

第七十七回国会 運輸委員會 議 録 第十号

昭和五十一年五月十四日(金曜日)
午前十時九分開議

出席委員

委員長 中川 一郎君

理事 江藤 隆美君

理事 加藤 六月君

理事 増岡 博之君

理事 齊藤 正男君

理事 木部 佳昭君

理事 關谷 勝利君

理事 丹羽 喬四郎君

理事 三原 朝雄君

理事 渡辺 美智雄君

理事 久保 三郎君

理事 坂本 恭一君

理事 紺野 与次郎君

理事 松本 忠助君

出席國務大臣

運輸 大臣 木村 睦男君

運輸 政務次官 佐藤 守良君

運輸 省港務局長 竹内 良夫君

運輸 省鐵道監督 住田 正二君

運輸 省鐵道監督 局局長 杉浦 喬也君

運輸 省鐵道監督 局有鐵道部長 間 孝君

運輸 省鐵道監督 局海上保安庁次長 細野 正君

運輸 省鐵道監督 局労働大臣官房審 議官

委員外の出席者

運輸 省港務局管 理課長 服部 経治君

日本 国有鐵道總 裁 高木 文雄君

日本 国有鐵道副 總裁 天坂 昌司君

日本 国有鐵道常 務理事 田口 通夫君

運輸委員會調査 鎌瀬 正己君
室長

本日の會議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案

(内閣提出第五七号)

國有鐵道運賃法及び日本國有鐵道法の一部を改

正する法律案(内閣提出第一六号)

○中川委員長 これより會議を開きます。

港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案を

議題とし、質疑を行います。

質疑の通告がありますので、順次これを許しま

す。松本忠助君。

○松本忠助委員 大臣の御出席がございませんの

で質問の順序等について若干変更したいと思

います。けさ十時からという約束でございま

したので私も伺ったわけでございませぬ。急遽こ

うなつたとはいひながら、まことに残念なこと

でございます。

それでは、まず伺いたいと思いますが、港灣整備

緊急措置法の一部を改正する法律案でございま

す。五十一年度より新第五港灣整備五十年計画

を發足するに当たりまして、基本構想はどのよう

なことを基本にいたしまして策定を行ったのかを

お尋ねいたしたいわけでございませぬ。

この五十年計画が制度改定された昭和三十年

代後半には全國の主要港では港貨が山をなして

りました。滞船も長期にわたる大混亂を來して

いた時代でございませぬが、港灣を整備して貨物

の流れを確保するということは確かに緊急の要請で

あつた。しかし、港灣の整備が進んで施設が整え

られてまいりますと、港灣の整備全般にわたつて

の緊急性が後退してきたく思ふわけでございま

す。特に、第三次計画でのコンテナ対策、第四次

計画でのフェリー化対策あるいは公害防止事業の

推進など、時代の変化に対応して緊急に進めなけ

ればならない対策が一応でき上つた。それで、

現在は、計画全体としてはむしろ計画的な整備と

いう点に重点が移行したと考へられるわけでござ

います。

こういう点を考へれば、もはや緊急措置法とい

うような法律ではなくて港灣整備法ともいうべき

ものにして、安定成長の時代に対処した港灣整備

のための港灣整備も大事ではございませぬけれど

も、環境問題にウエートを置いたところの港灣整備

を考へるべき時代に入つたと思ふわけでございま

す。

政府はあえて港灣整備緊急措置法を盾にとつて

第五次の港灣整備五十年計画を發足させようとし

てゐるわけでございませぬけれども、私は、緊急と

いう言葉ではなくて、こういう安定成長の時代に

入つたばかりでございませぬので、もう環境整備を

重点に置いた方に入ることが当然ではないか、む

しろ「緊急」の二字は要らないのではないかと、こ

ういうふうを考へるわけでございませぬが、政務次

官のお答えをお願いいたしたいと思ひます。

○竹内(良)政府委員 港灣局の方から先生のいま

のお話に対する考へ方を大体申し上げたいと思ひ

ます。

現在、港灣の整備について、従来の高度經濟の

成長に対応いたしまして貨物量が非常に上がつて

まいりました。それに対する施設の整備としての

緊急性が非常に強く要請されて、過去ずっと

それだけの緊急整備に対応する五十年計画を実施

してきたことは先生のおっしゃつたとおりでござ

います。ただ、現在におきましても、昨日決定

いたしました經濟計画等によりまして、今後安定

的な成長を、大体六%程度の經濟成長を仮定した

しまして、ここまですくなくなりました日本の經

濟の今後の六%ずつといひますと、やはり相当量

の貨物の増加が見込まれるわけでございませぬ。

それで一つには、いま言ひましたような安定的

な成長の中の貨物輸送の増加とそれに対応する施

設というものは、当然ながらやはり整備していく

必要があるわけでございませぬ。ただ、同時に、先

生がおっしゃいましたように、量的なものだけで

なく、質的な面の大きな変化が確かにございま

す。國民の要望あるいは地域地域における要望から考

へまして、港灣自体に安全の問題あるいは環境的

な期待というものが強く希望されてゐるわけで

ございませぬ。特に、環境問題等を一つ取り上げて

みますと、たとえば都市の問題といふものがござ

います。一つは東京から東京、大阪から大阪だけ

で考へますと、都市生活の中から一般の生活に伴

ひまして非常にこみがでてまいります。そのこみ

をどこに処理するかといふことをいろいろ考へて

おりますが、結果的には海で処理をする。結局港

の一部をつましく利用いたしまして処理をしてい

ないと、今後の都市の生活もどうなるか、本當に

困つてしまふといふようなところまで来ておりま

す。そういったところから、港灣の計画といふのは、

単に貨物を輸送するといふだけでなく、それらの

方の面からも緊急に計画をつくり、それに対応し

なければいけないといふような状態にございま

す。

また、日本の生活の方向と申しましようか、社

会、經濟の方向は、東京とか大阪といふところに

過密的な集合が行われていたのを今後何とか

してある程度バランスのとれた社会にしていかな

ければいけない。そういったしますと、現在人々が

いわゆるUターン現象とかJターン現象とか言つ

ておりますが、そういう地方にバックしてきたよ

うな人々を受けとめるような地域政策が行われ

なくてはならないわけでございませぬが、私も、

港湾というものはそういう地域政策を進める上の非常に大事な基本的な施設計画であるというように考えている次第でございまして、そちらの方の面からも港湾に対する計画を緊急の意味で整備する必要がありますというように考えている次第でございまして。

なるほど、先生のおっしゃいましたように、量的な緊急性から質的なものがある程度変わってきているというところは、おっしゃるのとおりであると思いますが、従来の緊急性に基づき第四次五十年計画が終わり、それに引き続き第五次の五十年計画をこの法律に基づき計画としてやっていきたいというふうに私も考えた次第でございまして。

それで、この計画の目標といたしましては、いま申し上げましたことを踏まえまして、第一番に物流の問題ですが、この物流というのは港湾の基本的な性格でございまして、物流の問題を大きく取り上げております。

第二番目に、地域の住民の生活がよりよくなるために産業を誘致し、また、離島であるとか地方の生活関連の港湾を十分に整備していくということとを第二点に取り上げております。

第三点に、先ほど申し上げましたように、船舶航行の安全あるいは港湾で働く人々の安全、また港湾の都市の安全ということを考えて、港湾の安全に対する施設のみならず、港湾外の航路等につきましても手を加えていきたいと思っております。

第四番目に、港をつくりながら、その都市の市民との密接な関係が、非常に身近に考えられるような港にしていけるべきではなからうかというところで、従来までは何となくコンクリートと鉄で囲まれたような港でございましたけれども、これをより身近な快適な環境のある港湾につくり上げていきたい、同時に、港湾区域だけでなく、一般海面に対しても、東京湾、大阪湾、伊勢湾あるいは瀬戸内海というところの海面の清掃も行っていきたいというように環境面にウェットを置きまして。

いま申し上げました四つの点を基本的な方向といたしましてこの五十年計画をつくっていききたい、このように考えている次第でございまして。

○松本(忠)委員 私のお申し述べましたような環境問題はこれからの重要な問題でございまして、こちらの方に重点を置いた施策を展開してもらいたいと思うわけでございまして。

そこで、次に、第四次の港湾整備五十年計画が五十年で終わったわけでございまして、いただきました資料で見ても、この進捗率は合計で七九・五％、特に一番で来たと思われる港湾整備事業でも八三・二という状態でございまして。そこで、全体的に見て二〇・五％というものが結局第四次五十年計画の中で積み残しになったと思うわけでございまして。

したがって、これらの二〇・五というものはどのような港湾においてこのような事態が起きたのか、そしてまたどのような理由によつてこういう結果が生じたのか、この点について簡単に述べていただきたいと思います。港湾の名前は特にはっきり言つて下さい。

○竹内(良)政府委員 全体的に申し上げますと、毎年毎年の仕事につきましては、そのときそのときの経済情勢あるいは財政情勢に対応いたしまして弾力的な予算のつけ方をしているわけでございまして。五十年計画の目標を挙げましてそのときそのときの予算に従つてやっていくわけでございしますが、御承知のように、昭和四十九年、五十年におきましては、総需要の抑制等の計画に従いまして、予算も四十八年度横ばい程度の事業を実施してきたことは先生も御承知のとおりでございまして、その結果、トータルといたしまして大体二〇％の計画が残つてきたということになるわけでございまして。

個々の港湾につきましては、どの港がまるまるおくれたというところはございませんで、一つ一つの港が大体において二〇％程度おくれたというように考えていただいて結構であると思っております。

○松本(忠)委員 そこで、都市近郊の港湾も大事でございまして、離島港湾の問題もやはり地域住民の非常な要望があるわけでございまして、こういう離島関係の港湾の整備というものがどうしてもないがしろにされるというか、置き去りにされていると思ひます。この辺についてもまだはっきりしたものが出ていないと思ひますけれども、五十年度末現在の状態として、全体の量は出ても個々のものが出ていないことはよく理解できますが、特に離島関係の港湾の整備というものは地域住民のためにも大いにやるべきではないかと私は思ひます。

そこで、安定成長時代における港湾整備については、事業費そのものについても、第四次計画に比較いたしまして、指標によりまして一・四八倍というふうになっているわけでございましてけれども、その内容についてはどうか。特に施設の質的な改善の促進を図らなければならぬと私は思ひます。こういう質的な改善の促進をどう進めていくのか。それからまた、特に当初に行われたところの大都市港湾においても古い施設というふうなものも徐々に老朽化していき、使い物にならなくなつてきているのではなからうかというふうなおそれもあるわけでございまして。こういうものに対して、これを再開発するといひますか、改善していくという考えは持つていらっしゃるのか、これをひとつお答えを願ひたい。

○竹内(良)政府委員 まず、最初の離島等の港湾に対する考え方でございますが、離島に関しましては、先生のおっしゃるとおり、私も全力を尽くしていきたいというふうに考えております。

実は、第四次の計画におきましても、離島等につきましても非常に最初の計画どおりに進めてきたと思つております。たとえば奄美群島であるとかあるいは沖縄は第四次の途中から計画に繰り入れてきたわけでございまして、沖縄におけるそれぞれの港湾あるいは伊豆七島——これは非常に東京に近いわけでございまして、伊豆

七島等にはまだ本船が接岸できないようなところがたくさんございまして。このような離島に対しては、それぞれ、たとえば奄美なら奄美には整備するための法律が別途ございまして、これらの整備の目標に従ひまして、極力重点を置きまして進めていきたいというふうに考えております。

それから、質的な改善をするということとは当然なことでございます。第四次のいままでの計画におきましても、たとえばコンテナにおきましてはコンテナ埠頭をつくつてきたし、また、フェリー埠頭等につきましても準備をまいりましたけれども、そのような意味におきまして流通の合理化に対応する港湾施設を整備していき、同時に、このような施設の改善というだけでなく、港湾から港湾の使い方ということにつきましても、あるいは企業や産業を誘致してくるというようなことにつきましても管理者に努力をしてやっていってほしい、このように考えている次第でございまして。

また、旧来の港湾にもう相当古くなつて使ひにくくなつた施設があるのではないかとお話をございしますが、もちろんこういう施設に対しましても極力前向きな姿勢でこれを改善していく、あるいは再開発していくということに心がけていきたいと思ひます。たとえば名古屋等におきましては古い矢板の岸壁がございまして、それが小さなピアと小さなスリッパになつておりますが、そういう埠頭では新しい船舶に対応し切れなくなつていまして、こういうところはひっそりめまして新しい船に対応する施設に改善していく。あるいは東京港等におきましても、竹芝とかいうような古い汚いような施設がございまして、これを大きな意味で環境も含めて、たとえば緑地とかいうふうなものも含めて、同時に新しい船に対応するような施設に全体的に再開発していくというふうなことを心がけて、各管理者で現在計画を練つていっているという次第でございまして。

○松本(忠)委員 お話はわかりませんが、私は先般も地方へ参りましていろいろ検討してみますと、

○松本忠委員 次に、外航コンテナの輸送の問題については、各外貿埠頭公団において積極的な施策が進められておりますので一応問題が大部分解消してきたというふうに考えますが、内航コンテナの輸送でございますけれども、こちらの方は御承知のように規模もまた取り扱ひ量も絶対量が少ないところから、専用の荷役設備を備えないとい

ところの埠頭というものはほとんどございませ
ん。いわゆる一般公共埠頭において、他の定期船
とか貨物船というようなものの積みおろしと一緒
に共同使用というような状態で便宜に行われて
いるような状態にあるわけでございします。しか
し、この内航コンテナ船の輸送というものは、大部分
が市民生活に最も密着した貨物を対象として経済
的な輸送を行っているというところがあるわけで
ございします。埠頭の整備と、港湾機能を高める
ためにもこの内航コンテナ船の荷おろしが迅速か
つスムーズにできるようにする必要があります。では
ないかと思うわけでございします。そういう点から
も、物流の拠点としての港湾の充実が大きく推進
されなければならぬと思うわけでございします。

それと同時に、この背後の陸上交通においても
支障を来している例が多々あると思ひます。たと
えばコンテナ輸送にいたしましても、大型トラッ
クに乗せてそれが走る道路そのものが非常に制限
されている。道幅が狭い、舗装が完全でない、あ
るいはまた排気ガスの問題等々がある、それから
交通渋滞があるというようなことで、そういう面
から地域住民に迷惑をかけている点等もあるわけ
でございします。こういう点を考えてみたときに、

いわゆる海陸一体の交通体系というか、港湾施設
をつくるべきではないかと思うわけでございま
す。この点にしましては、私も、昭和四十六年
に交通安全対策の面からも内航コンテナの陸上輸
送についてたまたまことを記憶いたしておいま
すが、大型トラックが非常に狭い道路を走っている、
しかも後方の安全確認がむずかしいという、こう
いうコンテナ輸送については一考を要することが
あると思ひます。

そこで、この点については、海陸一体の交通体
系の整備という点や交通安全を促進するという点
からも十分な配慮がなされなければならぬと思
うので、この点についてお答えをいただきたいと
思ひます。

○竹内(良)政府委員 ます、内航コンテナの問題
でございしますが、この内航コンテナは、私どもも

理論的に考えますと、もともと進んでいかなけ
ればいけないのではないかと感じはいたしま
す。現在のところフェリーの埠頭を中心にしてこ
の内航コンテナ的なものが進んでいるようでござ
いしますが、今後はもう少し専門的な意味のコンテ
ナ船が出てきてもよろしいのではないかと、この感
じでおりますけれども、現実には、ソフトの面と
いいますと、運送業とか何かそちらの方のい
ろいろな面あるいは集荷の面等につきましても大変
むずかしい問題が恐らくあるのではないかと思ひ
ますが、現実にはなかなか実際になつていないと
いう感じがいたします。しかしながら、総合交通
的に見ましてもこの海運というもののウエートは
高くなるし、同時に、生活必需品等がスムーズ
に海を利用するためにはこの内航的なコンテナと
いうものが将来の方向として必ずあるべきである
し、それに対応するいろいろな施設をつくると同
時に、中のソフトの面の流通機構にまで恐らく今
後は改善が見られることだろうと思ひますので、
それに対応するような港湾を港湾の面からの隘路
にならないような意味でつくり上げていきたい、
このように考える次第でございします。

それで、この陸上交通と港湾との関係でござ
いしますが、これは確かにもうおっしゃるとおりの問
題でございまして、大きなコンテナが参りましま
しても陸上交通の部分で隘路になる、ようやく動きま
けるといふようなことがあつてはいけないと思ひ
ます。そこで、こういうことに対しては、私
どもがそれぞれの港湾の計画を進めるに当たりま
しては、一つには、この港湾の計画は御承知のと
おり港湾管理者がつくるわけでございまして、港
湾管理者がこの計画をつくるに、単に港湾の
施設の計画だけでなく、背後地の臨港道路とメー
ン道路との結びつき等について十分配慮してもら
いたい、港湾管理者が考えるだけでは足りない
ところはその道のいろいろな関係機関とも十分話し
合つていただきたい、その一つの方策として、港
湾計画をつくる際には地方港湾審議会を開い

て——これは義務づけているのは十四港湾以上で
すが、地方港湾審議会を開いて、その地方港湾審
議会の中で関係の方々と——たとえば建設省の
系統の方とか、警察の系統の方とか、その他関係
の方々と十分話し合つてこの計画を練つていた
だし、その地方港湾審議会等の議を経て計画がで
き上がると、その計画の中から年度の国の計画と
しての五カ年計画の中に取り入れていく、と、そ
ういうような考え方をしているわけでございしま
すが、計画の面からも海陸の結びつきに對しまして
は十分考えていくという姿勢でございします。

一方たとえはこの面が一番困つておりますの
は、簡単に言いますと東京であるとかあるいは横
浜であるとかというような大港湾の後ろの道路が
港湾の貨物に伴わないという面があることは非常
にはつきりしていると思ひます。したがって、東
京湾とか大阪湾に入つてくる貨物に、後ろの施
設ができない前にとりこんで入つてくるわけでござ
いしますから、ある程度ゆつくりしてもらつて、そ
うその間に入れ物の方を整備してもらいたいとい
うような考え方もあるわけでございします。したが
いまして、東京湾等に入つてくる貨物にはできれ
ば別なところから入つてもらひまして、東京の急
激な伸びを少し抑えまして、その間に港とかある
いは陸上交通の方を十分整備するといふような考
え方も必要だろうといふふうに私も考へて
おります。パイパスとなるような流通港湾を、東
京湾なら東京湾に入つてくる荷物が別な方向から
入つてくるようなことも考へる必要があるのでは
ないかと、このように考へている次第でございま
す。

○松本(忠)委員 いまの問題ですが、とにかく陸
上の交通の問題に対してはあなたの所管外のこと
でございしますので、これをどうしようと言つて
も無理な話でございしますけれども、現に横浜など
は港湾の背後の道路が非常に整備されてない。
こういう面はいまも答弁の中でお認めになつてい
るわけですが、運輸省としては、陸上交通といふ
面も道路の問題等については建設省と話し合つて
いかなければならない点がありますので、こうい

う点に對して運輸省自体としてはどう考へにな
るのか、政務次官にお答え願ひたい。

○佐藤(守)政府委員 松本委員の質問にお答えし
ます。
いま松本委員がおっしゃるとおりでございま
して、総合交通体系の中で陸と海のバランスをどう
するかということが一番大きな問題でございま
す。運輸省としましては、昭和四十六年の七月に
「総合交通体系のあり方、及びこれを実現するた
めの基本的方策について」という運輸政策審議会
の答申を受けてやつておるわけでございしますが、
実は、この運輸政策審議会の中に建設省からも加
わつていただいております。特にエネルギー
と資源の制約とか環境問題等、交通環境が非常に
変わつておるものですから、この意味におきまし
ては建設省と十分協議、打ち合わせをしながら
ま先生の御趣旨に沿うよう努力しておるという姿
でございします。

○松本(忠)委員 それから、局長にお尋ねしま
す。が、狭水道航路の整備の問題でございします。これ
は船舶の航行の安全を確保するという意味から当
然重要な問題でございしますし、今回のものでも継
続事業として行つていくこともわかつておりま
す。特に問題になりますのは東京湾の浦賀水道
の第三海堡の撤去の問題でございしますが、これは
どのように進められているのかを伺いたいわけで
ございします。四十六年以降一体これは手をつけた
のかつかないのかということですが、

私もこの問題につきましては四十五年五月十二
日に当運輸委員会へ質問をいたしました。が、現実
に浦賀水道を海上保安庁の船で通り、あるいは旅
客船「さくら丸」で通つてみて、これは安全確保
の上から言つてもどうしても撤去すべきである
という意見なんです。が、当時の栗橋港局長もこ
の点については全く私と同意でございしました。
最近私もこの問題については余り触れておりませ
んけれども、この問題については、特に東京湾の問
題について御熱心に触れられる議員さんもござい
ます。そういうことから考へまして、どうしても

（本村国務大臣）参議院の本会議のなかにお
まして、まことに申しわけございません。
いまの御質問の点でございしますが、港湾の長
計画と単年度ごとの港湾の整備計画は、これは
ちろん長期計画の中で単年度の計画を進めてい
わけてございしますが、今回第五次の五力年計画

点を一つ一つ払拭していただいて、この問題に十分取り組んでいただく決意を大臣に述べていただいて私の質問を終わりたいと思います。

○木村国務大臣 港湾の整備が今後のわが国の経済の発展、産業の振興に果たす役割は非常に重大でございます。われわれといたしましてはその点に十分留意をしながら今後整備の促進に努力をしてまいりたいと思っております。その際には、こういう席でいろいろと御意見を聞かせていただいておりますので、そういう点も十分頭に入れてまいりて今後整備を図ってまいりたいと思っております次第でございます。

○松本(忠)委員 終わります。

○中川委員 河村勝君。

○河村委員 新しい港湾整備五カ年計画をつくれるわけですが、いまは非常に経済情勢が流動的で見通しのつきにくい時期であります。しかし、長期計画をつくれるからには、それなりに今後の港湾の貨物取扱数量の推移というものを想定して、それに基いてつくっておられるはずであります。

つい昨日か一日ぐらいに政府の新経済計画の——これは長期ではなくて五年だけでありますが、その試案のようなものができているが、それとこの計画との関連はどういうふうになっているのか、それをまず聞きます。

○竹内(良)政府委員 今回の五カ年計画は、本日閣議で決定いたしました新しい経済計画の方向に沿って計画をつくっております。概要は、経済計画は大体におきまして六・三％という、そのような形で安定的な成長を図っているわけでございまして、昭和五十五年のGNPを五十年価格で二百兆円程度に目標を押し上げております。それに対応いたしまして港湾の総取扱貨物量も順次増加するわけでございまして、その二百兆円のGNPに対応いたしますと、昭和五十五年におきまして総貨物量三十八億トンを目ざしてございまして、それに対応する貨物を取りさけるような港湾施設の整備、それに対応いたしましていろいろな環境の問題

であるとか安全の問題等に配慮いたしましてこの計画を取りまとめている次第でございます。

○河村委員 運輸省の当初の案は五兆五千億であつたというふうになっております。それが今回の案で三兆何千億になつておりますが、この当初の五兆五千億というのは一体どういう根拠でつくられたものでしょうか。

○竹内(良)政府委員 当初運輸省が最初に各港湾管理者の希望とタイアップいたしまして作成いたしましたものは五兆五千億円でございまして、この計画を策定する際におきましては、流通の規模を考え、同時に、各港湾管理者におきまして、その都市の方の希望からのいろいろな計画をほとんど全部取り入れていって、非常に大きな満足を果たすような計画でございまして、その後全体的な日本の経済計画が順次できてきたわけでございまして、先ほど申し上げました経済計画が作成されました。

この経済計画の中で、昭和五十一年から五十五年までの計画期間中の社会資本の投資額をトータルで百兆円と決めているわけでございまして、その百兆円の中で港湾の計画には二兆九千億を投入する。そのほか百兆円の中に調整費というのがあるわけでございまして、弾力的に使う部分がございまして、この中から予備費的に二兆億を投入いたしまして、三兆一千億をこの経済計画期間の中で港湾に投資するということが決まっております。したがって、個々の港湾の積み上げで五兆五千億であったわけでございまして、全体の経済とかあるいはその後の経済の見通しの中でトータルとして三兆一千億が決定されて、そしてその中で、それぞれの要求に關しましては、当初五兆五千億を編成いたしましたときの物流の合理化、地域の開発、安全対策の推進、環境対策という、先ほどから何回も申し上げました四つの目標については踏襲することといたしまして、中で緊急を要する事業を優先的に取り上げて、計画の熟度のやや低いものは後回しにする、あるいは計画期間中に決まってくるものは一種の

弾力的な調整項目というものを置いてその中で決めていくという、そういうような操作をいたしまして三兆一千億の程度にまとめ上げていくということと作業を進めていきたいというふうに現在考えている次第でございます。

○河村委員 そうすると、社会資本投資の総枠が決まると、その中で総事業量の圧縮をやったということだから、この新経済計画のGNPの伸びの実質六％に必ずしも見合った伸びではないということですね。

○竹内(良)政府委員 その経済計画の実質六％の伸びに対応する計画であるというふうに考えて結構であると思ひます。

(委員長退席、増岡委員長代理着席)

○河村委員 それでは第四次五カ年計画の進捗の実績でありますけれども、先ほど二〇％ぐらいおられておるといふお話であつたが、これは事業ベースですね。これは予算的に一体何％ぐらいの進捗率になつておられるのか、それから事業ベースではどのくらいになつておられるのか、それを分けてちょっと説明してください。

○竹内(良)政府委員 先ほど来申し上げました二兆九千億の約八〇％、あるいは整備費といたしまして八三％と申し上げておりますのは事業費ベースでございます。したがって、本当のところは、防波堤の長さ等、実質的なそういうものにつきましてはそれよりもやや少なくなつておるといふわけでございまして、

○河村委員 やや少なくなつておるなんて、そんな数字はないのだな。一体予算ベースでどのくらい減つて、実際の事業ベースではどのくらい減つておるのか、その辺の数字というものはあるはずだと思ふけれども、それはないのですか。

○竹内(良)政府委員 現在手元に持つておりませんけれども、要するにデフレターといふものですから、物価の上がつた分だけ少なくなつておるのは本当のところでございます。

○河村委員 だから幾らだと聞いているのです。○竹内(良)政府委員 いま、實際の手持ちは持つておりません。参考までに申し上げますと、このたびの三兆一千億の計画は、前二兆一千億の計画にいたしまして予算ベースで五割程度の増額でございますけれども、実質的な事業の規模は八〇％程度になるわけでございまして、これは参考まででございます。

○河村委員 どうもそういうところに役所の計画の欠陥があるので、予算の消化ペースないしはこれだけ予算を使ひましたというのでは何ともならないのだ。實際の計画した事業がどれだけ達成ができるかという数字ですね。いま新しい五カ年計画をつくるにその数字も何も持ち合わせないといふのは心がけが大変悪いと言わざるを得ない。そこで、そういう予算でもって二〇％ぐらい減で、GNPデフレターの関係でさらにそれより下回つておる。これは恐らくさらに一〇％近く下回つておるのでしょうか。

それで、そういうものの影響で、主要な港湾などの滞船状況、具体的な作業の支障というものは一体どういふふうになつておられるのですか。最近の五年ぐらいの推移というものはどういふふうになつておられるのですか。

○竹内(良)政府委員 主要港湾の東京、横浜、名古屋、大阪、神戸というところは滞船が非常に多かった港湾でございまして、この数年はほぼ横ばいに推移しております。ただ、滞船一隻当たりの時間は近年増加傾向にある。ですから、滞船はトータルの隻数といたしましては横ばいでございまして、一隻一隻の時間は昭和四十九年あたり平均五十五時間程度になつておるといふようにやや多くなつてきておられます。

○河村委員 隻数としては横ばいだが滞船時間としてはうんとふえておるといふことの説明であるけれども、實際にその作業に支障があつたかなかつたかという、その辺は一体どう見ればいいのか。それとも総体として大体横ばいと考へてよろしいのか、どつちなんです。

○竹内(良)政府委員 統計的に見ますと横ばいと

いう形でございますので、特にひどくなっているというふうには考えられないわけでございます。非常にひどいときには私どもの方の耳にもいろいろ障害のニュースが入ってくるわけでございますが、そういう意味の情報は大変少なくなっておりますというところでございます。

ただ、統計的に見ますと、滞船隻数が、昭和四十五年は六千七百六隻であったのが昭和四十九年には四千二百三十七隻と、四十六年ごろからずっと横ばいぐらいいなつてまいりました。ただ、一隻一隻の時間が、昭和四十五年には四十時間程度だったのが四十九年には五十五時間という形には一応なっております。ただ、実際のトラブルとしての情報が大変少なくなっているというわけでございます。

○河村委員 四十八年ごろから経済的な変動があったので、この期間の推移というものが必ずしも全体の傾向値を示すかどうかかわらないけれども、現実には、事業面で言えば三〇%ぐらい計画から見ればおくられているけれども、実態面でそれほど支障がないということであると計画の緊急性というものは余りないという結論になりそうだが、現状においては、今度の五カ年計画も緊急にこれだけやらなければならぬということではなしに、とにかく長く時間のかかる仕事であるから長期的な計画をつくってばちばちやろうという程度に考えればよろしいというように理解してよろしいのか。

○竹内(良)政府委員 第四次の計画でございますけれども、これは確かに八〇%、実質的には七〇%かも知れませんが、そのような形で計画がダウンされてきたわけでございます。GNPないしは貨物量の目標でございますが、これにつきましても大変少なくなつていたわけでございます。これは御承知のとおりでございますが、第四次の経済計画に対応する貨物目標が昭和五十年に三十三億八千万トン、前の計画では予定していたのが、昭和四十九年に約二十七億トンでございました。恐らく昭和五十年には二十八、九億トンになると思

いますので、目標値の三十四億トンに對しまして、四、五億トン日本全体の貨物輸送量は減つていたのだらうというところでございます。したがって、これが目標どおり貨物量がいった場合にはもともと緊急要請があつたと思ひますけれども、輸送量の要請自体がダウンしたということが並行的に行われてきたというわけでございます。

なお、緊急度の問題でございますけれども、この貨物量は今後の六、七%の経済成長に對しまして昭和五十五年には三十八億トンという、現在との差はそれでも十億トン以上あるというわけでございます。まして、十億トンと申しますと、実は、昭和四十年とか四十一、二年ごろの日本全体の貨物量に相當するのです。昭和四十年ごろの日本全体の貨物量が向こう五年間にもう一つ乗つてくるといふような輸送要請があるわけでございます。やはりそれに対応して仕事はしていかなければならない。これは側面でございますが、これだけでなく、国民の期待と申しますか、港灣に對する要望も、都市面であるとか、環境面であるとか、安全面であるとか、いろいろの点におきまして新しい要望が緊急的にあるというように私もは感じてゐる次第でございます。

○河村委員 そこで、いま話の出ました環境面のことですが、これは確かに緊急性があると思ひます。それで、そのために四十八年の七月に港灣環境の整備のために港灣法の改正をやつて、これは一つの重点項目になつていたわけですね。これは法が改正になつて仕事を始めてから一具体体的にどういふふうな運用されているのか報告を聞いたことがないのだが、特に四十九年の七月以降港灣環境整備負担金制度というものが具体的に動いてゐるはずですね。こういうものは一体どういふふうな運用されているのか、ちよつと説明をしてください。

○竹内(良)政府委員 まず、港灣環境整備の実績を簡単に申し上げます。港灣環境整備関係事業といしましては四つございまして、まず第一

番に廃油処理施設の整備でございます。第二番目に港灣における汚泥しゅんせつ事業、第三番目に港灣における緑地及び廃棄物処理施設等の整備でございます。それから、第四番目に一般海域における浮遊油及び浮遊ごみの回収事業でございます。

第一番の廃油処理施設につきましては、昭和四十二年度からその整備を進めており、大規模な施設の整備は完了しておりますが、ビルジ等少量の廃油の発生する港灣において小規模な処理施設、受け入れタンク等の整備を引き続き行うとともに、既存施設の改良を現在行つております。

第二番目の港灣における汚泥しゅんせつ事業でございますけれども、昭和四十七年度から公害防止計画等に基づいて計画的にその処理を進めております。代表的な事業例といしましては田子ノ浦港、北九州港等における工事でございますが、現在、酒田港、大牟田港、水俣港、東京港、大阪港等で事業の推進を図つてゐるところでございます。

第三番目に、港灣における緑地及び廃棄物処理施設等の整備でございますが、緑地、廃棄物処理施設、護岸及び海洋性廃棄物処理施設の整備を昭和四十八年度から、また、港灣区域内の海域清掃に必要な清掃船の建造、持ち主不明の沈没船の処理を四十九年度から、さらにオイルフェンスの備蓄を五十年から実施しております。このうち特に緑地につきましては、港灣における環境を積極的に改善し、また、港灣利用者及び一般市民に広く憩いの場を提供する目的で全国的にその整備を進めております。また、廃棄物処理施設を護岸につきましては、一般廃棄物、しゅんせつ土砂等の最終処分地を確保するため、東京港、川崎港、横浜港、大阪港等において整備を進めております。この廃棄物処理施設を港灣の方で受け入れていくという政策を展開しているわけでございます。

四番目の一般海域における浮遊油、浮遊ごみにつきましては、運輸省の直轄事業として……(河

村委員「時間がなから、そういうことは結構だから後は負担金制度の運用だけ」と呼ぶ)整備事業を進めております。

負担金の制度のことにつきましては、緑地とか環境整備の事業に對する関係者である工場とか、あるいは事業場から負担金をもちうということでございますが、現在、八大港では、本制度の円滑な実施を図るためにいろいろ内容を詰めていくわけでございます。結果的にはまだそれぞれ条例の制度ができておりません。大変むずかしくて関係者と詰めてゐるところでございます。事業は実施しておりますけれども、まだ負担金を取るに至つていないというのが現状でございます。

○河村委員 一昨年の七月に基準を決めて、それまでまださびり動いていないのですか。それはいかに地元との関連の深い問題であるにしても、それでは仕事自体が全然動かないわけでしょう。基準そのものについてまだ問題があるのですか。告示がされた後においてもまだそれについての合意ができていないのですか。

○服部説明員 御説明いたします。基準は明確になつてゐるわけでございますが、実際に個々の港灣事業に關連いたしまして、負担対象事業者の範囲をいかに確定するかについて、あるいは負担の公平を図るために現在設定されております臨港地区の見直しを行う必要がありましか、あるいはそういう考え方につきましてあらかじめ関係の事業者との間に事前の調整を十分やつておかなければならぬとか、あるいはこの制度の見合ひの関係になります入港料制度の早期発足を図らなければならぬとか、いろいろなことが山積してございまして、まことに遺憾ではございませんけれども、現状はただいま申し上げたようなことに相なつております。

○河村委員 時間が来ましたから私はやめますけれども、港灣環境整備は四十八年改正のときの一つの大きな目玉であつた。この環境整備のための負担金制度というものもいろいろの問題をはらむことであるけれども、事柄の性質上これはよろし

かろうという事で決まったわけです。それからちやうど三年たっているわけですが、三年たつても何にも動いていないのだ。新しい五カ年計画なり何なりをつくるのは結構だけれども、計画をつくる時には大変熱心だけれども、実際にできてしまつたときは三年たつてもそういう大事な制度が動いておらん。これは新しい制度をつくる資格はありまけんね。大臣、その点について大臣の考へ方を聞いて私の質問を終わります。

○木村国務大臣 河村委員の御指摘のように、確かに活発に動いていないことを私も非常に遺憾に思つております。(河村委員「活発じゃない、全然だよ」と呼ぶ)いや、全然ではございません。多少の動きはあるわけですが、地方の条例等もまだ十分整備できておりません。そういう点は十分反省をいたしまして、あの当時法改正までやつていただいた精神を十分反省いたしまして今後努力したいと思ひます。

○増岡委員長代理 梅田勝君。

○梅田委員 後で反対討論をやらなければなりませんし、時間もないようでありますので、答弁の方は簡潔にお願いを申し上げます。言うまでもありませんが、大臣にお伺ひいたしますが、この改正案の基本的な性格の問題であります。言うまでもありませんが、わが国は周辺が海でありますので、港が経済活動の基盤であり、国民生活にとりまして重要であるという事は言うまでもありません。しかしながら、この港整備緊急措置法ができましたのは昭和三十六年でありまして、以来の四次にわたる港整備五カ年計画がいずれも独占大企業の高成長に沿つたものであつたことは明白であります。非常に急速に成長を遂げましたために計画自体も何回か繰り上げ変更になりました。法改正もそのたに行われておりますから、その性格はさきわめて明確であらうと思ひます。

今回第五五カ年計画が三兆一千億円を閣議了解されておりますが、これらは依然として日本列島改造論の立場を変えていないものだと思います。安全対策にいたしましても、総量規制あるいは大型船規制という立場ではなくて、もっぱら航路しゅんせつとかいふものに優先権を与えるような方向のみに力が入られておるが、逆にこれは危険を増すものであるというように思つてございします。五十一年度予算の事業区分を見ましても、地方港湾の整備は、総予算二千九百八億円のうち四百八十六億円、一六・七五%でございします。こういう比率を見ましても、結局大企業を中心とした港湾づくり、あるいは外貿埠頭公園等々に集中しておると思つてございします。

問題は、それぞれの地域における経済活動の発展のために港湾というものは強めていく必要があるのじやないかと思ひますけれども、この改正を企図している姿勢というものは改める必要があるのじやないかと私は思ひますが、大臣の御所見を承りたいと思ひます。

○木村国務大臣 今回は第五五カ年計画でございしますが、運輸関係の施設の整備の中で、たとえば道路等に比べますと港湾の整備はスタートが非常に遅れておつたという背景があるわけでございます。その背景のもとで五カ年計画を今日まで第四五次までやつてきたわけでございます。その経過の途中におきましては高度の経済の成長もございしましたし、そのために計画も十分にそれに追つていかなかったという過程も出ておるわけでございます。今回の第五五カ年計画は、御承知のように新経済五カ年計画の中で港湾整備をやつていくという基本方針でございまして、あくまでもこれは量から質への転換というところに重点があるわけでございます。しかも、港湾の機能が非常に多様化したしてまいつておりますので、それぞれの機能に対応して、地域の発展のためあるいは安全のためという、そういう問題を重点に置いて今後整備してまいるわけでございます。また、六%前後の経済発展に対応するだけの港湾施設整備も必要でございします。

そういう観点からの五カ年計画の整備でございまして、従来もそうでございしますが、大企業のためであるとか、あるいは中小企業のためではないとか、そういうふうな観点から従来も整備をいたしておるわけではございませんし、今後ともわが国の経済の発展というところに志向して整備をいたしてまいりまして、港の機能の多様化に即応するということ、量よりもむしろ質的向上を図らうという辺に第五五カ年の特色があるかと考えておるわけでございます。

○梅田委員 大臣はさきのようにおっしゃいます。特定重要港湾を含めたいわゆる重要港湾というものは百二十三港でございしますが、全体に比べて一・四%ということ非常に少ないのであります。しかし、予算の面で見ますと、五十一年度予算におきましては、一割の港が五七・二%の予算を使つておる。外貿埠頭公園を入れますと六割を超えておるわけでありまして、ですから、予算の配分におきましても、重点がどこにあるかというところははっきりしておると思ひます。

そこで、具体的にお尋ねをさせていただきますが、鹿島港の場合は昭和三十八年から事業を始めておりますが、今日まで国費は約二百億円投入されておるはずでございします。ほぼ同額を地方の港湾管理者、自治体がつけておるから、全体の約六割が国民の負担ということになるわけでありまして、そこで、前にもお尋ねいたしましたのが、今日の時点で、鹿島港につきましても、金額的に見て国と地方自治体の負担並びに企業負担はどのようになつておるかを御答弁願ひたいと思ひます。

○竹内(良)政府委員 三十八年からの総事業費が約六百九十四億円でございしますが、国費がそのうち三三・八%、管理者が三〇・二%、受益者が三八%でございします。

○梅田委員 ただいまおっしゃいました内容について、後ほど結構でございしますから、各年度ごとの負担金額並びにパーセントを資料としていただきたいと思います。よろしくございしますか。

○竹内(良)政府委員 よろしくございします。

○梅田委員 要するに、石油港湾施設におきましても、鉄鋼港湾施設におきましても、予算は毎年

鹿島港の場合にはついております。非常に手厚くやられておるということが経過的に見ても明らかだと思ひます。

そこで、もともと港湾というものは公共の役に立てるといふことで地方自治体が管理者となつてやつておるわけでありまして、この鹿島港は前にも港湾法のときにお尋ねいたしました。問題の公共埠頭というものがどうなつておるのか。南の一部は完成をしたというふうに聞いておりますが、これもごく一部で実績は上がつていないように思ふのでありますけれども、この南北の公共埠頭はいつ完成するのか。すでに昨年十二月にできたといふのも、実績はどうなつておるのか。北の方はいつできる見通しなのか。買収が非常に困難だといふことがあるようにありますけれども、その問題点は何かという点につきまして簡潔にお答えを願ひたいと思ひます。

○竹内(良)政府委員 鹿島港の建設は港湾管理者がその開発を図るためのものでございまして、この港をつくることによって企業を誘致し、同時に、その企業のそれぞれの埠頭を建設させるとともに、一般的な貨物の輸送に当たるといふ計画でございします。したがって、大きな船の入つてくる大型の岸壁は入り口の方に、順次小型のものは奥の方に、ついでいくつような計画になつておるわけでございます。

また、この必要の効力を發揮する時期でございしますが、これはそれぞれの企業、産業活動に対応いたしましてこれができるばよろしいわけでございます。全体的に考えますと、たとえば入り口の方の大型岸壁を主要とする住友金属であるとかあるいは鹿島石油等は早期に活動が始まつたわけでございますが、その周辺の関連企業はややおくれましてタイムラグをいたしまして、全体的に申し上げては、これは当然なことであるといふふうには私は考えている次第でございします。

公共岸壁が南埠頭におきまして現在二バース完

成しておりますが、全部完成するのは——南の一部をこの五カ年計画では完成していきたい、このように考えております。

○梅田委員 私の質問したことにきちっと答えていただかなければいかぬね。南にできたのは実績があるのかと聞いているのです。これはなかったはずでございませうね。そのところをきちっと答えてくださいよ。

それから、北の方は買収がはかっているという話だが、これは一体どうなっているのか、いつごろできるのかということを知っているわけですか。

○竹内(良)政府委員 南の公共バスにおきまして、現在まだ昨年の十一月から稼働しているわけではございまして、この約三月の間に三万五千トンばかり扱っております。北の方につきましては、完成の時期を現在ここで言うことはできないわけでありませう。

○梅田委員 わずかに稼働を始めたようでありませうけれども、北の方は全く手がついていないというところなのですね。ですから、もともと公共埠頭をつくるというののために港湾法もあるわけでありませうから、一番肝心なものがなかなかできないというのでは何のためにつくったかということの問題にならざるを得ないのです。この入口の住友金属とか鹿島石油とかいうところは結構使っているのです。一番いいところを使っているわけですよ。前にも問題にしたのですが、住友金属のあの岸壁には「私有岸壁につき無断係留を禁ず」というふうなことが書いてある。こんなものは早く撤去しなさいと以前にも指摘したことがあるのですけれども、それほど鹿島港というのは大企業のためにつくったという性格が明白でございませう。

そこで、鹿島石油のバスでございませうが、南防波堤に二つあるようでありませうが、二十万トン級のタンカーが入港するのはここでしかやれないことになっていませう。しかし、防波堤にこんな私企業のバスを設けるといふことが果たして許さ

れてよいものかどうか、これは問題だと思つたので

(増岡委員長代理退席、委員長着席)

全国にこれは例があるのかと言つて私は聞いてみたのですけれども、そんな例はない。では、なぜ許可したのか。それから、許可するに当たつて負担金か使用料か何か取つておるのかどうか。こんなところへ入口のところに二つ船が来て、方向転換でもやるとなれば出入りが非常に妨けになりますし、激突でもすれば大変な事故になるわけですよ。一体これはどういうことで許可になったのか、お答え願ひたいと思ひます。

○竹内(良)政府委員 まず、第一番に、鹿島港は住友金属、鹿島石油のためにつくつたのではなく、港湾管理者がその港湾をつくり、それぞれの企業を誘致したものでございませう。

それから、現在の大形バスでございませうが、これはその港湾計画に最もよろしいところを使わせたわけではございまして、この手続等につきましては適正に手続がとられていられるわけではございませう。

なお、使用料につきましては、茨城県港湾管理者は年間約七百三十四万一千円を水面使用料並びに港湾施設使用料として鹿島石油から徴収して

いる、こういうわけではございませう。

○梅田委員 この計画というものは御承知のやうに途中で変更になつていられるのです。二十万トン級のタンカーというのは後から計画されたのであつて、当初は計画になつた。五万トン級ぐらいいしか考えていなかった。ところが、でっかい船がどんどんできるというので急遽計画がこのやうに変更されてしまつて、港全体の状況から見ると全く不適当なバスが鹿島石油に対して許可されておる。この一事を見てもこれは非常に重大な問題だと私は思ふのです。

それから、非常にでっかい船の場合は、たとえば二十万トンの喫水は十九メートルというやうに言われております。安全率を五メートル見ますとマイナス二十四メートルというのが必要なのわけ

ありますけれども、実際は運輸省は三メートルでもいいんだというやうなことでやつていられるやうでありますけれども、それでもマイナス二十二メートルでぎりぎりなんですね。最初こゝはマイナス二十一メートルだったのです。それを、そういうことが出てきたものでございませうからマイナス二十二メートルにまた変えていくというやうに計画変更をやる。そうするとしゅんせつをしなければなら

ない。その場合の負担の比率でありますけれども、昭和四十六年に従来の受益者負担の比率を要するとしておりますが昭和四十五年まではマイナス十二メートルまでは十分の五、マイナス十四メートルまでは十分の六、マイナス十六メートルまでは十分の七、マイナス十七メートル以上は十分の八といふことであつたのが、昭和四十六年からマイナス十三メートルまでは十分の五、マイナス十九メートルまでは十分の七、マイナス二十四メートル以上は十分の九というやうに変えられていって

おる。以前はマイナス十七メートル以上のものは十分の八だった。この場合はマイナス二十二メートルにするのに十分の七・五といふことになりましたと、これは大企業の負担が結局少なくなるのではないかと思ふのでありますが、これはどういふ理由で変えられたのか、御説明願ひたいと思ふのです。

○竹内(良)政府委員 先生のおっしゃいましたのは、当時の受益者負担のための内部的な基準でございませう。これを昭和四十六年度以降おっしゃるやうに変えたわけではございませうけれども、これは船舶が大型化するの一般的な傾向であつた。これに

対応してやつたわけではございませう。したがいましう、現在一番深いところは九割負担金をとるというやうな制度になつておりました。これは図面を描いてみるとわかりませうけれども、受益者に得をするやうな形にはなつていないわけ、大型化に対応したしまして大體適切なところであるといふやうに考えている次第であります。

○梅田委員 とにかく、船が大型化するといふことでもつてそれだけを対策の中心にしておる。喫

水が深いのですからほとんどまた深くしなければならぬ。ところが、大型が入つてくると危険がより増大するといふこともあるわけなんですね。

小さい船は一番奥までいけたらよろしい、その方

は一番後でよろしいといふことで、対策がどんどん後れる。もつぱら力を入れるのは大型船ばかりといふやり方が問題であらうと私は思ひます。もと

とこのことで利益を得るのは大手海運業者なりあるいは臨海工業地帯にある大手大企業でありますから、そこから負担金をとればいいのです。

もつともつとればいい。そういう点で、こ

うやり方は問題であらうと私は思ひます。環境保全対策の問題につきましてもいろいろ計画があり

ますが、しかし、これらにつきましても負担金が完全にとれるやうになつていない。こ

最後に、舞鶴港の整備問題がありますが、これを一言お尋ねして私の質問を終わりたいと思ひま

す。

京都府の舞鶴港は昔は軍港でございませうが、昭和二十五年の六月に、戦争放棄をいたしました

憲法第九条の精神に基づいて、旧軍港都市振興法で、住民投票によりまして、八割の圧倒的支持で、再び軍港にはしないという決意で平和貿易港として発展させることになりました。ところが、二十七年には憲法違反の自衛隊を置きまして、これが非常に妨げになつていられるといふことは明らかで

せんし、本当に地域が必要としている港に補助率をもっと高めてやったりばな港をつくるということが必要だろーと思ひますので、御答弁をお願いしたいと思います。

○竹内(良)政府委員 管理者と十分話して、この五ヶ年計画において適切に仕事を進めていくようにしたいと思ひます。

○中川委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○中川委員長 これより討論に入ります。

討論の申し出がありますので、これを許します。梅田勝君。

○梅田委員 私は、日本共産党・革新共同を代表して、港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案について反対討論を行うものであります。

反対理由の第一は、本法案は、過去四次の計画が示したように、建設、整備された港湾整備の大部分が特定の大企業によって占有され、大企業本位の高度成長政策に奉仕してきた性格を何ら変えるものではなく、今後も引き続き国民の負担において大企業奉仕の港湾整備を行うとするものだからであります。

言うまでもなく、港湾は、四方海に囲まれたわが国におきましては、まさに、経済発展と国民生活の向上にとって重要な基盤の一つであります。したがって、わが党は、港湾の整備や改良そのものに異論を唱えるものではありません。問題は、それがだれのために行われるかという点であります。この法律そのものがどうしてつくられたかを振り返ってみるならば、そのことはおのずから明白であります。まさに、それは、自民党政府が独占資本の高度成長政策をとり始めた昭和三十六年につくられ、以来、三度の法改正と四次にわたる五ヶ年計画の推進によって、新産業都市建設や臨海工業地帯の建設、京浜と阪神における外貿埠頭の強化など、大規模なコンビナート群と工業・貿易港づくりの道具にされたのであります。

その結果大企業はますます便利となり、巨大な利益を得たにもかかわらず、国民は、一昨年の三菱石油水島製油所の大量油流出事故など、海は汚され、大気は汚染され、はかり知れない被害を受けるに至っているのであります。本改正案はこのような反国民的な計画を引き続き進めるものであり、また、核燃料再処理という新たな事態に対して全く危険な原子力港湾建設などで対処しようとするものであり、われわれは断じて認めることはできません。

反対理由の第二は、大規模港湾の整備に対して、国の援助を一番求めている離島など地方港湾の整備がきわめておろそかにされている点であります。

周知のように、今日の港湾はすべて地方自治体が運営に当たり、地域の産業経済の発展と地域住民の日常生活を豊かにするために役立てるといふのが基本であります。自民党の愚政のもとで今日不況とインフレが起こり、また、過密過疎で経済にひずみが発生し、さらに地方自治体には厳しい財政困難が襲っており、こういう情勢であるだけに、国民生活に密着した港湾の整備が痛切に求められているのであります。ところが、これら地方港湾に対する国の補助率は大企業のための特定港湾や重要港湾と比べると低く、かつ十分な対策は行われず、その整備は大きく立ちおくれているのであります。まずこの点を改めることこそが必要であります。

第三の理由は、今日の地方財政の危機のもとで地方自治体の負担を強要するものであり、国の統制を強め、逆に自治権を弱めるという重大な影響をもたらすからであります。

第五五ヶ年計画は三兆一千億円の大規模なものであり、それは依然として日本列島改造論の基調に立つものであります。その結果は、乏しい苦しい地方自治体の負担が耐え切れないものになろうとすることは火を見るよりも明らかでありまして、押しつけることは許されません。もっと地方自治体の実態に即したものに改めることが必要で

あります。第四は、大企業からの費用負担の原則が確立されていない点であります。

整備計画は大企業のための港湾づくりになっていくとともに、船舶の航行の安全対策や環境保全対策につきましても大企業本位となっているばかりでなく、その費用負担がきわめて大企業には軽いというのであります。海運大企業が進めている船舶の大型化にあわせて行う巨大船舶のための航路の拡張やしゅんせつなどは、安全どころか逆に危険を増大させるものであります。ところが国や地方自治体に大きな犠牲を払わせてやらせるというものであり、ますます承知できないものとなっております。

以上、わが党は、本改正案が大企業のための港湾づくりにはかならず、地域住民の望むものではないといふことを明らかにいたしました。最後に、私は、公害や災害のない真に国民のための港湾づくりと、全体として国土のつり合いのとれた豊かな発展を望んでいる圧倒的な国民の声を代表して、反対討論を終わります。(拍手)

○中川委員長 これにて討論は終局いたしました。

○中川委員長 これより採決いたします。港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○中川委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お諮りいたします。ただいま議決いたしました本案の委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任を願ひたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○中川委員長 御異議なしと認めます。よって、

さよう決しました。

(報告書は附録に掲載)

○中川委員長 この際、木村運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。木村運輸大臣。

○木村国務大臣 ただいまは港湾整備緊急措置法の一部改正法案を慎重に御審議いただきまして御可決いただきましたことを心から厚くお礼を申し上げます。

審議の過程におきまして示されました数々の有益な御意見につきましては、今後の整備の参考にいたしまして、お役に立つようにいたしたいと思ひます。

委員長初め皆さんの御労苦に心からお礼を申し上げて、ごあいさつにかえる次第であります。ありがとうございます。(拍手)

○中川委員長 本会議終了後再開することとし、この際、暫時休憩いたします。

午後零時九分休憩

午後四時四十五分開議

○中川委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。木村運輸大臣。

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案
(本号末尾に掲載)

○木村国務大臣 ただいま議題となりました国有

鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

国鉄は、過去百年間国内輸送の大動脈として、国民生活の向上と国民経済の発展に寄与してまいりました。今日全輸送機関の中で国鉄が占める輸送割合は逐年低下し、かつての独占的地位は薄れてきてはおりますが、鉄道としての特性を發揮できる輸送分野もなお多く存在するものと思われまします。すなわち、国鉄は、わが国の交通体系の中で、今後とも、都市間旅客輸送、大都市圏旅客輸送及び中長距離・大量貨物輸送について重点的にその役割りを果たすとともに、国鉄の本来の使命から見て、これらの分野以外の分野を含めた全体につきまして独立採算性を指向した自立経営を行っていくことが強く期待されるものであります。

一方、国鉄の財政は、昭和三十九年度に赤字に転じて以来急速に悪化の傾向をたどつてまいりました。このため、政府におきましては、日本国有鉄道財政再建促進特別措置法に基づき、昭和四十四年度及び昭和四十八年度の二度にわたつて国鉄の財政再建に関する基本方針を決定し、各種の対策を鋭意推進してまいつたところであります。しかしながら、その後、輸送構造の変化、運賃改定のおくれ等による収入の不足と人件費及び物件費の大幅な上昇等による経費の増高のため、国鉄財政は改善の兆しを見せず、昭和五十年年度には約八千五百億円の減価償却後損失を生じ、繰越欠損金は約三兆一千億円の及ぶ見通しとなり、昭和四十八年度を初年度とする現行財政再建計画の目標を達成することはきわめて困難な状況に立ち至つております。

このような現況にかんがみ、政府といたしましては、この際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を加え、抜本的な再建対策を策定して、これを強力に実施していく必要があると考え、昨年末に日本国有鉄道再建対策要綱を閣議了解いたしました。

今回の国鉄再建に当たりましては、国鉄自身が

安易な経営に陥ることのないよう厳しい姿勢のもとに国民に対して責任ある経営体制を確立することとが再建を達成するための基本であり、このためには、労使関係を速やかに正常化することを初め、責任ある業務遂行体制と厳正な職場規律を確立するとともに、組織、人事制度の抜本的改革を行うことが必要であると考へております。

次に、国鉄の財政問題につきましては、その収支の均衡を速やかに回復し、以後これを維持していくことをもって基本方針といたしております。このため、国鉄の業務運営の合理化その他の経営の改善を図る一方、いわゆる過去債務の処理を初めとする国の助成措置の強化とあわせて平均約五〇%の運賃改定を実施しようとするものであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

まず、国有鉄道運賃法の改正の内容について申し上げます。

第一に、鉄道の普通旅客運賃につきましては、その貨率をおおむね五五%引き上げ、現行貨率では営業一キロメートルごとに、六百キロメートルまでの部分については五円十銭、六百キロメートルを超える部分については二円五十銭となつておりますのを、六百キロメートルまでの部分については七円九十銭、六百キロメートルを超える部分については三円九十銭に改定することといたしております。

第二に、航路の普通旅客運賃につきましては、鉄道の普通旅客運賃とはほぼ同程度の改定を行うことといたしております。

第三に、貨物につきましては、車扱貨物運賃の貨率をおおむね五九%引き上げることといたしております。

なお、これらの改定は、本年六月一日から行うこととし、これによりましておおむね三七%の増収が得られる見込みとなっております。

次に、日本国有鉄道法の改正の内容について申し上げます。

第一に、国鉄は、その事業の収支の均衡の速やかな回復及び維持を図るとともに、その業務の適正な運営を図ることにより、その経営の健全性を確立するよう努めなければならないことを明らかにいたしております。

第二に、国鉄に対して経営の改善に関する計画の作成及び実施を義務づけるとともに、運輸大臣が経営改善計画の変更その他経営の改善に關し必要な事項について指示をすることができるといたしております。

第三に、政府は、昭和五十年度末の国鉄の長期債務のうち、累積赤字相当額の一部について、その償還が完了するまでの毎年度その償還額を無利子で貸し付けるとともに、その利子を補給することができるといたしております。

第四に、前述の貸付金の償還が完了するまでの間、国鉄は、特定債務整理特別勘定を設けて他の勘定と区分計理を行うとともに、収入支出予算についても他の勘定と区分することといたしております。

第五に、国鉄は、前事業年度から繰り越された損失があるときは、運輸大臣の承認を受けて、資本積立金を減額して整理することができるといたしております。

第六に、政府は、国鉄経営の健全性の確立のため必要があると認めるときは、財政上の措置その他の措置を講ずるよう特別の配慮をすることといたしております。

なお、以上の措置に伴い、日本国有鉄道財政再建促進特別措置法は廃止することといたしております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上速やかに御賛成いただきまますようお願い申し上げます。(「反対だ」と呼ぶ者あり)

○中川委員長 梅田君に申し上げます。奇声は発しないでください。これにて提案理由の説明は終わりました。

○中川委員長 これより、本案について質疑に入ります。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。渡辺美智雄君。

○渡辺(美)委員 自由民主党を代表いたしました。国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案について御質問を申し上げます。

私の子供のころは、栃木県には海がないもので、すから、「汽車は出て行く、煙は見えず、見えぬはずだよ無煙炭」というような歌がありました。国鉄はわれわれに多くの夢を持たせておいたのであります。ところが、最近の国鉄はどうも夢もなければ詩も余りない。倒産寸前できくしくして、場合によっては世間じゅうから恨まれるというような状態で、ずいぶん国鉄も変わったものだと思つてゐるわけでありまして。

何と申しましたも、国鉄は落ちぶれたと言いがら、いま運輸大臣の説明の中にもちよつとございましたが、旅客にあつては日本の輸送量の三〇%をまだ持つております。われわれが子供のころは、旅行をするには国鉄以外には利用するものがなかった。国鉄がほとんど九〇%の輸送機関であつた。世の中も変わるのには変わりました。しかし、いまでも三〇%のシェアを持つておるわけですから、これをなくするというわけにもなかなかいかぬだろう。特に、エネルギーの効率という問題を考えると国鉄が一番いい。石油一リットルで一キロメートル運べる人員は、電車は三百三十人、バスは百六十人、乗用車は五十人、航空機が三十人だということを国鉄の資料の中に書いてある。安全性も一番高い。なるほど自動車事故というのはいま非常に社会問題になつておる。交通戦争と言われているわけでありまして、これは飛行機の場合の二百分の一、自動車の六百五十分の一だということも言われているから、国鉄が落ちぶれることの方がおかしいのではないかという気も実はするわけでございまして。

ところが、現実の問題としては、この世界のマンモス企業、四十三万人の人間を抱える国鉄がい

まや倒産寸前にある。これも事実であります。これは一体何が原因なのか。国鉄の何とかというパンフレットにいろいろもつともらしいことが書いてあります。私も大体八割、七割ぐらいはまあこんなところかなと思つてこれを読んだわけでございますが、やはり、確かに運賃の水準は低い。この資料によると、消費者物価は戦前と比べて千倍になったのに国鉄運賃は三百倍だ、非常に安いということも書いてある。大体それも間違いないかもしれない。私の町は西那須野というところだが、大体百五十キロで七百七十円が料金です。上野の駅から国会までタクシーで来ると大体それぐらいの料金ですから、それを比較してみると、素人考えとしても非常に安いなあという気はするわけがあります。

昭和三十八年までは国鉄は黒字であつたわけでありましたが、三十八年から四十九年ごろまででどういふふうな違いが出たか。三十八年対五十年というものを私は調べてみた。三十八年の国鉄が黒字であつたときの物価といまの物価はどれぐらい違つたか。大体卸売物価で一・七六倍、小売物価で二・五倍です。運賃収入の方はどれぐらいの倍率になつておるかという、三十八年対五十年では大体これが二・八倍になつておるわけでありま

安いということ、地方交通線が重荷になつておるといふこと、貨物輸送が減つてしまつたといふこと、借金が膨大になつて利息が大変だといふこと、そういうことは書いてあるんだけど、人件費の重圧といふことはこれには書いてない。少なくとも大きな見出しではどこにもないのだ。そういう感覚でこれから経営に取り組んでいくんだといふことはちよつと認識不足なんじゃないのかと私は思うのです。

そこで、高木総裁にお尋ねをいたしたいのですが、人件費の重圧といふ問題についてどういふふうにお考えであるのか、人件費はそんなに大したことではないんだとお考えになつておるのか、そのところをお聞きしたい。

今度の運賃法を見ましても、この資料の中でも、一兆七千億円近い収入で、五十年度はやはり一兆七千億円近い人件費になつておる。これは収入イコール人件費といふやうなことであつて、もう異常企業中の異常企業だ。人件費が過半数などという企業は大体世間では倒産ですよ。国鉄ももうとつと倒産しなければならぬのです。この問題が一番大きな問題なのですから、これに対する基本的な物の考え方を聞きしたいし、なぜ人件費の問題をここに大きく取り上げなかつたのかといふことを聞きたい。それを言うところからしかられる、人件費のことは、世間も上がつてゐるのだし、どこも上がつてゐるのだし、余り刺激することはないものに書かない方がいいといふやうなことでも書かなかつたのか。そこら辺のところ

がこれから改革に取り組む姿勢として一番大切な問題ではないかといふ気がするわけでありま

うかと思ひます。

わが国の経済におきまして、最近の十年間くらゐをとつてまいりますと、世界の国の人件費、平均的な人件費といふますか、よその国の人件費と比べまして、御存じのように人件費水準が上がつておるわけでございます。このことは、わが国経済としては、一方においてはそれだけ国民生活の内容が高まつた、あるいは福祉水準が上がつたといふことを意味すること、歓迎すべきことではございませうけれども、反面、人件費が上がりますと日本経済全体としての競争力の問題が落ちてくるという関係があるわけでございます。人件費問題といふものは日本経済にとつてはなほ大きな問題であるといふふうにお考えしております。

その場合、特に鉄道のようなサービス産業におきましてはそもそも人件費率が非常に高いわけでございますので、製造業のような場合と比べまして人件費高騰の圧力が大きくなつてまいります。そこで、国鉄に限らず、私ども大蔵省におります時分から、たとえば郵政事業等は国鉄の場合よりも人件費率が高いといふことでございまして、公企体のみならず一般的に政府がいろいろ経営に当たつておりますものの中には人件費率が非常に高いといふものがあるというわけで、人件費率がだんだん高くなるというところは、極度に進みますと日本の国際競争力を落とすといふ心配と日本の財政状態が悪くなるという心配があるわけでございます。その点は私ども大蔵省におります時分からかねがね心配をしたり主張をしたりしておつたことでござい

その意味で、国鉄が人件費率が高いだけにいろいろと新しく一般会計等から御援助をいただきましても、今後再建にはなほ道が遠いといふことがあるかと思ひますが、それに対応する道としては、いかにして人件費率を下げるかといふことをやはり考えていかなければならないと思ひます。合理化といふますとすぐ人減らしといふふうにながりますが、そういう意味ももちろんありますけれども、経営体質を改善するためには人件費構造

を小さくしていくという努力が続けていかなければならないと思ひます。

第二に、いま御指摘の運賃改定についての呼びかけパンフレットの中になぜ人件費の問題を触れなかつたかといふことでございまして、これは私

もかなり自分で目を通して作成したものでござい

ますから、率直に申しましてこれを入れるか入れないか大変迷つたわけでござい

「損益状況等の推移」という資料に書いてあるね。私は別な資料で見たら、両方とも大体一兆六千億円で七千億近いという資料もあったが、いずれにしても九割以上が人件費であつて、こんなことは異常に決まつてゐるわけですよ。ですから、国鉄は収入をうんと上げれば、それは人件費は少なくなるでしょう。人数を減らして人件費を少なくすれば人件費率も少なくなるでしょう。方法は幾つもあるでしょう。

大体、目標として、健全な国鉄の経営のためには、売り上げに対しておおよそ何%ぐらいが望ましいと思ひます。再建をするには一応のそういうふうな基本的な考えをお持ちでしょうか、それを一言お聞かせを願ひたいと思ひます。大体売り上げの六割ぐらいまでが限度だとか、五年間ぐらいにそこまで持つていきたいと思ふとか、いや八割ぐらいがいいとか、五割でもできるのじやないかと、そういうことはどうなんですか。

○高木説明員 過去におきまして、今日のようにものすごく赤字が出るというふうな状態ではなかつた時代の数字を拾つてみますと、大体六割前後というところになつておつたと思ひます。ただ、それでは六割がいいのかどうかというところになりますと、今度は、将来人手に頼るのではなしにだんだん機械化を進めていくということになりますと、逆に申しますと資本費負担がだんだんふえてまいりますから、その意味において、将来のあり方としては六割でも必ずしも十分とは言えないわけでございます。コスト構成中の資本費部分といひますか、利子負担部分がだんだんふえて、機械化が進むに従つて利子負担部分がふえていつて、そして人件費部分が相当減つていかなければ機械化による置きかえがきかないということでございますので、過去において六割であつたから将来も六割でいいということとは今日の段階ではちよつと申し上げかねるかと思ひます。

ただ、そう申ししましても現状はひどいことになつておりますので、当面の目標としてはまあ六割ぐらいのところを限度に置いてやつていくとい

うことでよろしいのではないかとこのうふうに考えます。

○渡辺(美)委員 国鉄総裁は、当面の目標として人件費は売り上げの大体六割ぐらいにしたいというお考えを発表されましたが、それは確かに昭和三十九年度運賃収入が大体五千七百億で人件費が三千三百億ですが、これは赤字になる年です。それが六割ぐらゐないんです。それ以前はこれは黒字なんです。ですから、六割が大体もう最高限ではないか。六割よりも減らす方向というのは、これが常識だろうと私は思ふのです。ですから、そういうような大方針があるならば、そういうような大方針もひとつ示していただきたかつたということを私は申し上げた次第でございます。

その次に、国鉄のこのパンフレットによると、地方交通線が赤字の元凶になつてゐるのだということが書いてありますが、地方交通線が九千三百三十七キロある。幹線系統区というのが一万三千四百二十六キロあつて、地方交通線が長きでは約四〇%を占めてゐる。しかし、輸送量は五%にすぎない。収入は四%である。それで、損失は国鉄の損失の約三〇%、二九%が地方交通線のためにあるんだということがここに書いてある。収入が五百四十九億円で、コストが二千三百七十二億円で、結局一千八百二十三億円が地方交通線のため欠損だということが書いてあるわけでありまして、この計算の仕方はどうやうなものであつたかといふことを聞いてみたんですが、厳格にやつたところから、私は二億数字はうのみにいたしますが、この地方交通線といふものは国鉄にとつて確かに大きな問題であることは間違いないと思ひます。

しかし、地方交通線といふものは昔はかなり意味があつた。十キロでも二十キロでも汽車がなければ何とも困るといふ時代もあつた。ところが、この資料によると、これを見ると、「収支係数からみた下位十線の経営成績」といふものがあつて、一・九キロなんという鉄道があるんですね。七・九キロとか十一・六キロとかいふものもあるし、同じ赤字線でも百二十一キロというのもある。こ

れは相当何かの利用価値があつて、政策上の必要があるからなかなか外せないということの意味はわかります。しかし、いまこれだけ自動車が発達をして、道路が舗装になつて、十キロとかあるいは七キロとかいふ鉄道があつて、たとえば漆生線なんといふのは福岡県にあるらしいんですが、年間に収入が一千百万円で経費が一億九千三百万かかるというんだ。だから、その七・九キロの線のために一億八千二百万が欠損になりますといふことがここに書いてある。

こういうことは代議士も悪いかもしれないんだ。みんな外すな外すなと騒ぐのだからね。これは確かに代議士も悪いかもしれないが、しかし、だからといって、国鉄の赤字はけしからぬよ、なぐせと言われているとすれば、これはどつちか二つに一つをとらなければならぬ。代議士が外すなと言つたらこれは代議士に負担してもらつたか、あるいは隣接の市町村、県に負担してもらつたか、あるいは国が負担をするか、あるいは国鉄が負担をするか、あるいはこのところだけ料金をうんと上げるか、何かしなければならぬが、上げてみたところ七キロぐらゐないだ。人が乗らないんだからね。幾ら上げたつて採算が合うわけないんだ。といふことになれば、これは大所高所から見ても、これも検討せざるを得ないんじゃないか。実際問題として、自動車もない道路もないという昔の時代には非常にこれは意義があつたでしょう。しかしいまは置くことに意義があるというだけでは困るわけだ。

これは法律には関係ないんですね。鉄道を外すのには一々鉄道敷設法別表からでも切つちやうといふんならどうか知りませんが、営業をやめるといふことは法律には関係がないはずなんです。これは大臣の認可といふことで、やる気があつたらできるんじゃないか。もうにちもさつちもいかなくなつちやうつてゐるんだから、何かやらないわけにはいかないと思ふのだが、これはどういふ考えですか。一時は、地方線の整理といふことを前の前の総裁のときはかなり言つたけれども、日

本列島改造論が出ちやつてからは、地方線を外すどころかもつとつとつちまゐるみたいな話になつちやつて、それに便乗しちやつて地方線を外す話は消えちやつたわけだが、これは一体どういふうにお考えになつておるのか。私の持ち時間がないものだから、ひとつ簡単にお願いします。

○高木説明員 昨年の十二月に閣議で決めたいただきました再建対策要綱で明らかにされておりますように、地方交通線については、住民の皆さんの同意を得た上で外せるものは外していくといふことの方針であるといふふうに、政府の方針がそのようになつておりますので、私どももそれに従つてまいりたいと思ひます。

ただ、その場合に、どこをどういふうに外したらよろしいのかといふことについては基準的なものを運輸省を中心にして立てていただく、私どももまたそのもととなる材料を運輸省に提出しなければならぬ、それを至急いたさねばならぬ、このように考えております。

○渡辺(美)委員 さつきも国鉄の職員の人を呼んでちよつと聞いてみたら、私の方は外したいんだけれども運輸大臣がなかなか認可してくれないと言ふんだ。そういうふうな申請があつた場合に、運輸大臣はまず地元から同意をとつていふ言ひが、地元は、町村長にしたつて、わかちやいるけれども、実際は立場があるんだから、はいわかりました、同意しますとはなかなか言えないんだ。だから、表づから同意をとれと言つてもなかなかとれないと私は思ひます。代議士だつて選挙があるんだから地元で頼まれればそれは外すな外すなぐらゐることはやはり一緒になつて言わなければならぬ。腹の中ではともかく外すのは仕方ないと思つていても、ちよつと、あれは連中悪人だから死んだ方がいいと思つていても、うちのおやじは死にましたと言われれば、それはよかつたよかつた、おれも本当は待つていたんだとは言えないやうなものだからね。やはり、御愁傷でございますやうなものは人間のつき合ひなんだからね。だから、そういう点から考えても、同

意をとってこいというだけではやはり話が進まない。国会へ来れば、何で外すんだというようなことの質問ぐらい一応は運輸委員会出ますよ。それで何票かとってくる人だってあるんだからね。

だから、大臣は、そういうような地方線で、これはもう目的を果たした、それを外しても地域住民にそんなに迷惑はかからぬというような問題で国鉄から内申があつた場合にはどういふ態度で臨みになりますか、心構えのほどをお聞かせ願います。

○木村国務大臣 地方の赤字線の問題は、長い国鉄の歴史の中で非常に経緯がございまして、現在實際使用の役に立っていないというふうなものは簡単に外し得るものでございまして、いままのお話の中にもありましたように、地元の民意というものもなかなかございまして。

そこで、今回の改正の中での方針は、そういう路線につきましては、地元がどうしても、残したいというものにつきましてはやはり地元で責任を持つてもらう。地方公共団体は、いま財政上は弱つておりますが、よく相談をいたしまして地方に引き受けてもらうか、あるいは他の交通機関に引き受けてもらうか、あるいは廃止するか、どれを選ぶかというふうなことを地元とよく相談をいたしまして、地元の意見もよく聞きまして上で使用する目的を果たす。あるいはこれを果たすに近いうなものにつきましてはできる限り整理をしていきたい。しかし、これにはちよつと時間がかかるものだから、今回は一応そういうものも含めまして補助金で赤字の補てんを一部やつておりますが、一年の間にそういう方針に従つて処理をしていきたい、そして私が申し上げたような方針に従つて国鉄がやつていきますのに運輸省も協力をしてやつていきたい、かように考えております。

○渡辺(美)委員 こういうふうな大改革というのは、いやなことを避けて通つてはだめなんです。どうしてもやらなくちゃならない問題を避けて通れば、また次の年に頭をぶつけてしまふとい

うことになるのであつて、両方いいよなわけにはいかないのです。まして、これは五〇%、貨物は五九%も上げる。独占企業ですから、場所によつては国鉄以外は利用できないというところだつてあるわけですね。通勤者その他もいる。大幅に値上げをするということですから、そういう内部のむだというのは切つてもならなければ困るので

す。そういう意味で、私は安易に値上げに賛成はいたしません。しかし、まあこの程度は仕方がないなということ、そのためには国鉄内部もつと企業努力をしなければいけません。運輸省も逃げちゃいけません。大蔵省にばかり出させるような話で、今度は大蔵省から総裁を迎えてきたから金の方は持参金つきでうまくいくぞなんて考えたつて、大体、嫁にやつた方がもう金がないのだから、持参金つきというわけにはいかないのだ。ですから、裸の嫁さんをもらつたと思つて——實際の話が、持参金がついてきたと思つたら本当は何もなかったという話なんです。だから、そういうようなかたい姿勢で、かたい決意でやつていただきたいということを私はお願い申し上げる。

地元には地元のエゴがあるのです。私もかつて地元で盲腸線があつて外す外さないで騒いだことがあるが、国鉄の方からはそれでは材木と米だけは必ず積んでくださいということ、私が仲に入つて町村長みんなに判を押させて、材木と米はみんなつけるといふ約束をしたのだけれども、一年だけつて後は全部つけないということでもとのもくあみになつたやつた。結局これは利用してない。通勤通学だけだ。それは赤字になるのは決まつていふんです。ですから、やはりお互いに立場があるのです。そういう立場があつても納得するところはやはり納得するのですから、あなた方が誠意を持って、自分の責任において、どろをかぶつてもやることはやるという姿勢をはつきりさせてもらいたいと思ひます。

第三番目は、貨物輸送の問題でございまして。国鉄の貨物の輸送量が非常に減つてしまつたわけ

です。一時はかなりの量を持つておつたのですが、年々減つていまは一三%ぐらいのシェアしかないというふうなことが書いてあるわけでありまして、これも大きな問題だと私は思ひます。そこへもつてきて、巷間よく聞くことは、国鉄の赤字の原因は貨物の運賃で財界に奉仕をしてゐるのだ、だから貨物運賃はうんと上げろ、貨物の赤字をわれわれにぶつけて庶民大衆をいじめているのだというところを言う人があるのです。労働組合なんかでもそういうことを言う人がある。

私はいろいろ研究してみたのだが、運賃がそんなに安いのに何で一三%にシェアが減つてしまつたのか、そこらところがわからない。運賃が安いならもっとシェアが伸びてもよさうなものだ。ところが、だんだんシェアが減つてしまつた。木材の輸送の問題についても、昭和三十五年ごろは四三%を貨車で送つた。ところが、いまは一五%になつてしまつた。石炭は使わなくなつたせいもありましようが、四二%送つておつたものが、いまは九%しか送らぬ。魚類は二〇%が七%に減つた。米だけが、これはこの資料にはないけれども、三〇%のシェアがいまは三八%国鉄で送られてゐる。野菜が一四%国鉄を利用しておつたものがいまや四%しか利用者がない。こういうふうになつてきたわけで、ここで五九%も値上げをするということになつたらこのシェアが維持できま

すか、それともシェアの拡大ができるとお見込みでございませうか、どうですか。ここで五九%という六〇%近い値上げをしてシェアは持続できると思ひますか。それともシェアはさらに減ると思ひますか。

○田口説明員 五八・六%の運賃値上げをいたしますと、トンキロで約一〇・八%の減送を予想いたします。

○渡辺(美)委員 そういうことになると、シェアはまたさらに落ち込むということになってくるだろうと私は思ふのであります。貨物なんというものは競争相手があり、独占企業じゃないのだから

ね。トラック輸送はいま不景気で、国鉄のストライキをやつてもらいたいほどだと言ふんだね。仕事が多くなつていいというわけだね。ですから、一方的に自分だけ上げれば収入がふえるのだというのではなくて、お客が逃げていくということもある。

貨物のシェアが減つた原因というのは、自動車、トラックがふえた一番大きな原因だと私は思ひます。国鉄に頼めば荷づくりが大変だ、マル通に頼んで運んで駅へ持つていつて、今度は駅から向かうの駅へおろして、そこまで自動車とりにいくというふうなことで、国鉄ではこれに對抗してコンテナ制度というものが始まつたが、コンテナは非常に結構なことで、ぜひ伸ばしてもらいたいと思ひます。物に傷む、ストライキをいつやるかわからない、国鉄に任しておいて着くものが着かなくなつてしまつたら大変なことになる、したがつて多少よけい掛かりがかつてもトラックでいこうというのであつて、貨物のシェアが減つた原因の一つには、民間がせいたくをして、ともかく横着をしていて、うちの庭先まで持つてきてもらった方がいゝということもありましようが、国鉄のストライキというふうなものややはりお客を追いやつておるといふことも間違いないと思ひます。

そこで、どうしても対抗できないものは仕方ないとしても、ストライキをやると言つても向こうはやるのだから、違法なストライキによつて受けた貨物の損害は国鉄が全部見てあげますから、そのストライキの心配だけはしないでくださいと言へばお客さんの方も幾分か安心するのじやないかと思ふのですが、どうですか。ストがあつてもし魚が腐つたり野菜が腐つたりしたときには私が補償しますからどうぞ国鉄を利用してくださという、そういうキャンペーンを積極的に行なう気はありませんか。

○高木説明員 ただいまの点は私も十分研究して

みたいと思っておりますが、ただ、問題は、ストライキのときだけであればそういうこともあれなんです、実は、もう少し困ったことに、サービス内容がふだんでもよくない場合があるようでございまして、貨物についての客離れ現象の原因をもう少し——ただ、ストライキの場合が原因で起こっていることも確かでございますけれども、そのほかにもどうもあるやに耳にいたしますので、少し勉強させていただきたいと思ひます。

○渡辺(美)委員 六〇%近い値上げというものはまあ限界ではないかと私は思うのでございします、人によると貨物運賃が安過ぎるのだと言つ、要するに、収入が二千三百八十六億円で、貨物のためにコストが五千五百七十億円で、倍以上経費がかかっている。ですから、この貨物をいまの状態ととんとんにするすれば、運賃を何ば上げたらばとんとんになるのですか。

○田口説明員 五千五百七十億で、収入が二千三百八十六億でございますので、約二倍強ということになります。

○渡辺(美)委員 いまの貨物運賃をこの六月一日から仮に二倍強に値上げをしたとして、あなたが言つたように一〇%ぐらいの目減りというもので済みますか。済むと思ひますか。

○田口説明員 二倍値上げいたしますと、かなりの減収になると思ひます。約二〇%の値上げといたしまして、実収は一、二六〇億になると思ひます。八〇%の目減りということになります。

○渡辺(美)委員 そうすれば、二倍半上げれば上げただけで、もう半分に荷物が減つて、人から悪口を言われただけで収益には何にも関係ないということになるわけだ。

○田口説明員 二倍半上げまして、増収はわずか二六ないし三〇%程度ということになると思ひます。

○渡辺(美)委員 いまあなたがおつしやつたのは、二〇%として二六という話ですから、二五〇%ということになればもっと減るんじゃないの。

○田口説明員 簡単に三〇と申し上げましたが、計算をいたしますともっと上がるかも知れませんが、いま計算しておりませんので……。

○渡辺(美)委員 いずれにしても、二倍半とか三倍とかというものにしたら半分以上に論議は激減すると私は思ひます。いま国鉄に乘せるのは、自動車の方と比べてみてどちらが安いのか高いかというところを見て乗せているわけですから、大体パランスがそんなに崩れているはずはないのです。国鉄の方がうんと有利なら自動車は使ひませんよ。みんな不景気で利益が上がらないで困っているんだから、だれだつて、経費の節約を考えない業者なんて一人もないのだから、国鉄がうんと安ければみんな国鉄に来るのですよ。不景気だから国鉄に来ないといつても、国鉄がそんなに安くないから来ないのですよ。それを五九%も上げたらあなたの試算のとおりになるかどうか、本当に疑問なんだ。

それから、もう一つ私が言ひたいことは、世の中によく、貨物は赤字でそのためにみんな旅客にかぶせているんだから、二倍とか三倍に上げて財界の奉仕をやめろという俗論があるのですが、この俗論がいかにでたらめであるかということがいまの話でおわかりでしょう。あなたの方ではそういうことに対するPRも一緒にしてもらわなければ困るのですよ。これは労働組合まで言っているんだからね。要するに、国鉄は貨物で独占資本に奉仕していると言ふんだ。労働組合の職員といふのは、あれはみんな国鉄の専門家がかりいんじゃないのかね。それがパンフレットにちゃんと書いてあるよ。労働組合発行のパンフレットに国鉄は独占資本に貨物で奉仕しているとか書いてあるんだが、これは本当に奉仕しているのかね。奉仕しないように値上げしたならば荷物がなくなっちゃうんだ。荷物がなくなつたならいまの人間は要らないんだ。そういう理屈になつてくるんだが、七万五千人貨物だけに人間が要るんだから、奉仕を断ち切るために三倍ぐらい上げてみたらどうですか。

○田口説明員 貨物につきましては、国鉄運賃法及び鉄道営業法で運送条件も全部決まつておりまして、同一品目、同一区間、同一距離、全部同じでございまして、特に独占資本に奉仕をしているような条件にはなっておりません。

○渡辺(美)委員 ところが、それがなかなかわからないので、一般の人はそういうふうなPRを聞くと、財界に奉仕した貨物の代金を本当におれらが払つてゐるのかと思つちゃうのですから、これはやはりPRのパンフレットの中に国鉄はちゃんと書かなければいかぬですよ。

私は、めんどくさいから貨物は全廃しちゃつたらどうかと思つてゐるのです。要するに、手小荷物という旅客収入に入ってくるやつだけは認めて、貨物は競争相手があるからどうしたつて赤字から抜けることができないのだから、いつそのことと全廃しちゃつたらどうだろう。全廃してしまつたら人間は何人減るかね。

○田口説明員 貨物に現在充当しております要員のうち、貨物固有の作業に従事をいたしております人間の作業量を人であらわしますのを充当人員と申しておりますが、七万五千人でございします。

○渡辺(美)委員 七万五千人だが、七万五千人全部消えちまうというわけになかないかというふうで、ざつと六万五千か六万じやないかというふうには私は思つてゐる。そうすると、給与その他全部を入れて大体三百万と見ると、これは約二千億円を人件費が浮くのだな。貨物をやめちやえば六万人要らないのだから、人件費が浮いちゃう。どうですか、そういうふうには考えませんか。そのかわり、人件費も浮くけれども収入もなくなつちゃうな。

差し引き計算すると大体八百億圓くらいはそれで浮く計算になる。これはばくちをやつてみたんだが、貨物を全廃する気はありませんか。それとも、貨物を黒字にする方法がありますか。しからば、貨物を黒字にする方法、収支均衡がとれる方法があったらひとつ教えてください。

○高木説明員 貨物が赤字になつております原因についてはいろいろあると思ひますが、先ほど来

御指摘にありますように、サービスがいろいろな意味で非常に落ちてゐるということは事実であると思ひます。本来ならば、安ければそちらを選んでいたはずなんです、安ければそちらにもかかわらずほかの輸送手段が使われてゐるという分野がどのくらいあるのか、そしてそのサービスを直すためにどのくらいの処置をとり得るのかという問題が一つあり得ます。

それから、もう一つの問題は、先ほど野菜の例を引かれましたように、鮮度が問題になるような品物がどんどんシエラが落ちていつてしまつたわけでございますが、これは輸送計画の中で旅客を非常に重視してまいりまして、貨物は余り昼間は走らせないで夜走らせるとか、あるいは急行列車を通すためにたびたびわきで待つてゐるという事態があるとか、そういうことがいろいろ重なつてきてゐると思ひます。それらを総合勘案しまして、いまおつしやいましたのは一つの示唆的なお話でございしますから、どこを重点にやつていくのかというところを考へる必要があるかと思ひます。

どうしても重いものであるとか量の多いものについては、やはり、国鉄だけの都合でやめてしまふというわけにもなかなかまいらないのではありますまいか。エネルギーの有効利用という角度から考えまして、国鉄の貨物列車を使つていただいた方がより有意義だといふものについては残していくべきではないかと思ひます。

貨物問題は大きな問題でございしますが、おつしやる点も頭に入れて一遍整理をしてみなければいかぬと思ひます。

○渡辺(美)委員 貨物を、料金を上げることによつて収支のバランスをとらせる方法がありますか。あつたら教えてください。

○高木説明員 料金だけではなかなかうまく片づかないというふうに思ひます。むしろ、御指摘になつておりますようにかえつて減る場合が起こり得るので、今後の問題としてはよほど慎重に考えなければならぬと思ひます。

それから、もう一つ、私は国鉄へ参りまして

まだ素人でございますのでよくわかりませんが、料金法定主義という点は、特に貨物の場合には、どうも旅客以上に問題があるように思っています。要するに、普通の営業でございましてどうやら収入が一番上がるかというのを考えながら料金を決めることになるのだと思いますが、トラック等においても認可料金はありますけれども、その範囲内においてサービスをよくしたり、割引を多くしたり、いろいろしてやっていると、割引を多くして、そういうトラックを相手にして当方は固定的な料金でやっておりますからなかなか商売がやりにくい。もう少し商売的な感じでやる場合にはどうしたらいいのかということも少し大至急研究してみたいと思っております。

○渡辺(美)委員　それが、貨物はバランスをとらせる方法というものが料金ではなかなかできないのです。取り扱ひ数量をどうしてふやすかということ以外にないのです。料金をうんと上げたらだれも乗せないんだ。二倍半にも上げてしまつたら、計算の上ではバランスがとれることになるが、実際は自動車や船との競争をやっているのですから、自動車の倍も高い料金で——国鉄が競争でもくればどうか知らぬけれども、終身パスでもくればどうか知らぬが、幾ら高木さんが行つて二倍半に上げて、国鉄はエネルギーを使わないので一番いいんですよ、公害が起きませんよと言つても、商人というのとはちがうかかか損するかといいふところ勘定でやっているわけだからできない。どうせできないことで労働組合から財界奉仕だの何だのかんだのしつちゅう言われているのならば、これは国鉄職員が言うんだから本気にするのですよ。国鉄の労働組合は国鉄の労働だのがあるでしょうが、これはその連中が労働のパンフレットに書いてあるんだから何でも何でもない。ここに書いてある。これは後で見せるけれども、そういういいかげんなでたらめなことを言わせてはいけませんよ。従業員なんだからね。これは国鉄を本間に間違わせる。国鉄の制服を着た人がそんなことを言つて歩いたら、だれだって値上

げをしてもらいたくないんだから、もつともだもつともだと思つた。ですから、そういうでたらめなことは言わせないように、まず、大事な話し合いをよく話し合いなさいよ。これを私は強く要求いたしておきます。

その次に進みます。膨大な赤字の中で、何と言つたつて問題はこれに書いてあるように借金だ。借金の利息は大変だ。これはとても払えないよ。ここに金を貸した人は本当に大変だよ。絶対に取れない。これは年々ふえちやんだから、雪だるまだからね。国鉄に貸した元金は返つてこない。本当に驚いたところで、だれが貸しているんだらうかと思つて私は調べてみたところが、長期借入金というので四兆四千億円は政府です。資金運用部資金が四兆円。これは主たるものは郵便局です。これを国鉄がパンクして払わなかつたらどうするのですか。これは郵便局があしたから取りつけ騒ぎになつてしまふ。二十兆兆円が郵便局は貯金があるそうですが、そのうちの四兆円が焦げついては大変ですよ。零細貯金ですよ。庶民大衆の貯金だ。その次が国鉄債券、これが二兆四千億円あるのですが、その中の政府保証債というものが五千五百億円ばかりあります。銀行その他自己調達というのは、銀行が一兆八千六百四十三億。調べてみたら農協まで借りているんですね。それでしよう。国鉄には金借り係という重役がいるという話を聞いているんだけれども、本当ですか。金を借りに専門に歩いているんだけれども、いまだれも相手にしてくれないというんだ。貸したら最後、いつ返すか全然期限がないんだ。大変なことだ。大社会問題ですよ。七兆円の倒産ということになつたら大変な社会問題になつてしまふ。政府がついてくるからいつか返してくれらうかと思つていてるから取りつけ騒ぎにならないが、本当は農協だつて決算するときに困るのですよ。

私は大蔵省がいたら聞きたいのだが、郵便貯金を貸すとき、銀行が金を貸すとき、不良会社に貸してはいかぬと言つて大蔵省銀行局はやつてい

んだから、高木さんは大蔵次官もして、不良会社に金を貸せとあなたは言つたかどうか、一言でいいからちよつと言つて下さい。○高木説明員　そういうことを大蔵省のサイドで申したことはございません。○渡辺(美)委員　あなたは主税局だから取る方ばかりやつていたからよくわからないのだけれども、銀行は不良会社に貸してはいかぬ、担保をとらなきゃ貸してはいけないと言ふのだから、本当は国鉄に貸してはいけないのだ。政府だつてそう。実際から言へば、こんないつ返すか見込みのないところへどんどん貸すわけにはいかないのだ。だから、返す見通しをつけてもらつていふことを国民の立場から私は強く申し上げる。そこで、これらの借金をたくさんつぎ込んだ中には新幹線がある。新幹線をつくるのもつかると言ふのだが、私はそれは思わない。確かに、新幹線をつくつたらもうかつたということだけここには書いてあるのだ。東京—大阪間は一千五百億円ももうかつたなんて書いてある。東京—大阪間が四十九年は新幹線が一千四百四十九億円ももうかつた。そのかわり在来線が九百四十二億円の損失だ。そのかわり。差し引き計算でまだ五百億円の黒字だ。これはいいが、しかし、新幹線も大阪までということになる。これが岡山までとなるとちよつと問題が出てくるのだ。新幹線が岡山まで行きますと、新大阪—岡山間を特別に調べてみたが、これは四十六年と四十八年の比です。それからちよつとずれがありますが、統計がそれしかないのですが、要するに在来線の場合は四十六年の大阪—岡山間の収入が五百七十二億円で、それから支出、経費の方が四百六十六億円で、百六億円のうかつたのです。それで八—九の営業係数というのです。要するにもうけの方が多いというわけだ。百円の売り上げで八十円、八割しか経費がかからないということらしい。ところが新幹線ができたとなつてしまつたか。四十八年の在来線は途端に百一十億円の赤字になつた。いままで百六億円のうかつたところが今度は百一十億円の損

ることになつた。天と地なんだ。いままではもうかつた方に入つて在来線様々だったのだが、新幹線ができた途端に百六億円のうけが百一十億円の損となつてきたわけだ。

新大阪と岡山の間で新幹線は一年間に何ぼかせいだか。これは損益計算だけを全部差引いてみると六十一億円のうけが六十一億円の損。結局利益が六十一億円のうけが六十一億円の損。新幹線が六十一億円のうけで、結局差引き五十億円の損だ。在来線のときだけは百六億円のうけです。それから、こゝで百五十億円の純損失が出てくる。これは岡山だからまだいい。これが今度下関、鹿児島となつてくるわけだ。これが仙台、青森、北海道ということになったら、この莫大な損害は一体だれが負担するのだ。これは考へていないんだ。日本国中新幹線を張りめぐらしてしまつて万歳万歳で全部やつてしまふというのだから、田中総理大臣閣下は二万キロもつくつてしまつたと言つたのだから、国鉄は七千キロ以上は勘弁してくれと言つて泣いたのだから、それで一万七千キロか、一万一千キロか、ただの七千キロか——七千キロだつて、皆さんは容易なものじやありませんよ。新幹線ができた場合の地方の在来線の処置はどうするのですか。それを考へないでつくることがだれでもできますよ。その経営はだれがやるのですか。それは再建計画の中にはまだ新幹線ができ上がるという見通しだからのつかつていないけれども、新幹線ができ上がるということになつたらそのことについて考へなければならぬ。これは答弁はなかなかできないでしょう。まだ研究してないだらうが、先を急ぎますから結論だけ、一言だけ言つて下さい。○高木説明員　新幹線をつくることに非常に国鉄が情熱を燃やしてきて、そしてそれが世界一のものだということでありまして、職員が士氣その他を高めるのに役立つたという面も非常にあると思ひますが、その新幹線の部分をつくるための資金

は全部追加で政府から出資していただいたりお借りしたということではないものでございます。結果的には在来線の方の改良その他が大変おかれていて問題がございます。したがって、御指摘のように今後の問題としてはやや長期の問題になりますが、在来線の改良と新幹線の問題を相当バランスを考えていかなければならぬのではないかしらという漠たる感じを現在私は持っております。

不勉強でございまして、まだその程度のことしか申し上げられませんが、

○渡辺(美)委員 これは先の話でございますが、いまからそういうようなことで、実績がもうほとんど出ているわけですから、地方へ行けば行くほど大変な赤字が出てくるのです。これは地方ローカル線どころの話じゃないのです。それは在来線は東海道だけで一年間にもう一千億近い赤字になっておるのです。東海道本線のドル箱路線がいまや九百十億の赤字、その前は六百五十億の赤字、こういうことですから、これは地方に行けば行くほどと大きな話になってくる。そのことを頭に立てて国鉄の長期計画を立てるならば立てなければ、七兆円で倒産するんら十五兆で倒産したらもうと困るんだから、どうせ倒産するんならいまのうち国鉄は倒産してもらいたい。国民に余り迷惑をかけるまいに、なるべく早いうちに倒産してもらった方がいい。できないとすればそれしかない。できるかできないか、運賃値上げを見ればこれはわかるんだ。

今回の運賃値上げは最小限度のものでしよう。しかし、これを上げたからといってこれだけの予定の収入が入るかどうかが疑問だ、それでもやらなければならぬという状態なんだ。組合が反対だ、一体何を言っているかと私は言いたい。ですから、労使の間でその問題の必要性についてはよく話し合ってもらいたい。われわれはどろをかぶってやりますよ。社会党が反対しても、ほかの党が反対しても、自民党はどろをかぶってやってもいい。そのかわり、これは武力で闘争されるとかなわぬ

からね。そのところはさっとしてくればやってもいいですよ。しかし、それでなければわれわれはやりません。そうではなくて、それはもう会期がないのでできないんですからということになれば、できない結果はどういうことになるか。

予算に組んであるんだからボーナスはもうみんなもらえらうと言ふ人がある。なに、今度のベアだつて一千三億か幾らぐらしか金がかからないわけだ、一千三億だということになれば、予算にはもうそれ以上組んである、組んであるんだから何ということはない、ともかく予算は通つたんだから金は政府の方であるんじゃないかという議論がたまにあるが、それは予算は組んでありますよ。予算は百九十億ばかり足らなくなるだけで一応は組んである。組んであるけれども、現金がないということなんだ。資金がないということになるわけです。そういうことが案外知られていない。

ですから、この運賃法が通らないということになったら新幹線の工事もストップだ、やれ、ともかく在来線の工事もストップだ、電化もストップだということにならざるを得ないでしょう。それによつて、国鉄の経営者のOBが何か知らぬけれども、その人たちの関連会社もろんと倒産するでしょう。東北の方へ行つたら、出かせぎ人夫がみんな仕事がなくして首を長くして待っているわけですから、もう東北新幹線しか出かせぎがないんだから、何万人という人が待っているんだから、ここらは社会党や共産党だつて、出かせぎは失業したつてしょうがないわ、あいつらが悪いんだとは現実問題としてなかなか言えないでしょう。そうじゃないんですか。大変なパニックが起きるんだからね。私はちゃんと通すということをやっているんだから、そうなたつておれの責任じゃないよ、それは反対した人の責任になるんだから、賛成した方は責任はないんだから、ということになつてしまふ。これは大変なことになる。悪政の結果だとかなんとか言つたつて、現実にこの事態はそうなんだ。

そうなつてくれば、仮にこの法案が通らないという場合、仲裁裁定の実施はもうできません。それができないばかりじゃない。これは月給が二カ月も払えないという話になつてしまふ。月給を払わないわけにもなかなかいかぬから、ボーナスは五・何カ月分あるんだから、とりあえず六月十五日のボーナスは延期をして月給の方へ回すという、これくらいの腹が必要だと思ふのでございしますが、総裁、本当にこれはあなたの命がかつていますよ。これが通らなかつたらどうするの、その所信を一言聞かせてもらいたい。

○高木説明員 今度のベースアップの問題につきましては近く仲裁も出ましようし、それに対して政府の方でどういふふうに対処しようかという態度を決められて、国会に審議を求められることになるうかと思ひます。

それから、六月のボーナスの問題については、いま御指摘のような御意見が各方面からも寄せられておるわけでございますが、その点については、私は、いまいづれと決めておりません。ただ、一つ御理解をいただきたいことは、ボーナスという名前はついておりますが、従来から、公社になりましてから今日まで実質的には一般会計の職員と同じだけのものが支払われていたということでございます。三十九年度以前は黒字の時代にもございまして、名前はボーナスということにはなつておりますが、いわゆる民間会社の場合におけるボーナスとも違ひますので、その取り扱いについてはなかなか慎重に考えなければいけないと思つております。

もうしばらく時間をいただいて研究いたしますが、いづれにいたしましても、何とかこの法案をいま通していただきたいというのが私の願いでございます。

○渡辺(美)委員 話は簡単明快なんだよ。この法案を通すことができるかどうかというだけで、それ以外にもう知恵はないんだよ。ベースアップも何も予算じゃ組んでいる。そんなものは架空のもの

のなんだからね。赤字国債法さえ反対だと言つて騒いでいる時代なんだからね。国鉄の職員に月給を払うために政治が追加の赤字公債を発行するなんて、そんなことはできない。そうでしょう。国鉄自身で赤字公債を発行して二カ月分の穴埋めをするだけのことができませんか。できるとあなたはどう思いますか。大蔵省から金をもらえんと思つていますか。どうですか、それは。

○高木説明員 いまの段階で法案が通らない場合にどうするかということについてこでお答え申し上げることはなほだつたといひますが、当然感をいたすわけでございますが、そもそも、その場合にも、それではいつ後で通していただけるかという見当も全くつかないということでございます。その見当がつかないということは経営者の立場での私としてはまことに困るわけで、ことし一年間はどうかの、幾らの水揚げがあるのかというところが全くわからない経営者の立場に置かれるということになりますので、どういふ手段、方法をとるかという前に、非常に困つたということでございます。その事態になりましてから考へるより仕方ないということでございます。御勘弁いただきたいと思ひます。

○渡辺(美)委員 委員長に申し上げますが、これは、やはり、われわれとしてはわれわれの責任において法案を通すということでは自分たちの職責を果たすということをしないうと大変なことになります。この予算上は確かに給与費として八百十億、五％分、定昇分として三百十九億、約二％分ですが、したがって千二百二十九億分の予算はありますが、それはベアの額と定昇の額を加えると千三百二十二億が必要で、実際は百九十三億四算上さへも足りない。資金上はまるまる足らない。もう五千億も七千億も足らなくなるという話であります。ですから、これは本当に重要な問題であります。したがって、国鉄総裁もどうしていいかわからない。本日は首でもつて死にたいという心境だと私は思いますよ。とんでもないところへ飛び込んできつた、本当に首をつつて死ぬほかはない、

行つてみたら国鉄の大幹部がみんなぶら下がつていたというくらいの大事件だと、正直な話、私は思う。しかし、私は、この法案を通すことによつて国民の協力は得られると思う。公共料金を上げるなどという人があるけれども、これは大間違ひなんだ。たとえばこの間尾玉警士夫が家宅搜索されたが、水道を二十何軒分使つてた。プールをつくつたり何かして二十五軒分水道を消費した。しかし、東京は水道は八割が補助金ですから、私のところでも一トン四十円の水道を東京では、まあ一トン十円で売つていたのだから、水源が四十円でなせ東京まで持つてきて十円になるのだ。みんな東京は都税でやつていたから、ともかく早い話が尾玉警士夫は二十四軒分の補助金をもらつて暮らしていたという話と同じなんだ。だから、利用者負担の原則というものは不公平を是正することに一番役立つ。電報を一万通も打つた議員がいるというのだが、一通で三百円も赤字になる。そうすると、その代議士に三百万円国が補助金をやつて電報を打たしているという話になつてしまふわけだ。電報を打たない人が電報を打つた代議士になぜ税金で補助金をやらなければならぬのですか。国鉄の場合だつて同じことですよ。通勤者は会社から通勤手当としてお金をもらつていて、安くしておいて大会社に奉仕するなど言つたら、大会社は一番割安で国の補助金をもらつていてという結果になるじゃないですか。

ですから、あなた方は事の真相をよくわきまえて真剣になつて、首をつるか、それとも与野党間を導きつけて回つて職員と一緒にやつて予算を通すようにするか、二つに一つしかありません。われわれは賛成しますから、賛成しない人があつたら、それこそ座り込みでも職員と一緒に事情を話して賛成してもらつてやうにやつて下さい。これは本場に運輸大臣も一緒ですよ。

そのことを強く要望いたしまして、質問を終わります。

○中川委員長 きわめて大事な問題でございますから、委員長からも一、二御質問申し上げます。

○増岡委員 現在国鉄が破産状態と言われているわけでございますけれども、これはもう十年來のことでございまして、したがって、先ほどの大臣からの所信表明の中で、四十四年、四十八年の二度にわたつて再建方策を検討したということでございますが、また、先ほど渡辺委員から、同じ赤字でぶつ倒れるなら額が少ない方がよろしいというところでしたが、これはそのとおりであります。他人様に迷惑をかける、これは国鉄の場合にはもちろん国民でございまして、今回三度目の再建案に基づく法案を提出されておられるわけでございますから、大臣あるいは総裁におかれまして、これが最後のチャンスであるので、今年度じゅうあるいは明年度内にぜひとも単年度収支の黒字を図らなければならぬという覚悟でいらっしゃるかどうかが、まず、お尋ねいたします。

○木村国務大臣 三十九年以来十年余にわたりまする赤字続きの国鉄の財政の再建でございまして、御承知のように、いままで何回かにわたりまする五年計画あるいは十年計画を立てまして再建に努力をいたしましたのでございまして、長期間という過去の事実を踏まえますときに、長期間にわたる再建計画は、経済事情も違ひますし、また輸送体系がどんどん変わつてくるのに即応して、これに対応していくこともなかなか困難な事情のもとでは、長期計画ではすでに無理である、長期計画による再建は無理であるというところが過去の実績が示しておる。これをわれわれは非常に反省いたしまして、この際は約二年というきわめて短期間の間にどうにか収支が償う経営状態に行けるように持つていこうというふうな考えましたのが今日の御審議をいたしております関係法案の中身の趣旨でございます。

二年間で何とか収支とんとんにしようというこのためには、政府も力を尽くしますし、また、国鉄の内部におきましても合理化、近代化を一生懸命やつてもらわなければなりませんし、また、利用される国民の皆さんにも応分の負担をしていただかなければならないという、こういう考えで

この法案が通らなければ資金上ボーナスも仲裁裁定も払えないということも明らかでございますので、通らなかつた場合の仲裁裁定に対する政府の考え方をこの際明らかにしていただきたいと思ひます。

○木村国務大臣 いま渡辺委員から御質問がございまして、この五十一年度の国鉄の予算で約五〇％の運賃改定をお願いしております。また、政府も、過去の借金の解消のためにも約二千五、六百億の金を出そうとして、これも法案の中にあるわけでございます。それが予定どおり通りましても、実は、国鉄の収支はなお五千億の赤字の予算をもとと組んでおられるわけでございます。その五千億は資本勘定の方から借金をして収支が償うようにしておられるわけでございます。また、政府の補助金も予定どおり出ましても、なお五千億の借金をしてことしは過ごさなければならぬという状況でございまして、この法案が予定どおり通りましても、とさらに毎月五百三十億円の借金、十か月でございまして、五千三百億の赤字になるという状況でございまして、工事費とか、あるいは事業費とか、あるいは修繕費とか、何を削ると言ひましてもこれは限界がございまして、いわんや人件費までどうしても手をつけなければならぬ、手をつけてもまだやりくりがでかきないというふうな状況でございまして、われわれとしては、この法案は、会期はもう切迫しておりますけれども、皆さんのお力によりまして予定どおり成立して実施できるようなことをお願いいたします。

○中川委員長 次に、増岡博之君。

○増岡委員 現在国鉄が破産状態と言われているわけでございますけれども、これはもう十年來のことでございまして、したがって、先ほどの大臣からの所信表明の中で、四十四年、四十八年の二度にわたつて再建方策を検討したということでございますが、また、先ほど渡辺委員から、同じ赤字でぶつ倒れるなら額が少ない方がよろしいというところでしたが、これはそのとおりであります。他人様に迷惑をかける、これは国鉄の場合にはもちろん国民でございまして、今回三度目の再建案に基づく法案を提出されておられるわけでございますから、大臣あるいは総裁におかれまして、これが最後のチャンスであるので、今年度じゅうあるいは明年度内にぜひとも単年度収支の黒字を図らなければならぬという覚悟でいらっしゃるかどうかが、まず、お尋ねいたします。

○木村国務大臣 三十九年以来十年余にわたりまする赤字続きの国鉄の財政の再建でございまして、御承知のように、いままで何回かにわたりまする五年計画あるいは十年計画を立てまして再建に努力をいたしましたのでございまして、長期間という過去の事実を踏まえますときに、長期間にわたる再建計画は、経済事情も違ひますし、また輸送体系がどんどん変わつてくるのに即応して、これに対応していくこともなかなか困難な事情のもとでは、長期計画ではすでに無理である、長期計画による再建は無理であるというところが過去の実績が示しておる。これをわれわれは非常に反省いたしまして、この際は約二年というきわめて短期間の間にどうにか収支が償う経営状態に行けるように持つていこうというふうな考えましたのが今日の御審議をいたしております関係法案の中身の趣旨でございます。

二年間で何とか収支とんとんにしようというこのためには、政府も力を尽くしますし、また、国鉄の内部におきましても合理化、近代化を一生懸命やつてもらわなければなりませんし、また、利用される国民の皆さんにも応分の負担をしていただかなければならないという、こういう考えで

短期間で収支相償うようにしたいというのが今回の基本的な考え方でございます。

○増岡委員 大臣の趣旨説明の中にもありますように、運賃改定のおくれが一つの原因であることは確かであらうと思つてございまして、そういうものが過去に行われてきた背景には、国鉄というものを総合交通体系の中でどういうふうな位置づけておられるかという確固たるものがなかつたように思つてございまして。

実は、昨年一年間運輸委員会の中で国鉄小委員会を持ちまして各党熱心に御審議をいただきましたが、国鉄をぶつつぶせという方は一人もいらつしやらないわけでございますけれども、その小委員会の中で学識経験者あるいは労働組合その他の方々を十八人呼んだわけでありまして、労働組合の方々の一部を含めまして、大部分が今回運賃改定をせざるを得まいという意見であつたわけでございますけれども、その過程で、それでは国鉄がどこまで総合交通体系の中で大事なのか、あるいはむしろだんだん減じたいのかといふことが、衰弱させてしまつた方がよいのかといふようなことがいろいろ指摘されておつたわけでございますので、その点につきまして運輸大臣から答えをいただきたいと思ひます。

○木村国務大臣 総合交通体系がいかにあるべきかという問題は本當にむずかしい問題でございまして、私もこの問題と長い間取組んでまいつておりますけれども、明確なお答えができるような検討がなかなかできないのが実情でございまして、これは総合交通体系といふものは力で行つていくものでもございまして、命令してできるものでもございまして、やはり、需要の動向を中心にした合理的な交通機関による輸送力の配分をするといふことになつておるわけでございます。

現在の総合交通体系として、昭和四十六年の時点において一応の基本的な考え方ができておりますが、その中では国鉄の持つております使命は、大都市圏内の旅客輸送、それから都市間の旅客輸送、それから中長距離の大量の貨物輸送というも

短期間で収支相償うようにしたいというものが今回の基本的な考え方でございます。

○増岡委員 大臣の趣旨説明の中にもありますように、運賃改定のおくれが一つの原因であることは確かであらうと思つてございまして、そういうものが過去に行われてきた背景には、国鉄というものを総合交通体系の中でどういうふうな位置づけておられるかという確固たるものがなかつたように思つてございまして。

実は、昨年一年間運輸委員会の中で国鉄小委員会を持ちまして各党熱心に御審議をいただきましたが、国鉄をぶつつぶせという方は一人もいらつしやらないわけでございますけれども、その小委員会の中で学識経験者あるいは労働組合その他の方々を十八人呼んだわけでありまして、労働組合の方々の一部を含めまして、大部分が今回運賃改定をせざるを得まいという意見であつたわけでございますけれども、その過程で、それでは国鉄がどこまで総合交通体系の中で大事なのか、あるいはむしろだんだん減じたいのかといふことが、衰弱させてしまつた方がよいのかといふようなことが、いろいろ指摘されておつたわけでございますので、その点につきまして運輸大臣から答えをいただきたいと思ひます。

○木村国務大臣 総合交通体系がいかにあるべきかという問題は本當にむずかしい問題でございまして、私もこの問題と長い間取組んでまいつておりますけれども、明確なお答えができるような検討がなかなかできないのが実情でございまして、これは総合交通体系といふものは力で行つていくものでもございまして、命令してできるものでもございまして、やはり、需要の動向を中心にした合理的な交通機関による輸送力の配分をするといふことになつておるわけでございます。

のが総合交通体系の中における国鉄の使命であるというふうな定義をつけまして、今日までその基本の上に立って国鉄の輸送形態を充実してまいったわけでございまして、しかし、四十六年以来輸送の形態も経済の動向も変わっておりますので、実は、ただいま運輸政策審議会に諮問をいたしまして、今日の時点においていかなる総合交通体系がよろしかろうかということの研究をいたしたいしております。

五月の末ごろには一応の結論が出るというふうに聞いておりますが、あるいは六月にかかるかもしれないませんが、その結論を参考にいたしまして新しい交通体系を研究し、また、交通体系をつくり出したいと考えておるわけでございまして、基本的には四十六年の総合交通体系の姿というものが、多少の変更はございましょうけれども、そう大差なしに今日の現状になつておるのではないかと、そういうふうに現在のところは考へるよりほかに、それ以上の確信のあるお答えはできないような状況でございまして。

○増岡委員 総合交通体系の問題はいろいろ議論がございまして、国民のコンセンサスを得られるようなものはなかなか大変だと思ひますけれども、ただ、運輸行政と国鉄の関係の中だけで申しますと、国鉄が赤字だ赤字だと騒ぐようになつた背景にはトラックやバスの許認可が相当大幅に行われておつたし、あるいは貨物についても海上輸送という運輸行政内部で調整できるものがあつたと思ひますし、今後ともそういうことを考へていかなくてはならないというふうに思ひますけれども、運輸大臣の御見解をお尋ねいたします。

○木村国務大臣 特に、貨物につきましては、輸送機関の特性によりましてそれぞれ違つたわけでございまして、先ほど来も国鉄の貨物についていろいろ御意見を拝聴したわけでございまして、昨年来この問題でいろいろの方の意見も聞いてまいりました。国鉄の貨物輸送のシェアがいま一四％ぐらいに落ちておりますが、今後どうあるべきかという問題につきましては、大方の人の考へを総合

合いたしますと、今後とも合理化なりあるいは国鉄の信用、信頼の回復によつて努力はいたしたとしても貨物のシェアはそれほどふえることはないであらうという意見が非常に多いのでございまして、中には、貨物輸送をもつて廃止すべきではないか、たつた一四％のために大変な経費がかかることは国鉄経営上もまずいから廃止すべきではないかという御意見もございまして、やはり、局地的な災害が起こりました場合に物資の輸送を最終的に担保して輸送使命を果たさなければならぬというのが最小限度国鉄の使命であらうと思ひますので、そういうことから考へますと、国鉄の貨物輸送施設なり貨物輸送というものを全廃するということはできない。

しかし、企業として考へます場合に、国鉄の貨物輸送は今後現在のシェアをもう少し取り戻すことはできそうです。恐らく現状のままで推移するところがあるところが大体現状のところじやなからうかというふうなことを前提にいたしまして、今回の再建計画の内容につきましても、国鉄の貨物輸送は現状が推移するものだというところで考へておるわけでございまして。

○増岡委員 貨物輸送の将来については私も大変困難なものがあると思ひます。したがつて、それをいつどこでどういふふうに決断するかということが必要でありまして、また、この問題についても労働組合との話し合ひが必要であらうと思ひますけれども、どうも、そういうことを合理化するという言葉を言葉に出すと、やれ人減らしだ、それ反対だというふうな労働組合側の行動に遠慮をしておるのではないかと、あるいは、この問題はまた後ほど触れることになりましたが、この問題で、総合交通体系と申しましたけれども、国鉄が本来持つております公共性のゆゑに鉄道敷設法にありまふようないろいろな予定線を組まざるを得ない、また、不採算路線をやらざるを得ないという、そういう公共性と、それから片一方では鉄道運賃法にも、運賃は「原価を償ふものであること

と」ということが明記されておるわけでございまして、採算性を要求せられておるわけでございまして、けれども、これが本當に両立するものであるかどうか、真剣に御検討なさつておられると思ひますけれども、ちよつとその点を大臣からお触れいただきたいと思います。

○木村国務大臣 公共性と企業性と将来とも両立し得るかという問題は非常に重要な大きな問題でございまして、国鉄の使命から考へますと、この二つの使命は今後ともやはり持続しなければならぬと私は考へておるわけでございまして。そこで、どういふふうな考へ方で企業性と公共性を調整をとりながら調和のできた国有鉄道に持つていくかということでございますが、過去の実績もいろいろ調べてみますと、いわゆる企業性の面でも運賃収入で国鉄の経費を賄うシェアと、その他政府の補助金なりあるいは借金なりというもので賄う経費の面と、ずっと過去からの状況というのを見ますと、三割がその他の政府の助成を中心として経費を賄つてきておる。この形ですと今日まで大体来ておりますので、公共性と企業性を経費の面から見るとその辺に一応の目安を置いて運賃を考へ、政府の助成を考へる、そして国鉄の今後の再建も考へる、こういうことが大体適當ではないか、かように私は考へておるような次第でございまして。

○増岡委員 国鉄は公共性のゆゑに非常に厳しい条件といひますか、制約を受けております。ただいま大臣からお話のとおりであります。また、運賃にいたしましては、政治的な面から相当な制約を受けておるということも言えるわけでございまして、そのもう一つの例をいたしまして、地方ローカル赤字線をいまだに運行しなければならぬというふうな現実の問題があるわけでございまして、この問題については、総論賛成、各論反対という人がほとんどであらうと思ひますけれども、そういう宿命を持つておる以上は、そういう

公共性あるいは政治といひますか、国民世論の主張、要求というもののついてきた場合には国や地方公共団体が何らかの責任を負うべき部分があると思ひます。そこで、その区分をできるだけ早く明確にしたいということ、今回交付金が百七十二億圓ついでおるわけでありまして、これはそういう意味での費用支出であるのか、お尋ねいたしたいと思ひます。

○木村国務大臣 まさに、地方のローカル線の赤字を抱えながら経営をしなければならぬというところに公共性の大きな一面があると私は思ひます。したがつて、そういう面に対しては国が助成の手を差し伸べなければいけない分野であると思ひます。その一方で、その地域の住民の皆さんの日常生活に十分たえ得るだけの使命と実績を持つ、つまり、存在理由が十分あるということがやはり前提であらうかと思ひます。ごくわずかの利用しかないというのに非常な赤字を生みながらそういう路線を維持するということはやはり検討の必要があらうかと思ひます。しかし、いまお話しのように、総論賛成、各論反対というふうな実情もあるわけでございまして、実は、今回の法案を出しますまでにそれらの整理をいかにするかという明確な結論を出すまでに至りませんでした。

この一年間の間に、その方面のいろいろな字識経験者もおられますのでそういう人たちの意見も聞きながら、一年の間に、地方の、ことに閑散赤字路線と言われている路線についての処理の方法を結論を出していきたい、それまでの間とにかく何かの補助金を政府が出して国鉄の赤字の補てんの一助にしようということ、百七十二億という補助金を政府が出すということに予算を組んだわけでございまして。

○増岡委員 百七十二億圓というのはそういうふうな性格のものであると受け取り、今後ともその増額については強く働きかけをしていただきたい

と思つたわけでございます。

この次の問題は答えをいただかなくても結構だと思つたわけでも、鉄道敷設法という法律に線区ごとの予定路線というものが決まつておるわけでございますけれども、今日その実施計画に移つておるものの方が残りの方より何倍も多いというわけでありまして、したがつて、残りの方を實際に建設しようということになりますと、この投下資本あるいはそういう残つておるものは恐らくほとんど赤字予定路線になると思つたわけでも、そういうふうな政治的な要求というものが余りにも過大であるというふうな同情もいたしておるわけでございます。したがつて、こういう公共性と企業性という両方をやつていかなければならぬというふうな何れもかも法律でおつかふせつしまつたということについても一つの反省をわれわれも持つておかなければならぬというふうな思つておるわけでございます。

これは後ほど運賃法の問題とあわせてお尋ねいたしたいと思つたわけでも、そういう予定線を持つておるながらも、なお、法的な意味での拘束を受けるものも現在開業しているものもあるいは着工しているものを運営していかねばならぬということになりますと、大変な合理化対策を考へておかなければ、今回の運賃アップあるいは今回の程度の国の借金のたな上げではとてもやつていけないときがくるのではないかとこのうに危惧をいたします。今後の合理化対策についての基本的な考え方につきまして運輸大臣並びに国鉄総裁からお答えをいたしたいと思つたわけでも、

○木村国務大臣 鉄道敷設法は明治時代にできましたもので、いままで五、六十年以上たつてまいりました。その中から予定線として建設をやつてまいつたのでございますが、なおまだたくさん残つております。しかし、もう時代も違つておりますし、社会情勢、経済情勢、交通の実態も違つておりますので、予定線としていま敷設法に明記してありますものを、しかも残つておりますものを全部敷設しなければならぬものであるというふうには

私は必ずしも認識をいたしておりません。やはり、その時代、その時代に考えまして、必要があれば適切なものをその中からとつて敷設をしなければならぬと思つたわけでも、また、あれにありませんで、新しい必要が出てくれば法律を改正してあの中に組み入れて建設に着手するといふふうには、これは大分柔軟性を持つて考へてもいいと思つたわけでもありますが、しかし、實際から言いますともう半世紀以上の年数がたつておりますので、むしろこの敷設法は国鉄百年の一つの歴史として大切に保存しておいてもいいではないかというふうな意見のあるくらいのものでありますので、必ずしも現実にはこれに拘泥することなしに、その時代の必要に応じてやつていきたいと思つております。

○高木説明員 現在の国鉄の経営状態がこういう事態でございますので、私も経営の立場にありまます者からは、いまの御指摘の点は、ぜひ新しい情勢に即応して新しい目で見えていただきたいと思つておるわけでございます。

○増岡委員 たとえば合理化といふことをいろいろな面でもやらなければならぬのでございますが、一つ一つの線区についてCTCを採用するとどれだけ人件費が減るか、あるいは投下資本に対する金利がふえてくるか、それによつて一挙に赤字に変わることはないにしても、赤字が幾らか減るのではないかとこのうな個別な努力をなさつておられるかどうかといふことを、これは前にお尋ねしたことがございまして、やつとそういうことに手をつけようといふふうでございまして、それとも、そういうことを積み上げてこられたところから——これはむしろそのうと思つたわけでも、

○増岡委員 国鉄は四十三万人という巨大な企業でございますから、たとへば総裁が管理職側に指令を出したといたしましても、末端が本当に総裁が考へておられるとおりの腹づもりになるまでにはいろいろな手順、手続、時間が必要と思つたわけでも、一方、組合側もそのうであらうと思つたわけでも、したがつて、私が考へますのは、やはり現場におきまして現場長と現場員との人間関係といふものを育てていただかなくては四十三万人といふものはとてもうまくかみ合つて動いていくはずが

合の方々の中にも二通りも三通りもいろいろな考え方があると思つたわけでも、一応合理化は人減らしだから労働条件の低下となり、安全問題に阻害を生ずるから反対だといふたてまえ論をおつしやる方もおられますし、逆に、経営者、管理者がもつとじやんとした指示を下してほしい、毅然たる姿勢を求めておるといふふうな声も聞くわけでございます。したがつて、私も外部の者といつたしましては、今日いわゆる国鉄内部におきましての労使の関係が本當に不信感に満ちておるものか、あるいは先行き明るい見通しがあるものかといふことはわかりませんので、総裁からその点について言及をいただきたいと思つたわけでも、

○高木説明員 現状は必ずしも好ましい状態とは言えないと思つたわけでも、それはどつちがどういふうに悪いといふことではなくて、現実の問題として好ましい状態とは言えないわけでございます。したがつて、改善を要すべき点が多々あるのではないかと思つております。

数日前に初めて国鉄の幹部の諸君と會つて話をしたわけでございますが、その会におきましては、再建問題については労使ともども避けて通れない問題であるといふことを組合サイドとしても理解をいたしておりましたので、今後とも十分話し合ひをしていく、それによつて、ますます関係がなほしに、能率化と申しますか、合理化と申しますか、再建につながるような措置を進めてまいりたい、それは十分可能性のある問題である、このうにうふうに考へております。

○増岡委員 国鉄は四十三万人という巨大な企業でございますから、たとへば総裁が管理職側に指令を出したといたしましても、末端が本当に総裁が考へておられるとおりの腹づもりになるまでにはいろいろな手順、手続、時間が必要と思つたわけでも、一方、組合側もそのうであらうと思つたわけでも、したがつて、私が考へますのは、やはり現場におきまして現場長と現場員との人間関係といふものを育てていただかなくては四十三万人といふものはとてもうまくかみ合つて動いていくはずが

ないと思つたわけでございます。これはこれだけ巨大な組織でありますから、人と人との間にお互いに仲間だといふ仲間意識がなければ理論的な闘争をしたところでもおさまつていくものでもないと思つたわけでも、特に、同じ職場で働く者同士でありますから、そういう意味ではいい意味での国鉄一家という意識を再び目覚めさせる必要がありはしないかと私は思つたわけでも、これは総裁が先ほどおっしゃつたところの、労働組合とできるだけ話し合ひをいたしますといふお気持ちの中にもそのことが含まれておるのかと思つたわけでも、なおその点を重ねてお尋ねいたしたいと思つたわけでも、

○高木説明員 まさに御指摘のとおりでございます。現場におきましてともに明るい気持ちで仕事を毎日進めていくという雰囲気はどうもまだ十分維持できていないといふ点が最も問題な点であらうかと思つたわけでも、トップだけではだめでありまして、現場においてもそういう雰囲気を盛り上げていかなければならぬと思つたわけでも、

ただ、いろいろな種類の仕事の内容を持つた現場をたくさん抱えておりますし、なかなか一筋にはいかない点があるようにございまして、それには現場管理者の心構えといつたふうなものについてもなお一層奮起を促さなければならぬ点もありませんし、また、現場での話し合ひは現場協議といふことで行われておりますが、それが大分逸脱になつておる面もあるようにございまして、そこを筋目を通していくといふことをしなければならぬといふことで、その面の仕事は具体的には大変数多くあるといふふうな思つたわけでも、時間がいささかかかるかと思つたわけでも、だんだんそれを直していこうといふ気持ちには、職場全体として、組合の幹部も含めてそういう気持ちになつておるというふうには私は判断をいたしております。

○増岡委員 私も時間がかかると思つたわけでも、今日のまでの労使関係が荒廃するまでの経過は相当時間がかかつておるわけでありまして、それが直る

までの期間というものはある程度必要であると思
います。しかしながら、そういうことであるから
といって、甘えて、過去がこうであつたからある
いはというようなことで、いたずらにその話し合
いがなされないということであれば、もし今日私
どもがこの法案を可決し、大蔵省がそれだけの金
を出すといひましても、これは決して国鉄がよ
くなるものではないといふふうに思つておるわけ
でございます。

〔委員長退席、江藤委員長代理着席〕

そこで、私どもが心配いたしておりますのは、
先ほどから申しておりますように、国鉄当局は公
共性のゆゑに政治的に非常な手かせ足かせがあ
ります。過大な要求もあるわけでありま。また、
労働組合も労働組合としてそれぞれの団体に属し
ておる関係上からいろいろな立場やたてまとい
うものがあると思つておるわけですが、そういう
ものをできるだけ払拭したい。私が先ほどから申
し上げておる意味合は、私どもの方から言へば
政治的な過大な要求やあるいは手かせ足かせとい
うものをできるだけ排除しなければならぬとい
う考え方を持つておるわけでございますから、組
合に対してそういうような説得をしていただき
たいといふことです。というのは、昨年の夏ごろ
には、運賃改定といふことについて、運賃が現在
の社会経済情勢において適当ではない、運賃水準
を決める制度についても検討すべきだといふこと
を組合が申したことがあるわけでございますけれ
ども、その後運賃値上げ反対といふことになりま
したり、それから今回はまた変わつておるとい
うようなことを聞いておるわけでございます。これ
は自分たち国鉄だけの問題ではなくして、ほかの
いろいろな団体との関係から、あるいは政治的な
意図から出てくるものかもしれないと思ひますけ
れども、これは総裁にそんなことを申し上げるよ
りも組合にそういうお話を申し上げなければなら
ない筋合いのものかもしれないけれども、そう
いふふうに思つておるわけでございます。

そこで、先ほどから申しておりますように、過

去の債務というものは、詳しい計算をしたことは
ございませんけれども、ともかく現在六兆八千億
円残つておる。赤字が三兆一千億円で、五十
年度の売り上げ推計が一兆六千七百七十七億円で、こ
うことになつておるわけでございます。これは
だれが考えましてもこういう状態で経営が立つて
いくものではない。したがつて、過去の債務のた
な上げについては相当なことを考えなければ今後
の再建も不可能であらうかといふことを考へて
おつたわけでございますけれども、予算として決
まりましたのは二兆五千四百億円で、いふに聞
いておるわけでございます。私も決して六兆八千
億円の全部といふようなことを申し上げておるわ
けではございませんけれども、そういうふうにな
つた経緯並びにそれでやつていけるのかどうか
といふことにつきまして、運輸大臣から御見解を
承りたいと思ひます。

○住田政府委員 国鉄の財政再建の一環といたし
まして過去の債務をどうするかといふことが非常
に大きな問題であつたわけでございます。御指摘
のように、現在五十年年度末で六兆八千億の債務が
あるわけでございますが、これが全部不良の性格
を持つたものであるといふことは言ひ切れないわ
けでございます。国鉄の赤字は五十年年度末で三兆
一千億でございますが、いわゆる赤字運転資金
的な債務といふのは一兆三千ないし四千億程度で
ございます。そのほかには償却不足に伴う借りかえ
の債務を入れますと三兆一千億が赤字に相当する
ものになるわけでございますが、一方、国鉄には
資本金、積立金を持つておるわけでございます。特
に再評価積立金といふものは昭和三十年に資
産を再評価して帳簿価額をふくらましておりまし
て、その償却に伴う赤字もあるわけでございます
から、国鉄の過去債務を処理する場合に三兆一千
億全部を見るべきであるか、その一部を見るべき
であるか、いろいろ議論があるわけでございます
が、今回の再建の方策といたしまして再評価積立
金の半分だけを赤字の償却に充てる、残つた二兆
五千四百億の赤字に相当する債務を国の方でめん

どうを見るということにいたしましたわけございま
す。

二兆五千四百億以外の債務といふものはやは
り資産に見合つておるわけでございますので、そ
の中にももちろん新幹線のように収益を生んでおり
ます借入金もございいますから、そういうものを全
部国がこの際肩がわりをするといふ必要はないの
ではないか、これは今後の収入で十分返せるとい
う判断ができますので、今回の過去債務処理とい
うことは二兆五千四百億をいたしたという経
緯でございます。

○増岡委員 まあ、理論的にはわかるような気が
いたしますけれども、その際、現在投資計画を持
つておる路線、これはその開業に伴つて赤字にな
るか黒字になるのかわかりませんけれども、そう
いふものまで御検討があつたのかどうか、あるい
はこれまで相当大きい投資計画があつたわけでご
ざいますけれども、それもいろいろ洗い直しをし
てはどうか、あるいはまた期間を繰り延べしては
どうか、といふような意見もあるわけございま
すけれども、その双方について、局長で結構で
ございましてお答えをいただきます。

○住田政府委員 国鉄は最近三年間でも六千八百
億程度の投資をいたしております。その投資の中
には採算的に見て非常に悪いものもあるわけ
です。国鉄投資の中には、安全性の
ための投資であるとか、あるいは公害のための投
資であるとか、本来採算に乗りにくい投資も相当
あるわけでございます。こういう投資がせつかく
国鉄の再建ができた後で国鉄の財政の圧迫になつ
ては非常に困るといふ問題があるわけございま
す。先ほど申し上げましたような二兆五千四百
億の過去債務の肩がわりと、それから現在行つて
おります工事補助金九百七十六億と、これを入れ
ますと五十一年度の国鉄の全経費における利子負
担は七・六％程度でございます。現在私鉄です
と一三・四％になつておりますので、こういうよ
うな再建策ができますといふことを考えますと、
五十一年度以降利子負担の面から見ればそう大き

な負担にはならない。ただ、今後投資をどんどん
進めていきますとやはり利子もふえていくわけで
ございいますので、その点に十分注意をする必要が
あらうかと思ひますけれども、今後の投資に当た
りましてはできるだけ採算性といふものを重点に
置きまして実施するといふことで、国鉄の財政の
圧迫にならないように十分注意したいと思つて
おります。

○増岡委員 国鉄あるいは運輸省としてはそうい
う考え方でおやりになることと思ひます。しかし、
今後の日本の経済の問題を考へてみます場合には
ある程度の完全雇用といふことを維持していかな
ければ現体制を維持することがむずかしいのでは
ないかといふようなことのために、財政主導型の、
今回は不況対策と言つておられますけれども、そ
ういふ一過性の不況対策といふことではなくし
て、ずっとそういう事業をある程度の年数をやつ
ていかなくてはならないといふような考え方がある
わけでありま。そして、その際国鉄が公共性
といふ名前のもとにその中に巻き込まれてまい
ろいろな不採算路線をやらざるを得ないといふこ
とが起り得るといふふうに考へておるわけでご
ざいますけれども、それをどこかで歯止めをしな
ければならないといふことに相なるわけございま
す。

そこで、先ほどお尋ねいたしましたような公共
性の問題と企業採算性の問題とをどういふふう
に考へていくかといふこと、先ほど大臣は七、三
といふようなお話がございましたけれども、あるい
はまた総合交通体系といふものをどういふふう
に考へていくかといふこと、その双方が確立をされ
て国民的な合意ができていなければ、また再び先
ほど申しましたような政治的な必要から来る不採
算路線の建設といふことが行われるおそれがある
と思つておるわけでありま。それをしないのが政治家
の務めであると言われればそのとおりであるかも
しれませんけれども、少なくとも総合交通体系が
確立しておるといふこと、このことがなければ二
度、三度と同じようなことになると思ひます。先

ほど大臣からいろいろお話がございましたけれども、世間一般の素朴な疑問は、国鉄が赤字だ赤字だと言いつつ長距離トラックは走らせておるじやないかというようなこともあるわけがございますので、その点につきましてはぜひ早急に結論を出していただかなければ、せっかく今回これだけの大問題を国会で審議をし、皆さんが苦勞をしてその成果ができたといったしましてもまたともくあみになるということを心配しておるわけがございます。

そこで、運賃の問題は入るわけでございますけれども、運賃は利用者は安ければ安いほどよろしいわけでありまして、国鉄側から言えば高ければ高いほどよろしいわけでございます。そういう利害関係を調整する役目が政治によって行われなければならないわけでございますが、これまでは、私どもが先ほど申し上げた小委員会を開いております十八人の参考人の方々の多くは、運賃水準をいままです強制的に低水準に抑えてきた、そのことによって資源配分をひずませ、サービスを下下させて、結局は消費者のマイナスとなつておるといふ意見が多いわけでございます。

そのことについて、これは大要答えにくいことかと思ひますけれども、いつときはだからともなく、どこからともなく、国鉄運賃法を撤廃して法定主義を廃止したかどうかという話も出ておりましたし、また、私どもの聞く範囲内でもそういうことを主張する方々もあるわけでございますが、そのことはどういふふうにかえておられるかというところをお差し支えない範囲内で答えていただきます。お尋ねいたしておきたいと思ひます。

○木村国務大臣 国鉄運賃の法定主義をどう考へておるかという問題でございますが、実は、今回の再建関係法案を提出いたしますまでに、運輸大臣の私的な諮問機関ではございまして、二、三十名のいろいろな各界の方の御意見を聞く懇談会を持ちまして、この問題についてもいろいろ御意見を聞いたわけでございますが、大方の人の御意見が運賃法定主義は廃止すべきであるという意見

でございます。

その意見の中では、ただ廃止をして他の私鉄やバスの運賃のように運輸大臣の認可のままにするというものと、それから、別の第三者機関をつくつてそこで公正に判断してもらふべきであるという御意見もございましたし、また、現在運輸審議会がございまして、この運輸審議会の構成等も検討しながらそこで審議してもらふべきではないかという意見もございましたし、いろいろ意見が出ておりましたが、いずれにいたしましても、法定主義というものは、国鉄の再建のために一番必要な収入源であります。運賃改定を適時適切にやるのにはどうしても手続が複雑でございます。そしてそのときのいろいろな政治情勢等が加わりまして計画どおりいかないということがあつたので、これはやはり廃止した方がよくはないかという意見がほとんどを占めておつたわけでございます。

われわれといたしましても、国民のための運賃でございますからできる限り公正な判断によつて運賃は決めるべきであるという考へでございますが、国鉄の当局に当事者能力等も今後大に強化していかねばならぬというふうな点から考へまして、できるだけ適時適切に運賃改定が実施できる仕組みを考へてやらなければいけないのではないかと、片方において公正な運賃の担保ということも考へなければいけません。それらを両者考へますときに、現在の法定制度というものはやはり検討の必要がある、かように考へておるわけでございます。今回は運賃法の改正で法案を出しておりますけれども、将来は研究課題として引き続きこの問題は検討してまいりたい、かように考へておるわけでございます。

○増岡委員 法定主義を廃止するの別の方法を考へるのは別にいたしまして、運賃を決定するための制度というものはやはり考へておかなければならぬと思ひます。昨年中は国鉄総裁は一遍に倍にしたらわなければだめだと言つておつたわけでございます。ところが、出てきた案

は今回も五〇%である。これは一遍に倍にするというところは国民生活に影響を与えるという意味から、五〇%にしたことを私は決して非難しておるわけではございませんけれども、そういうふうな物価の安定というふうなことも言われて値上げをダウンさせられるわけでございますが、これまでずっと一般の物価は上がつておるにもかかわらずそういうふうな状況を強いられたことというところを考へてみましても、何かもう少し合理的な運賃決定方式というものをお互いに研究しなくてはならないのではないかとこころに思つたわけでございます。

それから、先ほどお話をいたしましたような鉄道敷設法のような、あるいは政策的な要求から不採算路線をやられておるといふふうに、非常に手足を縛られて、しかもうんと闊えといふようなかっこうになつておるわけでございますけれども、しかし、それは好意的に申し上げておるわけでございます。現状の制度が現存しております限りは、そのことのゆゑに国鉄は赤字であつてもよろしいとか、あるいは労使関係が荒廃したままでよろしいといふ甘えは許されたいと思つたわけでございます。先ほどベースアップをどうするか、ボーナスをどうするかといふような話がございます。また、先ごろ国鉄におきまして、労使間で有額回答をやる場合には、この運賃法、日鉄法改正が通らなければだめだといふようなことをおっしゃつたといふ新聞記事を読んだわけでありまふけれども、その経緯につきまして一言御説明願ひたいと思ひます。

○高木説明員 ただいま御指摘のように窮屈な体制になつておりました、いわば経営者の立場で申しますと非常にやりにくいという点がいふところあるわけでございますが、特に、ただいま御指摘の給与の問題につきましては、現在の国鉄の経営状態あるいは資金状態がどういふ状態になつておりますので、長年の慣行で国鉄の給与はいわば世間並みといふことで、他の民間の給与のアップの状況を見ながら決められてきたわけでございます。

れども、今回の場合には余りにも経営状態が悪く、そして資金的にも詰まつておりまして、そこでこ

ういふ法律をお願いしているわけでございます。もしそれが通りません場合には、いいとか悪いとかという価値判断といふものは、是非の問題は別にいたしまして、支払うにも全く支払えないという状態にございまして、給与水準の問題としては従来の慣行のとおりやはり世間並みで水準の問題としては直すことにやぶさかではないけれども、現実問題としては、もし法律が通らなければ払えないという状態になります。私としましては率直に申したつもりでございます。

この国鉄の再建は労使の間がスムーズにいきませんとよくいふので、その中でも最も大事な問題であります給与の問題については、職員諸君が世間並みの生活ができますように常に配慮しなければならぬと思ひますけれども、同時に、また、払う金がないという厳然たる事実も知つてもらわざるを得ないし、また、いま払いますとかなんとか申しまして、現実に払えない事態が出た場合には、単純な有額回答をいたしまして、それは言つてみれば経営者として職員諸君にかへつてうそをついたことになると思ひます。か、そういう感じになりますので、水準としては上げたが払えないときもありまふといふことをそのとおり回答の形式で示したといふことでござい

○増岡委員 総裁のそういう態度はまことに率直であり、誠実な態度であらうと思ひます。ベースアップ分どころか、現行賃金を最終的には払えるかどうかかわからないという事態に迫り込まれるおそれがあるわけでございます。さらに、工事費削減の問題につきましても、中小企業その他に及ぼす影響というものを考へますといふふうにこれを大幅に行ふべきではないといふふうなことを考へますと、やはり今回の運賃法、日鉄法の改正といふものを通さざるを得ないといふふうに私も思つたわけでございます。

そこで一言総裁に申し上げておきたいと思いますが、現在の貨金の決定方式が一つの問題点であらうと思うわけでありまして、労働側から見ますと賃上げのときに何がしかのせきをしたが、これが現場でありまして、そういうことが行えないという制度に相なっておるわけでございいます。その前には国鉄自身の当事者能力の問題あるいは赤字克服の問題もあるわけでございしますが、そういう問題については今後ともそういう面での専門懸が行われるわけでございまして、それに就いていま予測をするということとは非常にむずかしいことであらうと思うわけでございしますのでお答えいただく必要もないかと思ひますけれども、しかし、われわれの後世代まで将来にわたっての国鉄の再建ということを考える場合に、何としてもこの赤字を解消しなければならぬ。考えようによりましては、われわれがいま安い運賃で乗っているおかげで、われわれの子孫が高い運賃を払わなければならぬということにもなるわけでございしますから、少なくとも今回の改正につきましては、私どもはもちろん皆さんの方も日本じゅうの各界の御理解をいただけるように御努力をいただいておるようございしますが、なおその上に先ほど申し上げたように、合理化合理化ということを経営的にいろいろ言ひますけれども、具体的に各線区ごとにCTCをやれば何人減るのだとか、あるいは何人減るけれどもどれだけ投資がふえるからだめなんだとか、そういうところまで突っ込んで検討していただきますことには国民的な合意という点も非常にむずかしいかろうと思ひますのでございまして、どうかそういう面でも国鉄におかれましては御努力をいただきたいというふうに思ひますし、また、運輸大臣におかれましては、国鉄の総合交通体系の中での位置づけ、あるいは端的に言いますと存在価値を認めてやるかどうかということこそを何らかの形でコンセンサスが得られるようなことをお考えいただきたい。

こういうふうにお願ひ申し上げまして、私の質問を終わらせていただきますと思ひます。

○江藤委員長代理 加藤六月君。

○加藤(六)委員 わが党の渡辺委員と増岡委員からそれぞれ質問をしましたが、増岡委員は昨年一年かかって当運輸委員会における国鉄問題小委員会である多くの学識経験者をお呼びして、総合的に、あるいはまた地方交通線問題、過去債務の問題、個々の問題に就いての御意見をそれぞれ承り、小委員会の間で議論した問題について総合的に御質問されました。したがって、私は、両委員の質問された問題以外の問題について、若干重複するところがあるかもしれませんが質問をしてみたいと思ひます。

まず、運輸大臣にお伺ひしますが、昭和四十四年と四十八年にいわゆる国鉄再建の基本方針をつくりました。これは先ほど趣旨説明のときにも申されました。それは日本国有鉄道財政再建促進特別措置法に従つてやつたわけでございしますが、四十四年の案のときにもこれでは国鉄が再建できるのだという意気込みでありました。また、四十八年の案のときも、当委員会はもちろんのこと参議院においても長時間審議に審議を重ねて、これでは国鉄は再建できるのだという意気込みでやつたわけでありますが、前々回の案は惨めに崩れ去つて、そしてまた前回の四十八年の案も無惨にもめちやくちやになつてしまつた。この理由は先ほど趣旨説明の中でちよつと触れられておりましたが、こういう計画が失敗したもとは何と何と何であるかということについて具体的にお答えいただきたいと思ひます。

○木村国務大臣 過去二回にわたつて再建計画をつくりましてやつてみたわけでございしますが、いま御指摘のようにいずれも中途にして瓦解したわけでございます。その原因が那邊にあるかということもわれわれも今回の再建案をつくり出す場合に慎重にまた詳細に検討をしてみたいわけでございますが、いろいろあります中で、まず輸送増加の傾向が計画どおりいかなかった。それは、競争交通機関というものがだんだん発達してまいりまして、その方にお客が行つたというのもやはり一つ

の理由でございします。その中で特に貨物につきましては、ことにトラックに相当予想以上に転移をしたということ。また、国鉄の貨物輸送の状態といふものは戸口から戸口へというわけにまいりませんので、まだまだ合理化し近代化しなければいけない面がたゞさんあつたのでございしますけれども、それが思うとおりにいかなかったために荷主の方は便利な方へと移つたという原因もございします。それからまた違法スト類似行為がたびたびございまして、その都度貨物が国鉄離れをしたといふこともございします。それから国鉄の収入の大宗をなします運賃改定がいずれも計画どおりに実施できなかった。あるときには、実施の時期は計画どおりいきましても、値上げ率というものが計画よりずっと低目に抑えられてきた。またあるときには、実施そのものが国会の関係ですつと延びた。これが財政再建の上には一番大きな支障を来しておつたというふうに考えざるを得ないのでございします。

今回の再建案をつくるに際しまして、そういうものもろの点を反省をし、また検討をしながら今回の再建案をつくつたような次第でございします。

○加藤(六)委員 人件費の見誤りという点も大きな要因であつたのじやないかと思ひます。言葉をかえて言いますと、四十四年、四十八年の案の旅客、貨物の収入というものを正しい根拠に基づいて計上しておつたのかいなかつたのか、数字合わせ、ごろ合わせでやつておつたのではないかと、う点等も一つ大きく計画が狂つた理由ではないかと私は思つたり何かするのございしますが、この問題については触れません。

そこで、いま大臣は反省して今回の再建対策要綱をつくつたのだとおっしゃいましたが、しかし、今回の再建対策要綱の中核をなすものは何であるかという点、労使関係の正常化ということを強くうたつておるわけですが、そうすると、いままでどんなにいい案をつくり、国の助成をふやしていても、根本にあるところの労使間の不信感という

ものが除かれていなかったのじやないか。国鉄の内部で働いて給料を取つておる者が運賃値上げ反対、運賃値上げ反対と胸に運賃値上げ反対のりぼんをぶら下げ、国民のものである貨車や駅の構内に運賃値上げ反対といふことを書いて書いて書きまくる。こういう者が国鉄内部におる。職員の中におる。こういったこと等は、いま大臣がおっしゃつた問題以外に、労使が一体となつて国民の動脈であり、手であり、足である国鉄を再建するのだという気魄に欠けておつた、ばらばらであつたといふところに大きな理由があるのではないかと。したがって、今回閣議決定された再建対策要綱というの、われわれが見るとどういふところを中心にして相当反省されておるといふふうに考えられるのでございします。

もう一度大臣にお伺ひしますが、過去の基本計画は失敗した。しからば、今回の再建対策要綱並びに今回出しておられるこの法案で、説明では抜本的な再建対策だと言つておられますが、本当に抜本的な再建対策であるとお考えでしょうか。大臣の立場から言つたら抜本的な再建対策でございしますと言わなかつたら大変なことになるだらうと思ふのです。そう思ふのですが、大臣、大体今回の案は私から言ひますと五千億の赤字をそのまま残しておるわけでしょう。しかもそれは資本勘定の方でございします。ごまかすと言つたら語弊がありますが、やつておるわけですね。しかし、再建対策要綱を見ますと、五十一年と五十二年で収支とんとん、相償うようにするのだという決意は強く表明してある。決意は強く表明してあるけれども、ことしだけの案を見れば、昭和五十三年三月三十一日になつたときに、見てください、言つたとおりの収支とんとんになつておりますと胸を張つて政府や運輸省や国鉄の皆さんがわれわれに言つてくださるなら、これは本當に感謝感激なんです。しかし、果たしてそうなるかならぬかという点等も、真剣に国鉄を愛する立場から申し上げますと出てくるわけでございしますが、今回の再建対策要綱並びに今回出しておる

あといろいろ問題はございますけれども、それは国鉄だけの問題ではなくて、公社制度全体の題に触れる問題があるわけでございますからな

なかむずかしい問題があると思いますが、ほかの公社と比べましても、鉄道の場合には、地域により、また夏とか冬とかいうことによつて幾らで売つた方がいいかということも考えなければならぬ点は、たゞこの場合や電話の場合とはいささか違ふ点もあるのではないかとように考えられまゝすので、その点の窮屈さは他の二公社と全く同様ではない面があるのではないかとことをちらちら考えているということを感じてお許しをしたいと思います、そういう感じを持っております。

〔江藤委員長代理退席、委員長着席〕

○加藤(二)委員 総裁は言外に大分いろいろのことをおっしゃっていますが、私は端的に申し上げますと総裁は当事者能力はないと思うのです。もし総裁が当事者能力がないのにあるような錯覚を起しておつたら、これは大変ですよ。いままでの歴代国鉄総裁がある面ではそういう錯覚をされたことがあつたかつかつたかといふことはわれわれは与党ですから余りはつきり言いませんが、ないならいいと——いまは商売上の売ることを、すなわち私が運賃法定主義廃止といふことから入つていったので、そこを中心に総裁が言われたと思うのですけれども、総裁が言われたような、両手両足を縛られて海にほうり込まれて泳げと言われるのと本当は同じなんです。それをあるような錯覚を持ちだしますと大変なことになる。それはわが党の渡辺委員が十六条問題から始まつてすべての問題を述べられたので私は繰り返して言いませんが、しかし、逆の言葉で言いますと、国鉄が本当の再建を果たすためには当事者能力を国鉄に与えなくては行けない。その国鉄に当事者能力を与えるのは何と何を与えたいのかといふ問題は、これは国会全体が真剣に考えなくてはならない問題である。ただ、運賃値上げ率が高い低いといふことから、恐らくこれからいろいろの党がいろいろの質問をしてこられるでしょうが、要は、国鉄を再建してもらつて、本当の国民の手となり足となつてもらふための国鉄自身の当事者

能力をどのように付与していくかといふことは——この運賃法並びに国有鉄道法の改正案を議論する大前提として私は先ほど心の問題を申し上げましたが、もう一つは、この当事者能力といふことが欠かれない問題である。この当事者能力を与えずしての国鉄に対する一方的な非難と攻撃は当たらないとも思ふわけでございますが、どうも意見ばかりになつて恐縮なので次に移ります。

これも同じく増岡委員から触れられましたが、総合交通体系のことです。もう一つわれわれがこの国会の場を通じて議論していかなくてはならないのは、国鉄の任務といふものと、わが国の陸、海、空における国鉄の占める立場と位置といふものを明確に打ち出していかなければならぬ。鉄再建論争といふものがいろいろの角度から取り上げられる。おたくの中のある職員方はこれを階級的立場で見ようとする。あるグループはマルクス、レーニズムの立場から国鉄再建を見ようとする。いろいろな立場といふものが出てくる。しかし、これは私に言わせますと、総合交通体系の中に占める国鉄の位置と立場といふものをまず明瞭にしていくといふところから始まらなくちゃならない。

きょうの大臣の趣旨説明の中にも、国鉄の任務、なすべき仕事といふ問題についてはもちろん触れておられましたけれども、大臣の答弁を承つておりまして私は一つはつきりしなかつた点があるのですが、大臣、昭和四十六年につくつた政府の総合交通体系は、あれはどんなりつぱな学者やどんな多くの国会議員が読んでみても、何を言つておるかかわからぬといふ総合交通体系なんです。はつきり言いますとそういうものなんです。もちろん、いま新総合交通体系をやるうとして新経済計画をつくりましたから、これに従つて新しい国土利用計画その他を踏まえてやろうとされておりますけれども、政府は恐れておるのです。恐れておるのは何かといふと、はつきりした総合交通体系の、その中におけるびつしりした国鉄の地位と立場を明らかにする総合交通体系をつくりましますといふ

な束縛を受けるのじゃないかといふことで逃げるのじゃないかと思ふのです。

そこで、大臣、新しい総合交通体系をつくる場合の国鉄の位置づけといふものですが、四十六年のものは読んで人は本當にわからぬ。私も実はつくるのに参画してはいふん議論をしたんですけれども、後から見たらわからぬのです。そこで、新しい総合交通体系をつくる場合における国鉄の位置づけはどのようなようにしたいらいいんだらうか。それはまず国民が、ああこういう国鉄の位置づけをするなら安心だ、少々の利用者負担なんかどうん持ってもいいという気持ちを持つものが出てくるか、あるいは国鉄四十三万の職員が、こういう位置づけをしてもうんならわれわれは国鉄再建への将来の希望の芽がある、少々苦しくてもがまんしていいかといふものが出てくるか。前回審議したときも各党ともこの総合交通体系問題はいふん触れられたわけでございますけれども、大臣、どうでしょうか、新総合交通体系をつくる場合における国鉄の位置づけはこうあつてほしいと思ふようなところがあつたらお述べいただきたいんです。

○木村国務大臣 非常にむずかしい問題でございます。四十六年の総合交通体系も何が何だかわからぬといふお話でございますが、私もやはり同感のような感じがするんです。といふことは、国会でもそうでございますが、その他いろいろな学者の皆さんの御議論の場でも総合交通体系といふ御議論がよく出るのですけれども、一生懸命私も聞いておりますけれども、本當に自分自身で自信を持つてこうだといふ考えが出ないわけでございまして。ただ、そうも言つておれませんが、今後この国有鉄道のあり方といふ中で総合交通体系の中の国鉄の位置といふものをおぼろげながらも出さなければいかぬと思つておりました。運輸省におきましてそういうワーキンググループをつくつていま検討させておりますが、私も二、三回中間報告を聞いておりますけれども、私もまだ納得できぬ点がたくさんあるわけでございます。

同時に、運輸政策審議会にも諮問をいたしていま検討してもらつておりますが、ただ、国有鉄道の輸送の実態といふものが、他の交通機関、航空機、自動車あるいは海運あるいは私鉄等に比べまして単位輸送力といふものがずば抜けて大きくて、そして頻度の高い輸送ができるという特性を持つておりますので、総合交通体系の中で国鉄をどう位置づけるかといふことについてはこれを中心にしてその位置を十分考えなければいかぬといふこと。きわめて抽象的で恐縮でございますが、これが一つです。

それから、もう一つは、日本全土の均衡ある発展といふことを考えますときに、均衡ある発展に必要なものは交通の利便を均等に与えるといふこととでございますが、山村あるいは閑散地帯における交通の開発といふふうなことを考えますと、ここには国の経済力でもつて交通施設をつくつてやりませんと、民間の純粋な企業ベースではできない面がございますので、そういうところは政府の財政力、経済力でもつて交通の施設を与えてやらなければいかぬ。しかし、これは、それを代弁しておるものが現在の日本国有鉄道でございますから、そういう面でも日本国有鉄道の一つの使命がある。この両面を考へて今後の総合交通体系の中の国鉄の位置づけをいたしたい、かように考えておりますが、きわめて抽象的であることを申しわけなく思つております。

○加藤(二)委員 大臣、いまの話の中で私はもう一つ追加しておきたいのは、渡辺委員も触れられました、貨物問題です。われわれは国鉄問題小委員会でも議論したときに、国鉄貨物を廃止した場合にどうなるか、いまの国鉄貨物量をトラックにかえた場合に幾らのトラックと幾らの人間が要るかといふ議論まで現実にしたのです。大臣がいみじくもおっしゃつた日本列島の構造から見た場合に、国鉄の貨物に対する問題といふものがややもすると赤字の大きな原因のごとく言われ、一部の政党では、貨物の赤字を旅客の運賃収入で賄つておるんだ、そしてその貨物は大企業奉仕のため

の貨物なんだなんて言っておるが、これはとんでもないことだと私は思うのです。国鉄というものの性格から見た場合に、旅客だけを中心とした総合交通を考へてはいけません。これに当然貨物を入れた総合交通体系を考へなくてはならないと思ひます。しかし、それは私の意見でございませう。

そこで、大臣、新しい総合交通体系をつくるのは非常にむずかしいとおっしゃるが、私はむずかしいかと思ふ。それは政府が頭の中で物を考へようとするからで、われわれはもう数年前からこれを各県ごとにつくつてもらへと言つてゐるのです。まず、北海道は北海道、四国は四国、あるいは九州でもいいです、それ以外のところでも、これはバスでいくのか、鉄道でいくのか、トラックでいくのか、船でいくのかという問題を中心にして各県あるいは各ブロックの総合交通問題を議論していただいて、このローカル線は廃止してバスとトラックにかえた方がいいんだとか、ここはいろいろな立場と道路をつくるのがむずかしいとか、あるいはなにをするのがむずかしいから、係数が三八〇〇出るローカル線であつても残さなければいかぬのだ、百円の収入を上げるために三千八百円かかるところであつてもこれは残そうとか、これは外そうとか、そういうことを含めて中央、地方の特性があるでしょう。積雪寒冷単作地帯があるでしょう。過疎化地帯があるでしょう。あるいは地方中核都市に対する通勤通学の問題があるでしょう。こういう問題を考へるときには、鉄道、バス、トラック、これにマイカーを加へるならマイカー、それに船というように、これを考へた総合交通体系というものをつくつてもらつて中央へ上げる。そして中央でつくつた全国的な国土利用と総合交通というものとせひすり合せてもらつてということから考へていただきたい。

結局、国鉄の審議をするときには毎回毎回この総合交通体系問題が議論にはなるが、しかし、これは率直に言つて大臣が先ほどおっしゃつたと同じように、質問する人も批判する人も本當のプランというものを持たずに来る方が多い。學者でもしかり、いろいろなことがあると思ふのです。そういうものを解決していくためには各県各ブロックからの積み上げによるべきだ。たとえば国鉄問題に例をとつてみても、ローカル線問題を渡辺委員もいふ言われたし、あるいは増岡委員も触れられたのですが、鉄道敷設法の問題一つを取り上げて、現在建設中のものを取り上げてみても、これからやらなければいけないものを取り上げてみても、あるいは現実に走つておる大幡な赤字を出しておるローカル線問題を処置するにしても、そこら辺からいけるのではないかと思ふわけでございますが、大臣、新総合交通体系をつくるときに中央の案をつくるけれども、地方から積み上げてくるんだということについて、その方がいいと思ふか、もうちよつと検討してみたいのか、そこら辺の感想をお聞かせいただきたいと思ひます。

○木村国務大臣 非常に貴重な御意見として私は拝聴いたしておつたのでございますが、まさしく、各地域ごとの交通計画、交通網整備というものが総合されて全国的な総合交通体系というものがつくられなければならぬと思ひます。運輸省といたしましては五十年から実はそのような地域的な交通網整備の計画を検討しながらその策をつくりつてありますので、それらをもとにいたしまして新しい総合交通体系をつくりたいと思つております。まさに加藤委員の言われましたような方法論の上に立つてやりたいと考えております。

○加藤(六)委員 もう八時が近づいてまいりましたので私もこの程度で終わりたいと思ひますが、最後に大臣と国鉄総裁に承つておきたいと思ひます。

もし今回法案が通らなかつた場合、破局的な状態がわが国内に起こつてくる。そこで私たちは極限に置かれた国鉄をどう処置していくかという問題を考へた場合に、まず人件費はどうなるか、その次には工事費はどうなるか、その次は国鉄は七

月一日からダイヤ改正をやつて国民に対するサービス向上をさらにやろうと努力されておりますが、逆にダイヤはいまの何分の一かに落とさなかつたらやつていけなくなるのではないかとさへ真剣に考へておるわけでございますが、この人件費、工事費、ダイヤというものの対して運賃法が通らなかつた場合はどうなるのだということについて、運輸大臣はその場合はこうせざるを得ないのだという立場を、高木総裁はこうなりませうということ、ひとつ両方からお聞かせいただきたいと思ふわけでありませう。

○木村国務大臣 昨年私が大臣に就任しまして以来国鉄再建の大問題と取り組んで参りましただけに、今回御審議をいただいております再建案の内容につきましては、これが予定どおりに成立し、予定どおりに再建の実施にこぎつけなければならぬかというのを考へるだけでも非常に恐ろしいような感じがいたすわけでございます。

もちろん、いまお話しのように、従来、この再建案がうまくいかなかつたから若干工事費を削つてつじつまを合はすとか、あるいはそれらの金を政府が出してやるというふうなことをやつてまいりましたけれども、いまは政府自身、国の財政自身も三分の一は借金でやつておるやうなわけでございますから国を頼るわけにいかぬ。また、この再建案が予定どおり実施できない場合には、その赤字といひますか不足額は、そうでなくても五千億の借金をしての五十一年度の予算でございますから一兆二千億になるわけでございます。いかに工事費がたかさんにあるからといってこれを全部やめるわけにもいきませぬし、削るわけにもまいりませぬ。修繕費その他は交通安全面から非常に問題もございませう。そうすると、四十三万の職員、一番大きなウエートを占めておる人件費にもどうして重大な影響を及ぼしてくるというふうな、本當にぞろぞろと思つておるわけでございます。

こういうふうにして一日も早くこの再建案を成立させていただく以外にはいま考へるものは何物もない、かように考へておるような次第でございます。

○高木説明員 現場を預かります者といたしましては、やはり予想したくない事態が起るということも考へておかなければならぬわけでございますが、先ほだ他の委員のお尋ねにもお答え申し上げましたが、六月一日からは改定することを許さぬということになりました場合に、さてそれではその後どうなるかということの見当がつかまへんと何ともならぬわけでございますが、これはどうやつて教へていただくのかわかりませんが、皆さんに御相談して、一体いつごろからお許し願へるのかということ、何かある種の見当をつけてやりませんと、余りにもこの八千億という金額が大き過ぎまして、何カ月たつたらどうなるか、見通しがなかなか立ちにくいわけでございます。

いずれにしても、工事費はもうすでに去年から契約をして、あとは實際上その契約に基づいて工事が進行しておりますので、そしてことし完成したら払うという分が相当ございませうので、工事費は、機材の発注等を含めて全体で八千億でございますけれども、これもそう簡単には減らし得る部分というものはなかなかないわけ、新規契約はとめなければならぬと思ひますけれども、しかし、それにいたしまして、その金額はそう莫大なものではないわけでございます。

それから、ダイヤを縮小するといひますか、車を走らせまいとするといふことを考へることもしなければならぬかと思つておりますけれども、しかし、その場合には車は走りませぬでも毎月の月給はやはり払わなければいけませんし、金利は相変わらず払わなければならぬし、それから、御存じのように、七月からダイヤ改正をやる予定をしておりましたのですが、その車両はもうすでにできておるわけでございますから、その車両の償却ができないといふことになつてくるわけで、そういう計算をやつてみますと、ダイヤを縮小いたしましたもきわめてわずかな金額しか経費的には浮いてまいりませぬ。

それから、何か収入を上げるべくいろいろ努力をするということはどうしてもやらなければならぬと思いますが、しかし、これも現在の国鉄の体制から申しますと、だんだん労使関係がよくなっていくという時間的に余裕がない状態で、あしたから急に収入を上げるように走り回るといっても、なかなかそう簡単にまいるません。

それやこれや考えてまいりますと、さて、そうすると人件費はどうかということでございますが、これはさつきからのお話も承って全く同感なのでございますが、何としても労使間の心の通いをもとにして立ち上がっていくことが一番大事なことでございまして、財政的な面の立ち直りをするにしましても、まずまず心の通いがなければ何ともならぬわけでございまして、私も就任して間もなく、真つ先に——何も人件費というのはそう誤っている給与水準ではないと思ひますので、それで四十三万人とその家族が飯を食っているわけでございまして、それは簡単にはなかなか手をつけにくいわけでございまして、どうもどつちから入っていても悪循環で、どこへも出口がないというような感じになっております。

それらも心の片すみではあつちこちいろいろな数字を取り寄せて研究はいたしておりますが、その上におきましてもなおかついまの運輸大臣の御答弁のとおり、何をおいても何とかお助けを願いたいということに尽きるわけでございします。

○加藤(六)委員 大臣並びに総裁から運賃法が通らなかつた場合の事態について簡単に御説明があつたのですが、私はいろいろ数字を挙げて抜本的に突っ込んでいかなければならぬのじやないかと思つておりましたが、先ほど申し上げましたように時間が参りました。

私は最後にお願ひしておきたいが、これは総裁やきょうこへ来ておられる国鉄の幹部の皆さんだけがそう思つたのではできないのです。私は組合とは言いませんが、四十三万の職員の皆さんもそういう立場をよく考え、一体どうなるのだということを——増岡委員が言われまじたい意味に

おける国鉄一家ということも去年すいぶん議論したが、いい意味における国鉄一家という思想を職員の皆さん方が持たないためじやないかと思う。あなた方がこへ来て一生懸命に悲痛な叫び声を上げておられても、町へ行くとなあの方の職員が運賃値上げは反対だ反対だと言つて歩いておつたら、国民も各政党も、ましてやわが自民党も、皆さん方の悲痛な叫びというものが本当に悲痛な叫びと受け取れない。これはあなた方だけの声であつて四十三万人の職員の声ではないと判断したときには、大臣や総裁がどんなにこの委員会を頭を下げられても法案は通りつこないです。また、通させない。この点は運輸省や国鉄の管理職の皆さんだけではなく、全職員が一体となつて国民に訴えていただく、野党の皆さんに訴えていただくという、こういう空気と姿勢が一日も早く来ることを切望いたしまして、私の質問を終わります。

○中川委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案について、来る十八日午前十時三十分から参考人の出席を求め、意見を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○中川委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

なお、参考人の人選等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○中川委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

次回は、来る十八日、午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開くこととし、本日は、これにて散会いたします。

午後七時五十六分散会

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律

(国有鉄道運賃法の一部改正)

第一条 国有鉄道運賃法(昭和二十三年法律第百十二号)の一部を次のように改正する。

第三条第一項中「五円十銭」を「七円九十銭」に、「こえる」を「超える」に、「二円五十銭」を「三円九十銭」に改める。

別表第一及び別表第二を次のように改める。

別表第一(第四条関係)

第四条の規定による航路の普通旅客運賃表

航	路	運	賃
			円
青	函		900
森	一		
野	高		230
仁	一		
方	堀		600
宮	一		
島	宮		100
口	一		
大	小		100
島	松		
	港		

別表第二(第七条関係)

第七条第二項の規定による車扱貨物運賃表

(1トンにつき)

キロ程	特等	1	2	3
キロメートルまで				
5		314	281	254
10		372	333	301
15		429	384	347
20		486	435	393
25		544	487	440
30		601	538	486
35		658	589	532
40		716	641	579
45		773	692	625
50		831	744	672
55		888	795	718
60		945	846	764
65		1,003	898	811
70		1,060	949	857
75		1,117	1,000	903
80		1,175	1,052	950

85	1,232	1,103	996	460	3,851	3,449	3,114
90	1,288	1,154	1,042	470	3,919	3,510	3,169
95	1,347	1,206	1,089	480	3,987	3,571	3,224
100	1,403	1,257	1,135	490	4,055	3,632	3,279
110	1,472	1,318	1,190	500	4,123	3,693	3,334
120	1,540	1,379	1,245	525	4,293	3,845	3,472
130	1,608	1,440	1,300	550	4,464	3,998	3,610
140	1,676	1,501	1,355	575	4,633	4,150	3,747
150	1,744	1,562	1,410	600	4,803	4,302	3,884
160	1,811	1,622	1,465	625	4,970	4,451	4,019
170	1,879	1,683	1,520	650	5,136	4,600	4,153
180	1,947	1,744	1,575	675	5,302	4,749	4,288
190	2,015	1,805	1,630	700	5,469	4,898	4,422
200	2,083	1,866	1,685	725	5,635	5,047	4,557
210	2,152	1,927	1,740	750	5,801	5,196	4,692
220	2,220	1,988	1,795	775	5,968	5,345	4,826
230	2,288	2,049	1,850	800	6,134	5,494	4,961
240	2,356	2,110	1,905	825	6,292	5,635	5,088
250	2,424	2,171	1,960	850	6,450	5,777	5,216
260	2,491	2,231	2,014	875	6,607	5,918	5,343
270	2,559	2,292	2,069	900	6,765	6,059	5,471
280	2,627	2,353	2,125	925	6,922	6,200	5,598
290	2,695	2,414	2,180	950	7,081	6,342	5,726
300	2,763	2,475	2,235	975	7,238	6,483	5,854
310	2,831	2,536	2,290	1,000	7,396	6,624	5,981
320	2,900	2,597	2,345	1,050	7,712	6,907	6,236
330	2,968	2,658	2,400	1,100	8,027	7,189	6,491
340	3,036	2,719	2,455	1,150	8,343	7,472	6,747
350	3,104	2,780	2,510	1,200	8,657	7,754	7,001
360	3,171	2,840	2,564	1,250	8,973	8,037	7,257
370	3,239	2,901	2,619	1,300	9,288	8,319	7,511
380	3,307	2,962	2,674	1,350	9,604	8,602	7,767
390	3,375	3,023	2,730	1,400	9,919	8,884	8,021
400	3,443	3,084	2,785	1,450	10,235	9,167	8,277
410	3,511	3,145	2,840	1,500	10,550	9,449	8,532
420	3,580	3,206	2,895	1,550	10,866	9,732	8,787
430	3,648	3,267	2,950	1,600	11,181	10,014	9,042
440	3,716	3,328	3,005	1,650	11,497	10,297	9,297
450	3,784	3,389	3,060	1,700	11,812	10,579	9,552

1,750	12,127	10,862	9,807
1,800	12,442	11,144	10,062
1,850	12,758	11,427	10,318
1,900	13,073	11,709	10,572
1,950	13,389	11,992	10,828
2,000	13,704	12,274	11,082
2,050	14,020	12,557	11,338
2,100	14,335	12,839	11,592
2,150	14,651	13,122	11,848
2,200	14,966	13,404	12,103
2,250	15,282	13,687	12,358
2,300	15,596	13,969	12,613
2,350	15,912	14,252	12,868
2,400	16,227	14,534	13,123
2,450	16,543	14,817	13,378
2,500	16,858	15,099	13,633
2,550	17,174	15,382	13,889
2,600	17,489	15,664	14,143
2,650	17,805	15,947	14,399
2,700	18,120	16,229	14,653
2,750	18,436	16,512	14,909
2,800	18,751	16,794	15,164
2,850	19,067	17,077	15,419
2,900	19,381	17,359	15,674
2,950	19,697	17,642	15,929
3,000	20,012	17,924	16,184
以上50キロメ ートルまでを算す ことに	315	282	255

(日本国有鉄道法の一部改正)

第一条 日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第一
百五十六号)の一部を次のように改正する。

目次中第五章 監督(第五十二条―第五十四
条)を「第五章 監督(第五十二条―第五十四
条)を」第五章の二 経営の健全性の確立(第五十

四条の二―第五十四条の十一)に改める。

第四十七条中「第四十二条の二第一項、同条
第三項但書、同条第六項及び同条第八項を」並

びに第四十二条の二第一項、第三項ただし書
第八項及び第十項に改める。

第五章の次に次の一章を加える。

第五十四条の二 日本国有鉄道の経営の健全性
を確立するための特別の措置に關しては、本
章の定めるところによる。

2 日本国有鉄道は、本章の定める措置により、
その事業の収支の均衡の速やかな回復及び維
持を図るとともに、その業務の適正な運営を
図り、もつてその経営の健全性を確立するよ
う努めなければならない。

(経営改善計画)

第五十四条の三 日本国有鉄道は、その経営の
健全性を確立するため、運輸省令で定めると
ころにより、輸送の近代化、業務の運営の能
率化、収入の確保、経営管理の適正化その他
運輸省令で定める経営の改善に關し必要な事
項についての計画(以下「経営改善計画」とい
う。)を定め、これを実施しなければならない。
2 日本国有鉄道は、経営改善計画を定めると
きは、運輸大臣の承認を受けなければならない。
これを變更するときも同様とする。

(計画變更等の指示)

第五十四条の四 運輸大臣は、日本国有鉄道の
経営の健全性を確立するため必要があると認
めるときは、日本国有鉄道に対し、経営改善
計画の變更その他その経営の改善に關し必要
な事項の指示をすることができる。

(長期資金の無利子貸付け)

第五十四条の五 政府は、特定債務(日本国有鉄
道が政府から貸付けを受けた長期の資金に係
る昭和五十一年三月三十一日における債務の
うち政令で定めるものをいう。以下同じ。)に
ついて、昭和五十一年度からその償還が完了
する年度までの期間(以下「特定債務償還期
間」という。)中の毎年度、国の予算の範囲内
において、日本国有鉄道に対し、政令で定める
ところにより、その償還に要する長期の資金
を無利子で貸し付けることができる。

(利子補給)

第五十四条の六 政府は、特定債務について、
特定債務償還期間中の毎年度、国の予算の範
囲内において、日本国有鉄道に対し、日本国
有鉄道が当該年度において支払うべき利子に
充てるべき金額を補給することができる。

(特定債務整理特別勘定)

第五十四条の七 日本国有鉄道は、昭和五十
一年度に相当する事業年度から第五十四条の五
の規定により貸付けを受けた長期の資金の償
還が完了する事業年度までの期間(以下「特定
債務整理期間」という。)における特定債務及
び当該長期の資金に係る債務の処理に關する計
理については、その他の計理と区分し、特定
債務整理特別勘定を設けて整理しなければならない。

2 特定債務整理特別勘定の計理に關し必要な
事項は、運輸省令で定める。

第五十四条の八 特定債務整理期間における収
入支出予算又は会計規程については、第三十
九条の五中「工事勘定」とあるのは「工事勘定
並びに特定債務整理特別勘定」と、第四十三
条第一項中「及びこれに基く政令」とあるのは
「並びにこれに基く政令及び運輸省令」と
する。

(損失の処理の特例)

第五十四条の九 日本国有鉄道は、毎事業年度、
前事業年度から繰り越された損失があるとき
は、運輸大臣の承認を受けて、資本積立金を
減額してこれを整理することができる。

(特別の配慮)

第五十四条の十 政府は、第五十四条の五及び
第五十四条の六に規定するもののほか、日本
国有鉄道の経営改善計画の円滑な実施その他
その経営の健全性の確立のため必要があると
認めるときは、財政上の措置その他の措置を
講ずるよう特別の配慮をするものとする。

(準用)

第五十四条の十一 第四十七條の規定は、第五
十四条の三第二項及び第五十四条の九に規定
する承認、第五十四条の四に規定する経営改
善計画の變更の指示並びに第五十四条の七第
二項の規定に基く運輸省令の制定及び改正
について準用する。

第五十五条第二号中「前条第二項の規定に基

く」を「第五十四条第二項の規定に基づく」に改め、同条第六号中「前条第一項の規定に基づく」を「第五十四条第一項の規定に基づく」に改める。

附 則

(施行期日)

1 この法律中、第一条の規定は昭和五十一年六月一日から、第二条及び次項の規定は同年四月一日から施行する。

2 日本国有鉄道財政再建促進特別措置法(昭和四十四年法律第二十四号)は、廃止する。

理 由

日本国有鉄道の経営の現状にかんがみ、その経営の健全性を確立するため、運賃を改定するとともに、日本国有鉄道の経営改善計画、国の援助の措置等について定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

運輸委員会議録第七号中正誤

ベツ 段 行 誤

二四 三 五 沈でも 泡でも 正

昭和五十一年五月二十六日印刷

昭和五十一年五月二十七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局