

第九十三回 参議院運輸委員會會議錄第四号

昭和五十五年十一月六日(木曜日)
午前十時十七分開会

出席者は左のとおり。

委員長 黒柳 明君
理事 伊江 朝雄君
山崎 竜男君
目黒今朝次郎君
桑名 義治君

委員 江島 淳君
大木 浩君
梶原 清君
木村 睦男君
高平 公友君
安田 隆明君
山本 富雄君
青木 新次君
瀬谷 英行君
広田 幸一君
小笠原貞子君
柳澤 鍊造君
田 英夫君

衆議院議員
修正案提出者
加藤 六月君

國務大臣
運輸大臣 塩川正十郎君
自治大臣 石破 二郎君

政府委員
経済企画庁総合
計画局長兼
物価局長
大蔵省主計局次
長 戸田 博愛君
矢崎 新一君

運輸大臣官房総
務審議官 石月 昭二君
運輸省鉄道監督
局長 山地 進君
氣象庁長官 増澤謙太郎君
自治大臣官房審
議官 矢野浩一郎君
常任委員会専門
員 村上 登君
自治大臣官房地
域政策課長 藤原 良一君
自治省財政局調
整室長 井下登喜男君
日本国有鉄道総
裁 高木 文雄君
日本国有鉄道常
務理事 吉武 秀夫君
日本国有鉄道常
務理事 藤田 義人君
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
日本国有鉄道常
務理事 半谷 哲夫君

説明員

本日(の)會議に付した案件
○日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案(第九
十二回国会内閣提出、第九十三回国会衆議院送
付)
○委員派遣承認要求に関する件
○公聴会開会承認要求に関する件

○委員長(黒柳明君) ただいまから運輸委員會を
開会いたします。
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。

といたします。

まず、本案の趣旨説明並びに衆議院における修
正部分の説明を順次聴取いたします。塩川運輸大
臣。

○國務大臣(塩川正十郎君) ただいま議題となり
ました日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案の
提案理由につきまして御説明申し上げます。

国鉄は、これまでわが国の基幹的交通機関とし
ての機能を果たしてまいりましたが、その累積赤
字は昭和五十四年度末において六兆円を超え、こ
のまま推移すれば将来巨額な国民負担となるこ
とは明らかであり、わが国の交通体系における国
鉄の重要な機能を今後とも維持させるためにも、
国鉄の経営の再建が緊急の国民的課題となつてま
いりました。

このため、政府といたしましては、昨年十二月
日本国有鉄道の再建についての閣議了解を行い、
国民及び利用者の深い理解と協力のもとに、国鉄
の再建を図るため、国及び国鉄が当面緊急に実施
すべき対策を決定したところであります。

この閣議了解におきましては、国鉄は、地方交
通線対策を含む経営の重点化、減量化、業務運営
全般の効率化、機構、組織の簡素化等の推進によ
つて昭和六十年までに職員三十五万人体制を実現す
ることを中心とする徹底した経営改善を実施する
こととするともに、国は、このような国鉄自身
の経営改善努力を前提として、国鉄の経営努力の
みでは解決しがたいいわゆる構造的問題を中心に
債務のたな上げ等所要の行財政上の措置を講ずる
こととしており、このような国及び国鉄の対策を
総合的に実施することにより昭和六十年末までに
国鉄の健全経営の基盤を確立し、可及的速やかに
収支均衡の実現を図ることとしております。

本法律案は、この閣議了解の考え方に基づい
て、国鉄の再建を促進するためにとるべき特別の
措置を定めるものであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上
げます。

第一に、この法律の趣旨は、わが国における基
幹的交通機関である国鉄の経営の再建を促進する
ためにとるべき特別の措置を定めることとするも
ので、国鉄の経営の再建の目標を、昭和六十年
末までにその経営の健全性を確保するための基盤を
確立し、引き続き、速やかにその事業の収支の均
衡の回復を図ることに置くこととするともに、
その目標を達成するための国鉄及び国の責務を明
らかにしております。

第二に、国鉄の経営の再建のための措置の確実
な実施を期するため、国鉄に経営改善計画を作成
させ、毎事業年度その実施状況を検討させること
とするともに、その経営の再建の促進に関する
監査を充実するため、国鉄の監査委員会の委員を
一人増員することとしております。

第三に、国鉄の鉄道の営業線のうち地方交通線
に關しては、関係行政機関等による特定地方交通
線対策協議会を組織し、特定地方交通線を廃止す
る場合に必要となる輸送の確保について協議させ
ることとする、及び地方交通線の貸し付け及び
譲渡の道を開くこととする、等地方鉄道へ
転換するための措置を講ずることとするともに、
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こ
ととするほか、日本鉄道建設公団の業務として、
地方鉄道新線の建設を行うことができることとし
る等の措置を定めております。

第四に、国鉄に対する援助措置の強化を図るた
め、昭和五十四年度末の債務のうち五兆五千九
百九十九億円の債務についてたな上げを行うこと
とともに、たな上げされた債務に係る償還資金の無
利子貸し

付け及び利子補給を行うことができることとするほか、地方交通線に係る補助の規定を設ける等国の財政措置に関する規定を整備することとしております。

第五に、以上の措置を実施するために必要な関係法律の規定の整備を行うこととしております。以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛同いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(黒柳明君) 修正案提出者衆議院議員加藤六月君。

○衆議院議員(加藤六月君) 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案に対する衆議院の修正部分につきまして、御説明申し上げます。

修正部分の第一は、特定債務等の選定基準日が昭和五十五年三月三十一日となっておりましたのを、この法律の施行の日に変更するとともに、これに伴う所要の修正を行ったものであります。第二は、特定債務に係る利子補給の適及適用等について、所要の経過措置を設けたものであります。

以上をもって修正部分の説明を終わります。○委員長(黒柳明君) この際、委員派遣承認要求に関する件についてお諮りいたします。

本案審査のため、来る八日及び九日、仙台市及び福岡市において現地の意見聴取等を行うため、委員派遣を行いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(黒柳明君) 御異議ないと認めます。

つきましては、派遣委員の決定等は、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(黒柳明君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(黒柳明君) 次に、公聴会の開会承認要

求に関する件についてお諮りいたします。

本案審査のため、来る十二日に公聴会を開会いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(黒柳明君) 御異議ないと認めます。

つきましては、公聴会の数及び選定等は、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(黒柳明君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(黒柳明君) これより本案に対する質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○青木新次君 私は、運輸大臣とそして自治大臣に質問をいたしたいと思っておりますが、自治大臣の出席を要請したわけでありませんが、地方行政委員会が開かれていっているというように、審議官に出席を願っております。

国鉄の経営は、今日急激に悪化をしておることは御案内のとおりです。昭和三十九年に赤字に転化したしましてから毎年赤字となっており、昭和五十四年度の累積赤字は六兆円を突破することになったのであります。その原因については、経済社会情勢の変化に伴って輸送構造が変化した、また、これに対応することができない今日の国鉄の体制があるわけであり、また、数次にわたる私たちが参議院におきましても衆議院と歩調を合わせて附帯決議を行うと同時に、その一日も早い再建について努力をいたしてきたところであります。このことに対して有効に対応できなかった点がむしろ悔やまれておると思うのであります。

そういう点から、政府は、昨年の十二月の二十九日に閣議了解事項を中心といたしまして、昭和六十年までに徹底した合理化、そして速やかに収支の均衡を図るのだということでございますけれども、

ども、この点につきまして、今日、この国鉄再建法案をもって不返転の決意を持っているのだというように言われているわけであり、その内容を見てまいりますと、すでに御案内のように地方ローカル線の切り捨てという、まさに国民に犠牲を求める姿勢以外にないと思っております。

そこで、国鉄の経営再建という、この内容のもの、その焦点は地方交通線であって、国鉄から地方交通線を廃止または分離していくということに重点を置かれるにいたしても、国鉄がバス輸送を適当とする、あるいはまた廃止を適当とするというふうな関係等について運輸大臣の承認を受けて、それを関係自治体に通知をして、そうして廃止後の交通機関についてはバスまたは第三セクターによって運営をしていくという考え方であるように伺っております。

しかるならば、昨日のわが党の広田委員の質問に対して運輸大臣は、協議会で十分検討します、それから地域の特性に合った方法で経営するようにならざるを得ない、地方自治体の負担にならないように措置します、こういうふうなきりかたは答弁されたのです。それから自治大臣は、多大な負担を地方で負担することは困難である、これは終止形で区切っております。それから地方公共団体は正当な要求を国に要望すると言っております。現実には廃止したものを、廃止したという意見はまだ聞いていないが、これは見切り発車はいけな

い、したがって、そういう立場に立つならば、今日第三セクターといつても第二のミニ国鉄になるだろう、国民の足を守るという立場に立つて国の責任で措置すべきだ、こういうことなんです。

そうすると、これは再建法の提案された趣旨と正反対、百八十度違った答弁をしているわけなんです。ですから、あなたもこちら側の方で、向かって左側の方でずいぶん面映いかつこうをして笑っておられました。それから自治大臣も、この方針とは違う答弁をされたものですから非常に途中で詰まったような口調でありましたけれども、さ

すがは自治大臣でありますから、明確にこのことを、あなたの答弁とは違う答弁をされたのです。そこで答弁が違ふのじゃないかと言おうと思つたんだけれども、ここに広田委員がいいますけれども、それは時間的な問題があるからあしたひとつ運輸委員会でのことについては詰めるようにじゃないかということで私たちは回りで相談いたしました。いまあなたにこのことについて質問をし、しかも自治省に対して質問をすると、こういうくだりになったわけであり、それによつても、明確な御答弁をお願いしたいと思つております。

○国務大臣(塩川正十郎君) 自治大臣と私の答弁の間に若干の相違があるという御質問でございますが、私は、それぞれ所管しております大臣の立場ということもございまして、それはやっぱり役所の意見として代表されておる意見だと思つて、すけれども、しかし、基本的に申しまして、この国鉄再建の一つの重要な対策として、地方交通線対策並びに特に特定地方交通線のあり方について根本的な改革を実施することにつきましましては、政府内部これは原則として統一しておる意見でございます。ただし、それを個々のケース、実施していきます場合にそれぞれの立場から見まして意見のあることはこれは当然でございますが、それらは今後政府内部におきまして、官房長官を中心といたしまして、特定地方交通線の対策についてお互いが意見の交換をし、とりまとめていく手はずをいたしておるところでございます。そこでそういう不安のないようにわれわれ努めてまいりたいと、こう思っております。

私たちの言っておりますのは、要するに、いままで国鉄というのは、いわば以前から引き継がれてまいりました鉄道省的な考え方がどうしても地方に残つておることは当然でございます。しかしながら、一方、国鉄は公共性と同時に独立採算制という経済性も付与されてきておるのでございます。今日、この国鉄が十二兆円の負債を抱え六兆円の累積赤字を持つというふうな事態になりました場合に、これを何とか救済しなければならな

い、そのためには、鉄道としての特性を發揮したい地域について、この鉄道のあり方を見直すというところは当然であると思うのでございまして、そういうところからこの特定地方交通線の考へ方が出てきたものでございまして、それにつきましては、要するに最近のモータリゼーション等いろいろ勘案いたしますと、地域の足の確保ということについてはいろいろな多様性があつていいのではないかと、そういうことからこの特定地方交通線のあり方をわれわれは提案しておるのでございます。

しかしながら、いままでは交通機関といえはほとんど運輸省がやっておつて、特に国鉄がやっておつて、地方自治体に余り関係がないんだというふうな感じを地域の方々が持つておられたことも私は事実だと思つていますが、しかし、今日地方の交通というものをどうするかというところは、やはり国も地方自治体も一体となつて考へるべき時期だと思ふんです。そこで、自治大臣のおっしゃつてゐるのは、そういう考へには賛成であるけれども、これから具体的な負担であるとかんとかいうことがどのように解決していくかということがまだ明確に提示されておらないし、また協議が決まつておらないから、これはいわば慎重に取り扱つていくべき問題だという、こういう意味を申し上げられたものであらうと私は思つておりますが、そのことにつきましては、今後自治省を中心といたしまして、私たち、建設省その他省庁等も相集まりまして必ず地域交通のあり方について新しい対策を打ち出していききたいと、こう思つております。

○政府委員(矢野浩一郎君) ただいま御審議をいたしておられます国鉄再建法案は、自治省といたしまして、国鉄再建の重要性という観点から、政府の一員といたしましてこれを了解いたしました提出の運びになつたものでございまして、ただ、特定地方交通線は、鉄道経営を専門としておられます国鉄によつてもなかなか採算がとれないという現状から見まして、仮にこれを第三セ

クター方式により経営を行う場合にもやはり赤字を生ずるおそれが多分にございまして、その場合、地方公共団体に負担が転嫁される危険性が大きいということから、昨日の本会議での自治大臣の答弁にはそのような点をおもんばかりまして、この点については慎重でなければならぬという考へ方を述べたものでございまして、政府の答弁として決して食い違いはないと考えておるところでございます。

○青木新次君 大臣の答弁を聞いておりまして、いまの矢野自治省審議官の答弁を聞きまして、ここだけ乗り切りやいいんだというふうな三百代言的な発言は許せませんよ。

それなら聞きますけれども、じゃ、第二のミニ国鉄になるということはどういうことなんですか。おそれなつて言いませんよ。第二のミニ国鉄になりますと言いましたよ。それから、多大な負担を地方にかけることは困難だと言いましたよ。いいですか。それから、地方公共団体はこの問題について支出も明確に国に要求していくんだと、こういうことも言いました。現実に廃止するということもなつてははたしきれない。しうようなことについてはまだ聞かれない。したがつて、このことについては国民の足を守るんだという立場に立つて国の責任で措置するんだと。国の責任ということとはイコール地方自治体で負担するということについて同義語と解釈していいんですか。審議官、ちよつと答弁してください。

○政府委員(矢野浩一郎君) 大臣が申し上げましたことは、先ほどお答え申し上げましたように、特定地方交通線、これはいろいろ経営のやり方はあると思ひますけれども、それによりましてはやはり赤字が大きくなると、これはいままでの状況から見てそういうことが推察されるということからそのような懸念を申し上げたわけでございます。したがつてございまして、協議会でいろいろ協議をしていくわけでございますけれども、地方団体としても十分慎重に検討しなげやならぬのだと、まあ、こういうことを申し上げたわけでございます。

す。

また、財源という問題でございますが、御承知のように、地方団体が現在の分担をしております行政を執行するにつぎましてはそれに対応した現在の財源配分があるわけでございます。したがつて、そういう現在の財源配分を前提とする限り、そういったいままで国において行われてきたものを地方において負担するということがきつめて困難だと、こういうことを申し上げたわけでございますが、いづれにいたしましても、具体的問題につきましてはさらに関係省庁ともいろいろ協議をしながら、やはり住民の足を確保するという観点から対応をしていかなければならない、こういうことを大臣としては申し上げたものであると考えております。

○青木新次君 私の質問に答えていないんです。

私は、あなた方がこの答弁で、この委員会を一時逃れで糊塗しようと思つてもこれは許しませんと、何回も何回もやつてきたんだから、昭和四十四年以降ずうとあらゆる、それこそ、出は引つ込め出は引つ込め、夜店のバナナのたき売りじゃあるまいし、そうこの問題二度、三度……、最後の機会だと皆さんも言つてゐるんだから。結局は第三セクターや民間に委託する、特にこの場合第三セクターなんだけれども、このことについて、運輸大臣はさつき答弁されたようなことを言つた。しかし、あなたは石破自治大臣を代弁してしまつてゐるつもりでゐるけれども、これは百八十度違つたことを言つてゐる。それで、あなたは同じだなんだということを言つたら、そのことは会議録に載つてゐるんだから、それはうそ言わせないといふことになるんだけれども、問題は、国鉄で経営しても赤字になるんだと。そこで、地方の足を確保するために主に第三セクターで経営するということについてあなたはわかつたんだと、こつと言つただけけれども、わかつちやないんだと。

討した結果こうなりましたという、またもともと、宙に迷つてしまつて、迷惑するのは地方住民だということになるんで、これは後で詰めていく話なんだけれども、その点について多大な負担は地方で困難。困難なんでしょう、やれるんですか、いま。困難なんでしょう。だから自治大臣はああいう発言してゐるんだから。地方公共団体としては正当な要求を国にぶつたといふと、こつ言つてゐるんだ。これもそうなんでしょう。

それから現実には廃止したという意見はまだ聞かれない。もちろん成案もできていないのはあたりまえなんだけれども、見切り発車はいけなすか。これは二年で見切り発車と言つてゐる。いいです。それから国民の足を守ることは国の責任だ。地方自治体の責任とは言われませんでした。この。国の責任だということ言つたんです。このことをあなた確認しますか、それじゃ。どうなんですか。

○政府委員(矢野浩一郎君) 大臣が申し上げましたことは、特定地方交通線につきまして地方団体が多大の財政負担をするということ、現在の地方財政の状況から見ても、また現在の財源配分の仕組みから申しましてもそういうことは困難であるということ、これを申し上げたわけでございます。したがつて第三セクター非常に大きな赤字が出ると、こういうことがはつきりしてゐるような場合に地方団体としてこれを負担することは困難であると申し上げたのは、これは自治大臣の立場といたしましてはそういうふうに申し上げざるを得ないところでございます。

また、地域住民の足を確保するということ、これは地方公共団体の長としても当然地域住民の声を代表して協議会等においてそのような考へ方を申し上げていくといふことになるわけでございます。そういう意味で、国に対していろいろ要求をしていくというふうな考へ方を申し上げたものと存じます。明治以来国鉄が地域の重要な足になつてまいつた、これを国鉄再建の観点から今回の法案におきまして特定地方交通線に関する今後の

あり方を決めるといふ点につきましては、これはこの法案を提出しております国の立場としても地域住民の足を確保する観点からそれなりのやっばり責任がある。

ただ、具体の中身につきましては、これは今後具体的な政令等の内容も決まっておりますし、また個々の特定地方交通線どう対処していくかという点については、これは協議会等でまたいろいろ地方団体も加わりまして協議をしていくと、こういうことになるものと考えております。

○国務大臣(塩川正十郎君) 青木先生の御心配されるのも自治大臣が発言の中で慎重に対処すべきだと言っておられるのも、私はもうこれは十分理解できるんです。

それは先ほども申しましたように、いままでは交通というものはいわば国なり国鉄が地方の交通をやっているのだ、責任者なんだと、こういうこととですとやっております。それはもう当然その政策はずっと引き継がれてきておるんです。

しかしながら今日の国鉄の状況を見、あるいはまたその地域におきまして道路整備とか飛行場とか空港とかというものが整備されてまいりましたら、相当事情はその当時から、過去から見まして変わってきておりますから、ここでやっぱり地域の自主的な交通体系というものはどうあるべきかということを考えるべき時期である。これはもう御質問していただいております先生だつて、これは私は同じだろつと思つておる。いつまでも地域の交通全部国でやっておれと、そうはおつしやらないと思つておる。

だからこそ、最近におきまして地方陸上交通の審議会も発足させて地方交通というものを考えようということになってきたんです。けれども、現在それじゃその地方交通を維持拡大していくのに、これは地方自治体だけでできるかといつたらまだできない状況であります。これは私も財源的に見ても非常にむずかしいだろつと思つておる。ですからこの際に、先ほども申し上げておりますように政府部内で一体となつて、運輸省は運輸省だ、

自治省は自治省の立場だと、こんなことを言つておつたら地域の特に地方交通というものの整備がはかどりませんから、この際、政府部内にそういう地方交通のあり方というものについてお互い各省庁が忌憚なく協議を進めていって一つの結論を見出していくべきだ。その場合には地方の負担に對してもどのように配慮するかということも当然考へなきやならぬ問題でございましていたします。この問題は将来にわたる政府において責任持つてこの対応策を考えると、こういうことを申し上げておるのでございまして、その点をひとつ御理解していただきたいと思いますのであります。

○青木新次君 矢野審議官の言つたように財政的には困難である。困難であるといふれば、たとえば起債の枠を大量に大蔵省としても認めるとかあるいはまた特別交付税をこの面だけで出すとかいうことが前に立たないといふあなたの答弁の裏打ちにはならぬといふことをよくは言つておるわけですか。

それから第二のミニ国鉄になりましてということをやつたといふことは、これは幾ら主管の運輸大臣が声をからして答弁をしておつても、この問題については私たちが了解することはできないし、それじゃその赤字ローカル線を切つて捨てたといふことだけに終つてしまつて、もうそれこそべんべん草が生えてしまつて、線路も赤さびになつてしまつて乗る人もない。じゃ一体、後どうするんだ。切り落とされた地方交通線は一体後はだれが運営してくれるんだ。結果として炭鉱の廃坑のように、それこそ行つてみたら駅舎もクモの巣が張つておつた。ホームも崩れておつたといふことが落ちたと言つておる。これでは法案を通すための答弁技術としてはわかるけれど、それじゃわれわれとしては国民に對して申しわけないんで、この点について、これだけ明確に自治大臣が答弁されたんで、いまの運輸大臣の答弁されたものと全然百八十度違うんで、この点をひとつ明確にしてもらふために、あなたも責任者なんだから、政府委員なんだから、運輸省と詰めてもらつて、

改めて両省の答弁をひとつ統一したものを聞きたい。このために委員長、若干の休憩をお願いしたいんですが、重大な問題ですから。

○委員長(黒柳明君) 速記をとめてください。

〔速記中止〕

○委員長(黒柳明君) 速記を起してください。

○青木新次君 自治大臣がいま衆議院に行つていられるようでありまして、自治大臣と運輸大臣が協議をされて、午後の再開の冒頭で文書でもって統一見解を出してもらふ。そして両大臣に出席してもらふ。ゆづべから私はこの重要性を考へて自治大臣に連絡をとつておつた。ところが、衆議院の地方行政委員会が開かれていふことだつたのでやむを得ないので、その次の政府委員に出てもらふといふことで矢野審議官に出てもらつたわけですから、文書で統一見解を出してもらふ。非常にこの再建法案のことがかなめですから、これが納得できなければ、答弁が食い違つておつたのは午後の冒頭の質問に入れないといふことである。そのうち立場に立つて、ひとつこの問題については午後の冒頭まで預けたいと思つておる。

委員長いいですか。運輸省、自治省、よろしゅうございませう。

○国務大臣(塩川正十郎君) 午後までには自治大臣と協議をする。そして、その結果を文書にまとめて統一見解として提出いたします。

○青木新次君 この法案の第二条に「昭和六十年までその経営の健全性を確保するための基盤を確立し、引き続き、速やかにその事業の収支の均衡の回復を図る」といふことを書いてあるんでありますが、「基盤の確立」と「収支の均衡の回復」とは一体どう違うんですか。

それから、経営の再建と財政再建との違いについて、説明を大臣と国鉄総裁にお願いいたします。い、こう思います。

改めて両省の答弁をひとつ統一したものを聞きたい。このために委員長、若干の休憩をお願いしたいんですが、重大な問題ですから。

○委員長(黒柳明君) 速記をとめてください。

○青木新次君 自治大臣がいま衆議院に行つていられるようでありまして、自治大臣と運輸大臣が協議をされて、午後の再開の冒頭で文書でもって統一見解を出してもらふ。そして両大臣に出席してもらふ。ゆづべから私はこの重要性を考へて自治大臣に連絡をとつておつた。ところが、衆議院の地方行政委員会が開かれていふことだつたのでやむを得ないので、その次の政府委員に出てもらふといふことで矢野審議官に出てもらつたわけですから、文書で統一見解を出してもらふ。非常にこの再建法案のことがかなめですから、これが納得できなければ、答弁が食い違つておつたのは午後の冒頭の質問に入れないといふことである。そのうち立場に立つて、ひとつこの問題については午後の冒頭まで預けたいと思つておる。

委員長いいですか。運輸省、自治省、よろしゅうございませう。

○国務大臣(塩川正十郎君) 午後までには自治大臣と協議をする。そして、その結果を文書にまとめて統一見解として提出いたします。

○青木新次君 この法案の第二条に「昭和六十年までその経営の健全性を確保するための基盤を確立し、引き続き、速やかにその事業の収支の均衡の回復を図る」といふことを書いてあるんでありますが、「基盤の確立」と「収支の均衡の回復」とは一体どう違うんですか。

それから、経営の再建と財政再建との違いについて、説明を大臣と国鉄総裁にお願いいたします。い、こう思います。

かに実現する、こういうふうな考え方では第二條にそれを書いたわけでございます。

それからもう一つ、財政と経営という言葉で、従来財政再建ということで、収支ということに重点を置いて財政を考えたわけでございますが、経営というものはむしろその財政の裏側といえますか、財政を生み出す体質と申しますか、そういうことで私どもとしては今回の再建計画はむしろ経営の重点化あるいは投資、そういった全般的なことを考えまして、むしろ経営の再建と、こういうふうに表示したわけでございます。

○説明員(高木文雄君) ただいまの運輸省からの御答弁ですべて尽きておるわけでございますが、そのもとになります考え方として一つ申し上げますと、昨年の七月に私どもの中で基本構想案というものを取りまとめたわけでございますが、その基本構想案は、従来の何度も立てられました計画とはやや趣を異にいたしておりまして、年金の問題と退職金の問題、そしてちょうど六十年前後に開業いたします東北、上越新幹線の問題を考えますと、六十年時点ではとうてい収支の均衡まではいかないということでございます。

ただ、その問題を除外しまして、そういう一種の構造的部分とそれから時たまその前後に開業いたします東北新幹線の部分を別にして、大変虫のいい考え方かもしれないが別に考えて、その他の部分については経営ができる状態になる。また新しく赤字が生ずるという状態になる。また新しく赤字を除けばバランスがとれたものになっていくという見通しになりましたので、そういうことで基本構想案というものを取りまとめた運輸大臣にお出しをいたしました。

それを一つの有力な材料として閣議了解が行われ、この法律が組み立てられていったわけでございまして、その意味で私どもは、私どもが作成し提出いたしました基本構想案における考え方、大きなものとしては年金あるいは退職金の問題、そして東北、上越新幹線の開業初期における赤字の

問題を除いてということとは、その他の部分においてはまあまあやっつけられるということで計画ができたもので、そのことを経営の健全性を確保するための基礎というふうに表示していただいているものというふうには理解をいたしております。

○青木新次君 総裁にお伺いしたいと思いますが、すけれども、国鉄の再建対策、私が冒頭申し上げたように、昭和四十四年以降ずっと雨後のタケノコのように実は出てきたわけでありますが、それが短期間でことごとく終わっているわけでありまして、そのことについて、どうしてそう早く計画が失敗しているのか、その点をひとつ项目的に、これらが原因だったということを開かしてもらいたい。

○説明員(高木文雄君) まず一つは、収入の見通しが甘いということが言えると思います。当時のこれまでも立てられました計画におきまして収入の見通しというものは、経済が全体として伸びていくというのに対応して私どもの仕事もふえていくという前提であつたわけでございますが、現実には道路あるいは飛行場その他の整備が進みました関係で日本の経済は広がっていきまして、それから輸送需要も拡大していきまして、それから国鉄のお客さん、あるいは貨物のボリュームというものは日本の経済の伸びと並行した形で拡大いたしましたので、せいぜい絶対量が少しづつはふえましたが、シェアは落ちていった。シェアも落ちないで伸びるものという前提で多くの収入計画が立てられておつたところが一つの問題でございます。

第二は経費の面でございまして、経費も長期経済計画の中で予定されておりましたような人件費、物件費の伸びを前提として計画を立ててまいりましたけれども、高度成長時代でございまして関係もありまして、物価の上昇率あるいは人件費の上昇率は計画を上回つたわけでございまして、その意味で経費面でも計画と実行は一致しなかつたということはあると存じます。

それから、国鉄の赤字が非常に大きくなりましたのは第一次オイルショック以後でございまして、

このオイルショックの影響を民間の企業の場合にはいろいろな方法で大変努力が重ねられて吸収をされたわけでございすけれども、四十八年以降今日まで、国鉄としてもかなりの努力はしたものでございす。けれども、ともオイルショックの影響をのみ込むというところまでは行き得なかつたということがあると存じます。

さらに問題は、国鉄の体質の問題でございまして、残念ながら私どもの至らざるところでございすけれども、国鉄の体質そのものももう一つきちんとしないというところのために、まあよく親方日の丸といいますが、そういうふうに評価されますが、そういう面があつたということであらうかと思ひます。

それから最後に、いままでの計画で、これは政府に対して私どもとして大変率直に申し上げて不満を持つておつたわけでございすけれども、私どもががんばればできるフィールドと、幾らがんばってもどうにもならぬフィールドとの境目がはっきりしてないかつたということでございます。今回、大変甘えた案と言われるかも知れませんが、先ほど申しました案と比べると、年金の問題とか退職金の問題とかというものは、それから東北、上越新幹線の開業に伴う開業後十年間ぐらいの赤字というふうなもの、幾らがんばってもがんばりようがない部分でございすので、そうしたがんばりこまではわれわれの力でいたしますというところを明らかにいたしたわけでございす。その点は従来の計画とはかなり性格が変わつておるといふことを申し上げることができると存じます。

○青木新次君 従来の再建計画がうまくいかなかつたのに、今回はうまくいきまして、こう言つておつたのに、今回はうまくいきまして、この期間中に完全にカバーできるという確信のもとに提案しているんですか。

○説明員(高木文雄君) この計画をこの考え方のとおり実現するのにはいろいろと困難があるこ

とは事実でございす。決して必ずこうなりましてということとはなかなか申し上げられないわけでございす。

その中の一つは、やはり私どもが考えておりますのは、昭和六十年時点まで、収入を一〇〇として大体人件費割合が五〇〇ぐらいにとどまるように、そういう減量経営と申しますか、態率経営と申しますか、それを考えておるわけでございまして、いわゆる三十五万人という職員数でいまの規模の仕事をやつていくというのはいささか意味でございす。率直に申しまして、この三十五万人体制というものを六十年までで全部整えますためには、労使間の真剣なる取り組みがどうして必要なのかわかりません。

【委員長退席、理事桑名義治君着席】
私は、これはぜひやらなければこの計画が崩れるわけでございすので、三十五万人でうちの仕事をやつていきますという約束をいたしますと同時に、これを実現する覚悟でございすけれども、その実施の過程においては相当骨の折れる仕事だということを考えております。

それからもう一点は、私どもの手の届かない部分については政府にお願いをいたすということでございますが、長期の財政計画というものは、従来の日本の政府の考え方では約束をしていただけないわけではございすので、私どもとしてはそうした構造的赤字の処理について、政府の方でめんどろを見ていただけたらということをお願いをいたしておるわけでございすけれども、その点はどうしても政府でお願いいたしませんと、われわれでは及ばないということでございます。

その二点を前提といたしますれば、従来の計画に比べまして、収入の面におきまして経費の面におきまして、かなり詰めた作業をいたしましたものでございすので、従来のように途中で挫折するということにはならないで、お約束のとおりを実現できるということを申し上げられるかと存じます。

○青木新次君 東北新幹線並びに上越新幹線に伴う損益について聞きたいんですけれども、赤字は当面どれくらい見込まれるんですか。

○説明員(高木文雄君) 東北、上越の新幹線の地域というのはかなりお客様の多い地帯でございます。したがって、本来の素質をいたしましては十分経営、採算が成り立つという考えを持っております。しかし、新幹線というものは在来線と違ひまして初期投資が非常に大きいわけでございます。反面、これを運行しメンテナンスをしていくところの経常経費は比較的少なくて済むわけでございます。

そういう関係から、初期投資が多いという性格から、どうしても開業後相当期間は、その初期投資部分の償却金利負担などのためのコストがかかりますので、いまの見当では十年ぐらいいたしませんと、在来線と新幹線合わせまして、たとえば東北線あるいは上越線の在来線というものと今度の上越、東北の新幹線と合わせまして収支の均衡がとれるのが、まず十年ぐらい先になるのではないかと思うわけでございます。

そこで、その後は逆に黒字になってまいるわけでございますけれども、不幸にして、ちょうど私もがこの経営の立て直しをしよう、経営の健全性を確保するための基盤を確立し、速やかに事業の収支の均衡の回復を図ろうとしようとするその期間に、東北、上越関係で赤字が発生してくるというところでございます。

ちなみに、金額につきましては、まだ、運賃水準をどうするかとか、あるいはまた運行回数をどうするかということが決まっていりませんので、収入見通しが立ちませんので、なかなか明快に申し上げられませんが、ごく大ざっぱに申し上げて、まず最初の年、開業初年度には三千億ぐらいの赤字になるかな、そして十年後にはそれがまあゼロになるかな——その間、だんだんそれが減っていくということでございましてけれども、その赤字負担というものの経過中の処理をどうするかというのは、やはり非常に大きな問題でござ

います。

○青木新次君 新幹線開業に伴う初年度三千億円の赤字というところで、償却には十年間ぐらいかかる、こういうお話です。赤字額を計算に入れますと、昭和六十年年度は、それを年金とか退職金を除いて計算するんだ、そして収支均衡を図るんだ、これが経営の再建である、先ほど山形鉄監局長のお話にもあったわけでありますが、これでは本当の意味の収支均衡じゃないんですか。その点について運輸大臣どうお考えになりますか。

○説明員(高木文雄君) ちょっとすいません。

言ってみれば、年金、退職金の問題というのは実は過去の問題であるわけでございます。六十年の時点で切りまして、そのときの平常な退職金、平常な年金、そして毎年の人件費、物件費を含めたところでは均衡できるというふうに考えているわけでございまして、その点はやはりある意味では、終戦後非常に大ぜいの方をお迎えをした、そして同時に、直後に大量の、いわゆる六十七万という大量の人がおりましたのが一挙に十何万減ったわけでございまして、そのときの人の減らした方としては、よく事情を御存じのように、若い人といいますが、入って間もない人から減らしたということ、非常に先に入った人がだんだんそのような人員構成になったわけでござい

これはある意味では国鉄の経営が、やり方がまづかったかと言えなくもありませんけれども、あのような荒廃した状態のもとにおいて、そして非常に雇用条件がよくなった時点においてあいつう対策がとられたのは、国鉄だけの問題でなしに、国全体の問題としてある部分をお引き受けしたという歴史であると思っております。その点は別に考えていただくことはできませんかしらというのが基本構想案の考え方でございますので、それは厳密な意味においては収支均衡とも言えないかもしれないけれども、健全な経営の基盤確立というようになことは当たらないかもしませんが、そういう一定の条件をお認め願えればということ

で……。

○青木新次君 総裁、それはわかったから、年金、退職金はわかったから、三千億の方の東北新幹線の開業の問題で、当初赤字についてどうですか、大臣。

○国務大臣(塩川正一郎君) いま提案しておりますこの法案の考え方から申しますと、要するに、御質問の東北、上越新幹線、これが新しく加わってまた経営を悪化しないかということ、この御懸念は私もよくわかるんですけれども、しかし、これは先ほど国鉄総裁が言っておりました当初の償却と金利負担がばかつかってくるものでござ

いますから、これもあわせて一挙に昭和六十年までに経営の基盤を確立するよう、いわば営業損失をゼロにするというふうなそういうことはなかなかむずかしい。ですから、とりあえず東北と上越を除いて、従来からやっております国鉄の営業全般について昭和六十年で収支をとんとんにする、これがねらいでございまして、とにかく、米価で申しましたら販売逆ざやというのがございまして、そういう状況にいま国鉄はなっておりますが、そういう状況をとりあえず収支均衡とれでございまして、それをとりあえず収支均衡とれるところまで、売り上げと経費とがとんとんになるところへ持つていくことにしましたら、そこで国鉄は力がついてくると思うのであります。

いま状況を申しますと、運輸収入より上回っての、それだけは何とか改めたいと、こういうのが今度の法案のねらいでございまして、これは先ほど申しました三十五万人体制を中心とした経営改善の計画で推進することによって達成できる目標でございまして、そうすれば六十以降、収入支出が均衡とってまいりますと、後は力がついてまいりますので、それによって内部からの赤字解消と同時に、政治的な配慮によるところの対策、これを講じまして国鉄全体の収支計算を改善していくという、こういうねらいを持っておるものであるということを御承知いただきたいと思います。

○青木新次君 国鉄総裁にお伺いしたいと思うんですが、石油代や電気料が物すごく上がったために、予算よりも千五百億ぐらい赤字が出るんじゃないか、余分に赤字が出るんじゃないかということ、記者会見の席上で総裁は発言しているんでありますけれども、この点について、果たしてこのことで再建できるのかどうかという点について聞きたいんですが、特に動力費や燃料費はこれからまた上がるんでありますけれども、その点についてはいかがですか。

○説明員(高木文雄君) 五十五年度の予算と実行との間に大きなギャップが出るというところは、一つは五十五年度予算は私どもの予算だけでなく他の公社もそうでございまして、一般会計もそうでございますが、電気代のアップが、油の方は上がりましたけれども、それが電気料金にどうはね返ってくるかということが、昨年の予算編成時点でわからなかったというところで電気料金のアップが織り込まれておりません。四月から電気料金が上がりまして、その増加分が、国鉄は非常に大きな電気を消費している一つの企業でございまして、大変影響が大きくて、現在のところ約五百五十億ぐらい予算よりも電気代がふえると思っております。それからディーゼル機関車等が消費いたします流動燃料でございまして、この方は相当部分予算の段階で昨年よりは上がるというところを織り込んであったんですけれども、昨年の十月、十一月、十二月ごろからのOPECの攻勢によって上がりまして、円安になってきたことによつて燃料が上がってきたものが、予算で見込んだのは見込み切れませんで、約四百五十億ぐらい予算よりも超過する見込みでござい

その他いたしましたしましては、仲裁裁定をこのたび実施していただきましたけれども、それに伴う人件費の増、それから四月にやめた人の数が見込みよりも非常に多かったということによる特定退職金の増といったようなことがございまして、大体

六百億から七百億ぐらいふえます。そういったしますと、以上合わせますと、千五百億をちょっと超える程度の経費増があるわけでございます。それをいまだゆる方法でこの経費節約に努力をいたしておりますけれども、やはり全部なかなか飲み込み切れませんで、予算に比しますと、まだ、いまだ数字を詰めておりますけれども、春の段階で申しました千五百億ぐらいのショート、不足というものがなかなか縮まらぬということでございまして、いま五十五年度の実行につきまして非常に苦慮いたしておりますのでございします。

○青木新次君 総体的にいまも総裁が言われましたのでけれども、人件費ということを盛んに言っておられるのでありますけれども、その点は大根切のように四十二万四千人を三十五万人にすればいいんだ、それだけ人件費が浮くんだと。人件費の占める率を全体の予算の五〇％に持つていくのだというところは、算術計算でございしても、ローカル線に働く人たちはそれなりに相当やっぱり苦勞してがんばってきたわけですし、がんばっているわけですよ。このことをそう軽々にやはり物事を判断してはいけないと私は思います。

そこで、国鉄再建に向けてそのような思い切った合理化というものが企業努力と銘打って行われていくわけでありましてけれども、当初終戦後、南満州鉄道とか北支とか朝鮮鉄道とか、華中、華北、こういうところからどつと復員されてきた人たち、この人々を、社会不安を起してはいけないというところで、閣議の決定によって国鉄にひとつ入るなさいと、国鉄はこれを受け入れなさいというところになったわけですね。そういうことが戦中戦後を通じて四十万人あるわけですよ。そういうものを含めて、先ほど総裁の言った六十七万人にふくまれました時期があるんでありますけれども、切りよく私は昭和二十三年と四年でそのときの職員の数調べてまいりますと六十一万人あったわけですよ。

六十一万人の職員が存在したときの輸送量が千二十億トンキロあったわけでありまして、職員

一人当たりが十六万五千トンキロであったのであります。昭和五十四年、昨年では輸送量が二十四億七億トンキロとなつて、要員は四十二万四千一人ということになるわけでありまして、そして職員一人当たりが五十六万八千ということになっているわけでありまして、まさに四倍以上という生産性となつていまして、まさに四倍以上という生産性となつていまして、昭和六十年度の資料を見てまいりますと、輸送量が二千四百五十億トンキロとなつて、いわゆる三十五万人体制ということになりまして七十万トンキロということが一人当たりの仕事量になるわけでありまして、昭和二十四年ぐらいから比べてまいりますと、四・二四倍の労働生産性ということになるわけですよ。

この企業努力ということとは、これはまさに企業率仕の精神ということだといふように代名詞のようには実は言われていくわけでありまして、けれども、これらの関係等について、相当労働組合として語り話合つて、ただ大根切ればいいんだ——もちろんこれを避けて通るなんというのをわれわれ言つていんじゃないんだ。やはりぬくもりのある、しかも国鉄再建という問題等について、仕事量はふえて人は七万四千人も減るなんというところは、これは、ゆづも大きなデモがありまして、このデモの内容を見てまいりますと、そう言つちやなんですけれども、この十分の一にも足らないというふうな場合であっても、それはもう各省関係で行政改革に向けてものすごいデモンストレーションが行われていまして、ところが国鉄は、その十倍の七万四千人をこれから昭和六十年までに五年間で減らしていくなんというところは並み大抵のことじゃないかというふうに実は考えるわけでありまして、この点について、運輸大臣と総裁はどう考えるかお伺いしたいと思つてあります。

○説明員(高木文雄君) 御指摘のように、三十五万人といういまよりも約二割少ない人手でいまと同じだけの仕事をやっていくというのには相当困難な仕事であるというふうに考えております。

それでは、それはただ頭の中に描いたようなものかどうかということでございますけれども、率直に申しまして三十五万人という数を出したときにはいろいろいふゆる積み上げ計算をやつて出したものではないのでございまして、三十五万人という数でやるとすれば、先ほど申し上げた触れましましたように、収入を一〇〇として人件費割合が五〇ちょっと超えるぐらいのところをいくという経営体質になります。戦前からずっと黒字でございまして、三十九年に赤字になつたわけですが、これも、三十九年直前の収入と人件費の関係がどうなつているかということを見ますと、やはり大体五〇ぐらいでございまして、それから、現在の大手私鉄が配当を生みながら経営をしておりますけれども、その場合の人件費比率が五〇ぐらいてございまして、その辺のところを持つていけば何とか体質的に競争力のあるものといひますか、力を持ったものになるということで三十五万人という数を決めたわけでございます。

そこで、七万四千人の数を減らさなきゃならぬわけでございますが、これをどういう方法でどうやって減らすかということはいままさに作業中でございます。またその作業が完結をいたしております。地域別にどういふふうにするのか、あるいは各仕事、のやり方をどういふふうに変えていくのかというところをいま細かく積み上げて、何とかそれで行くところの計画ができるだろうというふうにいふことを考えております。この計画がまとまりましたら、そのことについてとつくりと労使間で相談をいたしたい。何といつてもいろんな意味においてやはり労働条件も実際上変わるわけでございます。すし、労働密度もどうしても結果的には負担が重くなるわけでございますから、それらについて職員諸君がひとつそれでやつていくんだという意気込みを持つてもらひませんと、また計画を変えただけということになりますから、労使間の話を詰めてまいりたいと思つております。

ただ、先ほどお触れになりました数字でござい

ますが、一人当たり五十六万八千トンキロ、それを七十万トンキロにするということは大変な数字は過去におきましてはもう少し生産率のよかつた時代があるわけございまして、昭和四十七、八年には六十一万トンキロといふところまで生産率が上がったことがございまして、その後、生産率が下がったかといふと、貨物が減りお客さんが減りましたのでそこで生産率が下がったわけでございます。過去の実績から言ひまして、五年後に七十万トンキロへ持つていくということはマクロ的な計算の上では可能な数字だといふふうに考えております。しかし、おっしゃるようには、いかに紙の上で書いてみても意味がないわけでございます。この、これはどこでどういふふうにして生産率を上げていくかということについては、労使の間でよく詰めて議論した上で実行計画を立てたいといふふうに考えております。

○国務大臣(堀川正十郎君) 人員の問題につきましては、これは国鉄の側におきまして、先ほど総裁が言つておりますように、内部で煮詰め、そしてその実行は労使協議の上で進めていきたいと言つておられます、今度のいわゆる再建法案の骨子の一つは実はこの問題でもあるわけでございます。

経営改善計画の一番の骨子となりますのは、この人員の配置の問題であらうと思つております。つきましては、七万数千名の要員が削減されるというところ、これは国鉄自身の努力でもやっぱり達成をされることと私は信じております。おっしゃる通りに、確かに国鉄は過去においてもその一人当たりの生産性の向上は努力してまいりました。が、率直に申しまして他の競争相手、すなわち自動車であるとかあるいは民鉄、そういう部門と比べますとまだこれを高めていく余地は私はあると信じております。それはただ単にペーパーの上だけではないで、やはり一人一人の作業環境をよくし、その効率をよくしていくことと相まって私はやっていると申しておりますので、これはこ

の改善計画を実施するについて国鉄にこれを強く要請しておるところであります。

○青木新次君 大蔵省の主計局次長見えてますか。——私は投資の関係を中心として聞いてまいりたいと思つてゐるんですが、まず、運輸大臣にお伺ひいたします。

いま非常に交通空間が狭くなつてきております、特に大都市を中心として。しかも、このために自動車が大変に渋滞している。それから、交通事故が激発をいたしている。それから、交通空間が狭くなつてきているということと並行いたしまして、正比例して、排気ガス等が大量に排出されて大気汚染が非常にふえてきているわけでありまして、深刻であります。エネルギー問題が今日さらに将来とも問われてくると思ふんですが、これらの関係を見てまいりますと、国鉄の役割りというものがこれから非常に大きくなってきている。私も乗つておりまして、お客さんがこのごろふえてきていることが目立っております。そういう点について、ますます国鉄の役割りが大きくなつてきたと思ふんですが、それだけでも、運輸大臣はどうお考えになりますか。

○国務大臣(塩川正十郎君) まさにおっしゃるようにエネルギー事情がこのように変わつてまいりまして、第一資源が有限である、そういう時代になりました。これを効率的に使うには自動車よりは鉄道がまさる、これはもう当然のことでございます。国鉄が今回再建をいたしますについては、いわば基本的な方向といたしましては、鉄道がいわば都市内における主要な交通機関としての役割を開いていくべきであるし、またその任務を負うていくべきであるというのが一つの目標にもなっているわけでありまして。

【理事桑名義治君退席、委員長着席】
今後都市内におきます交通のその担ひ手は国鉄に持つていきたいと私も思つておりまして、そのための投資というものはこれから積極的にやらなきゃならぬことは当然でございます。

○青木新次君 私はいま大臣のおっしゃつた投資の關係について、そういう議論を踏まへつつ公共投資額について見てまいりますとね、昭和三十年から五十三年度までの公共投資額を比べてみて、道路はそれまでの段階で約八十三倍ある。飛行場は七十倍、港湾が五十倍、国鉄が二十倍ですから、非常に投資が少ないということが言えると思ふんです。特に投資のこのまた額が違ふと同時に、内容が違つてゐる。内容は、昨年約一兆六千五百億円の投資額の中で、東北新幹線に三千八百七十五億円投入されている。整備新幹線のアセスメントに二千五百億円とすればですね、その他に在来線関係を中心として六千七百億円ということになつてくるわけなんです。このうちから車両費等に一千億円また引かれるんです。それから、車両工場やその他宿舎関係なんかを入れてまいりますと、約五千億円が全国の幹線または無幹線、ローカル線に投資されたということに突はなれると思ふんです。

したがって、戦争中から酷使してきた諸施設、特に鉄橋とかトンネルとか路盤を含めてね、非常に危険な状態にあるところが多いと思ふんですが、必ずしも、この点について運輸省はどうお考えになつておられますか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 本年度投資額を見ましたらまさにおっしゃる通りでございます。そこで、これからの運輸省並びに国鉄で協議しておりますのは、おおよそ五十八年度ごろをピークにいたしまして新幹線投資というものが一応は完成してまいりますので、その分投資のベースを落とすことなつていくといふことです。約四千億円の近き新幹線投資といふものがそういう在来線投資並びに都市内におきます、大都市圏におきます交通機関の投資、そういうふうなものに積極的に振り向けていきたいといふことでございまして。

○青木新次君 約三千億円と理解いたしておりますけれども、上越新幹線の分も含めて、いま大臣の言つたことを確認してよろしうございませうか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 上越新幹線は鉄建公団分でございますが、これも鉄道投資の一環としてわれわれはやはり将来において考えていきたいと思つておりますが、しかしこれは資金の質が違いますので、財政当局等とも十分協議しなければならぬ問題だと思つております。

○青木新次君 再建の考え方では、経営に与える資本費の影響を配慮して、再建の期間中は投資を現状程度に抑制するとしてゐるんですが、投資の上から見ても、鉄道の交通機関としての重要性は今後ますます高まってくるということについては、大臣の先ほどの御所見のとおりであります。したがって、私は単年度の収支均衡のために投資を抑えるということとは、近代化社会の中で将来禍根を残すことになるんじゃないか、こういうふうに思ふんですが、どうお考えですか。

○政府委員(矢崎新一君) 国鉄の投資の問題につきましては、国鉄の果たすべき役割りに応じて必要な投資は確保していかなければならないという点は確かにそのとおりかと思ひます。ただ、一つの問題は、ただいま先生のお話の中にもございまして、たんに、国鉄の設備投資につきましては、借金依存による投資に伴います資本費の増加といふものが経営の圧迫要因になつてゐるというのを踏まへまして、昨年末の閣議了解におきまして「工事規模については、極力これを圧縮することとし、当面、現状程度の規模に抑制する」といふ方針が定められてゐるわけでございまして、したがひまして、財政当局といたしましては、今後の工事費の規模につきましては運輸省ともよく御相談しながら、ただいま申し上げました閣議了解の方針に沿うように適切に対処してまいりたい、こう思つておる次第でございます。

○青木新次君 工事規模は今後とも一兆円程度に抑えるということになりますと、施設の老朽化が

どんどん進行する。そして物価がどんどん上がるということになつてまいりますと、国鉄の重要性はどんどん高まってくるだろう。そうすると、そこに非常にアンバランスが生じてまいらると思ふのであります。そういう点における公共投資、国鉄の役割りといふものを考えて、実質的な工事の規模の縮小にならない方法といふものを考えるべきであると思ふのでありますけれども、その点についてはいかがですか。

○説明員(高木文雄君) 現在の全体の投資規模が、お示しになりましたように一兆六千億でございますが、これはいろいろのとり方にもよるのでございますけれども、老朽取りかえにどのぐらい使つていくかということになりますと、大体ちよつといふ正確な数字を記憶しておりませんが、二千億ぐらいであつたと思ひます。車両を別にしまして、施設の関係でいろいろ改善その他に充ててゐる金額が二千億弱であつたかと思ひます。そのオーダーを見ていただいて、そして今度、いま東北新幹線の方に使つております年額が四千億である。これを在来線の方の老朽取りかえとそれから通勤対策とに重点を置いて回していくということになりますれば、私はいまの程度の規模に抑えるとしても、かなりの程度いまの老朽施設取りかえにつきましてもまた通勤対策につきましても、いまよりは前進した姿になし得るものというふうに考えております。

○青木新次君 「道路・国鉄の投資の推移」について、企画庁から資料をもらったわけでありまして、けれども、道路が五十四年度投資で五兆三千四百四十億円、それから国鉄が一兆八千四百八十四億円で、東北、上越新幹線が入つてゐるんです。これで七千億円。それから一般に六千億円というものがこの中に含まれてゐるわけですね。そういったと、通勤対策とか都市間の交通、大都市間の大量旅客輸送、その他これらの国鉄の役割りといふのを考えてみた場合に、この辺では非常に少な過ぎるんじゃないかということを一一般の皆さんからも相当、運輸機関別の投資の割合等について

いろいろ指摘されております。

グラフでまいますと、道路が六五・五％、地下鉄が五・六％、国鉄と鉄建公団で二〇・一％、航空が三・二％で港湾が六・七％と実はなっているのではありませんか、この点を考えてまいりまして、日本の国鉄の道路投資が舗装率九五％以上には実は上がってきているわけでありまして、その点から考えてみて、道路がよくつたということとは非常に結構なことでありまして、やはりそこに交通機関別の投資の整合性というものがなければならぬというように考えておりますのでありますけれども、その点についてどう考えますか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 道路は、確かに投資が非常に進歩をいたしました。これは、道路は御承知のように特別財源を持っておりまして、それが道路の建設に相当寄与しておりますことは当然でございますが、と申しまして、国鉄におきましても従来から大きな赤字であった中におきましても必要な投資を進めてきたのでございまして、私は、今後の国鉄の投資も国鉄の特性を生かすためにはやっぱり積極的に投資しなければならぬ、その考え方は先生ともう全く同じであります。

そのために、まず第一に国鉄がそれだけの借入金をやっているのも耐え得る力をやばりつくつていかなきゃならぬのでございまして、公共事業であるから全部公共負担でやれというわけにもまいりませんし、その案分というものは将来検討しなきゃならぬ問題ではございまいし、やはり国鉄の経営の中からその経費を生み出していくという基本的な考え方というものを堅持すべきだと思っております。

ですから、その意味においても体質を改善していくということが一つ、それと一つ、おっしゃるような道路と鉄道の均衡をやばりつつていく必要があると思っております。これは将来政府の中におきましても、鉄道投資と道路投資の均衡というものを財源の面からもやはり検討すべき時期に来ておるといことを私は認識しております。

ます。

○青木新次君 それで、私は地震対策について、私も先日までは災害対策特別委員長やらしてもらったんでありますけれども、地震の恐ろしさというのについて大変感じている一人です。特に私は静岡県の出身でありますから、今日特にそのことを考えるのであります。今日ほど都市の人口と交通機関が過密化している時期はないと思うのであります。しかも、複雑な都市機能を有しております。ここに国鉄や私鉄や道路や地下鉄等の交通機関が網の目のように実をくぐっているわけでありまして、石油やガスなどがここにたくさん使用されておりますので、関東大震災のように震度六、四百ガルといったような大地震が来たら、従来の惨禍よりも比較にならないほど物すごい形でその被害が襲来するだろうと思っております。であります。今日、特に交通機関は、新幹線に示されるように大量高速の時代でありますから、それだけにまた被害が大きいと思うのでありますけれども、この点について、大臣どうお考えになりますか。

○説明員(高木文雄君) やはり私も心配いたしております。これは、東海道新幹線でございます。在来線の方にも問題はありますけれども、東海道新幹線は非常にスピードが速いだけに、非常なる地震のときに耐え得ないことになりまして、非常に気になったものでございまして、もちろん東海道新幹線の構造物は、つくりましますときには当時の基準に従って十分耐震設計、地震に耐え得るという意味での耐震設計がなされております。おおよそ震度六ぐらいのところまででありまして十分耐え得るといふことになっております。

しかし、最近ではむしろそれ以上の大規模な地震に対して対応しなければならぬという時代でありまして、このように地震が発生いたしました場合の構造物の被害をあらかじめ予防するための対策をとらなければならぬということ、主として現在東海道新幹線、なかななく神奈川県の西

から愛知県の東に至る部分につきまして、地震に耐え得る力を強化するというところで補強の研究を進めますと同時に、その補強方法の研究が進むに従いまして具体的な実施に取りかかっているところでございます。

○青木新次君 気象庁にお伺いしたいと思うのでありますけれども、大規模地震の起きる可能性、たとえば前兆現象とかというもののついてどういうようにとらえておりますか。

○政府委員(増澤謙太郎君) お答え申し上げます。現在の地震学の統一的な見解によりまして、第一番目に、東海沖には地震発生のお白区域が存在しておりますこと、それから第二番目に、東海沖では歴史的に見まして大地震が約百年ないし二百年ごとには発生しておりますが、安政元年、一八五四年でございましてけれども、それから三番目に、明治以来駿河湾沿いの地盤は沈下する一方で内陸側は隆起する傾向を示しております。また水平方向にも変動が続いております。こういうことなどから、地震が発生させるひずみエネルギーが蓄積されていくというふうな考え方をしております。このことから、将来地震発生の可能性は大変高いものと判断いたしております。

○青木新次君 主計局次長にお伺いしたいと思っておりますけれども、大規模地震対策特別措置法ができて、それから静岡県を中心としてまして東海六県に財政特別法が成立したわけですね。約五千億円という特別な措置が地方財政を含めて今回決定したわけでありましてけれども、その六割が実は静岡県に充てられていたという、いま気象庁長官の発言を裏打ちされたもので、財政措置がまことに少ないけれどもなされたわけでありまして、国鉄には何にもないのです。したがって、この点についてはどうお考えになっておりますか。

○説明員(高木文雄君) 率直に申しまして、いまお示しの法律ができません段階で私も国土庁なりあるいは財政当局なりという議論をいたしました

わけでございますが、現在の法律のたてまえでは、私どもの方に特別に何か財源の措置をしていただくという主張を非常にしにくい状況にございまして、まあしかし物事は地震に關連する安全の問題でございますので、私どもは先ほどの一兆六百億の投資の中で、非常にきつい、苦しいのでございましてけれども、その中から回して地震対策をやっていくということで現在は取り組んでおるところでございます。

○青木新次君 総裁は、あなた昔は大蔵事務次官か何かで、いま国鉄総裁なんだから、ばくは主計局次長に聞いているんだから、横から答弁しないでもらいたいと思うのであります。主計局次長、この点について、いま総裁がいみじくも言われた、いま現在ある工事費の中でそのうちの一部を今度は流用して、知ってますよ、私も、地元です。掛川で前の満水の隧道にパイプを打ち込んでこれを素手で結んだりなんかしてやっておりますけれども、非常にヘドロ地帯なんかを走っております。特に富士地区それから遠州地区なんかは基盤が動いているのですから、ヘドロ地帯で。そういうようなところは、これは大変な事態になると思うのでありますけれども、この点については財政当局としても、地震対策についてやはり特別な配慮をすべきだと思うのでありますけれども、いかがですか。

○政府委員(矢崎新二君) 国鉄の投資の具体的な配分をどうするかということにつきましては、これは事柄の重要性、必要性、そういったものを総合判断いたしまして重点的な配分をされることになるのではないかと、いふふうに私も理解をしております。したがって、現在の工事規模の中でそういった地震対策というものの必要性のあるものにつきましては、そういった重点的な配分というところで対処していただくのではないかと、いふふうに理解をしております。

○青木新次君 五十六年度にそういった意味で地震対策が重点的に考えられる、こういうふうに私は理解いたします。

そこで、国鉄は警戒宣言が発せられたときに最寄りの駅まで安全な速度で運転して停車すると言っているのだけれども、私どもの地震地域の静岡駅とか浜松駅とか富士駅、三島駅、沼津駅、あるいはまた熱海駅といったようなところに対しては、何千人、何万人という人が恐らくここに集中すると思うのです。ここには避難地も広場もないのです。駅前広場はありますけれども、これはそういう用には達しないと思います。そこで、旅客列車を収容する広場もないということになれば車両の車中に閉じ込めてしまう。閉じ込めてしまうと、ここにパニックが起くことというようなことで大変な事態になると思うのでありますけれども、どういふようにこのことを受けとめていらっしゃるかお伺いしたい。

○**認明員(蘆田義人君)** 先生御心配のように、新幹線の場合一列車が非常な単位の旅客を運んでいるだけに、この面についての旅客のベニツクが起きないようにいろいろと情報伝えるなり、また旅客全体を掌握する、そういうことで努力していくように考えております。

なお、駅前の問題なり車両の問題等がございますが、やはりニュースを旅客にいろいろと伝えていくということが一つにはパニックを防止することになると思います。やはり情報が必要とわらないということが非常にそういう面での不安感をあおっていく。幸いにして先生御存じのように新幹線にはそういう情報系がいろいろと整備されておりますので、そういう面についての活用を図り、旅客に十分な情報を伝えていきたい。今回訓練のときでもそういうことをこの九月の一日実施いたしております。

なお、自治体の方との関係、そういう駅前広場ないし近くに避難場所がある場合等についても、いろいろと地元自治体との連絡をよくとりながら、そういう点についての対処方を進めていきたいということで現在作業を進めております。

○青木新次君 急迫した地震は隣の駅に到着する前にたがたつとくるわけですよ。今日では震度

六じゃなくて、仙台でも調べてみたら震度七があるのですね。今度のアルジュリアの地震は直下型で震度七なんです。こういうことになりますと、これは盛り土が崩れ、駅舎なんかについても崩壊する危険性がある、列車は転覆する危険性があるということになるのでありますけれども、隣の駅まで到着する前に、警戒宣言が発せられてからです、大地震がやってくるという想定をしたことはあります。

休憩前に引き続き、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。

この際、塩川運輸大臣から発言を求められております。これを許します。塩川運輸大臣。

○国務大臣（塩川正十郎君） 午前中青木委員から要請がございました運輸省並びに自治省の協議いたしました結果といたしまして、統一見解を申し上げたいと存じます。

御審議をお願いしております法案は、国鉄再建

いたします。

そこで、私は国鉄にお伺いいたしたいと思うんですが、東海地震の発生ときに想定される地盤動に対して、新幹線、東海道線の橋梁、トンネル、盛り土等の耐震性についてはどうなっているか、お伺いいたしたいと思います。

○説明員(半谷哲夫君) 東海道新幹線の構造物でございませうけれども、これにつきましては当然耐震設計というものがなされております。したがって

○説明員(藤田頼人君) 私どもの方の大規模地震対策としての、いま先生がおっしゃいました警戒宣言という内容につきましては、マグニチュード八以上がその警戒宣言が発令後数時間ないし数日以内に発生する、また、きつく申しますと、一つには発令後二、三時間以内または二、三日以内というようなことで、当然われわれとしても、人命

の重要性から関係各省庁了承の上提出されたものであります。ただ、特定地方交通線の第三セクターによる鉄道輸送への転換については、現状から見て、第三セクターにより経営する場合でも赤字が生ずるおそれがあるので、地方公共団体が第三セクターに参加することについては、その財政負担を慎重に検討した上対処しなければならぬ。

まして、通常の地震というのもおかしいんであります。普通の地震では耐えられる。震度階で申し上げますと震度六——震度六というのはガルで申し上げますと二百ガルから四百ガルということになっておりますが、四百ガルぐらいの震度に対しては十分耐え得るという設計になっております。

尊重 旅客の安全を第一に考えておりますので、
 そういふ面をも想定し、しかし線路上にいろいろ
 と危険箇所がございます。たとえば熱海の駅など
 は山崩れが発生するというのであそこでは列車
 をとめないように考えておりますが、そのよう

以上のとおりでございます。

○委員長(黒柳明君) これより質疑を行います。質疑のある方は順次御発言願います。

○青木薪次君 原案より補強されて、考えるところのを、ならないということで、両大臣が確約を

それから在来の東海道本線でありますけれども、これは建設以来相当の歴史を経ておりまして、この間に何回かの地震、関東大震災というような地震の経験も経てきておりまして、そのたに構造物に支障があり欠陥が出た等があるわけ

に、場所場所によって危険箇所もございます。いわゆる原則として最寄りの駅にとめるということ、それなども時間的な問題も考えいわゆる安全なところにとめるということで、それぞれ細かく今後とも指導していきたい。

ですから、いま先生の御質問に対しては、十分、すぐに発生することを念頭に置きながら旅客

いたしたので、この点についてはそういう方向で、赤字だからまだどうかへやるとか、それをさすらいの旅に出た放浪児のようにさせないようになければいけないということについては、もうこれは言をまたないところでありますけれども、自治大臣、その方向でよろしゅうございますか。

でございませけれども、そのたびにその弱点個所を補強してきております。それからまた、老朽構造物を取りかえるという時期の来たものが大分ございまして、これは順次取りかえておるわけでありませけれども、その場合にも耐震設計というものには十分配慮しているわけでございます。

の人命を尊重した手配ということ、そのように考へておるということでございます。

○青木薪次君　中斷します。

○委員長(黒柳明君)　午前の審議はこの程度にと

○国務大臣(石破二朗君) おおむね御指摘のとおりであります。

○青木新次君 おおむねということは、概してとかほほとか大体三分の一ぐらいに値引きした回答

十分耐え得るといふ自信を持っているわけであり
ますけれども、今回予想されておりますのは震度
階でいいますと七以上の大規模な地震ということ
になっておりますので、となりますと、いまの構

午後一時まで休憩いたします。
 午後零時一分休憩
 午後一時九分開会
 ○委員長（黒柳明君） ただいまから運輸委員会を再開いたします。

だと思うのでありますけれども、いま塩川運輸大臣の読まれた方針についてあなたは承しますか。

○國務大臣(石破二郎君) 塩川運輸大臣が両省の統一見解としてお述べになりましたことにつきましては、毛頭異存がありません。

○青木薪次君 わかりました。そのようにお願い

造物ではある程度の被害が予想されるということ
でございます。特に、その被害の予想されるもの
といたしまして、この強化地域内の全長二百二十
キロでございますけれども、その中に軟弱地盤と
言われるいわゆる表面の地盤の非常にやわらかい
層が約二十キロにわたってございます。その二十
キロの上にあります盛り土構造、土を盛りまして

フォーメーションを構築している構造がやはり地震に対しては、一番全体をなめた場合の弱点と言えないかということ、先ほどもちょっとお話が出ましたが、その軟弱地盤上の盛り土に対する強化策というものを現在積極的に進めているわけでございます。

それから橋梁等につきましては、やはり揺られることによりまして橋げたが落ちるといふのが一番大きな被害を生ずるわけでありまして、そういった橋梁が落ちないような手だて、これをいま鋭意進めるといふこととして実施中でございます。

○青木新次君 一番心配なのはやはり新幹線と東海道本線です。私の住んでいる静岡県におきましては、先ほど気象庁長官の言われましたように震度六、四百ガルぐらいの強大な地震が襲ってくる可能性が随所に前兆現象として起こっている。これは私たちが確認を果したところであるところでありまして、そのところでは冒険申し上げましたようなヘドロ箇所というのがあるんでありますけれども、これらの点についてどのような補強をされておられるのか、お伺いしたい。

○説明員(半谷哲夫君) 耐震設計と私も申し上げておりますけれども、地震に耐えられる構造物にするという点につきましては、いろいろ勉強してきたわけでございますが、それと同時に、現在あります構造物そのものに對しまして、現在時点でのような地震に対する強化策を行うかという点になりますと、これは技術的にもなかなかむずかしい問題があるわけでございます。したがって、私もとしましては大部分から部外の学識経験者に入らせていただきまして研究委員会というふうなものをつくりまして、そして現在ある構造物に對しましてはまた現在の構造物が乗っておりまして地盤状態等を考慮いたしまして、どのような強化方法が最も効果あるかという研究を続けてきております。

すべての成果が出そろったわけでありませんが、現在までにその成果が十分出てきており

まして、いま先生御指摘の軟弱地盤上の盛り土に對する対策というものももういった研究委員会でも検討された結果をいま実際に採用しているという状況でありまして、主として行っておりますのはシートパイルというスチールでできた矢板を連続して打ちまして、これを盛り土をはさみ込むような形で左右両側に連続して打ちまして、これをスチールのタイで結び合わせるということで、これによりまして地震が参りましたときに線路を支えております盛り土が液状に近いような状況で崩れる、崩落を起こすというものを防ぐことができるというところで実施しているものであります。

○青木新次君 どれぐらいの金がかかるんですか。

○説明員(半谷哲夫君) 詳細な計算が現在なされてはおりませんが、私も新幹線、在来線の東海道線を含めまして、いまの盛り土対策あるいは橋梁の關係、その他トンネルの補強等を含めまして、非常に概算でありますが一千万ぐらいかかるかと思っております。

○青木新次君 この地震対策に一千億かかると思えば、これは午前中の議論にありましたように、国鉄の投資額に占める割合というものは非常に大きくなっていると思ふんですね。私は、地方自治体並びに国の出先機関という關係については、これはもう国で措置する、あるいはまた市町村の場合においては、国の特別交付税として起債で賄うということになると思ふんでありますけれども、これらの点について、非常に不つり合いな關係が実は出てくると思ふんでありますけれども、どこをとってみても、公共企業体である国の出先機関であろうと、市町村であろうと、これはないいわけの國の關係する施設であることに間違いないようにあります。この点は午前中も大蔵省の主計局長と話をしたわけでありまして、大臣はその点についてどういふようにお考えになりますか。

○政府委員(山地進君) 先生の御指摘のとおり多額の金を要する工事であるわけでございますが、この工事というのは国鉄のみでございまして、私鉄もその他の交通機関もそれぞれこういった工事に相應の費用を使っているわけでございます。この費用を一体だれが負担するのが一番公平なのかということが最後の決め手にならうかと思ひます。

そこで、国鉄並びに私鉄も含めてでございますけれども、やはりこういったものを静岡のいまの特定の強化地域ということではございまして、やはり全般的な災害というものを負担するのは、やはり最終的には利用者にも負担いただくざるを得ないのじゃないかと、かように考えておりました。特段のこの件のための費用ということについては考えていないわけでございます。

ただ全般的な工事費の補助金というのがあるわけですので、その枠内に入るといふことでこの問題に對処しているわけでございます。

○青木新次君 私は、地震対策その他についてはいささか突っ込んでいろいろ議論をしてみたい。財政特別法の成立についてもいろいろ努力いたしました。その結果、いま山地鉄監局長の議論から展開するならば、たとえば国鉄を、大規模の地震が襲来したときにどういふような位置づけをするのか、そのときの役割という点からいろいろ議論されたように聞いているわけでありまして、しかもこの中で、自治大臣に聞けばよかったのでありますけれども、たとえば学校、公立学校ですね、これらの關係についてもこれは法律事項として、そのほか病院や診療所やその他についても法律事項として今度は財政措置がなされ、その財政措置はたとえ二分の一については四分の三にするとか何とかというふうなものも含めて、かさ上げを含めて措置されているように実はなっているわけでありまして。

そこで午前中に私が申し上げたのは、警戒宣言が発せられたときに、最寄りの駅まで三十キロないし四十キロの安全速度で行く。その間に地震が襲来したときはどうするか。あるいはまた二、三時間後から、二、三日後までの期間における警戒宣言の場合においてはその危険地域を脱すること、いろいろあると思うのでありますけれども、いま聞くとところによれば、それらの關係を含めて国鉄に對する地震対策の役割といったようなものについてもいろいろ考えているようでありまして、私も、いま局長のおっしゃったような議論でございますと、私鉄と国鉄を一緒にすることについては、これはやはり国民の立場から見ればわかるだけども、議論の飛躍があるんじゃないかというように考えるんですけれども、それらの点についてどう思ひますか。

○政府委員(山地進君) 私鉄、国鉄同様に考えるのはどうかという御指摘は、恐らく私鉄と違つて国鉄の場合に公共性が高いという御見地からかと思ひます。ございまして、公共性の問題ももちろんございまして、現にいまの交通機関の費用というものは、投資の場合も含めてはだれが持つのがいいのかわからないが、先ほど来御議論がございました空港にしても道路にしても、それだけの費用の負担というものは受益者負担というのが、全部じゃない場合でも大部分であるわけでございます。そういう見地から申しますと、私鉄の場合もこれは会社の経営というところを通じて運賃で利用者が負担している。国鉄の場合には私鉄と比べればこれも場合によつては短所にもなるわけでございますけれども、全国的な規模で運賃というものを収受しているから、静岡県の一部については言つてみれば全国の国鉄の運賃で負担するという考え方がどうかと思ひます。したがって、私鉄と国鉄とでどういふ施設整備について特段の考え方の違いということはないのではないかとどういふふうに考えております。

○青木新次君 私は受益者負担という考え方は、ある意味で筋が通つていふと思ひます。しかし、これはたとえいま静岡県というところを出して、これはたとえいま静岡県も山梨も岐阜も愛知も、東海六県が対象でありまして、これに對する五千億という予算措置がこれがとられるわけでありまして、ですから、これは一般の交付税とは

別に国から、全部じゃないにいたしましても相当部分が持たれるということになりますと、これは受益者負担という考え方とは若干やはりニュアンスの相違がある。広い意味では国民が租税で負担するということになるでしょうけれども、運賃で

地震のためにこれだけ取るなんということはこれ
 ではないわけでありますから、それらの点につ
 いて、その事業体の置かれている性格や位置づ
 けにおいて国で措置するということがなければ、ほ
 かの方の費目を流用して、いま一十億という話を
 聞いたわけでありますから、その点について運輸
 省の答弁はちょっと筋が違っているのじゃないか
 と思うんですけれども、いかがですか。

○政府委員(山地進君) 今回の地震は、日本の場合でも予知とか広がりとかあるいは予想の規模とか考えられる中ではきわめて異例に属するかと思うんでございますけれども、一般的な災害あるいは災害が起こるための予防措置の安全、そういった意味では、こういった交通機関の運営に当たりましては、いつでもある程度の危険というものを未然に防備するための余裕といえますか、そういうものというのは常に持っているのがやはり交通機関の安全性に対する責任ではないんだらうかと思っております。

そこで、じゃ東海地震だけはそういうった安全性の、言ってみれば余分なものというふうになぜ見なきゃならないのかというところが、若干頭の体操みたいになって申しわけございませぬけれども、そういうところでは、私どもとしてはやはり交通機関が持っている安全性の自分の責任の範囲内ではないんだろうかと、かように考えるわけでございまして、先生のおっしゃる今回の六県におたる対策というのがいままでのそういうった交通施設に対する予備といえますか、そういうものから見れば非常に手厚くかつ適切なものだと思うわけでございますけれども、今後ともそういうものについて、何が別になるのかという議論が非常にむづかしいのではないだろうか。そこでこういったものについては、従来の投資の枠内で優先度とい

うものほもちろんあるわけでございますけれども、
賭っていくと、それで利用者が負担していくとい
うのがやはり原則とならざるを得ないんじゃない
だろうか、かように考えているわけでございます。

○青木新次君 安全性を保障するというものについては事業主体となるところの経営者がやるのが当然のことですよ。そうじゃなくて、何のために大規模地震対策特別措置法ができたのか、それから何のために財政の特別措置を法律によってつくったのか。単なる一般的な交付税じゃないわけですよ。そこにいまあなたの答弁は、そのことを全然考えないで一般的な答弁をしているところに議論

のすれ違いがあるということを、局長あなたはお考えになっていただかなきゃ困ると思うんです。ですから、それらのことについて、政府は今回の国鉄の大規模地震対策に対して特段の財政上の配慮をすべきであらうと考えるわけでありますけれども、大臣いかがですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 先ほど山地鉄監局長が申しております考え方が、要するに国鉄、運輸省の基本的な考え方でございいます。

そこで、どうしても国鉄の負担でそういう危険排除のための措置ができないということが明確になりました場合には、また、これは運輸省といたしましても、財政当局と協議をするということに相ならうと思うんでございますが、いまのところは国鉄自身の努力によりまして、安全を確保するために投資もいたしておりますので、当分の間はこのまま見守っていきたいと思っております。

○青木薪次君 この点は、私が冒頭から言っているように、戦前、戦中を通じて相当、あの戦争遂行のために諸施設を酷使してきた、もう飽和点に達しているということを私は知っているわけです。ですから、国並びに地方自治体の管轄する道路、橋梁、河川、トンネルその他、いまだどん直されている。そのときに、ぼつんと国鉄はそのままに置かれている。こういうことではないだろうかということを考えたときに、大臣も先ほどおつ

しゃっているように、それらの点については同じように考えている。同じように考えるために、今日の予算の関係から無理だということが、当分このまま続けるということじゃなくて、最近のうちに検討した結果、そういうことで何とか対処の方

法があろうということであるならば、私はやはり財政当局と相談をして、前向きにこの対策を実施するというにすべきであると考えますけれども、この私のきわめて妥当性のある質問だと思ふんですけれども、いかがですか。

○國務大臣(塩川正十郎君) 御意見は本当に十分承っております。先ほども申し上げましたように、且下のところは国鉄の努力でやっております。

ので、いずれそういうことではとてもじゃないかなわなないというような事態に相なってまいりました際には、協議をいたすことにいたします。

○青木新次君 時間がありますので、またこの次の運輸委員会ですめていきたいと思っておりますが、したがって、その次の質問に移りたいと思

いま運輸省は、運輸政策審議会に、四十六年十二月に決定されました総合交通体系についての見

直しを諮問中であるわけですが、諮問内容とか審議会の審議状況等をひとつ簡潔に説明していただきたいと思います。

○政府委員(石月昭二君) 運輸省といたしましては、本年の四月一日に、長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向についてという諮問を運輸政策審議会にいたしましたわけでございます。御承知のように、四十六年の答申以来、ほぼ十年近くた

ちまして、この答申は、ちょうど高度成長の時代に出されたわけでございますが、その後、世の中は安定成長に変わりましたし、またその間、輸送需要の伸びというような問題につきましても、安定成長になりまして、若干変化が見えておる。そのほかに、産業構造が高分度化したしまして、第三次産業がふえてきているとか、また、交通空間、公害の問題というようなものが四十六年の答申時代よりもより一層厳しい情勢になっております。

また、当時想像してなかったエネルギー問題というような問題も出てまいりましたし、その他各方面にわたる社会経済的な情勢の変化も出ておりますので、八〇年代の安定成長期を迎えて、交通政

策のあり方はどのようにあるべきだという形で、四十六年の答申について見直しをしたいというところと諮問申し上げているわけでございます。現在、四つの部会を設けまして、一つは企画部会、一つは幹線部会、一つは地域交通部会、一つは物流部会、四部会のもとで精力的に審議を行っているところでございます。

○青木新次君　いつその答申は発表になる予定で

すか。

○政府委員(石月昭二君) 四十六年の答申の場合から推測いたしますと、その当時約一年間の審議期間を要しております。御承知のように不確実性の時代でございますして、いろいろエネルギー問題、その他各般の問題が非常に不確定要素が多い

ときでございますので、極力審議を急ぐといたしましても、やはり前回同様一年程度の期間は必要ではないかと考えておる次第でございます。

○青木森次君 四十六年の総合交通体系が決定されてからも十年近くになります。わが国の交通をめぐる環境は、いま審議官もおっしゃったように、相当変化しておりまして、岡田教授が中心となつて、経済企画庁の総合交通研究会の四十九年の中間発表を待つまでもなく、何としてもこの際、ひとつ早急に答申をまとめていくべきだといふように思うのです。しかもエネルギー環境、交

通空間の制約条件は、いまのお話にあったように非常に厳しくなってきたおるし、最近では省エネルギーの見地から、わが国の交通体系の全面的な見直しが求められていると思うのであります。この点、運政審の見直し作業の中でどのように重点的に取り扱っているか、ひとつ、これまた簡潔に説明を願いたいと思います。

○政府委員(石月昭二君) 先ほども申し上げましたように、まあ交通空間、公害の問題、それから

エネルギー問題というふうな状況が、非常に四十六年のときから見ますと強い制約条件となつておる点の一つでございます。それがいま一つは、やはり安定成長に移りまして、全体のパイが小さくなったと申しますか、その辺でより効率的な交通体系をつくらなければならぬという要請が強くなつておると思つておるわけであります。

運政審で今後問題を議論していく場合に、これらの制約条件をどのように評価するかということ、現在運政審の企画部会の中で、これらの制約条件を議論する場を設けておりました、この場で議論されました制約条件、たとえばエネルギーの問題を一つの例として取り上げますと、運政審の答申は大体六十五年を目標としておりますので、六十五年時点には、石油エネルギーにつきましてはどの程度が獲得できるか、それについて、油種別にどのようになるであろうかと、そうすると、そういうものに対する需要はどうなるであろうかというふうな点を細かく検討いたしまして、それを前提といたしまして各部会で議論しているという状況でございます。

○青木新次君 全面的に見直すということになりますと、大量輸送機関として燃料効率が非常に高い国鉄のあり方を見直す必要があるんじゃないかというふうに考えております。

で、現在、運政審で行われているこの総合交通体系の見直し作業の中で、国鉄のこの大量輸送機関としての位置づけをどうするのかということと、今回の再建法で「基幹的交通機関」というように言っているのですから、そういう立場で国鉄をどのように見ているか、説明願いたいと思つております。

○政府委員(石月昭二君) 私ども将来の総合交通体系のあり方につきましては、従来から、四十六年の答申以来、基本的には交通機関間の競争と利用者の選択というものを前提として交通体系が形成されるということは、大筋において間違いない、今後も変わらぬ事実であらうというぐあいに認識しておるわけでありまして、しかし現実には交

通市場というふうなものはいろんな制約条件がございまして、必ずしもそういう原理だけで物事は処理できない。したがって、たとえばエネルギーの節約という要請がある場合に、エネルギーの節約という要請を踏まえて需要をどのように誘導していくかというふうなことは、どうしてもやらなければならぬ局面が出てくるかと思つております。

そういう問題について、今後具体的にどういう誘導政策があるかというふうなことは、運輸政策審議会という議論していただくことでございまして、先生おっしゃいます国鉄の位置づけがどのようになるか、基幹的交通機関としてどうするかというふうな話は、これから運輸政策審議会の議論の中で決めていくことでございしますが、従来から申しておりますように、国鉄の役割といったしましては、都市間の基幹的な輸送、それから大都市等の大量高速輸送、それから物流におきまして貨物の大量定形輸送という従来言われているような線から大筋は変わらないというぐあいに考えております。

○青木新次君 従来から変わらないということでありましても、競争原理を活用しつつ各交通機関の分担関係を想定して交通需要を調整する、そして誘導していくんだということが必要だと言つておられるわけですが、競争原理尊重の立場をとっているけれども、地方の交通市場はまさに競争原理が働かぬ余地がいろいろ非競争の市場となつておる。したがって、ミニマムとして公共輸送の確保が緊急の政策課題になつておるというふうに思ふんでありますけれども、この点どう考えますか。

○政府委員(石月昭二君) ただいま概括で一般論として申し述べましたけれども、先生御指摘のように、地域のたとえば過疎地域の交通というふうな問題につきましては、いわゆる市場原理というふうな形ではなかなか輸送サービスの提供ができない状態になつておるわけでございまして、したがって、このような場合にはやはり政策として

て、シビルミニマムとしてどれだけ維持するかというのを政策的に考えていかなければならぬ、そういうことで、従来からたとえ過疎バスの問題であるとか離島航路の補助であるとかというふうな形でこのような地域の交通の政策的維持を図つてきたところでございまして。

また、今般私どもといたしましては、地域交通の重要性、地域における公共交通の危機的な状態を考へまして、今後各県ごとに陸上交通審議会の場において地域交通の将来のあり方というふうなこともあわせて勉強してまいり、地域交通の充実に努めたいというぐあいに考えているところでございまして。

○青木新次君 したがって、いま問題となつております国鉄の地方ローカル線問題も、ミニマムの公共輸送機関として政策的にどう位置づけしていくかということが私は重点として取り上げられなければならないと思つておるんです。ですから、今後総合交通体系を進めていく上で、競争原理の働く市場と働かない市場を選別しまして、そして個々に適した政策を樹立する、こういう考え方が必要じゃないかと、政策担当行政官庁として、私はそのように考えているんですけれども、この点はいかがでしようか。

○政府委員(石月昭二君) 先生御指摘のように、ただいま申し上げました過疎地における地域交通というふうな問題、それからたとえば空間的制約がございまして、利用者が先行するからといって必ずしも自動車で通勤ができないということからもおわりのように、大都市交通の問題、このような問題につきましては、やはり市場原理というこゝではなかなか処理し切れない問題であらうかと思つております。

御指摘の国鉄の地方交通線がミニマムの交通機関であるかどうかという問題につきましては、これは輸送量の現状から見まして、やはりバスの方で国民経済的に見ても効果的であるというぐあいに計算結果が出ておるわけでございまして、そういう意味ではちょっとその先生の御趣旨は私ども

理解しかねるわけでございしますが、いずれにいたしましても市場原理というふうなものでオールオーバーに決める筋のものではない。たとえば物流というふうな世界につきましては、比較的市场原理というものになじみやすい分野だと思つておるけれども、御指摘の過疎交通、大都市交通というふうなものにつきましては、政策的な誘導というものを強化していかなくばならぬというぐあいに考えている次第でございまして。

○青木新次君 総合交通政策を進める場合において、異種の交通機関ですね、この公共投資の配分の問題、午前中にちょっと道路との関係を言つたんですけれども、この配分の問題をやはり真剣に考えなきゃならぬ点があるんじゃないか。むしろこれは経済企画庁の立場においてもその点は特に必要だと実は思つておるんですけれども、現在政府が実施している新経済社会七カ年計画、五十四年から六十年、この公共投資の規模が、二百四十兆円を財政需要と絡めて二百兆円に圧縮する、そしてそういう作業を進めていると言われているんですけれども、道路とか鉄道とか港湾とかあるいはまた航空の投資配分を変えていく要因というのはなきやならぬと私は考えているんですけれども、今後のエネルギー事情を考へて、道路の投資規模は極力抑えて鉄道の投資規模をふやすべき時期にきたと、こう思ふんですけれども、この点はいかがに考えますか。

○政府委員(石月昭二君) いろいろ異なる交通機関間の投資配分をどのようにすべきかという問題につきましては、私が今後どうすべきかという問題につきましては、ちょっとお答えする立場ではないかと思つておるけれども、現在経済社会七カ年計画で交通投資の量を、たとえば鉄道につきましては二百四十兆円の中で十七兆七千億でございまして、決めておるわけでございまして、これを決めるに当たりますと、やはり社会資本の整備というのは長期的に見て整合性を持たなくばならぬという観点に立ちまして投資量を決めておるわけでございまして。

それからいまいつは、やはりその社会資本の整備というものが民間活動との相対的なバランスを保持しなげなれば、また国民生活に必要な社会資本サービスを充実しなげなればというように、基本理念に基づきまして各交通機関間の必要の施設整備量を出し、総体として効率的なネットワークが形成されるような形でこの経済社会七カ年計画の投資量は決めたわけでございます。したがって、基本的にはこの七カ年計画の投資量で望ましい姿ができるものであるというぐあいに私も理解しているわけでございます。

しかし、国鉄について申しますと、御承知のような国鉄の経営問題等もございまして、投資は国鉄の体力がでる上からいって、投資は国鉄の目で見るといふような形になっておりますので、若干そういう意味で控へておられるというぐあいに理解しております。したがって、投資の配分につきましては、その中で特に要請の強い都市交通というような問題に優先的に投資していくという形でこの投資が進められるというぐあいに理解しているわけでございます。

○青木新次君 言われるように、交通関係の公共投資は、道路、鉄道、港湾、航空と全くばらばらに行われているんですよ。私はもうこの五、六年、投資間の整合性がなげなれば、また輸送の結節点というやつをしっかりとつくと、そういうことを積み重ねて全体と部分の調整をしていけば、これは運輸省の指導のもとに投資間の整合性が確保されていくんだというのをばかの一つ覚えのように言ってきた。交通投資は異種交通施設間の接続や連絡に重点を置いて進めるという立場に立つわけですけれども、鉄道と港湾、道路と鉄道、空港と鉄道というようなものについては、接続や連絡にどのような対策を運輸省としてとってきたのか、この点をお聞きしたい。

○政府委員(石月昭二君) ただいま先生御指摘のように、異種交通機関の結節点と申しますか、たとえばターミナル、港湾というようなこの結節点というところは、これこそ交通の改善のためのま

さに戦略的なポイントでございまして、お説のようにそういう点を強化するということが交通全体、体系としての交通を非常に効率的ならしめるゆえんだと思っておられるわけでございます。したがって、そのような考え方にに基づきまして、従来からも、たとえば鉄道の例で申し上げますと、これは釈迦に説法でございまして申し上げます、トレーラーというように形で鉄道と自動車、共同一貫輸送を推進する。それから海運につきましても、たとえばフェリーと、フェリー埠頭というようなものを急速に整備いたしまして、やはり自動車と海運という形で海上で雑貨輸送をやる。それからコンテナ、内航コンテナというような問題につきましても輸送量がまともなところでは、たとえば北海道とか九州というところでは行われているような形でございまして、そういう形でいわゆる異種交通機関を知恵と工夫でうまく結びつけるということを今後とも進めていかなければなりませんし、その面で結節点を強化していかないとやらぬというぐあいに考えておられるわけでございませう。

なお、そのほかに長期的な問題といたしましては、やはり余り物流量を発生しないような産業立地というものを国全体としては考えていかなければならぬ。また共同一貫輸送より前にドア・ツー・ドアで、たとえば鉄道の専用線でもって港から工場の中へ入るといふような輸送がなお望ましいというぐあいに考えておる次第でございませう。

○青木新次君 かつて運輸委員会がポートアイランドを見学しました。これも輸送の結節点ということいろいろ考えた諸設備がありました。大阪南港も調べました。ここもまだ満足じゃないけれども、やはりいま審議官の言ったように外航コンテナと国鉄を結ぶというようにしたことについてと考慮すべき点があるように思いました。最近、国鉄が千歳駅から北海道各地に特急を走らせております。これは航空と鉄道を結びつけるというところで営業成績がよくなっているという新聞を見ました。貨物についても、いま言ったように

港湾との接続をよくして鉄道の貨物量の増加を図るべきだと思ふんですけれども、この点どんな方針で臨んでいるか、国鉄総裁にお伺いしたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) 一般論といたしましては、いま御指摘がございまして、港へ鉄道を入れるといひますか、鉄道と港の関係を密接にする方が私どもとしても物流上もよろしいし、また経営上もよろしいといふことが言えるわけでございませう。しかしながら、いま御指摘の大阪の南港につきましても神戸につきましても、決してこれは放置してあるわけではなくて、計画の段階からいろいろわれわれのレールを港へ入れたらどうだろうかという研究をいたしたのでございませう。でも、御存じのように全体として日本の工業立地条件が変わつてまいりまして、内陸部の工場がむしろ港の方へ張りつくといふようなところがあるもので、港がでる上からいって、今度港から私どもが貨物を受け取つてそれを内陸部へ運ぶといふような需要は、戦前あるいは戦直後の時代と比べますと少し減つてきておるのでございまして、具体的に計画を立ててみますと、どうもうちの投資効率からいって十分引き合ふといふことは言えないといふことで、率直に申しまして最近十年なり十五年の間の間、港へレールを入れるということとは余り積極的でないといひたいと思ひます。

で、こうした態度がいか悪いかについては、いまの御指摘のように問題があるわけではございませうけれども、個々のプロジェクトごとに当たつてみますとどうも余り少なくとも採算的にうまくないといふことで、率直に申しまして現在のところはやや私どもの態度は消極的な取り組みといふことになつておるが事実でございませう。

○青木新次君 私がいま申し上げてまいりましたのは、運輸省は相当いま言ったように海運から港湾から私鉄から航空から、それこそ国鉄から私鉄、すべての分野にわたつてものすごく広い交通関係のまさにオールマイティーの省だと思ふんです。ところが、それぞれの局は、省が独立してい

るように各局があるんだけれども、局があつて局がないといふような状態だと思ふんです。まさにマンモス化されている。したがって、これらの各局はそれぞれ関係業界と結びついて許認可の関係やその他でもって全く別の対応をしているといふことがあつて、局があつて局がないといふことを言う人もありますけれども、私もそう思う。ですから、そういう点から、三年前に田村運輸大臣が総合交通政策局というのをつくると、こう言つたんです。ところが、やっぱりこれだけ広いマンモス化された各局の役人の皆さんに反対されてついに実現できなかった。

しかし、塩川運輸大臣も政治力があるし、田村さんもあつたんだけれども、この人たちにおいてもなかなか困難だといふくらいになるならば、私は、今日せめても官房審議官が、優秀な審議官がいま担当しているんだから、もっとしっかりやつてもらいたいといふ気持ちはあるけれども、決して満足すべき状態にあるとは言えないと思ふんです。ですから、そういう意味で、この政策を担当して各局の連絡調整に当たっていくというために、思い切つて機構改革をやるといふことが、これが総合交通政策部門を強化する運輸省の最大の役割りになつていくといふことについて、これは与野党を通じてだれしも異論がないところだと思ふんですけれども、大臣この点についてどうお考えになりますか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 仰せのとおり私も総合的な交通政策の必要を痛感いたしております。そこで、それは機構を改革しなければならぬのかといふことになりましたら、それはそれなりの効果は十分にあるかと思ふのでございませう。とりあへず官房審議官のところではこの交通総合政策を担当せしめておるのでございませうけれども、いづれ私はこれはエネルギーの事情あるいはまた運輸行政全般にいま持つております権限が行政改革との関係でどのように推移していくかといふこと等も、これも見定めなければならぬと思ひますし、そういうことから運輸省を取り巻きます

すが、いまのところ、私もちよつと具体的に名案というものが、あるいは方向というものが見出せないで弱つておるということです。

は全くないんですね。いま総裁の言った全国一律ということでありますから、そういう意味では、ローカル線は非常に安い、それから都市圏

るという形で全部統一してございます。したがって、各運賃の基準といたしまして、法律の書き方としましては、法律のできた時期その他によ

「運輸省というところは鉄道、海運、自衛隊、やよくならないんだから、よくひとつ聞いてもらいたい、総裁の言葉を。」

車、バスなどを監督している局がでんでパラバに運賃を決めている。いろいろな交通機関の運賃を調整しなければならぬ時代になっているのに、運輸省は何もしない。——高木国鉄総裁が二十七日の記者会見で、こういつて運輸行政をあげすに批判した。

これは当然なことを言ったんです。

これだけでは足りないと思ったのか、さらに「同じ鉄道を監督している局でも、国鉄と私鉄の部長が運賃を認可するときに全然話をしない。非常に困る」と憤まんやるかたないといった口ぶり。

いま国会で審議している国鉄再建法案が通過したあと、国鉄はローカル線の運賃を都市部を走っている幹線に比べて高くし、二本立てにすることにしている。どのくらい高くするかが問題だが、総裁は「頭が痛いんだよ。来年四月から大蔵省は上げろというだろうが、乗客数が落ちてくるときに簡単に値上げはできない。それにほかの交通機関とのからみもあるし……」と言いかけたところ、運輸省批判が飛び出したもの。

だと、こういうことなんです。したがって、この点について総裁こういうことを言ったことはあります。

○説明員(高木文雄君) 記者会見といいますが、懇談でございませうけれども、そういうことを申し上げております。たとえいまの私の方が全国一本であるとして、よそさんは皆それぞれ企業別であるというシステムはこれは当然原則的にはそうならざるを得ないと思ひますけれども、しかしその間においても調整があつてほしいというふうに日ごろから考えておりますので、そのことを申し上げるを多少おもしろく書かれたということでございますが、私が申し上げることは事実でございます。

○青木新次君 大臣、総合運賃制度というのについて、いわゆるある意味での競争的な運賃になつても私はいいと思うんです。ところが、片方の

方は倍に上げる、それから片方の方はそのまま据え置くんたというふうな形だけでは問題が解決しないと思うんです。

私はこの間ヨーロッパへ行つてきたんでありますけれども、ヨーロッパの航空運賃の比較をいろいろ調べてまいりました。その中におきまして、たとえば、私は予算委員会でも、あなたに質問したし鈴木善幸総理にも質問したんだけれども、やはり分担関係が明確にするような議論も必要だし、あるいはまたその点で、東京—大阪間なんというものは、これは何も新幹線があるんだから新幹線へ乗せるような誘導政策をやらなければ、私は釧路へもこの間行つてきたんだけれども、釧路の関係等についてはやはり航空を主体としてそこからネットワークをつくつていくというふうなことが必要じゃないかというふうなことを言つたら、総理もあなたもなすいていらつしやうたんだけれども、この点で、日本とイギリスとフランスとドイツの関係を見てもいりますと、まさに航空運賃と、こういう東海道筋のようなラッシュのところで、そういう意味で短距離を競争しているというふうなことは余り思ひたくないんじゃないか。ここにある意味の一つのガイドラインが必要だと思ひますけれども、その点は運賃制度になぞらえてどういうふうに考えていらつしやるのかお伺ひしたい。

○政府委員(石月昭二君) 先ほどの、総合運賃政策はどのようにあるべきかというところは私もかねがね腐心しているところでございまして、やはり運賃の目的は、一つはかかったコストを十分に回収するという問題と、いま一つはその運賃の機能を通じて資源の適切な配分ができるという二つの要件を満足させる必要がどうしてあるんだというか、そういうことからいいますと、なかなか原価主義という問題は離れられない、しかしながらそれは言つても、原価主義の範囲内でなおかつ新幹線なら新幹線、特長を生かせるような運賃制度という形でやはり考えていかなきゃならぬ、そういう意味での整合性、遠距離

の通減性のあり方とかいうものについて従来から苦心しているわけでございます。

したがって、今後先生御指摘のような運賃格差の問題というのはいろんな多面的な原因がございまして、たとえば国鉄について申し上げれば、一つは全国一律制の問題であるとか、いま一つは、先般議論になつております構造的欠損というふうな、年金とか退職金とか、国鉄の特殊な職員構造からくる経過的な、歴史的な俯瞰というふうな運賃論とは離れた要因というふうなものもございまして、そういう各般の要素がございまして、運賃政策だけでなかなか運賃の格差というものは正しようのことはできないということではございませうけれども、これはやはり制度面の整合性、そういう意味では国鉄の全国一律制というものが基本的にはやはり市場が競争化した中で維持することがむずかしくなつていくという点にあるのだらうと思ひますので、やはり長期的には国鉄の全国一律制というものもだんだん見直していただく必要で、お互いにそこを歩み寄るというふうな形でより整合性のとれた運賃体系というものを考えなければいかぬと思つてゐるわけでございます。

それから、先ほど先生からお話ございました航空運賃の問題でございませうけれども、これは御承知のようにやはり二百キロから七百キロくらいまでは鉄道が非常に先行されると、それから以後は航空だというふうな結果がわれわれいろいろ調査しまして出ておるわけでございまして、したがって、できるだけそういう方向に誘導するということなことを運賃政策としてもべきだと私も考えておるわけでございまして。先般、去る三月でございませうが、航空運賃を五年ぶりに改定いたしましたわけでございませうが、そのときには若十五年間の間隔がございませうが、そのときには航空の運賃体系というのを見直しまして、近距離についてはコストに見合つて高く上げたというふうな形で、結果的には国鉄にもプラスになつてゐる。

それから、去る四月の国鉄運賃の改正に際しましても、やはり従来の二地帯制を三地帯制に分けまして、三百キロ、六百キロというふうな国鉄の特性が発揮できる分野についてよりきめの細かい配慮をしたというふうな形で、徐々ではありますけれども私どもとしても努力をしている次第でございます。

○青木新次君 私どもの理想はやはり交通のネットワークをつくる、そのために徐々に実績を積み上げていく。そのためには一番困難な課題ではあると思ひます。私の申し上げたのは困難な課題ではあると思ひますけれども、やはり避けて通れないということを考えつつ今回の国鉄の再建法案を審議しているときに、こういう問題について議論することはまことに時宜を得た機会であるというように私は考えましたので、あえて政策的な問題またそれに基づく総合運賃体系というものをひとつ運輸省に提起いたしまして、これからそういう問題について大きく、従前以上に、いま審議官前向きな答弁されたいと思ひます、そういう方向で議論をなさるようお願いいたしたい、こう思ふのであります。

それから、共済組合の関係、時間がだんだん切迫しておりますのでちょっと触れたいと思ひます。収支が悪化している国鉄共済組合の実情というもののについては非常に問題があると思ひます。国鉄共済組合の年金体制がこんなに深刻な事態を迎えたことはどういふところにあるのか、それから現状と将来の見通しについて、簡潔に答えをいただきたい。

○説明員(吉井浩君) 年金財政悪化の原因でございませうが、端的に申し上げればこれは成熟度が非常に高い。成熟度は、現在年金を受けております受給者を年金を掛けております組合員の数で割つたものでございませう。この成熟度がなぜ非常に高いかという原因をいたしましては、これはまた幾つか考えられるわけでございませうが、一つはやはり戦中戦後、国策遂行により生じました用員構成の

ひずみがございます。それから、全般といたしまして職員数が減つてきておる。また、将来さらに三十五万体制ということになってまいりますので、掛け金を納める母体が小さくなる。それから第三番目といたしまして他の企業、公務員等と比べまして国鉄の年金受給の資格を得る人いわゆるペンションラインに達する人が多い、さらには年金制度の発足が早かったために現在の年金受給者の数が非常に多い、こういった事情が現在の成熟度が高いということにつながつておるわけでございまして、これがやはり年金財政悪化の原因の主たるものであるというふうに思ひます。

また、もう一つの御質問の現状と将来の見通しでございますが、現状を申し上げますと、五十四年度の最近の決算でございますが、共済組合の収入といたしましては職員が納めます掛金、それから国鉄が負担しております負担金、追加費等々を含めまして三千七百五十七億の収入に對しまして、支払ひました年金額は三千八百三十億、したがって、七十三億円の年金としての単年度赤字でございます。五十五年度につきましても、同じく百四億の赤字予算を計上する、こういう状況でございます。反面、職員の掛金もそういう意味で高くなつておりました、現在千分の六十一・五と、これは公務員並びに他公社に比しまして二、三割方高い掛金という状況でございます。

それから将来の見通しでございますが、五十六年度以降はちやうど年金財政の再計算期に当たつておりました、現在部外の権威の方々に収支計画策定審議会というところで検討いただいておりますけれども、やはり六十年度までには受給額はほぼ倍増するだろう。したがって、年金のまた成熟度も昭和六十年には三十五万体制の絡みもございまして一四四、こういう実は年金としては非常に成り立ちがたい数字になるわけでございまして、そういう意味では非常に大きな問題を抱えておるといふ見通しでございます。

財政に重い負担を強いることになるのかという点について、現に郵政とか専売、国鉄は悪い方の御三家ということをやられておるんですけれども、その点についてどう考えていますか。

○説明員(吉井浩吉) 本来の年金経理から申しますと、これは積立金方式ということでございまして、本人たちが在職中に納めました掛金で年金を賄うという体制になっておりますので、そのような事態でありましたら、成熟度のいかんは必ずしも悪化にはつながらないということでございますが、現実の経済の中におきましてはやはり物価の変動がございまして、したがって、それに見合つた年金の改定が必要となつてくるということでございます。したがって、過去に掛けました掛金では将来受給する年金を賄い得ないということ、数年置きに年金の再計算をいたしまして、その後の年金の支給水準に見合つた掛金の改定はいたすわけでございまして、どうしても一足おくれになつていくということのために年金財政に負担が増高いたしました。これが成熟度が非常に高い場合、つまり年金受給者の数が非常に総体的に多いという場合には非常に大きな負担になり、年金財政悪化の原因になるということでございます。

○青木新次君 インフレが一歩年金財政悪化の罪人のように見えますけれども、インフレがなければ年金財政は健全性を保つことができるのかどうか、運輸省に聞いてみたい。

○政府委員(山地進君) 国鉄の年金のみならず、インフレというものがすべての年金の最大の問題であるかと思ひます。この年金の掛け率というものは保険数理というふうなことに基きましていろいろ計算してあるわけでございまして、それらの中でもインフレというふうなものがなければかなり低位かつ画一だと思ひますので、従来いろいろと専門家に御依頼して計算してもらつたわけでございまして、五十二年度で何で三億も赤字が出たのかといふと、やはりこれはインフレというふうな要因が大きいか

つたんだらうと、かように考えております。

○青木新次君 インフレが罪人だ、ある特定の年金制度がこれ並み外れて高い成熟度になると、加入者や事業主が物すごい負担になつてくる。この年金制度のたてまえというものは最も社会的公正を確保しなきゃならぬ制度だと思ひます。あるけれども、こういう点から大変問題があると思ひます。運輸省はどう考えておりますか。

○政府委員(山地進君) いまのようなインフレの問題というのは年金だけの問題でございまして、一般の経済政策の問題にならうかと思ひます。国鉄の年金財政の問題だけを考えますと、やはり国鉄の特有の歴史というものが生み出したものであると考えています。

○青木新次君 インフレというものは、いまおつちやつたように年金だけじゃございせんけれども、特に年金の関係等についてはさうございせんけれども、数字として出てくるものから、非常に問題が多いと思ひます。で、こうした不合理なことをどうして費用負担の格差をなくすというところについての対策についてはどういう方法があるかお聞かせいただきたい。

○政府委員(山地進君) 一般的な形でどういった経済社会におきまして、インフレを含む中の年金問題、私の答弁する範囲を超えておると思ひます。ご意見を申し上げます。政府の中にいろいろ年金の検討をする機関がございまして、そこらでいろいろと御研究いただいております。今回の閣議了解に基づきまして、大蔵省で国鉄の共済を中心としたしまして今後のあり方というものを現在検討中である。この検討には二年ばかりの年月がかかるのではないらうかと、かように考えております。

○青木新次君 いま政府で大蔵省を中心にして研究が進んでいるということをお聞きいたしましたけれども、大体どのような問題を論議しているのか、大体その結論がいつになるのか、その点につ

いて聞いておかないと、非常に深刻な状態にあるから、その点をひとつ急いで聞く必要があると思ひますのでお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(山地進君) ただいま申し上げましたとおり、この年金研究会は今井先生を初めとして各省、大蔵、文部、農林、運輸、自治、共済の関係者が参加しておるわけでございまして、主要な研究事項といたしましては、職域年金制度としての共済年金のあり方、他の公的年金制度との整合性及び調整、それから三番目といたしましては国鉄共済問題を含む当面の対策ということでございまして、この共済制度全般、国家公務員共済あるいは地方の共済、あるいは国鉄の公企体の共済、みんな共済でございまして、それぞれ歴史も違ひますし、若干制度的な違いもある。それからもう一つは官民格差の問題というのがあるわけでございまして、そういう問題との整合性を保ちながら、国鉄の年金問題の当面の課題というものをどう処理していくかというふうなことを御研究いただいております。

○青木新次君 国鉄の財政再建と銘打って、合理化とか省力化を進めれば進めるほど年金財政は苦しくなつてくるということなんですね。先ほどの国鉄の説明によりますと、昭和六十年に三十五万人で、そのときの年金受給者が四十万人だと、そして成熟度が一一四と言ひましたね、一一四という形で加入者のいわゆる掛金を納める人をふやせない、職員をふやせないんですから、この点から年金財政はますます苦しくなつてくる。三十五万人体制を進めるならば、この年金問題については、政府としても責任ある対策を進めなければならぬ。羽目に陥つてきたという点について、特に職員をなくしていく、減らしていく、年金財政をひとつ強化する、こういうことは全く相反する事態になつてくるわけでありますけれども、もう相当窮迫しておるわけですから、余程がなにかいふ切迫しているんだけれども、この点を国としてどう考えているかお伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(山地進君) お説のとおりに、合理化といいますが、職員の縮減が行われますとそれだけ年金の財政というよりはより悪くなるということでございますので、今回の国鉄再建についての閣議了解の中には、この国鉄の年金問題について政府で検討する、つまり運輸省で検討するというものではございませんで政府で検討するというようにいたしておるわけでございます。このために先ほど申し上げましたとおり、大蔵省においてこの年金の特別の研究会というのをつくって、二年かかるわけでございますけれども、その研究をするということでございます。

ところで、その国鉄の年金対策、現在でも巨額の国鉄の負担が行われているわけでございまして、片方で国鉄の共済年金財政が悪化する、と同時に、この年金負担というものが国鉄の財政を圧迫すると、こういう二つの面があるわけでございまして、これに対する対策としては、いかなるものがあるだろうか。これは一つはこの負担というものを何か除去するという方法が考えられるわけでございまして、この年金問題というものは国鉄共済だけではございませぬ、ほかの年金にもすべて波及する問題でございまして、国鉄年金だけを特別の対策を講ずるといふのは大変むずかしい話であると思ひます。

そこで、この年金の研究会では、国鉄の年金のあり方を一体どうするかということでも御研究いただいているわけでございまして、当面はその年金の技術的な対策ができるまでの間、運輸省といたしましては今回の予算要求において、その検討ができるまでの臨時的な措置として、異常と思われる年金部分について、利子分について予算を要求をし、国鉄の財政負担を圧迫するというような措置を現在予算上要求しているということでございます。

○青木新次君 国鉄の共済組合の制度は明治四十年に勅令でつくられたわけですね。そして職員の中でいわゆる官吏という人々については恩給制度が適用されておった。それからそれ以外の職員、

雇傭人については老後保障の制度は全く存在しなかったもので、不規則業務の関係や業務災害も多い中で、職員が後顧の憂いなく仕事をしてもうたために、生活保障のことも考えてそしてこの共済組合というものができてきた。この国鉄の共済制度というのは、わが国の中で最も社会保障制度の先駆者だと、こう言われてきたんです。ですから、一本にするということでも昭和三十一年ですか、公共企業体職員等共済組合法として一本化されてきたんだけれども、いま山地局長のおっしゃったように、それぞれの歴史というものがあつて掛金を納めてきた、あるいはまた期待権も既得権もあつたというふうなことから、これを一緒にするにしてもなかなか困難があつたけれどもこれをまあ一緒にすることができた。

ところが、その後職員の掛金負担は、現在でも他の共済組合に比べて三割も高いんですよ。そしてこの掛金の引き上げによるところの収支の改善には限度があるわけですから、法で定められた年金であるだけに、赤字分についてはこれはもう国が負担すべきだ。特に戦後、先ほどお話のあつたように、南満洲鉄道や華中や華北、あるいはまた朝鮮鉄道から何十万人という人が引き揚げてきて、それを全部国鉄で雇へと、こう言われた。そして七十六万人にふえた。それがもうすでに退職し、またこれからまだ退職する運命にある。そうすると、それらの人に対して退職金を払わなきゃならぬ、年金も払わなきゃならぬということになれば、この点は相当国が負担するというのは私は当然だと思ひますけれども、この点について、大臣、いかが考えますか。

○政府委員(山地進君) 年金のきわめて原則的な部分だと思ひます。と申しますのは、まあ一定部分というのを組合員とそれから企業主である者が負担してそれでこの年金制度というものができていくわけでございまして、それについて国鉄の場合には、追加費用というふうな形で過去のものについては国鉄が負担しているわけでございしますが、年金財政そのものは、そういう

った追加負担の問題と、それから職員と企業主である国鉄が掛けて、両方で出し合つていくということをやっているわけでございまして、そういう原則が、そのいまおっしゃるようなことで、国がどこかで持つべきじゃないのかという議論を受け入れられるようなものかどうかというところが非常にむづかしい問題でございまして、やはり国鉄の場合に、現在のような共済年金が非常に財政上共済自体が苦しくなつていくということについては、基本的にはやはりパイが小さかつたかどうか。

つまり大きな中でそれを吸収できるわけでございしますが、人数が少なくなければならぬほど非常にいろいろな負担というものがむづかしくなるわけでございまして、ほかの年金でも、船員の保険の問題につきましても、これもやはり人数、加入者が少ないわけでございまして、そういう例は非常に多うございまして、国鉄だけにいたしましては歴史的にそういう事実があるわけでございまして、これをどういうふうな解決していくのかというのはいささか制度とあわせて考えなければいけないのではないかと。その点についてはいまも研究しているわけでございします。

○青木新次君 山地局長、非常に冷たい議論をあなた展開しているんだけれども、国鉄では外地の別に関係のないような人を雇ふ必要がなかつたんですよ。ところが当時の閣議の決定で、社会不安でルンペンばかりつくつちや困るからひとつ何とかなして雇へと、しかし困るという議論を私は知つてゐるんです。そういう人たちが国鉄を退職した。最近の機会に退職した。またこれからすぐ退職しなきゃならないというときに差し加つたわけなんです。そのことが財政を圧迫しているんですよ。そのことについて——年金はあなたに言われるまでもなく本人と事業者が負担しているというところはよくわかつていますよ。それだけにまた高い掛金を掛けてきて、そしてそれをもうことになるわけです。それを困難にしているのはインフレが困

難にしているわけですね。だから、インフレは共済組合だけじゃないとか、やはり共済組合というものは本人と事業者が負担すべきものだなんて、そんなあなた、三歳の子供に言うような答弁をこの国会で言うべきじゃないと思う。したがって、そういうことから国としてどう考えるかということをお願いいたします。だからあなたでなくて、大臣にひとつ聞きたい。

○国務大臣(塩川正二郎君) 山地局長の言つておられるのは、何も冷たいというそんなことではないのじゃないかと、いわゆるその仕組みを申し出ておられて、ですから、財政的な欠陥、原資が不足してきておるわけなんだから、その原資の不足をどうして補うかというのには、先ほど局長の言つておられますように、ただ国鉄の問題だけとしてはいま扱えない。ほかに電電もございまして、専売もございまして、いずれは国家公務員、地方公務員というふうな、年金の成熟度が高まつてまいりますとそうなつてくると。そこでいまその年金のあり方の基本的な問題を研究してもらひたい、同時に当面する国鉄の問題もこの研究会で勉強しておる最中なんです。

そこで、それらの最終的な答案が出てくるまでの間は、国鉄財政の圧迫にならぬように金利を補給するとかいうことをして当面それでつないでいかざるを得ない。で、いずれは年金の大蔵省におきます研究会、これが定まつてまいりますと、社会保障審議会であるとかいろいろな所要の手続を経てやつていくんでありましよう。そのときには、私は国の財政も関与してくる、当然そういうふうな経過はたどると思ひますけれども、目下のところはそういうことでやつておるんだ、こういう説明をしておるのでもございまして、年金をないがしろに考へておるというふうなそんなことではないというところは御承知いただきたいんです。○青木新次君 最後に、職員がこれから七万四千人も減らされる、それから皆さん遊んでると思ひうかまわらないけれども、とんでもない話で、合理化で毎日毎日のものすごい数が減らされてい

す。前々から、馴で切符を売ります場合に自働売機というようなものをだんだんと導入をいたまして、それによって出札口で人手で切符を売っていくというようなことを機械にかえていくことをやってまいりましたけれども、まだまこれを進度化していく可能性というのは十分あ

と考えております。それから、たとえば保守のフ
ィールドにおきましても、戦前はつるはしを使つ
て突き固めをやつておつたわけでございますが、
それが機械化してタイタンパーを使うというやう
な時代になってまいりましたが、最近ではかなり
大型のタイタンパーを使いまして機械力によつて
路盤固めをやつていふことが、まあ数年前前
からやつておりますが、ほぼ全国的に一齐に実施
する見込みがございましたので、機械の導入によつ
てそれを解決していくことも考えております。

りはもう少し信号システムを変えることによりまして能率的な運営ができるというような面もあるわけでございます。

またその他のいろいろと各般にわたりまして、二種類の職種の人がやっている仕事を一種類の職種でやっていくというようなことであるとか、それから過去においても運転士の諸君で、一つの車に運転士さんが二人乗っておるといのを一人にするというようなことをやってきましたけれども、まだそれでもいろいろな設備その他の関係でいまでも二人乗務になっているところはかなりの地域でございますので、これを施設を整備することによって一人乗務に持っていくというようなことも考えております。そういうことでありますので、いまのサービスがやはり多少落ちるということとはあるわけでございますけれども、何とかそのサービスが落ちるということを最小限にとどめるようにしながら、特に安全に関して絶対に関心配をかけないようにしながら、少ない人でいまと同じ程度の仕事をやっていくということを進めてまいりたいというような内容で、そのことを具体的に個々の職場ごとに、また個々の地域ごとにそれをいまいどうやればそれだけ少ない人になり得るかということ細々と詰めておるといのが現状でございます。

○大木浩君 今回の法案のもう一つの柱と申しま
すか、特定地方交通線の整理と申しますか、整備
と申しますか、あるいは場合によっては廃止とい
うようなこともあるわけでございませうけれども、
その過程においていろいろと地方公共団体との折
衝も必要でございませうし、また地方公共団体
自体の努力というものもやはり、きょうの午前中
のお話で財政的に非常に負担があつては困るとい
うような御意見も出ておりますけれども、財政的
な負担はともかくといたしまして、人とその折衝
あるいは働きかけ、説明というふうなものもある
わけだと思ひますけれども、その点につきまして
はこれは国民的課題と言つてゐるわけですから、
政府全体で、特に折衝の大きな任に当たられます

自治省あたりからもひとつぜひとも前向きのお考えを伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

○説明員(井下登喜男君) 特定地方交通線を廃止するに当たりましては、法案では路線ごとに特定地交線対策協議会を設けまして、代替輸送機関の確保について関係者が集まりまして十分協議をするということになっているわけでございます。地方公共団体も地域住民の足の確保という観点ではやはり責任があるわけでございますから、そういった意味で地方団体も十分に真剣に検討をするも

のだというふうに考えております。ただ、これは先ほどの両省の統一見解でも出ておりますけれども、採算の現況から見ました場合には、やはり第三セクターというような方式で経営が行われる場合にありましては赤字を生ずるおそれが多分にあるわけでございます。それが地方団体に負担を転嫁されてはこれは困るわけでございまして、したがって自治省としては、地方団体が第三セクターに加わることにについてはやはり慎重でなければならぬというふうに考えております。

先ほど申しましたように、特定地方交通線廃止後の住民の足の確保という見地から、バス転換等の円滑化を図るために、当然のことながら地方公共団体もできる範囲内で協力することはこれはやぶさかでないものというふうに考えているわけでございますが、現行の国と地方の間の事務配分なり財源配分なりというものを考えました場合に、やはりそこにはおのずから限度もあるということとはひとつ御理解いただきたいと思うわけでございます。いずれにいたしまして、地方団体も御趣旨のような線に沿いまして十分協力すべき点は協力するというふうに考えております。

○大木浩君 地方交通線対策というのいろいろあるわけで、お考えになっているわけでございますが、その一つとして特別運賃制度というようなものもお考えになっておるといふことで、すでに衆議院の方の御議論でもいろいろ問題が出ているようにございますけれども、私、素人でよくわかりませんけれども、運賃制度というもののについて

從來から国鉄で片一方に全国統一的な運賃というのが一つ考えとしてある。他方、考え方としては、原価主義と申しますか、原価をある程度反映したようなものを考えるということ、どうも議論を見ておきますと、何がその中間に、どこかに合したようなところがあるらしいのでございませうけれども、どういふお考えなのか。必ずしも私、從來からの議論を聞いておりましてよくわかりませんので、多少御説明いただきたいと思ひます。

○國務大臣(塩川正十郎君) 先ほど議論されておりました総合運賃という考え方、その中には、何かあらゆる交通機関の運賃をバランスをとるために統一的な基準で決めたらどうだろうと、こういう考え方が総合運賃体系というこの言葉の中に含まれておるように思うのでございますが、大体わが国は自由競争社会といましようか、そういう制度の上に立っての経済活動をやっておるわけでございますので、運輸機関も自由競争の中で発展をしてまいらなきゃならぬのは当然でございます。

が、そういう観点から見ましたら、それぞれの特性を生かした交通機関のその特性によるところの運賃というものが、これがやっぱり基礎になるわけでございます。その運賃を運輸省として指導監督していきまます場合には、どうしても原価ということに重点を置かざるを得ないということでございます。したがって、国鉄の運賃を決めるに際しまして、やはりそこに原価主義を貫くべきである、こう思うておるのであります。

ところで、この原価をそのまま原価で各線ごとに適用いたしましたならば、それはもう大変な相違が出てまいりますので、そこで全国統一運賃と

いうのを国鉄はとっておるわけでございますが、しかし、最近におきます国鉄の運用状況等を見てまいりますと、ある程度そういう地方線におけるコストというものが、いわば幹線におきますコストと相当な開きが出てまいりましたので、そこで地方線並びに特定地方交通線等については若干の負担をしてもらえないだろうか、こういう考え方

がこの法案に流れておるといふことであります。
○大木浩君 大木のお考えはただいまの御説明で
尽きておると思いますが、各地域の実情に
て、弾力的にその運賃が決定されるというこ
ひとつづつとも御検討いただきたいと思
う次第でございます。

次に、昭和五十四年十二月二十九日の閣議
解、これは今度の法案のもとといひますか、思
想が全部入っているのだらうと思ひますけれども、
この閣議解で、国鉄に対する行政上の措置と
して運輸政策上の配慮云々といふことが言
われております。これは、政府といたしまして、総合交
通政策といつたものを策定するに当たって、国鉄
の長所、短所といつたようなものを十分配慮して
いろいろと考へよう、こゝういふお考えだと思
ひますけれども、午前中の質疑の間に、多少お考
へが出ておつたようでございますけれども、た
えば国鉄の場合には、都市内の交通について非
常に強いといふような点も御指摘があつたと思
ひますけれども、そういう点を含めまして、どう
いふところを中心にして運輸政策上の配慮とい
うものを実際に実現していけるか、国鉄がある
いは運輸省でございますか、ひとつ伺ひたいと思
ひます。

○国務大臣(塩川正十郎君) 総合交通政策とい
うのは、やっぱりあくまでもその交通機関の特性を
生かして、そのためにはどのようなインセン
ティブを与えていくか、そして国の設備投資とい
うものをそれにどうマッチさせていくかといふこ
とを組み合わせていくのが総合交通政策の主眼で
ございます。

そういう観点から見ますと、鉄道という特性、
これに目をつけてこれに今後の国鉄の活路を開
いていく、こゝういふことにならざるを得ないと思
ひます。それにはどういふことが実際の任務とし
てあるか。一つは、都市間の交通、これは今後の
省エネルギー政策上から見てもやっぱり鉄道
が負担すべき使命であらうと思ひますのでありま
す、ですから、まず第一に都市間の交通、これは

国鉄の任務として当然しつていかなければなら
ぬ。それから、大都市圏内におきまます総合交通、
都市圏内におきまます交通でございますが、これの
投資につきましても、現在大都市圏におきまます
めていくのには民営の鉄道あるいは公営の鉄道等
では負担し切れないようなところがございまして
で、そういうところについては将来の都市の開
とあわせて当然国鉄の責任においてこれを担当し
ていくといふことでございますし、そしてもう一
つは、貨物輸送等についてでございますが、でき
るだけ定形化し、そしてそれを効率よく運んでい
く、長距離輸送は国鉄で担当する、こゝういふ大
く分けまして三つの実際の任務といふものをこれ
から国鉄がしつていく、こゝういふことござ
います。

私は、国の総合交通政策の中で、どの交通機関
を見ましても先ほど申しましたような特性に合
うのはやはり国鉄しかない、こゝう思ひますし、国鉄
の現在の経営基盤をきちと確立して母体をしつ
かりしたものにいたしますならば、将来において
この任務を十分にしつていくことができるし、その
意味においてもやはり依然として国鉄は国の基幹
的な交通機関であるといふ自信を持って現在の再
建対策を進めておるものであります。

○大木浩君 運輸大臣から詳細な御説明をいた
いたわけでございますけれども、国鉄の方として
は何か特に補足していただくことがございませ
う。

○説明員(加賀山朝雄君) ただいま運輸大臣の方
からお答えいただきましたとおりでございますし
て、私どももいたしましては、やはり新しい時代
に対応した鉄道のあり方といふものがこれからの
経営の中心になるものと考へております。すでに
国鉄の旅客におきまますシェア二五%、貨物一〇%
という姿は、かつて鉄道が独占であった時代とは
大きく変わってきております。また、地域の事情
あるいはいろいろな交通機関の事情も変わってきて
おりますので、こゝういふ中におきまして、むし

る鉄道が鉄道らしい分野におきましてきわめて効
率的、能率的な輸送をやつていくといふことがこ
れからの役割りの中心になるものだらうと考へて
おります。ただ、また、いろいろな地域その他のた
めに恒久的な足としてやはり鉄道でなければなら
ぬといふ分野につきましても、これは当然のこと
ながら鉄道としても国の助成もやはりお願いしな
がら維持していくといふ必要があるうと考へま
す。

○大木浩君 現在、目先のさしあつた昭和六十
年までの計画についていろいろ論議しておる
わけでございますけれども、やはり国の交通とか
国鉄そのものにつきましても、昭和六十年を超え
てのいろいろ問題点があるわけでございます。総
合的な交通政策といふ面から見ましても、先般来
いろいろと御指摘がございまして、エネルギー
政策の面からいへば安全な交通の確保とい
つた面からいへば、いろいろと国鉄が将来に向か
つていかなければならぬといふ面も多々あると存
じます。そういう意味におきましては、むしろ国鉄
の公共輸送機関としての重要性といふものは一層
増加するのであらう、こゝういふに存するわけ
でございます。今般の国鉄再建計画では、たまたま国鉄
の投資は現在程度に抑制するといふのが一つのお
考えであるように存じますけれども、やはり昭和
六十年を超えた国鉄経営の安定、さらに発展、そ
れからさらにまた長期的な何といひますか総合
的な交通政策といふものもぜひひとつお考へいた
だきたい。

何と申しましてもこれ戦後三十五年、日本の国
鉄といふものは非常に重要な使命を果たしてきた
わけでございますし、これは余談にわたりますけ
れども、私どもも最近まで外務官僚をして
おりましたけれども、最近の日本のPR誌上に必
ず国鉄の新幹線が載つておるわけです。やはりこ
れは日本の何と申しますか科学技術、文化の一つ
の象徴でございますし、ぜひとも国鉄がますます
発展していただきたいといふことを願うわけござ
います、今後の国鉄の発展についても、やは

り必要な投資といふものは行つていくといふこと
につきましても、ひとつ大臣なり国鉄総裁からの
考へを伺ひまして私の質問を終わらしていただ
きます。

○国務大臣(塩川正十郎君) 仰せのように国鉄の
投資といふものはこれからますます重要になつて
くる、多々ますます升す、これは当然でござい
ますが、しかし現在のようにな国鉄の財政体質では投
資の余力がないわけでございますし、それを何と
かして立て直したいといふのが念願でございま
す。とはいへ、当面やはり将来に向かつての必要
な投資をしていかなきゃならぬので、現在程
度の設備投資を崩すようなことはいいたしませ
ん、後退するようないふことはいいません。また、いま新幹
線に投資しておりますのが年間約四千億円近く
ございまして、これが昭和五十八年ごろをピークに
いたしましてこの投資も終わつてまいります。そ
の分はこれから本当に国鉄の特性に生かす、先
ほど申しました都市圏内の輸送であるとか、ある
いは在来線のスピードアップ、安全の確保、こ
ういふようなところに精力的につき込んでいき
たい。体質が改善いたしましたら、現在程度の投資
よりもさらに以上の投資が可能になつてまいりま
すので、もちろん積極的にこゝういふ分野にも努力
していく覚悟であります。

○説明員(高木文雄君) ただいま大臣からお答
えいただきました考へ方は、私どもも持つておりま
す考へ方と全く同じでございます。で、今後の問
題としましては、いままではどつちかといふと自
動車に追つかはれるといひますか、自動車に追
いつかれるといふ形がとられてまいりましたが、
最近都市を中心に、必ずしも東京、大阪に限
らず地方の都市におきましても、道路事情が限界
があるといふことで、通勤輸送等についてはやは
り鉄道がもう少し前に出るべきだといふ声が高ま
つてきておる、そのことがつまり鉄道の特性とい
うものをお認めいただいていることだと思ひま
すので、こゝういふ点を中心に、今後いよいよは
少しハイスピードでの投資といふものをこゝうい

地点に置いていきたいというふうに考えているわけでございます。

○広田幸一君 私に質問をする最初に、昨日の本会議でも言ったんですけれども、国鉄を真に再建させるためには国鉄が公共的な使命というものを堅持しながらできるだけの経営の努力をやっていくということ、それから国鉄の手の届かないところに対する構造欠損部門に対して国の確かな助成を行う、それから国民の理解と協力はできる、この三位一体になって初めて真の国鉄の再建ができるんだということを私は強調しました。それで総理の方からも答弁があったんですけれども、大臣からはその答弁を求めなかったんで、主管大臣として、私が言っておりますことについてどういふふうにお考えになりますか、まずその点を最初に伺いたいというふうに思います。

○国務大臣(塩川正十郎君) 広田先生のおっしゃるの三点でございますが、まず公共性を堅持した企業努力をする、これは当然われわれもいま法案の中にも盛り込まれておりますように、公共性を維持しながら国鉄の再建を図る、これは当然でございますので、私たちも公共性を忘れてただ単に採算のみで事業を再建しようという考えではございませんので、その点は認識を同一にしたいと思っております。

それから構造的欠損に対する国の助成ということでございますが、いままでしばしば国は国鉄の累積赤字を肩がわりするとかいう措置をしてまいりましたし、また国鉄の投資に對しまして国はそれなりの底分の補助もしてまいりました。これは民営には見られない補助をしばしばやってきております。したがって今回の再建法案の中にもございまして、国の助成というものが明確にうたっておりますので、これは確実に助成を獲得することでございます。

それから国民の理解と協力を得られるということ、これは当然でございますが、私はこのためにも、いま国鉄の管理者といわずあるいは職員とい

わす本当に丸となって燃ゆるような気持ちでやっばり再建に取り組んでもらいたい。で、いまこの不況下にありましては、各民間企業は血みどろになって生産性の向上なりあるいは合理化ということをやっておられる際でございます。その努力の姿に對しやはり国民が協力もし理解もすることだと思ふのであります。最近におきましては私も見ておりますのは、この十月のダイヤ改正にも見られますがごとく、いま一体となってやはり国鉄の再建に取り組まなきゃならぬという機運が徐々に私は芽生えてきておるように思いますが、これをこの再建の軌道に乗せる原動力にしていってほしいというのを念願しております。そのためにも私たちも地方交通線等について御迷惑をかけることも多々出てまいりますけれども、それに対しては、政府は全力を挙げて総合力を発揮して、その地域の足の確保をすることによって国鉄の現在とております特定地方交通線対策、これを理解してもらおうということを努めたいと思っております。

○広田幸一君 わかりました。

そこで、これは局長の方から答弁をいただいているんですが、この法案を出すに当たって国民に理解してもらおうためのそういうPRというか説明、そういったものがどこまでなされてあるのか。私はこの間衆議院の運輸委員会の中央公聴会に傍聴させていただきまして、ある市長の方から、こういう法案が出るに至ってはほとんど説明を聞いてない、世に言われる九十線の対象路線の人たちはただ新聞で見る程度である、国鉄があるいは政府がどういふふうにお考えなのかたまた模索する程度であって、しかも非常な不安を持っておる、こういう声があったのを私は聞いたんです。が、そういうばはんにも何もういったPRがなされてないままにこういうふうになっておる。ですから今日、特に地方交通線の問題について、全国的に該当等ではかなり厳しい批判と不安があつて、最近毎日のように国会に押しかけておるような状況ですが、その辺の努力というものが私は

足りなかったのではないかと、こういうふうに思いますが、どういふ形でそうしたPR、説明が地域にのびてなされてきたか、この点をお聞かせいただきたい。

○政府委員(山地連君) 先生の御指摘のように、私も今日この法案を出すまで、地方にこういう地方交通線対策をやりますよということを個々に聞いてはおりますが、説明会をするというようにことは確かにございせんでした。ただ、私どもの今回の出しました政策というのは、これは昭和五十二年の国鉄の再建の基本方針、それからその基礎になりました八十二国会の運輸委員会の方でいただきました国鉄再建の基本方向というものを土台にして、それから五十四年の国鉄再建の基構想案というふうな段階を経まして今日まで来ているわけでございまして、これらのものはそれ相應の新聞の紙面を占めてきたと私は思うわけでございまして。

今回の国鉄の再建という命題につきましましては、一般的に国民の関心というのは非常に高い。どういふ手段をとるかということについては、それぞれいろいろなお考えはあろうかと思うんでございすけれども、そういう関心の問題でございすし、またこの地方交通線だけを取り上げてみれば、これも四十四年といえますが、国鉄の赤字になつてから長い歴史を持つていた問題だと思つていただきたいと思います。そういうことで、私どもも法案を出すに当たつてむしろそういう理解をしていただく、個々に理解をしていただくということと同時に、国会の中でまず御審議いただいで、それについての理解を深めていただきたい、むしろ国会の中で洗ひざらい議論していただきたいということが私どもの方の希望でございますが、お願いでございます。普通の法案ですとこういうことでやりますというところでございますけれども、むしろ私どもとしては国会でこういうことについてひとつお考えをお聞かせいただきたいという立場でこれを申し上げているわけでございす。

そういう意味から言いますと、PRというように点から見れば御不満かもしれませんが、私どもとしてはむしろこういう問題について御判断を示していただきたいという考えでこれを出しているわけで、そういう意味ではまことに言葉としてはおかしうございすけれども、こういう機会が非常に私どもとしてはPRの場であると、かように考えているわけでございす。

○広田幸一君 局長、それは苦しい答弁ですよ。私がきのうも言ったのは、この法律が非常に強権性が強い。この法律が決まったならば、政令で基準を決めてこの線はもう廃止しますと、こういうふうなことを決めることになっているわけで、さうだ。だから、国民の皆さんがこの法律は大変だ、さういふふうに出ておるわけですからね。済んだことだからこれ以上言わないけれども、それはやっぱり問題なんです。

そこで、入っていきませんが、まあ時間の関係もありますから、青木委員の方からいろいろ言つたんですけれども、累積赤字が六兆円で長期負債が十一兆円あるわけですね。それで、累積赤字の六兆円とそれから長期負債の十一兆円ですが、この中身を大まかにちょっと説明していただきたいと思います。

○説明員(加賀山朝雄君) 御承知のように、昭和三十九年に赤字を生じましてから過去十五年間に累積したものでございまして、これをいろいろな形で分析いたしますのは大変むずかしいわけでございす。ただ、全体的に幾つかの原因があらうと考えております。

まず第一は、やはり何と申ししましてもいろいろな社会構造の変化、あるいは輸送構造の変化が急激に進展をいたしまして、国鉄の全体的な客貨にわたりますシェアが低下をしてきた、そのためにやはり収入が伸び悩んだということが一つ挙げられます。

また、そうした輸送構造が大きく変化した中におきまして、一方におきましてオイルショックその他いろいろな予想以上の経費の増加というものが

が起ったということ、そういうような事態に
対しまして国鉄自体のそういう変化に對します
対応というものが必ずしも十分に得なかつた
という問題があるかと思ひます。

また、現在はずでに運賃法が通過いたしまし
て、運賃の改定というものはかなり弾力的に行
えるようになってまいりましたが、それまでの間
なり運賃というものが抑えられてきた、あるい
は低位に物価対策等の見地からも抑えられたとい
うようなこと、あるいはいろいろな公共負担とい
うようなものが過去から続いて負担をしてまい
ったというような収入面の問題もございませう。

また、最近に至りまして非常に大きな要素にな
つてまいりましたのは、先ほど来も議論になつて
おります職員の年齢構成のひずみからまいります
退職金、年金の負担がここところ急激に増大を
してきてゐるという点もございませう。これらの原
因がいわゆる損益上の赤字の負担となりまして、
それに対して累積の赤字の原因になってゐるわ
けでございませうが、さらにこの間におきまして
いろいろ設備の普及あるいは新しい輸送に對した
します投資等につきまして、これをいわゆる自己
資金の捻出というものがいま申し上げましたよ
うな状況の中になかなかできないという形で、む
しろ大半を借入金によつたというようにござい
ましてこれが利子負担になり、あるいは負債の累
積になってゐるというようにございまして、幸
びられるものと考えております。

○広田幸一君 私の開きたいことは、累積赤字と
いうのと長期負債というものの性格的なもの
のなんですね。大まかに言つて累積赤字というの
は営業的な欠損が大半ではないか、違つておつた
ら言つてもいい。それから長期負債というの
は新幹線をつくる、いろいろ施設設備をするため
の借入金、そういうものが主体になつておるよう
に思ふんですが、そこで、さつき大臣にも言いま
したように、国鉄がどうにもならない、国鉄の手
ではどうにも手が届かないという構造的な欠損部
門ですね。そういうものの性格から考えますと、

この長期負債の中にも累積赤字として入れるべき
性格のものがあるのではないかと、こういうよう
に思ふわけですね。ですからその点がどういふ点
を基準にして累積赤字とし、長期負債になつてお
るかですね。その辺の区分の仕方というものを聞
きたいわけですね。

○説明員(加賀山朝雄君) 長期負債の方はすべて
これは外部から借りた借金でございまして、これ
らの借金はただいま申し上げましたようにいわゆ
る損益上の赤字を補てんする借金と設備投資のた
めの借金と両方あるわけにございませう。したが
いまして、現在五十五年で約九兆にございませ
うが、これはいわゆる特別勘定の分を除きました
数字でございませうので、特別勘定の分を入れます
と約十二兆にならうと思ひます。したがいまして
そのうち約六兆がいわゆる損益勘定から出た赤字
のために借り入れた借金でございませう。ただ、損
益勘定の赤字の中に、損益勘定には減価償却費と
いうものがございませうから、それは内部留保がも
しも健全ならばそういう関係で資本費の方に回
るべき性格のものであるというふうに言えると思
ひます。

○広田幸一君 質問の仕方が悪いかもしれませ
んが、今度、五十二年と今度の法案によつてたな
げされるわけですね。そのたなげされるものには
長期負債的な、長期負債の中にあるいろいろな
施設設備等の借入金というものはほとんど
入つてないわけでしょう、累積赤字の中に。で
から私は、たとえば新幹線をつくるために何兆円
の金がかかるという、それはいわゆる国として政
策として国鉄がやつてゐるわけですからね。そ
ういふものについてもやはり累積赤字としてとい
うか、たな上げの対象にすべきではないか。こう
いふことである、こういうことなのか、あるいは
違ひである、こゝろのことなのか、あるいは国
の方の財源にも限界があるからできないというこ
となのか、それはどうあるべきだと、いわゆる構
造的欠陥として見るべきであるかどうかと、そ
ういふ点です。

○説明員(高木文雄君) どういうふうな御説明し
たらいいかちょっとわかりませんが、累積赤字も、負債
が全体で約十二兆にございませう。で、その十二兆の
負債のうちで約半分五兆七、八千から六兆ぐら
いのものは何のために借りた金かという、いま御
指摘のように設備をつくるために借りた金でござ
いませう。で、その設備をつくるために借りた金と
いうのは、まあ本来であればそれが稼働し
始めましたならばお客さんの方から運賃という形
でいたたいて、そして償却していくべきものであ
るかと思ひます。したが、それはたてまえと
してはその負債のうちの投資に見合う分はいず
れの日か解決されなければならぬ。収入によつて
それを償却していかなければならぬ性格のもの
であるわけにございませう。で、その負債のうち
その分を除きました、いわば赤字に見合う借り入
れという分をたな上げをしていただくということ
を考えておるわけにございませう。

したが、たな上げは今回お願いできません
ば前回の分と合せて約五兆円になるわけにござ
いませうけれども、六兆円の赤字のうちで五兆円は
そういう形でとにかく一応たな上げということ
で処理をしていただく。そこで一兆円差額が出てま
いりますけれども、その一兆円の部分——累積赤
字六兆円と、それからたな上げ五兆円との間で一
兆円の差があるわけにございませうが、この一兆円
の部分は再評価積立金の取り崩しということと一
応帳簿上の処理がされるという関係になるという
ふうに私も考えております。

そこで問題は、その約十二兆円の負債のうちの
資産に見合う六兆円の部分につきましては、これ
はいわゆる収支が均衡して、そして運賃をいただく
ことを通じて償却が進んでいかなければならぬ
。ところが、現状ではその償却すら十分でな
い、こういうことになつておるわけにございま
す。しかし、これは非常に長期的に見ればいず
れの日にかは解決できるはずのものと思つてお
ります。

が出ないようにする。償却は十分できませんでも
これは借り入れをしなくても済みますけれども、
償却と関係ない赤字部分というのは、これは借り
入れて賄いますと赤字がまた利子を生むという結
果になりますので、その部分だけはとにかくたな
上げをさしていただく、まあ言つてみれば最小限
度の処置としてそういうふうな考えてゐるわけに
ございまして、負債と累積赤字とたな上げとの関
係をいまの説明の仕方でも御理解いただきまし
かどうかわかりませんが、私どもの頭の中はそ
ういふ気持ちで組み立てられておるわけにござ
いませう。

○広田幸一君 総裁、私は国鉄の側というわけ
にやありませんが、いろいろな設備をして金を借り
ておるわけですから、いまおっしゃつた十二兆円
の中の半分がそういうふうになつておるというこ
とでしょう。そういうものも国の方から援助をし
てもらつた方がいじやないか、すべきではないか
というふうに私は思つておるわけですね。その点
局長どうですか。いやそうではないということ
です。

〔委員長退席、理事兼名義治君着席〕

○政府委員(山地進君) いま総裁が言われたのと
私の理解は同じだと思ふんでございませう。これ
も、償却前赤字、これは問題ないですね。これは
要するに償却前赤字が出たときに国鉄は返せな
いから、借入金しちゃうから、五年間なら五年間
ずつ借入金金がたまるから、この累積赤字分に見
合う借金をどこからしてゐる、こういうことにな
りますから、その分についてはある借金が残つて
いるなど、これはおわかりいただけるわけに
ございませう。

それからもう一つは、設備投資やなんかした場
合でも、一つは赤字が出てくるものの中に償却費
というものが出てきます。償却費についても、こ
の部分については赤字になるわけですね。償却費は
何かといふと、これは本来だつたら償却費で返す
んです。普通の企業でしたら償却費で返すわ
けです。その原資がないということですね。

ら、設備投資で今度は償却した金をまた借りてくるわけですね。そうすると、またその借金がずつとたまりますですね。ですから、ある種の減価償却ができない限りは、累積赤字の中に借金返済分も入ってくる。つまり設備投資のその部分についてはたな上げの対象になる、こうお考えになった方がわかりやすいんじゃないか。それじゃなければ、つまり赤字にならない分については返せるわけですね、今度は、設備投資について。そういうような関係だと私も理解をしておるわけでございます。

○広田幸一君 構造欠損について、一つの定義といますか、そういうものがありますか。申し合わせ事項があるでしょう。

○政府委員(山地進君) 構造的欠損につきましては、今回の五十四年度の十二月の閣議了解におきまして国の「公的助成等」というところに、「国鉄の経営努力のみでは解決し難いいわゆる構造的な問題等」ということで、累積赤字と年金の問題と退職手当の問題と地方債と、それから国鉄地方バス、それから公共負担、それから設備投資のうち社会的要請に基づく企業採算を超えるものと、ここに列挙されているわけで、まあ構造的欠損の広い定義としては国鉄の経営努力のみでは解決しがたいもの、その例として、例といたしまして列挙してございますが、いま申し上げたものになるわけでございます。これを地方交通線ということだけをとり上げてみても、これは経営努力のみでは解決できないという関係で助成の対象にしているというふうにお考えいただきたいと思ひます。

○広田幸一君 閣議決定は七項目ですね。このうちで実際は確認をされておるといふことは、この七項目については国の方もめんどろ見ると、こういうことですね。それでいまの一つは累積の欠損の分でこれ過去債務としてたな上げをするということですね。

それから共済年金のことは先ほど青木委員も言っていました、これはまだ結論が出ていないというわけですね。それで、私は共済年金について

は、さつき局長もおっしゃって青木さんも言っておったんですが、他の年金制度との調整をいまやっております、そういうことでしょう。違いますか。共済年金は他の年金制度等をいま研究会等でやっておりますけれども、相手もあることだからなかなか結論が出ないということでしょう。この問題について、私は、いつごろ結論が出るかということとをまずお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(山地進君) 先ほど御答弁いたしましたとおり、二年間ぐらいはかかるだろうということと、いま大蔵省の中で鋭意検討しているわけでございます。先ほど申し上げたとおり職域年金の問題とか、それから各種年金との整合性の問題とか、国鉄年金の独自の問題とか、そういうような形で研究を進めておるわけでございます。

○広田幸一君 二年間ぐらいしたら結論が出る、それまでは、共済年金は五十六年度ごろはも赤字になるわけでしょう、五十五年ごろ赤字になるわけですね。年金の会計はそういうふうになっているのと違いますか。共済年金の会計の実態をちょっと知らしていただきたい。

○説明員(吉井浩君) 先ほど青木委員の御質問にお答えいたしましたように、五十四年度、五十五年と、単年度共済年金財政赤字を計上してございます。ただ五十六年度、これは大原則としていたしましては五年に一度財政を見通しまして、今後五年間だけ職員から掛金を徴すべきであるか、あるいは事業主はどれだけの負担をすべきであるか、こういう計算をいたしまして、それに基づきまして自後の五年間を処理いたします。したがって、その計算をいたしますときには、今後五年間を赤字を出さない、こういう前提で計算をいたすのが原則でございます。したがって、先ほど申し上げましたように、今度五十六年度が新しいそういう財政の計算をする年になっておりますので、ただいま五十六年度以降どのような掛金率、どのような事業主側の負担というところで計算をいたしておるわけでございます。六十一年を見通しますと、先ほど申しましたように、掛金を掛け

る職員に対しては年金受給者が一四四％、こういう莫大な数字になりますので、これを赤字なしに組み立てるといふことは非常に困難でございます。

したがって、現在いたしております作業は、五年間が原則でございますが、今後二年なり三年なり、その間を何とか事業主側の負担と組合員の掛金ということで賄えるような案を策定できないか、それ以降の問題につきましては、先ほど来お話でございますように、抜本的な共済組合対策をいたしまして、私も先般、総裁の諮問機関でございますが、国鉄の中で、国鉄年金財政を安定させるにはどうしたらよからうかと、こういうことで一つの研究会を設けて御審議いただきまして、その中では、国全体のもろろ年金財政の問題もございまして、当面は国鉄あるいは他の二公社、国家公務員、こういった公的グループが一緒になってその中で一つの共済財政というものを立てる方法があるのではないかと、こういう御答申もいただいたわけでございまして、ただいま、先ほど鉄監局長から御説明がございました大蔵省に設けられました研究会の中でも、それを一つのたたき台として御検討をいただいております、こういう状況でございます。

○広田幸一君 その研究会で、結論を後二年ぐらいたしたら出したというところなんですけれども、それまで、現在の赤字のために組合員の掛金も他に比べて高いという現状でしょう。ですからそのことは私は不合理ではないかと。言えどもこれは政策的にこういうふうにしわ寄せが来ておるわけですから、その分については金利を見るとか何らかの方法で国が助成をしていくべきではないかと、そういう思想を持っておるわけですよ。その点どうですか。

○説明員(高木文雄君) 年金のシステム、大変複雑でございますのでわかりにくいと思ひますけれども、先ほど担当事務が御説明いたしましたように、年金会計の方は五十四年、五十五年に少し赤字が出ます。その赤字が出た分は結果的には積立

金が減るというわけであつて、先般五十一—五十五は渡ることになります。そこで、来年度、五十六年度どうするかということでございまして、五十六年度は従来からの約束によりまして掛金率あるいは経営者側といふより主側の負担金額を改定すべき年に当たっております。そこで、今後の何年間の収支見通しを立てまして、従業員の掛金率と、それからそれに見合うところの雇い主側、私どもの負担率の改定を行うわけでございます。

で、普通ですとそれによって、まあ国鉄会計はちよつと別にしまして、年金会計自体はそれで回転していくような、回転をしながらいかにぬくわけでございますが、いまお触れになりましたように、現実に従業員の掛金率は日本のどの世界を見渡してもそういう率はないほどの高い率になっておりますので、理論的にはかかるべしという率が出てくる、これを従業員に持たし得るかどうかと、これは相当問題があるわけでございます。したがって、これは当然従業員サイドとしてはそんな高い掛金率はとてまたりませんよという問題もありまして、私どもの方から見てもなかなかそんなに重い掛金率では困るだろうという問題があるわけでございますが、しかしいまの全体の情勢から言いますと、長期の対策を立てていただくにはどうしても、大変むずかしい仕事でございます。それから、先ほどのお話のようにどうして二年はかかるよということを言われた場合に、もっと早くできるでしようということをなかなか言える状態ではないものでございまして、当面の問題としましては、非常にづらいんですけれども、やはりその掛金率なり当局側の負担率なりを変更することによって泳いでいかなければならぬというふうに考えております。

いずれにしても、そういうふうにして掛金率あるいは当局側の負担率が上がつていきますと、今度は国鉄会計の方の負担がふえてきますので、これをどうするかということなんです、それはいまの私どものお願ひとしては、その二年間

の根本研究があり、そしてそれに基づいていずれ
法律改正などがある根本的な解決がつくまでの
間は、その年金のための国鉄サイドの負担分の異
常なる部分についてはせめて利子だけ補給してい
ただいて、その異常なる部分のための借入金があ
った次に赤字利子を生んでいくということになら
ないようをお願いできないかというのが五十六年度
の予算要求になっておるわけでございます。

で、こちらの年金会計の方の問題は、いまでも
普通の世の中の従業員よりは非常に多くの負担を
従業員に強いることになっておりますし、当局側
といえますか経営者サイドとしても、民間の会社
その他、あるいは国家公務員、あるいはまた電電
公社、専売公社と比べても、当局側の負担も異常
にまた高くなつておるのでございすけれども、

どうもこの方はちよつとこ一、二年の間、根本
問題が片づくまでは歯を食いしばつてがんばつて
いる以外にないのではないかとというのが現状で
ございます。

○広田幸一君 あのお總裁、それをさつきから言
つておりますように国鉄の構造欠陥によるいわゆ
る負担である、こういうふうには理解していいか
どうかという問題ね。それならばせめて政府の方
が利子で見えてやるということは間違いないのかど
うか、こういうことを言っているわけですよ。

○説明員(高木文雄君) 私どもはやはりその部分
は、異常なる人員構成、あるいはまた現職の職員
が戦後引き続いて数を減らしてまいりましたこ
と、数を減らすということは、掛金を掛ける人が
減つてもらう方があえるということだもので
すから、そういうことから出たものでありますか
ら、これはひとつやはり構造的なものだというこ
とで理解をしていただいて、政府の方をお願いを
いたしたいというのがわれわれの姿勢でございま
す。

○広田幸一君 じゃ局長、答弁。

○政府委員(山地進君) この先ほど申し上げまし
た閣議了解の文言をちよつと言いますと、以下の
ものは「次の事項を中心に行財政上の措置を講ず

る」構造的な問題として、年令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、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、次でございま
すが、「これに基づき所要の措置を講ずる」と、こ
う書いてございまして、まず検討しているから、
構造的欠陥かどうかという検討をしているんじや
なくて、どんなふうによつたらいいかということ
を検討しているわけでございますので、結論が出
ない間は金額的にどんな措置をしたらいいのかは
わからぬということ、簡単に答えすれば、構
造的な問題と考へて、ただどういふふうによつ
たらいいのかということについて目下検討してい
ると、こういうことでございます。

○広田幸一君 局長、それはいつそういうふう
にはつきりするんですか。これは閣議決定でありま
すけれども、いまあなた読んだんですけれども、
国鉄側、職員の側から言つて高いんですから、
どこよりも、世界でも一番高いと言われておるん
です。それから、少なくともそれぐらい見てやるとい
う、それが私は政府の責任ではないか。やつぱり
明確にする。国鉄も一生懸命に経営を改善をす
るために努力すると、それから構造部門について
は的確な補助をすると、そういうふうによつてお
るわけでしょう。それは大臣はそういうふうにし
ますとちよつとしゃつたんだから。どうなんです
か。

○政府委員(山地進君) いまの御質問の中に、ど
うもさつき私ども冷たいということでも申しわけ
ございせんが、私どもとしてもこの問題は国鉄の
中の非常に大事な問題、特に働いてる方々にと
つて一番大事な問題であるという認識で各方面に
当たつておるわけでございます。どうも私の説
明が冷たいと言われたのでは大変悲しくなるわけ
でございます。

ところで、この中に書いてございすことと先
生の御質問とちよつと二つ違ひがあるところは、
まず共済が赤字になると、この赤字をどうするの
かといひますと、いま積立金はたしか四千億ある

わけです、共済には。ですから、その積立金の取
り崩し。これはまた住宅の貸し付けとかいろいろ
な貸し付けに使われていることは事実でございま
すけれども、共済の中でこの二年間どう泳ぐかと
いうことと、それからもう一つ、この国鉄の財政
に与える影響、さつき總裁が申し上げた財政に与
える影響、これが国鉄の構造的な問題と申し上げ
ているんです。共済の赤字というのは、これは共済
というものは国鉄と別の問題なんです。国鉄の問題
というのは、国鉄が企業者として負担をしてい
る、それが国鉄の経営を圧迫すると、これが構造
的問題だと私も申し上げておるわけです。その
点をひとつ分けて御議論いただけたらと思いま
す。

○広田幸一君 それではね、まだ私理解できませ
んよ。それで、退職金の問題についてやつぱり同
じようなことがよく言えると思うんです。異常退
職金は五十三年度から見てるわけでしょう。これ
の五十三年度から私の調べでは五十三、五十四、五
十五で三百四十億出てますね、政府がね、それ
でどういふ基準でこの異常人員に対するお金が多
うか、それに対してどういふふうな比率
して出しておるか、これをちよつと詳しく説明
してください。

(理事兼名義政治部長、委員長着席)

○説明員(高木文雄君) 普通の民間の企業の場合、
特に大企業の場合には普通の年に退職給与引
当金というのを引き当てる、そしてそれが法人税
の課税上の特例があるということになっておるわけ
でございますが、国鉄の場合には、充足以来退
職給与引き当てをいたしておりません。これは私
どもとしては退職給与引き当てを前からお願い
してはいるわけなんですけれども、そうお
願いしてはいるうちに今度はどんどんそれを別にし
ても赤字になりましたので、うちとしても引き当
てができなくなつてしまつたわけでございます。

そこで最近の事情は、たとえば四十万人、人が
おりますと、平均の勤務年限が仮に三十年だとい
うふうにいたしますと、平均的にもし人がやめる

ということになりますと、年に一万二、三千人の
人がやめるということであらば平均的なものにな
ります。ところが、現在はそれを超えて一万八千
人とか一万九千人とかいう人が年にやめますの
で、その平均的な人数と、それから現実にはやめる
人の人数との差を異常分と称しまして、その異常
分に要する、その人数に要するところの現実には
いたした退職金額、その部分を異常の退職金と、
こう考えまして、そうして、これ、実際は借り入
れで泳いでいることになりまして、その借り入
れのための金利を補助してもらつておると、こ
れは五十三年度からですか、五十三年度から始
めた制度としてその金利分を財政の方で見てもら
うことにしたわけでございます。大体一万二千人
ぐらいでございます。平均的なものを一万二千人と
見まして、それを超える人数分について金利を見
てもらつておる、こういうふうでございます。

○広田幸一君 さつと、五十三年度から始まつてお
るわけですからね、これを六十年までに一応のめ
どというものを置くとして、その間の大体その異
常退職金というものはどのぐらいあるかですね。
○説明員(加賀山朝雄君) 五十三年度からのちよ
つと通算をいたしたことはございせんが、五十
三年度にこの異常分が七百六十八億ございま
した、五十四年度は約九百三十六億ございま
した、五十五年度は約千五百四十九億と
いう数字で見えております。で、大ざつぱに申
しまして約六十年間はこれは三千億ぐらいにな
るかという感じがございす。したがって、
それを通算いたしますとちよつといふことで積算
をしたあれを持つておられますが、大体そんな感
じで六十年ごろまでに三千億ぐらいまでふえて
くと、六十一、二年ぐらゐがピークでその後は終
つて、それで以降は平準、あるいはそれ以下にな
つていくという形で推移をしていくと思ひます。

○広田幸一君 そうしますと、いま五十三年から
三年間払われておる金が三百何億だったかな、で
すから、六十年までになると、その利子を見る金

額はどのようになるかと。いまおっしゃった三千億ですから、そのうちから引いた、たとえば一千億になれば、二千億というものはその財源はどこから求めるかと、そういうふうな計算は……。

○説明員(加賀山朝雄君) 先ほど総裁が申し上げましたように、異常退職金の分につきましては内部留保もなければ内部資金にないわけでございますから、その分はどうしても借り入れでいかなざるを得ない。したがって、その借り入れた分の利子を補助をしていただくというシステムを現在やっておりますわけでございます。ですから、先ほど申し上げましたのは六十年度にやはり異常分だけで三千億ぐらゐの退職金があるだろうと、その分に対してはそれは借りまして、それに対する利子補給をその年あるいは過年度にさかのぼった利子を引き続いていただくという形になるわけでございます。

○広田幸一君 それは金利ですからも、元金というもののについてはこれは構造ということになりませんか。

○説明員(高木文雄君) 大変常識では考えられないような人員構成になっていまして、六十三年ぐらゐになりますと逆に平年度の、さつき申しました一万二千人あるいは一万二千五百人という平年度のやめるはずの平均的な人数が今度は一万人とか九千人とか八千人とかいうふうになって減ってくるわけでございます。したがって、たしか六十二年だか三年だかだつたと思いますが、それから後は平年度であればやめるはずの人数よりも、今年やめる人が逆に減ってきますものだから、六十二年度以降の今度会計の方はそれだけ平均的なものよりも負担が減ってきますので、その以降で、何といえますか、退職給与引当金の逆引き当てみたいなことが今度になっていくのですけれども、その分を今度は逆に崩していくと、たまたまいる分を逆に崩していくということが可能になりますものから、元本の方はまあ構造的と言えないんじゃないかというふうに考えております。

何といえますか、六十年度に収支均衡いたしま

すと、約五百億円の黒字が出ますという御説明を基本構想案でいたしておりますが、その計算上は除外をしております。つまり特別なものというふうなことを考へております。しかし、その部分の元本について政府から補助金をもらうべきかどうかについて、それは構造的という概念でなしに、六十二年か三年ぐらゐから毎年少しずつそれが減っていくということから、自力で埋めていけるという考えでございますから、そういう意味では構造的とは考へてないわけでございます。

○広田幸一君 そうですか。ただ、六十年度の二年、三年というふうな逆に黒字という健全になるというところですけれども、その間というのはやはり何千億かというものは国鉄の負債になっておるわけですから、その時点まではやはり考へると構造というふうに言えないでしょうか。

○政府委員(山地進君) 退職金の異常部分だけの特別勘定というのを考へていただくのとわりと簡単だと思ふんです。いま三百億ぐらゐの借金して、すね、残高が三千二百五十三億ぐらゐになっておると思ふんです。そうしますと、その金利を払つてもらっている間は国鉄はただで借りているようなものです。それは、それがずっとだんだん多くなりまして、六十年になると五千億とか六千億になってくる。もともとたくさんになるかもしれない。それでも金利を政府が払ってくれている間はただで借りているわけですから、そうすると、どんな高くなるんですけれども、いま総裁の言つた六十二年以降になるとその山がどんどん崩れてくる。なおかつ、でもただで借りている間は何も国鉄は痛くもかゆくもないと言つて申しわけございませんけれども、そんな問題ではない。そういう意味では、国鉄の経営上の構造的欠損は金利が構造的欠損である、こういうふうなわれわれは考へるわけです。

○広田幸一君 そういうふうな理解をしよう。次は公共負担の問題ですね。これもいつも論議になるところですが、この見通しはどうですか。

○政府委員(山地進君) これも昨年の十二月の閣議了解で各省で検討するというところで、これも政府の問題、政府全体の問題として取り上げていただくわけでございます。文部、厚生、それから大蔵、それから総理府と私どもの方で集まりまして検討をされているわけでございます。そこで、この学生の定期の問題あるいは身障者の問題にしましても非常に長い歴史のある問題でございますし、また関係各省、それを政策官庁が持つというところについては、やっぱり現実には非常に国家財政が厳しい折から、各省の予算の割り振りの問題になりまして、かなり関係各省とも国鉄の現状並びにそういう学生の定期のあり方そのものについて御理解を示していただいていると思ふんでございまして、今年度の予算の折衝までに間に合うというところはなかなか断言できないような状況でございます。

○広田幸一君 この現在まで国鉄が負担をしておる総金額は幾らになりますか。

○説明員(吉武秀夫君) この運賃上の公共負担額を通常定期割引とそれから身体障害者、戦傷病者関係というふうな考へまして、それらの項目の二十四年から五十四年までの三十年間で七百四十億でございます。

○広田幸一君 総裁、これはなかなか結論がまだ出ぬですがね。いま局長おっしゃったんですが、これは何とかしてやらねばならぬじゃないですか。でも利子ぐらゐは何と見てもらわなきゃならない。この点のひとつ行動としての理解を。

○説明員(高木文雄君) いまの七百四十億の中、五十年までの分が四千九百七十四億ございまして、昭和二十四年公社が発足いたしましたから五十年までの分が四千九百七十四億ございまして、この四千九百七十四億は昭和五十年末でたな上げをしていただきました二兆五千億の中を構成していることになりました。五十年末で赤字を一遍たな上げしていただきました。そのたな上げた、そん

なに何で赤字が出たかという中にこの分も入ってしまったというわけでございますので、この分は一応たな上げをしてもらつておるわけでございます。

そこで、問題はたな上げた部分については将来どうするかということについては、これは繰引にきつてもらつたわけじゃなくて、国鉄としては特別勘定ではありますけれども債務として残っております。したがって、これは処理がついたと言へるのかついたと言へないのか、その中間みたいな関係にあるわけでございます。それから、いままでの七百四十億と四千九百七十四億の差額が二千億余りあるわけでございますが、この二千億余りは今度たな上げていただきました約二兆五千億のまた一部を構成していることになるわけでございます。

したがって、公共負担を持つてもらえてないというところは、その年度その年度の赤字としては補助してもらえないものですから残つちまうんだけれども、だんごにして全体の赤字をたな上げてもらふものから、ある意味ではそういう意味で中間的には助けていただいたといひますか、助成をしてもらつたといひますか、過去債務のたな上げというのをやることを通じて公共負担の分もとあえず少なくともその利子はかかってこないように処理をしていただいている、こういうふうになります。

こういう構造的赤字問題の処理の問題というのは、ぜひ私どもとしてはいろいろ毎年度毎年度の問題として処理をしていただきたいわけでございます。すくなくとも、いままで処理をしていただけた分は、どういふ始末になつていくかという、今度の法律でお願いしておりますような形で、過去債務のたな上げということと結局はある程度の処理ができていく。どういふ意味で処理ができていかという、それは繰引にきつてもらつたわけじゃなくて、いづれは返さなければならぬという性格が残っていると。ただ、利子は見てもらつてますから、その借入分がまた順番に赤字を生んで

いくということにはなっていない、その元本部分だけが残っていると、こういう関係になっているわけでございます。

○広田幸一君　そこでね、たな上げたな上げと言っているけれども、いつかはいま総裁がおっしゃったように返さなければならぬわけでしょう。それでね、五十年の末と五十四年度の末で今度五兆五百億ですか、たな上げるわけですね。これの償還計画といいますが、償還原資、これはどういうふうになってますか。

○説明員(高木文雄君)　これは政府との約束では運輸収入外の収入、つまり雑収入ということになりますか、特に関連事業等をほとんど拡大することによって得られる収入によってお返しをする。つまり、この分が運賃にはね返らないと。

これを返すための原資を得るためにさらにまたその後運賃を上げなければならぬというふうには考えてないわけではございません、いわゆるサイドワークといいますが、そういう仕事から得られる金でもってお返しをするというたてまえになっております。

それ一体そんなもの返せるのかということについて、非常に常識的には疑問をお持ちだと思いますけど、このたな上げというのは大変ありがたいことに、インフレの経済下においては時間の経過とともに、金利さえ持ってもらいますと、比較的軽い負担になっていきますので、関連事業収入の伸びがどれだけあるかということにもよりますが、決して不可能なことではない。たな上げのメリットというのは、普通のときにはそんなに大きくないんですが、インフレ時代にはそういう意味でのメリットがありますので、決して返済不能のものであるというふうには考えておりません。

○広田幸一君　その全部が終わります完済ですね、その年はいつごろですか。昭和何年ですか。○説明員(加賀山朝雄君)　五年据え置ききの二十年という形になってまいりますので、通算で約二十五年先になるわけでございます。

○広田幸一君　昭和何年になります。

○説明員(加賀山朝雄君)　九十五年ごろになると思います。

○政府委員(山地進君)　いまの御答弁は、最初の金を返すのに五年据え置き二十年でございまして、毎年発生する今度償還金について無利子貸し付けをするということなんですね。したがって、五年たちますと現在のたな上げの一部返すわけですけれども、その返す金について無利子貸し付けをするわけですね。これが二十年かかるわけですから、二十五年と二十年で四十五年かかるわけですね、全部返すのに。そういうことになりまして、いまから四十五年足しますと昭和百年でございまして、非常に手厚い保護であると考えております。

○広田幸一君　いまの総裁おっしゃったまだ三十年も四十年も先ですが、当面真剣な問題として雑収入で返済をするということですね。それは事業収入等なんですが、どういふものが想定されるんですか。

○説明員(加賀山朝雄君)　関連事業収入といまして、昭和五十四年度におきます実績は約五百十一億円でございまして。その主なものは、いわゆる旅客構内の売店とかあるいは食堂あるいは列車食堂等、いわゆる構内営業と私も言っておりますが、それが大体百八十六億、それから駅ビル等でございますが、いわゆる構内公衆営業、そういった施設でやっておりますのが約六十七億、それから広告収入、駅頭その他いろいろな広告をやっておりますのが百二十三億、それから用地等の貸し付けといったことで九十一億、さらに駅前の自動車駐車場とかその他いろいろの関係で約四十四億というふうな形でございまして、主にそういう内容になっておりまして、今後そういったいろいろな駅ビルの開発あるいは構内営業的な、構内におきます中小店舗の開発あるいは新規の広告媒体の開発あるいはいわゆる資産の駅舎跡地ですか、そういうところの高度利用とかあるいは高架下の利用とか、そういった事柄で増収を図

つてまいりたいというふうに考えております。

○説明員(高木文雄君)　ちょっと補足させていただきます。五十四年度現在で五百十一億という御説明をいたしました、これは現時点では、国鉄の収入としてもこれがいい場合と比較いたしますとこれだけ赤字が少なくなっているという形になります。そして、いま御説明しましたように、五年据え置きでございますから、返す必要がありませんから、昭和六十年まではこの種のものは借金の返済原資に、たな上げ分の返済原資に充てるんでなくて、毎年毎年の収支に充当されます。そうして、六十年以降といいますが、据え置き期間が終

わって返す事態になりますと、この関連事業収入の一部がそちらに充てられるということになろうかと思っております。そういう意味で、ちょっと先ほどの説明ですと不十分でございまして、その種の運輸収入以外のものをすべてたな上げ債務の返済に充てるような表現のお答えをいたしましたけれども、そうではなくて、この関連事業収入といいますが、雑収入といいますが、そういうものの一部が返済に回ると、こういうことで御理解いただきたいと思います。

○広田幸一君　構造部門について細かく質問をしたんですが、結局私は、こうして六兆円の累積赤字が出る、十二兆円の長期負債が出るというの、よく言われる国鉄は政府の方にもたれかかる、また政府は国鉄の方に任せるといふ、そういう責任区分がはっきりしなかったというところには私は問題があると思っております。ですから、こまごまではもう国鉄がやりなさいと、あとの分は国が見ますという、そういう点を明確にしていないうところ、今日の、親方日の丸というのはいないけれども、私はやっぱりそういうところがあると思っております。

ですから、私はそういう政府の側として、金の問題もあらうけれどもこの際きちんと整理をして責任を明確にすると、そういう意味で、私はこの際、いままであったような問題を、すぐできぬ

にしてもそのような考え方でこれからきちっとこういった構造部門についてもはっきりすべきだと、こういうふうに考えますが、大臣どうでしょう。

○国務大臣(塩川正十郎君)　仰せのとおりであります。

○広田幸一君　そういうふうにとつと努力してください。

青木委員の方からも言ったんですが、六十年までに経営の収支均衡を図るということですが、この収支均衡を図るといふ、その収支均衡というのはどういふふうな状態を言うのですかね。

○政府委員(山地進君)　おっしゃる意味は、法律の中に書いてある収支均衡、基盤の確立の後の話だと思っておりますが、前の御質問でございまして、収支均衡という場合に、国鉄が構造的な問題を抱えておられますので、当然助成金で収支均衡ということまでは考えておりません。国鉄の持つべきものというところが当然助成金として入ってくる、これが満額かどうかということももちろん御議論あるかと思いますが、政府として持つべきものは持った後の国鉄が収支均衡するということでございます、その場合に、先ほど来議論のございました年金とかそういうものも一切含めて収支均衡するというのが当然のことだろうと思っております。

○広田幸一君　そういうものが整理されるという前提なんですか。

そこで、三十五万人体制の問題についてさっきも話があったと思うんですが、さっき総裁だったんですかね、人件費を、いわゆる赤字にならない三十九年以前の状態は五〇％であったと、そういう人件費を五〇％にするように体制をつくるのが三十五万人体制だとおっしゃったんですね。そういうことですね。私が心配をしますのは、確かに民間の企業であったならばそれでいいと思うんですが、それはそれだろと思うんですが、さっきから私が言っておりますように、公共的な使命があるわけですからね。そうすると、均衡で人件費

を五〇ということになると、赤字部門をとにかく切ってしまう、黒字部門だけは補強して伸ばしていつてしまふということになるわけですね。そうなるべくと公共性というものは忘れられてしまふと、こういうことになるんですが、その点どうですか。三十五万人体制はどういう状態か。

○説明員(高木文雄君) 公共性というのをどこまで考えるか。私どもは普通の私企業と違います。そういう意味で公共的役割を担っているということを考えております。

ただ、公共的役割を担っているというがゆえに採算性を全く忘れるということではできない。特に飛行機が飛走し、自動車が発達してきますと、われわれ輸送業とはいえず、これ非常に競争関係に立つてまいりますから、そういう意味で採算ということも従来よりはより強くウエートを置いて考えていかなければならないというふうに思っています。それをより強くウエートを置いて考えるようになりまふと、公共性というところについての配慮は多少とも後退していくような感じになることは否定できない。でありますから、たとえばいま特定地交線等につきましても、これはバスにかえさせていただきたいとお願ひいたしますもの、ある意味ではその際において公共性の退却といえますか、公共性が薄れるといえますか、その部分についてはいくら採算性の方を強く見ていくという姿勢であるということはお事実でございます。

しかし、たとえば私鉄の場合でありますと、非常に多くの私鉄さんにはもうすでに貨物輸送は全部やめてしまふというやうなことをやっておられるわけでございますし、私どもとしましては、現在貨物輸送が非常に負担になっていて、経営の面で負担になっていることは事実なんです。ございますけれども、これはやはり生活物資とかあるいは肥料とか米とかというものを運んでいく役割から言いますと、これ貨物を輸送することは引き合なないからといってやめるということではできないわけでございます。そういう意味では採算性のゆえに公共性を全く犠牲にしてしまふということは考

えてないわけでございます。

また、よく引く例でございますけれども、私鉄の方は黒字で国鉄は赤字だとか、あるいは私鉄の方が安く国鉄の方が高いとかいうようなことが都市近郊で起こっておりますけれども、一つにはそれはやはり私鉄よりも朝早くから汽車を走らせておられますし、夜遅くまで走らせておられます。それはお客が少ないうえで本当はもっと朝をおくらし最終を早くした方が採算的にはいいことはわかっておりますけれども、しかし、国鉄の通勤電車が朝早くから夜遅くまで走っているというのには、これはやはり非常に重要な役割だと思っておりますので、そういう意味では公共性ということが後退しないように歯を食いしばってがんばっていくつもりであります。

しかし、率直に申しまして、従来よりはどうしても採算にウエートを置いて考えますと、公共的な面というものは多少とも後退することは否定できないわけでございます。今後この再建計画を立てるときにそこをどう考えたらよろしいかと。たとえば自動券売機で切符を売るようになりますと、目の悪い方だとかお年寄りだとかかなれない人は窓口で買った方が機械で買うよりもサービスがいいというふうにお感じになる方が多いわけでございます。それから、機械に切りかえるということ一つとりましても、やはり多少ともサービスが後退するということになるわけでございます。しかし、そこは、どこまでならばお許しいただけるかというのを考えながら、そして人手を減らし得ることによる能率の向上を考えながら、公共性と採算性の接点を見つけてやってまいりたいというふうに考えます。

そこで、その場合の三十五万人との関連で申し上げますと、それは中には三十五万人では甘いじゃないか、もっと、三十五万人でやれないのか、二十五万人でやれないのかというお話しも出てくるわけでございますが、そんな一挙にそういうことをいいたしましては、とても公共性といえますか、そういう点が維持できませんので、公共性の後退をある

程度はお認めいただきながら、ぎりぎりのところが三十五万人くらいではないかということで決断をいたしておるということでございます。

○広田幸一君 大分詳しく言われたからよく、よくというわけじゃないですけど、大体はわかったんですけどね。国鉄再建基本構想の中に人件費五〇%というものが載っているわけですね。私も素人ですが、余りよくわからぬ面もあるんですが、そういう戦後の状態というものは国鉄がいわゆる独占しとったわけですね。ところが、さっきからもいろいろおられますように、モーターゼーション、自動車が走るといふようなことで収入が減ってきたわけですね。ですから、そういうときに考えておる五〇%といふのは五〇%とは非常に客観的にも主體的にも条件が違ってきておると思うんですが、それらの方を、さっきからも論議がありましたように、総合交通体系の中で国鉄は一体どうあるべきか、そういうようなことを並行してやらなくと、三十五万人体制は、人件費を当時のような五〇%にするということになると、私は公共性が多少薄れるようなことがあるかもしれないという総裁のおっしゃる意味はわかるんですが、わかるけれども、やっぱりそういうところの関連を考えながらやらなくと私は問題が起きてくる、こういうふうに思ふんです。

○説明員(高木文雄君) 先ほど二つの例を挙げたわけでございますが、ある意味では非常に乱暴な経済指標からの遠観でございます。三十五万、五〇%というのは非常に乱暴な遠観でございます。が、国鉄が赤字になります前の、直前の三十五、六、三十七、八の状態でまあ五〇%ぐらいであったということ、もう一つは現在の大手私鉄の状況が、つまり輸送業、同じ鉄道業である私鉄の状況がやはり人件費対収入の割合が五〇%弱になっているというところから考えまして、その両方から考えまして五〇%なり三十五万人なりという数を出したわけでございます。その意味では確かに当時とはいろいろもろもろの事情が違っておりますけれども、そしてまた私鉄との比較だけ

では大変ラフな判断でございますけれども、しかしいまのところしかるべき指標が見つかりませんでしたから、その二つを参考にしながら五〇%というところを見当にし、目標にいたしましたわけでございます。

そこで問題点は、それへ持って行きますためには、現在よりも七万四千八百人少ない人手でやっていたかなきゃならぬわけでございますが、それを運輸の方はどうするか、線路の保守はどうするか、駅頭で切符を売る人手はどういうふうになるか、ということを含めていたものが三十五万人になるよといふところまでございまして、本当の意味の計画にならないわけでございます。それはある意味では労働密度が上がるとか、あるいは労働条件が悪くなるかといふことも考えられないわけではございません。その点を私どももより現に現場で働いている人たちとよく相談しながら、それでいけるからというところを詰めた上で初めて計画が成り立つというふうに考えております。

○広田幸一君 それから、問題の特定地方交通線の、六十年までに言われておる九十線、約九十線がバスに転換をした場合は、大体六十年で、いろいろなこともあるわけですが、三十五万人体制もあるわけですが、五百億の黒字になるという計算になっておるわけですね。この点、九十線を九十線としまして、政府はなかなかこれ発表しないのですけれども、九十線とした場合に、どれだけ国鉄としてメリットがあるのか、そういう点を教えてもらいたいですね。

○説明員(高木文雄君) 現在いわゆる地方交通線と申しておりますのは約九千キロでございますが、九千キロの経営状態は、大ざっぱな数字で申します。収入が千億弱で経費が四千億、したがって赤字が三千億と、そしてその赤字三千億のうちで、地方交通線の補助金をいたしておられますから、この補助金を抜いた方が毎年の私どもの八千億とか九千億とかの赤字の部分形成しているわけでございます。

そこで、それは九千キロの話でございます、今度のいわゆる特定地交線の部分についてどういふ数字になるかと申しますと、さっきの四千億、収入が千億で三千億赤字と申しました三千億のうち、いま九十線とおっしゃいましたが、何線かは別として大ざっぱな見当で約その数字が九百億ぐらいでございます。助成前のそれだけの線区での赤字が九百億ぐらいでございます。

○広田幸一君 現在ですね。

○説明員(高木文雄君) 現在、それはバスにかわつた場合にどのくらいに減るかということでございますけれども、一つにはいろいろな試算もやってみておりますが、私の方で国鉄バスを経営している関係がありまして、国鉄バスの方で原価等で計算してみますと、大体のところいまの九百億の赤字が二割ぐらいに減るんじゃないかと、つまり九百億が二百億弱ぐらいのところまで減るんじゃないか。逆に言いますと七百億ぐらいの赤字が減ると、九百億のところまで二百億ぐらいの黒はやっぱり残るというぐらゐの感じでございます。概算をいたしております。

○広田幸一君 自治省に伺いますが、自治省としても、この法案を出すときに、この九十の線をバスに転換をした場合には、特にそういう沿線地域の地方自治体の財政事情は非常に悪い、しかも過疎地域が多いと、そういう関係もあって、国鉄からバスに転換をすることによって、経済的にも文化的にも教育的にも、国民生活の福祉の面からいっても、有形無形のかなりデメがある、こういうふうには私は思うんですね。ですから、自治省としてはこういう法案を出すときにそのようなことをどこまで検討しておられるか、その点お答え願ひたい。

○説明員(藤原良一君) 法案の際はまだ、現在でもそうですが、具体的に廃止路線が何線になるか特定しておりませんので、明確な調査はできていないわけですが、もし廃止後代替施設が補充されないということになりますと、やはり地域住民の生活上非常に大きいデメリットがあると思

います、しかしそういうデメリットがないように極力廃止後の足の確保については今後努力していかうということに対処してまいりたいと考えておりますので、そういうことで御理解いただきたいと思ひます。

○広田幸一君 きのも本会議で言ったんだけれども、福祉の問題でも教育の問題でも、それから地場産業がそういう鉄道がなくなることにやうてこれが非常におくれるとか、いろんな問題があるわけですね。そういう自治体の実態がどうなるかというふうな見通しをやっぱりこういう法案が出るときには自治省としては当然研究しておかなきゃならぬことじゃないでしょうか。私があるところ、そういう予想される沿線に行きましたところ、ある町では大変なことになるといふので、もしこの国鉄がバスに転換になった場合はどうなるだろうかと、もう一ヶ月ぐらいしたらこの町全体がどれだけの後進状態になるか、後進地域になるかというふうなことを調べておいたんですよ。そういう実態は自治省として今日まで調べておいたということはおかしいと思ひますが、今後どういふふうにしてしようと思ひますか。

○説明員(藤原良一君) 特別にいままで系統立った調査してありませんが、ただ、各地方公共団体から多数の意見等いただいております。その中で、地域の実情あるいは地域産業に及ぼす影響、住民生活に及ぼす影響等ある述べられておられます、そういう意見は一応把握させていただいておるわけですね。今後、具体的な選定基準を運輸省の方と協議してまいりたいと思ひておりますが、その際にできるだけそういう地域の実情、将来性等反映できるように十分相談してまいりたいと思ひておる次第です。

○広田幸一君 大臣にお尋ねをしますけれども、午前中青木委員の方から指摘をして、私の答弁に對する、大臣と自治大臣との食い違いの問題については先ほど見解の表明があったからあれでいいんですけれども、やはり私は、いま言ったような

問題が政府として真剣に考えられないと、これからの法律が通つたからといって簡単にいいかないと思ひます。そういう点については、きのう、きょうと、大臣も十分に御承知になっておると思ひますから、それをさらに追及するといふ気持ちはありませんが、ひとつそういう点は将来も十分留意してやってもらわないといけませんと思ひます。

この間の委員会でも私も言ったんですが、新幹線の五線の問題ですが、きのうも総理大臣は閣議了解事項であるからこれはやるということをおっしゃったんです。本當にいま政府として新幹線整備五線はやる気持ちがあるのかどうかですね。もう一遍ここで確認をしておきたいと思ひますし、その閣議決定というのはいつのことですか、これは。

○國務大臣(堀江正十郎君) 閣議決定は五十三年にいたしました。総理が言っておりますのは、決定をいたしましたからやるという方針は残っております、こういう意味でございます。方針は残っておりますが、それではいつから、どこからということはおっしゃっておりますが、しかもそれには財源対策と、簡単に言ひましてフィージビリティといふものが伴つてくると、こう言つておるのでございます。そういう点を御承知いただきたく思ひます。

○広田幸一君 私、問題になつておる特定地方交通線の選別基準の問題についてここで質問をしたと思ひますが、基準は政令で決めるというのとなんです。私は、基準というものは政令で決める法律で決めるべきものである、こういうふうには思つておりますが、大臣いかがですか。

○政府委員(山地連君) 今回法律におきまして「政令で」ということで、基本的な政令の委任の關係は八条に書いてございます。幹線網と、これ幹線網をまず除きますと、幹線網といふのは何かということについてもこれは政令に委任してあるわけでございます。八条の一項でございますが、これ見ますと、「幹線鉄道網を形成する営

業線として政令で定める」、これは、幹線網といふのは何かということについて、細部については政令に委任してあるわけですね。

それからもう一つ、地方交通線は何かということについて、その運営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、こういう考え方で、それは地方交通線なんだということ、これを、基準を政令で定めるというふうな委任してあるのが二番目の委任でございます。

それからもう一つ三番目に、第二項で「鉄道による輸送に代えて一般乗合旅客自動車運送事業による輸送を行うことが適當であるものとして政令で定める基準に該當する」と、こういうことで、この幹線と、それから収支の均衡がむずかしいと、それからバスに転換する方が適切であると。それは何だろかというところについて政令でひとつ書いていただかうかというふうに私も思ひます。考へておるわけでございます。

これはもとも現在の法秩序といひますが、全体の法律の中では、日本国有鉄道法で廃止というのは運輸大臣の認可を受けて国鉄ができるわけでございます。したがって、それらについては個々に申請をして運輸大臣がそれを決めていくというのはいままでの法体系の中ではあったわけでございますが、今回私どもとしてはこれだけの閣議決定を経て、しかも非常に政治的な大きな問題でございますので、それらについて一応方針といふものをここに法律で諮りして、それでその細部にについては政令で決めていきたい、かように考へて政令で基準と、こういうふうな考へたわけでございます。

○広田幸一君 問題になつておるいわゆる特定地方交通線の約九十線の問題が、一番問題になつておるわけですね。これは地方住民にとっては生活路線であり、非常に問題の線ですね。それを政令で、政府の判断によつて政令で決めるということは住民として耐えられない、こういうことなんです。それは重要な問題ですから、これ

は法律でもってきちつとやるべきであるというわれわれの主張はそう間違っていないと思うんですがね、どうですか。

○政府委員(山地進君) いまも若干申し上げましたとおり、この地方交通線の問題は、もう十何年われわれの前で非常に問題になっております。それから私どもの部内におきまして、先ほどもちょっと触れましたように運輸政策審議会の小委員会で、これも一年にわたりましてローカル線対策の小委員会というのをつくりましてそこで議論をしてきたわけでございます。

そこで、一体こういう地方交通線対策というものをどうやっていくのか、私どもはむしろ先ほどちょっと触れましたように、こういう国会で大筋についてひとつ御議論をいただいて、その御議論も踏まえて政令ということで基準をつくっていく、その大筋の議論として、ここに書いたような政令の委任の規定というに収支均衡とあるいは幹線網とあるいはバス転換という表現でそれをお示ししているわけでございまして、さらにそれについて運輸省としてどんなふうに考えているんだと、こういう法案を出すについて各省としてどんなふうな関係でやっているのかというところにつきましては、その都度いろいろ御説明していただくわけでございますが、衆議院の運輸委員会におきましてはその基準、政令を出せと、こういうことでございまして、これは運輸省が各省に、運輸省としてはこの法律をつくるに当たってどんな考え方でやっているんだというところで、各省が合意したというわけではございませぬけれども、各省にこれまでにいろいろお示ししたもののについて取りまとめたものを衆議院の運輸委員会にお配りしてございます。

資料として、差し支えなければ当委員会でもお配りしていただけたらと思うわけでございますが、その基準案の中身というのは、これも先生方御承知だと思いますけれども、幹線網とは何かというところ、それから収支均衡がむづかしいというのはどんな路線だ、それからもう一つはバスに転

換するのはどんな路線だということで、主として輸送密度を一つの判断材料にしながらこれを考えているわけでございます。もし詳細お許しいただければその基準については御説明をいたさしていただきますと思います。

○広田幸一君 衆議院の運輸委員会、いま局長がおっしゃったように出されておるわけですね。これは私、察するのには、運輸省は原案の原案だと言っておられるけど、これは大臣も答弁の中でこれはもう骨格である、これは曲げることはできないということをはっきりおっしゃっておるわけですね。そういうことでしよう。ですから、いま局長の方ではこれは各省庁の意見を聞いて成案をつくるんだとおっしゃっているけど、こういうものが出たことによつて各省庁の意見をいろいろ聞くと、そこまで至っていないと。きょう午前中のあいつた自治大臣との問題もあるわけですね。ですから、私どもは基準はすでに出されたものであると、こういうふうな判断をしたいのですね、これは、ところが、この間の衆議院の委員会においては、法案ができてから基準を出すというところですね。その辺の食い違いがすっきりしないですね。どうですか。

○政府委員(山地進君) この衆議院に出しました政令の基準案でございまして、これにつきましては、各省にいろいろいままでも随時御説明をしてきたわけですね。それについて、それならもういいぞと言っているところもございまして、いやそれはちょっとまだだめだよと、これは最後法律が通るか通らないかわからないんだから、通つてからゆつくりやろうというところもございまして、そこで私どもとして、それじゃこういうものを国会の御審議を経ない前に政令案として政府で取りまとめるというのでもなかなかむづかしいものでございまして、従来の関係各省とのこれまでの議論といひますか、協議を踏まえて、運輸省として取りまとめた案と、こういうふうにしかり私どもとしては申し上げられないわけでございます。御存じのとおり、政令としてかつちり固

めてくるためには閣議まで経なきやいけませんので、そこまではとも至らないので、関係各省にいろいろ私どもから御相談をしながら、ただしそれについて御了承を得ない、しかし運輸省としては今後ともこういうことで話を進めたい、こういうこととまとめた案がこの案でございまして、

○広田幸一君 法案にちよつと入つていきまうけど、八条の四項で、それから十条を見ましても、政令で決めたつて別に差し支えないと言いますけれども、政令で決めてしまつたら、住民を代表する知事等の意見は聞くことはありますよ。聞くことはあるけれども、最終的には決めてしまふということでしょう。だから、そういう非常に重要な問題は事前に出示してもらわないと、われわれ協議の仕方がないんじゃないかと、こう言っているわけですね。

○政府委員(山地進君) いまの政令の基準は、ここに書いてございまして、委任の仕方、委任としては収支均衡がむづかしいという考え方がいかにどうか、あるいはバスに転換することが適切であるという路線をバスに転換するのはいかにどうかというところが基本的にあるわけでございまして、それが一体それじゃどんなものをするんだと、私どもは収支均衡ということ、これは私鉄の現在の経営状況、実績というものと、国鉄が経営の合理化をした結果、どこまでいくだろうかというふうな試算から、一日輸送密度八千人というものが収支均衡ということではないだろうか。それからもう一つ、バスの方はバスのコスト、それから国鉄のコストというものを比較して、四千人を超えまうと、鉄道の方が同じ赤字が出て赤字が少ない。四千人以下ですと今度は同じ赤字でも国鉄の赤字が大きい。こういうことから、これも輸送密度から考えてバスに転換するのは各路線をはかつて四千人、輸送密度四千人以下の場合これはバスにかえていくのがいいじゃないか、こういうことで八千人、四千人というふうなことをお示しているんで、私どもとしてはその基準というところは、大筋については政府の方に御委任

いただいてこれで進みたいと、かように考えておるわけですね。

○広田幸一君 バスに転換するとか第三セクターにするとかというふうなことはそれは後のことであつて、法律が通つてしまつたら基準を決めて、そして国鉄がこれは特定地方交通線であるというふうに認定をして、大臣に申請をして決めて都道府県知事に出すわけでしょう。その間にその知事なら知事の意見を聞いて、そしてそれを決定をする場合の参考になればいいんだけど、もう国鉄が決めてしまつて通知をするわけでしょう知事に。そこに問題がある。そこに不安があるわけですね。

ですから基準というものを最初に出して、できれば、できればというのをおかしいんですが、本当は言われているところの約九十線というものがわれわれの審議の対象に出してもらわなきやいけないと思ふんですよ、法案をつくる前にね。だから、そのことはまだはっきりしないからわからない、というのは、どうもこれは逃げだと思ふんですよ、もうはつきりしておるんだから。だからその住民たちが心配をして政府に押しつけてくるわけだから。審議をする前にそういうものを正直に出すべきだと思ふんですよ。私は仮にここで多数によつてこれが可決されても、絶対に大變な事態が起きると思ふんですよ。ですからそういう意味で、やっぱりわれわれの審議の前に基準と、そして言われておる九十の線をこへ出して、素直に出してきつたらいいじゃないですか、そのものを。そういうふうなことで私は審議をしてもらわないと審議の仕方がないと思ふんですよ。

○政府委員(山地進君) 私どもが何かわざと隠しているということではございませぬで、むしろこういつたことについて国会の方で大いに御議論いただいて、それでその大筋で一体どうなんだというふうな御議論を十分踏まえて政令をつくつていきたい。たとえば私どもいろいろな御議論をしている中で、今回の地交線対策は全体的に見ますともう鉄道特性を失つていて、かつ、これだけ道

路が発達しているんだから、道路があればバスに転換するというのが、その地域の交通状態としても十分合理性があるんじゃないかというように、そこについてバスにしようじゃないかと、まず大筋でこういう御議論もいたしておきますし、私ももうそう思って効率的な輸送体系は何だということを御議論しているわけで、そのことを法律の表現といたしましてはバスに転換することが適切な路線と。

そこで、私どもの方の政令、私どもの考えの基準では、バスに転換するのは四千人だということも申し上げておきますし、本会議において大臣からも申し上げたことを変えるつもりはございませんと申し上げておるわけでございまして、それからバスに転換することは困難だということがあれば、それはバスに転換することが適切な路線とは言えませんが、並行道路がないもの、あるいは積雪が十日間続くもの、あるいは一時間当たり混雑時に千人を超えるようなところはバスに転換することは適切でない、私どもは非常に常識的なことを申し上げて御判断を仰いでおりますので、その結果どの線がどうなるということについては、むしろこういうところの御議論と、それから政令でまた関係各省といろいろ御相談した結果決まるわけでございまして、予測的にこの線といたしましては申し上げないという段階でございまして、まあ実際に御利用になっている皆さんから見ればそれがなるかというところについて御不満もあり御不安であらうと思っております。しかし、そのことを、ここを外しますよといううな段階に至っておりませんので、私どもとしてはそれを申し上げないということでございますので、御理解を賜りたいと思っております。

○広田幸一君 局長、じゃあ、この線はバスにした方がいい、いやそうではない、第三セクターだ、あるいは並行線が通ってると、こういうふうな話をするんだと言われども、どこでやるんですか、それは、法案が通ってしまつたら、いまの法律の内容では、政令で決めてしまつて、何々

線、もうあんなのところは特定地方交通線ですよというふうに通知を出すわけでしよう。それから協議会を持って、協議会の中で、バスにするか民鉄にするか、もういよいよいけなければ二年たつたら国鉄のバスを走らせるということなんですよ。局長のおっしゃること、正直にこの法律を見ましてそういうふうにとれませんよ。そういうふうになればいいんですよ。そういうふうになればいいんですよ。法律が通って、それから国鉄がこれはやっぱり特定交通線だということに判断をするという場合に、知事来てくれと、どう思うかと。そうか、その意見ならそうしなうというふうな言いけど、そういうふうになつていないでしよう。だからこの法律は強権性が強いと私は言っているわけですよ。その点どうですか。私の言っていることが違つておれば言つてくださいよ。

○国務大臣(塩川正十郎君) 広田さんの御心配よくわかるんですけども、国鉄が承認書を出してくる、そのときに、私、運輸大臣のところへ都道府県知事が意見を申し出てくるわけでありまして、そこで、いま心配しておられる、もう法律で決まつて全部しゃくし定規でやられちゃうじゃないかと、こうおっしゃいます。これを裏からもう少し考えてみますと、たとえさういう一定の基準でそれを処理しなければ、逆に言ひまして知事の意見を聞いてそれから決めるということになつてまいつた、まあこういうううあい逆の場合を考えて、広田さんのおっしゃるようになつてみた場合どうなるかといひましたら、今度はもう知事は一線も廃止できぬようになる。みんな残しておくと。それそれ理由があるんです、それは今日まで。生活がそこに根づいておるんですからそれは大変なことだと私は思ふんです。そうすると知事は、県会、もう政治生命をかけて反対だと、こりくるのは当然だろふと思ふんです。これではやっぱり整理はついていかない。といひて、それじゃこちらが強権的であるかといひましたら、そうではなくして、まあその地域

における交通のあり方が心配なんだと、こういうことが意見書で出てくると思ふんです。その意見については協議会で十分に生かしていくようにいたしなうと、こういうことで、しかもその意見の中には、いま特定地方交通線の中で三つの特例を考えておりますね、御承知のように、この三つの中に本当に該当するものはないのかといふところが非常に微妙なところも実はなきにしもあらずなんです。こういうことが、やっぱり政令と実際のその適用線というものの間に若干の解釈というものはありましよう。けれども、積雪が十日なんだというのと、いや一週間だといふのと、いや二週間あるじゃないかといふのと、違ふ。そういうところはやっぱり厳正に調査もしなう。きやならぬだろふと思ひますし、そういうこの三つの特性について、われわれも知事が意見を申し出てきたものはその意見はやっぱり聞くべきだと、こう思ふんです。

しかし、基準を何を何とかしろという意見であるとか、あるいは、もう代替交通機関がちゃんとある、それにこれを残すんだといふいろいろな地域の特性を訴えられた意見といふものにつきます。これは一々聞いておりましたらなかなかできない。私は最初から申し上げておきますように、国鉄の責任は免除してやつてほしいといふことなんです。こういう特定地方交通線に、けれども、国なり地方自治体が一致協力して、将来の足、この不安のないようには全力を挙げます、これには政府が一体となつてやらなきやなりません、こういうことを言つておるものでございまして、その点はひとつかみ分けていただきたいと、こう思ふんです。

てやつておるんですよ、創意工夫をこらして。そういう立場のやはり住民といふものも考えてやらなければ、そこに公共性があると思ふんです。ですから、大臣はとにかく赤字をなくするためにやらなきやならぬという国鉄総裁の立場といふものの上に立つてお考えになつておるわけですよ。そのことは全然否定するわけじゃないんですよ。それからいよいよおつたように、知事はこの知事だつてみんな反対するだろふと。そういうこともわからぬでもないと思ふんです。しかし私は、もう法律が通つたら政令で決めてしまふという前に、それじゃもう知事を入れて話し合ひをするという場を考へてみたらどうですか。ないでしよう、いふのとは。

○国務大臣(塩川正十郎君) 政令作成の段階で当然、知事の意見、個々の知事の意見といふものはこれは聴取するわけにはまいりませんが、自治省とは十分に私そこは協議したいと思つております。

○広田幸一君 私はい、大臣、まあ国鉄総裁の気持ちもわかりますけれども、これは財政当局からも圧力がかかるから総裁も苦しいと思ふんですけれども、もう少し地方住民の——国鉄のサイドだけで余り考え過ぎると思ふんです。そういう点をやっぱり考へてもらつてほしいとすれば、地方の知事だつて反対反対してそんな無軌道なこととは言わないと思ふんです。ですからそういう知事も交えて十分に話し合ひをするという機会を、きちつと基準を決めて、国鉄側のサイドで決めるわけでしょう、これは国鉄のサイドですから。国鉄側は赤字になるものではないで切り切りたいわけですから、そういうサイドで大臣に出すわけですから、その大臣のときの判断で大局的に判断をするという、そういうものにならないと私はいけないと思ふんです。それがいいわけの一方的であり強権的だと言つておるんですよ。

○国務大臣(塩川正十郎君) まあ反論するようではらい恐縮でございますけれども、私の独断的な判断でそれをやりますとかえつて実は困るんで

す。ですから一定の基準を政令で、その基準でやらしてやりたい。で、その政令を、基準はこれは私のところで出してあります。原則はあくまでも維持いたしますが、それを適用するについては自治省と文官等について十分に相談すると、こう言っておるわけでございますから、その点はひとつ、何も国鉄の側に立つてのみで考えておるといふものではないということを御承知いただきたい。

それと、これは、まさに国鉄の側から見ましたら九百億足らずの赤字じゃないか、こうおっしゃいます。けれども、これは国民経済の面から見ましたら、エネルギーの効率というふうなそういう点から見ましたら、あるいはまた、地域交通の利便という点から考えたら、私は十分検討すべき問題があるだろうと思ふんです。たとえば私のところなんかは陳情に参りますところでは、地方交通線がなくなったら、そのかわりにバスを何ぼでも、たとえば一時間に一台は確実にバスを出してくれるとか、そういう要求も実はあるわけなんです。鉄道であるならば二時間半か三時間に一本しかない。しかしバスで一時間置きに出してくれるのやったらそれでもいいなという御意見のあるところもありますし、その地域地域によりましていろいろの対応がこれから考えられると思ふんでございます。

で、御心配されておる、まあ強権的に一律にばあんとやってしまうのとかやうなやうかと、これはわれわれはできるだけそういうことのないやうに、政令を決める際にはきちっと政府内部で相談をいたしまして、政府としてのこれからの地方交通線の後の対応策が大事でございますから、そのためにもしっかりと政府内で合意を取りつけるようにいたしますから、国鉄だけのことではないということもひとつ考えていただきたいと思います。

○広田幸一君 私はまだ納得できません。重要な問題ですからね。大臣、耳に入っておると思ふんですけれども、陳情に来る。で、与党の先生のところに行く。まあとにかく法律は通せ、いいやあ

いにするからと、こういうことがどんどん耳に入ってくるんですが、そういうふうな問題できわめて弾力性があるというふうな理解していいんですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) いや、それはなほだ困る。でございますから、先ほども御質問にございましたように、運輸大臣のところではそこはあ程度実情をききまえて判断しろとおっしゃったことと対しまして、私はそれは困ると、こう言っておる。要するに、こういうことはあくまでも公平厳正にやらなければこれは大変な不公平が起こってまいります。国鉄は日本全国に営業路線を張っておるんでございますから、この線はこうする、この線はちよつと甘く見る、そこはきつくる、そういうことをやったらこれは大変なことになるんです。政令の適用につきましてはそれはも厳正に適用いたします。

○広田幸一君 大臣はそれこそ真剣に御答弁なさっておると思ひますけれども、いろんな客観的な情勢を見まして、やっぱり私は心配であります。ちよつと時間も来ましたが、もう一遍次の機会に譲って、きょうは終わりたいと思ひます。

○委員長(黒柳明君) 本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後五時四分散会

十月三十一日本委員会に左の案件が付託された。

一、岩手県における国鉄不通区間の早期復旧に関する請願(第七八一号)

一、戦没者遺族に対する国鉄乗車券の補助復活に関する請願(第七八二号)

第七八一号 昭和五十五年十月二十一日受理
岩手県における国鉄不通区間の早期復旧に関する請願
請願者 岩手県盛岡市内九一〇ノ一岩手県議会議長 高橋清孝

紹介議員 岩動 道行君

本年八月の大雨により被害を受けた岩手県内の国鉄岩泉線、久慈線、宮古線の三線が現在不通となつてゐるが、この復旧見通しについては、去る九月二十九日の盛岡鉄道管理局の発表によると、岩泉線は十一月上旬を、久慈線は十一月下旬をめぐに復旧工事を施工中のことであり、また宮古線については、宮古市内一の渡トンネルのボーリング調査を実施し、その結果により復旧工法を決定するが、復旧には最低でも三箇月かかる見通しで、年内復旧は困難な情勢とのことである。現在、不通区間については、バス等により代行輸送が行われているが、この三線はいずれも住民生活及び地域産業等に重要な役割を果たしており、利用者の不便、物資輸送への影響は、日を追つて深刻化してきてゐる。よつて、地域の実情を十分理解し、国鉄三線の早期復旧を図られたい。

第七八二号 昭和五十五年十月二十一日受理

戦没者遺族に対する国鉄乗車券の補助復活に関する請願

請願者 兵庫県水上郡水上町西中二〇六ノ二兵庫県水上郡遺族会内 池田栄
作外九十七名
紹介議員 板垣 正君

戦没者の遺族の心情、生活の現状等を推察し、戦没戦病死者の妻及び父母に限り、乗車券の半額券交付を復活するとともに遺族優遇措置法の実現を図られたい。

理由

悪夢のような太平洋戦争が終わつて三十五年が過ぎ去つたが、これらの戦で、最愛の父や子や夫を失つた遺族にとつては、歎呼の声と旗の波に送られて遠い異国の地で祖国の安泰を祈つて散つた若者たちを思い浮かべぬ日は一日もない。科学万能、経済優先の世の中となり、あの戦争の苦しさも忘却され、日本人独自の美風も失われてゆく激

動の中で、我々遺族の唯一の楽しみは、愛する身内が祭られる靖国神社への参拝であり、同じ立場の者が一箇所に集つて互いに慰め合うさやかな旅行のみである。かつては、半額の乗車券が各府県ごとに交付されていたが、現在ではこれが打ち切られたままになつてゐる。同じ戦争犠牲者でも、傷痍軍人には年四回の無賃乗車券が交付されており、また、国鉄職員にも半額乗車券の恩典がある。よつて、戦没戦病死者の妻及び父母についても同様の取扱いを望むものである。

十一月五日本委員会に左の案件が付託された。

一、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案(第九十二回国会提出、衆議院議決)

(小字及び一は衆議院修正)

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案

日本国有鉄道経営再建促進特別措置法案(趣旨)

第一条 この法律は、我が国の交通体系における基幹的交通機関である日本国有鉄道の経営の現状にかんがみ、その経営の再建を促進するため執るべき特別措置を定めるものとする。

(経営の再建の目標)

第二条 日本国有鉄道の経営の再建の目標は、この法律に定めるその経営の再建を促進するための措置により、昭和六十年年度までにその経営の健全性を確保するための基盤を確立し、引き続き、速やかにその事業の収支の均衡の回復を図ることに置くものとする。

(責務)

第三条 日本国有鉄道は、その経営の再建が国民生活及び国民経済にとつて緊急の課題であることを深く認識し、その組織の全力を挙げて速やかにその経営の再建の目標を達成しなければならぬ。

2 国は、日本国有鉄道に我が国の交通体系にお

ける基幹的交通機関としての機能を維持させるため、地域における効率的な輸送の確保に配慮しつつ、日本国有鉄道の経営の再建を促進するための措置を講ずるものとする。

(経営改善計画)

第四條 日本国有鉄道は、運輸省令で定めるところにより、その経営の改善に関する計画（以下「経営改善計画」という。）を定め、これを実施しなければならない。

2 経営改善計画は、次の事項について定めるものとする。

一 経営の改善に関する基本方針

二 事業量、職員数その他の経営規模に関する事項

三 輸送需要に適合した輸送力の確保その他の輸送の近代化に関する事項

四 業務の省力化その他の業務運営の効率化に関する事項

五 運賃及び料金の適正化その他の収入の確保に関する事項

六 組織運営の効率化その他の経営管理の適正化に関する事項

七 収支の改善の目標

八 前各号に掲げるもののほか、運輸省令で定める事項

3 日本国有鉄道は、毎事業年度、経営改善計画の実施状況について検討を加え、必要があると認めるときは、これを変更しなければならない。

4 日本国有鉄道は、経営改善計画を定め、又はこれを変更するに当たっては、輸送の安全の確保及び環境の保全に十分配慮しなければならない。

5 日本国有鉄道は、経営改善計画を定め、又はこれを変更しようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。

(経営改善計画の実施状況の報告)

第五條 日本国有鉄道は、運輸省令で定めるところにより、毎事業年度における経営改善計画の

実施状況を明らかにした報告書を作成し、これに監査委員会の意見書を添えて運輸大臣に提出しなければならない。

(監査委員会の組織)

第六條 経営改善計画の実施状況その他日本国有鉄道の経営の再建の促進に関する事項に係る監査を充実するため、日本国有鉄道法（昭和二十三年法律第二百五十六号）第十五条第一項の規定にかかわらず、監査委員会は、委員三人以上六人以内をもつて組織する。

(経営改善計画の変更等の指示)

第七條 運輸大臣は、日本国有鉄道の経営の再建を促進するため必要があると認めるときは、日本国有鉄道に対し、経営改善計画の変更その他の経営の改善に関し必要な指示をすることができる。

(地方交通線の選定等)

第八條 日本国有鉄道は、鉄道の営業線（幹線鉄道網を形成する営業線として政令で定める基準に該当するものを除く。）のうち、その運営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、運輸大臣の承認を受けなければならない。

2 日本国有鉄道は、前項の承認を受けた鉄道の営業線（以下「地方交通線」という。）のうち、その鉄道による輸送に代えて一般乗合旅客自動車運送事業（道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号）第三条第二項第一号の一般乗合旅客自動車運送事業をいう。以下同じ。）による輸送を行うことが適当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、運輸大臣の承認を受けなければならない。

3 日本国有鉄道は、前項の政令で定める基準に該当する営業線を選定したときは、その旨を関係都道府県知事に通知しなければならない。

4 前項の通知を受けた都道府県知事は、当該通知に係る営業線の選定について、運輸大臣に対し、意見を申し出ることができる。

5 日本国有鉄道は、第一項又は第二項の承認を受けたときは、遅滞なく、当該承認に係る地方交通線について運輸省令で定める事項を公告しなければならない。

6 日本国有鉄道は、運輸省令で定めるところにより、経営改善計画において、第二項の承認を受けた地方交通線（以下「特定地方交通線」という。）ごとに、その廃止の予定時期及び次条第一項に規定する協議を行うための協議の開始を希望する日（以下「協議開始希望日」という。）を定めなければならない。

(特定地方交通線対策協議会等)

第九條 特定地方交通線を廃止する場合に必要となる輸送の確保に関し必要な協議を行うため、特定地方交通線ごとに、政令で定めるところにより、国の関係行政機関及び日本国有鉄道（以下「関係行政機関等」という。）により、特定地方交通線対策協議会（以下「協議会」という。）を組織する。

2 前項に規定する協議を行うための協議（以下「会議」という。）は、政令で定めるところにより、関係行政機関等の長又はその指名する職員、関係地方公共団体の長又はその指名する職員及び関係都道府県公安委員会の指名する当該都道府県警察の職員をもつて構成する。

3 会議において第一項に規定する協議を行うため必要があると認めるときは、当該地域における交通に関し学識経験を有する者の意見を聴くことができる。

4 協議会の庶務は、日本国有鉄道において処理する。

5 前各項に定めるもののほか、協議会に関し必要な事項は、協議会が定める。

第十條 協議会は、協議開始希望日が到来したときは、遅滞なく、その協議を開始しなければならない。

2 会議において前条第一項に規定する協議が調ったときは、関係行政機関等は、その協議の結果を尊重しなければならない。

3 第一項の規定により会議を開始した日から二年を経過した日以後において、前条第一項に規定する協議が調わないことが明らかであると認められる場合には、日本国有鉄道は、日本国有鉄道法第五十三条の規定により当該特定地方交通線の廃止の許可を申請するものとする。

4 日本国有鉄道は、前項の申請をしようとするときは、当該特定地方交通線を廃止する場合に必要となる一般乗合旅客自動車運送事業による輸送の確保のための措置について定めた書類を運輸大臣に提出し、及びこれを関係都道府県知事に送付しなければならない。

5 前項に規定する書類の送付を受けた都道府県知事は、同項に規定する措置について、運輸大臣に対し、意見を申し出ることができる。

(特定地方交通線を廃止する場合の輸送の確保)

第十一條 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、日本国有鉄道が自ら一般乗合旅客自動車運送事業による輸送を行うべきことの指示その他の措置を講ずるものとする。

(地方交通線の貸付け及び譲渡)

第十二條 日本国有鉄道は、日本国有鉄道法第四十五条第一項の規定にかかわらず、地方交通線の貸付け又は譲渡を受けて地方鉄道業を営もうとする者に対し、政令で定めるところにより、当該地方交通線を貸し付け、又は譲渡することができる。

2 前項の規定による地方交通線の貸借又は譲渡及び譲受は、運輸大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

3 前項の認可を受けようとする者は、当該地方交通線の貸借又は譲渡及び譲受に関する契約書その他運輸省令で定める書類を運輸大臣に提出しなければならない。

4 日本国有鉄道法第五十三条第三号の規定は、第二項の認可に係る地方交通線については、適用しない。

5 第二項の認可を受けて地方交通線の貸付け又は譲渡を受けた者は、地方鉄道法（大正八年法律第五十二号）第十二条第一項の免許及び同法第十三条第一項の認可を受けたものとみなす。

6 第二項の認可を受けて地方鉄道業を営もうとする者については、地方交通線の貸付け又は譲渡を受ける前においても、その者を地方鉄道業者とみなして、地方鉄道法第二十条から第二十二号まで、第二十五条及び第二十六条の規定並びに鉄道営業法（明治三十三年法律第六十五号）第三条及び第二十号の規定を適用する。

（地方交通線の運賃）
第十三条 日本国有鉄道は、地方交通線の運賃については、地方交通線の収支の改善を図るために必要な収入の確保に特に配慮して定めるものとする。

（地方鉄道による新線建設の特例）
第十四条 運輸大臣は、この法律の施行の日において日本鉄道建設公団法（昭和三十三年法律第三号）第二十号第一項の規定により基本計画を指示している国鉄新線であつて、日本国有鉄道がその営業を開始した場合に第八号第二項の政令で定める基準に該当することと認め、認めて告示したものについて、地方鉄道法第十二条第一項の免許をすることが出来る。

2 前項の規定により告示された鉄道線路に係る地方鉄道法第十二条第一項の免許があつた場合には、当該鉄道線路に係る日本鉄道建設公団法第二十号第一項の基本計画は、定められなかつたものとみなす。

（日本鉄道建設公団の業務の特例）
第十五条 日本鉄道建設公団（以下「公団」という。）は、日本鉄道建設公団法第十九条第一項に規定する業務のほか、次の業務を行う。

一 鉄道敷設法（大正十一年法律第三十七号）別表に掲げる予定鉄道線路又は同法附則第二項の鉄道線路に該当する地方鉄道に係る鉄道施設（日本鉄道建設公団法第十九条第一項第四号に定めるものを除く。）の建設を行い、及

び当該鉄道施設を地方鉄道業者に貸し付け、又は譲渡すること。

二 前号の規定により貸し付けた鉄道施設に係る災害復旧工事を行うこと。

三 前二号の業務に附帯する業務を行うこと。

（日本鉄道建設公団による地方鉄道新線の建設等）
第十六条 前条第一号の鉄道施設の建設に係る地方鉄道法第十三条第一項の工事施行の認可を受けた地方鉄道業者は、運輸省令で定めるところにより、運輸大臣に対し、公団が当該鉄道施設の建設を行うよう申し出ることが出来る。

2 運輸大臣は、前項の規定による申出があつた場合において、当該建設が地域における輸送の確保のため特に必要であり、かつ、公団が行うことが適当であると認めるときは、運輸省令で定めるところにより、工事実施計画を定め、これを公団に指示するものとする。これを變更するときは、同様とする。

3 前項の工事実施計画は、当該建設に係る地方鉄道法第十三条第一項の工事施行の認可に適合するものでなければならぬ。

4 公団及び地方鉄道業者は、第二項の指示があつたときは、当該鉄道施設の建設の実施の方法及びその貸付け又は譲渡について協議しなければならない。

第十七条 第十五条の規定により公団の業務が行われる場合には、日本鉄道建設公団法第十二条第三号中「第十九号第一項第四号」とあるのは「第十九号第一項第四号若しくは日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（昭和五十五年法律第一号）以下「特別措置法」という。第十五条第一号」と、同法第五号中「第十九号第一項第四号」とあるのは「第十九号第一項第四号若しくは特別措置法第十五条第一号」と、同法第十九条第二項中「前項の」とあるのは「前項及び特別措置法第十五条の」と、同項第一号中「前項第一号」とあるのは「前項第一号又は特別措置法第十五条第一号」と、同法第二十三号第一項中「日本

国有鉄道」とあるのは「日本国有鉄道又は地方鉄道業者」と、「第十九号第一項第一号」とあるのは「第十九号第一項第一号又は特別措置法第十五条第一号」と、同法第二十六号第一項及び第三十七号中「第十九号第一項第四号及び第五号」とあるのは「第十九号第一項第四号及び第五号並びに特別措置法第十五条各号」と、同法第三十五号第二項、第三十六号第一項及び第四十二号第一号中「この法律」とあるのは「この法律又は特別措置法」と、同法第三十九号第二号の二中「第二十二号の二第二項」とあるのは「第二十二号の二第二項又は特別措置法第六十六号第二項」と、同法第四十二号第三号中「第十九号第一項及び第二項」とあるのは「第十九号第一項及び第二項並びに特別措置法第十五条」とする。

（長期資金の無利子貸付け）
第十八条 政府は、特定債務（日本国有鉄道が政府から貸付けを受けた長期の資金に係る昭和五十五年三月三十一日における債務のうち政令で定めるものをいう。以下同じ。）について、その償還が開始される年度からその償還が完了する年度までの期間中の毎年度、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、政令で定めるところにより、その償還に要する長期の資金を無利子で貸し付けることができる。

（利子補給）
第十九条 政府は、特定債務について、昭和五十五年度からその償還が完了する年度までの期間中の毎年度、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、日本国有鉄道が当該年度において支払うべき利子に充てるべき金額を補給することとができる。

（特定債務整理特別勘定）
第二十条 日本国有鉄道は、昭和五十五年度に相当する事業年度から第十八条の規定により貸付けを受けた長期の資金の償還が完了する事業年度までの期間（以下「特定債務整理期間」という。）における特定債務及び当該長期の資金に係る債務の処理に係る計理については、その他の計理と区分し、特定債務整理特別勘定を設けて整理しなければならない。

2 特定債務整理特別勘定の計理に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第二十一条 特定債務整理期間における収入支出予算又は会計規程については、日本国有鉄道法第三十九号の五中「工事勘定」とあるのは「工事勘定並びに日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（昭和五十五年法律第一号）第二十号の特定債務整理特別勘定」と、同法第四十三号第一項中「これに基く政令」とあるのは「これに基く政令並びに日本国有鉄道経営再建促進特別措置法及びこれに基く運輸省令」とする。

（損失の処理の特例）
第二十二条 日本国有鉄道は、毎事業年度、前事業年度から繰り越された損失があるときは、運輸大臣の承認を受けて、資本積立金を減額してこれを整理することが出来る。

（償還条件の変更）
第二十三条 政府は、日本国有鉄道が政府から無利子で貸付けを受けた長期の資金に係る昭和五十五年三月三十一日における債務のうち政令で定めるものについて、償還期間及び据置期間を五年以内で政令で定める期間延長することが出来る。

（地方交通線に係る補助）
第二十四条 政府は、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、地方交通線の運営に要する費用を補助することが出来る。

2 政府は、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、特定地方交通線の廃止の円滑な実施を図るための措置に要する費用を補助することが出来る。

3 政府は、予算の範囲内において、特定地方交通線を廃止する場合に必要となる一般乗合旅客

自動車運送事業又は地方鉄道業を経営する者に
対し、政令で定めるところにより、その事業の
運営に要する費用を補助することができる。
(特別の配慮)

第二十五条 政府は、第十八条、第十九条、第二
十三条及び前条に規定するもののほか、日本国
有鉄道の経営改善計画の円滑な実施その他その
経営の再建を促進するため必要があると認める
ときは、日本国有鉄道に対し、財政上の措置そ
の他の措置を講ずるよう特別の配慮をするもの
とする。
(大蔵大臣との協議)

第二十六条 運輸大臣は、第四条第五項及び第二
十二条の承認、第七条の経営改善計画の変更の
指示、第十二条第二項の認可並びに第二十条第
二項の運輸省令の制定及び改正については、大
蔵大臣と協議してこれをしなければならぬ。

附則

○等
(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。
2 第十九条の規定は、次項の規定の適用があるものを除き、第
十八条の政令で定める債務につき日本国有鉄道がこの法律の施
行の日以前までに支払った利子についても、適用する。
3 次条の規定による改正前の日本国有鉄道法第五十四条の六の
規定により政府が昭和五十五年において日本国有鉄道に対し
てした日本国有鉄道が支払うべき利子に充てるべき金額の補給
は、第十九条の規定に基づいてしたものとする。
4 第二十条及び第二十一条の規定は、昭和五十五年に相当す
る日本国有鉄道の事業年度の予算から適用する。
5 日本国有鉄道が昭和五十五年に相当する事業年度において
この法律の施行の日以前までにした債務の償還及び利子支
払のうち、次条の規定による改正前の日本国有鉄道法第五十四
条の五の政令で定める債務(以下「旧特定債務」という。)及び
同条の規定により日本国有鉄道が政府から貸付けを受けた長期
の資金に係る債務の償還並びに第十八条の政令で定める債務に
係る利子(旧特定債務以外の債務のうち償還した金額に相当す
る部分に係る利子を除く。)の支払は、第二十一条の規定により
繰上替えられた次条の規定による改正後の日本国有鉄道法第三
十九条の五の規定による特定債務整理特別勘定の収入支出予算
に基づいてしたものとする。

(日本国有鉄道法の一部改正)
第二条 日本国有鉄道法の一部を次のように改正
する。

目次中「第五章の二(経営の健全性の確立)(第五
十四条の二―第五十四条の十一)」を削る。
第五章の二を削る。

第五十五条中「左の」を「次の」に改め、同条第
三十三号中「第五十四条第二項」を「前条第二項」に改
め、同条第四号中「基いて」を「基づいて」に改
め、同条第五号中「基く」を「基づく」に改め、同
条第六号中「第五十四条第一項」を「前条第一項」
に改める。
(日本国有鉄道法の一部改正に伴う経過措置)

第三条 前条の規定による改正前の日本国有鉄道
法第五十四条の五の規定により日本国有鉄道が
政府から貸付けを受けた長期の資金に係る債務
の処理に係る計理は、第二十条第一項の規定に
より設けられた特定債務整理特別勘定に引き継
がれるものとする。
(国有鉄道運賃法の一部改正)

第四十条 国有鉄道運賃法(昭和二十三年法律第百
十二号)の一部を次のように改正する。

第十條の二第二項中「昭和五十一年十一月五
日に日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第二
百五十六号)第五十四条の五の政令で定められた
債務の昭和五十一年三月三十一日における未償
還元金」を「次の各号に掲げる金額に」、「前項」
を「第一項」に改め、同項に次の各号を加え、同
項を同条第三項とする。
一 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第
十八条の特定債務の昭和五十一年三月三十
一日における未償還元金の合計額
二 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法附
則第二条の規定による改正前の日本国有鉄
道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)
第五十四条の五の規定により、昭和五十
一年度から昭和五十四年度までの間に
日本国有鉄道に対し無利子で貸し付けられ
た長期の資金の合計額
第十條の二第一項の次に次の一項を加える。

第十條の二第一項の次に次の一項を加える。

2 前項の場合において、日本国有鉄道経営再
建促進特別措置法(昭和五十五年法律第
八号)第八條第一項の承認を受けた鉄道の営
業線に係る普通旅客運賃の貸付が同項の承認
を受けた営業線以外の鉄道の営業線に係る普
通旅客運賃の貸付と異なるように定められた
場合における普通旅客運賃の貸付を異にする
鉄道の営業線を連続して乗車するときの普通
旅客運賃の計算方法は、運輸大臣の認可を受
けて日本国有鉄道が定める。

(運輸省設置法の一部改正)
第五條 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五
十七号)の一部を次のように改正する。
第六條第一項中「左に」を「次に」に改め、同項
第九号中「譲受、」を「譲受の認可又は日本国有
鉄道の」に、「及び営業線の譲渡の許可又は認
可」を「の許可」に改め、同号の次に次の一号を
加える。
九の二 日本国有鉄道の鉄道の営業線の貸付
又は譲渡及び譲受の認可
第六條第一項第十一号の三中「除外」を「除
くほか」に改め、同項第十一号の四中「除外」
を除くほか、「基く」を「基づく」に改める。
第二十七條第一項中「左の」を「次の」に改め、
同項第一号の二中「営業線の譲渡」を「鉄道の営
業線の貸付又は譲渡及び譲受」に改め、同項第
一号の三及び第八号の三中「行なう」を「行う」に
改め、同項第十六号中「ものの外」を「もののほ
か」に改める。
(地方税法の一部改正)

第六條 地方税法(昭和二十五年法律第二百二
十六号)の一部を次のように改正する。
第三百四十八條第二項第二十七号中「第十九
條第一項第一号」の下に「又は日本国有鉄道経
営再建促進特別措置法(昭和五十五年法律第
八号)第十五條第一号」を加え、「同法」を「日
本鉄道建設公団法」に改め、「貸し付けた鉄道施
設」の下に「又は日本国有鉄道経営再建促進特別
措置法第十七條の規定により読み替えて適用さ
れる日本鉄道建設公団法第二十三條第一項た
し書の規定により地方鉄道法の規定による地方
鉄道業者が無償で貸し付けた鉄道施設」を加え
る。

第三百四十九條の三〇に次の一項を加える。
26 日本国有鉄道経営再建促進特別措置法第十
二條第一項の規定により日本国有鉄道から同
法第八條第二項の承認を受けた鉄道の営業線
を無償で譲渡を受けた者が当該営業線の譲渡
により取得した固定資産で政令で定めるもの
を地方鉄道事業の用に供する場合に、当該
固定資産に対して課する固定資産税の課税標
準は、前二條の規定にかかわらず、当該固定
資産に係る固定資産税の課税標準となるべき
価格の二分の一の額とする。
附則第十條に次の一項を加える。
2 道府県は、日本国有鉄道経営再建促進特別
措置法第十二條第一項の規定により日本国有
鉄道から同法第八條第二項の承認を受けた鉄
道の営業線に係る不動産で政令で定めるもの
を無償で譲渡を受けた場合における当該不動
産の取得に対しては、当該取得が昭和六十
一年三月三十一日までに行為されたときに限り、
不動産取得税を課することができない。
(国有資産等所在市町村交付金及び納付金に
関する法律の一部改正)

第七條 国有資産等所在市町村交付金及び納付金
に関する法律(昭和三十一年法律第八十二号)
の一部を次のように改正する。
第二條第六項中「政令で定めるもの」の下に
「及び日本国有鉄道経営再建促進特別措置法(昭
和五十五年法律第 八号)第十二條第一項の
規定により無償で貸し付けた固定資産」を加え、
同条第七項中「用に供する固定資産」の下に「(日
本国有鉄道経営再建促進特別措置法第十二條第
一項の規定により無償で貸し付けたものを除
く。)」を加える。
(登録免許税法の一部改正)

第八条 登録免許税法（昭和四十二年法律第三十五号）の一部を次のように改正する。

別表第一第三十五号中「地方鐵道業の免許又は軌道法」を「地方鐵道業の免許（日本国有鐵道經營再建促進特別措置法（昭和五十五年法律第 号）第十二条第二項の認可を受けて地方鐵道業を営もうとする者に係る当該認可を含む。）又は軌道法」に改める。

[illegible]