

第七十一回
国会

参議院運輸委員會會議録第二十六号

昭和四十八年八月三十日(木曜日)

午前十一時一分開会

出席者は左のとおり。

委員長
理事

長田 裕二君

江藤 智君

木村 陸男君

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

橋 直治君

松平 勇雄君

加瀬 完君

瀬谷 英行君

森中 守義君

三木 忠雄君

木島 則夫君

國務大臣

運輸大臣

新谷寅三郎君

政府委員

官 經濟企画政務次官

橋口 隆君

局長 經濟企画庁物価

小島 英敏君

大蔵政務次官

山本敏三郎君

運輸大臣官房長

蘭村 泰彦君

運輸大臣官房審議官

原田昇左右君

運輸省鉄道監督局長

秋富 公正君

運輸省鉄道監督局長

住田 正二君

事務局側

運輸省自動車局

小林 正興君

常任委員会専門員

池部 幸雄君

説明員

日本国有鉄道総裁

磯崎 勲君

日本国有鉄道理事

内田 隆滋君

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について

○委員長(長田裕二君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。

○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 この前にいろいろと、特に物価問題に運輸関係は非常に影響がございますので、物価問題あるいは国の財政問題について、大蔵省なり経済企画庁なりに伺いましたけれども、必ずしも的確な答えが得られませんでしたので、この次はそれだけの責任者を出していただきたいという要望を申し上げておいたわけでございますが、経済企画庁の長官なり大蔵大臣なりはお出ましにはいただけないということになったわけですか。

○委員長(長田裕二君) 関係のほうから加瀬委員にも御連絡申し上げていると思えますけれども、大蔵大臣は午前中も、それから午後、対外関係あるいは財政制度審議会などの関係で、どうしても出ることができないようでございます。山本政

務次官が代理をいたしますので、御了承願います。

○加瀬完君 大蔵のほうからは、私のほうには何にも御連絡がございません。経済企画庁のほうからは物価特別委員会が何かあるもので、そちらのほうに出るということではございましたが、時間を切っても、こちらに出ていただきたいという再依頼をいたしましたわけでございますが、それについての返事はございませんが、これは委員長と理事においてお取り計らいをいただきたいわけでございますが、こういう国鉄運賃の値上げ、あるいは再建計画というものは、国の財政の上から、あるいは物価対策の上からは非常に大きな問題でありますので、衆議院の委員会には出るけれども、こちらの委員会には出ない、こういうことでは、これは万全な審議ができないわけでは、これは参議院の監視ですよ。私の質問に対して、時間を延ばすというならわかりますけれども、いつでも、単に運輸委員會に限らずあらゆる委員会において経済関係は出ない、こういうことでは困ると思うんです。いま主管大臣だということもございましたが、再建計画については、大蔵大臣は、これは協議をすべきめるといって、やっぱり一方の二分の一の主管ですよ。特に物価対策ということになれば、経済企画庁の長官は、これは担当官ですよ、当然の。私がなぜこういうことを申し上げるかと申し上げますと、去る二十八日のこの委員会、私は四十八年の四月二十二日、こういう日にちを切つて、総理は消費者物価が十月十二月には下がると発言をしておりますが間違いないと思ふんですが、同じましたら、物価局長は、総理がおっしゃったのは消費者物価ではなくて卸売り物価が下がるとの御発言でございます、こういう御説明がございました。これ間違つておられませんか。

○政府委員(小島英敏君) 私の推測するところ、そういう意味であろうと思ふというお答えを

したつもりでございます。

○加瀬完君 推測でありますから、当然これはお歸りになってお確かめになったと思ふますが、御確認をした結果は、やはり御発言が間違つておらないという御確認ですか。

○政府委員(小島英敏君) 特に確認はいたしておりません。

○加瀬完君 こういう無責任なことでは、大臣が出なければ私どもは質問はできないということになるわけですよ。これは確認してもらつてから答えてもらわないと質問できませんよ。少なくとも物価担当の責任者が、総理の発言がこうではないかと質問をされたならば、そうでないと答えているわけですから、確かにそうでないかそうであるか、これは確認をあとであらうとして、もう一回再質問されたときには、間違いない答弁ができるというぐらいの、答弁者としては当然の責任でしよう。あなたのおっしゃっていること間違つていますよ。確認してから私は質問を進めます。

○委員長(長田裕二君) 加瀬委員、橋口政務次官が見えております。

○加瀬完君 政務次官が答える必要はない。あの物価局長が答えた。いまも確認をしておらないと答えた。そんな無責任な答弁に対して、次の質問を繰り返していったらどうにもなりませんよ。あなた方は、一体こういう委員会の席での議員の質問というものをどう考えているのですか。大体あいつらしろとでわからないから、その場その場で適当な話をすれば終わると考えているのですか。物価が安定して、そんな総理大臣の発言のささいなことは取り上げなくても、国民生活は心配ありませんというのなら、私も何をか言わんや、いまの政府では物価対策はないと、こう一部から批判をされているような状況でしょう。そういうときに、あなたの方の発言というものは、まして総

理の発言を確認されているわけですから慎重でなければなりません。確認してからお答えをいただきます。

○委員長(長田裕二君) 橋口政務次官が大臣の代理で来ておりますから、答えさせます。

○政府委員(橋口隆君) 加瀬委員のおっしゃる通りであると思いますが、この次の機会までに大臣の真意を確かめまして、うちの長官からお答えを申し上げます。

○加瀬完君 それ答えになりますか。長官がどうこの、大蔵大臣がどうこのという質問、私はしていませんよ。

もう一回言いますよ。この前の委員会、四十八年四月の二十二日の記者会見で、総理大臣は消費者物価は十月十二月には下がると、こういう御発言をしておりますが、間違いないでしょうか、この質問をしたわけですか。そうしたら、物価局長が、いやそれは消費者物価ではございません、総理が答えたのは卸売り物価が下がるといふことでございまして、このお答えになった。消費者物価ではございませんかと私は念を押した。卸売り物価でございまして二回も言った。ですから、そのお答えになったからには、間違いないかどうかお尋ねになって確認をしていられるでしょうか、いま念を押したら、確認をしておりますといふことだった。せっかく政務次官お答えをいただきましたけれども、私がいま伺っていることはそういうことではない。言ったか言わないかということではない。そんなうかつな答弁をして物価対策がこういう問題のときに答弁になりますかと、その場その場でいいかげんな答弁をされては質問ができませんので、総理の発言はどういうものであったかということを御確認の上もう一回答弁をお願いしたい、こう申し上げておるわけです。

○政府委員(小島英敏君) 総理の真意を確認いたしました上で、御返事申し上げます。

○委員長(長田裕二君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(長田裕二君) 速記を起こして。

○加瀬完君 説明員に聞かなければどうこの問題じゃないのです。これは四十八年四月二十二日の日経にきちんと出ていて、総理は、「消費者物価は第三四半期(十一月十二月)には下がるし、下げなければならぬ」と、こう言っているのです。卸売り物価はどうこのことと云ってはいないのです。こういうことすら明確にしないいいかげんな答弁をされては困るということを私は申し上げておるわけでありまして。

そこで、さらに確認をしてみたい。経済企画庁の矢野前次官の発言についても、お答えは明瞭を欠いておりましたので、矢野発言の内容をもう一度明確にしておきたいと思ひます。

これは日本生産性本部主催のトップセミナーでの講演でございまして。その中で矢野さんは、十月ごろには前年比で四一・一五%消費者物価はアップ、わが国のインフレはスパイラル現象に陥る危機に直面をしている、政府が公共料金だけでなく、これに準ずるものについても、これを凍結させるくらいの気がまえが特に必要だと、こう話したと、同じく日経では報じられておる。これは経済企画庁の政務次官でございまして、あなたのほうの前次官は、日本の現在の経済状態はインフレという認定をしておるわけですか。しかも、これは公共料金だけでなく、これに準ずるものにストップをかけなければ、なかなかこれは解決できないだろうという、講演ではございましてけれども、経済企画庁の次官としての講演でこの明瞭に指摘をされている。こういう点を、この間局長に伺いました。局長のお答えは、必ずしもこの点も明確でございませぬ。そこで政務次官に伺いますが、この矢野前次官の次官が警告をされておることはお認めになりますか。

○政府委員(橋口隆君) ただいまの矢野発言は、退官をされてからの発言でございまして、経済企画庁事務次官としての発言ではないと考えております。また、その内容につきましては、新聞で報ぜられておるところでございまして、私も直接

それを確認をしておりますので、本人に確認をいたしまして、適当な機会にあつたててお答え申し上げます。

○加瀬完君 いや、御確認をいただかなくても結構です。この二つの指摘の点については、政務次官としてはどうかお答えになりますか。

○政府委員(橋口隆君) 私も率直に申し上げますと、消費者物価はなお多少上がる懸念があるので、消費物価はどうかお答えになります。ただ公共料金をストップしたほうがいいという点につきましては、特に国鉄の現状を考えますというところ、そう軽々に判断するわけにはいかない、どうしても政府提案どおりにひとつ御審議いただきたい、こう考えておる次第でございまして。

○加瀬完君 これはあとで伺いますが、経済企画庁は、国鉄あるいはその他のいわゆる公共料金、これに準ずべきものについての基本的な態度というものは、国鉄運賃のきまる前、どういふ御態度であつたのですか。あなたのいまおっしゃるような御態度であつたのですか。上げるべきものは上げなければならぬという前提で物価対策の基本が考へられておつたのですか。

○政府委員(橋口隆君) 経済企画庁の方針は一貫をしておると思ひますが、公共料金はこれをきびしく抑制しなければならぬ、真にやむを得ないものについては別であるけれども、全般的にはこれをどうしてもきびしく抑制することが必要である、こういう方針でございまして。ただ国鉄につきましては、真にやむを得ないものと判断をしておる次第でございまして。

○加瀬完君 それはね、いま結局経済関係の決定で国鉄料金を上げる、運賃を上げるということになったから、そういう答弁をせざるを得なかったわけですから、それまでは経済企画庁として、物価対策上、国鉄運賃そのものに相当論議が集中をされたわけですね、それをここであげつらうとは思ひませぬ。

そこで問題を前に返しますが、この前、再建計画の第四条では、国鉄がきめて運輸大臣の承認を

受ける、そして運輸大臣は大蔵大臣に協議をするといふことになっておりますが、経済企画庁長官との協議というものは別にありません、それは経済関係の懇談会等で基本的な話し合いがなされます、こういうことであつた。しかし運賃値上げというような公共料金の問題については、単に国鉄に限らず、経済企画庁というものが政府の大きな方針のなかめですね。そうなりますと、国鉄の再建計画という長期計画についても、将来の経済見通しというものが成立をしないわけですね、将来の経済見通しといふことであれば、経済企画庁の考え方というものが大きな根拠になりますわね。しかし、この再建計画の作成については、経済企画庁の公的な発言力というものは何もありません。それでいいかという点を私どもは一つ問題にしました。

もう一つは、これはおたくのほうに直接関係のあることではございませんが、大蔵省と運輸省といふもののお話合いであれば、運輸省の要求が大蔵省で一〇〇%認められるといふことは慣例上あり得ない。運輸省の要求といふものは何%か歩減りをされた形で大蔵省にきめられると、こういうことになってくれば、運輸省自身が考えている再建計画といふものは、どこかでやはり割引をされることになるのではないかと、そうあつてはならぬといふ歯どめがどこにもない。これは経済見通しというものを十分心得ている経済企画庁が、国の財政負担はかくかくであるべきだ、運賃の値上げはかくかくであるべきだ、あるいは物価対策上この年度での運賃値上げというものはこれは考へるべきでない、こういう御発言がなければ、これからの日本の経済の動向に即した再建計画といふものは成り立たないと思ひます。しかし今度のこの再建計画といふのは、こういうたてまえはとられておらない。それでも経済企画庁は、運賃のこれから四回の値上げについては、別に物価対策には何らの影響がございませぬと、心配はありませぬといふ保証はどこでつけるのか、つけよう

がないではないか、こういう疑問を持っておりますが、運賃値上げが物価に影響をしないという保証が、この第四条のような計画で進められて、物価に全然影響しないという保証が心配なく取りつけられていこう、この御判定になりますか。

○政府委員(橋口隆君) 確かに再建整備法の第四條には大蔵大臣だけは協議の対象になっておりまして、経企庁長官はなっておりません。ただいま加瀬委員の御発言の趣旨によりましてという、やはり法的には経済企画庁長官も入ったほうが望ましいとは考えておりますが、現状でも十分に運輸省からも協議を受けておりますので、その点不便はないと考えておりますし、また必要があれば物価対策閣僚協議会におきまして、あるいは閣議においても経済企画庁長官は十分な発言ができるわけでございまして、現状でもそう不便は感じないでございまして、四回にわたって値上げをするわけでございまして、その場合におきましては、現在のやり方でわれわれは十分やっていけるのではないかと、こう考えておる次第でございます。

○加瀬完君 いままで国鉄の再建計画というのは、そのときにはいつでもこれでやっていける、これで再建計画ができるということであった。しかしいつもできなかった。それで新しい十カ年計画というものができた、新しい十カ年計画の基礎になるものが、総理の発言を、私はこの間申し上げましたけれども、利用者負担だけではやれないものだ、独立採算制というものは押していけない、国鉄の経営というものは、国の財政負担というものを当然伴うべきだと、国が財政負担をする、こういう総理の御発言もありましたし、皆さんもそういう前提で十カ年計画というものをよくくりになっていくわけです。しかし、それでは利用者負担がどれくらいだと、財政負担はここは幾ら出すんだというところについての基準というものが一つもまだ話し合われておりません。けれども、もちろん基準の決定についての法律、規則というものもあるまい。

再建計画というものをほんとうにつくって、いまでものよりも国が財政負担をするというならば、その財政負担は大蔵省にとつては当然国鉄の赤字が解消になり、再建計画が進むという、そういう目的にかなったものでなければならぬわけでしょう。経済変動が激しいわけですから、経済の見通しというものをしっかりと立てないで、どういふ物価の上昇カーブが描かれるかというところもはじかないで、どれだけの金を出せば妥当であるかという判断はつけられませんか。

ですから、計画としては当然経済企画庁の意見というのをいれられて、物価動向というものも十分加味された上で、国鉄の財政再建計画というものの政府の出し分というものが定められなければ、妥当な決定ということには私はならないと思ふんです。しかし今度の法律は、そういうことになつておられない。それで、これから大臣がかわりまして、経済閣僚懇談会というのがあるんだし、運輸省なり大蔵省なり経済企画庁というものの連絡が密だからうまくやっていけるでしょうということ、さうでございましてかと私も承知するわけにはいかない。そういうお話は何か聞いてきたけれども、みんなうそであつた。だからここで、繰り返すようですけれども、政府が金を出すならば、金の出し方というものを、経済動向の見通しの一環はつきりしている経済企画庁がこれだけの金を出すべきものだということを示さなければ、妥当な国の財政支出というものは異づけられないと思ふんですが、政務次官としてはいかがですか。

○政府委員(橋口隆君) 確かに加瀬委員が言われますように、一応の明確な基準をつくるべきであると思ひますが、今回のこの計画におきましても、一応の基準はきまつていっていると思ひますけれども、明確な基準というものはまだ確立されていないのは仰せのとおりでございます。そこで経済企画庁でも、これを十分反省をいたしまして、各省と相談いたしました経済社会基本計画におきましては、こういうような公共料金の

法則をきめております。それは今後公共料金の決定にあつては、その基本的な原則というものを両三年内に再検討してこれを確立する、また財政負担の範囲あるいはまた料金決定の方法等については、その際にこれを明確にする、そういうことで、これからの課題として、これから取り組むつもりにいたしております。

○加瀬完君 そうすると、現状のこの法案審議の過程で出されている内容については、やはり不備だと、したがって今後については、経済企画庁としても政府としても、これは運賃のきめ方あるいは政府の財政支出の合理性、こういうものは何らかの機関をつくつて十分な検討をしてそのないようにする、それは両三年を待つてそういう形に運んでいきたいんだ、こういうことですか。

○政府委員(橋口隆君) 現在の財政負担のあり方につきましても、私は決してためらふてはななくて、一応の方針はきまつてやっていると申します。また財政負担というものは、かなりやはり弾力性をもつてきめるべきものでございまして、具体的な事情を勘案することも必要でございまして、私どもが考えておりますのは、公共料金は国鉄のほかに郵便料金とか専売とかいろいろございまして、それらを通する一貫した一つの原則というもの確立したほうがいいのではないかと、そしてただいまいろいろ御質疑がありましたような疑義をなくして、明確な基準をつくつたほうがいいのではないかと、こう考えておる次第でございます。

○加瀬完君 けつこうですよ。しかし、そういうお考えが具体的に運輸省なり大蔵省なり、もうほうと与えるほうに、それぞれ基準として示されないままに再建計画というものが出発するわけですか。そうすると、昭和四十八年度なら昭和四十八年度の財政負担が、だれが考えてもこれが合理的だという判定をする基準なり基礎なりというものは現状においては何もありませんね。

それから、いままでも国鉄は何回か、これだけは国がまかなつてくれてもいいのではないかと、これをまかなつてもらえらるならば、われわれの赤字というものはこういうふうには解消するという幾つかの案が出されましたよ。一つも取り上げられておりませんよ。そうなつてくれば、政府の財政負担の負担義務のワクというものは何にもないわけですよ。ですから、理解のある大蔵大臣が出ればワクは広まるかもしれないけれども、別の条件が出て国鉄までには金が出せないということになると、国鉄負担金という財政支出金というものは減らされる、こういうことは非常に不安定だといふ議論が昭和三十年ごろからあつた。で、これは経済企画庁も大蔵省も御存じでございまして、昭和三十年の十月に「国鉄経営改善に関する意見」というものが、学者グループの間から出されておりますね。これを御存じですか。

○政府委員(橋口隆君) ただいまの御指摘の点は、国鉄経営改善に関する意見書でございまして、○加瀬完君 そうです。

○政府委員(橋口隆君) これにつきましても、はなはだ申しわけございませんが、私あまり存じておりません。

○加瀬完君 「国鉄経営改善に関する意見」として、日本交通学会に属する会員の間に、研究をされた結果として報告をされたわけですね。研究参加者は早稲田大学の教授の島田さん、運輸調査局の理事長片岡さん、神奈川大学教授大森さん、中央大学教授細野さん、その他明治、慶応、学習院、関東短期大学の教授、助教教授たちによりまして、「国鉄経営改善に関する意見」というのが出ております。これは運輸省は御存じですね。

○政府委員(秋富公正君) 承知いたしております。○加瀬完君 その要旨はどういうことと、特に国鉄運賃をきめるきめ方についての報告もあるわけですから、この内容はおわかりでしょうね。○政府委員(秋富公正君) 承知いたしております。で、この意見の中の一つでございまして、「収入の大宗たる運賃について国会が最終の決定権を

持っていることは、国鉄の経済的合理的な運営を困難にするものである。」というのをまず冒頭に置いておきます。それから次に、「運賃が物価政策、社会政策等一般政策の具に供せられ、国鉄企業の経済性を軽視し国鉄経営の合理化を阻害する傾向にあることを認めないわけにはいかない。」と、こういうような問題がございまして、「財政法第三条とこれに基づく運賃法の如き法律はこれを廃止し、法律をもって厳正中立な運賃に関する審判所を設けて、これに公正監督を委すべきであると信ずる。」、こういうようなこともございまして、それからさらに「運賃決定の基礎とすべき原価に算入すべき費用の内容をも明らかに示す必要がある。」、こういった点もございまして。

○加瀬完君 結局、三十年現在において、いままでの国鉄運賃のきめ方は必ずしも合理的でないという点で幾つか指摘されましたね。おっしゃるような点もございまして。さらに「合理的な国鉄運賃（われわれはそれを上述のように運賃審判所の判定すべきものと考えるが）」、あなたのこのおっしゃった運賃審判所というものを設けて、ここで「判定すべきものと考えるが」に對し、国家が高度の国家的利益の見地からこれに承認を与えず、あるいは特に運賃の引下げを要求するような事態を生じた場合においては、国家はこれによって生ずる国鉄の損失に對して、補償の義務を有することを国鉄法中に明示すべきである。」、こういう点も指摘をされておりますね。そして運賃審判所の構想というものがいろいろ述べられております。

これはちよつとわれわれも非難的になつておるわけですが、国会の中で与野党という形で、いつも政府原案が何ら国民世論の背景に基づかないままに決定をされるという不合理だ、ですからむしろ、公正な運賃審判所というものを設けて、その判定にまかしたらどうかという、これは着想ですね。私も国会議員の端くれですから、国会が要らないと自分の口から言うわけにはいきませんけれども、指摘をされておると

ころは、確かに政府与党の出す法案というものは、それぞれ理由があります。理由がありますが、その出された法案が全部国民世論に沿って可決決定されるとばかりは限りません。そこでもっと国民世論に従った判定というもので、政府が出すべきものは出す、利用者負担にすべきものはさせる、と、こういういふ政府方針をいれて判断の対象とするならば、そういう権威のある審判所というもので国鉄運賃というものをきめるなら、上げるべきか、上げてはならないか、あるいは政府の出す金を幾らにすべきか、こういうことが合理的にきめられるのではないか、そうでない限りは、三十年現在を考へてみては、国鉄運賃というものは合理的にきめられておらない、こういう趣旨を内容とした意見書というものでございまして。

總裁、そういう第三者機関みたいなものがあつて、国鉄運賃はかくすべきだということも判定が下されるとするならば、これは国鉄にとつてはこのほうがはつきりしていると思ひますが、この構想についての總裁としての御所見はいかがですか。

○説明員（磯崎敬君） この構想をちよつと二十年ほど前でもございましたが、私もいろいろ、何と申しますか教えていただいたことがございまして、やはりほかのこととはちよつといたしまして、運賃関係の問題につきましては、やはりいま先生の読みになった一三ページのところが一番のみそであつたというふうに思ひます。すなわち当時ドイツにおきましてもフランスにおきましても、いろいろ国家政策から国鉄の運賃値上げを押さえる、あるいはそれを認めないというふうなときがあつたときには、その分を一般会計から補うという制度がドイツとフランスにすでにあつたものでございまして、それから、ぜひそういうことを考えるべきだ、ことに昭和三十年代——二十九年の末期ごろから、私どもの二割程度の運賃値上げのお願いを一部に切ると、まあいろいろなことございまして、たので、経営上困るというふうなことから、その分は政府でめんどうを見るべきだという非常に卓

越した御意見が当時からあつたわけでございます。これがなかなか……、もつともその一三ページの前のほうに運賃とは一体何であるかというところが書いてございまして。減価償却費まで入れると、まあいろいろ議論のあつたところでございますが、一三ページのまん中からちよつと前のほうに、運賃とは一体何であるかということで小さい字で書いてございまして。これもすいぶん論議されたところでありまして。すなわち原価に算入すべき費用というものはイギリスの運賃法においては云々というふうな、たとえばこのころは退職積み立て金も運賃で見るべきだという、まだ非常に鉄道の独占性の強かつた時分でございますので、いまから見ますと運賃の構成要素としては、まあいわばぜいたくな構成要素であつたと思ひます。しかし一つの理論としてこういう理論を立て、そしてそれを全然鉄道経営と違ふ理由でもって認めない場合には、これは一般会計で見るべきだ、こういう端的に申しますと御意見でございます。

それを行政機関以外のこういう特別な機関をつくれという御意見でございますが、私も概括的にこれはいい悪いは申し上げられませんが、非常に意見としてすばらしい御意見であるというふうに思ひますし、私も私も事に触れおりに触れて、こういうことがあつると、現にフランスやドイツでは実行されているというところを申し上げたこともございまして。当時まだ非常に独占性の強い時代でございますので、わりあい財政状態もよろしかつたものでございまして、昭和四十年年度ぐらいから、またこの古いものを実は持ち出しまして、十年前からこういう御意見があるんだということを申し上げておつた次第でございます。

○加瀬完君 運輸大臣に伺ひますが、今度の再建計画法の策定にあたりまして、いま国鉄總裁からもお話のありました、一応有力な参考意見として、当時からも注目を浴びておつた、こういう運賃審判所あるいは運賃審判所によって与える国鉄財政へのものもろの条件、こういうものを御検討はな

さいましたか。

○國務大臣（新谷實三郎君） 私の就任前のことはよく存じませんが、私が就任いたしましたから、これはもう予算編成期に入つておりました、最終段階でございましたが、そういう点は特に議論をされたことはなかつたと思ひます。

○加瀬完君 これは大臣に聞くのは妥当を欠いたかも知れませんが、運輸省の鉄監局としては、この積もりにも積もつて、どうにも身動きのならなくなつた国鉄財政というもののについて、私がいま提示をいたしましたような「国鉄経営改善に関する意見」というようなものは、どう特に今度の法律制定について参考にされましたか。また、いままで、これがどういふように運輸省当局としては扱われてまいりましたか。

○政府委員（秋富公正君） ただいま先生の御指摘のございました、こういった構想につきましては、私たちがいたしましたも検討いたしましたわけでございます。ただ、この骨子の中の一つでございますが、国会の審議からは必ずということにつきましては、これはうらはらに、その欠損分については財政当局がこれを負担するというところからは、関係でございますが、この問題はあまりにも事が重要でございますので、しかも昨年、廃案になりましたが、国鉄の財政状況がきつめて緊迫化しておるときに、さういった根本的な問題を提起いたしましたことは、あまりにも率直に申しましてゆとりがないというところで、今回は昨年の廃案、これを根本的に進めていく。ただ、その際にも一五％というものを上げるべきではないかということも議論されたのでございまして、先般の委員会におきまして御報告申し上げましたように、物価というもののに対する影響も考えまして、そういった点は財政助成の強化ということをもつて補うということ、運賃の改定率は昨年同様据え置くということ、で、今回は提案いたしました次第でございます。○加瀬完君 去年のこととしては政府当局の国鉄財政に対する考え方というものは大きく違つてきているわけですね。いままではあくまでも独立採算制

というものを基礎にして、これに何か合わせていこうという点にウェイトがありましたが、たゞたびたび申し上げるうちに、総理大臣ははつきりと、利用者負担だけでは国鉄はまかなえないんだから、当然政府の財政負担というものをすべきだというふうに踏み切ったわけですね。そうすると、財政負担をするということになったならば、その財政負担は、政府のこれから出す財政負担によって国鉄の再建計画なり累積赤字なりというものは解消する、という内容がなければならぬわけですね。じゃ解消するかしらないかという基準はどこで定めるかということになったら、そのきめ方はどこにもない。不足額を要求して、トータルとしてこのくらいということで運輸大臣と大蔵大臣の間で話がされるだけにすぎない。ということであれば、政府が金を出すというならば、その金の出し方が公平妥当なものであるためには、国会にかけるかけないかというのはこれは論外だ。運賃審判所の考え方というものは、こゝでも一回息を吹き返してきていいものなんです。運賃審判所をつくるということじゃなくて、運賃審判所のようにな、ある程度の機関、これだけは財政負担にすべきだ、これは国鉄でまかなうべきだ、これだけは上げていい、これ以上上げてはならない、という判断があれば、これは国鉄は、悪いことばで言えば、金が取りやすい。また大蔵省とすれば、そういう機関で定められたものに従って出すという法律になれば、これは出しやすいということになる。しかし、それは現状においては、どうして運輸省あるいは国鉄当局は、そういうものをつくらなければ合理的に金はこちには来ないという危機の念を持たなかったかと私はふしぎなんです。

新谷さんは有能な大臣でありますから、折衝よろしく、あるいはほしものよりアルファをつけようもらってこられるかもしれません。しかし有力な大臣ならもらうと、少し足りない大臣が、悪いけれども、出れば、大蔵省に押えられて一つも金が取れないということでは法律にはならない。

い。大臣や国鉄総裁のいかにかわらず、来るだけの金は来るということにならなければ、制度としてはこれは完全なものとは言えませんが、そこで、運賃値上げなどについていまチェックする役割をするのは、これは運輸審議会だけでいい。しかし運輸審議会は幾ら大蔵省に金を出せというそういう権限も能力もありませんね、これはあとで審議会の内容には触れませんが、どうして、大蔵省が適当に配分をするとか、配分できると、こういう点をきくとチェックして、大蔵省もどんなに切ろうと思つたつてこれだけのものは、これは国鉄関係に出さなければならぬんだという条件なり基準なりをつくるか、あるいは条件なり基準なりを示す機関というものを、つくるか、こういう方法を考えなかつたのですかね。私はそこがふしぎでならないです。政府が金を出すと言つたんだから。どうした場合にどれだけ出すかということとをきくときめなければ、ほしものだけ、不足額だけ、要求額だけ取るということにならない。そこできめなければ再建計画というものは完全にこれは目鼻が入つたというわけにはいかないと思ふのです。

逆に言うなら、いまのように税金がたぐさん入つて、少しくらい大きい要求もこなせるという財政事情であればいいですね。経済成長が滞滞して租税収入が少なくなつて、国そのものがやりくりがつかなくなつたというときに、それでもこれだけのものは国鉄に出さなければならぬという保証はどこにもこのままでは出てこないでしょう。なぜ私は、国鉄というよりは、運輸省当局が出すべき条件と出すべき場合というものをきくときめるか、あるいはきめさせる機関というものを、繰り返して恐縮ですが、要求をしてこの法律の中に入れてみませんかという話ではない。話し合ひでうまくいきますよという話ではない。これは法律じゃないですよ。話し合ひでうまくいきますよ、うまくいきますよと言つたつて、うまくいかなかつた場合どうすると言つたら、うまくいかなかつた場合はそれはしかたがありませんから、

もう一回運賃をその分上げるんですということになつては、国が財政負担をして再建計画をいたしましようという総理の趣旨にも合わないでしよう。この点ももう少し説明してくれませんか。

○国務大臣(新谷實三郎君) あなたの言つたやうに、公共負担というのが相当多くなつて総理がそういう答弁をせられたことも事実であります。その点については、私も全然同意でございます。今日の国鉄が公共企業体として発足した当時、独立採算制だけで運営しようとしておりました

が、その独立採算制だけでは運営できないということが、これはもう現実の事実でありますから、それに対応いたしまして、政府が相当の公共負担に見合うような財政援助をしなきゃならぬという方針をきめたことは、これは事実でございます。それは、ことを返すようですけれども、これは

たいしたことじゃありませんが、何も今度の四十八年度に始まつたわけじゃないんです。いままでもこれは非常に足りなかつたと思ひますけれども、やはり同じような趣旨でもって現在の再建計画におきまして若干の政府助成をやつてゐることは事実でございます。

しかし、その点はおきまして、今度の十一年の再建計画で、いかに公共負担について、あなたの一昨日言われたどんぶり勘定みたいなもので補助してゐるじやないかという御質問のようになりましても、そうじゃないんです。われわれはとにかく国鉄の財政の再建をはかりまして、何度も申し上げたわけですが、それによつて国鉄の本来背負つておる機能を回復させる

と、體質を回復させるというのがねらいでございますから、これはもう終局的な目的でございます。それ以外にはございません。ですから、それを成就するにはどれだけの政府が助成をしたらいいかということ、これは当然考えなきゃならぬことでございます。その間、運賃の引き上げと

いうものにつきましては、これは事務当局から説明されてもいいんですけれども、本来政府がそういう助成をしない場合に、運賃だけにたよります

と高率の引き上げをしなきゃならない。これは実際上できない。でありますから、必要最小限の運賃の引き上げというのをお願いすると同時に、政府は十一年間において財政の再建をするというためにはどういう助成をしたらいいかということにつきまして、これは十分財務当局とも話し合ひをいたしまして、いま提案してゐるような結果を得たわけでございます。

したがつて他のいろいろな公共事業に対する補助率、三分の一は補助しようとか二分の一は補助しようとかいうような、率でもって補助のしかたをきめようというようなことは考えておりません。しかし国鉄の機能を回復するために必要であらうと思はれる財政援助は惜しみなくやろう、こういうことで、財政当局とも協議をしていま提案してゐるような結果を得たというように御了解をいただきたいと思ひます。

○加瀬実君 御説明は別に異論ありません。よくわかります。しかし、そのとおりなるといふ保証はどこにもないわけですね。私がたびたび繰り返して申し上げますのは、ことしの国鉄の再建計画というものについては、政府の態度ががらつと変わった。二つある。一つは政府が財政負担をしよう、独立採算制というものの考え方はとらないということですね。もう一つは、いままでは財政投資が道路に非常に大きかつたけれども、むしろ国鉄を交通の主体にしてこれから考えていくということを総理はおっしゃつてゐる。いままでも助成はあつた。ありましたけれども、それはこの前も指摘をいたしましたように、道路よりもはるかに何分の一と低い。国家機関でもない基幹産業の補助金よりも国鉄の補助金のはるかに低い。こういう状態であつた。それが赤字の原因になつた。今度はそれはしませんよ。財政負担の責任も少なくも二分の一以上政府が持つんです。道路よりもむしろ国鉄をこれから大事にしていきま

すところおつちやつた。それであれば、いままでのように政府助成のない場合どうしようかという考え方はもうしなくてもいいことになつた。逆に

言うならば運賃の値上げだけで国鉄財政のバランスをとろうという考え方はとらなくていいわけです。

それで大臣のおっしゃる通りに、政府としてはどう助成しようかということなんだから、一昨年度なり昨年度なりの赤字に対して、トータルとして助成をするという方法を考えるという考え方もあります。しかしイギリスのように、要求したものがそのまま財政当局がのむというような状態ではない、日本の財政当局の国鉄に対するいままでのやり方は、それから経済変動が非常に激しいわけですから、出せるときは出しますが、出せないときは出し方は小幅になりますよということでは、これは国鉄の財政再建という条件にはならない。それならば最低限こういう条件の場合に出してくれないか困るんじゃないかと、出すべきである。こういうドイツ式の累積計算で赤字分を埋めてもらおうということのほうが国鉄財政からすればはつきりしているんじゃないか。日本の現状からすれば、ドイツ方式をとったほうが有利だと私は思うわけですが、そういう助成を受ける基準というものは、むしろ運輸省から要求すべきものではないかと思いますが、要求されておらないのは不完全ではないかという点を指摘したいのでございます。

質問をさらに進めます。それでは国鉄に幾ら政府が金を出すべきだということを定める機関はいまございますか。

○国務大臣(新谷實三郎君) それは政府の責任において決定するわけでございます。

○瀬谷英行君 ちょっと関連して。

政府の機関でもって国鉄に対して幾ら出すかということを判断すると、こういうお話なんです、国鉄に対する政府のいままでの出資というものが極端に少な過ぎたということから瀬谷さんの質問がいろいろと展開されているわけなんです。具体的に言いますと、新幹線の問題、この間私も言いましたけれども、総理大臣は、東北新幹線が今度八戸回りにきまったら、八戸経由で青森に抜

けるようにきまるということであれば、日本海新幹線を考える必要がなくなるという考え方を打ち出されているようにですね。こういう考え方が具体化されるという可能性があるのかどうかという問題が一つあります。いままで出されておる新幹線の構想の中には日本海新幹線というのはまだなかったわけですから、ところが、おそろく東北新幹線も盛岡でもって津軽のほうを回るのか、あるいは太平洋のほうを回るのかということではないかと問題があったわけ、八戸のほうを回るといふことにきまったらどうかと思うんだけれども、そうすると、そちらのほうのバランスを考えて奥羽線経由の新幹線をつくらなければならぬという考え方になったんだと思うんです。その考え方というものは一応わかるような気がするんです。わかるような気がするけれども、さてそうすると、新たな新幹線は、東北新幹線と同時に、羽越線のほうの新幹線ということになるわけですから、これもまた相当な建設資金を要するのだからと思う。建設資金を要するけれども、じゃ現在の羽越線といったようなものを考えてみると、それが直ちに黒字路線というふうに入収をあげる可能性ありとは判断されないわけですね。これは当然そうだろうと思うんです。その点は国鉄総裁にも、羽越線に新幹線を持つていった場合、上越新幹線からさらに青森まで持つていった場合の一つの見通しも聞きたいと思うんです。

そうなりますと、収入にならない新幹線をさらに総理の構想で、つくっていいとか悪いというのじゃないけれども、新たな構想として出てきたわけでしょう。さらに新幹線の建設プランというものが大きくなるわけですね。これだけでも、いまここで政府が考えている政府出資に間に合わないわけですね。国鉄にとってかなりの財政的な負担になるだろうと思う。重荷になるだろうと思う。そうならば、これらの重荷を政府のほうで、少なくとも、たとえば新幹線から新幹線に要する費用だけは政府のほうで支出をするということをやらない限りは、これは将来、国鉄にとって必ず相当の

負担になるということを考えないわけにいかないと思うんです。その点は一体考えているのかどうか。考えるならば、当然その面についても、政府出資というものを増額しなければ、これは国鉄自身がやってくれないかというのじゃないかというふうな考え方をお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(新谷實三郎君) 一つは現在の再建計画の中で、いまの新幹線の問題をどう扱っているかという問題と、もう一つは将来の見通しの問題であると思ひます。御承知のように、新幹線につきましてはいろいろの経緯を経てまいりました。いま調査五線を対象にいたしました。国鉄と鉄建公団で調査を進めております。まだ私のところへは報告書が参つておりません。報告書が来ましたら、早く具体的な計画を立てまして、鉄道建設審議会にはかりまして、今度は具体的な工事に着手するような段階になるわけですが、昨年の十一月だったと思ひますけれども、昨年の十一月の鉄道建設審議会におきまして、これは全部調査線が完成いたしました。三千五百キロです。その三千五百キロでとめないで、これは今年度の十一年計画にも入っておりますが、大体昭和六十一年に完成することをめどにして、あと三千五百キロ程度の新幹線を建設すべきであるという意見がございました。ある程度その費用も、年次は違ひますけれども、私も、私どものほうの十一年計画は五十七年度ですが、昭和六十年までに建設をしていく分は、今年度の十一年計画にもその経費が入っております。で、そのあとの分につきましては、これは昨年の十一月に鉄建審で審議をされました際に建設がされました。その内容は、一口で申し上げると、調査五線のあとの新幹線については、至急にどの線を採用するか、それについて検討をすべきである、こういう建議がありました。でございまして、それから、運輸省としましては、この建議に基づきまして、どういふ路線が次の段階で必要であるか、またそれがどういふ経済効果があるかというふうなことについて、検討を始めておるのでございます。そ

の総理が言われたのは、私はじかに聞いたわけではありませんが、おそろく、新聞で拝見したので、から、どっかの新聞の担当者にそういう話をされた。たまたま私は了解してありますが、これはまだきまらなかったわけではございませんで、皆さんのなかから各党から代表者が出ておられます、鉄建審でございまして、この鉄建審にかけまして、もし、そういう新しい調査線を選ぶにつきましては、そういう調査が運輸省としてできたり、あるいは鉄建審自身が調査をして、またさらに、いまの調査五線のように、運輸省に建議をするというケースもあり得るわけですね。いずれの方法かで、そういう具体的な路線が出てまいりました場合に、それをどう処理するかということ、まあ次の段階において考えなきゃならぬと、こういうことになつておるわけでございます。

それから新幹線の、将来でできるであろう、あるいはいま建設しつつある新幹線の収支の関係でございまして、五十七年度までの分は一応試算はしてあるのでございます。五十七年度までの今度の十一年計画の中に入っております。で、一般的に言ひまして、将来のいろいろの社会事情、経済事情の変動は別といたしまして、いま予測せられるような推移をもとにして考えますと、大体、新幹線については、先般御説明しておりますように、投資額の一五%は政府が出資し、三分五厘のところまで政府が助成をしていこう、それをこえる分はですね。こういうたてまえをとっておるのでございます。これによって、地上が、そのときに、十年先ですから、各地域の状況がどういふふうに変わってくるか、それはいまからの確かな予想はできないのは当然でございまして、予想し得る限りのデータによりまして、そういう状況が予想して、一応十一年計画の中に、五十七年度までの分は入っております。足りないところは、国鉄のほうから御説明をさせていただきます。

○説明員(磯崎重君) いま大臣がおっしゃいましたように、いわゆる日本海の縦貫の新幹線は、まだ実は調査線に入っておりませんが、私のほう、詳しく調査いたしておりますが、現在調査いたしております調査五線の中で一番収支状況がむずかしいであろう、悪いであろうというのが大体九州でございます。これは、できましたあと、かりに昭和五十四年にできると、約十年ぐらいは償却前でも黒にならないという計算でございます。したがって、かりに裏縦貫、日本海縦貫をやりますと、それより少し悪いというふうになります。また、やはり完成後十年ぐらいは償却費計上前赤、すなわち償却費は払いませんで、人件費、物件費、利子だけでも、その収入でカバーできないというふうな、これはごく推定でございます。そういふことではないかというふうに考えます。

○瀬谷英行君 いまの大臣の御答弁だと、政府で一五%出資、金利三分五厘程度、それはいままでに比べればこの程度のことも画期的なことかもしれない。しかし、それはいままでがあまり何もやらな過ぎたのです。これじゃ結局はスズメの涙程度にしかならないのじゃないでしょうか。いま総裁の話によれば、九州の新幹線でも十年ぐらいは償却前でも黒にならないのです。日本海新幹線だって、似たり寄ったりじゃないかと思うのです。そうすると、国鉄の財政にとってこの新幹線の計画は、日本海の場合にはまだ調査線の部類に入っていないのですけれども、やがてこれもその一つの目標になってくるのじゃないかと思うのです。そうなれば、いまの政府の考え方の程度、一五%程度の出資ということでは、どっちみちこさえたって黒字にならないのですからね。一五%であろうと、三分五厘が三分であろうと、これはやはり間に合わないということは同じじゃないですか。スズメの涙じゃないけれども、まあ従来と比べればちょっといいからといって、やっぱりカラスの涙程度です。それじゃ間に合わないということは、はっきりしているでしょう。だから私は、スズメの涙からカラスの涙程度に進進し

たということでは認めるけれども、しよせんは問題の解決にはならぬ。これはやはり少なくとも、一五%というのじゃなくて、これから計画をされる新幹線は、一〇〇%何らかの形で政府が資金的なめんどろを見るということにしないと、財政の再建は私ではできないと思う。

今後の新幹線は、まさかいかのほうだからといって、単線の新幹線ということではあり得ないでしょう。やはり複線電化ということになる。そうすると、建設資金も、いかに過疎地域であろうと、相当程度これはかかるということを考えなければいかぬ。それを考えると、やはりいまの政府の考え方では、これはどうにもならぬということがはつきりしてくるのじゃないですか。少なくとも、抽象的な問題じゃなくて新幹線に限定をして考えてみた場合でも、これは政府の出資というものを、これじゃ間に合わないということは明確になるのじゃないですか。この点はどうか。

○国務大臣(新谷實三郎君) こういふ説明をする、いつもその点を非常に何といいますが、御理解いただけなくて非難をされるわけなんです。さつき申し上げておりますように、五十七年までに開業いたします新幹線につきましては、各線区別に、それが非常に正確であるかないかは、これはまた問題があると思っておりますけれども、いままし得る限りのデータをそろえて、国鉄当局に各線の採算をとらしているわけなんです。その足りな分を、もちろんこれは穴埋めしなきゃならぬと思っております。そえいつた問題をすべて含めましてこの十年間の計画を立てておる。で、いま提案いたしておりますような再建策を御承認願いますと、五十七年には予定どおりになりますと、国鉄の財政再建は可能である、こういう計算をもとにいたしまして提案をしておるわけでございます。これから調査線がどうなるかわからない。はっておいたらもうと赤字がふえてくるんじゃないかというところでございますけれども、そうじゃない。十カ年間の計画の中には、そういったものも織り込んで計算をしておりますから、ただいま予想

しておりますものにつきましては計算済みでございます。こういうことを先般来御説明をしておるわけでございます。

○加瀬元君 私もその問題はあとで触れようと思いましたが、いま瀬谷委員から指摘をされましたから申し上げますが、国鉄はほんとうなら清算団体のような段階です。赤字解消ということから考えれば、しかし社会的機能というものがありますから、仕事を続けてやらなきゃならないから、そのマイナス分を国が財政負担をしようということですよ。しかし国鉄自体から考えれば、やはり独立採算的な運営というものがたてまえでありますから、いま国鉄総裁がおっしゃる通りに、つくってもうからないようなものをつくりたいはずはないと思う。これは国の方針なり政治的要求で新幹線構想というものは、国鉄からすればかぶせられてきているわけですよ。そうならば、そういうものを含めて将来出る赤字をトータルで幾ら埋めるかというものであつてはならないわけであらう。これはこれを発展させるというたてまえを政府はとるべきなんです。これにマイナスするような、いまのような新幹線建設の資本というものは、これは政府がまるまる持つとか、あるいは別の団体で政府がそこに投資をして仕事を進めるとかいうこと、国鉄に少なくとも赤字の穴埋めをさせぬという形をとらなければ、国鉄財政というものはどうにもならないと思うんですよ。

そこで、そういう意味合いもありますから、政府の財政負担の基準というものはドイツ式にきちんときめたほうがいいのではないかと主張を申し上げておるわけなんです。国鉄も運賃審判所、いろいろ欠点もありますけれども、運賃審判所のようなものもできて、これだけ政府が国鉄に金を出すべきだときめてもらえれば、きめてくれるものがあつたほうがいいということ、先ほどさういふはつきりしたことはおっしゃいませんが、そういう意味のお答えがあつた。ところが、いまはそういう機関はないわけですね、何にも。政府は将来

赤字のもとになるような新幹線は国鉄にやらせ、ところが赤字にならないような財政負担のワケすらもきちんときめないということでは、これは将来の財政再建というものはどうなるものか見当がつかせんよ。

で、私は、政府の計画であり国鉄の計画だけで国鉄の運営というものが行なわれておつて、世論なり国民なりの考え方というものを取り入れる取り入れ方が非常に少ないと思うのです。この前もいろいろ各界の意見を申し上げました。それは御承知にはなつておりますけれども、形の上でそういう世論を吸い上げなければならぬという法的なまじまりは何にもないわけなんです。

そこで私は、国鉄再建財政審議会——仮称ですが、国鉄再建をするための財政をどうするかというのを審議をする審議会というふうなものをつくつて、その意見を政府が取り上げるという方法をとつたらどうか。たとえば再建計画の法案の第二条に、再建計画の作成及び実施にあつては、国鉄再建財政審議会の意見を聞かなければならぬ、国鉄再建財政審議会は再建計画に関し政府に意見を述べることができ、政府は前項の意見に基づいて再建計画に関し財政上の必要な措置を講じなければならぬ、こういう条項を入れることは簡単だ、これは。そうすればいまよりも国鉄は確実な世論を受けての財政審議会の発言によって、政府負担というものを、ある程度必要なだけ受け取るということが可能だということにならうかと思うのです。運輸大臣と大蔵大臣の話合いというだけでは、現在の大蔵大臣と運輸大臣であれば話し合いがつかますと言われれば、ごもつともでございますと答える以外に何にもありませんけれども、いつでもつくつてという保証はどこにもないわけだ。そこで国鉄再建財政審議会というものをつくつて、世論を受けてその財政審議会が政府に意見を申し述べることでござんす、その意見を政府が聞いて財政支出をする。こういう組織をつくることは、国鉄の運営なり運輸省なり大蔵省なりのそれぞれの機構に何にも支障を来たすこと

ではないと思うのですが、大臣のお考えはいかがでしょう。

○国務大臣(新谷實三郎君) ただいまお述べになりました問題は、これは非常に高度の政治的な問題であると思ひますし、また日本のそういった問題についての非常に中心的な制度論であるのだと思ひます。一昨日の加瀬先生の私に対する宿題のある部分であるかとも思ひますので、これは私だけの意見ではございませんから、その点、一昨日お約束したとおりに、関係各省で一応相談をし、私も経企庁長官にはじかに御意見を聞いたのでございませうけれども、その点をあわせてお答えをしたいと思ひます。

非常にわれわれにとっては、何といひますか、国鉄の運賃決定について、趣旨は、非常に御好意のある御質問でございまして、その点はありがたく思ひますので、先ほど申し上げましたような政治的な観点から見ますと、これは関係各省の大臣もそう言っておりますけれども、国鉄に対する財政負担の決定というものにつきましても、これは申すまでもありませんが、国鉄の再建の根本になる問題でございまして、その決定にあたりましては、これは単に、国鉄だけの収支を見まして、それがプラスになるかマイナスになるかというだけではなしに、あなたがこの間から非常に高度の立場から御議論くださっているように、経済社会政策、物価政策、その他の政府のあらゆる政策の上に立ちましてこれをきめていかなければならないことはもちろんでございまして、そういう点から見ますと、これは内閣全体が国会に對して、そういう責任を負っているという問題であらうと思ひます。したがって、内閣としましては、これは申すまでもありませんが、内閣法にもありますように、内閣が行政権を持っております、その責任者でございまして、内閣全体としてこういう問題については責任を負わなければならないことになるわけでございます。こういう問題につきまして、この点は必ずしも加瀬さんの御意見がそれに執着

しておられるとは思ひませんが、この間お尋ねしましたら、そういうふうなお答えが返つてきましたので、それだけについて申し上げると、これがいまおっしゃったような決議機関であつて政府を拘束するんだというふうなことになるかと、権限のないところには責任がないんですから、政府が責任の負い方がないわけですね。でございますから、これは外国にもいろいろな例がございまして、日本にもかつてそういう機関もあつたこともございまして、それから現在でも公取とか、あるいは二、三の委員会においてそういう例はないことはございませうけれども、こういった行政の全般にわたつて、内閣が全体として責任を負うべきような問題につきまして、決議機関で、その委員会がきめた場合にはそれに政府が拘束されるんだというふうなものは、この国鉄に關しましては適當ではないというふうな考えざるを得ないのであります。

ことにこういう制度を採用することになりますと、これは単に国鉄だけではないと思ひます。他の公共料金、これは米価等を含めまして、やはり同じようなことが考えられなければならないということになるのであります。これはいまの内閣制度との関係におきまして重大な問題であらうと思ひますので、この点は簡単にきめるわけにはいかないと思ひます。

そういうことを各省大臣も考えておりますが、以下申し上げることは、これは私の責任において、私の考えを申し上げるわけでございますけれども、御承知のように、運輸省として考えてみますと、運輸省は国鉄だけじゃございせん。航空もございまして、自動車もございまして、航空もございまして、そういうあらゆる交通機関におきまして責任を持っております。そのほかの国鉄以外の、かりに料金だけにいたしましても、自動車とか民鉄とか航空とか海運とか、そういうものの料金決定にあたりましては、これは運輸大臣が当然現在の法令によりまして、責任をもつて料金の決定をしなかならないわけでございますが、国鉄に關して、かりにそういうた、かりにです、これは決議機関であるというふうなことを前提にして考えますと、国鉄だけは運輸大臣は責任はないんだと、これは委員会に別なきめるんだということになってまいりますと、その間の調整を一体だれがどこでやるかという問題が起つてまいります。これはかえつて行政運営を混乱せしめるものではないか、私はこのように考へておる次第でございまして、

いろいろこういう問題については、過去の各行政分野において、いろいろな経過を経てきていますわけでございます。先ほど申し上げておりましたように、一部の行政においては終戦後そういう制度をとつたところもないことはないものでございまして、御趣旨はわかります。御趣旨はわかりませんが、今日そういうことをいたしませんでも、まああなたも先般、非常に気にしていただいております運輸審議会、こういったものの運用がもう少し改善されないかというふうなことにございまして、これは私は、いま法律によつて動かされておりますから、いまの運輸審議会が非常に非能率であつて非民主的であるなというところは申しませんが、しかしあなたのおっしゃったようなことを考えながらこれを運用すると、もう少し御趣旨に近いものになつてくるのじゃないかということを考えるわけです。

それから一般の国民の方の意見を十分に取り入れようと、こうおっしゃる、これももつともです。一般国民に關係のあることですから、それは当然しなかならんわけですね、私はこの点については、衆議院における御質問でも申し上げたんですけれども、それを一番徹底的に実現しようと思つて、この国鉄の運賃に關しましては、国会の御審議を願つておるわけですね。国会の御審議です。ほかの国の例をならにしまして、たとへば主管大臣の認可制にしていると、ろが多いのですが、これは国会のほうにかけておりません。日本は国会のほうにかけているわけですね。国会では、これはあたりまえのことを申し上げるようで恐縮ですが、国民の直接選挙によりまして、国民の代表として選ばれた方々の中で十分に御審議をいたさなければならぬ。私はこれ以上の民主的なものはないと思ひます。ここで非常にこの問題についても長時間かけて御審議をお願いしておりますように、各委員の方からは国民の意見を代表して、あらゆる角度から御審議をいただいております。また審議の際に、公聴会を開かれたり、あるいは現地視察をされたり、あらゆる方法で国民の意向をくみながら審議を進めていただいております。でございますから、私はこれはいまおっしゃったような、民主的に国民の意向を十分反映してきめるべきだということとは、この国会の審議を経なければ、これはもう政府としてはどうにもならないんだ、政府の意見だけではきまらないという制度ですね、国会にかけているというこの制度、これはほかの国でも私はあまりないところだと思ひますけれども、これが最終的には一番民主的で、一番国民に直結している審議の方法であるというふうに考えざるを得ないんです。この点は衆議院でも同じことを申し上げましたが、これは非常にわかり切つたことでたいへん失礼でありますけれども、私も議員として率直に考えると、中には国会にかけないほうがいいんだというふうな意見もないことはあります。しかし、それよりも、いまのこの制度が、あなたのおっしゃるような、国民の理解を得るのに一番いい方法ではないか、こういうふうに考えておる次第でございまして、

○加瀬完君 この国鉄の再建問題というのを政治的観点で見えていくというのは、私は誤りだと思ふ。果敢の観点で見えていくべきだと思ふ。いろいろ言つても、じゃ国会の審議があるんじゃないか、これ以上民主的なものはないではないかと言つけれども、民主的な国会が強行採決なんというのをとくとしてやるんだ。こういうふうに、与党が強ければ原案は通す、野党が強くつた場合は、これは原案つづれますよ。現状の日本の国会というものはそういう仕組みの中に置かれて、そ

れでいいかと言ふんです。可能性としては参議院において野党が強くなることあり得る、可能性としては。その場合今度は野党が強いんだからぶつづせというので、当然国民生活の上では解決しなきゃならぬ経済法案であり、生活法案であり、国鉄の運賃というものが、与野党のかけ引きによって上がつたり落ちたりするということがあることがあっていいか、私はそういうことを考える。そうではなくて、反対しようが賛成しようが、これだけのワケはお互いに国鉄の再建のためには、国鉄の経営の安定のためにはやめていかなければならないという基準があつてしかるべきではないかと、それにはおっしゃる通りに運輸審議会等がそれぞれの能力を持っていればけっこうだ。しかし、いまの運輸審議会は、あつても触れまされども、能力を持っていないので、あらためて財政の權威者が集まつて十分国民世論を反映して、参考意見というものを出すということは決して悪いことではないじゃないかと、こう思うわけでございます。内閣が責任を持つのは当然ですよ。内閣が責任持つということ、何にも聞かないで内閣が思ったとおりやていいということではない。責任のある内閣なら当然世論を聞かなくてはならない。

いまの国鉄運賃について、あるいは再建計画について、内閣が十分に世論を反映してやていっているという証拠はどこにもありません。世論が一番反映されるであろうところの運輸審議会があつたものでしょう。私は内閣制度をこわすようなものをつくれとか、内閣に非常な拘束力を与えるものをつくれというふうなことを言っているわけではない。決議機関で悪いというなら諮問機関でもけっこうだ。いすれにしても、こういうところでも十分討議されたものが意見として出されて、その意見を十分消化して財政支出を幾らにすべきか、運賃値上げを幾らにすべきかということが講じられるほうが、現状においては合理的だと指摘をしているわけですよ。運輸審議会が問題になりましたけれども、運輸

審議会の構成は現在どうなっていますか。ほとんどこれは運輸省の関係者ではございませんか。運輸省設置法の第九条には「三十五年以上で」広い経験と高い識見を有する者が運輸審議会の委員に選ばれなくてはならない。いま選ばれている者をかれこれ言うわけではありませんが、運輸省の関係者でなければ「高い識見」を持っている者はいない、「広い経験」を持っている者はいない、ということになりますか。ダイヤをどう組もうとか、電車の構造をどうしようとかということも「広い経験」かもしれないけれども、いま国民が欲している「広い経験」というものは、これは財政再建をどうしてやてくれるかという財政の経験者ですよ。しかし、そういう観点から運輸審議会委員が一人でも選ばれておりますか。一体ここで言う「広い経験」とは何ですか。「高い識見」とは何ですか。その「広い経験」、「高い識見」が、運輸官僚の経験者でなければ備えてはいないという理由は一体何ですか。まずそこを伺ひましょう。

○国務大臣(新谷實三郎君) いまおっしゃったようなことは考えておりません。これは法律に基づいてできておる委員会でございます。こういうふうな構成ということも法律に書いてあります。それから委員の一人一人は国会の御承認を得ておるんです。ですから、各党ともこういう人を選んでしかるべきだということ御同意を得ておると思ひます。

いま法律の解釈について御質問がございましたが、「広い経験」と「高い識見」というようなことは、これはもう当然のことではあります。もちろん交通問題についての経験、あるいはそういうふうなことに付いての、従来の、何といひますか研究、そういうものを十分にしている人という中から政府が提案をいたしまして、国会の御同意を得た上で任命をしている委員でございますから、そういうことにつきましては、われわれも考えながら処理をしているつもりでございます。で、おっしゃったように、運輸官僚出身でない、そういう経験も知識もないんじゃないかというようなこと

とは毛頭考えておりません。ただある時点でこれは任期が過ぎますから、ある時点で欠員ができた、そこでだれかを選任しなきゃならぬという場合に、運輸省としては、各界各方面から適任者はないかというので選考いたしますが、その場合に、いま申し上げたような要素を加味しようと思ひますと、結果的にこうなつてきているということでございます。この中で、運輸省の官僚も七人でございます。その中でこれは二人でございます。う……

○加瀬完君 四人ですよ、関係者は。○国務大臣(新谷實三郎君) ああそうですか、そういうことになってきておるわけでございます。う、別に運輸官僚からなるべくたくさん出して、そこで簡単にまともにしてしまおうというような気持ちはないんです。だから選任につきましまして、また御注意があれば御注意を十分承つておきたいと思ひます。

ただ、こういう審議会でございますから、これは一人一人が——これは言うまでもないことなんです。が、こういう審議会では一人一人の委員が、どこにもとられなないで、いわゆる利益代表ではないというふうな観点で、広く運輸行政に通暁しておいて、運輸事業に通暁しておいて、それに対して適当な判断ができるというふうな人を選んでおるわけで、一人一人があらゆる問題についてそういう立場をとれる人ということが大事なことではないかと思つておるわけでございます。

○加瀬完君 七人のうち、中心に現役の事務次官が入るわけですね。そして運輸省関係の方が三人、国鉄労働組合から出た者もおられます、あと検事長……。いま、赤字再建をするというときに、運輸審議会が一番要求されるのは、経済の識見の高い人ではないか。しかし、そういう選考で入っている者は一人もおられません。これは入り過ぎるくらい公団公社というものは大蔵省が入つてしまふけれども、ここにはさすが大蔵省は一人も入っていない。

それで問題は、だれが入っているかということ。私は言つてゐるんじゃない。運輸審議会というのは、最初構想されたような効力を一つも發揮していないんじゃないか。たとえばこの運輸審議会の一般規則の第一章第一条の規定の趣旨は、公聴会主義を原則としているんでしょ。そうして公平で合理的な決定をするを目的としているんでしょ。公聴会がどう扱われていますか。今回の運賃審議会の公聴会で最大の問題は物価への影響や、インフレ率の配慮と、こういうことでしょ。ところが、公聴会を積極的に審議会はやっておりません。去年やつて聞いておつたから大体同じだろうと、こういう発言をする委員もおりました。やつても、形式的に賛否両論を聞きおく、ひとつのきめられた基準というものは、一つも守られておりません。

しかも、この審議会の会長は、運輸大臣の出したものにたてつくわけにはいかないという放言をしていて、制度はうらばなものであつても、制度の効果は何にもあげてないのが現状の運輸審議会です。国鉄再建の必要が叫ばれたのは、ことしになつてからじゃない。去年、おとしから赤字になつたわけじゃない。赤字の解消なり再建計画の確立なりというのには一番大事でありますのに、そういうペテンを一人も委員としては選定されておらないですよ。運輸省の怠慢だ。そして仲間だけだ。集まつたのは、事務次官が出て、今度は運賃の値上げの法案を出しますと、こう言われたときにそれは反対だと言いますか、もとの仲間が三人も四人も集まつて、国民世論が反映されないという反論ができますよ。そういうのは、なぜ公聴会主義というのがきまつていながら公聴会をたびたびやらないんだ。公聴会の意見というものを、なぜ国鉄なり運輸省なりにこの委員会に反映しないのか。一つも反映しておらない。これは一体どうしたことだと思ひます。

○国務大臣(新谷實三郎君) 具体的なこまかい問題は、それが問題で、だれが入っているかということ。を私は言つてゐるんじゃない。運輸審議会というのは、最初構想されたような効力を一つも發揮していないんじゃないか。たとえばこの運輸審議会の一般規則の第一章第一条の規定の趣旨は、公聴会主義を原則としているんでしょ。そうして公平で合理的な決定をするを目的としているんでしょ。公聴会がどう扱われていますか。今回の運賃審議会の公聴会で最大の問題は物価への影響や、インフレ率の配慮と、こういうことでしょ。ところが、公聴会を積極的に審議会はやっておりません。去年やつて聞いておつたから大体同じだろうと、こういう発言をする委員もおりました。やつても、形式的に賛否両論を聞きおく、ひとつのきめられた基準というものは、一つも守られておりません。

私どもはいた野党ですから、反対のための反対

の質問をしていると受け取られるかもしれないが、そうではないですよ。私が言うような方向で政府の負担分というものを明確にしなければ、国鉄の支出について当然国が負担をすべきものは何かという区分けをきちんとしなければ、運賃値上げというものを何回も繰り返して、時の総裁なり副総裁なり国鉄当局なりというものは四苦八苦を繰り返してどうにもならないということにならざるを得ないんです。再建計画を十年やるというなら、ここでそれを改めて、もう心配ありませんという方策をきちんと立つべきだ。しかも総理大臣は、これから国が金を出しますと言う。じゃ、どう出してくれませんか、どう出してもらえばいいんだという当然質問がはね返ってくるでしょう。

そこで、これは閣僚協議会でも何でもいい、国鉄なり運輸省としてはこういう基準で金を出してくださいよ、これは無理だろう、これだけは出そう、こういう詰めた話が前提として行なわれて、

一つの基準ができて、不満足ながら最低限こういう形でこれからの再建計画は進みますということにならなければ、責任を持った政府の再建計画が、企画庁も加わってやらないと、政府の責任として合意に達したということにならない。そうではありませんか。私はけちをつけているんじゃない。あなたの方の計画が国鉄側にとれば、まだ不安でたまらないと思うのではないかと推測しますから、私は国鉄財政というものを再建させるなら、もつとはっきりしたそれらのワクをきちんときめなさいと、こう申し上げておるわけです。いまきまつていないものをきめなさい、きめなさいと言つてもどうにもならないでしょうけれども、これは運輸大臣、私の考えに、こまかいことはとにかくとして、趣旨は御賛成をいただけるでしょう。またこういう詰め方が必要だとお考えになりませんか。

○国務大臣(新谷實三郎君) おっしゃる趣旨は、さっき申し上げましたように私もわかるんです。ただ方法論には賛成できません。ですから先ほど

申し上げましたように、たとえば運輸審議会の問題等につきましては、今後さらに検討をしてみたいと思っております。

それからいまお話しになった、何か委員会のようなものをつくるのか、何か方法を講じて国鉄が安心して建設をやるようにということですが、この点はさつきから何人も申し上げておるんですが、御理解いただけないんですね、あなたに。私たちは、たとえはさつきおっしゃったように、新幹線はどうか、地方の閑散線はどうかというような個別的には考えておりませんということとを申し上げておるわけです。今度は、あらためてことし出しております全体の十カ年計画の中では、さつきからもくどくど申し上げておりますように、新幹線の問題につきましても、閑散線の問題につきましても、これはもう赤字になるにきまつておりますから、それを一応いまの状態で考えられるようなデータをもとにいたしまして、国鉄に試算をさせているわけです。で、そういうものを積み上げて、しかも十カ年たてば、こういう方法によれば再建可能でございますから、ひとつ再建をするために、この程度のことを御承認をお願いしたいというので国会に提案をしているわけでございます。国鉄も、これはこのほうが便利だと、さらにこうしたほうが国鉄にとっては都合がいいというものがあるかもしれません。しかし政府の中で、やはり各省に關係をいたしまして、關係各省の協力を得てこういうふうな案ができておるわけでございますから、国鉄といたしましても、そういうような体制を考えると、年度の十カ年計画、これで、これならば再建もできますということを言っておるから私たちは出しているのではありません、十分とはいかなくとも、これで国鉄当局は満足をして、この案を通していただく、と再建に懸命の努力をするだろうと思っておるわけでございます。あなたのおっしゃる趣旨は私もよくわかります。

ただ制度的にどうしろとかいうことになりまして、これはなかなか簡単にはまいりません。方法

論としては必ずしも賛成はできませんが、御趣旨はよくわかります。また国鉄の再建について非常に熱意をもって鞭撻をさせていただいていることもよく承知しておりますので、今後この国鉄の再建に關しまして、關係各省との交渉なり、あるいは關係の運輸審議会その他の運営というふうなものにつきましても、十分そういう点を考慮しながら、万全を期するように努力をしたいと思っております。

○加瀬完君 議論ふっかけるみたいになりまして恐縮ですが、大臣は認識を欠いてますよ。もつというなら、いままでの国鉄の赤字がどういう原因、どういう経過によって出たかという認識と、それに対して政府がどういう態度で財政的措置をしたかというこの認識を欠いてますよ。その認識があれば、いまのような希望的観測は述べられるはずのものではないです。お話のことばじりをつかまえるわけではありませんが、おっしゃることは赤字のトータルで、それに対して政府の助成をもうという形になりますね。しかし赤字のトータルを積み上げる積算の基礎というものが当然あるわけでしょう。それならばその積算の基礎について政府の財政負担というものをきちんと定めたほうがはつきりするという議論も私は成り立つと思うのです。トータルというものは、積み上げた積算が確実に一〇〇%満たされた形で補助がありという形には、トータルを対象とする場合にはあり得ませんよ。あり得ないことが現状においては事実です。ですと、お話のように、まあことしはこの程度、ことしはこの程度ということになる。

この程度ということとは、国鉄負担で赤字を解消しなければならぬ部分が若干残るということなんです。ですから、年度の財政再建計画でも、十年たつた結果赤字が残るじゃないですか。これは午後聞きますが、年度の財政再建計画で国鉄が負担しなければならぬ公害対策というのはい体入っていますか。こういうふうに見ていくと、これで国鉄は確実に赤字が解消します。再建計画は成り立ちますということになりますから、私は声を荒ら

げて質問をしているわけです。もう二、三年たつと、いま新谷さんのお答えになったことはやはりだめだと、運賃審判所というものをもう少し考へる必要があったのではないかと二十二年たつてから。そのとき国鉄はもう火の車になっている。

もっと、政治的にまあまあということではなくて、合理的に経済的に判断をすべきですよ。それはもう総合交通体系からも問題がたかさんあろうと思ひます。これは意見がましくなりますから。私の意見を大臣も聞かれたいそうですが、大臣の答弁も全然私は受けつけられません。

一応これで休憩にさせていただきます。

○政府委員(小島英敏君) 先ほどの件についてお答え申し上げます。

新聞記事はいろいろな表現があるようでございまして、問題は総理が下半期の物価動向につきましても、問題はない真意で発言されたかということとでございますが、たまたま六月二十七日の参議院物価対策特別委員会におきまして、竹田委員から同種の御質問がございまして、これに対して総理が答弁されておりますので、それを申し上げます。

その内容は、第一に物価を引き下げるべく政府が最大の努力を目下しておるといふこと、それから第二に、したがって物価は本年度下半期には安定的な方向をたどるであろうという趣旨でございます。また、ここで物価と述べておりますのは、卸、消費者物価両方を含めた一般物価動向ということであると思ひます。

以上申し上げましたように、総理の真意は卸、消費者物価を総合いたしました一般物価動向が下半期には安定的な方向をたどるであろう、またそうしなければならぬ、そういう決意を述べられたとのこととでございます。私が前回加瀬委員の御質問に對しまして、総理の御発言は卸売り物価のことではないかと申し上げましたのは、秋には物価が下がるかという御質問でございましたので、通念として卸売り物価ではないかという私限りの推

測を申し上げたわけでございます。御質問に對しまして配慮が至りませんでしたことを深くおわびをいたします。

○加瀬完君 そんなことやりとりしたくないのですけれどもね、私は、四十八年四月二十二日という日にちを指定をして、記者会見における総理の発言は、消費者物価は第三四半期十一月には下がるし、下げなければならぬ、こう書いてありますことを指摘をしたわけです。個人的な発表ではない、記者会見という公的な発表を総理がしましたので、十一月には消費者物価が下がると言っているけれども下がらないじゃないかと、これは前経済企画庁の次官が言ったように、一四、五%上がるというふうな傾向になってきている、こういう見通しは一体どうなんだということどうした。

いずれにしても、いま物価問題が一番やかましいときですから、経済企画庁としての答へとしては確実な答へをしてくれることを希望します。

○委員(長田裕二君) ほかに御発言もなければ、午前の質疑はこの程度とし、午後二時まで休憩いたします。

午後一時二分休憩

午後二時十九分開会

○委員(長田裕二君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

この際、御報告いたします。理事会において協議の結果、武蔵野線の輸送状況の現地調査を、来たる九月五日に行なうことになりましたので、御了承願ひます。

○委員(長田裕二君) 午前中に引き続き、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。

○加瀬完君 午前中も、瀬谷委員のほうから、新

幹線計画というものを野放しにしておいて、国鉄の財政再建というものを考えても問題の解決にはならないではないかという意味の御質問があったわけでございますが、国鉄財政をアンバランスにしているものに新幹線建設があることは、現状において私は認めざるを得ないと思いますが、いかがですか。

○国務大臣(新谷實三郎君) 加瀬さんの言われるアンバランスという意味がよくわかりませんが、けれども、国鉄の新幹線が他に比べて非常に設備投資が大きいということは事実だろうと思えます。

そのほかの収支に關しましては、これは現在までのところ、御承知のように新幹線の収支が他の路線と比べて悪いというところは言えると思えます。しかし今後建設される予定の新幹線については、必ずしも短時間の間に現在の東海道線のようにはいかないというところは当然予測せられるところでございます。そういう点につきましては、今度の十年計画におきましては、先ほど申し上げたように、予想し得る出る赤字に對しましては国鉄の全体の助成において配慮してあるのでございませう。

○加瀬完君 いままでの新幹線は別として、これから計画されるものは、ここの公共事業などでも明らかのように、最初の計画のとおりには、このような物価上昇の機運というものがピリオドを打たない限り、やはり資金難におちいらざるを得ないわけですね。資金難と言つて思ければ資金との調整がどうしたってアンバランスにならざるを得ない。こういうことになりまして、再建計画というものを基本に考えれば必ずしも再建計画にプラスにならない、マッチしないという面が出てくると思うのです。これからの新幹線計画というものは、国鉄の赤字解消問題とこれからの新幹線計画というものをどういう選択基準によって計画をしていくのか、この点は再建計画ではどういうことになっていきますか。

○説明員(磯崎敬君) このたびの再建計画では、

すでに申し上げましたとおり、昭和五十二年度に現在工事をやっております東北、上越等が開業した予定であります。さらに五十四年度に現在調査線になっております五線が工事を竣工して、開業するという予定にいたしております。

その収支その他を全部一応試算しておりますが、線別には省略いたしまして、たとえば工事三線——現在やっております東北、上越等につきまして申し上げますと、昭和五十二年度に償却前黒になります。これは東北地方の収入が非常に強いために、昭和五十二年度、開業初年度から償却前黒になります。償却費を計上した後の黒は昭和五十四年度ということになります。

〔委員長退席、理事江藤智君着席〕それから現在の調査いたしております五線、これにつきましては、先ほど先生の御指摘のとおり、だんだんいなかのほうに、輸送量の少ないほうにまわりますので、現在は、昭和五十四年に開業いたしまして、昭和六十年に償却前の黒、それから六十九年度に償却後の黒、こういう大体的試算でございます。以上でございます。

○加瀬完君 御説明を承りますと、国民生活領域の拡大に資することを目的とするという内容が述べられておるわけですが、国民生活領域の拡大ということは具体的にどういうことですか。

○説明員(磯崎敬君) これは私のほうから申し上げるのが適当かどうか別といたしまして、一応私から申し上げますと、たとえば東海道新幹線にとつてみますと、東京—名古屋あるいは東京—大阪というものが非常に時間距離的に近くなったというところで、一日の行動圏が非常に広がったという意味におきまして、文化生活から申しましても経済生活から申しましても、国民の生活領域というものは時間距離的に見て広がったというふうな見方を用語として使っておるというふうに思いますが、将来全国的に延びてまいりますと、主として都市間交通の時間距離の短縮ということによって、たとえば都市に住まないで地方にお

ても都市に簡単に日帰りができる、あるいは文化生活を都市に行つて味わつて、そして自分の住みに帰つてくるというふうな、経済的社会的なあるいは文化的な生活というものの範囲が実質上広がってくる、こういう意味にそのことばとしては使つてゐるつもりでございます。

○加瀬完君 それはわかるんですよ。しかし交通体系としては、飛行機もあれば自動車もあれば既設の鉄道もあれば、これから計画される新幹線もあるということになりますね。そうすると確かに大都市と、過疎地といふんです、僻地の地といふゆる時間的短縮といふのはできますけれども、はたしてその地域は新幹線によらなければならぬものか、たとえば新幹線をつくることによって新幹線が黒になるほどのいわゆる交通量というものを確保できることなのか、航空機でやったほうが交通経済上は妥当なのか、こういう検討というものが十分されて、それでこれが新幹線という形には私は計画はされておらないと思う。新幹線は新幹線、航空路は航空路、自動車道路は自動車道路とまちなちな形で、競合する形でそれぞれ交通施設といふものが投資をされておると思うんですよ。これは実にむだではないか。

しかも国鉄はいまどうして赤字を解消しようかということなんです。黒字になる保証のない新幹線といふものをどうして赤字をかかえて、国鉄がつくらなきゃならないのか。午前中も言いましたけれども、一体、国鉄のねらいは、あるいは運輸省として考える国鉄再建計画といふもののねらいは、現状の赤字を解消して健全財政にするということにねらいがあるのか。そうであるなら、必要であらうとも、健全財政に立ち直るまでは黒字が保証されない新幹線といふものをつくることは差し控えるべきじゃないか。どうしても交通体系上新幹線を必要とするというなら、繰り返しになりますが、国鉄に赤字負担をさせないような形で新幹線といふものをつくらなければおかしいじゃないか。しかしそういう保証はどこにも政府としての態度として出ておらない。ですから、こ

のままやっていると、新幹線をつくるために赤字をかかえ込まなきゃならないという悪循環をもう一回繰り返さなきゃならないことになって、これを政府としてはどうお考えになって、いわゆる黒字にならない新幹線計画といふのを進めになるのか。

○国務大臣(新谷實三郎君) その点については、十年先あるいは十五年先ということになりますから、いまからこの場合の経済事情、社会事情の変化といふものについて非常な確かな予想をすることはできませんし、それはこの機関でも困難であらうと思ひますけれども、先ほど来申し上げておりますように、新幹線につきましても、ただいま手元にありますだけの資料を基礎にいたしまして推定をいたしておるのでございまして、必ずこれは未来永劫に赤字であつて黒字にはならないという考え方ではないわけですね。これは輸送需要が御承知のように非常に伸びてきておりますし、それに應じたような計画を進めさせるつもりでございます。

ただ、基本的にもう一つ申し上げたいことは、なるほど国鉄は赤字でいま困つております。そのために財政再建をしなければなりません。そういう状況であるから、非常に公共性が強くても、赤字になるところをあえてやる必要はないじゃないかと、こういうふうに聞かれますけれども、おそらくそういう意味じゃないんじゃないかと私は思うのですけれども、そのところが不明確ですけれども、国鉄はやはり公共企業体として、公共性の非常に強い日本の交通ネットワークの中核体でございまして、そのために国鉄としては、かりに赤字になるといふことでありましても、当然公共的な見地から施設を拡充していかなくやならぬという使命を持っておると思ひます。で、そのために必要な赤字対策といふんです。欠損といふんです。こういうもののつきましましては、先ほど来申し上げておりますように、政府としては、その収支の赤字を補充するというのを当然政策として考えていくという態度でございます。

○加瀬完君 いま政治的に必要ないわゆる政治路線の赤までしよい込むほど、国鉄には余裕はないと思うのですよ。財政再建計画というものをつくって長期にわたって赤字解消をしようというときに、赤字がふえる分まで国鉄に背負わせるということは財政再建計画の趣旨に反しますね。

おっしゃる通りに、いやそれは必要を見込んでやるというならば、それは国の責任でやればいい。国鉄に事業を負担させるとしても、財政的責任は国が負担をすればいい。しかし、けさほどから言っているように、一〇〇%財政負担の責任というものは国は応じているわけではない。若干残っている赤字というのはまた国鉄が背負わなければならぬ、こういうことになる。これは私は非常に不合理だと思う。

だから、そういうことであれば、政策的路線として必要なものであれば、その財政は国が一切持つという財政負担の法則というものを前提としてきめなければ、国鉄が赤字の一部をかぶるということ、これはどうしたって繰り返さざるを得ない、こういう心配があるから申し上げているのですよ。この点はそういうことでしよう。

○国務大臣(新谷實三郎君) その新幹線にいたしましても地方分散線にいたしましても、いま建設を予定しておりますものは現在も動いておりますもの、そういったものを含めまして、先ほど国鉄総裁が述べましたような新幹線ももちろん含んでのことではありますが、それによつて生ずる欠損、赤字というものに対しては、国鉄だけが責任を負って、政府は知らぬ顔しているわけではありません。

全体を通じて、十カ年間にそういった赤字も含めて財政の再建ができるようにということで今度の提案をしておるといふことでございまして、から、いまおっしゃったような御心配の分は、五十七年度までについては政府の助成の中に包含されておるのだというふうにお考えをいただきたいと思ひます。

○加瀬完君 それは地方交付税制度と同じだと言

うのですよ。説明を聞けば包含されている、勘定してみると足りない、こういう結果にならないという裏づけは何にもないわけですよ、それを申し上げているわけですよ。

大体、こういう計画というものは国鉄そのものにまかせた方がいいじゃないですか。国鉄が十分検討をして、これは現状の赤字路線であるが、いま社会的要因として当然必要があるからつくらざるを得ない、これはこういうふうな計算をしていけば国鉄の赤字を累積することにならないというふうな、財政的にも社会的な要求からも検討をして、国鉄自身がきめられるという形でないか。しかし新幹線計画というのは国鉄自身で全部きめられるわけじゃないでしょう。きめるところは別なところにあつて、それできめられたものを国鉄が引き受けるという形にさせられているのじゃない、そうじゃありませんか。

○国務大臣(新谷實三郎君) これも両院で御審議の上御決定になりました全国新幹線整備法というものによつてルールがきまつておりました、それによつてきめられておるわけでございます。国鉄がこれはやってもいい、これはやらんでおこうというように、国鉄の採算上の理由からだけできめるわけじゃございません。そういうことがございいますから、先般来お尋ねのうちに、国鉄については公共的な負担というものがふえてきているのだ、だからそれに見合ったような政府の助成を今度の十カ年計画でも考えておりますというところをる申し上げておるわけでございます。

○加瀬完君 逆に申し上げます、それに見合ったものが確実に国鉄に入るといふ保証は、何回も繰り返しますが、どこにもないのですよ。運輸大臣と大蔵大臣の折衝によつてきめられるということになれば、これは場合によつては歩減りのされたものを国鉄は押しつけられるというところにもなりかねない。そういう法律によつて新幹線計画というものはつくられて、押しつけられるような形になつて国鉄が背負わされる、ところが当然国鉄が

受けなければならぬ、受けるべき財政的な国の支出というものについては法律できまつておるわけでもない。

午前中から申し上げましたとおり、ある審議会みたいなものがあつて、政府にある程度のワケをはめて、不足のない形で金だけは国鉄にやるという形になっていない。仕事だけは押しつけられる、金は何%か引かれたような形で、ことによれば少しももらわざるを得ない、これは不合理ではありませぬから、新幹線計画をつくるようなそういう法律ができるならば、財政負担——当然これは国鉄にやらなければならぬというワケをきめる審議会だつてつくられないわけはないわけですよ。

【理事江藤智君退席、委員長着席】
そういうところの詰めが私は国鉄の財政再建というところからすれば足りないと思ひます。これは十分御検討をいただきたいと思ひます。

それで、さらに、地方団体は、新幹線については、建設のために必要な資金の援助、その建設に要する土地の取得のあつせんその他必要な措置をとるようにつとめなければならぬということ、地方公共団体の財政上の義務としてきめられております。これは私は憲法上非常に疑義があると思ひます。

具体的に申し上げますと、東京都の江戸川区は新幹線が通られては住民の福祉にも非常にマイナスの面が出る、こういう状況にある。しかしながらその自治体は、法律で定められておるところによりまして、住民の反対する、住民の福祉にはマイナスである新幹線計画に物心両面から責任を持たせられておる。地方自治というものは地方住民の福祉を増進しなければならぬと自治法に定められておりまして、福祉を増進することのできない逆な形で締めつけられている。これは地方自治法と新幹線の法律とは非常に矛盾しますね、これを政府としてどう解釈するんですか。

○国務大臣(新谷實三郎君) 新幹線の関係法律の十三条の二項の問題を御指摘だと思ひますが、

これは国会でも御審議になりました、別に憲法違反だというようなそういう御議論はなかったと思ひます。

○加瀬完君 私は出しているんです、いま。

○国務大臣(新谷實三郎君) だから、ここにきまつておるわけですよ。

私も、この運用につきましては、おっしゃる通りに、新幹線はただ通るだけで何も地元のほうに利益がないというふうな場所が相当多いですから、そういう府県や市町村に対して地方債なんかで、何といひますか、利用者負担というふうなものを割り当てていることはないんです。これは具体的に国鉄のほうから説明してもらいますが、現在建設中のものでありまして、精神的にこういうことを国としては要望するということでございます。必ずしも非常に大きな地方自治体が負担し切れないようなものを無理やりに押しつけて割り当てているというふうなことはありませぬし、そういうことをしましてもこれは実行できないんです。

ですから地方の自治体のほうと話し合いをして、これならば自分たちのほうも受益をするからこのくらいの利用負担しようじゃないかというふうな話し合いのもとに実行されておるのが通例でございます。いま、いま御心配のように、地方自治体の状況にかんがわらず、これを無理やりに割り当てをするというふうなことは現実にはいたしていいと思ひます。ただ大いに協力しようじゃないかというところは協力してもらっていることは事実です。

○加瀬完君 協力するにも協力の理由はないです。あるA地点からB地点へと新幹線は結ぶわけですね、まん中は全く新幹線の利用は不可能です。そして騒音とか振動とかいう公害その他に生活上マイナスの面というものはたくさん与えられる。そうならないと、この法律ができたのは憲法違反でないと言ひけれども、憲法違反だと思ひます。憲法十一條は「国民は、すべての基

本的人権の享有を妨げられない。この憲法が国民に保障する基本的人権は、侵すことのできない永久の権利として、現在及び将来の国民に与へられる。」とありましよう。基本的人権を大いに侵害されるわけですよ、新幹線の建設によって。それでも地方団体は義務として新幹線の建設に協力しなければならぬということになりますと、これは住民のみならず、それぞれの首長は大きなジレンマにおちいらざるを得ない、現におちいっておつていろいろ問題が起つてゐる。

こういう点で、運輸省当局は住民の福祉というものをどうお考えになっておるんですか。もっと言うならば、住民の福祉というものと新幹線による住民の福祉に対する侵害というものと、どういう一体選択をおとりになつたのですか。

○國務大臣(新谷實三郎君) これはもちろん、全国的に見まして国土の開発でありますとか、全国的な見地から見まして場合の国民の福祉というものにつながるだろうということで、新幹線だけではございませぬ、鉄道もそうでございませぬし道路もそうでございませぬし、そういった公共的な施設が進められておるわけをございまして、新幹線もその一つでございませぬ。

ただ、新幹線の場合に、いま最後に御指摘のありましたような、たとえば騒音公害とかいうようなものが非常に各地で起つてゐることは事実でございませぬ。これは全般的に言いますと、さつき申し上げたような意味で国民全体の福祉にもつながつていくという考え方で公共的な施設をしていくわけでありませぬけれども、それによって生ずる個々の国民の、あるいは地域の国民の方々の受ける不利益については、これは国鉄当局はそれに対してできるだけのそういう災害の防除措置を講じていかなければならぬ。この騒音対策なんかの中身についてはいろいろ方法があると思ひますから、ここでも詳しくは申し上げませぬけれども、そういうことをやりながら住民の被害を最小限度にとどめながら、全国的な国土の開発という、国民の福利というものを念頭に置いて、こういう

工事を進めておるといふことでございませぬ。これは別に新幹線だけではございませぬで、ほかの公共事業も全然同様だと考えております。

○加瀬完君 運輸省は、新幹線による公共福祉への貢献度と公共福祉の侵害度というものをどのような検討の結果、新幹線計画というものを進められたわけですか。公共福祉に対する侵害度というものを十分調査をされて、これは侵害度は非常に少ない、貢献度ははるかに大きいというところだけ新幹線というものが計画されたという結果になっておりますか。

具体的に申し上げます。財政的にもおかしと思ひます。成田新幹線計画というのがあります。それだけの乗降客があるかはまだ未知数であります。その成田空港の乗降客を輸送するという目的で新幹線計画がつくられました。高速道路もつくられました。総武線も通つていまして、成田線や京成電鉄も上野から行つていまして、そこへ県営鉄道もつくるわけですね。道路は別として、一体どれだけの人口が乗降するにしても、滑走路一本に離着陸する航空客を送迎するために、四本の鉄道があるのにもう一本新幹線をつくらなければならぬ理由がどこにありますが。経済バランスというものを一体考えているのかどうかという一つの問題がある。

それから人口密集地を通るわけだ、新幹線計画というものは、全部沿線は反対してゐる。地域社会に対するマイナス面、侵害度というものを十分検討すれば、こんな新幹線計画というものは経済的にも社会的にもどう考えたつて成立の要素はない。こう各市町村は判断をして、それでみんな反対決議をしてゐる、よろしゅうございませぬか、高速道路が新しく一本できて、それから総武線、成田線、京成電鉄というものがそれぞれ電化や交通化して、しかも県営鉄道もできる、認可をするというお話ですが、そこへ新幹線という。それでも新幹線は採算がとれるという計算はどこから出ているのですか。

初めの成田空港が問題になりましたとき、国鉄

当局、運輸省当局に伺つたら、どれぐらゐの乗降客か判断がつかないとき新幹線計画は国鉄としては持ちませぬと、こう答へた。それがいつか新幹線計画が表にあらわれた。政治新幹線ですよ。十二分にこれだけ採算がとれるという調査の結果、国鉄財政にもプラスだという結論によつて計画をされたものではありませぬ。こういうものをやたらにつくつて国鉄財政にプラスをしようといつたて無理ですよ。どういふ判断に基づいて成田新幹線などというものを御計画なさつたか。東京都も千葉県も反対してゐますよ、これは。

○政府委員(秋宮公正君) ただいま先生の御指摘の、幾つもの線路があるではないか、あるいはまた県営鉄道あるいは北総鉄道というふうなもの、県営鉄道あるいは北総鉄道と申しますものは、現在千葉県が開発いたしております北総ニュータウン、この通勤通学輸送を目的としたものでございませぬ。また国鉄の総武線、成田線あるいは京成電鉄と申しますものも幾つもの駅がございまして、現在の在来線と申しますか、通勤通学、こういういったような目的のために建設され、あるいはまた現在経営されておるものでございませぬ。

それで、いわゆる成田新幹線でございますが、これは主として成田空港の乗降客あるいはその空港の従業員といったようなものの輸送といたしてを使命とするものでございまして、国鉄の在来線と申しますと東京・成田空港間が九十分を要するわけでございませぬ。また京成電鉄でございませぬと八十五分というふうなものでございませぬが、新幹線は現在三十分という構想でございませぬ。これは都心と成田空港の間をいけば直結していくという目的でございませぬ。確かに高速道路もできる予定でございませぬが、高速道路が今後の道路交通の混雑といふことを考えますとき、やはり国際空港の使命をさらに生かすために、新幹線に

よりまず都心との間の高速輸送ということ、広く国民経済的に見ましてもあるいは国民生活的に見ましても必要であると思ひまして、この設立を認可いたし、現在その建設に鉄建公団が携わつておる次第でございませぬ。

○加瀬完君 数年前のこの委員会では、輸送当局も国鉄当局も採算の計算ができない新幹線を成田空港に対してつくるわけにいかないという御見解であつたんですよ。そのときには滑走路は二本であつた。ところがいまは一本しかできないということになつた。したがつて、そのときよりも二分の一に、まあ算術計算すれば乗降客は減つたわけですよ。そういう状態の中で経済的にこの新幹線がプラスになるといふ保証はどこにもないわけですよ。

それから、なぜ成田空港に降乗する者だけに特殊便宜を与えて、その途中の地域住民には大きな被害を与えてもよいという判断がつくんですか。あなたはこれは三十分で東京都の都心まで来るけれども、ほかの鉄道を使えば九十分だと言ひけれども、総武線は複々線になりましたし、成田の近辺も複々線になりつゝあるわけですから、急行の発着というものは可能ですよ。京成電鉄は当然急行を出す、九十分じゃないです。京成電鉄にしたつて、それから県営鉄道にしたつて成田までみんな入る計画になつてゐるんですよ。それから途中のたぐさんの団地その他新しい住宅地に住む者には何にも便宜が与えられないで、航空機の乗客と飛行場に勤務する者だけに便宜を与えなきゃならぬ理由がどこにあるのですか。国民の税金をそういう一方的な対象にだけ投資しなきゃならぬ理由がどこにありますか。

しかもその途中はみんな反対してゐるんですよ、これは。都県にまたがる住民の反対を受けながら、成田空港の乗降客を運ぶだけのためにこれだけの地域の犠牲を払つて新幹線をつくらなきゃならぬ理由がどこにある。しかもその新幹線は絶対に黒字にはならない、当分の間は、空港が二倍にも三倍にも拡張されたらいいぞ知らず、そう

いう計算をあなた方は出しておったじゃないですか、いままで。急にうかるという計算がどこから出たんです、飛行場が半分になってもうかるという理由はどこです、御説明をいただきます。○国務大臣(新谷實三郎君) あとの採算の問題とか数字の問題は政府委員からお答えさせます。

いまお話の中で、多少誤解があると思えますけれども、そういう新幹線をつくって、諸外国から来る人たちを——ほかの国にもありますように、国際空港から首都に行く場合には非常にいい道路が整備されており、わりあい早く到達できる。ところが成田からになりますと相当距離がありますから、おそらくその当時新幹線によりましてできるだけ短時間に運ぶという計画を立てたものと思われま。

そういうことで、いま鉄監局長がお答えしたような趣旨で、成田の新幹線というものは認可をしているのでございませうけれども、いまおっしゃるように江戸川のほうでもあるいは千葉県各地におきまして、反対の空気が出ていることは知っております。でございませうから、これは土地収用法にかけて強制的にやるといふようなことは考えておりません。やはりどこまでも地元の話はつくろひをして、地元の納得を得た上でこれはつくろひということ、現在計画はありますけれども、まだ着手する段階には至っていないのであります。で、地元と折衝中であるということでございます。それから成田の空港のことでございますけれども、もう滑走路は二つはできないんだとおっしゃいますけれども、計画としてはそうじゃございせん。やはり既定の計画によって首都の国際空港というものは整備しようという計画は変えてはおりません。その関係だけを見ましても、私は数字はよくわかりませうけれども、一日に少なくとも三万人ぐらゐの往復はあるだろうということを考えておるんであります。

私も先般成田へ行ってみました。首都高速から——あなたは千葉ですからもっとよく御存じなんです、京葉道路を通ってみしても、たいへ

んな混雑ですね。それは道路はありますよ。高速道路はありますよ、それから京成もございませうし、それから国鉄もございませうけれども、非常に混雑するんです。

でございませうから、空港に乗りおりする人が相当大きなやはり荷物を持って往復しなきゃならぬということになりますと、やはり成田空港のアクセスの問題につきましては特別の配慮をしなければならぬと考えております。しかし当初の予定より新幹線の実現が早くおくれましてから、いまは他の方法によりまして当面対処せざるを得ないという状況でございませう。これは非常にいま混雑を予想されておるのであります。空港ができました場合に、このアクセスをどうするかという問題は成田空港の全体の問題の中の一つの大きな問題として検討されておることでございます。

○加瀬完君 空港のことは私は地元ですから、二回三回聞いた大臣よりは詳しいわけですね。五年たつて飛行機が飛べないんです。もう一本の滑走路なんかというのを知事はやれないと言っているんですから、それは御計画はありましようけれども、なかなか実現は困難です。しかしいま航空法をやっているんじゃないから、そんなことは私は質問しているわけじゃない。

運輸省は成田空港ができて採算がとれないから新幹線計画なんかというのはいやませうと、こらうおっしゃったんだ、そういう説があった、政治的にはそんなことはできませんとおっしゃった。それが急にできるようになった。なつても、これはお客さんが急にふえるということが予想されたわけではありませうし、二十四時間離着着を成田空港は認めるといふことにもならぬわけですから、お客さんの変化があったわけじゃない。そうすると、これは赤字を当然国鉄が負担しなければならぬという新幹線の一つの例になります。そういう政治路線みたいなものばかりをみんな国鉄に押しつけるような形をして、一体、再建計画なんといふたつてそんなものはうそばちだ、こらう文句をつけたいんです。

もう一つ、新幹線新幹線ということ盛んに進めてまいりますが、騒音なり振動なりという公害対策というものがありませんか、運輸省に、あるいは国鉄に。至るところでいま新幹線公害が問題になっていっているんですよ。それを一番の密集地を——一体、この沿線の人口は幾らになりますか。

しかも東京ゼロメートル地帯というところを通るわけですから、上を通ろうが下を通ろうが、災害なんかのときには当然の被害が予想される、危険度が非常に高い。そういうところをよりによって何で空港のお客だけを運ぶために新幹線計画をつくって、赤字を出して、国鉄にも一回赤字のしりぬぐいをさせるという計画を運輸省もしなければならぬのか、そこをひとつ御説明してください。

○政府委員(秋宮公正君) 新幹線につきましては、たびたび御説明申し上げておりますが、今回の再建計画におきましては一五%の政府出資、それから三・五%までの工事費の金助成、それから出資以外の資金につきましては七〇%財政融資、三〇%自己調達、こらういう助成方策を今般確立いたしておるわけでございます。

先ほど大臣が申しましたように、この成田新幹線の構想でございますが、私たちの計画でまいると、五十四年におきましては一日当たりの断面交通量が二万九千人、五十七年度におきましては一日当たりの断面交通量三万七千人と想定いたしておりました。その収支の問題でございませうが、償却前の計算でまいると、黒字に転化いたしますのが六十二年、償却後でございませうと、黒字に転化したのは六十五年、こらういふように考えておりました。盛岡までの東北新幹線あるいは新潟までの上越新幹線に比へますと、収支の状態がよくないことは事実でございますが、しかし私たちがしましては、やはり国際空港という大きな使命を持っています空港、これの活用。それからもう一つは、先ほど申し忘れましたが、千葉ニュータウンの中にも一駅つくりまして、ニュータウンと空港、この両方の利便に供しようと思っ

ているわけでございます。○加瀬完君 われわれしろうとおかしいなと思うような御説明をしてくだすっても、うなずけませんよ。ニュータウンの中から定期券で新幹線に乗るわけにいかぬでしょう、これは。

それから、あなたは大きな前提で錯誤があるんですよ。成田空港というものは、いた専門家の間では、これが二本の滑走路ができれば三本の滑走路ができようが、空域が百里基地それから羽田の空域と重なっている、進入路からいっても十二分にフルにこを便用することはできないではないかという問題になっている。百里基地を移すなら別ですよ。百里基地と下総基地と羽田の空域を避けて成田空港というのはいらんきやならない、出なきゃならない。そうすると、これは不完全空港で、あぶなくて離着陸できないんじゃないかという心配すらも専門家の間に出ている。しかし、こらういふことをやっているときと時間をとってしましますからね。いずれにしても、十分にまうかる当てのないものを国鉄に押しつけるような計画はやめてもらいたい。

それからもう一つ、私がこれから問題にしたいのは、美濃部さんがこらう言っているんですよ「知事としては都民の生活や環境を守る義務があります。事前に相談がなく、いきなり賛成せよといわれても納得できません」しかしながら法律によれば「通過予定地の所有者は、調査、測量を拒み、土地などの現状を変えてはならない」こらういふことになつていまして、これは法律でどうにも動かしがたいようなものになつていまして、非常に圧制的です。よ、新幹線の法律というものは、道路よりもきびしいものだ。しかしあれだけ東京都なり千葉県なりが反対をし、それぞれの機関が決議をしているような状態の中で——これは私は成田の問題にしているんじゃないですよ、この新幹線ができませんか、全然住民の理解がなくこの新幹線をあなた方は建設しようといふおつもりですか。○政府委員(秋宮公正君) 現在までに工事がおくれていることは事実でございます。しかしこれは

強制的に無理じいをしていくという事は絶対避けるべきである、あくまでも地元の住民との話し合いによって工事を進めていきたい、こう思っておりまして、現在、鉄道建設公団におきまして、鋭意、地元の公共団体あるいは地元の住民と種々話し合いをいたしておる段階でございます。

○加瀬完君 話し合いはどうなっていますか。各市議会なり区議会なりで新幹線反対の決議がされている。この決議が取り消されるような状態です。

○政府委員(秋宮公正君) 現在、いろんな面から話し合いをいたしております段階でございます。ただいま現段階におきましては、先生御指摘のように取り下げ、そういった事態までは進んでおりません。

○加瀬完君 いわゆる新幹線公害といわれる騒音、振動、これらに対する基本的な対策はどういうことですか。

○説明員(磯崎敬君) いろいろ新幹線の公害につきまして御心配をおかけしまして、まことに申しわけないと思っております。実は、私どもにもほとんど連日のようにいろいろの各地からお話がございまして、大体私も事情は知っておるつもりでございます。

ただ、私はうちの部内の技術者に言っておりますことは、新幹線には幸いに大気汚染というものが、音と振動なんだ、だからひとつ何とか技術的に考えてこれを克服しようじゃないかということ、いろんな角度から勉強いたしておりますが、要するに、たとえば線路からある一定の距離をとれば、もう騒音も振動も非常に低くなってくる、もうきわめて簡単なことでございますが、こういうことを実際今後各地で行なうことができれば、非常に本質的に新幹線の公害というものはなくなる、まあゼロとは申しませんが、非常に少なくなっていくというふうに思っています。現在一番問題になっております東海道線、これは確かに先生のおっしゃるとおり建設の当時そういうことを考えずにやったことは事実でございます。場所によ

りましては軒先に近いところを通っております。これらにつきましてはやはり根本的ないろいろな考え方を持っております。いわゆる普通の騒音対策、振動対策ではまかない切れない面がございます。これはこれでもってひとつ全然構想を新たにしようというところで、いま実は案をつくっております。

それから騒音と振動につきましては、できるだけのことやいますように、各地でもって試験をやっておりますけれども、何とか私のほうの国鉄の技術の面目にかけても騒音も環境庁の基準以下にしたいというのを考えております。決してこれは口頭だけでなしに私どもの面目にかけてもやっていたいと思っておりますが、やはり本質的に申し上げます、建設省その他の御協力を得まして、今回岡山以西でやりましたように初めから道路と一緒につくってしまう、そして新幹線の両側を十五メートルなり二十メートルあけてしまいうことができれば、非常にこれは私は地域住民に對しても公共に開放するということ、そのガード下をまた公共に開放するということ、うな方法で今後はまいれると思っております。いま一番の問題はやっぱり東海道の在来線の問題でございます。これは場所によって具体的な問題が違いますが、全力をあげて私どもの良心に誓ってやっております。

○加瀬完君 中央公害対策審議会というもののの中に特殊騒音専門委員会というのを設けて、ここで新幹線騒音の環境基準作成作業を進めておりますね、これは御存じですか。

○説明員(磯崎敬君) 昨年の暮れに中間的な基準が出まして、またいま本格的なことを作業していらっしゃるというふうな承っております。

○加瀬完君 既設新幹線の公害については当局もお認めのようでございますが、この特殊騒音専門委員会は、その基準を六十五ホンに近い線できめたいと静岡県視察を発表しておりますが、六十五ホンで騒音の基準を押える、こういう考え方にはどうですか。

○説明員(磯崎敬君) 具体的な数値につきましてはいろいろ問題があると存じますが、六十五と申しますのは相当低いというふうに私は考えます。したがって、いまの技術でもって六十五まで下げ得るかどうかが、問題は、結局、新幹線のレベルから住宅までのくらの離すかという問題とも関連してまいら思っています。したがって、これは不可能ではないと存じますが、六十五と申します基準は、現在が八十以下でございますので、もう少しそのまますまるといたしますれば、相当低い基準と申しますか、基準としては高い、ホンとしては低いホンであるというふうに考えております。非常に技術的にはむずかしいのじゃないかと思っております。

○加瀬完君 国鉄も運輸省も、航空機なり新幹線なりに騒音は当然つきものだと、そんなぜいたくなことを言たってどうにもしかたがないんだ、まあがまんしろ、いままでこういう態度であつた。六十五ホンくらいならがまんの領域だ、いまでもそうお考えですか。

○説明員(磯崎敬君) まあ私もどなたもいたしまして、そういう気持ちには全然持っておりません。どうして今後の新幹線、私はよく部内に申しますのは、公害問題というのはこれからの鉄道の将来を左右する問題だ、したがって本質的に鉄道の総合技術の一翼としてその騒音なり振動問題を考える問題を取り入れた考え方であるというふうな方針でおります。したがって、もちろん騒音、振動をゼロにすることはできないにいたしまして、これを極力減らしていくことは本質的な鉄道事業としてやっていかなければいけないというふうな思っておりますが、ただ、いま突如として六十五というお話になりますと、それじゃ一体何を何メートルとのかというふうなことも関連いたします。六十五というのは、もし普通の基準といたしますれば、非常にむずかしい基準ではないかというふうに考えられます。

○加瀬完君 じゃこれはお認めになりますか。浜松市の公害課の調査によりますと、東海道新幹線で平均して「ひかり」の上りが百十三・六ホン、同下りが百七・五ホン、「こだま」の上りが百九・九ホン、同下りが百四・二ホン、こういう記録を報告しております。振動も最高は〇・六五S分のMM、しかも半程は百五十メートルと伝えておりますね、これはお認めになりますか。

○説明員(磯崎敬君) ただいまの御指摘の点は浜松市の森田架道橋というところでございまして、実はそういう橋が二カ所ございまして、浜松と名古屋でございます。

これはいわゆる無道床鉄けたと申しまして、鉄けたの上にく線路が乗っているという非常にシンプルな構造でございますが、この騒音が一番大きいわけでございまして、まあほかのは大体有道床と申しまして、下にバラスを入れて非常に騒音が低くなっております。無道床鉄けただけはいかんともしがたいということで、現在、柳井と申しまして場所が西明石の付近で鉄橋を全部おおう、何と申しますか、鉄橋を全部トンネルみたいにしておおうという工事をいまやっております。そういうふうなことはできませんと、根本的にはかけかえることは不可能でございますので、ただ普通の防音防振の工事でとても低くすることができませんので、思い切った橋梁全部をカバーするというような工事を現在やっております。これはじかに浜松、名古屋でやるわけにまいりませんので、いま申しました西明石の付近のたんぼの中で人家に影響のないところで鉄けたを全部おおう工事をいたしております。それで一体どのくらいホンが下がるかということをやっておりますが、その問題の鉄けたは小さいのを除きますと浜松と名古屋の二カ所でございます。この点はよく存じております。

○加瀬完君 この騒音専門委員会の楠本委員長が、いま御指摘の森田架道橋の場合、騒音は百ホンをこえ、振動も激しく人の住める状態ではない、しかし新幹線公害は防音対策に技術的限界があり、これを二十ホン下げるのはなかなか困難だと、

こういう見解を発表しておりますね。人の住んでいるところを走る以上、その騒音基準は道路基準と同じであるべきだと同氏は言っておりますけれども、これに対する御見解はどうですか。

○説明員(磯崎敬君) 御指摘の無道床鉄けたは非常にむずかしい問題でございますが、私も同様にしましては、いま申しましたとおり、普通のほかの地域の防振防音対策ではとてもカバーできないことはよくわかっておりますので、根本的な防音対策でさつき申しましたように全部カバーしてしまおう、あるいはこれはまた具体的に申し上げるまでに至っておりますが、実際お住みになれない方につきましては別途全然別な意味の補償なり何なりを考えなくてはならないというふうな少し違った方法でまいりませんと、なかなか普通の方法でその音を七十とか八十にすることは非常にむずかしいというふうに考えておりますが、いずれもできるだけの対策を現在講じている次第でございます。

○加瀬完君 前の山田副総裁は、ことしから五年間で大体二百億ぐらいの金をつぎ込んで、いろいろ新幹線を中心に国鉄の騒音防止をするんだけれども、八十から八十五ホン以下にはとても下がらない、こういう御見解をおっしゃっておりますね。そうすると国鉄の騒音基準というのは八十から八十五ホンでしかたがないと、こういうことですか。

○説明員(磯崎敬君) それは環境庁の基準にもございまして、八十五以上の場合には、実際の補償的な措置をとるということで対策をとっております。それから極力全体を八十以下にするけれども、八十から八十五の区間についてはこれをできるだけ八十以下に下げるといって現在工事をやっておりますが、金額その他につきましてはもつと実際にはかかるというふうに思っております。やはり環境庁が示された八十以下というのを絶対に私も基準としてやってまいりたいと思っておりますが、いわゆる消音技術というものがまだ日本では非常に未発達な点がございまして。逆に申し上げますれば、日進月歩で技術が進歩いたしております。

したがって方々でいろいろなテストを現在やっておりますので、私も同様にしましては、少なくともこれからつくるものにつきましては八十以下に押えるという方針でやってまいりますし、すでにつくりましたものにつきましてはいろいろな工事をやって極力下げるといふ努力、これは私も鉄道の使命としてやってまいりたいというふうに考えております。

○加瀬完君 一体、八十ホンというのはどのくらいの程度だという御認識ですか、御専門ですからおわかりでしょうけれども。各都道府県でも、それから地方団体でも騒音の環境基準というものをつくっておりますが、八十ホンを最低の基準としていけるところは、八十ホンとあるところはあります。でも七十ホン。八十ホンというところはあります。そこでいま問題の東海道の森田地区の住民は、騒音はない、公害は認めないが直接賠償はしない、公害対策は国鉄の責任ではないが努力はする、防音壁をつくるなど何らかの手を打つ、こういうふうに国鉄は言っておられるけれども、少なくとも初めから住民に被害は与えないという態度ではなかった。いまでも基本的には積極的に公害の責任を果たすという考え方は国鉄にはない。こう不平を述べておられますけれども、これに対してはどうお考えになりますか。

○説明員(磯崎敬君) 住民の方からそういう批判をいただいたことは、私もその態度そのものに問題があるということと率直に反省いたします。しかし私も同様にいたしても、いわゆる公害問題の起きました当初、五、六年前といまとは相当根本的に考え方が違っております。したがって、現在各地におきましていろいろな御要求が出ておりますが、一件、一件、たとえばテレビの問題にいたしましても、あるいは音の問題にいたしましても、シラミつぶしにやっていると、と以外にないと思っております。ただ非常にエリが、地域が長いということ、また関係の戸数も多いというふうなことで、なかなか手が回りかねていることは申しわけないこととございます。

れども、私もほんとうに誠心誠意、窓口もつくりまして――また私は本社の中にあえて公害の部局をつくらなかったのは、えてしてそういうものをつくりますと、そこだけで安心してしまおう。私は、各私どもの主管局、土木、電気あるいは車、この連中はほんとうに自分の仕事として、公害問題に取り組みという意味で、一切部内には公害課をつくらない、プロパーの仕事だというふうな意味で、部内でも各系統の技術者が全知全能をあげてやっておりますが、ただいかにもいままで未開の分野でございまして、テンボがおそいことはたいへん申しわけないのでございますが、決して、私のほうといたしましては八十五でいいのだとか八十でいいのだとかいうふうな気持ちには持っておりません。いまの森田架道橋も最近全部下をおおいて、そうして七十九くらいにまで一応下げておりますけれども、しかし、まだまだ地元の方々の御納得を得ていないことはよく存じております。

しかし各地で非常に御要望が違いますが、やはり土地につきましても具体的な方法を講ずるというふうな考え方で、私も必ずいづれ各地の方に目にかかりました。できるだけやってまいりたいと思っております。

○加瀬完君 いや、私は総裁が何もしないということ、そこで洗って立ってしようとは思っていない。これからは幾つか例をあげますが、新幹線というものの、こういう騒音なり振動なりという公害といふものが相当多い。そうすると、これから新しく計画される新幹線には再びこういう公害の原因というものを残してはならないと思う。そうするならば、公害の起らないように、公害を防止できるようにということになると、さつきおっしゃったように、新幹線から幅何メートルを森林地帯で残すとか、あるいは道路のような空間地帯で残すとか、こういうことになりますと、鉄道敷そのものでも二倍も三倍もの買収をしなければならぬということになるでしょう。あるいはいまのような特殊装置をなければならぬ鉄橋、トンネルというふうなことになりますと、これも費用がかか

る。国鉄再建計画というもののの中に新幹線計画があるけれども、こういう費用まで十分計算済みで計画されておるか。もつと率直に言うならば、公害対策費というものを十分に盛った内容で新幹線計画というものがつくられていないと私は思う。この点は運輸当局に伺いたして、そうであるならば、再建計画というものをどう立てたところで、水増し赤字がまたまたふえてくるということになる。緻密な計算であれば、いま問題になっている新幹線の騒音対策というものは当然新しい計画に盛り込まなければならぬと思う。これが盛られておりましたらどうか。

○説明員(磯崎敬君) こまかい点は担当の者から御答弁させていただきます。……

○加瀬完君 いやいや、私は運輸省に聞いていたのだから、運輸省、鉄道局長でもだれでもいい。○国務大臣(新谷實三郎君) この十年計画の中には、新幹線の騒音公害等につきましても、経費というものは盛ってございまして、東海道及び山陽線については、私の数字が間違っていないと訂正させていただきますが、大体八百億ぐらい盛っておりますというのを聞いております。今後のものにつきましても、工事費の大体五割ぐらいを公害の、新幹線の騒音公害の防除費というものに充てる予定であるというふうに聞いておるのでございまして、いまおっしゃったような点は、これは国鉄総裁から申し上げたように、そういうことを基準にいたしますけれども、運輸当局にいたしまして、何も八十ホンで、さらに環境庁が言ったから八十ホンでいいのだということではございません。何とかしてそれ以下に下げるといふあらゆる努力をしてほしい。これは経費もかかりますが、経費をかけたらいけないというだけじゃございませんで、やはり技術的な開発も必要でございますから、両者相まってやってほしいと思います。

それから東海道のほうは、これは言いわけのようになりましても、これはもうほんとうに早くつくろうというところで、騒音公害についての配慮が足りなかったことは事実だと思います。こ

れはいま総裁も言いましたように、あとでそれを防ぐための、多少金がかかりましたが、それを防ぐための努力をしているわけですが、いま計画中であったり、あるいは工事中であったりするものにつきましても、これはやはり地元のはうも新幹線を早くつけてほしいという要望が府県には多いのです。ですから、ここを通過してくれという場合に、それが市街地をかりに通るとしますと、やはり鉄道に必要とする土地だけではもうとうてい足りないわけですから、側道をつくってほしいとか、あるいは都市計画の中でこれを処理するようにしてほしいというようなことで、道路もあり、あるいは緑地帯もあり、そういったものとお互いに協議をして、騒音公害がなるべく住民に及ばないような方法を、具体的に各地と相談しながらやっていきますから、今後の問題については、東海道のようなことはないと確実でございますが、しかし、やはりそれと並行して国鉄の公害防除に対する姿勢というものが必要でございますから、これについては極力勉強するように、われわれのほうも努力をしておるわけでございます。

○加瀬完君 それでは航空騒音の関係もありますから運輸省に伺いますが、仙台の騒音専門委員会の報告というものを御存じですか。

○政府委員(秋富公正君) 承知いたしております。

【委員長退席、理事江藤智君着席】

○加瀬完君 さっき八十ホンと十ホンの出ましたけれども、それでは七十ホンと八十ホンの違いをどう御判断をなさいますか。

○政府委員(秋富公正君) 仙台におきまして七十ホンという問題が議論されたことも、私、承知いたしております。で、これにつきましては、先ほど国鉄総裁から申しましたように、あらゆる技術の動員をいたしまして、今後の新幹線につきましても、極力ホンの低減というところに努力し、またその開発に全力を国鉄の技術陣が投入しているという現状でございます。

○加瀬完君 それではこの八十ホンと七十ホンの間の音圧はどう検討されましたか。

○説明員(内田隆滋君) これは音のエネルギーでまいりますと非常に差がございます、ログで書いてみますので、約十分の一でございます。

○加瀬完君 八十ホンに相当する音圧は七十ホンに相当する音圧の約三倍、したがって八十ホンは地下鉄の車内、七十ホンはさわめいているオフィスの程度ということにいわれたいわけですが、十ホン違うことによって音圧が三倍にもなるわけですから、生活環境としてはたかだか十ホンの違いということにはならないわけですね。そこで、国鉄が七十ホンで押えるか八十ホンで押えるかについて、これは住む環境条件としては非常な大きな違いがある。それで仙台の専門委員会は、八十ホンという押え方は、これは一メートルくらい離れてはなかなか会話も困難だという状態でありまして、最高七十ホンに押えるべきだと、こういう報告書を出しているわけですね。妨害を受けていると感ずるのは、七十ホンの音圧を受けている人たちはみな何かの形で妨害を受けていると答えています。妨害を受けているということは、日常生活に支障があるということですね。支障があるということを知りながら、それより十ホン近い八十ホンで押えようというところは、これはちょっと錯誤ではないか、こういう批判もこの人たちは加えていられるわけですね。人間の住む環境条件としては七十ホン以下でなければ困る、結論はこう言っているわけですね。これについて国鉄の御見解はどうですか。

○説明員(内田隆滋君) いまの音圧では確かに先生ののおっしゃるとおり三分の一でございます。エネルギーで十分の一でございます。それで、いわゆる幾らに音を規制すべきかということにつきましては、仙台の二村先生がそういう結論を出しておられますけれども、これについては、まだいまいち一定した、まあ低いほうがよろしいにきまつておりますけれども、それならば何ホンが受忍の範囲であるかというところは、先生も御承知のよう

に、現在環境庁で環境基準の中で検討していくというところになっておるわけでございます。それで、八十ホンと定められた根拠というのは、いろいろのデータから、会話が妨害される限度のぎりぎりというところで、かりにきまつたわけでございます。で、今後、いわゆる全体の環境基準の中で適正と思われる基準がきめられていくと思うわけでございます。

で、国鉄といたしましては、そういうものがきまりましたら、それに従って必要な措置をしてまいりたいというふうに考えております。

○加瀬完君 その委員会は、指針決定のもととして、人の健康にかかわる障害、日常生活における睡眠妨害、会話妨害、不快感などを基本にすべきであると、こう規定しておりますがね。運輸大臣としても人の健康にかかわる問題であったり、日常生活の睡眠妨害というような程度まで許容するという形で八十ホンというものを基準にするというお考えはないでしょうか。

○国務大臣(新谷寅三郎君) そのほうの専門家がじゃありませんが、私たちは専門家の集まりである環境庁の基準、それを守っていくようにしなきゃならぬと思っております。

○加瀬完君 環境庁は、どういうことなのか、外国よりはるかに高い基準というものをきめておられますね。私がこういふことを言うのは、新幹線計画というものができても、騒音なり振動なりをどういう低いところに押えるかというのをきめなければ、なかなか新幹線の協力というものを住民から得られることにはならないと思う。八十ホンというところで、地下鉄の車内にいるような、二十四時間というものを許容する住民は一人もいませんよ。そこで新幹線計画というものを賛成をさせようと思うならば、せめて新幹線公害を除去する基準というものをきちんときめなければ、話はなかなか進まないじゃないかということが一つ。それから、当然これはいま八十ホンと言ったって、七十五ホンにも、七十ホンにも、このように公害問題がやかましくなれば、基準は下がっていく

るといふことが予想されるわけですから、下がった基準で計画を進めた場合、一体建設費なり施設に要する費用なりというものはどうなるかという検討がなければ、新幹線計画の数字というのは出てこない。しかし、そういう計算によって新幹線計画の数字というものを算出しておらないのではなか、こういう心配がありますので伺っています。

八十ホンなんかというのを基準になさるというならば、外国は大体どういう基準ですか。外国と比べて八十ホンが妥当だということになりますかどうですか、その点もあわせて伺います。

○国務大臣(新谷寅三郎君) これは公害関係の基本法もございまして、そういう基本法に基づきまして専門家、権威者が集まって中央公害対策審議会でございますが、その専門部会等において権威のある数字を示されるものと考えておりますから、先ほど申し上げましたように、その標準値によってわれわれは処理する以外には方法はないと考えております。しかし、それは先ほど国鉄総裁が申しましたように、そこまで下がればいいんだということではなくて、あらゆる技術を動員し、そうしてなし得るだけの基準以下の騒音に持つていくための努力は絶えずしなきゃならぬというところを考慮しておるわけでございます。

それから外国との関係でございますが、これはおそろくそういった外国との関係につきましましては、航空騒音なんかというものが最近問題になっておりますけれども、鉄道にしましてはそういう騒音の基準を設けているところは、いま外国にはないというところでございます。これは間違つておれば政府委員のほうから答弁させます。

○加瀬完君 それでは、航空騒音専門委員会資料の「NNIと影響の訴え率」という報告がありますが、御存じですか。横田、大阪各空港等の状況を調べておられますね。これは空港でありまして、新幹線騒音とは違いますけれども、一応の基準になりますから、こういう調査は御承知ですね。

○国務大臣(新谷寅三郎君) 私どもの航空局でそういうものはすべて調べていると思っております。

○加瀬完君 鉄監局長は御存じないですか。

私が言うのは、航空騒音というのはいくら大きく取り上げられて、いろいろ問題になって、航空騒音防止法とか何とかいう法律まで出ようとしておりますわね。しかし騒音の被害度というものは、航空騒音よりは振動が加わるだけ場所によっては新幹線公害のほうが大きいんです。ですから当然運輸省なり国鉄なりは新幹線の同じ問題を十分調査をしないといけないと思ひまして、なお、さっき申したとおり、これから新幹線についての反対というものはやっぱり公害ですよ。公害対策というものが十分でなきゃ新幹線計画は進みませんので申し上げている。

そうすると、フランスでもオランダでも日本よりはるかに低い基準で、ドイツでもそうでありますが、この騒音の基準度というものを押えているわけですよ。八十ホンなんというのはいくらにもありませんよ。そういう中で、八十ホンで住民にこれを基準の限度として説得しようと思つたって、なかなか新幹線騒音に対してがまんをしようという世論は起こってこない。あまりにも騒音対策というものに對して不十分ではないかと思ひますので、こまかく伺っているのです。これで説得できますか。

○国務大臣(新谷寅三郎君) 航空局の者がおりますが、いまお話しのように、新幹線とそれから航空の関係の騒音についての陳情なりコンプレイントというのは非常にたくさん私のところに来ております。私は一々お目にかかっております。で、具体的に事情をお聞きしておりますが、これは非常に場所によりまして、具体的に処理していかないと、事情が違つて、たとえば何メートル離れておるからこれでいいだろうといひましても、状況が違つて被害が大きいというようにことが明らかでございますから、具体的に処理をしてもいいかというところで、新幹線に関する問題は、すべて国鉄が自分の手で調査をし、その場合には住民の方々のいろいろな機関が調べておるデータも国鉄のほうで集めまして、それに対処するようにし

てもらつております。

で、今日まで新幹線騒音に対する対策というのが必ずしも十分でなかったと思ひますが、先ほど国鉄の総裁の言われたとおりでございますけれども、これは放置できませんので、われわれも国鉄に對しまして、もっと具体的に、非常に被害の大きい箇所というのは大体わかつておりますから、これをほんとうに一件一件当たつて、その被害の防除につとめる。場合によりましては、もう移転補償を出して、かえ地を与えて住居の移転をしてもらつてというような方法を考えざるを得ないというところで、国鉄も最近非常に積極的にやつておるわけですよ。これは航空についても同様でございます。やがて御審議をいただきますと思ひますけれども、いま提案しております公共飛行場周辺の整備について、これは主として騒音対策でございますが、そういう際にも詳しく申し上げたいと思ひますけれども、同じような方針で具体的に調査をし、具体的な措置を進めていこうということと航空当局も懸命に努力をしておるのでございまして、決して騒音問題を簡単に扱っているわけでもないし、むしろ、あなたがおっしゃつたように、これは今後の飛行場それから新幹線における一番の問題であるというふうに認識をしておりますので、最大限の努力をいたします。

○加瀬完君 御誠意はよくわかりますけれども、あまり認識不足ですから、もう少し率直に申し上げますが、飛行場の問題が起きたとき、運輸省の航空局には騒音問題を担当する課というのはなかった。騒音はどうだという質問をすると、わからぬ、防衛庁の者を連れて来なかつたら騒音がわからないという状態であつた。それくらい運輸省の航空局も騒音に對しては神経がこまかくなかつた。このごろは騒音対策が一つの課になつてできたけれども、それは航空局としてのワタの中での動きで、運輸省としての新幹線等も含めての騒音対策ということになると全然やつておらない。

そこで、これは大臣にも認識を改めて、ひとつ

新しい方針を御決定をいただかなければならぬのでありますが、この許容し得る内容というものを、大体外国では生活様式を変更する必要のない状態という、非常に低いところへ押えております。

電車の中とか、それから込んであるオフィスの中だということではなくて、生活様式を特に変更をする必要のない程度、それでNNIで二十九から三十五程度をどこでも目標にしております。これは日本でも使っているWECPLですが、なおす六十から六十五です。ですから大体六十五ホン程度を最高の基準としておるわけです。それに対して日本は八十です。これでは騒音対策で先進国並みだということにはならないと思ひます。しかも、この公害問題に関しては条例が法律を越えても、法律の趣旨の伸長である限りは尊重をされると、昭和四十六年の国会で、当時の山中国務大臣が答弁をされているはずでありますから、各地方団体は騒音規制というものは、あるいは公害規制というものの基準は、国の法律よりもはるかにきびしい、そういう地域ではきびしい騒音基準というものをつくつて、新幹線というものに臨むということになる、これは八十を基準とする運輸省とは話がかみ合わない、これがいまの騒音対策についての現状です。

大体、地下鉄の電車の中の騒音程度ならよろしいという考え方、私は運輸省がこれらから臨んでいくということであつては、これは地域との矛盾は解決できませんよ。もつときびしい条件というものに改めていくという考えはありませんか。

○政府委員(秋富公正君) この新幹線の騒音問題につきましましては、昨年の暮れ環境庁から勧告がございまして、運輸省といたしましては、直ちにこれを真剣に取り組みまして、国鉄といひ、直ちに問題を検討いたしまして、ことしの二月十五日には運輸大臣命をもちまして、新幹線鉄道騒音の緊急対策、これをきめたわけでございます。しかし、これは先ほど大臣から申されましたように、現在の新幹線につきましましての対策でございます。今後

らに下げるように努力いたしておる次第でございますが、この新しい環境基準につきましては、環境庁におきまして、実は昨日第一回の会議が催されましたわけでございます。今後、各方面、いろいろな面から環境庁において検討され、新しい基準が決定されることを考えております。

○加瀬完君 とにかく新幹線計画というものは二つの問題がある。いま言つたように、新幹線計画によつて出る赤字というものを十分、国鉄には負担させないでカバーするような予算措置が講じられるかどうかということが一つ。

それから新幹線計画というものを住民に納得させるためには、いまの騒音なり振動なりの公害対策というものが十分な説明がつかない限りどうにもならない。ならない顯著な例は成田新幹線。ですから、新幹線建設そのものも環境破壊を伴うような条件のところに新幹線建設をするということについての可否も、十分私は検討をしてもらいたいと思ふ。

質問を終わるに当たりまして、冒頭にも申し上げましたが、新幹線でここはまかなうのか、自動車でもまかなうのか、普通の列車でもまかなうのか、航空機でもまかなうのかという総合対策というものが私は非常に欠けていると思ふ。特に国鉄の財政というものを裏づけるために、総合対策として国鉄がもうかるような、もう少しはつきりした方針というものを政府は出すべきではないかと思ふ。そこで、どうして国鉄の貨物が損をするのか、どうして国鉄は通動線のような大きな投資をして、それだけ利益が上がつてこないのか、こういう国鉄財政のあり方というものを、もう一回洗い直してみることがあるんじゃないか。そして、その洗い直しについて、もう一回ほんとうの意味の国鉄財政というものを黒字にするのは、どうしたらいいかという対策というものを考えてみる必要があるんじゃないか。その洗い直しが十分私にできていないと思ひます。洗い直しができておらないから対策も十分立つておらない。こういうふうに、おか目八目と申しますか、外側から見えてい

と考えられるわけですが、それぞれ御担当の方、いかがですか。

○国務大臣(新谷寅三郎君) 初めに述べた総合交通体系における各機関の分担関係といいますが、いま御承知のように、経済状況、社会状況が非常に変わってきておりまして、輸送需要はふるるばかりでございまして、ことしの夏の国内における人の動き、国から外国に行く人の動きを、ごらんになりましたら明らかなでございまして、予想をはるかに上回っておるわけなんです。そういうことでございまして、たとえば、いまお話がありましたように、高速道路ができたからそこはもう鉄道は要らないんだとか、あるいは航空路があるから新幹線は要らないとかいうような、簡単にはまいらないと思ひます。やっぱりそういう輸送需要というものをにらみ合わせまして、そこにはやはり国民の選択も考えなければいけません。一時間でも早く行かなければならないという人もありますから、そういう人には航空機を利用してもらうということも必要でございまして、また日帰りで行きたいという人には新幹線でけっこうじゃないかというところにもなりまして、そういう需要者の選択というものを考えながら、輸送需要というものをどう見ていくかということについて、これはおっしゃる通りに、十分な調査も必要でございまして、将来についての見通しも必要だろと思ひます。

そういつたものの上に立つて、これから総合交通体系下における新幹線あるいは在来線の強化、その他を考えていくことはおっしゃるとおりだと思ひます。その点は、いままでもその方向でやっておりまして、何しろ十数年とありますと、非常に先のこととございまして、十数年前に確定したようなことについては、なかなか見通しがつかない。ですから、いろいろの前提条件を置きまして、これが一番確実性があるという、そういう、何といひますか、推定によって十数年計画を立てておるのでございまして、全然そういうことも何も考えないで、ただやみ

にやっていると、御説明が、総合交通対策が全然ないということに私はなと思ひます。触覚的経営ですよ。チョウチョウみたいに触覚だけでやっていると、空港ができる。二万人ぐらゐ乗るだろという新幹線をつくる。しかし常磐線でも総武線でも一日五万から六万人の乗降客のあるところにも快速電車をとめていないですよ。われわれの税金をわれわれの便益のために使われていくという中であれば、これは思いつきとしか言えないでしよう。私はきょうは時間制限がありますから触れませんでしたけれども、国鉄というものが私鉄よりも高いという、こんなべらぼうな話はないでしよう。ところが私鉄のほうが安くて国鉄のほうが高くなつて、客は一定しない競争するところに、新幹線もつくるわ、道路もつくるわ、航空路もつくるわということに

なつたら、国鉄が確実に黒字になりますよという保証はどこにもない。ところがそういうことをやっていると、一日に二万人の乗降客があるからしたけれど、そこに四本も五本も道路をつくり、鉄道を二重投資、三重投資、余ればいいでしよう。しかし、それだけの財源なり資材があるなら、別のところで国民サービスをするという方法が当然出てこなければならぬ。

中距離なり遠距離なりは鉄道貨物にしたいというけれども、鉄道貨物にたよるよりも道路のトラックにたよったほうがいいというので道路だけにうんと投資をする。鉄道貨物にお客がこないのは当然ですよ。国鉄に金を出したと言つても、思い切つて金を出したと思ひ国鉄よりも、その九倍も道路には金を出しているんじゃないですか。そしてその道路から公害、交通事故、プラスばかりは出てこないですよ。それなら、こゝろで總理の言うように国鉄を重視するといふのなら、国鉄優先の交通体系といふものを考えるべきだ。しかし、そういう考えのもとに十年、二十年先の見通しの計画のもとに再建計画といふものが進められてきているわけじゃない。足りなかつたら適当に出しなさい、これは国鉄財政を十二分に黒字にする、再建をするという、そういう保証や裏づけといふのは全然ない、こゝろ言わざるを私は得ない。

しかも、いまは物価対策をどうするかといふときでしよう。先ほどもちよつと述べましたが、おやめになったと言ひ、経済企画庁の次官をおやめになった方が、こういうインフレのときには公共料金並びにこれに準ずるものはストップをする、かなりの強い姿勢がなければ物価対策は成り立たない、こゝろおっしゃっているでしよう。それならば、財政負担を政府がするというならば、物価対策の上からも国鉄運賃の値上げといふものをどうすべきか。河野あつせん案は一年据え置きと出たんですけれども、そういう具体的な方策といふものが当然出てきてしかるべきですよ。五・五%

で押えたものが一四、五%に上がつちやつていて、そのうち、それならば、最初の運賃値上げの率なり幅なりといふものも、あるいは時期なりといふものも検討しなければならぬという政府の新しい態度が出てきて当然だと私は思ひます。しかし、そういうものはさっぱりない。ただ、いままでよりも幾らか金を出したと、これはまた国鉄に二重三重の赤字を重ねる原因ですよ。なぜならば事業はさっぱり押えてないんですから。事業は国鉄にノルマのように、新幹線計画とか何々計画といふものを押しつけるわけですよ。財政の一部は負担をしますけれども、帳じりを受け持たなければならぬのは国鉄ですから、国鉄が必ずそこで黒字を生じてプラスになるといふ保証はどこにもない。

こんな再建計画がありますか。
まあ、こういう点を、私は優秀な新谷大臣でありますから、まあ他山の石としてお聞き取りいただきまして、あなたのおっしゃる通りに、国会審議の場が国民の意見も十分代表する一番いい場所じゃないかというならば、それならばたまにいい意見があつたら、それを吸ひ上げてくれなけりや、言いたいだけ言えと、そろそろ時間も来たからやめるだろ、あと何人だ、もう何回かで終わると、こゝろこゝろで既定方針には変わりありませんと、まあ言うだけは言わせましよう、こゝろ国会論議をしておつては、国会論議は空転するだけで意味ありませんよ。

私は、何もさつき運賃審判所をつくれと言つたんじゃない。運賃審判所という構想があつたが、そのように第三者機関で、政府に十分金を出す根拠を与えるようなものを、あるいは運賃値上げから運賃値上げをストップさせるような、上げ幅を制限するような、根拠を与えるような機関といふものがなければ、健全な国鉄の赤字の解消なり再建計画はできない、そういう点を御考慮をいただかせんかと申し上げたわけでありまして、しかし、それはおまえの言うことはだめだといふことになりまして、まあだめであっても趣旨は幾らか聞きいれるというなら、少なくとも国鉄にあてがい

で押えたものが一四、五%に上がつちやつていて、そのうち、それならば、最初の運賃値上げの率なり幅なりといふものも、あるいは時期なりといふものも検討しなければならぬという政府の新しい態度が出てきて当然だと私は思ひます。しかし、そういうものはさっぱりない。ただ、いままでよりも幾らか金を出したと、これはまた国鉄に二重三重の赤字を重ねる原因ですよ。なぜならば事業はさっぱり押えてないんですから。事業は国鉄にノルマのように、新幹線計画とか何々計画といふものを押しつけるわけですよ。財政の一部は負担をしますけれども、帳じりを受け持たなければならぬのは国鉄ですから、国鉄が必ずそこで黒字を生じてプラスになるといふ保証はどこにもない。

ちを与えて、あとはおまえらかつてにやれということだけは、運輸大臣としてやめてもらいたい。経営ができなかったら、そろそろ時期が来たから總裁かえろと、まあ磯崎さんは気がいいから長くやっていますけれども、普通の人のならやめますよ、こんなばがばがしいものは。運輸審議会の委員になったほうがよっぽどいい。

どうか、かつてなことを申しましたが、よほど運輸大臣にしっかりしてもらわなければ、この計画というものを実行するわけにはまいりませんので、そういう意味で、新谷大臣のさらに御活躍を期待して——賛成はしませんよ、こんな法案、賛成はしませんけれども、われわれの言ったことを少し生かしてくれるように希望をして、質問をやめましょう。

○理事(江藤智君) これにて加瀬君の質疑は終了いたしました。

○國務大臣(新谷實三郎君) 長い時間にわたって、いろいろの角度から御審議をいただいて、まことにありがとうございました。

私は加瀬先生とは長い間のつき合いだし、何でも言える仲ですから、できないものではないと申しました。また、これは非常にいい示唆に富む御意見だから、これは今後の運営について十分考えさせていただきますということも、率直に申し上げたつもりでございます。一々の問題については、いまお答えはいたしませんけれども、あなたのおっしゃってくださっている意味もよくわかるんです。

ただ今度の再建計画の中では、何べんも言いましたけれども、そういう数字は確かであるかどうかは別といたしまして、計画をするときに、長年の問題でございまして、今後の十年間の国鉄の盛衰をきめる重大な提案でございすから、おっしゃったような問題につきましては、時間は少のうございしたけれども、われわれも及ばずながら、これはほんとうに昼夜兼行でこの案に取り組んだわけでございます。そういう点については、一応の配慮はしてあるつもりでございますけれども、

も、しかし、なお最後に御激励をいただきましたので、それに対してお礼を申し上げますと同時に、私も努力いたしますが、これはもう与野党を問わず、国民生活、国民経済全体に大きな影響を及ぼすものでございすから、そういう角度から、なおいろいろ御協力もいただきたいし、御激励もいただきたいと存じます。

ありがとうございます。

○加瀬君 委員長どうもありがとうございます。

○森中守義君 いままで関係の同僚諸君から、多方面にわたっていろいろと格調の高いお尋ねがありました。

そこで問題が事重大で、非常に急迫した状態にありますので、極力重複しないようにとは思いますが、中には重複したお尋ねになるかも知れませんが、けれども問題が問題ですので、私も慎重に相当の時間をいただきながら、少しく大臣の御所見を承りながらお尋ねをしたいと思います。ところが、きょうは小柳理事のほうから、君のきょうの時間は大体五時ぐらいいでやめるようにという、非常に強い指示がありますので、たいへん残念ですけれども、多少手続的な点を中心にお尋ねしたいと思ひます。時間が余りましたならば少しく内容に入ることになります。

まず第一は、現行の特別措置法の第八条で、再建計画の実施状況の報告という条項がありますね。これは再建期間中に、毎年次ごとに国鉄は監査委員会の意見書を添えて運輸大臣に報告をすべしと、まあこういうことになっております。そこで、この実施が四十四年からですから、現在に至るまで三回ないし四回の報告書が提出されたと思ひます。その内容はどういふものであったのか。少なくとも、今回あらためて特別措置法の改正が出されたということは、要するに国鉄の報告の内容からいたしまして、少なくとも再建の方向にいいっていない、まあこういうことに相ならうかともより、そういう報告を受けて、国鉄のやり

方が好ましくないという場合には、運輸大臣は改善命令が出されるという、こういう手はずになっておるようであります。でありますから、わざわざ今回のように、昨年、ことしというように、連続をして異常な執念を燃やしながら、この二案の成立をしたいということは、言いかえるならば、再建計画が計画になっていない、勢いその間において、数回にわたる改善命令等が出されたものであろう、こういうふうな実務的に私は考えるのであります。その間の経過がどういふことになっていくのかというところを、まず最初にお尋ねしたいと思ひます。

○國務大臣(新谷實三郎君) 過去の四十四年から問題でございすから、政府委員のほうからお答えさせます。

○政府委員(秋富公正君) 先生の御指摘のとおり、毎年この法律に基づきまして、国鉄といたしまして、実施状況の報告書を出すと同時に、監査報告書が提出されておりますが、その御指摘の第九条の改善命令でございすますが、これはこの法律に基づきまして改善命令といふものは、ただいま一度もまだ出しておりません。

○森中守義君 報告は出されたの。もつとよく話を聞いて答えてください。

○政府委員(秋富公正君) 監査報告書は毎年出されておりますが、改善命令と申しますものを運輸大臣が出したというところはございません。

○森中守義君 ない……。そうしますと、やっぱり四十四年から相当の年数がたつていますから、いきなりこういふように、法改正という前には、国鉄の監査委員会の報告書が添付された意見書が添えられたものが出て、そういう経過の中で、まあこれは国鉄がみずからつくっている基本計画並びに運輸省が閣議の決定を見ている基本方針、こういうものに正確に沿っているかどうか、そういう判定をする立場に私は運輸大臣、運輸省はあると思うんです。ただ出てきたから、それ受け取って読んだ、見た、まあけっこうだというところであれば、法律改正にはならぬわけだ、

実施状況というものが、少なくとも再建の方向に行っていない。しかるがゆえに、ここであらためてもう一回措置法の改正をやろう、ないしは運賃の改定をせよならぬというところになったのでしようから、この間における報告書の扱いがどういふような措置になつておるのか、こういうことを私は聞いている。それが法律改正のいわば一つの根拠になつていふという判断を持つから、あえて聞いているわけだ。

○政府委員(秋富公正君) 御指摘のとおり、国鉄の監査報告書、これは実施状況とともに、いかにして、四十四年につくりました再建計画が実際の計画と実際の状況が食い違つてきているか、また、その理由はどこにあるかという点につきましては、各面から鋭くこの点は指摘し、また追及して

で、どういった点が、一番現在の再建計画が狂つてきたかと申しますと、まず第一は、輸送量の見通しというものが狂つたわけでございます。この点につきましては、いわゆる私たちがいたしましても、いろいろと四十四年におきまして、基本計画をきめ、さらに基本方針をきめ、また再建計画を承認したわけでございますが、そのときに比べまして、モーターゼーションというものの発達、さらに急激であったこと、あるいは一次産品その他の産業構造の変化というものが予期以上であったということによりまして、特に貨物の輸送量が伸びなかつたこと、ひいてはまた、全体の運輸収入が伸び悩んだということが一つの大きな原因でございす。それからもう一つは、人件費の上昇率が九パーセントで想定いたしておりましたのですが、これが四十四年、四十五年、四十六年さらに四十七年と、予期以上に人件費のアップ率が大きかつたという点が、再建計画と実際の実施状況で食い違った大きな点でございす。もちろん資本費の圧迫というやうな問題、これはございしましたが、これは当初から計算いたしておりましたものと実情と、いふものは違つておりませんが、いま申しました運輸収入の伸び悩み、

〔理事江藤智君退席、理事木村睦男君着席〕
それから経費、特に人件費の見直しというものが、実際に比べて小さかったという二つの原因によりまして、国鉄の財政状況は急速に悪化してきておるわけでございます。

で、こういった点につきまして、まず第一の輸送力の増強がどうしてできなかったかという点につきましても、監督報告書は種々指摘をしておるわけですが、それにつきましては、やはり国鉄の體質の改善と近代化ということに対する投資不足、システムチェンジのスピードのおそさというようなことが、私たちとしても大きく反省しておる点でございます。また人件費につきましても、九割という伸び率で見たことは、これは甘かったと、率直に反省しておるわけでございまして、この人件費の伸び率というものにつきましても、これを改定した。あるいは過去の債務に対する資本費の圧迫というものを軽減する、あるいは今後の工事費に対する資本費の負担、こういうことを考えまして、現在の再建計画におきましては、二千億といふものを、出資一兆五千億を含めまして、国鉄だけで三兆六千億、鉄建公団の借料の軽減という意味におきまして、鉄建公団に一兆の助成と合わせまして四兆六千億の助成というところをもちまして、過去の、四十四年以降、現在までの再建計画の失敗という点を反省いたしまして、新しい再建計画を御審議いただいております次第でございます。

○森中守義君 いま鉄監局長のお述べになりましたのは、提案理由の説明の中に大体うたわれておるのです。

それでは、端的に言いますと、運輸省がつくられて四十四年の基本方針、それから国鉄がこれを受けてつくられた基本計画、このいずれの中にも、輸送需要の問題及び人件費の問題は、あまり計画の根幹になっていないのです。この中のどこもないのだ。ただし、四十四年、この案を審議する際に、企画庁見えていますか。
○政府委員(橋口隆君) はい。

○森中守義君 その際に、そのことはかなりきびしく議論になった。ことに当時、現在に至るまで異常な上昇を続ける物価事情及び生産指数の向上、こういうものからしまして、これはあぶないというふうに私は申し上げておるわけですが、数年を出ずして手直しの時期が来るであろう、こういうことをしきりに強調したのである。ところが、いよいよ法案が成立をした、しかし運輸省の基本方針がでる上、閣議の決定も行なわれる、これを受けて国鉄が基本計画をつくる。その中に需要の見直し、ただ体制を強化するということは、双方に一つの柱として出ておる。が、その見直しはどうかという最も重要な輸送の根幹に触れるような問題については、もちろん双方の経営分析の中には、こういうものは出ないにしても、案があったと思うのです。第一、輸送機関が輸送の需給の見直しに狂いを生ずるという経営が一体あつていいものかどうか、これは大臣どう思われますか。これはやっぱり経営能力の問題であるし、経営の実態というものに疑いを持ちますよ。事業の本体なんです。需給を正確に把握できるかどうか。むしろ変化が激しいときです。けれども、上限、下限、その変動の幅をどのくらい持つのか、かなりの推定は、当然行なわれてしかるべきだったと思うのだ。そういうことが、残念ながら振幅がどのくらいのものであるかというふうなものが出てこなかった。

また、いま一つ、局長も言われたように、人件費九割というものは、労使の当事者間で本来ならば決定すべきものでしょうけれども、いま第三者機関が介入する。むしろ、これは年々変化していきますから、容易にとらえることは困難でしょうね。けれども、これもまた、上下の振幅等がある程度把握はできると思う。たとえば民間との格差がどのくらいあるのか、年率物価がどのくらい上昇していくのか。大体これは、運輸省、国鉄といえども、そういう権威ある専門家がおいでになると思う。ただし九割というアップの率というものが、この計画の中に見られてよかったかどうかという、この辺に私は非常に大きな問題があつたのじゃないか、こう思うのです。だから、いまになって言いますと、多少口ごたない言い方ですけども、それ見たかと、四十四年言つたとおりだというように、私は当時の質問に立つた一人として、まことに気の毒ですけども申し上げざるを得ない。そのことは、裏返して言うならば、今回あらためて出されてきたものについても、やや同様なことになりはしないのか。いままでも加瀬質問に至るまで、両院の審議を通じて、再建計画はたして再建になるのか、ならぬのか、ならないよというのが一致した意見なんです。なるよというのとは大臣と総裁だけ、その辺に並んでいって、因るの、この皆さんだけ、大多数は、ならない、因るの、この皆さんだけ、(総裁もならないとは言わないぞ)と呼ぶ者あり。総裁は、なるよとおっしゃってはいないようですね。ですから、これはやっぱりこの法案の、たまたま先を見て、十年間とにかくこれでいきたという先を急ぐだけじゃだめですよ、これは。この辺のことを、私は最初に、この提案理由の説明の中に、「現行の財政再建対策が十分にその目的を達成できなかった原因について反省し」と、こういつておるわけだ。この反省とは一体何なのか。いま私が言うようなことが正しい意味の反省でなければならぬと、こう思うのですが、どうですか。

四十四年に間違つておつたことになりませんか。そのときはそのとき、今日は今日という見解であるのかどうか。やはり物事は過去の体験、経験を無視して、ただいたずらにやみくもに前へ前へというわけにもいきませんからね。そういう意味で、ひとつこの反省というのとは何なのかというところをお聞かせ願いたい。

○国務大臣(新谷寅三郎君) 率直に言いますと、見込みが違つていたということでございます。それには、まあ言いわけを言うところいろいろあります。鉄監局長が言いましたようないろいろなことがあつた。経済事情の変化があまりにも著しかったというふうなこともあると思います。それに伴つて人件費あるいは物件費の高騰率が予想以上に高かつたということにもなると思います。それから局長も言つたと思いますが、収入が伸びなかつたという原因が、先ほど局長から言つたように、旅客もある程度さうだけれども、貨物部門において、非常に自動車のほうに食われたということも事実です。現に結果的に見ると、そういう統計が示しておるわけでございます。とにかくさういつたことで、どの点から見ても、非常に変化の多い経済というものに国鉄が追いついていけなかつたということだけは、これは言えると思うのです。このために収入も伸びなかつたし、逆に支出がふえたというふうなことで、この再建計画をもう一べん再検討せざるを得ないというふうな状況になつたので、昨年度案になりましたけれども、十カ年計画を提案したということだと思ひます。

で、今度出しました場合に、反省とは何だと、さうおっしゃる。ことばどおり反省をしておるのです。いま申し上げたような収入、支出、これは両面から国鉄の財政を悪化させた原因になっておりますから、さういつた点について、それならば収入をふやすためにはどういふ対策をとつたらいんだということ。

〔理事木村睦男君退席、委員長着席〕

それから支出面においても、どういふふうにするかは経費の節減ができるかどうか、可能であるか、これは大きい小さいが別として、あらゆる方面から節約をし、工事費なんかにつきましても、できるだけ工事費を節減をして所定の工事を進めるにはどうするかというふうなことも技術的に検討したと思ひます。さういつたことをすべて含めまして反省ということばであらわしておるのであります。収入、支出ともに、これは前に提案をした四十四年の再建計画というのが三年ぐらいいで、どうもこれは実行できないというめどがついたもので、昨年度、これは早くやり直さうということとで、昨年度、新しい計画を樹立することに踏み切つたものでございまして、今度は、昨年度の提案

伴つて人件費あるいは物件費の高騰率が予想以上に高かつたということにもなると思います。それから局長も言つたと思いますが、収入が伸びなかつたという原因が、先ほど局長から言つたように、旅客もある程度さうだけれども、貨物部門において、非常に自動車のほうに食われたということも事実です。現に結果的に見ると、そういう統計が示しておるわけでございます。とにかくさういつたことで、どの点から見ても、非常に変化の多い経済というものに国鉄が追いついていけなかつたということだけは、これは言えると思うのです。このために収入も伸びなかつたし、逆に支出がふえたというふうなことで、この再建計画をもう一べん再検討せざるを得ないというふうな状況になつたので、昨年度案になりましたけれども、十カ年計画を提案したということだと思ひます。

のときは、三年目でございますね、三年目に提案をしたわけですが、その際に、両院を通じまして、やはり四十四年当時に御審議を願った方がたくさんおられまして、こういう点はこうなると思うんだがどうか、この点についての考慮が足りないのじゃないかという点について、具体的な御指示があったわけでございます。そういう点も、今度の新しい再建計画にあたりましては、十分に取入れるべく努力をいたしまして、おっしゃったようなところで、政府の案の中に取り入れられるものは取り入れるようにいたしまして、そうしていま提案をしておるような再建計画をつくったということでございます。

これは一言で言うと、どなたの時代にどうやうたということとは別といたしまして、とにかく四十四年の現行の再建計画というものが非常な見込み違いをやつて、あのままではどうも再建はできないということが明らかになりましたので、いろいろな面から反省を加えて、今度の案を提案するに至ったんだということで、御了解をいただきたいのでございます。

○森中守義君 これは大臣ね、簡単に了解してくれと言われても、それはまいりません。

そこで、もうちょっと内容的にお尋ねしますが、たとえば人件費の場合には九%を予定したと、しかし実際はどうだったのか、それから輸送需要の見通しに狂いが生じたとか、こう言われるのだが、予測をした需要はどのくらいであったか、それが実際はどのくらいダウンしたのか、その辺もちょっと数字的に発表してみてください。

○説明員(磯崎重君) 私は、前回副総裁としていろいろ御答弁申し上げたので、あまり今度は答弁する資格がないかもしれませんが、一応数字でございまして、私から申し上げます。

いま先生の御質問でございますが、非常に原計画と大いに食い違ったということでございまして、どのくらい食い違ったかと申しますと、輸送量よりも収入のほうがはつきりいたしますので、四十四年から四十七年——これは四十七年度はまだ正

確なものが出ておりませんが、一応推定できる数字でまいりますと、四年間の収入の合計の食い違いが二・二%でございます。四年間で二・二%でございます。金額といたしまして千四百七億、これは収入減でございます。すなわち四兆七千億ほどの収入を予定したものが四兆六千、ちょうど千億食い違つてきた、二%の食い違いでございます。それから、人件費のほうはあとで申し上げますが、支出のほうはやはり二・〇%の食い違いでございます。これが五兆四千億の予定が五兆五千億と約千億の食い違いでございます。すなわち四カ年間の収入が二%の食い違い、支出が二%の食い違い、合計いたしまして、差し引きプラスになりますので、約二千数百億の食い違い。ですから割合から申しますと、四カ年間で二%でございますので、食い違いの率としては一般の民間と違つて非常に大きいということにはなりません、非常に実績が多いわけでございます。

普通の企業でございますれば、よくいろいろな方にお目にかかつて聞きますが、やはり商売していらつしやる方でも、二・三%の食い違いはあるのだと。しかし、それがいいほうへ食い違う場合もあれば悪いほうへ食い違う場合もある。私のほうは、収入も悪いほうへ食い違い、支出も悪いほうへ食い違つておるということで、パーセンテージは二%ということで、一般企業の規模から見れば、そう大きな率の食い違いじゃないけれども、実績が千億、二千億というところで、ちょっと財産を売って埋めるといふうなわけにいかないわけでございます。

そういう意味で、この点、私のほうも、いわば天気相手の商売の点もございまして、なかなか輸送量の確かな数字はむずかしいのでございまして、この前のいわゆる最小二乗法的な伸びし方に對しまして、今度の十カ年間は少なくとも手前の三分の一ないし二分の一は実績を基調として積み上げていくという収入の見方をとりまして、それから支出につきましても、やはり先ほど申しました二%の食い違いは、やはり人件費でございます。

したがって人件費につきましても、当時——去年のいまごろでございますが、考えられた経済社会発展計画あるいは当時作中の基本計画等の国民総収入の伸び等を勘案いたしまして、一二・一%というふうな数字をつくつたわけでございます。したがって、先生の御質問に對しまして、食い違いの率としてはこの程度でございますが、非常に実績が大きかつたということと、これらを基礎にした上で今度の数字は相当かためにと申します、収入をかために、経費は多少、人件費などにつまましては考え得る高いところというふうなかつたところでつたつもりでございます。

○森中守義君 そうしますと、大体これは、経営上おおむね何%ぐらいの流動率は財政を圧迫しないということになるんでしょうか。いま総裁がお述べになりましたのは、本率に割つてみるといわずとも〇・五%若干ということになりますね。合

わせて金額にして約二千億、これが国鉄の今日のこういう窮迫した状態に致命的な打撃になったかどうかということになると、残念ながら、私は、いずれもが年率〇・五%、合算して二千億というものが決定的な致命傷になったとは思えない。

そこで鉄監局長が言われる人件費の高騰、需要予測の見通しが狂つたという二つのことが法律改正の主要な要因だということには同意しかねる。

残念ながら、私はそのことには同意しかねる。むしろ他にその要因があつたんじゃないか、あるいは得るんじゃないか、これはこれから逐次説明するためにお尋ねしていきたいと思つていますが、いま言われている二つのことが法律改正の主要な要因である、ただしいずれもが〇・五%である、年率に引き直せば、そうなる、大体国鉄の経営上、

年率どの程度の流動率というか、その辺は何%ぐらいにとらえておけばいいんですか。いろいろ情勢が変化していくことは事実ですから、これはもうびつちとしたものでなきゃならぬとは、これはやっぱ言いにくい。ただしマクロなのかミクロなのかという議論では、やっぱ法案というものはそれはいいきませんよ。ある程度、この程度の流

動性があつてもやつていけるという最高の率はどの程度なのか。ここではない、〇・五%という数字になった、これが急激に圧迫を加えた、こういう総裁の答弁ですが、一体〇・五%を年間に非常な圧迫を加えたという言い方が妥当なのか。大体どのくらいの幅ならばいいというのか、その点が将来の十カ年間の見通しとして、かなり重要な影響を私は持つと思う、どういふように判断されますか。

○説明員(磯崎重君) 非常にむずかしい御質問でございます。やはり企業でございますので、収入と支出と両方の面である程度のアローアンスがなければいけないというふうに考えます。いまの国鉄の企業全体から見ますと、収入が急激にふえるということとはまず期待できない。急激にふえることとは、いままでの過去の経験率を多少なりとも上回るということならばいいほうであるというふうには一応考えなければいけない。それから経費のほうは急激に減るということも考えられません。やはり過去の一つの傾向値をたどっていくということになりますと、一番問題は、予期せざる経費の増、たとえ二%であつても予期せざる経費の増と収入の減とがプラスマイナスに響いてくるわけなんです。したがって、かりに一般の企業でございすれば、収入が減れば経費が減るといふのが普通の常識だと存じます。しかしながら、私のほうでは収入が減るといふても一定の事業をかかえ、一定の物的設備を持つておりますと、収入が減つても支出が減らないという事態がございまして、それから逆に、支出が減つても必ずしもそれが収入に響かないということもございまして、

そういう意味で、一がい先生の御質問のように、計量化するのは非常にむずかしいと思つて、かりにいま四十四年間で二千億と申ししても、これが十年になるともう五千億以上の食い違いになつてまいります。そうすると、やはりこれはすぐに累積赤字の増になつて出てまいります。したがって、私がパーセンテージは少ないが実績が多いと申ししたのは、そういう意味でござい

ましてかりに過去四十四年から今年までの二千億というものが、四十八年から五十三年までの六年間続いたといえますと、やはり五千億近い違いになってまいります。もしこの程度の違いが続くといえますと、そうすると、累積赤字がもうそれだけ五千億ふえてくる。そうすると、やはり結果的に見れば、これは計画の失敗であったというように言わざるを得ないと思います。

したが、いまして、非常にむずかしいのは、収入はなるべくかたみに押えておいて、そして支出はどちらかと申しますれば余裕を持たせるといふその辺のかね合いになりまして、それが運賃改正のときもございしますので、運賃改正によるいわゆる収入の弾性値と申しますか、そういう問題も考えなければいけませんし、それらを勘案いたしました、端的に各年度何％ということとは非常に申し上げにくいのでございますが、むしろ実額的に見て、現在の累積赤字をとにかくべらぼうにふえないといふふうにしていく。当分はふえざるを得ないかも知れませんが、十年間で減る傾向に持つていくといふふうなことを頭に置いた上での収入、支出の計量のしかたということ以外にないんじゃないか。非常に間違ひな回答を申しましたけれども、なかなか端的に一種のゆとりを計量化して申し上げることは非常にむずかしいんじゃないか。とどのつまり、やはり出てきました帳じりを見て、それが累積赤字がふえるのか減るのかというふうな見方以外に手はないんじゃないかといふふうに考えます。

○森中守義君　これは大臣、たいへん私はこだわっておりますのは、やはりこれからの計画もおむねこの辺が一つのポイントだと思う。そうなりますと、閣議了解である最後の三項ですね、五十年、五十四年、これは閣議了解ということだから、筋論としては十カ年間生きていると思う。ところがいま総裁がお話のように、これは非常に捕捉しにくい問題であると思うのですよ。ところがある程度固めておきませんと、ただ総裁が言われるように、実額が非常に高いんだというこ

とだけではやはり計画に非常に不確定要素が強くなる。たとえば、ではこれから先の人件費の年率のアップを一五％に見るのか一六％に見るのか、これは非常にむずかしい問題とはいいながら、これも需要予測と同じように、上下限くらいのある一定の目測はつけておかねばならないことになると思う。だからどうなんです。これは五十二年、五十四年と、あと逐次言われておりますが、このときにもう一回見直すのですか、経理状態を見直すのですか、再建計画を見直すのですか、どうですか。

○國務大臣(新谷實三郎君) 非常に大きな変化がありますれば、これは見直さざるを得ないと思います。しかし、ただいまのところは第一回の再建計画というのはくずれてしまひまして、いままなの御指摘のように、これはいろいろな要因があつたと思いますけれども、それを今度の再建計画を立てる場合にはぜひぶん検討したわけです。その当時からもういう計算はあつたのでしょうけれども、今度企画庁で立てられました経済社会

基本計画 この中で、この五年間の計画といたしものにつきましては、これもいろいろな条件を前提にしているとは思いますが、大体経済成長というものをどういうふうに見るか、そうしますと、消費者物価はどうなるか、あるいは雇用の需要資金はどういうふうになっていくか、輸送の需要もどうなっていくかというようなことについて、一応の見通しを立てておるわけでございます。そういったものを踏まえてやっておりますので、た

だいまのところはきわめて短期間で目の前だけの問題ではなしに、五年間全体を見ますと、経企庁としてはそういう計画を一応立てておりまして、見直しをつけておりますから、経企庁が中心になって、各省ともそれに協力をして、それを実現するための政策というものを各省で実行していくという、そういうかまえ方でございますから、いまのところは、私どものほうは、この経済社会基本計画の五カ年間につきましては、将来の経済社会状況の変動というものを相当考えながら計画を

しておると、非常にこれは経企庁もおられますから伺ってもいいんですが、とにかくあらゆる角度から電算機なんかを駆使して、そして指針を出したということだと思っております。

でございますから、前の四十四年のときとはこの点は計画の立て方、それから将来の見通ししかた、そういったものにつきまして、相当改善もされている。したがって、これも生きている社会ですから、絶対これが確実だとは申しませんが、しかし相当の確率の高い予測をしているんだというふうになわれればは受け取っておるわけでございます。

ます。だからそういう点を考えながら、五年から先は一体どうするかということになります。この五年間はこういうふうにして進む、これは日本全体の経済の計画はそうあるべきだということとでございすから、それから先というものは、その五年間の歩みというものを基礎にいたしましたので、それに考え得るいろんな条件を加えて、関係方面とも相談しながら、その先の五年間というものについては、ある種の幾つかの条件のもとに

輸送需要を推定し、それからその間の経済成長率があるいは何といひますか、賃金の上昇率といううなものと見通しまして、そして計画を立てたいというところでございまして、三年後にどうするんだ、こういう趣旨のお尋ねでございしますから、それに端的にお答えしなかつたわけですから、三年ごとによいまの計画では運賃の改定をしていただきます。その場合には、閣議の了解にもございしますように、そのときの経済情勢、社会情勢とい

うようなものによって検討しますということを書いてございますので、いま考えております実質一五%の運賃の改定ということは、それによって十カ年計画ができておることは確かなんですけれども、そのときの情勢によりまして、その点についてはさらに検討をする機会があると、私はそういうふうに考えておるわけでございます。

全体の計画を三年ごとにやり直すのかと言われますが、そうではないんでございます。いまの計画は計画として十カ年間の長期にわたっての計画

をしておりまして、その間の十カ年間には新幹線はこういたします、在来線はこういたします、貨物輸送はこういたします、大都市の交通はこういたしますということをきめておりまして、それに見合う財政投資はどうするとか政府の補助はどうするとかということは一応きめてございますから、これはそのとおりに実行するのが当然だと思います。しかし運賃改定率につきましては、いま申し上げましたような状況の変化というものに應じて、そのときに見直していこうということを、閣議の了解事項にも書いてあるのでございます。

○森中守義君 きょうはそこまで入るつもりはありませんし、大蔵大臣、企画庁長官もこの次はぜひおいでいただかなきゃなりませんから、その際もう少し詰めてみたいと思うんです。

ただ大臣の、とにかく見直さざるを得ないであろうと、こういうさっきの答弁もありますし、た
だ私は、十か年大筋としては動かさないんだ、
こう言われるんだが、取り込むほうだけをきめて
おいて、あとのほうはよろしくというんじゃ
ちょっと困りますからね。それはいつ次回私はや
れるかわかりませんが、この次に楽しみに
ひとつとおきます。

そこで、いまのような議論が展開されていくということになりますと、当然なことだと思ふのですが、すでに四十四年の九月十二日に決定を見てゐる運輸省の基本方針、それから四十五年の二月十九日に決定を見てゐる国鉄の基本計画、これはこの法案がどうなるかは別として、一応の筋論としては、これは当然修正される、新しいものができ上がるということですか。

○國務大臣(新谷實三郎君) いま出しております法律案が通過いたしますと、それに基づいて現在の国有鉄道の財政再建促進特別措置法が変わつてまいりますから、それに応じまして運輸省から第三三条に基づいて閣議に基本方針を出すわけでございまして、閣議決定をいたしました上で、今度は国鉄のほうからいま申し上げたような計画を出してまいります、それに対して運輸大臣が承認を

与えるという段取りになるわけでございます。したがって現在の四十四年の計画は全面改定をされるということになるわけです。

○森中守義君 これはあまり変な言い方じゃなくて、私は本来ならば、まだ法案であるのにいろんなことを用意するのはおかしいという議論も、ものごと次第ではあります。けれども、この際は、やはり原案のものはお示しいただいたほうがいいんじゃないか。やはりこの法案を審議するにあたりまして、一体十カ年間という長期計画をすべり出そうという意思である限り、この法案の裏づけとなる一つの基本方針はこういう実は見解のもとにいきたいとか、あるいは国鉄はこういう基本計画のもとにいきたいという、いわば一つの試案的なものが、当然法案の審議の材料として御提出いただいてもおかしくはなからう、こう思うのですが、大体原案のものを御持ちになっているんじゃないですか。実は前回はその審議さえなかったんです。これが、たしかいまの自民党の国対委員長長原田憲さんが大臣のときでしたよ、おかしー、これは。当時は法案ができ上がった上でこういうものをつくるんだというので、とうとう話し合いがまとまらないであつてこれを拜見した。何だこれは、ということになったわけなんです。

だから私は、きょうはさつきから申し上げるうちに、法案の系統上の問題を中心に承っているわけですから、あえてそのことを申し上げるんですけれども、完全な成案じゃなくても、少なくとも、つくられた基本方針及び基本計画というものが、一言で言うならば不調に終わったわけですね。画餅に帰したわけだから、そういう反省の上に立って新たな出発をしようということであれば、法案はかくかくである、この法案を受ける運輸省の再建基本方針はこうである、国鉄はこういう基本計画を持つていらっしゃるというように、法案の審議の材料にお出しただいても、何ら法案がまだ案であるのに、こんなものをつくってということとはこれは申しませんが、あつたら出したらどうです。これは非常に重要な問題なんです。これが

ないということは、一体、ここで論争しながら、一通り大臣の非常に率直な御答弁、あるいは総裁の真剣な答弁で、耳ではよくわかるが、何か一定の方針、一定の計画というものがほしいんです。それが無いと、なるほどこれならば十カ年間安定をした計画として促進できるとか、あるいはまた、こういうのがなければ、四十四年のを見てごらんない、すでにたいへん狂いを生じて崩壊してしまつたではないか、今度も同じだよというようにない方になるのも無理ないと思うんですね。なければ至急におつくりになれません。まだ会期は二十七日までですから二十日余りありますよ、ゆつくり審議しますからお出しになったらどうですか。

○国務大臣(新谷實三郎君) 基本方針のようなものを出しても、別に小言を言わないということですから……

○森中守義君 小言は言いませんよ、必要なんだから。

○国務大臣(新谷實三郎君) そういうことで、考えますと、これは実は、お手元に基本方針という名前でないですけれども、この案をつくり出す場合に、閣議了解事項で大体の方針をきめておるわけですから、その閣議了解事項というのはお手元に差し上げておると思ひます。いつてませんか。

○森中守義君 来ています。

○国務大臣(新谷實三郎君) いつていますね。だから結局、この閣議了解事項がこの基本方針になるわけですね。別にこの国会で修正もなくこのまま通していただければそのままになるわけですね。ですからことばの使用字句が変わりました、多少説明的なものが入るかもしれませんが、根本は先般閣議で了解いたしましたあの項目が基本方針になるわけでございます。だから名前がどちらでもいいんですけれども、大体お出しするすれば、閣議了解事項を方針らしいものに変えて出すというところでございまして、内容はお手元にある閣議了解、これが基本方針だというふうに御理解いただいてけっこうでございます。

○森中守義君 大臣のそういう御意見であれば、これが基本方針だというように受け取っておきましよう。ただし衆議院の議論を通じ、あるいは参議院の議論を通じまして、かなり重要な問題が指摘されていると思うんです。残念ながら、私は全然会議録を見ておりませんので、どういう内容のものかということまでは一々理解できませんけれども、少なくとも再建のための骨格になる、つまり閣議了解以前のもの、以外のもの、こういう重要な政策論争があつたと、そういうものが当然なこととして網羅されて、何も飾りことばをつけるという、そういう意味ではありせんけれども、この閣議了解だけが基本方針だ、あるいは基本計画だということにはなりかねると思うんです。いわばこれは骨格にすぎませんよ。たとえばこの中でいわれている三原則というの、三つの柱といひますか、政府助成、それから国鉄内部の合理化、それと利用者負担、この三つだけがいわば中心なんです。この三つというのはあくまでも柱であつて、これはちよつと基本方針、基本計画というには少し舌足らずであり、国会はこれらのことを中心にして、いろんな角度から詰めてきているわけですから、そういうものが、相なるべくは別におつくりになるほうがよろしかろう。まさかこの江津の改正によりまして、基本方針と基本計画は出さぬでよろしいということになっていないわけだから、当然つくらざるを得ないでしょう。九月の二十七日まで間に合えばお出しになったらどうですか。これは無理には言いません、ただ手続的にはこういうものがあつてしかるべきではないのか、こういう主張をこの際は申し述べているわけですがね。

○国務大臣(新谷實三郎君) おっしゃることはわかります。大体いま申し上げたような、基本的には閣議了解事項、あれが骨でございます。ただ、この前の四十四年のを見てみますと、だいたい、これは当然のことでありまして、いろいろなことが多少つけ加えて書いてありますから、そういうことについて、まあどこまで閣議の

出す方針を、ここで関係省庁と打ち合はして、どこまで書き上げられるか、これは多少時間がかかりますけれども、一べん事務当局に言いつけて努力してみます。

それから基本計画のほうは、これは閣議決定になりました場合に、これは国鉄のほうがつくるんです。ですから国鉄のほうで前に出された基本計画のようなものが、そんなにすぐできるかどうか、これは相当これ数字も入れて付表も入れまして、相当これは時間のかかるものだと思います。これははたしてできるかどうか、総裁のほうから答えてもらいましょう。

○説明員(磯崎敏君) いま大臣のおっしゃいましたように、実は四十四年のをさうくさいますと、閣議決定して、実は四月かかりました。そのあと非常に部内でも議論いたしましたと同時に、やはりこれは非常に具体的な問題になりますので、やはり関係省庁の御意見も聞かなければいけない、また、もちろん国会の御審議の過程のいろいろな御意見も入れなくちゃいけないということ、実はあれほど長くなるつもりじゃなかったものでございまして、たしか閣議決定が十月か九月でもっと、私どもが政府に出したのは二月でございます。非常に時間がかかりました。今度はそれほどのはことはないと思ひました。よほどやはり新しい考え方を織り込まなくちゃいけないと思つておりますので、草案がないわけではございませんけれども、やはり諸先生方の御意見を承つた上で、慎重に閣議各省と相談してやつたほうが私はいんじやないかというふうに思つておりますので、この前非常に苦労いたしましたので、つくり出したので、それを思い出しまして、簡単にちよつとつくりださないで、いんじやないかというふうに思つておりますが、考え方は一応私なりに持つておりますけれども、ちよつとまだ申し上げるだけにましまつておりませんので、私のほうでは、政府の案ができましてから、しばらく時日を拝借いたします、具体的な問題になりますので、ごらんのとおり、三条の二項には非常に具体的な問題がいろいろ

いる書いてございます。それがすぐもう翌日から現場の末端の仕事を回してまいりますので、よほど慎重に具体的なことを考えてやらなくちゃならないというところでございますので、ちょっと今度の国会中にまとめ上げるのは、少し無理じゃないかと、率直に申し上げまして……。

○森中守義君 実際問題として、私は決して無理解なことは申し上げません。ただ四十四年段階のものをみると、かなり内容的には重要な点がある。ここで一つの例を出しますと、政策割引、これらも非常に注目しているんですよ。一応中にいわれている、つまり、いまだで、どういうようなことでそうだったのか、経過は後刻お尋ねするといたとしても、たとえば学割りの制度、これはきちんと百分の五だとか、こういっているわけですね、運賃法ではそれを百分の八十六になつてゐる。たしか現行法ではそんなふうで、百分の五に上っているでしょう。そういうものがかなり財政圧迫を加えている。ところがこの計画の中では、ややそれに似たようなことをいっているんですよ。そこにも国鉄の財政を圧迫する要因の一つがあるので、これをどういったように処理していくのか、どこでだれかが議論したかもわかりませんが、百分の五と押えられているものを、百分の八十六に上っているならば、明らかに三六%はこえているのだと、それをどうするのか、政府が持つのか、あるいは文部省が持つのか、あるいは通商はどうか、これは労働省が受け持つのか、あるいは各省庁がいま通商手当などというものを出しているというので、こういふことでやっていくのかという問題ですとか、かなり内容に注目すべき点があります。

と、ところが、ちょっと総裁には言いにくいんですけど、けれども、こういうものがつづられておりながら、実際四年間の間、何がなされてきたのか、実施されたかどうかということが問題なんです。そういう意味では、これは金科玉条という意味では理解できるが、結果的に作文で終わっている。たとえば、いま一つの例をとりますと、基本方針及び基本計画の中にも、運賃料金制度の合理化というのが入っております。一体、運賃料金制度の合理化とは何を意味するのか。本来四十四年、五年にこういうものが出てくるというものは、当然その後には改正措置がとられるとか、あるいは一つの議論に発展してもいいと思う。いま三段がまえなんです。この三段方式をどう整備していくのか。ことに運賃法という、軽微な、しかも総収入に顕著な影響を与えないものについては総裁が専決できる。あるいはある部分については大臣に申請をして、大臣が審議院に諮問をして認可する、こういうことがある。あるいは法定事項もある。一体この中にいわれている運賃料金の合理化とは何を意味しているのか。こういうことなども、ちゃんとたわわれておるんだが、さて作業として、あるいは政策問題として、どこまで詰められてきたかということが審議院に諮問されたことがない。

○森中守義君 そうですね、それは重要である。そういう意味で、私は非常にこれは重要である。法案の審査については、これらのものも、いわば付属書類として出すべきじゃないだろうか。こういうことなので、大臣は出すと、こうおっしゃっている。総裁も九月の二十七日までありますからね、かなり時間はありますよ。ひとつ大綱的なものでもいいですから、用意だけはしてみたいだいて、無理には言いません。ゲラ刷りでも何でもかまいませんよ。これとこれとこれに重点を置いて基本計画をつくるんだという程度のもので、かつこうですから、お出しただけならばお出しただきたい、こう思いますが、どうでしょう。

それと、いま私が申し上げた運賃料金制度の合理化とは一体何をさしているのか。むろん作業の経過等も、まあ私はなかったと、こう言っているんですが、手を付けられたということであれば、それらのこともお示し願いたいと思う。

○説明員(運輸課長) その中の、私も詳しいこと、ちょっと覚えておりませんが、いま先生の御指摘になったことは大体覚えております。たとえば運賃料金制度の合理化につきましては、一番実施いたしたしたのは、去年の新幹線の岡山開業のときに相当思い切つて特急料金を全部制式的に直しました。これは新幹線の利用者と、特に当時の大阪以西あるいは米原以西等の乗りかえの制度が非常にむずかかったというので、実は四十四年のころもちょっとそういうお話がございまして、簡明なものにしたいというのを申し上げたことがございまして、それが一番大きな問題だったと思います。

それからあと、もう一つ御指摘の割引の問題でございますが、これはついに政府の補助をいただくまでに至りませんでした。しかし私どももいたしましては、先生の御指摘の百分の五十でいいやつを百分の八十六まで引いている。その百分の三十六は何とか政府その他から補給していただきたいというところは、その後お願いいたしましたけれども、残念ながら実現いたしておりません。

それから貨物の公共割引の是正でございます。これはおしかりを受けるかもしれませんが、結局政府でしよつていただくことができず、制度としてやめられたために、利用者負担をかけた。しかし国鉄としてはその制度はやめていた。五年でございましたが、二年がかりで、四十六年と四十七年でございましたが、二年がかりでこれを廃止いたしました。これは私どもとしては約五十億ぐらいのメリットになっております。そういう意味で、たまたま例をかりに運賃問題だけとりますと、やはりこれを一つのパイプルのようなものにしたしまして、そして関係各省庁にも、こういうことで閣議に御報告もしているのだから、ぜひ協力してほしいというので、私のほうの再建計画を一つの柱として、関係各省庁にいろいろお願いをしてまいりました次第でございます。いま今度のやつを出せとおっしゃっておりますが、ちょっといまこゝで即答いたしかねますので、次回まで答弁を保留させていただきます。

○森中守義君 もうそろそろどうだと、こういう話ですが、ちょっと区切りがつかまいませんか、あ

と十分ほど。

総裁が言われるように、まああといつ私がやるのか、まだわかりませんが、ゆっくりひとつ検討していただきまして、私の質問中に何ぶんのお答えだけはいただきたいと思う。

そこで、いまの割引問題とか運賃制度については、ただこれだけの答弁で終わらうというわけにいかぬです。もう少し機会がいずれか来ますようから、もうちょっと掘り下げさせてもらいたいと思

さて、もう一つですがね。結局去年といひ、こ

としい、在来の方を同じように繰り返しているにすぎないですね、大臣。つまり手詰りになりました、料金を上げてくれ、再建計画を変えてくれ、これだけのことなんです。ただ政府助成がふえましたと、こう言われるけれども、昨

年の計画では、建設勘定でしたか、七兆が十兆五千億になった、三兆五千億ふえた、けれどもこれはこれで非常に問題がある。要するに提案のしかたとしては金がありません、国鉄は火の車です、だから再建計画を変えたい、運賃を改定したいんだというふうなことになる。

それで、一体こういうふうなパターンをいつまで繰り返していくのか。十年後は償却前黒字にするんだ、完全に赤字は解消するんだと言われるんだが、これはやっぱり疑問があります。後日、これももう少しお尋ねしなければなりません。

それで私は、昭和三十八年国鉄が赤字に変化を始めたころ、当時は総裁が十河さんだったように、すね。まあいけば国鉄が歴史的な転換期を迎えた。そのことを憂慮のあまり、総裁の諮問機関である日本国有鉄道諮問委員会に、国鉄経営のあり方についてという諮問をされた。これは答申が出てい

る。三十八年の五月十日にこの答申が出ています。むろんこの諮問委員会というのは国鉄内部の機関なんです。いまあるかどうか知りませんが、けれども、このメンバーからいいますと、約三十名近い人、まさに各界の権威者を網羅しております。しかもこの内容といい、非常に国鉄の当時の

一体こういうものを、運輸省並びに国鉄はどういったように扱ったのか。ただ伺いましたよというところでこの貴重な答申というものを残念ながら放置しておったという、こういう言い方をしてもいいんじゃないかと思うんです。内容的にも非常に峻烈であるし、国鉄の当時と未来を展望しておりますよ。よって、こういうようなことが三十八年、国鉄が赤字になったときに、当時の国鉄の首脳部は心痛のあまり、こういうものを、いかにあるべきかという答えを求めている。こういうものを放置したために今日のバターンを繰り返している。だからこれは、今日の磯崎総裁あるいは歴代の運輸大臣、鉄監局長も当然責任があると思う。このとおり実施しておったなら、今日の国鉄はもうとっくの昔に解消していたと思う。こういうふうには私は思っております。内容は、きょうは短い時間でやるにはちょっともったいない。この次ひきとつゆくりと聞かしてもらいましょう。こういうのがあったにかかわらず手をつけなかったところに、改定だ、大騒動だ、つぶれた、出したというふうなことが繰り返されておるんですね。国会としても、こういうことがあったことが過

今回の二月二日の閣議了解などというものは、
どだい踏み出しが違ふ、発想が違ふんですね。出
発点が違つておりますよ。だから、この法案、さ
らりとあきらめておいて、閣議決定をこれによつ
てもう一回やり直したらどうですか、大臣。これ
がほんとうの国鉄の再建ですよ。したがって今回
の手続的にも、半べらの閣議了解を原則として出
されたということは、必ずしも当を得たものとは
思つておりません。将来にわたりまして、また困つ
た、また改正だというようなことを繰り返さない
ように、これは新谷大臣の政治家としての終生の
仕事として一べんやつてもらいたい。この法案を
いさぎよく撤回をしてやり直してみたらどうす
るか。

○森中守義君　まあきょうはこれで終わりますので、これ以上いたしませんが、要するに、根気強くこの中身を議論し合っていくますと、これは関

つては、きょうはこれで終わりますが、資料をちょっとお願いしておきたいと思ひます。国鉄のバスの問題ですが、大体沿革的なものですね、いつの時代からこの制度が始まったのか、従事する職員の総数は何名であるのか、全国で拠点になる営業所はどのくらいなのか、収支状況はどうであるか、保有台数はどのくらいか、こういうことをひとつ次の委員会までに要約して御提出をいただければ、たいへんありがたいと思ひます。

○森中守義君 きょうは時間がおそくなって恐縮ですが、このくらいで。

○委員長(長田裕二君) 他に御発言もなければ、
本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会い
たします。

午後五時十七分散会

昭和四十八年九月十三日印刷

昭和四十八年九月十四日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局