

第九十三回国会 衆議院 運輸委員会 議 録 第七号

昭和五十五年十月二十八日(火曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 小此木彦三郎君

理事 加藤 六月君

理事 橋本 進君

理事 福岡 義登君

理事 中村 正雄君

理事 阿部 文男君

理事 佐藤 文生君

理事 永田 亮一君

理事 古屋 亨君

理事 三塚 博君

理事 水野 清君

理事 五十嵐広三君

理事 小野 信一君

理事 久保 三郎君

理事 関 晴正君

理事 山花 貞夫君

理事 小淵 正義君

理事 三浦 久君

理事 中馬 弘毅君

出席國務大臣

内閣総理大臣 鈴木 善幸君

運輸大臣 塩川正十郎君

出席府委員

内閣法制局第四部長 工藤 敦夫君

大蔵省主計局次長 矢崎 新二君

運輸大臣官房長 杉浦 喬也君

運輸大臣官房総務課長 石月 昭二君

運輸省鉄道監督局長 山地 進君

委員外の出席者

委員 細田 新君

委員 吉藏君

委員 林 大幹君

委員 小淵 正義君

委員 五十嵐広三君

委員 川口 大助君

委員 平石磨作太郎君

委員 塩田 晋君

経済企画庁物産局物産調整課長 長瀬 要石君

国土庁地方振興局長 寒川 重臣君

文部省初等中等教育局長 中島 章夫君

建設省道路局企畫課長 萩原 浩君

自治省財政局調整室長 井下登喜男君

日本国有鉄道常務理事 高木 文雄君

日本国有鉄道常務理事 吉武 秀夫君

日本国有鉄道常務理事 加賀山朝雄君

日本国有鉄道常務理事 吉井 浩君

参考人 藤田 雅弘君

参考人 荻生 敬一君

運輸委員会調査室長

委員の異動

十月二十八日

近岡理一郎君 補欠選任

林 大幹君 補欠選任

小淵 正義君 補欠選任

五十嵐広三君 補欠選任

川口 大助君 補欠選任

平石磨作太郎君 補欠選任

塩田 晋君 補欠選任

同日

細田 新君 補欠選任

吉藏君 補欠選任

林 大幹君 補欠選任

小淵 正義君 補欠選任

五十嵐広三君 補欠選任

川口 大助君 補欠選任

平石磨作太郎君 補欠選任

塩田 晋君 補欠選任

同日

細田 新君 補欠選任

吉藏君 補欠選任

林 大幹君 補欠選任

小淵 正義君 補欠選任

五十嵐広三君 補欠選任

川口 大助君 補欠選任

平石磨作太郎君 補欠選任

塩田 晋君 補欠選任

五十嵐広三君 中西 績介君

川口 大助君 小野 信一君

平石磨作太郎君 浅井 美幸君

塩田 晋君 小淵 正義君

同日

小野 信一君 補欠選任

中西 績介君 関 晴正君

同日

山花 貞夫君 補欠選任

同日

山花 貞夫君 補欠選任

小淵 正義君 補欠選任

五十嵐広三君 補欠選任

川口 大助君 補欠選任

平石磨作太郎君 補欠選任

塩田 晋君 補欠選任

同日

細田 新君 補欠選任

吉藏君 補欠選任

林 大幹君 補欠選任

小淵 正義君 補欠選任

五十嵐広三君 補欠選任

川口 大助君 補欠選任

平石磨作太郎君 補欠選任

塩田 晋君 補欠選任

同日

細田 新君 補欠選任

吉藏君 補欠選任

林 大幹君 補欠選任

小淵 正義君 補欠選任

五十嵐広三君 補欠選任

川口 大助君 補欠選任

平石磨作太郎君 補欠選任

塩田 晋君 補欠選任

同日

細田 新君 補欠選任

吉藏君 補欠選任

林 大幹君 補欠選任

小淵 正義君 補欠選任

どうお考えになっているか、御所見をまずお伺いしたいと思ひます。

○塩川國務大臣 産業構造の変化並びに道路の発達等がございました、さらには空港の整備という問題が交通問題を考える非常に重要な要因となつてまいりました。そこで、従来のように国鉄一本に依存してきた交通体系というものが、これからは自動車、航空、海運というものを総合した交通体系を考えなければならなくなつてまいりました。そういったものと、それらの地域を含みます交通というものは、どうしても国と地方自治体が相協力して交通問題を考えるべくだと思つております。その際におきまして、国が一貫的な交通体系、たとえば航空にいたしましても自動車にいたしましても、鉄道でもしかたでございまして、そういうものを指導監督してまいつてきておりますし、その全体的な、全国的な交通体系の中における地方の特色というものはやはり生かしていかねければならぬと思つております、そういう場合に、どうしても地方自治体を中心となつて自主的な地域交通政策というものを考えていただき、それに国も協力していくという一体体制をとつていかねければならぬと思ひます。

○五十嵐委員 そこで、お伺いしたいのでありますが、再建法の第八条三項及び四項で、国鉄が政令で定める基準によつてバスに転換させることに選定した営業線を知事に通知をして、知事はこれについて運輸大臣に意見を申し出ることができ、こういうことになつてゐるわけでありまして、第十條の四項についてもやや同じ趣旨になつてゐるわけでありまして、知事からこれについて反対の意見が出たときにはどうということになりますか。

○山地政府委員 八條の四項は、選定について運輸大臣に対して意見を申し出るといふことになつておりまして、選定につきましてもは基準の適用を

するわけでございますが、恐らく知事の方からのお申し出というのは、この特定地方交通線が基準から見ると特定地方交通線に該当しないというような御意見がポイントだと思ふので、その点について非常に明確にそういうことがあれば、国鉄の方で、言ってみれば選定について正確さが欠けるとかミスをしたとか、あるいは見直しを誤ったとか、いろいろなことがあり得るかと思ひますけれども、その選定についての御意見でございますので、その限りでは、十分合理的なものであれば、私ももとしましてはその選定が正しかったかどうかという点について考えるということになろうかと思ひます。

それから、十条の方は、国鉄の方からいまして輸送の確保についての措置についての意見でございますので、これは基準の適用ということから見れば若干幅の広いいろいろの御意見があるかと思ひますが、これにつきましても、その措置が非常に具体的であり、その合理性があるという場合には、もちろん大臣の方でそれらの御意見についても十分配慮しながらとるべき措置について検討をするということになろうかと思ひます。

○五十嵐委員 つまり、そうしますと、選定等については運輸省、国鉄が一方的にやる、あるいは二年間の協議期間を経てその後の方途について出される場合も、これらについて関係の知事からそれに反対の意見といひますか、どうもそういう選定は適当でないというようなことなどの意見が出たときには、これらの意見については十分尊重しながら検討を加える、こういうことと解していいですね。つまり、そういう可能性が残されているといひますか、そう受け取っていいですか。

○山地政府委員 選定につきましては、政令の基準の当てはめの問題でございますので、幅のある考えといふことは非常にむずかしいのが普通でございます。政令で定める基準で選定するわけでございいますから、ただし、知事から見ても、たとえばそういうことは非常にあり得ないこともあれば、せんけれども、総合的な開発計画があるとか、あ

るいは企業がもうすぐ誘致されるのだというようなことを非常に秘密裏にやっておられる場合もあり得るかもしれません。そういったようなことについて間違いがあった場合については選定についてよく知事の意見を承らなければいけないということはあるかと思ひます。

○五十嵐委員 つまり、まあ原則としてはそうだが、いまのお答えのような含みといひますか、そういう弾力的なものは残されているというぐあいにはいま聞きをしたわけでありまして、

次に、地方財政への影響というものは非常に大きいものがあるのではないかと思ふのであります。ことに、なかなか事実上は引き受け手があるとは思へませんが、第三セクターなど新たな経営主体をつくってやるというような場合、事実上そこで発生する赤字を関係の地方自治体が負担するというようなことになつては、結局は国鉄の赤字を地方自治体が肩がわりするということになつて、そういうことでは大変だと、こう思ふのであります。したが、これらについては自治省と十分意見の調整がなされておるものかどうか、お伺ひしたいと思ひます。

○山地政府委員 法案作成に当たりまして、自治省と十分協議をいたしまして、この法律では、ごらんただけですように、第三セクターをつくるという場合に、地方公共団体が何らかの負担を制度的にするということになっておりません。いま先生御指摘のように、事実上というお話がございしましたが、制度的にはこの法律の中に地方公共団体が何らかの負担をするというたてまえになっておりません。したがって、この法律自体として地方公共団体の財政を圧迫するということになっておりません。その限りにおきましては十分自治省とその点については御相談したわけでござい

ます。

○五十嵐委員 しかし、たとえば、この前、これは少し特殊な形ではあるとは思ひけれども、野岩線等について運輸省は一定の見解を出しているわけですね。つまり、申し上げますと、一つには、

これらの赤字について関係地方自治体が負担することを明確にすることが凍結解除の条件だといふようなことになつていたと思ふのであります。そういうことがあつては大変だと思ふのです。いかがですか。

○山地政府委員 野岩線も含みましてAB線の建設は第三セクターで引き受けることが確実なもの以外は建設の工事を中止しているわけでございいます。第三セクターで引き受けることが確実なものといふことの中には、もちろん引き受ける意思があると同時に、経営について永続的な経営が可能であるかどうかということが一つのポイントになるわけでございまして、そのときにその赤字の処理についてどなたかが負担する、これはいま申し上げましたとおり、制度上地方公共団体が負担するといふことにはなつておらないわけでございまして、この営業成績のことにつきましては国は半分はその損失といひます。営業補償といひます。赤字について助成しようという考えでございしますが、あとの赤字については第三セクターの方で借入金にして将来それを返すという御計画もあろうかと思ひます。いろいろな意味で御工夫をいただくといふことはありますけれども、直ちに地方公共団体の負担になつておりません。野岩線におきましても、地方公共団体が出資をするといふことは何つておりますが、その赤字の処理について直ちに地方公共団体の負担になるといふふうには理解しておりません。

○五十嵐委員 それでは、第三セクター等の場合でも、運輸省としてはそれが財政的な自治体の負担についての責任を明らかにしなければどうこうといふようなことは、これはしかし官庁連絡等には出ているのですが、あれはしかしそうではないといふふうな受けとめておきたい、こういうぐあいに思ひます。

それでは、運輸大臣にお聞きしたいと思ふのであります。いま示されている政令の基準案によりますと、北海道に残る路線、これは一体何本ぐらいになりますか。

○山地政府委員 政令で基準を定めていくわけでございまして、その政令できた後にその各線の実績を集めて、どの線がどうなるかといふことを国鉄は選定するわけでございまして、いまの段階でどれくらいになるかといふことについては私ももとしましてはまだ不確定といひます。決まってい

ないという段階でございいます。

○五十嵐委員 そうしますと、この基準も、基準は基準として、その基準に基づいて選定する作業の中でかなり幅があるといふぐあいに考えていいですね。そうでなければ、基準が出された途端に数が出てくることになりまして、かなり弾力性があるといふふうなにお答えでは受け取らせていただきたいと思います。

そこで、それぞれの中身に入りたいと思ふのであります。私、手元に道路法を持っていますのであります。私、手元に道路法の第二章「一般国道等の意義並びに路線の指定及び認定」という中で、第五節第一項一号に、国道とはつまり「国土を縦断し、横断し、又は循環して、都道府県庁所在地（北海道の支庁所在地を含む。）その他政治上、経済上又は文化上特に重要な都市（以下「重要都市」といふ。）を連絡する道路」、これがつまり国道といふものの意義なのであります。今、回示されているこの政令の基準案の第一、「幹線鉄道網を形成する営業線の基準」の一項で言う「都道府県庁所在地等の主要都市を連絡する部分」を有する営業線について、その「等」といふのは、当然道路法で言う場合と同じように北海道の支庁を含んだものと解していいと思ふのであります。いかがですか。

○山地政府委員 この政令の基準案でございまして、この点につきましては今後各省と折衝し、これを決めていくわけでございまして、今後の私どもと各省との結果によりましてとめてまいりたいと思ひます。いまの段階で支庁が入るかどうかといふことについては確言できません。

○五十嵐委員 まあお気持ちもわかるのでありま

すが、しかし道路法には明らかにそういうことになっていくわけであり、一般的な解釈からいってそういうことではないかと思うのです。北海道は、御承知のように、人口は二十分の一であり、面積からいって五十分の一の面積があるわけですね。ここに支庁が十四ある。平均的にいうと十県分の面積であることになり、したがって道路法でもそういう解釈だと思えます。この面についてはこれから各省と検討するという御返事ですが、その辺の実情を十分お含みいただきながらお決めのいただきますと思います。大臣、何か一言いかがですか。

○塩川国務大臣 先ほどから五十嵐さんのお話を聞いておると、何かこの選定が運輸省並びに国鉄の恣意的な方針で左右されるのではないかと、この懸念を持っておられて、その上での質問であるような感じがいたしますが、そういうことではございません。あくまでも基準は基準としてわれわれはそれを恪守していきたい、こう思っております。地域によって特別の基準をつくるというようなことは、実際は、国鉄が全国に路線を持っております。したがって、この政令をまとめる段階におきましては、各省庁間で実際にこの基準を当てはめ、これを地域の交通体系の実情と合わせて基準を決めるということになる。その中におきましては各省間の意見を十分尊重してわれわれ決めた。しかし、私たちが示しております基準というものは、あくまでもこれは原則として、これによって運用していききたい、この考え方であることは間違いないと思います。

○五十嵐委員 格別基準を変えろと申し上げているのは全くない。示されている基準の内容は、いま私も申し上げましたように「都道府県庁所在地等」となっているわけであり、これは北海道の場合には支庁所在地を含めると、こう明記されているわけですね。だから、当然そういう解釈は可能

なわけであり、可能というより通常なわけであり、それは基準を北海道に関して変えろということをやっているわけではなくて、適用の可能性はあるのだなということをお聞きしているわけであり、その点についてだけでも一遍お答えをいただきたいと思えます。

○山地政府委員 主要都市を有する営業線、これは私どもとしては幹線網を形成する営業線だとは考えられているわけですが、主要都市が何かということについては今後関係各省とよく御相談をするということではございまして、都道府県庁の所在地等と書いてありますのは、主要都市の例示といえますが、都道府県庁の所在地は入っており、しかしその他に、都道府県庁所在地ではないけれども重要な、たとえば人口の非常に多いところとかいろいろあるわけではございまして、そこで都道府県庁所在地と主要都市ということで、現在これをもとにしまして関係各省と折衝するということではございまして。

○五十嵐委員 いまのお話では、人口等いろいろな要素を含めてという御解釈のようで、したがって北海道の場合には支庁所在地というものと、もう一つ、国鉄の中には含まれるというふうに解しているわけですね。つまり、その可能性はある。今後協議するということだから、いまから確定というわけにいかないわけですが、協議の対象になるというわけですか、そういうものには含まれているというふうにしていいですね。

○塩川国務大臣 先ほど申ししておりますように、この原則に固執するわけではございませんが、原則からいいますと、主要都市というのは人口を基準にいたしております。そうでございますから、これは政令を定める段階においてわれわれは議論をいたしたいと思っております。その点はお含みおきいただきたいと思えます。

○五十嵐委員 この間示されたのは、人口を基準にしてはいるものではないわけですが、もともとの案はそうだったらしいのでありますが、人口十万以上の都市ということであつたらしいが、今度出さ

れているのは都道府県庁所在地などの主要都市を連絡することになっておるわけですから、これは大臣、ひとつ間違つておらうとは思ひます。時間がなくて困るのですが、ひとつずばりとお答えをいただきたいと思ひます。

○山地政府委員 先ほどからよく申し上げておりますように、政令案を関係各省で御相談するの、この段階で予断をするということについては差し控えていただきたいと思います。(五十嵐委員「しかし支庁が含まれますか」と呼ぶ)主要都市ということでは、すべての支庁が主要都市かどうかということについては関係各省で議論になるというところはあるわけですが、支庁がそれに必ず入っているというのをいまの段階で申し上げることは差し控えていただきたいと思います。

○五十嵐委員 いまの段階では言えぬ、こういうことではあります、時間がたつてくれば、心からひとつそれを期待を申し上げておきたいというふうに思ひます。

それで、最後であります、大臣、ひとつ考えていただきたいというふうに思うのです。これは北海道だけの問題ではないが、私なんかは北海道に生まれて育っているものだから、本音が痛感するわけなんです。大体一人当たりの平地面積で言くと、北海道というのは全国平均の約六倍、東京圏から言くと約十七倍、神奈川県約四十倍ぐらゐになるのです。つまり、そういうところにはまばらに人間が住んでいるわけだから、そこを鉄道を走らせて赤字なのは、これはだれが考えたってあたりまえじゃないか。しかし、そうであつたって、開発上必要だからそこに国鉄を引いているわけであつて、それはそういう場合にはこれはやはり考えていただかなくてはならぬのではないかと、思ひます。しかも、これから一体どうかと言え、開発法があり開発計画があつて、これからの人口増についても北海道では受け入れて、こうあるいは北海道の新開発計画では十年間で経済規模を二・二倍にしよう、こう言っているのですか

ら、こういうような需要を考えていくということになれば、いままでもそうであるが、しかし、これからは当然北海道の場合にはこれに対応して国鉄の線路をしっかりと守つてもらわなければどうにもならぬと思ひます。

私は旭川に住んでいるのですが、旭川は冬はマイナス三十度ぐらゐのことが数日あるわけですね。これはもつとひどいところもある。積雪も御承知のように大変だ。着る物だってよけいだし、家を建てるに当たって坪当たり何割も高くなる。燃料費は何倍もかかる。そういう不利な状況の中で、しかし、それでもここはふるさとだと思つて北海道の人たちは一生懸命働いているのですから、そこから鉄道の線路もはいでしまふ、あるいはまたそういうところには特別の高い運賃制をしくというふうなことであれば、それは大臣、かわりに北海道に住んでみると言つてみたぐらゐのものになるのではないかと、思ひます。地方では医者も少ないから、医者に行くにはやはり国鉄を利用して通わなければいけません。高校だつてないから、国鉄線で通学しなければいけません。こういうところの一本一本を切るということは、本当に血が飛び散るような地方線だということをよく銘記してほしい、こう思ひます。だからこそ、たとえば旭川の鉄道管理局内では六十九の市町村が国鉄沿線にあるのですが、このうち六十一までは反対議決を出してきているわけですね。こういう道民の血の出るような思いというものは、すでに何遍もあの住民は、あるいはそれを代表する自治体では、陳情に大臣のところにも行つておると思ひますが、こういう実態というものを十分お考えの上、これからの御検討をいただきたい。

いまいろいろ御答弁いただきましたが、そこにある検討の可能性の中には十分そういう要素というものをに入れてほしい、このことをお願いを申し上げて終わりたいと思ひますが、一言最後にお答えをいただきたいと思ひます。

○塩川国務大臣 北海道の方々の要望というのは、私たちが十分承つております。北海道が経済

社会あるいは国土問題から見ても非常に重要な地点であることは私たちがよく承知いたしております。そういう北海道でございますから、われわれもできるだけ、いまだで国鉄としても努めてまいりました。しかし、現在の国鉄の財政状況から見ましたら、なかなかいまおっしゃるような地元の意向だけで国鉄が維持できるようなことにもならないところに悩みがあります。しかし、仰せになっておることはわれわれも十分に察知できるところでございまして、意のあるところは私たちがもくみたいと思っておりますが、国鉄の再建という至上命題を持っておりまして、このときでございますので、御意見は尊重させていただきますけれども、やはり国鉄としての一つの再建のための努力は、この法案を根拠にしてひとつやらせていただきます。こう思っております。しかし、おっしゃることはよくわかっておりますから、これはこれなりに私は気持ちとして受けとめていきたいと思っております。

○五十嵐委員 どうもありがとうございます。
○小此木委員長 川口大助君。
○川口委員 立場を若干変えまして、財政上の問題からお伺いをしたいと思ひます。
運輸大臣、この法案は、これは二条にも書かれておりますが、六十年代までにその経営の健全性を確保するため、不採算性部門を経営改善して財政の再建を図る、こういうことなんです。この法案が仮にこの国会で通った場合に、財政の再建は可能なのですか。簡単にひとつお答え願ひます。

○塩川国務大臣 六十年代におきましては、国鉄の経営基盤を固めるというのを目標にいたしております。それに伴うところの経営改善計画、これを国鉄が提出することになっております。これを確実に実行していくことによって経営基盤の確立を図りたい、こう思っております。
○川口委員 大蔵省はどなたかお見えになっておりますか。大蔵省にもお聞きするのですが、この法案提出に当たりましては、当然十分な協議

をして、大蔵省としてもその責任を果たす、その分担を果たす、こういうことだと思ひのでありますが、いかがですか。

○矢崎新政府委員 お答え申し上げます。
国鉄の現状は、五十五年度末の累積赤字が六兆円を超えるものと見込まれるような状況になっておるわけでございまして、国鉄の再建は目下の政府の最大の課題の一つであるということを十分認識をいたしておるわけでございまして、したがって、財政当局といたしまして、昨年末の閣議了解に基づきまして、今後とも毎年度国の財政事情の許す範囲内で国鉄の経営改善努力に応じ、できる限りの支援に努めていきたい、こういう考え方を持っております。

○川口委員 そこで、私が一番心配しておりますことは、不採算部門の改善もさることながら、いま国鉄経営にとって大きな問題は、年金や退職金の問題であろうと思ひのであります。

いま閣議了解の話がありました。昨年の十二月二十九日、この閣議了解で、「年金構成の歪みから生ずる国鉄の年金問題の重要性にかんがみ、云々とありますが、これにつきましては「所要の措置を講ずる。」こうなっております。これが、これはどういうことですか。心配しなさんなということですか、どういうことですか。

○矢崎新政府委員 ただいま御指摘の国鉄共済の年金の問題でございまして、国鉄共済の年金財政の状況を見ますと、他の共済年金制度に比しまして成熟度が非常に高くなっているというように思ひます。きわめて厳しい状況になってい

るよう思ひます。それから、現在の国鉄職員の年齢構成からいいますと、今後退職者の増加によりまして成熟度がさらに高度化していくことが見込まれるわけでございまして、年金財政の面のみならず、事業主としての国鉄の財政の面からも看過できないというような事態になっているわけでござい

います。この問題につきましては、他の共済制度との関連を抜きにしてはなかなか検討がしがたいという

ような問題がございますので、昨年十二月の閣議了解におきまして「関係省庁において抜本的な共済年金対策について検討を進め、早急に結論を得ることとし、これに基づき所要の措置を講ずる。」というふうにいたしておるわけでござい

ます。これを受けまして、ことし大蔵省におきまして共済年金制度基本問題研究会というものを設けておるわけでございまして、共済年金制度の今後

のあり方とも関連いたしまして、国鉄共済年金財政の問題についても御検討をお願いをしております。ところでございまして、抜本的な共済年金対策につき

ましては、この研究会の結論を踏まえまして、関係省庁と十分協議しながら適切に対処していききたい、こう考えておる次第でござい

ます。○川口委員 経緯と内容は十分承知しております。ですから、いまのような答弁では答弁になりぬのです。現に私どもの調査によりますと、この積立金はもう間もなくゼロになります。ですから、来年度から早速これ始まるのです。年間四千億ぐらい不足するはずであります。ですから、いかにこの法律を出して不採算路線の改善をやつても、毎年年金四千億以上の支出が伴うという

ことになってまいります。この法律は何にもならぬことになるのです。ですから、いつまでも研究するというだけでは相ならぬのであつて、閣議了解事項で、どこかで責任を負うのだ。来年のことはとりあえず心配しなさんな、こういうことでなければ、こんなものは砂上の楼閣、何ら意味をなさぬのです。もっと明確にひとつ答えてください。来年度どうするのですか。

○矢崎(新)政府委員 国鉄の共済年金財政の問題が大変厳しい状況にあるというところは確かに御指摘のとおりでござい

ます。ただ、先ほどもお答え申し上げましたように、やはり共済年金制度の抜本的な対策ということになります。やはり他の制度との関連を抜きにしては結論を出しがたいという面があることも、

これまた否定ができません。状況でございまして、先ほど申し上げましたように、共済問題研究会の場におきましていろいろ御審議をいたしておるわけでございまして、その御審議の結果を踏まえましてその後の対策を検討するということにせざるを得ないのではないかと

いうふうに考えておる次第でござい

ます。○川口委員 どうも納得できません。相談が調わなくても、それは相談する必要があるでしょう。しかし当面、来年度、その時期に至るまで協議が調えばいいんですよ。調ひますか。来年度の支給の時期までにその協議が調うかどうか、その見通しはどうですか。
○塩川国務大臣 川口さんのお尋ねの年金の問題でござい

全性を確保するところまではなかなか至らないところがございますので、御了解いただきたいと思ひます。

○川口委員 大臣、事情をまだ十分承知してないのじゃないですか。六十年年度までに経営基盤を整える、それはわかりますよ。しかし、その以前に、年金のために本体から支出が伴ってくるわけですよ。

では、国鉄にお聞きしますが、たしか来年度は年金の収支報告を提出する時期だと思ひますが、それについての見通しはございますか。

○高木説明員 来年度は、いまのままで年金会計が赤字になるわけではございません。したがって、国鉄会計ではなくて年金会計の方の収支を現在専門家の間で見通してまわっております。そこで、六十年年度を待たずして五十六年度から、年金会計自体がこの積立金の食いつぶしにならないように、とりあえず負担等についてやはり改定せざるを得ないということで、どのぐらい改定すべきかということ、労使を含めて、また専門家を含めて検討を開始をいたしております。

○川口委員 総裁、それでいいのですか。いまこの法案が通りますと、結局三十五万人体制になりまして、組合員はだんだん減少するのです。一方、退職者は増加して給付額が多くなるのです。掛金が少なくなつて給付が多くなるのです。掛金がゼロになる、こういう状態じゃありませんか。そういう状態のときに、まだいもなく先の見当がつかぬ、ただいま協議中だ、こういうことで職員に対しても安心できるような体制になりますか。もつと明確な答弁を求めたいと思ひます。

○高木説明員 私どもの部内に設けましたこの年金制度をどうしたらいいかという研究会におきましては、各公社それから各公務員を通じて一つの年金システムにしていただく以外に国鉄の年金を維持していく方法がないのではないかとということになりました。それに基づいて、先ほど大蔵省から答弁されたような研究会においても、私どもとしては年金制度の統一ということについてお

願ひをしてゐるわけでございます。

しかし、そのことは言いかねば、他の公社なり公務員の方々の負担に影響する問題でございますので、私どもの方の都合といひますか、からい

ますれば、御指摘のように一日も早く解決をしていただきたい気持ちはやまやまでございますけれども、さりとて他の方面に多大の影響を与えることではございませんから、やはりじっくり研究していただくということを——早く研究していただきたい気持ちはありますけれども、同時にじっくり研究していただくということについては、どうもよそ様に御迷惑をかける話でございますので、あの程度はがまんせざるを得ない。

そこで、来年度の問題いかんということでございますから、来年度の問題につきましてはやはりいまの年金会計、うちの中で独立した意味での年金会計としてどのように運営していくかという当面的問題を研究しているということを先ほどお答え申したわけでございます。

○川口委員 大臣、お聞きのとおり、結局他人任せなんです。国鉄ではどうにもならぬのです。これ以上掛金を高くしても、組合員の負担に限度があるのです。他人任せのこの状態について、閣議の了解事項に基づくと、どこかで責任をとるという体制がなければ、来年、再来年の見通しはないのです。このことを私は心配をしてお尋ねをしておるわけです。

時間がないからどうも思うようにお話ができませんが、たとえばこの法案についても、不採算路線をなくする、こう言ひましても、いま東北の皆さんが渴望している東北新幹線も同様であります。十年先、二十年先は赤字になるかもしれぬ、しかし走らせると当面三十億の赤字が出るのです。これの資金繰りが困るのです。ですから、いま国鉄で一番困つておるのは、経営基盤を確立することもあることながら、資金繰りを、金繰りをどうするかという問題が一番困つておるのです。その金繰りについて、どこかの大臣が、どこかの省庁が責任を負いますというふうな一言がな

ければ大変心配じゃありませんか。そのために私は聞いているのです。

大臣、これはどうお考えになりますか。

○塩川国務大臣 まず第一に、年金については、それが資金繰りを非常に圧迫し、あるいは経理を不順にしていく、こういう御心配、これは私たちが持つておりますけれども、共済が国鉄だけの問題ではないということを再三申し上げておるとおりでございます。と、いつて国鉄に大きい負担をかけてもいけませんので、これに対する借入金金の利子補給という手段をもつて、一応国鉄共済には影響ないように措置をしていくことをやっておるわけでございます。

そしてまた、お尋ねの再建の収支の問題よりはむしろ金繰りだとおっしゃる点も、これも私もよくわかるわけでございますが、しかし一応公社として公共性と採算性、両方を責任を持たされておる事業体でございますので、やはり資金繰りについて、それじゃ国で全部をおんぶにだっこしていくというわけにもいかななくなつてきておりました。そこで私たちがいわば再建を目指して苦勞しておるところでございます。しかし、必要なものにつきましてはいままでも資金手当てをしてまいつたことでもございますし、これからもうそういう絶対必要な額についての確保はいたしてまいりますが、しかし資金繰り全体につきまして、それじゃ何でもかんでも公的助成でとかいうようなわけにはいかないような、国の財政自体もそういう状況は許さないようになってきておりますので、そこは私たちが厳しい態度でこの資金繰りにも当たつていかなければならぬということは当然であらうと思ひます。

○川口委員 私は決して国鉄当局がルーズな資金繰りをやっているとは思ひぬのです。やはり困っているようで恐縮であります。やはりその点についてはいわゆる最悪のことを考えながら私はお尋ねをしているわけですから、心配しなさんなそれは最後の場合どうかしますと、こういうふうなお考えであるというふううに受け取つて差し支えありませんね、大臣。

○塩川国務大臣 資金繰りはより一層厳しくしなければなりませんけれども、絶対必要な資金につきましては、これは国鉄も努力し、運輸省も、そして政府全体といたしましても一層の努力をいたさなければならぬことは当然だと思ひます。

○川口委員 時間がなから次に進みますが、いま定年制の問題がいろいろ議論になつてゐるわけですから、仮に百歩譲つて六十歳定年ということに決まらうと、国鉄御当局はどうなされますか、右へならえいたしますか。

○吉井説明員 ただいまお尋ねの定年の引き上げの問題でございますが、御承知のように、私どもはただいま五十八歳ということをやつておりますが、この問題につきましてはかねがね労使の間でもいろいろ話をいたしておりますけれども、やはり今後における国鉄の経営改善の状況あるいはまた一般的に社会情勢、民間事業なりあるいは他公社、公務員等の動向を十分勘案しながら検討して対処してまいりたい、そのように思ふ次第でございます。

○川口委員 やはり国鉄は国鉄としての一つの特徴があるわけでありまして、従来の慣行を尊重しながら、労使協議をして退職年限を決めることが私はよろしいと思ひます。共済からいいますと、六十歳定年に延びますと給付は要らなくなりまして、逆に新規採用ができないというふうになります。逆にならぬと、国鉄経営自体に大変な影響を及ぼすのです。ですから、私はいま一律定年六十歳ということについてそういう意味で一つの疑義を持つておるのですが、ひとついまお答えがありましたような方向で対処してくださることを私は要望しておきたいと思ひます。

時間がありませんので残念ですが、そういう気持ちでいろいろ私は心配をしておるのですが、総裁の再建に力ける気構えがどうも私はまだ少し足りないのではないかと思ひます。私ども民間の

場合は、金を借りる場合には個人保証するので、幾らでもない財産を全部個人保証して、会社
が倒れる前に個人保証した社長の資産がなくなる
のですよ。ですから真剣であります。しかし、職
員から見ると、こんなことを言つては総裁失礼で
ありますが、総裁は仮に総裁をやめられましても
ちゃんと処遇が保障されているようなものでは
よ。それだけに私は何かそこに、親方日の丸と言
つては恐縮であります、何か民間の経営者と違
つた心構えがあるのではないか、大変失礼です
が、そう思うのです。ですから、そういう点につ
きまして、もう少ししっかりやっていたきたい
い。

私はいろいろ理を申し上げようと思いましたが、きのうたまたま「いなほ」四号で帰ってまいりました。途中で事故がありまして、複線区間が単線運転になったのです。結果として二時間二十分おくれまして、私も二千四百円払いました特急料金を払い戻してもらいました。私は心配して車内をよく見ておりますと、車掌も一生懸命やっておる、駅員も一生懸命やっておる、機関士も一生懸命だと思ふのです。保線区も一生懸命だ。ところが、事故現場を通過するときは二時間おくれでないのですよ。ところが、途中で高崎へ来ると二時間六分、熊谷へ来ると二時間十五分、大宮へ来ると二時間二十分、こういうふうになっておるのです。これは事故だから仕方がないと言つてしまえばそれまででありますが、それぞれの部署でそれぞれ専門に一生懸命やつておるといふことと、全体の経営の内容を考えながらやるのは別のことなのだ。もし、私が民間であれば、急行料金を払い戻ししないようにするにはどうするかということを配慮しながらやるのです。途中で貨物列車の交換がありました。あの貨物列車の交換がなければ二時間おくれなかったと私は思ふのです。これはよくダイヤを調べてみなければわかりません。ですから、総裁が本当に国鉄経営というものに心配なされてやっている、その気持ちで職員に伝つて、職員も少しでもコスト、採算を考え

る、歩みまりを考える、こういう頭で運行なり運転なさるようになされば、大きなこういう法案を出す前に改善する余地が十分であると私は思うのです。そういう点について、私は非常に歯がゆく思うのです。そこで、私はそういうお尋ねをしておるのですが、私の考えはどうでしょうか。

ろうというところが本来の目的のはずなのです。それを法案と引きかえのような印象を持たせるようなことをして、職員に不安を与える、職員に不満を与える、こういうことではうまくないと思うのです。ですから、ひとつ今後ともいろいろ労使の中で不満があるような、あるいは不信感のある

ようなのは一日も早く払拭をし、職員を
求めるような経営をせひやっていたきたい、こ
うお願いを申し上げまして終わります。

○小此木委員長 中西續介君。

○中西(續)委員 時間がございませんので、簡単に。

まず最初に、高等学校における学習体系、その時間の配置、各学校にはそれぞれの校時があるわけです。この学校校時について理想的な体系というのはどういう体系を指しておるのか。たとえば特にホールーム、さらにまた休憩時間、昼食を合わせたの休憩時間等についてどういう時間帯をもつて理想としておるのか、これが一つです。

それからもう一つは、このホームルームの重要性をいろいろ説いておられますけれども、この点についての認識はどうなっておるのか、この点についてお答えください。

○中島説明員 答えをいたします。

要領におきましては、全日制の課程におきましては高等学校の授業時間でございますが、学習指導要領に於ては、全日制の課程におきましては、週当たりの授業時数というものは三十四単位時間といたしましてござります。これは月曜日から金曜日までで六時間、五、六、三〇、それに土曜日四時間を加えまして、大体三十四時間というものが標準になっております。いま私はな

またまここに埼玉県の高等学校の日課表の一例を

持っておるのでございますが、朝八時半に始まりまして、ショートホームルームが五分間ございまして、後一時限目から四時限目まで、それぞれ五十分でございますが、間に十分ずつ休憩を持っています。そして、昼の時間は四十五分の昼食時間を持っています。そして、第五時限と第六時限が午後でございます。これも間に十分の休み時間を持

っておりまして、最後は清掃に十分ということでは校時が組み立てられています。

御指摘のホームルームでございますが、実は高等学校の学習指導要領は国語、数学等の各教科等と各教科以外の教育活動というもので成り立っております。各教科以外の教育活動というのは、ホームルームと生徒会活動とクラブ活動というところになっておりまして、このうちホームルームとクラブ活動につきましては、毎週一単位時間以上を設定をする、こういうことになっているわけでございます。ホームルームといいますのは、学校にございます。ホームルームといえますのは、学校にございます。非常に基礎的な生活の場でございます。おきます。教師と生徒との接触を密にしたり、それから集団生活、学業生活、進路の選択決定、人間としての生き方等の諸問題につきまして適切な指導を行い、また生徒の自発的な活動を助長する。こういうことのために設けているわけでございます。

〔委員長退席、宮崎委員長代理着席〕

なお、各教科等で習いましたことをホームルームで話し合う、あるいはホームルームで話し合ったことが各教科の学習の動機づけになる、こういう相互補完的な意味を持っているわけでございます。

なお、学校におきましては学級の諸連絡等のために朝十分程度のショートホームルームというのを設けている場合が多いわけですが、この場合もいま申しましたような意味で教育課程にちゃんと位置づけてやっていただくことなど大切である、こういうふうに見えるわけでございます。

○中西(續)委員　そこで、簡単にお答えいただくなくては時間ありませんから、なんですが、このように重要視される学習体系が、いままでの中で、たとえば私の住んでおります福岡県全体をみてみしても、国鉄のダイヤ改正ことにだんだん縮小されるために、通学の足が制限され始めてたわけです。その結果、国鉄離れがだんだん起つてきて、バイクの使用あるいは私鉄バス、こ

に相当転換をし始めてきたわけです。そのために教育費がものすごく増大をしてくていることは事実です。ところが、それでもなお国鉄の方が安いというところでもって、学校の事情等もあって三〇あるいは七〇％程度、特に旧産炭地、筑豊地区あたりにおいては国鉄を利用しておるわけです。ところが、いま言われた重要なホームルームにいたしましても、それから休憩時間の十分にいたしましても、全部切り上げちゃって大変な状況にいまなっております。朝のホームルームはほとんどなくなってしまう、こういう時間割になつてしまつて

いる。あるいは途中の休憩時間十分を五分に、それから昼の休みはいま言われた四十五分なり五十分というものが普通でありますけれども、これを二十五分ないし三十分に切り詰めて昼食をし、そして授業、こういうふうになつてくちやになつておるわけです。ですから、こういう問題等について文部省としては、ダイヤ改正、そして、そのことによつて起つてくるのが教育面にも大変大きな影響があるということは認めますね。もう答える必要はありませんが、いいですね。——そう

なつてまいりますと、そこで一つだけお答えいたしたくたいと思つたのは、バイク使用で現在一つの地域で事故件数が表面に出ておるものだけで大体三十から四十件あります。それで、大抵一年に一人程度くらい死亡者が出ております。国鉄がちゃんと機能しておればこれはなくなるわけなんだけれども、この点についていかに考えておるか、この点だけ簡単に答えてください。

○中島説明員 いまお尋ねの件でございしますが、遠距離の生徒の通学方法としては公共的交通機関を利用するのが通常でございますが、バイク等の使用につきましては、通学距離や通学のための交通手段に代替的な方法がないということ等、その他地域の実情を各学校で総合判断をいたしましてこれを認めているというのが大方の実情である、こういうふうな考えております。

○中西(續)委員 いまその実情を認めるという体制の中で、いま先ほど私が説明をしたような条件

がずっと重なつてきての結果、こういう状況が出ておるといふことであります。

そこで、国鉄にちよつとお聞きしたいと思うのですけれども、もし、このような法案なりが通るといふことになつてまいりますと、バイク使用の増大か、あるいはバス配置によつて生徒が通学をするということになるわけでありませうけれども、そうしたときに、バスになつた場合、いまの国鉄の場合と比較して運賃がどのように——国鉄バスは現在であれば私たちの地域では約三倍です。それから、私鉄バスの場合には約四倍です。この点はどうなるんですか。

○加賀山説明員 現在のバス運賃と国鉄運賃の関係は、国鉄運賃は全国均一でございますが、バスは地域別にそれぞれ違つておりますので一概にどこが幾らというところは申し上げられませんが、その地域におきますバス運賃というものは、普通運賃では約五割から倍くらい高いといふことが、通学運賃は三倍から五倍くらい高いといふケースが出ております。

○中西(續)委員 いま言われたので見ますと、通学定期の場合は三倍ないし五倍になる可能性があるとこのこととあります。たとえば私たちの地域でいま問題になつておるところを比較してみますと、宮田線というのがございましてけれども、これがいま国鉄の場合であるならば月に約二千元です。国鉄のバスの場合であるならば六千八百四十円、西鉄という私鉄にかかりますと一万円をはるかに超える。ですから、いまこの三倍ないし五倍ということと計算をしますと、大体これが固定化係数が大体固定化する。みんなそうなつてゐるんだ。

私がもう一つお聞きしたいと思ひますのは、五十四年度の国鉄経営の実績等を見てみますと、地方交通線の赤字が二九％、二千三百十二億円になつてゐます。そうしますと、特定地方交通線の赤字はトータルすると幾らになるのですか。

○加賀山説明員 ただいま私どもといたしまして計算いたしておりますのは幹線と地方交通線、これは五十一年度に諮問委員会を御答申いたした

は基準に基づきます計算をしておりますが、これは御指摘のとおり地方交通線は助成前で三千億の赤字でございまして、さらにそれに地方交通線の補助金を入れますと二千三百十二億円という五十四年度の実績になつております。

それでは、このうち今回の法律によります特定地方交通線の分が幾らかということになりますと、先ほど来御答弁にございしましたように、政令基準が定まりましてから正確な数字が出てまいりますので、現在の段階では正確な数字を申し上げるわけにはまいりませんが、およそ推定で比較的輸送密度の低い線を想定いたしますと、大体八百から九百億円ぐらいのところは赤字の額ではないかというふうに推定いたしております。

○中西(續)委員 そういたしますと、もう一つお聞きしたいと思ひますが、東北、上越新幹線、これは収支均衡を図ることが目的で今度の法案が提案をされておるんだけれども、その場合に、これから後、東北、上越新幹線はどのような経過を経て財政的なものは転化していくのか、この点についてお答えください。

○高木説明員 運行の仕方その他はまだ決めておりませんのではつきりした数字はつかんでおりません。しかし、大体の見当としては、まず十年ぐらいいないし収支が償われないだろうというふうな考えられます。それから、一番財政的に負担になりますのは、営業開始後、当初におきまして償却なり利子なりの負担が非常に大きいということとで、その額が三千億ぐらいということが考えられております。あと運転経費その他を考えると収支全体でどうなるかということについては、お客様

の乗りぐあい、運賃の立て方等によつていろいろ変わつてまいりますけれども、在来東北線と在来上越線及び東北、上越新幹線を総合いたしますと、少なくとも初年度には先ほど申しました償却、利子の負担というふうなものが、ほぼそれに

見合つた額が全体としての収支負担として出てくることになりはせぬかということで心配をいたしておるわけでございます。

○中西(續)委員 運輸省にちよつとお伺ひしますけれども、そういう面からいたしますと、いま収支均衡は十年後に大体黒字に転化する、こういう中身で言われております。いずれにしましても、いよいよ運行開始いたしますと、在来線とのかわりからいきまして、この分がちつともプラスの要因にはなつてこない。これに食われてしまつたわけですからね。残るのはいま言った三千億、これが絶えずつと残つていく、こういう結果になる可能性が非常に強くなるのではないかと思うのです。並行しておる在来線とのかわり、こういうことを考えあわせていきますと、これをいままで推進してきた理由は何ですか。そして、いま改めてこういう法案を提起をしないかやならぬ、こうなつた過程、大変問題なのですけれども、そして、なおかつこうして赤字になるといふことは明らかだし、解消できるという可能性は非常に薄いわけです。ローカル線の方はほとんどつぶれていく。金額からするならば大変な差です。それはどのようにお考えなのか、この点どうですか。

○山地政府委員 東北、上越の問題につきましては、いまの総裁のお答えは十年たてば収支均衡する。収支均衡するといふことは、在来線の分も含めまして、新幹線と在来線と合わせて、それから欠損を全部補つて、十年後には収支が償つてくるということをお説明したわけでございます。この東北、上越というのは国土の総合、均衡ある発展のために新幹線法に基づいてやつてゐるわけでございます。片やローカル線の問題につきましても、地域の効率的な輸送体系、これはどういふものがあるのか、道路の発達等が目覚ましい現在におきまして、国鉄の財政の負担とそれから今後の地域の効率的な輸送体系、そういうことを考えまして地方交通線の問題に取り組んでゐるということでございます。

○中西(續)委員 いまお答えになりましたけれども、これはどう見ても、十年後に在来線とかかわりをすべて含んだ収支均衡ということだということでありまして、私は決してそうならぬと思います。したがって、そういう意味で、地方交通線、特に特定地域について八百億、しかもこれは助成金など全部計算してまいりますと下がるわけですから、この点は私は大変不満を持つものであります。

時間がありませんから。そこで、いま言われましたように、地域における交通体系がこのような形になってまいりまして、バスあるいはそれに変わるものとして設定をされまして三倍ないし五倍の額になるということになるわけですね。したがって、文部省に簡単に一言言ってほしいと思うので、すけれども、こうした場合に、いま教育費はほとんど増額してありますね。そういう状況にある中で、またここで改めて教育費の増額が、たとえばいまの金額で言いますと、一つの短い五、六キロの間の金額だけでも約三倍ないし五倍近くになるということになってまいりますと、これは望ましいことですか、どうですか。

○中島説明員 教育の機会均等という観点からいたしまして、できるだけ生徒たちが学習しやすい状況をつくるということが大切なことだと思っております。

○中西(續)委員 ということになってまいりますと、機会均等ということになれば、これをどこかで助成するなり何なりの方策があればよろしい。しかし、考えてみますと、地方自治体では、こういう地域の過疎あるいは産炭地などにおける状態というのは財政力指数はもう最高に悪くなっているわけですね。ということになると、個々での措置はできない。ということになれば、どういふことをお考えになりますか。運輸省でもどちらでもいいのだけれども、運輸省に聞きましょうか。

○山地政府委員 当面の話をまず申し上げたいと思いますが、当面は、在学生につきましては、在校期間中は運賃の差額補助ということを考えたい

と思います。私もとしては、通勤、通学の方を含めてでございますけれども、その方々が従来の交通機関を利用するという期待権と申しますか、そういうものと国の財政、そういったものとの兼ね合いで、その辺で助成というものは勘弁していただき、かように考えているわけでございます。以後の通勤、通学の問題につきましては、地域の輸送体系というものでこれをどういふふうにしていくかということをお考えいただくざるを得ない、かように考えております。

○中西(續)委員 ただそれだけではないのですね。たとえばいま実際にそういうふうなことでも、均等がとれるかどうかということも考えていただくと、たとえば二校ある場合を考えてみましよう、これは実際にあるのですから。そうしますと、いま最低の数になっていきます。将来的には産炭地の問題とかいろいろなことである程度の人口増等を考えられる地域なんだけれども、そうしますと、トータルしますと、いまの数は片道約七百。しかも、同じ時刻に学校が始まるということになってくると、これを輸送する場合に果たしてそういうものができるのかどうか、その点どうですか。

○山地政府委員 特定地方交通線の基準の中で、最混雑時の一時間当たりの輸送量が千人以上の路線については、これはバス転換が困難であろうということ、国鉄線として維持することを考えております。これはいま先生のおっしゃったようなバスに転換する場合の混雑というものを考えて、輸送ができるかどうかということから千人ということをお考えの、七百人というのがどの程度の混雑になるか、どういったら輸送しているかというところは、私どもの現在のバスの輸送状況からいって、バスに転換して輸送可能であろうかと考えております。

○中西(續)委員 いま可能だということを言っていますけれども、それでは一時間内にバスを何台走らせるのですか、お答えください。

○山地政府委員 バス輸送は、私もとしてはバ

スストップにおける乗り降り等、そういうものを考えまして三分ヘッドでございますから、一時間の間に約二十台を走らせ得ると考えております。

○中西(續)委員 いま言われるように、バスでそういう措置をした場合に、二十台なら二十台を走らせる。それに対する要員だとかいろいろな問題等からいたしてまいりますと、果たして、いま均衡なり何なりをということを言っておるけれども、本当にこれが成り立つものであるかどうか。しかも今度は、先ほどから私が指摘しておるように、教育面におけるいろいろな影響が出てくる。これを外されることは、精神的なもの、いろいろなものからいたしまして大きな問題が残ると思うのです。ですから、千人わずか切るぐらいで、簡単に、機械的にそれを措置するということはいま考えられておるのか、この点ひとつどうですか。

○山地政府委員 私どもの政令の中で、特定地方交通線に、つまりバスに転換することが適当なものという第八条の第二項の規定があるわけでございますが、一時間当たり千人を超えるものについてはバスに転換することが適切でないというふうな考えをおるわけでございます。政令でそういうふうな書こうかと考えております。

○中西(續)委員 ですから、千人以上あれば問題ないんだ。それを聞いてるわけじゃない。そこら辺に大変わずかだけれども切れる部分が出てくるわけですから、これをどうするかということをおひとつ後で大臣にお聞かせをいただきたいということですね。

最後にありますが、そこでこの地域は、これは北海道だって同じだと思えます。特に北海道の場合には凍結して通学が不能になった場合にどうするか。これは実際にここにありますけれども、もう時間ありませんから一々挙げることはできません。したがって、そういう問題についてどうするかということが一つ。

いま必死になって工場の誘致とかこういうことを図りながら、再生浮揚を図っています。ところが、こういう地域におきましては、そういうものが今度はある程度整えられていくということになってまいりますと、いまだつ外していくことが将来的にはどうなのかというのを考えなくちゃならぬようになってくるわけですね。と同時に、いま時点で完全に落ち込んでいく地域から国鉄の線路まで全部外してしまうというふうなことになるってまいりますと、大変大きなショックがそこには出てくるし、そして将来的には、そこに鉄道便を利用して運んでいくところだとして工場あたりにはあるわけですから、これを全部陸路ということになれば、また必然的に今度は何が必要かということ、道路の整備から始めなくちゃならぬということだつてあり得るわけです。

こういうことになってまいりますと、総合的な施策として産炭地なら産炭地をどうするかということでもって建設省なり、あるいは文教関係で言うなら文部省なりあるいは運輸省なりという多元的にわたっての検討をしたことがあるのかどうか、この二点お聞かせいただきたい。

○塩川国務大臣 地域の交通の体系が非常に多様化してきておりまして、中西さんおっしゃるようには全部が全部これから国鉄依存ではなくして、バスに、あるいはまた近くの人はそれぞれ自分の力で交通の手段をとるだろうと思えますし、そういう多様化していくものにどう対応するかということ、これもやはり見定めなければならぬ要因だろうと思っております。

お尋ねのように、この地域開発というものがどのように進んでいくかということは、私たちの方でも各省と連絡をとらなければならぬ問題だと思っております。しかし、いままで見てまいりまして、そういう地域におきましては、道路も同時に並行してつばな道路がついておられますし、したがって交通機関として何を基本的な交通にしていくかということ、これも意見を聞かなければ定められないことであらうと思えます。そこで、国鉄

がそういう不採算路線としてしておりますものを、それでは地域の振興とあわせて地域が中心となったいわば第三セクターで経営していただくという道も開かれておることでございますし、そういうことにつきまして、われわれもいわば地域交通についての御相談には十分に応じていきたいし、そして、それによって足の確保、これは絶対にわれわれ行政のベースにおいてでも責任を持っていかなければならぬと思っておりますのであります。

〔宮崎委員長代理退席、委員長着席〕

しかし、その責任が全部国鉄なんだということ、これはちょっとわれわれといたしましては、現在の時点においては、国鉄のこういう状況でございますから、この免責は適当なところでお願いいたしたい、こういうことでこの法案を提出しておるのでございますから、地域交通の確保ということにつきましては、われわれも当然努力をいたさなければならぬ。これと国鉄の責任というものは別個にひとつお考えをいただきたい、こういうことであります。

○中西(續)委員 これで終わりますけれども、いま大臣がお答えになりましたことは、大変私は不満を持ちます。と申しますのは、これを廃止をするなら廃止をする、そうした場合、第三セクター云々と言っていますけれども、こういう地域で第三セクターでどこがこれを引き受けてやるなんというのはいくらも考えられぬ。ということになれば、いまあるものを外すわけですから、そうしたときには施策として、い言うように文教面からいたしまして、教育面からしても、地域のそういうものからいたしまして、それから道路が走っておるといけれども、道路は全部詰まっておるのだ、そういう面をどのようにしていくかということを含めてちゃんとしたものを出していただかないとこれは納得できません。それがない中でいまこういうものを出してくるところに大きな問題があるわけですから、そして、いま言うように地域で負担できればいいけれど

も、財政支出は大変厳しい条件の中にあるわけですから、子供に対する今度は負担率、負担額からいたしますと大変な差が出てくるわけですから、都会における子供とはうんと違いがあるわけですから、こういう点等がやはり総合的に考えられるところに政治というものがあつたのだと私は思うのであります。

この点が全然ないのが今度のこの案であるということ、これを指摘をし、もう一度一考すべきであるという意見を申し上げまして、終わります。

○小此木委員長 小野信一君。

○小野委員 私は国鉄の運賃料金問題にしばって質問いたしますので、簡潔な答弁をまずお願い申し上げます。

国鉄の運賃値上げによって困るのは直接の利用者であることは言うまでもありませんけれども、卸売物価あるいは小売物価にはね返ることもまた国民にとつては大変な問題でございます。このこと自体は目新しいことではないことはもちろんでありますけれども、原油の高騰によってより大幅になり、経済全体に負担を負わせるという点で、従来より顕著になっております。今後とも石油価格の高騰が続くものと考えますので、その都度公共料金の値上げによって不公平に国民に負担が加わさっていくということになりますと、私は政府の施策あるいはそれを排除する政策が非常に大切になってまいり、こう考えます。

そこで、国民の合意に基づいて負担の合理的な配分が決まるような制度を早急につくる必要がある、私はまずそう考えます。財政が幾ら赤字であっても政府が負担すべきものは負担する、国民が負担しなければならぬものには対してはその衝撃を緩和する、こういう政策というものは欠かしてならないと思ひます。

そこで、質問の第一は、過去の鉄道運賃の値上げがどのように卸売物価と消費者物価にはね返っていたかを調べてみますと、昭和五十一年度には五〇・三%の値上げで〇・五%の影響、五十二年度は運賃値上げはなくて、五十三年度には一四・

八%の値上げで〇・二、昨年は八・八%で〇・一と発表されております。しかし、その後もまた原油が高騰いたしておりますので、わが国の物価はその当時の状態と比較して非常に不安定な状態にあります。少しの刺激によつても上昇する可能性をいふ含んでおります。五十二年や五十三年度の、物価が非常に安定しておる時期とは異なつておることは御承知のとおりです。

そこで、経済企画庁では、今回の五十五年度に値上げを予定しておる運賃値上げは、卸売物価と消費者物価にどのようにはね返ると計算をしておるのか質問いたします。

第二は、過去の運賃値上げと乗客員数との関係はどのような関係になっておるのか、今後はどのような趨勢になると分析しておるのか、まずこの二つを説明願ひたいと思ひます。

○長瀬説明員 御説明申し上げます。

運輸省、国鉄から八月末に大蔵省に提出されております五十六年度の予算の概算要求におきましては、増収率七・九%、増収額二千億圓、こういう内容の運賃改定が織り込まれております。仮に改定率が七・九%程度ということで仮定をいたしまして試算をいたしますと、消費者物価に与える影響はおおよそ〇・一%程度ではないか、こういうふうには試算をされております。

それから、お尋ねの第二の点でございますけれども、運賃改定と旅客輸送員数との関係がどうかという点については、ちょっといま具体的な数字を手元に持っておりませんけれども、運賃改定に伴つて一層と申しますか、若干の旅客の減少ということが起こることが過去の動向からうかがえるように思っております。

○高木説明員 過去の実例で申しますと、五十年の運賃水準を一〇〇%といたしまして、現在一八八

になつております。その間旅客は五十年の輸送量を一〇〇%といたしまして九〇%ということでございますから、倍近く上がつて一割減ということの結果になつております。ただ、これは必ずしも運賃の水準が上がつたことによつてのみ減つたわけ

ではないわけでございます。この間に相当地方空港が整備されて飛行機が増便になつております。また、新しく高速道路ができることによつて、自家用自動車の利用者がふえ、それに伴つて私どものお客様が減つたということが地域的に見ますと非常に足りりいたしております。それらを総合いたしました輸送実績のダウンが五十年対五十四年で一割、その間の運賃水準が一八八と、こういう関係になつております。

○小野委員 過去の国鉄運賃の値上げと消費者物価指数との関係を見ますと、八%前後の上昇で〇・一%の消費者物価上昇と計算されます。もし、特別割り増し運賃制度が導入になつて五十数%の値上げがあつたとするならば、〇・八あるいは二%程度の消費者物価指数へのはね返りが予想されるわけですから、現在のわが国の経済政策を考へる場合に、まことに大きな影響と言わなければならぬと思ひます。

九月五日に、政府はわが国の経済運営政策の基本方針として物価の安定を最重点に行うという方針を決めております。しかし、物価の安定は市場メカニズムを通して行われるべきものとして、できるだけ不介入の態度をとつてきたことも事実であります。だからといって公共料金の値上げが物価上昇の引き金になつていいということにはならないはずで、しかも、してはならないはずで

す。そこで大臣に、国民経済の安定という立場から、地方交通線の五〇%以上の特別運賃の値上げ、その上に毎年物価の上昇に見合う運賃の値上げという構想は、果たしてこれからの経済運営の中で好ましいものであるのか、もちろん好ましくないと考えておると思ひますけれども、まずこれに対する所感をお伺ひいたします。

特に国鉄経営の環境の悪化、資本費の増大、原燃料費の増大等の原因によつて採算が合わなくなつておるときだけに、国民経済に果たす国鉄の役割りをいまだのうちに考へておるのか、大臣の所見をお伺ひしますし、運賃の水準は、国民経済の

観点から分析するときに低ければ低いほどいいという点にはなりませんけれども、実際問題としてそういうことはあり得ないわけですから、最低でもこの程度の水準は保っておくべきだ、あるいはこういう条件だけは満たしておきたいという考え方がありましたら、大臣の最低の基準の考え方をお聞きいたします。

○塩川国務大臣 お尋ねの点でございますが、来年度何%運賃を値上げするかについては、まだ決定いたしておりません。ただ、概算要求の段階において、来年度二千億円の増収を図ることは決定いたしております。運賃の上昇率を何%にするかについては、予算編成時において最終的に決定いたしたいと思っております。

もう一つの点でございますが、もちろんわれわれは運賃の引き上げによって再建を図ろうということを中心として考えておりません。できるだけ運賃は抑えていかなければならぬのは当然でございます。特に都会地においては、運賃の高騰によって国鉄離れという現象が起こっております。今後においても運賃はできるだけ抑えたいと思っております。また、一方において毎年一兆円近くの国費が、これは一般の方からいただいた税金でその穴埋めをしていかなければならぬ。このことを考えますならば、国鉄を利用していただいている方に多少の御無理もお願いしなければならぬという気持ちで値上げの問題を考えておるということでございます。したがって、これから予算編成時に当たりますと、おっしゃる様に物価へのね返りをわれわれは極力心配いたしておりますので、そういう点を配慮しながら決定をいたしたいと思っております。

○小野委員 鉄道運賃をめぐる問題は、現在の制度的枠組みや考え方の中では解決が非常にむずかしくなっております。こういうことをま

ず感じます。そこで、新しい観点から料金の決定原則、公費負担あるいは投資基準、減価償却等の検討が必要

なのだろう。もちろん内部でも十分それらに対する配慮は行われておると思えますけれども、その中の一つとして、国民経済的観点からエネルギー消費率の低いものを使う輸送機関を育てるという観点から非常に大きな要素になってきておるのではないかと考えます。

現在、旅客輸送のエネルギー消費効率を調べてみますと、鉄道は一人一キロ当たり九十三キロカロリー、営業用バスは百五十九キロカロリー、自家用車、乗用車は七百四十二キロカロリー、飛行機が七百四十四キロカロリー、こうなっております。もちろん交通手段を国民に自由に選択させますと、自家用自動車に移っていくことは過去のデータが示す通りであります。この場合に、消費エネルギーの少ないものを社会的な効率が高いものとして育てていく、こういう観点が必要なのではないかと考えます。また、運送エネルギー消費率の低いものから応分な負担を求め、率の低いものに移行するという方法があらゆる政策を通して当然誘導されるべきであらうと思っております。こういうことはもちろん検討されておると思っております。もう一つは、このように対するとは思っておりますけれども、こういうものに対するプラス・マイナス、あるいは将来これらを検討して早急に国鉄運賃の中に導入する、こういう方向があらくなるのか、お聞きいたします。

○塩川国務大臣 私小野さんのお考えにつきまして賛成でございます。過去におきましていはゆる陸上特会という考え方を固めまして各界に協議もしたのでございますが、成案としてなかなかまとまる段階にまでは至っておりません。が、しかしながら、おっしゃる様にエネルギーの消費率のものをエネルギー効率のいい鉄道への利用を促進するための新しい投資に使い得るような、そういう考え方というのは私たちが今後努力していきたいと思っております。

○小野委員 今回の国鉄再建法に対してわれわれが不満なのは、先ほどの先輩、同僚議員がおっしゃいましたように、総合運輸体系がないというこ

と、国鉄運賃が上昇する、値上げになる、あるいは地方線が廃止になる、それにかわるべき国鉄以上の有効なる交通手段が準備されないままにこの制度が導入されるということに国民が大きな不安を持っておると同時に、将来エネルギー問題から考えて国鉄が非常に大きな輸送機関としての役目を果たさうとだれもが予想しているのに、廃止を中心としたことが提案されるところがあるわけですから、それに対する対策を早急に立てた後に、これらの問題が検討されることを強く望みます。

今回廃止されるかあるいはバス輸送への転換が迫られておる地方線の所在地は必ずしも低所得地域ではありません。私の岩手県は全国平均の八〇%に所得はすぎませんし、東京の六五%であります。またここに大きい社会格差、所得格差と言わなければなりません。国鉄運賃が公共料金としての性格を備えておるといことは、公共料金は地域格差を縮める、解消するといことは非常にむずかしい性格を持つておりますけれども、拡大すること阻止するという面でも大きな役目を果たしてまいりました。ところが、特別料金体系が導入されまして、これらの所得の低い地域ほど運賃が高くなる、あるいは他の輸送機関に転換されることによつて三倍ないし五倍の支出増になるといふことで、本来の公共料金あるいは公共輸送体系としての任務を放棄することになるわけです。私は、まことに大きな政治的な任務の放棄じゃないかと感じますけれども、それらに対する責任、考え方、大臣の所見をお伺いします。

○塩川国務大臣 御承知のように、国鉄の運賃は全国一律を適用しております。でございますから、都会地におきましては他の機関に比べて非常に高いところも出てきておる。特に私鉄との競争におきましては非常に不利になってきておりますが、一方、地方に参りますと、国鉄は他の交通機関に比べて比較的低運賃が安い、こういう現象が出てきております。

ただこれらを公平に負担していただくという考え方をとるといたしますならば、一つは、特別運賃制という、地域による運賃の格差をやはり認めていただくざるを得ないと思っておりますのであります。

ところで、運賃のあり方でございますけれども、特別運賃を、だからといって非常に高額な、全く原価を償い得る程度に高額なものにいたすというところは現在の段階では考えておらないのでございます。しかし、一般の全国平均あるいは特に都会地と比べまして、少しの負担はやはりしていただかなければならぬ、そういう感じで特別運賃を設定していきたいと考えております。

○小野委員 いま地方においては他の輸送機関よりも国鉄運賃の方が安い、こう答弁されましたけれども、国民の方は、地方沿線に住んでおる人間にとつては、安いかから国鉄を利用するのであれば、もしバス輸送その他の料金と同じ金額であれば、国鉄に乗らないということになってしまします。したがって、もしこれらの改定が、特別運賃の導入が行われますと、逆にむしろ国鉄離れを起こすのではないか、こういう心配があらますし、収入悪化を来す要因になるのではないか、こう考えておることをまず強く申し上げておきます。

普通に赤字を解消して経営を再建するという場合に、最も赤字の発生源にメスを入れる、これが再建の常識だろうと思っております。ところが、先ほど答弁を聞いておきますと、最も赤字の金額の大きいのは幹線であり、二千人未満の今度廃止しようとする路線の赤字は八百億円程度だ、全体の赤字のわずかに一〇%にすぎない。

そうしますと、幹線は大きな赤字を持つておつて、国鉄が少々合理化をしても、乗客が転換する他の輸送機関がたぐさある。ローカル線、特に二千人未満のローカル線は他の輸送機関にかわるものが非常に無理である。こういう二つの条件を考えますと、赤字の中の一割程度のローカル線はむしろこれを国鉄全体の財政の中で存続するという方が正しいのではないのか。赤字再建をする場

合の方法としても、何か国民が納得でき、それに協力するという気持ちにならない再建方法ではないのか、私はこういう感じがいたします。

高木総裁の御所見を伺って、質問を終わります。

○高木説明員 現在、幹線と地方交通線に分けてみますと、幹線と申しますのは約一万二千キロでございまして、それから、私どもが地方交通線と呼びたいのだいてありますのは九千キロでございまして、幹線の方の収入と経費の関係は、収入を一〇〇としたしまして経費が一一一という数字を五十四年度の決算上は示しております。したがって、幹線につきましても経費を二割程度圧縮する努力をすることによって、一万二千キロの方は総体としては収支が償う、単年度では償っていくという形になるかと思っております。その場合に、九千キロの方は、収入と経費の関係が収入一〇〇対経費四三二という関係になっておりますので、これはもういかに経費を節減してもやりようがないというわけでございまして、そういう意味において、やはり赤字の絶対額の大い幹線について最大限の努力をいたすことはもちろんでございますけれども、さりとて、地方交通線についてはもうすでに人減らしはほぼ終わっておりますものから、運賃水準の見直しというようないことも含めていただかざるを得ないのではないかと、この点が私どもの考え方でございます。

○小此木委員長 山花貞夫君。

○山花委員 交通政策は、現在起きている交通上の諸問題を解決すると同時に、進んで将来に向かって国民の福祉と経済の向上を図るものでなければならぬ。そのためには、国民の合理的な交通需要を十分に、しかも効果的に充足させるものとして、各種の交通施設がそれぞれの特性を生かした整合性のある体系として整備される必要がある。これがわれわれの従来から一貫して主張してまいりました総合交通体系の確立の要求であります。今回のいわゆる再建法案についてみますと、そ

の意味におきましては、個別政策それ自体にも多くの問題点があるのではないかと。これはこれまで同僚委員が追及をしたとおりであります。

同時に私は、きょう、あと残された時間十数分ということでありまして、交通政策と不可分の関係にある国土利用、建設行政の観点について伺いをいたします。

時間の関係がありますので若干質問の中身を切り詰めるかならないかと思うのですけれども、まず、直接大臣にお答えいただく前に、建設省及び国土庁の関係でお話を伺いたした後、質問をさせていただきます。

まず、建設省にお伺いしたいと思っております。六十年までに廃線、廃止を予想される、こうした路線に沿っての特に代替輸送のための道路整備の観点でありますけれども、これは一体どうなるかと予想されているのだろうか。建設省の道路行政においてどのような準備がこれまでなされてきているのだろうかということについてお伺いをしたいと思います。

同時に、国土庁の関係につきましても同じ観点で、国土庁の本年度の地方振興対策の中核として、たとえば定住圏構想その他三全総に基づいた計画が打ち出されているわけですが、これも再建法で廃線、線路がなくなるということになりますと、そのことについての検討が当然必要ではなからうかと思うわけでありまして、建設、国土両省庁からまずこの点についてお話を伺いたいと思っております。

○萩原説明員 お答えいたします。

国鉄の特定地方交通線の廃止の問題でございまして、これにつきましては、現在のごとき具体的な運輸省当局さんから説明を受けておりません。したがって、詳細な検討は行えない段階にございまして、しかし、廃止に伴います必要となりますバス路線の確保という問題は非常に大きな問題でございまして、その観点から対象路線選定のあり方というものについても建設省としても検討したいというふうに考えております。

し、具体的路線にかかわる所要の道路の整備については関係機関と十分協議をいたしながらその措置のあり方を詰めていきたい、こういう段階でございまして。

○寒川説明員 お答えいたします。

国土庁におきましては、三全総に基づきます定住圏構想を推進いたしますために、政府施策の一環といたしましてモデル定住圏計画を推進しているところでございまして、モデル定住圏計画は、圏域内の自然環境、生活環境及び生産環境を総合的に整備いたしまして、人口の地方定住を図ることを目的として推進するものでございまして、それぞれの地域の実情を踏まえまして交通体系の整備を図ることも非常に肝要なことであると考えておるわけでございまして。

国鉄地方交通線の問題につきましては、特に地域の交通に大きな影響を及ぼすところもあると思われ、この点につきましては、国鉄の経営再建も重要な課題でございまして、今後関係省庁との調整を図りながらモデル定住圏計画の推進にそのことを来すことのないよう対処してまいりたいと思っております。

○山花委員 建設省の関係でも、要するに、これまでアウトラインについてはそれぞれお話を伺っているけれども、まだ具体的な中身について不明であるから、今後の道路行政のあり方、そのことについては全く手がつかない、具体的な施策になつて初めて手がつく、こういうお答えだと思っております。国土庁についてもほぼ同じであるわけでありまして、たとえば定住圏計画というところでモデルとして設定されました地域を通過している、恐らく問題となるであろうという路線について見ますと、資料をいただいておりますけれども、青森の津軽地域における黒石線を初めとして二十一路線があるわけでありまして、そうなりますと、それは国土庁が中心的に取り組んでいる定住圏計画、何と云っても地域の生活基盤である、そこでの交通体系がどうなるかということが非常に重要な役割を担っておると私は思います。

から、それがいざ事が進んだ場合には全く練り直す必要が出てくるのではなからうか。こうして建設省の関係でも、国土利用計画につきましても、大変大きな影響を与えることになるのではないかと考えるわけでありまして、そういたしますと、いざ決定して二年間で調整するということを言っても、それではとても間に合わないような事態が国土、建設両省庁の関係でもたくさん出てくるのではないかと私は考えざるを得ないわけでありまして、したがって、この問題は二年間、見切り発車の問題とも関係するわけでありまして、この点については大変大きな問題として指摘しなければなりません。

そして、いまの両省庁のお答えを前提といたしまして次に質問したいと思うのですけれども、今回の法案でも、先ほどの話でも建設省からありましたとおり、バス路線転換問題については一定の資料など私たちも拝見したりするわけでありまして、旅客の輸送と同時に物の輸送の関係もあるわけでありまして、貨物輸送につきましても、シェアをトラックなどに奪われているといえ、なお一定程度の輸送を引き受けているわけでありまして、この物の輸送についてのトラック転換の問題は一体どうなっているのか。かつとも予算委員会でも問題となりましたけれども足尾線の問題、これはもし廃止されるとなれば古河鉦業の濃硫酸を積んだトラックが町中を大量に走らなければならぬといった問題、どうするかというところで、このトラック転換の問題が議論されてきたりしているわけでありまして。

その観点から、地方交通線等選定基準案ということで私は資料を拝見いたしましたけれども、旅客の関係の次の物資の係というところで、一つの基準、四千トン以上である営業線については幹線鉄道網を形成する営業線の基準に当てはまるとするけれども、四千トン以下については外すのだ、こういう内容だと伺っております。こういう基準は一体どうしてつくったのか、その基準をつくったあり方についてお伺いをしたいと思います。

もう一つの問題は、バス転換だけではなく、トラック転換の問題についても、これは周到な準備をしなければ地域の生活環境破壊、大混乱を生ずるのではないかと思うわけであり、また、この点について大臣の所見をお伺いしたいと思ひます。

○山地政府委員 まず、大量定型輸送ということが、都市間の旅客輸送とあわせて私ども国鉄の今後のあり方として一つの考え方であろうかと思ひます。そこで、大量定型輸送というものがどういうものであるかということ、私どもの方で国鉄の現在の貨物輸送の状況から考えまして三百トン以上のものを十二列車ぐらい走らせるというのが大量定型輸送であろうかと考えて四千トンという基準をつくったわけですが、四千トン以下のもので済ましては大量定型輸送とは考えられませんが、それらについては、旅客の特定地方交通線の廃止に伴ひましてその部分については第三セクターに移るなりあるいはトラック転換するなりその地域の効率的な輸送体系という観点からいろいろこれは考えていかなければならない、かように考えているわけでございます。

○塩川国務大臣 いまお尋ねの中に特定の危険物輸送というお話がございました。これはやはり地域の住民にとりまして非常に重要な問題でございますが、しからばその危険物を生産し、それを搬送しておる企業、その企業が将来どうあるのかということの問題もやはり国鉄としては煮詰めなければならぬ問題だと思ひます。と申しますのは、過去におきまして、自動車輸送等におきまして、自動車輸送を契約でしておりながら企業の方でやはり都合によりといううなことが出てきた例もなきにしもあらず、そういったことと、そういう危険物につきましても、われわれといたしましても輸送の責任は感じておりますけれども、そういう問題について十分先ほど言いました基準の問題とあわせて検討しなければならぬ問題だと思ひます。

それから、仰せのように、地方におきます特定

交通路線の問題でございますが、第三次全国総合開発計画におきましてもこのように書いてあるのです。「輸送密度の低い地域にあつては、地域の事情に応じた新しい交通体系の整備を図ることとし、鉄道輸送からバス輸送等道路輸送への切換えを検討するとともに、」云々と、こういう文言がございまして、やはり地域輸送というものの多様化は避けられないと思ひます。

○山花委員 終わりに、いまの三全総の引用に当たりましたがやはり旅客中心の考え方のお話の言葉の中に「トラック転換その他の問題」とも、同時に、トラック転換その他の問題となりまして、そのことを含めて地域の交通問題、さまざまな観点で議論されなければならぬと思ひます。そのためには地元住民の意見などに徴するということについても大変重要なことになってくるのではなからうかと思ひます。この法案にありますが、後の関係行政機関ということにつきまして、たとえば運輸省、建設省、国家公安委員会、そして北海道は北海道開発庁という形で伺っているわけでありまして、もともと大衆の足という観点からいたしまして住民の意見聴取の形、あるいはトラック転換ということになりますならば民間の業者の関係もあるかもしれません。そういった観点での広い調整というものが必要ではなからうかと考えるところであります。

時間です。これで終わりますけれども、建設、国土、国土利用計画という観点から見ましてもなお多くの問題があるのではないかと疑念を呈しまして、以上時間ですので質問を終わりたいと思ひます。ありがとうございます。

○小此木委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。本案について、本日、日本鉄道建設公団理事藤田雅弘君を参考人として出席を求め、意見を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。「異議なし」と呼ぶ者あり

○小此木委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

○平石委員 今回の国鉄再建法案が提出をされて、大変な交通体系あるいは特に地方ローカル線についての地方への影響、こういったことが非常に大きな問題となつておるわけですが、国鉄の再建ということについては理解ができるものの、地方におけるところの住民福祉あるいは産業の発展、こういった形から見たときに、余りにも片手落ちな今回の法案ではないかと、このように私は思ひます。時間もございませぬ、簡単に明瞭にお答えをいただきたいわけですが、この法案を通して果たして再建ができるのかどうかということに對しても私は大きな疑問を持つわけでござい

ます。したがって、いま他の議員の質問等を拝聴いたしましたけれども、東北新幹線、こういった幹線においても十年を待たなければ収支相償わない、こういった答弁も聞かせてもらいました。そして、国鉄の監査報告を見ましても、地方交通線については国鉄の赤字の二三％、こういった報告がござい

ます。こういうような状況の中で再建ができるかどうか、大臣にお伺いしたい。

○塩川国務大臣 国鉄再建がこの法案によって完全になし得るかどうかということでございますが、御承知のように、この法案は国鉄が経営改善計画を出す、六十年までに経営の健全性を取り戻すということが一つ。そして、不採算線として国鉄がいかなる努力をいたしましてもそれが収支を償ふことができないような路線、これにつきま

して、地方交通線だけで国鉄が再建できるかといへば、それはなかなかむずかしいことではある。しかし、再建への一つの大きい足がかりであるということには間違ひございません。国鉄を再建しようといひます一番根本は、何といたしましても国鉄に従事する管理者も職員も一体となつて国鉄を再建する意気込みに燃えてくれることが一番の根本であることは当然でございます。しかも、それを一つ一つ政策の中でございまして、国鉄の努力だけではできないような地方、特に特定地方交通線につきましても、国鉄の免責をお願いしたい。しかしながら、国鉄の免責はあつたといひまして、この地方の交通の維持ということにつきましても、政府なり地方団体が協力して確保に努めるということがわれわれの考え方でございます。その点は御理解いただきたいと思ひます。

○平石委員 いま大臣の答弁の中で、もちろん地方といたしたもの、それだけではと、こういうようなこともありましたけれども、私が考えるに、地方にこれだけのしわ寄せを及ぼされる、しかも、それは二三％か二八％か、その程度のことを切り捨てて再建ができるかどうかということをお伺いしておつた。それとも一つは、そういうような状況ではあるけれども、これは再建上やむを得ない、しかも収支相償わない地方線については、やはり国鉄だけでは地方交通を確保することは困難だから、なお政府、地方団体等を通じてお互いにそういった面の交通確保は図るべきだ、こういった御答弁をいただいたのですが、そういう関係からいま新線について第三セクター云々ということが出ております。この第三セクターについては、その内容がどうも不明確である。極端な言い方をすれば、内容はわからない。そういう中で第三セクターで協力が願えるならば新線の建設をいたしまし

ようと、こういった条件が付けられておるわけですが、これを受けるということになりますと、内容もわからない、さらにはどのくらいの財政負

担が出てくるものか、あるいは人員、車両その他、いろいろともう目の前に見た問題があるにもかかわらず、内容を明確にしておいて地方団体、県知事に対して受けるかどうか、こういうことがいま出ておりますが、これについて私は、余りにも理不尽と言ったら言い過ぎでございすが、不親切なやり方ではないか、このように思うわけですが、この点お伺いをしてみたい。

○山地政府委員 現在の法案によりまして、在来線の動いている路線につきまして、これをバスあるいは第三セクターに転換するということを私どもとしてはお願いしておるわけなのでございすが、人が乗っている鉄道でも第三セクターに何とかして国鉄から離していただきたい、国鉄の責任から逃していただきたい、こう申し上げておるわけでもございまして、建設している路線につきましても、つくったならば当然四千人以下になるような路線につきましては同じように第三セクターで何とか考えていただきたい。

ところで、いま先生のおっしゃるように、どういふのが第三セクターでどうやって端的に言うてうまいかということについては、各地各様、その鉄道によりましてさまざまな考え方があろうかと思うのです。今回、野岩線といって栃木県と福島県のものが出てまいりました。あれは鉄道とかバスとか金融機関、いろいろなことが入って第三セクターとしてできて、そこでいろいろの資金計画もできていくわけなので、ただ鉄道だけで採算をとることは非常にむずかしいだろうと思うのです。やはりその地域の観光開発なり、いろいろなその土地特有の事情を絡み合わせて、どうやって全体的なコストを下げた収益を上げていくてその鉄道の線路が維持できるのか、これはもうまさに地元創意と工夫と努力によってその第三セクターを盛り立てていただきたい、私どもの方ではそういう考えで、皆様にむしろ、いろいろ材料は提供いたしますし、何でも御援助はいたしますけれども、ひとつ地元の方で考えも出していただきたいて、かようにいまいお願ひしておるわけ

でございします。

○平石委員 いま地元地元とおっしゃいましたけれども、地元で考える内容がわからないのです。当然採算性のない路線をやろうとするのですから、地方としても果たしてどれだけの財源が必要なのか、あるいは運営によってどれだけの赤字が出るものか、この処理をどうするのか、こういったことが不明確なまま話をいたしましたようにいまして、これはなかなか底切れぬと思うのです。在来線についても一緒です。新設についても特にそうです。したがって、その内容が明らかでないときに、観光その他経営コストを下げるために話し合いをお願いしたいといつても、その状況がわからぬわけですから、極端な話をすれば、あなたの人と結婚しないといつても、写真も見ない、合意もしない、そういう中で判をしますか。どうですか、意思はどうですかと言われたら、これは私は無理だと思ふのです。だから、その内容は、少なくとも地方団体にとっては大きな負担になってくる、こういう心配を持ちながらおるのです。したがって、その内容はどうかということでもあります。

○山地政府委員 その路線の具体的な見通しと旅客輸送需要がどれくらいあるかということについては、私もなりにはあるいは鉄建公団なりいろいろな計算の方法はあろうかと思うのです。ただ、その鉄道をどうやって利用するのだというその土地の方々の計画がなければ、どうもその需要も出てこないということになりますので、私も必要としては県なりそういう事務局とはいろいろ御相談をし、材料は全部出しながお話を進めていきたい、かように考えております。

○平石委員 私がいま申し上げていることは、結局地方は非常に心配をしているのです。自治省、おいでいただきたいおられますか。——非常に時間がないので急がしていただきますが、これは大変な地方負担を覚悟せねばならない、こう思うわけですが、自治省は、いまの地方財政の制度の上にこういうものが新たにでてくるのだらうと思うの

ですが、現在はありませんけれども、やはりそれをお考えいただけるのか、新たな制度をお考えられるのかどうか、お伺いしたい。

○井下説明員 先生御指摘のとおり、地方交通線について地方団体が第三セクターに加入するというような場合にありましては、これは制度的にどういふことではございせんが、その赤字が地方団体にしわ寄せをされる危険性というのは非常に大きいと考えているわけではございせん。現在の国、地方を通じて事務配分なり財源配分なりから申しますと、そういうものについて全部地方団体がかぶるという前提にはないわけではございせん、それを無制限にやりますと、国、地方の財政秩序の根幹に揺れる問題になると考えているわけではございせん。したがって、自治省としては、これは制度的には可能ではございせんけれども、地方公共団体がこういった第三セクターに加入することにつきましては、その採算の見直し等について慎重な配慮が必要であると考へておるわけではございせん。

○平石委員 これも明らかにありません。そういったものがなぜ明らかにならないか。少なくとも私が申し上げたいことは、一つのモデルをつくる。第三セクターというのはAならA、BならB、二案、三案のモデルをつくって、これを示して、この中でどれか選定を受けてくれぬか、こういったことがなぜできないのか。だから、あくまでもこの法律をつくるというので、そして地方へそれだけのしわ寄せをかけるというのであれば、やはり赤字の処理の問題、財源の問題、運営の問題、こういったものの一つのモデルをつくってやるべきであると思ふ。そういうことがなぜできないか、これを申し上げたい。そして、新線建設について現在百五十億のローカル線の予算がございせんが、六十億が凍結になっておる、この根拠を示していただきたい。

○山地政府委員 予算の話でございせんので、法律的な根拠ということになりますと、私ももとしましては予算の効率的な使用を図ること以外に

はございせんので、法律的な根拠というふうなものについては単に予算の執行の問題だと私も考えております。

○平石委員 いまの答弁はどうもいけませんね。第三セクターで、内容も見えない、言われない。これは法律がないから現行法の中では言えませんが、こういう態度じゃないかと私は思う。そういう態度をとるのであるのなら、いまの新線建設について凍結する根拠もない。根拠がないのにこれを凍結しておくというようなことが果たしてできますか。新しい法律ができればこれはできるはずで、第三セクターへの移行については既設線について、第三セクターへの移行については内容も言わない。まことに不親切と言わなければならぬ。したがって、そういう当該の地域については、この点についてははっきりしてもらわねと困る、こういう意見がある。なぜそういう理不尽な、まあ言葉が悪くて失礼ですが、昔の悪代官的なやり方と言わなければならぬ。根拠のないのにそういうことができませんか。

それから、鉄建公団おいでいただいていますね。鉄建公団はこれをどうして執行しませんか。○藤田参考人 公団は認可予算によりまして工事をやっておるわけではございまして、御承知のように、政府といたしましては国鉄経営再建法案をお諮りしている、そういう整合性の中で、A B線の予算の進め方ということにつきましては運輸省等とも御相談いたしまして私も進めたい、そういうことでございします。

○平石委員 私の方では新線建設があるのです。ところが、幾らお伺いしてもいまのような話。鉄建公団の方も運輸省の方へそういった話を持っていっておるのか。ただ唯々諾々と——陳情がいつておるはずですよ。

私は時間がございせんのでこの程度で終わらしていただきますが、この法案を通そうとする姿勢が本当に親切であるのなら、いま申し上げたように、第三セクターはこういう内容のモデルで

す、そして新線建設についてはやらす、これが本当の行き方じゃないかと私は思うのです。そういうことを強く指摘をいたしておきます。

それから、この選定基準、これは既設線についてのことでございますが、この基準の政令事項をちょっと見させていただきます。これもまことに明確と言わざるを得ません。そして、その骨子となるものは輸送密度、八千人とか四千人、二千人とか、輸送密度で画一的に決めている、こうというお考えのようです。

私が申し上げたいことは、これは高知県のこと
でございすけれども、御案内のとおり、いま高
知県には鉄道は土讃線が一本です。そして、大正
十一年以来、県民の悲願として循環線の建設をす
つと運動し、お願ひをしてきた。そして、まあど
うにかこうにか予土線が江川崎との間に六年前に
開業されたわけです。そして、土讃線が一本でござ
いますから、台風常襲地帯としてここに被害が
出ますと、鉄道はとまる。そのサイドを国道が走
つておる。鉄道がつぶれるということになります
と、国道も一緒に交通途絶になるわけです。海上
も行けません。空路も飛ばなくなるといふまさに
陸の孤島になるわけです。

そういうことを考えたときに、やはり高知県は循環線としての予土線、これはあくまでも今回の第三セクターといった形でなしに、国の選定基準の中で国鉄の経営をもってやってほしいと思うわけですが、これについて明確にお答えをいただきたい。

○山地政府委員 予土線の具体的なケースでござ
いますので、今後政令の基準が明確になりましたた
段階で、これが特定地方交通線になるかどうかと
いう判断をいたしたいと思います。(平石委員
「もっとはつきり言わぬとわからぬ」と呼ぶ) 予
土線、バスに転換できるのかどうかというのは並
行道路があるかどうかとか、そういうことを全
部見て決定することです。今後の問
題だと思えます。

○平石委員　ここは、御案内と思いますが、三百

八十一号線という道路があります。これは国道です。だが、悪路です。非常に悪いのです。いま改善をして、拡幅しておりますが、二八％しかいっておりません。そして、この六十キロ、七十キロというものをバス運行ということとは不可能なところです。だから、この基準の中にいわゆる除外するところのものがございしますが、こういったその地域の状況等を判断をして、単なる人数の画一的なことではなしに、やはりそういった特殊事情を判断して配慮していただけるかどうか、一言お伺いしたい。

○山地政府委員　たびたび繰り返して申しわけございませんが、政令の基準という中に、いまのような並行道路があるかどうかという規定を私どもとしては設けたいと思っておりますので、その規定と、いまおっしゃった線の道路事情というものとを比べて、どういうふうになるかということを判断していかなければならない、かように考えております。

○平石委員　そういうった配慮をして、その基準の中で配慮する、いまこういうようなお答えと理解できたわけですが、特にこの線は、もちろん輸送密度の面については御心配かける点があろうと思ひますが、特に西南地域の開発に一つの大きな、主要ないわば幹線になるわけですから、先ほども国土庁との論議がありました、そういうったことを勘案の上、ひとつ予土線については国鉄で運営をするという方向に強く要望したいと思ひます。

時間が来ましたのでこれで終わらせていただきます。

ますが、また今度本会議後に質問、こういうことになりまして非常にやりにくいのですけれども、またよろしく願いたいと思います。

○小此本委員長 この際、暫時休憩いたします。

午後零時五十二分休憩

午後一時二十七分開議

○小此木委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。平石磨作太郎君。

【平石委員】途中で休んだのでやりにくくなったのですが、先ほど私が申し上げましたように、高知県の国鉄関係は、いわば一本の線でもって、陸の孤島になっている、こういった地形的なあるいは地形的な状況があるわけです。そういった地形的な状況と、いままで余りにも国鉄の新線建設についての運びが遅かった、そしてさらには、在来線につきましても、ローカル線として輸送密度が非常に落ちておる。これにはやはり地域の事情だりでなしに、いままでの国鉄のダイヤを見るとき

に、非常に急行は多いのです。急行の本数は非常に多くなってきましたが、ローカル線については非常に少なくなってきた。そして、ローカル線を利用しましたが、非常に時間がかかる。特に高知の場合は単線でございまして、急行とすれ違うときは必ず一方の待機線で待機しなければならぬ。こういったような事情がありまして、非常に時間がかかる。だんだんと利用率が落ちるわけです。用事にならない、したがって車を、こういう形になってくるわけです。そういったままでの鉄道の運営上からもお客さんを逃がしておる、こういうこともあるわけです。一方、いわゆる自動車網ができておるか、道路事情がよくなっておるか申しますと、道路事情も全国ではまさに最下

位です。それから、この前国鉄の資料をいただきましたが、これを見ましても、百キロ平米当たり延長線を見ますと、全国で四十六番、まさに沖繩の次というような、国鉄においても延長が非常に少ない数字を示しておるわけであります。

そういう中で今回の措置がなされようとしておるわけですから、特に新線建設については、阿佐線の場合、徳島からずっと回ってくる循環線として予定をいたしておるわけですけれども、いままで高知県の後免から芸芸市に至る間、この間には王佐電鉄の私鉄がありました。そして、国鉄がつくんだということでこの私鉄を取っ払った。四十一年に撤去してしまつた。したがって、いままでずっとあつたものがなくなつたということで、い

わゆる高知へ対する通勤、通学というものが全くできなくなった。そのためにお子さんたちを高知市に下宿をさせて通学させるといったような不便をかこておるわけです。そして、これがもうつかない、国鉄の運営はできない、第三セクターでなくてはならぬ、こういった状況に追い込まれてまいりますと、私、最前言葉が荒くて失礼をしましたけれども、そういった問題が地元に出てくるわけです。そういうことで私は今後の基準の設定、そういった面の配慮を特にお願いを申し上げたい、こう思うわけです。

また、信毛線につきましても、御案内のとおり、四国地方の西南開発の地域なんです。したがって、ここに鉄道が一本もない、こういう中で西南開発を云々と言いましても、地域の発展、そして国土の均衡ある発展、そして定住圏構想、こういった面から考えましても、線路が一本もないというようなことでは地域の発展は期せられません。そのように高知県には特殊の事情がある関係で地元としては非常に関心が高いし、また、この法案に対する不満が非常に多いわけです。そういうことを十分考えてのこれからの選定基準なりあるいは第三セクターの内容等についても十分配慮をお願いしたい。この点について大臣のお答えをお願いしたい。

○塩川国務大臣　いま地元の事情をお聞きいたしますと、それぞれの事情は私たちがも深刻に受けとめておるわけでございますが、そうでございますだけに、われわれも地元の高知県のそれぞれの機関とより効率的な地域交通のあり方等につきまして今後とも協議をいたしたいと思っております。

○平石委員 どうも話がすれ違ふような気がしてなりません。法律が仕上がつてからだ、こういうようなことをお考えではないかというような気がするわけですが、私は、ひとつ高知県の地方交通について、親切心を持つての確保を特にお願いを申し上げたい。

それから、鉄建公団にお伺いをするわけですが、用地買収にずっと協力をしてまいりました。

濟構造の基本的な要素であると考えられるわけである。

でございます。

まず、国鉄運賃の値上げ、改定、これの過去の値上げ幅、この数年程度のものでよろしゅうございませう、これによる増収額の概算、実績、そしてまた期待額、こういったものの推移についてお尋ねいたします。

○吉武説明員 五十三年以降三年間の数字で申し上げます。

改定率は五十三年が旅客の場合に一六・四％改定いたしました、増収額は二千四百四億であります。それから、五十四年は八・八％改定いたしました、千三百九十九億、五十五年は四・五％改定いたしました、七百四十六億となっております。これは必ず四月一日ということで改定が行われておりませんので、年度途中も入っておりますから、これを全部合計いたしまして直接増収額ということにはなりません、大体これが四千億強ということになるかと思ひます。

それから、貨物の場合は、五十三年が五％で百四億、五十四年が九％で二百十二億、五十五年が八・九％で二百五十九億ということで、これだけ足しますと五百七十五億になりますが、先ほど申し上げましたような理由で三年分を全部概算いたしますと約五千億程度じゃないかというふうに考えております。

○塩田委員 答弁漏れがございしますね。増収の期待額幾らかということ。いまのは実績ですね。

○吉武説明員 これは実績といひますより、この改定を行った場合にこれぐらいの増収額があるだろうというものでございします。

○塩田委員 これは期待額ですか。

○吉武説明員 そのときの期待といひますか、そういうふうな額でございします。

○塩田委員 実績を聞いていますのです。運賃を上げることによって期待されるという額と、そして実績がどれぐらい乖離しているかということを知っているわけですか。

○吉武説明員 ここに年度別に実績というものを持っておりますが、大体これよりも三％ぐらい

下回ったところかと思ひます。

○塩田委員 運賃の値上げをするということは収支を合わせるためという動機からであつたと思ひます。運賃を上げることに伴つて国民が国鉄を利用しなくなる、高くなればモータリゼーションで他の交通機関を利用するということが国鉄離れが起こるということによって、期待されるほど実績においては収入が上がらないということであると思ひます。三％あるいはそれ以上になると私は思ひます。そういうふうな乖離が起る。値上げは必ずしも増収にそのままならないということだと思ひます。

そこで、経済企画庁にお尋ねします。

消費者物価に對しまして、この国鉄運賃の値上げはどのような影響をもたらしたかということ、それから、これは間接的な波及効果、これも推計したものを示していただきたいのですが、直接と間接、分けて説明してください。

○長瀬説明員 御説明申し上げます。

昭和五十三年の旅客運賃の改定一六・四％の消費者物価に与へる影響は〇・二％でございします。五十四年五月の八・八％の改定の消費者物価に与へる影響は〇・一％でございします。それから本年、五十五年四月の四・五％の改定の消費者物価に与へる影響は〇・〇六％でございします。

それから、国鉄運賃の値上げによりまして他物価へのいわば間接的な影響はどうかというお尋ねでございしましたけれども、運賃改定によりましてコストアップが価格にどのような転嫁されているかという点につきましては、物資なりサービスの需給事情あるいは各企業の合理化の程度、そういったことによつて決まる面が強いと思ひます。もとより国鉄運賃の改定が他の物価に波及するということとは全くないわけではございせんけれども、その影響を把握することはかなりむづかしいのではないかと申して思ひます。いづれにいたしましても、運賃改定によりまして便乗値上げと言われるようなことが生ずることがないよう十分監視をしていくということとは

必要なことではなからうかというふうに考えております。

○塩田委員 物価安定の基本方策は何かということにつきまして物価対策委員会でも関係の大臣にお伺ひしてまいりましたが、その中で明らかにいたしましたことは、やはり自由競争経済を基盤にいたしまして安定的な物の面の供給、物資、サービスの供給の確保、これが必要であり、そして、いふ言われました便乗値上げの監視、監督、指導、こういった方策、もちろん公取委の関係を公正に行うということがございしますけれども、基本的に生産性の向上、これがわが国の物価安定に最も寄与する基本的な要因であるということは各委員会でも発言がなされておるところでございします。また先般九月五日、経済閣僚会議で決定されました総合経済対策におきましてもこのことが特にうたわれておるわけでございします。

〔橋樑委員長代理退席、関谷委員長代理着席〕

また、十月十六日の物価対策特別委員会でも経済企画庁長官がこのことについて、生産性の向上、これを民間のみならず各界に要請をするということとを言明しておられるわけでございします。また当日国鉄当局からも責任者の方が見えましてそのことをはっきりと確認をしておられるわけでございします。

そこで、輸送というサービスの価格としての運賃でございします。その輸送サービスの価格としての運賃の安定、値上げを極力抑えるというためには、基本的には生産性の向上が必要であるということにつきまして運輸大臣はいかがお考えでございしますか。

○塩田委員 私も大体御意見のようになつておられます。

○塩田委員 国鉄総裁、いかがでございしますか。

○高木説明員 最近のように油の値上がりというふうなことがありまして、また過去ほどには人件費の上昇率は年率では高くはありませんけれども、現在でもやはり毎年賃金が上がっていくとい

う現状でございしますので、どうしても経費がふえてまいらざるを得ないと思ひます。

そこで、これをそういう状態のもとでなるべく運賃を下げるという低目に抑えたいと思ひます。そういう趣旨からいひまして、またその前に私どもの場合には特殊事情として大変大きな赤字を持っておりますので、この赤字を縮小するということに取り組むことが何よりも大事なことでございまして、減量経営といひますか生産性の向上といひますか、これは私どもにとつて非常に重要なことだと思ひます。今回の再建計画におきましても、昭和六十年度までに減量経営なり生産能力の向上に努めるという趣旨でいわれる三十五万人体制ということを行つておるわけでございまして、いまだ同程度の輸送を確保するためにいまよりも約二割少ない人でやつていきたいというふうに考えておるわけでございまして、私どもにとりまして生産性向上というのはきわめて重要な大事なことでございします。

○塩田委員 国鉄総裁が生産性の向上はきわめて重要なことであるということをはっきりと言明されましたので、そのことを前提にしてこれから御質問申し上げたいと思ひます。

民間企業におきましては血のにじむような思いをして経営の合理化、減量経営に取り組み、そして世界的にも有数の生産性の上昇、資本のみならず労働生産性の上昇が非常に見られる、この中におきまして賃金、生活水準の向上、このキーになるものはやはり生産性の向上であるということ、国を挙げて生産性の向上に各分野で努めてきておると思ひます。この生産性の向上はしない、いま言われました赤字経営、このつじつまを合わせるために価格を上げていく、運賃を上げていくというのは、これはもう本当に言うならば便乗値上げの最たるものであると私は思ひます。これは独占的な企業の性格がございしますから、生産性を上げずに価格を上げられても、これは必需品として購入しなければならぬサービス、通勤、通学あるいは貨物輸送で

でございますから、必需品だから高くても買わざるを得ない、こういう状況になつてきている国鉄の運賃は、その便乗値上げの最たるものというふうな思いです。おまけに違法なストまでやられて国民は非常に迷惑しておる。これはもう国鉄御当局が考えられて以上に国民は怒り心頭に発しております。最近も私のところに見えました中小企業の方が、国鉄はお客さんという考えじゃなしに乗せてやるといふ態度で臨んでくる、非常に不愉快だといふことを具体的な例を挙げて言われました。時間がありまから申し上げませんが、体験をもつて非常に怒りを込めて私に話をしておられました。そういった面につきまして、私もそういうことはあり得ると思いますし、周りの人々あるいは接触しておる人々の話を聞きましたも、国鉄に対してはいろいろな事例から非常に不信感と怒りを覚えておる。しかも、その上に乗つても乗らぬでも税金で穴埋めをしていつている。最近は一時間に一億円の赤字と言われておつたが、もっとそれ以上になつていくので、むしろ税金で埋めているのがそのくらいになりつつある。こんな状態の中で国鉄は本当に再建されるのか、このような調子でいいのかという声がまたに満ちておるといふことにつきまして、運輸大臣初め国鉄総裁、十分におくみ取りいただきたい、その上立つて国鉄再建に取り組んでいただきたいと思うのでございます。

そこで、次に、「地方交通線の運賃設定に当たり物価安定等に配慮しつつ収支改善のために特別の配慮を払う」と運輸大臣は提案理由の説明で言っておられます。これはそのとおりだと思ひます。ところが、物価安定に配慮するといふことを言われたのはいいのですけれども、どのように配慮されるのか、具体的に御説明をいただきたい。それから、「物価安定等」の「等」はどういうことを考えておられるのか。なお、これに関連しまして、改正法律案の第十三条におきましては「物価安定等」云々といふことがないわけですね。規定されていない。この辺の事情をどういふふう

に大臣はお考えか、お聞かせ願ひたいと思ひます。

○山地政府委員 特別運賃の導入に当たりまして、物価、国民生活への影響を配慮いたしますという場合の私の考え方としては、当然のことながら急激な改定とならないというようなことを考えておるわけでございます。

それから、二番目の「等」といふことでございすけれども、物価、国民生活といふようなことでございす。それから、十三条に収支の改善だけが入つて物価等への影響について触れていないのは何かといふことでございすけれども、運賃決定原則が運賃法にはそもそもございすので、その中には「賃金及び物価の安定に寄与すること」といふのが国鉄運賃法に入つておりますし、いま申し上げましたとおり運用を心がけたい、かように考えておるわけでございます。

○塩川国務大臣 国鉄が来年度予算で相当大幅な増収を図らなければならぬといふことでございまして、最低限増収を図らなければならぬ額を算定いたしますと、二千億圓という数字が出てまいりました。これを全部運賃率の改正で持つていくべきであるのか、あるいは営業努力を重ねることによつて運賃率を少しも下げるのができるのかといふようなこと、そういう点を私たちは物価の関係を考えまして極力営業努力で増収を図ることに努めたい、こういう気持ちを確認しておるようなことでございす。この点につきましては予算編成時に決定したいと思つております。しかし、現在物価が大変な時期でございすだけに、私たちが十分な配慮をして最終的に決定したい、こういうことでございす。

なお、特別運賃につきましても、この制度が導入されまして、その地域の方々が一遍に極端な運賃の高率改正あるいはね返りといふようなことのないようにでき得る限りの配慮をいたしたい、こういう気持ちを申し上げておるわけでありす。

○塩田委員 運輸大臣にはそういった基本的態度で十分に対処していただきたいと要望いたします。

そこで、運賃に関しまして、なおこの法案の中に地方交通線、それから特定地方交通線の関係でいろいろ規定がございす。運賃の面では全国一律運賃制度から線別運賃制に移つていくといふようなお考えがあるのかどうか、あるとすれば、特に国鉄が独占地域になつていないような地域ほど運賃の上昇率が高くなるのではないかと考えられるのでございす。この点につきまして総裁の御意見を伺ひたいと思ひます。

○高木説明員 御高承のように、都市部では国鉄運賃の方が私鉄運賃よりも高いという現状に最近なつております。一方、地方におきましては国鉄運賃の方が中小の私鉄運賃、また場合によりましてならばバスの運賃と比較した場合には安いといふことになつております。これはなぜかといひますと、国鉄は非常に古くから全国均一運賃システムをとつてまいりましたし、私鉄あるいは私バスにつきましては企業別の原価といふものがあるいは地域別の原価水準といふものが基準になつておるわけでございます。したがひまして、国鉄と私営の民鉄あるいは民営バスとの間に地域によつて水準差ができたわけでございます。そこで、長い伝統ではございす。こういう状態では従来のように都市部でいささかの黒字を上げさしていただいてその黒字でもって地方部の赤字を埋めるといふこともだんだんできなくなつてくると思ひます。か、限界が参りましたので、この際、運賃を均一運賃の考え方から変えてはどうかといふのが現在の私どもの考え方でございます。しかし、さりとていまお触れになりましたように路線別運賃といふところまでは考えておりません。これは現在、一口に地方交通線と申しましては線区ごとにコストと収入の状況が非常に大きな開きになつております。それをきわめて律儀にと申しますと、神経質にコスト主義をとつて運賃を決めようとは考えていないわけでございます。現段階で

は全国をせいで二つくらいの段階に分けるかなといふぐらいの考え方でございます。

それから、特別運賃を徴収することになるとそれだけ上がるではないかといふお考えでございすけれども、全体としてはいま大臣から御説明ございしましたように、五十六年度の概算要求では二千億圓の増収を図りたいと考えておりますけれども、仮に特別運賃制度を一部の交通線とすることにしたとしても、いわばその話でございまして、仮に運賃改定で二千億圓の増収を図らせていただくとしても、それをどこの部分でどうやって上げていくかといふことの、一種の値上げ幅の配分のような問題になつてくるかと思ひます。したがつて、その問題につきましては私どもまだ十分案が練れておりませんけれども、運賃水準が全体として物価等に極度の悪い影響を及ぼさないようにといふことも考えますし、また同時に、地域ごとにおきましても余り大きな変化を来さないようにといふことを考えながら、具体的にこの法律が成立しました暁において案を詰めてまいりたいと考えております。

○塩田委員 いまお答えございましたような考えで、国民生活への影響、そして地域産業への影響、経済の発展、地域開発、こういったものを十分に考慮をされまして、できるだけ値上げ幅を少なくするように、抑えるように御配慮願ひたいと思ひます。

続きまして、先ほど生産性の向上は重要なことである、これに取り組むといふことをおっしゃいましたが、過去に生産性向上運動、いわゆるマル生運動といふものがございしました。私は、これはすべてがいいものと思ひませんが、すべてが間違つておつたとも思ひませんが、いまの段階におきまして国鉄総裁はこれをどのように評価し、現時点においてはどのような認識をお持ちであるかといふことについて伺ひたいと思ひます。

○高木説明員 いわゆる生産性向上運動でございす。生産性を高めていかなければならないといふことは、先ほど申しましたとおり、絶対に

間違っていない、また、どうしてもやらなければならぬことであるわけでございますので、過去の時代におきまして、生産性を上げようということについてのいろいろな努力目標を持ったということとは正しいことであることは言うまでもないわけでございます。

ただ、当時私おりませんでしたので、そう詳しい実態を存じておるわけではございませんけれども、そのやり方といえますか、進め方に多少問題がありまして大変に職場の荒廃を招いた、また労働間の信頼関係が失われた、さらには私どもの特殊事情としていろいろな種類の労働組合がございましてけれども、労働組合間の紛争がまた激化をしたというようなことを通じて、結果としては、ねらいとした生産性の向上ということとは期待できないのみならず、先ほどもお触れになりましたように、むしろいろいろな意味で利用者の皆さんからひんしゅくを買うような実態を招いたわけでございますから、生産性を上げようということは正しいことであるながら、結果としては上げ得ませんでしたし、またかえって紛争が生じたということ、非常に残念なことであつたという、いまやそれは思い出の時代になりましたけれども、そういう感じで受けとめております。

〔関係委員代理出席、委員長着席〕

○塩田委員 この問題につきましては、私は若干違うところがあるわけでございます。ですから、この問題はこの程度にいたしまして、次に進みたいと思ひます。

違法ストによりましてどの程度の損失額があつたか。これは赤字の増大あるいは運賃の値上げに影響があつたと思うのですが、どのような状況でございませうか。

○高木説明員 御存じのとおり、この前いわゆるスト権ストの際に、収入が減りました。その減りました収入の推定減少額、それと当時汽車が動きませんでしたから多少経費がかからなかったわけでございますが、推定減収額と推定経費減少額との差額、これを二百二億円と算定いたしております。

す。そして、その二百二億円というのは現在関係組合に対して損害賠償の請求の訴訟を起こしておるところでございます。

しかし、これによるいろいろな意味での損失がどのくらいあつたかということとはとも数字では申し上げられない、はかり知れないものがあると思ひます。これによりまして輸送の安定が阻害されましてそのためにお客さん、特に貨物のお客さんが他の輸送手段を選択するようになったということでございますから、その損害ははかり知れないものがあると思ひます。

ただ、運賃にどういふ影響があるかとおっしゃいますけれども、これはまた別の角度から運賃水準を決めておるわけでございます。実はそれによつて損害が幾らあつたかそれを回収するため運賃を上げるということ意識してはやつておりません。御存じのように、現在赤字は一兆五千億ぐらいございまして、そのことが非常に問題であつて、そのうちのどの部分が当時のストの影響を受けた分かということとは算定不能でございますし、それを回収するために運賃の上げ幅を大きくしているという意識は持っていないわけでございます。

○塩田委員 次に、赤字線の解消についての質問に移ります。

整理対策によりまして期待されている赤字の減少額とそれに要する対策費ですね、補助金あるいは財政投融資、金融措置、それからまた減税措置等がございませう。それによつて助かる分とそのため投資する分、投下する費用、この状況をお知らせください。

○山形政府委員 現在の国鉄の区分によつて計算をしなければ出ませんので、それによつて赤字額を推定いたしますと、五十四年度の地方交通線の赤字が三千百億、これは助成前でございます。それから、特定地方交通線についての赤字というのは、御承知のように、政令で定めてそれから選定するわけでございますので、それが特定地方交通線になるかということとは現在では不確定でございます。

ますが、非常に仮定を置きまして特定地方交通線になるものを推定してみますと、赤字額は約九百億円に上るだらうと思ひます。

それから、特定地方交通線の廃止後の国の具体的な助成額でございますけれども、これは現在考へておりますのはバス事業とかあるいは第三セクター等の運営費補助等があるわけでございますが、具体的な額は、過年度補助を予定しておりますので、どれぐらいのテンポでこれが進むかということにかかわるかと思ひます。

それから、税負担の減少があるわけでございますけれども、この特定地方交通線に係る市町村納付金の負担がなくなつていくわけでございますが、その負担の軽減額はおおむね四億円ではなからうかと推定をしております。

○塩田委員 そこで、赤字線の切り捨てのための準備ではないか、故意にダイヤを編成しているのではないか、こういう疑いを持たれることがございまして、また地元新聞でも騒がれたことがござい

具体的例として申し上げますと、私の選挙区でございますが、山陽線、加古川線、これは加古川駅で到着した途端に山陽本線の列車が出ていく。これが実に八本もあるのです。それから、長いところは三十分も待たなければならぬ。こういうダイヤの編成ですね。これはおかしいじゃないか。利用しようと思つてもだんだん離れていくようなことをみずからつくつていっている。それから、通学も始業時間に間に合わないようなダイヤ改正をやつて、学校では困つて始業時間を延ばすというふうなこともやっております。こんな事件がございませう。それから、北条線、三木線等におきましても乗りかえ駅での待ち時間が多いとか、こういうことも言われておりますが、こういうことで赤字路線を故意につくつていっているのではないか、こういう疑いを持つ向きが非常に多いわけであつて、そんなことがあるのかどうか。これについてお伺ひしたいと思います。

この赤字線につきましては、私の選挙区で四線も組上に上つております。われわれは住民の立場、市町村挙げての反対でございます。ぜひともこれを撤回してもらいたい、このような赤字路線の切り捨てをする以前にやるべきことはまだある、これが国民の多くの良識ある者の考え方である、ということをこの際明確にしておきたいと思ひます。このように赤字路線を整理するというようなごく簡単な手段でやつても抜本的な赤字対策にならない。金額的に見ましてもい言われましたうなことでございませう、ならないと思ひます。いま赤字であつても、これは将来の地域社会の発展の状況変動がありまして、それから、産業経済の発展あるいは工業の進出、住宅の建設、学校の建設等、そういういろいろな変動要因がありまして、地域的、長期的な展望に立つて鉄道の機能というものを直視する必要があると思ひます。また、環境汚染等の点から言ひましても軌道の方がいいということを見直されてきております。こういうことと、民間の生産性との対比で多くの人々から指摘されておることがありますが、国鉄と同じ仕事を民間でやれば二倍にも三倍にも生産性が直ちに上がるといふような分野があるはずで、たとえばメンテナンスの部門とかあるいは国鉄が持つておられる直轄工場、こういったものはやはり考える対象にすべきではないか。

こういったことを考えるわけでございますが、ひとつこういった問題に手をつける思い切つた考へはないかというところをお尋ねしますと、これは、やはり国民に対するわびという気持ちで不退転の決意を持って国鉄再建に当たつていただきたい。これは国民の切なる願いでございます。みずからを正し、国から援助ばかり得るということを考えないで、親方日の丸の根性を捨てて自立自助の精神で総裁は陣頭に立つてひとつ思い切つた減量経営、そして生産性の向上に取り組んでいただきたい。そのことを強く要請をいたしまして、質問を終わります。

○高木説明員 先ほど来申しておりますように、何としても能率的な経営を打ち立てなければいけ

ないわけでごいまして、ただいま御鞭撻と御激励を受けましたように、真剣に、かつ私自身先頭に立って取り組んでまいりたいと思っております。

○小此木委員長 三浦久君。

○三浦(久)委員 十月二十六日のNHKラジオの第一放送の正午のニュースで、概略次のような報道がなされました。国鉄地方交通線の廃止転換について運輸省の最終の基準案がまとまった。いままでの基準案では各省の反対が強いので、同省としては、さきに発表した三つの例外のほかに、経済的、文化的な影響を加味して、北海道の対象路線のうち極度に乗客の少ない路線を除いて各支庁を結んでいる路線は廃止路線から除外する。また、伊勢神宮参拝に利用する路線のような宗教的、文化的な要素を加味する。だから、参宮線を残すというなんでしょうね。これらの配慮によって廃止対象路線がかなり減少するのじゃないか、こういう報道がなされたわけですね。

私はこの廃止対象路線が少なくなるということは大変結構なことですね。われわれの立場としては地方ローカル線は残してほしいという、そういう要求ですから。しかし、いま私どもはこの委員会に審議して、そして最も重要な選定の基準案について、運輸省の考え方のみならず政府の考え方についてもそれを出してこい、こういう要求をしているわけですね。それにもかかわらず、それを隠して、そして全然この委員会に出してこないという、私はその点について強い憤りを感じていいます。ですから、この点ひとつわれわれのいままでの要望を入れて、こういう最終的な案がまとまったというのであれば、それをこの委員会に私はお出し願いたいというふうに思っています。

○山地政府委員 NHKの報道を私見ておりませんからどうなのかあれでございすけれども、いまの内容のようなことは、私どもの方で何らかその後決めたとか、こう考えたとかというふうなことはございせん。したがって、NHKの取材の方がどういうソースでそれをおとりにな

たかよく存じませんが、私の関する限り、そういうことをファイナルに決めた、あるいは国会の方にお諮りしないけれどもこんなふうに考えたというふうなことは一切ございせん。

○三浦(久)委員 そうしますと、その放送、報道に対して訂正の要求などを私はするべきだと思つた、したとすれば、どういう形でしたでしょうか。

○山地政府委員 初めてのきょうの質問の際に伺った話でございすので、いま申し上げましたとおり、その放送を私は少なくとも見ておりません。すし、あるいは私の同僚からもそういう話は聞いておりませんでした。事実先生お聞きになったわけでしょうけれども、それについていま初めて伺ったわけでごいす。

○三浦(久)委員 いや、それはあなたの部下は知っておりませんでした。それは私はちょっと逃げの答弁じゃないかなと思うのです。天下に報道されているわけですからね。ですから、私はそういう御答弁があるとなればこれはやはり最終の基準案がまとまっているのだなというふうに思わざるを得ませんね。

たとえば大臣、きょう大臣は閣議の後、記者会見されておりますね。その中でいろいろ言われておりますが、この基準の問題に関して言いますと、この法案に盛り込まれている地方交通線、特定地方交通線の基準を定める政令について、来年度予算の審議が始まる一月中には政府案を決め、予算委員会に提出したいとの意向を示した、こういうふうな時事のファックスで流れてきていますのですね。そういう事実がございせんか。

○塩川国務大臣 一月の予算委員会に提出とは言っておりません。

○三浦(久)委員 本来提出するという性格のものじゃないですね。提出するのはこの委員会に提出してもらわなければ私は困ると思うのですけれども、そういう一月中には政府の政令案を決めた、そして国会で十分審議願いたいというふうな

発言をされたのでしょうか。

○塩川国務大臣 記者会見で政令はいつごろ決まるのかという質問がございましたので、政令はできるだけ急がなければならぬ。めどとしてはいつでもかというところをございまして、一月、通常国会が再開されて予算委員会が当然この問題が議論になると思う、それまでにはおおむね政府として意思決定しなければならぬ、こういうふうに申し上げた次第です。

○三浦(久)委員 そうしますと、政府の案をつくるというのにはかなり時間がかかりますね。これは秘密会での非公式な発言ですけども、鉄監局長は、大体二、三カ月はかかる、こう言われているのです。そうすると、それは運輸省案というものが決まって、それから、これだけ強い反対があるわけですから、各省との折衝は大変だろうと思う。二、三カ月かかるわけですね。そうすると、一月に政府の政令案を決めるということになりますと、いまの時点で運輸省の最終案というものは決まっていますと、これはなかなか作業が進まないと思うのです。そういう意味で、私は、運輸省の最終基準案というものが決まっているのじゃないかという推測を強く持つわけですけども、いかがでしょうか。

○山地政府委員 私の知る限り、運輸省の最終案というのはいま決まっております。

○三浦(久)委員 私は、この委員会にいわゆる地方ローカル線の選定の基準の政府案が出されてないということに対して、大変不満であります。それはなぜならば、地方ローカル線の選定基準というのは、この法案の最も重要な中身なんです。それは大臣もおわかりのとおりであります。ですから、一月中には決定して予算委員会の審議に供さなければならぬというふうに思われる、それは結構なんです。しかし、私は、予算委員会の前にこの運輸委員会に政府の案を提出して、あらゆる角度から十分に専門的な立場で審議をするということが必要だったのではないかとこのように考えております。これは私の意見として申し上げます。

おきます。

次に、前回にも質問をいたしましたけれども、営業線を起点と終点で区分するという問題ですが、前回、大臣並びに鉄監局長は、法律公布の日における国鉄線路名称に定められている区分で固定して考えたい、こういうふうな述べておられました。そうしますと、これは前回も私が述べましたように、たとえば同じ枝線でも、たまたま幹線の一部であったために廃止にならない、それよりも乗車密度の高い枝線が幹線に入っていないというために廃止になる、そういう不合理な結果を招来するということを指摘しました。前回は乗客についてだけ指摘したわけですが、貨物についてもそれは同じことが言えるわけですね。

たとえば清水港線というのがあります。これは清水から三保間八・三キロの貨物線です。これは恐らくいまの運輸省の基準案でいけば廃止対象路線でしょう。ところが、東海道本線の高島支線と線とがあります。これは高島から山下埠頭間の貨物線ですが、輸送力とかそういうものはかなり少ないのですけれども、結局本線に編入されているために残るといことになるのです。こういう不合理が貨物でも出てくるということでありま

す。

それからまた、新幹線ですね。国鉄の線路名称の中には新幹線という区分はないのです。御承知です。そうしますと、これは線区別経営成績では、独立して新幹線についてその成績を計算しているのです。この国鉄線路名称でやるということになりますと、いままでの線区別の経営成績というものはもう一回やり直さなければならぬ。たとえば新幹線の収入とかいうものを鹿児島線とか東海道線とかに割り振っていかなければならぬ。そういうようなまた一つの大きな矛盾が出てきているということでもあります。新幹線というのは、社会的には走っているわけですよ。ところが、運輸省が区分をした線路の中には新幹線はないのです。これもまた不思議な話ですね。こういう矛盾が出てくる。

それからまた、京葉線、これは貨物線ですが、京葉線は蘇我から千葉貨物ターミナル間の貨物線であり、これはやはり貨物密度等を見てまいりますと廃止対象線区になりそうですね。たとえば五十四年度だけ見てみますと、貨物輸送量が三千九十七トンです。そして、いわゆる貨物輸送密度、これは千三百五トンですか、これはあと三倍以上輸送密度を上げませんと廃止対象の線区になってしまふ。ところが、この京葉線というのは、大体大井埠頭の東京貨物ターミナル、こまですうと延ばしていくという、そういう計画のある線なんです。そうですね、これは、計画を言いますと、総工費は三千八百五億円です。現在までにはその半分も使っていないのです、千六百億円工事に投入している。そういう状況ですね。そういたしますと、こういう京葉線についても、これからどうと東京湾を一回りして東京貨物ターミナルまで結ぶという、こういう京葉線も、あの基準でいけば廃止、ぶっ壊す。そうすると、今度は新たに東京貨物ターミナルまでつくるというときにまたつくり直さなければいかぬというような、そういうような非常に不合理といえますか、そういう矛盾が出てくるわけですね。

ですから、私は、この前大臣や鉄監局長が御答弁になりました、いわゆる公布の日において国鉄の線路名称、これで固定して考えていくんだ、これで区分していくんだ、こういう考え方はいまいやうな大きな矛盾がたたくさん出てまいりますけれども、その点についての御所見を伺いたいと思います。

○山地政府委員 前回はいま先生の御指摘のようにならうに申し上げたわけですが、私どもの方でいろいろ検討いたしました結果、営業線の区分については、国鉄が公示している線路名称に定めるところを基本といたしまして、今後政令で区間を決めていきたい、かように考えております。

○三浦(久)委員 そうすると、前回の答弁を御訂正なさるわけですね。その問題はまた後から聞きますが、この京葉線の問題ですけれども、これはどうされるのですか。これは廃止対象線区に入ってしまうのですけれども、もしこれを残すとしてばという基準で残すのかというのを私はちょっと聞きたい。

○山地政府委員 いま私が線路名称に定めるところを基本として政令で決めたいと申し上げたのは、線路名称に書いてあることというものを基本にいたしまして、いま先生御指摘のようないふことについては、どういふような表現をするか、政令で書く段階で検討をしていきたい、かように考えております。

○三浦(久)委員 これはやはり貨物の輸送量が将来どの程度伸びていくかというのを考慮に入れなければならぬはずなんです。そのほかの新たな基準というものを考えるわけにはいかないと、思うのです。そうすると、やはりこのいわゆる千葉貨物ターミナルから東京貨物ターミナル、もつと先まで、塩浜操車場まで結ぶようですけれども、いつできるのかというところは一つの大きな問題です。ということは、一般的に将来の交通需要、いわゆる国鉄に対する需要というものを、いつの年度まで先を見るのかということですね。五年先まで見るのか十年先までなのか、これは乗客の場合も同じことだと思うのです。地域開発の効果というものをいつの時点でとらえるのかということとは一番大事な問題です。この京葉線についてはどういふふうにお考えになっていらっしゃるのでしょうか。

○山地政府委員 個々の具体的なケースになりますと、先生の方が非常にお詳しい場合がありますので、私が間違える場合にはひとつお許しを願いたいと思います。

いま私の理解では、京葉線の蘇我というところまでは貨物だけをやっておるわけですが、いまして、この法律に言うところの特定地方交通線というの、旅客営業をやっているものを対象にして、その協議会を開いて転換を図っていくというのを考えておりますので、蘇我だけは、いまのところ

○三浦(久)委員 そうすると、貨物の輸送密度が四千トン未満の路線は廃止対象線区にするのだという基準が出ておりましたけれども、それは貨物と旅客と両方輸送しているという場合に限定されるのであって、貨物の専用線といいますが、専用線という言葉はおかしいが、貨物のいわゆる貨物線、これはもうこの法律から全く除外されるというふうになっていいのですか。

○山地政府委員 地方交通線としての助成あるいはその転換のための特別措置、そういったものは貨物線というものは除外しております。いまおっしゃったように、貨物の幹線である場合は、旅客を営業している場合は同時に貨物幹線として残していくことが貨物の場合にはあるわけで、貨物だけを運送しているものについては、貨物の合理化という観点から別途の政策を推進していく、かように考えております。

○三浦(久)委員 あとの手当てについては貨物にはないでしょう。しかし、廃止対象には貨物線はならないのですか。そんなことはこの法律にどこにも書いてないのですから、営業線に変わりはしないのですから、はつきりお答えいただきたい。

○山地政府委員 八条の二項にバスに転換することとが適当な路線というふうに書いてございまして、貨物だけをやっているところというのは考えておりません。

○三浦(久)委員 ますますこの法律の性格というのが浮き彫りになってきていると思えますね。貨物の貨物線については大量そして定型的な輸送だけ。結局、大企業、荷物は安く、たくさん運んでやりましよう、そのために国民の足は切り捨てましようという法案になっているという

うことがはつきりしてきたと私は思うのです。それで、ちょっとさっきの続きをいきたいと思います。あれほどはつきり前回、大臣と鉄監局長が、国鉄線路名称で営業線を区分をするのだ、それを言っておきながら、その後検討したけれども、これは参考にする程度であって、政令で独自の考え方に基いて決めるのだ、こういうふうな答弁を訂正されましたね。これは私は大変重要だと思ふのです。

たとえば、どの線区が幹線に入っているのか、また外されているのか、またこれから外すのか、そういうことによつて廃止の対象になるかならないかということが決まってしまうというほど、これは重大な問題なんです。それをいままで十分な検討もしないままこの法案を出してきたということ、私は重大な責任だと思ふます。

それで、いま御答弁が前回と変わりましたので、ちょっと質問をさせていただきます。法案の八条一項、二項には、線路名称とその起点、終点を定める方法とか基準、そういうものは何にも決まっていないのです。ということは、たとえば私がこの前指摘しましたけれども、大垣から美濃赤坂までの支線、これは東海道本線であり、それでは、政令をつくる段階でこれを東海道本線から外してしまう、これはそういうことも可能になるといふことですね。そういうことと、これは地域住民にとっては大変重大な問題です。いままでは東海道本線に入っているから決して切られることはないだろうというので、安心して、陳情にも行かなければ運動もしない。法律制定の段階まではそういうふうになんて安心しているわけですか。ところが、いざ政令が制定される。されたのを見たら、おれのところは東海道本線から外されておった。これは全く地域住民に対する不意打ちじゃありませんか。地域住民に対して何ら防御の方法というものを与えていないという事ですね。これはさつき悪代官という話が出ましたけれども、まさに知らしむべからず、よろしむべ

しという封建時代の思想をそのままあなたたちは実行しているということになりはしませんか。この点はどういうようにお思いでしょうか。

○山地政府委員 この前の私の答弁を訂正させていただきます。この前、心に苦しく、申しわけないと思っております。(三浦(久)委員「余り悪そう顔していいいな」と呼ぶ)いやいや、本当に申しわけないと思っております。

ただ、私どもの方でこの前から申し上げておりましたのは、線路名称というものがいろいろな変更をしてきたということは私もよく存じておるわけですが、それはそれなりのいろいろな理由があつて、そういうものが社会に固定しているということが私どもとしては非常に大事な点であらうと思つておられます。この前いろいろ御議論がありましたように、営業線といふと汽車が全国ぐるぐる回っているわけで、どこからどういふふうにかつていふことについては、白紙の状態から、その線路名称といふものを考えないで、ここからこゝまでといふことを決めるという場合の全国的な基準といふのは大変むずかしい。私どもいろいろ考えました。運行系統とか、いわゆるどれぐらいきいていふとか、いろいろあつたわけですが、私どもとしては、これだけ社会に固定し、長い歴史を有する線路名称でございますので、その線路名称の区分で全国統一的にこの営業線といふものを規定して、その線路名称による区間について基準を定めていきたいと思つておられます。いまのような美濃赤坂とかが本線に入っている、それともいろいろな事情があつたかと思つておられます。私も個々にその支線に入っているものについて調べなければいけないと思つておられます。そういうことも検討の対象にできるように政令で考えていきたい、かように考えておられます。

○三浦(久)委員 答弁になつていないのです。私は、地域住民に対して不意打ちを食らわすことになるんじゃないか、そういうことはすべきじゃないかといふことを言つておられます。

よ。ですから、いまの御答弁でもそういう矛盾が出てくるのです。

それからまた、逆の場合、たとえばいままで本線に入っていない、しかし政治家の圧力でこの線はどうしても残してほしいという場合には、大概幹線につながつていまして、それを幹線の一部に編入してしまふばいいのです。たとえば、あした調査に行く樽見線の問題でもそうです。あれを政令をつくる段階で東海道本線に入れてしまふば廃止対象から除外されることになるわけですから、そうでしょう。こういうような矛盾が出てくるので、これについてのお考えはどうですか。

○山地政府委員 そういったいろいろの問題が起るから、私どもとしては、公布の日の線路名称といふものを非常に固定的に考えたい、そして、それを政令に持ち込んで先生方の御指摘のような矛盾の問題については検討していきたい、かように申し上げておられます。

○三浦(久)委員 法制局、来ておりますか。質問いたしますが、現在の国鉄線路名称に基づけば、たとえば本線に入っている、そういうものを政令を制定する段階で本線から外してしまふといふようなことは、法律上は可能なのでしょうか。

○工藤政府委員 お答え申し上げます。法律案におきましては、第八条の一項あるいは二項におきまして、「政令で定める基準に該当する営業線」という形で書いておられます。一応政令の委任の範囲内において規定し得るものは規定する、こういうことだと思つておられます。

○三浦(久)委員 質問に答えてください。もう一回質問いたします。たとえば、いま国鉄線路名称に基づけば本線に入っている、そういうものを本線から外してしまふ、また逆にいま本線に入っていない支線、それを政令制定の段階で本線に編入してしまふ、そういう決め方をしてもそれは法律に違反するといふことにはならないのでしょうか。

○工藤政府委員 お答え申し上げます。政令案の中身につきまして、私ども実はまだ審査をいたしておりませんので、断定的なことは、あるいは結論めいたことは申し上げるのには差し控えておきますが、いまお尋ねの点につきましては、「政令で定める基準に該当する」といふことで、一応基準に該当する営業線といふものは政令に委任されております。その委任されておきます範囲内におきましては、これは八条以下のこの制度の趣旨にかんがみまして、妥当な線を妥当な基準で決めていく、こういうことでございませう。したがって、本線であるか支線であるかといふ点につきましては、私ども実態を運輸省その他からまだよく伺つておりませんので、その実態的な判断を含めましては保留させていただきます。

○三浦(久)委員 法制局だから法律の見解を聞いておられるわけですよ。妥当とか妥当じゃないとか、そんなことは政策の問題なんです。私は違法かどうかといふことを聞いておられるのです。ですから、政令で委任された範囲内で可能だといふのなら、いま私が言った、たとえば支線を本線に編入したり、また本線に編入されているものを取り除いたりといふような作業は、政令で委任されている範囲といふふうにあなたたちは考えているのですかどうですかと言つておられます。

○工藤政府委員 お答え申し上げます。基準の考え方自身はまだ私ども実は伺つておりません。そういうことで線路をそれぞれ決めるといふことは自身は、政令で該当するといふことで可能でございますが、どのように決めるかといふことについては、実は私どもまだ伺つていないといふことでございませう。

○三浦(久)委員 ですから、結局この法律には、線路の終点、起点、それをどういふふうにするかといふような定め方についての基準を何も書いていない。ですから、それはまず政令で自由にできるといふふうを考えなければならぬ。そうすると、結局いまだ廃止されたいと思つておられる

のが廃止されてみたり、または廃止される対象線区が廃止されなかつたというふうになり、自由自在に政令で操ることができるといふことになるのです。ですから、この法律といふのは全く切り捨て御免の法律だと言わなければいけないのです。

それで私は聞きましても、それでは営業線の区分が法律によつて政令に委任されておられますか。こんなことがどこに書いておられますか。ちょっとお尋ねしたい。

○工藤政府委員 お答え申し上げます。第八条第一項におきまして「運輸の改善のための適切な措置を講じたとしてもなお収支の均衡を確保することが困難であるものとして政令で定める基準に該当する営業線を選定し、」云々といふふうにおられますが、昨年の十二月の閣議了解を基礎にしまして私どもこれを審査いたしましたときに、輸送密度といふものを考えてくれといふ話は運輸省の方から伺つておられます。

ところで、輸送密度につきましては、区間とそこにおきます輸送量、この輸送量を区間で割らなければ輸送密度が出てまいりません。そういう意味で、区間といふものがそこに並行して出てくるということは当然であらうかと思つておられます。

○三浦(久)委員 それは区分をされていなければ、乗車密度が何ばだといつてそれを当てはめて選定することはできない。そんなことはあたりまえです。しかし、それが必要だといふことと、それが合法性を持つといふことは全く違つておられます。あなたたちが必要だからといつて、それが合法性を帯びるということにはならない。そうすると、法制局は、この八条の一項にしろいますが、一番最初の「日本国有鉄道は、鉄道の営業線のうち、」云々と書いてあつて、「政令で定める基準に該当する」とありますが、この基準といふものの中には、そうすると四千人とか八千人とかといふ乗車密度、これは本当の基準、それと同時に線路区分も入つていふふうにお考えになつておられますか。

○工藤政府委員 お答え申し上げますように、四千人、八千人という数字が出てくる前提がまず問題でございます。輸送量と区間、営業キロ、この二つがもとになりまして、四千人、八千人という数字も出てまいります。したがって、それを決めます場合に、この区間における輸送量が幾ら、こういうことで政令に定める基準に該当するかどうかという判定もまたできるのではないかと、かように思います。

○三浦久委員 全然もう法律家の議論じゃないよ。そんなものはアブリオリに決まっておるというわけですか。この法律制定の前に決まっておるというわけですか。それだったら国有鉄道線路名称でやらなければならぬことになるじゃないですか。

そうすると、私はあなたに、逃げの答弁をしておるから言っておきますけれども、八千人とか四千人というのは一つの基準、しかし線路区分というのはこれは基準じゃありませんよ。これはある基準によって区分されたその結果なんです。日本語であればそうです。基準というのは、多くのものの中からあるものを選ぶ、そういう場合のものになる標準を言うのです。だから、この区分というのはこの基準には該当しないと私は思う。しかし、あなたに何ば言ってもそういうことをうんと言わないから、私はもう時間もないから私の見解を述べたけれども、たとえば私の考え方では、この基準に該当しないのです。これは委任していい。たとえば、道路法をあなた見てもらなさい。道路法の第五条に一般国道の定義というのがあります。この中で「一般国道とは、高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ、次の各号の一に該当する道路で、政令でその路線を指定したものをいう。」その第二項で「前項の規定による政令においては、路線名、起点、終点、重要な経過地その他路線について必要な事項を明らかにしなければならない。」こういうように、道路法ではっきり法律によってその路線名と起点と終点というものが決められている

のです。委任されている。これに基づいて決めているのです。ところが、この再建法はそんなことは一つも書いていない。結局どういふことかという、あなたたちはまずこの法律をつくったときに、国有鉄道線路名称、これがあるからこれでやればいいのだ、そういうふうに思っておったという事です。ところが、この国有鉄道線路名称によればいろいろな矛盾が出てくるというところを指摘されて、それでやるといふわけにいかなくなっている。だから、もともとあなたたちはこの国有鉄道線路名称をもとに考えておったということなんです。ということは、結局明確な法律に基づく政令委任というものが無いわけですから、この法律に基づいてはそういうことを決めることができないのですよ。ということ、私はこの法律の致命的な欠陥だといふふうに思いますけれども、いかがですか。法制局どうですか。

○工藤政府委員 お答え申し上げます。ただいまの道路法の規定は、先生御指摘のとおり規定がございいます。ただ、今回のこの再建法と道路法とは、その趣旨においても異なりますし、したがって規定のしるよりもまた異なっております。○三浦久委員 もう終わりますけれども、しかし営業線についての区分を決めるのは、何の縛りもないのです。法律による区分というのは、性格上適用にならないのです。結局これは政令委任のいいことを勝手に政令でやろうとしているというところにほかならないし、また自由に政令で決めて線路を決めることになって、切り捨て御免というふうな結果をもたらしているというまことに欠陥法案だと私は思うのです。こういう法律が制定されて、そしてまた線路別運賃でも設定された場合に、住民の皆さんから、その線路別運賃は不当であるから不当利得の返還請求訴訟というものが起きるかもしれない。そういう訴訟にもたえられないような致命的な欠陥を持った法律なんだというのを私は最後に一言申し上げて、時間が来

ましたので、質問を終わらしていただきたいと思ひます。○小此木委員長 この際、午後三時二十五分まで休憩いたします。午後三時一分休憩

午後三時三十分開議

○小此木委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。質疑を続行いたします。

これより鈴木内閣総理大臣に対して質疑を行います。この際、質疑をなさる委員各位に申し上げます。質疑の時間は理事会において申し合わせたとおりでありますので、その時間の範囲内においてお願い申し上げます。したがって、答弁も簡潔にお願い申し上げます。

加藤六月君 ○加藤六月委員 鈴木総理はお忙しい中を当運輸委員会の質疑に御出席いただきまして、大変恐縮いたしました。お答えください。日本国有鉄道経営再建促進特別措置法、当委員会において御質問されてきたわけであります。私たちは、厳しい財政再建下、三Kと言われ

ておるそのうちの一つである日本国有鉄道問題に對して抜本的なメスをふるい、そして多くの国民の期待にこたえなくてはならないということ、昨年の閣議了解の線に従い、今回のこの特別措置法を必死で審議いたしておるわけであります。そうして、この法案を提出いたしますときのわが党内における手続のときに、これまで大変多くの議論が諸先輩、多くの総務方から出されまして、大変かんかんがくがく議論が展開されたことは総理も御記憶にはつきりいたしておるところだろうと思ふわけであります。

私は、この法案のさきの通常国会の質問のときにこういう表現をいたしましたのでありますが、わが

自由民主党も財政再建と三K問題の解決のためには党自身も血を流し、肉を切らなくてはならない、その重要な法案がこの国鉄の経営再建法案である。ある面では今回、この半年間ぐらい、地方公共団体、知事さんあるいは市町村長さん、各種団体を含めて陳情が一番多いのも、この法律の中に盛り込まれておる、該当するやもしれないと思っておられる市町村長さん方の陳情というのも非常に多い。そういうときに、わが党の首脳部の先生方は、必ず答弁のときに、国鉄はどうしても有効にその機能を發揮して生かし、そして省エネルギー時代、あるいは都市空間における交通手段の確保が困難になった今日、あるいはまた環境問題、こういうものを考えていくときに、国鉄を有効に機能させる、そして都市間の旅客輸送、大都市圏内における旅客輸送、そして大量定額貨物輸送、この三つの重要な機能を国鉄に發揮させていく、そのための措置法案である、したがって、そういう大前提に立つて今回の法案を出したので、国民皆さん方も理解と納得をしていただきたい、ある面ではわが党の金城湯池と言われる地域も、事と場合によってはバス転換あるいは第三セクターに落とさなくてはならない、しかし、それも国民全体の生活と経済を守り、そして国鉄の機能を十二分に發揮していくためだ、こういう説明をしてきておられるわけでありまして、あるいは総理自身も、いろいろな陳情を受けたときにそういう御答弁をされておるのではないかと私は思います。

私は、今回この質問をやるに際しまして、冒頭まず総理に御質問しておきたいと思ひます。この二月十九日だったと思ひますが、総務会における決議というのがあります。この決議に対して一部の労働組合あるいは一部の団体の中に非常な反発と、逆に誤解から発生した政府・自民党けしからぬというような意見等が生まれてきました。私自身はそういう団体や組合幹部の皆さん方にもできるだけお目にかかって、それは誤解であるということ等の説明をいたしたのであります。それは国鉄の破局的状況に對して経営再建を行っ

て総理はいかかお考えでありますか。しかもしかも、これは民主的な手法によって、地域のニーズに合った体系をつくらせるというのが基本でなくてははいけないと思つておるわけあります。

そこで、長年当運輸委員会を中心にして地域交通の維持整備についてわれわれは議論をしてまいりました。あるときには当委員会の全会一致の決りによって政府に施策の推進を要求してまいりました。今回提案されている国鉄再建法であります。今何提案されている国鉄再建法であります。なるほど幾つかの問題を取り上げてはおりますが、中心の課題は地方交通線の問題であります。三つ取り、舌が、国鉄の怪宮から地方交通

線を切り離そうというのが主体であります。それだけに問題は深刻なんでありますが、地方ローカル線、地方交通線をどうするか、なるほどこれは大きな問題であります、国鉄経営だけの問題ではありません。そういう意味で、取り上げることについてわれわれはやぶさかではありませんけれども、取り上げ方と結論の出し方については、法案に盛られているような手法ではないという

のが手前どもの考え方で一貫してまいりました。また、すでに運輸大臣が通達を出しておりまして、御存じないと思うのですが、先ほど申し上げました地域交通の維持整備計画を策定するに要領について、この三日に政令を改正をしながらそれぞれの陸運局長に通達を出しております。地方自治体が何らの権限を持っておりませんから、この法案と同じように、その部分については木に

竹を接いだようなきこちないというが、一貫した
いものがありますけれども、言うならば、この通
達は、先ほども私が申し上げた、地域の交通をど
うやって住民の手によって立て直すかというのが
主体であります。

片方ではこういう通達を出しておきながら、片
方ではこの法律で一定の基準をつくって、その基
準に基づいて廃止をまず一つしよう、バスに転換
というが鉄道の線路を外そう、それからもう一つ
は、国鉄営業線約二万一千キロございいますが、そ
の半分に等しいような一万キロに怎么办呢とす

地方交通線については特定運賃をつくらうということでは法律案が用意されております。こうなりますと、国鉄の経営自体から見てもこれは大きな変革であります。運賃制度上も大きな変革であります。そういうものを、しかも政府の一方的な基準、査定によって処理をしようということについては、われわれは断じてこれは容認するわけにはいきません。問題はありますから、真剣に関係の皆さんの御討議をいただいていい結論を得る、もちろんその中には国鉄の主張も入るだろう、政府の主張も入るだろうと思うのです。しかしながら、政府と国鉄だけの主張で地域住民にその処理を押しつけるがごときは断じてやるべきではないと私は思っているのです。

ところが、今度の法律案は、御案内のとおり、一定の基準を決めたならば、自動的に等しいように線路を廃止してバスに転換する、なるほどそれで用の足りるところもあるでしょう。しかし、足りないところもある。いままでも議論してきたのは基準について議論が集中しました。ところが、その基準は、御案内のとおり、これは大変なものです。ケース・バイ・ケースでありますから、これは百線あれば百基準をつくらなければ始末がつかぬような始末だと私は思う。

いずれにいたしましても、地域交通の維持整備は緊急の課題である。それは民主的な手法によってどこまでもやるべきだと考えておりますが、総理のお考えはいかがでしょう。

○鈴木内閣総理大臣 近年、産業構造の変化、また過疎化の進行、さらに目を見張るようなモータリゼーション時代の進行、そういうようないろいろな社会経済上の変化に伴いまして、地方交通線がその鉄道としての特性、機能というものを発揮することができないような状況に相なっております。

私どもは、国鉄財政の再建という観点のほかに、また国鉄が本当に大量輸送機関としての機能を十分に発揮できるかどうか、そういう国鉄にしなければならぬ、こういうようなことを考えま

して、今回の地方交通線の合理化、整理ということとを御提案を申し上げなければならぬわけでございます。現在の国鉄法におきましても、国鉄は運輸大臣の認可を得ることによりまして、地方交通線の整理あるいはバスへの転換、これができるわけではございません。しかし政府・与党、特に与党の自由民主党の方から、地元の承認、了解がなければそういうことはやるべきでない、こういうことを決議で枠をはめておるわけでございます。

そういうような状況下に、前段で申し上げたように、この地方交通線がもう機能を発揮できないような状況に來ておる。そこで、今回の法案におきましては、これをルールをきちつと決めまして、そうして、そのルールに基づいてこれを整理線として取り上げざるを得ない場合にはこれを取り上げる、その間におきましても、地元の知事の御意見等を十分聞く機会も持っております。また、その基準の設定につきましても、当委員会におきましてもその点が一番重要な問題だということとで、各委員の皆さんから真剣にそこに御議論がなされておるといふことも承知をいたしております。したがって、運輸当局、国鉄におきましては、この当委員会の御意見というものを十分踏まえて、そして基準というものを適正に合理的に決めていく。そして、決めましたところの基準につきましても、政治的にこれをゆがめるといふこととなしに、きちつと折り目を正して実行に移してまいりたい、こう思っております。

○久保(三)委員 私の質問が少し幅広く申し上げたので、大変恐縮でありました。やはり国鉄問題にしぼってお尋ねした方がいいでしょう。

あなたのお話の中に出てくることは、言葉じりをとらえるわけではございませんが、従来やろうとして法律はあるのだからやれなかった、それはいわゆる自由民主党の中で地元の了解がなければやってはいかぬという縛りがあったのでできなかった、こういうお話ですが、それは自民党の中でのお話でありまして、法律があるのならそれを振

り切っておやりになってもいいのじゃないかと私は思っております。自由民主党のそういう約束を振り切るために今回法律を出すというふうに解釈するということは大変間違いだと思っております。言葉じりかもしれませんが、考えのものはちょっと違ふんではないかというふうに私は思っております。

それで、言及されました基準についてであります。基準というのは政令にゆだねるということになつておりますが、この法律案は御案内のとおりことしの二月、国会にかかりました。解散までの国会で一応の審議が行われまして、そのときには私からも当委員会、基準は地域住民の生活に密接に関係することであるからこれは法律事項ではないか、法律に盛り込むべきであるという主張をしたのであります。しかし、私はいまさら法律でなくちやいかぬということにだけ固執するわけではありません。しかし、その中身についてはやはり固執せざるを得ません。これまで運輸大臣の御答弁の中では、運輸省としての基準案の案、案の案といふことでしようね、何かちよつとよくわかりませんが、不確定要素を多分に含んだ一応の案が当委員会でも提示されました。これは特に二、三の省庁から反対がある、こういうことですが、挙げて言えは自治省とか通産省、それからきょうの答弁を聞いていると建設省あたりも余り同意していないようですね。あるいは国土庁もそういうことですね。最終的に同意をしていない。少なくとも案でありますから、すかつと全部整合したものでなくとも私はいいと思うのです。しかし、こういう基準に従って政府はやるべきであるといふことをお示し願うことがこの法律案のまず第一歩だと思ふのです。それがなければ大部分を占めるところの地方交通線の対策はどうなるかわからぬですね。

そういうことに関係して基準案について、政令案について総理はいかなる御責任をお持ちになりますか。

運輸大臣、先に。

○塩川国務大臣 基準案につきましては政令との関係がございます。政令の策定につきましては目下各省庁間におきます意見の調整を図つておるところでございます。しかしながら、国鉄が自分の努力のみでは何としても採算をとりがたい路線等につきまして、その基準はおのずから国鉄並びに運輸省におきまして審議した一つの基準というものがございまして、その基準、これを中心にして政令を編成したい、こういう考えでございまして、さりとて政令という形態で出しますまでもはまた文言の問題もございまして、また各省庁間の調整もございまして、そこで政令の基準となるもの、この案をわれわれが提示させていただきます。したがって、この法律案が成立いたしました時期からできるだけ速やかに各省庁間におきましてその意見の統一を図り、そして、これが公正にして真に国鉄の再建に寄与し得る政令といたしたいと思っておりますので、御理解をいただきたいと思います。

○鈴木内閣総理大臣 ただいま久保さんからお話がございました基準の問題は、この法律を円滑に効果的に実施してまいります上から一番重要な問題であると私も認識いたしております。ただ、いま運輸大臣からお話がございまして、現在運輸省、国鉄が中心になりまして、その政令案なりあるいは基準についていろいろ検討いたしております。また、関係省庁に協議をいたしておるわけでありまして、国会の皆さんの貴重な御意見も踏まえまして、政府として近く政府全体が統一された基準というものをきつりと決定したい、私の責任においてそれをしていきたいと思います。

○久保(三)委員 総理の御答弁は当然だと思ふのです。ところが、われわれ国会議員にしてみれば、いま重要なこの法案を審議中でありまして、この法案の行方が基準案の作成いかんによつては変わってくるということなんです。しかも、その変わり方は、地域住民の足を取る、あるいは先ほ

ど申し上げたように、国鉄全線の半分に等しいようなところに割り増し運賃をつけようということがやってくる。これは大変重大なことでありまして、おおよそおぼろげながらもこういう線で大体基準はできそうだなというぐらゐの話がなくて、これは話にも何もならぬと思うのですよ。大体基準案なるものが、運輸省から先般二十二日の委員会に出ました。しかし、各省庁でこの案について異論がある、こういう話でありまして、これは大変なことだと思ふのですよ。これはいつお詰めになりますか。先ほどの質問から言うと、来年度予算の原案編成のときまでには決める。あたりまえの話ですが、これは大変なことだと思ふのです。これが決まらぬうちに押しに押していくことは私はどうかと思ふ。私の方は別に余り手暇がかかるから法律でばったりやろうなんて考えを持っていないとしたらば、これは誤りであります。地元の住民に対して説得なり理解を遂げていただくためにはそれなりの努力が要るのであります。政府もそのとおり。そういうものを省略して、法律で一遍きつと決めて、あとは自分たちが勝手に基準を決めようということについては、われわれとしては納得しがたい。残念ながらこの点だけでも納得しがたい。私は基準案の内容についてのいい悪いをいま言っているのではないですよ。いい悪いは別としても、その前提として基準案がどんなものであるかわからぬでは審議にも何もならぬではないですか、こういうことを申し上げているわけなんです。

○久保(三)委員 運輸大臣とやりとりしてもこの間の話と同じになりそうなので、それでは、運輸大臣からいまお話がありました、少なくとも、基準案なるものを二十二日に提示されましたが、そういうものは余り骨子は変えないで政令案をおつくりになりますか。総理いかがです。

○久保(三)委員 先へ行きましよう。新線建設について総理にお伺いします。

○久保(三)委員 先へ行きましよう。新線建設について総理にお伺いします。

二五

○久保(三)委員 先へ行きましよう。新線建設について総理にお伺いします。

○久保(三)委員 先へ行きましよう。新線建設について総理にお伺いします。

○久保(三)委員 先へ行きましよう。新線建設について総理にお伺いします。

○久保(三)委員 先へ行きましよう。新線建設について総理にお伺いします。

二五

○久保(三)委員 先へ行きましよう。新線建設について総理にお伺いします。

○久保(三)委員 先へ行きましよう。新線建設について総理にお伺いします。

○久保(三)委員 先へ行きましよう。新線建設について総理にお伺いします。

○久保(三)委員 先へ行きましよう。新線建設について総理にお伺いします。

二五

○久保(三)委員 先へ行きましよう。新線建設について総理にお伺いします。

○久保(三)委員 先へ行きましよう。新線建設について総理にお伺いします。

○久保(三)委員 先へ行きましよう。新線建設について総理にお伺いします。

○久保(三)委員 先へ行きましよう。新線建設について総理にお伺いします。

二五

等でやるという体制がつくられ、そういう線でやるという場合には建設を続行する、完成をさせる、こういう考えでございます。

○久保(二)委員 そうしますと、国鉄新線としては建設をしない、こういうことであります。そうだとすれば、これはやはり法律の中できちっと規定するのが本当ではないでしょうか。いかがでしょう。

○塩川国務大臣 これらの線区につきましては、目下鉄建公団が工事をしておられるのが大部分でございます。そのものにつきましては、現在工事が一応中止をされておるといふ状況になっておるのでございます。したがって、先ほど総理から答弁がございましたように、地元との協議を得て、地元と地元の企業、そういう関係との協議を待ちまして、この線路の工事をどう扱うかということ等につきまして協議をまとめていきたいと思っております。

○久保(三)委員 どうも総理も運輸大臣の御答弁も、第三セクターとか民鉄業者とか、そういうものにつくらせるといふことについてははっきりしているようでありますが、国鉄で引き続いてやらせないという御答弁はないのです、重ねてお伺いしますが、国鉄新線というのはAB線についてはつくらない、つくりませんということであり、また、それともその第三セクターでやるのかどうか、いかがですか。

○塩川国務大臣 この法案の中に流れております精神をくんでいただければ御理解していただけると思うのですが、これが建設を完了したといたしましては、特定地方交通線とみなされる線区につきましては、工事を続行するわけにはまいりません。

○久保(二)委員 わかりました。私もそうだろうと思うのです。片方ではめくろうというのに、その先は建設していいというの、どうも理屈に合いませんからね。だから、結局、国鉄ではなくて民間あるいは第三セクターでやらせるというふうになりますね。わかりました。

だから、これは形を変えた政治路線を今後も引き続き敷設していくことに相なりはしないかというのが世間伝えられるうわさであります。いかがでしょうか。

○鈴木内閣総理大臣 久保さんの御質問の御趣旨が、あるいは私、間違った理解をするかもしれないが、全然いま着手もしていない、用地買収もできてない路線、ただ鉄道敷設法に予定線として載っている、そういうようなものを、現実にも全然できてないというものを、民間業者がこれを経営したいから、そういう要請に基づいて新線建設をする、そういうようなことあればまさに久保さんがおっしゃる政治路線というようになしを免れない、批判を受けるかもしれない。しかし、ただいま運輸大臣も申し上げましたように、鉄建公団で現に建設を進めておる、工事半ばである、もう少しでこれが完成をする、そういう路線であつて、そして国鉄としては、直接それが、この完成を見、運営をするということになりますと、特定地方交通線になりかねない。そういうようなものを第三セクターなり地方住民の要望にこたえて地元が受け入れ体制をつくってその運営に当たろう、こういう場合におきましては、私は決してそれは政治路線ではない、地域住民の足の確保の上から当然なすべきことである、このように考えております。

○久保(二)委員 四十線ほどございますね。これはいまの総理の御答弁だとすると、全部そういう形を変えてやろうじゃないか、こういうお話にも受け取れますが、いかがですか。

○鈴木内閣総理大臣 私は、バスあるいは第三セクター、地方と民間業者、そういうような形で、この特定地方交通線を廃止した後、足が確保されるというところは望ましい、こう考えております。しかし、なかなか厳しい諸条件があるかと思ひますので、四十線全部そういう体制で受け入れられるかどうかということにつきましては非常に頭を痛めておるところでございます。どうしてもそういうことができない場合は、バスでもってこの

足は確保してやらなければいけない。私どもの考えておりますのは、まずこの後の交通、足というものを必ず何らかの形で確保するということが必要である。それに向かつて最善を尽くす考えでございます。

○久保(二)委員 この法律そのものもそうです、いまのお話もずいぶん矛盾があるのじゃないかというふうには私は思うのであります。私は新線建設を全部やめてしまえということでもないのではありません。ただ、片方の在来線はめくってしまえということが大体この法律の主要なる点であります。その先は、いま建設しているんだから、ひとつこれは第三セクターでもやったらいいじゃないかという話は、まさにこれは論理が一貫しないと思うのです。交通政策上からいっても、国鉄から切り離せばいいんだ、後はどうでもいい、また建設途中だからひとつ線路を敷こうじゃないかという話になりかねぬと思うのです。こういうことは少なくともわれわれ、交通政策上からもおかしいと思うのです、はっきり言つて。

それで、総理、総理に一番関係の深い地元の三陸縦貫はもう路盤はずつとできておりますが、これはそれじゃ、第三セクターでもおやりになるということになりましようか。いかがでしょうか、一つの例として。

○塩川国務大臣 ちょっとその前に。先ほど総理の答弁にございましたように、AB線が建設を進めないとすると、その地域における足の交通については、何らかの方法でやはり行政の責任として確保しなければならぬ、こういうお話でございます。それはAB線を完成する、しないの話ではなくして、完成していききたい、こういうことでございます。したがって、いわゆるゆるAB線につきましては、あくまでも地元の意向を尊重しまして、地元が中心となって運営される、いわゆる第三セクターのような形式をもつて運営されるといふときにこの建設を再開するといふこの原則は変わらないものと御承知いただきたいと思つております。

○久保(三)委員 いまのお話、それは地元で要請があればということでありましようが、交通政策上からいって、特定地方交通線になるような線をいま資料を使って、そして、いま思ひらくそこには並行したバス路線があると思うのですよ、そういう輸送力が配置されているところになお新しいものを配置していくことが、交通政策上妥当であるかどうかの観点をやはり考えなければいかぬと思うのです。そういうものを考えないで、ただ地元から要求があるからひとつつくろうじゃないかということはどうかと思つて。

それから、すでにこの委員会審議中にも、自治省関係からは、第三セクターに自治体が金を出すことについて、あるいはそれに参画することについて、御案内のとおり疑問があるということも言つております。だから、そういうものも解決しないでは、私は、法律案をそのまま通そうと言つても現実にはむづかしいではないかというふうにも思つております。

総理大臣、いかがでしょうか。地方自治体に権限がないですな、交通については。そういう権限を全然与えないで置いて押しつけるということ自体にやはり私どもは問題があると思うので、運輸省の権限を多少なりとも地元、地方に分権するのがこの際必要ではないかというふうにも思つておりますが、総理の御所見はいかがでしょう。

○鈴木内閣総理大臣 私は、地方の交通体系というものを決めてまいりますためには、やはり地方で交通体系を整備する、そういう地方交通計画というふうなものがなければならぬ。したがって、いま運輸当局におきましても陸運局等を中心にして、国会の御意見等も踏まえて、そういう地方交通計画というふうなものをいろいろ調査、立案を進めておる。したがって、その際におきましては、知事さんやあるいは市町村長、議会等の御意見というものを十分しんしゃくし、それを反映させるようにしながら、地方のそれだけの交通計画というものをつくつていくべきである。また、今回の提案申し上げておりますと

ころの法案におきましても、実態的には知事の意見、また市町村長の御意見というものを十分反映せしむるよう、運用の面で配慮してまいりたいでございます。

○久保(三)委員 次に、国鉄再建の問題というよりは、再建の方法として経営の基盤をつくるということ、これはわれわれがかねがね主張していたところであります。てっぺんから財政再建と言ってもそう簡単なものではないので、むしろ経営基盤を確立することが先決ではないかということで、最近ややそういう傾向で、今回の法律の目的の方はそういうふうに書いてあります。必ずしもそのとおりではないとは思いますが、経営基盤の確立をしながら速やかに財政の収支の均衡を図れというのが今回の法律の目的のようであります。六十年代までに基盤確立ですから、そこで財政の均衡を図るというのは無理であろう、こういうふうには実はわれわれも思っているわけでありまして、それについて総理に一言お伺いしたいのは、御案内のとおり、構造的欠損というのが先ほど加藤委員からお話がありました、幾つかの問題があります。その中でも一番大きな問題はやはりローカル線の問題です。御承知のように、今回の法律案で正式に助成をするとなつてゐる。助成をするというが、しかし現在でも欠損の大体二分の一の助成をしております。それを法律に引き直したのじゃないかというふうにわれわれはとっているわけなんです。しかし、考えてみれば責任区分を明確にしないところに、国鉄の再建がなかなか容易でない面が一つございまして、政策的な責任、国鉄の経営の責任というものをきちっと整理することがまず一つだろうと思つたのですが、それができない。そこで、ローカル線一つとっても、これはまじめに経営をやった場合でも赤字は出ますから、その欠損は相当額について助成すべきであらう、こういうふうにはわれわれは思つた。それから、公共割引についても政策的な負担をそれぞれその部局でちゃんとやるべきなんです、いまだに話がついていないということで、非常に怠慢なとい

か、対策要綱などは閣議了解事項としてははりっぱにできているのでありますが、これがまじめに展開してないところに問題があります。

そこで、そういう問題を前提にして考えますと、今年度は償却後八千九百九十八億欠損ということで予算案が出ました。欠損を前提とした予算案というのは恐らく日本の国鉄くらいかもしれません。いづれにしてもそういうものが前提で、来年度予算要求では、仄聞するところによると償却後一兆一千億、大体こういう予定でやつていきますと、これだけでも五兆円近くになります。そのほかにこの財政再建の中に見込んでいないものは、上越、東北新幹線の開業に伴うところの、ここで披露がありましたように年間三千億くらいの欠損額があるわけです。そのほかに、加藤委員からも御指摘がありましたように、退職金の問題は何とか片がつきそうでありましたが、御承知のように、年金の問題が一つあります。

こういうものを考えると、まじめに三十五万人体制をやりましたも、あるいは三十万人体制に切り詰めていっても、六十年代には今日現在と同じように十兆円、あるいはそれ以上出るかもしれないけれども、残念ながらそういう程度の累積赤字が出てきはないかと思つたのであります。

そういうことを考えますと、あらかじめ赤字の処理をどうするということを考えるのも不謹慎な話でありますけれども、見通しのつかないことを押しつけていっても、これまたやる気がしないです。だから、そういうものも含めて、総理としては、今後そういうものを率直に認めながらも十分経営体制を確立させるということで鞭撻をしていくことが一番いいのではないかと、それは一切認めないよ、おまえの努力でやれといつてもこれは限界がありますから、こういうものはお互いにやむを得ない前提として踏まえながら経営を再建させるということだろうと思つたのですが、いかがでしょうか。

またもう一つ、時間もありませんので恐縮ですが、最近新聞にも出ておまして、新聞のことを

取り上げるのはいかがか、われわれもそう思つておるのでありますが、今度の再建案の中にも運輸省のいうか、運輸大臣の監督を厳しくする条項が一項目ありますので、私はいまだこれをとれという話をしておりまして、ところが、これはそういうものがあることよりは、あるないということではなくて、むしろ最近におけるところの運輸省のやり方、国鉄の考え方、乖離、摩擦が多いのじゃないかと思つたのです。そういう摩擦というものは、おまえはまじめにやつてない、片方は権力に物を言わせて、こら、こら言う。こういうことであるから、私はこの前言ったのですが、運輸省の機構から、鉄道監督局の監督はやめろ、こら言っているのです。そして、国鉄に自主性を与える。もしもその責任でできなければ総裁は残念ながら途中でもやめてもらうというふうな仕組みの方が最も適切だと思つたのであります、いかがでしょうか。

○鈴木内閣総理大臣 今回の御審議いたしております再建促進法案は、国鉄の健全な経営基盤を確立するというのが一つ、それから国鉄の危機に瀕しておる財政再建を図ろう、この二つの大きな目的、柱からできておるわけでございます。国鉄当局が本当に真剣に労使ともに一体になって、みずからの自助努力によりまして国鉄経営の健全な基盤を確立する、こういうことをいたしまして、なお構造的にどうしても欠損が出るということとを私どもは承知いたしておりますから、そういう面につきましては、政府としても五兆円を超える債務のたな上げあるいは毎年度の欠損に対する助成、さらにまた先ほど来問題になつておりますいろいろの公的な助成の問題につきましては前向きに誠意を持って努力する考えでございます。ただ、公共負担の問題でありますとか年金の問題は、いま関係当局、関係省庁の間で鋭意検討を進めておる段階でございます。

○久保(三)委員 時間でありまして、これで終わりにしますが、重ねて要望申し上げますけれども、政令にゆだねる基準案については、当衆議院

が通過しても参議院という段階がありますから、せめて国会で成立する前に基準案は明確にお示しをいただくことが政治責任だろうと私は思つたのであります。不明確なまま役人の手によってやられることについてはわれわれは断じて承服しかねますので、重ねて基準案を明確にお示しいただくようには要求いたしまして、私の質問を終わります。

○小此木委員長 西中清君。

○西中委員 わずか十四分で大変短い時間で残念ながら、いま同僚委員からわれわれが危惧いたしておる何点かについて質問がございました。重ねて御質問する部分もございまして、一番問題だと思つたのは政令の問題だと考えておりました、いわゆる運輸省の選定基準の案というものが出ておるわけでございますけれども、先ほどこれを厳正に守るかどうかというような御質問がございました。現在出ております問題は、幹線鉄道網を形成する営業線の基準、それから地方交通線に関する基準、特定地方交通線に関する基準、こういった三つの柱で出ておるわけでございますけれども、ここに出ておる数値その他については一切守られる政令ができ上がるかどうか、まずお伺いをいたしたいと思つた。

○塩川国務大臣 骨子として示しましたその基準の線は、政令作成の段階におきましても、あくまでもこの原則は守つて作成をいたす覚悟であります。

○西中委員 ただ、この政令の選定基準の案というものは、いろいろ解釈の仕方がありまして、各委員から疑問点が数多く出されておるわけでございます。やはり一つの線を例外的に扱うというふうな恣意的な扱い方というものがあつてはならないと私は思つた。やはり地元住民が見ても国民全般から見ても妥当であるという公平さを必要とするとは私は思つた。そういう点では、もしも法案が通りましたならば、政令をつくる段階において、国民の十分なる納得の得られる政令にお願いをいたしたいと思つた。

それから、やはり問題になりますのは、日本の

総合交通体系、これは輸送構造の変化によりましていろいろと考えなければならぬ問題でございます。エネルギーの問題もそれに加わってまいっております。そういう点からいいますと、やはりこれはある程度の中長期の観点からの見直し、新しい体系づくり、こういうものが必要な段階にあると私は考えておるわけでございます。現に国鉄もいろいろと努力をされておつても、飛行場を整備する、そうすればやはりどうしてもお客さんの足はそちらに向く。建設省はどんどんと道路を整備する、それによって国鉄はどんどんとどんどんお客さんがとられる。一方、マイカーがふえる一方で、道路が整備されれば、マイカーで道路を通つた方が便利だ、こういったいろんなことが関連をいたしまして、再建法をつくつて五年たつてまた情勢が相当変わってくるんじゃないかという気がしております。この辺のところ、各省庁の考えを聞いてももう少しはつきりいたしておりませんし、さらにまた国土庁では三全総からくるモデル定住圏構想、ここには先ほど問題になりました新線の継続建設が行われておる部分が何カ所かございます。こういう問題も詰めがなされておらないというような状況でございます。

大臣、そういう点で、総合交通体系といふか、日本の交通体系、輸送体系についてどういふふうに取り組みをされようとおるのか、お考えを伺いたいと思います。

○鈴木内閣総理大臣 総合交通政策をどうやって推進をしていくか、こういう問題でございますが、それぞれの交通機関の特性というものを生かして、その特性を活用し、それを体系的に結びつけることによって効率的な交通輸送の体制というものをつくる必要があるわけでございます。

たとえば鉄道の面におきましては、都市間の旅客の大量輸送、それから首都圏等におけるところの旅客の輸送、定型貨物の大量の輸送、こういうようなものはやはり何といたしても鉄道が持つ特性でございます。しかし、一方において地方ローカル空港の整備等によるところの飛行機による交通

の確保ということも必要でございます。さらに、日本の場合は、こういう四面環海の国でございますから、海上輸送、こういうものも貨物輸送等におきましてはやはり大きなメリットがある。トラック、自動車も同様のそれぞれの機能を持つておるのでございますが、これらを十分組み合わせ、そして効率的に輸送交通体系をつくっていくというところに私もねらいがあるわけでございます。

そのためにいまそれぞれの面で道路特会でありまつか、あるいは航空の特会であるとかいろいろやっておるのではありませんか、これを一緒にして総合交通の特会にしたかどうかという御意見も一部にあることも私聞いておるのでありますけれども、それぞれの交通機関の特性というものを生かすために特会があつて、五カ年計画その他で着実にこれを行つておるといふことで、私は十分目的を達しておるのではないかと考えております。

○西中委員 六十年で収支健全性を取り戻す、こういう目標でございますが、先ほど指摘がありましたように、年金の問題等いろいろございまして、その中で上越、東北新幹線は開業後の収支均衡が図られる見通しというものは十年後であるとか言われておるわけでありまして、それはなかなか困難ではなからうかと私は考えておるわけでありまして、これが開業に伴う赤字、これは国鉄の財政をまたまた圧迫する大きな負担になりかねないというように考えております。

こういう状況を考えていきますと、いわゆる整備五線、新幹線五線、この建設ということについては、もはや国鉄財政にとってはお話にならない計画ではなからうかというように考えておるわけでございます。そういった点で、国鉄財政との関係から、この新幹線整備五線の建設整備計画については、総理はいまどういうようにお考えになっておるか、お伺いしておきたいと思つております。

○鈴木内閣総理大臣 最初に、東北新幹線、上越新幹線の収支につきましてのお話でございますが、

確かに建設から何年か、数年間というものはあるいは収支が十分いかないという面はあろうかと思つておりますが、私は中長期的にはこの東北新幹線も上越新幹線も黒字経営に移行できるもの、このように承知をいたしておるところでございます。

整備五線につきましては、すでに閣議におきまして、整備五線についての方針というものを閣議了解として決めております。それに基づきまして、あるいは調査をやつて、環境影響調査等も進め、いろいろな面から調査をやつております。しかし、これが建設につきましては、何といたしても財源対策が一番大事でございます。いま財源対策につきまして政府並びに自由民主党の中でいろいろ検討を進めておる段階でございます。なかなか財源問題あるいはその後の経済情勢等々を考えますと厳しい情勢下にはございまして、私も、私も日本の将来を考えました場合に、この整備五線というものは閣議の了解事項というものを考える考えは持つておりません。

○西中委員 時間もなくなりまして、地方交通線、地元の負担ということについても地方自治体は、特定地方交通線、これはいろいろと助成措置が講じられますけれども、一定の期限を切つておられますから、その後の心配は依然として除かれておらないわけでございます。同時に、これまで国鉄は、通学定期割引として、昭和二十四年から五十四年度を見てまいりますと六千八百四十億円、身体障害者割引で二百八十九億円、戦傷病者割引で十二億円、合計七千四百一十一億円を負担してまいりました。五十五年度予算では、以上の三つの事項でさらに六百八十四億円を計上いたしておるわけでありまして、これは国鉄の経営の健全性を取り戻すという点について、今日まで委員会の附帯決議その他国鉄の諮問委員会の提案等々あるわけでございますけれども、やはりこれは財政再建の上では見逃すことはできない問題だと私たちは考えておる。と同時に、今回特別運賃というものが設定をされる話でございますし、しかも定期の割引率を引き下げる、こういうことも言われておる

わけでありまして、これは通学生徒を持つておる御家庭、身体障害者その他そういった皆さん方の御負担というものは非常に過大になるわけでございます。

こういう点について各省庁間の意見がこれまたばらばらでございます。何ら対応を考えておらないというのが当委員会における今日までの答弁でございます。やはりこれは本当に弱い立場にある方々をどうしても守るといふ観点から、総理の指導性において一日も早く解決を見ていただくということを私は強く要求をしたいわけでございまして、総理の決意のほどを伺つておきたいと思つております。

○塩川国務大臣 総理の答弁の前に私から一言御説明申し上げたいと思つてございまして、

確かに国鉄が過去におきまして公共負担、多額なものをいたしてまいりました。しかし、今日の国鉄の破局的な財政のもとにおいては、こういう負担はなかなかしんどいことになってまいりました。そこで、運輸省といたしましては、政策担当の各省庁に対して、これらの負担方の要請を強くいたしておるところでございます。しかしながら、各政策担当官署にいたしましては、国の財政が非常に窮乏しておるときでございますので、それぞれの省庁において努力をいたしておるわけでございますけれども、その実効が上がつてきておらないというところは残念に存するのであります。しかし、われわれといたしましては、国鉄の再建との関係もございまして、国鉄の再建に、国鉄自身におきましてもまた公共負担が財政再建に支障を来さないような、そういう営業の努力も続けて、できるだけのカバーをしていくように努めなければならぬと思つております。

○鈴木内閣総理大臣 公共割引の問題をどう処理するか、この問題は多年の懸案でもございまして、国鉄の財政再建の問題と絡みましても関係省庁におきまして鋭意話し合いをいたしておるところでございます。五十六年度予算編成までに結論を

出した、このように考えております。

○西中委員 終わります。

○小此木委員長 中村正雄君。

○中村(正雄)委員 この法案について今日までの委員会が討議いたしました。政府なり国鉄当局からいろいろと答弁がございました。その重要な点について、総理に確約を求めるという意味で二、三の点について質問をいたしたいと思っております。ひとつ要点だけ簡単に御答弁願いたいと思っております。

本法案は、申すまでもなく、国鉄の運営について政府が責任を負う分野と国鉄自体が責任を負う分野とを明確に区別いたしました。国鉄が責任を負わなければならない範囲について、国鉄の経営改善に懸命な努力をすることによって昭和六十年、収支の均衡を図ろうというのがこの法案の骨子であろうと思っております。したがって、これは裏を返せば五十五年から五十九年度までは国鉄の赤字が続くということと十分認識の上で政府は提案されていると思っております。したがって、この五十年間におきます赤字については、累積すれば三兆円になるか五兆円になるかわかりませんが三兆円、これは政府が責任を持って毎年予算において処置されるものと私は確信いたしますが、総理がどうお考えになっているか、確約願いたいと思っております。

○鈴木内閣総理大臣 中村さん御指摘のように、この国鉄再建の問題につきましては、国鉄自体において努力すべき責任を明らかにしております。また、政府がこれに対して公的助成、構造的な欠損という面につきましては政府がこれに助成をしていくということと責任を明確に分ち合っております。私、六十年度までに国鉄経営の健全な基盤を確立してもらいたい、そして国鉄が真に国民の足を確保するという観点から十全に機能を果たし得るような形に合理化を進めてもらいたい、体制を整えてもらいたい、このように考えております。そのかわり政府におきましても、構造的な欠損につきましては責任を持っております。

これを助成をし、補てんをしていく、こういう考えでございます。

いま中村さんのお話では、国鉄が努力しても国鉄の経営分野において赤字が出た場合はどうするかというお話でございますが、私は国鉄の労使は、この厳しい置かれておる立場というものを踏まえて、そういう赤字が出ないように、構造的なものは政府が負いますから、経常的な収支については赤字が出ないようにがんばってもらいたい、こう思っております。

○中村(正雄)委員 政府の出しております案は、六十年度に国鉄の分野において収支の均衡を図る。したがって、五十五年度から五十九年度までは国鉄の努力によっても赤字が出るということは承知してこの法案を提案されておるわけですから、それは政府の責任において処置するのが当然計画の基礎になっておると思う。したがって、その点の確約を求めているわけで、総理の答弁はちよつと私の質問とは違った答弁になっていると思っております。

○鈴木内閣総理大臣 私は、六十年までに赤字が出ないように、財政の健全化ができるように、そういう計画に沿ってのことは政府としてはやるつもりでございます。

○中村(正雄)委員 今後地方線のうちで特定地方交通線として指定されるであろうこの法案の内容については、この委員会でも一番中心課題でいろいろと討議されました。それに対する基本的な考え方として、運輸大臣は、これらの地方交通の経営については日本国有鉄道に経営責任を解除して、国と地方自治体において責任を持って地方交通の対策に当たる、このように答弁されました。また、現在地域住民が受けております交通の利便を現在よりも下げないということと国が責任を持つてやるのだ、このように答弁されましたが、これは政府の責任者としての鈴木総理として確約できますかどうか、簡単に御答弁を願いたいと思っております。

○鈴木内閣総理大臣 地方交通線問題、特定地方

交通線の整理ということにつきましては、その裏づけとして後の地域住民の足を確保するということが一番大事な問題でございますから、その点につきましては政府、国鉄相協力をして、また地元の御協力を得まして足の確保については万全を期したい、こう考えております。

○中村(正雄)委員 ただ運輸大臣と答弁の違ひます点は、運輸大臣は国有鉄道の経営責任を解除する、国と地方自治体で責任を持つんだ、速記録にはっきり載つておると思ひますから、この点は後からお読みになって確約を願いたいと思ひます。

○塩川国務大臣 国鉄の責任を解除していただきたいと申しておりますのは、現に国鉄が鉄道として運用しておりますその鉄道としての運用の免除をお願いしたい、こういうことを言つておるのではありません。国鉄が地域交通に何ら責任がない、そんなことは私は一言も申しておりませんし、ましてや代替バスを出そうと言つておるのでございますから、国鉄の責任はそういうことで明確にしたい、こういうことでござい

○中村(正雄)委員 この法案の趣旨は、先ほども言いましたように、破産に瀕しております国鉄の経営を改善するということと趣旨でございます。結果として財政の均衡を図る、赤字の解消を図る、その根本はやはり経営の改善にあるということと、政府のやるべき問題と国鉄のやるべき問題とははっきりと限界をつけて、国鉄は企業体として破産する前の国鉄を再建する、そのためには一滴の血も流さないけれども、定員削減ということと人員の整理をやる。また、終局的には国民の税金で賄うことになりまする債務の六兆円のたな上げをやるということと、いわゆる減量経営の基盤をつくつて、その上で国鉄自身が企業体として合理化の徹底をやり、企業の効率を上げて、言いかえれば企業としての生産性の向上を図つて国鉄の再建をやる、これは民間の破産に類した企業の再建に当たる人から見れば非常に恵まれた再建の方策であらうと私は思ひます。私はこの点を運輸省

も国鉄自身も十分認識して真剣に取り組んでもらいたいと思ひます。

したがって、この法案の趣旨が達成できるかどうかは、国有鉄道の総裁以下四十数万人の職員が一体となって再建に立ち向かう姿勢ということが根本だと思ひます。これができなければ私は再建はできないと思ひます。いままでの答弁の中で、国鉄の総裁その他職員が一体となって合理化の徹底、企業の効率化、再建のために努力をするようにいたします、こういう答弁はいたしておりますが、そういう体制がつくれるという確約はいたしております。これが国鉄の現状でございます。

監督官庁であります運輸省、政府の責任者であります総理大臣に私は特にお聞き願ひたいと思ひますのは、国民の六兆円に近い血税をつぎ込んで国鉄を再建するわけでございします。したがって、四十数万人の職員が一体となって国鉄の再建のために取り組んでいくという体制を国鉄に対してつくらしめると総理は確約できるかどうか、この点お尋ねしたいと思ひます。決意をお聞きいたします。

○鈴木内閣総理大臣 中村先生御所見のとおり、私も全く同感でございます。これは国鉄労使が本当に一体になり、国民の犠牲の上にこれがなされることとございしますから、そのことを十分踏まえてこの再建につきましては最善を尽くしてまいりたい。また、私どもも厳しくその実行につきまして指導し、鞭撻をしてまいりたいと思ひます。

○中村(正雄)委員 それに関連いたしまして、総理は恐らく国電やあるいは列車にお乗りになる機会はないから御存じないかも知れませんが、われわれは国電に乗ったり列車に乗って沿線を見ておりますと、日本国有鉄道の建物の中に、合理化反対であるとか、三十五万人体制打破という字が相当書かれております。しかも、国鉄の現場の管理者はこれを見て見ぬふりをいたしております。恐らく総裁も御承知だと思ひますが、総裁が現場の管理者にこのような違法状態は排除しろと指令されたということは聞いておりません。それが現

在の国鉄の状態でございます。

また、いま総理がおっしゃいましたように、総裁以下四十数万人の職員が丸となって再建に取り組むとすれば、従来のようなサボタージュであるとかあるいはストライキというような違法行為は絶対今後やらさないということを総理に確約願いたい、この点を重ねてお尋ねいたしたい。

○鈴木内閣総理大臣 大変強い御鞭撻をいただきましたが、私も肝に銘じまして御趣旨に沿うように最善を尽くしたい、こう思っております。

○中村(正雄)委員 私は最後に、先ほど加藤君からもちょっとお話がありました、国鉄の経営自体の再建という一つの方策はこれが最後の機会ではないかと思ひます。このことを政府も国鉄の役員も職員も十分考へて真剣に取り組み、少なくとも、この法案の骨子であります六十年度においては、国鉄の分野において収支の均衡がとれるように努力をお願いしたいということを要望いたしました、私の質問を終わります。

○小此木委員長 四ツ谷光子君。

○四ツ谷委員 初めに、二問続けてお尋ねさせていただきます。

本法案の中にある地方交通線対策におきまして、廃止対象とする路線の選定は一方的に政令にゆだねられている。これはこの委員会でも大いに議論をされていくところですが、その肝心かなめの政令につきましても、運輸省の考えと申しますか、案の案というふうな話がありましたけれども、わずかにそういうものが示されただけであれば、これから関係各省庁で協議を重ねていくというふうな状態では、鈴木内閣としては国民に対して全く無責任な態度と言わなければならぬと思ひます。先ほど三浦議員が質問をいたしました、廃止対象路線を選定する際に非常に大切な個々の営業線の決め方が法律上全く欠落をしているという点が明らかになったのですけれども、そのときに鉄監局長が御答弁になりましたが、国鉄の営業線を区分し、特定する場合は、国鉄線路名称を基本にして政令で決めたい、このように御答

弁になりましたが、これは営業線区分を政府が自由に動かせる、こういうことです。たとえば現在幹線の一部になっている枝線も抜き打ち的に廃止対象路線に入るかも知れない。そうすれば、地域住民にとってはまさに寝耳に水という重大な事態も起こりかねないということではないでしょうか。しかも、この法律では、営業線を区分し、特定することについて政令に委任していないという点でも全く欠陥法案と言ふことができると思うのです。

内閣の総責任者としての総理大臣として、このような法律上致命的な欠陥を持ち、運用上も大変な矛盾と不正をもたらすような欠陥法案は直ちに撤回をされるべきだと私は思ひますが、総理の御所見を求めたいと思ひます。

もう一点は、政府が今回提案されましたこの再建法案の内容、とりわけ地方交通線対策の問題が、いままでも政府・自民党がとつてこれら地方ローカル線に対する政策、言動の上から大いに矛盾がある、こういうことを私は指摘したいと思ひます。

今回の地方交通線対策におきましては、その地域における国鉄の果たしている役割が、地域住民の暮らしやあるいは経済の上で非常に大きな役割を果たしているということを非常に軽く見ています。ただ利用人員だとか輸送トン数が一定量以上か以下かということであるに於いては、こういうふうなところに非常に欠陥があると私は思ひます。

先ほど久保委員からも言われましたが、総理はかつて鉄道建設審議会の会長を歴任されたことがございます。この鉄道建設審議会は、赤字に構わず、がばがばとローカル線をおつくりになつた、そういう法律上重要な役割を果たしてこられたところだと私は思ひます。総理が鉄建審会長でいらつしやいました四十八年の十月に、鈴木会長名で越美線と五新線の基本計画の組みかえと、それから宮守線を福知山まで延長するため

すが、その後、五十年にこの建議を受けて宮守線延長のための法改正が政府から提案をされ、全党一致でこれは通過しております。ところが、このときはすでに国鉄は赤字になって再建をしなければならぬというふうなことが出ておつた。その中で赤字線を建設することの可否を政府は問われて、当時の運輸大臣はこのように答えていらつしやうなわけなんです。「しかし国鉄の持つております使命という点から考えまして、特に過疎地域に

いる人たちの生活基盤を整備するという面から考えますと、その地方に鉄道を敷設していくということは国家的には非常に重要な意義を持つておられます。したがって、国鉄の持つております公共性という面からいまして、こういう地帯にこういった鉄道新線を建設するということが、またやらなければならない使命の一つであると思ひます。」「こういうふうな場合に当時の運輸大臣ははつきりとお答えになつておられます。」「

しかも、この間の中央公聴会で公述人の方が、国鉄の特性について非常に具体的に述べていらつしやうなわけでございます。国鉄はバスに比べて非常に安い。それから、時間も正確である。もし降雪地域であれば、バス等に転換すれば交通事故も起るであろうし、そういうことを考えると国鉄の果たす役割は非常に大きい。今度の法案のようにただ運ぶ人数、そういうふうなものだけで地方ローカル線の対策を考へてもらうのは非常に困る。こういうふうな具体的な公述があつたわけでございます。

いままでも地方ローカル線の問題につきましては、各党派、各地域の人たちの大変な協力の中で進めてこられたし、また歴代の自民党の総務会長が、先ほど言いました鉄道建設審議会の会長を歴任してこられて、地方ローカル線推進の先頭に立つてこられたわけでございます。そういうふうな考えますと、今度の法案と、いままでもつてこられた政府・自民党の立場は非常に矛盾をしているというふうに私は考へるわけ

でございます。総理・総裁としての鈴木さんと、そして総務会長として、鉄道建設審議会の会長としての鈴木さんと別人格なのではないか。その点について総理の明確な御答弁をお願いしたいと思ひます。

○塩川国務大臣 最初に、政令の基準が明確でない、したがって、この法案は欠陥法案であるという御指摘がございましたが、私たちは決してこの法案そのものに何ら瑕疵はあるものとは思ひておりません。ただ、この委員会の審議を通じて私たちが感じておりますことは、要するに政令を制定するに際しまして、公平にして合理的な基準というものを明示するというところでございまして、そのことは今後におきます政令づくりの中で必ず御要望に沿うように明確な政令を提示いたすようにいたしたいと思ひます。したがって、政令の基準が定まつてまいりますと、この法案におきます欠陥性というものはなくなつてくるものでございす。そのようにひとつ御認識を改めていただきたいと思います。

それから、過疎地域と国鉄との関係でございますが、過疎地域に対する足の確保というのは依然として政府の基本政策の一つでございますから、それは私たちは今後におきましても行政措置をもつて足の確保を努めてまいります。しかし、昭和四十八年、第一次石油ショック以降、産業構造の転換なり、あるいはその地方におきます道路の発達、そういう社会的な条件も変わつてまいりましたし、また、省エネルギーという問題は国民のこれは必須の課題でございますが、その際にやはり省エネルギーの政策を勘案するならば、交通機関の効率という点から考へてまいりますと、どうしても過疎における足の確保ということと、それがために国鉄を鉄道として運用しなければならぬという問題との間には、やはり政策として考慮すべき点があるのは当然でございす。そういう点から見ましても、今回国鉄再建の一つの方法といたしまして、鉄道としての特性を失つておるところ、この地域におきましますところの鉄道は代替交通

機関等に転換したいというところをお願いして
おるわけでございます。でございますから、過疎
におきます交通の確保という問題は、これは行政
の責任として今後とも懸命の努力を進めていきま
すので、これは政策上から申しまして私は矛盾
するものではない、こう思っておりますので、御
了解いただきたいと思ひます。

○鈴木内閣総理大臣 塩川運輸大臣からきわめて
懇切丁寧な御答弁がございました。その答弁をも
つて政府の答弁とお受け取りいただきたい。

○四ツ谷委員 だいたいの総理の御答弁はまことに
無責任であります。塩川運輸大臣の答弁のお
りなどとおっしゃいましたけれども、私の質問は
そういう質問ではなかつたはずでございます。い
ままで政府・自民党が進めてきた政策と今度の法
案の中身とは非常に矛盾をし、国民に対して無責
任である、それに対して総理が的確に答弁をなさ
らないのはまことに無責任と思ひますが、時間が
ありませんので、次に簡単な質問を一つさせてい
ただきます。

総理はこの間の十月三日の所信表明で、物価の
安定こそ国民生活を安定させる基礎条件である、
このように政府の基本方針をお述べになりました
た。ところが、来年度以降の予算関連の公共料金
の値上げを見てみますと、まずこの国鉄運賃の二
千億圓を含め、厚生年金、国民年金、健康保
険、郵便、米価など、各料金が軒並み値上げを予
定しておつて、約二兆圓の負担を国民にかけよ
う、こういうふうな状態に追い込んであるわけ
です。これは物価対策上から見ましても国民生活を
直撃するものである、総理がおっしゃつた物価の
安定こそ国民生活を安定させる基礎条件である、
この点から見てもきわめて遺憾なできごとではな
いか、このように思ひます。

ここで国鉄運賃の問題だけにしほりますと、国
鉄運賃の値上げ、しかも引き続きましてこれから
もどんどん上げていくとおっしゃつています。先
ほどから抑えるとおっしゃつておられるけれども、上
げていく方向には変わりがない。それから、地方

ローカル線についても、五〇%もの割高運賃を導
入しようというところがはつきりしてきまし、定期
の割引率についてもさらに引き下げよう、まさに
国民の国鉄離れを促進するような方向で国鉄運賃
の値上げを進めていくこととしておられる。これでは物
価対策上から見ましても、また国鉄を再建すると
いう観点から見ましても、国鉄はますます国民か
ら愛されなくなつてしまふ。これでは経営基盤を
確立することにはほど遠いのではないかと、さ
らに減量経営を進めていかなければならない、こ
ういう事態に落ち込むのではないかと、このよう
に思ひます。

その点、このような所信表明をされました総理
として、物価対策上、国民の暮らしを守るという
観点からと、それから国鉄を真に国民の足とし
て、国民の足を守るために、国鉄運賃の値上げ、
これを凍結されるお考えはないかどうか、これを
お聞きしたいと思ひます。

○鈴木内閣総理大臣 公共料金の問題につきまし
ては、短期的な視野とまた長期的な観点、このい
う点をよく考えなければならぬわけでございます。
当面これを抑える、それは目先はいいのであ
りますけれども、将来にわたつて大変な禍根を残
す。国鉄財政にしても御承知のような厳しい状況
下でございます。私どもは国民の税金でそれを負
担するの、受益者に応分の御負担を願うのか、
こういう観点でこの問題は御検討をいただきたい
い、こう思ひます。消費者物価等、国民の生活を
守る点につきましては、私ども政府を挙げて全力
を尽くしておるところでございます。

○四ツ谷委員 どうもありがとうございます。
○小此木委員長 中馬弘毅君。

○中馬委員 このところ交通面の時代的な背景が
ずっと大きく変わつてきているわけです。高度成
長時代のように利用者がどんどんふえるわけでも
なければ、あるいは道路も山奥まで整備されて、
農家の自動車の保有率はほぼ一〇〇%という状況
になっていきます。また、鉄道が通つたら町が、あ
るいは村が発展するというところでなく、逆にス

パーあたりが一つ店を開いた方が町が発展する
というようなことでございます。それから、新幹
線が通つたからといって、逆にそれは場合によつ
ては過疎化を促進させているかもしれない。一
つのパキウム効果というところで地方からどんど
ん東京の方に管理機能が移つてしまつて、地方は
少しさびれるというような状況にもなつてまいり
ます。人の意識も変わつてまいりまして、少々高
くてもスピードが速かつたらその方を利用する
し、あるいは安くてもサービスが悪かつたら利用
しないというようなことになつてきているわけ
です。

先ほど総理は、飛行機だとか鉄道だとか、ある
いは自動車の特性を生かした効率的な交通体系を
再構築するということをおっしゃいますけれども、
再構築するということをおっしゃいますけれども、
法律がただ単に国鉄の再建のための地方線の足切
りではなくて、それぞれの交通の特性を生かして
バスに転換するということ、私たちはこれを評
価しているわけですね。ところが、総理の御答弁
の中で少しおかしいと考へられるところがありま
したので、そのところを確かめさせてもらいま
す。

整備新幹線の問題が出ましたけれども、そ
れは閣議了解をされているからやるんだ、あるいは
財源が調えらるんだというお答えでございます。
た。そうすると、本当に特性を生かした検討とい
うことはもう聖域になつてしまふのか。閣議で了
解したからこのことは全く交通の特性に関係なく
実施するんだというようにもとれてしまふのです
けれども、そのところはどうかですか。そう
いうことも含めてもう一度一から交通の特性を生
かした体系を組み立てるというおつもりではない
のか、そのところの御答弁をお願いしたいと思
ひます。

○鈴木内閣総理大臣 整備五線の問題は、わが国
の将来の展望に立つたところの総合交通体系の骨
格としてもとて立てたものでござります。た
だ、現在その財源対策、また交通体系の形成に当

たりまして他の交通機関との関連というものを十
分配慮しながらこれを進めなければならぬとい
うのが私の考え方でございます。

○中馬委員 そういふことも含めて、本当に時代
に合った交通体系を再構築されることを望んでお
ります。

それから、冒頭に加藤委員から御質問があつ
て、お答えをお求めになつておりませんでしたけ
れども、今度の特定交通線の選定、これは大変む
ずかしい問題だと思ひます。それぞれの方々に
も各地域、各団体から陳情がたくさん来ているの
です。そうすると、国鉄当局の厳正中立的な基
準に基づいて、いさかかも政治的な配慮あるいは
国民の疑惑を招くような決定を絶対させないとい
うことを、加藤さんはお答えをお求めになつてお
りませんでしたけれども、総理からひとつここで
明言をしていただきまして、質問を終わらせたい
と思ひます。

○鈴木内閣総理大臣 この法律の精神に基づきま
して最も適正合理的な基準を設定をいたしまし
て、それに基づき政令等がつくられた場合には、
その運用に当たりましては厳正に、いさかかも国
民の疑惑、御批判を仰ぐことのないようなりつぱ
な運営をやつてまいる、このことをはつきり申し
上げておきます。

○中馬委員 終わります。

○小此木委員長 次回は、来る三十一日午前十時
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。

午後五時十六分散会

運輸委員会議録第四号中正誤

ベ	段	行	誤	正
七	三	〇	む	ら
七	四	〇	持	ち
一	一	五	違	う
三	三	五	腹	案
四	三	〇	お	貨
一	五	〇	輸	送

昭和五十五年十一月十九日印刷

昭和五十五年十一月二十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局