

第九十三回国会 運輸委員会 議 録 第二 号

昭和五十五年十月十五日(水曜日)

午前十時三十一分開議

出席委員

委員長 小此木三郎君

理事 加藤 六月君

理事 橋本 進君

理事 福岡 義登君

理事 西中 清君

理事 阿部 文男君

理事 佐藤 文生君

理事 永田 亮一君

理事 林 大幹君

理事 三塚 博君

理事 水野 清君

理事 久保 三郎君

理事 関 晴正君

理事 小淵 正義君

理事 四ツ谷光子君

出席國務大臣

運輸 大臣 塩川正十郎君

出席政府委員

運輸大臣官房長 杉浦 喬也君

運輸大臣官房総務審議官 石月 昭二君

運輸大臣官房観光部長 角田 達郎君

運輸省船舶局長 野口 節君

運輸省船舶局長 鈴木 登君

運輸省港湾局長 吉村 眞事君

運輸省鉄道監督局長 山地 進君

運輸省自動車局長 飯島 篤君

運輸省航空局長 松本 操君

委員外の出席者

日本国有鉄道総裁 高木 文雄君

日本国有鉄道常務理事 加賀山朝雄君
運輸委員会調査室長 荻生 敬一君

本日の会議に付した案件

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案(内閣提出、第九十二回国会閣法第一号)

陸運に関する件
海運に関する件
航空に関する件
日本国有鉄道の経営に関する件

○小此木委員長 これより会議を開きます。

陸運、海運、航空、日本国有鉄道の経営及び觀光に関する件等について調査を進めます。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。小淵正義君。

○小淵(正)委員 昨日、運輸大臣から運輸行政全般についての所見が発表されたわけでありまして、運輸行政については、非常に多岐にわたって広範囲であります。空、陸、海、当面運輸行政の最大の焦点は国鉄再建法案だと思えますけれども、その他航空関係等としてみますと、第四次空港整備問題、特に関西新空港または成田の二期工事の問題等、いろいろと大きなプロジェクトがあるわけでありまして、陸運関係でとってみまして、道路運送法の問題一つ取り上げてみました。

昭和二十六年に制定された現在の現行の法規で果たして妥当なのかどうか、そういったいろいろな問題点がありますけれども、きょうは私は焦点をしばりまして、海運関係、特に造船産業を中心にして関係当局の見解を承りたい、かように思ふ次第であります。

御承知のように、わが国の造船産業は、昭和四十九年をピークにいたしまして構造的な不況に陥りまして、深刻な状態が昭和五十三年、五十四年、このような経緯をたどってきたわけでありまして、しかしながら、最近若干の受注面における明るさを取り戻した、こういう状況にありますが、巷間それぞれの中で、造船不況はもう終わったのではない、か、そういった見方がかなりいろいろなところで出されているわけでありまして、実態として果たしてそのようなことが言えるのかどうか、このあたりについて運輸省としては、現在の造船産業の置かれている状況についてはどのようなお考えをお持ちなのか、その点をまず第一にお尋ねをいたしたいと思います。

○野口政府委員 お答え申し上げます。

ただいま先生御指摘のように、わが造船業界は近年大変な不況に見舞われまして、手持ち工事量も年々非常に低下してきたわけがございます。幸いにして、五十三年度をボトムにいたしましてやっと下げどまったという状況になっておりまして、五十四年度は、五十三年度末の手持ち工事量から比べますと、かなり増加しておるといふ状況でございます。具体的に数字を申し上げますと、五十三年度末の手持ち工事量は五百三十二万トンでございましたが、五十四年度末の手持ち工事量は九百七十七万トンというところでございまして、現在に至る状況では、ほぼ横ばいに推移しております。

この点、二つの点で評価できると思えますが、一つは、先ほど申し上げましたように、年々減少してきたものがやと下げどまったというところ、それからもう一つは、幸いにしてこの九百七十七万トンという手持ち工事量は、現在工事量が非常に落ち込んでおりますので、現在の工事量に直しますと一年ないし一年半分、これは能力の問題です。

はございませんで、操業規制がかかっておりますので、その操業量をベースにしてはじきますとそういう数字になるわけでございますが、そういう状況にありまして、一応落ちついて受注活動ができる状況にあるというふうに判断しております。

○小淵(正)委員 ただいま、現在の置かれておる状況、特に手持ち工事量を中心にしたお話がありました。か、そういうところのところで、現在ざっと見て一・五年分の工事量が確保されておるといふことでありますが、そういうところの中で、先ほど私が申し上げましたように、もう造船不況はこれで一応脱出した、そういう見解をお持ちなのかどうか。先ほどのお話の中では、現在の一年半の工事量も、操業度規制をやっている中でこのように状況でございますが、それとの兼ね合いの中でそこあたりをどのようにお考えなのか。あわせて、非常にもむずかしい問題とは思いますが、けれども、これからの需要予測についても、当局としては大体どのような見方をされておられるのか、そこあたりでもき得ればひとつお示しいただきたい、かように思います。

○野口政府委員 造船業が不況から脱出したかどうかという判断の問題でございますが、私どもはまだ完全に不況から脱出しているというふうには考えておりません。現在、御承知のように、まだ造船不況カルテルを結んで操業調整を行っており、という段階でございます。計画造船を初めいろいろ需要創出をお願いしているというところで、やと先ほど申し上げましたような状況が確保されておるわけでございますので、五十三年度をボトムにいたしまして手持ち工事量ははや持ち直した、すなわち少し立ち直りかけてきたという段階にあるのではないかとこのように判断しております。

それから、今後の需給動向でございますが、長い目で見ますと、これは五十三年度に海運造船合理化審議会が需給見通しを出しておるわけでございますが、いままでの動きを見ておきますと、大体この海運造船合理化審議会が出した需給見通しに近い線で動いております。したがって、こういう形で徐々に回復していくことを考えておりますし、また、そういうふうな期待しておるわけでございます。

ただ、当面の問題といたしまして、いろいろ、たとえばエネルギー問題とかあるいは為替相場の問題とか、依然として造船を取り巻く環境は厳しいものがございますので、なお慎重に対処していく必要があるのではないかと、こういうふうな考えをしております。

○小淵(正)委員 現在、造船は不況カルテルで操業度規制をやっているわけであります。そういう中で、大体たまたま説明されたような状況に置かれておるわけであります。したがって、これから需給予測は非常に困難であります。先ほど造船合理化審議会の一応の予測とほぼ同一傾向で進んでおるといってお話ございましたが、そういうことから見られて、運輸省当局としては、この操業度規制といいますが、造船不況カルテルというものもこれからは当然の間は持続すべきである、必要であるというふうな判断されるのかどうか。これは非常にむずかしい問題かもしませんが、そこらあたりについての見解を、でき得ればお聞きしたいと思っております。

特に私の承知する範囲では、本年の一月から六月まで我が国の造船産業が輸出船を受注したのは、世界全体の発注量の約八〇%を受注している。これは一現象かもしませんが、そういう状況にありまして、これまた国際的協調体制の中での問題が一つ出てきたのではないかと、いう気もいたすわけですが、そういう傾向等を見た場合との兼ね合いの中で、操業度規制といいますが、不況カルテルというものを、いまのわが国の置かれてある造船産業としては当然の間

には必要だろう、こういうふうな見解にお立ちなす。の。もう少し様子を見ればある程度そこらあたりの判断はつくのかどうか。そこは非常にむずかしい面があるかと思ひますが、そういう点についての当局としての見方といひますか、そういうものをひとつお聞かせいただきたいと思ひます。

○野口政府委員 造船不況カルテルを今後どういうふうな持つていくかというところは非常にむずかしい問題でございます。もともと造船不況カルテルそのものは緊急避難措置でございますので、非常に正常な姿としては、早いところこういう不況カルテルのようなものから脱出したいという、またそうすべきだという考え方が一方にあるわけでございます。ただ、一方に、先ほど申し上げましたように、これからの需給の回復というのは徐々に回復していくであろう、急激な回復という形にはならないであろうということもございまして、その辺の兼ね合いで今後どうするか決めていくということになるかと思ひますが、基本的にこれは緊急避難措置ではないかというふうな考えてございます。

それから、ヨーロッパとの摩擦回避という点でございますが、あるいは御承知かと思ひますけれども、日本の造船業の受注というものが瞬間的にかなり大きな割合で得られておりますので、その点に關しましてヨーロッパあたりから、日本はまた世界の市場を席巻するつもりがあるのではないかと、いうようなきついつい警告ともいうべきような意見が出されておるわけでございまして、われわれの方の考え方といたしましては、造船のような産業におきましては、そういう月々の、あるいは非常に短かい期間の受注の問題にすることはおかしいのであつて、むしろもう少し長い目でたまたま手持ち工事量を比較するとか、建造量を年間と比較するといふような別な比較の仕方があるのではないかと。そういう見方をいたしますと、たとえば手持ち工事量で言いますと、現段階では日本とヨーロッパ諸国とを比較いたします

と、日本よりもヨーロッパ諸国の方がたくさん持つておるといふような事情もございまして、その辺をあわせて説明しながら、やはり摩擦の回避には努めていかなければいけないのではないかと、こういうふうな考えております。

○小淵(正)委員 次に、現在置かれてある状況並びに需給予測についての見解を承つたわけでありますが、御承知のように、何といひますか、骨肉を切つたような中でやつと生き延びてきたのが今日の置かれてある造船産業だと思ふのであります。そういう中で、こゝに、三年、構造的造船不況対策について、関係当局である運輸省はかなり積極的な取り組みをされたことについては大変敬意を表する次第であります。今日までこれらの造船不況対策として運輸省として具体的に取り組みだ中で、実際に実効的のその効果が上がつたやうなものについて、大まかに主要な点について、ひとつでござれば状況をお知らせいただきたいと思ひますし、あわせて、こういう置かれた現状の中では、なおこれから引き続きこれらの造船不況対策として具体的なものを推進すべきではないかという気もするわけでありますが、そういうことについての当局の見解を承りたい、かように思ひます。

○野口政府委員 造船不況の対策につきまして、まず最初に諸先生方に厚く御礼を申し上げたいと思ひますが、対策の樹立に当たりまして、迅速にかつ非常に温かい御指導、御援助をいただきまして、おかげさまで、先ほど申し上げましたように、やつと五十三年度あたりをボトムにいたしまして、少し立ち直りの気配が見えてきたわけでございまして、

ところで、御質問の、どういふ造船不況対策をとつたかということでございますが、大きく分けてまして三つほどになるかと思ひます。

一つは、非常に過剰になりました造船能力を削減するという対策でございます。これは安定基の大型の造船船台、ドック等を約三五%削減する

という措置でございますが、これはおかげさまでもちまして昭和五十四年度をもつて終了いたしました。実際には約百三十八基ほどありました五千総トン以上の船台を八十八基ほどに減らすという措置をとつてございます。これによりまして造船能力は、これは標準貨物船換算トン数というので能力をはかつてございまして、九百八十万標準貨物船換算トン数分ありましたものを約六百二十万標準貨物船換算トン数分にまで落とすことができたわけでございまして。

それから、第二の措置でございますが、このように設備処理をいたしましたもなお需給に非常に大きなギャップがございましたので、たとえば計画造船を増強していただくとか、あるいは官公庁船の大量建造を図つていただくとかいふようなことで需要創出をしていただきました。この需要創出は非常に効果もございまして、特に官公庁船の場合は中小造船業に対して非常に大きく役立ちたということが言えるかと思ひます。

それから、第三番目の措置といたしましては、このように需要創出をやつてもなおかつ需給ギャップが埋められませんでしたので、五十一年度から実は運輸大臣の勧告というところで操業規制を行つていたわけでございましてけれども、その後これを民間の不況カルテルというふうな切にかえまして、現在不況カルテルを行つて操業量の調整を行つておる次第でございます。

このようないろいろの対策をとりました結果、先ほど御説明いたしましたように、昭和五十三年度あたりをボトムにいたしまして、やつと立ち直りの気配が見えてきたというふうな状況になつたわけでございまして。

それから、今後どういふ措置をとつていくかというところでございまして、先ほど御説明いたしましたように、当面まだエネルギー問題とかあるいは為替相場の問題とか、いろいろ造船を取り巻く環境、なかなか厳しいものがございますので、需要動向をよく見ながら、たとえば計画造船による国内船の受注の確保あるいは輸出船の確保とい

ったものを五十三年度約千六百万トン、ところが六十年代にはこれを三千万トンぐらい輸入しよう。これはまさにクリーンエネルギーとして非常に脚光を浴びておるわけでありましし、これは石

についてもっと積極的な姿勢が必要でなかったかと私は思うのであります。

そういう意味で、いま私が申し上げましたような点についての程度、またどのようなお考えでこれからこれらの推進を図られようとしておられるのか、そこらあたりについての考え方をひとつお聞きしたいと思います。

○野口政府委員　造船業の立場から見てエネルギー

るために、運輸省としてはどのような具体的な施策をやっているのか、ここらあたりをお聞きしたいわけであります。そういう意味でひとつ具体的なものがございますならば、ただ考えただけでな

は先ほと言われている主機換装の問題一つとりましても、船主側から見ますならばこれはまたなかなか新しい資金が要るわけでありますので、よりそういうものがやりやすいように、そういう意味で資金的ないろいろな対策を立てていただく、そういうものにもっとも積極的に取り組んでいただくようにお願いいたします、とりあえずこの問題は終わりたいと思います。

次にあと一つ、いまのわが国の造船産業の中でこれからの問題と一応考えなければいかぬのは、実はこの構造的な造船不況の中で一つの傾向として出てくるのが、若い人たちが働く職場として魅力がないということで、若年労働力の確保という問題が非常にむずかしくなっているという現状であります。もちろんそれぞれの置かれてる造船各企業においてはまだまだ深刻化しておりませんけれども、御承知のように、造船産業というのは単なるそれぞれの造船関係だけじゃないに、それに関連した協力業者との一体の中で造船産業というのは今日の状態をつくり出しているわけでございますから、そういう点で考えてみますならば、そういった協力業者関係においては若い労働力確保が非常に困難である。しかも、賃金もそう大きな魅力がない。働く職場からいってもそういうことで、協力業者関係の中で特に高齢化した人たちが中心になって作業を進めるということ、私はこれからの大きな問題だと思えます。

そういう点で、そういった造船産業を取り巻いている関連業界の人たちは、どちらかというと中小企業中心でありますので、どうしても基盤が弱い、そのためにますますそういう労働力の確保が至難である、こういう新しい状態が実はあちこちに発生しているわけでありまして、現在そういう意味で協力業者関係の全国団体の中でもこれは非常に大きな問題として取り上げられているわけでありまして、そういう点で、これは意見になりましたけれども、これらの角度から船舶局としても問題をとらえていただきまして、これに対する何らかの対策といえますか、そういうものについてお考えいただきたいし、もし何かお考えがあらますならばここで示したい、かように思うわけでありまして。私もまだ具体的にこういうことを考えろということまでは申し上げかねますけれども、とにかくこれからのわが国の造船産業の一つの大きな問題になるのではないかと、そういう傾向が出ているということだけを申し上げ

て、できれば御見解があればお聞きしたい、かように思っています。

○野口政府委員 確かに先生御指摘のように、造船業界は従業員が高齢化してまいりまして、それから若年労働者がなかなか入らないというような状況になってございます。御承知のように、この前の造船不況のときに需要が非常に落ち込んだために造船能力の削減というところを同時に、従業員の協力をいただいた他部門への出向とかあるいは希望退職の募集というようなことで雇用調整というものを実施せざるを得なかったわけでございます。この結果、ただいま申し上げましたように、若手の特に技能職が相当離職していったという状況でございます。

それで、こういう状況に対処する方法としては二つの方法があるのかと私も考えておるわけですが、一つは、やはり早急に造船業の体力というものを回復し、しかるべき待遇を供与できるというふうな状況に早く回復させることが第一の点であらうかと思えます。そういう点につきまして先ほど来から御説明いたしましたように、いろいろ今後とも必要の確保を図り、工事量を確保してそういうことが出来るような体制を早くつくつていくということが考えられるわけでございます。それから第二の点は、造船業といえますのは、どちらかと申しますと、作業環境が快適でない部門がかなり多いというふうに私も考えております。高年齢者が就業できるような作業環境あるいは若年労働者が魅力を持つような作業環境というもの、これをこれからつくっていく必要はないか。そのために省力化とかあるいはそういう作業環境を改善するような形で合理化の投資というふうなものをこれから進めていくというふうなことをしなければいけないのではないかと、そういうふうに考えております。幸いに業界の中でもそういう認識が非常に高まってきておりますので、私もそれを促進するという方向で支援してまいりたい、こういうふうに考えております。

○小淵(正)委員 では、次に移ります。

原子力船「むつ」の問題ですが、これは所管からいきますと原子力事業団ですか、それになるんじゃないかと思いますが、船という立場から見ますならばこれもやはり運輸省所管になるわけでありまして、現在、長崎県の佐世保港で修理中でございます。期限内までに修理ができるかどうかというところがかなり政治問題化していく傾向に現在あるわけでありまして、私も長崎県民の一人として非常に重大な関心を持っておるわけでありまして、特に原子力船開発といった角度から見てこの「むつ」の修理は早急に完成させなければいかぬという立場で見ているわけでありまして、運輸省は「むつ」については大体どのような分野ですか、どこまで関与されておるのか。運輸省としては「むつ」の修理一切関係ない、これはすべて原子力事業団ですか、そこが所掌なので一切そういうものはタッチしないというところになっているのかどうか。私は運輸省としても何らかの形でこの「むつ」問題には関与されておるんじゃないかというふうに思うわけでありまして、そこらあたりの関係について、しかも現在修理をされているわけでありまして、それを含めて運輸省としてどういう状況に置かれているのか、そこらあたりをひとつお聞きしたいと思えます。

○野口政府委員 原子力船「むつ」の修理に關しましては、やはり主体は日本原子力船開発事業団がやるわけでございますけれども、私も科学技術庁と共管で日本原子力船開発事業団を監督し、「むつ」の開発を促進するという立場にあるわけでございます。その中で、科学技術庁と協力しながら「むつ」の修理を促進していくという立場で、たとえば日本原子力船開発事業団が出します修理総点検計画というふうなものを科学技術庁と共同して早急に検討審議し、これを原子力安全委員会に早く送れるようにするとか、あるいは地元に対する安全性の説明に行くとか、そういうことをやっているというのが現状でございます。

○小淵(正)委員 所管官庁として監督の立場にあるというわけですので、これはお願いになります。が、もう現在修理は実際に作業にかかっていますから余りないかもしれませんが、私も見ておりまして、これがやると佐世保に入って、それからいろいろないきさつがございましたが、修理に着手できるようにしてから、実際に佐世保重工との関係で問題が整理されて、ドック係船料その他の話がようやくついでから実際に作業に着手するまでの期間をかなりまた費やしたわけですね。私も素人から見ますと、何でそんなにたまたましているかという感じがしたのであります。状況を聞きますと、それぞれの監督官庁としての一応のルートがございまして、そういう中で非常に時間的に空費をしたと思えますけれども、そういう意味では、これからはもう余りないかと思えます。が、まだ残された修理期間中、現場から上がっていく、それが原子力事業団へ上がる、それが科学技術庁に上がる、運輸省に上がる、何かそこあたりの判断をするのに時間を空費する、一つの例でございますけれども、そういうことがかりめにもあつてはならないと思えますので、非常に差し迫った期間になっておりますから、ぜひそこあたりは篤と腹を据えて、適確機敏な対応をしていただくように特にお願いしておきたいと思うのであります。

次に、もう時間も参りましたので、最後に一つだけお尋ねいたしますが、実は全日本労働総同盟の交通運輸港湾協議会という交通運輸関係の人たちの集まりの中で、運輸行政に対して関係する側からの意見をいろいろ出しているわけでありまして、塩川運輸大臣あてに八月十二日に、「総合交通政策の確立および立法・制度改正等に関する申入れ」ということで、総合交通政策の問題、その他船員雇用安定資金制度の創設の問題とか道路運送法の問題とか、現在の運輸行政について実際に仕事をしている立場からの問題提起をいろいろしているわけでありまして、これらが運輸省関係で現在どのように受けとめられて、どういう状態に置かれているのか、時間もございませんで主な

点だけで結構ですから、それぞれ項目別に御説明
できますならば、それを受けた後の運輸省とし
て、いま実際にどのような取り組みをされている
か、そこらあたりについての御説明をひとつお願
いしたいと思います。

○塩川国務大臣 申し入れを受けました項目が余
りにも広範囲、多岐にわたっておりますし、しか
も申し入れの内容を検討いたしますと、確かに時
代の転換に即した一つの示唆が含まれておりま
して、私たちはこの申し入れをいま各部署ごとで検
討いたしておるところでございます。特に、仰せ
のとおり、現在、七〇年代に技術革新が非常に進
んでまいりましたことと、道路を中心としたしま
して交通機関のあり方そのものが非常に変わっ
てまいりました。したがって、それらの各交通機関
における相互の整合性がまず大事なことであり
ます。また地域交通というものが非常に重要
視されなければならぬ時期になってまいりました。
そういう観点に立ちまして、仰せの総合交通
政策について鋭意勉強をいたしておるところで
ございます。

それと、国鉄のあり方につきましてもいろいろ
と示唆がございましたが、これらはいまそれぞれ
当局におきまして検討しておるものと相復合する
ところもございまして、申し入れを受けて、こ
れをなお役所といたしましては検討を続けてま
いりたいと思っております。

○小淵(正)委員 いま大臣から一応受けとめた考
え方の御説明がございましたが、各部署でそれぞ
れ検討を進めておられるというところでございま
すが、それがただ検討という形でなしに少し具体的
に、これを見ますとむずかしい問題もございま
す。いままうどうだということはいえないかもし
れませんが、何か取り組んでおる作業の状況とい
いますか、受けとめておる状況を各部署ごとに、
いまの形であつた全般的な状況とか、大臣の答
弁以外にもうありませんかということとか、大臣の答
え、あればそこらあたりを関係の部署にお願いし
たいと思います。

○石月政府委員 お答え申し上げます。

総合交通政策の確立に関連いたしまして、大体
目標とする年度及びそれに関する経済、交通の
予測数値についてどうお考えになるかというよう
なことが要望されておりますけれども、それにつ
きましては、私も現在、需要予測年度の目標と
いたしましては六十五年度を目標に総合交通政策
のあり方というものを運輸政策審議会において検
討しているところでございます。それから、目標
年度の経済社会のフレームをどのように考えるか
ということもございまして、これにつきま
しては、現在までございまして三十三次全国
総合開発計画であるとか八〇年代の通商産業政策
であるとか新経済社会七カ年計画といったような
国の計画というものを参考にいたしまして
経済フレームを設定しているところでございま
す。需要予測数値が大体どんな形になるかとい
うこととございまして、これは現在検討して
いるところでございます。

それから、たくさんございまして、その中でた
とえば私的な交通についての基本的な見解はど
うか。自家用車についてどう考えるかという御趣
旨かと思っております。これにつきましては、私
どもは、自家用車というものは非常に機動性に富
む交通機関でございまして、公共交通機関ではな
かなか満たされない交通需要を満足させる機能で
あるというぐあいに認識しております。したが
いまして、今後とも生活の高度化に対応いたしま
して自家用車への欲求がまた非常に高まってい
くのではないかと考えているわけでございま
す。現在自家用車の地域交通に占めるシェアと申
しますか、そういうものも非常に高くなっており
ますので、やはり自家用車というものを無視して
交通政策は立てられない。しかし、反面、現在自
家用車の普及に伴いまして輸送が減少いたしま
して、公共交通機関に対する交通需要が減少いた
しまして、その結果公共交通機関の経営の維持が困
難になっておる。特に自家用車を利用できない老
人だとか主婦であるとか年少者といった方々の移

動性と申しますか、モビリティが低下しておる
事実もございまして、こういうものについてど
ういうふうに公共交通機関のサービスを充実してい
かというところが一つの課題であらうかと思いま
す。また、都市地域につきましては、自家用車が
集中した結果、空間、環境等の制約の問題がござ
いまして、公害問題とか道路混雑というような状
況が発生しておるわけでございまして、これに
ついてより効率性の高い公共交通機関への転換を
図っていくことが必要であると考えております。

○小淵(正)委員 途中ですが……。よろしゅうご
ざいますか。
どうも私の質問の仕方が悪かったのではし
ょうか、時間がございまして総合交通について
もう結構でございまして、ただ項目別に、たと
えば船員雇用安定資金制度の創設とか、それぞ
れ項目出しておるでしょう。そういうもので作業が
何か進められておるか、考え方があればお聞き
したかったわけでありまして、もう時間がござい
ませんのでただ一点に限って、国鉄関係はあとで機
会がありますから、船員雇用安定資金制度の創設
について、厚生省との関係もございまして、私
ども、関係当局としてもあれば、どうも大変恐れ
入りますけれども、そういう形でひとつこの一点
だけでも結構ですから、状況を御説明いただき
たいと思っております。どうも失礼しました。

○鈴木(登)政府委員 船員局関係の御要望でござ
いますけれども、御要望の内容は、御指摘のと
おり、船員保険体系の中に雇用安定資金制度を導
入したかどうかという御指摘でございます。
この点につきましては、運輸省におきましても
長年の懸案事項でございまして、ただ厚生省と非
常に関係がありますので厚生省の方に御要望の趣
旨は十分申し伝えましたところ、現在、社会保険
審議会の中で検討中でございます。ただ、問題が
二つほどございまして、一つは、わずか二十万人
の船員保険体系の中でそういうものが採算的に成
り立ち得るかどうかという問題。それから第二番

目は、千分の三・五の使用率側の負担になるわけ
でありますけれども、その負担についてやはり労
使間の同意、合意ということが必要でございま
して、その点が果たして得られ得るかどうかとい
う点についての問題がございまして、その二つの問
題を現在検討中とございまして。

ただ、厚生省とは別に運輸省の方といたしま
しても、船員中央労働委員会の方で、提案がござ
いましたのでこの二点について現在鋭意検討中
でございます。ただ、具体的にその船員雇用安定資
金制度の創設にはまだ至っておりませんけれども、
私どももいたしましては、たとえば船員雇用促進
センターへの助成の強化とか、あるいは海技大
学校での離職船員あるいは雇用船員の再教育の問
題とか、あるいは中高年齢層の対策の強化だとか
いうような個別的な対策は、御要望の趣旨に沿
いまして鋭意実施中とございまして。

○小淵(正)委員 じゃ、これで終わります。
○小此木委員長 三浦久君。
○三浦(久)委員 大臣にまず最初にお尋ねをいた
したいと思っております。

国鉄の再建法は、昨日の大臣のあいさつの中
でも触れられましたように、大変重要な課題であ
ると私も考えております。私どもも、立場は違
いますが、今度の国鉄の再建法では決して国鉄の財
政再建はできない、そうしてまたローカル線を廃
止するということが、このことは、地域経済に深刻
な否定的な影響を及ぼす、そういう意味で重大な
関心を持つておるわけであります。きょうの午後
からこの国鉄再建法についての審議が始まるわけ
でありますけれども、私は、その審議の前提条件
としてまず率直に大臣に御要望申し上げます。こ
れども、まず運輸省で政令の原案をつくっており
ますから、この政令の原案をこの委員会に提出な
されるようにまず最初にお願いを申し上げます。

御承知のとおり、この法律というのは政令委
任事項が非常に多いのです。そうして、その政令
の委任も白紙に近いような形で委任をされてお

る。ですから、法案だけを見たのでは、さて廃止基準がどうなっているのか、助成措置がどうなっているのか、全然わからないわけです。結局この法案の審議的な審議をやるといふ場合には、必ずその政令の内容というものが審議の対象にならなければならぬ、そういう性格を持った法案だと私は思っています。そういう意味で、ぜひ私はこの審議に先立ってこの原案を出してもらいたいのです。

私は大変不愉快な思いを毎日しております。というのは、ここに新聞があります。これは十月十一日の西日本新聞。ここに運輸省が廃止基準案作成、九州、山口ではまず二十一線区が対象である。そして、その運輸省がつくった原案、この内容が、第一条は「幹線鉄道網を形成する営業線の基準」第二条は「地方交通線の基準」、第三条は「特定地方交通線の基準」とかといつて、何かもう原案そのもののような形で報道されているわけですね。国権の最高機関である国会、そして、いま再建法を審議しているこの委員会にそういう政令の原案が全然示されしないで、そして報道だけされておる。これはわれわれ国会議員を全く侮辱したものだといふふうに考えざるを得ないわけですね。ですから、私はぜひこれを出していただきたい。いままでも確かに何にも隠して出さなかったといふのじゃありません。われわれの質問に応じて政令の内容は出ております。出ておりますけれども、それは細切れたら、その部分に關してだけ中身を明らかにするといふ形なんです。これでは私は国会議員としての、そしてまた運輸委員会の委員としての審議権を十分に保障しているといふことにはならないといふふうに思います。そういう意味で、まず最初に政府原案の御提出をお願い申し上げます。

○塩川国務大臣 おっしゃる通りに、法案を出す以上は政令の準備も並行してやっておることは当然でございます。何も国会を軽視しておるわけでも何でもございませんが、政令の骨子は確かにできておるのですけれども、政令案として提出するまでにまだ各省、役所との詰めが若干残っております。そして、そういう点でまだ提出の段階ではないといふことを申し上げておいたわけでございます。

〔委員長退席、閣内委員長代理着席〕

しかしながら、これは一党が要求されて出すというものではなくして、理事会等で御相談していただくならば、私は骨子のことはまづ出てきております。ですので御説明できるところで出てきておるのでございますが、ぜひひとつ理事会で御相談していただければと思っております。

なお、新聞にこう出ているのではないかと、いふところでございますが、新聞記者といふのは取材活動を非常に熱心に行つておられまして、あつちこつちからいろいろ聞いたりなんかして総合的にやられる。あるいはまた、現に委員会御質問に答えておるところがあるのですから、それをずつと継ぎ合せてああいう報道になつてきておるのではないかと私は想像いたしております。

いづれにしても、おっしゃる通りに、法案の審議と政令の基準はどうかといふこと、これは重要ななかかわり合いがございますので、私たちは骨子としてまづ出てきておる。そして、まだ完全な政令としてはまづ出ておらぬけれども、これはいづれは提出しなければならぬ、鋭意意いでおる段階でございますから、その点も御理解いたしていただきたいと思います。

○三浦(久)委員 政令の原案としてまづ出ていないとおっしゃるけれども、運輸省の原案はもうできておるのです。

それからまた、取材活動に一生懸命だといふしゃるけれども、これは一条、二条、三条といふふうに報道されておるのです。中身がアバウトに報道されておるのとは違ひです。こんなものが公表されておつて、国会で審議しているわれわれのところへそれが出てこないといふのは全くけしからぬ話だと私は思つておるのです。それからまた、理事会で相談しよう、これはわ

れわれが自主的にやることなのであつて、それは大臣からお指図を受ける筋合いのものではない。そして、私は委員長に御要望申し上げますけれども、ぜひこの委員会にその政令の原案を提案するように運輸省に御指示を願いたいというように思っています。

○閣内委員長代理 その件につきましては、理事会で協議をいたしたいと思います。

○三浦(久)委員 それでは、次に移りますけれども、いま地方公共団体、特にこの赤字ローカル線を抱えている自治体の一番大きな関心は、自分の抱えている、関係をしているローカル線が果たして廃止対象線区になるのだからどうか、ここに一番大きな関心があります。それで、私はやはり実質的な審議を保障するといふ観点からこの廃止対象線区の名前を全部公表していただきたいと思います。大臣、いかがでしょうか。

○山地政府委員 前にもここで御説明したかと思うのでございますが、政令といふのは法律ができた後閣議において決定するものでございます。そこで、その政令ができました、その基準が確定し、路線も確定するといふことになるわけでございます。先ほど大臣から申し上げましたのは、運輸省でどういふことを考えているかといふことについてはまづ国会の方に諮りするといふことはできるのではないだろうかといふお話でございます。

そこで、私もどういふものを出した場合に、それでは、そういう基準に基づいて路線を計算してみるといふことが当てはめてみたらどうなるかといふことはできるかと思ひます。しかし、政令ができた場合の姿と私も考えておるものと必ず一致するといふことではございませんので、私もその考えに基づいていま路線を明らかにする場合には実際に廃止する路線と違ひ場合がある、そういうことは好ましくないのではないだろうかといふことで、私もその方では路線名を出すことを差し控えていただいているといふこととでございますので、御理解を賜りたいと思ひま

す。

○三浦(久)委員 どうしてあなたたちが考えている路線と現実に廃止になる路線とが食い違ひののですか。それはおかしいでしょう。

○山地政府委員 いま申し上げましたとおり、私もいまお出しできるかもしれないその基準案、いま先生がお示しになった新聞等に出てくるのは私も関知していませんけれども、私どもが仮につくったものといふものと法律ができた後の政令とは、私どもがつくるのでございますから、一生懸命そちらの方でまづ決めていくという努力はいたしますけれども、できたものと私どもがいま考えている原案とは必ずしも一致することにはならない、そこが私どもで路線名を出すことを差し控えている理由でございます。

○三浦(久)委員 結局、不確定要素があるといふことでしよう。ただ単に四千八百人未満とか二千八百人未満といふことだけが基準ではなくて、またたとえ将来の交通需要の予測だとかいろいろなものが入ってくるわけでしょう。ですから、不確定要素があるのです。だから、結局いま発表しても将来食い違ひ場合がある、こういうお話ですね。

そうすると、ここに新聞を持ってきたけれども、九州総局が九州の百一の自治体に書簡を出しているのです。その書簡は総局長の竹田さんの名前十月六日付で出されている。これは国鉄の実情はこうだからローカル線の廃止に協力してくれといふことですよ。では、九州のすべての自治体にこれを出したのかといふと、この書簡はすべての自治体に出されているのじゃないのです。いわゆる廃止対象線区に關係する自治体だけにだけ出しているのです。こういうことをやっているのですか。

私はこれは二つの問題点があると思ひます。一つは、外部に対して、内部で準備するのじゃないのだから、法案ができた場合のある一定の準備をできるからしなぬといふことで内部的な準備をするというならまだ話がわかるけれども、そうじゃなくて、現実に外部に対して、關係自治体に

るように早く成立をしてほしいという要望を受け付けるわけにいかないと私は思うのですね。

それと、もう一つ、この九州総局長の竹田さんの書簡は、国鉄総裁、乗車密度が二千人未満のもの

のはまあ廃止対象になるみたいないことを書いてあって、明瞭には書いてないけれども、二千人以上四千人未満の間の線区、これについては一言も触れてない。ですから、これは大変誤解を与える書簡になっておりますよ。ですから、大変不正確ですね。そういうことを私はちょっと申し述べて、次の質問に移ります。

国鉄運賃の値上げの問題について大臣にお尋ねいたしますけれども、五十六年度の資金概計、これによりますと、まず運賃改定によつて二千億

○山形政府委員 値上げを実際に申請するのは国の収入増を見込んでおります。増収率は七・九％になっているわけですが、しかし名目的な値上げはもっと大きいと思うのですね、実収が七・九％ですから。

ですから、大体どのぐらいの値上げを予定されているのか、まずお尋ねをいたしたいというふうに思っています。

鉄でございますし、それから値上げをどういうふうな形でやるのか、運賃と料金その他のいろいろのファクターがございます。したがいまして、実際に値上げを申請するまで国鉄が鋭意検討した結果でなければ、名目的な値上がり率ということは申し上げにくいわけでございます。しかし、長年のこういった予算をつくってまいりました私どもののを、立場から申し上げますと、二千百億というものを、実施するためには、ぎりぎり一けた台の値上げと

いうことも可能であらうか、かように考えているわけでございます。

○三浦久)委員　そうすると、まあ一〇%近い値上げだということになりますね。

ここに経済企画庁の「物価レポート80」というのがあります。この中で、「公共料金の推移」とい

うところがあるのですけれども、そこに、この国鉄運賃というのはウェイトが九〇を占めているの

ですね。一〇〇〇のうちの九〇。そうして、これは五十年と比較しますと五十四年度は二倍に上がつてゐるのです。一九六・九に上がつてゐる。ですから、わずかの五年間の間に国鉄運賃は倍に上がつたということです。ウエートの低いものが倍上がつても余り家計に影響はないけれども、ウエートが九〇というような大変大きい数です。これが倍に上がつてゐるということは家計を大変圧迫してゐると私は思うのです。ですから、実際に運賃の値上げと乗客数の推移を見てまいりますと、乗客はほとんど減つてゐるでしょう。これは監査報告書でも指摘されてゐる。国鉄の発表でもそうなつておられますね。たとえばどのくらい減つてゐるかといふと、新幹線、これなんかうんとふえてゐるみたいな錯覚を起しがちですけれども、昭和五十年と五十四年度を比べてみますと、昭和五十年度を一〇〇とすると五十四年度は七七％に減つてゐるのです。そうしてまた特急、急行、普通列車、こういうものを合計いたしますと、これは四十九年度を一〇〇とすると五十四年度は七六％です。これは私、運賃の値上げと重要な因果関係があるといふふうに思つております。ですから、これからどんどん上げていくといふことになりまして、私は乗客離れがもつともつと進んでいくんじゃないかといふふうに思ひます。そして、いま御紹介いたしました「物価レポート」ですけれども、この中でも国鉄については、「運賃改定による収入増にも自ずから限度があり、今後、大幅な収入増は望めない状況にあるといえるでしょう。」こういうふうに言つてゐるのです。

そうすると、運賃を上げてそれ比例して収入はふえないということ、そしてそのことが、いわゆる他の競争交通機関との関係においてますます国鉄の客離れといふものを増大させていくといふこと、そうすると、結局は国鉄の再建といふものはできなくなつてくる、国鉄自身が国鉄から見放されてしまふということですから、そういう意味で私は、この運賃の値上げといふものについて、慎重の上にも慎重にやらなければならぬといふふうに考へておりますが、大臣の御所見を伺ひたいと思ひます。

○塩川国務大臣 先ほど山地铁監局長が説明いたしましたような経過でございますが、二千億圓というものは、来年度国鉄としてどうしても増収を図らなければならぬ額を算定いたしますとどうしても二千億圓、こういうことに相なつてまいつております。

そこで、この二千億圓を全額運賃の値上げによつて増収を図るということになつてまいりますと、やはりおっしゃるやうに相当な値上げになつてまいりまして、このことが国鉄離れに拍車をかけるということ、仰せのとおりだと私は心配しております。でございますから、この二千億圓の増収を図るということについて、どの程度まで値上げをし、どの程度までは営業の努力でこれがカバーしてゐるのかといふこと等、これなんかわれわれが今後やはりもっと正確に判断していかなければならぬ問題だと思つております。でございますから、最終的に何％の運賃の値上げにするかといふこと等につきましては、予算の折衝の中でこれを決定していきたいと思つておる次第でございます。ただし、二千億圓の増収を図るという目的は何としても私たちとしては達成したい、こう思つております。

○三浦（久）委員 それから次に、私鉄運賃の値上げの問題に移らせていただきます。

毎日新聞の十月の十一日付の報道によりますと、私鉄の大手十四社が電力料金の値上げといふものを理由にいたしまして平均二〇％の値上げをおるわけでありまして、そういうことが報道されてゐるわけでありまして、

ところが、五十五年の三月、五十四年度の決算になりますが、五十五年の三ヶ月の決算ではこの十四社の収支率の平均といふのは一〇〇・四であります。ということは、結局比較的業績はよろしいといふことになるわけであつて、私は現在の段階でこの私鉄運賃の値上げを行う必要性はないといふふうに判断をいたしておるわけでありまして、また、各社を見ますと、非常に業績がアンバランスであります。

【関谷委員長代理退席、委員長着席】
したがつて、私は、この申請に対して査定をする場合に、結局各社個別に、そしてまた厳正にその実績を把握して行へべきであるといふふうに考へてゐます。

たとえば名鉄の場合でも、今度は赤字だということになつておりますけれども、しかし、この赤字といふのは実際の赤字じゃないんですね。計算上の赤字なんです。というのは、御承知のとおり、一社で不動産部門もやる、いろいろな部門もやつておりますけれども、結局鉄道部門以外のところでは大きなもうけを上げますと、その税金、事業税なんか固定資産の割合でもって鉄道の方におかふせてくるわけですね。ですから、よその部門がうんと好況であれば好況であるほど鉄道の経費がうんとたくさん案分されてくる、こういう関係になります。そういうことで、この名鉄なんかも一応計算上の赤字になつてゐるけれどもその実態といふのは非常に業績はいいと私は見てゐるんですね。

そういう意味で、ひとつそういうところまで目を光らして厳正公正に利用者の立場といふものを十分に考慮して慎重に御判断いただきたいと思ひますが、いかがでしょう。大臣にお願いいたします。

○山地铁監局長 御質問の中で申し述べられておりますように、五十四年度の業績は一〇〇・四でございます。御承知のとおり、電力の値上げがございまして、五十五年の四月でございますので、五十五年以降の収支といふものについてどう考へるかといふことが今後の値上げを考へる場合に大事な点であらうかと思ひます。

まだ私どもの方に申請が出てゐるわけでもございませぬので、今後出た場合には、先生のおっしゃるような点については十分配慮しながら厳正に検討してまいりたい、かように考へております。

○三浦（久）委員 それから、この運賃の値上げを申請するとき、五十三年度の七月に申請がありまして、たね。そのときには、たとえばこれこれのサービス改善を行います、これこれのサービス改善を行います、これをやるのでこれだけ金が必要なんですから認可してください、こういうふうになつてゐるわけですね。認可自身は条件つきではありませぬけれども、しかし、そういうサービスの改善を行へといふことは値上げの認可をしたとき鉄監局長名で出されてゐるわけですね。

たとえば、ここに私ちょっと五十三年度のサンプルを持ってきましたが、これは前の鉄監局長の山上さんが各民鉄の社長あてに出したもののなんです。これを読みますと、今回の運賃改定に際し、貴社の鉄軌道事業の運営に関し各方面より種々の改善方についての指摘があつたことに鑑み、特に下記の事項について特段の配慮を払い、今後一層運営の改善に努められたい。そして、一つは通勤混雑の緩和、鉄道の立体交差化等安全の確保の問題、車両の冷房化、こういうサービスの向上をやれといふことを出されてゐます。ところが、実際見てみますと、そのとおりになつてゐないんですね。たとえば冷房化の問題にしても、五十四年度中にこうやります、何両やります、達成率何％にいたします、もう数字は細かいこと言ひませぬけれども、それが、五十四年度の計画が五十五年度、ことしの夏でもまだ達成されてないところが多々あるのです。ですから、これから冷房車をつくるなんという話はないと思ふのです。これから寒くなるんですから。ですから、ほとんど五十五年度の計画といふものも五十五年度中に達成しない、そう見ないといけないと思ふのです。これは、こういうサービスの改善をやるから、それに金がかかるから認可してくれといふふうになつてゐるわけですね。法律的にはそれが条件にはなつてないとは言へ、社会的、道義的には民鉄はこれをやる義務があるし、鉄監局長はこれを指導して、その申請のとおりやらせる義務と権利があると私は思ふのです。

ところが、実際にどうかというところ、余り報告も求めている。また、サービスの改善方について勧告も出していない。勧告を出すことができません。そういうこともしていない。そうすると、乗客からとつてみると、運賃の値上げだけで、サービスの改善も計画どおりいかないということになれば、何か食い逃げされたような、そういう気持ちになる。そういう状況の中でまた二〇%近い申請が出される。乗客は詐欺に遭ったような感じを持つだろうと思うのです。そういう点で、私は、サービスの改善、安全確保の問題等、民鉄当局が運賃値上げ申請のときに約束したものの、これを確実に実行されるようにひとつ強力な指導をお願い申し上げたいと思いますけれども、大臣、いかがでございますか。

○塩川国務大臣 全体計画で見ますならば、五十三年度、五十四年度と、全体の投資額はほぼ申請しております額に達しておりますが、その中身について若干の相違があったかも知れません。その分は、たとえば用地の買収のおくれであるとかそういうところから、投資額が、いわば計画をしておるものの中でおくれおるものはあるかも知れませんが、全体の投資額から見ましたら、ほぼ投資総額は計画どおりしております。私には聞いております。しかし、いろいろと乗客に約束しておる中で、たとえば複線化工事であるとかというようなものでおくれおるものも若干あるかも知れませんが、こういうことは役所といたしましてでもできるだけ督促させて、仰せのように、計画どおりサービスの改善を実施させるように今後とも努めてまいります。

○三浦(久)委員 これは運輸省からもらった資料ですけれども、見直し計画なんと言っている。運賃の値上げが認可されてから計画を変更してしまふ。こんなことを許しておいたのではだめだと思ふのです。申請の当初のときの計画をやはり実行させる。そんな見直し計画なんか認めないというところで強くなり国民の不信を招くんじやないかということをおはひとつ御指摘申し上げた

と思うのです。

それからまた、混雑率の問題ですね。混雑率の緩和の問題についても約束しているわけでしょう。ところが、実際にどうかと言え、五十五年度の設備投資計画によれば、車両の増強、これは百十億円で、前年度比で全体として五十億円減っているわけですね。混雑率というのは前年度並みの一九一%になっている。

ですから、こうした混雑の解消という問題一つ取り上げても、冷房化の問題を取り上げても、計画どおり実施してないというのが実態だと私は思いますので、いま大臣がおっしゃったように、ひとつ完全にこれが実行できるように御指導をお願い申し上げます。

次に、政治献金の問題について一言お尋ねしたいと思ふますけれども、この民鉄というものは、たとえば運賃の認可の問題、営業の許可の問題、免許の問題、いろいろ運輸省が監督権限を持っているところなんですね。こういう民鉄から自民党が政治献金をもらうのは差し控えなければならぬのじゃないかと私は思ふます。たとえば、ここにございしますが、五十三年度でも自民党が二億七千五百万円をこの大手十四社からもらっています。五十四年度も二億五千三百九十万円、これだけの金をもらっています。ほかの政党ももらっていますけれども、まだ大臣を出していないからここでは公表いたしませんけれども、こういうように大臣を出している自民党自身が、いわゆる自分が許可の権限を持っているという大手私鉄から政治献金をもらうということは差し控えなければならぬ、自民党自身も差し控えなければならぬ、と思ふます。

そういう意味で、私鉄大手十四社に対して、そういう政治献金は持ってくるな、すべきではない、そういう指導を運輸大臣としてなさる必要があるのではないかと、思ふますけれども、大臣の御所見を承りたいと思ふます。

○塩川国務大臣 私鉄は個々の政治家には政治献

金は慎んでおると思つております。自由民主党に対して、あるいは政界に対して、しておるというのにも慎んでおると私は思つております。ただ、自由民主党と非常に深い関係にございす国民政治協会に對し、会員としての負担金を持つておられると思つておまして、その協会が自由民主党に献金しておる、こういう手続でございす。いずれにいたしましても、私鉄も一私企業として経営しておるのでございすが、しかしながら公共性が強いことは、これはもう当然でございす。ですから、献金は私はいふことは思ひませんけれども、しかし、やはり法人として社会的通念に基づいて行動する場合、あるいは社会活動する場合、いろいろなきが合ひがあると思ふますので、そういう協会のつき合ひをしておると思ふのでございす。だからと言って、運賃の査定に際しましてはそういう費用をいわば経費に見ておるといふようなことは絶対ございせん。運賃査定に際しましては、そういう費用は全部引いて計算をさせていただきますので、それは御心配ないようにしていただきます。

○三浦(久)委員 質問しないことについても丁寧に御答弁がございましたけれども、しかし、政治倫理の確立は鈴木内閣の最重要課題であるといふことは鈴木総理自身が本会議でも予算委員会でも事あるごとに述べられておるわけですね。政治倫理といふのは、法律違反をしなればよいといふことではないと思ふのです。職務の公正さについて疑いを持たれるようなことはしない、やはりそういうことを確立するといふことだと私は思ひます。そういう意味では、こういう民鉄大手から国民政治協会がもらったと言ひますけれども、しかしそれは社会的には自民党と同じものだと見られておるんですね。そういう意味で、自民党に對する政治献金と同じです。ですから、そういう意味では、私は、大臣自身も余り好ましいことではないとおっしゃっているわけですから、これはやはり行政指導で、そういうことをするべきじやないかといふふうに思ひます。

す。

それに、特に政治資金規正法が改正になって五年目、いま見直しの時期ですね。あの附則の八条では何と書いてあるかと言へば、企業献金から個人献金へ移行するんだ、それで五年後にはそういう方向で見直すんだということになっているわけでしょう。それがいまの時期なんですね。ですから、政治資金規正法の問題でも自民党の内部でいろいろと問題がある。逆に今度は大企業からの制限枠をもっと大きくしようか、取っ払ってしまおうか、緩和しようかというような逆行するような動きがあります。私はこれは大変残念なことだと思ひます。幾ら自民党であつても、そういう必要性というものはある。また、大企業からの政治献金を抑制するといふことは非常に困難がある。それはわかります。しかし、困難があつてもやるんだ、政治倫理の確立のためにやるんだというのがあの五年前の三木内閣の決意だったわけですね。それを結局大企業からの政治献金もそのまゝ容認をなさるというお立場に立つといふことは私は残念です。

そういう意味で、私は、運輸大臣が、大臣自身がそういう法律の趣旨にのつとめて、大企業献金から個人的な献金に移行するといふ立場から、この大手私鉄十四社の自民党に對する政治献金、これをやめることを指導するように強く要望いたしまして、時間が参りましたので質問を終わらせていただきます。

○小此木委員長 中馬毅君。

○中馬委員 きのう新任の大臣が、所信といひますか、あいさつをされたわけですが、その中で、限られた財源での効率的な投資といふことをおっしゃったわけで、これは非常に私たち評価をするわけでございますけれども、その効率的なところ、効率的な意味があると思ふんですね。効率的な場合、いままでは往々にして供給者の論理といひますか、供給者側の立場での効率的な場合、需要者側の論理、ユーザーの立場と

いうことでの効率的でなければならぬと思うのですね。これを無視しますと、往々にしてユーザから大きなしっぺ返しを食らうわけでございまして、これは国鉄がいい例であるわけです。

交通機関をずっと整備していくということは、それだけユーザーに対してのいろいろな選択の幅を広げていくことになるわけで、その選択の幅のところでユーザーはそれぞれ選択するわけです。たとえば、その選択の幅が一番多い一つの例をとりますと、東京と大阪なんですね。その東京と大阪の場合に、これは乗客の場合ですけれども、かなりいろいろな交通機関がございます。飛行機があります。それから新幹線がある。在来線がある。それから乗用車がありますし、それからチャーターバスもありますね。それから国鉄のハイウェイバスもございます。

これをユーザーの立場から、まず費用負担という点で見えますと、飛行機は現在一万四千百円ですか、それから新幹線が九千九百円、しかしグリーンだと一万三千九百円。それから在来線が、これは特急料金も入れますと八千百円になるわけですね。それからハイウェイバスで七千四百五十円と、こういうことでございます。しかし、チャーターバス、たとえば三十人ぐらいの団体あるいは五十人ぐらいの団体でバス旅行しようとした場合に、チャーターバスだと一日大体十五万円です。高くて十五万円ですね、これはちゃんと添乗員も乗せて。これを五十人で割りますと三千円ぐらになるわけです。それから乗用車、最近の方はみんなマイカーをお持ちでございます。マイカーを持っておるわけですから、その減価計算の費用は考えなくていいわけで、追加費用ということでガソリン代だけあればいいわけですね、その人の負担ということで考えるならば、そうすると、ガソリン代は大体一万円か一万二千元あったら東京―大阪間は行けるわけです。これも二人も乗れば、あるいは三人乗ればずっと安くなくなってしまいうわけです。そうすると、費用という点だけで考えるならば、これは少しの団体であればチャーター

バスをお使いになるでしょうし、あるいは場合によつては、乗用車を持つておれば乗用車で行くということになるわけですね。

今度スピードの点で言いますと、これはやはり飛行機が一番早うございます。それから新幹線がその次、それからバス、乗用車、こういったことになってくるわけですけれども、今度ももう少し別の観点から、では、いつでも乗れるかといったような利便性の点で考えますと、乗用車の場合だったら、いつでも、どこからでも乗れるわけですね。それから、団体のバス旅行の場合でも、ちゃんとやれば、集合場所に来てくれて、目的地まで連れていってくれる。非常に便利ですね。新幹線は非常に数が多いですけれども、飛行機の場合だと、いまは少し大型化して便数は減っております。ですから、たとえば二時間ぐらい待たなければならぬだとか、あるいは夜は飛ばないといったようなこともあります。それから、在来線はもうほとんど走っておりませんから、これは利便性が悪いということになってまいりますね。

このようなことをずっと並べて考えてまいりますと、費用の点から考えたら確かにバスや乗用車の方に移るのは当然でございますし、あるいはスปีドという点からするならば飛行機の方に移ってくる。しかも、今後のことで考えますならば、関西新空港ができ、あるいは成田、羽田が整備されて、もう少し便数でも多くなれば、ますます飛行機の方に移っていくという形になってまいります。そうすると、新幹線というものも、これはやがては関古鳥が鳴くようなことにならないとも限らないんですね。しかも、運賃が、先ほどの話じゃないけれどもどんどん上がっていくわけですから。そうすると、新幹線すら関古鳥が鳴くようなことになってこようかと思ひます。

そのような観点から、今後の一つの日本の交通体系といったものを考えたときに、整備新幹線という話も出ておりますけれども、こういうものがあるとして現在の時点で要るのか要らないのか、全くむだな投資になる可能性が出てまいっております。

す。それよりも、新幹線というのは大量、高速に意味があるわけで、むしろ少量、高速度ということだけを考えるならば、これは飛行機の方がいいことなわけですから、地方の、北海道から九州の端まで、ローカル空港をもっと整備拡充することの方が場合によっては、大事故かもしれないわけですね。そして、近距離の大量輸送といった場合には、いまの国鉄のローカル線がそれに適当かどうかは別といたしまして、新規交通を考へてのこゝをやっていった方がいいんじゃないか。

そのようなことを大臣の方は、今後のかなり長期のレンジで見たときの効率的な投資といった点で考えますと、大臣はどのような御所見をお持ちなのか、ひとつ御見解を承りたいと思います。

○塩川国務大臣 効率化ということを考えます場

合に、リーザーの面から見た効率化、これも確かに考慮しなければならぬ問題でございますし、また、運輸機関の経営者側から見ましても効率をやはり検討しなければならぬ、こう思います。まさに仰せのとおり、私はそれを八〇年代の一番大きな問題だと実は思うておりまして、中馬さんのお

つしやるように、交通機関を選択するファクターというものが非常に多様化してまいりました。それだけにこれからの、まあきざな言葉で言いましたらニーズというものはどういう方向に向いていくかということ、これを正確につかまないと、効率化でやったものがかえって遊休施設になってしまふというおそれなきにしもあらず、それを私は非常に心配いたしております。

お尋ねの整備新幹線の問題でございますが、現在運行しております新幹線そのものは、確かに経営的に見ましてもいまプラスになっておりますし、同時に、地域開発には非常な効果を及ぼしたたように私は思っております。しかし、これからの将来を見ました場合に、交通機関がどう変わっていくかということ等の取り合わせも見て考えなければならぬ点は多々あると思います。

そこで、整備五線の問題につきましては、これは第一に建設費が非常に多額にかかりますので、

その建設資金の檢出をどうするかということ、財源問題でございしますが、これがまず第一の問題でございしますことと、それからフイジビリティーと申しましようか、そういうことが企業的に本當に國民經濟から見ていいのかどうか、本當に有効なのかどうかというこの問題もございします。そういう点から判斷して決めるべき問題でございまして、私たちはいままず第一に財源問題に全精力を打ち込んで檢討しておるといふところでございします。

○中馬委員　ということ、その有用性も含めて、採算性も含めて、整備新幹線を一から見直すという御発言と御理解していいわけですか。

○塩川国務大臣　この整備五線は、建設するといふ方向は決まっておりますのでございまして、それを建設するに必要な資金というものがまず第一に見えていかなければならぬ。その資金を考える中において、この新幹線の活用と、そして、これがどのように地域開発と結びついていくかということをおわせて検討されていくべきものだ、こう思うております。

○中馬委員　新幹線が、先ほど私がゐる述べましたような形でもうすでに飛行機あるいは地域の高速、小量に取つてかわられてもしかるべきだ、そのようなことで需要者は選択しますよということです。ということは、自動的の採算に乗らないということです。ということですから、そういうことも含めて見直すべきだ、新大臣のもつてで直見しになった方がいいんじゃないですかということを含めて、逆にお願いをしておきたいと思つております。これは同時に、貨物における鉄道、自動車、内航海運といった問題にもひつかかつてまいります。

それから、それに関連したことでございますけれども、やはり新種の交通ということを少しは考へていかなければいけないんじゃないか。新技術の開発、大臣もおっしゃっております。従来、国鉄——国鉄といいますが、いわゆる汽車鉄道ですね。これは百年の寿命がございました。しかし、新幹線は技術的に見てもぼくは三十年だと思ひます。

っております。需要者が選ぶという意味での技術的な意味で三十年だと思えますね。ですから、その後に来るものが、それはたとえば航空機であるならば低騒音あるいは短距離の離着陸のものであったり、あるいは船であつたら高速の何かジェットフォイルのような船であつたり、また鉄道であるならば磁気浮上のものであつたり、あるいは無人の交通機関であつたり、それから自動車であれば無公害あるいは省エネルギーといったような問題も入ってくると思ふんですね。

このような一つの新技术を持った交通機関というものを、ただ通産省やあるいは科学技術庁に任せておくのではなくて、運輸省として二十一世紀を展望した交通機関、交通技術といったものはどうあるべきかということを経合的に研究すべきだと思ふのです。しかし、どうも総合的にそのことがなされておらないように思ひます。その点についていかがでございますか。

○石月政府委員 新しい交通機関と申しますか、交通技術の開発というものが交通の進歩にとって非常に重要なことは先生のおっしゃるとおりだと思つております。運輸省におきましても、ただいま先生がおっしゃいましたような新型の輸送機関といたしましては磁気浮上式のリニアモーターカーであるとか、それから新交通システムと申しております無人運転の新型の中量軌道輸送方式であるとか、その他トンネルの断面の少ない小型の地下鉄の問題であるとか、それからライトレールウェイビークルと言つておりますけれども、新しい形の街路を走ります電車というような問題等につきまして、いろいろ検討しているところでございます。そのほかに、これに関連いたしまして、交通に關連する省エネの技術開発、たとえば電気自動車であるとか水素エンジンの自動車であるとか、高温ガスタービンとの複合機関であるとかというような問題、さらには公害防止の観点から無公害の交通機関というような観点のいろいろな研究等も進めております。

この研究体制につきましては、一つは、運輸省

にいろいろございまして技術研究所等におきまして基礎的なものについてはやっております。それから、応用技術的な面が非常に必要でございまして、民間の技術力を利用しなければならぬというようなものにつきまして、技術開発に対する補助金を交付してやっております。今後どのような技術に重点を置いて開発すべきであるか、さらにはその技術開発の体制をどのようにすべきであるかという点につきましては、運輸技術審議会に諮問をして、これからさらに検討を進めていきたいというぐあいに考えているところでございます。

○中馬委員 このようなものも含めて、先ほど申しましたように、新幹線すら、東京、大阪という二つの大きな人口の集積した都市を結ぶのは新幹線というのは大変有用なものでしょうが、たとえば北海道や東北に延ばして採算に乗るとは思つておりませんし、むしろそれよりもローカル空港を整備して、それからいよいよ短距離で高速で小量のものを運べるローカル交通機関というものを整備した方がいんじゃないか、それこそユーザの立場を考えた効率的な投資になるんじゃないかと思つております。

それから、都市の交通に關して、タクシーの値上げの申請が出てまいつておるようです。これは昨年の九月に一五%値上げして、二年ごとの値上げという慣例を一応破つた形になっているわけでございますけれども、大臣はどうお取り扱いになる御所存ですか。

○塩川国務大臣 主として東京都の業者で申請書が提出されておりますが、まだ全タクシー業者の申請書が出そろつておらないと聞いております。個別の申請のみで処理するということにもまいりませんし、いたしまして、業者の申請の出そろつた段階におきまして取り扱ひを考えたかと思つております。しかし、これはただいま物価問題が非常に重要な政治課題でございまして、いたしまして、この申請が出そろひました後におきまして

は、十分私たちはその物価の面を考慮いたしたい。そうして、業者が言つておりますように、人件費それから燃料費等の高騰もこれまた事実でございまして、そういうようなものを兼ね合わせ、経営の実態を十分に審査いたしまして、そして真にやむを得ないものがどの程度のものなのかということを経合を精査した上で決定いたしたい、こう思つております。

○中馬委員 これは十分に慎重にお取り扱ひいたしたいと思ふのですが、必ずしも絶対値上げをしてはいけないと私は言つてゐるのではなくて、三百八十円必ずしも高くはないと思つております。といひますのは、これは都市バスが百円とか百十円しているわけですから、三人、四人乗ればその方が安くつくようなことではございまして、しかし一方でタクシーを値上げしながら都市バスは市営交通赤字だから便数を減らすといったことになると、利用者はそれこそ踏んだりけつたりになるわけですね。ですから、ぼくはタクシーはある意味ではぜいたくな乗り物だと思つておりますから、歩いてもいいし、場合によつては自転車でもいい。自転車に乗る場合に、駅前の自転車置き場は満員でどうしようもない。こういった全体的な一つの枠組みができていないような気がするんですね。ですから、値上げをされるのも一つのあれかもしれないけれども、そのときにはそのかわりにたとえば深夜のバスをちゃんと確保するだとか、あるいは団地の乗り合いバス、これは前にも私、御質問いたしましたけれども余り整備されておひませんが、乗り合いバスをちゃんと出すとか、そういうたユーザの立場とあわせて考えなかつたら、それこそ都市住民の不満がますます大きくなってくると思ふのですが、いかがですか。

○塩川国務大臣 全く抑せのとおりでございまして、そういう点、われわれも十分に注意を払い、また、その趣旨が徹底するように努力いたしてまいります。

○中馬委員 きのう関西新空港の問題につきましては、運輸大臣、大変積極的にお取り組みの様子

も聞かしていただきましたが、その中で、実施計画あるいは環境アセスメント、周辺整備といったようなことはお答えがございましたが、運営をどうされるか、これについてきょうは御答弁がなかったのでも少しいつておきたいと思ひます。

やはり成田と同じような形で公園をつくつて運輸省直轄のような形でやられるのか、あるいは関西財界あるいは地方自治体に対しても地元負担ということも運輸省はおつしやつてゐるようです。それから、それと絡んであつたときのような形で、やはり民間の活力を生かした形で運営にされていく御所存なのか、そのあたり大臣のお考えをお聞きしたいと思います。

○塩川国務大臣 運営とおつしやることは事業主体と運営とあわせてのお話だと承つております。これは中馬先生御承知の大阪でございまして、大体あの関西地域の事業というのは官民合同でやるのが本当は一番いいのではないかと、そういう土地柄に合つた民間の活力を促すには、一番いいところではないかと私はかねてから思つております。でございますから、事業主体についてはまだ何にも考えておりませんけれども、これは運輸大臣だけで決定できる問題ではございまして、財政当局なりあるいは地元あるいは他の関係官庁と協議をしなければならぬと思つておひまして、まだ決定の段階ではございまして、したがつて、まだ私自身は白紙でございまして、そういう民間の活力が生かされる方向に考えるべきだ、そう私は思つておるのです。その意味におきまして、ぜひひとつ地元の積極的な協力をいただく意味において地元負担もお願いいたしたい、こう思つております。

○中馬委員 大臣の御所見にこちらも賛同いたしますので、その線で進めていただきたいと思います。それとあわせて、成田の今後の見通し、関西新空港が、きのうの大臣のお話ですと六十五年でしたか、第一便が飛ぶのが、それと成田がそれまで

にちゃんとした、二期工事までの両方の絡み合いの問題、どちらが先になるのか、その時点で完成させるのかどうかといった問題、その補完としての羽田あるいは伊丹の問題、それそれぞれに対応する。大都市にははるばるどこでも空港は二つ要ると思っておりますけれども、その点のことも踏まえて大臣のお考えを承りたいと思います。

○塩川国務大臣 成田空港では、御承知のように、まず第一に燃料輸送というもので、これをやはりきちんとしなければなりませんので、現在パイプラインの建設を急いでおるところでございます。これの見通しを早急に立て、そして予定どおりの建設をしまいたいと思っておりますが、それと並行いたしまして第二期工事、これはまだ若干の方々の賛同を得られない状態でございますが、極力努めまして第二期工事に御協力いただくように持っていきたい、そして成田空港が所期の機能が發揮できるように鋭意努めてまいりたい、これはやはり日本が国際に向けての顔でございますので、一刻も早く完全な空港として整備されることを私たちは望んでおりますし、そのためにも鋭意努力をいたしておりますのでございまして、幸い地元におきましても日々協力していただく体制もできておりますので、その機会にできるだけ早くこの完成を急ぎたいと思っております。

それから、伊丹空港についてでございますが、御承知のように、伊丹空港の問題につきましては、関西国際空港が供用を開始したときに存廃を含めて検討するという事になっております。したがって、それまで私たちとしてはしてはできるだけ伊丹空港の環境整備に十分な努力をしてまいりたいと思っております、なお新空港の建設と並行いたしまして地元の意見等も聞き、先ほど申しました検討を進めていきたいと思っております。

○中馬委員 時間がございませんで、あと二点だけお伺いします。
きのうの大臣のごあいさつの中で行政改革に取

り組む御姿勢の方が入っておりますのでしたので、その点をお伺いしたいと思えます。
特殊法人の統廃合の問題では、外資埠頭公団の廃止は一応決まっておりますが、これに対する取り組みの仕方、それから鉄建公団についてもこの統廃合の問題が出ておりますけれども、これに対する御所見、それから特殊法人ではなくて、今度は内部機構の方、何か運輸省としての行政改革に取り組む姿勢あたりをお願いしたいと思えます。

○塩川国務大臣 運輸省所管の特殊法人につきましては、鉄建公団なり外資埠頭公団に対する政府の一つの態度は決定されておまして、この政府の決定は私たちは忠実に遵守していきたい、こう思っております。
そこで、鉄建公団は、御承知のように、三千数百名の職員がおりますし、しかもこの鉄建公団は、先ほど中馬先生のお話の中にあつたように、将来の交通機関に対する技術、この技術がなかなか鉄建公団に集約されておるようにも、ここばかりじゃございせん、国鉄にも優秀な技術者がおりますし、また運輸省の研究所にも優秀な技術者がたくさんおりますが、鉄建公団には相当な技術者がやはり集結しておるのでございまして、この技術力といふまじょうか、この技術の勢力といふものは、私は国益の面から見ましてもやはり何らかの面で活用を図りたいと思っております。それはいろいろな方法はございまいしうけれども、それをどう活用していくかというところはこれからの鉄建公団の整理と、そして新しく生まれ変わっていく方向をつけていくものと私は思っておりますのでございまして、ぜひそういうふうにあつてほしいと念願しておるのでございまして。

それから、外資埠頭公団につきましては、これは外資埠頭公団の権利義務をどこに移管するかという点につきましては協議を進めておるところでございます。この最終的な決定はまだいたしておりませけれども、要するに、これを移管するにつきましましては、港湾の管理が一元化してしま

くいくようにしたいということと、同時に、外資埠頭公団はコンテナの集約を目的としてつくつたものでございまして、その業務並びに機能というものが十分に、そして安定して経営ができていうような方法を講じていきたい、したがって、それを供用しておりますところの業者もそれなりの長期に立つた経営も考え、設備もしてまいつたこととございまして、そういう船社、いわば業者の意向をも反映し得るような方法を講じて解決したいと思っております。

○中馬委員 最後に、運輸省は非常な許可可を持つておるわけでございますが、中には地方自治体に任せていいと思われるものが非常にたくさんあるのです。バスの停留所を一つ動かすだとか、あるいは駅前タクシーの配車だとか、そういうことには地方の警察なりあるいは自治体で協議して決めたいというようなことでも運輸省の認可が要するというところについてはわれわれも非常に疑問に思つておるわけでございます、地方の時代と言われているようなことでもございまして、許可事務を極力地方に移管するという点について大臣のお考えをお願いいたします。

○塩川国務大臣 御希望はお聞きいたしますが、しかし、これは一概に簡単に、それはオーケー、よろしゅうおますというところはちよつと云えないような状況もございまして、御意見のあることは私たちが尊重いたしていきたいと思ひます。しかし、業務の性格なり行政の効率等考えますと、一概にはいかなないような点もございまして、それで、ついでに申し上げますと、運輸省の所管の許可認可の件数は約二千二百ほどであると承知いたしておりますが、そのうち、安全に関する許可認可権というのが実は八百数件ございまして、これが一番大きいウエートでございます。そういう安全の確保という点について、これは相当地なウエートを占めておるという点もございまして、そういう点も配慮していかなければならぬのでござ

います。しかし、仰せのように、地方自治体に任して十分なところ、あるいは他の官署に移管しても全国的な行政の責任なり統制というものに支障がないというような点、そういう点につきましては御趣旨を生かしていきたいと思ひます。
○中馬委員 いまの安全の問題でも、たとえば本当にきめ細かいことはむしろ一番現場に近い地方自治体の方が詳しいわけでございますから、そういう点もそういうところまでわざわざ中央官庁が見なければならぬということもないと思ひます。大臣は布施の助役さんもされた地方自治体の経験者でございますので、その辺のことも含めて地方分権の立場での行政を進められることをお願いして、質問を終わります。

○小此木委員長 午後一時から再開することとし、この際、暫時休憩いたします。
午後零時三十一分休憩
午後一時十二分開議
○小此木委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。
内閣提出、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案を議題といたします。
これより質疑に入ります。
質疑の申し出がありますので、順次これを許します。福岡義登君。
○福岡委員 国鉄の再建法案の審議に入るに当たります、私も社会党の立場を明らかにしておきたいと思ひますが、現在の国鉄が十兆円を超える長期負債あるいは六兆円を超える累積赤字、こういう国鉄の現状に対して重大な関心をもちますと同時に、何とか再建の道を打ち立てたいという気持ちでいっぱいでございます。国鉄の再建を考へる場合に、今日のような状態にどうしてなったのか、過去の反省といひまじょうか、現在に至つた経過を分析する必要があると思ひます。それをここで逐一論ずる時間がございますが、端的に申し上げまして、国

鉄が今日のような状態になりましたのは、政府並びに与党の自民党の交通政策がなかったと言っても過言でないであります。この点につきまして、やはり政府としても反省をしいただかなければならぬということを冒頭に強く申し上げておるところでございます。

国鉄の再建に關しましては、過去何回か再建に對する基本方針でありましたか、あるいは閣議決定であるとか、あるいは閣議了解事項というふうなことで、何回かその對策に取り組まれたことはよく承知いたしております。しかし、それでも国鉄の再建が軌道に乗らなかった、なぜかという、そこが問題であります。過去六回、申し上げましたように閣議決定などがされておるのであります。

今、今回で七回目なのであります。昭和四十四年以来十年余にわたって国鉄再建が論じられながらも、なぜ再建が軌道に乗らなかったのか、ここが問題だと私は思っております。

念のために過去の経緯を申し上げてみますと、昭和四十四年の九月の十二日に閣議決定で日本国有鐵道の財政再建に關する基本方針というのが策定されました。これは昭和五十三年度に償却後の黒字を目標にしたところの計画でございました。

ところが、これがうまく軌道に乗らないで、今度は昭和四十七年の一月でございまして、覽書で国鉄財政新再建策要綱というのが発表されております。これは昭和四十七年度で、昭和四十七年に覽書を對策要綱として決められておる、これが二回目であります。

三回目は、昭和四十八年の二月二日に閣議了解で日本国有鐵道の財政再建策について、これは昭和五十七年度に収支均衡を目標にされた計画でございまして。

五回目は、五十年の十二月三十一日閣議了解、表題は日本国有鐵道再建策要綱についてであります。これは昭和五十一年、二年の二カ年間で収支均衡を目標とするものでございまして。

六回目が、五十二年の一月二十日閣議了解、日本国有鐵道の再建策について、これはおおむね

昭和五十四年度に収支均衡を図るということが目標にされて策定されたのであります。

その次が、昨年の十二月二十九日、今回再建法を提案されておる基礎になっておるものなのであります。これは日本国有鐵道の再建の基本方針、目標とされておるものは昭和五十年代に収支均衡を図る。国及び国鉄は五十三年度、五十四年度中に所要の對策を確立することを目標にされておるわけであります。今回がこういう法案になっておるわけでございまして。昭和六十年までに健全經營の基礎を確立し、引き続き速やかにその事業の收支の均衡の回復を図る、これが昨年十二月二十九日閣議了解とそれで法案になっておるわけであります。

これはどうも、日本の英知だと私は思っております。交通關係に關する英知を結集されて六回に及ぶ計画をそれぞれ立てられた。十年余にわたってその歳月が費やされておるわけでありまして。にもかかわらず、国鉄の再建が軌道に乗らなかったのは一体なぜかという、ここが問題だと思つております。これが解明されなければ幾ら法案をつくりましても国鉄の再建はできないと思つております。運輸大臣、いかがでございますか。

○塩川國務大臣 国鉄が赤字に転落いたしましたのは昭和三十九年と聞いております。以来十数年にわたつて長い間、何とか立て直したいと關係當局並びに国会におきましてもいろいろ御建議をいただき、努力してまいりました。まさに病める巨象という感じがいたしたのでございまして、しかし、なぜこうなつたのかというお尋ねに對しまして、これが原因であるという単純な原因だけではないと実は私は思つておる、いろいろな必要因が複合いたしまして今日の事態になつてきた。その一つといたしまして道路の發達、空港の整備等が進んでまいりまして、国鉄の輸送に對する、いわば独占的な輸送体制というものがそれによつて崩れてまいつたということが大きい原因ではないかろうかと私は思つておる。そして、それとまた相並行いたしまして、鐵道の特性を失つ

ておるところであつても、なおかつ国鉄の公共的また國家的使命のもとにおいて運營せざるを得なかつたことも一つの原因ではなかつたかと思つたりいたしております。さらには、過去におきまして勞使間にいろいろの問題もございまして、そういうこと等を踏まえましたら、まさに総合的に国鉄の再建策を講じていかなければならぬ時期に来ておると思つておるのでございまして。私たちが、よつて來つたその数多くの原因を一つ一つ丹念にこれから改正の方向に進めてまいりたいと思つておる。

○福岡委員 確かにいろいろの要因で国鉄が落ち込んだ、おつしやるとおりだと思つ。マイカーがどんどんと伸びてまいりました。飛行機が發達をいたしました。それは私も否定をいたしません。が、そういう時代に即應した適切な交通政策がなければ今日のような状態にはならなかつた。国鉄は大丈夫だろうと簡単に物事を考えられて、適切な對策を講じられなかつたところに根本的な問題がある。大臣、このところは法の審議するに当たりましてはつきりしておいていただかないと問題の解決にはならぬと思つておる。

それからもう一つ、勞使間の問題もあつて、こゝろおつしやいました。確かに私もよく承知をいたしておる。ただ、申し上げておきたいと思つておる。それは、国鉄當局に當事者能力が不足しておる。あるときには勞使で合意をしたことが実行されない場合だつてあるわけでありまして。もし、もう少し當事者能力を国鉄に与えておれば無用な紛争は回避できた点もたくさんあると思つ。この点は後でまた同僚議員が詰めていくと思つ。すけれども、私がこゝで申し上げておきたい点は、繰り返しますけれども、具体的なその時代に即應した政策というものがタイミングよく打ち出されなければ国鉄はこうならなかつたんだ、それがなかつたから今日の国鉄の状態を招いたんだというのを申し上げたいのであります。

以下、六回にも及ぶいろいろな對策が立てられ

ながらも国鉄の再建が軌道に乗らなかつた、その点を二、三お尋ねをしてみたいと思つておる。

一つは、国鉄の再建を安易に運賃値上げに頼つてきた、その結果大きな國鉄離れが生じておる、ここに問題があると思つておる。典型的なのは昭和五十一年度五〇％の大幅な運賃値上げをされました。運賃が上げればお客が減るだろう、あるいは荷物が減るだろうというふうなことから、實際の増収は三六％程度しかないだろうということを言ふたわけですね。予算案の策定ではそうなつておる。ところが、實際はどうなつておるかといふと、わずかに二〇％程度の増収でしかなかつたのであります。機械的に計算をいたしますと、五〇％運賃を上げたんだから五〇％増収があつてしかるべきなんです。しかし、さすがに政府の方も、國鉄離れがあるだろうということを言ふたままに三六％で予算編成をなされた。ところが、實際には二〇％しか増収にならなかつた。それだけお客や荷物が他の輸送機関に逃げた。逃げたというよりも追い出されたと思つておる。逃げたというよりも追ひ出されたと思つておる。ところが、当時の運賃をいろいろ比較をしてみますと、東京―大阪間の例で、これは五十一年度の十一月、五〇％値上げをしたときの運賃なんです。飛行機は一万四百円、国鉄でグリーン車の方は一万四千三百円、普通車でも八千三百円なんです。こういう運賃の格差ができたわけでありまして。当然お客が新幹線から飛行機に逃げていく、そういうふうになつてくると思つておる。

それから都市交通、通勤輸送でございましてけれども、通勤輸送の方も非常に私鉄との格差が生じてまいりました。新宿―高尾間、国鉄は五十三・一キロの營業キロであります。五百九十円、私鉄の京王は四十四・七キロで運賃營業キロは少し短いですが、二百七十円、国鉄の方が倍以上でしよう。もう一つ、大阪と三ノ宮の間に例をとつてみますと、国鉄は三十一・六キロの營業キ

口でありすが三百六十円の運賃、並行して走っておりすが阪急は三十二・三キロで国鉄よりは少し営業キロは長いのですけれども百八十円。倍でしょう。

飛行機と新幹線、私鉄と国鉄を比較するとそういうことになっておるのであります。運賃値上げ政策がいかに間違っていたか、増収を図る基本というのは、運賃よりもたくさん人に利用してもらおうということが基本でなければならぬのに、それを追いつくような、しかも五〇%というような予想外、法外な大幅な値上げをした。どう思われますか、運輸大臣。

○塩川国務大臣 運賃の値上げによりまして客離れが起こったということは、これはまさに御指摘のとおりでございますし、また、それによって国鉄と他の私鉄との間に非常な格差が出てまいったことも御指摘のとおりでございます。これは私たちが、決して運賃の値上げというものをただそれによってのみ解決しようとは思ってはおおりませんが、できるだけ運賃は低目に抑えてというところでございまして、しかしながら、どうしても国鉄自身の増収を図るという意味から、それだけの運賃の値上げをせざるを得なかった。普通の私企業でございましたらば、これは一人当たりの運賃収入を上げる、何と申しますか、生産性向上の努力も相まって、その上で運賃というものを決定すべきものでございましたでしょうが、なかなかそうはいかない事情がございました。先ほど先生も御指摘のように、国鉄が当事者だけで決められない条件を持っておりまして、いわば公共機関、しかも超公共機関でございますだけに、経済合理性のみでは解決できないいろいろな要件がございました。そういうことから、結局は運賃率でいけばそろばん合わせをしてきた。そのそろばん合わせが実は合わなかったという現象が今日出てきておることは、もう認めざるを得ない現実であると思っております。

○福岡委員 大幅運賃値上げ案が国会にかかりましたときに、われわれはこういうことになりました

よというのを予告をしておるはずであります。ですから、運賃値上げ政策というものを再検討されたらどうかと言ったのですが、聞き入れられなかった。済んだことですから、それ以上申し上げても意味がないと思いますが、やはり運賃値上げ政策というもののにもう限界がある。特に他の輸送機関とのバランスというものは大切である、この点を申し上げて、次に移りたいのです。

もう一つは、国鉄がなぜ再建できなかったかという第二の理由なんでありすが、国鉄の機能が低下をいたしましたして、他の輸送機関に比べてサービスも悪くなった。先ほど申し上げましたように、増収の基本というのは国鉄の利用者をふやすことである、決して運賃の値上げではない、こう申し上げたのですが、もう少し国鉄が機能低下しないように、他の輸送機関と大体同じような条件をつくるように努力をしておたならば、運賃の値上げをしなくても、利用者がふえるわけでありまして、増収になっておったと私は思うのであります。

どういう状態になっておるかということを中心とあれこれ調べてみますと、公共投資の面から考えてみますと、こういう状態になっておるのであります。

昭和三十年から五十三年度までの公共投資額を比較してみますと、道路は大体八十三倍投資をしております。飛行場、空港は七十倍、港湾が五十倍。それで、国鉄は何倍になっておるかということを見ますと、わずかに二十倍でしかないのです。細かい数字は申し上げませんが、結論だけ言いますと、公共投資はそういうようになっておるのであります。国鉄の機能を低下させないためには、少なくともこの三倍や四倍の投資はあつてしかるべきだと思つておるべきです。しかも国鉄の投資は、いわゆる公共投資と言われる言葉の中に、国鉄の場合は車両も車両を修繕する工場も宿舎も、そういうものを全部含めて二十倍にしかつてないのです。ところが、道路なんかは道路をつくるだけで、港湾も下部構造だけで、空港も設備

は別にして、いわゆる空港の基盤だけ整備することとを公共投資で計算されておるわけです。もし、国鉄を他の公共投資と同じような条件に置きかえて比較をしますと、恐らく二十倍じゃない、十五、六倍に落ちるのじゃないかと思つておるのです。

こういう公共投資の状態が今日の機能低下を来しておる、こう思いますが、大臣どうですか。

○塩川国務大臣 道路、空港あるいは港湾と鉄道と全くそのまゝの比較にはならないようにも思つてございすが、なぜかと申しますと、鉄道は明治開化以来ずっと長年にわたつて投資してまいりまして、その集積を持っております。ところが、道路等におきましては、戦後において初めて本格的な道路建設が行われたし、特にモータリゼーションのために集中的に行われた、それが八十数倍という大きい数字になったこと、これはもう事実でございます。

そこで、それでは国鉄の投資は機能低下させない程度にやつておたかと言いましたら、これは私も、先生のおっしゃる通りに、十分努めておらなかつたように思ひます。投資の額そのものの問題ではなくして、その投資が国鉄の利用者のためにどのように有効に働いたのかというところが問題なのではないかと思つておるのです。しかし、過去の投資の前例をずっと見てまいりますと、新幹線等有効に生きておるところもございすが、しかし採算の面から見るといかかと思はれる路線にまでも投資してきておる。それがやはり今日の国鉄の中に抱えておる一つの悩みとして浮かび上がつてきておるように思つております。

○福岡委員 国鉄は明治の時代からもう百年以上経過したことは事実なんです。道路は最近になってからだ、こうおっしゃる、その意味もわからぬわけじゃない。ところが、国鉄の実態というのは、戦時中あるいは戦後、あれだけ酷使しておる。戦後の国鉄に対する投資というのは、新幹線が一番大きい投資でしょう。それから、政治路線と言われる、後でも議論しますけれども、どっちみち開通をしてももうけにならぬ、赤字がはつき

りしておる、そういうローカルの新線建設というものを中心に投資をしてきたわけでありすが、戦時中や戦後に酷使をした在来線の機能回復というものには十分なされてないのではありません。たとえば線路に例をとりますと、まだ軽便軌道、三十五キロクラスの軌道が物すごくある。貨物列車がとどき競合脱線をする。やはり線路の状態がよくないからである。それから、大臣は案外ローカル線にはお乗りになっていないかもしれないが、線路が悪いために、あるいは車両が十分でないために時速三十キロ前後の運転しかできない。しかも、都市圏輸送で言えば、通勤輸送の需要は高いけれども、もう国鉄の能力は限界に来ておる。

申し上げれば限界がございせんが、いままでの公共投資が非常に偏重をしておる。国鉄の機能を低下させるような公共投資しかしてない。裏側から言えば、今後国鉄の再建をやる一つは、機能低下をしておるものを向上させる、こういうことが必要だと思つておるのです。あわせて、先ほどちょっと言ひましたけれども、今日まで国鉄がいろいろな意味で合理化をしてきた。増収対策よりも、業務の切り捨て、サービスの低下と運賃値上げでつじつまを合わせようとしてきた。合理化によってサービスが低下している。たとえば駅の無人化がそうであります。利用度が少ないからといって列車ダイヤを削減をするということもそうです。あるいは車両の改造をやればもう少しよくなるのに、経費を節約するという理由から手心を加えられておる。私もある程度車両はわかるのでありますけれども、ときどき乗つてみますと、ここにちょっと手を加えれば、この車両は乗り心地がよくなるのになと思つておる。この車両は四四であります。さつき言ひましたように、スピードがダウンしておるわけで、職員をどんどん減らすわけでありすが、サービスも低下する。例の夜行寝台などは、私どももよく利用していただくと格段の差であります。前はボーイが乗つてきちつと寝床も延べて、朝は新聞を配つて、いろいろ

それと同時に、国鉄の労使双方が一体となりました。

対応する政策があれば国鉄は今日のような落ち込

点は、国鉄の事業分野というのはわかりやすく言

が三十五年に七%だったのが二%になっておりまして、これは約三倍であります。自家用車の方には三十五年に八%だったのが五十四年には一七%、二倍強になっておるわけであります。内航の方、船の方を御参考までに申し上げますと、三十

五年に四五%だったのが五十四年には四九%でありますからわずかにふえている、こういうことになっております。

この推移は、きょうは余り議論しなくてもいいと思うのですが、お尋ねしたいのは、申し上げましたような現在の輸送機関別シェアというものがあるとして、これは理想形態であるのかどうか、問題があるとしたらどこにあるのか、どうしようとしておられるのか、その辺を少し大臣、方針上の問題としてお聞かせいただきたいと思うのであります。

○塩川国務大臣 統計から出てまいりますシェアは、仰せのとおりでございます。

このように変わってまいりました根本は何かと申しますと、やはりモータリゼーションの進行と、それから産業構造の変化というものが大きい理由であつたと思つております。しかし、私は、だからといって国鉄は決して斜陽のものではないと思つております。これからのエネルギー事情を考え、あるいはまた人口のふえてまいりますその分が地方に張りついでまいりました。そういうことからの日本列島の構造的な変化というものを、そして地域開発というものを考えてまいりましていろいろ総合してまいりますと、国鉄がここで再建のきっかけをつかみ、立ち直っていくならば、必ず国の基幹交通機関として生き返ってくる、このシェアも必ず返ってくる、私はそれを信じております。

○福岡委員 そういふ一般論ではなくて、国鉄の貨物輸送は現在一〇%のシェアである。旅客については二五%でしかない。エネルギーその他交通関係の制約条件を考えると、大体どのくらいのところにはどう見直していかなければならぬかという具体的なところをお考えを聞かしていただかないと、将来は伸びていく、決して国鉄は斜陽ではないとおっしゃってても、具体的にどうなるのかということの説明をいただかなければ理解できないです。どうですか。

○山地政府委員 いまのような状態になつたのが

非常に理想的な姿であるかどうかということですが、まず鉄道というものが世界の中でどういふような趨勢をたどってきたのかということをお考えをみますと、いまの大臣の答弁にございまして、モータリゼーションということで、やはりどうしても便宜性という点で近距離というものは自動車にとられてきていて、それから遠距離になりますと航空にとられてきていて、というのが世界的な趨勢であるかと思つてございませう。

ところで、日本という特殊の地形の中において鉄道というのはどういふような役割りを果たしているのか、あるいは道路はどういふような役割りを果たしているのか、あるいは諸外国とは確かに違う点があるかと思つて、太平洋ベルト地帯の稠密な人口の張りついている地帯において新幹線がこれだけ伸びてきた。世界的に斜陽であつた旅客輸送というもののにおける鉄道の地位の回復というのは新幹線鉄道にあつたわけではございまして、やはり鉄道特性に合ったところに鉄道というものがさらに伸びていくということは疑うべくもない事実であらうかと思つてございませう。今後のわが国における鉄道、特に国鉄の位置づけにつきましては、今回の法律におきましても基幹的な輸送機関というふうな位置づけをいたしましたのは、都市間における国鉄のシェアというものがいまでも依然として五〇%を占めておるという事実、それから大都市圏における私鉄と相並びまして通勤通学輸送に果たしている国鉄の役割りというもののに着目し、さらには先生のおっしゃいました大量定形輸送というのにおいて貨物の輸送ということと鉄道が果たしている役割りに着目いたしますと、この三つの分野においてはぜひ鉄道をやつていくということが必要であらう、こういう認識のもとに、今後その三分野を中心に活力的な企業体というものをつくつていくのが国鉄の再建の道である、かように考えておるわけでございます。

○福岡委員 鉄監局長、そういう抽象的なことを

聞いておられるのじゃないのですよ。長距離は飛行機である、あるいは自動車がある、国鉄の特性がどうだ、そんな抽象論を聞いているのじゃないのですよ。私は具体的に数字を申し上げまして、旅客輸送は二五%で貨物は一〇%だ、エネルギーその他交通関係の制約条件がいろいろある、そういう中で、国鉄再建の基礎となるべき事業分野というのはいくつあるのか、それが考えられるのか、それを、細かい数字は別といたしまして、現在のシェアはこうなつておりますけれども、五年先、十年先には段階的に事業量はふえていって、少なくともこの程度のシェアは持つてもらうようにやつていきたい、そういう具体性のあるお答えでないかと、国鉄の特性がどうだなんて一般論の演説は聞かなくてもわれわれはわかつてゐるんだ。

○山地政府委員 今回の再建の案をつくりました中で、国鉄の再建の基本構想案というのを国鉄がつくりまして、私もそれに参画したわけでございますけれども、私どももそれにおきまして、国鉄の旅客輸送というものは、ほぼ現在の横ばいということをお考えをしております。それから、貨物については、やはり四百億トンキロを維持するというのが精いっぱいではなからうかという見通しのもとに、今回の再建計画を立てております。

○福岡委員 それなら、さっきの御答弁と違うじゃないですか。確かに五十四年の七月二日に国鉄が国鉄再建の基本構想の中で経営指標というものを提出しております。鉄監局長がいま答弁されたのはそのことだと思つて、それは承知しておるわけでありませう。横ばいなんです。シェアは上がつていきはしない。五十四年度に千九百六十億人キロの輸送をしてゐるのですよ。それを六十年度では二千五百億人キロにするというのですから、わずかな増しかないのですね。貨物に至つては、同じ四百億トンキロ。五十四年の実績が四百億トンキロに対して、昭和六十年にも四百億トンキロ、こう書いてある。それなら、国鉄の特性を生かすとか何とか演説をされるけれども、国鉄の分野というのは横ばいじゃないですか。

私が申し上げておるのは、エネルギー問題やその他交通関係の制約条件がある、もう少し輸送機関別のシェアを政策的に見直していかなくやならぬじゃないかということをお聞かしてゐるのです。その中で一体国鉄の役割りはどうなんだということをお聞かしてゐるのです。都市間輸送であるとか大都市圏輸送であるとか貨物の定形大量とかいろいろ言うけれども、問題は、国鉄の業務量はふえるのか減るのか、その点を明確にしなきゃ職員的情熱が、わけと言つたつてわきまが立たない。こういうことで日本の交通政策は将来やつていけるとお思いなんだし、答弁になつてないよ、こんなものは。前段で言われた大臣の答弁、鉄監局長が前段で述べた答弁と、ここに考えられておる国鉄の経営指標とは一致しないじゃないの。これで国鉄の特性を發揮した将来のシェアはふえていきませう、見直されませうということが言えますか。

○山地政府委員 私の申し上げましたのは、三分野において特化して、企業というものの再建を図りたいということをお申し上げました。それから、そういう結果、国鉄の輸送量というものは現在の横ばいになる。つまり、国鉄の鉄道特性のある分野について重点的に経営を志向してやるということになりまして、地方交通線等、他の交通機関の方が効率的であるものについては他の機関にやつていただく、国鉄の方がいいものについては国鉄がやつていくという結果、全体的な輸送量というものは六十年まで横ばいということをお考えをしております。

○福岡委員 それは詭弁であつて、政策はないということなんです。中身は確かにローカル線を他の機関に切りかえて、あるいは都市間輸送をやる。これはいろいろあるでしょう。しかし、先ほど来申し上げておりますように、交通関係には幾つか制約条件がある。決定的な最大のものはエネルギーでしょう。エネルギー問題を考えても、いまのような交通機関別のシェアでやつていけない条件がある。もう少し省エネの大量輸送機関というものを見直さなければならぬ時代が来

る。そうであるに横ばいであるということは、政策がないということでしょう。先ほども指摘しておるように、今日まで国鉄が再建できなかったというのには、そういう積極的な政策がない、合理的な政策がない。だから、ここまで落ち込んだ。せっかく再建法を提案されておりますけれども、同じことを繰り返す。六遍も失敗しておるわけでしょう、再建計画が。申し上げましたように、政策がないからなんです。この点をはっきりしなければ、国鉄の再建はないですよ。どうでしょうか。

○山地政府委員 国鉄の現在のシエアの低下というのは、大臣の答弁ございましたように、モータリゼーションということ、あるいは産業構造の変化というようにことが相重なって現在のシエアになつてきたわけでございます。

貨物輸送を取り上げてみますと、四十五年に六百億トンキロのものが、現在は四百億トンキロ、これも維持するのが大変むずかしくなつてきておる。物で見れば、昔は石炭が非常に多かったわけでございます。現在は三セといまして石灰石、セメント、石油というようなものが国鉄の貨物の大宗になつておるわけでございます。しかし、やはり国内の貨物の遠距離輸送というものは、内航海運の占めるシエアは依然として高いわけでございます。近距離については、トラックがある程度以上シエアを持っています。こういう中で一体国鉄の販売といいますが、シエアというものをどうやって高めていくのか。

これは一つには、ニーズに合ったような輸送機関というものを提供しなければいけない。国鉄の方に誘導する政策はいろいろあるかと思ひます。しかし、それは限界がございまして、それをすべて国鉄の方に持つてくるということは非常にむずかしいわけでございます。エネルギーの点から申しまして、長距離のものについては、両端はトラックでやる、きせるの真ん中の部分は国鉄がやるということが非常に理想的な輸送体系であらうかと思ひますが、そういうものについて、コ

ンテナ輸送というのは、そういう意味では両端について貨物ということで、複合輸送的な輸送をやつておるわけでございますけれども、大部分の大量定形輸送の貨物に適するものというのには、両端をトラックでやらざるを得ない、そういう輸送条件。

もう一つは、日本の産業構造というのが太平洋ベルト地帯に張りついで、内陸部というのに入つていかない。石炭輸送というのは、内陸から外へ出るという意味では鉄道輸送に適したわけでございますけれども、そういう鉄道輸送に適しない産業構造というものが現在現出しているというのがやはり一つの制約条件になつておるということでございます。

ただ、こういうことを申し上げましたのは、国鉄が増収努力をしておだめだということではございませんで、もちろん増収努力というものを重ねることによりまして国鉄のシエアを高めるといふ努力はぜひしなければならぬものと考えておるわけでございます。

○福岡委員 重ねて伺ひたいんですが、それは昭和六十年に、旅客で二千五十億人キロの輸送量がある、貨物の四百億トンキロの輸送量がある、何か積算の根拠あるいは試算をされたものがありますか。

○加賀山説明員 お答え申し上げます。

昨年の七月に再建基本構想案を固めました段階で、一つの再建の目標というようにものを考えました段階におきまして、輸送量の見込みをどうするかということをおわれが考えました段階に、確かに先生御指摘のとおり、いろいろな政策面の影響によりまして動きが出てくるということがありますが、冒頭に先生から御指摘がございまして、ように、過去の再建構想というものが大きく狂いました最大の原因は、輸送量の見込みを非常に高目に見込んだということが非常に致命的な問題であつたわけでございます。最近の輸送動向をいろいろ考えます段階で、その辺の輸送量の見込みを余り強目に見ることはかえつて再建の計画として

は危険であるという考え方のもとに、私も思ひましたし、旅客微増、貨物横ばいという考え方をとつたわけでありまして。

ただ、当時におきまして、御承知のとおり、輸送量は貨物あるいは旅客においてもまだ若干低減傾向が続いておる中でございまして、その中で輸送の構造をむしろ国鉄の特性を発揮できる分野に大きく主力を傾ける。国鉄の特性の失われた分野というものはある程度整理をしていくという形におきまして、国鉄自体の輸送形態を鉄道にふさわしい方向に向けていきたい。同時に、そのことは大臣もおっしゃいましたように、産業構造あるいは社会構造の変化というものを踏まえた段階で、当然そういうような形にするのが一番いいのではないかと考えておる。数字を見込んでおるわけでございます。無論、それに対してはわれの見込み方で、しかもかた目という形で想定した数字でございます。

○福岡委員 どうも得心できる答弁でないですね。それは気持ちばかりです。いままでの再建計画で輸送量を高く見過ぎてそれがうまくいかなかった、現在も減少傾向にあるから安全を見て低目に見積もつた、そういうお気持ちはわかる。ところが、私が言わんとおるものは、国鉄の基盤強化をやつて、荷物もふえる、人もふえるというような政策が欲しいということをおっしゃる言つておるのですね。そういうものを前提にして積算をすれば、可能最大限はこのくらいだろう、最悪の場合はこの程度かもしれないという、幅はあるかもしれないが、何かその積算ができるはずだと思ふのです。恐らく旅客は、いろいろ努力をして年に一％ぐらいふえるだろう、あるいは努力をしたいと思います程度で、格別の試算は私はないと思うのです。あります。あつたら教えてください。

○加賀山説明員 先生御指摘のとおり、いろいろな計数、いわゆる経済モデル的な計数をいたして出した数字ではございませんので、ある程度の意

欲を織り込みまして想定をいたしましたものでござい

○福岡委員 さつきも言葉短に私は申し上げたのですが、たとえば貨物ですね、貨物駅の集約をど

日本の五十三年度の「エネルギー源別・部門別消費割合」という資料を通産省からもらつてみたのです。どうなつておるかといふと、石油の

この石油資源が一番問題なのでありますけれども、安定供給ができるかどうか、いままでどおり石油の輸入ができるかどうかは非常に問題があるわけですね。価格の方も、安いときは、昭和四十五年当時は一バレルが一ドル八十セントぐらい

それで、申し上げましたように、輸送関係に二九％、約三〇％近い石油を消費しておるわけでありまして、先ほど申し上げました輸送機関別シエアです。輸送量、自動車を中心にした輸送があるいは航空機の輸送がどこまで可能なか、こう考えてまいりますと、いや応なしにこの大量輸送機関

というものを直していかねばならぬ事情がここにある。であるにもかかわらず鉄監局長の答弁である。それでは交通政策というもののじやないでしよう。これは野放しです。

しかも、エネルギーの消費効率は国鉄が非常に低い。これは皆さん専門家ですから私から申し上げる必要もないと思うのですが、念のために申し上げてみますと、旅客の関係で国鉄は一人当たり百キロカロリー。これを一といたしますと、バスは一・四倍、乗用車は自家用車が七・五倍、営業車は千二百六十キロカロリーで十二・六倍、航空機は六百九十キロカロリーで六・九倍、エネルギーの消費効率を見ればそういう状態になっておるわけです。

こういうエネルギー事情にあるのに、先ほどの鉄監局長の答弁のようなことで日本の交通政策は今後やっていくのかどうか、これも予告をしておきたい一つの問題点なんですね。だれが考えてもこういう状態ではやっていけないのです。これは国鉄再建という観点だけではなく、日本の総合交通政策として考えられなければならぬ基本的な問題なのです。そういうものがないじゃないですか。そういうことで日本の交通政策がやっていくとお思いなのでしょう、御見解をお伺いしたいとあります。

○山地政府委員 鉄道が非常にエネルギー効率にすぐれているということについてはお説のとおりでございます。ただ、私もいろいろ交通体系を考へる場合に、どこでも鉄道がエネルギー上効率性が高いということは言えないわけでございます。たとえて申しますと、地域交通でございますと、二千人未満の密度のところにおきましては、地方でございましてエネルギー効率がバスの方が高いというところもあるわけでございます。そこで、地方の点を除きますと、あとのところにおきましては効率性の悪い輸送機関は結果的には価格競争力が落ちてくる、これは恐らく自明の理であらうと思ひます。そういう点から申しますと、昨年以來の石油値上がりということから

ら昨年の国鉄の貨物輸送が非常によかつたわけでございますが、恐らくこれは将来の石油の高価格時代に備へまして荷主が荷物について選別をして鉄道利用の道を開いておいたということが一つの原因であつたかと思ひます。そういう点から申しますと、鉄道の利用というのは、価格という面を通じて荷主が選別してくる可能性は高いというふうにも思はれる点でございます。

旅客輸送におきましても同様でございます。高速道路の料金が上がる、あるいはガソリンが上がるということでマイカー族の旅行が減る。この減つたものがすぐ鉄道に行くかというところ、この傾向を見ますと、全体的な旅客需要の低下という方向で解決されているように私も思ひます。でございしますが、いずれにいたしましても、価格というものを通じまして鉄道に誘導されてくる。それが絶対量の増加に結びつくのか、あるいは全体の量が減つてくるのかということについては今後の問題であらうかと思ひます。

○福岡委員 答弁になつてないのです。いまおつしやつたようなことは聞かなくなつておれわれはわかつてゐるんだ。将来のことを政策的にどう考へてゐるかということをお伺ひするのです。あなた、何にもないじゃないの。もう少ししよめに、積極的に日本の交通政策を考へなさいよ。いままで失敗したのはそういうことだから失敗したのである。あなた、これで再建できると思つてゐますか。日本の交通政策はこれでやつていくと思つてゐますか。申し上げましたように、エネルギー関係は消費効率から言ひましても、価格の面から言ひましても、さらに供給の関係から言ひましても、特にイラン、イラクは御承知のような現状でございします。そういう事情の中で省エネ対策が交通政策の基本に座らなければならぬのに、それが無い。これを外して何が交通政策ですか。

○塩川国務大臣 先ほど加賀山理事なり山地鉄監局長が言つておられますのは、昭和六十年をめどとした輸送の移動というものを申し上げておられます。

で、先ほど来先生の質問を聞いておまして、鉄道を愛し、そして、その再建を願つておる方にとりましては、まさにこの数字を見る限りにおいては一抹の不安を持たれるのは当然だと私は思ひますが、しかし、私も先ほど申しましたように、鉄道は決して斜陽じゃなくして大きい飛躍をするときが必ずある、それは仰せのようにエネルギー事情が必ず変わつてまいりますから、そういうときにこそ鉄道が大事なときになる。

そこで、いま言つておられますのは昭和六十年という期間、いわば再建の日数から見ましたら、これは比較的短期間ではないか。国鉄の再建というのはこれから十年、十五年かけて体質も改善し、そして施設も変えていかなければならぬ、そういうロングランにわたる再建でなければならぬ、私には思ひます。したがひまして、先ほど先生は質問の中にございしましたように、鉄道の特性を生かすような投資をこれからやるようなときにならなければならぬ。それをやるためには経営基盤の改革ということが必要でございます。そして、それがいま問われておる再建、そして再建へのきつかけをつかみ、それが軌道に乗つてまいりましたときに、その特性に合った、先ほど質問の中にございしましたような投資を積極的にすることによつて国鉄の貨物なりあるいは旅客における使命というものも変わつてくる、そうしなければならぬ、それが再建なんだ、私はそう思ひます。その基盤をつくるまでのいわばしばらくの助走期間といひましようか、離陸していくまでの期間といひものが数字にはいまあらわれておらないというのが実情ではないかと思ひます。でございします。答弁の中にもございしましたように、過去におきまして需要予測といひものを比較的いろいろな諸統計をそのまゝ素直に織り込んでいって苦い経験をしたこともあつて、それを十分に警戒をし、慎重に構へた数字として出た結果であるといひことが国鉄の方から出てまいりましたし、そういういろいろな点を勘案していただいて御判断いただきたい。運輸省に国鉄再建への政策がないというよりも、そう

じやなくして、そういう基盤をつくつていきたいということがいま当面する最大の政策なんだというところでひとつ御理解いただきたいと思ひます。

○福岡委員 それなら初めから昭和六十年まで、当面のこの政策でございます。この事業量というのは最低線の相定をいたしておりますが、漸次交通政策を明らかにする中で国鉄のシェアは相当ふえていくでしよう、それは次の段階にまたさせてもらいたいと言はれるなら話はわかる。そんなことを言ひやしないので、国鉄の貨物輸送は四百億トン、横ばいなんだという説明だけしなさい。大臣もおつしやつた六十年までだといふことだけを考へてみましたが、後で時間があれば具体的に触れますが、やろうとすればできることは幾らでもあるのです。大量輸送機関を活用する、省エネ対策を進めるといふ意味でやろうとすれば幾らだつてあるわけですよ。後で二、三申し上げますけれども、あしたからでもできることがある。

それはそれとしても、おつしやるように、この法案は六十年を目標にしておるのであつて、それまでの輸送量はこれこれであるけれども、これを最低にして将来はふえていくと想定をしております。それはどのくらいかといふことは数字で示されたいと思ひます。その計画は追つて明らかにしたいと思ひます。初めからそういう答弁なら私だつてこんなに声を荒立てなくてもいいのです。

そこで、具体的にお伺ひしますが、鈴木内閣がエネルギー節約をやつていこう、われわれ国会の中も冷房を二十八度でまんにしようじゃないか、各官庁も右へならえ、あるいは民間も協力するようにといふことで指導されてまいりました。われわれもこれは適切な措置であると思つて協力をしてまいりました。

それじゃ塩川運輸大臣、あなたにお伺ひいたしますが、交通産業では省エネ対策は具体的にいまどういふことをやろうとしておるのですか。七％節約のこの鈴木内閣の方針に基づいて、交通産業ではどういふ省エネ対策をやつておるのですか。

じやなくして、そういう基盤をつくつていきたいということがいま当面する最大の政策なんだというところでひとつ御理解いただきたいと思ひます。

具体的に説明してください。

○石月政府委員 御説明申し上げます。

現在七〇の節約という目標に對しては、おとつており、まず輸送分野での削減措置でございますが、まず第一番目は、利用率の悪い列車の削減、航空機の冬季の減便、輸送機関の冷暖房の合理的な調節、交通管制システムの省エネルギー化、それから自動車等の経済速度、一般道路におきましては四十キロメートル、高速道路におきましては八十キロメートルで走ることの励行、それからマイカー通勤の自粛というようなものが短期的な政策としてとられておるわけでございます。また長期的には、私も運輸省といたしましては、エネルギー効率のよい大量交通機関、具体的に申し上げまして、地下鉄であるとかバスであるとかというものの需要を誘導するという心をかけておるわけでございます。このために、これらの大量交通機関が利用しやすいように、車両の冷房であるとか乗り継ぎ施設の改善であるとかというような施策を進めるとともに、第二番目には、現在走っており、まず輸送機関の輸送効率を上げるという意味で、たとえば鉄道におきましてはヤードの再編成であるとか貨物駅の集約であるとか、トラックにおきましては共同輸送の推進であるとか、トラックのあつせんであるとかというようなことを行つておるわけでございます。第三番目には、省エネ技術の開発と申しますか、たとえば車両の軽量化を図るとか、回生ブレーキのいわるサイリスタ、チョッパ車を導入するとか、そのほか自動車におきましては車両の小型化を図る、それからエンジンの燃焼効率の改善というような施策を並行的に進めていくところでございます。

約できるかという量的な把握は残念ながらいたしておりません。

○福岡委員 そうでしよう。その程度しか考えてない。いまのお話は、エネルギー問題を真剣にとらえてない証拠ですよ。

これは、省エネルギー対策にも関係がありますし、それから国鉄の使命とされておる都市間輸送にも関係がある。具体的に一つの例を出して私はお伺いをするのですが、東京―大阪間は都市間輸送の最たるものですね。どういふ輸送形態になつておるかということなんです。五十四年度実績で大阪―東京間の輸送人員は、「ひかり」が千八百九十五万五千六百人、千八百九十五万と見ればいいでしょうね、飛行機は三百六十四万一千人、合計すると二千二百五十九万六千人の輸送をしておることになります。この比率を出してみますと国鉄が八三・九％、飛行機が一六・一％であります。これは合理的な輸送形態になつておるかどうか。省エネ対策に合つておるかどうか。消費エネルギーを比較してみますと、「ひかり」では一人当たり五万キロカロリー、飛行機は実に二十九万キロカロリーを必要とするのです。都市間輸送、省エネ、そういう観点から考えられまして、これは理想的な輸送形態になつておるかどうか。大臣は大阪の御出身でございますが、これはどう思われますか。

○塩川国務大臣 エネルギーの消費そのものから見まして、これで適正であるかどうか、私はちょっと科学的な判断はしかねますけれども、おっしゃるところは、航空機を利用するよりもっと鉄道に集中させた方がエネルギー効率からいって適当ではないか、こういう内意が御質問の中に秘められておるように思ひます。それは私はもうそのあるべきだと実は思ひます。航空機の利用というものはやはり緊急性の人が利用すべきものである。ところが、やはりこういうことになつてまいりましたところに鉄道自身の問題もある。また、総合交通政策の問題もある。これは私はカリリー消費の面から見て、そういう判断が浮かび上がつてまいります。

具体的に説明してください。

○福岡委員 先ほど大臣が、国鉄に非常に愛着を持っておられる方にとつては耐えられないことだろうというような言葉を使われましたが、私は国鉄に對して感傷的なものを考へてゐるんじゃないのです。本当に国鉄を再建させ、日本の交通政策をりつぱなものにしたいという気持ちなんです。誤解をしてもいいじゃない。いまの飛行機の話も、たとえば国鉄自身にある程度問題があるようなことも言われましたが、あるとすれば、先ほど言いましたように、飛行機よりも高い運賃にしたのですから。どうぞ飛行機、安い方に行つてくだされといつてやつた。それは国鉄が悪いのではなくて、それをやらせた運輸大臣以下鉄監局長の責任がありますよ。人ごとのように考へてもらつては困る。しかも、過去そうであつたとしても、いまからの交通政策を考える観点というのは、都市間輸送に国鉄なんだ、長距離は飛行機だ、これは私ももう考へてゐるのですよ。それならば、東京―大阪間は都市間輸送の最たるものである。航空機はやめたいじゃないか。これが省エネ対策であり、総合交通政策である。これは東京―大阪間だけではないですよ。大阪―福岡間も同じようなことが言えるわけですよ。新幹線が福岡―大阪間何時間ですか。緊急に急ぐ用事がある人が航空機を使うとおっしゃいますけれども、新幹線は新大阪から東京まで三時間十分でしよう。ところが、飛行機は確かに五十分か一時間足らずで飛べる。しかし、大阪の町の中から飛行機へ行く時間がかかる。交通は渋滞しておる。空港は少なくとも三十分前に行かなければいけない。この間二十分前に行つて、航空券を買つておつたのだが、これがだめになつた。この間二、三日前に例があつた。仕方がないから次の便にもう一遍金を出して、倍の料金でその人が、国会議員ですけれども、飛行機に乗つたんです。そのように飛行機まで行く時間がかかる。羽田に着いてから、たとえば国会なら国会に来るまで時間がかかる。どんなに急いでも、羽田空港から国会まで三十分では来れないですよ。交通でも渋滞しておれば、四十分から、時には一時間見なければ来れないのです。急ぐから飛行機を使うという理由はないのです。所要時間は、むしろ場合によつたら飛行機の方が長いかかつてしましう。エネルギー、経済性、どういふサイドから考へてみても、東京―大阪間で航空機を飛ばさなければならぬ、利用しなければならぬという理由はないでしょう。直さなければならぬのは、国鉄の料金をもう少し安くしなければならぬ、そういう政策がないということが問題だということをお先ほど来言つておるのですよ。

運輸大臣、どうですか、日本の合理的な交通政策を樹立するために、ある意味では国鉄を再建するために、東京―大阪間の飛行機はやめますか、あるいは福岡―大阪間の飛行機はやめますか。どうですか。

○塩川国務大臣 国鉄を再建するのに、大阪―福岡、そういう飛行機を、航空便を中止してみても、国鉄の再建は図れるものではないと思ふ。それよりも、飛行機の需要が時代的要請として出てきておる、これも事実でございます。

○福岡委員 おかしいですよ、運輸大臣。私が言つておるのは、国鉄を再建するために飛行機のお客を国鉄へ持つてこいという、それが直接の目的

○福岡委員 おかしいですよ、運輸大臣。私が言つておるのは、国鉄を再建するために飛行機のお客を国鉄へ持つてこいという、それが直接の目的

○福岡委員 おかしいですよ、運輸大臣。私が言つておるのは、国鉄を再建するために飛行機のお客を国鉄へ持つてこいという、それが直接の目的

○福岡委員 おかしいですよ、運輸大臣。私が言つておるのは、国鉄を再建するために飛行機のお客を国鉄へ持つてこいという、それが直接の目的

で言っているのじゃないのですよ。国鉄の使命は都市間輸送だということが書いてある。それに合った交通政策になつていないじゃないかと。日本の交通政策上の問題を言っているのです。しかも、説明をしましたように、飛行機を使わなければならないという理由は一つも無い。使うべきでないという理由はありません。エネルギーの消費効率が高い、時間もそんなに変わらない。これだけの大阪―東京間に航空機の便もあるし、新幹線の便もある。日本の経済力はそこまで高くなつたから、それくらいあつてもいいじゃないかという議論もあるかもしれないけれども、言うならばいいです。そういうものを二つも持つておるということは、まず第一、国家的に不経済でしょう。これは航空会社の事情もあるでしょうから、私は一遍に東京―大阪間、大阪―福岡間の飛行機を全廃しなさいという暴論は述べません。しかし、少なくとも騒音公害その他で大阪空港は御承知のように問題になつて、そこで運輸大臣は新空港建設に御努力をされておるのです。これは問題はありませんが、そういう当面の騒音公害対策から考えるならば、基本的にはいま申し上げました総合交通政策が基本的な問題なんですけれども、当面は騒音公害対策として大阪空港の離着陸、発進と着陸ですね、これを少し制限することくらいは考えられるでしょう。たとえば、夜の七時から朝の八時、ここまで寝る人はちょっと朝寝ですが、人が起きるぐらいまでの時間、七時とか八時ごろぐらいまでの間の発着は規制をする、そのぐらいのことはやるべきであるし、根本的には全廃するべきなんです。当面どうですか。計算をしてみますと、夜の七時から朝の七時まで、東京から大阪に着くものが四便、福岡から大阪に着くものが二便ある。大阪空港発の方は、東京行きが三便、福岡行きが二便ある。合計すると十一便なんです。これをやめてやれば、あの周辺の人は大変喜びますよ。同時に利用者の方は困らないですよ。国鉄のグリーン車が飛行機より高いからおっしゃるのなら、まあわずかで

すけれどもね、そんなに違わないのだが、グリーン車が高くて困るというのなら、普通車に乗つてもらつてもいい。急ぐからという理由にならない。さつき言うように、所要時間を計算すると、むしろ飛行機の方が長いから。方針は、東京―大阪間、大阪―福岡間は将来全廃をする、しかし当面段階的のという意味で、夜の七時から朝の七時までの発着は認めない、そのぐらいのことはできるはずですよ。また、それをやらなければ交通政策じゃない、こう言っているのですよ。野放しの交通政策だったから、初めに申し上げましたように、国鉄がどんどん落ち込んで、その結果、交通渋滞する、交通事故は起きます。交通事故のことは後で申し上げますが、どうですか、大阪の発着は、当面午後七時から朝の七時まではやめさせる。これは国策に沿つたりつばな政策である。迷惑する人はだれもない、航空会社がちょっと都合が悪いかもしれないけれども、どうですか、大臣。

○塩川国務大臣 国鉄再建からいらい航空の方に話がいつておられますが、せっかく御提案していただいたことではございませんけれども、実はその時間帯に飛行機が飛び立つというものは、やはりそういうビジネススマン等が日帰りで十分に目的地で仕事を果たして帰る、そういうところに設定されておると思ひます。そして、そのことが一つの要請としてそういうダイヤが組まれてきておる。いわば、やはりで申します国民的なニーズがそういう都市間においてその時間帯にあるのだ、こういうふうな感じがいたしておるのであります。

それで、先ほど来鉄監局長のお話にありましたように、都市間交通の主役はやはり鉄道であります。これはもう何人も否定し得ないことだと思ひます。けれども、その補助機関としての航空機というものの、この経営というものは、やはりそういう特殊な仕事、あるいはそれを利用しなければならぬ人もあるわけがございます、その点ひとつ御理解していただきたい。

伊丹空港におきまして朝七時から夜の九時まで

空港が開設されておりますが、この間におきます周辺の対策としていたしまして、これに対する環境対策等を講じまして七時から九時までということをやつておるわけでございまして、その時間内においての発着でございまして、これはひとつ御理解いただきたいと思ひます。

○福岡委員 大臣が航空会社の立場に立つて考えられればいまの答弁でもいい。あなたは日本の交通政策を預かる運輸大臣なんですよ。新幹線の補助として航空機もある程度必要であるとおっしゃるのだけれども、必要じゃないのですよ。ビジネススマンのためにそういう時間帯を設定されたとおっしゃるけれども、日帰りをするには新幹線の方が便利がいいのですよ。さつき言いましたように、所要時間は同じ、もしくは航空機は長いのですから。時間がありませんからこの問題、後にまた譲りますけれども、東北新幹線、上越新幹線がいまやられていきますね。近く開業いたしますよ。それじゃ新潟と東京間、仙台と東京間の飛行機と新幹線をどうするか、これは問題になつてきますよ。本間に都市間輸送は国鉄にやらせるんだとおっしゃるのなら、それと同じ競合する飛行機はあらゆる角度から考えて取りやめるべきであると強く要請をいたしまして次へ移ります。

交通安全の面から日本の交通政策を考えてみなければならぬ。昭和五十三年の交通事故を申し上げてみますと、道路上の交通事故は死亡者が八千七百八十三人、負傷者は実に五十九万四千四百六十六人、六十万近い負傷者が出ています。死傷者六十万人、これだけの交通事故が発生しているのです。国鉄の死傷者は合計二千三十二人。国鉄の事故の三百倍、道路交通事故が発生しておるといふことになつています。これは道路もどんどんなりましたけれども、道路以上に自動車が増えて交通事故が発生しているのです。自動車がいかにエネルギーを消費しているかというところはさつき申し上げたのですが、エネルギーのみならず交通事故の面からも自動車対策というのは考えていかなければならぬと思う。そのほか排気ガスの問題

がある、騒音の問題がある、あるいは振動問題がある、交通渋滞の問題がある、いろいろこの道路交通については問題を抱えておるわけですよ。これを何か考えていかなければならない、対策を講じなければならぬわけですよ。これも直接国鉄再建とは関係ないのですが、日本の交通政策という立場から考えればこのまま放置することはできない。

自動車局長、お見えになつておりますか。あなたの所管でどうですか、自動車輸送というものは現状は好ましい姿であり、将来はどうなつていくかというようなことについて、時間がありませんから短く答えていただきたい。

○飯島政府委員 産業構造が高度化し、国民生活も多様化したしまして自動車の特性であります機動性、便利性というものが高く評価されてこまですモータリゼーションが進展しているのだらうと考へられます。私どもが今後考へておりますのは、自家用のエネルギー消費に比べて営業用のエネルギーの消費効率というものは三倍くらいいいわけでございます。したがって、トラックについてもあるいは旅客につきましても営業用の車両をできるだけ使つてもらふように施策をいろいろ講じてまいりたいというふうに考へております。

○福岡委員 鉄監局長はどうですか。いまの自動車輸送の状態は鉄道輸送との関係においてどのようにお考えでしょうか。

○山地政府委員 自動車輸送がすべて鉄道と競合しているというわけではございませんので、現在の自動車輸送と鉄道輸送とのバランスというものを直ちにどうだと言ふわけにはいかないと思ひますが、安全の高いものにできるだけ誘導的な政策を用いていくことは運輸政策上非常に大事なことです。かように考へております。

○福岡委員 不可能なものまで自動車輸送を鉄道輸送に切りかえるなどということを言っているのじゃないのですよ。たとえば札幌から鹿児島まで二十トン車を運転しておる自動車輸送があるので

すよ。これは法外といまして、三百キロ以上の貨物輸送、大体自動車は国鉄の三倍輸送しているのです。近距離は当然自動車を受け持つべき分野です。ところが、三百キロを超えて五百キロ、六百キロというような長距離輸送をトラックにゆだねるといのは交通政策上はやはり間違っている。たとえば路線トラックの免許がある。五百キロ以上は原則としてこれは認めない、これ一つの政策です。しかし、そんなことはなされたいない、野放しなんだ。何が交通政策か。一人が乗ってマイカー通勤をする、それは便利はいいです。私も自動車の運転免許を持っているので自動車の味はよく知っています。しかし、国家的に考えていけば、道路の渋滞、高いエネルギーの消費、いろいろなことを考えていくと、いつまでもいまいかなぜいたくなマイカー通勤というのはできない事情にある。マイカー通勤ができれば大量輸送機関がそれを受け入れるだけの体制をつくらなければいけない。工夫すれば幾らでもあると思うのです。貨物輸送で言えば、国鉄が輸送したその両端にターミナルをつくらせて、流通センター的なものをつくらせてそこにトラックを結びつける、こういうことをやっていけば、いわゆるそれぞれの特性を生かした交通機関をうまく組み合わせる、それが交通政策なんですよ。たとえば自動車置き場が最近問題になっております。駅の周辺に自動車置き場を整備してやる。そこまでは駅周辺にバスその他条件が悪いところは、そこまでは自家用車で来る、そこから都心に入るときには大量輸送機関を利用してもらう、これも特性を生かしたものをそれぞれ組み合わせるとい交通政策なんですよ。

○石月政府委員 各交通機関にはいろいろの機関特性がある、その機関特性のいいところを組み合わせてより効率的な輸送体系をつくれという先生のお話でございますけれども、まことにございまして、先生御承知のように、フレートライナーに見られますように鉄道とトラックの長所を結び合わせた輸送システムであるとか、それから、たとえば鉄道と空港の乗り継ぎを便利にするような施策であるとか、鉄道同士との相互乗り入れの問題であるとか、それから鉄道とバスの乗り継ぎのためのターミナルを整備するとか、そういう形で共同一貫輸送と申しますか、長所同士を組み合わせた輸送につきましましては従来からこれを検討し、施策として導入してきたところでございます。また、先ほど来いろいろエネルギー、交通空間、それから公害問題等諸般の制約条件が強まる中で、将来の交通機関の分担関係をどのように考えておるかというお話でございますけれども、私も従来から、先ほど先生からお話ございましたような交通機関の各特性というものを踏まえまして、それを利用者が選択をする。その選択の結果、国鉄のみならず各交通機関の特性が発揮できるような合理的な交通の分担関係というものが形成されるというのが一般的な考え方だと思っております。しかしながら、先生おっしゃいますようなエネルギーの制約条件とか交通空間というような問題は昨今ますます強まっておりますので、こういう問題をどのように評価し、交通政策の中に組み入れて今後の需要誘導を図るかというようにすることについてはたまたま運輸政策審議会にお諮りして勉強しておるところでございます。

○福岡委員 与えられました時間があと十分ぐらいいかないのですが、以下一括して答えていただきますかと思うのです。

一つは、交通行政についてであります。交通行政の一元化あるいは交通行政の有効な調整という問題を申し上げたいのです。運輸省関係で幾つかの審議会があります。たとえば運輸政策審議会がある、あるいは運輸政策審議会がある、海運造船合理化審議会というのがある、あるいは港湾審議会というのがある、鉄道建設審議会、航空審議会、審議会がたぐさんあるわけですよ。その審議会は、いずれも運輸大臣が諮問されるんですから、運輸大臣のところで調整をされて行政の一元的なもので運営されておるといことは筋道としては理解できる。ところが、実際は、航空審議会は飛行機のことばかりしか考えてない。鉄道審議会は鉄道のことばかりしか考えてない。もう少しこの辺の調整というものを考えていただきたいということが一つなんです。

それからもう一つは、経済企画庁の問題なんです。設置法の七条三号で「運輸に関する基本的な政策」云々というのがある。国土庁の設置法では四八条に「総合的な交通施設の体系の整備方針」に「云々」というのがある。建設省は申し上げるまでもなく道路建設を担当しております。自動車輸送の関係ですね。それから、国土庁は三全総の定住圏構想をいまま四十四地区を指定いたしました。それぞれやっておりますけれども、交通政策との関係がここにもあるわけでありまして、自治省は広域市町村圏、建設省は広域生活圏というのをやっております。それに住宅関係では大規模ニュータウン建設もある。これはいずれも交通政策は考えているんだけれども、それぞれで考えておって横の調整というのとはほとんどなされてない。端的に言うならば、運輸交通政策というものは運輸省にまよめるべきである、こう思うのですけれども、時間がありませんからこの辺でやめますが、運輸交通政策の一元化というものを促進してもらいたいということが一つであります。

それから、これは細かいことですが、一言だけ申し上げておきますと、国鉄の用地、これは財政再建と深い関係があると思うのですが、新幹線関係の側道が二百四万三千七百四十一平米あります。工事費と用地費を合計いたしますと二百億八千八千円。在来線の国道、地方道関係で計算いたしますと二百八十一万六千七百四十一平米ある。これを時価に換算いたしますとざっと一千億円になる。在来線のものは古いものですから少し余裕を持って考えてもいいと思えますけれども、新幹線関係に、これは用地費の原価と工事費の原価、利子などは計算してないにいたしまして二百億を超えるものがある。これは国鉄が取得をし、国鉄が道路を整備して無料で道路として使われているわけなんです。この金を一体どこから回収されるかという運賃の中から回収されていくわけですよ。国鉄に余裕があるのならそのぐらいのサービスはしてもいいけれども、大赤字を抱えておる国鉄が道路に二百億もの金を、新幹線を建設するにかかわるという経費を使うということは問題がある。いかがでございますか。

○高木説明員 私もつまびらかにいたしません。現在新幹線をつくり出すときには、環境対策との関連もありまして、そこでまたいざにいたしましても工事用道路がないと建設できないということがありますので、一時土地をお借りしてそれを工事用にして工事を進めるといことでなしに、土地を私の方で取得をして、そして工事用道路に使うと同時に、完成後はそれをその地域の方に使っていくという形式をとるものが最近非常にふえてきております。

その場合に、それを有料といいますと、何らかの方法で市町村ないし地域の方々に御負担願えるということは本当はありがたいことなんですけれども、現実問題といたしましては用地取得のときの交渉の経緯等から見まして、何しろこのすぐ上に非常に高い高架橋が通るんだから道路ぐらいいはその地域のために開放といえますか、利用させるというようなお話がありまして、これまた用地交渉の中の一環ということでそういう事情がふえておるわけでございます。いいか悪いかということについては御指摘のような問題がありますけれども、用地取得の現状から申しますと、その程度の受忍をするといえますか、無償提供申し上げるといふようなことは、用地取得のときの条件としてやむを得ない場合が多くなつてきているわけでは

ざいます。しかし、それが野方図に広がってまいりますと建設費そのものが上がってまいりますので、もちろん十分注意はされておりますが、現実においてはそういうことがかなり広がっているという現状でございます。

○福岡委員 在来線のものが多いわけですね。新幹線のものはいま総裁がおっしゃったような事情があるにしても、道路法上の道路として使っているのですからね。だから、幾らかそこら辺は条件は考えたいと思いますが、これは国鉄だけの問題でなしに政府の問題としてやはり調整される要素が残されていると思うのです。在来線の場合、これは駅周辺ですから相当地価も高い。幾らか見積もっても、田舎の駅へ行きましても駅前となれば十万円以下のところはないでしょう。それを国道であり、主要地方道であり、県道であり、市町村道であるというようにものに認定をされて無料で使わしているのは、これは問題があると思うので、御検討をいただきたいと思ひます。

最後に、再建法案に対して私の見解を明らかにしておきたいと思ひますが、まず地方交通線、「一政令で定める」ということになっているのですが、これは理事会で相談することになりましたが、政令が出てきたところではいろいろ議論をいたしました。ただ、これは問題ですが、問題は乗車密度二千人以下を対象にされておるので、たといは積寒地帯あるいは他に適当な方法が考えられない地域、将来の開発計画を持っておる地域がいろいろあると思ひます。そういうところは、幾ら二千未満であっても、機械的にいわゆるバス輸送に切りかえることができない。そういうところを機械的に切つて捨てるというのは、これは公共交通政策を忘れた考え方であつて、とうてい賛成できない。

地方交通線の赤字は二千三百十二億、幹線系の線区の赤字は五千五百九十八億、幹線系の線区の赤字が実に六八%になつておるわけですね。ですから、本当に国鉄の再建を考えると、地方線じゃなくて幹線なんです。その幹線対策が非常に乏しいと思ひます。ローカル線だけ問題にしまして、一番大切な幹線対策というものがおるそこにされている。そういう問題があります。

それから、昭和六十年度の収支均衡が試算されておりますけれども、東北、上越新幹線の損益は含まれていない。推測するところ、三千億円ぐらいの赤字になるだろう。大きい金額ですよ。国鉄再建と非常に重要なかわりがある。この問題の対策も立てていかなきゃならない。それがこの再建法の中では明らかにされようとしていない、そういう問題があります。

それから、依然として運賃値上げ政策が再建計画の中で考えられておる。むしろ運賃問題を議論するのであれば、先ほど申し上げました、私鉄の倍以上になつておる都市地域の料金を検討するべきであつて、ローカル線の値上げをしても国鉄の再建にそれほど役に立たぬと思ひます。あるいは都市地域で言えば、さらにお客を逃がすことになるので、運賃値上げによる再建政策は、これは間違ひである。

さらに、構造的欠損の解決を言つておるけれども、その中身は明らかでない。あるいは公共負担と言ふけれども、協議をして解決を急ぐということとは言つてあるけれども、これもあいまいな点が非常に多いということなど。さらに、先ほど来論議をしてきました総合交通政策が前提になつていない。そういうことを考えると、われわれはこのまま賛成するわけにはいかない。

そこで、自後の質疑は同僚議員に譲りますけれども、国鉄再建法案については再考を強く望んで、私の質問を終わりたいと思ひます。

○小此木委員長 吉原米治君。

○吉原委員 引き続き国鉄再建法につきまして、

同僚議員の後を継ぎまして、主として私はローカル線を中心に質問を行いたいと思ひます。と同時に、国鉄の経営のあり方、あるべき姿というものについて、ローカル線に関連をさせながら意見と質問を行います。

最初にお尋ねをしたいと思います。これは前国会でもお尋ねをした点でございますが、きょうは若干時間がございますので、突っ込んだ論議をさせていただきたいと思ひます。この再建法を読んでみますと、経営の再建あるいは事業収支の均衡、また経営管理の適正化——一体国鉄というのは何だろうか、株式会社なのか、こう疑問を持たざるを得ないほど皆さんの表現が出ております。

〔委員長退席、橋本委員長代理着席〕

もう民間会社で使われる表現と全く同じような理解を私はせざるを得ないわけでございます。

そこで、国鉄法の二条に法人格が定義づけられておりますが、この二条の解釈について、もう一度前国会に続いて見解をたしておきたい。特に民法上で定める商会社ではない、そういう附則的な点もこの二条の中に出てきておる。どういふ経緯でこの二条ができておるのか、この解釈について最初に尋ねをしておきます。

○山地政府委員 お尋ねの二条には、「日本国有鉄道は、公法上の法人とする。日本国有鉄道は、民法第三十五条又は商会社その他の社団に関する商法の規定に定める商会社ではない。」というふうに書いてある点についての御質問でございますが、この規定は、まず国鉄が公法人であるということと明確に書いた規定であらうかと思ひます。

まず、第一条に書いてございますように、国鉄の業務というのは、「鉄道事業その他一切の事業を経営し、能率的な運営により、これを発展せしめ、もつて公共の福祉を増進することを目的」として、ここに日本国有鉄道を設立する。」というのがございます。法人というのは法律に基づきまして設立されるわけでございますが、国有鉄道は、こ

ういった法律に直接設立の規定がある法人でございます。私法人でなくて公法人であるということを書いてあるわけでございますが、いまの事業収支の点に関連いたしますのはむしろ第一条の規定でございます。公共の福祉を増進することを目的として、「能率的な運営により、これを発展せしめ」と書いてございますのは採算性を言っているわけでございます。従来からいろいろと御議論を招いております公共性と採算性というものをどういふふうに持つていったらいいんだろうかというのが、国鉄のみならず、公共企業体の問題点であるわけでございます。こういうような性格を持つて国鉄ができておるというふうにわれわれは理解しております。したがって、採算性ということから申しますと、国鉄というのは、収支というのについて厳格な考え方を持つて臨むべきである、かように考えておるわけでございます。

○吉原委員 それでは、局長にお尋ねをするのでございますが、第一条並びに第二条を考へてみますと、営利を追求する法人でないということだけははっきりしておると思ひます。ところが、独立採算だから採算に合わないローカル線等については、これから後に触れまされけれども、切り捨てていこうという発想でこの再建法はつくられておる。一体この運輸省なりあるいは国鉄が考へていらつしやる採算制というのは、国の出し前がゼロになる、そういう収支の均衡を考へていらつしやるのか。また、そうでないとするならどういふお考え方を持つていらつしやるのか。ここはいまからの質問に大事なところでございますので、はつきりお答えを願ひたい。

○山地政府委員 いまとなりますと、こういうことを申し上げるのも何となく時代が変わつたやうな感じがいたしますが、日本国有鉄道法の四十一条というところに「利益及び損失の処理等」という規定がございます。国鉄が、この法律ができる前は、利益というのは国庫に納付していたわけでご

ざいます。この法律によりまして、私の理解いたしますところは、利益というものは内部に留保するところでは、規定ができて、それだけ国鉄の独立採算制というものが高まってきているのがこの法律でございます。この法律の規定がうまく作用しておりますのは、御承知のとおり三十九年までございまして、三十九年以後は赤字が蓄積されてきている、これが繰り越し欠損ということになっていまして、ございまして。

そういう意味から言いますと、国鉄は、いま先生のおっしゃったように、利益を追求する会社ではないということではございすけれども、利益を蓄積し、あるいは損失を繰り越して処理していくということで、経理上明確にその採算制を合わせていくという考え方がこの法律の根底にあるかと思うわけでございまして。

ところで、現在の国鉄の現状から考えて、一体こういったものがどういう意味を持つてくるのかというところでございまして、御承知のとおり、今回の予算におきまして七千八百億の助成というものを入れました、運賃改定を二百億入れました、一兆円の赤字が出る、こういうような現状になっているわけでございまして、この二百億については、国民の皆さんあるいは利用される皆さん方の負担増ということにももちろん限界がございまして、片方では財政も七千八百億というものを負担することについても、これも非常に限界がある、こういった採算制を合わせることにございまして、国鉄の合理化と国民の負担と、それから利用者負担というものをどういうふうに合わせていくかということで、実は採算ではない、負担のバランスということが非常に問題になっているのが現状かと思ひます。

○吉原委員 採算でなくて不算だという、そういう御発言でございますけれども、一体、先ほど冒頭に質問をいたしましたことに対するお答えの中で、利益が出たときには内部留保ができる、そういうことになっておるし、あるいは損失の処理につきましても繰り越しをして処理をするという方途も

あるんだ、こういうことになりまして、公法上の法人というのは、株式会社と一体どこが違うのだろうか。私は少なくとも利益が出たときには利用者還元すべきだ、つまりそれは運賃の値下げ等によって還元をする方法もあるでしょうし、いま局長の御答弁を聞いておりますと、一体それは株式会社とどこが違うのか、こう言わざるを得ないのですが、その点はいかがでございすか。

○山地政府委員 おっしゃる通りに、株式会社と違ひますのは、利益の配分というように形で特定の出資者にその利益が属さないという点で、非常に違ひている点だろうと思ひます。ただし、公法人だからといって、すべてが非常に違ひ法律関係が起るのではありませんで、法人としての契約関係においては、私契約というものは当然行われる。たとえば、乗車切符を販売するというのはまさに私法上の行為かと思うわけでございまして。すべてが公法人であるわけではございせん。そういうことも考えながら見てみますと、やはり公法人というのは、利益の処分に一番の違いがあるかと私は思ひております。

○吉原委員 それは株式会社でないのですから株主配当をする必要もない、それは承知の上で御尋ねをしておるのですが、そうなつてまいりますと、いま鉄監局長の御答弁でうかがわれることは、国鉄の採算制というのはいま不算だ、こういう御発言もございしたけれども、政府の出し前といひますか、政府の負担分、国の負担分といひのは一体幾らであるべきかといひ、いまのことし予算要求をなさつていらつしやる七千八百億がその限界だ、妥当なものだ、日本国有鉄道として日本政府が出す適当な額だ、こう思ひていらつしやるのでございすか。

○山地政府委員 前々からいろいろ御議論いたしておられます構造の欠損、国鉄が経営努力をしてそれをカバーすることができないような問題につきまして、構造的欠損といひてございすものが、構造的欠損について前々から議論され、今回

の閣議了解、昨年の十二月の閣議了解におきましても、財政助成というものについては構造的欠損に配慮しつつこの助成を考へるということにございす。ただ、構造的欠損が何かということにつきましては、御案内のとおり、年金の問題あるいは公共の負担問題等、政府において検討中のものもございす。したがひまして、そのトータルが幾らになるかといふことについては、現段階において性格的にはわかつておりますけれども、数字的にはまだ正確な意味でこれを把握し得ない現状と言つてよろしいかと思ひます。

ただ、現在におきます財政の負担というのは、七千八百億私ども要求しておりますが、これは昨年に比べて一千億の負担増を政府の方でかぶるといふことを考へていま要求しているわけでございすけれども、この国鉄に対する助成といひのは、年々八百億、九百億、千億近い額で増加しております。対前年比も一〇〇％といひのは、一般会計の伸びの五〇％から比べますとやはり大幅なものであつて、国鉄に対しては、その構造的欠損が幾らであるかといふことを別にいたしますと、現実的にはかなり高い比率で伸びてきたのが現状だろつと思ひわけでございす。必ずしも満足すべき姿ではございせんけれども、政府の方の国鉄に対する助成としては相当高く評価していただきたいと思ひ数字だと私どもは考へております。

○吉原委員 七千八百億の国の補助といひますか、その額はかなり高く評価されておるようでございますが、いみじくもいまおつしやつた構造的欠損は七千億や八千億の数字じゃないと私は思ひます。ただ、国鉄の採算といふこと、そして国鉄の公共性といふものを両方考へてみた場合に、いまおつしやつた公共性を重んずるがゆゑに、やはり政府にもそれなりの補助額は出してもらわなければ、いまの政府の補助なしに、国有鉄道が独立採算を貫徹するといふようなことは無理で、私は採算制と公共性といふものは、確かにいまの制度からいいますとどちらも軽視はできない

いだらうと思ひますが、主としてやはり公法上の法人である限り、どつちにウェイトを置くべきかといふ議論になりますと、何といひましてもやはり公共性を優先すべき法人ではないか。そういうふうな理解をいたしますと、私は、後ほど申し上げますが、構造的欠損と思はれるたくさん問題点がございす。

一つだけここで聞いておきたいのは、仮にいま長期借入金金が十兆円を超えております国鉄の単年度赤字が八千数百億、この十兆円を超す長期借入金金の使途はどうかと前国会でたまたましたら、そのうちの九五％は実は先行投資だ、新幹線を初めはほとんど皆無に等しい、ほとんどが先行投資によつて新幹線の用地を買う、トンネルをつくる、橋をかける、主としてそういう設備投資であり、工事費であると思ひます。これに対する、仮に八％の金利だと見ますと、ちょうど国鉄の長期借入金十兆円の金利相当額が実は赤字になつておる、こういうことになるわけでございすから、そうなりますと、本来政府がやるべき分野をきつと明確にする限り、いま申し上げましたような先行投資等については政府が持つべきものだといふ理解に立つ限り、十兆円の長期借入金は政府が肩がわりすべきものだ。そうなつてまいりますと、それだけでも八千数百億の赤字は解消できるのでございすか。

この点、運輸大臣、政府の立場で、一体いまのような長期借入金の内容と性格、ほとんどが運営費に使つてはいない、国の責任においてやらなければならぬことを国鉄が料金収入の中で賄おうとしておる無理があるから今日の国鉄があるのですから、そういう意味では、なるほど十兆の長期借入金をそういうことに使つてあるのなら政府が肩がわりしようじゃないか、そういうお気持ちになりませんか、どうですか。

○山地政府委員 この十兆円の残高が大都市圏の交通通勤対策とかあるいは新幹線の建設とか、そういう先行投資に使はれてゐるのは先生のおつ

しやるとおりでございますけれども、この金が全部金利も償還金もできない金かどうかということとは別だと思つておられます。と申しますのは、新幹線でございますれば、金利も払えるし、償還もできる、将来のことは別にいたしまして、現在までつづけておりますものについては、そういったことができる金でございます。

それから、私どもの方の助成の方では工事費補助金というのがございます。これは十年間に三・五％を上回る金利については助成をします。その考え方というのは、三・五％の金利負担は当然国鉄が運賃という形で収受できるという考え方に立っているわけでございます。中には採算割れというものもございます。

それから、大都市につきましては、これについても大都市工事費補助金として別途これは補助金を出して、金利負担はございません。補助金を出して負担している。金利負担したり工事費そのものを負担したり、いろいろな形でこの借入金の部分については政府が補助をして現在やっておりますわけでございます。これは国鉄が全体的に採算の範囲内で運営できるという考え方に成り立っているわけでございます。ただ、六兆円に上る繰越欠損というものは、経営を圧迫しますもので、これをたな上げにしようということでございます。長期借入金と繰越欠損というのは、私どもとしてはやはり違うものである、かように考えて処理しているわけでございます。

○吉原委員 私が端的な例で大臣の見解をただしたのですが、いま局長がおっしゃったようなことは数字の上です。明らかにしておることでございませう。それは否定をいたしません。そういう説明を求めたのではなくて、十兆という長期の借入金はいくつ性格のものでございませう。使途でございませう、したがって、これは国鉄にかぶせるといふのはなしに、政府が肩がわりをしてそういう先行投資はやるべきじゃございせんか、そういう意味で運輸大臣の見解をただしたのですが、大臣いかがでございますか。

○塩川国務大臣 長期借入金の中に、いわば営業損失からきたところの赤字補てんの借入金とそれから投資をいたしましたことに伴います負担、その金利、こういうものと交わっておりますのでございまして、そこは再建途上にあります国鉄といたしまして計算をやはり区分いたしまして、その区分に応じたいわば赤字補てん額相当というものの政府の肩がわりというものは、現在の財政上から申しまして非常に大きな国家への負担である、こう思っております。したがって、現在の財政下におきましてはやむを得ない措置ではないかと思っております。

○吉原委員 そうすると大臣、国鉄というのはあくまでも利用する皆さんが払われる料金によって独立採算でいくべきものだという御認識が御ありになるのですか。それは今日では求めようとして求められる話ではないのです。本来これは政府がやらなければならぬ仕事なんです。それに長期借入金で十兆円を超すような——累積赤字は別です。長期借入金十兆円を超しておるけれども、一体こういう借入金は単なる赤字運営のもとに累積をされた借入金なのかという質問を前国会でしましたら、このうちの九五％は実はこうこうでございます。つまり赤字運営のためにできた借入金じゃない、用地買収をする、新幹線をつくる、ほとんどが新幹線の建設工事費です。しかし、そういうものは政府がみずからやりやるべきものではございせんか。したがって、十兆の長期借入金は国が負担をしても、借入金に対する不動産というものは片一方にあるわけですから、国の資産として残されたらいいのではないですか。そういう意味で、十兆という長期借入金は国鉄財政の中で大きなウェイトを占めているわけだから、それは政府で肩がわりすべきものじゃないか。いまそれを一気にやるとかやらぬとか、大蔵大臣でないから言えないでしうけれども、性格はそういうものじゃありませんか、こうお尋ねしておるのです。

〔橋本委員長代理退席、委員長着席〕

○塩川国務大臣 やはり国鉄も先ほど来議論になっておりますように、公共性と採算制というものを要求されておまして、その兼ね合いをどこでかというところは、そのときどきの国民経済のあり方、財政力、国の財政力でございますが、そして国鉄の経営状況というものでございまして、さうだと思つておられます。原則といたしまして、さうよりもやはり気持ちいいし、国鉄の投資に要した費用といふこともこれは経営しておる営業収益の中で返済していくべきものと思つております。これはなぜか。交通機関の中に国鉄以外にも私鉄もございまして、地下鉄もございまして、またその他の交通機関もございまして、これはいずれにいたしましても公私の別なく、やはりそれぞれの自助の努力によりましてさういふ借入金の返済をいたしておるのでございます。しかし、他の機関と違つて国鉄はやはり国の基幹交通機関でございますだけに、先ほども申しましたような六兆に近い債務の肩がわりを政府がいたさうということでございますので、御理解いただきたいと思つております。

○吉原委員 大臣、はつきりお答えになりませんが、私も、気持ちの上では私が質問している趣旨はわかつていただいております。長期借入金は十兆円を超しておる、中身はさうこうでございます。さういふ性格のものは政府みずから投資をなさつてしかるべきものではございせんか。ささやかな利用者が払う料金収入の中でこの種のことをやらせるといふ株式会社方式ではもう成り立たぬ。公共性を守っていく者は一体だれなのかというのを考えてみますと、やはり政府がそのくらのことはやらなければならぬ。だろうけれども、いまの政府自体の財政ではいかげなものである。いまの政府自体の財政ではいかげなものである。さういふ性格のものは政府みずから投資をなさつてしかるべきものではございせんか。ささやかな利用者が払う料金収入の中でこの種のことをやらせるといふ株式会社方式ではもう成り立たぬ。公共性を守っていく者は一体だれなのかというのを考えてみますと、やはり政府がそのくらのことはやらなければならぬ。だろうけれども、いまの政府自体の財政ではいかげなものである。いまの政府自体の財政ではいかげなものである。

○塩川国務大臣 投資のみによつて借り入れましは額は十兆ではないと思つておるのです。けれども、いづれにいたしましても巨額の長期借入金投資のためでございます。それで、もし仰せのように国鉄に全額が肩がわりすることをお願いいたしますら、国鉄以外の交通機関を利用して国民は、やはりその利用しておる交通機関の投資を国で見るといふ議論になつてきやせぬだらうか、さういふことも思つておられます。さういふことに発展してはなりませんし、やはりある程度は交通機関の利用者負担という原則、これは当然貫かれるべきものである。その程度はいろいろと問題はございませうけれども、さういふ原則はやはり貫くべきものである。さういふ意味から申しまして、国鉄の設備投資に要しました費用は国鉄自身の中で返済していくべき原則である。しかし、何遍も申しておりますように、この公共性、しかも高度に国民生活に大きな影響を及ぼします基幹交通機関であるだけに、国はできる限りの助成措置を講じて肩がわりしてさういふ趣旨でございます。

○吉原委員 他交通機関から同じようないうふうな御意見が出ましたけれども、他の交通機関はほとんどが営利を追求するという目的でつくられた企業、だから最初に私は国鉄法の二条の解釈をめぐつて見解をお尋ねしたわけでございますが、もともと営利を追求をし、そして出てきた利潤は株主に分配するといふふうな目的と意識を持つてスタートしたものでないだけに、私はさういふ大臣の見解をただしたのであります。すれ違ひの答弁ばかりでございますから、時間がたちますから、これと関連をして、地方交通線がいま国鉄再建法の中で中心的な議題になつております。ここから出てくる欠損額、これは全額国で持つべきだ、さういふことは思つておる。つまり住民のニーズにこたえて、またその地域の経済的あるいは人的、物的、いろいろな意味を持つてさういふ立場から鉄道が敷設されてきた長い歴史があるわけでございますが、さういふ意味では公共性といふものを優先的に考えていく場合に、当然そこから出てくる経常欠損、特別にむだなことをして赤字を出すならまた別の話でございますが、ま

たにございませう。それで、もし仰せのように国鉄に全額が肩がわりすることをお願いいたしますら、国鉄以外の交通機関を利用して国民は、やはりその利用しておる交通機関の投資を国で見るといふ議論になつてきやせぬだらうか、さういふことも思つておられます。さういふことに発展してはなりませんし、やはりある程度は交通機関の利用者負担という原則、これは当然貫かれるべきものである。その程度はいろいろと問題はございませうけれども、さういふ原則はやはり貫くべきものである。さういふ意味から申しまして、国鉄の設備投資に要しました費用は国鉄自身の中で返済していくべき原則である。しかし、何遍も申しておりますように、この公共性、しかも高度に国民生活に大きな影響を及ぼします基幹交通機関であるだけに、国はできる限りの助成措置を講じて肩がわりしてさういふ趣旨でございます。

もに事業に携わって、そこから出てくる不採算部分というのは政府が持つべきだと思いますが、これまたいまの長期借入金の話じゃございませんけれども、これも運賃収入の中で持つべきだ、こう思っているのですか。

○山形政府委員 現在まで地方交通線についての助成は、非常に大ざっぱに言いますと、地方交通線の欠損の半分を国が助成するという形でやっております。今後この法律ができた後の地方交通線の欠損の助成の方法についてはさらに改善をしなければならぬと考えております。

現在な半分にしているかということですが、一つは、地方交通線対策というものがまだ確定されていない段階であるので二分の一ということになっているわけですが、確定されていないで二分の一になっている主たる原因というのは、やはり運営の合理化というのがまだ完全に行われてはいないだろうということが第一でございまして、その他貨物部門につきましてはさらに経済合理性に基づいて運営される可能性があるということからこれも除外しているわけでございます。そして、そういう意味では全額でございまして半分で助成をしているというのが現状でございます。

○吉原委員 その半分を持つという根拠は何でございましょうか。

○山形政府委員 ただいま申し上げましたとおり、地方交通線対策が全般的に確立されていない段階であるので半分持つということでございます。

○吉原委員 地方交通線対策が確立されていないから二分の一だということですが、地方交通線対策がどういう形になったときに、確立されたということになるのでございましょうか。

○山形政府委員 これは従来から再建対策についての閣議了解、それから今回の法律で私どもがやっております地方交通線対策というものが確立された場合ということになるかと思えます。

○吉原委員 具体的に。

○山形政府委員 地方交通線対策が現在の法律に

基づきましてスタートすること、いまの助成の規定等がすべて地方交通線についての助成が書いてあるわけでございますから、この法律が通って再建の一環として地方交通線対策が進捗するということが地方交通線対策の確立かと私どもは思っています。

○吉原委員 地方交通線対策は調査室の出した資料に基づいてもたくさん書いてございしますが、このすべてが充足をされなければ、すべてが実現をされなければこの対策が確立されたことにならない、逆に言いますと確立をされれば一〇〇%補てんだ、こういうことになるのでございましょうか。

○山形政府委員 予算の問題でございまして、助成については予算の範囲内での法律でも書いてあるかと思いますが、終局的な目的とその年度における助成金のあり方というのは、財政の問題がございまして、すぐ全額ということにはなりかねると思えますが、私どもの究極の目的としてはましては、全額助成を考えているわけでございます。

○吉原委員 いま局長は地方交通線対策が確立されたらというお話でございましたけれども、この地方交通線対策にはいろいろございまして、中でもいまから話します特定地方交通線は、国鉄の経営から切り離すというのが一つの大きな課題になっていまして、それが実現できたら、これまた予算の範囲内でこれが移動するのでございまして、うか。政府の予算の範囲と地方交通線対策が確立をされた、こういうのととはちょっと関係がないように思うのですが、いかがでございましょうか。

○山形政府委員 先生のおっしゃるように、どんなことをやっても、たとえば特定地方交通線がバスになるのをいまして、その年度におきましては、バス転換の交付金が私どもの考えでは一キロメートル三千万円の出費が伴うわけでございますけれども、そういうようなことで、一時的には地方交通線についての対策費がかさむような状態が片方では起こるかと思えます。片方では、国鉄から地方交通線がなくなることによりまして欠損

が減ってくるということも起こるわけでございます。その場合には、国鉄の欠損が減ったかわりに転換補償金がふえてくる。これをやはりリトータルにどういうふうに予算をつけていくかというものは、これは財政当局との御相談になるわけでございますけれども、私どもの考えとしては、国鉄に残るようなものについては全額国庫負担で欠損は補ていきたい。それから、バス転換あるいは第三セクター等に転換するものについては、一キロメートル三千万円の補償、それから転換後の赤字についてはまた補償していききたい、かように考えておるわけでございます。

○吉原委員 そうすると、五年間は転換交付金というふうな形で二重にダブって経費を支出することになるから、五年間は無理だけれども、六年目からはそれで全額国庫負担ということにした、これは鉄監局長の希望意見でございまして、何かそうするということ確たるものがあるものでございましょうか。希望意見ですか。

○山形政府委員 結論から申しますと、希望意見でございまして、ただ私どもの実現目標としては、地方交通線に残ったもの、国鉄に残ったものについては全額助成をする。それから、転換するものについては運営費補助金として五年間の、第三セクターについては損失の半分を補助したい。そういうことがトータルで年度年度によって違うポリシーになるかと思うのでございまして、そうすると、経過的にはそれが完全に実現できな場合もあるということで、私の希望と、現実にはすぐそうなる保証はない、こういうことを申し上げたいと思えます。

○吉原委員 大体わかったような気になりましたけれども、非常に不明確というか、不確定要素を持ったままの御発言のように理解をいたしておきます。

そこで、同じように国鉄バスの問題がいま地方では大変大きな問題になっております。過疎地帯では、空気を積んで走るようなバスはもうもうたいたいというところで、あちこちで切り捨て、

路線廃止が実施をされておりますが、この国鉄バスの運行にかかる経費補助、これは実は私バス以下なんです。なぜ私バスと国鉄バスとこう差がついておるのでございましょうか、その根拠をひとつ明らかにしてほしい。

○山形政府委員 国鉄バス事業のうち、民営、公営バスであれば過疎バス補助の対象となり得る部分というのがあるわけでございますが、そこから生ずる欠損につきましては、民営、公営バス並みの経営努力が行われる、向こうと同じような経営努力が行われるということを前提として、民営、公営バスに対する国のバス補助方式に準じた助成措置というものを講じて国鉄の負担軽減をしているのが現状でございまして。

○吉原委員 そうすると、国鉄バスの方は民間並みの経営努力をしてないということでございますか。

○山形政府委員 御指摘のように、国鉄バスの欠損補助、その部分だけを見ますと、公営あるいは民間バスの助成体系というのは欠損ということに着目をしてやっているわけでございます。国鉄の場合には、その部分の欠損というものももちろんございまして、それが経営努力というものを加味したらどうなるかということが一つ経費面でございまして、それからもう一つ、国鉄の職員に対する退職手当とかあるいは赤字の一般的な助成という、経営一般に対する助成というのが別途ある。この二つから、国鉄のバスの欠損助成というものは、いまそれだけと比較いたしますと、公営並びに民営から見ると若干低くなっております。ございまして、全体をながめてみますと、大体同じようなものになっている、かように考えているわけでございます。

○吉原委員 そこで、先ほどの地方交通線から出てくる欠損を、地方交通線対策が完結した後は全額国庫負担をしていきたい、このバスの場合も同じことが言えるのでございましょうか。バスは違いますか。

○山形政府委員 この地方交通線対策の確立後の

バスの助成についてはいま検討中でございまして、いまの過疎バス対策と並んでいる国鉄バス助成でそのまま移行していいものかどうかという点について、いま検討しております。

○吉原委員 検討中ということですが、この地方交通線という対策の中には、軌道だけを考えていってしまうわけじゃないのでしょうか。端的に言いますと、特定地方交通線を廃止してバスに転換しようという、そうすると、先ほど言いましたように、地方交通線対策が実施されたら、そこから出てくる経常欠損は全額国庫で補てんをすべきだ、こうおっしゃったのと同じことになるのじゃないでしょうか。

○山形政府委員 あるいは私が先生の御質問について理解が足りなかったかと思いますが、転換のバスのケースが二つあるわけですが、国鉄がバスで引き受ける場合、それからもう一つは、民営バスが転換後のバス経営を引き受ける場合、二つあるかと思いますが、私どもの基本的な考え方は、全額見ていくということとございまして、国鉄バスについては従来の方式で十分かどうか、いま先生の御指摘のようなこともありますが、国鉄バスについては若干検討させていただきたい、かように申し上げておるわけでございます。

○吉原委員 地方交通線対策という中に国鉄バスも含めた対策であろうと私は認識しておいたのです。いま長期債務の問題あるいは地交線の問題、国鉄自動車の問題、いずれも構造的な欠損と、こう私どもは見ておるのでございしますが、そういう意味で一連の関連でございまして、お尋ねをしておるわけでございます。

もう一回言いますけれども、地方交通線対策ができ上がったら、バスといえども軌道といえども経常欠損は全額国費で補てんをする、こういうお考え方だというふうに理解してよろしゅうございしますか。

○山形政府委員 転換後のバスにつきましては赤字について全額補償していきたい、かように考えております。

○吉原委員 どうも奥歯に物がはさまっているような感じでございしますが、転換をしたものについて一〇〇％持つ、既存のものはどうなるのですか。

○山形政府委員 先ほど来申し上げておりますように、欠損は何か、国鉄バスの欠損は何かという路線別の欠損を考へる場合に、一部、管理費部分につきましてあるいは人件費部分について国の助成というものが入る。そうすると、一般の民間のバスに対する助成と国鉄に対する助成というものが完全にバランスがとれている姿というものはやはり考えないといけないという議論があるかと思ふものでございまして、どうも私の答弁が大変不明確で申しわけなかったのですが、そういう意味で、民間のバスについては従来の計算方式も確立しておりますから全額助成いたします、国鉄のバスについては従来の方式もありますけれども、それらを考へて欠損というのについて十分検討いたします、かように申し上げたのですが、それを、どうも私の答弁の仕方が悪かったので申しわけございませんが、そういうふうなことでございします。

○吉原委員 先ほどは全額補てんと、こうおっしゃっておいで、今度は検討しますということとございしますか。それじゃ先ほどの答弁は間違いですか。局長、前段には、地方交通線対策ができ上がった後は転換をしたものについては全額持ちます、こうお答えになった。転換したのはわかつた。ところが、地域全体に走っておる既存のものはどうなるのか、こう尋ねておるのです。

○山形政府委員 国鉄の既存のバスと、今度新しく転換後走るバスと、この二つの種類があるわけですね。前の既存のものについては閣議了解におきまして従来の助成を継続するというふうな方針が出ております。それから、いまの法律で、転換後のバスについてはこれは全額補償するという点になつておるわけでございますが、その全額というのと既存のというところ若干の違いがあるということとでございます。

○吉原委員 どうも不確定要素があるような危惧を持ちますが、時間が経過しますので、構造的欠損のもう一つの課題についてお尋ねをいたします。

国鉄の年金会計への一般会計からの繰り出しをかなりやっておるのでございしますが、これらの問題についても、現役で掛金を掛けておる人数と年金を受給する人数と、国鉄の場合は極端なアンバランスが出てきておりますが、こういう集中的に出てきておられますアンバランスを国の責任で是正すべきだ。特に戦後、外地におりました国鉄関係の職員が大量に復員してきた。それを国鉄の意思にかかわらず、一つの国策として国鉄が吸収したという歴史があるわけとございまして、そういう意味ではこれは全く政府の責任ではないかと思ひます。こういった年金会計のアンバランスの補てんも国の責任で補てんをすべきだと思ひますが、いかがですか。

○山形政府委員 現在の国鉄共済の状態が非常に悪化しております。成熟度が八二％に達し、五十一、二年ごろには赤字を出し、今後さらに赤字が非常に明確化されていくわけとございします。この共済制度の問題を国鉄共済自身で何らかの助成によつて解決していくのがいいのか、あるいは制度的に共済制度そのものを抜本的に見直した方がいいのか、二つの考え方があつてございします。が、御承知のとおり、十二月の閣議了解に基づきまして各省間で共済制度全般につきまして懇談会をつくり、現在検討しておるわけとございします。したがういまして、その結論を待ってから今後の共済制度のあり方について、いかなる助成をした方がいいか考へるべきであらうかと思ひますが、今年度はまだ結論が出ていない段階でございします。で、予算上、普通の国家公務員と三公社との平均の成熟度というものが四〇％台でございしますから、八二％と四〇％ぐらいの差のものにつきましては、その金額について暫定的に金利を補給して国鉄の経営の圧迫にならないようにするという措置を現在予算要求しているわけとございします。

○吉原委員 いま検討中ということとでございますが、その検討の方向が、私がいま申し上げました、国鉄の責任というよりもむしろ政府の国策としてそういうことにならざるを得なかった、そういう歴史を考へてみても、やはり政府が政府の責任でアンバランスは埋めるべきだ、こういう精神で検討なさつていらっしゃるのですか、それとも別な角度で検討されているのですか。

○山形政府委員 国鉄が戦後、各地から帰還される方を非常に雇用いたしました。その後、人数が減つてきたというふうなことで、こういった国策に沿つた雇用政策といひますが、そういった経営を展開したということによる重圧というふうな考へておまして、これらのものについて国が一体いかなる関与をすべきか、それから企業体としてはいかに関与すべきか、あるいは個人がどういふふうな負担をしたらいいか。現在国鉄職員の負担というものは、ほかから比べて非常に高くなつておるわけとございします。そういったことを全体的に考へていきたい。おっしゃつたとおり、そういった国鉄の過去の歴史というものを十分考へてこういった対策を講じている、こういうことでございします。

○吉原委員 それでは、私が申し上げました趣旨を理解をされて、そういう方向で検討されておる、こういうふうな理解をいたします。

次に、かねてから公共割引について、機会あるごとに要請をしておるのでございしますが、いまだにこれが実現をされておられません。公共割引の問題は国鉄だけに限りませんけれども、今日の国鉄再建法の中に出てきておりますように、努力をされるように書いてございしますが、一体、いままです通学生に対する割引、これは文部省の方に対してどのような折衝をされて、それに対して文部省はどのような態度を示されておるのか。あるいは身障者等に対する割引についても、これは厚生省の所管になりますか、厚生省等はどのような考へ方を持つておるのか。国鉄は何々省にこういう問題についてこういう要請をした、ところが相手はこうい

三百六億ばかりでございます。市町村納付金等々については、国鉄が直接払うということではなくて、これまた政府が特別交付税でも、そういう

ただ、これも非常にぐるぐる回った議論になるわけですが、市町村納付金とか公団借料というようなものが原因で累積欠損が出ているも

鉄の職員は六十年度を目にかけて三十五万人に減らす、そういうことを一方ではおっしゃっておる。監査業務だけがなぜ現行の五名で消化し切れぬのか、その五名の皆さんはそう無能な方ばかりいらつしやるとは私は思っていない。五名の皆さんの能力をしてはどうしても業務量が増大してかなわぬということならそれなりに理解がいくのです。

線、これが「政令で定める基準」と、こういうことになっておるのですが、午前中からも話がありますように、この「政令で定める基準」というのは、理事会で各党一致といいますが、各党それぞれから御要請があれば提示するのにやぶさかでないという御答弁がございましたが、ならばこの場でお答えはできるものと思いますが、内容について

てお答えできますか。

○山地政府委員 前国会のいろいろの御質疑の中で、政令案についてひとつ示せというお話がございまして、その概要についてはいろいろと申し上げたわけがございしますが、紙に書いて出せ、こういうお話がございしました。その際、委員長に任じていただいて、そして理事会で後刻御検討いただくというふうになって、その後、例の解散の問題がございしましたものですから今日に至っているわけがございしますが、できましたら委員長のお計らいのとおり私どもとしてはいたしたいというふう考えております。

○吉原委員 いまの御答弁はどうなんですか、いまお答えできぬということなんですか。ちょっといま声が小さくて聞き取りにくかったのですが、いかがですか。

○山地政府委員 理事会でお諮りをいただいて、その後私どもの方で準備させていただく、こういうふうに考えております。

○吉原委員 理事会で協議をなさって、御要請があれば提示するのにはやぶさかでない、いまお答えはできぬ、そんなに政令の中身、基準というのは膨大な資料でございしますか。

○山地政府委員 次回の理事会までに準備するということ、私どもで用意を進めているところでございます。

○吉原委員 そうすると、お尋ねをするのですが、調査室の出した資料の六ページに括弧書きで三つばかりそれらしきものと思われる基準が列記してございしますが、これ以外にまだたくさんあるものでございしますが、中身は、中心はこの三本だ、こういうふうな理解をしていいのですか。

○山地政府委員 基準に関する政令は、法律の第八条の第一項と第二項にありますが、一つは、幹線交通網として政令に定めるものを除くというところでございしますので、幹線交通網に関する政令部分というのがございします。それから、収支が相償わないものというのが第一項にあるわけがございしますが、この政令、それからもう一つは、

二項の特定地方交通線に関する政令、この三つを合わせて一つの政令に書きたいと私どもも考えているところでございます。ここに書いてございします調査室の方の地方交通線のところというのは、特定地方交通線と地方交通線、この二つでございしますから、もう一つ、幹線に関するものを政令として考えなければいけない、かように考えているわけがございします。ここに書いてあるような、非常に大まかに言いますと「地方交通線の基準」というのは、私どもがこの委員会でお答えしていることは、ここに書いてあるようなことは大体お答えしたかと思いますが、現在でもこういうふうな考えている部分が大部分であらうかと思っております。

○吉原委員 そこでお尋ねをしたいのですが、「最混雑時の輸送量が一定量以上である路線」あるいは「豪雪のため並行道路が一定期間以上途絶する路線」「並行道路が未整備等の理由によりバス転換が不適当な路線」、このものは、いま政令の中で考えていらつしやる二千人以下の乗車密度といえますか、特定地方交通線を国鉄の経営から切り離そうという予定路線からは、こういった三つの条件があるものについては除くのだ、文章を読みますとそうなるわけがございしますが、一点目の「最混雑時の輸送量が一定量以上である」というこの一定量というのは具体的に何人かを考えていらつしやるのか、あるいは豪雪のため並行道路が一定期間以上」というその一定期間とは一体何日ぐらいを考慮していらつしやるのか、この二つをとりあえずちょっとお答え願いたい。

○山地政府委員 前国会におきまして、混雑時の一定量というのは千人、それから豪雪のため車が通れない一定期間につきましては十日を考慮しておる、かように申し上げたかと思ひますが、現在でもかように考えております。

○吉原委員 そこで、千人と十日というのは私も承知の上でお尋ねしておるのですが、この千人という一つの線引きは、たとえば九百八十人の場合はどうなるのか。極端に言いますと、九百九十九

人ならどうなるのか。そういう論議だつて出てくると思うのですよ。あるいは豪雪のため途絶する期間十日間というのも、八日ならどうなのか、九日ならどうなのか。そういう問題が出てまいりますから、そこら辺は一体幅のある考え方を持たなければならぬのだ、こういうふうにお考えなのか、明らかにしてもらいたい。

○山地政府委員 いまの問題は、まず私どもがどんな考えを持っているかということで、政令に定める基準についての運輸省の考え方ということでお示しをしたいと思います。固まつた段階で一体どういうふうな運用をされるのかということにつきましてはまた皆様方の御意見をよく伺いながら考えていきたい、かように考えております。

○吉原委員 微妙な答弁ですから、それなりに理解をして次に進みます。

特定地方交通線を廃止するという前提で対策協議会が持たれるわけがございしますが、これも前国会で尋ねたつもりでございしますが、これも国鉄の経営から外すか外さないか、ここが今度の再建法の中で大きなウェイトを占めるわけがございします。

が、この法案が成立をするということとは国鉄の経営から外すということになる。外した後どうするかという相談をする期間が二年間あるというんですね。これは一方では地元の関係、利用者の皆さんの意見を十二分に承つて民主的に、民主的にという表現はあなたの方の文章には使つてございませぬが、私はそういうふうにかねてから聞いておるんです。国鉄の経営から外すということが決まった後で、さて外した後一体どうするのか、皆さんで一通話し合ひをしようじゃないか、皆さんがこの九条なり十条に書いてある精神だと思つておるのです。これは新聞用語でございしますが、俗に見切り発車事項と言われておる問題でございしますけれども、私はそういうことになるだろうからと思つて最初に日本国有鉄道法の二条等について聞いたのです。もうからないから、ある

いは不採算だからということ、国鉄の経営から外すという考え方は、日本国有鉄道という公共性の非常に高い立場からいって一体こういうことが許されていいのかどうか。しかも、沿線の関係者の皆さんとよく協議をしましよ、しかも一月や二月じゃなく、二年間もかかつてひとつ十分協議をしましよ、そして、どっちになろうとも理解と納得の上に一つの物事をやる、そういうのならこれはまたきわめて常識的ですね。だけれども、いまこの法律の案というのは問答無用です。後始末をどうするかという相談を二カ年かかつてやろうというのです。基本的な国鉄の経営で維持運営をしていこう、そう思うのだが、こういう隘路があるけれども、こういう問題があつて国鉄も大変だ、沿線の皆さんひとついい知恵はございませぬかということと相談をしよう、その期間が二カ年だとおっしゃるならば私は常識的だと思ひます。そうじゃない、きわめて問答無用の一方通行型の法案の中身になつておりますがゆえに、断じて私どもはこの法案は認めるわけにいかぬ、そういう考え方にならざるを得ぬのでございします。

そういう意味で、この九条、十条関係一連の考え方について、国鉄でやるか、どういう方法でやるか。国鉄の方がやめたいという希望意見は当然その協議会の場に出されるでしょう。しかし、関係の住民の皆さんの意向を十二分にくんで、その理解と納得の上に出してきた結論については従つていく、そういう幅のある考え方はお持ちでございませぬか。運輸大臣、お答え願います。

○山地政府委員 冒頭から先生のおっしゃる公共性と採算制、現在までその考えでこの問題を考えなければいけないというふうな私どもも思うわけがございしますが、まずはこういふ国鉄再建の今回の対策と申しますのは、国鉄の再建というのはやはり重点的に経営をしなければいけない、こういうのが基本に入つていられるわけがございまして、国鉄の持っている鉄道特性というものを生かして、そういう分野に特化していくということが

まず前提になっているわけでございます。

それから、今回の地方交通線対策はその考えに立ちまわして地域交通というのはいくつあるのか。これはやはり国民経済的に非常に合理的な経済的な方法でそれを補っていくのが交通体系としても至当であるし、いまの国鉄の再建の方向にも合う、かような考えから、地方交通線については、特に特定地方交通線についてはバス輸送に転換することが適切である路線というふうな考え方でこの問題に臨んでいくわけでございます。もちろんそういったものの廃止につきましては、廃止も含めて御議論いただくという考え方もあらうかと思ひますけれども、私どもとしては国鉄再建、それから片方では効率的な地域交通、この立場から廃止ということをお考えいただきたい、ただ鉄道としてどうしても残すというふうな考えの場合には、地域としてそれをお取り上げになり、かつどういふふうな維持するかということをお考えいただきたい、その場合は政府としても援助をいたしまして、こういうふうなことで実は廃止を前提にした協議会ということをお願いしたい、かように考えているわけでございます。また、廃止を含んで協議する場合にそれなりのいろいろな方法があるかと思ひますけれども、私どももいたしましてはほかの方法ということはないかなと考えていくというところでございまして、出しているわけでございます。

○吉原委員 今回出されました再建法の中に秘めておりますきわめて高圧的な、強権的なものもいいますか、民主的な世の中でございましてその常識論からいささか逸脱した九条なり十条だろうと私は思わざるを得ません。

そこで、仮にこの法案が原案どおり通過した場合に、とうとう二カ年も経過した。「特定地方交通線を廃止する場合において、これに代わる輸送を確保するため必要があるときは、これは運輸大臣が認めるときで、必要がある」と認めるときは、日本国有鉄道が自ら一般乗合旅客自動車「つまりバスで」輸送を行ふべきこと

指示その他の措置を講ずる」ことができる、こうなっております。ところが、運輸大臣がその必要がないと認めた場合、一体どうなるんですか。これはもう大臣の判断になっておるので、すなわち「運輸大臣は」となっております。「運輸大臣は、日本国有鉄道が特定地方交通線を廃止する場合において、これに代わる輸送を確保するため必要がある」と認めるときは、と、こうなっております。運輸大臣がその必要がないと認めたら、もう何にも残らないということ。

私は、予定される路線の現地視察でかなり歩きました。ところが、その沿線の皆さんがたゞさん抗議をしたり反対意見を申されておりましたが、その中で、おれのおじいさんの代に、お上の仕事だからという、あるいはまた線路がつけばおれたちの部落や町もよくなるんだからということ、ただ同様に田畑を供給したというのですが、どうしてもやめるといふのなら、もとの田畑に返してくれと、こういう悲痛な叫びをお年寄りがされておった。もし、そういう段階に——まあこれは原案が通ったという仮定で議論をしておるわけでございますが、そういう事態になったときに、もとの田畑に返すことが一体できるのかどうか、この点について、大臣はどう考えていらっしゃるのか。

○塩川国務大臣 田畑に復旧して返せという議論は、これは吉原先生、いわば極端にそういうことにもなりかねないで、だから十分に協議をして地元の意見を反映するようにしろよ、こういう意味だと私はいま受け取っております。

それで、私は先ほど来、一連の御質問をずっと聞いておまして、やはり特定地方交通線、これの廃止もしくはこれを廃止した後の代替機関、あるいはこれを他の運営にしたときに、まず第一に赤字の対策はどうするか、そしてまた本当に廃止してしまつてその地方における交通輸送の責任はどうなつていくのだから、この心配が集約されておりますが、これはもう当然のことだと私は思ひます。ですから、この法案に書いてござい

ます協議会、この協議会のあり方のみで特定交通線の整理というものは、なかなかこれだけでは実際は進まない、私はこう思ひます。

しからば、どういふことをするのか。要するにここに書いてありますことは、国鉄が負担します限界というものはやはり明確にしてやってもらいたい、しかしながら地方におきましますところの交通輸送の責任というものは、やはり国と地方とが十分協議して、いわばなるようにしていかんやならぬ、こういう意味が法案の中に通つておる精神でございます。でございますから、先ほどお尋ねの中で、廃止を申請してきたら、大臣はすぐに廃止をするのか、こうおっしゃいますけれども、廃止をするといふにしても、やはりちゃんと代替交通機関を用意することをしなければ運輸大臣としての責任は果たせない、こう思ひます。

そういうこと等もいろいろございまして、私はこの法案の成立と同時に、できるだけ早い時期に地方陸上交通機関と申しましようか、その整備充実というものをどうしていくのかということ、これは従来と違つて、地方の交通というものは、単に国の責任だ、あるいは国鉄の責任だというだけではなくて、地方自体もやっぱり自分らの問題として考えていただく、そのためのいろいろな措置を国と地方がお互い相談しながら講じるようにもしていかんやならぬ、私はそう思つております。そういうことをしない限り、地方交通の安全な確保、そして経常的な運輸が安心してできるというふうなことはなかなか図れない。そういうことをやることによって、これと国鉄の再建というものを並行せしめなければならぬ。しかし、いままでではこういう問題が全部国鉄の責任だといふことで、国鉄が通つておれば、一応これでいいじゃないか。そして、地方自治体にいたしましても、国鉄の経営がいかにあつて、この国鉄、あるものは置いておけ、これではやっぱり国鉄がいま財政上から採算性を要求されておる、合理化を要求されておるときに、なかなか経営がしにく

い、また採算上どんなに努力をいたしましても経営のペースに乗れないようなところは、地方あるいは国と地方が相集まつて、共同の責任で交通維持を図っていく、こういう考え方でいただきたい。

要するに、これは国鉄の責任から、いわば地元と国、そして住んでおられる住民の方々の参加したそういう発想の中で処理していきたいということでございますので、どうぞそんなに、法案にこり書いてあるから、それじゃもう切つて捨ててしまふのか、そんなことではございせん。国鉄の責任というものと運輸省としての責任というもの、私はやはりやっぱり両立して考えていかんやならぬ、こう思つております。

○吉原委員 ただいまの大臣のようなお答えなら、私はもう異論はないのでございしますが、大変思いやりのある大臣の答弁で、少しは——少しはです、少しは安心をしたような感じがいたしました。国と地方とが、国鉄問題でひとつ十分話し合ひをして、互いに知恵を出し合つていい方法を検討しようじゃないか、こういうきわめて常識的なお答えであつたと思ひますので、どうぞひとつそういう精神で今後もやつていただきたいと存じます。

特に私はいま、もとの田畑に返してくれという悲痛な叫びを聞いてきたという話をしました、同じ地域で無人駅がたゞさんあるわけでございますから、無人駅で無札で短距離を乗つた場合には、車内で乗車券も買えないうちに目的地の駅におりなければならぬ。もとの田畑に返してほしいというおじいさんの隣におつた人が、いや実はこうこうでございまして、無人駅で切符を買つたわけにいかぬから、汽車に乗つて買おうと思つたら、車掌さんがなかなか回つてこない、とうとうそのうちに目的地に着いておらなければならぬ、とうとう金を渡さうにも渡すわけにいかぬ、本人は払いたくてかなわぬわけです。過疎地域の正直なお方ですから、金を払おうと思つても払えぬやうなことにしておいて、今度線路をやめるとい

のはおかしいじゃないですか、これは率直な話です。実はそういう現状が国鉄でいま考えていららっしゃる廃止予定路線の中にはあるのです。いま俗に言われております特定地方交通線、いま同僚の福岡議員の方から話もございましたが、線路を充実する、そしてスピードのある列車を走らせる、もつと前向きの施策が欲しいものだ。本線との接続も、住民の皆さん挙げて言っておる、わざわざ本線からこの廃止予定路線の方に乗ろうと思つても乗れないような接続の時間、国鉄というのは利用させないように、させないようにダイヤを組むものでございますかという発言が飛び出しておる。つまり、事ほどさように地方交通線については、いま何か重点的に経営をやらなければならぬというふうな話もございましたけれども、地方交通線に対して余りにも前向きの営業施策がとられてなかつた。もうすたれゆくまに、むしろ国鉄再建法が論議される以前から、便利性がどうだとか、そんなことは言つてはおれぬ、昔の軽便鉄道路時代の小さなレールでもしよがない、乗り手のないところだからほつておけ、保安施設から何何からさびだらけ、そういう放置されたままの状況で、乗らない君たちの方が悪いんじゃないか、こういうった考え方は私は逆立ちした論理だと思ふのです。これだけのサービスもやつておる、スピードも上げた、にもかかわらず利用者が少ないからというのならまだしも私は話としては理解できるのですが、いままで全然手をかけず、恐らく設備投資だって、さつき長期借入金十兆円の話をしましたけれども、何十年この地方交通線に対して設備投資がなされたことはない。ほつぱかしです。

そういうことを考えてみるときに、今回の国鉄再建法として打ち出された内容というのは余りにも、そうでなくとも過疎に悩んでおる、そういう地域住民に国鉄の不手際を転嫁する以外の何物でもないと思つておるのです。

そういう意味で、いまの無賃乗車の問題は対策があるのかないのか、お答え願いたい。

○加賀山説明員 駅の無人化を進め始めましたのはかなり前になるわけですが、そういうローカルの駅でお乗りになるお客様はほとんどが定期のお客様でございまして、普通券のお客様というのは非常に少ないというところが多いわけでございます。結局、切符をお買いになるお客様というのはそういう普通券のお客様でございますが、国鉄の現在の財政状況の中でそういうところの各駅に職員を配置しておりますと、その配置している職員の給与すらもなかなか出てこないというような状況の中で、いわゆるバスの形で国鉄に乗っていただくようなシステムを考えたいということが無人駅の考え方の始まりでございます。したがいまして、車掌から車内で券を買っていただくということを前提にしてスタートしたわけでございますけれども、バスのように入り口が一カ所にかたまっておりまして必ずそこを通るというシステムだと、そういう点はかなりきつとできるわけでございますが、鉄道の車両は御承知のようにな姿でございますが、特に両数が長いような列車の場合に先生御指摘のようなケースが起つておることも聞いております。

これにつきましては私どももいろいろな対策は考えたわけでございますけれども、ちよつと現在の段階では打つ手はございませんで、もしもそういう方々の運賃をいただくという形に考えますと、その何倍かの経費がかかってくるというような状態でございますので、現在の段階では極力車掌でその扱いをやるように指導をしてまいりたいと考えておるところでございます。

○吉原委員　しかし、現実に三両編成、四両編成の場合に、中に乗っておる車掌さんが検札に回るといふのは、利用者の数にもよるし、また取り扱ふ作業の内容によつても違ふのでしょうけれども、余りにも無人化を急いだ余りに皮肉な結果が出ておる。これはひとつしかるべく対策を講じるように考えていただきたい。

最後にひとつ、時間も参りましたから運賃の問題も出ましたところで特別運賃制度の問題について

てお尋ねをいたしておきたいと存じます。

いま申し上げました地方交通線、なかんずく特定地方交通線の運賃が、並行して走っております民営の輸送機関より大変料金が割り安になっておる。だから、駅まで行くのはちょっとしんどいけれども、料金は安いし、快適でといいますか、バスと比べて非常にスペースが広いわけでございますから乗だから列車で行こう、こういつて数少ない利用者が、バスで行けばもっと早く着くだろうと思われるけれども、病院に行くのにバスよりは列車の方が安いし、安心して行けるということで列車を利用なさっていらっしゃるのが実情なんです。今度はこの再建法ができますと、この地域の線区の料金を上げようという発想でございます。これはせっかく駅まで不便だけれども歩いて汽車に乗った、その努力は、料金が安いからそっちの方に魅力を感じて行くわけでございますから、そこへもってきて料金を上げるということになりますと、同じ料金なら早く便利な自分の家の前から乗れるバスで行こうということになってしまふ。そういう意味で、この特別運賃制度というのの

は、地方的に見ましても、もう一つは都市的な立場から見ましても、どなたかお話がございましたけれども、私鉄と国鉄との運賃格差が大きい。私鉄の方の定期券ですいておる国鉄列車に乗るといふ皮肉な現象が都市では出てきておる。そういう意味では、都市部においてはむしろ私鉄との関係、並行して走っておる民営の交通機関と運賃を調整するといえますか、そろえるといえますか、そういう努力はなさるべき必要があると思うし、地方のローカルへ行きますと、いま言いましたように、安いがゆえに、少ない少ないと言われておる利用者もあるということなんです。逆に上げると、もちろん利用者はがた減りに減ってしまふ。利用者を追い出す一つの政策になりかねない。

そういう意味で、この特別運賃制度は、再建でなくて、逆に衰退の方向、国鉄離れの方向に乘客を追いやっていく、そういう側面を持っておりますので、この特別運賃制度というものはもう一回

ひとつ考え直していただきたい、こう思いますが、大臣並びに鉄監局長、国鉄総裁、それぞれお考え方をお答え願いたい。

○高木説明員 運賃は、できれば上げない方がよろしいわけでございます。お客様のお立場、物価の問題というようなことをちょっと抜きにいたしまして、私どもの経営から言ひまして、どうしても現在の運賃水準になってまいりますと、他の輸送機関の運賃水準との関係でなかなかデリケートな状態でございますから、何とか上げないで済ませるものなら済ましたいということでございますが、どうもいまの日本の経済の状態では、残念ながら毎年物価も賃金も若干ずつは上がつてまゐるわけでございますので、それではますますこの赤字がふえるということとは否定できませんし、先ほど来いろいろ各委員から御指摘ありましたように、最近お客様が少なくなつております一因が、運賃改定にあることも私どもも否定はいたしませんけれども、しかし、いままでの傾向では、やはり全体としては余り無理をしない程度の運賃の改定をお願いせざるを得ない現状になっておるといふのが私どもの判断でございます。

そこで、そのときにどういふふうにして運賃を直していったらいいかということについては、明治、大正の時代から今日まで全国を一律に考える、特急料金とか急行料金とかあるいは新幹線料金というようなシステムはありますが、同じ地域であれば原則として一キロ幾らということと同じだということで今日までずっと来たわけでございますけれども、現在の他の輸送機関の運賃の立て方は、全国一律でバスは幾ら、あるいは全国一律で私鉄は幾らということとは事実上できません関係もあつて、企業別に合理的コストを前提として、運輸省でにらめて認可をなさっているわけでございますので、競争相手の方が高いところあり、低いところありで、当方は全国一本でというのではどうもやりようがない状態になつてきたというのが現状でございます。

そこで、いま学者の方々、いろいろな方に伺つ

ておりますが、やはりもう少し地域差を入れるべきではないか。その地域差の基準としては、一つは、当方の地域別のコスト差が参考されるべきでありまして、同時に、他の輸送機関の水準というものが参考になるべきではないかという方向に、だんだん皆さんの意見を伺っております。なっております。そうかといまして、先ほど来非常に御熱心に御議論がございまして、公共的役割を持っておるわけでございまして、著しくそのコストのみに頼ってはいけませんし、また同時に、他の輸送機関のお値段だけに頼ってはいけません。したがって、現在山手線の場合には、まことに恐縮ですけれども五十円のコストのものを百円で売っておるといような現状になっておりますので、これも何とかしなければいけないし、片一方では千円のところを百円で売っているということになっておりますので、これも何とかしなければならぬが、さりとて原価に合わせたり合わせたりもいかず、また他の輸送機関のお値段に合わせたり合わせたりもいかず、どうしたものかというところで、少しづつ、全国一律運賃体系から、線区別といいますが、地域別といいますが、そういうものを多少とも入れていったらどうかということを考えておりますのがいまの特別運賃でございます。

に考えておるわけでございます。これはいろいろな角度から大いに考えました結果、いまそこたどり着いているわけでございまして、現状の地域的な運賃格差というもののについて、どうかひとついろいろ御検討、御理解をいただきたいと存じます。

○吉原委員 残り時間がわずかになりましたから急ぎますが、「収支の改善を図るために必要な収入の確保に特に配慮」という文言を使っている。この特別運賃制度というのは、いま総裁おっしゃったように、線区が地域か、どういふ分け方をされるかまだ定かでないようでございますが、収支の改善を図るに必要収入の確保に特に配慮をして特別運賃を定める、こういうことになりまうと、俗っぽい言い方をしますと、運賃を上げるといふ端的なことになるわけですね。これはいまだどういふ方向で検討なさっているわけですか。この再建法の中では、まだどうするかということが決まっていなくて、いま考え方を御提案なさっているのですか。私もそこら辺まで、時間がありませんでしたのでまだちょっと読んでおりましたけれども、考え方がまとまらぬままに提案なさっているのですね。

○高木説明員 先ほど地方交通線に関する補助金の問題につきまして、先生と鉄監局長の間で質疑応答を交わしておりましたが、現在、私どもの方の地方交通線のコストは大体四千億でございます。それで、収入が千億弱でございます。三千億余り赤字になっておるわけでございまして、この三千億余りの赤字をどういふふうにするか、これは全部自分で収支が償うようにはとてもできませんので、やはりこの分については補助をいただかなければいけません。

そこで、大体の考え方としては、四千亿のコストのうちで、大体千億ぐらいのものは、今後なおいろいろ経営合理化等をやることによつて縮小する努力ができるのではないかと。それから数億の分は、これは地方交通線関連の職員に關して、年金、退職金の特別負担がその四千億の中

に入っておりますので、年金なり退職金なりについていろいろ御措置がいただければ、数百億はそこが消えていくわけでございまして、それからなお、特別地方交通線について、バスに転換させていただきますならば、仮に全部国鉄バスでもしやるといたしましても、いまの赤字の大体二割ぐらに減ることができるとございまして、問題は、二千人と八千人の間に、先ほど申しましたように、コスト減で千億がらみのものが減らせるかということでございます。

そうしたことをいたしますと、それでもやはりなお相当赤字が残りますけれども、その赤字を全部助成するのかどうかという御議論が先ほどありましたが、他の地域の方々の関係もあり、その部分については、また全部助成をしてもらうということも、実際問題としてなかなか無理が通りにくうということと、その部分について特別運賃をいただくということにして、いろいろな方法でいまの三千億がらみの赤字を減らしていくということにしてはどうかという考え方をございまして。しかし、それは申しまして、いまの特別の地域について運賃をたとえば二倍にするというふうなことになるかと、これは非常に影響が大いなるわけでございまして、いま考えておりますのは、数年後において五割ぐらいの水準で考えさせていただけぬものかというふうなことを漢と考えておりますけれども、しかし、それはまたいまおっしゃるよう片一方でお客さんを減らすことになるということもありませんので、それらについてはなお慎重に考えなければいけませんし、特に一遍に、急にそういうことをやるということ

は、私は頭の中では考えておりません。

○吉原委員 そうすると、総裁の考え方は、あくまでも、線区にわたって地域にわたって、その限られた枠の中で少々補助金を期待されていらつしやるわけだけれども、基本的に小さいブロックの中の収支の改善を図る、そういう考え方で特別運賃制度というものを考えていらつしやるということになると私は大変だと思ふのです。いまい

くもおっしゃった五十円のところを百円取るんだ、もうかるといいますが、非常に収支の均衡がすぐれていい地域、そういう地域から上がつてくるものでマイナス分を補っていくという全国的な、国鉄全体というもので考えていくべきであつて、小さいブロックを全国でたくさんつくつて、そして、その収支の改善をそこからはじいていくというふうな形の運賃の設定というものは不都合がわまる考え方だと私は思うのですが、その点いかがですか。

○高木説明員 現在でも新幹線は黒字になっておりますし、山手線初め十線区で黒字になっておるわけでございまして、その黒字部分が他の線区の赤字部分を埋めてなお八千億の赤字がある、そのときには六千億円の補助金をいただいでであるという現状でございます。

そこで、今後の考え方は、幹線と地交線と区分をいたしまして、現在、東海道線あるいは山陽線、東北線でもそれぞれ赤字になっておりますし、その金額は大変大きいわけでございまして、これは企業努力をすることによってその赤字を減らしまして、全国で約一万二千キロの分は、赤のところもあり黒のところもあるけれども、全体としてバランスをとるといいますか、自力でやっていると、残りの九千キロの部分については、いろいろ経費も減らしていきまされども、特別運賃をいただき、補助金を相当たくさんいただいで、これで何とか償う。なお、それでも何ともありませんが年金と退職金でございますので、これは特別に見ていただく、こういう考え方をいたしておるわけでございまして。したがって、先ほど地域という表現をとりましたけれども、それは余り正確でないで、われわれの頭の中にある特別運賃のシステムは、一万二千キロ以外の部分、大体九千キロぐらゐの部分について特別運賃をいただくことにはどうかというふうな

○吉原委員 特別運賃制度の問題についても不確定要素を多分に持っています。そういう御

答弁でなかなか理解がいくわけにまいりません。割り当て時間が参りましたので終わりますが、五十四年一月二十四日に出されております運政審の答申でございますが、この「結語」にも書いてございますように、「これまでのローカル線対策が国鉄経営の改善に重点が置かれ、地域住民の足の確保について十分な配慮が足りなかったことが大きな原因である」といみじくも指摘がしてある。もとの田畑にして返せという沿線の利用者の悲痛な叫びもある。そういう意味では、今回提案されました国鉄再建法の中には大きな問題が数々ございますのでとうてい賛成するわけにいかない、もう一度この再建法自体をひとつ見直しをしていただきたい、このことをお願いをして、質問を終わります。

ありがとうございます。

○小此木委員長 次回は、明後十七日午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後五時十五分散会