

でありますけれども、再建対策はこの借金政策をやめるのじゃなくて、今後も一層独立採算制という理由に於いてこの借金政策を強めていこうとしています。そして、また、高度成長期に強められた大企業本位の運賃体系も依然としてそのまま継続しようとしています。そして、貨物の赤字解消の展望というものは全くないわけであります。

国鉄当局が重荷だと言っているという地方ローカル線の問題についても、百七十二億円の国の補助金を出すというだけであって、その赤字の解消策というものは何ら示されていません。まあ一年か二年でゆつくり考えましよう、要するに値上げが先だという態度なんですね。結局旅客の犠牲でもって貨物の赤字をカバーするという、そういう基調は依然として変わっていないというふうに見えると思います。これでどうして再建ができるんでしょうか、私は大きな疑惑を持たざるを得ないわけであります。

私は、何といても国鉄赤字の一番大きな要因になっている貨物問題の対策を抜きにした国鉄の再建対策というものはあり得ないと思います。それで、よく言われていることですが、貨物は国鉄が公共企業体に移行してからずっと一貫して赤字を続けてきております。現在でもこの膨大な赤字の大部分をなしている。そういう意味では貨物対策というものは国鉄の再建にとって非常に緊急な仕事だというふうに私は思います。

そこでお伺いしたいのですが、公共企業体に移行した後の貨物の累積赤字は現在までにどのくらいになっているのか、御報告をお願いしたいと思います。

○田口説明員 貨物、旅客と分けまして計算いたしましたのが、私の記憶ではたしか三十年代の後半だと思えますが、四十年からの数字を申し上げますと一兆八千億、そして五十年は恐らく四千億を下らないであろうというところでございます。

○三浦委員 そうすると、四十年からではなくて三十年の後半とおっしゃいましたが、三十年

度の後半からの貨物の累積赤字はどのくらいになつておりますか。

○田口説明員 それは、現在私の方では三十年度始まつて以来の数字を持っております。

〔委員長退席、浜田委員長代理着席〕

○三浦委員 どうして持っていないんですか。いま、あなたは、三十年度後半から客貨別に分けて収支を計算するようになったとおっしゃったでしょう。

○田口説明員 申し上げます。

三十六年度からやっております。それで、三十六年度の貨物の収入が二千六十二億で原価が千九百四十一億で、百二十一億の利益を出しております。三十七年度は収入が二千四億でございまして、原価が千九百七十七億、利益が二百七億でございます。三十八年度は収入が二千億、原価が二千九十二億で利益が八億、営業係数はちょうどとんとんぐらいでございます。そして三十九年度から赤字になりまして、収入が二千七十七億の原価が二千四百八十二億、四百五億の赤字ということでございます。先ほど申し上げました一兆八千億に約二百五十億ほど足していただきますと三十六年度からの累計になります。

○三浦委員 そうすると、三兆一千億円の赤字の三分の二以上の赤字が貨物から出ているという計算になります。公企体に移行した後われわれがずっと調べてみますと、約三兆円ぐらいの赤字になつて居るのですね。お答えが違ひますけれども、まあ、あなたの方と数字を合せておかなかつたから、ここでその論議をしてもしょうがないので前に進めなければならぬ、しかし、圧倒的な部分が貨物から発生しているというところはつきりしてあります。

では、四十九年度の累積赤字は二兆二千四百億円でありますが、このうちの貨物の赤字はどのくらいになつておりますか。

○田口説明員 四十九年度の貨物の赤字は約三千五百億程度であると思ひます。

○三浦委員 そうすると、年々貨物の赤字は増大

する傾向にあるわけでありまして。国鉄の皆さんや運輸省の皆さんは、この値上げは単なる値上げじゃないんだ、再建対策なんだとおっしゃっていますが、再建対策であれば、この赤字の原因をどうやって克服するのかという対策がなければならぬと思ふのですけれども、あなたたちとしてはどういふことを考えておられるのでしょうか、お尋ねしたいと思ひます。これは運輸省の方にお尋ねします。

○住田政府委員 国鉄の赤字の大きな原因が貨物部門にあるという点については御指摘のとおりであらうかと思ひます。したがひまして、国鉄財政再建を図る上において貨物の赤字分をどういふふうにして解消したらいいかということ、われわれといたしましては非常に苦慮いたしているわけでございます。

それで、貨物につきましては、御承知のように昭和四十年以来運賃値上げは一遍行つただけでございますけれども、それにもかからず国鉄の貨物の取扱量は減少いたしているわけでございます。これは何かということ、昨日まで大臣が御答弁申し上げましたように、やはり国鉄の貨物の競争力が非常に弱くなつてしまつて居る結果でございます。先ほど、貨物の赤字を旅客の方におんぶして解消していくという行き方はおかしいのではないかと御指摘がございましたけれども、昔のように貨物の赤字が少ない場合には、旅客部門と貨物部門とをブールして収支の均衡を図つていくという考え方も承認されたと思ひわけでございますが、今後はそういう考え方はやはりとるべきではないということ、再建要綱の中にありますように、これから努力をして昭和五十五年度までに固有経費だけで収支均衡を図つていく。固有経費で収支均衡を図れるということは、貨物輸送だけの経費は賄えるということでございますので、旅客の方に迷惑はかけないということになるわけでございます。

しかし、昨日来参考人の意見にもございましたように、固有経費で収支均衡を図るということも

相当努力を必要とすることになってございまして、そのためにはやはり徹底的な合理化をやる必要がございますし、また、国鉄の貨物部門の競争力の強い分野に限定して輸送方式を変えていくというふうな努力も必要であらうかと思ひますが、いずれにいたしましても、徹底的な合理化努力によりまして貨物の競争力をつけていく、それによつて国鉄の貨物部門の赤字を減らしていく、これが今後の再建をやります上におきまして非常に大きなポイントになつてまいるわけでございます。

○三浦委員 一応今年度平均で五三・九%の値上げをする予定のようですが、来年度は貨物運賃はどの程度上げる予定なんですか。

○住田政府委員 昨日も申し上げましたように、来年度の運賃値上げの幅につきましてはまだ最終的に決めていないわけでございます。運賃法もまだ成立いたしていませんし、その他地方交通線の問題であるとか、いま問題になつております貨物対策の問題等、これから詰めなければならぬ問題がいろいろあるわけでございます。そういう問題についての方向が決まつた上で来年度の運賃の値上げ幅を決めたいと思つております。ただ、いずれにいたしましても、貨物につきましては競争力が非常に弱いわけでございます。それで、本年度五三%という大幅な値上げをやりますと、来年度さらに大幅な値上げができるかどうか、その点も十分検討をいたしたいと思つております。

○三浦委員 ことしの値上げ率しかわからない、来年のことはわからないというところはどうか、再建対策要綱は二年間で収支とんとんにするんだということを決めているわけでしょう。それを目標にしてやるんだということ、それに基づいて今年度の値上げ幅が算定されて、そして皆さん方が御提案になつていらつしやるわけですが、それはいろいろ不確定要素がありますけれども、では、当初皆さん方がお考えになつていたのはどの程度のことなんですか。いわゆる再建対策要綱に基づいて今年度は五三%上げるんだということを決めたときに、来年は幾ら

上げようというふうにお考えになっておったのですか。それは正式に決めたものでなくても、あなたたちの腹づもりというものがあつたはずだと思ひます。

○住田政府委員 再建対策要綱にありますように、二回の値上げによりまして収支の均衡を図るということを目標にいたしてゐるわけでございます。本年度約五〇％の値上げをいたしまして、この五〇％によりまして国鉄が本年度必要といたします人件費、物件費程度のものはカバーできることになっております。

来年度の値上げの幅につきましては、先ほど来申し上げておりますようないろいろな問題がありますので、そういう問題を詰めた上で決める。いづれにいたしましても、五十年年度末において収支均衡を図るという目標は変えない。いろいろな不確定要素についての検討が進みまして、その対策の方向が明らかになれば、その段階で値上げ率が決まっております。

いづれにいたしましても、来年度の値上げによって収支均衡を図ることは変えていないわけでございます。

○三浦委員 旅客の場合には、ことしの予算委員会の中で、ことし五〇％、来年五〇％上げたいんだという答弁があつたわけですよ。貨物の場合にはどうしてそれが言えないのですか。おっしゃったらいんじやないですか。

○住田政府委員 旅客につきましては、昨日あるいは一日この委員会では答弁を申し上げましたように、まだ率を決めてゐるわけではございません。いまお話に出ました五〇％というのは、ある前提を置いて計算すれば五〇％になる場合があるというところであります。先ほど来申し上げておりますように、旅客につきましてもいろいろな不確定要素があるわけでございますので、そういう不確定要素を詰めた上で来年度予算において値上げ幅を最終的に決めた、さように考へてゐるわけでございます。

○三浦委員 二年間で収支とんとんに持つていく

という方針は変わつていないんだということになれば、あなたたちが当初考へたよりも運賃の値上げ法案の成立がずっとおくれれておりますが、そうすると、来年度は旅客については五〇％以上上げる、当初五〇％と考へておつたけれども、もっと大幅な値上げになる場合もあるんだということをあなたはおしやつたわけなんですか。

○住田政府委員 昨年でございますが、昨日もあるいは一日も申し上げたかと思うのですけれども、いろいろな仮定を置いて計算すれば五〇％以上になる場合もあり得るということですが、とにかく予定よりも五ヵ月間運賃法の成立がおくれれておりますので、そのための赤字が二千億ほど当初よりふえております。したがって、そういう赤字を仮に来年度の運賃に転嫁するとすれば五〇％以上の値上げになる場合もあるわけでございます。

しかし、これもいままで何べんも申し上げてゐるわけでありまして、私も、私どももいたしましては、できるだけ低く、少なくとも五〇％よりも低いような率に来年の値上げ幅を抑えるように最大の努力をいたしたいと考へてゐるわけでございます。

○三浦委員 いま、あなたは、貨物の問題については五年間で固定経費で収支バランスをとるのだと言われましたね。固定経費で収支バランスをとつても共通経費は賄えませんか。そうすると、あなたたちの再建対策要綱によれば、二年間で全体の収支のバランスをとつて、それ以後もずっとバランスをとり続けていくのだというわけですから、昭和五十五年年度では全体として収支のバランスはとれてゐるということになると思ふのですが、そうすると、貨物の共通経費の方はどが負担することになるのですか。

○住田政府委員 今回の再建対策要綱で、貨物部門につきましては昭和五十五年年度までで固有経費で収支均衡を図るということをやつたわけでございますが、その意味は、もはや国鉄の中で貨物部門が独立した企業として採算をとることが非常にむづかしいという判断をいたしたわけでございます。

ます。したがって、国鉄の貨物部門はいわば旅客の付属生産物というふうな観念をいたしてゐるわけでございます。したがって共通部門という考へ方がなくなりまして、それは当然旅客の方で負担するということになるわけでございます。

○三浦委員 そうすると、結局、貨物の赤字を埋めるために旅客の運賃を引き上げるのだということとじゃありませんか。そうすると、旅客の運賃は固定経費、共通経費を賄つてなおかつもっと高い値段を設定されるということになるわけですね。それが果たして適正運賃と言えるかどうかという問題がありますね。

あなたたちは、われわれが公共割引の問題について国が負担しろとか、設備投資の問題について国が負担しろと補助を出すべきじゃないかとか、出資をすべきじゃないかということを言つて、いや、何でもまず値上げが先決なんだ、適正運賃の水準を回復することが先なんだというところを言つておられますけれども、いまの鉄監局長の答弁によると、私が冒頭に申し述べましたように、依然として貨物の赤字を旅客運賃の値上げで補うという対策が続いておる。そしてそれはもう仕方のないものだとかきかめていらつしやるわけですね。こんなばかげたことを国民は許さないと思ひますね。

確かに、貨物の赤字の問題というものはなかなかむづかしい問題がありますけれども、鉄監局長は、貨物が国鉄離れをしてゐるのだ、どんどんトラックの方に逃げていつてしまふのだ、それで横ばいしないしは貨物の運送量が減つてゐるのだというようなことを言われましたけれども、それに対してそれは運輸省や国鉄は黙つて手をこまねいてきたのかということですね。何でもっとシニアを上げるような工夫をしてこなかったのかということですね。まあ、いろいろな対策を講ぜられたらどう思うのですけれども、いわゆる貨物の国鉄離れですね。これについてどういふ対策をとつてきたのか、運輸省と国鉄にお尋ねしたいと思ひます。

○田口説明員 貨物が国鉄離れをした原因というものを考へますと、一つはやはり燃料革命であつたと思ひます。御存じのとおり、戦前戦後を通じて国鉄の大宗をなしました石炭輸送が激減をいたしまして、とにかく燃料革命に対応するように石油輸送を一生懸命やろうということで努力をいたしまして、三十年代の後半におきましてはわずかに百万トン程度の輸送が、現在では千六百万トン程度にふえております。石炭は三千万トンから現在は八百万トンほどに減つております。そういう関係で大宗貨物がまず離れたということと、それから御存じのとおり三十年代後半から港湾整備が非常に進みました。したがって、臨海の工業地帯というものも当然発達いたしましたために、内航海運の戦後からの立ち直りとあわせて大量物資が鉄道から海運へ逃げたわけであります。

それからもう一つは内陸工業団地でございますけれども、これは御存じのとおり、従来の国鉄の駅といふますとすでに用地が非常に高くなつておりました、むしろその国鉄の駅から離れたところに内陸工業団地がつくられるということに現実になつております。したがって、これが道路志向型になりましたために、軽量品等あるいは第二次工業品等が少量物品としてトラック等に持つていかれたということでございます。これに対しては私どもの努力いたしましたのは、物資別輸送という形で常に大量の貨物を一個列車に集約いたしまして、そして発地、着地をできるだけ集約いたしまして、極力早く一本の列車で発地から着地まで行くという対策をとりましたのが一つでございます。これを物資別輸送と申しております。

それから、比較的二次、三次製品でございますところの物資で、大都市から大都市へ輸送されるものにつきましてはコンテナを開発いたしました。これがトラックと鉄道との荷役を非常に近代化したことになりましたが、フレイトライナー列車を都市間に走らすという努力をしてまいつたわけでございます。

すでに資料も差し上げてございますが、第一次再建計画のときにターミナルの整備ということをやっておりますが、このターミナル整備についても極力進めまして、トラックと鉄道との一貫共同輸送というものを推進いたしたわけでござい

以上によりまして、なるほど昭和四十八年以降急激に落ちておりますけれども、これは、すでに御存じのとおり景気の不調という基調もございまして、トラックも海運も鉄道も同じようにダウンをいたしておる次第でございます。しかし、今後はいままでの対策のほかさらにコストダウンを要するに、トラックは戸口から戸口という

完成品でございますが、鉄道は通運プラス鉄道プラス通運という形の大きな部品という形になっておりますので、完成品に対して鉄道としてどういうふうにして競争していくかということにつきま

しては種々近代化を進めていきまして、できるだけ正確な輸送をしていきたいというふうに考えております。

○三浦委員 貨物の近代化をいろいろやられたというところでございます。その中に拠点集約ということをやりましたね。いろいろ貨物駅の廃止をどんどんやっていきましたが、これは逃げる貨物を国鉄に引き寄せるのに役に立ったのですか。どうですか。

○田口説明員 貨物集約につきましてはいろいろのパターンがございます。たとえば石炭が減っていくためにその駅を集約するとか、あるいは市場が廃止されたために出荷がなくてその駅を廃止するとかいう場合、これは集約よりもむしろ廃止でございますけれども、そういうパターンと、それから、たとえば鉄道の高架化に伴いまして貨物の駅を高架に上げるわけにまいりませんので、膨大な金がかかりますので、従来の貨物駅を廃止いたしまして旅客駅にして、そのかわりそれをどこかに持っていくというようなことをやっております。それから、いま一つは、それぞれ小さな駅でそれぞれ貨物を配給し、空車を配給し発送するという

ことになりまして大変なコストがかかりますので、荷主の了解を得まして三駅を一駅に集約する、そのかわり一駅は新たに近代設備をつくって差し上げる。こういうようないろいろなパターンがございます。

その中で私どもの一貫してとってまいりました姿勢は、第一番の廃止の場合は別にいたしまして、すべて貨物は逃げないという姿勢で参っております。その場合に、必要があれば従来の運賃が高くなる部分については補償するというような割引制度を活用してやっております。原則としては逃げないというたてまえで設備その他をやっております。

○三浦委員 逃がさない、原則として逃がしたくないという気持ちはわかるけれども、実際に拠点集約をやった、貨物はどんどん逃げていくと私は思うのです。これがまたそういう中小荷主の貨物をトラックへどんどん追いついていく一つの大きな原因だと思えます。

それで、ちょっとお尋ねしますが、いままでの拠点集約によってどのくらいの貨物取り扱い駅の廃止が行われたのか。昭和四十四年から五十一年度までの廃止の駅の数ですね。それから、その廃止された駅が前年度までにどのくらいの貨物の取り扱い量を持っていたのか。これをちょっと報告してください。

○田口説明員 昭和四十四年の廃止駅が五十二駅でございます。四十五年度の廃止駅が三百八駅でございます。四十六年度の廃止駅が三百九十三駅でございます。

それで、前年度の取り扱い量を申し上げますと、四十四年の五十二駅の取り扱い量は百六十三万八千トンでございます。それから、四十五年度三百八駅の前年度の取り扱い量は三百七十四万六千トンでございます。それから、三百九十三駅の前年度の取り扱い量は四百一十三万三千トンでございます。

○三浦委員 四十六年度以降は廃止はしていないんですか。

○田口説明員 四十六年度以降も廃止をいたしておりますが、前年度の扱い量は……

○三浦委員 そうすると、いまおっしゃったように、これだけの貨物の取り扱いがかつての駅では行われなくなったわけでしょう。それが全部拠点駅に集約されているんですか。逃げたものと拠点駅に集約されたものと、これはどういふ割合になって

いますか。

○田口説明員 これは実際にいろいろと数字を出しますのは、相当の仮定を置きますと非常にむずかしいでございます。と申しますのは、集約された駅の取り扱い量そのものが、前年度の総輸送量が低下いたしてまいります場合には経済的な効果によってどれくらいダウンしたかというふうな

いろいろの計算をしなくちゃなりません。一定の仮定を置きますと、私どものパターンとして計算をいたしますと、これは全数量というわけにはまいりません。いろいろのパターンのうち、たとえば盛岡地区の廃止に伴ってどれくらい他運輸機関へ逃げたかということ想定いたしました数字を申し上げますと、他運輸機関へ行きましたと仮定されま

すのが約二・四％でございます。

○三浦委員 大分控えめな数字だと思ふのですけれども、そんなものじゃないと思ふすね。たとえばあなたたちの貨物取り扱いの全体の数量の中に占める、いわゆる地場産業の貨物である農産物であるとか、いろいろなものの推移を私は見てみたのですけれども、かなり大幅に減っているのです。たとえば農産物なんか、トラックへ積んで拠点駅まで持っていくというふうなめんどろくさいことをするのなら、そのままだまどトラックで持っていくってしまえというふうな、そういう貨物がかなり多くなっている。それが結局貨物の国鉄離れというものに拍車をかけている、そういう原因にもなっていると思ふのです。

と、たとえば東海道の線増のために大船駅を湘南貨物駅に集約いたしました。その場合の大船で扱ってございました品目は化学薬品でございます。それから機器類でございます。そういうものを扱っております。それから例をいたしましては、たとえば東海のようなところは化学薬品と農産品というふうになっておりますし、種々いろいろの種類のものがこれというふうに限定されませんで多岐にわたっております。

○田口説明員 私どもがいままでとってまいりました施策は、まず、営業法に基づきまして荷主その他の運賃差別その他はしない、出てきた貨物

は出てきた順序に送るということで、運賃制度等につきましてはすべて営業法に基づいてやっておりまして、特に中小企業の貨物だから送らないとか、あるいはそういうものは集約するんだとかいうことではなしに、御存じのとおり、貨物といひますのは、一定の列車をそれぞれ年間ダイヤをつくっておきまして、同一発送地から同一到着地へ行く貨物が大量に出てくれば、それだけ国鉄としても鉄道の機能を最も発揮できるわけでございますので、大企業であるから特にそれをねらって大きくしたとか、あるいは中小企業の貨物だから特にそれを忌みきらって貨物駅を廃止したとか、一度もそういうことを考えてやったわけではございません。

○三浦委員 そんなことはあたりまえのことですよ。そんなことをしたらあなたたちは首になつてしまふ。結果的にどうかということですね。あなたたちは中長距離の大量貨物輸送に国鉄の貨物の重点を置くのだということをやつてきたわけでしょう。中長距離の大量貨物輸送に国鉄の特性があるんだというふうにおっしゃつて、ずっとその対策を進められてきたわけでしょう。個人が大量な物を送りますか。個人であらうと中小企業であらうと、たとえば石油であるとか、セメントであるとか、自動車であるとか、大量な物を送れば、もちろんあなたたちは大企業をつくった製品と同じ貨率でそれは送るでしょう。それはあたりまえのことですよ。それをしなかつたら法律違反ですからね。

ただ、問題は、そういう形式的な差別があるかないかということじゃなくて、実際あなたたちがとつてきた中長距離の大量貨物輸送に重点を置くということは、大量貨物を出す荷主というものは大企業じゃないか、大企業製品がほとんどじゃないかということなんです。たとえば物質別基地を利用している企業だつてほとんどが大企業でしょう。ですから、そういうことで結果的にそういうふうになつていゝし、そこが目的であつたらちはずつと貨物の近代化を進められてきているんだ。

だ。結局、中小企業とか地場産業の貨物というのは、いまの国鉄の貨物政策の中では自然に切り捨てられていってしまう運命にあるんだということとを私どもは指摘しているわけなんです。結果的にそうなるんじゃないかということですが、その点はいかがですか。

○田口説明員 すでに御存じだと思いますけれども、国鉄の輸送形態は、先ほど御説明いたしました物質別大量輸送、そしてコンテナ輸送、これはフレイトライナー及びコンテナ急行輸送、それから一般車扱いということになっておりまして、物資別大量輸送というのは全体に占めますウェイトから言いますと非常に低く、大部分はやはり一般車扱いということになります。この一般車扱いはほとんどが一件一車発送ということになります。

それから、コンテナをばらばらいただきますと、輸送トンキロで約一割以上、一割五分ぐらい送っておりますが、これの荷主さんの契約件数は、大部分の九〇%以上が二個以下の荷主さんでございまして、結果的に見ました場合、なるほど大量物資別輸送につきましてはあるいは大企業の方が多いかもしれないけれども、コンテナ輸送あるいは車扱い輸送をばらばらいただきますと、必ずしもそういうことは言えないというふうに私どもは考えております。

○三浦委員 さつき私が例を挙げましたけれども、それじゃ鉱油、石油も含みますね。この鉱油の輸送量というのは、昭和三十五年に比べて五十年度は三四九%もふえています。紙も一五五%ふえています。あなたたちは貨物が国鉄離れをした、した、と言っているけれども、こういう大企業がつくつていゝる製品の輸送量というのはほとんど絶対量でふえているわけですよ。だから、そういう方向に国鉄を持っていこうとしていゝるとわれわれは考えざるを得ないわけですね。それで、実際に中小企業や地場産業からの苦情というものがほとんどわれわれのところへ寄せ

られていゝるわけなんです。

それじゃ、専用線で運んでいる貨物の全体の貨物取扱量に占める割合はどのくらいになつていゝるのか。

○田口説明員 四十九年度の実績で言いますと、発着で六一%でございます。

○三浦委員 専用線といふのは大体大企業が使用してゐるのじゃありませんか。どうですか。

○田口説明員 どれをもって大企業といひますか、私どもちょっとわかりませんけれども、一応工場を持ち、専用線を引けるということになりますと相当設備投資も要りますので、そういうものが大企業であると言ふならば大企業でございませう。

○三浦委員 そうすると、大企業製品といふのは、専用線以外にも結局臨海鉄道で運ぶものもありませうね。これはダブる場合もありませうけれどもね。

そうすると、臨海鉄道でもって専用線を使わないで運ぶといふような貨物まで入れれば、貨物全体の取扱量に占める大企業製品の割合といふのはこの六一%よりももっとも大きいものだというふうにお考えですか。

○田口説明員 恐らく専用線といふものとその発着を考えると、臨海とは相当ダブつていゝると思ひます。

○三浦委員 だつて、ふえることはあつても減ることではないでしょう。

○田口説明員 相当ダブつていゝると思ひます。それで、残りのダブつていゝる以外のものが大企業であるかといふことではございませう、工場を持ち敷設線を持つのが大企業であるといひますと、その分はふえるといふことになつていゝる。

○三浦委員 そうすると、六割以上の貨物が大企業製品だといふことが言えると思ひます。それで、貨物の赤字といふものが四十九年度では赤字の八〇%くらい占めておるという状況なんです。そうすると、これの収支を改善するためにこの貨物の運賃、料金をやはり何とかしなければいゝか

ぬと私は思ふのです。特に、大量にやる貨物運賃の営業割引ですが、あの貨物運賃の営業の割引であるとか私有貨車の割引なんてものはやめるべきだ。それから、また、物質別の専用列車ですか、こういうものについては特別に料金を取るべきだ。わが党の梅田議員もそういうことを言われましてたけれども、特別に料金を取るべきだと思ひます。

それはさつきあなたが言われたように、物質別専用列車といふのは、あるところからあるところまで、目的地までばつと非常に速く、そして確実に、そしてまた大量に物を運べるのだということでしょう。そうすればそれだけの利益が荷主にあるわけですから、普通の貨物と違つて特別な料金を取るべきだと思ふのです。旅客でもそうされていゝるわけですからね。そうすれば貨物の収支といふのはもつともと改善されていくのじゃないかと私は思ふのですけれども、この点はいかがですか。運輸省と国鉄の方にお尋ねしたいと思ひます。

○住田政府委員 先ほど申し上げましたように、貨物部門の赤字を解消するといふことは大変なことだと考えております。貨物部門の赤字を解消するためにはやはり収入をふやしていくということが必要となるわけでございますけれども、一方、国鉄の貨物部門は海運とあるいはトラックと厳しい競争関係にあるわけでございます。自由になつていゝる運賃が上げられるといふことではな

いわけでございます。しかし、とにかく赤字部門を解消するためには貨物の収入をふやさなければならぬのですが、その際、運賃を上げていゝるわけでは、後々そういう制度を導入して運賃の増加が図れるかどうかよく検討させていただきます。

ただ、従来営業割引といふのは大企業に対する奉仕であるといふような御意見も出ておりますけれども、営業割引を廃止したといひますか、縮小したためにかえつて荷物が逃げてしまつたといふこともございまして、したがひまして、制度を改

正したりあるいは新しくつくる場合には、本当に競争力が確保できるかどうか、そういう点を十分検討する必要があるかと思ひます。

○高木説明員 先ほど来貨物についていろいろお尋ねをいただきましたが、私どももいたしましては、貨物の赤字をどのようにして縮小していくかという点については最大限の努力をいたさねばならぬと思ひます。ただ、その場合に非常に問題でございますのは、鉄道というものは非常に大量に物を運ぶという点においては利点がございまして、A地点からB地点までにとまると大量に荷物を運ぶのには好都合な面がいろいろあるわけでございまして、少量の荷物を各地域にきめ細かく配って歩くという点についてはどうも必ずしもうまくいかない、いわば小回りがきかないような性格になっております。そこで、採算のことを考えますと、コストのかかる部分について無理に荷物をいただくということになりますと、私どもとしても、コストがかかるというだけではなく、国民経済的に見ましても必ずしもいいことではないと思はれるわけでございまして、鉄道は鉄道、トラックはトラック、あるいはまた海運は海運で、それぞれ適した荷物を運ぶということになければならないと思ひます。

もう一つ申し上げておきたいのは運賃の点でございますが、これはまた現在の統一主義では非常にうまくいかないわけでございまして、競争相手である船会社あるいはトラック会社の場合にはきわめて弾力的に荷主さんと契約をしてやってくという実態にありますので、私どもの方も相当程度競争相手の商売のやり方を意識して弾力的にやっつけていかなければならないと思ひます。

ただいま御指摘の、物資別のものについてもう少し特別料金を取れというところでございしますが、これは私どもももう少し商売人根性に徹しまして、少し上げましても十分荷物を私どもの方に託送していただけるといふ条件のある場合には相応しい切つて特別料金なりあるいは一般水準なりでいただいく、しかし、競争が激しく、値を上

げましたならばほかの輸送手段の方に移るよというところが明らかでございまして、思い切つて割り引きをしていくというところで、基本は法令に定められております統一運賃でございまして、現実に運用をいたしましてはいろいろと弾力性を持たせるということでないといふ、うまく収入を上げ、能率のいい経営をすることができないということではないかと思ひます。

○三浦委員 貨物が逃げないような保証があれば料金を取つてもいいのだというお話なんです、私は、逃げることはないと思ひます。物資別専用列車に特別な料金を取つても貨物は逃げません。貨物が逃げるといふのは、たとえば国鉄の運賃が安い場合でも逃げちゃう。それは定時に着かないとか、いろいろなサービスの低下が原因なんでしょう。物資別専用列車の場合には、さっき田口常務の方からお話がありましたけれども、ちゃんと定時にびちつと着くし、速いし、そういう意味ではサービスは非常に向上しているわけじゃないかと、セメントであるとか、石油であるとか、化学薬品であるとか、自動車であるとか、石灰石であるとかというように、まさにトラックで運ぶのにふさわしくないものが多いのです。ですから、私は、特別料金を取つてもこういう品物がトラックに逃げていくなんていうことは絶対にないと思ひます。それはいま検討するということですから、ひとつしかと検討してほしいのです。

私は、これは、貨物が逃げるというようにことを口実にして安い運賃や料金でどんどん運んでいけると思はざるを得ないのです。たとえば特別料金を取つたつて逃げない、それはトラックに逃げるような性格のものじゃないということ、トラックで運んだら国鉄の運賃に比較してものすごく運賃が高いということですよ。いまおたくの方でもらつた資料がありますけれども、最初鋼材からいさまして、これは十トン当たりですが、国鉄で運ぶと二百キロまでは一万一千七百七十円です

が、自動車は幾らかという三倍以上ですよ。三万六千円です。三百キロまでは国鉄で運ぶと一万五千五百円です。それがトラックで運ぶと四万五千五百円です。やはり三倍ですよ。五百キロまで国鉄で運ぶと二万三千二百九十円ですが、自動車では六万三千円ですから、三倍弱ですね。これだけの運賃の開きがあるのです。機械類であるとか石灰石の値段等も調べてみましたけれども、十トンを二百キロ、三百キロ、五百キロ運ぶ場合、もうほとんど三倍から四倍の値段をトラックは取つています。ですから、かなりの特別料金を取つてもこれは逃げるというようなことはないと思ひます。鋼材の場合を例にとりますと、私どもも競争相手として非常に強敵なのはトラックではなくて内航海運でございます。かつては鋼材をかなり国鉄で運んでおりましたけれども、最近先で新しい設備投資をする場合の所要鋼材とか、あるいは道路その他の公共事業に使われる鋼材とか、そういうものの集積地がこまに臨海地帯に育成されておりますので、あるところまでのものは内航海運で運ばれて、それから先はトラックということになるわけでございまして、私どもの場合にも、鉄道の弱点をいたしまして、戸口から戸口ということにはなかなかまいりませんで、製鉄所の鋼材の場合には、発地は大体専用線が入っておりますからよろしゅうございまして、けれども、着地についてうまくいかないというようなことで、鋼材なども昔に比べますとかなり逃げられておるわけでございまして。私も、実は、国鉄ではたくさんレールを製鉄会社から買つておりますから、せめてうちのレールを列車で運べないかというところを研究されたのでございまして、どうも、やはり、内航海運で運んで末端だけを鉄道で運ぶか自動車で運ぶかというところで研究した方が結局安くなるというところ、なるほどこれはやっかいな問題だということの一つの品物につ

いていろいろいま議論をしておるところでございます。おっしゃるやうに何とかして荷物を集めたいというところで、少し個別物資ごとにいろいろ議論してみたいと思ひますが、運賃水準の問題につきましても、いざいざいただける場合にはたくさんいただくようにいたしますけれども、なかなかうまくいかないというところで苦慮いたしておるわけでございまして。

また、ただいまセメントの御指摘がございましたが、セメントの場合にも非常に多くの部分を鉄道で運ばせていただいておりますけれども、やはりトラックも入つておるわけでございまして、なかなか厳しい競争関係にございまして。

○三浦委員 内航海運との競争ということを言われましたけれども、内航海運は内航海運だけで終わつてしまふものじゃないでしょう。陸揚げをしてからトラックで運ぶか鉄道で運ぶかという問題があるわけですから、そういう意味で陸上輸送の問題について鉄道とトラックとの関係を私はいま論じているわけなんです。ですから、そういう意味でさっき私が数字を挙げておりますけれども、大体、運賃というものは、あなたたちは厳しい競争だと言つておられますけれども、それは少し上げたつて十分にあなたたちがその荷物を運搬できるという状況にあるわけですから、それはその物資の性格の問題と、もう一つは運賃水準が国鉄がうんと低いというところで、ですね。ですから、いま取れるところから取るというふうなお話ですから、これは一歩前進だと私は思ひます。

いままではそういうことを言うといふ、いやそれは国民生活に影響を及ぼすとか、そんなことを言つて逃げたりしておりますけれども、やはり取れるところからは取るという態度をはっきり貫いてもらいたいと思ひます。それで、いま物資別専用基地の問題が生まれたので、その問題についてお尋ねしますけれども、物資別専用列車に料金を取らないでいまサービスしているというところを問題にしたわけですから、

身が大企業本位だと私は言いたいわけです。何でちゃんと賃貸契約を結んで取らないのですか。かなりの収入が上がるはずですよ。こういうむ

だ遣いがあらゆるところにあるんですよ。私は後でまた別の問題でもいろいろお話ししますけれどもね。

ですから、どうなるかわからぬというようなことじゃなくて、毅然として、国鉄の財政がこんな状態になっているのだから、特に貨物での赤字が一番ひどいのだから、その土地についてぜひ賃貸

借契約を結んでくれ、地賃はこのくらいにしてくれと言うのが当然じゃありませんか。そのくらいの決意はあつてしかるべきだと私は思うし、そういうやるべきことをやらないで運賃を値上げしてくれとか、旅客の運賃を上げてくれとか、そういうことを言つても国民が納得しないと思うのですよ。まあ、この額自体は何百億という金にはならないかもしれませんが、しかし、こういうものを個別にたくさん集めていくとかなり膨大な額になっていくのですよ。そういう基本的な姿勢というものが大事だと私は思うのですけれども、総裁、いかがですか。

○高木説明員　ただいま御指摘の貨物の物資別輸

送のための施設の提供に限りませず、昨日、一昨日来いろいろ御指摘がございますように、高架下の貸し付けの問題とか、あるいは駅前の土地の貸し付けの問題とか、いろいろございます。国鉄は資産をたくさん持っているということは事実でございますし、また、非常に値打ちのある土地をたくさん持っていることも事実でございますが、たとえば東京駅の前にいたしまして、大阪駅の前になしたしまして、明治以来無償で東京都なり大阪市に貸しておるわけでございまして、これもなかなか歴史的な事情があります。それから高架下にしても、現在の時点で見ますともっと高い値段で借りてもらってもいいじゃないかというものがありますけれども、これは入居のとき以来のいきさつがいろいろありまじたりしなかなかうまいかないわけでございまして、相当な努力を払って少しずつじわじわと上げていくというようなことはやっておるわけでございます。

そういう資産活用といいますが、**資産管理**とい

いますか、そういう面については余りにも資産のポリニウムが多く、また、いろいろなところに散在しておりますだけに、管理が十分行き届いているとは言い切れないわけでございまして、ただいまの御指摘の問題も含めて、資産の管理、活用全般について鋭意心してまいりたいと思っております。

○三浦委員 これら無償で提供している土地はただ無償ということだけじゃなくて、国鉄自身が納付金であるとか固定資産税であるとか、どっちかは払っているはずでしょう。どうなんですか。

○田口説明員 現在の固定資産税につきましては、たとえばタンク等に供する用地の固定資産につきましては、これは通り抜けになりまして荷主が負担をいたしております。荷主といいますが、それぞれタンクの所有者が負担をいたしております。

○三浦委員　そうすると、国鉄はその土地について所有権者でありながら、固定資産税も納付金も全然払っていないのですか。

○田口説明員 通路部分その他につきましては国鉄が払っておりますが、タンク部分につきましては、これは国鉄の寄付を受けておりますけれども、これは専用線と同様に、荷主といいますが、専用者が払っております。

○三浦委員 国鉄のいわゆる無償で提供している土地について、国鉄が負担している部分はあるのでしょうか。ないのですか。

○田口説明員 国鉄が負担している部分はございます。

○三浦委員　そうでしょう。だから、無償で貸しているだけではないのです。固定資産税まで払ってやっているわけです。そんなばかなやり方というものはないと私は思うのです。

運輸省にお尋ねしますが、いま国鉄の繰
裁の方から意見が言われましたけれども、ちゃん
と取るように行政指導しませんか。

○住田政府委員 この問題につきましては、先ほど国鉄から御答弁がありましたように、会社を設

立した際にいろいろな経緯があつたのではないか

と思います。しかし、その後もちろん年月もたつておりますし、情勢も変わっているわけでございます。また、先ほど總裁が御答弁申し上げましたように、国鉄の貨物部門についてはなりふり構わず取れるものは取っていくというようなこともしないとなかなか収入も上がらぬというような情勢でございますので、いまお話のありました点は今後十分検討させていただきたいと思っております。

○三浦委員 われわれに言わせれば、土地の問題でもこういう大企業の利益のためには至れり尽く

せりのサービスをしておりますけれども、同じ土地を提供する場合でも、たとえば地方自治体ですが、いろいろなと自転車置き場の問題が問題になっておりますけれども、こういうものからはちゃんと金を取っているわけです。御承知のとおり自治体の財政は非常に苦しい状態です。それにもかかわらずちゃんと金を取っているのです。

これは貨物のお客であらうと旅客であらうと国鉄にとつては同じお客です。むしろ旅客の方が収益が上がっているわけです。もつともっと旅客を大事にしなければならぬと私は思うのです。

自治体が住民のための自転車置き場にするというところで貸してくれと言ったような場合には、これこそ無償でやるべきだと私は思うのですが、この点、国鉄総裁、いかがですか。

高木 勲 現状は確かに原則は賃貸料をいた
 だくことにしておりますが、しかし、各地域とも
 非常ににぎやかなところ

駅がある場合が多いのでございますから、そうしますと土地の価格も大変高いということになりますので、その高い価格で貸すということでは自営体としてもなかなかむずかしいだろうということ

で、地価との関係から言いますとかなり割引していると言ったらいけないかもしれませんが、地価から計算されてくる価格といえますか、水準から

比べますと、半分以上引くというようなことでやっておるわけでございます、これはいろいろ

お考え方がございます。

そして、地元からは無償でもいいじゃないかという御議論もしばしばあるわけでございますが、全く無償というわけにもいかないということで、ほどほどの水準で決めておるわけでございます。それと先ほどのことがアンバランスじゃないかという点はいろいろあると思いますが、今後そういう点もよく横並びで見てみたいと思います。

○三浦委員 中央線の国立駅の南口と、それから東北線の水沢駅の西口に自転車置き場があるのですけれども、これをちょっと調べてみたのですが、

これは市役所にも電話してみましたけれども、何とかしてくれぬかと言うのです。国立の場合は年間に十万五千円払っているのです。それから水沢市の場合には年間に三十六万二千八百八十八円払っている。水沢市の方が高いですね。国立の方が安いのです。ですから、基準のとおり方に問題があるのです。私は、自治体の皆さんから、何とかし

てくれぬか、こういう負担にはもう耐えられぬ、われわれは住民のためにやっているんだから国鉄さんはサービスでもって土地を提供してくれたらいいじゃないかという、そういうような要望を受

けています。いま一般の額よりもサービスを
して貸しているんだというお話ですけども、私
は、ぜひこれは無償で提供するようにお願いをし
たいと思います。

お金を取る場合でも、現在基準が非常にまちまちになっています。一応の基準はあったとしても、その基準どおり実施されていないというような状況だと思えます。たとえばいまお話ししました

ように、水沢の場合には百六十平米貸しているわけですが、三十六万二千百八十八円です。国立の場合には二百二平米で十万五千五十七円ですよ。倍の土地を借りておつて三分の一以下の使用料し

では、公示価格は東北線の水沢駅の方がうんと高いのかというと、これはおたくの資料によってか払っていないのですね。

もそうはなっていないと思うのです。公示価格は水沢と国立でどっちが高いのですか。

○高橋説明員 水沢の公示価格の方が、国立の駅付近の公示価格より安うございます。

ただいま御指摘の点につきましては、水沢の駅前に自転車置き場をつくる契約を水沢市といたしましたのは四十九年度でございます。国立の方はその後五十年年度になってからのことでございまして、実は、私の方も自転車置き場の値段について明確な基準がなかったものですから、一応公示価格を基準にして水沢市とお話し合いをいたしました。その後各所からいろいろ強い要望がございましたので基準をつくりまして、いま総裁が申し上げましたように一応割引率等を決めて、全国一律の方式でやりたいというふうに考えております。

○三浦委員 そうすると、水沢市の場合には、現在まだ三十六万何らかの金を取っているわけでしょう。これは正されるのですか。

○高橋説明員 次期の契約のときにはこれを改めて、全国一律の基準で契約をいたしたいと考えております。

○三浦委員 それは不公平じゃありませんか。いつ契約期限が切れるのかわかりませんけれども、いま直ちに契約し直したいいいんじゃないですか。どうですか。

○高橋説明員 元来、自転車置き場につきましては都市施設というふうには私の方は考えておりまして、都市側でつくっていただくというのを従来は原則に考えておりました。ところが、実際には駅前付近に来ていただく方、自転車に乗って来ていただく方の相当部分が国鉄を利用していただくという実態もございまして、私の方もその後割引制度を考えたわけです。この契約は一応三年になつておりますので、これは近く再契約に持ち込めるんじゃないかというふうに考えております。

○三浦委員 そういう態度です。結局再契約するまではいままと同じ基準で取っていくんだ、不合理だということがわかって取っていくんだということですね。それは非常におかしいと私は思います。もともとこんなものを取るべきじゃないのですよ。貨物のためには無償で提供し

て、旅客、住民のためには高い金を取って自治体を困らせる。そんなことは天下の国鉄がすることじゃないと思います。しかし、まあいいです。それはもう国鉄の態度というものがはっきりわかりましたからそれ以上は言いませんけれども、私は、こういうことがやはり大企業本位の国鉄だというふうな非難される大きな理由だと思ひますよ。

それで、次に移りますけれども、現在臨海鉄道が十一社あります。その出資総額はどのくらいになっておりますか。それと運収は……。

○田口説明員 実は、現在十三社でございます。その出資総額は五十一億でございます。三浦君、質問を続行してください。

○三浦委員 それで、運収はどのくらいだと聞いていたのですよ。

○田口説明員 臨海鉄道にかかります。国鉄に入ります。運輸収入は百八十五億でございます。

○三浦委員 こういう会社は赤字である国鉄が何で出資しなければいけないのですか。それこそむだな投資だと私は思うのですが、いかがですか。

○高木説明員 国鉄はどうやってお客さんを集めるかというのをまず考えなければいけないわけでございます。そこで、臨海に何か施設をつくる必要がある場合、外国から輸入してきた品物が港に揚がったときに、そこで荷物をピックアップしまして、短い線路をつくって在来線につなげていくということによってお客さんをたくさん集めたいわけでございます。

その場合に二つの方法がありまして、一つは、国鉄自身が港湾を整備される機会にレールをそこに敷くという方法があるわけでございますが、臨海というの、どうしても、幾つかの企業が港湾に工場をつくるか、あるいは荷揚げ設備をつくるかという関係になってまいりますから、何も全部国鉄が出す必要はないじゃないかということ、むしろ独立の会社をつくって運営していく方が少ない投資で同じだけのお客さんを集めること

ができるのではないかという発想から出ているわけでございます。したがって、自分でつくるかわりにその地域におられる関係会社の共同出資を求めてやっているわけでございますので、出資そのものによって配当が幾らあるかとか、そういうことを必ずしも頭に置いているわけではないわけでございます。

ところで、先ほどの数字で私も感じますことは、出資の額と運賃収入の額が必ずしもうまくバランスがとれていない、出資したものにふさわしいだけのお客さんにまだ集まっていなくて、出資する、臨海鉄道のうちで出資をしておりますのは比較的最近できた臨海鉄道であるわけでございます。そういう関係で、そういう地域の港湾のいろいろな活動がまだ必ずしもすべて活発になっておりませんので、出資にふさわしいだけの荷物がまだ集まっていってないわけでございます。しかし、これは一種の懐妊期間でございますから、時間の経過とともにそれにふさわしい成果を上げるものと思っております。もちろん、個別具体的にばなかなか当初考えたほどうまくいかないというような時点もございましょうけれども、全般的には、そのものをつくりましたことによりまして漸次お客さんを集めてくる力として働いてまいるとの思っております。

○三浦委員 物資別専用基地の場合もそうでしたけれども、この臨海鉄道の場合も本来国鉄がやらなければならないことなのだ、しかし、国鉄だけをやったのでは余りに大企業サービスというふうになるから大企業からも出資を得てやるのだ、本来は国鉄がやらなければならないものなのだと、その考え方が非常に問題だと私は思うのです。

あなた自身も前の委員会ときにはそういうことを言っていないでしよう。五十一年五月二十一日の本委員会ではあなたは臨海鉄道の問題を聞かれています。どなたかがお金を出して敷設をしておいてくださればよろしいわけでございますが、

と言って、これは懐妊期間が長いので、「民間だけでやっていた方がいい」と思ひまして、それではなかなか進まない。そこで、利害関係者である国鉄もやはり一口乗ってこれとか、あるいは相当多く乗ってこれとか、それならばやってみようというふうなことになるようにございまして、おっしゃるとおり事情から申しますと、当社の経営状態がこういう状態だということから申しますと、そこらはこちらもなかなか出しにくいところでございます。と言っています。そして、しかし、そう言っているにもかかわらず臨海鉄道ができないので、そこら辺がなかなかむずかしいことだということも言っているのです。ですから、本来国鉄がつくるべきだという考え方であなたは答弁されてないです。よ。

実際に見てみましても、たとえばここに臨海鉄道のパンフレットが幾つかあります。これは「鹿島臨海鉄道七〇年開業披露」というパンフレットですが、社長さんのあいさつに、「当地の生産品、原料品、諸資材等の輸送の円滑化と流通経費の節減をはかり、もって当地区は勿論、わが国経済の発展に寄与し」云々と言っています。流通経費の削減を図る、安く運ぶということなんですね。これは臨海工業地帯に進出してきてこの臨海鉄道を使う荷主である大企業のメリットなんです。そのためにこの臨海鉄道というものがつくられていて、こういうことははっきりしているじゃないか。どうなんですか。

○高木説明員 それは必ずしもそうは言えないと思ひます。どうやって輸送コストを下げるかということ、はみんな考えてるべき問題だと思ひます。そして、そういう臨海鉄道ができれば、もちろん御指摘のことになるということになれば、もちろん御指摘のように荷主さんの利益でもございまして、私どもとしては少しでも荷物を集めたいという趣旨から言えば私どもの利益でもございまして、それによって輸送コスト全体が下がれば、それは国民経済の利益でもあるわけでございます。その意味

において、だれの利益と言いましてもみんなの利益でなければならぬ。そういう場合に限ってつくられてしかるべきものではないかと思うわけでございまして、必ずしも荷主さんだけの利益ということではないのかと私は思うわけでございします。

○三浦委員 だれがこの建設費を負担しなければならぬのかという問題なんです。何で国鉄が負担しなければいけないのですか。

○高木説明員 それは具体的に個々の場合によって決まってくるのであらうと思ひます。そして、最終的には判断でございまして、出資をしなくても会社が相寄つてつくって、それを私どもの方が荷物を載せてくださる、これは非常にありがたいわけでございします。しかし、いつになったら荷物がそれだけ大量に運ばれることになるか、港がいづ整備できるかなかなかわからぬということで、先ほど御引用いただきましたように、私の前のときのお答えにもございしますように、懐妊期間が長いものですか、国鉄も出しますからおやりになりませんかということではないとできない場合もあるわけでございまして、それは個々の事情によると思ひます。

ただいま田口常務から説明しましたように、臨海鉄道会社はかなりの会社の数がございしますが、いまから考えますと、もう少し国鉄が多額の出資を出資して臨海鉄道をつくっておけばよかった、それをヘジテートしたために臨海鉄道ができなかった、よつてもつて荷物がうちの方に入つてこなくなつてしまつたという場合もたくさんあるわけでございます。失敗例、成功例いろいろございまして、一概に出資するのは不要であるということにはならないと確信をいたします。

（浜田委員長代理退席、佐藤（守）委員長代理着席）

○三浦委員 物資別基地をつくる場合には、大体国鉄は半額を出資していますよ。ところが、臨海鉄道の場合にはそんなに多くは出資してないんです。一割ぐらいのところもある。会社によつて

いろいろ違いますけれども、たとえば神奈川の臨海鉄道ですけれども、これは株主が三十五名おります。その内訳を見てみるといづいおりあります。いまはやりの丸紅もおります。それから日本石油化学であるとか、三井物産であるとか、味の素だとか、日立セメントだとか、やれ大協石油だとかいろいろありますけれども、三十五名おります。臨海鉄道をつくるのに、三十五名の株主の中に何で国鉄が入り込む必要があるのですか。その分だけほかの大企業の出資が減るというだけの話であつて、国鉄が出資をしなくても臨海鉄道はできるものなんです。

この神奈川の臨海鉄道の資本金と国鉄の出資額をちょっと言つて下さい。

○田口説明員 神奈川臨海鉄道の資本金は十三億七千六百五十万円でございまして、国鉄の出資金は十三億七千六百五十万円のうち五億円でございします。

○三浦委員 そうでしょう。ですから、この五億円の出資金を何でほかの三十四の大企業が負担できないのですか。国鉄が五億円の出資金を負担しないからといって、臨海鉄道がじゃやめたというやうなことはない性格のもんです。ここにもしやわゆる貨物投資に対するむだ遣いというものがあらわれていると私は思ひます。

それから、総裁は臨海鉄道をつくらなかつたので荷が逃げたというやうなことを言つておられるけれども、これもあなたたちの答弁ではつきりしているけれども、逃げていくやうな性格のもんじゃないんです。石油であるとか、そういうもので、鉄道による大量輸送に一番適しているものなんです。コストも、これで運んだ方が安いのです。船で運ぶということもあるけれども、臨海鉄道は内陸に向かつてどんと出ているでしょう。ですから、そんな一般論で片づけられない問題があるのです。私は、どう見たって、この臨海鉄道に対する出資というのは、企業の負担を軽くしてやるために国鉄が出資しているというふうに断言してもはばからないものだと思います。

○高木説明員 一般論で議論してはいけないことはおっしゃるとおりでございしますが、国鉄の出資が大企業を援助するために出しているのだというふうな一般論で御説明になるのもいかにかと思ひます。私も、それが結果としてよかつたか悪かつたかということについてはいろいろ御批判を受ける場合もありましようし、そして、また、これはこれから改善していかなければならぬ場合もございしましようけれども、要はいかにしてお客さんを集めるかということ、せつかく明治以来つくりました鉄道が全国に網になつておるわけでございますから、そこへちよつとつなぐことによつてお客さんを誘引することができれば、それはそれなりの効果があると思ひます。

その場合に、おっしゃるとおり、私どもが出資をいたしませんでも皆さんの間でつくつていただけたという事情であれば出資は必要はないということとございしましようが、私どもが口火を切りませんと出していただけない場合はやはり出してよろしいのではないかと思ひますし、これは今後とも個別個別の事情に応じて、出資していく場合とそうでない場合と考へてまいりたいと思ひます。

○三浦委員 この臨海鉄道ですね。これについても国鉄の用地を無償で貸しておる場合がたつきあるのです。見てみると有償の場合もありまね。本線が通つておる敷地は有償で通つております。ところが、連絡運輸設備というふうにあなただの方で言つていらつしやいますけれども、その敷地については無償で提供しております。これは何でそういう區別をされるのですか。全部有償でお取りになつたらいいんじゃないですか。こういう御時世なんですからね。

○田口説明員 国鉄では、現在の姿勢として、連絡設備としての線路敷は無償にしております。これは当然臨海鉄道あるいは専用鉄道その他とつながらるものでございしますので無償にいたしております。それから有償の分につきましては、たとえば神奈川の有償分は事務所、あるいは水島の有償部分は本線敷でございします。それから釧路も本線敷

でございまして、連絡設備につきましては、連絡設備がありませんと貨車がつながりませんので、当然国鉄で無償にいたしております。

○三浦委員 何が当然なんです。その連絡運輸設備というのは臨海鉄道の設備でしょう。その設備のために国鉄の用地を貸しておつて、臨海鉄道が当然であるというあなたたちの感覚は、感覚が麻痺しておるのじゃないかと私は思ひます。大企業のために奉仕するのが国鉄の使命であるとなつたことは考へておるから、そういう当然であります。何で本線敷と連絡運輸設備と分けなければいけないのですか。臨海鉄道は本線敷も必要だし、連絡設備も必要なんです。連絡設備がなければ国鉄につながつていかなければいけません。

臨海鉄道が必要だからこういう設備を設けておるのです。それを、連絡運輸設備は無償である、本線敷は有償である、それはあたりまえなんだという、そういう感覚は私は全然わかりません。わかるようにちよつと説明してくれませんか。

○田口説明員 連絡施設は国鉄も必要でございします。臨海鉄道も必要でございします。したがつて、用地は提供はいたしておるものであります。上部分につきましては、構造部分につきましては臨海鉄道が負担しておりますので、それぞれ必要に応じて負担し合ひのことが妥協だというふうに考へております。

○三浦委員 そんな理屈でいつたら本線敷だつて必要でせう。臨海鉄道全体が国鉄は必要だと言つておるのだからね。そうでしょう。本線敷と連絡運輸設備と區別する必要はないじゃありませんか。いろいろの会社から持つてきて、本線で持つてきて、仕分けして、そこから国鉄につないでいくわけでしょう。その連絡設備を何で無償で貸さなければいけないのですか。わかりません。そういう感覚でおやりになつておるから貨物は赤字になるのです。取るべきところから取らなければいかぬじゃないですか。

それから、臨海鉄道から国鉄を通じて物を運ぶ場合、通し運賃でやっておりますね。いわゆる併算制ではありませんね。併算制でやるのと通し運賃でやるのとどちらが荷主にとって有利なんですか。

○田口説明員 荷主にとってどちらが有利かという点になりますと、併算運賃の方が不利になります。通算運賃の方が有利でございます。

○三浦委員 安いわけですね。旅客の場合にはどういう運賃の取り方をしていますか。併算制じゃありませんか。

○田口説明員 旅客の場合は併算でございます。

○三浦委員 そうすると、何でそういうことをやるのですか。旅客の場合には旅客に不利な運賃の取り方をやり、貨物の場合には荷主に不利な通し運賃制度でやる。これは何で併算制でやらないのですか。併算でやった方がおたくの方にはうんと収入が上がるのでしょうか。どうなんですか。

○田口説明員 この御説明をいたします。

現在、臨海鉄道及びこれに準ずるといいますか、列車でもって臨海から出てまいりますところの、あるいは私鉄から出てまいりますところの貨物列車につきましては、機関車の入れかえだけで直ちに国鉄の営業線を行くことができます。したがって、ばらばらと一社ずつ出てくる場合にはそれぞれ入れかえを伴ったいろいろないたしますのでコストがかかります。

考え方を申し上げますと、鉄道運賃はターミナルコストとランニングコストがございます。ターミナルコストは発のコストと着のコストでございます。そのあとはランニングコストで、走る経費でございますが、臨海鉄道及び大量の貨物を出す私鉄につきましては通算いたしておりますのは、荷主にとって併算をいたしますとターミナルコストを二回払わなければならないので、私鉄の場合の着コスト、国鉄の場合の発コスト、両方払わなければならないので、通算制の方が荷主にとって妥当だということに考えております。

旅客の場合ですと、一たん必ず駅におりまして、

そして改札の要員の手をかりて国鉄のホームから電車に乗るといふことでございますので、ターミナルのコストはそれぞれ二度かかりますので、原則として併算という形にしております。

○三浦委員 併算制にするのとターミナルコストを二回取る点になるからとおっしゃいましたが、しかし、あなたたちは臨海鉄道をつくる場合でも、いま言ったように、土地の無償提供をやるとか出資金をやるとかいっているいろいろなサービスをしているわけでしょう。それであれば当然旅客についても併算運賃をやっているわけだから、それで取った方がいいのです。取れるものはなるべく取った方がいいじゃないですか。赤字なんですよ。私はそれをやるべきだと思うのです。それをやればどのくらい多くの利益が上がるかということですね。

それから、運賃の計算の方法でも併算制にした方が簡単でしょう。通し運賃にした後で計算するのが大変でしょう。ですから、あなたはいろいろな理屈を言われましたけれども、やはり併算制にした方が国鉄の収入が上がるということにははっきりしているわけなんですから、そういう方向で検討すべきだというふうに私は思うのです。

それでお尋ねしますけれども、全部併算運賃でやった場合、四十九年度ですけれども、どのくらい増収になりますか。

○田口説明員 これは国鉄の場合を二百キロで計算させていただきます。それから臨海の場合を二十キロで、二百二十キロということ、扱いトンは数は全く現実の扱いトン数で計算いたしますと、併算に切りかえたといえますと二十一億運賃収入が国鉄の取り分がふえるということになります。

○三浦委員 大体われわれの計算と合っていますけれども、二十一億という金は大変な金ですよ。国鉄は三兆一千億も赤字だから二十一億ぐらい大したことはないと言いかもしらぬけれども、これだけの金を集めるというのは大変なことですよ。それであれば、こういう通し運賃なんというものは

はやめて併算運賃にした方がいいじゃないですか。大臣、どうですか。

○石田国務大臣 いままでいろいろな事務当局との質疑を承っておりますが、事務当局の説明のとおり、いろいろな歴史的経緯あるいは個々の実情等により異なる差がありまして、現在までの処置が必ずしも不当だとは言えないと思っておりますけれども、何しろ国鉄の現状は御承知のとおりでございますし、これを再建いたしますためには、何しろ競争相手があることでありますから、もう運賃だけに頼るという時代ではなくなっております。俗な言葉で言えば、取れる理屈のあるものは発想を転換してできるだけたくさん取るという方向で処理をすべきものだと考えております。

○三浦委員 わかりました。

国鉄總裁、どうですか。

○高木説明員 いまの大臣のお答えのとおりでございます。私どもも、合理的な理由があり、大いに収入を上げることが出来るものについては、過去の考え方にとらわれないで改善していくべきものだと思います。

ただ、その場合にお断りしておかなければいけません。さつきから申し上げますように、やはり過去のできませんでしたのいろいろな経緯もありまして、それを個別にいろいろ考えなければならぬという問題が一つ、もう一つは、収入はどうしても上げたいわけでございますけれども、その上げ過ぎによってお客さんがまたさよならされるというのは困るわけでございます。そこを、貨物の場合には旅客と違っていて個別の事情をよく見当をつけてやりませんと、後で失敗したというところでまたおしかりを受けることがあっては困るわけでございます。その辺個別に少しきめ細かくいたしたいと思っております。

いずれにいたしましても、いままでそうだったからその考え方は変えないということではなく、いろいろやってまいりたいと思っております。

○三浦委員 それじゃ、これはどうですか。いま国鉄が私有貨車の改良工事をやっているわけでは

けれども、この私有貨車の改良工事を全額国鉄が負担しているのです。私有貨車は企業のものですよ。これはどのくらいの費用を国鉄が負担しているのですか。

〔佐藤（守）委員長代理退席、浜田委員長代理着席〕

○田口説明員 二段リンク化をいたしますために、私有貨車の改造をすでに四十二年四月から行っております。

金額を申し上げますと、四十二年四月から四十四年三月まで二軸貨車の二段リンク化を行いました。これが三億四千八百万でございます。続きまして、四十五年一月から四十五年十二月まで、二軸ボギータンク車の台車の改造をいたしました。全部下回りでございますが、五億三千六百万でございます。四十五年四月から四十八年三月まで、ホッパ車脱線防止対策台車改造をいたしまして六千七百万円の改造経費を投じております。

○三浦委員 これは何のために企業の手持っている私有貨車の改良費を国鉄が負担しなければならぬのですか。こんなことはやめるべきじゃないですか。

○田口説明員 理由を御説明申し上げます。

四十二年、四十三年十月のダイヤ改正以前は、その後もそうですが、特に北海道を除きまして幹線の各線区が、旅客列車の増強によりまして、大変な貨物のスピードのおそい列車のために旅客列車がなかなか入らない、したがって国鉄として増強をしていかせぐにも貨物のためになかなかせげないという事態が起こってまいりましたので、国鉄の貨車全部に行きましては、北海道を除きまして二段リンク化を行ったわけでございます。そういったしまして線路容量を上げまして、たとえば規格ダイヤ、旅客列車は百十、貨物は七十五ということ、ペタインを決めまして、できるだけ旅客列車を入れて、なおかつ貨物列車を削減せずに入れていくというために二段リンク化を行ったわけでございます。

したがって、私有貨車約二万両につきまし

て二段リンク化を行いませんと、この私有貨車のために内地の貨物列車が六十五キロに抑えられますと、当然各駅に待避線を設けたりいろいろ金がかかるわけでございます。したがって、私有貨車の上部分は全部荷主が負担はいたしますが、国鉄の利益をもたらすところの下部の構造につきまして国鉄として負担をいたしたわけでございます。

○三浦委員 貨物列車が速くなるといふのは、それは国鉄の利益かもしれないけれども、荷主の利益でもあるのですよ。

それで、ここに「貨物」という雑誌がありますけれども、ここでは、「従って私有貨車の所有者としての問題点は……貨物列車が早くなるということとは、種々の点から好ましいことであるが、そのために私有貨車の改造や新造に大きな経費を負担しなければならない……という点である。」となっています。つまり、これはちよつといやだという声が出てきて、それで、これは社団法人鉄道貨物協会が出しているものですが、「当協会が中心となり、各所有者の意見を集約、昨年十一月国鉄へ申達するとともに、その後数度にわたりその実現方を願ひしてきたが、今回標記のような決定を見たものである。」というふうに記載されているのです。

国鉄自身もともとこれは国鉄自身が負担すべきものではないと考えておったのじゃないですか。やはり、荷主の方の強い要求によって何回も交渉して、そしてとうとう荷主の要求を受け入れたという結果になっていると思うのですが、そういう事実関係ですか。

○田口勲明員　どちらが負担をするべきであるかという過程はございました。しかし、国鉄の利益は、先ほど申し上げましたように従来の線造をせずに相当の旅客列車が増発できる、しかも貨物の待避線を余分につくらなくていいとかいろいろと検討いたしましたして、結論が出ますれば当然国鉄が持つべきだということでわれわれが持ったわけになっています。

はPR雑誌でもございすのでそのように書いて
おるものだと、私はそのように考えております。

○三浦委員 国鉄の利益にもなる。何でその利益を自分のところへしまわないのですか。線路をしないで旅客をうんと運べるから国鉄の利益になる、だから私有貨車の改良工費は国鉄が負担してやるのだ、と、そんなことを何でする必要があらぬのですか。私有貨車の所有者が負担すれば、当

然それだけあなたたちの利益が上がるわけでしょう。それだけ赤字が減っていくじやありませんか。さつきから何だかんだと理屈をつけて、いや、私

どもの方にも利益があるので、荷主の方にも利益があります。だが、私の方の利益は全部吐き出しちゃうのですというようなことは、それこそまさに大企業のために奉仕しているという結果にしかならないのですよ。その結果どんどん赤字がふえ続けているというのが現状でしょう。何でそういう利益を吐き出さないようにしないのですか。これはまだ現在も行われているでしょう。

もつとひどいのは、今度の改良工事で私有貨車で廃車しなければいけないというような廃車対象車に対しては、新造費、つまり新しくつくる私有貨車の建造費の一部も負担するというようなこともやっているでしょう。これこそ全く大企業には至れり尽くせりのサービスなんです。まだこれは続けているわけですね。今後もうつとこういうことを続けていくのですか。何で私有貨車の所有者に負担をさせないのですか。させる意思がないのですか。總裁、いかがですか。

○田口勲明員 一つだけ説明が抜けておりました
が、詳しく御説明いたしますと、先ほどのように
旅客列車が相当増発される、待避線は余分につく
らなくてもいいということは、なるほど列車は六
十五キロから七十五キロになりましたけれども、
荷主は速いメリットはないわけでございまして、
やはり、同じような列車がふえれば同じところに
待避をいたす、もし六十五キロだと各駅に待避線
をつくらなければならぬ――結局、発時間から差
時間まで荷主にとってはメリットはないわけで

あるのは、国鉄だけがメリットがあるわけ
す。す。

以上です。

○三浦委員　そんなことないですよ。ちゃんと荷物が早く着けばいいと書いてあるよ。それならそんなことを交渉する必要はないじゃないですか。

国鉄だけがメリットがあって荷主にメリットがないうなら、どっちが負担するかなんというのを何

回も何回も交渉する必要はなかったでしょう。あ
なただって、一番最初どっちが負担するかという
ことについて交渉したという経過はあると言った

でしよう。それはあなたはいまこの席で言い逃れに言っている言葉じゃないですか。こういう設備投資のやり方が結局国鉄の貨物の赤字をますます大きくしているのだということを私は指摘したいのです。

運輸省、さっきから何回も細かい問題を出しておられますけれども、われわれから言わせると、こういうむだ遣いは企業が負担すればいいことなん

です。ですから、そういうものは企業に負担させるといふ方向で指導なさいませんか。

○住田政府委員　先ほど大臣から御答弁申し上げたわけでございますが、国鉄の貨物につきましてはいろいろな習慣があるようでございます。国鉄の貨物というのは、商売でございますからやはり荷主との間でいろいろな交渉して、臨海鉄道の問題にいたしましてもターミナルの問題にいたしましてもいろいろ話し合いをして決めているわけでございますが、その間いろいろな事情があつて、い

ま御批判を受けているような結果も出ているのではないかと思います。

しかし、基本的には、先ほど来申し上げておりますように、とにかく国鉄の貨物は収入をふやさないけれどもどうもやていけないという情勢でございますので、収入がふえるということを前提に現在の制度もいろいろ検討いたしてみたいと考えております。

○三浦委員 収入をふやすということ、経費を節減していくということはやはり大事なことでござ

よ。
それで、私は次に移りたいのですが、投資のア

ンバランスの問題についてお尋ねします。

高木総裁は五月十四日の本委員会で、新幹線は全部政府出資ではないので、結果的には在来線の改良その他が大変おくられているという答弁をされておられます。在来線の改良と新幹線のバランスを考えていかなければならないということも

言われております。この指摘は大変重要な指摘だと私は思うのですね。高度成長期に急速にふやされた国鉄の設備投資が、新幹線建設や、またいま

私がある申し述べました大企業本位の貨物輸送の近代化に異常に集中されてきた。そういうことが投資のバランスを崩して、そして安全問題でもその危機が非常に言われていますね。安全問題が非常に深刻化している。それから、また、地域内の交通、いわゆるローカル線であるとかいろいろな問題が大変不便になっている。いわゆる公共交通輸送機関としての役割りが地方では果たせなく

なっているというような荒唐現象も起きているわけです。

それでお尋ねしたいのですが、総裁は、在来線の改良がおくれていると言われたのは具体的にどのようなことを指して言われたのでしょうか。

○浜田委員長代理　その前に三浦先生に申し上げます。

各党申し合わせの時間が参っておりますので、その点を御了承の上お願いをいたします。(発言する者あり)

ただいま三浦先生に申し上げているところでございまして、三浦先生におかれましても、理事会における各党申し合わせの時間が参つておりますが、ただ、質疑が佳境に入っておりますので、適切な時間については委員長がこれを配慮いたしますが、その点について御了解をいただきたいと思ひます。(配慮したらだめだ)と呼ぶ者あり)

静肅に願ひます。

○三浦委員 委員長、切りのいいところでやめま

○浜田委員長代理 あと一問か二問でお願いいたします。

○高木説明員 在来線の複線化でございますとか、あるいは電化でございますとかいうことは、サービスの向上という面から言いましても安全の面から言いましても非常に重要であると思っておりますが、過去の投資の実績を見ましても、岡山から博多への新幹線の整備を見ましても、あるいは東北新幹線の整備であるとかいうことがハイビッチになつてまいりますときには、そちらの在来線の方を多少抑えざるにしなければならぬことが、数字の上でも、過去の実績の上でもどうしてもあらわれてゐるわけでございます。

ほかにもまだいろいろございますが、そういう意味で在来線についての、たとえば一例を挙げますと複線化とか電化についてももう少しお金を提供していただければ進めたいと思うところがあるところあるわけでございます。そういうことはほかにもございますけれども、一例として申し上げます。

○三浦委員 質問を省略するためにちょっとまとめて聞きますから、お答えいただきたいのですが、昭和三十一年から五十年までの設備投資の総額、同じ期間の新幹線投資の総額、それから在来線の線路増設投資の総額、線路強化改良投資額の総額を御報告いただきたいと思ひます。

○高木説明員 ただいま昭和三十一年からとおっしゃいましたが、手元に三十三年から集計してございますので、お許しを願ひます。

線路増設の費用は、五十一年は予算を一応入

らせていただきました九千四百九十九億、それから

線路改良につきましては二千五百七十七億、新幹線は

二兆二千三百八十七億になつております。

○三浦委員 そうすると、新幹線の占める割合は

圧倒的に多いわけですね。その結果国鉄の安全面

にもいろいろな影響が出てゐる。このことが監査

報告にも指摘されてゐます。たとえば五十年年度の

監査報告でなければ、ここでは、「最近、一部の線

路において、軌道整備状態の低下がみられ、この

まま推移すれば正常な輸送の確保に影響を及ぼすことが懸念される。」と言われておりますね。そしてこれは昭和四十九年度の監査報告書でも全く同じことが指摘されてゐるのです。これは安全に關係する問題でしょう。「軌道整備状態の低下がみられ、このまま推移すれば正常な輸送の確保に影響を及ぼすことが懸念される。」ということが四十九年度に監査委員会指摘をされ、そしてことしまた指摘されてゐるのです。

同じことが二度も三度も繰り返されるといふことは安全面では許されないと私は思うのですが、どうしてこういう同じ指摘を何回も受けるような結果になつてゐるのですか。

○高木説明員 軌道整備が十分進んでおらないといふことは非常に重大問題でございますが、ただ、その原因がどこにあるかといふと、投資の額が少ないといふことよりは、いづれかと申しますと、列車の本数が多過ぎましてなかなか保守間合

いがとれないといふ問題が起つてきておりました。それから、過去から今日まで列車のスピードを上げてまいりました結果、スピードの増に伴うところの線路あるいは架線に対する影響というものがいろいろ出てきておりました。これはきわめて重大問題でございますので、投資の大きさといふこともさることながら、もう少し保守能力を上げる、そのためには、場合によれば、極端に申しま

す列車をとめてでも保守をやるといふことをし

なければならぬといふことになりまして、お客

様には大変迷惑でございますけれども、新幹線

の場合も年七回半日ほど休みにいたしまして、そ

の休みの期間を利用して思い切つて整備するとい

ふことをやっておりますし、他の線区におきまし

ても、臨時運休でお客様に迷惑をかけるがらま

とまった時間内に整備をするといふふうにして

しております。

それでございまして、監査委員会の指摘も受けまして、また、私も自身の認識に基づきまして急速に軌道を整備して、安全の確保に万端漏なきを期するように心がけております。

○三浦委員 この軌道整備の問題だけじゃなくて、い

っぱいありますよ。たとえば昭和五十年年度の監査報告の八十五ページですけれども、「電車線路の故障が六五件の発生で全体の七二%を占めてゐる。これらの故障原因は、振動疲労、経年劣化等によるものが多いため、日常の保守管理を充実させるとともに、重架線化等設備の強化を更に推進することが重要である。また、架線・パンタグラフ系の事故については、その原因の解明が進められてゐるが、更にその促進を図る必要がある。」となつてゐます。これは五十年年度だけじゃないのです。四十九年度も同じような指摘を受けてゐるのです。

そうすると、事故の原因の問題について連続して指摘を受けながら、なおかつその問題についての対策をとつていない。対策をとつていないからまた同じ指摘を受けるわけですね。これはどうしてそうなるのか、私は不思議でたまらない。安全第一といふことをあなたたちはしょっちゅう言われてゐるわけですから、なぜもっと予算を取つて、その安全第一というものを中心にしてこういふところ設備投資をどんどんやつていかないのですか。改良費をどんどんつぎ込んでやつていかないのですか。もし事故が起つたら、挙げてこれは国鉄の責任だといふことになりまして、その点について総裁はどういうふうにお考えでしょうか。

○高木説明員 私どもとしては、新設もさる

ことながら、既存設備の取りかえといふことに当

然に重点を置いてまいりたいと考えております。

安全が何より大事なことでございますから、新し

く拡張するとかなんとかいふことよりもそつちの

方に重点を置くことが優先であると思つておりま

す。

ただ、非常に悩んでおりますのは、ことしの投

資をぐつと二千億余り抑えなければならぬこと

になりまして、当初の予算で予定されておりましたものよりも三割近い削減でございますので、どうしてもやりたいといふことは山ほどございまして、けれども、いまの点について思ふほど進められないといふ事態に陥つてしまつたわけでござ

いまして、その点については非常に深刻に受けとめております。

しかし、安全といふことは何よりも大事なことでございまして、不足がちな予算をやりくりいたしまして、安全については削減率が大きく響きませんように努力をして、いま個別の対策を工夫いたしてまいります。

○浜田委員長代理 この際、三浦君に申し上げます。先ほども申し上げましたように申し合わせの時間が参つておりますので、あと一問で終了していただきますと存じます。

○三浦委員 切りのいいところまでやらせていた

だかないと……。

○浜田委員長代理 それでは何時時間やるんです

か。

○三浦委員 いやいや、いま質問の途中ですか

ら……。

○浜田委員長代理 この際、委員長から特に申し

上げますが、各党間とも質問の途中でありまして

うとも——社会党の代表者におきましてはすべて

大な事故が発生しています。これは羽越線で起きているわけですが、この本橋と酒田間において貨物列車の脱線事故が続いて起きているのです。昭和四十九年の六月十日、四十九年の七月十一日、それから五十一年の七月一日と、こういうように連続して脱線事故が起きているのです。事故の原因についてはまだ調査中ということなのですが、それはそんなんですか。まだわかっていないのですか。

○尾関説明員 御指摘の貨物列車の脱線は、いわゆる競合脱線と言われているものに属しております。平たく申しますと多数の原因が重なり合つて起きていることとございまして、これは現在技術研究所を中心にいろいろな研究実験を行つて、真の原因と対策を解明しつつあるところでございます。

そこで、これは世界各国の鉄道が悩んでいる問題でございまして、だんだん研究の結果、貨車の動的な振動というものと線路の動的な変形というものが重なり合つて起きているのではないかとこのことがだんだんはつきりしてまいつてきております。そして、その対策も少しずつ成果を上げておるところでございまして、今後なお一層研究を深め、対策を進めてまいりたいと存じております。

○浜田委員長代理 答弁が明確でありますので、もう一問だけ許します。

○三浦委員 あなたたちは原因がわからないと競合脱線だと言つて逃げてしまふのです。競合脱線とかいうような言葉は何も原因がわからないことの理由にはならないのです。わからないものをみんな競合脱線だと言つて逃げてしまふのです。実際これは国鉄の酒田支部でも昭和四十九年の十一月二十三日に、いろいろな地域の人々と一緒に現地調査をしているのです。そうしたら、大くぎが二十一本手で抜ける状態だったのです。ですから、この脱線事故というのは線路の保守が悪いから起きたんだと思うのです。この点はどういうふうにお考えですか。

○浜田委員長代理 答弁は的確にお願いいたします。

○尾関説明員 御指摘のような原因も重なりまして脱線したものと考えております。

○三浦委員 そうすれば、それについての対策も当然講じなければならぬでしょう。原因の一つはわかっているわけですか。それについてどういふ対策を講じましたか。

○高木説明員 一つだけお断りしておきますが、先ほど御指摘がありましたけれども、言葉の上できれいごとを言うということではございませんで、日々そういう問題に真剣に取り組んでおります。

特に貨物の競合脱線について事例を挙げて御指摘でございますが、担当理事から申し上げましたように、貨物についてはなお事故が絶えませんが、先般北海道の試験線でも人為的に貨物の脱線という現象をつくり上げまして、それをいろいろ研究材料にするという大規模実験をいたしております。これは一例にすぎませんが、外部の方の御意見もいろいろ徴しながら、貨物の競合脱線についてはいろいろと努力を重ねております。

成果がばつと、あらわれるということになかなかありません。あしたからそういうことがなくなるという約束はできませんけれども、長い目で見ればそれが解消されると思ひますし、さつきも申しましたように、保守についても、今後ますますより早いスピードで回復する努力をいたすことを約束いたしたいと存じます。

○浜田委員長代理 この際、午後一時から再開することとし、暫時休憩いたします。

午後零時三十七分休憩

午後一時六分開議

○中川委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。質疑を続行いたします。

三浦久君の質疑は終了しております。

○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。

本案について、本日日本鉄道建設公団総裁篠原武司君を参考人として出席を求め、意見を聴取したいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○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。

○中川委員長 質疑を続行いたします。松本忠助君。〔議事進行〕と呼び、その他発言する者、離席する者あり

ちよつと速記をとめてください。

〔速記中止〕

○中川委員長 速記を始めてください。

三浦久君に申し上げます。発言は松本忠助君になつておりますので、発言席を立つて委員席にお戻りください。〔三浦委員〕しかし、非常に不当です」と呼び、その他発言する者あり

三浦久君の発言は許していません。不規則発言は慎んでください。〔三浦委員〕衆議院規則を守つてやってもわからないと困るよ。国会法、衆議院規則を守つていないじゃないですか。委員長は勝手に委員の発言時間を制限できますか」と呼び、その他発言する者あり

御静粛に願います。松本忠助君。

○松本(忠)委員 私は、まず、国鉄の財政再建に関する基本的な問題につきまして、大臣、国鉄総裁並びに鉄建公団の総裁に対して二十分程度、二番目に鉄道敷設法につきまして、主として大臣と鉄建公団総裁に対して約五十分程度、三番目に国鉄の部外投資につきまして、大臣、国鉄総裁、各常務理事に対して約三十分程度、最後に国鉄の安全輸送につきまして、主として路盤整備の問題について約二十分程度国鉄総裁、労働省労働基準監督局長等に対して質疑を行います。したがうしまして、答弁は簡潔に、そしてまた国鉄総裁のように大きな声でひとつよろしくお願いをいたしたいと思ひます。

破局に瀕した国鉄財政をどう立て直すかというところが重要な政治課題でございまして、国鉄が過去のような独自の地位が失われ、そうかといつて相変わらずわが国の公共交通機関の中心でございましては変わりはないと思ひます。国鉄が再建できるかどうかによつてわが国の輸送構造に重大な影響を及ぼすからでございます。しかし、今回の大幅な運賃値上げを基本とするところの赤字解消策がこういう重大な認識に立つて作成されたものとは思ひくいわけではございません。要するに、二年連続の運賃大幅値上げは単に利用者に多大な負担を課すのみでなく、一時的な収支均衡策にすぎません。国鉄再建のための抜本策とは言えないと私は認識をいたしております。

その第一の理由は、大幅な値上げによりまして収支均衡が図られた後の国鉄経営の健全化を図るための具体的な施策が何一つ国民に示されておらないからであります。政府の国鉄再建対策要綱からは具体的な施策を読み取ることは全くできません。国鉄が昨年暮れに政府に提出いたしましたところの「今後の国鉄経営について」という文書にもその具体性が欠けているわけでございます。

〔委員長退席、浜田委員長代理着席〕

たとえて申しますと赤字線の問題でございまして、今回、地方赤字線につきましては、赤字分の一部をいたしまして百七十二億円の国庫補助がなされることになっておりますが、その一方で、赤字線の建設計画は、五十一年度に鉄道建設公団が三十一線、千三百五十三キロの建設を進めようとしておられるわけでございます。しかし、これは運行と同時に膨大な赤字を生む、いわゆる赤字線というものでございまして、

国鉄の赤字の主たる原因は、貨物問題とこの赤

字線の問題と二つございます。現在の国鉄財政は赤字でございます。したがって、こういう現状からこの赤字線の建設を無原則に認めることはできないとわれわれは認識をいたしております。しかも、五十年程度の国鉄の監査報告書におきましても、新線建設は中止すべきであるということが指摘をされているわけでございます。

そこで、第一点の質問でございますが、いわゆる地方開発線などの赤字線の建設を無原則に認める理由が不明確であります。国鉄財政の現状からして、赤字線建設を進めることが可能と考えるかどうか、これが第一点。

第二点といたしまして、地方開発線などの赤字線は今後どうすべきか、国鉄財政再建策の中で明確にすべきではないかと私は思うのでございます。鉄道建設につきましても十分な配慮が必要だと思ひます。鉄道敷設法という旧態依然とした法律によりまして鉄道建設が進められ、建設の可否は鉄道建設審議会という特異な審議会によって審議されているのが現状であります。審議会の構成は、会長は自民党の総務会長が任命を受けるようになっております。このことは他の審議会には例を見ないことでございます。また、その構成員の内容からも、完全な第三者の機関という性格に欠けていると思うのでございます。

鉄道の建設、運営は国鉄が経営の一環として考えるべきでございますが、鉄道建設は国鉄の意向とかけ離れて推進されているのが現状であります。国鉄の財政の現状からして、建設、運営が不可能な赤字線を三十一線区も建設することが必要なのかどうか、これが第三点目。

第四点目といたしまして、赤字線に対する政府の見解があいまいでございます。国鉄財政の危機を理由に値上げを国民に強要し、その一方で赤字線の建設を進める。これも国鉄の意思というものを全く無視してやっているわけでございます。赤字を生み出す要因を放置して国鉄の再建が可能なかどうか、これが第四点目。

第五点目でございますが、現在の経済情勢、国

土開発の現状等を考慮してみたときに、赤字線建設の法的根拠となつておる鉄道敷設法の抜本改正は絶対に必要であらうと私は思うのでございます。また、鉄道建設審議会を健全な第三者機関に改めるべきであつて、政府・自民党の御用機関的な色彩は払拭をする必要があると思うのでございます。

この五点につきまして、大臣と国鉄総裁から先にお伺いをいたしたいと思います。

○石田国務大臣 お答えいたします。

国鉄の赤字の大きな原因の一つが、貨物輸送の問題といわゆる地方ローカル線の問題にあることはそのとおりであると思ひます。それだけではなと思ひますが、大きな原因であることは認めます。そういう状態、並びにわが国を取り巻いております経済的な諸情勢、国家財政の現状等を勘案いたしますときに、これ以上新しい線を敷設することは非常に困難であり、むづかしい問題だと考えておる次第であります。

また、鉄道敷設法は大正十一年の制定でありまして、確かに半世紀以上もたつていふことでございます。それで、検討をすべきものと考えます。

それから、鉄道建設審議会の構成は、野党の方々も入っておりますので、必ずしも第三者機関の性格を具備していないとも言ひ切れな思ひますが、これについては構成の内容その他現状でいいか、そして、現在新線建設その他が置かれておる立場を考えた場合に、なおさらそのままでいいかどうか、考慮しなければならぬ問題だと思ひます。その会長に自由民主党の総務会長がなつていふ経緯は、これは審議会の互選でありまして、私も承知しないところでございます。

また、そのほか抜本的な赤字原因を除去することなくして国鉄の再建があり得ないという点についても同感でございます。したがって、運賃の値上げだけで再建しようというのではないのでありまして、二兆五千億円の債務に対して二千四百億円の利子補給等の措置も講じますと同時に、国鉄自体も従来の考え方を改めて、発想の原

点を変えて、みずから利用すべきは利用し、収益を上げるべきは上げる、こういう画期的な措置に出るよう計らうと同時に、本来国鉄が健全な経営をしておりますときに負担しておりました公共負担は、その政策の責任官庁において負担していただくということでありまして、国鉄が赤字の状態のときに輸送原価を割つてまで負担しなければならぬ性質のものであるかどうか、私は非常に疑問に思つておる次第でございます。

○高木説明員 従来の考え方は、国鉄の経営、経理を総合的に考えるということであつたのではないかと思ひます。地方のローカル線につきましては区分経理をしてみますと、確かに赤字になつておりますが、しかし、それは日本のように南から北に非常に長い鉄道を持っております場合には、そしてまたいろいろの奥地を持つております場合には、末端の路線だけを切り離してみますとこれが採算的に引き合わないということがあります。それは採算的にはやはり総合的に全体として見ていけばよろしいという考え方があつたと思ひますが、今回初めて百七十二億円の補助金をいただくことになりました。また、それを私どもがお願いすることになりました。これは、収支のアンバランスの程度がローカル線について極度に大きなものになつてまいりました。必ずしも総合的に自力で運営できるといふ状態でなくなつてまいりましたので、そういう状態にかんがみまして、改めて補助をお願いするといふ考え方に変わつてきたわけでございまして、今後とも私どもといたしましては何とか少しでも経費を節するなりいたしまして、地方ローカル線についての赤字が余り巨大にならぬように努力をしてまいりたいと思ひますが、今回とられました措置のように、あるいは場合にによりましたならば、先般来ここで御議論がございすように、これを多少とも広げていただきまして、赤字路線についてはそれなりの御援助をいただくということでないとうまくいかないのではないかとこのうに考えております。

新線建設の問題、鉄道敷設法の問題、あるいは

審議会のメンバーの構成の問題等につきまして、これは余り国鉄の方からいろいろ意見を上上げるべき立場ではないと思ひます。国の総合的な政策の面からいろいろ御要請があつてやつておられることと思ひますので、国鉄から余りとかく申し上げるべきではないと思ひますが、しかし、現在進められております建設線の多くの中には、どうも採算的に引き合わないというものが相当程度あるわけでございますので、今日運営しておるものでさえかくも巨額の採算の状態になつておることでもございすから、希望をいたしましては、不採算線をどんどんと私どもの方に経営を預けられるということについてはやはり大変迷惑に思つてございまして、こらにつきましては今後いろいろな角度から御配慮をいただきたいというふうに考えます。

○松本(忠)委員 五点に分けて御質問を申し上げますが、どうも答弁が散漫でございすから、あとは細かく短く切つてやりたいと思ひます。鉄道公団の総裁に伺ひますけれども、具体的な建設状況につきましては後でまた私はお尋ねをいたしたいと思つておりますが、総裁として新線建設三十一線、千三百五十三キロというものを建設することを使命と思つていらつしやうと思ひます。しかし、やることによつて赤字が出ることはわかつていふわけでございす。全部が全部とは言わぬと思ひますが、大部分において赤字が出るわけでございす。そういうものを建設することはむだだとは思ひないかどうか、これが一点。それから、篠原さんも鉄建の委員でございす。鉄建審についてはどう思ひかについて伺ひたい。この二点についてお答えをいただきたいと思ひます。

○篠原参考人 私どもは政府の御命令を受けまして新線建設を担当しておるわけでございす。しかし、これは多くの方々のために、ローカル線についてもシビルミニマムということを確保するという点でも非常に大事なことでないかという

ふうに思ひまして、私どもは使命感を持っております。

いわゆるローカル線と言つていつも話題になっておりますものをわれわれのところはA B線と申しておりますが、御承知のとおり、A B線は、その建設はすべて国の出資金で賄つてございまして、いわゆる国民の税金で賄うわけではございません。しかし、そのA B線を敷設しましたための減価償却費は補助金として国がめんどろを見てくれております。そのために国鉄には無償で貸すことができません。公団の財産でございまして、国鉄に無償で貸し付けることができないことになっております。それから、それから事業資産に對しては市町村納付金が普通は課せられておるのでございまして、公団が貸し付けたA B線にはこれが免除されております。これは御承知のとおりだと思ひます。

それから、もう一つの問題は、公団の財産でございまして、開業後災害が起りますと公団の費用負担でこれを直すということになっております。国鉄に對しては赤字の影響が非常に少なくなるように国が措置していただいておりますので、たとえば私どもで開業した線は今まで開業したのは三十四線ございまして、そのうち国鉄に渡してしまつた譲渡線が一線、それから有償貸付の線、無償貸付の線とありますが、有償で貸し付けているもの、いわゆるC D線が主でございまして、これが十二線、それから無償貸付線が二十一線ございまして、この無償貸付線の赤字額というのは五十年間で二十四億でございまして、公団の貸し付けたための損失は全体で三百二十一億でございまして、七%にしか当たっておりません。そういうようなことで、私どもとしましては、A B線に對してもC D線に對しても非常な使命感を持って考えております。

それから、鉄道建設審議会についても、運輸省からお話のありましたように正常な形で運営されているというふうに思ひますし、私どもでも取り上げています線区はほとんど国鉄から公団開設のときに引き継いだ線ばかりでございまして、四十

八年に建設したいたのが三線ございまして、これはまだ具体的に何も措置されておられません。

○松本(忠)委員 予定した時間になかなかないものであります。次に貨物の問題であります。客貨別に見た場合に、貨物輸送から生ずる赤字が非常に大きいことは周知のとおりであります。四十六年におきますところの客貨別の経営成績は、旅客十億円の収入に對して貨物輸送が二千五百三十三億円の赤字だということになっております。貨物の赤字は毎年増加しまして、これが国鉄財政を悪化させている原因でございまして、これは先ほど大臣もお認めになったとおりです。

そこで、第一点の質問は、今回の再建要綱にはこの貨物問題の対策が明らかにされていらないと思ひますが、確かに貨物対策は、対トラックの関係もありまして慎重に扱うべきであらうと思ひます。また、行政、輸送関係者、利用者のコンセンサスが必要であらうと思ひわけでございまして、これをやらすとして国鉄の再建は不可能ではないかと私は思ひます。また、旅客が貨物赤字を負擔しているという不満が国民の中にはございまして、その対策が明確にされないで運賃値上げを先行させようという国鉄再建要綱というものは国民の理解が得られないというふうに私は認識をいたしております。したがって、貨物対策を進めることが先決ではないか、値上げよりもまず貨物の対策を進めるべきではないかということ、これが一点です。

第二点目は、貨物輸送力の低下は、わが国の総合交通体系が確立されていないことがその原因であらうと思ひます。総合交通体系は四十六年につくられましたが、これは御承知のように各交通機関の特性のみを羅列したところの官僚の作文であります。輸送分野をどのように調整するかという具体的な政策手段も不明確であります。また、それは経済の高度成長期につくられたものでありまして、あの石油危機を契機といたしまして当然見直しが行われるべきではなからうかと思ひものでございまして。

そこで、国鉄の財政再建というものは、国鉄のみでなく他の交通機関との関係で考える必要がありまして、総合交通体系が確立されていない現在、政府が国鉄の収支の均衡策を進めることはかえって国鉄再建を不可能にするものではなからうか、まず総合交通体系をつくるべきであり、その後、国鉄の再建が可能ではなからうかと思ひわけでありまして、この二点について簡略にお答えを願ひたいと思ひます。

○住田政府委員 国鉄の赤字の大きな原因が貨物にあるということは御指摘のとおりでございまして、貨物部門の赤字を解消しない限り国鉄の再建はできないと思ひます。

貨物の対策を講ずる前に値上げをしてみてもしょうがないではないかという御質問でございまして、けれども、貨物対策としては昭和五十五年ごろまでに固有経費で収支均衡を図るという目標を立てておるわけではございまして、そのためには相当な努力をして、現在の貨物の輸送体制を根本的に変えていくといふことが、体質を変えていく必要があるわけではございまして、そのためには相当の時間と費用を要することになりますので五年という目標をとつておるわけではございまして、その間全然値上げをしないといふことになりまして、その間赤字がふえることになりまして、固有経費での収支均衡もむずかしくなるわけではございまして、この際値上げはお認めいただいて、並行して国鉄の輸送体質を変えていくための努力を続けたいと考えておるわけではございまして。

それから、二番目に、総合交通体系が確立されていない現状では貨物の赤字の解消はなかなかむずかしいのではないかと御指摘でございまして、総合交通体系というのはあくまで誘導行政だといふこと、行政の指針でございまして、総合交通体系によつて貨物の流れ、動きを規制するといふことではないわけではございまして、長距離輸送は一切トラックで運んではいかぬ、国鉄で運べというように輸送を統制することは現在の日本の経済体制のもとでは不可能でございまして、総合交

通体系というものはあくまでも行政の指針と言ふべきものではないかと思ひます。

総合交通体系の考え方については、陸、海、空の交通機関がそれぞれ特性に応じたところで自分の輸送分野として自分の特徴を發揮していくといふことを一応目標にいたしてはいるわけではございまして、国鉄の場合には、中長距離の大量貨物輸送に對して輸送力を強化していくという目標が示されておるわけではございまして、その面では申し上げましたような輸送の体質を変えていくという努力が行われれば、他の交通機関との関係においてバランスがとれていくのではないかと考えているわけではございまして。

○松本(忠)委員 鉄監局長に聞きますが、この貨物問題と、それからつくればつくると赤字になるという新線建設の問題、こういう問題を解決しないで再建が可能と思ひますか。端的に答えてください。

○住田政府委員 全く御指摘のとおりだと思ひます。

○松本(忠)委員 解決しないとだめだと言ふのでしよう。

○住田政府委員 貨物問題と地方交通線の問題を解決しなければ国鉄の再建はできない、さように考えております。

○松本(忠)委員 そこで、当然国からの補助というところが問題になつてくるわけではございまして、この問題につきましてもいろいろいままで言及されておりますので多く時間をとりたくないと思ひますが、国鉄に對する国の補助というもののあり方は諸外国に比べて日本が非常に少ないのではないかと気がしております。私はいろいろ資料をとつて調べてみました。イギリスの国鉄では、国家歳出十七兆一千五百六億に對して国家財政援助がいろいろのものをひくくするめまして二千四百一十一億やっておりますので、一・二%です。ドイツ連邦鉄道は十三兆四千五百八十四億国家歳出がございまして、このうちで国家財政援助が九千二百六十八億でございまして、六・九%

で、これが最高に援助をしていることになりました。それからフランス国鉄が、十三兆一千百十七億の歳出に対して国家財政援助が四千八百七十四億で三・七%、これが二番目です。それから、日本は十九兆九百九十八億二千六百一十一万円の財政援助でございまして、一・四%です。これらはいずれも一九七四年度の実績でございまして、けれども、先ほど申し上げましたように最高がドイツ連邦の六・九%で、最低がイギリスの一・二%で、日本はイギリスとわずかに〇・二%違うという状態でございまして、確かに、西ドイツから見ますと補助が日本の場合には非常に落ちております。

そこで、さらにまたこれに輪をかけてきましたように、昨年に比べて三〇%の補助が強化されると政府側では言っているけれども、実際は工事費の補助が百六十六億円の減額があり、出資金が今回はない。それから、総額で九百十五億円にすぎないわけでございまして、将来の国鉄投資のあり方を考えてみたときに、工事費の補助金の減額、出資金の廃止というようなのは国鉄財政の負担をかえって増加させることになるのではなからうかと思うわけでございまして。

したがって、質問の第一ですが、国鉄の再建については、国鉄に対する国の認識または使命、その国鉄の使命に対するところの認識の転換、こういうものが必要ではなからうかと思ひます。国鉄は国民の共有財産だと言われております。確かにそのとおりと思ひます。そこで将来の輸送機関として考えてみたときに、国鉄というものは省資源、労働環境、空間等のいろいろな制約がありますけれども、非常にりっぱな働きをしている輸送機関でございまして、したがって、そういうものを考えてみたときに、国の補助というものをものごとと強固にすべきじゃなからうかと私は思うわけでございまして、この補助の限界点は現在の状態ではないのか、それとももっとこれから先補助する考えがあるのかないのか、答えをひとつ簡略にお答えを願ひたいと思ひます。

○石田国務大臣 諸外国の国鉄に対する補助の状

況、それからわが国の国家財政の補助の現状は御指摘のとおりでございまして。

国鉄再建の基本的な路線というのは、やはり、利用者負担を原則としての独立採算制の確保にあると思ひます。それだけに、その原則の上に立つ限りは、本来国鉄の輸送コストを割った公共負担あるいは政策的な負担というものはそれぞれ政策を実施するところにおいて負担をするというたてまえをこれから呼びかけ、貫いていく必要がある。そしてそういう形において独立採算を維持しながら国鉄の再建を図ってまいりたい、このように考えております。

○松本(忠)委員 今度の質疑が始まってから大臣がたびたびおっしゃっております政策割引の問題についても、確かにそれぞれの関係機関において負担するということは結構だと思ひうわけでありまして。しかし、そういうことをやってもなおかつ割引だけでは問題は解決しないと思ひます。やはりこれは財政援助を大幅にすべきではなからうかと思ひますが、その辺については今後どうなんでしょうか。そんな政策割引だけではとても問題は解決しないと思ひます。

したがって、問題は、その補助をこれからどうするか、もつとふやしていくのか、それとも補助は余りふやさないのかということですが、そうかといつて出資金は今回は全然ゼロです。こういうことを考えてみたときに、補助をもつとふやすべきではなからうかと私は思ひうわけでございまして。確かに利用者負担という原則を打ち出されました。これについても後でまた論及したいと思ひうわけでございまして、とにかく補助を増額するのもしないのか、この一点についてはいかがでしょうか。

○石田国務大臣 その前に、国鉄自身のいままでの発想を変えた努力がやはり前提にならなければならぬ。そして、先ほど申しましたような公共負担あるいは政策負担がそう大きな額に上らないことは私も承知しております。承知はしておりますが、独立採算制を貫かせる以上はその原則もや

はり貫いていかなきゃならぬ、その上で国鉄の再建のために所要の補助の必要が生じた場合、それがいま申しましたような原則に合致する場合、この増額に努めていかなきゃならぬ、このように考えておる次第でございまして。その補助の方が先にいくという物の考え方にはさせたくないと私は思ひております。

○松本(忠)委員 もちろん補助といつても結局は国民の血税でございまして。したがって、本来ならばその前に国鉄自身の企業努力がなければならぬというところは前もって私は言っておるわけでありまして、企業努力にも限界があるというふうにも考えますので、まず利用者負担という面も考えなければならぬけれども、この日本の国鉄の位置づけというものを考えてみたときに、補助というもののついでにやはり十分の配慮があつてしかるべきではなからうかと思ひます。

私はいま諸外国の例を申し上げて日本の運輸当局のお考えを聞いたわけでございましてけれども、なお国鉄総裁に伺ひますが、いまの大臣の御答弁を聞いておられましてどのように考えられますか。利用者負担が先行するべきか、あるいはまた補助が先行するべきか、あるいはまた国鉄の企業努力が先行するべきかという点について総裁はどうお考えになるか。それが第一点。それから、出資金が今回は打ち切りになりました。四十九年度が千百三十億ですが、五十年年度が七百億というところになっておまして、このところ四十六年の三十五億以来ずっとやってきたわけでございまして、五十一年度予算にはそれがなくなつてございまして。この出資金が廃止されたといひますが、取りやめになったといひますが、そのことについて総裁としてはどのように受けとめていらつしやいますか。

○高木説明員 第一の点につきましては、これはいづれが先というわけではないのではないかと思ひます。率直に申しまして、国鉄の内部におきまして経営について、収入の面、経費の面においても少し改善すべき点は残つておりますので、それ

は今後もそうでございまして、直す努力を私どもはしていかねばなりませんし、相当努力をいたしますが、それでもなかなか独立採算だけでやっていけない面もございまして、筋道の通るものにつきますしはしかるべき御援助をいただくといひます。利用者負担でなしに納税者負担というところで処理願ひなければならぬことになるのではないと思ひます。自分だけの力ではなかなか立ち直り切れない面があると思ひます。今度初めてローカル線について、金額の多寡は別といたしまして補助金を支出していただきましたのは、その意味において私どもにとって大変ありがたいことだと考えておるわけでございまして。

それから、利用者の方々にもほどほどに利用料を払っていただくというところを通じて、基本となるべき地域、基本となるべき輸送につきましましては独立採算でやっていくようにするのがよろしいのではないかと、三つお挙げになりました。それが優先かといふお尋ねでございまして、それが優先といふことではなしに、いずれも三つのものを束にして両々相まってやっていくという以外に道はないのではないかと私は思ひます。

第二のお尋ねの出資の点でございまして、これはできませんれば出資をいただいた方がよろしいわけでございますけれども、今回御要求を遠慮した形になりましたのは、出資のメリットというのは後年度になって出てくるわけでございまして、ひどい破産といひますが、つじつまの合わない経営状態になりましたので、いわば先々のことを考えている暇がないといひますが、当面の経営赤字を助けていただきたいといひうことで、その一つの形式として過去債務のたな上げという形に切りかえていただいたわけでございまして。

その場合に、でき得れば今度新しく認めていただいた過去債務のたな上げ方式と従来の出資方式を併用していただければありがたいわけでございましてけれども、一般会計の方も特別国債を発行しなければならぬというような、手元不如意のような状態にあるようでございまして、あれもこれ

もということをお願いし上げられないとなれば、緊急の事態を回避する方にお金をいただくということが必要になってきたわけでございまして、出資が姿を消しましたのは大変残念でございしますけれども、反面、経営改善のための過支債務たな上げという形式での援助をいただくことはこれまで非常にありがたいわけでございまして、こういう緊急のせっぱ詰まった事態としては、過去債務たな上げの方の援助をいただいたということとでどうにか努力をしていきたいわけであります。しかし、出資がなくなつたということは将来なお問題が残るわけでございまして、今後の問題としては、いろいろと広い高い立場から御判断をいただきたいと思ひます。

○松本(忠委員)　そこで、いまの第一問の方の問題でございますけれども、どれが先かという問題も議論されるわけですが、国民の側から見ると、とにかく国鉄当局の企業努力というものを一番要求しているわけです。

〔浜田委員長代理退席、委員長着席〕

特に昨年末のスト権ストを経過しましたが、言うならばお給料は一銭もカットされない。しかもまたボーナスをもらう。そういう中で国民に迷惑をかけているののうのうとしている。だから、もっともつと国鉄当局が企業努力をして、国民の皆様から本当に国鉄はよくやっていると言われるようにしなければ国民の皆様は値上げを納得してくれぬと私は思う。そういう意味から、まず国鉄自身が企業努力をして、金額のいかんは別としてとにかく一生懸命やっているのだ、労使そろって企業努力を精魂込めてやっているのだという態度と姿が見られなければ国民の皆様は納得できないと私は思いますので、そういう点についてせつかくの御努力をお願いしたいと思います。

それから、また、出資がなくなった点については、過去債務をたな上げされた関係からやむを得ないと私も思います。当面の問題としては、過去債務をたな上げしてもらったことは大変結構だと思います。出資をやったところで、昨年とお

りやってもせいぜい七百億でございますから、そういう面から考えれば確かに大きなプラスでないかと思えます。しかし、出資がなかったということは将来この問題は禍根を残すような気がしてなりませんので、この点についてはまた来年度の問題として考えなければならぬと思います。

それから、次の問題でござりますが、要するにことしは鉄道建設等のために、国鉄自身としては九千四百三十六億円の借金、鉄道債券が四千四百十八億円、合計一兆三千四百八十四億円の借金が生ずることになります。このように借入金依存の投資を行う限りにおいては国鉄の財政の立て直しは永久に不可能であります。これは多くの説明を要しないと思いますが、港湾の問題、飛行場の問題、道路の問題等々を考えましても、少なくとも鉄道建設の基盤整備費というものは国庫の負担とすべきではなからうかと思いますが、この点大臣はどうお考えになりますか。

○石田国務大臣 他の交通機関における利用者負担の率と思いあわせるときには、港湾については利用者負担率というものは非常に低い。逆に言うところ公共負担率が非常に高いわけでございますが、道路等は目的税がございましたので、その目的税を利用者負担と考えるとほとんど一〇〇％に近い。それに比べますならば国鉄は利用者負担率が七〇％弱でございますので、なお公共負担率を引き上げてもらえる筋合いはあると考えておる次第でございます。

○松本(忠)委員 いずれにしましても、いま私が挙げてまいりましたような問題をきちっと整理しないことには国鉄の再建はあり得ないということでございます。これが運賃値上げだけで何となくじつま合わせをするための昨年の末の急速につくられたあの再建要綱というものであつては、これはやはり国鉄将来のために禍根を残すのではなからうかと思ひます。もちろん、この問題について運賃値上げだけで賄つていこうなどというところに大きな問題がありますけれども、ある程度ある程度と言つてもいままではにかつてな

いような補助も行われたわけでございますけれども、とにかく国鉄財政の再建を、これは国民の課題としてやらなければならぬという観点からわれわれといたしましても対案を用意いたしました。ことしの値上げ案につきましては反対ではございますけれども、私どもは今後あらゆる形においてこの対案の実現を迫って、国鉄が健全な経営に移行するように努力をしてまいりたいと思っております。

それでは、次の問題に移りたいと思いますが、鉄道敷設法の問題でございます。鉄建公団総裁、前の方へ出てください。大臣がいらっしゃいませんから鉄監局長に最初の問題は答えていただいても結構でございますが……。

赤字線の問題につきましてはいろいろな話が出ました。その中でも、金額はわずかではあるけれども百七十二億円という赤字線補助というものをご今年初めて出してきたわけでございます。そこで、この百七十二億については、その具体的な配分がこの法案が通過した後において当然

行われることになるわけでございますが、これを計上したときの考え方ですが、百七十二億というような、こんなわずかな金額で一体いいのだろうかというふうに考えます。しかも、また、これが通ったときには百七十二億をいかなる線区を対象として補助しようとしているのか、百七十二億という起算の中心点になった発想の原点は一体何なのか、どこから百七十二億という数字が出てきたのか、この点を鉄監局長からお答えをいただきました。

す。そのいろいろの御意見を伺った上でわれわれといたしましては、来年度以降の地方交通線の対策を講ずるわけでございますが、その一環といたしまして国の負担も明確化したいと思っております。わけでございます。

本年度の予算に計上いたしました百七十二億円は、五十二年以降をういうような対策をやりますということを証明するといえますか、そういうあかしの意味で計上いたしたということではございまして、もちろん、積算基礎といたしましては、地方交通線の運営費の一部、物件費、人件費等の費用の一部を補助するというところでございます。また、どの路線を取り上げて助成するということではなくて、つかみで地方交通線の運営費の一部を補助するという考え方で計上いたしているわけでございます。

○松本(忠)委員　鉄道敷設法の問題につきまして、先ほどもちょっと触れましたし、時間がなくなりましたので割愛いたしまして、具体的な問題について入ってまいりたいと思います。

敷設法の別表予定線は、二百号によりますものが二百三十二線、一万二千二百六十八キロ、鉄道敷設法附則第二項に該当するもの、いわゆるみなし規定によるもの、これが七十一線、四千六百六十二キロ、合計三百三線となっております。これは先般資料をちょうだいいたしました数字でございしますが、いまここで問題に取り上げたいのは、別表の予定線の二百号による方の二百三十二線、一万二千二百六十八キロです。この方をまず先に内容を伺っておきたいと思うわけでありますが、この中で開業したものがどれくらいあるかということと、それから一部開業のものと一部未開業のもの、すなわち手をつけているものはどれくらいかということと、さらに全く手をつけてないものはどれくらいかということ、この三つに分けまして、これを何線何キロというふうにお答えをいたさきたいと思います。

○住田政府委員 鐵道敷設法別表の予定線は二百三十二線でございまして、総延長は二万二千二百六

十八キロでございます。このうちすでに開業したもの、あるいは一部開業したものを合わせまして四千四百九十二キロでございます。全体の三七％でございます。また、一部開業したけれどもまだ未開業のところが残っているもの、あるいは全然開業していないものを合わせまして七千七百七十六キロでございます。

○松本(忠)委員 鉄監局長、開業したものがどうか、それから一部開業、一部未開業、要するに手をつけているものがどうか、それから全然手をつけていないものがどうかと、こういうふうにはお伺いしたわけでございますけれども……

○住田政府委員 失礼いたしました。

それでは、落としましたのは全然手をつけていないものでございますが、未着手の七千七百七十六キロのうち千九百三十九キロメートルが一応工事線となっておりまして、全体の四八％が未着手ということになります。

○松本(忠)委員 この数字は後で大臣にも申し上げたいと思うのですが、要するに、開業したものであるいはまた手をつけたものの合計が五二％、全然手をつけていないものが四八％、こういう結果ですね。

そこで、御承知のように、この新線建設に關しましては鉄道建設審議会への諮問によるわけでありまして、これは第四條に明示されております。

さらに、第五條には、「審議会へ本邦経済ノ発達及文化ノ向上ニ資スルコトヲ目標トシ公正且合理的ニ審議決定スヘシ」ということが明示されておりますが、この第五條の条文のように、本邦経済の発達及び文化の向上に資するため、別表に掲げられました二百三十二線のうち、手つかずの路線

というものがたゞいまの報告によりまして二百二十八線、五千八百三十七キロあるというわけでございます。こういう手つかずのものはこのまま将来にわたって置いておくんだらうかどうかという点についてでございます。

大臣にちょっと申し上げたい点は、要するに、敷設法別表の中にあるところの、手をつけたもの

と開業したものの合計が五二％で、全く手をつけていないのが四八％ある。その四八％というのは二百二十八線五千八百三十七キロなんだ。これは一体そのままでいつまで手をつけずにさらしものとして敷設法の別表に掲示しておくのかということなんです。こういうことについて私はお伺いしたいわけですね。

○石田田務大臣 昨日も新幹線の問題についてお答えをしたのでありますが、これは鉄道建設審議会の議を得て決まったものではございませんけれども、その決めた時期と今日の間に諸情勢の変化がございます。といつて、いま審議会を開き直して計画を改めるといふのにもこれは余り適当な時期でないように思います。したがって、その実施面において諸情勢を勘案した適応の処置をとつてまいりたいと思つておる次第であります。

○松本(忠)委員 要するに、挙がつてゐるものだから、経済情勢が変わつて、これが本邦経済の発達及び文化の向上に資することにはならないといふような認識があつても、一応いますぐ鉄建審を開くわけにもいかなないのでそのまゝにして置くということですね。しかし、いつまでもいつまでもそれじゃしようがないと思つたのです。私はまた具体的に後から申し上げたいと思つたのですけれども、ずいぶんむだな話じゃないかと思つたのです。

そこで、二百二十八線、五千八百三十七キロという手つかずのものは近い将来に本邦にはつきりすべきだと私は思つたのです。そうしないと、これは大正何年にできた古い歴史がある鉄道敷設法だからどうこうだといふに言つていても、モータリゼーションが発達した今日では全くむだなものだと思つた。そこで、この点について大臣はしばらくこのままでおきたいといふようなお考えのようでありませうけれども、大蔵省の主計官といつたしましてはどのようにお考えでございますか。

○大倉説明員 お答えいたします。鉄道敷設法の問題につきましては、かつて昭和四十三年に、大蔵省の諮問機関でございます財政

制度審議会の答申で、きわめてドラスタックな話でございますが、鉄道敷設法の廃止を検討したかどうかというように答申に書いてあつたこともございまして、中身につきましては、毎年毎年その後検討いたしたところでございます。

先ほどからお話が出ておりましたA B線につきましても、その建設の内容について効率的かつ重点的にやつてほしいといふことを運輸省及び鉄道建設公団の方にお願ひして、それはそれなりな成果が上がつてきていると思つております。

ただ、いまの時点で鉄道敷設法をすぐどうするこうするといふことは、大蔵省だけがやる話ではございませんで、運輸省の方ともよく御相談申し上げて、しかるべき結論を得た方向に沿つてやつてまいりたいと思つております。

○松本(忠)委員 主計官、あなたは日本の金庫のかぎを預つてゐるわけですね。そういう意味から言つて、こういうむだなものをたなざらしにしておいて、これからまたちびりちびりとつぎ込んでいつても何にもならないと私は言つてゐるのです。だから、いっそのこともうこれは鉄道敷設法そのものの抜本的な改革を図るべきではないかという意見はそこから出なければならぬと私は思つたのです。運輸省の方や鉄建公団の方はともかく、こういうものはすべからずやめるべきだ、時代おくれだ、少なくとも手のついていないものはもうやめるべきではないかという御意見があなたの方から出なければならぬのが、いまのお答えではそういうものが見られないですね。非常に残念に思つたのですけれども、どうでしょうか、もう一遍ひとつ……

○大倉説明員 御質問の御趣旨は私はよくわかるわけでございます。ただ、大蔵省も政府の中の一つの機関でございます。大蔵省だけがどうするこうするといふわけにはいかないものでございまして、担当の官庁でございます運輸省とよくその辺のところを相談いたしまして、今後適当な結論を得るような方向で努力してまいりたいと思つております。

○松本(忠)委員 主計官としてはまあそこまででしょう。

それでは、次に、鉄建公団総裁にお尋ねいたしますが、五十年年度の事業計画は、A B線三千八百線、千五百五十七キロ、総額三百五十億が計上されております。その中で三三線が完成いたしましたので、今日では三三線、千五百二十七キロが五十年年度の事業計画に組み込まれるわけだと思つております。また、C D線につきましては九千三百五十キロが組み込まれることになるわけだと思つたわけでございます。そこで、五十年年度の建設費は総額三千六百九十七億で、これはことしの予算を組まれた時にすでに鉄建公団からちようだいたした資料でございます。そこで、これによりましてA B線は三百五十億、先年も三百五十億、ことしも三百五十億で、C D線は前年が三百七十億がことしは三百三十億で四十億の減といふふうに書いてございます。そこで、あとのE線、G線、P線についてはまた改めてお伺いすると思つたしまして、このA B線の問題について触れたいと思つたのですが、前年同様三百五十億でございますが、一体それではどのようにこれは支社別に振り分けられていくのか、この点についてお伺いをいたします。

○篠原参考人 ただいま御質問の中にございましたように、昭和五十年の八月に三三線が全線開業をいたしました関係でこれを除いております。そして、全体としてはA B線は前年度、五十年年度と同じでございます。三三線だけが除かれた形になつておりますので十二億ばかり保留があるわけでございます。

それで、札幌支社にはA B線の関係で二十一億、それから盛岡では八十九億、東京支社では七十四億、名古屋支社では十三億、大阪支社で百億、下関支社で四十一億でございます。三三線の十二億相当額につきましては、国鉄の地方交通線のあり方というふうなものの関係もありまして運輸省で御検討中でございます。当面保留されております。

○松本(忠)委員 総裁、いまお答えいただきまし
たのは札幌が二十一億、盛岡八十九億、東京七十
四億、名古屋十三億、大阪が百億、下関だけが六
十億、変わって四十一億ということで、この合計
は三百三十八億ですね。

○篠原参考人 そのとおりでございます。

○松本(忠)委員 そうしますと、私が年の初めに
いただきましたのは前年同様に三百五十億になっ
ていますが、その三百五十億が三百三十八億です
ね。十二億はどこへくつたのですか。最初の予
算のお話とちよつとまた違つてきたように思ふわ
けです。これはどうしてそんなことになったの
か。このざら紙の面と面との御答弁とで違ひがあ
るわけですね。これは一体どういふわけですか。

○住田政府委員 AB線の予算は、昨年度、本年
度ともに三百五十億でございます。五十一年度の
予算の配分は五十年度と同額にいたしてござい
ます。五十年度の予算のうち三三線が完成いたし
ておりまして、したがって、本年度十二億余つ
てきていますわけでございますが、その十二億分は
まだ配分いたしてないわけでございます。した
がつて、三百五十億のうち十二億引いた三百三
十八億を昨年度同様の額で配分いたしているわけ
でございます。

○松本(忠)委員 そのように御説明があればわか
るわけでありまして、いま十二億落ちてい
るから問題だと私は思うのです。やはり予算は予
算として、三百五十億立てたものなら、その三百
五十億は配分して十二億だけは保留するとか、決
算面ではいづれあらわれてくるわけですから、当然
するべきだと私は思うのです。いま支社別の割り
当てを聞いてみると三百三十八億でありますか
ら、ちよつと疑問に思つてお尋ねをしたわけでご
ざいます。

そこで、AB線の予算配分を考へてみたときに
総花的ではなからうかというふうに私は思ふわけ
でございます。これはもつと重点的に配分
をして、完成間近いものは積極的に開業にこぎつ
けたらどうかと私は思います。たとえて申し上げます

と、路盤工事は完成しても使用しないのであります
と十年もすると役に立たなくなるという例を聞いて
おります。盛線は大正十一年の四月の十一日に
別表に掲載されて、昭和四十九年の四月の二日の一
日まで四十五年間も着工できずにおぼろげに放し
だつたわけですね。昭和四十九年までに二百二十七億
八千九百万円、五十年十二月までに八億三千百万
円、合計百三十六億二千万円の予算を費やしまし
て、四十五年三月に盛線に接する九キロ、四十八
年七月に接する吉浜間の十二・五キロが部分開通
いたしました。金石と吉浜間の十五キロの開業に
つきましては一体いつになるのか。この区間は路
盤工事が一〇〇%完了しているという報告を私は
鉄建公団から聞いたわけでありまして、それでは
一体何が災ひして開業ができないのか。

また、もう一つは気仙沼線でありまして、これ
もこちら大正十一年の四月十一日に鉄道敷設法の
別表に掲載されました。国鉄が直轄工事として施
工いたしまして、鉄建公団法の附則六条に基づき
まして公団に引き継がれました。昭和三十八年か
ら昭和四十九年までに二百二十一億一千二百万円、
五十年十二月までに四億六千三百万円、合計二百
二十五億七千五百万円を投入いたしまして、前谷地
―柳津間の十七・五キロメートルができました。
四十年十月にこの部分が開業いたしまして、現
在は柳津―本吉間三十三キロが、路盤工事は完了
しておりますけれども開業にはまだ時間がかかる
と言われております。

〔委員長退席、佐藤(守)委員長代理着席〕
盛線といふ、あるいはこの気仙沼線といふ、開
業は一体いつになるのか。このように路盤工事が
一〇〇%完了しているというのに、こういつたも
のがそのままでいるということになるわけであり
ます。一体、二つの線に対してことしはどれくら
いつけて工事を完成させようとしているのか、そ
の状態について担当の理事からでも御報告くださ
い。

○篠原参考人 ただいま御質問がありましたAB
線の線別予算の配分でございますが、総花的では

ないかという御意見でございますが、五十年度で
も五十一年度でも同じように重点的にやっていると
つもりでございます。特に、三百五十億のうちの
六〇%以上のお金につきましては、久慈、盛、気
仙沼を含めまして重点線区八線に配分してござい
ます。

それから、御説明のようにほとんど完成してい
るものに重点を置きまして、なるべく早く開業し
たいということで仕事を進めているわけございま
す。ただいま御質問にありました盛線につきま
しては本年度二十四億、気仙沼線につきましては
二十四億、同じように本年度配分して、ほとんど
仕事は済んでおりますが、一番問題なのは、開業
に関する仕事につきましては国鉄とよく協議しな
ければなりません。特に国鉄関係では、人員を削
減して経費を節減するという方向で、CTCの計
画とかあるいは駅の改良とかいろいろの問題を含
んでおりまして、こういう関係の協議がいろいろ
難航しておりますが、だんだん見通しもついて
まいりまして、後二、三年はかかるんじゃないか
と思ひますが、そういうような形で一日も早く工
事を進めたい、開業に持つていきたいというふう
に考へておるわけでございます。

○松本(忠)委員 そうすると総裁、盛線の方も去
年と同じように二十四億、それからまた気仙沼線
も同じように二十四億、そして開業は二、三年先
だというわけですね。ことし二十四億ずつつける
のは開業関係工事になるのですか。

○篠原参考人 開業関係を含めまして現在ほとん
ど片づいてきておりますが、路盤工事その他も
入っております。

○松本(忠)委員 そうなると、二、三年これから
かかるということになりますと、これはまた路盤
そのものがだめになつてしまふということはない
のでしょうか。その点を私どもは非常に危惧する
わけですね。金はつき込んでみたものの全く使い
ものにならないものを国鉄は引き受けなければなら
ないわけですね。全体を見てきちつとしてからお渡
しになるべきだし、当然きちつとしたものでなけ

れば国鉄当局も受け取るわけはないと思ひますけ
れども、つくつてから十年もおぼろげにばなしで
置いて、そしてまたこれから二、三年かかるとい
う問題について、AB線の問題についても総花的
なことをやめて、開業できるものはこの辺で本
的に重点的に徹底的にやるべきだと私は思ふので
す。国鉄の方にもこういう面は要員はこうだ駅は
こうだということを積極的にやめて、一日も早く
開業させてやる方がいいと思ふのですけれども、
どうでしょうか。

○篠原参考人 御説、全くそのとおりでございま
す。ちよつとさつき言い足りなかつたのでござい
ますが、盛線は二、三年かかるということござい
ますが、気仙沼線は来年開業する予定でございま
す。

それから、なぜこんなにかかるといふことで
ございまして、たとえばCTCといふのは、ボイ
ントの転換でも何でも全部一カ所でコントロール
できるので人間が要らないといふことなんでござ
いまして、気仙沼線のコントロールをするのに盛
岡でやるわけですね。盛岡でコントロールしまし
て、それを無線で東北本線へ下げてきまして、一関ま
で持つてきまして、一関から先に有線を引きまし
て、それで気仙沼線の線路のコントロールをする
わけですね。こういうことは公団発足当時は全然考
えていなかったものでございまして、現在はそのう
いふようなことに非常にお金がかかりまして、いろ
いろ国鉄と折衝して、どうやって節約してやれる
かといふことでやっておりますので時間がかかっ
ているわけでございます。

○松本(忠)委員 大臣、いまの話をお聞きいた
だいたと思ひますけれども、こういう不経済なこと
を日本のいまの財政の現状の中で進めていって
いかどうか、これはもう本当に考へなければいか
ぬことだと私は思ふのであります。AB線ばかり
でなくて、CD線にもそういう例がたくさんある
のですよ。
CD線につきましても、ただいま申し上げまし

たような盛線や気仙沼線と同じような例が幾つもあるということをは具体的に申し上げてみたいのですが、たとえば丸森線です。これまた大正十一年の四月の十一日に敷設法別表に掲げられまして、着工までに三十二年と四ヵ月かかっている。そして、国鉄当時一億、公団に引き継がれるまでに十年間に一億のむだ遣い。公団に引き継がれまして、三十八年に五百万円調査費がつきまして、五十年十二月までに九十九億六千七百四十九円使用した。それから概木丸森間の十七・四キロが昭和四十三年四月に部分開通をいたしました。福島丸森間は路盤工事が完了しているのに、これまた開業に至っておりません。北海道の紅葉山線、狩勝線、追分線のいわゆる石勝三線につきましても、紅葉山線が二百九億九千万円、狩勝線が百四十六億四千三百万円というように使われておりますし、追分線は三十二億六千三百万円使われている。それで、要するに紅葉山線と狩勝線は路盤工事一〇〇％完了、追分線は九四％完了という状態になっておりますのに、これまた開業の見込みが立っていないというのを聞くわけですね。こういうことになりまして、地元の人にも本当にあきれてしまつて話にならないと言つていますよ。

この四線は五十一年度には一体幾ら投入するのでしょうか、篠原総裁。

○篠原参考人 たいだいま御質問のありました紅葉山線につきましては、今年度の事業計画額が十六億九千万円、追分線が七億、それから狩勝線が十九億、丸森線が五億三千万円という内訳になっております。そして、路盤工事がほとんどできておりまして、この開業につきましては国鉄と鋭意折衝中でございますが、石勝三線についてはいまのところ五十三年度ぐらいが目標ということになっております。丸森線はもっと早期に開業したいということでは一生懸命努力しておりますが、国鉄でもこの線につきましてはだんだん話が煮詰まってきたので、なるべく早急に開業に持っていきたいというふうに思っております。

○松本(忠)委員 大臣、いまの総裁のお話をお伺いしていただきたいと思います。このようなことをこのままやっておいたら本当に金のむだ遣いだと思いますよ。本当にこれはもう情けないですね。それから、もっとひどいのがあるのです。C

D線のうちで特別におかれている瀬戸線、京葉線につきましても一体用地買収がどれくらい進んでいるのか、何%進んでいるのか、ここだけ聞きたいのですけれども、これなんか全くひどいと思ひますね。それは事情はわかります。京葉線の現状から見てなかなか用地買収に成じてくれないのだから思うのでありますけれども、これは非常にむずかしい。それから瀬戸線も三十三キロのうち路盤工事が完了したのが一二%ということでありまして、これまた用地がなかなか買えない。こういうものは一体このままにやっておくのかどうか。こういう具体的な例を幾つも幾つも私は出し

ましたけれども、この辺で鉄道敷設法を抜本的に考へて、さっきのような手のつかないものはもう全部やめてしまつて、そしていま手をつけているものも少なくとも総花でなくて重点的にやつて、できるものからどんどん開業するように持つていくべきです。この点については国鉄当局のいろいろな事情はわかります。引き受ければ引き受けるだけ赤字になるわけですから、それはわかりますけれども、やはり、宝の持ちぐされにしてしまつては何にもならないと思うのですが、その辺、大臣のお考えを伺いたい。

○石田国務大臣 何しろ鉄道敷設法というものはできたのが半世紀以上前でありまして、その時代から見れば鉄道に対する地方の人々の要求、希望というものは非常に大きかつたと思います。特に積雪地帯においては、鉄道なら通るけれどもバス、自動車は通らないというようなことがあると、やはり鉄道の要求が多かつたと思うのです。ところが、現在は御承知のように道路が非常によく改良されてまいりまして、よほどの積雪地でも冬期間のバスの通行が可能になってきておるわけでありまして、事情が非常に変わりました。その変わつ

た事情の上に立つて敷設法の見直しが必要なのは私も御意見のとおりでございます。そして、その上で、路線ができて他の交通機関のバスなりトラックなり自動車なりで十分かえられるところは建設省に買つてもらつて道路の方に直すとか、そういうような処置の転換も考えるべきじゃないかと思ひます。これは鉄道に直すためにつくつたんだから、何十年たつても同じようにあくまでも鉄道にしなければならぬという考え方でなく、処理をして、御説のように早く開通し得られるものから開業していくという方向でやつていきたいと思つております。

ただ、実際問題として申し上げますと、たとえ一億円でもいいから、調査費でもいいからとにかくつけてくれというふうな地方の要望もいろいろございまして、それは理論どおりに実際厳しくやりますと後で妙なおしかりを受ける危険もございまして、その間の配分の苦勞もお察しをいただきます。できるだけ御趣旨に沿うようにしたいと思つております。

○松本(忠)委員 鉄道敷設法に載つてある線路の建設という問題が多分に政治的なにおいがあるふんずけることは私もよく承知をいたしております。特に先年——これはやめておきましよう。申し上げても結構でありますけれども、一番えらい人でありまして、問題になるといけませんから……。(衆議院の名譽にかかわるぞ)と呼ぶ者あり)衆議院の名譽にかかわるぞと申すのでやめておきましよう。

しかし、いま大臣がはしなくもお口にされましたような種々の事情が実際にあることはわれわれもわかつております。わかつておりますけれども、しかし、そういうことでやつちやいかぬと思うわけですね。やはり、できかかつているもの、もう少しで開業できるものは何とかこれは走らせる方向へ持つていってやらなければいかぬし、もうできないものをいつまでもいつまでもたなざらにしておくことよりもやめてしまつた方がよいというふうに私は思つてございます。特に、石勝三

線のようなものは極寒の時期にはなかなか工事ができないという点もわかります。しかし、丸森線のごときは、北海道に比べたら工事が雪のためにできないなんというごときはないと思つております。ですから、いろいろな開きまして、ネックが一つある、そのネックの解決ができないのだということを担当の方から伺つておられます。要するに、矢野目の信号所の問題なども私も伺つたわけでありまして、これを平面交差でなくて立体交差にしなければいかぬ。これは将来のことを考えれば当然のことだと思つておりますけれども、なかなかその辺のことができない。しかし、そういうところできなくて、一つ一つ地元の方々の御協力を得て、何とかそこまですべてのものは完成させる方向にいかなければ金のむだ遣いになるといふふうに私は思ひます。

なお、これはもうどうにもならぬ問題でありまして、A B線の中で全然手をつけていないものがあります。A B線の中で基本計画の指示を受けたものについて挙げてみましても、氷見線につきましては調査費だけが三千三百万円ですが、これは国鉄時代からのものも入れてでございます。それから岡多線が七百万、下呂線が六千五百万、小鶴線が三千八百万、南勝線が六千六百万、岩内線が一億二千万、北十勝線が一億一千五百万、それから紅葉山線——これは名前と同じですけれども、要するに縦の方、南北の線ですが、これが一千百万、狩勝線の方が七百万、と、こういうふうな金はつたけれども何にもしていないでそのままになっているものがあるわけですね。こういう点を考えられまして、こういう問題についてぜひとも積極的に取り組んでもらつて、きちつとすべきものはしていただきたいと思ひます。今度は、たとえば盛岡支社の久慈線ですが、これなどは九二%できています。五十年には三十四億つたわけでありまして、五十一年度は一体幾らつけるのか。それから大阪支社の関係で

内山線、これも九四%路盤が完成しているが、こ
としは一体幾らつづけるのか。去年が二十八億五千
万です。それから、下関の支社の油須原線が九一%
完了しております。八億去年はつづけたが、こ
としは幾らつづけるのか。それから、札幌支社の美
幸線も去年十億つづけたが、ことしは幾らつづ
けるのか。このように四線につきましても、五十
一年度予算を若干多目につけて重点的にやるなら
ば、この四線などは少なくとも九一%、九二%、
九四%という路盤工事が完成しているわけであ
ら、こういうものを重点的にやれ、くだらぬところ
へ総花的にやっていたって始まらないじゃない
かというわけでありまして、始めは理解に苦し
むわけでありまして、篠原総裁、この辺はわか
りですか。そして、五十一年度この四線につ
いて幾らつづけるのか、この点もお答えをお願い
したい。

○篠原説明員 たいだいま御質問のございました五
十一年度の予算の配分額で、久慈線は三十四億、
内山線は二十八億五千万、油須原線は八億、美
幸線は十億というふうに予算を配分して、御説
のようにこういう線区はもう開業が間近でござい
ますので、なるべく早く開業できるように一生懸命
われわれのところでは進めるように考えているわ
けでございます。

○松本(忠)委員 開業目標はいつなんですか。
○篠原説明員 久慈線はやはり二、三年先でござ
います。内山線は——四線とも二、三年先でござ
います。(松本(忠)委員「油須原線は」と呼ぶ)全
部二、三年先でございます。

○松本(忠)委員 本当にあきれて物が言えないわ
けであります。大臣、いまは九〇%以上完成
なんです。ところが、計算してみますと、要す
るに未着工のものが七線ありまして、二九%以下
というものが八線、三〇%台が五線、四〇%台が五
線、五〇%台が一線で、こまの二十六線はも
うやつてもしょうがないです。そして、六〇%以
上が二線、七〇%が二線、八〇%台が一線で、そ
れから九〇%から一〇〇%が六線ということで合

計三十七線になるのですが、最後の六〇から九〇
以上のところの十一線の方はやって、未着工のも
のを含んで二九から五〇までの二十六線について
はもうやめにするくらいに決断を示さなければ、
いたずらに人間だけ配置して金だけつけて、そし
ていまのお話じゃないけれども、完成間近と言わ
れるものであっても去年と同じしかつていない
わけですよ。これではどうにも総花的というお話
をせざるを得ないわけです。この辺を十分に御勘
考をお願いしたいと思います。

いずれにいたしまして、鉄道建設審議会とい
うものがございまして……(来年度またなるのだろ
う、松ちゃんと呼ぶ者あり)そこで、私も過去
に委員だった云々といま言っておりますが、その
委員の時代も私は非常に不思議に思いました。結
局、質問をするのはその当時私と社会党の橋委員
の、野党の二人しか質問をせぬのです。あとは
もう何もいしないで、そのままコーヒーと洋菓子
を食べてお開きです。これではいかぬと思ひますね。

そういうことで、鉄建審の改組というものは、私
自身も入ったことがありますが、そのかわりですが、
しかも、自民党の総務会長が必ず会長になる。こ
んな審議会はどこにもありません。日本で一
つしかない。あとは全部、多少なりとも形式的にも
みんな互選をするということになって、この
この鉄建審に限って自民党の総務会長がそのま
まストレートに来てしまふ。いまはだれだか御存じ
ですか。余りかわり過ぎてわからない。

○石田國務大臣 実は、私も審議会の委員を二回
ばかりやったことがございまして、私は何かしゃ
べった記憶がございまして、黙ってコーヒーを
飲んで帰ってきたわけではないと思っております。
洋菓子は私は甘党じゃございませんで……。
ただ、自民党の総務会長が会長になる慣例に
なつたのはいつごろかということ、ちょっと私
はいま記憶していません。いま、恐らく会長は
松野君だろうと思ひます。

○松本(忠)委員 問題を変えて、国鉄の部外
投資の問題についてお伺いをいたしたいと思います。
す。
国鉄総裁にお尋ねいたしますが、国鉄の法第六
条関係の部外投資のことでございます。この総額
は五十年末で何社、そして投資額は幾ら、これ
をひとつお答えをいただきたいと思います。
○篠原説明員 五十年末におきまして四十四
社、百十二億円でございまして。
○松本(忠)委員 そのほか法六条によらない
出資がございましてどうしよう。そちらの方は幾らあ
りますか。
○吉井説明員 たいだいまお尋ねのその他の投資に
つきましては、帝都高速交通営団に対して、五
十一年度八億の投資を予定しております。
○松本(忠)委員 毎年十億帝都高速交通営団に
対してやっているとばかりです。そうじゃ
なくて、現在国鉄として幾ら営団に出資している
かと聞いているのです。
○吉井説明員 戦前の鉄道省時代から引き継ぎま
したものが全部含めまして、総額といたしまして、
払い込みの金額といたしまして、丸くいたしまし
て百四十八億九千九百万でございます。そのほか
に無償交付、これは資産の再評価の分でございます
が、その分といたしまして五十一億四千二百万
出資をいたしております。合計いたしますと約二
百億でございます。

○松本(忠)委員 もう一つ忘れていないですか。
○吉井説明員 鉄道建設公団は現在単年度投資
をいたしておりますので、失念をいたしました。
出資の累計といたしましては七百二十六億五千
三百万、この中には約百七十二億の現物出資を含ん
でおります。
○松本(忠)委員 わかりました。そうすると、い
ま鉄建公団と帝都高速交通営団に対して、
現物出資を含めまして約九百二十六億出ているわ
けであります。そこで、国鉄財政の現状から見て、
この両者に対して再検討をすべき時期が来て
いるのではないかと私は思ひます。昭和三十
八年に現金で
八億、現物で約百七十二億、合計百八十億、最高
に多く出したのが昭和四十四年の九十億、そ
れから四十六年の五十億で、そこでもう出資をや
めたわけでございます。現在は国鉄は公団に対
しまして、いまお答えがあったように七百二十六億
五千三百五十六万円というふうになっておりま
す。
そこで、鉄監局長に伺ひますが、昭和四十七年以
降出資をやめたのはどういう理由でしたか。
○住田政府委員 国鉄財政の悪化に伴ひまして、
鉄建公団に対する出資の負担が過重になるとい
うことで政府が肩がわりいたしましたことがありま
す。
○松本(忠)委員 お答えのように、国鉄の財政の
事情が悪化してきたので政府の方に肩がわりして
もらつて、国鉄は金を出さないようにしたとい
うことですね。そうすると、一方の営団の方は金額
は非常にわずかだったとあなたは言うけれども
いけれども、毎年十億、国鉄財政が非常に緊迫の
中から出しているわけですね。つじつまが合
ないじゃないですか。
○高木説明員 営団に対する出資につきま
して、鉄建公団に対する出資につきましても、い
ずれも歴史的経過を踏まえたものであると思
ひますが、鉄建公団の方は、最近の国鉄の現
状からいいますと、そこへ出資をいたしまし
ても、国鉄としてはほとんどメリツトがないの
みならず、鉄建公団で建設していただきました
路線を引き受けました当方で運営をいたしま
して、運営だけでもまた負担がふえるという現
状にございまして、過去においてお願いをいた
しまして、私どもの方から出資をするのをやめ
まして、政府の方に肩がわりをお願いしたとい
う経緯であると思ひます。
営団の方でございまして、これはまた鉄建公
団の場合と違ひまして非常に長い歴史を持
つていて、わけがございまして、東京におき
ます大都市の交通整備という面におきま
しては、御存じのように東京の私鉄は主
として山手線のようになっていますが、還
状線のところで接続ポイントを持っておりま

輸省が出しましたのと同額を東京都からも出しているわけでございますが、それ以外に国鉄の十億に合わせまして東京都も十億円出しておるということで、財源の種類としてはできるだけ多い方が営団の金繰りも楽になるのではないかと思ひます。

○松本(忠)委員　あなたの御答弁をそのまま受けておきます。時間がありませんから次に移ります。いわゆるバスターミナルの運営事業をやっております三社がございます。これは自動車局長と自動車関係の田口常務理事の関係だと思ひますが、国鉄が出資をしております。金額は非常に少ない

と思います。広島バスセンターが昭和三十年三月の設立で一億七百万円、福岡交通センターが三十八年三月の設立で二億、それから草津温泉バスターミナルが——ここだけはどうかかっております。しかし配当はしておりませんが、昭和四十年四月の設立で二千万円で、この三社への国鉄の出資の合計が三億二千七百万円でありますけれど、この三社の資本総額が十四億六千八百万円で、出資の比率は三社平均で二二・二％になるわけです。この三社のうち草津だけはまだいま申し上げましたように黒字でございますが、配当はございません。

そこで、草津以外の広島と福岡の、この二社のいわゆる累積赤字は幾らになっているか、御存じ

でしょうか。

○田口説明員 申し上げます。

累積赤字が、広島バスセンターは六億四千四百万、それから福岡交通センターが三億八千万でございます。

○松本(忠)委員 したがいまして、合計すると十億二千四百万円ですよね。それでいきますと、広島と福岡の両社の資本金は十三億九千八百万円で、すから、資本の七三・二％は食いつぶしてしまつたというふうになるわけです。そこで、これらの三社については一銭も配当がないわけです。もちろん二社については赤字でありますから配当がなないのはあたりまえでありますけれども、配当がない

いばかりならいいのですけれども、赤字に対する責任というものがあろうかと思うのです。そこで、再検討を要する時期じゃないかと思うのです。が、こういう問題についてはいかようにお考えでしょうか。

昭和三十年の出資、一つは三十八年、一つは四十年で、四十年のところが幸いにしまして黒字になっておる。三十年といえますと、広島の方はもう二十年もたっております。そして、いまもって赤字という状態です。こういうものに対して常務理事はどのようにお考えになりますか。このままですとやっとなつていくつもりですか。

○田口説明員 御説明申し上げます。

広島バスセンターは、これは御存じのとおりだと思ひますが、四十七年度まで黒字でございまして、六分の配当をいたしております。しかし、四十九年十月に「広島そごう」と合築をいたしまして、地上十階の建物を建てまして、付帯設備を拡大する意味で増築をいたしたわけでございます。これらの償却費等によりまして赤字に転落をいたしましたですけれども、バス事業そのものは——現在広島バスターミナルの出資者は全部バス業者、バス広島市という形で出資をされておまして、国鉄バスもこれに対して一日平均二百九十六回、バスを出入らせておるわけです。そういたしましたで、各バス会社から発着手数料をバスセンターが取りまして、それで運営をしておるわけでございまして、付帯事業そのもので補いまして、企業健全化はできない、こういう意味で十階建てを完了いたしましたわけでございます。

したがいまして、資金計画を見ますと、昭和五十三年度に単年度の黒字を出し、そして五十七年度には復配をする見込みだという資金計画になっておりますので、業務上もぜひこのターミナルは出資を続け、このまま保持させていたきたいと考えております。

○松本(忠)委員 時間がありませんので急いでお願いしたいと思ひます。

次に、貨物関係であります、貨物局の関係で、

先ほどもお話がありました臨海鉄道について別の意味から申し上げてみたいと思ひますが、臨海鉄道の十三社と物資別ターミナル施設の運営事業に九社、その他全国通運、京浜バイパスライン等の実施、これの合計が私の調査によりまして七十七億五千八百萬円で、これだけ国鉄から出資しております。これらの会社の資本の総額が百九十六億九千万円でございまして、約四〇％を国鉄が出資していることになりました。これらの二十四社のうち、未配当、未開業もありまして、赤字会社が十三社ございまして、その累積赤字が一体幾らか、この点だけはお答えが出来ますか。——出なければ私の方で調べましたから申し上げましょうか。十五億八千万円です。これはもう配当もありません。これまた再検討を要する時期じゃないかと私は思ひます。

物資別ターミナルとか全国通運、京浜バイパスラインというような問題はまあまいいと私は思ひますが、臨海鉄道の方の問題が少しあると思ひます。この臨海鉄道の累積赤字の合計十三億九千八百萬円というものをまづ取り上げてみますと、鹿島は昭和四十四年度から無理と思ひますが、四億三千万円あります。二番目が新潟の一億七千万円、三番目が水島の一億六千九百万円、四番目が名古屋の一億三千七百万円、これは四十年一月の設立ですから約十一年、五位が秋田の一億六百万円、六位が京葉の一億五百万円、これは三十七年十一月の設立でありますから、もう十四年かたっているわけでございまして、こういうものの赤字が十三億九千八百萬円に達しておるわけでございまして、臨海鉄道の問題は、先ほどもいろいろと論じられました取り扱い貨物の量が少なくなった、あるいはまた鹿島のように創業日が浅い等いろいろありますけれども、京葉の場合は十四年、名古屋の場合は十一年、これは創立以来それぞれ歴史があるわけですから、神奈川臨海の方だけが赤字になっておるわけですね。

たが、京葉、名古屋は国鉄出身の方が社長さんです。すでに十一年もその職にあるわけですから、神奈川臨海の方は国鉄出身者ではないというふうな同僚におられますが、これはどういふわけですか、本職の方が赤字で素人の方が——素人と言つては失礼でありますけれども、神奈川の方が黒字であります。国鉄出身の社長さんは、国鉄を退職されましたのが片方が昭和二十四年で、片方は昭和二十八年度です。お年も相当召されておまして七十三歳というわけですが、これは本当に真剣になつて赤字会社の経営に取り組んでおるのかしらと私は思ひます。あるいは有能な専務さんがいらつして、そのお方にお任せして、ときどき行つて判だけ押していればいいのじゃないかろうかとも思ひますし、あるいはまた兼職の方の会社に精を出していらつしてやるのかどうか分かりませんが、一応調べてみると報酬はいたしておるようでありまして、この点は間違いないと思ひます。念のため確認をさせていただきます。

そこで、田口常務はこういう国鉄全体の人事の面についての総元締めでもございまして、いろいろお考えだろうと思ひますけれども、このように考えていきますと、国鉄のOBが国鉄そのものを食いつぶしているのじゃないかと、言い方はいふん悪いかもしれませんが、そんな気もするわけです。それから、これは二度目の勤めですが、いずれも支配人なり常務理事なりという形になって、そして国鉄を退職なさつてお勤めになる。そして、二度目のお勤めでございまして、二度目のお勤めに対して七十年定年説というのがあるわけですね。そういうことが下の方にいる者にとっては不満だらけなんです。その不満を当局が知らないわけはないと私は思ひます。いま具体的な例を申し上げましたけれども、そういうお方は本当に長いことお勤めになり、しかも国鉄から派遣されてそういうところの会社の最高責任者になつておるわけですから、こういうふうに国鉄が赤字の場合は一生懸命になつて徹底的に

に協力するというのが当然の姿じゃないかと思ひます。それが、話を聞きますとどうもいろいろのニュースが入つてまいります。下の方が非常に不満だという話です。そういう点がございまして、これらの点も考えまして、国鉄の財政状況が悪化している折からこれもやはり考えなければならぬのじゃないかというわけでございまして。

そこで、事業局長さんに伺ひますが、部外投資が行われましたのは、いずれも国鉄が黒字だったころから赤字へ転化した初期の当時のものと私は思ひます。要するに、昭和四十六年から五十一にかけて国鉄が出資した駅ビル関係について見ますと、昭和三十九年まではとにかく黒字だったわけでありまして、ですから、四十六年から五十一にかけて国鉄が出資した駅ビル関係で見ますと、五十一年度出資の二社というのがあります。これを加えると十七社になりまして、二十四億六千二百八十萬円出資しております。この十七社の出資の総額が五十五億一千五百萬円ですから、平均四四・六という出資をしているわけですね。そこで、多いところは博多ターミナルビルで、六〇％国鉄が持っています。それから四十九年四月の出資の中国ステーション開発が六〇％です。業績はどうかという、ほとんどが赤字決算です。私の調査によりますと、黒字で配当しておるところもありません。赤字の会社の累積赤字が九社で十四億六千六百萬円です。この会社の資本総額を計算してみますと二六％も食つてしまつたということになるわけですね。そういうことですから当然配当金は一銭も入っておりません。ここでも、黒字時代の出資でなくて赤字になつてからこういうものをに出資したというところにもう少し慎重な配慮がやはり必要じゃないかと思ひます。現在の事業局長さんがその当時事業局長さんであつたわけじゃありませんので、おれは知らぬと言えどもそれまででありますけれども、とにかく、こういうところにお金を投資することが事業局の仕事だと思つておられたんじや困ると私は思ひます。

お答えいただくといふんじやなかろうかと思うわけでありませう。本来ならばこれは鉄道弘済会の人を参考人として呼んでいろいろお伺いしたいと思つておたつたわけですが、現在弘済会が国鉄にかわつて投資をしている駅ビルというのは十六社ございます。このほかにいわゆるガード下の管理会社があり、これは間接管理方式というものに移行いたしました非常に成果を上げております。この点については、かつての磯崎副総裁は国鉄の恥部というふうに言われて高架下等用地使用問題が非常に紛糾をした覚えがありますし、私も何回か運輸委員会で質問をしたことがございます。

そこで、こちらの間接管理方式を活用した方の、いわゆる会社の方の問題はまずまずと思うわけでございますが、この会社がいずれも非常に堅実にやつておるといふことで、いわゆる国鉄に対する

用地使用料を、五十年程度だけでも八億七千三百十九万二千円の収入を上げて、そしてこれを国鉄に納付している。これは実に資本の二百四十二・六倍です。もともと、資本といつてもここは設備だけでありまして、事務員さんがいるだけでできることでございますのでこれだけの二百四十二・六倍も上がるわけでありますけれども、当期利益金も六社で一億三千六百七十八万円と、非常に手がたく、配当も六分または八分ということで抑えているわけでございます。

〔佐藤(守)委員長代理退席、浜田委員長代理着席〕

ところが、私これから指摘する会社においては非常に奇妙なことが行われているので、私はこの点について御注意を喚起しておきたいと思うわけでございますが、駅ビル十六社について見ましたときに、国鉄に対して納入する構内営業料を基準にして、どの会社が一番よけいに国鉄に対して用地使用料を納めているかという点、もちろんこれは広さにもよりますし、単価にもよりますけれども、まず、一応金額的に言いますと、鉄道会館が五億五千七百三十三万円納めております。これは

対資本一六三・九です。それから新宿ステーションビルは三億二千五百五十万円で、資本に対して一〇八・五です。平塚が一億五千八百二十三万円で、七九・一です。それから第六位に参りまして、吉祥寺のステーションビルが一億八百八十一万円で、一〇八・八%で、それからずつと下がりました。十三位に大宮ステーションビルというのがあります。ここは五千三百三十一万円で、国鉄に納めておりません。言うならば資本の一・三しか納めていない。

こういうふうなことでございまして、最後の六位と十三位に私は焦点をしばって申し上げてみたいと思うわけでございしますが、第六位の吉祥寺は四十三年の七月の設立で、第十三位でございまして、大宮ステーションビルは四十一年の五月の設立でございまして、いずれも東京の都市圏内の非常に有利な場所に国鉄の場所をお借りして仕事をさせてもらっているわけでございします。資本金はいずれも一億円でございします。国鉄に納入するところの構内営業料は、吉祥寺の方は一〇八・八%で、それから大宮の方は五一・三というところを申し上げましたが、これで見ますと約半分しか大宮は納めておりません。ところが、両社の当期利益を考えてみて、ここで申し上げてみますと、吉祥寺の方は三千七百四十四万六千円で、一割配当です。大宮の方は八千七百五十五万四千円も上げておまして、一割五分の配当です。一割五分の配当は記念配当というものが五分入っているものであります。いまだ七・五%も対資本で利益を上げる会社というのは珍しいと私は思うのであります。

ところが、法人税はどれくらい納めているかというところを見ますと、吉祥寺の方は四千九十万円で、大宮の方は九千五百七十万円で、大宮は吉祥寺の二・三四倍納めているわけです。もちろん法人税をよけい納めてはいけないということではあります。よけい納めることは結構なことではありますけれども、これを国鉄の側から考えてみたときに一体どういふことになるかということでは

す。吉祥寺を一〇〇として見まして大宮を見た場合に、資本は一〇〇対一〇〇です。同じです。どちらも一億です。配当は吉祥寺が一〇〇、それから大宮の方は一割五分の配当ですから一五〇になります。法人税は吉祥寺を一〇〇とすれば、ただいま申し上げたように大宮は二・三四倍です。これに反しまして、国鉄に納めるところの構内営業料は、吉祥寺を一〇〇とすれば大宮の方は四七で、実に半分以下ということになるわけですね。これらの会社の経営の衝に当たっているのはいずれも国鉄のOBです。これは一にも二にも自分がなつて勤めたところの国鉄のためにというところを考へるのが当然のことじゃないかという事実はここに

出てきているわけですね。大宮ステーションビルの利益金処分案を見てみますと、利益準備金千八百四十万円、別途積立金四千五百万円、株主配当金千五百万円、普通配当一割、創立記念配当五分、役員賞与八百万円、次期繰越金四百九十三万一千七百一十一円というふうな決算、利益配分なんです。そこで、考えてみますと、大宮ステーションビルの構内営業料が不当に安過ぎるのじゃないかと思うわけですね。法人税を吉祥寺と同じように納めることにすれば、当期利益金は五千七百万円少なくなるわけですね。そういたしますと、国鉄に対して構内営業料の一億四百九十九万円を余分に大宮は納めることができるようになるわけですね。親の国鉄がいまだ大変な赤字で四苦八苦しているときに、国鉄の用地内を借りて店舗を構えて国鉄のOBが経営に当たっているとして、この時期に十年記念の記念配当をするなんて考えること自体がおかしいと私は思うのです。そんなこととはこの会社もやっております。この大宮だけですね。一にも二にも国鉄さんに対して構内営業料を一銭でもよけいに納めましょというのがこういう会社の姿勢じゃないかと私は思うのです。ところが一割五分も配当をして、これを受ける方はごく限られた人しか受けられないのです。一般公募の株式会社とは異なるのです。鉄

道弘済会を初めとするところの国鉄関連のものに数社にすぎないわけですね。こういう経営陣について国鉄当局は何にも言えないのだからうか。

総裁も御就任後日が浅いわけでございますので、こういうことにはまだ頭を費やしていただくのは申しわけないわけでございます。国鉄総裁御自身が、非常な赤字財政の国鉄、引き受け手のない国鉄の再建に取り組まれている姿に私は敬意を表するわけでございしますが、こういう不公平、不公正というものが至るところにあるような気がしてならない。要するに、大宮の例というのは氷山の一角じゃないか、いまださへ根が腐っているという国鉄を国鉄のOBが食いつぶしてしまっているのではないかとこの話を至るところで聞くわけでございます。総裁も、事業局長も、あるいはまた自動車局や貨物局の方々も、この部外投資の問題に對しまして、過去の投資先の整理あるいは合理化を図って収入の増加を図り、さらには構内営業料の不公正を是正して雑収入の増加を図ることも企業努力の一環としてやるべきではないかと私は思うわけでございします。

御答弁を皆さんからいただくのも恐縮でございますので、総裁に代表していただいて、こういう企業努力について真剣に取り組んでいただくという御決意を示していただきたいと思います。同時に、このような不公正の是正はやはり早いうちにやらねえとますます病が膏肓に達するのではなからうかと思ひます。現在の国鉄の財政状態を考へてみますと、われわれとしても無関心ではおられませんのであえて私はこういう問題を御提案申し上げるわけでございしますが、総裁の御答弁をいただきたいと思います。

○高木説明員 国鉄が、たとえばターミナル会社であるとか、臨海鉄道であるとか、いろいろな会社社に実に多くの関係を持っておりますのを知りまして驚いておるわけでございますが、その関連が非常に大きいわけには、そういうところに対する管理監督の機構あるいは仕組みというものがどうも十分でないように思ひます。した

がって、いまの御指摘の点は私は個別には承知しておりますが、そういうこともあり得ることだと思ひます。あつてはいけないことだと思ひますので、そういう面についての指導監督を強化してまいりたいと思ひまして、すでにそのような心組んで数月前から準備を始めております。もうしばらくお待ちいただきますと幾らかずつ直つていくということであらうかと思ひます。御指摘に感謝をいたします。

○浜田委員長代理 石田運輸大臣から発言を求められております。石田運輸大臣。

○石田運輸大臣 ちよつと訂正をしたいことがございます。

先ほど、鉄道建設審議会の会長は松野君だろうと申しましたが、実は、まだ国会の同意を得ておりませんので、したがって松野君はまだ会長には――委員にはなつておると思ひますが、審議会が開かれておりませんから互選が行われておりませんので、訂正をいたします。

○松本(忠)委員 御丁寧なごあいさつで恐れ入りました。

大臣、申しわけございませんが、いまの国鉄部内のもういふ不公正は正と、国鉄のために一生懸命国鉄の退職者が働いてもらいたいという問題に對してはまるる申し上げたわけでございしますが、国鉄全体を監督するお立場にある運輸大臣としてはどうのようにお考えでございましょうか。大臣のお答をひとつちょうだいしたい。

○石田運輸大臣 たびたび御答弁を申し上げておりますが、この異常な事態に對処する基本的な問題は、やはり国鉄運営に当たる人の心構へ、それも従来の慣例、行きがかりにとらわれることのない発想の転換――歴史を誇る気持ちはよくわかりますが、同時に、その歴史の中に大変な変化が起こつておるということ、これの認識がやはり基調になければならぬと私は思ひますので、私も初めてお聞かせをいただいたことが多いためでありまして、そういうことのないように総裁とともども努力をする決意でございします。

○松本(忠)委員 最後は一問だけ、斎藤理事の
許しを得ましたのでお願いしたいと思いま
す。

労働基準局長をお呼び申し上げておきます
で、いろいろの問題がありますが、申しわけあ
りませんがそれは割愛いたしまして基準局長にお伺
いたしますが、屋外労働者に対して、いわ
ゆる屋外労働者福祉法というようなものの制定を
われわれは呼びかけております。きょうは屋外勞
働者の実態あるいは定義というようなものから始
まりましていろいろお伺いする予定でございま
したけれども、その時間がございませんで、この
屋外労働者の福祉法に対して当局としてどのよう
な考えをお持ちであるか、この一点だけをお答
えいただいて質問を終わりたいと思います。

○藤澤政府委員 労働者の中でも屋外労働者の勞
働条件が大変厳しいものであって、特に諸般の對
策を要するという点につきましては私も同感
でございます。

ただ、いま先生がおっしゃいましたお考えの福
祉法案の内容なるものを必ずしも私も十分承
知をいたしておりませんが、重点的にそういう点
に特に対策を強化しようという趣旨であれば、私
どもは趣旨に賛成でございます。しかしながら、
いろいろの対策につきましては、それぞれ労働基
準法、労働安全衛生法等でやってまいっております
ので、そういうものとあわせてどういふものが
有効か、今後とも勉強させていただきたいとい
ふふうに思っております。

○松本(忠)委員 ありがとうございます。

以上で終わります。

○浜田委員長代理 御苦労さまでした。

質疑を続行いたします。斎藤正男君。

○斎藤(正)委員 最初に、通告も何もしてありま
せんけれども、大臣並びに総裁ならば当然お答え
をいただける総論的な問題について伺いたいと思
います。

委員各位から積極的な前向きな提案を含めて、
各党がそれぞれ質疑を行いまして、大臣並びに総
裁から御答弁も、長い経験ではありませんけれ
ども、私も運輸委員会に所属をしてたびたびこの
種の審議に参画をいたしましたけれども、いまま
での運輸大臣や国鉄総裁の答弁とはかなり違つた
答弁を受けたような感じがいたします。そこで、
後刻三木総理が出席をするのでありますけれども、
三木総理が国鉄の現状あるいはその将来につ
いて果たしてどれだけの認識を持ち、どれだけの
決意を持っておられるのか、聞いてみなければお
かりませんけれども、きのうの通信委員会におけ
る答弁などを仄聞いたしますと、どうも当てにな
らないと言つてはなんですけれども、緊急事態に
対処する総理の決意の披瀝としてはきわめて不
十分であつたというように私は聞いてゐるわけ
であります。

私はここで人物評論をやるつもりはありませ
ん。しかし、ここに一冊の書物がございまして、
いろいろなことが運輸行政について述べられてお
りまして、歴代運輸大臣の運輸省内における評価
が当たつてゐるか当たつてゐないかは知りませ
んけれども、ごく率直に書かれてゐるわけでありま
す。これは別に発売禁止の本でもありません。店
頭には幾つも出ている本であります。私は、本委
員会の権威に關しては、また私の好みといひ
ますか、性格から言ひましても、このすべてをこ
こで読み上げて論評するつもりはありませんけれ
ども、肝心なところを二、三行読んでみます。あ
る座談会でAという方が、「まあ、最近の運輸大臣
で官僚が本當にこわがつたのは橋本登美三郎、二
十三代、昭和四十五年一月から四十六年七月ま
で、中曾根康弘、二十一代、四十二年一月から四
十三年十一月までぐらいでしょう。」ということ
を言われてゐるのであります。

しかし、残念ながら橋本前運輸大臣はロッキ
ードに連座されたのでありましようか、御承知のと
おりであります。中曾根さんもまたロッキードに
関連をしてゐるに言われてゐることは御承知
のとおりであります。しかし、この間大臣はずい
ぶんたくさんかわりましたが、これら数名の大臣

は官僚になめられて運輸省ではちつともこわがら
れなかつた。こわがられたとかかわいがられたと
かいふこと自体が大変おかしい表現であつて、必
ずしもそういう表現を信じるわけではありませ
ん、また、そのようなことがあつたかどうか知り
ませんけれども、しかし、そういうことが書いて
ある。

石田さんは、久しぶりに大物が運輸大臣に座つ
たということで就任直後マスコミに書き立てら
れました。なるほど石田博英、六十歳、当選十一
回、党幹事長代行、党組織委員長、労働大臣を歴
任すること三回、内閣官房長官、議運委員長等も歴
任をされ、マスコミの出身であるだけにつき合
ひが、顔もきくという表現が使われておるわ
けであります。あなたはまた別名で何かですか、
「バクさん」と言われますね。バクという動物が
おりますが、これは夢を食つて生きてゐる動物だ
と言われているわけでありまして。あなたが夢を
食つて生活してゐると思ひませんけれども……片や
国鉄総裁は、あなたははきだめにお
りたツルだと言われたことがある。国鉄がはきだ
めであるかどうか、余りにもひどい表現だと私は
思ひますけれども、しかし、国鉄の財政そのもの
ははきだめと言われても形容詞としては当てはま
る部面があると思ひわけでありまして。また、ある
人はタデ食う虫も好き好きとか言つていますが、
あなたはエリート官僚として位人臣をきわめ、し
かも後半生を弁護士と大学教授で暮らそうと決意
されたにもかかわらず、三木さんだかだれだか知
らぬけれども口説き落とされて、あえてこの苦難
な国鉄に総裁として勤めるといふ決意をされたとい
ふことでもあります。あなたは、たとえ三木内閣
がかわろうとも、あるいは私も社会党を中心とし
た野党政権ができようとも、そう簡単に国鉄総
裁をやめるわけにはいかぬと思ひます。

しかし、さすがの高木もまいつたやうだと石田
大臣がたびたびこの席でも言ひましたし、先ほど
はまた松本委員の最後の質問に対して、長い伝統
や習慣の中に安住してゐることは許されぬ、時代

は変わつてゐるのだといふことを言われましては
けれども、しかし、十年一日のごとく変わらないの
が国鉄だ、ああもしてみたい、こうもやりたいと
思ひけれども、常にその前に立ちかゝるはだかのは
鉄百年のあしき伝統にあるところの越すことの
できない壁だといふようなことも言われておるま
す。朱に交われば赤くなるという言葉もあ
ります。就任して七ヶ月、非難な決意で赴いたけれ
ども、どうもみづからを省みて朱に染まつたんじや
なからうかといふような反省もしておられるので
はなからうかといふようなことも言う人が今日世
間ではあるのです。

これはだれが何と言おうと人の口にはふたは
きないわけですからいとして、私は、保守党内
の今日、石田・高木というコンビは大変なコン
ビだと思ひわけでございます。もともと、第二次
三木内閣の寿命はあと十数日かもしらぬし、ある
いは数日かもしらぬし、そうなれば石田運輸大
臣もまたどうなるかわからない立場にありませ
んけれども、しかし、何としてもこの石田・高木コン
ビのうちに国鉄再建のめどを確固不動のものにし
ておかなければ後がやりにくくしてしまふが
ない。いふんいろいろなことを言ひました。私も運
輸委員会に所属して七年、たびたび国鉄運賃法そ
の他の審議に参画してまいりましたけれども、議
員の質問に対していろいろなことを答弁いたしま
した。しかし、結果的にはごらんのような実態で
あります。

そこで、運輸大臣に就任されて世間では大物大
臣と言われる石田さんと、異例の総裁と言われ
てゐる高木さんに一言決意のほどを冒頭に伺いた
い。

○石田国務大臣 何と申しましようか、大変御丁
重なご意見を承りました。特に私は身長が
一メートル八十センチ、体重が八十キログラムご
ざいますから、そういう意味では大物かもしれま
せんが、そういう不遜な気持ちを持って運輸省に
臨んだわけではございません。あるいはまた御推
察のように、いつまで運輸大臣でゐるかも不明で

あります。

しかし、国鉄再建を目指した二法案の御審議を願ひ、その成立を期する以上は、私はやはり国鉄に對しても厳格かつ徹底的な反省を要求する決意でもおります。時間がなくて国鉄の幹部の諸君との会合はまだいたしておりませんけれども、百年の歴史の累積がある意味においては今日の窮境に立ち至らしたとも言えるわけで、したがって、いままでがこうであつたからとか、いままでの慣習が許さないからというような行政態度というものは私は許さない決意であります。したがって、発想の原点を変え、今日の窮境を厳格に受けとめる必要があります。これは民間会社であつたら五十回ぐらゐ破産しておるわけで、幹部の経営責任者の――初めから責任者ではなかったかもしれませんが、しかし、いずれにしろ、その責任の自覚は厳格に要求し、発想の転換も求める決意でございます。

そういう意味において、掃きだめという言葉はちょっとひどいと思ひますけれども、しかし、そういう種類のいろいろなものの累積で今日に至つたという意味に解釈するならば、そこへおられたのは、私はツルではなくて豚であつて、ツルはむしろ高木さんだと思つております。高木さんにはお氣の毒だとは思ひますが、その高木さんがいま自由に乗けるように私が全力を挙げることが私の任務であり、その土台が幾らでもできれば、私が運輸行政をお預かりしただけの、ある意味の実績として残るものと私は考へておる次第でございます。

○高木説明員 就任をいたしましたから六カ月強でございますが、率直に申しまして非常にむずかしい問題が山のようにあり、それをどういふ順序でどういふふうにして処理をしていったらよろしいのか――特に、私自身が直接いたします範囲というものは限界があるわけでございますので、現在の国鉄の幹部諸君あるいは現場におります職員諸君にどのような一層気をふるい立たせて、再建に当たるといふ気持ちを起こすようにし

たらしいかといふようなことを苦慮いたしておるわけでございます。

幸いに就任前に心配しておりましたようなことがなく、前々から国鉄の衝に当たつてこられました現役の諸君も、また現場の諸君も非常に温かい気持ちで私を応援してくれておりますので、これをもうしばらく続けますならばいささかの打開の道を見つけ得るのではないかと、このこと、十分希望を持っております。

ただ、百年の伝統は即百年の因襲でございますので、従来の考え方から脱出するのがなかなかむずかしいという場合も多々あるわけでございまして、それには多少の時間を要するかと思ひますので、私に与えられました任務は、任期四年ということでございまして、その法制上与えられた任期四年といふ期間にどのような有効に私自身の力を配分してやっていくかといふことをいろいろ考へておるわけでございます。

それにつきましても、今度の運賃改定問題に關連いたしましたも、いままでとは違ひまして、なお一層国鉄の実態を一人でも多くの国民の皆さんに広く知つていただくことがまず先決であろうかと考へております。とかく内部で何とかしようとかしようといふことが非常に多かったのではなからうか、もっとも多くの方々の御理解を得て、その御理解の上に立つて国鉄の再建についてやっていくといふことが必要ではなからうかと、このように思つております。

まことに微力でございますが、うまくいくかどうかかわかりませんが、ただ一生懸命やるということだけが取り柄でございますので、よろしく御支援をいただきたいと思ひます。

○斎藤(正)委員 大臣並びに總裁の決意の一端を伺つたわけでございますが、今国会では、残念ながら短時間でありますけれども、野党といへども対案を提示して、そして連日の質問で明らかにならうに、きわめて積極的な前向きな、しかもやろうと思へば実施可能な具体的な提案をしていくわけですが、先ほどの三浦委員の質問等を承つており

まして、所属党派が何党であろうとも真理は一つなんだ、正しいものは正しいのだ、やらなければならぬものはやらなければならぬのだといふ気持ちがなく、大変でもこの委員会さえ何とか座つていければ後は野となれ山となれだといふような気持ちがある方には全くないわけではないか、いいですか。松本委員の質問にしてみても、初め何った質問じゃない。折あるごとに、運賃値上げのたびごとに具体的に要求してきた質問がまだ解決されてない。なるほどいろいろな関係から無理だといふような問題もあると思うが、しかし、野党の提案といへどもやるべきものはやるのだ、正しいものは正しいのだ、率直に受けとめて明日からの国鉄再建のためにこれを生かしていくのだ、という情熱と努力が本当にあるのかないのか。大臣や總裁に聞けば、貴重な御意見を拝聴して、できるものからやっていくと言ふかも知れぬけれども、なかなかいままでやってこなかったというのが本当でしょう。

わが党の提案を含めて、野党の言ひ分に耳をかし、できるものから速やかにやっていくという決意がなければならぬと思うが、大臣と總裁から伺いたい。

○石田国務大臣 当委員会の各委員の方々の御質問なり、御指摘なり、御意見なり、就任後日が浅いだけに私としては初耳であることと同時に、初耳だけに驚きを感じることも幾つかございましたが、これはやはりどうしても終点検をしなければならぬ問題だと思つております。そして、ただ点検することだけではなくて、不正の是正も同時に進行しなければならぬと思つております。

私もたびたび役所をお預かりしますが、それをやつてみても金額は知れていふような考え方がよく出てくることでありますが、わずかでも国民の税金だし、国民からお預かりしている事業であります。そういう決意をもつて皆様方の御意見をずっと拝聴しておつた次第でありますから、その拝聴した事柄、御指摘の事柄について終点検を行い、そして不正の是正に相努め、再建の基

礎といたしたい覚悟でございます。

○高木説明員 先般来のお尋ねの中で、あるいは御指摘の中で、私も就任以来そこが問題だと感じていることがたくさんございます。たとえば資産の活用の問題でございますとか、関連企業への管理監督の問題でございますとかいうことは大変問題が細かい問題でございますけれども、こういう事態になりましたときに氣をつけ、努力をしなければならぬ面がたくさんあるわけでございまして、これはもう数カ月前から私なりに内部に對してそういう点の洗いがえの指導をいたしておるところでございます。

御指摘を受けました点はそれぞれ非常に重要なポイントでございますし、そして私どももその心がけておりますので、こゝで行われました御論議を伺つただけで済ますということとは決してないつもりでございます。今後ともいろいろな機会がございまいしうが、そういう機会に少しでも改善の跡を御報告できましますように努力をいたしたいと思ひます。

○斎藤(正)委員 ちりも積もれば山となるということわざもあるのです。そんなささいなものをとつていくことでなくて、大臣からもお話がありましたように、普通の一般会社ならばすでに数十回破産宣告を受けている企業だといふことから考へますれば、三度の御飯を二度にしても相努めなければ国民の前に申しわけないと考へるわけでございまして、ぜひそういう態度で臨んでいただきたいと思ひます。

そこで、大臣の、百年の歴史の中には、内部ではわからぬけれども、外から見ているとよくもまあこんなことがいふようなことがあるといふことですが、これはどんな障害であらうとも乗り越えなければならぬし、時代は変わつていふのだといふ言葉を受けて――実は、私は、反国民的な非常識な独善的な国鉄の実態を、ワーストテンを挙げてもよいはやろうと思つたのですが、しかし、時間もありませんし、ワーストテンといふわけにもいきませんから、十一番目ぐらゐのものを一つ

という言葉はなくなるのかというところ、そうではないのですね。やはり、全額持ったことで助成で、それは本件に関して訴訟もございしますので、いま係争中です。したがって、補償などという言葉を使つた日には、あるいは裁判の中で国鉄は補償するということ前例を開いたことになるということを恐れて使わないのかもしらないかと私は思ったこともありますが、事の本質上、新幹線公害に対する被害者の救済について助成などという表現は全く私はわからぬ。

土地の賃貸についてはこれ以上生々しい事例を挙げて質疑を続けようと思いませんけれども、新幹線公害に対する補償を助成と言うことが、言葉だけでなくて態度あるいは内容においても助けてやるんだよという気持がある。これが許せないのだから、見解をお示し下さい。

○石田国務大臣 事の内容については、これはどうも私はお答えする立場ではございませんが、御議論を承っており、同時に私も自分で役所をお預りしているときに、この助成という言葉が氣になつて仕方がないことも何度かございました。これはやはり長年続いた官尊民卑の残滓のような氣もいたします。しかし、さてそれにかわる言葉がどういふ言葉があるかということになりますと、補償ということを前提とした措置であるとは思いますが、補償という言葉それ自身がびたり当てはまるかどうかということになると、これもまた困るわけでございますが、ただ、乗せてやる、お上のものだといふつもりでいるならそれこそ百年続いた官尊民卑の伝統といふものをなくさなければならぬと思ひますが、しかし、現在はそのが非常になくなつてきつ々つあると思ひます。

実は、私は約四十年近く横須賀線で東京へ通っておりませんが、その中で車掌さんでもいろいろと違うんですね。その車掌さんによってその日一日が愉快である日と、それから不愉快である日とがあり、これはえらく違う。そういうことを見まして、それはどこが違うかという、それは官僚的な残滓が残っている人と残っていない人との違い

です。国鉄というのは商売なんですから、お客さんをお乗せしてもらうか赤字かは別として、それで代金をちようだいしておるといふ商売である以上やはり競争相手があるわけだから、そういう対人的態度で運営に当たってもらいたいと思います。

○高木説明員 先ほどの土地の賃貸に関する部分につきましては、これは必ずしも国鉄だけではななくて、私も大蔵省で、一般会計の財産の管理のことが大蔵省の所管の仕事の中にありましたので多少経験いたしましたことがございます。それから、税の関係で、滞納処分でお預りして、歳入として入ってきた品物や土地をまたほかの方に貸したという場合の問題でいろいろもめことがございまして、これも経験がございます。

そこで、少しずつは国全体として直してきていると思いますけれども、土地の賃賃についていさかお役所仕事の部分が残っておることは確かに認めるわけでございまして、これは国鉄だけではなくて、いまの日本の場合に、お役所仕事でそういう色彩が残っておることは否定できません。しかし、それは改善していくべきものであり、特に私どもの場合には公共企業体、一般会計とまた違うわけでございますから、非常に民間的色彩が強いので、そういうことについての物の考え方も直していかなければならないというふうに思います。

いまの新幹線騒音に対する障害防止の方についてでございますが、これは実はいささか事情が違ひまして、例の空港の周辺の騒音処理の問題あたりからいろいろ論議がございまして、私どもの方だけじゃなくて、騒音対策について加害者が被害者にお金を出す、被害者がいろいろ移転したりなんかする費用がかかるのとその分担をするという場合に、どういうわけでありますか、かなり統一的に助成という用語が使われておるようでございまして、先ほど御指摘の副総裁から出ている通達を書きます場合に他の法令の用語と言葉を統一したという事情があるようでございます。

助成という言葉は御指摘のようにどうも余り適当でないと思いますけれども、何か、これは国鉄にだけでなしに他の官庁も用語統一の意味で使われているようにございますので、研究はしてみます。が私の方が元凶ではなさそうですね、でございますので、直せるかどうかちょっとわかりません。

○齊藤(正)委員 鉄監局長、何か物を言いたそうに顔をしていますから、法的根拠あるいは慣例等と言いつ分があったら言ってください。

住田政府委員 私といたしましたが、助成といふ言葉は必ずしも適當ではないと考えておりますけれども、先ほど総裁から申し上げましたように飛行場関係の法律の中に助成という言葉が使われておりまして、私の記憶ではたぶん全会一致で御承認いただいたのではないかと思っております。

○青藤(正)委員 いずれにしても、名は体をあらわすという言葉もありますけれども、そういう表現が精神的に日常行動にあらわれてくるということになりますればこれはやっぱり大変反国民的だと思つてございまして、運営に当たっては十分な注意をいただきたいというように思つてございします。

そこで、大臣、国鉄財政再建のためにいろいろ議論をいたしておりますけれども、先ほども総合交通体系がなければ国鉄の位置づけ等もむずかしいじゃないか、総合交通体系は文章ではあるが、拍字は並べてあるけれども全く死文化化してはなっていないというようなきつい批判もあります。したが、私も、総合交通体系というものを経済企画庁が主管していること自体がまことにおかしいと思っております。なるほど関係官庁は多いですよ。しかし、楯委員からも御指摘がありましたけれども、高速自動車道路を線路のない鉄道と考えて運輸省の所管にすべきものであったものを建設省にとられませんでしたというような話もありましたけれども、私はそういううな主張で言うのでなくて、総合交通体系を事務局を置いて本当に取り決める役所というのは運輸省をおいてはかにならないと思うのです。交通ですからね。空も陸も海も、交通の

主管省というのはやっぱり運輸省ですから、その交通体系を総合的に確立するのはやっぱり運輸省が名実ともに中心であるべきだというように私は思うわけであります。

ところが、その運輸省がやっている交通行政の中で、これは総合交通体系とはほど遠い行政だと言うかも知れませんが、二、三の例を申し上げますので御検討をいただいて御答弁をいただきたいと思いますのでありますけれども、車検制度というのがありますね。自動車の車検です。この車検という制度は、陸運局長の認定工場が期限の来た自動車を整備して国の車検場へ持って行って検査を受ける方法と、指定工場にされていて、いわゆる民間車検場として国の業務を代行する制度とがあるわけですが、どうしてそういう民間車検制度が生まれたかということとは御承知のとおりで、余りにも車がふえて国の機関だけではやりおけない、道路交通の安全を確保するためにはやはりそういう部門の拡張も必要だということで、厳正な規格を決めてやっているわけなんです。

とこそが、驚くなかれ、ガソリンスタンドで民間車検をオーケーしているのですよ。ガソリンスタンドというのはガソリンを売るところなんです。特殊のガソリンスタンドは部品を売ったり、若干の整備はできるようになっているのですよ。しかし、車検をやれるようなガソリンスタンドはわが国にはない。私はここにガソリンスタンドが発行した車検の領収証を持っていますからお見せしてもいいんですが、ガソリンスタンドが車検をやっている。しかし、本当はガソリンスタンドはできませんから、民間車検工場から依頼を受けるか、連絡をとって、実際はそこでやったという判こになっているわけなんだけれども、これを本当の車検をやってみると合格するのは塗装だけで済みます。黒いところはコーラルを塗る、赤いところは赤いペンキを塗る、黄銅色ところはわずかに塗り残すけれども黄色いペンキを塗るということとて、そこだけは合格だが、オイルの交換も機器の交換もほとんどやられていない。驚くべきこと

なんです。そのことと総合交通体系との関係があるかと言われると、これは大風とおけ屋みたいなになりますからそんなことは言いませんけれども、そういうことなんです。

それから、運輸省には免許許可の権限が非常に強くあるわけなんです。たとえば、トラックの輸送業をやりたいという場合に申請を出しますね。そうすると陸運局はどういうことを言うかという、実績があるかと言います。また、荷物は間違いなくあるかと言います。その場合、荷物がある場合は契約する会社の証明書を持っていけばいいわけなんです。ところが、実績があるかと言われると、あると言わない、それじゃおまえやみをやっていた、シロトラじゃないかと言います。ところが、シロトラであってもやみであっても実績を認めて認可するんです。そして認可と同時に法律違反の営業停止をくれるわけなんです。したがって、十月一日に認可いたしますと、十五日間なら十五日間の営業停止をくれるわけなんです。これもおかしい話で、実績があるかと言っているとすれば認可をする。ないと言えだめだと言います。そして、あると言えれば無免許じゃないか、シロトラじゃないか、処分するぞ、と、こういうことなんだ。この辺もどうもわからぬ。

それから、陸運事務所の人たちと警察の交通関係の人たちと歩道橋の上で、あの車なら車検を通るか、あの車はどうだといった一々やっている。これは厳密にはわかりませんよ。しかし、その筋の人たちに立ち会って見ていると、目で見ただけでトラックで五台に一台、乗用車で七台に一台はいまの段階で車検を受ければ完全にアウトです。場合によっては自動車は走る殺人凶器だ。にもかかわらずこれは違法なことが野放図になっているんですよ。

運輸省内部でもそういう問題があるときに、通産省も労働省も経済企画庁も、あるいは警察庁も建設省も、もろもろの機関が寄って総合交通体系

をつくるというふうなことから、なるほど口ではいろいろ言うけれども、省内の一、二の例をとつてもあるんですから、これは実際は容易なことではないけれども、しかし、国鉄財政再建のためには、あるいは国鉄を国民のものにするためには、やはり言葉でなくて、文章でなくて、実効のある総合交通体系というものが確立されなければならぬと思うのですけれども、私が申し上げたところの、主管省である運輸省がこの問題に積極的に関与に取り組みするという要求、あるいは内容を精査してみると容易ならざる問題があるというふうなことに付いて、大臣、見解を述べてください。

○石田國務大臣 實際上、海、空、陸の交通行政を主として預かっているのは御説のとおり運輸省でございます。無論他の官庁ともいろいろな関係はございまして、運輸省が中心となつてこれを推進しなければならぬことは言うまでもない。ただ、経済企画庁はそういう各省にまたがる仕事を調整するものその役目の一つでございまして、恐らくそういうことになったのだらうと思うわけでありまして、実際的には運輸省が中心になるべきであり、その責任があるということにはよくわかつておりますので、そういう方向へ向かつて行政を展開いたしてみたいと思っております。

それから、後の個々の例は私は文字どおり初めて聞くことばかりですけれども、ありそうなことだなあという印象も同時に持っております。これは主管の事務当局からお答えをさせます。

○中村(四)政府委員 ただいまの先生の御指摘の二つの点についてお答え申し上げます。

第一点の指定整備事業の問題でございますが、先生がおっしゃいましたように昭和三十七年に指定整備事業の制度が生まれたわけでありまして、それ以来指定整備の適正な執行ということについては私もいたしまして努力してまいりましたわけでありまして、遺憾ながら、ただいまの先生の御指摘のような例をお伺いいたしましては実は慄然としたわけでありまして、私もいたしましては、

指定整備事業について、自動車検査員の研修あるいは経営者、その管理者の講習、それから監査を、従来レギュラー的な監査でありましたが、それでは御指摘のような事例をなかなか補完できないというところで、業務量と保安基準適合証の発行とのアンバランス等を抜き打ち的に検査いたしましてそういう違反を是正していくように目下努力いたしておるところでございます。

それから、トラック事業、区域トラック事業等の免許に当たりましての審査のやり方について御質問があったわけでありまして、これは法令によりまして、申請に当たっては、推定による取扱貨物の種類なり数量なり、その算出基礎という申請関係書類を出すことになっておりまして、聴聞等に当たりまして、その裏づけと申しますか、荷主との結びつき等につきまして、まあ言葉のやりとりの関係もあると思うのですが、非常に強く出てまいりますと、御指摘のような、従前家用で営業行為をやっておつてこれは非常に確かな実績であるというふうな事態が出てくるわけであると思ひます。

私どもの方といたしましては、そういう法に反する行為に対してはやはり処分を行うと同時に、その非を改めまして、事業者として遂行していくだけの能力があるということになりますれば、これを正規のルールと申しますか、軌道に乗せて指導、監督し、そして物流に寄与していただくということが必要になってくると思ひます。

御指摘の点につきましては、われわれは実績を前提にしなければ免許しないというふうな態度では決しておりませんし、もしもそういうことがあるとするならばその是正を図りたい、かように思っております。

○斎藤(正)委員 別に、この国鉄二法をやっているのに自動車局長の答弁なんか求めたわけじゃないのだけれども、大臣があんなことを言うものだから時間をとっちゃった。これは質問の仕方も悪いと思ひますけれども……

運輸省にかかわらずあらゆる省庁に審議会というものがあつたのです。しかし、今日、運輸審議会を筆頭に審議会というものは隠れみのになつていて、民主的な国民の意見を反映する機関になつていないという批判が強いわけなんです。ここに外国の例がありますけれども、別にこのとおりやれとかこれがいとかというわけではありませんが、フランスの場合は一つは運輸の一般政策に関する計画作成委員会というのがある。これは「計画の作成は総合企画庁で行なうが、企画庁は国民経済計画担当部局の協力のもとに、計画草案を作成し、各専門委員会への諮問を組織的に行なう。計画作成の基礎となる具体的データを提供する専門委員会は、官吏、実業家、運輸事業者幹部、労働者代表、学生等三〇〇八〇名の委員で構成される。」というふうなことでございまして、つまり、労働者の代表や学生の代表まで入れて国の最高の運輸の一般政策に関する計画作成委員会というものが構成されている。その他運輸に関する第五次計画作成のための委員会とか高等運輸審議会とか国鉄管理委員会など、いずれもこういう審議会は国民の代表を入れて、労働者の代表を入れて、きわめて民主的な論議をやつていっているというふうなものであります。

先ほど申し上げましたように、なるほど名目的には多くの審議会や委員会があるけれども、まさに国民から難反をし、隠れみのにこれが利用されているという今日の行政の実態から顧みて、運輸省におかれましては、総合交通体系を確立するためには広範な国民各層の意見をどういう形で聴取するかという点について十分御検討をいただきたいと思ひますが、大臣の見解を伺いたい。

○石田國務大臣 運輸省に限らず、各省庁に設けられている審議会、調査会、委員会というものの実態は御指摘のような実情にないとは言えないと思ひます。特に、国鉄のような事業の改善と再建に当たる機関は、ふだんしゅつちゅう家用車に乗っている人ばかり集まつたものでは的確な意見が出てこないという点は私も同感でございます。

うもえらい人ばかり集めて大要をつくり過ぎる傾向にあることも認めます。そういう御批判が出ないよう努めたいと考えておる次第でございます。

○青藤(正)委員 マイカーがわが国総合交通体系の中で一番対象に考えなければならぬ存在になつてゐることも御承知だと思ふわけであります。しかし、これは憲法に基礎を置く今日の時代の趨勢から言つて容易ならざる問題だと思ふわけであります。そして、これを何とかしなければわが国の総合交通体系というものはあらゆる角度で跛足をするというのも事実だと思ふわけでございます。

私が国鉄から取った資料によりますと、国鉄四十三万人の職員のうち、理由はいろいろありましようが、たとえば国鉄の沿線に住んでいない、私鉄もない、バスもない、いままら自転車でもあつてまいというふうないろいろな事情はわかりますけれども、国民に広範に利用をいただきたいという国鉄の十三万六千人も職員がマイカーで通つてゐるわけなんです。いま言つたような事情からどうしても他の交通機関を使えないという理由で十三万六千人ならば私はこれ言ひませんけれども、この十三万六千人の皆さん方が果たして汽車にも乗れない、私鉄にも乗れない、バスにも乗れないというふうな諸君だけであらうかということとを考えると、いささか私は疑問を持たざるを得ないのです。ある私鉄会社は、私鉄再建のために全職員のマイカー通勤を禁止いたしました。乗るならばただのうちのバスへ乗れということさえすでに民間ではやつてゐるわけです。

こういう点に關しましては微に入り細にわたつて——国鉄は国民が利用する、国鉄のことは国鉄職員が一番よく知つてゐるのだから、そんなものには乗つちやおれぬよというところでマイカーに乗つてゐるとしたら、これは重大な問題だと思ふわけでありませうけれども、大臣と總裁の見解を伺つて、總理もお見えてございますから私の質問を終わります。

○高木説明員 確かに、自分のところの仕事が鉄道でありますから、うちの職員はまず鉄道を万全に利用するという基本姿勢でなければならぬと思ひます。ただ、現在は非常に多くの場合に夜間勤務等がございます。四十三万人のうちで真夜中に勤務しております者の数は毎晩大体七万人を超えてゐるわけでございます。夜間勤務を初めていたしました不規則勤務が大変多いというところで、始業時刻、終業時刻に列車がないというふうなことから、車に乗るのもまたやむを得まいというふうなことで、いわば大目に見るといひますか、最初はそのような姿勢でありましたのが、むしろだんだん利用者がふえてきたというふうな状態であるようにございまして。

おつしやるように、現在は国鉄を使へというところについての指導が十分行き届いてはいないと思ひますが、制度の上におきましては、国鉄を利用できますのに国鉄を利用しないという通勤をしております者については、当然のことと言ひましようが少なくとも通勤手当を支給しないというふうなことはやつておりますけれども、もつと国鉄を使ひなさいという意味での指導はまだ十分ではないと思ひます。要するに、そこはすべて心構えの問題でございまして、今後ともそういう空気が出てまいりますように誘導していかなければならぬと思ひます。

○石田國務大臣 いま、わが国の人口の中で家用車の占める割合はどれくらいか、何家庭に一台くらいの割合になるか、その国鉄職員との関係はどうなるかということには私はわかりませんが、ただ、家用車がやたらにふえることは都市交通をいよいよ困難ならしめますし、国鉄の問題は別といたしまして重要なことであらうと思ひます。ニューヨークとかサンフランシスコあたりでは、市内へ家用車が入りにくいようないろいろな措置を講じてゐるやうであります。そういう点も検討いたしてみたいと思ひます。

ましてや国鉄の再建に当たり、国民に国鉄を利用してもらおうという立場の者が、一番先に国鉄を

捨てるのでは話になりません。お米が余つたときにお米をみんなに食べさせろという陳情に来る人が朝飯会にパンを出しまして驚いたことがあるのでありますが、ちやうどそれにやや似たようなもので、そんなことのないように、いま国鉄の總裁がおつしやつたような方向で指導したいと思つております。

○青藤(正)委員 終わります。

○浜田委員長代理 御苦労さまでした。

この際、質疑をなさる委員各位に申し上げます。質疑時間は理事会において申し合わせたとおりでありますので、その時間の範囲内においてお願いを申し上げます。したがって、答弁も簡潔にお願い申し上げます。

それでは、堀昌雄君。

○堀委員 本日、この法律のわが党としての最後の質問を私が行かせていただくわけであります。が、実は、私の感じでは、国鉄の再建問題というものを政府はきわめて局限された狭い範囲の問題として受けとめられておるやうな感じがしてなりません。政治というものは、確かに、経済あるいは国民生活の当面の問題に対処しなければならぬのは当然でありますけれども、さらに重要なものは、われわれがこれから二十年三十年先のわが民族の将来について現在やらなければならぬことを行ひ得るかどうかということが政治上の重要な課題であるというふうには私は考へてゐるわけでありまして。ですから、その観点に立つて、今後二十年三十年の日本経済における長期展望の中における日本国有鉄道のあり方はいかにあるべきであるかという問題について私はこれから少しお尋ねをしたいと思ふのであります。

最初に伺ひたいのは、いま政府は現在の国鉄というものをどういふふうな位置づけようとしてゐるのか、まず最初にこの問題について運輸大臣から御答弁をいただこうと思ひます。

○石田國務大臣 昨年の終わりの閣議決定に書かれておりますように、国鉄の果たすべき役割の第一は都市と都市との間の旅客輸送、次には都市

圏内における旅客輸送それから中距離・長距離の大量の貨物輸送と、こういうものが国鉄の果たすべき中心的役割であると考へております。

それから、いまの堀先生のお話の中に長期的展望に立たなければならぬということがありましたが、熱エネルギーのないわが国におきまして、エネルギーの上から輸送問題を見ると、一番有利なものは船であります。その次に有利なものが鉄道である。軌道である。熱エネルギーの入手難がいよいよ深まってくる情勢を見ますと、きに、エネルギーの上から見て船に次いで有利なものは、船は海しか走りませんから、陸の上を担当するものとしては軌道が一番有利であります。そういう有利な点を伸ばして、将来におけるわが国の経済あるいは国民生活の主動脈の役割りを果たさせたいと私も考へておる次第であります。

○堀委員 いまの前段の方は部分的な現状対応でありましようからあれですが、いまの主導的な国民の交通機関の役割りを果たさせたいという話でありまして、それにしても、政府がこれまで国鉄にとつてきた助成というものは、いまの運輸大臣のお考えとははるかに遠いように私は思ふのです。ちやうど私は国鉄の問題についての客観的な背景を申し上げておきますが、御承知のように、昭和二十四年に国有鉄道でありましたものが公社にかわりました。同時に、郵政省の電気通信部門でありましたものが電電公社にかわりました。専売公社も設けられました。要するに、ここで実は三つの公社ができたわけでありまして。当時の公社は今日も依然として同じやうに公社としてあるわけでありまして、電電公社は今日においても

当時においても電気通信産業の中では完全に独占的な立場にあります。この状態は二十四年のときも今日も変わりません。専売公社も当時も今日も同じ独占企業であります。ところが、国鉄は実は公社になりましたときと今日とは大変な違いがあるわけでありまして。陸上の交通だけで問題を見ても、旅客の面では昭和二十四年の国鉄の

シェアは六〇%、民鉄が三〇%、乗用車は当時わずかに〇・三%のシェアしかなかった。貨物で見ますと、船はいまのお話のようにちょっと次元が違いますから陸上交通だけですが、昭和二十四年に国鉄が九〇%、民鉄が一・五%、自動車が一・五%で、言うなれば、この昭和二十四年という時期では国鉄もまた陸上輸送における独占企業であつたわけでありまして、ここでスタートをするときは、まさに独占企業として政府は考えたと思うのです。

ところが今日になりますと、昭和五十年になつて、貨物の場合には九〇%のものが三分の一に減つて二六%、民鉄は一・五%あつたのが、これも約四分の一ぐらゐになつて〇・四%、自動車は七・五%が約十倍で七三%のシェアを貨物で占めるようになった。それから旅客で言うと、国鉄が六〇%あつたのが、昭和五十年には三〇%と二分の一に下がっている。民鉄は三〇%が一五%に、やはり二分の一に下がった。ところが、乗用車は当時〇・三%であつたものが三五%と、百倍にその輸送力が大きくなつておるのであります。

このような国鉄のシェアダウンを今日まで拱手傍観してきた政府の責任というものは大変大きい問題があると思ふのです。いま運輸大臣が言われたような国鉄を主要な輸送の機関としたいという考えと、これまで政府がとってきた、何もしないでシェアが下がるに任せてきたやり方との中には、基本的に、こうやってほつたらかしてきて、これからは上へするのだと言うのなら、どこかに屈折点があればならぬと思ふのです。総理大臣、よろしうございませう。私は、いまこそまさにこの屈折点にあると思つておるわけです。ここで方向が変わらない限り、要するにほつたらかしなところから強力な助成をするという方向に変わらない限り、いまの石田さんの答弁というのは成り立たないわけです。

ちよつと先に石田さんの答弁をいたしてから総理に基本的なお考えを承ります。

○石田国務大臣 私は、国鉄のシェアダウンとい

うことはよく承知しております。その背景をなしているものの一つは、石油価格の変動、石油生産量の変動というものがやはり大きな影響を及ぼしているのじやないかと思ひます。それから、将来国鉄は主要な輸送幹線にならなければならぬという点も、やはり、これからは石油事情が現在まで来た石油事情と違つてくるというふうな考へてくる次第でございませう。それから、それを含めまして、国鉄が現在のような状態になりました第一の原因は、近年におけるわが国の経済構造あるいは産業の立地条件というふうなものの変化に十分応じ切れなかつたこと、あるいは国鉄の運賃その他の改定が予期より一年半ないし二年おくれでその間に負債が生じたこと、いろいろそういうことが挙げられるだらうと思ひます。

助成措置のお話がございましたが、本年は国鉄の六兆八千億に及ぶ負債の中から二兆数千億円のな上げをいたしまして、無利子ないし利子の補給をいたすことにしておりますことは御承知のとおりでございます。国鉄自身は昭和三十八年までは赤字でございました。それから昭和の初めまでは代表的優良企業であつたわけでありませう。その代表的優良企業であつた時代の各種の公共負担あるいは政策割引というものが国鉄の上へ覆いかぶさつておつたわけでありませう。一般的な助成というよりは、独立採算制を要求される企業という立場から、黒字の経営を続けて優良企業であつた時代に負担をしておつた公共負担あるいは政策割引というふうなものを、赤字で苦しんでおる国鉄が運賃コストを割つてまで負担をするのは筋違いで、やはり、それぞれの政策発現の官庁がそれぞれの責任をとつてもらふように持つていかなければならぬと私は考へます。そういうものを通じて国の負担ということに結果的にはなるのではありませんけれども、そうなる筋道はそうでなければならぬと私は考へます。ただし、それでも金額は余り多くありませんが、不足な分はさらに別途の措置を講じなければならぬ、それからもう一つは国鉄自体がみずからの努力をしなければならぬ、この

ように思つております。

○堀委員 総理、いま運輸大臣がいろいろお答えになりましたが、一番重要なことは、エネルギーの問題が御承知のようにだんだんと急迫をしてくるわけでありませう。特に日本の対応が、たとえば西ドイツやフランスに比べて大変おくれであると思ひます。現状でも西ドイツやフランスとの関係を見ますと、これは実はエネルギー調査会の答申の中にある資料でありますけれども、日本は一九七三年に全エネルギーの中で石油が七七・六%なんです。これを日本は一九八五年を目途に六三・九%まで下げたいと言つておるわけですね。西ドイツは一九七三年でも五五・二%しか石油のシェアはないのです。ほかのもので賄つてゐるのです。それを四四・一に減らそうといふのです。フランスは一九七三年が六六・三で、これを八五年にはやはり同じように四四%まで減らそうと、大変思い切つた石油の消費削減をやろうとしておるわけですね。

そこで、実は、エネルギー調査会はこの問題について答申を出しておるわけでありませうけれども、そのエネルギー調査会の答申は、昭和五十年代エネルギー安定化政策の重点として、第一に石油依存度の低減と非石油エネルギーの多様化、要するに、何しろ石油から脱却しなければならぬという問題が一つあります。その次に石油の安定的確保、当然これは必要でしょう。三番目に省エネルギーの推進、要するにエネルギーを効率的に使う以外にないといふことです。この三つの答申をしておるわけですね。

そこで、この輸送機関のエネルギーの使用効率について、いま運輸大臣は船の方が低いとおつしやつたのですが、私が持つてゐるのは国鉄の資料なんです、ちよつと手前勝手になつてゐるのかも知れませんが、しかし、これによりますと、貨物の輸送の場合には、鉄道を一つとして、エネルギーの消費効率は内航海運は二・一で、二倍かかることになつてゐるのです。トラックは五・七倍です。五・七倍ですが、自家用トラックといふのは

八・八倍もエネルギーを消費するのです。御承知のように、いま七百万台ほどあるトラックの中で、営業用トラックはたしか四十四万台ぐらゐだと思ひますが、あとほとんど全部自家用トラックです。この自家用トラックが貨物輸送で八倍、九倍からのガソリンを消費をするといふことになつてゐるわけですね。旅客の場合に、国鉄をひとしきると乗用車は八・九倍といふことですね。だから、エネルギーを真剣に減らそうとして、ここでは輸送部門の一九八五年までの低減率を一八%減らしたいと言つていますが、これだけ減らそうと思へば、それにかゝる輸送力を増強しない限りはこれは転換できません。

だから、私はここで総理にお答えをいたしたいのですが、今後の日本民族は将来的にわたつてエネルギー供給の問題から成長が制限をされてくる。こういう条件をできるだけ回避をしなければならぬでしょう。その回避をするためには、産業部門においてもエネルギーの消費の問題については当然強い指導をやらなければいけません。民生部分についても考へてもらわなければいけません。しかし、同時に、輸送部門においてこのことを考へることはいまのきわめて重大な政治的課題だと思ひます。そのためには、国鉄を再建するといつても、いまから手をつけても、ここまで来ているから二十年ぐらゐはかかるのです。だから、ここで思い切つて原則を確立することなくしては、二十年、三十年先にはわれわれ国民が大変困難な状況になることを今日から見通しておかなければならぬと私は思ふのです。

そういう意味で、国鉄のいまの日本の政治経済上の中における位置づけを総理はどう考へてゐるのか、御答弁をいただきたいと思ひます。○三木内閣総理大臣 最近の統計を見ましても、七〇年から七三年ぐらゐの統計が私の手元にあるのですが、ふえてゐるのは日本だけなんです。キロ数が六百キロふえておる。イギリスのごときは鉄道を一万一千キロ減らしておるのです。フランスでも五千キロぐらゐ減らしてゐる。しかし、

これは日本とは国としての環境が非常に違ふと思ふのです。これはやはり相当に自動車にかかわるわけですが、道路も国土も非常に広いわけですから、日本の場合には自動車といつても、いま実際に交通状態が停滞したような場合はどうにもならぬですから、公害の問題もあるだろうし……。そういうことで、鉄道の持つ、一つの総合交通の中における位置づけというものは、国としての立地条件が何か非常に違ふという感じが一つするのです。

もう一つは、やはりいま言ったようなエネルギーです。諸外国の掘削の例に挙げられた国は皆石炭というものがあつたのです。日本の場合には石炭というものは非常に資源に乏しいわけですから、そういう点で石油への依存度が八〇%にも近くなつてゐる。しかし、資源ナショナルイズムの点から言つて、将来石油の価格というものは、いままでのような状態にいかないし、また、いろいろな公害問題を引きこたししますから、エネルギーの消費、石油消費という面から見ても鉄道というものがやはり見直されるべきであつて、そういう点で、掘削の、この機会にこそ将来の日本の総合交通のあり方を考えて鉄道を再建しなければいかぬという説には全く同感でございます。

○堀委員 いま総理のおっしゃられたことの中にちよつと理解しにくい点があるのですが、イギリスとかフランスとかドイツという国は大体において丸いというか、四角いというか、そういう国ですね。日本は南北に二千八百キロあるのです。この二千八百キロの細長いところは、輸送形態としては高速大量輸送というものが非常に国土に合つてゐるのじゃないかと思ふのです。四角いところなら鉄道の路線というものをそんなに網の目にはできませんから、どうしても道路で行く方が効率がよい。しかし、日本の場合には何として南北に行かなければならぬわけですから、そういう意味では、いま九州の端から東京へトラックで物を運んでゐるなどということは、エネルギー効率から見ても公害の問題から見ても改善されるべき問題じゃないかと私は思つておるわけですね。

き問題じゃないかと私は思つておるわけですね。総理に申し上げたいのは、総理、言葉だけではだめなんです。やはり言葉の裏づけになるものをあなたがおこで答えをいただかないとだめなんです。再建の方向については自分もそうだし、これはそれは私も評価しますよ。しかし、それだけでは中身にならないのです。そこで、ちよつと中身の問題に入りますが、総理は企業の独立採算という制度はどういうふうにお考えになりますか。

これを民間の企業で考えてみましょう。民間の企業がバスをやつてゐるとしまして、だんだんと乗り手が少なくなつてきて、バス事業としてはペイしなくなつてきたとすると、民間企業というのは利益を主体にしていますから、利益の出ないところはやめまう。だんだんとやめてくる。ところが、もし都市バスが同じようなことをやっていると、都市バスというのは住民サービスのためであるのであつて利益のためにはありません。それから、人が減つてきたからといってやめられませんか。要するに、民営バスと都市バスとの違いはどこにあるかといへば、民営バスはもうからないところはどんどん圧縮して、もうかるところだけで論議ができる。ところが、公営バスはもうからなくてもサービスしなければいかぬ。都市交通の責任者はやめたいと言つてしまふが、しかし、市は市民サービスのために残せと言ふ。そうしなければ、やめたいと言ふところが企業採算として合わないのなら、本来市が補助してやるということになければ成り立たないのは当然でしょうね。

これは国鉄も同じじゃないかと思ふのです。民間ならやめたいところをたくさん抱えておるのに、国は地方自治体の関係もあるし、住民の関係もあり、やりなさいと言ふ。言ふなれば、企業として採算をはずれたものを強制するならば、それに對する何らかの対価がないと独立採算という原則は成り立たないと思ふ。これが第一点です。

第二点は、いま運輸大臣がお話しになりましたけれども、公共割引という制度がずっと前から続いてきて、昭和三十九年くらいいよいよ国鉄の損益勘定は赤字になつた。しかし、そのまゝ負担をさせておるわけですね。そうすると、黒字の間は国の国鉄ですからサービスしてもいいでしょうが、損益勘定が赤字になつたら、国がそれによつて強制的に政策に対する対価を払つてやらなければ独立採算の企業は成り立ちません。国鉄としては企業でありながら、割引部分についてはやめたいとなつてゐる必要はありません。損益勘定をプラスにする。もうける必要はありませんけれども、マイナスにしないといふことは企業経営としての当然の責任だと思ふますから、独立採算としてそれをやろうといふのなら、国が政策上求めたいものに對しては対価を払うといふのでなければ独立採算という仕組みは成り立ちません。だから、私がこゝで申し上げたいのは、国鉄を再建するためには国鉄を独立採算の企業として国は考へるということ、これをお答えいただきたいのです。

○三木内閣総理大臣 やはり、独立採算という原則は守らないと経営の責任というものは成り立たないですから、幾ら赤字になつても国がそれを財政的に援助するといふことは責任体制は確立しないのです。その独立採算という原則のもとに、掘削の言われることはよくわかります。国が独立採算をどういう方法でどの程度助成を……(堀委員「そんなことは聞いていない。それはまた後で聞きます。あなたに聞いたのは独立採算としてやりますかどうですか」といふこと) イエスかノーかです。と「呼ぶ」独立採算としてやることとが企業の責任を明らかにするゆゑであると考えます。

○堀委員 私はそこだけ先に聞きたかつたのです。あのことはまた後でばつぽつ伺ひます。私は独立採算の企業としてきちんとやつてもらいたいと言つてゐるのですが、わが党は今度の国鉄再建政策の中でもかく幾つかの問題を提起し

ました。過去の債務の問題と、それからたとえば飛行機の場合には、下の基盤になる飛行場は全部国が出資をしてつくつてゐる。トラックが走つてゐる下の道路は全部国や地方自治体の費用でつくつてゐるわけですね。さらに、内海港運の場合の港湾の設備は皆国がつくつてゐる。競争相手の基盤になるところは全部国がつくつてゐる。国鉄はその基盤になるところはどうなつてゐるのかといふと、自前でやれと言はれてゐるわけですね。だから、橋梁、トンネル、道床といふようなもの、いま国鉄の下にある通路の部分といふものは競争条件にあるのだけれども、いわゆる同じ水準に考へるといふのなら、国が出資をするのは当然じゃないですか。これが三つ目ですね。そして、地方交通線の赤字は独立採算という原則を確立するならば、国鉄がやめたいと言つてゐるローカル線の赤字については、継続してやれと言ふ以上、国が何らかの対応をするのが当然である。公共割引についても当然である。

この四つの問題がもし全部片づくならば、国鉄勘定における損益の不足分については利用者の負担にしようといふことを私も勇気を持って提案をしておるわけですね。この提案をするものになつてゐるのは、国鉄を完全な独立採算としてやるという前提がなければ、われわれとしては本来国がやるべきことまで料金として国民に負担をかけるわけにはいきません。

そこで私はちよつと試算をしてみました。要するに昭和三十一年から赤字になつて、それから後もし仮に国鉄が求めておる地方交通線の赤字と公共割引の赤字分を国が全額持つてゐたとしたら、今日の国鉄の損益勘定の債務の状態はどうなつたか、五十年で計算をしてみました。その累計はいま三兆三千二百五億あるのですが、もしこれを国鉄が望むように、国が三十九年以後地方交通線の赤字とそれから公共割引の負担部分を……これは法律を越えた部分です。それを入れてもらつたならば、五十年で六千四百八十一億円しか実は国鉄の損益勘定の赤字はないので

す。だから、私どもがいま政府の案に反対しておるの、政府の計算上のあれがちよつとあるでしょうが、三兆一千六百六十億と言われている過去債務全額すらも見ない。要するに、資本引き当ての部分だけは除こうなどというペーパーワークをやつて、二兆五千億余りしかたな上げしようとしていない。しかし、私どもがこれから見るならば、現実には赤字になるのは昭和四十七年からしか損益は赤字にならないのです。それまでの赤字というの、言ふなれば地方交通線の赤字、国の強制した独立採算として認められない部分の赤字と公共割引の赤字が四十六年までの赤字なんです。三十九年からの七年間です。四十七年からは御承知のような非常に異常なインフレの中で人件費、物件費が高騰してきておるから、ここで六千四百八十一億円の赤字が出たということになるわけなんです。

だから、私どもは、少なくとも、いま最初に申し上げた過去の債務の問題に対しては政府が基本的態度を確立して、同時に、いま申し上げた通路部分に対する国の出資あるいはその他の分についても、国鉄財政はいま非常に困難でございしますから、三・五％以上に対しては国が利子補給をしてやり、地方交通線の赤字、公共割引というものは当然国が負担をすべきだ、と、こういう考え方に実は立てておるわけです。

この考え方とあわせてもう一項、実は、貨物輸送の大企業率仕の運賃の不正を正すということを含めて、わが党は本日日本共産党との間に、政府に対してこの五つの問題については共同して今後も国鉄再建について要求をしていくということを決定しておるわけですから、この考え方とはわれわれだけが言っているわけじゃないのですよ。櫻田武三さんという日経連の会長と、あとの諮問委員会のメンバーをちよつと読み上げます。菅原義重関西電力取締役会長、それから金子佐一郎十條製紙取締役会長、それから河野文彦三菱重工株式会社相談役、それから鈴木善照同和鉱業株式会社社長、それから中山素平日本興業銀行

相談役、西山磐大阪瓦斯株式会社取締役会長、長谷川周重住友化学工業株式会社社長、堀越積三社団法人経済団体連合会副会長等、言ふなれば自民党を支えておる皆さんがメンバーになっているところの国鉄諮問委員会が昨年の十月十七日に「国鉄再建のための提案」というものをしております。総理、これをお読みになりましたか。私はさう実はここへ櫻田さんに来てもらおうと思つたのです。この間櫻田さんが成田委員長のところにおいでになって、私も一緒に話をし、私とあなただ方とおおむね意見が一致したと言いましたら、櫻田さんもさうだと言われるわけですね。あなた方スポンサーもさう言っている。われわれもさう言っている。いま私が申し上げているのはまさに国民的コンセンサスの上に立てておるところの国民的要求だと思ふのです。総理、これに対してはどうお考えになりますか。

○石田国務大臣　まず、第一点の過去債務の問題でございしますが、御議論はございまいしょうけれども、今回初めて二兆何千億かの債務を肩がわりいたしました。それから、第二点の地方のローカル線の問題でございしますが、これは離島振興その他と同じように奥地開発の問題を含んだ政策的なものでございしますから、私どもの立場から言へば、私どもの負担する筋合いではないと思つております。

それから、第三番目の公共割引も政策割引も同様でございします。したがって、ただつかみでの国庫補助とかいうのじゃなくて、そういう見地からの国庫の援助というものがなければ、運賃コストを無理に割らされた状態で独立採算を要求されるのは無理だと思つております。それから、さつきちよつと私の申し上げたこととあなたと違つておりましたのは、海と船と汽車の話です。あの二・二というのはカーフェリーや何かの上にか載せていくものの数字でありまして、木材や石炭を運んだりする場合は船の方がかなり安いと確信をいたしております。

○堀委員　総理、あなたは運輸大臣と違うのですから、私はここで細かいことを答えていただく気はないのですよ。要するに、独立採算という制度の原則に立つならば、その独立採算を求める企業をやめたいというふうなことが、当然これはやめてもらいたいという他の競争条件、これはさつき私が最初に申し上げましたね。これは独占のときはいいですよ。独占ならはつておいていいけれども、これだけ過酷な競争条件になっておるものに、競争条件が土台になっておるものはやはり同じ条件を考へてやるといふのは、それがなければ競争ができませんからね。そういう基本的な概念についてお答えをいただければいいのです。具体的には運輸大臣がお答えになつておるようではないのです。独立採算という原則と、それに対するいまの問題について、原則を答えていただければいい。金の話はまだ後でしますから、原則だけ答えてください。

○三木内閣総理大臣　堀君の言われることはよくわかりますが、それはたとへば過去の債務の全額たな上げの問題にしても、公共割引の国庫負担にしても、地方交通線の赤字の全額助成にしても、一つ一つは国の出資で賄ふといういろいろな御提案が起ることはよくわかります。しかし、それはこつちの方にもまた言い分があるわけですね。そういう制度にはいろいろな沿革もございしますから、しかし、いろいろな点でこの点は研究すべき問題を含んでおることは事実でございしますが、全部が全部国というわけにはまいらぬわけでございます。

だから、その中で検討すべき問題は今後検討するにやぶさかではございせんが、堀君のお話のように全部独立採算制の見地からそういう問題を国の負担というわけにはまいらぬわけでございますが、中には研究すべき問題点も含んでおるといふことでございします。○堀委員　総理とやっていますと、総理はどうも先の先のことを考へて答弁されるが、私の聞いて

いることだけを答弁していただきたい。先は先でまた伺うのですよ。どうも先走つて答弁されるので食い違ふのです。ちよつともう一点お聞きしますが、私が言いたいの、要するに経済問題というものは基本的な原則が確立しなければだめなんです。まあまあとやっていると処理ができるものじゃない。基本原則を確立したら、あと財政的にどうするかということはその次の問題です。それはいまの国の財政状況から見ても、私どもはこんなことを一遍にやれと言っているわけでもないし、徐々にやつてもらへばいいのです。ただ、会計上の原則がきちつとなつて、国が本来負担すべきものはこれだけあります。国鉄の本来の負担はこれです。よといふものが明らかにならないと、今後国鉄の運賃の値上げの問題が起るたびにわれわれは同じことを繰り返さなければいけません。いまのようななどんぶり勘定の五千三百億を二回も値上げしようなんてばかな提案をされても、国民はどうにも抵抗のしようがないのです。

だから、私がいま言っているのは、これは計数の処理ですから、ひとつ国鉄の勘定の中で、政府が本来負担すべき政府勘定と国鉄が本来負担すべき国鉄勘定というものを勘定上明示しようではないかと申すのです。金をすぐ入れろと言ふのじゃないのです。そしてその勘定は、来年の五十二年度については地方交通線の赤字はこれだけです。公共割引はこれだけです。国鉄の新投資における路線部分はこれだけです。細部についてはこうなつていふという関係のものが別建てになつて、こつち側に国鉄の本来の損益が立つて、その赤字についてはわれわれは利用者の負担にしようと言っているのだから、そこところはガラズ張りでも明確にならなければこの次の運賃値上げもまた同じことを繰り返さなければいけません。

今後の問題として、われわれがここで踏み切つた以上はそこがはつきりしえすれば、独立採算として当然国鉄が負担をすべきものだけが明らか

になって、その損益の計算上赤字が出た部分については、これは経済情勢その他でどういよう国民に負担してもらうかはまた別途の経済政策上の問題であり、少なくともこの分の赤字については国民の負担にお願いせざるを得ないだろうと、こまごまわれわれが踏み切っているのに、あなたの話を聞いておると、国有鉄道というのはいかにそのもので、あなたの言っている国とか政府というのは大蔵省を代表しているような感じがしてしやうがない。総理大臣はそういうものであつてはならないと思ふのですよ。あなたは全体を包括して国の運営についての責任を負わされているわけですから、それならばそんな大蔵省の手先のような答弁はやめてくださいよ。

私も長年大蔵委員会におりますから、大蔵省の諸君が何を考へているかよくわかつてゐるわけですよ。いろいろ抵抗しているのもわかりますよ。しかし、総裁も大蔵省ですから、私はこの間櫻田さんにこう言つたのです。あなたも財政制度審議会の会長だ、大蔵省に關係がある、そして総裁は大蔵省から來ておる、私も大蔵省に關係がある、ひとつみんなで力を合せて日本国民の將來のために国鉄再建をやりますよと言つたら、櫻田さんは大変結構だ、一緒にやりましようと言つてゐるのですよ。野党のわれわれがそう言つてゐるのに総理が逃げ腰で一体どうなるのですか。いまのあの答弁は完全な逃げ腰ですよ。スポンサーたる櫻田さんにも申しわけないと思ひませんか。そんな頼りないことだから金が出ないのですよ。しっかりと答弁を原則で答えてください。あとの細かいことはまた伺います。

○浜田委員長代理 三木総理大臣、答弁は的確にお願いします。

○三木内閣総理大臣 逃げ腰ではありません。誠心誠意答へておるわけです。

堀君、私はこういうことならわかりますよ。本來の国鉄の營業の経費というよりか政策的な目標を持つておる経費、こういうものはこういう勘定がある、この勘定に対して政府はこういう見地か

ら国の財政的負担はできないのだ、と、こういう点を明らかにすることは、国民に対して問題を理解する上において非常にいいと思ふ。そういう区分けはする必要がある。私が言うのは、堀君の言うことが全部国の助成ということにはまゐらぬ理由があるということですよ。しかし、これを区分けして、その政府の考へ方も明らかにすることは国鉄というものを考へるときに、国民の理解を深める上に役立つと思ひますから、そういうことならばわれわれもそうした方が理解を深める上にはいいのではないかと感じました。それで、それは今後国鉄当局が総合的に検討する場合の課題といたします。

○堀委員 それじゃ具体的な問題で個々別々に伺います。

要するに、公共割引については総理はどう考へになるのか、それから地方交通線についてはどう考へになるのか、この二項目だけひとつ具体的ににお答えください。

○三木内閣総理大臣 公共割引の点は、学割とか通勤の割引です。五百億程度あるわけです。それから、その他農産物なども入れて六百五十億くらいあると記憶しております。

これはこういう点があるのです。たとえば学割にしても、一つの問題点は、それだけの予算が文部省としてつくならば学割という政策的な選択を文部省がするかどうかという問題がある。しかし、それにはやはり長い沿革がありますし、根本にさかのぼっていくと私鉄との關係もあります。しかし、具体的にはいろいろな問題点があります。しかし、堀君の言われることを全面的に否定しようとは思ひません。やはり研究すべき課題だとは思ひますが、これを具体化しようというときにはいろいろな困難な問題が伴うのだということにはあらかじめ御了解をお願いしたい。しかし、この問題は各省において検討すべき課題であることは私も認めます。

それから地方の赤字は、政府が地方線の赤字に対して百七十二億円の助成をする。これは初めて

のことでございまして、政府もこういう方向に一つの芽が出ておるわけです。

ローカル線というのに対しては、これは全体の大きな問題で、それは一体必要なのかとか、その地域の輸送というものはやはり鉄道が一番いいのかとか、いろいろな問題を含んでおるわけでございます。そして、そういう点で、この問題はさういふ総合的な問題とも絡み合ひを持つておるわけでございます。けれども、政府が今年度地方の路線に対しての助成金を出したということは、政府もこのままではこれを全部国鉄に負担さすということが非常に無理があるということでさういふ助成の方法を講じたわけでございますから、この問題は將來の課題として考へるべきだと思ひます。

○堀委員 私は非常に残念だと思ひますのは、運輸大臣があなたの前であれだけ言つてゐるのに、運輸大臣の足を引っ張るような答弁をする総理大臣なんというの、総理大臣の資格を疑はれるのはやはりやむを得ぬという氣はします。運輸大臣は同じ三木派じゃないですか。

運輸大臣、もう一遍答弁してください。それでもう一遍総理に答へさせますから。そんなばかなことはしない。

○石田田務大臣 私は国鉄をお預かりし、そして国鉄の独立採算を一日も早く確立して、国民の税金に御迷惑をかけないように努めるのが私の役割でございます。そのためには、独立採算の前提は、運賃コストに見合うような料金をちやうだいするところから出発しなければならぬ。それを他の政策的理由でずつと公共割引その他をやつてまいりました。それは国鉄が黒字で経営を続けてゐるときはよろしうございしますが、これだけ赤字で一般会計に御迷惑をかけなければならぬ時代には、もうさういふことまで国鉄は負担できません。

例は悪いかもしれませんが、昔の大地主が大地主であるためにお祭りの寄付をうんと割り当てられたが、いまは没落して食うや食わずになつてゐるのに昔これだけ払つたからいまも払い

なさいと言われたつて、それは無理でございまして、というのが私の立場でございまして。

しかし、これを一遍にやれと言つても後ろに並んでゐる者がなかなか承知しないことも私はよくわかっているの、してたつて、全力を尽くしてその目的貫徹のために努力をする立場にあることを申し上げておるのであります。

○堀委員 総理大臣、時間がありませんから細かいことは聞きませんけれども、あなたの閣僚が言つてゐるんだから、あなたが運輸大臣の考へ方をバックアップすると言つてくださいます。それでよろしい。(それは無理だ)と呼ぶ者あり)

どうして無理だ。あたりまえだ。閣僚と総理は一体となつて責任を負わなければいかぬのだ。

○三木内閣総理大臣 石田君の言つておることと私の言つておることとはさう大きな食い違ひはない。やはりこれは全部というわけにはまいらぬことは堀君よく御承知です。

御指摘になつた問題点は今後検討すべき点が多いことは事実でございまして、今後の独立採算制という精神も体して検討をいたします。

○堀委員 終わります。

○浜田委員長代理 御苦勞さまでした。

梅田勝君。

○梅田委員 私は、国鉄二法改正案につきまして、日本共産党・革新共同を代表いたしまして質問をいたします。

私はまず最初に三木総理に自民党総裁としての立場でお考えをいただきたいのでありますが、今臨時国会におきまして、財政特別法案や電報電話料金の重要法案とあわせまして国鉄法案というものを、国民生活に重大な影響を与える法案としたしまして、私どもはあくまでも慎重審議を要求してきたのでありますが、しかしながら、自由民主党の諸君はもっぱら促進促進と強行いたしました。本日の総理質問におきまして、私どもはまたその段階ではない、当委員会においては審議をもっと尽くすべきであると主張いたしました。また、国鉄運賃の値上げにおきましては、毎回中央

大な段階に直面し、いわゆる独立採算制のもとにおける経営も限界に立ち至った」と述べて、国の積極的な財政措置の必要性を強調しています。これは翌年からことしに至るまで、国の国鉄に対する援助というものをますますと強化する必要があるんだということをずっと警告してきたにもかかわらず、政府は私ども共産党の警告を無視しただけでなく、あなた方自身が任命された監査委員会の警告すら無視してきたのだが、総理、これはきわめて重大だとは思いませんか。いかがですか。

○三木内閣総理大臣 したがって、今回国鉄の再建というところに国も本腰を入れています、いろいろな助成策を講じて国鉄の経営の基盤を安定さそうというところで今回御審議を願うような順序になつたわけでございます。

過去においてはいろいろな物価と運賃という問題もありましたが、確かに、国鉄のこの対応策といえますが、そういう時代の変化に対して貨物などは対応策にもやはり反省の余地はあると思うし、また、国としてもいろいろ国鉄に対していろいろないままでのやり方が一から十までよかったとは私は申し上げられない。そういう反省の上に立つて今度の再建案ということになったわけでございますから、この機会に過去を振り返って国鉄自身も政府自身もいろいろ考えてみることは必要なことは申すまでもございません。

○梅田委員 反省する点もあろうかという御意見でありますけれども、とにかく国鉄自身も困り果てているのです。どんだん国の方から増強を要求されて、過去の長期計画なんかを見ておると、たとえば三河島事故なんかの起こった場合、安全対策が重要だ、あれも重要だこれも重要だということでどんだん国が国鉄に仕事を押しつけるわけですね。国民の足を保障するために、あるいは輸送の安全を保障するためにどうしても必要であれば、それを急速にやらなければならぬという場合に資金力がないというときには、国がしかるべき援助をして当然だと思ふのです。

「国鉄百年史」というのがありますが、その「国鉄財政悪化の諸要因」という中で第一番目に挙げておりますのもやはり「資本関係費用の増大」ということで、これが一番大きな問題であります。国鉄は戦中、戦後を通して相当酷使したという点で、施設の取りかえとかいうもので輸送力増強とすることが非常に問題になったわけでございます。そのために国鉄の投資規模はどんどんふえた。たとえば昭和四十二年には三十年度の七倍に達するといふような急速な投資額の増大という問題があったわけでありまして、しかも、このような投資規模の拡大に対して外部資金の運用が非常にふえた。国鉄は日本国有鉄道でしよう。国はもともと援助しなければいけぬわけでしょう。ところが、財政資金と民間資金の昭和四十二年の関係を見ますと、資金関係におきましては、財政資金関係は二五%、民間資金関係は七五%というように政府の援助、国の援助というものがきわめて強いというところは明らかですね。そういう点で国鉄当局は非常に不満を述べている。「外部資金に占める財政投融資の比重の低下は、企業主体としての国鉄を一般企業と同一視する見解が、政府の財政当局において強まってきたことを意味する」というように国鉄自身も不満を述べているんですよ。こういう関係は今後大幅に改善する必要があると思ふますが、いかがですか。

○三木内閣総理大臣 今回の場合でござんになっています、いろいろな点で国が助成をしておるわけでございますから、今後とも国鉄の再建というものはまだまだ日本においては鉄道のウェイトというものが高いわけですから、国民生活に重大な関係を持ちますから、政府もできる限り助成すべき必要のあるものには今後さらに助成を考えていくことは当然のことでございます。

○梅田委員 援助を強めていくということは今後心がけていきたいと思ふのです。そうしなければ全然国鉄の再建はできませんよ。そこで、昨年の暮れに閣議了解がありまして、国鉄再建対策要綱というものができて今日の事態

になっておるわけですが、ここで目指している国鉄財政の再建は果たしてできるのか。総理、確信がありますか。自信がありますか。きのう公聴会をやりましたら、ことし値上げ賛成の人でも来年は反対だ。大体、来年はそんなめんどくちな二年連続で二倍以上にするというふうなことはできませんよ。賛成を言われた人でもそういう条件つきな意見なんです。だれが見てもこれは無謀としか考えられないような短期決戦の計画ですよ。これはあなた、ほんまに自信があるんですか。

○三木内閣総理大臣 再建案は二年間で国鉄の経営を軌道に乗せようということでございますが、一体来年の値上げ幅をどうするかというところは、今年度の値上げ幅の影響、財政経済状態などをにらみ合わせて検討すべき課題であり、いまここでこれだけの率で値上げしようということはこの段階で決めておるわけではないわけでございます。

○梅田委員 来年はどうするかかわらない。来年のことを言えば鬼が笑うということじゃないですか。これを言え、これにははつきりと書いてあるのだから、そんなことでは済まされぬのです。国民はみんな心配しているのです。国鉄を上げれば私鉄と競争しているところはそうなりますよ。幾ら私鉄には条件をつけていると言いますが、また、二年間やらないと石田大臣はおっしゃいましたけれども、しかし、条件が変わったら何ぼでも上げるといふことは狂乱物価のときには例があつたじゃないですか。しかも、私が心配をいたしましたのは、ここに「以後健全経営を維持することを目標とする」と書いてあるが、国鉄が経営的に安定するためには経済が安定しなければならぬのですよ。今日、どうですか、インフレ政策をおやめになるのですか。来年は赤字公債をもう発行しないのですか、どうなんですか。来年の予算編成作業はざっと概算要求をやっておるわけだけれども、どんだん政府予算というものは大きくしていつているじゃないですか。そういう中で政府が意識的にインフレーション政策というものをやっているから経済が安定しない。したがって国鉄経

営も破産状態になってくる。この悪循環を断たないで国鉄財政の再建はできませんよ。どうですか、総理、来年は赤字財政はやめにいたしますか。

○三木内閣総理大臣 赤字国債を出したことがインフレ政策だというふうにはわれわれは考えていない。景気が非常に後退した場合において、景気の維持のために財政の果たすべき役割りというのは世界共通のものであつて、それがインフレ政策といふことではないわけですね。政府はむしろインフレをいかに抑えながら日本の安定的経済成長を図ろうかといふところに苦心しておるわけ

で、日本のようなこういう一億の人口を持つておる国がそんなに低い成長の中で雇用というものは確保できるわけではない。政府が考えておるような六%程度の経済成長というものは雇用の安定のためにも必要であります。その程度の安定経済成長を達成しようということがインフレ政策であるという考え方は根本的に異なっております。むしろ、インフレを抑制しながら適正な経済成長を維持していきたいというのが政府の経済政策のねらいでありますから、梅田君のお考え方は根本的に食い違つております。

○梅田委員 そういう立場では国鉄はますます赤字に苦しむことになってしまいます。今度の再建対策要綱におきまして過去債務の一部を手当てしていくということになりましたが、しかし、御承知のようにこれも貸付金であつて、貸すだけなんです、くれないのですよ。出資という形ではないのです。だから、返さなければならぬ。三年据え置きで二十二年の償還ということになっておりますけれども、今日苦しいのにあつた三年たつてまた返さなければならぬ。借金の返済を始めたければならぬ。貸してもらつたのがだんだんふえますからね。またそれに負わされるということになるのですよ。先ほども言いましたように、基礎建設部分で借金をしてきたのですから、国鉄法の第五条によりますと、精神から言えば、本来資産の価額に相当する分は出資をしていくのがたてまえなんです。国鉄の固定資産は現在五兆二千七百七十五億円

問題であります。政府案は五十一年度におきまして五〇％で、来年は値上げ幅を明示しております。しかし、二年間で収支の均衡を図ると言っております。最近、この二、三日の答弁で変化を来しておりますけれども、そのことを総理も御承知と思います。去る六日の午後、同僚議員の質問に答えてまして、鉄監局長は、来年度の値上げを五〇％にする決めてはいるわけではない、財政措置などのできるだけ値上げ幅を低くしたい、特に貨物運賃を現在の二倍に上げるとは恐らく不可能だろう、と、このような要旨の答弁があったわけでございます。そこで、総理は、来年度値上げをしますとすれば、幾ら値上げをしたならば国鉄の収支の均衡がとれると思うのか、この点についての答えを総理からいただきたいと思ひます。

○三木内閣総理大臣 先ほども私がお答えいたしたとおり、来年度の値上げ幅については、今回回の値上げが実現いたしますならばその影響というものもを考えてみなければならぬし、経済の動向などもございますから、いま来年度の値上げ幅は決めてはおりません。しかし、二カ年間に国鉄の経営を健全な経営体にしたという方針のもとに、来年度の問題はいま申したような条件を勘案しつつ決めてまいりたいと考えておる次第でございます。

○松本(忠)委員 討論をやっておりますと時間を食うばかりでございますので、私の方は簡略な簡潔な御答弁をお願いしたいと思います。

次にお伺いしたいことは、経営形態の問題につきまして総理の所見を伺うわけでありますが、最近、赤字ローカル線の問題に端を発しまして、民営移管論であるとか、あるいは主要幹線のみ国鉄の経営にし、その他は地方自治体に移譲するというような、いわゆる国鉄二分論が出ておるわけでございますけれども、これらは企業性を優先した意見でありまして、国鉄の公共性を根本から失うものと言わざるを得ないのでございます。公共企業体である国鉄は公共性と企業性の二面性を持つておりますが、その調整につきましては論

議が分かれております。国鉄は国民生活の維持をするという観点から運営せざるを得ないものがあり、総合交通体系の将来などから考慮いたしますと、公共性を優先させた公共企業体として存続されるべきであらうとわが党は考えるものであります。この点についてどのように総理はお考えであるか。

第二点。そこで問題にしたい点は、勞使双方が再建に対して熱意と協力を持って企業努力を行わなければならない、そうしなければ真に国民から信頼される国鉄に生まれ変わることはできないと思ふのでございます。国鉄の部内ばかりではないと思いますけれども、よく官公庁の中に親方日雇いと思ふものがあります。正直者がばかをみるという状況が随所に見られることはまことに残念だと思ふわけでございます。企業努力の中心についてわが党はしばしば具体的に各種の提案を行つてまいりましたが、きょうはこの席では申し上げませんけれども、なかなか実現をしないのが事実でございます。そこで総理は企業努力の必要性をお認めになるかどうか。

以上二点についてお答えをいただきたいと思
います。

○三木内閣総理大臣 公共企業体としての国鉄のあり方という問題については、松本君も御承知のように、いま政府の内部において公共企業体等と本問題会議というのがあり、中山伊知郎さんが議長としてこのあり方というものに検討を加えてやる次第でございます。どうあるべきかということとは根本的に検討してみたいと思います。

第二の、労使協力がなければ国鉄の再建はできないではないかというお話は、私はそのとおりだと思ふ。この再建案が国会でいろいろな御審議の結果成立しましたが、これを実現することは労使の協力によるよりほかないのですから、国鉄が今後力を入れなければならぬもののようにして——まあ、いま必ずしも労使の協力体制というのは確立しておりませんから、これをどう確立するかというところが大きな課題である。松本君のお話は

のように存じます。

また、企業努力というものは、もう当然に国鉄は企業努力をしなければならぬわけでございまして、公明党は企業努力についていろいろな問題を提起されておりますが、その中で提起されておるスト権付与の問題も、いわゆる基本問題を検討しておる中山伊知郎氏の会議体でこの問題も一つの大きなテーマとして検討いたすことになっております。こういう学識経験者の意向等も徹して政府は結論を出したいと考えておるわけでございまして、企業努力の中に挙げられておる問題は、確かに問題点としていろいろ示唆に富む問題を含んでおることは事実でございます。

○松本(忠)委員　いま総理からもお話がございましたように、国鉄財政の再建には労使双方の努力

というものは、協調性というものがないければならぬといふもの、いとうのはもつともでございます。そこで、労使双方の再建に対する熱意と協力は絶対に必要なことだと私は思います。また、国鉄再建計画といふものが仮にあるとするならば、これに対しても労使双方の理解と認識がなければこれは成就しない

と思います。したがって健全な労働関係を築くためには、長年の懸案であるところのスト権付与の問題について、いま総理が若干触れられたようでございますけれども、労働基本権と公井企業体の社会的使命というものを十分に考慮した上でスト権行使に対する条件をつけてスト権を付与する、これが私ども公明党の考えであります。

条件つきスト権付与の問題についてはせひとも終
理の理解ある答弁をいただきたいと思うわけで
ございます。

また、条件つきスト権というものは付与するけれども、少なくとも国鉄再建期間中は労使の紛争については労使双方とも極力ストを回避するといふ努力をすることが当然だと私は思うのであります。少なくとも、この再建期間中にそのようなスト権が仮に条件つきで与えられたとしても、そやがあるからといってむやみに振り回されたのではありません。困るわけでありませう。したがいまして、再建期間

中は極力ストを回避する努力を労使双方がやるということをわれわれは大いに期待しているわけですが、この考え方について総理はどのように受けとめられましようか。

この二点についてお伺いいたします。

○三木内閣総理大臣　松本君の考え方に私も賛成するものです。国鉄の再建の期間中、労使がストのごときことは自粛して、そうして国鉄再建に当たることは当然でございます。

スト権の問題については先般とお答えしたことがよくわゆる公共企業体のあり方、当事者能力あるいは法規関係というものがその基本問題の会議において取り上げられておりますので、そういう学識経験者の意見なども徴しながら政府は結論を出したいという考えでございます。

○松本忠委員 以下の問題につきましては、
干細かい問題でございますからたびたび立たせて
恐縮とは思いますが、一つ一つ問題を切っ
てお答えをいただきますと思います。

国鉄の資産というものは国民共有の財産である
という認識はいずれの方もお持ちでございます。

そこで、昭和五十年年度までの長期債務をたな上げることにして、国はその償還計画を策定するということですが、過去債務のたな上げを行つても、再び投資財源を借入金で賄うようなことになれば、国鉄財政は少しも改善されたことにはならないと思ひます。また、国鉄の資産というものは、ただいまも申し上げましたように公共財であるという立場に立つておれば、鉄道免許の甚盛増設の整備

立ててくるなら、金造旅言等の主張が語の勢いは国の責任において行われるべきであるとわれわれは考えますが、この点はいかがでしょうか。

○三木内閣総理大臣　まあ、一つの御意見だとはいいますので、今後の検討をいたしたいと考えております。

○松本(忠)委員　それから、関連施設の整備費というの、やはり公共財という立場に立つたならば、少なくともこの面においては利子補給をすべきであると考えますが、総理はいかがお考えでしょうか。

○三木内閣総理大臣 関連というものになつてくるとどういふことを松本君はお指しになるか知りませんが、関連というものについては、その関連する性質によりましておのずから取り扱いが違つてくると思いますが、中には検討すべき問題点もあると存じます。

○松本(忠)委員 それから、新幹線公害対策あるいは災害復旧費といったものでございますけれども、この問題は鉄道建設等の基盤整備と同じように付帯するものでございますので、この災害復旧対策費あるいは鉄道建設の基盤整備というものについてわれわれは全額国が負担すべきものであるというふうな認識を持っておりますが、このわれわれの認識について総理はどのようにお考えでございましょうか。

○三木内閣総理大臣 松本君の御質問はいろいろな問題点をその中に含んでおりますが、政府の国鉄に対する助成は総合的に行うことというものでございまして、いろいろな問題点については全体としての総合的な助成の中で解決すべきものが多いと思ひます。

たとえば新幹線の公害対策のようなものは、やはり国鉄の運営の上に必要なものでございますので、これはやはり利用者に御負担を願うことが適当だと考えておる次第でございます。

○松本(忠)委員 それでは、次にお伺ひしたいことは、地方開散線の問題につきまして四点ほどございします。

地方開散線の赤字というのはナショナルミニマム確保の立場から言つて国が負担すべきであると私も思ふのでございます。これが一点。それから、地方開散線の代替交通への移行や廃止等あるいはまた合理化という点につきましては、地元住民を中心としたところの審議機関を設けまして、そして地域の意見を十分に反映するように努力して、もし代替交通機関を建設するとするならば国が補助すべきであると、私たちは赤字線の問題についてこういうふうに考えておりますが、この点について総理のお答えをいただきたい。

○三木内閣総理大臣 松本君の御指摘のように、地方開散線の取り扱いについては地方住民の意見をよく徴することが必要であることはお説のとおりでございます。

この問題については、政府も今後行財政の面においてできるだけ協力をしていくべきだと考えております。

○松本(忠)委員 いまの問題、答弁が漏れておりますけれども……。

○浜田委員長代理 松本君、質疑を続行してください。

○松本(忠)委員 それでは、いまの問題はまた総理に改めてお伺ひすることにしたしまして、時間の関係もございしますので新幹線建設計画についてお考えを伺ひたいと思ひます。

私たち公明党は、全国縦断的なルート、要するに、いま北海道からはまだできておりませんけれども、北海道から鹿児島までという一本の背骨に当たるようなものと、それからまた上越新幹線のように工事計画を進めているもの、こういったものにつきましては環境影響事前評価を行ひながら十分な公害環境対策を実施することを前提として進めたいと思ひます。また、在来線の新幹線計画につきましてはききょうもいろいろと討議をいたしました。この問題は当分の間中止をする。ただし、都市部におけるところの通勤輸送、そのための改善の工事、過密ダイヤ解消など、こういう建設効果の著しく高い路線につきましては状況に応じて行なわれなければならないと思ひますが、在来線の新幹線計画というものは、大まかに言うならば、ただいま申し上げました特殊の場合を除きまして中止をするというのをわれわれは提言をするわけでございます。

この点について、二点お答えをいただきたい。

○三木内閣総理大臣 新幹線のこれからの取り扱ひに對しては、慎重に重点的にやる必要があると考へます。

その重点的な中に、松本君の、通勤などの隘路の開闢というふうなことに對しては輸送力の増強

の重点として取り上げるべきだということと同感でございます。

○松本(忠)委員 あと、鉄道建設審議会の問題あるいは運輸審議会の問題についても改善を望みたいと思ひますが、そういういままで述べてまいりましたような問題が完全に満たされた時にのみおきましては運賃、料金の制度について改善をしてもよろしいというふうなわれわれは考へております。

まず、旅客の運賃の点でございしますが、運賃、料金の決定というのにつきまして、運賃は国会の審議、料金は大臣の認可というふうになつてゐることは御承知のとおりでございますが、この法定制度と認可制度の併用というのを検討したいと思つております。要するに運賃、料金の決定につきましては、ただし、いま申し上げてゐるのは旅客の面でございますが、法定制度を原則といたしますが、国鉄の経営の自主性、当事者能力の拡大という関係を無視できません。これらを考慮いたしまして、一定の条件、たとえば法定基準年というものを定めまして、その中間においては、物価上昇に伴うところの一定基準の範囲以内の運賃、料金の改定には運輸大臣がこれを認可するといふ、こういうふうな認可制と法定制度の併用を私どもは検討をいたしております。

なお、貨物運賃につきましては法定制から認可制に改めるべきではないか、これは貨物収支の均衡を図るためにも認可制にすべきではないかというふうな思ひます。

それから、運賃を抑制する場合がございします。この補助制度というものを設けてはどうかと、いう提案をいたしております。御承知のように運賃、料金の改定に当たりましては、物価、経済政策上国民の生活に与える影響は非常に大きいものがございします。運賃改定を抑制した場合に収入減収分に対して国庫補助制度というものを設け、この補助を国がするといふふうにして国鉄の赤字を救済する、このようにしたいと思ひます。

それから、最後に、福祉型料金制度というものを導入して、いわゆる恵まれない人、身障者、老人その介護者、母子家庭等の経済的負担を軽減するための割引制度などを設け、福祉型料金制度というものを実施したい。この減収分については国が負担をする。

料金の問題、運賃の問題についてこのように四点をわれわれは提案申し上げるわけでございします。総理の御見解を承りまして質問を終了いたします。

○三木内閣総理大臣 松本君の御意見は示唆に富むものがあると思ひます。運賃の法定主義と認可主義を併用すべしということですが、世界の中で法定主義をとつてゐる国はほとんどないので、やはりこれは弾力性を失ひますから、どうしても運賃の値上げというものが先へ延ばされる傾向は避けがたいものがあると思ひます。そういう点にも弊害の面もございします。また一面から言へば長所もございします。弊害の面もあるもので、この問題は今後の研究課題だと思ひます。やはり、自主的な経営を促進しながら法定主義というものは検討していく問題だと思ひます。貨物などにおいてはことにそういう感じもいたすわけでございします。

それから、福祉型の料金というものは一つの考え方としてはわかりませんが、政府の基本的な考え方は社会保障ということですが、やはりカバーしていききたいというわけでございしますが、しかし、言われる意味もよくわかることではございしますから、これも一つの検討の課題といたしたいと思ひます。

○松本(忠)委員 総理と一問一答をいたしたいわけでもございしますが、時間も参りましたので、以上をもちまして私の質問を終了いたします。

○浜田委員長代理 御苦勞までございました。

河村勝君。

○河村委員 総理大臣、あなたはさつき、国鉄財政を二年で収支均衡するといふ自信があるかといふ質問者の問いに對して、来年の運賃値上げは運賃値上げの影響と財政事情等を考慮して決める

いう返事をされましたが、これは完全にすれ違ひの答弁でありまして、答へになっていないのです。政府であつたが総理大臣として昭和五十年十二月の閣議了解でお決めたのは「国鉄財政の再建は、昭和五十一年度及び昭和五十二年度の二年間で収支の均衡の回復を図り、以後健全経営を維持することを目標とする」と天下に公約をされてゐる。ですから、そのことに對する答弁をあなたはなさなければいけない。その方針は変わっておりません。

○三木内閣総理大臣 この御審議を願つておる法案も、二年間で健全経営に持つていくという一つの大きな目標のもとに出ておるわけでございます。中身についてはこれから検討しなければならぬけれども、政府の考え方は、二年間で健全経営に持つていくという大前提のもとに今回の再建案を提出し、来年度の内容を具体的にどうするかということは今後検討したいと考えておる次第でございます。

○河村委員 あなたは健全経営の方だけをおっしゃつたのでありますが、健全経営というのはなかなか幅が広い言葉ですが、その前にちゃんと二年間で収支の均衡の回復を図り、「という言葉があるのです。こつちの方を抜かしておられるのはわざわざお抜かしになったのですか。こつちの方もちゃんとおやりになるつもりでございますか。

○三木内閣総理大臣 収支の均衡がとれなければ健全な経営になりませんから、当然のことでございます。

○河村委員 大変よくわかりました。

そこで、これは総理には無理でしょうから運輸大臣があるいは事務当局でもよろしいが、もし来年五十二年度で収支の均衡を図らうとすれば、これは三千五百億の政府援助がありまして、これまたかなりのものでございますが、この程度の規模の財政支出を前提としますと、もし収支均衡を図らうとすれば、単純計算をしまして——これは計算どおりにいかないでもっと本当はむずかしい

のですけれども、その問題は総理にはむずかしいでしょうからちよつと抜きにして、普通に計算をしまして、来年六〇%くらい旅客、貨物ともに値上げをしないと追つかない計算になる。そのことは間違ひありません。

○住田政府委員 来年度の値上げの幅はまだ決めていないわけですが、いろいろな仮定を置いて計算をすればいろいろな値上げ率が出ますけれども、いま河村委員がおっしゃつたような前提でも六〇%という幅にならないと思ひます。

○河村委員 六〇%にならなくても五七・八%で大した違いはありません。

総理大臣、来年五七・八%なんという運賃値上げをすることが現実的に可能だと思ひますか。

○浜田委員長代理 答弁は大臣でよろしいでしょうか。

○河村委員 やむを得ません。

○石田國務大臣 五七・八%というのは河村さんがおっしゃつた数字で、私どもの方はどういふ数字にするか、現在、こゝしです赤字があり、成立がおくれてゐる赤字もございまして、一面において企業努力と申しましようか、資産の運用その他の努力をする余地もあると思ひますし、それから、さつきから何度も私が申し上げておりますように、健全経営と申しますか、独立採算制を要求される以上は当然負担をせよとわなければならぬ部分があるわけなんです。そういう点の諸般の情勢を勘案いたしまして、そして二年間で収支の均衡を図ろう、したがって値上げについてはできるだけこれを圧縮したい、こう考えておる次第であります。

○河村委員 私はこれからの努力目標を聞いてゐるのではなくて、こゝしの程度の財政援助を前提として収支均衡を図るとすれば、いまあなたのおっしゃつた企業努力というのがあるでしょうけれども、これは一年ぐらゐで大きな影響があるものができるわけがないのです。ですから、当然少なくとも五〇%以上の運賃値上げをしないと収支

均衡しない、そういう計算になることをお認めになりますかというのを聞いてゐるのですよ。

○石田國務大臣 本年度の援助の三千五百億、それと同じものを固定して考へての御質問でございますが、私どもはそれは固定させるつもりではなくて、先ほどから申しました趣旨にのつた要求をするつもりでございます。

〔浜田委員長代理退席、委員長着席〕

○河村委員 ですから、私が聞きたいのは、来年五〇%以上にも上る運賃値上げをすることは事実上不可能であるが、しかし、いま総理ははつきりと二年間で収支を均衡させるとおっしゃつたが、そうすれば当然相当額の財政援助の拡大をしなければならぬという結論になりますね。総理、それはいかがですか。

○石田國務大臣 その財政援助という包括的な言葉は、これはどうも言葉は悪いかもしれませんが親方日の丸につながる。結局われわれの方としては当然のこと、つまり運賃コストを割つた措置を要求されるならその分だけは見てもらわなければならぬという原則の上に立つて、そして結果的にそういう原則の上に立つた数字を要求していきたい。こういう立場で、包括的に先に決めてかかると思ひてゐない。

それから、もう一つは、これはほかの電電公社や何かの仕事と違ひまして、独占ではございません。したがつて、値上げをすればそれだけ増収になると簡単に考へるわけにはどうもいきません。場合によつては減収になるかもしれない。そういう点も勘案しながらやらなければいかぬことでございますので、それこそいまの段階で何%とかなんとか言うことは鬼が笑うかどうかは別といたしまして、いま、そういう努力をこれから展開しようとする過程であることを御理解をいただきたいと思ひます。

○河村委員 いまあなたがおっしゃつたとおり、国鉄の場合はすでに独占時代は終わつてゐます。ですから、運賃を上げたそれだけもうかるというわけにはまいりません。

三木さん、卑近な例ですが、小田原—新宿間で仮に来年五〇%上げますと、小田急が四百円で、国鉄は千円を越してしまふのです。そのくらの差になる。こういう差というのは自動車との間にできるわけですから、そうなりますと行旅旅客はみんな観光バスに行つてしまつて国鉄には乗らなくなる。貨物などはこゝし五割上げて来年また五割上げたなら、恐らくあらかた逃げてしまふであらうという状態なんです。ですから、それを考へて来年の収支均衡を図らうとすれば——これは総理大臣への質問でありますから私はさつき財政援助というひひくるめたような表現を用ひましたけれども、しかし、理論的に必要な財政支出というものが加わらなければとても収支均衡できないであらう、決してできない、それを御認識であるかということをおつたわけですが、それはよろしゅうございませう。総理大臣、いかがですか。

○三木内閣総理大臣 いろいろの方法を講じつつ収支の均衡を図りたいというのが政府の方針でございます。

○河村委員 いまちよつとわかりませんでした。もう一遍言つていただけませんか。(いろいろの方法を講じて収支の均衡を図るとおっしゃつたのだ)と呼ぶ者あり。

総理大臣、いま国鉄は一番ひどい状態にあります。その一番大きな中身というものは、一つは七兆円に上る膨大な長期債務ができて、その利払いができなくて困つてゐるということですね。それからもう一つは三兆円の累積赤字ができてゐること、この二つですね。

それで、こういう状態になつた原因というものは、その相当なる部分が、これはこれまでの長い間の国鉄の企業努力の不足に責めを帰せらるべきものもございまして、より大きく政府の責めに帰せらるべきものが多いわけですね。それはさつきいろいろ話が出ましたように、国鉄は現在独占時代は過ぎて、陸、海、空、自動車、飛行機、船等すべての競争を受けて、簡単に申せば衰退の時期に來てゐる。それにもかかわらず長い間政府はいま

までの独占時代と同じように、もうからの線区でももうからの仕事でもどんなやれという、簡単に申せば公共輸送の使命を課してきた。それを何もめんどろ見なかったわけですね。それではとても競争がでなくなる。

いまお話ししたように、運賃を幾らでも上げられる時代は、上げても需要が減らぬうちはよろしいですけれども、運賃を上げられない時期にきているのですから、そうならば、公共輸送を課している代償として政府はどうしてもめんどろを見なければならぬ時期にきているわけですね。それをやらなかった。それがこの原因をつくったわけですから、ここで政府が単にここの欠損の穴埋めを運賃値上げで何とかカバーしてやろうというのではなくて、将来に向かつてとにかく企業努力で国鉄が収支がとれるようにやらせよう、他の交通機関とのバランスのとれた運賃で、言いかえれば適正運賃で企業が精いっぱいがんばれば何とかやれる体制をつくらう、つくってやろうということ、それが政府の役割でありと私は思いますが、その点は御異存はないでしょうか。

○三木内閣総理大臣 私は、諸外国に比べて鉄道のウェイトは日本が一番高いような気がするわけですが、そういうことで、国鉄自身も時代の変化に適応していくだけの努力が過去においては足らなかったと思います。また、政府の方としても、交通政策において国鉄の持つ重要な役割というものを対してもう少し努力すべき点もあったでしょう。そういう反省の上に立って、今後は、国鉄というものの国民生活に与える重要な社会的使命から考えて、国鉄が収支が償えるような健全な経営に持っていく責任が政府にもある、国鉄にもある、こう考えておる次第でございます。

○河村委員 どうも答弁のピントが合わないの困るのではありませんか、ここの政府の対策ですね。これもいいところはあります。二つのポイントをつかんでいる。一つは過去の長期債務の肩がわりと、もう一つは地方交通線九千二百キロですが、これはどんな経営努力をやっても採算のとれる見

込みのない線、だからこれは公共輸送の見本みたいなものですが、これを取り上げて、わずかに百七十二億ではあるけれども、これのめんどろを見ようとした。この着想そのものはよろしいのです。ところが、現実に出てきたものは七兆円のうちの二兆五千億、これが長期債務の肩がわりで、それから地方交通線の方になりますと、二千二百億の赤字のうちで政府がめんどろを見ようというのは百七十二億なんですね。これはもう本当にスズメの涙みたいなものであります。しかし、考え方そのものとしては悪くないのです。

これが政府がめんどろを見るべき二つのポイントであって、これを政府が本気になってめんどろを見さえすれば、あとは国鉄に任せて、それでも収支採算がとれないようなことをやるなら、それはすべて国鉄の労使の経営者並びに従業員の責任であると言って突っ放してもいいような状態になるわけですね。ですから、考えとしてはよろしいのです。ところが、額が少な過ぎるのです。

だから、来年度で収支均衡しようという目標は、あなたはこれは約束をされましたが、それでは運賃値上げ五〇％なんというのではとてもできるものではないということもお認めになった。そうしますと、当然この二つの要素、つまり、地方交通線の赤字の補償とそれから累積債務の肩がわり、これを財政の事情もありましようが許される限り増額して、少なくとも何とか収支均衡に近い状態までは持っていくくらの約束をきょうされませんか、今度の再建対策は、単なる一時しのぎのもの、うどうにもならないから目いばいの運賃値上げだけやってごまかそうというものにしかならないので、その点についての総理大臣の決意を伺いた

い。

○三木内閣総理大臣 私があらゆる努力と言っておるのはいくつかも含んでおるわけでございます。河村君は今度の再建案を相当に評価されておることは多しです。ことに、新幹線ないし地方のローカル線の問題については、これは金額は少ないですよ。しかし、今度そういう方面に対し

て助成の手を伸ばしたという政府の決意は評価されてしかるべきですね。金額はこれからの問題です。

また、累積の赤字に対しても、これはたな上げして利子は国がこれを補給するということですから、しかも長期ですから、こういう累積赤字を抱えておいて、損金ですから、損金を抱えておいて国鉄が健全な経営ができるわけでもないですから、その評価は多しです。やはり、金額の問題は将来の問題だ。そういういろいろなものを含めて、あらゆる方法で国鉄の収支が合うように持っていきたいというのが私のお答えしておる点でございます。

○河村委員 将来の問題とおっしゃいますけれども、そう将来じゃないのです。もう来年度の予算編成の時期に入っているのです。ですから、本来ならばここであらうするということを言われなければならぬのですけれども、いまこういう苦しい状態でこの法案の審議をやっている状態です。ですからそこまでは言わないだけのことであって、そこそこはもうちょっとはつきりおっしゃらなければいけないのです。

私の試算によれば、これは三千五百億の財政支出ですけれども、この地方交通線に対する二千二百億に該当するものの赤字の補償と過去債務を全部たな上げするという決意をもし政府がされれば、その金額は大体七千億ちょっとであります。ですから、ここの倍ですね。ですから、そんなに天文学的数字ではなくて、やろうと思えばやれる数字なんです。もしそれを決意されますと、これまた私の試算で、多少概数でございますけれども、ここの二五％の運賃値上げで済む。それで来年度二五％もう一逼上げれば、大体二年ないし三年で収支均衡ができるというふういう非常に合理的な再建対策ができるのです。

政府がもう何にも聞く耳持たぬで、この私の質問が終わると、強行ではないがどうやら採決というふうになつてしまつて、われわれのこういう意見が入れられないことになることを非常に遺憾と

しますが、しかし、本当はいまからでも遅くはないから私の意見を入れて、それならば物価問題についていまだ五〇％に比べればはるかによろしいし、国民的にもよろしい、しかも二年で収支均衡するというふうな直される御意思はありませんか。それを最後に伺います。

○三木内閣総理大臣 来年度のことにつきましては、ここの値上げの影響や経済の情勢など見合せて検討はいたしますが、今年度の提出をいたしましたこの再建の法案を修正する考え方は政府は持っておりません。

○河村委員 残念であります。

○中川委員 残念であります。

○中川委員 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 たいだいま本案に対し、委員長の手元に加藤六月君外四名から自由民主党提出に係る修正案が提出されております。修正案はお手元に配付してあるとおりであります。

この際、提出者から趣旨の説明を求めます。加藤六月君。

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対する修正案
〔本号末尾に掲載〕

○加藤（六）委員 私は、自由民主党を代表しまして、本法律案に対する修正案について、その趣旨を御説明申し上げます。

修正案の案文はお手元の印刷物のとおりでございます。

修正案の趣旨は、国有鉄道運賃法の改正につきまして、原案附則第一項の施行期日「六月一日」はすでに経過しておりますので、これを「公布の日翌日」に改め、また、大島—小松港間の航路が本年七月四日限り営業廃止となりましたので、

これを別表第一の改正規定から開ることとする。もと、日本国有鉄道法の改正及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の廃止につきまして、原案附則第一項の施行期日「四月一日」を「公布の日」に改め、また、改正後の日本国有鉄道法に基づく長期資金の無利子貸し付け等の助成措置の適用等について所要の経過措置を設けることとしたしております。

何とぞ御賛成くださいますようお願い申し上げます。(拍手)

○中川委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

○中川委員長 これより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及びこれに対する修正案を一括して討論に付します。

討論の申し出がありますので、順次これを許します。増岡博之君。

○増岡委員 私は、自由民主党を代表しまして、わが党提出の修正案及び同修正部分を除く政府原案に対し賛成の討論を行うものであります。

国鉄は、過去百年有余にわたり、国内輸送の大動脈として国民生活の向上と経済の発展に寄与してきたのでありますが、近年におきましては、国内の道路事情、モータリゼーションその他に起因し、シェアは著しく低下し、独占的地位を喪失しております。現在、旅客三〇％、貨物一三％であります。しかし、そのこと自体は国民に輸送手段選択の自由がある限りある程度不可避のものであったと思います。また、さらに、長年運賃改定のおくれにより収入不足を来し、したがってそれらによって生じた繰越欠損金の相当額をたな上げする等、今回とられようとする措置は妥当と申せません。しかしながら、鉄道が依然として持つております長所、すなわち安全、高速、大量輸送等の特性に加え、エネルギー効率等の観点から、国鉄は将来にわたって国民の足として、その果たすべき使命は重大であります。

政府におきましては、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、新たに再建対策を策定し、強力に実施していく必要を認め、昨年末再建対策要綱を閣議了解し、これに基づき本案及び本年度国鉄関係予算がさきの第七十七回国会に提出されたのであります。予算は成立いたしました。が、本案は不幸にして今国会に継続審査と相なったのであります。

今回の国鉄再建対策におきましては、まず第一に、その基本理念として、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し、このためには、違法ストの根絶を含め、労使関係を速やかに正常化することを初めとして、責任ある業務遂行体制と厳正な職場規律を確立すること、組織、人事制度の抜本的改革を行うことが必要であるとしており、本法律案において国鉄法に新たに経営改善計画に関する規定を設けることとしております。

財政再建の目標については、二年間での収支の均衡の回復に置いており、これは不確定要素の多い長期計画を避けること、窮迫した財政を短期に立て直す必要と、また、一方において一挙に倍とするような大幅な運賃改定による社会的、経済的影響を避けるための配慮によるものであります。また、妥当な措置と認められるのであります。

過去債務のたな上げ措置につきましては、過去の財政圧迫要因を除去し、健全な経営基盤を整備するため今回初めてとられた画期的かつ前進的な措置であります。本年度一般会計予算におきまして、利子補給金約一千八百億円、貸付金約五百九十億円、合計二千四百四十億七千六百万円が計上されておるのであります。

運賃の改定につきましては、今年度において旅客、貨物合わせての平均で名目改定率五・〇・三％、実収率三六・五％の改定を行うことといたしております。が、もし現行運賃のままですれば本年度だけで約一兆二千億円にも及ぶ新たな赤字が見込ま

れるのであります。利用者負担の原則からしてもこの程度の改定はやむを得ないものと認められるとともに、本年度予算における運賃改定を見込んだ運輸収入、すなわち利用者の負担額はようやく人件費、物件費及び諸税公課の合計額を償うに足りるという範囲のものにしかすぎないのであります。また、消費者物価に与える影響は〇・五％程度にとどまるものと予測され、鎮静傾向にある物価を押し上げる要因となるほどのものではないものと認められるのであります。

利用者の国鉄離れにつきましては、利用低減率についての弾性値に基づく推算を検討いたします。と所期の増収を得ることが確認され、その懸念は必要としないのであります。さらに、他の交通機関との不均衡につきましては、本来、利用者の選択はただ単に運賃料金の高低によるのみではなくして、それ以外の運送条件としての所要時間、運行回数、アクセスの状況等によって決定されるという要素が大半を占めておるのであります。

なお、来年度における運賃改定率については、本法案成立のおくれによる収入不足及び来年度へ持ち越し赤字を含めて、関係当局におきまして極力低位にとどめるべく検討中であります。

ここで、運輸収入に占める人件費率に触れておきますと、その妥当とする比率については確定困難ではあります。が、昭和四十九年度九・〇％、昭和五十年九・六％という状況は異状としか言いようがないのであります。深刻な問題を内包してまいったのであります。

赤字ローカル線の取り扱いにつきましては、五十年五十二億二千万円に上る赤字は国鉄経営に大きな負担となつております。一方、地域住民の要求も強く、いま直ちにその結論を急ぐべきではなく、慎重に取り扱いを検討する期間が必要であり、その間の運営費の一部としての特別交付金百七十二億円が本年度予算に計上されております。これは今回初めてとられた前向きな措置であり、十分に評価できるものであります。

貨物輸送につきましては、昭和五十五年度まで

に固有経費で収支均衡することを目録として、経費の二〇％を削減するよう近代化、合理化等の施策を講ずることとされております。なお、貨物輸送につきましては、私は、荷主の選択にたえ、市場原理に即した運用の弾力化を図る必要があると考えております。

運賃法定制度につきましては、各方面において法定制廃止の要望が強いようであり、これについては、運輸大臣の認可制とか、第三者機関の設置とか、種々の意見もありますので、われわれの課題として早急に検討すべきものと考えております。

設備投資の効率化については、現行の工事費補助制度に基づき、本年度予算において補助金九百七十五億七千七百万円を計上して利子負担を軽減する措置がとられており、過去債務対策と相まって、国鉄の経費における金利負担は七・六％程度となり、私鉄の一五％と比較してきわめて低く、工事経費が経営を圧迫して運賃改定の原因となるというような議論は当を得たものではないことを申し添えておきます。

最後に、わが党提出の修正案につきましては、審査中における施行期日等の経過に伴う所要の整理であり、当然のものであります。

以上、今回の新しい国鉄再建対策について賛成の趣旨を申し述べましたが、これによって国鉄収支の均衡回復が達成され、真に経営の健全性が確立され、国民の期待にこたえる新生国鉄として再出発するよう、関係各位の一層の奮励と努力を強く要望いたしまして、賛成の討論を終わります。

(拍手)

○中川委員長 坂本泰一君。

○坂本(泰)委員 私は、日本社会党を代表して、ただいま議題となっており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並びに修正案に対し、反対の立場から討論を行うものであります。

反対の第一の理由は、政府及び自民党は短期決着で国鉄の再建を行うことを言明しております

が、国民大衆の立場から考えた場合、国民の国鉄としての再建は本改正案によつてはとうてい不可能であるということである。

政府・自民党は、これまで何回となく、これが現時点で考えられる最善の案であると強調し、われわれの強い疑念や反対、そして積極的な提言を一切無視し、しかも、議会制民主主義に対する重大な挑戦さえも行いながら、強引にその意図を貫いてまいりました。その結果国鉄の経営は改善されたでしょうか。再建はどうなったのでしょうか。

国鉄の経営はますます深刻に、その危機は一層拡大されたのが現実なのであります。政府・自民党はこういう事態を招いた責任を明確にしないまま、再びその場しのぎの再建計画をつくり、何らの基本的な改革を示さないままその承認を求めているのであります。この姿勢はわれわれとしては絶対に容認できるものではありません。

反対の第二の理由は、本案の内容とする国民生活無視、大衆からの収奪強化の方向についてであります。本年五〇％の運賃値上げに引き続いて来年度もさらに大幅に値上げを行うなど、公共料金の値上げが他の物価上昇の引き金としての役割りを果たすことを考えるならば、政府の物価安定策そのものにも全く逆行するこれらの方策はまさに常識を逸脱したものであるとしか言い得ないものであります。その上、地域住民に大きな苦痛を与える近代化に名をかりた合理化の促進、五万人にも及ぶ首切りの計画が意図されているわけですから、いわば国民と国鉄労働者に犠牲を強いる反動の見本とも言うべき内容となつてゐるのであります。

第三の理由は、国の国鉄に対する位置づけと国鉄に対する国の責任の明確化の欠如についてであります。国鉄が全国的な規模で国民生活のすみずみにまで入り込んでいる現実について、政府・自民党は余りにも無視してゐるのであります。膨大な設備投資を要する新幹線や新線の建設に対しては、その利権の導入に血眼になつて奔走をします。が、それ以外のことはきわめて冷淡な態度をとり

続け、独立採算制を強要するなど、国の交通政策に対するその無責任ぶりはきわめて重大であると言わなければなりません。

以上が本政府案に対する基本的な反対の理由であります。わが社会党は今日の国鉄の危機を招いた原因を鋭く追求するとともに、国鉄が国民の期待にこたへるべく、その機能を十分に発揮させるために長年研究を続けるとともに、多くの提言を行い、その実現のために努力をしてまいりました。そして、今国会においてわが党として独自の再建対策案をまとめ、具体的な対案として発表した次第であります。政府・自民党はこの内容を真剣に受けとめるべきであります。つまり、国鉄の経営の民主化の問題、国民の生活に根ざした経営方針の確立、財政の改革、労使の安定など、これらのいづれの問題も国鉄の再建には必要不可欠なものであります。しかるに、政府は、審議の過程でわが党の提案や主張に対し若干の前進的な姿勢を示さざるを得なくなったことも事実であります。が、根本的な改革要求に対しては従来どおりの放漫な答弁に終始し、その無責任ぶりを縦横に発揮するといふ態度を示しております。

いまや国鉄の危機は国政全体の中でもきわめて重大なと言わなければなりません。政府は率直に国民の前に許しを請うることこそまず第一にしなければならぬことであると考えます。しかしながら、政府はその責任を省みず、他にその責めを転嫁し、産業本位、大企業に奉仕する姿勢を改めず、結局は国民大衆の犠牲によつて当座をしのごうに懸命になつてゐるのであり、とりわけ、労働者の基本的権利の剝奪と引きかへに、制度化した公共企業体労働者の賃金についての仲裁裁定制度さえも勝手な理由でその実施をサポートし、それに加えて、その実施については運賃改定を条件とするようなきわめて卑劣なやり方をとつてゐるのであります。

わが党は、このような国民不在の交通政策、反動的な政治に対し心の底から怒りを覚えてゐるとともに、こうした悪巧みの政治を真に国民の血の

通う政治に変えるため断固たる決意で闘うことを表明するとともに、政府案の撤回を要求し、私の討論を終わります。(拍手)

○中川委員長 紺野与次郎君。

○紺野委員 私は、日本共産党・革新共同を代表して、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並びに修正案に反対する立場から討論を行います。

第一に、インフレ、物価上昇の中で旅客運賃を平均五〇・四％、貨物運賃を平均五三・九％の大幅値上げ、来年も同率の値上げを行い、二年連続で二倍に引き上げることは、諸物価上昇を促進し、国民生活にさらに打撃を加えるもので、断固反対します。

第二に、累積赤字三兆一千億円、長期債務六兆八千億円に及ぶ国鉄財政の危機は、わが党が事実と道理に基づいて明らかにしたように、国鉄財政の重大な破綻の原因は特に次の四点にあります。一に、大企業本位の国鉄づくりのために莫大な設備投資を借金に次ぐ借金で賄ひ、六兆八千億円の借金の重圧で財政破綻をし、利子負担は五十年は四千五百億、五十一年は五千四百億、一日平均十四億になる。二に、過大な減価償却制をとり、五十一年度は二千九百九十四億円の金を落としてゐる。三に、高度成長政策による大企業本位の運賃体系をとり、十五年間に旅客は三・六倍、貨物は一・六倍の値上げで、国鉄赤字の約八〇％は貨物赤字の一兆八千億円である。これはセメント、石油、化学薬品、自動車等の大企業貨物をコストを割つて輸送する結果であります。四に、自民党政府のインフレ政策は、動力費、物件費、設備投資費を四十七年に比しても二倍にし、国鉄に被害を与えたが、独占価格による莫大な超過利潤を大企業に与えてきた。

以上四点、国鉄の構造的出血の仕組みを改めず依然として大幅の運賃値上げを繰り返すやり方では国鉄財政の危機を救うことはできないし、厳しく反対するものであります。

第三の反対の理由は、現在国鉄経営の最大の

んの一つになつてゐる貨物問題、いわゆる貨物減対策には何らの積極的な解決策を見出せず、ひたすら大企業本位の貨物近代化を一層推進して、国民的貨物を切り捨ててゐます。このために、貨物輸送による膨大な赤字を旅客に押ししかぶせるやり方は今後とも長期間にわたつて存続することになります。

さらに、新幹線、幹線、地方交通線などすべての路線、車両、架線にわたつて安全問題が深刻になつてゐることが明らかであるにもかかわらず、抜本的に投資の内容を転換し、安全対策を最優先で解決することさえ放置したままです。以上のごとく、国鉄をますます国民から遠ざけ、国鉄の荒廃をもたらすことが明白になつてゐる自民党政府の国鉄対策、運賃値上げ法案に断固反対するものです。

第四に、自民党政府の国鉄再建対策は、再建対策の名に値しないばかりか、かえつて国鉄危機を一層悪化させるものでしかありません。国鉄財政を荒廃させた真の原因は放置したままであることはすでに述べたとおりであります。が、国鉄財政破綻の重大な要因となつてゐる過去債務約六兆八千億円の処理についても、政府はそれのうち二兆五千四百億円についてのみ利子補給と無利子貸し付けを出すだけであり、不十分なのであります。

以上のような国鉄の危機は、もし日本共産党が四年前に提起した五項目の再建方針が取り入れられていたならば今日の国鉄の危機は避けられたのであります。わが党は、現在の破産状態の国鉄の構造的危機の打開のために、今国会においても国鉄を民主的に再建する道を提案して主張してきました。それは、まず、国鉄財政の民主的な転換を進めることであり、第一に、路線、線路、駅など基本施設の建設、改良費は西独やフランスのように、国道と同じように国の出資で賄ふこと。第二に、過去債務を計画的に縮減するため、長期債務六兆八千億の全体を長期債務整理特別勘定にし、当面

少なくとも半額の三兆四千億を繰り入れ、その元利償還に一般会計から支出する。大銀行、大企業からの借入金約一兆円の債務は償還延期、利率引き下げまたは利払いの一時停止などで数百億から一千億円の支出削減をする。身体障害者割引や米麦の政策割引などの公費負担は国の財政で保障する。過疎やモータリゼーションのために生じたローカル線の赤字には国からの一定の補助をする。第三に、減価償却は三年間一時停止をすること。これで五十一年度で二千九百九十四億が軽減される。第四に、設備投資の規模を適正にし、五十一年度七千九百億は三分の二に圧縮する。第五に、企業負担の制度を確立する。専用線、物資別基地、臨海鉄道などの建設には企業に負担をさせる。第六に、大企業本位の運賃体系を改善し、特に貨物運賃体系を改善すること。小口扱い貨物の運賃値上げをやめ、営業割引など大企業の貨物運賃割引をやめ、セメント、石油、化学薬品、自動車などの大企業商品輸送の物資別専用列車には新たな料金制度を設ける。また、米軍貨物への特権的な便宜供与はやめることであります。

第二の大きな柱としては、国鉄の営業方針を大企業本位でなく、国民本位の輸送力増強政策に転換することにあります。特に、陸上貨物輸送での国鉄の役割を高め、農業、漁業、地場産業などをもっと重視し、貨物駅の整理や無人化駅を再検討し、国民の貨物輸送力増強に努力することです。そのために、鉄道とトラックの貨物輸送分野を総合的に民主的に調整すべきであります。大量貨物の長距離輸送は国鉄、ドア・ツー・ドアの短距離貨物輸送はトラックが受け持つ方向を確立すべきです。

最後に、国鉄理事会、国鉄監査委員会、各種審議会を民主的に選ばれるようにして、国鉄管理局ごとに地域住民の要望を反映し、貨物駅廃止などは知事の同意を得るようにする。国鉄労働者と労働組合にはスト権と労働基本権を確立し、必要な要員を確保し、国鉄の安全と国民のための国鉄とすべきであります。

以上のような根本的改善措置に着手し、計画的に転換を進めるならば、国鉄再建を三年ないし五年で再建の軌道に乗せることは十分に可能であります。

私は、このことを強調し、政府が本法案を直ちに撤回することを要求して、日本共産党・革新共同を代表して本案並びに修正案に対しても反対討論をするもので、これをもって終わりとします。

(拍手)

○中川委員長 松本忠助君。

○松本(忠)委員 私は、公明党を代表いたしました。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に対して、加藤六月君外四名提出の修正案並びに修正部分を除く原案について反対の討論を行います。

反対討論を申し述べ前に一言申し上げます。公明党は、国鉄二法についてはあくまで慎重審議すべきことを前々から主張し続けてまいりました。本法についても前国会会期末に継続審議すること自体に反対したのですが、賛成多数で採決され、本臨時国会において継続審議が行われているわけでありました。

本委員会の法案審議は火曜日、金曜日の二日間をこれに当て、水曜日は国政一般の審議に当てることを原則といたしております。去る六日もこの点を特にわが党が強く主張したわけでありました。また、連合審査会も、わが党要求の物特委員会以下八委員会中物特委員会のみ申し入れがあり、形式的な連合審査会で終わりました。なお、地方公聴会、現地調査、参考人の意見聴取等々、わが党が強く要求したにもかかわらず十分に開催されず、われわれの要求する慎重審議が十分に踏みにじられたのであります。この点まことに遺憾に思ふものであります。

それでは、反対討論を申し上げます。破局寸前の経営状態に陥った国鉄をどのように立て直すか、この問題は国民が重大な関心を持って見守っているのであります。それは、国鉄再建計画の内容と再建の成否いかんが国民生活とわが

国経済に重大な影響を及ぼすからであります。したがって、国鉄の再建計画は単なる収支的均衡策であつたり一時的な赤字穴埋め政策であつてはならないのは当然のことでありました。そうした観点から見ますと、今回の政府提案の国鉄再建案は、その認識を欠いたきわめてあいまいなものと言わざるを得ません。

以下、何点かについて反対の理由を申し上げます。反対する第一の理由は、今回の大幅な運賃値上げを柱とした政府の再建案は、最も重要な物価への影響を全く配慮せず行われていることであり

政府の再建案によれば、五十一年並びに五十二年において国鉄の収支の均衡を図るとしていますが、これは明らかに五十二年においても今回同様の大幅な運賃値上げを前提としているということであり、これは再建のめどのない一方的な穴埋め策であり、まさに暴挙であると断ぜざるを得ません。さらに、また、これまでの審議を通じて明らかにされたことは、五十三年においてもまた数%の値上げを政府は画策しているものであります。そうすると、政府は四十九年から五十三年まで連続して五年間の運賃並びに料金の値上げを行うことになり、五年間の引き上げ幅は、たとえば東京―大阪間の新幹線に例をとると、四十八年は四千三百円であったものが、今回の値上げにより八千三百円と二倍になり、さらに五十二年の値上げを五〇%とすれば一万二千四百五十円、実に四十八年の運賃、料金の三倍になるものであります。さらに五十三年に数%の値上げを実施すると、その値上げ幅は大変なものになります。

こうした連続大幅な値上げが直接国民生活に大きな負担を押しつけ、物価上昇に拍車をかけることとはきわめて明白であることは国民が周知のとおりであります。もはや三木内閣が掲げた物価公約は破棄されたと言ふべきであります。いまヤインフレ再燃に政府みずから拍車をかけていると言つても過言ではありますまい。ロッキード汚職

に取り組む三木内閣の姿勢が国民の政治不信を招いている現在、ますます国民をして政治不信を強めることになるであらう。物価安定に期待を寄せる国民を裏切るこの三木内閣の責任はきわめて重大であります。わが党は、政府の国鉄再建案に基づくこの値上げ法案に強く反対するものであります。

第二の反対の理由は、国民のための国鉄という認識を欠いた政府の再建案では、とうてい国鉄の本質とそのあり方を踏まえた国鉄再建とはならないということであり

国鉄が今日のような膨大な赤字を抱えるに至った主な原因は、借入金依存の投資計画を強要し、膨大な借金を国鉄に背負わせてきた歴代政府の国鉄補助政策の欠如にほかなりません。国民のための国鉄という考えに立つて十分な援助を行ってきたならば、国鉄にこれほどの借金を抱えさせることはなかったはずであります。国鉄がこの十年間政府から補助を受けたのはわずか九千億程度にすぎません。その一方で、道路には十九兆円の投資が行われているのであります。このことを考え合わせれば、政府が国鉄をいかに冷遇してきたか、また、その反面独立採算制を盾にして国民に運賃値上げを強要してきたかがわかるのであります。今回の政府の再建案は、過去の借金の一部たな上げを行う一方で、依然として投資財源を借入金依存で賄うよう強いております。国鉄財政を窮地に追いやるものなのであります。

わが党は先ごろ国鉄赤字の根本にメスを入れた再建案を発表いたしました。過去債務のたな上げや鉄道などの基盤施設に係る工事費を国庫負担とすべきだと提言しましたのは、国民のための国鉄という認識に立つからであります。政府がこうした認識を持たない限り、われわれは政府の再建案を評価することは絶対にできないのであります。

反対の第三の理由は、政府の再建案は国鉄の構造的な赤字に対する具体的施策が皆無に等しいからであります。

国鉄の構造赤字の主たるものは、モータリゼーションの波をまともにこうむった貨物問題であります。いま一つは、政治路線とも言うべき地方赤字線問題であります。国鉄の再建は、すでに国鉄という公共企業体として、その一事業の範囲内では解決できる問題でないことは周知のことです。たとえばエネルギー問題、環境・公害対策、労働力不足など、交通経済が現実を抱える諸問題の解決が個々の交通事業が単独では解決できないのと同様に、国鉄財政の再建はそうした社会的、経済的諸問題と整合性を図らなければならぬ得ないのは当然であります。特に貨物輸送の問題は、総合的な交通政策の確立がなされなければその解決は不可能であります。

わが党は早くから総合交通政策の策定を図るよう政府に要求し、また、政府もその必要性を認めていたはずであります。しかし、今日に至るまで政策立案を行おうとしていないのは全く怠慢といか言いがかりではありません。総合交通政策との関連を持たない国鉄再建案が国鉄の再建の名に値しないのは当然であります。

また、政府は、国鉄経営が危機に瀕した現在でも、五十一年度において三十二線区、千三百五十二キロに及ぶ赤字線の建設を進めようとしています。この総延長路線は東京―熊本間に相当し、そのほとんどが運行と同時に膨大な赤字を出す完全な赤字線であります。これが国鉄の財政をさらに悪化させるものであることは明白であります。この点についてもわが党は、赤字線の建設は当分の間中止すべきであり、建設の根拠となる鉄道敷設法は、現在の経済、国土整備・開発等に適応したものではないので早急に改正するよう要求してきたのであります。

四十五年当時、わが党議員の質問に答えて、当時の佐藤総理が鉄道敷設法の改正を検討することを示唆しながら、田中列島改造内閣以後何らかの問題の改善がなされず今日に至っているのではありません。いづれにせよ、このような国鉄再建にとって最

も重要な構造赤字に対する解決策を欠いた国鉄再建案をわれわれは絶対に認めることはできないのであります。

反対する第四の理由は、国鉄の再建は労使の協力を必要であるにもかかわらず、その労使間にひびを入れる強引な人員削減を進めようとしているからであります。

政府は、国鉄再建案の中で、昭和五十五年までに五万人の人員削減を行うとしておりますが、これは国鉄再建と矛盾するものであります。五万人といえは、現在の国鉄職員の二一%にもなり、これだけの人員を減らすためには、地方閑散線の廃止、貨物輸送の縮小、安全・保安業務の縮小などが当然必要となるはずであります。しかし、そうした国鉄の事業規模や安全対策上重要な問題の検討は、合理化案決定に際し全く行われていないばかりでなく、このような大量の人員削減という、国鉄の労使間にとって重要な課題が一方的に提起されているのであります。それは、労使の協力が国鉄再建に不可欠であることを考えれば、政府のこうした一方的な合理化案は、まさにそうした労使間の協調体制を政府みずから破壊しようとするものと言わざるを得ません。

かつて、第一次国鉄再建十年計画が十一万人削減という実現不可能な合理化案を作成し、その結果、マル生運動による労使間の不毛の対立と職場の荒廃を引き起こしたことは周知のとおりであります。国鉄の再建を真剣に考えるならば、再び労使の対立を生み、ひいては国鉄の再建の道を内部から崩壊させるおそれのある合理化案は撤回すべきであります。

第五に、国鉄の再建に当たって、国鉄の企業努力の姿勢がまことに不明確であるということでもあります。

国鉄に対する親方日の丸という国民の批判は依然としてあり、今日、その批判にこたえ、国鉄が企業努力によって赤字解消を図ってきた事実をわれわれは知りません。国民の貴重な公共財を預る国鉄当局が国民の期待にこたえて実施した対策

は皆無と言っても言い過ぎではありません。政府が国鉄再建案を提出する前に、国民に対し国鉄として再建への姿勢を示すことが大切であり、その努力を怠っている国鉄当局の姿勢は怠慢の一語に尽きると言うべきであります。

また、同時に、国鉄の経営の自主性を抑制している法的制約があることも事実であることを十分認識すべきであります。国鉄の企業努力をより一層強めるために、政府は、国鉄の関連事業への投資範囲を制約している国鉄法第六条を改正し、事業範囲の拡大を図るべきであります。国鉄の再建に対する国鉄当局の企業努力の欠如、また、国鉄の自主経営を束縛している法的規制を緩和しようとなし、政府には、もはや国鉄再建を語る資格がないとさえ言わざるを得ないのであります。

最後に、わが党は、国鉄の経営の現状は重大なる事態に直面しているとの認識に立ち、去る十月六日、国鉄再建対策案を発表いたしました。その内容は、国鉄の役割りと位置づけを明確にした総合交通政策を改めて確立すること、国鉄労使関係の改善を図るための条件つきストックの付与、国鉄の企業努力の強化、国鉄は国民共有の財産という立場から国庫補助の強化を行うこと、また、貨物対策の充実などを主な柱としております。いたずらに運賃値上げに依存する政府案とは本質的に異なったものとなっております。

しかし、国鉄再建は国民的課題であり、そのための再建策は国民の十分なコンセンサスが得られるよう積極的な努力をすべきであります。国民のための国鉄をつくらうとするならば、与野党一致で賛同できる国鉄再建計画をつくる必要があると思ひます。わが党もそのための協力は決して惜しむものではありません。

政府は、国民に過大な負担を強いる今回の運賃値上げ案を撤回し、改めて全党一致で国鉄の立て直しに協力できる国鉄再建案を策定すべきであります。

このことを強く申し上げまして、公明党を代表し、反対の討論を終わります。(拍手)

○中川委員長 河村勝君。

○河村委員 私は、民社党を代表して、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並びに同修正案に対して反対の討論をいたします。

私がこの法案に反対する理由は、今回の国鉄再建対策が昭和五十一年度及び昭和五十二年度の二年間で収支の均衡を図ることを目標としながら、中途半端であって、国の財政援助に若干の改善が見られるものの、それは国鉄の財政基盤そのものの体質改善というにはほど遠いものであって、このような姿勢が変わらなければ、しよせんは当面目いっぱい運賃値上げによって急場をしのぐというだけのもので、二年間で収支均衡を達成する見込みはほとんどないというのであります。

二年で収支均衡を実現しようというならば、五十二年度における財政援助の輪郭がらひは決まっていなければならない。それが全くない。もし今年度政府提案の対策を前提とすれば、来年度は旅客、貨物ともに六〇%近くの運賃値上げをしななければならない。そんな乱暴なことができるとも思ひます。物価に与える影響が甚大であることはもちろんであります。それを別としても、そもそも経営的に成り立つ可能性がありません。わがかりやすい例を引けば、新宿―小田原間の旅客運賃が小田急四百円に対し、国鉄は千四百円を超えます。

同様なことがほかにもあるのであって、行楽旅行者は残らず観光バスに移り、新幹線旅客は飛行機に逃げる。貨物輸送に至ってはほとんど大半の荷主を失うであらう。もし、バランスをとるために他の交通機関の運賃を一律に引き上げるとすれば、それこそ狂乱物価の再燃を招くのであります。

過去の幾たびか挫折した再建計画の過ちを繰り返さないために必要なことは、ここで将来にわたる基礎的な条件をつくることである。それは、今後国鉄が他の交通機関とバランスのとれた適正運賃水準のもとで、精いっぱい企業努力を遂げれば何とか収支均衡を図れるという条件を整備す

ることであります。

破産に瀕している国鉄のがんは、一つは長期累積債務が七兆円に達し、その利子負担にたえられないこと、他の一つは累積赤字が三兆を超えるに至ったことであります。このような事態を招いた責任の一半が国鉄自身のこれまでの企業努力の不足に帰せられることは言うまでもありませんが、より大きく国の施策の欠陥に起因しております。

陸海空にわたる他の交通機関の発達のために、国鉄はかつての独占性を失って衰退をしつつあります。それにもかかわらず、政府は、過去の独占時代と同様に国鉄に採算を無視した公共輸送の義務を課しながら、それに伴う過剰な負担を国がカバーすることを怠っていました。その結果が現在の状態をもたらしたのであります。

いま国のなすべきことは二つあります。

第一に、過去の長期債務を全額たな上げして、再出発を可能にすること。第二には、いわゆる地方交通線七千キロ前後から発生する赤字は、この線区がいかなる経営努力をもつてしても採算ベースに乗せることが不可能であるという事態にかんがみ、今後この部分は国が全額を補償することであります。この二つの条件が整えば、二五％程度の運賃値上げを二回行うことによって、二年ないし三年の間に収支均衡のベースをつくることのできるはずであります。

この場合、国の財政支出は年七千億円程度に上りますが、これからの国鉄が、もはや運賃を上げれば収益が上がるという条件がなく、そこに限界があることを考えれば、恒久的な国鉄の再建対策として、国の財政支出が不可欠なものであることを明確に認識した上で今後の対策に取り組みなければなりません。

終わりに、現在の国鉄の労使関係は荒廃し、国鉄の職場秩序は乱れて、とうてい能率的な業務の運営を可能にする状態にはありません。この際、政府の再建対策要綱にもうたっているように、責任ある業務遂行体制と厳正な職場規律を確立することが国鉄再建のためにまず実行されなければなら

らないということを付言して、私の討論を終わります。(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。

まず、加藤六月君外四名提出の修正案について採決いたします。

本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○中川委員長 起立多数。よって、本修正案は可決いたしました。

次に、ただいま可決いたしました修正部分を除く原案について採決いたします。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○中川委員長 起立多数。よって、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は、加藤六月君外四名提出の修正案のとおり修正議決すべきものと決しました。

○中川委員長 この際、自由民主党、日本社会党、民社党の三派共同提出にかかる佐藤守良君、斎藤正男君、河村勝君から、及び日本共産党・革新共同の梅田勝君外二名から、それぞれ本案に対し附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

両動議を議題とし、順次それぞれ趣旨の説明を聴取いたします。

まず、佐藤守良君外二名提出の動議について趣旨の説明を求めます。佐藤守良君。

○佐藤(守)委員 ただいま議題となりました本案に対し、附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党、日本社会党、民社党を代表いたしまして、その趣旨を御説明申し上げます。

本附帯決議案は、前国会からの継続案件である本案についての慎重審議の結果に基づくものである

りまして、国鉄経営を改善し、その使命を達成させるため、本法の実施に当たり、政府並びに国鉄当局において積極的な措置すべきところを明らかにし、もってその実施に遺憾なきを期せんとするものであります。

以下、附帯決議の案文を朗読いたします。

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対する附帯決議

(案)

国鉄経営を改善し、その使命を達成させるため、政府並びに国鉄当局は、次の措置を推進すべきである。

一 財政再建を促進するため

(一) 過去債務を積極的に処置することにより、国鉄の負担を軽減し、健全経営の基盤を整備する。

(二) 地域住民の利便と自立経営上の負担の程度を勘案しつつ、地方交通線の運営費の欠損について一段と助成措置を強化するよう努める。

(三) 運賃上の公共割引は、それぞれの政策実行部門の負担とするよう努力する。

二 省エネルギー、資源効率、省労働力、安全輸送、環境保全を配慮して総合交通体系の再検討を行い、その政策の推進をはかる。

三 新線及び新幹線の建設は、前記総合交通体系に基づき、その見直しを行う。

四 国鉄の貨物輸送については、鉄道輸送の特性を発揮できるよう所要の近代化、合理化等の施策を推進する。

五 運賃改定制度について、速やかに再検討を行う。

六 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、労使関係を正常化するとともに、責任ある業務遂行体制を確立し、国民に対して責任ある経営体制を樹立する。

右決議する。

以上であります。

何とぞ御賛成を賜りますようお願い申し上げます。(拍手)

○中川委員長 次に、梅田勝君外二名提出の動議について趣旨の説明を求めます。梅田勝君。

○梅田委員 私は、日本共産党・革新共同を代表いたしまして、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に対する附帯決議案について提案説明を行います。

わが党が附帯決議を提案いたしましたのは、あくまで値上げ法案に反対するとともに、その法案が可決された後予想される国鉄の危機の進行に対して政府、国鉄当局の必要な対策を要求するものであります。

附帯決議案はすでにお手元に配付したものであります。先ほど自民党、社会党、民社党の三党共同提案になる附帯決議案とは、運賃改定制度の再検討問題など、重要な点で相違いたしております。

わが党は、国鉄の真の再建には絶対必要なものと確信し、この提案をするものであります。

以下、文案を朗読して提案説明いたします。

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対する附帯決議

(案)

今日の国鉄財政、経営の危機を打開し、その経営を改善、本来の使命を達成させるため、政府並びに国鉄当局は、それぞれ次の措置を積極的に推進すべきである。

一、過去債務は、国の責任で計画的に縮減し、国鉄の利子負担を大幅に減らすよう措置をしていく。

一、基礎施設の建設、改良費は国の出資でまかなう。

一、国民生活に不可欠な地方交通線の赤字にたいして一定の補償を行う。

一、国鉄の「公共負担」は国の財政で補償する。

一、設備投資計画は再検討して適正なところで圧縮し、減価償却制度についても改善する。

一、大企業本位の貨物運賃体系の改善を図る。

右決議する。
以上であります。

どうか委員諸君の賛成されんことを期待いたしまして、提案を終わります。(拍手)

○中川委員長 以上で両動議についての趣旨の説明は終わりました。

これより採決いたします。

まず、佐藤守良君外二名提出の動議のとおり附帯決議を付する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、佐藤守良君外二名提出の動議のとおり附帯決議を付するに決しました。

ただいまの議決の結果、梅田勝君外二名提出の動議は議決を要しないものとなりました。

この際、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。石田運輸大臣。

○石田国務大臣 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につきましては、慎重御審議の結果、御採決をいただき、まことにありがとうございます。

また、決議されました附帯決議の各項目の中には、その実施が困難なものも含まれておりますが、政府といたしましては、御趣旨を尊重し、今後その推進に努力してまいりたいと存じます。

○中川委員長 お語りいたします。

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

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○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 本日は、これにて散会いたします。
午後七時三十八分散会

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に対する修正案

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案の一部を次のように修正する。

第一条のうち別表第一の改正規定中「一」を削る。

附則第一項中「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」を「公布の日」に改める。

附則第二項を附則第五項とし、附則第一項の次に次の三項を加える。

(経過措置)

2 第二条の規定による改正後の日本国有鉄道法(以下「新国鉄法」という。)第五十四条の五及び第五十五条の六の規定は、新国鉄法第五十四条の五の政令で定める債務のうち日本国有鉄道が第二条の規定の施行の日以前までに償還したものと及びその政令で定める債務につき日本国有鉄道が同日までに支払った利子についても、適用する。

3 新国鉄法第五十四条の七及び第五十四条の八の規定は、昭和五十一年度に相当する日本国有鉄道の事業年度の予算から適用する。

4 附則第二項の債務の償還及び利子の支払は、新国鉄法第五十四条の八の規定により読み替えられた新国鉄法第三十九条の五の規定による特定債務整理特別勘定の収入支出予算に基づいてしたもののみならず。

