

第八十五回
参議院運輸委員會會議錄第三号

昭和五十五年十月十九日(木曜日)
午前十時三十五分開会

委員の異動
十月十九日

平井 卓志君
中村 啓一君
補欠選任

出席者は左のとおり。

委員長 三木 忠雄君
理事 高平 公友君
安田 隆明君
青木 新次君
太田 淳夫君

委員

井上 吉夫君
伊江 朝雄君
石破 二朗君
江藤 智君
木村 睦男君
佐藤 信二君
中村 啓一君
山崎 竜男君
西ヶ久保重光君
額谷 英行君
目黒今朝次郎君
田代富士男君
内藤 功君
柳澤 鍊造君

衆議院議員
発議者 小此木彦三郎君
國務大臣

運輸大臣 福永 健司君

文部省大学局長 佐野文一郎君
運輸省港務局長 大久保喜市君
運輸省鉄道監督局長 山上 孝史君

運輸省自動車局長 梶原 清君
運輸省航空局長 松本 操君
海上保安庁次長 飯島 篤君

事務局側
常任委員会専門員 村上 登君

説明員
警察庁警備局警備課長 依田 智治君
大蔵省主計局主計官 小粥 正巳君
厚生省社会局長 板山 賢治君
日本国有鉄道総裁 高木 文雄君
日本国有鉄道常務理事 吉武 秀夫君
日本国有鉄道建設局長 半谷 哲夫君
日本国有鉄道公安本部長 氏平 秀夫君

参考人
日本鉄道建設公団理事 大平 拓也君
新東京国際空港公団総裁 大塚 茂君
新東京国際空港公団理事 角坂 仁忠君

本日の会議に付した案件
○国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(衆議院提出)

○参考人の出席要求に関する件
○運輸事情等に関する調査

(国鉄の財政再建問題等に関する件)
(上越新幹線の進捗状況に関する件)
(離島の交通施設整備に関する件)
(国際航空運賃問題等に関する件)
(新東京国際空港の騒音対策等に関する件)
(私鉄運賃値上げ問題に関する件)

○新東京国際空港開港に伴う航空機騒音対策に関する請願(第七五号)
○運賃値上げ反対に関する請願(第八四号)
○広島空港へのジェット機乗り入れ反対に関する請願(第二八五号外九件)
○日豊本線の電化に伴い鹿児島駅の始発終着駅化する請願(第一〇七七号)
○広島空港へのジェット機乗り入れ計画反対に関する請願(第一二七八号)
○広島空港へのジェット機早期就航に関する請願(第一二三五五号)

○北陸新幹線の早期着工に関する請願(第一五四三号外一件)
○中央新幹線の建設促進に関する請願(第一五五〇号)
○東北新幹線(盛岡・青森間)の早期着工に関する請願(第一五五一号)
○継続調査要求に関する件

○委員長(三木忠雄君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。
国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、発議者から趣旨説明を聴取いたします。
衆議院議員小此木彦三郎君。
○衆議院議員(小此木彦三郎君) ただいま議題と

なりました国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案につきまして、提案理由を御説明申し上げます。
日本国有鉄道の運賃計算の基礎となる営業キロについては、法文上の規定はありませんが、従来から営業線における駅間の距離によることを原則とし、既設の営業線に増設された場合には、既設の営業線の営業キロを適用するのが通例となっております。

ところで、現在、全国新幹線鉄道整備法に基づき、新規路線として昭和五十五年度開業を目指し建設されている東北新幹線及び上越新幹線は、東北本線、上越及び信越本線に接近、並行して建設され、鉄道としての機能も東北本線及び上越、信越本線と同じなので、駅間の距離に多少の相違はあっても、旅客の利便の確保及び鉄道事業の効率の運営の観点からいって、現在の東海道新幹線、山陽新幹線と同様、既設の営業線の営業キロを適用することが望ましいと考えます。しかるに、現行運賃法では、両新幹線の営業キロをいかに定めるか明確でないため、営業キロの定め方について疑義が生ずるおそれがあります。かかる法の不備により種々問題が生じるおそれがあることが明らかに、立法機関である国会の本来の使命であるところ、立法機関である国会の本来の使命であると存じます。

また、さらに両新幹線の開業のための営業体制の整備に長期間を要することを考えると、もろもろの準備の前提となる営業キロについての規定を早急に整備する必要があると考え、ここに本改正案を提案した次第であります。

次に本法律案の概要について御説明申し上げます。
第一に、営業キロは、営業線の線路または航路における隣接する駅の区間ごとに、その距離を基礎として日本国有鉄道が定めるキロ数によること

といたしております。

ただし、既設の営業線の線路等に接近、並行して新増設された営業線の線路等における隣接する駅の区間については、既設の営業線の線路等に相当する駅の区間がある場合には、その相当する駅の区間の距離を基礎として日本国有鉄道が運輸大臣の承認を受けて定めるキロ数によることができることといたしております。

第二に、この法律の施行の際、現に日本国有鉄道が営業線の線路または航路における隣接する駅の区間について適用している営業キロ程は、改正後の国有鉄道運賃法第七条の二の規定により日本国有鉄道が当該駅の区間について定めたキロ数とみなすことといたしております。

以上が、この法律案を提案する理由及びその概要であります。

何とぞ、御審議の上、速やかに御賛成いただきまますようお願い申し上げます。

○委員長(三木忠雄君) これより本案の質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○青木新次君 本法案の審議に入る前に、私は高木総裁に質問したいと思うのでありますが、いま国鉄は日本一の赤字会社だと言われているのであります。これを蘇生させるために大蔵省出身の高木総裁を国鉄に派遣して、そしてこの破産寸前にあると言われている国鉄を何としても財政再建を図るのだということでありまして、一昨年の三月に高木総裁が就任されてから二年半たったわけでありまして、ことしの八月の監査報告書でいいますと、総裁が就任されてからやはり八千三百億円の赤字を出しているということでございますけれども、こういう中で、国鉄は再建の三本の柱というものを依然として持っておられる。で、この中で特に世間からいろいろ企業努力の考え方というものが言われるわけですが、一昨年の五〇%の運賃値上げ以来、客離れ、国鉄離れというものが相当深刻な影響をきていているというように考えるわけでありまして、その中で総裁の指

導方針というもののについては、これはきわめて国民各位から注目されているところでありまして、過去に、私どもの記憶に新たなところでは、よく突拍子もないような発言をされた各歴代の総裁がおられるわけでありまして、それなりにきちんと職員やあるいはまた全国民に対して受け取られておる。たとえばその発言の中で、十河さんという新幹線をつくった総裁は、今日まで特に皆さんの記憶に新たなところでは、線路をまくらに討ち死にするような気持でやれと、こう言った。それから石田禮助さんは、民間人らしく非常に突拍子もないことも言われた。たとえば、改札を通るときに、切符のはさみをお客さんに持たしたまま切るなんて失礼じゃないかというようなことを言ってみたり、みずから湘南電車でもって藤沢から通勤された、あるいはまたたばこ巻きの皆さんと、

国鉄で日夜生死をともに働いているところの従業員と賃金が一諸であつていいなんてはずはないと言ってみたり、非常に突拍子もないことを言われたんでありますけれども、それはそれなりに皆さんが大胆なことを言うもんだというようなことを下部末端の職員はいろいろ考えておつた。高木総裁は、その意味では私は大蔵省のエリートとして、国鉄の財政問題について指導されてきたと思うんでありますけれども、いま皆さんが非常に注目しているのは、あなたが東京都の都知事に立候補するといふうわさが非常に全般に伝わっているわけでありまして、聞くところによると、高木総裁も余り悪い気持ちはしていないらしいということなんでありますけれども、もちろん東京都も非常に破算寸前にある。アメリカのニューヨーク市みたいなもの。しかし国鉄も破算寸前にある。一体あなたは現在国鉄の総裁として、私が先ほどまで申し上げましたような国鉄をいかにして再建させるか、蘇生させるかという任務を持っているわけでありまして、東京都だつてこれは財政再建しなきゃならぬことはよくわかんるでありますけれども、いまこの問題についてどういうように東

京都知事選立候補という問題について考えておられるか、それをまず第一に聞いてみたい、こう思っています。

○説明員(高木文雄君) 一部の新聞でそういう報道がなされたわけでございますけれども、私自身に就いては、別にどちらからもそういう御推薦を受けているわけでもございませんし、お話をいただいたわけでもございませんが、私は現在そういうことに気を散らすことなく、専心総裁の仕事をしていただいております。これもまたまだたまたまおつても再建のめどがついておりませんので、任期いっぱい仕事をやらしていただきたいと思っております。

○青木新次君 そういたしますと、来年四月の統一地方選挙の中で行われるわけでありまして、立候補されるということになったら、半年間の期間といふものはこれはなかなか時期的時間的に、非常に時期が切迫していると思うのでありますが、そういうことはいいというようにここで確認してよろしうございませうか。

○説明員(高木文雄君) 結構でございます。

○青木新次君 わかりました。

それじゃ、本論に入ります。国鉄の運賃等の算定基礎となる営業キロについては、現在のところ法文上の規定はないのであります。そういういたしますと、営業キロといふものはこれは国鉄独自の考え方でもって設定されるというのが至当であるのかどうか、ちょっとお伺いしたい。

○衆議院議員(小此木彦三郎君) 国鉄独自ということではなしに、営業キロに関する規定がいままではっきりしていません。そこで、議員発議をもつて営業キロといふものを法律上明らかにしようというところで、ここにお諮りしている次第でございます。

○青木新次君 その場合、営業線における駅間の距離、これが原則とされているわけでありまして、けれども、すでに定まっている営業線に新しい営業線が増設されるという場合においては、すべて

この法律でもって国鉄の判断でやられるということになるんですか。

○衆議院議員(小此木彦三郎君) 国鉄の判断というよりも、在来線に並行、隣接した線路に対して、在来線の営業キロをもつてこれを充てるということでございます。

○青木新次君 そういたしますと、新幹線では在来線の営業キロを適用しているために、今後において東北新幹線、上越新幹線あるいはまた整備五新幹線の問題が議論されているわけでありまして、これを基本としてそれを営業キロとするということになるわけですね。

○説明員(高木文雄君) 新幹線のうちで、現在東北新幹線と上越新幹線はどうかというふうに通りますというところがはっきりいたしております。したがって、在来線といふものを並行といふ概念に入り得るかどうかといふことを考えてみますと、まあ在来線の駅と新幹線の駅とが異なる場所がないわけではございませんが、それはあたかも東海道におきまして新横浜であるとかあるいは岐阜羽島であるとかいう例もあるわけでございます。それと同程度に離れてはおりますけれども、まあまあ常識的に言つて並行線と言えるものばかりではないかと思ひます。したがって、私どももいたしましては、いま議員から衆議院でお立てになりました法案を拝見させていただいて、これに基づいて私どもはどう適用するかということにつきましまして、盛岡まで、そして新潟までにつきましてはこの方式で在来線並行ということ、その在来線の営業キロにならうということとさせていただきます。

ただ、そのほかのいわゆる整備五線につきましては、まだこれから環境アセスメントといううなことが決まりました上で、どこを通るのかというものが決まりますから、したがって、これは並行の概念に入り得るものかどうか、それが決まりませんと、在来線の営業キロによつた方がよろしいかどうかといふのはまだわからないわけでございます。

いまして、事実、五線の中には必ずしも並行したところを通らぬというようなことが、いま漢とでございませうけれども、考えられているものもあるわけでございますから、五線については何とも言いがたいという状況でございます。

○青木新次君　そういたしますと、この法案というものは従来の営業キロの定め方をただ法文化しただけだと、第七條の二の「運輸省令で」これを定めるというの、いま総裁の言ったようなことも考えつつ、そのときに省令で定めるといふことになるのかどうか、その点をお伺いしたい。

○政府委員(山上孝史君)　この法案で考えられているのは、「運輸省令で定める」内容につきましては、一応私の方といたしましては、大きく分けて、これから申し上げます四つの事項について定めておきたいと考えております。

まず第一は、距離の計測の方法、はかる方法でございます。第二は、距離よりキロ数を算定する方法、それから第三は、キロ数より営業キロを算定する方法、それから第四は、複線の新線を建設した場合、上り線と下り線の距離のどちらの距離を基礎としてキロ数を算定するかということ、このようなことをこの運輸省令で定められないかと検討してまいりたいと考えております。

○青木新次君　そういたしますと、これははかる方法等についてその都度定めるといふことに実はなると思ふんですが、この「既設の線路等に接近し、又は並行して」とあるんでありますけれども、どこまで接近し、どこまで並行しているか、非常にあいまいな点が多いと思うのであります。そういうような場合においては、運輸省のいわゆる鉄監局において国鉄と相談して、そのことについては公示の内容といふんですか、を定めるということになるんですか。

○政府委員(山上孝史君)　この法律が将来成立いたしましたら、まず国鉄が定めるわけでありまして、国鉄自身がこの法案の趣旨に従ひまして考えて相談があると思ひます。で、私もいたしまして

は、「接近し、又は並行して」と、この法文にございませう。機械的に見た場合に既設の線路等と同一であると認められる線路等の外形的な特徴をあらわしたものと、このように考えております。つまり「既設の線路等に接近し、又は並行して」建設された線路等は、既設の線路等と機能的に同一であることが多いと、このように判断いたしたいと思つております。

○青木新次君　運賃法では、対キロ運賃制と実はなっているんであります。で、このように賃率は明確な定率であるけれども、他方営業キロの方は、国鉄がいわゆる国鉄の考え方であつていくということに実はならざるを得ないと思ふんであります。営業キロの定め方も明確にしていきたいと思います。たとえばことしの運賃改正のときに、東京駅から中央線の武蔵小金井までと、それからここで国電に乗って、同区間は二百三十円だと、たまたま中野まで行ったところが、東京—中野間は百十円、中野駅で運賃表を見ると中野—武蔵小金井間は百十円と。すると、東京—武蔵小金井間の切符を買うよりも、中野で切符を買いました方が十円安くなる。国鉄運賃は遠くへ行くほど安くなる遠距離通過減制を採用しているのにおかしなところがある。議論が実はまたあるんですよ。こういうような問題等についても将来検討をしなければならぬ仕組になるのかどうか、そういう点についてちょっとお伺いしておきます。

○説明員(吉武秀夫君)　ただいま御指摘にありましたのは、たとえば東京から小金井までよりも、中野で一回乗り継いだ方が結果的に十円安くなるではないかということ、これは運賃法の第三條の二項に書いてあります。「営業キロの区間別に定める」ということで、たとえば十一キロから十五キロの場合には、十三キロの地点で運賃を取るということ、その五キロの間は同じ運賃になるものでありますから、それがたまたま二つ重なったときには一本で計算した営業キロの区間よりは

結果的に運賃が安くなるということ、はあり得るわけでありまして、これは距離比例ですと各キロ別に行きません場合には、くくりによつて生ずる結果となるところが全国で間々ございませう。したがつて、これは確かに十年くらい前だったと思うんですが、いろいろな業務上の簡素化の問題とか、そういうたようなものも勘案してこの規定が設けられました。ただいまではある程度以上の区間につきましては、そういう営業キロの区間で、その中間地点で計算してあるところから出てきた結果でございます。

○青木新次君　今度このような形で運賃法の改正をしなきゃならぬということについて、非常に私どもとしては疑念を持つわけですよ。その理由について、ひとつ簡単に言つてください。

○説明員(吉武秀夫君)　今回お願いいたしました運賃法の一部を改正する法律案につきましては、東北、上越の新幹線が昭和五十五年間にできるといふことで、現在工事をしてありますが、その間に、開業の間に、開業いたしました営業するまでの間にいろいろ準備期間が必要でございます。その準備の中には、いろいろな種類のものがありまして、短いものは数ヶ月から、長いものにつきましてはやはり二年近くかかるというような作業が必要でございます。そういう点にかんがみまして、開業の相当期間前に東北、上越の新幹線については営業キロについての明確化をお願いしたいと。申しますのは、東海道新幹線、山陽新幹線の場合には、両線とも線路増設ということでは認可をいただいておりますが、東北、上越につきましては、新幹線鉄道整備法という別の法律で建設がなされておりますので、従来の線増と違うというところで、何らかの明確化の必要があるんでないかということが前から言われておりますので、そういうたようなことから、今回改正をお願いした次第でございます。

○青木新次君　営業キロというのは、これは基本的にやはり実測距離に通じてやるべきだということ、これは言えると思うのですよ。それはいいでしょう。だから営業キロをつくるということ自体について私どもは反対しているわけじゃないのですよ。反対しているわけじゃないけれども、急遽議員提案というような形でもって出されてきたことについて私たちは言っているんであります。したがつて運賃の基礎の一つである営業キロというのは、実測キロというものがやはり頭の中に離れないんだという立場というものを、原則としてやはり守っていくべきではないのかという点について考えているわけなんです。その点いかがですか。

○衆議院議員(小此木彦三郎君)　急遽議員提案としてなされたのであるかということになりまして、私も私でもお答えしなければなりませんけれども、提案理由の説明で詳しく申し上げましたとおり、営業キロというものが営業区間の長さを示すもので、それが運賃算定の基礎であるといふことになれば、営業キロというものが法律上はつきりしていないということによつて疑義が生ずるおそれがあると思ふ。これは私もはつきりさせておかねばいけません。しかもそれは立法機関にある議員であるわれわれの義務であり使命であると考えてこれを出したといふことでございませうので、御了承願ひたいのであります。

○目黒今朝次郎君　私は、まあここへ入つたら、高木総裁の東京都知事候補の問題があつたのです。私がこの前、国民の足を守る集會であつたのか、前の運賃緩和法の案に、国会の議論がなくなるから、それにかわる機関として、総裁の諮問機関を設けて常時御意見を聞くという制度も発足したと、そういう点があるんですが、私は率直に言つて、国鉄運賃法が改正されて国会の議論をしなくともいい、そういうふうになつてから、国鉄のやり方がきつめて不親切だという評判をよく聞きます。皆さんが国鉄本社に陳情に行つても、要請に行つてもきつめて事務的官僚的だ、国鉄問題が国会にかかるとはきつめて、国会というところを意識してかどうか知らぬけれども、きつめて選挙民に対応する対応の仕方が非常によかつた

と、そういう一般の方が受け取りをしているというところをよく聞くんですが、総裁としてそういう指導はしておきませんかというふうな受けとめ方をあなたを中心とした窓口がそういう受けとめ方をしている、こういう問題についてお考えがあったら、まず総裁の考え方を聞かしてもらいたい、こう思うんです。

○説明員(高木文雄君) 本来、国鉄は公共的な輸送機関でございます。その点は他の私的企業とは違うわけでございますから、いろいろな機会に国民の皆さんがどういふふうにかの国鉄の仕事を受けとってくださっているかという点についてよく教えていただくというか、耳を大きくして聞くというか、そういう態度でなければならぬわけでございまして、そのことと、運賃法でどういふ手続で運賃が決まられますかという点は本来関係のないことではないかと思うわけでございまして。ただ、現実問題として、国会にいろいろ法案の審議を願うという場合としからざる場合とで、いま御指摘のような心配があるわけでございまして、そういうことが起こらないようによほど注意はいたしておるつもりでございしますが、もし具体的にそうしたケースをお感じになるようなことがございましたら、どうかひとつお教えいただきたい、それは正していかなければならない、こういうふうな考えでおります。

○目黒今朝次郎君 たとえば国鉄の運賃値上げをする際には国会の議論を通じていろんな議事録も出るし、あるいは質問も出るし、あるいはマスコミを通じて国民の皆さんはわかるわけですね、いままでは国会の議論を通じて、ところが、いまは運賃の際にはおたくの方で算定をして、そして運輸省に申請をして、運輸省も運輸省で絶対中身はきのおおとこの造船じゃないけれども、肝心かなめのところはちゃんと説明しない、それで決定する。結局、それじゃ国民の皆さんはこの問題はどうなんだらうと、そういう疑問を持っていくと玄關私を食わされる。こういうことでは、むしろ運賃そのものは公共性だと総裁は言われるけれど、

ども、国民から見るときわめて密室の中で運賃問題が決められていってるといふふうな受けとれるんです。それをチェックするために何とか委員会というのをつくったんでしよう。その何とか委員会も、聞いてみると、年間二回か三回やるだけであつて、資料の提示の仕方でもきわめて不親切だ、こうなると完全に国会をボイコットした段階です。それから、密室の中で国鉄の行政が行われると、そういう姿勢がぼつと出てしまふ。たとえば私はこの前、こういうことを聞かれました。東北線が十月二日からスピードダウンしましたね。十五分延びたでしよう、いままで三時間五十八分九分、百二十キロ運転で、路盤が悪いので、今度速度を落としましたでしよう。スピードは確かに倒れなくなつた、私も仙台台からしゅちゅう乗っているから……。スピードは倒れないで、年寄りばあさんが歩いて転んで腰を折るなんということはなくなつた、確かに、速度を落としたのか、それだけだ、でも、何で速度を落としたのか、それで特急料金がかかる、これはどういふことなんだ、それからという質問をされたら、やっぱり、路盤が悪いからスピードを落としましたとすつと親切に教えてやればいじやないですが、それを全然、仙台駅の窓口で聞いても、東京の窓口で聞いても、窓口が教えてくれない。こういうのは私は一例を挙げるときわめて不親切だと思ふのです。だから、そういう細かいことまでについてやっぱり、私

が国会でなぜ今回はスピードダウンしたんですかと、こういう質問をします。すると、おたくの方では、金がないから路盤を直せません、脱線転覆の心配はありませんが、旅客のサービス上、若干速度をダウンして十五分だけひととおくらせましたと、こういう答弁をするから、その新聞を見た、あるいは議事録を見て、ああ、こういうことだなあとわかるのです。たとえばそういうきめ細かいことまで含めると、きわめて不親切だ、というのです。この点はどう考えますか。

○説明員(高木文雄君) 私、どこの委員会でもございまして、また予算委員会でもございまして、運輸委員会でもございまして、記憶がはっきりいたしません、この春国会で御質問がございまして、これは主として東北線が非常に揺れる、これに対する対策いかんという御質問もございまして、間合いをとらしていただいて保守を進めさせていた、そのためには十月以降のダイヤ改正で少し特急の時間をおくらせなければならぬ、それは御勘弁いただきたい、これは御説明申した記憶がございまして、それからダイヤ改正の大筋を六月に発表いたしましたときに新聞で十五分おくれるという点について説明はなされておりますが、どうも残念ながら、その記事の中には載つておるのでもございまして、皆さんの目にとまるほどには新聞の取り上げ方を十分してもらえなかつたといううらみを持っております。いまの上野の駅なりあるいは仙台の駅で御説明をしていないという点でございまして、それはいま承りましたのですが、ぜひ、そういうことがないよう、よくお客様に御説明をするように正させていただきます。いづれにいたしましても、そうしたことにつきましては当然旅客の皆さんに知っていただくなければならぬ。私の方から申し上げますとこちらが提供いたしますサービスの内容でございまして、それに大きな変更があります場合には知っておっていただくかなければならぬわけでございまして、いまからでもなお一層徹底を図ることになしたいと思ひます。

○目黒今朝次郎君 ここにいっぱいあるんだけれども、きょうは時間がなから、そのうちおたくに持つていきたいと思います。ただ私は、総裁はそんな気がないんでしようけれども、私自身から見てもやっぱり感ずるときがあるんです。たとえば、私は通常国会の予算委員会が国鉄の明るいニュースという形で中国との技術交流、中国はわれわれも交流して、新幹線とかヤードの関係とか非常に珍しがつておる。ぜひ技術交流をしてみたい。これは当時の運輸大臣も、それはいいことだというので予算委員会でも答弁して、それであなたが中

国へ行つたでしよう。中国へ行つて技術交流したら、やっぱり機会があれば、向こうに行つてこういう話があつた、われわれもこういうことがあつた、こういういいことだ、そういうぐうい、あなたも中国との交流について機会があつたら、親切に、こつちから聞かれる前に教えるとか、あるいは情報を提供するとき、われわれにはこういう情報があつたけれども総裁が行つた場合には鉄道部門ではわれわれがわからない情報があるかもしれない。そういうことで相互にやっぱり交流し合ふ、あるいは理解し合うというのが私は必要ではないか。そういう国鉄側の姿勢が、運賃法があるという形になつてからきわめておかしい、私もそう思うんです。ですから、きょうは時間があるから、そういうことを言うかという、この法案はこれは自民党の皆さんは大変御苦労さんです。御苦労さんであるので、これは同僚として敬意を表します。同僚として敬意を表しますが、この問題の問題点などは自民党の議員さんの労を煩わさなくとも、国鉄側は当然こんなことはわかつていふことでしよう、こんなことは。いままで新幹線だけじゃなくて、何遍も論議になったことですよ。たとえば複線にする際に現在の路盤があれだからぐいと迂回して、一・五倍ぐらゐに迂回してくると、区間でね、一つの区間で。そういうときもこれは議論になったことがあるんですよ。私は、直接のきっかけはこれは裁判問題だと、こう聞いているんですが、ですから、裁判問題があるから当事者――原告・被告の関係で国鉄側はなかなか大変だ。だから、自民党さんの方にお願ひして何とか頼むということなのかどうか。私は、仮にそうだとすれば、前段で申し上げた国鉄の姿勢としておかしい。いいはい、悪いは悪いと、不備は不備。そうして、やっぱり国鉄側は、責任を持つてあなたの方から提案すべきですよ。政府から提案すべきですよ。何も自民党の議員さんにこんなこと煩わして議員提案なんというかつこうつける必要はない、そういうことを私は言いたいため

に、前段の国鉄の姿勢がおかしいと、こう思うんですが、その辺はどうなんですか。本来これは政府が出すべきだと思うんですが、議員提案に振るかえたその背景と原因は何ですか。都合が悪いこととみなす——都合のいいやつはほかおかりして、都合の悪いやつは自民党さんの交通部会に持って行って、そして議員提案でやってくれと、こんなことでは私は、月給払って、行政の責任者なんというのにはナンセンスだと、こう思うんですよ。だから、いいはいい、悪いは悪い、誤りは誤りと。あなたたちは労働組合に文句言うときは言うでしょう。私たちが大分文句言わねばならぬ。労働組合に文句言ったり、首切ったり——解雇とか処分するときはやるけれども、自分の都合の悪いところはどうも自民党さんお願いしなすなんというの、これは行政としては私はよくないと思うんですよ。この点どうですか。

○国務大臣(福永健司君) 私、率直に目黒さんのおっしゃる点の一部については大いにそういう気持ちで考えなきゃならないと思いますが、余り積極的に部会の人にぜひともそっちで出してくださという、そんなようなことがあったというわけではございません。ございませぬが、こういうことになると目黒さんのように言ってしまうから、このまま無理からぬところであると私は思います。それで、私は大体もともと長く議会の運営というふうな仕事をやっておりまして関係上、立法につきましまして現在のごとく圧倒的に政府提出のものを中心として審議が進められている日本の姿がいかにどうかという点については、これは別個の問題といたしまして私なりに考えを持っていますものでございませぬが、たまたまこのたびのことにつきましましてこういう形で立法がされました。そこで正直、政府側がしむに自民党の小此木さん以下部会の人に押しつけたという事情では、これはそれではございませぬけれども、正直に言うてこういうようにしていただければ政府や国鉄まことにありがたいということは、これも正直に言うべきだと思ひ、私は申します。本当にありがたい

いんです。ありがたいんですが、そのあたりがたいことになるようにしむに押しつけたというほどのことではございませぬ。いろいろな話も若干あったわけではございませぬが、政府や国鉄がこういうことにみずから配慮すべきことは、これはそういうことであると思ひます。だがしかし、現実にはこのたびこういう形になりましたという点についてはいまも申し上げたわけではございませぬが、将来のことにつきましては、この種のことにつきましましては政府や国鉄が大いに配慮しなければならぬと。

それからまた、先ほどからいろいろお話ございました現在の国鉄について、いろいろ警告等々をいただいたのであります。私はまさに国民の国鉄であること、したがって国民各位が愛してくるような国鉄になつてくれるやうなことを強く強く願ひたいしております。そういう観点からたまたまある程度御指摘がございませぬが、いろいろな点に気を付けてそういう国鉄になるやうにと、それを強く念じておる次第でございませぬ。

○目黒今朝次郎君 裁判の関係どうなんですか。

○衆議院議員(小此木彦三郎君) いま委員からのお話でもって自民党に頼んだとか頼まないとかというお話でございませぬが、これはあくまでも立法機関の義務として法の不備を速やかに整備しようということではございませぬ、われわれが使命感に駆られてやつたことでありまして、もしも委員のおっしゃるやうな裏があるとすれば、運輸大臣や国鉄総裁はもとと私に頭を下げるはずであります。そのやうなことが全然ないと思はればそのやうな不届きなことはないと私は考えておる次第でございませぬので、よろしく御了承のほどお願いいたします。

○政府委員(山上孝史君) 先生御指摘の裁判とこの法案との関係でございませぬが、私もどなたもいたしましては、この法案は先ほど来御議論のやうに五十五年度開業を目指しております東北、上越両新幹線の営業キロにつきましまして明確にしておくための規定であると理解しております。現在提起され

ております東海道新幹線の訴訟、これは五十年の三月ですが、これは関係がございませぬ。この法律は公布の日から施行するということではございませぬ、現在提起されている訴訟とは無関係でございませぬ。そのやうに理解しております。

○目黒今朝次郎君 そうすると、これが改定されたことと裁判で被告として主張しておることとは矛盾しないんですか。

○政府委員(山上孝史君) この法案が現在国鉄が被告として提起されております訴訟とは関係がないという点を申し上げたわけではございませぬ。

○目黒今朝次郎君 国鉄側の主張に矛盾が生じませんかと言っているんですよ。

○説明員(吉武秀夫君) 現在提起されております東海道の裁判につきましましては、われわれといたしましては東海道線は線増として全体として総合一体の運用をしておりますものだから、営業キロが在来線のキロ程によつておつて新幹線の実キロと若干違つておりますが、それはそういうやうな理由で、従来から線増の場合にはそういうやり方をとつておりますものだから、われわれの主張としてはいまでも正しいと思つておるわけではございませぬ。

○目黒今朝次郎君 何と言ふか、われわれは余り知り過ぎてゐるからいまの答弁が詭弁に見えるのか、それは一般の人ならそれで通るだらうけれども、その増設と並行と何となくということね、だから私は、執拗にそこを弁護士につかれておると、あなた方はそれで国会答弁は通るだらうけれども、これが法改正やつて現実の東北新幹線の路線の状態と東海道新幹線、博多新幹線の関係の路線のやつを、じゃあ実地検証で実測された問題が出た場合に、この主張でいくと従来の国鉄の解釈で増設であるから従来の既存の区間云々という点には非常に根拠が弱くなるんじゃないかと。在来線と並行だつたら余り問題はないんですよ。結構ぐるぐる回っているでしよう、ぐるぐる。それ以上私は言いません。しかし私は率直に言つて、そういう問題があれば、まあ大臣の答弁がありましたからこれ以上言いません。

最後に一つ、新幹線でありましてからお伺いするのですが、今度の予算委員会で民社党の栗林議員から整備五線の取り扱ひについてあつたんですが、大臣は非常に政治的な答弁されて名答弁と私も感心しておつたのですが、ただ私は、あの整備五線の問題と国鉄の立場と、国鉄の労使がこの前の十月二日の時刻表改正に伴つて今後協力関係をしたいやうと言つて結んだ労使の協定と、こ

う見ますとどうも何となく木に竹を継いだやうなかつこうで一体国鉄がどうなるんだらうかというところで私自身もわからないんですよ、率直に言つて。ただ、大臣に一つお伺いしたいのは、今度の整備五線は原則として現在問題になつてゐる国鉄再建論争に新しいげたをはかせないという大原則で整備五線の建設にかかる、それが国民のためだと、こういう立場で政府が決定されたと思ひます。ところが、それならそれなりで私も理解の仕方があるんですよ。ところが高木国鉄総裁は北海道の新幹線は貨物線だと言つて一回問題を起こしたこともあるんですよ、私は別な見方からすると、総裁の言ひ方賛成です。こういう点を考えますと、整備五線、こういうのは結構だけれども、整備五線の取り扱ひについてはこれ以上に私は大事な問題だ。佐世保に行つたら、佐世保にむつ湾と振つかえでもう長崎新幹線だと公然と言われているんですよ、長崎へ行く。そういう政治的な問題も絡んだ、再建論争を無視した整備五線のやり方は私はどうも腑に落ちないんで、これは運輸委員会ですからも予算委員会みたいな政治的な発言でなくて、本当のところを一回聞かせてもらつて、私の質問を終わります。

○国務大臣(福永健司君) 国鉄はぜひ再建しなければならぬ、より健全な姿のものにしなければならぬ、これは当然でございませぬ。ではございませぬが、これはこれといたしまして、日本の国土全体を調和ある姿にする。率直に言つて、いままでのままだけでは、一部のところには大変いい

旨じゃないかと思うわけなんです、そういう点で新幹線のときにもこの問題を検討しておけばよかったということも素直に認めてもらいたいですから、その点を了としたいと思いますが、今回問題となっており、新幹線だけでなく、過去に実測路線と実測距離と相当かけ隔てのある営業キロが採用されている区間があると聞いておりますけれども、具体的な事例を説明していただきたいと思ひます。これは時間もありませんから概略で結構でございますが、たとえば航路区間の運賃については実測距離と相当開きがあるということをお聞きしますけれども、実情の説明を求めたいと思ひます。また、今回の改正法でこれらの実測距離と開きのある営業キロを採用している線区のすべてについて明確な法的根拠を与えることになるのか、ここあたりもあわせて御答弁いただきたいと思ひます。

○説明員(吉武秀夫君) 航路につきましては、貨物について青函、それから宇高航路について実キロと異なる営業キロを設定しております。青函航路につきましては、営業キロ程は百三十三キロとなっておりますが、貨物の場合にはこれが三百キロとなっております。宇高の場合には同じく十八キロが五十キロというふうになっております。そのほかのところとして上りと下りの実測が異なる例がございます。たとえば大垣と関ヶ原、ここが垂井經由で十三・七八キロ、それから新垂井の増設したところが十六・六八キロで、十三・八キロと違っております。それから上越線の湯檜曾と土合は、これは上りが六・六一キロ、下りが三・四八キロというところで六・六キロというふうになっておりますが、線増の場合にはいずれももったった在来の線を営業キロというふうにしておりまして、今回の場合も現在行っておりますものはそのまま認めさせていただきたいというふうに考えております。

○田代富士男君 今回の問題で営業キロの取り扱ひを明確にするというのでは現状の不合理を糊塗することになるのではないかと私は思うわけなんです、すでに実測キロを基礎としまして営業キロを定める方向に持っていくという、これが一つ正しい方向ではないかと私は私なりに理解をしておりますけれども、たとえばいまいろいろ説明がありましたが、東京から大阪までの新幹線を利用した場合は三十七キロ、東京から博多まで新幹線を利用した場合は百キロばかり長い料金を支払っていることになりまして、もうこの現行の取り扱ひを正当化するような法制でなくして、すべて実測キロを基礎とした営業キロによる運賃算定制度というものにすべきではないかと思ひますけれども、ここあたりが一番今回の問題点でありますけれども、いかがでございますしょうか。

○政府委員(山上孝史君) 全部実測キロで営業キロとしたらどうかという御指摘でございますが、現に営業しております東海道、山陽新幹線は、先ほど来出ておりますように、在来線の線増路線として扱っております。また、東北、上越新幹線は、全国新幹線整備法に基づき建設されております新規格線でありまして、これらの新幹線はいずれも輸送機能におきましては、在来線でありまして東海道本線あるいは山陽本線あるいは東北本線、上越本線と同一と考へられます。このように新幹線と在来線の輸送機能が同一であるということでありまして、新幹線の営業キロは在来線の営業キロと同一とすることが適切であると考へるものでございます。で、この場合に、実キロの短い新幹線の方に、区間によっては新幹線の方が実キロが長いところも御承知のようにございますが、この実キロが大勢として短い新幹線の方に営業キロを合わせればよいのではないかと御指摘でございますが、この新幹線の中の駅の区間の距離に合わせまして接近、並行する在来線の各駅の区間の距離を直直にするということになるわけでございます。今度逆にですね、そういたしますと、新幹線と接近、並行しております在来線の利用者と、新幹線と関係のない在来線の利用者との間で営業キロの定め方に公平を欠く、不公平が生ずる等のいろいろな問題がございます、これを直ち

に取り上げるといふことは非常に困難であると、こう考へます。

○田代富士男君 いま鉄監局長はそういう新幹線と在来線とは輸送機能が同一である、そういう立場のもとにいま御説明をいらっしゃいますけれども、そこで私は昭和二十四年に制定された国鉄運賃法の解釈というものを一番最初にお聞きしましたけれども、この説明を省略しましたけれども、このことを私はここで聞きたかったわけなんです。あえてこれは私は追及いたしませんけれども。

そこで一つお尋ねしますけれども、附則の第二項で、この法律の施行の際に適用している営業キロは、すでに改正法第七条の二に定める営業キロとみなすといふことは、少し広げ過ぎたのではないかと、私はこのように思うわけなんです、少なくとも七条の二に規定する要件に該当する線区に限定して、その他については現行の営業キロを、実測キロに基づいたものに改めべきではないかと思ひますが、どうでございますか。

○政府委員(山上孝史君) 国鉄が現在適用しております営業キロ程は、すでに長期間にわたります社会通念的に妥当なものと認められるというところで判断して定めてきたものでございます。そういうことで一般社会にも定着しておりますので、この法案の第七条の二に規定するキロ数に該当するものと私は理解しておりますのでございます。また、仮に現在適用されております営業キロを改めて定め直すといふことになりましたと、利用者の間に無用の混乱を生ずるといふような事態も考へられますので、このような事態を回避するために確信的に経過措置を設けたものではないかと、このように私は理解しております。

○田代富士男君 今回の法律をいろいろ見てみますと、いろいろな問題点がありますが、端的に言えば営業キロと実測キロとの間に乖離を固定化いたしました、国鉄運賃制度の不合理をますます拡大して、今後の問題をさらに将来に持ち越すことになるのではないかと思ひますが、大臣、この点いかがでございますでしょうか。

○国務大臣(福永健司君) まづ局長に先に答えさせます。

○政府委員(山上孝史君) 現在提案されておりますこの法案によりまして、営業キロは原則として実測キロによることといたしまして、例外的に同条のただし書きで、国鉄は既設の営業線に接近、並行して新増設された営業線の営業キロにつきまして、実測キロによらずに運輸大臣の承認を受けて既設営業線の営業キロによることができるというものでございまして、この現在の乖離を固定化したしまして不合理を拡大するようなことで問題の解決を将来に持ち込むというものではないと理解しております。

○国務大臣(福永健司君) ただいま局長がお答えを申し上げましたような趣旨でございますが、私が承認をするという手順も入っているわけでございますが、この承認に当たりますと、いま読みました一行、二行のことだけで非常に簡単に、二行の間に聞かれますが、なかなかお話を伺っていると思ひます。心すべきことがたくさんあると思ひます。こういうことを念頭に置きつつ今後対処いたしますと存じます。

○田代富士男君 そこで、ただいまも同僚委員からこの問題よりも整備新幹線の問題が大事であるという御発言もございましたが、けさほども鉄建審の審議の席上で、私、この整備新幹線の問題をお尋ねいたしました、そのとき時間がありませんでしたからちょっとお尋ねいたしましたが、私が申し上げたのはこの建設財源をどこに求めるのかという点に対して、鉄監局長は公共輸送整備特別会計を新設して対処したいというふうな意味のお話をなされましたが、これは結構なことであると思ひますけれども、この構想は関係省庁、関係業界の利害も絡むので、その実現というものは可能性が薄いのではないかと疑問が持たれるわけなんです、特別会計の構想及び実現性についての見解をお示しいただきたいと思ひます。簡単に結構でございます。

○田代富士男君 今度の法律をいろいろ見てみますと、いろいろな問題点がありますが、端的に言えば営業キロと実測キロとの間に乖離を固定化いたしました、国鉄運賃制度の不合理をますます拡大して、今後の問題をさらに将来に持ち越すことになるのではないかと思ひますが、大臣、この点いかがでございますでしょうか。

○国務大臣(福永健司君) まづ局長に先に答えさせます。

○政府委員(山上孝史君) 現在提案されておりますこの法案によりまして、営業キロは原則として実測キロによることといたしまして、例外的に同条のただし書きで、国鉄は既設の営業線に接近、並行して新増設された営業線の営業キロにつきまして、実測キロによらずに運輸大臣の承認を受けて既設営業線の営業キロによることができるというものでございまして、この現在の乖離を固定化したしまして不合理を拡大するようなことで問題の解決を将来に持ち込むというものではないと理解しております。

○国務大臣(福永健司君) ただいま局長がお答えを申し上げましたような趣旨でございますが、私が承認をするという手順も入っているわけでございますが、この承認に当たりますと、いま読みました一行、二行のことだけで非常に簡単に、二行の間に聞かれますが、なかなかお話を伺っていると思ひます。心すべきことがたくさんあると思ひます。こういうことを念頭に置きつつ今後対処いたしますと存じます。

○田代富士男君 そこで、ただいまも同僚委員からこの問題よりも整備新幹線の問題が大事であるという御発言もございましたが、けさほども鉄建審の審議の席上で、私、この整備新幹線の問題をお尋ねいたしました、そのとき時間がありませんでしたからちょっとお尋ねいたしましたが、私が申し上げたのはこの建設財源をどこに求めるのかという点に対して、鉄監局長は公共輸送整備特別会計を新設して対処したいというふうな意味のお話をなされましたが、これは結構なことであると思ひますけれども、この構想は関係省庁、関係業界の利害も絡むので、その実現というものは可能性が薄いのではないかと疑問が持たれるわけなんです、特別会計の構想及び実現性についての見解をお示しいただきたいと思ひます。簡単に結構でございます。

○国務大臣(福永健司君) まあ率直に申しまして、ある種の新税等を考慮しつつというようになるとになりますと、これはなかなか問題は厄介でございます。だがしかし、私は本質的に思いますことは、国の方針として、政府の方針としてこういうことをやろうということになりますならば、財源措置等については、たとえば新幹線の場合、運輸省がどういふものをどういふ言ひをすべきものではないかと思ひます。これは政府を挙げて、大蔵省なんかは当然にこの考え方に沿って対処すべきものだと私は思ひます。でございますから、いまのところ何か新幹線をつくるのに、運輸省が財源を自分で見つけてどういふ話のようになぐあいに伝えられてゐることはなほ私は心外千万に存しておるわけでございます。国でどういふことをしなければならぬかと言へば、それについての考慮はおのずからそういうことに責任のある者がみんなやるべきものだと、こう思ひます。でございますから、いまのお聞き点ですが、せっかく、鉄監局長が何を言つたか私知りませんけれども、多分言うたであらうというようにことを想像して申し上げますと、ある種の新税なんというやうなことの構想もあるいは言つたかもしれせんが、それがむずかしいから鉄道は全然敷くわけにはいかぬぞというやうな話になつたら政治にならぬと私は考えます。でございますから、可能性はあるのかどうかという御質問に対しては、鉄監局長は監督局長の答へがあるかもしれせんが、私といたしましては、安定した財源を確保して何とかしてそういうことをやるのでなければならぬと思ひます。やろうというのを政府が決めたんでございますからやれるようにするのが政府の責任である、こういうふうに思ひますので御理解をいただきたいと思ひます。

○田代富士男君 ずいぶん大きい声ですが……。(笑聲)

それで、建設の一部を関係地方自治体にも負担をというような考えもあるそうでございますけれども、この問題につきましては、去る十月の三日、加藤自治大臣が記者会見をされてゐる。それを見てみますと、こうした事業に対しては地方自治体の財政負担というものは禁じられてゐる。特に、もう私が説明するまでもございせんが、地方財政再建特別措置法二十四条の二項にこのことが、地方公共団体は寄付金、土地、建物の無償、そういうものをあれしてはならぬという規定がございまして、明確にされておりました。地方財政再建特別措置法施行令の十二条にも自治大臣が特に認める事項について規定されてありますけれども、大臣たりともこれはだめであるというやうなことがる述べてございまして、これができるのか。国を挙げてやるべきであるといふは申されまして、金を出すことができるのは、新幹線五線に当てはめると、地方公共団体が五線の関係で金を出せるのは橋上駅の道路部分で、橋上駅の一部だけは金を出すことはできないけれども、それ以外には金を出すことはできないと明確にこのように自治大臣が言つておられますけれども、この点はいかがでございますか。

○国務大臣(福永健司君) 自治大臣がどういふやうなことを言つたか、私必ずしもよく知りませんが、言うたかもしれぬということはわかります。でございますけれども、それはそれといたしまして、新幹線をどういふやうに進めようかという点につきましては、数回にわたりました関係関係会議等でも協議をいたしておりました。したがって、内閣の方針においてどうしようという点に対して自治大臣が反対することは私はないであらうと思ひます。そういうふうに見えることを彼が言つたとすれば、これよく読んでみなければならぬと、こういうふうに思ひます。恐らくその言つてゐる意味は、私どもの考えてゐるやうなことは大分違ふのであつて、内閣の中がそういうことで不統一であるはずはないと考えております。いまおっしゃいました点、私必ずしも

条文等の一字一句についてまことにこれに通じ切つてゐるやうな性格の人間でございせんけれども、精神において私は申し上げたいと思ふのでございせんが、たとえば九州あたりの遠くの知事なんかは、進んで応分の負担もさしていただきまして、何とかしてひとつ新幹線はつくつてほしいと、これは別に九州ばかりじゃない、あちこちで言つておられます。その応分がなかなかむずかしいわけでございます。どうせ大した応分にはならぬと私——いや、これはこでうっかり言つちやまずいんでございすけれども、その多額の応分というにはならぬだらうと思ひますけれども、しかし進んで地方の人、知事などがそういうこともやつてこの新幹線の完成を期してくれというこの気持ちは、私は非常にありがたいと思ふので、でございますから、そういう気持ちも受けまして——まあ、自治大臣が言つておられますという点について、自治大臣の言う意味はこうでございすと思ひます。自治大臣の言う意味は、さういふことではないと思ひますけれども、もし万一食い違ひがあるはずはございませんので、もし万一食い違ひがあるようではございませんので、私の上にもまた総理大臣とともに、こういうことについては考え方を統一していくべきものである、こういうふうに考えております。閣議で申し合はせをいたします前に自治省がこういうやうな話であるといふことは私一部聞きました。それについて私は私なりの主張もいたしまして、そういうことが総合された上で皆さんに見ていただきまして、あつて間違ったところがある。あれに間違いはない。あれが間違ひだといふやうな人は、それなりのやっぱり覚悟をせよという必要があらうと私は思ひます。それでない、あつてもこつちでもやるんだ、やらぬのだといふやうなことを、こつちでもやるんだ、やらぬのだといふやうなことを言うべきではない。恐らくそういうことはないと私は確信いたします。話してみれば、ああさうかという程度のことであらうと思ひます。御理解をいただきたいと思ひます。

○田代富士男君 では、この問題については時間

がありまけんから、ああさうかで終わればよろしいですけれども、ああさうかが終わらないから私は質問したわけなんです、そのことも知つておいていただきたいと思ひます。

五新幹線の着工順位についてでございますが、具体的実施計画によつて、第二項で、地元の協力体制、投資採算性等を条件として工事実施計画の申請許可が行われることになっておりますが、また第三項で、「地元の協力状況等を勘案し」、土地を買収すること、工事着工は投資採算基準に従ひ実施することになってゐる、このようになつておりますけれども、これは第二項、第三項はどんなことを意味して、着工の時期、順位はどのやうになるのか。これも鉄監局長はけさは、こつちやうな条件との見合ひといふものが非常に問題であるといふやうな意味をけさちよつとお聞きしたところでございますけれども、けさは時間がありまけんでしたから、この点について御説明願ひたいと思ひます。

○政府委員(山上孝史君) 十月三日に了承されました具体的実施計画によりまして、端的に言いますと、逐次着工といふことでありまして、そのためにまず第一では、速やかに一斉に本格的な環境影響評価を実施する、それが完結した路線につきましては地元の協力を取りつけて、それで国鉄の再建に支障のないやうな情勢判断ができましたら、工事実施計画の認可等手続を進めて逐次着工といふことに運びたいといふことでございす。その中で、特に先生御指摘の「投資採算を考慮した基準」という言葉もございす。これについて若干申し述べますが、この完成後の収支見込みは、当然といたしまして、輸送の需要、それから建設のコスト、時間の短縮効果あるいは公害等の外部不経済、これを考慮し、また国民経済の発展と国民生活領域の拡大等国土の総合的な発展に果たす役割等を勘案した総合的な基準を考へたいと思つております。

それで、工事の実施計画の認可は、二にありますように、並行在来線、これを含めまして計画の

投資採算を考慮して国鉄の再建に支障を来さない
というときに認めることになっておりますが、こ
の投資採算を確保する手段とか、公的助成及び財
源措置の検討結果による助成のあり方等と見合う
問題でございます。その条件の整ったところから
逐次工事実施計画を認可し、着工いたしたい、こ
ういう考え方になっているわけでございます。

○田代富士男君 もう時間が来たようございま
すから、最後の質問でございしますが、整備五新幹
線の具体的実施計画の決定というものの対して
は、きょうは時間が余りありませんでしたから、
もっと具体的な問題、収支採算の問題等も質問し
たかったのでございすけれども、もう御承知の
とおり、こういうような建設への重要な前提条
件となるべきいろいろな諸問題が、私の立場から
見るならば、たな上げしたままこれが見切り発車
的な感じもするような決定をしておりますけれ
ども、着工のための条件が整ってない。いまさっき
同僚委員が申されたとおりに、「むつ」を佐世保港
へ受け入れるために新幹線を敷設すると、こうい
うような政治思想的なそういうところからこうい
うことが実施されるとするならば、これは国鉄再
建の道がいま緒についているところでございますし、
五十二年、五十四年ですとかという対策も立
てなくちゃならない、その再建のめども立つてな
いときにさらにこれが赤字を生むような一、現在
の予定では五兆五千億ですか、それだけの予算が
かかる。これが価格上昇等で約八兆円近くもかか
る。そのような莫大な、国鉄だけでは負担できな
いような、さらに赤字も生むべきという事業を
やろう、その前提条件が整っていない、こうい
うところから、建設に当たって財源措置を明確にし、
諸問題をこのようにいたしますというのをもう
一度運輸省、国鉄部内において検討して、さらに
構想を示すべきではないかと思うのでございす
が、時間が参りましたから私の質問を終わります。

○国務大臣(福永健司君) ただいまのお話の点に
つきましては、私自身も整備新幹線等に着手して、
そしてまたそのことについてはすでに方針がある

程度明らかにしたのであります。このことによ
って、仕事を進めることによって国鉄の足を太
きく引く張るというようなことであつては、これ
はとんでもない話でございまして、いまいろいろ
お話をいただきましたが、私は国鉄のためにも大
変いいことになつたように、そして日本全体のた
め、いろいろお話しした点等につきましては、よく気を
つけて対処したいと存じます。

○委員長(三木忠雄君) この際、委員の異動につ
いて御報告いたします。
本日、平井卓志君が委員を辞任され、その補欠
として中村啓一君が選任されました。

○内藤功君 本法案の条文の質問に入ります前
に、一点だけこの機会にお考えを聞いておきたい
問題がございす。
これは現在国鉄の周辺が、いろいろ環境が変
わつてくる、それから国鉄の線路をはさんだ両側
の通行のいろいろな問題が起きてくるということ
に絡みまして、国鉄の路線橋なり自由通路の使用
問題というものがあつて非常に多くなつて
きています。それで、緊急にいま一つお聞き
をしておきたいのは、国鉄当局が——国鉄常盤線
の水戸駅の路線橋の問題なんです。これはまず
建設はいつで、どのくらいの資金がどこから出て
いるのかという点をちょっと御説明願いたい。

○説明員(半谷哲夫君) お答え申し上げます。
水戸の路線橋をつくりましたのが、できました
のが昭和四十九年でございます。それで、これは
当時茨城国体がございまして、地元の水戸市を中
心に非常に要望の強かつたものでございまして、
お金は全額水戸市側で負担ということで、工事費
は約二億一千万円であります。

○内藤功君 国鉄の負担はないんですね。
○説明員(半谷哲夫君) 全額市側負担でございま

す。
○内藤功君 そこで、これは総裁も聞いていただ
きたいんですが、四十九年に建設されたものなん
ですけれども、ここに地図を持ってきましたが、こ
れは水戸駅ですね。ごらんになれますか。これ
が南北を通ずる路線橋なんです。それで、全額
県と市の支出でつくられたものなんです。市の
方に還元がないどころか、ここを通る人はいま八
十円の通行料、入場券を買つてここを出入りをし
ている。全部これ市と県がつくつたのに、それを
全部、通る人は小学校、中学校の子供も含めてお
金を払っている。一日八十円で、往復すると百六
十円。大体学区で言いますと、ここが小学校で三
ノ丸小学校というのがあつて、ここに第二中学校
がある。これね、毎年必ず新聞が特集やるわけ
です、この問題で。この南の方にいる人たちは、こ
の有料の通路を通らないとずっと二十五分ぐら
いかかつて、この赤白で点線を引きましたこの踏
切を通つて行くから、二十五分ぐらいいいけい時
間がかかる、こういう状況なんです。国鉄さんは
一銭も出してないで市と県に全部負担を負わせ
てお金の方は取っている。国鉄の運賃とか料金と
いうものは、人間様が足で歩かないからかわりに
車で運んでくれる、それでお金を払うんですが、
人間様が自分で歩いてお金を払っている、こうい
うような状況があるわけです。しかも四十九年の
ときは三十円だったけれどもいまは八十円、こう
いうふうに値上りをしてる状況で、これはも
うだれが見ても常識的に考えることのできない問
題なんです。

そこで私は、こういうのはほかにもいろいろ例
を聞きますが、貴重な時間なので余りこの点ばか
りに時間をかけてられませんけれども、総裁並び
に国鉄当局はこういう住民の利便、それから地方
自治体に全額を負わせているこういう路線橋の利
用について、もう少しこれは改善の方法があり得
ると、たとえばこの南北を通ずる通路は自由に通
行させるようにして、そしてこの各ホームに降り
るところに改札口をつける、これ一つの方法です。

これはもういっぱいあるわけですね。このぐら
いかなげでないか。
それから、当面の方法としては、小中学校へ通
う子が、中学の場合四百六十五名、それから小学
校の場合は六十五名おります。こういう子供たち
については、少なくとも証明書を出してやつて子
供たちだけは無料で通せるといふような、たとえ
ばの検討ですが、こういった点をひとつ考えてい
ただきたい。このぐらゐのことを考えられなくて
値上げの方ばかりでどんどん出してくる。さつき
もお話がありました、値上げの方はよい入るこ
とばかりやつてゐる。まず私は注文すべきもの
をちゃんと注文しておかないと、こういう法案の
出し方も問題です、やり方も問題です。これど
うですか。

○説明員(吉武秀夫君) いま図面でお示しいた
いたように、現在は北口と南口との間を路線橋が
ございすが、これも実は四十九年ですから、そ
う遠い昔にできたものではないんでございま
して、このころのそういう構造につきましては、
かなり橋上駅というふうな発想があらちちらに
ありまして、そういう形でできておるものが多い
と思ひます。ただ、水戸の場合にどうしてそう
いうふうな形になっておるかと言いますと、どうも
いろんな協議をする際に、橋上駅の方はどうだ
という話もあつたんでございすが、南口に駅の方
が欲しいというふうなこともあつて協議が調わ
なくて、そういう形になりますといふなりホームに
降りることになりますので、お客様の乗り降り等、
非常に混雑するし、かつまた改札が北口と南口と
いうところにあるとして、コンコースの、ラッ
チの中に入つてしまふので、それではまずいん
ではないかといふことでいろいろ議論があつたん
ですが、結論的に申しまして、水戸市はそれでも
いいからとにかくいまの形にしたいといふこと
で協議が調つたといふふう聞いております。
で、先生がおっしゃいますように、橋上駅に
してやるのが普通は自然なんでございすが、現在
そういう形になっておりますので、いまのまま

そういったヘッドの面が変わりませんとちよつとはかの橋上駅と同じような扱いにするのは困難ではないかということで、まことに残念ではございますがそういうことになっておるわけでござい

○内藤功君 市の当局にもいろいろ話を聞きました。市長は、市議会の方では、国会に対しても運輸省当局に対しても、今度は無料で通れるようないろいろな御配慮をお願いするために陳情する、最近ではそういう答弁になってきているんですね、四十九年当時のことは私は知りませんが、それからもう一つは、いまの子供の通行の問題です。子供の通学の問題、定期券を買っているらしいんだね。入場券の定期券ですか、一日往復で百六十円。まともにくとこれは約四万円ぐら

いかかる。そのまた定期券を買って、よけいな出費を市民の子供が払わされている。何としても通行は無料にするというように、これは当局の御配慮で研究してもらいたいと思うんですが、総裁、これはいかがですか。

○説明員(高木文雄君) ただいま初めて伺いました。いろいろ経緯もございまして、いろいろけれども、また時代とともに変化もあることと存じます。したがって、現状に即してどうしたらいいか、よく事情を聴取してみたいと思います。お話を承ります。限りでは何か対策をとる必要があるのではないかなという感じがございまして、なお恐縮でございまして、ただいま初めて伺ってまいりましたので、対策については後日お答えを申し上げたいと思います。

○内藤功君 大臣にひとつ煩わしいと思いますが、これもやっぱり国鉄がこういう細かいところもやっているということがあると、値上げばかりしてあとはいばっているという、さき目黒委員からも発言がありました。往々にそういうことも感じるんです。例を出せと言いますが私は一つ例を出したわけですね。ひとつこの点を大臣の方からも極力当局を奨励して、これだけ愛される国鉄をやっているんだということをこういふところ

で示さないといかぬと思うんですね。子供に無料で通れるような証明書を出す、これはどうですか。御即答されてもいいような問題だと思ふんですが……。

○国務大臣(福永健司君) 国鉄総裁がいまお答え申し上げましたが、そういう趣旨で善処するように私の方からも奨励をいたしたいと思ひます。

○内藤功君 それでは次に、私は一番この法案で問題に思ふのは、いわゆる在来線の線増工事と言います。線路増設工事、この場合あるいは改良工事と同じような考え方での新幹線というものを考える。先ほど山上鉄監局長は輸送機能が同一だということからごく形式論的に御説明なさったわけですが、どうも輸送機能が同じだということとは両方とも輸送機関だ、理屈っぽく言えば、両方とも輸送機関だという説明であつて、これでは説明にならないですね。線増工事とこれは違ふことは非常にはつきりしていると思う。新幹線というのは、経理の面から見ても、運行の面から見ても、在来線の単なる線増の場合とは違つて、独立した営業路線として国鉄御自身が取り扱ひになっているんじゃないやございせんか。これを線増工事の場合と同じような扱いをされるということ、私は、私は筋が通らぬと思ひます。この点については御説明、ただ輸送機能が同じだということではちよつと納得できないですがね。

○政府委員(山上孝史君) 東海道新幹線、それから山陽新幹線につきましては、国鉄法の五十三条の規定に基づきまして線増として認可したものでございまして。

なお、先ほど申し上げましたけれども、並行するあるいは近接する在来線の営業キロ程を適用するということにつきましては、輸送機能が同じであるからそれが適当であらうということでは、まあ長期間定着してきたということを申し上げたわけでございます。

○内藤功君 それが私は非常に説得力がないと思ふのは、いいですか、私、この間イギリスへ行きまして、あの鉄道にも乗ってみてまいりましたが、

あそこは日本流に言うときからの在来線が走つておつて、その線路の上をインター・シティと言ふのですか、時速百二十五キロですか、百二十五マイルで走るインター・シティという特急が走つておるといふんですね。ところが、日本の場合は全国に新幹線をつくるという広大な計画のもとに、まず経理上から見ると、線区別損益でも新幹線は独立して損益を出しておるんです。ダイヤもまた全然これは独自のダイヤであります。旅客にとつても在来線と違つて選択の余地がない。こういうようなものを私はいわゆる線増工事と同じように見ていくと、いままでの線に沿つて一つ線をつくるというふうなものと同じに見るということ自体がどう見ても運行上、管理上、経理上も納得いかない。この説明に山上さんのは何度聞いてもならぬのです。さつきからの答弁を聞かして

と。この点はどううふに思ふか。

○政府委員(山上孝史君) 国鉄法の五十三条に基づいて線増として認可をいたしました営業中の東海道新幹線、山陽新幹線につきましては、再三御説明したとおりでございます。それから上越、東北両新幹線につきましては、新幹線整備法に基づきまして新幹線として認めるものでございまして、これにつきましては、その実態が在来の東北本線等に並行あるいは近接してその輸送機能が同一と考へられますので、本日御審議中のこの法案、この趣旨で措置していただけたら非常にありがたいと、このように理解しているわけでござい

ます。

なお、先ほど来話題になりました整備五新幹線等につきましては、これから本格的な環境影響評価等を実施いたしますので、路線等もまだ全然決まっておきません。それは具体的な路線等が決まると、そのときにその法案の趣旨に従つてこの規定を適用し、それで結論を出すべきだと思います。

○内藤功君 新幹線というのは独自のやはり営業部門ですね。これは何回も繰り返しますが、経理上も線区別の損益というものは別に独立しておるし、それからダイヤも独自のものです。何回

繰り返しても同じですが、あなたの答弁は同じです。結局値上げのためのいろんな理屈、値上げを合理化するための理屈というふうなわれわれは考えざるを得ません。

最後に、この問題について、これも先ほどから質問がありましたけれども、議員立法で出してきたということももちろん問題ですけれども、今臨時国会の前に運輸省関係の法案、国鉄関係の法案というもののの中にこれは一つも話題に出ておりません。出ておりません。これはいかなる場合でも、臨時国会、通常国会の前にこういう法案であれば事前に準備をして、本来なら政府提案で出してくる、閣法で出してくるべきものです。仮に議員提案で出してくるにしても、さつき福永大臣は声を大きくして言っておられたけれども、結局もとは国鉄なんです。去年の国鉄運賃法にたつてそんなんだね。みんなも国鉄なんです。これはみんなの中ではわかつておるんです。そういうものを事前に何の話もなく、私どもがこういう法案が出てくるということを知ったのはもう一週間ぐらい前です。これは国会軽視もはなはだしと思ふんですね。私は、こういうような点について非常に国会を軽視をして、国鉄なり運輸省当局が自由民主党の何人かの議員の方を提案者として出してきた。あれは自民党の議員さんが勝手にやったんだから国鉄は知りません、運輸省は知りません、これでは通れません。言葉では議事録の上に残つても、われわれはこれは通らない話だと思ふんですね。非常な国会軽視であつて、はなはだばくは遺憾なことだと思ふんです。理事会でもこれは言いました。これは運輸大臣にお聞きしたいんですが、こういうような点について、率直にどういふふうにお考えになるかということ

です。

○国務大臣(福永健司君) 先ほどから申し上げておりますように、国会における立法の経過の中で圧倒的に政府提案のものが多くということがいいか悪いかというところは、これはいろいろ意見があると思ひます。少なくとも民主国家においては逆

のことも主張はできると思ふわけでございまして、今度のことにつきましては先ほどからいろいろ申し上げておりますが、国会の側で御提出になった議案としてお取り扱いいただいておりますことについては、まことにありがたいということ率直に申し上げます。内藤さん、軽視とおっしゃいますが、私どもは軽視してゐるのではなくて非常に尊重して、国会でやっていたことがありがたいと、こういうふうに言うておるわけでございます。ひとつまたこう申し上げれば何かおしかりがあるような顔つきでございしますが、どうぞひとつ軽視しておるのではございませんので、大変尊重し、かつありがたがっておるのであると、こういうことに御理解をいただきたいと思ひます。

○内藤功君 国会の重視、軽視という問題は、福永さんのお言葉返すようだが、与党の議員が非常に熱心にこういう提案に提案者になつて出してきた、これはありがたいと、この面を言うんですが、野党は一体どうなんです。野党は、やっぱりこれを受けてからそれなりの期間をもらつて、そして法案を真剣に議論をし、党内でもきちんと時間をかけて議論をして、そして質問のいろんな材料を集める余裕期間というのが常識的にございします。これは議会政治家としての長い経験をお持ちの福永さん、野党になられたことはあるかどうか、長い政治経験なので私はわからないけれども、野党というのはそういうものなんです。どういふ問題があるかと。これはやはり国会の重視、軽視という問題、与党、野党両方を通じて考えていただかなくちゃなりません。われわれはそういう意味で、これは遺憾ながら国会の軽視だということをぬぐい切れないんです。このことを申し上げておきたいと思ふ。

○国務大臣(福永健司君) 議論するつもりではございせん。御提案をいただいたことも、それから後御熱心に御審議をいただいている御注意等をいただいておりますことに對しまして感謝をいたしておる次第でございまして、別にこれは

御質問でございせんが、私も鳩山内閣の初期にごく短い間野党になつたこと等がございまして、ある雑誌に「野党の味」という随筆を書いて、それがわりあいに好評であつたことをいふ思い出しておるわけですが、ただいまのお言葉はありがたくちょうだいしておきたいと思ひます。

○内藤功君 先ほどから裁判云々という問題があるんですね。そこで、これはどなたがお答えになるかわからないが、この法案が出た場合に、この裁判を起こしている原告の立場から見ると、こういう法案が出た、見なさい、いままでは法律の根拠がなくてやつてきたことがこれで逆に明らかになつた、こういう理論構成になるんです。そして、ほかのところでも同じような訴訟が——これは訴訟の金額が少ないから軽く見るかもしれないけれども、やっぱりその訴訟に出すことにかげられた市民の執念というものは軽視すべからざるものですね。そのあたりの影響をどうお考えになるかというのを、これは訴訟の問題ですが、どなたですか、担当者に伺いたい。

○説明員(高木文雄君) 私どもはしかし、この法案は訴訟とは関係ないと考えているわけでございします。今後この法律が通りまして後の問題としてはこういうルールで行くということになりますけれども、それ以前の問題はやはりその法律が通る前の状態で原告、被告の間で争つていかなければならぬわけでございまして、そういう意味ではこの訴訟には、今回の法案を出していただき、もし成立させていただくといたしまして、やはり訴訟問題は訴訟問題としてこれから原告は原告の立場でがんばられましょし、私どもは私どもで被告の立場でがんばつていかなければいかぬというふうなことを考えております。

○委員長(三木忠雄君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり
○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認めます。

それではこれより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。——別に御発言もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案の問題に供します。

本案に賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(三木忠雄君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

午後一時二十分まで休憩いたします。

午後一時二十分休憩

午後一時二十二分開会

○委員長(三木忠雄君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

運輸事情等に関する調査のため、本日の委員会に新東京国際空港団総裁大塚茂君、同理事角坂仁忠君、日本鉄道建設公団理事大平拓也君を参考人として出席を求め、これに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(三木忠雄君) 運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願ひます。

○青木新次君 大臣にお伺ひしたいと思ひますけれども、国鉄の構造的な欠損の問題についてどうするかということが前回の国会まで各回の国会で議論をされてまいりました。当委員会でも再三議論したわけでありますが、国鉄再建の基本方向というものが決定されたわけであります。このことは、国鉄の運賃法定制緩和の問題とあらはらの関係で国鉄再建の基本方向は決定されてゐるはずであります。このことは、国鉄の経営上の負担の限界を超えたと認められる構造的欠損について国民的な立場、すなわち国民経済的な立場と云つた方がいいと思ふのでありますが、これを考慮して公的助成を含む所要の措置をとるといふことになつてゐるわけでありますが、各新聞その他資料を持つてゐるわけでありますが、各新聞その他問題について、政府部内でも関係閣僚において議論をされてまいりましたし、その都度福永運輸大臣も積極的な発言をされておるやに聞いておるわけですが、五十四年度予算を策定する段階において、どのような形になつてゐるかお伺ひをいたしたいと、こう思ひます。

○国務大臣(福永健司君) 青木さんのいまのお話のごとく、国鉄の構造的欠損に對して国がしかるべき方策を講ずることはもちろん必要でございまして、いろいろいままでにもそういう物の考え方のもとに関係閣僚等で検討をしまつておりましたが、正直に申しまして、まだ、それじゃ、しかとそういうことができないというふうな財政的な方策等が確立するにまでは至つていないわけでございまして、この点につきましては、私も非常に遺憾に思つておりますが、来年度の予算要求等に当たりまして、そういうふうな見地から、われわれは相當な決意を持ってこれに對処する必要がある、財政当局等についても強くそれを求めているわけでございします。一部新税等についても考慮したりはしておりますが、私は国鉄の構造的欠損に對してどうするかということ、これについて内閣は内閣で考えなきゃならないということの結論からいたしますならば、別に運輸当局が新税につい

てどういふものかというふことを考えるといふことは、私は幾らか筋違いのような気がしてゐるんですが、いかんせん、実情をいたしますと、この種の要求をいたしますと、それじゃどういふような考えがあるんだかというふうな話が一緒に出てまいります。そういう見地から、そのみだとは思つておりませんが、一部そういうことも考え、かつ、その考え方を表明しつつつゝま対処しているということでございます。

それから、そういうことについてどの程度は財政当局も賛成しようとか何とかいうところまでまだ実際のところ行つておりません。はなはだ残念でございますが、これから強力に、こういうことが必要であるということ、そういうことについてはおおむね意見の一致を見ているというふうな、そういう根拠に立ちまして、その必要なことに對する財政支出その他かかるべき方途について、今後とも強く対処していきたい、こういうふうに考えておる次第でございます。

○青木新次君 構造的欠損については公的助成を含む所要の措置をとるといふこととあらはらる關係で、これを裏打ちした前提に立つて所要の措置をとるといふように政府の方角として決まつていふという方向で理解していいですか。

○国務大臣(福永健司君) そういう考え方のもとに、どの程度にその公的な措置がとれるかといふことではなかなか問題がございますが、物の考え方といたしましては青木さんのお話のような考え方で進んでまいりたい、こう思つております。

○青木新次君 国鉄総裁、構造的欠損といふのがどういふように課題としてあるかといふことを、課題ごとに、余り長くなく、あなたは演説がうまいから、時間があるから、課題ごとに言つてください。

て年齢構成がゆがんでおりますが、それに伴つて生ずる過剰な退職金負担あるいは年金等の負担、それからよく言われます学生割引を初めとするものもろの公共割引負担、最後に収支均衡がとれた上で処理を決めることになっております包括的に申しますれば過去債務とも言うべきもの、それに関連する負担といふようなことが構造的欠損の典型的なものとして今日まで言われてきたわけでございます。なおいふいろいろの経営状態を分析いたしますと、また違った要素でお願いをしなきゃならない国鉄だけで処理しかねる部分というのが出てくる可能性がございますが、いままでのところしばしば多くの方から言われ、私もよく認識しておりますものを申しますと、いまの四種類ぐらゐになるかと思ひます。

○青木新次君 いま総裁の言われたその中で、学生割引の点で、文部省の大学局長ですか、お見えになつてますのでお聞きしたいと思ひますけれども、国鉄から何か要請なり陳情を受けましたか。

○政府委員(佐野文一郎君) 本年八月三日付で国鉄総裁から文部大臣に對しまして、五十四年度に於いて六十九億圓と見込まれる通学定期旅客運賃に係る割引負担額について、五十四年度予算案策定に際し御配慮をお願いしたいという御要請をいただいております。

○青木新次君 そのことについて、いわゆる公的な立場において負担をするといふことについて、文部省としては、これは文部省が負担するとか大蔵省が負担するとかといふことは別として、この公共負担の問題については何とかしなきゃならぬといふことについてはどう思ひますか。

○政府委員(佐野文一郎君) この通学定期割引等の文部省関係の運賃割引につきましては、いずれも長い歴史を持つて行われてゐるものでございまして、私どもとしてはそれが維持されることを切望をしてゐるわけでございます。国鉄だけではなくて、民営鉄道においても措置されてゐる事柄であり、これらに對して対処をするといふことがかねての懸案になつてゐることは十分に承知

をいたしておりますが、われわれも御要請をいただいて検討はいたしておりますけれども、事の性質上文部省で対応するといふことが非常に困難であると、やはり広く関係省庁の割引を含めまして運輸省の御当局において総合的に御対処をいただくといふのが望ましいといふ考え方を持っております。

○青木新次君 厚生省見えておりますか。厚生省は同じ考え方ですか。

○説明員(板山賢治君) 身体障害者の国鉄料金の割引問題というのは、やはり運輸省あるいは国鉄から先ほど来のようなお話がございまして、私ども検討をさせていただきましたが、実は心身障害者対策基本法というものがございまして、心身障害者の福祉は国だけの責任ではなくて、公共機関、民間その他みんなの力でこれを推進していくと、国鉄料金の割引というのはそういう国民各層の努力の一つの象徴として私ども実はとらえておりまして、これがもし肩がわりないし廃止というふうなことになるやうなと、現在行われております放送受信料の軽減とかあるいは各種の割引問題、すべてこれを公的に負担しろといふふうな問題にも発展しかねませんし、そういった国民各層の力で福祉を推進するといふことが阻害される、後退するといふ一つのきっかけにもなりかねない、このような観点から、いま文部省からお話ありましたように、なかなか政策負担といふことで私どもの立場でこれに對して手を差し伸べるということとは困難だと、このような状況にいまありますことを申し上げたいと思ひます。

○青木新次君 破産手続にある国鉄について、いまの答弁の、わしらはとにかく困るんだといふことだけでは、これはやっぱり行政官庁としての答弁ではないように思ふんです。厚生省のいまの更生課長の答弁より大学局長の方がまだ前向きだがね。こういう点について、学割を廃止しちゃいけないといふことは同じ意見ですよ。また、身障者の割引を廃止しちゃいけないといふのも同じ意見ですよ。これは政策担当実施官庁で負担するの、

あるいはまた運輸省で負担するの、まあ運輸省と大蔵省同じ立場だと思ふんだけれども、そういうことになるのか、その点についていろいろな談話やその他座談会の内容も私も聞いておりますけれども、その点について運輸大臣、とにかく趣旨には賛成だけれども、おれのところに被害があつちや困るんだといふことだけで問題の解決はできないといふ段階に来てゐると思ふんですよ。この点大臣どう考えますか。

○国務大臣(福永健司君) 委員会からの督促もいただきました。関係関係等何回かやりましたのでございまして、その都度私はいまのままではいかぬといふことを主張し、そこは他の閣僚諸君もわかつておるのでございまして、さてそれから政策実施官庁においてそれでは負担するといふところへなかなかいかぬ。私はそういうことにしてもらわなければ困る、国鉄はどうにもならぬといふようなことを言うておるのであります。割引はしてもいいが、自分の方で負担してといふことにはどうも賛成できないといふことで、実はなお一層研究しようといふようなことでだんだんだんだん何回も順送りへ来ております。しかし、今年も次の年の予算要求をする時期に來ていろいろ折衝してゐるときでありますから、何とかしてこのことについて前進をさせたい、こういうふうに私はひたすら考えておるわけでございます。まだその前進した姿にまで至つていないことは残念でございますが、あきらめて、もうそれじゃいままでのとおりかといふように考えてゐるわけでは全然ございせん。何とかしたい、こういうふうに考えて対処してゐる次第でございます。

○青木新次君 大蔵省の小堀主計官、見えていますね。大蔵省としてはどう考えますか。

○説明員(小堀正巳君) ただいまの公共割引の問題でございますが、御議論ございましたように、実は各省の予算にも大変密接な関連がございまして、むずかしい問題でございます。私ども、この問題につきましても関係各省間で御議論が十分に詰ま

一つの方向が出ていると、そこまでの段階にはまだ至っていないように思います。さしあたって来年度予算の問題でももちろんございます。その中でなお関係各省のお話も十分に承りながら慎重に検討してまいりたい、こういうふうに考えております。

○青木新次君 この問題については、私が知っている限り、慎重にひとつ検討すると言ってから、記憶に新たなところでは十年くらい慎重に検討しているんですね。このごろは、さつき午前中大臣はわれわれがびくつきするくらい大きな声を出されたんだけれども、そういう声をわれわれはつい最近でも石田博英さん、それから田村運輸大臣、それから福永運輸大臣に至るまで、歴代の大物運輸大臣が最近でもこのことを大きな声で実は政策実施担当官庁という答弁をされているわけですが、来年度予算でこの問題については決着をつけるというような決意に立つように、大臣、その辺で強力にひとつ閣内で検討してもらいたいと思うんですけれども、いかがですか。

○国務大臣(福永健司君) 青木さんのおっしゃるとおりのことが望ましいと思います。しかし、いま正直に申し上げますと、こつちが望ましいと思うほどにはどうも関係閣僚の方が望ましいほどの姿勢に至っていないというところは、もう正直に申し上げて残念に思います。ですから、必ずしもどの役所に負担させるというようなこと等ばかりでなくて、何らかの財源措置を講じて、いまだだけどをどの役所に負担させるというようなことではとてもじゃないかなかなか容易ではない。しかし、そう言っちゃったんでは早いので、やってくれりやまことにありがたいし、そう望んでおるのでありますが、いろいろ考えて、いまま御鞭撻いただいておりますように、何とかこころあたりで前進させることにしたい、こういうことを強く念願しておりますことについては変わりはございません。

○青木新次君 これが運賃法の一部を改正する法律案と同じように、われわれは与党の立場にある

諸君と野党の立場にある諸君と一緒にたつて議員提案を出してもいいと思うんですけれども、この点運輸大臣は歓迎しますか。

○国務大臣(福永健司君) それを歓迎するとか、していただきたいというまた別の議論に発展いたしますが、民主政治を旨とするわが国にあっては、そういうことがまずいなどというような失礼なことは私は決して申さないつもりでございます。

○青木新次君 構造的欠損の大きな柱である地方交通線の欠損については、一部助成措置がとられてきたわけでありましても、これはあくまで暫定的な方向なのであります。運政審で国鉄ローカル線問題についての検討が再開されたと聞いておりますけれども、審議内容については、鉄監局長、どんなものですか。

○政府委員(山上孝史君) 御指摘の国鉄の地方交通線問題につきましては、五十一年以来運輸政策審議会の委員によりまして国鉄地方交通線問題小委員会、これにおきましてその取り扱いについて検討が進められ、御承知のように、昨年の一月には中間報告が行われております。しかし、その後審議がちょっととだえておりましたので、去る九月の二十五日にこの審議の再開をお願いいたしました。それで年内にも、来年度の予算要求の決着の時期に間に合うように、年内にも最終報告をおまとめいただけるように鋭意努力を重ねていくところでございます。運輸省といたしましては、この小委員会の結論を踏まえまして、国鉄再建の基本方針、あの閣議了解の基本方針の線に沿いまして、先ほど来御指摘のように、五十三年度、五十四年度の両年度中にこの地方交通線の取り扱いにつきましても具体的な対策を立てたい、かように考えております。

○青木新次君 新幹線の整備関係閣僚会議で整備五新幹線の具体的実施計画が了承されたわけですね。このことについて午前中も請願で出たわけでありましても、この基本的な問題については、午前中の同僚議員の質問にもありましたように、

政府においてこの新幹線にかかわる経費については全部負担する、こういうことを言い切れるわけですね。

○国務大臣(福永健司君) 新幹線をさらに幾つかやっていくという考え方について、これがより一層大きく国鉄の足を引っ張るというようなことであつてはならぬと考えております。したがって、考え方の方筋は、いま青木さんもおっしゃったようなことで、政府を中心としてこれに対処することにしなればならぬわけでございますが、確かにああいうような具体的な方策としての考え方をすでに表明をいたしておりますが、率直に申し上げて具体的な言いながらなかなかもう一つ具体性において欠けるところもわれわれが考えてもある次第でございますので、この物の考え方をなるべく具体的にであるというふうなことになるように今後大いに進めていかなければならないと思うわけでございまして、事はかなり大きな重大なことではございますので、それなりの考えで臨みたいと存じておる次第でございます。

○青木新次君 総裁、いまの新幹線の建設にかかわる閣僚会議の結論についてどう受けとめておりますか。

○説明員(高木文雄君) 昨年以来いろんな機会に申し上げておりますように、建設費を政府の方で調達していただくというところであります。場合に運賃費については、在来線に追加して生じますところの赤字を考えましても、どうにか償えるのではあるまいか。今後の運賃水準のあり方とか、お客さんがどの程度鉄道を利用していただくのかという予測しがたい問題がございしますから、明確には申し上げかねますが、どうにかこうにかつじつと合点が得るんではないかというような感じを持っておりましても、先般の了解事項に基づきまして、ひとつ全く利息のかからない金で工事を進めることができるようにお取り計らい願えるのであれば、私どもとしても国土計画なりあるいは人口分散計画なりというふうなことに

の関連上必要であるものだと思いますから、私どもとしてもやらしていただきたいというふうに考えております。

○青木新次君 情報によれば二百億の調査費がついたと、このことによつてその五新幹線のいわゆる環境影響調査も行くと、それからいまま総裁の言われた収支が償えるものであるのかないのかというふうな点も考えるということでありまして、そのことが着工の時期だとか順位にかかわってくるというように実は考えているわけでありまして、私は九州で佐世保に「むつ」が着いて、そのかわりに長崎新幹線なんというこの思想は、こういうものは私は非常に問題があるし反対なんです。ですから、こんなようなことばり勘定で取引されるようなやり方であるんじゃないかと、本心にそこ新幹線が走つたならば地域性なり文化性なりが、非常に経済性なり文化性が高まるかどうか。あるいはまたそのことについて喜んでもらえるかどうか。地元の人々はその意味で現在どう待望しているかといったような問題と、それから営業ですからもちろん収支の関係もあるでしょう。しかし、そういつたような問題を考えていかなきゃならぬと思うんです。それではないという問題であると同時に、いま私が申し上げたような諸条件を完備したものでなければならぬというふうに考えているわけでありまして、大臣いかがですか。

○国務大臣(福永健司君) 御指摘の点私も至極同感でございます。たとえば長崎新幹線が「むつ」が云々というふうなことで、そういうこととの交換条件でそういうふうなことを考える人もあるかもしれない、まあ一部そういうことを考える人もあるかもしれない、本旨はそういうことではない、こういうふうな議論もなかつたんでありますけれども、長崎というふうなところはいろいろの条件がらいたしまして非常に大事なところであるし、ことに日中関係がこういうふうに進展してまいりま

すと、私は年寄りでございますから、戦前の日中関係が、長崎と上海の間を行き来するということ、非常にあそこで頻繁な交通があったわけでありまして、幸いにして日中条約の締結も成り、議会で必要の手続もとっていただきました今日において、私はそういうような意味からも今日以後のあの地域の、日本においてのみならずアジアにおいて大きな意義を持つわけでありまして、あの辺へ新幹線が行っているということは、いまの日本で、いまのアジアで必要であると、こういうような気もするわけでございまして、「むつ」とは何にも関係はございませんので、くどいようでございますけれども、何かの機会にこれは言うておかないと、かなりそういうように誤解されている向きがあるのを大変私も残念に思うわけでございまして、新幹線につきましても、新たなこの日本の情勢等に合うように考えていきたいと、そういうように考えておる次第でございます。

○青木新次君 陸上公共輸送整備に関して特別会計の設置を考えているようでありますけれども、この点についてはいまも変わりありませんか。

○国務大臣(福永健司君) その考え方につきましては、細部にわたって、どういうところに財源を求めて、どうやっていうようなことになりまして、必ずしも最終的な考え方ではございません。いづれにしてもそういうものをつくって、しかと安定した財源を確保してこういうことをやらなければいけないんだと、毎年ぼつぼつ予算で多いの少ないのって言われて、やりかけてみたりストップを食ったりというようなことをしてるんじや、これは大変だから、どうしてもコンスタントにこういうことを大きく前進せしめていくためにはこの種のことが必要である、こう考えておまして、この考え方に変わりはございません。

○青木新次君 それから、先日、国鉄労働組合が全国の自治体の首長と言われる皆さん、それから議会の議長にアンケートを一斉にやったわけですね。その中で出てまいりましたのは、基本問題会議の特殊会社に国鉄をすることについてどう考

るかという問いに対して、賛成が二・八%、反対が六八・四%です。こういう考え方というものは、やはり今日、四分割とかなんとかというような問題が出ておるときに、一つの大きな答えを出しているのと実は思うんですが、それと同時に、いま、一昨年ですか、昭和五十一年だったと思うんですが、国が累積債務に対する二兆四千四百億を肩がわりしましたね、この考え方が実は正しいと言っているんであります。欠損や債務等について国が全面的に肩がわりすべきだということについての答えが六一・八%でありまして、運賃値上げや合理化などの企業努力で努力すべきだというのが一六%しかない。これは、もちろん厳しい答えもたくさん出ているわけでありまして、政治体の首長や議長の皆さんの答えだということに解釈していいと思うんでありますけれども、この点大臣お聞きになったことありますか。

○国務大臣(福永健司君) いまお話し、ことに数字的に御表現になっていらっしゃるようなことについて、正確にそのとおり把握しているというわけではございませんが、その種の話は承知をいたしているところでありまして。ただ、私は考えますのは、そういうことの中で、そういう意見が多いんだから、国鉄も赤字が出たら出たで右左に国の方で心配してくるんだというような考え方を持たれてはこれ困りますので、そういうような御意見もある中において、なるほどという経営をやって、うまくやっていってもらうと、こういうことも考えてもらいたいということを申し添えさせていただきます。

○青木新次君 最後に大臣、ヨーロッパの各国における国鉄に対する公的助成の関係等については、私は時間がありませんからここで申し上げませんけれども、日本のそれは雲泥の差があるという点については、ひとつ大いに資料を取り寄せていただいて検討してもらって、今後における問題点については、やはりこの国鉄の再建といった問題は、運賃値上げとかあるいはまた合理化で

人だけ減らせばいいんだというだけの考え方ではもう通らなくなっているという点について御認識をいただきたいというように考えます。

○国務大臣(福永健司君) お話しのような点に心いたしまして十分研究をさせていただきます。かつ、研究するばかりでなくて、これを大いに参考として今後に対処したいと存じます。

○西ヶ久保重光君 私は、上越新幹線に限って質問したいと思っております。

運輸大臣ね、まあせっかく一生懸命やってもらってますがね、通過する線の付近の住民諸君は現状ではさっぱりわけがわからないですよ、どうなっているのか、どうなるのか。これはまあ私、運輸委員ですが、出かせぎみたいな委員ですから勉強不足でありますけど、私自身も余りよくわかってない。ただ、たまにああいう事故など起こすもんですからね、それでまたこういううぐあいで、非常にわかってないことがまた不安を起す面もあるし、また、自分たちの生活をこれが完成した後では何か乱すんじゃないかという点もありまして。そういう意味で、これは具体的な質問であります。政治的な質問じゃありませんから、ひとつ端的にお答え願いたいと思うんです。まあ運輸大臣には最後に御答弁をお願いしたいと思っておりますが、そういうことで質問してまいりますので、答弁される方はそのことを含んでひとつ答弁をお願いしたいと思います。

最初に、これは大平理事ね、質問通告にはなかったんですが、トンネルの工事が陥没しましたね。まああれは、私もその後ちょっと現地に行ってみましたが、陥没後の対策というか、付近住民のこれに対するいろんな対処の仕方、何か変わってる面が出てくるように感じるんですね。まあ、中では非常に努力されている、一応当時は速やかに事後処理ができたと思っておるんですが変わってるんじゃないかという感じを受けております。したがって、あの陥没事故後の今日に至る状況と、それからあの陥没事故がトンネル工事に対してど

のような今後やはり影響をもたらすか、またどういうふう具体的に再開されることになるのか、この点について最初にお伺いします。

○参考人(大平拓也君) 陥没事故は七月二十日に起こったわけでございまして、その後地元と早速いろいろのお話し合いを進めさせていただきまして、応急工事につきましても一応御了解を得まして早速応急処置は講じてまいりました。それで、その現場におきます本格的な工事の再開につきましては、慎重に地元と協議を重ねてまいりまして、ようやく地元地区、六区というところまでございまして、六区の方々と、それから村御当局とも了解に達することができまして、近く村議会の結果で本格的な工事を再開することができるという見通しになりました。ただ、それに至りますまでに、陥没そのものではございまして、それまでに進めておりましたトンネル工事によりまして湧水並びに家屋変状その他のことにつきまして徹底的に補償事務を進めまして、それらが全部終わりましたので非常に地区の方、村議会も了としていたでございまして、近く約二百メートル残っておりますわけでございますが、その本格的な工事を再開することができると見通しになっております。そのやり方につきましては、学識経験者を含む技術委員会を持ちまして完璧な体制で施行してまいる所存でございます。

○西ヶ久保重光君 大体すべて解決して、村もあるいは住民諸君も協力体制ができていると、こう理解していいですか。

○参考人(大平拓也君) そのとおりでございます。

○西ヶ久保重光君 上越新幹線も、これは当初は大分早い完成の予定だったようでありまして、大分おくれでございまして。現時点における建設の状況と大体完成の、これはまあ鉄建公団の担当は大宮からであるようですが、大体現状と完成予定はどう見ておられるか、御説明いただきたいと思います。

○参考人(大平拓也君) 工事の進捗についてまず

のような今後やはり影響をもたらすか、またどういうふう具体的に再開されることになるのか、この点について最初にお伺いします。

申し上げます。

大宮から新鴻、さらに先に車両基地がござい
ますので、一応やっております延長は二百七十五キ
ロメートルでございます。そのうちの九〇％に
当たり二百四十九キロがすでに着手済みでござ
います。それと、中心測量が一部まだできてい
ないところがございますが、これのパーセンテ
ジは二％でございます。それから完成目標とい
いますか、予定でございますが、一応五十五年度完
成を目途として現在進んでおります。

○西ヶ久保重光君 五十五年度といいますが、
五十五年の四月から五十六年の三月までであるで
しょう。大体どの辺を見越しているんですか、五
十五年度ね。それと次に、この工事は大分当初予
定よりおくれたでしょう、ずいぶんおくれたおる
はずですね。最初何か決まった時点では五十年か
五十二年ごろに完成予定だったはずですね。大分お
くれた、そのおくれた理由はどこにあるのか、主
な理由。

○説明員(高木文雄君) 委員長……
○西ヶ久保重光君 ちょっと待ちなさいよ。工事
は公団だから公団に聞いて答えてもらわなけりや
ならぬ……
○説明員(高木文雄君) 大宮のこつちがあります
ので……

○西ヶ久保重光君 それはまた後で聞く。何も焦
らんでもいいよ。その点をひとつ、大宮から向こ
うについて。
○参考人(大平拓也君) 五十五年度といいますが、
は、五十五年度いっぱいのもりでございませう。
それから当初五十一年度完成ということござい
ました。ところが、四十九年度以来の総需要抑制に
よります予算の引き締めと、物価の異常高騰など
が原因して工事がおくれたものと考えておりま
す。

○西ヶ久保重光君 大体あれですか、大宮から新
鴻間の工事は大分着工しておりますが、まだ土地
買収の残っているところがありますか。土地買収
の残っているところがあるならば、その実態とそ
の土地買収はいつごろ完成する予定かお伺いしま
す。

○参考人(大平拓也君) 用地買収につきまして
は、大宮・新鴻間の所要面積の八九％がすでに買
収済みでございます。その買収の八九％を県別に
申し上げますと埼玉が七六％、それから群馬県
が八八％、新潟県が九五％というふうになってお
りまして、未買収地は埼玉、群馬にかなりあるわ
けでございますが、これらの未取得地域、町で申
し上げますと上尾市、伊奈町、熊谷市、それから
群馬県の群馬町等も一部についてあるわけござ
います。現在、鋭意協議中でございまして、本
年度中には全部取得できる予定でおります。

○西ヶ久保重光君 それはその残っている非買収
地区というのは原因はどこにあるんです。地価の
いわゆる折りがつかぬのかあるいはまた特殊
な事情があつたためなのか、それはいかがです。
○参考人(大平拓也君) いろいろのケースがござ
います。伊奈町につきましては当初よりいろい
ろの問題ございまして、いまだ用地の取得に至
っておりません。これ以外のところではケース・
バイ・ケースのいろいろな問題がございまして、
いまだ話し合いがつかぬかたというところでござ
います。現在非常にムードも上がりまして、本
年度中には取得できるような状況になっており
ます。

○西ヶ久保重光君 いろいろな事情があつて反対が
あろうかと思うんですが、ここまでできますと
やっぱりわすれかたのものが残っている、それが反
対している。となりますと、結局は地価がやっぱ
り一番大きな問題になると思うんですね。そうし
ますと早い時期に協力をして買収した人と、いま
までいわゆる土地を自分で所持しながら、耕作し
ながら反対をして、そして最後に売りたい。そ
の場合、非常にそこに地価の差ができる可能性が
あると思うんですね。このことはやはり私は上越
新幹線だけじゃなくて、今後五つの新幹線をつく
ろうとする国鉄、あなたもおられますが、それを
やるということがはつきり出てまいりますと、今

後新幹線をつくる場合に土地を早く協力して売
った者が非常にばかみをみて、最後までごねていた者
が非常に取得が大いという実例をつくつては困
ると思うんですね。それはそうやってはいかぬと
思うんです。いま残っているものは、いわゆる最
初買収された地価とどのくらいの差ができる状態
でありますか、わかりませんか。

○参考人(大平拓也君) 一概に数値的にちよつと
申し上げかねるわけでございますが、われわれの
用地取得価格はあくまで時価ということで交渉を
進めております。したがって、その間におき
ます土地の値上がり等がございましたら、やはり
必然的に上がったというような結果になるうかと
思いますが、あくまで時価で買収をいたしており
ます。

○西ヶ久保重光君 買収といったって地価につ
いて、ここでは資料もないでしょうから後で、ひとつ
これは具体的にあらわすわけですから、どの地域を幾
らで買ったという資料を欲しいと思うんですが、
出せますか。
○参考人(大平拓也君) 調べましてつくつて提出
をいたします。

○西ヶ久保重光君 全線の交渉をすつとやつてお
るんですが、その中でトンネル部分がたくさんあ
ります。それから高架があります。それから盛
り土ですか、さらに鉄橋があります。この上越
新幹線の中で、いま言ったトンネル、高架、土盛
り、そして鉄橋と、この四つの全線に対する比率
をお願いしておいたんですが、鉄橋はちよつとそ
こに入つてなかつたんですが、鉄橋はわかるで
しょう、鉄橋部分、それをちよつと……
○参考人(大平拓也君) 全線の構造物別の構成比
をちよつと申し上げますと、トンネルが二百七十
五キロのうち百六キロを占めておりまして、三
八％がトンネルでございます。それから高架橋は
百十五キロございまして、これが四二％を占めて
おります。それから先生おっしゃいますいわゆる
鉄橋というものは、あと騒音その他のことで極力
使っておりませんので、いわゆる河川等にかかる

橋梁ということで申し上げますと、この橋梁が約
二十九キロメートルございまして、一％になつ
ております。で、この一％の中には切り取りの
一・八％を含んでおりまして、先生のおっしゃ
います盛り土というものは全然ございせん。構
造的に言つて盛り土という構造はほとんど用いて
りません。それから停車場、車両基地等かなり
のパーセンテージを占めておりまして、それら
が占める延長が二十六キロございまして、これは
九％になっております。

○西ヶ久保重光君 盛り土部分はない。
○参考人(大平拓也君) はい、ございせん。
○西ヶ久保重光君 はい、わかりました。
それで、今度はいま言つたいいわゆるトンネル、
高架、それから橋梁、これらのキロ当たりの単価を
ひとつお示し願ひたい。

○参考人(大平拓也君) この構造別に申し上げます
と、この建設費——純建設費で申し上げますと、
トンネルは、まあいろいろの発注時期その他のすれ
もございまして、これは平均でございしますが、
トンネルはキロ当たり二十三億円を要しております。
それから高架橋はキロ当たり十八億円、それ
から河川等にかかります橋梁の平均はキロ当たり
二十八億円という実績になっております。

○西ヶ久保重光君 完成時の全建設費はどのぐら
いに見積もつていらつしやいますか。それから全
建設費の、何というんですか、仮に借りととか、
国鉄から出るとか、国から出るとか、あなたの方
で、鉄建公団はお金は持つておるみたいですから
ね、おたくは。調達する大体内訳はどうなつてい
ますか、全建設費に対する調達の内訳。
○参考人(大平拓也君) 一応現段階での上越新幹
線の総工費は、一兆二千五百億というところにな
つております。この資金の内容といたしましては、
全部終わつてみないと正確な数字は出ないわ
けでございますが、その新幹線の建設原価軽減の
ために国から助成を受けておるわけでございます
から、これは工事費補助金、それから公団に業務
外収入、これは雑収入等があるわけでございます

が、それらの資金、これは今後約一〇％ぐらいの感じではないかと思うんですが、それ以外の金を財政投融资約七〇％、縁故債約三〇％という割合で起債をしておるわけでございます。

○西ヶ久保重光君　その大体一年間の利息はどのくらいになります。それは計算していませんか。大体見当で結構です。

○参考人(大平拓也君) 三・五%になるまで助成を受け取るということでございますので、その建設費の利息はまあ公団としては三・五%と、こう言えるんじゃないかと……。

○西ヶ久保重光君　いまあれですが、工事中に地元住民とかその他関係当局とトラブル等は起こっていませんか。また起こる可能性がある地区はありませんか。いわゆる工事中の沿線の住民と

があるいは自治体とかその他のものとのトラブルが工事中に起こっている事実はありませんか。また今後起こる可能性のある場所はありませんか。

○参考人(大平拓也君) まだ話し合っているところ

ないという地域はございますが、工事そのもので
トラブルを地元で起こしておるところはど
うもありません。

○西ヶく保重光君 騒音対策、それからこれはき
あ東海道新幹線は、岐阜・米原、あの辺でいつも
ちよつと雪が降るとすぐとまっちゃうんですが、
上越新幹線は清水トンネルを越えますと、これけ
もうずうつと雪の多いところですが、これに對す
る研究は恐らくされておると思うのであります

が、絶対に雪が降ったから新幹線が動かないとか
おくれるとか、こういうことのないような万全の
策を講じておられるか、具体策があつたらひとつ
教えてください。

○参考人(大平拓也君) 上越新幹線は豪雪地帯も走る新幹線でございますので、その雪害対策には万全を期しておるつもりでございます。

具体的に申し上げますと、新潟県側も、平野部におきましては、平野部の高架橋——全線が高架橋になるわけですが、その高架橋におきましては循環使用によります散水消雪ということ

を考へておりまして、四十六年度以來試験設備を設けまして、數次にわたる実験結果を積み重ねておりまして、近くはそれのさらに大型な規模におきますモデル的な線区もやつて試験を繰り返して、具体的な全線設備についての設計施工に移りたいと考へております。

それから、山間部豪雪地帯でございますが、これらが大部分がトンネルでございますので、一応雪害に対しましては問題外でございますして、トンネルとトンネルとの間のちよつとした明かり部分につきましては、覆いをかけるとか、それからなだれの多発地帯、これをよく調査をいたしまして、なだれ対策並びに防止林等の取得を計画しておりまして、具体的な設計と施工をすでに進めておる状況でございます。

○西ヶ久保重光君　現在、上越線になりますと特急の「とき」などはかなりおくれたり、あるいは運転休止が多いですね。高崎駅などで待っていると、もう三十分以上もおくれる、あるいはまた運転休止になった。だが新幹線の場合にはそういうことは絶対ないといわゆる理解しておいていいですね。これはまあ国鉄も関係しますが、運転の面です。そうすれば運転に入る前の工事はあなたの方でやるんですから。工事はうまくやらなきゃいけないんですからね。その点で、そういう意味で、あなた工事を担当する責任者としてそういうことは絶対ありませんという答弁ができるかどうか、お伺いします。

○参考人(大平拓也君) 一応線路設備といいたしましては、まあいかな豪雪——ちよつと言ひ過ぎなうもしれませんが、豪雪がございまして完全に線路が空いておるといふ状態の設備をつくることとしております。

○西ケク保重光君　そこで総裁ね、あなたの方で
お聞きするのだが、いまお聞きのとおり、大分順調
にいつているようですし、私が心配している電
も心配ないと。ところが、新潟の方はいいですよ
肝心の大宮から上野―東京、これはさっぱりめど
がついてないとわれわれは理解している。この上

野―大宮、さらに最近では何か上越、東北新幹線の終点が上野でストップになる、そういう心配もあるわけですね。それは現状の状態から見て思うわけですね。したがって、総裁、大宮―上野―東京間は、この現状については理事でもいいが、少なくとも総裁はね、必ず東京まで通すという確信があるのか。いま上野駅は地下を始めましたね。これは結構です。しかし、始めたが、上野と東京の間は全然手つかず、見通しつかず、これでは困るんで、必ず上越、東北新幹線は東京まで入れるというひとつ客観的な情勢から見て確信があるのか、またそういう決意でおられるのか、これをひもとつてお聞きをしておきます。

○説明員（高木文雄君）　まず第一的には何となく五十五年度中に完成をいたしたいと思っておりますが、その完成をするという意味は、上野駅で暫定開業をするという前提でございます。上野と東京駅の間は五十五年度までにはちよつとまだ見込

みが立たないということです。その事情は、神田を中心といたしまして用地の取得難でございます。これは私どもが鉄道を引くというだけです。東京都区内の区画整理のような仕事と一緒にやりませんと用地の生み出しが困難だと

いうふうに見ております。そこで、それを待つわけにまいりませんので、急遽方針を変更して上野に駅をつくることにいたしました。そこで、上野まで暫定開業をいたしたいというふうに考えております。その場合に、五十五年度中に確実に開

業ができるかどうかということについての最大の難点は、埼玉県、東京都の用地問題でございますが、大宮から以北はおかげさまで伊奈町等の御協力を得られる見込みが十分ついてまいりましたので、大宮まではまずまず確実に大丈夫だということです。

態になってまいりましたが、残っておりますのは
与野と浦和と戸田と、埼玉県の南部の三つの市に
おきましてはなおまだ反対住民の方が大ぜいおれ
ますということのほかに、それぞれの市当局とのこ
間でもまだ十分了解をさせていただくというところ
までいっておりませんので、それをいつまでに解

もう一つは、東京都内、荒川を渡って南へ下がってまいりまして、東京都内の問題でございまして、東京都内におきまして、赤羽を中心とした北区におきまして、区議会とは正式に了解をしていただくばかりになっております。また、区長も熱心に説得に回ってくださっておりますけれども、まだまだこれもかなりの数の反対者がおられますので、いつまでに用地取得ができるということとを申し上げるところまでは至っていないわけでございます。

なお最後に、上野と東京駅の間は、先ほど申しましたような事情でちょっと五十五年度までの用地手当てが見込みがついておりませんけれども、上野で開業することにしたということの意味は、上野を起点とするということに変更したわけではないわけでございます。あくまでも計画画といえますか、土地の手当てがつきますんならば上野から東京に入れてくるということをご前提にして万事考えておる次第でございます。

○西ヶ久保重光君 総裁ね、反対している埼玉県は運輸大臣の地元なんですな。私は運輸大臣に別にいやみを言おうとは思いませんよ。お互いに運挙する身ですからいろいろあります。しかも、知事はこれは社会党の知事なんです。知事も大分陰で協力しておるようですし、恐らく運輸大臣も陰ではかなりの協力をしてもらっていると思っております。しかし、残念ながらそういう実態であります。

すね。で、大宮―上野が五十五年間に合わなければ、一部大宮―新潟で見切り発車するんじゃないかといういろんな思惑も巷間あるわけなんです。これはどうです、五十五年に間に合わない場合やりますか。

○説明員(高木文雄君) 大宮の駅の工事の仕事を
いうのは相当手間取るものでございますから、現在
までのところでは、なお何となく埼玉県の南部に
当たります三つの市町村の住民の方々の御了解を
得て、大宮の駅が完成するまでには同時に大宮上
り南の方の上野までの間の用地手当てを済ませ、

さらに工事をやっつけたいというつもりでございまして。その意味では、私もはいまのところは大宮で暫定開業というところは考えていないわけでございます。特にお客様の便宜を考えますと、京浜東北線その他を利用して大宮まで行っていたら、そこからまた新幹線に乗っていただくというのはいささか余り適当でございませぬものではないかと、何とかそういうことにならないように一挙に上野開業へ持っていきたいと思っておりますが、何分こうしたいと申ししても相手のある仕事といえますが、関係住民の了解が得られるか得られないかという問題がございしますので、一〇〇%確たることは申し上げかねますが、現段階では最初から上野駅でスタートするという決意でやっておりますということで御理解いただきたいと存じます。

○西ヶ久保重光君 大分質問残っているんですが、時間が来ましてから次回に譲ります。

最後に、運輸大臣、先ほど言ったようにあなたの地元もかなり困難のようです。これはわかりませんが、やっぱりかしこ向こうが、協力した諸君が、たとえば群馬、新潟、この諸君がかなり無理をして協力しているんですね。それででき上がった。しかし、埼玉と東京の一部の者が反対したために通せぬと、これではやっぱり困るわけですね。したがって、運輸大臣、いつまで大臣をされるかは別として、これはあなたの地元ですから、ひとつ、決して私はいやみではなくて、ぜひあなたの政治力で一日も早く解決して、群馬、新潟の諸君の協力に対して、やはり東京、埼玉の南部ですね、理解を示していただいて、上越新幹線の日も早い全通を期待したいと思っております。ほかの質問はまた後日に譲りますが、最後に運輸大臣の、決意とは申しませんが、決意とは申しませんが、ひとつあなたのこれに対する所信の一端をお聞きして質問を終わります。

○国務大臣(福永健司君) 私といたしましても、この上越新幹線が速やかに完成することをひたすら望んでおります。先ほどお話があったところは

かつて私の選挙区でございましたが、いま戸田とか浦和とかというところでは選挙区人口がふえて二つに分けました。妙な話でございますが、大体私の現在の選挙区のところはかなりよく協力をしてくれております。正直な話、そうであります。なおしかし、私の選挙区でなくなつたところの市長などを例にとってみますと、しばしば私のところへも来まして、ずいぶん心配かけているが、もう近く何とか来ますというふうなことで、先ほど国鉄総裁が言われたよりはもうちょっとうまくいくんじゃないかというふうな気がいたしました。国鉄の総裁の観測が甘くて、あと容易じゃないというところよりはいいと思うのでございまして、そういう意味で私自身も関係の諸方面には、いまも西ヶ久保さんがおっしゃってくださるような、私がその責任者でないが、そのあたりがうんとおくれるというふうなことは非常に残念でございまして。何とかして急いでと思っておりますし、またここでどういう方面の人がどうということも申し上げることはばかれますが、わりあいいいような気が私はいましてあります。いずれにいたしましても、いまのお話のようなことにつきましては一生懸命努力したいと考えております。

○目黒今朝次郎君 新幹線の話が出たので、一つだけ要望しておきますが、結局雪に対する、何とか、抵抗力、対抗力というか、それは机の上で考えているように簡単じゃありませんし、せっかく開通してもおくれると、また動力車乗務員がけしからぬなんとな怒られるのが関の山ですから、私は運輸省と総裁に雪に対するテスト、これは相当事前に、余裕を特つた試験区の設定と試験の実施というものを十分にやっつけてもらって、本当に雪に対する確信ができたから開業すると、そういうことを昔の経験と、いまの乗っている乗務員の方々の意見を聞くと、いまの東北、上越もテールでやっておりますように簡単ではないということを皆乗務員が言っておりますから、これは要望しておきます。

それから、いまから私は、きょうこの委員会では最後だそうでありますから、本当は専門的に二つ三つ集中してやりたいと思つたんですが、いまから述べることは项目的に非常に多うございまして、次の通常国会までは明るい返事ができるようなことを期待しながら、答えについては簡潔にお願いしたいと、こう思います。——三十分だそうでありますから。

一つは、私は九月四日、予算委員会のメンバーに加わって沖縄県を調査に行つてきました。その際、与那国という台湾も見え、尖閣列島も見えるところまで行つてきました。大分いろんな事情を聞いてまいりました。これは鍋島予算委員長以下、各党の皆さんがいっぱい行きて、共通したことで与党、野党ともこれは本当にやつてやるべきだというのが二、三ありましたので、大臣にひとつお願いしたいと思つております。

一つは、与那国の航空関係なんです。いわゆる飛行場の整備と、やはりジェット機が飛べるようなふうな早急にしてもらいたい。石垣島まではYS11が行くんですけれども、石垣島から向こうの方は十人か十五人乗りの、ちょっと風が吹くとトシボのように飛ばされていってしまう飛行機が一日置きに午前、午後二回しか飛ばないと、週三回ですか。それで非常にやっぱり住民の方が困つておるんで、まあ聞くとそこによると、復帰前まではYS11が入つておつたところ、こういうことも聞きますので、何か飛行場の改良工事などについて現状と現地の意見、あるいは土地などについて十分に提供いたしますという話も聞いてまいりましたので、この与那国の航空の整備の問題についてどんなふうにか考えられておるか、遠く与那国の皆さんに答えるつもりでひとつ希望を持たせてもらいたい、こう思つております。

○政府委員(松本操君) 沖縄の復帰に伴いまして、与那国と先島の飛行場の整備ということに取りかかったわけですが、それまでは実は千二百メートルの滑走路をYSが飛んでおつたわけでございます。ただ、これは米軍占領下の特殊な事情でやつておつたわけでございますので、復帰と同時にわが国の航空法に基づいて安全も確保し、サービスも向上させたいということで、地元という御相談をいたしました時点において、やはり千二百の滑走路は、は、どうも何か滑走路の東側の方に障害物がある……

○目黒今朝次郎君 山。はい。これを振るかどうかという議論がございましたけれども、さしあたっては、それでは八百メートルの、いま先生おっしゃいましたが、十九人乗りでございましてけれども、STOL機を使うことにいたしましたというところで、その処置をいたしまして、復帰後三億六千万程度の中に入れて照明設備等もつけてまして、現在一日に二便と、それから週八便という形で飛んでおるわけでございます。最初の段階あるいはしばらくたちましてから、同じ与那国でも風向きがあの空港はよくない、どちらかというと横風が多いものですから、島の東側の方に移すのではないかと御意見がありまして、沖縄県が主体になつていろいろと調査をしていただいたわけでございますけれども、どうも非常に、いまわりあい生産高の多い耕地をつぶさなければならぬというふうなことがございまして、残念ながらその問題はさたやみになってしまつた。ただ、先生おっしゃいますように、現在就航しております飛行機は十九人乗りでございまして、将来のことを考えれば何とかもう少し少ない飛行場にしたい、ついでには現在の滑走路の方向を少し変えることによつて、千二百か、できれば千五百でフルに使えるようなのができないだろうかというところで地元の与那国村の方の申し出もあり、県の方でいま調査にかつたというふうな私ども聞いております。現在の第三次空整では以上のような事態でございまして、八百メートルで終始しておりますけれども、これからの計画の中におきまして、県の方でまとまつた議論がだんだんと煮詰つてまいりましたらば、私どもの方はひとつ前向きに取り組んでまいりたいと、このよう

に考へております。

○目黒今朝次郎君 県も調査しているけれどもね、なかなか遠いもので、陸地が広がって、一日か二日であるらうけれども、調査していると言つても一カ月か二カ月に一回程度と、こういうことではなかなか大変だと。それから県の方の事情もわかりませんが、ひとつ航空局の方でも少しハッパをかけて、私も現地を見に来ました、二十度程度を変えれば千二百か千五百の滑走路ができる。こつち山があまりから、山は結局その関係で私は二十までいかなくてもこれはできるんじゃないかなと、素人なりに見えてきたんで、ひとつ非常に待望しておりますから、それと、当面YS11なら11の就航について五十四年度予算段階で少し切ったひとつ措置を努力してもらいたい、これは要望しておきます。

それからもう一つは、これは保安庁おりますかな。あそこには鍋島予算長も、ここに保安の何か物があるだろうと言つたら、石垣島にあって、あそこには何もないと、そういうことなんです。非常に魚がとれるところでありまして、これは悪いことですが、ある国の船もちよいちい入つてきて、そつとこつと魚とつて帰つてしまつと、あるいは尖閣列島がいろいろ国会で議論になっておるわけでありまして、まさか海上自衛隊を置くところの国を刺激すると、こういうこともあるので、やはり一番台湾の近くですからね、あそこ海上保安庁のやつぱり保安署というんですか、何か分室といふんですか、そういうものを設置して住民のいろいろなそういう、われわれがわからないいろいろな問題、台風との関係などについてやつぱり対応措置を講ずべきじゃないかという点も、これまた調査団一同やつぱり早急にやつてやるべきだと、こういうことがありましたので、保安庁の方でそういうことを検討されたことがあるかどうか、今後の問題を含めて事情を聞かしてもらいたい、こう思ふんです。

○政府委員(飯島篤君) 先生御指摘のとおり、与

那国島及び尖閣諸島周辺海域は非常に重要な海域であると当局としても認識いたしております、その警備につきましては十一管区海上保安本部の巡視艇八隻、航空機四機を運用するとともに、必要に応じて他の管区からも船艇、航空機を派遣して監視、取り締まりを行っているところでございます。昨年七月、海洋二法施行に伴ひまして巡視船艇、航空機、通信体制の整備増強を図つてきておりました、五十三年度には千トン型巡視船一隻、大型飛行機、中型ヘリコプター各一機、昭和五十四年度当初にはヘリコプター搭載型巡視船一隻を増強配備することとしております。さらに、今回の補正予算において同海域への配備を予定しまして、ヘリコプター搭載型巡視船一隻、千トン型巡視船一隻、三十メートル型高速巡視艇二隻を計上して一層の強化を図ることとしております。

御指摘の与那国島周辺海域についての諸問題については、このような海上保安体制の整備によつて対応してまいりたいと考えておりますが、さらに与那国島の海上保安庁出先機関を設置することにつきましては、今後の諸情勢の推移を見きわめながら、前向きに検討してまいりたいと考えております。

○国務大臣(福永健司君) 私、いま目黒さんおっしゃったようなことについて余り詳しくは存じませんが、最近のあの周辺でのいろいろな事情にかんがみ、またあの地域本来の事情にもかんがみまして、今度の補正予算に当たりまして、ぜひそういうことを考慮したことを要求して達成するようにということとを海上保安庁長官に指示をいたしておきました。

大体そういうことになっておりますが、ただいまお話伺ひまして、より一層重点を置いて考えるようにいたします。

○目黒今朝次郎君 やつぱり、ベトナムの難民の方がボートで何回かあそこに来られたと、そのボートなども皆見せていただきました。そういうことをやりますと、やつぱり最果ての地でが

ばっている方々ですからね、それらの方々が本当に、もう私もいふん全国を歩きますが、若い町長さんと若いスタッフが、四十代、三十代のスタッフががんばっているあの姿を見て、情にほだされました。ですから、これは鍋島予算委員長、与党野党を問わず空港の問題と言つた海上保安の問題。それからもう一つ時間があるんですが、九月十九日の老人の日にドキュメンタリーで皆さん見たと思うんですが、あの画面に出てくる与那国の漁港なんというのは漁港の部類に入りません。ですから漁港と港の整備、空と海と港、これはやつぱり県とか経営ベースに任せるのではなくて、国の責任できちつとやるというくらい、私は私は当然の措置だと思つてきましたから、自民党の鍋島委員長も含めて見てきましたから、十几年来年度予算でこれらの問題についていまだ大臣の答弁がありません、この思つております。

次は、自動車局長来ておるんですが、私は最近地方を歩いて、岩手の都タクシー問題、福島県の津のツバメタクシー問題、山形の長井タクシー問題、札幌問題、旭川問題、近畿の問題、私は八つばかりタクシー問題をずつと扱っているんですが、どうも率直に言つて仙台の陸運局と札幌の陸運局はけしからぬ。新潟は非常に誠意を持って、新潟の問題一番むずかしいなあとは私こう思つたんだけれども、新潟の問題はわりあい、自動車部長が積極的な労をとつて解決してくださつた。いろいろ聞いてみると、結局陸運局は労働関係に介入したくないと通り一遍のことと答えている。しかし若手県知事から、自治体の県知事から陸運局長に向かつて、この問題は陸運局の積極的な指導で解決する以外に方法がないという異例の県知事の要請文まで出て解決した。解決の方向を見出した問題もいまだに解決してない、都タクシーの問題。私はこれらの一連の問題を見ると、大臣知らないんでしょうけれどもね、許可業務をやっている自動車運送の問題について車の整備がどうの、需要がどうの、供給がどうの、ある

いは油がどうの、ガソリン税がどうの、地方税がどうの、そういう車に対する問題は非常に陸運局も陸運行政も熱心にやるんだけれども、その裏側における運転手の問題、従業員の問題、こういう問題については本當に切り捨ててごめん。あるりっぱな人は、おれが憲法である、おれが法律だ。国会が何言おうと大臣が何言おうと、目黒のチンピラ参議院議員が何言おうとおれが憲法であり、おれが法律だ、こういうことを言つてやつておるりっぱな方がいらつしやるのですよ。そのりっぱな方に陸運行政は何の指導もできない。こんなこと三年間もはうつておいて、一体運輸省の看板があるんですかね、これ。ですから、私は大臣にまづ物と人、この関係は陸運行政でどうあるべきかという基本線をあなたに、あなたも労働大臣をやつた大物ですからね、労働大臣をやつた大物ですから、やはり労働者の気持ちというものはわかつてるんですから、物と人という関係は陸運行政でどうあるべきかという点をまず基本的に見解を大臣に聞きたいと思ふのです。

○国務大臣(福永健司君) 事情にもよりますが、原則的に言つて人か物かという意味での御指摘でございます。これは当然人が主であるべきであると思ひます。ということは、同時にもう一つ言うならば、人か金か物かということになったら、人がまづいの一番であるというように考えます。ただ、運輸行政の実際に当たつて、そういう点から言つて目黒さんいろいろお気づきになった点もあつたので、自分の所管のを中心にして物を言うのがまづいまおっしゃつたような意味において、全体としての調和を欠くというようなこともあり得ようかと思ひます。しかし、りっぱな役人、りっぱな公務員である上から申しますと、所管のことだけで後のことは知らぬというのじやりっぱな連中ではない、そういうふうに思ふわけでございます。いま仰せのようなことにつきましては、心して臨まされるようにしなければなりません。具体的な事情等につきましては、私も私なりに調

査をいたしまして善処したいと思ひます。

○目黒今朝次郎君 この運輸六法の道交法に、人間を大切に扱うとか、免許を扱う際に人間のことを考えるなんていうことは一項もないから、やっぱり陸運行政では、この条文にある物という考え以外には出ませんというのが陸運行政の第一線の連中の解釈ですよ。人間の関係はどうぞ労働省に行つて下さい。労働省は、労働省に行つたて免許権を持つてゐるのは運輸省だから、これは非常に悪いですよと言つても、陸運局と陸運事務所がこの法令によつて許可の問題を扱つておるのですから、労働省はどうにもなりません。運輸省は労働省、労働省は運輸省、運輸省は労働省、行つたり来たり時間かせいでおつて、中に入つておる労働者はもう待つてゐられないからアルバイトして食う、こういうかっこうになつてゐるんですよ。その悪循環をずつとやつてゐる。

ただ私は、新潟の陸運局がらつたといふのは、そういう問題をよく見きわめて、やはり陸運局は陸運局なりに問題をとらえながら、県あるいは労働省関係と十分調整して、そしてやっぱり出るときはばつと出て勝負をする、だから新潟は解決した、こうなるのですよ。だからその点はやっぱり自動車局長、あなたは直接扱わぬでしようけれども、もう少しこれに、いま大臣が言つたとおり、物にばかりこだわらないで、物を操縦するのは人間ですから、それでしよう。この安全事項を支えているのは整備工でしよう。あるいは操縦だつて、操縦を實際にやつてゐるのは運行管理者でなくして實際ハンドルを持つてゐる運転手でしよう。そうすると、やっぱり人間と物は表裏一体じゃないですか。そのことを自動車局長、あなたも幾らかい言つた、仙台、それから札幌から新潟から陸運局関係ずつと歩いて行つてゐるんだけれども、その点あなたの感じをひとつ東北の方を向いて、おれは憲法だと言ふ人に向かつて陸運行政の根本を教えてくださいよ。

○政府委員(梶原清君) 私どもが道路運送事業者を監督いたします場合、事業監督の際に労働条件

の改善と、こうした一般的な考え方から取り組んでおることは先生御案内のとおりでございます。

遺憾ながら先般来岩手県の都タクシーとか、福島県のツバメ観光タクシー、また旭川市内で若干の会社が現在なお紛争状態にあるわけでございます。先般来先生御指摘のとおり長井タクシーなり北九州のタクシーの紛争問題につきましては、円満に解決を見たわけでございまして、私どもとしては、大臣も先ほど御答弁になりましたように最善の努力をいたしたいと、かように考える次第でございます。ただ先生も御指摘のとおり、運輸省はこの事業所の監督をやつておるわけでございます。紛争状態になりましたときこの労使の中へ、たてまとして中へ入つていくことが非常にむずかしい立場にあるわけでございますが、できるだけ早期に円満解決のための努力をいたしたいと、かように考える次第でございます。

○目黒今朝次郎君 大臣ね、もうきょうは時間がないから、ここに持つてゐるやつは、これは昭和五十二年九月二十八日署名してゐるやつがおれは憲法だと、一番偉い人が一番上に書いて署名、捺印してゐる。その次が全自交盛岡地本の委員長、これは岩手全体、県の委員長、それからこつときて、ここに岩手県陸運事務所所長さんね、それから労働事務所の所長さん、これは立ち会い人ですよ。五十二年九月二十八日、私はこれを協定するまで一年かかった。当時の石田博英運輸大臣を仲介しながら一年かかつてやつとこれとめた、去年、いま五十三年の十月ですね、全然これを履行しないんですよ、この一番上の偉い人が、偉い人が履行しないで署名、立ち会ひした、この立ち会ひしたやつがばつととして一年間見ておつて、ばつととしておつたといつてもいろいろ努力してゐるんだけれども、おれさえもどうにもならぬ、おれが憲法だ、があるものだからね。でもやっぱりおれが憲法だと言つたつてこれは陸運行政のメンツにかかわりますよ。こういう者をほつておくから仙台陸運局管内に蔓延する。いつ

の間にか津軽海峡を越えて北海道まで行つて、それで上陸して函館から札幌へ行つて、札幌で物足りなくて旭川まで行つて、みんな憲法の偉い人がこれは東北、北海道を荒らし回つてゐるんだ。こういうことを陸運行政で認めたら、この波が今度トラクに行きますよ、あるいは港に行きますよ。こういうやつを私は陸運行政がはうつておいていかぬ。やはり自動車局長の責任で、まあできれば今月中ぐらいにやつぱり決着をつけると、そのぐらゐの——そういう意味で、私はこういう悪いやつには行政が介入してもよろしいと、こう思うんですよ。行政は傍観すべきじゃない、こういうものは。だから、やつぱり大臣とよく相談して、一番知つてゐるのはまあ悪友というわけじゃないけれども、石田博英前々大臣が少しは、おれは憲法だを知つておるらしいから、人間的に。こういう方の助言も受けて、やつぱりこういうのは陸運行政から抹殺するといふと怒られるから、やつぱり引退をせよと、身を引いてもらふといふことをひとつ自動車局長ががんばつてもらいたいと、こゝろ私は注文をつけるんですが、内容のことは言いません、もう時間がありますから。また、おたくの方も困るようなことが、きのう何だか来たおつさんがくどくど私を口説いておつたから、口説かなくなつたつて私もわかつてゐます、三年もやつてゐるんだから。まあおたくの立場を尊重して内部は言ひませんから、精神的な決意だけはぜひ表明してもらいたいと、こう思うんですよ。

○政府委員(梶原清君) 特に岩手県の都タクシーの社長のことを先生御指摘になつておるわけでございますが、非常にむづかしいございまして、円満解決のために全力を注ぎたいと思つております。○目黒今朝次郎君 まあ心から期待してゐます。今度私が行かなくてもいいようにね。私が仙台へ行くと東京へ来る、東京へ来ると仙台に行つちゃうんだからね、これは。どうしても私会えないんだ、この偉い人に。これはお願いします。それからもう一つは、物のついでにこれは港湾

局ね、福岡運輸の関係、これはひとつ港湾にも大分あるんですよ。これは私は港湾労働法を設置した歴史的な経緯を考へて、やつぱり港湾経営者あるいはその港湾経営者の元締め、元締め、これらにやつぱり理解してもらわないと、これまで港湾の私は紛争が絶えない。福岡運輸の問題についても私は見てきました。近畿海運局長はこれはやつぱり元請の責任で解決すべきだと言つて、海運局長が非常に努力したということも私は敬意を表します。敬意を表しますが、一番大事な最後の線に負けてしまつたんだから、あれ海運局長の手で守つてやつて、やつぱりこういう問題がまた波及しないように、ひとつ海運局長の英断をこの際お願いしたいなと思つてきょうは来たわけなんです。これも同じ運輸関係のタクシー、トラク、港湾、この三つですから、これどうですか。

○政府委員(大久保喜市君) 先生御指摘のように港湾運送事業と申しますのは、実は港湾の機能を果たすためには、やはり専門の技能を持った労働者、労働者諸君の労働に期待するところが非常に大きいわけございまして、港湾運送業の生い立ちからいたしましてそういうような労働者諸君を抱へての港湾運送事業というのが各港に存在してゐるわけございまして、残念ながら非常に港湾運送事業者というものが零細のものが多ございまして、そういうようなことからいろいろ問題があるようございまして。それで港湾運送事業法は、それらの港湾運送事業者が健全な形で存在していただくまゝというところと港湾の機能も麻痺してしまふといふことから港湾運送事業法が制定されてゐるわけございまして、ただいま御指摘の福岡運輸の場合で申しますと、そういうような中におきましていゝゆる荷主限定といひますか、特定の荷主の荷物を扱うというふうな形での港湾運送業者として免許を受けた福岡運輸というのがございまして、これがいろいろ最近の諸般の社会情勢の変化によりまして、荷主の方がその福岡運輸の港湾作業に依存しなくなつてきた

ということが問題の発端でございます。そこいらから御指摘のないいろいろな問題がございます。業者の方から廃業届が出る。しかし、そうなるという労働者の問題が出てくる。それでいろいろと港湾運送事業法のたてまえからいたしますと、先生御承知のように近畿海運局がいろいろ配慮いたしまして努力をしたわけでございますが、何分にも荷物のない、荷主限定のその荷主の方の荷物がないということじゃもう業が成り立たない、こういうようなことで、労使関係の問題を何とか円満にうまく解決すべくいろいろとあつせんをしてまいったわけでございますが、結局、廃業を認めざるを得なくなったという経緯がございます。しかしながら、なお近畿海運局といたしましては、いわゆる雇用者側の団体であります日本港運協会というのがございます。その日本港運協会の大阪の地域の協会長、この人を仲介人としたしまして関係者間の調整を何とか図っていけないかということ而努力しているという報告を受けております。私もそういったにしても、全般といたしまして港湾運送事業は非常にいま厳しい状況にございますので、なかなか大変なこととは思いますが、港湾運送業者の団体でありますところのいまの協会長と、それから関係者との間で何とかうまく解決の道を見出してくれることを期待しております。私どももその成り行きを見ている状況でございまして、こういう事情にありますことをどうか御理解いただきたいと思います。

○目黒今朝次郎君 いまちょっと局長の答弁で食い違ひがあるのは、荷物はあるんですよ。荷物はあれけれども限定された福岡運輸に荷物をやらなさいで、別なルートで流しているんですよ。だから別なルートで流さざるを得なかったそのややつこしい労使関係や、経営者の基本姿勢やらあるいはあいう港独特の何というか、どういう表現を使うか、私らは簡単に言うんだけれども、議事録に載るから目黒のやろうあんな言葉を使ったというと港湾の方に怒られるから言いませんが、なかなか港労働法をつくらざるを得なかったあのむす

かしい関係があると、そういうのが絡んでこれできたらいいですよ。私は岡谷工機の本社にも電話しました。服部さんという支店長代理ですか、その人にも話をしましていろいろ話を聞くと、幾つかの方法があると、こう言っているんです。その話は、私は幾つかの方法の中に労使関係の問題が、あったら、われわれも皆さんに言うところは言うと。で、その体制のエンジンがかかるように、歯車がかかるようにそういう努力を、私は私で惜しむものじゃありませんから、ひとつこの岡谷工機の東京の本社、そういうところもひとつ港灣局機の方から話をかけて、新しい免許になるけれども、近畿海運局はまだいつでもやるだけのその構えをとっていると、こういってその経緯は尊重しますから、その構えにうまくかみ合うようにひととつ積極的な岡谷工機の本社に向かってても御努力方お願いしたいと、こう思います。

最後に、私はこのごろ国鉄の問題も自分のこと
で余り言わないんですが、総裁には午前中大分
言ったけれどもね、それは御勘弁願って。これは
私はちょっと見てびっくりして、九月十一日、十
九時三十分、函館の五稜郭、あそこに——私も何
回も行くんですが、有川という踏切があるんです
よ。その踏切、両方に遮断機があるんですが、こ
の遮断機を四つとも、列車が通過をした後十分か
十五分の間に、遮断機を全部四つ切って、のこぎ
りでゴリゴリと。それで踏切の遮断機ですから故
障が起されば故障の警報器がつくでしょう。その
故障の警報器をあらかじめ壊しちゃって、コード
を抜いて、それで機能しないようにして、そうし
て行つたと私はこの新聞見て、新聞で報告を受け
て、これは余りにも悪質な私は列車妨害だと思っ
て、これは余りにも悪質な私は最も交通量の
んですよ。列車往來妨害罪。これは最も交通量の
多いところですよ、五稜郭で。私はこれね、警察に
もお願ひし、鉄道公安にもお願ひしたいんですが、
私は今回か予算委員会でも、この委員会でも、こ
の悪質な列車妨害、特に信号関係、信号関係に対
する妨害だけはこれは絶対徹底糾明をして、やつ
ぱり明らかにしてももらわないと、こんなことをや

られたんでは乗務員が安心して走れない。たまにまうちの乗務員が見つけたからこれは事故にならなかったんですよ。この前の新幹線もそう。それからこういうことについてはもう少し公安官も、あるいは警察の方も、こういう悪質な信号機その他に対する妨害については、やはり徹底的に調べてもらいたい。やり得だということがあって——松川事件じゃありませんが、松川事件はもう私は言いません。松川事件言いませんが、こういう妨害だけはぜひ私は責任を持って明らかにしてもらいたい。いまだで私は三件言っていますから——村上駅の事件、新幹線の事件、この事件、こういうやつはぜひ国鉄公安の総力を挙げて、労働組合いじめばかりやらないで、こういうのもやつぱり総力を挙げてやりなさいよ、鉄道公安官。画面に、映画のドラマみたいに出てこないでね、これはやつてもらいたいですな。これやらないと乗務員は乗っていけないと、こう思いますから、この辺りの見解なり今後の方針をぜひ聞かしてもらいたいです。と、そう願います。わかっていきますか。

○説明員(氏平秀夫君) お尋ねの九月十一日に函館本線の御指摘のございました有川踏切での悪質な踏切妨害の事件でございますが、この事件発生当時、付近で目撃者が四名ほどございまして、その人々の協力を得まして警察と十分協力しながらの鉄道公安は捜査を進めておりますが、ただこの供述の内容では、当時時間帯としまして夕方七時半ごろでございまして、あたりが暗やみでございました。そのため被疑者の人相とか服装、体格等がほぼ輪郭程度ということでございまして、詳細にわかっておりません。しかし一応の御協力にいただきましたので、その御協力の内容をもとにしまして、地元の道警の函館方面本部鑑識課の御協力を得まして、被疑者の似顔絵を作成いたしました。それをもとにしまして、警察官と協力のもとでいま付近の地域住民の間に聞き込み捜査を継続いたしておるところでございます。現在までのところ被疑者の発見に至っていないことは残念でございますけれども、鋭意捜査を継続中でございます。

○目黒今朝次郎君　こゝでね、公安官の挙動がこうのあるいは警察の挙動がどうのというのを随分聞きますが、そういう時間ありませんから、これは別途、私の方からただします。何はともあれ、警察庁は村上の列車妨害事件も含めて、やっぱり徹底的に真相を明らかにしてもらいたいということを重ねて要請します。

それから、きのうおととい申し上げた大型トラックの死角の問題とか、船員雇用センターにかかわる問題については、時間が来ましたから後は資料その他について御提示を願って、私の方の意見もその際に申し上げるという点で、資料の提示だけ、雇用センターと大型トラック対策についてはお願いいたしますして終わります。

○田代富士男君　私は最初に、航空運賃並びにサービスの面、それから国鉄の身障者に対する対策のことについて質問をしたいと思います。

最初に、福永運輸大臣も御承知のとおりに、国際航空運賃に関する問題が多く論じられております。一つは値下げ競争の激化、航空運賃の自由化、般空運賃の弾力化、いろいろな形で報じられておりますし、五十三年六月三十日から七月一日にかけてカナダのモントリオールで開かれましたＩＡＴＡの会議でも、運賃面がクローズアップされてゐることは御承知のとおりでございます。特にこの会議で目玉となつたのは、航空運賃の決め方に関する問題であつたと聞いております。従来とつてきておりました基本方針であります全員一致主義といふものをやめまして、これからは二国協議定といふんですが、それを優先しようといふような、そういう新しい方向づけがなされようとしております。このような国際的な動向に対しまして、わが国といたしましてどのように対応しようと思はれるのか、まず最初に運輸大臣から御見解をお聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(福水健司君)　ただいまは田代さんお話しのごとく、世界的にいまお話しのような傾向が生じております。まあ世界的にと申しまして、

ますので、したがって里帰りその他の非常に特殊な需要がある。そこで、先生おっしゃいましたように、たとえばレーカー社のようなごときものは、ともかくそこへ行って並んで切符を買えばいい。そのかわり何のサービスもいたしません、こういうことで、ことしの夏あたりは寝袋までかつい

切符を買ったと、こういう話でございます。したがって、こういふ形がそのまま太平洋の運賃に一つの規範になってくるといふうなことは、実務的にも理論的にもいささか無理ではないか、このように思うわけでございます。ただ、そうは言いながらも、先ほど大臣がお答え申し上げましたような一般的な消費者のための低運賃政策ということについては何ら異存のないところでございますので、したがってさっき大臣が例示いたしましたような団体割引運賃とかあるいは個人の旅行につきましても、一定の制約は加えるものの相当に切った割引運賃というふうなものをIATAの会議にJAIをして提案をさせておる次第でござ

それから、米側がいま盛んに主張しております
いわゆるカーターの航空新政策、こういうふう
に呼ばれるものは、いま話題になっております低運

賃政策と、それから先生おっしゃいましたようにチャーターの大幅な自由化、それと多数の航空会社との競争、競争の原理を積極的に導入することによって消費者の便益を向上しよう、こういう議論でございますけれども、これは私どもの立場からすると考えますと、輸送事業というものを免許に係り、考えまして、そしてその結果、しかしそれが独占等の弊害に陥らないように管理監督をしていくという考え方とは非常に立場が違っております。アメリカの場合は国際線に従事し得る能力を持つ会社

だけでも七、八社ございますので、これが一斉に、たとえばの話でございますが、一斉にそれこそカーター理論で言うところの革新的低運賃なるものをひっ提げて全部日本へなだれ込んできた、こういうふうなことがもしあり得たといいたしますと、これは直ちに市場混乱し、日米間の定期航空

というものをめっちゃめっちゃにしてしまうということとはどなたもおわかりいただけるんじゃないか。したがって、こういうふうな議論とともにも議論をしておるわけにもまいらないわけでございます。

また、これと離れて、これまた先生御指摘のように、日米航空協定に内在しております基本的な不平等の問題、これは是正についてはもうかれこれ二年近く議論をしておるわけでございますが、議論の過程におきましてアメリカ側がいま話題になっておりますような別の議論を引っ張り出してきておりますので、大臣申し上げましたように、短兵急にこれと戦をしようというのをいたしましても、なかなかうまくいかないだろう。したがって、やはり世界的な国際航空輸送の動きというものが十分踏まえながら、しかしそれは言いながら、私も、私どもの基本的な考え方というものはあくまで堅持するという形で粘り強い交渉をしていきたい。ことしの三月までそういう形で交渉を継続してまいったわけでございまして、いま中断の形になっておりますが、いずれそう遠くない時点でまたこの連続の話をしていかなければならないだろうと考えております。その場合には、やや抽象的ではございしましたが、いま私が申し上げましたようなことを基本に、皆様方の意見を十分踏まえた上で積極的な交渉をしていきたい、このように考えております。

○田代富士男君 いまいろいろお話を聞きましたけれども、いずれにしても自由化政策というものがある国際的に広まっていく可能性というものはあるんじゃないかと思うわけなんです、これに関連してお尋ねいたしますけれども、全日空がこのような国際航空業界のチャーター機の自由化という、そういう動きに対応して、また国際線に乗り出せる態勢を整えるためかわかりませんが、東京に拠点ともなるべくホテルを開設すると、これは新聞にも報道されたわけなんです、現在日本の国では一つの路線になるべく過当競争等が起きないようというところで、幹線は日本航空、ロー

カル線は全日空と国内航空、国際線は日航、このようにいろいろ分けられておりますけれども、このような全日空がそれだけの莫大な資本を投じてでもホテルを建てて対応しようということは、全日空に對しましては国際線就航の免許を与える方向にあるのか、あるいはそれだけのものをやるからには何らかのそういうものの示唆でもなされたのか、そこらあたり明確にさせていただきたいと思っております。

○政府委員(松本操君) 全日空がホテルを直接経営しているのではありませんので、これは全日空の子会社と申してよろしいかと思っておりますけれども、全日空が資本参加しております会社がかなりございまして、その中の一つがこういったホテルチェーンを動かそうとしておるわけでございますが、私どもの基本的な考え方としては、全日空自身の経営状態というもののいささかなりともマイナスの影響を与えるような形であるならば、これは航空行政の立場からしかるべき監督、指導をすべきではないか。そうではございせん、現在のところ私も注意深く見ておりますけれども、これらの子会社に対して全日空が直接みずからの稼ぎを大幅にはき出し、あるいはその子会社の負債を肩がわりしたというふうなことで、本来航空事業に投入すべき金を別の方面に使っておるというふうな疑いはいまのところ見られておりませんので、これも一私企業でございまして、航空法の定める範囲内における管理、監督というものにはさらに十分強化していくことは考えておりますが、さしあたっての問題はないだろうと思っております。

そこで、先生おっしゃる通りに、これが将来の布石であるのかないのか、あるいは航空局としてそれについて何らかの前向きあるいは陰に陽にそういったような考え方を持っておるかという御質問でございまして、これは四十五年の閣議了解に基づきまして、まさに先生いま仰せられましたような基本的なラインを私どもは現時点において堅持しておるわけでございます。したがって、全

日空につきましても当然のことながら近距離チャーターという問題については、それはこの閣議了解の範囲内において運営していくことを認めていくつもりでございまして、いまここの積極的な根本的な変更を加えて、全日空をして別の国際線の分野に進出させるというふうなことを考えておるわけでは毛頭ございせん。

○田代富士男君 いまそういう国際線就航等は現時点においては考えてない、いまさっき私申し上げました基本線であるということでございますけれども、こういういまさっきから申し上げられておるようなカーター政権の自由化政策の攻勢とか、そういうものがかけられた場合は、対抗上そうせざるを得ないことが起きてくるかわからないけれども、その点はどうか、どの程度堅持されるのか、そこらあたりは明確にされない面もありまされども、運輸大臣いかがでございますか。

○國務大臣(福永健司君) 物の言い方によつて、これ影響するところがかなりございましてので大変むずかしいと思つて、国際的に考えればアメリカの方でうんと競争力の強いのがたくさんあると、そういう現実を前にして日本は一つだけ、あとのものは歯が立たない、というままでのいかと、こういうふうな質問されると、だんだんもう少し強いやつが日本もあらわれてきた方が望ましいと、私の性分としては言いたいのであります。しかし、これをうっかり言いますと、いよいよ国際線にはかの会社、たとえば全日空というようなものにそういう国際線に就航せしめる意図かということになりまして、答えは先ほど局長が申しましたように、そういうことではございせん、こういふことでございまして、先ほど申しましたことは田代さんも、カーター政権のもとであつた動きがあるのに対して何にも考えてないかと言われまふと、考えたいような気もいたしますと、こういうことでございまして、これが現実的にそういうものをいま許可しようと私どもが考えているということではないと、わかつたようなわからぬようなことでございまして、御理解いただきたいと思つております。

○田代富士男君 じゃ、話題を次に移します。航空需要の増大に伴ひまして、各航空会社は旅客に対するサービス向上にこれは努めなくちゃならないし、努めていると私は思ふますけれども、最近幾つかの問題がいろいろ起きてくることを私も耳にしております。そういう搭乗手続時におけるいろいろな問題が起きておりますけれども、状態はどのように把握されていらっしゃるのか。キャンセルの状況等、キャンセルに関するトラブルでございまして、旅客に対する扱い方が周知徹底されておるけれども、どのような周知徹底をチケットあるいはチケットホルダー、タイムテーブルなど徹底されているのか、実情と、掌握されていることと、問題になっている点というものをまとめて御説明願ひたいと思つております。

○政府委員(松本操君) 最近のような航空輸送事情にかんがみまして、航空企業のサービスの向上というものはますます要求されるわけでございまして、したがって、私どもの方も、従前から繰り返し関係企業に対してはいささかもそういう面において怠りがないようにということの注意を喚起してきてわけでございまして、実は最近正直申しまして二、三いささか問題があるのではないかと思つたような事象を私も承知をいたしました。したがって、まず基本的な物の考え方という意味におきまして、関係の問題を起こしました航空企業に対しては、私自身社長を呼びまして、こういった面の配慮を十分にしながら制度的にあるいは職員の訓練について十分今後努力をするようにということをきつく申し渡したわけでございまして、具体的な問題として一番問題が出てまいりますのは、やはり先生いまおっしゃいました予約をしておいて、それをキャンセルする、キャンセルしたときに正規の手続を早目にしておいてくれれば実は問題ないわけでございますが、キャンセルの手続をしないでおくというふうなことがしばしば行われる、あるいはも

う一つの問題といたしまして搭乗時刻の二十分前には搭乗手続を終わってほしいと、こういうことを言っておるわけですが、その趣旨徹底を欠いている面もあって、実は非常にしばしば際どいところで問題を起すこと、こういうことがございます。そこで、特にこの搭乗手続を出発二十分前に済ませるという点につきましては、まず代理店店頭での案内、チラシの配布あるいは航空会社が電話で予約を受け付けたときに必ずそのことをメンションする、あるいはラジオでいろいろと便のディレー等をお知らせする、こういう場合にも搭乗手続はお乗りになる飛行機の二十分前までに済ましてくださいということを繰り返して言わねばならぬことを、先月の末から実施させるようにいたしました。それからまた、今月の半ばから案内、チラシをつくりまして、この中ではつきりと搭乗手続を二十分前までにしたいだかない場合には、場合によっては予約をキャンセルしてしまふことがありまして御注意していただきたいとチラシの配付を先月半ばから開始いたしました。さらに、時刻表を皆さんに配るわけでございますが、その時刻表の表示その他を見やすいところに、やはり搭乗手続は必ず二十分前までにしたいだきたいというふうなことを書き込むことを来月早々実施させようとしております。

そういうふうな点によって、一方で十分に旅客の方に搭乗手続について周知徹底を図る一方、今度は窓口での扱い方あるいはキャンセルした後の扱い方という点について、さらに一段と関係企業の方で工夫をこらして、実際問題として切符が買えない、行つてみたら席がすいていたりとか、あるいはちょっとした差で乗り損なつてしまつたとか、そういうふうな窓口サービス面の不行き届きということが起こらないようにこれから厳格に指導監督をしてまいりたいと、こう考えております。

○田代富士男君 いま航空局長がこういう指導徹底を先月の末から始めたと、これはよいことだと思ひますが、それが行われてなかつた。私は改めて申しますが、私も非公式にそういうサービスの改善をやるべきであるということを運輸省航空局に申し入れたわけなんです。その結果、そのような改善の方向に動いた。ほかからいろいろあつたかわかりませんが、それと。

それで、いま二十分前の問題ですけれども、ここに日本航空と全日空と東亜国内航空の航空券があるわけなんです。大臣も航空局長も皆さん方も搭乗されるときに、航空券をもらったときに裏なんか第一見ませんよ。だから、飛行機の時間は二十分前が常識であると、これは日本の常識であるといふべきで、目につくところに、再度、三つの日航、全日空、東亜国内航空、この中で一面にそのことが明記してあるのは日本航空だけです。全日空と東亜国内航空は書かれてない。裏面を注意していただきたい、それも裏面もまあ見てください、小さな字で、これは恐らく年齢にして四十代の人以上は読めませんよ。そのためにいろいろなトラブルが起きております。私は、だからこういうものは搭乗する場合の一番基本になるべきものは、問題が起る前に防げるものは防いでいかなければならぬ、それが旅客に対するサービスじゃないでしょうか。また、日本航空、全日空、東亜国内航空、ここにもいろいろな徹底事項は書いてありますけれども、これは青地に白です。これもこういう青地に白の色のところにいろいろ書いてあります。これは普通の人は読めません。で、広告の欄を見ますと、広告の欄は明確に読めるんです。こゝまで利益を上げなくてはならないのか、やはり、生命尊重です。いまさっきも物が大事か人間が大事かという同僚議員の質問に対して、人間が大事ですということを言われた。人間の生命を安全第一でいくべきで、私はこういうことに対して、いままで運輸省当局としましても乗客の立場からのそういう気持ちでなくして放置して置いたかと思ひます。だから、先月末からこの問題に対して取り組んだと思ひますけれども、こういう意味で私はこういう航空券に對してしましてもこれは一

面に明記させる、これは一面に明記させなくちゃだめなんです。一面に明記して、そしてある程度航空会社によってスタイルは違つても明記すべきものは明記する。そして、裏面なんかは読めません。そして、こういう広告を私は読むとは言いませんけれども、広告は自願して小さな広告にしまして、そういう注意事項等を明記すべきじゃないかと思ひますけれども、この点大臣いかがですか。事故が起る前に、これ防ごうことになるんです。

○国務大臣(福永健司君) 大変お話しもつとも伺います。私は、人間が正直なせい、物事を大體表を見て裏面は見ないことにいたしておりますが、いまのお話の点々ひそひそいうことになるように、われわれもしかるべき方策をとりたいと思ひます。

○田代富士男君 そこで、そこまではかるべき方策をとるとおっしゃるならば、資料を示す。これは日本航空全日空、東亜国内航空です。だから、そこまで検討していただくならば、これは一つの私の提案ですけれども、航空会社のこの券を見ればこの航空会社かわかるというように、日本航空なら赤、全日空なら青というふうな線を入れます。少しばかり線を入れればよろしいのですから、あとは白地に活字を組んで見やすいようにすべきだと思ひます。どの航空会社がどの色にするかという、これはまた決めるのに一苦労されるかわかりませんが、そこまで検討されるならば、技術的に改めるならばこのようにやっていたきたい。

それと、そういうキャンセルの問題等二十分前の問題でトラブルが起きていることは、いままで羽田の空港施設が比較的近いところであつたけれども、成田空港ができてきて移転した、そのために国際線の既存の施設を使つてゐる。そういう意味におきまして、なかなかいろいろ時間がかかる。そういう空港ビルの問題、そういうような施設の改善をしていかなければならぬ、いままでの国際線の跡を利用してありますから、乗り

場所が明確にわからない人たちがいっぱいおる。こういうところに対しては、場所を移せばよいのじゃないかと思ひますが、どうでしょう。

○政府委員(松本操君) 先生のいまの具体的な御提案につきましては、先ほどの大臣のお答えもございまして、私どもの方で積極的に研究をした上で、また関係企業を十分に指導するようにしてまいりたいと思ひます。特に、羽田を例示的にお示しになりましたけれども、空港の構造そのものが旅客の案内に、最初設計したときはそういうことをいろいろ考へて恐らくつくつてあるわけでございますが、やがて便数が伸び、ビルを追加していくというふうな工事が行われますと、どうしても最初の基本的なラインからずれて、多少曲がりくねつたところを通すようになったり、あるいは羽田の例でございまして、いまおっしゃいましたように、もともと国際線の建物でありましたものを国内用に使つていうふうなことから、案内が非常にわかりにくいという点も、私自身そのように思ひます。そこで、いま例示的におっしゃいました航空券に何か色の線を入れて区別をするという、それをたとへばそのまゝ拝借して拡張していきますと、それによって青い線なら青い線をたどつて行けば、間違ひなくセキユリティーチェックを通過してゲートまで行けるとか、そういうまじくいくのかどうかかわかりませんが、羽田の例で申しますと、現在案内方法の改善を含めまして、施設改善の私どもの出先機関が入りました委員会をつくつておりますので、そういうところでひとつ徹底的に検討をされた上で、具体化できるものから逐次具体化されていくようにいたしたい、このように考えます。

○田代富士男君 次に、キャンセルした場合にキャンセル料の料金を取るのか、この趣旨説明と、最近五年間のキャンセル料の収入、航空会社別に年度ごとに説明していただきたい。それと、本年七月一日からそのキャンセル料が改定されております。なぜこのようにキャンセル料を値上げしな

くてはならなかったのか、三点について御説明願います。

○政府委員(松本操君) 予約の取り消し手数料というものは、これはやはり航空機の座席の数というものは限られたものでございますし、いたずらに予約して座を押さえたまま他人に迷惑をかけるというふうなことはなるべくやめてもらいたいというところでございますので、不確定なまま座席を保留しておくというのをなるべくないようにしたい、そのために多少そういうふうな取り消しの手数料というものを課することにしよう、いたずらにひよつと予約だけしておいて、後でまたばつと取り消すというふうなことはしないようによく考えてやってもいいというふうな気持ちで一つと、それからやはり多少ではございますけれども、予約の事務を取り、またそれを取り消すということでございます、それなりの手数料、手間暇というものを航空会社としてはかかるわけでございまして、国鉄の場合でもたとえは座席指定券でございますか、こういうふうなものは予約をして取り消した場合に、何がしかの取り消し手数料をいただくというのがならいではないかと思うんです。そういうふうな形でございまして、従前はそんなに大きな額ではなかったわけでございます、五年間の数字を申し上げますと、これ全部……

○田代富士男君 三社、会社ごとに。
○政府委員(松本操君) はい。日本航空の国内線で申しますと、四十八年が一億五千二百萬、四十九年同じく国内線一億七千八百萬、五十年が三億一千一百萬、五十一年が一億四千九百萬、五十二年一億七千八百萬。
それから全日本空輸につきましては、四十八年が四億三千七百萬、四十九年が五億五千五百萬、五十年が五億九千九百萬、五十一年が五億六千五百萬、五十二年が六億七千四百萬。
東亜国内につきましては、四十八年が一億三千四百萬、四十九年が一億七千萬、五十年が一億六千七百萬、五十一年が一億七千五百萬、五十二年が一億七千四百萬。

二億一千四百萬。数字は以上のようなものでございまして、大体經常収入の〇・三%前後というところ、年により会社によって違います。日本航空あたりは低うございまして、日航、東亜は〇・三ないし〇・五%という程度のものになっておるわけでございます。

それから、ことしの七月にこの手数料を改定いたしましたのは、これはやはり安易な予約取り消しという形で空席発生を生じましてというふうなことをある程度抑止する効果を持ちたいという意味で、従来はいささか手数料としては安きに失したのではないかと、いうふうな点もございまして、この七月から取り消し手数料を上げたわけでございますが、これは金額によつて、航空券の金額によつて数字が違つてまいりますが、高額ののにつきましたは大体一四、五%から二〇%程度、それから五千円未満のわりあい低額なものにつきましたは二〇%程度というふうな間で、いろいろと変わつておりますけれども、数字的には大体国鉄指定席の取り消しが三〇%でございますので、まあまあそれに見合つた程度のところへ改定をしたと、こういうことでございまして。

○田代富士男君 いま航空局長、簡単にすららと御答弁されましたけれども、この中には納得できない問題がいろいろあります。キャンセル料を取る趣旨は、そういうふう簡単にキャンセルされないように手間、手数料がかつたから取るんだと、この趣旨はわかりやすいけれども、それを防ぐためにさらにキャンセル料を上げるという、こういう理屈はいままでこの委員会でもいろいろな値上げをやりましたけれども、そういうあれはないうです。いま申すのとおり、こういうお客に対するサービスというものが欠けていて、そして上げるだけ上げるといふ。たとえて申し上げますと、いま国鉄の場合とはほぼ同じですとおっしゃいますけれども、国鉄の場合とは全然違います。国鉄の場合キャンセル料は取りません。これは値上げの理由は何らない。そしてキャンセル料をしたらそれはそのまま空席で走っている、空席で飛んで

いるのかと言へば、そのキャンセルした空席は全部ほとんど最近満杯で飛んでいるんじゃないですか。収入は行われているじゃないですか。言うなればいま述べていただいたキャンセル料というのはもうたまたまうけの収入ということになるんです。いま申された数字を五年間、四十八年から五十二年度間、いま言われた数字をちよつと計算してみますと、日本航空が国際線を含めて十七億四千七百萬円、国内線だけが九億六千八百萬円、全日空が二十八億二千二百萬円、東亜国内航空八億五千五百萬円、これは空席で走つたならば、これだけの収入はなるほどと理解できますが、お客さんが乗つていつている。なおかつこれはこれだけの収入がある、にもかかわらずまたキャンセル料を値上げすると言ふ。これはどうもその神経というお客を物扱い、いまさつき同僚議員がおっしゃつた物が大事な人間が大事な、人間じゃなくして物扱い的な考えのところが出發していませんか。運輸大臣これどうですか、運輸大臣は人情深い人だといまさつきもおっしゃつたけれども、こゝまではいままで掌握されておりました。私、具体的な説明をしました。値上げする理由なんかない、私はこれはもつと下げるべきだと思ふんです。それよりもキャンセル料されないように努力すべきじゃないですか、キャンセルされないように。いかがですか。

○國務大臣(福永健司君) キャンセルされないようにするということ、これに配意の重点が置かるべきであるとも存じます。そういうような意味で上げたつもりのような説明がさつきあつたんでございまして、よく私もさらに調査させていただきます。先ほど田代さんは、たとえばキャンセルというふうなことがあつてもそのかわりに別の人が満席というふうな、ほぼそういう状況で飛行機が立つていつたというふうなことが多いと言われましたが、そのとおりであるかどうかわかりませんが、事ほどさうように飛行機にお客さんが多いということとは、これは結構と言へば結構ではございまして、それはどうかさんの人がたとえばキャンセルがあつても乗るといふような状況であるとするなら、キャンセル料は余り高く取るというのはおかしいというふうな気もいたします。もう少しひとつ調査してみたいと思ひます。

○田代富士男君 そこで、私はキャンセル料よりもお客に対するサービスという面で検討すべきだということ、これはよくよく五年間でこれだけの日航十七億四千七百萬円、これは国際線を含んでです、全日空二十八億二千二百萬円、東亜国内八億五千五百萬円、これは路線のいろいろな便数にもよりますけれども、日航と全日空と比べた場合に、国内線と国際線とほぼそういうことを同格というわけにはいきませんけれども、東亜国内はちよつとこれはおくとしまして、これは余りにも全日空のキャンセル料金というものは多過ぎる。私はこれは何らかの形で問題があると思ふんです。検討する——いま大臣が実態を調査してとおっしゃいますけれども、やはりこういうふうなことも細かく検討していただいて、お客に対するサービスということに對して徹すべきだと思ひます。だからいま大臣おっしゃる通りに、キャンセル料を上げる理由は何もないと思ふんですが、もう一度いかがでございましてか。

○國務大臣(福永健司君) ただいまお話しした点のようなことを念頭に置いて対処したいと思ふわけでございます。どうもキャンセルも少し多過ぎるような気がいたしますが、そこいらのことについてはなおもう少し實際を調べてみたい、こういうふうな思ひます。

○田代富士男君 それではいま国鉄總裁が横にいらつしやいますけれども、国鉄の場合は、これは電話で予約申し込みの場合は二日前に購入しない場合、自動的にこれはコンピュータから消されるようなシステムになっているかと思ひますけれども、だからいま同僚の委員の方から航空券を買おうと思つても手に入らない、こういう実情だと、それは私もそういうことはわかつております。わかつておりますが、その問題もいまなぜそれが手

に入らないのか、直前になったらあいていて、この問題にメスを入れるべきだと思ふんです。こういうことも、(「その通り」と呼ぶ者あり) 雑音はやめて。だからそこもメスを入れて、それよりも国鉄が赤字再建のために何とかしなくちゃならないと、お客様を大事にしたいということ、その一つとしてコンビューターを入れまして、全国のおの主要駅、お客様に間違いのないようにと、あれだけの体制づくりをやった。それに対して、航空会社はこのコンビューターの容積不足——能力がないのか知りませんが、しかしキャンセル料だけでもこれだけ取っている。国鉄はキャンセルしても取りません。国鉄もキャンセル料取れたらなあ、恐らく高木総裁は、赤字を少しでも埋めることができるんじゃないかと思つていらつしやると思ひますけれども、ここらあたりの航空業界に対する指導というものを、航空会社に対する指導をどうしていただけるのか、お尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(松本操君) 実は航空券の予約というのは、ついせんだつてまでは、たてまえは券を買つていただくということになつておつたわけですが、いまが、しばらく前から、これはいささか不便である。まあ国鉄がしばしば引き合ひに出されませんが、国鉄の駅はど切符を売っているところがございませんで、電話予約というところを実は始めておつたわけでございます。この電話予約をしたということが、そのキャンセルを多発させる一つの原因にも、実は結果論的でございますけれども、なつてしまつた。そこでややさかのぼりますが、四十九年ごろに私どもとしてコンビューターを積極的に導入をして、たとえば電話予約を受けつけまして、一定の日数が経過して、なおかつ券の購入がない場合には、それを予約のリストから落としてしまふ、こういうふうなプログラムを組んで、各社一様にこれを動かしたらどうだということを示唆をいたしました。で、そのためにいろいろと関係の企業の方で検討を始めたわけでございますけれども、聞いてみますと、私も完全には

よくわかつてない面もありますが、なかなかこのシステムが複雑で、そのプログラムの開発にかなりの手間暇をかけたようでございます。しかし、結論的にはことしの十一月から来年にかけて、三社とも多少のこぼれはございますけれども、

(委員長退席、理事安田隆明君着席)
いま仰せのように、一定の期間がたつて、なおかつ航空券の購入がない者につきましては、コンビューターの方で自動的に予約から落としてしまふというふうなプログラムを運搬することが可能になつてまいりましたので、その点につきましては、いま御指摘のようなことがこれからはなくなつてくる、このように考えております。

なおまた、電話予約ということが、いま冒頭申し上げましたような、何かちよつとはつきりしないような形で、電話予約をしておいて、しかもそれを一定の日数たつた場合には予約リストから落としてしまふというの、これまた問題ございませんで、その対応をいたしまして、先日運送約款の方を直しました。電話予約というものを一つの予約の形態として、運送約款の中で正規に位置づける。それと同時に、いま先生おっしゃいましたような形で、一定の期間がたつても券の購入のない者は落とす。で、このプログラムを本年十一月から来年早々にかけて、各社多少のこぼれはありますが、運用していくと、こういうふうなところまで追ひ込んでまいりましたので、これからこの点についての一般旅客に対する迷惑、支障というふうなものをかなりの程度減少していけるのではないかと、このように考えております。

○田代富士男君 それから大臣、もう一つあるんです。まあ大臣、ここまでは御承知なかつたと思ひますが、いまキャンセル料がこんなに多いじゃないかとおっしゃつた。これを防ぐ方法があるんで、それは、この航空券の中にも、これはオーブンにすれば二カ月間有効なんです。だからそのときに乗れない、乗れないから、じゃあキャンセルしなさいと、キャンセルする。だからキャ

ンセルをして、キャンセル収入はあるけれども、そのときにこの航空券はオーブンにすれば二カ月間有効ですよと言へば、飛行機を利用している人は二カ月に一回ぐらいまた利用できますよ。

(理事安田隆明君退席、委員長着席)
そこで、これを小さな真心というのです。カウンターにおる職員、そういう人たちがキャンセルする前に、これは二カ月間有効ですよと言つてあげれば、そういう庶民の皆さんがキャンセル料まで取られなくてもこれ防げるわけなんです。そういうことに対する配慮というものがなされてない。だから、そういうような配慮というものも、これは裏に書いてあります。虫めがねで見なくちゃならないくらい。しかし実際にはそれがされてない。こういう点に対して血の通つた、本当にお客本位のサービスというものが欠けておりますけれども、こういう点も大体的にやるべきであると思ひますが、きょうは時間の関係がありますから、もつと細かいこと、私取り組んだ以上はこれ取り組んでいきますけれども、あわせて大臣、この問題いろいろの問題がありますが、どのように解決していただくのか、決意をお聞かせいただきたい。

○国務大臣(福永健司君) いまお話しした点、オーブン化することになると、その次の乗るのと、どういふことかで予測しがたい事態が生ずるんじゃないかと、素人なりにちよつとそんな気がしました。それはまあそういうことにならぬようになつていふのかと思ひますが、いろいろそういうことを研究いたしまして、いづれにしてもサービス心を向上せしめると、サービスの向上ということにより一層意を用いさせるようにしていきたいと思ひます。

○田代富士男君 じゃあ次に質問を移します。国鉄の問題についてお尋ねいたしますが、国鉄の身体障害者に対する設備改善につきまして基本的な考え方はどうであるのか。身体障害者に対する設備改善の内容の実態はどうなつていふのか。特に視力障害者に対する装置、車椅子使用者に対する装置、これについて改善の実績がどうなつて

いるのか。時間の関係もありますから、概要で結構でございますからお願ひいたします。

○説明員(吉武秀夫君) 最近いろいろなところで身体障害者の対応設備が進んでまいりましたので、国鉄も四十八年ぐらゐからかなり力を入れてまいりました。いまお尋ねの目の不自由な人に対しては、たとえば盲学校があるというようなところでは要望が多いわけですから、こういうところを重点を置くとか、あるいは町ぐるみで対策を講じておこうという場合には、駅だけ穴があかないようにするとか、あるいは駅を新しくつくるというふうな場合にはできるだけそういうものをつくり込むというふうなことでやっております。また車椅子の利用者に対しては、これは非常に一カ所に対して設備がかかりますものですが、主として重点を新幹線に置きまして、新幹線の設備改善を行つていくという、そのほか在来線についても、利用者の多いところについては逐次進めていくというところで、具体的な数字を申し上げますと、視力障害者に対してはまあたとえは誘導ブロックであるとか、点字テープ、点字運賃表といったものを五十年で百六十四駅。五十一年度五十三駅、五十二年度四十六駅ということ、五十二年度末で二百六十三駅という駅に設置してあります。それから車椅子の利用者に対しては、たとえばトイレの改良であるとか、改札口を拡大するあるいはエレベーターを設置するといふようなことがございまして、五十年で五十三駅、五十一年度五十二駅、五十二年度二十四駅ということ、現在八十九駅に対して設備を行つております。

○田代富士男君 で、五十三年度の計画あるいは五十四年度の見通し、また予算はどうなつていふのか、簡単に御説明願ひします。

○説明員(吉武秀夫君) この中で、たとえばエレベーターとかそういうようなものは非常にお金がかかるわけで、こういうお金のかかるものについては、一部本社の方で予算措置等をやるわけになってございまして、大部分はわりに一件の金額と

しては小さいものが数多くあるというような形なものですから、全国に三十近くあります鉄道管理局別に、その局のプライオリティーに応じていろいろ設備をしております。五十三年度はそういったようなものを集計してみますと、誘導ブロックで大体三十九カ所ぐらい。それから安全手すりで二カ所、点字運賃表で二カ所、それから駅内の案内板で五カ所程度であります。それから、車いすの使用に対しては、トイレで四カ所、改札口の拡大が八カ所、その他エレベーターの改良が二カ所というような数字になっております。五十四年度はいま申し上げましたような細かいものの積み上げがありますので、五十四年度の予算とかそういうものを見まして管理局でいろいろ計画をするということで、恐らく各地ごとに局に対して来年はこういうことをやりたいというような要求をまだしておる段階だと思っておりますので、予算的には決まっております。

○田代富士男君 こういう身障者対策に対するいろいろ陳情書が全国で出ていますかと思ひますが、全国聞いたら時間があるから、大阪鉄道管理局内あるいは天王寺鉄道管理局内などのくらの陳情書が出されておるのか、その実態を教えてください。また、特に一つだけ取り上げますと、阪和線の上野芝駅改造についての陳情書が天王寺鉄道管理局長あてに出されております。大阪府立身体障害者福祉センター所長、大阪府身体障害者更生相談所長、大阪府立百舌鳥学園、大阪府堺児童相談所、大阪府身体障害者職業訓練校長、こういう人、あるいは上野芝駅をよくする会という皆さんから出されておりますが、この上野芝駅の付近の状況を申し上げますと、ここには市立の藤谷学校、市立あけぼの療育園センター、府立身障センター、同じく付属病院、大阪府身体障害者職業訓練所、府立百舌鳥学園、府立ろう学校、市立百舌鳥養護学校、府立堺養護学校、府立堺児童相談所、あすなろ養護所、市立えのきはいむ、こういういろいろな福祉施設というものがかたまっております。そういう意味で上野芝駅が福祉駅としての

性格を強く持っている関係上、そういう皆さん方がこの駅に対する要望というものを示されておられますけれども、これに対して国鉄として、いまさつき運輸大臣が物よりも人が大事である、ましてこのように社会的に弱い立場におる皆さん方でありまして、そういう人たちに對して暖かくこれを受け入れて対処してあげるべきではないかと思ひますが、どのように取り組まれていくのか、そこらあたりあわせてお聞かせいただきたいと思ひます。

○説明員(吉武秀夫君) まず最初の、どれぐらい陳情が来てるのかという実態でございますが、過去三年間で四十八件来ております。それから、五十三年度は、年度途中でございまして、現在までに十六件来ております。これにつきましては、できるものから逐次やっております。それから、特に先ほど御指摘のありました上野芝の駅は、阪和線の輸送力増強という工事の一環で駅を改築いたしますが、駅舎を新築をしております。で、四十八年度から着工をしておるわけでありまして、この際に身障者の方々のことも織り込みまして幾つか考えておりました。ただいま先生の方からお読みになりました要求書といひますが、陳情書が来ておまして、これらの項目がいろいろあるわけでありまして、その中で、車いすの利用者が駅前広場からホームに容易に行けないので、この辺を考えてくれというようにございまして、この駅は階段を上って、やや橋上駅的になってしまっていますので、現在考えておるのは、直接ホームの上に階段を上がらずに入れるようにしたらどうかという改良の仕方を考えております。それから、ホームの安全確保ということで幾つか要求が来ておりますが、これは電車駅でございまして、ホームも電車の高さに応じた高さになっておられますから、電車と汽車との競合するような駅でかなり段差があるというような駅でありまして、なので、そういった建設規定に基づいてきちっとやっております。それから、いろいろな列車接近の点滅灯であるとか、そういった設備にも配慮をす

るような設計上の指導もいたしております。それから、車いすのトイレをホームにつくってくだないかというようにございまして、これは一日に〇・何人というぐらいでありますから、むしろ国鉄のホームの上というよりは、もっと広く利用できるような場所であつたりおつくりになるというところであれば、そういう意味でのいろいろな協議をしていきたいということで管理局と市とで話しておるというふうにわれわれ聞いておるわけでございます。

○田代富士男君 じゃ、よろしくお願ひしたいと思ひますが、それと身障者割引の実情というものがどようになっておるのか、それと従来の身障者だけでなくして内部疾患者に対する割引というものは実施できないものであるか、この点もお尋ねしたいと思ひます。身障者のための運賃割引というものが急行までございまして、この割引が決定したときは特急がなかったときでありますから、少なくとも現在急行を特急に変えようという国鉄の政策もありまして、こうした、こういう現行の割引制度を実情に合うように変えるべきではないかと思ひますが、どうでしょうか。

○説明員(吉武秀夫君) 身障者の運賃割引でございますが、現在第一種という身体障害の度合いが重い人と、それから第二種という比較的軽度の軽い人と二通りございまして、第一種の場合には介護者とともに乗車をなさるといふ場合に、普通乗車券、定期乗車券、回数券、普通急行券それぞれ五〇％の割引というようになっております。それから、障害度の軽い方は普通乗車券について五〇％割引をしておるということで、五十二年度で約二十五億ぐらいの額に上っております。で、いま先生がおっしゃいましたその他の特急の問題あるいは内部疾患の問題につきましては、これは前からいろいろお話を聞いております。おりますが、ただいま公共料金についていろいろな見直しが行わ

れておりまして、七十八国会でも、これは国鉄の負担がなくて政策実施官庁で負担すべきじゃないかというように附帯決議もございまして、この公共負担という中にいろいろな性格のものがございます。あるものは営業割引的なものもあるじゃないかというようにございまして、先ほど厚生省あるいは文部省につきましてはわれわれの方から五十四年度予算について御要望、お願いしておるところでございまして、そういうことで全体的にその見直しもしておる、それから閣僚協議会でもお取り上げになっておるというふうな段階でありますので、現下の財政事情ともにもろみ合わせまして、国鉄の負担をいまこのまま広げるといふことについては御容赦を願ひたいというふうに考えておるわけでございます。

○田代富士男君 最後に高木総裁、ただいま私、身障者対策の問題を取り上げましたが、時間の関係でごく一点に止めて取り上げたわけなんです。が、こういう要望は全国管理局集めましていふん来ていると思うわけなんです。いま上野芝の駅の問題に対してはこれは前向きに対処していただくということでございまして、こういうような社会的に弱い立場にいらつしやる身障者の皆さんに對しましては特段の配慮をしていただきたいと思ひますが、最後に総裁の御見解を聞かせていただきたい。

○説明員(高木文雄君) 身障者の方々に對する対応といたしましては、あくまでも弱い方といひます。か、そういう方の生活が少しでも明るいものになるようにしなければいけないわけでございます。で、そういう気持ちで臨んでまいりたいと思ひます。ただ、私どもの方はいかにも駅数が非常に多いものでございまして、数が多いものでございまして、なかなかかかぬところへ手の届くようなわけにいかないの、私自身も何となく少し進まないかと思ひながら思うようにならぬという現状でございまして、ただ、気持ちとしては、なるべく早く、なるべく多くの場所であつて、進めていくようにしたいというふうな考えで

おります。
○内藤功君 ます、新東京国際空港で働く人たちの労働組合の活動の権利の問題について若干質問をいたしたいと思ひます。

本年の三月二十五日に、成田空港で働く人たちがつづけている五つの労働組合と空港公団との間で覚書で交わされて、空港管理規程の六条二項四号、五号は国際空港内に職場を有したは勤務する者が組織する労働組合の正当な組合活動には適用しない、そしてそこで言う正当な組合活動というのは、労働基本権に基づく行為と東京国際空港、羽田で行われていた労働組合活動と言うのであるということが明文上はつきりされて、なおその過程において、六条二項四号の中で配布という行為がもとめられたんだが、それは空港側の方でこれを取り除いたという、まず私の言った経過について間違いないかどうかお答え願ひたい。
○参考人(大塚茂君) おっしゃられるとおりでございます。

○内藤功君 新東京国際空港周辺の暴力集団に対する毅然たる態度をとるべきことを私もあの当時要求いたしました、それはしかしながら空港で働くまじめな真摯な勤労者の方々の組合活動をそれを口実によもや侵害するようなことがあつてはならぬということも三月三十日予算委員会の分科会の席上御質問申し上げ、御確認を願つたところでありました。

さて、この正当な労働組合活動というのは非常にこれは大事なことであつて、しかも労使間でこのように正当な労働組合活動というものがきちんとして定議をされたという以上、これは関係各方面にきちんと周知徹底をされたはずであると思ふんです。特に正当な労働組合活動というのは、法律上刑事上の免責、民事上の免責、不当労働行為の保障、この三つが正当な労働組合活動には法律効果として付与されていると言われている。なかなか刑事上の免責は、労働組合法一条の二項で刑事上の免責が正当な労働組合活動にはある。警察には大きな関係があるわけなんです。

そこで伺ひたいのは、成田空港警察署あるいは成田の警備本部などの、あるいはそれに連する各警察当局に対するかような覚書ができ、覚書に連する経緯はかような経過であり、また国会での論議はかような論議があつたということも含めて、警察に対して間違ひのないような周知徹底をされたかどうか、されたとするならばどのような経過でされたかという点をまず伺ひたいと思ひます。

○参考人(大塚茂君) 私から直接連絡ということはいいたしませんが、担当の者が警察署に對しましてうちの管理規程並びに覚書をお渡しをいたしましてその経過を御説明したというふうに報告を受けております。

○内藤功君 そのところをもう少し具体的に、いつごろ公団のどなたが警察のどいう人に渡したのか、文書はどれとどれを渡したのかを御説明を願ひたいのですかね。

○参考人(大塚茂君) いまその担当者が来ておりませんので詳しくは何でございしますが、管理規程とそれから覚書をお渡しをしたということは確かでございます。何月何日にだれがどこでということまで実ははつきりいたしておりませんが、恐らく空港警察署並びに千葉県警の警備本部というふうなところには御連絡をしたはずであるというふうに私は感じております。

○内藤功君 私は質問通告で昨日も詳しく、いつ、だれが、だれに、どういふ文書を渡して、どういふふうな説明をしたのかというのをこの委員会に質問するから、それだけは答えられるようにしておいてくださいと念を押したんです。これはもう政府委員室に聞いていただければわかるんです。本日にやっていますか。この具体的な答えが出なければこれは質問の意味がない。

○参考人(大塚茂君) 何回かやっておりますがございまして、一々その日にちと具体的なあれはわかりませんけれども、うちの春山参事から空港警察署長にお話ししたことがあるというところは確かに聞いております。

○内藤功君 問題はこの覚書と管理規程だけじゃなくて、これに絡む国会の議事録ですね。それからおたくの法務室ですか、法務室でつづつた一切の経過という詳しい文書があるんです。労働組合側にはこういうものが全部出されているらしいんです。ところが、労働組合の方には渡しているんだけれども、肝心の正当な労働組合活動かどうかを判断する上で一番渡しておいてもらいたい警察には、いまの話だと少なくとも覚書と管理規程しか渡してない、これでは労働組合の活動に對して警察が間違つた職権の行使をするおそれがあると思ふんです。至急にこれは点検をして、いまの私の言つた全部の資料を警察の責任者に対してきちんとして渡して、労働組合に對して説明したと同じような説明をきちんとして責任者にしてください、これ約束してください。

○参考人(大塚茂君) 調べまして、もしまだやらないとすれば、そのような措置を講じたいというふうに思ひます。

○内藤功君 まあ心証としてはやらないということ、私ははつきりしていると思ふんです。すぐにはこれはやっていた方がいいと思ふ。というのは、私はこの問題についてお聞きしたのは、六月の三日、七月十八日、この二回にわたつて、この覚書や管理規程を見ておつたら起こることのない事件が起きています。六月の三日にはこのAGS労組という組合の書記長さんが組合のビラを一枚で、たつた一枚、これを建物の中で職員の方に渡した。組合の書記長さんあたりまで、すね、ビラはもう組合活動の基本だから渡した。そうしたら機動隊が走つてきてこれはいけないと、取り上げるといふようなことを言つた。二度目は七月の十八日にAGSの成田ビルですか、その前でAGSの組合員がビラまきをしておつた。それに対して機動隊が寄つてきてビラを一枚貸してくれ、ああ労働組合ですかということを言いながら、いろいろ根掘り葉掘り聞くといふふうな干渉があつたんです。事はまだこの程度だといつて少しも安心できない。これは徹底してない証拠

なんです。これは私が口やかましく言ひますのは、ビラの権利というのはこれはやっぱり人間の言論の表現の権利として非常にこれは大事なものです。労働組合にとつては自分たちの要求をビラで配るといふのは最低の、ミニマムの権利ですね。それに対してもしこういう危険にさらされているといふことははなはだこれはよくない。いろいろこう調べてみると、どうも大塚さん、あなたの方の空港公団がせっかくりっぱな協約を——われわれも国会で、あの三月時点で二回も、衆議院でも参議院でも質問をし、目黒さんもやられたようでありました。私も聞いて、そうして、そういう中であつた、正当な組合活動には管理規程を適用して抑えつけないといふのを決めて、あなたが肝心の警察に言わなければ、これは底抜けなんです。権利というものは、刑事の面と民事の面と不当労働行為の面と、三つの面を守られて初めて保障されるわけなんです。ですから、ばやとしておるようですね。困るんです、そういうことじゃ。そういうことです。あなたは確約をされた、ぜひ速やかにその説明をやって、その結果を報告していただきたい。再度お約束願ひたい。

○参事(大塚茂君) 先ほど申し上げましたように、まだやつてなかつたら、やるように早速いたします。

○内藤功君 大体、この委員会に出てくる前に、しかも質問事項はちゃんとわかつておる。やつてなかつたらというふうな答弁を、それで恥ずかしいんです。はなはだ遺憾です。まあいま確約があつたので、私はもう今後は待てませんが、いま大塚総裁の確約、これも私は本心にやるかどうかと言ひたいところですが、この確約を待つということにしたい。

次に、きょうの主題であります私鉄の問題についてお伺ひします。大手私鉄十三社が八月の十二日に平均二〇・五%の値上げ申請をした。私どもは、今回の運賃値上げが私鉄各社の経営実態から見て非常に不当なものだといふことを、当委員会その他におきましてずっと明らかにしてまい

りました。たとえば経常損益を見ますならば、昭和五十二年度は十三社合計で二億二千万円の黒字である。またこれは橋本教員が閉会中審査で追及いたしましたように、七%から一〇%の高配当も経費に含めて計算をして、そして赤字だと、こういうことも橋本委員によって指摘をされたところでありました。これに対して、同日の運輸委員会におきまして福永運輸大臣は、厳しく対処するという答弁をされた。福永運輸大臣、その後どういうふうに対処されたかというところをお話し願いたいと思います。

○国務大臣(福永健司君) 申請がされて、審議会の方へこれについてどうするかということをお諮問しておるわけでございますが、これと関連して、関係の責任者においては、それぞれ必要な手続といえますが、手続を経たわけでございまして、まあ最も大きな問題として現実にこの申請をどういうふうにわれわれが後、値上げ等の措置について聞くか聞かないか、どの程度に聞かないかというふうなことにについては、まだもちろん予備的にどういうことであるというふうなことを申し上げるわけではございません。いずれにいたしましても、答申がありまして後に、その厳しくのところは、いままでのところじやまだ厳しいというふうな現実的な処置は目立ったものはないわけですから、今後そういう気持ちで対処してまいりたい、こういうふうに考えております。

○内藤功君 大分歯切れが先ほど比べると悪くなったように思ふんです。いろいろ形容詞もつけられましたが、形容詞を全部省いて骨だけ見ると、まだ厳しくやらないという御答弁のように私は理解をいたします。はなはだ遺憾であります。

八月の十二日に申請があるというところ、九月の七日に諮問をした。一カ月たちませんでね。これまでの例を見ますと、昭和四十九年の値上げの際には、申請から諮問まで一年三カ月かかってますね。その前のときも、つまり前の前のときも一年かけています。今度はもう一カ月足らず。これはもう、こういう点から見てもね、運輸省が本気に

なつて厳しくしたとは私は思えないんです。厳しくしていないということにならざるを得ないと思ふんです。これ、局長、どうですか。

○政府委員(山上孝史君) 内藤先生御指摘のとおり、去る九月の七日に運輸審議会に諮問をいたしております。この大手民鉄の運賃改定申請につきまして、これは運輸省設置法の規定に基づきまして、先生すでに御高承のとおり、運輸審議会に對しまして諮問する義務がございまして、運輸審議会の公平かつ合理的な決定をいただくために、事務的に運輸審議会に諮問すると、こういう手続をしたわけでございます。

なお、申請受理から諮問まで、過去においていふような例がございまして、先生御指摘のような例もございまして、あるいは前回、五十年につきましては、五十年の八月に申請を受理して、同年の九月に諮問したと、こういう例もあるわけでございまして。私ももといたしましては純粹に事務的に申請内容を検討して、申請内容自体についてそのまゝ運輸審議会に諮問したと、こういう事務的な処理をさせていただいておる、こういうつもりでございまして。

○内藤功君 八月のこの閉会中審査でも橋本委員が指摘したと思ふますが、事務的にじやなくて、国民生活、特に物価全般に与える影響を考へてやれと、そういう追及に対して福永大臣が、その点は厳しくやるということ、私は議事録で拝見しますと三度ぐらい言っておるんですね。私は遺憾ながら、もうこの問答で明らかにならずに、厳しくやらねばならぬところ、いまの局長のお話だと、きわめて純粹に事務的にやられた。これは、いままで二回の値上げと比べても非常に冷たい私は仕打ちと国民には映るだらうと思ふます。私はね、そういう意味でまだまだその厳しくというものが本気になつてやらないと思ふので、きょう、材料を一つ示したい。これで厳しくならないなら大問題です。

従来から、私鉄運賃の値上げのたびに、会計操作を行なうことによりまして鉄軌道部門の経費を

過大に、また収益は過小に評価をして、赤字が多というふうにして値上げの口実にしてやってきました。こういう指摘が多く国民の中からはなされております。この点ではいろいろな材料がますます出てき、これからは指摘をいたしますが、きょうはその一つといたしまして、鉄軌道部門の、鉄道部門の経費の中の大きな割合を占めております鉄道部門の利子負担の問題について伺ひをしたいと思います。

私鉄各社が莫大な借金をいたしまして土地の買占めをしてきているということは周知の事実でございまして、この土地買占めの資金となるいはば借金の利息を鉄道部門に多く負担をさせている。私はまあ多くというより、過大にと言った方が私の気持ちには合ふんですが、多く負担させている、こういう指摘が強くなされ、私どもの党も国会などで繰り返しこれを検討し、追及してまいりました。前回の値上げの際のことを一つだけ繰り返すようですが申し上げますと、それまでと計算方式を変更した結果、昭和四十九年度実績につきましては従来方式に比べて大手十四社の合計で百六十三億五千三百万円、こういう利子負担が鉄道部門で軽減されたことがあったはずであります。このことは御承知でございますか。

○政府委員(山上孝史君) 私は当時の、いま先生御指摘の数字なりその措置については現在承知しております。

○内藤功君 これは当時の記録を見れば明らかなんです。数字はいまそこに持っております。百六十三億五千三百万円というえらい数字がこれで軽減されたんです。恐らく数字を持っていないから答えなかったと思ふけれども、かような事実があったことは御存じでしょう。

○政府委員(山上孝史君) そのような「たぶん運賃の査定」ときの作業の一環だと思ひますが、そのような作業の実態なりその結果の数字については、現在私は承知しております。

○内藤功君 それじゃ、これは至急調べていただくことを要求しておきます。

ところで、私がいまこれを出したのは、あなたから即答されると否にかかわらず、このように少し計算の方法を変えただけで、鉄道部門の負担する利息が大きな影響、つまりプラスマイナスの影響を受けることになるということで申し上げたので、鉄道監督局長はよくおわかりのことだと思ふのです。

ところで、運輸省は去年の五月二十五日に、「鉄軌道部門の収支実績について」と題する「鉄監第一八四号鉄道監督局民営鉄道部監理課長から陸運局鉄道部長あて通達」をお出しになりました。出したとすればその内容を……

○政府委員(山上孝史君) 御指摘の通達は承知しております。これは「鉄軌道部門の収支実績について」という表題で、先生のおっしゃったような番号で鉄道監督局の監理課長から各陸運局の鉄道部長あて通達をしております。

これは内容といたしましては、鉄軌道部門の会計の処理についての基準を指示したものでございまして。

○内藤功君 確認ですが、その中の、私がこれから質問で申し上げようと思ふのは、全部じやなくて「記」としたところの「記」、算用数字の「2」のかたかなイロハの「ハ」です。「受取利息、支払利息及び配当所要額」というところで、「各事業部門固定資産」の「の百分比」——「各事業部門固定資産」の次に括弧して「預り保証金に相当する額を控除した額」、つまり預かり保証金を控除するという部門についてであります。いまこのような、私が申したのは確かにありますね。

○政府委員(山上孝史君) 先生の御指摘のとおりであります。

○内藤功君 この方式が去年の五月二十五日の通達でとられましてから、新しい預かり保証金控除という方式で計算いたしますと、大手十四社各社どのような変化が生じてまいりますか。また大手十四社全体ではおおよそどのような数字上の変化

が起きてまいりますか。この点をいまのこの通達
の方式、それから前回の方式というもので計算を
して示していただきたい。このことを数日來運輸
省に申し上げておるんですが、その結果がおわか
りでしたら御報告願いたいと思うのです。

○政府委員(山上孝史君) 五十二年度の決算、こ
れは御指摘の通達に基づいたものでございませ
が、これはすでに御高承のとおり十三社、いま申
請を出しております十三社、合計で、収入が四千
八百五億、支出が四千九百七十億、差し引き百六
十五億の赤字ということになっております。これ
を仮に先生の御指摘のような修正といいますが、
この通達の前の姿で預かり保証金を専属固定資産
から控除しないで仮に計算をいたしますと、五十
二年度の数字では差し引きで百六十五億の赤字と
申し上げましたのが百四十五億の赤字になりま
す。

○内藤功君 各社別の計算をされたことがありま
せんか。これも要求しておりました。

○政府委員(山上孝史君) 全体の姿について申し
上げましたが、その前提としては各社別の姿も私
どもの資料として持っております。

○内藤功君 そこで、私の方で具体的に今回の方
式によって不動産部門の赤字負担が減る半面、鉄
道部門の赤字負担が増加すると、こういう結果、
たとえばある大手会社ではどうなるかというこ
とを計算してみたいのであります。これは便宜、こ
こに大臣、局長用に持ってきたから、ちょっと
と見てください。(資料提示)私は大手のうち、阪
急を取り上げます。日本シリーズやっているから
取り上げるわけじゃないんです。これは非常に典
型的なんです。阪急は鉄道部門の赤字だけで八億
円の負担が増加をしておるのです。赤字負担
の増加は同様な方式で計算されておる配当とか法
人税にも影響することになりますから、阪急は黒
字になるというのが私の計算なんです。これはま
た皆さんの方で違ふのがあればまたお示し願ひ
たいんですが、このお渡しした表でですね、どこ
が違ふかというところを預かり保証金というのを固定資産

の中から引くというのが今度の特徴であります。
それに従ってやってみますと、預かり保証金の額
は、私が阪急のこの有価証券報告書で見ますとい
うと、三百三十七億一千五百万円と、かように承
知をしておりますので、それを引いてみますと、
今度のこの方式でいくと鉄道部門が千十一億、そ
れから不動産事業部門が六百三十二億、これ、固
定資産の額です。この分担保を計算しますと、鉄
道部門が四九・八%、そうして不動産部門が三
一・二%になるんですね。ところがこの五十二年
五月の通達の前のやり方で行くと、固定資産の計
算は分担保はどうなるか、鉄道の方は四二・七%、
不動産は四一・〇%、こういう数字になるという
のが、この下の私の計算であります。このように
大きな変化がこの五月二十五日通達を適用しま
す出てまいります。私はこれはもうことさらに通
達まで出して不動産部門の負担が減って、そ
して鉄道部門の負担が増える、こういうように変
更したというふうにはこれは読めないですね。

三百三十七億という非常に大きな数字でありま
す。それをもとにこの今回の方式の場合と前回の
方式の場合とを分けて、利息、配当、法人税が
どう変わるかを示したのが上の表でございませ
う。上の表によると大きく変わっております。委員
長初め、委員各位には小さい表が見えませんが、
ここに一つ書くにききました。こういうふう
に新しい方式でやりますとこの数字です。支払い
の利息とか配当とか法人税、これ赤く書きま
した。それから前の方式でやると、この一番左の
表になるわけなんです。どういふふうな結局違
ってくるか、細かい数字を余り質問の中で言っ
ても大変ですから結論をすばり言いますと、私の計算
では今回の方式でいきますと、一回というのか、
去年五月の通達でいきますと、阪急は十一
億五千四百萬円の赤字、収入不足になるわけなん
です。十一億五千四百萬円。ところが前の方式
つまりこんな通達がない前の方式でいきますと、
八百萬円の赤字になるんです。こういう変化が、
阪急の場合には計算上もこれは何回も電子計算機

入れてみました。出てくるんですね。ですから、
これは非常に鉄道部門の分担保を変えることに
よりまして、阪急などの大手会社の鉄道部門の赤
字を帳面上つくっていくという、こういう経理操
作であるというのが私のこの計算上の結論になっ
たわけなんです。こういうやり方は経理の処理は適
正に処理しなければならぬ、真実な内容をあら
わさなきゃならぬというのがは民鉄ばかりじゃなく
て、経理の基本原則であります。さらに、公正妥
当の原則というものがあろうし、こういう点
をどういふふうな考えでいらっしゃるのかと、私
に不十分なものに思いますが、私の経理知識も非常
に不十分なおつたところから、間違っておつた
ら間違っておつたと指摘してください。しかし、
計算はどうしてもこう出てくる。いかがでござい
ますか。

○政府委員(山上孝史君) 先生御指摘のような阪
急電鉄の資料でございしますが、これは先生のよう
なお考えで、昨年の五月の通達より前の決算の仕
方です。ところなるというところは、これは計数と
してはおおむねこんなものだと思います。ところで、
それでは昨年五月にどうしてこういう通達を出し
たかということでございますが、端的に言います
と、これは決算の場合の各部門別の配分の基準で
ございしますが、これが合理的であると、先生おっ
しやる公正妥当なものであるという判断でござい
ます。と申しますのは、預かり保証金といいま
すのは、もう先生御承知のように、不動産の譲渡と
か、それから賃貸等に際しまして、いわゆる手付
金、権利金、敷金として事業者側が収受している
ものでございまして、これは有価証券報告書に
おきまして、預かり保証金の額、それからその
内容が明記されておりました。その使途もおのず
から限定されるべきものでございます。このため
に、当該不動産業用の固定資産の取得のため調達
すべき資金の額は、預かり保証金を差し引いた額
になるわけでございます。現金で入りますから、
差し引いたものになるわけでございます。したが
りまして、支払い利息も預かり保証金を差し引

た額について生ずるわけでございまして。したが
って、各事業部門別に支払い利息を配付する場合
には、分ける場合には当該預かり保証金に相当する
額を控除して算出することがより合理的である
と、こう考えた結果でございまして。

なお、支払い利息の配付に当たりましては、類
似的なケースといたしまして鉄道事業において連
立体系差化工事というものがございまして、その補
助金とかあるいは負担金とか、これを受けた場合
におきましては、当該補助金あるいは負担金の額
を差し引いて、圧縮して鉄道事業用の固定資産の
額を計算することにしているわけでございませ
う。このように、これが公正妥当であると、いまま
の扱い方よりもさらに合理的であるという判断の
もとに、このような基準に昨年五月にしたわけで
ございまして。

○内藤功君 公正妥当のしきの御旗いずれにあ
るかという論争なんです。それは二つ疑問がある
んです。一つは、しからば昭和五十二年五月二十
五日以前になぜそういう処理をしていないで、五
十二年五月二十五日に至って、つまりもうとずば
り言いますと、今回の私鉄値上げを前にする一年余り
前にこういうことをやってきたかという問題です
よ、一つは、これはどう答えられますか。

○政府委員(山上孝史君) 前回、五十年の運賃改
定がございました。また、それ以前からも各業
別の共通経費の配付につきまして、いろいろ内外
で問題の指摘がございました。そういうことで、
前回の運賃の査定以降におきまして、何が、ど
ういう関連部門の利息等の支払いの配付の仕方が
最も合理的であるかというのをずっと検討して
まいりました。その結果、昨年五月に、このよう
な預かり保証金というような利息が発生しないも
の、これを含めた専属固定資産、その割合で配
算することに比べましてより合理的であるという
判断を下したということでございまして。

○内藤功君 答えにならぬのです。それはもう会
計原則というのは合理的なものになっていくんだ
というのはいくらでも説明しますが、去年の五月ま

でやらなくて、去年の五月になってなぜやったかという説明には、いまの山上局長の話はなっていない。ただ、いろいろ検討した結果、これがいいと思つたからと言ふんでは去年の五月という説明にはなりません。

そこでもう一つ、わかりやすく言うと、あなたはいまこの預かり保証金の性質をいろいろ言われた。もう十分私は承知の上で質問しているんです。

テナントさんから敷金を取るか、預かり金を取るとかいろいろあることは百も承知。そういうものは無利子性のお金である。しからば無利子性の資金というものはこれだけですか。これだけじゃないですか。これだけ除いてはいるんですよ、この通達には、もし無利子性の資金全部を除くというのであれば、またそれなりの論理の一貫性があるんです。公正妥当ということになるのかもしれないがね。ほかにもなんものがあります。たとえば退職給付引当金、これは無利子性の資金であります。それから特定引当金、こういうものもそうです。主にこれは鉄軌道部門に關係してくるわけですね。そちの方は引かない。そしてこちらの不動産部門に關係する預かり保証金というものを、しかも去年の五月二十五日に至つて引いた。これは私は會計原則上、合理性の原則、妥当性の原則、こういったものから見ても非常にこれは問題であつて、首尾一貫しない、筋の通らないものではないかという疑いを私はいまの説明でついにぬぐうことができないんですよ。この点はいかがですか。

○政府委員(山上孝史君) いま先生御指摘の、無利子性の金、御指摘がありましたのは退職給付引当金等の引当金あるいは準備金等のことだと思ひます。このような金は、損益計算あるいは貸借対照表上で留保されているという、いわゆる損益ベースの問題でございまして、現実的にそれに相當する資金が留保されているというものではございません。この点において、先ほど来問題にしております預かり保証金あるいは補助金、負担金のように、現実にそれに相當する金額の資金が入金する

といういわゆる資金ベースの問題とは性質が違つてございまして。そこで、支払い利息の配付は各事業部門別にどれだけの借入金金を要するかと、いわゆる資金ベースの問題でありますので、そこで、このような退職給付の引当金、こういうものは控除をしない、預かり保証金等につきましては控除をするということが合理的であると、このように判断したものでございまして。

○内藤功君 これは私もこの質問をする前に、いろんな會計学の文献、その他専門家にいろいろ意見を聞いてみました。もちろん学説ですから、いろいろな説があり得ることは事実でしょう。しかし、基本的にやはりこの無利子性の資金という面について着目するということになれば、これはいまの説明は通らない。退職給付引当金、特定引当金というものを除いて、この預かり保証金だけを取り出したということは、非常にこれは問題だと言ふ人が私の聞いた範囲では非常に多かったわけですね。これははつきり申し上げておきます。そして少なくとも去年の五月の二十五日までこういう処理をなさないで、去年やってきたということ、これはもう明らかに五十三年のこの値上げというものを見越した會計処理のやり方だと、私どもはこういうふうな考えざるを得ないわけですね。少なくともそれについてのあなたの説明というのは、妥当性ということと盛んに言われますけれども、とても納得できないと私は思ふのです。

なお、私が試算したところでは、小田急のケース、これもここにありますけれども、小田急の場合で言いますと、さっきあなたが計算の方法はそれとおりだと認められたのによると、一億七千五百万円の赤字収入不足が消えて、逆に小田急さんの場合一億四千万の収入超過、黒字になる計算になります。この私鉄の問題は、さらにこの次の機会に、円高差益の問題を私究明したいと思ひますが、円高差益の問題を私究明したいと思ひますが、ね。円高差益の問題を私究明したいと思ひますが、四社で、私の計算では二十五億円あります。これと円高差益十四社二十五億円と、この前橋本教君

が本委員会の閉会審査で追及したあの配当ですね、配当。それからさきよう私の出したこの利子の問題、これらを加えますと、これは大臣ね、厳しく追及するというこの前のせつかくの御答弁があるんですから、厳しく究明する対象はもう私は大臣の目の前にあり余るほどあると思ふんです。それをさあつと事務的にです、準実務的に運輸審議会に出してしまつていくというやり方は、少しくこれはお考え直していただいて、本心に厳しくやつぱり対処していただかなきゃならぬと思ふんです。私は、この問題については四つ問題があると思ふんです。

一つは、私鉄の鉄道部門が黒字か赤字か。値上げ認可に重大な影響を与えるという問題について、私鉄の大手の申請のたびに、計算方法、基準が変更をされていくと、こういう問題です。恐らく私鉄の値上げ申請の直前にやると、これはいろいろ問題が起きるんで、少し時間を置いて、去年の五月にこういう通達を私は出したと、こう言わざるを得ないんです。

二点目は、この基準のとり方の変更が少し変われば赤字が黒字になると、きわめて自在に事実上の會計操作が行われているという問題、これを私は指摘したい。いいですか。三、四点は、この計算方法、基準が不動産事業部門の負担を減らし、鉄軌道部門の負担増となるように、合理的な筋道の通らない理由、さっき私と言つた無利子制資金全体をやらないうということもその一つであります。こういうやり方に変更されたという問題。

四つ目は、以上の會計操作による赤字づくりに、遺憾ながら運輸省が通達という形で指導をし、指示をしているという問題、私は率直に言ひましてこういう四点をここで指摘をしておきたいと思ふんです。これについてはあなたの方でも意見もあるでしょうが、私どもはさっきの説明では全くこれは納得できない、こういう問題を指摘したいと思ひます。これについて局長なり大臣なり、どういふふうに言明されますか。

○政府委員(山上孝史君) 鉄道部門につきましては、兼業部門との關係上、經理を明確にするというのが一番大切なことでございまして、それに対して従来鐵道行政上いろいろ苦慮してまいつたわけでありまして。その結果、昨年五月に鐵軌道部門の經理の実態を一番実態に対応して明確にするというためにこのような基準をつくり、これを指示したものでございまして。

なお、これはもう先生当然御承知のことでございますが、前回から運賃申請の査定に当たつての支払い利子の査定につきましては、電気事業あるいはガス事業の公益事業ですべてに制度化されております事業報酬制度というものを採用しております。この事業報酬制度に、繰り延べ資産、営業費、貯蔵費を含む事業用の固定資産そのものを実態で合計いたしました。それでそれに対して適切な事業報酬というものを考え、それで査定をしていくわけでございまして。なお、昨年五月の指導の基準は、決算上このような支払い利息について配分すべきである、こういうことの指針でござい

ます。○内藤功君 いろいろこの弁解をお聞きしましたけど、私のポイントはもう全部外されているか、あるいは答えになっていないのです。なぜ去年の五月二十五日になってやったのかということ。それからもう一つは、無利子性の同様の資金について、退職給付引当金あるいは特定引当金、こういうものについてなぜ賈かなかつたかという理由について、さっきの御答弁では、ただ妥当という言葉を繰り返すだけで、これは私の疑いは消えません。

これはもう私時間がないので、引き続き今後も究明しますが、重大なやほり疑点として私が持っているということ、そういう答弁ではこの値上げに対する、国民に対する説明にならぬのです。これはこの次の十四社二十五億円に上る円高差益の問題と絡めてもう一つ質問をしたい、そういう意味で留保をしておきたいと思ひます。

これはもう私時間がないので、引き続き今後も究明しますが、重大なやほり疑点として私が持っているということ、そういう答弁ではこの値上げに対する、国民に対する説明にならぬのです。これはこの次の十四社二十五億円に上る円高差益の問題と絡めてもう一つ質問をしたい、そういう意味で留保をしておきたいと思ひます。

○国務大臣(福永健司君) いろいろ頭のいい内藤さんの御指摘でございますが、私は本申請の取り扱いにつきまして、ことさらに急いで審議会に諮問したということではございません。山上君以下も何回か呼びまして、本件の取り扱いについての係、局長以下としての話もいろいろ聞きました。だれがどう言ったというのを申し上げる必要もございませんが、その結果、その諮問前にいろいろなことをして、しかる後まあ審議会の方へというのでなくて、素直に出てきたものを審議会で審議をしてもらう。で、その答申のあつて後に運輸省としては運輸省なりにいろいろやるべきものでございましょう。そういう意味におきましては、いまも内藤さん等から伺っておりますこと、これは大いに参考にしたいと思つておられますが、私は、私はちつとも別に、私鉄について先ほどからあなたの話だけ聞いておると、いかにも私がかばつてゐるかみたいな話でございまして、そういうことは全然ございせん。どうぞひとつつ仕上げのところまでごらんになっていただきたいと思つておられますが、厳しくと私が申し上げておりますゆえんのは、いまもいろいろ御指摘でございますが、それがしかとどうであるかということについては、正直申しまして私よくわかりません。だが、なお今後とも検討してまいりますし、それらのことは答申後においてしかとやるべきものであらうと思つて、先ほど申しました厳しく対処するという考え方で今後ともぜひ対処したいと、こゝろ思つておりますので、もう一度申し上げて大要を述べさせていただきます。ことさらにその私鉄の損益計算等について会社側に有利な結果と、そういうことをすれば大衆に対して不利な結果と、いうことになるのであります。さうなことをしようとは全然思つておりません。もう一度申し上げます。厳しく対処してまいりたいと思つております。

強く、八月のあはれはたしか十八日で、私はちやうど出られなかつた日ですが、橋本委員から強く要望された私は聞いておるのです。議事録にも載つております。ですから、そういうやはり議論がいろいろ出てきます。いろいろな指摘がありまゝから、そういうものを踏まえて対処するといふ姿勢が私は非常に必要だろふと思つておる。厳しい姿勢についての弁明の御答弁はいま伺ひましたが、私はそれ以上大臣に求めませんが、文字どおり厳しく対処するといふことをさらに再度強く要求しておきます。

○国務大臣(福永健司君) 私は、いまの内藤さんのお話でございますが、国会の運輸委員会等であるいろいろやつた後に審議会に諮問といふことは、これは必ずしもそうでなければならぬと思ひます。国会は国会の立場においていろいろ御審議をいただき、いろいろ御意見を賜ふこと、これはもとよりありがたい話であり、結構なことでございますが、このように、当然に法律上審議会に諮問しなければならぬといふことが、国会のそういうことが終わらなければさういふ審議会の方で審議をするといふことができないといふことでも困ると思つておる。それぞれ別途の使命がございまして、その辺につきましてはよろしきを得るやうにこの配慮が必要でございまして、まあ、そういうことでございまして、このたびの場合、審議会への諮問が比較的早かつたといふことは、別に先ほどからもお話が出ておりますやうな意図あつたことではございません。今後はその御意見もまた参考にしておつたと思ひますが、ただいまの場合、そういうことであることを御理解いただきたいと思ひます。

○柳澤錬造君 最初に、空港公団の總裁に御質問してまいります。空港が国際空港として秩序を保持するために警察官の配置をするといふことは、これはあると思つておる。しかし成田のように、あの建設の過程であれだけ長期にわたつて大量の警察官が配置をされて、その中でやつとつとつともいふくらいに

空港ができ上がったと、そういう例はちよつとなつておる。言ふならば、大要警察官のお世話になつてあの新東京国際空港ができ上がったんだと私は思つておる。まあ、ともかく五月二十日に開港になつて、公団總裁としてこの警察官に対して何をしたら、それをまずお聞きしたいんです。

○参考人(大塚茂君) 仰せのとおり、成田空港のように警察に建設段階でお世話になつたという例は、恐らく私もないだろふといふふうに思ひます。そういう意味におきまして本當にお世話になります。私どもは心から感謝をいたしておるわけでございます。

それで、警察に対してどういふことをしたかといふお話でございますが、それがどういふ意味かちよつと私もわかりかねるんでございまして、警察から要望のありました自主警備については公団としてもできるだけのことをやつたつもりでございます。場周さく強化とか、あるいは施設の防護整備とかいふやうな点、それから公団の監督のもとに警備員を雇つた自主警備といふやうなことに沿つて、公団としてできるだけのことをやつてきたつもりでございまして。

○参考人(大塚茂君) まず、先ほどの答弁を補足させていただきますが、私は五月二十日の開港が済んだ直後、これは警察の首脳部を初め千葉警察等にも早速お礼に伺つております。これは開港後だけではございせん。たとへば、この間の九月十七日の大集會があつた、ああいうふうな後は必ず、後と前には、警備のお願いとそれから済んだ後のお礼には必ず私は伺つております。まず、その点をひとつ御答弁さしていただきたいと思ひます。

それから八月二十三日の公害対策連絡協議会からの申し入れでございますが、これにはいろいろいきさつがございまして、地元にいるいろいろの団体ができて、それらが大同団結をするといふやうな動きが出てきました。そういういろいろの団体が大同団結するといふことになりまして、どうしてもその中の強いといふか、強硬な主張といふものが

○参考人(大塚茂君) まず、先ほどの答弁を補足させていただきますが、私は五月二十日の開港が済んだ直後、これは警察の首脳部を初め千葉警察等にも早速お礼に伺つております。これは開港後だけではございせん。たとへば、この間の九月十七日の大集會があつた、ああいうふうな後は必ず、後と前には、警備のお願いとそれから済んだ後のお礼には必ず私は伺つております。まず、その点をひとつ御答弁さしていただきたいと思ひます。

○参考人(大塚茂君) まず、先ほどの答弁を補足させていただきますが、私は五月二十日の開港が済んだ直後、これは警察の首脳部を初め千葉警察等にも早速お礼に伺つております。これは開港後だけではございせん。たとへば、この間の九月十七日の大集會があつた、ああいうふうな後は必ず、後と前には、警備のお願いとそれから済んだ後のお礼には必ず私は伺つております。まず、その点をひとつ御答弁さしていただきたいと思ひます。

○参考人(大塚茂君) まず、先ほどの答弁を補足させていただきますが、私は五月二十日の開港が済んだ直後、これは警察の首脳部を初め千葉警察等にも早速お礼に伺つております。これは開港後だけではございせん。たとへば、この間の九月十七日の大集會があつた、ああいうふうな後は必ず、後と前には、警備のお願いとそれから済んだ後のお礼には必ず私は伺つております。まず、その点をひとつ御答弁さしていただきたいと思ひます。

やっぱり前面に、最大公約的なものとして出てくるといふ傾向になりがちでございます。私は項目が多くなったということ、あるいは強硬な申し入れ等が含まれておるといふようなことは、そうした協議会ができるいささかの関係があるというふうに考えております。しかし、それだけを出させないで、なぜ事前に公団と話し合いができたかということでございますが、これは先ほど申し上げたように、いろいろの団体がございまして、そういうのがいろいろの団体の動きをしておってなかなか焦点が決まりませんので、われわれとしては連絡をとったり話し合いをしたりする手だてがなかなか得られなかったという点もあると思ひます。

○柳澤鎌造君 その点も不服があるんだけれども、先を聞いていきますが、じゃ、それに対して、九月の二十日、文書回答をなさったんですが、総裁をそれをごらんになりましたか。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) はい。

○参考人(大塚茂君) さっきの連絡協議会につきましては、最初に私がお会いをしましたときに、文書で回答をくれたということが書いてあったのですが、文書で回答をくれたという形式張ったことではない、以後お互いに会って実際に話をし、できることはやるし、できないことについては十分理解をしてもうようにならねばならないとお話しをしたんだ、そういうふうな方向でひとつお互いにやっていこうじゃないかという話をいたしまして、そういうことでいこうというものが最初お会いしたときの結論というか、大体の方向だったと思うおるんです。そういうことで、文書で回答するというのは別にそう急ぐ必要はないという……

○柳澤謙造君 総裁、時期を聞いていますよ、私が聞いているのは。

○参考人(大塚茂君) これはいつでも話し合いたします。

○柳澤謙造君 いやいや、いま総裁は騒音対策や防音、そういうことのやつができてから話に入るんですと言ったんだから、それに入るのがいつごろから入るんですかと聞いたんです。

○参考人(大塚茂君) それは連絡協議会等そういうものが全部そろわなければ話し合えないというものでございませぬ。この間も全戸防音について話し合っているか説明会をやっておりますので、そういうふうな個々の問題について通時やっていくつもりでございます。

○柳澤謙造君 時間もつたないからもうあれだけど、それは総裁ね、本言言ってそういう総裁の態度だから、いまここでもって私が聞いていることとでもうまともにお答えにならないようなこととして、私を知る限りでは地元の人たちの関係というものは、公団との関係は悪くなっている、公団の労働組合、労使関係もそうでしょう。あの三月のときもここでもって申し上げて、もうちょっといい労使関係にしたらどうですかと言ったんだけど、その労使関係ですらも悪くなっ

ても少しもよくならない、その辺がやっぱり私ね、総裁のそういう、あなたはさっき騒音対策というものが全部でき上がってからの二期工事について話をするんですって言うから、じゃそれはいつごろになったらそういうお話ができるようになるんですかって言えば、それに答えられないで、まああでもないこうでもないしかならないわけだ。私は、これはやっぱりお互いに人間なんですから、地元の人たちががんとして聞かない人もいます、それはね事実です。しかし、少なくとも五月の開港する前の、運輸大臣ここにいる前に別に私何して言うわけじゃないけど、少なくとも運輸大臣があつたときにどれだけの情熱と熱意を持ってその開港のために努力をしたかという、もう少し総裁もそのくらいのことをまねたらどうです。

○参考人(大塚茂君) 空港でございまして、いろいろのこととも考えられるわけですが、それに対する救急医療というところにつきましては、小規模のものとか小人数の救急についてはそこでもやれるわけですが、大規模なものになりますとそこではとても手が足りませんので、これは地元の医師会とも話をしまして、成田市の日赤を初め三つの大きな病院に協力をしてもらって、大きな事故の場合にはそこで救急医療をやっていたらどうかという話し合いができております。それで間に合うか間に合わないかという問題もありまして、仰せのような住民がふえたと医療機関が足りなくなつたところからその辺を公団でやったらどうかというお話で、気持ちとしては私どもも公団がそこまでするならばやりたいという気持ちにはいたしますが、病院をつくるということになりますと、公団法上、しかもそれが一般の地元の方々の診療にも使われるというふうなことになる、果たして公団法上それが可能かどうか、あるいは医療行政との関係あるいは地元医師会との関係その他等から言って、相当慎重に検討しなければならぬ問題だということに考えております。

○柳澤謙造君 これはもう大臣の方にいまの点で……

それで、私は海軍の航空隊におつたから、おつたからと言わなくて、みんな飛行機事故は世界じゅう起きてはどんな大きな状態になるかわかっているんですから申し上げているんです、それから、私ども造船産業もわりあい、いまもそれなりに通つた政治だと思ふのです。ですからそういうことでぜひともお考えいただきたい。

○参考人(大塚茂君) 空港でございまして、いろいろのこととも考えられるわけですが、それに対する救急医療というところにつきましては、小規模のものとか小人数の救急についてはそこでもやれるわけですが、大規模なものになりますとそこではとても手が足りませんので、これは地元の医師会とも話をしまして、成田市の日赤を初め三つの大きな病院に協力をしてもらって、大きな事故の場合にはそこで救急医療をやっていたらどうかという話し合いができております。それで間に合うか間に合わないかという問題もありまして、仰せのような住民がふえたと医療機関が足りなくなつたところからその辺を公団でやったらどうかというお話で、気持ちとしては私どもも公団がそこまでするならばやりたいという気持ちにはいたしますが、病院をつくるということになりますと、公団法上、しかもそれが一般の地元の方々の診療にも使われるというふうなことになる、果たして公団法上それが可能かどうか、あるいは医療行政との関係あるいは地元医師会との関係その他等から言って、相当慎重に検討しなければならぬ問題だということに考えております。

○柳澤謙造君 これはもう大臣の方にいまの点で……

それで、私は海軍の航空隊におつたから、おつたからと言わなくて、みんな飛行機事故は世界じゅう起きてはどんな大きな状態になるかわかっているんですから申し上げているんです、それから、私ども造船産業もわりあい、いまもそれなりに通つた政治だと思ふのです。ですからそういうことでぜひともお考えいただきたい。

○参考人(大塚茂君) さっきの連絡協議会につきましては、最初に私がお会いをしましたときに、文書で回答をくれたということが書いてあったのですが、文書で回答をくれたという形式張ったことではない、以後お互いに会って実際に話をし、できることはやるし、できないことについては十分理解をしてもうようにならねばならないとお話しをしたんだ、そういうふうな方向でひとつお互いにやっていこうじゃないかという話をいたしまして、そういうことでいこうというものが最初お会いしたときの結論というか、大体の方向だったと思うおるんです。そういうことで、文書で回答するというのは別にそう急ぐ必要はないという……

○柳澤謙造君 総裁、時期を聞いていますよ、私が聞いているのは。

○参考人(大塚茂君) これはいつでも話し合いたします。

○柳澤謙造君 いやいや、いま総裁は騒音対策や防音、そういうことのやつができてから話に入るんですと言ったんだから、それに入るのがいつごろから入るんですかと聞いたんです。

○参考人(大塚茂君) それは連絡協議会等そういうものが全部そろわなければ話し合えないというものでございませぬ。この間も全戸防音について話し合っているか説明会をやっておりますので、そういうふうな個々の問題について通時やっていくつもりでございます。

○柳澤謙造君 時間もつたないからもうあれだけど、それは総裁ね、本言言ってそういう総裁の態度だから、いまここでもって私が聞いていることとでもうまともにお答えにならないようなこととして、私を知る限りでは地元の人たちの関係というものは、公団との関係は悪くなっている、公団の労働組合、労使関係もそうでしょう。あの三月のときもここでもって申し上げて、もうちょっといい労使関係にしたらどうですかと言ったんだけど、その労使関係ですらも悪くなっ

それで公団総裁の方終ります。

警察庁の方、お聞きするんですけれども、やっぱり成田の関係で、何年間になりますか、空港できてからでも五年ちょっとになるんですから、そういう点であれだけの大規模な警察官を動員をして警備をしてきたわけだけれど、通常の状態じゃないと思うんですね。先ほども言ったように、空港がある、何かがあってそこを警備しなければならぬという配置ということもどこにもあるけれども、あの成田空港のいままでの警備体制というのは異常な状態の中で、かなり長期にわたって大量な警察官を動員してやってきたんです。

そこで警察庁の方にお聞きしたいことは、あの第一線で御苦労なされた警察官に対して、任務遂行に支障がないように待遇その他をきちんとしてあげたんですかどうですか、というところをまずお聞きしたい。

○説明員(依田智治君) いま御指摘のように、成田の警備の場合は本当に通常でない状況でございます。まして、北は北海道から南は九州の果てまで、最大時一万人という応援をすすると、地元と合わせて一万四千人という警察官が警備をする、しかも北総台地というのが非常に冬になると寒い、そういう寒い中。また夏は、特にこれは滑走路ができておりまして、どこも避難するところのないようなところで警備をしており、こういう状況でございます。まして、これは大変に、まさに第一線警察官の汗と努力によって空港警備というものの大部分が確保されてきているというふうな状況でございます。ですので、私も実はちょうど開港後約四カ月くらいはとんど警察庁から派遣されて空港の方に行っておったわけですが、実際に警備についておる警察官諸君のたとえば食事とかその他いろいろな要望があるわけですが、そういうふうな問題、それから長期にわたる勤務という問題もありまして、帰ってからの休暇の問題。警察官の場合、応援して帰るとまた暴力団取り締まり、交通取り締まりと、こういういろいろありますので、さあ若い者が帰ってきたということですから使われるという

か、頼りにされていることがあるわけですが、そういうふうな面でも十分休養をとったり、家族とも団らんのお機会を持つようというふうなことも言っておりますし、手当——超過勤務手当その他いろいろな面でも十分その労に報いるようにということできめ細かい、また関係方面、先ほど公団の話がいろいろ出ておりましたが、公団の方にもいろいろ御協力いただき、関係方面にもいろいろ御協力いただき警察庁としてもできる限りの努力をしておる、こういうつもりでございます。

○柳澤謙造君 しておるではなくて、過去少なくとも約五年間ぐらいになるわけなんです、そのときちゃんとしていたんですか。そして私が聞き及ぶところでは、昼飯なんかは普通の何というんですか、駅弁のようなあれしか与えられていなかったというところも聞いたんです、あの若いお巡りさんたちがですね。それであれだけの場でもってああいう活動が果たしてできるのかどうだろうか。宿泊なんかについてもどういう待遇がされておったんだらうか。私はやっぱり警察官だって人間だと思ふんです。それで、ともすればこの国会の場なんかにあつても、何か警察官というところ、どちらかというと悪者扱いにされるという場面が多いんだけれども、もう少しそういう国の治安とか、秩序を保つために一生懸命になって夜も寝ないで働いているお巡りさんとか警察官に対してそれだけのことはして安心してやったり勤務につけてもらうというのを考えなくちゃいけない。そういう面から食事のことや宿泊のことや、さらにつけ加えて生命を落とした方も何人かいるんだけれども、そういう人たちはなにかの補償金なんかもきちんとあたらはなされたのかどうだろうか。規定でいくならば、幾らの補償がされるようになっていくのかということも含め、お聞きしたいんです。

○説明員(依田智治君) まず食事の関係でございますが、駅弁と、こういう話がございましたが、駅弁を買ってきてすぐやるというふうなことはやっておりますが、実はああいう広大なところで勤務についておる、しかも方という人間が、警察官が警備についておる、こういう状況下ではどうしてもこれは暖かい御飯にみそ汁を全員に食べさせてやるということがなかなかできない。そこでどうしても駅弁と言われる趣旨が、折り詰め弁当というところでどうしてやったり折り詰め弁当が携帯にも便利ですし、多くなるわけでございます。そこで私どもとしては一番注意しているのは、夏季なんかは集団中毒というふうなことで、大変だというふうなことで、できるだけそういうなまものは避けなきゃならぬとか、いろいろ制約はあるわけでございますが、おかしななかについては隊員の好みをできるだけ最大多数で取り入れてやるとか、弁当屋も三十数軒一応いろいろ契約しておりまして、一日幾つかのところに無理しないで献立が変わるよう工夫するということもなしてやっております。それからからん詰め類をいろいろ開発しまして、いろいろ鳥飯とか何とか飯というふうなことでやったり、それから最近ではバック入りのカレーライスというふうなものも開発したり、あと野菜、みそ汁——日本人というのはみそ汁を非常に飲みたがるわけでございますが、かん入りの携帯でインスタントみそ汁というふうなことだと、どうも日本人は満足できませんので、わりあい固定配置についておるような部隊については大きなべ等持ってきて、地元で比較的新鮮な野菜を購入して野戦料理みたいな形でみそ汁をつくって飲むとか、そういういろいろな配慮をしておるわけでございますが、今後ともいろいろ努力を続けるようにというふうに考えておるわけでございます。

ということで努力したんですが、やはり電気容量の関係とか、いろいろ熱をささげる効果の問題等ありまして、冷房装置はどうしてもつかない。原始的でございますが、公団の方でよしずをいろいろ見つけていただいて日当たりのところに下げるとか、扇風機をやるとか、こういうふうなことでしのいだわけです。そういう点、また氷なんかでできるだけ買ってきて熱を取るというふうなことでですね。

それから補償の関係につきましては、地方公務員の災害補償法、それから退職金、警察共済組合の関係、それから警察官の場合壮烈な殉職に對しましては内閣総理大臣の特別賞じゅう金、それから警察庁長官の賞じゅう金、それに各都道府県知事等からの賞じゅう金、これまでに五人殉職してございますが、四十六年から今日までの間、時期の差もありませんが、大体一時金では二千万から四千万くらい、それから年金といましては一人当たり大体二百万から三百万ということで大体支給されております。

○柳澤謙造君 時間が大部分なくなつたですから、あと航空局長の方へ。

この成田に關係して、当初のあそこ空港——飛行場や全部設備ができたというのは四十八年の三月末。本来ならそこで開港ができなければいけなかつたのがもう五年ちょっとも延びたので、でさ上がつていながらあれだけの施設が使えなかつた損失、それからやらなくてもいいあそこいろいろな鉄条網を張りめぐらしたりなんかしてやってきたんですけれども、ともかくこの五年ちょっとのおくれでもって成田をめぐっていまも言う警察官も百万以上恐らく動員していると思うのですけれども、そうしたものの使わないでもよかつた金を使つた、そういうものも含めての損失というのは大体どのくらいだという判断をなさっているのですか。

○政府委員(松本操君) 非常に勘定しにくい——どこまでをどう入れて勘定するかという点がむづかしいのでございまして、なかなか、数字をまと

めるのに実は多少のちゅうちもあるわけでございますけれども、一応完成はしていただくと、そして完成して動いておりますればしるべき収入が当然あったはずでございます。収入があれば借金の利子などはそれで当然払っていきける。ところが、収入がございませんと、やはり借金は返さなきゃならないというふうな点を含めて、一定の仮定ではございませうけれども、置いて考えてみました場合に、大体百四十億前後ではなからうか。かなり直接的な、と申し上げた方がよろしいかとも思いますけれども、その程度ではないかというふうな考えております。これは直接的な損失経費と見てよろしいかというものでございませう。

○柳澤謙造君 別にございませう。ただ、これはむずかしいんだけれども、あそこへ私も運輸委員会で視察に行ったときに、京成の地下駅を見たときに、京成の副社長が、成田からここまで八・二キロですか、路線を引くのに百十億かかりました。車両も冷房のいいのだからそれが十五億です、この地下駅に二十五億かかって、百五十億かけました、ところが使えないでこの間五年間来たんで、その金利だけで八十億は払ったんです、いよいよ今度は使うことになった、ところが、エスカレーターはしょっちゅう来てボタンを押していたからよかったですけれども、あの無人改札機が五年間じっとしていただので全部アウトでもってだめになってやりかえになりました、それらを含めてこの改造に十億かかるんです、そのお金はだれが見てくれるんですか、と言って、私は副社長が言われたことを、やっぱりさすが民間だけあって、それは悲痛なものだと思ふんですね、それみんな私企業がしょうです。その辺が大塚公団総裁なんかならと、幾ら金がかかってもそれで何してくれば、初めの予定じゃ取らないはずの、あれ何ですか、飛行機に乗るたびに千円か何かいまま余分な金を取るわけでしょう。本来きちんとしておけば取らぬでいい金を飛行機に乗る人たちがそうやって取ってやるといふふうな、そういう点からいくならば、私は、京成電鉄だけ

だつていま言うとおりの九十億、上るべく利益は全然考えないでそれだけのことをあの一社でやっているわけですよ。あの周辺のホテルから何から、それはもう大変なことだと思ふんです。しかし、それは別にそれでどうこうじゃないんですから、そういうことも考えて、そしていかにむだなことをしたか、それでそのむだなことはだれが払おうか、飛行機に乗る人たちが払おうか、究極は最後は日本の国家、国民全部がそれだけの損を負うことなんでしょうから、そのところをはっきりと見詰めたならば、あの成田の問題というものの結論が出てこないはずなんです。そういうことでお聞きをただけですから、それ以上よろしいんですけれども。

それから、国鉄の関係の人たちの方は、もう總裁の御都合も聞いておたすからいいし、時間もなくなりまして、こんなに遅いのに皆さんに御迷惑をかけることになるからやめませう。

ただ一つだけ、これも要望を申し上げておきますが、通常国会のときに、昨年の十二月にあの法定制緩和法ができて、完全じゃないけれどもある程度当事者能力も持つようになったので、再建が軌道に乗りましてかとお聞きしたときに、高木總裁は、まだとてもじゃないけれどもそういう形になりませんという御返事だったんです。それは、あれだけの大きなことであった無理もない。私は大事なことは、国鉄のような大きな、だれがやっただけ私にはむずかしいと思ふんです。同時に、あの膨大な赤字を今度は黒字に転化するなんというこのベニシリン注射はないと思ふんです。それはもう皆さん方が本気になって、そうして再建のために何をしなければならぬかという、どんな小さいことでもいい、このことはそこへつながると思つたならば、そういうことを一つ一つを積み重ねて、むだな金は使わぬ、そうして必要なことをやっていくことが究極の再建に私はつながるかとだと思ふ。

いろいろそういう問題でもお聞きしたいと思つたけれども、やめて、ただ一つだけ要望申し上げ

ておきますけれども、実際にあの国鉄で働いている人たちが四十万ちよつといらつしやるんだから、その人たちに向かつて、国鉄の再建のために知恵をかしてくれ、何かいいアイデアはないか、それでいいアイデアだったら、それは賞金ややつたて何だつていいから、そういうことをやって、実際に現場で働いている、そういう苦勞をしている人たちに再建のための、いろいろ君らの頭の中にあるそういうことを出してくれ、そしてそういう中からいいものを取り上げて、一つでも二つでもやれるものを作って、そうして本間に国鉄が總裁以下全部第一線にいる人たちが一緒に取組んでいくという、この姿勢が私は大事だと思ふ。そんなもの、いまあの膨大な十兆円近くになった赤字をちよちよと消すような、そんなベニシリン注射はないんですから、そういう点をお考えいただきたいという要望だけ申し上げて、この点終わります。

○参考人(大塚茂君) 先ほどの柳澤先生の御質問で、ちよつと誤解があらになったんじゃないかと思ひますので……

例の協議会からの質問でございませう、あれは第六項は国に対する要望で、公団に対する六項はまた違ふんでございませう。それで、先生は国に対する要望の六項をお読みになった、回答の方は公団の六項をお読みになったような感じがいたしますので、一言……

以上、理事会協議のとおり決定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(三木忠雄君) 御異議ないと認めます。よつて、さよう決定いたしました。

○委員長(三木忠雄君) 次に、継続調査要求に関する件についてお語りいたします。
運輸事情等に関する調査につきましては、閉会中もなお調査を継続することとし、本件の継続調査要求書を議長に提出したいと存じますが、御異議ございませんか。
「異議なし」と呼ぶ者あり」
○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認めます。なお、要求書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。
「異議なし」と呼ぶ者あり」
○委員長(三木忠雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。
本日はこれにて散会いたします。
午後五時四十七分散会

十月十八日本委員会に左の案件が付託された。
(予備審査のための付託は十月十六日)
一、国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(衆)

○委員長(三木忠雄君) これより請願の審査を行います。
第七五号新東京国際空港開港に伴う航空機騒音対策に関する請願外十八件を議題といたします。
先刻の理事会において慎重に協議いたしました結果、第七五号新東京国際空港開港に伴う航空機騒音対策に関する請願外十八件は保留と決定する旨意見の一致を見ました。

十月十八日本委員会に左の案件が付託された。
一、日豊本線の電化に伴い鹿児島駅の始発終着駅実現に関する請願(第一〇七七号)
第一〇七七号 昭和五十三年十月十一日受理
日豊本線の電化に伴い鹿児島駅の始発終着駅実現に関する請願

請願者 鹿児島市浜町一ノ一五日本線鹿

児島駅始発期成会内 永井キヨ子

紹介議員 和泉 照雄君

国鉄日豊本線の電化に伴い、ぜひとも鹿児島駅を日豊本線の始発終着駅にされたい。

理由

鹿児島駅は、鹿児島本線、日豊本線の始発駅であつたが、近年鹿児島市の都市発展が南進化する傾向が強まる中で、西鹿児島駅中心の政策がとられ、ついに昭和四十二年十月一日急行「きりしま」を西鹿児島駅始発に切り替えられたことを最後に、鹿児島駅からは、急行も特急も一本の始発列車もなく、乗客数が激減した。そのために、鹿児島駅前三百店舗、上町地域一帯の千店舗の商店街は大打撃を受け、以来十年間、衰退の一途をたどり、転廃業の続出、経営生活難が深刻である。最近国鉄当局は、関係地方自治体の協力のもとに、昭和五十四年秋の宮崎国体開催を目指して、日豊本線の電化完成に全力をあげているが、今後も鹿児島駅を日豊本線上一駅としての取扱いや貨物駅としての取扱いに終始されるのであれば極めて遺憾である。鹿児島市は人口四十八万人を超え、近く五十万都市として発展しつつある南九州最大の中核都市であるが、都市形態は南北に長く拡大し、交通網の過密化など都市化が著しくなっており、現在の西鹿児島駅一点集中の国鉄運輸政策は、都市発展の不均衡をまねき、都市の過密化を一層激化させ、住民サービスの低下をきたしている。このような鹿児島市内の現状に加えて、近年は、広域行政面からみても、鹿児島駅を中心として鹿児島市東北部の隣接自治体における開発は目覚ましく、吉田町、始良町、加治木町、国分市など人口の増加、住宅団地の造成、産業の立地など著しいものがあると同時に、大隅の大型開発計画なども関連しており、今後の進展をみるならば、鹿児島市北部、日豊本線沿線の市町村、隣県の都城市、宮崎市などの連携が、大きく飛躍的に拡大されることが展望される。これらの諸事情を勘案する場合、今後は、速やかに鹿児島駅の位置付けを見直し、

南九州の中核都市として発展する鹿児島市の東北の玄関口として交通の拠点駅にすべきである。

十月十九日本委員会に左の案件が付託された。

一、広島空港へのジェット機乗入れ反対に関する請願(第一一四四号)(第一一四五号)

一、広島空港へのジェット機乗入れ計画反対に関する請願(第一二七八号)

一、広島空港へのジェット機早期就航に関する請願(第一三五五号)

一、北陸新幹線の早期着工に関する請願(第一五四三号)(第一五四四号)

一、中央新幹線の建設促進に関する請願(第一五五〇号)

一、東北新幹線(盛岡・青森間)の早期着工に関する請願(第一五五一号)

第一一四四号 昭和五十三年十月十二日受理
広島空港へのジェット機乗入れ反対に関する請願
請願者 広島市観音新町四ノ一二ノ五広島山陽学園山陽高等学校内 新谷隆治外三百名

紹介議員 渡辺 武君

この請願の趣旨は、第二八五号と同じである。

第一一四五号 昭和五十三年十月十二日受理
広島空港へのジェット機乗入れ反対に関する請願
請願者 広島市本浦町二ノ一〇 永井照三外三百十九名

紹介議員 内藤 功君

この請願の趣旨は、第二八五号と同じである。

第一二七八号 昭和五十三年十月十三日受理
広島空港へのジェット機乗入れ計画反対に関する請願
請願者 広島市南観音七ノ一六ノ三四広島空港へのジェット機乗入れ反対連

絡協議会内 小松四郎外六百七十一名

紹介議員 渡辺 武君

広島空港へのジェット機乗入れ計画を直ちに中止されたい。

理由

広島空港へのジェット機乗入れについては、地元五町内会を中心に、昭和四十六年以来反対運動が続けられてきた。広島空港は海に接し、山に囲まれているため霧が発生しやすく、気流の変化が激しいため、霧や雨による欠航が年間平均五十二・五日もあり、また、気象の関係で、年間約六十パーセントは市街地上空を飛行しなければならず、空港から百メートルのところには、山陽高等学校があり、三菱病院や住宅が隣接するなど、空港としての機能に多くの問題を抱えている。このようなことを踏まえて広島県も昭和四十七年には運輸省よりの意見を求めに応じて、ジェット機乗入れ延期の意見を具申ししている。また、本年二月に行われたテスト飛行においても、その騒音の大ききなどに多くの市民が「こんなひどいとは思わなかつた」と言っており、広島県・市が行ったテスト飛行後のアンケート調査でも「やかましい」と答えた人が、空港周辺で六十一パーセント、周辺をはざれたところでも四十三・九パーセントも占めている。このような状況にもかかわらず、広島県・市は、本年五月、空港へのジェット機就航を要望書を提出しているが、これは、地元住民の声を無視し、広島市議会の意向も無視したものである。昭和五十一年十一月二十二日付のジェット機乗入れ反対実行委員会の声明にあるように、地元住民は、県・市との話し合いを要望し、積極的に進めてきたが、県・市は地元の意向を無視し、地元代表を加えない協議会を設置し、運営してきた。また、広島市議会が、昭和四十七年三月と昭和四十九年三月に意見書並びに決議を採択しているが、今回の国への要望書提出に当たっては、市議会の意向は聞かれていない。このように、広島県・市が積極的に進めているジェット機就航は、地元

の意向を無視したものであるとともに、立地条件からみて適当でなく容認しがたいものである。

第一三五五号 昭和五十三年十月十四日受理
広島空港へのジェット機早期就航に関する請願
請願者 広島市基町五ノ四四広島商工会議所会頭 山内教靖外四百六十九名

紹介議員 藤田 正明君 永野 厳雄君

広島地域の経済・社会・文化の発展と都市機能の強化のため、広島空港へのジェット機の就航を早急に実現されたい。なお、空港は市街地に隣接しているため、空港周辺地域住民の生活環境に与える影響を考慮し、航空機の安全航行の確保及び空港周辺の環境整備等の諸施策を強力に推進されたい。

理由

広島都市圏は、中・四国地方の拠点として発展を続けているが、地域社会の進展に対応した都市機能の強化が重要な課題となっている。一方、近年、航空機の大衆化が進み、旅客・貨物の輸送需要は著しく増大し、国内総合交通体系の中で、航空機は重要な輸送機関として位置づけられているが、広島空港は、他の地方拠点空港と比較すると、種々の立ち遅れがうかがわれるので、今後、当地域経済圏が均衡のとれた発展を遂げるためには、既に機能的に高度化した陸路(新幹線)及び海路(水中翼船)と共に、空路については航空輸送力増強のためのジェット化が必要である。

第一五四三号 昭和五十三年十月十六日受理
北陸新幹線の早期着工に関する請願
請願者 長野市南長野長野県議会議長 羽田義知

紹介議員 下条進一郎君

北陸新幹線は、第三次全国総合開発計画に示された定住圏構想の実現を促進する根幹的施設であるとともに、長野県を含む中部内陸地域及び北陸地

方と首都、近畿兩圈を結び、沿線地域の開発及び産業経済の飛躍的發展をもたらす画期的な鉄道として、地域住民は、この開通に大きな期待を寄せている。よつて、この新幹線の建設資金を全額国費で措置し、早期着工を図りたい。

第一五四号 昭和五十三年十月十六日受理
北陸新幹線の早期着工に関する請願

請願者 長野市南長野長野県議会内 塚田

佐

紹介議員 夏目 忠雄君

この請願の趣旨は、第一五四号と同じである。

第一五五〇号 昭和五十三年十月十六日受理
中央新幹線の建設促進に関する請願

請願者 長野市南長野長野県議会議員 羽

田義和

紹介議員 夏目 忠雄君

中央新幹線を早急に整備計画路線に格上げし、長野県を通過するルートを選定のうえ、早期に着工するよう強く要請する。

理由

昭和四十八年十一月に基本計画が決定された中央新幹線は、東京と大阪を最短距離で結ぶ東海道新幹線の補完的性格を持ち、また、沿線地域の開発及び産業経済の発展のうえからも、その実現に大きな期待が寄せられている。

第一五五一号 昭和五十三年十月十六日受理
東北新幹線(盛岡・青森間)の早期着工に関する請願

請願者 岩手県盛岡市内九一〇ノ一岩手県

議会議員 館石基治

紹介議員 岩動 道行君

現在、東北新幹線(東京・盛岡間)が昭和五十五年度完成を目途に建設が進められているが、これと一体をなす東北新幹線(盛岡・青森間)は、北東北

の発展を図るうえで欠くことのできない交通幹線であるので、本幹線の早期着工を図るとともに、岩手県内に停車場を設置するよう強く要望する。

理由

高速交通体系、特に新幹線鉄道の整備は、国土の均衡ある発展を図るとともに、第三次全国総合開発計画の基本である定住構想を実現するために、極めて重要な役割を果たすものである。

昭和五十三年十一月八日印刷

昭和五十三年十一月九日発行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

W