

第七十八回国
参議院運輸委員会
會議録第五号

昭和五十一年十月二十二日(金曜日)
午前十時三十五分開会

委員の異動

十月二十日

辞任

目黒今朝次郎君

補欠選任

粕谷 照美君

辞任

粕谷 照美君

補欠選任

目黒今朝次郎君

出席者は左のとおり。

委員長

上林繁次郎君

理事

岡本 信君

中村 太郎君

瀬谷 英行君

三木 忠雄君

委員

江藤 智君

木村 隆男君

黒住 忠行君

佐藤 信二君

橋 直二君

永野 厳雄君

福井 勇君

宮崎 正雄君

青木 新次君

加瀬 完君

目黒今朝次郎君

内藤 功君

和田 春生君

松岡 克由君

国務大臣

政府委員

運輸大臣 石田 博英君

運輸大臣官房審議官

真島 健君

運輸省海運局長

後藤 茂也君

運輸省鉄道監督局長

住田 正二君

運輸省鉄道監督局国有鉄道部長

杉浦 喬也君

運輸省自動車局長

中村 四郎君

事務局側

常任委員会専門員

池部 幸雄君

説明員

大蔵省主計局主計官

穴倉 宗夫君

日本国有鉄道総裁

高木 文雄君

日本国有鉄道常務理事

田口 通夫君

日本国有鉄道常務理事

高橋 浩二君

日本国有鉄道常務理事

篠原 治君

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

吉武 秀夫君

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

参考人

本日の會議に付した案件

○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)

○派遣委員の報告に関する件

○参考人の出席要求に関する件

○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。

正する法律案を議題といたします。本案審査に資するため、一昨二十日、福島県に委員を派遣し、つづきましては、これより派遣委員の報告を聴取いたします。瀬谷君。

○瀬谷英行君 派遣報告をいたします。派遣されました委員は、上林委員長、岡本理事、中村理事、三木理事、目黒委員、内藤委員と私の七人で、十月二十日、国鉄バス白棚線の運賃状況、東北新幹線新白河駅の建設工事現場等を視察してまいりました。

まず、国鉄バス白棚線の運賃状況についてであります。この路線は、東北本線白河駅と、水郡線磐城棚倉を結ぶ二十三・六キロメートルの鉄道が昭和十九年撤去され、その後、線路敷を専用自動車道として復元し、昭和三十三年四月、営業開始したものであり、現在では一日五十八便が運行されております。

昭和五十年度の経営成績につきましては、年間二百三十五万一千人を輸送し、一億九千八百八十三万円の収入に対し、経費は二億七千八百九十一万円と八千七百九十九万円の赤字、営業係数では一四五・四となっております。

視察に際しまして、地元白河市長、表郷村長、棚倉町助役等から意見を聴取いたしました。この国鉄バスに対する信頼は非常に大きく、バスの運行回数が多く待たずに乗れること、あるいは途中駅の数が多くなつて、より便利になったこと、さらには専用自動車道を運行し、鉄道の代行という性格から、同地域の他のバスに比べ低運賃で乗れること等好評でございました。ただし、専用自動車道の幅員が三メートル六十と狭いので、今後の改修に力を入れてもらいたいということ、白河市における都市計画のため、都市計画道路として使用できるようにされたいといったような要望がございました。

なお、白河市の国鉄に対する要望として、現在、一日四本の特急列車が停車しているが、これをふやしてもらいたいこと、国鉄を利用する通学生が多いため、通学の便を改善されたいということ、都市開発のため駅周辺の不用土地を再利用できるように特段の配慮をされたいということ等の強い要望がございました。

次に、東北新幹線の建設状況について申し上げます。

東北新幹線は東京―盛岡間四百九十六キロメートルにおいて建設工事が進められており、現在まで測量関係で九二％、用地買収で八五％、工事関係では五四％が達成されておるとのことでございます。しかし、これを工事費で見ると三三％と低くなつており、今年度におきましても、国鉄経営の悪化から、当初予算二千億円が千八百五十億円に減額され、工事は停滞しております。私どもが視察いたしました新白河駅の工事も、北半分の工事は進められておりますが、南半分は着手されておらず、今年度に入つて新規工事は一件の契約もなく、前年度契約分の工事を細々と継続しているとのことでございます。

このような工事の遅れに伴ひまして、建設業者、あるいはその下請業者等に影響が及び、業者によつては市の道路事業等に当座をしのいでいる例もあり、最近では労働者数も減少するという事態になつており、その対策が望まれております。

東北新幹線工事は、技術的には今後三年間で竣工できる見通しとのことですが、投資効率等の点から考えましても早期完成が望ましく、政

府において建設資金等に対し十分の措置を講じ、その建設が一日も早く完成されるよう期待されておりました。

以上簡単でございますが、報告を終わります。

○委員長(上林繁次郎君) この際、参考人の出席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、日本鉄道建設公団の役員を参考人として出席を求めることに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。

なお、出席時刻及び出席者等につきましては、これを委員長に御一任願いたいと思存しますが、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。

○委員長(上林繁次郎君) これより本案の質疑を行います。御質疑のある方は御発言願います。

○青木新次君 運輸大臣に質問いたしたいと思いますが、十月十九日の運輸委員会の席上におきまして、国鉄経費の節約による重大な影響について質疑を交わしました。

さきに国鉄当局が東北新幹線工事のストップや、車両の購入のストップ、それから、線路増設や電化工事の中止等を行う中で、さらに今日までけちけち運動として、現場の休憩所を直してもらいたいということで建設する予定になっておりまして現場の休憩所や詰め所に至る工事もしない、あるいはまた、エレベーターやエスカレーターの運転を中止する、車両の清掃やシートカバーの清掃を延期する、ペーパータオルの廃止とか、電灯の消灯とか減灯とか、あるいはまた、トイレの洗浄水の節約までするというような、いわゆる空前のけちけち運動であったと思うんですが、このたびの発表によれば、さらに電車と列車が全

国約三十線区において運転休止する。十五線区で減車が出て、大都市や中都市におきまして通勤ラッシュ時間帯で物すごい混乱が予想されることになるわけでありまして、気動車等が五十線区で減車になったり、客車列車におきましては年末年始の臨時列車や団体列車等におきましては影響するし、貨物列車等におきましては十一月、十二月の繁忙期に運転休止になるといふこととさへは予想できるわけでありまして、政府当局はこれらの関係について重大であるという認識に欠けているのじゃないかというように私たちは言えるのであります。

運輸大臣は私の質問に対して、国鉄総裁とよく話し合つて、こういう深刻な事態というものについては何とか避けたい、こういう努力をするように総裁とも話し合つて要請するということを言われたわけでありまして、いよいよこの十一月一日が間近に迫つております。総裁との間において、運輸大臣はどういうようなお話をされたか、お聞かせをいただきたいと思ひます。

○国務大臣(石田博英君) サービスの低下になるようなことを極力避けたいという希望のもとに、国鉄総裁も最大限の努力を続けてこられたのであります。私からそれに対する努力を要請をいたしてまいりました。また新たにいたしました。ただ、現在御審議を願つております再建二法が成立を見ますれば、それを機会に極力復元を図つて、通勤とか、あるいは年末年始の帰郷等に支障を及ぼさないように努力を続けたいと思つてゐる次第でございます。

○青木新次君 この措置は、国鉄始まつて以来の重大な影響を持つ発表だと思ふのであります。国民は運賃値上げとサービスの低下といふのはさみ打ちの中で、実はまごまごしているというのが実態ではないでしょうか。したがつて、このような措置について納得が絶対にできないというように考へるのであります。このことについて、三月いっぱいまで実施するつもりかどうか、この点について

では総裁からお聞きしたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) はかの経費の節約と違ひまして、車両修繕費の節約をするといふことはきわめて遺憾に存じております。ただ、何ともほかに節する道がないといふことで苦慮した末、そこに手をつけざるを得なくなつてきたという実情でございます。その場合に、なるべく影響を少なくすると同時に、何とかはかに工面をしてでも切り抜きたいという気持ちでおります。そして、月々収入の減がふくらんでまいります。そして検査の時期が順番に回つてまいります。で、そうなつてまいりますと、どうしても検査できない車両は走らせることができませんので、そういった未検査車両の増加に伴ひまして、非常に困つたことではあるのでございまして、非常だんだん車両運用の窮迫の度合いが高まつてまいるわけでございます。

私といたしましては各方面に強くお願いをして、何とかこういう事態を避けて、早くもとに戻すようにしたいといふことで今後お願いするつもりでございます。いまの段階では、はつておきますとどうしてもそれは三月末まで、あるいは、さらにはその影響はどうしても来年度の頭の方にまで及んでまいらざるを得ないと思ひます。決してそのまま放置をしておくといいことではなしに、これから何とか抜出すために所要の措置をとつていただくべく、各方面にこれからお願いをしたいと思つております。今日の段階でどうしても三月まで執行するかどうかといふことについては、はつておけばそうなります。しかし、そうならないように努力をいたしますと申し上げる以外にお答えのしようがないかと思ひます。

○青木新次君 大臣にお伺ひいたしますけれども、私は大臣が労働大臣のときに、かつて昭和三十六年以前の三池の争議が起つて、特にこのことは日本の産業構造のものにかかわるエネルギー転換といふことで、三池争議を取扱された石田大臣の功績といふものはいままなおさん然と光つてゐると私は思ふのであります。内容等の問題

もさることながら、それらの関係の中で、こういう問題を今日石田大臣が解決されることを国民はあなたに願つてゐると思ふ。そういうことから、よく指揮権発動といふことを言われるけれども、こういうときに指揮権発動すれば、これはやつぱり石田運輸大臣だといふようになるんでありますけれども、その点、あなたは国鉄当局の言うことをそのまゝのみにして、わかつたわかつた、こういう立場じゃないと思ふんでありますけれども、先ほどはどうも答弁がまだ歯切れが悪いのであります。そういう点についてどう考へておりますか。

○国務大臣(石田博英君) 私は国鉄当局の報告をうのみにして、そうだとするといふようなことをいたしておけません。むしろ不満を述べ、ある場合には叱咤をして、基本的姿勢からの転換を強く、そしてまた継続的に要望してまいつたつもりでございます。今回の御指摘の問題についても、とにかく金額からいつても工夫のしようがあるんじゃないかと、何か売れる物がないかと、考えようはないかといふことを鋭意要請し、努力も促しておるところでございます。いまのところではそういうやりくりはどうにもつかないんだと、こういうお答えで、まあ私はやむを得ないものとして、本当に毒でも飲むつもりで了承したのであります。これはもうこのままではいけないことは当然でございます。

○青木新次君 よく政府からおしかりを受けた国鉄労働組合や動力車労働組合が、財政の実情はわからないじゃない、実情はよくわかつてゐる、わかつてゐるけれども、ここへし寄せせぬでもないじゃないかといふことで、今日仲裁裁定のたな上げ問題や、相次ぐこの合理化でどんどんどんどん、カラスの鳴かない日はあつても人減らしが進まない日はないくらいです。毎日人減らしのため団体交渉がすべてだと言つてもいい、こういう毎日が続ける中で、ストもやらないでしんばう強く今日この問題で当局と交渉してゐると思ふのであります。そういう話し合いを行つてゐる、こ

うい努力を重ねているときに、問題解決のためにそれらのことが、いわゆるこの間からも議論されているように、下部末端まで認識されなさいかぬというように、真理は一つしかないのですから、そういうことは反対だけれども、そのことについてやむを得ないというような意向が聞こえるまでは少なくとも、いま大臣は毒を飲むようなつもりと言われたけれども、毒まで飲まなくていいから、いずれにしても当局と交渉中の組合に、賛成じゃなくてある程度の理解が、反対であっても理解が得られるというまで、具体的実施についてはこれは延ばすべきであるというように考えているわけですが、この点どうですか、総裁、答弁してください。

○説明員(高木文雄君) 列車を削減するということは、ある意味で、私どもといたしまして自殺的行為とも言うべきものでございまして、私どもとしまして、そういう計画を立てることについては、一方で計画を立てながら非常にいやな思いでおったわけではございまして、こういうことにならざるを得ないということで作業が始まりましたのは九月の初めでございました。今日までかなりの期間経過いたしましたのも、一方において何とかこれを避けたいと考えていたからでございす。最近、まあこういう実情なのでやむを得ないかもしれないということで、組合の諸君とも話し合いをいたしておるわけではございますが、組合の諸君としては当然、ごく最近聞いた話だということでもありますし、やはり国鉄職員として非常に、いわばのみにくい話でございまして、まだなかなか組合としても、とてもこれにいいとか悪いとか言える立場にないということでございす。

そこらにつきましては、いま御指摘のように、組合もそうでございすけれども、もう少し各方面といろいろお話し合いをいたしまして御理解を、なかなかしかし御理解を願うということとはむずかしいわけなのでございすけれども、それ相応に事態の急迫さを承知していただいて、その上

で万やむを得ない場合に少しづつ実施に移っていくということでございまして、ただいまのお示しいただきましたお考え方は私どもも全くそういうつもりでおります。

○青木新次君 総裁がいま双方の理解を得た上でというようになことを言っておられましたので、その点を了といたします。

時間がありせんから端的に一つ申し述べていただきたいと思います。あります。二千六百五十億円の収入欠陥というものは俗称けちけち運動——建物を建設するのを延期する、修繕費を削減する——というようになことで一体幾ら浮いたんですか。

○説明員(馬渡一真君) 工事経費で二千九十億の抑制と、業務費、修繕費、動力費を合わせまして四百六十億、その他合わせまして五百六十億というところでございす。

○青木新次君 私の言ったのはけちけち運動、それから建物建設の延期、修繕費の一部削減という当初の段階で幾ら浮いたのかと、こう言っているのですよ。

○説明員(馬渡一真君) 直接運転、あるいは旅客のサービスに響かないというところで浮かれます。金額は三百五十億円でございす。

○青木新次君 そういたしますと、東北新幹線工事の中止とか、車両購入を停止するとか、あるいはまた、線増や電化の中止ということで幾らになりますか。

○説明員(馬渡一真君) ただいま御指摘の東北新幹線につきましては、この部分では二百億円の抑制というところでございす。それから電灯、水道、光熱料というふうなもの、それから管理費と申しますか、コンテナなり券売機の取りかえのよう

なものの費用としてはその三百五十億の内訳で申し上げますが八十億、それから建物、機械類で直接列車運行に関係ないものという意味では二百五十億、それから動力費が二十億というふうな金額でございす。

○青木新次君 あんまり私の質問をあなたはよく聞いておらないと思うのでありますがね。三百五十億円を減らしたということでは聞きました。それから東北新幹線工事というのは、これは全部消しちゃうわけじゃないんですか。そのうちの千何百億は減らすということがあるわけでしょう。それから車両購入費というのがあるわけでしょう。そういう点であなたは三百五十億へまた返ったりしているけれども、一体それはどういうことなんですか。私の質問が聞き取れませんか。

○説明員(馬渡一真君) ちょっと工事経費と、それからその別勘定の方の費用とを取りまぜてお答えしましたので、分けまして申し上げます。金額が二千九十億でございす。その中に東北新幹線の関係では二百億含まれております。そういうことでございす。

○青木新次君 問題はそうしますと、これからこのけちけち運動をするというものも合わせて二百十億ということで理解してよろしいんですか。これからの減らすのを。

○説明員(馬渡一真君) いま御説明申し上げたものの以外、要するに列車に直接影響のない部分での削減という点を除きました金額、と申しますことは、逆に今回のような車両修繕費のようなもの、あるいは旅客に影響のございすもの、そういうような点での金額とおっしゃれば二百十億でございす。

○青木新次君 総裁は、この間は人件費には手をつけたくないんだということをおっしゃいましたけれども、それでよろしゅうございすね。

○説明員(高木文雄君) そのとおりでございす。

○青木新次君 そうしますと二千九十億ですね、各工事費等の関係を引きますとね。それと三百五十億を足して二千四百四十億、それを今度はこの四百四十億を減らしていくと二百十億円になるといふことですね。そうして二百十億円からこの間目黒委員の言った幾らになるかと云った六十億

だと、そうすると、その六十億を引くと、あと残るのが百五十億だと、こういう計算になると思うんですが、その点でひとつ、この人件費にはしわ寄せしたくないという総裁の言明を私も了解いたします。

そこで、私はかつて機関士をやったことがあるし、それから車両の検査もやったことがあるのです。ですから、そのことについては私はその方の専門家なんです。そこで、新車両の購入費を削ったり、あるいはまた修繕回帰キロを延長するようなどになつたら私は相当問題だと思ふんです。ですから、このことの重大な意義をよく私は知っておりますから、安全に障害になる危険性というものは非常に大きいというふうに考えております。線路増設等や電化工事等は住民の要求に背を向けることに私はなと思ひます。ましてや修繕費の削減をして列車、電車を運休させるということは、これは非常にいけないことでありますけれども、こういう点で将来矛盾が起きないよう

にこの長期債務を——短期債務に替わって年度末に決算したらまた合わないということになってしましますから、だから長期債務を若干考える必要性が出てきたと思ふんでありますけれども、大蔵省はどう考えますか。

○説明員(高木文雄君) 御質問の意味がちょっとよくわからないのでございす。恐れ入ります。

○青木新次君 じゃ、もう一回。聞いていてくれなや困りますよ。

今度二千六百五十億円の収入欠陥となる。そのためにその内訳というものは、いま聞いたように二千九十億と、それからけちけち運動の三百五十億というもので二千四百四十億になる。しかしながら、従来までこういうものは全部車両の購入を停止したとか、あるいはまたそのほか修繕費を削減したとかいうようなこと、あるいはまた途中まで工事をやめて、おまえとはもう工事はキャンセルだというものも出てくるわけでしょう。そういうような問題について将来——私もその筋

エックいたしてありますし、その後におきましても随時抜き取りの検査もいたしまして、その他指導、監督をいたしておるわけでございまして、まずはおおむね良好な状態であらうと実は考えておったわけでございまして。いまお話しございましたように、もし何と申しますか、価格と申しますか、品質と価格の間に、ある駅の弁当によって、場所により、ところによって大きな格差があるといいたしますならば、若干問題もございまして、監督いたします立場にございまして、その管理層を通じて一層指導いたしてまいりたい、かように考えております。

○青木新次君 国鉄本社で千何種類の弁当を一々調べている時間的余裕がないことはよくわかりました。しかし、こういうものが、これが実は四百円で、これが七百元なんです。内容同じですよ、これが五百円。ちょっと見てください、これ。——したがって、こういう点については、いま私の取り寄せて弁当でひとつ感想を聞かしていただきたい。○説明員(篠原治君) ただいま拝見いたしました三つのお弁当、私もお値段の割りに品質の格差が余りないんじゃないかと感じたのが本当の実感でございまして。ただ私ども、先ほど申し上げましたように千何百種類ございまして、本社で直接やっております。管理局で非常に慎重にやっております。ございまして、なかなか目が届かない点もあるいはあるかも知れません。せっかくいまの御注意でございまして、管理局を通じて品質と価格の何と申しますか、関係と申しますか、価格に合った品質を確保するように管理局を指導いたしてまいりたいと、かように考えます。

○青木新次君 これは相当不満がありまして、地方の新聞や、あるいはまた有識者から何とかしろという声が私どもに寄せられておまして、これはどの弁当屋がどうだということでは申しません。しかし、具体的に国鉄の本社に申し上げますので、それらの点については管理局単位にひとつ局間の問題等も調整するように具体的指導をお願いいたします、こう思います。それから、新幹線やその他乗りますと、このごろゴキブリが非常に多いんですよ。これは弁当を食べておって、そこをぞろぞろする通られたら余りいい気持ちではないです。何か自分のかばんの中へ入りやせぬかと気をつけながらやると、もちろんこれは私も現場の人に聞きました。確かに蒸熱をしても、煙をたいてもなかなか下の隅の方に卵を産んでおたら卵まで退治できないから、それがまたわいてくるというところはわかるわけですが、やっぱりこれも国民の声ですから、十分ひとつ気をつけていただきたい。運輸局長見えますか。○説明員(馬渡一真君) 私、お金を預かっておる方でございますので、あわせてお答えをいたします。ただいまのようないろいろの事情ございしますけれども、本場にそういうことが非常に不快の感じをお客様に抱かせるようなことはできるだけ排除してまいりたいという気持ちでこれからも努力したいと思っております。

○青木新次君 きょう新幹線の車掌で私の友人が、国際観光団の皆さんが現地で非常に親切にしていたのですばらしいということが外国の新聞に出たり、総裁のところにも便り出しましたといううようなことを私は聞いたわけです。非常にすばらしいサービスをしてくれたといううようなことを、堂々とここに国労のバッチをした人がそういうことで非常に感謝されているという側面も実はあるわけです。しかし、一つの問題を何かそごを来しますと、そういうことで、いまこういう特に国鉄運賃値上げの問題とか、サービス低下云々さされているときだけに、やはりこういうささいな問題等についても十分なひとつ関心を払って、そうして嚴重な態度で臨んでいただきたい、こう思います。私は、まだ国鉄の長期債務の関係とか、あるいはまた、そのほか政府の投資の関係とか、そのほかまだ赤字ローカル線の問題等についてもいろいろ議論をいたしたいんでありますけれども、きょうは以上の程度でもって質問を終わらせたいと思っております。以上です。

○三木忠雄君 それでは、総合交通政策からまず最初に私は質問したいと思っております。本会議でも何点かの角度から総理並びに運輸大臣に質問したわけでありまして、具体的にこの再建二法が、果たしてこれで国鉄が再建できるかどうかというところを考えますと非常にむずかしい。私は困難ではないかという問題点が数多く出てまいっております。そういう問題について、きょうは具体的に大臣、あるいは国鉄総裁とこの委員会でお互いに議論し合って、そして、いかにして国鉄再建をするかということについて議論を交わしたいと思います。

まず最初に、総合交通政策の問題について何うわけでありまして、運輸大臣としてこの国鉄をどういうふうな位置づけをしたいのか、総合交通体系の中で国鉄はどうあるべきか、端的にどうお考えになつていらっしゃいますか。○国務大臣(石田博英君) 分担すべき距離分野——距離的な意味における分野、そういう点から申しますと、やはり都市間の交通、あるいは都市圏内の旅客交通輸送、それから中長距離の貨物輸送ということになるだろうと思っております。ただ、わが国の置かれておる特別な条件、特にエネルギーが非常に不足であるという条件、その上から考えると、国鉄というものの鉄道輸送というものは、他の輸送手段に比べて非常に有利な条件の中にあるわけでありまして、そういう点を踏まえて国鉄の将来性を切り開いていかなきゃならぬ。国鉄自体のためだけでなく、わが国経済全体の将来のためにも、そういう方向に向かっての努力が必要であり、その未来性はある、こう考えておる次第であります。

○三木忠雄君 私は、エネルギーの問題にしましては、それから今後の公共交通機関としましては、あるいは、いままでの高度経済成長から今後の中期成長あるいは低成長の中で、この国鉄の果たさなければならぬ役割という、特に公共交通の果たさなければならぬ役割というものは非常に大きな問題があると思うんです。したがって、そういう問題に政府が真剣になって取り組んでいかなければならぬ。特にある学者のごとき例を引きまして、この低成長時代で景気を刺激し、六％あるいは七％の経済成長を続けていくとすれば、自然と公共交通機関の方に力を入れて、経済成長とかみ合わせを考えていかなければならぬ問題を数多く指摘をしておるわけです。

こういう点から考えましても、やはり国鉄の果たさなければならぬ部分、あるいは他の交通機関が果たさなければならぬ問題、それから、地方における各公共機関の交通機関が果たさなければならぬ分野、こういう問題を明確にしていかなければならぬのではないかと。特に四十六年にできた総合交通体系、これは高度経済成長のときにつくられた、あるいは金があるときに何でもかんでもふくらましたというふうな総合交通体系になつておるわけなんです。したがって、今日、交通業で言えばとかく人件費、あるいは物件費が非常にかさんでくるわけです。こういう問題を考えたときに、このおのおの交通機関をどう調整し、どうかみ合わせていくかということが国民経済にとって非常に大きな問題ではなからうかと思っております。こういう点について、この総合交通体系を具体的に運輸大臣として考えるお考えがあるのかどうか、この点についてまず……。○国務大臣(石田博英君) 高度成長時代につくられたいろいろな計画というものは、これは明確に見直すべき時期に来ておる、こう考えます。それから、たとえば高度であらうと、減速経済であらうと、いずれにしろ合理性を追求する場合、並行線の問題、あるいは他の輸送機関との共存の関係、あるいは競争の関係、それから鉄道建設を要求した時代におけるその地方の諸条件と現状との関係、そういうようなものに大きな変化がございまして、その上に立つて当然見直していかなければならぬ問題だと考えております。

○三木忠雄君 言葉ではなしに、当然見直さなければならぬ総合交通体系が、今回の運賃審議に当たって、具体的に国鉄の占める分野、あるいは他の交通分野との調整というものは考えているかどうか。私は、後で具体的に今回の値上げ運賃とたとえば航空との関係、海運との関係のデータで分析してみたいと思つていますが、具体的にそういう点を勘案し、今回の国鉄運賃値上げ、あるいは再建計画になっているかどうかという点をお伺いしたい。

○国務大臣(石田博英君) 御承知のごとく、今回提案された国鉄再建二法は、私の在任していなかつた時分に提案されたものであります。しかし、私が就任いたしました、この問題を考えましたときに、これだけでなく、国鉄自体としていま御指摘の問題一切を含めまして、何と申しましようか、発想を変え、決意を変えて取り組まなければならぬことが多いことを痛感いたしました。したがって、先般、今日の十六日に国鉄の幹部の諸君の御参集を求めまして、私の気がついたこと、考えたこと、やりたいこと、それはたとえば鉄道敷設法なり日本国有鉄道法等の改正の問題の検討を含め、さらにまた国鉄資産の処分、運用の効率化を含めまして、それから基本的には運営姿勢、そういうものを含んだ私の意見を強く文書をもって指示した後、口頭をもつて要請をし、いま検討をさせておるところでございます。

○三木忠雄君 それは、国鉄だけの問題については国鉄総裁にいろいろ指示を与えろと、その問題は後でまた一つ一つ詰めたかと思つていますけれども、国鉄だけではなしに、やはりトラックであるとか、内航海運であるとか、そういうところの調整が果たして運輸省にできているかどうかという問題が私は非常に疑問なんです。

実は具体的な例として、昭和四十年以降、内航海運あるいはトラックの実態はどういうふうな姿になってきたかということとをちょっと分析してみたいと思うのです。海運局長、昭和三十九年が国鉄の赤字が始まったスタートなんです。今日、貨

物が四千億の赤字を出すようになってきた。このときに、私たちは総合交通政策の欠如というものが非常に大きな問題であるということをつたひが指摘してきたわけなんです。いろいろな競争条件が私には必要であらうと思つたのです。ただ独占的な企業でないという現在の状況下で置かれてしまった今日、国鉄だけ特別な待遇をするというふうな条件にはいかならないかと思つたのは十分わかりました。しかしながら、いままでの行政のあり方、あるいは総合交通政策のなさというものが、今日の国鉄の、端的に言つて貨物の低下に大きな問題を提起したのでないかということもわかるんですね。具体的に海運局長並びに自動車局長が、数字で四十年と五十年と対比して、貨物がどういふふうに変つていったか、あるいは輸送量がどういふふうに変つていったかということをも具体的に示していただきたいと思つております。

○政府委員(後藤茂也君) お答えいたします。御要求の資料をいまここで持ち合わせて御説明することができませんことをおわび申し上げますが、昭和四十五年から今日までの間の海運と申ししても、最近非常に目立ってまいりましたいわゆる長距離カーフェリーについて申し上げます。

長距離カーフェリーの輸送の実績というものは、昭和四十五年以前にはほとんど見るべきものがございまして、トラックの台数にいたしまして、とりあえず三百キロ以上の区間を走る長距離カーフェリーについて申し上げますと、年間十万台でございました。この十万台のカーフェリーによるトラックの輸送という数字は、三年後の四十七年に四十万台を超え、四十八年に九十三万台となり、この時点を一〇〇にいたしました。四十九年、五十年に年間約八十万台。いま申し上げておりますのは、すべて三百キロ以上の区間を走るカーフェリーの輸送の実績でございます。大体四十五年を一〇〇といたしまして、四十八年には八六六、最近のデータの五十年では七九八、大体この

ような推移を示しております。

○政府委員(中村四郎君) 国内貨物の輸送区間別のトンキロで申し上げますと、先生御指摘の四十年におきまして、自動車営業用と自家用を合わせまして全体の二六%のシェアでございまして、四十五年におきましては三八・八%、五十年におきましては三六%というシェアの推移を経ております。

○三木忠雄君 これ具体的に数字でいくと、自動車は四十年から比べると約三倍ですね、このトンキロに直しますと。それから内航海運が八倍、特にカーフェリーですね。そのほかに、内航海運で具体的に各企業が持つておる専用船、これを考えてみますと相当な数だと思つております。専用船は実態どうなっておりますか。

○政府委員(後藤茂也君) 専用船資料の資料をいまここに持つておりませんので申しわけございませんが、先ほどはカーフェリーについて申し上げましたが、内航海運の貨物船全体の最近における輸送量の動向を御説明申し上げます。昭和四十年一兆七千九百万トン、これを一〇〇といたしまして、その数量は昭和四十八年に三二〇というところまで増加いたしました。これをピークといつたしまして、それから漸減という傾向になっております。

○三木忠雄君 まあ具体的に船、あるいは自動車の実態が大臣、こういう実態になつてきているわけです。それに比べて国鉄は、昭和四十年に貨物がシェアの三〇%を占めると、貨物の全体のシェアで比べても国鉄は一二%に落ちてしまつたわけですね。もう輸送量からいってほとんど横ばいどころか下がっているわけですね。海運とか自動車と比べて伸びている。あるいはカーフェリーというふうなものも特別な状況から生まれてきたような、ある意味では有利なところばかりカーフェリーを使わしているという実態なんですね、考えてみれば。そのほかに各大きな企業が持つておる——これは私は是非論についてはまた別な論議があらうと思つても、大手の企業で専

用船をどんどんつくらしてしまつてゐる。前は無差別というか、野方図にこういう許認可を与えて、そして小さな海運としてみても、内航海運の小さな業者はつぶれてしまつてしまつたというふうな憂き目になつて、実際に総合交通体系というか、貨物輸送の一つの例をとつてみても、余りにも運輸省内でこういう問題がばらばらに行われてきたという、確かにこれは経済の成長という問題があつて、私は全部が悪いとは言えない問題点があると思つております。

しかしながら、こういう調整が余りにもできなかったという問題、それは今日の、これから必要とされる省エネルギー、まあこういう問題から考えたら、国鉄の果たさなざるやならない役割、中距離の貨物とか、長距離の貨物とか、こういう問題を果たさなざるやならない。熱効率とか考えても大変な有利な国鉄の貨物輸送という問題を考えたときに、こういうふうな許可し、あるいはこう考へてしまつた問題点というのは、やはり総合交通体系のなさ、運輸省の行政当局のばらばら行政というか、総合調整が行われなかつたんじゃないかという、こういう問題点が私は大きな問題点ではないか、こう指摘をしたいんですけれども、そのために総合交通体系はつくる必要がある、あるいは法律的にきちつと縛ることはできないかもしれないけれども、やはり各省、あるいは各局との連携という問題が非常に私は大きな問題ではないかと、こういうふうな考えを述べさせていただきます。

○国務大臣(石田博英君) 御指摘のとおり、確かに他の輸送手段はぐんぐん伸びているのに、国鉄は熱エネルギーという面から見て有利であるにもかかわらずだんだんだんだん減少してきているというところは、これはもう私は就任して第一番目におかしき感じ、不思議に思つたことであります。ただし、これは自由主義経済の現状においてそれをどの程度チェックできるかということ、それから全体としての計画調整というものに欠けておつた事実、これも確かに御指摘のとおりであると思

つております。これは自由主義経済の現状においてそれをどの程度チェックできるかということ、それから全体としての計画調整というものに欠けておつた事実、これも確かに御指摘のとおりであると思

まさしく同感だと思ったのです。この問題に対して、国鉄総裁になられてまだ期間が非常に短いわけで、何もかも全部というわけにはいきませんけれども率直な意見、どこに問題があり、貨物輸送を今後どう伸ばすか、貨物だけは後の問題で私しぼりますけれども、総合交通体系のなさというものが今日の私は国鉄の、たとえば貨物輸送の低落傾向を示さしたと、こういうふうに感じられているんじゃないかと思うのですけれども、総裁の所見を伺いたいと思います。

○説明員(高木文雄君) いろいろな原因が重なっておると思うのでございますけど、先ほど来御指

は、ことに中長距離フェリーについて申し上げますと、非常に数が少なくなつてきております。現在具体的に扱つておりますものは、大体すべて現在走つておる航路というものが非常に状況が悪くなつてきている、それを他に転移するとか、そういうった性格の申請というものを若干ただいま案件として扱つておりますけれども、新しい路線の免許申請、純粹に新しい免許申請というものはこのところほとんど影をひそめているというのが実情でございます。

○三木忠雄君　私は、ひとつ将来の総合交通体系の調整の問題で、たとえば青函連絡船の問題

摘のように、国鉄と他の輸送機関との間に、率直に申し上げて十分な調整がっていないから、国鉄の方は新しい状態に対応していろいろ対策をとるべき点があったと思いますけど、まあいざわば民業圧迫になるというようなことから、他のフェイロードに国鉄が進出できないという仕組みになっておりますので、たとえばレー尔とトラックとをうまくつないで、全体として戸口から戸口まで運ぶというようなシステム、あるいはカーフェリーを使つて海を渡つての輸送、そして両側は鉄道でやるというような方式、そういったことはいままで国鉄としては何とないと思いますか、考へる対象外であつたように思いますが、そういう情勢も国鉄の貨物輸送のシェアダウンに非常につながつてゐると思います。

が——の間私たち運輸委員会で見察に行つたときにもこれを強く感じた問題があるんです。何かというとき、いま青函にトンネルをつくっているわけです。鉄建公団で。新幹線を将来通すわけです。そうしますと、函館を全然通過しなくなってしまう、こういう形になってくる、青函連絡船船客が必要なくなってしまうという。ある意味じゃその働いている人たちが、あるいはその函館の人たちたちが危惧を感じているわけです。港町として育つて来たあの函館が駅の配置やあいによって全部変わってしまう。それどころか、青函連絡船で貨物を運んだというじゃないかという問題すら考えられないの、これは何かというと、東北からたとえば出る品物は、仙台新港からカーフェリーで全部室蘭に持っていくてしまふ、こういう問題が実はささやかれてい

さらに内部の問題として考えなければなりませんのは、貨物輸送は先ほど来大臣もおっしゃり、また各委員も御指摘のように、エネルギー効率という面では非常によろしいわけでございますけれども、ヤードにおける各一台、一台の貨車をつないだり離したりすることのために大変大ぜいの人手を要するということから、必ずしも人手の面からいまして有利とは限らない。したがって、中長距離であればよろしいわけでございますけれども、だんだんと国鉄が有利だという条件がなくなつてきておりまして、それに対応していまの貨車による貨物輸送のあり方というようなことが研究

るわけです。この間仙台の話を書きましても、カーフェリーの新しい動きが出てきて、やはり将來は北海道に持つていくのはカーフェリーだ、こういう形になってくる。国鉄側にしてみれば、私は、たとえば青函連絡船の航路がなくなれば、カーフェリーとかいふような問題、国鉄でやればよいような問題になるような感じもするわけです。そういうふうな調整が今後どう行われていくか、というふうな問題が、非常に私は重要な問題ではないかということを考えるわけです。その点、カーフェリーは片一方どんどん認可していく、あるいは青函連絡船の方は全然目もくれない、こ

いう形になってきますと、どうもどんなにいままで使った青函連絡船という問題が衰微してしまふのじゃないか。あそこ働いている人、あるいはその周辺で家族を含めてくる四千、五千の人たちがいるわけですね。こういう点を考えますとどう転用し、どうこの荷物輸送の問題をやらめていくかという問題は、やはり海運と国鉄との調整という問題が非常に大きな問題になってくるのではないかと、私を私は考えるわけですね。こういう点についての海運局長、あるいは国鉄総裁の意見を伺っておきたいと思ひます。

○政府委員(後藤茂也君) 先ほど御説明申し上げましたように、ちりちりと昔計画をされた新しいカーフェリー計画というものがまだにそのままの形で残っているという例があることはございすけれども、現実には新たな路線を新たに免許する、しないということを生々しい案件というものは現在のところほとんどないというのが実情でございます。御指摘の青森県と北海道を結ぶ航路、あるいは仙台地方と北海道を結ぶ航路、あるいは関東地方と北海道を結ぶ航路というものについて、いま直ちに新たな航路をどうこうというようなことにについては、私どもの現実的な日程には上がつておりません。ただ現在、先ほど申し上げましたように、昭和四十八年あたりをピークにして、中長距離フェリーというものが非常に盛んに行われるような時期におきまして、いろいろと御指摘がございましたような仙台―苫小牧、あるいは青森県の八戸その他の港から室蘭、函館といったような航路が免許をされておりました、それは現在も同じように運航しております。

これは先ほど来大臣なり総裁なりから御答弁ございましたように、基本的に日本の国内におけるトラック輸送と鉄道輸送というものの関連において議論されるべきものではないかと思つております。実際のところは、昔は北海道と本州の間は国鉄による貨車輸送と、それからいわゆる従来の船という二つのみの手段によって貨物が移動しておったかと思ひますが、国内全体のモータリゼー

ションの結果としてフェリーというものが登場して、北海道と本州の間もトラックが走るようになって、北海道という時代のニードにこたえた航路の免許というものが過去においていろいろと行われておる。その結果は、現在のところ規模においても先ほど申し上げましたように、急激な成長の時期を終わって、その航路によってのトラック輸送というものが本州―北海道間で行われているというものが現状でございます。この現状というものを海運局長の路線免許の点につきまして申し上げるならば、先ほど申し上げましたように、さしあたってこれ以上どうこうということはないと、さしあつてこれ以上の案件の上には上がつておりません。

○三木忠雄君 まあこういう、たとえば青函の問題にしても一つの例ですけれども、やはり国鉄と海運との、まあ私たちが考えれば調整しなけりやならぬような問題については、何かそこは調整する機会を持つていらっしゃるんですか、具体的に。いままでもそういう持つた経験はあるんですか。

○政府委員(後藤茂也君) 過去におきますその具体的な航路の免許案件の際に際しましては、御承知のように運輸審議会に諮問をいたしましてその答申をいただくという手続をとるわけでございますが、その運輸審議会の審議の手続といたしまして、その免許事案についての一般的な利害関係人の意見を述べる機会を与える御承知のとおり制度がございす。そういう門戸は開いておられますけれども、私が承知しております限り、この航路の免許案件については、具体的に鉄道の影響がどうと、そこでプラスマイナス云々といったようなことが論議の種になったということは記憶しておりません。

○三木忠雄君 まあ国鉄総裁ね、やはりこういう点が国鉄にも私は姿勢が問題だと思ふんですね。運輸省がやることだから、国鉄は鉄監局の一部局みたいなものだからという感じで、ちょっと私はそういう点に遠慮なさっている点があるんじゃないかと思ふんですよ。やはりそういう競合する問題について調整しなければ、国鉄は自然とそ

う問題は淘汰されていく、民間はいいところばかり取つていくわけですね。私、何も民間が全部悪いとは言いませんけれども、せつかく交通機関が競合していく、これは別な機会に聞きたい問題がありますけれども、たとえばバスも同じです。青森や岩手へ行きますと、国鉄バスが走っているところと競合して、ある実力ある会社の民間バスがどんどん競合路線をつくつていくわけですね。それを認可しているわけですよ。そうすれば、国鉄バスは自然として、これは金額は大した金額でないかもしれませんが、赤字になつていくのは当然なんです。こういう問題の競合路線等の問題については私は調整をしなれば、これからのこの需要もそんなにふえるわけではない、こういう実態の中でやはり調整というか、話し合いというか、こういう問題がお互いに特に交通機関での総合調整が行われなければならぬのではないかと、このことを痛感するわけですよ。国鉄総裁どうですか。

○説明員(高木文雄君) まさに御指摘のとおりでございます。どうも新しい販路を開拓するといふようなことについては、必ずしもいままでの基本姿勢が十分でなかったように思ひます。ただ、先ほど一例としてお挙げになりました青函の問題につきましては、これはかなり深刻な問題になつておりますし、過去におきましても、場合によりましたならば青函以外に新しい海上上の路線を国鉄が持つことにしたらどうかという検討が内部において行われたことがあったようにございす。が、全体としてそれが営業的にうまくいくかどうかという見通しも十分立ちませんでしたために、結局そういう主張をしないで内部に検討案件として積み込まれたままになつて今日に至つていふふうになっております。御指摘の点は、特に青函にはいろいろ問題がありまして、現在旅客も飛行機との競争に押されてきておりますが、青函トンネルができました場合に、その青函トンネルをどういふふうに使つたらよいかということについてはまだ検討ができておりません。これは

トンネル工事の進捗に依りまして、私どもの方もいろいろ私どもの方の立場で主張すべきことは主張しなければいけないと思つております。バスについても確かにおっしゃるようなことがあるわけございまして、そこらあたりについては基本的な余り萎縮する一方でなしに、販路開拓といふことが、新分野の開拓といふことが、そういうことについても、もう少しいろいろ工夫をする体質をつくらなければいけないというふうに思つております。

○三木忠雄君 私は青函連絡船の、青函の管理局長は旅行客まで集めて一生懸命努力しているわけですよ。あの営業努力たるや大変なことだと思ふんですよ。しなくともいいけれどもやはりどんな旅客が落ちてくる、そのために何とか努力して営業成績上げなきゃいけない。あの船を一日、改装して湾内遊覧ですか、ああいうことまでやっているわけですよ。正直言つてね。ところが、いい分野は全部民間に取られていくというやうなやり方をやつたら、まじめに働いている人はやりがないですよ。これは、正直言つて。片一方はいくらでも調整機能なんかないですよ。あるいはこのままいったら調整機能なんかないですよ。あるいは、どこか配置転換されるような事態になつたらこれはどうにもならないし、いわんや函館市内のあの町自体の一つの私は盛衰にかかわつてくる問題だと思ふんですね。こういう問題、これは端的な一つの例です。これで私時間を多くとるつもりはないです。こういう一つの問題の調整すらできない、お互いにやはり話し合いができないような状態になつてくると、日本全体のこの総合交通体系というやうな問題が果たしてできるかどうか、これは非常に私もむずかしい問題だと思ふ。何だか運輸省内では青い鳥だとかいふような話が出てくるやうでありますけれども、実際にこういう問題がきつちつとしたもの、こんなものをつくれとか、あつてくれとかいう規格品をどうこう言う

ものじゃないんです。実際にこの内航海運、あるいはトラック、鉄道、こういう問題が、大まかにやれば分野調整とか、あるいは意見交換、あるいは調整し合いながら競合し合ってお互いに伸びていけるような、生き長らえるような調整が運輸省としてやらなければならない問題ではないかというところを強く考えるわけですね。いんやこのエネルギーの大事な時代になってきている、石油がこれだけの高い時代になってきている、こういうときに本気になって、ただ片一方は認可をおろしてやる、片一方は萎縮しているというようなやり方で総合調整ができないような、こういう交通行政だったら私は非常にまずいんじゃないかということをお願い申し上げます。

そのために、やはり一日も早く総合交通体系、私はこれから新幹線の問題でいろいろ申し上げたいと思いますけれども、こういう一つの端の問題が欠如している、ここからやはり運輸行政というものがゆがめられてしまっている。確かにささいな、小さなところまで認可おろさなければならぬ運輸行政の許可の多いことは私は十分わかります。運輸行政の多岐にわたった水陸空、あるいは気象庁まで、地震予知までやらなければならぬ運輸行政の全般にわたるこの業務ということについて私は十分理解するわけです。しかしながら、そういう分野調整が真剣になって行われなければ、国鉄は赤字だ、やれ何だと言ったって、最終的にはもう負担は、形が変わった国民に負担を強いるだけなんです。そういう点がもう少しうまく効率的な状態でこの総合交通体系、あるいは料金の問題にしても総合交通料金特別会計何か、こういう形で私はこの調整をして、特に公共交通機関がますます赤字になっているこの実態の穴埋め、あるいは地方の公共交通機関、六大都市はほとんど赤字ですね、こういう問題に対して政府はどうするか、東京都は政府の助成が少なくない、こう言っているわけです。こういう問題について実際にどうやって調整をしていくかということとは、これからのわが国の交通企業にとって非常

に重要な問題ではないかというのを痛感をするわけです。これに対する運輸大臣の考え方を伺いたいと思います。

○国務大臣(石田博英君) 先ほどからお述べのとおり、また私もお答え申し上げたとおり、同じ運輸行政部門内における非常な連絡調整の不十分、その結果非常に跛行的なシニアの変動、こういうものはどういう方法で調整すべきか、よくこう運輸政策審議会という名前が出ますが、よくこういう審議会が転がしてやるべき問題ではないような気がいたします。やはり運輸行政の中で、行政の責任において何か処理をしなければならぬような感じを強く持つておる次第であります。

それから競合路線、特にバスその他、この国鉄との競合路線、あるいは国鉄バスと民間バスとの競合、最近、これは私三十年ほど代議士をしておりますが、初めのうちは国鉄バス誘致運動というのは非常に盛んであった。この十七、八年間いたことがない。ここにも非常に問題、どこにそういう原因があるんだらうかということもいつも考えておったわけですが、これは同じ運輸省所管、同じ日本の交通輸送の中で、それぞれ別個に走るところは走る、よく走らないところはよく走っていくというままではいけない。特に何度か申しますが、新しいエネルギー情勢の中で、御指摘の点の効果ある方法、これを見出していきいたい、こう考えております。

○委員長(上林繁次郎君) 午後一時まで休憩いたします。

午後零時一分休憩

午後一時四分開会
○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いたします。御質疑のある方は御発言願います。

○三木忠雄君 それでは続きまして、国鉄の政府で決めた再建要綱について何点か伺いたいと思います。

この再建要綱の中で、特に「国鉄の役割」の項で「独立採算性を指向した自立経営を行う」と、こういうふうに言われているわけでありまして、けれども、具体的に閣議では国鉄に何を要求しているのか、この点について具体的に伺います。

○国務大臣(石田博英君) 日本の交通体系の中に、国鉄の使命を果たすとともに、その公共性を達成しつつ独立採算性を目指すと、そういうことであると私は理解しております。

○三木忠雄君 そうしますと、公共性を達成しつつと、こういう状態になりますと、この公共性の問題については、政府としては幾分なりともめんどろを見ていくこと。その過程において、独立採算、特にこれは後から御意見申し上げたいと思うんですが、五十二年までには収支の均衡を図ると、こういう形と理解してよろしいですか。

○国務大臣(石田博英君) 私はそう理解しております。

○三木忠雄君 そうしますと、公共負担の問題は後で論ずることにしまして、この国鉄の財政再建目標をこの閣議了解、再建要綱で見ますと、五十二年、五十二年のこの二年間で収支の均衡を図ると、こういうふうになっているわけですね。この二年間の再建計画というのはいまでも変わりませんか。

○国務大臣(石田博英君) 御承知のように、再建二法案の成立が非常におくれておりますので、その上からの歳入の欠陥は無論ございまして、これは現在までのところ節約その他によって賄ってきただけでございまして、二年間で収支の均衡を図るといふ目標を現在のところ変える意思はございません。その方向へ向かって努力をしていくべきものと考えております。

○三木忠雄君 明快な答弁で、運輸大臣は運賃の、たとえはこの再建二法案は現在審議中でありまして、けれども、この歳入欠陥があっても五十二年までに収支均衡を図るといふ答弁、これは私は高く

く評価して、再建ができるかどうかということはこの二年間見守りたいと思うんですね。

そう申しますのは、具体的に一回、二回、これが三度目の正直じゃないけれども、再建案三回目です。毎回明確に出てくる問題は何かという、運賃の値上げだけは明確な数字で出てくるわけですね。ところが、再建要綱はさるなんです。そして、最終的には運賃が上がらなかつたから、人件費が高くなつたから、その点で逃げて、隠れみのになって終わってしまふ。一向に再建計画というものはどこを回ってんのかわからないような再建計画で終わっている。こういう再建計画を何回も議論をしていけばね、これはもう働いている若い職員の人たちはやる気がなくなっていく。入ってくるなり赤字だ、だめだ、こういうふうな事態、士気も出てこないと思うんですね。

今回の再建計画で、私はこの閣議了解の再建要綱では必ず失敗するという見通しです。それをフォローするために、この二年間政府がどう努力するかという問題ですね。国民には運賃を強いてくる。しかし、それに対して政府として何と何をやるかという問題はこれから詰めたかと思っております。けれども、五十二年までに再建を図るといふ、過去の二度の失敗は繰り返さないという御決意であるかどうか。

○国務大臣(石田博英君) その決意で国鉄再建に努力をいたしてまいりたいと思っております。

○三木忠雄君 国鉄総裁ね、私はこの再建要綱を見て、私たちはしようとながら、これじゃ再建にならないと思うんですね。国鉄総裁、これで、この再建要綱で国鉄再建完成成ると、こう見ますか。どうですか。

○説明員(高木文雄君) 現状はなかなか何とないんです。病気が重いといいますが、いろんな問題がございまして。そこで私もどうもいたしましては、政府にお願いをして、今回の場合のようにいろいろ援助をしていただくとか、また、国会にお願いをして運賃改定をやらしていただくということと同時に、国鉄自体の問題として、いろいろと新し

い経営といふか、新しい事態に対応した経営を、姿勢をとり、労使の間をいまいより根本的に改善をいたしまして、それをしないことには経営の刷新ができないのではないかと思つておりますが、いまのところそれに向かつてやつていけば何とかそこへたどり着けるのではないかと、いふような気持ちでおります。

○三木忠雄君 具体的な問題がこれから処理されるわけですから、まだ完全に国鉄総裁に、完璧に、一銭一厘狂わずに完成というわけに私は迫るわけにはいかないと思つて、私も、まあこれから詰めますけれども、余りにもこの再建計画は、さういふ問題が数多くひそんでいゝるんじゃないかといふことを強く考えるんです。第一回のときは、あるいは第二回も五年間、あるいは十年間の再建計画だったけれども、途中で全部壊して後に残つたのは運賃値上げだけだったという形、こういう問題の悲哀をもう三たび繰り返したくない。また繰り返さないようにこれはともに努力しなきゃならない私は問題ではないかといふふうに考えるわけですね。したがって、この五十二年度の――五十一年度は確かに運賃値上げはこういう形で出てきました。果たして五十二年も、この閣議了解の中では書いてないけれども、この中にひそめられてゐる問題は、五十一年度も値上げをするという、こういうことには変わりはないわけでしょう、運輸大臣。

○国務大臣(石田博英君) これから詰めていかなくやならないいろいろな問題がございますし、それから、本委員会においても、また三木先生のお話の中にも出てまいりましたように、再建要綱をつくつたときに余り大きなウェイトを占めていなかった問題で私も取り組んでいかなきゃならぬことがたくさんあると思つて、で、来年もある程度の運賃値上げは必要になるかと思つておりますが、運賃の値上げだけでこの問題が解決するとは私は少しも思つておりません。もうすでに独占性がありまから、運賃の値上げがすぐに

増収につながるというふうには私は考えておりません。独占性を失つておりますし、まあ上げたからよそへ行つてしまふという率が非常に多くなるわけでありまして。

根本的にはやはり、われわれが独立採算制を要求されているならば、われわれの方から今度は要求しなきゃならぬことがたくさんあるわけでありまして、で、そういう要求の詰め方が私は足りなかつたように思ひます。公共負担にしまして、あるいはまた政策割引にいたしまして、あるいは地方のローカル線、これも一種の政策的な負担であります。そういうもののあり方、つまり、独立採算性を指向する企業としての条件、これをやうばり整えていかなきゃならぬわけでありまして、そういう筋違ひのものについてはそれぞれの政策、実施部門、まあ表現によつては国費とでも申しましょうか、結局そういうことになると思ひます。が、そういうような諸条件を、これははなはだむづかしいと思ひますが、広く御協力を得、広く呼びかけることによつて、それからもう一つは、やっぱり国鉄の経営に当たつては人々の意識の転換、あるいはまた発想の転換、それから仕事に向かう姿勢の転換、こういうものを強く求めることを前提として再建に向かつて努力をしていきたいと思います。

先ほども申しましたように、かつて石油に追いつまされた鉄道であります、その石油事情が今日のごとく変われば、これがまた国鉄再建への踏み切り台となると私も期待もいたしております。それから利用なさる方々、多くの人々に、運賃値上げを含めて再建に御協力を願う以上は、そういう人々から見て、あれはむだではないか、あれはもつとほかの使い道があるんじゃないか、そういうような意見も広く集めて、そしてそれをひとつ現実の上に当てはめつつやつていく必要がある。あそこにあんな大きな土地をむだで置いておいて、あんなりっぱな繁華街にあんな木造の建物を保有しておいて、そして運賃の方へばかりかぶせるのかといふのでは御協力は得られない、

こう私は考えておる次第でございます。

○三木忠雄君 そうしますと、具体的には五十二年度の値上げの問題について何%上げるという――私はうわさでは五十二年度も五〇%上げて、本年度を基準にすれば二・二五倍になると、こゝういふふうには、まあこれはまだ正確なあれじゃないですか、それから、まあこれはまだ正確なあれじゃないですか、それから、まあこれはまだ正確なあれじゃないですか、こゝういふ話が出ておおむね了解している、こゝういふふうには聞いてゐるわけでありまして、けれども、これは踏襲して、いくつもですか。

○国務大臣(石田博英君) 非公式にさういふ数字を聞いたことはございます。しかし、先ほどから申し上げておきますとおり、運賃の値上げ即増収になることは私は考えない。それから、同時に今回の措置の影響も見なきゃならぬ。したがって、できるだけ低い水準に抑える努力をしなきゃならぬし、またさうしなければ、結局逆の方向へ行く危険があると思つております。

○三木忠雄君 まあ五〇%の値上げなんかを再び五十二年やれば、これはもう常識で考えて、国鉄の増収を圖れないと考へても私はいんじやないかと思つて、さういふ点は、この間の答弁で運輸大臣、この運賃法案がたとへば通つてからいろいろ検討すると、こゝういふような言葉をおわされておりましたけれども、五十二年に何をやるかといふような問題は、まだ具体的には示されてないわけですね、これは。私たちが、いま出せと言つた、これは無理な話だと思ひますけれども、せめて五十二年までに国鉄を収支均衡させようといふのであれば、粗筋の五十二年計画といふものは運輸大臣として描いてゐるのじゃないかと思つて、あるいはもう衆議院選挙が終わつたら関係ないと思つて手がつけていられないか、そこらの点をも一つ聞いておきたいと思ひます。

○国務大臣(石田博英君) そういう無責任なつもりでお答えをしておるわけではないのであります。たとへばそれがどんな短い期間であらうと、国鉄再建の土台になるものだけはこしらえておきたいと思つております。

と思つております。その土台になるものの第一は、先ほど申しましたように、公共性を伴つた企業である、企業としての独立採算を要求されているのだ、さういふ事業に携わつてゐるのだ、さういふ基本的な認識、それに出発して、われわれとして当然要求すべきものは要求する。それは一遍にできなければ二年かかっても、三年かかっても要求していく。それと同時に、国鉄自身も企業努力をして、その資産の効率的な運用を圖つていく。さういふことを基本といたしまして、当然考慮しなきゃならぬのは鉄道敷設法とか、日本国有鉄道法といふようなものの改正であらうと思ひます。で、さういふことの検討もいま命じておるんじゃないかと国鉄再建はむづかしい。

私も三木先生と同じように、来年もう一遍五〇%――数字についてはこれから検討という、今度上げた効果といふものを見なきゃならぬけれども、そんなことで競争相手がいゝる状態で運賃値上げ即増収になるとは、これは何度も申し上げてゐるとおり私自身も考へておりません。これはできるだけ低く抑える努力をすることが、単に公共の利益といふことだけでなく、鉄道の営業自体のためにもこの方が有利だと、私はさう考へております。

○三木忠雄君 この再建案は、先ほど大臣が言われたように、まだまだ粗っぽい再建要綱である。五十二年度の概算要求はもう八月に大体終つてゐるわけですね。国鉄の分については十二月までだらうと思つてゐる。この間、たとへばさうからこの十二月三十一日までの間に五十二年度の政策を詰めるなければならぬわけですね。さうして収支均衡を合わせなければならぬ、過去債務の問題これからちよつとお聞きしたいと思つていますけれどもね。これは果たして、このわずか二カ月、三カ月の間に五十二年再建案までのいろいろな鉄道敷設法だ、公団法とかいろいろなこと、これから私詰めますけれども、さういふ問題を詰めて、運輸省としては閣議了解なりなんかを

して国鉄再建のための、いまこの要綱じやなしに、五十二年国鉄を再建するためにこれとこれとこれをするという国のいろいろな要綱事項を閣議了解させますか、そこまでの自信持ちますか。

○国務大臣(石田博英君) 他省とのいろいろの関連もございまして、私一人で決める性質のものではありませんが、私自身の考え方というものは、いまここで何度もお答えをしておるような考え方というものは、いまここで何度もお答えをしておるような考え方、口頭説明も加えて、そしていま申しましたように準備を進めさせている次第でございます。

○三木忠雄君 だから、運輸大臣と国鉄総裁だけの問題ではなしに、公共負担の問題にしても、各省にまたがる問題です。それから建設省と国土庁との関係もある。新幹線の問題なんか出てくる。こういう問題で五十二年再建要綱の中に盛り込まれたものばかりじゃないわけですね。そういう補足的なものは、この案議を通していろいろのものが出てくるわけですね。そういう問題を他省と詰めるためにも閣議了解をもう一遍取りつけて、もう一つ進んだ五十二年再建のための閣議了解みたいなものをとる努力をされるかどうかということなんです。

○国務大臣(石田博英君) 御指摘のように、昨年末の閣議決定というのは粗っぽい大筋です。したがって、あの線に沿ってやるにしても、いろいろな具体的な問題を先ほどから、何度も同じことを申しませんが、当然含まれてくるわけでありまして。そういう場合に他省との意見の相違というものは当然出てきます。もうすでに私が議会で皆さま方にお答えをしていることについてもいろいろの反発が現実にあるわけなんです。ですから、容易なことではないということは覚悟しております。しかし、そういう努力をし、そして肉づきのついた具体策を伴った閣議了解線というもののへ到達するような努力はこれしなければ、あの粗っぽい数字のもののだけで来年度までにやれと言

われても、これはとてもできないものだと考えます。

○三木忠雄君 私はしつこくこれを言うのは、もはや国鉄の再建という問題は運輸省の一部局の問題ではないということなんです。国鉄総裁は私は大臣ぐらいの力を持たせなきゃだめなんだ、本当の大きな赤字、まあいわば国の資産で言えば大変な問題です。こういう問題を考えたときに、やはり一部門でちょこちょこやっていけるようなことで解決できる問題ではない、また国民に一番影響力のある問題ですね。日本の大動脈ですよ。こういう問題をその部分的な突き合わせの形だけで、そしてその部局だけで検討し、まあ大蔵省と詰めて予算要求するという程度のものであれば、もう何回国鉄の再建案を検討しても私は無理だと思ふんです。したがって、そういう大きな大綱は、やはり政治判断が非常に重要な問題になってくるわけですね。事務当局の突み合わせだけではどうにもならない、こういう問題をやはり大きな土俵に持ってこなければ国鉄の再建案議論をしたって、議論を長くやっているだけであって、何ら取り上げられないというような問題では、私は国鉄の再建というものは不可能じゃないかと、こう考えるわけですね。そのためにあえて私は実力大臣のときにばあんとやった方がいいなと、こう思うんです。

○国務大臣(石田博英君) 最後のお言葉は温かい私に対する御激励としてお礼を申し上げます。おっしゃるとおりなんです、だからこの一仕事終わったら、私はやっぱり広く世論に訴える、特に与党の諸君に訴える行動に移りたい、こう考えております。私は自分が言っていることはこれは当然の話だと実は思うんですが、この当然の話がいままで表へ出てこなかったのがちょっと不思議に思っています。そういう努力に移って、そういう努力を重ねないともう実現がむずかしい、これはもう容易なことではない、一遍にできないにしても、その目標に少しずつでも到達していくように

いたしたい、こう考えております。

○三木忠雄君 再建の問題については各党とも対案を出しています。いろいろな差はあるでしょう。しかし、やっぱり合意できるものは合意して、国鉄の再建に一致団結してこの問題は政治の場で解決していかねばならない。あとサービスマン問題もお聞きしたいと思っておりますけれども、そんなカットするようなやり方では、これは政治の姿勢を問われると思うんですね。こういう問題は解決しなきゃならない問題だと思ふんです。

ちなみに運賃の値上げでどんなに差が出てくるかということ、これは運輸省からもらったデータで、先般も貨物でいろいろ対比されておりましたけれども、航空運賃と国鉄の運賃差を調べると、これはまた総合交通体系ではありまじせんけれども、将来の調整をしなれば空港の二つ、三つまたつくらなければならぬような状態になってくるのじゃないかと思ふんです。たとえばこのデータで見ますと、東京と大阪の航空運賃と今回五〇%上げる運賃を計算しますと、グリーン車で行くのと東京—新大阪まで一万四千三百円、航空機で行くと一万四百円です。飛行機の方がよっぽど便利なんです。これではみんなグリーン車から航空の方へ移るのは自然の法則だと思ふんですね。あるいは東京—博多間、なおさらにひどいわけですね。グリーンで行くと二万三千円です。航空運賃は二万四円です。三千円の開きがあるわけですね。こうなると、福岡の航空需要はまかない切れないのではないかと、こういう問題をどう調整するかということですね。そうすると、また今度航空運賃の値上げと、こういうような形になる。こういう問題だけではなしに、航空需要があえてくることまた大型化だ、あるいは空港増設だ、地元の騒音問題といろいろな問題が出てくる。こういうことが非常に大きな私は交通問題として提起できるのではないかと思ふんです。これを今回議って五〇%、来年、再来年上げた航空との差はますます格差が出てくる。こういう問題が私は大きな問

題ではないかと思ふんですね、この点について運輸大臣、どうお考えになりますか。

○国務大臣(石田博英君) 御指摘のとおりだと私は思ふんです。二年間でバランスをとるといいう方に重点を合わせて逆に数字をつくり上げてくるような数字になると思いますが、実際はお客さんの方に選択の自由があつて選んでいく、その結果を見て対処しなければならぬわけですね。結果に対して対応しなければならぬわけですね。ただ正直なことを申しますと、東京—大阪間なんかの場合は私個人の趣味、嗜好から言くと、私はバスがあるからでなくて、現金で払わなければならぬといまして、新幹線を選びます。選びます理由は、第一すぐ乗れるということ、飛行機だと何分早く行かなければならぬ、それから目的地と飛行場との距離等がありますから、直ちにそういうふうな全部が全部向こうへ行ってしまうという形にはならぬと思ひますが、影響を与えることは私は確かだと、こう思ひます。

そこで、さつきも申し上げているとおり、これ以上運賃値上げだけで解決しようとしても、それは運賃値上げ即増収にはならない。こういうことをやっぱり考えていかなければならない、こう思ひます。

○三木忠雄君 参考のために、国鉄総裁でなくても結構ですが東京—博多間、こういうような形になると相当減収—減収でもないだろうけれども、こんなに予定したような増収には私はならないと、こう思ふんですが、これをさらに値上げをされるというように形になってくるとますます格差がひどくなっていく。こうなると、国鉄の予定とは違う方向にいつてしまふんじゃないかと、こう思ふんですけれども、どうですか。

○説明員(高木文雄君) 名目大体五〇%の値上げではございしますが、実際に増収としてはね返ってくるのは三七%ぐらいであらうということで、この法律の考え方もそれでございまして、五十一年度予算もそうなっているわけでございます。

そこで、五〇％値上げの場合に三七％増収を期待できるかどうかという点でございましてけれども、これは過去の経験値等から推定をして出した数字でございまして、率直に申し上げましてなかなかこれも容易でない、相当活発な営業活動を行ってやつとそこまでのけるかというぐらゐの感じでおるわけでございます、繰返し大臣からお話がございますように、私どももいたしましては、現状におきましては決して安易に考えてはいけな、いろいろ努力の積み重ねをしななければいけない、こういうふうな思っております。

○三木忠雄君　そこで私は、これは私の個人的な思ひつきでございます、先ほどから総合交通体系の問題を含めて、やはりこのままいって航空運賃すく上るわけですね。追隨して上げないでしようけれども、私信じていますけれども、パランスをとるためにはまた運賃上げという理由をかつけてくると思うのです。また便乗値上げを誘発されてくると思うのです。やはりこういう総合交通体系の中で調整できるような総合交通料金体系かなんか、そういうものが必要じゃないかというふうな感じもするんです。そのためにまた便乗値上げされては困りますけれども、どこかにやっぱ調整機能のな地方の公共交通の補助をするとか、会計です、いろいろな形をとらなければ、新税構想私費成じやありませんけれども、何かそういうアンバランスを是正しなきゃならないところがあるんじゃないか出てくるんじゃないかという感じもするんです。これは一つの意見として私は申し上げるわけでありまして、こんな差が出てきまして、どうにも収拾がつかないような問題になり、また空港をふやせ、増便だという問題が始まってくる、こういう点についての対策は十分運輸省として考えてもらわなければならぬというところを、大臣にその所見を伺っておきたいと思ひます。

○国務大臣(石田博英君)　私もそのとおり思うので、それぞれ別々で相互間の関連ある運賃体系というものを考慮する、それから配慮に欠けている

ということとは確かだと思ひます。ただ、航空運賃なんかの場合に、たとへば公害対策費とか、あるいは騒音対策費とか、そういうような本来利用者やっぱり業者負担にすべき性格であるべきものは考えるのですが、それだからといって、汽車に合わせるために値上げを認めるという意味じゃない、これはやっぱり原価計算主義でいかなければならぬ、これは、いくつもありでございますが、そういう点の負担というものは当然これからは航空の場合には考えてもらわなければいけません。それから私鉄の場合は、昨年値上げしましたから二年間はこれはさしません。そういう方向で、タクシーその他から値上げの申請がばつばつ出始めておりますが、これも需要と供給との関係、それから経済の成長の速度、そういうようなものにとらみ合はすときには当然限界があるんじゃないか。そういう点からも、やっぱり自省を促す必要もあるうかと思っております。ただ、関連交通機関相互間の、先ほど御指摘のとおり相互間の連絡というふうなもの、横を見ないで自分の道ばかり見ているような感じをすることは私も同感でございますので、是正に努めたいと思ひます。

○三木忠雄君　それでは、国鉄の財政問題について、二伺いたいと思ひます。一つは、過去債務の問題で伺いたいと思ひます。今回の過去債務の処理です、二千四百四十一億、これで政府は十分と考えているのかどうか。

○政府委員(住田正二君)　今回の過去債務の考え方でございますけれども、五十年末までに国鉄の累積赤字が三兆一千億でございます。一方国鉄は資本といたしまして再評価積立金を一兆一千億ほど持っておりますので、その半分の五千六百億をもちまして三兆一千億の一部の解消に充てる、残りまして二兆五千四百億でございます。これを二十年間元利均等という形で肩がわりをしてもらうという措置をとったわけでございます。これによりまして本年度末三兆一千億の赤字は解消するということになるわけでございます。

○三木忠雄君　その三兆一千億のうち二兆五千四百億でございますか、これは対象になって、あと再評価積立金でこれを見ているわけでしょう。これは現金入ってこないわけでしょう、現に。その再評価が一兆一千億にふえれば、その分固定資産税とか何か余分にふえるんじゃないですか、国鉄としては。出費がふえるでしょう、その点は。

○政府委員(住田正二君)　赤字の解消の方法といたしましては、通常普通の企業の場合には、まず積立金を充当する、あるいはその次に資本金を充当する、それでも足りないときには債務を切るといふようなやり方をするわけでございます。今回もそれと同じような方法で再評価積立金の半分に充てます。なお、国鉄には資本金、再評価積立金等で一兆円の金が資本勘定として残ることになるわけでございます。これは、別に、別に御指摘の、帳簿上の話でございます、貸借対照表上累積赤字がなくなるということでございます。

○三木忠雄君　貸借対照表自体で数字は減るかもしれないけれども、実際上金は動かないんでしょ、金はないんでしょ。

○政府委員(住田正二君)　別に現金を充当するということではないわけでございます。一方再評価積立立ては昭和三十年に実施をいたしたと記憶いたしておりますが、再評価によりまして国鉄の持つておりました固定資産の簿価がふくれ上がってきたわけでございます。その後約二十年間にわたりました償却をいたしておるわけでございますが、その償却不足による赤字も三兆一千億の一部を構成しているわけでございますので、再評価しなかつたらそれだけの赤字が出なかつたということも言えるわけでございます。

○三木忠雄君　細かな私論議したくありませんけれども、ちよつとこれでは国鉄借金、帳簿上は減つたような形になっているけれども、実質には減らないんじゃないかというふうな感じを受けるわけですね。

それから、五十一年、五十二年で再建をするわけですね。そうしますと、五十一年度のこの予算の不徹底分、こういう問題はどようするかというところですね。これは当然いまのままでは運賃値上げ等にかかわらず純損失があるわけですね。五十一年度のこの処理は、過去債務と別に五十一年度の分の赤字分についての処理はどよう考えるのか。

○政府委員(住田正二君)　五十一年度は運賃値上げが当初予定どおり六月一日から実施されたといひましたし、約五千億の赤字が出るようになっております。その処理につきましてはまだ最終的に決定していませんが、再評価積立金を充当するというようなことも検討しなければいかぬと思ひます。ただ、現在は五千億だけじゃなくて、さらに運賃値上げのおくれであるとか、その他の減収も出ておまして、五千億が七千億か八千億にふくらんでくる可能性がありまして、再評価積立金だけで充当できるかどうか、今後運賃法が成立いたしました後でいろいろ検討したいと考えております。

○三木忠雄君　十月末まで考えても二千五百六十億の収入減、予定される赤字が約四千九百四十億でございますか、この運輸省の試算表からいいますと合計七千五百億が五十一年度の赤字を生ずる金額ですね。この処理も考えないと、五十二年で収支均衡はならないわけですね。これはやはり明確に考える予定ですね。

○政府委員(住田正二君)　そのとおりでございます。五十二年度末で収支均衡図るといふことは、累積赤字も全部なくなつた上で収支均衡を図るといふことでございますので、いま御指摘のような赤字は全部解消する方向で検討をいたしているわけでございます。

○三木忠雄君　それからもう一つの過去債務の方で、今回地方関係線の補助金が百七十二億円で、あ運輸大臣、いままで出なかつたのを出るようになつたんだと、こういうふうな前にも答弁で言われておりましたけれども、五十一年度で百七十二億円ですね。ところが、動かしておれば地方ローカ

ル線は二千二百億赤字になっているわけですね。これの欠損分があるわけでしょう。これは今回の運賃との絡みが出てくるでしょうけれども、ところが、五十二年までにこの五十二年度生ずるであろう二千二百億の赤字ですね。この問題、次に地方関係線でもっと詰めたと思いますけれども、二千二百億の赤字をなくするという、こういう計画は運輸省としては考えているんですか。

○政府委員(住田正二君) 国鉄再建の基本的な考え方、五十二年度末におきまして収支均衡をとる、その後健全経営を維持するというたてまえにいたしているわけでございます。その場合にいろいろな負担があるわけございまして、公共負担もその一つでございますし、地方交通線の問題もございまして、それから貨物の問題もあるわけございまして、特にいま御指摘のありました地方交通線について、早急に来年度、五十二年度で予想されます二千億の赤字を一度に消してしまおうというところは、あるいは不可能かと思えますけれども、数年以内に二千億の赤字が解消できるような方向で何らかの対策を講じたい、さように考えているわけでございます。

○三木忠雄君 数年という言葉出てきたんですけれども、数年じゃこれは五十二年収支均衡合わせです、局長。この問題はやはり次にお聞きしたいのですけれども、今回の閣議了解の中でも「国の積極的な支援」という、私、本会議でも指摘したんですけれども、国の積極的な支援で国鉄に責任を持たした。これで果たしてこの二千二百億の赤字を解消できるような対策を国鉄ができるかどうかというのを、私は非常にいままでの赤字線廃止の問題だ、何の問題だ騒いできた問題が一向にできないわけですよ、正直言つて。地域住民の強い要望もあるし。公平に皆考えてみればいろいろな問題点があると思うんです。それをわずかの限られた期間で、この五十二年度の二千二百億を詰めていくとなると、相当思い切った処置をとっていかねければ、国が思い切った補助をする、

あるいは地方公共団体がどこまで負担できるか、こういう問題を相当思い切った努力をしなければ解消しないのではないかと、こう考えるのですけれども、運輸大臣はどうですか、これ。

○国務大臣(石田博英君) お説のとおり、これはもう簡単な問題ではちろんございせん。百七十二億という今回の国庫負担、二千億を超える想定赤字に対しては余りに少な過ぎるじゃないかという議論が当然出ると思えますし、私自身もこれは不満であります。しかし、この前もお答えしましたように、一番最初についた予算措置でありますので、これを広げていく努力をこれから続けなきゃならぬと思えます。

それから、地方ローカル線の処理につきましても、幾つかの考え方がいまそれぞれ出てきております。しかし、これにもみんな問題があるわけでありまして、その対策をつくり上げるといふことは、これも非常にコンセンサスを得ることがなかなかむずかしい問題だと思えますが、ほつてもおけない。それだからといって、地方公共団体に負担をしろと言つてみても、地方公共団体の財政事情は御承知のとおりであります。なかなかこのコンセンサスを得られる案ができること自体にも問題がございまして、そういう点も、コンセンサスをできるだけ早く得るような努力をいたしますと同時にやはり国の援助、それからみずからの努力をあわせて、あるいはまた地方の方々に財政的な負担は無理だとしても、たとえばそれを鉄道でなければならぬのか、あるいはバスと並行して走っている場合、それぞれの事情に応じて、何でもかんでもたくさんあった方がいい、中には税務署も多い方がいいなどというのも出てくるかもしれません、そういうことでなく、全体の地方発展という上から冷静に考えた場合に、また地方の方々の中から建設的な意見が出てくることも私は期待できるんじゃないだろうか、そういうことをあわせて赤字の解消というところへ、収支の均衡というところへ全体として持ってまいりたい、こう考えておる次第でございます。

あるいは地方公共団体がどこまで負担できるか、こういう問題を相当思い切った努力をしなければ解消しないのではないかと、こう考えるのですけれども、運輸大臣はどうですか、これ。

す。

○三木忠雄君 そういうおぼろげな考え方で国鉄のこの二千二百億は消えないわけでしょう、運輸大臣。国鉄に二千二百億消さなくともいいというローカル線対策としては、この二千二百億は、たとえ来年中ではできないけれども、何年かかけても運輸省の責任の上で、あるいは政府の責任の上において住民との話し合いをし、この問題を解決していく、それまでは国がめんどうみる、こういう形をとるんですか。それともどういふ形をとつてこのローカル線の問題は対処していくのか、その確固たる方針がないんです、政府にこれを伺いたいです。

○政府委員(住田正二君) ローカル線の赤字をどういふふうに解消していくかということにつきましても、先般来申し上げておりますように、現在運輸政策審議会の方の御意見を伺っているわけございまして。したがって、まあ御意見が出る前に私どもの考え方を申し上げるのはどうかと思えますけれども、やはりこの問題は短期的な問題と長期的な問題があるんじゃないかと。長期的な問題といふのは、いま大臣からお話ししたように、自動車専用線に変えていくとか、あるいは必要がないところは廃止するとか、あるいは地方公共団体あるいは第三セクターに経営を移譲するとか、そういう問題は今後時間をかけて地元の方といろいろお話をしなければ解決できない問題じゃないか。しかし、一方いま御指摘のような二千億の赤字が出ることはこれ事実でございまして、この二千億の赤字が国鉄の経営に負担にならないような対策を短期的に考えていかねければならぬ、そういう短期的な問題についてまたいろいろ対策をいま検討いたしているわけでありまして。

○三木忠雄君 ここでまだ運輸政策審議会へいろいろかけている段階だから、具体的な問題は答弁できないかもしれないけれども、運輸政策審議会がこの問題を検討して解決できる問題かどうかということなんです。だから、だれが責任を持つて、これを短期的にも長期的にも国鉄の責任の上ではできない。あとで札沼線を廃止した経路を一遍国鉄から伺いたいと思つていますが、職員が三百回も通つていくというんです。で、やつとできた問題でしょう、これ一つの廃止路線も。こういう問題が果たして一國鉄の問題で、あるいは地方機関の一つでできるかどうかという問題なんです。やっぱり総合的に考えていかねければならない。運輸政策審議会は私は決めたとは言いませんけれども、隠れみの的に、いろいろ検討してそこでやつていくからというふうな感じで、現実にはもう短期的に二千二百億の赤字を毎年出していくわけですよ。それを五十二年までに収支均衡というふうなことはあまいじゃないかと言ふんです。

ここの問題はもう少しわれわれに納得のできるような方途を示してもらわなければ、これ五十二年収支均衡合つて言つたつて、これ貨物と合わせて六千億、こういう問題でどうしても赤字だからやっぱり運賃の値上げだ、運賃の値上げだ、ここの努力は全然しないという形にまたなるんじゃないかと私は危惧を感ずるんです。八十三線の赤字だつて一向になくならぬじゃないですか。やるやると言つたつてなかなかできない問題でしょう。できなくとも国鉄は現に動いているわけですよ。これだけ赤字を生じているわけですよ。ここをどうやるかということ、この問題もう少し明確に私たちが聞かしてもらいたいですね。

○政府委員(住田正二君) いま申し上げましたように、短期的な問題と長期的な問題とあるわけございまして、五十二年度の収支均衡を図るという前提のもとに来年度予算におきましては地方交通線の赤字をどう解決するか、短期的な政策を明示したいと思つております。ただ、先ほど申し上げましたように、短期的な問題といふまでも一年、二年で解決できない、あるいは数年かかることになると思いますが、五十二年度収支均衡を図るという方針はそれによって崩すつもりはないわけでございます。

○三木忠雄君 これは大臣に伺っておきますが、五十二年まで収支均衡は約束した問題です。二千二百億のこの赤字の問題はどういう計画にして、国鉄の五十二年収支均衡まではきちっとするという見通しは運輸大臣立てられますか。

○国務大臣(石田博英君) 私は実務家ではございませんから。それから五十二年までに収支均衡を図るという目標、われわれのいまだ何度も申し上げておられる。その目標を達成するためには、いまの二千二百億というのを何とかしなければ、それは非常にむずかしいという、困難なような状態にあることもこれもよく承知しております。そこで、運輸政策審議会に現在討議を願っているわけですが、先ほど私の方からも申し上げましたように、それが簡単にコンセンサスを得られるとは思えない、非常にむずかしい。それから問題をばうと投げかけておいて、そして皆さんの御意見を伺いをいたして、そしてどうするかというところで済み問題じゃないと、われわれの方としてもいろんな試案をたたき台として出していかなきゃならぬ問題だと思ひます。

で、主要目標は五十二年度で収支均衡を図ると、それに伴って生じた問題については、やはり最終的にはこの再建閣議了解案では国鉄が中心となって、国鉄の責任においてこれを処理すると、地方民の言うことを聞きながら処理すること、こうなっております。まあ文章としてはまことにうづばであります。実際問題として私はこう理解しているんです。これは国鉄が幹事役になって取りまとめをするのであって、それから全国に張りめぐらしてあります。いわゆる国鉄網の運営の総合的責任は国鉄が負うから、そういうたてまえからこれをそういう意味で取り扱うのであって、問題処理はやはり国鉄の問題である、こう私は考えております。

○三木忠雄君 まあこれ以上もうこの問題はあれですけれども、いずれにしても鉄監局長ね、事務的にことしじゅうにはこれ大体目算を大筋はつけるといふ計画でしょうね。

○政府委員(住田正二君) 来年度の予算に計上するわけでございますので、当然十二月までに方針を決める必要があるわけでございます。

○三木忠雄君 それで一つの方法として、これはまあ廃止路線、あるいは地方等のいろんな意見も聞かなきゃならないと思うんですね、運輸大臣。

これはもうこの地方ローカル線問題というのは、地域のナショナルミニマムからいっても、やはりどうしても最低の必要問題が多いと思うんですね。地域に行きやこれはもうどこへ行つたて全部賛成ですよ。廃止論者いせんよ。こういう問題が非常にむずかしいネックになってくるわけですね。しかしながら私たち、おとといですか、先ほど委員会報告がありましたけれども、白棚線行つてきました。ああいうところでも非常に喜ばれている、非常に便利になっているところもあるわけですね。こういう問題を勘案すると、やはり上からおさなりの一部の人たちの審議機関みたいなものをつくらせて、それで大乗的にやるようなやり方では、これは私は地方の声が反映してこないと思うんですね。したがって、九千二百キロと出るのか、運輸省案で何ぼと出るのか知りませんけれども、この地方ローカル線、いま約九千二百キロが予想されているわけでありまして、線別にいろいろな審議会、そこは地元的首長さんやあるいは住民の代表や、いろんな国鉄の出先の人たち、そういういろんな人たちを入れた線別別の私は審議会をつくらせて、住民の声が本当に反映できるような、やはり具体的な機関をつくるべきではないかという感じがするわけですね。わが党もそれを提案しているわけですね。この点について、運輸大臣どう考えますか。

○国務大臣(石田博英君) まあこれは運輸政策審議会だけに限りませんけれども、各省で設けられる審議会とかこういうものは、みんな偉い人の顔ばかり並べたがって、そして中央一元化と、い言葉で言えば中央一元化ですけども、実情とほど遠いものがある。で、現地の人もやはり国政

全体についての責任を、じゃ全く感じないで、地域のエゴばかり突き合っているかというところでもない。現においでになったところで、バスの方がちよいとよいとまわつてくれるし、頻繁に通つてくれるしという声もあるわけでありまして。そういうところもあるだろうし、鉄道つくつてくれと要求し出した時期とかと比べてみますと、道路の整備状況そのほかがひどく違つているところもある。昔そこには産業があり、いろんな仕事があったところがいまはなくなつているところとか、まあその逆もあるでしょう。そういうような事情等かみ合ひしながら相談をするのには現地の人々の考え方というやうなもの、現地の人々との了解を得、話し合う機関をこしらえるということ、私はやっぱり必要であらうと思ひます。

それは線路だけに限らない。貨物駅の場合、あるいは急行停車の問題、あるいは無人駅の問題、いろいろあります。たとえば私などはよく言へばわかつてもらへるのは、東京に住んでいる人が急行に「たとえば八王子まで行かなくても、立川とか荻窪あたりに住んでいる人が急行に乗ろうと思うと一時間ぐらひかかるんですね、急行の路線まで行く間に、それを十分か十五分ごとにとめろ」というところの方が無理なんだぞという話をすればわかつてもらへるんです。だから、そういうことを地域に行つて話をしていくということも私は必要だろうと思ひ次第であります。

○三木忠雄君 一つの例として国鉄に伺つておきたいんですけど、過去における国鉄の廃止線と、それから新線建設の実態というのはどういふふうになつていますか。

○説明員(馬渡一真君) 昭和三十九年からの累計で申し上げます。ただいまの地方交通線に入るべき線区としての建設線でございますが、これが二十六線区、約五百キロでございます。これが建設をされまして、それから廃止、これは全部の線を通じまして線数としては三十八線でございますが、キロ数にしまして二百九十四・七キロ、まあ約二百九十五キロでございます。それだけの線区

が廃止になつております。

○三木忠雄君 新線建設のときには、これ別にまた投資のときに聞きますけれども、二百九十四新線をつくつていくわけ、これは全部いまだ俗に言う地方ローカル線、赤字路線という形になるわけでしょう、どうですか。

○説明員(馬渡一真君) ただいま建設公団でつくられております区分けによりましてA B線と言われております線区の改良の成績でございます。

○三木忠雄君 もうほとんどこれは全部赤字ですな。

それからもう一つ、地方閑散線廃止の一つの実例として私たちが聞いている札沼線ですね、これの廃止に至るまでの経過と、それからその後の住民の反応という問題についてどう国鉄当局は理解しておりますか。

○説明員(馬渡一真君) 札沼線、廃止されました区間は北部の方の区間の新十津川から石狩沼田までの区間でございまして、もとより札沼線は昭和十年に開業いたしております。その後昭和十九年に一度線路の撤去が行われまして、それから昭和三十一年に再び全線が開通されたものでございまして。しかし、ただいま廃止をいたしました線区が特に沿線の人口が希薄化したと同時に、並行道路に国鉄バスが運行されておりますなどの理由がございまして。したがって、輸送需要がだんだん減少してまいりました。で、昭和四十六年におきましてこのたまたま廃止いたしました区間の営業係数が一四二という非常に営業成績の悪い線区になつておつたわけでございますが、そこで四十六年の八月、国鉄の方から、先ほど申しました廃止の区間について、関係の地元四町に対して、ましての国鉄のバスによる代行輸送計画を提案をいたしました。これに対していまの関係四町に浦臼町を加えました五町の町長、あるいは町議会の議長の方からその地区を担当しております旭川の局に対して反対の意思の表明がございまして、また一部では議会で反対決議をなされたといふような情勢でございました。

その後、先ほど先生からちよつとお話ございましたように、数多く私どもの方からも出向き、それからいろいろ地元からの御要望等の話について誠意を持っておこたえをしながら検討を進め、またお願いを進めて、また地元の御理解を得るべく努力もいたしまして結果、四十七年の二月、関係各町議会の方で廃止に同意する旨の同意書を出された。それを受けて四十七年五月廃止の申請をし、同六月その区間の廃止を見て、その結果は国鉄のバスによりまして代行し、今日に及んでおります。

なお、ただいま、地元の方でどういふ反響かというところでございますが、地元の御要望にこたえまして国鉄バスの先ほどの運行回数をふやしたり、あるいは駅舎の改築を行ひまして、というようになこともございまして、好意をもって迎えられるというふうにも思っておりますが、なおその間の関係者の苦勞と申しますか、本当に、ある意味では旭川の管理局等ばましてほとんどこの期間、この問題に取り組んだというぐらい精力的に努力をした結果でありますので、非常に結果を、私も好意をもって迎えられるというふうに申しました、それくらいのこととが反対の給付として地元を思っていたかなければ、本当にこれは苦勞のしがないというふうなことではないかというふうにも思っております。

○三木忠雄君 これは私、運輸大臣、参考にこのデータをもつて現地の住民のいろいろ実態を聞いたわけですが、廃止交渉の折衝回数が日数三百二十一日ですよ。チームによる交渉回数が五百七十八回ですよ。駅長が実際に向うにいらるのは九十二回ですよ。粘り強い説得をしたわけですよ。ところが、こういうことを各線区で国鉄当局がやらなきゃならないような形になったら、これは業務が停滯するんじゃないかって私は心配するわけですよ。やっぱりこれは日本の国全体の問題として、交通政策上各地域の主張も入れて問題の解決に当たらなければ、そして、住民の納得のいけるような代替交通なり、あるいは国から補助金を出

すなり、いろんな形でこのローカル線問題の決着をつけなければこれは、先ほど閣議了解の中の国鉄の責任でというの、私はこれは無責任だという感じをされているんですよ。これは結局はできないことを、前の八十三線と同じ再建計画の案だなどというふうな感じを私はするんです。そのために私はこれを指摘をしているわけなんです。これは一つの例ですけれども。

こういう点をもつと地方の審議会なり、あるいは地方の機関が入って早くけりをつける。それは総合センターで中央にあるのは私は結構だと思ふんです。やっぱり地元の声が反映できる。早急と申して、これはお互いのコミュニケーションを図らなければならぬ問題ですから、どういふ方法がいかにというふうなことはなかなかむずかしいけれども、そういう機関を、機構をどう整えるかということが、私は組織がどうやっていくかということが大事な問題だと思ふんです。ただ、これは金がつきまとうている問題なんです。ただ意見を聞いておればそれでいいんだという、ただの審議会みたいなものとは違ふわけですよ。これははっきり決着をつけなければ困るわけですよ。これは旭川の経営に、それは運賃にはね返ってくるわけですよ。こういう問題は、やはり真剣な努力というか、運輸省、あるいは国が中心になつてこの問題を自治省等とも詰めて、閣議了解の中に明確にしなければならぬ問題じゃないか。こっちは残す、こっちは……、いろんなトラブルが私は起こつてくると思ふんです。こういう問題は総合的に網をかぶせて、どうやるかという見とやらあなの方の、いろんな線区別の意見といふものも反映できるようにしながら調整していかなきゃならないんじゃないかと、こう考えるんです。運輸大臣の御見解をお聞きします。

○国務大臣(石田博英君) 先ほどもお答えいたしましたように、私も全くそのとおりだと思つております。

なお、旭川の管理局の努力には敬意を表します

が、日本じゅうにそんなことを要求しておつたら、それはもうお話のように、肝心の自分の日常の、平常の業務ができなくなりますから、一応の大きな企画と申しますか、線の引き方は必要だと思ひますが、それと地方の実情とをあわせて処置するためには、少なくとも府県単位ぐらゐにはそういう検討をする機関を設置する必要があると私は考えます。

○三木忠雄君 それでは次に、貨物問題で伺いたいと思ひます。

この貨物の赤字の問題、これは先ほど総合交通体系の中でいろいろ問題を指摘をしたわけでありまして、これは経営努力も私はやつてもらわなければならぬ。企業努力も。それから、この総合政策上の問題もいろいろやらなければならぬ。ところが、この再建要綱の中に、貨物輸送について「昭和五十五年度において固有経費で収支均衡する」と、こういうことを目指しているわけですね。これは、具体的にどういふふうな、この五十五年までの対策を講じて固有経費を収支均衡を図るのか、この点について。

○説明員(田口通夫君) 貨物につきましては、すでに御指摘のように、再建要綱で今後とも中長距離・大量貨物輸送について重点的にその役割を果たしなさいと言われております。したがって、それを果たしながら五十五年度までに固有経費で収支を均衡させるということでございます。私ども一番考えておりますのは、まず、いままでの反省をしなくちゃならぬと考えております。

そこで、その反省点は三つございまして、一つは、やはり列車体系が非常に複雑であつた。現在、ある程度私どもが過去の施策によつて成功いたしましたまいりました列車体系といたしましては、物資別専用貨物列車、あるいはフレイトライナー貨物列車、こういう体系はサービス部門においてもそう落ちませんし、確実の面におきまして、事故等その他がございまして別でございまして、かなりの競争力を持つサービス力を持つて

おつたということとございまして、まあ四十八年度以降の経済変動では落ちておりますけれども、これはトラックも落ちておりますし、内航海運も落ちておりますので、それまでの傾向から見ますと、この二つの列車は今後も大事に育てていく。問題は、コストダウンをやります場合の一般車扱い問題について、非常に現在まで設備投資も十分でございまして、かつまた非常に複雑な列車体系をつくつてきた。これは一つの試行錯誤でございまして、何とかしてトラックとサービス面においても競争しようという意欲のあらわれでありましたですけれども、体系自体が結果的には非常に複雑になりまして、御存じのとおり、構内作業につきましても入れかえ回数が増える、あるいは従事員の入れかえ作業が非常に複雑になるといふような形で、コストアップをむしろ招いてきたということとございまして、この一般車扱い貨物を何とかしてコストダウンをしたい。

それにはどうしたらいいかというところでございまして、いま具体的ないろいろの問題を現地で打ち合わせをいたしまして具体的策定を現在いたしておりますが、大きな方向といたしましては、いままでやつてまいりました貨物集約というものももう一度反省して、厳しくやっていかなくちゃならぬ。あるいは現在相当なヤードもございまして、これらの統合もきつとやっていかなくちゃならぬ。それには労使一体となつて、相互の協力を得てやっていきたい。こういう一番にコスト面を徹底的に見直したいということが一つでございます。

二番目は、もう国鉄の貨物運賃制度といふのは非常に長い歴史を持つておりまして、非常に硬直化をいたしております。したがって、まあ送つてやるというふうな、昔の独占的なまだ制度も残つておりますので、これを積極的にいろいろと總裁の御指示を受けておりまして、弾力的に運用をして本当に商売上の制度にしたい、商売をやっているという前提の上での制度、運賃制度にしたいということを考えておりまして、かなりの

弾力的な運用を今後思い切つてやっていきたい。これによつてかなりの需要は確保できる。現実にはいろいろと今度値上げに際しまして私も荷主調査もやっておりますし、いろいろと荷主さんの意見その他私の耳にも入っておりますし、各管理局にも相当の資料がござりますが、まあいろいろ苦勞はございませうけれども、弾力的運用をやることによつてかなりのものが確保できるというふうな見通しもつけております。

三番目は、やはり総裁が申しましたように、トラックと車に競争するというのではなしに、流通全体のコストを下げるために国鉄も力をかさなぐちやいかぬ。せつかくいろいろとターミナルも持つておりますのでトラックも利用できる、あるいは国鉄も利用するというような、総合物流の中で全体のコストを下げるために国鉄もひとつ一生懸命やつていけば、おのずと荷物もふえてくるだろう。現に、これはささいな例でございませうけれども、現在フレイトライナー列車でトラック業者が利用していただいておりますのが、通運とトラック全体の中の三六%利用していただいておりますので、こういう傾向を助長していくことによつて収入の増加を図り、一方コストダウンをやることによつて五十五年、五十六年度の初めには直接経費はぜひ賄いたい。で、一人前の体制として大きな額をして商売をしたい、こういうふうな考へております。

○三木忠雄君 非常にいい答弁ですけれども、本当に私も横から見ればバラ色じゃないかと思うんですけれども、確かに貨物の問題は、これは国鉄だけに背負わせなければいけないような問題だけで解決はできないと思うんです。したがって、この貨物運賃の今回の値上げによつて他の交通機関との競争関係、いまでも大分だめなんですよ、さつぱらに言つて。これはさらに貨物運賃の今度の五〇%ですか、この値上げ、あるいは来年このままよくとまた値上げという形を予想するわけでしょう、この旅客と一緒に。こうなつた場合に競争関係、競争関係はどう

なつていくかということについてはどう当局は考へてますか。

○説明員(田口通夫君) 私、昭和四十年を基準として調べてみたわけですが、これは確かに実態の問題とタリフの問題——運賃表の問題とは違ふと思ひますけれども、区域トラックは四十年を一〇〇とした場合にどれぐらいの運賃値上げがされておりますかといふと、約一七〇%程度になつておりますし、それから路線トラックはどれぐらいの運賃になつてゐるかといふと、昭和四十年を一〇〇としますと一八〇%強ぐらいになつておりました。国鉄の場合はどうかといふと、もうすでに御存じのとおり、四十一年と四十九年わずかな値上げをいたしましたために、わずか四〇%弱の値上げしかやつておりません。しかしながら、両端を受け持つ通運の料金は約二二〇%ぐらいの値上げになつておりました。通運料金と鉄道運賃が全体で占める割合といふものを半々と見ました場合に、国鉄の運賃を五八・六%上げまして、大体区域または路線とちやうど四十年の姿になるんじゃないかという見通しを付けております。

ただ、先ほど言ひましたように、確かに反省はいたしておりますが、一般車扱いについて相当減をした。特にコンテナ、あるいは物資別につきましては、四十八年度まではある程度の、そう急増はございませうでしたけれども、順調な伸びを示してしまつたが、その一般車扱いの面について確かに大きくダウンをしたということについては、先ほど申し上げましたように、私もできる限りの範囲内で努力をなすやうに思ひます。そのためにはもちろん設備投資もある程度入れてもらわなくちゃならぬというふうに考へておりますし、さしあつて運賃値上げをいたしますと、当初一〇・八%の減少というふうに私も計算しておりますが、大変冷や汗をかいて一生懸命力を入れてやらないと、それを確保するのはむづかしいという現実は十分承知いたしております。しかしながら、先ほど申し上げましたように、いろいろ

ろの総裁からの指示もありまして、荷主調査もやりまして、誠意をもつて現在いろいろと折衝中ではございませう。で、極力その計画どおりのダウン程度にとどめたいということで努力をいたしております。

○三木忠雄君 総裁ね、経団連へ行つて貨物輸送のことについていろいろ講演なり話し合ひをされてきたわけですね。この貨物輸送の将来について総裁はどう考へてますか。

○説明員(高木文雄君) 先般も申し上げましたように、貨物については民間有識者の見解が二つに分かれておるわけがございまして、現在もう国鉄は貨物輸送には向かないんだからということ、といゆる安楽死論といふのがあつて、御承知のとおりでございませう。また反面、エネルギーの面、あるいは公害対策の面から言ひまして、トラック輸送には限界があるので、もう一度貨物が見直されてしかるべきものだといふ御意見があるわけがございませう。

私は、基本的には中長期に考えますと、やはり鉄道の特性といふことが、メリットを十分認めていただいて貨物に乗せていただくということが重要でございまして、決してここであきらめるといふことが、投げ出すといふことか、そういう姿勢であるべきではないと思つております。ただ問題は、最盛期に比べてまして大体貨物の量が七割ぐらゐに減つておるわけがございまして、また、輸送距離から言ひまして同じく減つておるわけがございまして、それに対応するこちらの能率的な姿勢といふものができておりませんので、長期的には大いに鉄道による貨物輸送に希望を持ちながら、短期的にはいろいろな組みかえをやりましてコストダウンを図るというのをまずやつていかなきゃならぬというふうに考へておるわけがございませう。

○説明員(田口通夫君) 非常にラフな数字でございませうけれども、大体私も積み上げた姿では、五十六年度ぐらゐまでは五年間ぐらゐで四千億ぐらゐの投資をしていきたいというふうな考へております。もちろんこれは継続も入つてございませうけれども。

○三木忠雄君 そうすると、これで四千億ぐらゐの投資でこの五十五年の固有経費は賄へると、そういう想定は恐らく投資だと思ひますけれども、そう読んでいいですか。

○説明員(田口通夫君) そういふふうに私も考へております。

○三木忠雄君 そうすると貨物輸送は、いまの総裁の考へ方からいって安楽死論じゃないに、いまの貨物輸送の微増傾向、微増程度の投資、あるいは輸送量という感じが考へてゐるわけですか。あるいは微減ですか、あるいは減少ですか。學者、各方面からいろいろな議論を聞く三段階に分かれてゐるわけですね。廃止論と、あるいは中庸と、微減論といふいろいろ分かれてゐるわけがございませう。この四千億の投資でいくと微増ですか、あるいは微減対策ですか、どつちですか。

○説明員(田口通夫君) 先ほど申し上げましたように、五十五年まではある程度着物を一枚ずつ脱いでいく姿にならうかと思ひます。それで、できるだけ収入減をとどめて、もちろん運賃値上げも適当にさしていただきますが、ある程度のダウンは免がれないだらう。しかし、一応体制が整います五十五年以降につきましては、かなりの貨物の榮養もつきまして基礎力もできますので、経済の成長が大体安定した経済成長であれば、その伸びに合わせた成長はしていくものであると、また、させなければならぬというふうに考へております。

○三木忠雄君 そうすると、よく総裁が言われてゐるように一万五千人の合理化とか、こういう問題と、あるいは貨物駅の集約化、こういう問題がサービス低下だと、こういういろいろな意見が分かれてゐるわけがございませうけれども、こういう点

については具体的にどう進めていくんですか。

○説明員(田口通夫君) 貨物駅の集約といふのは、やはり赤字線の廃止と同様に全くむずかしい問題であることはよく御了解いただいておりますが、しかしながら、しばしば大臣が言われますように、余裕があつて経営をしているわけではございませんで、一日一車ないしは二車、あるいは三車というふうに非常にコストのかかる駅につきましては、できれば集約駅をきちんと積みおろし設備その他を整備いたしまして、そしてそこへ集まつてきていただいて、そこから集約輸送をやりますれば鉄道のコストも下がりますし、荷主さんにとっては、あるいは通運料金が余分に高くなるかも知れません。そういう場合、じゃあ、どういふ知恵を——荷主だけにしわ寄せしていくのかどうかという問題がございますが、これも現在通運業の代表の方々と話し合ひまして、どういふ形で集約を進めて、できるだけ荷主その他の負担の影響が少いように知恵を出してやっていくかという形でいろいろと具体的詰めてやっております。そういう一つの出てきた知恵に立ちまして、やはりその集約は、私どもとしては、現在千六百でございますが、千単位ぐらいを大体目標にしてやっていきたい。

しかし、これも現実に詰めますのは現地管理局でございますので、道路事情とか、あるいは駅のアプローチとか、あるいは集約駅にどういふ設備投資をしていったらいいかという具体的詰めておきますので、最終的にはどれぐらいの集約駅になりますか、これは現在申し上げられませんが、目標としては大体三割ぐらひは減らしていきたいと、こういう考え方を持っております。

○三木忠雄君 まあ赤字線と同じぐらいに考えますと、やはり貨物の駅の廃止ということ、地域住民にとって非常に問題になるわけですね。この集約化の問題で国鉄はもう少しうまい方法はないのか。地域住民にどうも集約化されるということに対する反発が非常に強い、こういう声を聞くんですね。この点でもう少し合理化が近代的にでき

ないものかと、こう私たちも思うんですけれどもね。この五十五年までに実際どういふ形でこういう経費が賄われるためには、やっぱり千駅ぐらひに縮小しなければできないと、こういう見通しですか。

○説明員(田口通夫君) そのとおりでございます。

○三木忠雄君 そうしますと、これの削減によってどのくらい人員が削減されるのですか。

○説明員(田口通夫君) まだ具体的に——非常に細かく現在詰めておまして、これはいづれこの前の委員会でも総裁が申しましたように、二ヵ月以内で組合に提案をいたすことになっておりますので、いま詰めておる最中でございますので、全体としましてとにかく私どもが決意いたしました五十五年までに一万五千人程度の減員という形でやらなければ貨物は生き残れないという意識を持つておられますので、具体的ないふ幾らと言われますと、ちょっと恐縮ですが答えられませんが、そういう方向でいま詰めております。

○三木忠雄君 まあ一万五千人の合理化という問題は、これはまた労使の問題で非常に大きな問題は、これはまた別の分析しますと、これは兵庫県なんかのある生活協同組合の意見を聞いてみますと、確かに着かないというやうな問題が非常に大きいわけですね。その中で何かという、やっぱりストによる影響というものが非常に大きいのですよ。この問題は今度の合理化の問題とあわせてどうにもならぬと思うのです。これ本当に労使関係が前進できるかどうかというところは、私は非常に疑問な問題だし、果たしてそれにどう対応するかという対策は非常にむずかしい問題だと思ふ。具体的にこのストによって貨物がどれだけ運賃が上がらなかったのか、ちょっと数字示してくれませんか。

○説明員(田口通夫君) 失礼いたしました。ストによる減収額の推定を申し上げますと——貨物だけではよろしゅうございますか。

○三木忠雄君 はい。

○説明員(田口通夫君) 四十八年度百十億でございます。四十九年度百十六億でございます。五十年年度百二十二億でございますが、私どもはこれはスト期間で上げられるべきであった収入だけをはいておきますので、現実にはストの影響によりましてトラックに逃げてしまったというものについてはこれには入れておりません。

○三木忠雄君 こういう問題は私、今後の合理化問題とあわせて、また再びこういう問題を繰り返すようなことがあつてはならないと思うのです。したがって、組合との話し合いをもう少し慎重にやつてもらいたい。これは後で運輸大臣にスト権の問題で私ちょっと質問したいと思つておりますけれども、ストをやる労働者側ばかりを責めるわけにいかない問題があるわけですね。だからといって、ストをやつてしまった結果というものは、やはり荷主に大きな影響を与えて、もう荷主の国鉄信頼度というものはどんどん失つてきているわけですね。ある新聞で読んだ、山口県の実業家、宇部興産に運ぶあの貨物列車はスト期間中、あのスト権ストの間も動いておつたというんですね。やはりああいう問題は現場の長と組合との話し合いが非常にうまくいき、国鉄というものを真剣に考えている一つの私はあらわれたいか。このまゝいけばもう貨物線を廃止せざるを得ないと、こういう実態に迫り込まれた実態があるという結果を生み出しているんじゃないかと思ふんですけれどもね。そういうストの問題を真剣になつて考えなければ、国鉄の貨物輸送幾らがなつてみても、こういう問題もやはり一部の私は減少の要素ではないかということを考えるわけです。

それともう一つは、貨物の運賃制度の問題、私たちは今いろいろ調査をし、国鉄を使う貨物輸送というのは基礎産業の材料が非常に多い。こういう点を考えると、法定でどんどん縛つていくだけでは荷物はどうにもならぬという感じを私たちは実は実態調査をして確認しました。そういう点では、やはり認可にもう踏み切るべきではないか

というやうな感じを私たちは持つています。こういう点で貨物の将来の対策、こういうストの問題、あるいは貨物の料金制度の問題、あるいは貨物の輸送量のいろいろな減少傾向が、他の交通機関との競合の問題をどう料金で調整していくかという、やはり運輸審議会の料金改定の問題が私は大きな問題だと思ふのです。こういう点について国鉄総裁としてどういふ見解を持つてゐるか、伺いたしたいと思います。

○説明員(高木文雄君) いろいろな問題がありまして、それによつて貨物のお客さんが国鉄離れを起したわけでございますが、その中でたゞいま御指摘のように、安定輸送ができないということがありまして、事実トラックと鉄道と比べてどちらが安いのかといつて計算すれば、鉄道の方が安いけれども、しかし必ずしも確実でなかつた。これは必ずしもいふゆるストというやうなことでなくて、小規模な労使紛争等もございまして、そのためにうまうま荷物が着かなかつたというやうなことがありまして、だんだんお客さんからきられたというのはいささかございまして、したがって、安定輸送を回復することができますればある程度、たとえば今回のやうなかなり大幅な値上げがございまして、国鉄を利用する気持ちを持つてゐるんだという荷主さんもおられるわけでございます。と同時に、たゞいま御指摘がありましたやうに、地域によりまして、また商品によりまして非常に採算が違つたわけございまして、個別のA地点から個別のB地点まで仮に距離が同じでございまして、道路事情とか、トラックの事情とか、工場の立地の条件とかいうことによりまして、鉄道が有利な場合とトラックが有利な場合とあるわけでございますので、何らかの方法で現在のやうな均一的な運賃制度を考え直さしていただきたいという気持ちを持つております。

旅客の場合以上に本来経済的な理由だけでトラックを選ぶか、貨物を選ぶか、あるいはまた船を選ぶかという選択の自由が荷主さんの方に明確に

あるということでございますので、お客さんのように飛行機が好きだとか、汽車が好きだとか、そういうことがありませんものですから、やはり地域と品物に応じて、ある種の弾力的な対応ができるような道をお聞きいただきたいものだと思いますけど、まだ私どもの勉強が十分でないかもしれませんので、大至急勉強いたしまして、そういうことも貨物問題の再建のためにお願いをする時期がくるのではないかと考えております。

○三木忠雄君　私のこれは意見ですけれども、たとえば通運業者、いままで通運だけで十分やつていった業者なんです。ところが、日通一つ例にとつてみても、今度はトラック輸送の方に主力を置いてきているわけでしょう、通運じゃどうにもならぬから。こういう問題で、片やどんどんトラック輸送の方を認可していく。通運業の本職を忘れてトラック業の方をどんどんどんやっていくという問題で、国鉄の貨物を通運業者の方がとつてしまつて相互調整ができていないような問題が非常に私たちは素人考えながら出てくるわけですね。こういう問題が、私が朝から言っているように、総合交通体系というのはいかに大事かというような問題が、私は調整機能がないということ、を絶えずこの貨物の問題でも指摘できる問題ではないかということの意見を述べておきたいと思うんです。

もう一つ、参考までにいろいろな学者の意見、あるいは貨物輸送を分析したいような学者の意見を聞きますと、貨物駅のヤードですね。あれが余りにももったいないという意見が、これ素人考えながら、またいろんな学者の意見もそういう意見があるわけですね。たとえば東京の汐留駅、あのままほったらかしているのは空中権ももったいないという——不動産屋の意見かもしれないけれども、いろんな問題点が私は指摘されると思うんです。将来の五年間の近代化、合理化の中で、こういう貨物駅の離合集散というような問題が私は出てくるのではないかと思うんですね。これは用地の使用の問題で後でもお聞きしたいと思えます。

れども、たとえ東京都内の貨物駅、汐留駅を含めて将来どういうふうにもこの後の五十年の固有経費を賄うようなためには東京駅周辺の、東京だけの貨物駅を一つの例にとって、どういう形に展開されてくるのか、具体的に教えてもらいたいと思うんです。

○説明員(田口通夫君) 私どもこのように考えて
おります。

まず、山手貨物で現在残っておりますのは巢鴨、これは青果市場でございます。池袋、新宿、渋谷、恵比寿、大崎、品川、それから汐留でございますが、すでに大塚、目白、秋葉原につきましてはそれぞれ集約地に転移をいたしております。で、いま考えておりますのは、東海道貨物別線ができました。これは巢鴨、池袋、大崎、品川の四駅ににつきましてはそれぞれ汐留、あるいは田端という形に移つていかざるを得ないであろう。で、そこでいい列車を仕立てて、山手のローカル貨物はほゞできるだけ切らなくちゃならぬと、こういう考えを方を持つております。しかしながら、あと残ります恵比寿は専用線がございますし、渋谷、新宿が、残るわけでございますが、御存じのとおり山手貨物線は私ども将来推測いたしますと、現在の近郊からの通勤線に使わざるを得なくなるんじゃないやうなか。で、すでに武蔵野線が貨物としては代替ができておりますので、この三駅についても、先ほど申し上げました四駅と、遠からず廃止しなくちゃならぬ。これをどういう形で集約をするかという問題が一つございまして、その場合には当然線路はあくわけでございますが、むしろお尋ねの場合に貨物取扱駅の広大な用地をどうするかというところでございますので、一部はあるいは通勤用のホームとして使われる場合もあるうと思ひますが、そういう場合でなしに取扱駅そのものがまるまるあいたという場合ににつきましては、やはり国鉄の収益を上げるために、いま運輸大臣からも空想の転換ということを言われておりますし、総裁からもいろいろ指示を受けておりますが、収益の上がる形のを早急に計画としてつくり上げて

いきたい。

さらに、山手線全体については上空使用という新しい考え方もわれわれいろいろと研究いたしております、特に部外の人いろいろの知恵を借りながら、どうしていったらいいかと、非常に高い土地の上空を遊ばせておくのはもったいないじゃないかということ、山手線の、特に貨物線の上空の使用問題、それから、汐留はそういう形で一応使われますけれども、山手線の各駅の集約駅として汐留は一応考えておりますけれども、まだ東京ターミナルにも用地がございます、現在の鮮魚市場あるいは青果市場が——東京市場でございますが、それがあるいは大井の方に移りますれば、現在の汐留の約三分の一ないし半分の使命は終わると思いますので、その場合にどういうふうな汐留を大きな将来の国鉄の計画、貨物のみならず全体の計画としてどういう形にするかということについては、いろいろとまた担当の方で研究いたしておりますが、タイミングといたしまして、早くも、早急に汐留の上空をあのままで遊ばしておきたいというのはもったいないじゃないかということで、われわれとしましてもいろいろと勉強しておる段階でございます。

○三木忠雄君　これは、具体的にこの問題は私は聞こうとは思っていませんけれども、やはりこういう問題が全国的に、私たちは全国動いておりましていろいろ目につくわけですよ。名古屋の笹島にしても、大阪にしてもいろいろな問題点があります。この点で、貨物輸送の収益を上げるという、あるいは合理化、投資を拡大していくという立場にしましても、よく検討をしてもらわなきゃならない問題で、何か何年かかっても同じような状態であったと言われているのでは困る。私も毎朝電車で通勤しておつて、あの国分寺駅見ておりましてね、西国分寺駅に貨物駅できておりまして、あそこは何やっているんだらうという感じを、私もいろいろ持つわけですね。こういう問題が前から運輸大臣が言っているように、いろいろ国民には目についているわけですね。

そういう点でもう少し国鉄の企業努力というものは、できるところはしなきゃならないと思うのです。やっぱり組合との話し合いもよくする、あるいは民間との企業の調整も、民間を圧迫するような問題の制約もいろいろあるかと私は思いますけれどもね。余りにもちょっと広大な土地を持ち過ぎて、またいいところばかり持ち過ぎて、もてあましているのじゃないかというようなさやきすら聞かれるような状態では、私は後で指摘しますけれども、あの新宿の一等地も、四十三年に私らの運輸委員会です、あの問題、やっと開店したような状態でね、まああの対応考えてもずいぶん対応が遅過ぎるなあという感じを実はするわけですね。こういう点ほんもう少し努力をしてもいい。これはつけ加えておきたいと思うのです。

それから運輸大臣に伺いたいんですけれども、公共負担の問題、この問題の中で、公共負担とは言えないかもしれないけれども災害対策の問題ですね。私はいつも腑に落ちないのですけれどもね。災害が起こりますね。道路は国でやるのですよ。ところが国鉄はやらないんですね、国鉄は自己負担ですな。自己負担というのは語弊かもしれませんが、これらの災害負担をどうしてそういう差があるのかというような感じをいつも受けるわけです。やっぱり緊急災害対策として国が全体的にそういうものを予期しなかった問題として、これは国が出すべき問題ではないかというように感じを受けるんですけれどもね。この点はいかがですか。

○国務大臣(石田博英君)　これを不思議に思うのは、
はばくも全く同感でありまして、港や漁港が破損
すれば国費で直す、道路の場合も同様でございま
す。それから予備費なんかを災害のために使う場
合も、農林省とか建設省関係には使われる。で、
軌道に故障が起こった場合はおまえの方でやれ
と。どうも私にはやっぱり腑に落ちない点でござ
いますので、これはいままでの経過がどういう経
過をたどつてこういふふうになったのかを調査を

いたしました上で、私も不当だと思います。そういう意味で善処をしたいと思っております。

○三木忠雄君 これはね、一つの例ですけれどもね。四国でこの前水害のときに山が崩れて列車が転覆した事故があるわけですね、死人を出した。ああいう問題の災害のときでも、結局は国鉄は受け身になった方ですね。あるいは道路、あるいはそこを開発したために水害が起こって列車が流された、こういう形ですね。こういう問題、山とかそういう災害の対策費は建設省にうんと金出すけれどもね、受けた方の軌道の方には出さない。それで、ましてやこれは赤字、赤字、赤字で、そういう方向はどうしても必死にやらなきゃいけない。こうなってくれば、ますますほかの正常に運用までこっぴどき込まなきゃならぬ。まあ金額的には二百億か三百億。全体の予算から比べてみれば少ないと言えませんがもしもそれなれば、まあね。こういう問題が毎年ずつと積み重なっているわけですね。これはどうもわれわれ運輸委員をやっておる立場から考えても、どうもこれどうしてそこだけに災害問題がしわ寄せされているんだらうかという点を考えるわけです。これは過去の経緯についていままでも折衝の結果というものは鉄監局長わかりますか。

○政府委員(住田正三君) 災害は公共土木施設だけじゃなくて、国鉄等にも起こるわけでございます。従来のやり方は恐らく地方公共団体等の公共土木施設についてののみ国が災害復旧費の一部を負担するという考え方でやっております。国鉄の場合は企業の中の問題であるということで別扱いになっていないのではないかと思います。この問題につきましては、いま大臣からお話し申し上げましたように、私どもとしても何か少しおかしんじゃないかという感じは持っていたわけでございますが、この機会に十分検討させていただきたいと思っております。

○三木忠雄君 そのほかに運輸大臣、たびたびこの委員会でも出ておりますので、私くどく聞きま

せんけれども、公共負担の問題は今回決着をつけるという、決着をいったら、結論を全部大臣にかぶせるつもりはないけれども、公共負担の問題について国鉄が不合理じゃないかという声は、これは国民全体の考え方ですね。これはいつまでもそういうふうな形で独立採算でやれというような形では、ちょっと納得できないような問題があるんじゃないかと思うんです。

この問題のけじめをどうつけるかということ、それからもう一つ、身体障害者に割引あるわけですね。私七十歳以上ぐらゐの老人に、老人の日ぐらゐはただで乗せる切符を出したらどうかと、こう思うんですね。故郷へ帰るぐらゐの。そのぐらゐの善政、国鉄に運賃値上げのサービスぐらゐ一つやってもいいと思うんです。そうすると、老人一人じや行かれないんで、必ず付き添いが要るんですよ。国鉄に乗るでしやう。収益上げのことを計算しているわけじゃないけれども、老人にやっぱり老人の日ぐらゐ国鉄はただで乗せるぞと、こういう一つぐらゐは善政があつてもいいんじゃないかと。国鉄総裁、あるいは運輸大臣、伺いたいと思うんです。

○国務大臣(石田博英君) 学生割引とか、あるいは身体不自由者等に対する割引、あるいは農産物、水産物に対する政策上の割引とか、地方ローカル線の問題もそうだと思うんですが、国鉄が長い間独占的地位を占めて、そして日本の代表的な優良企業であつたわけでありまして。そういう時代に、その余力、余裕を持ってそういう公共負担を負担できたと思うわけです。それはそれだけの力があれば、金持ちの寄付みたいなものですからやっつけていいものだと思うんですが、今日のような状態になった場合は、独立採算制を要求される以上は、やはり基本的にはそれぞれ政策実施部門において責任を持ってもらうべきものだと思います。これは、なせいままで言われなかったのか、実はこれも私就任してみて非常に不思議に思うこととでございます。恐らくそうでないかもしれませ

ん。公式の場において私のような立場にある者がそれを言い出したのは今回初めてじゃなからうかと思うんです。もうすでに猛烈な抵抗が、いや抗議が始まっております。いづれ御協力、御声援を願ひやならぬ。一遍にここの年末までに全部片をつけよう、こう言われましても、いまのろしを上げたばかりのところ、そのろしの世論化に努めていかなきゃなりません、そう一遍にやれとおっしゃられても、そういう自信はございませんが、のろしを上げることによって世論的支持を得ていきたい、こう考えております。

それから、その筋でまいりますと、老人に対する保護ということ、一般的に言えば厚生省のやる仕事というところになるだろうと思ひます。そういうしなやならぬものだと思います。厚生省の方はそういうわけではお金でやるんだと、こういうことをよく言われておりますが、お金でやるならばそのお金の負担、国鉄に負担させる分はこつちへ払ってもらわねや困ることでありまして。ただ、いろいろなことをやります。たとえば即位五十周年記念のときに何か記念事業をやるというような意味と同じような意味で、老人の日は何十歳以上の人にはだにすると、あるいはそのほかの記念日には何かそういう趣旨のものを考えるというところは、これはいままで私が申していることは必ずしも矛盾をしない、こういうふうに考えます。が、基本的にはそういう種類の負担はわれわれが、国鉄が健全な経営を続けておつたときの負担、これについてはこういう議論もございまして。それを国鉄だけに對して政策実行部門の負担にする場合、私鉄に對してどうするかという議論。私はそれはプラスの勘定になつてゐるか、マイナスの勘定になつてゐるかで区別すればいい話。金持ちは寄付すべきであつて、苦しい人たちにそれと同じようなことを強制することは間違ひだと、私はそう考へておる次第であります。

○三木忠雄君 私は、公共負担を国鉄に政策的にやるために、社会福祉の費用まで削つてこつちへ回せと言つてはならないんですから、その点は御

理解をしていただきたいんですけれどもね。

○国務大臣(石田博英君) けれども、社会福祉の費用をその分だけ向こうがふやしてとつて回してもらわなきゃ困る。

○三木忠雄君 それは予算上の折衝の問題ですけれども、いまやっている分をそれからとつてね、それをこつちに回すというわけにはいかない。

○国務大臣(石田博英君) そういうことを言つてわけではないわけです。

○三木忠雄君 それから次に、関連事業と不用資産の問題でお伺ひしたいと思ひますが、国鉄の業務範囲ですね、国有鉄道法の問題がありますけれども、この関連業務への投資というものはどういうぐらゐになつてゐるのか、この点についてまず伺ひたいと思ひます。

○説明員(篠原治君) 関連事業の投資につきましては、国有鉄道法第六條並びに政令によりまして認められております事項につきまして投資をいたしております。現在のところ、投資いたしまして設立いたしました会社は合計四十六社でございます。

○三木忠雄君 具体的にどういふところまではできるんですか。いまこの業務範囲というか、法規上。それから、どういふ点が法律的に縛られてできなくなつてゐるのか、何によつてなのか、それも。

〔委員長退席、理事瀬谷英行君着席〕

○説明員(篠原治君) ただいま許されている事項だけまず申し上げます。主なものだけ申し上げますと臨海鉄道、バスターミナル、駅ビル、それと貨物関係の施設がございまして。たくさん項目がありますけれども、主なのは以上のとおりでございます。政令で定められております。

○三木忠雄君 これを拡大するということ、たとえば貨物駅の集約の問題もありますね。こういう点でたとえば倉庫業とか、そういう問題に拡大するということ、これは違反なんですか。どうなんですか。

○説明員(篠原治君) 失礼いたしました。倉庫事業につきましてはすでに実施が認められております。

○三木忠雄君 この関連事業でこれから国鉄がやるようにしている関連事業、さらに拡大しようというような問題は、何か計画を再建期間中に運輸大臣なり国鉄総裁から指示を受けて具体的に何かやっていることがあるんですか。

○説明員(高木文雄君) たとえば駅ビルというような場合に、いまは駅の構内に限られておるわけでございますが、すぐ駅の前にある、たとえば踏切がございまして真ん中に道路がありまして、直接駅とつながっていないということで、いまのところはそこまでは手が出せないということになっておるわけでございます。二つの角度から言つて、この点についてはたゞいま研究をしておりますが、一つは駅の前の地域等につきましましては、かなり都市計画との関連で、国鉄がじつとして動かないために都市計画がスムーズにいかないというところで、いわば御迷惑をかけている分野がございまして、そういう分野については、たとえ駅にすぐ隣接してございせんども、えらい飛び地ではいけませんけれども、駅の周辺で駅の業務と関連のある場合にはやらしていただくような方向をいま研究しております。

それからもう一つは、その場合に都市計画に協力するということのほかに、先ほど来またほかの先生からも御指摘がありますように、資産の活用を通じて国鉄の財政に貢献するようなことを考えなきゃいけないわけでありまして、こちら側の資産活用の角度から、いままではだめだと言われていたものにまで広げていくということをお認めいただきたい。いまはさらにその業種につきましても、いま認められていないものを認めていただくようにするかどうかという問題があるんですが、いろんな問題がありますので、あれもこれもと言つて一挙にできませんのですから、いまのところは、まずお願いをしたいのは、倉庫であるとか、値上げに関連する施設であるとか、そういう意味での

種別はいまあんまり拡大する必要はないのじゃないかと思つておりますけれども、むしろ地域的に限定がありまして、そういう点をもう少し考えていただいたらどうかというところで、具体的にあります個別な案件を頭に置きながら至急検討しているところでございます。

○三木忠雄君 それで、国鉄の未利用地というのは、さういふものの実態はわかつてますか。

○説明員(高橋浩二君) ただいま国鉄全体が所有いたしております土地は六億七千万平方メートルございまして、そのうちのちょうど三割に当たります面積が一応たゞいま現在事業の用に供されておらないというの、三割でございます。そのうち一割分はいろいろ代替地に使つたり、あるいは公共機関と駅前広場に使うかというふうなもので協議をしたり、あるいは私どもの事業計画で使いたいというふうなことで検討しておりますものが約一割ぐらい。さつき申し上げた三割のうちの一割はそういうことで、残りの二割につきましましては一応すでに線路を廃線をしたとか、あるいはその廃線敷に伴います鉄道林である、そういったような土地で、これは全く私の方はいま要らないというふうな判断をしている土地が国鉄所有地の中の二割ほどでございます。

で、いま申し上げたように、大部分は廃線敷、あるいはそれに付帯いたします鉄道林等でございますが、なかなかこれは売却できませんけれども、内訳、それは九〇%ぐらいはそういうものでございまして、残りの一〇%の中には、先ほどから御議論になっております貨物駅の跡地だとかそういう問題も含めまして、これは大いに早く売却をしたいというふうな考えております。

○三木忠雄君 売却だけじゃなしに、国鉄がこの問題を有効に資産活用して、関連事業として拡大していくという、民業を圧迫しないという一つの条件のもとに、これはむずかしいいろいろな問題が各現場現場ではあるかと思ひますけれども、関連事業の拡大ということが国鉄の増収につながる

一つの私は問題ではないかと思ひますね。それからもう一つ、地方公共団体。この間も白河に行つたときに、運輸委員会の視察のときに、市長さんからもいろいろ払い下げの問題が提案されておりましたけれども、こういう地方公共団体から、地方の公共団体として使うためにいま使わなくなった国鉄用地、こういうものを払い下げてもらいたい。払い下げというのは言葉が悪いかもしれませんが、再利用というのか、そういうふうな提案が大分出されてるんじゃないかと思ひますね。こういう問題についての処理はどう考えていくんですか。

○説明員(高橋浩二君) 私の方でたゞいま申し上げました事業に用ゐられていない三割の土地につきましまして、これは地方公共団体等からいろいろ駅前広場、あるいは駅前広場に対する区画整理事業の換地等に非常に要望の強い箇所が全国たくさんございまして、私の方は、まず地方公共団体になるべくまとまつた土地をまとめて御利用いただくのがよろうというところで、まず地方公共団体にこの土地の使用方についていろいろ実は協議を詰めて、まず地方公共団体に売却をしたいという考え方で、それ以外地方公共団体の必要でないところについては、極力競争入札等によつて売却をいたしているというのが実態でございます。事実最近三カ年間に、私の方で、国鉄で売却いたしました用地は、金額にいたしまして約三百三十億円で売却いたしましたけれども、その売却いたしました土地うちの約八割に相当する二百六十億円は、地方公共団体に売却をして御利用いただいているというのが実態でございます。

○三木忠雄君 さらに、この五十一年度の申請三百件あるわけですね、こういう問題についての処理も本年度中にやるんですか。

○説明員(高橋浩二君) ただいま五十一年度として地方公共団体から申し込みを受けておりますのは、いま先生のおっしゃいますとおり約三百件ほど、金額にいたしまして約六十億円ほどの売却の申し込みがございまして、ただ地方公共団体は最近

自体の財政が非常に苦しいということで、一昨年はどまでは大体予定のとおり地方公共団体には売却できませんでしたけれども、昨年及びこしはおそらくこの年度末近くになりまして、これはなかなか必ずしも予定のとおりいかない点がございまして、それで、そういう点については私どもは一応確保しておいて、ことしうまいかなければ、じや来年どういふふうにいたしましうかというふうな約束をして、その土地は確保しておくというふうな考えております。ただいまのところ三百件ほど地方公共団体からの申し込みが本年度まいっております。

○三木忠雄君 これで運輸大臣に、あるいは国鉄総裁に伺つておきたいのは、これから資産活用のために駅ビルとかいろいろなものをつくる運輸大臣方針を示したわけでしょう。ところが、ビルをつくつても、もうかるのは一部の人だけなんです。何かこゝはもう少し検討しなきゃならぬ問題だと思ひます。それと、いまの国鉄の職員構成を見ますと、四十五歳以上五十五歳までの人が約五割前後あるわけですね。これはやはり満鉄などから引き揚げてきた人たちが吸収したといういろいろな理由があるんでしょうけれども、関連事業との関係でやはり公企体の職員が公団とか、国家公務員の方に出向する場合、年金は通算されるわけですね。ところが、国鉄の職員の出向規定というものは厳格にとめられてしまつておるわけですね。

したがって若い層の、あるいは能力のある人たちの出向というふうなことはできないような法律になつておると私聞いているわけですね。けれども、せめて優秀な能力の人たちが四十五歳から五十五歳までの間にずつといらつしやるわけですね。これはいろいろ組合との話し合いもあるでしょうし、いろいろな仕事の力の問題もあるでしょうけれども、四十五歳から五十五歳までの人たちのやはりこの層の能力を生かすという方向で、私は関連事業等の関係、あるいは出向というふうな問題を考えていけば、国鉄の財政上の問題もある

し、本人がやはり仕事の、若い人たちがまたいろいろな機構に上がって行くというような問題もあるでしょうし、あるいは出向してもとへ返ってきて、定年後にまたそこへいろいろ勤められるというような問題も考慮してあげれば、定年後のいろいろな救済策にもなってくるのではないかと考えています。

ただもう上だけではなしに、やはり長年働いてきた国鉄の四十五歳から五十五歳までの層が約五割を占めているわけですね。こういう人たちのどういうふうに関連事業との関係で、あるいは出向という形の問題、法律上で縛られて何か行かれないような形になっているらしいですね。したがって、国鉄再建期間、たとえば十年間はそういう法律でもつくって、希望者をそういう方向でどうどん能力を生かしていくという方向で関連事業の方に転出向し、帰ってきてまたそれが通算して年金も受けられるというような形、身分は保障するという形に法律を改正してできないものだろうか、これは素人ながら考えるんですけどもね、この点について。

○国務大臣(石田博英君) 前段の資産の活用の問題でございしますが、これは別にいまの報告を私は疑うわけではありませんが、角度が違ひ、見ようが違ひと数字の出方もまたいろいろ違ひてくると思うのです。それから、実際利用はしていてもほかの利用の方法がある。もっと効果的な利用の方法があるんじゃないかという考え方で見れば、そういう意味においてはその資産はある意味においては未利用資源に入らんだと思う。もっと有用な方法がある。だから、私の方でいたしましては、日本じゅうのことを中央で一週に調べるわけにいきませんので、広く国民に、あんなところにむだな物がある、あんなところもあんなむだな使い方している、こういう利用の方法もあるんじゃないかというふうなものを集める準備を、そういう意見を集める準備をいましておるところでございます。もうすでに私どものところへ先ほどお話をありました都市計画との関連ですね、仙台な

んかからも、東の方を開発しようと思って、海が東にありますから。と思つてもその前に、間に国鉄の倉庫とか、現在走ってない路線とかがいっぱいあつてじまになるという話も出ておる。しかし、それは恐らく帳面の上から見れば利用している方に入っているんだらうと思うんですね。そういう考え方で資源の、資産の有効活用を図りたいと思つております。

それから、さあその経営を一体どういう形にしたいのか、これは非常に大きな疑問、問題点であると思います。たとえば駅ビルとか、駅の中のいろいろなデパートとか、そういう施設の重役がほとんど国鉄の出身者で占められているところが多いような傾向のようにも見受けられます。いままでこういう業務をやつてき、しかも、その業務姿勢が独占の上にあぐらをかくような姿勢でやつてきた人が、より以上激しい競争の中に立つて一体勝ち抜いていけるかどうかという問題、それよりは経験のある人を行かした方がいいんじゃないか、こういうような意見もありますから、そういう点はやはり検討を要すべきことじゃなからうかとは思ひます。

それから第二点のうちの法律的な部門は鉄監局長から答えさせますが、考え方としては、やはり私は将来、よく天下りがどうだかという話がございます。甲級、上級の場合はどうも感覚的には違ひようでありますけれども、一定年限で職を離れなきゃならぬ場合、特に日本のように急速に平均寿命が延びている状態のもとにおきまして、後のことを考えてやらなければならぬというところは申すまでもないことである。それからもう一つ、いまお示しのように政令、あるいは法律によつて出向、その他人事の交流が不可能であるというふうなことがもし、これはどうだかいま答弁をいたさしますが、もしあるとするならば、これは世の中に言われる批判を受けているいわゆる国鉄一家というか、そういうものの温床にもなると思う。これは当然検討しなきゃならぬことだと考えております。

○政府委員(住田正二君) 御質問の趣旨を関連会社に対する国鉄職員の出向ということに限定いたしますと、現在もうすでにやつておりますし、法令上の制限はないと考えております。今後国鉄の事業をふやまして、関連しないような事業、国鉄の業務に直接関係のない事業まで国鉄がいろいろできるというふうな場合には、あるいは法律的な手当てが必要かと思ひますけれども、現在国鉄が出資いたしておりますのは、国鉄の業務に関連のある会社への出資でございしますので、そこへ国鉄職員が出向する場合には特に制限はございませんし、年金等の問題もございません。

○説明員(田口通夫君) 国鉄、日本国有鉄道法で私も考えておりますのは、三十二条に「職員は、全力をあげて職務の遂行に専念しなければならぬ」ということになっておりまして、いま鉄監局長から説明ございましたように、非常にその範囲が限定されておるということでございます。と申しますのは、それは専念義務を果たすためには出向してやる業務が、国鉄の中の業務とほとんど国鉄にとつて変わらないということではなければ、専念の業務ということにはなりませんので、その意味におきましてかなり出向につきましては、この専念義務の法解釈の問題で私どもの方はシビアに考えております。

○三木忠雄君 私は、三十二条の解釈ではほとんど出向できないという話を聞いているんです。そのためにあえて提案したんですけれども、これは、たとえば名古屋ターミナルビルとか、新宿ターミナルビルには出向何人か出ているんですか。具体的にわかりますか。

○説明員(篠原治君) 各一名でございます。

○三木忠雄君 一名じゃ監督に上だけちよつと行っているだけで、もう少し、ただ上だけ行くんじゃないに、一般職員まで行つて、定年後もそこで、そのポストでちゃんと将来やつていけるといふ形の、老後対策という言葉は悪いかもしれませんけれども、十年間なら十年間、五年間なら五年間、三年間なら三年間行つても、また定年後もそ

こで再就職できる一般職の人です、幹部じゃないですよ。そういう点が、この専念義務と出向の問題が私はちよつと微妙に絡んでくるんじゃないかという感じを受けているわけです。これのやはり法解釈をもう少し拡大しなければ出向はできないんじゃないかというように、専念義務違反にならないんじゃないかという点が私はちよつとわからないんです。この点について、鉄監局長もう一度。

○政府委員(住田正二君) 先ほど申し上げましたように、私どももいたしましては、国鉄が出資いたしております会社は国鉄の業務に関連のある会社でございしますので、そこへ出向することについては、専念義務違反にならないという解釈をとっておりますけれども、いま田口理事からの答弁もありましたように、国鉄内部では相当厳格に運用されているということでありまして、法制局等とももう一度相談いたしまして、その解釈を明らかにいたしたいと思ひます。また、もし非常に厳しく読みなさいかぬということであれば、先般来大臣がここで御答弁申し上げておりますように、国有鉄道法の改正を含めまして検討させていただきます。

○三木忠雄君 これは、私ちよつとこの問題保留しておきたいと思ふんです。これは非常に重要な問題なんです。国鉄職員の出向の問題というのは、一般職の人たちが五十五歳定年というふうな問題を考えますと、出向したら年金がつかないというふうな形になってきますと、非常に老後が不安だと、こういう問題になってくると思ふんです。やはり国鉄の四十五歳から五十五歳までの五〇%を占める人員を再配置するという立場から考えまして、能力を生かすという立場について、そういう規定が明確になつていなければ、国鉄側はシビアに考えている。こういう問題がやはり関連事業をふやしていくあるいは増収計画と、こうなつてきますと、一人や二人行つただけでは何にもならない。ただ形に行つていっているというだけの問題であつて、実質的なそういう方向に管理

までやれるという形の関連事業の拡大、首切りばかりやるという感じにやなしに、そういう方向に人員を配置していくという考え方で、やはり合理化というんじやなしに、組合との話し合いをよくして、老後の保障まで考えたような点の拡大方針を、私はいまこの法規上の厳しい制約から緩和すべきではないか。あるいはどうしてもできないければ再建期間十年間、特に年齢層は四十五歳から多いわけですから、この期間中に出向規定をどうするかというような問題は運輸省、国鉄で詰めてもらいたい、こう思うんですけれども、よろしいでしょうか。

○政府委員(住田正二君) 先ほど申し上げましたように、十分検討させていただきたいと思ひます。

○三木忠雄君 それでは、投資問題で伺いたいと思ひます。この政府の中期五カ年計画ですね、これに対して国鉄のこの五カ年の投資計画というものはどういうぐあいになっていますか。

○説明員(馬渡一真君) まだ確定した段階ではございませんけれども、前期五カ年計画の中でおよそ五カ年の分野として金額が見込まれておるというところで申しますと、これは企画の時点が現行の時点でございます、将来スライドしてございせんけれども、五兆九百億円という金額を一応予想いたしております。

○三木忠雄君 運輸大臣に新幹線の問題でちょっと伺いたいんですけれども、国鉄の五兆九百億ですか、五カ年で。この投資計画にはいろいろな形の投資があると思うのです。これは国鉄工事経費のプロジェクト別に見ると、大都市交通線から保安、あるいは公害対策、全部含まれてくるわけですね。そうしますと、新幹線の建設という問題について、高度経済成長時代につくった七千キロ、これは見直さなければならぬというふうな、これは当然だと思ひますね。これで、運輸大臣として新幹線計画、この間も委員会でもちよっと一部私も承っておりますけれども、改めてこの新幹線計画をどういうふうな構想で進めていくのか、まず伺いたい。

○国務大臣(石田博英君) いまお話しのように、わが国が高度成長の時代、しかもその高度成長が、まあ永久とは考えないかも知れませんが、かなり長い間続くだろうという、そういう想定のもとにつくられたものであります。ただ、他のA B線、その他の問題と同じように、鉄道建設審議会の議を経て一応決まっておるわけでございます。それをいま直ちに、この鉄道建設審議会を開いて修正するというわけにはいろいろむずかしいことがあることはお察しいただけたらと思うが、しかし、減速経済の時代になって、しかも、新幹線が延長されていっている状態の、旅客の状況というのを見ますと、これはもう無計画な延長は第二の膨大な赤字原因をつくりかねない。したがって、実施の面において、実行に移す面において、ひとつ十分な配慮をしていきたいと考えておりますことが一点。

それから、まあ御質問からはずれないかも知れませんが、ほかの線につきまして、あつちにも手をつけ、こっちにも手をつけ、しかも、どれもこれもいつまでもできないということではなしに、やはり完成度の近い、営業開始の近いというところを先に手をつけると同時に、先ほどから何度も申しました状況変化によつて、むしろそれを補償して自動車道にした方が地方の利便になるものは、もうそういう判断を早くする必要があるんじゃないだろうか。いまは諸般の情勢上なかなかむずかしい段階にございまして、いま計画を鉄道建設審議会を開いて急速に変更するということは困難でございますが、いま申しましたように、実施の面において情勢に合うように行いたい、こう考えております。

○三木忠雄君 そうしますと、運輸大臣の構想として、まあこれはきょう、あすの問題じゃありませんけれども、いま東北新幹線、それから上越新幹線、これ工事しているわけですね。成田新幹線は、何かこの間の国土庁の発表では取りやめということですね。私の聞き違いかもしれせんけれども、見違ひかも。あるいは、青函トンネルはいま鉄建公団で掘っているわけですね。これはでき上がった時点には札幌と盛岡はできてなきやならないわけですね。同時にできなきや何のためにトンネルだけ先につくったかわからぬわけですね、これを考える。それから九州の博多まで行っているけれども鹿児島まで、こういう問題がやっぱり要望が強いわけですね。政策の選択になつていくと私は思うのです。それから何ででもかんでも、金があるわけじゃないわけですから、優先順位というものは当然出てくると思うのです。政策の選択が行われなければこれはできないと思うのです。

したがって、運輸大臣として北をやつぱり先にやらなきやならないんでしょ。どうなんですか、南すか、こういうルートをごとまで洗い直してやるつもりなんですか。

○国務大臣(石田博英君) 先ほど申しましたように、これはうっかり具体的な名前を言おうものなら、ロッキードの灰色の名前と同じようなこと、そういうことがいまむずかしい状態にございまして、実施に当たって配慮をしたい。そして、その配慮の規定は、あの計画は高度成長時代につくったものであつて、現在はまだ客観情勢が違つておるんだ、その違つておる状態というものはこれから先ずつと続くんだけれど、そういう認識の上において、実施に当たつて配慮を加えていきたい、こういうことでございまして。

○三木忠雄君 具体的に伺います、東北新幹線、これは大体いつごろまでにできるのか、いま着工して盛岡までですよ。それから上越新幹線、これはいつごろまでにでき上がるのか。青函トンネル、これはいつごろまでにでき上がるのか、これを具体的に進捗状況と完成見込み。

それから、工事費を私は見直さなければならぬ問題じゃないかと思ひます。この間も白河に行つたときに、やはり工事費が四十八年ですか、算定したのは、東北新幹線が一兆六千億だった。いまはもう一兆円以上私にはかかると思ひます。すね、物価指数から考えて。そういう点を考えて、やつぱり投資効率をよくしていかなきゃどうにもならぬと思ひます。こうなつてくると、いままでのような投資のやり方をやっておつたら、物価上昇率の分だけ投資しておつたやつで、何ら全然進まなくて新幹線いつまでたつてもでき上がらない、こういう形になつてくるんじゃないかと思ひます。したがって、この具体的な工事費の見直しをやるのかどうか、それからいつまでにやれるのかの計画なのか、この点について。

○説明員(高木文雄君) まず、盛岡までございすが、これは若干用地問題が今後どういうふうに進んでいくかというところが残つております。大宮周辺、それから東京都に入りましてからの問題が残つておりますので、まだちょっと明確に、いつになりましたならば必ず開通をいたしますというところまで申し上げかねるわけにございまして、しかし、先ほどちょっとお触れになりました前期五カ年計画でも、五十五年までに何とかやるという前提になつておるわけにございまして、所要の資金を供給していただいで、五十五年までに何とかしなくちゃならぬというふうに思つております。

その場合の工事費の問題でございまして、御指摘のように、一兆五千億というペースは、少し前の物価を前提にしたものでございまして、物価の問題もありまして、その後実は騒音とか、振動とかいうことについての環境庁の基準が新幹線について決まつてまいりましたので、それから、それに即応するように工事の内容を少し変えなければならぬ、つまり、いままでの設計よりももう少し公害に対する配慮から十分な初年度投資をしておかなければならぬというところになつてまいりましたので、一兆五千億とか六千億とかつていう数字では不可能になつてまいりました。近々運輸省の方に工事費の改定をお願いしなくちゃならぬというふうになつております。

進捗率につきましては担当常務から説明をさせていただきます。

ます。

○説明員(高橋浩二君) 一昨日ですか、現地を御視察いただきました。その際、先ほどちょっと御報告がございましたように、いわゆる用地測量をして現地にいろいろ作業を進めておりますのが、延長にして東京から盛岡まで四百九十六キロメートルのうち九二%が現在私どもが作業をしておる延長でございます。それから用地につきましては、所要の買収予定面積の八五%を買収済みになっております。それから工事を発注しておりますのは、これは延長にいたしまして、全延長の五四%の区間に、工事のたがいま発注が済んだ区間が五四%ございますというのが進捗状況でございます。

○説明員(高木文雄君) ちょっと申しおくれましたが、実はこの東北新幹線ができませんと、私もとして非常に困っている問題がございます。と申しますのは、現在の在来線の列車の走りやす頻度が非常に活発になつておまして、大宮以北では、かつて東海道新幹線ができました前の東海道の在来線の頻度を越えるほどの頻度でいま車が走っております。そのためにいろいろな十分な補修をとる時間が持てないという問題がございます。そして、そういう点からいまして、たとえば、ときどきお客さんの方から少し揺れがひどいじゃないかというふうな話も出ておるわけでございまして、そこをどういうふうにしていくかという問題もありますので、少なくとも盛岡までの部分は早く完成することが望ましいというところは、在来線との関係からいっても言えるわけでございまして、資金の供給さえ十分にお願いできれば、私どもの受け入れの立場では、先ほど投資したものが寝ておるのもつたないではないかという御指摘がございましたが、まさにそのとおりでございますが、それとは別に私どもの列車運行、運営の関係から言いますと、なるべく早く完成をさせていただきませんと、在来線の方の運用もうまいかないという問題があることをつけ加えていただきたいと思います。

○参考人(篠原武司君) 鉄道公団で担当いたしております上越新幹線について申し上げますが、用地買収は七六%、それから工事は延長で五七%着手しております。総工事費が最近の値上がりで九千九百二十億ぐらいになります。それから五十一年度末までに投資するという金が大体四七%、四千六百十八億円になる予定でございます。それで、完成の時期は五十四年度と考えておりますが、ちょっと延びて五十五年になると思います。それからもう一つ、青函トンネルの問題でございますが、これは出水事故を起こして、非常に申しわけなかったんですが、最近復旧いたしまして、いま順調に進んでおります。それで、完成の目標といたしましては五十七年度を予定しております。

○三木忠雄君 これは運輸大臣、五十七年にトンネルでできるんですよ、トンネルが。そうすると、トンネルだけあけておくという形になりますか。いまの状態でございます。この問題どうですか。○政府委員(住田正二君) 青函トンネル、いま総裁から五十七年度と完成予定申し上げたわけでございまして、これは今後予算をどうつけていくかというところによります。先ほど来御指摘ありますように、トンネルを掘ること、それから東北新幹線、北海道新幹線の延長と一体に考えなければならぬわけでございまして、今後の予算の見通し等を考えながら、いわゆる新幹線についての方向を検討したいと思っております。

○三木忠雄君 そうすると、青函トンネルをダウンスさせるというわけですか、結論的に言え。○政府委員(住田正二君) ダウンするということを申し上げているわけではないわけでございまして、予算が今後どの程度とれるか、まだ見通しが立っていないわけでございます。総裁が答弁申し上げましたのは従来といえますか、相当予算がふえるという前提で判断をしておられるのではないかと、今後は予算をふやしまして、だんだん工事が中の方へ入ってまいりますので、

進捗率も落ちてくるのではないかと思います。いづれにいたしましても、予算の見通しがつきませんと、最終的にいつできるかの判断ができないわけでございます。

○三木忠雄君 私、この新幹線の問題一つ、あとAB線の問題、これから聞きますけれども、運輸大臣、鉄建公団と国鉄の関係を明確にしなければならぬという声が非常に強いのです。片一方の上越新幹線は、非常に金の方は政府の方が投資し、それからいろいろな財投でいけるわけでしょ、恵まれている方だね。朝日新聞の連載記事私もよく読ましていただきました。確かにああいう声があちこちで聞かれます。これは鉄建公団の総裁に悪いような言葉になるかもしれないけれども、私この際、ぜひ言わしてもらいたいですけれども、本当に片一方はほとんど工事をやれるわけですよ。国鉄の方は借入金でやっているわけですよ。いま借り入れて二、三千億投資したって、全体の物価上昇率から考えたらほとんど工事が進まないような状況の投資しかできないわけですよ。それも借り入れてやっているわけですよ。

いわゆる今回の十九日の発表じゃないけれども、車両修繕費まで削るというふうな状態でしょう。それで新幹線はやらなければいけない。こういう実態の中で、この国鉄の借入金で新幹線をつくるというところは、果たしてこれから国鉄の体質上できるかどうかという問題を、私は新幹線の建設に当たって、あるいは今後の新線建設、特に通勤線等の問題で後でちょっと聞きたいと思っておりますけれども、やはり基盤整備というふうな問題については、国で何らか考えなければならぬ問題じゃないかというふうな感じをするんですけれども、この点については運輸大臣、どう考えますか。

○国務大臣(石田博英君) 私は、その間の経緯を実は詳しく知りませんが、常日ごろからおかしなことだと思っておったことは事実でございます。その経緯については政府委員から。

○政府委員(住田正二君) いま御指摘の点はきわめて重大な問題であると理解いたしております。東北新幹線、上越新幹線程度——程度というのはちょっと語弊があるかもしれませんが、東北、北新幹線、上越新幹線の場合には、長期的に見れば収支相償うという見通しを持っております。しかし、今度つくりまします新幹線が果たして採算がとれるかどうかというところになりますと、きわめて疑問でございます。また今後つくりまします新幹線以外の鉄道新線が採算がとれるかどうかという点についてもかなり問題があるかと思っております。こういう今後の投資によりまして、国鉄の経営にさらうに圧迫になってくるということであると、せっかく再建いたしましたけれども、また健全経営が崩れてしまふということになりますので、今後の投資につきましては、いまの御意見も踏まえまして、十分慎重に検討いたしたいと考えておるわけでございます。

○三木忠雄君 これは、私、具体的にちょっと計算してみたいんですよ。単純に私の試算ですから、これいろいろ意見もあるかと思いますが、これは完璧なものじゃないわけですから。この鉄道の基盤整備、新幹線つくる問題について、これは鉄建公団が上越新幹線つくれたとき、よく私わかりました。新潟まで鉄建公団で間違いなくつくる。おわりの問題だと思えます。国鉄は東北新幹線ですよ。東北が勝ったか、新潟が勝ったかという問題ですよ、これはね。そこで私は、もういまさらこんな論議をしたくありませんけれども、片一方は政府が出資してつくっているわけですよ。片一方は借り入れてつくっているの赤字財政やつている。これは余りにも不都合な問題。いままではいまままでとしまして、五十二年まで、たとえば再建までの間、投資はいまままでたとえばやるとしても、それ以後の問題についての新幹線を建設する部分についての国鉄の投資分、いま約七千億ぐらいの投資しているんですか。この問題のあと残りの二兆円とすれば、一兆三千億かそこら

の問題、これからかかってくると思うんですね。こういう問題は、やはり何年かかかって政府が出資金で鉄建公団と同じような方法で国鉄に出資金として、二十年間なら二十年間、十五年間なら十五年間で政府出資する、鉄建公団と同じように、鉄建公団は五十年間で五百四十九億円政府出資があるわけです。こういう点を考えますと、国鉄にも一挙に私は一兆四千億政府は出資しろと、これはできる数字じゃないですよ。不可能な数字です。ところが、十年なり二十年実現可能な政府出資を考えると、その間国鉄は五十年までにやらなきゃならないというわけです。この五十年間で借りる分は国鉄は借入金でたえやまして、それも、それは将来の政府出資で切りかえてしまふ、こういう方法は、これは新幹線の建設についてできないものだろうか。

そうしませんが、私は国鉄の投資規模から言つて、再建成つたとは言え、たとえ成つたとしても、これに投資をしていけば保安関係とか、その他の整備関係が私は手が抜けてくるんじゃないか。最初に聞いた五兆円ぐらいの投資で全般の投資規模はできないんじゃないか。いわんやサビース路線というか、通勤輸送対策なんかの線は完全にできないと私は見るのです。そのために、五十二年以降の新幹線がで上がる分までの費用はやはり政府出資で将来賄う、当面は国鉄が借入金で工事を五十年までに完成させる、その利子補給金等の問題は少なくとも国鉄で努力をしてみようならして、後、後の詰めは細かな問題でありますけれども、やはりそれだけの、あと一兆四千億、あるいは五千億かかるという問題については、将来この問題、基盤整備として、今後の方針転換としてやはり公団並みの出資金にしていくべきではないかという提案をしたいのですけど、運輸大臣、どうですか。

○国務大臣(石田博英君) この二つの新幹線建設について差別のあるような実情、これは是正に努力することは当然だと思いますが、現状そういうふうになったことしの、本年度そういうふうにな

った経緯について局長から答弁させます。

○政府委員(住田正二君) 鉄建公団のやつております上越新幹線と、国鉄でやつております東北新幹線に対する助成の問題でございまして、昨年度までは同じように建設費の一五%を出資いたしまして、残りの借入金につきましては三分五厘まで利子補給をする、で上がった金利が大体三分に上るといふ助成をやつていたわけでございまして、本年度から鉄建公団の方は従来どおりの助成を続けておりますが、国鉄の方は出資をやめたわけでごさいます。その理由といたしましては、過去債務の肩がわりによりまして、全般的に国鉄の金利負担が下がっておりますので、借入金について三分五厘の助成をやれば従来どおりの金利負担で済むのではないかと、この考え方で今回出資を落としたという経緯でございまして。

○三木忠雄君 私は、そこはちょっといろいろないきさつはあると思ひますけど、これから東北新幹線を完成するといふ、これから投資効率を考へるのとなりますと、いまのような形で国鉄が投資をしておりまして新幹線いづつ上がるのんだらうか、そして、それを借入金でやつたものの利子がかさんでくるだけである、上昇分を利子払つてだけじゃないかと、こういう感じになるんじゃないかと思ひます。したがって、十年なり十五年、政府の出資金でこの新幹線基盤整備の一環としてやるべきじゃないか、出資をせつかつけておつたのを削る必要ないんじゃないかと、こう思ひます。そして、早く五十五年まで、当面は国鉄が借り入れてやるにしても、将来はそれ、出資金で全部償つてしまふという形をとれないものだろうかという私の提案なんですけど、ね。

〔理事額谷英行君退席、委員長着席〕
○政府委員(住田正二君) いま三木委員から御指摘がありましたように、現在のような形で東北新幹線の建設を続けていくと、将来国鉄の負担になるのではないかと、この点につきましては、私どもいたしまして、先ほど申し上げましたように

心配はいたしているわけでございまして。それから今回の再建対策を立てますときに、とにかく速やかに国鉄の収支均衡を図らなきゃいけない、そういう点から見ますと、出資という金は長期的には非常に効果があるわけでございましてけれども、短期的には国鉄の赤字を減少させる効果が少ないわけでございまして。そういう点もございまして、今回の再建対策に当たりましては、出資を避けて、できるだけ国鉄の収支均衡に役立つような助成方法を選んだわけでございまして。

○三木忠雄君 助成は私も先ほど聞いたからわかるんです。実際に東北新幹線に二千億しか五十二年の予算として投じられないんですね。五十二年に何取になるか、これはまだ予算は立ててないと思ひますけど、恐らく三千億ぐらいだと思ひます。この間現場へ行きまして、あの白河の現場で、金さえあれば大体どのぐらいでできるんだと、こう聞いてみた。三年あつたらできると言うんです。金さえつければ。それはいろいろ工事上の過程もあるでしょう。ところがいまのままでずうつと続けていけば、これは恐らく五十七、八年、あるいは六十年まではかかるんじゃないだろうか。私は素人考えながら思ひます。その間増収は全然ないわけですよ。いわんや、いま国鉄総裁から言われたように、在来線の、大宮から東京までのあれがパンクしておるわけでしょ。こういう問題を考えたときに、やはり集中投資をして、新幹線をつくりかへなすから、どうだこうだといふいろいろな問題はあつてもいいじゃない。しかし、早く投資効果を上げるためにも、赤字財政の国鉄をさらに、五十年収支均衡になつたといつたって、これまた投資していけば、このものがまたふくらんでくるわけですね。そこで、私はいままでの角度からやつておつた政府の政府出資をやしたらどうかという意見なんです。

○政府委員(住田正二君) 東北新幹線をできるだけ早くつくる、そのために集中的に資金を投じたかどうかという点については全く同感でございま

すが、先ほど国鉄総裁から申し上げましたように、実は東北新幹線につきましては、大宮以南の問題が解決しないわけでは、仮に問題解決いたしましても工事に四、五年はかかるんじゃないかといふことでございまして、私、運輸省の立場といたしましては、そういう問題が解決する見通しが立ちましたら集中的に東北新幹線の工事をやりたいと、工事に金をつけたいと、さように考へておるわけでございまして。

○三木忠雄君 私、住民とのやはりいろいろな問題よく納得し、環境、公害の問題は全面的に解決した上で対策をしっかりとやらせてもらいたいということ、これは申し述べておきたいんですけど、現実シレンマに陥つてお互いイタチごつことをやつていふような感じを私受けるんです。やっぱり工事にこれだけかかる、だから少しづつぐらゐの進捗でいいわといふような程度の問題が運輸省の中にもあるんじゃないかという考へがあるんです。あるいは国鉄の方も遅くなつていいという考へ方、あるいは資金繰りの状態から考へてみて、やはり投資額が限定されてくるんじゃないか。したがって、運輸省が思い切つて金の問題を鉄建公団並みのいろいろな扱いを考へれば、もっと具体的に私はこの問題が進むんじゃないかと、こう思ひます。この点はよく一過検討していただきたいと思ひます。そして投資効果の上がるような、そしてこの輸送需要を賄えるような、また大宮からのあの通勤等で困つていふ人たちの緩和策ができるような、在来線の補強ができるような、やはり交通線の施設という問題は考へていかなければならない問題ではないかということ、運輸大臣、見解を伺つておきたい。

○国務大臣(石田博英君) 資金の重点的使用、その使用効果、それは先ほどお答えを申しましたとおり、三木委員のお答えと全く同じでございまして。本年度の東北新幹線の措置は、いま鉄監局長からお答えしたような事情でございまして、次年

度、ほかの予算編成との兼ね合い、在来線その他を含んだ予算編成との兼ね合いもあると思ひますけれども、とにかく金利がかららない金だと思ひつていつまでもぐずぐずしているということがそもそも間違ひでございますから、そういうように投資効果が速やかに上がるような予算配分に努めたいと思ひます。ただ、これはもうよくおわかりだと思ひますけれども、運輸省、あるいは国鉄当局だけの問題というよりは、いろいろあることはよくおわかりだと思ひますので、その点はひとつお察しをいただきたいと存じます。

○三木忠雄君 お察しがなかなかわからぬのですけれどもね。

もう一つ、やはり大宮から東京までの乗り入れの線区の問題で、私一点だけ伺っておきたいんですけれども、大宮の方にも、あるいは北区の方にもいろいろな住民等の反対意見もあります。ところが、上野から東京へ持つてくるといふところも、神田方面では相当な反対の問題があるわけですね。私は一つの問題として、美濃部知事は上野公園の下を通るのはまずいんですね。反対だという意見が東京都からは出ているわけですね。それで、台東区は区長以下大体が上野駅設置賛成なんです。したがって、私は上野から東京の間の区間というのは非常にむずかしい問題だと思ひます。したがって、駅の始発を当面は——将来はやるかどうかは別問題にして、上野駅に新幹線の駅を持つてくるように考えたかどうかと、こういうふうに考えるんですけれども、特に台東区は区民挙げて賛成しているし、私は東京の実態を考えると、東京駅へ皆持つてきたら混んでしょうがないんじゃないかと、やはり東北の新幹線は上野駅、あるいは上越新幹線は新宿と、こうなっているわけですね。上野の方にはいままでの京成だとか、いろいろな私鉄も地下鉄もあるし、また住民が上野駅設置に対して非常に熱意を示しているわけですね。その問題はやはり運輸大臣として、あるいは国鉄当局として検討してもらいたい、こう思ひますけれども、この点について。

○説明員(高橋浩二君) 東北新幹線はやはりたまたま運輸をいたしております東海道新幹線、あるいは山陽新幹線等、全体の一連のものとして全国の新幹線網といふか、北から南へ通ずる一つの流れの新幹線というその一部であるという考え方、しかも、たまたま東北新幹線の起点は東京というところで、私の方は大臣の認可をいただいておりますし、いま鋭意工事を進めております。そういうことだけじゃなくて、東京における国鉄自体の通勤線等を含めた鉄道輸送網が非常に整備されている。あるいは、東京駅に至る道路網も非常に整備されているという意味で、東京駅が東北新幹線の起点といふことは一番よろしいのではないかと、たまたま先生がおっしゃいますのは、非常に工事的にむずかしい点があるから上野を起点にしたかどうかという御趣旨かと思ひますけれども、私の方がたまたま考へております東京を出まして北の方に向かつてくるルートは、実は上野公園の下を通つてくる、たまたまの上野駅とは相当の距離が離れた地点を線路が通る予定になっております。したがって、たまたまのルートでは駅をつくっても連絡が非常に悪いし、あるいは道路との関係もほとんどつかないというかつこうで、たまたまのルートでは駅をつくるということはまず技術的にもむずかしいし、また、交通の理念から考へても余り得策じゃないというふうに考へておるわけですね。

駅をつくれという台東区の御要望が非常に強くあることは、私も十分よくわかつております。もし駅をつくるということになると、たまたまのルートじゃなくて、ルート自体を変えて、いろいろ在来線との関係を考へた位置に移さなくちゃならないという非常にむずかしい問題がございます。駅をつくるためにどうしても在来線との関係を考へなくてはなりませんので、駅をつくるならばルートを変えなくちゃならぬという問題があつて、従来ルートを変えて地元の方々の賛同がうまく得られたケースというのはまずないというのが

実態でございます。ただ、先生のいまの話伺いますと、台東区挙げてというようなお話がございます。私も、挙げてかどうか知りませんが、相当強い要望のあるということは承知いたしておりますので、いろいろ技術的な問題がどうかというふうなことは、ひとつ検討を進めていきたいと思ひますけれども、上野に駅をつくれというのを、いま私の方でどうもそこまで自信がないといふか、そういうことでよく検討を進めさせていただきたいといふことをいま考へておるところでございます。

○三木忠雄君 これは東北から来る人も大半がほとんど上野駅でおられる。東京へ行く人はわずかに五分ぐらいだといふ感じもあるわけですね。台東区で今後のいろいろな、私たちが地域のいろいろな意見を聞きますと、上野駅設置というのには非常に強い熱意が上がつている、台東区の盛衰にかかっているという、こういうふうな問題までよく聞いているわけですね。したがって、この問題は今後の問題として、私は検討していただきたい、こう思ひます。

○国務大臣(石田博英君) 私も東北人でございますので、東北と上野の関係はいやというほど承知しております。それから、実際の工事を進めていくということについての政治的背景ということになりますと、やっぱり長い距離の間、町の真ん中を通る問題が入りますから、いろいろな問題があることもわかつておるのであります。それから、私のところへも台東区の熱意は非常に強く伝わっております。ただ、われわれは技術者ではございませんので、問題は技術的な問題にかかってくるだろうと思ひますが、そういう点で、いま常務理事が答弁をいたしましたように検討をしてもらいたいと思ひます。

○三木忠雄君 鉄建公団総裁にも伺いたいですけれども、新線建設と鉄建公団の問題ですね。特に先ほどからいろいろ指摘をされているように、鉄建公団と国鉄の関係というものは、私はもう明確にしなければならぬ時期だと思ひます。と

ところが、大正十一年にできた国鉄の敷設法、運輸大臣、この新線計画、どう将来していくつもりですか。

○国務大臣(石田博英君) 先ほど新幹線のときお答えしましたように、一応は鉄道敷設法に基づく鉄道建設審議会で決定をした問題でございます。いま、これをにわかに変更するということには、諸般の情勢上なかなかいろいろな問題がございますが、しかし、路線によつてはもうあと一息で開業できるところと、それからもう先の見通しも立たないところ。それから、これが要求され、地元の要望を受けたときと地元客観的情勢、たとえば雪が降つて冬の間は自動車は全く通らなかつたところが、その後道路が改修されて通るようになったとか、そのほかいろいろ条件変化等もございます。そこで、そこへ一番大きな前提は、何と云つても高度成長期につくられたものでございまして、いまの安定成長時代、しかも、これは諸般の状態から考へてずっと日本の将来の経済政策の基底になるのではないかと思ひますので、実行、実施に当たつて十分の配慮をしていきたい、効果ある配慮をしていきたい、こう思ひます。

○三木忠雄君 私は、この新線建設の問題について、運輸大臣のいまの答弁聞いておりますと、何か推進するような感じがですね。成長に応じてやるという政治的なニュアンスの言葉を述べていらつしゃいますけれども、つくるいろいろな判断は、これは地元との開発利益の問題いろいろあると私は思ひますけれども、いままでのAB線を開業したのが全部営業係数一〇〇とか一五〇〇とかいう赤字ばかりですね。せつかく、片や二千二百億の九千二百キロを整理しようというのに、片やつくっているわけでしょう。もしどうしても必要だといふことでつくらなければならぬ問題については、これの営業費用をどうするかという問題をつけめをつけた上での新線建設をやらなければイタチごっこじゃないですか。

○國務大臣(石田博英君) 私のお答えがそうとられたら私にとっては全く心外でございまして、私は前提にこの計画は高度成長期につくられた計画である、いまはそうでない。それから、そのときから比較をいたしますと、地元の諸条件にも大きな変化が起こっている、必ずしも鉄道でなくとも、他のものでかわり得られるところ、また、他のものでかわった方がいいところ、そういう諸条件ができています。しかも、余りに多くに手をつけ始めた結果、まあどれもこれもいつになったらできるか見通しも明確に立たない。したがって、見通しがもう九十何%か八十何%の線で切った方がいいか、それは別問題といたしまして、とにかく見通

したのは再検討を必要とする。しかしながら、鉄道敷設法に基づいて、正規の手続で決まったものである。つまり、これをもう一遍開き直して否定するということのにもいろいろ障害がございますので、実施の面において十分現実合った効果があらわれるように配慮をいたしたいと言うんでありますから、おわかりをいただきたいと思っております。

るいは、いままで投資したのが枯れてしまふんじゃないかというような、こういうふうな実態があるわけですね。いわんや、こういう

予算のない、片や国鉄の方は金が欲しいとい
う、東北新幹線にもつぎ込みたい金、鉄建公団は
三百四十億このＡＢ線につぎ込んでゐるわけす
ね。したがって、こういう問題の整理はね、それ
ででき上がったものは大きな赤字を生んでいくと
いうような問題になれば、やはりこの問題のけ
めはつけなきゃならないんじゃないかという感
を私受けるんですね。その出資の仕方でも今年
度のすばらばら予算ではだめじゃないかと思
うんですよ。これは国費のむだですよ。

○国務大臣(石田博英君) 全く御説のとおりでありまして、ただ、いますぐに結末をつけろと言われてもちよつとむずかしいので、実施の面で配慮をしたい。

それから、いまおつじやつたような弊害は私もよく聞いておりますし、見てもおります。それから何かこう言葉は悪いが、顔つけ料といったような配分の仕方が誤りであることもよくわかっております。減速経済になったらなった条件のものとの決着ということができるだけ早くつけないきやならぬことは私も賛成でございます。

○三木忠雄君 鉄建公団の総裁ね、総裁はつくる方だからね、やっぱり巻きたいだろうし、ここからの考えどうですか。

○参考人(篠原武司君) 公団ができましたとき、国鉄から工事線、または調査線として引き継ぎましたのが現在でございますして、それから新しく追加したものはないんです。ただ、国鉄の輸送の關係で、北海道で一つ非常に短かいところを追加したのがございますけれども、あとは四十八年度で鉄道建設審議会で建議がございましたけれども、それもまだ実施の段階に至っておりません。そういうようなことで、三百五十億の予算を、ここ三年ばかりいたしておりますけれども、私の方としましては運輸省の指導のもとにやはり重点的にやらなきゃいけない。たとえば三陸縦貫鉄

道とか、そういうようなものには非常に力を入れてやるということを言われておりまして、私どもでは二十億以上のお金をつけたのが七線でございます。七線で二百一億五千万円というのが、二十億以上のお金をつけておりまして、あと残ったお金といえますと、三百二十八億の予算の配賦をいただいておりますが、そのうちの百二十六億、これがＡＢ線のあと残った工費でございますが、これが大体三十線で分けているわけでございます。したがって、非常にわずかな金を配賦して仕事をやっておるわけでございますので、どうしても遅々として仕事が進まないというような形に一応はなななっております。しかし、今後またなお一層重点的にやらなきゃいけないんじゃないかということ、で、部内ではいろいろ検討しております。

そのほかに、今度はCD線の問題は、これは借金してつくるというあれでございしますが、これは借金してつくるといふ御要望のあった線が主体ですが、これはほとんどみなできております。あと残っているのは、路盤もできておりませんが、小金線とか、京葉線の一部が残っていると、いろんなものがございますが、丸森線も残っておりますというような形になっておりますが、そういうような形で、公団としましては、運輸省の指導のもとに重点的にやっているつもりでございます。

○三木忠雄君　まあ鉄監局長、運輸省の指導のもとですから、この点、私はいずれ結論を出さなきゃならないときだと思ふんですね。こういうやはり――鉄道があつたにはこしたことはないわけですよ。どこだってみんな欲しいわけですよ。しかし、何だかざるの中に水をまいているような形で、いつまでたつたつてこれはできません。この当時から考えると、投資したやつは物価上昇率か何かで全部消えてしまっているような感じで、これはいつまでたつたつて恐らく線できませんよ。大正時代の敷設法と同じですよ。線はあるけれどなかなかでかき上がらないという形、住民にもやはりそれに対する輸送機関としての期待を

裏切る結果に私はなってくるんじゃないかと思うんです。この問題は、国鉄の収支均衡合わせて五十二年、というかね、こういう問題で、やはり新しく敷く場合にも、赤字になった分はどうするかというこの対応も考えた上でのＡＢ線の建設計画は運輸省で検討してもらいたいと思うんですけれど、鉄監局長どうですか。

○政府委員(住田正三君) 御指摘のように、ＡＢ線をどんだんつくって国鉄の赤字をふやすということについては非常に問題があるわけでございます。して、この問題につきましては、先ほど申し上げました地方交通線問題の一環といたしまして、今後ＡＢ線の建設が国鉄の経営の負担にならないような方法で解決の努力をいたしたい、さように考えているわけでございます。

○三木忠雄君　まあそういうＡＢ線と対比しまして、たとえば今回の運賃の値上げ、後でサービス問題ちょっと伺いたいと思っていますけれども、通勤輸送の方は全然改善されないわけですね。たとえば中央線なんか、もう大変な問題ですね。あるいは総武線なんかの問題も大変な問題。こういう通勤輸送のところには全然基盤整備とかそういうことが手ぬかりになってしまつて、あるいはつくるといふ計画は非常に弱いわけですね。こういう問題についての運輸省の考え方ですね、この点について。

○説明員(高橋浩二君) 私の方は、工事經費全体の中で、いまおっしゃるのは、主に私の方で考えておりますのは大都市周辺の通勤線ということを考えております。東京で例を申し上げれば、この七、八年間にいわゆる五方面作戦と申しまして、その中に中央線、総武線、あるいは常磐、東北、東海と、そういうものについて東京を中心とした近距離区間については復線、または復々線化を実は進めてまいる。いま先生がおっしゃいます中央線というのは三鷹までが復々線になりまして、三鷹から先、立川に向かって一応復々線にする計画を持っておりますけれども、全体の工事の資金がなないためになかなか進まないということは事実とし

でございますけれども、実は三鷹―立川間につきましては、その予算的な問題だけじゃなくて、地元の方々といろいろいとお話を進めておりますけれども、どうせ復々線にするならば一緒に、ただいま平面になっている線路を高架にいたしまして、そして高架の構造として四線分に同時に直すべきじゃないかというような地元との協議の問題が絡んでまいりましてちょっと難航いたしております。しかし、これはいま地元ともそういう設計上の点についてはよく協議を進め、後は私の方の予算事情と地元の方にも当然負担がございますので、地元の負担の方の目安がついた時点でこの問題の協議をまとめていきたいと思っております。

○説明員(高木文雄君) もう十年以上前になるわけでございますけれども、東京通勤対策につきましては、五方面作戦ということでかなり積極的に取り組んできたわけでございます。ごく最近に総武線が東京駅からさらに品川まで延びるようになりまして、そのとき以来の計画が少しずつ進展をしているということでございます。私どもは残っております御指摘の中央線、さらには総武線の津田沼から先の方の問題、それから湘南電車の問題というような問題は、いずれも気持ちとしては相当早く処理をいたしたいと思っておりますが、これは必ずしも予算の問題だけでなくて、いろいろ用地問題等であつちこち難航しておりますわけでございます。これは何とかして、東京の通勤というものは、国鉄の任務の中で非常に大きなウェイトの問題だと考えておりますので、気持ちの上におきましては東北新幹線などと並びまして中心的課題として取り上げておるつもりでございます。けれども、いろいろな難問のために成果が上がつておりません点は申しわけなく思っております。今後ともこれは資金をどういう形で調達するかにつきましては、確かに申しやるような点もございまして、確かに申しやるようにいたしましても、相当力点を入れて進めてまいりたい、今後ともそういうつもりでございます。

○三木忠雄君 この鉄建公団のCD線とか、通勤輸送対策、こういう問題を積極的に、特にこの通勤輸送等の問題について国鉄の限られた予算の中では、いま中央線の問題一つ出ておりますけれども、これは非常に経費もかかる、費用もかかる、いろいろな地元との問題もあるでしょうけれども、もう毎日毎日中央線の込みぐあいというのは大変な問題になってきているわけですね。したがって、こういう通勤対策にやはり、たとえば今回運賃値上げされるけれども、われわれはますます厳しくなってくるという、こういうふうな問題が、やはり東京の都民にとっては非常に過酷な問題になってくるんじゃないかと思うんですね。したがって、今後のこの通勤輸送等の問題についても、東北新幹線と同じような形で、上越新幹線と同じような形で、基盤整備として通勤輸送のいろいろな問題は特に解決して、国でいろいろこの問題を考えていくという方向に検討をすべきではないか、こう思うんですけれども、いかがですか。

○三木忠雄君 運輸大臣、もう一つ私、成田新幹線の問題で、公団は五十一年度六十四億円の投資を考えたわけですね。これはこの間の新聞等によりますと、国土庁はもう成田新幹線はつくらぬという方向に案を考えているわけでしょう。この間の問題は、どういふふうな調整をするのか。また、成田新幹線は非常にむずかしい問題だと思ふんですね、私は、つくることが、こういう問題に五十一年度は測量とか何かに六十四億円使っているわけですが、投資しているわけですが、私どもはもう少しメスを入れるべきじゃないか、何を公団に今後託していくのか、何をやらせていくのか、この点は先ほど来言っているように、私は国鉄との競

合の問題を考えた場合に、やっぱり工事の主力は国鉄でやっているわけでしょう、公団が受けても人員は少ないわけですね。その間の問題を、公団を改組するならば、鉄建公団のあり方という問題について行政管理局からいろいろの報告がされているわけですね。こういう問題についてもやっぱりもう一週検討しなければ、赤字路線の問題とあわせて、あるいは通勤対策、あるいは民鉄との関係の工事の、P線はたとえば鉄建公団が受け持つとか、いろいろな形の細分化、あるいは検討を加えなければならぬのではないかとこのことを考えるのです。非常にそういう点の調整がばらばらのような感じをするんです。いかがですか。

○政府委員(住田正三君) 成田新幹線につきましては、新聞に国土庁案というふうなものが出ておりましたが、私どもが調べましたところでは、あれは別に国土庁の案ではないというふう聞いております。

御指摘の国鉄と鉄建公団との関係でございますけれども、鉄建公団が発足いたしましたときには、国鉄は改良工事に力を入れる、新線については鉄建公団がやるというたてまえになっていたわけでございます。確かに先ほど来大臣が申し上げておられますように、その当時と現在とは情勢は変わってきております。しかし、現在鉄建公団がやっておりますCD線―AB線については問題があらうと思ひますけれどもCD線、あるいは新幹線等については鉄建公団の果たしている役割というものは、まあ依然として昔とは変わっていないと思ひますので、きょうの段階で鉄建公団を改組するとか、そういうような必要はまだ生じていないと考えているわけでございます。

○三木忠雄君 ところがどうも運輸省のあいまいなところなんです。結局ぐずぐず言つて赤字をどんどん生む、はつきりしないんですね。そういう点は、だから中小企業分野調整じゃないけれども、鉄建公団をどういふ方向に持っていくかという位置づけをはつきりしなきゃならないと思ふんです。国鉄には大勢の人がいるわけでは

う。これらの問題をもう少し明確にしなければ、鉄建公団が何もかもやるわけないですね、限られた人間しかいないんだから。そこらへもう少し明確にこのあり方を検討しなければ、全部新線つくるんだ―ところが新線は今度つくらないでしよう、正直言つて。こうなつたときに、鉄建公団に政府の出資、あるいは国鉄の出資金も鉄建公団に約八百億に上っているわけでしょう、七百五十八億ですか、出資金も出ているわけでしょう、国鉄から。

○政府委員(住田正三君) 現在はお出しません。

○三木忠雄君 現在はお出しません。

○政府委員(住田正三君) 出ていません。

○三木忠雄君 ゼロですか。

○政府委員(住田正三君) ゼロです。

○三木忠雄君 以前は出ておつたのですか。

いすれにしてもそういう問題が、新線建設の問題等を含めてやっぱりメスを入れるときに、鉄建公団に対するこの考え方をもっと、私はいろんな情はあらうと思ふんだ、わかりますよ、そこに並んでおれば、だけれども、日本の行政を行つていく立場から、そんな問題で片づける問題じゃないと思ひます。しわ寄せは全部国民でしよう、国民の税金で賄っているんです。もっと明確な態度を示さなきゃだめだと思ふんですね。運輸大臣、この問題やっぱりしつかりしなきゃならぬと思ふんです。

○国務大臣(石田博英君) さっきから何度も申し上げておりますとおり、鉄建公団ができ、あるいは新幹線七千キロという計画が認められ、またAB線が鉄道敷設法で基に基づいて決められた情勢とは、全くいまは違つております。全く違つたと言つたら語弊があるかもしれませんが、非常に違つてまいりました。そこへ国鉄の赤字の現状でございます。そういう情勢を踏まえて新幹線を新設する、それからAB線の建設、特にAB線について先ほど御指摘の、いつできるかわからぬような予算配分の現状、まあもうあつたか、きりやつかはこれは別だと思ひますが、しかしそれ

○三木忠雄君 運輸大臣、もう一つ私、成田新幹線の問題で、公団は五十一年度六十四億円の投資を考えたわけですね。これはこの間の新聞等によりますと、国土庁はもう成田新幹線はつくらぬという方向に案を考えているわけでしょう。この間の問題は、どういふふうな調整をするのか。また、成田新幹線は非常にむずかしい問題だと思ふんですね、私は、つくることが、こういう問題に五十一年度は測量とか何かに六十四億円使っているわけですが、投資しているわけですが、私どもはもう少しメスを入れるべきじゃないか、何を公団に今後託していくのか、何をやらせていくのか、この点は先ほど来言っているように、私は国鉄との競

○三木忠雄君 ところがどうも運輸省のあいまいなところなんです。結局ぐずぐず言つて赤字をどんどん生む、はつきりしないんですね。そういう点は、だから中小企業分野調整じゃないけれども、鉄建公団をどういふ方向に持っていくかという位置づけをはつきりしなきゃならないと思ふんです。国鉄には大勢の人がいるわけでは

○三木忠雄君 ところがどうも運輸省のあいまいなところなんです。結局ぐずぐず言つて赤字をどんどん生む、はつきりしないんですね。そういう点は、だから中小企業分野調整じゃないけれども、鉄建公団をどういふ方向に持っていくかという位置づけをはつきりしなきゃならないと思ふんです。国鉄には大勢の人がいるわけでは

にしても、でぎ上がつて國鉄に渡されても経営の黒の見込みはまずないところが多いわけでありますから、したがつて、そういう点で新幹線、あるいはA B線というものを見直すべき時期にきておるといふことは全く御意見のとおりでございます。しかし、現実にまだ鉄建公団はA B線の残り——残りと申しますか、そのうんと少ないところ、たとえばじいたといたしましてもまだ残つておるわけですし、それから上越、東北の両線もあるわけでございますので、いま直ちにこれを見直すべき時期であるとは思ひませんが、大きな方向としては基礎的条件が違つておるわけなんですから、その違つておる条件を踏んまえた上で、できるだけ早い時期に結末をはっきりつける問題だと私は考えております。

○三木忠雄君 そのことは私は鉄建公社に対して
も不親切だと思ふんですね。やるべきことはや
る。どうするかということ、態度は明確にしな
きゃならないと思ふんですね。

次いで、サービス問題で一、二伺っておきたい。今度のこの運賃の値上げによって国民に何がサービスとして与えられるんですか、国鉄総裁。

○説明員(高木文雄君) 端的に申しまして、今回の値上げに伴いまして、この値上げによつてここをこういうふうに変更いたしますということは言えないわけでございます。

十分御承知のとおり、現在は原価を賄えない運賃、料金で乗っていたにいたっているわけでございますので、そういう意味での経営の改善のために、一方において過去債務のたな上げをお願いすると同時に、お客さんの方にも乗っていただくということでございますから、これによりましてどういうふうなサービスが向上するということがないわけでございます。

ただ、私どもといたしましては、非常にじみなあれでございすけれども、従来から各方面で複線化を図りましたり、電化を図りましたり、あるいはまた車両の整備を図ったりいたしておるわけ

でございまして、まあことしにおきましても
たとえば七月から長崎電化が現実になりました
し、また新大阪―博多間の新幹線の走っておりま
す便数をふやしましたし、また先ほどちょっと触
れました総武線の品川乗り入れもできましたし、
ごく一部ではございますが、従来の計画に応じま
して少しずつ便宜を高めていくつもりでございま
す。ただ直接、このどの仕事も大変息の長い仕
事でございますので、必ずしも今回の運賃の値上
げによって、その翌日からこがこうなるという
わけにはいかないわけで、逆に申しますと、これ
をお認めいただきますと、あつちもこつちもサ
ービスダウンが起こってしまうというふうに、き
わめて困窮した状態に落ち込んでおるといふこと
でございいます。

○三木忠雄君　そこで、先ほど来から私の前の委員から、他の委員からいろいろな十九日の朝刊発表の問題が提起されておりますけれども、この削減——撤退作戦といえますかね、車両修繕費の削

減政策ですね、この問題は国鉄総裁と運輸大臣と相談されて決めたんですか。

○説明員（高木文雄君） 私の方で案を立てまして、社会的影響が非常に大きいものでございます。

から、大臣にお許しを得たわけでございますが、大臣からは、これは困るということで、数回何とか考えようがないかというお話があったわけでございますけれども、これは実は最近の問題ではな

くて、六、七、八と三ヵ月、千五百九十億の収支
ダウンがまいりました後、九月にまた五百三十億
捻出しなければならぬというときに、すでに方
法がないということで、この問題を決めざるを得
ないということになったわけでございまして、た
だ、こういうことは国鉄始まって以来一度もやつ
たことがないわけでございますので、なかなか、
しかも影響を小さくしながら経費を節減しなけれ

ばならぬということで、段取りをつけますのに大変手間がかかりました。ちょうど運悪くこういう時期に、こういうふうにいたしますという具体案を示さざるを得ないことになりましたのは非常に

申しわけないことだと思っておるわけでございますが、決してこれは何か政策としてやっているわけではないわけでございまして、やむにやまれず追い込まれてさういうことになっていることをひとつ御了解をいただきたいと思ひます。

○三木忠雄君 運輸大臣、この報告を受けられてからどういうふうに対処されるんですか。

○国務大臣(石田博英君) 私は、通勤ラッシュは、むろんのこと、ちょうどこれから年の暮れにかかからって帰郷する人たちが非常に多くなります。それから寒くなりますから、どうしても着ぶくれがして混雑が増す。だから、何とかこれが避けられなないか、何かの工夫を考えられないか、何かの新しい方法はないか、いろいろなことを申して再考を求めたのでありますが、総裁御説明申し上げまし

たような事情でございますので、やむを得ず了承をいたしました。

○三木忠雄君　その中で、たとえば一例を挙げますと、中央線ですね。私は中央沿線に住んでいる

から特に言うんですけれども、毎朝一緒に乗って来ているんですよ、私、満員電車で。乗ってみると大変な通勤ラッシュですね。こういう問題の通勤輸送まで一〇％削減するんですか。その点はど

うですか。

○国務大臣(石田博英君) 通勤については特別に配慮するようにと申しましたので、ちょっと数字は私にはわかりませんけれども、数字はそういう上

うにはなっていないと思いますが……。

○説明員(高木文雄君) もちろん通勤に影響がありますことはどうしても避けられないわけですが、いいますけれども、現在の混雑状態等を考えまゝで、中央線に影響がまいます時期はすぐにはではないようにいたしたいということでございます。また、まだ細密には決めておりませんけれども、少なくとも中央、総武の線につきましては十一月、

十二月は影響がないように考えております。

○三木忠雄君 私の手持っている資料で、車両修繕費の削減に伴う線路別影響を考えますと、中央線は十二月から減車になっているんですよ。中央線

ただでけはなしに、山手線が十一月から。こういう問題になつてくると、一番時間帶のあいているときに休むのかしれませんが、運用の方法は、いづれにしても車両数が少なくなつてくるし、これはやはり通勤、あるいは帰途の問題について影響を及ぼすことはもう必然的だと私は思うんですね。片や運賃は値上げした、片や通勤輸送は押し詰めにされる。特に十一月、十二月になつてくると、オーバー等着てきますと非常にラッシュ時は混雑してきます。こういう問題で、踏んだりけつたりはやはり通勤者の問題になつてくるとも思ふんですね。こういう点は国鉄は避けるべきではないか。あらゆる努力を払つてこういう点に影響を及ぼすことは食いとめるべきではないかと、こう思ふんですね。総裁どうですか。

○説明員(高木文雄君) まず最初にちよつと欄を
読み違ひまして、訂正さしていただきます。中央
快速は十二月から当たるといふか、影響があると
いふことになっております。

それで、まさに御指摘のように、非常にこれは問題でございますして、私どもは公共輸送の使命を担っておるわけでございますから、その場合の公共とは何かという場合に、大量に通勤のために列

車を、電車を走らせるということとは、私どもの公共的使命の中でも最も中心的課題のものであると
思っております。その意味からいきまして、お金
がない、経費が調達できないというふうにいたし

まして、こういう影響を出しますことは、率直に申しまして非常に身を切られる思いでございます。そして、こういうことにならないように泳いでいこうとしてきたわけでございますが、いかにも二千兆を超える金額になりますとやり繰りがつかなくなってくるわけでございます。そこで、今朝来お尋ねがあり、大臣からも御答弁いただきましたように、何とかここになりませんように、早い機会

に所要の向き等をお願いをして、そして経費の削減をしないで済ませられないかということで、今後とも私どもとしていろいろ各方面の御協力を求めたいと思っております。

○三木忠雄君 これは減車しますと、後の手当てして、おいそれと金つけたからってすぐにそれが動くわけにはいかないわけでしょう、これは私の素人の考えで申しわけないですけれども、そうなる、また一月、二月まで影響してくる。金さえつければいいというわけにいかないような問題になってくるわけでしょう、一たん休みますと。そういうふうには私は理解しているんですけれども、どうですか。

○説明員(尾関雅則君) おっしゃるとおりでございます。工場の能力の限界がございまして、やはり一たんついてもとに戻ってからの相当の歳月を必要といたします。

○三木忠雄君 運輸大臣ね、休ましたら大部返ってくるまで大変なんです、これ。この中央線を、たとえこれ一列です、中央線だけじゃありませんよ、実際に運輸大臣、中央線に乗ってみやわかりますよ。大変な問題です、これ。これを一〇〇割減されたら冬は暴動が起きますよ。運賃は上げられた、通勤輸送はいかげんだ、こんなことで公共交通機関としての国鉄の使命は果たせないと思ひます。やはり運輸大臣ね、六十億ぐらいのこの金で通勤輸送や、あるいは国鉄を頼りにして毎日働きに出ている人達をこんな足どめをするようなやり方は、私は政治家としてやるべきじゃない。この点はどんな対策を講じてでもやらなきゃならないという、この状態がなければいけないと思ひます。運輸大臣、どうですか。

○国務大臣(石田博英君) おっしゃるとおりだと私は思ひますので、最善の努力をいたしたいと思ひております。

それから通勤の、実は私も横須賀線で四十年ほど通勤したものであります、これだけは何かならぬかと、またすいているときにがらがらの電車があるじゃないかというのを何度も申しましたところ、ラッシュに全部動員するのであつて、すいているとき減らすことは実際上として何も影響はないんだと、こういう御返事でございました。

ので、現実の問題として影響が及ばないように最善の努力をいたしたいと存じます。

○三木忠雄君 国鉄総裁、これはひとつ、通勤の問題は特に十二月、一月にかけての大変なラッシュ期間、何としても国鉄当局としても削減にならないように努力すると、こう断言できますか。

○説明員(高木文雄君) やつぱりどうしても必要なお金はいただかないとうまくいかないわけでございます。決して意図的にやっているわけでも何でもないわけでございます。何しろお金がないというところで先般も十月の初めにちよつと支払いに遅延を起すような状態でございます。私もこれほどひどくなるとは思ひていなかったんです。

ございまして、月末になりますと、絶えず幾ら残高があるかという中で金庫の中を見ながら支払いを決めているような状態でございます。しかし、それにしましてこれはとんでもない出来事でございますので、運輸大臣ともよく御相談して最大の回避策を工夫してまいりたいと存じます。

○三木忠雄君 もう一つ、新幹線のこの間から話題になっておる無人で走った問題ね、私はこれを何回も蒸し返して聞きたくありませんけれども、ちよつと余りにも国鉄当局の考え方がうそ発表であつた。まあ後の結果を私は追い打ちをかけるようなことは言いたくありませんけれども、やつぱり労使の間の関係というのは国鉄一家だと言われども、こういう問題は仕方ないんじゃないかと思ひます。こういうものは明確にしなければ、こんな状態でただ運賃だけ値上げしろ、こんな実態でというふうなことになる。国鉄に対する信頼感がなくなる。過ちは過ちとしてはつきりしなければならぬと思うんです。それをかばい合うみたいな変な感じは国鉄当局としてとるべき態度じゃない、こう思ひます。この点について総裁の……。

○説明員(高木文雄君) この点はまことに大変な不始末でございます。私どもも日ごろ言つたり指導したりしておりますことと全く相反するよう

な出来事が起こつたわけでございます。しかし、ある意味におきまして、これをいい機会に、このまま過ごしてはいけません。これをいい機会に、これを一つの教訓として、もう一遍基本的な材料となる問題を洗い直していきたい、そのための材料とすることによって、将来の教育材料とすることによって皆様に對するおわびのあらわし方といたしたいと思ひております。

○三木忠雄君 まあ災いを転じて福となすという、ここで基本姿勢を国鉄当局としてもしつかりしなければ信頼される国鉄という、これだけ優秀な国鉄である世界から言われても、こういうことをお互いにかばい合つていような状態では、本当に万が一事故があつた場合どうするかということですよ。幸い事故がなかつたからいいんです。事故があつたから首切つた、やれ何したといつて責任追及したといつたては済まない問題です。ね。そういう点についてのやはり当局の基本的な姿勢はしつかり持つてもらいたい。いやな慣行、あるいは労使のなれ合いという感じが、私は国民の生命を預かるこの安全運行という問題については厳しい態度で臨んでもらいたいと思ひます。これは私の要望です。

それから最後に、スト権の問題と運賃法定主義の問題を、二つ併せて終わりたいと思ひますけれども、このスト権問題の解決ですね、これはまあ運輸大臣ちよつと一番いい立場に立っているから、労働行政一番詳しい大臣が運輸大臣になつたわけだし、やはりスト権問題は避けて通れない問題だと私は思ひます。この点について、政府自身もいつまでもいつまでもあいまいな態度で避けて通つていこうというやり方は、これは労使の関係は正常化しないと思ひます。どうしても私は権利はあると思ひます。この点について運輸大臣が明快な処理をしていくという努力は私はしていかなくちゃならないと思ひますけれども、このスト権に対する運輸大臣の見解を伺いたい。

○国務大臣(石田博英君) まあ私は労働行政をた

いて私なりの考えはもちろん持つております。ただ、現在中山先生を座長とする委員会ができておりまして、そこでスト権問題を含めて公共企業体の当事者能力のあり方、その他あわせて御検討願つていられるところでございますので、政府としてそういう方々に御検討を願つておりますときに、私がそれについての私見を申し述べることが適当でない、お許しをいただきたいと思います。

○三木忠雄君 これは中山座長以下の意見はいつごろまでに出る予定なんですか、これまた一年、二年かかるんですか。

○国務大臣(石田博英君) 大体二年を目途として

いるというふうには承知をいたしております。後詰めてみたつてこれは運輸大臣が観測記事の域を出ないわけでありましてスト権問題、私は条件をつけて早く付与すべきじゃないかと。ただし、まあ私の案の案として、再建期間中は労使がよく話し合つてこのストだけは回避すべきじゃないかという、慎重にしてももらいたいという気持ちを保持しているわけです。いづれにしても、だれど労働者に与えられたこのスト権というものは早く付与すべきではないかというのを、これはよく運輸省、あるいは国鉄の事情をわかつている運輸大臣としては、この問題の早く決着をつけるように私は努力をしてみたい、こう思ひます。

○国務大臣(石田博英君) 私も政治家の端くれでありますし、先ほども申しましたように、たびたび労働行政をお預りし、しかもそのいろいろな転換期にお預りをいたしました。したがつて、私は私なりに私の考えの方向に処理するように努力を無

論するつもりでございますし、それからいまの三木委員のお考えは十分私、何と申しませんが、そこは言葉遣いは大変むずかしいのでありますが、そこはお察しいただきたいと思ひますが、拝聴いたしました。

ので、五万人合理化の問題はこの間も目黒委員からいろいろ言われておりましたけれども、わしづかみの五万人合理化計画、あるいは自民党の一部から押しつけられたこの五万人合理化計画というふうな話を私はいろいろなところから耳にしているわけです。果たして五万人合理化の問題ができるのかどうかという問題ですね。ただ単に五万人合理化、またこれで労使紛争が起こってくる大きな火種をつくったんじゃないかという感じを私は受けるんです。それよりも、やはりこの五万人を関連事業との考え方として、国鉄職員として合理化の問題をただ切る、切るというだけの問題ではなしに、もっといい方法は考えられないのかと、業務もふえてくるわけだし。この点について、国鉄総裁、あるいは運輸大臣の考え方を伺っておきたいと思う。

○国務大臣(石田博英君) これはたびたび申し上げておるのですが、自由民主党の一部の人たちの力によってそういう案ができたというふうには私は理解しておりません。私は党の役員の一員でございまして、そういう重要なことの決定には参加をしておりましたが、私はそういう圧力を受けた覚えはありません。

それから第二の問題、これはそういうつかみでやるべきことではないのであって、現実には合理化を進めていって、その結果として生ずるならこれはやむを得ないことでありますが、その場合においてもその職員の人たちの生計の場というものは保障する義務があると、こう私は考えております。

○三木忠雄君 国鉄総裁ね、ざっくりばらんに言つて、いろいろ新聞でも言われていますけれども、五万人の合理化というのは不可能でしょう、はっきり言ってくださいよ。

○説明員(高木文雄君) 頭から教を決めて何か計画を立てるといふことは好ましいことではないと存じます。ただし、全体として総経費の中で占める人件費の割合が、いろいろな見方がございしますが、六割を超えるというふうな形の経営形態

でございしますので、やはりどうやって裁定をするかというのを考えます場合には、経営の方から見ますと、どのようにして人件費負担を軽減するかというのを中心課題として考えざるを得ないわけではございません。そして、よつてもつて効率的、能率的に全体が運用されるような形に持っていくかなければならぬわけではございません。

しかし、私はいまおられます四十三万人の職員数が、現在の仕事との関係において決して多過ぎるというふうには考えていないわけではございません。たとえいろいろな仕事の配置についてどう考えるかとか、先ほどお話がありました貨物の効率化というふうな点についてどう考えるかというふうな、個々具体的な問題につきましても全体に効率化を図っていくと、その場合に、今後とも多少とも人件費というものは物価とともに上がっていくわけではございませんから、できるだけ機械をもつて代入するとか、あるいはまたいろいろな職務配置の組み合わせをうまく考えるとかいうことを通じまして、一人でも二人でも能率が上がることを通じて、もし人員を減らすことができれば、これは決して悪いことではないわけではございません。その点に關して、数で一応何か枠を決めて物事を決めるといふことについては必ずしも同調いたさないわけではございませんけれども、しかし努力目標としてはやはりそういう数字があるというところを頭に置いて全員で取り組んでいかねばならない。

その際、もちろん当該職員諸君との間におきまして何か枠をかぶして抑え込むというような気分ではいけないのでございまして、職員団体との間におきましても、職員の方も経営の実態というものをよくのみに込んだ上で、どういふふうにしてやっていくかというのを両方が一緒になって考えていくということではなければならぬと思います。一言でそんなに大ぜいの人を減らすことができるかという話でございしますが、それは細かにやってみていかないとわからないわけではございません。しかし、全くそういう数字が何といふんですか、ただ何

の目安もなしにばかんと決めたものだというわけでもないわけではございません。これからの私どもの努力次第によりまして達成可能な範囲内のものでありふらには考えておるわけではございません。

○三木忠雄君 それから運輸大臣、再建要綱の中に運賃法定制度の弾力化について述べているわけですね。これはどういふふう具体的に考えているのか。

○国務大臣(石田博英君) これはやはり、公共企業体の経営の当事者能力の問題と関連をするものと理解をいたしております。

○三木忠雄君 これは、具体的に事務当局でこの問題は考えているわけですか。

○政府委員(住田正二君) いま大臣からお話でございしましたように、国鉄を再建する上におきまして、やはり適時適切に運賃値上げができないとまた赤字を生ずるといふことになるわけではございませんので、そういう方向で現在の法制についていろいろ検討をいたしております。できれば来国会に結論を出して御審議をお願いしたいと考えております。

○三木忠雄君 運賃の値上げだけ弾力化して運賃法定制度を廃止し……その前提に、私たちはやはりこの赤字問題、私たちの要求しているいろいろな問題が解決し、五十一年度にきちっと立ち直るようになれば、私たちはある段階までの運賃の法定化の問題は、法定主義は厳守するけれども、物価上昇率ぐらゐの問題については認可制度にしてもいいじゃないかという併用制度をわが党では今回提案を出しているわけですよ。しかし、それは前提としてやはりこういう赤字問題が全部解消しなければ、結論的に毎回毎回上げるような結果になつてくる。したがって、今回の再建要綱がざるにならないようにそういう問題をいろいろ検討されているとよく聞きます。

しかしながら、やはりこれの前提として赤字の解消分の問題等は明確に、国鉄が再建できた時点におけるこの法定化の弾力化という問題が必要ではないかというのを考えるわけですね。したが

つて、この五十一年、五十二年の再建要綱、五十一年、五十二年に収支均衡をとるといふこの閣議了解した再建要綱は、完全に収支均衡がとれるような姿になることを私は望むのであって、そう努力してもらわなければならない問題であつて、この点については運輸大臣のこれからの真剣な戦いでですね、これがなければ、私はこれまた運賃だけ残つてしまつて、国民に負担だけ押しつけて、後はまた一次、二次と同じような形になつてしまつたという問題が残るのではないかと。

それともう一つは、運輸大臣に伺つておきたいのは、運輸審議会を改組すべきじゃないかと、もつと運輸審議会を広く意見を聞くような機関にすべきではないかという点を考えるんです。運賃の今後認可の問題を考えてみましても、あるいは各種公共料金の認可の問題ですね、通運にしても、港湾料金の問題にしても、やはり運輸審議会という問題が隠れみの的な存在になつていふような感じを受けるわけです。もつと公聴会制度の導入であるとか、いろいろな問題を検討しながら、抜本的にやはり運輸審議会のあり方というものをメスを入れ、そして運賃の法定化の問題に手を加えていくべきではないかというのを強く考えるわけではあります。その問題についての意見を伺つて、一応私の質問を終わりたいと思います。

○国務大臣(石田博英君) 先ほどもお答えいたしました。が、こういう審議会は名前をそろえて過ぎていふという傾向、これはどうも私も感心いたしません。もつと実務的なものに組みかえなかならない、こういうふうなことを考えております。先ほど申しました資産の運用等につきましても、大学の先生に相談しても余りいい知恵が浮かばないという仕事を、商売をしている人の方がいい知恵が浮かぶ、まあそういうふうなふうなものにしないかならない。お説のように、公聴会のような制度も考えなかなきやありませんし、何よりも実務的なもの、現状をよく反映できるもの、そういうものに編成替えをする必要があると、こう考えております。

す。

○内藤功君 この国鉄二法案に対しては、わが党は十月七日に、「国鉄を民主的に再建する道」と題する三つの大きな柱からなる政策を発表いたしました。この対案に基づいて、このような二年連続一年間五〇％以上に及ぶ大幅な運賃の値上げ、これには強く反対し、また、このような運賃値上げを繰り返してきた国鉄財政に深くメスを入れて民主的な転換を進めること、そうして第二番目には、大企業本位でなく国民本位の輸送力の増強政策に転換すること、そうして三番目には、このように転換を保障するための国鉄の管理、運営の民主化を行うということ、こういう三つの大きな柱による具体的な対案を発表しております。以下、私はこの二法案に関連する質問としては相当の長時間、数時間を要する質問でありまして、きょうはそのごく一部として質問を行い、残りは次の機会に譲りたいと思っております。

まず、国鉄総裁並びに運輸大臣にお伺いしたいんですが、国鉄というのは国民に対するサービス機関である、最近では単なるサービス機関じゃなくて前だれをかけた商人の意識に徹しなければならぬというようなことも、大臣や総裁の口から出ているのです。そこで、国鉄が利用者である国民に対するサービスというものはいろいろあるが、最も最低で、これをやらなきゃ国鉄じゃないという最低のサービスは何ですか。

○説明員(高木文雄君) いろいろあると思いますが、まず旅客につきましては、やはりなるべく低い運賃で、そして、多くの方々に輸送サービスを提供する、つまり少数特定の方でなくて、多くの方に輸送サービスを提供するというところであらうと思ひますし、貨物につきましても、他の輸送手段と比較して最も国鉄にふさわしい、鉄道で運ぶのにふさわしい輸送形態を確保することであると思ひます。たとえば旅客については、職員の数がいれば、国鉄の駅なら駅におります職員の数がいれば、職員よりも数が多いというようなことをよく言われますけれども、それはやはり、朝一番

早くから動いておる、そして夜一番遅くまで動いておる。朝早く夜遅くというのは必ずしも採算的に申しますといいわけではありませんが、むしろ朝の早い時間、遅い時間の列車編成で考えますと、いわば単に商売という角度から言えば全く引き合わないわけでごさいますけれども、それは他の交通機関に先駆けて朝早くから夜遅くまで動くということが私どもの仕事であると思ひますし、それから、もうかる路線だけで走らしているということではなくて、赤字だということで大変非難を受けておりますけれども、地方において最低の輸送手段を確保するということも、これ私どもの非常に重要な仕事だと思っております。

そうして、長い歴史と伝統を持つて非常に世界に誇る正確な輸送をやつてきたわけでごさいますし、最近におきましても、新幹線のような技術をもつて、単に輸送だけでなく、日本の文化の水準の象徴として皆様から受け取られておりますわけでごさいます。そういう文化の意匠としての働きのことも、私どものこれまでの百年の伝統が生んだものとしてお受け取りいただきたいと思っております。

○内藤功君 大臣、どうですか。

○国務大臣(石田博英君) まず、サービス業というか、そういう観点から言えば、安全に親切にやることだと思ひます。それから、公共輸送事業として考えれば迅速、大量、正確ということが国鉄の使命である。あとは総裁と同じ考えでございます。

○内藤功君 要するに、お客と貨物を安全に、確実に、親切に目的の行き先まで届けてやるのが何と云つたって最低のサービスですね。そういうことです。

○国務大臣(石田博英君) そのとおりです。

○説明員(高木文雄君) そのとおりでございます。

○内藤功君 ところが、去年の七月三十一日に起きた事故であります。東北本線の仙台の手前に名取という駅がある。乗客がその列車のデッキから

ら落とされて亡くなつたという事故が起きた。国鉄というのは目的地に人間を届けるのに、届けない。乗せない。乗せて落とすやう、こういう事故が起きたんですね。こういう事故を知っていますか。

○説明員(吉武秀夫君) 存じております。

○内藤功君 この間もある同僚委員から、国鉄といふのはどうもお客を乗せてやるといふ官業時代の意識が強いという御指摘があった。私もそう思ふんですね。しかし、乗せてやるんじゃない。乗せないんです。これは、乗せて運んでやらないという問題ですね。この事故の概要はどういう事故でありますか。

○説明員(吉武秀夫君) 名取駅の転落事故の概況でございますが、発生日時は五十年の七月三十一日十八時二十五分、場所は東北本線の名取駅の構内、列車は第二四二列車と申しまして仙台発十八時七分平行ききの十両編成の列車でございますが、この第二四二列車が名取駅への到着直前に、後部から五両目、進行左側、つまり海側でございまして、このデッキに乗車しておられましたお客さんが転落をいたしました。で、降車客及び車掌の方から通報がございましたので、当務駅長が救急車を手配いたしますと同時に、職員を現場に急行させた、行かせたわけでございます。で、お客さまが右手を骨折されました。ほとんど即死の状態でございます。で、駆けつけました警察官立ち合ひの上で、救急車で十八時四十分、市内の大山外科というところに収容いたしましたわけですが、亡くなられたわけでございます。で、旅客の住所、氏名でございますが、名取市の手倉田字小字五五五の二、板橋博さんという方でございます。

○内藤功君 当時の当該列車の混雑率というんですかね、これはどのくらいでしたか。

○説明員(吉武秀夫君) 定員が八百七十二名で、乗車が約千七百名でございまして、一九五〇というふうになっております。

○内藤功君 約二倍近くの混雑率であつたわけですね。二倍積んでゐる。十八時二十五分だから退勤

時ですね。退社時。で、この線は特に朝夕のラッシュ時は乗客がデッキに集中するというような現象がほとんどすべての列車で見られる、ラッシュ時は、で、いまぼくはデッキと言つたけれども、これは電車型じゃなくていわゆる列車型です。S Lでも引張つてくれるような、そういう列車型の車です。それから、デッキにみんな学生さんやサラリーマンの人が乗っている、どうですか、私どもはこういうふうな調査をしているんですが、その車の形態、車両の形態と、それから中の込みぐあいというか、乗りぐあいというか、どうですか。

○説明員(吉武秀夫君) 御指摘のとおり、車は客車でございますので、ドアがあくような形になっております。で、乗客は大体二倍程度ということでごさいます。で、デッキにもお客さんがいらつしたという状態でございます。

○内藤功君 この名取市というのは仙台のベッタウン、特にこの十年くらいの間、非常に団地などができて人口がふえてきておるんですね。仙台への通勤、通学者が非常にふえている。東京、大阪だけじゃなくて、こういう東京型、大阪型の都市化がいまこういう都会に進んでいるわけですね。このように急増した旅客に対する国鉄の対策です、問題は、どういふふうな対策をいままでこの通勤者の急増という現象に対してとってきたか、その点を御説明願ひたい。

○説明員(吉武秀夫君) 仙台に限りませんが、札幌であるとか、あるいは北九州、あるいは広島とか、そういう地方の中核都市における乗客が、一ころモータリゼーションとともに少しづつ減つておつたのが、ここ最近再び上昇きみであるという点は御指摘のとおりでございます。そこで国鉄といたしましては、通勤輸送は一つの使命でございますので、都市間輸送、それから大都市通勤輸送、こういういろいろな地方中核都市がふえますれば、当然それに伴ひまして手当てをいたしていくわけでございます。普通毎年定期的に乗客の流動調査をございまして、あるいは毎日車掌の通

報してまいります報告、あるいはいろいろ陳情なり、そういったものもございしますので、その辺ももちろん私どもの策定の中に織り込みまして、必要によりまして手当てをいたしておるわけです。

○大都市でございますと、先ほどもちょっとお話をいたしました、たとえば東京、大阪付近の電車区間でございまして、大体二百四、五十円ぐらいの、つまり一倍半ぐらいの、定員に対して御利用がございまして、そういったものに対してほとんど輸送力の増強、あるいは車両の増備というものをやっておりますが、中核都市におきましても、さっきの一九五という数字は充分高いじゃないかというようにも考えられますが、大体二〇〇ぐらいを目標にいたしまして、それぐらいを大きく上回るようなときには手当てをする、こういうふうな考え方で中核都市に対応しておるといふ実態でございます。

○内藤功君 この通勤時間帯の列車のダイヤも私の方は調べましたが、最近どうなんでしょうか、列車の通勤、通学時の増発や増結、それからして通勤、通学用の電車ですね、E Cというんですかな、電車が車両をかえるということはやっておりますか。

○説明員(吉武秀夫君) 全国的にはいろいろ手当てをしておるわけですが、ここについて言いますと、四十六年から五十年、ここ五年の間に本数はふやしております。

○内藤功君 このように、やっていない。そうして、ただ一つやっていることがあるんですね。ただ、こういう混雑緩和のために一つだけやっていることがある。これは何ですか。

○説明員(吉武秀夫君) お客様ふえましてラッシュ時に集中するということで、どうしてもラッシュが非常に込み合いますから、それを幾らか緩和したいということで、全国的に時差通勤をお願いをいたしております。

○内藤功君 時差通勤といったって簡単にできるものじゃないです。ただ一つやっていることは、いま言わなかったが、名取の駅へ行くとき大きな横

断幕が出ていて、そして電車やホームではなるべく中に詰めるようにしてくださいと、これがただ一つの通勤対策。時差通勤のお勧めのほうか——時差通勤のお勧めなんというのとはどこでもやっているんです、これは。そういうものは別に対策に入らない。強いと言え、中に詰めて乗ってください、これだけが一つの対策になっている。情けないかな、こういう状況ですね。

どうですか。最近、私のいま質問で出たこの事故だけなんですか。名取の駅の構内、その近所、それから長町、南仙台あたりまで含めて、この三年ぐらいの間にこういう——本当は落とされちゃならない列車から落とされている人がいます。落ちてくる人がいます。転落事故ですね。転落して亡くなった事故、けがした事故あります。これはどのくらいありますか。

○説明員(吉武秀夫君) 名取、長町、あるいは仙台を含めまして、四十九年に二件、五十年に三件、五十一年は一件でございます。

○内藤功君 その概要ですね。どういう人が、大体何時ごろの時間帯の列車で、どこで落ちたか、そしてその結果ですね。亡くなったのか、けがされたのか、どのくらいのけがか、おわかりですか。

○説明員(吉武秀夫君) 四十九年の六月十七日に名取駅で十七時五十二分、五三八列車という列車でございまして、高校生の男の方が列車の振動によりましてデッキから転落されました。一週間の負傷を負っておられます。

それから十月二十五日、同じく名取の駅で七時五十四分、二三五列車でございまして、これ、二十五歳の会社員の方ですが、同じくデッキから転落されました。一週間程度の負傷ということになっております。

それから、五十年の七月三十一日、これは先ほど申し上げましたとおりでございます。それから八月二日に、やはり名取の駅で、二十一時六分でございますが、二二三列車、女の方で四十七歳の方がやはり転落されました。額を打撲

されております。それから九月九日、長町駅でございますが、七時五十一分、二二三列車でございまして、男の学生の方がデッキに乗っておられて転落されて、頭部を打撲しておられます。

それから五十年、ことしの五月二十五日、南仙台—長町間で、八時十四分、二五二列車で、十九歳の学生の方がデッキに乗っておられて、転落をされました。左ひざと左額を挫創されております。

○内藤功君 いまの事故をずっと見ていきますと、全部名取駅か長町駅、それから南仙台と長町駅間という、非常に狭い区域ですね。つまり、岩沼からずっと仙台の方へ東北本線が行くあの狭い区間の間で起きています。それから、いずれも時間帯が通勤時、それから退社時の方が圧倒的に多い。それから学生とか会社員の方が多い。それからもう一つは、全部共通しているのがデッキですね、デッキに乗っている。これはデッキで遊んでいるわけじゃないんだね。デッキに乗らないと、一九五というこの混雑度からいくと乗らざるを得ない。私は現場の写真をここへ撮ってきたんですが、このデッキに乗らないともう乗れない。この写真にはつきりしている。恐らくあなたは大体想像つくと思うが、見てください。こういう状況なんです。——いまだこんな状況なんです。

委員長、どうも失礼しました。いま写真を見てもらいましたが、大変な、鈴なりという表現がぴったりのような状況ですよ。ところがこの五年間には、さっき答弁があったように増発、増結、本数をふやすことは一切していません。

乗客数はこの間、昭和四十五年と五十年を比べてどうですか、その乗客数はどのくらいふえておられますか。それから、そのうちいわゆる定期券を使つて通学、通勤する方の数は、割合はどのくらいですか。これをお調べになってわかっていきますか。この同じ線ですね、仙台—名取間。

○説明員(吉武秀夫君) 四十六年から数字を持っておるわけなんです、四十六年から輸送量が一万

四千六百三十二でございまして、五十年が一万七千四百二十二という調査結果でございますので、約二千四百人ぐらいふえております。で、定期と普通の乗車は、一般的には大体こういうところでは七対三ぐらいの割合でございまして、これは通勤時間帯でございまして、恐らくこの列車でしたら、九割程度は定期であるというふうに思っております。

○内藤功君 あなたはいま輸送量で答えられたんですか。

○説明員(吉武秀夫君) 輸送量でございます。○内藤功君 私の質問は、輸送量じゃなくて乗客の数ですね、この数で答えられないかと。これはまあ数でいうのは、仙台駅と名取駅、昭和四十五年と五十年で答えられませんか、どのくらいふえているか。人間の数の方がわかりやすいと思うから。

○説明員(吉武秀夫君) これは、この区間の中のある断面をとった交通量を申し上げたわけなんです、たとえば仙台の駅でしらべたところから来られたお客様が来られて、まあどこから来られたかというのはいまの時点では持つておりませんが、これは名取と仙台の間の流動のある断面でとらえておりますので、これが列車にお乗りになったお客様の数量というふうにお考えいただきたいと思ひます。

○内藤功君 どうも手元にいますぐ出せないようだから、私が仙台鉄道管理局で調べた資料を言います。こういう数なんです。昭和四十五年仙台駅で五万五千八百五十四名、これが昭和五十年に六万六千九百九十名になっております。これはパーセンテージで言うと一二〇%ふえた、五年間に。

列車本数は何もふえないですよ。そのうち定期券は、仙台駅で四十五年三万五千八百一十一だ。昭和五十年で定期は三万九千九百三十五名だ。一二%ふえております。まあ仙台駅というところはいろんなところから来るからということになるでしょうが、では名取駅はどうか。名取駅は四十五年は三千九百三十六名だった。五十年に五千四百五十

八名になった。パーセンテージで言うと一四〇％
になっておる。それから定期券は、四十五年が三
千三百二十、五十年が四千三十六、これは一二
二％になっておる。こういう数字です。よく調べ
てほしいですね。こういう増加があるんですね。
このように大変な四〇％の乗客増加、特に定期券
を使う人の増加があるのに、車両の増加がない。
輸送力についてはさきあなたが言ったとおりだ
が、人間に換算してみるとこういうふうにはつき
りしてくるわけですね。

そこで、実態はまあこういうところですが、こ
れについてはもう当然名取の地方自治体の方から
も、放置できなくて、名取市長から国鉄当局あて
に具体的な陳情がしばしば行われておりますが、
これは知っていますか。

○説明員(吉武秀夫君) 陳情が来ておるのは承知
しております。

○内藤功君 どういうような内容の陳情で、これ
に対してはどういうふうに対処しておりますか。

○説明員(吉武秀夫君) 先ほど御指摘のように、
名取のあたりはベッドタウン化しておりますので、
相当人口もふえておると、したがって、仙台北に
通勤される人も多いということで、列車の増発、あ
るいは客車を電車にしてくれというふうな要望で
ございます。

○内藤功君 この具体的な陳情書を私ここに持っ
ておりますが、名取駅の改築と電車の増発、それ
から、通勤型電車の導入というのが、この切実な
やほり陳情であります。この中には、特に昭和四
十年にいわゆるニュータウンが名取に造成をされ
た。四十八年に手倉田区画整理組合施行の住宅団
地の実現によって駅の西側からの利用客がますま
す激増すると。さらに県立の農業高校と普通高校
が五十二年度の開校を目指しているという非常に
深刻な環境条件にあるということが訴えられてい
ます。まあ、この内容を私一々ここで全部紹介し
たしませんが、こういう具体的な要求がす
でに市当局を動かして国鉄当局あてに出されてい
るという現状であります。こういう現状のもと

で、さっき言ったデッキから振り落とされるとい
うような事故が起きているわけですね。

で、いま具体的に出てくる名取駅の改築、これ
はまあ西口の方をつくるという改築の要求、それ
から電車の増発、通勤型電車の導入、この三つで
すが、ここにしばしばお聞きしますが、この対策
についてはこれは実行すると、これは実行しな
きゃならぬ、また実行できるという意思と見通し
が、おありですか。

○説明員(吉武秀夫君) 西口の方はまだ未定で
ございますが、表口の改築を検討しておる、内定を
しておるということでございます。

それから電車の増発、電車化、あるいは列車の
増発でございますけれども、これは仙台北の局で検
討しておりますが、なかなか要員事情その他のこ
とがありまして、かなり時間がかかっておる次第
でございます。

電車化は通勤型の電車でございますが、通勤型
の電車は当面この地区には入れる計画はございま
せん。

○内藤功君 この電車化は、これはどうして計画
がないんですか。まず、この車両の形を電車型の
車両にするという準備、それからそういう計画は
全然ないんですか。

○説明員(吉武秀夫君) いまの電車化そのもので
すと、たとえば客車のとびらを自動的に閉めると
か、そういうようなものについては別の線で試行
することを考えておりますが、この交流区間の通
勤型電車は、ただいま現在のところつくるとい
う計画は持っておりません。

○内藤功君 そうすると、ほかの線で計画して
おるが、いまこの七人だったか、振り落とされ
た事故が起きて、これはもうデッキからみんな落
とされておる。この線区では電車化の計画も準備
もないんですか。

○説明員(吉武秀夫君) 先ほど申し上げましたの
は、電車といいますが、要するにとびらが自動的
に閉まる客車でございますが、これがある線区で

テストをしまして、それがよろしければ全国的に
乗したらどうかという考え方が一つあるわけで
ございますが、そのことを申し上げたわけなんです
が、この地区にも——したがって、そういう
結果がよろしければそれから持っていくというこ
とにはなるかと思いますが、別に通勤型の電車
をここで直ちに導入するという計画はございま
せん。

○内藤功君 そうすると、これだけのデッキから
の転落事故が起きて、さきあなたも写真で見た
ような通学、通勤状況。これについてはドアの自
動的に閉まるという列車、客車をほかのところ
で研究して、ぐあいによきや入れると、こういう
わけですか。それは必ず入れるんですか。入れる
とすればいつごろ入れるんですか。あいまいな話
じゃ困るね、それは。

○説明員(吉武秀夫君) これはそういう設計をい
たしまして試行してみせんと入れられるかどうか
かわかりませんから、いつ、どこに、どれだけ入
れるということは現在確定した計画はございま
せん。

○内藤功君 それだからしょうがない。これはも
う運輸大臣も、総裁もそうだけれども、五〇％ず
つ二年間連続で上げようというわけでしょう。物
価は上がってますよ、どんどんね。そうして、ま
た国鉄の値上げで私鉄に響く、いろんな物価全体
に響く、こういう状況でしょう。お願いしますと
いう姿勢でこなきゃならぬ。これだけサービス
をよくするから、これだけあなた方便利にしますか
ら何とかひとつお願いしますと、こういう姿勢で
こなきゃならぬのに、あなた方の態度というの
は、人間を確実に運ぶのが列車でございます、国
鉄でございますと言いが、七人の人も列車から
落っこっちゃっている。一人は亡くなっておる。
そして、じゃ、それを電車にかえますかと言
うと、電車にかえる計画はない。列車のドアが自動
的に閉まるやつがありますが、これはいつになる
かわかりませんと、まあ答弁は正直なんですよ。
答弁は正直だ。正直なんだけれども、それで値

上げしてこようと、こういう姿勢だから、私も
は、そういう国民に対する安全、サービスの姿勢
をまず抜本的に改めていかなければ、この値上げ
に賛成だつてことは言えないですよ、これは。民
主的に転換した後、値上げの問題は初めてそこで
審議されるんだと、われわれが言っているのはそ
ういうところなんです。情けない話だと私は思
いますね。

増発、増結はどうなんです。この線区につ
いて、いまはよくの調べたところだと、名取駅から仙
台北まで朝六時から九時の通勤時間帯で朝五本、
夕方三本だ。こういうような状況ですね。朝五
本、夕方三本というふうな路線をさらに増発す
るといふ考え方はどうなんです。増発あるいは
増結の考え方。

○説明員(高木文雄君) 実は、ただいま御指摘の
この地域にはいろいろ問題があるわけございま
す。大変私も困っている問題がいろいろある
わけでございます。

一つは、いまの一番いい方法は、電車化を図
るということだろうと思っております。これはも
ちろん、これは私も今回お尋ねがあるということ
で、初めて実は勉強した次第で申しわけないん
ですけれども、交流地域の通勤用電車というものをいま
持っていないのでございまして、この周辺で走
っているもの、また関西地区で走っているものは
すべて直流型だということでございまして、今後、いまの
御指摘の例のように、交流で電車を走らして
ます地域につきましても通勤電車を開発する必要が
あるのではないかと、このことなんですけれども、
これはいささか時間がかかるのでうまくいかな
い。

そこで、さっき他の委員の御質問にもござい
ましたが、私も実は全国で、いろいろな地域で
線路容量が足りなくなっている地域があるわけ
でございますが、東北新幹線の問題について触れ
ましたように、大宮—宇都宮間、あるいは大宮—高
崎間というふうな地域のほかに、東北線が全般的
に線路容量がいっぱいになっておる関係ござい

まして、なかなかいま御指摘のように増発を図ることが列車間合の關係で非常にむずかしい事情にあるという報告を受けております。しかし、いづれにいたしましても、本社の中におきまして、これを地域的な問題として考えているわけではないわけでごいまして、この仙台周辺の通勤対策についていろいろ問題があるということで私どもの課題になっておるわけでございます。この値上げ問題とは別といたしまして、通勤ということは非常に重要な私どもの役割りでございまして、値上げのあるなしとは關係なく、通勤対策については、そういう極端な幾つかの地域について対策をとってまいりたいというふうに思っておりますが、いまいろいろ答弁申し上げておりましたように大変おくれておるわけでございまして、この点は、私ももう一遍よく見直してみたいと思っております。

○内藤功君 こういう値上げをお願いするときにあなた方に言わなきゃ真剣に聞いてくれないですね、これは。これで値上げがあなた通ってござんない、もう後はまた五、六年はうっておくことになる。だから、私は厳しくこれを言うんです。いま、大体、そんなんです。そこでね、あなたいま値上げといつは關係ないと言われた、別だと。論理的には別でしょう。問題は別でしょう。しかし、あなたは、よく商売やるとか、商売人に徴するとか、サービスに徴すると言う。何ですか、商売とかサービスとか。料金をちゃんと上げてふんだくやいのが商売じゃないんです。商売というのは、相手のことを思つて、相手に本當にサービスをしてあげて、相手が喜んで財布のひもを緩めて、四十円のところを七十円出す気持ちにさせるのが商売なんです。あなたは商売なんというけれども、わかっちゃいないです、それは。石田さんによく聞いてござんない。石田さんもわかんないかもしれない。口で商売とかサービスとかというけれども、こういうことだからいけないんです。

私は総裁に聞きたいんですが、電車化ということはむずかしいと、列車の自動ドアでやるとか、それから増発、増結をするとかいう要求ですが、市長さんから出ているんですよ、仙鉄の局長さんね。いつごろまでやります。あるいは見通しつかないですか。それを今度は総裁、お願いいたします、答弁。

○説明員(高木文雄君) 私も先生のお尋ねがあるということ、まことに申しわけございませんけれども、いざあわてて勉強いたしましたわけでもない、いま言ったような事情で、どうもあの手もこの手もすくなくない手がないと言っておりますが、それは決して値上げとは關係なくよく詰めて勉強いたします。それで、なるべく早い機会にお答えをいたしたいと思つて、きょうこの段階では、ちょっと私材料不足で、無責任な答弁になりますので、御勘弁いただきたいと思つてます。

○内藤功君 いままでに答えてくれますか。
○説明員(高木文雄君) ちょっとそれはお約束してお約束を守れないと困りますから、大至急勉強して、それをいつまでお答えするかをまず早く御返事申し上げます。
○内藤功君 次の二十六日の委員会の私の質問が続きがありますから、続きが始まるまでに何とか努力して答弁を用意してください。私の質問、それからまた続行します。あとは次回に私は質問続行します、ちょうど時間もあれですから。

○説明員(高木文雄君) 次回までに、とにかくこうなりまして非常にいいお答えができるかどうかかわかりませんが、いづれにしてももう少し勉強した結果を申し上げます。
○内藤功君 じゃ、私はその答弁を聞いてから、以下の質問、関連がありますから、続けます。
○委員長(上林繁次郎君) 速記をちょっととめてください。

(速記中止)
○委員長(上林繁次郎君) 速記を起こして。
○内藤功君 じゃ、いまの点は留保して、先へ一つだけやります。

私は、地方都市における交通問題というものが、歴代自民党政府と国鉄当局の無政策によってきわめて重大な事態になっていると思つて、これは、人間がとにかく亡くなつていっているんだからね。問題は、政府及び国鉄当局が放置しておけばこういう事態になるということを承知しながら具体策をとっていかつたということがいまのやりとりで明らかだと思つて、四十八年の五月に運輸省は、地方中核都市の交通問題に関するアンケート調査なるものを全国八十八の人口十万人以上の地方都市を対象に行つていますが、その調査結果は国鉄当局、運輸省、知っておりますか。

○政府委員(住田正二君) いま御指摘の報告が出ていることは承知いたしております。

○内藤功君 その調査結果で国鉄に関する点を見ますと、三つ問題点がある。第一は、便数が少ない。混雑がひどい。いまの場合もそうです。二番目は、鉄道利用の衰退した原因として、運行回数などサービスレベルが他の交通機関に比べて非常に低く、利用者にとって魅力に乏しいということ。そこに書いてあるんです。三番目は、どのような措置がとられるべきかという問題については、輸送人員の減少と運行回数等、サービス水準の低下との間の悪循環が地方鉄道の衰退の大きな原因になっているというのを挙げております。この際思い切つたサービスレベルのアップを図る必要がある。大体こういう調査結果であります。ところが、いまの名取駅の事実、こういう調査結果を運輸省は何にも生かしてない、ほとんど生かしてないということになると思つて、どうですか。この地方中核都市の云々という、こういうアンケート調査の結果をどのように尊重して、いままで生かしてきたのかという点について、運輸省いかがです。

○政府委員(住田正二君) 地方中核都市の問題につきましても、運輸省の方から四十九年にたいま御指摘のあつたような報告を受けているわけでございますが、残念ながら具体的にこれについて措置をとつたというような段階にまで至っていないわけがあります。

○内藤功君 いままでのはわかりましたが、これからどうします。

○政府委員(住田正二君) 地方中核都市の交通問題というのは、国鉄だけではなく、私鉄の問題であるとか、あるいはバスの問題であるとか、総合的に検討しなきゃいかぬ問題ではないかと思つて、運輸省といたしましては、各陸運局に地方陸上交通審議会というものを設けておまして、最近では広島とか、仙台とか、各地方中核都市を取り上げて、その地域における総合交通体系のよりなものを現在検討いたしているわけでございまして、その結果に基づいて施策を進めていくと、そういうことにならうかと思つてます。

○内藤功君 結局、会議だけやっておると。地方の審議会を――審議会ですか、聞いて、何やら議論しているというだけだ、これは具体策がない。もう一つ関連して運輸省――運輸政策審議会、先ほどからお話しているが、この都市交通審議会が四十九年五月に、地方中核都市における公共輸送網の整備について、その審議経過報告をまとめた、これは知っていますか、運輸省。

○政府委員(住田正二君) いま私が申し上げましたのがその答申でございます。

○内藤功君 その中の「国鉄、地方私鉄等の活用について」という中で第一、第二と、二つに分けて具体的な、こうすべきだという指摘を行つていますが、これはどういう指摘を行つていますか。
○政府委員(住田正二君) いま御指摘がございましたが、最初御質問になりましたのがいまの問題ではないかと思つても、国鉄については運行回数の増加、編成両数の増大等によってサービス改善の検討を行うべきであるということが言われております。

○内藤功君 それがもう出ているのにやつていなかったわけ。運輸大臣、もう私は大体いままですつと聞いてきたから、資料をお調べになりな

がら聞いておられたと思いますが、どうですか、恥ずかしいと思わないですか。あなたは大臣になられてから恥ずかしいことの連続でお苦しみだらうと思うんだが、情けないじゃありませんか。あなたはサービス精神、前だれ精神をよく言われるが、どうですか、さっきのあの答えは。安全に人間を運ぶのが汽車なんですね。ところが、安全に運ばない、死んだ方もある。ところが、市長からも要求がある、だのに何もしてない。早い話がこういうことです、どうするんです。

○国務大臣(石田博英君) 私、実は私事ですが、二十数年前に私と新聞社時代の同僚であった皆さんも御存じの嘉納治五郎さんの御息がいまのお話と同じ状態において死んだんです。死んだ現場へ駆けつけておつてよくわかる。

それで、まず考えられることは、いろいろな事情、特に財政事情もありましょうし、電力の事情もあつて即刻できないとしても、何かの配慮ができなかつたらうかと思うことが一点あります。それは、どうしても、これはどんなときも同じですが、旅客というのは入り口にかたまりがちでなかなか中へ入らない。そういうのが実情であるなら、ドアがついているんだから締めないのが悪いんだではなくて、そういう実情を防ぐために、たとえば鎖をつけるとか、何かの方法がなかったかというのを私はいまも感じましたし、その二十数年前の事件のときも感じました。

それから、中都市における交通の問題に対する答申は、中都市だけでなく、全体の問題として考えるべき問題で、たとえば頻度の問題、ラッシュアワーの増車の問題も無論であります、頻度を多くするために、ラッシュアワーでない時期において、もう少し車両を少なく回数を多くするというような方法を考えられないだろうか。そういう点をいま御質疑を通して私は感じた次第でございます。

で、前だれ精神、サービス精神というのは、答弁、応答、それからそのほかを聞いているうちに、やっぱり、そうじゃなくて、お役人として国

鉄へ入ったなあという感じを持ったことも同感であります。しかし、こういう現状に直面をして、みんな現状の苦しい状態の中で立ち直る努力をしておりますので、また私も機会あるたびごとにそういう方向に向けて努力をしておりますので、次第に、御期待に沿うようにということは必ずしもいかもしませんが、事態の改善に進んでいくものと期待をいたしてお次第でございます。大変残念な、そして、もう少し小さな配慮と申しましようか、事態に應ずる応急の配慮、そういうものが全体として必要でないかというような感じを持つたのであります。

○内藤功君 感想は結構なんです、どういう指示をなさいます、大臣として。

○国務大臣(石田博英君) 私は、先ほどから何度も申し上げておりますように、去る十六日に国鉄の幹部を集めまして、お話の内容、それ具体的な事実とは違いますが、お話の方向を目指した内容を含んだ指示を文書をもって通達し、口頭をもつて厳重に発想の転換と再考を促したのであります。それに應ずる体制をこれから総裁以下早急につくられるものと期待をいたしておりますが、実効が上からない場合はさらに繰返す所存であります。

○内藤功君 名取駅のこの問題の再発の予防、こういうような事故の再発の予防についてはどういう指示をなさるおつもりですか。

○国務大臣(石田博英君) そういうことは私が持つて国鉄の経営に当たっている国鉄総裁のなすべき指示だと私は思いますが、名取駅だけの問題ではないと思ひますので、全体としてこういう事故の再発があれば、すぐにその再発を防ぐ速やかな具体的な措置というものをやっぱり考える姿勢になつてもらいたいと思ひます。

○内藤功君 ところが、ことしの一歩新しい五月の事故以後、再発防止について国鉄当局がどういう手を打ちました、五月二十五日以後。

○説明員(吉武秀夫君) この転落事故でございますが、過去の例で見まして大体五月、それから六月、七月、八月、十月というようなことで、先ほどの客車のデッキにお客さんが大分おるじゃないかということでございますが、このお客さんが冬はわりに中に入つていただいておりますのでございますので、できるだけ中に入つていただきたいということ、そういうことを学校なりあるいは事業所、そういうところに呼びかけると同時に、駅の掲示にも出して、中に入つていただくというようなことで措置をしておるわけでございます。

○内藤功君 私の、この点についての質問を一通これで終わりますけれども、いまの答弁でもわかるように、なるべく汽車の中へ入つてくれと、車の中へ入つてくれと、こういうことを指導したというだけなんです、五月二十五日の学生さん、十九歳の人が落つてから。ですから、余りにもこういう事故に対する反省、再発防止策の無策ということがこれではつきり出ておると思うんですね。私はこれだけの大幅な値上げを一方で国民にお願いをする。お願いするといふか、押しつけようとしてきていふか。ところが、やるべきことはもうやってない。しかも、数年前から運政審が勧告し、市長が要求し、また関係労働組合も要求していると聞きます。こういうことについて、手を施してないといふことは非常に遺憾だと思ひます。私は、いまの石田さんの答弁も含めて、まだ納得できないといふことを申し上げておきたいと思ひます。

○説明員(吉武秀夫君) 委員長。

○内藤功君 えつ、何ですか。私、別に質問してない。

○委員長(上林繁次郎君) 答弁ありませんか。

○内藤功君 ありません。

○説明員(吉武秀夫君) 済みません。先ほど申し上げましたように、夏季がわりに多いということ、でそういう措置をとると同時に、仙台の局において十分地元の意向も聞きまして、どういう形で通

動の手当てができるかということとは現在検討しておるわけでございます。

○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とし、これにて散会いたします。

午後五時四十一分散会

昭和五十一年十一月十六日印刷

昭和五十一年十一月十七日發行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局