

第七十八回
国 会
参 議 院 運 輸 委 員 会 会 議 録 第 四 号

昭和五十一年十月十九日(火曜日)
午前十時三十四分開会

出席者は左のとおり。

委員長 上林繁次郎君
理事 岡本 悟君
中村 太郎君
瀬谷 英行君
三木 忠雄君

委員 江藤 智君
木村 陸男君
黒住 忠行君
佐藤 信二君
橋 直二君
永野 義雄君
福井 勇君
宮崎 正雄君
青木 新次君
加瀬 完君
杉山善太郎君
目黒今朝次郎君
内藤 功君
和田 春生君
松岡 克由君
加藤 六月君
石田 博英君
伊豫田敏雄君
真島 健君

説明員

運輸省鉄道監督局長 住田 正二君
運輸省自動車局長 中村 四郎君
運輸省自動車局整備部長 犬丸 令門君
常任委員会専門員 池部 幸雄君

事務局側

参考人

経済企画庁長官 佐々木孝男君
官房参事官 海野 恒男君
経済企画庁物価局物価調整課長 西垣 昭君
大蔵省主計局主計官 大倉 宗夫君
大蔵省主計局主計官 水野 勝君
大蔵省主計局主計官 田口健次郎君
資源エネルギー庁石油部計画課長 倉橋 義定君
労働省労働基準局監督課長 高木 文雄君
日本国有鉄道総裁 田口 通夫君
日本国有鉄道常務理事 尾関 雅則君
日本国有鉄道常務理事 馬渡 一真君
日本国有鉄道常務理事 橋高 弘昌君
日本鉄道建設公団総裁 篠原 武司君
日本鉄道建設公団理事 平岡 治郎君

本日の会議に付した案件

○国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(第七十七回国会内閣提出、第七十八回国会衆議院送付)
○委員派遣承認要求に関する件
○参考人の出席要求に関する件
○公聴会開会承認要求に関する件

○委員長(上林繁次郎君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

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を議題といたします。

まず、本案の趣旨説明並びに衆議院における修正部分の説明を順次聴取いたします。石田運輸大臣。

○國務大臣(石田博英君) ただいま議題となりました国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

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

一方、国鉄の財政は、昭和三十九年度に赤字に転じて以来急速に悪化の傾向をたどってまいりま

した。このため、政府におきましては、日本国有鉄道財政再建促進特別措置法に基づき、昭和四十四年度及び昭和四十八年度の二度にわたって国鉄の財政再建に関する基本方針を決定し、各種の対策を鋭意推進してまいったところであります。

しかしながら、その後、輸送構造の変化、運賃改定のおくれ等による収入の不足と人件費及び物件費の大幅な上昇等による経費の増高のため、国鉄財政は改善の兆しを見せず、昭和五十年年度には約九千億円の減価償却後損失を生じ、繰越欠損金は三兆一千億円を超えるに至り、昭和四十八年度を初年度とする現行財政再建計画の目標を達成することはきわめて困難な状況に立ち至っております。

このような現況にかんがみ、政府といたしましては、この際現行の財政再建対策が十分にその目的を達成できなかった原因について反省を加え、抜本的な再建対策を策定して、これを強力に実施していく必要があると考え、昨年末に、日本国有鉄道再建対策要綱を閣議了解いたしました。

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

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

す。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

まず、国有鉄道運賃法の改正の内容について申し上げます。

第一に、鉄道の普通旅客運賃につきましては、その賃率をおおむね五五%引き上げ、現行賃率では営業キロメートルごと、六百キロメートルまでの部分については五百十銭、六百キロメートルを超える部分については二百五十銭となつておりますのを、六百キロメートルまでの部分については七円九十銭、六百キロメートルを超える部分については三円九十銭に改定することといたしております。

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

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

なお、これらの改定によりまして、おおむね二七％の増収が得られる見込みとなっております。次に、日本国有鉄道法の改正の内容について申し上げます。

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

第二に、国鉄に対して、経営の改善に関する画の作成及び実施を義務づけるとともに、運輸臣が経営改善計画の変更その他経営の改善に必要な事項について指示することができることとしたしております。

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

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

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

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

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

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛成いただきますようお願いを申し上げます。

○委員長(上林繁次郎君) 修正案提出者、衆議
議員加藤六月君。
○衆議院議員(加藤六月君) 国有鐵道運賃法及

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案につき、衆議院の修正部分につき御説明申し上げます。

まず、国有鉄道運賃法の一部改正についてですが、施行期日の本年六月一日はすでに経ておりますので、これを公布の日の翌日に改ることとし、また航路の普通旅客運賃表中の島—小松港間の航路が本年七月四日限り営業を止めておりますので、その改正部分を削ることいたしました。

次に、日本国有鉄道法の一部改正及び日本国
鉄道財政再建促進特別措置法の廃止についてで
ありますが、施行期日の本年四月一日を公布の日
改めるとともに、改正後の日本国有鉄道法の長
資金の無利子貸し付け及び利子補給の規定の適
等について、所要の経過措置を設けることとい
しました。

簡単ではありますが、これにて説明を終わります。

○委員長(上林繁次郎君) 次に、委員派遣承認要求に関する件についてお語りいたします。

本案審査のため、明二十日、福島県において事情を調査するため、また、来たる二十五日、北海道札幌市において現地の見聞を聴取するため、それぞれ委員派遣を行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」
○委員長（上林繁次郎君） 御異議ないと認めま
す。

つきましては、派遣委員の決定等は、これを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」
○委員長(上林繁次郎君) 御異議ないと認め、
よう決定いたします。

○委員長(上林繁次郎君) この際、参考人の出
要求に関する件についてお諮りいたします。

本案審査のため、本日の委員会に、日本鉄道設公団總裁篠原武司君及び同理事平岡治郎君を考人として出席を求めることに御異議ございませんか。

んか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長（上林繁次郎君） 御異議ないと認め

す。
なお、出席時刻につきましては、これを委員に御一任願いたいと存じますが、御異議ござい

せんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長（上林繁次郎君） 御異議ないと認め、

よう決定いたします。

○委員長（上林繁次郎君）　これより本案の質疑を行います。

○目黒今朝次郎君　いま大臣から提案の中で、国鉄再建に当たっては、国鉄自身が安易な経営に陥ることのないよう、厳しい姿勢のもとに国民に対することのないよう、このことを力

し、責任ある経営体制をとるといふことは、強く述べられたわけですが、私は、不幸なことでありますが、この法案の審議に入る前に、次の二点について総裁並びに大臣の見解を聞いておきたいと、こう思っております。

私に「もともと櫻岡士の経験があるから」といふ理由で、全を守るためにはどうしても二人乗務が必要だとする。その信念はいまでも変わっておりません。

前記の幾多の事故は、何千万回二回発生する事

故のために機関士を二人乗せるのはもつ
たいないと言って、私と激しく見解を争つた経緯が、

今回新幹線において、三島で無人運転と、こういう事態が発生をしたわけでございます。その経過

し、あるいはきょうの新聞、こゝに、三日の新聞
 につきましては国鉄側からも説明がおりまゐるに
 くに、国鉄側が発表した五十一年七月九日の発

がありまして、私から申すまでもなく、きわめ遺憾な事態だと、こう私は思うのであります。

たがって、この法案審議に入る前に、この問題点について、一体国鉄総裁はどういうふうなえを持ち、どういうふうにこの問題について国

に釈明し、今後の問題について考えておるのか
まず総裁の見解をお聞きたいと、こう思いま
す。○説明員（高木文雄君） 国鉄の仕事の中であ

る重要なことがございますが、何と申しまして完全確実に運行するということが第一に考えらるべきことだと考えております。不幸にして、

後何回かの大きな事故もございましたし、
すが、その後、それに対する対応をしてきてい
わけでございまして、漸次、安全かつ確実な運

という方向が見出されつつあるものと思っておりますが、なお残念ながら間々事件の発生をみておるわけでございまして、まことに申しわけなく存じております。

ただいま御指摘の三島―熱海間で起こりましたいわゆる無人運転もその一つでございまして、いかに安全についていろいろな整備が新幹線については行われていると言えましても、無人運転という事になりますと、これはゆゆしき問題でございまして、開業以来十年余りに初めて起こった事故でございまして、非常に残念に、申しわけなく思います。この原因は、やはり基本動作と申しますか、担当運転士がみだりに運転席を離れるという事は大変問題なことでございまして、またその際、ブレーキ操作等において遺憾な点があったわけでございまして、まことに基本に触れる問題と申しますか、逆に申せばいろいろのいなる問題だというふうに考えます。

さらに、それに増しまして、実は事故原因等につきまして事実を歪曲するような御説明をいたしましたことは遺憾さまりないものでございまして、事故原因の追及は必ずしも責任の追及ということで行っておるわけではないわけでございまして、もちろん責任の追及もありませんが、原因の究明が、その後二度と同じような事故を起こさないという事にすることをいけば教育材料といえますから、今後の指針を求めるためのものでございまして、その真相をまず明らかにするということにございまして、いささかあわてたという事もありまじやうが、それにつきましても真相究明について真剣な態度を欠いたという事はまことに遺憾であり、しかも、それがかなり上級幹部の手によって行われた事実がございまして、非常に残念に思っております。これに對しましては昨日、運輸大臣からも特に厳重な御注意を私が賜りましたが、それを広く職員諸君に徹底いたしますとともに、内部において厳正なる処

分をして対処いたす、また、今後のあり方について、私からも全職員に近く呼びかけをいたして、事故の再発を防ぐという事に努力をいたしたいと思っております。

いずれにいたしましても、きわめて申しわけないと申しますか、手続上の面をとりますと初步的、基礎的な事故でございまして、また、発表のことに関連した問題については、きわめて基本的な問題でございまして、現在の国鉄の中にそういう体質があると思えば、これは一刻も早く直さなきゃならぬということで、今後指揮、監督に当たってまいりたいと思っております。

○目黒今朝次郎君 問題点二つあるんですがね。基本動作の關係と、いわゆる高級官僚の皆さんがこれをうその発表したと、この二つがあると思うんです。私は、前の磯崎総裁との論争の際にもいろいろ議論したことがあるんですが、やはり乗務員、しかも動力を扱っておる者、その問題に対する基本的な取り扱ひなり、あるいは乗務員側の意見ということも十分聞いて、基本動作の徹底という事を特に図ってほしい、上から押しつけるだけではなくて、なぜそういう環境になつてしまふのかということも、やっぱりハンドルを握つていく乗務員の意向を十分聞いて対策に努めてもらいたい。今回は精密な機械であつたために事故が未然に防げた。不幸中の幸いだと思つていますが、これを他山の石にして十分がんばつてもらいたい。

それから、経営者のうそ隠しといひますが、これはやっぱり運転事故をめぐつてわれわれが再三現場段階でいろいろ隠し事が行われているという事を、この場を通じて労使関係でもういふん追及するんですが、ありません、ありません、いままでずっと来てゐるわけなんです。それがいみじくもこういう問題でむしろ露呈したという点には、やはり体質の中にあるんじゃないか、こう思ひますから、この点に対する見解はどうですか。

○説明員(高木文雄君) 私はまだよくわかりませんけれども、やはり長い間の伝統の中におきまして、それからまた、最近の労使関係の關係から

申しましても、遺憾ながらたゞいま御指摘のようないことが皆無ではないと言わざるを得ないのではないかと心配をいたしておるわけでございまして、どうしてそのような体質になるかにつきましてはなおいろいろ考え、また、いろいろな方の御意見を承つて至急正さなければいけない。特に安全に關する限りは、そうしたことがかえつて事故の根絶に遠回りになる、回り道になると思われまうので、ぜひともその真相を明らかにするということと、逆に申しまますと安易なるかばい合ひということが行われぬようにすることについて努力をいたしたいと思ひます。

○目黒今朝次郎君 早急な対策、努力を要求いたします。

これについて、運輸大臣が何か国鉄側に注意したという点も新聞で報道されてはいますが、その内容、それから大臣の決意についてお答え願ひたいと存じます。

○國務大臣(石田博英君) 問題点はいま目黒先生御指摘のとおり確かに二つあります。第一は、こういう事業に携はる者の一番大切な安全確保についていろいろの字の措置がとられなかつたという事でございまして。第二は、それをうそをついたという事が、当局がうその発表をしたということが問題であらうと思ひます。

そこで、幸いに事故が起らずに済みましたけれども、やはり安全措置といふものについてと厳格な、基礎的な訓練措置といふようなものを第一に要求をいたしました。それから第二は、うそをついたという事実、これは国鉄に対する信用を著しく失墜をさせます。事故はその原因を正確につかむことによつて繰り返さないということが期待できるのでありまして、それをこまかしたのでは繰り返さないといふ次の措置が逃げられてしまふわけであります。私は、第二の問題点に対する措置がいわゆる高級職員によつて行われたことを最も遺憾に考へて、それに対する厳重な処置を国鉄総裁に要望をいたした次第でございまして。

○目黒今朝次郎君 大臣の話を聞きましたから、

總裁と両方、いま言ったことを單に現場の従業員をいじめるということだけではなくて、やはり體面的な立場で運輸産業の重責を担つてゐるという点から、その防止について努力してもらいたいという事を要望しておきます。

それからもう一つは、きょうの新聞に国鉄赤字ついに列車削減と、こういうような見出しで各紙が一斉に報道してゐるわけでありますが、いまから国鉄再建問題の審議が始まる際に、タイミングがいいのか悪いのか知りませんが、こういう発表なり、こういうことをせざるを得ないという現状認識といひますか、そういうものについて非常に私は遺憾に思つてゐます。片や五〇%も運賃値上げになると、片や列車削減でぎゅうぎゅうし詰めされると、こういうことでは国民は踏ん張り耐えたりだ、こう思うのですが、この新聞発表の骨格と、その内容についてここで御説明願ひたい。要点だけで結構です、時間がありませんから。

○説明員(尾関雅則君) 十一月から今年度の年度末にかへまして、修繕費の節減のために機関車約百三十両、電車、気動車、客車四百三十両、貨車約三千両の修繕ができなくなることにあります。このために当面、十一月呉線、山陽線を初めとしたして一日約四十五本の列車におきまして減車せざるを得ない状況になります。このまま年度末まで推移をいたしますと一日約百五十本の列車の運休、あるいは四百五十本の列車に減車が發生せざるを得ないことになるわけでございまして。このほか、貨物列車も相当な本数の運休が發生の見込みでございまして。なお、これによる修繕費の削減額は約六十億円でございます。

○目黒今朝次郎君 列車の運休が百五十本、減車が四百五十本、金が六十億、こういうことですが、このままだと来年年初を通じて三月まで続く、そういう理解なんですか。

○説明員(高木文雄君) この列車削減と申しますか、休車と申しますか、こういう事態というのはきわめて異常な事態でございまして。したがひまして、今回収入の減少に伴ひましていろいろと経費

削減を図ってまいりましたが、最後まで何とか列車の削減につながらないような方法で処置がでないものだろうかということで六月、七月、八月と経過をしてみましたが、九月の段階にまいりましたときに、もはやほかに方法がない、ほかに節すべき経費がないということになってまいりました。一部修繕費の削減のやむなきに至りました。修繕費を削減いたしますと、当然車両に余裕がございせんので、列車運行に影響がくるということでございます。非常に困っておりますのは、現実にはせっかく運賃改定を含む再建法について御承認をいただきましたも、十一月から十二月、さらに一月というふうに影響が大きくなつてまいるわけでございますので、これはその理由のいかんを問わず国民の皆さんに非常に御迷惑をおかけいたしますし、また、国鉄というものの国民からの理解という点において非常に悪い影響が出てくることは間違いないわけでございますので、何とかこれを、現在の段階ではいま尾関常務から説明いたしましたような影響がどうしても出るわけでございませうけれども、これを回避すべく今後いろいろ努力をしてまいりたい。

ただし、いままでそう簡単にここまで及んだわけではないわけでございしますので、これを回避するなかなか名案がない。今後またいろいろなことを政府、あるいは皆様にお願いをしなくちゃならぬ、そういうことを通じてこの事態を何とか軽減をいたしたいというふうには考えておりますが、現時点においては、いま申しましたような影響が出ざるを得ない状態に迫り込まれているわけでございます。

○目黒今朝次郎君 金の面からいろいろ言われましてけれども、しかし、国鉄の特にラッシュ時の輸送とか、年末年始の輸送というのは年間の大変な行事なわけですね。その年間の大変な行事を目前に控えて列車を切るということになると、これは下手すりゃ暴動も起きかねないじゃないですか。私は、経営の責任者として、職員の給料を払わないということ、こういう大事な列車を切る

ということとは、何といつても経営の責任だと、政治の責任だと、こう思うんです。ですから、どういうふうなやりくりをしても、列車を切るということについては最大限の努力をすべきだと思ふんですが、どうにもならないんですか。総裁ももう一回。

○説明員(高木文雄君) 六月、七月、八月と三ヶ月間約千六百五十億の削減につきましては、主として工事費の抑制と、余り列車運行に影響のないような程度の物件費の削減をもつて対処してまいったわけでございませうけれども、九月になりましたもまだ毎月五百三十億ずつ捻出しなければならぬ。十月もまたそういう状態であるということ、もう本当に現在光熱水料とか、あるいは掃除代とか、そういうものは全部相当切った圧縮をやっておるわけでございしますので、大要物件費の中ではウェートの高い修繕費が手はどうしてもついてくるということでございまして、これについては本社の中におきましても相当真剣な議論をいたしましたし、私自身もこれに踏み切るについては、何とか、せめて済ましたいということ、苦慮いたしましたけれども、本当に金がないという状態でございます。御存じのように十月初め、九月末には支払うべき債務も払えないという状態になったわけでございまして、これ以上支払えないことがわかつていくにわかはずとんだん部品の注文をするというわけにもまいりませんので、お客様には大変な御迷惑になります。これを最小限度にとめるということを考えながらここに手をつけるという決意をいたしましたわけでございします。

○目黒今朝次郎君 運輸大臣ね、いま金を聞くと修繕費は六十億だと、十一、十二、一、二、三と六十億と、そういうことですが、私はこの国鉄再建要綱を見ても、今回はどういうわけか採算とか、独算とか、経営の自立という点がありますけれども、公共性という言葉が全然再建要綱のどこにもないんですよ。これは公共企業体を返上したのか、なと思うくらい私も変な気持ちでこの再建要綱を

読ませてもらったんですが、いまこそ、六十億で、六十億という金を政治の責任で国鉄にめんどうを見るというくらいのこと、私は公共性のぎりぎりじゃないかと、こう思うんですが、どうして国鉄が、まあけちけち運動やっても出てこない、あるいは支払いもできないというならば、やはり公共性に帰って政府の責任で、大臣の責任で、六十億を融資するから国鉄心配するなと、したがって、列車は年末年始の列車を動かせと、こういうふうにするのが私は公共性のぎりぎりだと思ふんですが、大臣の見解を聞きたいと、こう思うんです。

○国務大臣(石田博英君) 私も、これから冬に入つて列車の混雑がいよいよきつくなるときに、こういう事態を招かないように最大限の努力を国鉄当局にもお願いをいたしました。また、その他の方法がないものか、検討をしたわけでございしますが、現制度下においてはもうどうにもやむを得ない状態であるということ、それから列車削減について、特にラッシュエアー時における通勤時について影響を与えないようにできないかということも申しましたが、その時期は車両が全部動いている時期であるために、その時期についても、大きな数字ではございせんが圧縮せざるを得ないという御説明で、やむを得ず了承をいたしました次第でございますが、これからこの法律が成立いたしましたならば、さらに財政当局との折衝を強めまして、特に年末年始にかけて、まれにたまたま郷里へ帰る人々に迷惑をかけないように最善の努力をいたしたいと思つておる次第でございます。

○目黒今朝次郎君 大臣、意地悪い質問ですが、この法案がきょうから参議院で審議に入るんで、この審議について、マジシャンならリーチをかけると、リーチの材料にこれを使うと、そういう意地悪い政治的意図はないんでしょね。国鉄が運賃値上げをめぐる非常に財政のやりくりで苦勞しているという点はわれわれもはで感ぜします。しかし、政治が本当に政治の力を発揮する場合は、私は、国鉄側も当事者能力ないんですから、やは

り政府が実際にめんどう見る、そういう措置をしないと、こういうぎりぎりの線は出てこない。いま大臣から聞きますと、答弁の中で、この運賃値上げ法案が成立した段階では資金のやりくりで最大の努力をして解消に努めると、そういう意味のような遠回しの意味にもとれたんですが、そういう点は確認していいんでしょか、それを含めて御答弁願います。

○国務大臣(石田博英君) それが直接的に結びつくということになる状態にあるかどうかは、これは国鉄当局からお答えした方が適當だろうと思ひますが、それを背景にして、私はどうも素人だからよくわかりませんが、たとえば短期融資枠の拡大とか、あるいは債券の枠の拡大というようなことを交渉し得られる立場に立つものと考えておる次第でございます。それからリーチをかけるというお話でございますが、そういう見方は毛頭ございせん。私はむしろ、発表の時期が適當でないんじゃないかと考えたのでありますが、やはりある一定の期限をもつて発表した方が適當だろうという国鉄当局の御意見でございましたので、きょうこの審議が始まるというときの御相談ではなく、かなり前の御相談でありましたので、そういう見方は毛頭ございせん。

○目黒今朝次郎君 ずうっと委員会が続きますから、きょうの段階では大臣としては、法案が成立した段階でもう一回関係方面と折衝する際に最優先に考えて、そういう事態のないように努力をするという表明をされましたので、きょうの段階ではそれでとめておきますが、この委員会の継続中に、やはり総理大臣なり大蔵大臣なり、公共性を本当に発動する立場の人から、もう一回私はこの問題についてまとめた見解を聞くという点を留保して次の質問に入りたいと思ひますが、いいでしょうか。

○加瀬完君 関連。

いまの問題でありますけれども、国民に対する脅迫と受けとりますよ。いまの時期にこういうことを出すことは、はなはだ卑劣な方法だとしか感

じられませんか。それから第二には、再建計画が不健全だと、不完全だということの裏書きじゃありませんか。再建計画がこれから出発しようとするときに、再建計画が発表しても国鉄はこれとおりですよ。これはあなたの方の経営能力というのにはどこにあるんですか。いままでの経営責任というのはどう果たすんですか。こんなことをしなければならぬというならやめなさい。そして、こんなことしないで済むような経営人にかえてもらった方が、国民としてはそれを希望する。非常に憤慨にたえないので、私の質問の番ではありませんが、関連をして質問をします。

○説明員(高本文雄君) まさにおっしゃるとおりでございます。私も経営に当たりますにつきましては、本来ならば、私どもの商品である輸送を幾らで販売をするかということ、それから予算全体の事業計画をどう立てるかということについて、ある種の権限をお与えいただきたいわけでございます。しかし、現状は運賃は私も決めることはできませんし、事業計画も私も決めることはできないわけでございますので、そういう実態において、政府を通じてお願いをしております年間事業計画が年間二千五百億も狂いますと、率直に申し上げてもやりようがないということでございます。九月以来そういう事態になっておりますし、非常に苦慮いたしておったわけでございます。こんなことは百年の歴史で一回もないことでございますので、内部におきましても非常にこれを深刻な議論をいたしたわけでございますが、いかにいたしても、いわば金がないといいますが、購入する道がないということに陥ったわけでございます。この苦しい事情を御理解いただきたいと思います。

○加瀬完君 もう一問。金がないからサービスを低下していいということじゃ公営企業にはならないですよ。公共企業にはならないですよ。国鉄の出発の本来から考えたって運賃は値上げをする。サービスは低下する、こんなばかなことは一回も例がない。公営企業でありますから、まして国民

に運賃負担をかけていくわけですから、それならばサービス低下をしないように、公営企業なら当然これは責任として国鉄は果たすべきです。あるいは政府に要求すべきです。国鉄の財政からすれば、六十億というのは大金とのみは言えないでしょう。そのやりくりもつかないということ、余りに私は無責任だと思ふ。希望だけ、意見だけ申し述べて質問をやめます。

○目黒今朝次郎君 この点ひとつ大臣、協力願ってください。

私は、国鉄財政再建並びにこの法案に入る前に、一つ、二つ政府に確認をしておく必要があると思ふのです。一つは、昭和三十九年から国鉄が赤字になった。昭和四十六年の十二月ですか、総合交通体系というのが一応出た、こういう動きもありませんが、しかし、昭和三十九年から赤字になったという時点で、総合交通政策、こういう面では自動車、航空、港湾、そういうものに優先といいますが、片りんばといいますが、現に国鉄が赤字になっているということがわかっていながら、国鉄そのものを追いつける方向に政府全体の交通政策、経済政策がいったのではなからうか、そういう点を私は非常に、入る前に前提条件として、政府がそうだったからそうだ、そうであったということとをぜひ大臣の方からお聞きしたい、こう思うのですが、どういうお考えでしょうか。総合交通政策の面から国鉄問題をどうこの間取り扱ってきたか、見解を聞きたい、こう思うのです。

○国務大臣(石田博英君) 昭和三十九年という年は、わが国の経済が高度成長に向けてかなり早い速度で進んでおった時期であります。これはわが国だけではないとは思いますが、そういう時期である。そうして、その背景に石油が、その時代において安く、しかも量の制限なく手に入った時期でございます。したがって、それらを背景といたしまして、わが国の産業構造なり、あるいは産業立地条件なりというふうなものが非常な変化を示しまして、同時にそれを背景として交通輸送体系

にも大きな変化を生じたわけでございます。したがって、そういう情勢の変化を見つめながら、国鉄の果たすべき使命、役割りというもの、他の交通機関との関係を私は調整しておくべきであった。私も全くそう感じます。妙なことを言うようではありませんが、妙な後始末を押し付けられたものだという感じを、後自身が痛切に感じておる次第でございます。ただそのときと、四十八年以後の、石油ショック以後の情勢、これはまた変わってまいりました。熱エネルギーの面から見ますと、鉄道は船に次ぐ有利な輸送機関でございますので、それを基盤として国鉄の自立再建を目指していくべきだと考えておる次第でございます。

○目黒今朝次郎君 国鉄からもらった資料を見ますと、旅客、貨物とも全輸送量に占める割合という点を見ますと、昭和三十五年は、旅客の場合五・一、四十年には四・五、四十五年には三・二、四十五年から大体三・〇前後をずっと今日まで続けると、こういう傾向でやはり四十年、四十五年あたりがたんと下がっちゃった。貨物部門を見ますと、やはり三十五年が三・九、四十年が三・〇、そして四十五年が一・八、四十五年の一・八からずっと一・二の前後はありますが、一・〇台でずっととどまっています。ですから、四十年から四十五年、この辺あたりが、いま大臣が率直に認められましたけれども、国鉄をいびり出して他の交通機関にどんどん国の投資をしたと、こういうことになると思ふんです。

私はこの交通機関別の表をもらいました。これを見ますと、四十年あたりは鉄道も、道路も、航空も、港湾も、全部この一点に集まっています。公共投資のあり方が、ところが、四十年から四十五年の段階になりますと、ものすごい投資額です。これは、しかも国鉄は、こういう横ばいで全部借金。ほかの交通機関は全部財投その他で国の出資。あるいはその組織体が金を負担してやると、こういう形態になっておりますから、この点を十分私は、今日の国鉄を追い込んだ政治の責任というところをきちんとしないと、今後の問題に私はいろいろ

な支障を来す。でありますから、いま大臣の言ったことは、こういうことを現実問題として当時調整すべきであったという御意見と承っているかどうかという点をさらに伺いたいと思います。

○国務大臣(石田博英君) モータリゼーションの裏づけになりました道路網の整備、これは石油税が一種の目的税として使われておりますので、それを利用者負担と考えれば非常に高い利用者負担率になると思ひます。それと比べますと、国鉄の利用者負担率はかなり現状においては低い数字のように記憶をいたしております。ただ、港湾などは、これはほとんど利用者負担率というのは二〇％に満たない程度のものでないかと思うのであります。そういう点の不均衡は確かにあったと存じます。そういうものを是正するために、金額やその他については議論がございまして、金額も、今回は赤字分についてはこれを政府が肩がわりするといふ考えに踏み切ったものだ、こう私は理解をいたしておる次第であります。

御指摘の事実、つまりとるべきときにとらなかつたということ、私は実はさつぱらに申しますと、その石油の進出の時期に石炭産業のビルド・アップ・スクラップ、それに伴う労働問題というものを押しつけられた本人でございます。石油に対する恨みはかなりある立場でございます。それも兼ねていま申しましたような見解を持ち、その当時私はいまは事情が違いますけれども、外貨で買わなきゃならぬものと、それから国の中でできるものと、それからせめて十年くらい先の事情くらいを見て、余り早急なビルド・アップ・スクラップということについては、私は私なりに抵抗をしたのでございますが、当時においては多勢に無勢でございました。そういう考えを含めて、そういう立場に立った国鉄再建の要求というものをしたい、こう考えております。

○目黒今朝次郎君 大臣が、そういう交通政策の調整に落ち度があったという点を認めておるんですから、今後それを伸ばすようにひとつ御努力願

いたいと思うんです。

次は、第二の点は、大臣がいま石炭の問題を言いました。私も機関助土廃止問題で、石炭の点から石油の被害者で十分苦労したのですが、その点で国鉄は四十四年から第一次、四十八年から第二次の再建計画があったわけですね。この再建計画についても、当時の社会党からも相当に言ったような交通政策からくる調整なども含めて具体的な提案をしたり、あるいは国労、動労などの労働組合からも、このままの押しつけではどうにもならぬぞという点で、ずいぶん再建に対する反対闘争などが行われておったわけでありまして、この二次にわたる再建計画が失敗をしたという原因は何なのかということについて、この閣議了解事項でどういふ議論がされ、どういふ反省があったのか、ひとつ大臣にお答え願いたい、こう思うのです。

○国務大臣(石田博英君) 原因は先ほどから申しましたように、やはり産業構造、輸送構造の変化、あるいは産業立地条件の変化というふうなものに迅速に、適当に対応できなかったことが一つだと思えます。それから第二には、やはりわが国の運賃水準というふうなものが比較的低位に置かれた、これが二番目の背後になる条件であらうと思えます。それから三番目には、やはり運賃の適正な改定がおくれた、約一年半おくれた。それが負債になり、利子を生んでふくらんだ。それから第四番目には、物件費、人件費が高騰して、その高騰の比率が予想を上回ったというふうなことが挙げられると思うのであります。

そこで、前二回の再建計画では再建の目標が達成できませんので、今回はまず再建の期間をできるだけ短くすること、それからお願いをいたしておきます運賃の改定、それから過去の債務について約二兆五千億圓がわります。それからそのもう一つ前提は、ここに国鉄の幹部の諸君がいて耳が痛いかもしれないけれども、長い間非常に恵まれた条件のもとに非常に上等な企業として育ってきた。ざっくりばらんに言えば、金利というものの

ついでに観念というものはどうも少し希薄のような。最近は大分直ってきたようでありまして、希薄なような感じがいたします。企業人としての意識、それから自分がそこを生活の場としているのだと、これは民間の企業の場合にもそれは非常に強いわけでありまして、したがって、その企業を自立させなければ自分の生活の座が揺らぐんだと、一緒にやらなきゃならないんだという精神が上から下までどうも欠けておるような気持ちがいたします。

そこで、十六日に、幹部の諸君の御参集を求めまして、実は運輸省の関係者にも図らずに、私の発意で、新聞等に掲載されておりますような頭の切りかえ、発想の転換というものを求めた次第でございます。それから、この精神を上から下まで徹底するように求めたときにあの新幹線の事故の新聞記事にぶつかったわけでありまして、実は愕然としたというのが実情でございます。そういう趣旨に基づきましてこの運賃改定法を、再建二法案をお願いをしておるというのが実情でございます。

○目黒今朝次郎君 いま金利の話出たんですがね。私は日本列島改造論の際、田中前総理が鉄道建設とか、貨物の問題について、あの本の中にそんなのはけちけちするな、どんどんやれと、赤字が出れば政府がめんどう見ると、総理大臣ともあろう人がそういう発想でじゃんじゃんハッパかけてやったのがいまままでの過程じゃなかろうかと、そうしますと、国鉄にも一半の責任がありますけれども、その国鉄のかぎを握っている政府の中に、むしろ赤字線の建設とか、貨物の問題とか、この二度にわたる再建問題の最も土台になる部分について、まあ後は始末するからやれと、こういう投げつけの発想があったんではなかろうか。それを裏づけしているのが日本列島改造論の当時の田中総理の私は発言じゃないかと、こう思うんですが、この田中総理の発言と、いまの大臣の発言とちよつと食い違っているんですが、その点はどういうふうに調整されますか。

○国務大臣(石田博英君) 私は、元来全く反対の見解を常に公にしてきたものであります。というのは、ハーマン・カーンなる人物があらわれてからものすごい楽観論が日本の中に横溢をいたしました。しかし、核戦争とか、あるいは環境汚染などといままで言われておたいろいろなことは別といたしまして、人口の激増、それから、これはもう無限なものではないんですから、資源の有限性、食糧問題等を考えますときには、私はいわゆるハーマン・カーンの発想というものは間違ひである、私はそういう考えのもとにこの七、八年間は、まあ私に与えられた機会があればこれを述べてまいった次第でございます。田中前首相の「日本列島改造論」は、実はそういう私の基礎見解がありますので読んでおられません。

例外を使う機会が非常に多かったものであります。これが労使関係の悪化の原因ともなり、いわゆる法律に禁じております違法ストを国鉄の労働組合が行う口実となった。そこで、御承知でもございまいしょうが、ちょうどその三十二年、私がやっぱ労働大臣をいたしておりました。本来大蔵省と協議すべき事項でございますが、大蔵大臣の同意を得ないまま仲裁裁定の完全実施をお約束をいたしました。そのかわり国鉄関係の労働組合にも公労法の遵守をお約束してもらったわけでありまして、政府はそれ以後約二十年間、昨年度まで仲裁裁定を完全に実施してまいりました。

第三の問題は、私は労働政策の失敗があったんではなかろうか、こんな気がいたします。マル生の問題なり、あるいは昨年のスト権の問題なり、あるいは今回の仲裁裁定の取り扱いなり、私から言わせると、いままで赤字であつても承認案件として、私も昨年社労をやりましたけれども、社労の段階でもそう余り変わらないうえ、去年と今、挑発をかけるという、いわゆる労働政策の失敗が今日の国鉄を招いたんじゃないかという見解がいたしますが、大臣はどういう御見解ですか。

承認案件としてずっと出してきたではないかというお話でございますが、承認案件として出し始めたのはたしか四十九年からでありまして、それ以前は全部やっぱり議決案件として提出をいたしまして、そうして財源の措置が講ぜられる見込みが立ったとき政府がこれを撤回しておるわけでありました。したがって、議決案件として出したこと自体が公労法の精神をじゅうりんするものだと考えておりませんけれども、やはり私は争議禁止の代償措置としてとられた公労法の精神は守るべきだと、こういう考えには変わりはないと思っております。今回も御審議を得たものを勧案をいたしまして完全実施を貫いてまいりたいと思っております。ただ、大変残念なことには、そのとき私と労働組合の諸君と約束をいたしました分について、政府は昨年まで約束を守ったんであります。三十六年ごろからであつたと思ひますが、国鉄の争議がまた再発したこと、これは私としては非常に残念に思つておる次第であります。

○国務大臣(石田博英君) 公労法は、言うまでもなく公共企業であるゆえんをもって争議を禁止しておるわけでありまして、その代償措置として仲裁裁定の完全実施があるものと私は考えております。十六条の規定は政府の予算編成権、それから国会の予算審議権というものと兼ね合ひで設けられた例外規定である、こう私は理解しておるものであります。例外はめつたに使うものではございません。ところが、昭和三十二年までの間はこの

○目黒今朝次郎君 まあいま時間がありませんから議論する気持ちはないんですが、しかし何と云つても、本会議で他の党の方が労使関係をすると自民党の方まで拍手をしておる問題がございまいちよい出るんですが、私は、国鉄職員であつた一人として、また直接当時の責任者として、やはり今日の労使関係を根本的に誤らしたのマル生運動だと。マル生運動の出発は合理化だと。合

理化の出発は大臣が言ったとおり交通条件が、非常に総合交通体系の中で国鉄に融資その他がないもので、よせん人件費を削減するということとで首切り、首切り、首切りという点ですと三十五年あたりから、動力近代化が始まったときからずっとやられた。その合理化のし寄せがずつとマル生を経て現在の労使関係の失敗ということに私はつながってきた。こういう流れですね、この歴史の流れからやはり国鉄はどうあるべきかという点を考えないと、単に承認案件を議決案件だというその論争だけでは私は終わらない。あるいは労働問題の中にも確かに大臣が言うとおりのベスアップの問題ありますね。ところが、ベスアップでは公労委がある程度の力を発揮しても、合理化問題では公労委は全然その機能を発揮しなかった。発揮しないからよせん労使関係に生じつつあった。こういう私は歴史の流れについてどういう受けとめ方をしますかという点を求めているんです。大臣なり、あるいは国鉄側からもう一回この流れについて見解を聞きたい。失敗であったのか成功であったのか、こういうことを含めて見解を聞きたい、こう思うんです。

○国務大臣(石田博英君) 国鉄の現状、再建のために、私はやはり合理化というものは必要であると考えておる次第でございます。ただし、それを実行するに当たっての手段、これは労働者諸君の生活、あるいはその後における労働条件というふうなものを配慮して行なうべきであつたろうと思ふんです。マル生運動は私、直接関係いたしませんので、これは私からお答えすることは避けたいと思ひますが、国鉄を再建いたします第一の前提は、一つはやっぱり労使関係の改善にある。これが一体とならなければ目的を達成できない、こう考えます。それから、合理化をする場合は人の問題だけではなないわけでありまして、たとえば国鉄の、私も在任間がないんですが、人から聞いた耳にしたりしますと、なるほどと思うことがたくさんございます。

一例をちょっと私の経験から申しますと、一昨

日、私は郷里へ日帰りで参りました。私の郷里の町の駅の前は再開発の計画中であります。その中で管理局の建物だけは一番いい場所にあるわけでありまして、木造二階建てで、その計画を知事と市長が私に説明をいたしておりますときに、管理局の部分に触れないんです。なぜこれに触れないんですかと質問をいたしましたところが、触れたってこれは国鉄のものですからなあと、こう言うのです。一般市民から声を聞きますと、あんな一等地に——坪百三、四十万円するそうです、一等地に二階建ての古びた、限界のある建物を置かなくても、管理局なら駅の上へ乗せた方がいいじゃないか、あるいはもう一つ安いところでもいいじゃないかと、ああいうものをあのまま残しておいて運賃の値上げというのはどうも説得力が乏しいですとよいことを言われました。

また、仙台の人がやっております、仙台は港が御承知のように東側にあるわけですが、したがって、港と一体となって開発をしようと思つた駅の東を開発しなげやならぬ、そこに何が邪魔になるかというところ、鉄道の倉庫と、それからまだ現在あるにはあるけれどもほとんど使っていない鉄道路線、路線があつて、それが邪魔になる、こういう話です。そういうところもあわせてやはり合理化というものを進めなければ国鉄の再建はむずかしい。人だけの問題ではないと、そう考えております。

○目黒今朝次郎君 だから、労使関係すれ違ひないんですけれども、私は、大臣の提案の中にも労使関係を速やかに正常化する、こういうことをうたつておる以上は、過去の労使関係はどうであつたのか、どこにどういふ問題があつたのかという点を点検、摘出して、それに対応する施策をやらなくと、文章の表現だけに終わつてしまふということをやめるから私はしつこく聞いています。でありますから、マル生の当事者でないというところで、当事者でない者にこれ以上追及しません、その点の問題点を十分浮き彫りにした、最終的には、いろいろ御意見があるでしょう

けれども、やっぱり労使対等ですよ。労使対等の立場をしない限り、労使関係をどんなに正常化せいで言つたって私はまともならない。少し紛争が起さればすぐ鉄道公安官を投入する、鉄道公安官でなければ警察官を導入する。そういう陰謀な労使関係、権力関係のアンバランスでは私は労使関係はできない。したがって、労使関係の正常化は労使対等で経営権とスト権は同等だと、こういうふうに変えるのが最初の問題じゃないか、こう思うんですが、この点はどうか、まだ公労法にこだわりますか。

○国務大臣(石田博英君) 私は、いわゆる公共企業体のスト権の問題については無論私なりの意見、考えは持っております。しかし、現在政府は、中山伊知郎先生を座長に当事者能力、あるいは公社のあり方その他を含めた審議をお願いをしておる段階でございますので、現在その段階でスト権の問題について私から申し上げることは差し控えたいたと存じます。しかし、労使関係の改善ということが国鉄再建の大きな前提である。私が国鉄に示しました注意書きの中にも、人材の登用の問題、それから、できる限り経営の現状その他について職員にも知らせる、それと同時に、職員の人たちもここが自分の生活の場所であるという認識を強く持つてもらふということを列記して国鉄当局に反省と協力を求めている次第でございます。

○目黒今朝次郎君 では、その問題については、今後引き続きまた議論をしていきたいと思つております。

次に、四番目として、政府が当然政策として遂行しなげやならぬことを、端的に言えば国鉄に全部し寄せさせておつたのではなからうか。たとえば、大臣が今回初めて言つた各種公共負担等の問題についても、学割りから何らか全部国鉄に返ってくる、われわれ国会議員のバスの問題も全部国鉄にかぶってくる。こういう公共負担のなものが大体二十四年から四十九年まで一兆円を超えておると。これをやっぱり国鉄に負担したとい

う点が今日の国鉄を招いているという点ではなからうか。あるいは各種赤字線ですね。田中総理大臣は、上越線の新幹線の問題で、当時の十河総裁とばつが悪くて鉄道公団を建設したと。自分が鉄道公団を建設したものですから、東北新幹線は国鉄の借金でやれと言つて現在東北新幹線はびいびいてついている。上越新幹線の方は鉄道公団の方にそっくり持つていつてがやっぱり予算をつけて、東北新幹線を向こうに見ながらどんどんどんどんわれば開通に仕事をやっていく。こういう政策のセクトといひますか、あるいは、赤字になることがわかつておつてどんどん赤字線を建設させる。あるいは、赤字線を建設して国鉄に無償で貸しても、結局運営費は採算が合わない。わかつておつてつくて、わかつておつて押しつける。そういう地方交通線のいろんな赤字も一兆四、五千を超えておるわけでありまして。そういう政府の政策のし寄せというところを国鉄にかぶらせたことが今日の国鉄を招いているか、こう思うんですが、この点は政府の見解はいかがでしようか。

○国務大臣(石田博英君) これも政府部内、特に財政当局と十分打ち合わせした上で答弁すべき性質のものかもしれませんが、私の所見を申し述べたいと思ひます。

先ほども申し上げましたように、国鉄は長い間非常に優良企業でありました。この優良企業であつた時代にいろいろな公共負担を引き受けたわけでありまして。しかし今日、御承知のような状態になつた現在においても、なお同じように公共負担を国鉄が引き受けて、しかも一方において独立採算制を要求するということは、私どもとしては承服できない。独立採算制を要求する以上は、公共負担はそれぞれ政策実施部門において担当していただく。たとえば学割りを、私は決して反対するわけじゃありませんが、しなげやならぬなら文部省予算でやってもらひたい、そう思ひます。それから地方のローカル線、これは奥地の開発、特に交通機関の乏しい地域においてはこれは非常に大切なものでもあります。したがってそういうも

の建設、運営そのものについて反対するわけじゃありませんが、それは奥地開発という、あるいは国土の建設というそういう大きな政策的目標が別にあるわけですから、独立採算制を要求されておる国鉄にそれを押しつけるのは誤りである、今回百七十二億円という予算的措置がなされました。二千億を超える赤字に対して二階から目録程度だという御批判もございしますが、何事もスタートというものはその程度のものでありまして、このスタート、つまり土台ができたんでありますから、これを拡大していく方向に向かいたいと思っております。

ただいま申しましたことも、いろいろな抵抗もございまして、従来の行きがかりもありまして、しょうから、にわかに一遍にやるといふことはむずかしいといはしても、いま目黒先生お話しのような原則、これは私からもたびたび申し上げているわけでありまして、そういう原則を貫きたい。独立採算制を要求される以上は、運賃コストに合わない部門はその政策実施部門が担当して、もうのたてまえだといふ点をひとつ貫いてまいりたいと思っております。ごさいいます。

○目黒今朝次郎君 いままで四つか五つ話しましたが、これらの問題は本会議において三木総理がいままで国鉄再建等の問題について幾つかの反省点があるといふことを国会で率直に述べておるんですが、そういう反省の上に立つて今回の再建案を提案していると、そういうふうな総括的に受けとめていかどうか、大臣の見解を聞きたいと思ひます。

○国務大臣(石田博英君) そうお考えをいただいて結構だと思っております。なお、そのものの背景、たとえばローカル線とか赤字線とかの背景をなします鉄道敷設法、これは大正何年かにできた非常に古い法律であります。これの見直しも必要である。あるいは鉄道営業法、これの見直しも必要である。そういうことを国鉄当局に指示をいたしております。

○目黒今朝次郎君 じゃ、その点を一応確認した

が若干具体的な問題に入ってみたいと、こう思ひます。

一つは、運輸省にお伺ひしますが、輸送機関別の資源効率といふことについてどういふ具体的な数字をお持ちか御発表願ひたいと、こう思ひます。

○政府委員(真島健君) 輸送機関別の資源効率につきましても、先生にも資料差し上げたかと思ひますけれども、四十九年度の数字につきましても鉄道、トラック、海運、これをさらに貨物、旅客別に計算をいたした資料がございします。これによりまして、資源効率は、エネルギーの消費原単位という観点からとらえますと、貨物につきましてもは鉄道、海運、トラックの順になっております。旅客につきましてもは鉄道、バス、乗用車、航空機と、こういう順に、最初に申し上げたのが効率がよいという数字になっております。

○目黒今朝次郎君 いま説明のとおり、貨物のトンキロ当たり鉄道の場合は百九十六キロ、トラックの場合は五百四十六キロ、大體三分の一ですね、キロリから見ると、それを確認します。これは国鉄側にもよくわかれはすぐ教えてもらいたいんですが、「国鉄の実情を訴える」といふパンフレットの中に石油・リットルで一キロ輸送できる量といふ数字が出ておりますが、電車の場合は三百三十人、バスの場合は百六十人、乗用車の場合は五十人、航空機の場合は三十人、貨物列車の場合は二百トン、トラックの場合は三十トン、こういう数字が出ておりますが、この数字はやっぱり国鉄側としては責任を持った計算の数字だと、こういうふうな確認していいですか。

○説明員(高木文雄君) そのとおりでございます。

○国務大臣(石田博英君) いま審議官から説明されました数字について、私が衆議院その他で答弁をしておりますものと違ひますので訂正をさせていただきます。

○政府委員(住田正二君) 衆議院で大臣からエネルギー効率の問題につきましても海運が一番有利

であるという答弁を申し上げているわけでございますが、先ほど真島審議官から御説明申し上げましたところでは鉄道の方がいいという数字になっております。なぜそういう数字になっておるかといひますと、これは統計に若干問題がございまして、海運の方にはカーフェリーの燃料が入っており、しかもカーフェリーで運んだ荷物はトラックの方に入っているという誤りがあるわけでございます。いわゆる純粋の内航海運の、たとえばタンカーであるとか、薬品を輸送している、セメントを輸送している、こういう輸送につきましてもは海運の方がエネルギー効率が有利であるといふふうにお考えいただいた方が正確だろうと思ひます。

○目黒今朝次郎君 わかりました。概括的に運輸省なり国鉄の資料から見ると、キロリ、熱量から見ると国鉄は自動車運輸に比べて格段のいよゆる省力化になっておると、燃料を使わないという点が言える、こう思ふんですね。

そうしますと、きょうは通産省呼ぶわけだったんですが、それは連絡とれないんで、今後の石油事情というのは自動車局長、どんなふうな考えておりますか。非常に余裕があるか、あるいは来ていいますか。やはり十分資源がないから大事にすべきだと、こういう見解が出るか、聞きたいと思ひます。

○説明員(田口健次郎君) 御説明申し上げます。近年におきます世界全体の石油の需要動向でございますけれども、石油ショックの起きました一九七三年、四十八年の九月を一〇〇としたとします。七四年が九七、七五年が九二といふことで、オイルショックの後需給はどんどん落ちてきたわけなんです。これはOPECだけをとりましても七四年が九四、七五年が八三といふことで二割近く需給が落ちてまいりました。しかし、昨年からアメリカの経済の回復を初め、わが国等需要が回復を始めて、昨年底に徐々に向上しております。ことしの七六年の一月六月の世界の生産を見ますと、去年の九二に対して九六にふえ、OPEC

ECだけで見ますと、去年の八三に対してことしの四一六で八七にふえるといふことでございします。

今後この先をどう見るかといふことでございしますけれども、昨年の八月十五日、通産省の諮問機関の総合エネルギー調査会から報告をいただきました。昭和五十年代のエネルギーをどう見るかという見通しをいただいているわけなんです。これも世界の成長率等従来よりは若干低目に見まして、過去十二年世界のエネルギー需要が年率で五・三%といふのを、今後は七三年から八五年まで四・三%といふことで従来より一%程度低く見ているといふことでございします。全体のエネルギー需要といふのは七三年の石油換算五十・八億キロリッター、それから八四年には八十三・三億キロリッター、その中で石油以外のエネルギーの利用を図っていくわけでございますけれども、それにいたしまして石油が七三年の二十七・四億キロリッター、八五年には三十八億ないし四十三億キロリッターといふことで、全体の量からいいますと相当の増加を期待しなければいけない、努力すれば何とかなるのではないかと。

それにしても、特に石油依存度の最も高いわが国におきまして、省エネルギー政策を強力に推し進めていかなければならないのではないかと。こういうふうな考えておったわけでございますが、昨年からことしにかけて特にアメリカの景気回復が著しい。アメリカも御存じのとおりプロジェクトインデペンデンスといふことで、エネルギーの輸入依存をしない、脱却するといふ方向の政策を打ち出したわけなんです。昨年からことしにかけての出来事は、むしろアメリカの国内のガス、石油の生産が減つておるといふことで、特に中東原油の輸入増加が著しいという状況でございますので、これから先は確定的にはわかりませんが、国際的石油需給が総体的に逼迫することも予想される、このように考えております。

○目黒今朝次郎君 いま説明のように、国際的にも国内的にも石油事情が相当逼迫すると、大事に

も国内的にも石油事情が相当逼迫すると、大事に

使う必要があると、こういう説明ですが、そういうエネルギー面から考えると、鉄道というもののについてはやっぱり輸送の見直しという形で十分に活用する必要があるのではないか。こういう結論がエネルギーの面から出てくるのですが、経済企画庁の方がおりましたら、それをどういうふうにおたくの方で考えているか、お答え願いたいと思います。

○説明員(佐々木孝男君) いま御指摘にございましたように、エネルギー問題が非常に重要になったということが今回の経済計画におきましても従来の二けた成長から六%強の成長に成長率の目標を下けたということでございます。今後の五年くらいを考えると、量的に石油が非常に窮乏するという想定はしておりませんが、十年、十五年という先を考えますと、御指摘のようにエネルギー問題が重要になることはまず間違いのないことだと考えておるわけでございます。このようにエネルギーの制約がございまして、また、その他いろいろ資源的な制約も高まってきておりますので、一般的に申しまして交通密度が高く、かつ代替可能な分野におきましては大量公共交通機関の機能を十分に活用していくことが望ましいと考えておるわけでございます。この中にありまして、国鉄につきましては先ほど御説明がございましたように、都市間の旅客輸送、大都市圏旅客輸送及び中長距離の大量交通輸送において重点的にその役割を果たすべきであると考えておる次第でございます。

○目黒今朝次郎君 運輸大臣ね、いまお二方の話を聞くと、やはり五年ぐらいはまあまあだろというけれども、十年、十五年になると大変な時代になる。と、そういうエネルギーという点から考えると、もう一回鉄道の見直し論じやありませんか、鉄道の経済社会における重要性という点が再認識されなければならぬ、こう思うんですが、担当大臣としての見解を聞きたいと思うんですが、

○国務大臣(石田博英君) これは先ほどもお答え申し上げたのですが、まあ国鉄が持っております

旅客、あるいは貨物輸送のシェアというものがだんだん少なくなってきたのはやっぱり石油が原因であります。これからの将来を考えると、石油事情が国鉄の存在価値を高めていくものだと、こう考えております。言うまでもなく、資源は有限でございますし、日本はなんでもありませんから、そういう点から国鉄の再建に全力を上げるべきだと思います。

○目黒今朝次郎君 わかりました。そういう方向でひとつ今後とも検討をお願いします。

時間がありませんから、労働省の方ちょっと、おられますか。——トラック運転手の労働条件などについては具体的な指導を行っております。おたくからも資料をもらいまして、相当膨大なものになっておりますから、これは時間がないから省きますが、一つILO六十七号条約という自動車運転手の国際条約がありますが、この条約を日本が批准できない理由、あるいは批准に対する見直しなどについてどういうお考えなっているか、ひとつお答え願いたいと思います。

○説明員(倉橋義定君) ILO六十七号条約でございますが、この条約につきましては現在批准した国が四カ国程度でございます。わが国が未批准でございます。批准できない問題点といたしまして、御承知のように労働基準法で労働者の労働時間は原則として八時間ということになっておりまして、その点につきましてははば条約と国内制度とは一致しておりますが、労働時間のとり方、内容につきまして若干の違いがあるということと、もう一つは運転手の方々のいわゆる実ハンドルの時間と申しますか、連続ハンドル時間をこの条約につきましては一定の規制をしております。しかしながら、わが国の法制ではいわゆる連続ハンドル時間というものにつきましては法制度を持っていないわけでございます。この点がなかなか条約を批准することができない理由の主なものでございます。

なお、行政指導といたしましては、六十七号条約の内容に従いまして、また、この精神を受け

まして、必要な行政指導を行っているところでございます。

○目黒今朝次郎君 その八時間連続ハンドル時間というのは、運転手の労働条件では大変なことなのでして、このILO条約に合致するように基準法を改正する意思はないんですか。

○説明員(倉橋義定君) 労働基準法につきましては、すでに制定以来三十年近くになっておりまして、したがって、その後の社会経済の進展、国民意識等の変化もございまして、労働省におきましては労働基準法研究会というのを設けまして、ここで鋭意労働基準法の見直しをしております。その中でも、労働時間につきましてはいろいろ問題がございまして、現在労働時間制度につきまして同研究会において鋭意検討を行っているところでございます。

なお、労使、公益で構成されております中央労働基準審議会の労働時間部会におきましても、それぞれの委員から労働時間の問題につきまして意見を寄せて現在討議しているところでございまして、労働省といたしましては、基準法研究会の検討の結果等が出ますれば、それをもとに法制度につきまして検討をしてまいりたいと思っております。

○目黒今朝次郎君 やっぱり自動車産業がどんどん発展しているんですからね、国際的な条件の労働条件は確保してやるといふ姿勢がないと、常に公平な競争が行われない。逆に労働紛争が常に起きていると、こう思いますから、格段の努力をお願いしたいと思うんですが、しかし、その現行の基準法でも一体陸運関係、自動車関係を基準法違反で調査なさっておるか。なされておれば年次別にどの程度の基準法違反があるのか、お教え願いたい、こう思うんです。

○説明員(倉橋義定君) 自動車運送関係の監督実施状況でございますが、適用事業所というのが四十八年にございましては四万三千、四十九年度は四万六千、五十年も四万六千程度でございますが、これにつきまして四十六年に一万一千の事業所に

つきまして監督を実施いたしましたところ、これらの事業所が労働基準法、または安全衛生法の条項に何らかの違反をしていたというものが七六%を占めているわけでございます。その中の主なものは、いわゆる労働時間についての違反でございます。四四%程度でございます。また、これに関連する割り増し賃金が支払われていないというような違反が二七%を占めているわけでございまして、翌年の四十九年度につきましては、やはり違反率が七四%程度ございまして、その中には労働時間、割り増し賃金等が主なるものでございます。また、五十年度につきまして六千の事業所を監督いたしましたところ、七八%程度の違反がございまして、なお、ちなみに一般の全産業でございます。違反率が六六%程度でございます。

○目黒今朝次郎君 このもらった数字を見ますと、国鉄がかたんと貨物関係が落ちた。落ちた時期と、労働基準法違反がほとんどこう上がると、こういう段差があるんですね。いわゆる無理無運転というが、無理無運転というが、非常に基準法違反を犯しながらトラック輸送、自動車輸送を行っているという点が数字の面で歴然としてきておるわけであります。自動車局長にお伺いしますが、基準局から指摘されて、それを完全に点検して直したと、そういう統計的な数字があったならばお示し願いたい。基準局から指摘されて陸運行政でどのくらい直しておるか、ありましたらお知らせ願いたいと思うんです。

○政府委員(中村四郎君) 労働基準法関係の遵守につきましては、労働省と提携いたしまして、双方で通報制度をやっております。労働基準局から通報を受けました陸運局におきまして四十八、四十九、五十年度にわたって実績を申し上げますと、大体七割を上回る程度の通報を受けまして、これに対する措置をとっておる状況でございます。

○目黒今朝次郎君 七割をやって、あと三割を放

任しておきますから、その放任しておるのがたまにたま私に事故にぶつかると思うんですよ。九月三日の名神高速におけるこの事故をどういうふうに見ておりますか。これは、私はやっぱり基準法をきちんと守っておれば、あるいはＩＬＯ条約をきちんと批准して適正に点検しておれば発生しからざる事故であつたと。裏を返せば、法の盲点をめぐる私は事故だと、こう思うんですが、この九月三日の名神のトラックの事故をどういうふうに受け取め、どういうふうに今後指導されようとしているのですか。自動車局と、労働省にお伺いします。

○政府委員(中村四郎君) 九月三日の区域トラックの長距離運行によりまして、乗用車の乗客四名が焼死したわけでございますが、これについては私も重大な問題であるという認識を持っております。現在原因は捜査当局で捜査中でございますが、運転者の過労による居眠り運転というふうに推定いたしております。

そこで、この当該事業者に対しては、陸運局で直ちに特別監査をいたしまして、運行管理体制の是正を命じまして、また輸送施設の使用停止をいたしました。さらに、運行管理者については解任を命じた次第でございます。こういった事態が他に発生いたします場合には重大な事態になりますので、私どもの方としてはかねてから長距離トラックの事故防止につきまして、運行管理者制度の適正な運用ということでその徹底を図ってまいってきておりますが、さらにこの点についての強力な指導を行うという意味合いから陸運局、あるいはトラック事業者団体に運行管理体制の充実強化と、重大事故が発生した場合の措置につきまして強い指示を行ったわけであります。また、先般各都道府県単位の事業者団体の長を集めました、特にこの問題だけを取り上げて、こういった事態によって労務管理なり運行管理体制の不備、欠陥で事故が発生した場合には厳正な処分をすると同時に、従来トラック事業が非常に飛躍的に伸びてきたと言われた陰でこういう実態が発生して

その是正方を促した次第でございます。厳重に

○説明員（倉橋義定君） 丸一運輸の事故につきましては、現在所轄の監督署におきまして、労働基準法違反の容疑をもちまして捜査中でございます。

労働省といはしては、長距離運輸手の方々の労働条件の確保等のために、四十二年にいわゆる改善基準というのを策定いたしました、以来これの遵守方を業界に強く指示をしてきたところでございまして、一般的には成果は上がってきているわけでございますが、丸一運輸につきましては、それが徹底していなかった点につきましてはまことに残念なことでございます。今後ともこの種の事故ののないように、十分業界なり会社を指導してまいりたいと思っております。

また、昨年長距離運転手の連続運転時間につきまして一定の基準をつくりまして、長距離運転をする場合につきましては少なくとも五時間を超えないようにすること。五時間を超えるような場合につきましては三十分の断続を置くようにという強い指導通牒を発しまして、現在これにつきまして関係業界、関係会社につきましてその徹底を図ってまいっているところでございます。今後この種の事故のないよう監督機関が全力を挙げて努力してまいりたいと思っております。

○目黒今朝次郎君　そうしますと、このトラックの皆さんなり、自動車の皆さんが、貨物、旅客ともその占める割合が逐次多くなつた。それは現象として認めるんですが、その陰に非常に労働者を酷使したり、非常に危険な状態であつたり、特に全日通とか、運輸労連のように組織されておるトラック運転手の方々はまだそれなりにいいと思うんです、全自交の場合もですね。ところが未組織の方々になると、いま言つたような状態がより一層深刻になっていると、こう思うんです。でありますから、公正な交通手段の競合、競争という点から考えますと、そういうことがあつてはならなないと、こう思うんですが、自動車局長の見解をひ

とつ聞かしてもらいたい。やはり公正なものについては、労働条件その他についても社会的な公正の上に、競争条件を整えるということが前提でなければならぬと、こう思うんですが、いかがでしうか。

○政府委員(中村四郎君) 自動車運送事業、特にいまお話しのレストランについて申し上げますと、総じて全般として同じことでございますが、労働条件なり労働環境の問題は、交通安全に非常に重大な影響を与えるわけでありますので、私どもの方といたしましてはこの点の改善を図りまして、いまお話し点については、法令遵守というような基礎的な問題から出発いたしまして、良好な労働条件のもとで自動車運送事業が行われるという方向へ指導してまいりたいと思っております。

もう一つ自動車局長にお伺いしますが、輸送機
関別の従業員一人当たりの輸送量、これをわかつ
ておつたらお示し願いたいと、こう思うんです。

○政府委員(真島健君) 輸送機関別従業員一人当たりの輸送量でございますが、国鉄につきましまして、実は客貨別に算出がどうもむずかしゅうございます。客貨合計で見ますと、昭和四十九年度の実績では一人当たり六十三万一千人トンキロ、人と貨物と一緒にした輸送量になっております。

民鉄の旅客輸送につきましては、大手、中小民鉄、地下鉄、これを合計いたしましたして、同じく四十九年度の実績で百一万八千人キロ、乗り合いバスは二十七万四千キロになっております。また、営業用のトラックにつきましては、同じく四十九年度実績で十一万二千トンキロでございます。なお、内航海運につきましては、従業員数に關しては、正確なデータがございませんので、私どもでもちよつと計算をしかねるということでございます。

○目黒今朝次郎君 比較条件がいろいろむずかしくて大変だと思ふんですが、大ざっぱに言つて輸送機関別の一人当たりの輸送量を見ますと、やはり鉄道という業務は圧倒的に自動車に比べて効率

がよいという点はこれと言えらると思うんです。この点はどうですか、大ざっぱに言って。

○政府委員（真島健君） 非常に大ざっぱに申しますと、先生のおっしゃるとおりかと思ひます。

○目黒今朝次郎君 大臣、お伺いしますがね。先ほど言った熱効率、それからい言った自動車産

業の公平な競争条件、それから従業員一人当たりの輸送効率、これから見ると、やはり鉄道はすぐれている。あるいは、鉄道はもう一回見直すべきだと、こういういままでのいろいろなやりとり、議論について具体的に、私は短い時間でありましたけれども裏づけされた、こう思うんです。そうしますと、今後の交通手段のあり方という点から考えまして、鉄道というものをどういうふうに育成すべきかということについて大臣の見解をお聞かせ願いたい、こう思うんです。

○國務大臣(石田博英君) 先ほどからお答えを申し上げておるとおり、輸送効率から言へば問題なくトレッタより鉄道の方がまさっている。しかもわが国の資源事情、それから特に将来にわたつて資源の有限性というものを考えますときに、国鉄の果たすべき使命、役割りというものは見直される時期に入っている。石油に追いまくられた鉄道が、石油によって再建すべき時期に私は入っているように思います。しかし、そのためには、やはりそういう変化を認識した上に立つて、従来の行きがかりにとらわれない発想の転換が必要であるう、こう私は考えて、特に企業意識と申しましょうか、そういうようなものが要求されると考えておる次第で、何かと言うと従来の慣例にとらわれておったのでは、これはせっかくの好条件も生かすわけにはいかない。条件が変わったんでありますから、変わった条件の上に立つた発想の転換、そのためには先ほども申しましたように、鉄道営業法とかの改正等を行つて、鉄道の持つておる資産の効率的な利用等もあわせてやらなきゃならぬものと思つております。

○目黒今朝次郎君 順序が不同になるんですが、大蔵省が社会労働委員会の関係で十二時半に出る

と言われますからちょっとお伺いしますが、自動車の税制について見直しをする意思はありますか、お伺いいたします。大蔵省。

○説明員(水野勝君) 自動車の関係の税につきましては国税、地方税合わせまして、現在燃料や車体等につきましては九つの税目があるわけでございます。この負担水準につきましては、今年度若干の負担の引き上げをお願いいたしましたりしたところでございまして、現状におきましては、現行の税制なり負担につきましては、これを特に変更する必要と申しますか、そういう考え方は現在はないように考えられます。

○目黒今朝次郎君 この道路特別会計の収支の状態だけ簡単に答えをお願いします。

○説明員(西垣昭君) 申し上げます。

道路特別会計の財源といたしましては、先ほど先生おっしゃいました揮発油税、石油ガス税といったいわゆる特定財源と、それから一般会計から一般財源として組み入れられるものと二種類ございまして、特定財源の比率は大体九割でございます。

○委員長退席、理事瀬谷英行君着席

○目黒今朝次郎君 この交通機関の競争という点で、ヨーロッパあたりのいろんな本を見てみますと、トラクタの社会的費用の負担という言葉がいろいろ議論になりまして、日本の交通業界でも最近上がつてきているんですが、たとえば道路をこわす費用であるとか、あるいは公害に対する社会的負担であるとか、あるいは事故が発生しますね、事故の收拾に対するいろんな社会的な経費であるとか、あるいは事故が出ると交通規制でおまわりさんのいろんなお世話になりますね、いわゆる警察のいろんな交通整理にかかわる社会的費用とか、そういうのは鉄道にはないんですが、こういうの鉄道にあつても鉄道自体で負担している。トラクタの場合はこれらの問題についてはほとんどない、日本の場合は、こういう御指摘がいろんな文献であるんですが、これについてはどうい

見解をお持ちですか。

○説明員(西垣昭君) 先生の御質問の御趣旨、二つあるのではないかと思います。一つは、社会的費用をどう負担させるのかということ、これはいろいろむずかしい問題があると思います。われわれとしては慎重に検討しなくちゃならない問題だろうと思います。もう一つの問題は、そういう社会的費用の原因となっているということから、現在道路特定財源になっていて揮発油税、石油ガス税等を道路だけに使っているのかと、こういう問題があるのかと思います。その点につきましては、先ほど申し上げましたように、こういったいわゆる法定特定財源の比率がまだ九割程度でございまして、一般財源を投入しなければならぬような状況であるということ、それから道路整備の水準もまだまだ十分ではない、たとえば今年度に入りましてから策定されました五十年代前期経済計画で想定しております道路投資をいたしましたために、現在の特定財源だけでは十分でない、こういったような状況でございまして、この問題につきましてもわれわれとしては慎重に臨まなくちゃならない、こういうふうに考えております。

○目黒今朝次郎君 なかなか慎重で、発言出てこないんですがね。

じゃ、運輸大臣ね。交通機関の公平な競争という点から考えますと、ここに私はある数字をもつたんですが、たとえば東海道新幹線東京―大阪間、これと東名、名神高速、これは延長キロも大体同じくらいだ、それから投資額も新幹線は三千七百九十億、それから東名高速その道路関係は四千五百七十億だと、大体輸送量も同じくらいだ、それで新幹線は開通以来幸いに死傷事故ゼロだ、新幹線は、無人運転ありましたけれどもそれは別に、死傷事故ゼロ。ところが、名神高速の方は一九六三年から一九七一年まで死傷者は一万四千九百九十九人、それから東名高速道路は一九六八年から一九七一年まで死傷者六千六百六十名、合計すると東名、名神高速道路で一九七一年まで

一万七千名と、このくらい事故があるんですよ。そうすると、公正な競争手段となりますと、自動車関係はこれだけのいわゆる社会的な事故を起こしている、社会的な負担を国民全体に強いている。これを全然加味しないで公正な交通手段の競争というところは成り立たない、何らかの形でやっぱり社会的負担については税金でとるかどうかい

ろいありましようけれども、公平な競争手段をすることが鉄道とのバランスをとるために必要ではなからうか、こんなふうに私は考えるんですが、検討したことがあるかどうか、あるいは御見解があれば聞かしてもらいたい、こう思うのです。

○国務大臣(石田博英君) 正直に申しまして、いまお話しのような議論というが、比較検討というようなことは、実は私いま初めて伺ったようなわけでございまして。ただ、片一方の方にははっきりした目的税がありますから、目的税を負担を支払いということが自己負担だというふうに解釈すれば、道路についての利用者の自己負担率というもの、これは鉄道よりかなり高いものになるわけですが、逆に社会に迷惑をかけている分ということになると、具体的にどういう方法があるだろうかというところになって、にわかには思い当たらないわけでございます。

それから、自動車も鉄道も両方とも私の所管でございまして、こっち側を抑えてこちこちやるというわけにもなかなかまいりかねるのであります。ただ、営業用の自動車などと比べますと、燃料効率はもう六倍か七倍ぐらになるように聞いております。そういうものに負けていくということが、私はまず第一問題がここにある。熱効率も、二倍とか三倍ぐらいいないんです、六倍も七倍も高いものに圧迫をされて、貨物もお客さんも減るということにもやっぱり大きな問題があるように考えます。

それから、ついででございますので、私先ほどから鉄道営業法と申しておりましたのは、日本国有鉄道法の誤りでございまして、訂正をいたしたいと存じます。

○目黒今朝次郎君 きょうは問題提起にしますから、トラクタを抑えるとか何とかいうことではなくて、やっぱり公正な社会的条件を整えて、トラクタはトラクタなりに、タクシーはタクシーなりに、鉄道は鉄道なりに競争条件を整えるということ、が全体的な交通政策に私はかかわるものだと。ヨーロッパの鉄道が成功していることなどをいろいろ聞いてみますと、そういう一つの政策といえますか、それが十分議論されて、鉄道営業者もトラクタ営業者も合意の上で行われているということも文献で見ますので、ぜひ今後検討してもらいたい、こう思うんです。

それから、運輸省の鉄監局長にお伺いいたしますが、十月四日の日にあなたは経団連が何かに行って講演なさっておりますか。

○政府委員(住田正二君) いたしております。

○目黒今朝次郎君 その講演のメモを資料要求として提出を求めたんですが、提出されない理由はどういうことですか。

○政府委員(住田正二君) メモといいますが、まあ聞いていただく方にわかりやすいということ、簡単に書いただけのものがございます。私の申し上げた内容につきましては、要約でございまして、近々経団連の雑誌に掲載されるのではないかと申しておりますので、その方をお読みいただいた方が正確だろうと思っております。

○目黒今朝次郎君 おたくは、社会党が再建要綱を提案して衆議院で議論されているというように、ことについては、おわかりの上でございましておるんですか。

○政府委員(住田正二君) 社会党の再建対策案につきましては承知いたしております。

○目黒今朝次郎君 ここに資料もありませんし、新聞も読ましてもらいました。おたくのメモもあるところからいまして、おたくが出さないというもので、それから、講演へ行つた場所を訪ねて、ここにもらつてきました、メモを。で、このメモの中で、社会党が提案していることをわかつておつてという前提で見ますと、このおたくのメモの資

料の、鉄道の弱点といふところに触れて、通路の建設、維持費の負担を他の者がかばってくれない、こういう講演をされていますね。この点については、わが党は少なくとも通路部分については国庫がめんどろを見るべきだと言つて国会でいま議論をされている。その国会で議論をされておるといふ真つ最中に、経団連に行つてこういう、だれもめんどろ見てくれないといふことを、主管局長がそういう講演をするといふことは、一体どういふことなんでしょうか。

○政府委員(住田正二君) 鉄道と他の交通機関とを比較した場合の問題でございましてけれども、海運の方は海を利用してゐるわけでございますので海運の通路費はたゞである。それから、飛行機は空を飛んでおりますので、もちろんその航行援助施設であるとか、あるいは管制官というような施設、あるいは人間の経費が要りますけれども、これは非常にわずかなものでございまして、空自体を使うことはたゞである。そういう面からいって通路費、あるいは通路の維持費について非常に不利な関係にあるといふことが言えるのではないかと。また自動車の場合には、先ほど来話がございしますが、特定財源だけでも九割、自動車の税金九つを全部合わせますとおそらく自動車の建設、維持費以上の、まあ先ほど来御指摘のありましたような社会的費用も若干含めまして負担してゐるんじゃないかと。したがって、まあ大体利用者負担の原則が貫かれてゐる。ただ問題がありますのは、オーナードライバーがその大半を負担してゐると、営業者が負担する部分というのは全体の一〇%以下である。まあそういう点からいふと、鉄道の場合には何から何まで全部自分で持たなきゃならぬ、もちろん国からの助成はございしますけれども、そういう輸送機関の現状からいふと国鉄は非常に不利な状態にあるといふことを申し上げてゐるわけでありま

す。

○目黒今朝次郎君 あなたはね、まあ社会党を初め各野党の——若干の違いはあつたとしても、この通路関係、路盤関係、建設関係は政府が行うべきだ、あるいは過去債についても負担すべきだと、そういう議論を国会の真つ最中でやろうといふ十月四日の日に、鉄監局長とある者が国会の議論の真つ最中にとんでもない、国会の議論からそれるような発言をするといふのは国会侮辱じゃないですか。ばかにするのほどがあると思ふんですが、これはどういふ考え……私は、経団連といふのはあくまでも私的な機関だ、国会といふのはここで政策論をやつて、そしていま大臣が言つたとおり、いままでのいろいろなきまつて自己批判しながら真摯にやろうといふ国会の真つ最中に、経団連といふ団体に行つて、だれもめんどろ見てくれないなんていふ暴言を勝手に吐いてくると。そして業界紙のこれなどは、どうですか、これ見てください、業界紙。「国鉄貨物輸送のあり方 育成は『不可能』 経団連懇談会で住田運輸局長語」と、こういうことをおたくが、あなた自身がこんな無責任なことを業界に行つて言つてゐるということはどういふことなんでしょうか、しかも国会の論争中に、どういふふうに釈明しますか。国会侮辱だよ。

きだ、あるいは過去債についても負担すべきだと、そういう議論を国会の真つ最中でやろうといふ十月四日の日に、鉄監局長とある者が国会の議論の真つ最中にとんでもない、国会の議論からそれるような発言をするといふのは国会侮辱じゃないですか。ばかにするのほどがあると思ふんですが、これはどういふ考え……私は、経団連といふのはあくまでも私的な機関だ、国会といふのはここで政策論をやつて、そしていま大臣が言つたとおり、いままでのいろいろなきまつて自己批判しながら真摯にやろうといふ国会の真つ最中に、経団連といふ団体に行つて、だれもめんどろ見てくれないなんていふ暴言を勝手に吐いてくると。そして業界紙のこれなどは、どうですか、これ見てください、業界紙。「国鉄貨物輸送のあり方 育成は『不可能』 経団連懇談会で住田運輸局長語」と、こういうことをおたくが、あなた自身がこんな無責任なことを業界に行つて言つてゐるということはどういふことなんでしょうか、しかも国会の論争中に、どういふふうに釈明しますか。国会侮辱だよ。

○政府委員(住田正二君) 通路費の負担の問題につきましても、先ほど来申し上げておりますように、道路については大体一〇〇%近い利用者負担である。それから航空についても一〇〇%に近い利用者負担である。鉄道の場合も利用者負担、まあ一〇〇%とは言いませんが、国の助成を除いた分は利用者負担ということで、競争関係は大体平等になつてゐるのではないかと申すわけでございます。もし鉄道関係で、仮に一〇〇%建設費を全部国が見るといふことになりまして、むしろ道路、航空との関係からいって競争条件が不平等になるといふことではないかと思ひます。で、まあ業界紙の方でどういふふうな報道されてるかわかりませんけれども、業界紙がおつたのは私は承知いたしておられますけれども、問題は国鉄の貨物をどういふふうな再建していくかというのが問題であるわけでございます。御承知のように国鉄の貨物については昭和四十九年度では四千億の赤字を出

してありますし、五十年年度では五千五百億以上の赤字を出すという、そういう問題点についていろいろお話をいたしておるわけでございます。

○理事(瀬谷英行君) ちょっとね、目黒議員の質問の要旨は、大臣が見直し論をやつてゐるときに、監督局長は不可能といふことを言つてゐるではないか、そういう食い違いをしたようなことを言つてゐるのは事実かどうか。野党側は決してめんどろ見ないといふことを言つてゐない、不足分についてはめんどろ見るべきであるといふことを言つてゐるではないか。だからその野党側の言分といふものを曲げてゐるのではないかといふ点を聞いてゐるわけなんですから、その点について答えてほしいという意味ではないかと思ふんで、余り焦点を外さないで答えていただきたい。

○目黒今朝次郎君 もう一つね、この講演の第三項、この新聞から見ますとここに出てゐますが、「鉄道は破局へ」と、これはどなたがつけた見出しか知りませんが、あなたのメモの中にあることでしょうか。鉄道は破局へ敗れ去る、こういう事実認識は、閣議了解事項でやつてゐるこの再建要綱にも矛盾するんじゃないですか。単に貨物——それは論点は貨物だらうけれども、貨物だつてどうするかといふことをいま国会で議論する真つ最中でしよう。そういう真つ最中に、私はこういう業界に行つて——業界です、業界に行つてやるつてゐるのは、何と考へても国会侮辱だ。閣議了解とは違ふ。私は、どうしてもこの責任は追及しますよ。この点についてどういふ考えを持っていますか。

○政府委員(住田正二君) 国鉄が現在三兆一千億の赤字を出してあります。これはまさに破局の状態であらうかと思ひます。また、アメリカの非常に大きな鉄道会社でございしたまま現在運営されておりますし、また西独あたりでも現在三万キロあります鉄道を半分に減らしたいという案を近く検討するといふことになっておりますのは、まさしく破局の状態にあると考へていいのではないかとと思ひます。したがって、われわれといひましたも国鉄の再建をやつてゐるわけでございます。まさしく破局の状態にあるといふ認識のもとに再建対策を進めてゐるわけでございます。

○目黒今朝次郎君 私はね、ここで私がこのネタ持つて抽象的に質問してもあれですから、委員長ね、経団連に行つて講演したメモをやはりこの委員会に正式に、本人が言つたんですから本人にメモを提出してもらつて、そのメモを提出した上で閣議了解事項とどうかといふことについて具体的に質問すること、この委員会でも取り扱ひをきめてもらいたい、こういうことをお願いいたします。

○理事(瀬谷英行君) いまの目黒君の御提案については、理事会で協議をさせていただくことにいたします。

○目黒今朝次郎君 それでは、そういう資料が出たら改めて——私は持っています、出てからやりま

す。それから、じゃ、いま貨物の問題が出ましたから国鉄総裁にお伺ひしますが、六月の二十四日、総裁は経団連に出席していろいろ要請なさつたと聞いておりますが、どういふ意味の要請をなされたか、簡単に結構ですから要点をお聞かせ願ひたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) 貨物は非常にむずかしいことになつておりますので、いろいろな面を立て直しを図らなければならぬと思ひますが、そのいろいろな面の一つとして、やっぱり営業活動といひますか、それを活発にして、お客さんをお願いをしてたくさん乗せてもらふということが必要だろうと思ひます。

経団連には各界の代表の方がおられますので、各界を通じてひとつ、少しでも荷物を下さいといふことを中心に話をしておるわけでございます。これはしかし、私が申し上げただけで、また各界の代表の方が、気持ちをはわけると言つただけでは事が解決をいたしませんので、各界の専門家

の方と私の方の専門家とで少し話し合いをして、私の方で運んでしかるべきものはもう少しこつちへ荷物をいただくということで、どっちかと申しますと、余り理論論争とかいうことではなしに、商売に行つたという感じでございます。

○目黒今朝次郎君 それから、やっぱり参考までに聞かしてもらいますが、いま鉄道貨物安楽死論というものがちよいちよい新聞に出ていゝるんですが、植物人間の安楽死じゃありませんが、貨物の安楽死論という問題について、総裁としてどういう見解をお持ちか、この際公にしてみたいといふ、こう思ふんです。

○説明員(高木文雄君) 民間の評議家の方の御意見が真つ二つに分かれておる現状でございます。一方の考え方は、いま御指摘のような安楽死論というふうな考えでございますし、一方は資源の問題あるいは公害対策の問題その他から言ひまして、やはり鉄道の位置づけをすべきであるといふ御議論でございます。

私は一言で申しますと、安楽死論にはどうも賛成ができません。いま、国鉄によりまして、貨物の輸送について、総合体系のもとにおいてしかるべき地位が与えられてよろしいのではないかと申しております。しかし、そこへまいるにはなかなか道のりが長いわけでございまして、一面におきまして、まず輸送の安定ということが守られなければならないということが一つと、もう一つは、営業活動をもう少し活発にする、またその営業活動については必ずしもトラックと競争関係だけで考えませんで、トラックと一種の協業関係といふか、そういう必要があるのではないかと、トラックが戸口から戸口までというのが可能であるのに対して、鉄道はどうしても両端をトラックにお預けしなさいなというところになる弱点がございますので、これをむしろ競争面よりは若干一緒に仕事するといふことではないか、きやいけなさいではないかといふことが一点。

それからもう一つは、ヤードにおきましていろいろな作業がなかなか、いわば旧態依然たるものがあるわけでございますので、その辺について、これは急にはいきませんが、いろいろ工夫をするといふようなこと、そういうことを重ねてまいりまして、鉄道が運ぶべきものは鉄道を便するといふ気持ちにお客さまになつてもらえるような雰囲気まで至急つくづくにやいかぬといふふうに思っております。

あるわけでございますので、その辺について、これは急にはいきませんが、いろいろ工夫をするといふようなこと、そういうことを重ねてまいりまして、鉄道が運ぶべきものは鉄道を便するといふ気持ちにお客さまになつてもらえるような雰囲気まで至急つくづくにやいかぬといふふうに思っております。

○目黒今朝次郎君 そうしますと、昨年の閣議決定の了解事項の中で、貨物の関係で、「五十五年度において国有経費で収入均衡することを目標として、所要の近代化・合理化等の施策を講ずること」と、こういう了解事項がありますが、この了解事項は巷間で言われている縮小論とか、安楽死論というのでなくて、いま総裁が言つた積極的に市場を開拓していくと、こういうふうな方策だと、精神だとか、こういうふうな受け取つていいかどうか、総裁の見解をお聞きしたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) 一番多いときに二億一千万トン運びましたものがいま七割に減つておるわけでございますので、設備その他は過去の実績からいいますと、いままで運ぶ能力を持っておるわけでございますから、収入をふやすといふことがございばこれは一番早く収支改善になるわけでございます。ただそう簡単に収入をふやすことができません。石炭とか、材木のようなものももうすでに世の中から姿を消したといふか、運送対象から外れてしまひましたので、なかなかものところまでの量を運ぶまでにはまいりません。そういういたしますと、やはりどうやって経費を切り詰めるかといふことを考えなければいけません。でございまして、その両面からいたすわけで、やはり効率といふか、合理化といふか、ななるべくコストをかけないで同じトンの荷物を運ぶような努力も非常に重要なこととございまして、その収入と経費と両方から攻めていって、何とか閣議了解の線まで五年間に持つていきたいといふふうに思っております。

○目黒今朝次郎君 この問題は、現在貨物関係の国鉄職員が七万とか八万とか言われることで、非

常に労使関係でも重大な問題になると思ふんですが、聞くところによると、十月のダイヤ改正で、今後の貨物輸送については二カ月以内に大体骨格を組合側提案する、そういうような話があると聞いておりますが、これは事実ですか。

○説明員(高木文雄君) ただいま御説明いたしました分の、経費を切り詰めるという問題に關連いたしまして、やはり要員の縮減を図らなければならぬ、何か目標を決めて、何万人というふうなことではないにしても、とにかく少ない人員でなるべく多くの荷物を運ぶといふところへ、徐々にではあります切りかえていかなければならぬと思つております。で、そのことが私ども職員の間で大変不安感を招いておりました、そこでたゞいま御指摘のように十月一日のダイヤ改正に關連いたしまして、職員団体の方からそういうことについて、先々非常に不安であるから見通しを聞かしたなといふ話がありまして、それは当然であるといふことで、もう少し私どもの方の案ができてまいりましたならば組合の方とも話し合ひをしたい。そして、これは当局側が何か一方的に物事を決めて進めるというのではなしに、十分理解のもとにおいてだんだん変えていくといふことについて進めてまいりたい。そのためには、まず案ができたならば、ある程度組合との間でも交渉とか何とかといふことか、あるいはいろいろな場面でやるかいろいろありますが、両方を通じて話し合ひを進めつつ案を具体化してまいりたいといふことで、そういういわば約束をいたしております。

○目黒今朝次郎君 そうすると、二カ月以内に案がまとまつた際には十分、大事な問題であるから組合側とよく相談をして実現に努めたい、そういう意向があるかどうか、改めて確認いたします。

○説明員(高木文雄君) そういう事項もございします。

○目黒今朝次郎君 それと、職員関係で合理化の問題出たんですが、この第一次要綱では五万人の

合理化を五十五年までにやると、実減一萬五千と、こゝろ言われているんですが、こゝろのことについて、私から見たらどうも合理化も相当国鉄やたと思つてゐるんですが、四十四年からどの程度合理化で実員を減らしているか、数字があつたら教えてもらいたい、こゝろ思ふんです。

○説明員(橋高弘昌君) 四十四年からの合理化実績でございますが八万九千人、約九万の合理化をいたしまして、この合理化の相当部分は新幹線の岡山開業、あるいは博多開業、それから主要幹線におきまして線増などを行つておりますし、また大都會では通勤輸送の増強なども行つておりますし、さらにはまた、職員に還元されますところの時間短縮も相当大幅に行つておりますので、そういう方に使ひまして、なおかつ実人員で四万四千人の削減をいたしております。

○目黒今朝次郎君 これは大臣、どうですか、四万人という大体専売公社ぐらいですね。これだけの合理化、私は他の政府機関でもなかなか見当たらないと思ふんですが、いろいろ世間から言わすけれども、国鉄の労使ではもうぎりぎりぐらゐの合理化をやつておると私は受けとめるんですが、さらに五万人といふことについてはどういふお考えであつたのか、大臣なり、あるいは関係局長でわかつておつたら、その辺の議論があつたら、わしづかみで五万人だと、こゝろ言われたのか、これとこれとこれとこれとこれをして総計五万人、こゝろいふことをされたのか、五万人合理化を策定した根拠、背景などがありましたら端的に聞かしてもらいたい、こゝろ思ふんです。

○説明員(橋高弘昌君) 合理化につきましては、これまでずっと努力してやつてまいりまして、もう種も尽きたんではないかといふ御指摘かと思ひますけれども、いままでやりましたことの深度化なり、それから新しい機械をいろいろ入れたらなり、まだまだ種はございしますので、そういうもの、それから先ほど総裁から申しましたように、貨物につきましてはいろいろと大幅な改善計画もございしますので、そういうものをいろいろ積

算いたしまして五万人の合理化は可能であるというに考えております。

○目黒今朝次郎君 私は、社会党のスト権の特別対策委員会の委員長をやった経験でいろいろ聞きますと、スト権に対する腹いせで自民党のあるグループから、わしづかみで十万人、いや五万人か、三万か、二万か、バナナのたき売りみたたくやられて五万人が政治的に決着したと、こう聞いておるんですが、私は労使関係の一番ガンはやっぱり合理化の問題だと思ふんですが、そういう問題をどんぶり勘定で五万人と、こういうことでは私は再建要綱を真剣に考えたと思えないんですが、大臣はどう思いますか。

○説明員(高木文雄君) 率直に申しまして、私は閣議了解なり何なりができた経過のときには国鉄に關係をいたしておりませんでしたので、そこにあたりがどうかということ、着任をいたしましたから事務の方に聞いたわけでございますが、経過については詳細に私はわかりませんが、まだいろいろ努力の余地はあるわけでございまして、その合理化というものが、本来この目標を決めて、人数で何人という目標を決めてやるとかどうとかということはいささか問題がありますので、私はその現実には五万、そして一万五千、三万五千という数字について、どの程度の見通しを持っているのかというようなことを中心に当時聞いたわけでございしますが、いろいろとまだたとえば投資をして、そしてこの人間の力でいままでもやってきたものを機械に置きかえるとか、そういう努力をいろいろしなければいけないので、そう簡単にはできないわけでございますが、実現可能な範囲内の数字であるというふうに、いまは私は考えておるわけでございます。

○目黒今朝次郎君 私は、前藤井総裁の退任のいきさつ、まあいま理事をやっている瀬谷委員長が本会議で言ったとおり、われわれとしてはきわめて不純なものがある、こう思っております。いまだに私は信じません。したがって、私はいま総裁がいろいろ言いましたが、では政府と国鉄に、五

万人合理化案について具体的な科学的な資料があると言ふならば、その科学的な資料について本委員会に御提示願いたい、こう思ふんです。これと、これと、これで五万人だということですから、資料を、特に閣議了解事項をやったんですから、これはやっぱり国鉄よりも閣議ですわね、運輸省が五万人の合理化についてこれと、これと、これだというネタがあったら——あったらというんでなくて、あると言ふんですから、ぜひ本委員会に提案してもらいたい、こう思ふんです。

その問題を見てから、五万人の合理化の内容と、それから今後の労使関係がどう展望されるのか、その展望について改めて質問を続行します。ですから、資料を提示をお願いしたいと思います。五万人の合理化のネタを出してもらってから、それを中心に今後の労使関係はどうあるべきかということ、私は議論しますから、ネタが出てから議論します。

総裁にもう一つ別なことをお聞きします。

○国務大臣(石田博英君) ちょっと事情を誤解されていらつしやるんじゃないかと思ふんです。五十三年までに十一万人というような計画があったのを、すでに先ほど答弁がありましたように四万何千人が減ったわけですね。それを五十三年までにやると言つたやつを六十年までに延ばした結果、五万人という数字が出たように思ふんです。それから、その十一万人という根拠は私どもにもありませんが、実は私、その五万人という案を見たときに、あるいはまた運輸省に参りまして聞きました。ところが、人間の方から数を何万人と決めて合理化を図るといふのは私は間違ひではないかと、仕事の面から見るとどれくらいが適当かというものからこれは割り出していくべきではないか、第二は、やはり定年とか、あるいはまたそのほかの事情でやめていかれる人の補充の過程を通じて行ふべきものでないかというように私は考えてもおりますし、そういうふうにも申しました。で、

資料というものは別にないでしよう。

○説明員(高木文雄君) ただいま申しましたように五万人という数字、あるいは三万五千人という数字、差し引き一万五千人という数字につきましている。私は聞きまじしたけれども、その聞きまじした結果、ここであらういふようにして何人という、いわゆる積み上げ計算にはなっていないと、これは今後いろいろ努力を重ねた場合にどうにか達成し得る可能な範囲内の数字であらうということとはわかつておりますけれども、別にたとえばこういうふうで何万人とか、何千人とかいう積み上げにはなっていないわけでございますので、ただいま資料の提出を求めましたけれども、それはそういう形では資料を作成ができませんのでございします。その中で断りをいたしておきたいと思ひます。

○青木新次君 関連質問であります。私も午後この問題については聞いただいたいと思つておつたわけでありまして。先ほど目黒議員が言いましたように、昨年暮れのスウェーデン問題のときに、減らしてしまふというふうなハッパがかかったことは事実であります。したがって、先ほど橋本常務の話によりますと、九万人の合理化、実人員は四万四千二人という減少があつたわけでありまして、このいま目黒議員の指摘されておりますのは、昭和五十五年までに五万人、さらに六十年までに一万五千人、合計六万五千人を合理化するという問題が相当現場機関を刺激いたしました。労使の問題の粗上に乗つたことは事実でありまして、あなたも着任されてその後この問題については考え直すということを言明いたしました。事なきを得た、こういうことが実はあるわけでありまして、この問題についてはどんぶり勘定のように何万人に減らすというふうな問題で解決する問題ではない。したがって、科学的な資料をこの際出してもらいたいというところなのでありますから、そういう方向でお出しを願ひたい。こういうことであります。

○説明員(高木文雄君) 私は、やはりこの再建問題の基本は労使問題と申しますか、労使が一緒になつてどうやって、さつきからお話がありますよ

うに、国鉄の使命を果たせるような地位を見つて出すかということにあらうと思ひます。その場合に、何万人というふうなことをまず数を頭に置いていろいろ議論をするというふうなことは、これは労使関係を非常に悪くするものでございします。で、好ましくないと思ひておるわけでございします。そこで、そういう姿勢でいま内部でいろいろ議論している際でございますので、この際どこで何人というふうな数字はないと申しましたが、事実ございしませんし、それをいまでうち上げてどこで何万人、あるいは何千人というふうなことにいたしました。それから労使の間でとくり話合つていこうという雰囲気を作ることになりますので、何とか御勘弁を願ひませんか。そういうやり方です。やっています。ここにお約束いたしましたというふうなことを考へます。

○目黒今朝次郎君 そうすると、運輸大臣にお伺いしますが、この閣議了解事項をとつたときに、自民党の運輸部会長だかだれか知らないが、あるいは政府が知りませんが、裏メモ的なものをもつて国鉄を縛つたということがあつて聞いているんですが、その裏メモというものがあつて何年までこれやれというのを国鉄に押しつけたと、それが条件になつて融資をするとかいふ話があつたというのをうわさとして聞いているんですが、そういう裏メモはなしというふうな確認していいですか。

○政府委員(住田正二君) 当時は大臣も総裁もおられなかつたわけでございします。当時の経緯につきましても私から御説明申し上げたいと思ひます。先ほど大臣がちょっとお触れになつたわけですが、前回の再建計画で五十三年度までに十一万人の人間を削減するという方針が決まつておつたわけでございしますけれども、最近の情勢からいって非常にむづかしいだろうということで、昭和六十年年度までに十一万人を減らすということで七年は

と実施期間を延長したわけでございます。

一方、今後十年間に国鉄の職員は約二十万人ぐらいい定員削減計画によりまして減ると。したがって、六万五千人の要員削減は可能であろうという判断をして今回の再建対策要綱ができたわけでございます。別に裏でどうこうあるという問題ではございません。

○目黒今朝次郎君　そうすると、あなたは要員合理化の数があると言われ、片方はないと言われ、どっちが本当なんでしょうか。

○説明員(高木文雄君)　少し不正確でございます。たから補足をいたしますが、御指摘のようなことでやるべしという意味での、何といいますが、一種の了解があることはあったと私は聞いております。私はそういう了解があったというものであります。したがって、それがその手の届く範囲内の問題か、全然問題にならぬようなことなのかということが心配になりましたのでその点を確認をいたしましたのですけれども、それは内訳はこうだからという説明はありせんけれども、全然問題にならぬ数字ではなくて、手の届く範囲内の問題だというふうに理解をいたしましたので、それで、そういうことで今日まで政府・与党の間で進んでおる話は、私に与えられた一つの努力目標だとは思っておりますけれども、そうだからといって、それを直ちにうちの中で組合との間でどうこうするということでなくて、それが今後の私どもの努力すべき一つの目標である。ただし、十年後のことがございます。また、五年後のこともございますから、経済事情も変わってまいりますし、新しい通勤輸送なり、新幹線なりで必要な要員の数もまだわかっていないわけでございますので、それができるかできないかは今後の問題であるというふうに私は理解をいたしております。

○理事(瀬谷英行君)　質問は裏メモがあったのか、ないのか。だから、裏メモだから表に出せないとか、あるいは出せるとか、あったとか、なかったとか、そういうことでお答えいただきたい。

○国務大臣(石田博英君)　私はその当時自由民主

党の役員をしております。主要な問題は三役と私が加わって協議をして決める慣例でございます。したがって、その私が知る範囲ではそういうものはございません。

○理事(瀬谷英行君)　では、午後二時まで休憩いたします。

午後一時八分休憩

午後二時十一分開会

○委員長(上林繁次郎君)　運輸委員会を再開いたします。

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。御質疑のある方は御発言願います。

○目黒今朝次郎君　それでは運輸大臣と総裁、この合理化の五万人とか三万五千とかという問題については、閣議了解事項が決まる過程ではそういう話があったけれども、国鉄側としては、あるいは運輸大臣としても、先ほど午前中答弁したように、頭から何万人ということではなくて、仕事の実態を中心に組合側の意見を聞きながらいよめる積み上げていくと、そういう方式で労使関係の改善も含めて対処したい、そういう心構えであるし、そういう方針だということに理解していいんですか。

○国務大臣(石田博英君)　そのとおりであります。

○目黒今朝次郎君　じゃ、国鉄。

○説明員(高木文雄君)　おっしゃるとおりでございます。

○目黒今朝次郎君　そういうことをぜひ実行してもらって、労使関係の改善と国鉄の再建ということとで努力してもらいたいということを改めて要望しておきます。

それで、この合理化の問題でいろいろ言われていますが、やはり仕事の実態からやる場合ですね、安全問題、保安問題というのは何よりも最優先をすると、いわゆる合理化に最優先じゃなくて、合

理化からはまず方面ではやはり命を守るという立場から保安とか、安全ということについては十分にその過程で慎重な配慮をしないと、あるいは絶対やらないということを含めてどういう、合理化と安全ということに対する総裁の見解をひとつ聞かしてもらいたい、こう思うんです。

○説明員(高木文雄君)　全般的に収入をふやすことと経費を節減することをやらすは再建はできないわけでございますが、その点については労使双方で十分理解を高めた上でのごとでございますけれども、いま御指摘のように、私どもの輸送業務におきましては安全に、かつ確実に輸送するということが何といいたしても最大の役目でございますので、余りにも何といいたしても、経費の節減に気をとられるの余り、安全なり、また確実輸送というところについて支障を生ずるといふことがあつてはいけないうわけでございます。その点は目黒委員がお考えになっておられますこと、私も考えておりますこと、決して大きな開きはないというふうに思っております。そういう気持ち十分持つております。

○目黒今朝次郎君　十分そういうことについてひとつ極力努力をお願いいたします。

それから、この合理化と事故というのがよく問題になるんですが、合理化と事故という問題について、いままでの国鉄の状況からどういう受けとめ方をしているか、国鉄の関係者にひとつお願いしたい、こう思うんです。

○説明員(尾関雅則君)　四十年以降国鉄は合理化を実施してまいりましたが、その際に、たとえて申しますと設備の強化とか検修――検査、修繕の自動化、省力化、あるいは科学的な設備管理の手法というようなことを導入をいたしまして、結果として少ない要員で保守ができる、安全が確保できるというところで合理化を進めてまいりましたわけでございます。その結果、一番安全のパフォーマンスとも言ふべき列車事故は、四十年、年間百件が、四十六年六十件、五十年は五十九件と、また踏切事故は四十年二千四百五十五件、四十六年が千八百

二十九件、五十年が千二百八十八件と漸次減つてまいっております。しかしながら、いわゆる運輸障害と申しております。設備の故障に起因する列車のおくれ等を発生する障害の件数は、四十年、車両故障が千六百六十六、四十六年は千七百七と下がりましたが、その後五十年は千四百四十三と、また線路故障は四十年が二百五十五件、四十六年が百四十一件、五十年が二百五十五件、送電故障が四十年が百四十八件、四十六年が六十四件、五十年が九十二件と、保安装置故障が四十年が千二百一十一件、四十六年が五百三十九件、五十年は五百九十七件と、最近障害の方はやや上向きでございます。

しかしながら、五十年に至りまして、われわれが要員合理化をやります際の前提といたしまして機械を導入して線路を保守するというようなこととにぜひ必要な線路間合いと列車間合いというふうなものを確保して強化をまいりました結果、五十年に至りましてようやく減少の傾向が見えてまいっております。このように安全ということを見無視して合理化を進めるといふことは従来も考えておりませんでしたし、今後も絶対に考えるつもりはございません。

○目黒今朝次郎君　まあ、そういう心構えはそれなりにわかるんですが、そう言っても、たとえばいままだ貨物列車の競合脱線などもあつて、それが、ああいふ競合脱線対策などについては、合理化と切り離しながら特段の取り組みをしないと依然として脱線の危険性があると、こういう問題についてはどういうふうにお考えですか。

○説明員(尾関雅則君)　競合脱線につきましては、最近もしばしば発生をして御心配をかけておるわけでございますが、世界の鉄道で貨車が多数の原因が競合して脱線するということがしばしば発生をしております。これは鉄道関係の一つの大きな課題でございます。国鉄といたしましては過去十年前からこれの原因を究明すべく、研究所を中心として狩勝峠で大がかりな実験を行ないながら原因がだんだんはつきりしてまいっております。

今後さら原因を究明し、対策を講じて、そのような事故のないように努めてまいりたいと考えております。

○目黒今朝次郎君 運輸大臣、いまのような合理化と安全の問題について国鉄側はそういう答弁をしてるんですが、大臣、監督官庁として、いわゆる合理化と安全という問題に対してどういう基本的な姿勢をもって対処するか、考えを聞かしてもらいたい、こう思うんです。

○国務大臣(石田博英君) 合理化もむろん必要でございますが、何よりも安全第一ということに臨みたいと思っております。

○目黒今朝次郎君 この国鉄からもらった資料によりますと、旅客車で二十年経過をしている車輛が、まあ減価償却を終わった車輛が大体二六％、四分の一の車輛がもう年数を終わって走っている。それから橋げたに至っては四十年以上が五九％、約六割が橋げたについてはある年限を超えている。それからトンネルも四十年以上のやつが四〇％。橋げた、トンネル、車両とも、まあ減価償却の問題相当改善をしてもこれだけのものがあるわけですが、こういう問題について今後どういう対策を持っておるか、国鉄側と運輸省側の見解を聞きたい、こう思うんです。

○説明員(高木文雄君) 毎年かなりの投資をいたしておるわけでございますけれども、その投資の中で既存設備の取りかえとも言うべきもの、これは実際には何といいますが、輸送力増強には直接にはつながらないものについていままでいささかおくられているように思います。いま御指摘の車両の問題、あるいは在来線の既存設備の中の橋梁とかトンネルなどに、まさにいろいろ問題があると申しますか、まだ安全という意味では、まあ決してお客様に御迷惑をかけるとか、心配をかけるとかいうところまではいっておりませんけれども、しかし、とにかく老朽化しておると申しますか、設備が疲れてきておるといふものがあるわけですから、最近、ここほんの一、二年はだんだんそっちの方にも投資を回しておりますけ

れども、何分全体的には量が多いわけでありまして、なかなか手が回らないということでございます。心組ましては、ここ数年の経過といいますが、実績といいますが、そういうものに比べてましてより重点を置いてまいりたいというふうに考えております。最近に至りまして半日とか、あるいは一日とか期間を限りまして列車をとめまして、軌道の取りかえであるとか、あるいはまくら木の大変交換とかということをやっておりますが、そういう点で私どもが御説明いたしました点はお認めいただけるのではないかと思います。今後ともそういう方向で進めてまいりたいと思っております。

○目黒今朝次郎君 私もし仙台南もよく東北線に乗るんですが、東北線の特急「ひばり」に乗ると依然として揺れが激しい。北陸本線などに乗りますと、全然、これが国鉄かなというくらい車の揺れが違います。ですから、線路状態も私は相当改良する必要があると思っておりますが、ここ五年間ぐらいで保安面に投資した投資額がわかれれば参考までに教えてもらいたい、こう思うんです。

○説明員(尾関雅則君) 最近の五カ年間に保安のために投資をしましたのは自動信号、ATC、トンネル事故対策等、合計いたしまして五カ年間で千五百六十四億でございます。

○目黒今朝次郎君 この投資の関係でえらう金もかかるわけですが、午前中の質問から、国鉄の投資が他の交通機関に比べて手おくられておったという点もあつたわけですが、他の交通機関と比べて国鉄側としてはどういう投資をしてみたいかという要望があるのか。他の交通機関との競合関係で希望があつたらこの際聞かしてもらいたい、こう思うんです。

○説明員(高木文雄君) 投資の規模が全体として適切かどうかということについては、大きければ大きいほどありがたいわけでございますけれども、現実問題といたしましては、先ほど来のお話にもございますように、今日の段階ではすべて借金で賄うという前提で仕組まれておりますの

で、ただ大きい方がいいというわけにもまいらないわけでございます。しかし、一部では投資について無利子の金を投入したらどうだという御意見が非常に強いわけではございますが、何分巨大な赤字を抱えておりますので、そっちの方の赤字対策の方に相当な予算をいたさなければならぬ。そして、また一方において投資をやつていかなければならないということになりますと、希望どおりなかなか無利子の金でやるというわけにもまいりませんので、ある種の矛盾を感じながら、現在のところやはり投資規模を少しでも大きくしていただきたいという心持ちから借入金に依存してやっております。この数年のところでまあ経営問題のためにいろいろ助成をしていただかなければならないという現実がございますので、いまのところは主として借入金によって賄つていかなければならないのではないかと。その場合には、しかし、かなりの規模で仕事をさしていただきたいわけでございます。最近決まりました五十年前半期の計画におきまして、まだ五十一年度の規模よりは大きい規模で投資を行うことを前提とした計画になっておりますから、ぜひこれを実現をしていただきたというふうに思うわけでございます。

なおその際に、投資の中身の問題でございますけれども、投資の中身の問題につきましては、ただいま御指摘がありましたように、既存の設備で大変くたびれておるものが多いものでございますから、これをまず第一に考えると同時に、まだ日本の複線化率というのは非常に低いわけでございますので、複線にすることによっていろいろ輸送効率を上げるといふようなことになつております。うな投資をお願いしたい。どうしても新幹線等のいわば利用者といいますか、国民の方々とにかく投資が偏りがちでございます。私どもの内部の事情からいいますと、そうお客さんに要らざる不安を与えてもいけませんから、余りくたびれてくるくたびれてくることは申し上げないもので

ですから、どうも率直に申しましてそっちの方の投資についてはなかなか応援がいただけないような空気になるっておりますけれども、しかしやはり基本は、かなりいろんな点で傷みがまいておりますので、それを中心にし、複線化等を第二に考えて、全くの新規計画については、たとえ多少おくれが出ましても、いま言ったような順序で考えていただきたというふうな感じでおるわけでございます。

○目黒今朝次郎君 そうすると大臣ね、いま総裁の答弁がありましたように、やっぱり本会議でわが党の代表の瀬谷先生も言ったとおり、新幹線の投資も必要ではないとは言いませんけれども、やっぱり在来線、現有線の整備拡充ということについて十分見直してもらいたいと思うのです、先ほど言った車、トンネル、橋げた、相当傷んでおりますから。

それからもう一つは、貨物部門が非常に問題になる原因として、やっぱり複線率が非常に少ないという、二六％、七％ですか。外国はもう四〇％から七〇％。われわれも数字の専門屋ですけどもね、やっぱり電化の前に複線化ですよ。そのところでも順序を取りかえていけるという点もありますから、国鉄側の意向も十分尊重した投資のあり方ということについて大臣の見解をこの際聞かしてもらいたい、こう思うんです。

○国務大臣(石田博英君) 鉄道建設審議会でも新幹線について約七千キロ、それから各地方のローカル線について相当な御決定を見ておるのでありますが、その時期はまだ石油ショックが起らない、しかも日本が依然として高度成長に酔つておつたと申しましたようか、そういうような時期でありまして、その上に、将来にわたつた資源とか、あるいは経済事情等についての長期的な見通しも余り考えなかつた時代にできたものでございまして。しかし、それを現在の段階で、審議会を開いて縮小するということには、なかなかいろいろ問題があることはおわかりいただけるだろうと思つたので、実施の面におきまして、まず在来線の複線

化、電化、そして安全の確立、そういうところが先行すべきだという考えのもとに、実施の面において配慮を加えていきたい、こう考えております。

○目黒今朝次郎君 ぜひ、いま大臣の答弁が実を結ぶように御配慮をお願いしたいと思ひます。

それから関連事業の問題ですね。大臣はいつでしたか、九月十八日の交通新聞のインタビューに於いていろいろお話しされておる。それから総裁は八月二十六日、毎日新聞のインタビューに於いて述べておられる。こういう関連事業の拡大という問題について、基本的にはどういう考えであるのか。これはいままで第一次、第二次の国鉄再建問題をめぐって、ずいぶん当時社会党なり、あるいは国労、勤労の組合などからも出た問題でありましたが、両二つのインタビューを通じて、われわれは本心がわかりませんか、この際、関連事業についてどういう考えを持っておられるのか。たとえば私鉄並みに駅、ターミナルにはいろいろなことをつくと、あるいは沿線には土建会社もつくって云々やるとかと、そういう私鉄並みまで考えていらつしやるのか、限定された問題なのか、それ以外なのか、その辺の関連産業に対する基本的な方針をお聞かせ願ひたい、大臣と総裁の両方からお願ひします。

○国務大臣(石田博英君) 基本的には、国鉄の持つております資産の効率的利用ということでございます。それをじゃましていくのが日本国有鉄道法でございますので、その国有鉄道法を見直した上で所要の措置をとってやりたい。私、一番それを痛感をしていましたのは、私は逗子に住んでおりました、もう四十年近く東京へ通ってきまして。その途中で横浜を通じて自動車でも来ることがあります。昔は杉田の埋立地というのは瀬干狩りのところでもあったわけですが、ちょうど昭和三十三年、石橋内閣から岸内閣の官房長官をしておりまして、十三線新しく着工することになりました。その十三線の中に根岸線が入っております。その根岸線の建設が決まったことを軸に

いたしまして、あの杉田の海岸の埋め立てが始まった。今日もう全く昔日の面影がないように発展をしておりますし、付近にもマンションやデパートは林立しております。ところが、その真ん中の軸になる根岸線は赤字でございます。これはまことにばかげたことでありまして、こういうばかげたことの累積がやつぱり国鉄の赤字につながると、こう考えておるわけでありまして。

先ほどもちよつと例を挙げましたが、そういう例は日本中探せばずいぶんあると思ひます。運輸省といたしましてはどういう方法か、方法は検討中でありまして、地方ではあんなところに国鉄の財産があつて、ずいぶんむだにしているじゃないかというように思ふ方が多いだらうと思ひます。それをむだにしているから運賃の値上げに頼らうというのはちよつとわからないという人もあるだらうと思ふんです。そういう国鉄の現在の遊休資産、また現在使つておるとしても、もつと経済的に使う方法が他に見出せるような資産、そういうようなものの効率的な運用を図りたい、こういうことでございまして。

○説明員(高木文雄君) 国鉄再建についての閣議了解にもございまして、資産の活用を図るといふことは非常にこの経営の再建のためにも重要なことだと思ひます。いままではいずれかというところ、まあ民業圧迫というやうな理由で国鉄がいけるなところ、手を出すことについては御賛成を得られなかったわけでございますけれども、今日私どもの経営がこういう状態になってきた、なつておる現状からいいますと、むしろそれを許していただけないのは一種の国鉄圧迫のやうな感じになるわけでございますので、余り民業圧迫というこの声にたじろがずに、資産の有効活用につながるものについてはこれまでよりも手を広げさせていきたいと思います。

ただ、私鉄と同じにやるかというお尋ねもございまして、その点につきましては、国鉄自体の体質が必ずしも営業活動、商業活動というやうなものにならなかつておるから、そう一挙に

広げてもいい成績を上げられるとも思ひませんで、基本的には活動範囲を拡大していただきたいと思ひますが、そのテンポについては、やはりそれなりに徐々にやつてまいりませんか、投資はしたけれどもその投資が生きてこないということになつてもいけませんので、一面においては拡大を基本としながら、実行に当たっては相当慎重に考へて資産なり投資なりが生きるやうな形で広げていきたいというふうに考へております。

○目黒今朝次郎君 この関連事業の問題について、いろいろな関連する競合の関係あるわけですね。でありますから、先ほどのトラックと鉄道という関係じゃありませんが、その辺のところには十分配慮しながら、慎重な対処をお願いしたい、こういうことを要望いたします。

私は、まだまだ鉄道公団の問題、ローカル線の問題、貨物運賃の問題などいろいろあるわけでありまして、理事会の申し合わせで時間が来ておるやうでありますから、一応質問を留保して、特に鉄監局長から出てくるメモは私にとってはきわめて関心の深いものでありますし、そのメモを中心に議論すると、これだけでも四時間か五時間かかる、こういうしるものでありますから、そのメモも出ておりませんから、ここで質問を留保して、とりあえず私の質問を終わります。

○三木忠雄君 理事会の申し合わせで時間の制限はしてないことはわれわれとして申し上げたいと思ふのです。

○目黒今朝次郎君 そうですか。じゃ、それは取り消します。

社当党側の理事の指示がありますから、ここで一応留保して、次回に資料が出た段階でもう一回続行します。

○黒住忠行君 国鉄財政につきましては、昭和三十一年以来赤字になりまして、これが昭和五十年度においては九千四百四十七億、累積にしまして三兆一千六百十億、こういうことになつておるわけでございますが、この原因につきましては、大臣、本会議あるいは委員会答弁においていろ

いろと御答弁がございました。要約しますと、第一は、運賃がきつめて低位に於てその改定がなされたこと。第二番目には、地方交通線が構造的に赤字であること。第三は、公共負担等が課せられていくこと。第四には、輸送基盤あるいは輸送体系の整備の問題と、次には、借入金で経営しておるわけでございますからその利子の負担が膨大であること。第六には人件費、物件費等が高騰したと、こういうように要約できるかと思ふわけでございますけれども、申すまでもなく国鉄は国民の国鉄でございます。

したがしまして、輸送体系の中心である。あるいは公共交通機関としてナショナルミニマムの確保をしなければならぬ。さらには、運賃体系を見ましても各交通機関というのは相互に関連がございまして、正しい全体的な運賃体系を設定しなければならぬということもございまして。さらには、最近におきまして国鉄の需要に対する関連企業、これが大変苦んでおる。関連の事業、広くいえば産業経済に重要な問題といひますか、影響があるわけでございます、それらの問題を意識いたしましてその原因、対策というものを考えなければならぬと思ふわけでございますけれども、大臣のお考えを承りたいと思ひます。

○国務大臣(石田博英君) 国鉄の今日の窮状に至りました理由、ただいま御指摘のとおりでございます。国鉄の経済の現状というものは最終段階と申しましようか、もうこれ以上どうにもならぬところへ来ておまして、関連企業の従業員だけでも、私は正確にはわかりませんが、五十万人近いんじゃないかと思ひます。それも、関連企業の従業員の中で国鉄に関連する仕事をしている人の数だけでもそれくらいになるんじゃないかと思ひます。したがつて、この法律の国鉄再建法の成立がもう現下最も緊急を要する要務であると考えまして、皆様方の慎重御審議の上の速やかな御賛成をお願いをしております。次第でございます。

○黒住忠行君 国鉄の財政再建問題につきましては、過去においても四十四年度、あるいは四十八

年度といろい計画が立てられました。なかなかこれが計画どおりにいかないと、事態はさらに深刻になってきたと、こういうことであると思うわけでございますけれども、この際、これらの経験を踏まえまして、根本的にひとつやっていただかなければならない。たとえば、最近において運賃の改定一つが、過去に比べて、今後新しい計画につきまして、過去の計画のそこ、今後新しい計画にいかねばならないと思うわけでございますけれども、お考えを承りたいと思います。

○国務大臣(石田博英君) 先ほどのお話にもございましたが、私もたびたび申し上げてまいりました。あります。やはり輸送構造、産業構造というものについての見直しを誤ったと申しましようか、見通しが甘かった。それから、やはり運賃の値上げが第一に適当な時期に適切に行われなかった。それから、総体として低位にございました。したがって、これを借入金で賄いますから膨大な利子が絡む、そういうことが主な原因でございます。すので、これからはそういうような見通しのそこ、運営上の間違いがないような方針で臨みますと同時に、国鉄当局上から下まで、やはり自分の与えられている条件と任務を強く認識をしていただきまして、そうしてそれこそ労使一体となって自分の生活の場、国民の経済の動脈を預かるんだという誇りと自覚を持ってこの経営に当たってもらうことを強く期待をいたしております。少し異例ではございますけれども、十六日、国鉄の幹部の諸君に對しましてそういう内容を含んだ強い希望と指示をいたした次第でございます。

○黒住忠行君 従来から総合交通体系ということが言われております。これは運輸省におかれましていろいろ検討をされてきたところでございますが、総合交通体系におきましては、私は陸海空各種の交通機関がございまして、これらが各々の特性を生かすことと、さらに交通機関の連係、協同体制というものを考える。この協同体制を考えると、これが総合交通体系におきま

ては大きな課題であると思うわけでございますが、その場合におきまして、やはり国鉄というものはわが国の交通の中心にあるわけでございますから、その総合交通体系における鉄道輸送の特性をどう發揮するかという点につきましましていろいろと御研究を進んでいられると思いますが、この問題につきましまして運輸省で従来から検討しております結果をひとつ鉄監局長から承りたいと思ひます。

○国務大臣(石田博英君) 詳細は事務当局からお答えをいたしますが、基本的にはそれぞれの交通機関が持つております特性を生かし、それから与えられた条件を生かしていくことであらうと思ひます。で、それを今度の国鉄再建法二法にあらためて考えますならば、やはり過去の独占の夢というものを早く捨てることだと思ひます。すでに競争者がいっぱいいるんだという自覚の上に立つて、これは電電の場合とは違ふんであります。で、料金を上げれば上げただけ増収になるという性質のものではございませんから、それぞれの特性を生かしつつ、しかも連係を深めていくということが肝要であらうと考えております。

○政府委員(住田正三君) 担当の審議官がおりますので私から答弁いたしますけれども、総合交通体系を議論いたしましたからかなり時間がたっております。その間オイルショック等の情勢の変化もございまして、現在運輸省の中でいろいろ検討いたしておる段階でございますけれども、まだ最終的な結論は得られておりません。ただ、基本的な考え方は、いま大臣から申し上げましたように、やはり総合交通体系というのは各交通機関の特性を生かすということでございます。特に鉄道の場合には大量、高速という点に特性があらうかと思ひます。ただ、いま大臣からお話がございまして、現在鉄道は非常に厳しい競争関係に立っているわけでございますので、そういう点を配慮しながら、総合交通体系の中におけるその役割を今後確定いたしていきたいと考えております。

○黒住忠行君 旅客におきまして三〇%、あるいは貨物におきまして一三%のシェアでございますが、このいわゆるシェアが減ってきたという厳然たる事実につきましましては先ほどからお話がございました。しかし、私は、だからといってわが国の輸送体系におきまして国鉄の使命が減少するものではない。したがって、いまお話がございましたように、国鉄としてやるべきこと、そしてまた、各種交通機関の協同体制というものを推進していくというところは、もうこれは基本でなければならぬ、かように考えておりますが、大臣どうですか。

○国務大臣(石田博英君) 競争があるんですから、何よりも商売なんだということを自覚してやらう必要がある。乗せてやるんだ、運んでやるんだという意識、それから百年の長い間の大部分を独占的地位に甘んじておったという意識、そういうものを捨てて、人を運ぶ、物を運ぶサービス業をやっているんだという、これは基本的な認識の上に立つてもらうこと、それから普通これは民間企業がこういう状態に立ち至ったならば、重役はそれこそ夜も眠れない思いをするに違ひないわけでありまして、そういう気構えに立つてこの難局に当たってもらいたいということであらうかと思ひます。

○黒住忠行君 この中でも問題になりますのは貨物輸送の問題でございます。国鉄財政再建の場合において、今後の貨物輸送をどうするかということ、これは非常に大きな課題であると思ひます。それで、国鉄でなければ輸送できない貨物、そして中距離・大量輸送ということが言われておるわけでございます。すけれども、国鉄なかりせば輸送できないというその分野、いま申し上げました中距離・大量輸送、これらはいかにして今後開拓していくか、その輸送をやっていくかということであると思ひますが、午前中もその状況につきましましては抽象的にはお話がございましたが、国鉄当局はどう取り組んでおられるか、国鉄当局からお伺ひいたします。

○説明員(田口通夫君) 国鉄の貨物輸送を今後具体的にどういうふうに行っていくかということについてでございますけれども、大きく申し上げまして三点あると思ひます。

一つは、やはり現在の輸送構造自体が新しい産業界にマッチしているかどうか、このために物資別輸送、あるいはコンテナ、フレートライナー輸送というふうなことでいろいろやってまいりましたが、国鉄の大部分の貨物を占めます一般車扱いの問題につきましましては実はサービスアップに重点が置かれて、コストダウンに余り重点を置いてなかったというところで、非常に赤字を生んでしまつたわけでございますが、今後はまず基本をいかにしてコストを下げた効率のいい輸送を行うか、例を申し上げますと、現在列車種別が種々ございまして、たとえばヤードの作業をこらういただきますと、かつての作業の仕方と非常に違ひまして、複雑な作業をやっております。そのために、要員もそれだけ余分に要ります。かつ作業能率も悪いというところで、非常に問題を持っておりますので、これを効率化したしまして、徹底的に近代的な輸送をやりたい、こういう考え方が一つでございます。まずコストダウンをやりたい。

二番目は、運賃制度問題でございますが、これもすでに御存じのとおり非常に硬直化された運賃制度になっておりますので、これをできるだけ弾力的活用を図りまして、午前中總裁が申しましたように、できるだけお得意さんを獲得する、輸送需要を確保するという方策が二番目でございます。三番目は、やはりこれも午前中總裁が申しましたように、トラックと競争ということもございまして、すでに御存じのとおり、コンテナにおきましては路線トラックが約三六%、区域トラックが、わずかにございまして約一%弱ぐらい国鉄を利用しておりますように、動く貨物道路というふうな形でトラックと協同一貫輸送を今後ますます広げていく、こういう具体的な方向で努力をして

まいりたいというふうに思っております。

○黒住忠行君 荷主の方から見ると、安全確実に荷物が着くかどうかということ、距離的に、あるいは列車のスピードから見ましたら早く着くかということはおきまして、実際としては、発送した場合に期待された時間に着くかどうかという、いわゆる確実に荷物を受け取れるかどうかということ、これがトラックとの関係等におきまして、たとえば近畿地区から秋田方面に参りますとオールなんかでも、ほとんどトラックで行っているという事は、時間的に確実に着くかどうかということ、またときどきストがあるもので、どうなるかわからぬという様なことが、荷主はいわゆる確実に運んでもらえるかどうかという、それならば中長距離の輸送を国鉄にお願いすると、こういうことになるんだと思うんですけども、それらの点はどうですか。ヤードの問題も重要だと思ひます。

○説明員(田口通夫君) 確かにおっしゃいますようにトラックと国鉄、鉄道貨物輸送をごらんだいただきますと、トラックは非常に小回りがききます。鉄道貨物の場合は一般貨物の場合ですと通運、鉄道と通運という形で、ターミナルにも問題がございますし、御指摘のようにヤードについても問題がございますが、今後、午前中も話が出ましたとおり、労使関係を十分円滑に持っていくことによりまして、できるだけその国鉄内部の輸送を正確にやっています。また通運との連絡をターミナルにおいて円滑に行うということによりまして、まだ現在以上の相当正確な輸送ができるものと確信をいたしております。

○黒住忠行君 ヤードレスの輸送ということ、しかしバタといいますが、個々の貨物輸送ですね、それとの調整というものをどういうふうに具体的に考えておりますか。

○説明員(田口通夫君) 個々の貨物につきましては、一般車扱い輸送方式をできるだけコストダウンして、かつ効率化するという形で、もちろん貨物駅の集約等によりまして、集約輸送の方向に

持っていく努力をいたします。それからバルキー輸送等、大量の物資につきましてはやはり物資別輸送、基地から基地ということで、特に専用線扱いの貨物が多いございますので、そういうものにつきましては列車単位、あるいは集結、二集結、三集結という様な、相当大量の輸送方式でもって作業を簡素化するという形で輸送していきたいということでございます。

○黒住忠行君 いまの物資別輸送、コンテナ輸送等、相当前から推進されておったわけですが、振り返ってみると、これが完全にいっておればそれほど問題ないわけですが、それらに対してどういうふうな反省しておりますか、それから新しい今後の方策にいくと、こういうことになると思うのですけれども。

○説明員(田口通夫君) 資料はお届けいたしておりますと思ひますけれども、コンテナ輸送、あるいは物資別輸送は、四十八年までは比較的微量ではございますが、順調な伸びをいたしておりました。四十八年度の経済変革以来、これはまあ自動車も、内航海運もそうでございますけれども、もちろん生産量も落ちておりますが、ダウンをいたしております。したがって私どもは現在のフレートライナー輸送が間違っておったとは反省はいたしておりません。しかしながら、やはりトラック等、あるいは通運等、より一層協同一貫輸送の実を上げるためには、なお打つ手があったのではないかと、あるいは設備投資が十分ではなかったのじゃないかという考え方はいたしておりますので、今後この方向は進めたいと思っております。

し、物資別輸送につきましても四十八年度以来落ちておりますが、それまではほぼ順調に伸びてきておりますので、やはり専用線の培養その他につきましても、あるいは臨海鉄道方式その他につきましては十分配慮をしてやっていきたいと思っております。

ただ、一般貨物につきましては、先ほど申し上げましたように、いろいろと試行錯誤をやっておりますが、非常にコストが高くなっております。

おりますので、これについては時間の正確さというものを確保しながら需要を確保していきたいというふうに考えております。

○黒住忠行君 運賃の問題でございますが、運賃は輸送に対する対価でございます。適正原価に対してコストがかかり、それを対価として受け取るということでございますが、その運賃も対価であります以上、いろいろ経済現象といいますが、物価その他と非常に関連が深い。ところで、国鉄の旅客運賃をとってみますと、昭和九年から十一年に對しまして、こし二月では三百二十七倍、消費者物価は十倍を超えております。はがき、新聞、あるいは散髪代、その他と比べても非常に低位にあるわけですが、それらの点につきまして、企画庁の方からちょっと数字的な関係を御答弁いただきたいと思います。

○説明員(海野恒男君) 先生御指摘のように、国鉄運賃は、昭和四十五年をたとえ一〇〇としたしますと大体一二二ぐらになつておりますけれども、一般消費者物価は一九〇ぐらになつておりますので、その面から見ると相対的に低位に抑えられていいることが言えると思ひます。

○黒住忠行君 ほかのものとの比較を聞いておるわけですが。

○説明員(海野恒男君) 大体、他の公共料金と比較いたしますと、いま申し上げましたように国鉄運賃は一二〇ちょっとでございますけれども、たとえば電気料金のようなものと比べますと電気料金の方がはるかに、今回値上がりいたしましたので上がっておりますけれども、電電料金の様なものと比較しますと若干、電電料金のこの間上がっておりますので、それに比べますとやや高くなつておるわけでございますけれども、概して言えば公共料金の中でも比較的抑えられてきた部門だといふふうに言えるかと思ひます。

○黒住忠行君 運賃、料金というものは、いま他の公共料金との関係もございしますが、消費者物価指数その他の公共料金、あるいはわれわれの生活上、新聞とか理髪とかいうようなものとも、そう

いうふうな物価というものの、経済現象というものは相互に非常に関係が深いわけです。その中で国鉄運賃は低位に過ぎたという認識を持っておられるかどうか。

○委員長(上林繁次郎君) 海野課長、もう少し大きな声で。

○説明員(海野恒男君) はい。

御説明いたします。

公共料金は昭和四十五年を一〇〇といたしますと全体で一二二程度上がっております。そして、総合でいきますと一七二でございます。五十年の平均におきましては昭和四十五年に比しましてその程度になつております。それから、他の公共料金一々申し上げますと、たとえば水道料が一三二、郵便料金一七四、それから診療料一三〇、それから国鉄運賃は一二二という数字でございますので、平均の公共料金の指数に比しまして、公共料金が一二二でございますので、相対的に抑えられておるというふうな判断をいたしております。

○黒住忠行君 ちょっと聞かぬに聞いてくんですが、後の方が、後のところどうですか。語尾が、肝心なところが聞かぬに聞いてくんだから。

○委員長(上林繁次郎君) 課長、思い切つて言ってください。(笑聲)

○説明員(海野恒男君) 失礼しました。公共料金全体が一四二でございますので、そして国鉄運賃が一三二となつております。他のものを見ますと、たとえば水道料金一三二、それから私鉄に比しますと私鉄が一七〇ということになつておりますから、公共料金の中でも比較的低位に推移しておるものであるといふふうに判断しております。

○黒住忠行君 戦前との比較というのは、昭和九年、十年、十一年、十年を中心としたしまして現在とよく比較するわけでございますが、そのときの比較において国鉄の旅客運賃は三二七である、それに対して消費者物価というのは一〇四七である、これ間違いないですか。

○説明員(海野恒男君) 間違いないでございせん。

○黒住忠行君 そういふふうな姿でございすが、運賃、料金というものは、原則は受益者負担——交通事業の運賃というものは受益者負担を原則とする、こう考へるべきであると思つてございすが、ただ、それだけではいけないというので、いろいろの政策を加へていかなきゃならぬわけにございすが、そういう観点で出発すべきだと思ひます。

それで、今回の運賃改定に伴う収入でございすが、名目、旅客五〇・四％、貨物が五三・九に對しまして増収が旅客の場合は三六・九％、約三七％、貨物の場合におきましても約三七％と、こういうことになつておるわけにございすが、この増収と実収の關係は從來の実績等から算定されたものだと思つてございすが、この点と先ほどのシェアの問題、どういふふうな從來の経験からはじかれたか、今後のシェアにおいてどういふ影響があるか、運輸省当局からお答えをお願いしたいと思います。

○説明員(田口通夫君) 今回の減収率といふは、実収率といふは、四十九年度の実績——四十九年度の実績と申しますのは、名目改定率分の減収率という形ではじました一つの傾向値を運賃弾性値といひまして、それを使ひまして今回の実収率をはじき出したわけにございします。

そこで、私の方から御説明申し上げますのは、他の運輸機関との關係を御説明申し上げますと、たとえば旅客におきまして新幹線と航空機、これはどういふことになるかと申し上げますと、グリーン車は別にいたしまして、やはり東京、大阪で見ました場合に、新幹線の普通車對航空機の運賃は約七五％——二割五分ほどまだ新幹線の方が安い。その場合におきまして二割五分に非常に接近しているんじゃないかといふこととございすが、けれども、サービス面を考へていただきますと、東京—大阪間のサービスが、現在航空機で二十六便、新幹線の場合、「こだま」を除きまして「ひかり」だけで見まして六十二本、片道それぞれ。そ

ういふ形にございまして、非常にサービス面におきましても圧倒的にまだ国鉄の方が上である。

一方、私鉄との關係もかなり格差があるといふこととございしますが、私鉄と並行いたしております区間は主として関西に多うございまして、関西の場合は大体十五キロまでが私鉄運賃と今回改正をいたしました頃の国鉄の運賃とがほとんどである。たとえば芦屋—大阪に例をとつていただきますと、私鉄、国鉄ともども百五十円という形になりますし、東京の場合ですとかなり格差があるんじゃないかといふこととございしますが、関東の場合、電車区間の平均、定期を除きまして平均輸送距離を調べてみますと、大体十キロをちよつと上回る程度でございまして、まあ平均輸送キロでこのういふことを申し上げるのは全部をおつかぶせるわけにはまいりませんが、一例として御説明申し上げますが、その場合の運賃格差は約二十円ないし三十円といふこととございしますので、東京までの直通、乗りかえなしといふようなことを考えますと、運賃だけで直ちに私鉄から国鉄に移るといふ感じは持つておりませんで、むしろ十分旅客九％の問題については、その見込みどおり実収でさるのじゃないだらうかといふふうな考へております。

一方貨物でございしますが、貨物こそ大丈夫かといふことになりまして、私どももかなり問題意識は持つておりまして、一〇・八％ぐらいで済むだらうかといふ問題もございします。しかし、まあこれは一例でございしますが、自動車の場合、結局タリフ運賃と国鉄の公示運賃を比べてみますと、今回の値上げ後トラックとの關係は、区域トラックの場合には約二百キロまでがトラックが有利、二百キロ以上は国鉄が運賃的に有利といふことになりまして、路線運賃の場合は、コンテナ運賃と比べて、初めから全部国鉄が有利と、安といふことになつておりますが、ただ、これは実際どういふ運賃をトラック業者がとつておるかばかりでないので、私どもとしては、やはりかなり先ほど申し上げました運賃制度の弾力的活用を行ひまして、一〇・八の減収率はそれ以上に落とさないように努力をしてまいりたいといふふうな考へております。

○黒住忠行君 運賃の問題、いま答弁もございしたように大変さぞいといひますか、関連事業との間に非常にデリケートな問題になつてきておる。そこにまた国鉄が独占性を失ひまして、いろいろと苦勞の多いところだと思つてございします。運賃が適時適切に——運賃値上げを奨励しておるわけにございせんが、事業といたしまして継続的に仕事をやるためには適時適切な運賃改定といふことが必要であるわけにございしますが、先ほど申し述べましたように、消費者物価との比較におきまして大変な開きがある。物価の変動を吸収し得ないといふようなことで、これが一つは国鉄財政悪化の原因にもなつておるわけにございします。

それで、今回の要綱にありますように、「運賃法定制度の弾力化」といふ、その運賃法定制度の決定方式を弾力化するといふことにつぎまして早急に検討し結論を出す、こういうことになつておるわけにございしますが、法律的にもいろいろ問題があるかと思ひますが、私もこれは運賃といふものは事業のコストであり、これを適時適切に実施をしていくと、また国営の事業でございしますが、これは予算上国会においても審議されるわけにございしますから、この法定制度の弾力化についてはひとつ検討をされておるわけにございしますから、速やかにその検討をされておるわけにございしていただきます。これは立法問題ではございしますが、私どももお願いを申し上げます、大臣の御見解を承りたいと思ひます。

○国務大臣(石田博英君) 国鉄が今日の窮状に達しました原因の一つは、運賃の改定の時期が適切を欠いた、一年半ばかりおくれたといふことが大きな原因の一つになつております。また、中山伊知郎先生を座長にしております公共企業体等のあり方についての審議会、国鉄当局の当事者能力の問題にも絡んでくる問題でございします。そういう

ような見地と、それから国会の予算審議権、あるいは政府の予算編成権というふうなものとも絡みますので、軽々に結論を出すべき性質のものではございせんが、国鉄の現状等にかんがみまして検討を進めていこうとございします。

○黒住忠行君 国鉄の財政、もとより国鉄の再建のためには、国民の国鉄でございしますから、国民各位の理解と協力を求めなきゃならぬと思つてございします。それには大いに国鉄の経営、やり方につぎまして国民の皆さんの批判、そして意見を率直に聞くと、そしてまた国民の国鉄でございしますから国鉄のあり方、仕事につぎまして正しい認識をしていただく、こういうことが私は必要じゃないかと思つてございしますけれども、そのためには地方、地域ごとにとつとつといふふうな制度をつくりまして、国鉄運営についてわれわれはこうがなつておるんだ、こうやるんだといふことを、新聞なんかを見ましても国鉄の姿勢といひますか、経営の姿勢、労使の關係等につぎまして、非常に熱心な意見が各方面から出るはずでございします。そういうのは自分たちの国鉄であるといふこととから出ておるわけにございしますから、そういうふうな声を直接各地で地方において吸収をして、大いに国鉄経営の、国民のための経営に生かしていくといふふうなことで私は必要じゃないかと思つてございしますけれども、どうですか。

○国務大臣(石田博英君) たとえば新聞の意見広告とか、あるいは電車内の広告なんかでは、この成立がおくれれば一日何百赤字になるのだといふことはいつぱい出てきておりますけれども、国鉄がいままで国民に対してどういふことをしてきたかといふような宣伝に、確かにおつしやるように欠けておると思つてございします。私も書生のことには、東京—京都間が八時間から九時間かかったのが、いまは三時間で行けるようになったといふ国民に与えたこの時間の利益、それから、そのほかの方面における国鉄の努力の成果、それが国民生活並びに経済に与えた利益、その点の宣伝、それからエネルギー資源の乏しいわが国において、一番エ

ネルギーの上から言つて安上がりなのは、海は別といたしまして、陸では国鉄なんだという意味の宣伝、そういう点が非常におくれているように思ひます。

それから、先ほど目黒さんの御質問の際にもお答えをいたしたことでございますが、国民から見ると、国鉄の財産が遊んでゐるのではないか、これはもう一番マイナスの効果であらわすわけでありまして、そういう点についての努力、そういうものとあわせて国鉄の役割、将来性、そしていままでの成果、そういうものを国民にもっとわかつていただくような努力をしなければならぬ、そしてまた国鉄に対する御意見がもつとたくさん集まつてくるように配慮しなきゃならぬ、この配慮は、いま運輸省においてこれを実施するように検討中でございます。

○黒住忠行君　まあ国鉄がどうなるかということにつきましても、もう国民としては大変重大であるわけではございまして、国民の皆様の協力を得ていくということが私は今後ますます大切である、こう思ひます。その場合に五〇％以上の運賃を改定をするとおきながら、企業の中では労使関係がごたごたしていると、こういうものではどうも国民の理解は得られないと思うわけではございまして、これこそ国鉄財政再建のために最も私は大切なことだと思ひますが、總裁どうですか。

○説明員(高木文雄君)　現在経営状態がこういう状態ではございまして、国鉄の再建ということとは国鉄の経営、経営の再建ということがきつめて大事であるということで御審議をお願いしているわけではございまして、いま御指摘になりましたように、何と申しまして四十万人を超える人によつて鉄道が安全確実に動くわけではございまして、経営、経営の再建もさることながら、国鉄の中にございます労使一体と申しますか、職員全体が一体となりまして自分のところの経営に真剣に取り組んでいくという姿勢がもう一歩進むことがどうしても必要であらうかと思ひます。春以来そう

いうことで労使の間で、交渉というふうなことでなくて、また別のお座敷で、いささか非公式な形ででも相互に意見を交換し合つて経営の問題を話し合おうではないかというのを始めておるわけではございまして、組合の方の幹部の諸君もそのことについてはきつめて積極的ではございまして、お互いに相反する意見を出し合つて議論、論議し合うということに、お互いに一致点を見出し合ひながらやつていくことにしようという雰囲気がいささかながら生まれておるところでございます。

ただ、この問題は非常に長い問題であり、いささつがあらうし、また、それがいやな思ひ出というふうなものとなつておりますので、残念ながらにわかにはきくとうと全く変わったようなところまでは持つていきませんで、いささか時間をかけてさらに協調の空気を積み上げていきたいと思ひます。昨年のいわゆるスト権ストでありまして、この春の春闘でありまして、うとときに列車、電車がかなり長時間にわたつてとまるといふようなことになりましたけれども、だんだんとそういうことにつきましても労使の間が調整されてまいりますれば改善をしていくのではないかと、その全体の雰囲気が変わることと経営、経済の再建ということが相つながら進んで初めて所期の目標に近づき得るのではないかと、いふふに考えております。

いま御指摘の点は、私が日ごろ心掛けておるつもりではございまして、なおお言葉をかみしめてそのような方向で臨んでまいりたいと思ひます。

○黒住忠行君　先ほど来の運賃のときにちよつと言ひ忘れたんでございまして、そもそも運賃というものが公共料金というふうなことで、経済原則を無視して処理してきたらいろいろあるわけではございまして、運賃というものは能率的な経営のもとにおきまして適正原価、適正運賃でなければならぬというのが原則だと思ひわけではございまして、一般の交通運賃、たとえば私鉄等の場合におきまして、赤字が出なければ運賃改定は認めない、と、

過去の赤字は考えない、こういうことでございまして、新しい投資といふことも、輸送力増強してサービスをやるというのことに對しましては逆になる。国鉄の場合におきまして過去を見ますと、いふと、適時適切な改定が行われなかつたために、必要な投資が行われなかつたために、先ほどお話をありました貨物なんかのことにございまして後手を踏んでおる、こういうふうなことになる。これは事実だと思ひんでございまして、そのような赤字と運賃の関係、将来に向かつての運賃改定の場合に過去の赤字といふものをどう考えるか、運賃政策として、御意見を承りたいと思ひます。

○国務大臣(石田博英君)　国鉄が独立採算を要求されている限りにおいては、その運賃は十分コストを償ふものでなければならぬわけでありまして、しかも、それが適時適切に行われなければならぬものと思ひます。それが適時適切に行われなかつたために生じた赤字部分については、御承知のように今度の法改正によつて政府が負担をすることに相なつております。ただ、資産として見合ふ分についてはこれを残されておるのではありませんが、これも国鉄道を預つておる側から見れば、自分の採算の上から喜んで引き受けたものは別といたしまして、つくつてやるのは国費でつくるがあと赤字は何とかそつちでやりくりせよというふうな種類のものも含まれておるわけでありまして、地方のローカル線の問題なんかは代表的なものであらうと思ひんでございまして、そういうものも奥地の開発という政策的目標のために行われるのでありますから、できるだけ多く国費で負担するように努めるべきものだと思ひます。今回はわずかでございまして、これを突破口といたしましてその拡大に努力をしてみたい、こう考えておる次第であります。

○黒住忠行君　いまの運賃改定遅延による影響につきましましては、まず第一に国鉄が受ける影響といふことで、午前中もお話ございました。これが第一点。それから関連企業の影響といふことが第

二点。それからほかの交通機関の運賃が非常に関係が深いわけではございまして、それらにどのような影響があるかといふことが第三点だと思ひます。

すでに数字的なあれも出ておるようではございすけれども、午前中いろいろと議論がございまして、しかしながら、現実の姿として国鉄経営上受ける影響といふものは大変なものであると思ひわけではございまして、そして、その関連企業の受ける影響といふのも非常に大きいといふことでございまして、数字等は出ておりますけれども、これを要約してひとつ御説明、これは国鉄から承りましょうか。

○説明員(馬渡一真君)　今回の運賃改正のおくれによります減収分を経費を抑制いたしましてしのぐというふうなことでございまして、非常に関連企業に大きな影響を与えておると思ひますが、その中で工事費を二千億余り抑制いたしますことによりまして建設関係、あるいは電設、車両、あるいは機械といふような関係のところ、それから資材等の納入をいたしております業界にとりましては、物件費を節減いたしますことによつてその発注が減るといふふうなことがございまして、影響が出ております。

大体数字で申し上げますと、資材の関係が、ちよつと、国鉄のシェアがはつきりいたしませんので、一応納入業者全数で五千社、従業員数三十万人余りといふふうな全数ではなつております。そのほか建設関係等を含めまして、いまの三十三万人を入れますと三万一千社、五十四万人余りのところに影響があるといふふうな考えております。

○黒住忠行君　先般大阪等いろいろな支払い問題等につきまして問題があつたわけではございまして、その点どうですか。

○説明員(馬渡一真君)　実は先月、九月の末におきまして国鉄が支払うべきお金が約四百億円、この関係で外部に支払うべきお金がございましたんですが、政府当局といふいろいろな折衝いたしましたけ

れども、今回の法案のおくれの結果によりまして、
実は過去債務のたな上げ分に相当いたします金額
千二百億円、これは利払い、元利払い合わせまし
て千二百億円でございますが、その分がお認めい
ただけない状態のままでございまして、たな上げ
うとう九月末に先ほど申しました金額をお支払い
することができずに十月に繰り延べざるを得な
かったというふうに出ました。まことに申し
わけないとは思っておりますが、資金繰り上どう
しようもなかったわけでございます。なお、十月
につきましても、いまのような点を含めて全部解
消できる見込みはございませんで、なお十月から
十一月へさらに繰り延べてまいらざるを得ないの
ではないかというふうに思っております。

○黒住忠行君 国鉄としてどういふような工夫
を——やむを得ずということですか。工夫があつ
てしかるべきじゃないかと思うんですがどうです
か、その点は。

○説明員(馬渡一真君) ただいま結果だけを申し
上げましたので、その全体の金額、九月分で約五
千億円の支出を見るような形でございました中で
三千五百億円が過去の債務、先ほど申しました分
も含めまして過去の債務に対する元利払いという
金額が中々ございまして、そのほかの支払い等に
充てますもの、それから人件費等を含めて五千億
余りの金額が必要であつたわけでございしますが、
その間で九月の末までは何とかやりくりをいたし
まして支払つてまいりましたけれども、先ほど申
しました四百億の金額の中で、なお支払遅延防止
法にかかります分は何か手持ちの中で支払いを
いたしまして、この金額は約八十億円ございま
した、それは支払いをいたしまして、残りの三百
二十億円だけやむを得ず二、三日結果として延び
たと思ひますが、十月の初旬にその分については
支払つた次第でございます。

○黒住忠行君 私は、現在の財政悪化の原因、そ
れを突き詰めて新しく対策を確立していかな
ければならないというところでいろいろ御見解を
賜つたわけでございますけれども、従来のあれか

ら見まして、今回は非常に重大な段階にあると思
います。それで、計画を実施いたしますためには、
政府はもちろんでございしますが、国鉄労使一体と
なりましてこのわが国の国民の国鉄を守ってい
くんだというその決意のもとに邁進をしていただき
たいことを申し述べまして、質問を終わります。
○佐藤信二君 ただいまの黒住委員の質問に關連
して若干補足質問したいと思ひます。

どうも、大臣もまた総裁も、私は与党でありま
すが、あるときは野党的質問になりますことをお
許し願ひたいと思ひます。
いま出ておりますこの二法案、これは私が言う
までもなく、いままた黒住委員が指摘しましたよ
うに、四十四年、四十八年という二回にわたる再
建計画というものがいろいろな理由によつて失敗に
帰して、そして昨年の十二月三十一日の閣議了解
事項、日本国有鉄道再建対策要綱というもので出
発しているわけであります。そしてこの中のい
ゆる骨子というのは、財政面では四十八年、四十
四年の場合では十年間でやろうとしたのを五十
一年、五十二年という二カ年でもつてこの赤字財政
というものを一挙に回復しようじゃないかという
ことで、過去の累積赤字の一部のたな上げだとか、
利子補給の問題もあるが、大きい柱は何といつて
も五十二年、五十二年度における運賃値上げとい
う問題だろふと思ひます。

しかし、もうすでに、初めの予定では六月一日
実施ということが、十月中でもどうなるか、成立
するかどうかかわからないというふうな問題になつ
てすでに五カ月おくれにいたつております。そ
うして、国鉄当局では、二千六百五十億の落ち込
みがあったと、こういうふうな推定なさつていら
るわけであります。いままでの四十八年の場合で
も、四十九年の十月にいわゆる運賃の改正がお
くれたために約二千八百億ですか、赤字になつた
んだという御説明があります。また、このよ
うな社会政治情勢からまいりますと、来年五十
二年でもつて値上げという法案が出て、同じよう
に審議がおくれるという可能性はないと言えな

いわけではあります。そうした場合に、この昨年
の閣議決定の再建対策要綱というものに変化をも
うすでに来ているのではないだろうか、かよ
うに思ひますが、その点はいかがですか。

○国務大臣(石田博英君) 御指摘のように、もう
すでに成立が五カ月以上おくれにございまして、そ
うしたために入減というものが二千億円を超えてお
るわけでございしますが、現在では、先ほどから
国鉄当局の説明をお聞きのとおり苦心惨たん、や
りくり算段して節約でもつてきたわけでございま
す。したがって、本臨時国会においてこの両法案
の成立を見ますならば二年間で収支均衡を図る
という当初の計画を変更する必要はないと、こ
う考へておる次第でございます。しかし、来年大幅
な値上げということ、続けてもう一遍大幅な値上
げということになりますと、今年これから法律が
通つて行つた値上げの効果、その影響等も見なけ
ればなりません、何度も申し上げておりますよう
に、独占企業ではございせんから、上げた上
げた分だけ収入になるという性質のものでもな
く、むしろ逆に減収になる危険もございします。そ
れらの点を勘案しながら来年度の予算案に対処
しなければならぬ問題だと。それから御指摘の政
治情勢も無論考へて対処しなければならぬ問題、
こう思つておりますが、当初の目標、これをいま
変えなければならぬとは考へておりません。

○佐藤信二君 大蔵大臣の御答弁は、官僚ではな
いので私たちに非常にわかりやすい答弁であり
がたいと思ひますが、いま国鉄では二千六百五
十億もうすでに十月、十一月まで出るといふ話、
これはもうすでに前から、一カ月運賃の改正がお
くれれば五百三十億ほどおくれる、こういうふう
なこととはたびたび聞いていたわけでござい
ます。もうすでに六月、七月、八月、九月と過ぎて
いりますが、この実績というものはもうすでにつ
かまれていると思ひますが、どうなつてございま
すか、国鉄当局にお聞きしたい。

○説明員(高木文雄君) 今度の値上げによりまし
て、御存じのように十カ月で五千四百十億の収入
増加を予定したわけでございしますが、つま
りそれは月額にして約五百三十億になるわけ
でございますが、それがいまおくれにございま
すので、その分による落ち込みは二千六百億になる
というところは言ひたいと思ひますが、その
ほか若干予定いたしましたほどの旅客の伸び
が期待できないとか、先般の大きな災害により
まして列車、電車が運行できなくなりまして収入
が減りましたということがございまして、予定に比
べて、運賃収入のおくれによる二千六百億をどう
も少し上回るような減収が出さうな心配をいたし
ておるわけでございします。

この減収につきましては、少なくとも損益の面
は別といたしまして、資金の面につきましては工
事費を削減するとか、あるいは物件費を削減する
というところでどうか泳いでまいつたわけでござ
いますけれども、率直に申しましてもう完全に限
界に達しておるといふ現状でございます。来年度
以降の問題につきましては、一番私も頭を悩ま
しておりますのは、今回の値上げによりました後
どのぐらゐの実収が確保できるか。五〇%を超え
る運賃の値上げに對照しまして、実収では三七
%の見込みを立てておりますけれども、それがどう
いう結果になりますかは、いろいろ努力はいたし
ますが、何しろお客さんの嗜好の問題があるわけ
でございますので、もうちょっとやってみせんと
よくわからないというところでございまして、御
指摘のように、今後の財政再建の立て方につ
いては、私どもとしては率直のところ非常に苦慮を
いたしておる現状でございます。

基本的には昨年の十二月の方針に従つてやつ
てまいらうということで私も覚悟を決めておりま
すけれども、何しろ、先ほど来繰り返して運輸大臣
から御答弁賜つておりますように、最近ではもう
完全な競争企業でございしますから、旅客につきま
しても、あるいは貨物につきましても、お客さん
が国鉄離れを起すことということは十分考へられる
ことであり、それについても私どもも覚悟をいた
しておるわけでございまして、率直のところ、来

年度にまたが問題につきましては、まだ今日の段階では十分な答えができるような状態にないわけでございます。

○佐藤信二君 総裁ね、私お聞きしたかったのは、いわゆるこの値上げができれば十カ月でもって五千三百億というのは、初めの予定というか、予想数字だろと思うんですよ。ですから、それを単純に十で割って一カ月のおくれが五百三十億というようにことごとくなくてですね、実際的にもう六月、七月、八月、九月というふうに通過しているわけですから、その間の売り上げというのは当然国鉄当局としてつかまれているだろうと、これは普通の民間会社で赤字だったら、もう毎日、毎日どうなっているかというのを注目しているわけですが、そのいわゆる実態はどうなんですかというのを聞きしたわけなんです。

○説明員(高木文雄君) 月額平均五百三十億よりも大きな落ち込みになっております。

○佐藤信二君 そういふことと、それから、すでにそのようにおくられているということなんです、が、ここのそれだけの落ち込んだ約二千六百億以上のものでしょうか、そのいわゆるしわ寄せというのを、工事に多く使おうというお考えのようですが、このことは、ここの五十一年度予算のときに、まあ落ち込んだ景気の浮揚策として一応工事予算というふうに組んだんじゃないだろうかと思うわけなんです。

そこで、いまのお話だと、法案の成立がすぐれることによつた落ち込みというものは工事費でもって削減するんだというところでもってつじつまを合わすということなんです、そうすると、国鉄に関連している下請企業、これが非常な莫大なる数になるということなんです、それに対する影響はどうなんですか。困っている業者というものはあらわれていませんか。

○説明員(高木文雄君) いや、まあそれは非常に大きな影響でございます、春以来しばしば関係の方から何とかならないかというお話を承っておりますわけでございますけれども、そこはいまの国鉄

の制度の非常に悲しいところでございまして、予算、それから資金、事業計画、すべて国会の方でお決めることになっておりまして、それがそのとおりにならないわけ、どこかでその予算で決められなかったものの中から抑制によってひねり出さなければならぬわけでございますが、何はともあれ列車、電車は何とか予定どおり動かすというのをまず第一に考えるという方針です、二千億を超えるような大きな金額をどこで抑制するかといふことは道はないわけでございます、すので、やむを得ず工事費を抑えてきたということでございます。

で、工事費の状況は、上期におきまして昨年度発注いたしましたものと比べますと、大体六割前後に落ち込んでおりますので、土木建築業界におきまして、あるいはまた車両メーカーにつきましても、信号メーカーにつきましても、大変大きなショックでございます、なかなか車両、信号号のように業界として国鉄依存率の高い業界の場合には、きわめて甚大な影響になっておるわけでありまして、その辺はしばしば業界の方から現状の御説明を賜っておりますけれども、お話をありまして、一日も早く法案の成立をお願いいたしますからというところで、いわばがまんをさせていただいて、もうがまんの限界までできているというのが今日の現状であらうかと思ひます。

○佐藤信二君 まあ大体いまのこととで私いいです。

次に、先ほど黒住委員の質問にもありました、今回の運賃値上げというものは名目でもって五〇%上げる、しかし、実収では三七〇%というふうにお組みになっているわけでありまして、これは四十九年の値上げの際には名目が二三〇%、それで実収が一五〇%ということで、目減りが八〇%というふうな数字が出ていたわけなんです。そういうところからこの数字が出たのかと思ひますが、先ほど田口さんの方から、ほかの実交通機関に比べて国鉄が安いんだというふうなお話があったわけですが、

もちろんこのまま比較というのはいくぶんできない問題があると思うんです。私がほかでもやりましたと、国鉄の方が今度値上げでもって高くなるという地域もあるわけなんです。例を挙げますと、私鉄と国鉄が競合しているところ、すなわち小田原まで、これはもちろん片一方は新宿から行く、片一方は東京駅から行くというところで発車駅が違いますが、小田急の場合は四百円だと、国鉄の場合は六百八十円と、こういうふうな差がある。それからまた、新宿から八王子というところには京王電車が走っておりますが、これで行くと百九十円で行ける。国鉄で行くと三百十円。それからまた、東京から新宿というわずかな区間ですが、国鉄で行くと百十円かかるんですが、営団の地下鉄で行くと八十円と。また大阪方面に行きまして、大阪から三ノ宮という区間がございまして、国鉄が三百七十円、阪急と阪神が百八十円というふうには、私鉄利用の方が安いというのがあるわけなんです。

また、航空運賃の、先ほど例をおっしゃったが東京から博多というの、なるほど新幹線利用して普通車で行けば一万四千円ということですが、グリーン車を利用いたしますと二万三千円かかってくるわけなんです。それに対して飛行機で参りますと、ジェット料金を入れて二万百円ということと、三千円ほど安くなる。飛行機を利用する人はグリーン車でしようし、またグリーン車を利用する人は飛行機を利用する人じゃなかったらどうかと思うんですがこれだけ差が出てくる。また東京大阪に飛行機で行けば一万四百円ということと三千九百円飛行機の方が安くなると、こういうような例があるわけなんです。

また貨物輸送については、これも、もちろん先ほど御答弁がございましたように、国鉄の場合は駅から駅というところで、私が言います例は、新潟県の新潟田というところから品川までお米を十五トン車で送つ場合には、末端のトラック料金を入れて七万六千円だと、こういうことなんです、

トラックで輸送すると四万五千五百円しかからない。また、いまミカンの実はシーズンになりまして、愛媛県の出産から汐留まで貨物で送ると十四万円、トラックで送ると九万五千五百円というふうな安いという数字が出ています。そうしてまた、国鉄の場合にはいろいろ労使対等にならねばならぬという数字が出ています。そういうことで非常に利用者から見たら不安な面もあるということで、貨物輸送なんかの場合にはトラックに頼るといふことが非常に多くなるわけなんです。

そういうわけですから、先ほどの名目で五〇%上げられたやつが実収で三七〇%になるというの、どうも私は甘いんじゃないだろうか。また、先ほど大臣が盛んにおっしゃっているように、いままでとは国鉄が違つて乗つてやるんだとか、運んでやるんだといふことじゃないんだとおっしゃった、私もそうだと思うんですが、後から指摘しますが、どうもいままでの国鉄は乗つてやるんだ、運んでやるんだという例が、今回の車両も制限して冬にはラッシュが来るとか、また新幹線のカバーをやめるとか、寝台車のハンガーとか、スリッパをやめるとかといふのでサービス低下ということになると、ますます国鉄難れという現象が国民に来すんじゃないだろうか、かように思ひますので、実収三七〇%というのはいいんです、うかね、これで、この点をお聞きしたいんです。

○説明員(高木文雄君) まさに非常に問題の点でございます。五〇%強の名目の改定をいたしました三三七%の実収率というものを算定いたしました。つきましては、先ほど田口常務から御説明を申し上げましたように、昭和四十九年の経験を基礎にしているわけでございますが、当時とは経済状態が變つておりますし、それから値上げ幅も違ひますから、その当時の経験が今回の場合にそのまま適用してはまるかどうかということについては、率直に申し上げて一〇〇%の自信があるわけではないわけでございます。

ただ、ただいま御指摘ありました小田原—東京

間とか、あるいは新宿―八王子間とかについての私鉄の競争関係、あるいは関西の私鉄の非常に発達してあります地域での旅客運賃の競争関係につきましても、まさに御指摘のように、いわばこちらの方が高いという現象が起きているというわけでございまして、過去の経験から見ても、そういう地域はやはり平均的な地域よりは影響を受ける度合いが大きいわけでございまして、さりとて、必ずしもなだれ現象が起きているということでもないというところでございまして、また三七％というのは、全体の全国の落ち込みを見てのこととございまして、余り極端な競争関係にない地域もあるわけでございまして、そこらを総合して

いわば客観的な見方をしておるわけでございします。しかし、いずれにしても旅客につきましても三七％確保できるかどうかは率直のところ絶対に自信がございまして、これは相当地域を活動にしまして努力をいたした上で、どこまで何とかいきたいというところでございします。

貨物につきましては、もっと旅客の場合よりも敏感にそろばんで、お客さんがトラックで運んだり貨物で運んだりということとをされるわけでありますから、旅客以上に心配をいたしておるわけでございします。しかし、その面につきましても、最近もかなりきめ細かくそれぞれの荷主さんの意向なり、物資別の状態なりを調べておるわけでございまして、いろいろ両側の、つまり受けのところで、それから送りのところの両側の自動車輸送に伴うところの通運料金等も考慮いたしまして、と申しますのは、通運料金の方は動かないわけでございしますから、したがって、戸口から戸口で見ますと、五〇％以上上がるわけではないわけでございします。どうにかこうにかその程度の落ち込みを見れば、残りの相当量のものとは従来どおり鉄道を使っていただけではないかということ、を最近の情報交換では得ておるわけでございしますけれども、それにいたしまして、すでに現在の運賃体系あるいは今度お願いいたしております

のが実現しました後の運賃体系を考えてみますと、旅客、貨物両方通じましてかなり厳しい状態にあるというところは、競争の面から申しまして運賃さえ上げればそれで経営が改善されるということではなくて、運賃の面においてかなり競争関係がシビアな状態に入っていくというふうに覚悟をいたしておるわけでございします。

○佐藤信二君 国鉄の方が私が調べたように安い地域がありますと、必ず次に航空運賃だとか、私鉄運賃だとかいうものがやはり便乗値上げというか、いわゆる原価から来ているものではなく、値上げ申請をしていくだろうということが予想されるわけでは。

福田副総理は先日の本会議でもって物価に対する影響は〇・五％しかないのだ、そういうものを含んで実は消費者物価の値上げを八％以内に抑えるのが自分たちの使命だという非常に心強いことをおっしゃったわけでありまして、いま申したように、他交通機関の値上げに対しては運輸省当局はどういうふうにお考えでございしますか。

また、実際にタクシーが料金の値上げというものを十一月から申請しているわけでありまして、これに対する取り扱いに関する方針がございしたらお聞かせ願いたいんです。

○国務大臣(石田博英君) 私鉄につきましては昨年の十二月に値上げをいたさせております。最小限度二カ年間は値上げを認めないという方針を貫いておるわけでございしますから、直ちに影響することはないと思ひます。それから私鉄を含めまして航空機も厳格な原価計算をいたした上で認可をするためでございますから、いわゆる便乗値上げのような種類のものは起こらないと考えております。

それからタクシーの値上げにつきましても東京地方、六大都市を含む七十二ブロックから出たり、またこれから出るだろうということでありまして、ただし、現在のタクシーに対する需要関係その他から考えまして、これもやはり値上げをしたからといってそれだけ経営が楽になるかどうか、まだ

問題点がたくさんあるように思ひますし、認可の基準は依然同じように原価主義でございしますから、便乗値上げは許さない方針でございします。

○佐藤信二君 大変明快に、また心強い答弁をいただきました。結構でございますが、先ほど私ちよつと指摘いたしました、先ほど大臣からいままでの国鉄のように乗っけてやる、運んでやるという姿勢じゃいけないのだというお話がございした、ちよつと関連してお聞きしたいのですが、ことしの初めに国鉄では「運賃改定はなぜ必要か」というふうしたパンフレットまた「このままでは……国鉄の窮状にご理解を」という二つの小冊子をおつくりになり、また新聞広告だとか、それから中づりとか、いろいろなPR作戦というものが出されるわけでありまして、私はこの二つの文面を読んでみて、やはり乗っけてやるんだという姿勢が強いという気が実は大臣したんです。

この中ばつと聞くと、「このままでは、新しい工事もすすみません」と、何か脅迫じみた言動を書いている。そして次のページには「このままでは、みなさまのお役に立つのがむずかしくなります」と、こういうことなんですね。この辺に私はちよつと国鉄当局の姿勢も問題あると思うんですが、お聞きしたいのは、こうしたPRの資料というものはどれぐらいおつくりになったんですか、何部くらい。そしてまた、それはどういふ人を相手にして配布なさったのかということ、それに費やした金額ですね。またもう一つは、これに対する反響、効果というものがどういふふうには評価なさっているかを率直にお聞きしたいんです。

○説明員(高木文雄君) 部数はちよつといま正確に覚えておりませんが……。

○佐藤信二君 大体でいいです。

○説明員(高木文雄君) それぞれ五万部と十万部の間ぐらいであつたと思ひます。最初考えておりましたよりは、自分の方へも送れという話でありまして、後から刷り増しをしましてそのぐらい、五万と十万の間ぐらいであつたと思ひます。それ

からお届けいたしましたのは、まあ本社では何と申しますか、オビニオンリーダーといひますか、各界で御活躍いただいている方々のリストを適宜つくりましてお届けいたしましたほか、むしろ地方の私どもの出先であります管理局に一括渡ししまして、管理局の判断でそれぞれ各地域における、まあいわばオビニオンリーダーとも言われるべき方々にお送りをしたということでございします。それから、金額は、これもまた余り正確に覚えておりませんが、全部で五千万ぐらいだったのではないかと今思ひます。

○佐藤信二君 これ、そうすると、主にまず外部の人に……

○説明員(高木文雄君) ちよつと失礼いたしました。一千万ぐらいの金額だそうでございします。特にお金を使わないことに注意をさせまして、郵送等になるべく避けまして、いろんな機会に手渡すというふうなことを主体にいたしまして、印刷代はかかりましたけれども、郵送料はなるべくかけないようにして配布をいたしました。

○佐藤信二君 これ實際的に、御指摘のように外部の者というが、国鉄の関連企業、下請けの方に多く配られたようで、これを持ってわれわれ議員のところ、国鉄を上げてくれというふうな陳情にお見えになったわけですが、それはいいとして、私はこういうPRというか、いまの国鉄の実情というの、やはり内部に徹底していただきたいという気がするわけであります。先ほどから大臣も再三労使一体という言葉をお使いになる。労使一体でもって建設しなさいかぬことは言うまでもないし、また、こうした国鉄というものを再建するには、国家と国鉄と国民というものが三者一体とならなければ成果がないと思ひます。その中において一番重要なのは当事者である国鉄の労使の一体というが、本当に真剣にこれを何と再建しなければいけないという意欲じゃないだろうかと思ひます。先ほど石田大臣もその点を非常に強くおっしゃり、また十六日にそうしたハッパをかけたというところでございしますが、

私はどうも、国鉄の幹部の方はそうした認識をお持ちでも、末端職員と言ったら恐縮ですが、本当に一人一人まで、そこまでやはり危機感というものを抱持なんだろうという気持ちはあります。

私のように民間会社に長くおりましたら、会社の生産が上がらないと言え、まあ賃上げもことはひとつ遠慮しようと言つて、やはり一年間でも二年間でも一生懸命働くと。そのかわりも良かったボーナスは倍もおろすと、こういうふうになるわけでありましたが、やはりもちろん労働者、勤労者として、働いている以上月給がなけりや生活ができないこともわかっておりますが、いままで一回も、苦しいんだからことしのベースアップはたな上げにしようなんという声が全然内部から盛り上がりつてこないわけですがね。こういう点やはり当局側として組合側に対するPRという点、実情説明というのに欠けているんじゃないだろうか。

これはもちろん国鉄当局が口では独立採算性を強いられているが、実際的には国鉄だけでは何もできないという、こういうところにももちろん起因していると思うんです。そういう点、もともと労使一体の話し合いの場を団体交渉で持とうということはわかりますが、片一方に支払い能力がない、また支払うべき能力を持っていないだろうというの、幾らうまいことを言つたって組合側は信用しないだろうと思うんです。私はここにやはり労使の中における不信感というものが醸し出されるだろうと、かように思うんですが、これに対して総裁の方では国鉄職員に対する現状の説明、また組合員の現状認識というのをどういうふうに把握なさっていますか。

○説明員(高木文雄君) 御指摘の点はきわめて重要な問題であらうかと思ひます。いままで余り労使の間で経営の問題についていろいろ話をするという機会がそう多くはなかったようでございます。具体的、もつとぎざぎざの労使間の問題が主として取り上げられておたわけござい

まして、全体として国鉄経営全体を労使で話し合うという機会は余り多くなかったように思われます。もちろん中央の幹部との間ではいろいろ話す機会がございましたけれども、地方でもそういうことが行われるべきであつたと思ひますが、そういう点では欠けておたつたというふうに私は判断をいたしております。

そこで、本年六月に中央でいろいろ話をいたしました、その後、いわゆる交渉事項とかいうような法律上の、労働法上の話し合いということではなくて、経営について非公式な場で話し合う場所をつくらうではないかという呼びかけをいたしました。大変遅まきではございますが、この六月からそういう場をつくつておりました、幸いにいたしまして徐々にそのような話し合いの機会が地方におきましても始まつておるところでございます。

しかし、長い間の体質がございまして、そういう空気というものが各現場にまで及んでいいる現状でございます。で、やはり御指摘のように、この民間の企業体の場合とは違ひまして、経営に関する今日のテーマということについて労使の間で話すとか、あるいは情報を提供するとかいうことはきわめて不十分であつたのではないかと、いうふうに思つておるわけでございます。

ただ半面、国鉄創設以来今日まで給与がどういうふうに決まつてきたかといひますと、まあ残念なことではございますが、自主的に労使の間でうまく決まつたという経験を持たないわけでございます。まして、ほとんど調停、あるいは仲裁ということによつて決まつてきたと、しかも、その中身というもののつきまちは、これは国鉄の経営がいかからたとえボーナスを少しよけい払ひましようというふうなことがあつたかと申しますと、そういう経験を全く持たないわけでございます。まあ大勢といたしましては民間の給与水準に準じて上がつてきたということで、国鉄職員の一番基本であります給与問題につきましても、国鉄経営と結びついた形で給与が決まるというふうな形の経験

を一度も持たせませんものだから、そういうこともあつて、経営問題を労使の間で話し合うというふうな雰囲気が生まれてこなかったのではないかと、いうふうに思つております。

しかし給与問題につきましては、現行体制のもとにおきましては、残念ながらいままでのような形を続けるを得ないと思ひますが、しかしそれにつけても、経営が非常に急迫状態になつてきたということは、自然自然の間に伝わりつたところでございます。今後ともいまおっしゃつたようなことを一つの重要なこととして労使関係の調整に努めてまいりたいというふうに思つております。

なお、この印刷物そのものは職員には直接は配布はしてございせんけれども、別に職員に配布されるもう少し少し経費のかかりません形式での印刷物が定期的に職員に配られておりますので、そういうものを通じてこの経営の現状は伝わるような方向は努力をいたしております。その種の何といひますか、社内報的なものにもこれと同様の内容のものを掲載することを通じて浸透を図つていふということでございます。

○佐藤信二君 先ほど目黒委員からも指摘がありました。きょうの新聞を読むと、列車のダイヤの改正というが、列車を削減すると、それからまた一方では寝台車、新幹線のうちのサービスの一部停止するということで、先ほど六十億ほど浮くというお話でございましたが、きょうの新聞には六十億というものが出ておりますが、先ほどおっしゃつた六十億というのは、列車削減によるいわゆる収入のあれが六十億で、ほかのサービスの方があと五十億ほどあるわけなんですか。

○説明員(高木文雄君) これは列車削減によるといふのじゃなしに、逆に修繕費を今後一割程度抑制するといふことにいたしますと、その修繕のためには要します備品の調達代金が大体いまおっしゃつた六十億程度節約することができるといふことでございまして、幾ら節約の必要がありましても、ひどい影響を列車の方にかけることはでき

ませんので、またしてはなりませんので、そのほかに一割以内といふことで見当をつけていたしておるわけでございますが、そういうふうにご考えますと六十億ぐらゐになるかといふことでございまして、それ以外のものもサービスのサービスカットといふことを含めまして、百億を超える額を何とか捻出しなくてはならぬ。捻出しなくてはならぬといふよりも、現実にもう金がないといふことでございまして、それをほかのサービス機関を合わせましたものが百億を超えるといふことでございまして。

○佐藤信二君 よつぽどせつば詰まつたあけくの果てにこういうふうな処置をとられたのだらうと思つて大変御苦労は多とするわけでありましたが、どうも私たち一般的から見ると、やはりこうして列車は削減した、そしてまた、寝台車の列車ボーイもなくしたとか、それから寝台車のハンガーだとかそういう細かいものもなくする、石けんもなくなるというところは必要者、いわゆる一般国民に対するしわ寄せばかりのやうな気がするわけですが。もちろん国鉄当局としても、国鉄の中でもってできることは最大限になつたんだらうと思ひますが、どういふことを国鉄としてはこの分に見合う分だけなつたかを教えていただきたいんです。

○説明員(高木文雄君) 六月一日から実施することとができませんでした結果、きわめて単純計算で申しまして、一カ月に五百三十億ずつ捻出をしなければならぬといふことになりまして、当初は損益面へは波及いたしませんけれども、とりあえず資金面への寄与といふことを考えまして、工事費を毎月節約してつたわけでございますが、工事費だけにしわ寄せするわけにもまいりませんので、次第に物件費の方も抑制をいたしてつたわけでございます。最終には駅舎の電灯を少し減らしますとか、あるいは水の節約をいたしますとか、それからもちろんいろいろ、もろもろの庶務経費と申しますか、紙とかそういう事務用品の調達を抑えますとか、それからさらには、シートにかかつておりますリネンの洗たくを減らします

とか、車両内の清掃を減らしますとかいうことをやってきたわけでございますが、それ以外には……、それでも限度までまいりまして、とうとう列車の削減にまで影響をするような修繕費の節約ということに及んでいったわけでござい

ます。その間において、人件費を節約したらどうだと、たとえばボイナスを一部抑制したらどうだというようなお話もございましたけれども、これは現に仕事をいたしております、そのいわば対価を払わぬということを経営者の立場として一番最後といひますか、むしろやってはならないことだというふうに考えておるわけでございまして、しばしば新聞の投書欄等では、利用者に対してサービスを落とすとして、中の職員については従来どおり人件費を払うのはけしからぬという投書も新聞に掲載されたりしておりますけれども、これはやっぱり仕事をしておるわけでも、これはやっぱり仕事から減らないで給料を払わぬというわけにもまいらぬということで、私はいままで人件費については一切手をつけないという前提で進めてまいりました。その結果、まことに残念でございますが、サービスを落とすということになったわけでござ

います。なお、ただいまお触れになりました列車ボイの問題は、これは運賃改定のおくれとは全く無関係の問題でございまして、新しい去年から注文しておりました車両が入ってまいりまして、そうしていままでの走行中にベッドメーキングをしなればならない仕事が多くなりました。従来あります三段式の寝台は、上げおろしをしなくても発地点から着地点までの間で三段のままでいたしまして、後は必要があれば発駅、着駅で外部に発注して調整をするというところでできるような編成のものにだけこの三段式のベッドを使うことにいたしました。その結果、そういうベッドメーキングの仕事がなくなりましたのでやめることにしたわけでございまして、今度の値上げといひますか、値上げのおくれといひますか、そういうものとは関

係ないものでございます。

○佐藤信二君 いま総裁、列車ボイの話なされたのでちよつとお聞きしたいのですが、いままでのなると三段式が二段式になったということは私はわかつておりますが、そうすると一つの疑問は、三段式の方が輸送人数が多かつたんじゃないだろうか、二段式にしたんだから数が減つてきたんだらうというところが一つあります。

それから実際問題として、下段に乗っている人はいいんですが、上段の人は朝起きても一体行き場がないんだというのが実態ですね。上段もつてごろごろしていきなやかぬということですが、そして、私のように都会の者は朝遅くまで寝ているからいいんですが、地方から来る人は早く目が覚めるんですね。そうすると、私の郷里の方の山口県から来る場合には「あさかぜ」とか、一番遅い「富士」なんというのは——「富士」が十時十分

に東京駅に着くわけですね。そうすると、朝六時ごろに目が覚めて十時十分まで中もつて、上段でもつてごろごろしてなければいかぬと、だから、そういう人は下段の方に行けばいいじゃないかとおっしゃるでしょうが、下段に知り人がいればいいですが、赤の他人が座っていると、特に御婦人が座っていると座れるかという問題があるだらうと、こう思うのです。私は、やはりこういう問題、非常に細かい話ですが、どうもやはり国民のための国鉄というが、利用者の便宜というものをどこまで考えているだらうかと、非常に疑問に思うので指摘しておきます。

私はそこで、先ほどの実は問題ですが、いま御答弁にありましたように、組合と経営者の方の不信感を解消して、一緒に国鉄再建を果たさるというところは大変いいとは思いますが、もう一つ私が指摘したかったのは、国民がやはり国鉄に対する不信感をいつ持っているというところ、この一つの例が、朝日黒委員が指摘した三島駅の例の問題につながるわけですね。また、先日も遺失物の中における本をお売りになった。その中に図書館のものというはつきりしているものを売ったとかというふうなことも新聞に出てくる。こういうふうなさまざまなことをなされるので非常に不信感を国鉄に対して国民が持っている。これはやはりいま私たち政治家も、政治不信ということが実は言われておりますが、同じように国鉄に対する不信感というものは一日も早く払拭していかなければ私は再建できない。先ほど申しましたように、再建には何といつても国というものと国鉄というものと国民の協力、これは三つが一緒にならなきゃできないわけですから、こういう点を指摘しておきます。

〔委員長退席、理事瀬谷英行君着席〕

そこで最後になります、運輸大臣にお聞きしたいんですが、やはり国鉄で非常に気の毒だと思ふことは独立採算制だと言われておりますが、い

わゆる権限というものが全然ないというか、いまある日本国有鉄道法というものでいふならば、いろいろ問題があるわけですね。私鉄の場合には、鉄道事業のほかにこれに関連した事業との兼営によつて経営の安定、収益の向上を図つてそれが受益者の便宜にも、また運賃の安定にもつながっているわけですが、先ほどから御指摘がありましたように、国鉄はこうした運輸事業のほかに何にもできないというところにある。そして片一方じゃ、独立採算制を強いそしてまた経営者はどうしているんだと、しつかりすると、かように言われてもなかなか実は気の毒な面があると思うわけですが、そうした中において、こうした事業収益というものを積極的に増加させるために現行の法律というものを改正して、国鉄にある程度の権限を任せるというふうな考え方はございしますか、ございせんか、その点をお聞きしたいんです。

○国務大臣(石田博英君) いまでもたびたびお答えを申し上げてきたことでもありますが、さつき御指摘があつたこのうバンフレットとか、宣伝とかというもののなかにもあらわれておりますように、私は一言言えば上から下まで親方日の丸だと思つております。十六日に幹部に手交いたしました注意書きにも親方日の丸という文字はその

まま使つております。

それから労使の関係におきまして、やはり経営の実態を勤務者の人たちに示して協力を願うという姿勢が必要だと思ふんでありますが、それより前に、何度も申し上げますように、独立採算制を一方において強制——強制という言葉はよくないかもしれないませんが、要請しながら、他面において利益を上げておつて負担ができた時代の公共負担を負担させたり、それから日本国有鉄道法によつていま御指摘のような各種の制限を設けたり、それから鉄道敷設法その他によつてこれは明白に、たとえただでつくつてくれたものであつても、後は経営していけば明白に赤字が出るものの経営をこれもまた強制したり、こういう状態で独立採算を要求すること、どだいにはそれは無理があると私も思ひます。

したがつて、十六日に手交いたしました書類の中には、この鉄道敷設法並びに日本国有鉄道法二法についての再検討、これもやはり指示してございしますし、ぜひ独立採算をとれというならとれるようにしてもらわなければならぬ。しかし、原

点は先ほど国家の援助その他御指摘がございしましたが、それはもちろん必要でございしますが、そつちの方へ先にならぬといつてしまつて、自分たちが企業の経営に当たるものだ、これは民間企業の経営担当者であれば、これはもう夜も眠れないぐらゐ苦慮するものに違ひない。そういう気持ちにみんながなつてもならなければ、それが最大の前提で、その次にくるのが援助の要請、あるいは制度の改正。心構えの前提はやっぱりそこにあるように私は思ひます。

○佐藤信二君 大変強い話ですが、特に総裁は先日の週刊誌で、貨物の汐留駅の跡地に場外馬券売り場をつくつたらどうか、かなりという非常にユニークなことを言われておりましたが、そうしたやはり汐留の跡みにたいに国鉄の遊休施設、財産というものがずいぶん全国であるだらうと思ふんです。どれぐらゐこれがおありかということ、後で結構ですから資料で私に示していただきたい。

そしてまた、そういうものを非常に今後公共的立場から御利用願って再建築の一端にしたい。かように思いますが、またいま大臣もおっしゃったが、赤字ローカル線の問題でなければ、これは確かにそれが大変ないまの財政逼迫の一因となっているのはわかるし、また過疎路線というのは、政治路線と違って非常に問題にされておられますが、一方では、そうした過疎で採算が悪いのは、国鉄以外がどうして実は輸送ができるだろうか。いわゆる公共性の問題につながるわけであります。

ですから、そういうところで地域住民はどうしても鉄道引張ってもらいたいという要望が強い。私鉄に言ったって、これは採算が合わないければ数かないわけでありまして、そういうところをやはり国鉄が進出するということによってその赤字を国鉄にしようとするというやり方が問題だったと、かように思っています。そういうことでやはりもう一つは、こうした赤字ローカル線は地域地域の特徴に合わせて一律の料金ではなく、地域差というものがあつていいんじゃないだろうか。地方自治体との関係においてあるところは高く、あるところは安くしていいんじゃないだろうか。かように思いますが、大臣の所見をお聞きしたいと思います。

○国務大臣(石田博英君) いわゆるその赤字ローカル線の問題は、これは、私はそのこと自体に決して反対しているものでも何でもない。これは一種の奥地を開発し、ちょうど離島振興のような使命を帯びたものだと思ふんです。したがって、そういう政策的使命を持って国鉄に経営を委託される以上は、その国鉄の輸送原価を超える部分については、他の経費をもって負担をしてもらうのがたてまえだと思ふます。いまお話しした料金の差をつけてみたかどうかというのも、一つの案として運輸政策審議会にいまお諮りしたいと思つておりますけれども、僻地に行きますと、それだけ所得も都市部に比べれば低いわけで、低いところを高くするというのは、これもどうもすっきりしない面がある。しかし、ただ漫然とお諮りをするというだけでは進みませんから、幾つかの考え方方を例示をいたしまして、その幾つかの考え方について皆の御意見を伺つてみたい、こう考えております。

それから、国鉄の資産の問題でございますが、私は非常に残念に思ふことは、そのやりくり算段の中で資産を売却するかという話は一度も出たことがないという点を私自身、就任して報告を受けて非常に奇異に感じ、残念にも思ふます。もっとも資産を売却する場合右から左へ売れるものではないから、わからぬわけではございません。せんけれども、沙留の駅の話のほか、私自身のところへ耳に入れてくれるものだけだつて二、三十ございます。あれをこうしたらいいじゃないかというお話、運賃を上げる際に運賃を上げておいてあそこ、あんな高い土地にあんなものをいつまでも持っているのはおかしいじゃないかという考えを持っている人がたくさんございますので、先ほどもお答えいたしましたように、運輸省といつたしまして、そういう多くの人々が日常ごらんになつたり、気がついたりしたことを、あるいはお考えになつたことを遠慮なくひとつ言つてもらひ、投書してもらひ、言つてきてもらひ、そういうことをこれは運輸省としてしたい、こう考えていま立案をさせておるところでございます。

○佐藤信二君 大変懇切丁寧な御答弁、大変ありがとうございます。石田大臣はいままで大臣とは違つて、民間人で非常に私などにも共鳴の受ける御答弁をいただきました。きましてありがとうございますので、非常にその精神のもとに運輸行政というものに御活躍願ひたいと思ひまして、私の質問をこれで終わります。○青木新次君 けさはどの目黒委員の質問に答えまして、いろいろとけさの新聞報道による国鉄当局の十月末までの運賃が上がらなかつたというのとに對する二千六百五十億円の収入欠陥に對する節減の対策が出ておつたわけでありまして、これは工事費が二千九十億、損益の關係で五百六十億

を節減するということに理解してよろしゅうございますか。

○説明員(高木文雄君) 御指摘のとおりでございます。

○青木新次君 そういたしますと、影響は運転休止とか、あるいはまた牽引車両減を初めとして、さらに

〔理事瀬谷英行君退席、委員長着席〕安全とかサービスの面において重大な影響があると考えますけれども、このように理解してよろしゅうございますか。

○説明員(高木文雄君) サービス面については、たとえば電灯を暗くするとか、半減するとか、冷暖房の経費を節約するとかという面、あるいはシートにかけておきますリネンの洗たくの頻度を落とすと、車両の車内清掃を間引きするとかというようなことを通じて、申しわけございませうが、現在すでに六月段階から実行に入つておるわけでございまして、そのようなことがありまして車両の運行には絶対に影響しないようにと言つて歯を食いしばつてがんばつてきたわけでありまして、九月の段階で決心をいたしまして、作業修繕費の約一割弱のものを節約するということを考へておる次第でございまして、しかし、そういうことはいままでもやつたことがございせんので、なかなかそれを現実に計画を組むことができませんでございました。非常に時期が悪くなつて恐縮でございますが、たまたまようやく案ができました、けさの新聞に出るようなことを十一月から実施をいたしたい。万やむを得ざるものとして踏み切つた次第でございます。

なお、安全に關する事項はこれは絶対に触れてはならぬことでございますので、この辺につきましては、いかなる意味におきましても経費を節約するとか、安全に關する工事をやめるとかということはいたさな覚悟を固めておりますから、その点だけはひとつ御了解をいただきたいと思います。さうして、

○青木新次君 一説によれば、運賃法が通つても二千六百五十億円を取り返すんだというふうなふうにこの間私は新聞で見ました。これは節約運動というもののよりも、私は無責任な態度じゃないかというように考えるわけでありまして。通勤列車の間引きによる混雑とか、年末年始の輸送の混乱等は、まさにパニックの状態が私は現出するということに予見されます。したがつて、輸送機関として列車の正常運行を確保する責任がある、経費節減に藉口したかういふようなことについては、私は絶対にいけないことだというように考へておりますが、運輸大臣は、指導監督という立場において、これを差しとめる意思はあるかないか、お聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(石田博英君) 何とか他の工面によつてこういう事態を避けられないかということとは、再三再四国鉄当局に要請をいたしました。その削減の度合いについても報告を受けたわけでございます。現在国会で承認を受けている予算の範囲では、やりくり算段不可能という状態ださうでございます。しかし、これから冬になつてみんな厚着になりますし、ましてや年末から年始にかけて、みんな一年に一遍の帰郷をする人もふえるわけでございます。この法律案の成立を見ますならば、新たな発言の立場というものでもできるものと思ひますので、そういう点について、実際問題として起こらないように努力をいたしたいと思つております。

なお、昨年の度合い、実情、それから準備をしておかなければならない部品の量等については国鉄当局からお聞きをいたしたいと思ひます。○説明員(尾関雅則君) 機関車で約百三十両、それから電車、気動車、客車で合計四百三十両、貨車で約三千両の修繕費を年度末にかけて削減いたしますと、先ほど申しました車両が休車に至るわけでございます。その影響としまして、当面十一月は二、三の線区で四十本ばかりの列車に減車が發生するということになります。このまま三月までこういう状態が続きますと、全国で約百五十

本の運休と、四百五十本程度の列車を減車しなればならない。なおそのほかに、貨物列車にも相当な運休が発生するというに相なる次第でございます。

○青木新次君 貨物輸送も十一月と十二月は私は最盛期だと思ひます。旅客輸送も十一月はまさに観光シーズン、しかも、十二月になりますと帰省列車その他の関係で、物すごい混乱が予想されるわけでありまして、しかも、試験その他の関係で年度末はこれはもう申すに及ばないときでありまして、こういう時期を選んで、いま尾関常務のおっしゃったように貨車で三千両とか、電気機関車で何十両とか、電車でも二百三十両といたつたような、いわゆる車両影響が出るといううなところについて、私どもとしては当然容認できないところでありまして、これらの点については、先ほど六十億円というような経費を削減するということを聞きまして、これは短期債務の関係でこの消化はでき得るというように考へておるわけでありまして、運輸大臣はいかがですか。

○國務大臣(石田博英君) 金額は事務局からお聞きをいただきたいと思ひますが、若干残つておるようですが、残つてゐる分を借りるためにはそれに見合うだけの抑制も義務づけられるわけでございます。私は、実は何か売れるものがあるわけでもない、私にはないかといふことをしつちゅう言つてゐるわけでありまして、不動産といふようなものは右から左へなかなか売れないものでございまして、むしろかき集める点があるわけでございますが、私は始終何か売れる物はないかといふことを実は言ひ、考へておるところでございまして。

○青木新次君 国鉄の財政状態の危機といふものは、これは私も率直に認めておるのです。しかしながら、このような財政状態の危機があるから、したがつてこういうような節減運動を行うといふことについては容認できない、こういう立場であります。今後においてはいろいろ投資の面や、あるいはまたそのほか人件費、物件費の面までいろいろ影響させると言つてゐるんでありますけれども、当然これは補正予算を組まなきゃならぬじゃないか。一般会計の関係等については大蔵省も、この間大平大臣に聞きまして補正は組まないと云つてゐるようでありますけれども、個々の事業部門においてはこれは別だといふような見解を持つておるようでありまして、その点について、大臣はいかが考へますか。

○國務大臣(石田博英君) これは私からお答えする立場ではないと思ひますが、運輸省としては与えられた予算の枠内で最大の節約をして操作をするといふ以外にはないんでございまして、節減、抑制したものが、それだけ現実には工事が減るわけでございます。したがつて、そのまゝにされるというところは、それだけ事業量やいろいろ関係会社、関係事業に影響を与えていくわけでございます。そういう点は与えないでもらいたい、既定の計画を実施できるようにしてもらいたい、というのが私の立場でございまして、補正でおやりになるか何でおやりになるか、またどうするかといふことは、これは財政当局のお考へになることでございます。それから私のお考へする範囲ではないと思ひますが、運輸大臣としては、何と申しましようか、値上げをお願いした上にサービスを低下させるといううなことをしないで済むように、それから関連事業の労働者の人たちが困るようなことをしないような措置をとつてもらいたいといふのが私の願望でございます。

○青木新次君 このことによつて受ける関連業界、いま大臣もちょっと触れられたんでありますけれども、電電公社の場合等においては八、九十万ですか、国鉄の場合は三千万ですか、この辺の見解はどうなんですか。

○國務大臣(石田博英君) 私の理解、間違つておつたら誠に直してもらいたいと思ひますが、私の理解しておるのは五十三、四万だと思ひます。ただそれは、たとえば建設会社なんかの場合、ビルもやり、鉄道もやりしている場合、鉄道の方に従事している人だけを入れた数字のように聞いております。

○説明員(眞波一真君) 先ほどもちつと申し上げましたが、建設関係、工事費の関係で申し上げました数は、従業員数に對しまして国鉄の工事量のシェアで割り振つた人数をもつて申し上げた次第でございます。その場合に建設関係が七万人、一万五千社でございます。数は多うございしますが、先ほどのような関係の割り振りをいたしました結果で七万人というのが影響を受けるであらうといふことでございます。それから電気の設備の関係で二千五百社、二万人。車両のメーカー、元請従事者、下請企業千三百四十社、合わせまして人数は六万四千人でございまして、それから機械のメーカーの関係では三千六百社ぐらいで六千五百人といふものが工事費の関係でございます。

それから、なお資材の納入関係の業者につきましては、国鉄が資材を発注しておりますシェアがわかりかねますので、一応全部の社数と、それに従事しております全従業員を挙げましたところ、五千社で三十三万二千人でございまして、なお、そのほかに外注修繕の会社が三千四百社、三万一千人、それから業務の委託をいたしております会社が七十一社で二万人。これを総計いたしますと三万一千社、五十四万三千人といふことで関連企業の従業員の方々の数を考へております。

○青木新次君 それでは、この問題については、絶対に経費削減という立場でもつて国民大衆に迷惑をかけないといふような立場に立つて、ひとつ知恵を働かしていただきたいといふようにお願いいたします。

それから、先ほど佐藤委員が国鉄の職場の中で上から下まで親方日の丸だと……

○國務大臣(石田博英君) 私が言つた。

○青木新次君 あなたが言つたのですか。(笑聲)

その中で、中でも月給を、ベースアップを返上するような空気は出ないものかと、こゝ言われたんでありますけれども、四十二、三歳で十四、五万しか取つてない労働者が何で月給を、その日暮らして奥さんも働かして出して、子供は保育園へ預けて働いてゐるのに、そういう奇特な状態まで

なるような余裕がない。しかも今日掛金はどんな上がつてくる。仲裁裁定は運賃値上げとセットだなんといふことになって、大変なこの問題の中で、いま四苦八苦の状態にゐるという状態でありまして、その点はひとつ総裁も、先ほど佐藤委員の発言についてごもっともな意見のように感心しておられましたけれども、これは間違ひなんで、実情をやはり佐藤委員も、これはもう毛並みがよ過ぎるので、その辺まではお気づきにならないと思ひんでありますから、その点は、ひとつぜひ認識を佐藤委員も含めて改めていただきたいといふようにお願いしたいと思ひます。

いま五十年度末における長期負債が六兆七千七百九十三億円、しかも累積赤字は三兆一千六百十億円、損益が九千四百七十七億円といったような問題は、もうこれは先ほどか言われてゐるうちに、民間産業だつたら倒産だといふことでありますけれども、この問題については、国政の段階ではや解決する以外に国鉄の再建といふものはあり得ないじゃないかといふように私どもは一致いたしてゐるわけでありまして、この点、大臣はいかが考へますか。

○國務大臣(石田博英君) 非常に額が巨額に上つております。で、その巨額に上つておるものを運賃だけに重点を置いて処理しようとするのは限界があることは、先ほど何回も申し上げておるところでございます。したがつて、私は一番根柢をなすものはやはり企業をやつてゐるんだ、サービス業をやつてゐるんだという気持ちにまず上から下まで徹してもらふことがまず第一でありまして、黙つて定年までいればどこの駅の上のビルの社長になれるというふうな気持ちでおられたのではこれはどうにもならない、そこからまず考え直してもらふにやならぬ。

その次は、やはり国鉄を縛つておりますいろいろな条件を取りはいてもらわなきゃならぬと思ひます。先ほど佐藤委員の御発言にもございまして、たように、あれもしゃあいかぬ、これもしちゃいかぬと言つておいて、そうして国鉄は独立採算と

いうんじや困ります。民衆圧迫を避けるためというのがその当時の立法の趣旨であつたようでありすが、特定の民衆だけをもうけさせるのもこれもやっぱ誤りでありまして、そんな必要はないと思ひます。

それから、元来国鉄が黒字経営を続け、独占的立場にあつたときに負担をいたしました公共負担、それから、たとえば地方ローカル線のごとく政策的意義をもつて建設されたもの、あるいは農産物とか水産物というようなもの、あるいは農産物とか水産物というようものの遠距離輸送を農業政策の上から、あるいは水産政策の上から割引をする場合、これはやはり行政主務官庁がそれぞれ御自分の政策の責任において負担していただくのが筋だと、こう考へておるわけでございます。これは一貫してお答えをしておるところでございますが、なかなか従来の行きがかり等もございまして、財政当局と別にまだ打ち合わせをしたわけじゃありませんから、にわかに急に実現をするとは思ひませんが、基本的にはさうである。

それから過去債務につきましても、赤字についてはすでに御承知のように大部分措置をされておりますが、いわゆる資産に見合う分については、資産に見合うという理由をもつて残されておるわけでありまして、これは資産にもよりけりでございますが、持つておいて運営すれば少なくとも採算に合うものは資産と言つて差し支えないと思ひますが、持つておいて赤字になるものはこれは資産とは言えないのじやないかと私は思つておる次第でございます。そういう独立採算性を要求されるならば、そういう点をやっぱ広い国の政治の面で解決し、考へてもらなければならぬ。しかし、国鉄自身が、まづこの主体がその氣になつてもならなければ、さつきも何度も申しましたが、節約とか削減とかという話は出ますけれども、膨大な資産を売るといふ話は実は一回も聞いたことはないことを私は大変残念に思つております。そういうものの効率的運用を、まづ事業を經營してゐるんだという頭から出発して、その上で要求すべき問題であらうと、私はこう考へてお

ります。

○青木新次君 国鉄は、いま大臣のおっしゃつたようにサービス業に徹するということは、これは必要なことだと思ひます。従来独占的な輸送機関であつたときはこれは違ふものでありますから、一応その点の考へ方というものであります。よく理解できます。しかし、依然として国民生活なり、わが国の産業経済に与へる影響というものは甚大なものであります。この点から考へてまいりますと、單なる小手先の技術論とか、あるいはまた運営論ということでは今日国鉄再建はできないといふように実は私は言ひたいわけでありまして、しかも、投資の關係については莫大な投資を要するにもかかわらず、これを全部借金でやつてきたということでありまして、今日までの借金の累計は、私の手元の資料でも約八兆何千億というやうな、今日借金で運営をしてきたといふことだと思ふんであります。したがつて、地方交通線の先ほど出ておりました赤字問題、貨物輸送等々について抜本的にメスを加へるという点は、ひとつ大臣としてはさらにどういふお考へであるかお聞きいたしたいと思ひます。

○國務大臣(石田博英君) これは漠然とした私の知識でありますから、間違つておたら訂正をしてももらいたいと思ひますが、日本航空は年々政府の出資が行われて、私が実は官房長官をやつておりましたときにそういう事件があつたのをいま思い出したんでございまして、それから、地方ローカル線その他についても鉄道建設公団が國費で、出資でやるわけですね。ただし、それは今度は国鉄として好むと好まざるにかかわらず移されるわけでありまして、で、そういう状態で国鉄の独立採算制のみを求められることは私はやっぱり酷であると思ひます。それから、日本航空がある程度自立できるまで政府の出資が行われてきたわけでございますが、それとの兼ね合いといふものも十分考慮に値することだと考へております。

○青木新次君 この国鉄再建に対する意見書とか、提案とか、あるいはまた報告書とか、対策要

綱といったようなものが、よく私は言うんですが、ナツゼミがミンミン鳴いてるやうな状態に常に國民に入つてきた。しかし、この内容を見ると、いままでも言つたことと何にも変わりがない。しかも、國民は何とか早くしてもらいたいという気持ちを保持している。しかし、この作文はそのときの場合たりの官儀的的作文で、全く名文句だけ羅列してあるといふやうなことでありまして、もうかういふ作文については飽き飽きしてゐるということだと思ふんでありますけれども、いま私は考へてまいりまして、ちよつと私が拾つてみたものを大臣に申し上げて、あなたの決意を喚起したい、こう思つていますけれども、たとえばつい最近のものでも、昨年の八月二十一日にあなたの党の自民党が再建案といふものを発表した。これは運賃の法定主義の廃止、この前提に立つて、さらに當時は六兆六千億の累積債務だつたから、これは全部頭から資産分も含めて天引きする、そして地方交通線の欠損は全額國で補償するという内容でありました。

しかも、国鉄諮問委員会がやはり同じく昨年の十月十七日に、採算割れの路線の輸送を国鉄をして行わしめる必要があるならば、國家は国鉄にその損失を補償すべきである——これは大臣のいままでの持論ですね。しかも、国鉄は赤字なのだから、一切の公共負担から解放されるべきである。六兆円の借入金の利子負担は莫大なので、今後国鉄が、その過去長年にわたり非合理的な条件下に置かれてきた結果として生じた債務を引き続き負担していくことについては、これは合理性は認められない、したがつてこの点についても、全部というわけじゃないけれど、一部の幹線系を残して、これは國家に肩がわりしてもらふべきである。それから、国鉄再建問題懇談会といふのがありまして、これは去年の十二月五日、運輸省から提起した問題です。これはここにお見えになる前運輸大臣の木村委員が常に言う心というのを先にこううたつてますね。その中で、赤字ローカル線については地方公共団体の負担を義務づけるべきだと

いう意見で、國の一般財源に依存することは実現が困難であるという前提に立ちながら、資本經營すなわち建設改良費は國の責任といたしまして、營業費は国鉄の責任とするという意見、そして、かういふものについても若干の慎重な意見はあつたけれども、結果としてはこの意見が大勢を占めた。公共負担や政策遂行による経費については、これは國の負担であるべきだといふ意見であります。

今回の日本国有鉄道再建対策要綱は、閣議了解として昨年の十二月三十一日出されておりますけれども、今日の国鉄の役割りといふものについて、いわゆる「独立採算性を指向した自立經營を行ふ」公共企業体なり、公共性なんといふことは、棄にたくとも入つていないという前提に立ちまして、国鉄が再建を達成してその役割りを果たしていくための基本は、国鉄自身が安易な經營に陥ることのないやう、厳しい姿勢のもとに、國民に對して責任ある經營体制を確立することであつて、このことは勞使關係の安定に通することだといふやうになつてゐるわけですが、しかしながら、これらのことをひとりでまいると、とうてい負担できないものを押しつけておいて、しかもこの独立採算制でやれ、公共性といふものについては、これはこの際言いたくないのでそこからのたな上げしておく、かういふ姿勢では、政府の方にも相當なこの国鉄に対する問題点があるのではないかと考へますので、これらの従来までの方針を、私はその一部を申し上げたわけでありまして、これらはいままでの対策、要綱、意見書、報告書等について大臣の所感をお聞かせいただきたい、こう思ひます。

○國務大臣(石田博英君) 国鉄の公共性、これは改めて言うまでもなく公共企業体でございますから最大の前提であらうと思ひます。しかし、公共性があるからといって、經營責任を負わなくてもいいといふものではございせんので、やはり独立採算性を指向するといふことについては、私もやむを得ないものと思ひます。思ひますが、先は

とから何度も申しますとおり、独立採算性を要請されるならされるだけの条件をわれわれに付与してもらいたい。で、いまお読み上げいただきましただもののうちで私も承知しているものもありまし、机の上にもらった記憶はあるけれども、中身はとも時間がないので開けないというものもたくさんござりますが、まあ私どもの立場から言えはおおむね首肯できるものと思ひます。

要は、これが広く世論となつて、そうして国が国の政策として負担すべきものは独立採算性を指向し、要請される国鉄とは別に、それそれの行政、実施部門においてそれを考えて配慮してもらおう。このためまえはローカル線の問題を含めて、政策割引その他のことも含めまして、私はそういう方針で、あるいはそういう処置を国としてやってもらわなければならない。それをやらないうで独立採算制を要請されてもそれは無理だ、それを言うならばそれに見合う分だけ何か別の方法、つまり学割りを文部省に負担させたくないなら、その部分は別の方法で負担してもらい、あるいは民間の私鉄その他の関係をよく言われま。そういうことを言つても、私鉄その他に影響を及ぼすじやないかと言ふ。これはもうかつているところとうかかってないところと、配当しているところと配当してないところとで別はつく問題じやないかと私は考へてゐる次第であります。

○青木新次君 民間出身の石田大臣は、三木内閣とともにやめてしまわないうに。いまあなたの言われたことを実行できるようにひとつがはばつてもらいたい、こう思ひます。

朝日新聞に「国鉄は生き残れるか」という記事がありますね。これをごろんになつたと思ふんでありますが、十月十七日の記事によりますと、国鉄財政がこゝまで悪化するのを、運輸省はなぜ黙つていたんだと、こういうことなんだあります。しかも運輸省は、公共負担にかかわる国会や自治省などのいわゆる手かせ足かせ、しかも、経済企画庁やその他の関係の政治的圧力というものを自分で引き受けてやらなかつた。国鉄には本来の業

務に専念する義務がある、いま大臣の見解にもあるわけですから、運輸省は何にもしなかつたというのを書いてあるわけです。私が言つてゐるのじやない、朝日新聞が言つてゐる。

しかも「運輸省は最近、国鉄再建問題懇談会を開いて、地方赤字線の検討を始めた。メンバーをみると、著名な人たちがばかりである。さだめしき論卓説が出て、それを運輸省の役人がうさぐさ作文するのだらう。」と、こう皮肉つてゐるのです。しかも運輸省はこれまで十数年にわたつて、先ほど私が言つたように、いろいろな意見書や報告書を書いてきたけれども、結果として繰返したただけで、何にもしなかつたというところが書いてあります。これは私も同じ意見です。大臣はどうお考えになりますか。

○国務大臣(石田博英君) 何にもしなかつたとは私は思ひませんが、できるだけの努力を歴代なさつてくださったと思ふんです。ただ、いま申しました公共負担とか、それから政策負担、そういうものをもっと早く、もっと強くわれわれも運輸省としても要求すべきであつたと思ひます。それから赤字が始まつたのは三十九年、ごくわずかな金額であります。しかし、その背景をなす経済的変動というものは、もうもっと早くからやつておる。石油が廉価、大量に入荷して石炭を追い払う。これは熱エネルギーそれ自身に影響を与へることはむろんでございますが、それを運んでおつた国鉄の運賃収入にも当然影響を与える。いままで山元にあつた内陸材を主に相手にしておつた製材所が、六割まで外材に依頼するようになれば製材所が海の方に移る。そういうような変化が当然予想されることに對する対策、こういうものがやばり私は欠けておつたように率直に思ひます。このいまの政策負担、それからこの公共負担というものを、運賃コストに見合うようにして、この負担分は他のそれぞ政策実施機関が負担すべきだというのは、まあ実は私、就任以来声を大にし始めた——まだ始まつたばかりでございますので、どうか皆さん、御声援をいただきまして、

これが世論となりますように御協力をお願いをいたす次第でございます。

○青木新次君 いまの大臣の見解は賛成でありますから、大いにひとつそのことを委員会だけの発言に終わらないように、われわれもやりますから、これはこういうことは共同闘争でいきたいと思います。昨年の暮れに自民党と三木内閣が決めました国鉄再建対策要綱は、けさからいろいろ意見が出ておりますけれども、運賃は五十一年度と、大臣若干打ち消してありますけれども、やばり来年も上げるんだと、二回でこの再建対策をやる。それから高木総裁は打ち消されたけれども、五十五年まで五万人合理化する、六十年までに一万五千人さらに追加して六万五千というの生きておつたのです。それはもう皆さんがいろいろ打ち消しているけれども、そういう思想はあつたんです。

しかもこの赤字ローカル線は、その経費を地方自治体に負担させるか廃止する、貨物輸送は合理化する、運賃法定主義は廃止する、これを見ていきますと、どうもやばり国民負担だけと、それから内部の労働者だけにその犠牲を、つづを回してよこす、こういう思想の上に立つてゐるのうに見えておりますけれども、この方針について大臣、率直にひとつお答えください。

○国務大臣(石田博英君) 誤解があるといけません、私、先ほど黒住さんや佐藤さんにお答えをいたしましたのは、来年も運賃を値上げをするといつてもその値上げ率の問題、これは現在の法案が通つて実施した後の影響その他を勘案をしなければならぬことが一つ、それからこれは独占企業でございますから、上げたからといって収入がふえるとは限らない、そういう点も勘案しながら、大きな目標としては二カ年間で収支の均衡を図りたい、こういうことを申し上げたので、値上げそのものを全く否定した発言をしたのではございせんので、そういう意味で御了解をお願いいたします。

と。しかも、国鉄職員については合理化で人減らし。賃金は抑制する。しかも新規の投資についてはすべてが借金である。それからローカル線についてはこれは切り捨てる。じゃ一体、いま大臣のおっしゃつたようなことになるかどうかという点については、私は非常に疑問なんですから、こういうことはいいというように理解してよろしくございませう。

○国務大臣(石田博英君) 他の御指摘の案件それぞれにつきましては、私いままで御答弁申し上げたと思ふんですが、ローカル線の問題については運輸政策審議会が、いままでのようなやり方ではなく、幾つかの具体案を示し、その具体案について御検討をお願いしたい、こういう考えでおります。しかし、財政当局その他と別に話したわけではありませんが、私の考えとしては、これはやはり奥地開発という政策目標があつて行われるものでございまして、そういう見地から処置をしていただくべき性質のものだと考へておる次第でございます。

○青木新次君 赤字ローカル線は、いま大臣のおっしゃつたように奥地の開発を含む地方の経済発展ということと、しかも高度成長の中における落とし子としての過疎対策、過疎交通を支えてきた。したがつて、このことが住民の足となり、生活の大きな柱の一本となつてゐるわけでありま。教育、医療、文化、その他社会福祉の諸事業の基本としての輸送の役割を果たしてきたというところであります、まさにこの赤字ローカル線こそ、今日の社会福祉というところに成長の柱を立てるとするならば、これは国家的見地から建設されて今日まで運営されてきたというように理解しなければならぬし、運輸行政もそこが大きな一つの柱であると言わなからぬと思ふんでありますが、そういうような私の解釈でよろしゅうございませう。

○国務大臣(石田博英君) いま御指摘のほかに、やはり日本の将来をにらんだ先行投資とも考えられると思ひます。しかし、同じことを何度も繰り返

返しても同じことになりませんが、そういう、これは国鉄が負担すべき仕事ではないんです、いまの先行投資とか、地方経済の発展とか、奥地の開発といふことは、これを国鉄の犠牲においてやらされるということに問題がある。そういう仕事自体は、国鉄が独占的企業であつて優良企業であつたときに負担できることであつたのでありますから、それが現状のような状態になつたときには、やっぱり国の政策として配慮をしていただかなければならぬと、こう考える次第であります。

○青木新次君 いままで私どもはこのことについては、こじきのおかゆじゃありませんけれども、言うばかりというやうなことで来たもんですから、くどいように実は言つてゐるわけでありまして、ですから、赤字ローカル線は切り捨てる以外になつたという意見が大勢を占めて今日まで来た時期があつた。したがつて、そのことについては今日はそうではなくて、これは先行投資の、いま大臣のおっしゃつた意味も含めて国家としてこのことを守り育てていくんだというので、くどいようであります。もう一回御答弁を願ひます。

○国務大臣(石田博英君) それは国家の政策として考へてもらうべき問題だということでありまして、

○青木新次君 次に、五十年年度の監査報告書が出されました。この監査報告書は、地方交通線九千二百キロの赤字は二千二百五十五億円ということになつてゐる。幹線系の中にも、私の調査によりますと二千数百キロの地方交通線の分が今日まで含まれておつたと思ふのであります。この点については、実際は一万二千キロだけれどもなぜ九千二百キロというように言つてゐるのか、その点をお聞きしたいと思ひます。

○説明員(馬渡一真君) 最初の段階で、四十五年のときでございまして、当時の道路と鉄道との費用の原価の計算をいたしまして、その上で鉄道が有利であるもの、あるいは道路が有利であるものといふやうなものの区分けをいたしました上で決めましたのが最初のときの決め方でございまして、

て、ただいま九千二百キロになりましたときには、その計算の基礎を四十八年度に置き直しまして計算をいたしました結果、九千二百キロがただいまの国鉄の区分としては適當であるといふやうになつておるわけにございまして、その場合に、諮問委員会にお諮りをいたしまして、国鉄の考へ方としてはそれでよろうという御了承を得たものでございまして。

○説明員(高木文雄君) 九千二百キロ問題につきましていま必ずしも一般に正確に御理解願つておられませんので若干補足いたしますが、地方線といふか、ローカル線をどこから地方線と見るべきかといふ境目の引き方の問題でございまして、けれども、基本的な考へ方といつたしましては、道路によつて、つまり自動車によつて交通を確保した方が安いといふか、能率のであらうといふ地域と、やはり鉄道がなければどうしてもだめだといふ地域に分けるといふ前提で発想したわけにございまして、これはいづれにいたしまして、一万二千キロの場合にも九千二百キロの場合にも、それは国鉄自身の判断の問題でございまして、まだ公式に、たとえば運輸省がさういふところで線引きしようといふやうなことを言われたわけではないわけにございまして、いささか私どもの方の、国鉄の内部関係で詰めていった数字であるといふことだけを補足させていただきます。

○青木新次君 赤字ローカル線は地元の住民の生活優先が主要なテーマであるので、損益を度外視しても運行するべきものであるといふように、基本的に私はこの問題について再度大臣にその点についてお願いしたいと思ひます。

○国務大臣(石田博英君) ただ、前提がございまして、国鉄としては損をさせられちゃ困るんです。したがつて、これは他の政策費によつて負担をしていただいて、いまの奥地開発、先行投資といふやうな役割りを果たしてもらいたい、こういうことであります。

○青木新次君 その点については全く異議がないわけでありまして、ただ、国鉄が昭和二十四年に

実は公共企業体になつたわけですね。そうすると、それ以前にはこれは文字どおり国営企業たる日本国有鉄道でありましたけれども、その後はこれはもう名の指し示すところ公共企業体ですから、赤字分も全部国鉄が負担せられてきた、こういうことなんでありまして、私は公共企業体の制度を支持するし、大臣もそのとおりだと思つて思つてありますけれども、いたずらに、さういふことになつたためにかえつて赤字額がずつと増大した、手かせ足かせがかえつて進行したといふように理解いたしておりますけれども、その点についてはいかがですか。

○説明員(高木文雄君) 先生にいまさら申し上げるまでもなく、従来はいわば官業でやつておつたわけにございまして、そして、かつ公共企業体に移りまして、全体として黒字でございまして、それから区分計理をして物を考へるといふたやうな必要は余り感じなかつたわけにございまして、三十年の終りから四十年にかけまして赤字になりました。

さてこの国鉄の赤字をどうするかという考へをいろいろ議論いたしました際に、国鉄といつたしまして、たとえば諮問委員会等に諮問をしてどういふやうに考へるべきかといふやうなことを聞いたと、それに対してだんだん区分計理をやるべきだ、そしてその一つとして、地方のローカル線については区分をして計理すべきだといふところから赤字ローカル線といふやうな概念が出てきたわけにございまして、必ずしも官業から公企体に移りましたときにさういふやうな何かがあつたといふことではございませぬので、公企体に移りました後も、従来は従来どおりの考へ方でやつておつたわけにございまして、だんだん先ほど来いろいろ時代の変革についていけなかつたといふやうなことがありまして、当時から運賃改定が少しずつおくれまして、さういふ事情がありまして経営全体が赤字になつた。そこで、その赤字といふのはどこから出てくるかといふことを区分計理するといふところからこの概念が生まれてきたといふのがこの経緯であると思つておるわけ

でございます。

今後これをどうするかは別問題といたしまして、いままでの経緯といたしましては、必ずしも公企体になつたから赤字になつたとか何とかいう関係ではなくて、むしろ、公企体になつた後のいろいろな経済情勢についていかならないといふやうなことから起こつたものだといふやうに私は理解をいたしておるわけにございまして。

○青木新次君 五十一年度予算によりまして、地方交通線に対する特別交付金として百七十二億圓が計上されております。これは今日の赤字額の一分にも達しないきわめて少ない額だといふやうに考へておりますけれども、このことについていかなる根拠で算出をしたのか、この点をひとつ大臣と、大蔵省と両方から答弁願ひたいと思ひます。

○説明員(奥倉宗夫君) お答えいたします。

地方交通線百七十二億圓の積算基礎でございまして、地方交通線の経費を計算いたしましたして、人件費の二分の一と物件費を取り上げまして、それから収入を差引、一キロ当たりの赤字額を九百万圓と算定いたしました。それに先ほどお話しございました地方交通線といふのは一体どの範囲なのかといふことであります。これが必ずしも明確でございませぬ。総裁から先ほど御答弁がございましたように九千二百キロという数字はございまして、これは国鉄が国鉄の立場から計算をした数字でございまして、一体政府としてどれだけのものを対象として交付金を交付したらいのかといふことが必ずしも明らかでございませぬ。九千二百キロのおおむね二分の一を目安といたしまして二分の一を掛けまして、それから補助率については二分の一を掛けまして、さうして一年間の、十二月までございまして、六月一日からの今回の再建に關係する法案が成立するものといふ前提で十二分の十を掛けた数字が百七十二億といふことになるわけにございまして。

○政府委員(住田正二君) 百七十二億圓の積算は、いま御説明申し上げましたとおりでございます。

運輸省といましては、地方交通線をどうするかという点について現在運輸政策審議会にいろいろお諮りをいたしているわけでございます。で、近く何らかの御意見がいただけるのを期待いたしているわけでございますが、そういう御意見をいただいた上で来年度の助成の方向を決めたいと考えているわけでございます。私どももいたしましては、やはり地方交通線が国鉄の負担になっているという現状を前提といたしまして、その負担を除くような方向で解決したい、さように考えているわけでございます。

○青木新次君 これは損益と工事勘定を合わせて四兆円に達するところなんですね。しかも、年間九千何百億という赤字を出している。累積赤字が三兆一千何百億というところなんです。しかも、赤字ローカル線と国鉄が遠慮したかどうか知りませんが、九千二百キロに減らした中における二千三百億の赤字なんです。この中で七百七十二億というものは、これは子供の小遣いにもならぬというように考えているわけですが、ないよりましという議論も日本古来からありますけれども、これでは子供だましにもならぬ。やはりこの赤字ローカル線対策という点について、少なくともいま鉄監局長も、大蔵省の主計官も説明されたんでありますけれども、この点については、来年度予算について私どもは大蔵省、あるいはまた運輸省の態度について、どのくらい予算が計上されているかについて、その本日の議論の成果を見詰めた、こう思っております。

では一体、最も赤字の多い美幸線についての営業係数はどれくらいですか。
○説明員(馬渡一真君) 美幸線の収入が五十年で二百七十八万九千円、経費が約九千万、損益が八千七百三十万のマイナスでございます。収支係数で申しますと三三三三という係数になります。

○加瀬完君 ちょっと関連。
前の質問にちょっと返るようなことになります

が、大蔵省が補助金百七十二億と算定したというその計算の基礎はわかります。計算の方法もわかります。しかし、いまの御説明にもあったように、国鉄なり運輸省なりが考えて百七十二億が妥当、適当なものであるというところに私はならないと思います。先ほどの御説明を聞いておりますと、これから委員会が審議会にかけて、その答申を待つて云々ということですが、これおかしなじゃないですか。大臣がたびたび答えているが、これが大きいままの国鉄の赤字のなんと云うのだ。それなら九千二百キロなら九千二百キロと抑えましょう。九千二百キロと抑えたときに一体運輸省としては、国鉄としては幾らあるのだ、これに対する赤字負担というのは幾らだ、それをもって大蔵省に交渉をして百七十二億というのが妥協の線として出たというのならわかるけれども、百七十二億というのは大蔵省の計算ですね。それに對して運輸省はどういう注文を大蔵省につけて、その交渉の経緯はどうなつたか、その点を伺いせん、ごもっともでございますと言わなければなりません。それを聞かしてくださいます。

○政府委員(住田正二君) 先ほど御説明申し上げましたように、昨年の閣議了解の段階では、地方交通線を今後どのような方向に持っていくかという基本方針が決まらなかったわけでございます。したがって、その段階で地方交通線に對して幾ら助成金を出したらいいかということが決められないわけでございます。百七十二億円出したのは、五十二年、私どももいたしましては先ほど申し上げましたような経緯で、基本的な対策を講じたいと考えているわけでございますが、そういう対策を必ず講ずるという証拠といえますか、あかしの意味で百七十二億を計上しておりますということでございます。

○加瀬完君 赤字の原因が地方赤字ローカル線にあるということは、前からたびたび運輸省も国鉄も指摘していたところだ。それなら、その内容がどれだけの赤字になっているかという積算があなたの方であるはずだ。これを政府に持たせるように

するか、どうしてこの赤字を解決するかという基本方針が決まらなければならない。事実関係は把握されていなければならない。地方赤字ローカル線の赤字分は幾らだ、百七十二億でも幾らでも補助が出るという傾向だけは、方向だけはいいいか、ですから、それなら百七十二億でもいいか、これは大臣の言う呼び水で、来年から年度別にこういうふうなふえていくという試算がはつきりついたのかどうか。しかしながら、国鉄として要求しなければならぬ赤字というのはこれだけだというのには主張されなければおかしいじゃないですか。そんなもの外からもらうからわらないか決めてから運輸省で決めるという筋合いのものじゃないでしよう。

○政府委員(住田正二君) 地方交通線の赤字をどうするかという点につきましてはいろいろ問題があるわけでございます。先ほど佐藤委員からお話ございましたように、もっと地域的に運賃に對して差をつける必要があるんじゃないか……

○加瀬完君 そんなことは聞いていないよ。
○政府委員(住田正二君) たゞは、現在私どもの方で中小私鉄の運行に伴います損失の補助をいたしております。これは大体キロ当たり二十円ないし二十二、三円ぐらいの運賃にいたしまして、その上で生じた赤字について国と地方公共団体が半分ずつ負担するというやり方をやっているわけでございます。それに対して、現在国鉄の運賃は五円十銭でございますので、やはり運賃を是正した上で助成をすべきではないかという意見も一つあるわけでございます。また地方公共団体についても国と同じような負担をしていただくという問題も出てまいります。また、場合によりましては地方公共団体に経営を移譲するという問題もあらうかと思ひます。そういうような基本的な方向を決めた上で最終的に助成額を算出していききたい。いずれにいたしましても、私どももいたしましては、地方交通線の赤字が国鉄の経営の負担にならないよう来年度の予算で方針を打ち出していききたい、さように考えているわけでございます。

います。
○加瀬完君 最後にもう一問やらしてくださいます。
国鉄財政の再建計画というのは、このほかに出ているのでしよう。出ているその内容に、いま言った一番大きな問題がきちんと押つけられておらないというのをおかしじゃないですか。これからどうするかというのを聞いていますのじゃないんです。大蔵省が百七十二億と計算したけれども、それは違っていますよという交渉が当然運輸省なり国鉄当局からなければならぬ、その交渉をどうしたかということですよ。

○国務大臣(石田博英君) いまの両方の細かい計算は、ぼくは聞かなくてもどうせわからないから、それにはお答えはいたしません。地方交通線の赤字に對して、とにかく天井から目撃、スズメの涙かは別といたしまして、ついたのは今度初めてでございます。そういう意味で、私は地方ローカル線の赤字について国が何とかしなきゃならぬという気になった、まあ余り大きな証拠にもなりませんが、一つの歩前進、ごく半歩ぐらい前進だと思つて、この前進を土台としてこれを推し広げていきたいと考えております。

○加瀬完君 推し広げてないんだよ。
○国務大臣(石田博英君) それぐらいでどうぞ御勘弁を……
○青木新次君 営業係数三三三三というものは大臣、百円も上げるために三千二百三十三円使うことですからね。まあ、あなたよくわかりになっていると思ひますけれども。
そこで、ローカル線の特別運賃論と言つたのは、いま鉄監局長の言つたようなことなんですか。それに尽きるんですか。その点どうですか。
○政府委員(住田正二君) 特別運賃をとるということを決めているわけではないわけでございます。先ほど佐藤委員からそういう御意見もありましたので、そういうようなことを勘案しながら来年度以降の対策を決めたいと、さように考えておるわけでございます。

○青木新次君 歯切れの悪い答弁で、特別運賃論

はしないならしない、するならばする、もう今日この国鉄二法を審議しているときに、まだ奥歯に物がはさまったようなこと——もっともあなた達は、国会なんかどうでもいい、財界に行つての演説会で、まずわれわれ野党をばかにし、しかも国会の審議を超越したようなことをしゃべつたそのうです。それは目黒委員のさっきの指摘のとおりですからそれはそれとして、どうも歯切れが悪いですね。運輸省は一体、さっきの朝日新聞じゃないけれども、何にもしてこなかったということ。これは当たらんですよ。だから、そういう点について運輸省としての責任を明確にすべきじゃないか。特に十二月三十一日付の閣議了解による再建対策要綱によれば「赤字ローカル線の運営は、地域住民の利便と自立経営上の負担の程度とを勘案しつつ、国の積極的な支援のもとに、国鉄の責任においてその取扱を検討する」ということに実はなつております。しかもこれは「自立経営上の負担の程度」というのはどういう意味をなすものですか、答弁してください。

○政府委員(住田正二君) そこで言っております「自立経営上の負担」ということは、ローカル線の赤字がどの程度国鉄の経営にとって負担になるかという意味でございます。

○青木新次君 そうすると、国の積極的支援とは、国家政策として位置づけている以上、国の役割りについでどう考へているかということが次に問題になつてくると思ふんですけれども、この点いかがですか。

○政府委員(住田正二君) 国鉄といたしましては、赤字ローカル線の赤字を解消する努力をこれからするわけでございますけれども、これは国鉄だけの力ではできないことでございますので、国といたしましては財政的、あるいは行政的な支援をするという意味でございます。

○青木新次君 国鉄の責任経営というものは、この場合どういう意味を指すのですか。

○政府委員(住田正二君) 国鉄は現在二万二千キロの路線について経営の責任を負つてゐるわけで

ございます。確かに赤字線が国鉄の経営にとつて負担になつてゐることは事実でございますけれども、やはり経営の責任は国鉄にある、そういう認識をいたしてゐるわけでございます。たとえば、私鉄につきましても採算のとれない路線があるわけでございまして、私鉄の経営者といつたしましては、そういう不採算路線について廃止をするなり、あるいは合理化をするなどの努力をいたしてゐるわけでございまして、それと同じような意味におきまして、国鉄が現在経営をいたしております二万二千キロについては国鉄の責任で処理してゐる、しかしそれには限界があるので、国としても必要な支援をいたしますということとをそこらうたつてゐるわけでございます。

○青木新次君 どうも、この財政の負担区分というものが明確でないんですね。私どもは、ただ単に運賃値上げ五〇％と言つても、地方交通線のこれは赤字対策にもならないでしよう。私ここに一つの数字を持っておりますけれども、結果として地方交通線が昭和四十七年に値上げ案が決定した。それから前総理の田中角栄氏がこれを一年半選挙対策もあつて延ばした。延ばしたけれども何にもならなくて、結果としては今日のまゝの状態まで推移してきた。たとえば四十七年に上がったとしても何の効果もない。合理化して人を減らそうが、賃金を下げたといつたとしても、これは何にもならないという結果であります。五〇％地方ローカル線にはうり込んでないよりむしろ、さっきの百七十二億と同じですよ。そういうような点について赤字ローカル線というものは、これは国家政策として、先ほど大臣の言われたように、先行投資の意味も含めて、福祉型経済の基本でもあるし、そのために完全に補てんするということはどうして言えないんですか。その点について聞かしてください。

○政府委員(住田正二君) 地方交通線というのは、九千二百キロであるか、一万キロであるかは別といたしまして、全国至るところにあるわけでございまして、その中にはやはりシビルミニマムとして考えなければならぬ路線もございますし、また現在ではすでに並行道路等があつてバス等で代替できる路線もあるかと思ひます。また、先ほど申し上げたように、必ずしも国鉄が経営しなくて、地方公共団体等に経営を移譲してやつてもらつてもいいものもあるかと思ひます。そういうような問題を現在運輸政策審議会にいろいろ意見を伺つてゐる段階でございまして、そういう意見に基づきまして来年度以降の対策を決定したい、さう考へてゐるわけでございまして、

○青木新次君 地方ローカル線を地方に移譲するといつても、国鉄でもこの膨大な機構の中で、しかも全力をそつちの方へ割いてもこういう状態であるために、そう言つちやなんですか。私も、素人の人が、農協の職員が切符切るような状態でも、本場の意味でこの地方ローカル線を維持、運営できますか。その点は、ただ演説はいいけれども、私どもは無責任のそしりを免れない。したがつて、ローカル線対策というもののについては、言えることは地方公共団体と地元住民も、その運営については積極的に関与する方策というものをこの際樹立すべきじゃないかというように私は考へる。港灣には地方港灣審議会というのがあるんです。地元民がこれに参加し、あるいはまた関係者が参加して民主的にそのことを決めていく、いわゆる参加意識があるというふうな状態なんでありまして、地元の産業発展と、そうして住民生活環境との調和を図るということが私は必要だと思ふのであります。ローカル線は特にそういう意味で、地元住民の経営参加意識なくして円滑な運営はできないんだ。それが可能となるような、私ども社会党は地方交通委員会というものをつくつたらどうかというように言つてゐるんであります。それけれども、他の交通機関と同じように、こういうような仕組みを考へる必要があると思ひますけれども、その必要性について大臣が答えを願ひたいと思ひます。

○国務大臣(石田博英君) いま地方公共団体の問題について鉄監局長からいろいろの考へ方があると

いうような御説明がございました。その中の一つとして地方公共団体が関係して経営するといふような問題、あるいは競争の路線と申しますか、並行路線というふうなものがあるという問題、あるいはこれは鉄道にしておくよりは、その路線を舗装して自動車走らした方が便利の問題、いろいろその地方地方の事情によつてあると思ひます。いずれにいたしましても、この問題を処理する場合に、その地域に住んでゐる人が一番これは密接な関係があるわけでございまして、国鉄の事情も理解してもらひ、そして、そこに住んでおられる方々にも知恵を出してもらつたために、いまの御説明のような制度そのまゝのものがいいかどうかは別といたしまして、やはり地方と話し合う機関といふものをこしらへることの方が適當であらうと私は考へております。

○青木新次君 この点は非常にいいお答えです。私は、本委員会で委員長、大臣と総裁と相談いたしまして、そういう方向の制度を、仕組みをつくるということについては、本委員会として確認をしていただきたいと思います。

○国務大臣(石田博英君) いまそういうものの一切合財めまして、運輸政策審議会というのをやつていただいております。さつき朝日新聞の記事をお読みになりましたが、私は基本的に余り偉い人ばかり並べてもどうも名前負けしてしまつて、もっと現実的な実態がわかる人で構成されることが望ましいと思つておりますけれども、せっかくあるわけで、そこで御相談を願ひますので、いまの御提案もそこでひとつ検討していただきたいと思います。私の気持ちとしては、いま申しましたように余り偉い人ばかりでなく、その地方地方で別々の問題がたくさんあるわけでありますから、やはりその地方地方の人々の意見を聞く方向に物を進めていくことが正しいと、こう考へております。

○説明員(高木文雄君) 私ども長年地方交通線の対策をどうしたらいいかということ、主として地方の管理局中心にいろいろ苦勞をしてきたわけでございまして、それなりに若干の経験を

持っておりますから、せっかくいま運輸政策審議会で地方交通線をどう処理するかというのを御審議でございまして、国鉄といまして、一つの試案をお示ししてそのたたき合にしたい、ききたいと考えておりますが、その際、私どもの経験からいまして、ただいま青木委員から御指摘がありましたように、地方の方の意見を十分聞きながら、それぞれの地域に応じた立て方があるのではないかと、どうもとても全国数多くの地域の事情を東京で把握することも困難でございまして、また管理局長がいろいろいたしまして、これはやはりしつこく人がかわるといふようなことが起こるわけでございまして、どうして地域間の関係者に参画をしていただいて、そして個別個別にどうしたいかというのを真剣に議論していただくようなやり方ができることが望ましいんではないかというように、これをあれこれ私も考えておるところでございまして、ただいまの御意見のように何らかの方式で地方の方が意思決定をいたしますか、そういう形で参画されるような形でローカル線建設という御提案は私にとつても非常に共感を覚えるわけでございまして、運輸大臣とも御相談いたしまして、運輸政策審議会で議論をしていただくときにそういうことを大いに私どもも主張というか、お願いをしていきたいというふうに考えております。

○青木新次君 前向きな答弁で非常に結構だと思ひますが、この間、港灣問題で私は質問しまして、大臣も御出席になつたし、港灣局長も出席になつて、地方港灣審議会には道路関係者もいるし、倉庫業者もいるし、港灣関係者もいるし、地方公共団体もいる、いないのは国鉄だけなんです。その辺が、たとえば生活拠点港としての港灣と、内陸の輸送の関係が短絡しちゃつていふんですね。その点について国鉄の代表も入れなさいと言つたら、結構でございまして、入れなさいと言つたんです。いまの話ね、私も提案すると、何だかまた運輸審の中に逃げ込んでみたくなつたり、少し矮小化してみたくなくなつたりするといふうんじゃなくて、さつき大臣の答弁でいいんです。裏も何にもないんですから。そういう意味で、地方住民が参加意識なくして赤字ローカル線の運営はあり得ないということを、これは私は言つていけるわけですから、その点をひとつ具体的に。これ以降はひとつ鉄監局長にも申し上げなければ、その点はひとつ確認をし、その方針の中に生かしてもらいたい。しかも、運輸審でローカル線の対策の問題が懇談会とか何とかというところで議論をされていくというのを聞いたんです。ありますけれども、その議論はいまの経過の問題とは別にどういふような経過になつていふか、ひとつお答え願ひたいと思ひます。

○政府委員(住田正二君) 運輸審、実はまだ一回開いただけでございまして、これから小委員会を開いて精力的に意見を出していただくことになると思ひますので、まだ小委員会が開かれておりませんので、具体的な意見は何つていないわけでございます。

それから、先ほど地方の委員会の問題出ておりますが、先ほど来何回も申し上げておりますが、私どももいたしましてはいろいろ具体策について御意見をいただきたいと思つていふわけでございまして、そういう意見については、やはり地元で選択を求めなければならぬ問題でございまして、私どももいたしまして、当然どういふ形で地元の御意見を聞いたらいいか、そういう点について今後十分検討をいたしたいと思つております。

○青木新次君 鉄建公団の總裁、御苦労さんでして。

そこで、新線建設に移りたいと思つておりますが、国鉄監査報告書が本年八月に出されたわけですから、大臣、監査報告書については、政府はこの報告書の趣旨というものをについて了解し、これを推進すると、こういう立場に立つておられますか。

○政府委員(住田正二君) 監査報告書は運輸大臣あてに提出されるものでございまして、運輸省

といたしましては十分それを尊重いたして処理したいと思ひます。

○青木新次君 尊重するという立場だろと思つておりましたけれども、この監査報告書によれば「社会・経済情勢、国鉄の経営状態等にかんがみ、鉄道新線建設など基本的には拡大投資となるものについては、当面、これを見送るべきである」といふように書いてありますけれども、この点はどう理解したらいいですか。

○政府委員(住田正二君) いま御指摘いただきましたのは、いわゆるAB線の問題であらうかと思ひますけれども、AB線の問題につきましては、先ほど申し上げました運輸政策審議会の御意見をいただいた上で最終的な処理方針を決めたいと考えております。

○青木新次君 私はAB線だけじゃないと思ひますよ、CD線もあるし、いろいろあると思ひます。しかもG線というのですか、新幹線、これだつて大臣が七千キロは控えるということを発言されておられるし、そういう一切新幹線というもののについては、そういう広義の解釈だということに解釈してはいるわけでありまして、特にいま言われたAB線の建設については、ことし予算を見ると三百五十億円の政府出資がなされておまして、引き続き建設が行われているということになつておりますけれども、この点については鉄建公団總裁、事実ですね。

○参考人(篠原武司君) AB線の予算につきましては三百五十億ついております。

○青木新次君 そうすると、いま鉄監局長が語尾を強めて言われました監査報告書の趣旨に相反すると思つておられますけれども、いかがですか。

○政府委員(住田正二君) AB線の予算は、昨年度も本年度も三百五十億つていふわけでございまして。先ほど申し上げましたように、AB線について今後どのような扱いにするかについては、運輸政策審議会の御意見をいただいた上で方針を決めたいと思つていふわけでございまして、本年度は昨年度と同額ということで配賦をいたして

おります。

○青木新次君 そうすると、昨年度を踏襲したといふような答弁があつたわけでありまして、国鉄の赤字をふやさないといふようなことと、この昨年度の踏襲といつても、これらの点について矛盾をしないだろうか、こう思つておられますけれども、その点いかがですか。

○政府委員(住田正二君) 運輸政策審議会という御意見が出るかまだわからないわけでございますけれども、いずれにいたしましても地方交通線、あるいは今後建設するAB線が国鉄の経営の負担にならないような方向での答申がいただけると思つておられますので、そういう答申をいただいた上でしかるべき措置をいたしたいと考えております。

○青木新次君 せっかく鉄建公団の總裁が来ていますから、質問ちょっといたしますが、佐久間線の工事はどの程度進捗し、しかも五十一年度の予算は幾らですか。

○参考人(篠原武司君) その前に、先ほどの質問にちよつと関連したことをお答えしたいと思ひますが、これは政府でもってAB線の建設につきましては、非常に厚い保護を受けております。それは、たとえばAB線の建設はすべて利子のつかない一般会計の金を使つていただいております。それからAB線の鉄道施設の減価償却費相当額は補助金として公団にくれていふわけなんです。したがって、国鉄に対しては道路と同じようにただで貸せるという形になつておまして、それから、それから事業用資産に対しては市町村交付金が免除されております。そういうような形になつておりますので比較的赤字の影響は少ないような形に政府がお考えいただいております。

それから、さつきの佐久間線の話でございまして、佐久間線は二俣―横山間約十三キロメートルのうち二俣―相津間の約六・五キロ、これについては路盤工事が進行しております。現在、谷山トンネルの延長約九百五十メートルでございまして、その一部を施行中でございまして。そのほか横

山付近の用地買収を進めておりまして横山一佐久間間は測量設計中でございます。今後の工事の見通しにつきましては、予算事情等にもよりまが、なお相当時間がかかるのじゃないかと思ひます。それから、五十一年度の予算としましては、三億円を計上いたしております。

○青木新次君 私はもう時間も来ましたからこれで質問終わりますけれども、いまの鉄道公団の総裁は非常に感激をもって運輸省の措置について感謝していると思ふんでありますけれども、赤字にはならないように無償でやつても、その運営費は、さっきの美幸線じゃありませんけれども、百円も上げるために三千二百三十三円使うような線路になつていくんですよ。必要性があるんだつたらこれは大臣すぐつくりなさいかぬと思ふんです。私、廃止せよと言っているんじゃないんだから。早くやいなさい。去年と同じ、ことしも三億、来年も三億、百年河清を待つようなことを言っているということについて問題がある。

この問題については次の機会に保留いたしましたので、きょうは速くなりましたから、これで私の質問を終わりたいと思ひます。

○委員長(上林繁次郎君) 本案に対する本日の質疑はこの程度にとどめ、この際、公聴会の開会承認要求に関する件についてお諮りいたします。

本案審査のため、来る十月二十九日に公聴会を開会いた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

○委員長(上林繁次郎君) 御異議ないと認めます。

つきましては、公聴会の問題、開会時刻並びに公述人の数及び選定等は、これを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

○委員長(上林繁次郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。
午後五時五十八分散会

十月十五日日本委員会に左の案件を付託された。
一、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(第七十七回国会提出、衆議院継続審査)

(小字及び——は衆議院修正の部分)

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律

(国有鉄道運賃法の一部改正)

第一条 国有鉄道運賃法(昭和二十三年法律第十二号)の一部を次のように改正する。

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

別表第一及び別表第二を次のように改める。

別表第一(第四条関係)

第四条の規定による航路の普通旅客運賃表

航 路	運 賃
	円
青 森 — 函 館	900
宇 野 — 高 松	230
仁 方 — 堀 江	600
宮島口 — 宮 島	100
大 島 — 小松港	100

別表第二(第七条関係)

第七条第二項の規定による車扱貨物貨率表

(1トンにつき)

等級	1	2	3
キロ程			
キロメートルまで	円	円	円
5	314	281	254
10	372	333	301
15	429	384	347
20	486	435	393
25	544	487	440
30	601	538	486
35	658	589	532
40	716	641	579
45	773	692	625
50	831	744	672
55	888	795	718
60	945	846	764
65	1,003	898	811
70	1,060	949	857
75	1,117	1,000	903
80	1,175	1,052	950
85	1,232	1,103	996
90	1,288	1,154	1,042
95	1,347	1,206	1,089
100	1,403	1,257	1,135
110	1,472	1,318	1,190
120	1,540	1,379	1,245
130	1,608	1,440	1,300
140	1,676	1,501	1,355

150	1,744	1,562	1,410
160	1,811	1,622	1,465
170	1,879	1,683	1,520
180	1,947	1,744	1,575
190	2,015	1,805	1,630
200	2,083	1,866	1,685
210	2,152	1,927	1,740
220	2,220	1,988	1,795
230	2,288	2,049	1,850
240	2,356	2,110	1,905
250	2,424	2,171	1,960
260	2,491	2,231	2,014
270	2,559	2,292	2,069
280	2,627	2,353	2,125
290	2,695	2,414	2,180
300	2,763	2,475	2,235
310	2,831	2,536	2,290
320	2,900	2,597	2,345
330	2,968	2,658	2,400
340	3,036	2,719	2,455
350	3,104	2,780	2,510
360	3,171	2,840	2,564
370	3,239	2,901	2,619
380	3,307	2,962	2,674
390	3,375	3,023	2,730
400	3,443	3,084	2,785
410	3,511	3,145	2,840
420	3,580	3,206	2,895
430	3,648	3,267	2,950
440	3,716	3,328	3,005

2,750	18,436	16,512	14,909	450	3,784	3,389	3,060
2,800	18,751	16,794	15,164	460	3,851	3,449	3,114
2,850	19,067	17,077	15,419	470	3,919	3,510	3,169
2,900	19,381	17,359	15,674	480	3,987	3,571	3,224
2,950	19,697	17,642	15,929	490	4,055	3,632	3,279
3,000	20,012	17,924	16,184	500	4,123	3,693	3,334
以上50キロメートルまでを増すごとに	315	282	255	525	4,293	3,845	3,472
				550	4,464	3,998	3,610
				575	4,633	4,150	3,747
				600	4,803	4,302	3,884
				625	4,970	4,451	4,019
				650	5,136	4,600	4,153
				675	5,302	4,749	4,288
				700	5,469	4,898	4,422
				725	5,635	5,047	4,557
				750	5,801	5,196	4,692
				775	5,968	5,345	4,826
				800	6,134	5,494	4,961
				825	6,292	5,635	5,088
				850	6,450	5,777	5,216
				875	6,607	5,918	5,343
				900	6,765	6,059	5,471
				925	6,922	6,200	5,598
				950	7,081	6,342	5,726
				975	7,238	6,483	5,854
				1,000	7,396	6,624	5,981
				1,050	7,712	6,907	6,236
				1,100	8,027	7,189	6,491
				1,150	8,343	7,472	6,747
				1,200	8,657	7,754	7,001
				1,250	8,973	8,037	7,257
				1,300	9,288	8,319	7,511
				1,350	9,604	8,602	7,767
				1,400	9,919	8,884	8,021
				1,450	10,235	9,167	8,277
				1,500	10,550	9,449	8,532
				1,550	10,866	9,732	8,787
				1,600	11,181	10,014	9,042
				1,650	11,497	10,297	9,297
				1,700	11,812	10,579	9,552
				1,750	12,127	10,862	9,807
				1,800	12,442	11,144	10,062
				1,850	12,758	11,427	10,318
				1,900	13,073	11,709	10,572
				1,950	13,389	11,992	10,828
				2,000	13,704	12,274	11,082
				2,050	14,020	12,557	11,338
				2,100	14,335	12,839	11,592
				2,150	14,651	13,122	11,848
				2,200	14,966	13,404	12,103
				2,250	15,282	13,687	12,358
				2,300	15,596	13,969	12,613
				2,350	15,912	14,252	12,868
				2,400	16,227	14,534	13,123
				2,450	16,543	14,817	13,378
				2,500	16,858	15,099	13,633
				2,550	17,174	15,382	13,889
				2,600	17,489	15,664	14,143
				2,650	17,805	15,947	14,399
				2,700	18,120	16,229	14,653

2
日本国有鉄道は、本章の定める措置により、

(日本国有鉄道法の一部改正)
第二条 日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)の一部を次のように改正する。
目次中「第五章 監督(第五十二條―第五十四條)」を「第五章 監督(第五十二條―第五十四條) 監督(第五十二條―第五十四條)」に改める。
第十四條の二「第五十四條の十一」に改める。
第四十七條中「第四十二條の二第一項、同条第三項但書、同条第六項及び同条第八項」を「並びに第四十二條の二第一項、第三項ただし書、第八項及び第十項」に改める。
第五章の次に次の一章を加える。
第五章の二 経営の健全性の確立
(趣旨)
第五十四條の二 日本国有鉄道の経営の健全性を確立するための特別の措置に關しては、本章の定めるところによる。

2
日本国有鉄道は、本章の定める措置により、

その事業の収支の均衡の速やかな回復及び維持を図るとともに、その業務の適正な運営を図り、もつてその経営の健全性を確立するよう努めなければならない。
(経営改善計画)
第五十四條の三 日本国有鉄道は、その経営の健全性を確立するため、運輸省令で定めるところにより、輸送の近代化、業務の運営の効率化、収入の確保、経営管理の適正化その他運輸省令で定める経営の改善に關し必要な事項についての計画(以下「経営改善計画」という。)を定め、これを実施しなければならない。
日本国有鉄道は、経営改善計画を定めるときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。これを變更するときも同様とする。
(計画變更等の指示)
第五十四條の四 運輸大臣は、日本国有鉄道の経営の健全性を確立するため必要があると認めるときは、日本国有鉄道に対し、経営改善計画の変更その他その経営の改善に關し必要な事項の指示をすることが出来る。
(長期資金の無利子貸付け)
第五十四條の五 政府は、特定債務(日本国有鉄道が政府から貸付けを受けた長期の資金に係る昭和五十一年三月三十一日における債務のうち政令で定めるものをいう。以下同じ。)について、昭和五十一年度からその償還が完了する年度までの期間(以下「特定債務償還期間」という。)中の毎年度、国の予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、政令で定めるところにより、その償還に要する長期の資金を無利子で貸し付けることができる。
(利子補給)
第五十四條の六 政府は、特定債務について、特定債務償還期間中の毎年度、国の予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、日本国有鉄道が当該年度において支払うべき利子に

充てるべき金額を補給することができる。
(特定債務整理特別勘定)

第五十四条の七 日本国有鉄道は、昭和五十一年度に相当する事業年度から第五十四条の五の規定により貸付けを受けた長期の資金の償還が完了する事業年度までの期間(以下「特定債務整理期間」という。)における特定債務及び当該長期の資金に係る債務の処理に係る計理については、その他の計理と区分し、特定債務整理特別勘定を設けて整理しなければならない。

2 特定債務整理特別勘定の計理に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

第五十四条の八 特定債務整理期間における収入支出予算又は会計規程については、第三十九条の五中「工事勘定」とあるのは「工事勘定並びに特定債務整理特別勘定」と、第四十三条第一項中「及びこれに基づく政令」とあるのは「並びにこれに基づく政令及び運輸省令」とする。

(損失の処理の特例)

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

(特別の配慮)

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

(準用)

第五十四条の十一 第四十七条の規定は、第五十四条の三第二項及び第五十四条の九に規定する承認、第五十四条の四に規定する経営改善計画の変更の指示並びに第五十四条の七第二項の規定に基づく運輸省令の制定及び改正について準用する。

第五十五条第三号中「前条第二項の規定に基づく」を「第五十四条第二項の規定に基づく」に改め、同条第六号中「前条第一項の規定に基づく」を「第五十四条第一項の規定に基づく」に改める。

附則

(施行期日)

1 この法律中、第一条の規定は昭和五十一年六月一日から施行する。

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五十四条の六の規定は、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。

(日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の廃止)

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

十月十五日日本委員会に左の案件を付託された。

一、大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

(第九〇四号)(第九〇五号)(第九〇六号)

(第九〇七号)(第九〇八号)(第九〇九号)

(第九一〇号)(第九一一号)(第九一二号)

(第九一三号)(第九一四号)(第九一五号)

(第九一六号)(第九一七号)(第九一八号)

(第九一九号)(第九二〇号)(第九二一号)

(第九二二号)(第九二三号)(第九二四号)

(第九二五号)(第九二六号)(第九二七号)

(第九二八号)(第九二九号)(第九三〇号)

(第九三一〇号)(第九三二〇号)(第九三三〇号)

(第九三四〇号)(第九三五〇号)(第九三六〇号)

(第九三七〇号)(第九三八〇号)(第九三九〇号)

(第九四〇〇号)(第九四一〇号)(第九四二〇号)

(第九四三〇号)(第九四四〇号)(第九四五〇号)

(第九四六〇号)(第九四七〇号)(第九四八〇号)

(第九四九〇号)(第九五〇〇号)(第九五一〇号)

(第九五二〇号)(第九五三〇号)(第九五四〇号)

(第九五五〇号)(第九五六〇号)(第九五七〇号)

(第九五八〇号)(第九五九〇号)(第九六〇〇号)

(第九六一〇号)(第九六二〇号)(第九六三〇号)

三三〇(第一〇〇四号)(第一〇〇五号)(第一〇〇七号)

(第一〇〇八号)(第一〇〇九号)(第一〇一〇号)

(第一〇一一号)(第一〇一二号)(第一〇一三

号)(第一〇一四号)(第一〇一五号)(第一〇一六

号)(第一〇一七号)(第一〇一八号)(第一〇一九

号)(第一〇二〇号)(第一〇二一号)(第一〇二二

号)(第一〇二三号)(第一〇二四号)(第一〇二五

号)(第一〇二六号)(第一〇二七号)(第一〇二八

号)(第一〇二九号)(第一〇三〇号)(第一〇三一

号)(第一〇三二号)(第一〇三三号)(第一〇三四

号)(第一〇三五号)(第一〇三六号)(第一〇三七

号)(第一〇三八号)(第一〇三九号)(第一〇四〇

号)(第一〇四一号)(第一〇四二号)(第一〇四三

号)(第一〇四四号)(第一〇四五号)(第一〇四六

号)(第一〇四七号)(第一〇四八号)(第一〇四九

号)(第一〇五〇号)(第一〇五一号)(第一〇五二

号)(第一〇五三号)(第一〇五四号)(第一〇五五

号)(第一〇五六号)(第一〇五七号)(第一〇五八

号)(第一〇五九号)(第一〇六〇号)(第一〇六一

号)(第一〇六二号)(第一〇六三号)(第一〇六四

号)(第一〇六五号)(第一〇六六号)(第一〇六七

号)(第一〇六八号)(第一〇六九号)(第一〇七〇

号)(第一〇七一号)(第一〇七二号)(第一〇七三

号)(第一〇七四号)(第一〇七五号)(第一〇七六

号)(第一〇七七号)(第一〇七八号)(第一〇七九

号)(第一〇八〇号)(第一〇八一号)(第一〇八二

号)(第一〇八三号)(第一〇八四号)(第一〇八五

号)(第一〇八六号)(第一〇八七号)(第一〇八八

号)(第一〇八九号)(第一〇九〇号)(第一〇九一

号)(第一〇九二号)(第一〇九三号)(第一〇九四

号)(第一〇九五号)(第一〇九六号)(第一〇九七

号)(第一〇九八号)(第一〇九九号)(第一一〇〇

号)(第一一〇一号)(第一一〇二号)(第一一〇三

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県中蒲原郡小須戸町大字小須

戸三七一ノ一 田中三郎外九名

紹介議員 辻 一彦君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第九〇七号 昭和五十一年十月一日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県白根市大字白根二、八七九

阿部弘外九名

紹介議員 鶴岡 哲夫君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第九〇八号 昭和五十一年十月一日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県上越市南越町二ノ七ノ二

本山正治外九名

紹介議員 寺田 熊雄君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第九〇九号 昭和五十一年十月一日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県北魚沼郡広神村並柳一、五

六〇 桜井道男外六名

紹介議員 田 英夫君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第九一〇号 昭和五十一年十月一日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県東蒲原郡川原村中猪子田

一、六四四 杉田和代外九名

紹介議員 戸叶 武君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第九一〇六号 昭和五十一年十月一日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県中蒲原郡小須戸町大字小須

戸三七一ノ一 田中三郎外九名

第九一二号 昭和五十一年十月一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県東頸城郡安塚町大字朴ノ木

紹介議員 戸田 菊雄君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第九一二号 昭和五十一年十月一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市太夫浜三、九〇六ノ四 佐

紹介議員 中村 波男君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第九一三号 昭和五十一年十月一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県中蒲原郡小須戸町大字小須戸三、七二一 中野久子外九名

紹介議員 中村 英男君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第九九六号 昭和五十一年十月一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県中頸城郡吉川町小苗代一、三二三 太田三良外五名

紹介議員 野口 忠夫君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第九九七号 昭和五十一年十月二日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県中頸城郡吉川町大字原之町一、三六一 平田三善外九名

紹介議員 野田 哲君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第九九八号 昭和五十一年十月二日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市寺尾九三三ノ一〇三 二平

紹介議員 野々山一三君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第九九九号 昭和五十一年十月二日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県三島郡和島村富岡八八三

紹介議員 羽生 三七君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇〇〇号 昭和五十一年十月二日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市真砂町五、八二一ノ一九九

紹介議員 泰 豊君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇〇一号 昭和五十一年十月二日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市新栄町六、一〇一ノ八 灰

紹介議員 浜本 万三君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇〇二号 昭和五十一年十月二日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市上新栄町五、九六〇ノ三九

紹介議員 福岡 知之君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇〇三号 昭和五十一年十月二日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市上新栄町五、八七五ノ一

紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇〇四号 昭和五十一年十月二日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市上新栄町五、九六〇 重川

紹介議員 前川 且君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇〇五号 昭和五十一年十月二日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市寺尾九三三ノ一〇三 池田

紹介議員 松永 忠二君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇〇七二号 昭和五十一年十月四日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市学校町通三番町五四九ノ八

紹介議員 松本英一君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇〇七三号 昭和五十一年十月四日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市二葉町一ノ五、九三二佐藤

方、前田直志外四名

紹介議員 宮之原貞光君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇七四号 昭和五十一年十月四日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市東堀通一三 池田巧外九名

紹介議員 村田 秀三君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇七五号 昭和五十一年十月四日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市上新栄町五、九六〇 重川

紹介議員 目黒今朝次郎君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇七六号 昭和五十一年十月四日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県柏崎市平井二、五六〇 高

紹介議員 森 勝治君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇七七号 昭和五十一年十月四日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県上越市稲田一ノ六ノ五 小

紹介議員 森下 昭司君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇七八号 昭和五十一年十月四日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市関屋二ノ一八 六花寮内

千田宏司外二名

紹介議員 森中 守義君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇七九号 昭和五十一年十月四日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市関屋二ノ一八 六花寮内

中村一昭外四名

紹介議員 矢田部 理君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇八〇号 昭和五十一年十月四日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市関屋二ノ一八 六花寮内

飯塚功外四名

紹介議員 安永 英雄君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇八一号 昭和五十一年十月四日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市二葉町二ノ五、一九六 山

川良一外三名

紹介議員 山崎 昇君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇八二号 昭和五十一年十月四日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市女池一、八四八ノ三一 二

本柳茂

紹介議員 吉田忠三郎君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一〇八三号 昭和五十一年十月四日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市藤見町二九 阿部康二外九

名 紹介議員 和田 静夫君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一一四九号 昭和五十一年十月五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県新発田市市曾根町二ノ一ノ

一六 長谷川長蔵外九名

紹介議員 阿具根 登君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一一五〇号 昭和五十一年十月五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県新発田市大字東宮内 石川

秀郎外九名

紹介議員 青木 新次君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一一五一号 昭和五十一年十月五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県新発田市豊町一ノ三ノ一七

小林弥太郎外九名

紹介議員 赤桐 操君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一一五二号 昭和五十一年十月五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県北蒲郡水原町下条町六ノ一

七 小林平吉外九名

紹介議員 西ヶ久保重光君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一一五三号 昭和五十一年十月五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市藤見町二九 阿部康二外九

請願者 新潟県北蒲郡水原町大字市野山

紹介議員 秋山 長造君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一一五四号 昭和五十一年十月五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市天野九五九 神田十四男外

六名

紹介議員 案納 勝君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一一五五号 昭和五十一年十月五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市東万代町九ノ二一 朝倉茂

外三名

紹介議員 上田 哲君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一一五六号 昭和五十一年十月五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市翁町二ノ五、〇六〇 竹内

和比古外九名

紹介議員 小野 明君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一一五七号 昭和五十一年十月五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市松浜町三、一二七 南次郎

外九名

紹介議員 大塚 喬君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一一五八号 昭和五十一年十月五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県南魚沼郡大和町浦佐二二〇

紹介議員 加瀬 完君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一二二七号 昭和五十一年十月六日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県小千谷市大字神生乙六五三

ノ三 布施一成外三名

紹介議員 粕谷 照美君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一二二八号 昭和五十一年十月六日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県南魚沼郡大和町市ノ江一、

三〇七 豊野敏子外九名

紹介議員 片岡 勝治君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一二二九号 昭和五十一年十月六日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県南魚沼郡大和町浦佐 川島

武外二名

紹介議員 片山 基市君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一二三〇号 昭和五十一年十月六日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市沼垂東三ノ三ノ二八 村上

雲雄外六名

紹介議員 川村 清一君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

W