

容は、原価を割っているのが三六%で、原価とんが三〇%で、そのあとの三四%がもうけているというような状態ですから、こういう点から考えて、私はどうしても採算の合わない、非採算の線を整理していくのが一番いいんじゃないか、こういうふうに考えているのです。こんな点を考えないで、ただ運賃値上げによってバランスをとっていかうという目標は、まことに安易な方法ではないかというふうに考えますので、この点政府としては、今後、二百七十七本あるうちわずかに十一本が黒で、あとがみんな赤であるというようになるときに当って、今日飛行機、自動車その他の交通が盛んになりつつある世界情勢から見ても、日本も依然として鉄道、電車が通ったころの時代と違って、これらを改廃していくのがほんとうでないか。しかも改廃しても公共性というものが失われますれば、全然交通機関をとめてしまおうということではなくして、道路をよくして、そこにトラックなりあるいは自動車なりを通して、交通の便益をはかるという方法にした方が、大きな資金を投資して路線を張るよりいいのではないか、現実には都市中心の電車も、路面電車というものは赤字になっていて、これらはどうして收拾していこうかということまで追いつまれている事実を見ましても、日本の鉄道というものは、この点にどういう考えをお持ちになつてゐるか、大臣から一つお聞かせ願いたい。

○宮澤内閣大臣 お答えいたします。御質問の前段の概括的なお話は、お話の通りだと思います。国鉄の運賃はできるだけ安くしていかなければならぬ、これはお話の通りでありまして、その趣旨ののちとて、現在も国鉄の運賃は他の輸送機関に比べて非常に安くつておる。ですから、その点はお話の通りであると思つております。また今回の値上げにつきましても、値上げの前にもっと合理化を初め経営の面から費用が出てくるのではないか、この点もとより今日まで国鉄の経営合理化調査会その他を設けて、また世論から申しまして、国鉄の運賃を極く低く値上げしてならないというので、この一兩年も、国鉄当局としては値上げをしたという意向が強かつたのでありますけれども、世論に押されて今日まで値上げもできないで、そして合理化の一点張りで経営をやつてきました。ところがその赤字がだんだん累積をいたしまして、ただいまお話がありましたが、客車も貨物も両方、やはり三十三年度の決算で見ますと、赤字になっております。両方とも赤字になっております。ただ割合がやや客車の方が歩がよいというだけで、赤字になっております。今度三十三年度からの値上げ後の計画におきましては、客車も貨物もちょうどペイするような形に持つてきておりますが、今までは赤字であります。従つて今度の値上げにつきましても、今日まで——今お話のもっと総合的に輸送のことを考えたらいいじゃないか、今ごろ経済拡大するからといって、あつてるといふことは何事だというおしかりもござつたものな話であります。これもやはり今日まで国鉄当局並びに関係者のやつたことはすべて完全で、全く余すところないようによつておるのだとまでは申し上げませんけれども、まあそのときで

できるだけのことはやってきましたわけでありまして、しかしやはり予想以外の経済の拡大というものが出てきて、しかもこれが一年とか二年ではない、世界の情勢から今後長く続く——これはけつこうなことではあります、続くという見通しに立ちますと、どうしても根本的な対策を立てなければならぬ、こういうわけで、国鉄運賃の値上げもそのうちの費用の一部を負担していただく、こういう意味において値上げをしたわけでありまして。次に鉄道の赤線、黒線の問題であります。これは一応御意見はごもっともであります。ことにまた今日の交通機関の上から、レールを敷いた鉄道によるよりも、トラック、バスを初めその他飛行機というような輸送機関を総合的に考えた方がいい。この点はごもっともで、今までは、それは口には言つておりませんが、総合的に考えて、実施するまでを、いろいろなところでやつてはおりますけれども、少くとも根本的に一つの新しい計画を立てなければならぬという時期には、もうなつてきておると思つたので、その点については御注意により、また世論もそこにあるので、これから一つ陸上輸送について、国鉄を中心として、そういう点に一つ新しい構想を立てていきたい、かように考えております。

それから次に次に新線の問題ですが、新線はできるだけ避けて、バス、トラックその他の自動車輸送と連絡をしていく、この問題であります。しかしただ鉄道もやはり貨車に積んだままずっと通らなければならぬ。それから幹線と幹線との間を結んでいくということもやらなければならぬ。日本のような国土の狭小なところは、たとえば農業におきましても、非常に集約的な農業をやつて、日本はよく維持しておる。輸送機関においても、狭い国土を生かすためには、あらゆる交通機関の網を張つていかなければ、今後一億の人口を養う交通輸送の任務を全うすることはできないのじゃないか。その意味において、テンポは違ふとしても、赤線であるからといって排撃しない、やはり全土に鉄道の網も張つていかなければならぬのじゃないか。黒線があると申しませんが、黒線は黒線自体で黒線になるのではないと私は思う。赤線が四方にあって、その網があるから、まん中の主要線が黒になつてくるので、赤線がなくなつてしまえば、この黒線というものが、そんな大きな負担力を持つ黒線にはなり得ない、こういうふうに考えられるわけで、やはり総合的に赤線、黒線を総合して、日本の国鉄の任務を果させるということにかなければ、私企業ならば赤線は捨ててしまつて、黒線のそばにだけやつていくけれども、そうではない。これは公共性のあるものでありますから、赤線のある部分の荷物も人間も集めてきて、このまん中で黒線を作るといふことになつてゐるのだらうと思つたので、そういう意味から、これはやはり単純に赤線だからと経営だけで、私企業の経営ならばそばに合わないものはやめましてまうけれども、ここに国鉄の使命というものがあつたんじゃないか、かように考えておりますけれども、しかし今のお話の御趣旨はごもっともでありますから、そういう線に沿つてはこの仕事をやつていかなければならぬ、かように考え

ております。

○松尾委員 私もうそういう点をよく心得た上で質問をしたつもりなんです。それでは一歩譲りまして、今度の新しい三十三年度以後の第一次五年計画ですか、これを実施した際には、今まで非採算の路線であつたところの赤を里に転換する御自信があるかどうか、この点を伺ひしておきます。

○宮澤内閣大臣 この赤線のところは端から五五年後には黒になるかという、なかなかそうはいかないと思つてゐます。それはいいかと思つてゐますが、国鉄全体として、今の二百数十億の赤字というものは消えていく、こういうふうに考えております。

○松尾委員 まだ私はぼつと考え出しながら、あえて一番やさしい値上げでもつてつじつまを合せなくてもいいのじゃないかという点をお聞きしたいと思つてゐます。

さつきもちょっと触れましたけれども、赤をなくすにはどうしても今おやりになつてゐる貨物運賃の等級制度を徹底的に改正をして、今日の原価に合せるようにしなくてはだめだというふうな気持を持つておりますが、この点一つお聞かせ願ひたい。

それから公聴会ですかのときに、石井常務もこの問題はやるべきであるけれども、おそらく大問題にならうと思つたから将来に譲りたいと言つておられます。こういうことを承知しながらなぜ今度おやりになつたかをお聞ひたい。

○宮澤内閣大臣 その点は政府委員からお答えいたします。

○樺田政府委員 お答え申し上げます。御承知の通り等級制度というもの

は、その貨物の持つております経済的価値と申しますか、価格並びに運送原価との見合いで深甚な考慮を払わなければならぬものであります。昭和二十八年に全面的な改正をいたしたわけでありまして。自來三、四年たつておりますので、その間において著しく不合理の出ております個々のものについては、今回若干の修正を加えておりますが、再び全面的な改正をするかどうか、私どもはいたしましてはその後の経済の伸びあるいはいろいろな物資の経済界に占める地位の変動、あるいはその価格の問題、経済価値の問題、運送原価についての配慮の問題等もございまして、これは引き続きまして近い将来において再び根本的に再検討を加えていかねばならないと存じておりますが、この再検討に当りましては各界の広くかつ深い御意見を必要とございまして、将来においては国鉄に適當な機構を設けしめまして、これの再検討に當りたいと存じております。

○松尾委員 将来適當な時期において一つの委員会を設けて深く検討をさせたいというようなことをおっしゃっておりますけれども、公聴会の記録を見ますと、結局二十八年に改正を行なつたとき、それがどうも政治的であつてうまくいかなかったという批判をされてゐる方があつたというけれども、二十八年と今日とそんなに違わないと思ふのです。ですからこの二十八年のときのいきさつをお話しいただきたいと思ひます。

○樺田政府委員 昭和二十八年に全面的な改正をいたしましたときには——これのこまかいことは省略していた

だきますが、主要な点は、在來の等級の貨物に対する割り振りが、負担力と申しますか、価格にのみ重点を置きまして、比較的運送原価についての配慮がなされておらなかつたのであります。元來貨物等級制度は、先ほど申し上げましたような諸般の事情を考慮して合理的にいたすべきものでありますので、この機会に等級審議会の結論に基づきまして、これを一步原価主義に近づけて合理化をはかつたのであります。従いまして制度そのものとしては非常に合理的になつたのであります。その半面從來において等級の低かつたものが勢い原価の主義に近づきましたので、値上りの幅が大きくなつたのであります。大きくつたもののうち、一般社会生活に特につながりの多い物資で、その影響の著しいものについて急激な変化を与へますこと

は、経済界にいろいろな支障も来いたしますので、公共的な意味で調整を行います。ここに特別等級並びに特別割引というような公共政策を加味するという措置をとつて、今日に至つて調整を加えたものであります。従いましてただいま申し上げましたように、根本的に再検討するということは、将来において再び広くかつ深い検討を加えな

いといけなかつたというけれども、今回の運賃改正の機会においては、二十八年から今日までの時間的経過において合理的の生じたものの若干について、これを合理化した制度改正を加味してゐるものであります。根本的な点についてはさらに将来検討を加へさせたい。今御指摘のような、当時はむしろ合理化に近づけたのであります。その調整策として今言つた措置を講じた

ので、当時の根本的な改正は、非常に政策的といひますか何といひますか、それによつて不合理な方向へ行つたのでは逆なんでありまして。さうな経過でございまして。

○松尾委員 それから数年たつておりますが、今日また新しい運賃値上げを提唱してゐるのですから、その点を大いに明らかにした上の方が、かえつて国民の不明朗感を幾らかでも緩和できるように思われるのです。それまでお待ちになつた方がいいのじゃないかと。さういふ点で一つ大改正を行ひまして国鉄の売り上げを増していただければ、運賃改正をしなくても済むのではないかと。さういふふうなことをつけ加えておきます。

それからまだそのほかにも多々ございまして。国鉄は旧債を大へん大きくかかへ込んでおられる。ただし政府から資産をもらつてゐるのだから、さういふふうにおつしやればそれまでで思つたけれど……これは戦前の旧債だと思つたのですが、これに対する利子を相当お払いになつてゐるのではないかと。こんな面も運賃値上げをしなくてはいかぬ一つの理由になりはしないかと思つたのですが、旧債はどのくらいあるのですか。それからまた三十二年度に予測された利子払いの中にどのくらい含まれてゐるのかをお知らせ願ひたい。

○樺田政府委員 お答え申し上げます。概數で申し上げますが、ただいま国鉄が背負つております負債と申しますか、外部資金の累積額は約二千億でございます。そのうち御案内のようにいわゆる政府の鉄道から公共企業体に

かわりました際に、それまで政府からの貸付といひますか、負債が約六百五十億くらいと存じます。従いましてそれ以外のものは民間債と申しますか、公債債でございまして、これはいろいろの諸設備資金その他に充當されて、これはそれの発行条件によつて利子を負担しております。それから政府からいってあります負債につきましても、政府の利子がついてゐるものがほとんど大部分でございまして、つかないものはごくわずかだと思ひますが、さういふ状況が今の負債に対する概數でございまして。

○松尾委員 私の立場から申しますと——旧債なんかの利子あるいは元利償還の問題は、別途の方法で政府が責任をとるような御交渉をなさつたこととがございましてよろうか。

○樺田政府委員 ただいま概數で申し上げましたが、ここに數字がございしましたからもう一べん正確な數字で申し上げます。国鉄の長期負債は昭和三十年度末で總額千六百九十六億でございまして。これに三十一年度の債務が加わりますと約二千億になります。その千六百九十六億の内訳でございまして。一般會計で五百八十五億、資金運用部で八百十三億、鉄道債券で二百九十八億、これに三十一年度分を加へましたのが先ほど申した概數になるわけですが、これらの長期債に対する支払利子は、先ほど申し上げましたように大部分払つてございまして、三十年で九十七億でございまして。これは年々外部資金もふえて参りますので、御指摘の通りに逐年累加の一途をたどることに相なります。この中でも資金運用部あるいは

鉄道債券、これは當然利子を支払うべきものでございまして、これらについては當然また原価でございまして、今回の一割三分程度の値上げをいたしましてやつていきます場合には、将来の見通しにおいても十分利子は払へるわけでございます。御指摘の点は、一般會計から出した分については政府の方で負けてやらぬか、さういふ御趣旨かと存じますが、現在のところではやはり債務になつておりますので、原価として扱つておりますので経費で支払うべきものである。この分は原価としては毎々御説明申し上げましたように、今回の改正によつては支払い可能となるわけでありまして。しかしそれ以外に、少し行き過ぎかと存じますけれども、実は新線建設なんかの金もこの中に入つてゐるわけでありまして、これらについては政府出資ですべきである、あるいは政府出資ができないならば、何らかの利子の補給を考慮すべきであるといふことは、当委員会においても御指摘をいたしてございまして、また建設審議会においても數回にわたつて建議をいたしてゐる、この点については私も運賃といたしましては、そのしかるべきゆゑがあると思ひます。これをどういふ具體的な内容にいたしますか検討中でありまして、事務的にはこれの實現を目ざして努力しておりますが、在來は公式的妥結といひますか、予算編成に當つて毎年議論を繰り返してございまして、まだ政府としてはそこまですべて決定してゐない。運輸省としてはこれを希望して、目下鋭意作業及び検討努力中である、さういふ段階でござい

億、こういう数字になるわけでありませんが、その中には、その後の取得いたしました資産については、その価額において経年減価をやっておるわけであります。

減価償却の経年耐用年数の問題であります。この耐用年数についてこれをどう考えるか。これがまた民間企業でございしますと、法人税法その他から一つの耐用年数表がございします。これをそのまま公共企業体のときに適用すべきかどうか、これが各方面で非常に御議論願った点であります。一、公共企業体で必要最小限度の資産維持をいたしまするには、工作物におきまして、土工関係、隧道関係についてもある程度考え直せるし、その他いろいろの点もございします。で、これは個々のものによって、大きく耐用年数表が出ておりますが、あまりくどくどしなるので省略して御説明いたしておきますが、民間に比べますと、一割くらい積上算の結果として延びた結果になっておりますけれども、そういうことでこれをいわれる時価評価の耐用年数延長でやったわけあります。

これをかりに第三次評価でやったら減価償却費がどのくらいになるかという御質問でございしますが、かりに第三次再評価ベースで耐用年数を民間並みでいたしますと、あまり大きな数字の違いは出て参りません。法人税法の耐用年数を用いますと大体同じ数字に近い数字が出て参ります。従ってこれを民間並みの耐用年数でなしに新しい時価評価ベースでやれば年数が一割くらい延びております。しかし考え方といたしましては、第三次再評価ベース

でやつてなおかつ法人税法の年数を延ばすということは理論的に矛盾がございまして、第三次評価ベースというものは、耐用年数もそれとあわせて見合つたもので考えられておるわけでありますから、第三次評価ベースでやるならば、耐用年数は法人税法の耐用年数でやらなければならぬ、私もはかように考えておるわけでございます。

○松尾委員 当局の方の御趣旨はよくわかりました。しかしここで世論の反対を押し切つてまで、急場の数字のつじつまを合わせるために耐用年数を延ばし、評価額を上げていくというようなことをする必要がないじゃないか、また年たてばそこに回転よろしきを得て、運賃値上げをしなくても順次解決できるのではないか、こういうふうには考えられます。特に国鉄というようなもの、民間から営利をしぼり取る機関でもなければ、配当する機関でもない、あるいは税金をこがしてこれを経理に隠すという機関でもないのですから、今日のありのままの状態でおやりになって、年をかせぎ時間をおかせいで、むしろ努力によって経理の合理化をはかつて、運賃値上げよりも経理の合理化をはかつてやるべきがほんとうの趣旨ではないかというふうにも考えるのですが、この点をお聞きしても、今の御説明の通りにまた繰り返すだけでしようと思ひますから、私の意見を述べさせていただきます。

それからその次にお尋ねしたいのは、委託業務という制度がございしますけれども、この委託業務の点とか、工事費の支出の点とかに非常に浪費があるのではないかと世論がおります

が、こういう点を一つ御説明願ひたいと思ひます。

○石井説明員 御質問が非常に広い御質問で、お答えも抽象的なお答えになつて恐縮でございしますが、委託業務と申しますか、私どもの方で当然やらなければならぬもの、私どもの責任においてやるべき仕事を民間の業者に委託している例は、貨物の積みおろしその他多々ございします。これらは主として、何と申しますか事務的な仕事でございまして、いわゆる国鉄の職員がこれを行います場合には、経費の關係、ことに季節的な変動というふうなものに對照して適切な手が打てない、あるいは単純業務でございまして、昇進というふうなことを考えない労働体制をとつていかなければ、非常に経費が年々重なるというふうなことを勘案いたしまして、これを直営でやる場合と比較してはるかに有利であるという観点に立つものを、委託業務に切りかえておるわけでございます。ただこの委託業務につきましても、契約単価その他につきましても積算方法その他に疑問があるという点で、会計検査院等から御指摘を受けることも若干はございします。これらにつきましても、御指摘の趣旨をよく検討いたしまして、改善を重ねて参つておるわけでございます。また工事費につきましても、これは御承知の通り非常にたくさんさんの各種の工事を行なつておりますので、全部が全部非常に精細な積算で、間違いない工事単価でやつておるというところも申し上げかねるものでございします。しかしながら私どもとしては、この点につきましても過去数年來いろいろと国会等においても御注意をいただ

いておりますし、私どもも今度のような場合、国民の御負担を増してまでいろいろと輸送力の増強の設備もしなければならぬというふうな場合には、この点に非常な努力をしなければならぬことを痛感しております。昨年は御承知のように、各界の専門家を御委嘱申し上げて、国鉄の中に請負業者指名審議会有るいは積算基準委員会というふうな各種の委員会を設けて御検討をお願いしまして、その成果も、昨年の十月ごろだったかと思ひますが、まとまりましたので、これを実施に移すべくたゞいま逐次やつております。なお契約につきましても、部内におきまして牽制組織を設ける、あるいは部内監察を強化するという手も講じておりまして、御趣旨に沿うように努力いたすつもりでございます。

○松尾委員 監査委員その他も大いに注意して努力を傾けておるとおっしゃつておりますけれども、工事問題について、予算書を見ますと、三十二年度は千六十九億圓を工事勘定としてあげておりますけれども、これを完全に消化する御自信があまりにないのか。この間濱野さんもおっしゃつておりましたけれども、要員はふやさないで事業量、工事の全体は二倍以上にするという点でございします。ところがこれをその筋の方から聞きますと、要員はふやさないかわりに外注へどんどん出すのだ、外注へ出すというところは結局相当高くつく。また、そうは説明しているものの、本来でしならぬいろいろの数字のかね合ひから、こんなお金も集まらぬかもしれぬし、仕事はせいぜい八〇%も上げれば内々の目的を完

成できるのだ、こういったやうないろ

いろな思惑があるのじゃないかと思うのですけれども、千六十九億圓の工事費を完全に消化し、そしてだれが見ましても、監査委員の方から見ましても適正な価格で委託がせられ、外注へ出せる御自信があまりになるかどうかお伺ひしたい。

○石井説明員 確かに工事経費が相当増額いたしておりますので、これを適正な方法でもって消化して、しかも目下輸送力増強の急務に迫られております事態を打開するためには、なみなみならず努力を要することはおっしゃる通りでございます。しかしながら私どもも、昨年大體予算の編成後、政府において御決定願ひましたときから今日まで、その準備に懸命の努力を傾けております。従ひましてこれを十分消化する自信のあることを申し上げますし、またこれを適正に消化することについては、国鉄全体一致いたしまして、御趣旨に沿うように万全の努力を傾倒する決意であることを申し上げて、御了承いただきたいと思います。

○松尾委員 時間もありませんので、この点について深く質問をいたしたいのですが、また同僚の井岡氏も待ちかまえておりますから、その点は井岡さんに譲ることにして、私は今度は収入を多くはかるということ、これは小さい面だからといってお笑ひにならないで、一つまじめにお聞きを願ひたいと思ひます。

国鉄はまだ他面において収入をふやすことができるのじゃないか、こういう点から一つ御質問をいたします。今国鉄が所有していらつしやる土地とか建物、こういったものの賃貸の問題を一つお尋ねしたいわけですが、いわゆる

鉄道弘済会を始め、各種団体との契約を根本的に改正して、これによって国鉄収入の飛躍的増収をはかるというお考えがあるかどうか、この点についてお伺いしたい。

○石井説明員 雑収入の増加につきましては、お言葉の通り、国鉄財政に幾分とも寄与するためにできるだけの努力を重ねて参ったのでございます。この点につきましては私どももいたしましては、はなはだ泣き言を申し上げて恐縮でございますが、過去数年来運賃の値上げというように、今日の起るべき法案として国会の御審議をいただくまでには至っておりませんが、予算折衝の過程その他においてはたびたびお願い申し上げたのでございます。これはもちろん輸送力増強という趣旨もございましてお願い申し上げたのでございまして、結局いろいろの御事情でお認め願えなかった。その際におきまして、毎年々々この雑収入の増加に努力を重ねて参ったのでございまして、その成果も相当上っております。昭和二十四年以降の雑収入は、昭和二十四年を一〇〇といたしますと、土地物件貸付料では三十三年度は五五〇、広告料も五五〇、構内営業料は七〇〇というふうな、これは利率も上げました量も増してそういうふうになっております。そういうわけで懸命の努力を重ねておりますが、なお明年年度におきましては広告料金、構内営業料金については精細に検討いたしまして、特段の増収をはかるために、目下利率の改正を検討いたしております、四月一日から実施にいたす予定にいたしておる

次第でございます。

○松尾委員 それは一つ民間のいわゆる料金、家賃なんかと非常なかけ離れたものにならないようにしていただきたい。一方に公共性、また一方に採算制という二枚看板ですから、その点大へんにむずかしいと思うのですけれども、独立採算制を置く意味において、そういう各種団体には少くとも民間と同じ標準で貸付を行なっているのじゃないかというふうに考えております。大体全国に広く網を張っている弘済会、こういうふうなものはどんなふうな比率で貸しているか。この起るは、聞いてみますと、なるほどなかなかいい趣旨でやっているにもかかわらず、最近では営利化して大企業化している。これがもう国鉄の経営の不明朗を招いているわけなんです。たとえば一つこういうことを石井さんにお話しておくのですが、決算委員会でも問題になったのですけれども、鉄友会が新橋のあすこを五十万円で借りていた。ところが今度失敗したから京浜デパートに貸したときには、家賃は二百五十万円、権利金は三千万円取ったとか四千万円取った、こういうような話であります。ところがたまたまこれが国会で問題になりますと、国鉄は直接に契約したとおっしゃるけれども、百万円だったそうじゃありませんか。三井が査定すると月二百五十万円の家賃が妥当だというふうになっているとさき聞いている。これは民間から比べるとどうもすごく安い。その安いのはどういうわけかというところ、国鉄の事情によつてはいつ何ときでもいともえらえるという契約が結んであるからというのですけれども、あれだけの大きな

施設をし、営業をしているものはなかなかできないのです。ガード下の小さな十五坪や二十坪のところでしたら、ちよつとどいてくれで済むかもしれませんが、あれだけの営業をやっているところをどかせる力が国鉄にありになつて、そういう契約を結んでいるのかどうかというところをお尋ねしたい。と同時に、こういう例もあるのですから、民間とあまりかけ離れたような査定をしないで、全国に網を張っている各種団体に使用料を払わせたら、相当の金額が増収になるのではないか。あるいは一般が又貸しをして権利金を取っているなら、独立採算制という建前からいって、取れるならば国鉄が権利金をお取りになったらい。間に入って仲介者がもうけているというところは、許すべからざることだと私は思っています。この点お伺いしたい。

○石井説明員 いろいろのお話がございますが、土地物件の貸付料金の算定につきまして、民間と著しく価格を失っているのではないかとというお話でございまして、その点につきましては、御承知の通り昭和二十九年にいろいろ問題がございましたので、二十九年に土地物件建物評価委員会というものを東京と大阪に設けまして、ガード下などにつきまして、これらの評価委員会——これは専門家、特に委員長には、東京の場合でありますと、勸銀の監査役で、しかも私も承わります。この方面の非常なエキスパートだそうでございますが、そういう方々を御依頼いたしまして、妥当な御答申をいただいたものによつて査定をいたしました料金を取ることにいたしましたのであります。その結果といたしまして、

非常な値上りができたために、かえって居住されておる方々から不払い同盟等いろいろの抵抗にあつて、これまた多少難澁をいたしておることは御承知かと思うのでございます。

また鉄友会の例がございましたが、鉄友会につきましては、私も承知いたしております限りでは、百八十万円の家賃でございますが、これを今度国鉄が直接契約する場合に百万円というふうなお話がございます。直接契約は四月からということ、まだその点ははっきりきまつてはおりないのでございまして、ただお考え願いたいのは、そういうふうに直接契約になりますと、直接契約をなさった方が施設の償却費なり、あるいは公租公課というふうなものをお払いになる、その分はやはり差し引いて計算しなければならぬので、内容的には異なつておると思ひますので、百八十万円イコール百万円というお考えは、これは少し無理かと存じております。

なお弘済会について特別の料金的な措置をしておるのではないかと御趣旨の御質問かとも思ひますが、確かに過去におきましては、弘済会の使命にかんがみまして、他の一般民業者と違つた料率を適用しておりました。が、これも昨年度から改めまして、一般の業者と何ら異なるところのない料率の使用料を徴収しておる次第でございます。

○松尾委員 そんなに安く貸すならば、一つどかしていただいて私も借りようかと思ひます。

それではもう一つお伺いしたいのですが、八重洲口の鉄道会館なんです、あそこは名店街、ターミナルがあるのですが、趣旨としましては、あそこには大体旅行者に關係のあるものを入れるというのが普通だと思ひます。ところが、あそこをぶらぶら歩いてみますと、全然旅行者に關係のない、すなわちからかさとか紙とか、そういうものを売っているものとは關係のない野村証券なんか大きなところを貸しているのですが、これは旅行者と一体どういふ關係があるのか、また野村証券からどのくらい家賃をお取りになつてゐるのか、この点をお聞かせ願ひたい。

○石井説明員 ああ地帯一帯は、鉄道会館という建物を建てております会社と私どもの方は契約しております。これは、昨年度は四千万円でございますが、本年度にいたしますと約七、八千万円程度の地代を取つております。ただこれに對しましては、鉄道会館がこれを分割して各店舗に貸し付けております。その家賃については私も詳しくいことは承知いたしております。が、野村証券が入りまして広い面積をとつておりますことは私も日常見えておりまして、必ずしも旅行者の利便という点から見れば適當ではないという御批判もございまして存じます。しかしながら今すぐこれを措置するということにはいかなない実情にあるかと思つております。

○松尾委員 鉄道会館にお貸しする場合には、そういうたこまかい制約というふうなものは全然なかったわけですね。そうして貸し付けるのは鉄道会館の方の自由にかかるといふ立場になつておるから、すぐさまたかせるというわけには参らない、こういうふうな了解してよろしうございませうか。

るものとする」と書いてあるのだから、大蔵大臣の定めるところに依り相当の利子を附する」というのはどういうものですか。

○石井説明員　これはただいまのところ大蔵大臣の方で私どもに御指定になつております大体四十億円というものを、これは当座的な意味があるというので無利子にいたしまして、四十億をこす分に付しましては日歩八厘という利子が付いております。私どもの方で、大体昨年度あたりの実績で見ますと、無利子と有利子の分を総計いたしましたて、日歩五厘くらいになっているかと思ひます。

○松尾委員　その点一般企業とは違ふからとおっしゃればそれまでですがけれども、現金収入の多い事業というものの

という見通しでない限り、御提案にならないことは私も了承します。けれども、たとえば昭和三十年度の決算の報告書を見てみますと、人員不足、監督不足からくるいわゆる工事の手直しをかなりやっているのがあります。従って今度の建設工事、改良工事にいたしましても、こういう問題が起ってくる

をできるだけ切り下げてやることも必要であるが、また他方せつかくいただいた工事費を莫大に余すということになりましてはまことに相済みませんものですから、工事局長を全部招集いたしました、こまごま注意をいたさされました。しかし土木工事その他は、これまた大体におきまして民間の業者が実施に当るのでございまして、鉄道はその設計、監督ということが主たることになりますので、ただいまから設計陣を強化することを考えてみまして、そういう点につきましては、御心配の人員の不足は現在のところないと申し

る工事なんですね。そこからくる手直しというものが、これは非常に大きいのです。これは各民間会社にいたしましても、都市電においても、このごろ非常に請負業者にやらせておりますが、その結果というものは必ず手直しをしなければいかぬ。手直ししないまでも、たとえば命数が、平均にして五年なり八年なりというものが命数である場合、これが二割ないし三割前に早くいたんでいっておるということだけは事実なんです。こういう点から考えてみると、かなりこれは無理な工事をやらなければいかぬのじゃないか、こ

は十分考慮に入れている次第でございます。たとえて申しますれば、設計なども従来鉄道が全部いたしました中でも、あるいは業者にまかせていい比較的軽微な建屋のようなものは、ある程度業者の設計に待ってもいいというふうなものもございますし、それから設計の手順でございしますが、今まで現場で設計いたしましたものを局でこれを検査し、さらに本省でチェックする、その間に非常に手間が取れまして、従来以上と申し上げていいですか、十分慎重と申し上げていいのか、とにかく従来やっておりました事務手続を簡素に

おったのが省けるようになった。私はこれは非常にけっこうなことだと思ふのです。しかしながらその局自体の工事の方々が今手をあげておるわけなんです。この人方に、さらに大きな仕事を負担をさすわけです。聞くところによりますと、超過勤務時間も延べにして二時間ずつ延ばすとかいうことを聞いております。こうなつて参りますと、かなり労働強化が起つて参ります。そこからくる請負業者に対する、どう申しますか、まかすということ、こういうことが多くなつてくるのではないかと思うのです。私は現在の国鉄

の職員の方々に對して疑惑の目をもつて見ることは差し控えますが、今までの決算の報告等をしさいに検討して参りますと、えてして現場の方々が、あるいは監督の権限が委譲されてくる、その人方が、つい知らず知らずの間に引っぱり込まれて、汚職、疑獄といふものが起つてきておることは事実なんです。こういう点を考えてみると、いわゆる土木屋、土建屋にこれを渡していくといふことは、なるほど多額の誤解を招き、多くのいわゆる犠牲者を出すことになるかと考へるのです。こういう点について、どういふ予防措置を講ぜられようと思ひますか、この点をお伺いしたいと思ひます。

○小倉説明員 そういふ点につきましては、從來鐵道の工事に關しまして会計検査院の指摘事項もございまして、そのつど注意をいたして参ります。が、今回は工事費が倍になつたので、特に嚴重にいたさなければならぬといふ点は、先生の仰せの通りだと思ひまして、私どもこの予算原案を作りましてから、そういう点を深く内省して参つたつもりでございます。それで、そういう点につきましては特に工務局長に、今回の工事につきましては一般の批判が鋭いことでもあるし、從來鐵道がいろいろ会計検査院からも指摘を受けておるから、特にそういう点は注意しなければならぬといふことを再三申し上げましたが、工事關係の監察員制度を強化いたしまして、できるだけ現場を回つて契約についての違法、不当があるかどうか、あるいはでき上

りの検査について疎漏があるかないかといふことを特に検査して参りたい、こういうような方法をとつて参ります。

○井岡委員 私はこの点については、ただいまの御答弁だけではどうしてもこの予算の面から見て了解ができません。と申しますことは、なるほど監察制度を設けられておやりになることもけっこうですが、いわゆる倍からの工事をされるのに、一人の人員もふやさないでこれをやろうとしても、現実にはできない。小林常務はだんだんやつていつておる、そこからくる冗員が出てくるから、電化をやつたりいろいろやつたら、それで冗員が出てくるから、その冗員を回すのだと、この間答弁されておりましたが、これはできてからの話でありまして、これから作るのです。これから作るのですから、ただいま言われておるような点だけではどうしても了解できない。従つてこの点は私は保留をいたしておきます。なおこの間も要求しました五カ年計画の全部が出て参りますと、これによつてもう一度お尋ねをいたしたいと思ひます。

次に私は大臣に一つお尋ねをいたしたいのでございますが、日鉄法の五條の二項に、「政府は、必要がある」と認めるときは、予算に定める金額の範囲内において、日本国有鐵道に追加して出資することができ。この場合において、日本国有鐵道は、その出資額により資本金を増加するものとす。」というようにうたわれておるわけですが、ところが今までどのくらい日本国有鐵道に必要と認めて出資をされたか、その点をお伺いしたいと思ひます。

○宮澤國務大臣 今日まではしてありません。

○井岡委員 今日まではしてありませんといふことですが、ではこの場合はどういふ場合をさすのですか、この点をお伺いいたします。

○宮澤國務大臣 それは国鉄自体の経営と政府の財政状態と見合つて、どうしてもそういう必要が起つたときにはやる。どういふ場合かといふ、通常の経営のときではない。当然非常な大きな事故でも起ればそういう必要も生じます。ところが、普通の経営のときには今までやつていない。何か二十六年に四十億とか出したただけです。

○井岡委員 通常の経営の場合でないとき、こういうことですが、ことしの工事計画等を見ても、私はおそれなくこれは通常の場合でないと思ひます。五カ年計画によつて國鉄のほとんどを電化し、そして新しく新線計画を敷いていく、こういう案なんだ。これは非常な場合だと思ひます。こういう場合になぜ適用されないのか、しかも政府は、本年は二千億に及ぶ自然増収があるといわれておる。このときこそ私はこの項を適用されて、そして國鉄の財政の健全化をはかると同時に、國民經濟に貢献されることが必要でないかと思ひます。この点はどうですか。

○宮澤國務大臣 お話の点の一つの御意見で、なるほどそういう道をとる方法もないというわけではないと思ひます。しかし現在の二千億の自然増収がありまして、御承知の通り減税と他の仕事の方へ振り向けたわけですから、それを國鉄の方へ振り向けたという御意見をやめたいいじゃないかという御意見

見だろうと思ひますが、國鉄自体は企業体として、そして國鉄自体も御承知の通り増収があるように、經濟擴大の全体の潤いはやはり受けていつておるわけですから、従つて政府の資金も決して私の言ふ意見の方が適當で正しいので、あなたのお考えの方が間違つてゐるという意味ではありませんけれども、このたびの予算の計画では、もっと重点的に政府の財政投融資が直接に産業の擴大に役立つとともに、力のないう方面へ注いで、國鉄は運賃の値上げといふこともあわせて自分の力でこの六千億の計画をやつていく、こういう点から力のあるところにはその力で行つてもらう、ないところは一つ助けをいふとか投融資でいくとかいふ考えがもとであんばいしたわけでありまして、これが運賃の値上げといふことはどうしてもできない事情にある、その上にこの計画はどうしても行わなければならないといふようなときには、今のあなたのお考えも適切に生じてくるわけでありまして、今のところはこのあんばいならば、これでやつていく、しかしこの五カ年計画のうち何かに不測の、非常に重大な支障が起つて、政府の資金でなければいかぬといふときがくれば、そのときには考えなければならぬ問題だらうと思ひます。であります。

○井岡委員 午前中の答弁で大臣は、國鉄の運賃値上げは今までやりたかつたのだが、世論に押されて今日まで延びたのだ、こういう御答弁をなさいます。當時は國鉄としては非常な赤字で悩んでおつたときなんです。そういうときにこの項を適用しない。同時に大臣は、今國鉄は企業体だ、企業をやつてゐるのだ、こういうふうに言われておりますが、一面公共企業なんです。ですからもつと値上げをしてもらいたい。國鉄當局は、この間中居さんの質問、つまり一割八分の予定であつたが、一割三分にやられたらこれが適正な運賃か、こう言つて質問したのに對して、國鉄當局は、これは適正な運賃とは考えられない、われわれとしては一割八分をやつていたが、これはだ、こう言つておられる。これは公共企業、この公共という立場からそういうことをされたのだらうと思ひます。そういうふうになつて参りますと、これは企業としてよりは公共といふことが非常に大きなウエイトを持つてゐる。午前中の答弁からしてもそうなつてゐる。同時に、先ほど松尾委員が御質問をされた、いわゆる國鉄を敷いたら必ずもうかるといふことはないじゃないか、こういう点から考へても、これまた公共という立場をとつておる。そういうためにこそ私は五條の二のこの項が設けられてあるのだと思ひます。なるほど大臣の言われるように、非常に經濟が活況を呈して、國鉄は恩恵を受けておることは、これは間違ひありません。けれども國鉄を敷くことによつてさらに經濟の發展への道が開けるのではないか、こう私は思ひます。従つてなぜこういう立場でこれを適用されなかつたか、もう一度お伺いしたいと思ひます。

○宮澤國務大臣 これは何といひますか、見方と、それからその計画の立て方によりますので、一般産業の擴大その他に政府の方の資金も相當に出、それから資金の需要が出れば、やはり日

建設綱については、これは私どもも事務的にはしかるべきゆえんがあると申しますが、当委員会の御指導もございしますし、建設審議会の御建議もございしますので、この点は実はよく御承知の通り、もう数年にわたって折衝しておりますが、最高のな財政の判断から、今年度も再び資金運用部資金の借り入れというような財源的措置に相なっております。なお帝都高速度交通営団の出資の問題でございしますが、これまたすでによく御承知の通りに、現在の法律の建前で、この帝都高速度交通営団は国鉄と東京都の出資においてのみまかなうという建前になっておりまして、その他の出資はできないことになっております特殊な公法人でございまして、これは東京の主要な都市交通

通難を緩和するために、現在地下鉄の促進を急いでおるわけでありますが、この点については、これも下平先生の御指摘のように、こういったものに政府直接の出資でいくべきではないかという意見もございます。また反面においてこの東京の交通の事情は、御承知の通り、その半数くらいは国有鉄道の力によって通勤輸送を解決しておるわけでございます。これに地方から入り込みます私鉄あるいは都内の都電、バスによって補う以外に、都内の主要なる輸送の根幹は地下鉄でございます。従いましてこの地下鉄輸送というものは、国鉄の特に国鉄電車を中心とする通勤輸送と見合せて参るわけで、この間の調整をはかる。従つて国鉄の輸送量と地下鉄の輸送量とその間の旅客相互の調整ということについては、非常に大きな関連がある。従つてここに重大な帝都の通勤通学輸送の半分に

らしい役割をになつてゐる国鉄として、この公共企業体が他の特殊法人の公共企業体である営団とのコネクションを考へる、こういう理屈も相立つわけでありまして、その方の理屈によつて国鉄と東京都のみが出資し得ることになつております。従いまして御指摘の諸点は十二分に検討を加へました結果、この予算になつて現われて参つております、そういういきさつでございます。なお今下平先生も御指摘になり、また一般の国民の方々もお認め願つておりますことは、特に今の国鉄が老朽施設が多い、これを早く何とかしろ、さらにまた輸送力が不足しておる、どうしても早急に、経済の伸展に見合う輸送力拡充あるいは近代化等を行ななければならぬ。それに對して今日までの国鉄では財政的にもはや余力がない、この点までは皆さんすべて明白なこととして、御了解、御了承を賜つておると思つております。問題は、ではこの資金をどうするかというところに來ておるわけです。私どもが考へましたのは、これを一部は外部資金——外部資金というのは、大体輸送力拡充で採算に乗りますような事業というものは、これは金利に合ひましても事業的に見ても、外部資金でまかなえるものである、またまかなうべきものだ。その外部資金は昨年度が御指摘のように三百五億、本年度が三百十五億で、十億しかふえてないじゃないか、こういうことでございまして、これはさらにさかのぼりますと、三十年度は多分二百四十億かと思ひます、要するにそのころから外部資金を極力ふやしたのでございませう。飛躍的にふやして参りました。従

いましてそのあとを追つておりますので、対前年度では十億ぐらいいしかふえておりませんが、通常の今までの姿から見ますと、相当外部資金にも依存しておる量は高いのであります。なおこれは一般の財政投融資あるいは金融政策とも関連いたしますもので、大蔵省とも協議の上、諸般の事情からここに押えたのでありまして、これで一部をまかなう、さらにまたこれは中居先生の御質問にお答えいたしましたように、正当なる原価に見合ひまするもの、これは前回御説明いたしましたような経費に對しては、これは生きたための最小限度のかつてとして、このものに見合うものは与へべきであります。これを借入金に依存するということとは、企業の経営から非常に不健全であります、これが将来累積すればまた再び財政の危機になりますので、今回の運賃値上げの機会には、これは一回三分程度の値上げにとどめたわけがあります。従いまして彼此勘案いたしますと、全体のそういった見合ひから、今回の運賃値上げの問題、あるいは外部資金の問題等については、私どもはいいところではないか、こう思つておるのでありまして、これをかりに御指摘のように一般会計等にさらに依存をいたしますことは、今申し上げました正当な経費の範囲に食ひ込みますからして、これの問題になりますと、将来にとつては、国家国民にとつても大きな負担となる、やはり最小限度まかなうべきものはまかない、さらにまた大きな改良については外部資金をもそういうふうにあてがう、これが財政的に見て、最もいいのじゃないか、こういう次第でございます。

○宮澤國務大臣 大体今政府委員からお答えしたように、私も申し上げるよりないのではありません。
○下平委員 高速度営団の点と、利子の点について。權田さん、あなたの御見解が数字的にもだいたい違つております。たとへば、今までの五百数十億の借金は経営の損失の補てんだと、こういうものをに出資に繰りかへる、ことがおかしいと言ひますけれども、経営の損失に一体どのくらい違つてゐるのですか。それは權田さん、うそを言つちやだめですよ。私の方で、それは申し上げましょうか。
○權田政府委員 ただいま御指摘の五百数十億の内訳につきましては、実は私資料なしに申し上げまして失礼をいたしましたので、今資料を取り寄せまして、内容について数字で御説明させていただきます。

○下平委員 權田さん、私の方もまじめにやつておりますので、御答弁も一つ慎重にお願いしたいのですが、あなたの方で出しておられる資料からすると、昭和二十四年の運賃改正の時期のずれによる損失の補償、これとして五十億二千三百六十幾ら、そのくらいの金額が出ております。それ以外にはほとんど出ていないわけでありまして、完全なる赤字補償とか損失補償という意味ではそのくらいしか金額が出ていないようであります。私の方でこれは間違つておれば訂正をいたしますが、少くとも權田さんが言つた今までの五百数十億というものは、ほとんどが損失補償の形だというあなたの方の御見解は、これは間違ひだと思ふのです。これはあなたに質問するより、国鉄の石井さん、どうですか。石井さんの方からお答えをいただきたいと思ひます。

○石井説明員 御指名でまことに恐縮であります。私もその方の担当になつておりませんが、資料を持って参りません。ただこれは、私の記憶で申し上げてまた間違つておしかりを受けるかも知れませんが、二十一、二年ごろは赤字財政でございまして、相当の補給金を政府から借金をしておつたと記憶しております。資料が参りましたから正確にお答えしたいと思ひます。
○下平委員 もう二、三点でやめまします。それで大臣と權田さんに一言お願いしたいのですが、こゝしはこの予算を見ますと借入金等の返済、これが昨年の二十四億から七十五億にふえておるわけですね。五十億ふえてゐる。それで私はたとへば旧債の返済を見ておりますと、旧債の返済では昭和二十七年年度に一億三千五百万円、昭和二十八年度に二億五千万円、これが従来の古い借金の返済をされておられます。それでこの内容は、こゝしはどういうわけで七十五億というようにふえたか。この間大蔵委員会を通りました法律が延期になりました。この七十五億、どうしてこんなにたくさんふえてきたのか、内容を少しお伺ひしたいと思ひます。
○權田政府委員 この七十四億の内訳は、今直ちに照會いたしました正確な数字でお答えいたしますが、このふえたりうちに例の三十億ばかり政府が貸しておりましたものを、在来はそれを戻さないこととしておりましたのを、今回今大蔵委員会御審議中の法案でこれを五年月賦で返すというので五、六億ばかり、それ以外に五百数十億に見合ううちの一部を二十億ぐらいい返す。これで二十五、六億はふえております。その他の部分は、数字はあとで詳細に申し上げますが、資金運用部なり公債の償還期の來たものの一部の返却、こういうことになると思ひますが、数字は今さうさく取り調べます。
○下平委員 先ほど權田さんからお答えになつた帝都高速度営団の關係で、これは大臣にお伺ひしたいのですが、なるほど今日の法律は日本国有鉄道は予算の範囲内において出資云々ということになっております。しかし法律というものは改正しようと思へばすぐできるわけです。私は權田さんの出す意見を聞いてみますと、まず第一に法律がなつておるからいかぬ、こういうことが一つの意見、法律がそうなつておる。私は法律なんというものはそのとき条件によつて幾らでも変へることができると思ふのです。法律よりもその出資しておることの妥当性がどうかというところが問題になつてくると思ふのです。そういう点で大臣に一つ御見解を伺ひたい。

いか。あるいはまたその間の調整等については運輸省は、樺田局長もおられるので、幾らでも運輸省の立場で、何も運輸省が出資しなくてもその間の調整というものが十分とれるのじゃないか。出資ということと帝都を中心としたところの交通の緩和ないしはその間の調整ということとは、おのずから私は別の観点だと思ふのです。何も出資をしなくてもできることだと思ふのです。これは樺田さんでなくて、一つ大臣にお伺いをしたいと思います。

○宮澤國務大臣 国鉄から三億円で出資しております。それが適當であるかないか、また交通営団を国で直接やってもいいじゃないかというふうな今の御意見に、実は私はつきり意見を申し上げるだけだよくわかっていないわけでありまして。それでですからそれらのことはなるほど御意見もありまして、もう少し考えさせていたいただい、今のところ私に返事をしろといつても意見が立ちませんから、従来のいきさつを局長から申し上げさせていただきます。

○樺田政府委員 御説明申し上げました。さつきちよつと申し上げました七十四億の返済、数字については後ほど申し上げますが、三十億を五年月賦で五、六億ずつ返す。今大蔵委員会御審議願っております法律案は、実は四月に三十億払わなければならぬので、それを改正していただいて、五年月賦にしたい。ちよつと説明が不十分でありましたから補足させていただきます。

今の東京都の交通緩和に関するいろいろな問題、特に帝都高速交通営団の問題につきましては、これはすでに先生の方がよく御承知だと思ひます

が、これは例の交通調整法というものが戦前にございましたが、非常に長年月にわたって検討いたしました。それまでは御案内のように、ばらばらに乱立しておたつたわけでありまして。これでは都市交通の緩和ができない、都市交通形態としては適當でないというので、これはおそろく日本でもあつた公共企業体みたいなものの先駆者に近いものでございまして、大統合をやりまして、それでいろいろ東京都の都電の問題、近郊の私鉄の問題にあわせて、都内の地下鉄は一元化する、それには特殊の公法人にするということと踏み出した歴史がございまして。それが戦後の形態においてもきわめて適切なものでありますので、先ほど来の論議で、これは他の資本参加は認めてないのであります。そのために国鉄と東京都だけでやっておりますのであります。これを国鉄にしてしまつたらどうか、こういう御議論もまた事実でございます。御承知のように東京都の都政審議会でございますが、この方でも長年検討しております。運輸省も十分腰を入れました。御案内のように都市交通審議会というものを、法律で運輸省に設置していただきました。こつとこつとやっております。これらが出ております今の答へと申しますものは、将来においては大都市の交通機関の経営形態というものは、何らかの方法でもって大統合、一元化と申しますか、特殊なものを作るべきである。これはすでによく御存じの通り、たとえばロンドン、ニューヨーク、パリその他世界の地下鉄というものは、大都市にしかございませぬけれども、そういうところではある程度の一元化が進んで、進歩した

機構を持つておられます。日本においても種々検討の結果、理想論としては将来そうなるべきである。しかしそのときにも、世界各國の例もそうございまして、今私どものそういう審議会等でいただいております結論も、またわれわれの考えも、いわゆる今日の国有鉄道と一本化すべきであるという議論は出ておりません。そうでなくして、むしろ国有鉄道等においても、大都市といへどもその都市内の交通については、これを分離すべきではないかというふうな意見がかなり多いのであります。これを分離して資本参加と申しますか、何らかの経営参加の形で、別企業体、もちろんこれは公共企業体の一種ですが、こういうものでやるべきである。しかし今にわかにこれやれといつても、これは今の経済事情その他からできるものでない。外国の例なんかは、大都市交通といつても、金はかかる割に収入が上らない。特に今後入れていく金がペイしない。たとへば地下鉄で申しますと、東京あたりではキロ十四億くらいかかる。しかしキロ当りの収入が一億なんというところはちよつと考えられせんから、その償却と利子だけで参つてしまふ。そういうふうな実情です。経済的な窮迫状況から、ロンドンやニューヨーク、パリ、ベルリン、そういうものが今日までで上つていっているようでありまして、東京においても一挙にはこれは無理である、こういうことでございしておりますので、ただいまの段階では、私も営団の形態というものは最も適當なる都市交通緩和の形態ではないかと思ふのであります。そういたしましたすと、これと国鉄との関係であります

が、これはやはり先ほど申しました関係で、東京都と国鉄の出資による特別な公共企業体という形態を持たしめることが最も適切である。そのために、法律があるからつくる、法律がございすれば行政的につくるのであります。が、さらにそういう点も考慮いたしまして、この法律を改正するという意思はないわけでございますので、妥当であると思ひまして、今年度も三億の出資をいたしております。これに見合います出資が東京都から出ておるのでございまして、御案内のように、あれは大体出資の十倍までの借入金ができるのであります。その借入金によつて、昨年度の四十何億の工事費を今年度は六十何億に、五割くらいふやして、現在の新宿まで工事しておりますのを、工事速度を上げて交通緩和にこたえない、こう思つておる次第でございます。

○島山委員 二、三お尋ねしてみたいと思ひます。運賃値上げに關しまして、こゝ一週間はど野党である社会党のお歴々と委員会はほとんど独占の形で、きょうの委員会もわが党は一人しか見えないのでおしかりを受けたのでございまして、関連をいたしまして二、三お尋ねしてみたいと思ひます。運賃値上げについては、私は再三三値上げの委員会に参加しておりますが、いつも同じような理由で値上げをされておりますけれども、実際の運営方法については、ある一部分は申しわけのうちに実行に移されておりますが、ほとんどが手形同様に終つておるから、毎年毎年かようなことを繰り返すことは、私ははたは遺憾と存ずる次第であります。決して与党だからといって、た

だうのみにして賛成ばかりいたしますと、何だかおかしく見られる点があつてはいけませんから、私は考えましたことを率直に申し上げるのですが、私は二十四、五年から運輸委員をいたしておりますが、二十五年でありましたか、そのときに国鉄の資産が幾らあるかという四十億圓、しかもそのときに借入金金が四十億圓だ。それで吸収、合併の形で、その当時の見返り資金といひますか、その金を国鉄が使うということが国鉄の原案でありましたが、私ども委員会はこれに絶対反対いたしました。借入金なら承するが、どうも合併というふうな形では絶対に承することができないといつて、最後までがんばつて借入金になつてはいるはずであります。その後これらの問題はどうかしているかといふことについてお伺ひしたい。国鉄は申すまでもなく大企業体であります。悪い言葉で言えば考へでもありますが、いろいろやりにくい点と欠点があると思ひます。が、これもまた、形を変えて民間の会社をやつたならば、かようなことをいたしておつたならば、理屈は抜きにして、もうとうにつぶれていなければならぬ。理屈はいろいろに答弁されておりますが、實際問題はそういうことにはなるのではないかと。これはどこに欠陥があるかといふことを申し上げますと、たとえば民間の交通会社にいたしましたとしても、一番世間からやかましく言われていような二、三の会社は、まだ労働争議を起したことがない。それでその経営者はけちんぼとか、しみつたれとか言われておりますが、實際において労働争議が起つていないといふことは、何か運営上にいいところがあ

るからだと思う。国鉄が再三お言葉にある通り、りっぱにうまくいっているならば、労働争議なんか起っているはずはない。私どもは委員会でも再三にわたって公務員の給与等につきましては、いつでも双方をあげて値上げに賛成している。しかるにこの問題が繰り返され、労働争議が起るという事は、国鉄にその責任があるか、そうでなければ労働組合に責任がある、また野党である諸君があまりおだててのに対して、そういう問題が起ってくるのか、私どもは判断に苦しみどころがあるのではありません。私はいつもすべてを温厚に解釈しておりますが、ただ民間の交通業者なんかの例を見ましても、大いにこれは研究して改善するところが多々あると思う。これらの点につきまして国鉄の總裁初め幹部諸公は、一段と改善の方法をとっていただきたいと思うのであります。その他ごまかいことを言いませんが、先ほど松尾委員からもお話がありましたが、ガード下を貸しているいろいろな問題が起っております。その他広告すれば広告料も取っているし、大きな商店でいえば店先の、駅頭をデパートに貸したりあるいは商店に貸したり、少しみつともないようにならざる、それでも利潤がないというところは、どこか抜け穴があるのじゃないかと、おかしいと思うところが私はたくさんあると思うのでありますが、根本問題についてこれらの点をどういうふうにか改善することを考えていただきたい。それから公務員との関係につきましても、公務員の要求もいれて、りっぱな鉄道の公務員としてその使命を果たしていただくように、事の起るな

いように事前の方法をとっていただきたいことを私は特に希望するものであります。まず第一番に四十億円の問題につきましてちょっと伺いしてみたいと思います。

○石井説明員 島山先生が御関係になりました当時昭和二十四、五年のころ、政府の出資金、いわゆる国鉄の資本金はたしか四十九億でありました。それはそれまでのいわゆる国鉄の施設がその当時の価格、戦前の価格で累積したものでございまして、これは今日では再評価いたしましたして、時価にいたしますと二兆一千億程度でございまして、経年減価を差し引きますと現在の価格は一兆一千億程度になつておると思ひます。そのうちで公共企業体発足以後の分を差し引いた残りは、政府の出資金増として組み入れて資本整理をするのが当然ではないかと思ひます。それはただいま再評価積立金という形で貸借対照表に上っております。それからそのときにたしか見返り資金関係から、百五十億という金が国鉄の方に回ることになりまして、それを出資でやるか借入金でやるかというの憶いましてあります。これは借入金でやりまして、その後法律を改正いたしまして、政府から直接見返り資金を受けないで、政府が見返り資金を受けてそれを国鉄に出資するというふうな法律を改正して四十億追加出資したので、たゞいまは八十九億という格好になつてゐるが、現在の貸借対照表の資本金の額でございす。

○小倉説明員 いろいろ国鉄の企業につきまして御意見を拝聴いたしました。私率直に考えますと、現在国鉄

の財政が不如意で、運賃値上げを願ひたいさなければならぬという理由は、いろいろの角度から検討されなければならぬ問題だと思ひますが、まづ私が考えますには、やはり運賃が現在の物価の趨勢に合ふなかつたということが、一番大きな原因ではないかと率直に申し上げたいと思ひます。実は国鉄は石炭、まぐら木、レール、車両、セメント、木材というような、国鉄で現在の資産を維持し、また列車を運転するに必要ないろいろな資材を購入いたしておりますが、その資材は年間約一千億円以上に上つております。そのうちで私がたゞいまあげましたような資材が大部分を占めておるのでございす。ところが石炭は戦前から比較いたしますと五百倍くらいになつております。それからレール、まぐら木、車両は大体四百倍くらいに上つております。そのほかのセメント、鋼材等もこれこれ三百五十倍以上に上つておるのでございす。運賃が戦前に比較いたしますと、旅客貨物の平均が百五十倍にもなつておりません。やはりそういうところのアンバランスがございすので、私どもは各方面に節約を重ね、あるいは先ほど先生がおっしゃいましたように広告料も上げる、貸付資産の貸付料金も上げるというふうなことで、いろいろ増収をはかつて参りましたが、実はどうもそれで及ばなかつたのでございす。戦前におきましては料金が物価と見合つておりましたので、償却に見合う工事は十分できておつたのでございす。ただいま申し上げましたように一般の諸物価が上がり、それに対して運賃が一定に置かれましたために、今回多少の運賃の値上

げをお願いすることの余儀なきに至つたのでございまして、先ほど運賃が百五十倍と申し上げましたが、今回は戦前に対する百五十倍の割三分でございすから、まだ現在の諸物価の値上りにはとうてい及ばないのでございすが、増収もあり、私ども企業努力を十分尽して何とかやっていきたい、かように考えておる次第でございす。

それから労働問題につきましていろいろお話がございしましたが、ほかの私鉄はしなくて国鉄だけがするとおっしゃいましたけれど、ほかの地方鉄道でもずいぶん労働争議は聞いておりますが、やはり労働争議のない会社も、それはあると思ひます。今後そういう点につきましては私ども深く研究して参りたいと思ひます。

○島山委員 ただいま副總裁のお話は非常に温厚なお話でありまして、現在のままでいくならばごもっともな御意見でありまして、物価が高くなるとか物が高くなるという事は、これは国だけの問題でなく、日本全国といひましようか、世界じゅうの問題であります。かようなことはもう考えに入れたいと思ひます。私どもは強く申しませんが、結局そこで運賃を値上げするとかなんとかすることは、公務員等にもりっぱに、楽しく、總裁が言われたように働いてもらふようにもするし、すべての欠点も補ひ、欠陥も補つてやるというところにあるうと思ひるのでございす。それは、いつも言われるように経営の合理化というところに言葉が尽きかと思ひますので、値上げとか値上げでないとかいうことになりますと、一般の物価をつり上げる言葉こそへ出しておるような結果にな

りますから、今回もし値上げが通つた場合におきましては、そういうことなして、すべて言われたことを実行に移して、この次の委員会のときはこういふふうになりつたにございす。国鉄はこういうふうにか改善されたというところを国民に示していただき——さつき野党からおしかりをかうむつたようですが、私は野党の味方です。いつも野党の言われるようにすべて要求に應じても十分に働いてもらつて、成績を上げるようにしてもらいたいというのが私の希望でもあります。私ども若干營業をいたしております関係上、やはり使用人に働いてもらふ以外に手はないのですから、十分承知しておるつもりであります。

そこでもう一つ、この四十億円の問題につきまして石井常務理事から回答がありました。現在この金の取扱いは借入金になつてゐるという事であります。私どもは、その当時伺つたときにはアメリカの特殊関係に置かれる借入金だということを強く聞いておりますが、現在ではただ単なる借入金にこれが振りがえられておるのかどうかという点をもう一べんお伺いしたいと思ひます。

○石井説明員 お尋ねの四十億は、これは政府が出資して——政府が見返り資金から政府の一般会計に入れました。一般会計から国鉄に増加出資したという形のものでございす。その前に御議論のありましたのは、百五十億だか見返り資金からの借入金これはあつたときはたしか見返り資金からの借入金であるから、利息を払つて金を返せば問題はないじゃないかということになったわけであります。

○樺田政府委員 ちょっと先ほど数字

がなくて不正確に申し上げました点を正確にお答え申し上げます。

第一は、五百八十億ばかりの一般会計からの国鉄の負債になっている分でございます。このうち、ラウンド・ナンプーで申し上げますので、ちょっと帳じりが合わないかもしれませんが、五百三十八億ばかりとはかに五十億があるわけでありまして、この五十億が、先ほど申し上げましたそのうちの三十億がこの四月に期限が来る、これを今度法律改正をしていただいて、五年年賦で返すようにしたい。それから二十億は無利子、無期限でございます。この五十億は運輸省の債権として整理しておる、三十億については運輸省へ返してもらってまた一般会計へ返す、こういう格好になります。残りの五百三十八億は、赤字補てんが百三十億でございます。残りの四百億ばかりは主として建設公債でございます。以前鉄道の建設は建設公債でやっておりましたその引き継ぎでございます。従いましてこれについては、建設線の場合に出資すべきであるという当委員会の御意向その他について、私どもが努力しております今の建設費の問題と同様に取扱いをしております、ただいまのところでは建設線の出資という措置はとれていない、こういうことになっております。実はそれ以外に、政府からの借入金でコーポレーションに移行する際に帳消しといいますが、棒引きした分が相当巨額なものであるわけでありまして、この赤字の方と混同して説明いたしました申しわけありませんが、正確にはこうでございます。

それから本年度予算の七十四億四千万円ばかりの借入金返還の内訳でございます。

います。この内訳が、その二十四億は、今の五百三十億に見合う分の返還金、それからその五十億の運輸省で整理しておりますうちの三十億の本年度分が六億、それからこれとは関係なく先ほど資金運用部からの長期負債を申し上げますが、これに対して二十六億返します。それから公算債の鉄道債券に対して償還期の来たもののうち十七億返します。合計七十四億、そういう内訳でございます。さよう御了承願います。

○山崎委員 私に関連した質問ですが、このくらいいいたしたいと思っておりますが、私の申し上げることは、今後国有鉄道が再び国民の公共企業体としてその任務を果してまいりたいという言葉に尽きるのであります。しかしこの国鉄の問題は、しゅうとさんが多くて、経営に当たっている方が非常に多いことは百も二百も私も承知しておりますが、御に当たった以上はそれを何とか知恵のあるところでうまくやっていただきたい。これが民間の会社であれば重役賞与ももらったり、いろいろの利益の配当もしたり、いろいろな税金も取られなくて、いろいろいい面も悪い面もあるのですが、国有鉄道は、いろいろの理由がありますけれども、まだまだ民間の会社よりも経営状態においては非常に楽なところがある。われわれからいうと、まだすぎがたくなあるのですから、やりようによつたらまだ一段の改善ができるかと考えておる次第でございます。どうか今後の経営についてはなお一その万全の努力を払っていただきたいことをお願いして終わります。

○淵上委員長 小山亮君。

○小山(亮)委員 ちょっとお伺いいたしますが、私は宮澤運輸大臣をいじめたわけではないのですが、さっきのあなたのお言葉の中に、自分は大に就任したばかりだから、まだ勉強してないからどうも返事ができない、いざれ勉強してからというふうなお話があった。それは、こまかいことについてはそういうお話もやむを得ないとも考えますが、東京とか大阪とかいう大都市周辺の交通の問題、この大都市周辺の交通が実に複雑であつて、何ともしようがないような状態になってきております。現在の東京周辺の鉄道をみると、東武があり、東急があり、京王帝都があり、京浜があり、あるいはそのほか小田急があり、それからバスに至つては都営のバスからいろいろあつて複雑きまりない。しかもまた人口がどんどんふえておる。車もどんどんふえておる。これを一、二年放置したら容易ならぬ問題になってきやしないかとだれも考えるので、大都市周辺の交通の問題は諸外国等を調べてみて、どんな方法でやつたらいいかというのでみな心配していろいろ考へておる。でありますから、いやくも運輸行政を担当しようというならば、この程度の交通行政に対するところの自分の信念というものがなければ、運輸大臣を引き受けられたのがおかしいと思う。いやだと言ふのを無理に運輸大臣にされたのではなくて、あなたは自分で喜んで承知をされて運輸大臣になられた以上は、どんなに時間が短かくても、たとい夜自分が休む時間をさいても、この程度のもは、大綱のことは御勉強なさるのは当りまえではないか

と思ひますが、これを知らぬ知らぬでやられると——この前にあなたの片断である運輸政務次官も自分の就任前のことであるからわからぬと言つて逃げた。運輸大臣も勉強してないからわからぬと言つて逃げられたら、一体私たちがこの委員会は何のために存在するのかということになりますから、国会の運営上の重大な問題でありますから、一体いつになったら私たちがあなたに質問できるのでしょうか、その御答へは私も実はしろうとでありますけれども、就任以前から東京都を中心とする交通については、非常に考へなければいかぬとかねがね考へておりました。そこで都市交通審議会ができてわれわれの同僚もそれに入つて熱心にやられておつたので、それから就任いたしましたので一応の事は聞いておりました。またこの都市交通審議会の方々は、普通の審議会の委員と違つて非常に熱心な努力をして、結論も一応得られておる。その線に沿つてこれはいかなければならぬという点だけは私も承知しております。同時にこれが、ただいま下平さんからの御質問にもありました、その範囲内において、たとへば地下鉄の営団をどの程度にするか、どれにどうやらせるか、またどこどこを連絡させて、一つ乗り入れでも考へるかという具体的な問題は、一つ一つ検討して、考へ方をきめていきたいと考へておるわけでありまして、お話をさういふこまかい点について、これの一つどうするかということは、まだここで御答へ申し上げるわけにはい

ない、こういうことで、もし具体的なないが、ありますれば、それは一日、二日考へれば御答へできるものでありますから、そういう御要求があれば個々の問題については、一つ今晩でもしつくり聞きまして御答へ申し上げたいと思ひます。

○小山(亮)委員 今のお話だと、都市交通審議会の一応の案ができておる。その案をあなたがごらんになつて、その線に沿つてやつていきたいと思つておられる。できたら、その審議会が審議しました案の大綱を、こまかいことは言いませんが、ごく骨の太ざつぱなところをどうするかというところをお話し願ひたい。

○宮澤國務大臣 そのどうするのだというところについては、もう少し私にその余地を与えていただきたい。一応この案について、まあこれでいくのだという太い線はこれでやつて参るが、このうちをどうするかというところは少し検討させていただきます、こういうこととであります。

○小山(亮)委員 それはどういふことですか。今たぐさんの鉄道がおりますね。私鉄をどうしようというのですか。

○宮澤國務大臣 それを一つ一つどうしようということより、この案全体を太い線で推し進めていけばいいのです。

○小山(亮)委員 その太い線とはどういふ線ですか。

○宮澤國務大臣 太い線とは、地下鉄を営団にも作らせる、東京都にも作らせる、それから民間の計画しているものに対してある程度の考慮を加えていくというふうなことで、交通審議会の

今の行き方は地下鉄中心ですから一応……

○小山(亮)委員 それでは今は無理だからこの次伺いますから、もつと一つ真剣にやってみよう。

それから国鉄副総裁に伺いますが、今国鉄には非常な汚職、疑獄が起きて困っております。聞くところによれば、これを解決するためにはどうしても特別法を作らなければいかぬ、特別法でも作らざる限り、現在のあのガード下の問題なんかは解決がつかぬ、従つてその特別法を考慮中であるというところをおっしゃいましたが、もしその特別法を考慮中であるならば、それがこの国会に出ますかどうか。これは運賃を決定する上においてきつめて重大な問題であると思う。もし運賃を増額することがかりに必要なりといはれてしまふかわからないというふうな疑惑を持っておりますと、どうしても運賃増額というものに賛成しないのは国民感情として当然のことです。それでありまして、たとい運賃を増額しても、あるいは国鉄に利益が十分にでてきても、その利益というものは決してどこへも消えてしまふものではなく、それはちゃんと残つて、ガラス張りのように国民の前にそれが明示されるということがはつきりしておりますれば、あるいは値上げということも国民は許すかもしれません。従つてこの特別法を設定するかしんかということは非常に重大な問題でありますので、あなたの方にこれを設けられる御意思があるかどうか、もしあるとすれば今国会に御提出になるかどうか伺いたい。

○小倉説明員 ガード下の問題については、不祥なことが起りまして深くおわびを申し上げておる次第でございます。それで私も、今後こういう種類の事件を繰り返さないようにするために万全の措置をとって参りたい。そのためには監察の強化をいたしたり、あるいは特殊の機構をこしらえたり、いろいろの対策を講ずるとともに、法律上からも検討してみたい。その結果特別法が必要ならば特別法を研究したいと思ひますが、特別法を今直ちにしようとした形で今国会にお願いするといふふうな、決定的な段階に至つておるわけではございません。ただ私もよく然と申し上げたわけではございませんで、現在の国鉄の財産の貸付につきましても法律上疑義のある点がございまして、そういうこととにらみ合せて申し上げた次第でございます。その疑義のある点と申しますのは、たとえばガード下は空間ではございますが、私どもの方ではその上部が事業用財産でありますので、この空間の貸付も公物として貸し付けて参りたい、こう考へておりますが、あるいはこれに對して、ガードの上の方は必要な財産であるが、空間は国鉄が必ずしもこれを必要としないのであるから、これは公法的な契約でなくともよいのじゃないかという説もあります。それからガード下の貸付については、私どもは必要がある場合にはいつでもこれを解除し、しかも損害賠償をしなくとも済む公法上の契約として参りたいのであります。これは通説と申し上げるると少し言い過ぎであります。国鉄はなるほど公法人であつて、その業務上の活動は法人としての活動である

が、高架下の貸付のような鉄道本来の仕事でないものは私法上の活動ではないか、私法上の活動であるとするれば、借地借家法の適用がある、借地借家法の適用があるとするれば、この契約を解除する場合に、建物ではたしか三十年、用地については五十年ですか、その残存年数については損害賠償をいたさなければならぬ、多分借地借家法ではそういうふうな趣旨だつたと思ひますが、借地借家法の適用をはつきり解除したい。それにつきましても私どもの方ではそう考へておりますが、そういうことが法律上明確に裁判所で必ず勝つというふうなところまで行つておられません。そういうふうなところはもう少し各方面の権威者の御意見も聞いて慎重に考慮し、その結果どうしても特別法が要るようであれば、関係の筋にお願いして、そういう法律を作つていただくことに御努力願ひたい、こういうことであります。

○小山(亮)委員 どうもこの間十河総裁の言われたこととあなたの言われたことは違ふ。総裁はこの疑獄事件に對して、実にこの問題は遺憾にたえない、しかしどう研究しても、契約として安く貸したの、請求されたらいつでも返すという契約で貸したのだから、勢い高い料金は取れない。従つて安く貸したのだ、それが累積して、今度すわり込んで動かない、それをやろとすればいろいろの妨害が出てくる。だからこれはどうしても特別法を作らなければいかぬというので、その方針をきめて現在審議院に研究していろいろやつてゐるのだ、なるべく早く出すからというのを言われたのですが、あなたのお話だとそうでなくて、やろ

うかしらん、どうだろうかという程度なんです。それだといふ出るかかわらないのです。出すか出さないか、それがいつ出るのかというところがあなたの方で返事ができたら私は伺ひたい。それは運賃問題に對する私どもの態度をきめる上に重大な問題なんです。正確なことは、材料がなければあつてよろしくございませう。

○小倉説明員 それでは後ほどにいたします。

○小山(亮)委員 もう一つ伺つておきたいのですが、今国鉄の疑獄が起つておりますが、ああいったような財産、たとえばガード下の敷地の賃賃料、それから建設予定地であつてもうすでに鉄道は建設しないというので土地がよけいに残つておる、そういうものを人に貸してあるというふうな場合、あるいは宿舎であるとか駅の中にある売店、あるいは今は現在の貸賃で果して妥当であるか。国鉄の運賃を上げるならば、むしろそういうものををまずできるだけ許す範囲内において家賃を上げていかう、そういうような国鉄の収入をはかつておいて、それから後に運賃の値上げというふうに行かなければいけないのじゃないでしょうか。

それからもう一つ、あなたの方の方がガード下なんかの問題を調査されて、今のままで一万余坪のあの土地を直接国鉄がお貸しになった場合には、どれだけの収益が上るかというふうなことも御調査なさいますか。推定でもあなたの調査なさつておいて、なるのじゃないかと思ひますが、材料がありますか。

○小倉説明員 衆議院の決算委員会では、今後の財産貸付に對しまして

かくかくのことをやることに努力いたしますというのを話しました。それはこういうことでございませう。全部読みましようか。——法律関係だけについて申し上げます、高架下等管理の適正化に關する措置要領としての第四番目に「国鉄の固定財産貸付に關する法律關係を明確にするため、さらにその整備等を検討する。この申し上げております。それですから、これはいろいろ居住權等の問題になつて参りますので、法律は慎重にいたさなければならぬので、そういう点は研究いたさなければならぬ、こう申しております。それから用地その他の貸付にいたしましては、これは始終検討して参りまして、一定の基準がございませう。貸付料金の算定の基準がございませう。また東京と大阪に評価委員会というものが設置されておいて、その評価委員会の御意見を聞いて適正な料金で貸し付けておられますが、これも再三値上げをいたしております。

○小山(亮)委員 私の尋ねてゐるのとちよつと線が違ふのです。もう一度私申しませう。現在幾らで貸してあるか。国鉄から中間において団体が借りて、そして今最終的に使つてゐる人に貸してしまふ。それはどのくらいの値段で貸してあるかということの御調査はもうなさいますか。それから評価委員会、評価委員会とおっしゃつたが、あなたの方の評価委員会が評価される額と、現在使つてゐる者に貸してゐる額と大へん差がある。たかどうか、それを伺ひたい。

○小倉説明員 第一の直接の借り受け人から転賃のないことはないのでありまして、その最終の賃借人に対して最

初の名義人が取っておるさやは幾らか、こういうお話でございますが、それはいろいろ種々ございますので、この場所はどうかと御指定されれば……。

○小山(高)委員 全部です。総額です。

○小倉説明員 それは目下調査中でございまして、何と申しまして上野―新橋間にこま下で多分六、七百ございまして、従来の貸付人からずっと現在までの資料だけでも東京鉄道局に山のように積み上げておりますので、それを現在一つ一つ調査中でございす。それでここからこままでの区間でもお示し下されば、できるだけ早く調査いたします。

○小山(高)委員 鉄道のガード下の問題というのは、きのうきよう始まった問題ではなく、前々の国会からいつでも問題になっておったことなので、それが山のようにあって御調査ができないということになりますと、これから何年後には調査ができますか。私は総額を知りたい。すっかり御調査なさるのは何年後ですか。

○小倉説明員 何年とはわかりません。

○小山(高)委員 何カ月ですか。

○小倉説明員 これは調査でございますので、そう短兵急に仰せられても、今すぐ何カ月でいたしますとお約束はできませんが、できるだけ急速に努力いたしますのでございます。

○小山(高)委員 鉄道にこれほど国民がいろいろ疑惑の目を集中しておるのに対して、あまりにも国鉄はのんきすぎはしないでしょうか。またいざれ議會でも終つてしまえば問題が過ぎるの

だから、また与党が多数であるから、しゃにむにこの運賃値上げを強行してしまひさえすれば、といったような非常な安撫な気持ちで考えておいてになりませんが、現在の日本は明朗な政治を望んでおる。これは社会主義がいいとか、資本主義がいいとかいうようなけんかでなくて、大衆は明朗な政治を望んでおるのです。しかも私も多少とも信用したかったのは、私は戦前の役人、官吏をよく知っておるが、少くとも名譽のためには、自分が人からいやくも疑られるようなことがあつたら、これは自分が生きておられないくらしい屈辱だと感じた。あの時代の官吏の諸君の気持が今日戦後の官吏の人たちの中には、全く地を払つてなくなつてしまつたのじゃないかということとを非常に私に憂えるのです。私は、疑獄があつた、汚職があつたと言われただけで、身を切られるようないやな気持ちであるはずだと思うのですけれども、それを、もう少ししたてばそのうちに何とかなくなつちゃうだろう、そうしたらはおかむりしてまた一議会向うにつくまでいいのだというふうな、何か疑獄になつてこになつて、当りまえのような、どここの省にもあるのだから、おれの方ばかりじゃねえといったような気持ちになつたんじゃないかということとを心配するのです。ですから、きれいな政治、明朗なことをやらなければ国民は信用しません。運賃を値上げするとかなんとか言つたつて、片方に何をやつたかわけのわからぬことをがしゃがしゃやつて隠しておいて、それで足りないから上げる上げろといったような請求をされるような感じを国民がしております。それはあなた方は大

衆の前に立つて、国鉄の問題で街頭で大衆の声でも聞いてごらん下さい。大へんなことを言つておりますから。それを考えまして、もうこれからはこんなことはいたしません。あれからはいたしませんということを私は聞きあきた。もう今までの議會に鉄道會館問題、洞爺丸問題、紫雲丸問題、またこいうような問題、参議院問題と、毎議會あなたの方の總裁が声をふるわして国民の前に申しわけないと言われないことはない。それを言うといか月くらいは悲壯な顔をしておられるけれども、それが過ぎるとけろりと忘れちゃつて、またその次の事故が起きてまた申しわけない。これじゃどうもあまり無責任過ぎると思うのです。そこで私も今度はこういふことはやらないというならば、どうしてもそういう間違いが起るはずがないといったような何か一つ作らなければならぬのです。非常立法だとか、特別立法であるとか、とにかくそういうものを作つて、これからはこうなることなると納得せしめなければ無理じゃないでしょうか。それを私は伺つておるのです。たとえば今のこのガード下の問題でさやをこれだけ取られた。これを法律でなくせばこれだけの収入があるということになりますれば、それだけで運賃を値上げしなくても済むじゃないかという気もするのです。そういう点から考えまじ、もう少し納得のいくような材料を私どもにお示し願ひたい。私もは聞きたいことも聞けない。聞けば知らない。よくわからない。きようは材料を持ってこなかった。大臣に聞けばまだ勉強してないと言ふし、次官に聞けばおれの前だから知らないと言ふし、それじゃ

めちやくちゃです。委員會を休んでいた方がいいと思ふくらいです。私どもが納得のいくような材料をお示し願ひたい。ですから今おつしやるガード下の問題ですね。大づかみでいいから大体どのくらいのさやが中間の団体に付いていくかくらいお示し願ひなれば、何が山のようにあるか知らないが、山のように書類があつてわからない。じゃどうも話になりませんね。一つどうか誠意のある御答弁を願ひたい。

○小倉説明員 今回ガード下で不正容疑が起りました点については、実は運賃値上げをお願い申し上げておるときに、そういうことが行われつゝあつたということを承知いたしました。ほんとうに一番情なく残念に思つたのは、国鉄と申しますが、總裁だつたらうと思ひます。私もまことに身を切られるようなことでございまして、それで總裁は、それに基きまして議會にもおわびを申し上げましたし、今後の施策としてはこういうことをいたしますとお誓ひしましたのがこれでございす。先ほどの前段にございするが、高架下等管理の適正に関する措置要領といたしまして、一が「三月中旬に部外学識経験者及び関係官公庁職員をもつて構成する特別委員會を設置し、高架下管理の適正化に関する基本方針を樹立する。」二が「東京都区内の土地建物、高架下管理の現場執行業務の強化をはかるため、三月十五日をもつて東京鉄道管理局に管財区を設置する。」三「現在の不法占拠対策関係については、関係官公署の協力を求め、行政権の発動、訴訟等の手段により積極的解決を推進する。」四が先ほど申し上げました「国鉄の固定資産貸付に関する

法律関係を明確にするため、所要の規定の整備を検討する。」こういう決議ができました。特にガード下について不正事故の二度と起らぬように強力に進めて参りたい、こういうことでございす。

○淵上委員長 松尾トシ子君。

○松尾委員 先ほど島山先生の御質問に対して、小倉副總裁の御答弁がございましたときに、戦前は運賃は諸物価と見合つておつた。戦後になつてから、あるものは二倍、三倍、あるいはそれ以上だけれども、国鉄は百五十倍、こういうお話がございましたけれども、戦後になつてからの低額所得者が非常に多いところへ、まだまだそういう人たちにおきましては、エングル係数も高いといふときです。それから、戦後と戦前とを比べてみますと、家計費に交通費がどのくらい占められているかといふことは、戦前が一・三%、戦後は二・七%になつておるというふうな、朝日新聞の論説委員が発表しているのです。こういう点なんかもございすから、なかなか今回の運賃値上げには承知ができないという大衆の世論ではないかと思ふのです。副總裁のお話を聞いておりますと、運賃はまだ安いから上げる余地があるというふうな聞えるのですけれども、こうした都市中心の生活の内訳をお話ししたり、あるいは聞いておる人たちは、はどうしても納得できないし、私たちがなんかは横浜から通つておるのですけれども、毎日々々みなサラーマンは立ちんぼで行つておる。ああいう人たちの内容はのつきりしない運賃値上げなんか、恥かしくてちよつと言えないという状態にあるのですから、この点

も含めてお考えの上、今は決して生活費の中の交通費というものは、そんなに安いものではない。特に低額所得者の場合には安いものではないということ、よく念頭に置いていただきたいと思うのです。

○小倉説明員 私の実現があるいは悪かったのかもしれませんが、先ほど申し上げましたのは、運賃値上げで御迷惑をおかけいたしました、どうして赤字が出るのかというふうな御質問に対してお答え申し上げましたので、運賃値上げは当然であるというようにお聞き取り願わないようお願いしたいと思ひます。これは当然であるというのではなく、お願い申し上げておるのでございます。それから家計費に占める交通費の割合はたしか現在でも二割ぐらいだと記憶いたしております。大体一番多いのは、もちろん飲食費でございます。そして、これが四六・九%になっております。資料を差し上げましたので、あるいは御承知だと思ひますが、詳しいことは別といたしまして、交通通信費が三十年代で一・八%になっておりますが、これは交通通信費でございまして、通信が相当入っております。この内訳は存じませんが、また交通費といたしましても、この中には私鉄に乘られる方もあるし、バスに乘られる方もあり、そういうのを全部ひくくめまして、交通通信費が現在の生計費中一・八%になっておるわけでありま

○淵上委員長 本日はこれにて散会いたします。

午後五時二十三分散会