

第七十八回国会 参議院運輸委員会 會議録第八号

昭和五十一年十一月二日(火曜日)
午前十時三十二分開会

委員の異動

十一月一日

評任

三木 忠雄君

補欠選任

中尾 辰義君

十一月二日

評任

黒住 忠行君

補欠選任

福岡日出彦君

中尾 辰義君

三木 忠雄君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

上林繁次郎君

岡本 悟君

中村 太郎君

瀬谷 英行君

中尾 辰義君

三木 忠雄君

委員

江藤 智君

木村 隆男君

佐藤 信二君

橋 直治君

永野 巖雄君

福井 勇君

福岡日出彦君

宮崎 正雄君

青木 新次君

加瀬 完君

杉山善太郎君

目黒今朝次郎君

國務大臣

大蔵 大臣

運輸 大臣

政府委員

大蔵省主計局次

長

運輸省海運局長

運輸省鉄道監督

局長

運輸省鉄道監督

局長

運輸省自動車局

局長

事務局員

常任委員会専門

員

日本国有鉄道総

裁

日本国有鉄道常

務理事

日本国有鉄道常

務理事

日本国有鉄道常

務理事

日本国有鉄道常

務理事

日本国有鉄道常

務理事

日本国有鉄道常

務理事

日本国有鉄道常

務理事

内藤 功君

和田 春生君

松岡 克由君

大平 正芳君

石田 博英君

松下 康雄君

後藤 茂也君

住田 正二君

杉浦 喬也君

中村 四郎君

池部 幸雄君

高木 文雄君

田口 通夫君

高橋 浩二君

篠原 治君

尾関 雅則君

馬渡 一真君

橋高 弘昌君

吉武 秀夫君

○国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(第七十七回国会内閣提出、第七十八回国会衆議院送付)

○委員長(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。

委員の異動について御報告いたします。昨日、三木忠雄君が委員を辞任され、その補欠として中尾辰義君が委員に選任されました。

○委員長(上林繁次郎君) 委員の異動により、理事一名が欠員となっております。つきましては、これよりその補欠選任を行います。

理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(上林繁次郎君) 御異議ないと認めます。それでは、理事に中尾辰義君を指名いたします。

○委員長(上林繁次郎君) 国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題といたします。御質疑のある方は御発言願います。

○中尾辰義君 最初に、国鉄財政問題について若干お伺いをいたします。

国鉄の財政再建に当たりまして、政府は再建対策要綱で五十一年度、五十二年度の二年間で収支均衡を図ると、こういうふうにしておるわけですが、なお四千九百四十億円の赤字が発生することになっておるわけですね。また、本改正案成立の

おくれによりまして、その赤字額は相当大幅にふえるんじゃないかと、こういうことも予想されるわけでありまして、さらに、この過去債務対策を見ましても、政府は二兆五千四百億円のたな上げをするものの、五十一年度末にはなお五兆三千億円の債務を背負っておると、こういうことになるわけですが、このような状態で本間に二カ年間で国鉄の収支均衡を図ることができるといえるのか、これがこの審議に当たりましては、これが最初に疑問に思ふ点であります。この点、政府及び国鉄の見解をお伺いしたいと思います。

○國務大臣(石田博英君) 確かに、御指摘のように、この再建二法が当初の予定どおり六月一日に成立をいたしましたとしても、なお五千億円くらいの赤字が出ますし、おくれによりまして工事の繰り延べ等で賄ってはまいりましたけれども、なお二千億円以上の減収が見られるわけでありまして、しかしながら、五十一年度、五十二年度の二カ年間で、その後におきましては単年度の収支の均衡を図るといふ見通しは変えておりません。そういう方向に向かって諸般の努力を続けたと思っております。

○中尾辰義君 そこで、この国鉄財政を二年間で収支均衡を図るといふのであれば、当然二カ年間の再建計画、再建対策が示されなければならぬわけですね。いま国会にお出しになったこれで再建ができますと、そういうことでしょうか。ところが、再建対策要綱を見ましても、五十二年度における国鉄財政の状態はどのような姿になるのか、この辺が非常に明確でない。それで、五十二年度には国鉄財政がどういふような姿になるのか、この辺をお伺いしたい。あなたの方からお出しになりました参考資料を見ましても、五十一年度までの案は出ておって五十二年度は出てないんです。

その辺ちょっとお伺いしたいんです。

○政府委員(住田正二君) 先ほど大臣から御答弁申し上げましたように、五十二年度末に収支の均衡を図るという目標にいたしているわけでごさいます。その意味は五十二年度末では単年度で赤字が出ない、そういう状態に持っていくことになりま。この委員会ではいろいろ御議論をいたしておられます。そのためにはいろいろ問題がござい。たとえば、地方交通線を今後どうするか、あるいは公共負担の問題をどうするか、あるいは公共負担の問題をどうするか、いろいろな問題があるわけでごさいます。けれども、そういう問題については、来年度末で収支の均衡を図るような状態に持っていくと考えております。

○中尾辰義君 ですから、そういう程度のことでは、これはちょっと審議に支障を来すわけなんです。二カ年間で再建を図るというのであれば五十一、五十二年度の二つの数字を出して、それから再建策に對して疑問を抱くわけなんです。それができていないようでありまして、この辺はまた後でお伺いすることにします。

それから五十二年度の運賃の値上げをするのかどうか、この辺ちょっとお伺いしたいのですが、政府は本委員会で来年度もまた五〇%未満と言いつながら再建策を確めたような新聞記事も出ております。昨年の十二月三十一日の閣議了解による国鉄再建策には、五十二年度に再建策を上げるなどという事は触れてない、ここの分はありますけれども、再建策では単に五十一、五十二年度の二カ年間で収支の均衡を回復し、以後健全経営を維持するとして、運賃値上げは五十一年度だけ五〇%ということになっておるわけですね。五十二年度は五〇%未満という値上げ幅縮小のいわゆる下方修正でありまして、とにかく値上げをわざと確認した真意はどういうところ

にあるわけですか、この点をお伺いしたい。

○政府委員(住田正二君) 先ほど御指摘がございましたように、五十一年度でも約五千億の赤字が生ずる状態にござい。したがって、収支の均衡を図るためには五十二年度もある程度の値上げが必要であると考えておりますが、どの程度の、五十二年度何%の値上げをするかにつきましては、先ほど申し上げましたようにいろいろ問題がござい。その中で、そういう問題を詰めた上で最終的な値上げの率を決めたい、さように考えておるわけでごさいます。

○中尾辰義君 来年度五〇%の再建策をするというの、国鉄の再建策が決定する過程で運輸省、財政当局の間で暗黙の了解であったというふうな、これは新聞等にも報道されておりましたが、暗黙の了解が周知されていると、こういうことですが、この二カ年連続の五〇%の値上げは世論や国会の納得するところではないので再建策の中に触れなかったと、こういうことじゃないかと思ふんです。

そこで、現在国会での審査が進んでいるのに従って、いまのうちに再建策をするということをや前もって明らかにした方がいんじゃないかと、やりやすいんじゃないかと、そういうことも勘がられるわけなんです。来年度の五〇%の大幅値上げではまだ抵抗があるというのでいわずに下方修正、つまり値上げ幅は五〇%まではいけませんと、こういうふうなことに委員会が先手を打って公にしたのではないかと、まあこういうことも勘がられるわけなんです。その辺いかがですか。○国務大臣(石田博英君) 私は引き継ぎのときに、来年度も五〇%未満の値上げをするという暗黙の了解なるものの引き継ぎは受けておりません。したがって、そういう国鉄再建策を明年度引き続いて図るに当たってそういうことに拘束される意思はございせん。それからもう一つは、値上げをしたからといって、国鉄は独占企業でございせんから、値上げ

したことが即増収につながるものとも思えませんが、

それからもう一つは、今回の値上げで実質どの程度の増収になるか、どうい影響を及ぼすか、そういうことを過去の事例をも考えてみなければならぬわけであり。運輸大臣としての願望は、希望は、なるべくならば値上げをしないで、したとしてもごく低く抑えて、それで国鉄再建策の道を見出したい。具体的に申しますと、公共負担の問題、政策負担の問題、それから地方交通線の問題、貨物の問題、そういうものについて数字をはじき検討をして、そういうもので補って再建策を、できればやりたくないし、やっただとしても低い水準で抑えたいと、こう考えておる次第でござい

○中尾辰義君 まあやっただとしてもというようにことははっきりしないですね。どうもその辺運輸大臣、歯切れが悪いです。まあやっただとしてもというように何か他人ごとみたいにあなたおっしゃるけれども、やりたいんでしょ、大体。このくらの赤字ならばとも私が見て二カ年間で再建はできません。そこで、あなたもやっただとしてもおっしゃったが、何%ぐらいの値上げをおやりになるつもりか。

○国務大臣(石田博英君) 先ほど、歯切れが悪いとかどうか知りませんが、できるならばやりたくない。どうしてもやらなきゃならぬとしてもできるだけ低い水準で抑えたい。その低い水準の率は、今回の値上げの実施を見て、その影響等を勘案して定めなければ、値上げが増収につながらないで減収になる危険もあるわけであり。そういう点も考えなきゃならぬ。それは、この法律が成立して、実施を見た上の影響を考えたとき、そういうことでもあります。

○中尾辰義君 まあ、これは大臣ね、やっぱりあんな大物だから答弁がうまいですね。やりたくないけれどもというようにございすが、まだどうもわれわれは審議をしておりまして、これじゃとてやっしていけぬのじゃないかと思ひます。ま

あいずれにしても、これは値上げをしますと、万々御承知でありまして、すでにもう東京、大阪間の新幹線の運賃、料金のグリーン車は飛行機代の方が安いわけですから。また大阪、京都、私は京都ですけれども、これは二百八十円でしよう。私鉄も二百八十円でしょう。これと五〇%上げてまた来年度上げたら、これはもうお客さんが減ってくるの目に見えておりますが、ね。そのほか貨物の問題等もありまして、結局これは国鉄の増収にはならないのじゃないか、来年度値上げをしても、と思ひます。この辺はいかがですか。ここの値上げの影響を見てからと、こういうことですか。

○国務大臣(石田博英君) そういう懸念を持ちますから、来年度の問題を検討するに当たっては今回のこの法案成立の実施の影響を見なきゃならぬ、こう考えておる次第であります。

○中尾辰義君 それはそれでいいでしょう。そのぐらいいいかなと言えないと思ひますから、あえて追及しません。

そこで、再建策によりまして、二カ年間で収支の均衡の回復を図ると、こういうふうになっておるわけですが、これは先ほど申し上げましたように非常に無理な点があるようであり。できもしない再建策をつくって、これも何にも足しにならないでしよう。それで、この再建策をもう一遍練り直したらどうだというふうな考えがありますが、その辺はいかがですか。たとえば二カ年の期間をもっと延ばすとか、その間赤字路線の対策、新幹線工事は最小限にとめるとか、不急不要の出費をやめる、秩序ある労使の慣行を樹立する、許される最大限の国家助成を得る等の努力をすべきじゃないかと、こう思ふんですが、その辺いかがですか。二カ年というふうな切らないで。

渡しまして、そういう方面の検討をいま求めておるわけでありませう。たとえば、現在未利用地の処分問題、あるいは利用地に入っておりまして、もつと効果的に利用ができる問題、あるいは鉄道敷設法や日本国有鉄道法等の見直し、再検討、また貨物等についてはもっとセールの見直し、再検討、また、そういうものを含めた検討を求めております。また、地方交通線につきましても運輸政策審議会にお諮りをしておるんでありますが、そのお諮りをする仕方も、幾つかの具体案を運輸当局側で検討をいたしまして、それをたたき台に検討をしてもらおう。いままでのように漫然とした御意見拜聴でない方針をとるよう努めておるわけでございませう。

○中尾辰義君 それでは、大蔵大臣も急ぎのようでありませうから、まず国鉄総裁、大蔵大臣に一人一人伺いをいたします。

国鉄は公共企業体でありますから、まあとにかく独立採算制ということでありますけれども、民間企業なら当然これは倒産してしまふ。その国鉄の企業体が生き残り、営業活動を続けておられるのは、第一に親方日の丸で、いざというときには国がめんどう見てくれるという安易な期待感があるからだ、こういうふうには、これは世間一般に言っているんです。しかし、現実には赤字路線の維持、貨物輸送の慢性的欠損、運賃値上げ、国鉄職員の待遇等、政治的にも経済的にも自力で立ち直れる要因が余り見当たらない。そういう意味ではきわめてお粗末な企業体と、こういうふうに言わざるを得ないわけですね。なぜこうなつたかという点については、関係者それぞれの言い分がありましようけれども、それは国鉄の持つ公共性と独立採算制という民間企業並みの経営理念とのギャップにあると思うわけであります。

そこで、次の点について伺いをいたしますが、まず国鉄総裁にお伺いしたいんですが、ことしの七月の七日、長野県軽井沢で日本生産性本部主催のセミナーにおいて、国鉄が運賃収入ですべて賄うという明治以来の独立採算制について別れを告

げるときが来た、こういうふうには高木総裁はおっしゃっておるわけですね。今後は、私鉄など他の輸送機関と競争しながら採算制を確保し、かつ公共事業としての性格をどう結ませているかが問題であるというふうな趣旨を述べているようでありませうが、総裁は本当に独立採算制ではやっていたくないというふうな観念をされたのかどうか。これは総裁にお伺いします。

○説明員(高木文雄君) 従来は独立採算制と公共性を、相矛盾するような目的をともに負ってきたわけでありまして、総合経理主義といいますが、そういう意味で本来単独でとりまうとなかなか成り立ちがたい地方の線区の経営も、他の地域の経営をうまくやることによって補ってきたわけでありまして、それによって公共性と独立採算制というものを相互目的を達することができたわけでありませう。そういう歴史を九十年間続けてきたわけでありませうが、現在では自動車とか、航空機とか、海運とかいう他の競争輸送手段が発達をしまし、また、総合的に経理を見ましても全体としての独立採算制を維持することが困難になつたというふうな考へております。

五十一年度の予算におきまして、きわめて少額ではございませうけれども、地方交通線について一般会計から補助金をいたしたというところになりました。ある意味におきましてはそういう分野についての赤字までを抱き込んで全体としての独立採算制を維持できないという認識のもとにそういう補助金をいたしたことになるわけでありませう。その意味では明治以来、長く持ち続けてまいりました独立採算制を堅持するということは不可能になつたというふうには私は考へております。

○中尾辰義君 運輸大臣にお伺いしますが、大臣は赤字ローカル線、あるいは民営移管論や貨物輸送量の低下と独立採算制との関係をどう考へてなつていらっしゃるのか。また、運賃、料金制度を現状のままでよいと思つていらっしゃるのか、その点をお伺いします。

○国務大臣(石田博英君) 地方交通線の問題は、これは普通の民間企業の経営という立場から言えれば国鉄として引き受けられる性格のものではない、運賃コストをはるかに上回つた負担を強いられるのであります。しかし、これは奥地の開発とか、あるいは先行投資とか、そういうような政策的な意味合いを含んでいるものであります。で、そういう政策的意味合いを含んだものについては別途の政策的な支出、出費、負担、そういうものを願うのが筋だと。で、その第一歩といつたしまして、ことし、わずかでありますが百七十二億円というものが計上されまして、推定される損失総額に比べてみまうと一割にも達しないものであります。しかし、まあ突破口を開いたものと考えております。それと同時に、これはやはりほかの幾つかの方法、たとえばその地方の自治体、これは財政上非常に苦しい状態にあることはよくわかりませうが、そういう点のある程度の負担というふうなことも含めた別途の政策的な負担によって処理するというのが私は必要であらうと考へます。

それから、運賃と料金の体系、国鉄赤字の一つの原因は料金の改定が適時適切に行われなかつたということが一つの原因だとも思ひます。したがって、かつて国鉄が独占の企業であつた時代、郵政とか電報と同じような立場で考えられた運賃法定主義というものが、ある程度の条件はむろん必要であらうと思ひますが、再検討をすべきものではなからうか、こう考へておる次第であります。

○中尾辰義君 それじゃ大蔵大臣、いま独立採算制は可能かどうか、話し合ひ、一人ずつ聞いておるわけですね。ところが、国鉄総裁はそれは非常に無理である、不可能である、こういうふうな趣旨の発言もあつたんです。そこで、この際大蔵大臣は思い切つた国費による助成をする気はないのかどうか、それが一つ、もちろん、その前提として国鉄当局の企業努力、あるいは運賃の法定制度、あるいは認可制併用による適正な運賃、料金の検討、そういうことは必要でありましようけれども、とにかく、こう経営が硬直しては企業努力にも限界があるんじゃないかと、こういうふうには思わざるを得ないわけですね。この点の所見を承つておきたい。

以上、国鉄は独立採算制とすべきか否かを踏まえてひとつ答弁を願ひたいと思ひます。

○国務大臣(大平正芳君) 本来国鉄は、公社として独立採算であるべきはずでございまして、そういうたてまえでございまして、公社制度であらうと思ひます。ところが御案内のように、すでに六兆八千億に及ぶ長期債務の残高を残しておるような状況でございまして、運賃の実態は大変苦しい局面にありまうことは申すまでもないこととございまして、独立採算制はすでに実際において壊れておると言わざるを得ないわけでありませう。したがって、この問題は、過去におけるいろいろな問題の残滓を一通りのようにして整理するかという問題と、これから先に向かつて国鉄はどういう経営の理念をもつて買かれるべきであるかという二つの問題があるかと思ひます。

今度の再建策は、過去に向かつて、中尾さんも御指摘のように、二兆五千四百億という企業の債務のたな上げをいたしまして、これを一般会計が背負ひ込むというところにいたしたのでございませう。そういたしますと、その残金の四兆三千億ばかりの債務は健全な財産と見合つておるわけでありませう。それから、これだけのことをしておけば、これからの運営が合理的に運営される限りにおきましては国鉄はやっていけないはずはないという想定があつたわけでありませう。

もう一つ、今度の再建策では、いま運輸大臣からも仰せになりましたようなローカル線に対する政策的な配慮、これはこれから先、国鉄が独立採算を堅持していくにいたしまして、すでに相当強い競争性を持つておつた昔と違ひまして運輸構造、交通の体系が非常に変わつてまいりました。今日、よほど考へて差し上げないといけないという一つの問題としてローカル線が取り上げられて、

とりあえずことは検討しよう、百七十二億という金は一応とし暫定的なつなぎとして見ておるわけでごさいます、真剣な検討を遂げて、これだけどうしても一般会計からならぬけりやならぬという結論が出たら、私どもはそれを尊重して、予算計上するにやぶさかでないつもりでございますが、そういうような問題性を持った問題を一つ固めてまいりますならば、公企業といったし、運輸サービスを提供して、利用者サービスを提供する国鉄といたしまして、適正な運賃というものをそこにはじき出すことができる案地ができるわけでごさいますから、将来の問題といたしましては、一定の条件のもとでやっぱり独立採算制というものは追求していくべきものであらうと思うのであります。

どういふかしようべき条件を考えなければならぬかということは、先ほど運輸大臣も仰せになりましたとおり、この法律が通りまして、これを実行してみても、そして収支のバランスをよく見てみまして、それで来年度の予算の編成の段階におきましてもう一度、何を取り上げるべきか、どのように取り上げるべきか、どの程度取り上げるべきかというような点はやっぱり検討しなけりやならぬと思ひますけれども、そういうことをした上で、私は根本におきましては、本来の独立採算制というものは固有鉄道といたしましては堅持してまいるといふことが筋ではなからうかと考えております。

○中尾展義君 それでは、まだ大蔵大臣にいろいろお伺いしたいけれども、私も質問がたぐさんあるものですからね。本当は、あなたはそうおっしゃるけれども、国鉄総裁はいま独立採算制は不可能であるとおっしゃっているんですからね。ですからあなたに聞いているんです。——それじゃ大蔵大臣結構です、お急ぎのようですから。

ここから運輸大臣にお伺いしますが、この運賃法について政府は来年度は通常国会において法定制の改正案を提出したいと、こういうような御意向のようであります。これは当委員会でも議論

されておる。そこで、その法定制の改正案といひましても、どういふことを考えていらつしやるのか、その骨子はどういふものなのか、その辺のところをひとつお伺いしたい。

○国務大臣(石田博英君) まだ運賃法定主義というものを廃止するという結論を得ておるわけではございません。ただ、先ほど申しましたように、赤字原因の一つが運賃の適正な改定の時期おくれにありましますので、そういう意味で法定主義というものを検討する必要があるんではないかという段階でございします。そういう場合におきましても、やっぱり一定の枠は必要であらうとは考えます。

それからもう一つは、先ほどからもお話がございましたが、やはり国鉄当局の経営姿勢、負担がでないものは負担がでないもの、ほかの部門において負担をしていただくべきもの、そういうものと、それからもうひとつ効率的な利用のできる資産、そういうようなものの十分の検討、そういうこともあわせながら、目標は独立採算制をとる方向へ向かつていかなきゃならないということでございます。恐らく国鉄総裁のお考えも同じだろふと思つておりますことをちょっとつけ加えておきたいと思ひます。

○中尾展義君 それでは、法定制を仮に廃止すると、こういうようなことを考えた場合に、その範囲ですな、これは旅客運賃、貨物運賃、いずれも含まれるのか、また値上げの幅について、ある一定の限度を設ける考えがあるのか、いまもちょっとありましたけれども、この辺、検討中でありましようけれども、検討検討じゃこれは委員会審議にならぬのですよ、少しはやっぱりしゃべってもらわぬと。そういう意味でお伺いしておるんです。

○国務大臣(石田博英君) まだ関係者全部と話し合ひをしてはいるわけではございません。したがって、これはあくまで私の私見であります。個人的な考え。それは、まず現在置かれてはいる立場が、決して過去のような独占の立場でないという前提、つまり値上げがすなわち増収に必ずしもつながらないということ、それから値上げをするといひましても、一般物価の趨勢と合わせていかなきゃならぬし、その値上げが増収に繋がらなければこれは何の意味もありません、そういう一定の枠。消費者物価の趨勢、それから値上げが増収に繋がらぬというそういう一定の枠の中で考えなければならぬと思ふ。で、日本のように熱エネルギーの資源に乏しい国におきまして、エネルギー効率の一番高い、仮に二番目は別といたしまして、非常に効率の高い鉄道がそれを生かしていくためには、より効率の低いものより安くなければこれは話にならないのですから、そういう点もあわせて検討の材料として決めるべきものだ、こう私は考えております。

○中尾展義君 それから、これちょっとね、少しにおわしてあるんですけれども、これは運輸省筋の明らかにしたところによるものです。筋の明らかにした。筋から聞いた方が早いでしょう、委員会であつた方じゃべらないからね。だから、この筋論を少し私はお伺いしますからね。これは貨物運賃については、法定制完全撤廃に近い形として運輸大臣認可だけで市場原理に基づいた適時適切な物資別、地域別の運賃改定ができるようにする。それから二番目は、旅客運賃については五〇％を超すような大幅値上げについて歯止めをした上、物価上昇に対応した小幅の値上げは国会の議決を経ずに大臣認可だけで実施できるようにする。三、大臣認可の際は事前に適切な審議会を設けてチェックする。こういうようなことが筋の方から出ておるわけですか。ですから、筋ではなしに、大臣の答弁を私はいまこの委員会でお伺いするわけだから、この辺のところをもう少し懇切にひとつ答弁してください。そういうのはどうなんですか、一体。

○政府委員(住田正二君) 法定主義の緩和の問題でございしますけれども、やはり旅客の場合と貨物の場合では扱いが異なってくるのではないかと思ひます。まず貨物につきましては、いままでたびたび御指摘がございましたように、非常に厳しい競争関係にありますので、国鉄総裁がある程度裁

量をもつて運賃を決めるというような制度にしませんと、なかなか他の交通機関との競争に勝てないではないかということ、まあ私どもの希望といたしましては、現在やっておりますトラックに対する運賃規制、あるいは、できまじたらもう少し緩い程度の規制にとどめたいという方向でいま検討をいたしております。

また旅客につきましては、これはいろいろやはり問題がございまして、いま御指摘ありましたような一定幅に限定して法定主義を緩和したらどうかという意見もございします。また、現在のような独占力を失った状態では、そういう制約も要らないんじゃないかという意見もございまして、来年度の法案の制定の際にどういふ方向で案をつくるかについてまだ方針はきめておりませんが、しかし、先ほど大臣申し上げましたように、独占力を失つております反面、とにかく運賃を上げたからといって直ちに増収に結ぶわけではございしませんので、そういうところも十分勘案しながら国鉄として自主的な経営力を発揮できるように制度に持っていくたいと考えているわけでございます。

○中尾展義君 それでは、まあそれはわかりましたよ。審議会制度のようなものをお考えになつていらつしやるのか、たとえ、現在の運輸審議会を改組して国民の意見を広く求めるというふうな方法を考へておるのかどうか。その辺いかがです。——考へておるのかです。私は決めたと言つてないんだ、そういう意味で答えてください。

○政府委員(住田正二君) いま御指摘の点も、法定主義の緩和の問題に関連いたしまして非常に重要な問題ではないかと思ひます。ただ、現在の運輸審議会の委員は、広い経験と高い識見を持った方々につきまして総理大臣が両院の同意を得て任命するということで、委員の方々に運賃を決める上において不適当であるというふうな方はおられないだらうと思ひます。ただ運輸審議会のあり方についてはいろいろ御批判も出ておりますので、法定主義の緩和の問題に関連いたしまして検討はいたしたいと考えております。

○中尾辰義君 どうも、もう一つはつきりしないんだけれども、まあ国民の意見を広く求めるような受益者代表等も入れるというふうな、そういうような考えもあるのかどうか、その辺いかがですか。

○政府委員(住田正二君) これは事務的な話になりますけれども、私どもとしては運輸審議会のあり方、あるいは法定主義の緩和に関連しまして、何か新しい制度が必要であるかという問題を検討いたしておりますが、その段階での一つの問題点は、利用者代表というものは一体どういうふうに見念しらしたいのか、現在の運輸審議会の委員の方は利用者代表と言えないのかどうか、そういう点についても問題があるわけでございまして、利用者代表の意見を聞くということについては、公聴会その他の手続も定められているわけでございまして、いまお話しの利用者代表という方はどういう方を指すのかわかりませんけれども、私どももいたしましては、できるだけ利用者の意見が広く取り入れられるような方法で審議会のあり方を検討いたしたいと考えているわけでございまして。

○中尾辰義君 それじゃ次に、国鉄軌道の老朽荒廃問題と黄害の問題と、それから施設労働の賃金等の問題について若干お伺いします。

まず、この国鉄線路軌道が年々劣化したしまして、現在の特急などに乗車すると立つて歩けないほど相当揺れるものが多くなっているわけでありまして、輸送量の増加及びスピードアップによつて、それに対応する軌道構造及び整備、保守の立ちおくれや、列車間合いが短くなり、それに伴い当然に保守作業時間も短く、十分な保守がなされていないという実情であります。その辺の実態はどうなっているのか、まずお伺いをいたします。

○説明員(高橋浩二君) 国鉄の輸送の情勢は、この十年間だんだん輸送の量が多くなってまいりました。輸送の量が多くなつてまいりますと、それに見合うだけの線路を強くし、また保守をしていかなくちやならないというところは当然のことです。

ございますが、輸送の量が多くなつてまいりますと、保守をする線路間合いが少なくなつてくることも事実でございます。そういう両面から、この十年間の軌道の状況を、私の方は軌道検査車という機械を用いまして軌道の整備状況を調べておりますけれども、いま先生が御指摘のように、この十年間は必ずしも線路のいわゆる整備状況はよくなつていない、むしろこの七、八年間は悪い方向にきていたことは事実でございます。しかし、この一、二年間、こういうことではないかというところで、いろいろ特別の修繕費を入れたり、あるいは軌道を強くしたりということ、いまはようやく平衡の状況になつてきているのが実態でございます。

○中尾辰義君 高崎線、東北本線、鹿児島本線などは十年以上もレール交換、排水、路盤整備等がなされておられない。保守作業も特急などの増発によりまして思うようにできない状態でありまして、そこで、保守管理の基礎データとなる保守管理目標値、いわゆるP値の実態はどうなつておるのか、その辺いかがですか。

○説明員(高橋浩二君) いまP値という言葉が出てまいりましたけれども、P値と申しますのは、線路の長さ十メートルの長さのちょうど真ん中の点、すなわち五メートルの地点で、たとえば高低が三ミリ以上下がっているとか、上がっているという状態になつたものが全延長の中で何%あるかという、そういう指数がP値というふうに私の方は呼んでおります。したがって、そのPが多くなるということは、全体の高低のいわゆる変化が少し多くなつてきたという、そういう意味でございます。そのP値で、たとえば高低等を測定したデータでは、東北本線も鹿児島本線も、いずれもこの十年間で約一割は実数はその量が多くなつたということは実態でございます。

しかし、これは別に線路の安全とかいうことに関係するんでなく、いま先生のおっしゃいますように線路が少し揺れる、揺れるから乗り心地が悪くなるということにはもう直接につながつて事実として出てまいります。私の方はこれをできるだ

け低く抑えるようにいろいろ補修をしていくということを考えるわけでございます。いまおっしゃいました東北線、鹿児島線とも列車本数が非常に多くなつたということもございまして、いま先生のおっしゃるようにP値は高くなりつつありますが、この一、二年間はほぼ平衡状態になつております。

○中尾辰義君 会計検査院の報告によりますと、こういうことが出ておるんですね。これは北海道局内及び盛岡ほか八鉄道管理局の調査によりますと、四十五年、四十六年度に購入されました機械が日数で二九%、軌道延長で一五%程度、中には全く野ざらしにされて稼働してないところもある、こういうことですね。例を挙げますと、マルチブルタイタンパー、これは軌道保守用機械というんですが、これの未稼働のものが大変多くなつておる。その原因としては、オペレーター養成のおくれ、機械使用間合いの不足、使用するための受け入れ体制の未整備などが挙げられておりますが、この機械稼働率低下の原因はどこにあるのか、どういふ点を原因として考えていらっしゃるのか。

それから次は、稼働率を促進するプロジェクトチームを設置したと、こういうふうに聞いておるわけですが、それはどのようなメンバーで構成をされているのか、また、現在実効はどれぐらい上がったのか、あわせてお伺いをいたします。

○説明員(高橋浩二君) いま申しましたように、非常に線路の状況が、列車の通車が多くなりまして悪くなつてきたということもございまして、けれども、だんだん――線路の補修というのは昔から人力でやっておりました。しかし、人力は非常に多くの労力を要します。また疲勞も非常に多いのはだいたいということ、この五、六年前から、いろいろ全国の線路を直すためには機械力によつて補修をしていくという計画を実は立てたわけでございます。実際に、いま先生の御指摘のようなマルチブルタイタンパーというのにはバランスを締めて固める機械でございますけれども、これは十年

ぐらゐ前からだんだん使用いたしてきたわけでございますけれども、その機械の取り扱いが非常に慣れてなかつたというのがまず第一点で、非常に機械の稼働率が悪いということがございました。

それ以外に、この機械はある一定の間合いがございまして――手でやる場合には十分でも十五分の間合いで突くことができるわけでございますけれども、機械は駅から発車させてその現場に参りますので、一時間なりあるいは一時間半というふうな間合いがなく機械が使えないというふうなことで、当初計画したときよりもほとんど実は列車本数がふえてまいりまして機械を入れる間合いがなかつたということもその稼働率を下げた理由でございます。

そこで、いろいろ検査院からも御指摘を受け、また私どもも御指摘を受けるまでもなく当然そういう機械の稼働率を高めて線路をよくしたいということ、まず、いままで使いました機械類をもう一遍点検をいたしまして、果たしてこういう機械の組み合わせでうまく補修ができるかどうかというところを各線ごとに調査し、また現場においていろいろ工夫をいたしまして、いままで使えなかつた機械もうまく組み合わせることによつて使えるようになり、また機械を操作するオペレーターの教育等もいたしまして、いままで稼働率が非常に悪かつたのをいま逐次機械の稼働率を高めてまして補修の万全を期しておるのが実態でございます。

いま御指摘のように、チームをつくつたということでございますが、これは本社では、本社の施設局長を長といたしまして各関係の課長及び現場機関の責任者を入れましたチームで、各一線ごとにこの線ならこの機械がこういう組み合わせで使える、この線なら別の機械を入れようというところを一つ一つ詰めて稼働率を上げて保守の万全を期したいというところを現在やっているところでございます。

○中尾辰義君 次に、この軌道保守の作業が、これは深夜にわたる重労働が主体である。これは御存じのとおりですね。若年労働力の確保が非常に

むずかしく、作業員の年齢構成が高くなっており、効率も悪化している。そこで、労働力確保も困難で外注もふえていると思うわけであり、外注作業員は季節労働者が大半である、技術力もなくチームプレーもうまくいかないと聞いておりますが、この辺はどうなのか。また、農繁期には人手不足のために保線作業が低下する傾向があります。安全上から問題があると思う。軌道保守は安全輸送にとって基盤となるものだけに十分な対策を講ずべきであり、当局の明快な方針をお伺いをいたします。

○説明員(高橋浩二君) 直接レールに絡みます作業は、いま先生外注とおっしゃいましたけれども、本線についてはすべて直轄の部隊で実施をいたしております。ただ、レールに直接関係ない部分、あるいは臨時にまくら木等をたとえばコンクリートまくら木に直して軌道全体を新しく強化していくというふうな作業、あるいは直接線路にかかわりのない部分の作業についてはただいま外注をいたしております。そこで、したがって、直接安全に関係するものは直営でございますが、外注というものは、いま申し上げた軌道を強くしていく面を外注いたしておりますが、これはやはり相当の技術力も必要といたします。年間を通じて仕事をやっていくためには、確かに実態としては季節的ないわゆる労働も使用いたしておりますので、軌道を強化していく面においては必ずしも十分なまだ体制になっていない。

そこで私どもとしては、軌道業務というのは非常に専門業務でございますので、そういう専門業務の方にいろいろまた私の方からも教育をしても、あるいは外注をお願いし、そういう会社自体を強くして、そういう部分については外注が技術的にも、また会社自体がしっかりするようにいろいろ指導をいたしておるところでございます。重要な部分については現在のところは直轄でやっていると、いうことを申し添えておきたいと思ひます。

○中尾展義君 それでは次に、黄害の問題につきましてお伺いをいたします。

これもいままでも何回か議論されておりますけれども、なかなか進んでおられないし、労働者も非常に困っておりますし、被害も多いようであり、それから若干お伺いしておきたいと思ひます。

国鉄は、新幹線開業に見られる高度の技術力、運行時間の正確無比、こういう点では世界に冠たるものがあるわけであり、その反面におきまして、列車の汚物処理につきましては、汽笛一声以来百年間旧態依然のまま、たれ流し黄金列車がききょうも行くというふうな、皮肉なたつぷりのいろいろな記事等も出ておるわけで、いろいろと酷評をされております。

そこで運輸大臣、国鉄総裁はこれをどうお考えになっているのか。たれ流し黄金列車ききょうも行く、と、世界最高を誇る国鉄がこういうふうな皮肉られておるんですよ。その辺はまずどういうふうな感じを持っていらっしゃるのか、御兩人にお伺いをしたいと思います。

○説明員(高木文雄君) 主要幹線につきましては全部これを現在の新幹線と同じように貯留タンク方式をとることによりまして黄害をなくすということを急進してまいりたいというのが基本的な考え方でございます。

○国務大臣(石田博英君) 具体的な問題は国鉄当局からお答えするのが筋だと思ひますが、私もしよつちゅう奥羽本線で往復をいたしておりますので、その実情はよく承知しております。できるだけ速やかにこれを処理すべきものだとも私も考えておる次第でございます。

○中尾展義君 私が聞いていますのは、それもそうですけれども、世界最高の技術を誇る国鉄が、こういう前時代的な黄色い公害のたれ流しをしなから、国鉄の周辺の住民にも迷惑をかけながら走っているその状態を大臣としてどういうふうな感じを持っていらっしゃるのか、これを聞いていますのですよ、まず最初に。

○国務大臣(石田博英君) 新幹線のようなものをつくる前に、やはり順番が違つて、そういうものをつくらずに力を注ぐ方が順番としては正しい。

新幹線が世界に誇るものである以上は、すべての点について非難をされないようなものをつくっておくべきものだと考えます。

○中尾展義君 それで、以下質問をいたします。非常にこれはいろいろな問題が多いですから、私も京都であります、京都―二条間はトイレは遠慮してくれと、こういうようなマイクを通じて流れてきますが、実際はこれは守られておらないところもあるわけですよ。住民のいろいろな被害もありますし、それで聞いていますのですよ。いまでも大臣、この問題は何回か取り上げておるのですが、なかなか進んでないのですよ。それで、これまたききょうも取り上げざるを得ない、こういうことです。

そこで、現在大部分の在来線車両は尿尿のたれ流しを行つておるわけであり、実情はどうなのか。現在の旅客輸送車両はどれだけあり、そのうちトイレタンクが備えつけられていない車両、いわゆるたれ流し車両はどのくらいあるのか、具体的にお願ひいたします。

○説明員(高橋浩二君) 新幹線は全部タンク式になっておりますので、新幹線を除きまして、在来線の旅客の車は約二万六千両ございます。そのうち便所のついておる車両は一万六千五百両でございます。当面私の方は、車両基地の整備をとりあえず考えております区間に係る車両はそのうち約七千両ほどあるというふうにつかんでおります。その七千両のうち現在タンクの取りつけ完了いたしましたのが約二千両、ただいま準備工事の済ましておるものが約二千両、合計七千両のうち四百両については、いつでも基地ができればタンク式に貯留ができるという準備のできておるものが四百両でございます。

○中尾展義君 いろいろな調査も出ておりますが、私も知るところによりますと、一日の尿尿のたれ流しが約二千トンある。それは全国の線路に振りまかれておるわけですが、特に高架線からのたれ流しは非常に影響が大きいわけですよ。この前も新聞には、高架線からの黄害のたれ流しで赤痢菌が感染したと、こういうことも出て問題になっておるわけですよ。それで、列車本数がふえましてスピードアップをされるにつれてその尿尿量もふえ、あたりに飛散する距離も遠くなり、最近では線路から四十メートルの範囲が汚染をされるというふうな聞いておるわけであり、現在までにたれ流しによる沿線住民の被害状況、あるいは疫病の発生状況はどういうふうな把握をしておるのか、その辺はいかがですか。

○説明員(高橋浩二君) 実は百年以来同じようなことをやってまいつて、いま鋭意申し上げましたように車両を改造し、あるいは基地の整備を行つて、全体を一刻も早くタンク式にしたいというふうな考えておるわけでございますが、確かにいま先生の御っしゃいますように、高架区間では飛散の範囲は広まるということもございまして、新たに高架橋をつくる場合には、騒音防止の点もございまして、そういうことも含めてできるだけ飛散しないような防音を兼ねた壁をつくるようにいたしておるわけでございます。

それで、それに対する苦情といひますか、とにかく早くそういうふうにして飛散が出ないようにしてくれという陳情、あるいはそういう希望は毎年数件、特に多い年には、昭和四十九年度にはそういう要望が非常に全国的に出されて、全国から件数にして百二十八件にも及ぶ要望、陳情等がございました。

これが実際にどういう病気の関係になっているかというところはよくわかりません。ただ、私どもの内部の保線に従事している職員は、線路の際でしよつちゅう作業をしておりますので、保線従事員のそういう赤痢その他の罹病率等については、国鉄全体の中の職員の罹病率と同じでございます。そういう意味では内部的な資料がございまして、けれども、外部全体についての病気の程度についてはつまびらかでございせんので、ちよつと私もよくわかりませんが、内部的な職員の罹病率においてはほとんどいままのところは差はないというのが実態でございます。ただ、あくまでもこ

これは統計上の問題でございますので、ちょっと腹を壊したと、そういったわからない点がたくさんあるかと思ひます。

○中尾辰義君 先ほどおっしゃいました車両が二万六千台、その中で七千台でトイレつきが一万六千五百と、数字を挙げて説明があったんですが、これは全部やるつもりなのか、この程度で終わるのか、将来どういう計画を持っていらっしゃるのか、その辺を一つ。

それとも一つ、トイレはついても、それを処理するところで困るというふうなことも聞いていたわけですが、いわゆる処理施設の状況はどうなっているのか、その辺もあわせてひとつ答弁をしてくださいます。

○説明員(高橋浩二君) 車両よりも、むしろいま先生もおっしゃいますように、処理施設が整備されませんとなりません。私どもの方の計画としては、全国の車両全部、あるいは全線というには相当実は期間もお金もかかりますので、とりあえず全国の急行、特急はほとんど全部、それから大部分のローカル線というふうな考えまして、まず基地の数では最終的には六十ぐらいの車両基地を整備しなくちゃならないだろうというふうな考えでおるわけでございます。当面この三、四年の間にやりたい、またやるべきだというふうな考えしておりますのは、その六十基地のうちとてあえて二十二基地はどを整備したいというふうな考えしておりますので、その二十二基地のうち、ただいまのところまで、ここの夏までに六カ所、すなわち宮原、幕張、品川、金沢、秋田、新潟、この六基地については整備が完了いたしました。残りの十六基地はただいま鋭意その浄化設備を工事中でございます。

それで問題は、なぜ早くできないんだということでございますけれども、市の下水道に放流するような設計のできる場所と、下水道がなく浄化をして河川に放流するのと二つの種類を考へて、その関係市町村と協議をいたしておりますけれども、下水道の方はただいま全国的に徐々に整備し

つつございますので、それができる時期に完成しようというところで、どうもまだ二、三年かかるというところがございます。それから河川に放流する場合には、私の方は基準に従ってきちんとした浄化をいたしますけれども、どうも感情的に河川に流されては困るという地元の方々の強い反対等もございまして、いまだできるだけ市町村の、自治体の御協力を得て、この十六カ所については大部分がその建設について見通しが出てまいりました。

できるだけ早くこの基地を完成させたいというふうな考えをしております。それができますと、ほぼ全国の中の主要の急行、特急分の便所については貯留式にできるというふうになるかと思ひます。

○中尾辰義君 大体わかりました。とにかくこれはタンクを取りつけることは急務であります。すが、すぐはもう、これ時間にもかかるようでありまして、しかし、現実には沿線の住民たちに被害が出ておるわけですね。それで取りつけ完了まで放置するわけにはまいらないわけでありまして、そこで、この衛生管理上重大な問題に対して軌道の消毒措置、沿線住民に対する対策等はどうか思ひます。

○説明員(高橋浩二君) 実は地方の方々には本當に目に見えて被害があったというところも一、二聞いております。そういう場合には、それに対してよくお打ち合わせをして見舞的な処置をいたしておりますけれども、それ以外については、何せ非常に長いことでございますので、実態としてはほとんど沿線の方々に對しては具体的な処置はまだできかねておるといふのが実態でございます。

内部の職員に對しては、これはもうしよつちゅう近接で作業いたしておりますのでいろいろな問題が出ております。内部の職員に對しては、そういう実態が出来ますと直ちに作業衣をかえるとか、あるいは作業のためのマイクロスパスの中にいろいろ消毒液を備える、あるいは洗剤を備える、そういう処置をして、職員に對しては直ちに実際の被害を受けますと支区に帰って着がえさせる、ふろに入れるというふうなことを本人とよく話を

してそういう処置をいたしておるのが実情でございます。

○中尾辰義君 次に、これら在来線軌道の補修を行う施設労働者がおられますが、在来線のこの運転走行の間の作業中であるところの、このうち、その際、ふん尿が飛散して施設労働者が汚染されることもあると思ひますが、労働者の衛生管理をどのように行っているのか。またこういつた施設労働者が伝染病等に冒された場合の処置は、処置はどうなっておるのか。それをお伺いします。

○説明員(高橋浩二君) ただいま申し上げたんでございますけれども、保線作業員については、しばしば先生のおっしゃるような実態があらわれまいります。で、そうなりますと、とりあえずは、まあ病気になるというところはめつたになんてございませうけれども、実際にはふん尿その他が洋服につくということがございまして、それは直ちに保線支区に戻らせて着衣を洗たくする、あるいは本人をふろに入れる、その前にマイクロスパス等には石けん、洗剤、あるいは消毒液等を車の中に備えて直ちに体をきれいにするというふうな処置をとつてございまして。

最初に申し上げましたように実際の罹病率というものは、はっきり実はこれが原因であるかどうかはわかりませんけれども、実際に職員が職務に際してそういう病気になるというものは、これはまあそれ自体が本當に直接の作業が原因でございまして、これは公傷扱いということで病院による治療をするというのが現状でございます。

○中尾辰義君 それから国鉄当局者が、保線係は尿尿をを浴びる事実を承知して仕事についているはずである、その程度は当然承知すべきである、そういうような倫理の上に立っているようでありまして、いかに労働契約上予定されたといひましても、尿尿を浴びるという人格を無視する労働条件は即刻改善すべきであると思ひますが、この辺はいかがです。

○説明員(高橋浩二君) 労働協約がそうなっているから当然だということにはございせんが、まあそういうのがこの長年の実態であつたということにはみんな承知をいたしておるわけでありまして。

(委員長退席、理事瀬谷英行君着席)
そこで、できるだけ私の方は、先ほどからも軌道の補修に絡んで申し上げておりますけれども、なるべく機械を使いまして列車の間の作業を、その間合ひの中で機械によりまして作業していただくという方式にだんだん切りかえつてございまして。そういったと、列車からのいふゆるふん尿その他の飛散率等もはるかに少なくなりますので、方向としてはそういう方向にいまあることは事実でございます。しかし、根本的には最初に申し上げましたように、タンク式等にいたしまして、なくしてしまふということを心がけていかなくちやならないというふうな考えをしております。

○中尾辰義君 こうした問題、一日も早く解決するために、当局は対策を具体的に実行して促進されるためのプロジェクトチーム等を発足させる考へはないかどうか、この辺いかがでしよう。

○説明員(高橋浩二君) いまの先生の御質問はちよつとわかりませうけれども、基地の整備とか、あるいは車両の整備については何もプロジェクトチームまでつくらなくても、業務として鋭意推進をしていければよろしいのじゃないだろうかというふうな考えをしております。

○中尾辰義君 大臣、あなたますますとお聞きになったでしようが、運賃値上げも、財政問題もこれは大事であります、この黄害問題というものが古くて新しい問題ですが、非常にこれは迷惑がかつておるんですよ、さつきから言いますように、世界最高の技術誇る新幹線が、国鉄の技術が、一方においては一番いやな流れを平気でやっておりますわけですね、いろいろといま伺ひましたように問題もあります、それは、この際、大臣がこういう問題に對して一日も早く解決するよう問題一応終ります。

○國務大臣(石田博英君) いま中尾先生のお話を承っておりまして、実は新幹線なんかはみんなタシクになっておるようでありましたので、もつと進んでいるものと思っておりますところが、地上施設その他の影響もあって、案外計画の実施がおくれているようであります。これは文明国の鉄道としては恥ずべきことでございますので、速やかに改善策を講ずるよう努力をいたしたいと存じます。

○中尾辰義君 次に賃金、待遇改善等を問題といたしまして、保線労働者の処遇につきまして質問をいたします。

まず最初に、国民の生命や財産を安全、快適に目的地へ運ぶ輸送基盤の確立を図るため、国鉄の保線労働者は昼夜を問わず酷暑酷暑、風雪の中を線路保守に従事しているわけでありまして、ところが、保線労働者は列車トイレのたれ流しによつてふん尿をかけられ、踏みつけ、つかむなど、施設労働者の労働環境は全く無視されておるのが現状であります。このように保線労働者は他の駅務や車掌、運転士等に比べてきわめて悪い条件の中で作業をしておるわけですが、その待遇等はどうかおつておるのか、まずお伺いしたい。

○説明員(橋高弘昌君) 保線関係従事員の待遇問題につきましては、いろいろいま先生から御指摘をいただきましたとおり問題がございます。これらについては、現実の問題といたしましては毎年ベースアップがあります。これにこのベースアップの配分交渉の中でのいろいろとその他の特殊性を考慮して措置してまいっておりますわけでございます。

○中尾辰義君 まあ国鉄の職員といひましてもいろいろな部門に分かれておるわけですが、中でもこの保線関係はこれまで述べたように大変過酷な労働環境の中で作業が行われておるわけでありまして、しかし、その待遇は夜中に起きて仕事で千円、つまりこれは夜勤手当という意味でしょ、いびきをかいて寝ておたら二千円だと、これは宿直手当という意味でしようが、このように

言われてきわめて悪いのが現状であります。あなたは、毎年改善をしておるとおっしゃったけれども、私はいまだ具体的なお伺いをいたします。

その前に、この五月の二十二日、各公共企業体関係の四月一日以降の新賃金に対する仲裁裁定がそれぞれ提示をされたところであります。過去十数年の結果を見てもベースアップ額はほぼ民間と同程度であります。実質的な賃上げの中心、つまり個人の賃上げ額は年ごとに低くなつていと思ひます。特に国鉄のように年齢、勤続年数は著しく高く、また基幹輸送を受け持つ仕事の中身から見て、他の公共企業体との比較において遜色があると思ひますが、この点は国鉄総裁としてどのように理解をしておらっしゃるのか、まずその点お伺いいたします。

○説明員(高木文雄君) 現在の国鉄職員の賃金水準は他の職員と比べて高いか低い、適当であるかどうかというところは非常に比較のむずかしい問題であると思ひます。何分職種がいろいろございすし、それから不規則勤務と申しますか、そういう点から言ひまして、いまの水準がよろしいのかどうかというところは率直に申しましてなかなか議論の多いところでございます。ただし、現状におきましてはそれを全部包括をいたしまして、二十年來、民間賃金水準に、改定率に準拠しながら毎年改定が行われておるということが事実として繰り返されてまいつたわけでございます。こういう状態を、いい悪いという議論いろいろあると存じますけれども、現実の問題としてはそういうことで今日まで進んできたわけでございます。

(理事類谷英行君退席、委員長着席)
なかなかこれをどういふふうにしてか変えるということもきわめて困難といひます。技術的といひますか、評価論というふうなもので困難があると思ひます。現状はいまのやり方でやっていく以外にないのではないかと、いふふうにお考へております。

○中尾辰義君 それでは私は、この国鉄の賃金の中で特に施設関係労働者の賃金がさらに低くなつておる、こういうふうにお考へるわけですが、たとえば例を挙げますと、ことし三月における国鉄全体の賃金ベースは、年齢四十・六歳、勤続二十二年・一年で十四万九千五百七十二円、こういうふうに表示されておるわけですが、これに対して鉄道線路で働くいわゆる施設関係労働者の賃金は、年齢四十・八歳、勤続二十一年・四年で十四万五千四百四十四円、約四千三百三十円低くなつておる言われておるわけですが、そのような実態になつておるのかどうか、その点いかがですか。

○説明員(橋高弘昌君) この個別賃金につきましてはいろいろの実態がございまして、ある一例をとりましてそれが全体であるということにはまいたらないと思ひます。これらの問題を含めまして、毎回の賃金の配分交渉の中ではその辺が労使間で最も中心的な議題として論争されておる、毎年毎年の基本給表がつくられるわけでございます。これは入社しましてからの途中のいろいろな経過というものが現在の俸給には、過去の歴史の産物でございます。それから施設関係従事員はありますし低い者もある。それから高い者の中には全体の年齢というものがございまして、勤続といふものもございまして、その辺を一概に比較されまして全体が低いと、そのようなことはなと思ひますが……

○中尾辰義君 それでは具体的な例を一つ挙げましてお伺いをいたします。A君は昭和四十六年十月一日付で東京のある保線区に軌道係として採用されたわけですが、四十八年、係主務登用試験を受けて合格をいたしました。その当時の基本給は一職群二十号で金額は五万三千三百円、職務手当五千円の計五万八千三百円でありましたが、軌道係の上位職である保線機械係に四十八年七月昇職をした結果、基本給は三職群二号俸、金額は五万四千七百円となりました。いままで支給された職務手当がゼロとなつたために差し引き三千六

百円の基準内賃金が低下した、こういうことですね。こういう事実があるんですか。この点いかがですか。

○説明員(橋高弘昌君) 先生御指摘のとおり、労務三職と申しまして軌道係——軌道係と申しますのはいま先生御指摘の保線関係の従事員でございますが、それからヤードの中で働きます構内係、それからあるいは踏切保安係と申しますか、踏切警手と言つておりましたが、その労務三職につきましては一時期非常に需給難であつた時期もございまして、これに職務手当をつけることにいたしました。そうしますと、この労務三職の者がだんだん入つてまいりまして、時間の経過とともに俸給が低くなつてまいりまして、上位の職群に移りますと、この職務手当がもらえないことになりまして、途中過渡的にはそういう現象が生ずるわけでございます。しかしながら、だんだん俸給が低くなつていくわけでございますから、俸給が低くなつていくいろいろな待遇、たとえば昇給の額とか、あるいは上位職群にいきまうときに調整号俸と申しまして相当な金額を上積みするといふような制度がございまして、漸次、一時的には落ちますけれども、上にいくことによってだんだんとまた給料もよくなつていくといふようなことで、長い目で見ますとその方が得であるといふことに賃金体系がなつておるわけでございます。

○中尾辰義君 もう一つ例を挙げましようね。これはB君でいいでしょう。B君は、同じ四十六年の十月同じく採用、昇職試験に合格いたしました。その当時、つまり四十八年十月の基本給が二職群四号俸、金額は五万三千八百円、職務手当五千円の計五万八千八百円であつたものが、保線機械係に昇職し、四十九年一月です、基本給は三職群一号俸、金額は五万四千四百円となつたものの、A君と同様に職務手当がゼロとなつて、四千四百円の基準内賃金が低下した。これはどうですか。

○説明員(橋高弘昌君) このケースも、ただいま申し上げましたケースと全く同様でございます。まして、上位職名に移行するとともに職務手当が支給

の上で組み立てられておるわけでございまして、初めから実は矛盾が起こるまゝということとは予想さ

実は軌道係から先ほど指摘されました保線機械係

○説明員(橋高弘昌君) その点は変わりません

九 ようというようなことで、この問題を真剣にひと

つ取り組もうというようにことで労働間で話し合
いをいたしております。

○中尾辰義君 それでは総裁にお伺いしますが、
施設労組関係に対する公共企業体労働委員会の
仲裁裁定本文二項の問題であります。これに対
して総裁はどのようにお考えになっております
か。いかがですか。

○説明員(高木文雄君) いま御指摘の本文二項の
問題は、仲裁で指摘されておる問題でございます
ので、当然に当局側としてはそれを尊重して考
えるべき問題であると思っております。ただ、施設
関係につきましても、御存じのように、先般の仲
裁裁定がまだ実行できないという状態でござい
ますけれども、その配分交渉については、仲裁裁定
が実行できることを期待して現在すでに進行をい
たしております。その過程におき
まして、ただいまの問題は施設関係職員の賃金
上の問題については従来の交渉経緯を踏まえ、引
き続き協議するということ、この春以来の仲裁
の処理については実は労働間でやういふ合意が
整っておりますという現状でございます。

○中尾辰義君 それでは、それに関連して施設関
係労働者の賃金上の扱いとは、労働の仕組み、内
容の改革と労働の質、量に見合った給与改善を図
ることと理解をしてよろしいかどうか、その点い
かがですか。

○説明員(橋高弘昌君) いま言われましたことで
ございますが、施設関係職員の待遇につきましては
は、もちろんおっしゃるとおり労働の仕組み、内
容の改革等に関連する賃金上の問題として引き続
き協議するということでございます。

○中尾辰義君 一番最後語尾をはっきりなさい
よ。くにかくやして聞かえないのだ、こは。
最後のところをもにやとや言わないではつき
りと答弁しなさい。

○説明員(橋高弘昌君) 労働の仕組みとか、内容
の改革等に関連する賃金上の問題として、労働間
で引き続き協議しようということでございます。
○中尾辰義君 私聞いてるのはもう一遍読み

ますよ。

施設関係労働者の賃金上の扱いとは、労働の仕
組み、内容の改革と労働の質、量に見合った給与
改善を図ることと理解をしてよろしいかどうか。
こういうことですよ。

○説明員(橋高弘昌君) ただいま私答弁したとお
り、労働間でやういふやりとりがあったというこ
とでございます。

○中尾辰義君 それから労働間でやりとりがあっ
てどうなったの。それであなたの方はどういふ
うに答えたんですか。

○説明員(橋高弘昌君) ただいま私が申しました
ように答弁いたしております。

○中尾辰義君 やりとりがあったというふうにい
言っただけだ、あなたが客観的にみたらに答えて
いるから、私が理解できないのだよ。

○説明員(橋高弘昌君) 先ほど申しましたよう
に、労働間でやういふやりとり——組合側からこ
ういふふうに理解してよいのかという問いかけがあ
りましたのに対して、当局としては労働の仕組み、
内容の改革等に関連する賃金上の問題として引き
続き協議していきたいというふうに答えたわけで
ございます。

○中尾辰義君 それでは、国鉄再建をめぐる国民
利用者の理解を求めるとは当然であります。が、
公共輸送機関としての輸送機能を現在以上に低下
をさせてはならないと思うわけであります。その
ために輸送基礎施設の荒廃に歯どめをかける必要
性から、老朽荒廃軌道の復元に意欲的に取り組む
関係職員の労働条件の改善を図るべきであると思
うがどうか、この点はどうです。いまにに関連し
ておりますけれども。

○説明員(橋高弘昌君) これも労働間でやりとり
がございまして、当局といたしましては、いまの
ような組合側の問いかけに対してさきに述べた
ように——というのは、先ほどのやりとりのこ
とでございまして、関係職員の労働条件について
は、当面の懸案事項との関連で速やかに結論を得
るよう引き続き協議したいということをお答えして

ります。

○中尾辰義君 それじゃ、私は午前中の質問はこ
れで終わりますがね、大臣、いまあなたお聞きに
なっていて、非常に施設労働者の賃金等に対して
もかなり矛盾もあるようでありまして、低いよう
でもあります。その点、所感と決意をお伺いした
いと思ひます。

○国務大臣(石田博英君) 施設関係の労働組合の
方から、四十八年以降その待遇の改善について御
要求があることは承知しております。

それから、これは非常にデリケートな問題で、
実は私は十七、八年前大失言をして怒られたので
すが、その当時は電気通信、電電公社の職員に婦
人層が非常に多かった。その婦人層が多いのと、
国鉄の職員のベースアップ率が仲裁裁定にはほぼ同
じというのをおかしいということをお是非公式に
申しまして、翌日役所へ行きまして、交換手の
人に取り囲まれてえらい目に遭った経験がござい
ます。いまの施設関係の従業員の方々の困難な労
働、しかも、夜勤にいて夜勤料、一般職員の宿
泊料手当てに匹敵しないような賃金支払いというも
のには矛盾を感じます。しかし、国鉄の
職員の仕事は非常に多岐にわたっておりますの
で、やはりこれは原則として労働間で十分話し
合せて決めていただくべき問題だと思ひますが、
御質問を承った感想はいま申しましたとおりでこ
ざいます。

○委員長(上林繁次郎君) 午後一時二十分まで休
憩いたします。

午後零時二十分休憩

午後一時三十二分開会

○委員長(上林繁次郎君) 運輸委員会を再開いた
します。

この際委員の異動について御報告いたします。
本日、黒住忠行君が委員を辞任され、その補欠
として福岡日出磨君が委員に選任されました。

○委員長(上林繁次郎君) 国有鉄道運賃法及び日
本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題とい
たします。御質疑のある方は御発言願ひます。

○中尾辰義君 それでは、午前中に引き続きまし
て質問をいたします。

国鉄財政に關係がござりますのでお伺いします
が、国鉄の出資会社、これはいろいろなのござ
います。それとその投資効果につきまして若
干お伺いします。

まず、五十年年度の監査報告書によりますとい
うと、国鉄が臨海鉄道や物資別ターミナル事業、あ
るいは通運、倉庫事業など、国鉄の運送事業と直
接あるいは密接な関連を持つ運輸事業に対して資
本金を出資しているものの会社が五十年年度末現在
で四十六株式会社であります。その出資金も合計
で百十六億圓に上っております。そのうち、こ
れらの四十六社のうち、国鉄が五年前の、つまり
四十五年度末までにに出資をした二十五社につ
いて、出資金は二十五社合計で七十五億圓にな
っております。ところが、配当金を支払
つた会社は全部で五社しかなく、その配当の額も四
億六千万圓にすぎない。さらに、これら二十五社
のうちには、国鉄が四十年年度以前に出資をした会
社が八社もある。このうち五十年年度末までに幾
らかでも配当金を出しているのは日本交通公社と広
島バスセンターの二社だけで、残りの六社は配当
はゼロとなっております。

まずそこで、それで大体実情はどうなってお
るのか、その辺をお伺いします。

○説明員(藤原治君) いま御指摘がございました
ように、五十年年度末におきまして出資いたしま
した会社が四十六社でございます。有配当会社がわ
めて少ないというのも事実でございます。これにつ
きまして、ちょっと御説明申し上げます。私ど
もが出資いたしてまいりました会社にはいろいろ
ございまして、けれども、国有鉄道法第六條により
まして三項目が決められておまして、それを受け
て政令第一條で個別に投資対象が定められておる
わけでございます。私どもが投資いたしてまいり

またした時点におきましては、数年あるいは十年以内に配当ができるであろうというような感懐で出資をいたしたわけでございますけれども、いかなる他の事情、情勢の変化等によりまして配当のおくれているものもございます。

ただ、弁解ではございませんが申し上げますならば、私も出資いたしましたまいりましたのは国有鉄道法に定められておりますように三つでございます。国鉄と直通運輸をする事業、国有鉄道とともに使用する輸送施設、国有鉄道の輸送業務と密接に関連する運輸事業というふうになっておりまして、私どもの出資いたしました目的は、たとえば旅客ターミナルで申し上げますならば、旅客駅の近代化と旅客輸送の利便が主たる目的でございます。臨海鉄道について申し上げますならば、臨海工業地帯発着の大量貨物の効率的な輸送体制を整備する、あるいは物流改善に裨益する、あるいはバスターミナルにおきましては、最近の道路事情等もございまして、ともに使用いたしますバス事業者が一緒になりましてターミナルをつくったというわけでございます。ともども必ずしもすぐ配当ができるというような性格のものではなかったということも言えるかと思ひます。

ただ、先ほど申し上げましたように、若干情勢の変化によりましておくれしておりますけれども、いま申し上げましたような観点に立ちますならば、一般的な効果といたしましては運輸収入の増加にはかなり寄与いたしております。貨物収入におきまして、あるいは旅客収入におきまして、五十年で申し上げても約二千五百六十億円の収入が上っております。付帯事業収入といたしましては十億円の収入が入っております。その他さまざまな効果がございますので、先ほど御指摘のありましたように、残念ながら配当収入はきわめて少ない、配当いたしている会社が少ないのは事実でございますけれども、出資いたしました分につきましてはそれ相応の効果があったのではないかと、かように考えます。

○中尾辰義君 それでは、こゝ二十五社の中で四

十年以前に出資を受けたがいまだ無配を続けておる六社につきまして、各会社ごとにその経営状況の推移、出資に伴う事業の計画と国鉄に対してどの程度貢献、寄与しておるのか、その辺の実績を概略説明をお願いしたい。

○説明員(田口通夫君) いまの六社は、京葉臨海鉄道、神奈川臨海鉄道、名古屋臨海鉄道、それからバスターミナル——草津温泉バスターミナル、広島バスセンター、福岡交通センターと思ひますが、これにつきまして御説明を申し上げます。

京葉臨海鉄道につきましては、国鉄の出資をいたしました年度が三十七年度でございます。例の千葉を中心といたします京葉臨海工業地帯に地方鉄道として誕生したわけでございます。で、その後経営成績をずっとながめてまいりますと、それぞれ波動もございしますが、四十二年から四十六年度まで一応先行投資の期間が終りましてそれぞれ黒字を出しておりますが、四十七年、四十八年、四十九年はそれぞれさらに線路の建設をいたしておりますので、その赤字負担等によりまして四十七、四十八、四十九は赤字を出しております。五十年度はかなりがんばりまして、約八百万程度の赤字にとどまっておりますが、累積赤字で申し上げますと、京葉臨海鉄道は一億五百万程度の累積赤字を出しております。なお一般的な感じでは申し上げますと、やはり当初は、開業いたしまして五、六年は鉄道事業でございまして、かなりの先行投資になりますので赤字、それが一段落いたしましたと黒字に転化したしまして、さらに臨海工業地帯が開発をされるに従いまして線路の建設を行いますので、その赤字負担が再びかかってくるという形で現在まで推移をいたしております。

それから、神奈川臨海鉄道でございますけれども、これにつきましては非常な努力をいたしておりますので、たとえば倉庫業、あるいは通運業その他かなりの付帯事業をいたしておりますので、四十年でやれば先行投資の影響で赤字を出しておりますが、四十二年以降は黒字を続けております。

名古屋臨海鉄道は一億二千二百万円という形になっております。

それから、名古屋臨海鉄道は四十年九月に開業をいたしております。これは非常に残念なことでありまして、四十五年は黒字になりましたが、それ以後赤字を続けております。

なお、この一般的状況といたしまして、やはり四十九年から五十年度の景気停滞による進出企業の操業度の減という問題もございまして、それからオイルショック等によりまして四十八年度以来の物騰もございまして、こういう形で非常に苦しい経営をしておる臨海鉄道でございますけれども、最近ようやく出荷も上向きという状態になりました。十三社を平均いたしますと対前年一三%の伸びを示しております。私どもも悲観はいたしていません。

○中尾辰義君 それでは、こゝ二十五社の中で四

して、現在の累積赤字は一億二千二百万円という形になっております。

それから、名古屋臨海鉄道は四十年九月に開業をいたしております。これは非常に残念なことでありまして、四十五年は黒字になりましたが、それ以後赤字を続けております。

なお、この一般的状況といたしまして、やはり四十九年から五十年度の景気停滞による進出企業の操業度の減という問題もございまして、それからオイルショック等によりまして四十八年度以来の物騰もございまして、こういう形で非常に苦しい経営をしておる臨海鉄道でございますけれども、最近ようやく出荷も上向きという状態になりました。十三社を平均いたしますと対前年一三%の伸びを示しております。私どもも悲観はいたしていません。

○中尾辰義君 それでは、こゝ二十五社の中で四

して、現在の累積赤字は一億二千二百万円という形になっております。

それから、名古屋臨海鉄道は四十年九月に開業をいたしております。これは非常に残念なことでありまして、四十五年は黒字になりましたが、それ以後赤字を続けております。

なお、この一般的状況といたしまして、やはり四十九年から五十年度の景気停滞による進出企業の操業度の減という問題もございまして、それからオイルショック等によりまして四十八年度以来の物騰もございまして、こういう形で非常に苦しい経営をしておる臨海鉄道でございますけれども、最近ようやく出荷も上向きという状態になりました。十三社を平均いたしますと対前年一三%の伸びを示しております。私どもも悲観はいたしていません。

○中尾辰義君 それでは、こゝ二十五社の中で四

帯事業収入によつて経営の健全化を図つておるのが原則でございます。この広島バスターミナルは六億四千四百万円の繰越欠損をいたしておりますけれども、資金計画を見ますと、五十三年度は半年度黒字を出すようになっております。五十七年度には累積六億四千四百万円が消えるという資金計画で鋭意努力をいたしておりますので、私どもはその方面に沿つて出資者として協力をしていきたいと思つております。

福岡交通センターでございますが、これは昭和三十八年三月設立をいたしまして、やはり五十年で末には三億八千万円の繰越欠損をしておりますけれども、これは出発時の土地購入あるいは建設資金の借入利息というふうなもので経営が圧迫されたわけでございますけれども、四十六年度以降毎年利益を出しております。逐次繰越欠損金が減少いたしております。ちなみに四十六年度の当期利益がわずかでございまして、二百万円、同じく四十七年度が千五百万円、四十八年度が三千万円、四十九年度が四千万円、五十年度が二千五百万円のそれぞれ当期利益を出しております。繰越欠損金は年々減少をたどつておるわけでございます。

草津バスターミナルにつきましては、昭和四十年四月、草津温泉のバスターミナルができたわけでございますが、比較的付帯収入が多うございまして、経営も順調で、五十年で末には千六百万円の繰越利益を計上しております。

以上でございます。

○中尾辰義君 この株式会社大阪鉄道倉庫への出資の目的で、これは倉庫業務のほかに通運業務を並行させる点にあつたと思つておりますが、先発の通運業者との調整がむずかしく、通運免許がいまだおらずに、四十五年度末の段階では今後における免許見通しも暗いと言つていたが、その後はどういふふうになりましたか。

○説明員(田口通夫君) その間の事情はさう明るくはございませんが、従来後発倉庫の場合にはやはり送配関係を持ちませんことには、なかなかかつ

ての倉庫業のような収益を上げるわけにまいらぬ
ということでございます。新しき近代的な送配
機能を持たないという事で大阪鉄道倉庫も通運
免許について努力をいたしましたが、御指摘のと
おり大阪にはそれぞれ新免あるいは旧免、日本通
運等、大阪梅田駅にはたくさんさんの通運業者がご
ざいまして、それぞれの利権の調整も非常にむずか
しくございまして、いまだに大阪鉄道倉庫は免許
をもらっていないのが現状でございます。

○中尾辰義君 そうしますと、倉庫業務だけとい
うことになりませんか。将来はどうされるのですか。
将来は通運免許がとれるのか、その辺どうです。
○説明員(田口通夫君) その点につきましては、
倉庫の機能も非常に送配機能を持たない倉庫はつ
ぶれるというぐらいいろい現状でございます。
で、近き将来においては私も出資者といいたしま
して通運免許を得るために協力をしていきたいと
思います。また経営を執行しておる方々につき
ましては極力私もアドバイスをし、いろいろの
点で通運業界との調整にも乗り出して、できるだ
け早い機会に通運免許を持たせるようにしたいと
いうふうに考えております。

○中尾辰義君 次に、鹿島臨海鉄道株式会社です
ね、これも国鉄が出資をいたしましてからもうす
でに八年を経過しておるわけですが、黒字になっ
ておるのかどうか。また、鹿島地域には今日
かなりの企業が進出をしておるわけですが、この
鹿島臨海鉄道の事業経営上の隘路はどういう点に
ありますか。

○説明員(田口通夫君) 鹿島臨海鉄道は四十五年
十一月に開業をいたしております。それで、概要
を申し上げます。現在鹿島の臨海工業地帯の開
発の経過をお話し申し上げますと、全体の計画面
積は三千三百三十万平方メートルが計画としては
稼働面積になるわけでございますけれども、それ
に對しまして各企業の進出状況がなかなか計画ど
おりまいりませんので、したがって、鹿島臨
海工業地帯の稼働率全体が四四％という形で非常
に低くございまして、このため当初計画、当然出荷

されるであらう荷物が計画どおり出荷されません
ものですから、かなりの鹿島につきましては赤字
が暦年、累年出まして、現在のところ四億三百万
円の累積赤字になっておりますが、逐次努力をい
たしまして本年度は昨年度に對して約二〇％以上
の出荷を現実努力をいたしてございまして上げて
おりますし、将来石油関係の増槽ということも考
えられますので、この四億三百万円につきまして
はかなり明るい見通しをもって解消するものと
私も考えております。

○中尾辰義君 次に、日本フレートライナー株式
会社への出資目的がフォークリフト等によるコン
テナ積みおろし作業について、全国における貨物
駅の拠点で本会社に独占的に事業を行わせること
にあったと承っておりますが、これまた先発
業者の抵抗が強く、事業は伸び悩みの模様であつ
たようでありまして、これなんかは開業に當たつ
ての業界からの圧力など国鉄として事前に調整の
上出資をすべきものではないのか。また、その後、
国鉄におけるフレートライナー網の拡充に伴い、
営業所の設置は二十カ所に上つてゐる由である
が、今後における経営収支の見通しはどうなりま
すか。

○説明員(田口通夫君) 日本フレートライナー株
式会社は、御存じのとおり四十四年四月に開業い
たしまして、これは通運業者等の圧力があつたと
いうふうにおっしゃいましたけれども、現実には
駅における、ターミナルにおける通運の取扱事業、
積みおろし事業を主体としてございまして、し
たがいて、その通運のみならず路線トラック
業者、あるいは区域トラック業者の物を取り扱
うという体制にいたしておりますので、現在なる
ほど累積赤字にはなっておりますが、その損益の
状況が大体そう目立っているというものではござ
いせんけれども、国鉄の今後のフレートライ
ナーの努力を積み重ねることによって業務量もふ
えてまいりと思ひますし、このフレートライナー
につきましては、必ずしも業者間のあつれきとい
う問題は大阪鉄道倉庫のようにはないというふう

に認識いたしております。

○中尾辰義君 それから京葉臨海鉄道、あるいは
衣浦臨海鉄道、これは出資以来無配になつておる
んですね。そういう無配会社に国鉄は三回も追加
融資をされているんですが、どのくらい追加をして
いるのか、なぜ三回も追加融資をしなきゃならな
かつたのか、その目的並びに理由につきましてお
伺ひします。

○説明員(田口通夫君) 京葉臨海鉄道から御説明
申し上げます。

京葉臨海鉄道の追加融資と申しますと、四十年
六月に一億五千万円追加融資をしております。こ
れは南部線の、南の方の線の建設を新たにいたし
ましたので、それに充てる資金として投資を追
加いたしました。同じく、四十二年三月十五日袖
ヶ浦線の建設で一億四千万円の追加融資をいたし
ております。それから久保田線の建設で四十七年
三月二十九日、六千万円の建設をいたしてござ
いまして、最近では食品線——京葉臨海の中に食品工
業地帯がございまして、そこへのアプローチの
ために建設をいたしました。これが四十九年三月
三十日、一億追加融資をいたしております。

なお、衣浦の場合を申し上げますと、四十五年
三月二十八日、当初一億を出資をいたしまして、
五十年十一月十五日開業でございます。五年間の
潜伏期間がございました。で、本来十二億の投資
を当初から計画いたしておりました、初めから十
二億を出資いたしますと資金がだぶつきますので、
で、国鉄もその金があるわけではございませんの
で、当初の計画年度に割り当てまして、四十八年
六月三十日に三億、四十九年に三億四千万円、五
十年十月に四億六千万円、合計追加投資としてし
ては三回、御指摘のとおり三回、十一億を投資を
いたしております。

なお、誤解があるといけませんので申し上げます、
臨海鉄道に対する投資の規制をいたしまして、日
本国有鉄道法施行令の第一条によりまして、「大規
模な臨海工業地帯における運送を行なう地方鉄道
であつて、日本国有鉄道の鉄道事業と直通運輸を

行なうものの運営を行なう事業」に投資を、出資
をしてよろしいと、しかしその場合に、「新たに
当該地方鉄道の建設又は路線の延長の工事を行な
うものに限る。」という事で、要するに車両部分
に投資をするとか、あるいは赤字であるから出資
をして資金を補うとかというものは一切禁じられ
ております。建設のお金に出資をした、衣浦の
場合は当初計画どおり分けて出資をしたというこ
とでございます。

○中尾辰義君 これはひとつ総裁にお伺ひしま
すが、いま私が名前を挙げましたような会社に対
する国鉄の出資、これは言うまでもなく国有鉄道
法第六条に基づいて運輸大臣の認可を受けてこれ
は決定されるわけでありまして、まあいま申し上げ
ましたようなステーションビル、物資別ターミナ
ル、そういう施設に對してまあ投資は今後も続け
られるであろうが、その点にかなりがみまし
て、出資の決定には慎重、適正な配慮という措置
が必要ではないか、このために事務当局だけでな
く部外者から成る第三者機関を加えた決定手続も
必要じゃないかと思うのですが、どのようなお考
えを持っておりますでしょうか。

○説明員(高木文雄君) 出資をいたします場合に
は、それによりまして旅客、もしくは貨物をよけ
い集めるためのいろいろな施設をつくるという場
合が多いわけでございますので、必ずしも配当を
期待できない場合もあると思ひます。しかし、い
ま国鉄がこういう現状になりましたものでござい
ますから、従来にも増してその出資に対する配当
ということを十分踏まえてやっていかなければな
らないというふうに思つております。その場合に
なかなか手が回りかねるといいますか、管理、監
督が十分いきかねるといふ点もございまして、
おっしゃるようなことも一つの非常に有力な御提
案であると思ひますし、また他にもいろいろ何か
方法を考えまして、もう少し関連事業会社の何と
いいますか、管理、監督について強化をいたさね
ばならぬと思つております。その場合の一つの具
体的な案としてたゞいまの御提案もしかと心得て

考えてみたいと思います。

○中尾辰義君　そこで、まあ既設の出資会社に対しては従来以上に業務の指導、監督を強化し、出資目的の早期達成を図り、国鉄へ寄与させることが大事なわけでありまして、これらの出資会社が国鉄や運輸省OBの単なる寄居先に終わってはならない。まあこの点を再度、どのように留意をされておるのか具体的に述べをお願いしたいと思います。

○説明員(高木文雄君)　まだ、申しわけありませんが一つ一つのもの、あるいは全体のものにつきましても具体的にこういふような措置をとると、あるいはこういふ管理、指導のやり方に変えるというのを申し上げるまで私の準備、勉強ができておりません。しかし、基本的には、再度申し上げますが、国鉄の方がこういふ経営状態でございまして、よほど心せねばいかぬわけでございます。いままでもやっておったことと信じてはおりますが、改めていけばふんどしを締め直してやってまいりたいというふうに思っております。

○中尾辰義君　次に、まあいろいろこれは国鉄は問題がありまして、私もこれから質問しようかと実は迷っておるところなんです。質問の通告もしてありますので、次は、これは全部国鉄財政に關係があるので、これもこれも關係がある。

それで、次は荷主に対する損害賠償に關係いたしましてお伺いします。これもまあ赤字財政に悩んでおるこの国鉄として非常に管理が大変です。である、こういうことで私はお伺いするわけですが、まず貨物業務を統括する限り荷主の信頼感を回復することが先決であります。輸送上荷主に直接損害を与えるため、国鉄の責任となるいわゆる第一種の荷物事故について見ますと、四十九年度の場合でも七万一千余件に上っております。多少改善の跡がうかがわれておりますが、この中には、輸送をした荷物の不着事故が四千五百件、輸送をした荷物が届かない、そういう事故が四千五百件、それから紛失事故が百五件も発生しております。非常にこれは悪性なものであります。また、

主要な発生原因と、どのような防止策をとってきたのか、これを説明をお願いしたいと思います。

○説明員(田口通夫君)　昭和四十九年度の荷物事故件数は、御指摘のとおり七万一千七百八十一件でございます。この事故件数、たくさん発生いたしましたけれども、それぞれの事故原因を私どもは調査をいたしまして、積極的な防止策を実施いたしております。例を申し上げますと、たとえば非常に比較的荷づくりの粗漏な荷物も多ござい

ますので、荷主さん並びに通運業者の方々に強固な荷づくりをしてもらうようにという呼びかけをいたしておりますし、また、非常に壊れやすいものもございまして、それにつきましては取扱注意というように荷票をわかりやすいところにくりつけていただくように御指導を申し上げておるわけでございます。また、非常に減量といまして量が少なくなる、あるいは荷づくりをしておった中の物が外にこぼれるというようなものにつきましましては、貨車に積み込まれただけ均てんに積んでいただきまして、非常に片寄った積み方をしないように、これは特に通運業者が車扱の場合には積みつけをいたしますので、特に監視をすると同時に御指導をいたしております。さらに、荷物が汚れますために、これは前の荷主の方の使った後の車の清掃が十分でなかったということ、油等による汚損の場合も出てまいりますので、清掃を特によくやるよう励行いたしております。また、荷物の保管設備の改善、こういう点につきましても鋭意努力をいたしております。

まあ、その結果といえますか、それはともかくといたしまして、五十年年度は先ほどの四十九年度の七万一千七百八十一件に對しまして一万八百一一件の減少の六万九千八百八十件でございます。それで、特にいま御指摘のございました不着事故は、これは要するに、送ったけれども荷物が着かないというものでございまして、これは荷札が特に途中で落ちてしまった、そのためにだれのところに送っていないかわからないというようにことが圧倒的原因でございまして、荷受け人の住所、氏名を荷

物自体に書いていただく、あるいは荷物の中に入れて先等を記入したものをに入れていただくというように指導をいたします。業務掲示といいますが、そういうものを駅、あるいは電車等にポスターを掲出したしたり、あるいは新聞広告等を利用いたしまして荷主さんに協力をお願いしておる次第でございます。

それから紛失事故は百五件でございますが、これは紛失事故と申しますのは、一たん駅には到着いたしますが、配達の途中でなくなってしまうた、紛失をしたという事故でございまして、これの多くはやはりトラックへの積みつけがずさんでございまして途中でトラックから落ちてしまったといううのが圧倒的な原因の大半でございまして、これにつきましても関係者の事故防止に努力をいたしております。

この不着及び紛失事故につきましましては、昭和五十年年度は不着につきましては四十九年度の四千五百五十二件に對して三千二百七十七件、また紛失につきましてもそれぞれ減少いたしております。一層今後とも荷物の事故につきましては荷主さんに御迷惑をかけることとございまして、特段の努力をしてまいりたいと思っております。

○中尾辰義君　それは特段の努力をなさらないとみんなトラックに行っちゃうんですよ。あなたは荷札がどうの、荷主に対していろいろとおっしゃるけれども、国鉄側の方が相当反省しなきゃいけませんですね。

そこで、四十九年度ではいわゆる濡損事故、ぬれた事故ですね、これは四千八百一一件発生をしております。例年に多く多いわけですが、変質事故も六千六百三十三件起きておる。過去十年間見ても四十八年度に次いで大量に発生をしておるわけですが、何か事情があったわけですか。

○説明員(田口通夫君)　御指摘のとおり、四十九年度の濡損事故は四千八百一一件で非常に多ございまして、このぬれまじった原因は、この年の八月、九月に台風の十四号、十六号、十七号というのが

参りまして、さらに一月、二月が例の北海道、日本海側の豪雪でございまして、特にこの八月、九月、一月、二月に多く発生をいたしております。五十年年度は四千三百一十一件で、七百七十件今年度は減少いたしておりますが、四十九年度は御指摘のとおり、確かに以上のような理由で多かったというふうに考えております。

また、変質事故は六千六百三十三件でございまして、この七二%が要するに小荷物でございまして、その小荷物の十月から十二月に多く発生いたしております。品目を調べてみますとカキ、リンゴ、ミカン等がございまして、例の豪雪、あるいはその他の輸送障害がありましたので、延着等に伴いまして要するに腐りました、あるいは変質いたしましたという例が多く出たわけでありまして、それで五十年年度はこれが五千二百七十一件でございまして、八百四十二件の減少を見ておりますが、こういう原因が重なりまして、特に御指摘のとおり四十九年度の濡損事故、変質事故は多かったというふうに考えております。

○中尾辰義君　それで、四十九年度に発生した七万一千七百八十一件ですね、この事故についてそれぞれはどのようになされたのか。四十六年度に発生した事故では、発生した責任箇所がどこにあったのか、不明のまま完結した件数が約半分を占めていたと、こういうふうに記憶しておるわけですが、四十九年度発生事故につきましてはどうなっておりますのか。

○説明員(田口通夫君)　御質問の意味は、四十九年度の七万一千七百八十一件に對してどういう処理をしたかという御質問だと思っておりますので、そのようにお答えいたします。

四十九年度七万一千七百八十一件に對しまして、よく調査をいたしました結果、国鉄として損害賠償いたしました件数は三万九千四百一十一件でございまして、これに對しまして、支払いたしました金額は三億八千四百七十八千円でございますが、ただ私の回答で正確でございせんのは、この三万九千四百一十一件支払ったという中には四十八年度

六年を目途に進めたのでございますが、いまのようないま情でございまして、よく出来ました。ようやく昨年からの鋭意工事を進めておりました。たゞいまは昭和五十四年度を完成目標に努力をいたしております。

○中尾辰義君 それで、私は質問をわかりやすく言うために、いままで国鉄は三つの案が出ていたわけですから、下諏訪と塩尻、この間を第一案、下諏訪―岡谷を通って塩尻、これが第二案、それからさらに飯田寄りの方を通るのを第三案と、こういうことで質問をいたしますから。

第一案、つまり下諏訪と塩尻間がこれがあったと思うわけですが、これについて国鉄は勾配の問題を挙げていたわけですが、勾配は基準値が二十であり、技術的に可能でもある。しかも、飯田線は赤字線であり復線化の必要もないという反論もあるわけですね。なぜ経費の面、技術の面、交通緩和の面で最もよいと言われる第一案が第二案、第三案となってきたのか。中央自動車道もできるとすれば、第一案がよいではないか、こういう意見、これに対してどうお考えになるのか、どういう御意見なのか。

○説明員(高橋浩二君) いまの第一案とおっしゃいますのは、岡谷市を通らないで、一つ手前の駅の下諏訪の駅から塩尻に通るというふういう案でございまして、東京から塩尻に参りますには、岡谷を通らないで当然一つ手前の下諏訪から塩尻の方へ行きました方が距離的にはわずかでございまして、けれども近うございまして。したがって、運転時間から申し上げますと、約二分ほどの方が時間的には早うございまして。しかしながら、岡谷という一つの非常に大きな町を通らないという欠点がございます。したがって、お客様の利用状況から見ますと、やはり岡谷という大きな市を通ってルートをつくる方がよからうというふうに考えておるのでございまして、勾配が千分の二十だからというところで、あるいはきつくなるからということではございせん。むしろ利用者の方を考へ、なおかつ岡谷市当局並びに岡谷市民、市議会がぜひ

岡谷を通ってほしいという非常に強い要望もございまして、岡谷を通る案を原案として私の方は考えた次第でございまして。

○中尾辰義君 それから経費の問題であります。国鉄からいただいた事業認定申請書、つまり昭和四十二年の十二月に時の国鉄総裁石田禮助より建設大臣の保利茂氏に提出されたものによりますと、岡谷―塩尻間の事業経費が六十一億、ところが昭和五十年八月事業認定が一部変更された建設大臣あての申請では百三十億円と大幅にふくれているわけでありまして。関連資材の値上がり、そういうものがあつたというところはありますが、非常に計画がずさんである、こういういろいろな地元の批判もあるんですが、その点はいかがでしょう。

○説明員(高橋浩二君) 四十二年に事業認定を申請したそのまゝ昨年、五十年ですか、大臣に認可申請いたしましたときに比べて完成時期が変更されてまいりましたものから、工費と工期だけを訂正いたしました。改めて建設大臣に事業認定の申請をいたしました。そのときの額がいま先生のおっしゃいますのは、当初昭和四十二年に申請したときには六十一億というところで申請いたしました。昨年申請しましたときには百三十一億というところで金額を訂正して出しました。しかし、ルートその他が変わったわけではございません。したがって、この間の金額の増はちやうど約八年間にわたる物価、工事費の増によって変更したものでございまして。

○中尾辰義君 それじゃ、この新聞記事に問題が出ておりますし、私も疑惑を持っておるんで種々伺いしますが、まず経済的に見てA、B、Cの三つの案の中で最も高く経費を要するという点であります。これで一案から三案までそれぞれの工事費の内訳はどういうふうになるのか、その辺いかがですか。

○説明員(高橋浩二君) 国鉄の原案がいま一番高いという先生の御指摘でございましてけれども、岡谷を通って塩尻に至る、私の方でいま考へております案が工事費としては一番安いというふう

に私の方は比較検討いたしております。ただ、実際に私の方の原案以外は詳細な測量をいたしておりませんので詳細な比較ではございせんが、図上においてトンネルはたとえ一キロ幾ら、橋梁は一メートル幾ら、そういう比較をいたしまして出した案では、私の方が考へております案が一番工事費は安いというふうに確信をいたしております。ほかの案とそれほど多くはございせんけれども、ほぼ一割前後の範囲内において、私どもの原案が一番金額的にも安い。しかも岡谷市を通っていくという意味において地元の方々の非常に御要望に合っているというふうに考へております。

○中尾辰義君 それじゃ具体的に伺いをします。岡谷―塩尻間は五本かかる。第二案の方は一本でよろしい。今度は買収に關係する対象民家と工場は、国鉄案の方が民間が八十八、工場は二、第二案の方が民間が三十三で工場は七、それから敷設距離と買収用地面積、これは国鉄案の方で中央線、飯田線入れました三千二百四十七メートル、第二案の方が三千七百七十メートル、こういうふうになっているんですが、それに対してお考えいかがですか。

〔理事類谷英行君退席、委員長着席〕
○説明員(高橋浩二君) ちょっと先生の御質問が、第一案というの、先ほどから一案、二案、三案とおっしゃっていただきますけれども、第一案と先生がおっしゃいましたのは下諏訪から塩尻に至るのが第一案、第二案は岡谷を通って塩尻に行くのを第二案、それから第三案はただいまの中央線沿いに辰野の方を通って塩尻に行くのが第三案、そういうふうな先生先ほどおっしゃったのですが、それでよろしうございませうか。

○中尾辰義君 結構。
○説明員(高橋浩二君) そういたしますと、第一案と第二案では、第一案では、用地買収面積が二十一万七千平方メートル、支障家屋が百三十九戸ということになっております。第二案、いわゆる岡谷を通る案では、用地買収面積が十六万四千平方

メートルで支障家屋が百二十五戸、それから第三案の辰野を通って行く現在線に併設する案では、用地面積が二十六万平方メートルで支障家屋が百九十六戸ということで、面積、支障戸数ともにたゞいまの岡谷通過案が一番少ないというふうに考へております。

○中尾辰義君 それで、この新聞を見ますと、国鉄の野口線増設課長の話として、第三案が「種々検討の結果決まったことで自信を持っている」ということなんです。あなたののおっしゃったようなこととだろうと思ひますが、この自信の内容、中身で、それをもうちょっと説明してください。

○説明員(高橋浩二君) ちょっと補足させていただきます。先生は野口線増設課長が言った第三案というの、先生の最初に言われた三案とちよつと違ひまして、第二案の岡谷市を通るルートの中にイルートを通るのとイルートを通るのと二つございまして、そのうちのイルートを通るのが国鉄としては一番いいということで、それが一番いい、それをいまの先生のお話では、それがどうも第三案というふうな考へられるようでございます。したがって、私の方は岡谷を通るのが第二案、第二案の中でしかもイルートがあつて、口を通るのが一番よろしいというふうな考へておるわけです。

○中尾辰義君 それで、経費の問題につきまして、技術的な可否の關係も大きな問題があるようでありまして、お伺いしたいのですが、立体交差が技術的に不可能であるという岡谷市長あて昭和四十七年高橋建設局長の回答は、わかりやすく具体的に言いますとどのようなことなのか、また立体交差の部分についてちよつとわかりやすく説明をしていただきたい。

○説明員(高橋浩二君) いま最初に先生が地元から訴訟が出ておるといふふうに言われました。その訴訟になつては、いわゆる事業認定に対する訴訟でございまして、いま岡谷を通る案の中にイルートがございまして、私の方は口の案を考へておりますけれども、地元の方はイであるべ

きでないかということでは実は訴訟になつてゐるわけでございます。そこで、当時私の方はロの方がよろしいということで発表いたしました。ところが、岡谷の市及び反対派の方々がそれぞれ、国鉄の案だけでは信用ならないから、一応第三者の意見を聞くということ、岡谷市自体は国鉄の案と同じような、いわゆるロの案を第三者の方に検討をお願いしました。それから、地元の反対の方々は第三者の先生に、岡谷市を通るイの案についての鑑定依頼をお願いしました。イとロについてのおのの第三者の専門家の間での議論があつたわけでございます。

そこで、地元の反対の方々は、イの案について一体国鉄ではどういふふうに考へるんだと、国鉄案と比べてむしろイの方がよろしいんじゃないかという意見が出されました。これに対して、私の方は国鉄の意見として、まず地元の方々が言われるイの案を実施するためには岡谷の駅を移転しなければ技術的にはできない。それから、イの案を実施するには、線路と線路の立体交差の関係でもう少し設計を変えなければいけないというようなことを、国鉄の意思として岡谷の市長あてに、地元の反対の方々が言われるイの案について、その点で非常に問題があるから技術的にはできないんだということを国鉄の正式の意見として申し上げた次第でございます。

○中尾辰義君 いや、私は立体交差の部分についているんですよ。
○説明員(高橋浩二君) いまの中央線は岡谷から辰野の方ずっと南に回つて、それから北に上がつて塩尻に行く非常に長い迂回ルートをとつてゐるのが現在の線でございます。この長さは三十一キロもあつて、非常に迂回の長さでございます。今度新しく計画いたしましたのは、そういう迂回をしないで、岡谷市から塩尻に真っすぐ複線のルートをつくつてしまふという計画案でございます。しかしながら、現在ある辰野経由の線を廃止するわけにはまいりませんので、新しくつくった線と現在ある辰野の方を通つてゐる線と両方を成立さ

せながら新しいルートを決めなきゃならない。したがって、新しいルートと、いまある辰野の方へ回つてゐる中央線との立体交差をするためには、勾配並びに曲線半径その他の技術基準に従つてやりますと、国鉄の案の方がすぐれておりまして、地元の方々が言われるイの案についてはその交差が非常に困難である。それを実施するためには急勾配を使わなければならぬし、あるいは岡谷駅の移転をしなければならぬという問題が出てくるということでございます。

○中尾辰義君 これは、元国鉄技術研究所の軌道研究室長でありました高橋博士の説によりまして、交差する地点における将来の飯田線と中央下り線との空頭の問題になつたやに聞いてゐるんですが、そこで、この空頭は六・七九メートルとなつて、最小限必要空頭六・四メートルを満足しているという、こういうこれ反論もあるんですが、この点いかがですか。

○説明員(高橋浩二君) 当初、その高橋博士が出されたときには、五メートル何がしかの余裕しかないローケーションを出されました。線路と線路の高さの差は最小限五メートル何がしかあればよろしいんですけれども、実際には線路を受けるけたの高さとか、あるいは砂利の高さとか、そういうものもございまして、六メートル四十なれば交差ができません。私の方はその点をまず指摘しまして、高橋先生が出された案は空頭が足りない。したがって、もう一遍それは検討すべきではないかというふうに反論をいたしました。その後、先生もそれはそうだとということで、また新しい案としてその六メートル四十をとれるような案をつくつてこられたわけです。したがって、それをつくりますと、いま申し上げましたように岡谷の駅を百数十メートル移転しなければそのローケーションはできないわけでございます。したがって、岡谷の駅を移してまでそういうふうにしたしますと、地元の方々にも問題がありますし、私の方の工事をする側から見しても、駅のお客さんを扱いながらいまの駅を百数十メートル移す

ということとは技術的に非常に困難である、お金に換算すれば、逆に言えば工費が非常に高くなるということでございます。

○中尾辰義君 それから、日大教授の大塚氏はこういうことを言つていますよ。緩和曲線と縦曲線は競合しておらないで技術的に可能であると。これまた、この方も専門家でありますから、国鉄と意見がまた正反対だということだ。交差の問題、曲線競合について、国鉄当局にやればできないことはないと言ふ人もおるわけですが、その辺いかがですか。

○説明員(高橋浩二君) これも先ほどの空頭の問題と同じで、最初に出された案がいわゆる線路の曲線と、それからもう一つ縦曲線という縦の方の曲線と、その二つが重なつた、いわゆる私の方から見ればこれは技術基準に違反をしてゐるローケーションをされたわけです。したがって、その点も私の方から御指摘申し上げて、これはいまの国鉄の基準からいくと基準に合わないというふうに御指摘を申し上げましたら、それを直すためにまた新しいルートを選定されました。そのルートはやはり駅の移転を伴わないでできないルートでございます。したがって、縦曲線と円曲線を両方重ならないようにするために及びささきの駅の橋梁の空頭をとる二つの理由から駅の移転が必要になつて、駅を移転すれば理論的にはいま先生のおっしゃる大塚博士の案はできるわけでございます。

○中尾辰義君 そうしますと、両方可能ではあるが、片方は駅をこれは相当ずらさなきゃいけないだろう、これをやればできると、こういうことですか。
○説明員(高橋浩二君) ただ、動かすというだけではなくて、駅を動かすためにはその付近の道路との関係がいろいろ出てまいります。しかし、理論的には駅を動かしてやればできるということではあります。駅を動かすのも、先ほどから申し上げてゐるようにお客さんを扱いながら百数十メートル動かす、なおかつこの案ですと駅自体を一メートルぐらゐ高くしなきゃならぬという、そ

ういう両方の問題がございまして、理論的には可能であつても、技術的にはこれはできないというふうに考へております。

○中尾辰義君 成田町案というものも当初は国鉄の計画案として考へられていたものと聞いてゐるわけですが、実際はどうなんですか。

○説明員(高橋浩二君) 十年ほど前に計画したときには計画の段階では、ローケーションやります場合にいろいろなルートを検討をいたしました。したがって、検討の中の一つにあつたことは事実でございます。しかし、検討した結果、その案はとれないということ、その案でない案で、ただいま発表しておる国鉄の案が一番よろしいということで、私の方は国鉄案を採用をした次第でございます。

○中尾辰義君 なぜ最終案が第三案、すなわち橋原案になつたのか、地元の訴えた人の声では、新聞にも出ておりますが、政治的な働き、あるいは臭いものがあったんじゃないかと、こういうふうなうわさも出ておるわけですが、この辺はどうなのか。メリット、デメリットをあわせてお伺いしたいと思ひます。

○説明員(高橋浩二君) いまのは岡谷を通過する中のイの案とロの案の比較かと思ひますが、いずれも第二案でございます。このイの案とロの案はわずか数百メートル離れてゐるだけでございまして。したがって、通常政治的というふうな言葉が使われるとすれば、それはいわゆるこの駅を通るか通らないかという非常に離れた問題でございます。したがって、わずか数百メートルか二百メートルの間で政治的にどちらの案がいい、こちらがいい案ということとはまずあり得ないことであります。私の方もそんなことでルートを決めた次第ではございません。これは当時の関係者からよく私も聞きまして、そんな問題でなくて、本当に純技術的に決められた問題でございます。

で、なぜいいんだということとは、まず一番問題は、先ほど申し上げたように、岡谷の駅を移転をしないで、そして技術基準に合わせて最小の工事

費のものと考へ方でございます。で、先ほども申し上げるように、一番の問題、その問題を基準にしまして、じゃ用地買収の支障面はどうだ、あるいは支障面はどうだと、そういうこともあわせて、なおかつ町の形態から見てどうであるというところも含めまして判断をしたものでござい

す。
○中尾辰義君 同じ技術問題で、岡谷駅構内のホーム一部改修に伴う一般利用者への影響はどうなるのか。それから、構内を大幅に移動しなければ成田町案が不可能であるというあなたのおっしゃったことについても、その必要はないという反論もあるわけですが、それに対してはどうなのか。

○説明員(高橋浩二君) これは技術問題でございますので、法律論争じゃわかりませんので、技術的に説明すればこれは明らかになると思ひます。そこで、いまの成田町案というのと国鉄案と二つ実は案が出てまいりましたわけでございますが、この問題は先ほどもちょっと触れましたけれども、岡谷市が両方の案について第三者の先生方に二つの案についての比較検討をお願いしたわけ

です。その結果、昭和四十八年だと思ひますけれども、現地の市議会の中においてこの両案に対する第三者の技術の方々の説明会がございました。両方の案を十分市議会がお聞きになった結果、成田町案はとれない、これはやはり国鉄案が技術的に

よろしいのだという結論を得て、市議会の九割以上の方が国鉄案に賛成という議決をされたというふうに私は伺っております。

○中尾辰義君 国鉄案による成田町案図面を見てみましても、岡谷駅改修はホームを壊す必要はなく、また下諏訪側に増線する必要があるとは明示をされてない。ホーム増設は国鉄図面には見られず、国鉄成田町案にのみ見られ、岡谷駅を不必要に拡大して、そのために東京寄りにくらみ、そのために線路が延長し、東京寄りの踏み切りが混雑すると言われるが、その必要なしとする案もあるわけですね、それについてどう考へになる

か。

○説明員(高橋浩二君) 再々申し上げますように、これは全く技術的な問題でございますので、位置は動かさなくちゃなりませんし、また高さも変えなくちゃならないというのが私の方の見解でございます。しかも、岡谷市議会は十分その意見について納得されて市議会の議決を経た線路でござい

ますので、私の方はそれ以上申し上げるあれはございせん。現実にはたまたまの国鉄の案でこの岡谷市内の用地買収も八割ほど済んでおります。いままでは非常に反対の方が多くございまして、けれども、昨年の二月以来逐次買収に賛成される方が出て、ただいま八割の方が用地買収に

応じているか、または、ただいま交渉中というのが実情でございますので、その点を申し上げておきたいと思ひます。

○中尾辰義君 それから、鉄橋の建設と河川管理の問題であります。これは災害との関連もあるもので、どちらがどのように支障を来すのか伺ひ

します。
○説明員(高橋浩二君) 川に橋梁をつくる場合に、一番問題になりますのは橋脚の本数が何本あるかということ、橋梁と川の交差する角度が直角ならよろしいのですけれども、どのぐらい急であるかというこの二つの問題が河川の水の流れから見た場合に問題でございます。そこで、いま国鉄案は天龍川を二度渡っております。それから、成田町案というの

は一度だけでございまして、しかしながら、そのいま申し上げた渡る角度については国鉄案の方が直角に近いとございまして、地元のおっしゃる成田町案は非常に急な角度で天龍川を渡っているというので、河川に対する影響については急な角度で渡る方が私の方は影響が大きいだろうというふうに考へております。

○中尾辰義君 それから環境の問題について、国鉄の案より第二案が公害の面でよりベターである、こういう意見もあるようですが、この点についてはどうですか。
○説明員(高橋浩二君) 地元の反対の方々がおっしゃられるのは、地元の案の方が住宅よりもまあ工場のようなものに近いので、地元の案がよろしいのじゃないかというふうな御意見かと思ひます。しかし、実態を見ますと、すでに私の方の案は、もともとあります中央線沿ひにつくつてありますので、先ほど申し上げましたように支障の家の戸数も少ないし、買収面積も少ないというところ、後はむしろ都市施設、すなわち道路とか、あるいは公園とか、そういうものとの関係は決まるかということによって環境との関係は決まると思ひます。したがって、今後そういう点ではよく市と協議して、環境整備についてはいろいろ配慮したいと思ひますが、いまの現状のままでどちらがいいか、これは私にはちょっと判断いたしかねる問題でございます。

○中尾辰義君 これは運輸大臣、国鉄総裁、いままでずっと質問をお聞きのことと思ひますが、この問題はすでに十年間もなっているわけですね。ですから、これは長期間を要しておるわけでありまして、このルートの選定に当たりまして、よく住民との意見交換を行い、検討を加えるものは加え、調和を図ることを要するわけですが、この点につきまして、最後にこれは大臣ですが、総裁ですか、一言伺ひましてこの問題は終わります。

○説明員(高木文雄君) いかなる場合にも住民の方々の御意見を十分拝聴しなければならぬということ、路線の選定についてもいたすべきものと思ひます。ただ、本件に関しては、ただいま担当理事から御説明申しましたように、岡谷の市とかなり密接に今日までも連絡をし、岡谷市の意見も聞いて決めておるわけでございますが、私も先般ごく概略でございますが話を聞いておりますが、いままでのところではいまの案を進めさせていただきますというふうに思っております。ただ、まあ一部の方々に反対があり、訴訟が起こっているわけでございますので、訴訟でありますので、その経過もまた見ていかなければならぬというふうに考へておるわけでございます。一般論

としましては、御指摘のように地域住民の方々にいろんな意味で便益もありますけれども、直接被害をこうむる方々もあるわけでございますから、その辺はよく広く意見を伺つて私どもの計画を決めるといふ基本方針であることは御指摘のとおりでございます。今後ともそのようにしてまいりたいと思ひます。
○中尾辰義君 それじゃ、その問題はこれで終わりました。次に用地の管理、処分につきましても非常に問題があるようでありまして、若干伺ひをしたいと思います。
五十年年度の財政再建計画実施状況報告書、これを見ますと、国鉄では未利用資産の積極的な有効利用等、利用計画のない用地の処分を促進するため五十年年度に未利用地の総点検を実施した由であります。まずこの現在までの点検状況、その調査結果、これにつきまして説明をお願いしたいと思います。
○説明員(高橋浩二君) 行政管理局から五十年年度に国鉄の用地の問題について御指摘がございまして、その御指摘の主なものは、まず一つは国鉄の用地は非常に細長く全国にまたがっているにかかわらず、用地の境界がはっきりしない。それに伴つて図面等が正確なものが必ずしも全部整備されていない。したがって、用地のそういう図面の管理、用地の管理を含めてもつきまんとすべきではないかというのが御指摘の第一点。それから第二点は、そうやって国鉄の用地がわかつたならば、その用地の中で国鉄の事業に必要な土地と、それから要らないいわゆる未利用地と、どういふふうにそれを区別して管理しているんだ、そういう点をもっと明らかにせよというのが御指摘の主な点でございます。

なくとも実態としては差し支えなかったというようなこともございまして、用地の境界が約一〇％ほどくいがないというのが従来の、昨年度までの実態でございまして、したがって、私の方はその用地ぐいをまず打って、そしてその図面をつくって、そして登記漏れをしているものは再登記してというように処置をこれから約十年計画で進めようというところで、五十一年度からやることにいたして正確を期したいということを、これは外注で主にやるんですけれども、外注のそういう用地関係者を動員して、それを正確にしていきたいということを実行したいと考えております。

それから用地の、これは使っているのか使っていないのかということについては、これはまず本社に土地管理委員会を置き、また地方の管理局にその管理委員会を置いて、これは必要であるか必要でないかという判断はいろんな角度から検討しなくてはなりませんので、まず運転サイドで要るのか、営業サイドで要るのか、あるいは施設サイドで要るのか、そういう非常に関係者が多うございまして、おのおの協議をするための委員会をつくって、まず要るか要らぬかというのを決める委員会をスタートさせております。そこで要るか要らぬか判定しまして、それを台帳に登録し、なおかつある一定面積以上のものはコンピュータ処理をして正確を期そうということをスタートさせております。

○中尾辰義君 現実には未利用地であるのに、これが未利用管理台帳に登録をされないで把握漏れとなつて、これがかんがひあるようであります。また、その一方ですでに利用され、あるいは売り渡り済みの土地であるのに、なお未利用管理台帳に登録をされていた事実もあります。少なくともこういうような点につきまして、この総点検によって把握をされ、是正整理されるのかどうか、この辺はどうですか。

○説明員(高橋浩二君) 五十年度末の実態は把握しておりますけれども、いま申し上げましたように五十年度後半から五十一年度にかけて、ただいま

まも、これから先もございまして、未利用地であるのかどうかという正確な実態をいま把握をいたしております。したがって、これは正確に把握をすれば、また若干数量は変わってくると思ひますけれども、一応未利用地の面積というものは再々実はここで申し上げておきますように、国鉄の用地の約三〇％ぐらいの未利用地がある、その大枠は変わらないと思ひますが、個々にはいろいろ正確な資料が逐次整備されてくると考えております。

○中尾辰義君 いま私が質問しましたが、そういう管理台帳というのはそれはいいかげんのものなんでしょうか。未利用地が利用されたり、利用されたものが未利用地になつてゐるし、どうなんですか、これ。問題ですよ。

○説明員(高橋浩二君) ただいま申し上げましたように、くいののはつきりいたしております。これは私の方と、その境界側の地主の方と立ち会わないうといひが正確に打てません。したがって、全国のくいがきちんと打たれば一寸一厘違わない面積が出てまいります。それはまだ完成してございませんので、そういう点では不十分というか、ラウンドナバーといひますが、そういう点がございします。

それからもう一つは、毎年毎年非常に大きな、たとえば立体交差の工事とか、路切の改良とか、道路つけどとか、いろんなそういう用地の面積を動かす仕事をたくさんやっております。そういうことから新たに未利用地というものが毎年生まれてまいります。そういう意味においては毎年実はそれが数字が変わつてまいります。そういう意味で、ただいま現在のが不正確だと申し上げてゐるんで、刻々実はそういう点では変わつてまいります。大部分の土地については厳密に処理を、所管をいたしております。

○中尾辰義君 この行管の抽出調査の結果では、未利用管理台帳上は国鉄として利用計画であるとされているが、行管によりますと当該利用計画の実現性はないと認められたものが全部で五十六件

です。六十六万九百三十四平方メートルもあつたはずであります。これら用地のうち国鉄としても、結局行管の認めるように利用計画の実現性はないものと見なして利用計画からはずされたものもあるのではないかと思ひます。その状況を述べてください。

○説明員(高橋浩二君) おっしゃいますとおり、この利用計画があるであろうということは、これは将来の交通計画がどうなるか、あるいはいま未利用地でございましてけれども、先ほどから御指摘のようにもつと関連事業をやつたらどうかということである意見があつて、いろんな角度から検討されている土地はたくさんございします。またもう一つ大きな問題は、たとえば東北新幹線等が建設されますと、東北線沿いにある土地というのは、東北新幹線の土地といふゆる相互交換ということが非常に多く出てまいります。そういう意味で、私の方は土地を持つておられませんか、新しい東北新幹線等をつくる場合の代替土地として確保しております。と、実際に用地買収がうまくいかないうといひことがたくさんございします。そういうものも私の方は利用計画があるんだというふうになあ一般に解釈してゐたわけです。

しかし、詳細に調べていきますと、その中行管の御指摘のようにこれは早く売つた方がいいんじゃないかという土地等もたくさんございします。たので、そういう点をよく整理しまして、できるだけ不用の土地については速やかに処分をして、わずかでも国鉄の財政に寄与するようにしたいというふうな考えております。

○中尾辰義君 そうしますと、今度総点検のねらいは、あらためて未利用地を把握し、確立した上、この中から不用地を選定することにあつたわけでありまして、現段階ではどの程度の用地が不用地として選定をされているのか、その内容をお伺ひします。

○説明員(高橋浩二君) 事業に供されていない土地が二千万平方メートルほどございします。全国で、そのうち事業計画等が考えられておるものが約四

割ほどございまして、後の六割が完全に要らないというものが従来からの一応検討結果でございします。しかし、これは本年度も引き続いて現地で管理委員会を設けて正確に精査しておりますので、若干数字が変わつてくるかと思ひますが、大ざっぱに申し上げますと、いうか、五十年度末で考へていた完全に不用地というのが千二百八十万平方メートルございします。

○中尾辰義君 かつて本社が将来とも利用計画がなく、売却しても経営上支障がない、こういうふう指定した七百一件、八百八十六万平米にのぼる不用地、いわゆる指定物件について今日までの処分の概況はどうなつておるか。

○説明員(高橋浩二君) ちょっといま一件一件の資料を持ち合わせておりませんが、大体昨年度の、五十年度の用地売却はちょうど百億ちょっとでございしますけれども、百六億ほど売却をいたしております。したがって、いまおっしゃられたのはその数量の中に大部分が含まれてゐるのではないかと、いうふうな考えておりますけれども、非常にまとまつた大きな土地については、地方自治体の財政事情もあつて、年度末になりませんと地方自治体の方も支払いができないというふうなことで、一件一件についてはいろいろ問題があるかと思ひます。

なおかつ、いろいろ最近競争入札等で売却の公示をいたしますけれども、一般公開競争入札で売却いたしましたも、私どもの予定価格ではなかなか売却ができないという実態が最近の実情でございします。

○中尾辰義君 五十年度における不用資産の処分目標が三百億円であつたが、その処分実績は百六億円、これにとどまつてゐるわけですか。これはなぜこうなつたのか、その原因をお伺ひしたい。

○説明員(高橋浩二君) いま申し上げましたように、非常に高い目標を掲げたのは、私の方の推定で、先ほど申し上げました千二百八十万平方

メートルというものの価格が約三百億ある。それ
からなおかつ毎年、先ほどから申し上げているよ
うないろいろな事業をやっている不用地が毎年幾
らかふえてまいります。そういうことから、もう
できるだけよいとにかく処分をしたいというこ
とで非常に高い目標を掲げておりました。ところ
が、一生懸命やりましたけれども、先ほど申し上
げましたように、地方自治体の財政事情その他公
開入札をやりましたも入札が落ちないというよう
なことで、最終的には百六億という結果におさ
まったのが実情でございます。

○中尾辰義君 今日の不況のもとで、いま答弁あ
りました。地方自治体等における財源難、ある
いは地形の不整形などのせいもありましようけれ
ども、現場の用地担当職員がよく言っているよう
に、国鉄当局は自治体と公共団体を売り渡しの相
手方とする場合を除いては隨意契約の方式をとっ
てはならぬと厳しく解釈していることが大きな障
路になっておりはしないかという意見もあります
が、この点いかがでしょうか。

○説明員(高橋浩二君) 先生のおっしゃいますよ
うに、公共自治体に対しては隨意契約ということ
でいたしておりますけれども、一般に土地を売る
場合には、ただいまのところでは特殊の場合以外
は隨意契約はいたしていません。これはいろいろ
非常に全国多くの場所でも多くの土地を抱えてお
りますのでいたしていませんけれども、いまのよ
うに非常に早く処分をしたいという目的からは
隨意契約の方が早いと思えます。しかし、公正
公正を期しながら、なおかつ早くという点におい
ては、必ずしも一挙に隨意契約というわけにはま
いりませんが、この点はいろいろ事務的に検討し
なおかつ公正価格の算出等についてももう少し一
考を加えて、できるだけ早く処分ができるように
なおかつ公正に処分ができるようにということ
を考えたことを考えております。

○中尾辰義君 遊休未利用地の有効利用は、再建
対策としてこれは不可欠の問題だと、こう思うわ
けですが、用地処分に当たっては、もちろん第一

次的には一般市民よりも地方公共団体等を買ひ私
いの相手方とすることが好ましいわけですが、公
開競争入札に對しても、二度目で落札者がな
い場合、適正な予定価格である限り隨意契約で売
り払うこともやむを得ぬことではないかと思うわ
けですが、運輸省当局を含めて、この点はどうい
うように見解を持っていますか。

○説明員(高橋浩二君) 第一回の公開競争入札で
落札しないということは、私の方の予定価格より
安い値段で買いたいというのが落ちないわけでご
ざいます。私の方の予定価格は、いま決めており
ますのは、通常の場合には二人以上の土地鑑定士
によつてその時価の評価をもらつて、その評価で
予定価格を立てるわけでございます。したがって、
私の方の予定価格を何らかの方法で下げない限
り、実は三回やつても三回やつても落ちないとい
う事態が出てまいります。私どもの予定価格を下
げるといふことにはいろいろまだ問題がございます
ので、先ほど申し上げたように、一回か二回
か競争入札しても落ちなかった物について、これ
は總裁なり、大臣の特認をもらつて価格を下げる
という、そういう方式は検討していかなくちゃな
らぬかなというふうに考えております。

○中尾辰義君 それでは次に、資材の購入の問題
につきまして、これまで非常に国鉄財政と関係あ
りますのでお伺いしますが、国鉄が調達をいたし
ました各種の資材、これは五十年内だけでも三
千二百億に上つておるわけでありまして、年度末
における貯蔵品残高も四百四十五億となつてお
ります。これらの資材管理のよしあしは、昨今に
おける国鉄の資金事情から見て、これにかなりの
影響をもたらすものと思つておられます。

○説明員(尾関雅則君) 工事に使います資材につ
きましては、それぞれ工事計画に従ひまして所要
の資材を準備するわけでございます。これは工事

計画がわかり次第、正確に要求することによつて
むだができるだけ発生しないようにということ
心がけておりますけれども、やはり時期というも
のも大切でございます。必要な時期に入らない
というふうなことになるかと、またその面でも
むだが出ますので、その両方を勘案いたしまして、
総合的にむだのないようにと考えてやつてき
ております。

○中尾辰義君 監査報告によりますと、五十年
度の場合には物品監査員延べ二千九百余人をもつて実
地にたな卸し資産を確認させ貯蔵品の出納帳など
につきましても監査させた、こういうことであ
りますが、この結果や指摘、是正の状況につきま
して具体的に説明をお願いしたいと思います。

○説明員(尾関雅則君) 五十年の年度末にたな
卸しをしてどうなつておるかというのは手元
ちよつと資料がございせんが、四十九年度の末
まだ使われていないで五十年度へ越したものが百
六十八億でございます。

○中尾辰義君 それから四十九年度の会計検査院
の検査報告によりますと、本社の資材局や各地方
の資材部が車両改造工事などに使うため購入した
工事項品につきましても検査をしたところが、当年
度内に使用されなかった資材が百六十八億相当
もある、こういう報告です。さらに、このうち
五十一億四千万の資材につきましては、五十年九月
現在でもなお使用の見込みが立つておらない。特
に問題なのは、東京建築工務局における乗車券印
刷発行機の購入要求の場合で、四十八年度に購入
した分が四十九年度になつても全量が使用され
ず、製造業者が保管をさせたままになっている。と
ころが、四十九年度でもまた同じ物を購入を要求
して、購入をされたため、前年度購入分を含めそ
の大部分が遊んでいて、そういうケースが
あるわけですね。これは同建築工務局が使用見通
しを誤つたというよりは、実質的に業者から買わ
されたんじゃないかと、こういうふうな勘ぐりも
出るわけですね。これは、こういう赤字で困つて
おる場合に非常にずさんですね。まあ国鉄側の言

い分もありましようけれども、これはどういふこ
となんです。

○説明員(尾関雅則君) 先生御指摘のとおり、会
計監査院から昨年の九月に至るもまだ使つて見込み
が立つてない物を五十一億も持つておるではない
かという御指摘を受けまして非常に反省をいたし
ておる次第でございますが、この理由でございます
すけれども、やはり四十八年、九年と申しますと、
先行き非常にたくさん工事が行われるという高度
成長時代の雰囲気でございます。また、物も早
目に手配をしてございまして、また、なかなか手に入ら
ないというふうな客観情勢の中で資材の計画を立て
まして、どうしてもそういう状況ですと、やはり
計画に対して早目早目に手配をしたという事情
が、背景がございまして、その後いろいろなる事由
で計画を立てました工事の実施がだんだんおくれ
おくれになつておるということが基本的にござい
ます。

先生御指摘の乗車券の発行機でございますが、
これも具体的に現場で設計をし、測量をし、ある
いは教育をし、というもろもろの計画が初めに考
えられたとおりに実施がむずかしくなつてだんだ
んおくれつたというところが主な理由でございます
ます。その後、これが全然むだになつたかと申し
ますとそうではございませんで、計画はおくれは
いたしましたけれども、漸次計画を消化をいたし
ていきまして、ただいまの予定では、五十一年度
末までにはほぼ御指摘を受けました品物も消化でき
る見込みが立つてまいつてきております。

○中尾辰義君 いまお伺いしましたけれども、東
京建築工務局では両年度とも使用見込みが立ち得
ない段階で資材局に対して購入の要求、つまり準
備要求をしたというふうなことであります。資
材局としては前年度購入分がすべて未利用のまま
であることは知らなかったのかどうか。知つてい
ても、資材局ではこの場合準備要求をチェックで
きる立場にはないのか、その辺いかがですか。

は知らないことはございませぬけれども、非常に膨大なもので、しかも品種が多岐にわたっておりまして、種類が非常に多いという様なこともございまして詳細、そういうもので完全に在庫しておる物を手当しなかつたかという事は、場合によつてはそういうこともないわけではございませぬけれども、このように大きな量を見落とすという事はないというふうに考えております。

で、建築工務局から二度準備が出てきたのにこれはどうしたんだという御指摘でございすけれども、これは恐らく東京都内の駅の改良工事に絡んで乗車券の印刷発行機、あるいは券売機を設置するという工事の關係だろうかと思ひます。それで、やはり種類の問題、それから前の計画に引き当てた物を他に流用することが本当にはかゝる、その種類がよその計画にマッチするかどうかという様な点もございまして、やはり二重とも見られるような準備になつたのかというふうに考えております。

○中尾辰義君 ちよつと、こういういいかげんなことじゃ因りますな。前年度購入したのを全然使つてないでしよ、これ。それでまた今年度という事で、この点は非常にこれは嚴重な監督をしてもらわないと、そういう答弁ではあな、なかなかこれは満足できませんよ。

それから資材局では工務局からの要求によりまして、四十九年度に施行する車両改造工務用の資材として冷房装置等の工務用品二十七億相当分を購入をしたところ、これがまた買い過ぎで、このうちに十五億相当の分は年度内には使用されずに終りましたと、さらに、このうち四億圓相当分は五十年九月現在も使用見込みが立つておらない。この場合、工務局からの購入要求は、通常のいわゆる準備要求という方式ではなく、予算が示される前に例外的に行われる見込み準備という形の購入要求をとつておる。したがつて、この見込み準備によつて購入要求の場合、その要求数量は必要最小限度にとどめるべきであるが、このように必要数量の倍以上も購入要求をしたのはどうい

うわけですか。

○説明員(尾関雅則君) 当時、車両の通勤の電車が主でございまして、冷房化の御要求が非常に熾烈でございまして、また、ちよつと先行き冷房装置等の需給が逼迫をしまつて値上がりをするというやうな情勢でもございましてために、若干多目に見込みで準備をいたしたものと考えております。

○中尾辰義君 この場合、工務局では資材局への購入要求、つまり見込み準備に当たりまして所要数量など把握するため、どのような事前調査をなされたのか。

それから、工務局ではみずから改造工事をする事はできない。それゆゑ、購入要求側としては当該車両工場における本件資材を使つての改造工事の施行能力ぐらゐのことなどは要求前に確認する必要があると思ひます。こういう点を怠つたのではないかと思ひますが、この点いかがですか。

○説明員(尾関雅則君) 工務局は全国の鉄道工場の管理をしておりますので、当然自分のところの工場の改造能力というものは把握をしておるわけでございます。また、工場に車をいつ入れて、どのチャンスに改造工事を行うかということも、これは冷房改造のためだけに入場させるのではなくて、定期検査のときにやれば能率がいいわけでございます。そういうことをいろいろ考えまして計画を立てるわけでございます。それによつて大ざつぱではございすけれども、急いでいたために精細には詰めていなかったかもしれせんけれども、準備をしたと考えております。しかし、その後北陸トンネルの火災の事故等のために車両の難燃化、不燃化工事というやうな飛び込みの仕事もありましたし、あるいは上越線で「とき」が非常に故障が多発したというやうなこともございまして、工場の仕事があつてを要する工事というものがたくさん出たために計画が大幅におくれたものと考えております。

○中尾辰義君 この買い過ぎが五十一億圓余あるわけですか。この資材の大部分が、それぞれの工事に限つて使用される特定の用品であるために、ほかの工事に転用することが困難である、このように思われるわけですが、その後これらの資材はどの程度使用され、あるいは転用されているのか、いづれ、かなりの物が未稼働品として処理されていくのではないかとと思ひますが、その点いかがですか。

○説明員(尾関雅則君) ただいま、五十一年度九月末で、五十年九月末に五十一億ございしたものが、五十年度の末には約半分の二十七億まで消化をいたしております。

それから、ただいま、さらに使用が進みまして約二十億弱という数字でございすが、これも年度末までには大体消化できるといふやうに計画が立つております。

○中尾辰義君 私がいま申し上げました、こういったやうな買い過ぎの突進、いろいろと御答弁ありましたが、必ずしも国損といふわけにはいかない面もありましょけれども、それは、関係者の責任は非常に重大であると、このやうに思ふわけですね。そこで、資材局、東京建築工務局及び工務局等、国鉄内部におきまして、これは実質的な責任關係はどのやうになつてゐるのか、その辺をお伺いします。私は、このやうなことを質問するのはいやですけれども、実際、片方じゃあな、五〇%も値上げしてくれと言ふんですからね。これは、国民に対して申しわけないと思ひますから、それで伺ひしてゐるんです。最後にこれ、総裁にもひとつ伺ひします。

○説明員(尾関雅則君) まことに、結果におきまして大変な不経済なことではございすが、深く反省をいたしております。關係箇所いろいろな理由があつたことと思ひますけれども、やはりそのやうなことを再び起こさないために、關係箇所の責任者には嚴重に注意をいたしたいところでございす。

○中尾辰義君 総裁も、大臣も、あなた聞いていらつしたでしよ。非常にずさんですよ、これは。まあ見込み買ひだとかいろいろとおつしやつたけれども、必ずしもそうばかり受け取られぬ面もあると思ふんです。だから、値上げ値上げといふ前に、このやうな問題もきちつとやつていただかないと、さつき私は黄害の問題等も質問しましたけれども、あれだつてあなた、たれ流しばかりしておつて値上げかと、こゝう言うんですから、そういう点で、最後に大臣、総裁の所見をお伺ひしまして、質問を終わります。

○國務大臣(石田博英君) 値上げをお願いいたします以上は、國民の側から見てもとするとあるんじやないかという声が起こらないやうな処置を十分しておかなきゃならぬと思ひます。これは未利用地の問題もそうですが、一応利用地になつてゐるところでも、もっと効果的な利用の方法があるのではないかとこの声をよく聞くのであります。そういう方面についても検討を命じております。

それから、いまの資材の購入の点は、やはり国鉄の現状がどうあろうと、そういう見込みとか、あるいは必要以上の購入というやうなものは、これはやはり必要に見合つてやつていくべきものと考えております。ぜひこのやうな管理の狀態というものを速やかに改善するように私も努力をいたしたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) 先ほどから御指摘がありました出資会社の投資効率の問題、あるいは用地の管理、処分の問題、さらに資材購入の問題等は、いづれも業務の能率がうまく上がつてないといふことの点でございまして、単に列車を安全、確實に走らせるといふだけでなくて、このやうな面にも細かに配意してまいりたいと思つております。御指摘をいただきました点につきましては、いろいろ改善を要する基本問題があると思ひますので、それを考へて取り組んでまいります。

○杉山善太郎君 私は、主として運輸大臣と、国鉄問題のメーンである総裁に質問いたします。そこで、すばり若干物を申し上げておきますが、

私は基本理念として、質問は言わずがな問題であり、意見も含め、ポイントとしては、要望というよりやさしいものではなくて、これの点を要求すると、こういうことをポイントに置きたいと思います。

なぜかと申し上げますと、まあ運輸大臣をたならえにするわけじゃありませんけれども、運輸大臣は陸海空の行政の三つのルートの頂点に立っておられる、言うならば行政の長官である。同時に、三木内閣のもとにおいてはかなり発言力の大きい国務大臣でもある。そういうポイントを押さえながら、かてて加えて、すべての人間の生活活動とか生産行動というのは、これは総裁にもよく聞いておいてもらいたいですけれども、人間、人の問題と物財と金勘定、言うなれば財政金融という問題が三つランクして、大体これはまあ政治、経済体制の違いがあるうとも、この三つの基本点はこれは間違いない一つの原理だと、こういうふうに思っているわけでありす。

次に、総裁に申し上げますが、総裁との出会いでは、いま申し上げたようなことを申し上げておいたことは、あなたの耳の中にあると思ひます。私は、総裁にひとつ強い総裁になつてもらいたい、こう思ふんです。なぜかならば、あなたはやはり弁護士会に登録すればいつでも認可される法律家でもある。経済学者としては、上級のやはり大学の経済学部の講師ということにも十分受け入れられる能力を持っておられる。同時に、やっぱり官僚としてはエリートコースの日の当たる、しかも、財政のやはりメーンであるところの事務次官まで大蔵省でやっておられる。しかも、この国鉄問題が社会問題化し、政治問題化してきてから、結局そのだれもなり手がなかったんですよ。

ところが、たまたま三木内閣のもとでは、総裁なしでは国鉄問題というものはこれは解決しないものですから、あなたは頼まれていやいや来られたわけでありまして、したがって、やはりそれは法や秩序というものはあきらましようけれども、そういう意味でこれは国鉄問題について十分胸を

張って、冗談じゃないんだと、おれが来たのは頼まれて来た、やむを得なく来たんだと、そういう点でひとつ――私のもとには石田総裁だとか、それから磯崎総裁だとか、まあ藤井総裁だとかいったような人と、あるいはこの労働委員会の中であるとか、あるいは運輸委員会の中である、いろいろとつき合ってきた経過を持っているわけでありす。

それで、あなたはそのうちで最も強くなって、胸を張ってやはり運輸大臣とかみ合いでひとつうまくやつてもらいたいというところで、実は私は十本の柱を立てておるわけでありす。

〔委員長退席、理事瀬谷英行君着席〕

しかし、限られた時間でありすので、実はこの十本の柱を消化するためには、この中の運輸行政の民主化についてといったような問題は、たとえば運輸審議会の会長であるとか、あるいは非常に運輸行政の中にはいろいろ問題がありすね、ロッキード問題等も含めて。そこで、管理者等を管理するといふ側で職員労働組合から、相当に關心を持っておられるので、そこで委員長も来てもらって、参考人として、ところが、これをやるという、これだけでも二時間や三時間かかりますので、これはメーンから抜くということにしておきます。

以上申し上げましたが、そこでさばりて、まあ総裁から話していきますが、今日この国鉄の破産状況になっておるといふ原因ですね、うちの中、渦の中に巻き込まれて苦悩しておるよりも、外の側から主観的にも客観的にも見た、あなた方はこの破産状態になった原因は何だと、こういう現象があるわけですが、結果があつた限りには、責任というのがあるわけですが、私はここで責任を追及するといふような考え方は持っておりません。だれがこうこうしたからやめよといふことではなくて、もしこの原因が、やはり破産の現状といふものに對して原因があるならば、その過ちは再び繰り返してはならないと、そういう一つのポイントを押さえて、私が長々と申し上げました一

つの点を、実はこう思ふんだということをさばりて言ってもらえれば次へつと進むと、こういうこととでありますから、その点でひとつお答えいただきたい、こう思ふんです。

○説明員(高木文雄君) いろいろな事情があつたとは思いますが、一つはやはり経済情勢の変化に對応いたしまして、国鉄の仕事のやり方というものも変わつていかなければいけなかつた面がいろいろあると思ひますが、特に他の輸送手段が發展してまいりました場合に、それに対応して仕事のやり方といひますか、企業の方を変えていかなければならない点が過去において多々あつたと思ひますが、そのおくれといふ問題が一つあると思ひます。

それからさらには、しばしば言われますように、やはり他の輸送手段との間の競争関係のみが表へ出過ぎた感じがいたします。むしろ他の輸送手段、飛行機とか、自動車とか、内航海運とかいうものとの協業といひますか、その輸送体系の変化に即応して、むしろ単に競争だけではなくて、協業といふようなことがなければいけなかつたのではないかと思ひます。

それから三番目に、やはり運賃水準が全体として低く、かつそれが物件費、人件費の改定に伴ひましてお願いをして直していかなければいけなかつたんだと思ひますが、その努力が続けられましたが、結果としてやはりそれがおくれたといふようなことがございます。同時に、またこれ非常に重要なこととございますが、内部におきまして、一言に申しますと、労使間というやうな言葉で表現されておりますけれども、人間関係がスムーズに行つてない、何となく気合が入つてないといひますか、そういうことが多く原因したと思ひます。

これ、まだほかにもございますが、主にはそうしたことはないかと私は判断をいたしておりましたので、今後の問題といたしましても、そういう問題の一つ一つ早目に解決をしていくといふこととでありまして、このままの状態がいつまでも

続きますし、立ち直れないということになるのではないかと思つておりますので、その原因と取り組みまして、それを直していくということが立ち上がりにつながる問題だといふふうに考へておるわけでございます。

○杉山善太郎君 これはね、鉄監局長からでもひとつ確認をしていただくことがあるんです。大体いまの答弁で、はい、さうでございますかと言ふわけにはいかぬ点があるので、ひとつ確認をしていく問題があるんです。実は確認ですから、私から聞きながら――私メモを持っておるんですから。

昭和三十九年鉄道建設公団法制定というもので、

ずっと読んでいきますが、それから昭和四十四年五月新全国総合開発計画が閣議で決定しております。七千二百キロ新幹線を織り込むということと、これが昭和四十四年の五月。それから昭和四十五年五月の全国新幹線整備法が成立をしておる。で、関連して本四国連絡橋公団法が成立をしておる。それから昭和四十六年の一月、基本計画が決定をしておる。四十六年の四月に整備計画決定、建設指令。で、建設の主体は、東北は国鉄でやる。上越、成田は鉄道公団でやる。昭和四十六年九月に青函トンネル工事実施計画が認可されておる。そこで、四十六年の十月の時点で、東北、上越新幹線の工事実施の計画が認可されておる、十一月から着工しておる。昭和四十八年の二月、経済社会基本計画。これは昭和六十年までに七千キロ整備計画を閣議で決定をしておる。こういうわけでありまして、これちよつとひとつ鉄監局長のところへ持つて行つて確認してもらひますから、持つて行つてくだされ。

○政府委員(住田正三君) いまお話しがありました経緯は、大体そのとおりだと思ひます。ただ、新幹線につきまして、現在の基本計画を決めましたのは、昭和四十八年の秋であつたと記憶いたしております。

○杉山善太郎君 そこで、総裁の質問に答えていた中、もう一つ私は再質問しておきます

が、政府や国鉄では、再建計画というものがいろいろな視点をとらえて、それなりに位置づけられておるわけでありますけれども、当時田中角榮とあえて言いますけれども、こういう地位におられたということは私が一番よく知っておるのであります。私自身は、生まれは愛知県でありましたけれども、選挙のたんばは新潟にありまして、そういうような関係からよく知っておる。まあ全国総合開発計画がある。さらに新しい新全国総合開発が出てきた。それを、日本列島全部をふろしきで包むような日本列島改造論というものが出てきたんです。その関連の中で、現象面では鉄道建設公団というものができてきたんです。そこで、私は対外的に私なりに、たとえば東北新幹線とこの上越新幹線と対比して、一方では国鉄がやはり上越新幹線の方、おたくの方と、政府と鉄道建設公団がドッキングをしたような形で、これは言うならば本四国架橋の問題も、あるいは自動車、そういうような問題も含めて、大体において大同小異の路線を歩いておる、こういうふうにかが知っておるわけでありまして。

ところが、これがうまくいけば問題じゃないのでありますけれども、まあ計画失敗がしておることは事実なんです。だから、一度ならず二度三度再建計画というものがやはり閣議であり、あるいはいろいろ論議されておるわけでありまして。この辺のつぼと勘どころを、まああなたが、いま私がしゃべらないことをしゃべって、あなたは頼まれて来た総裁でありますから、胸を張ってここに失敗の原因があったんだというふうなそういう点について、何かあなたのやはり経済感覚なり、また総裁として今度おれがひとつ立て直す、そういう気魄の中から、そういう点については何にも、あなたはこの財政赤字の原因というものは、あなたの認識の中にはそういう要素というものは全然ありませんか、そういう点についてひとつポイントを。

○説明員(高木文雄君) 率直に申しまして、私が大蔵省におります時分にも、必ずしも鉄道の問題に直接担当をいたしたことはございませんが、その周辺の仕事というものであったわけでございますけれども、A B線の問題等につきましましてはかなりの長い間大蔵省の方の立場では批判的であったわけでございます。で、いまの国鉄の非常に経営状態が悪くなったこととの関連で申しますと、まだA B線が当方でお引き受けしておりますものの量はそれほど多くないわけでございます。A B線の建設を終わりましたものを国鉄の方で運営をお引き受けしていることによる負担は、赤字ではございますけれども、もがリムンとしてはそんなに大きなものにはなっておりません。

ただ、私どもとしての心配はむしろ今後の問題でございます。今後さらに相当数のものが、工事完了して国鉄の方で運営をしなければならぬという事態が起こりました場合、それからいろいろの新幹線計画がございまして、これを何年か先に工事完了の上で国鉄の方に運営をすることを求められた場合に、その負担が容易ならぬものになりはしないかというところは非常に心配をいたしておるわけでございます。鉄建公団という制度の可否、あるいはその仕事の中身ということによる影響は、今日ただいまの段階では現在の国鉄赤字にはそれほど直接の影響がないわけでございます。今後これを保持してこられた場合の処置をどうしたらよろしいかというのは、大変現実的な問題として私どもの悩みの種になっておるわけでございます。

○杉山善太郎君 限られた枠組みの中でありまして、先へ進みますが、大体、事あればあのオイルショックであるとか、あるいは計画を立ててこれと完全にいくんだというふうな形で、しかも、行政のスタッフのポイントである閣議でいろいろの計画がなされて、一度ならず二度三度、足元から崩れていくということについては、あなたが十分その原因を究明して、あなたは何も、前の総裁よりも強い立場に、やはりこれは回り合わせであ

りましようけれども、あなたはそういう意味では思われておると、勇気を持ってひとつは是非、是非といふか、先ほども申し上げたように、まあ私は常に認識の中で石田博英と言えどもこれは労働大臣だなどというふうで、実はここに同僚もおりますけれども、私の先輩等は初代の労働大臣米澤満亮であったのです。そういうような関連もこれあってそういう認識を持っておるわけですね。顔見えていたらきょう労働大臣が来ておるというふうで、しかし、労働大臣という形で来ておられなくてもいいわけですが、やっぱり人間関係からいってすべて天つ日嗣のものと人間的な、そういう意味に考えて、そこで先へ進みますが、国鉄再建並びにこの値上げ法案に関して国鉄当局の姿勢に問題があると思っております。ずばり申し上げるけれども、たとえばNHKの三十日の夜、これは九時ちょっと過ぎに国鉄の減車の問題についてニュース解説がありました。そのあとの絵は見る者と見ない者があつたと思ひますけれども、これは総裁、ごらんになりましたか。

○説明員(高木文雄君) 見ております。

○杉山善太郎君 それならば、二年間に二回の運賃上げをして収支のバランスを図るという再建案は、国民の家計を苦しめるということだけではなくて、公共の役割を持つ企業の経営として運賃上げは最後の手段であるという認識が当局に欠けておると思うのです。たとえば、新幹線の腹痛の事件であるとか、値上げ法案の審議に影響を与えまいとした小細工であるとして、たとえば閣連下請業者などを動員して値上げ運動させるなどという、これは見えておると思うのです。たとえば、これは見えておる五十数年の道に、政治はまだとうとうで駆け出しなんですけれども、解放運動という戦列の中で私は五十年余を生きておるわけですよ。だから、旗かつげ、デモやれといふことは言っておる方でありまして、けれども、しかし、洋服屋さんであるとか、その他新幹線の中の鉄建公団、その他の地場の下請業者の中

についても、たとえば新潟に例をとってみれば大清水トンネルについても、その他新潟に入ってから本場に多くの駅がありますよ。

でありますけれども、これらに対して確かに鉄建公団が公団としての位置づけを持つならば、その下請の人たちが旗やデモをやつてというふうなそういう関係は、これは実は国鉄の値上げをしなれば金が払えないんだというふうな、これは勘ぐりかもしれませんけれども、この勘ぐりは私だけではないんだというふうな考えております。特に、これは十月の二十日です、十月二十日、通勤電車やローカル線の運休計画が、サービスダウンの発表がされております。犠牲を国民にしわ寄せして、言うならばその反射的な力学によつて値上げ法案の審議を促進させようとした意図だと勘ぐられてもこれは仕方ないであります。しょう、このやり方は、値上げの上にサービス低下をするというところは全く常識外だ、そういうふうには私は私なりに把握しておりますよ。

○説明員(高木文雄君) いささかどうも、杉山先生と私とちょっと考え方が違うわけでございますが、今回の工事をとめざるを得ない、あるいはサービスダウンせざるを得ない、あるいはこれは値上げとか何とかは別に、予定されまして収入が入らない、ということから起こったわけでございます。予定されまして収入が入らない場合には、それを何らかの方法で政府から援助をしてもらうというところで泳いでいくことにいたします。

〔理事瀨谷英行君退席、委員長着席〕

これはもちろん国鉄のあり方と関係いたします。

杉山善太郎君　だから、私はよけいなことを

とにかく物価高に苦しむ国民に値上げをとるか

そこで、ひとつ運輸大臣は、先ほど私が三つの

二月二日【参観完】

なる。その事情はわかるけれども、あえて今日

るような——政治に私のように関心はないので

でありますから、どうしてもこれはひとつ大

説明員（高木文雄君） 今日ただいまはまだ始まつ

おりますが、その結果備品がだんだん買えなくな

んから、非常に不満です。私は、先ほど念のため

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	

ただけではなくて世間にある問題だと思いがすが、しかし、余りにもひど過ぎるということで申し上げますが、新潟県の信越線に米迎寺という駅があります。ここから西小千谷までわずか十二・六キロを魚沼線といっておるわけでありま。ここに二兩編成の列車が午前二回、午後二回走っておるわけでありま。一日平均お客さんの数は定期券利用者が百六十六人です。一般客は五十六人です。駅は三カ所あるのです。無論これはいずれも無人駅で人はおりはしません。そこで昨年の年間収入は六百六十六万円なんです。それから支出は一億一千七百五十七円。

これから問題です。問題は、この魚沼線に沿ってずっとたんだる舗装道路が敷かれておるわけですよ。私はこれを見て、また実際に行つてみて、日本列島改造の縮図は一応ここに、日本列島の中に新幹線という幹線がある。それと並行線に高速自動車道を走らせると、それで内航海運を活用して、表から裏へカーフェリー、裏から表へカーフェリーということになれば、運輸交通体系の中の国鉄は一体どういうふうに位置づけにくいべきかと、それを交通整理するのが運輸行政であり、国の政治である。だけれども、ここにあらわれた縮図は、こういう点がここだけで問題でなく、全体の問題にあるからというわけでありま。すから、問題は魚沼線に沿うてたんだる舗装道路が走っておるのです。ここに越後交通株式会社、バスが一日数十本往復しているわけでありま。で、この越後交通は田中ファミリーの会社であることは世間周知の事実であります。

これはまあずばりで申し上げますが、田中さんはまず国鉄の再開通——魚沼線というのとは大体眠っておった状態にあつたんですよ。道路ができたら眠りから覚めて、いまこういうような状態になつてきたんです。でありますから、ずばりで言えば、この再開通させて県道を構築したというところにもなつてくるわけですよ。その後、路線沿いに道路をつくつたこともいま申し上げておるのとおりです。そこへもつてきて、自分の会社のバ

スを走らして、そして、国鉄の乗客を横取りしてしまつたということの結果はなるわけでありま。また、田中が建設公園を設けたという上に、ずばりはいま先ほど、私は年表で、誰だあれ、鉄監局長か、大体この計画どおりだ。その計画を得たのは、私はきわめて意図的なんですよ、あれはね。大体このときに田中さんが大蔵大臣であつたか、あれは、まだ総理でなかつたということには間違いないようでありま。すけれども、いづれにしても上越線に、新幹線にいち早く地元の利益誘導をやつておると、私はそういうふうに思うわけですよ。これは一つの政治路線です。

総合交通体系とこれが言えるかどうかというふうにも実は思つておるわけでありま。建設の上越新幹線は速いだけが決して取り柄というふうには県民感情は評価してありません。その上、東京——これは上越新幹線のことを言つておるのです。東京、大宮、熊谷、高崎、まあここまではいいでしょう。今度は新潟県に、清水トンネルというものをこれは通るわけでありま。す。この清水——それで実は湯沢ですね、それから蒲佐、ここに天皇家のやう山奥にはスキー場とか何かあるというふうにしておりま。すけれども浦佐、それから長岡ですよ、それから燕・三条と、それから新潟と駅ばかりですよ。並行してそこに高速自動車道が走るわけでありま。す。これはとにかく新潟の県民感情からいけば、東京まではいまは「とき」もあり「佐渡」もあるんだと、こういう新幹線が出て、これが百分で仮に往復できるにしても、県内に四つも五つも駅がある。で、鉄建公団がそれを請け負つておるんだと、工事はぐんぐん進んでるんだというやうな、そういう点から言つて、このやうな建設をして国鉄の営業というものが一体いつになつたら赤字になるかどうかと、上越新幹線だけじゃないんでありま。す。結果は、私どもが試算して数千億の工事にありついた土建屋さんと、それに絡む利権屋や政治家が笑いのとまらぬほど実はもうけておるじゃないかと私は私なりに勘ぐつておるわけでありま。す。

そこで、全国の新幹線網計画は上越新幹線の拡大版にならなければいいと、これはなつてしまつてから内輪げんか起こして、おれが悪かつたとか、いいとかいうことじゃもうおそいんですよ。ならないうちに、たとえばこれを十分意識してやつていただく必要があるんだというふうにご考へておるわけでありま。す。まあそういうやうなことであります。この点についていろいろ申し上げましたけれども、この魚沼線の中のこの状況について、總裁自身は知つておられなければだれかが答えていただきたい、こう思ひますけれども、これは非常に問題なんです。で、実際問題は、

○説明員(高木文雄君) 私はちよつと魚沼線のこととは詳しく存じませんので、ここでお答えをいたしかねま。す。

○国務大臣(石田博英君) いまお話を伺つておりました。いわゆるこの地方交通線の問題の処理、これは一番最初にそういう並行線からかかつていくべきものだと私も考へます。そういうのは方々にある、また地元も納得してもらえたら、そういうものから処理されていくべきものだと思うております。

それから昭和四十八年まで逐次決定をされてまいりました新幹線の計画とか、あるいはAB線の計画などにつきまして、これを現在の段階で計画を修正するといふことはいろいろ困難がございま。す。たとえば鉄道建設審議会の議を経なきゃならないとか、いろいろ手続上も困難がございま。す。そこで、いまのわが国の置かれておる経済的条件は四十八年以前のときとは違ふのでありますから、そうしてまたこの条件がこれからは随分と変わなければならぬのでありますから、実施に当たつて、いま杉山さんの御意見のやうな方向に向かつて、後になつても一つ別のお荷物を背負い込むといふやうなことの起こらないやうに、実施に当たつて十分配慮をしたいと考へます。

○杉山善太郎君 昭和四十八年二月の閣議決定で経済社会基本計画というものが位置づけられておるわけでありま。す。これで、昭和四十八年でありま。すけれども、この計画で国鉄は再建できると思つておられるかどうかという問題も、ひとつ後で答えていただきたいと思ひます。自信を持つて言えるかどうかという点。

これに関連して、これは大臣に伺つておきま。すが、新幹線建設の見直しというやうな問題について、まあ衆議院の段階においても一応発言をされて、ニース面には取材されてつたわけでありま。す。けれども、私は一つポイントとしてお伺いしておく必要があると思ひます。具体的問題として、青函トンネルの開通に伴つて、貴重な財産であるあの船舶や、そこで働く職員、船員の合理化という問題が、当然延長線上に出てくるわけでありま。す。たとえば、新幹線の中で九州や東海道や山陽に本幹線を置いて、北海道だけをこれは取り残しておくわけにいかぬから、とりあえず北海道新幹線は生きてきたんだと、いま先行しておるの、この最も難工事であるところの青函トンネルというものが、これは技術的に鉄建公団のこなしができるでしょう。問題は、上に、歴史を持つた多くの船舶、管内には船舶局というものもあり、そして船員というものもあり、そしてこういうやうな問題について深慮遠謀をめぐらしながら、これは總裁も考へておられるかどうか。考へておられないとすればこれは大変な問題ですよ、実際問題は、その点についてひとつ。

○国務大臣(石田博英君) これはいわゆる本四架橋の問題にも起こることだと思ひますが、この結果として生ずる船員諸君の雇用問題、これは十分配慮しつづけるべきものだと思うております。

○杉山善太郎君 これでもし体制が変わつて、われわれの方の側で民主国民連合政権というものができるとして、なつたならば、これはまたやり方は違ひますけれども、この体制のままですつといふれば、これはメーンでありますから、十分、いま本四国架橋の話も出ましたが、しかしほくは、やはり衆議院の段階において橋委員長が大臣に質問をして、この新幹線の手直し七千キロはどうかという問題について、その当時の私どもの感は、大臣

はやはり例の北海道新幹線については、東北新幹線もまだ地についていないし、盛岡―青森間、そして函館―札幌までという路線を、通念からいけば、いずれこれをやるということに計画の中に位置づけられるとすれば、問題はやはり延長線上についてこれ大きな一つの政治問題が歴史を帯びつつ、私、実はこの委員会から、この青函トンネルについて技術的に将来の展望について見てきたわけなので、これは大変なことだと、私は船員上がりでありますから、船長ですね、船舶局、管理局とその他全員にいろいろ要望を聞いてきたわけなのでありますから、その点はひとつしっかりとやらせてもらいたいと思います。

○国務大臣(石田博英君) 私またたび労働行政をお預かりいたしまして雇用の確保、これは一番人間生活を守っていく基本であると考えておりますので、先ほどお答えを申し上げた決意で臨むつもりでございます。それから、現在着工していない新幹線の見直しについて、どこをどうする、どこをどうする、という結論を持っていまいるわけではございません。ただ、見直しをしなきゃならんと思います。

○杉山善太郎君 実は運輸行政の民主化については、これは留保しておきます。なぜかなら、実は今日の政治状況の中で、これはどうしてもロッキード問題等も含めて、行政の中に許可権がたぐさんあるんだと、したがって、行政はいまの行政が満点の一〇〇%ということに烙印を押すわけにはいかぬのだと、だからこれは徹底的に民主化する必要があるんだと、そういう方向の中では、津田運輸審議会の会長であるとか、それから全運輸労働組合の委員長天野さんという人がいます、これは内部告発というふうなところについて、そういう意地の悪い位置づけでなくて、善悪の、われわれも一生懸命で働いておられるけれども、行政の管理能力の、いろいろな陸海空について行政はやはり民主化していく必要があるんだというふうな、そういう点でこれは留保して、他日また単独質問をするというふうな、これはきょうは参

考人を呼ぼうと思つたけれども、呼べばこの問題だけで、こういう状況の中で思つてこれは留保しておきます。お答えはただかなくていいことに。次に、これもすばりで国鉄總裁から答えていただきますよ。これは質問をすることがやばであつて、あなたの方から質問すればツツと言えはカーと言つて答えてください。

国鉄職員五万人ですか、合理化については行きつ戻りつということであつたんでありますけれども、私は杉山という関係について対照的に藤井という問題と、あの人が信濃川の工事事務所におつた時分から知つておるわけなんです。結局病氣というふうな、別に腹が痛かったり病氣になつたわけじゃないですよ。こんなめんどくさいことはおれにはやれぬわと言つて飛び出して行つちやう。いろんな問題がありますけれども、人間関係で五万人の問題は四十四年度、あるいは四十八年度の計画の中でも後先になつても、とにかく合理化の中で五万人という数字が出ておるわけでありまして、この問題について、一体延長線上に、いまあなたの勘として、あなたの總裁の立場からして、言うべきは言う立場として、そして運輸大臣は国務大臣として、しかも三木内閣のもとにおいては相当な発言力を持つておられる、そういうふうには私は政治的感覚で考えておりますので、その点についてひとつあなたの見解を、これは私のメーンはまだ先にありますから、簡潔にひとつお答えいただきたいと思つてます。

○説明員(高木文雄君) 経営の合理化ということではやはりどうしてもやらざるを得ない、やつていかざるを得ないわけでございます。経営の合理化という場合に、国鉄の場合には大変労働集約的な構造になっておりますから、どうやって経費を節約するかという場合には、やはり職員が能率よく仕事をするということが前提でなければならぬわけでございます。また、国鉄の中には非常に単純な業務分野もあるわけでございますので、これを機械化等をするることによって人の労働の効率を上げる余地はまだ多々あるわけでございます。し

たがいまして、時間がかかりますけれども、やはり全体としての要員はなるべく少なくして、少ない人員で同じだけの荷物を運び、お客さんを運ぶという努力をしなければならぬというふうな思つております。

ただ、昨年の閣議了解では、五十五年までに五万人ということになっておりますが、これは五万人の要員合理化を行うことに目的があるのでなく、大いに合理化を行つて、結果として五万人前後の人数を減らすことができるようにしようというところであつて、その程度のことではやしません、やはりいまの経営コストを下げることはできない。しかし、それをやりますためには、それ相応に少ない人数で同じ仕事ができるように対策を立てなければできないわけでございます。

もう一つ問題は、現在四十五歳以上の職員の数が二十万人近くに及んでおりますので、全体としての能率化を図るのはこの時期が適当なわけでございます。まして、そういうことも頭に置きまして、これは五万人という数を目標にするわけではなくて、そこをねらいにしまして能率化を図るということはやつていきたいというふうに思つております。

○杉山善太郎君 とにかく一度ならず二度、五万人の合理化という員数が数字に出てきていますわけですが、その延長線上に、私が前段申し上げたこの青函トンネルが北海道新幹線の中で機能した場合について、船舶局傘下で働いている陸上の職員、海も含めて何もかもその関連の中で、員数もその五万人の中にメーンとして入っているのか、それはそれまでに何も勘ぐつたり神経がらないでいいと、その辺はどうなんですか。

○説明員(高木文雄君) これは、五万人というのは別にどこで何人というふうな計算して出てきておる数でございますので、すけれども、少なくともいまおつちやつた青函その他の船舶要員のことは頭に置いておられます。船舶に関しては過去におきまして非常に能率化が図られてきて、また特に最近新しい船を入れて、少ない人数で運航でき

るようになっておりますし、またもとより大ぜいの人数のことでもございせんので、この五万人というのを考えますときには、青函連絡船の船舶要員のことは頭に置いてないというふうな考へていただいてよろしいかと思つてます。現在考へておりますのは、やはり主として貨物問題をどうするか、また地方ローカル線問題はどうかというところで、別の角度でそういう部分の経費の効率化を図る必要がございまして、恐らくそういったフィールドが主体になつていくのではないかとこのように思つております。

○杉山善太郎君 これは四月四日ですが、これは新聞で私見たわけでありまして、四月四日の新聞だと思つてますが、新總裁になつた高木氏は、四月四日、五万人削減は白紙に戻すことを政府・自民党に申し入れ、政府首脳はこの考え方を了承したというふうになつておりますが、これは、私どもの主観にマッチしたニュースとしての活字であるかどうか、この点については四月四日ということはお出しておるわけでありまして、この点はどうですか。

○説明員(高木文雄君) その白紙とかなんとかいうのは、いささか正確な私の気持ちでは伝えられていないわけではございませんけれども、とにかくまず何人か人数を一つの目標として決めて整理をするなんという思想ではなくて、全体としての能率化を図る結果としてそれ相応の人数、少ない人数で仕事ができるようにしたいというのが私の気持ちでございます。そしてそれとやらをいふならば、結果としては五万人近い人間の数、少ない数で同じだけの仕事をすることはできると思つておられます。まず五万人という人数目標を置いて仕事をするという考え方は私は賛成いたしたいという気持ちでおるわけでございます。

が悪い、政府が悪いとかつて、そういう気持ちで、この合理化といつて年寄りやめさして、後先構わず生首をもぐような合理化なんというところは、これは公共企業体とその位置づけとしてやるべきじゃない。そういう点についてはひとつ、あなたはまだふんどうしを締め直すほどにだるんでいないはずなんです。ひとつしつかりやってください。

ついでに大臣にこれは申し上げます。雇用問題は、本来これは労使間の基本的な労働条件のメーンだろうと、こう思うんです。特定政見が、労使問題を乗り越えて使用者に時の権力や予算編成を盾に介入することは許されないこれは事実です。よ、実際問題から、率直に言ってみて、藤井さんは、おまえは五万人ぐらゐその首切りをやれと、そしてこれをやるような能力と力量がなければ、おまえがどんな要求を持ってきておこはいいけぬと、大体おまえはもう年寄りだ、やめちまえというかつておどかさされた、そういうことが新聞に書いてありますよ、要約すれば、そこで、明くる日かその次やめちまったというふうなことでありますけれども、だから私はここで、やはり時の権力や予算編成というふうな時期において特定政見が介入してきても、やっぱり行政の権威や、所管の大臣は憤然としてこれは労使間の基本問題だ、という、そういう認識をはつきりと受けとめてひとつやつていただきたいというふうに考えるわけですよ。

○国務大臣(石田博英君) いや実は、高木総裁がごあいさつにおいでになったときに、私は党側の人間としてそれを聞いた一人でございます。それから、私が運輸大臣に就任して高木総裁といろいろお打ち合わせをした際も、合理化を進めることはこれはしなげやらない。しかしながら、人数をあらかじめ決めて、そうして、その決めた数に拘束された合理化であつてはならない。合理化の結果として何人になるかということではなげやならぬし、それからもう一つは、やっぱり後の雇用問題、それから同時に若返りというふうなこともあ

わせて御検討をお願いしたいという私の気持ちを申し上げた。先ほどお言葉にありましたような後先構わず生首を切るようなまねは、たとえどんな方面からどんな圧力がきましてやる意思はございませぬ。

○杉山善太郎君 公共企業体としての当事者能力の問題とスト権の問題をうらはらに置いて一つ質問いたしますが、国鉄再建の柱として労使関係の正常化はすべての立場から常識論として言わねば、それは何か具体的な位置づけ、処置すべきだといふことは、これは一つの全般的論として評価されておるわけでありませぬ。そこで、大臣は十月十六日ですね、国鉄幹部に、親方日の丸をやめて企業意識に徹せよといふことを言っておられるわけでありませぬが、私が国鉄といふ実態を把握している時分は、実は新潟の管理局長は、いま民社党から議席を持っておられますけれども、あの当時は実は国鉄は一本の姿の体制にであつたわけでありませぬ。その後、組合がいろいろ多党化しておるという経過を踏まえておられますが、それは過去の経過の中として、どうしてもこの今日の状態の中では、国鉄が公共企業体としての立場がある限りにおいては、その当事者能力という問題とスト権という問題についてこれは避けて通れない問題ではないかといふふうに考えておられるわけでありませぬ。

そういうものを意識されるされないは別の問題として、実はあなたは、これは就任のときでありましたか、これは五十一年の十月の十七日の日本経済に出ておるわけでありませぬが、あなたの顔写真も出ておるわけでありませぬ、要約して、資産の活用と、労使関係の改善と、閉鎖的な官僚像を取り除くといふことをポイントに置いておられるようでありませぬけれども、この労使関係の改善という問題について、一応あなたが今日だいまの現状認識において、そしてスト権と国鉄の当事者能力という問題もかみ合せて、あなたのひとつ見解をこの際伺つておきたい、こう思うんです。

○国務大臣(石田博英君) 国鉄再建をするに当たつて善美な労使関係を確立していくといふことは、私はやっぱり一番大きな条件の一つであると考えます。それにはいろいろな努力が必要でありませぬが、そのうちのひとつの問題点がスト権、それと公共企業体の経営者の当事者能力との関連であるろうかと思ひます。私は、労働行政をたびたびお預かりいたしましたから、私なりにこの問題については私見は持っております。ただ、いまの政府では、中山先生を座長に公共企業体のあり方について審議が進められておる途中でございます。したがつて、そういう段階で私が私見を申し述べることは適当でないとお察しをいただきたいと存じます。

○杉山善太郎君 私はやっぱりで申し上げますが、具体的に言つて、たとえば、いま、中山伊知郎さんですが、基本問題懇談会といふものが開かれたり、それから関係関係会議が開かれておられますが、それから慶応の教授である、名前はずっと忘れましてけれども、よく田中総理なり、まあ三木総理になつてからかどうか出てきませんけれども、教授がおりますが、そういう中で、総括して私は一本これは背骨がひん曲がつて、そしてあばら骨が抜けておるんだと、そういうふうな考えておりますよ。

たとえば、小野吉郎さんが懇談会の会長であつたと、中山伊知郎さんが会長であつたと、これは実はかかしであり、看板のようなものでございませぬ。中山は、本当は労働者側の、使用者の意見といふものは大体取り入れてないといふ説でございませぬ。うに思つておるんです。でありますから、いま大臣が、きれいごとではない、あなたの真意だと思ひますけれども、これもしつかり詰めてもらわねえと、何々懇談会が何々計画をするといふことになるという、結果から見ても、主体的には時間かせぎといふことで終わつて、結局しわ寄せを食つてしまふのがやっぱり国鉄の労働者であり、そのサイドにおける職員であるといふふうにもなりかねないといふことに思ふわけでありませぬ。

ますから先へ進みますけれども、これは答えていただきますよ。

で、どうしてもスト権が与えられなかつた——話は前後いたしますけれども、実は、かつて国鉄の労働者がやはり百九十二時間ぶち抜いた、あれは三木総理が、やはりこの憲法に保障された労働基本権に対して行政の権威として第一ボタンをかけたつたからあつたことになつたと思ひます。率直に言ふならば、あの当時に、あの時点で三木総理が行政の権威としてスト権を与えるという方向で、ただし時間が非常に惜しいんだと、だからだといふことを徹底されておるけれども、憲法上これは憲法上保障されておるけれども、憲法上これはないからといふことは、もうやも、時間も切れになつて入つちやつたんですよ。本当は、そういう点に私は——これはあなたからお答えいただく必要はないけれども、そういうかつて好まざる結果として現象面では百九十二時間ですか、入つちやつた。あのときにやっぱり第一ボタンのかけ違ひだといふふうに、これはそういうふうに見ているわけ、非常に不幸な事実があつた。

そこで、私はやっぱりで申し上げますけれども、結局、いま、ともかくも法は法である限りにおいては守れない限りは……。しかしながら、いつまでもスト権を与えないわけにはいきませぬ。そういうふうな点で、当事者能力を与えるか、それで条件つきでスト権を与えるか、そういうたような問題について煮詰めた考え方と、もしそれがどうしても与えられないといふことならば、われわれ体制変革の原点に立てば、どうしても国鉄の所有形態や経営形態のことの問題についても労働者の基本的な権利といふものをどうしてもの当たる状態に押し出しつていかなげやならぬという理念を、一応基本的には持つておるわけですが、私の考え方は別として、客観的にひとつ大臣からこの点をお答えをいただきたい。

○国務大臣(石田博英君) スト権の問題と当事者能力の問題、それから公共企業体の経営形態、そ

これはやっぱり一本になった問題だと思ひます。そこで、そういうものの検討がいま行われておるわけでありまして、私は先ほども申しましたように、私なりの考えがありますが、それはそういう懸念が現在行われて、政府がその人たちに委嘱している段階で私の私見を申し上げるのは適当でない、こう考えます。

○杉山善太郎君 時間の空費になりますから、先ほど私が申し上げたように、大臣は三木内閣のもとにおける閣務大臣であり、陸海空の三つのルートの行政長官であるし、そして、やはり労使関係の問題についても一つの權威というに近い常識を持っておられる、そういう立場におられますので、私は私なりの哲学も思想も見識もあるけれども、ここでは言えない。ここでは言えなくても、三木内閣が今日たゞいまはあるわけでありまして、それから、そのあるうちにやはり十分そういう点について閣務大臣として十分あなたのご意見を言ってもらいたいというふうに言っておきますよ、実際に。

次に、私はこの仲裁裁定の完全実施の問題について、私は先ほど質問、意見、要求というものがあつた、これはポイントなんです。この仲裁裁定の完全実施をすることはあたりまえなんです。そのあたりまえのことが紆余曲折があつて非常に苦悩して今日に至つてゐるということになるわけでありまして。去る九月の二十日ですか、仲裁裁定の実施に關して公共企業体労働関係法三十五條に基づいて、そして、それから第十六條の定めるところによつて、そのたゞし書きに基づいて同法第十六條によつていわゆる議決案件として国会に提出しておられますね。これは總裁もわかるわけですね。そして、仲裁裁定の完全実施には財源上の点から運賃、料金値上げ法案の成立が前提である、そういうようなニュアンスで、値上げ法案の審議に完全実施をセットする、言うなればこういう図式を一貫してとり続け、今日までそういう延長線上にあるんだ。

言うならば、仲裁裁定を道具として値上げ法案を成立させるようなことは、実はこれは労使関係

の間から言つても、法の精神から言つても、憲法の基本理念から言つても、現在スト権はないんです。ないけれども、しかし、こういうふうなやはり代替組織として仲裁裁定を完全実施するということがある限りにおいては、労使問題として解決するだけで、いかにこの公共企業体の財布がやりくりがつかなくとも、この点について値上げに關する道具建設のようになつてこれにリンクさせるということはなほ不慮の見識であつて、これが前例とならないという保証がないし、こういうことは再びしないというのをとにかく強く要求するわけでありまして、大体これについて私は三つばかり煮詰めたポイントで質問をします。

本来仲裁裁定は、スト権のない公共企業体労働者が、その代償として公労委が下した裁定を双方が守ることによつて紛争の解決を図ることを目的として設けられたものであることは、これは申し上げることもないでしょう。そのためにわざわざ三十五條には政府実施の努力義務を明記しておるわけでありまして、政府が一方的に処置しないように義務を課し、スト権のない労働者の権利を守つておるということも、これは今日の目的において完全実施をするということの延長線上に生きておるわけですね。仲裁裁定に対する政府の態度としては、積極的に責任を負うという立場から、いわゆる承認案件として国会に提出するというのが当然であつたと思ひます。これは過去の経過になりますけれども、将来の方向に向かつてこういう財政がこれこれであるから、あるいは金繰りがつかないから、結局完全実施すべきであるけれども、値上げをしなればこれはその審議に云々というやうな問題が期せずして起きてくるやうな状態は、これは政治の姿勢からいつても、行政の姿勢からいつても、国鉄の企業体の一体化と好ましいことじゃないやありませんか、そういうやうな観点についてどういふ見解を持っておられますか。

○閣務大臣(石田博英君) 御存じかとも思ひますが、昭和三十三年であつたと思ひますが、この

公労法の精神はいまおつしたとおりの精神であります。したがつて、政府は仲裁裁定は完全を守る、そのかわり国鉄の労働組合の諸君も公労法で禁じてあるスト行為をやらないでもらいたいというのを當時財政当局でありましたか、大蔵大臣であつた池田さんに断わりなしに労働組合に約束をした本人であります、私は。したがつて、この仲裁裁定は完全に実施すべきもの、保障義務として実施すべきものと考え、同時にそれはずっと本年まで続いてきたわけでありまして。

しかし、本年は国会で承認された予算の枠内ではどうにもこうにもやり繰りがつかない、こういうことでありますので、十六條の規定によつて議決案件として提出をせざるを得なかつたのでありますが、一方われわれは、国鉄及び電電公社再建のための政府としての法律案を提出し、それがいま審議をされております。政府としてはこの二法案の成立を図る努力をするのは、そしてそれを期待するのは当然であります。だが、幸いにしてその審議も順調に進んでおりますので、この仲裁裁定は完全に実施されるものと私は期待をいたしております。ただし、この問題は現在では私の所管でございせん。これは労働省、労働大臣の所管でございまして、私のこの問題に対する見解を申し上げた次第であります。

○杉山善太郎君 本当は労働大臣を私は呼ぼうと思つたのです。ですけれども、結局あなたがあられば、労働大臣来てもらつてもこの時点ではしやうがない。だから、閣務大臣としてひとつお答えをいただきたい、そういうかつこうで前文句を言つたわけでありまして、そこで、本来仲裁裁定の実施は労働問題でしよう。値上げ問題は経営に關する問題ですよ。もちろん国鉄はやはり公共企業体です、わかつております。公共企業体でも経営を無視して成り立たぬわけでありまして、この二つを混同されることは許されないので。そういう見識の上に立つて、閣務大臣としてやっぱりお答えいただきたい、こう思ひます、もうこういうことはやらないと。

○閣務大臣(石田博英君) 閣務大臣として答えろという話であります、その閣務大臣としての私の考えは、先ほどから申したとおりでございます。私は将来にわたつてもこういうことのないやうにすべきものと考えます。しかし、所管はやっぱり所管の關係がはかばかしいなら別であります。ちゃんと所管の労働大臣というのがあるのです。ですから、正式の政府の見解は労働大臣が申し述べるものと思ひます。

○青木新次君 関連質問をさせていただきます。思ひますが、いま杉山委員の発言に対して運輸大臣は、予算上実施不可能と思ひ、したがつて国会に議決案件として提案することにしたというところを言われたわけでありまして、その予算上の点という点について、国鉄当局に質問いたしたいと思ひますが、いま普通の予算上の五つの点と、それから二つの点が予算上昇給資金並びにベースアップ資金として組んであると思ひます、それけれども、その点いかがですか。

○説明員(馬渡一真君) 先生のおっしゃるとおり、五つの予算上の人件費の枠と、それから二・二%の昇給分の枠とは組んでございまして。

○青木新次君 そういたしますと、今度のベースアップのいわゆる昇給を含んだベースアップ資金というのは何%ですか、仲裁裁定は。

○説明員(馬渡一真君) ベースアップに必要な資金という意味で申し上げます。これは損益勘定並びに工事勘定を含みまして一千三億でございます。

○青木新次君 一千三億ということでありまして、私の質問いたしたいと思ひますのは、いわゆる五%プラス二%、私は八%以下だといふやうに考へておりますけれども、八%から七%余を引いたその財源というものは幾らになりますか。

○説明員(馬渡一真君) ちょっと御質問の趣旨がわかりませんので、こういうことで申し上げますが、五%分というものは損益勘定並びに工事勘定を合せてまして金額としては八百十億円でござい

○青木新次君 私の質問しているのをちょっと取り違えて回答してもらつたや困るのですけれども、いわゆる八%平均が年度の仲裁裁定でしよう。そのうち現に予算を組んであるのが五%プラス二%、いわゆる七%の予算は組んであるはずです。そうすると、その残余のわずか一%程度のものがいわゆる出すことができないという勘定に私はなると思ふんですけれども、その点いかがですか。

○説明員(高木文雄君) 予算的にはそのとおりでございませう。ただ、今回非常に困りましたのは、資金的にどうにもならぬということでございまして、予算面の上では組んでありますけれども、ちやうどいろいろ経費を節約しなければならぬとか、工事費を、契約ができないとかいうのと同じでございまして、そのところは資金の方で詰まっておりますという方が主たる理由だと私は理解をいたしております。

○青木新次君 関連ですから余り長くやることはいけないと思いますが、大臣、あなたは予算上どうしてもできなかったと、こう言われたのですけれども、予算上はできるのですよ。したがって、そういうことから考えてみると、政府の姿勢で郵便とか、専売とか、アルコール専売とか、いろいろなど全部実施した、国鉄と電電だけは、これは値上げ問題があるので議決案件として提案したというのは本当のことなんです。それを今回は違ふんだという言ふことを言つても、それは言葉のマジックでしかないと思ふんです。ですから、その点については、短期資金の四千億に対していま現在国鉄が借りておるのが三千五百億でしよう。その五百億を持ってきて、これは資金の關係、資金運用等の關係についてできないといふ總裁言われたけれども、しかし、そのことは答弁にならないと思ふのです。ですからそういう点などを考えて、いま杉山委員のおっしゃった点について、仲裁裁定というものは完全に守るべきものであるということをもう一度大臣から答弁してもらいたい。

○國務大臣(石田博英君) さつき私の説明のうち、あれは十六条の規定の中には予算上、資金上という言葉が入つておりますので、資金上という言葉が抜けておりました。

先ほどから何度もお答えをしておるとおり、仲裁裁定というものは、私は完全に実施すべきものだと思つております。

○加瀬完君 ちよつと関連。

実施すべきものであれば、予算がないから実施できませんということではなくて、その予算は当然然然実施するために組まなければならない義務があるわけですね。したがって、予算のやりくりがつかないから仲裁裁定は実施できませんということとは、仲裁裁定の精神から言へばなじまない内容です。そこがはつきり私はしておらないと思ふので、国鉄給費のさつきからの答弁では、もう一度申し上げますが、仲裁裁定というものは、いま大臣の言うように、政府が実施すべき義務があるわけですから、義務があるならば、当然予算措置もしなければならぬ義務がある。これは担当大臣の問題ではなくて、そういう閣議決定したら閣議全体の問題です。

それを總裁は、予算のやりくりがつかないみたいな話をするけれども、予算のやりくりがつかないときには仲裁裁定はしないというところであれば、運賃値上げというものを前提に今後には仲裁裁定が実施されるという悪例をつくることになりまふ。これは大臣が先ほどから御説明のように、仲裁裁定の精神とはそういうものじゃないはずだ。それを国鉄の当事者が、いかにも予算がなければ仲裁裁定はまかり通すわけにはいかないという前提のような、何といひますか、御意見を述べられることはどうしても私には腑に落ちない。この点はどうか。

○政府委員(住田正二君) 先ほど大臣の……

○加瀬完君 大臣の言つたのはいいんだ。大臣の言つたのとおりだ。私はそのとおりだと思ふ。そんなら予算がないという言いわけは成り立たないと言ふんだ。

○政府委員(住田正二君) 公労法三十五条では、政府は仲裁裁定の実施について努力をする義務があるわけではございませうけれども、予算上あるいは資金上できない場合にはその限りでないということになつてゐるわけではございまして、今回その十六条に基づきまして国会の方の判断をお願いいたしてあるわけでありませう。確かに政府としては実施義務はありますが、実施に努力する義務があるわけではございませうけれども、やはり予算上の制約というものが当然ある關係上、十六条でそういう調整規定を設けてゐるわけではございまして、そういう調整規定に基づいて政府が国会の判断を求めるといふのは通常の手続ではないかと思ひます。

○加瀬完君 この一問で終わりますけれども、それは言いわけというものです。仲裁裁定の制度ができてから長い間今度のような措置で仲裁裁定が行われたことはないでしよう。また行ふべきでないといふことは、大臣さつきからたびたび言つてゐる。したがって、仲裁裁定が当然出るわけでありませうから、予算的に不足を要するならば予算的措置といふのは当初において考へておかなければならぬ義務が政府にあるわけですね。

一步譲つても、今回はいろいろの手続上のこのよきな形になつたとしても、将来は仲裁裁定が行えないときにはいつでも運賃値上げをしますよという、そういう組み方は絶対あり得ないんだということをはつきりしてもらわなければ困る。あなた説明だと、足りなければいつでも運賃値上げをする、そうすると、運賃値上げしない限りは仲裁裁定はやらなくていいということになつてしまふ。そんなことを大臣はさつきから言つてゐるわけじゃないのだから、大臣の言つてゐることを私は信じますから、それならば、運賃値上げと仲裁裁定というものの一連のつながりといふものは、今回はあつたけれども、将来にわたつてそれが前提にはならないんだといふことをここではつきりしてもらわなければ困る。

○國務大臣(石田博英君) 私の労働問題というも

のについての政治的信条、これはもう申し上げました。法律の規定は、十六条はこれは国会の予算審議権、政府の予算編成権と関連をして設けられてゐる。三十五条の努力義務の中にもたゞし書きがあつて、たゞし予算上、資金上不可能なときには十六条の規定に戻ることになつておるといふことと、それから国鉄の予算は六月一日から値上げが実施されるということとを前提に組んであるものであります。それが実行できない段階で予算上、資金上実行不能と、それで国会の議決を得ると、こういう手続をとつたわけではございませうが、私はそういうことは好ましいことだとは思つておりませうし、私の労働行政問題というもののについてのそれこそ政治家石田博英としての決意は先ほどから申しましたとおりであります。

○杉山善太郎君 この問題については関連質問等もこれありましたので先へ進みますが、これは今後完全に実施することをひとつ約束してもらいたいんです。いみじくも運輸大臣は、この問題は労働問題の延長線上にある問題であるから労働大臣と、労働大臣を呼ぶといふことはよくはそれの一つのルールとしてわかつてゐるんです。しかし、労働大臣に来てもらつたつてこの時点ではしやうがないんだと、国鉄の中に起きだした問題であつて、完全実施というものを保障義務として、そして他の二公社五現業がすでに行われて、取り残されておるのが国鉄路線だといふことなんです。それから、そういう点で今後は完全実施することをひとつ約束してくださいと、國務大臣として。しかし、それだからといつても、これは私がいみじくも言つた、要求するといふポイントはここなんです。この点についてどうですか。

○國務大臣(石田博英君) 御要求の趣旨もよくわかりませう。これは私の政治的信条はいままで申し上げたとおりであります。ただ、法律の規定は規定として残つておるわけでありませうから、その法律の規定まで空文化する約束を公の場で私がするわけにはいきませうが、政治家として私は労働問題についてはそういう信条を貫くつもりでござい

ます。

○杉山善太郎君　これは抜きますけれども、ただ一つ、これも他日に譲りますが、上越新幹線は先ほど申し上げたように前例のない、新潟に入ってから五つも六つも駅があることで、これが黒字に出るときにはどうなるかという心配を持っているが、それはそれとして、いま今日的な問題について

てはビジネス列車として一日十二両編成、十二往復の「とき」という、裏日本の人たちはこれを新幹線だと言う言っておりませうけれども、この「とき」の安全とサービスについては気象、海象が非常に常識の延長線上にはずれておりますから、もしこれが豪雪によって危機を生じたならば非常にこれは問題であるんだというかつこうでありますから、一遍総裁にとにかく時を見てこれに乗ってもらいたいということだけをひとつ要望しておきます。一遍藤井総裁も来ましたよ。でありますから、行きの列車には食堂車のない汽車、帰りはとにかく食堂車のある汽車。これは非常に、これがもし故障でも起こしたならば総裁、あなた首になりますよ。首飛んじゃいますよ。いいですか。これだけは言つて、これは他日に譲っておきます。

そこで、これは最後の質問でありますが、社会党を初め、各野党の再建案に対する政府、国鉄当局の見解の修正をするという心構えで、やはり原案は政府原案として出ておりますね。それについて社会党、共産党、公明党、民社党、それぞれ野党案が出そろつておるわけであります。これを手際よく取材をしておるのが十月八日の日本経済に出ておるわけであります。したがいまして、いま申し上げた、すでに各党は再建案を発表しておる。また、衆議院では六項目の附帯決議までつけておるわけであります。それはそれとして、相当に限られた日程であつても、参議院ではたてまえ上慎重審議をする、そういう立場でいま一生懸命で勉強をし合つておるわけであります。各野党の主張についてはともかくも政府、国鉄はそれぞれ理解しておられるかどうかと、そういう点に

ついて一応この点を大臣から國務大臣としてお答えいただきたいと思ひます。

○国務大臣(石田博英君) 各党のお出しになりました再建策というものは私も拝見をいたしております。今後の国鉄再建案の作成、それからその実施等に当たって十分検討をさしていただきたいと考えております。

○杉山善太郎君 わが党の主張に対しては、たとえばローカル線の赤字であるとか、公共割引の国庫負担であるとか、新幹線の見直しであるとか、自動車重量税の国鉄財政への投入構想であるとか、前向きの理解を示されたと、そういうふうな理解をしいですか、どうですか。

○国務大臣(石田博英君) いろいろないわゆる公共負担、これは元来国鉄が非常にいい経営状態にあったときに、公共性のもとに実施したものであります。また農産物、水産物等のいわゆる政策割引もそうであったと思います。しかし、今日国鉄がこのような状態にありますときには、これらの公共負担や政策負担はそれぞれ政策実施機関で持つてもらおうのがたてまえであるとは考えております。

それから地方ローカル線の問題につきましても、本来これから鉄建公団でまたつくって国鉄にお下げ渡しになるのでしょうか、本来国鉄の独立採算制を維持していけというたてまえ、これを施行せよというたてまえのもとにあります場合は、これはやはり興地開発とか、あるいは先行投資とか、そういう意味合いを持った政策的な路線でありますから、政策費用でもって負担をしていただくのがたてまえだと思います。ただし、長い間の伝統、行きがかりもありますから、一遍に全部が実現するということはむずかしいと思いますが、その方向に向かって努力をするつもりでございます。

○杉山善太郎君 来年度、五十二年度の運賃値上げに關して、五十年十二月三十一日の閣議了解で再建要綱というものができておるわけでありますが、この決定の際に、言うならば五十一年度も五

○%、五十二年度も五〇%という含みで大体これは確認して原案としては出ておるようであります。が、やはりそういうことについては各野党のいろいろな、各原案に対してはかくあるべきであるという意見を含めても来年もやるということ、そういうことになって決定版だというふうにこれは理解をせざるを得ないのであります。この点については国務大臣としてどういう見解を持っておられますか。

○國務大臣(石田博英君) 私は来年度も五〇%の値上げをするという引き継ぎは受けておりません。したがって、そういうものが存在するとも思っておりませんし、そういう考え方に拘束されるつもりはありません。今回の値上げが実施されました経過を見て、なるべくならば値上げをしないので済ませたい、やむを得ないとしてもできるだけ低い点で抑えていきたい、こういう考えでおるわけでございます。

○杉山善太郎君 十月二十三日の民放ビデオでは、来年度値下げは下方修正という方向にというニュアンスで、総裁も大臣も大体言っておられるように思いますが、それはそういう理解をしていますか。

○國務大臣(石田博英君) その来年度五〇%上げ
 ということが既定の事実のようにおっしゃると
 そういうことになると思いますが、そういうものに
 に初めから拘束されているつもりはございません
 ので、下方も上方もそれはそちらの御解釈でござ
 います。

○杉山善太郎君　それでは、五十三年度は全く値上げをしないと、そういう保証が、レールが走つて、延長線上にかくかくの問題があつて、五十一年度あり、五十二年度あり、非常なスピードで新幹線の走つて、五十三年度ぐらゐにその点についてははっきりと、現状の段階では五十三年度は、もうこの予算上その他の計画からいふというと、閣議決定で五十一年度も五十二年度も上げると、こう言っている。そこへ野党が修正を出して、かゝる意見を取り上げてほしいと要求をしておる。そ

ういう中で五十三年度という、そういう延長線の
先方になって、これはそれまでにやはり手直しを
して、五十三年度にはもう決して上げないとい
うことの保証を、そして言質は与えませんか。

○國務大臣(石田博英君) 今回の値上げ実施の影響、効果等も見なければなりませんし、その後のいろいろな客観情勢の変化も考えておかなきゃなりませんから、いま現在の段階でそういう確約と申しましようか、というようなわけにはまいりませんけれども、たびたび申し上げておりますように、国鉄は現在すでにもう独占力を失っているんです。値上げをしたからそれが増収につながることは限らないんです。国民生活に及ぼす影響とともにもうそういう実情も勘案しなきゃならぬと思ひます。そういう状態を見ながら、なるべくならば上げないで済むように、上げなきゃならぬとしても、できるだけ少ないところでがまんができるようにいたさせつつ努力を命じておるところでございます。

○杉山善太郎君　もう一間でやめます。

実は私は、最初の段階で一遍調べてみたんですが、憲法に保障された国民消費者サイドで請願権というものについて、七十七回から七十八回に国会は及んでおるわけでありますから、そういう中の積み残し法案で、この国鉄の運賃値上げ法に對してどれだけの請願が出ておるか、衆議院では百四十件、これは五十四万六千ということになっております。参議院では若干少ないのであります。まするけれども、總計で六百四件、十六万二千何がしと、込みで七百四十四件と、そして百万に近いこれは請願というものがある。私は、問題はやはりこちらへ来て附帶決議であるとか、陳情、請願というものの扱い方について實際政治の上に本當に生かしていくと、これを活用していくところ、ところが扱いの原点だと思います。

請願権が出てくると、委員部で収録する。出てくると、それでこれは保留するとか採択をするとか、そういう扱いではなくて、この問題に対して、この衆議院の段階で附帯決議はできておるが、何

も参議院の独自性において衆議院に右にならう必要はないのでありますけれども、出す出さないは別の問題として、問題はやはりこれらの請願権の精神、憲法に保障された原点に立つてこの請願のいろいろなものが出ておる。

百万に近いこれは限られた請願でありますけれども、国民のサイドにおけば、先ほど私のおか

かが、政治には関心のないのが、とにかくお父さん、こうなるぞと、新潟の新聞を持ってきたと同じように、これに対する扱いという問題に対して国務大臣として、そしてあなたがいきなりは問題は、総理もやはりここへ来るか来ないかは知らぬけれども、どちらにしても来れることを意識してあなたは運輸行政ルートの長官であり、国務大臣であるから、あなたがとにかくこれは請願や附帯決議というものは重視すべきであるということとを心情を込めて総理に言えば、ああそうか、そうかということになると思うんですよ。その辺はどうですか。もうこれでやめますが。

○国務大臣(石田博英君) 請願は、これはその趣旨を十分体して、行政の上に参考にするべきものだと考えます。

○杉山善太郎君 終わります。

○委員長(上林繁次郎君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、中尾辰義君が委員を辞任され、その補欠として三木忠雄君が委員に選任されました。

○委員長(上林繁次郎君) ただいま報告いたしました委員の異動により、理事一名が欠員となりました。つきましては、これよりその補欠選任を行います。

理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(上林繁次郎君) 御異議ないと認めます。それでは、理事に三木忠雄君を指名いたします。

○委員長(上林繁次郎君) 本案の質疑を続行いたします。

○目黒今朝次郎君 質問に入る前に、大臣に十月十四日福島県タクシのストライキの問題について要請いたしましたところ、早速取り組んでもらいます。いま連絡によって大体労使が知事のあつせんをのんで解決すると、そういう方向になりましたのについて、心から御礼申し上げます。御苦労さまでした。

それで、私はもう十九日に四時間もやっただから、積み残しの問題について若干お願いいたします。

その積み残しの前に、いま仲裁裁定の話が出たんですが、大臣、この前の質問の際に議決案件と承認案件がどうして変わったのかわからないという、こういう大臣の答弁があったんですが、私の記憶では、去年社会労働委員をやっております、承認案件の提案の当時の労働大臣の話聞いた際には、やはりスト権問題を解決すると、そういう前向きな政府の積極姿勢、それが承認案件だ。したがって、予算上、資金上非常に困難な場合でも政府の責任で金の裏付けをする、そういう積極姿勢が承認案件の意味だと、こう私は当時記憶しておるんですが、そういう点から考えると、私はやっぱり今回の議決案件は、どんなきれいなことを言われようと、運賃値上げと仲裁裁定をセットにしてやると、そういう自民党の戦略であるということとは間違いないと思うんですが、この戦略については率直にお認めになって、今後はそれをやらなく、やはり予算上、資金上の問題であつても、公労法十六条の問題の場合には、去年とおとしいやった承認案件、そういう形で政府が責任を持つと、こういう点を私はここではっきり表明されないと、どんなに労使関係を安定しようとき

れいごと言っても、しよせんはそこに労使関係の紛争になつてしまふ、こう思うんですが、改めて大臣の見解をお聞きしたい、こう思うんです。

○国務大臣(石田博英君) これは先ほどから申し上げておるとおり、直接私の所管ではございません。それから、ただし、この仲裁裁定の完全実施というところを取り決めたのは先ほど申しましたとおり私の時代でございます。それが今日まで続いているのであります。こういう取り扱いにせざるを得ないという状態、私ははなはだ残念に思っています。十六条の規定というものは例外規定でありますが、これは例外規定というものは使わない方がいいんです。そういう意味では昭和三十三年に当時の国鉄労組の幹部との間に約束を交わしたわけでございます。ただし、法律にちゃんと書いてあるものを私が公の席上で空文化するような発言はできません。しかし、精神はわかつていただきたいと思います。

○目黒今朝次郎君 国鉄総裁、どうですか。まあ総裁も、総裁更迭という非常に渦中になりましたから、なかなか言いにくい点もあると思うんですが、われわれも藤井総裁時代の問題、過去の問題をどうこう言いませんが、十分その経過はそれなりに心得ておると思いますが、やはり総裁としてスト権の問題について賠償請求するぐらいの意気込みがあるならば、仲裁裁定については政府に向かつて国鉄職員の生活を守るために命をかけても実施してほしい、そういう態度をとるのが総裁として当然の姿勢であろうと、こう思うんですが、いま大臣の答弁を受けて総裁はどういうお気持ちか、聞かしてもらいたい、こう思います。

○説明員(高木文雄君) 仲裁がなされました以上は、それをそのとおり実施するのは私の責任でございます。そして、その意味において国鉄総裁の立場といたしましては、ストに対する代償措置である仲裁について、これはあくまで尊重するという立場を貫いてまいります。

○目黒今朝次郎君 じゃそのようにひとつ今後とも努力してください。お願いします。

それから私、この前資料の提出を要求したんですが、どういふ関係か、私が要求した資料は出てこないですが、鉄監局長。この資料を出せないという何か理由があるんですか。私はここにこう持っているんですが、この資料をちょうだいと言っているのに、あなたが出さないというのは、何か出さないことについて困ることがあるんですか。

○政府委員(住田正二君) 私が経団連で話をいたしました要旨につきましては、経団連の方で週報でまとめておりますので、それを目黒委員のところへお届けしたと思うんでございますけれども、もし届いてないようでしたら私の方のミスでございます。

○目黒今朝次郎君 いや、経団連の団報があるからこれでがまんしてくれと言われましたから、なかなか出さないんじゃないかと思つて、こつちのメモと何か出せない理由があるならば私は聞きたいと思つたんですが、非常に遺憾です。それだけに、私はあなたに対する何かあるのかという不信感を持たざるを得ないですが、時間がありませんから、もつたこれで質問しましょう。

このメモによりまして、十ページの(3)で、「しかしながら、今後の輸送需要については、運輸省の長期見通しによると「貨物は逆に減る」と、こういう表現を使っているんですが、この長期見通しというのをわれわれこの運輸委員の審議段階でまだもつてないんですが、どういふ作業をされて、どのような数字を持っておつて、なぜわれわれ国会の審議の資料に出さないのか。それで第三者のところに行つてこういう断定的なことを言つておるその背景は何かということについて見解を聞かしてもらいたい、こう思うんです。

○政府委員(住田正二君) 私どもの段階でございますけれども、国鉄再建に関連いたしました、まあ今後の貨物がどうなるかいろいろ試算をいたしていたわけでございますが、本年度の値上げ、まあ来年以降はどの程度値上げをするかまだ決まらな

おりませんが、値上げに伴いまして当然需要減というものが予想されますので、そういう点を考慮いたしますと、輸送量は現在よりも減るというふうに考えざるを得ないのではないかと思います。

○目黒今朝次郎君　そうすると、いままで議論された五〇％は上げるけれども実際は三七％だと、その三七％と五〇％のそのずれですね、そのことを指しているんですか、これは。

○政府委員(住田正二君)　本年の値上げによる減収もございまして、また、再建要綱の中で五十五年度までに固有経費で収支均衡に持っていくという目標が決められておりますが、そのためには、どの程度の値上げが必要でございまして、そういう値上げを考えますと、やはり需要の減退が予想されることになるわけでございまして。

○目黒今朝次郎君　「輸送経済」という新聞に、五十五年度のおおきの数字が出ているんですがね。「輸送経済」というこういう新聞にデータを出しているから、なぜわれわれの国会の審議に参考資料として出せないんですか。あなたの感覚だけでやらないで。大分この数字出ますね、ここにはいろんな書いてありますが、こういう資料は具体的にわれわれに提供できますか。

○政府委員(住田正二君)　どういふ資料が知りませんが、私の方で細かい今後の需要の見通しについて資料を提出したことはございしません。

○目黒今朝次郎君　だって「予測値はいずれも部内資料で非公式なものだが、関係者にとっては興味深いもの」であるとかわざわざ書いてあるんですよ、これ。だから、それは運輸省筋からいよいよい流れるんですがね。その運輸省筋のどなたかが流しているんじゃないですか、われわれに出す前に。新聞記者に提供してわれわれに出せないで、そんなばかなことありますか、運輸委員会のわれわれに出さないというの。それはどういうわけですか。

○政府委員(住田正二君)　どういふ長期的な輸送需要につきましては、運輸省の官房の方でいろいろ

作業をいたしているわけでございしますが、私の方からこういう関係の資料を外部に出したということとはございしません。

○目黒今朝次郎君　運輸大臣、おたくが官房の方でやっているという話ですが、官房であろうと鉄監であろうと、運輸省筋からこういう数字が出ておいて、われわれの審議では、五十二年以降に降いては、今回の運賃値上げをやつてただけ減収になるか、どういふ伸びになるか、そういうものを全部網羅してからやりますという答弁している。一方で、官房がどうか知らぬけれどもこういう数字が流れている。こういうことになりましたと、一体われわれをベテンにかけて審議をやつていると、こういうふうになりかねないと思うんですが、その点は大臣としてどうですか。いかぬのじゃないですか、これは。

○国務大臣(石田博英君)　私も、実は新聞屋出身でございまして、恐らくそういうあれから考えますと、未定稿のものを入手したものでないかと思ひます。しかし、そういう未定稿のものがやたらに外へ出るというふうな管理の仕方、そのことが第一遺憾なことだと思ひます。それから第二には、それが未定稿であろうとなかろうと、新聞社に先に出して皆様方に後に出すということはこれはあつてはならない。そういう資料というものができて外へ出すときには皆様方に当然配付されるべきものと考えます。

○目黒今朝次郎君　もう出ているんですからね、鉄監局長。「輸送新聞」、これは五十二年九月十一日、まだ新しいんですよ。出ているんですから。このネタですね、この数字と資料とその根拠、それを後ほど、まあきょう求めたいと思うんですが時間がたつたようですから、この資料と、こういう数字を算出した根拠、背景について責任持った資料出せますか。

○政府委員(住田正二君)　先ほど申し上げましたように、こういう仕事の担当は私どもの官房の政策部門でございまして、政策部門の作業がどの程度進捗いたしておるのかわかりませんけれども、よく相談いたしてみたいと思ひます。

○目黒今朝次郎君　相談いたすつて、あんな、大衆の目に出てくるのにわれわれ国会に出さない、そんなばかなことありますか。そんなら審議する必要はない。そんならなら。

○政府委員(住田正二君)　官房の方でどの辺までまとめてあるのかよく私も承知いたしておりませんので、恐らく作業の途中の段階で外部に漏れたのではないかとと思ひますので、官房の方とよく相談いたします。(そんなら官房呼んでくれ)と呼ぶ者あり。

○国務大臣(石田博英君)　これは恐らく未定稿の状態にあるときに何とか盗まれたという言葉を悪いんですが、見られたものだと思ひます。したがって、これが定稿になった、完全な運輸省としての責任を持つてお目にかかれる段階になったときには、これは無難早速皆様方にお届けいたします。現在完成しているものであるならばもちろん早速手配いたします。

○目黒今朝次郎君　これが大衆の前に、いろんな業界の皆さんの前に出ないうちなら大臣の言葉も私はそれなりに筋道が通ります。でも、ちゃんとこれ業界紙に載つて、業界の間で議論されているという段階になりますと、われわれ自身も運輸委員としてどうなんだろうかと、そういう質問を受けた際に、それはわかりませんねという答弁はできないでしょう。だから、これはまだ完成でない、現在事務レベル段階で検討中のものだということだし書きでも結構ですから、ここに細かい「輸送経済」に書いてあるのを裏づけるような資料はわれわれ運輸委員会に出すべきじゃないですか。今後

の問題についてはわかりますよ、いま大臣の答弁は。これだけ業界紙に出ている以上は、われわれも心配ですから、一体国鉄総裁の言うことが本当なのか、鉄監局長の言うことが本当なのか、どっちが本当なんだと、こういう問題は必ずこれは労働関係の私は不安定のもことになると思うんですよ。やはりきちっと、この前十九日、私の質問に答えたように、大臣も答えました、総裁も答えま

した、貨物を何とか生かしていく、そういう積極姿勢を国鉄職員はもうじつと見ているんですよ。ですから、そういう者に自信を与えることが必要でありますから、その自信をなくして労働紛争のもとになるようなこういうネタは、出た以上はやっぱり出してもらうと、そういうことが私は必要だと、こう思うんですが、いかがですか。

○国務大臣(石田博英君)　運輸省として皆様方に提出をいたしますときは、これはやっぱり結論がしっかり出たときに運輸省として提出しなければ責任が通らないと思うんですよ。で、その未定稿であるか定稿であるか、それを早速調べました上で、定稿でございしたら皆さんに配りをいたします。

○目黒今朝次郎君　まだ私は納得しませんから、まあ時間の関係もありますから、いまの大臣の答弁を受けて、後ほど理事会で相談をしてくださいます。その問題は私は次の委員会まで保留しておきます。

次に二番目、同じく私、もうこの前十九日、あれほど質問したんですから余り言いたくないんですけども、国鉄の再建のために人員の削減、地方路線の赤字を減らす、貨物部門の赤字を減らす、いずれも徹底的な合理化をする以外に道はない。「当面は「値上げか破産か」という言葉を使っているんですがね。「値上げか破産か」という何かいかにわれわれを脅迫するような言葉を使っているんですが、この「値上げか破産か」というこれはどういふことを言おうとしておったんですか、鉄監局長の率直な気持ちを聞かしてもらいたい、こう思うんですよ。

○政府委員(住田正二君)　この、前の方にも書いてあるわけでございまして、まあアメリカ等におきましては鉄道会社で破産をいたしている会社があるわけでございまして。これはもう値上げがでなくなつて破産をしたということとございまして、またヨーロッパの国々でも毎年毎年相当の値上げをやつてきておりますけれども、もはや値上げはでなくなつてきて、巨額の赤字を出してい

るといふ状況でございますので、その点と比較いたしますと、日本の場合にはまだ値上げの余地があるといふような判断をいたして再建の方をお願いいたしているわけでございますが、もし値上げができなくなると、やはりアメリカの例、あるいはヨーロッパの例にならぬと破産に至るおそれがあるといふように考えているわけでございます。

○目黒今朝次郎君　じゃ、あなた、逆に聞きますがね、この前十月二十九日の公聴会、あなたも傍聴してましたね、公聴会を。私が、国鉄総裁になり手が無い、財界からも政界からも。なぜ国鉄総裁になり手が無いんですかとときわめて単純な質問をしたら、公述人の方々はいろいろ答えをしたかあなた覚えてるでしよう。運賃値上げの問題にしたってやっぱり一般的な社会的な水準以上に無理だと、それでどうしても採算が合わないときは、国家的な助成をしない限り国鉄は成り立っていきませんといふことは、自民党推薦の公述人から、一般公募の方から共通して言っている言葉でしよう。

そうすると、あなたは公共企業体という、この公共性というものをすっかり忘れちゃって独算制独算制だけで国鉄を強いる、それで「値上げか破産か」なんていう言葉を財界の大ボスがいろいろに言う言ふ言ふのちよつと、あなたは鉄監局長なんですか、鉄道破産論者なんですか、どっちなんですか。あなたは鉄監局長でしよう、少なくとも鉄監局長というのには鉄道を監督して、よりよい経営が成り立つ、より多くのサービスを国民に提供する、そういう監督、助成する立場でしよう。それを「値上げか破産か」なんて、その後になると「合理化か破産か」でしよう。値上げと合理化をてこにして国民と労働者に強制をする、そういう姿勢を端的にあらわしているんじゃないですか。どう思ふんですか、あなた。

○政府委員(住田正二君)　これ全部お読みいただいたらわかると思うわけでございますけれど、私といたしましては、やはり国有鉄道というものを

健全な姿で将来とも存続させる必要があるといふことであるといふ申し上げておるわけでございまして、特に貨物につきましても現在のうちに固有経費で見ましても相当大きな赤字を出しているといふことになりまして、一部で言われておりますような国鉄の貨物はやめてしまったらどうか、安業死さしてしまつたらどうかといふような議論が強くなつてくるわけでございまして、で、国鉄の貨物を現状のままに放置いたしますと、旅客の方でその赤字を負担することも許されませんし、いま申し上げましたような安業死論が出てくると国鉄の将来にとつて非常にまずい結果になるおそれがある。そういうことで、国鉄の再建をする上において貨物の再建がきつめて重要であるといふことを申し上げておるわけでございまして、私といたしましては、国鉄再建のための必要な方向について訴えてみたつもりでございます。

○目黒今朝次郎君　そうしますと、おたくの考えは、国鉄が生きて抜くために貨物を縮小する、そういう議論で国鉄側を指導する、こういう考えをお持ちだと、こういうふうな理解していいんですか。

○政府委員(住田正二君)　国鉄の貨物の基本的な方向につきましては、再建要綱の中にはつきり決めておりますけれど、国鉄の現在の貨物の輸送機能を維持するといふことを明示いたしているわけでございまして。したがって、現在国鉄の貨物が果たしております国内輸送における役割りについて、それを今後とも残しておきたいといふ考え方をとっているわけでございます。

○目黒今朝次郎君　そうすると、この公述人でありました国鉄に非常に関係のある日通総合研究所監査役大森誠一さんの公述の中で、やはり今後の国鉄のいろんな機械化、改善をやりながら、現在一億三千万から四千万トンの貨物を国鉄が運んでおるけれども、今後の近代化ならぬならぬ創意工夫をすれば二億トンは可能だと、六千から七千トンのプラスは可能だと、こういう公述を専門的な日通の立場から公述されましたけれども、この見解とは逆の見解なわけですね。

○政府委員(住田正二君)　国鉄の貨物につきましてもはいろんな見解があるわけでございます。で、私は、やはり何が必要かといへば、まず国鉄の貨物は固有経費で収支均衡を図るということが必要である、そのためにどうしたらいいかといふことは、これは国鉄の努力になるわけでございまして、いづれにいたしましても、国鉄の貨物だけで採算がとれるような方向に持っていくことが必要であるわけでございまして、国鉄として輸送量をややして収支均衡を図るか、輸送量を減らして収支均衡を図るか、これは国鉄の判断によることだと思ひますけれど、いま御指摘の日通の公述人の話でございますが、まあそういう方向で今後輸送量が拡大できれば非常に結構だろうと考えております。

○目黒今朝次郎君　総裁、なかなか言いにくいと思うんですがね、国鉄側としては、この前十九日私が質問して、積極的に経営の改善をしながら、労使関係を安定させながら拡大する方向でがんばつてみたいと、そういう積極的な姿勢を国鉄側が持っている、こういう考えは再度この段階でもお変わりありませんか。

○説明員(高木文雄君)　拡大をするといふのは急にはなかなかむずかしいと思ひますけれども、しかし、とにかくその経費を節減すると同時に収入をふやすといふことを考えなければいけないわけでございまして、その場合に、収入をふやす場合に量をどうするのかと、それからつまり運賃をどうするのかと、その兼ね合いが非常にむずかしいことだと思ひますが、なかなか運賃を上げましても今度は量が減つてくるという関係でございまして、要するに運賃掛ける数量の掛け算したところの一番大きいところはどこだといふことを、少しきめ細かに求めていかなければいけない、いまのようにならぬ運賃ではなかなかうまくいかないでございまして、そこをもう少し何とか弾力的にやることと、もう一つは、先般申し上げておりますように、通運業者その他との協業、協調を万全にいたしまして、競争次第の精神じゃ

なくて、協業の精神でやつていけば、なかなか容易でないと思ひますが、何とかいけるんじゃないかといふあたりが、いまの私の心境でございます。

○目黒今朝次郎君　大臣、鉄監局長の再建の御心配と、国鉄総裁のお答えと若干ずれがあるんですけれども、それを総合調整する大臣としては、貨物の育成について基本的はどう思っているか、こういう問題について聞かせてもらいたい、こう思ふんです。

○国務大臣(石田博英君)　私は実務家ではございませんので、具体的にどうすればいいかというような知恵があるわけではございません。あるわけではございませんが、かつては三〇%も四〇%も国鉄が受け持っておる。その中で石炭とか、鉱石とか、あるいは木材といったような国鉄の輸送に適した品目がだんだん減つてきた。減つてきたけれども、石炭の問題などはまだ見直されるようになってまいりました。したがって、もっとセールの努力をすればお客をもつとつかまえて得るんではないかと、私はそちらの方に大きな期待を持っております。

○目黒今朝次郎君　鉄監局長、そういうことで、から、あなたも悪意があつてやっていると見なされたいだらうけれども、やはり総裁の方の意向などを十分に聞いて、国鉄職員に無用の心配を与えるような言質とか、新聞の記事にならないようにひとつ慎重に配慮してもらいたい、こう思ふんです。

私、この前合理化をやつて、きょうも杉山先輩が合理化やつたから、合理化はやるまいと思つておつたんだけど、この問題もちょっと触れておるんですね。貨物固有部門の人間は五万人に縮小しなければならぬ、と、こういう表現を使つていらつしやるんですね。われわれ商売屋ですから、ああ五万人か、そうすると、七万八千から八万だから、貨物だけで三万人首だあと、そういう数字がすぐ出てくるんですよ。この五万人に縮小といふことはあなたの個人的な見解なのか、運輸省として貨物部門を五万人に減らすという決定

をしていらつしやるのか。個人的見解が省の決定か、まずこの点を聞かしてもらいたい。

○政府委員(住田正二君) その点、お読みいただいたらおわかりいただけると思いますけれども、それは例示をしているわけでございます。で、私どもの見解としては、昭和五十五年度で固有経費で収支均衡を図るということになりますと、一人当たりの売り上げがやはり六百五十万円必要ではないかというところではないかと思ひます。それがもし決まるとすると、あとは運賃を上げて輸送量を上げれば従業員はふえることになりまして、運賃が上がるというところになると、従業員が減って行くというところになります。それは単に一例として挙げただけの話でございます。分母、分子をかえれば七万人にもなるし、あるいは場合によっては三万人にもなる可能性があるわけでございますが、要するに、そこで申し上げたいのは、一人六百五十万円いかせがないと固有経費での収支均衡を図れないということで、経済合理性に基づいて企業マインドで今後の貨物のあり方を考えてもらいたいということを言っているわけでございます。

○目黒今朝次郎君 その経済合理性からの計算はわかるんですが、野党のわれわれがいろんな公共負担法の問題とか、政策部門の負担であるとか、あるいは国の助成であるとか、地方ローカル線の助成であるとか、いろんなものを総合的にして何とか再建しようという考えの議論をやっている最中に、経済合理性だけでこういう数字を出して、結論は五万人にするんだと、こういう導き方は政策担当者なり指導者にあるあなた方としてはちよつと不用意ではありませんか、総合的にこういうことになるけれども、やはり国の助成をやったり、ローカル線の補助をやったりして、できるだけこういうことのないようにやっていたら、そういう総合的な問題の提起の仕方が鉄監局としての当然の私仕事ではなからうかと、現に野党として衆議院段階で提案しているんですか

らね、野党全体が。ですから、そういうものを含めた経団連に対するお話というのを当然やるのが常識ではありませんか。われわれここで議論しておいて、それで運輸大臣が前向きな答弁をしても、あなたが経団連に行つて日本の経済界のボスどもにやはり五万人にするんだと、こういった形だけの問題の提起の仕方はちよつと軽率ではありませんか。どうです。

○政府委員(住田正二君) ここに問題にいたしてありますのは、貨物の問題でございます。貨物について、その赤字を国から助成するというようなことは、現段階ではなかなかむずかしいのじゃないかと思ひます。したがって、国の助成がなければ企業的な見地から収支均衡を図らなければいけないということになるわけでございます。旅客の問題と貨物の問題は別個の問題ではないかと思ひます。

○目黒今朝次郎君 この前の連合審査で、農産物の割引の問題について見直すという答弁をおたたくの方やっているんじゃないですか。ですから結局それについては運輸大臣は、政策部分でめんどう見てもらうと、やはりこの際は割引については整理をしたいと、貨物、旅客を問はず。そういう答弁しておるのとちよつと食い違いがありませんか。

○政府委員(住田正二君) 国鉄の貨物の赤字は、共通経費まで含めると昭和四十九年度では約四千億でございますし、恐らく昭和五十五年度では五千五百億を超えているのではないかと思ひます。こういう経費だけ見ましても、恐らく昭和五十五年度は二千数百億に上る赤字ではないかと思ひます。いま御指摘ありました政策割引の問題は、額としては四、五十億の金額でございますし、この前、連合審査で国鉄総裁から御答弁申し上げたと思うんですけれども、こういう問題は営業割引の問題の一環として考えたいというふうに申し上げているわけでございます。

○目黒今朝次郎君 いや、貨物は営業割引と、こういうことですね。そう確認していいんですね。

○政府委員(住田正二君) この前、連合審査で問題になりました点については、営業割引等の活用で解決したいということを国鉄総裁から答弁申し上げたと思ひます。

○目黒今朝次郎君 それで、この合理化の問題でもう一回やっぱ私は詰めておく必要があると思ひますが、先ほども大臣が答弁し、あるいは総裁も答弁したんですから、私は余り言いたくありませんが、頭の中にはどうあるとも、やはり具体的問題について労使で十分話をして、その結果論としてこういう合理化が出てくると、そういう筋道でやりたいんだと、鉄監局長がここに書いてある貨物部門七万八千人を五万人にする、そういうようなことについては頭から考えないで、いろんな工夫をしてみても結果論として出てくる、そういう路線については、いま鉄監局長の一家言が出たけれども、そういう段階でも、この前私に答弁した考え方は変わっていないと、こういうふうにご確認したいと思ひますが、大臣と総裁からおのおの見解を聞かせてもらいたい、こう思ひます。

○国務大臣(石田博英君) 連合審査で問題になりました農産物の割引の問題は、原則としてはやっぱり私は政策実施機関が負担してもらふべきものだと思います。だけれども、にわかにできないというふうなことがありますが、その負担が生産者に主にかかってくるような事態を考へる場合、あるいはほかの輸送機関に逃げる場合いろいろ考えなきゃなりませんので、そういう場合はまあ話しのような方法で解決せざるを得ないが、基本的な線は政策実施機関が負担してもらふということだと思ひます。

○説明員(高木文雄君) 御指摘のとおりで、変わりがございません。最近も組合幹部の諸君といろいろ話をいたしておりますが、前回にもここで御議論があつたかと思ひますが、そういう問題について篇と組合諸君とも話をして、どういうふうにしてたら赤字が減ることができるか、そして、国民の

皆さんに公共輸送機関としての使命を果たすことができるかというところを一緒になつて相談をしていきたいと思つております。

○国務大臣(石田博英君) いま合理化の問題についてお答えを忘れましたので私が追加させていただきます。何度かここで申し上げましたとおり、頭から人数を決めて、その人数に向かつて人減らしを圖つていくというところは、これは間違いである。合理化を圖り、労使の話し合いを進めて合理化を圖つていく経過においてそういう現象が生まれてくるのはこれはやむを得ないけれども、初めから人数を決めてかかるというふうな考え方は私は間違いであると思つております。

○目黒今朝次郎君 鉄監局長にちよつと聞きますが、国鉄の労使関係がこじれたのはいろいろ原因があると思ひますが、一番根っこになつてゐるものは何だと思ひますか。労使関係がこじれた一番根っこになつたのは何が原因だと、こう思ひでしようか。

○政府委員(住田正二君) いろいろ原因はあると思ひますけれども、恐らくマル生運動に基づく労使間の不信というものが今日まで尾を引いているのではないかと思ひます。

○目黒今朝次郎君 マル生を企図した政治的背景は何ですか。

○政府委員(住田正二君) マル生運動についてはいろいろ御批判もあるかと思ひますけれども、マル生運動というその言葉の意味を申し上げると、やはりできれば生産性を上げようということじゃないかと思ひます。

○目黒今朝次郎君 あなたは、前の総裁がわれわれに、当時の勤務の委員長である私に謝りの文章を書いたことをよく覚えていない。やっぱマル生の根底は合理化ですよ。だからいままで私は、いま大臣や総裁が言うような合理化の取り組み、発想の転換をマル生前にやっておればこんなに労使関係はこじれなかったと、こう思ひますが、過ちでしようか。

○政府委員(住田正二君) やはり、まあ合理化といいますが、生産性を向上するということは必要なことではないかと思ひます。ただ、そのやり方、方法が妥当であつたかどうかについては問題があつたのではないかと考えております。

○目黒今朝次郎君 あなたは現場を持っていないから非常に簡単に言つていますが、われわれは体の中に、合理化の問題がやつぱり頭から押しつけられたと、そこに労使関係のこじれた最も根本があつたと、こう私たちは考えているんですよ。ですから、その件については十分、もう時間がありませぬから言ひませぬから、今後あなた自身もひとつ合理化という問題について、大臣や総裁が持つ発想の転換についてぜひ前向きに努力をしてもらいたいと、指導してもらいたいということを要請しますが、いかがでしょうか。

○政府委員(住田正二君) 先ほど大臣からお話がありましたが、生産性の向上、あるいは合理化についてはやはり十分配慮をしながらやつていく必要があるかと思ひます。

○目黒今朝次郎君 じゃそのようにお願いします。

これも心構えの問題ですが、こういう言葉じりをとらえるわけじゃありませんが、やつぱり同じ十一ページのところに「独占時代の意識を捨て、使命感によるのではなく、むしろ経済合理性」云々と、こういう言葉を使っているんですよ、言わんとするところはわからないわけじゃないんですけども、実際午前一時、午前三時、みんなが寝ているときにあの電気機関車で四十両も五十両も貨車を引つ張つたり、寝台列車を引つ張つて眠気と戦ひながらやつている機関士、運転士の気持ちになると、この経済合理性だけではあの深夜運転、たつた一人で運転できませんよ。やつぱり公共企業体に対する使命感で私は夜中に運転している、こう思ふんですよ。ですから私は、動力車乗務員に対する侮辱だ、こういう言葉を使うのは、そう思ふんですが、軽はずみじゃありませんか。使命感も必要だけれども、やはり経済合理性につ

いても十分考えてほしいと、そういう並列の姿勢が正しいんじゃないかと思ふんですが、いかがですか。

○政府委員(住田正二君) ここで申し上げておりますのは、やはり経済的に成り立たない貨物輸送がかなり出てきているわけでございまして、そういうような点については、まあ独占時代の流れでもあるわけでございまして、そういうものを単に使命感で維持するというのでは赤字解消は非常にむずかしいのではないかと、やはり経済合理性に基づいて、採算のとれないものについては合理化をするなり整理をするということも必要ではないかというのを申し上げているわけでございまして、いま目黒委員のお話のような点について申し上げていくわけではないわけでございます。

○目黒今朝次郎君 そうすると、使命感も必要であるけれども、やはり経済合理性という問題についても十分職員の皆さんなり国鉄側でも考えてほしいと、そういう意味だというふうに、若干苦足らずであつたという点でいいんですか。

○政府委員(住田正二君) いま御指摘の点についてはそのとおりでございます。

○目黒今朝次郎君 それからもう一つ、総合交通体系の問題について、この前公述人でも大分言われたんですが、運輸省としてはこの総合交通体系の問題についてどの程度作業が進んでいるのか、現況と見通しについて教えてもらいたい、こう思ふんです。

○政府委員(住田正二君) 総合交通体系の問題は、先ほど申し上げましたように官房の方の担当でございまして、最近の作業状況については詳しくは承知いたしてないわけでございましてけれども、やはり高度成長から低成長に経済の基調が変わつてきておりますので、それに基づいて今後総合交通体系をいかに構成すべきかについていろいろ検討しているのではないかと思ひます。

○目黒今朝次郎君 これも清水公述人から、特に総合交通政策の調整の失敗が今日の旅客の問題、貨物の問題を合めてできているという強い指

摘があつたわけでありまして、これは運輸大臣ね、何回も言つていらっしゃるんですが、やつぱりこの総合交通体系については、同じ車への仲間ですから、十分にどういうふうになつていのか、具体的に調整する場があるのか、あるいは調整する会議を持つておるか、あるいは別な何か機関があつてやつておるか、総合交通体系の調整というやつを運輸省はどういう仕組みで現に行われているのか、あるいは、いままでもなかつたならば今後どういう仕組みで調整をしていこうという考えなのか聞かしてもらいたい、こう思ふんです。

○国務大臣(石田博英君) 国鉄が今日のような状態になつた一つの原因は、同じ役所の中にありながら、海とトラックと国鉄という相互の関係についての連絡、配慮、そういうものが足りなかつたということ、私はもう率直に認めます。といつて、これを強制力では正すとか、修正するとかというのは現在の体系のもとではできませんし、必ずしも適当ではないと思ひます。

で、まず第一に、われわれが当面しております一番大きな問題はやつぱり国鉄の再建でございますから、国鉄の再建ということを中心といたしまして、関係各局が官房において世話をしながらいま検討をされておるところでございます。これはもうちょっと定期的、組織的なものにして現実的な効果のあらわれるように早くいたしたいと、こう考えているところでございます。

○目黒今朝次郎君 ひとつそういうことについて大臣、責任を持って定期的、組織的なものをつくつてもらおうという点でよろしくお願ひしたいと思ひます。

参考までに鉄監局長ね、この質疑応答の中で、十三ページの終わりの方に、質問に答えておる中で、自動車との関係が最大の問題点だが、「しかし、道路費用については、トラックの負担が軽いという問題があり、また自家用トラックの野放しについても問題があるので、今後十分に検討してゆきたい」と、こういう言葉で答えてあるんですが、これは私、十九日大蔵省の皆さん呼んで自動車税

の問題でやつたときに、まあ今後検討するという大蔵当局の話はとつてあるんですが、鉄監局長として、この趣旨はどういうことを言つておるのか、今後の調整の問題もありませんから聞かしてもらいたい、こう思ふんです。

○政府委員(住田正二君) 鉄道とトラックの問題で一番大きな問題は、私は、この前目黒委員も御指摘になりましたように、過積みの問題であるとか、あるいは労働条件の問題が非常に大きいのではないかと思ひます。そういう点から言つて、実質的に運賃ダンピングが行われているわけでございます。その点が鉄道貨物から見ますと一番大きな問題ではないか。特にそういう点のひどいは自家用車ではないかと思ひます。そういう面から、ぜひ自家用車について規制措置ができればということをお願いいたしているわけでございます。

また、税金の問題等につきましては、私も運輸省内部の問題もございまして、外貨の例から見ますと、いわゆるオーナードライバーと営業車との税金負担のあり方がいかに悪いかについては問題があるんじゃないかという認識をいたしているわけでございます。

○目黒今朝次郎君 自動車局長、いまの鉄監局長の答弁に対して、自動車局としてはどういう考えをお持ちですか。

○政府委員(中村四郎君) やはり自動車、特に御指摘のトラックにつきましては、その特性を發揮する輸送分野におきまして、秩序正しい運営をしていくのがたまたまでございます。したがって、いろいろ御議論のある問題点につきましては、これをためて、トラックはトラックらしく、その適正輸送範囲で健全な運営を進めていかなければならない、かように考えております。

○目黒今朝次郎君 この前の公述人の清水先生の発言で、トラックは現在七百万台あるけれども、営業車が五十万台で、これ大体いま基準局の指導などを受けるがやつておる、あとの六百五十万台はいわゆる俗に言う白トラあるいは自家用、十

トン車に二十トンも積んで走ると、こういう問題を調整しない限りは、どうにも貨物の流れを正常に戻すということができないと、こういう公述があったんですが、私も日通や運輸労働の皆さんから聞いて、そのとおりだと、こう思うんですが、自動車局としてはどういう指導方針なり、あるいはこの六百五十万の白トラをなくすための考えを持っておるか聞かしてもらいたい、こう思うんです。

○政府委員(中村四郎君) これは大分前から問題として出てきておるわけでありまして、私どもの方としても、知恵を出して何かいい方法はないかということを検討を続けておるわけでございまして、何分にも、いま先生御指摘のような非常に多くの数の家用自動車になっておりまして、本来的に家用自動車の便利さを追求した運用ということであれば問題はありますが、特に貨物の場合に、自家用の営業行為という事態が出てくるわけでありまして、これにつきまして私どもの方の地方機関と一緒にしまして、この輸送秩序を保つということに努めてまいっております。ただ、何分にもそれが十分に行われないということございまして、今後ともその辺を踏まえましてこれを打開していく道を考えたいと、かように考えております。

○目黒今朝次郎君 時間もありませんから、ぜひその点については、日通とか、運輸労働のトラックを現に運転しておる組織労働者が非常に関心を持っていますから、交通事故撲滅の面からも強力な指導なり、場合によっては免許の停止というぐらゐの気持ちで取り組んでもらいたい、こう要請しておきます。

最後に二つだけしますから。
一つは、十月三十一日朝日新聞で、「再建主柱は貨物減らし」と、こういう記事が載っているんですがね。これを見ると、やっぱり国鉄職員はびいんとくるんですよ。内容を見てみると、大体運輸省筋のこれはネタですがね、どうも新聞の記事が、きょうの関係で私はわかりましたから、こういう

誤解を与えて労働紛争の種を現場にまくということについては、ひとつ取材の関係で十分に運輸省側としては注意してもらいたいし、国鉄側にも要望しておきたい、こう思うんですが、これに対する所見があったら、大臣でも、鉄監局長でも結構ですから聞かしてもらいたい。

もう一つは、新聞で大臣ね、東北新幹線の上野駅の問題について大分記事が出まして、私も仙台ですから、仙台の方々は喜んでおるんですけどもね、あれの本当のねらいは何なのか、あのまますばり受け取っていいのか。この前の段階でも質問が出たと思うんですが、あの上野駅の問題について、この際大臣の見解と、それを受けた国鉄側の見解、そういうことをひとつ聞かせてもらって、私の質問を終わります。

○国務大臣(石田博英君) 前段の問題は、そういう誤解や摩擦を起さないように、運輸省の関係者に注意をいたします。
後段の問題は、一応東京をターミナルにして工事認可が出ておるわけでございまして、しかし、台東区を中心に、上野駅を始発駅にしてくれ、あるいは、上野駅に停車してはいいといった種類の各種の陳情がございまして。先般も早朝台東区長ら関係者がおいでになりました。私も東北人であるから、心情的には上野というものに愛着も関心も持っている、また上野から東京までつなぐと言っても東京駅の処理能力、それから繁華街をどうやって貫いてくるかといういろいろな問題がある。その上に大宮から上野までの問題がまだ解決していない段階であるし、時間的にもかなり長期になる問題であるから、あれで決まったらおしまいということではなく、もう一度やっぱり検討をしてみよう必要があると思う、こういうお答えをいたしました次第であります。

○目黒今朝次郎君 国鉄側に陳情したと、そういう記事になっているんですが、国鉄側との関係はまだないんですね。
○説明員(高木文雄君) かねがね上野駅周辺の方々からは、新幹線を上野駅へとめてほしいと、

その場合には上野の山の下を通るということでは駅をつくるのに実際的にはむずかしいから、現在の在来線の腹づけのような形式でやってはどうか、それについては住民の非常に大ぜいの方々と賛成しておつて、いまだそれに反対なのはごく一部の方だと、こういう話があります。

私もどなたもいたしましては、実は上野の問題だけで事を片づけるわけにまいりませんので、北区の問題がありますし、大宮と赤羽の間の問題もありますので、それらの進みぐあいをみてからでなければ何とも言えないが、一応路線が決まっておりますので、そして、過去において路線を変更したということとは私は詳しく知りませんが、ないそうございまして、非常に困難ではありますから、関係住民の方々の御発意でもありますから、なお研究いたしますということで、今日までまいっておるわけでございまして。で、先般も大臣からそういう種類の要望に対して、もう一遍国鉄の方で考えてみるように言うとからというふうに返事したよというところでありますので、いや、それは前から私もどなたもいたしましては実は全く研究してないわけではないんだということでお答えをいたし、かつそういうふうに具体的に研究をいたしているわけでございまして。

ただし、非常に問題は、やはり路線の変更を軽々に行いますと、何しろ鉄道というのは道路の場合と違ひまして、真つすぐ引つ張らなければいけない、横にカーブをよけい切ることでもできませんし、それからレベルを変えて建設することもできないという関係がございまして、道路とは全く違う新しい線路を引つ張る場合の困難性がございまして、各地域、地域の御要望をそれぞれ伺っておりますと、とても建設ができないという特性がございまして、その意味から言つて、過去において路線を変更したことは全くないということでありまして、具体的な問題の処理としてはどっちがいかに問題と、軽々に路線を変えることにはマイナスがあるという問題と、そして、また同時に、東京駅まで持つてくる場合と、上野でとめる

場合との東海道新幹線のつながりの問題というような問題、いろいろあります。

また現実には、大宮から南は大変きつ当たり単価が高いわけでございまして、東北新幹線全体としての採算の問題をまた考えなきゃいけないということ、まだまだ考えなければならぬ、検討しなければならぬファクターがたくさんございまして。ございまして、それをいづれも比較検討いたしまして、いよいよ本格的に東京に近い方の工事が始まりますまでは何らかの結論を出して、その結論に基づいて運輸省に結論を持っていくつもりでおるわけでございまして。

○目黒今朝次郎君 もう一つですが、建設に相当時間がかかる、こういうことだと思ふんですが、けれども、新しい駅をつくることは余り問題ないですが、在来線の駅を改築してつくる、そういう際に、非常に多くのお客さんが出入りする、それから安全の面から非常に現場の工事担当者、それから掃除をする職員、運転士、駅長、非常に苦勞されている。ですから四年も五年もかかりますから、在来線の駅を改築して新幹線の駅と併合する箇所については、少ない予算ではあるけれども、やっぱり重点的に金を注入して、一日も早く在来線のターミナルが使用できるようになさうという配慮を、工事をする際に十分考えてやるべきじゃないかと、こんなふうに思つておりますから、それも実施の段階で十分に検討してほしいということを要望いたします、質問を終わります。

○内藤功君 委員長、大分長時間にわたりますが、このまま続けていっていいんですか。——大分お疲れのようですが、よろしいですか。

○委員長(上林繁次郎君) 続けてください。

○内藤功君 昭和五十年年度末で累積赤字三兆一千六百億円、長期債務残高が六兆七千七百九十億円、こういう重大な破綻を来したこの責任は一体どこにあるか。私どもは、これは昭和三十九年から赤字になっておる、この三十九年からずっと政権を担当しておるの、はかならぬ自民党政府でありますから、この自民党政府の責任だと、しかも、

この赤字の責任は深い、非常に遠いところにある、そういう失敗の積み重ねが今日の破局をもたらした。しかも、この破局に至るまでに、わが党はもちろん各党、さらに国鉄内部の有識の士に至るまでいろんな警告を発したのに、警告を聞かないで暴走したという、こういうところに原因がある。特に国の一般会計からの支出を極力抑えまして、借金に次ぐ借金で膨大な設備投資をやってきた。この自民党政府の長い、十数年にわたる責任は免れることはできないと思うんです。

それではどうするか。わが党は、すでに発表した政策の中でも明らかにしていますように、これを国の責任で計画的に縮減し解消する、そういう段取りを詳しく発表しております。時間の関係でこれを朗読することはいまここでいたしません。これが反映して本委員会並びに本会議における政府当局のいままでの御答弁聞いておりましたも、まじめにこれに対応するんじゃないで、ただこの値上げは是非か非か迫ってくる。ここ二、三日中にも採決をあえて行おうとしておる。言語道断だと言わなきゃならぬのであります。私は、こういう前提に立ちまして、以下国鉄の貨物輸送による赤字問題から質問をしたいと思ふんです。

国鉄の貨物輸送による赤字額は、昭和四十一年度から四十九年度までの間で一兆七千七百十四億円、同期間の国鉄赤字の二兆二千五百二十八億円の約八割はまさにこの貨物輸送による赤字なのであります。貨物輸送のこの赤字について、政府やあるいは国鉄当局は、口を開けば貨物運賃を上げると貨物が逃げる、したがって、旅客の運賃を上げたけれども貨物の運賃を上げないということも一度ならずあった。貨物が逃げるのが貨物輸送赤字の主たる原因のように言ってきた。しかし、果たしてそうだろうか。そのために大口荷主に対する割引を、われわれの警告にもかかわらず野方図にやっている。特急、急行料金を取りなさい、物資別料金を取りなさいということをもこの間もこの委員会が言った。しかし、これについてもまだ前向き姿勢が見られない。一体この貨物輸送の赤字は何かという問題です。

まずお聞きしますが、いろいろな本を書いておる石川達二郎という人はどういう人です。

○説明員(高木文雄君) つい最近まで国鉄におりまして、いまはやめておられますが、国鉄で常務理事をしていただいた人でございます。

○内藤功君 これはやっぱり、学識のある人ですね。

○説明員(高木文雄君) 特に経理問題について経験もございまして、堪能な人だと思っております。○内藤功君 ここにその石川達二郎さんの「国鉄機能と財政の構造」という本を持ってきた。この本に、長い間経理局の仕事をしていた石川氏はこう言っているんです。三百十ページです。「貨物輸送の赤字の根底には、輸送量の停滞があるにしても、最近急速に悪化した原因は、四一年に二・三%の値上げがあった以後、四九年一〇月まで八年半も貨物運賃が据え置かれた点にある。」「貨物について、輸送量の停滞というのが主原因じゃないか」ということをここで指摘しておられます。これはもう経理を長年国鉄でやってきた、総裁もいま評価された方本であります。

念のために昭和四十一年から五十一一年までのこの約十年の間、貨物運賃、それから旅客の運賃、料金を、これがどういふふうになつたかというのとをひとつ数字で確かめてみたい。

まずお伺いいたしますが、貨物の場合、これは車扱い一等級である自動車というものを一応物として例にとる。距離は、まあ本牧埠頭から笠寺までという距離をとった。そうして四十一年は何ほどあったか、いまは幾らであるのか、これをちょっと数字で説明してもらいたい。

○説明員(田口通夫君) 本日残念ながら手元にその資料は持っておりませんが、恐らく先生の御質問は、四十三年ごろから自動車の輸送を始めたわけですが、その当時は、四十一年の三月の運賃を値上げしましたレベルで運んでおりましたのと、現在でどれぐらい上がつておるかということだろうというふうな推測いたしますと、約七%アップを

いたしております。そういうお答えにさしていただきます。

○内藤功君 これは国鉄で私、計算していただいたんです。あなた持っていないと言っているのでこちらから要点を言うので、四十一年の三月では一台当たり六千五百円、いまは幾らかというところ、一台当たり六千九百三十八円、四百三十八円上がつておりません、この十一年の間に。そうしまして、アップ率はまああなたの言ったのはちょっとはしょってあるが、四捨五入をしたようだが、六・七%、こういう数字である。

次にお聞きしますが、その期間に大体同じ距離である東京―名古屋間、新幹線は四十一年は幾らで、いまは幾らですか。これは質問すると言っておいたんだが、資料持っていないのかな。

○説明員(吉武秀夫君) 四十一年はちょっと手持ちにはありませんが、現在は東京―名古屋で三千八百九十円でございます、新幹線です。

○内藤功君 だめだね、こういうことじゃ。ちゃんと聞くといふことで言っておいたんですが、私の方で言いますと、時間がどんどんたつてしまふ。たつのは結構だけれども、こういうことではつのはむだなんです。

四十一年の四月で東京―名古屋の新幹線は運賃、料金合わせて二千三百四十円、現在は三千八百九十円、そうすると千五百五十円上がつていて、パーセンテージですと六六・二%。ついでに申しますと、東京―新大阪間は四十一年が三千三百円、現在五千五百円、八〇%上がつて

いる。大体同じような距離の旅客が六六・二%。そうして貨物は、自動車を運ぶやつ、これはもう大企業ですよ。中小企業のおやじさんが自動車をつくるわけないんですからこれは大企業、これは六・七%。はつきりこれで出てきているわけですね。そこで貨物の方は、石川さんの本に書いてあるよりもっとひどい状況になってきている。

それで、もう少し説明してもらいたいと思うんですが、昭和四十九年度の客貨別損益というのを見ると、営業係数を旅客と貨物の方で比べてみる

旅客の方は新幹線を含めて営業係数は一九九なんです。それに対して貨物の方の営業係数は二六九になると。そこで、二六九の営業係数を旅客の営業係数の一九九に引きおろすというふうにするためには、どのくらい貨物の方の営業収入をふやさなければならぬか。言いかえると、二六九の貨物の営業係数を一九九という旅客並みにおろすにはどれだけの収入をふやせばよいのかという点は計算してあります。四十九年度の客貨別損益、これも質問すると言っておいたはずですが……

これも非常に遺憾なんです。収入一兆二千五百十四億円、これが新幹線も含めて旅客の方なんです。そうして営業係数が一九九、二六九を一九九におろすには三千億円です、三千億円の増収があればいい。逆に言うところ、三千億円の増収をならなければならぬ、こういう関係になるわけなんです。どうですか、こういう計算をしたことがありませんか。ぼくはこれを質問すると言っておいたんです。

○説明員(田口通夫君) 質問は残念ながら伺っておりませんが、いま御指摘の数字になります。

○内藤功君 その数字になるね。

そこで、この国鉄の赤字の原因については三木総理、石田運輸大臣、いろいろな機会に答弁するのをずっと静かに聞いておると、三つ言うのです。一つは、運賃の値上げが思うようにいかなかった、一年半延びた。冗談じゃないですよ、一年半の間にどんなことがあったのか。たとえば、小選挙区制を施行しようとした、ロッキード事件もそのとおり、公職選挙法二法案の改悪をやろうとしたというふうなことで、どんどんどんどんおくれ

る。けれども、この運賃水準が低いとおっしゃる、この本質がどういふものかという事は、いま私が言った数字で非常に明らかに成つておると思ふ。

○国鉄の経営を苦しくしておるのは、その最たるものは、国鉄の貨物対策です。貨物赤字対策。そうして、石川さんの本でも指摘するように、貨物運賃を長期にわたって据え置くという大企業率仕の政策、大企業率仕じゃありませんかというけれども、主観的にそうでないと言つたて、客観的にはそういう結果になつてゐるということ、あなた方も否定せざるを得ないと思ふんです。こういう政策をとつてきたところにあることが明らかであります。しかもその上に、赤字の国鉄に対して政府は膨大な設備投資を借金に次ぐ借金でやらせてきたわけでありまして、三十九年度赤字になつた直後、政府がどういふ手を打つてきたかということから、この国鉄赤字の責任追及は始めなくちゃならない。

そこでお聞きしますが、昭和四十年、つまり赤字になつた直後の昭和四十年から始まつたいわゆる第三次長期計画、これがそれまでの国鉄の第一次計画、あるいは第二次計画と違つて政府の計画となつたのはどのような理由ですか、これは鉄監局長。

○政府委員(住田正二君) その辺の事情はよくわかりませんが、恐らく政府のいろいろな長期計画が出た関係上、それとの整合性ということで決めたのではないかと思ひます。

○内藤功君 結局、これは国鉄には資金がない、国鉄に事業の責任を持たせることはできないという事で、これ以上国鉄にやらせれば経営上無理だと、政府がどうしてもここで乗り出さなければならぬということじゃないですか。

○政府委員(住田正二君) いま御指摘の点が第一回目の国鉄の再建計画との関係であれば、国鉄の財政状況からいって計画の立案が国鉄の力ではやりにくいということで政府の方で考えたということではないかと思ひます。

○内藤功君 現に当時の副総裁の磯崎氏は、これは古証文を出すようですが、いまの事態を見る上で非常に大事なところなんです。昭和四十一年の二月十九日に衆議院の運輸委員会で行つてゐるんですね、「私も少しはしては」「四十六年度時点における国鉄の財政状態を見ますと、決して健全なものとはいへないというふうに思ひますので、将来政府にお願ひし、また国会にお願ひして」「たとへば利子の補給あるいは政府出資等、どうしても国鉄がやらなければならないという純粋公共的な仕事につきましては、相当程度は政府の御援助をお願いしたいという気持ちを持つてゐる」、いまから見ると当然のことなんです。こういうことをすでにSOSというか、こういう危機の念を表明しておるんです。

また同じ時点では、総裁の石田禮助さんの方です、ね、禮助さんの方は「こゝまで言つてゐるんです」「三千億圓をせひひとつの投資でやつてもらいたい。今日までにおける国の投資というものは、これは有名な言葉ですが「あとにも先にも金四十億圓なり。しかも昭和二十五年です。戦前の四十億圓ならば何をか言はんや、これは昭和二十五年になつての四十億圓です。これは国有鉄道という名前をつけたが、民有鉄道だということまで昭和四十一年の二月の運輸委員会では総裁、それから副総裁とも言つておるんです。そうして、そういう状況だから政府が四十四年度から輸送力増強とあわせて新しい十カ年計画というものを始めたわけですね。

鉄監局長、この四十四年からの新しい十カ年計画というものは、その結果国鉄財政はどのような状況になつたか、再建されましたか。

○政府委員(住田正二君) 第一回目の再建計画は数年にして大きな改良を生じたわけでございますけれども、やはりその大きな原因として挙げられますのは、当初見込みました人件費の伸び、あるいは物件費の伸び以上に、実際の人件費、物件費の増加があつたということ、また特に貨物につきましてでございますが、輸送のシェアが落ちて

まいりまして、計画で予定したしておつたような収入を確保できなかった、そういうような理由で破綻を来したわけでございます。

○内藤功君 結局、現実的には今日に至るまで財政は一步一步と危機に向かつて進行してきてゐる。そうして現在に至つてゐるわけですね。私どもも党ですでに四十八年六月に国鉄の再建方策について具体的な政策をいまだ三年前にもう発表して、このままの政府のいわゆる再建計画というものはだめだということと四項目、五項目の指摘をしておるわけなんです。これを聞かない。国は設備投資とそのための借金を国鉄に押しつけるだけで政府からの金を出そうとしない、こういうのは当然なんです。

そうして、なお石田総裁の言葉として昭和四十一年にはこういうことを言つておるんです。これは二月十五日「私は、ベッセねけれどもやつてやるというふうな、そういう不屈な考えは持つてゐないのです。これは国鉄の公共性から考へて、ベッセしようがしいが、国鉄として当然の義務です。義務だが、やはりベッセしないところに対しては、その資金を調達する上において借金をもつてするということではできない。利息の負担、償却の負担に追われて、にっちもさっちもいかななくなつてしまふ。」で、結論として、かかるがゆえに政府の資金というものを貸してくれば、われわれは喜んでちやうだいしますが、どうも資金を出してくれないということを言つて、こゝでも一つの大きな叫びを上げています。

さらに野党の皆さんにも、政府を口説いて三千億でも五千億でも出してくれというのを、これも有名な発言ですが、悲痛な叫びを上げておるんですね。当時の運輸大臣の中村實太郎氏に至つては、国は国鉄というものを自分の子供のようになんて考へるのはいけりけれども、ろくすっぽ飯も食わせないでしりつたをたたいて酷使してきた、ということまで言つておる。こういうように國から出資できるように努力するという言葉にもかかわらず、第三次長期計画の期間中、これは昭和四十年から四

十三年のこの期間中に一体政府は国鉄にどれだけの出資をしたか。これは前にも資料要求をしてありますけれども鉄監局長、この第三次長期計画の期間中の、つまり赤字が発生した直後の長期計画の国の出資額はどのくらいですか。

○政府委員(住田正二君) 政府の国鉄に対する出資でございますが、昭和四十六年に三十五億圓の出資をいたしまして、それ以後逐年ふえておりました、昭和五十年年度までに約四百億圓の出資をいたしております。

○内藤功君 私の質問は、昭和四十年から四十三年度の四年間で国鉄が政府から受けた助成金です、ね、これは一体幾らぐらゐかという質問です。

○政府委員(住田正二君) 昭和四十年年度は三十億程度ございまして、その後四十三年に五十四億、四十四年に八十三億、四十五年に百二十二億助成金を出しております。

○内藤功君 四十四年はいいいです。いまの四十年から四十三年度までの四年間見ますと、四十三年度は五十四億圓、これはあなたの方の言つたとおり、昭和四十年年度は九億圓です、新線建設費補助九億圓、四十三年度は工事費補助金が五十四億圓、合せてこの四年度の間に六十三億圓、たつたこれだけなんです。三十九年度に赤字が出て、その直後のこのいわゆる期待されておる、鳴り物入りの長期計画の間六十三億圓の助成金しか出されてゐない。これは二階から目撃というお説もありまして、目録のにおいぐらゐにしかならないということなんです。しかしその反面、設備投資だけはちゃんと借金をやらしてでも続けました。旅客運賃を三〇%以上上げたのが昭和四十一年度でありますけれども、この四十一年度においてさえ赤字になつてゐる。そうして四十二年の七月に監査委員会の報告というものが出た。四十一年度の監査委員会の報告ではどう言つてゐるか。こゝではまたまた悲痛な叫びがこの監査委員会の報告書から聞こえてくるわけなんです。これには、四十一年度監査報告書の八ページですが、国の設備投資に対する要求です。これら改善あるいは増強に要する資金につ

いて、政府出資、利子負担の軽減、長期負債の返還の延期などの措置を要する。」ということが詳しくここに指摘をされておるわけです。

私はこのように国鉄総裁、副総裁など国鉄の当局者、責任者も、また監査委員会も、政府に対してこの期間出資を要求し続けてきたのに政府が出資、助成をしなかったその理由は一体何か、どこにあるのかという問題であります。わずか六十三億の助成金しか出さないでいた事情は何か。これは当時の中村運輸大臣の答弁というのをもう一つここで紹介しておきたい。これは四十一年二月二十四日の運輸委員会、中村運輸大臣は国家の財政事情等から考えて、いまの段階ではこれができないのだと、「国家の財政事情」ということを言い出してきておるわけでありまして。しかし、果たして一体そうであったのか。

お伺いいたしますが、この期間、つまり昭和二十八年から四十三年までの期間を限りまして、一方国家財政から船舶利子補給金、つまり私企業である造船事業に対する船舶利子補給金の金額は一体累計でどのくらいであったか。それから特に四十年から四十三年にかけてはどのくらいであったのかということをお伺いしたいと思います。

○政府委員(後藤茂也君) 外航船舶の建造融資利子補給臨時措置法に基づきます利子補給金は、昭和二十八年から昭和五十一年までの累計で千四百三十二億円でございまして。そのうち昭和四十年から四十一年は三十一億、昭和四十一年から四十三年は四十二億、昭和四十三年から四十一年までは百八億を支出しております。

○内藤功君 いまおっしゃった額を四十年から四十三年度まで四年間計算してみますと、国鉄はさっきの話のように六十三億円であります。助成が、ところが、この造船利子補給はこの四年間に二百八十五億一千七百二十二万円、二百八十五億円、約四・五倍、四倍半という金額が造船利子補給には出されておるんですね。ですから、国家財政の方からという理由は、私は理由としては成り

立たないと思うんであります。もし三十九年度に赤字が出る。そして、その最初の計画である四十年から四十三年の間に適切な国鉄に対する助成というものをしておれば、今日のような姿にはなっていないかたのではないかと考えられるんであります。これをやらなかったから国鉄は借金による設備投資を相次いでやらされ、その借金の元金と金利の支払いに追い回される結果になっている。よく石田大臣が言われる金利のついた金の恐ろしさというものを知らない人がやっているんじゃないかと、こう思うんです。このことが非常に大事なことだと思ふんです。借金による過大な設備投資を国鉄にやらせては危険であるという警告にもかかわらず、この赤字が出てから十二年間の政権を担当してきた歴代自民党政府の責任はきわめて私は重大だと思ふんです。ここに国鉄財政が今日の危機に追い込まれた最大の原因があるということを指摘をしておきたいと思ふんです。

そこで、次にお伺いしたいことは、政府の今回の国鉄再建対策、去年の十二月の大綱に基づく年度の再建対策要綱なるものと、これまでの政府の国鉄財政再建計画、この間では政府出資、さらに助成金の点はこのように相違があるのか。この点をまず鉄監局長にお伺いしたい。

○政府委員(住田正二君) まず政府出資でございまして、今回の再建計画の中では一応政府出資は考えておりません。といひますのは、これまでの工事補助——工事の利子に対する補助の考え方でございますけれども、工事補助金といひまして金利の三分五厘までの補助をするということと、工事費の一五％の出資をするということとをあわせて、大体三％程度まで利子負担を軽減するといひ考え方をとおったわけでございますが、今回の再建計画におきましては、過去債務の二兆五千四百億を政府が肩がわりいたしましたので、まあ出資をいたさなくても工事にかかわる利子の負担は三分程度になろうかというところで出資を見送ったわけでございますが、これは今後一切出資をしないということではないわけでございます。

て、現在の工事については過去債務の肩がわりの措置によりまして、利子負担の軽減が図られていという判断をいたしているわけでございます。

○内藤功君 そうしますと、過去債務の約七兆円、六兆七千七百九十三億ですか、この過去債務のうちの一部に当たる二兆五千四百億というものを肩がわりをしたというので、そういう点も考えて政府出資は本年度予算などにはこれは一切ゼロになっているということですか。もう一遍確かめます。

○政府委員(住田正二君) 大体そのとおりでございます。

○内藤功君 しかし、この六兆七千七百九十三億のうち、二兆五千四百億というものを除くと、残りは約四兆三千億弱になるわけですね。これについては一向肩がわりをしていない。これについては、やれ不良債務ではないとか、健全な資産に見合う債務だとかいうことを言っておりますが、それで大丈夫なんですか、残りの方は。

○政府委員(住田正二君) 国鉄の資産は、いまお話のございました四兆二千億の債務以外に、資本勘定がなお一兆以上残っているわけでございますが、資本勘定と長期債務に見合った財産が残っているというところでございまして。

○内藤功君 この資産に見合う債務と、そのほかのやつはいいですが、私のいまの議論は、長期債務の二兆五千億を除いた四兆二千億ですね、この四兆二千億何がしというものでございまして、これはあなたも、あなたは過日の答弁で、これは別に不良債務というものじゃない、固定資産に見合っている健全なものだという趣旨の御答弁もなすっているようにだけれども、この点をちょっと聞きたい。どうしてこれが健全な債務と言われるのか、そのところですね、もう少し説明願いたい。

○政府委員(住田正二君) 健全か不健全かという問題になりますと、まあ赤字運転資金に見合っている債務は不健全であるということが言えるわけでございますが、残りました四兆二千億の長期借入金については、それに見合う資産があるわけ

でございます。したがって、その資産から収入が得られれば、その収入によって借入金を返すことができるという意味では健全であると言えると思います。ただ、現在持っておりますような資産で十分な収入が得られないという場合には問題が残るうかと思ひます。

○内藤功君 そうすると、この四兆二千億何がしに見合う国鉄の資産というものは、どうして健全であるのか。まあ、あなたは健全という言葉を使わないかもしれないが、債務に見合うものか、二つのとり方がある。一つはその資産というものを処分して、よく大臣が言う売却して、そうして利益を得ると、したがって、この四兆二千億に見合うものを得ることができ、万一のときには、こういう意味なのか。それとも、四兆二千億に見合う財産があるが、これを動かして、運用して、そうして収益を得ることができ、その収益は四兆二千億というものを賄うに足りる。どっちなんですか。

○政府委員(住田正二君) 後者の方に考えております。

○内藤功君 そうすると、この四兆二千億の債務に、いまある国鉄の資産が見合ふんだという計算はどういう計算なんですか。

○政府委員(住田正二君) 国鉄の貸借対照表からいいますと、まあ国鉄の資産は建設勘定におきまして五兆三千億くらいあるのではないかと思いますけれども、それに見合っているのが長期借入金と資本勘定であるわけでございます。二兆五千四百億の長期債務の肩がわりによりまして、一応累積赤字がなくなるわけでございますので、借入金と資産は見合っているかと判断してよろしいのではないかと思います。

○内藤功君 これはね、あくまで私は帳面の上の議論になつていくと思う。私はこの議論を長くやっておるわけにいかないのので先へ進みますが、いまのお考えでございますと、一応四兆二千億はこの帳面上見合う資産があるから、それで大体収益を得ることができるといふ前提をばかんと置

いて、したがって、今後のこの国鉄の設備投資というのは引き続いて出資もしない、借金でやっていけと、今後の国鉄の設備投資は引き続きいままと同じように鉄道債などの借金でやっていけという事になっていくんですね。その点はどうでしょう。

○政府委員(住田正二君) その点につきましては、かなり問題があるかと思ひます。先ほど申し上げましたように、四兆二千億に見合う資産があるわけでございすけれども、その資産から十分な収入が得られるかどうかという点に問題があるわけでございまして、たとえば地方交通線、あるいは貨物等につきましては、借金を返済するだけの十分な収入が得られるわけではないと思ひのであります。また、今後いろいろな建設が予定されておりますけれども、その中には十分な収入が得られないような投資、一例を申し上げますと、大都市における増強対策工事等につきましては、投資をいたしましても、投資に見合うような十分な収入が得られないという場合がありますかと思ひます。したがって、今後すべて借金でやるかどうかにつきましては、今後の国鉄の財政状況の推移を見た上で、新しい投資が国鉄の負担になるかならないか、なるとすればどの程度の負担になるかを判断して、今後の助成のあり方について検討したいと考えているわけでございす。

○内藤功君 私は、いまのあなたのおっしゃっている、また大蔵大臣もおっしゃっている四兆二千億という債務に見合う固定資産ですか、あるいは固定資産に見合う債務、まあどちらから言ってもいいですけれども、ここに非常なやはり帳面の上のごまかしというものがあつたと思ひます。私はこの点を前提にして二兆五千四百億円についてだけ債務の肩がわりをしたからいいじゃないか。これでもう再建の盤石の基礎が築かれたところでは、これは引き続きわれわれとしては、果たしてそういうものかという事はあらゆる面から追及をしていきたいと思ひます。

そこで私は、あなたは借金だけでやるんじゃないんだと言われましたが、いままでの実例は、この国鉄の設備投資は、新幹線を初めてして借金でやってきたのはもうみんな知つてゐること。しかし、借金で借金でやっていけばうまいくのであれば、先進国であるフランス、西ドイツ、あるいはイギリスというふうな日本と比較的国情の似た国でもあつたような基礎施設、路線、工作物、保安施設、あるいは路切保守費というふうなものに対する政府の負担はなかつたはずなんです。こういうことをやはりフランス、西ドイツ、イギリスなどの諸外国、先進国でもやつてゐるのは公共交通機関として運行して維持していくためにはこういう政府の助成、補助というものがどうしてもこれは性格上必要だからやつてゐるんだと思ひますが、この点はどうか。

○政府委員(住田正二君) ヨーロッパの国鉄というのは、毎年輸送量が減つておりました、私も承知いたしておるところでは、輸送力増強工事というのはほとんど行われていないと思ひます。イギリス、ドイツ、フランスの国家助成のやり方といたしましては、大体欠損補助に重点を置いてゐるとみていいのではないかとと思ひます。もちろん欠損補助の中身といたしまして、いまお話しのある公共負担の助成とか、あるいは路切の助成とか、そういうものはございすけれども、そういうものを除きましても、なお相当の赤字を出しておりますので、政府が最終的にしりぬぐいをするという形で助成が行われておるわけでございまして、新しい線路をつくるという意味の助成はほとんど行われていないように承知いたしております。

○内藤功君 新しい線路をつくるか否かにかかわらず、これらの諸国では、これは四十九年度の監査報告書でも出ておりますが、これは単年度ごとに欠損があるかどうかをよく見直して、そうして単年度ごとに補助して収支の均衡を保つ、こういうやり方でしょう。

○政府委員(住田正二君) 大体そのとおりでございます。

います。

○内藤功君 日本では、昔はどうだったんです、戦後は。そういうときはなかつたんですか。

○政府委員(住田正二君) 日本の場合には、国鉄は大体昭和三十九年まで黒字決算でやつてきておりますので、欠損補助という考え方はとつてないわけでございすけれども、今回の再建対策要綱の中では、地方交通線の欠損補助ということで新しい芽を出しているわけでございす。

○内藤功君 私の予定時間が少し残り少なくなつたようなのではしよつていきたいと思います。日本では昭和二十八年まで、法律のたてまえとしては、黒字であつたけれども、国鉄法四十一条によつて欠損が出たら、交付金を出すという制度があつたでしょう。そういう制度になつておつた。それを、昭和二十八年からその規定を削除しちゃつた。逆になつてゐるわけですか。そういう状況ですね。

それで、私は次の質問ですが、日本の国鉄ではまだ赤字にならないとき、ぼくの言つた黒字時代でも、国に対して出資要求を非常に頻りにやつておるんです。私の方の調査では、昭和二十九年から四十三年まで、十回にわたつてやつてゐますが、そういう事実がありますか。これは国鉄と鉄監局長と、両方……

○説明員(高木文雄君) 古いことでございすので、これはどういふ意味の数字か、ちよつとはつきり責任を持つて申し上げかねますが、いづれにしても、国鉄に残つております資料では、おっしゃるとおり、国鉄が運輸省にお願ひをして政府出資をしてほしい、いだけたいといふことで出したのが二十九年から四十三年までで合計二千六百二十三億、回数は一十回ということになつておりますが、それぞれどういふ意味を持つてゐるのか、場合にやりましたならば、ある時期は東海道新幹線の建設について出資を求めたこともあるようございすし、ある時期は通勤施設について施設費の原資として出資を求めたこともあるようございす。

○政府委員(住田正二君) いま総裁が言われたような出資要求がございすけれども、実際に予算額で計上された額はゼロとなつております。

○内藤功君 この昭和二十九年から、一々金額はぼくは言ひませんが、私は何年に幾らというのをちゃんとここに持つてゐますよ。総額はいま総裁のおっしゃつたような額です。黒字のところからいろいろの出資の要求をしてゐるんですよ。

〔委員長退席、理事瀬谷英行君着席〕

二十九年、これは百十億です。三十年六十五億、三十二年六十五億というように出資を要求してゐるんですが、これにいまは鉄監局長が言つたように答えていない。三十九年の赤字になる前から毎年度のようによつて要求をしてゐる。これは、やつぱりそれだけの要求をするには根拠があつたと思ひます。まして現在、この過去債務のめんどろを見るにしてもそのごく一部分、さつき話のように、二兆五千億にしかすぎない。残りは結局、四兆三千億というものは国鉄の責任で返さなければならぬでしょう。その上にまた新しい次年度からの借金が入つてくる。それから利息がついてくる。こういう状況では、私は財政再建なんて言うのはこれはおこがましいと思ひます。運賃の値上げだけがただ一つの方法だと言わざるを得ない。

石川達二郎氏はこの本の中でこう言つておられます。これは、私は最後に、もつて他山の石とすべきだと思ひます。さつきこの本の最後のところ「長期資金を借りて設備投資をするのは、鉄道債券ならば一〇年先の自己資金を先食ひしたのと同じである。しかも、その間の金利を負担してである。たとえ利用債であつても、この点に変わりはない。利用債をもつてもらうと一〇年間の利子支払額は、元金の七九%にもなるのだから、一〇億円の設備をつくるのに、実は一七億九千万円の自己資金を投じたのだという感覚を失つてはならない。」遠い先の不確定な自己資金を先食ひするのだから、経営としては、非常な危険を冒すことになる。設備投資にあつては、慎重なうえにも慎重にすべきだといふことをここで書いてい

ます。これはやっぱり營業の基本だし、經理のこれは原則、定石をここで言っていると思うんですが、この定石を全く無視したやり方をとってきたというのが今日の事態を招いた重大な責任、重大な原因だと言わざるを得ないと思うんです。

最後に、私は大臣に一つ聞いておきたいのですが、わが党も発表した政策の中で言っています、線路だとか路盤、道床、トンネル、鉄橋、駅舎、信号機施設、こういったようないわゆる基礎施設といいますが、こういうものは外国でも例があるように、この建設費というのは本来国道と同じように国のものなんです。だから国が負担すべきであると、そして、いわゆるランニングコストといいますが、燃料費、それから修繕費、それから車両関係、人件費というものは、これは運賃など利用者の負担で賄うという原則を長い将来日本の国鉄を健全に育てる上では深く考えて、そういう方向にでもしないと、無計画に運賃値上げを何回も何回もやっていくことではこれはもういかぬと思うんです。そこらあたりについて大臣の考えを聞きたいと思うんです。

○国務大臣(石田博英君) 今回は値上げをお願いしているわけですが、何度もお答えを申し上げましたように、すでに独占性を失っておるわけでありまして、運賃の値上げが即増収につながるものとは思っておりません。

それから、先ほど鉄監局長の答弁につけ加えたいと思うのですが、残った四兆何億という資産に見合う勘定の中でも、収益を上げられるものはこれは資産として見ていいと思うんです。それが、それを持っていたために欠損が生ずるものについては、やはりこれは政策的出費、地方交通線のようなものでは、そういう方向で検討を直さなきゃならないのじゃないかと私は思っております。ただその場合に、いまおっしゃったような基礎施設を国が持つ形にするか、あるいはその欠損に見合う、要するにいわゆる資産といつても資産にもならないものについての肩がわりをするか、あるいは毎年毎年の欠損の国庫における補

てんにするか、これはまだ検討を要することだと思いますけれども、国有鉄道の再建については、やはりそういうふうな公共負担の問題も含めまして基礎的な課題について、根本的に発想の転換を申しましょか、そういうものを加えたものが必要であると、こういう御見解には賛成であります。

○内藤功君 私は、あと運賃法定主義の問題の質問も用意しておるんです。

それで、わが党はこの十月、今国会の会期中に「国鉄を民主的に再建する道」という、こういう政策を発表しました。まあ大臣も読んでいただいたそうです。他の各党もそれぞれ出しておる。私は、今国会で運賃だけの是非を問うということ是非常に急ぐ向きがありますが、とても遺憾だと思ふんです。それで、質問一巡終わって、総理大臣呼んで、三日中に上げてしまおうということ非常にあせっている向きがある。これじゃ国鉄をまじめに再建する審議なんかできませんよ。国民に対する国会の責任を果たすことできません。

ですから、私はこの間も理事会でフリートリーキングを主張した。フリートリーキングを主張したら、皆さん、もう九回裏になってフリートリーキングはどうかとおっしゃるから、それならばわが党が言っているように会期をしかるべく延長してもフリートリーキングやって、値上げだけが国民に押しつけられるんじゃないかと、各党が討議して練り上げた国鉄再建政策が国会でもできたというようにやっぱり討議するのが私どもの責任だと思ふ。このことだけをここで申し上げておきたいと思ふんです。

私は運賃法定主義、それからいまさっき問題の四兆二千億円のあの問題について、なお質問したいことがあるというのを申し上げておきます。

○理事(瀬谷英行君) 答弁はよろしゅうございませうか。

○内藤功君 その答弁は要りません。

○理事(瀬谷英行君) (理事瀬谷英行君退席、委員長着席)

○和田春生君 大蔵大臣の御出席を要求しておい

たんですが、まだお見えにならぬようでございしますが、本当はこれ運輸大臣と大蔵大臣とお二人並べておいて確認をしなければならぬわけですね。

その趣旨については、大蔵大臣がこの席に着かれてから改めて申し上げますが、その前に若干時間があるようでございしますから、運輸大臣にいままでのことのおさらいの意味で確認をしておきたいことがあるのでございします。

この前の質問で私は、今回の政府提案の再建策で本当に再建が成るか成らないかというところに重点を置いて、数字を含めていろいろお尋ねをいたしました。その過程でかなり重要な事実もあらわされてきたわけでございしますが、それらの問題について運輸大臣の御答弁を私なりに理解をいたしました。この五十一年度だけで全部けりではないんだと。五十一年度で済まない分は五十二年度に処理をする。その予算措置については目下検討中であるから、それがどれと具体的なことは言えないが、五十二年度予算において措置をしたいと、こういうことが一つであったと思ひます。

それからもう一つは、国鉄の財政再建については五十一年度及び五十二年度の二年間で収支の均衡を図って、以後は健全経営を維持する。この国鉄再建政策要綱の原則についてはこれを守っていききたいということも、私の質問だけではなく再々おっしゃっていただいたように思ふのですが、そういうふうな確認をよろしゅうございしますか。

○国務大臣(石田博英君) ちょうど大蔵大臣がお見えになりましたから、いまおっしゃったとおりのことを申し上げます。

つまり、今回お願いする運賃の値上げの結果の効果を、実績を見なきゃならない。それから、成立のおくれによる歳入の不足、それからまず本年だけで片ずかなくて残る赤字、そういうようなものの処理は、まず公共負担と政策負担というふうなものについては、これは政策実施機関でやってもらふように努力をする。あるいは地方交通線についても、これはやっぱり政策的なものな

のでありますから、独立採算制を要求される以上は、政策的な支出としての埋め合わせを考へてもらいたい、そういう方向で努力をいたします。そして、五十二年度で単年度の収支の均衡を図っていききたい、こう考へている次第であります。

○和田春生君 そこで、もう一つ確認をいたしたいと思ひますが、運賃の値上げについて、五十二年度については別に五〇%というふうなことを引き継いだ覚えはない。どれだけ上げるかは五十一年度の運賃値上げの実績を見た上で考へたい。で、できれば上げたくない。上げる場合もできるだけ低く抑えたい、このことも確認してよろしゅうございしますか。

○国務大臣(石田博英君) そのとおりであります。

○和田春生君 そこで大蔵大臣、お忙しいところお見えたいたので、お二人に確認をいたしたいのでございしますが、実はこれから何うことはこの政府の基本にしている再建の基本理念と目標と——つまり「独立採算性を指向した自立経営」、そして五十一年度及び五十二年度の二年間で収支均衡の回復を図って、以後健全経営を維持するといふことができるかできないか、総理初め関係閣僚の方が言明してきたことが本当であるかないかといふことに関する大変重要なポイントなんですから、ひとつ性根を据えて御答弁を願いたいと思ふんです。

いま運輸大臣に確認をいたしたわけでございしますが、実はこの委員会でも私の質問に対する答弁並びに同僚委員に関する大蔵省側の御答弁というものを整理すると、いまの件に関してこの二つがあるんです。

一つは、国鉄担当の主計官が答弁をされた。それは要約をすると、過去債務に対する財政的な措置については五十一年度予算でいけば一件落着、けりはいったんだ、それを今後考へるつもりはない。五十二年度以降は、単年度で収支均衡を図るから、生じた赤字については運賃で見てもら

いたい、こういう趣旨の答弁がございました。こ

それはそういう答弁があったということを、はっきりここで申し上げておきます。そういったと、五十一年度に過去債務に対する措置をやったけれども、運賃の値上げによってカバーできない分だけで約五千億円の赤字が残るわけです。これは五十二年度に繰り越されます。さらに国鉄総裁並びに国鉄当局のやりとりで、いままでも表面化しておりませんでしたが、その後の実績、予算編成後の実績から見まして、国鉄の見解によれば、一千億程度見込み違いによる赤字がふえるのではないかとこのことをごさいます。それだけで六千億あるわけでありまして。

さらにまた、時間の節約上当局側に確認することとはやめて、私から申し上げたいと思っておりますけれども、運賃の値上げ実施のおぐれによる減収分として二千六百五十億円が言われている。それは工事費の削減、繰り延べ、物件費の節約、その他によつて何とかやりくりをするけれども、それは全部工事費等についてはそれに打ち切りというわけではなくて、やはりやらなくてはならぬ仕事は今後に持ち越していかなくてはならぬわけでありまして。そういう金額がまたその上に積み重ねられるわけでありまして。

そうすると、運賃の値上げ分が仮に平年度化したといたしまして、それは大体予想どおりであったとして六千億円ちょっとぐらいでございますから、それをさらに上回るだけの赤字というものがここに繰り越されるといふ形になるわけですから、相当べらぼうもない運賃引き上げをやらぬことにはつじつまが合わなくなってくる、こういう問題があるわけですね。

ところが一方、他の委員の質問に対する主計局長の答弁によりますと、五十一年度に残されて繰り越される赤字については、一年間で処理しても無理だから、おおむね五年程度においてそれを処理するというのを考えたという意味のような答弁もあったやに記憶をしております。そうすると、これは一遍に運賃でやらなくても、五年間ぐらゐの期間を考えて運賃で処理をしろと

いうのか、あるいは財政的な措置も含めて、五十一年度なお残っている赤字については処理をするという考え方があるのか、その点をひとつ大蔵大臣にまずお伺いしたいわけですね。私の受け取り方が間違つておれば、大蔵大臣が大蔵省としての基本的な国鉄再建の考え方はこうだということ、を、ぜひお答えをいただきたい。で、政府委員ではなくて、大蔵大臣に御出席をわざわざお願いしたのはそこでございますから、私のいまの理解はそれは受け取り方が間違いで、そういう気持ちを与えたとすれば、それは答弁その他において若干の行き違いがあったのじゃないか。大蔵省としてはこうなんだということを、ぜひお答えをお願いしたいと思います。

○国務大臣(大平正芳君) 再建対策要綱で言うところの二年間の収支均衡というものは、五十二年度におきまして単年度収支均衡ということになればその目的は達成されるものと考えます。したがって、五十一年度の約八千億に上ると言われている赤字を、五十二年度にすべて解消する必要はないと思ひますが、その処理の方法といたしましては、資本積立金の取り崩しでございますとか、将来ある程度の期間をかけて運賃で回収するなど、いろいろな方法が考えられねばならぬと思ひますが、これは来年度の予算の編成の時点におきまして運輸当局、国鉄当局とよく相談をいたしまして考えていかなければならぬのじゃないかと思つております。

○和田春生君 そういたしますと、五十一年度に大蔵大臣八千億と言われましたが、そのほかに見込み違い千億入れますと九千億くらいになるかもわからぬのですが、それは五十二年度の単年度に運賃で処理しなくても、何年かの間において運賃収支でその赤字を全部解消できるような、つまり単年度の運輸収入と、それから経営をしていく上に必要な業務関係の諸費用と、こういうもののバランスのほかに、その分を含めた運賃値上げを考へるべきだということであるのか、あるいは、約八千億ないしは九千億という形になりますか、こ

れはやつてみなくちゃわからぬことですけれども、それは積立金の取り崩しその他で、五十二年度で一遍に埋め合わせをしようというおつもりですか。財政当局の考え方を伺いたい。

○国務大臣(大平正芳君) 資本積立金でございませうけれども、承りますとこれが約七千億以上あるのではないかと私も承つておるわけでございませう。したがって、全部運賃に割り振っていくかなければならぬという性質のものとは考えておりません。ただ、運輸大臣がおっしゃる通りに、今度新しい運賃体系がこの法律を成立さしていただくことによってでき上がつて、それがどのように利用大衆によつて受けとめられて、収支がどういう状況になつてまいりますか、これは先のことでございまして、確たる展望が具体的にいまつかめておるわけではございませんし、また、いま和田さんがおっしゃる通りに、法律の成立運延に伴う赤字も若干出てきておるわけでございまして、そういったものも含めて考えてまいりますと、将来積立金の取り崩しばかりでなく、運賃でこれを回収してまいるということにつきましても、いま持ち合わせておる数字だけで見当をつけていくことも若干無理があるのではないかと思ひますので、先ほど申しましたように、予算編成の段階におきまして、具体的な数字を十分検討した上でその処理を決めていかなければならぬのではないかと考えております。

○和田春生君 そういたしますと、ともかく財政当局を預かる最高の責任者としての大蔵大臣の、頭の中か腹の中かはわかりませんが、五十一年度から繰り越される赤字はどうなるかやってみなくちゃわからぬが、七千億になるか八千億になるか、あるいは九千億になるか、かなりのものが繰り越されるわけですが、それは全部とは言わないけれども、運賃収入でカバーをするというところもある。しかし、単にそれを積立金の取り崩しとか、あるいは財政的な補助で全部埋めてしまつて、国鉄の負担にならないように、五十一年度生ずる赤字もいわゆる過去の累積赤字のうちの一部

分の延長分と見て全部たな上げするんではないんだと、ともかくその全部を運賃で見るとかどうかは別として、ある程度の部分はやっぱり運賃収入でカバーをしてもらわなくてはならぬと、そういうふうにごさいますか。

○国務大臣(大平正芳君) 仰せのとおりです。○和田春生君 さて、そうなつてまいりますと、運輸大臣の方にお尋ねをするわけでございませうが、単年度収支で均衡を図るという場合に、運賃と相關関数といひますか、関連をするものは幾つかあると私は思ひます。そこで、そいつを整理してみますと、まあ五十一年度に運賃値上げを実施をしてみても、その状況を見ないと増収になるかどうかわからぬというアンノーンファクター、これはあると思ひます。それから支出の方で賃金、人件費を初め、いろいろな面で、物価の関係、節約等でどれぐらゐになるかという動く要素がありますけれども、これはいまだ経営努力にも関連する問題でありますから横に置いておきますと、一つは地方交通線、いわば赤字ローカル線に対する政府助成の額いかによる、これが二千数百億全部見ると、百億か二百億のはんのおしるし程度となるかということによつてこれが影響してくるのでありますから、これは五十二年度予算の要素、つまり赤字ローカル線に関する政府助成の額いかに、これが第一だと思ひます。

第二点は、国鉄が背負わされている公共負担に対する政府助成、これがどれぐらゐになるかというところが第二だと思ひます。それから第三は、工事費の補助金の額がどうなるか、これも単年度収支の均衡の面では大きな問題になつてくる。今度のように過去債務のたな上げをしたから、そつちの分に入つたので工事費は減らすと、つまり費目を変えて移しかえただけなんですではどうにもならぬわけで、純粋に工事費の補助というものはどれぐらゐのものを今後やっていくかということが、やはり収入の方としては関連する事項だと思ひます。

第四点が、いま大蔵大臣との質疑で明らかになりました五十一年度の赤字を埋める、このことについてどれだけ運賃でかぶるのか、政府が持つのかという形で運賃が動いてくる。

それからもう一つ、第五としてあると思うのです。それは、今年度の収支予算で見ましてもおわかりになるとおり、利子、債務の取扱費の支出費は三千二百六十四億円である。資本勘定よりの受け入れは収支の帳じりに見合う分として二千五百二十億円である。一般収支勘定の中では千二百十二億円ほどのそこに差額があるわけでありまして、つまり利子、債務の取扱費という面についてはこれだけの金額をしょっていかねばいかぬ。これは過去の累積赤字の分だけではないと思ふのですが、実は健全な資産に見合うと、国鉄当局は、鉄監局長等が言われることを見ると、固定資産の金額が資本費とそれから過去債務と合計したものとバランスをとっておるので健全な資産があるというふうにおっしゃいましたけれども、結局それを利子を払っていくといふのは、言うなれば、簡単に借金に化けてるんだから、それは資本費の負担、配当その他と考えればよろしい、償却をしていく分はこれは償却と考えていけばよろしいと、いわばそういう形で営業の中から見ていけばいいんだということですから、それだけのものが乗っかってくるわけだ、過去債務、財産はあったってそれを全部売ってしまわない限り残っている借金と、それから利子を払っていくかねわけては、それから利子を払っていくか。

累積赤字の分だけについては政府は利子補給をやって、一部取り崩した分がありますけれども、償還分に相当する金額は政府から無利子で貸し付ける、こうなっていますね。だから、それはいいから、しかしその無利子で貸し付けた分については二兆数千億に達するものを三年据え置き二十二年で返せというわけだから、その分の、つまり償還分が無利子で貸し付けた分をこれから返していかなければいかぬというやつがその上に乗る。つまり過去債務に対して残っている分に対する利払

い並びに償却と、それからいま言った借りた分に対する返していく分というものが第五として上ってくるわけですね。

この五つの問題が運賃の額に影響してくるわけですよ。大蔵省の方は四、五というのは簡単に言えば大変乗りがたいわけで、運賃でかぶってからおうと、どれぐらいのことかは予算で考えたいかぬのだけれども、全部政府で四、五かぶるという考え方がない。そこで一、二、三の点だけいけば、運輸大臣の言うように極力運賃の値上げは抑えたい、できればやりたくないんだというところも一つの考え方として、できるかできぬかどうかわからぬけれども、御努力に待ちましよう、こういうことになるのですが、四、五がかぶってきたら、予想されている五〇%では下手すると足りなくなつて、もつと運賃値上げをしなくては半年度の収支均衡を圖れないということになるかもわからない。あるいはそれを五年、六年に繰り延ばしたとしても、その運賃の値上げ幅というのは相当なものにならぬとこれは均衡が図れないのです。

私の与えられた時間は少ないわけですから、一々その数字は挙げませんけれども、いま説明したことでおわかりだと思ふ。大蔵大臣の御答弁が政府の財政当局の方針であるとすると、それが動かぬ限り運輸大臣の御答弁なさってきたことは、これは仮空のものになるという、そういう可能性があるわけですね。どうでしょうか。

○国務大臣(石田博英君) 四、五については国鉄当局からお答えする方が適當だと思ひますが、一番根本的に考えなきゃならぬことは、独占事業でないんですから、値上げが即増収にはならないという事です。おのずからそこに限度がある。そしてもう一つには、独立採算制を要求されている。また別に公共負担あるいは政策負担、地方交通線の問題を含めてそれを要求されている。したがって、非常に困難なことはもうよくわかつてくさつていふと思ふんです、むづかしいことは。しかし、五十二年単年度で収支の均衡を圖っていく

ということをするためには、大蔵大臣に頭を十回も下げてお願いをしなきゃならぬこともこれは当然であらうと思つております。

つまり運賃の値上げが即増収になるものなら、これは運賃の値上げということも可能であります。が、今度五〇%上げていたとしても、実際われわれが計算してみると三七%程度の増収にしかならない。それ以上大幅に上げますと、飛行機とか、自動車とか、トラックとか、代替海運とか、いろいろなものとの競争力が全く減退をいたします。そういうものと見合ひしながらやらなきゃならぬと思つておりますが、現在のところ五十二年単年度で年度の収支の均衡を圖つて国鉄の再建の土台をつくるという目標を定めるつもりはございません。

○和田善生君 国鉄の方は質問をしているわけじゃないんで、これは当然のことを私は指摘をしているまでですから、収入の方は運輸収入のほかは政府からの助成金等が入ります。雑収入なんてしたものです。支出の方は、収支バランスをとるためには事業費のほかは利子も払わなくてはならぬし、償却もしていかななくちゃいかぬ。それが全部やらなければ、単年度収支のバランスはとれないわけですね。償却の分が見込まなければ赤字がだんだんだんだん累積をしていくわけですから、これはもう当然のことなんです。だから、もしことしわれわれが主張するように過去債務は長期負債も累積赤字も全部たな上げをしてやると、政府がめんどろ見ると、それから償還の分について政府がそれは金をやるんだ、こういうような形であるならばいいんです。あとはもう赤字ローカル線の問題と、それから公共負担の問題と工事費の補助と、そういうような形と運賃との相關関係でどれだけ全部出せば運賃値上げはどれだけに抑えられる。場合によれば上げなくていいということになるんだけれども、過去の分がまだ残っているわけですから見ていかねばいかぬわけですね。

そうすると、大蔵大臣にお伺ひしますが、運輸大臣がいま頭十回下げてもらわなければ、

と言いますけれども、その残つた分だ、五十一年度から繰り越す赤字の分と、過去の債務でなお国鉄経営の中でめんどろを見ていかなくちゃいかぬ、返していかななくちゃいかぬという問題について、相当思い切つた財政補助をするというお考えがあるかノ一かという問題。というのは、運賃を上げて増収につながるには限らぬからと、そうすると、やってみなければだめだから運賃上げないということになれば、その分収入が落ち込むんですから、政府から持つてくる以外ないんです、それは。国鉄をつぶさずかどちかです。それは出すというお考えがあるんですか、どうでしょう、幾ら金額ということは聞きません。

○国務大臣(大平正芳君) このし、いま御審議をいただいております再建案を提案いたします場合に、国鉄当局、運輸当局、財政当局相寄りまして、これでもって国鉄の再建をやらうと決意いたしましたわけでございます。財政当局が勝手なプログラムを押しつけたわけでは決してないのであります。したがって、せつかくこれを道標としまして、困難な国鉄の再建に取り組もうと国鉄も政府も決意いたしましたわけでございますから、この決意は、簡単に要えられては困ると思ひます。

ただ、問題は二つありまして、その再建計画なるものが当初のもくろみどおり実行できなかったと、これは国会の御承認を得なければならぬことでございますが、これが今日のようにおくれまいったという事は、一つの当時考へなかつた事実でございます。第二は、先ほど運輸大臣も仰せになりましたとおり、現在の運賃率というやうなもののが独占性の希薄になつております。国鉄の状況において、果たして予想どおり需要者の需要に投ずることができるとか、予想どおりの収益を上げることができるとか、そういう収入を上げることでできるかどうかというやうな点は確かにこれは一つのもくろみでございますから、その点は将来のことでありましてからわかりません。二つのその当時から見まして変数が出てきているわけでございます。

これにつきまして、そういうことはわれわれの知ったことではないなどという気持ちはないのでございまして、先ほども申しましたように、この法律が成立いたしましたので、その後の新運賃体系が実行に移された状況を見まして、来年度の予算が編成されるという段階におきまして、アベイラブルないろいろなデータを十分集めまして、そしてそういう問題をどのように処理するかというところにつきましては十分私どもも相ともに検討する用意がございまして、けれども、再建計画の根本の骨組みまで、和田さんがおっしゃるように土台からひとつ直してからなければいかなというところを再建計画自体の御審議をいまま願っているさなかにお約束するというようなことは私ではできません。

○和田善生君 あかね、私はそれを約束してくれとかいうことをいまして、いまま言っているわけじゃなくて、再建に対する基本的な政府の思想が統一をされていなくて、この点がはつきりしませんと、いま皆さんもお聞きになっていると思いますけれども、大蔵大臣と運輸大臣の御答弁は大変ニエアンス違ふのですよ。私がいま問題にしているのも、大蔵大臣がいまおっしゃったように、そのまだ知られてない要素があるから、その分についてどうするかというところを追っているのじゃなくて、五十一年度で予定どおりの運賃値上げによる収入を得られたとしても、なおかつ七千億か、八千億か、九千億かになるかわからぬけれども、今年度の運賃値上げで予定されている増収の五千億ちょっと、五千二、三百よりも大きな赤字が残るというところを言っている。残る。それが運賃値上げをやってみなければわからぬ要素じゃなくて、予定どおりだったとしてもそれだけで五十二年度に繰り越されるというのだ。それを財政でめんどろ見なければ運賃でかぶる以外にないじゃないか。

運輸大臣は、それは運賃上げによって増収になるかどうかかわからないから、そいつはそう簡単に言えないよと、運賃上げられない増収にならない、

政府から持ってくるか、国鉄を取りつづすか以外になくならぬやうじゃないですか。何千億という金です。取りつづすというのとは大げさにいたしまして、有形固定資産の二割以上の金になるわけですから、それから資産の再評価積立金も半分の取り崩しを要するわけですから、それを大蔵省として、金額はどれだけかやってみなければわからぬけれども、十分国鉄の再建のためにはめんどろ見る考えがあるのだというならば、運輸大臣の答弁はわれわれは一応納得して結果を見ましようという形になる。めんどろ見れぬという形になれば、運輸大臣はそうしたいと言っているけれども、大蔵大臣がだめだと言った話が決まらなければ閣内不統一ですわね。三木さんに来てもらって答えてもらわなければいけません。そこを聞いています。わけです。これは聞くよとばかりは言っているのですから、もう念を押して細かく。はつきりしてください。

○國務大臣(大平正芳君) それでございすから、先ほどもお答え申し上げておるとおり、何も運賃にみんないろいろな掛かっているというふうなことはなくて、資本積立金の取り崩しもあるんじゃないかと、これも七千億を超えるものがあるというところ。したがって、そういうものの取り崩しでございすとか、それから、ある程度の期間内におきまして、運賃で取り戻していくというふうに考えなければならぬのが筋道じゃないかと思っております。したがって、それは利用できるデータを十分踏まえた上で、予算編成の段階で運輸当局と御相談いたしまして、そういうことを申し上げておるわけではあります。

○和田善生君 いまどうもちょっとなかなかはつきりしないので、どうも巧みにレトリックを使っておられるようでございす。私はこの問題はわからぬ要素じゃなくて、わかっている問題の五十一年度から五十二年度に繰り越される赤字のことを聞いているんです。これがゼロになるといふ可能性はないんです。よっぽどうまくいったとしても七千億円で、下手すると九千億円になると

いうものが、五十一年度からまた新たに新しい赤字として、過去の累積赤字は処理したかもしれないけれども、くるわけでしょう。それを積立金で八千億、九千億取り崩すことになれば、先ほど来鉄監局長に質問している長期債務については、見合う健全資産があるのだからいいというところは、皆うそになつてやうなわけだ。ほこつと穴があくわけですからね。だから、そういう点で根本的な問題を突いておるわけではあります。

で、お約束の時間がありますから、私はこれ以上はここではやりとりしたくないと思ひます。ただ、これは非常に思想統一はしていないんだと、まだ、それはよく確認したいと思ひますが、運輸大臣と大蔵大臣、それを確認してよろしゅうございす。

○國務大臣(石田博英君) この問題についてまだ大蔵大臣との間で十分な話し合ひはしていないのであります。しかし、私のお答えを申し上げたことと、大蔵大臣のお答えを申し上げたこと、ニエアンスはそれは多少違ふかもしれないけれども、問題は予算編成期に新しく出てきた事態、それは歳入の欠陥が生じたという、成立がなくなったという、当初予想したよりも現在までの収入が減つていくという事態、そういう事態を踏まえて大蔵省とよく協議を進めたいと思っております。

○和田善生君 これは最後の確認と、お伺いしたいと思ひますが、そういう点でまだ詰めていないという大変率直なお話がありました。五十二年度予算がどういうふうなでき上るかというところを見たいと思ひます。衆議院で審議が始まるまであと三ヶ月、参議院に来るまででも四ヶ月しかないわけでありまして、そのころ大平大蔵大臣にしても、運輸大臣もいらつしやるかどうかはわかりませんが、問題は残っているというところはここから、問題は残っているというところはここから、そこで私は確認をいたしまして、この点についてそれがいいかげんでございす。いままで政府の約束してきた一独立採算性を指向した自立経営、五十一年度、五十二年度で収支の均衡を

図つて、以後健全経営、単年度で収支均衡を図るという約束が完全に空中分解をするかしないかという境目になるわけですから、その点についてのお覚悟のほどを確認をしておいて、私の質問を終わりたいと思ひます。

○瀬谷英行君 議事進行について発言したいと思ひます。

和田委員の後、私が質問をする予定になっておりました。しかし、いまの和田委員の質問でもって、この運輸大臣の答弁、あるいは運輸省の答弁というものが、大蔵大臣の答弁によつて確実に裏づけをされればまだいいんでありますが、どうもお聞きしたところによると、確実に裏づけされたようには聞き取れません。したがって、それらの問題については、これはどうしても明らかにしてもらわぬ限り、われわれとしてはこの法案の審議を打ち上げるわけにまいらないわけでありまして、

したがって、その点をぜひとも次回の委員会までに明らかにしたい。いま運輸大臣の答弁では、多少の言葉のニエアンスの相違があるというふうにおっしゃったんでありますが、言葉の上は多少の相違であっても、金額の上では大変な違いになってくると、これは財政再建というものは突りがないものになりますので、その辺は重要な問題だと思ひますので、ぜひともはつきりさせていたきたいというところを申し上げたいと思ひます。

○國務大臣(大平正芳君) 政府は一つでございすから、意見が二つに分かれるはずはないわけではあります。御質問の点について、そこがあらはなればそれは仰せのとおりでございす。で、まず運輸省と私どもの間では基本認識の相違があるわけじゃございせん。つまり第一は、五十二年度、単年度におきまして収支のバランスがとれる、収支の均衡を確立していかなければならぬ、そのようにやうてまいらにやならぬということにつきましては、財政当局も運輸当局も一致した見解を持っております。

それから第二に、しかし五十一年度に発生するであろう約八千億円と言われている赤字の処理でございますが、これはいま瀬谷さんの御質問では、資本積立金の取り崩しと運賃による回収というだけでいいのか、それとも財政当局はそれだけではなくて、国鉄並びに運輸当局が真剣に所期の目的を達するために工夫して処理の手段を提案してまいった場合に、それを検討する用意があるかどうかということにかかってくるのではないかと思っています。

この点につきましては、先ほどお答え申し上げましたように、資本積立金の取り崩しもあるいは考えなければならぬと思ひますし、独立採算制を基本とする以上、たとえ独占性が希薄になりましても、運賃でできるだけ回収の方途を講じていただかなければならぬことも当然と思ひますけれども、それだけで実効が上からぬという場合におきまして、国鉄並びに運輸当局がその他の手段を考えられて、財政当局との折衝に臨まれる場合におきまして、私もどなたもいたしましては前向きに検討する用意があるということはお約束できます。

○瀬谷英行君 それでは、その他の手段で前向きにという、これも余り具体的でないんですけれども、しかし、具体的なお答えをぜひお願いしたいと思ひます。

きょうは時間も大分おそくなりましたから、私は質問を留保いたします。しかし、和田委員から最後に質問された問題については、きわめて重要な問題でありますから、したがって、次回の委員会ではぜひ納得のいくような御答弁をそれぞれの大臣にお願いしたいということを申し上げまして、一応きょうは終わらせていただきますと思ひます。

○委員長(上林繁次郎君) 本案に対する本日の質疑はこの程度とし、これにて散会いたします。

午後七時五十二分散会

十月二十九日本委員会に左の案件を付託された。

一、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九三二号)(第二〇二七号)

一、大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

(第一九五五号)(第一九五六号)(第一九五七号)(第一九八八号)(第一九五九号)(第一九六〇号)(第一九六一号)(第一九六二号)(第一九六三号)(第一九六四号)(第一九六五号)(第一九六六号)(第一九六七号)(第一九六八号)(第一九六九号)(第一九七〇号)(第一九七一号)(第一九七二号)(第一九七三号)(第一九七四号)(第一九七五号)(第一九七六号)(第一九七七号)(第一九七八号)(第一九七九号)(第一九八〇号)(第一九八一号)(第一九八二号)(第一九八三号)(第一九八四号)(第一九八五号)(第一九八六号)(第一九八七号)(第一九八八号)(第一九八九号)(第一九九〇号)(第一九九一号)(第一九九二号)(第一九九三号)(第一九九四号)(第一九九五号)(第一九九六号)(第一九九七号)(第一九九八号)(第一九九九号)(第二〇〇〇号)

二、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

三、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

四、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

五、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

六、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

七、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

八、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

九、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

一〇、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

一一、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

一二、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

一三、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

一四、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

一五、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

一六、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

一七、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

一八、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

一九、国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第一九八八号)

第一九三二号 昭和五十一年十月十五日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 大阪府枚方市東香里元町五ノ二五

今井博三外十三名

紹介議員 香取タケ子君

この請願の趣旨は、第一七〇四号と同じである。

第二〇二七号 昭和五十一年十月十五日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 山形県西村山郡河北町谷地甲九四

ノ一 小野あさ子外三千二百三十三名

紹介議員 塚田 大願君

この請願の趣旨は、第一七〇四号と同じである。

第一九五五号 昭和五十一年十月十五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市沢田二ノ三、八二一

ノ六 五十嵐英夫外八名

紹介議員 小山 一平君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一九五六号 昭和五十一年十月十五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市上条町二二七ノ一

柴野光枝外九名

第一九五八号 昭和五十一年十月十五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県柏崎市長浜町二ノ五 浅香

哲郎外九名

紹介議員 志苦 裕君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一九五九号 昭和五十一年十月十五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市中沢町二九二ノ二二

渡辺作二外九名

紹介議員 杉山善太郎君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一九六〇号 昭和五十一年十月十五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市住吉一ノ三ノ八 中

山平八郎外九名

紹介議員 鈴木美枝子君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一九六一号 昭和五十一年十月十五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市草生津三ノ二ノ二

樋口和夫外九名

第一九六二号 昭和五十一年十月十五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市宮原三ノ一四ノ二二

伊藤幸夫外六名

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一九六三号 昭和五十一年十月十五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市宮原三ノ一四ノ二二

伊藤幸夫外六名

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一九六四号 昭和五十一年十月十五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市宮原三ノ一四ノ二二

伊藤幸夫外六名

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一九六五号 昭和五十一年十月十五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市宮原三ノ一四ノ二二

伊藤幸夫外六名

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一九六三号 昭和五十一年十月十五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市草生津一ノ八ノ三二

星野勝彦外八名

紹介議員 田中寿美子君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一九六四号 昭和五十一年十月十五日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市堀金町三二二 田中

巧外九名

紹介議員 竹田 現照君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二〇五六号 昭和五十一年十月十六日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市城岡一ノ三ノ三四

羽入礼子外九名

紹介議員 竹田 四郎君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二〇五七号 昭和五十一年十月十六日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市喜多町一、六八九

五十嵐保外九名

紹介議員 対馬 孝且君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二〇五八号 昭和五十一年十月十六日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市具服町二ノ二ノ三〇

大野秀史外二名

紹介議員 辻 一彦君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二〇五九号 昭和五十一年十月十六日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市稲葉町一、一〇〇

石原松茂外六名

紹介議員 鶴岡 哲夫君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二〇六〇号 昭和五十一年十月十六日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市深沢町一七五 栗林

直次郎外九名

紹介議員 寺田 熊雄君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二〇六一号 昭和五十一年十月十六日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市西蔵王一ノ六ノ二二

江口久次外五名

紹介議員 田 英夫君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二〇六二号 昭和五十一年十月十六日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市住吉一ノ二、二二七

みのり荘内 生路幸生外九名

紹介議員 戸叶 武君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二〇六三号 昭和五十一年十月十六日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市川崎四ノ三六六 鈴

紹介議員 木正弘外四名

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二〇六四号 昭和五十一年十月十六日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市西神田一ノ六ノ一七

八木一美外九名

紹介議員 中村 波男君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二〇六五号 昭和五十一年十月十六日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県刈羽郡西山町大字田沢三九

〇 小玉昌利外九名

紹介議員 中村 英男君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二二七五号 昭和五十一年十月十八日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市城岡二ノ一ノ六

井上謙一外九名

紹介議員 野口 忠夫君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二二七六号 昭和五十一年十月十八日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市川崎二ノ二、五五〇

ノ二 間島要次郎外四名

紹介議員 野田 哲君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二二七七号 昭和五十一年十月十八日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市城岡三ノ一〇ノ一七

紹介議員 野々山一三君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二二七八号 昭和五十一年十月十八日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市西新町二ノ四ノ二五

伊藤作司外九名

紹介議員 羽生 三七君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二二七九号 昭和五十一年十月十八日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市川崎三ノ二、三五三

ノ五 渡辺昌子外九名

紹介議員 秦 豊君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二二八〇号 昭和五十一年十月十八日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市住吉二ノ一〇ノ二〇

飯田勝三郎外九名

紹介議員 浜本 万三君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二二八一号 昭和五十一年十月十八日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市上条町一八〇ノ八

河原ムツ外九名

紹介議員 福岡 知之君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二二八二号 昭和五十一年十月十八日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市土合一ノ二ノ三 鈴

本美代外九名

紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二二八三号 昭和五十一年十月十八日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市福住町二、五六四

川合正雄外九名

紹介議員 前川 且君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二二八四号 昭和五十一年十月十八日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都大田区西六郷一ノ二一 島

山昭雪外九名

紹介議員 松永 忠二君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二二九三三号 昭和五十一年十月十九日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市前島町一六四 平沢

和義外九名

紹介議員 粕谷 昭美君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二二九四号 昭和五十一年十月十九日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市高見町四三一 星野

幸明外八名

紹介議員 片岡 勝治君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二二九五号 昭和五十一年十月十九日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市長町二ノ一ノ九 伊

丹高一郎外九名

紹介議員 片山 基市君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二二九六号 昭和五十一年十月十九日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市新保町一、六七五ノ

二 町永昭二外九名

紹介議員 川村 清一君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二二九七号 昭和五十一年十月十九日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市桂町一、二一五 土

田定男外九名

紹介議員 神沢 淨君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二二九八号 昭和五十一年十月十九日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市栖吉町九九六 室橋

栄一外九名

紹介議員 久保 亘君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二二九九号 昭和五十一年十月十九日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市十日町一、三八一

中村寅次外十名

紹介議員 工藤 良平君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三〇〇号 昭和五十一年十月十九日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市濱谷町二三二ノ一

大宮健二外九名

紹介議員 栗原 俊夫君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三〇一号 昭和五十一年十月十九日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市新保町一、九〇二ノ

四 富山賢次外九名

紹介議員 小谷 守君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三〇二号 昭和五十一年十月十九日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市福住三二 江口邦夫

外九名

紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三〇五号 昭和五十一年十月二十日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県小千谷市片貝町四、八二二

黒崎ニキエ外五名

紹介議員 阿具根 登君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三〇六号 昭和五十一年十月二十日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市今朝白一ノ六ノ一三

永木ゆり子外九名

紹介議員 青木 新次君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三三八七号 昭和五十一年十月二十日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県見附市田井町二、二三三

多川由紀子外九名

紹介議員 赤桐 操君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三三八八号 昭和五十一年十月二十日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県見附市上新田町四ノ一四

斎藤利江外三名

紹介議員 茜ヶ久保重光君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三三八九号 昭和五十一年十月二十日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市町田町七八五 三本

雪枝外九名

紹介議員 秋山 長造君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三三九〇号 昭和五十一年十月二十日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県長岡市福住二ノ一ノ二六

諏佐栄津子外十二名

紹介議員 案納 勝君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三三九一号 昭和五十一年十月二十日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟市桃山町一ノ一〇七ノ二二

渋谷恵美子外九名

紹介議員 上田 哲君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二三九二号 昭和五十一年十月二十日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県西蒲原郡吉田町旭町四 伊藤千穂外九名
紹介議員 小野 明君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二三九三号 昭和五十一年十月二十日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県南蒲原郡田上町大字吉田新田甲九九 藤井圭一外六名
紹介議員 大塚 喬君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二三九四号 昭和五十一年十月二十日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市稲田一ノノ二 高沢松太郎外九名
紹介議員 加瀬 完君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二三九四号 昭和五十一年十月二十日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市稲田一ノノ二 高沢松太郎外九名
紹介議員 加瀬 完君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五〇九号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市福住一ノ七ノ二〇 清恵家内 水沢綾子外九名
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五〇九号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市福住一ノ七ノ二〇 清恵家内 水沢綾子外九名
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五一〇号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市表町一ノ九ノ一三
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

紹介議員 佐藤キヨノ外九名
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五一〇号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市福住一ノ七ノ二〇 清恵家内 水沢綾子外九名
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五一〇号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市福住一ノ七ノ二〇 清恵家内 水沢綾子外九名
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五一〇号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市福住一ノ七ノ二〇 清恵家内 水沢綾子外九名
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五一〇号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市福住一ノ七ノ二〇 清恵家内 水沢綾子外九名
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五一〇号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市福住一ノ七ノ二〇 清恵家内 水沢綾子外九名
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五一〇号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市福住一ノ七ノ二〇 清恵家内 水沢綾子外九名
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五一〇号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市福住一ノ七ノ二〇 清恵家内 水沢綾子外九名
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五一〇号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市福住一ノ七ノ二〇 清恵家内 水沢綾子外九名
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

請願者 新潟県長岡市中沢町三八三 高橋勇外二名
紹介議員 森中 守義君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五一六号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市川崎二ノ二、四六四ノ二 小林静枝外四名
紹介議員 矢田部 理君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五一七号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市西神田町二ノ九ノ一 小川静枝外九名
紹介議員 安永 英雄君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五一八号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市福住一ノ七ノ二〇 高橋ちよ子外九名
紹介議員 山崎 昇君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五一九号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市中沢町二九〇ノ四 高橋保子外九名
紹介議員 吉田忠三郎君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五二〇号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市表町一ノ九ノ一三
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五二〇号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市表町一ノ九ノ一三
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五二〇号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市表町一ノ九ノ一三
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五二〇号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市表町一ノ九ノ一三
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第二五二〇号 昭和五十一年十月二十一日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市表町一ノ九ノ一三
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県長岡市稲葉町一一 近藤千英子外五名
紹介議員 和田 静夫君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第一九八八号 昭和五十一年十月十五日受理
国鉄の運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 東京都中野区中央五ノ四一ノ一八 全国大学生生活協同組合連合会東京地方連合会内 小林新治外六千五百三十六名
紹介議員 山中 都子君
一、国鉄運賃の値上げを行わないこと。また、五十二年度の再値上げをやめ運賃法定制度を廃止しないこと。
二、通学定期の学割の縮小・廃止をしないこと。
三、国民負担と国鉄労働者に犠牲を強いる「再建計画」でなく、独立採算性をやめ、必要な財源の国庫負担など国民本位の再建計画をたてること。
四、貨物運賃に見られる大企業優遇の料金体系を改め、国民本位の料金体系にすること。
五、大都市通勤・通学ラッシュの緩和、駅の改善など、利用者の声を反映した設備・サービスの改善を図ること。

理由
政府は、今国会で国鉄運賃の五十パーセント値上げ、五十二年度の五十パーセント値上げと連続大幅値上げを行おうとしている。更に国鉄運賃を国会で決める制度そのものを廃止しようとしている。このような国鉄運賃やその他の公共料金値上げが諸物価高騰の引き金となり、戦後最悪のインフレと不況によって深刻な危機に陥っている国民と学生・教職員の生活を一層破壊することは火を見るより明らかである。昨年大学生協連が行った

「第十一回学生生活実態調査」では、住居費、交通費が確実に増加し、食費、書籍費は切りつめられる傾向が明らかにされた。このうえ、更に、国鉄が値上げされれば、学生の生活に深刻な影響を及ぼすことは確実である。

第二〇二八号 昭和五十一年十月十五日受理
国鉄の運賃値上げ反対に関する請願

請願者 宮城県仙台市宮城野二ノ七ノ三八
石川幸子外二十六名
紹介議員 塚田 大願君

一、国会は、国政の最高機関としての立場から国民の生活をこれ以上悪化させる今回の国鉄運賃値上げを認めないこと。

二、当然のこととして国や大企業が負担しなければならぬものですべて国民に負担させてきた従来の費用負担方式を改め、運賃法定主義に基づき、真に固有の公共交通機関にふさわしい費用負担方式を導入すること。

理由

政府は旅約五十五パーセント、貨物五十八・六パーセント、最低運賃六十円（現行三十円）などを内容とする運賃大幅値上げを決定しているが、これが食品をはじめとした生活必需品や、消費者物価の値上げに拍車をかけることは火を見るより明らかである。

第二〇九九号 昭和五十一年十月十六日受理
国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市中島町一三ノ二 川崎モト子外四百五十二名
紹介議員 小笠原貞子君

インフレと不況が同時に進行し、国民の暮らしがますます苦しくなっている今日、三木内閣は大企業本位、国民生活無視の政治を改め、国鉄運賃値上げを行わないよう強く要求する。

第二二一六号 昭和五十一年十月十六日受理
国鉄運賃の値上げ反対等に関する請願

請願者 東京都世田谷区桜三ノ一九ノ二三
郡地鈴子外四百六十五名
紹介議員 野坂 参三君

物価を安定させ、国民の生活と営業を守るため、次の事項の実現を図りたい。
五十一年度の国鉄運賃の値上げを行わないこと。
また、来年度の値上げや運賃法定制度を廃止しないこと。

第二二五一号 昭和五十一年十月十八日受理
本州四国連絡橋の架橋に伴う旅客航路事業の補償措置等に関する請願

請願者 山口県柳井市大字柳井一三四ノ六
防子汽船株式会社代表取締役 長井順雄外二十四名
紹介議員 木村 陸男君 加藤 武徳君 黒住 忠行君

この請願の趣旨は、第一九一三号と同じである。

第二四八四号 昭和五十一年十月二十日受理
本州四国連絡橋の架橋に伴う旅客航路事業の補償措置等に関する請願

請願者 香川県高松市錦町一ノ一〇三開拓
ビル内四国旅客船協会会長 立花欣一外三十名
紹介議員 平井 卓志君 松垣徳太郎君 久次米健太郎君

この請願の趣旨は、第一九一三号と同じである。

第二六二四号 昭和五十一年十月二十一日受理
本州四国連絡橋の架橋に伴う旅客航路事業の補償措置等に関する請願（四通）

請願者 神戸市生田区波止場町中央ビル内
神戸旅客船協会内 加藤達雄外百

六十六名

紹介議員 黒住 忠行君

この請願の趣旨は、第一九一三号と同じである。

十月三十日本委員会に左の案件を付託された。

一、国鉄運賃の値上げ反対に関する請願（第二六六〇号）（第二六六一号）（第二六六二号）（第二六六三号）（第二六六四号）（第二六六五号）（第二六六六号）（第二六六七号）（第二六六八号）（第二六六九号）（第二八三五号）（第二八三六号）（第二八三七号）（第二八三八号）（第二八三九号）（第二八四〇号）（第二八四一号）（第二八四二号）（第二八四三号）（第二八四四号）

一、地方交通確保に係る立法化の促進に関する請願（第二七二二号）

第二六六〇号 昭和五十一年十月三十二日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡長万部町大町二三
鎌田京外十一名
紹介議員 小山 一平君

理由
国鉄運賃の値上げをしないよう要請する。

政府・自民党は「赤字財政の国鉄を『再建』するため」と称して、昨年暮れに「国鉄再建要綱」を決め、それに基づいて、大幅な運賃値上げをし、

1 国民には生活の圧迫と地方住民の足であるローカル線の切り捨て、2 大企業専仕、3 国鉄労働者には要員削減・労働強化と賃金抑制を実施しようとしている。国鉄の赤字は十年以上続いているが年々増大しており、この責任は長年にわたって、

国鉄に借金政策と大企業専仕の経営を押し付けてきた政府・自民党にある。国鉄労働組合は、「国鉄の赤字は、つくられた赤字」であることを、次のように明らかにしている。即ち、赤字の原因は、1 ばう大な借入金と利子の支払いにある。―国鉄は高度経済成長政策を進める政府の輸送力増

強の要求を受けて、新幹線、青函トンネルの建設や線路の複線化、車両の増備をしてきた、つまり借金のはとんどは設備投資に向けられてきたものであり、これは政府と独占資本の政策でつくられたものである。

2 減価償却を高くしてかくし利潤を大きくしている。

3 修繕費の増加。

4 貨物収入の大幅な欠損―大企業の貨物運賃は割引されているため、運ばば、運ばば赤字がふえる仕組みになっている。

それで、

1 新幹線の工事を中止したり設備投資を抑制すれば、大幅な運賃値上げはしなくてもすむ。

2 二年連続五十パーセント以上という大幅値上げは国民生活に大きな負担をかけ、インフレを助長する。

3 政府、自民党の国鉄再建案は、国民と国鉄労働者に収奪と搾取の犠牲を押し付け、国民の足としての国鉄の使命を軽視している。

という理由で、国鉄運賃の値上げには反対である。

第二六六一号 昭和五十一年十月二十二日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡長万部町南栄町四三
〇 大山忠宏外十八名
紹介議員 佐々木静子君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二六六二号 昭和五十一年十月二十二日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡長万部町一五 坂啓助外十四名
紹介議員 沢田 政治君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二六六三号 昭和五十一年十月二十二日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町上台三二六 寺田昭子外十九名
紹介議員 志吉 裕君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二六六四号 昭和五十一年十月二十二日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町上台町二〇八 山本麗子外十九名
紹介議員 杉山善太郎君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二六六五号 昭和五十一年十月二十二日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町本町二二四 大塚良一外十九名
紹介議員 鈴木美枝子君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二六六六号 昭和五十一年十月二十二日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町港町一五一ノ七 佐藤キミ外十九名
紹介議員 鈴木 力君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二六六七号 昭和五十一年十月二十二日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町本町一四三 湯井セキ外十九名
紹介議員 瀬谷 英行君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二六六八号 昭和五十一年十月二十二日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町上台町三二六 柴田啓子外十九名
紹介議員 田中寿美子君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二六六九号 昭和五十一年十月二十二日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町上台町二九九 小杉均外十九名
紹介議員 竹田 現照君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二八三五号 昭和五十一年十月二十三日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町新川町二一九ノ三 市川洋一外十九名
紹介議員 竹田 四郎君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二八三六号 昭和五十一年十月二十三日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町上台町三三〇 小原よしの外十九名
紹介議員 対馬 孝且君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二八三七号 昭和五十一年十月二十三日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町上台町一四四 佐藤光男外十九名
紹介議員 辻 一彦君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二八三八号 昭和五十一年十月二十三日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町字森川町八三 幸坂正孝外十九名
紹介議員 鶴岡 哲夫君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二八三九号 昭和五十一年十月二十三日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町字姫川四三 二ツ森友子外十九名
紹介議員 寺田 熊雄君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二八四〇号 昭和五十一年十月二十三日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町字駒ヶ岳四九三 対馬勝春外十九名
紹介議員 田 英夫君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二八四一号 昭和五十一年十月二十三日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道茅部郡森町字赤井川一九一 麻里明敏外十名
紹介議員 戸叶 武君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二八四二号 昭和五十一年十月二十三日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市大森町四ノ四 恒川コウ外十九名

紹介議員 戸田 菊雄君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二八四三号 昭和五十一年十月二十三日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市大森町三二ノ一二 奥美恵外十一名
紹介議員 中村 波男君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二八四四号 昭和五十一年十月二十三日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市大森町二八ノ一一 中山順司外五名
紹介議員 中村 英男君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二七一二号 昭和五十一年十月二十二日受理
地方交通確保に係る立法化の促進に関する請願

請願者 岩手県盛岡市内九一〇ノ一 岩手県議会議員 岩動 道行君
中小交通事業の経営安定に必要な次の事項の実現を図りたい。

一、「地方陸上交通事業維持整備法」(仮称)を制定し、地方陸上交通事業整備計画の樹立を図るなど、地域住民の福祉と陸上交通従事労働者の雇用安定を図ること。
二、「中小民営交通事業者の経営基盤の強化に関する臨時措置法」(仮称)を制定し、借入金金の利子支払いの猶予等を図ること。
三、「中小民営交通事業金融公庫法」(仮称)を制定し、中小民営交通の必要な長期、低利資金の融通を図ること。
四、「交通事業における公共割引の国庫負担に関する法」(仮称)を制定し、交通業者が負担して

いる公共割引分を国が負担し、交通事業経営へのしわ寄せをなくし、経営の安定を図ること。

理由

地方交通は、経済基盤の変動により輸送需要が低下し、交通事業の経営が困難となり、これがため地域住民の交通確保が緊急の課題となっている。

十一月日本委員会に左の案件を付託された。

- 一、国鉄運賃の値上げ反対に関する請願(第二九六七号)(第二九六八号)(第二九六九号)(第二九七〇号)(第二九七一号)(第二九七二号)(第二九七三号)(第二九七四号)(第二九七五号)(第二九七六号)(第二九七八号)(第二九七九号)(第三一八〇号)(第三一八一号)(第三一八二号)(第三一八三号)(第三一八四号)(第三一八五号)(第三一八六号)(第三一八七号)(第三一八八号)(第三一八九号)
- 一、国鉄・私鉄運賃の値上げ反対に関する請願(第三〇二二号)(第三一五三三号)
- 一、高齢者に対する国鉄運賃優待制度確立等に関する請願(第三〇九六号)(第三〇九七号)
- 一、国鉄運賃の値上げ反対及び内部障害、職業病患者の運賃割引に関する請願(第三〇九九号)
- 一、勤労者と国民生活を圧迫する国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第三二二六号)
- 一、国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願(第三二三〇号)(第三二三一〇号)(第三二三二〇号)(第三二三四五号)(第三二三五〇号)(第三二三六〇号)(第三二三六五号)(第三二三八〇号)(第三二三八五号)(第三二三九〇号)
- 一、内部障害者に対する国鉄運賃引きに関する請願(第三二四四号)

第二九六七号 昭和五十一年十月二十五日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市大森町二九ノ八 谷一弥外十九名

紹介議員 野口 忠夫君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二九六八号 昭和五十一年十月二十五日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市大森町二三ノ一四 中野順子

紹介議員 野田 哲君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二九六九号 昭和五十一年十月二十五日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市大森町三一ノ五 加藤富蔵外六名

紹介議員 野々山一三君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二九七〇号 昭和五十一年十月二十五日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道上磯郡上磯町字東浜町三二六ノ二三 市川悟外七名

紹介議員 羽生 三七君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二九七一号 昭和五十一年十月二十五日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市大森町四ノ六 長瀬好史外十九名

紹介議員 秦 豊君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二九七二号 昭和五十一年十月二十五日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市大森町二二ノ一六 上原仁太郎外十名

紹介議員 浜本 万三君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二九七三号 昭和五十一年十月二十五日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市大森町一四の一一 名古屋孫左衛門外七名

紹介議員 福岡 知之君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二九七四号 昭和五十一年十月二十五日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市日吉町二二ノ九 五海老田重己外一名

紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二九七五号 昭和五十一年十月二十五日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市大森町二二ノ九 浜田英樹外十四名

紹介議員 前川 且君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第二九七六号 昭和五十一年十月二十五日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市大森町七ノ八 三浦佐一郎外九名

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三一七八号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市東雲町二〇ノ七 斎藤要造

紹介議員 松本 英一君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三一七九号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道登別市登別温泉町一八四 北川久美子外十二名

紹介議員 宮之原光君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三一八〇号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市上川町一三ノ一 坂巻純逸外十一名

紹介議員 村田 秀三君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三一八一号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市富岡町三二ノ一七 西村省三外十名

紹介議員 目黒今朝次郎君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三一八二号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市港町一ノ二ノ四

山崎マリ子外二名
紹介議員 森 勝治君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三一八三号 昭和五十一年十月二十六日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道函館市港町一ノ三六ノ四
谷津則子外七名
紹介議員 森下 昭司君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三一八四号 昭和五十一年十月二十六日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道函館市上新川町四ノ二 盛
正人外七名
紹介議員 森中 守義君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三一八五号 昭和五十一年十月二十六日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道函館市千代台町二六ノ一
林誠八外十三名
紹介議員 矢田部 理君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三一八六号 昭和五十一年十月二十六日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道函館市鉄山町九八ノ一 堀
下明雄外十名
紹介議員 安永 英雄君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三一八七号 昭和五十一年十月二十六日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道函館市時任町八ノ四 川上
政子外八名
紹介議員 山崎 昇君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三一八八号 昭和五十一年十月二十六日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道函館市中島町一三ノ一一
秋本玉吉外十名
紹介議員 吉田忠三郎君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三一九九号 昭和五十一年十月二十五日受理
国鉄・私鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道函館市中島町一三ノ一一
大柳伊知子外十一名
紹介議員 和田 静夫君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三二〇二号 昭和五十一年十月二十五日受理
国鉄・私鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 神奈川県大和市下鶴間三、五六四
ノ一五、佐藤信嘉外三千三百三十一
名
紹介議員 喜屋武眞榮君
国鉄・私鉄運賃の値上げに反対する。

第三二〇三号 昭和五十一年十月二十五日受理
国鉄・私鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 横浜市戸塚区飯島町二、七〇三ノ
六 国井文雄外一万九千九百九十二
名
紹介議員 青島 幸男君
この請願の趣旨は、第三二〇二号と同じである。

第三〇九六号 昭和五十一年十月二十五日受理
高齢者に対する国鉄運賃優待制度確立等に関する
請願
請願者 京都市上京区下長者町通六軒町西
入利生町二九四 桂トヨノ外二千
七百四十九名
紹介議員 神谷信之助君
一、公共料金の値上げには反対であり、国民の生
活を圧迫する国鉄運賃等あらゆる交通機関の運
賃値上げをしないこと。
二、国鉄各駅および車内における高齢者の安全と
処遇について特に配慮すること。又、ラッシュ
時等の混雑緩和と高齢者の利用について早急に
対策をたてること。
三、高齢者の国鉄運賃について優待制度をもうけ
ること。
併せて民営交通についても同様の優待制度を
配慮すること。
四、付添介護の必要な高齢者については、派乗者
の運賃についても同様に制度化すること。
理 由
明治、大正、昭和を通じて、特に困難な時代を
多年社会に貢献してきた高齢者に対する老後保障
の制度はまことに粗末なものであり、相次ぐ物価
値上げ、不況、インフレのなかで、高齢者の生活
は極めて厳しい現実と直面している。特に、国鉄
運賃をはじめとした公共料金の値上げの影響は、
高齢者、低所得者にとつて深刻であり、容認でき
ない。

第三〇九七号 昭和五十一年十月二十五日受理
高齢者に対する国鉄運賃優待制度確立等に関する
請願
請願者 石川県金沢市石引二ノ一七ノ二
六沢キクイ外千九百九十九名
紹介議員 塚田 大願君
この請願の趣旨は、第三〇九六号と同じである。

第三二二六号 昭和五十一年十月二十五日受理
勤労者と国民生活を圧迫する国鉄運賃値上げ反対
等に関する請願
請願者 東京都豊島区東池袋一ノ一八ノ一
四名
紹介議員 内藤 功君
一、勤労者と国民生活を圧迫する五十一年、五十
二年度の国鉄運賃値上げをやめること。
二、運賃法定制度の廃止を行わないこと。

第三二二七号 昭和五十一年十月二十五日受理
国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関
する請願
請願者 京都市山科区厨子奥矢倉町三六ノ
二 山本幸三外四百二十九名
紹介議員 加藤 進君
国鉄運賃値上げを行わないこと。貨物料金など大
企業本位の運賃・料金体系を改善するとともに、
国鉄経営への国の負担の適正化、長期債務の計画
的縮減と利子負担の軽減、国民の足を守り、増強
する計画など、国民本位の民主的再建をすすめる
こと。

第三二二八号 昭和五十一年十月二十五日受理
国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関
する請願
請願者 京都市山科区厨子奥矢倉町三六ノ
二 山本幸三外四百二十九名
紹介議員 加藤 進君
国鉄運賃値上げを行わないこと。貨物料金など大
企業本位の運賃・料金体系を改善するとともに、
国鉄経営への国の負担の適正化、長期債務の計画
的縮減と利子負担の軽減、国民の足を守り、増強
する計画など、国民本位の民主的再建をすすめる
こと。

第三二二九号 昭和五十一年十月二十五日受理
国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関
する請願
請願者 京都市山科区厨子奥矢倉町三六ノ
二 山本幸三外四百二十九名
紹介議員 加藤 進君
国鉄運賃値上げを行わないこと。貨物料金など大
企業本位の運賃・料金体系を改善するとともに、
国鉄経営への国の負担の適正化、長期債務の計画
的縮減と利子負担の軽減、国民の足を守り、増強
する計画など、国民本位の民主的再建をすすめる
こと。

第三二三〇号 昭和五十一年十月二十五日受理
国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関
する請願
請願者 京都市山科区厨子奥矢倉町三六ノ
二 山本幸三外四百二十九名
紹介議員 加藤 進君
国鉄運賃値上げを行わないこと。貨物料金など大
企業本位の運賃・料金体系を改善するとともに、
国鉄経営への国の負担の適正化、長期債務の計画
的縮減と利子負担の軽減、国民の足を守り、増強
する計画など、国民本位の民主的再建をすすめる
こと。

第三二三一号 昭和五十一年十月二十五日受理
国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関
する請願
請願者 京都市山科区厨子奥矢倉町三六ノ
二 山本幸三外四百二十九名
紹介議員 加藤 進君
国鉄運賃値上げを行わないこと。貨物料金など大
企業本位の運賃・料金体系を改善するとともに、
国鉄経営への国の負担の適正化、長期債務の計画
的縮減と利子負担の軽減、国民の足を守り、増強
する計画など、国民本位の民主的再建をすすめる
こと。

第三二三二号 昭和五十一年十月二十五日受理
国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関
する請願
請願者 京都市山科区厨子奥矢倉町三六ノ
二 山本幸三外四百二十九名
紹介議員 加藤 進君
国鉄運賃値上げを行わないこと。貨物料金など大
企業本位の運賃・料金体系を改善するとともに、
国鉄経営への国の負担の適正化、長期債務の計画
的縮減と利子負担の軽減、国民の足を守り、増強
する計画など、国民本位の民主的再建をすすめる
こと。

第三二三三号 昭和五十一年十月二十五日受理
国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関
する請願
請願者 京都市山科区厨子奥矢倉町三六ノ
二 山本幸三外四百二十九名
紹介議員 加藤 進君
国鉄運賃値上げを行わないこと。貨物料金など大
企業本位の運賃・料金体系を改善するとともに、
国鉄経営への国の負担の適正化、長期債務の計画
的縮減と利子負担の軽減、国民の足を守り、増強
する計画など、国民本位の民主的再建をすすめる
こと。

する請願

請願者 京都市上京区室町通り上立売上ル

藤本伊三郎外四百二十八名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一二二号 昭和五十一年十月二十五日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都市山科区御陵四丁野町六五ノ

二片岡典正外四百二十八名

紹介議員 河田 賢治君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一四五号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願(二通)

請願者 京都市右京区鳴滝川西町一五ノ五

徳田耕外二百七十九名

紹介議員 三木 忠雄君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一二四号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都市伏見区桃山町安芸山一五ノ

七 鶴田安彦外二百三十九名

紹介議員 岩間 正男君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一二二号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都市伏見区桃山町安芸山一五ノ

七 鶴田安彦外二百三十九名

紹介議員 岩間 正男君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一二二号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都市伏見区桃山町安芸山一五ノ

七 鶴田安彦外二百三十九名

紹介議員 岩間 正男君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

紹介議員 上田耕一郎君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一二二号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府亀岡市畑野町土ヶ畑沢ノ井

一ノ一九 滝上美登外二百五十一

名

紹介議員 小笠原貞子君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一二三三号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都市西京区川島竹園町一〇〇

中川丁則外二百四十九名

紹介議員 加藤 進君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一二四号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府亀岡市矢田町一ノ坪六ノ二

和佐修一外二百五十一名

紹介議員 春日 正一君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一二五号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府亀岡市千歳町南所八 広瀬

鈴子外二百四十七名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一二六号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府船井郡日吉町殿田 山口節

子外二百三十三名

紹介議員 河田 賢治君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一二七号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都市山科区大宅打明町一五大宅

寮内 神田橋有子外二百五十三名

紹介議員 菅野タケ子君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一二八号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府綾部市白道路町野六三ノ三

平田弘道外二百三十四名

紹介議員 小巻 敏雄君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一二九号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府綾部市武吉町浦入二二 吉

田静代外二百三十六名

紹介議員 近藤 忠孝君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一三〇号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府綾部市西坂町大門四四ノ一

外二百三十五名

紹介議員 須藤 五郎君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一二三三号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府綾部市余部町前川原一七ノ

二 清水武男外二百九十七名

紹介議員 塚田 大願君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一二三三三号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府綾部市金河内町 辻村森平

外二百五十名

紹介議員 内藤 功君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一二三四号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府綾部市西坂町大門四四ノ一

外二百三十五名

紹介議員 須藤 五郎君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一二三三三号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府綾部市西坂町大門四四ノ一

外二百三十五名

中野隆外二百五十九名

紹介議員 野坂 参三君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三二三五号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府船井郡園部町天引 岩間政博外二百四十四名

紹介議員 橋本 敦君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三二三六号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府綾部市八津合町 山本孝行外二百十九名

紹介議員 星野 力君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三二三七号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府船井郡和知町大倉 乾仲広外二百四十七名

紹介議員 安武 洋子君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三二三八号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府綾部市綾中町堂ノ元一ノ一〇 森田泰外二百五十七名

紹介議員 山中 郁子君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三二三九号 昭和五十一年十月二十六日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府亀岡市曾我部町中前通二五和田兼外二百四十名

紹介議員 渡辺 武君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三一四四号 昭和五十一年十月二十六日受理

内部障害者に対する国鉄運賃割引に関する請願

請願者 東京都北区中十条一ノ一九一〇 大村清一

紹介議員 三木 忠雄君

内部障害者に対する国鉄運賃の割引が行われたい。

