ですから、財政計画がまるきり政府

は見通しが違ったわけですね。これは大臣に言わないであなたに言ったって悪いけれども、五・五%で消費者物価を押えられたいという前提で公共事業なんかと予算を盛った。公定歩合なんか幾らやっただって総需要が押えられなければどうにもならないという意見が出て、総需要を押えたい立場から、今度は、きょうの発表がありまして、たけれども、公共事業を押えているんですよ。政府は責任をとるべきですよ、ほんとうならば、五・五%がそれに十がつくほど物価が上がっちゃって全然予算を組んだそのものの運営がつかないということになったら、これは政治責任ですわね。

しかし、ここでそういうことを論ずるわけにはまいりませんが、問題は、そういう物価対策というものが全然裏目に出てしまったわけですから、違った物価情勢の中で再建計画を進めようといつた数字が合わないようになります。少なくとも四十八年度の経済見通しというものは全然役に立たなくなりました。説明は省きましよう。卸売り物価二%ぐらいにしか考えてなかったでしょう、消費者物価は五・五%。こういうものがまるきり狂っちゃったんですから、経済見通しは五・五%という前提では立っていないかなくなったといふことはお認めになりますか。

○政府委員(小島英敏君) 五・五%はなかなか守りにくくなっているといふことは、先ほどお答え申し上げたとおりでございまして。

○加瀬完君 民間設備投資は一四%ぐらいに押えようとしたんですよ。ところが現実には二一%にふくれ上がっているんじゃないか、これはお認めになりますか。

○政府委員(小島英敏君) 実勢は二割強といふところになっておりますので、実は、現在、設備投資の調整につきましても検討を進めているわけでございまして。

○加瀬完君 こんなに狂っちゃっては何を目標にあなた方は経済運営をこれから進めていくんです

いうことをわれわれとしては考えておる、こういう状況でございます。

今度の国鉄の再建十カ年計画では、そういう点も織り込んでつくられた、こういうふうに承知をいたしております。

○加瀬完君 卸売り物価二・三、消費者物価四・九、こういう御説明がいま通りますか、一体、御説明よくわかりました、数字もわかりました。しかしこういう御説明を承りましても、なるほどな、こんな将来の見通しは明るいなど、こううなずくでしょうか、国民が。私はうなずけない。

いまさら卸売り物価を二・三で押えるとか、消費者物価を四・九に押えるといつたって、このことしの状況を見れば、こういう想定というものは噴飯ものだという受け取り方をする国民が多いんじゃないでしょうか。大体、くどいようですけれども、ことしの経済見通しというのをまるきり違ってしまったのでしょ、あなた方は。一年の見通しが半年たつうちにこんなに狂ってしまった十年の見通しを言われたって、十年ならだいいじょうぶだろう、確率は長いから間違いない、こういう心証を私も受けるわけにはまいりません。

○政府委員(宮崎仁君) 確かに今年度上半期の状況というのが非常に異常な状況であるということ、先ほど物価局長からのお答えを申したとおりでありますけれども、この計画においてわれわれが考えました点は、たとえば過去十カ年で見ますと、消費者物価は三十六年から四十六年五・六、卸売り物価が一・二ぐらいでございます。この期間における実質成長率が約一・一％でございます、今回と計画期間において九・四、だいぶ下げておりますから、そういう点からいいますと、マクロに見ますと、物価の見通しというものは過去の勢から見てもそんなにおかしくはない。当然、これはモデルを使って算出的に出したものでございますから、われわれはそう考えておるわけでございます。

ただ、非常な物価上昇が生じてしまった、これがどういふふう収束できるかということがい

当面の問題でございまして、私も、できるだけ早くこういつた長期の計画の線に戻ってもらわなければ困る。そのためには、成長率そのものもいま行き過ぎておりますから、これもある程度押えてもらわなければならぬ、これが公定歩合その他の政策になっておるわけでございます。また直接の物価対策というものは、強力な手を打っていただかなければならぬ。そういうことによりまして、五年間あるいは十年という期間をとってみれば、この例から見ても、こういつた計画の想定した線に大体近づけていく、そういうことをしなければならぬ、またそれは必ずしも不可能というわけではない、十分成算はあり得る、こう思っております次第でございます。

○加瀬完君 あなたの願望はわかりますね。日本国民としても、インフレというものをそういう形で収束させなければならぬということも、これは同感だ。しかし、いままでの過去が五・六％なり一・何％なりという数字なんですね。しかもいままでよりはるかに物価上昇率というものは高くなっている。そしてその経済基盤というものは一つも改まっておりません。御丁寧に、日本列島改造論というもので日本列島改造という大きな作業がこれから行なわれるということになれば、これは公共事業の拡大以上にインフレを助長する要因というものがふえてきますよ。

そういうこれらの動きについて、もう一つつけ加えるならば、いわゆる基幹産業というものが急に終息するという見通しはないでしょう、あるいは輸出産業というものが衰亡するという見通しはないでしょう。そうやって、どうして二・三だの四・九だのなどという数字が予想されるのですか。将来のことは、しかしあなたのおっしゃる通りに、なるべくそういう願望のとおりにしたいという希望はどなたも同じでありますから、あまり触れないとしても、いまのような経済政策を推している、そういう結果が出来ますか。

本年度の予算編成の後から見たって、明らかに間違っているでしょう。昨年十月あたりの時

点からしても、ドルの影響というものが来るだろうと、企業が相当縮むんじゃないか、それを縮ませないためには、公共事業というものをふやそうじゃないかという考え方がそのままに公共事業の拡大となって四十八年度予算になった。ところが、やってみたら、物価上昇で、公共事業自体も、やろうとしたって、さっきの地方自治体のことで申し上げたように、動かない。また公共事業をとめなければ総需要がますます拡大してますますインフレ傾向が助長されるということになって、自分の計画したものを自分の手でやめなければならぬのがいまの田中内閣の状態でしょう。

これは経済企画庁だけの責任とは言いませんが、インフレをつくった内閣が、つくった要因は少しも改めません、これから長期計画で二・三％におさめます、四・九％におさめますと言ったって、信用するわけにまいりません。いまの物価上昇率というのをとめなさいよ。とめるわけにいかぬでしょう。経済担当者は資格を失っているわけですよ。資格を失っている者がこの国鉄再建計画をつくった、運賃改定をもくろんでいる。見通しのないもくろみですよ、これは。

しかし、これ以上申し上げますと議論になりますからやめまして、問題を移しますが、話は変わりますけれども、財政当局も国鉄当局も、政府のキャップである総理大臣の考え方というものと必ずしも私はマッチしていないと思う。国鉄は「国鉄法制定の根本にさかのぼって考えるべき」と、こう総理はおっしゃった。根本にさかのぼってということであれば、国鉄法の制定の根本というものはどういふことであつたかということをもう一回われわれはあらためて見直さなければならぬ。これは国民に安い料金で鉄道の便宜を与えようというところが、当時の内閣総理大臣西園寺公望の国会における国鉄法の説明の中に

出ている。低廉に鉄道交通の便宜を与えようという考え方が大もとですよ。こゝだけは私も賛成だ、田中さんの意見に。だから国がもっと金を出して国民の負担を軽くしようという考え方。

にもかかわらず、今度の再建計画なり運賃改定というのは田中さんのような考え方になっていませんか。田中さんがそうおっしゃるならば、運賃改定の幅はもっと狭めて、政府はもっと金を出していいということになるわけけれども、御説明、御提案はそうならないけれども、これは閣僚としての新谷大臣、これは衆議院でそう答えたんですからね、この点いかがでしょう。

○国務大臣(新谷實三郎君) この田中総理の御発言のときに私もおっしゃったわけですが、いろいろな御議論がございましたが、そのときに田中総理の言われたことは、先ほど来加瀬さんがお触れになったような問題、つまり現在の日本国鉄法です、これは公共企業体として生まれてくるわけなんですけれども、しかしその後、公共企業体というところで独立採算制ということでは単純にはもうまかない切れなくなってきた。そこで国鉄法というように考え方も衆議院で議論があつたわけです、もとのように国鉄にしたらどうかと、こういうような御議論があつたわけですよ。そういう中で答へられたことばだと私は記憶しておるわけなんです。

結局、公共負担等が非常にふえていきまして、純粹の公共企業体、独立採算制を中心にした公共企業体というような形ではなかなか経営がむずかしくなってきた、それで公共的な問題については国がもっと積極的に援助をすべきである、こういうふうな意味で、その場合に答へをされた私は記憶しておるわけです。

○加瀬完君 田中答弁をもう一回申し上げておきます。「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、「こう言っておりますが、これはそのとおり受け取つてよろしゅうございませうか。次に「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「明確である。日本人が生活していくためには国鉄投資は絶対的なものであり、不可欠なものである、これは道路

や他のものにかえることはできない、こう発言もいたしておりますが、これもお認めになりますね。そして政府が相当な責任を負うべきもの、こう結んでおります。そして国有鉄道は独立採算制だけでやれるものではない、こういう見解も明らかにしております。

運輸大臣も国鉄の当局も、この総理のお話を承ったことと思ひますし、この構想で年度の再建計画なり運賃改定なりというものを考えになつたと考えてよろしうございますか。

○國務大臣(新谷實三郎君) 先ほど私がお答え申し上げた趣旨で、総理もお答えになつておられるので、いまお述べになつたような点につきましては、原則的に私もそう思ひますし、今度の再建十年計画というものは大体そういう考え方で案をつくつたことは間違ひありません。

御承知のように、公共企業体といひましても、いつも例に引くんですが、電電公社もそうですね、しかし電電公社は国鉄と違つて、公共負担というものはありますけれども、これは特別に国が助成をして経営を維持しているというような措置はとつておりません。しかし国鉄については、社会事情の変化、経済事情の変化等が非常にきびしく響いておりました、このままの状態では国鉄が国有鉄道法にも書いてありますような使命の達成がむずかしいということが明らかになつてきましたので、これはやっぱり国民経済、国民生活全体から見まして非常に憂慮すべき状態であるというところから、電電公社とは全然違ひますけれども、国有鉄道に対しては、同じような公共企業体、法律上はそういうふうな位置づけされておられるわけですが、実際の状態がそういうふうになつて、影響が非常に国民生活にも国民経済にも大きなものがあるから、これは特に、総理が答弁されたといつていまお読みになりましたが、そういう趣旨でもつてわれわれは今度の案を立案し、提案をしていふというふうな御理解をいただいてけつこうだと思ひます。

○加瀬完君 それから、この国鉄運賃というのとはたびたび世論の矢面に立つて甲論乙駁激しくもまされておられるわけですね。したがつて国鉄当局や運輸当局だけでなく、経済企画庁なども、国鉄再建というものの対する各方面の意見というのは十分御承知だろつと思ひますので、一、二ひとつ伺つてまいりたいと思ひます。

国鉄再建案について「私ならこうする」という特集がありました。その中で、東大の助教授の根岸隆さんは「赤字の多いこと、必ずしも値上げが許される根拠とはならない」という意見を言つておられます。これに対して、これは国鉄じゃなくして経済企画庁どう考えますか。「赤字の多いこと、必ずしも値上げが許される根拠とはならない」という東大の根岸助教授は、要約すれば、発言しているわけですから、これはどうお考えですか。

○政府委員(小島英敏君) 純粋に民間の企業でございまして、赤字の場合は直ちに値上げをしない企業として成り立たなくなつていくことがございまして、比較的両方の問題が直ちに結びつくわけではございませんけれども、国鉄のような公共企業体の場合には直ちに一〇〇％結びつくというふうには思ひません。ただ、赤字の場合には、やはり値上げをせざるを得ないようなファクターがそれだけ強まつておるといふことは事実だろつと思ひます。

○加瀬完君 根岸さんは、国鉄赤字を税金で穴埋めすることは当然考えられていいのではないか、税金でカバーすべき面と利用者負担すべき面をはつきりと区別すべきである。利用者負担は列車、電車で直接お客を輸送する経費——人件費でありまふとか動力費、車両の維持費及び減価償却費にどとむべきで、鉄道建設費、ホーム、駅舎費などは税金を充てても何ら支障のあることではないではないか。また累積赤字もどれだけが利用者負担分か税金でめんどろを見る分かを明確にして、その上で値上げの可否をきめるべきだと思ふが、こつ言つています。それから通勤通学などの定期分は税負担が補助されて当然ではないか。ローカ

ル赤字線も地方住民の生活に欠かせないものであるならば、これは住民サービスの点から残すべきである——今回は、これは満たされたわけでありまふ。手小荷物の値上げ二九・五％というものも国民サービスの点からすれば考慮されるべきではないか。そのかわりグリーン車、新幹線、特急、寝台などの料金というものは、特殊な者が使うんだから、上げていいんじゃないか、こういうふうな御意見を発表しております。

これを運輸大臣はどうお考えになりますか。

○國務大臣(新谷實三郎君) 実は、たくさん各界の御意見を私は集めて持つております。これについて、いま一つ一つあなたのおつしやつたことを一項目ずつは……。

○加瀬完君 それはいいですよ、感想としてね。上げたように、公共企業体でありますけれども、国鉄の公共企業体としての内容といひますか、現状が非常にいままでは変わつてきておる、法律の制定当時から考へまして変わつてきておる。そのために何とかして赤字をなくするということとはもちろんのことなんですけれども、赤字をなくして一体どうするんだというところで、目標は、国鉄はやはり日本の交通の大動脈で、もしこれがその機能を発揮しない場合を考えますと、これはたいへんな影響があるということでございますから、この赤字解消と同時に、終局的な目的といふものは、国鉄が輸送機関の中核体として機能を十分発揮するようにしようということが主でございます。

そのためには、先ほど来いろいろ御議論いただきましたが、あらゆる方法を考へまして、その結果を十年間に実現しようというので今度の提案をしておられるわけですが、その案を立てます場合に、部分的に申しますと、いまおつしやつたようないろいろな意見が出たと思ひます、私もそういう議論をいたしました。しかし全体といたしましては、先ほど包括的に答へていただきましたが、そういう方針でこの十年間の計画案を立てまして、そ

うして公共的な負担でありますとかいろいろな問題、たとえば建設費は国が持つたらいじやないか、こういうようなことが端的に言われまふけれども、これだけでは国鉄の赤字解消には役に立たない。やはり建設面もありませんし経営面もありまふし、それからなお建設をしていきてまふ、これはひとつぜひ御理解をいただきたいと思ふのは、何のために投資していくんだと、これはやはりいま申し上げたように、国鉄の体質を変へまして、そうして一方から言うところ国民に対して非常な輸送サービスの向上をするわけですね、と同時に、それは国鉄の財政再建というものに非常に大きな働きをするわけです。そういう機能が今日、私はなくなつたとは言ひませんが、非常に失われてきつたところがある、こういうことが心配なんです。

でございますから、建設投資をやつて、そのこと自体は非常にお金のかかることであり、国鉄全体としては建設投資に政府の金をつぎ込まなかつたからこんなことになつたのだとおつしやるのです、一がい。そうではなくて、そういう部分もありまふよ、そういう部分もありまふけれども、いま申し上げたいのは、国鉄の機能を回復するのに、たとえば貨物部門なんかさうでしよう、どうしても早く建設投資をやつて設備の充実をして、そうして国民の満足されるような、国民の要望に沿うような貨物輸送というものを早く実現することが国鉄の財政再建にもう欠くことのできないものだ、こういうふうな態度を持つておるわけでございます。

【委員長退席、理事江藤智君着席】

ですから、個々の問題について一つ一つお答えいたしませんけれども、そういう問題については、そういう御議論があるといふことは十分了承しておられて、そういう問題と、この案をつくりまふ場合にも、原則的には一応われわれとしては取り組んで、関係各省とも協議を進めたといふふうに御理解をいただきたいと思ひます。

○加瀬完君 いま大臣からお話のありました点は、力石定一法大教授が「まず貨物でかせげ」と

いう意見を出していますね、国鉄のやり方はまずいというのです。

こういう自動車時代になったときに、自動車と列車の貨物の分担区分というものは行政指導なり行政対策で十分できるはずだ。ですから、たとえば中長距離は鉄道、近距離は自動車ということになれば、貨物が少なくなることはないんじゃないか。それで自動車資本に押されるかどうか知りませんが、自動車を野放しにしておいて、公害はまき散らす、道路はこわすは、ところがさっぱりそういう負担はしない、それで貨物は国鉄分を幾らでものみ込むは、こういう形にしておいて貨物の赤字だけを云々してもおかしいじゃないか。なぜ総合交通体系という形で行政指導をして、貨物で国鉄が思い切つてかせげるような対策を立てないのか、こういう指摘をしておりますね。特に貨物が赤字といわれているのですけれども、それは赤字でなくなるようにする対策というものは、総合交通対策としては基本的には検討されたかもしれないが、具体化しておりませんね。これはやはり一つの問題点じゃないでしょうか。

○国務大臣(新谷實三郎君) 問題点でございます。問題点でございますから、いまちょっと一つの例として申し上げたわけですが、これは国鉄のほうから詳しく御説明をするといいかと思ひますけれども、貨物部門が特に設備投資もいままでおこなってきたのです。どうしても旅客のほうに設備投資が集中しまして、貨物のほうがおくられてきた。その一方で自動車による貨物輸送というのが非常に伸びてきたものだから、今度は二重に国鉄は十分なサービスができない、一方で自動車のほうはどう伸びてくるということ、貨物のほうの輸送シェアというものが非常に激減してきたということは事実でございます。

これは、しかし、本来そうあるべき姿じゃないと思うんです。これは回復しなきゃならない。これは国民に対する輸送サービスの面からいっても、そうでございますし、国鉄の財政再建という面からいってもそうなんです。これを何とかしようとする。

いうことで、いま総合交通体系の面から何もしてないじゃないかとおっしゃるなかつたけれども、何もないじゃないかというふうな意味のことをおっしゃいましたけれども、いまでもやってないことはないんです。ある程度やっておりますけれども、これを全国的に組織的にやってもいい、いま申し上げたような貨物輸送の面において国民の需要にこたえることができないし、国鉄の財政再建にもつなげてこないというところで、貨物につきまして特にシステムの改善をいたしまして、これからこの法律案を通していただいで、これを基礎にして貨物部門に対する投資をうんとふやして、輸送需要に対応するような施策を練らして、実行しよう、こういうのが一つのはやり今度の再建計画のねらいでございます。

これはよく言うのですが、西ドイツのレーバープランみたいに、税金をちょっと何とかして片方押えたらいいじゃないかと、こう簡単に私はいかないと思ひます。しかし総合交通体系の中で希望されておりますように、こういう貨物輸送の面を改善しようというものは一つのはやり総合交通体系の中における大きな誘導策だと私は思ひます。これを推進していただく、財政再建にもつなげてくるし、国民の期待にもこたえられる。

さらにこれに加えて、まあこれは国鉄總裁を前に置いて少し言い過ぎかもしれませんが、貨物輸送の面において、特に何といひますかサービス面、こまかいサービス面、これがどうも乏しいと、サービスをもう充実してもらいたいということ、われわれは希望しているわけなんです、国鉄もその気になって非常にこの点については力を入れようというところでございますから、そういうものと相まみまして、設備の改善それからサービス面を充実すること、相まってここ何年間は、そういう努力を続けることによって、貨物部面におけるわれわれの期待する結果がだんだん出てくるようにできるといふふうに私は確信しておるわけなんです。

○加瀬完君 それで、總理構想と、いま幾つかあげた各種の国鉄再建案というものは非常に符合していると思うんです。

たとえ根幹さんは国鉄赤字を税金で穴埋めという説を出していますね。總理は、国鉄は独立採算制だけでやれるものではない、こうおっしゃっている。それから總理の言う政府が相当の責任を負うということ、自分の財政負担を。こういうことでありますから、今度の總理構想というものは、問題点で指摘された点がある程度私には受け取っていいと思ひます。

それから國鉄による貨物運搬の将来性ということ、力石さんの言う「貨物でかせげ」ということは、同じですわね。しかし再建計画には具体的にはこういうものは何も出てない。それから総合交通体系というものを總理は主張しているわけでございますから、そういう点からいへば、先ほど申し上げました中長距離は鉄道、近距離は自動車、こういう主張も当然政策として政府が取り入れていい問題ではないかと思ひます。それから、そうならばトラックを規制するとかマイカーの規制、こういうような問題がいろいろ出てくるわけでございますが、そういうものまでも含めて国鉄財政というものの裏づけを考へるという形には今度の再建計画はなっていない。

ですから、そういう点からいへば、總理構想そのものがずばりと実現をしているとは今度の再建計画ではなっていない、検討の余地があると思ひます。總理構想というものを生かす点からいへば、相対的に検討の余地があると思ひます。逆に言うならば、十分それぞれの識者の意見というものを受けて、それを消化した形で再建計画ができていくということにはなっていないと思ひますが、どうでしょう。

○国務大臣(新谷實三郎君) 国鉄のこの十カ年間の再建計画自身、いまお話しになったような方向で、これは総合交通体系の中で書かれていたような部分を取り入れまして、計画をされていることは事実でございます。

いま私は貨物輸送の面を申し上げましたが、都市間の輸送の問題でございます。大都市における通勤通学の輸送の確保の問題でも、国鉄だけじゃございません、これは、国鉄だけじゃないんですけれども、国鉄としてなし得ること、またなすべきことについては、この十カ年間の再建計画の中で十分に考慮をして盛り込んであるつもりでございます。

ただ、いまおっしゃったのをもう少し分析してみると、総合交通体系では単に鉄道だけじゃない、このほかには地下鉄もありますし、民鉄もありますし、自動車輸送もある、中には航空のこと、も考えなきゃならぬというところで、各交通機関によって特色がございますわね。そういう交通機関が互いに特色を発揮して、そして書いてあるとおりに言ひますと、望ましい分担関係をつくる、それだんだん誘導するように持つていくのが交通政策じゃないか、こういうことを指摘しておるわけでございます。その点について、国鉄の再建計画からいへば、たとえばいまおっしゃったトラックをどうするか、あるいは旅客輸送についてマイカーをどうするか、こういうことはここでは書けないわけですね。それはまた別個の全体の総合交通体系の中で考へていかなきゃならないということでございます。

私も決してそれに対して憶病ではないんです。そういう問題につきましては、これは運輸省だけでは処理できない問題ばかりでございます。積極的な考へ方で、そういう問題にいま現在取り組んでおります。この案を立案いたします当時から、これは関係各省と交渉しながら進めなさいかぬという考へ方で、交渉を続けておるわけでございます。おそく四十九年度の計画ができてきますときには、こういう問題のあるものを具体的な政策として取り入れることができるんじゃないかというのを、私は、運輸大臣としては、自分だけではできませんけれども、関係各省との協力においてそういうことを期待してよろしいんじゃないかと思ひます。

○加瀬完君 ですから、総合交通体系というものは大きな基盤にあって、その上に乗っかって国鉄の財政再建計画も位置づけられなければおかしいわけですね。しかし総合交通体系というものがありませんから、やはりこれを築いて、その上に国鉄再建計画というものを乗せていただくように私はしていただきたいと思うのです。それにしても、単に運輸省なり国鉄当局だけではなくて、政府全体が国鉄再建なり総合交通体系というものに對する世論というものを十分受け取っているとは考えられませんか。

そこで、私も質問をするについて幾つかずつと前のほうから拾ってみました。こういう意見が出ておきますので、時間の関係上ただ読み上げますので、ひとつ御参考になる点がありましたら、国民の声として聞いていただきたいと思ひます。順序不同で申し上げます。

黒字の旅客運賃を上げるのは不合理ではないか。物価インフレ抑制政策をどう配慮したのか。これらの点については国民の生活への配慮としての交通対策という点が欠けている。国鉄の計画にはビジョンがない、国鉄運賃はいつも政府主導型でよいのか、国鉄計画は大量の人員整理というものを前提に再建を立てているが、当局は国鉄運営について人の問題をどう考えているのか。経済企画庁は物価を押えるためには国鉄運賃と米価を押えなくてはとこれまで主張してきたのに、今回は政府の方針は変わったのか。また政府内には不統一なのか。運賃改定ではいつも利用者の減少をもたらしているが、これを防ぐには競争私鉄線の値上げを認めざるを得ないことになる。国鉄が上がる、私鉄が上がる、これではインフレ抑制政策にはならないではないか。国鉄当局は国鉄職員にどういう将来への希望と士気を高める対策を考慮しているのか。レジャー道路に巨額な投資を行なっているが、通勤輸送等の投資がサボタージュされている、政策の不公平ではないか。国鉄再建策に対して、政府は何も適切な手を打たないではないか、その責任についてはどういう考えを持つのか。

総理の発言のごとく収入がふえるなら、その一部で済む運賃値上げは了解が得られるはずだということでも物価対策が立つのか。公立企業体、公共事業と言いつたら、他の公共事業や政府関係事業と比べて財政措置が不公平という点についてはどう思うか。公共交通は市民の生活手段である、いわば警察や学校、消防と同種のものと考えるべきではないか。それならばもっと財政投資はふえてもいいではないか——こういうような幾つかの意見が出ております。

いずれにしても、いままでの政府の政策は企業優先が福祉優先かといえ、企業に重点が置かれたわけですから、これからは福祉優先というならば、こういう国民サービスの国鉄などには金を出さずという考え方が基本的には是認をされたわけでありますから、その金の出し方というものを国民も期待するし、国鉄なり運輸省当局も金の出させ方にもっと責任を持ってもらうべきではないかと思うわけです。

そこで、いま国民の希望の一、二を申し上げたわけですが、問題はまた逆に返りますけれども、この再建案なり、あるいはこの運賃の改定の案の中には、国鉄の必要とする財政を政府にどう負担させるかということが何にもないわけですね。このことを変えて言うならば、先ほどに逆戻りしますが、国鉄が幾ら望んでも財政当局がだめだと言え、国鉄には金がないというところになるわけだ。しかし総理大臣は、独立採算制でやるべきものではないと、政府が当然の財政負担をすべきだとはっきりしているわけですね。それならば負担のしかたというものを法律の中できちんと定めるのはおかしいと、私はこう思うわけです。第四條では再建計画は国鉄がきめ、運輸大臣の承認を受ける、こうなっている。そして運輸大臣は大蔵大臣に協議するということになっている。大蔵大臣と運輸大臣の協議で、大蔵大臣を運輸大臣が押し切るというわけにはいかない、いままでの慣例上は、持っているのは大蔵大臣だから、出さないと云われればそれまでだ。経済企画庁長官は、

この場合は、国鉄運賃を上げるか上げないか、政府から国鉄に対して幾ら金を出させるか出させないかというときには、これは協議の中には入らないのかどうか、まずこの点を伺います。

○政府委員(秋富公正君) ただいま法律をお読みでございましたが、まさにそのとおり、第四條におきまして、再建計画をつくり出すときには、これは法定上大蔵大臣とは協議いたしますけれども、経済企画庁とは別に協議する定めはございません。

○加瀬完君 私は非常に不合理だと思つてますよ。運賃値上げというのは、これは物価対策上非常に重要な問題だ。そこで経済企画庁長官が入って、現状においては運賃値上げは物価対策上これは困りますよと言え、運賃値上げはとまるといふことになる。しかし、これはもうきめたら承知をしるよというやり方だ、中に入らないんだから。国民の生活というものを考えて、その反応を企画庁長官から聞くということにはなりませんよ。

運輸大臣と大蔵大臣が話をするわけですね。ですから大蔵大臣が「よ」と言った場合でも、協議をするということにはなるけれども、あなたの方の大臣が要求をすることが通る、こういう保証があるのか。

○政府委員(秋富公正君) 今回の財政再建促進特別措置法並びに運賃法の改正に先立ちまして、これを閣議決定するにつきます、十一年間の再建計画の基本につきましては、本年の二月二日に、その骨子につきまして、全閣僚の御協議をいただきまして、閣議了解という形で、この点につきましては内閣全部の思想を統一して国会に御提出した次第でございます。

○瀬谷英行君 関連。

いままで加瀬委員の質問の中で、どうしても堂々めぐりの点になっているのは、赤字と、値上げと、それから独立採算制ですね。これは一つのセツトみたいなものになっているわけですね。だから、この考え方としては、独立採算制であると、したがって赤字になったら応分の値上げはやむを得ない、こういうことなんです。そういう形になっ

ていると、十一年計画であろうと五十年計画であろうと、これはいつまでたつたって同じことの繰り返しになるのじゃないかという気がいたします。特にこの赤字の問題と独立採算の問題なんです。けれどもね、新幹線の建設資金なんかの場合は、これはどう考えても独立採算制という制度のワクの中における国鉄にしようとするには無理じゃないかという気がする。これはこれから建設しようという東北新幹線、先般も私指摘いたしましたけれども、北海道の新幹線計画もちょっとテレビで発表になりましたね。東北新幹線は八戸通って青森へ行く、それから青函トンネルをくぐって北海道へ渡って、空欄を通過して札幌へ抜けると、こういうような計画。それから九州の新幹線の場合は、熊本のはうを通過して鹿児島へ行く、こんなような構想が発表になっておりました。しかし、こういう新幹線というのは、簡単にペイするとは思われません。特に青函トンネルなんかの場合は、単純に元が取れるもんじゃありません。その建設資金も膨大だし、それからその利子だってこれはばく大なものになるわけです。また四国に橋をかける、そこへ新幹線を通すというのだから、これはやはり青函トンネルと同じくらいにかかりは大きいと思うんですよ。これもまた普通のところと違って青函トンネルなんかの場合は、途中で停車場をつくるわけにはいかないんですね。別荘地なんというものは期待できないわけです。そうすると、これは全然、このかかりというものは国の政策として見なきゃならぬということになる。

四国の橋の問題だ、どこにこさえるかわかりませんが、たとえば淡路島に鉄橋をかけるというふうなことになる、これはまたたいへんなんです。これらの費用というものは、どう考えてみても、これは政府が負担をしてやってくといふことではないと絶対に採算が合うものじゃないというふうにいるのは常識ですよ。だからこれらの新幹線の建設計画あるいはまたトンネルだとか、

長い橋だとか、こういうものは建設費を当然政府が見てもいいんじゃないかということになる。そうしないと、これは幾らそらばんをはじいたって元とは取れないということになる。そういう点を考えてみるならば、赤字だから値上げでカバーするという考え方は、この辺で断ち切っていいんじゃないかという気がする。

それともう一つ、合理化の問題があるんですけども、合理化の問題にしても合理化の実態調査を委員会で少しやったほうがいいんじゃないかという気がする。これは先般私が川越線でもってちょっと実際に行ってみたんですけど、上り線と下り線とで列車が行き違いになる。そうすると、タブレットの授受等があるから、その駅長が、一人しかいないんですから、列車扱いしなければならぬ。その間、おりたお客は改札口を通るけれども、改札口はだれもいないわけですよ。無人なわけですよ。その改札口にはボール箱を置いて、そこへかかって切符を入れていくわけですよ。三両ないし四両編成の気動車からおりたお客が百人やそこらいると思うんですけども、一人しかいない車掌だから、車掌が切符を回収することはできない。全部無人の改札を通っていく。そうすると、たとえば乗り越しのお客はおつりがなきや困るといふような場合は、駅長が列車扱い済むまで待つちやいられないから黙って通っていつちやう。不正なんというのはいくらだってやりほうだいだといふサンプルを私見たような気がする。私、全部見てきたんですから、着いてから発車するまでのところを。そうすると、正直な人はみんな切符を置いていく。しかし何も置いていかないと、パスも整理するといふのが至上命令かもしれないけれども、たった一人の駅長が何百人もの乗降客がいるところに配置されれば、これは入るべき金も入らない。乗客のほうだって切符を買うことできないんだから、そのまま乗っちゃまう。あんなくらないんだからしてかかってに乗せたほうがいくらい

だ。それから八高線なんかの場合も、この間八高線の幹部の話を聞きましたら、合理化をしたい、どこどここの駅では貨物を廃止します、どこどここの駅は手小荷物を廃止しますと。合理化の結果というものは利用者にとって得るところ何にもないですね。不便になるだけなんです。貨物を廃止しますといったら、トラックでもって、どこか遠くへ行かなくやならぬということになる。手小荷物だって同じですよ。それから出改札も、場所によっては夕方五時までにします、暗くなつてからあとはやらぬというのです。こうやって、人間を何十人が浮かして、そうして車掌の充當をするのだ、そういうことを言っておりました。

こういう合理化計画具体的なもの一つ一つの例を見ますと、利用者にとって不便になることはばかりです。それから収入の面でもみすみす収入を逃がしてしまふというふうなことが多いのです。こういうことをやると、しかも十月のダイヤ改正、この十月のダイヤ改正は、一時間あたりの列車を見ると、特急はふえるけれども、各駅や急行はふえない、こういうふうな形になっておりますね。こういう形でもって合理化を行なうということは、一体利用者にとって何をたらすかといふことを考えてみたらいいのです。国鉄の収入も当然減る。それから利用者も不便になる。ちつともいいことではないじゃないですか。こういうことを現にやっているわけですよ。それは一体再建計画の趣旨に合っているのかどうか、当然考えるべきことじゃないでしょうか。そういうことを、まず私は加瀬委員の質問に関連してお聞きしたい。

それから今後の問題としては、合理化の実態調査といふものをやった上でもう少し審議を深めるということがいいんじゃないか。あまりにも合理化の内容といふものを知らな過ぎるのじゃないでしょうか。もう少しこの合理化の具体的な内容といふものを委員会として掌握する必要があると思うので、それもこの現地調査の中に入れた上で、さらに委員会の審議をやるといふような方法が、むしろ委員会の内容を充実するためにもいいの

じゃないかというふうに考えますので、以上の点についてちょっとお伺いしたい。

○国務大臣(新谷實三郎君) 初めの御意見でございますが、つまり独立採算制、赤字、それから運賃値上げ、それから政府の助成、こういったものの関連性でございますね。これがもう昔のようじゃないじゃないかというお話、これはことばの問題でございますが、先ほど来加瀬さんに申し上げておりますように、昔、日本国有鉄道法が公共企業体としてでき上がった当時とは、これはもう非常に状況が違ふ、政府の政策も変わつてきておるといふことは、御指摘のとおりでございます。ただし、理屈を言いますと、公共料金でございますから、やはりこれは慎重に扱わなければならぬといふことは言うまでもないのです。そこで赤字、黒字という、これは計算のしかたにもよりましようが、赤字になつて、国鉄の財政状態が悪くて、国鉄がもうどうにもならないというふうな状態でないか、運賃改定というの提案がでけないかと思ふのです。やはりその前提としましては、国鉄の財政事情が非常に悪化して、利用者のほうにも相当に負担を顧われないと再建はできないという状態になつた場合に、初めて運賃改定の案が出せるといふふうに考えております。その点は、内容は変わつてまいりましたけれども、その基本的な方針としては変わりはないと思ひます。

そういうことでございますから、運賃改定にあたりまして、先ほど来いろいろ御議論をいたしましたが、そういう方向でわれわれとしましては日本の経済状態、全体の経済政策の中でこれはやるわけでございますから、国鉄の赤字そのまゝを運賃改定に持つていくといふようなことは、これは考えられません。十分に、いろいろな状況を政策的に把握しながらこの改定率をきめていくといふことにならざるを得ないのでありまして、言いかえますと、言いかえますといふよりも、あなたのお話を率直に推測しますと、そういう状態ならば、もっと政府が思い切つて一般会計から金を出したらどうだ、こういうことになるわけでは

ございますが、これも限られた財政状態でございますから、おのずから限度があると思ひます。国鉄も企業をやつておるのですから、できるだけ企業努力をして、そして一般会計からの助成といふものについては最小限度にとどめて、しかも国鉄が十分に機能を果たせるような仕組みを考えてもらわなければならぬと思ひ次第でございます。

それから人員の整理の問題でございますが、これはむしろ国鉄のほうから具体的にお願いさうしたほうがいいと思ひます。私のところに出ております報告では、こういう理由で、この部分で、この分野で、この職業分野でこういうふうな人員の整理はできます、それで、いまおっしゃつたような、またさつき加瀬さんがおっしゃつたような、サービスダウンにならないように持つていくことができるという報告が来ておるのでありまして、全体の計画としては、国鉄の出しておる計画を了承しておるわけでございますけれども、具体的な個々の問題についての人員の削減の問題は、これは国鉄当局から具体的に説明を十分聞いていたいたほうがいいかと思ひます。

○説明員(磯崎親君) 先ほどの瀬谷先生の御質問でございますが、前半は大臣のおっしゃつたとおりでございます。具体的な合理化の問題、どの駅がどういふことは、いまここで具体的に答弁申し上げるあれではございませんが、私どもといたしましては、百年間やつてきたサービスがそのまま全部今後とも維持できるとは必ずしも思つておりません。やはりある程度省略するものは省略するといふこともやむを得ないことと同時に、やはり鉄道そのものの変わり方、たとえば貨物輸送にいたしましても、いまのように各駅でもって貨物輸送を扱うといふことはほんとうに不合理でございます。しかも速度がおそいといふようなことで、やはり貨物輸送そのものを合理化しなければ全体の貨物がよくならないといふふうな立場から近代化をしていく、その結果駅がなくなるといふことも出てくるわけでございます。しかし、あくまでも合理化のための合理化、人を繰出すための合

理化ということよりも、やはり仕事自体が新しい時代に即応したような仕事のやり方をする。国鉄に限らず世の中全部が非常に新しい省力的、人を省いた仕事のやり方になっております。やはり国鉄といいたしましても、それと同じようなことをやらざるを得ないということが現在の合理化の進め方でございます。合理化するためには、人を減らすためにだけ合理化することよりも、やはり仕事そのものとマッチさせて合理化させていきたいというふうに思っております次第でございます。

○瀬谷英行君 いまの問題ですけれども、私は具体的に例をあげて言ったんですけれどもね。たとえば合理化だと言つて人を減らす。駅長たった一人で列車扱いをして、切符を売って、切符を受け取つてということは至難のわざですよ、どう考えてみても。収入を上げなさいと、こう言うけれども、列車が上り線から来る、下り線から来る、すれ違ひをするんです、単純ですから。うちからかしていて衝突したら困るんだから、そうすればどうしてもタブレットの授受とか列車扱いに駅長は専心しなければならぬ。そうすると、その間おきのお客は、正直な人は箱に入れていきますよ。正直でない人はと言っちゃ悪いけれども、入れていかない人だつて一ぱいますよ、私は見てたんだから。そうすると、やがてそれを繰り返していかば、ばかばかしくって正規に切符を買わなければならぬというのが出てくるんじゃないかと、いう気がしたんです。これは正直に、見ていこうと見ていまいと切符は買つて、置いていくものだという倫理的な気持ちがあるにあれば別ですけども、必ずしもそうじゃないと思うんですね。そうすると、そういう状態で、おそらく収入というものをと上げると言うほうが無理じゃないでしょうかね、そういう状態で、切符だつて買おうと思つても買えないんですから。だから、あそこまで徹底して人間を減らして、しかも収入を上げなさい、これは無理な話ですよ。人間を減らすということとは収入のダウンも覚悟するということ

じゃなきゃいかぬ。そうまでして人を減らすということがはたしていいのかどうかという問題もあります。

それから貨物だけじゃなくて手小荷物まで全部やめていく。しかも、営業係数から見ると、八高線にしても川越線にしてもそんなにひどいものじゃないですよ、これは。それは、営業係数は二〇〇からですか、これは赤字かもしれませぬけれども、北海道あたりに行きやあ幹線並みですよ。それだつてやりようによればもっと収入を上げることはできる。そういう状態にあるにもかかわらず、みすみす人間を節約したいために収入もダウンならざるを得ないようなことを政策としてとつていこうとすることを指摘をせざるを得ない。だから、その点について国鉄として反省をする必要はないのかどうかということを私聞きたかつたのです。そうまでして人を減らすということのほうがかどうかということですよ。これは考へるべきことじゃないでしょうか。ちよつと私は納得がいかなかった。だからそれと関連して、この合理化の実態というものを、利用者がはたしてどんな思いをしているかということ委員会としても、これは現地調査をやつたほうがいい。それをしないで、やはり机の上の論議だけで、かくあるべきであるということだけでいったんではほんとうの審議にならぬという気がする。だからその点は理事会でもつて、むしろ実態調査をやつて、その実態調査に基づいた審議が行なえるような方法を考へてもいいんじゃないかということを私は提案したい。

○説明員（磯崎敬君） いまの瀬谷先生のお話は理事会のお話だと思いますから、その点私御答弁するあれではございません。全体としてやはり合理化ということ、それは日本全体のいろんな方面の仕事を見ましても、やはり省力化あるいは機械化、合理化等が行なわれておるわけでございまして、国鉄だけが非常に人昔のように冗漫にかかえてやるということではない、これはもうどなたも

御納得いく点だと思います。ただその場合に、いま具体的に申し上げたような、たとえば駅長一人で云々、これはたぶん私の推測では、運転取り扱いとして運転取り扱い、行き違ひのために人を置いてある。あとは無人駅と同じふうに掲つておるんだと私は思いますが、具体的な駅名を存じませんので、ちよつと正確にお答えできませんが、列車扱いしながらも収入を上げると、これはできないことはよくわかつております。したがつて、おのおのそういう簡単な駅については、この駅はこういうことをするんだ、この駅はこういうことをするんだということを明確にきめて仕事をなさしているはずでございます。いまのようなことがございしますれば、具体的な駅名を承つて、間違つた点があつたら訂正したいというふうに思つております。

○森中守義君 関連。

企画庁と加瀬質問のやりとりを聞いていましたけれども、どうも少し釈然としない。先ほど鉄監局長から、大蔵省と運輸省の協議はあつた、企画庁とは形の上では別段やる必要はないのだと、そういった趣旨がやりとりの中にあつたやうです。

そこで、確かに法律的にはそうであるかも知れぬけれども、企画庁の場合に、運賃の問題はこれを物価関係のちう外というところで全然タッチしなくていいものかどうか、運賃は物価の対象にすべきものであるかどうか、この辺の見解どうですか。聞いていましたか。

○政府委員（小島英敏君） 恐縮でございますが、ちよつと終わりのほうを聞き漏らしました。恐縮でございます。

○森中守義君 よく聞いておきなさいよ。かなり正確に言つたつもりですよ。困るな。こういうことですよ。大蔵省と運輸省との間に法律的には協議ということ、これは運輸にはある、こう鉄監局長の答弁の中にもある。しかし運賃というのが今日の物価関係で非常に重要だと私は判断をする。そこで物価を担当する企画庁において、何らこの問題に

関与する必要があるという見解であるのか、あるいは表向きに運賃を物価問題として関与すべきという見解であるのか、これはどうですか、こう聞いている。

○政府委員（秋富公正君） ただいま森中先生の御質問につきまして、ちよつとその前に、加瀬先生の御質問の際に、再建計画、いわゆる財政再建促進特別措置法に基づく第四条の再建計画、これについては運輸大臣の承認ということが必要わけでございますが、それは運輸大臣の承認を必要とするときには大蔵大臣に協議するというふうに法的になっておるわけでございます。経済企画庁についてはどうなつておるか、こういうお尋ねのようでございますので、私は、法的には大蔵大臣との協議はございしますが、再建計画につきましては経済企画庁とは法的には協議ということとはございませんと、こうお答え申し上げたわけでございまして……

○森中守義君 そうすると、運賃については法律的には関係ないの。

○政府委員（秋富公正君） はい。運賃につきましては十カ年計画、これにおきまして先般御説明申し上げました、いわゆる再建計画につきまして、二月二日に閣議了解をいたしておるわけでございしますが、その中の内容におきまして、運賃の問題についても、その内容の一つをなしておるわけでございします。このことにつきましては、経済企画庁長官も閣僚の一員とされまして、閣議了解に参加しておる次第でございます。

○森中守義君 そうすると、包括的に閣議了解というところで、企画庁長官も閣僚として参加しているから承知したものと、こういう意味ですね、わかつた。そうだとすれば、その前に財政当局と運輸省が再建問題で協議するのと同じような意味合いで、事運賃については、企画庁に表向きに閣議了解以前に個々のものとして協議の必要はないのかと、こう聞いている。それは法律的にはない。

○政府委員（秋富公正君） 法的にはございません

○森中守義君 それは実務的なものとしては大體

○政府委員（小島英敏君）　現在、公共料金につき

この国鉄運賃につきましては、これは法律に基

第十部 軍輸委員會會議錄第二十五号 昭和

○森中守義君　これはせつかくの答弁だけれど

はその見通し等をもって合議をし、承認をしてい

四十八年八月二十八日【參義完】

あと、その他のものにつきましては、おっしゃ

○森中守義君　その辺が実は問題なんですよ。加

1

企画庁長官の出席を求めた上で、加瀬質問につ

○理事（江藤智君） それは理事会でまた後刻御相

○加瀬完君　じゃ、あとの答弁の希望だけ申し上げ

〔速記中止〕

御覽問してくたさいましたのは、この第四條の

に於ては、選轉方目に二歳六目。また

Table 1

【理事江藤智君退席、委員長着席】

そうすると、物価対策というものを抜きにして再建計画というものがきめられるのじゃないか。この再建計画の中には運賃だつてあるわけですから。そうしますと、金がほしいのは運輸省なり国鉄、金を出したくないのは大蔵省。そうすると、大蔵省の出し惜しみの分だけは一回運賃に転嫁されてくるというおそれがある。すると総理大臣の言う、財政負担は充分にしていこうと、独立採算制というもので国鉄はやっていけない、こういう御趣旨も、この第四条に限っては生きてこないことになる。それじゃ、そのほかに大蔵大臣なり運輸大臣なりに法律的に財政支出を制約させるような機関があるかという、何にもない。また繰り返すようですけれども、森中委員の指摘のように、どういふ場合とだけ出すかという、こまかいきまりも何にもない。これでは、一応筋道は立ったけれども、国鉄が満足するような財政負担を政府がするかどうかというのは非常に疑問になる。

したがって私は、この再建計画に国民の世論を反映させるために財政支出なり運賃の改定なりについて、国鉄財政再建審議会といった、法律に基づく機関をつくって、これの意見というものが政府が開き入れなければならぬというように制定をすれば、法律上——この再建法の中でもどこでもいい、これは幾ら政府が負担をすべきだ、この際は運賃は上げるべきでない、あるいはこの際は運賃は何%上げるべきだという客観的な意見を反映しての、国民世論を反映しての客観的な意見というものを出せる。出したならばそれについて政府が責任をもって財政支出に應ずるというたてまえをとれば、ほんとうの意味で、私は国鉄というもの、財政再建ははかどつてくると思う。運輸審議会があるじゃないかといふすけれども、御承知のとおり、運輸審議会ではこの機能を十二分に発揮するというわけにはまいりません。ですから、そういう機関を運輸審議会のように運輸省の機関としてではなく、政府の機関としてつくるべきだ

と思いますが、こういう機関をつくって、公正、公平な立場で国鉄財政に対する方針というものを出すということが、今回の再建対策のうちでは一番必要なことだと思いますが、こういうものを政府としておつくりになるというお考えがあるかどうか。これは政府としてということですから、運輸大臣単独のきょうの御回答ではなくて、経済企画庁も、大蔵省も、それぞれの責任者と協議をして、この次にお答えをいただきたい。そのお答えによつて、私はもう少しこの問題を詰めて質問をしたいと思います。くだいようですけれども、このままではどんぶり勘定ですよ。余つたられてやうと、足りないところはもう運賃上げるといふことの繰り返しでは、いつまでたつてもこれは国鉄の再建はできませんので、単に運賃を上げてはいけないというやうなけちな考えで申し上げては行けない。ほんとうの国鉄の再建策というものを考えるならば、政府が財政負担をすべき条件はこうと、運賃によつてまかなうべき利用者負担はこうということ、だれかが客観的に判定をして政府に要望する、政府はそれに対して財政支出の責任を負うと、こういう仕組みがでなければどうにもならないと思いますので、ぜひこれは実現をさせていただきたいと思ひますので、新谷運輸大臣に、政府としてのそういう御態度を、この際おまといいただきたいと思ひますので、その点を御要望を申し上げまして、質問を次に残したいと思ひます。委員長よろしくお取り計らいをいただきます。と思ひます。

○委員長(長田裕二君) 加瀬さん、この問題はあとにして、ほかの質問に移っていただかませんか……。

○委員長(長田裕二君) 加瀬さん、この問題はあとにして、ほかの質問に移っていただかませんか……。

○委員長(長田裕二君) 加瀬さん、この問題はあとにして、ほかの質問に移っていただかませんか……。

○委員長(長田裕二君) 加瀬さん、この問題はあとにして、ほかの質問に移っていただかませんか……。

○委員長(長田裕二君) 加瀬さん、この問題はあとにして、ほかの質問に移っていただかませんか……。

○委員長(長田裕二君) 加瀬さん、この問題はあとにして、ほかの質問に移っていただかませんか……。

○委員長(長田裕二君) 加瀬さん、この問題はあとにして、ほかの質問に移っていただかませんか……。

○委員長(長田裕二君) 加瀬さん、この問題はあとにして、ほかの質問に移っていただかませんか……。

○委員長(長田裕二君) 加瀬さん、この問題はあとにして、ほかの質問に移っていただかませんか……。

○委員長(長田裕二君) 加瀬さん、この問題はあとにして、ほかの質問に移っていただかませんか……。

○委員長(長田裕二君) 加瀬さん、この問題はあとにして、ほかの質問に移っていただかませんか……。

調整の済まないままで私の意見を申し上げておきたいと思ひますが……。

○加瀬完君 それは聞かないですよ、そういうことは。

○委員長(長田裕二君) 速記をちょっととめて。

○委員長(長田裕二君) 速記をちょっととめて。

○委員長(長田裕二君) 速記をちょっととめて。

○委員長(長田裕二君) 速記をちょっととめて。

○委員長(長田裕二君) 速記をちょっととめて。

○委員長(長田裕二君) 速記をちょっととめて。

○委員長(長田裕二君) 速記をちょっととめて。

○委員長(長田裕二君) 速記をちょっととめて。

○委員長(長田裕二君) 速記をちょっととめて。

○委員長(長田裕二君) 速記をちょっととめて。

政府を拘束すると、政府はその答申に基づいて案を出して、出された案は国会で当然審議をすると、こういうたてまえでありますけれども、私がこつこつ審議会なり委員会なりというものを必要とする理由は、現状では再建計画でどれだけの財政負担というものを、運輸省が要求をしたところで、大蔵省が反対をする限りは、運輸省の要求をそのまま受け入れられるという形にはなりません。そこで政府に、総理府なら総理府にそういう委員会なり審議会なりを置いて、そこで注文をつけたものは政府は聞かなければならないという条件になれば、これは運輸省と大蔵省という関係で、取つたり取られたりという形がなくて、公平な合理的な判断に基づいて財政再建の、もろもろの条件というものが満たされてくる可能性のほうは、はるかに現状よりは強いではないかと、こう考えるからであります。

○委員長(長田裕二君) はかに御発言もなければ、本日の質疑はこの程度といたします。

○委員長(長田裕二君) はかに御発言もなければ、本日の質疑はこの程度といたします。

○委員長(長田裕二君) はかに御発言もなければ、本日の質疑はこの程度といたします。

○委員長(長田裕二君) はかに御発言もなければ、本日の質疑はこの程度といたします。

○委員長(長田裕二君) はかに御発言もなければ、本日の質疑はこの程度といたします。

○委員長(長田裕二君) はかに御発言もなければ、本日の質疑はこの程度といたします。

○委員長(長田裕二君) はかに御発言もなければ、本日の質疑はこの程度といたします。

○委員長(長田裕二君) はかに御発言もなければ、本日の質疑はこの程度といたします。

○委員長(長田裕二君) はかに御発言もなければ、本日の質疑はこの程度といたします。

○委員長(長田裕二君) はかに御発言もなければ、本日の質疑はこの程度といたします。

○委員長(長田裕二君) はかに御発言もなければ、本日の質疑はこの程度といたします。

二、市町村は、バス輸送体制を維持するため、自主運行を行なうなど、多額の財政支出を余儀なくされている。

,

井出

井出

昭和四十八年九月十一日印刷

昭和四十八年九月十二日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W