

第七十八回
国 会

五十一一年十月二十七
午後二時二分開會

1

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

委員長 理事 理事 理事 理事 理事

大島	岩上	相沢	鶴園	辻	鈴木	青井	小林
友治君	妙子君	武彦君	哲夫君	一彦君	省吾君	政美君	国司君

運輸委員会

委員長
理事

委員

久次米麴太郎君
佐多 宗二君
佐藤 隆君
園田 清充君
初村滝一郎君
平泉 涉君
山内 一郎君
神沢 淨君
工藤 良平君
志苔 裕君
前川 旦君
宮崎 正義君
小巻 敏雄君
塚田 大願君
向井 長年君
喜屋武眞榮君

上林繁次郎君

岡本	悟君
中村	太郎君
瀬谷	英行君
三木	忠雄君

木村	陸男君
佐藤	信二君
永野	嚴雄君
福井	勇君
青木	薪次君
杉山	善太郎君
目黒	今朝次郎君
内藤	功君

和田 春生君

委員長
理事

小林 国司君

委員

國務大臣

政府委員

主田
正二

杉浦 喬也

事務局

也
幸佳

池音 幸雄

1

日本國有鐵道總裁

日本国有鐵道常務理事

今日の會議に付した案件

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

〔運輸委員長上林繁次郎君委員長席に着く〕
○委員長（上林繁次郎君） これより運輸委員会、農林水産委員会連合審査会を開会いたします。
先例によりまして、私が連合審査会の会議を主宰いたします。

正する法律案を議題といたします。

本案の趣旨説明は、お手元に配付いたしましたとおりでございますので、御了承のほどをお願いいたします。

これより質疑を行います。御質疑のある方は御発言願います。

○園田清充君 本日の連合審査のトップだということ、かなり数多くの実は質問を用意いたしました。が、持ち時間が二十分だということとございします。ので、私も簡単に質問いたしますし、答ええまた明快率直にひとつお願いを申し上げたいと思います。

そこで、まず第一に、運輸大臣にお尋ねをいたしますが、今回の国鉄の値上げは即私はこれは再建へ向かつての第一歩だと、こう理解をいたしておるわけでございます。今日、労使双方が国鉄の再建をしようということでは部外者の私どもにも

しとその再建についての意欲というものが感ぜられることは、これは国鉄にとつて非常に私には喜ばしいことだと思ふんです。ただし、陸運統計その他を見てみますと、今日までかなりの、特に私ども農林水産物関係が国鉄離れをしておるということが統計上あらわれておると思ひます。

そこで、今回の値上げによつて、より以上国鉄離れが出てくるのではないかとこのことを実は懸念をするわけでございます。しかし、いま申し上げましたとおり、新総裁、国民の信にこたえるためには労使関係の改善だというようなことから積極的に体制を整えて努力をしていられしやる。この点については敬意を表するものでございまして、

が、そこで、所管大臣である運輸大臣として、この値上げによつて国鉄離れをさせず荷物をふやしていく、特に貨物関係をふやしていくということについてどういふお考えをお持ちになつていらつしやるのか、所管大臣としての考え方をひとつお聞かせを願ひたいと、こう思ひます。

○国務大臣(石田博英君) 特に貨物部門の赤字が非常に多いのは事実でございます。それはこの近年の経済の成長、近代化に伴ひます輸送構造、産業構造の変化、あるいは立地条件の変化というやうなものに適應できなかったことが一番大きな原因のように思ひます。まず、そういう変化に適應する体制を速やかにとる。しかし一方、エネルギー経済から申しますと、鉄道輸送は海、船に次いで有利な条件のもとにありますので、やりようによつては必ず未来が開けるといふ確信と意欲を燃やして取り組んでいきたいと思つております。

○國田清光君 非常にたゞいま決意のほどを伺ひましたので、そこで次に、いま申し上げましたとおり、陸運統計等から見ても、自動車輸送にかなり変わつていふという事実、そこで、今回の値上げによつてなお国鉄離れをしやしないかという点が心配されるわけでございますが、同時に私が一番心配をすることは、国鉄自体の運賃から考えますと、今回の値上げは決して不適切ではないと思つてゐるのです。これは石油ショック

以来、ほかのものはすべて物価新体系という中で吸収されていったが、国鉄だけは取り残されたと考えてもよからうかと思ひます。

そこで、今回の改定は、私としては賛成でございますが、ただ自動車部門等に便乗値上げが出てきはしないかということが心配されますので、運輸大臣としてこの点どういふふうな指導の方針を持つていらつしやるのか、行政指導についての運輸大臣のお考え方を聞かせ願ひたいと、こう思ふのです。

○国務大臣(石田博英君) 自動車、それから海運、バス、飛行機と、それぞれみな運輸省の所管ではございまして、それぞれ競合関係にあつて、したがつて、国鉄は過去の独自の形、立場というものは失つたわけでございます。

したがつて、この国鉄の運賃の値上げが他の便乗値上げに刺激を加えるのではないかと御心配があると思ひますが、許可、認可を与えますバス、あるいは私鉄、あるいは航空については厳格な原価主義をとつて実施したいと思つております。特に私鉄は、昨年の暮れに上げたばかりであります。二年間は上げさせないつもりでございます。トラック等についても同様の方針で臨みたいと思つております。

○國田清光君 そこで、具体的な問題に入つてまいりますけれども、私も農林水産委員会としてしましては、四十八年九月十三日実は全会一致の決議をいたしておるわけでございます。

それは、国鉄貨物運賃に関する決議ということ

で、政府は、さきに長年にわたつて継続されてきた農林水産物関係物資に対する公共政策割引を廃止するとともに、これに引き続いて貨物等級制度の改正を含む国鉄貨物運賃の引上げを実施しようとしてゐる。これらにより農林水産関係物資の国鉄貨物運賃は、平均をはるかに上回る値上げを来たすことになり、既往の運賃を前提にしている農林水産業に与える影響はきわめて深刻である。

よつて政府は、この影響をできるだけ緩和するための対応策を検討し、速かに特段の措置を講ずべきである。

右決議する。

ということで決議をいたしましたし、担当国務大臣として大臣から、決議の趣旨云々という、これは国会でどの決議に対しても同じようなことが言われておるわけでございますが、そこで、今回の改定に当たつてこの点を、私どもの全会一致の決議をどのように参酌されて改定をお進めになつていらつしやるのか、この点について、大臣もしくは国鉄総裁からひとつ御答弁を願ひたいと思ひます。

○国務大臣(石田博英君) その決議は承知いたしております。これは四十九年度の値上げに対しての決議と承知しておるわけでありまして、今度の値上げ、あるいは今度の国鉄の再建に当たりましては、私は基本的に、従来国鉄が健全な営業を続けておつた時代に引き受けてきた公共負担あるいは政策負担、こういうものは赤字で苦しんでおる国鉄が負担すべき性格のものではない、政策実施機関において負担をせよというべきものだ、

こういふ考えで今後この国鉄の再建に臨みたいと思つております。また、十分関係各省庁との間の意見の調整は済んでおりませんが、私はこの問題にこういう態度で臨むつもりでございます。ただ、国鉄が営業政策上配慮するといふやうな問題は、あるいはまたその経過的な問題はこれは別でございます。

○國田清光君 いま大臣の御答弁、全く私は党の考え方に沿つておるうかと思ひます。これは四十六年九月二十八日、現在の外務大臣の小坂政調会長が現職のときに、いまおっしゃつたやうな措置をとるべきだといふことを、政調会長として関係省庁に対して御通知をなすつております。全くそのとおりだと思ひます。

そこで、大臣が特に秋田の御出身であり、農業県の御出身であるだけに、農業についての御理解が非常に深いこと、こう理解をいたしております

ので、今回の運賃の改正で政府が九州、北海道、東北、これは日本の食糧基地だとかねがね言つてゐることは、もう大臣御承知のとおりだと思ひます。そこで、いまこの遠隔地の農家といふものの立場を考えますと、大体生産資材といふのはほとんど消費地でできているんです。それが長距離輸送をやつて、いまの生産地に運ばれ、そしてできた物がまた消費地に農林水産物として運ばれてくると、ところが、農家自体にとりまして、やはりこれは一種のダブルパンチであつて、その農家自体の所得といふものに重大な影響を来しますので、非常に農林関係には御理解のある運輸大臣でございますので、運輸大臣としてよりもむしろ国務大臣として、この辺のことをどう配慮されているのか、ひとつお伺ひをいたしておきたいと思ひます。

○国務大臣(石田博英君) 運輸大臣として国鉄をお預りしておる立場は先ほど申し上げたとおりでございます。ただ、国務大臣といたしましてこの農家の農産物の輸送、あるいは農家の必需品の輸送、そういうものに及ぼす影響等について政策的な配慮をしなきゃならぬものだとは考えております。

○國田清光君 なお、大臣に重ねてお尋ねをいたしますけれども、やはり今日わが党がとつておる経済政策、これが高度成長政策から安定成長、言いかえるならば減速経済体制に入つたと申し上げてもよろしかろうと思ひます。そうした経済体制の中で一番大事なことは、この安定成長政策が成功するかしないかといふことのかぎは、私は物価の安定にあるかと思ふんです。

そこで、今回の国鉄の値上げによつて安定成長下の経済政策、物価政策という観点から考えますと、いろいろ問題があるやうな気がいたします。なかんずく農林水産物関係が物価指数の中に占める比重が非常に大きいだけに、物価政策上の問題としてこの辺もどうお考えになつて今回のことを御提案になつてゐるのか重ねてひとつ、似たやうな質問でございますけれどもお聞かせを願ひえれば

と、こう思います。

○国務大臣(石田博英君) 先ほどお答え申し上げましたように、物価政策の上から言っても、あるいは農家経済の維持から言っても、特別の配慮が必要だとは思いますが、しかしながら、そういうことはやはり政策実施官庁において負担をして、赤字で苦しんでおる国鉄に押しつけないで処理すべきものだと思っております。

○園田清充君 大臣の基本的な考え方というものは、これはわかりました。

そこで、国鉄総裁が、あるいはこれは事務的な問題になるかと思いますが、監査局長でもよろしゅうございしますが、いま私が大臣にお尋ねをしたように、国の農林政策、その基本となるものは総合農政ということで今日の農業政策が進められている。これは言い換えるならば、米から他の作物に転換を進めていくことがわかりやすく言うると総合農政の姿だと思えます。そういう中で問題をとり上げて考えてみますと、きょうは食品流通局長も農林省からお見えのようでございますけれども、今回の改定を見てみますと、等級でそれぞれ配應はなされておると思えますが、ただ、出されてきておるものを見ると前回のとおりをそのまま踏襲していらつしやるというのが、今回の等級として出てまいっておるのが現実でございます。

そこで、何か私どもからすると、国の政策そのものが安易な姿の中で国鉄運賃が無難に通りますればよいというような考え方が若干でもあったとするならば、これは厳しく戒めなければならぬという考え方を持つておるわけでございします。

そこで、農林当局と、この問題について関係当局の間でどう協議をされて例の等級問題を御決定になったのか、これは国鉄の方からか、監督局長の方からかどうでもよろしゅうございしますが、ひとつ御答弁をお願いしたいと思います。

○政府委員(住田正二君) 現在、御承知のように政策等級といたしまして、本来一等級あるいは二等級の物資を三等級に下げるといような措置を

とっております品目は六十四品目ほどございします。今回の運賃値上げに当たりまして、従来からの方針で、できるだけ公共割引については修正したかどうかという意見もあつたわけでございしますけれども、しかし、運賃値上げをやりますと同時に等級の変更をやることはダブルで響きますので、今回はそういうような影響をできるだけ抑えるという意味で等級制度には手をつけなかったわけでございします。

私もどなたかしましては、先ほどお話をいたしましたように、できるだけ政策割引的なものは政策官庁の方で御負担いただきたいということをお願いいたしてきておるわけでございしますけど、政策官庁の方でもそれぞれの御事情がありましてなかなか実現がむずかしいということ、結果的には従来どおりの方式で値上げをしたということになったわけでございします。

○園田清充君 いまおっしゃったこと、それから大臣のさっきの御答弁、これは大臣、特に現内閣の最も総理の身近な相談相手でございますのでお願いを申し上げておきたいのは、せっかくさっき御答弁になったようなこと、これが国鉄の苦悩もわかります、運輸省自体のいろいろ指導にかたい決意の中で取り組んでいらつしやることもわかります。しかし、おっしゃったとおり、各省庁においてそれぞれ党の機関から、かくした予算の編成をとるべきだということが指示されたにかかわらず今日まで具体化されてない。こういうことがいわゆる国鉄の利用者層である農林水産業者に負担となつて返ってくる。そこで、おっしゃるとおり、やはりこうした農業政策を、特に食糧基地と言われる遠隔地農業に対して配慮をするならば、それが各省庁でやるべきだということであるならば、やはりこれは閣議その他でお決めたかなければ、私は事務的な問題としてはなかなか片づかないんじゃないかと、こういう気がいたしますので、ひとつ重ねて大臣にその努力と決意のほどをお伺いできるならばと、こう思います。

○国務大臣(石田博英君) 従来の長い行きがかり

がございしますので、そう簡単にいく問題だとは思いません。しかしながら、その長い行きがかりは国鉄の経営が健全であつた時代のことでありまして、国鉄を赤字のままほうっておけない、これを再建しなきゃならない。独立採算制を強要される前提としては、やっぱり公共負担とか政策割引等は、政策実施部門に負担をせよというたてまえで臨まなきゃなりません。これは決して事務的な問題じゃございませんので、御説のとおり、予算編成期に入りまして強く閣議等において要望をし、各省庁の理解を得たいと考えております。

○園田清充君 ただいま大臣からお話がございましたとおり、私もそのことが速やかに具体化することを実は期待をいたすわけでございします。運輸大臣の重ねてのひとつ御努力をお願いを申し上げておきたいと思ひます。

そこで、国鉄総裁にお尋ねをいたしますけれども、いま大臣から答弁がありまして、営業割引だとか、いろいろ総裁の専決事項の中で処理できる問題は処理していく。同時に私は大事なことは、やはり総裁自体の専決でできることが、見えていますとたくさんあるようでございします。そこで、国鉄難れをいかに取り返すかということが大事だと思ひます。私も農林水産関係の貨物について、できるならばひとつ総裁の専決事項の中で御配慮願えればと。同時に、一方面的なものは要求をいたしておるわけではございません。私ども団体に所属いたしておりますので、その所属する団体が、やはりいま冒頭申し上げたとおり、国鉄再建だという重要な使命を担つて労使一体となつて取り組んでいこうという姿勢が出たときでございします。荷を多くしていくことへの協力ということもまた惜しんでほらないという気でおるわけでございします。

特に北海道、九州、四国を初め遠隔地農家への配慮として私が特にお願いを申し上げておきたいのは、いま特に西の方でございしますけれども、ハウス農業、これが日本農業に革命をもたらして

るわけでございします。さような点から塩化ビニール、同時に農機具等、もう一つは生産物でございしますけれどもミカン、これが西南暖地のいまだ農家所得の柱と申し上げても過言ではなからうかと思ひます。だから、こういう物については、私はここで確約をさせていただきますことは総裁も非常に、そろばんもおはじきにならなきやならないんでむずかしい面もあるかと思ひますので、おまえの言つたことはよくわかつたから検討するぞという御答弁をいただければ私はそれで満足するつもりでございします。ひとつ私の意のあるところを御参酌をいただいて、総裁の御答弁を承りたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) 近來貨物の取り扱いが大変減つておりますが、その減つた原因の一つには、どうも安定輸送が十分行えていないと、そういうことから農産物を初めとしたしまして、傷みやすい品物について国鉄を利用したくない状態がかなり急速に進んでおるわけでございします。そこで、私もどなたかしまして、大事なお客さんであります農産物、特にまとまった数量の農産物をもう一度うちの方で運ばしていただきたい、あるいは現にうちの方を利用していただいておりますお客さんに対しては、ぜひ今後ともお願いいたしますという気持ちを強く持つておるわけでございします。その意味で、季節的に大量に移出されますような品物を中心にいたしまして、現場におきまして各荷主さんと篤と相談をするように申しつけておるところでございまして、個別個別の地域、あるいは個別個別の商品ごとにいろいろ特殊事情がございしますから、その特殊事情をよく伺つて、それに応じて運賃の営業割引制度についても弾力的に運用するようにという指図をいたしておるところでございします。

ただいまお尋ねのもろもろの商品につきましては、詳しくは私わかりませんけれども、基本的にはそういう気持ちでございします。先生の方からも各荷主さんに御指導をいたさまして、今後とも私の方を大いに利用していただくようお願い

をいたしたい。それに関しては営業割引制度を相応に活用していきたいというふうに考えております。

○園田清光君 終わります。

○工藤良平君 私は、農林水産の立場から御質問をしてまいりたいと思います。ちょうど四十八年も私同じようにこの連合審査で農産物を中心としたしました貨物の問題について御質問をいたしましたわけですが、いま園田委員からお話がありまして、たのでできるだけ重複を避けたいと思いますが、肝心なところをもう少し詰めなさいかぬと思ひますので、これから二、三基本的な問題について伺つて、その問題を集中的に聞きたいと思ひます。

今度の法改正に当たりまして、この提案理由の説明を読みましても、国鉄の交通体系の中における果たさなければならぬ役割りというものが浮き彫りにされておりますけれども、まず基本的にその問題について大臣から御見解を伺いたいと思ひます。

○国務大臣(石田博英君) 国鉄の総合輸送体系の中で果たす役割りは、まず第一に都市間の交通の確保、それから大都市圏の圏内の交通の確保、それから第三番目には中長距離の貨物輸送ということが国鉄の果たすべき役割りだと考えております。

○工藤良平君 いま三つのお話がありました。が、いずれも非常に重要な問題でございますが、特に私は、いまお話がありました中で中長距離・大量貨物輸送の問題について国鉄の果たす役割りというものがきわめて大きいと思ひますが、現在、この三番目の交通体系の中で果たしている数字的な傾向というものを、それをちょっと数字的にお示しいただきたいと思ひます。

○政府委員(住田正二君) 国鉄は、いま大臣から御答弁申し上げましたように、中長距離の貨物輸送を主たる役割りとしていたしていただいております。ただ、この十年間、あるいは十五年ぐらいになるかもしれないけれども、経済情勢の変化に伴ひまして国鉄の競争力が非常に落ちておりま

す。そのために、昭和三十五年ぐらいですと大体日本の貨物輸送の三五％ぐらいを国鉄が輸送をいたしておたわけでございますけれども、競争力が弱いためにトラック、あるいは船の方に貨物が流れまして、最近では一三％程度の低いシェアになつております。

○工藤良平君 いまお話しのように、貨物の部門においてはかなり中長距離の問題につきましてもシェアが低下しているというふうなお話でございますが、これは後ほどまた議論を進めたいと思ひますが、それでは人の輸送について、中長距離についての傾向は同様でございますか。

○政府委員(住田正二君) 旅客につきましても、国内輸送全体におけるシェアは減つてきておりますけれども、ただ中長距離につきましても比較的に減り方が少ないというふうに見えております。

○工藤良平君 それはもっと具体的に言いますと、新幹線によつて中長距離の輸送の率というものを辛うじて低下を抑えているということに解釈できますか。

○政府委員(住田正二君) 国鉄の輸送いたしております旅客数の中で新幹線の旅客が非常にふえておりますので、そういうふうに解釈していただいて結構だと思ひます。

○工藤良平君 そこで、今回のこの値上げの案を私見しまして感ずるのでありますが、新幹線の利用は確かに今日まで私はふえてきておると思ひますし、非常に莫大な金をかけての設備でありますから、当然そうしなければならぬと思ひます。しかし、この政府の資料の四十三ページにもありますように、たとえば私は九州ですけれども、博多から東京に來る場合に、たとえばグリーン車を使つて今回の改正案で東京に來る場合と、飛行機を使つた場合にどちらが金がかからないのか。しかも、時間的な問題というものが非常に違いがあるのではありませんか、そういう点を判断をいたしますと、今回のこの値上げというものは、果たして中長距離、特に長距離の場合の役割りというもののについて、問題が私は残つてくるような気が

がするのでありますけれども、その点についてのお考え方を示していただきたいと思います。

○政府委員(住田正二君) 確かに御指摘のように今回の値上げをいたしますと、航空運賃との差が縮小いたしていただいておりますけれども、やはり新幹線と航空とを比較いたしました場合に、新幹線につきましても非常に確実に出る場合、あるいは飛行機と違ひまして駅がたくさんあるわけでございますので、近くの駅に行つた方が便利であるというふうなことがございまして、飛行機との運賃の格差が減りましたので、そのためにもちろん影響はないとは申しませんが、新幹線のお客さんが航空の方に大幅に流れるというふうな結果にはならない、さういうふうに見えております。

○工藤良平君 いま航空機運賃と縮小したと言ひますけれども、私がいたしておる資料では、たとえば東京・博多間が、グリーン車に乗つた場合は二万三千円に新幹線ではなるということですね。東京・仙台間が八千九百円。ところが、航空運賃の方はどうかと言ひますと、博多から來た場合は二万四五百円なんです。仙台から來た場合は八千四百円ということ、いずれも航空運賃の方がかなり割り安になるわけでありまして、さういふことが、せっかく国鉄再建案をつくりましたで、これが大きな役割りを果たすのでありまして、逆にはやはり航空運賃の方が安いということになりますと、かなりそちらの方にお客は流れてしまふのではないかと、この点を私は懸念をするわけですが、この点については、逆に航空運賃を上げて調整をとるといふことに、またイタチごっこみたいな形になるのではないかと、思ふんですが、この点は大変、どのようにお考えですか。

○国務大臣(石田博英君) 航空運賃の認可は厳格な原価主義をとつておりますので、鉄道の運賃との関連において上がるというふうなことはいたさない方針でございます。

○工藤良平君 それでは、当分の間、航空運賃の引き上げはないと判断をしてよろしうございませう。

○国務大臣(石田博英君) 今回の国鉄の運賃の値上げに関連をしてさういうふうな動き、それに比較をして流れていくという値上げというものはない、さう考へていただいて結構だと思ひます。

○工藤良平君 国鉄にもう一遍伺ひたいと思ひます。このように逆に新幹線のグリーンはいまかなり利用いたしますので、さうするとグリーンの利用者というものは飛行機の方が福岡から來る場合に三千円安いということになれば、時間的な問題についてかなり大きな違いがあるわけですから、値上げはしたわ、お客さんは少なくなるという懸念というのではないわけですか。その点をひとつ聞いておきたいと思ひます。

○政府委員(住田正二君) 先ほど申し上げましたのはグリーンでない、一般の旅客について申し上げたわけでございます。グリーンにつきましては、御指摘のように確かに航空よりも新幹線の運賃の方が高くなつております。ただ航空機が運ぶ旅客の数というものはさう多くはないわけでございます。たとえば東京・大阪を例にとりましても、グリーンのお客さんと航空のお客さんのどちらが多いかといふと、新幹線の方が多いいわけでございます。で、長距離になりますと、たとえば北海道と東京ということになりまして、これはすでに運賃のいかにかわらず航空機を利用されるお客さんの方が圧倒的に多い数字を示しております。で、全般的に申し上げますと、グリーンの場合にはある程度お客さんが航空に流れることも予想できますけれども、しかし、それによつて国鉄の運賃収入が大幅に減るというふうな結果にはならないと見ております。

○工藤良平君 この問題もつと深くやりたいのでありますけれども、本題がありますから、私はこの程度にしておきたいと思ひますけれども、たとえばさういふ具体的な例が運賃値上げの矛盾として出てくるように私は思ひます。後ほどまた貨物のときにもちよつと指摘をしますけれども、したがって、

貨の引き上げはないと判断をしてよろしうございませう。

○国務大臣(石田博英君) 今回の国鉄の運賃の値上げに関連をしてさういうふうな動き、それに比較をして流れていくという値上げというものはない、さう考へていただいて結構だと思ひます。

○工藤良平君 国鉄にもう一遍伺ひたいと思ひます。このように逆に新幹線のグリーンはいまかなり利用いたしますので、さうするとグリーンの利用者というものは飛行機の方が福岡から來る場合に三千円安いということになれば、時間的な問題についてかなり大きな違いがあるわけですから、値上げはしたわ、お客さんは少なくなるという懸念というのではないわけですか。その点をひとつ聞いておきたいと思ひます。

○政府委員(住田正二君) 先ほど申し上げましたのはグリーンでない、一般の旅客について申し上げたわけでございます。グリーンにつきましては、御指摘のように確かに航空よりも新幹線の運賃の方が高くなつております。ただ航空機が運ぶ旅客の数というものはさう多くはないわけでございます。たとえば東京・大阪を例にとりましても、グリーンのお客さんと航空のお客さんのどちらが多いかといふと、新幹線の方が多いいわけでございます。で、長距離になりますと、たとえば北海道と東京ということになりまして、これはすでに運賃のいかにかわらず航空機を利用されるお客さんの方が圧倒的に多い数字を示しております。で、全般的に申し上げますと、グリーンの場合にはある程度お客さんが航空に流れることも予想できますけれども、しかし、それによつて国鉄の運賃収入が大幅に減るというふうな結果にはならないと見ております。

○工藤良平君 この問題もつと深くやりたいのでありますけれども、本題がありますから、私はこの程度にしておきたいと思ひますけれども、たとえばさういふ具体的な例が運賃値上げの矛盾として出てくるように私は思ひます。後ほどまた貨物のときにもちよつと指摘をしますけれども、したがって、

そこで、具体的に貨物の問題についてこれから質問を進めてまいりますけれども、四十八年の際も私も同じような質問をしてきているわけですが、貨物部分が非常に成績がよくない。赤字の累積というものが国鉄の全体的な赤字というものを形づくっているのだという点が指摘をされたわけでありまして、その際に、先ほどお話がありましたように、割引制度等につきましても大幅な改定が行われたように私は理解をいたしております。そういう経緯を経ながら、それでは今日貨物部門を中心にしてどのような改善が図られ、しかもそれは現在の損失、あるいは繰越欠損の中で具体的にその変化はどのような形を形成してきているのか、その傾向についてでもよろしゅうございますが、お聞かせいただきたいと思いますのです。

貨物につきましては、ひとつ背景を申し上げますと、燃料革命以来、四千万トン送っておりまして、これは例でございますけれども石炭がほとんど壊滅いたしまして、そのかわり石油類につきましてはごくわずかしか送っておりませんの而努力して千六百万トン送るというような背景が一つございます。それから港灣関係の整備に伴います海外の資源の依存によりまして、臨海工業地帯が非常に発展してまいりまして、物の流れが陸から海へへとさらに内航海運が非常に繁栄をしたという過去がございます。それから内部の内陸工業団地、こういうところにつきましては、大体国鉄の駅の近くは非常に土地が高うございまして、できるだけ駅から離れた安い土地を工業団地に充てるという傾向がございますために、鉄道指向型よりもむしろ道路指向型になった。そのために、小回りのきく少量物品については自動車をどんどん利用される形になりました。

こういつような形で、そういう背景の中で私も一生懸命物資別輸送、あるいはコンテナ輸送という形の努力をいたしてまいりましたけれども、まあここ四、五年の過去を振り返ってまいりますと、ストと、また災害と安定輸送に欠けた面、これは非常に反省をいたしております。これは今後貨物の立て直しのためには労使協調してやっていくなくてはならない、安定輸送の確立をしなくちゃならぬと思っております。そのほかに、やはり先ほど運輸大臣等からいろいろ説明がありましたが、ように、経済情勢に対する対応というのが非常に、経済情勢に対する対応というのが非常に、たゞえば設備投資をごらんになりまして、設備投資に対する設備投資は、大体全体の設備投資の一割を切っているというような現状で近代化が非常におくれてまいりましたために現在の情勢になりましたですけれども、今後私どもが考えておりますのは、やはり貨物の根本的體質、要するにトラックは小回りがききまして、特に区域トラックにつきましては、これはわかりいい言葉で言いますとオーダーモードであると、どこどここの品物を何時までどこどこへ着けてくれと。国鉄の場合は鉄道のほかに両端に戸口から戸口へ参りますためには通運業というものをはさみますので、まあ大いなる部品であります。しかも、列車はすでに設定した列車を使って貨物輸送をするということとレディーモードでございます。

このレディーモードの性格を徹底的に改善いたしますためには、やはりコストを下げていく。そしてできるだけ、現在複雑な列車体系になっておりますのを簡単にいたしまして、そしてコストを下げて、しかも従業員のヤードの作業も非常に複雑になっておりますし、それを簡便化して徹底的なコストダウンを図っていくと、そして再建対策要綱にございますように、昭和五十五年度までに直接経費——われわれの言葉で固有経費という表現を使ってありますが、直接経費を賄うように努力すると、こういう方向で現在鋭意改善策を練っておりますと同時に努力をいたしております。

○工藤良平君　そこで私は、この貨物輸送の中に

今回のこの貨物の値上げにつきましては、この一等、二等、三等、それぞれ何%の平均的な引き上げを図っているわけですか。

○工藤良平君　そこで、もちろん従来から非常に級別の段階が多かったわけですが、これを整理して三階級にいたしましたわけですね。

そこで問題は、私ども九州あたりでは、特にカンの輸送につきましてはやはり貨物輸送というのが——もちろん日程的な問題については、トラックよりも一日半ないし二日おくれるわけで、市場の關係からいたしますと非常に問題はあるのですね。ですから、現在長距離輸送という立場から、すけれども、現在長距離輸送という立場から、ミカンの場合に特に貨車を利用するわけですね。でも、したがって、これは重要な問題になります。と申しますのは、特にこういう生鮮食品の場合には、運賃が直接非常に大きなウェイトを持つわけでありまして、これが全体的に吸収されないという性格を持つてゐるわけです。もうにそれが消費者にかかってくる、あるいは生産者にかかってくるということになるわけでありまして、これは一つの例示でありますけれども、たとえばこの五十年の九州ミカンの東京輸送の場合を例にとってみますと、生産費が五十二円四十八銭という計が出てゐるわけですが、この中で市場価格を六円として計算をいたした図表がございまして、これによりまして、市場手数料が四円二十銭、輸

今回の改定の場合を計算をいたしますと、その輸送費の八円七十五銭というのが十二円六十五銭ということですが、これがもろに生産者と消費者の間係になつてまいりました。現在のところ消費者のミカンの価格というのは余り大きく上昇いたしておりませんので、そういたしますと、農家の赤字というのは昨年に比較をいたしましてさらに増大をするという結果が出ておるわけですね。したがつてそういう意味から、さつき園田議員も要請がございましたように、貨物の等級表において、できれば二等級となつてゐる現在のミカンを三等級に、これはもうリンゴも含まれるわけですが、でも、三等級にしてほしいという要請が非常に強いわけですが、そのことを、私は特にこの考え方を聞きたいと思つてゐるんですが、これは四十ペーシの中に、私は先ほど表を見ましたけれども、ちよつとこれを矛盾に感じますから、それに関連をしてお答えをいただきたいと思つてゐるんですが、たとえばリンゴ、ミカンの場合には、いまおつしめるように二等級でございまして、今度の改定案と比較で見ますとリンゴが五九%、それからミカンが五八・八%という改定率になつております。ところが、たとえば銅鉱の場合ですね。銅は別々のいま現在の状態ですからそのことも考えられますけれども、同じ二等級でありますけれども、それが五七、それから肥料がこれはもちろん三等でありますが五六・九、それから一番下の欄でが扇風機、これは一等級ですけれども五七%と、うように、値上げ率から見てもリンゴ、ミカンというのはなぜ高いところに置かれてゐるか、ミカンやリンゴは現在の東京都の消費弾性調査によりまして、毎日ミカンが食べたい、リンゴが食べたい、こういう調査が出てゐるわけです。そういうしますと、いま私たちの食生活になおいては、いまや果物というのは必需品にな

てしまっている。

そういう状況から考えてみて、少なくとも同じ等級の中で見ても、リンゴやミカンが非常に高いランクにある。私はそういうことを考えてみると、これは非常に問題がある。いまだにミカンやリンゴというのは何か高級的な物のような感覚にあるんじゃないかという気がするわけで、そういうものじゃないと、これは調査をしてみても、ミカンやリンゴを毎日食べたいという希望が圧倒的に強い。いまや米と同じようなウエイトを持ってきたというところから考えてみまして、当然これは私は二等級を三等級にすべきではないか。それと同時に、また今度の値上げ率を見ましても、こういう矛盾が出ておりますから、これについてどうしようにお考えになっているか、時間もありませんから、その点を明らかにしていただきたいと思ひます。

○説明員(田口通夫君) いま御説明いただきました扇風機の例、その他それぞれ五七%もあるし五九%もあるという御指摘がございましたけれども、これはミカンであるから五八・幾らというところではございませんで、貨物の遠距離運賃をいたしておりますが、その場合に、たとえば百キロ以内は五キロ刻み。運賃計算の場合、あるいは五百キロ以下は十キロ刻みというふうに、まず刻みの問題で多少のこぼが出てまいります。それからさらに何ですか、端数処理でございますね。運賃が何円何十銭になったというような場合に百円に切り上げる。あるいは一万円以上は五百円単位に切り上げてしまうというようにございまして、実際にその約一%程度でございまして、こぼが出てまいりと思ひますが、制度の適用に当たりましては、先ほど申し上げましたように五八・六%というところでございまして。

それから、遠距離運賃のお話を少ししていただきましたと思ひますが、農家の運送費が八円、恐らく正確には七円九十銭だろうと思ひますが、そして今度が十二円になるということでございしますけれども、大分からたえば東京市場とい

うことになりまして約千二百キロぐらいでございしますが、その場合にはその十二円の五一分、要するに六円幾らになると思ひますけれども、そのトシキロ当たりの運賃が低い運賃で適用されることになりまして、先ほどの十二円が六円から七円ぐらになるんじゃないかというふうな私考えております。

○工藤良平君 いま遠距離運賃のお話がありまして、これは私、先ほど聞こうと思つたんですけれども、これを避けたんですが、あえて御答弁がありましたから……

そういたしますと、いま私が申し上げましたリンゴというのは、この表でいきますと七百四十四キロ、ミカンの場合には八幡浜ですから千七百二十キロなんです。そうすると、銅鉱の場合の先ほど申し上げました例は二百五キロ、扇風機の場合に七百九十三キロ、肥料が三十四キロなんです。

遠距離運賃でいきますと、私が言ったリンゴ、ミカンというのは遠距離なんです。私は遠距離が安く、近距離が高いと思つていたんですけれども、それは逆なんです。この表から見ますと逆になるわけですよ。私は、遠距離の場合には運賃されるというように、これは普通、人員の輸送の場合には、旅客運賃の場合にはそうなるわけですが、いまおっしゃるようなことになりまして、これは逆に運賃を上げていくわけですね。そうすると、この一・八とか二%の差というのは、ちょっと私は聞き過ぎるような気がするんです。逆に遠距離をミカンやリンゴはとっているわけですからね。私は逆に運賃を安くしたいというふうな気がするんですが、貨物の場合には遠距離の場合が高くて、近距離の場合には安いんです。その点ははっきりしてください。

○説明員(田口通夫君) 非常に私、実は説明が下手でございまして、遠距離運賃のお話をいたしましたために、少し話がこんがらがれたというふうにお感じますが、もともと遠距離運賃をいたしておりますので、今度の値上げに関して特に遠距離運賃をきつくしたわけじゃないと思ひます。したがって、先生の疑問は、たとえば米は新発田から品川は三百五十三キロで五七・一じゃないかと、あるいはミカンは八幡浜・汐留は五八・八じゃないかと、ここに一%というけれども、一、二%の差があるのは大き過ぎるんじゃないかという御説明で、これは遠距離運賃とは関係ございせん。先ほど申し上げましたように、貨物の運賃計算をいたします場合に距離刻みがございします。一キロ幾らというふうな計算はいたしません。一キロ幾らといたせば百キロまでの計算ですと五キロを単位に計算いたします。そうすると、三キロ余分に与えられる人もありますし、四キロ余分に与えられる人もあります。そういう形の中でこのキロ程を計算してまいりますと五七というものも出てまいりますし、五八というものも出てまいります。

そのほかには運賃の端数処理でございますね、端数処理。たとえば一万円以上の場合には、この表を見てくださいと全部二百円単位になっております。七百元とか五百円とかというところで端数切り上げをいたしておりますので、それで最終的には五七・一%、五七・九%というふうなばらつきが出てまいります。大体平均をいたしますと五八・六%ということになって、制度的なそういう細かいところからこういう差が出てまいりましたので、特にミカン、リンゴだからということではございませんで、大分のミカンにつきましては、これは別に遠距離運賃というところで、今度は八円が十二円になるという御指摘がございましたけれども、それよりは遠距離運賃によりまして安くなっておりますという余分な説明を申し上げたものでありますから、どうも失礼申し上げました。

○工藤良平君 私がこの表を見ますと、そういう実は矛盾を感じるわけでありますから、まあそれは私の勉強不足かも知れませんが、これをみますと、確かに問題が私は残るような気がいたします。したがって、特にこの生鮮食料品の中でミカンやリンゴが、三等級から二等級にこれだけ上げがあるというところは、現在、必需品としての私たちの消費の段階に入ってきている、しかも大事な果物でありますから、ぜひそういう点について、先ほど余り芳しくない御答弁でありましたけれども、私は必ずこれは次の機会には取り扱いについて善処を図っていただくようお願いをしたい、こういうふうに考えるわけであります。

それから第二点は、包括契約による定形貨物輸送についての割引措置と、いまお話がありました農畜産物の遠距離輸送に対する運賃措置をもっと講じていただきたいという要請が農業団体からも出ておると思ひますけれども、この点について、これは大臣の方からも、時間が参りましたから総括的に、さっきの私は園田さんへの御答弁ではどうも余り納得しませんでしたので、いまのように矛盾もあるようですから、ぜひひとつこれは前向きに御検討いただいて、できれば今国会、この改正案が通るまでの間に修正できたら一番いいと思ひますけれども、これはそちらの方でできる事項ではないかと思ひますから、等級の中にそういうものも含めて十分な検討をしていただくといいことを私は大臣の方から御回答いただきたいと思ひつておるわけですよ。

○国務大臣(石田博英君) 農水産物の割引の問題、これは先ほどから申し上げておるうちに、政策実施部門においてお考えをいただきたいというのが基本的な考え方でございますが、それには時間もかかります。その経過的な措置、それからあるいは鉄道の営業上の措置については前向きで検討させていただきます。

○工藤良平君 時間が参りましたからこれで終わりますが、先ほど申し上げましたように、矛盾点を指摘してまいりますとたくさんあると思ひます。しかも、その矛盾点というのが、あるいは国鉄の労使の間の紛争という形で国民のひんしゅくを買ひ、それが労働者に対する大変大きな被害となつて出てくるという可能性があるわけでありまして。

たとえばミカン農家が労働組合に対して損害賠償を要求するというようなことは実は起こっているわけではございません、そういうことを私は好ましいことではないと思っております。したがって、今後この労使の関係につきましては、特に新総裁におきまして前向きにりっぱな慣行をつくっていただくように、私は特に要請を申し上げまして質問を終わりたいと思っております。

○相沢武彦君 持ち時間が二十分でございますので、答弁は簡潔、口調はスピーディーにお願いしたいと思っております。

今回の国鉄運賃改正法案によりまして、貨物運賃の値上げが五・八・六％とされておりますが、これが農林水産物価格等に与える影響というのはきわめて複雑かつ深刻なものであると思っております。まず野菜、果物、生鮮魚介類、これは価格の決定を市場にゆだねている関係上、生産者手取りというものは市場価格から運賃諸経費を差し引いた額となりますので、運賃値上げはすべて生産物を出荷する農家負担になってしまふということですが、たとえば出荷たけなわの、いまもお話出ました愛媛県のミカン生産農家が東京中央卸売市場に出荷する場合を調査してみますと、一戸当たり農家の平均出荷量を十二トンと仮定しまして、八幡浜から汐留まで千七百二十キロの距離を十五トンのパワムで輸送したとしますと、現行、ミカンは二等級です。運賃は六万八千円、こういう計算になります。これが改定率五・八・六％で値上げされまると十萬八千円というふうになります。出荷農家にとつては四万円まるまる負担増になるということになります。

そこで、運賃値上げは低所得にあえぐ農家経済を一層圧迫することになってしまふと思いますが、まず最初に、農林省は各種農産物に対するコストアップ、この割合をどれくらい見ているのか、それからまた、こういった生産農家に対する援助策を考えてはいないのか、簡単に結構です。

○政府委員(今村宣夫君) 御承知のとおり、農産物の輸送は主としてトラックに依存をしておりますが、遠隔地からの輸送は国鉄に依存しているものも少なくないわけでございます。私たちが一応今回の国鉄運賃の改定が農家に及ぼす影響につきまして、農産物の農家手取り価格に対する国鉄運賃の値上げ額の割合を試算をいたしますと、たとえば宮城県から東京都へ国鉄輸送されます米の場合ですと〇・三七％、それから北海道から東京都へ輸送されます場合は五・五％というふうなことがございまして、その割合は必ずしも大きいとは言えないわけでございますが、その影響を極力緩和いたすために、政策等級制度の存続でありますとか、あるいは営業割引制度の弾力の運用につきまして運輸省と折衝を重ねておるところでございます。

○相沢武彦君 運輸省、国鉄としましては、国民生活に欠かすことのできない農林水産物が、運賃値上げによつて社会的、経済的に弱い立場の人たちに負担をさせないということを、まず第一に考えて持つてもらいたいと思っております。この際、農林水産物並びに農業生産資材等について、等級制度見直しや運賃割引率を改正して、せめて貨物運賃が実質的に現状維持にとどまるような手段を講ずるお考えはないのかどうか。

○国務大臣(石田博英君) そういう影響を軽減をしなければならぬとは思ひます。思ひますが、国鉄は長い間ずっと健全経営を続けてきました。そのきたときにはそういう負担は可能でありました。しかし、今日ではもう御承知の状態でありまして、しかも一方において独立採算制を要求され、再建に苦闘しているのではありませんか、そういう施策は、政策実施の責任のある官庁において負担措置をとっていただきたいものと思っております。

○相沢武彦君 大臣、それはいつごろをめどに踏み切ろうというお考えなんですか。

○国務大臣(石田博英君) これは、先ほど園田さんの御発言にもありましたが、与党の政務調査会においてもうそういう方針をすでに何回も打ち出しておるわけでありまして、次年度の予算編成には

そういう方向へ向けて努力をいたしたいと思っております。ただ、にわかにはできない場合、経過的な措置としての検討は、これはやむを得ないものだと、こう考えております。

○相沢武彦君 国鉄総裁、あなた大蔵省におられたいわけですが、こういった種類の予算は、財政的に見て、新規予算として得られる可能性があると

○説明員(高木文雄君) 時代とともに国鉄の経済が悪くなつてきておりますから、全体として大蔵省としても財政的負担を累増させてきておるわけ

でございます。今回の再建法におきまして、過去債務のたな上げのための支出をいたすことを財政当局も決めておるわけでございますが、これは過去においては全く考えられなかったことでございまして、そこらの判断は時代とともに変わつていくというふうに思われます。

○相沢武彦君 政策実施官庁、農林省としては、この点についてはどの程度対策を講じて進んでおりますか。

○政府委員(今村宣夫君) 生鮮食料品の消費者に及ぼす影響等を緩和いたすために、農林省としましては食品流通の近代化、農産物流通の近代化ということを第一に努めておるわけでございます。それに要する経費をいたしましては、五十一年度で見ましても三百二十二億ぐらいに相なつておるわけでございます。したがって、そういう農林省の政策を通じて、影響をできるだけ緩和するように努力をいたしたいと、かように考えておるわけでございます。

○相沢武彦君 大臣、政策実施官庁が準備できないうちに、抜き打ち的にやるといふふうになりますと大変混乱を呼ぶし、生産者に対して大きな負担をこうむらせるわけでありまして、たとえば政策実施官庁で予算の獲得が微々たるものに終わつてしまふ、そういうような場合は一遍にやめな

で、かなりな部分を負担をして年次別に、段階的にだんだんその移行をするというふうな弾力的運用は考えておるのでしょうか。

○国務大臣(石田博英君) 先ほどお答えをいたしましたように、それは段階的に処理しなきゃならぬものと思つておりますが、基本原則は昔——たとえば悪いんですが、昔、金持ちであつて、いま貧乏になつたと、その金持ちであつたときの寄付金と同じものを貧乏になつても払えというのは、これはどういふ無理な話でありますので、基本的には政策実施官庁が負担すべきもので、方針で進みたい。しかし、一遍にできない場合において、こちらが一方的に処理をするというふうなことはいたすつもりはありません。

○相沢武彦君 次に、農林水産物価格について問題になりますのは、運賃の値上げによりまして農家の出荷採算点が上昇するという点であります。現在タマネギは、北海道の岩見沢から東京市場まで一千三百七十三キロ、ワムの十五トンで輸送しますと七万六千円で済みますけれども、今回の改定率で値上げが行われますと十二万五千円になります。トン当たり輸送費は八千三百三十三円になります。従来の五千六百七十七円に比較しますと二千九百六十七円上昇をするわけでありまして、この分、出荷コストが上昇いたしますから、タマネギの市場価格というものがトン当たり少なくとも二千九百六十七円だけは従来の出荷採算点というものを上回らなければ農家としても損失になるわけだと、こういう結果になつてしまふわけですね。

タマネギだけでなく、貨物輸送に従来依存している多くの農林水産物に同じような現象が生じてきますと、農林水産物の市場価格水準というものを引き上げることになつて、これが消費者や、それから生産者に与える影響はきわめて大きいわけなんです。この点について農林省としてはどういう見解をお持ちですか。

○政府委員(今村宣夫君) 運賃の上昇が農産物価格の上昇につながるというものは、私たちの計算ではそれほど大きなものではございませんが、しかし、とにかくコストが上がることは確かでございます。したがって、それをできる限り流通段階で消化をするということが重要なことでは

ないかと、こういうふうな考えておりますが、したがって、そういう観点から、先ほど申し上げましたような農産物流通の近代化対策というものを推し進めると。一方国鉄には、あるいは運輸省には、従来の政策等級の存続、あるいは営業割引の弾力的な運用を折衝をいたしまして、両面から対応してまいりたいと、かように考えておるわけでございます。

○相沢武彦君 従来も、流通段階で吸収すると言いつつ、結局値上げの後、消費者及び生産者に一番負担増がかぶってくる、こういうことになっているわけですね。北海道の場合は、農林水産物や生産資材を国鉄によって貨物輸送で本州へ移出した数量というのは、五十年代で約百八十五万トンという数字になっておりますが、北海道は、九州と同じく、食糧供給基地としての役割を果たしているんですが、消費地への長距離輸送をどうしても余儀なくされる、そういう立地条件にあります。したがって、生産者の負担は過重になってくる。

一方、道外から生活必需品や特に野菜等を遠隔地から移入するために、運賃値上げによって、いわゆる北海道価格というものを助長させていく。結局、消費者にとっては、生活負担というものの苦しみは増大する一方だと思ふんですね。まことにその点私どもは憂慮に耐えないわけですが、そこで運輸省、国鉄にお尋ねいたしますが、北海道で生産される農林水産物のうち、長距離輸送を必要とする物資並びに北海道内での生産活動に必要な生産資材等を国鉄を利用して、しかも、たとえばジャガイモとか、タマネギのようにまとまった量を計画的に輸送する、こういった場合の運賃割引等の優遇措置、これをとることは考えていませんでしょうか。

○説明員(田口通夫君) 現在、いま御指摘になりました種類の物資につきましては、北海道発本州着の物につきましては、たとえば空のコンテナを東京へ回すというような場合は、それを活用していただくための割引をいたしております。空で帰るよりも載せて帰るということで割引をいたしてお

ります。それから一般車扱いになっておりますこれらの物資につきましても、ある一定以上の出荷を契約していただきたまいて実現していただきますと割引をいたしております。で、こういう割引制度については、運賃改定後も実施するつもりでございます。

○相沢武彦君 次に、貨物の安定輸送について伺いをいたしたいんですが、大消費地における生鮮食料品等を、災害であるとか、あるいはストの行われたような緊急的な需要に対して、国鉄を利用して輸送をし、供給する場合の料金制度のあり方についてはどのようにお考えになっておりますか。

○政府委員(真島健君) 大消費地における生鮮食料品の輸送、これがストライキ、災害等によりまして鉄道が使えなくなったというような場合に、私も極力、ストライキのように事前にある程度期間がわかっている、あるいは時期がわかっている場合には、その事前のトラックによる振りかえ輸送、あるいは繰り上げ輸送というようなことを関係省庁と御連絡をいたしながら荷主団体その他に対して御指導申し上げて、できるだけそういう不都合が起らないように努力をいたします。ただ、やはりストライキ等が長期にわたる、あるいは災害等によりまして鉄道が長期にとまるというような場合には、原則といたしましては、陸運局等を通じて一般自動車運送業者に対して道路運送法に基づきます緊急輸送命令というようにものをを出しまして、生鮮食料品の供給に遺憾のないように措置をまいっておるわけでございますが、その場合の料金につきましては、鉄道による運賃よりトラックに振りかえた場合にトラックにより運賃が原則として相当高うございますのでその差額を補償すると、こういうような形で現在まで行っております。

○相沢武彦君 その場合たとえば道路決壊、橋梁の流失、こういうことで通常のコースよりも迂回をしなければならぬ、したがって、平常よりも輸送コストが高くなる、こういう場合の差額はどうか

りますか。

○政府委員(真島健君) いま御指摘のような場合には、その迂回の長距離を走らなければならぬということがあると思いますが、そういう場合には、当然その迂回をまいりましたためにトラック運賃が一番近い経路よりも高くなるわけでございますけれども、その運賃と国鉄によって運ばれる場合の運賃との差額を補償することによってござい

ます。

○相沢武彦君 近年貨物の国鉄離れというものが非常に著しいものがあるように思われますが、総合輸送体系における貨物輸送に対する国鉄の位置づけ、これをもちと明確にする必要があるんじゃないかと思ひますが、この点いかがですか。

○政府委員(住田正二君) 総合交通体系といいますのは、交通手段には海運、トラック、鉄道、飛行機と、いろいろな交通手段があるわけでございますが、まあその特性を生かして最も効率的な体系を組むということではないかと思ひます。で、国鉄の貨物の特色というのは、やはり大量に貨物を運ぶということ、それから距離が非常に長い、トラックは百キロ、二百キロ圏内を守備範囲にいたしておりますので、やはり国鉄の場合には中長距離をその輸送範囲にするということになると思ひます。そういう特徴のあるところが他の交通機関に対して競争力が強いということになるわけでございますので、そういう競争力の強い面を今後生かしていきたいと、さように考えておるわけでございます。

○相沢武彦君 先ほど災害及びストの場合の代替輸送のお話出ましたけれども、どうも実際にそういう事態に立ち至ったときの国鉄の貨物輸送に対する責任体制といえますか、これが非常に不備ではないかという声が利用者から多いわけでありまして、もともと国鉄が貨物輸送に対する代替の責任を持てば、貨物輸送は定着するし増大するんだ。この点について、この代替輸送で目的地へ責任を持って輸送する体制、この辺は自信がありますか。

それから、もう時間なくなりましたから、ちょっと一言つけ加えますが、たとえば現在北海道の場合で、関西向けの生乳ですが、これは全量小樽から舞鶴へフェリーを使って運んでおります。一日二百トン、八月から十月、三か月間で五万トン運んでおるわけですが、どうもこの災害、ストのときの代替輸送、国鉄さんでは危なくてだめだ。それでこういった利用業者、生産者団体に言わせると、一回分たえば途中で腐ってしまった。それに伴うリスク、損失を負う程度のことではあるんですが、問題は要するに商取引の相手方の信用を失って、そんなに不安定ならば別な生産地からとってしまおうと、これが一番困るんだということなんです。

高木総裁は、青函トンネルが完成した時には輸送量の増大を図るんだと。貨物も当然図られると思うんですが、いまのような調子では青函トンネルができたって貨物量はそんなに簡単に増大しないんじゃないか、回復しないんじゃないか、こう思われますが、代替輸送の責任体制と、それから労使の円満な話し合いによって国鉄再建がされるまでの間、消費者や、それから特に農水産物の生産者、こういう人たちに迷惑がかかるような結果にならないように、スト回避をするための努力、これに対する決意をお伺いして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) 国鉄を利用しておられたお客さんが国鉄から他の輸送手段に離れていく、逃げていくという現象があることは事実でございますが、国鉄におきまます貨物輸送のシェアの減退の一つの大きな理由が、安定的な輸送ができていないということによるものであることはまことに申しわけなく存じておりますし、非常に大きな問題であるというふうに認識をいたしております。で、それに対応する手段として国鉄自体が何か自然的災害、あるいはストといいますが、そういう人為的災害によりまして、荷主さんの期待どおり物を運べないということが起こったときに、国鉄自体が代替輸送を考へるといふ方法が一つ重要

な問題としてあり得る、いわゆる荷主さんの国鉄離れを避けるために、非常事態のときに国鉄自体が他の交通手段に委託をして、そして輸送するということを考えることが十分あり得るというふう

に思っているのですが、いままではそれをやっていたわけではございまして、今後の問題として十分労使間の話し合い等を通じて安定輸送を確保するように進めてまいりますが、なおそれでも問題を解決し得ない非常事態が生じたとき、対策として、いま御示唆がありましたような国鉄自体による代替輸送ということも考えてみなければならぬというところは内部では内々考えております。しかし、なかなかいろいろ問題がございまして、これにはそう性急にいい結論を出すというわけにもまいらないので、現在のところはいろいろな問題を洗っておるといふ段階でございまして、それから、生乳の内地輸送の問題につきましても、これはしばしば御指摘を受けておるのでござい

ますが、過去におきまして少なくとも北海道から関西というような長距離のものについては実際輸送した実績を持っていないようございまして、このことにつきましては、もしそれをやるとなると、それなりに相当な設備投資が必要になるわけではございまして、設備投資に对应するだけのお客さんが得られるかどうかというところは、さきか疑問でございまして、研究はしてみたいと思

うが、なかなか生乳を北海道から大阪まで運ぶことを私どもの仕事とすることがうまくいくかどうかについては、採算その他の面からいまして、かなりの設備投資が必要でございまして、いまもって十分な結論が出ておりません。しかし、何しろ少しもお客さんをお願いしたいというところではございまして、今後ともなおいままで考えました以外の方法で、ないかどうか、検討は続けさせてみたいと思っております。

○小巻敏雄君 今回の貨物運賃五・八・六％という引き上げが農林漁業の生産者に対して負担増を強いるものであるという問題は、前質問者もこの問題を強く取り上げておるのですが、私も具体的な

問題を通じて大臣並びに農林省関係当局に問題の性質をただしたいと思ひます。

まず、北海道バレイシヨの具体的な問題をなめてみますと、農林省の資料によつて五十年年度の生産費が百キロ当たり千五百十九円、これが今日の状況だ。ところが、現在の農家の手取りはそれを下回る千五百二十円というふうな状態になっている。今日赤字であります。商売のことですから需給関係だと、こう言うわけですが、どうしても今日、日本の基幹産業である農業振興の立場からすれば消費拡大の方途を考えなければならぬ。そこに運賃値上げが加ふさつてくれば、現実には成り行きはどうなるのか、これは目に見えた話ではないか。北海道の北見市相内、ここから東京の田端操車場に対して北海道の生命線であるバレイシヨというのは千七百七十七トン、こういう輸送量がある。このトン当たりの今日段階で五百九十円の輸送費が九百三十円になるわけですね。これは生産費と比較してみれば、輸送費が生産費のまさに三分の二に当たるとする状況にまで引き上げられてくるわけでありまして、これが消費拡大に対してどういう悪影響を及ぼすのか、これも目に見えた話であらうと思ひます。

また、同じバレイシヨでも、種バレイシヨというのをながめてみると、ここに對して与える値上げの影響というものは中身に食ひ込んで、非常に深刻な影響を与えることは明らかである。バレイシヨというものは、私の知識でもこれは毎年毎年同じ種を植えていたらどんどん病気で生産が減つてしまつてゼロになる。できれば毎年種バレイシヨを取りかえてつくるべきものだが、そうはいかないので、最低二年に一回というふうなものには無病種、正規の種手というのを使わなければならない。これは北海道が春のものについては全国

の大部分を賄うという状況になつておりますが、非常にバレイシヨのことですから単価は安い、こういうところにかかってくるコストアップというものは、二年に一週買いかねるといふような状況になつて、採算割れから、しまいに全国的な減

取を招くというふうな憂慮が出てくるわけであり

ます。

こういつて非常に深刻な影響を見かけ以上にみたらしくるのが今度の値上げである、こういうことは当然御存じの上でやつておられることだらうと思ひますが、こういう深刻な状態が現に出てくるわけでありまして、その上に、こういう値上げが今回だけでなく前回から引き続いて農産物製品に対して非常に過酷な値上げになつていくことは、前回の値上げ前と比較すればひどいものですね。同じバレイシヨが昭和三十五年当時のトン当たり値段と今度上げようとするものを比較すれば実に三・六倍という状況になつております。リンゴというふうなものも調べてみたわけですが、私は大阪で長らくやつてきたんですが、大阪の人もリンゴをこれはかなり食べるんです。大阪の市場に対して青森県の板柳というところから四十九年度で一万五千五百一十トン、こういうものが輸送されてきておりますが、トン当たり三千七百五十六円であつたものが、これは三十五年当時です。今度値上げしたら八千八百六十一円になるわけですね。二・四倍、こういう負担率になつておるわけでありまして、この五年や六年の間にこういう三倍半から二倍半というふうな値上げを強行しようとするのです。

ところが、よく受益者負担というふうなことを言われるのですけれども、大企業製品である自動車などがあつてみると、そういうような引き上げ計画を持つておるのかというところ、それはそれはなっていない。新鶴見操車場と同じバレイシヨのコースで私は調べてみたんですが、北海道の札幌まで四十九年度で自動車五百八十八トン輸送されておりましたが、一体この引き上げ率というのは何倍になつておるのか、ひとつ答えていただきたいと思ひます。

○説明員(田口通夫君) まず、前提をお話し申し上げますが、新鶴見から北海道の五百八十八トンという数字は、恐らく国鉄の統計の中の甲種の車両、その他の車両ということではございまして、

自動車も含まれますが、その他もろの車両も含まれております、トン数の中には、したがいまして、値上げ率を申し上げますと、昭和三十五年を一〇〇としたしまして現在の運賃は一〇七％になつております。

○小巻敏雄君 その数字を見たつて、弱い立場にあつて直接傷んでくる、こういう農家の負担率に比べれば一〇七％というのは、比較して引き上げ率は低い数字になつておるのです。私の方の調べではもっと低い倍率が出ておるのですけれども、これは数字に当たつてもう少し調べてみなければならぬと思ひます。大体二倍になつていないというふうな概数を私どもは押さえておるわけでは

ない。こういう状況をなめましますと、前回、前々回の引き上げ率を等級制度の廃止の方向を迎えての圧縮というのがありますと、運賃による国鉄のいわゆる経営改善を農民とか、漁民とか、こういう方面に求めて、引き続き相対的に強い大企業には輕いものになつて、そうしてそちらの方の経営を合理的にやることは保障していくという内容になつておると思ひます。こういう姿勢では私は農民は救われないと思ひます。

大臣、先ほどから筋道として、できることなら政策的な割引等もやりたいけれども、いまは貧乏だから持つていく先が違ふ、農産物だというふうな答弁をされておるわけでありまして、この点をいつては事態の認識と、それからこれをどの階層に負わせるかというふうな点で、この答弁では責任回避になつておつて、日本の政治を担う閣僚としての責任が相済みぬと思ひますが、こういう状況の中で関係団体は等級制度の再見直し、やっぱ政策的な負担能力に対する配慮というものを復活、強化する方向で見直せという切実な要望が上がつておるんですが、これはまあ国鉄当局の責任の問題だ、こういうふうな点について再度私は大臣にただしたいと思ひます。その要求というものは正当な要求ではありませんか。どうなんですか。

○国務大臣(石田博英君) 負担力の少ない者に多

くの負担をかけるような改正の方向、それから自動車の場合どうしてそういう低い倍率になっているのか、これは事務局から説明をさせようと思うんでありますが、私は基本的に国鉄が経営が豊かであったときに負担をできたもの、これを御承知の状態になってまで国鉄に負担を強制されるということは、結局は回り回って税金で後で補いをつけなきゃならぬことになるわけであります。したがって、私は農産物に対する遠距離輸送に対して特別の措置をとること無効反対であります。

しかし、それは農業政策の問題。そこで、基本的には政策実施機関がそれを行うべきであって、ただし急速にできない場合は段階的な処置を考へるのはこれは仕方ないことだと、こう申し上げてゐるのであつて、これは国鉄をお預かりしてあります責任上、そして独立採算制を要求されて健全経営を目指していかなくちゃならないという責任上、私はそういう意向を示したのであります。それからもう一つは、そういうような負担力のないもの、またそれが消費者に転嫁される危険のあるもの、そういうものに対する政策はこれは農林省の問題だと思ひます。

○小巻敏雄君 まあ貧乏だからできぬというふうに一言言へば、それはそれでいいになるというものでないかと思ふんですね。貧乏な時代にもやつてなかつたことを今日だからやらなければならぬというふうな多くの問題があつて、たとえばローカル線赤字について不十分ながらも最近になつて予算を計上しようという問題とか、あるいは身障者割引の問題はどんなに苦しくてもつけていかなければならぬ。こういうものに並ぶ基幹産業育成の政策が、国の機関である運輸省においてネグレクトされるというふうなことは許されたいことだ。そういう点では農林省へ問題点を転嫁して済まし得る問題ではない。特に等級の撤廃等これから先もそのやり方がまだまだ進んでいくという問題については、いっそこで足をとめて見直しの方向へ行くという姿勢が、みずから国鉄の責任においても言われなければ、農林省に

対して問題を言われる言葉も空疎なものになつてしまつて、その場逃れにすぎないということを私は強くここで指摘しておかざるを得ないわけであります。

特に、続いて進めるのでありますけれども、このサービス問題についても大きな問題がありまゝ。農林水産物の貨物輸送についてのサービス問題について、青森県の青果物の価格安定基金協会の事務局長という肩書きの秋元勇作さんという、そういう方の私は本を読んで知つておるわけですが、大臣、リンゴ輸送一つながめても昭和四十一年から昭和四十八年までの間に青森県のリンゴの輸送というのは、大部分を国鉄に依存しておつたリンゴが半減しておるですね。これは一体どうしたところなのか。実は貨物が逃げるからあれこれやれないんだと言ひますけれども、リンゴなんていうのはもともと国鉄で輸送した方がいいものなんですね。トラックで持つていきや傷もつきまゝし包装に金もかかりまゝしね。これはだれでもわかる話なんです。これが全体の千九百万箱のうちで昭和四十一年には千五百万箱輸送しておつたんですね。今日では大体横ばい、二千五百万箱見当のうちでも千も割つて八百六十五万箱というふうな数字に下がつておるわけですね。こういうふうな問題、これを解決していかなければこれは目的を達することはできないと思ふんですけれども、その原因は一体どこにあると思つておられるわけですか。

○説明員(田口通夫君) 確かにリンゴにつきまゝしては、東京向けリンゴもかつては国鉄のシェアでございましたし、大阪市場向けも国鉄の市場でございました。しかしながら、一般車扱の輸送、たとえば秋田県から参ります場合に方々のヤードで連結をいたし、あるいは解決いたしました列車の乗り継ぎという問題がございますために、スビードの点におきまして東京・秋田間はトラックに移つてしまつたということでございまして、この点については今後列車そのものの体質を徹底的に洗い直すという考え方をいたしておりますが、

何しろリンゴにつきまゝしては非常に値動きの激しいものでございまして、大量にとつと東京市場に入りまゝと、やはり値下がりもするといふような関係もございまして、リンゴ市場価格の勉強も国鉄は確かに不足であつたこともございましてけれども、値動きの非常に激しいものについて常にトラックに取られたというのが現実でございまして。

○小巻敏雄君 それも一面的な話じゃないかと思ふんです。この問題で一生生きてきてゐる当事者の秋元さんの話によれば、国鉄で輸送したいと言つてゐるわけですね。ところが、土壇場になつたら貨物も少なくて待たされて間に合はぬ。ある時期には本当に取合ひをして、ときには乱闘事件まで起こるほど貨物を取り合ひしてきて。ところが、それに対して物資特別輸送とか何とか、かなり品目別にずいぶん国鉄は輸送の中で大企業向けのものには手配をしておりましたけれども、こつちに対しては根柢からその手が及んでこない。こういう状況でなかか——これよく聞いてください。本州再北端の青森、奥羽、北陸沿線地と、まあ豪雪だとかいふこともあります。秋冬繁忙期だなどといふこともありますが、こういう肝心のときに貨車制限というのがある、計画輸送やろうと思つても国鉄の経営がこれにこたえてくれないというわけですね。そこで、県の出荷団体の方では計画輸送が非常に円滑だといふことから国鉄貨車頼るに足らず、トラックに頼るよりすべなしというふうなことでやつたというわけですね。

その間に設備投資をし、まあ石油に対して、セメントに対して、いろいろな業種別の輸送計画をやつてきたけれども、非常に生産者も消費者も多数が接してゐるこの面に対しては、政策の貧困に尽きたといふことを言つておるんじゃないでしようか。ところが、農林省の方では国鉄にそういうことを頼みに行くかわりにいまの答弁のような面、これを原因として挙げるにとどまつておる。こういうふうな状況では、これは今度の値上げが農民置き去り値上げと言われてもこれは仕方がな

いんじゃないでしようか。こういうサービスの問題ですね、これについてひとつ申し上げておきましたが、北海道のバレイリンゴのことを申しましたが、北海道のバレイリンゴ産地でも、秋冬の時期には貨物量が非常に多くて、必要とする貨物車の全量確保が非常に困難だと、やむを得ず船中継輸送、これもすいぶん傷むわけですね、製品が。ターミナルも多いです。そういう、より不利な方法を選んでも国鉄というものに頼れないというふうな状況について悲痛な声を上げておられますからね。貨車の確保という点では今後取り組みを強化される必要があると思ふんです。国鉄合理化で貨物の輸送時間短縮、そして取扱駅の集約化、こういうことを極端に進めてきたことも国鉄の輸送を落ち目にしたことの大きな理由になると思ふんです。集約化した貨物駅の整備がおくれておる、荷役作業がうまくいかぬと、こういうふうな状況があります。

一方、先ほどから取り上げましたこの東相内の北海道農産品ターミナルというふうなところでよく農産物についても専用列車「みのり号」といふのを毎日出すようにしておりますけれども、こういったふうなものが今後一層拡充される計画があるのかどうかというふうな点も含めて、この件に関する今後の姿勢をひとつ伺ひをしておきたいと思ふんです。

○説明員(田口通夫君) 定形的に大量に出てまいります貨物につきましては、先ほど総裁も申しましたように、私も運賃の弾力的活用と、輸送力の増強を含めて努力をいたすつもりでございまして。○小巻敏雄君 時間も来ておりますので、最終的には集約をしてひとつ大臣にお伺ひをしておきたいと思ふんですが、それに先立つて、もう一つ肥料の問題をただしておきたいと思ふんです。農林省の農蚕園芸局というところの資料を見ますと、肥料の値段について、値上がりせぬ先からもう上がったこととして値段を決めておるんですね。硫酸、尿素及び化成肥料の生産業者の販売価

格、全農とメーカーで交渉して、農民の利益も反映させながらこの問題を解決したのかと思うと、値上げを既成の事実にしてしまつて、もうすでに値段の中に一・七%というはね返りを織り込んで、そして値段を一方的に決めておる。それで、上がらない間は値下げをしてあげますというようなことがこう書かれてあるんですけれども、これは一体どういう姿勢で、どういうわけなんですか。

○政府委員(今村宣夫君) 私、所管局長でございます。恐らく全農が値決めをしますのは、一定期間前もって行いますものだから、改定をするということも時期的にどうかというようなことで、恐らく運賃を織り込んでその値上がり前までは従来の運賃によって計算した価格で取引をするということにいたしておるのではないかと思います。が、なおよく調べまして後ほど御連絡いたしたいと思います。

○小巻敏雄君 五十一年六月十五日付の農畜園芸局の発行した文書の中にこういうふうに書いてあるんですよ。「昭和五十一年肥料年度新価格は、硫酸及び尿素を除き国鉄運賃値上りを織り込んであるの、国鉄運賃値上げ実施以前は値上げ相当額を値引きすることとしており、それまでの間は肥料全体で一・七%の値下りとなる。」いまあなたに答弁したのが常識で、やっておることはこういうことなんですかね。こういう姿勢の人たちの中で、先ほどのように責任は農林省だ、国鉄だとやられたんでは農民の位置というのはこの中でどこにもないじゃないですか。こういう問題を抜きにして、いたずらに値上げを急ぐわけにはいかぬ。恐らく私は、文教との連合審査がありませんので児童、生徒、これらの定期の値引き問題等も述べることができませんけれども、こういうふうな問題、まことに農民不在だ。こういうやり方ではやっぱりとうてい国民の納得を得るものではない。一方では、かなりに至れり尽くせりに輸送の上での優遇というのは大企業向きに行われておる。

再度大臣にお伺いをしますけれども、これらの点について、特に等級別の前向きの見直しの問題、こういうふうな問題は深刻に、特に見直しということをもう一遍取り上げてながめてみるという決意をあなたの口からお伺いをしておきたいと思うんです。そうでなければ、あなた、農民のことを知っている大臣だということには私はならぬと思うのです。

それからもう一つ、農林省ともあろうところが、この肥料の価格について、生産者には痛くもかゆくもない、全部これを販売価格の方に持つていくというのはどうなるのですか。買わないわけにはいかぬでしょう、農民は、どんな値段をつければいいか。ここに全部持つていかれるのでは、農民は自分が売り手になったときには消費者との矛盾の中で問題をかぶり、肥料なんかのときには確実に自分が全部かぶつていくことになるわけじゃないでしょうか。これもあわせてお伺いして質問を終わりたいと思うんです。

○国務大臣(石田博英君) 先ほど申しましたように、公共負担とかあるいは政策負担の問題は、当該実施官庁で配應してもらふべきものだと思ひます。国鉄の経営の基本的な方針としては、しかし、それを一遍に実現するわけにはいきませんから、そういう経過的な過程において農家の方々に御迷惑をかけないような配應は、これは一緒に相談をしてやっていくべきものだと思います。しかしながら、方向としては、これはやっぱり農林省の問題です。

私は農民のことを知らないのではなくて、私がいまここでお答えをしておるのが運輸大臣としての立場でございますから、その点はそう御理解をお願いしたいと思います。

○政府委員(今村宣夫君) 肥料の価格に対します運賃の増加分の割合は、私たちの計算では三・六七%ということに相なっておりますが、しかし、いすれにしても、国鉄運賃の値上がりで資材の価格にはね返ってくることは確実でございますので、そういう点につきましては、私たちとし

しても、流通段階の合理化を進めると同時に、国鉄当局に対しましては従来の政策等級の存続、あるいは運賃割引の弾力的な運用につきまして特段の配慮を願うように折衝を続けたいと思つております。

○小巻敏雄君 終わります。

○委員長(上村繁次郎君) 他に御発言もなければ、本連合審査会は、これにて終了することに御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(上村繁次郎君) 御異議ないと認めます。よつて、連合審査会は終了することに決定いたしました。

これにて散会いたします。

午後三時四十九分散会

昭和五十一年十一月二十五日印刷

昭和五十一年十一月二十六日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局