

第九十三回 参議院運輸委員会、地方行政委員会、商工委員会連合審査会會議録第一号

昭和五十五年十一月二十一日(金曜日)

午後一時三分開会

出席者は左のとおり。

運輸委員会

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
内藤 健君
安田 隆明君
龜山 篤君
瀬谷 英行君
広田 幸一君
柳澤 鍊造君

地方行政委員会

委員長 亀長 友義君
理事 金井 元彦君
熊谷 弘君
佐藤 三吾君
伊藤 郁男君

委員

岩上 二郎君
加藤 武徳君
名尾 良孝君

商工委員会

理事 原 文兵衛君
丸谷 金保君
和泉 照雄君
大川 清幸君
神谷信之助君
美濃部亮吉君

委員

土屋 義彦君
前田 勲男君
吉田 正雄君
市川 正一君
岩本 政光君
川原新次郎君
楠 正俊君
松尾 官平君
阿具根 登君
小柳 勇君
對馬 孝且君
馬場 富君
井上 計君
森田 重郎君

國務大臣

通商産業大臣 田中 六助君
運輸大臣 塩川正十郎君
自治大臣 石破 二郎君

政府委員

北海道開発庁総務監理官 大西 昭一君
通商産業省立地公害局長 松村 克之君
資源エネルギー庁石炭部長 福川 伸次君
運輸大臣官房総務審議官 石月 昭二君

事務局側

常任委員会専門員 高池 忠和君

常任委員会専門員 町田 正利君

常任委員会専門員 村上 登君

説明員

自治大臣官房審議官 大嶋 孝君

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 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

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)

〔運輸委員長黒柳明君委員長席に着く〕

○委員長(黒柳明君) ただいまから運輸委員会、地方行政委員会、商工委員会連合審査会を開会いたします。

先例によりまして、私が連合審査会の會議を主宰いたします。

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。

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

これより質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○對馬孝且君 まず、運輸大臣に冒頭ひとつお伺いをします。

私は特に産業、経済の観点に立つて今回の再建法の見直しについてひとつ運輸大臣の基本的な態度をまず冒頭お伺いしたいと思ひます。

何といつても今回の再建法の一つの中心になっているのは、赤字ローカル線を廃止をする、これが最大の住民のいま課題でございまして、したがって、この問題について、いまもろん法案を審議をされ、きょうこの連合審査を迎えたわけでありますが、何といつても、それは産業、経済、地域経済に与える影響というのは非常に大きい。これをしかも見切り発車をするという、こういう暴挙の法案になつておるわけですが、現状の段階で相当各地方段階からもそれぞれの陳情や意見等も賜つて、大臣も御承知のとおりであります。この段階で特殊事情にある地域のローカル線廃止について見直す考え方はないかと、このことをまず基本的にひとつ。

○國務大臣(塩川正十郎君) 特殊な地域のローカル線について見直しをする必要がないかというお尋ねでございますが、いま御提案申しております法律に基づきまして政令をつくらなければならぬのでございしますが、その政令の骨子となりますものにつきましては、貨物に、あるいは旅客につきまして一つの基準を設けておるのでございまして、この基準にさらに特別措置を講じるといふことはわれわれいま考えておりません。この基準を

中心といたしまして、これを原則に政令を制定いたしたいと思っております。

○対馬孝且君 それじゃ北海道開発庁にお伺いします。

私は十一月十一日の商工委員会におきまして、特に北海道の産業、地域経済、北海道の場合は三十六線区のうち二十七線区は切り捨てられる、こういう結果になりますから、したがって、この中で開発庁は私に對して、まず一つは本道の交通体系のかねめである国鉄ネットワークを維持する、地域生活、経済、文化の中心である支庁所在地の連絡線を確保したい、それから第三としてしましては、地域開発、産業活動に必要な路線は確保しなければならぬと考えている、こういう基本的な態度を私に示しました。このことについて開発庁として御確認できるかどうか、ひとつはつきり再確認しておきたいと思っております。

○政府委員(大西昭一君) お答え申し上げます。

過日商工委員会で先生にお答えいたしましたように、そういう北海道総合開発を進める上で、いまの三点以外にもいろいろあるかと思ひますが、それを含めまして十分地元の見解を聞きながら、北海道総合開発に支障を来さないような方向で今後関係機関と十分協議を尽くしてまいりたいというふうに考えております。

○対馬孝且君 運輸大臣、開発庁はいまお聞きのとおりであります。もうはつきり、長官はきょう来ておりませんが、いかなることがあってもこの地域産業経済に影響を与えるこの線はひとつ存置をするためにこれから十分開発行政を守っていくたいと、そのために残しますと、こういう線ではないと、これに運輸省と臨んでまいりたいと、こゝう言っておるわけですか。そう言っている中でいあなたが見直す必要がないと、こゝう言ったらこれはどうなるんですか。北海道総合開発、私は開発審議委員ですけれども、これは私個人が確認しておるんじゃない。この間の八月に開催をされた北海道開発審議会では決定をされてい。こゝういうことについて、それじゃ北海道開発計画はど

うなつてもよろしいということでは切り捨てるといふことですか。いまのは開発庁と食い違

う。

○国務大臣(塩川正十郎君) 北海道開発審議会あるいは他の地域におきまして地域振興に関する協会とか整備委員会とかいろいろと公的な機関がございまして、そちらの方からもこれかいらいという正式に申し入れがあるであらうと思ひるのであります。その申し入れを受けまして、われわれは要するに最終的にどうして輸送の確保なりあるいは交通の手段を、その足の確保をするかということをやつたり協議しなければならぬと、これは当然でございます。私たちがいまお願いいたしておりますのは、いわば国鉄の責任の分担を特定地方交通線については免除していただきたいということをお願いしておるわけでございます。そこらのすり合

わせにつきましては十分に相談いたしたいと思ひております。

○対馬孝且君 これはこの前も申し上げておりますが、私は地元へ帰って、これはほとんどこれきょうも私のところへ日高沿線を含む代表も来ておりますが、地元の代議士は、自民党さんの代議士さんは、とにかく法案さえ通してもらえばこの線は残しますと、こゝう言っているというわけだ。これではあなた、政令というのではないでしう、これ、少なくとも地域経済あるいは産業、文化、そういうものに与える影響があるとするならば、法律としてこれを残さなければならぬんじゃないですか。この点どうなんですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 各政党並びに政治家のそれぞれの方々が、いろいろと政治的な期待を持って、あるいはその配慮から発言があることも私は聞いておりますが、それは現在政治的決定していただくこと、つまり法案の審議をしていただく過程においていろいろな御意見が出てくることは、私は政治家としておっしゃることは当然だろ

うと思ひます。こゝういふことは、行政の水準でこの法案の趣旨を徹底し、実施していくといたしますと、あくまでも公正中立でなければなら

りません。それにはやはりいま提示しております基準というものを、これを明確にして、これをい

わば正確に実施していくことが、私は国鉄再建への一番の信頼を得る道だと思ひております。

○対馬孝且君 それではちよつと具体的にひとつお伺いします。

これは十一日の日にデータを出しました。これでございます。たとえば石炭産業の例を私一つ挙げたいのであります。これは夕張線、留萌線、幌内線、歌志内線という、いま対象になっている上砂川線を対象にして私出しているんですが、これで行くとあります。これは最近北海道の赤字路線廃止特別委員会、道庁でこれ中心にして出した資料です。これでいきますと、もしトラック輸送に切りかえるとするならば、一番端的に申し上げますと、一分三十三秒で十トントラックを一台ずつ走らさなければならぬ。最大長いところで何分かといひますと、四分に一台トラックを走らさなければならぬ。いままでさき過密ダイヤでもって、日本一交通の汚名を着ている北海道で、しかもこれから冬期間に向かう、こういう異常な状態といふことが一体どう認識をされているのか。それ具体的にいま時間がないから私個々に申し上げませんが、夕張線、留萌線、幌内線、歌志内線、これは苦小牧、東室蘭、あるいは苫東基地、火力電力ありますから、留萌港にもつながってありますから、これをずっと見ていきますと、貨車からトラックに輸送を切りかえた場合には一・七倍のコストがアップされるんですよ。こゝうな

たら、いままでさきあなた、この間も、――通産大臣が後で来ますから申し上げますが、石炭産業は見直すと云っているが、北炭夕張新炭鉱というのを、家族を含めて約一万二千人の者がいま運命をどうするか。再建できるかできないかという角にかかつています。これは一体どういふことなんですか。

こゝういふ状態について、それじゃ一産業を守るといふ観点に立つとするならば、地域経済に打撃を与えないとするならば、このことは認めてい

るわけですから、こゝういふのは当然守つてしかるべきじゃないですか。この点はひとつ率直にお伺いします。通産大臣は、こゝういふことについては地域の事情を踏まえて当然これは対処しなければならぬ問題であると、こゝういふ基本姿勢を明らかにされております。これはきょう後ほど来ましたがもう一回確認しますが、運輸大臣としてどう考えるか。

○政府委員(山地進君) まず貨物全般の考え方から申し上げたいと思ひますが、こゝういふ、今回の国鉄再建法案におきましては、国鉄の鉄道特性を生かすという意味から、大量定形の貨物輸送というものに重点化を図っていくというのが全体的な構想でございます。その場合に、鉄道特性の發揮にたい貨物輸送の分野というものがつきま

しては、貨物集約等のことを、先生御承知のとおり従来進めてきていたわけでございます。これらの貨物の集約といふこと、あるいは旅客と違ひまして貨物については、いま先生のおっしゃる通りに、産業の見地からこれをどういふふうに行うたらいふこと、荷主の方と国鉄との間で合理的な輸送といふことについてお話し合いがござい

ます。ちなみに、北海道におきまして貨物の全輸送に占めます国鉄のウェイトというのは、農業、林業、水産業、それそれから低いウェイトになっております。石炭業は、先生のおっしゃるように三〇%若干超えるような比率になっております。それから、全体的に申し上げますと、北海道の全輸送キロの中で、特定地方交通線に当たる輸送トンキロといふものを調べてみますと、北海道の全輸送の輸送量といふのは約四十億トンキロになっておるわけでございますが、それに対して特定地方交通線の――思われるものでございます。また特定地方交通線決まっておりますわけではございませんが、その占めるウェイトといふのは二・三億トンキロ、約五・八%ぐらゐになつておるわけでございます。個々の線についてはいろいろな御事

情もあらうかと思えますけれども、相当多数の量が幹線で運ばれている。あるいは国鉄の幹線も入れてウェイトが低いわけですが、非常に、非常に多くの物がトラック等のほかの輸送で行われているという実情にございますので、一般的に申し上げれば、鉄道からほかの合理的な輸送機関に移るといふことは可能であらうと考えておるわけでございます。

なお、先ほど申し上げましたように、旅客と違いまして荷主がおられるわけでございますので、その公共的な使命があるわけでございますので、国鉄がその輸送の責任から解放させていただいた後につきましては、第三セクターという考え方もあらうかと思えます。

それからなお、先生がおっしゃいましたコストアップの点でございますけれども、従来の私どものデータによりますと、トラック輸送の方が鉄道輸送よりも少なくとも値段が安い輸送の対価を請求していただようになっております。

○対馬孝且君 これはいま御答弁がありましたけれども、それは局長ね、これは道議会ですよ。これ北海道議会の赤字路線特別委員会を出した資料ですよ。間違ってもらったら困るよ。もう少し具体的に言いますか、それじゃあ。幌内の場合、貨物でいった場合には、ここに出ておりますように、千五百八十円だと、トン輸送費が。トラックだった場合に二千九百十三円で、一・八四倍とこれなっているじゃないですか。これ否定されるんですか。これはあなた、忘れもしない北海道の道議会の赤字ローカル線対策特別委員会を出した資料ですよ。どうですか、これ。ごまかしたってだめだよ。

○説明員(加賀山朝雄君) トラックと鉄道との運賃の問題でございますが、まあ道議会の方でどういう資料をお使いになられたのか私も存じ上げませんが、私の方で調べたところによりますと、たとえば先生いま御指摘の幌内の場合、貨車で送りますと運賃そのものは千五百円でございましてけれども、さらに着地におきます港ですと入れかえ

料であるとか、そういうものが入るわけでございます。まして、こういうものを入れますと、私どもの調べでは、幌内から苫小牧まで貨車で送った場合は二千二百七十六円という数字が私どもでは出ております。さらに、トラックで現在ゼネラルサービスという会社がやっておりますが、これが港送りの場合には大体千八百八十五円という数字でやっておりますので、このケース、私どもの調べではトラックの方が安いというふうなデータが上がっておりますので、その辺どうもとがわかりませんので、私どもの調べではそういうふうになっておるといふことでございます。

○対馬孝且君 そういうふうにごまかしただめだよ。これあなた、公的な道議会を出しているんだよ。道議会で。そんなごまかし言うなよ。ぼくは石炭屋だから現実にはわかってる。それじゃあ具体的に伺います。仮にあなたの方の言うところ、これをもし線を消したとして、幌内の山元から道東までトラック輸送する場合に、十三億も金がかかるんだよ、これ。拡張するために。それから、苫小牧でもし受け入れたら、受け入れ基地つくるとの三億かかるんだよ、これ。トン当たり何ぼにつくんだ、それじゃあ。そういうのならめ言うもんでないよ。こういう実態を踏まえてだね、しかもこういう実態認識の中で、北海道の現状として、これは知事自身だって答えているじゃないですか。北海道堂垣内知事が、こういう産業の実態を踏まえて、地域経済を踏まえて、この線はいかなることがあっても残さなければならぬ、これは道議会が答弁しているじゃないですか。ここにありますよ、会議録。お読みなさいこれ、後からやりますから。

○説明員(加賀山朝雄君) トラックと鉄道との運賃の問題でございますが、まあ道議会の方でどういう資料をお使いになられたのか私も存じ上げませんが、私の方で調べたところによりますと、たとえば先生いま御指摘の幌内の場合、貨車で送りますと運賃そのものは千五百円でございましてけれども、さらに着地におきます港ですと入れかえ

みが少ないんだとこういう言い方だけれども、ダイヤが回ってこないからこれは対応できません。こう言っているんですよ、農産物の場合でも。これは現に北見の商工会議所の事務局長が言っているんだ。どういふことを言っているか読みますから。

これは、あくまでもダイヤ改定のたびに、あなたが需要者のニーズにこたえるようなダイヤの改定がなされていない。公式の場でこれは言っているんだよ。使用するにしても、その輸送が非常に不便になってくるという問題があります。こういうことでやむを得ずトラック輸送にかえた面が、これは一部にございます。特に一つのデータで、北見は網走管内の拠点都市でありまして、農産物の輸送、石油、木材、セメント等もここが一つの基地にまわっている。その農産物の輸送、青果物センターの輸送状況、どういふトラック輸送の状況になっているかというデータを数字を挙げてみる。五十三年の場合は四六%、貨物依存度が。ところが五十四年度は六一・三八%となつてくるんだ。これはこう現実を答えているんです。これは北海道商工会議所もあなたこのところの国鉄の管理局も認めているんですよ、これ。こういう実態をただ無視してごまかしのことを言つたのだめだよ、これは。あなた、うそだと思つたら、これは北海道商工会議所の公的な地方協議会協会の場で陳述した発言ですから。こういう問題について、それじゃどういふふうにお考えになつていらっしゃるんだ。全然あなた当たつてないんじゃないか、私の言っていること。それ、うそだというなら否定しなさい、あなたの方で。

○説明員(加賀山朝雄君) 地域地域によりまして列車輸送ダイヤというものがどういふ形であるかというところは、いろいろな輸送の態様があるわけでございます。国鉄といつたしましてはできるだけ、貨物輸送というものは小単位で送りまわること、これは大変不経済でございますから、できるだけ集約的な形に送っていくという態様をとっているわけ

でございます。その結果、まあ最近におきましてはかなり道路に、自動車の方に荷物が移っていくというふうな傾向の中で、どうしてもいま先生御指摘のようないくつかの地域におきまして貨物列車というのは本数がきわめて少ないわけでございます。その結果非常に不便であるというふうなお声が出てきている点があるかと思えますけれども、やはりそれをそれじゃきめ細かい貨物輸送を小単位でやるということになりますと、これはますますコスト高にもなりますし、また非効率な輸送になっていくという形で、現在いろいろ現地の実情に応じた形でダイヤを設定をしておりますという形でございます。それにはやはり、どういたしまして。昔のようにすべてが鉄道に依存されていた時代ではございまして、自動車にかなり依存をしていくという態様の中で、現在の貨物の輸送態様というものはいま申し上げたような形になっている。

それから、私どももいたしましては、五十三年あるいは五十五年の十月にやりましたダイヤ改正におきまして、やはり貨物のコスト赤字というものが国鉄の赤字の中で大変大きな部分を占めているわけでございます。その意味からも能率的な輸送をいかにしてやるか、その中で荷主さんのいろいろなサービスに対応できるような形にどうしたらいいかという形でございまして、いま御指摘のようないくつかの点はなかなか現地の実情からいって一〇〇%荷主の御希望におこたえてきかない点があるというところはやむを得ない状態ではないかと考えております。

○対馬孝且君 いまお答えいただきましたが、これは先ほど私も私が、時間がたつて具体的な言わないんだけれども、石炭輸送の問題にしまして、先ほど言ったように、これは一・七倍高騰するというのが道議会の石炭特別委員会の方で公表され、これは道庁側も確認しているんですよ。これが一点。もう一つは、いま言った北見の商工会議所における発言の、農産物、セメント、あるいは油、木

材、こういう関係についても依存度が逆に高まってきた。こういう認識をいま私よりとりしてきたわけですが、そこで総裁にちよつとお伺いしたいんですが、こういう現状の北海道の実情、あるいは北海道以外の地域の実情、こういう問題について、私は少なくとも国鉄として、住民の足を守るだけではない、私は地域経済、産業の壊滅的な打撃を受ける、たとえば石炭産業の例を時間がないから挙げてはいるんだが、ほかにもたくさんありますけれども、そういう問題については私はこの法の第八条の四項にありますように、ただ知事——これは後で大臣にも聞きますけれども、知事の意見を聴取するという姿勢だけではなくて、むしろこういうものに対してどう対応していくのか、これが一番いま住民が求める声なんだよ。これは毎日のように陳情団が上がつてきている。あなたの方でいけば、法案さえ通してもらえば後は何とかしますと、こういうごまかしの答弁になっている。そういうごまかしはやめた方がいいんだ、ぼくらに言わしたら。私が言いたいのは、いまやりとりしたけれども、こういう実態、ぼくは実態を挙げていくんだ。この実態論を踏まえて、総裁としてどういうふうにこれからの地域の実情に対応していくのか。どうあるべきなのか。このことをひとつ総裁に聞きたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) 地方交通線の問題が国鉄経営にとりまして大変圧迫材料になっているという御指摘を受けまして十年以上の時間を経過いたしております。その間、私もいろいろといたしましては、私もなにより各地域の皆様と御相談しながら、何とか合理的な方法はないであらうかということをお相談いたしたわけでございますが、まあ全国的に見まして、やはり鉄道もあつた方がいいというところで、今日までローカル線についての能率的合理化、能率的な運営というものの切りかえがなかなか進まなかったわけでございまして、今回の法案でお願いいたしております最も重要なポイントの一つは、いろいろな意味で、旅客につき

ましても、貨物につきましても、いわば足を確保するということが絶対条件だというふうに考えられており、それを発見するためにお互いに御相談申し上げて、その方法を見つけて出すために協議会という制度をつくっていただくことをお願いをいたしまして、今回の法案でもそういう形になつておるわけでございます。

したがういふことで、協議会においてあらゆる面からお互いに意見をたたき合はせて、そしてどうすれば地域の交通を確保し得るかということ、それぞれデータをだし合つて議論をしていただくというふうな考えでいるわけでございまして、必ずや私は何かいい方法があると。現実にも考えられております線路におきましては鉄道とバス、あるいは鉄道とトラックの併用になつておるわけでございまして、その中におきましてどういうふうにしてトータルとして能率的なシステムをつくるべきかというところは、御専門の方々、荷主の方、お客さん、皆さんでお寄りいただいて、いろいろと実態をお聞かせいただいて、そして皆さんで御相談願うということになれば、いま御心配いただいたようなことにはならないで移行ができるのではないかとこのように考えております。私も長年御利用いただいたわけでございまして、荷主さん、お客さんとして長年使つていただいたわけでございまして、そう簡単に私どもの方が、経営上うまくいかないからもうこれで逃げ出しますというわけではないわけでございまして、御一緒にいろいろ最後まで御相談はした上で、いい方法を見つけた上で転換を図らしていただきたい、こう考えております。

○対馬孝且君 それじゃ通産大臣が見えましたが、ちよつとお伺いします。十一日の商工委員会で、私は石炭産業のデータを挙げまして、なお、それから以後、これは北海道道議会の赤字路線特別委員会の石炭特別委員会で出した資料です。これは道庁も確認してあります。これによつても一・七倍、トラックの輸送に切りかえることによつてコストがアップされる。

それだけでなく、もし仮に切りかえるとしても、先ほど言つた施設、道路幅の拡張問題、港の受け入れに対する施設、こういうコストが実はかさむ。これではもう、いま大臣にも大変御迷惑をかけているわけですが、いまや北炭の再建をめぐつて重大な岐路に立たされております。こういう時期だけに、ひとつ何とか産炭地路線を守つてもらいたい。これが切実なこの前申し上げた訴えでございます。私は先ほど北海道開発庁に確認しましたが、この前申し上げましたように、新北海道総合開発計画の柱に、何と云つても石炭、農産物、海産物、木材というの四大柱になつておる。こういう基本を踏まえて、この際北海道開発発展のために、ひとつ壊滅的な打撃を受けるこの石炭産業のためにこれを守つてもらいたい。このことを大臣にお願いしました。このことについてひとつ大臣のもう一回御所見をお伺いしたい。

○国務大臣(田中六助君) 最も望ましい交通網体系の整備ということ考えますときに、やはりその地方の実情に沿つたやり方、考え方をやらなきゃならないと思ひますし、したがつて、産炭地は産炭地なりにその地方の実情というものを加味して、私は、交通網体系というものは考えなくちゃいかぬというふうな思つておる考えは少しも変わつておりません。

○対馬孝且君 運輸大臣、いま通産大臣にお答えを願つたとおりであります。総裁も、いまお聞きになつたとおりであります。それで私が言いたいのは、こういう北海道の、あるいはほかの過疎地帯、全国でも相当あるわけで、九州あるいはそれぞれの地域にございすけれども、私がいま申し上げたいのは、非常に北海道の場合は、大臣も知つておるとおり、二百二十二市町村のうち十月末現在で二百四の市町村が反対決議している。大臣、これ御承知でしょう、このことは。しかし、知事も、これは北海道全道民を挙げてこの際ぜひ北海道の総合開発のためにひとつ残してほらいたい、これは會議録にちゃんと載つてい

る、知事の答弁が。そういうことを踏まえた場合に、いま、開発庁もお答え願つておるように、通産大臣もお答え願つたように、私が言いたいのは、少なくともそれぞれ十四支庁がある、それからそれこそ線別でもいい、もうすでにこれは法によつて協議会できるわけだから。そこで私は、第三セクターなりあるいは貨物やあるいはバスによつて取りかえることができるかどうか、その検討はいいというんだ、ぼくは。しかし、どうしてだめだ、これを残さなければ。いま大臣もお答えになったように、いま石炭産業は見直しと言つておるけれども、いまつぶしてかかつておる。つぶれた炭鉱がいまで上がるんだから、これ守つてもらわなきゃならぬというところで、いま夕張が壊滅的な打撃を受けるということ、これをやられたら、これあなた、石炭産業見直すどころか石炭産業ぶつつぶすためにこの再建法を出すということになるんじゃないですか。

私が言いたいのは、そのときにそれぞれの十四支庁なり線別の協議会であるというやつだが、結果的にはこれを残してほらいたい、という答えが出されたときは、これは当然知事を経て異議の申し立てをされると思ひます。その場合は運輸大臣としてはこれを尊重すると、こういう態度をやつたり堅持してもらいたい。その点、ひとつ総裁と大臣、両方にお伺いします。

○説明員(高木文雄君) いまもお答えいたしましたとおり、従来はともな国鉄自身が関係市町村とお話をいたしましたけれども、私もものできることというのには限界がございします。今回の場合にはもう少し広く道路行政あるいはトラック輸送の行政なり、さらには地方自治行政のそれぞれの御担当の方々と御一緒に集まつていただいて協議をするわけでございすから、私は必ずや何らかのいい方法を見つけて得るというふうな考えでおるわけでございまして、決してそのことによつてその地域全体の振興に重大な差しを及ぼさるゝと、あるいはいろいろな意味において足を確保でき

○**対馬藩主**君 時間があれてすから——それね
炭会社がトラックに好んでかえてゐるんじゃないんだよ、大臣。あんたは現地に行つてないからわからないんだよ。ダイヤが、貨車が回つてこないからやむなくトラック輸送に切りかえておるんですよ、実態は。そんなごまかし言つたつて、私は石炭屋なんだから、わかつておるんだから、現実
にそれじゃ苦小牧北電一号火力に、何月何日までにとたとえば十万トンの石炭を持つてきてもらいたい、こうなつた場合に、それじゃ北電の契約、約
束日に持つていかなかつたらこれどうなるんでさ
か、貨物ダイヤ回してくれと言つたつて回つてこ
ないんだよ。やむなく、コストは高いけれども
むにやまれず北電にこれ納めなざるならない、こ
ういう現状だつていうことを踏まえてもらえば
いま大臣も言つておるんだから、全部一〇〇%
鉄の貨物移動しますよ、これ。石炭業界みんな
つてゐるんだから。そうしてもらいたいと言つ
てるんだ。ダイヤを回してもらいたい、貨車を
してもらいたい、こう言つてゐるんですからね
そういうことを踏まえて、産業を守る、地域経

を守る、農産物を守る、あるいは木材輸送を守るという観点で、ひとつ大臣、もう一回真剣にこれを見直して、検討をし直して、取り直してもらいたい、こういうことで、どうですか、その点。

○国務大臣(塩川正十郎君) おっしゃる御趣旨は、私もよく体しまして、検討はいたしてまいりたいと思います。

○対馬孝且君 それじや終わります。

○丸谷金保君 冒頭に、いま対馬議員の質問を聞いていて、また御答弁を聞いていて、感じたことが一つございます。

きょう聞いた話なんです、55・10で尼崎の貨車の乗り入れができなくなりました。そのため、北海道でいままではバレイショ何百台とこの尼崎の市場に送っていたのが、今度は尼崎の方の市場の関係者から、十三キロほど車で横積みして、経費もかかるし大変だからこれからはひとつトラック輸送に切りかえてくれという要望が出ております。これ、どう考えますか。相当な量です、バレイショですからね。

○説明員(高木文雄君) まことに申しわけございません。私もその事情は聞いておりません。ただ、基本的には、最近北海道と本州との間の貨物輸送量が少し減ってまいりました。一昨年から特にバレイショにつきまして保冷コンテナを使うことによって増送をさせていただきたいということ、北海道の農業協同組合等とお話し合いをいたしました。ここ一、二年バレイショの輸送がふえてきております。私も大変いいお客さんだと考えておるわけでございます。いま具体的な話の話を聞いておられますので、至急検討いたしますが、基本的にはそういう長距離のもの、特にバレイショのようなものについては私どもとして運べるようなことを考えたいと思っております、いま恐らく受け入れの方の問題だと思っておりますので、その辺調べた上でまたしかるべく御回答を申し上げたいと存じます。

○丸谷金保君 これは調べなくてもわかってい入んです。受け入れる方で引き込み線なくなつたからトラックにかえてくれと言われれば、やはり売

る方は弱いですからお客さんの言うこと聞かざるを得ない、こういう形で貨物輸送が減つてい入るという一つの事例として大臣ひとつ受けとめておいていただきたい。

その根本的な問題は、先ほどから対馬議員が言つたように、貨車の回りが悪いというのが大きな原因だつたんです。御承知のように、大体北海道からは重たくて値段の安いものが出ます。原料にしても昔からそうですが、おおよそ三倍入るのを出るのと目方は違うと、こう言われておるんです。これはいまの時代になつてもやはり同じだと思ひます。そうしますと三台に二台は空で回しては回しなかつたら積めないんです。それをい入るならそろばんをはじく中でなかなか回らないから空では回したくないというふうなことです。で、さらででも逃げるお客さんを追つてい入る研究して逃がしてい入ると、こういう実情はしつかりひとつ受けとめておいてもらつて御質問に入らしていただくたいと思ひます。

最初に総括的なことで、これはもういままでもずいぶん論議されたことだと思ひます。思ひますが、どうしても聞いておかなければならないのは、国鉄とい入るのは公営企業、で、私たちは、自治省から教えられた公営企業とい入るのは、本来公営企業とい入るのは幾らでももうけてもい入るものじゃないと、できるだけでもうけを少なくしてパランスをとつていくために、そして公共福祉のためにあるんだと、何でももうければいいとい入るものは私企業に任せればい入るんだ、こういうふうにも教えられてきました。水道にしても運送にしてもそういうものだったと思ひます。したがつてそういう観点から、いまこの再建法案を提出する段階において、国鉄は一体私企業並みの独立採算制とい入る企業性を追求するの、公益性を追求するの、かとい入る二者択一の段階になつた場合にはどう御所見を承つておきたいと思ひます。

○国務大臣(塩川正十郎君) 日本国有鉄道公社と

して、これはあくまでも政府にかわる事業を代行しておる機関でございます。でございますから、公共性とい入ることも大事でございますし、また同時に、これなぞ公社にしかたと言ひますと、やはり負担の公平、国民から見ての負担の公平とい入るものがやっぱり原則であつた。そのことは、やはりあくまでも経済性も尊重しなげなうねとい入ることでございます。右か左かと割り切つて答えられる問題ではない。要するに公共性を、これを実施していくために、やはり独立採算と申しましようか、経済性も重んじてやつてい入るかなうねとい入ると、そうでなければ、維持、発展できないものであると、両方とも満足していく方法を考えざるを得ないと、こう思ひます。

○丸谷金保君 いまの御答弁ですと、どちらにもつかないことになり入る、その真ん中あたりだろうと。国鉄運賃法の一条の中で、そのことはやはりわからないような形で出てお入る。第一点として公正妥当であること、それから二点、原価を償ふものであること、こら辺は企業性ですわね。しかし、産業の発達に資すること、賃金及び物価の安定に寄与すること、この三、四はどちらかとい入ると公共性なんです。そうすると、この両方を追求していくことになると、なかなか企業の採算性とい入ることだけではい入るわけです。当然そこには国の責任において処置すべきものとい入るのが大きなウエイトになつてくる。ところが、戦後そうい入る点で国の手当てとい入るのとは非常に浅かつたんじゃないのだからと。たとえ、自治大臣にお伺ひしますが、地方自治体が病院やつてお入る。これもまあ公共的なもので、独立会計ではあるけれど、公共的な事業です。しかし、たてまえとしての独立採算制は要求されてお入る。しかし、軒並み自治体病院とい入るのは赤字です。そのとき、自治省はこの赤字の処理について、一般会計、いわゆる税金ですね、税金で持つた場合にはその二分の一程度を措置してくれとい入るような指導をして、病院の赤字債の解消を指導してお入るすね、いかがです

か。

○政府委員(土屋佳昭君) 自治体の経営いたしてお入る病院につきましては、その公共性を重んじて自治体がその地域に設けてやつてお入るわけでございますが、ただいま御指摘のございましたように、私どもとしては採算がうまくとれることを念願してお入るすけれども、赤字を生じたために、現在、所要の財政措置を講じて一般会計から出した部分の特定部分について特別交付税で見入るお入ることをいたしてお入るす。

○丸谷金保君 運輸大臣、国が地方に対しては、公益性的のある公共事業についてはそういう指導をしてい入るわけです。御存じだと思ひ入るす。そうすれば、原則として独立採算とい入るか、企業性も加味しながら、しかし運賃法の一入るでさえも半分は公共性とい入ることをうたつて入るすから、当然半分くらいは国が税金でめんどう見なければならぬ性質のものではないでしようか、どうでしよう。地方には国はそういう指導をしてい入るすよ、赤字が出た場合に。

○説明員(高木文雄君) 私どもも、私どもの一つの基準として、幹線とい入る概念と地方交通線とい入る概念とに分けてお入るわけでございますが、地方交通線の現状は、大ざっぱに申しまして四千億の経費で千億の収入とい入ることになつてお入るす。で、三千億の赤字になつてお入るわけでございますが、その三千億のうち、約千億余りの金額を現在一般会計からちようだいを入たしてお入るわけでございます。ちようだい、病院についてお入る話でございますが、まあ病院の場合は一般会計が持たれた場合にそれを特別交付税で見入るというルールがあるんだとお入るす。私の方も現在、地方交通線の赤字につきましては千億ほどいたしてお入るす。ただ、現状、このいたしてお入るす金は最近急激にふやしていただきたわけでございますが、現状におきまして、たとえば五十五年におきましてはお客さんからいたきた金よりも国の方からいたきた金の方が大きくなつてお入るす、なお

かつ二千億ほど赤字が残るわけですが、その赤字は幹線部分の黒字で埋めるといいますか、あるいはまあ赤字のまま後年度に残していいですか、そういう形になつてゐるわけですが、現在、地方交通線につきまして決して一般会計で見てもらつてないというわけではありま

まして、そのうちの三千五百億ぐらいはことしの要求でございますとたな上げによる利子が入つておるわけで、これは三千五百億うつつと続くわけでございます。

て悩みがあつたようございまして、現地からの報告によりますと、むしろ標茶と釧路方の乗り継ぎを便利にしてほしいという地元の方の御要請があつて釧路と標茶の間を便利にしたと。結果的に標茶と川湯との間が不便になつた。そこでお客様さんの数はといふと、やはり釧路―標茶間のお客様さんの数が非常に多いことであり、標茶―川湯間のお客様さんは数が少ないことであつたので、お客様の多い方の乗り継ぎを便利にした結果、お客様の少ない方の線のあれが不便になりましたと、こういう報告を受けております。

違ふことを私聞いてゐるので、そちらの方で言つていただいた方が……。

○丸谷金保君 答弁は簡潔にお願いしたいと思ひますが、出してゐる割合なんです。まあ、これはもう皆さんに申し上げるのは釈迦に説法ですが、確かに出ております。しかし現在、諸外国に比べますと、これはもうパーセントから言つて問題にならない数字ですね。それはもう御存じだろうと思ふんです。まあ明らかにするために申し上げますと、イギリスが最近の数字で五二%、運賃収入に對して、それから西ドイツが五五%、フランスが五六%、日本が一六%、これは国鉄本社の計画主幹の山田さんという方の著書の中に出てくるんです。しかも、西ドイツの大蔵省で聞いたところ、国鉄はもう国の所有だと。日本がこの赤字のたな上げその他について借入金で処置してゐるということについては、ドイツの大蔵省は信じられないと、こう言つてゐるんですね。

先月、社会党は北海道の地方ローカル線を党として調査いたしました。釧路、それから留萌地方。その中で、非常にこれは不合理だと思ふようなこと、幾つかあります。いま対馬議員から指摘がありましたが、私も同様な問題についてひとつ、二、三指摘をしてみたいと思ふのであります。北海道の六三三列車、川湯発七時二分、これが標茶に七時五十分に着きます。で、釧路に八時五十二分、これは「おおぞら4号」特急が九時に出ますから、これに二十分の時間差で、やむを得ないんです。しかし、ところがですね、標茶で今度は中標津方面に行く四三三という列車が七時四十九分に発車してしまふんです。十分後に入つてくるまで始発の駅で待つてないんです。待たない理由というのは、側線に入れるとそのため信号の旗を振つたりいろんな人も要るし、人件費もかかるからと、こういうことだろうと思ふんです。多分、答弁としては。しかし、もう一工夫私は企業ならすると思ひます。どうしてこんなことができないんでしょう。この点ひとつ。

これは、接続の問題というのは非常にむずかしい問題ですが、やはりお客様の多い方により便利にということにならざるを得なかつたのかなと、私はいまそういう感じを持っております。

○丸谷金保君 ども、東京で北海道の話ですから適当に答弁すればいいと思ふかも知れませんが、私は現地へ行つて来たんですよ。いいですか。そんなことではないんです。川湯の方から来る汽車が入るときに、そのレールにその汽車がいたら邪魔になつて標茶の駅に入れないから先に立たせるんだと地元では言つてゐるんですよ、技術的には。あなたの言つてゐることが本當だったら、それじゃ地元が、十分待つて乗りかえの客乗せて

で、いま総裁の言われたように、確かに国からの助成は最近ふえてきました。しかし、それでもまだまだ全体三千億までいってないんですから、諸外国の地方交通線を残すシステムについていうと問題にならないくらい少ない。たまたま本年度は赤字の繰り越しの分のいわゆるたな上げとか、そういう形でパーセントがそういうふうな話になつておりますけれど、それは平年度ではそんなことでないでしょう。平年度いもおつしやつたように日本も半分以上だということではございませんわね。簡単にひとつ。

○説明員(高木文雄君) 私も実は余りつまびらかに知らなかつたわけでございますけれども、最近調べてみますと、いづれにしてもこういう地区については非常にお客さんが少ないものでございまして、標茶を中心にして、上りといふますか下りといふますか、どちらに重点を置いて接続をスムーズにするかということで、両方よくすればもちろんよろしいわけでございますが、お客様の数も少ないし、列車も余り走らせられま

○説明員(吉武秀夫君) 少ないダイヤでいろいろなことを考へるわけでございますので、全部開け

七

るといふわけではございませんが、非常に強い要望の場合にはダイヤ改正のときにいろいろ考へてやるという事で、私そういうふうなあれを聞きまして、先生がおっしゃるようなことももう一回現地の方に確かめてみます。

○丸谷金保君 それから、通学通勤の便というところはできるだけ確保するという事でございまして、再三のいままでの答弁聞いておりましたところ、同じこの時期です、中津津を朝五時三十分立つ通学列車がなくなったんです。当時は通学者いないという事でこれを一本、号ごとで廃止しています。しかし、実際にはやはり別海という町から根室へ通っている通学生が五、六人おったんです。これはみんな下宿しているんですよ。こういうのに対する配慮というのをもう少しやってもらわなければ非常に困るんです、これはそういうことですか。同じように増毛、留萌へ行きますと、これは留萌なんか大変です、増毛との間の線がなくなれば、ものすごい通学者です。朝一番に乗って、ずっと一緒に汽車の中で学生とも話しました。汽車通学でなくなれば、うちではとてもじゃないけれども深川に下宿させたり留萌に下宿させるという事はできないと、そうかといって、非常に雪の多いところだし、バスなんかしょっちゅうとまります。学校やめるよりないなんという人何人かいました。こういうふうな地域の事情については、いままで再三、通学その他は十分考慮するとおっしゃっておるんですけれども、いわゆる国鉄の公共性の立場から、大臣いかが取り計らう所存ですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 私もそういう実情はたくさんお聞きいたしております。いままで国鉄は、そういう地域でも一日に何本か列車を走らし、そしてその任務にたえてまいりましたが、現在の国鉄の財政状況から申しますと、十二兆円を超える負債を持ち、六兆円を超える累積赤字を抱えておりまして、今回のこの法案で五兆五百九十九億円でございますが、わが国に政府にお願いしなきゃならぬ。こういう財政状況になってまい

りますと、そういう学童、児童の輸送というものは、これは政府とそれから地方自治体が一体となって、どのようにして確保するかというのを相談に乗っていただきたい、こういうことをいまこの法案で問うておるという事でございまして。

○丸谷金保君 問題は、今度は地方の輸送を総合的にどう確保するかというところに移っていくわけですが、その前に、さらにそういった幾つかの実態をもう少しひとつ認識をしていただいております。

過般、地行の委員会が自治大臣から、地域の意思、これは最終的には長の決定ということが一番大きなウエイトを占めるんだということについて例示しながらお答えをいただいております。いま、先ほどと同じ北海道の町村長です、ほとんど挙げて第三セクターには反対だし、それからとにかくバスでは実際上不可能だと、こういう要求が出てきております。

たとえば池北線というのがあります、池田から北見へ行く、百四十キロ。これなどバスなんかに変えられる仕掛けのものじゃないんです。たとえばその中で訓子府という町の事情が陳情書についてまいっておりますが、ここから出かける通勤者、この数というのが、通勤と通学と合わせると四百八十名くらい、北見まで行くんです。これバスで、しかもこれはラッシュ時だけに大量輸送しなきゃならない。バスだと八台は要りますね、通学バス。朝と晩にバス八台、運転手つけて待機させるというふうなことを、これはもう普通の営業バスができる仕掛けのものじゃありません。そうすると、どうしても地方自治体その他が第三セクターというふうな形で考えるが、それにしてもこれが各町村で各町村ごとに高等学校があるわけでありまして、一連の生活線として、大量輸送でどつと乗り、どつとおりというふうな形で走らしている鉄道路線です。これを廃止して他の方法というのを私たち現地の実情を知る者としては、何としても不可能だと思っておりますが、どうなんですか、これらについては。

○説明員(加賀山朝雄君) ただいま先生御指摘のように、池北線というのは百四十キロ、大変長い線でございますが、この池北線の輸送人員というのは大体定期客あるいは普通客入れますと五千人ぐらいい乗っていらっしゃる線でございます、これを通して乗るというお客がほとんどおりませんで、ほとんど平均しまして二十人足らずであるというふうな状態である。したがって、大体二十キロから三十キロぐらいい平均の足になっております。一般論で申しまして、バスでそういうラッシュがでるかという御指摘でございますけれども、私ども過去に、戦前に鉄道外しておりましたものを戦後鉄道の専用バス道路にしてやっていた白樺線というふうな線がございますが、こういうところの様子を、実態を見ますと、やはり朝集中的に通学輸送をやり、しかも昼間に鉄道時代よりも頻繁なフリクエンスを増してサービスをしています。したがって、下校時においては鉄道のときよりもむしろバスの頻度が多いというふうな形の輸送もやっております。これは地域の事態に応じて道路事情なり何なりに応じて判断しなければならぬと思っておりますが、私どもとしては池北線程度の輸送量というものはバスでやることも十分可能性はあり得るという考え方をとっております。

○丸谷金保君 バスでもとてもよいようなわけにはいかないと思っております。ところが国鉄さんは、従来国鉄バスの赤字路線というのはほとんど切りましたよね。今度は幾ら赤字になっても、そういう場合には必ずやるんですか、どうなんですか。

○説明員(加賀山朝雄君) この法律の中にも代替輸送の必要については運輸大臣が指示をするという条項もございまして、私どももいたしましては、公共の足は必ず確保するという前提で考えておるわけでございまして、したがって、代替したバスを将来やめるといふようなことは考えてないわけでございまして。

○丸谷金保君 それじゃいままで公共の足を確保するといっているながら赤字だといってやめたバス路線、どうしてくれんです。不公平じゃないですか、それじゃ。

○説明員(加賀山朝雄君) ただいままで国鉄のバスでいろいろ整理をいたしましたのは、いろいろ民間と競合しているような線あるいはもう非常に極端に輸送の少ないという路線でございまして、代替をしていくというふうな鉄道の路線というのは、やはりかなりの輸送量、バスといたしましてはかなりの輸送量のある線であるとわれわれは考えておるわけでございまして。

○丸谷金保君 そうするとかなりの輸送力がなくなったら、鉄道なくなった、駅なくなった、もうこんなところに住んでいられないという気分になつて、ばたばたと出てしまふというふうなことになるたら、残った人たちが最後まで一人になるまで見ますか。問題はそこなんです、過疎地としては。大臣笑いでないんです。何百という過疎地振興の法律出していますでしよう。それなのに国がそういうところに対して手厚い思いやりがないからとどろどろと過疎が進んでいるじゃないですか。どうなんですか。地方の自治体はそれを捨てられないんです。東京の頭だけで考えてもらったら、今度のこの国鉄再建法案というものはとてもないことになるんですよ。どうなんですか、約束できますか。いままでは切っているんですよ、そちらの方で法律がいままでなかったからと言われども、法律をつくっても変えられるでしようあなたたち、幾らでも基準は。しかも今度政令でやるんだなんて言っているんですから、基準を。国会の場に諮らないでできるような仕組みを考えているんですよ、それは後で問題にしますけれども、どうなんですか。

○説明員(高木文雄君) 今回の特定地方交通線を廃止する場合の輸送の確保の最終的な担保としては、法律上、十一号で運輸大臣から御指示があつて、そして国鉄がバスで輸送するという事になつていくわけでございまして。そこでいまお尋ねがございました過去においてバスをやめた例があるではないかということにつきましては、確かにそ

ういう事例もあるかと思ひます。しかし、いま担当業務も申しましたように、そこはそういうお答えがあったとするとおしかりを受けるかもしれないけれども、やはりある程度のお客さんがあるという場合を考慮するを得ないわけでごさいます。もし過去において相当量のお客さんがあったのにやめたという事例があるとすれば、われわれとしても反省しなきゃならぬというふうに考えます。

○丸谷金保君 事例があるから私質問しているんで、ちょっとここで申し上げますがね、北海道の池田町でいま町営のバス路線二十七キロ、三路線走らせております。これは要するに採算が合わないとなつた、まだ利用者すいぶんあったんですけど、通学もあつたし、それから特に冬になると、裁縫に農家の人が町に通うというふうなことで相当な需要もあつたんです。しかし、国鉄はこれ赤字ということで廃止しました。で、やむなく町がこの路線を引き受けて自治体で経営しているんです。たとえば近い最近の例を言いますと、年間の収入が約一千万程度です。それから支出は二千万くらいです。で、一千万程度赤字になります。これはいま自治省が約六割、五十二年に六百万、五十二年六百万、五十四年は五百八十三万というふうな国の方からこれは地方自治体が現在の方法でバスをやっている場合には援助がありま

す。しかし、今度国鉄が自前でバスを走らせた場合には援助ないですわね、鉄道の線路のかわりに、これは、その場合には国からあれですか。○説明員(高木文雄君) 実は、従来そういう点で非常にアンバランスでございまして、私どもは補助をただけでなくついでにございまして、したがって、やはりどうしてもついついそういうもののバス路線をやめましてということだったんですが、それは余りおかしいじゃないかということでもお願いをいたしまして、ごく二三年前か三年前から私どもの方も、過疎バスと言われる地方公共団体について、あるいは民間バスについて、運輸省から補助を出しておられるのと同じ線区について

はお金をいたできるようにになりました。したがって、今後はいろいろ対応の仕方もあるかと思つておるわけでごさいます。○丸谷金保君 どうもちょっと、私の方の聞き方が悪いのか総裁の方の答弁の仕方が上手なのか、それ違ふんです。私の申し上げていましては、国鉄がそのまま国鉄バスをまた赤字になるのを覚悟で始めた場合に、国が制度的にそれに補助金を出すのかということなんです。五年間の時限立法というふうなこともありますけれども、そういうものとは違ふんです。制度としてそういうことが確立しているかということなんです。あるいはまたこの法律の中で確立するのかということなんです。○政府委員(山地進君) 現在私どもの予算で考えておりますのは、五年間は国鉄バスが特定地方交通線にかわつて運営する場合には全額国から補助するということを考えております。

○丸谷金保君 それはあなたが答弁してありますよね、全額国で出すと。新聞にも出ていました。そのことを言っているんです。私の聞いているのはそのことじゃないんです。それはもうわかつてるんです。新聞ここに持ってきています。切り抜きも。しかしそれは五年の後となるんです、それから。いいですか。駅がなくなつたりすることで住民の感情が沈滞してはたばたと過疎が進むというときになって、利用者が少なくなつてきたときにも、それはあくまで将来ともに国鉄の責任で運びますと言ふのか。で、言うんなら国は不公平じゃないかと。いままで廃止したところはどうか。だからどうにも不合理じゃないかと思ふんです。どうです。どつちの答弁でもいいです、やつてください。

○政府委員(山地進君) 過去のことについて私も余りつまびらかにはいたしませんけれども、過去の恐らく国鉄のバス路線の廃止については、現地に於いていろいろとお話し合いの結果バス路線を廃止したのではないかと思ふわけでごさいます。

それから五年後の話でございますけれども、五年たちました後は、従来からの国鉄バスに対する過疎バス補助ということで半分の補助をいたすということになると思ひます。○丸谷金保君 大臣、いま話を聞いていますと、特に自治大臣聞いてください。結局最後は地方にみんなしつ寄せになるような話です、自治体に。あとはまた相談してというふうなことですね。その場合に地方自治体の長は投げられないんです。いままでの国鉄バスその他の廃止になつたときでも、自治体では引き受けてやらざるを得ないんです。赤字になつても、で、やりますとほかもやらなきゃならぬんです。

そこで第三セクターの問題になってくるんですが、第三セクター、第三セクターとこう言っていますけれども、全国でどこか一カ所こういうことをやりますと、あの市長や町長がやれたのにうちの市長や町長どうしてやれないという話に変わるんです。これはかつての過疎バスがそうだったんです。私は過疎バスの第一号、私の町が第一号なんです。私は切符切りまでやりました。正月は女の子を切符切りさせられない、町長や助役や収入役が一日ずつ出て切符切りやろやと。そうすると、それはふだんは余り乗らなくてもそういうときにどつと乗るんです。正月とかそういうときは、そしてふだんは乗らなくても、ああ役場は私たちの地域を見捨ててないんだということと農作業に励む力がわくというんです。そのからの車が走っているのを見ただけでも。私は政治や行政というのはそういうものだと思ふんです。原価たの税金をいたしたいというんです。そして私のところはやりました。そうすると近隣の町村もやらざるを得なくなつて、私は大変うらまれました。そうすると、たちまちのうちに全国に過疎バスというものが定着したんです。国もはうっておけないから、基準財政需要額にも入れるわけにもいかなしというところで、特交要因だとかいふな

ことで見ておりますわね。見ざるを得ない。最初

はなかつたんですよ。そうすると、同じことが第三セクターも起こりかねないんです。そうすると自治省、そんなのめんどろ見えますか、さなきだにいまの交付税だとかそういうのが少ない中で、特交要因とかなんとかということ、膨大な第三セクターというものができ上がつてきて、それは設備は貸してくれるとかいふ法律はありますよ、ありますけれども、経常経費その他いろいろものの赤字は莫大になると思ひます。私もバスをやった経験からいって。なぜなら、朝と晩しか人はよけい乗らないんです。真ん中は遊びになるんですよ。そういう場合に、全国で何万台というバスも必要になるし、第三セクターで汽車を動かすにしたらますますもつとひどい赤字になることはもう目に見えています。そういう場合に、一体第三セクター、第三セクターといふようなことで、いやそれは無理に押しつけるんじゃない、地方自治体がどうしてもやりたいと言へばやらせるんだというふうなことはならないんです。この点について、自治省としては腹を決めてかかつて閣議了解事項として第三セクターを入れていらっしゃるんですか、どんと来いと言って。閣議は了解しているんです。運輸省と自治省の申し合わせは別だけれども。運輸省と自治省の申し合わせは別です、非常にニュアンスが違ひますけれども。

○国務大臣(石破二郎君) お答えいたします。正確な御答弁は後刻担当の局長からお答え申し上げます。ことにいたしました。今回の特定地方交通線の廃止に關する私の基本的な考え方を申し上げます。自治省はこの特定地方交通線廃止については、当時私はおりましたけれども、恐らくまあいいやながらやむを得ず賛成したんだろうと思ふんです。いやいやながら。と申しますのは、現在の国鉄は御承知のとおり労使の懸命の努力にもかかわらず年々膨大な赤字を生じております。このまま放置しますれば国の財政の基本を揺るがしかねないような重大な事態に至つております。

度が九千四百七十七億円と、お引き受けいたしました最初の年が九千四百一十一億円で、三百六十五日が六億しかよくなりなかつたというところが記者会見で申したことがございます。五十二年が八千三百三十九億、五十三年が八千八百六十七億、五十四年が八千二百十八億でございます。四年半かかって千億しか減つてないという現状でございますし、実を申しますと現行年度はもうもの物価、特に燃料費の値上がり等によつてまた悪い方に動いておる状態でございます。決してうまくいってない、十分思うようにいかないというところで苦慮いたしております。

○丸谷金保君 総裁はオイルショックその他いろいろに赤字の原因をすりかえておられますが、実は昭和三十三年、当時、石田禮助氏が監査委員会の委員長やっておるときに、もうすでに、このように調子で審議会がどんどんと新線をふやしていけば、将来は大きな赤字を国鉄は抱え込むことになるというところで大変心配した談話を発表してゐるんです。ところが、その石田氏が総裁になりましたと——国鉄のその総裁になつたんです——一番新線ふやしているんです、石田総裁のときに、これはそういうことの批判をした印刷物も幾つか出ております。実際に当たってみると、やはりどうもそのようです。

これは結局その結論はどうかという、先ほどもいじくも運輸大臣が言つたように、意見は聞くけれども、決めるのは国鉄でなくて政令、政府なんだと、こうおっしゃいましたよね。当事者能力ないわけですよ、国鉄に。だから、私は国鉄だけ赤字の問題で責めるのは酷だと思つてゐるんです。調べれば調べるほど、いまの運輸大臣の言つたようなことなんです、意見は聞くけれども聞かなくて、決めるのはこっちだ。そうすると、どんなふうにしても政令の段階で国鉄のつくつたいまの再建の基準でも何でも、いや経営上からこうやらなきゃならぬといふ言つても、それは政治が絡んでくるからかわからない。ですから、いままでもう何回も再建閣議決定、閣議

了解事項なんというふうなことで、第一次、第二次、第三次、第四次と、再建計画画編立てても、いままでもちつともよくなつてないんですよ。経営のベテランの高木総裁はひとつ正直に言つてください。この法律通して、これで国鉄の赤字、あなた解消できると思ひますか。いいですか、幹線の赤字が昭和五十二年で五千七百一十一億、いま問題にしている地方線の赤字が二千三百六十四億なんです。収支係数は違いますよ、しかし金額にすればむしろ幹線の方がどんだんふえてきてゐるんです。しかもこれからは、新幹線とどんだんふやしてまいります、平行して走つていく従来の在来線の客やなんか落ちるに決まつてゐるんですよ。こういう中であなたは、一体この法律でもって地方をすたすにすることだけで問題解決すると思ひますか。

○説明員(高木文雄君) 今回の法律の考え方は、昨年の七月に私も取りまとめた国鉄再建についての基本構想案というものを下敷きにしておつくりいただいております。この基本構想案でも実は再建ができることは申し上げてないわけでございます、非常に大きな問題として年金の問題というのが今後ますます私どもの経営を圧迫することになります。また、この基本構想案は一応の計画年度を六十年に置いておりますが、六十年までには東北、上越の新幹線が開業いたしますけれども、この新幹線はその性格上、開業当初におきましては相当な赤字を生むことになるわけでございます、まだそのほかにもございまして、主なる点としては年金の問題と東北、上越新幹線の問題についての赤字要素というものが今後ともわれわれの経営を圧迫することになる。ただ、それを除きましては、これはどう現在の規模での経営につきましては、これはどうにか単年度で収支均衡できるようにするのではないかと、収支均衡といふんです、本当の意味の収支均衡ではありませんが、相当額の補助金をいたした上で償うようになるのではないかと考えております。

そして、そのためには、いま赤字線のことをお触れでございますけれども、やはり幹線をどうするかということが重要な問題でございます。幹線につきましても現在収支係数が一・三二という数字でございます、大体いまの経費の二割を節減することによつて収支係数が償つてくるというふうな考へておられて、御指摘のように大変この地方交通線問題が大きなウェイトで議論をされております。それは当然のことでございますけれども、収支、経営の改善という面からいいますと、御指摘のように幹線が問題でございます。幹線につきましてもはわれわれの手によつてコストの削減といふんです、減量経営をすることによつて何とか収支係数を一・〇〇に持つていきたいというふうな考へております。

そういう意味で再建に取り組むつもりでございます。また、まだそういう点では年金の問題等問題が残つておると、いま経営しているものについてはどうか償うようになるかなという感じでございます。

○丸谷金保君 大臣、いまの答弁聞いていてわかるように、六十年までに赤字解消できないんですよ。ちゃんと伏線敷いてゐるんです。国鉄の発表しているあれ見ますと、東北とそれから上越の新幹線、これに出る赤字というものを別にして、いうことを書いていますよ、もう最初から。だから、六十年までに再建はできないんだということとを国鉄言っているんです。もうこれはばくち悲鳴にも似た、何と云うか国鉄当局の叫びだと思ひます。こんな政治路線をいろんな形でおつつけられて、国鉄にだけけしからぬ、けしからぬ、労働使けしからぬと言つていたつて、とてもじゃないがかなわぬよというところがこの文章に出てゐるわけですよ。

そして、いみじくも大臣言われたように、政令その他については政府が決めるんです。だから、この赤字の一番大きな原因をつつたのは、責任は政府だ。外国のように毎年毎年きつとして整理していくような財政援助をしないで、しかも

鉄建公団その他でどんだんつくらせたりつは借入金にして国鉄におつつけてゐるんです。国鉄は基本構想の中でこう言つてゐます。「工事規模については、借入金依存による投資に伴う資本費の増加が経営の圧迫要因となつてゐる現状からすれば、極力これを圧縮する必要がある」と。いまの計画新線どうするんです。これはもう国鉄の問題じゃないんです。大臣どうするんですか、計画線、AB線、工事はできたけれども動いてない。

○国務大臣(塩川正十郎君) AB線につきましても、それが地元を中心としたしまして第三セクター等で経営のめどが立つ場合には、その工事を続行すると、こういうことであります。

○丸谷金保君 第三セクターで経営のめど——先ほどから私言つてゐるうちに、そんなことはとてもじゃないけれども、それに財政援助できるなら国鉄に財政援助したつてできるでしょう、もつと。何でそれを第三セクターと言わなきゃならぬんです。政府・自民党が無制限に新線計画をして、しりをどんだんおつつけた。そして、そのしりぬぐいだけを国鉄けしからぬ、国鉄の労働使けしからぬというふうなことで言うのは、私は大臣、間違いだと思ひます。これはもう本当に将来の国の大事な動脈である国鉄の問題です。しかも、この法律の中にありますと、資産再評価で得た資本蓄積金も取り崩すというふうなことがあるんですよ。これは本来国民の国鉄ですよ。株式会社で言へば減額決算です。これをこの法律の中で平気でやるわけですよ。もう非常に矛盾だらけな、もつとも慎重に審議しなければならぬ法律を——何年かかつたうみがたくなあります——そう簡単に通して、そうしてそれで一体本当にできるかと大臣お思いですか、再建が。

第三セクターなんてそう簡単なものでないです。これはもう市町村長泣かれますよ。それはたまにはあるでしょう、どこかやるところ。そうしたら、それはどうしてもそういうことで押つつけられてくるんです。いや、地方がどうしてもわ

れわれにやらせてくれと言ふんならそれもいいでしょう。なうなうな仕組みでないんです、地方は。まず第三セクターなんという考えはひとつこの際思い切つてやめてもらふということをお願いしたいと思ふんです。自治大臣だつていやと言つていらっしゃる、いまそれはもう本

た。それは特定地方交通線においても同じなんです。でございますから、これからの交通のあり方といふものは、鉄道は鉄道の特性を生かし、そしてその地域において地域の交通といふものはこれは政府あるいは地方自治体一丸となつて取り組んでいくべき問題であらうと。時代は、私は、この国鉄再建が論ぜられた昭和四十二年ごろから見まして、その当時時代の変化といふものが厳しなものもございまして、そういう移り変わり、そしてこれから

し話聞きました。やっぱりそこら辺は政治家としては、これは国鉄の赤字をつくつた一番大きな原因は政治にもあるんだということを素直にお互い認め合つていかなきゃいけないと思ふんです。それでないし解決しなせんよ。それが一つ。それからもう一つ、実は地方線の問題について、これイギリスの例があるんです。こういうこととは国鉄さんなり運輸省の方は十分知つて、われわれのところはこういふいふのがありますよといふ資料は渡してくれないんだらうと思ふます。たとえば、イギリスは一九六八年の運輸法で「不採算ローカル線の廃止方針を大きく転換し、社会的に必要なサービスについては、政府が補助金を支出して運営させることとなつた。その結果、一九七〇年の補助金は六二〇万ポンドに達しているが」といふふうなことで、ここで注目されるのは「社会的必要性」という概念であるが、これは「公共性」と同義語であり、路線存続の基準を単に企業の損益収支に求めるのではなく、社会的な費用・便益比較におき、鉄道サービスを提供する社会的な便益、利用者、地域社会の受ける利便が、鉄道廃止して自動車におかえたときの便益よりも大きい場合、その鉄道路線は社会的に必要であると解される。このような基準による検討の結果を利用者会議、いはいですか、利用者会議で検討して報告をし、最終的には運輸大臣が存廃を決定する」、これは利用者によって決まらるんです。そして、単に採算の問題でなくて、社会的にその地域に必要なかどうかというところで公共性で決めていく。

答弁をお願いしたいと思ふます。
○国務大臣(塩川正十郎君) できるだけ二年の間に着目していただくというのが原則でございますが、二年たったから、期限が来たからさう切つてしまふ、そういうことではなく、実りがある討論が続いておる、検討が続いておるということでありますならば、それは私の判断においてその継続をせしめることもできるであらうまいしょう。しかし、そこにただ単に議論のすれ違いで、並行線、何らか解決の方法がないというふうな場合には、やはり二年という期限でこれを処理しなければならぬと思つております。

○丸谷金保君 時間がありませんのでこれで最後にいたしますが、前段の答弁と後の答弁とは二律背反だと思ふんです。後でこれは記録を精査してから、いづれまた申し上げます。

○和泉照雄君 いままで運輸委員会ではいろいろと議論をされた点、そういうことで重複をしておるかもしれないけれども、私は、地方自治体が一番関心を払つて、また重大な関係のある問題に限りまして質問を展開をいたしてまいりたい、このように思ひます。

○国務大臣(石破二郎君) 第三セクターにつきましては、慎重に対処していただきたいと地方自治体に切に要望するつもりであります。

○国務大臣(塩川正十郎君) 国鉄の現在の状況になりましたのは、そもそも産業構造の変化だとかあるいは国土の発展状況、そういうところが、構造的にきたものが私は大きい原因だと思ふのでございまして。で、AB線の建設も、何も政府が積極的にこれを取り組んだものでもなければあるいは自由民主党の要望によつてやつたというよりも、そういうことよりも、やはりその地域の方が何とかこへ鉄道敷いてももらいたいという切望、いわば地域住民の要望によつてそれがあつてきたのであります。これが、今日の状況になりますと、国鉄のこの財政状況ではなかなか引き受けていくわけにはいかないような状況になつてまいりました。

とところが、残念ながら今回の特別措置法案にはそういう視点というのが欠けていまして、最終的には、いろいろな会議をするといふことになるんですけど、二年間で見切り発車をするといふことになるとやっぱり問答無用といふことになるんです。いやでもそれまでにはまともなきやならないところへ、袋小路に追い込むようなことにしておいて、大臣、どうかこの二年の見切り発車、これはひとつ十分無理をしないように最後に温かい国民に対する御

国鉄の財政再建については、昭和四十四年度以来数回にわたつて再建計画が策定をされ実施されてきたのでございましてけれども、いずれも目的を達することができなくて破綻をいたしてございまして。このように過去における再建計画が破綻した原因は、わが国の経済、社会情勢の変革に伴う輸送機構の変化に対応した国鉄の合理化、投資、運賃改定のあり方等が不適当であつたかと思ひます。そしてその結果どうなつたかといふことになり、輸送機関別分野におけるシェアの低下、客離れ等が顕著となつて、昭和五十四年度末には繰越欠損金が六兆五百六十八億圓、長期債務残高が十兆一千五百億圓という破局的な財政破綻に陥つてしまつております。この破綻に陥つた原因は国鉄のみの責任とはいへない面はあるにしても、今回政府が提案をしておる本法案は、ただ国

た。それは特定地方交通線においても同じなんです。でございますから、これからの交通のあり方といふものは、鉄道は鉄道の特性を生かし、そしてその地域において地域の交通といふものはこれは政府あるいは地方自治体一丸となつて取り組んでいくべき問題であらうと。時代は、私は、この国鉄再建が論ぜられた昭和四十二年ごろから見まして、その当時時代の変化といふものが厳しなものもございまして、そういう移り変わり、そしてこれから

た。それは特定地方交通線においても同じなんです。でございますから、これからの交通のあり方といふものは、鉄道は鉄道の特性を生かし、そしてその地域において地域の交通といふものはこれは政府あるいは地方自治体一丸となつて取り組んでいくべき問題であらうと。時代は、私は、この国鉄再建が論ぜられた昭和四十二年ごろから見まして、その当時時代の変化といふものが厳しなものもございまして、そういう移り変わり、そしてこれから

鉄の短期的な採算性の観点を重視した再建案でありまして、国鉄の公共性を忘れた措置と言わざるを得ない、このように私は思うのでございませう。そこで、自民党の総務会の決議にもいろいろとうたつてありますけれども、この中で問題になりますのは、「今回の再建計画が最後の再建の機会であり、これを達成し得ない場合、残る方策は、民営への全面的移管以外にはあり得ないことを十分認識し、不退転の決意をもってその完遂を期すること。」、このように相当強い口調で述べられておりますけれども、いままではいろいろと論議の中でやはり相当矛盾点もあるということからして、このような決意というものを強行されるおつもりなのか、まずその点をお伺いしておきたい、このように思います。

○国務大臣(堀川正十郎君) このたびの国鉄の再建対策は、いわば国鉄の経営基盤の健全性を取り戻す、この法にも書いてございませうが、それが目標でございませう。そのための措置といたしまして、国鉄自身の努力として経営改善計画を提出するということであり、また国としては地方交通線特に特定地方交通線の国鉄における負担というものを免除し、他の交通機関に切りかえていく、そして第三番目には、現在五兆何百億円の債務を国が肩がわりする、この三つが今度の再建案の柱になっております。で、これだけの措置をいたしまして昭和六十年までに経営の健全性を取り戻すという、これはどうしても達成しなきゃならぬ目標でございまして、そのためにはわれわれも非常な決意で臨んでおるということでございませう。○和泉照雄君 再度お尋ねをいたしますけれども、先ほどの論議の中でも自治大臣と運輸大臣の間にはいろいろと聞いておつてもすれ違ふようなところもございましたが、自治大臣の方では、地方自治体の方ではこの法案は相当迷惑なといひますか、いやいやながら納得をせざるを得なかったという点もあるやに、そういうような答弁もあつたやうでございませうが、そういう点からいいますと、やはり不退転の気持で強行されるというこ

とは相当に民主政治の逆行ではないか、こういうようなことも考えられるのでございませうけれども、やはり柔軟性のある程度持つてやつていくという、そういう基本的な態度はないのかどうか。○国務大臣(堀川正十郎君) これは内閣が提出しておる法律案でございませうから、閣議で決定いたしました提議いたしておる次第でございませう。自治大臣がいよいよとおっしゃつたのはそれはいざば立場上のお話ではないかと、政策に関してではないと思つております。

○和泉照雄君 次に御尋ねをいたしますのは、法案の第二条に規定しております、先ほども問題になりましたが、経営の再建の目標として「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」と、このようにありますが、その意味と、その後の収支均衡の見通しについてお伺いしたいわけではございませう。

そこで、運輸省の鉄道監督局の再建促進特別措置法の参考資料によりますと、昭和六十年の試算によつても、先ほど話題になりましたが、五百億の黒字が計上されておるやうでございませうけれども、この試算には東北、上越新幹線の開業に伴う経費や退職金、年金等の特定分以外は、借入金等以外は除外しておる、こういうことでございませう。で、これを入れますと実質赤字が生まれてくるということになりまして、やはり六十年度は経営の基盤の確立というこのうたい文句とはそごするんじゃないか、こういうふうに思ふんですが、いかがですか。

○政府委員(山地進君) 御指摘のとおり、この法律案には「経営の健全性を確保するための基盤を確立し」ということが書いてございまして、その後、可及的速やかに収支均衡を図ると、したがって、その言葉の書いてあるとおりに、六十年年度には収支は均衡しないということになっていくわけではございませう。それはなぜかと申しますと、国鉄は現在九千億の赤字を出しておるわけではございませうが、その中にはいろいろの要因があるわけではございませう。そ

の中で、いま先生の御指摘になりましたように、国鉄の職員の年齢構成の非常な高齢化といひますが、逆キノコになっておるわけではございまして、したがって、そのような企業体におきましては、退職金というものが平年度を超えるというやうなことが一つございませう。

それからもう一つは、国鉄の共済年金というものが他の共済年金あるいは厚生年金から比べまして負担が非常にふえてきておる。これも普通の企業であつたらばもつと少ないやうな状態になつておるわけではございませう。そういうやうな異常部分というものを除いて、国鉄の経営の健全性というものを判断しなければいけないと思ふわけではございませう。

それからもう一つ、これも御指摘になりました東北、上越というものについて、これはいまから開業するわけではございませうけれども、開業当初といふものの資本費のコスト、償却とかあるいは利子といふやうなコストといふものは、当初はそれを入れますと東北、上越も赤字になるわけではございませうけれども、われわれの試算によりますと、十年ぐらゐの先を見通せば、国鉄の中で東北、上越だけ別に勘定するとこれは収支償うやうになる。これもしたがって臨時的な要因であるといふやうなことになるわけではございませう、したがって私どもは、いま先生の御指摘の年金と退職金の異常部分、それから東北、上越といふものを除いて六十年年度にどうなるだらうかといふことで計算したのがさきの御指摘の基本構想案の数字でございませう。この数字といふのは、その六千億といふものを除きますと五百億の黒になる、こういうことになるわけではございませう。

これは私どもとして国鉄の経営の基盤が健全化したといふことになる、つまり、そういう異常部分を除いていけばもつとよくなつていくといふことになりまして、したがって、その経営の基盤の健全性を確保するといふのを六十年年度の目標に置き、以後、そういう年金対策といふものを十分考慮しながら今後の収支均衡を図ると。従来

は、短期決戦で二年で収支均衡を図るといふやうな計画もございました、あるいは十年で図るといふこともございました。いろいろな計画があつたわけではございませうけれども、今回の計画につきましてはかなり私どもとしては現実的に考えている、かようなふうに御理解を賜りたいと思ひます。

○和泉照雄君 異常な部分を除去して、そして、健全といふやうなことで自己満足で納得をされるというやうなことでありますけれども、この異常な部分が将来赤字が解消できる東北、上越新幹線と年金の問題、これは大体何年度ぐらゐで見込んでいらつしやるんですか。そうでなければ、それを切り離してということになりますとちよつと納得したいと思ふんです。

着席

○政府委員(山地進君) 退職金の問題は、いまのやうなキノコ型といふものが六十年代の前半には平常化していき、そういういたしますと、いま私どもが退職金の異常と言つておりますのは、平均的な三十五年で退職したら済むであつたといふと一萬二千人といふやうな数字が普通の退職金である、そうするといま二萬人が退職しますと八千人といふものは異常な退職である、八千人の退職金について借入金を借りて埋めたといふ、当然国鉄の経営を圧迫するのはその金利だろ、そうすると、その金利について国が利子補給をしてあげれば国鉄の経営を圧迫しない、こういう考え方、現在異常部分について国鉄の経営を圧迫しないやうな処置がとられておるわけではございませう。その八千人が今度は逆にだんだん退職者が少なくなつてまいりました。一萬二千人を切るやうな状態になりますと、その部分については利子補給をしないのみならず、そういう借入金について返済部分が出てくるわけではございませう。一萬二千が平年度化されていくとすれば、六千人しか退職しなければ六千人分の金を返せる余裕が出てくる。こういうやうなことで、六十年年度の前半に退職金の問題は解決するのじゃ

ないか。

一番むずかしいのは年金でございまして、年金については現在大蔵省に研究会をつくりまして、国鉄共済年金というものを一体どうすればいいか、統合するとかいろいろな考え方があるわけでごいまして、これは国鉄の努力のみではできませんので、厚生年金とかあるいはほかのいろいろな年金の問題が複雑に絡む問題でございまして、これを根本的に解決したいと考えておるわけでございます。

新幹線は、先ほど申し上げましたとおり、十一年くらい先を見通せば赤字が消える。これも別の会計に考えていただければ、それも借入金でいつて後では返せるというふうな考え方が成り立つように私も考えております。

○和泉照雄君 次に御尋ねをしたいと思いますのは、この法案は地方交通線の問題で地方自治体の人たちが、大変に強権的で非民主的であるというふうなことで陳情が殺到しておるわけでございますが、昭和四十三年の九月四日に国鉄諮問委員会の意見書の中でも、当時、単に輸送量、収支等の観点からのみではなくて、関係地域社会及び住民の生活、経済等諸般の観点から決定される必要がある、こういう提議がされておることは御承知のとおりでございますが、特に問題になりますのは、地方交通線対策協議会を認定をして組織して、そして代替輸送手段の確保について協議をして、これが開始後二年したらもう見切り発車をするという点が非常に問題であるようにあります。

そこで御尋ねをするわけですが、地方交通線は地域住民の日常生活の利便を確保し、地域産業経済の振興にとって不可欠な手段でございまして、輸送機関の責任分野といえますが、国鉄、地方自治体、運輸省、個々の責任分野はどういうふうになっておるのか、はっきり明確にお示しを願いたいと思ひます。

○国務大臣(塩川正十郎君) 事陸運に關します限り、やはり運輸省が最終的な責任があると思ひております。そこで、特定地方交通線、これの協議

が二年以内にまとまらない場合、その場合は運輸大臣は国鉄に代替バス輸送を指示してそれによって足の確保を図らなければならないということをしていただくつもりであります。

○和泉照雄君 次に御尋ねをしたいと思いますのは、いわゆる三全線におけるわが国の将来人口は約三千万ぐらゐ増加するという見通しを立てておるようでごいしますが、地域の均衡ある発展を図つて定住圏構想の実現のためにも国鉄の果たす役目は非常に大きい、だからその役割を見直すべきであるという提言もなされておるようでごいしますが、あなた方が外そうとしておる地方交通線の地域はほとんど定住圏構想の、私のところは鹿児島県でございまして、山野線とか宮之城線というところはモデル地域になっておるわけですよ。あるいはまた、過疎地域の振興地域にもなつておるところが外されようとしておる。あるいは、自治省の提案をしておるところの広域市町村圏の中でも、この鉄道の外されるということはゆめ考えない状態で構想計画が練られておるわけでありまして、そうなりますと、根底から覆るということになります。

が、そういう整合性といひますか、そういうことはどういふふうな考えでおられるのか。破壊を来すと思うのですが、横の連絡をしつかりとすることからもうかういふような暴挙は私はできないのじゃないか、かういふふうに思ひますが、いかがでしょうか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 定住圏構想なりあるいは広域市町村行政、その中で地域の交通という考え方、これをぜひ導入していただかなければならぬということで、われわれからかねてから申し入れておるところでございまして、したがって、定住圏構想を考えられるときに交通というものを抜きにして考えられませんか、その場合にその交通は国鉄だけの責任かと申しましたら、そうではなくして、国鉄の責任もございまして、また地方自治体あるいは国の責任でもあらう。そこらはそのなりの対応策について十分と協議をいたしたいと思ひております。

○和泉照雄君 では、次にお尋ねをしますが、五十四年度における助成前の欠損及び収入に對して、六十年度における、現状のまま推移した場合の欠損と、本法案を実施された場合の、それぞれの助成前と欠損、収入との比較についてはどのようなものか、お伺いしたいと思います。

開運をしまして、六十年度までに四千キロバスの転換等に要する交付金等の増加を考えた場合の政策上の効果についてもお答え願ひたいと思ひます。

○説明員(加賀山朝雄君) 五十四年度の地方交通線の決算いかんということでごいしますが、今回の法律に基づきます地方交通線の範囲というものは政令の確定を待たなければ範囲が確定いたしませんので、その数字というものは現段階ではつかんでおりませんが、国鉄は五十一年度に諮問委員会からの答申を受けまして、現在約九千二百キロを地方交通線グループとしていわれる区分整理を実施しております。これの欠損は、五十四年度におきまして助成を抜きますと約三百億の欠損を出しております。これに對しまして七百七十九億の助成をいただいているというのが五十四年度の数字でございます。したがって、今回の対策によりまして新しい区分によりまして数字を推定するということとはきつめてむづかしい段階でございまして、現在、六十年度の収支の中におきまして具体的にはどのような数字になるかということには正確には申し上げかねる状態でございます。ただ、大体九千キロ前後という想定を、地方交通線の現在の範囲であるという想定に立ちますならば、現在の区分によりまして地方交通線、これが収入、経費ともに今後いゆる物価スライド的な形で上昇してまいるといふ想定をいたしますと、六十年度におきましてはこの損失は現在から約五割程度ふえていく形になるのではないかと大まかな推定が成り立つと考えております。

それから、二番目の御質問でございまして、いゆる転換交付金の政策的効果いかんというお話でございますが、御承知のように転換交付金は現在

キロ三千万円ということが一応考えられておりますけれども、仮に四千キロ程度が転換対象になるといたしますならば、六十年度までに約千二百億円がその転換交付金の財源になるわけでございます。これに對しまして、先ほど申し上げましたように全体の地方交通線の赤字は先ほど申し上げた約三千億でございますけれども、このうち約四千キロ程度のいわゆる廃止候補に挙がっているような線の損失というのは五十四年度で大体九百億ぐらゐ、これが少しづつふえていくという前提を考えますならば、五年間では約五千億ぐらゐの損失が出てまいらるわけでございますから、そういうものが解消されるならばこの転換交付金というものは、そういう意味におきましては相対的にはかなりの効果を持つものであるというふうな感じを持っております。

○和泉照雄君 協議会等で、この特定地方線の問題で知事の意見を吸い上げる場合ですね、この知事の意見の取り扱いといひますか、ただ形式的なのか、真剣にそれを受けとめて善処しようという対応をされるおつもりなのか、その辺のところをお聞かせ願ひたいと思ひます。

○国務大臣(塩川正十郎君) おっしゃる知事の意見というのは、第八条の第四項、この知事の意見でございますが、この意見でございますね。この意見につきましては知事さんから、実は国鉄が基準に合致して選定いたしましたその営業線が漏れるというやつがいゆる特定地方交通線である、あるいはこれは選定基準に照らしてこの路線は具体的に調査の結果どうであつたら、再審願ひたいというふうな意見でございまして、これは私は客観性もあり、また、科学的なデータによる申し入れであるという場合にはこれは聞くべきであらうと思ひますが、しかし、よくございまして、うな、これは観光地でございまして、ぜひ残してやりたいとか、あるいは将来発展する可能性があるからという陳情に類するもの、あるいはまた、政治的な配慮からなされる意見というもの、これに對し

ましては、これは知事さんの意見を聞きおくという程度にいたしたいと思っております。

○和泉照雄君 じゃ協議会における会議の中では、転換後の輸送手段の選定に知事さんの意見を聞くというふうなことに限定をしておるようでありまして、それよりも、それよりも大臣がおっしゃった前の項のそういうことも含めて、やはり国鉄路線の存続を含めて事前に知事さんの意見を聞くというふうな制度にすべきではないかと、私はこのように思うんですが、認定をしてそういうふうなことに限定をしてただ意見を聞くということは非常な非民主的な感じを受けるわけでございまして。特にまた協議会における協議不調の場合見切り発車をすると、そういうふうなことに非常な強圧を覚えておるわけでございまして、こういうふうな見切り発車をするという制度をおとりになった理由について明確にお示しを願いたいと思っております。

○国務大臣(塩川正十郎君) 特定地方交通線の転換問題につきましては、実は昭和四十四年以來ずっと政策として国鉄並びに運輸省が堅持してきておる政策でございまして。従来、その経過を見てまいりますと、協議を続けていきましても、その地元におきまして御意見というのはどうしても国鉄存続、これが圧倒的に、感情的にもまた経済的な社会的な背景から見てもそれは当然申されることだと、私は思っております。でございまして、その御意見だけではなかなか決しがたい。今日、国鉄がこの破局的な財政状態になってまいりましたときには、やはり国鉄の責任と申しましょうか、国鉄が経営上特に鉄道の特性をすでに失つてしま

い、代替バス等の方が経営的に、経費的に見ても安くつくというふうな、いわばこれを国民経済のサイドから見ても、それが有利であろうと判断される基準を設けて、その基準によって転換をするというのをせざるを得なくなってきたというところでございまして。しかし私は、この協議会が持たれる、そして地域の交通のあり方について知事さんの御意見がいろいろ述べられると思うのですが、その御意見にはわれわれ大いに建設

的な御意見出てくることを期待いたしておりますし、それに対しては運輸省としても、全力を挙げてそれに取り組んでいかなきゃならぬ。

ただここで、私も前からの質問にお答えすべきであつたかと思うのでございまして、この特定地方交通線の対策というものは、ただ単に運輸省だけでできるものじゃないと思っております。また国鉄だけでできるものじゃない。どうしてもやはり政府全体が、つまり自治省も大蔵省も建設省もあるいは国土庁も、そういうふうなものが総合的に力が結集して、政府が一丸となった中で地域交通を守るといふそういう考え方で臨まなければならぬと思っております。したがって、いま私たちがお願いいたしておりますのが、鉄道がもうそれではいかに努力してもバスよりは安くならないというふうなそういう路線については、国鉄としての責任は免除してもらいたいということをお願いしております、こういう趣旨でございまして、したがって、その地域におきまして足る確保、代替交通機関なりあるいは地元で経営されるという場合、その場合にはこれは政府も積極的に応援して足の確保に努めていくということとは当然のこととでございまして。

○和泉照雄君 転換後、先ほども問題になっておりますが、第三セクターの設立についてはこれは地方公聴会等の意見を持つまでもなく可能性は非常に低い。特に自治省関係でも財政負担ということから非常に波つておるようでございまして、運輸省当局はこの案を出すについては、やはり地方自治体が十分対応ができるという自信を持ってお出しになったものかどうか、そこらあたりの事情をちょっと御説明を願いたいと思っております。

○国務大臣(塩川正十郎君) 現在の状況の中にあることは、第三セクターをつくって経営しようという地方自治体は私は少ないであろうと思っております。それはやはり赤字が当然起こってくるであろう、その赤字が少なくない見込まれる場合、しかもこの地域の鉄道を何とかして維持したいという切なる願い、それをバランスにかけて、やはり少し

の赤字だったら負担してでも地域の開発とあわせてやっていこうという場合は自治体は積極的に参加してくれると思うんですが、そういうふうなものには不幸にして私はわりと少ないと思っております。

それから、これはなぜ第三セクターに運輸省として期待するかと申します、現在では少ないだろうけれども、これが国と地方とが相集まりまして、特定の第三セクターあるいは過疎バスに対する財政的な裏づけを何とか持つていくとするならば、その場合はやはり地方自治体の第三セクターに対する考え方も変わってくるのではないかと申しております。したがって、私は先ほど申しましたように今後の措置につきまして、つまり特定地方交通線の今後の措置につきましては、国が一体となつて、そういう地方自治体が第三セクターを経営していくについての環境づくりというものをやつていかなきゃならぬと思っております。その環境づくりが、こういうふうな環境づくりといふことがまだ十分決まっておらない段階でこの法案が出てきたということとでございまして、私たちはこれを政令を作成する段階におきまして、できるだけ早い時期に御相談に申すような体制をつくりたい、こう思っております。

○和泉照雄君 最後に、今回の地方交通線対策のこの法案は、総合交通体系における国鉄の位置づけ、役割、これを実施する政策不在のまま、当面の収支均衡の回復を図るために、特に過疎地域における住民生活に密着したシビルミニマムを奪い去ろうとしております。結果としては国鉄の赤字を地方が負担すること、これは明白であります。また、地方交通線対策について、運輸省と関係省庁の調整も必ずしも円滑に進められておるとは考えられませんが、いま大臣がいろいろとおっしゃいましたけれども、円滑にいておるとは考えられないわけでございまして。この際、国は助成措置の抜本的改善を図ることによって地方交通線の維持に努めるべきであると思っておりますけれども、

御見解をお聞かせ願つて終わりたいと思っております。

○国務大臣(塩川正十郎君) 政府の国鉄に対する助成をもっと上積みして特定地方交通線を維持しようという御意見でございまして、御承知のように、現在国の財政は非常に窮乏した状況にございまして。この中にありまして、なおかつこの再建法案によりまして国が五兆五千九百九十九億円の国鉄の実質赤字を肩がわりしようとしておるのでございまして、そこにさらに上積みして、いわば鉄道の採算線を超える輸送機関としてのこの特定地方交通線を維持していこうという余裕はなくなつてきておると私たちが判断しております。でございまして、それから特定地方交通線は、いわゆる経済的に見合つた輸送機関にかえていくべきが至当の政治かと思っております。

○馬場富君 今回の法案に対しまして、最初にローカル線の廃止が石炭産業へ及ぼす影響について質問いたします。

わが国における石炭の生産高は五十四年度実績で千七百七十六万トンであります、そのうち北海道産出の石炭は一千八十万トンと、生産高の六〇・九%を占めております。また、生産された石炭が炭鉱から国鉄によつて運び出されておる輸送状況は北海道、九州、常磐の平均で五十四年度の生産の一千七百七十六万トンのうち五百六十六万トン、全体の三・九%に上つておるわけであります。中でも北海道炭は千八十万トン生産のうち五百五十二万トン、約半分を国鉄輸送によつて行つておるといふのが実情でございまして、今回国鉄再建法案によつて北海道は夕張線、留萌線、歌志内線、幌内線の四線が廃止の対象になつておるやうに聞いておりますが、この四線を利用して石炭を輸送している炭鉱は九炭鉱で、その生産量の六七・三%を国鉄輸送にゆだねております。そこで、この四線が廃止された場合の石炭への影響力について通産省の見解と、あわせて配置転換についての運輸省の考え方をお聞かせ願いたいと思っております。

○政府委員(福川伸次君) 赤字ローカル線の廃止

が石炭企業にどのような影響を及ぼすかというお尋ねでございます。

九州地区に關しましては、石炭企業のみをとってみまますとかなりの稼行中の炭鉱が臨海地帯でございますので余り影響はございませんが、いま委員御指摘のとおり、北海道地区におきましてはなお現在石炭輸送がかなりの部分、鉄道に依存しておるといふことでございます。ただいま、そのローカル線が廃止されたことによつてトラック輸送に切りかわるといふ際のコストがどういふふうになるかというお尋ねでございますが、その場合には、一つは代替輸送手段との輸送賃がどのような関係になるのか、あるいはまた、石炭企業がトラック輸送に切りかえますことによつてみまますからの中での負担しなければならぬ設備投資がどういふことに相なるかという問題を総合的に考えなければならぬわけでございますが、そのような事情を考えます場合に、たとえば輸送距離あるいは既存の道路事情がどういふふうになつておるか、あるいは仕向け地の事情等によつてどういふふうになつておるかというふうなことで、かなり差が出てまいりますし、また取引条件によつても、その辺の企業への影響というものは出てまいります。

で、現在、石炭の価格の決定は標準炭価制度というものを採用いたしておりますが、石炭の原価、あるいは輸入いたします石油、あるいは輸入石炭、その他経済上の諸事情を考慮いたしまして標準炭価を決めてまいりますけれども、その場合には需要者あるいは供給者が話し合いによりましてその価格のあり方を決めてまいらうという形をとっております。その中に輸送費も、諸事情の変化といふことで勘案をされることに相なつてまいります。いま申し上げましたように、それがどのような形で石炭企業の負担になるのか、あるいは需要者の負担に相なつていくかと申しますのは、いま申し上げましたようなコスト事情の代替エネルギー、代替輸送手段とのコストの比較、あるいはいま申し上げましたような価格の需要者との

の変化といったようなことがいろいろ大きく出てまいります。いずれにいたしましても、石炭企業への影響というのは今回ローカル線の廃止によりましていろいろなる事情によつてかなり異なつてまいらうと思ひます。

○國務大臣(堀川正十郎君) 石炭輸送が全国的に見ましたら鉄道から他の機関に移つてきておるとは御承知いただけると思ひますが、とはいへ、やはり中には特殊な地域もございます。こういう問題につきましては、私も先ほど答弁したのと同じでございますが、荷主つまり鉱山、炭鉱との間で今後どのように利用していくのか、鉄道をどう利用するのかといふことを国鉄側と、あるいは鉱山側と十分に詰めた上で、貨物のことでございまして、その上で対処すべきものだと思うております。

○馬場富君 いまの質問の中で、通産が御説明になつた、国鉄運賃の値上げの場合、石炭については値上げが分はユーザに負担させるといふのが原則になつておるわけですが、その説明をいましていただいたわけでございますが、今回の場合、やはり地方交通線の五割増しの特別割り増し運賃制度とあわせて、特定地方線の廃止あるいは転換によるコストアップ等も考えられてくるわけですね。これについてはどのように考えられておるかといふ点と、それからコストの点については、聞くところによりますと、日本石炭協会の北海道支部の試算では、鉄道輸送をトラック輸送に切りかえた場合に、平均してトン当たり三百十八円割り高になるというふうなことも言われておりますが、この二点について通産側の答弁をいただきたいと思ひます。

○政府委員(福川伸次君) 委員の御指摘のとおり、現在石炭鉱業合理化臨時措置法に基づきます標準炭価の設定につきましては、その輸送費もこの炭価の中に勘案をすることになっております。すなわち、石炭の生産費、石炭の輸入価格、それから石炭以外の燃料の価格、その他の経済諸事情

を勘案をするということになっております。しかしながら、この標準炭価の決定は石炭の引き取り問題と絡んでまいりますので、需要業界と供給業界とのある程度の話し合いを経まして、石炭鉱業審議会の議を経まして決定をいたしていくということになるわけでございます。したがいまし、今回のローカル線の廃止に伴ひましての切りかえが仮に行われました場合には、そのコストアップが生ずるといふような場合には、これは当然経済の事情の変化に該当することになるわけでございます。いま申し上げましたようなプロセスの中でその部分が勘案をされて炭価が設定されていくということになるわけでございます。

それから、いま委員から石炭協会の北海道支部の試算で貨車輸送からトラック輸送に移行するということについてのコスト上昇分の試算についての御指摘がございました。一応私も承知いたしております限りでは、日本石炭協会の北海道支部は当面運賃だけの比較をいたしたようでございますが、そのほか実際それぞれ運搬いたします場合には、貨車を仕向け地におろします場合の貨車の押し出し料等ありますとか、あるいはまたトラック取り扱料等の諸掛かりがある試算には入っておりませんが、これはかなりいろいろ地域によつてその辺の事情が変わつてまいりますのでございまして、したがいまして、あの試算が必ずしもすべての実情を反映しているかどうかということにつきましては、それぞれのケースに應じましてなお検討を要する点を残しておるかと思つております。

○馬場富君 再度そこを念を押しますが、国鉄運賃の上昇についてはいまの答弁で理解できますが、これがやはり廃止によつて転換するといふ場合には、やはりトラック輸送とかそういうことになると思ひますが、そういう国鉄運賃の値上げではなくて、他の機関によつてのこいう値上げ等についてはやはりユーザに負担でよいと、こう理解してよろしうございませうか。

○政府委員(福川伸次君) 先ほど御説明申し上げましたように、これは石炭の標準炭価の設定に際しましては、そういう諸事情を勘案をすることになっております。勘案をすることになつておるわけでございますが、そこは先ほど申しましたように、引き取り問題とも絡んで需要業界と供給業界とのある程度の話し合い、理解を得た上で、さらに石炭鉱業審議会にお諮りをしてそれを決定するということになるわけでございます。したがつて、そのコストアップが適正であり、双方で納得が得られますならば、この標準炭価、標準炭価の設定の際の交渉の中に織り込まれていくということになると考えております。

○馬場富君 その説明では、そういう両者の理解というものがなければならぬかなと申すまいか。この問題に当たりまして、やはり北海道の石炭九社が、トン当たり七百二十円の赤字を五十四年度だけでも出しておる。この総額は百十六億円にも達しておるといふ大きな数字になつておるわけですね。

そういう点で、これが産地負担というふうなことも考えがた場合に、やはりこれは大きい一つの問題になつてくるし、経営が一つはストップするといふような事態も起こりかねない。大きく鉄道に依存しておる社ほど大きいじゃないか。こういう点で、政府の長期エネルギーの需給暫定見通しの中で、国内炭の二千万トンの生産に對しての一つは危機も考えられるんじゃないか。こういう点、大臣のひつと見解をお聞かせいただきたいと思ひます。

○政府委員(福川伸次君) 委員御指摘のとおり、五十四年度を例にとりますと、トン当たり七百二十円の経常損益を出しておるわけでございます。石炭企業の経営が大変苦しいといふことは委員の御指摘のとおりでございますが、私どもも石炭鉱業の合理化、再建には最大の努力を傾けねばならないと思つておるわけでございます。いま石炭の赤字がふえて、二千万トン体制とい

うのが維持できないのではないかと御指摘がございまして、今後の地方交通線の選定に当たりまして、私どもとしても地域の実情に即して望ましい交通体系、輸送需要あるいは代替輸送手段等を勘案した望ましい交通体系のあり方というところから検討がなされるべきであらうと思ひます。

私どももローカル線の廃止によりまして石炭企業に甚大な影響をこうむって、国内石炭の長期安定生産体制が危殆に瀕するということのないような道を見つけていたかねばならないと思ひておるわけでございまして。

○馬場富君 次に、ローカル線が廃止された場合のいろいろな陳情が私どもに來ておりますが、その中で一つは歌志内市の状況なんかを見てみますと、貨車輸送からトラック輸送に切りかえた場合、諸設備の上昇あるいは輸送経費のコスト高によつて経営危機を招くことはもう当然だといふふうに皆算出しておるわけです。そういう点で、たとへば空知炭礦あたりだと、従業員が千四百人いる、家族を含めて約五千人、これは全市の人口の約半数を占めてくる。関連企業等の問題を考へてみると、やはり市の一つは破綻的な状況までこれは大きい打撃を受けてくる。

こういう点、いままで昭和三十八年から今日まで九百億円に上る大きな予算をかけて行つてまいりました産炭地域振興対策は何の意味もなくなつてくるのではないかと。これはまあこれを閉す結果にもなりかねない、こういうふうに私どもはこれを見ておるわけですが、こういう点について、通産大臣とあわせて、こういう石炭産業の経営危機、あわせて交通公害等一つは考へられるこのローカル線の廃止について、運輸大臣の見解をお聞かせいただきたいと思ひます。

○国務大臣(田中六助君) 産炭地におけるローカル線の存続の問題でございまして、私どもはやはり地域の情勢に即した処置をしていかなければならないと思ひております。それから、具体的にはトラック輸送あるいは鉄

道輸送というような具体的な問題でございすけれども、この問題はそれぞれのコストを十分検討しなければ解明しない問題で、すぐ私どもはどちらがいいというような答えは通産大臣としては出せない段階ではないかというふうに考へます。

○国務大臣(堀川正十郎君) 石炭輸送の確保ということは、これは私たちが当然努力をしなければならぬことでございまして。私も先ほど申しましたように、その鉱山の産出量、それから今後の計画、そしてその輸送経路をどうするかということ等、これが十分協議が整うならば、要するに国鉄のその路線といたしましてある程度採算点が明確になるというふうなことであります。それから、それはそれなりの協力の仕方があらうと思ひておるの

でございまして、いまトラックに切りかえなければならぬのか、鉄道で確保しろというその議論の煮詰まりはまだない段階におきまして、私が申し上げられるのは輸送に全面的に協力すると、こういうことでございまして。

○馬場富君 通産大臣に重ねて、産炭地振興対策というのを実は通産がやってきたわけですが、それも、そういう点でやはりこういう経営危機を招くようなひとつはローカル線の廃止、これによつてやはりそういうものを招くとしたら、これは通産行政として重大な問題だと、こういうふうに思ひ

わけですが、どうでしょうか。

○国務大臣(田中六助君) 望ましい状態と申しますと、やはり交通輸送体系というものは産炭地の実情を十分考へた上で対処してもらいたいというふうに考へます。

○馬場富君 時間がありませんので、次に中部地区の越美南線の廃止についてお尋ねいたしますが、この線が今回の対象になっておりますけれども、これはどうでしょうか。

○説明員(加賀山朝雄君) まだその政令によります選定基準が最終的に決まっております。段階で、どの線が具体的に対象になるかというところはまだ申し上げることができかねる段階でございす。ただ、越美南線の輸送状況を見ますと、確

にこの線区の輸送密度というものは五十四年度の実績によりまして千三百人ぐらゐの輸送量のところでございますので、当然そういう段階で考慮の対象に入ってくる線であらうというふうには考へております。

○馬場富君 この線はいま数字で説明されたように旅客は横ばいなり、あるいは貨物線は廃止になつておりますが、その原因はどんなところにあるか、どのような結局を握っておりますか。

○説明員(加賀山朝雄君) 具体的にこの線の原因が那邊にあるかということにつきましては、大変的確にはお答えしかねるところでございまして。ただ、一般的に申しまして、こういうようなローカルの地方におきましては、最近非常に並行道路が完備をしまつております。越美南線におきましても国道の整備というものはかなり進んできておりまして、したがって、いわゆる自動車を使われる方というものは大変ふえてきているわけ

でございまして。またいわゆる全体的な過疎の進行というふうな問題も恐らく絡んでいられるのだらうと思ひますが、全体的に見ましてやはり鉄道よりも自動車へのシフトというものがここ十年來い

な形で進んできたということが輸送量が減つてきている最大の原因であらうと考へております。

○馬場富君 いまの説明された以外にも、現地の状況を見ますとほかにも原因が考へられるわけ

です。それはたとえばいまの越美南線の深戸一相生間においては、今年の梅雨期以降大規模な土砂崩れが発生して現在に至つても復旧工事が進められておるという現状です。約半年を過ぎてもまだ開通してない、こういうような状況で深戸一郡上八幡間はバスで連絡をしておるという状況

で、この間はやはり半年以上も切られたというような状況になつてきておるわけです。こういうような一つは問題点等もあるわけですし、それからまた、ダイヤ改正ごとに本数がだんだん少なくなつてくる、たとえば美濃太田の終車は午後八時三十分ごろでなくなつてしまつと、そういう点等について高山本線との連絡もだんだん悪くなつて

かえつて利用価値がだんだんなくなつてきておると、そういう点での問題点もあるわけですし、またこの線では、二十六駅あつてその中の二十一駅までが無人駅だ。乗る人が少ないというけれども、これらを総合してみても、これではかえつて悪くしておるというふうなのが実情ではないかと、そういう点で、やはりこれは廃止する以前にも一つはそういう点についての問題点があると思ひますが、この点のようによろしく考へて

○説明員(半谷哲夫君) ただいま先生からお話ありましたように、ただいま越美南線美濃相生一深戸間で不通になつております。これはことしの五月に第一回の土砂崩壊がございまして。これは雨によるものであります。続いて六月二日に約五千立米という崩壊がありまして、鉄道路線を支えておりました三連が流される、長良川に落ちるといふような大事故になりました。これに對しまして直ちに復旧対策に入つたわけでありまして、線路のすぐ上に、わりあい険しい地形のところでありまして、線路が一番川側でありまして、その上に県道があります。その県道を合せてこの土砂崩壊に埋まつたわけでございます。県道のさらに上の斜面が滑つていくというところで、この県道を開通させるということがまず先決でございまして、これが開通しないと私どもの方の復旧の方法も立たぬということでございます。これについては、県、町等と国鉄と打ち合わせまして、昨日まで斜面の危険な箇所この土砂の取り除き、約四万立米ですけれども、これを終わりました。昨日から国鉄側の復旧工事に入っております。

したがって、大分おくれまして申しわけないんですが、来年三月中には開通させるといふ見込みでございます。非常に長期にわたりますが、地形あるいは災害の状況がそのような状況でございまして、県、町と一緒にこの復旧に当たつたわけでございます。国鉄もこれに誠心誠意当たつていふつもりでございます。

○説明員(吉武秀夫君) 接続が非常にダイヤ改正

のたびに悪くなっておるのではないかと、お尋ねでございましたが、いまのところこゝろ二、三年間はダイヤ改正は行っておりませんので、その点では変わっておりませんが、いまの不通過間の関係で代行輸送があると、それから車両だとかあるいは乗務員の関係で全体として一部区間が不通になつておるところがあるという意味では御不便をおかけしております。

○馬場富君 この越美南線は、北線と合わせまして東海と北陸を最短距離で結ぶ幹線として大正十一年来大きな期待がかけられて、全線開通ということで現在二十八キロの最短距離まで来ておるわけですが、五十三年度十月には計画線から工事線に昇格して調査費までついておるわけですが、これに付きまして、特にこの線は岐阜県、福井県、両県の地域住民には大切な足でもございまして、また二県五十町村によりまして国鉄越美線全通促進期成同盟会というものが結成されて、全線の開通を一つは力強く押しておるのが地域の状況でございますが、これについて国鉄当局並びに運輸省もこれを断念するかどうかということをお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(山地進君) いま御指摘のとおり南線と北線を結ぶものとして越美線というAB線があるわけでございますが、AB線一般につきましては、今回の特定地方交通線の扱いとの整合性をもって現在計画線については工事をとめておるわけでございますが、いま先生のお話のように、これを結べば利用客もある程度はふえるということだろうと思ひますが、この越美線につきましても、やはり開業すれば特定地方交通線に当たる線であるかと考えております。いま御指摘のように、この線につきまして利用客の期待が持てるということであれば、第三セクター化について現地の方でいろいろ御協議いただければ、この工事についてはまた第三セクターが確実にできるといふ場合には工事を再開すると、かような手続になつております。

○馬場富君 いま北海道とあわせまして越美線、ともにいまの説明によればこの再建の対象地域でございすけれども、やはりこの地方線の廃止がひとつは地域社会にも大きい影響を与えてくる、こういう点で最後に運輸大臣に、国有鉄道法の公共の福祉を目的とする国鉄の存続のあり方から言つて、地方線の廃止ということとは、またこういう点についてその精神からかなり逸脱して、方向性、ただ採算というだけの点に焦点がしぼられた一つは解決策ではないかと、こういう点で、これはやはりもっともこの再建案については交通の適正化ということを、地域に合った適正化ということを考えて、これを中心に時間をかけて検討してこれは決定をしていくべきだと私も思ひますが、大臣の見解をお聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(塩川正一郎君) 越美線南北につきましては、最近、両県の首脳者の方々で、この未工事の間、約三十キロ近くあると聞いておりますが、その工事をしてくるならば、これを一括して運営する方法を考えたいという御意見があるということも聞いております。で、先ほども申し上げておりますように、その地域の交通のあり方というものは、やはりその地域の方々がその地域の振興策なりあるいはこれによる広域的な社会活動のあり方、そういうものをあわせて検討されていくと思ひておるわけで、それはわれわれもそういう積極的な提案を待つて検討をいたしたいと思ひておるわけであります。

○馬場富君 それにつきましてもう一点、いま越美南線が特定線になつておりますけれども、やはりあれに並行して同じような状況のもとに高山線がございすけれども、やはり高山線は七千人を突破しておるといふ状況も聞いておりますけれども、そういう点で、この開通ということとはやはり一つは大きな増加の原因になるということと、地域について大きな力にもなる、こういう点で、やはりこの点についてはひとつ再考をいただくことを大臣にお願いしたいんですが、よろしうございすか。

○国務大臣(塩川正一郎君) 特定路線について、これを特別の扱いをしるということとは、私たちの立場をいたしましてはいたしかねるところでございす。しかし、地元でそういう協議が相調ひ、地元を中心とした経営の方策が打ち出されてまいりましたならば、これはわれわれとしても積極的に支持し、またその方向で解決を図つていきたいと思ひております。

○市川正一君 本法案の審議の上で最大の問題は、地方交通線あるいはまた特定地方交通線をどのような基準で選定するかについていまもって政府の統一した見解が示されていないことである。そこで、まず自治大臣に伺いたいのであります。自治省はこれまで、地域の事情とか将来の発展可能性、そういったものを十分加味して政令を決めていたのだと思いますが、これは衆議院運輸委員会での藤原地域政策課長の答弁でありまして、石破自治大臣も当然この立場に変わりはなないと思ひますが、まず確認したい。

○国務大臣(石破二郎君) 担当課長がそう御答弁申し上げておりますことも承知いたしております。私、私もこれと別段変わった意見も持っておりませんけれども、自治省の主張を最後まで貫くことはなかなかむずかしいんではなからうかと、かように考えております。

○市川正一君 そこで聞いておる。それでは、自治大臣は、現在の運輸省案がいま言った地域の事情や将来の発展可能性が十分に加味されたものと、こう理解されておられるのか。また、大臣御自身が先般の参院本会議で、地域の住民だけが犠牲にならないで済みますようにと述べられておられますが、そういうものにも相なつておるのかどうか、この点をまず伺いたい。

○国務大臣(石破二郎君) 賢明な国鉄なり運輸省当局であります。地域の事情等を十分考慮された上で基準をおつくりになるものと考えております。

○市川正一君 人ごとじゃなしに、先ほど来塩川運輸大臣などがいろいろ原則を述べておられる。それについて、よそさんがどうじゃなしに、自治大臣は十分そういう自治省の立場が加味されているとお考えなのかどうか、それを聞いています。

○国務大臣(石破二郎君) 運輸省の政令案なるものを私は承知いたしておりますので、これをどう考えておるかというのを申し上げるわけにはまいりませんけれども、恐らく地域の事情に合うような基準をおつくりになるであらうと期待いたしております。

○市川正一君 ちょっとそばの人がよくアドバイスしてはしいんですが、私、言っているのはこういうことですよ。運輸省案が言っているのは幹線鉄道網を形成する営業線の基準とは、こう塩川大臣言っているんですよ。都道府県庁所在地等の主要都市を連絡する線、つまり、これまでの国会答弁によりまして、人口十万人以上の主要都市を連絡する線、こう言っているんですよ。また、旅客の一日当たりの輸送量が一定量以上、つまり、これまでの国会答弁では四十人以上という量で画一的な基準を示しているんですよ。したがって、こういうものが、自治大臣が、また自治省が従来言つてこられたいわば考え方と照らし合わせるならば地域の事情等が反映されているとお考えなのかどうか、それを伺っているんですよ。

○説明員(大嶋孝君) それなりに地域の事情が加味されておると思ひます。しかしながら、さらにひとつと将来の問題等々詰めるべき問題があるだろうというところで、私も、事務的な段階で検討しておる状態でございます。

○市川正一君 いいかげんなこと言ひなさんな。いままでの主張と今度のそういう運輸省側の見解というのは全然違ふじゃないですか。

大臣に重ねて伺いたい。ここに私、一つの陳情書を持ってまいりました。大臣は鳥取県の御出身で知事までやつてこられた。だから地方線の事情や特殊性、必要性はよく御存じです。ここにあるのは鳥取県の若狭線、これのいわば切実な陳情書

です。そして住民大会もやっております。ここにはこの際反対のために、この法案を阻止するためにがんばっているという大会決議が入っております。その中に、国鉄若狭線統続運行対策協議会顧問参議院議員石破二朗と、こうあるじゃないですか。あなたですよ。あなたが阻止するために一緒にやるというこの陳情書と一緒に御署名なんです。この立場と、いま人ごとみたいにおっしゃることとは一体どういうところが合うんですか。私は、運輸省のこの選定基準案については、この立場に立つ限り大臣は同意できないということを明言するべきだと思いますが、この点はつきり伺いたい。

○国務大臣(石破二朗君) お答えいたします。

○市川正一君 五十五年十月、ことしの十月。

○国務大臣(石破二朗君) たしか昨年ごろと思えますけれども、そういう団体を組織する、あるいは住民大会等もおやりになったかと思えますけれども、顧問のような顧問ということには正確に覚えておりません。——になつてくれないかというようなお話はあったと記憶いたしておりますが、はからずも鈴木内閣の自治大臣に任命されましたので、その際に内閣の方針として、営利企業はもとより名誉職的なあれこれの役職もできるだけ遠慮した方がよろしいという御指示と申しますか、申し合わせがありましたので、そういうものはお断りをするようにということをお命じ、その措置をとっておりますけれども、お示しのとおり、ことしの十月にどうこうということに私の名前を出しておるとしますならば、私の意に反するものでありますので訂正の措置をとるつもりであります。

○市川正一君 この住民大会はことしの八月三日です。そうして陳情にお越したことはことしの十月です。そうしますと、石破大臣は、参議院議員石破二朗氏は、こういう住民の切実な要求に対しては耳を傾けないと、こういう立場だということなんですね。じゃ、ここで確認しまし

う。そういうことですね、名前はおりると。

○国務大臣(石破二朗君) もとより有権者あつての私の今日の地位であります。有権者の御意思は最大限に尊重し、これが実現に努力しますけれども、どうにもならぬことはどうにもなりませんからといって、御容赦願ひにやならぬ場合もあると思ひます。

○市川正一君 どうにかなるとかどうにもならぬとかいう話じゃないんです。一体こういう住民の正当な要求に対して、あなたは政治家としてどういう立場をとるのかという、そういう選択の問題ですよ。

それで、前へ進みますが、先ほどあなたがあらぬときに、塩川運輸大臣は、例のいやいや論争やっていたんですよ、お留守の間に。自治大臣は立場上いやいやであつてということをおねけぬけと言っておられたんですが、これもいやいやなのか、それは後で聞きますが、私は第三セクターの問題について重ねて伺います。

去る六日に、運輸省及び自治省の統一見解なるものが提出されております。これによりまして、「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」と、こうなっております。この問題について石破大臣は、先日の参院本会議でも、「第三セクターを設置しますれば、国が経営しても赤字が出る路線でありますし、下手をしますと、第二の国鉄、ミニ国鉄になると、こう答弁されておる。記憶なさっているでしょう。また自治省は、これも藤原地域政策課長の答弁であります。第三セクターに仮に地方公共団体が加わりまして、そういう状況ですと、地方財政としては特別な財政措置を講ずることは非常にむづかしい」とも答弁されております。そうしますと、慎重に検討した結果、地方財政の現状から見ると第三セクターへの参加は困難であると、こういう結論にならざるを得ないというのがいまの実情だと思ふんですが、この点いかがでしょう。

○国務大臣(石破二朗君) そのとおりと思ひます。

す。

○市川正一君 そうだとすると、私はこの統一見解についてはこれはごまかしだ。そうだとしたら、自治大臣おっしゃった。ところが、自治省と運輸省の統一見解はそういうことを明記されていない。これまた両省の不統一ですよ。この点はつきりしていただきたい。

○国務大臣(塩川正十郎君) 統一見解におきましても、なかなか困難という言葉は使っておりませんが、読みますと、「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、現状から見ると、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」と、こういうことでございまして、地方自治体としては、第三セクターに入るといふことは、これはなかなか慎重な問題であるということにはわれわれ相違ないと思ひております。

○市川正一君 私が質問したのは、先ほどの議事録をお調べいただいてもいいんですが、第三セクターへの参加が困難であるという問いかけです。それに対してそうだとおっしゃったんです。ですから、慎重にやらなければならぬというんじやない。結論として困難であるという見解を私求めたら、そうだと肯定されたから、おかしいじゃないかと、こう言っているわけですか。

○国務大臣(塩川正十郎君) 現在の制度のもとにおきましては、私も答弁いたしておりますように、よほど赤字のウェイトとそれから地域の開発、住民の福祉というものとバランスをとって、そこで踏み切られるものだと私は思ふんです。でございまして、将来の問題として、第三セクターに対する国の全面的な対処処置というものが当然これに付属してそういう環境づくりをしなればならぬ。私も答弁申し上げておりますし、これは先ほど石破自治大臣のおっしゃっているのとは私は符合するものだと思うております。

○市川正一君 結局幻みたいなんですね。この点はいずれにしても引き続き運輸委員会において追及をしていただくことにして、私、きょうは連合審査なので問題を少し進めたいと思ふんですが、通産大臣にお伺ひいたします。

もしこういう運輸省案がそのまま実施される場合には、地場産業を初めとして地域経済に与える影響は甚大であります。したがって、各地方自治体ぐるみの反対運動が展開されているのもまた当然であります。

ここにも、もう一つ、陳情書を持ってまいりました。これは岐阜県吉城郡の神岡町並びに上宝村挙げての陳情書であります。この神岡線というのは特別豪雪地帯であります。その指定も受けて、積雪量が約二メートルを超え、一月一日から三月十四日まで間は路線バスも直通運転を閉鎖するところでありまして、加えて現在ここに三井金属の神岡鉱業所がございまして、毎月約八千トンの濃硫酸が国鉄で運ばれておりますが、国鉄が廃止になりますと、これがトラック輸送に転換される。この場合の交通事故等による危険性はかり知れないものがあります。さらにこの地域は昨年特定不況地域に指定を受けたところであり

ます。そこで伺ひますが、こうした状況にあるとえばこの神岡線の廃止は、地域経済にとつてきわめて重大な問題であると考えますが、通産行政の見地から、大臣いかが考えでしょうか、見解を承りたい。

○国務大臣(田中六助君) 私どももいたしましては、地場産業の育成、したがってその地方の雇用との関係、そういう観点からもその地方に即した線で地方交通網の選択基準というものを決めていかなければならないというような気持ちでございます。

○市川正一君 もう一步立ち入った御答弁を期待したいんですが、これはもう一つの例です。それは滋賀県の信楽線であります。ここは有名

な信楽焼の産地でありますけれども、伝統的工芸品にやはり通産省から指定を受けています。この信楽線は昭和二十二年に沿線の山を裸にしてまでまくら木二万三千本を町が供出して再開に協力したんです。いわば地域住民の汗とあぶらでつくり上げた結晶の路線であります。いまも町を挙げて信楽線利用促進協議会というのをつくって国鉄利用に実に涙ぐましい協力をいたしております。かつ産業の上でも焼き物の燃料の油、その輸送をこの信楽線に頼っているのであります。田中通産大臣も北九州、産炭地の御出身です。こういう地場産業、地域産業の上で国鉄が果たす役割りというのはよく御承知です。としますと、塩川運輸大臣は、一々地域の実情を考慮していたらローカル線廃止できないと、これはきょうではありませんが御答弁なさった。きょうも運輸省案は政令の原則として貰きたい、こうお答えになっている。地域経済などへの影響を考えますと、通産大臣としてこういう運輸省の考え方に全く同意されるのかどうか、一考の余地はないのかどうか、この点を重ねてお伺いしたいんであります。

○国務大臣(田中六助君) 先ほども申し上げましたように、地場産業の育成、雇用の拡大、地方の時代ということでごきますし、神岡線あるいは信楽線、そういうような線も住民との結びつきが非常に伝統もあって、やはり地方のそういうものを勘案していかなければならないというふうに考えます。したがってこういう観点から、私どももいたしましたは運輸大臣ともあるいは運輸省事務局と当局とも、事務当局同士が十分相談の上、選択の線を決めていかなければならないというふうに思っております。

○市川正一君 事務当局でなしに、私は通産大臣が乗り出してこういうやっぱり地場産業、地域産業を守る立場からひとつ大いにその力説、主張をやっていたきたい、こういうことを希望いたします。大臣にはお引き取りただいて結構でございます。

裁はこれまで法案審議の中で、国鉄再建は労働組合の協力がなければならぬと、こう言明してこられました。また、昭和四十二年の十二月十五日に国鉄と国労が締結した「近代化、機械化及び合理化等に伴う事前協議に関する協定」で、近代化、合理化計画についての事前協議制を決めております。したがって、たとえば外部委託をする場合といえども、労働組合側の同意なしには強行しないということになると思いますが、この点についてまず総裁の確認をいただきます。

○説明員(高木文雄君) 今回の法律の中できわめて重要な部分は、私どもが能率のいい経営ができればどうかということでございますけれども、能率がいい経営というのにつきましては、当然現に働く職場にいる諸君の理解と協力がなければならぬわけでございます。従来もそういう点については相当てしてまいったつもりでございますけれども、今回の仕事は大変従来とは増して大きな仕事でございますので、この問題についてはあくまで労使間でいろいろ話し合いをして、その理解のもとに進めていかなければならぬことは当然のことであるというふうに考えております。いまお示しの線は私どもそのつもりでおるところでございます。

○市川正一君 理解ということは合意、同意ということと承つてよろしゅうございますね、労使間の。

そこで私は、そういう立場から具体的に荷物の取り扱い業務の外部委託問題について伺いたいのであります。ここに持ってきてまいりましたのは、東京の北、南、西の三鉄道管理局がまとめた昭和五十五年度の近代化合理化計画の文書であります。これによりますと、管内三十一の駅での手小荷物取り扱い業務を外部業者に委託する計画となっております。そして「近代化合理化事業実施行程表」、つまりスケジュール表を見ますと、これでありますが、荷物取扱業務の委託は十一月末に組合側に提示し、そして三月末に交渉妥結予定とな

○説明員（吉井浩君）　ただいまの荷物の合理化事業につきましては一応地方事業ということで東京の三局と対応する労働組合との間の話ということでございますので、私ども直接に関与はいたしておりませんけれども、そのような計画を年初に立て、そのような行程で進みたいという気持ちを持っておることは承知いたしております。

○市川正一君　そうしますと、まだ労働組合には具体的な提案はされていないわけですね、現時点では。

○説明員（吉井浩君）　近々に提案する予定というふうに聞いております。

○説明員(吉井浩君)　ちよつと總裁の前に前段としてお答えをいたしたいと思いますが、ただいま先生お示しの文書につきましては、私どももその現物を見たわけではございませんが、話はただいま承りました。

それで、実はこれは団体交渉、もちろん確定いたしましたから実際の業務委託ということになるわけでございます。これも従来例もございまして、実は鶏と卵の話になるわけでございますが、やはり国鉄当局として提案を申し上げる以上、提案が団体交渉でまとまったという場面では実は受注先がないということでは責任のある提案がでか

○市川正一君　ところが、この国鉄の荷物取扱業務を受託している会社に北関東鉄道荷物株式会社というのがあります。この会社は昭和四十六年に設立された。そして社長の秋山丈夫氏は元国鉄経理局の財産課長で、いわゆる国鉄の天下り企業の一つであります。この会社が出したとし十一月一日付の文書がここにあります。これによります

と、一國鉄の手小荷物取扱業務の委託を受け、北
関東の主要な各駅で営業してまいりましたが、昭和五十六年四月から新たに東京都内の主要荷物基地の業務受託が決り、会社の事業が大きく飛躍することとなりました。」と、こう明記しております。そして別の文書でもっとはっきり、もともとこの会社は最近まで北関東荷物というふうに言っておりまして、御承知のように、これが都内の主要荷物基地の業務委託を受けるため社名を北関東荷物から北関東鉄道荷物とわざわざ社名変更している。そして新たな業務受託のため新入社員の募集までしております。勤務箇所は国鉄隅田川駅と、こうも書いております。

このようなことは国鉄との間で委託契約が締結されているのか、あるいは締結が確実だという保証を国鉄が与えない限りできないことであります。これは先ほど総裁も確認された事前協議協定、これを無視し、また、団体交渉権をも否認するそういう不当なものと言わざるを得ぬと思うの

このようなことは国鉄との間で委託契約が締結されているのか、あるいは締結が確実だという保証を国鉄が与えない限りできないことであります。これは先ほど総裁も確認された事前協議協定、これを無視し、また、団体交渉権をも否認するそういう不当なものと言わざるを得ぬと思うのであります。総裁の責任ある見解を承りたい。

ることを期待するわけでございますし、やはり先ほどおっしゃいました年度末というのは職員の需給なり、あるいはまた新たな職場に職員をつけるという意味でも非常に適当な時期でございますので、やはりその時期を旨として万端の準備をいたしたいということでございます。

○市川正一君 総裁に伺いたいが、そういうやり方が常道なんですか、既成事実をどんどん進めていく。そしてここに、見てくださいよ。――「五十六年四月から新たに東京都内の主要荷物基地の業務受託が決り」と、こうなっているんですよ。そういうような労働組合等にも提示もしてない、労働組合とも話し合っていない、そういうものを決まったという形でどんどん進めていくことが通常のやり方だということを言っているのに、こういうようなことをほっといていいんですか。

○説明員(高本文雄君) 当然労使間で話し合いが決まりませんと、そういう移りかわりはできないわけでございます。しかし、一方において今度は受け入れ体制をつくっておきまされ、これまで国鉄というところは一日も仕事を休めないところでございますから、受け入れ体制は受け入れ体制で同時並行的にやっていると、これはまた当然のことではないかと思うわけでございまして、もちろん結果として労使交渉でまともななければそれはそういうふうに進まないということになるかと思ひます。

○市川正一君 国鉄国鉄と言ふけれども、私も国鉄マンの一人ですよ、御存じだと思いますが。だからこういうことをやっていると、いろいろなことないじゃないですか。ちゃんと労使慣行に基づいて既成事実をどんどん進めていって、だからもう四月からこうなっている、私はこの北関東鉄道荷物株式会社が、これがどうのこうのということを書いてあるわけじゃないですよ。こういうことをやるというのは、国鉄が何にも言わぬのに勝手にやるはずはないんですよ。国鉄がやらしているんですよ。この問題についてはやはりけじめを

はつきりしていただきたいということを重ねて要求します。

○説明員(高本文雄君) もちろんけじめをきちっとしなきゃいけないわけでございます。そのけじめというのは、そういう労働条件その他労働者の生活にとつて非常に重要な問題についてはあくまで基本的に労使間で話をして決めるということでございます。そのことは一向踏み外してはいけません。

○市川正一君 元へ戻しておいてください。労働組合の方にまだ提示してないものをどんどん既成事実を進めるのはまずいと、もう一遍くぎを刺しておきます。時間がありませんからね。

○説明員(高本文雄君) やはり両方並行的にいかざるを得ないということだけは御理解をいただきたいと思ひます。

○市川正一君 それは労使慣行に反するものだ。そこで伺いますが、そういう荷物の取扱業務の外部委託、これで人員がどれだけ削減されるのか。また荷物取扱業務の外部委託で経費はどれだけ削減できるのか。そういう試算をお示し願ひたい。

○説明員(吉井浩君) 当面の問題でございまして東京三局の問題につきましましては、先ほども申し上げましたように、ただいま近々に労働組合に提案をするという段階でございまして、それに先立って何名減にするということを申し上げることはひとつ差し控えていただきたいと思います。それから、先ほど申し上げましたように、荷物の合理化、部外外注を含むわけでございます。これにつきましましては地方の事業として鋭意これまでも進めてまいりましたし、今後とも地方それぞれが地方の実情に照らし、また職員の需給に応じて進めてまいるといふことでございまして、これは先般も六十年年度までの三十五万体制につきまして御質問を他の先生からいただきましたが、目下その具体的な作業をいろいろ各部門部門で進めておりまして、その集計がまだ完成してない、作業そのものは現在進行中の段階ということでございます。

ますので、ただいま御質問の総体の人員ということにつきましてもただいまここで答えする用意がない次第でございます。

それから、これによつてどの程度の経費削減ができるのかというお尋ねでございます。これまたそれぞれの駅によりまして個々に進めてまいったわけでございますし、これからは進めてまいらうわけでございます。やはり状況千差万別でございますので、その駅の状況、あるいは部外委託をいたします業者がほかにもどういふ仕事と関連してやってくるかというふうなことによりましてかなりの開きがございます。一律に何ほどの経費削減といふことを申し上げるのははなはだ困難でございます。せつかくのお尋ねでございますので、きわめて大づかみな、これはある程度動もまじえてという程度でございまして、大体二、三割の程度の経費削減という効果は生まれるものというふうな期待をいたしております。

○市川正一君 いまは試算中だというお答えですが、かなり作業進んでいるんじゃないですか、総裁。私が入手した資料によつても、三十五万人体制に向けて各業務機能別に合理化件名と削減目標を試算しておられる。たとえば、運転関係では二万六千人、営業関係では同じく二万六千人、施設関係では七千四百人等々、合計六万八千九百人、これに地方線廃止や自然減などを加えると七万四千九百人になる。こう見込んでおられる。

そこで伺いますが、わが党小笠原委員も運輸委員会の場で、六十年年度の収支見込み、また業務別、作業別合理化計画などの資料を要求しておりますが、提出されな。作業中だ。では本臨時国会のこの会期中にこれは提出されるのかどうか。これは審議と重大な関連を持ちますから、その点、最後に明確にしたい。

○説明員(高本文雄君) まず第一に、ただいまお示しの数字は私どもは承知をいたしておらないものでございまして。いろいろな数字が各担当の間で作業の段階として出ているかと思ひますけれども、それは当然まず最初に労使間で話し合いをし

て詰めていくことによつて国鉄の案になり得るわけでございます。いまのところ、まだ国鉄の案としてはそういう数字をきちっと詰めたものがない。それでは、いまお示しのようないふ提出のことにしては、お約束はできない、数字を持っておりませんのでお約束をいたしかねるわけでございます。

それから、いつどういふふうにしてその数字が固まってくるかということでございますが、これはいま労使ともども非常に苦慮いたしておるところでございます。われわれはわれわれで経営側として数字をつくりつつあるわけでございますが、大変大きな変な仕事になるわけでございます。それから、これをどういふ段階で組合側との話し合いに入るかということについては、私の方都合もありませんけれども、各組合にもいろいろ都合がございますので、これを仮に法律が通りました場合には、その法律の条文に従ひまして経営改善計画を出さなきゃならない、そこには職員の数にも触れざるを得ないということでございます。なるべく早くそういう労使間の話し合いに入りたいわけでございますが、それと両方ともいろいろお立場がありまして、まだいつ何月何日からというところまではきておらない現状でございます。

○市川正一君 まことに無責任きわまる。先ほど経費削減は二、三割、こういうアバウトな数字を……

○委員長代理(桑名義治君) 時間が過ぎておりますので簡単にお願いします。

○市川正一君 これで終わります。――というふうなことで、しかも一方では、さっきも言いましたように天下り企業にはすでに下請発注をし、新規採用まで進められておる。結局、私はこの国鉄再建法なるものは国鉄破壊法だということを断ぜざるを得ない、そういうことを申し述べて私の質問を終わります。

○伊藤郁男君 最初に、運輸大臣並びに国鉄総裁にお伺いをしておきたいと思ひます。

再建法の骨子、もちろん十分に理解をすることができ、これを実際に実施せしめるためには、これはもう閣議了解で明らかに、運輸大臣の提案説明の中でも明らかにされておりますけれども、労使が相協力して一致して当たらなければと無理だ、こういうことはもう天下周知のところであると思うんですが、そういう考え方で進められるのか、基本的な考え方をまず大臣と総裁からお伺いしておきたい。

○説明員(高木文雄君) 一番大切なことは、職員が国鉄の経営の実態というのについて十分理解をし、そして一種の愛社精神といえますか、そういう気持ちで仕事をしてもいいような雰囲気をつくり上げることだと思っております。七万四千人というお話が先ほど市川委員からも出されたけれども、なかなか容易なことではないわけですが、労使の間で心の通いをつくり上げるということがまず大事なことでないかというふうには思っております。その意味ではお尋ねの気持ちで取り組んでまいりたいと思っております。

○国務大臣(塩川正十郎君) もちろん国鉄も企業体として活動しておるわけでございますから、当然それに従事する管理者といえ職員といえ、一致団結いたしまして、そして新しい気持ちでこの再建対策に取り組んでもらいたいと思っております。それがためには、何といたしましていま国鉄の労使双方における関係を正常化することでございます。最近におきまして55・10の実施に見られますが、最近非常に正常化してまいりました。出ておりますので、私はこの空気をずっと育てていってほしい、そして、一人一人につきましては、やはりその能力を上げていただく、そのことがやはり国鉄の再建への一番の近道であるように思っております。そういう観点から見まして、この再建法案が成立いたしましたことを歓迎いたします。国鉄全体が燃えるような気持ちで再建へ取り組んでくれることを強く期待

するものであります。

○伊藤都男君 心から期待をするあるいは心の通い合えるような体制をつくりたい、こういうことを言われておりますけれども、言葉から言えば、そのとおり、そうならば一番いいわけでありませうけれども、しかし国鉄の中には、御承知のように五つの労働組合があり、考え方も基本方針も全部違ひ、こういう組合があるわけでありませうけれども、その可能性が一体あるのかどうか。

○説明員(高木文雄君) 一面においてはただいま大臣がお触れになりましたように、この十月一日からのダイヤ改正の場合には、各組合ともいろいろの事情もありましたけれども、比較的平穩裏にこうした改正に入っていたわけでございます。そして、そういうことでいま大臣から労使関係が好転していきまうかというお話で表現されたわけでございますけれども、また他面におきましては、実はいまこうやって重要な法律を御審議の最中でありまうのに、一部の組合は近々ストを構えるというふうなことを宣言をいたしたわけでございます。これはどうも非常に常識に外れるではないかというところで説得等に当たっておりますけれども、いろいろの事情もございませうけれども、何と申しますか、全体としてそういうことにもいかないというところで、先日来われわれの方と一部の組合との間でつばぜり合いといひますか、話し合い、つばぜり合いを繰り返しておるところでございまして、そういう結果にならないように非常に強く希望しておりますけれども、長年の余り好ましかる習慣的なものがありまうので、いまの段階で責任をもってこれというところまでにはちょっとお約束できない、困った状態にいま陥っております。

○伊藤都男君 総裁も言われましたように国労、動労はこのまま二十五日、再建法の成立紛争というところでストライキをやる、こういうことを明らかに決定をされているわけですか。

そこで、御苦勞のはどはわかります。説得を続けておる、こういうことでございませうけれども、現実には両組合が組織決定をやつてストライキをやまして、そういう構えを明確に出しておるわけでありまして、そこで何伺いをしておきます。このストを一体違法なものと考へておられるのかどうか、運輸大臣いかがでしょうか。

○説明員(高木文雄君) 言うまでもなく現行法上公企体にはスト権を禁止されておるわけでございますから、現行法から照らして明らかに法律違反だということは疑いもない事実だと思ひます。

○伊藤都男君 そこで、法律違反であることは明らかだ、こういうことを断定をされるならば、このストライキに対して厳正な態度で臨むのが当然のあり方だと私は考へる。法治国家でありますから、法律を守る、秩序を守ることによってこの法治国家が維持されるわけでありまして、この違法、無法を許せば、やっぱり民主主義は崩壊してしまふ。したがって、このストライキに対してよの特段の努力をしていただきたい。運輸大臣のお考えをお伺いしたい。運輸大臣。

○国務大臣(塩川正十郎君) そういう不幸な事態にならないように私といたしましては強い警告を発したいと思っております。

○伊藤都男君 そこでさらにもう一步進めましてお伺いをするわけですが、現実には二十五日にストライキが行われて国鉄が損害を受けた場合、ストライキが行われればもちろん損害があるわけですが、今度のストライキはもう地方線などを中心にしてやられる、こういう計画のようでありませうけれども、国鉄が損害を受けた場合に損害賠償の訴えを起すつもりがあるかどうか、これもお伺いしておきたい。

○説明員(高木文雄君) 仮定の問題で大変お答えしにくいわけですが、ストによって損害があつたという場合には賠償請求をするのが本来の筋道だと思ひます。しかしこれはいろいろの事情もあり、過去の歴史もあり、御存じのように、あれ、昭和五十年でございましては請求をしたことがなかったわけで、訴訟上の技術の問題

もありませうし、いろんな問題がありまして、賠償請求しなかつたわけですが、五十年の段階では、新しくそういう体制をとつたということでございまして、いまその訴訟を繰り返しているところがございますけれども、法律的には非常に多くの問題があるわけでございます。いま私どもの気持ちとしては、その五十年時点でのストの問題についての損害賠償の請求に、裁判上のことには精力を集中をいたしておるわけでございます。そして、その後起りましたストにつきましては、注意分散になつてもいいと思ひますので、請求をしてないという状況でございます。

今後の問題につきましては、事案の内容その他にもよりますので、こゝでどっちともお答えをすることは差し控へさせていただきますと存じます。

○伊藤都男君 ここに一つの資料があるわけですが、これは鉄道労働組合が作成をした資料であります。五十年から五十五年のこの六年間におきまして、スト件数が、五十年は九件、五十年は六件、五十二年は八件、五十三年は十一件、五十四年は五件、五十五年は、四月十六日分を含めて一件、そこで、客車あるいは貨車を含めてこの間に運休をされた本数は六十五万六千五百五十三本に達するわけでありませう。これは、損害額の計算にはいろいろの方法があると思ひますけれども、この間に六十五万六千五百五十三本が運休をし、千一億円が減収になつてゐる、こういう数字があるわけでありませう。先ほど高木総裁は、就任以来四年半かけてようやく一億損失を減らした、こういうわけでありませうけれども、それと同じような額が、ストライキによって損害額として明らかにされてゐるわけですか。この点どう思ひますか。

○説明員(高木文雄君) ただいまの数字は、ちょっと私どもの数字と、ほぼ同じでございます。ただそれは、いまもお触れになりましたように、減収額でございまして、損害額ではないわけでございます。収入額と減収額の関係は非常に複雑でござ

ざいまして、そのゆえにこそ裁判所でもいまいろんな争いになっているわけでございます。しかしいずれにしても、かなりの額にはなると思われます。そういう意味で、私も違法であるといふことのほかに、収入減をもたらすものであるということにおいて、そしてさらに、収入減の結果として重大な関心は持つておりますけれども、先ほど来申しておりますようなことで、ある一点の案件に集中していま訴訟で争つておると、こういう事情でございます。

○伊藤郁男君 関連して確認をしておきますが、その訴訟を取り下げる意思はありますか、ありませんか。

○説明員(高木文雄君) これはもう各会期ごとに国会でお尋ねがあり、お答えしているところでございします。

○伊藤郁男君 これは決算委員会で、わが党の柄谷議員がこの問題で質問をされております。そのときには、現在のところは取り下げる意思はないんだと、こういう答弁になっております。運輸大臣の答弁だと思ふんですが、果たしてそうなのか。

○説明員(高木文雄君) その時点はいつであったか、ちょっといま記憶をいたしておりますが、今日たまたまの時点において取り下げる意思はないわけでございます。

○伊藤郁男君 ということは、現時点において取り下げる意思はないけれども、今後情勢の変化があった場合には取り下げることもあり得るという意味合いも込めておられるのかどうか、確認をしておきます。

○説明員(高木文雄君) 現在の時点においてそう考へておられるわけでございます。世の中しよちゅう変わるから、それは、その先のことはどうかと言われましても、今日はちよつとお答えできません。

○伊藤郁男君 これは重大な発言だと思ふので、すでに情勢は変化しております。これはどう

いう変化かといふと、国労、最近になりました、当局が損害賠償を取り下げるならば、三十五万体制に協力していくというような柔軟な方針を打ち出したと聞いておる。事実、現にその方針の中で、当局は三十五万体制を強く求めている。国労は損害賠償の取り下げを要求している。この両者の要求をともに満たすことができれば、労使の妥協は成立すると、こう書いてある。だから情勢は変化している。だから、いま総裁の言われまうように、情勢が変化するならば、この問題も考える余地があるというようにいま私は受け取つたわけでありまして、その点はどうかでございますか。

○説明員(高木文雄君) 三十五万人体制という、非常に大きな仕事をしなければならぬという問題が一つございします。それから、過去において損害賠償で争つておるといふ事実が一つございします。しかし、それは本来無関係なことでございます。で、いま一部の新聞で報ぜられておりますような、そういう取引とか何とかということにはなり得ない問題だといふふうにわれわれは考へております。

○伊藤郁男君 国鉄当局がこれまで労使関係正常化のためにして行つてきたいろいろさまざまなことがありまして。しかしそれは、労使関係の正常化のためということではなくて、当面の問題に妥協に妥協を重ねてきた。たとえば駅や電車等にビラが張られていて、落書きがある。これも放置している。違法ストに対する処分を延期をやる。いやがらせを含む職場暴力を放置している。それから違法スト参加者の抜き上げ、免職者を再採用している。恐らく運輸委員会でもこれらの問題が討論をされたと思うので、こういうようなことが労使の正常化につながる、とんでもない話。したがって、こういうような取引が行われている陰で、まじめに働いている職員が踏み台にされていくといふことを十分に認識をされてほしい、こういうふうに思う。時間がありませんから、この論争はこれで終わります。

そこで、次にお伺いをしておきます。

国鉄には指定業者というものがあつたわけでありまうけれども、指定業者というものはどのくらいに数に上つておりますか、実情を明らかにしていただきたい。

○説明員(吉井浩君) 先生お尋ねの指定業者の意はちよつと私、とつさでのみ込めないわけでございますが、国鉄の契約の内容をいたしまして、日本国有鉄道法に基づきます契約につきましては、一般原則は、公開競争入札ということになっております。したがって運輸保安上きわめて精度を要求されるもの、あるいは契約の不履行によつて国鉄の業務に重大な損失を受けるものといふふうに政令その他で定めのあるものにつきましては、随意契約もしくは指名競争入札という方式が認められておまして、あるいは先生お尋ねの指定業者というものが、随契約もしくは指定業者という範囲に含まれておるものであります。ちよつとその辺が私、御質問がよくのび込めませんので、まことに申しわけないわけでございますが、随契約もしくは競争入札という指名業者の総体の数は私、よくつかんでおりませんけれども、これにつきましては十分な資格審査をいたしますので、それほど莫大な数字ではないということだけお答えを申し上げます。

○伊藤郁男君 それでは、一つの事例がありまして、私の調査によれば、東京都の八重洲一丁目八番九号に、ユニオン交通産業株式会社という会社、これは、厳重な審査の上国鉄と取引を行う指定業者となつておるのかどうか、事実をだけ……。

○説明員(吉井浩君) ユニオン交通が取引をいたしております相手は、これは国有鉄道で直接ではございせん、国鉄の共済組合、この福祉活動の一環として物資部というものを経営いたしておりますが、その物資部にユニオン交通が五十三年の十二月でございしたか、それ以降、清涼飲料水の販売、あるいは清涼飲料水の自動販売機といふものの設置という契約を結んで相手になつております。

これは先ほど申し上げました日本国有鉄道法に基づく契約とは全く違う性格のものでございまして、物資部の場合には、ただいま申し上げました職員の福祉のため、低廉良質な商品を提供するといふ目的でございします。で、運輸、保安その他は全くかわりないのでございします。したがって、物資部につきましては、一般のストアでございします。物品販売業と同じような経済原則というものを優先に行つておるわけでございます。したがって、物資部と取引をする場合には、あらゆる業者の参加、相手となることを認めておる。これが規程の原則でございます。原則と申しますか、規程そのものはそのようになっております。したがって、鉄道における一般競争入札、これも特定の会社を排除するということにはございせん。特に欠格のある会社以外はずべて相手方にしてありますが、それと同じような次元で物資部の場合には個々の業者と契約をいたしておる。したがって、お尋ねのユニオン交通というものは、先ほど私が申し上げました厳密な審査を経たという内容には該当いたさないわけでございます。

○伊藤郁男君 その国鉄共済組合の代表者はだれですか。

○説明員(吉井浩君) 共済組合の運営は、御承知のように、国鉄からの負担金とそれから組合からの掛金で運営をされておりますが、代表者は日本国有鉄道総裁でございます。

○伊藤郁男君 関係がないと言ひましても、国鉄共済組合の代表者は高木総裁、事務局局長は職員局長が兼務している。最終責任は高木総裁にある。これはもう当然ですね。

そこで、この会社の役員、代表者が牧野文夫さんという方、取締役が細井宗一さんという方、あるいは勝亦清美さんという方がなる。監査役として人見美喜男さんという方がなる。みんなこれ、国鉄の関係者とOB。そういうようにこの資料の中にありますが、その牧野さんとか、細井さんとか、勝亦さんとか、人見さんという方は、ど

ういう経歴の方ですか、ちょっとお伺いをしたい。

○説明員(吉井浩君) いまお挙げになりました名前のおうち、牧野さんにつきましては私余り詳しい経歴を存じ上げておりません。あとの三人の方は、それぞれ現職もしくは比較的最近に退職されました国鉄労働組合の役員の方でございます。

○伊藤都男君 牧野さんという方は国鉄労働組合の青年部長もやられた方です。これ知らないというわけはないと思うのです。細井宗一さんは、もう労働運動やっている方はだれでも御存じの方です。国鉄の中央執行委員二十八年もやられて、ことしの三月退職をされた大変な方です。勝亦さんも国鉄の東京地本の副委員長をやる。そうして人見さんは、現に国鉄の中央執行委員であつて、福祉担当だつた。こういうことになる。全部国鉄の方々ですね。こういう方々と、こういう会社とどのような取引の実績があるのか、わかりましたらお答えをいただきたい。

○説明員(吉井浩君) 先ほども申し上げましたように、物資部の場合には、これはいわば経済原則というに従ひまして相手方を選定いたしておきます。したがって、この場合に、この会社と契約することが物資部の経営上、また職員の福祉の上にも有益であるかどうかという問題は問題にならうかと思いますが、担当いたしました物資部におきましては、自動販売機の設置の場合でございますが、この会社はKK日本自販機という会社、これは自動販売機の国内シェアの約三〇％を掌握しておられる会社のものであります。そのことの代理店契約というものをこのユニオン交通は所持しておりまして、そして市価よりも一割低きに清涼飲料水を提供する。また、その設置につきまして売り上げの八％をマージンとして物資部に納める、こういう条件の提示がございました。この種の業種としては、他の見積もりにおきましてもこのような条件で提供するところはないということでございます。したがって、先ほど申し上げましたような随契、物資部の契約の

場合には、一般の業者といえますか、会社を相手にいたしまして、特にこの条項が欠格に当たるという判定は、法的にもなかないかというところであらうと存じます。

契約額といつたしましては、五十四年度に約三千五百万円というふうな契約額をいたしております。

○伊藤都男君 私は、組合の役員をやめてからどんな仕事をやつたて別におかしきはないし、どういふ会社を設立しようがこれはおかしきない。あるいはもとの地位と顔を利用して商売する、これはもうどうってことないと思うんです。

しかし、問題は公営企業ですからね、公営企業がこういう形のものを取りまして、特別な配慮みたいなもの考慮が動いたとすればこれは問題がある、こういうふうに私は思っているわけでありまして、この問題について、そういうことの問題について、これはこじけなやないと思うんですよ。全国にかなりあるんじゃないですか。そういうことで私は取り上げてみて、一体この問題について当局はどのように考えておられるのか、このことを聞きだつたわけでありまして。

○説明員(吉井浩君) 繰り返して申し上げますように、物資部の契約というものはあくまでも経済原則に従つてやろうということでございます。提示されました内容がきつめて他に比べて有利であるというところで選定をいたしましたので、そのために特別な配慮ということを先生いま仰せでありましたが、それ以外の経済外的な特別な配慮というものを加えたことは全くないというふうに存じております。したがって、ほかにもこれよりも有利な条件で同じような仕事を提供する方が出てまいれば、これは当然考え直さなきゃいかぬということであらうと思ひます。

○伊藤都男君 この問題は、ある一部では労使の癒着、こういうことも言われているわけでありまして、十分に御検討をいただきたい。

最後に、一つだけ運輸大臣に確認をしておきたいと思ひます。

実は第三セクターの問題に関連をするわけですが、私が地方行政委員会の質問の中で、自治大臣に對しまして、地方団体が住民のいろいろな要望があつてやむを得ないから、赤字覚悟でも第三セクターでいくんだと、こういうことを決めた場合にはどうかと、こういう質問をしたわけですが、そのときに自治大臣は、赤字覚悟でやるならばどうぞおやりください、しかし国は、当然赤字が出るんですけれども、その赤字を補てんをするようなことはしません、どうぞ勝手にやりくださいというふうな御答弁があつたわけでありましたが、運輸大臣も同じ考え方で臨まれておられるのか、その点をお伺いします。

○国務大臣(塩川正十郎君) いま問題となつておりますこの特定地方交通線もしくはAB線で、開設をいたしまして特定地方交通線に相当する路線、この路線を第三セクターによつて経営をしていただく場合には、そのよつて来る赤字の半分額は国が五年間補助をするということになつております。

○伊藤都男君 時間が参りましたので、ここでさまざまな問題を質問をしたいわけですが、これで終わりたいと思ひます。

○森田重郎君 私は、この国鉄再建法案に賛成をさせていたたきます立場から二、三の問題につきまして、特に国鉄総裁と運輸大臣にお尋ねを申し上げたい、御意見を伺ひたいと、かように思うわけでございます。

実は、はつきり申し上げまして、私この国鉄再建法案をいろいろと読ましていたたきました。同時にまた、参考資料等もいろいろな角度から拝見をさせていただいたわけでございますが、一口に申し上げまして、どうも国鉄さんは私どもは古いと、こういう感覚が非常に強いわけでございます。古いというところが是であるか非であるか、そういう問題は別といたしまして、いすれにしても長い歴史の中で今日のわが国の近代社会に大きく貢献されたその国鉄さんの役割、使命といふものに對しましては、これは深甚なる敬意を表

したい、かように思ひますが、反面、考えてみますと、ある意味ではこれはあなたが経営の技法であるとかテクニクの問題であるとか、そういう問題は別としまして、どことなく古いという感じが実はしてならない。

たとえば、この法案をちょっと拝見いたしますと、たとえばの話でございますが、この十五条の鉄道敷設法ですね、これは大正十一年にできています。大正十一年、私は大正十一年生まれでございますが、ちょうど五十八年前、恐らくは大正十一年生まれじゃないかと思ひます。でございますが、もちろんこの間にいろいろとその時代時代に即応するような形で法改正はなされておると思ひます。それから、この鉄道営業法に至つては、これは明治三十三年ですね、日露戦争の前ということになるわけですね。まさにこういうふうな一面を見ただけでもいささか国鉄さんは古い、こういうことをあえて申し上げたい。といひますのは、その裏を返せば、この辺でやはり大きくこれからの明るいそして近代化された国鉄に脱皮していただきたい、かような意味からこういうことをあえて申し上げておるわけでございます。

したがって、今後の国鉄再建につきましましては相当果敢な英断、英知、勇気を持つてあえて臨んでいただきたいと、かように思ひます。でございますが、実はこの法案が仮に衆参両院の議を経まして成立したとしても、私自身は若干今後の国鉄再建そのものについて危惧する面がないではない、こういう気持ちも実は赤裸々な気持ちとしてあるわけでございますが、仮にもこの法案が通つたということであるならば、国鉄再建が果たして可能であるかどうか、この点をあえて総裁並びに大臣に御所見を賜りたい。二たび三たびまたまた挫折ということがあるかないか、この辺をしっかりとした御心情を披瀝していただきたい、かように思ひます。

○説明員(高木文雄君) 先ほど他の委員のお尋ねにもお答えを申し上げたわけでございますけれども、今度の法案というものは、昨年の七月に私ども

が立案をいたしました再建についての基本構想案というものを下敷きにして組み立てられております。

そこで、私どもの基本構想案は、六十年までに現在運営しております国鉄の経営の基盤を確立するところまではぜひやりたいという考えでございますけれども、それには一つのいわば条件がありまして、年金の問題とか退職金の問題とかあるいは東北、上越新幹線の経営による損失の問題とかいうことについては、これはまた追っかけて別途考えていただきたいということが前提になっていくわけでございまして、そのこと一つをとらえても、これだけで全部が解決というわけにはなかなかいかない。体質を強化して、これから自立し得るようになり、体質をつくってやろうというところでございまして、私どももそういうふうな前提でこの法案を受けとめております。

それから、古いという話につきましては、ある意味では私ども大変ありがたいわけでございます。長い間国民の皆さんからいろいろな意味でかわいがついていたので今日までできております。いま議題になっておりますローカル線の問題等につきましては、非常に大勢の方々の反対の議論の中には国鉄に対する愛着といったようなものがまわつておるわけでございますけれども、しかしそれは私どもの内部におきまして、その古さというものがあつたことは一つの問題でございます。また国民の皆さんからそういうことで愛着を受けておられますことはありがたいのでございまして、けれども、やはりある意味では新しい時代への即応という点については問題があるわけでございます。この点は私どもも内部はもちろんでございまして、利用客、国民の皆さんに時間をかけて御理解をさせていただきたいと、新しい時代の国鉄はいかにあるべきかということについてさらに御理解をいただきたいというふうにお願ひをする次第でございます。

○国務大臣(塩川正十郎君) 民間の企業で、しかも非常に厳しいビジネスをやつてこられた森田さん

にしましたら、確かに国鉄の経営というのは古くにお感じになる。それは時代の変遷に適切になかなか対応していけない。これはやはり公共事業でございまして、公共の性格が非常に強い、そういうところからその行動そのものをすべからざる法律、規則で縛つて、国民に公平にそして適切な運営をしていかなければならぬというところになかなか国鉄自身が当事者としての能力を発揮しにくいところがございます。そういうことが積み重なつてまいりまして今日にきておるわけでございまして、だからといって日々これ新たに改正の道は講じておりますけれども、民間のようにはいかないというところは私も痛感いたしております。おっしゃる通りに確かに古いところもまだ残つておることは事実でございます。

それで、今度のこの改正につきましても、ただ古い家の中をかんなで削るだけではだめなんだと、柱を取りかえるまでやらなきゃならぬのだという御提案をいただいたこともございまして、私もこれは非常にいい提案だと思つております。しかし、古いのは古いながらも、そこにはいままでの伝統もございまして、またそれを生き返らすことによつて新しい大きな力にもなる。そこでとりあえずかんなで削り、窓枠もきれいに一回改めてみて、その上で六十年までにしっかりと家の中に建てかえていく、突っ張り棒をしなきゃならぬところもはいていく、こういうことを六十年までにやつたならば、この家がさらにりっぱなものにふよみえつてくるようになるであらうという期待を込めてわれわれはこの再建案に取り組んだ次第でございます。仰せのようなところは私たちも非常に感銘するところがございます。

○森田重郎君 古い新しいというふうな話になりましたけれども、ちなみに申し上げますと、地方鉄道法もこれは大正八年でございましてね。ずいぶんいろいろと法改正もございましたけれども、その辺が言うならば国鉄の基本的な一つの柱になつてきています。そういう意味から私はあえて申し上げたわけでございますが、ちょっと視

点を交えて、昨年度の単年度五十四年度で八千二百億の赤字でございまして、それから累積欠損が三兆五千億、特別勘定を含めると六兆一千億ですか、こういう実は膨大な赤字を抱えておられる国鉄さんが、先ほど来何回か委員の方々から御質疑がございましたけれども、六十年から三十五万人体制ということが果たして可能であるのかどうかという点について実は他の諸先生からも御質問がございましたけれども、同じような質問にならうかと思ふんですが、もう一度伺いたしたいと思います。

ちなみにこれを私鉄さんの、仮に大手の近鉄さんあたりに比較対比いたしますと、五十五年の三月現在で、近畿日本鉄道さんの全社員の方々が一万二千五百二十九人とかというふうな資料を拝見したわけなんです。言うなればこの近鉄さんのちよど六倍ぐらいの方を削減をする、せざるを得ない。もちろんいろいろ配置転換、そういう面についての御配慮はあらうかと思ひますが、果たしてそういうことが現実の問題として可能であるのかどうかというふうなことを非常に危惧するわけでございまして、その点につきまして、総裁並びに大臣のもう一度御答弁をちょうだいしたい、かように思います。

○説明員(高木文雄君) 三十五万人という数はどういう意味を持つ数かと申しますと、たとえば、運転はいま何人の職員でやつておられるけれどもこれを何人でやるようにしようとか、営業はこうしようとか、保守はこうしようとかいうことで積み上げてきたものではないのでございまして、六十年代に収入がどうなるか、これも大変、予測でございまして、消費者物価程度に毎年運賃を改定させていただきます。入総額と、三十五万人の職員諸君で仕事をやっていきます場合の人事費総額とを比較いたしますと、大体収入を一〇〇と見まして人事費が五〇ぐらゐになるんではないかと考えております。なぜそれを目標にしたかといふと、現在大手の私鉄さんがりっぱな経営をおやりになつて配当もし

ておられるという状態のもとで、人事費と収入の割合がどんなふうな関係になつておるかというところ、四五%ないし四六%ぐらゐになつておるわけでございます。昭和三十三年まで私どもが黒字でございました時代は収入と人事費の関係はどうなつておるかといふと、たまたまやはり五〇%ぐらゐになつておりました。

そこで、鉄道業は製造業と違ひまして、非常に労働集約型産業でございまして、したがつて経営をどうやっていくかという場合の基本的な考え方、件比率ということに着目するのが一つの考え方ではなからうかというところからはじき出してきたものが三十五万という考え方でございます。したがつて、これを一体どこでどういうふうにしていくかという問題でございまして、これは大変むずかしい問題であるわけでございます。いまその作業をやつておる最中でございまして、作業の過程を通じてもなかなか容易でなないといふことは御指摘のあつたとおりでございますけれども、しかし、そうしないことには健康な状態になれない、経営体質として健康なものになり得ないといふことから、ある意味では非常に乱暴な立て方かもしれませんが、あるいは立て直しには目標を置く必要がございますので、まだほかの要素もあつたとしても、いまのようなことを最初の発想法として置いたわけでございます。お示しのようになかなかこれは大変だと、しかし大変でありますけれども、そこまで持つていかないと経営体質として五体健全なものになりませんので、それを歯を食いしばつてそういうことを目標にがんばつてまいりたいというのが基本的な考え方でございます。

○国務大臣(塩川正十郎君) 提出いたしております法律第四条によります「経営改善計画」これは国鉄が運輸省に提出する計画でございますが、この計画書に必ず三十五万人体制が達成するよう強く要望いたします。また指導してまいりたいと思つております。

○森田重郎君 まだ三十秒ほどあるようでございます

ますが、実は私もかつて二、三の私鉄の経営に参画したこともございましたし、同時にまたローカル私鉄の責任者等を経験した、そういうこともございまして、言うなれば赤字ローカル線ではずいぶん泣いた者の一人でございます。恐らくは、最近新しい資料は持ち合わせてはおきませんけれども、不採算路線を抱えたローカルの私鉄というふうな会社におきましては、総経費の恐らく八〇％ぐらいが人件費であるというふうな会社もありかと思ふんです。そういう意味から考えますと、何らかの形でバスに転換するとかというふうな努力をずいぶん重ねたわけでございますけれども、なかなかこれがうまくいかない。私鉄の例をとるまでもなく、国鉄さんも同じような経緯、経過をたどる、よってまたまたここに出された法案そのものがほごになることのないようにということを実はお願い申し上げまして、私の質問を終わらせていただきます。

○美濃部亮吉君 私は最終の質問者でございますが、わずか十五分でございますからもう少々ごしんぼうを願います。

国鉄再建法案は、国鉄が赤字を出して累積七兆円に近くなろうという状況を脱して健全な財政状態となつて再び活気のある国鉄を取り戻す、その基本的な計画を法律化したものであらうと思ひます。その当然の結果でございまして、この法律を貫いていく哲学と申しましようか、基本的な考え方と申しましようか、理念と申しましようか、そういうものが二つあるように思ひます。

第一は、当然のことながら赤字がどうして出てきたのか、その原因を追求しよう、そして、それがわからなければ当然対策というものが立たないわけでございまして、それからもう一つの理念と申しましようか、それは国鉄が基幹的な交通機関であるという自負を持っていることだと思ふんです。

それでありまして、この国鉄の再建計画というものがやはり全交通政策の上から、あるいはも

う少し大きく全国民経済の観点から見られなければならぬ、そういう考え方であると思ひます。そうして、私は、この二つの考え方が根底になつていふことに全面的に賛成をするものでございまして、しかしながら実際にそうなるかどうかということは別問題で、私は、その点において十分ではないのではないか、あるいは額面どおりではないのではないかという懸念を持つものでございます。

まずその原因についてでございますが、その赤字の原因は二つに分けられて、一つは経営技術的な点においては相当丁寧な列挙されております。しかしながら、もっと大事なのは構造的なものであつて、それは法律の中にも書かれてございまして、この構造的なもの、つまり経済社会の変化から出てきた赤字、これは非常に重要であるとともに、その対策が非常にむずかしいと思ひます。しかしながらこの対策ができれば、経営技術的で一時的に赤字が解消されても構造的なものは残りますから、一時はいかもしないけれども、またもう一度赤字が出てくるということはむしろ必至だと言へると思ふんです。

しかしながら、この構造的なものに対する追及がほとんど全くなされていなくて、その点が非常に遺憾であると思ひます。それで、見ようによつては赤字線を廃止するということがこの構造的な赤字対策であるというふうにも考えられますけれども、これはそうではなくて、もう少し複雑なことはありますけれども、国鉄が収支が償われないと思つた地方鉄道は、結局は廃止することができるといふことになつておりました、これはむしろ構造的なものの対する対策というよりも、経営技術的な対策であるというふうにも考えざるを得ないのであります。

それから次の、つまり国鉄が基本的な幹線であるといふことから、その整備計画が国民経済的なあるいは国民全般に対する影響を十分に考えなければならぬという点においては、私は遺憾な

ら赤字線の廃止というものが、何と申しましようか、国鉄の自由意思によつて、もちろん協議会といふふうなものがございまして、しかしながら、協議が調わなければ二年後には見切り発車がでるというふうなところになっておりましたから十分なことでは得ないのではないであらうか。そうして、皆さんの御質問がありましたように、このことから経済的なあるいは地域的なあるいは地域住民に対するいろいろな悪い影響が出ざるを得ないといふふうに思ふのであります。

きのうの朝日新聞に法政大学の力石さんが提案をされております。それは軽油税、これが、私は存じませんが、私もイギリス、ドイツなどよりも非常に安いというんですが、この軽油税を課することによつてトラックの輸送数を減らしてそれを国鉄に傾斜させるということ。そのことによつて国鉄の赤字を解消するのはいいのではないかと。それから、私が考えたこととございまして、これも、トラックの排出ガスの二酸化窒素の規制というものは全くございせん。これをやはり厳重に規制することによつてトラックの貨物輸送を制限をするということも可能であらうと思ひます。

あるいは、先ほどどなたかの御質問にも出てきたように、国鉄は赤字が出るのが私は当然であるのはこれはどうしてもし方がない。それから都立の病院が赤字が出るというのも仕方がない。これは親方日の丸でございせんけれども、国がめんどろを見なければならぬ赤字である。それがつまり市民の幸せのためなんだから、民主主義的政治である以上は当然なすべきことではないだろうか。そういうふうな考え方からして、相当思い切つた補助金を出すということもやはり一つの構造的な対策であらうというふうに思ひます。

国鉄さんも、新幹線ばかりに力を入れて赤字の鉄道をないがしろにするといふふうなことはなさらずに、数年前に警察庁が出しました「狭い日本そんなに急いでどこへ行く」というスローガンをよくもう一度考えていただきたいということを

願ひして私の質問を終わりますが、どうぞ大臣と国鉄総裁の御意見を伺わしていただきたいと思ひます。

○国務大臣(塩川正十郎君) 仰せのように、この原因探求につきまして、構造的な改革というものは私はやはりおくれおくれするように思ふのであります。

国鉄が今日これほどの膨大な赤字になつて、そしてまた激しい経済の変遷についていけなかつたその一つの原因は対自動車関係ではなかつたかと思つております。そこで、自動車に対する対策というものは、われわれはトラックとバスというものに重点を置いておりましたが、どうしても自家用による乗用車並びにトラックというものを、これを政策の対象に入れていかなければならぬと思つております。現在運輸省で総合交通政策をやつております中で、何としてもこの対策に打つべきものがないだらうかということを考えておるのであります。

それからもう一つは、燃料と申しましようかエネルギーがこれからますます高騰してくる、そういたしますと、鉄道というもののエネルギー効率というものは高いのでございまして、いずれのときにか鉄道にリバイバルが起こつてくるであろう、それまでは自動車というものが相当な社会的な犠牲を払わなければならぬのだという制度を何とかして私たちもそれに努めていきたい。それが国鉄に対する対構造的な一つの有力なる対策になるのではないかと、こう思つておるのであります。

それと同時に、国鉄自身の構造の中の改革も必要でございまして、それは鉄道がやはり鉄道の特性を生かすといふことで、それには、昨年の十二月閣議決定いたしましたときに、鉄道は結局都市間を結ぶ輸送機関として、そして大都市圏内における他の輸送機関が掌握できない地域を輸送担当する機関として、また定形的大量貨物を輸送する機関として、そういう特性を構えまして、それに対する国鉄の使命を新しく負荷し、それに対する設備投資というものを積極的に行つていくべき

だ。それはいつの時点からできるかといひましたら、いま、仰せのように新幹線に余りにも膨大な投資を続けてきたと思っておりますが、五十八年ごろになりましてこの投資が一段落してまいります。国鉄に対する投資は、国の財政が厳しいといひえ、依然として私たちはこの現在ベースもしくはそれを敷衍したベースで続けていきたい。そういたしますと、新幹線投資分がそういう鉄道の特性を生かす部門に対して新しい投資が可能なのではないか、それによって国鉄の体質なりまた構造的な改革、こういうものを進めていきたい、こう思っております。

それから、仰せの中にございました公害関係の問題も含ましてわれわれのところではいま考えております。政令をいろいろ考えます段階においてこれを運輸省から政府に持ち込みたいと思っております。一つに、地域の交通というものはどうしても人口と交通機関とのコストの関係から赤字が生じてくるのはやむを得ないと思ひますが、この赤字を何とか補てんするのには、いままではこの赤字は国鉄自身の責任においてやってきたのでございますが、今回はそれは免責してもらいたい。けれども、やっぱり地方で鉄道は動かさなければならぬ。そういうものに対する補てんは何か別途の財源をもつて考えていかざるを得ないのではないか。その財源の出所というものはやはり自動車関係、自動車自身とは申しませんが、それにまつわる関係からそういう新しい財源をつくり、それによって地域交通を守っていくための一つの支えにしていかなければ、この問題は総合的に解決し前進しないように思っております。それにつきまして努力してまいりたいと思っております。

○説明員(高木文雄君) 総合的な交通体系の問題につきましていろいろ御示唆があるお尋ねでございましたが、私どもも鉄道の仕事をやっております。いまお触れになりましたようなことについて、日ごろから、もう少し何かの対策をとっていただけたらばという気持ちを持っており、運輸

省にもそういうことをお願いをいたしておる次第でございます。しかし、それにいたしましたとしても、何回かのオイルショックその他を通じて、日本の人件費水準というものが各国に比しますとかなり高いものになりました。私どものように、製造業と違って非常に労働集約型産業の場合には、そうしたものを新しい賃金水準の時代に合わして立て直していかなきやならぬのではないかと、オイルショック後、日本の経済はかなり各方面とも御努力されまして、オイルショックをうまく抜けてきたわけでございますが、その面については、私どもの努力がいささか足りなかったのではないかと、いうことでいろいろ総合交通体系といひますか、対策といひますか、そういうものをお願いすると同時に、みずからはみずからでできるだけのことに取り組んでまいりたいというのが現在の私の考え方でございます。

○美濃部亮吉君 大臣及び総裁の構想を早く生かしてそれを法制化していただきたいということを切にお願いをいたします。

○委員長代理(桑名義治君) 他に御発言もなければ、本連合審査はこれにて終了することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長代理(桑名義治君) 御異議ないと認めます。よつて連合審査会は終了することに決定いたしました。

これにて散会いたします。

午後五時四十六分散会

昭和五十五年十二月十七日印刷

昭和五十五年十二月十八日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局