

實際効果的な運営をいたしたいということでございます。ただいまのような御懸念は全然ございません。

○久保委員 御懸念はございませんというお話であります。私からお尋ねしたいのは、それでは労働強化あるいはサービスの低下はこの支社制度の強化というものは全然含まれておられないのだ、こう了解してよろしいわけですか。

○小倉説明員 その通りでございます。

○久保委員 それからもう一つこれに関連してお伺いしたいのは、先ほど申し上げた公共性と企業性の調和の問題であります。現在の国鉄の経営の中では残念ながら調和がとれてない、こういうふうには私が見ているわけですが、たとえば今の姿は、企業性は内部の労働強化あるいはサービスの低下によってわずかにこれをやっつけていく、公共性の方は野放しといつては大へん語弊がございますが、野放しの姿で強要されている、こういうふうには思っているわけですか。一つの例であります。法律に基いて傷病軍人の無賃といいますが、運賃の減免がございまして、これなども全額を国庫からもらつておられない。これは小さいものであります。これなどもおられない。あるいは政策的な運賃割引についてもこれは全部国鉄自体がしよつてゐる、こういう形を置き、さらには新線建設という問題がございまして、新線建設も今後の交通政策の上から鉄道でやらなければならぬ地区ももちろんあると思ひます。これはたとえば採算が合わないでもやるべきだと思ひますが、そうでなくて全体的な日本の交通政策からいつても、あるいは今後の

の交通政策からいつても、鉄道でない方がよいというのにも政策的に新線建設が強要されている。これが膨大な赤字を生じてくるというふうな面があるわけですが、これを処理しないでおいて支社制度あるいは線区別の経営合理化をやりやうにしても、なかなか国鉄の健全な発達は望み得ないのじゃないか、こういうふうには私に思ふのです。それに対して運輸省並びに国鉄ではどういふふうにか考へておられるか、その点をお伺いしたい。

○山内(公)政府委員 ただいまのお話は非常に根本的な問題でございます。パブリック・コーポレーションにおける公共性と企業性の調和というところはいろいろな面でも問題にございまして、そのために政府もそのための審議会をたびたび開かれまして、検討いたしておるところでございます。根本的に言へば今言いましたような公共性を要望されるときは、企業性におきましても十分発揮をしなければならぬのだといふことでございます。これはなかなか困難ではあるが、どうしてその調和を見出さなければならぬ。それでたびたびのそういった審議会の答申におきまして、それらの点が多々取り上げられておるわけでございます。今回の支社制度の強化というの、独立採算制に近づけるための一つの方法として、審議会からの答申に基いて、運輸省におきまして立案し、今御審議を願つておるわけでございますが、ただいま御指摘のようにこのパブリック・コーポレーションの形を完成させるという問題につきましては、まだいろいろな問題が残つておりま

す。運輸省といたしましてもそれらの指摘されたものを一つ一つ研究しまして、成案を得たものから実施に移す予定にいたしておるわけでありまして、ただいまのような点につきましては十分検討をいたしたい、さうに考へております。

○小倉説明員 ただいまの運輸省からの御答申の通りでございますが、御指摘のように国鉄は公共性と企業性という、両方の使命を課せられております。これは実は率直に申し上げますとほとんど相反する使命でございます。公共性に徹すればとなく企業性の方からいへば公共性がとげられるというふうな点がございまして、しかしこれは国鉄というものに課せられた宿命ではないかと考へております。私もこの宿命のもとに公共性と企業性をできるだけ調和して参りたい、こう考へて努力を続けて参つたのでござい

ますが、もともと国鉄は国家事業から公共企業体になりましたので、その国営の時代は公共性に徹しておりました。ただいままでかえつて部外からいろいろ企業性の御指摘を受けておりますが、決して企業性によつて現在の公共性を失うあるいは目に立つほどの欠点が出て参つたものと考えませんが、ますます私どもは公共性を見ながら企業性を推進していかなければならぬのじゃないかと考へております。ただいまの傷病軍人は御指摘の通りでございますが、新線建設、そのほかにも通勤の割引とか、いろいろございまして、これはやはりただいま申し上げましたように鉄道がしよつていかなければならぬ公共性の一端だ、こう考へてお

るのでございます。ただ新線建設や割引について申し上げますと、昭和三十三年に運賃値上げをしていただきましたが、そのときにはこういうふうな公益性による損失も全部ブールにいたしまして、運賃値上げを認めていただいたのでございまして、この点については国鉄としては不足がないと考へております。将来の建設線あるいは割引等につきましては、これは赤字のその部分については不足して参る点もござい

ますが、さういふ点につきましては、いろいろ収入の増加をはかつてカバーして参りたい、かゝうに考へております。○久保委員 公益負担の問題は、もちろん現在の国鉄が全然公益負担をしないといふことではいけないと思ふのであります。これはやはり国家の政策あるいは要請、こういうものに基くものであります。当然それに見合つたものは国家予算として組んで国鉄に移すのが妥当ではないか。さういふ努力は運輸省等でもちつともしておらないのではなからうか。さうしてやむを得ず国鉄は、企業合理化という名のものとにその赤字を克服するのだといふことで、線区別にあるいは管理所別に単位を置いて、あるいは今度の支社を強化して、そこで何とかやつていこう、こういうことなどで、これを全然否定はいいたしませんけれども、それだけでは国鉄の万全の運営は私にはできないと思ひます。限界があるのではなからうか、こう思ふのです。よつて運輸省の方にお願いしますが、さういふ努力はたとえば来年度予算の中でしたのかどうか、ちつともその答えは出さな

いのか、どうですか。

○山内(公)政府委員 御指摘の通り、たとえば新線建設という場合に、現在行われております新線建設のほとんど大部分は、赤字になるというふうなところでございます。これらに對しましては、運輸省は毎年、その新線建設の利子の補給という点につきましては、財政当局にも十分話をしておるわけでございますが、まだ遺憾ながらさういふ点は認められておらないわけでございます。ただ新線建設が非常に多くなつて、さういふことは、結局赤字路線が相当ふえてくるという状態であり

ます。御指摘の通り限界というものを考へなければならぬ。それらにつきましましては、将来さういつた国鉄の負担にならない。あるいは現在のよりもっと軽減された姿になるかといふことはさらに検討いたしたい、かゝうに考へております。

○久保委員 この支社制度の強化について、一つだけ最後に念を押しておきますが、先ほど副総裁の御答申では、サービスの低下とか労働強化とか、さういふことは全然考へておらぬといふことであります。実際は、相反する二つの性格を持ちながらやつていく国鉄としては、どうしてもいろいろな方面からの勧告もあり、もう少し合理化しろ。合理化しろといふのは安上りにしろ、こういうことで、当然そこでは公共性は全然排除できないといふことが企業性を追求する。合理化といふのは名前をかえて言えば簡便にしていくといふことでしよ。そこで私が一番心配するのは、今度の支社制度の強化という、ますます一つの見方があると思ふのでありますが、もう一つの見

方は、そういうことで支社単位の独立採算を強要していくところにとられたのでは、大へんな間違いだと思ふのです。むしろ今運輸大臣、運輸省あるいは国鉄総裁も考えていたのだといひは、公共性と企業性の調和を国政の中で考えてもらわなければいかぬといふことだと思ふ。この点は念を押しておきたいと思ふ。

次に、部外出資の問題であります。が、今度新しくバスターミナルといふことだと思ふ。これはバスターミナルと法律は限定いたしておきませんけれども、今度どういふ限界まで伸ばしていくのか、その予想はどのくらいでしよう。それを一つ……

○山内(公)政府委員 現在法律に考へておきますのは、国鉄と他の運送事業者が使用する輸送施設といふことに限定をいたしておるわけでありまして、この法律の意図いたしておきませんところ、国鉄と他は膨大な資本を持つておる公社が無制限に投資ができるということになりますと、一般経済に対して好ましくない影響を及ぼすこともあり得るということ、一般にこの投資の対象を限定をいたしたわけでありまして、現在までのところ、国鉄が投資いたしておきましては帝都高速交通交通団、これは法律によりまして投資いたしておるわけでございます。この法律で考へておきましては、直接には、ただいま御指摘のありましたようなバスターミナルを、ほかの業者と一緒に作るといふような場合に投資を認めようといふのが、具体的に考へておるかどうかでございます。將來こういふような投資を無制限に認めようという意思はございませんで、

その法律にもありますように、予算に上げ、かつ運輸大臣の認可というように、嚴重に縛つて運用していくわけでございます。具体的にどういふのがあり得るかといふことは、ちよつと言ひにくいわけでございますが、たとえば將來私鉄とか運送事業者と一緒にコンテナといふようなものを作つて、その経営をする会社が出来るというやうな場合が一例に考へられるわけでありまして、これはやるといふ意味じやなくて、しいて考へるといふ意味じやなくて、要は、国鉄が自分でも持つた方が有利であるといふやうな場合に認められるものでありまして、国鉄が独自で持つ施設はこれの中に入つてこないわけでございます。

○久保委員 そうしますと、たとえば外国の鉄道にあるように、車両に投資をしてその車両を借り上げてやるというやうなことは考へてはおらないのですか。○山内(公)政府委員 そういふ場合に、外国の鉄道におきましては、寝台車を供用するといふやうなことは、日本の私鉄でもあり得ませんし、一つの輸送施設を国鉄だけでなくして、多くの交通業者が共同で使うという場合でございますので、あるいは貨車といふやうな場合には考へられるかもしれませんが、ちよつと貨車の場合でも、今の私鉄の状況と国鉄の状況と考へますと、急にそれはさういふ例に入るかどうかは疑問だらうと思つておきます。

○久保委員 当面バスターミナルといふやうなことであるようですが、バスターミナルは、来年度どの程度考へておられるのですか。○小倉説明員 バスターミナルにつきましては、最近各方面でその必要性がだんだん認められてきつたやうに聞いております。バスターミナルは、利用者の方々が非常に便宜を得られるので、最近のようにバスが相当高度に発達してきまして、大きな都市におきましては、駅前に限らず、その都市の格好の地に共同でターミナルを作りたといふやうな、いろいろの御意見があるやうに聞いておりますが、まだ、この都市、どの都市ではつきり計画が具体的に進められておるといふことは、承知いたしておきません。

○久保委員 部外投資の問題であります。これは輸送施設の共同というところでありますけれども、志免炭鉱の払い下げといふか分離といふものと関連して考へると、どうもわれわれは割り切れない気がするわけですが、自分の理屈はつけようでありまして、自分の持つてゐるやうな財産、しかも使う品物、これを部外者に片方では渡し、片方では今度は新規にやつていくんだ、投資していくんだといふことは、当局並びに運輸省はどういふふうに考へておるか、その点お聞きしたい。

○山内(公)政府委員 ただいま例にあげられました志免炭鉱というやうな事業と、今度の法律で考へておきましては、投資の対象とは、全然われわれはそれの対象は違ふやうに考へておるわけでございます。志免炭鉱といふやうな直接輸送に關係のない事業といふものにつきます。たゞたゞ当委員会でも問題になりましたように、審議会あるいは行政管理局から、国鉄の経営から切り離した方がよいのではないかと回答をいたしておるわけでございますが、今回の法律で考へましたものは

直接輸送に必要な施設でございます。その点で考へ方が違ふやうにわれわれはこの日本国有鉄道法の一部を改正する法律案の条文では書き分けておるわけでございます。

○久保委員 今後のことであります。今からとやかく申し上げるのもないですが、こゝろ法律ができる当初は、たとえば御説明のあつたやうに、今はバスターミナルといふことに限定してゐるやうであります。だんだん拡大解釈しまして、国鉄が片方で企業性を發揮するといふこと、そういうものに理屈をつけて、何か国鉄の資産が食われるやうなことも今後出てきやしないか、政治的に利用される場合も出てきやしないか、こゝろいふ心配をしておるわけですが、この点はあらかじめ御忠告を申し上げたいと思ふのです。

それから前に戻りますが、今度理事の点は支社の数、六ですが、六人をふやすのであります。もし今後新しい支社ができるとした場合に、それは定員外でありますから理事になりませんが、そうしますと甲乙の差がつくやうであります。これはどういふ工合に考へておるのですか。

○小倉説明員 仰せの通りに、今後できます支社につきましては定員がございせん。しかし、これは私どもの方としてしましては、同じやうな権限も与えまして、待遇も關係諸方面とお打ち合ひしたやうなものを考へまして、その間に権限の差異はつけないやうにしたいと思ひます。それならば、どうして全部理事の定員をとらなかつたのかといふやうな御質問がこの前も当委員会でございますが、公共企業体の理事の定員配置といふものはいろいろむづかしい点もございまして、まずこの法案を提出いたしましたときに現在する支社の数だけをお願いいたしまして、また次の新しく増設される支社につきましては、その成長の工合も見えていたしまして、またいろいろお願いする機会もあるかもしれない、かゝうに考へております。

○久保委員 それでは、支社長に権限移譲なんでありまして、ほとんどの権限をこれは移譲することになりますか。○小倉説明員 国鉄は、やはり本社におきまして重要な仕事はもちろん今後もちまして参りたいと思つております。その重要な仕事と申しますのは、国鉄の長期計画あるいは近代化計画といふやうな根本的な問題の調査、研究、計画立案、その推進といふやうなものは依然本社でいたして参らなければならぬと思ひます。それから国鉄全体に關する予算、決算事務はもちろん本社でいたさなければなりません。そのほか、あるいは電化でありますとか、ディーゼル化でありますとか、あるいは線路増設でありますとか、いろいろ輸送、營業その他の面でやはり根本的な問題がございまして、さういふものはやはり中央の本社でいたして参らなければならぬと思ひます。それが、それ以外に本社のワクの中におきまして實際作業するあるいは運管をする、工事をする、あるいは品物を調達するといふやうな業務につきましては、できるだけ広範囲に支社に権限を移譲したい、こゝろ考へております。

○久保委員 この各支社における独算制ということですが、これはど

ういうふうにおやりになるわけですか。

○小倉説明員 実には独算制という字句が実際当てはまるかどうか疑問に思っております。と申しますのは、支社におきまして、収入がよい支社と悪い支社がはつきりいたしております。たとえば北海道の支社におきましては、大体六、七十億の赤字というものは、これは宿命的に負わされております。また逆に、関東支社におきましては、二、三百億の益金というものが大体予定されております。従いまして、いかには有能な人が北海道へ参りまして、これを厳格な意味の独立採算で赤字を消すというところはとうてい不可能でございます。でありますから、あるいは独算制という字句の使い方が必ずしもびつたりしなかつたのではないかと実は考案中でございますが、この意味は、予算を北海道なら北海道の支社にワクとして落しましたときに、その予算の運用をできるだけ効果的に使いつて、あるいはその土地の事情に必ずするよう予算の配分をいたしまして、できるだけ効果を上げる。その結果によりまして赤字を減らす。逆に申しますれば、関東におきましては、予算の有効な配分のために、従来よりもなるべくよい収入を得られるような有効投資を考えてもらいたい。そういうふうな意味合いで、実は少し当てはまらないのでございまして、独立採算制といったような字句を使った次第でございます。

○久保委員 今のお話と関連して、褒賞金制度というのがございます。あれ

は自然現象ではないですが、たとえば都会地は自然にもうかるのです。そのもうかるところと、北海道のようにうからぬところという差が出てくるわけなんです。その褒賞金制度で何か労働者をつつていくという考えがそこに若干でも含んでいるとするならば、これはどうも困つたものとわれわれは思うのですが、その褒賞金制度というのはどういうことを考えておられるのですか。

○小倉説明員 実には行賞の意味でございます。今まで褒賞金と申しますと、期末手当のようなことをする慣例がありますが、期末手当あるいは業績手当というものは、国鉄の職員全体に通ずる問題でございます。これは本社で一本で定めるという立て方でございますが、ここに褒賞金と出しておりますが、褒賞金で賞を行つ、まあ褒賞金でございますが、それはたとえば階級手当がけをしてまでお客さんを救つた、あるいは非常に有効な発明をしたとか、そういうふうな個人々々で特殊に功績があつた場合には、支社長限りで出す。一人当り七千円でございますが、金額は別といたしまして、その程度の褒賞をすることができるといふことでございまして、一般の北海道の職員には全部で業績手当を幾ら出す、東京では幾ら出す、そういうことではございません。

○久保委員 ちよつと私の尋ね方もまづかつたかもしれませんが……それ、そういう形でなくて、たとえば関東の支社長は非常な財源を持つてゐる。たとえば差引純益これだけ上げればこれだけはお前の範囲において使え——使えといつても、それはもちろんむ

やみやたらに使うわけじゃないでしょうが、そういう仕組みを今やつておりますか。

○小倉説明員 先ほど申し上げましたように、東京はもうかる、北海道はマイナスであるというのには宿命でございます。毎年北海道では大体赤字がこれほどであるのが普通である、あるいは東京ではこのくらいの利潤が上がるのが当然であるといふことで、本社で調整をいたしております。つまり北海道でも六十億マイナスがいくということをやめますれば、六十億マイナスでありましてこれは百点満点でございます。それから関東支社におきまして三百億利潤があるといふことでございまして、三百億が欠けましたらこれは百点以下になるといふことでございまして、あらかじめそのときのその支社の収益性というのを考慮のうちに入れておりました、この褒賞と申しますのは決して利潤分配の意味ではございません。

○久保委員 それじゃその問題で最後にお尋ねしますが、予定収入を上回る純益が出てきたという場合には、支社長に割り戻しと言つちや語弊がありますが、その一部を権限内で使つていい、こういう制度が今ございすか。

○小倉説明員 予定以上に増収がありまして、その一部は、その一部は管内の工事費に使い、あるいは修繕費に使うというふうな割り戻しのことは実施いたしております。

○久保委員 その割り戻しがいかに悪いかは別にしまして、そこで何かいろいろな問題がありはしないか、こういう心配をしているわけです。それがたまたま労働強化になり、あるいは地方

によつて甲乙の差がついてくる、こういうことがあると思ふのです。それで私は一べん御研究——私もこれはいいか悪いかわかりませんが、結局平衡交付金制度のようなものを、六支社ございまして、こういうものについて一つ考えてみたかどうか、もう少し合理的なものを考えてみたかどうか、どう思ふのです。予定収入より上り上つたならば、これはお客さんや荷物が来なければ当然上らぬのですから、たまたまそこが何かの工合で予定よりも旅客、荷物があつたといふことのために何かかかればなされるという方法ばかりでございと思ふのです。そのために、予定収入より上らぬといふのは、出荷誘致をやつていふことではない、限られた人員ではなかなか容易でない面もあるし、置かれた環境によつても、そういう条件で違つてくるというところは、非常に甲乙の差が出てくる。だから、そういう平衡交付金制度というのはいかに悪いかは別にしまして、もう少し合理的に考えてみたかどうか、どう思ふに思ひます。

○小倉説明員 そういう点は、私もいろいろ研究してみますとむずかしい点が多々ございすので、こういう点はさらに研究を深めて、改善してみなければならぬとかねがね思つておる次第でございます。今後さらに研究いたすことにいたします。

○堀内委員長代理 高橋清一郎君。○高橋(清)委員 久保氏のたゞいまの御質疑と関連することが相当あるので、今回の改正の大きなねらいとしまして、だいた御質疑もござい

ましたが、国鉄経営改善のための支社制度をうんと強化しまして、支社長に相当の権限を与えて、事業の能率的な運営を確保するといふことと、特定の事業に投資することができるようになる点にあると思ふのでありますが、その通り、そのままに解釈してよろしいかといふことをまずお伺ひしたいと思います。

○山内(公)政府委員 その通りでございます。○高橋(清)委員 もう少し具体的に、しからは支社長にいかなる範囲の権限を持たせるお考えであるかといふこととありますが、私たゞいまの久保氏に對する御答弁の中でまだいろいろはつきりしませんところがあるのです。一つ例を申し上げますと、関東支社長の東京駅長に對する任免権と申しますか、これはどうなるものであるか。私は新潟でございまして、新潟の駅長に對する任免権は支社長でございすか。このラインをどこに引くかといふことを少し具体的ににお聞かせ願ひたいと思ひます。

○小倉説明員 東京駅長は特別の身分でございますから、それは本社でいたしますが、ほかの大部分の駅長は支社長限りでございすことになつております。

○高橋(清)委員 新潟駅長は新潟支社長で……○小倉説明員 できます。○高橋(清)委員 そうした権限を縦横にふるわせるためには、国鉄経営の性質から見まして、常に国鉄中幹部との間に十分な連絡を持たせておく必要があるといふことは言うまでもないので

現在の支社長に新たな積極性を与え、
して能率的な運営を行わせるために
は、運輸の実情、地方経済の状況などか
ら考えてみまして、適切な業務担当区

あります。いろいろ御考究になります。

た結果、先般の委員会でもお話のあり
ました新潟と高松と広島を支社にする

というふうな御言明があつたと思うの

でありますか、そのように解釋していかどうかということでもあります。

○小倉説明員　そういう予定でお持ちな

○高橋（清）委員　予定でありますか。

○小倉説明員　　そういう考え方で進ん

で抱きます。

○高橋（清）委員
関連いたしましたして、

しからは新潟支社の場合、実現するも

のといたしまして、新潟支社の担当
域はどこになりますか。

○小倉説明員 ただいま一応考えてお

ります。区域は現在の新漁局でございす。

○高橋(清)委員　ただ管理局が支社に

昇格したという程度のことでは、先ほど申しました円滑な国鉄の運営という

ようなことに関連しまして、正しいき

め方、適當なきめ方というふうな解釈に当らぬだろうと思ふのであります。

そういうふうな趣旨にはならないだろ

うというふうに思われるのであります。が、将来しからばせつかく新潟に支社

を作る場合にはこのように実は考えて

いるんですよという御腹案がございます。したち御披露願いたいと思うのであります。

来す。

○小倉説明員 仰せの通りに一つの層が支社になるといふことは徹底した措置

五

置ではないと思ひます。ただその場合に、やはり一局でありまして支社ができませんればそこに支社長権限が拡大されますし、しかも本社との連絡がよくなるという意味合いでもちろん効果はございますが、普通考えますれば、一つの局が支社になるという事は物足りなく私どもも考える次第でございます。ただ新潟について申し上げます。国鉄としては裏縦貫——日本海岸線とも言っておりますが、裏の縦貫鉄道の強化ということが必要でございまして、これには日本海岸線強化期成同盟会というのができておることも承知いたしております。私どもは新潟の支社ができましたらこの裏縦貫全体の強化というのを使命に考えて参りたい、かように考えます。ただいままだいろいろ局の問題がございまして、局の問題もあわせて考えますので、必ずしも新潟支社のはつきりしたあり方を定めるわけには参りませんので、局のあり方も至急研究いたしましていい姿に持つて参りたい、かように考えております。

○高橋(清)委員 理事は部外に對して何らかの代表権を持つものであります。もし持つものといふとすれば理事支社長と理事にあらざる支社長との間に代表権の差がでべきはないかという疑問が出てくるわけでございまして、これについて伺ひたい。

○小倉説明員 今回の法律では法律上の代表権を支社長に与えておられます。また従来の法律では理事にも与えておられます。代表は總裁だけという事になります。ただ実際問題として国鉄を代表して部外の方々と折衝し、協定をし、契約をするというよう

なことににつきましては、いずれの支社も同じになることは御承知おき願ひたいと思ひます。

○高橋(清)委員 この際でございますから私お尋ねさせていただきたいと思ひますが、アメリカのこうした例はどの程度の現象を持つておるかということをお聞かせ願ひたいと思ひます。

○谷説明員 アメリカそれから諸外国の例につきましては私の方で調査をいたしておりますが、何分にもアメリカの例で申し上げますと経営の姿がこちらと違ひまして、私営でございまして、いろいろな点で比較しにくいかと存じますが、たとえば大きな鉄道で申しますとペンシルヴァニア鉄道でございまして、あるいはニューヨーク・セントラルでございまして、かようなところは、この四、五年前に大幅な権限移譲の組織改正をやはり行なつております。現在鉄道会社のみならず、分権化ということが世界の鉄道経営の趨勢になつておりました。いろいろな点で個々の権限につきましては比較しにくいのでありますけれども、原理はやはり地方あるいは現場になるべく権限をおろすということで組織改正が行われております。

○高橋(清)委員 私の御質問申し上げました中心課題の本音と申しますか、そこは理事の増員につきましてぜひ特別の御配慮を賜りたいということでありまして、ぜひ当委員会におきましては法案を上げます場合におきましては附帯決議として御採用賜りますようお願い申し上げます。

○堀内委員 ただいま高橋委員からの質問の問題に関連しまして一つお伺ひ

したいのですが、先ほど副總裁の御答弁の中にも、この支社の行政区域に關しては、現在のいろいろの不便な問題を直すように検討したのだというお話でありまして、ぜひそれを十分にやつていただきたいと思ふものであります。そこで一つ具体的な問題を伺ひたいのですが、現在長野の管理局はどの支社についておられますか。

○小倉説明員 中部支社でござい

す。○堀内委員 中部支社という名古屋と思ひますが、そこで今度新潟の支社ができるというよりな場合に、単に現在の新潟の管理局の区域だけというのでなくて、長野の管理局というよりなものの区域も新潟の支社の中に含まれるというよりなことが望ましいと思ふのでございまして。と申しますのは、御承知のように私は出身が山梨県でございまして、山梨県のごときは現在管理局が三つになつておつて、甲府の付近までは中央線は東京、それから甲府のちよつと向うの、たしか韮崎と思ひますが、その辺から以西は長野、それから南甲府の辺からは静岡ということになつておるのであります。今度新潟の支社というよりなものに長野の管理局をお加えになつて、それに伴つて山梨県の中の甲府から富士見ですか、小淵沢ですか、あの辺までのものを東京の方へ戻して、長野の行政区域だけ長野の支社に移して新潟につけるというよりなことはどんなふうにお考えになつておられますか。

○小倉説明員 具体的分局の分界、あるいは管理局の改廃というよりなものにつきましては、ただいまこれから真剣に調査をいたさうということござ

いまして、具体的にはまだお答え申し上げられませんが、従来かつて四十九の管理局にしましられたのが、現在二十七の管理局にしましられた際に、いろいろ曲つた姿が出ておるといふことは重々承知しております。山梨県のごときはその例だと存じます。一つの県が三つの管理局に分れておられますと地元の方々が非常に御不便になる。それとまた半面国鉄といたしましては非常に不便でございまして、たとえば甲府中心の輸送をどうするかという場合には、一々三管理局が集まらなければ計画が立たぬというよりなことで、国鉄といたしましては非常に不便を感じておりますので、こういう点につきましては慎重に研究の上、できるだけすみやかに是正いたしていききたい、かように考えておりますが、そういうことが山梨ばかりでなくほかにもございまして、あわせて研究して参りたいと思ひます。

○堀内委員 ただいま副總裁の御答弁のような問題は、われわれも現地の人たちがたびたび聞いておるのであります。この委員会におきましては先般川野委員から、宮崎県の例等たびたび質問があつたような事情であります。そこで同時に支社ができましたら、その下部機構というものがそれに伴つていかなければだめだということでも今さら申し上げるまでもないことであると思いますが、ぜひこの辺につきましてこの際抜本的な御検討をすみやかにお願いしたいと思ひます。これで私の質問を終わります。

○久保委員 主計官がお見えになつておりますので、旅客船公団法案の質問の前に、先ほどの質問に関連して大

蔵省の主計官に伺つておきたいと思ひます。

先ほど国鉄の経営について国鉄並びに運輸省にお尋ねした中で、公益負担の問題があるわけですが、一つの例として、たとえば傷痍軍人の運賃の問題ですが、これは法律では全額国庫が負担するんだという事になつておられますが、全額どころか半額くらいしかこれをお出しになつておられぬようでありまして、大蔵省としてはどういう見解をお持ちになつておられるのでしょうか、この点を一つ。

○鹿野説明員 戦傷病兵の負担金は、法律でたしか国が全部持つことになつております。予算も必要額相当として計上していることは私は考えております。実績的には若干少いというよりな面が出てくるかもしれませんが、たしか必要相当額を予算に計上いたしておると考えます。

○久保委員 必要相当額というが、これは全額国庫負担というのは精算額だと思ふのですが、そうきつちりした精算額でなくても大よそ見合つた額だと思ふのです。われわれが調べたところによりますと、九千万の運賃額に對して三十二年度はたしか二千八百萬、差引六千二百萬を国鉄で負担しているようになつておる。これは九千万の背中で国庫負担が二千八百萬では、法律の手前からいって少し恥かしいのじやないかと私は思ふのです。これは一つの例であります。そこで、国鉄関係の御担当でありますから国鉄のことは十分御案内だと思ひますが、私から申し上げる必要もありませんが、私にもかくにも公共性と企業性を同居させておく今日、この調和はなかなか困難だと思

のです。そこで公共性を全然排除して、今負担しているものを全部国鉄にやれば企業性一本になりますから問題はありませんが、それではまた国鉄の使命ではないかと思うのです。そこで国策による、たとえば今のようなものがあるいは身体障害者の問題、あるいは貨物運賃の問題というような国家の政策によるものは、せめて原価くらいは国庫で負担すべきではなからうかと思うのですが、主計官のお考えはいかがでしょう。

○鹿野説明員 確かに国鉄は公共性と企業性の二面を持つてゐるわけですが、むしろそのうちで企業性というのの能率的な手段として企業性という形をとったというふうには私個人的には割りと切った解釈をいたしております。そこで今おっしゃられた公共性の追求の問題ですが、たとえば山奥の新線建設といったような問題もあるかと思ひます。元来公社という形で発足しまして、現在一億何千万かの資産を持つておりますが、出資金はたしか八十億くらいですか。ただ再評価した後の資産というものが減価償却を引いてたしか一億何千万がある。これはむしろすべて国の財産であるものを全額出資しているわけですね。出資にいたしまして、公社の性格からいいますとそれに對する配当を要求してゐるわけでもございせん。事業体といたしましていろいろの税金その他においても免除されてゐるという点がありまして、いわば非常に大きな国の資産を国鉄に一種の信託をして經營をしていただいて、そこに上つてくるいろいろな利益

共性というものがあつて、いろいろな公共性というものは、いわばあげて一方の公共目的の達成のために費されてゐるかといふふうな考へておきます。たとえば言いますと、東海道では非常に大きな利潤をもちこんで上げておられます。その利潤はすべて国に巻き上げるわけではございません。やはりそれが不採算線の方に費されておる。よく言われますが、おそろく国鉄の七割近いものは赤字路線になつておる。赤字路線と幹線の黒字とが一緒になつて、全体として一つの公共的な目的を達成するために運営されてゐるというふうな考へておきます。特別にわざわざ税金をもとにした国からの出資あるいは補助金、利子補給というふうな形において、金、利子補給に、やはり国鉄は国鉄自体として出てくる利益から公共的な目的を達成していくというところに、一つの企業体の形をとつて全体を能率的に公共的な目的を達成していくというゆゑがあるのじゃないかというふうに考へます。

○久保委員 御説なるほどごもつともな点もあるのですが、利潤を公共性に投資していくというところは御説の通りだと思ふ。ところが残念ながら、利潤というものがその前に切られてゐるという形があるわけですね。先ほど申し上げたような問題が、これの全部を負担するといふのではなくて、限界を置かない限りは、たとえば旅客運賃なら旅客運賃の値上げによつて国鉄經營を先般まかなつたわけですね。ところがそれを即今度は公共性の方の投資に振り向けていく、あるいは通勤輸送の緩和であるとか、幹線輸送の増強に振り向けていくのが当然だと思ふ。そこに公共性というものがあつて、もう

かつたものを配当に持つていくとかあるいは国に納めるというのでなく、そのまま国民に返していく。ところが国民に返すといふところまでいかなければ、その前に国策の名のもとにしつぱを切られるといふことで、そのしつぱを切られるといふことで、たとえば毎日切符を買つて乗つておる大衆に、景気が悪くて、三十三年度も予定収入までいかなければ、赤字だ、そういうもの穴埋めは運賃値上げによる。運賃値上げによつて老朽設備の取りかえあるいは幹線輸送の増強ということになつていくのではなからうか。せめて国民の財産を投下してゐる国鉄だから、企業性というものは主計官がおつしやるような意味でとれば、それ以前、たとえばこの法律に出ておるようなこゝろ、あるいは政策的な運賃割引、こういうふうなもののについては国策だから国家の手によつてある程度補ひをつければいけないのじゃないか。早い話が、運賃を負担する国民大衆の背中に乗つたて公共性を追求してゐるというふうな姿も見ようによつては出るわけですね。こゝろいふ点の一つ何となく少く考へてほしいものだと私は思ふのです。これは要望ですが、いずれその問題についてはまた申し上げます。

○久保委員 ほかの公社等も同様で、電報はたしか四十億が二十億といふところまで減つてゐるかと思ひます。

○久保委員 国鉄全体の予算あるいは財政からいけば、実際は大した金利ではないと思ひます。しかし電報が二十億で国鉄が四十億だといふのはどういふ考へでやつておられるのか、われわれには理解しにくいこと、もう一つは、当座預金のものがあるといふことが、国鉄は百五十億なら百五十億を限度に一時借り入れをします。当然これは利息を払つてゐると思ひます。それからコマーシャル取引で、とにかく商業的な取引でおやりになるのが一番明瞭ではないか。私は国と国鉄の關係は非常に不明瞭だと思ひます。公益負担の問題にしても、預託金一つとりまして、どうも何か經營がすつきりしないんじゃないかと思ふのです。それは国の財産であるから、あるいは国鉄は安い金利でちよいちよい金を持つていくんだからといふことで、どうもそこらに一つ問題がありはしないかと思ふのです。

○久保委員 四十億と書いておられる根拠はどういふことなんですか。根拠は、電報公社と差がついてゐるようなことはどうも何か納得がいきかねますので、これも一つ御研究をいただきたい、こゝろいふに思ひます。

○久保委員 同様にございしますが、電報はたしか四十億が二十億といふところまで減つてゐるかと思ひます。

○久保委員 同様にございしますが、電報はたしか四十億が二十億といふところまで減つてゐるかと思ひます。

○久保委員 国内旅客船公団の問題でお尋ねしたいのです。先般の御質問にお答えになつたのですが、これは朝田海運局長にお尋ねいたします。五カ年計画でおやりになるということですが、五カ年計画の資金計画はどういふふうになつてゐますか。ことしの資金計画はわかりました。出資二億円、投融資三億円、合計五億円のこととありますが、五カ年計画のあと、来年度からのものはどういふふうになつてゐますか。

○朝田政府委員 仰せの通り初年度の事業計画は出資二億円、資金運用部資金三億円の融資を仰いで、政府部内においては内定をいたしておりますが、次年度以降につきましては主として資金運用部資金でまかなつて参りたい、こゝろいふに考へておられますので、毎年度財政投融資計画の問題がございします。予算と並行してこの問題が毎年度ごとに決定をされる。しかし資金運用部資金でまかなつて参りたいといふ

○久保委員 同様にございしますが、電報はたしか四十億が二十億といふところまで減つてゐるかと思ひます。

考へたたいまつております。

○久保委員 まかなり根元はわかりませんが、先般御配付いただいた資料によりますと約九億ずつを期待しているようでありますが、大体ことは出資を含めて五億なのであります。来年度約倍額、投融資は三倍にもなるのですか。これはどういふふうに見通されていのですか。

○朝田政府委員 前回の当委員会でも大蔵省から御発言があったと存じますが、この五カ年計画の資金計画につきましても、運輸省がどういふめどを持っていますという御答弁であつたと思つております。先ほど申し上げましたように、毎年度の資金運用部資金の手当が必ずどういふふうに参加ということのお約束はできないと思つますが、私どもの五カ年計画ではこの程度の老朽船を一掃したい、代替して参りたい、こういう計画から、大体毎年度八億ないし九億程度の資金運用部の資金が必要である、こういうふうな考え方であるのでございます。

○久保委員 主計官にお尋ねしますが、大体大蔵省でどういふ制度を作る場合には、およそこれは五カ年計画という規定でありますか、次年度からの資金計画といふか、そういうものは全体としてやはり押えて、こういう制度をその中へ一つお作りになつたと私は思ふのですが、そうでしょうか。

○鹿野説明員 単に一年限りの補助金を出したというものと違ひまして、公団を発足したわけでございますから、全体としてどのくらいのペースでやつていくかという、いわば感覚的なものが当然あるわけでございます。ただ全体の計画というものは、住宅公団

を作りました際も、道路公団を作りました際も、全体計画が確定して公団を発足させたわけでございますので、大体の処理すべき全体の仕事のポリシーを考へながら公団を発足させていく。今緊急やむを得ないものを五年でやるか、今後八年でやるか、あるいはより完璧を期して十年でやつていくか、年がたつとまた新しい老朽船もできてきますから、さらに年限も延びていくということにもなりましようし、当初出資金二億、借入れ三億、計五億で出資したということ、まあ初年度という面がありますが、一応五億という程度のものが一つのベースになつて考えられてしかるべきだと思つます。もちろん今後の財政全般の、投融資計画の全般の問題になりますから、余裕があれば少しでも早く老朽船の解消ということは当然やつていくべきことだと考へております。

○久保委員 海運局長にさらにお尋ねしますが、大体九億のめどで五カ年計画は来年度から一応お考えになつていられるわけですか。

○朝田政府委員 私どもの考え方は、政府部内で一ただいま大蔵省からも御発言のありましたように確定はいたしておりませんが、私どもに關する限りそういう計画で進んで参りたいと思つております。

○久保委員 今の考へは、法案提出前に大蔵省はそういう計画の内容を承諾したかしないかわかりませんが、一応そういうことではお話し通じてあるわけでございます。

○朝田政府委員 事務的には御連絡を申し上げております。ただ毎年度の資金計画については、お約束をいただいたておりません。

○久保委員 この前、井岡委員からお話がありましたように、この五カ年計画では老朽船を一掃することは大へなことだといふような、全然できかねるというふうな御発言があつたわけですが、なぜ朝田海運局長はこういう小さいワケで、五カ年計画でお考えになつたのか、その点あらためてお尋ねいたします。

○朝田政府委員 大体私どもの考へていたしましては、先ほど久保先生の御発言にもありましたように、当初の年度におきまして五億というところで出資をいたしましたのですが、事業資金が次年度から飛躍的に増加するということはなかなかむずかしいということ等もあわせて考へまして、必ずしもこれで満足をしていたわけではないのでございせんが、一応五カ年計画といふものめどを立ててみますと、大体少くとも二百二十九隻、二万五千トンという数字が、これは最小限度の数字である。私どもはこの計画をもつて足れる。私どもはこの計画をもつて足れる。私どもはこの計画をもつて足れる。

○久保委員 もう一つお尋ねします。将来の国内旅客船による輸送の展望の上に基いてどういふのをやりになつたかどうか。

○朝田政府委員 国内旅客輸送の青写真をかきまことはなかなかむずかしいことではあります。将来の輸送量の増加といつたようなものをあまり考慮に入れておりませんので、むしろ現在のままでも老朽船が非常に多いということの事情にかんがみまして、船質改善を計画的に代替をして参らなければならぬ、こういう考え方から出ておるのであります。

○久保委員 そうしますと、今度これができると離島航路の問題の法律はやめになるわけでございますか。ああいふ運命をたどるようにも考へるわけですが、そういう見通しは別に考へておらぬのですか。

○朝田政府委員 離島航路の整備法に基きます新船建造の利子補給の問題と同じような運命をたどるのじゃないか、こういう御質問だと思つます。利子補給につきましては一般会計の予算の今までの繰越から考へまして、なかなかその広範に補助金というものが出ないというところでありまして、また相当地に計画的に老朽船を代替して参らなければならぬといふことのため、抜本的な措置として今回のこの公団を設立したいといふことになつておるのであります。ああいふ小規模な新船建造の補助といふようなことではなしに、根本的な対策の一つである、こゝろ私に考へておるのでござい

○久保委員 今のお話で、離島航路のようにならないうで、こゝろいふに考へておるようでありま

が、離島航路なども十分發揮するの

と思つたら途中でやめてしまつて、こ

ういふことに切りかえるという、その

の自体は安定性がないのじゃない

か、これでやつても今度また一年や

つて、どうもうまくないから別なやつ

やるといふことで、一貫していかない

のじゃないか、こゝろいふに心配す

るのです。この点で海運局長に要望し

ておきたいのは、もう少ししっかりし

てやつてほしいものだ、こゝろ思

つて、それから次にお尋ねしたいは、先般井岡委員の質疑の中で、たしか新しい船を作ると当然会社の負担も当面増す、だから運賃値上げもといふような意味の御答弁があつたかと思つたのですが、そういうこともあり得るのですか。

○久保委員　そうしますと、これは見方によりますか知りませんが、政府出資二億で始まる仕事で、あとは財政投融資にといつても、これは返す金であります。それで作ったものが大衆の運賃値上げになる場合もあるというのではどうもわれわれ納得しかねる。これはこの間も質疑の中でありましたが、離島航路にやりつばなしの金が年間三千三百万もある。それなら当然そういう金を公団運営の金にするなり何なりしてそういうところをカバーしなかつたら、なるほど船会社と船はよくなるかもしれませんが、国家の負担は二億で、大衆は運賃値上げでまた締め上げられるということではどうも納得いきかねる。そういう点、海運局長どうお考えですか。

○朝田政府委員　三千三百万円の航路補助であります。これを旅客船公団にぶち込んだといたしますと、新船の建造あるいは老朽船の改造、こういうものに使われる事業資金でございますが、そうでない現在離島航路を運営いたしております運航の赤字に対する、欠損に対する補助でございますので、そういうことはなかなかむずかしいと考えるのであります。ただ、今御発言の旅客船公団ができたので新船ができるからといつて運賃が上がるということを私は申し上げる意思はないのであります。できる限りの行政措置あるいは地方庁の協力も要請いたしまして、やむを得ない場合があるであらう、こういうことを申し上げておるのでございます。

○久保委員　けっこうです。

○塚原委員長　ほかに御質疑はありませんか。――次会は来たる二十六日木

曜日、午前十時より理事会、午前十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。
午後三時九分散会

昭和三十四年二月二十八日印刷

昭和三十四年三月二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局