

第二十四回国会
衆議院

運輸委員會會議錄 第十号

昭和三十一年二月二十二日(水曜日)

午後一時四十六分開議

出席委員

委員長 松山 義雄君

理事今松 治郎君 理事白井 莊一君

理事木村 俊夫君 理事島山 鶴吉君

理事山本 友一君 理事青野 武一君

理事中居英太郎君

生田 宏一君 伊藤 輝一君

岡崎 英城君 佐伯 宗義君

關谷 勝利君 中嶋 太郎君

濱野 清吾君 堀内 一雄君

眞鍋 儀十君 早稲田柳右所君

池田 眞治君 下平 正一君

松岡 駒吉君

出席國務大臣 吉野 信次君

運輸大臣 伊能繁次郎君

出席政府委員 伊能繁次郎君

運輸事務官 林 坦君

運輸監督局長 細田 吉藏君

運輸監督局長 有鐵道部長 小倉 俊夫君

日本国有鐵道總裁 唐澤 勲君

日本国有鐵道理事 專門員 志録 一之君

二月二十一日

空港整備法案(内閣提出第六七号)

の審査を本委員会に付託された。

第一類第十号 運輸委員會會議錄第十号

昭和三十一年二月二十二日

本日の會議に付した案件

空港整備法案(内閣提出第六七号)

国鉄経営等に関する件

○松山委員長 ただいまより運輸委員會を開会いたします。

最初に昨二十一日付託されました空港整備法案(内閣提出)を議題といたしまして、政府より提案理由の説明を聴取いたします。吉野運輸大臣。

空港整備法案

空港整備法

(この法律の目的)

第一条 この法律は、空港の整備を図るため、その設置、管理、費用の負担等に関する事項を定め、もって航空の発達に寄与することを目的とする。

(空港の定義及び種類)

第二条 この法律で「空港」とは、主として航空運送の用に供する公共用飛行場であつて、次に掲げるものをいう。

一 第一種空港 国際航空路線に必要な飛行場であつて、政令で定めるもの

二 第二種空港 主要な国内航空路線に必要な飛行場であつて、政令で定めるもの

三 第三種空港 地方的な航空運送を確保するため必要な飛行場であつて、政令で定めるもの

前項各号の政令においては、空港の名称及び位置を明らかにしな

ければならない。

(第一種空港の設置及び管理)

第三条 第一種空港は、運輸大臣が設置し、及び管理する。

(第二種空港の設置及び管理)

第四条 第二種空港は、運輸大臣が設置し、及び管理する。

運輸大臣は、当該空港の管理上適切であると認めるときは、前項の規定にかかわらず、申請により地方公共団体に第二種空港を管理させることができる。この場合において、利害関係があると認められる地方公共団体があるときは、あらかじめ、その意見をきかなければならない。

地方公共団体は、前項前段の申請をしようとするときは、又は同項後段の規定により意見を述べようとするときは、その議会の議決を経なければならない。

第二項の規定により第二種空港を管理する地方公共団体は、航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)の規定の適用については、飛行場の設置者とみなす。

(第三種空港の設置及び管理)

第五条 第三種空港は、政令で定める関係地方公共団体が協議して定める地方公共団体が設置し、及び管理する。

前項の規定による協議については、関係地方公共団体の議会の議決を経なければならない。

運輸大臣は、第一項の規定によ

る協議につき、必要があると認めるときは、関係地方公共団体の申請によりあつせんすることができ

る。

(第二種空港における工事費用の負担等)

第六条 運輸大臣がその設置し、又は管理する第二種空港において、一般公衆の利用に供する目的で滑走路、着陸帯、誘導路又はエプロンの新設又は改良の工事を施行する場合には、その工事に要する費用は、国がその百分の七十五を、当該空港の存する都道府県がその百分の二十五をそれぞれ負担する。

前項の場合において、当該空港の設置により他の都道府県も著しく利益を受けるときは、運輸大臣は、その利益を受ける限度において、当該空港の存する都道府県の負担すべき負担金の一部を著しく利益を受ける他の都道府県に分担させることができる。

運輸大臣は、第一項の工事を施行しようとするときは、あらかじめ、前二項の規定により費用を負担すべき都道府県と協議しなければならぬ。

第七条 都道府県は、その区域内の市町村で当該空港の設置により利益を受けるものに對し、その利益を受ける限度において、当該都道府県が前条第一項又は第二項の規定により負担すべき負担金の一部を負担させることができる。

前項の規定により市町村が負担すべき金額は、当該市町村の意見をきいた上、当該都道府県の議会の議決を経て定めなければならない。

第八条 地方公共団体がその管理する第二種空港において、一般公衆の利用に供する目的で滑走路、着陸帯、誘導路又はエプロンの新設又は改良の工事を施行する場合には、その工事に要する費用は、国がその百分の七十五を、当該地方公共団体がその百分の二十五をそれぞれ負担する。

地方公共団体は、前項の工事を施行しようとするときは、あらかじめ、運輸大臣の承認を受けなければならない。

運輸大臣は、前項の承認をする場合には、第一項の規定により国が負担することとなる金額が予算の金額をこえない範囲でなければならない。

地方公共団体がその管理する第二種空港において、一般公衆の利用に供する目的で次に掲げる工事を施行する場合には、国は、予算の範囲内で、当該工事に要する費用の百分の七十五以内を当該地方公共団体に対して補助することができる。

一 排水施設、照明施設、護岸、道路、自動車駐車場又は橋の新設又は改良

二 政令で定める空港用地の造成

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 運輸省設置法（昭和二十四年法律第五十七号）の一部を次のように改正する。

（運輸省設置法の一部改正）
第四十四条第一項第四十四号の七の次に次の一号を加える。

四十四の七の二 空港の設置及び管理に関し、地方公共団体を助成すること。

第二十八号の二第一項第十号の次に次の一号を加える。

十の二 空港の設置及び管理に関する地方公共団体の助成に関すること。

（離島振興法の一部改正）
第三十七号の二の一部を次のように改正する。

第四号第一号中「道路」の下に「、空港」を加える。

第九号第二項中「並びに道路法（昭和二十七年法律第八十号）第五十六号」を「、道路法（昭和二十七年法律第八十号）第五十六号、空港整備法（昭和三十一年法律第六号）第六号第一項、同法第八号第一項及び第四項並びに同法第九号第一項及び第三項」に改める。

別表に次のように加える。

（四） 空港整備法第六号第一項、第八号第一項及び第四項並びに第九号第一項及び第三項に規定する費用について

定にかかわらず、当該空港を設け、又は管理する地方公共団体に無償で貸し付けることができる。

（不用となつた国有財産の譲与）
第十六条 第二種空港又は第三種空港の供用の廃止又は範囲の変更があつた場合においては、国は、国有財産法第二十八号の規定にかかわらず、当該空港の範囲内又は当該空港の範囲から除かれた区域内に存する不用となつた土地、工作物その他の物件のうち、普通財産である国有財産を、当該空港又は当該空港の範囲から除かれた部分につき第六号第一項若しくは第二項、第八号第一項若しくは第九号第一項の規定により費用を負担し、又は第八号第四項若しくは第九号第三項に規定する工事の費用を負担した地方公共団体に、その負担した費用の額の範囲内において譲与することができる。

（北海道の特例）
第十七条 国は、北海道の区域内の第二種空港又は第三種空港の設置又は管理に要する費用については、政令で定めるところにより、第六号第一項、第八号第一項、第九号第一項、第十号第一項若しくは第十一号第一項に規定する負担割合以上の負担又は第八号第四項、第九号第三項若しくは第十一号第三項に規定する補助率以上の補助をすることができ、

（国有財産の無償貸付）
第十五条 普通財産である国有財産で第三種空港の範囲内にあるものは、国有財産法第二十二号の規定にかかわらず、当該空港を設け、又は管理する地方公共団体に無償で貸し付けることができる。

（不用となつた国有財産の譲与）
第十六条 第二種空港又は第三種空港の供用の廃止又は範囲の変更があつた場合においては、国は、国有財産法第二十八号の規定にかかわらず、当該空港の範囲内又は当該空港の範囲から除かれた区域内に存する不用となつた土地、工作物その他の物件のうち、普通財産である国有財産を、当該空港又は当該空港の範囲から除かれた部分につき第六号第一項若しくは第二項、第八号第一項若しくは第九号第一項の規定により費用を負担し、又は第八号第四項若しくは第九号第三項に規定する工事の費用を負担した地方公共団体に、その負担した費用の額の範囲内において譲与することができる。

（北海道の特例）
第十七条 国は、北海道の区域内の第二種空港又は第三種空港の設置又は管理に要する費用については、政令で定めるところにより、第六号第一項、第八号第一項、第九号第一項、第十号第一項若しくは第十一号第一項に規定する負担割合以上の負担又は第八号第四項、第九号第三項若しくは第十一号第三項に規定する補助率以上の補助をすることができ、

（国有財産の無償貸付）
第十五条 普通財産である国有財産で第三種空港の範囲内にあるものは、国有財産法第二十二号の規定にかかわらず、当該空港を設け、又は管理する地方公共団体に無償で貸し付けることができる。

（不用となつた国有財産の譲与）
第十六条 第二種空港又は第三種空港の供用の廃止又は範囲の変更があつた場合においては、国は、国有財産法第二十八号の規定にかかわらず、当該空港の範囲内又は当該空港の範囲から除かれた区域内に存する不用となつた土地、工作物その他の物件のうち、普通財産である国有財産を、当該空港又は当該空港の範囲から除かれた部分につき第六号第一項若しくは第二項、第八号第一項若しくは第九号第一項の規定により費用を負担し、又は第八号第四項若しくは第九号第三項に規定する工事の費用を負担した地方公共団体に、その負担した費用の額の範囲内において譲与することができる。

（兼用工作物の工事の施行等）
第十二条 空港の施設で他の工作物と効用を兼ねるものの工事の施行、維持及び費用の負担については、当該空港を設け、又は管理する運輸大臣又は地方公共団体と当該工作物の管理者とが協議して定めるものとする。

（土地等の帰属）
第十三条 第六号第一項、第八号第一項若しくは第九号第一項の規定により国及び地方公共団体が費用を負担した工事又は第八号第四項若しくは第九号第三項の規定により国が費用を補助した工事のために取得した土地、工作物その他の物件は、第二種空港にあつては国に、第三種空港にあつては当該空港を設け、又は管理する地方公共団体に帰属する。当該工事によつて生じた土地、工作物その他の物件についても同様とする。

（災害復旧工事の費用の負担等）
第十条 運輸大臣がその設置し、又は管理する第二種空港において、滑走路、着陸帯、誘導路又はエプロンの災害復旧工事（地震、高潮その他の異常な天然現象により生じた災害によつて必要となつた工事であつて、政令で定めるものをいう。以下同じ。）を施行する場合には、その工事に要する費用は、国がその百分の八十を、当該空港の存する都道府県がその百分の二十をそれぞれ負担する。

（災害復旧工事の費用の負担等）
第十条 運輸大臣がその設置し、又は管理する第二種空港において、滑走路、着陸帯、誘導路又はエプロンの災害復旧工事（地震、高潮その他の異常な天然現象により生じた災害によつて必要となつた工事であつて、政令で定めるものをいう。以下同じ。）を施行する場合には、その工事に要する費用は、国がその百分の八十を、当該空港の存する都道府県がその百分の二十をそれぞれ負担する。

（災害復旧工事の費用の負担等）
第十条 運輸大臣がその設置し、又は管理する第二種空港において、滑走路、着陸帯、誘導路又はエプロンの災害復旧工事（地震、高潮その他の異常な天然現象により生じた災害によつて必要となつた工事であつて、政令で定めるものをいう。以下同じ。）を施行する場合には、その工事に要する費用は、国がその百分の八十を、当該空港の存する都道府県がその百分の二十をそれぞれ負担する。

（災害復旧工事の費用の負担等）
第十条 運輸大臣がその設置し、又は管理する第二種空港において、滑走路、着陸帯、誘導路又はエプロンの災害復旧工事（地震、高潮その他の異常な天然現象により生じた災害によつて必要となつた工事であつて、政令で定めるものをいう。以下同じ。）を施行する場合には、その工事に要する費用は、国がその百分の八十を、当該空港の存する都道府県がその百分の二十をそれぞれ負担する。

空港の区分	事業の区分	事業主体	国庫の負担割合又は補助割合
第一種空港	滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン、排水施設、照明施設、護岸、道路、自動車駐車場若しくは橋の新設若しくは改良又は空港用地の造成若しくは整備	国又は地方公共団体	百分の百
第二種空港			
第三種空港			

(奄美群島復興特別措置法の一部改正)

4 奄美群島復興特別措置法(昭和二十九年法律第百八十九号)の一部を次のように改正する。

別表第一中
都市計画
都市計画法(大正八年法律第三十六号)第三條に規定する都市計画事業で内閣総務大臣が主務大臣と協議して指定するものを

都市計画
都市計画法(大正八年法律第三十六号)第三條に規定する都市計画事業で内閣総務大臣が主務大臣と協議して指定するものを

○吉野國務大臣 空港整備法案につきまして提案理由及びその概要を御説明申し上げます。

航空が政治経済活動を能率化し、機敏迅速をとらんとする現代の傾向に即応した最もすぐれた交通手段であることは異論のないところでございまして、世界の主要な国々におきましては、いち早く空港の整備に積極的な措置を講じました結果、すでにその建設を終え、航空路線は縦横に張りめぐらされ、航空交通は政治経済活動の一大動脈となっており、国民は多大の便益を享受しております。わが国の国土は、南北約三千キロに及び、ここに数多くの都

第五條に次の一項を加える。

4 前項の規定は、空港整備法(昭和二十一年法律第...号)第二條第一項第二号の第二種空港について準用する。

都市計画法(大正八年法律第三十六号)第三條に規定する都市計画事業で内閣総務大臣が主務大臣と協議して指定するものを

都市計画法(大正八年法律第三十六号)第三條に規定する都市計画事業で内閣総務大臣が主務大臣と協議して指定するものを

市が散在しており、これらの諸都市を緊密に結びつけ、政治経済活動を能率化いたしますためには、航空路線を整備する必要がありますことはきわめて明らかでございまして、しかしながらわが国におきましては、現在ようやく一部の幹線のみが整備されているにすぎない状態であり、早急に各地の空港を整備拡充することが強く要望されて参っているものでございまして、この要請にこたへ、空港の整備をはかりましたために、空港を国または地方公共団体において管理し、この両者の費用負担においてその建設、整備を進めていく体制を確立いたしますことが最も適当であ

と考えられますので、この趣旨にのっとり、ここに空港整備法案を提出いたしました次第でございまして、この法律案の要旨について申し上げます。第一に航空運送の用に供する公共用飛行場を空港とし、国際航空路線のために使用されますものを第一種空港、主要な国内航空路線のために使用されますものを第二種空港、地方的な運送のために使用されますものを第三種空港と、その性格に従いまして三種にわけ、それぞれ政令で指定することにしたいたしました。

第二に第一種空港と第二種空港につきましては、運輸大臣が設置管理を行うこととし、第三種空港につきましては、地方公共団体に設置管理の責任を持たせることにいたしました。空港の管理主体を明確にいたしました。なお第二種空港につきましては、地方的な利害も相当大いいため、将来地方公共団体が管理することを希望して参りましたときに、国が管理権を地方公共団体に移譲する道を開くことにいたしました。

第三に本法律案の骨子をなす空港の建設、整備のための費用の分担に関する規定を設けました。第一種空港につきましては、その利用範囲が国際的な規模にわたるため、国の利害に重大な関係を持つ点を考慮いたしまして、全額国庫で負担することとしたいたしましたが、第二種空港と第三種空港につきましては、国と地方との双方の利害に關係があり、費用を分担し合うことにいたしました。両者の協力のもとに整備を進めることにいたしました。基本的施設の工事の費用につきましては、第二種空港

では七割五分、第三種空港では五割を国庫において負担し、その他の付帯施設につきましては、第二種空港で七割五分以内、第三種空港で五割以内の補助を行うこととし、さらに北海道と離島につきましては、これらの地域の開発振興のため、特に国の負担率及び補助率を高めることにいたしました。その他これらに関連いたしました必要規定を設けた次第でございまして、以上が本法律案を提案いたします理由及びその概要でございまして、何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことを希望いたします。

○松山委員長 次は昨日に引き続き、陸運に關し調査を進めます。質疑を許します。堀内君。

○堀内委員 私は運輸大臣にお伺いしたいのでございまして、現在陸上における運輸は、鉄道と自動車を中心としてやっておりますが、鉄道と自動車は、おのその特徴があつて、経営上にも利、不利があるのでございまして、そこで現在わが国の私設鉄道は非常に困難な状態にあるのでございまして、すでに百四十五社の中で、五十四社が全く赤字になつておるような状態になつておるのであります。しかも一方バスはますます発展していきつたという状態になつておるのでございまして、私鉄並びに自動車バスとの調整といったようなことについて、運輸省の方針をお伺いしたい。

○吉野國務大臣 御承知の通り地方鉄道ではだいたい経営がむずかしいものもございまして、それで地方鉄道軌道整備法で若干の補助をする点もございまして、けれども、これはもとより十分でございませぬ。いづれにいたしまして、地方の鉄道軌道自体の経営をもう少し合理化をしなければならぬだろう、それらのことについて、いろいろ方策を考へておられますけれども、まだ総合的にどうするかということとは、今せっかく研究中でございまして、具体的に示す程度には至っておりませぬ。

○堀内委員 この問題はすでに整備法等もあつて、ある程度やつてはあられるのでありますが、それがきつめて抽象的であるということになつてくるのでありますが、私はこの際監督局長なり何なりから、現在どうした方面において法制そのほかでやつておる實際の状況を一つ具体的にお伺いしたい。

○堀内委員 御説明申し上げました。お説のごとくに、中小私鉄の現状は自動車事業等が著しく発展をいたしまして、輸送量も減つて参りまして、一方また公共事業でございまして、運賃もなるべく低位に役立つようにしておりまして、その経営が非常に困難でございまして、従いまして私もいたしましては、今大臣からも御説明申し上げましたように、まずその一つをいたしまして、昭和二十八年に成立をいたしました地方鉄道軌道整備法によりまして、資源の開発等のため、特に重要な地方鉄道の建設、大改良でございまして、またその運輸が継続いたしませんと、国民生活に著しい障害を生ずるおそれがあります老朽いたしました地方鉄道に對しまして、若干の補助をいたしておりますことは御承知の通りであります。これもただいま御指

導でございまして、それで地方鉄道軌道整備法で若干の補助をする点もございまして、けれども、これはもとより十分でございませぬ。いづれにいたしまして、地方の鉄道軌道自体の経営をもう少し合理化をしなければならぬだろう、それらのことについて、いろいろ方策を考へておられますけれども、まだ総合的にどうするかということとは、今せっかく研究中でございまして、具体的に示す程度には至っておりませぬ。

○堀内委員 この問題はすでに整備法等もあつて、ある程度やつてはあられるのでありますが、それがきつめて抽象的であるということになつてくるのでありますが、私はこの際監督局長なり何なりから、現在どうした方面において法制そのほかでやつておる實際の状況を一つ具体的にお伺いしたい。

摘のごとくに、私どもはこれらの増額を強く希望しておりますが、現在の財政状況その他からいまして、割り当てられております予算は、その必要額に対して十分とは申せないものであります。この点については今後ともなおこの増額について一段と努力いたしたいと思っております。さらに経営の合理化につきましまして、いろいろと経営の近代化、対抗機関に耐えるようにいろいろの措置をいたすとともに、その施策についての育成をいろいろ考慮しております。またここに一つ大きな問題は租税でございます。この租税の形態が私どもの考えといたしましては、やむにやまれない公共的機関である、経営の苦しい公共事業に對しまして、なおかつ不備の点がございしますように私どもは考えております。たとえば地方税におきまして、事業税あるいは固定資産税等につきましても、特に事業税は御承知の通り外形標準になつておりまして、収入に對してかかつて、しかし他の交通事業におきまして、自動車運送事業等は収益課税に相なつておりまして、同じ公共的使命を有するものについてもその均衡を失つておるようになつておりますので、政府部内においてはこれらの合理化は正について努力しておりますが、これも地方財政の現状上、なかなか私どもの希望するようには参りません。なおこの是正合理化については一段と努力いたしたいと思つております。なお今申し上げましたように、自動車の発達が進んで著しく、中小私鉄はその沿線の状況上、路線の延長等が自動車との非常な競合関係を生ずる向きもございしますので、運輸省と

いたしましては幸いに自動車行政と鉄道行政とをあわせて行なつておりますので、部内で緊密に連絡をいたしまして、その一つ一つの免許処分でありまるとか、あるいは運賃の認可でありまるとか、あるいはまたその経営の運行内容でございますとか、あるいは連絡運輸であるとかいう点について、この調整を現実の処分においても慎重に考慮しつつ行なつておる次第でございます。なお将来ともこの輸送調整には極力努めたいと思つております。それからこれは監督行政とは直接には関係がないという面もございします。地方鉄道は御承知の通り、国有鉄道と相対して國の交通網を形成いたしておりますので、その間に連絡運輸が行われておりまして、これらの連絡運輸の問題、またそれに伴いますところの共同使用と申しまして、設備を両者で共同使用いたしまして、輸送の円滑をはかつております。こういう点については国有鉄道と地方鉄道の間の契約において処理せられておりますが、この内容についても十分これらの育成を考えた私どもは考慮を払つておる次第でございますが、なお今後ともこの育成については十分努力いたしたいと考えております。

○堀内委員 今の監督局長の御答弁についてにはさらに二、三お伺いしたいのでございますが、大臣がお忙しなようですから、とりあえずいま一つ大臣にお伺いしておきます。御承知のように大都市を中心とした大きい私鉄会社と、地方の中小私鉄との関係は全く業態が異なつておるのでございします。大都市を中心とした大私鉄会社はむしろ非常な好況にある。しかもその需要が満たされないうような状態にあるのに比べて、地方の中小私鉄は非常に経営困難であるというような形である。これに對しまして政府としましてどのような指導方針を持っておられますか、その点についてお伺いいたします。

○吉野國務大臣 お話の点はその通りでございます。大都市の方はやはり人数が多いものですから、割合に経営が楽でございます。地方の方はそれは参らぬのであります。同じ私鉄でございしますけれども、そこに経営の難易に非常な差があるわけでございします。その点は十分私どもは気がついておるわけであります。たださればといつてそれを具体的にどういふふうにするかといふことについては、いろいろの関係もございします。その点は将来の問題としてよく考究いたしたいと思ひます。

○堀内委員 私は現在の首都整備法等においても問題になつておることは、やはりその点だと思つております。大都市における交通の非常に困難な状態を緩和するといふような点、これに伴つて大都市の私鉄をいかに指導するかという点、それから地方鉄道との関係といふようなことにつきましては、監督局長からお話がありました。たとえば地方の鉄道に対する税金の問題のごとき、百四十五社の中で五十四社が完全な赤字である。赤字であるにもかかわらず外形課税になつておる。この点、みな税金を納めておる。固定資産税においては同じこととございします。政務次官はかつて自動車の方の税金を所得課税の方に直すことに非常に努力された。現在もむしろ自動車の方の経営は非常に有利である。有利であるその自動車の方の税金が所得課税になり、困難であるところの鉄道の税金が外形課税になつておる。これは非常に困難な問題を起しておるようでございます。政務次官は御就任以来非常に御尽力は下すつておることと存じますが、その点について経過並びにお考えをお伺いしたい。

○伊能政府委員 ただいま堀内先生からお尋ねがありました。また鉄道監督局長からも御答弁申し上げたと存じますが、外形標準課税の問題につきましまして、私も政府内部においてもあの課税体系が妥当かどうかといふことについては、いろいろ議論を重ねておりまして、また匡会等においてもこの点は先般来御審議をわすれした点でございします。当時、昨年の春の国会におきまして、たまたま地方税法の改正案が国会に上程されました際に、自動車運送事業中、トラック、タクシー、ハイヤー等につきましましては外形標準課税を撤廃して、事業所得の所得課税にすることが妥当であるといふことが政府部内で論議されました。提案された地方税法の内容は、さうな形で、バス事業については地方鉄道事業と同様に外形標準課税が適当であるといふ政府の案でございした。これにつきまして、同じ自動車運送事業のうち、バス事業が特に他の自動車運送事業と、その事業の性質が異なつておるといふ点が認められるかどうかといふことが、国会審議のおもな論点でございました。私どもは当時交通事業全般について外形標準課税は撤廃するべき問題で、所得課税によつて収益があつた場合に課税をせらるべきである。収

の問題について、大臣があまり御存じないのはごもっともと思いますが、政務次官なり局長なりに今までの、現在の方針をお伺いしたいと思ひます。

○権田政府委員 お答え申し上げます。

地方鉄道と申しまして、今仰せられますようにいろいろその内容が違つておりますことは、御指摘の通りでございます。東京、大阪、名古屋等大都市を中心といたします地方鉄道は、人口の都市集中に伴ひまして、いわゆる通勤通学輸送、ラッシュ輸送と申しますが、輸送の量が一日の中で変るといふような特異性もある。地方の中小私鉄においては、当該地方に近くてはならない不可欠の交通機関として動いてはおりますが、量的には今お話しのように、大都市の交通ほどお乗りになるお客も多くないというような事情がございます。これらは当然経営に響いて参ります。ただ今一般の概観で申し上げますと、概して公共事業である地方鉄道軌道の経営状態は、先ほども申し上げましたように、運賃を比較的低位にいたしますことが一つの要請でございますので、この方を公共料金として査定を加えております関係上、極度にどうかというようなお話でございます。それによつてもございませぬ。それぞれに重要な経営上の問題を蔵しております。私どもといたしましては個々の事業体別によく経営状態を分析いたしました。たとえば先ほどお話し申し上げました地方鉄道整備法等におきましては、これはもちろんそういうものには補助をするまでの段階に至っておりませぬので、先ほど説明申し上げましたような資源の開発上やむを得ないもの、ある

いはその経営が成り立たないというところの国民生活が非常に困るといううな、いわゆるほんとうの小さいと申してはあれでございまして、中小私鉄に補助をいたしておりますのであります。それからまた運賃につきまして申し上げますと、地方鉄道軌道の運賃は、御承知の通り一律にしておらないのでございまして、各個々の会社の申請別、それぞれの正確な原価計算を行ひまして、その上において当該地方の状況、他の交通機関との状況等、いろいろ交通政策的なことも勘案いたしまして、各個別々に、ケース・バイ・ケースにいたしておるわけでございます。従ひまして既して申し上げます、中小私鉄における運賃は大都市付近の鉄道よりやや高目に相なる。これは今申し上げておる輸送の状態、経営の状態から当然であると思ひますが、かように認定をいたしております。なお先ほど申し上げましたように、監督の面ではございませぬが、国有鉄道といふいろいろ連絡運輸をいたす共同使用の関係、こういうようなものの契約料金につきましても、両者の間に、いろいろ調査をいたしまして、でき得る限り地方の中小私鉄の負担が軽くなるように、いろいろ配慮あつてまいりました。具体的にはさうな措置を講じておりますので御了承願ひたいと思ひます。

○堀内委員 ただいまのお話わかりましたが、ただ御承知のように軌道整備法にいたしまして、現在その適用を受けておるのは九社だけであつて、しかもそれがごく特殊のものだけのことであつて、現在の地方鉄道の困難な状態は、先ほど申しましたように百四十五社の中で五十四社は完全な

る赤字であるというふうな状態で、ただ一割以上の配当をしてゐるのは、大都市の近郊の大私鉄あるいはケーブルカーを経営している鉄道に限るというふうな状態でありまして、さういふ点から考えましても、私はこのまま放任いたしました状態、この私鉄といふものはまた戦前の状態のようになるおそれがあると思つて、さういふ点から一つ今後この問題を、幸い優秀なる新局長を得たことですから、大いに一つ努力していただきたいと思ひます。

次に国鉄の總裁にお伺ひいたしたいのです。申すまでもないことでございしますが、国鉄と私鉄との関係は、私は親子のような関係になつておると思つております。現に国鉄が昨年度におきましても七十五億円の連帯収入を持っておるというところは、それが私鉄が国鉄の培養線だといふことを物語つておると存ずるのでございします。ところがその私鉄の経営状態といふものは、先ほどから申しましたやうな困難な状態にあるのでございしますが、それについて国鉄といたしまして、私鉄の取扱ひと申しますか、育成と申しますか、さういふやうな点についてどんなふうな御方針でありますか。

○小倉説明員 ただいま国鉄と私鉄との関係につきまして御質問がございまして、まことにごもっともなお話だと存じます。が、国鉄と私鉄とはもう昔から唇齒輔車の関係にあるといふことは、みなみな一般に認るところでございまして、鉄道の培養、――培養と申しますと少し失礼に当りますが、地方鉄道は旅客、貨物を国鉄に流してくる。また国鉄の方からも私鉄にお客

さんを流し込むというふうな関係で、きわめて密接な関係になつております。貨物の輸送につきましても、鉄道の貨車を、よく迎車と申しておりますが、国鉄の貨車を私鉄の線に入れます。また客車につきましても直通運輸などの契約をいたしまして、鉄道の客車をそのまま私鉄の線の上へ走らせるというふうなことで、きわめて緊密な連絡をとつておるのでございします。ことに先ほどお話しございました通り、地方の私鉄と東京付近の私鉄とは非常に様相が違つてきております。が、いなかの線におきましては、ただいまのように貨物あるいは旅客につきまして相互にお互いに唇齒輔車の関係にございします。また東京付近におきますれば、東京近郊の膨大な通勤通学の客を地方の電車が東京に運び込む。それを受けまして山手、中央その他でこれを消化する。その反対の端にはやはり山手、中央、京浜等の旅客がまた地方鉄道に流れていくというふうなことで、これまたきわめて緊密な共同的な輸送をいたしてゐるのであります。ただ最近の事象といたしましてお話しになりました通りに、私鉄の経営がなかなか思ひにくく、中には経営に困難をいたしてゐる向きが多々あるといふことは、私もよく承知しております。そのうちの一つの現われは、連帯運賃の精算などで、国鉄に入れる運賃精算の少したまふといふやうなことも承知しておりますが、それにつきましては適当な手段を尽しておいお返しにいたしてゐるのでございしますが、さういふ運賃の制賦につきましても、あるいは併算主義をとり、あるいは通算

主義をとり、そういうことは十分私鉄の意思をくみ入れまして取りきめをしていくというやうなことで、私どもは私鉄と相提携して交通の機関になつていきたい、こういうふうに考えております。

○堀内委員 副總裁にお願いするので、時間が非常に詰まつておりますので、具体的な問題を簡単にお答え願ひたいと思ひます。第一に今のやうな唇齒輔車の関係にある私鉄を愛護する、育成するといふ意味から申せば、先般の国鉄の使用料の問題のごとき、一度にばつと三十倍にするといつたやうな、ああいう行き方は私は妥当でない、こういうふうに思つてゐるのであります。が、いかがでありますか。

○小倉説明員 用地使用料その他の関係だろふと思ひますが、あれは一時にあまり高額に上げては負担し切れないという御陳情もありましたので、これは過渡的に下げております。

○堀内委員 次に伺ひたいのは、国鉄と私鉄の列車の相互乗り入れということについて、すでに国鉄から私鉄へ、また私鉄から国鉄の路線へということも実行しつつあるようでございしますが、こういう問題について今後どんな方針をおとりになる考えか。

○小倉説明員 けっこうなことだと思ひましてできるだけさうにしていきたいと思つております。

○堀内委員 次に国鉄の車両予算を見ましても、車両の整備については非常に御心配のようでございますが、すでに外国におきましてはブルマンカーといふやうな制度もあるものでございしますけれども、今の民間の車両借り入れといふことについてはどんな御方針でござ

ざいますか。

○小倉説明員 車両は国鉄におきまして非常に不足しております、たとえ旅客は戦前の三倍以上になっております。旅客キロから申しますと五倍以上になっておりますが、車両の方は客車、電車を含めまして五割しかふえておりません。貨車につきましてもやはり五割程度しかふえておりませんが、貨物の要請は三倍以上に上っております、非常に困った事態でございます。こういう点につきましては車両の増備計画を立てていきたい。しかし毎度申します通りに鉄道は非常に貧乏しておりますので、なかなか予算が回って参りませんが、重点を特に車両の増備にも向けまして、できるだけ作って参りたいと思っております、そのみでは不足いたしますので、前回御承認を得たような民有車両の方法でできるだけ不足を補っていききたい、かように考えております。

○堀内委員 その次に国鉄の収入の問題で、先般の総裁談では、従来国鉄の切符とか団体輸送とかを取扱っておる会社が非常に少いようで、十数社とかいうように聞いておりますが、関連の私設鉄道を愛護するとうような意味からして、私設鉄道の方と環流で旅客あつせんというようなことについて共同してやらせる御意図がおりますかどうか。

○小倉説明員 ただいまのは団体乗車券、団券と存じますが、私が聞いております範囲では、団券の発行は現在単数になっております。将来これを複数にしたいということで考えておりますが、ただいまの先生のお話は旅行あつせん業者ではないかと思ひます。旅行あつせん業者は全国に数百ございまして、これは鉄道と緊密な提携をいたしておる次第でございます。

○堀内委員 その次に監督局長にお伺いしたい。いろいろな関係で名前をあげることは遠慮いたしますが、ある私鉄におきまして連帯運輸の滞納が一億円以上に及んでおるという事柄が、困つておると聞いておるのであります、こういうものにつきまして監督局が、もう少しお聞きしたいと思ひます。

○堀田政府委員 ただいまのお尋ねは私鉄の連絡運輸精算金の問題だと思ひます。この連絡運輸精算金と申しますのは、申し上げるまでもなくこれは国有鉄道と私鉄との間の連絡運輸契約によりまして、相互に決算をいたす契約上の債権債務でございます。これは私法上の問題ではございますが、滞納すべき性質のものではないと考えておりますが、ただいまお話のようないろいろの経営上の困難から、だいたい滞つておるようでございます。運輸省としては決して絶えず事実上の行政指導によりまして、国有鉄道と会社との契約状況をよく調査しておりますが、できるだけ早くこれを返させることが望ましいものでございますから、事実上中に立っていろいろと世話をしておるといふような面もございします。金額を申し上げますと、昭和三十年九月一日にはその額が約五億四千万円にも上つたのでございますが、両者にいろいろあつせんいたしまして、本年の一月一

日現在では四億三千七百万円まで減少を来しております。なお昨年の十一月にいろいろの御要望もございしたもので、特に滞納額三千万円以上の会社の代表者を直接招致いたしまして、いろいろとその中の経営状態並びに契約関係、それと国鉄との返納契約の内容を吟味いたしまして、これの履行を強く厳重に説諭いたしまして、九月末の今申しました滞納会社のうち特にひどいものには、今後すみやかにこれを返せするように検討あつせんをいたしました。なお残りのものにつきましても、文書をもって早期完済するようにいたしております、また具体的には、そういういた各社別にたまりました滞納の支払ひ方法について、常に注意をいたしております。

○堀内委員 国鉄の方にお伺いしたいのですが、中央線の旅客の混雑というものは御承知のように非常なものでございします。ところがあそこは線路の関係で客車を非常にふやすことができない。そこで先般浅川と与瀬の間に信号所を作つていただいたのですが、あれが単なる信号所でありまして、大して車両も増加できないのですが、あれを行き違ひのできるような信号所にしますれば、まだよほど増加できるといふことを聞いておるのでございします、国鉄においてその点何か御計画があるかどうかお伺いしたい。

○小倉説明員 中央線の混雑というものは非常なものでございまして、私どもも始終頭を悩めておるのでございします。それで同じような現象は山手線にも京浜線にもございまして、これは東京の人口が急激に膨張しつつある、また政治経済がますます中央に集まつてくるといふことで、非常な交通量の増大になって参りまして、私どもも通勤輸送にあつかるものといつたしましては非常に心配しております。ただ山手線と京浜線は、三十一年度線路が分離いたしまして緩和されますが、中央線につきましては、さような方法もないので非常に心配しておりますが、中央線につきましては、今回ホームの延伸その他によりまして、現在は八両ないし九両の連結で足りませんが、将来九両、十両にいたして参りたいと思ひます。ただ先生のおっしゃいました信号所の点につきましては、あれは目下のところ改良費が不足でございまして、おそらくあそこは信号所の設備費といつたしましては二億くらいかかるだろう、こういう予定でございまして、これは今すぐに急速にすれ違ひの設備をするのはむずかしいのではないかと、かように考えております。

○堀内委員 副総裁にいま一度聞いておきますが、今あなたのおっしゃるのは山手線その他のことで、私の聞いておるのは浅川と与瀬の間でございします。○唐沢説明員 ちょっと補足的に説明させていただきます。中央線の混雑は非常なものでございまして、何かは手を打たなければいかぬとかねて思つておるのでございしますが、特に中央線の特徴といたしましては繁閑の度が多いので、季節的に非常な波動が多いものでございしますから、その波動に應ずることが一番大事だと思ひます。それに對しまして、今先生のおっしゃられましたようなああいう信号所の設備をするといふことも一つの方法で、それによつて列車を一本にするとも考えなければならぬと思ひますが、今は相

当の金もかかりますので、順を追つてそれをやつて参りたいと思ひております。さしあたまつて今考えております一つの方法としましては、これから作り出す客車を軽量化いたしまして、軽い車にすること、そうして今の車両で三両のモーターで五両というような軽量客車を、若干金がかかっても作るように努力するといふふうになりますと、両数も一両ずつよけいつけられる。特に季節的に波動の多いところには、普通の客車を三両つけるところを軽量客車を五両つけることによつて、緩和をはかるというふうなことをやりたい。またその他中央線につきましては、ピーク時には貨物を押えて旅客車をよけいやるというふうな、あらゆる方法をやりたいと思つておりますが、抜本的には金の面その他でなかなかできません。極力そういうふうな考えで参りたいと思ひます。

○松山委員長 白井君。○白井委員 ただいま堀内委員から中央線の混雑の問題が出ましたが、私もやはりそういう問題に関連して国鉄の御意見を伺いたしたので、大体大都市の近郊、大都市を中心とした国鉄の輸送計画は、今のお話にございしたように、各線とも非常に混雑を来たして参りますが、これについてどういう将来の御計画をお持ちでございしますか。その点一つお伺いしたい。

○小倉説明員 大都市への通勤通学の混雑は重々承知いたしておりまして、ことに一番東京付近において混雑度が高いと存じております。それで大体輸送量の増加を見ますと、旅客において二割ぐらいつ上つて参りますのが、都会地の通勤では四割ぐらいつ上つ

て参ります。それでも非常に膨大な輸送量の増加でございますので、残念ながら輸送力がなかなかそれに追いついて参らないのでございます。しかしながら鉄道といたしましては、国鉄の輸送量が、バス、私鉄に比べまして、都市近郊において比較にならぬほど膨大でございます。従いましてその責任がきわめて重大だと存じておりますので、あらゆる手を打って参りたいと思っております。都会地の輸送と申しまして、大阪付近に比較いたしますと、さらに東京が一番混雑いたしております。それにつきましては先ほどもちょっとお話し上げましたが、三十一年度におきましては、山手線と京浜線とを分離する工事が完成いたしました。十月あるいは十二月ごろから両線が独立して走る。これによりまして計算上は倍の輸送力がつくわけでございます。また中央線につきましては、先ほど営業局長からの話もございましたが、ただいま八両ないし九両の編成で動いておりますのをせひ十両までにしたい。これにつきましては、ホームの延伸、ホームを少し延長しなければならぬとかいうような多少の問題もございまして、目標といたしましては十両連結に持っていきたい。さらにまた予算上につきましては、足りない予算のうちから、特に通勤輸送に重点を置きまして予算を組んでおる始末でございます。

ことは非常にけっこうであります。総武線と常磐線でございますが、常磐線も現在朝晩の通勤時には上野からさらに有楽町に乗り入れをしております。これは非常に便宜を与えております。これも京浜、山手線が分離すると、上野でまたものようにストップせざるを得ない。そうなりますと、上野はまたその乗りかえで非常に混雑を来たし、通勤者にも不便を来す。いろいろ通勤者の話を聞いてみますと、現在の上野から非常に便利だということで、常磐線の、たとえば柏とか松戸といった方面へ居住を新たにしたいという方々も聞いておるわけであります。この方々には非常に失望を与えるし、また今申し上げたように非常に混雑を来たすわけでございますから、これに対する何か御対策はございませんか。

○唐沢説明員 山手線と京浜線の分離がことしの大体十一月ごろに完成いたしますが、そうなりますと山手線と京浜線が別々の線路を走ることになりまして、今乗り入れておりました常磐線は上野で打ち切らざるを得ない。そういうことはもう当初から問題でございまして、しかし一たん乗り入れてしまえば、なかなか上野で切るということには困難だから、初めから乗り入れない方がよいのじゃないかというような議論もいろいろあったのでございますが、せっかくその工事の過程におきまして利用できる線路があるならば、その期間だけでも乗り入れた方がいじょう、しかし完成して両方が分離した場合には、上野でとまってもらうのだということ、この乗り入れを実施したようなわけでございまして、せっかく

かくなれて、便利に有楽町まで入ってこられた方々に上野でとまっていたのだというところは、まことに申しわけなく、また大へん御不便をかけるということとは万々承知でございますけれども、現実的に両方分離した場合には、上野でとまらないような新しい線路を造成することは、この区間では事実上とても不可能でございます。また一つの案として、日暮里で分離した山手線の方へ乗り入れしてはというような案はございましたが、これはべらぼうな金額がかかりますし、かつまた山手線が分離しても、それぞれ相当車両を入れて回数を多くしていくなければ、乗り入れというような余裕もなくなってしまうこと、これは技術的にもどうしても困難になりますので、どうしても上野でストップせざるを得ない。その場合には、上野において常磐線の方の列車の回数も増し、編成回数もふやし、そして山手線、京浜線の方もラッシュ・アワーを案にしていって、乗りかえもできるだけ乗にするということ、ごしんぼう願うより、どうもやむを得ぬのではないかと、かように考えておるわけであります。

○日井委員 もう一つは総武線ですが、これまで千葉方面からの東京都心への通勤者が秋葉原で乗りかえ。それがために秋葉原と有楽町あたりまでは非常に混雑する。これは山手と京浜が分離すればややその度が緩和されますが、いずれにしても、そういう点で現在東京都の住民をなるべく近郊に分散して、そこに住宅をかまえて都心に通勤させる方が、都市の建設の上においても理想的であるという考えで、いろいろ計画されて、現在首都圏といふものを考えているようですが、たとえば千葉、埼玉、神奈川といふものを入れて、東京都の将来を考えている。そういう意味において、国鉄としてもそういう観点に立つて計画を立てなければならぬと思うのですが、総武の問題については、戦前に考えられておりましたように、将来複々線を作るお考えがあるのですか、計画があるかどうかをお伺いしたいと思います。

○唐沢説明員 総武線の増強につきましては、いろいろ考えておりますが、今お話しございましたような根本的な複々線の問題、あるいはあれを中央へ乗り入れる問題については、なかなか問題が大きく、技術的にも、またお金の面でも困難で、まだ研究という程度でございます。と申しますのは、中央へ乗りかえ、つまり総武線から来まして、秋葉原で乗りかえるのが、あそこでおける方が、ラッシュ・アワーで見まして、七割か八割だろうと思っておりますが、そのうちのほとんど九割くらいが神田、東京、有楽町の方へ参ると思っております。従ってこれを便宜にするためには、どうしてもこちへ直接その客を運ばなければならぬことになりまして、今のあの御承知のような秋葉原の構造では、乗り入れはどうしてもできませんので、別に向うから直接線を引きつなければならぬ。しかし高架上で持つことはできませんので、結論的にはどうしても錦糸町の辺から地下をもぐって、東京駅の下に持つてくるということになると思っております。しかしこれをいろいろ概算したところもございまして、相当大きな金がかかりますし、かたがた運輸省の方で都市交通全体について、通勤緩和、ある

して、ロンドン、パリあるいはベルンのように郊外から郊外へ通り抜る。現在東京の例を申し上げますなば、京浜線のごとく大宮から桜木に、また中央線のごとく、浅川から葉まで行く、こういう線が一応東京を貫く場合においては、理想的な形であつたと思つておりますが、現行の国鉄以外にはそういったやうなくしりしの輸送計画というものはございません。従つて現在の地下鉄を郊外へどこまで延ばすか、また現在の郊外電鉄を地下を経て、さらに他の郊外電鉄もしくは他の交通機関に連結して、都心からくしりしにしてはるかに郊外に結ぶ、そういう線について都市交通審議会にいろいろと御研究をいたしまして、近い機会に東京を中心としたさいぜん御指摘の千葉、埼玉、神奈川、山梨という方面の、いわゆる大都市交通系総網というものも完成する予定に相なつておりますので、その際には、今度はいかなるものに仕事をさして都民の便益をはかるかという問題等も急速に研究決定をいたしたい、かように考えておる次第でございます。目下その点を鋭意研究中でございますので、その際には常磐線あるいは総武線、その他中央線等の輸送緩和のためのそれぞれ機械、単に国鉄だけに依存することなく、それぞれの交通機関をして、その全能力を發揮せしむることによつて、相当早い期間に御期待に沿ひ得るのではないか、かように考えておる次第であります。

○日井委員　ただいま運輸省としても都市交通について、都市交通審議会等によつて計画を立てられておるということは非常にけっこうであります。

ただ私は私鉄が地下にもぐって能率を上げるようにしようというのに、国鉄がはつきりした計画を持たぬということは、私たちはどうもその職務の上において万全を期しておるというふうな考えられないのです。こういう近郊の鉄道と国鉄を中央へ乗り入れるという事は、これが地下鉄にしても、そういうふうに入ってくるという事は、建設費もかかるでしょうが、乗客もふえて、そうして採算的にも必ずしも不利じゃないと思つておる。ところが新線建設の地方の問題になりますと、本年も十分ではないとも一応五十億というものは計上されている。ところが一番緊要なところの事故を起しつづつあるような近郊の都市交通の問題について、国鉄はもう少し熱心にやっていた方が必要がある、こういうふうには私は考へるのではありません。私鉄が縦横に都心に入つてしまつてからは、あとから計画を立ててこれを実行するということについては、私は非常に不便とそこを来たすのではないかと、これをすみやかに計画を立てていただきたい。というの、これは前の委員会でも私申し上げたのですが、終戦直後に総武線というものを中央へ持つてこなくちゃいかんから、一つ高架の道路だけでもとつておいて、あとで高架のつけられるようにしてくれということをお願いしたのです。そうすれば復々線を作れば、それに持つてこられるのではないかと、と言つたときに、将来は錦糸町をターミナルにしてあそから地下鉄をみんな集めるのだ、そういうお話でしたが、十年たつても一向この実行計画が出ないというところに、どうも納得がいかないであります。こういう計画

が進まないところに、新聞等によつても殺人列車の解消へとか、高い国鉄への非難の声を聞いて見ぬふりをする、こういうふうな非難をされる状態です。こういうような点についてはもつとやりようがあると思つておる。たとえばディーゼル・カーを蘇我まで入れただけでは間に合わない、もう少しで三月に多少の車両が入るところだつたが、それが間に合わないうちにこういうことになつて申しわけないというのだが、これは言いわけであつて、それならディーゼル・カーでなくて、特に通勤時の混雑のときにはやつていふと思つておる。客車を特別に仕立てて車両を増結して、そういう殺人列車と今どき言われるようなことのないようにしなければならぬ。どうもサビビスという点に欠けているのではないかと、そういう点をもう少し深く御監督願ひ、これらの点は、次官等も多分御承知なのでありますから、やつていただかなければならぬと思つておる。私はこの問題をとり上げて、こゝとさらに非難しようというのではありますませんが、これらはあつたにでも私は実行してもらいたいと思つておる。返つてくるから車両増結ができるというけれども、そのうちに事故があつたならばいかぬ。車両が足りなくて連絡できないれば、あるいはディーゼル・カーが足りなければ、汽車があそこにあるのですから、汽車でもつて通勤時を緩和する。これは即時やつていただくというのを私は申し入れて、都市近郊の問題についてはもう少しお

伺ひたいのですが、時間を分けていただいて、緊急の問題ですから御質問申し上げたやうなわけですから、運輸大臣がおいでになつたのですから、そういう点を十分御検討願つて、そういう非難の事故のないようにしていただきたいというのを申し添えるのであります。が、この際運輸大臣としてもお考えがあれば一つ何つておきたいと思つておる。

○吉野國務大臣 お話の点まことにでもつともありますので、そういう趣旨でせつぱく努力したいと思つておる。

○廣沢説明員 ちよつと補足的に、この総武線の問題でございますが、房総東線、西線をディーゼル化したしまして、全体的には非常によくなつたと思つておる。ラッシュのときが問題で、そのときに列車も入れておられますが、なお相当込んでおる。この点は前から問題になつておまして、かねがね少しでもと思つておまして、実はこの二十五日からわずかに三両ですけれども、蘇我と千葉の間は臨時に救済運転するといふことを考えておられます。なお本年度におきましては、実行予算でまだはつきりきまりませんけれども、若干の車両を入れまして、ラッシュには六両編成でやつておられますが、それをふやして、できるだけ混雑緩和をした。先生のおっしゃられるやうに、大きな問題から見ればごそくの手段かもしれないけれども、できるだけそういう点も注意してやつておきますので、一言申し上げておきます。

○日井委員 千葉駅は、何もりっぱな駅を作つていただく必要はないのです。が、やはり新駅を早く作つて、あそこをのスイッチ・バック等を整理する。そ

して蘇我あたりまですみやかに電化するという点によつて、こういう点が解消されるのでありますから、一つ至急に見通しの立つような年次計画を立ていただくことをお願いいたしまして私の質問を終ります。

○松山委員長 下平委員。

○下平委員 この機会に運輸大臣並びに国鉄副総裁に二、三お尋ねしておきたい点がございます。

その一つは、国鉄の問題が世上やかなりな問題として、大きな問題として取り上げられたのが運賃値上げの問題だと思つておる。

〔委員長退席、木村(俊)委員長代理着席〕

この問題につきましては予算委員会において、あるいは当運輸委員会において、しばしば質問をされたわけでありまして、速記録等を讀んでみましても、運賃値上げに対する態度といひますか、値上げをするのかしないのかというところが非常に不明確であるわけでありまして、速記録に現れた答弁が不明確であるばかりでなく、私がもう一つ運賃値上げに対して不明確に感じておりますのは、ことし国鉄が国民の批判にこたへていろいろの改組をしていくというが、三十一年度の予算案を見ると、この予算案の中からはどうして、もこれではやつていけないのじゃないか、予算の面からもそういう危惧がするわけでありまして、たまたま私は、けさの新聞を見ると、昨日自民党の与党の方々と国鉄の幹部の諸君並びに運輸大臣が加わつて、運賃問題について協議をした、こういう記事が出ておられますが、最後の運輸大臣の談話が出てお

内容はこの客観情勢では何も言えない。しかししたとせば予算審議のときには、補正予算を組まないといひながら、結局は補正予算を組んでいるのにならわしではないか、こういう新聞談話を発表されておるわけでありまして。

この新聞の談話の真意は私にはまだわかりませんけれども、どうも運賃値上げに対して何か奥歯にもののはさまつたやうな言い方をなさつておられる。新聞の推測を見れば、参議院の選挙があるから、参議院の選挙の前に運賃値上げを発表したのでは大へん支障があるから、参議院の選挙終了後に臨時国会においてやろうというやうな筋書きだといふやうな推測も出ておられます。これは国民から考へても、あるいは私も審議をする立場から考へても、遺憾なことだと思つておる。しかも国鉄当局は従来からどういふことを言つてきているかといふと、実は昨年の三月から大へんけつこうな文書を国鉄当局で出されて、その中で主張されておることは、国鉄は輸送の完遂を期する、国民の負託にこたへる、こういう立場から三つの目標をあげておるわけでありまして。その三つの目標は、第一番に施設の復旧をしなければならぬ、第二番目には輸送力の増強をはからなければならぬ、第三番目にはサービスの向上をしなければならぬ、この三大目標を当面の目標として国鉄は考へておるというのを国民の前に明らかにしたわけでありまして。そうしてこれを行つたためには、さつきの小倉さんの答弁ではありますませんが、国鉄は貧乏だ、金をどこから見つけてきてもらわなければ、これが改善できない、こういうことを訴えているわけでありまして。そう

してその金を見つる方法として幾つもありませんが、最後には運賃値上げを強く要望しているわけであります。そういう経緯から見てきて、今言った新聞の発表、委員会等における答弁のいろいろの状況等を考えると、どうも運賃値上げについてすっきりしないと思うのです。そこでどうなりましたが、運賃の問題について国鉄当局の考え方、運輸大臣の考え方を私は明確にしたいだきたいと思います。

○吉野国務大臣 その問題については、たびたび申し上げた通りでございます。私の考えは少しも変わっておりません。今お引きになりました新聞記事は、私の全く関知せざることで、事実が全く違ひでございます。そういうことまで詳しく申し上げる必要はございませんけれども、なるほど昨日公邸において与党の幹部と私どもが打ち合せをいたしましたけれども、これはほかの問題でございまして、運賃の問題では全然ございせん。その点だけ申し上げておきます。

○小倉説明員 国鉄の考えにつきましても、前々からたびたび御答弁を申し上げておる通りでございます。ただいま御指摘になりましたように、サビの向上、輸送力の増強、老朽施設の改善といふことをできるだけやっていきたい。それには現在償却費も十分に足らないような現状でありまして、思い余って力不足だと申しますが、現状は万金がないために、いろいろな復旧その他ができないというところは、前々から申し上げた通りでありまして、その点は私どもの考えは変わっておりません。

○下平委員 新聞記事は正しくない、

そういうことは言っていないというので、私も大へん安心をしたのです。そこで確認のために大臣にもう一ぺん聞きたいのですが、先日の予算委員会では、昭和三十一年四月一日から三十二年三月三十一日まで、その間には国鉄の運賃の値上げはしない、そういうように解釈していいかという柳田委員の質問に対しては、その通りと申されましたが、今の大臣の御答弁から再確認するのですが、昭和三十一年度内——今年の四月一日から来年の三月三十一日まで、運輸大臣の責任において運賃を上げないということをはっきり御確認願いたい。

○吉野国務大臣 大体それでよろしいのでございませう。ただお話をたびたび出ますから、あなたにお言葉を返すようにでなすけれども、私が運賃の値上げをするかしないかというこの絶対権は持つておらないのです。これは国会で定める建前になっております。だから私が上げる上げないと言いましても、私はその権限を持つておらないのですから、その点だけは御承知を願いたいと思ひます。私はただ責任者として、三十一年度の予算を組むときに運賃値上げというような提案はしない、そういう措置をしないということだけはたびたび申し上げておるのです。お尋ねの上げる上げないは、ただ私の一挙手一投足でやれるようなお考えでございます。そういうことはむろん御承知でございます。ようけれども、もし委員会の発言で世上にそういうふうに誤解するといけませんから申しますが、つまり今の法律では、私から申し上げるまでもなく、運賃というのは国会で定めるようになってい

る、このことだけははっきり申し上げた方がいいと思ひます。

○下平委員 大へん運輸大臣に教えていただきましてなんでありましたが、私も大体そのぐらいの程度のことには存じております。私が伺ひしておるのは、あなたが鳩山内閣の閣僚として、大きく言えば鳩山内閣の責任で運輸行政をあずかつておられるその立場から、運賃の値上げをしなければいけないのか、あるいは運賃を値上げしなくてもやっていけるのか、行政をおずかつておる責任の立場での御答弁をお願いしたのです。

○吉野国務大臣 その点は予算委員会でも申し上げた通りです。このままではやっつけにしないと私は思ふのです。ですから採算の關係からいへば、国鉄の経営調査会の答申にあるがごとく、若干の値上げは避けられないものだ、こういうことは予算委員会でも私ははっきり申し上げたのです。ただいつやるか、どの程度にやるか、どういう方法でやるかということが問題であつて、またこの内閣としては低物価の方針をとつておりますし、運賃というものは採算の關係だけでもつてきめられませんが、いろいろ複雑なることを考えんの、三十一年度の予算を組むときには、その必要があるということは私も認めておりますけれども、その予算の計上の場合には運賃値上げは考慮しない、こういうことを申し上げておるわけでありませう。

○下平委員 どうもすっきりしないのですが、はっきりとそうだとおっしゃるという答弁だけで結構です。そうすると三十一年度内には運賃値上げはしない、したい気持は十分あるけれども、鳩山内閣の物価政策その他の面から運賃値上げはしない、こういうふうに理解してよろしいのですか。

○吉野国務大臣 これはいかでございませう。はなはだ失礼でございますけれども、ただいまのお尋ねは、この間の予算総会においての問答の速記があるわけでございますから、あの速記の私が答弁したところと同じでございます。それ以上私は別につけ加えることがないと思ひます。

○下平委員 私がなぜそういうことを言うかと申しますと、国鉄の財政を再建して輸送の完備を期する。さつき臼井委員からも発言があつた輸送上の混雑緩和をするとか、これらのことは当面差し迫つた問題なんですよ。そこで国鉄はそれの所要の資金をどうしても求めなければならぬと思ふのです。この運賃値上げという問題は、今日の国鉄の経営というものが根本的に変わつてくる問題なんです。運賃値上げをして百五十億なり二百億の金がでるとするならば、国鉄の三十一年度の経営のあり方、あるいは施設の増強のあり方とか、あるいは新線建設、改良、そういうものに重大な方針の変更がくるのです。大臣は運賃の値上げと予算は關係がないというふうなことを言つておられますが、実はこの運賃値上げという問題は、国鉄の今年の経営の根本問題に触れる問題なんです。そこでこの根本問題がきわめて不明確のままであるというところは、私は当の責任者として非常に遺憾なことじゃないかと思ふのです。大臣は予算委員会の議事録を讀んでくれと言ひましたが、私は十べんくらい読みました。何べん讀んでみても、私が頭が悪いせいかもしれません

けれども大臣の言うことがちつともわからないのです。そうかと思ふと新聞記事ではいろいろのことがじゃんじゃん出される。参議院選挙も出てくるというところで、よくわかりませんので、端的にだれにでもわかるようにはつきり言つてもらいたいと思ふのです。三十一年度内に値上げをするのかしないのかということについて、イエス、ノーでけつこうなんです。それによつて国鉄の経営、予算の問題などに重大な影響があるのですから、それをまずはっきりさせていただかないと質問もちつと困るのです。

○吉野国務大臣 私の言い方が少し言葉が足りないのではありませんかと思ひますが、実ははつきりしておるつもりなのであります。三十一年度の予算を組むときには、それは考えていないのであります。予算を離れて国鉄の運営はできない。予算はどうあつても勝手に上げ得るようには、そう聞えたので、そういうことはできません。三十一年度の予算で国鉄は運営するのでありますから、その場合に運賃値上げといふものは考慮しない、こういうことであるから、はつきりしておると思ひます。

○下平委員 この問題はあまり言つてものりくくりでありませう。運賃値上げはしないでも今年はやつていけるのだというふうに理解しておきませう。そこで実は三十一年度の予算案が問題になる。国鉄がともかくも三大目標に向つて改善していかなければならぬが、そのために金が必要、そこで国鉄問題についてはその必要資金といふものをどこから見つけてくるかということが問題点になると思ひます。先日

けれども大臣の言うことがちつともわからないのです。そうかと思ふと新聞記事ではいろいろのことがじゃんじゃん出される。参議院選挙も出てくるというところで、よくわかりませんので、端的にだれにでもわかるようにはつきり言つてもらいたいと思ふのです。三十一年度内に値上げをするのかしないのかということについて、イエス、ノーでけつこうなんです。それによつて国鉄の経営、予算の問題などに重大な影響があるのですから、それをまずはっきりさせていただかないと質問もちつと困るのです。

けれども大臣の言うことがちつともわからないのです。そうかと思ふと新聞記事ではいろいろのことがじゃんじゃん出される。参議院選挙も出てくるというところで、よくわかりませんので、端的にだれにでもわかるようにはつきり言つてもらいたいと思ふのです。三十一年度内に値上げをするのかしないのかということについて、イエス、ノーでけつこうなんです。それによつて国鉄の経営、予算の問題などに重大な影響があるのですから、それをまずはっきりさせていただかないと質問もちつと困るのです。

も同僚中居委員の質問した中でも、この必要資金を生み出す場合に、国鉄自身で十分なる経営の合理化をする、むだをなくしていく、こういうことが一番当然なことだと思ひます。そのほかの方法としては運賃値上げもある、あるいはまた政府の援助という問題もある、こういうようなことが考えられると思うのであります。そこで三十一年度の予算案を見ると、そういう面から非常に無理な矛盾や脆弱性というものがあつたわけでありまして。従つて国鉄が従来公約してきたこと、あるいは政府が総合経済六カ年計画に基いての国鉄の六カ年計画というものを立てておられるが、これらについても何らの手段というものが講ぜられておらない、あるいは国民的の悲願であるところの輸送力の増強等についても、なかなか充足されていないので、大臣は運賃値上げをしないでこの予算をやつていけるとおっしゃいましたけれども、それではこの国鉄の六カ年計画、国民の要請にこたへるところの輸送力の増強、あるいは事故撲滅に対するいろいろの対策、こういうものが一体どの程度見込まれておられるのか、大綱だけでよいから承りたい。

○吉野国務大臣 ちよつと私の言葉が足りないのだからと思ひますが、この三十一年度の現在の予算で、国鉄が希望するようなのは何事もやれるというところは私は申し上げておるのではあります。決して私もこの予算は十分満足なものとは考えておりません。現に国鉄の予算として希望してきた工事費というものの、財政の現状から見ると削られておる。これでもって今御指摘になりましたような何年計画というものが、この予算でやつていけるということをおししたこともありませんし、そういう意味で申し上げておるのじゃないのであります。予算はこれでもって完全だとは思ひませんが、しかし国の財政の現状なり、また今の運賃問題に関する世論と申しますか、空気の現状なりから見て、十分ではあるけれども、とにかく三十一年度はここに計上した予算でもってやつていく、こういうつもりなのであります。

○下平委員 そうすると鳩山内閣の政策として出されておる経済六カ年計画、それらを達成するための交通政策としてのいろいろの計画というものが、本年度においては予算に盛り込まれない、実施が不可能だ、こういうふうな考えでもいいのですか。

○吉野国務大臣 そうではないのでございまして。これは三十一年度だけの問題について触れておられます。鳩山内閣の五カ年計画は、私どもは十分実施する確信を持っておるわけではございません。○下平委員 五カ年計画を先の二、三年はやらないう、向うに行つてひよつと立てる必要はない。五カ年計画は五カ年計画に基いて、初年度の計画はかくかくの通りということでは五カ年の計画が達成できるのです。今大臣の言われるように三十一年度だけは別だ、五カ年計画は向うに行つてから努力するということでは、おそく計画は達成されないと思ひます。私の見るところでは、この予算の中にはそういうものがほとんど含まれていないと思ひます。しかし時間もあまりありませんから質問を少し飛ばします。

国鉄が出された文書の中で、この前にも同僚委員が指摘しましたけれども、施設の復旧の問題については、不測の事故が発生するおそれがないとは言えない状態にあるとして、減価償却の問題を大きく取り上げられておられますけれども、政府当局が調査を依頼した調査会においても、減価償却は四百二十七億、この第三次再評価ベースにおいて行ふことが最も妥当だ、こういう結論が出ておられます。にもかかわらずことしの減価償却は二百七十七億円が織り込まれておるようでありまして。さらに資金の面では借入金、公債、こういった面も大へん重要だと思ひます。おられます。ところがこの資金面の調達面においても、昨年よりかなり低下していると思ひます。金額的にはなほ五十八億円という増額がなされておられますけれども、昨年度はきつめて確定なる資金運用部資金を百十五億円融資しておつた。ことしはこれを六十億円減らして五十五億円、そのかわりとして鉄道公債、これに昨年より百十八億円の増の二百五十億円を組んでおられるわけなんです。資金の面においても責任を持って見てやるとするならば、私はこの公債にゆだねるという行き方はきつめて不安定だと思ひます。そういう点については先日来経理局長は、公債については消化の能力があるというふうなことを言われましたが、あまり的確なる責任ある発言ではございせんではないけれども、今まで鉄道公債の発行というものは途中の年度において、昭和二十九年などにおいては、予算を変更して減額をしなければならぬというふうな状態になっておられます。去年より百十八億円も増加した国鉄公債二百五十億円というものにつ

いて、国鉄当局でどの程度の自信を持っておるか、あるいは運輸大臣の方で減価償却をして実体上資産の維持をするところが一番大事だと言つておりながら、二百七十七億ということであつてはいかに私がおしやることと違つておるのではないかと申す。この二つについて国鉄当局あるいは大臣からお考えを聞いておきたいと思ひます。

○吉野国務大臣 先ほど申しました通り、三十一年度の予算は十分なものとは考えていないのです。償却の点についても何にしても……公債の方の点は国鉄当局から申し上げた方がいいと思ひますが、ことし長期鉄道債を盛りましたのは、市中の金融事情もだいぶよくなつておりますから、その程度のものは消化ができる、こういう意味で計上いたしております。

○小倉説明員 ただいま鉄道公債の発行について御質問がございましたが、最近の鉄道債の消化状況を申し上げますと、十二月の発行につきましては十月、十一月に引き続き二十億円を出しました。十二月は事業債、公社債等の発行条件の改訂がございましたので、これは少し条件が悪くなつております。つまり発行者に有利に改訂されておりますが、そのために当初は消化に懸念を持たれておつたのでございまして。ところが事業債、公社債等の発行が市場で比較的少かつたものでございまして、引き続き満額消化いたしました。つまりこれらは金融市場の消化能力が比較的よかつたという現象だろうと思つております。こういう点から見まして来年度の鉄道公債、これに電電を合せまして三百二十、三十億になります。国鉄が二百四十億、電電が多分八十億と記憶いたしておりますが、それを合せた発行額につきましては、これは金融を扱う大蔵省とも十分連絡をとりまして、大蔵省の方でそれだけの発行は消化が大丈夫であるということできまりましたと承知しておりますので、この点は私どもとしては大丈夫消化できる、かように確信をいたしております次第でございます。

○下平委員 ここで確信があると言われるが、それは将来の見通しの問題でありまして、それに対してどうこうというわけにも参りませんが、そこで私どもが考えていけば、こういった公債に依存をしたということによつて、必ず未消化の面が出てくる。しかしこれは見通しの違いですから違ひとして、その次に伺ひたいのは、国鉄の財政の根幹をなすものは何といつても運輸収入であります。この運輸収入の見積りというものが、実は運賃値上げの問題にもかかわるし、一切の問題にかかつてくると思ひます。そこで先日私お伺ひしたのですが、国鉄当局の予想されておる増収は八十億を予想されたというのです。ところが大蔵省の査定になつてきて百五十三億に増加された、どう言ひます。そこで一体どうしてそんなに開きがあるのか、国鉄の経営者が実際の経験から基いて見込みを立てた数字が八十億、全然国鉄に経験のないところを持つていたら百五十三億と倍の増収になつてきた。そこでこれはおかしいのではないかと、ここらあたりに水増しが非常にあるのではないかと、こういう質問をしたところ、それは実は国鉄が八十億の増収計画を見積つた時期と、大蔵省が見積つた時期と、時期の違いがあつたからそ

うなつた、こう言つておりました。しかしおそく国鉄当局が見積つた時期も、昨年の十月から十一月だろつと思ひますが、大体上半期の実績を見て見積つたのでしようが、大蔵省の見積りと国鉄当局の見積りの間に、よし一、二カ月の相違があつたにしても、その増収額が倍額になるというようなことは常識の問題だと思ひます。日本の経済から貨物の状態においても旅客の状態においても倍額に増額をする、八十億円の増収見込みが百五十三億になるなどという事は、常識論としては考えられないことなす。現に最近ずつと情勢がよくなつてきた国鉄の実態を見て、四十億の増収というところが開の山なんです。おそくことしの期末決算においては、四十億内外というものが、ようやく努力の結果の増収額なんです。おそく百億円の増収というようなことは、とうてい常識では考えられぬと思ひます。大臣の説明を聞いても、あるいは国鉄当局の説明を聞いても、どういふ表現をしてあつたかといへば、この増収を確保するために異常な努力を要します、この一語に尽きています。こんな抽象的な異常な努力というやうなことで、よしよりも百億円の増収なんという事は私たちの常識論からは考えられないが、一体根拠といふものはどんなふうにあるに求められるか。なおそれによつて二、三億圓の増収に思ひますが、まずその急に倍額になつたといふことですね。この点について一つ御説明をいたしたいと思ひます。特にこれは運輸大臣の方で査定されて、関与されておると思ひます、お答えをいたしたいと思ひます。

○吉野国務大臣 ことさらに水増ししたといふわけではございません。数字上のことでございますから、政府委員から詳細に説明いたさせます。

○樺田政府委員 お答えを申し上げます。御案内の通り当初予算を組みます場合に、日国法によりまして国有鉄道が予算を編成して、運輸大臣の方へ認可を求めて参りますが、運輸大臣は大蔵大臣と協議をいたしまして査定をいたしますが、その場合に査定をいたしました基礎を申し上げます。まず旅客関係でございますが、昭和三十年度の推定実績が千三百四十二億七千六百萬円でございまして、これにちやうど三十年度は御承知の通り、天理教関係の特殊輸送がございまして、駐留軍収入等の特殊なものがございますので、これを除きましたものに、対前年度の増収が約二分二厘でございますが、これをかけました基礎になるものが千三百六十億円でございまして、これにさらに駐留軍の収入が九億圓と、配給料が七億圓とございまして、合計千三百七十六億圓となる見込みでございます。次に昭和三十一年度の貨物関係の推定実績、まだ年度が終つておりませんが、これを前年について推定をいたしますが、約千九百九十一億九千七百萬元に相なるかと査定できるものでございまして、これに駐留軍収入を除きまして、六分四厘という対前年増率をかけますと、千二百四十一億圓という収入が査定されます。これに駐留軍収入二十七億圓を加えまして、千二百六十八億圓といたしたのでございまして、この六分四厘増の推定は、昭和三十年度推定実績は、二十八年度実績と大

差がないのでございまして、二十八年度と三十一年度の三年間にならしますと、毎年約二分の増に相なりまして、二十九年度は異常な減収実績であつたと査定いたしましたのであります。ことにこれを最近の実績の各月分の収入傾向をながめまして、石炭増産の開係、あるいは青函航路の復元関係等を織り込みますときに、目下のところ妥当であるといふので、かように査定をいたしましたわけでございます。

○下平委員 百五十三億の数字を出す根拠の御説明をいたしたいわけでございますが、数字上の説明はきわめて簡単にございまして、それは八分五厘上ることになれば、運賃値上げも何も要らなくて二百億も三百億も増収がございす。しかし、おそく私はそういう数字のかけ合せでなくて、長い間の経験を持つて、責任を持って国鉄を預かつておられる方々の数字とあまりにも違つていふところ、私は大きな疑問があるのです。私も国鉄に二十一年ほど奉職をいたしておりましたけれども、その増収は私は困難だと思ひます。おそく達成できない。これは単に勘だけでなくて、今年の経済の実態を見てもこれは達成できないと思ひます。これは確かに水増しされていふことは明らかなんです。そこでこれも論争になりまして水かけ論になりまして、次に聞きたいと思ひます。それは、それでは百五十三億の増送をする、前年対貨物において六%、旅客において三%何%、これだけの増収をするためには、ただでさえ疲弊して疲れた資材、設備、車両、さらに今の輸送情勢に應ぜられない車両の状態、これに見合う車両の新設なりあるいは

施設の復旧なり、こういう面が当然伴つていかなければならぬ。ところで工事費の面やその他の面を見て、もういった輸送の増強、百五十三億圓の増収を上げるための手段がいささか欠けていふように思ひます。今日のこれだけの予算の中でこれだけの増送は、実際に輸送に當る場面において、幾ら貨物があつても貨車がなくて送れない。たとへば貨車の使用状態を見て一週間から十日、二十日も貨車が間に合はなくて送れない状態です。そういう状態にしておいて、単にパーセンテージが幾らになるかということだけで増収が上つてくるのだということでは、私は非常に甘いと思ひます。この予算を見れば、百五十三億圓に見合うだけの施設、車両の増強はなされていないが、こういう点についてはどういふ形で百五十三億を增收されるか、これは特に経営を担当しておられる総裁、副総裁にお伺いをしたいと思います。

○小倉説明員 ただいま御指摘の通りでございますが、前々からこれも申し上げておりましたが、ただいま施設が老朽化し、それから車両は足りないといふことも全く事実でございます。しかしながら一方には非常に急激に増加して参ります輸送要請に應じまして、ただ手をこまぬいておるわけには参りませんので、あらゆる努力をして輸送力を増強したい、こう考えております。その具体的な例を申し上げますと、今回の予算の中には、通勤輸送、長距離輸送、電化、気動化、そういうところに特に重点を置きまして、通勤輸送と長距離輸送にはあわせて約八十億の手当をいたしております。電化につき

ましても約八十億、それから気動化に對しましては約十五億を計上いたしまして、超重点的に輸送力の増強をはかるといふことにいたしております。しかしながら御承知の通り、もう全国至るところで輸送力の行き詰まりが生じつゝありますので、それらは何とか部分的な増強をいたして切り抜けるよりいたした方がよいと思ひます。が、車両につきましては、これもただ車両をふやしたから輸送力がつくといふものではございまして、輸送力をふやすには、線路の強化も要りますし、機関車も要りますし、すべての面がそろわなくては輸送力の強化にならぬことは、御専門の方々は御承知だと存じますが、中でもただいまは車両が不足であります。しこうして車両費は八億余しか計上いたされませんが、しかしそれは幹線増強の中でも気動化の中でもそれぞれ車両費はございまして、こういうものをしぼりまして極力車両の増加をはかりたい。これが一番簡単に輸送力の増強になりますので、そこに重点を指向していきたい。しかしながらそれだけではまだ不足いたしますので、今年いたしました通りに、民有車両というのにも関係の向きをお願いしまして、民間の投資をお願ひすることにより車両の増強をはかつていきたい。要するに比較的経営が経済的になりまして、この電化と気動化、こういうものを重点を置きまして輸送力の増強をいたしていきたい、かように考えます。

○下平委員 小倉副総裁の話を聞いておりました、結論としては、今国民が要望している百五十三億の増収に必要な輸送力、車両の設備とか、施設

の改善その他は、今日の予算の中では思ふようにはいかないという結論だと思ひます。そういうふうに承わつてよろしくございませうか。

○小倉説明員 さようでございます。

○下平委員 そこで次に賃金を移したと思ひますが、これだけの増送をするためには、どうしてみて国鉄に今

ためには、この四十四万人の従事員のほんとうの献身的な協力がなければ、私は達成が不可能だと思ふのです。そこでこの従事員に対する待遇の改善にしろ、あるいは従事員に対して精神的にも協力をさせるというようなことについて、どういふようなお考えをお持ちされるか、一言お伺いをしたいと思います。

○小倉説明員 御指摘の通りに輸送力

の協力態勢というものがなければならぬと思ふのです。昔のような国鉄が独占の時代ならさうおいて、今たえば旅客輸送を見ても、私の長野県からここまで来る団体旅客といえ、ほとんどバスで来ます。バスにみんなと

というのは機械ばかりではできませんで、主たるものは人間であります。こ

られてしまふのです。あるいは近距離輸送にしてもさうです。あるいは小口の貨物の下部の従事員がどういふことをしているかといへば、旅客誘致あるいは貨物を駅へ集荷してくる、こういうことについて非常な努力をしておるわけ

はやはり給与をよくしていくということを考えなければなりません。これは国鉄が毎々申します通り余裕もございせんし、またかりに余裕がありま

なんです。ある小さい駅の駅長さんなんかのところに行きますと、実は村長さんになれば、どんな小さな村の村長さんでも十萬や十五萬の交際費を持っ

てもいろいろ他の産業の振りがい

ているが、国鉄の現場の駅長さんはそんなものは一文もない。たとへば学校のPTAの方や学校の先生を呼んで、修学旅行の計画を一つ国鉄で

もありません。誤解があるといけませんから逆に申しますと、そういうことも

やつてほしいといつて、駅へ招待してお茶を出すわけですが、それにしてもお茶菓子ぐらいはどこから出すかとい

いたしたいけれども、現在なかなか給与の方面には十分な手当が回りかねる、これは率直な申し上げ方でありま

えば、みんな駅長のポケット・マネーなんです。あるいはまた従事員のみならずお金を出した互助会というやうなものの中から、この旅客誘致、貨物誘致のお金を出しているのが現状なんです。そこでこれだけ大きな増送をする

す。そこで今日の国鉄従事員の給与ベースを、同一産業の民間の私鉄その他に比べてみると一体どうなっているかといふと、民間の方が大へんい

なものです。これは昨年の実績でありまして、平均年令と勤続年数、こういうものを勘案してみて、国鉄は現在一万五千三百八十一円ベースになります。ところが民間の同種産業のベースを見ますと、同様な計数を使つてみて一万六千八百二十五円、その開きといつても千四百四十四円国鉄が低くなつておるやうな状態なんです。公共企業体になる以前の国鉄の給与といふものはよかつたのです。公共企業体になつて、さうしてついに同種の民間産業

ができてきておる、こういうやうな問題が起きておる、こういうやうな問題が起きておる、これは私がちよ

ふうにして改善をして、協力をさせるかという点について一つお伺いをしたいと思ふのです。

もう一点、確かに現有設備を使つて、現有車両を使つて増送を上げるには、そつくりそのままの人員態勢は必要はないのです。しかし百五十三億、六%以上の増収を上げるということになりまして、これは私の記憶では、た

とえば操車場へ行きまして、今は一人操車掛が旗を振つて貨車を操縦しておるのに、五人の連結手がついてお

れば、この車のはげがでかきないので、どうしても多少の人員増といふものは避けられないと思ふのです。そ

で国鉄当局にお伺いをすれば、この増送をするためには八千人の人員を要するといふことを大蔵省に要求をしてあ

る、こういうお話を伺ひいたしました。ところが今日出てきた予算案を見れば、一人の人間もふやさない、増員は

一名も認めないという案であります。なおさらに御承知のようにこの委員会

で、各委員等がだれしも一生懸命になつて新線開業をやつております。新

線開業がこし五線できるやうであります。それに四百人近くの職員が要る

やうですが、新たに線路を敷いて、そこに鉄道の営業を開始する、この職員数さえも増加を認めないという状態になつております。さらに期末手当の問題を見ましても、昨年も私運輸大臣に御質問をしたのでありますが、これだけの増送をやらせるというならば、せめてその代償として公務員並みぐら

けの増送をやらせるのだから、それだけ多く見てやるから働いてくれという立場というものが必要だと思ふのです。ところが今度の予算案を見ても、依然として期末手当が一・五カ月、奨励手当が〇・五、合計で二・五カ月分、依然として〇・二五の差がついて

いる。この前私が運輸大臣に質問した

ら、大臣ではなくて伊能さんだと思ひ

ました。国鉄は業績を上げて業績手当という形があるからそこから出せばいい、こう言つていました。しかしながら非常に苦しい、死ぬくらいまで働いても達成できるかできないかわからないやうな割当をもらつて、さうして

その割当がでかきからといつて業績賞与をもらえないのが、今日の国鉄の従事員の立場なのです。私はこれだけ増送をしつとて協力態勢を求めるなら、この予算の面でも期末手当にしろ

奨励手当にしろ、せめて國家公務員並みくらいには支給してやるという予算を組むのが、当然協力をさせる態度だと思ふのです。この期末手当の点

あるいはベースの点等について、これは運輸大臣にも裁定その他を通じて関係がありますので、従事員に対する協力態勢の具体的な問題として御所見を聞

いておきたいと思ひます。

○吉野國務大臣 お話の点はまことに

ごもっともでございます。ただ國家の財政の現状、國鉄の經理の現状から、十分なことはいまだしかなることは私は非常に遺憾に思ひます。

ていると思ふのです。この異常な努力というものは、現場の人間とは言いません、総裁以下国鉄に従事している労働者の諸君が一体になって努力をすることだと思ふのです。この努力を期待されている以上、遺憾ではあるけれども公務員よりも〇・二五だけ賃金が少いということは、これは当面の責任者である大臣のお答えとしては、いささか遺憾ではないかと思ふのです。もう少し、せめて公務員並みくらいなことは骨折って賃金を見てやるから働いてくれという、労働者に対する親切心、愛情というものがなければ、この増送というものはできないと思ふのです。私はこの点について何とか大臣からもう一つ愛情のある答弁、これをいただきたいと思ふのです。

○吉野国務大臣 前に申し上げましたように公務員との比較のお話が出ましたが、なるほど予算面から言えば仰せの通りでございますけれども、実質的には私は必ずしも公務員よりは少いとは考えておりません。その点が数字の問題です。政府委員からなり国鉄の当局者が——しかし大体の考え方、つまり従事員に対するあたたかい気持ちを持てということ、私もその通り考えております。できるだけそうしたいと思ひますが、ただ先ほど申しました通り、国鉄の今の経理の状態ではどうもそういうわけにはいかない、こういうことです。

国家輸送の一端をあずかつてともに手を携えていってまいりますので、私が信頼しておりますというふうな意味の発言でございますから、御了解願います。ただいまの給与につきましては、それは民間から比較しまして、私は詳しくは数字はございませんが、いいところよりもあるいは落ちるかもしれないけれども、民間の鉄道業者といひまして、必ずしも全部が全部にわたって上だということも言えないかと思ひます。ただ最近では民間の方がよくなりつつありますので、しかしそれはまたかつては鉄道の方がよかつたこともございまして、といて、私は決して国鉄職員がよいもたらしているなとは思ひません。御指摘の通りに、過去から見まして比較的に国鉄職員の給与が、比較的の意味で、待遇が低下してあるのではないかと懸念しておるものでございます。しかしながらこれは公共企業体でございますし、私もほんとうに困るのでございますが、片一方ではお前たちが赤字を出してけしからぬとしかられますし、片一方では給与が低い、人員が足りないといふふうな、両方からおしかりをこうむるので、実は非常に答弁に窮しておる次第でございます。やはり給与がよければ能率が上がるということは、これは常識的に言えることでございますが、国鉄は現在貧乏いたしてありますので、現在のところにおきましてはそういう給与の大幅な改善ということ、とうてい望めない現状にあるということだけ申し上げておきます。

○小倉説明員 お答え申し上げます前に御了解願つておきますが、先ほど私が国鉄の職員諸君は輸送について協力的であるというふうな意味のことを申し上げましたが、決して国鉄イズムといたしたようなことはございせん、

の生産性というものは昨年に比べて大へん上つてきている、指数にして一〇八ぐらいになつていてという資料が出ているはずであります。そこで、これだけの増送をするについて、どうしたって八千人くらいの人間はほしい、これがなければ増送ができません、こういう国鉄当局の要求に対して大臣は、一名も増加はいかぬ、新しく線路を作るのでさえも人間は増加しちやいかぬ、こういうのは一体どういふ根拠から出ておられるのですか。

○吉野国務大臣 別に深い根拠もありませんが、すべての企業というものはやはり理論上出し得る能率というものはあるわけですね。ところがどの企業の能率というものは出ておりませんから、やはり企業努力というもののによつて改善する余地というものはあるのですね、国鉄についても同様だと思ひます。ですから、人もふんだんにふやせばそれは当然ですけども、それでは合理化にならないのです。人の要るところの面は人の配置転換かなんかやつて、人もなるべくふやさない、なるべく経費もかからない、かくのごとくにして今申したような非常な増収をはかるように努力してほしい、こういうのが私の考えでございます。

きな国民的な批判を起し、あるいは国鉄輸送という問題が大きな問題になつてきているながらも、現実の対策、昭和三十一年度の予算の面からおそらく改善は期待をされない、こういう結果になると思ふのです。これは一番の原因はどこにあるかといへば、やはりこの前の国会でも、あるいは今度の同僚委員の質問の中であつたように、公共性と企業性の矛盾、公共企業体そのものの定義といひますが、そういうものがまだあいまいなところとしていて、そこにあると思ふのです。そこで私はいろいろ政府の施策等について質問をしたのですが、私たちが考えている二、三の点について申し上げて政府の所見を聞きたいと思ふわけですね。公共性を追求するという立場からするならば、どうしてもそれなりの裏づけというものが私は必要になつてくると思ふのです。そこで、この裏づけの点で先私どもの中居委員が、ほかにも裏づけをしているのだから、政府でも裏づけをしなくちゃならぬじゃないか、こういう御質問に対して大臣は同感だ、こういうふうにお答えをされておつたやうであります。たとえば今根本的な公共企業体そのものの矛盾を解決するということ、それがやつても困難だと思ふのです。しかしこの矛盾が解決をされないからじんぜんとして日を送つていかないか、これは送れない問題だと思ひます。ところが今の予算の中では、これはじんぜんとして日を送つていくだけの予算しかない。もっと極端な言い方をすれば、政府がお金がないから国鉄の資材を食いつぶし、従業員を労働強化をする、これで当面はやりくりしていかう、こういう

たことで総裁以下ぎゅうぎゅう押つけている、こういうことにもとれないことはないと思ふのです。もう少しこの公共性を追求する限りにおいては、政府自身の責任を果すという面をお考えになったことがあるかどうか、この点を一つお伺いしたいと思ひます。

○吉野国務大臣 お話の通り私の立場からいへば、少し御無理と思はれるようなことを国鉄の方にお願いしてあるわけでありまして、それだから、なまやさしいことではない、非常に努力を払わなければならぬということを申し上げておるわけでありまして、なお根本において、国鉄の公共性、企業性というもののあり方については、この前中居さんの御質問に対して、私が率直に申し上げた通り、実は私にもまだ割り切れない問題が多々ありますので、これは少し時をかしていただいて、だんだん解決の方に向つていきたいと思ひます。その見地から、国の方でめんどろの見方が足りないのじゃないかという御質問の要旨のように伺ひますが、その点私もそう思ふのです。ただ微力といひますか、財政の現状において思ふことも十分に盛り得なかつたということ、私も率直に認めておるわけでありまして、しかし努力してないという意味ではありません。できるだけそういう方面にも今後機会あるごとに努力したい、こういうことだけは申し上げて差しつかえないと思ひます。

○下平委員 吉野運輸大臣は力のあつて、大へん力がないなどと思つております。決して力がないなどということ、は毛頭私は考えておりません。そういううりっぱな、力のある方が運輸大臣をやつておられて、なおかつ国鉄の改善

が思うようにいかぬということは、問題はやはり政府の政策にあると思うのです。私は大臣が交通政策について不熱心だとか、誠意がないということは申し上げませんが、大臣の答弁や国鉄当局の説明その他を聞いてみて、少くとも今の鳩山内閣が持っているところの交通政策というものは、全然政策がない。国民の要請に対して、少しも誠意を見せない私は考えるのです。これは大臣一人の責任ではないと思います。そこで根本的に問題が解決できないといつても、少し手を加えたり、少しめんどうを見ろという気が政府にあるならば、改善をしていく余地は幾らでもある。一、二の例を申し上げますと、評価ベースの時期によつて違つておりますけれども、今の国鉄の資産は大体二兆円といわれております。この国鉄の資産二兆円に対する資本金は幾らですか、八十九億円でしよう。こんなばかげた資本金というものはどこを見てもない。今民間産業等を見れば、どのくらいになつてゐるかという、民間産業の資産構成の中における自己資金の割合というものは、昭和二十九年の下期において二四％になつてゐる。今国鉄の八十億円という資本金を時価に換算をいたしまして、三百億程度だと思ふのです。一般民間企業と公共企業体でございませうが、資本構成においても違ふことはもちろんだと思ふ。違ふ面を三分の二くらいに見てみても、千八百億圓くらいの資本金というのが、企業の常識に合つた資本構成だと思ふ。この面を改善をする。資本金を一般の並みに合ふような構成にするという面を一つ見ただけでも、国鉄の改善というものは

かなり進展するのです。電電公社が公社に移行する際に、当時の借入金金は、政府出資に切りかえたというふうに私は聞いております。ところが国鉄に対しては、公社に移行する際の五百三十数億圓の借入金金をそのまま借入金で背負つてきてゐる。欲を言えば、一般の民間企業、それから公共企業体の特性を勘案しても、千八百億圓くらいの資本に政府が投資してゐるという形に徐々にいくべきだと思ふが、それも金がないから一時にはできない。さしあつて公社移行前の借入金の五百三十数億圓くらいは、理屈の上から考えても、常識から考えても、資本に振りかえて差しつかえないのじゃないか。このくまのことは、今の政府に金がなくて、できるはずですが、その金がなくて、資本投資に切りかえることくらいは、やろうという意思がありさえすれば、大臣は一体どういうふうにお考えになるか。またこの借入金を資本に振りかえるという点について、もっと親切な御答弁をいただきたいと思ふのです。

○吉野国務大臣 大へんごもつともな御尋ねでございます。借入金を資本金に繰り入れるかどうかということも一つの意見でございまして、またこれに反対の意見もあるようですから、その点は十分考慮しなければならぬと思ひますが、御指摘になつたように、国鉄の資産を九十億近くでやつておるというところは、どうしても常識にも事実にも合はぬのですから、これはなるべく早く、できれば今年度中に是正する方向に進めたい、お説の点は私は全く同感でございます。

○下平委員 まだたくさんあります。時間がもう切れて参りましたので、あと二問くらいにとどめたいと思ひますが、公共性の問題の中で、大臣も大へん頭を悩まし、われわれ自身も実は頭を悩ましておるのほど問題かというところ、新線開業の問題です。この新線開業は、伝えられるところによると、二十四日にはまた少しやすうという話も出てきておる。現在二十三線が新線開業の工事を進めておりまして、ことしも五線くらいふやしていくといふことをいつております。新線開業といふこと自体には私は反対をしないわけですが、特に僻地における交通といふものは、よほど国鉄あたりがめんどうを見てやらなければならぬものならぬ。そこでこの新線開業そのものに反対をするわけではありませぬけれども、公共性から作られていく新線開業が、今度は企業の立場に立つ国鉄からどうなるかといへば、投下資本の利息あるいは諸経費に対する運賃収入の開きとか、こういうものからいって、二十三線が開業すれば、国鉄当局の計算では年々四十億の赤字が出るといわれおる。そうすると新線開業の公共性、新線開業は採算がとれないという企業の面からも、このしわ寄せというものは、どこかでこのめんどうを見てやらなければならぬと思ふ。ところが今日の立場では、すべてのしわ寄せが国鉄へ行つておられます。これも少し矛盾がありはせぬかと思ふ。私はこの新線開業の赤字を全額政府負担にせよとかいふことは考えておりません。その中にも企業の合理化あるいはいろいろの点で、国鉄の創意工夫を生かしていくべき点はあると思ふのです。少くとも

も政府は新線が開業されて営業が一つの軌道に乗るくらい期間、たとえ三年なり五年なりでもけっこうです。その間に生ずる赤字の何パーセントかは、政府の責任において見てやるというふうな形を考へられていいのではないかと、しかもこれらもう大した金額を要しなくて実施できる路線だと思ひます。新しく開業される路線ほとんどが不採算であります、私が今言つたような考え方に対する大臣の御所見を聞いておきたいと思ひます。

○吉野国務大臣 実は私も今お話しになりましたように、大体考えておるのです。つまり国有国営の形ですから、そこでまたさっきの公共性などの問題にぶつかるわけですが、公共性といふ立場からいへば、全然採算本位でないものは手をつけられないにも参らないのは事実ですけれども、しかし国鉄の今の状態において、幾ら公共性があつても採算に合はぬものを新線といふ名前でもどんどんやるといふことは少し無理じゃないか。だから今の予算にはそういうことは出ておりませんけれども、できれば私も今お話をあつたような公共性と企業性というものの調節についてやるのが至当だ、卒直に申し上げますと、私はそう考えたいのです。

○下平委員 もう一点だけお伺ひしたいのですが、これは先日中居君も申し上げていたように、政府の措置として簡単にできる一つの中に税金の問題があると思ふのです。租税特別措置法という法律で、たとえば預金の利子に対する税金はただにすると、株の配当に対する税金は安くするとか、あるいは会社の交際費について

は税金を減免するとか、価格変動準備金として税金を減免するとか、いろいろな措置があると思ふのです。私は今国鉄がどのくらい税金を納めてゐるか、数字的にはつきり言へませんが、けれども、大体四十億内外を納めておるうちに聞いております。特に今年から固定資産税——正確に言えば固定資産税という形ではなく、一括納付という形になるという話ですが、それにしてもかなり税金がかけられていく。それが平年度になれば七十数億圓の税金がかかるといわれております。そこで公共性の立場から、政府が税金の面に多少手心を加へるとするならば、これは今の政府でもその予算に重大なひびを入れなくてもできると思ふのですが、この点について。もう一つは、国鉄が一等、二等について税金をとつております。年間二十億から二十五億だと思ふのですが、この税金もこの企業に還元するといふようなことも、さしてむづかしいことではないと思ふのです。こういう税金の面も今言つたような方針をとるとするならば、政府の方針の重大な変更、政策の重大な変更、予算の重大な変更、こういうことになつて国鉄に対しての援助が与えられる。そして国鉄は今言つた面を少し見てもらつただけでも、ちよつとした政府の思いやりで国鉄の輸送に対するいろいろな施設なり、要求されてゐる諸問題の解決は、ずっと前進するのです。そういう点について、税金の点についても少し所見をお伺ひしたいと思ひます。

○吉野国務大臣 お話の点はよく考慮したいと思ひます。ただ税の問題の場合には、やはり本質論に返るのであります。本質論と申しますのは、いわゆる

普通の民間会社の性質を持つてゐるか、あるいは国家の公けの性質を持つてゐるかといふことで、ある税はかけるのが適当でないというものもありまゝすし、ある税はかけた方が適当である、こういう本質論にからんでこまかいことを申し上げると、いろいろな問題がそこに出ると思ひます。しかしお話を通り、国鉄の負担する税はやはり非常に重い負担でございますから、そういう点についても私はよくと考慮してみたい、こう思ひます。

○下平委員 大へん時間をかけていろいろお伺ひいたしました、結論的に御答弁をまとめて考えてみると、どうも昭和三十一年度の国鉄予算といふものは、その場過ぎしの弥縫策にすぎないといふふうに私も感じます。従つてこれらの点については後刻また別の角度から質問なり意見を申し上げることにいたします。

最後にちょっとお伺ひしたいのですが、今御承知のように国鉄労働組合が二千円のベース・アップ闘争をしております。それらの情勢がどうなつておるかといふことについては、時間がないのでお伺ひをいたしません、心がまえとして国鉄並びに運輸大臣に一言だけお伺ひしておきたいと思ひます。

調停案が近々に出ると思ひますが、賃金ベースあるいは年末手当その他の給与面については、さきに大蔵大臣が認められたように決して高くない、そういう状況の中で国鉄の労働組合の闘争に対して、政府あるいは国鉄当局はどういう考え方を持っておるか、その点一つ。

それから従来は毎回調停、仲裁というものがじゅうりんされてきておりま

す。それで第三次鳩山内閣が成立して以来、初めて人事院の勧告を尊重するという線を出しましたので、この際国鉄労働組合に対して今の調停委員会が出す案について、基本的にどう考えておるか、この二つの点を当局と大臣にお尋ねいたします。

○吉野國務大臣 私から先に申し上げますが、御承知のように調停は最終の段階ではございません。それから仲裁の段階があるわけでございますから、調停のときにどうやるかといふことは私も今ちょっと答弁しにくいことです。やはり法律できめた所定の段階を経まして最終的にきまりましたときに、初めて国鉄側としてそれをのむかのまぬかがきまる、こう思ひます。どちらかといふと、私はわき役の立場でございますので、今ここでこれをのむかのまぬいかと仰せられましても、今の段階ではちょっと答弁がしにくいわけでありまゝす。

○小倉説明員 ただいまの御質問でございますが、労働組合からはいろいろな申し入れ事項が参つておりますが、それにつきましましては、極力受け入れられるだけの点につきましては受け入れて、相談をしていくという回答をいたしたいと思ひます。ただ先ほどの給与の点その他につきましては、これは簡単に受け入れがたい点もございまして、そういう点については別途考慮していきたいと思ひます。

○木村(後)委員長代理 それでは本日はこれをもって散会いたします。次会は公報をもってお知らせいたします。

午後四時十七分散会