

第七十五回国会 運輸委員会 議 録 第十一号

昭和五十年三月二十八日(金曜日)

午前十時三十二分開議

出席委員

委員長 木部 佳昭君

理事 佐藤 文生君

理事 西銘 順治君

理事 太田 一夫君

大竹 太郎君

關谷 勝利君

三原 朝雄君

綿貫 民輔君

梅田 勝君

松本 忠助君

理事 佐藤 守良君

理事 増岡 博之君

佐藤 孝行君

徳安 實藏君

宮崎 茂一君

兒玉 末男君

紺野与次郎君

出席國務大臣

運輸 大臣 木村 睦男君

出席政府委員

運輸省鉄道監督 局長 後藤 茂也君

運輸省鉄道監督 局長 杉浦 喬也君

運輸省鉄道監督 局長 有田 清也君

委員外の出席者

運輸委員会調査 室長 鎌瀬 正己君

三月二十七日

精神薄弱者等の運賃割引制度創設に関する陳情書(兵庫県鹿野郡夢前町議会議長振角稔)(第二九一号)

新瀉県の蒲原鉄道に対する財政援助に関する陳情書(五泉市議会議長皆川勇)(第二九二号)

和歌山地方気象台白浜気象通報所の無人化計画中止等に関する陳情書(和歌山県議會議長中村常夫)(第二九三号)

鉄道高架事業の促進に関する陳情書(京都市長松橋求己外三十一名)(第二九四号)

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件

連合審査会開会申入れに関する件

鉄道敷設法の一部を改正する法律案(内閣提出 第五四号)

○木部委員長 これより会議を開きます。

この際、連合審査会申入れの件についてお諮りいたします。

ただいま建設委員会において審査中の宅地開発公団法について、建設委員会に連合審査会開会の申し入れを行いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○木部委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

なお、連合審査会は、建設委員長と協議の上、追って公報をもってお知らせいたします。

○木部委員長 鉄道敷設法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑に入ります。

質疑の通告がありますので、これを許します。増岡博之君。

○増岡委員 今回の鉄道敷設法の改正につきましても、中身は非常に簡単なものでございますけれども、その周辺を取り巻きます国鉄問題一般に関連をいたしながらお尋ねをいたしたいわけでございます。

まず最初に、鉄道敷設法の今回の改正に至りました経緯並びにその必要性についてお尋ねいたします。

○後藤(茂)政府委員 今回の改正をお願い申し上げております鉄道敷設法の別表に現在掲げられております宮守線は、昭和二十八年の敷設法の別表の改正によりまして鉄道予定線路に加えられたものでございまして、宮津から河守までということになっております。この宮守線は昭和四十一年に実際の工事を始めまして、現在工事中でございます。

この宮守線の当初の目的は、河守とさらに南下がりまして福知山との間に北丹鉄道と称します民営鉄道が敷設されておりました。この北丹鉄道を介しまして宮津近辺の日本海沿岸、丹後地域と阪神地区とを短絡するという効用のあるものでございまして、ところが、この問題の河守―福知山間に敷設されておりました、営業をいたしておりました北丹鉄道はその後昭和四十六年の三月に営業を休止いたしました。さらに昨四十九年の三月にはその営業を廃止するに至りました。このような事情の変更がございましたために現在の宮守線、つまり宮津から河守まで行ってそこで終わりになる袋小路のような線路になるわけでございまして、当初の目的、描いておりました効用というものとはこのままでは期待できないという事態になったものでございます。

そこで今回お願い申し上げますように河守から福知山までさらに路線を延長し、全体として宮津と河守を経て福知山へという線路の形にいたしました。当初の目的のように北丹地方と阪神地方とを短絡する路線としての効用を期待したいということでございます。そのような背景あるいは事情の変更、必要性に応じて今回のような敷設法の一部改正の御提案を申し上げます。

なお、今回お願い申し上げます改正に関連いたしましたのは、昭和四十八年、一昨年の十月に第六十回の鉄道建設審議会におきまして、宮守

線については鉄道敷設法別表中第七十九号ノ二、「京都府宮津ヨリ河守ニ至ル鉄道」を「京都府宮津ヨリ福知山ニ至ル鉄道」に改めるべきであるという御趣旨の建議をいただいております。

○増岡委員 そういたしますと宮津―河守間の予定線をつくったということ、その目的は宮津―福知山間を一貫した輸送機関として考えられておりました。その一部の民鉄がつぶれたということ、所期の目的が達成できなくなった、したがって当然この改正案が必要になってきたのであらうと思っております。

ところで、いま国鉄財政も御承知のとおりでありまして、最近特に地方開発路線を次々やるということとは赤字の問題といろいろ関係があるではないかという議論がございますけれども、運輸省の方ではその点にかにお考えになっておられるかお尋ねいたします。

○木村國務大臣 御指摘のように国鉄はいま大変な赤字を抱えて、これからさらに再建にわれわれも取り組んでいくわけでございますが、赤字を抱えておる国鉄がこのような―この線も恐らく少なくとも当座は赤字が予想されるわけですが、そういう新線を建設するのはどうかという御意見はいろいろと出ているわけでございます。しかし国鉄の持つております使命という点から考えまして、特に過疎地域にいる人たちの生活基盤を整備するといふ面から考えますと、その地方に鉄道を敷設していくということは国家的には非常に重要な意義を持つておられます。したがって、国鉄の持つておられます公共性という面からいまして、こういう地帯にこういった鉄道新線を建設するということは、またやらなければならぬ使命の一つであらうと思っております。

赤字路線の問題といたしましては、国鉄の再建の中におきましてこの問題をどういふふう処理す

るが、全部を含めまして在米線の赤字路線をどういうふうにしていくかという中で今後解決をしていかなければいけない、かように考えておる次第でございます。

○増岡委員 先ほど申し上げましたように、この改正がなければ運輸省が当初守線というものを考えた機能を発揮できなくなるといふことでございます。また現在、たゞいま運輸大臣からの御説明もございましたけれども、国鉄全体としてA B線の赤字がどの程度あるのか、お教え願いたいと思つております。

○後藤(茂)政府委員 私どもの手元に四十八年度までの数字がございますが、四十八年度で申しますと、建設公団発足以後開業いたしましたA、B線、全体としてその営業キロは四百数十キロに上ると思つておりますが、その全体の償却後の赤字は二十四億円でございまして、同じ四十八年度の国鉄全体の償却後の赤字は四千五百四十四億円。なお、同じデータをその前年度、四十七年度で申し上げますならば、A B線から出ます赤字が二十二億、この場合キロ数は約三百キロ強であると思つております。同じ年度の国鉄全体の赤字、三千四百十五億円でございまして。

○増岡委員 ただいまの数字で、四十八年度が、全体が四千五百四十四億円に対して二十四億円、全体の〇・五％の比率でございますから、したがって、先ほど運輸大臣からお話がありましたようなA B線の必要性ということ、あるいはまた全体の再建計画の中で占めるウェイトが非常に軽いということ、〇・五％にすぎないわけでございますから、これはぜひそういう方向で進んでもらいたいと思つておるわけでございます。

特に先ほどから申し上げておりますように、河守から福知山までつながらない場合には、当初の機能が失われるわけでございます。今回の改正によってそれができました際には、当初の目的ができるわけでございます。

つながらなかった場合の営業収支、この対比を営業指数で示していただきたいと思つております。

○後藤(茂)政府委員 もし官津から河守までのどん詰まりの状態の鉄道を仮定いたしましたして、そのいわゆる収支係数を試算してみますと、仮に昭和五十六年度という年を描いてみますと、約一四〇〇、一〇〇〇の収入に対して一四〇〇の支出という試算ができておられます。これを同じ時期に仮に官津と福知山が結ばれた状態の官守線というものの収支係数を試算してみますと、約四〇〇〇、一〇〇〇の収入に対して支出四〇〇〇というふうな試算ができておられます。

○増岡委員 ただいま指数でお示しになりましたように、この改正案ができることによつて収支係数が非常に違つてくる。一四〇〇〇に対して四〇〇〇ね。そういうことは、国鉄全体の営業の問題といつたとしても、これは単にこの路線に限らず、もう少し資本投下したらうんと違つてくるという面があるかと思つておられます。したがつて、そういう面では、先ほどからのお話のようにA B線のその地域に対する開発その他の国家的意義とあわせ考へまして、ぜひとも、本件に限らず、そういう面でもいろいろお考え願いたいところがあるのではないかとお思います。

しかし、その点につきましては後ほどまた触れることにいたしまして、本件につきましては、一昨年十月に建議を審議会から受けられた、そうしていま審議をいたしておるわけでありまして、これが従来、こういう改正の場合に、審議会から建議を受け法案審議に入るといふ速度と比べて、早いのか遅いのか、お尋ねしたいと思つております。

○後藤(茂)政府委員 従来例を調べてみますと、鉄道建設審議会からこの種の建議をいただきました場合は、非常に早い場合には一カ月、長くかかった場合に九カ月ぐらゐの間に法律改正の手続をお願い申し上げるようになっておられます。

ただいま御提案申し上げております官守線の件につきましては、御指摘のように、建議をいた

きましてから、きょうで言えば一年半近くの時日を経過しております。その点、事務のつきばきしてない点につきましては遺憾に存じます。

この法律改正の提出につきまして、従来の比較的短い期間に比べて今回非常に長い時間がかかりましたのは、一つは、その提出のための準備その他いろいろと整へませんで、前国会にお願い申し上げることを見送つたものでございまして、今回、実際に進められております河守までの工事の進捗のぐあひなどをいろいろと勘案いたしましたして御提案申し上げたものでございまして。

○増岡委員 鉄道建設審議会には、いわゆる学識経験者と言われる方もおられますし、また政治的な背景を持つた方々もおられるわけでございます。したがって、大方において、国会を除きますと、そのほかの国民代表の方々の御意見を結集したものであるというふうにご考へてよろしいかと思つておられます。したがって、今日まで提案がございましたのはそれなりの理由があるかと思つておられます。それを責める意味ではございませぬけれども、私どもは審議するに際しまして、そういう審議会の御意見は全会一致であつたのかどうか、そういういろいろな政治的な背景も持ち、また学識経験者もおられる審議会であるのかどうかという点だけ、局長にお尋ねしたいと思つております。

○後藤(茂)政府委員 先ほど申し上げました、この路線についての一昨年十月の鉄道建設審議会の御建議は、審議会全員の一致でなされたものと承知しております。

○増岡委員 そうしますと、当然、各政治的な背景を持つておられる方々も御賛成をいただいたわけでございます。したがって、私どももいたしましては、できるだけ早くこの件につきまして審議を進めてもらいたいというふうにお思つておるわけでございます。

ところで、もう一度、現在の国鉄の財政問題に振り返つてまいります。非常にむずかしい状態に

ある。過日も日本国有鉄道に関する小委員会御説明を受けましたけれども、売り上げが一年間に一兆数千億円であるにもかかわらず、毎年借金は一兆円ずつふえておるといふような状態でありまして。ここに至つた原因は非常に複雑なものがあろうかと思つておられます。これは一つの考え方として、企業が置かれた立場、これは一つの考え方として、企業でありますから利用者負担の原則を貫くということが一つの最大目標でなくてはならないと思つておられます。しかし、一面では、先ほどからいろいろ話が出ておられますように、国鉄の問題として、政治的なレベルから政策的にいろいろ敷かなければならない線路、あるいはまた運賃の改正の問題等もひつかがつてくるわけでございます。そういうふうな、経済原則と政治、政策的な面からの判断、決定というものと、その相克の谷間で悩んでおるのが現状であらうかと思つておられます。

そこで、この間の十年計画におきましては三つの柱があつたと思つておられます。一つは運賃の改正であり、一つは企業の合理化であり、最後には一般会計に負担をかける、そういう方向でやってまいつて、それがすでに破綻を来しておるわけでございます。そこで、これは私個人の考え方でありまして、けれども、一般財源に頼るといふこと、これは国全体の福祉の問題、たとえば今国会でも老齢福祉年金を二万円にしろという要求がありますけれども、二万円にすると一兆二千億円要するわけであります。それから、国民の健康を守る国民健康保険会計には国から一兆円という多額な費用が出ておるわけでありまして。したがって、今日国鉄が一般会計から受け入れておられます額並びに一般会計に占めるパーセンテージといふものはそうむやみにふやすこともなかなかむずかしいかろうかと思つておられます。また、企業の合理化といふことを考へてみますと、すでに数万の人を整理いたしておるわけでありまして。これ以上合理化するためには、設備をうんと金をかけて、むしろ逆に金をかけて合理化をしなければならぬといふ面もあるかと思つておられます。したがって、国鉄の総裁は、口を

開けば運賃を倍にせよとわなければやっつけられませんが、これは経済原則からいって当然のことであると思うわけでございます。しかし、先ほど申しましたように、国鉄の問題は経済原則だけではやっつけられないということで、政治的な、政策的なものも公共面から取り上げられてきておるわけでございます。

そこで一つの提案でございますけれども、こういうにちもさつちもいかなという状態を打開するために、やはりどこかに財源を求めなければならぬということが言えると思うわけでございます。たとえて申しますと、道路をつくるためにはその目的のための税と申しますか特別な税制があるわけであります。また民鉄の場合には、線路を敷きますと地価が上がるわけでありまして、その方面からの開発利益が還元されてくるということもあるわけであります。また、さらに大きく考えてみますと、国鉄がこういう状態に本当に破産する——まあ民間の会社でありますと、当然もう五、六年前に破産でありましようけれども、そういうことになれば、会社更生法が適用されるわけでありまして、会社更生法が適用される際には、それ相応な債権者というものが、借金のたな上げでございますとかいろいろ負担を負うわけでございますけれども、この際国にそういう負担を負わせると思しても、先ほどから申しておりますような状態でありまして、これ以上のものはなかなかむずかしいのではないかといいかねてはならない、そういう方向で考えざるを得ないというふうに思うわけでございます。したがって私には、これはまあ頭の中では、国鉄利用税と運賃を倍にするものも考えてみて、それによってA B線を建設するなり、あるいはまた赤字路線をカバーするなり、ともかくそういうふうな新しい財源を求めなければ、国鉄総裁の言うように、運賃を倍にしなければならぬ現状であると思うわけでございます。したがって、これ

は私がそういうことを思っておるわけでございます。その点につきまして御検討をいただきたい。はどうかというふうに思うわけでございますけれども、いかがでございますか。

○木村国務大臣 国鉄の財政の現状につきまして、いま増岡委員の御指摘になったのが大体その中身であることに間違いはございません。そこで、来年度から再建の計画を進めていこうと思つて、いまいろいろ検討いたしておりますが、問題は、こいつ交通事業の経費というものをどうやって負担するのが適切であるかという、やはりその交通事業の原則論に戻ってくる点があると思つております。それはつまり、受益者が負担するのどの程度であるか、あるいは公共的使命を持つておる事業であるか、国ないしは地方公共団体がどの程度負担すべきであるかという問題をどうして分析し研究をしていかなければならないと思つておるわけでございます。現状から申しますと、

現在国鉄が二兆数千億の台所で経営をいたしておるのでございますが、そのうち運賃収入によるものが一兆六、七千億、つまり七割を運賃収入で賄い、残りの三割を借金なりあるいは政府の補助金なりというところで現在国鉄は運営をしております。つまり、運賃収入とその他と七、三の比率といたつて、現状でございますが、この七、三という比率でいくのが妥当であるかどうかという問題をもう少し私たちが突っ込んで考えていきたいと思います。考え方一つ一つの考え方としてはございます。しかし、きょうも御審議をいたしておりますように、どう運賃を上げて、運賃を上げるというにしてもやはり限度がありますから、常識のあるいは旅客の負担力、そういう点から考えましても、運賃には限界がある。その限界ぎりぎりまで運賃を上げて赤字になる線路をやらなければならぬという面は、やはりこれは国なり公共団体が考えるべきではないかということが、抽象的にございまして、原則論を言いますとその辺に一つ原則論が成り立つのではないかと考えております。

す。そうすると、国ないしは公共団体が負担する分野について、これを直接に一つの、いまお話しするような利用税とかいったような税金の面で、ひもつきの税金で取つて負担するか、あるいは政府の財政規模の中で政府から補助金、投資、出資というふうな形でやるか、この問題も一つございまして、それらの問題を含めまして、今回の再建の方策を立てますときには十分検討をいたしてまいりたいと思つております。

ただ、運賃だけについて一言言わせていただければ、総裁は二倍にせよと申されたということをよく言われますが、これは一つの根拠がございまして、それは、戦前の標準年を基準にして考えますときに、あらゆる公共料金、国鉄の運賃が、他の公共料金と比べますと大体半分以下になっておるということでございます。まあ倍にしてもらつてよそ並みじゃないかということが一つの発想のもとになっておると思つて、そういうことも今後考えまして、運賃収入でどの程度賄うべきか、他の分野はどういう方向でやるかということ、御意見も参照いたしまして十分に検討いたしたいと思つております。

○増岡委員 運輸大臣の言われるとおりであろうと思つておるわけでも、ただ一言申し上げておきたいと思つておるわけは、地方公共団体負担ということと前から言われておるわけでございます。が、しかし、それはそういう発想でいっておると、その路線に近い隣接した公共団体ということにならうかと思つておるわけは、それは当然そこに住む住民が鉄道を利用するわけでありますから、運賃の形で払うのか、税金の形で払うのか、どちらにしても同じような結果になる可能性があると思つておるわけです。

ちよと今度の国会の冒頭で総理が所信表明の中で、日本人は、国民は運命の共有者である、と言われて、運命共同体とまでは言われなかつたわけでありまして、私は一つの国民の連帯感を持たせようという意味では、そういうやり方ではないに、国民全体が国鉄を何とかカバーしていく

んだというやり方の方が好ましいんじゃないかというふうに思つておるわけでございます。この問題につきましては、私ももともと野党を通じて国鉄の問題については政治的な、政策的な面を押してつけておる面があるわけでございますから、そういう面ではいかに今後対処していくかということとわざわざ小委員会も設けておるわけでございまして、そこでいろいろ議論を積み重ねてまいりたいと思つておるわけでございます。

しかしこれは長期的な問題でございます。ただいま審議されております敷設法の改正につきましては、ただいまの現状でお話を申し上げなければならぬかと思つておるわけでございます。最近、高度成長から安定成長というふうなことも言われて、社会経済情勢が変化いたしておるわけでございまして、今後のA、B線全体の建設方針につきましてお伺いしたいと思つておるわけでございます。

○後藤(茂)政府委員 いわゆるA B線の建設につきましては、社会経済情勢の推移それからバスその他の各交通機関の整備状況などをいろいろと勘案いたしながら、重点的に路線の建設を進めてきたものでございます。今後、先ほどから御指摘にございましたような地方開発路線というものがそれぞれその地方の交通の一つの重要な一環をなすものという考え方に基きまして、総合的なそれぞれの地方の交通事情のあり方、あるいはまた全く別個の問題として先ほど来いろいろと御指摘のございました国鉄財政再建の見直しの考え方の進展、そういうふうなものと十分に調整をいたしながら、今後A B線の建設の方向を固めてまいりたいと思つておるわけでございます。

○増岡委員 最後にお願いを申し上げますけれども、先ほどから申し上げておきますように、審議会で全会一致で、いろいろな政治的な背景を持っておられる方々も賛成をしておられるわけでありまして、それからこの河守一福知山間を追加することによって赤字は、営業係数はうんとよくなるわけでございます。また政治的にA、B線の進捗を進めなければならぬ理由もあるわけでござい

ますから、本法案が通りましたら、どうかその趣旨にのっとって、できるだけ早い機会に完成をされるよう、これは本線に限らず全般的にそうでありますけれども、御配慮をお願い申し上げます。質問を終わりたいと思います。
○木部委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。
午前十一時六分散会

運輸委員會議録第八号中正誤

- | | | | |
|---|----|-------|-------|
| 六 | 段行 | 誤 | 正 |
| 四 | 一六 | たとえは | たとえは |
| 九 | 四六 | 消滅させる | 消滅させる |
| 六 | 二三 | ことは | ことは |