

第三十四回国会 運輸委員會 會議録 第九号

昭和三十五年三月二十五日(金曜日)

午前十一時五分開議

出席委員

委員長 平井 義一君

理事 天野 公義君 理事 生田 宏一君

理事 川野 芳満君 理事 關谷 勝利君

理事 井岡 大治君 理事 久保 三郎君

高橋 清一郎君 竹内 俊吉君

長谷川 峻君 原 健三郎君

福家 俊一君 村瀬 宣親君

島口 重次郎君 下平 正一君

館 俊三君 正木 清君

内海 清君 菊川 君子君

出席國務大臣

大蔵大臣 佐藤 榮作君

運輸大臣 橋本 渡君

出席政府委員

運輸事務官 細田 吉藏君

(大官房長)

運輸事務官 朝田 静夫君

(海運局長)

運輸事務官 山内 公敏君

(鉄道監督局長)

委員外の出席者

大蔵事務官 谷川 寛三君

(主計官)

日本国有鉄道副 吾孫子 豊君

總裁

日本国有鉄道常 兼松 學君

務理事

日本国有鉄道常 磯崎 敬君

務理事

専門 員 志録 一之君

本日の會議に付した案件

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出第三十三号)

外航船舶建造融資利子補給及び損失

補償法の一部を改正する法律案(内閣提出第九十六号)

○平井委員長

これより會議を開きます。

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題とし、前會に引き続き質疑を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。久保三郎君。

○久保委員

この前、質問が少し中途半端でありましたのであらためてお尋ねしたいのですが、枕崎線の建設計画はどういうことになっておるのか、まずそれをお尋ねします。

○吾孫子説明員

枕崎線の建設の経過について申し上げますが、二十七年の十二月二日の第八回の鉄道建設審議會で建設線として運輸大臣に対し御答申がありまして、山川―枕崎間三七・六キロについて運輸大臣から建設の許可があつたわけでございます。それで工事の経過をいたしましては、山川と西瀬間の間一七・七キロでございますが、三十二年一月に路盤工事に着手いたしましたして、三十三年十月には路盤工事が竣工いたしました。さらに三十四年の二月から軌道工事に着手をいたしまして、三十五年の三月に軌道工事も竣工して、この二十二日から開業をいたしたようなわけであります。なお西瀬と枕崎との間一九・九キロが残つてゐるわけでございますが、この路盤工事はただいまの予定では三十五年の十月ころ着手する予定になっております。

て、大体全通の予定は三十六年度末というところになっております。予算の關係は山川と西瀬間の間が八億一千万円、西瀬と枕崎間の間が二億四千三百万円、合計二十億五千三百万円というところになっております。

○久保委員

この枕崎線の建設計画を立てるにあつた時の経済調査は、當時立てたものは今日とあまり変わらないだらうと思ふのですが、當時の経済的な調査の結果はどういうふうに出ておりますか、これをお尋ねします。

○吾孫子説明員

當時の着手前の経済調査の際の資料をただいまここに持つてきておりませんけれども、この区間が開通いたしました際の収支の見通し等につきましては、その当初からやはり相当営業成績が悪いだらうといふことは予想されておつたところでございます。

○久保委員

枕崎線というふうな、こういう経済的には引き合はぬものは、地方の開発ということだけでしては建設をしてゐるだらうと思ふのであります。そういう地方の開発というもののについて、枕崎線の効果はどういふふうなことがあつたか、どういふふうなことをねらつて建設したのか、これをお聞かせください。

○吾孫子説明員

山川からさらに先の枕崎まで開通いたしますと、枕崎から鹿児島本線に連絡してあります南薩鉄道とつながりまして、一つの交通系統ができてますので、薩摩半島の地方交通開発という観点からは、やはり相当な意義がある、こういうことで着手されたように承知いたしております。

○久保委員

南薩鉄道と連絡をいたしますれば、なるほどこの半島における一帯の鉄道網は一応連絡するわけでありますが、鉄道ばかりが今日の輸送機関ではないことは、御承知の通りであります。そこで、現在あるところの輸送機関においては間に合はぬといふか、それでは都合が悪いといふ点は何であつたか。

○吾孫子説明員

最近では、建設審議會におかれましては、いわゆる敷設法の予定線に当たつておるような区間でも、必ずしも鉄道を敷設しないことも考えられるのではないかと、これも御意見がたいぶ強く表に出て参りました。また国鉄自身としましては、最近では、御承知の白棚線のような事例もございまして、それぞれの地方の状況によりまして、必ずしもレールを敷かないでも、自動車の方がかえつてよろしいのではないかと、いろいろに考えられます場所については、そのようない意見を申し上げておることもあつたのでございますが、この枕崎線の建設を御決定になりました二十七年當時におきましては、まだそういうような考え方があまり問題にされておりませんでした。そこで、とにかく敷設法の予定線を、国鉄の経営状態の許可範圍において逐次取り上げていく、それ

を建設審議會としては、まずその年に枕崎線の建設が適當であらうというふうに御答申になりましたので、その御答申の線に沿つて、運輸大臣の建設許可をいただいた、こういう次第でございます。

○久保委員

當時はいわゆる自動車に置きかえるといふか、そういうことは全然考慮外にあつた、こう申しておられますが、建設審議會は當時そういう考

えであつたにしても、運輸省なり国鉄は、この路線を建設しようとする場合、そういう諸問をする場合、おそらく他の交通機関との比較はとらないはずはなかつたと思ふ。これはどういふ経緯によつて鉄道建設審議會に持ち込んだか、それまでの経緯をお尋ねしたい。

○山内(公)政府委員

當時の鉄道審議會、二十七年のころは、いわゆる鉄道建設審議會が開かれまして初期のころでございまして、持ち込まれました経緯をいたしましては、もちろん敷設法におきまして、将来日本における交通網の形成というものがなされておるわけでございます。これは国鉄が将来やっていくのだといふことを、国会におきましておきめになつた別表がございまして、その中から特に、當時の建設の審議の原則をいたしましては、交通系統上必要な線路あるいは地方の開発のために必要な線路といふような見地で御審議をいただきました。その中に、建設審議會の御討議の結果、枕崎線がその建設すべき基準に合致すべきものであるという御決定をいただきました。それを尊重して国

鉄が建設にかかったという経緯になつておるわけでございます。

○久保委員 そうしますと、運輸大臣は建設審議会に諮問する場合、当然このういふものも該當すると思ふがいかがでしょうかというふうな、平たく言えば諮問したわけですか。

○山内(公)政府委員 建設審議会に対する諮問はそういう個々のものではございませんで、建設審議会というものは、建設の問題につきましては、予定線に載つた線を審議するわけでございますが、あるいは新しく予定線に載せるべきものも審議をするわけでございます。まして、全般的な諮問をいたしてございまして、この線はどうだという諮問はいたしてございませんで。

○久保委員 そうしますと、大へんしろうと質問で恐縮ですが、予定線を作る場合には、運輸大臣なり国鉄と御相談の結果、これを建設審議会に提出して御審議をいただくという手順でございませうか。

○山内(公)政府委員 予定線といふものは別表に載せる線でございますが、これは各方面からいろいろ御意見がありまして、われわれの方もそういったいろいろなものを調べまして、建設審議会にかけるといふことになるのでありまして、国鉄と相談してきめてかけるという性質のものでございませんで。

○久保委員 運輸大臣は各方面の御意見を聞いて、何となくそういうものをおきめになつて審議会に御諮問なさるということでございますか。

○山内(公)政府委員 予定線は運輸省が単独にきめるものでも、それから建設審議会が単独にきめるものでもござ

いませんで。国会の御審議を経た後に、敷設法の別表に載るべきものでございませんで。その前の作業でございますので、鉄道建設に關して一番權威のある審議会の意見を聞いた上で国会にかけるといふことが筋でございませんで。そういう日本の国における交通網の形成とか、あるいは地方の要望というものを広く考えまして、線を提示いたしまして――線を提示をいたしますという事は、相当多くの線になると思ひますが、その中からしぼつて、いつも国会で御審議を願うというふうな作業をいたしてございませんで。

○久保委員 私は国会へ出す前の手順をお聞きしてゐるのですよ。だから大体わかりました。そうしますとやはり運輸大臣は各方面の何となく御意見を聞いて、そしてそれを大体予定線といううか、予定線の予定というところでお出しになるわけですか。その辺大事ですから、はつきり御答弁いただきたい。

○山内(公)政府委員 運輸省といふことは予定線にどう載せるかといふことでございませんで、何となく聞いておきますのは、地方の御要望が相当多くなつておられますので、そういうものを漏れなく、国民の民意でございませんで、それを取りまとめまして、鉄道建設審議会に意見を聞くというやり方をやっておるわけでございます。

○細田政府委員 昭和二十八年に別表改正で鉄道敷設法の一部を改正する法律案を出しまして、国会でございませんで。その当時のいきさつがございませんで、私當時担当いたしておりました者といまして補足的に御説明申し上げます。

別表に載せませんで線をどういふふうな段取りで建設審議会では選ばれるか、こういうことでございませんで、私どもとしましては、国会に対する請願あるいは陳情の形で非常にたくさんな線が、別表に載せてくれというところ出ております。それから国会の請願、陳情以外にも政府に対する陳情として出ておるものもございませんで。これを全部表に取り上げまして、これを一括議題に供しておるわけでありませんで。何も出ておられませんでものについては遺憾ながら私の方で任意に出すといふことはいたしてございませんで。そういうものは非常に数が多くあるわけでございますが、その全部を出しまして、その中から別表改正の必要があるかどうか、また必要があればどこを予定線として追加すべきであるかといふことで建設審議会にお尋ねするわけでありませんで。建設審議会ではその中で幾つかまたしぼられて、前回の段取りでございませんで、しぼられて、それについて事務当局でいろいろ調査をしてくれという御要望が出るわけでございます。

それにつきまして工事の難易でございませんで、経済的な価値でございませんで、それから、そういうものを調査いたしまして資料をまた建設審議会に出すわけでございます。そういうしぼられて、たしか十三線でございますか、昭和二十八年に改正になつてゐる。しかしその際に、最初しぼられた中で、調査いたしました結果保留というか、要望にならなかつた線も、たしか五線くらいそのまゝ、これは入れないといふことで落ちた線もあるような状況でございませんで。大体そういうやり方をして、それを受

けて法律案の提出を政府はいたす、こういうことになつておるわけでございます。

○久保委員 大体わかりましたが、一番の発端といひますか、予定線の卵といひますか、それは今官房長がおつしやるように、請願なり陳情あるいは直接運輸大臣、こういうふうなきたものを大ざらにいすべて突っ込んで出してみるといふような格好のようでありませんで、大体卵の整理は一つもしないようでありませんで、途中では幾らか修正するようでございませんで。問題は当時と今日ではもの考え方が違つていふのが、輸送力の配分についてのもの考え方、私は変わらなないと思ひませんで。ただ積極的であるか消極的であるかを考えますと、こういうものをどうん入れていくような傾向が片方にあるとすれば、これはゆゆしき問題だと思ふのです。

そこで私はお尋ねしたいのでありませんで、この先、西郷姓と枕崎の間は、先ほどの副總裁の御答弁で、これから三十六年にかけて建設して南薩鉄道につなぐのだ、こういうお話でありませんで、つないだときの経済効果というものは今よりどのくらい上がるのか、あるいは上がらぬのか、あるいはこれはこれに對して再考の余地があるのかないのか、こういう点についてお尋ねします。

○山内(公)政府委員 南薩鉄道は、先ほど副總裁が御答弁になられましたように、鹿児島島の南部を連絡する線で、いわゆる連絡線としての使命を南薩鉄道を通過してとるわけでございます。かたがたまた、地方の開発に利益

もするというところで、建設審議会でお取り上げになつた線でございます。枕崎に行くことによりましてこの建設線の使命が達成せられるわけでございます。それで戦後の建設につきましては、鉄道の経営といふもの自体から見ました場合に、ほとんど全部といつていい線が営業係数を割つております。

ただ現在建設審議会でもいろいろ問題になつておるわけでございますが、建設線の分布を見ますと、北海道、東北、九州という、日本におきましてはまだ未開発の地域に多いといひませんでございませんで、この点固有鉄道が公共的使命を達成するといふ必要から、国家的要請においてやらなければならぬ線もあるわけでございます。

かたがたまた、こういう地域の開発といふものも、日本の狭い国土から考えましたときに、公共的な使命を持つておるわけでございますが、一方また国鉄の営業成績が悪いといふことは、当委員会におきましてもしばしば御指摘の通りでございます。そこで先ほどから久保先生のおっしゃいますように、ほかの交通機関ではどうかという議論が、建設審議会におきまして盛んに戦わされておるわけでございます。

私どももいたしまして、自動車や得るもの、鉄道でやり得るものといふものは、国民経済的な見地から見ますとのおのづからそこに分野があるのではないかと、その分野をどう確定するかといふことを、一応交通政策的に理論的な検討をしております。これを具体的な線に当てはめて将来の建設を考えて参りたいといふふう

に建設審議会にも御説明をし、そういう方向で、将来のものにつつまし

ては、しばしば御指摘のあるように、自動車がいかに鉄道がいかにという問題をきめて参りたいと思っております。

○久保委員 かつとも質問に答えていただけないようなことなんで、大へん不満でございます。はっきり申し上げておきます。答えられないのじゃなからうかと実は御同席申し上げているのでありますが、これは今の制度そのものにも欠陥がある。私は回りくどいことをよしましてはつきり申し上げます。運輸大臣にもお聞き取りをいたしたかったのでございますが、新線建設そのものがいいか悪いかという問題ではなくて、その根本的なものに私は問題があると思ふ。今度法律を改正して国鉄の輸送力増強の資金手当をしようというので、世銀から金を借りる予定は今年度四十七億という。ところが枕崎線の方では二十億五千万をさしあたり投下資本として投入しなければならぬ、こういうことをやっていたのでは、残念ながら国鉄のみならず、日本全体として不経済きわまりない。

そこでまたこの枕崎線に返りましてお尋ねをしたいと思います。先ほどの質問には答えてもらえなかったものでありますけれども、今ある輸送機関で間に合わないという理由は何かあるのかどうかということについてどうしてもお聞きしたいのです。間に合わないというならば、鉄道に置きかえるのは当然です。あるいは鉄道以外のものに置きかえる。鉄道に置きかえるという理由が、何か特殊なものがあるかどうか。鉄道が開通したために地方開発に飛躍的などうか、大へん寄与するのだというならば、これは抽象的になるか

もしませんが、その点もおっしゃっていただきたいと思います。今の輸送機関ではどうもそういう点が間に合わないのだというのなら、間に合わない理由を一つ言ってもらいたい。

○山内(公)政府委員 非常に根本的な問題でございますが、鉄道を敷かなければ間に合わないというのには、いわゆる旅客の輸送の面におきましては大量輸送の行なわれず通勤、通学というときに起こります。この枕崎線におきましてはそういった関係はございませぬ。旅客の面におきましては現在民営のバスもありますし、国鉄バスも走っております。ただどうしても鉄道でなければならぬというところは、貨物の運送があつた場合に起こるわけでございまして、枕崎線の今回西郷村までの開通につきましては、まだ貨物運送はやっておりませんが、将来におきましてはやることになるわけであります。将来の問題になりますと、しからば貨物運送においてトラック運送ではどうしてもだめかどうかという問題が起こるわけであります。トラック運送においてどうしてもその地方の開発なりあるいは物資の運送なりが満たされないう、またそういうことによつてその地方の限った資源が開発できないという場合には、私どもやはり鉄道を建設することが国家的な要請として起こるといふふうに考えております。枕崎におきましては、将来の問題として貨物運送をやることになると思ひます。

○久保委員 貨物運送をやるという想定でございますが、どういふ物資が大に想定されて、年間の輸送量はどのくらい想定に基づいておやりになるのか、その点お尋ねしたい。

○山内(公)政府委員 具体的な数字でございまして、資料を調べましてお答えいたします。

○久保委員 これは鉄監局長、お答えがでないのじゃなからうかと思ふ。またお答えいただいても、大体の予想はついているのでありまして、回りくどいことはよしてそのものずばりを申し上げますが、大体貨物輸送が鉄道にやらなければならぬという理由はちつともないようでございます。これはその通りだと思ふ。というのは、ここで特殊な大きな開発の計画があるかというに別にございませぬようです。それから既存の問題になれば、あそこは大体漁村——これは山川港が漁港で若干の造船があるところ、あるいは紡績工場がちつとばかりございまして、これは紡績工場の出入り、あとはどの地方にもあるような問題です。そこで私の言いたいのは、貨物輸送をやるのだとおっしゃいます、ほんとうに地場トラック輸送で間に合わないところ、これは全然ないと思ふ。こういうところ、新しい線を建設することはどうかと思ふのです。それで次には私は、それならこの鉄道ができて地方住民の要望にこたえられるのかどうか。地方住民の要望にこたえられるような鉄道運営を現在考えているかどうか。なるほど停車場はこまめに作る、二キロあるは一キロ足らずのところは一駅を作つて、一町村に四つも停車場ができたのでありますから、これくらい停車場の数の多いのはあまりないのではないかと考えられますので、そういう点から言へば、この点は地方住民の要望に百パーセントこたえたが、さてしからば、走らせる列車は今日西郷村ま

での間に何往復走らせようとしているのか、これをお聞きしたい。

○山内(公)政府委員 四往復走らしております。これはその並行線に国鉄バスが走っておりますので、国鉄バスの輸送力と今度走らせるべきダイヤというものをブールいたしましたして、国鉄にとつても最も赤字が少ないように、また利用される方に最も御便利のようにならして、その調和した輸送計画を一応立てております。

○久保委員 新線建設として、民間バスと国鉄バスとこれと三者を走らせるような輸送力があると思つて建設したのですか。今のお話だと、せっかくレールは敷いたが、一日四往復、いなかのバス程度です。そんなところに二、三十億も二十億以上も投下する必要があるのだらうかということ。しかも駅は町からずつと離れたところを通つていく。山川にしても他の川尻にしても、このどこにしても他の川心からずつと離れたところを通つておる。離れたところには残念ながら人間はおりません。町の中心は国鉄バスと南薩バスが通つておる。たんぼの中を汽車を走らせて、一日四往復、こういう不経済な形が今日許されていいのかどうかということ。世銀から借金借りよう、あるいは五カ年計画も圧縮して、このあと五年延ばそうとか二年延ばそうとか話をしているさなか、こういうことをやつていいのかどうかという問題です。四往復でサーピスはなるほど得られるでしょう、バスはその通り走つていけるのですから。そういうものは、経済効果なりいわゆる国営事業として大体正しいあり方だらうかということに私は疑問を持つので

ですが、いかがでしょう。運輸大臣どうでしょう。

○橋本國務大臣 さいぜんから鉄監局長が説明申し上げますように、やはり後進地区における地方の開発、そういうものに重点を置いて、公共的立場から建設審議会におきましても妥当の線として答申したものであると思ひます。またそういう鉄道が通ることによつて開発され、貨物もふえ、お客もふえるということになるのであつて、この点は今おっしゃいましたようないろいろな問題もありませんけれども、国鉄の持つております一面からいへば、公共性という立場からこれを決定したものであると思ひます。

○久保委員 大臣から大体一面的な答えがあつたのでありますが、公共性というものは公共の用を足すことで、すでに公共の用が足りていれば、それ以上をやることは過剰サービスだ。それから地方開発と言ふが、鉄道を敷いたために地方開発を誘発する要素があるでしょうか。これは大臣おわかりにならないと思ふから国鉄の方でいいが、鉄道を敷いたから地方開発を誘発するといふような要因がありますか。

○吾孫子説明員 場所にもよることです。ございまして、むろん鉄道を敷設することによつて経済開発の助長誘因になるというところはあり得ると思ひますけれども、ただこの枕崎線につきましては、若干の誘発というよりなことはあると思ひますが、あまり大した数は現在のところでは期待できない状況でございまして。

○久保委員 私もうだと思ひます。そこで、できたものをどうしようもないというお話もあるかもしれませんが

が、この先どうするかという事です。あと十九キロある。この先やるのかどうか。再びこれは審議し直してもらうことになるのかどうか。既定方針通り、損は覚悟で、むだであつてもやるということでありましょうか。そうだとすれば、今度四十七億借りるような法案を案考えなければならぬ。それでよろしい。損すること、過剰サーピスを覚悟の上でやる。片方は金が足りないから、外国まで借りについてやる、こういう矛盾した話、これは通すことができません。これは鉄監局長、いかがでしょうか。

○山内(公)政府委員 現在建設線に入っております線は三十六ございいます。それで、予算が年間九十五億ございいますので、現在の建設線をどう推進して参るかとすることは、現在鉄道建設審議会におきましても十分御討議を願つておりました。先ほどから御質疑がありましたが、われわれも国鉄の公共性と、それからその線の経済性というものを考えまして、また建設におきまします経済性というものも十分御討議の前提としてお考え願つて、既設の建設線につきましても、重点的にこれを施行して参るといふ強い希望を持っております。また建設審議会におきましても、そういう見地から、現在の建設線におきましても、今まで、予定線を全部やるということは不可能であるから、その線によりまして、その経済性を考慮して完成すべきもの、あるいは一部ある程度のところまでいったならば、休むというものの、いろいろ線別によつてそのやり方を考えていくべきであるという御意見が強く出ておりました。まだ決定にはなっておりま

せんが、将来の問題につきましても、現建設線につきましても十分御討議願うように相なっております。

○久保委員 大へん政治的な問題でありますから、はっきり御答弁がいただけないことだと思ひますが、いずれにしても、こういうものは考へていただかなければならぬ。

それからもう一つ、特にこれも認めるわけに参りませんが、まあ地方住民のサーピスをよくしてくれということとで、今国鉄バスもそのまゝおやりになつておると思ひますが、その国鉄バスの運行回数等は従来通りおやりになつておりますか。

○磯崎説明員 国鉄バスの運行は、原則として従来通りやっておりますが、一部経路の変更等はやつております。原則として大体従来通りでございます。それからディーゼル・カーの方は、先ほど鉄監局長の方から申し上げましたように一日四往復でありまして、多少の旅客の誘発もございまして、今までの国鉄バスの輸送力と、それからディーゼル・カーの四往復で大体その付近の需要を満たし得るというふうに思ひます。

○久保委員 聞くところによりますれば、成績がよくて、地方住民からも相当御協力というか、御利用をいただいております。国鉄バスを、この枕崎線開通に伴つて事業縮小にしていこう、こういうことも聞いているのですが、そういう計画があるのですか。

○磯崎説明員 その点につきましては、私もといたしましては、この枕崎線が運営上相当の赤字が出ますので、国鉄バスの能力を最高限に發揮いたしまして、その足りない分を、どち

らかと申しますと鉄道で補うというふうになつておられますので、先ほどの四往復のディーゼル・カーも、主として朝と夕方の通勤通学輸送に充当するというふうに考へております。従いまして、これによりまして山川線の国鉄バスを縮小するという計画は今のところ持つておりません。また縮小する意思もありません。

○久保委員 山川線の自動車関係はさうながらということでありますが、それじゃ、この鹿兒島鉄道管理局管内で、宮之城線と山野線の管理長設置によつてのいわゆる全国にありますが合理化、こういうことで大体お進めになつておるようでありますが、こういうことをやることによつて、年間どの程度、この両線とも経済的に節約できるのか、そういうのはおわかりになりますか。

○磯崎説明員 今手元に宮之城線と山野線の資料を持つて参りませんでしたので、いづれ書面をもつてお答えいたします。

○久保委員 私どもに提出せられた資料がありましたから、お調べいただかなくてもわかると思ひますが、こういう山野線とか宮之城線とかいうような既設のローカル線が今日自動車に置きかえようとか、あるいは既設の停車場は閉鎖しようとか、あるいは貨物の取り扱いはやめようとかいうことをやつておる反面に、こういう新線建設をやつていくことはわれわれは矛盾だと思ひます。運輸大臣並びに国鉄は、これを矛盾と思はないか、これを聞きたい。

○山内(公)政府委員 国鉄は、いつも大臣が申しておられる二律背反の性格を持つておりました。日国法第一

条をいかに調和するかということが、このコーポレーションを円満に発達させるものであると思ひます。それでし

ば問題はなつております公共負担の問題であるとか、新線建設の問題でありますとか、お話の通り国鉄の経営面から見れば非常に大きな重圧になつております。それで矛盾という言

葉で申しますれば矛盾であると考えておりますが、これはやはり国鉄の使命をいたしまして、民営会社でございませんで、どこまでその公共性にこたえていくかという限度が現在問題になり、かつまたその公共性をどう国家において補償してもらふかということ

も、しばしば非常に貴重な御意見もいただいております。これは非常に大きな問題であり、できるだけ早い機会にこの問題の解決をつけたい、かように考へておるわけでございます。

○吾孫子説明員 ただいま鉄監局長から大体お答えがございました通りなのですが、純粹の経営的な収支というよりな面から考へますと、確かに矛盾しております。面があると思ひますけれども、もう一段高い立場と申しますか、広い視野から考へられた場合には、これが矛盾であるかないかというところは、なかなかむずかしい問題であると思ひます。国鉄をいたしましては、今後ともこのような地方の線区に對しましては、鉄道の輸送ということと、バス、トラックによる自動車輸送

というものを総合的に勘案いたしまして、できるだけ地方の鉄道を利用される方々の御便利にもなり、また国鉄自身の経営収支の面から考へまして、一番能率的な道を選ぶということ考

えていきたいと思つておる次第でございます。

○久保委員 お二人とも結局矛盾でない、こういうような御答弁に集約されたやうであります。私は、地方開発とか、地方住民のために必要な線は、それが採算が合ふぬでも、これは国策というか、国の政策として当然建設しな

きやならぬと思ひます。この経営に對する矛盾は、先ほど鉄監局長からもお話があった通り、公益負担の名のもとに、これは国鉄ひとり背負うべきものではない、むしろ国から助成をする、こういう形が当然だと思ひます。これは矛盾でも何でもありません。これを聞いて

いるんじゃない。私が聞いておるのは、十分地方の要求にも従つて満たされて、なおかつこういう赤字の線——赤字の最もひどい九一〇という営業係

数を持ったものは全国にない、こういうものをやること、いわゆる公益負担だ、だからこれは国の政策だから補助してくれ、出資をしてくれというの

は、どだいものと違ふと思ひます。私が一般的にいふところの、今まで言つていたところの問題とは違ふ。こういうものまで野放図に新線建設をやつて、これも国策だからということ

で国民の税金からこういうものに出資したり、あるいは利子を補給すべき都合のものではないと思ひます。この問題は違ふのです。しかも地方住民の要望にこたへられた——あらためて聞きますが、この新線は十七キロ七分でし

ょう。営業キロは幾らにとりましたか。これは営業局長から一つ。

○磯崎説明員 今まで開業いたしました線区につきましては、営業キロ程といたしましては六割増しの営業キロ程

○久保委員　そこでお尋ねするのです
が、営業キロ程の設定の基準は何です
か。

きましては私とものたしとしては、建設審議会の御決議が営業線新線建設に伴う国鉄の負担を極力軽くしてやるという御趣旨でございますので、この御趣旨によりまして、なるべく全体として赤字の減ることをまず第一に考えましております。しかしながらそういたしますと、当然先ほどお話の付近のバスであるいはトラック、この場合はバスだけでございますけれども、等の運賃との比較が問題になるわけでございます。従いましてバスの運賃がより高くならないように、しかも極力赤字の減るようにということも考え、また、かつはあまり地元民に非常に大きな負担にならないようにという三方面から考えまして営業キロ程を設定しております。

の便利といふことを考えますれば、せめて空氣と鉄道くらいはどこにいても同じように恩典に浴するといふのが正しいと思ふのです。それに足りない場合は國策であるならば國が負担すべきである。あるいは國鉄經理全体の中で処理さるべき筋合いのものだと思ふ。それを、營業キロ程をさらに倍加し、さらにその上に特定運賃をつけるがごときは、決して地方住民のためにはならないと私は思ふ。今、枕崎線を一つ標本として取り出しましたが、地方住民の要望にこたえたのは停車場の敷だけではないか。こういうごまかしを辭断として許されるのか、營業キロ程は実

道運賃法の第八条には違反していませんという監督局長の御答弁がありました。純粋にこの条文を解釈すれば、全体として国鉄の収入に影響のないものは、そういう軽微なものの運賃料金は、国鉄総裁限りで変更してよろしい、こうなっている。全体としてですよ。いわゆる総収入ではない。運賃料金というのは局部のことを言っているのではない。そうだとすれば、今度はもうからぬ線、この地方にある山野線や宮之城線の運賃制度も国鉄総裁限りでどんどん上げていく、こういう結果になりやせぬか。これも可能なんでしょう。ここを制定した値打は實際何もない。勝手にやっている。こういうこともはつきりするべきだ。それから先ほどの営業キロ程を割増ししたり、さらにその上に運賃を割増ししたり、というような方から攻めるようなことはほんとうではない。どつちか一本にまとめるならまとめて、法案なら法案の改正を出すのがほんとうだ。何かこそと、裏でも一つ、表でも一つ、こういうことと、でござかしてはいけないと思います。枕崎線の営業係数は九一〇です。これは全国にないじゃありませんか。

私は、大体時間でありますからやめますけれども、どんなにいろんなことをやりましても、こういう形で新線が建設されることについては、とうてい国鉄全体は持つていけない、こう思います。それで最後にお尋ねするのであります。それで、鉄監局長も監督の地位にあるとすれば、運輸大臣も、体裁を並べる時期じゃありません。こういうものは

もうきまつたんだからやむを得ない
あるいはそれを幾分でもカバーするた
めには営業キロ程を割増ししよう、特
別な運賃をやつていいというふうな、
条文を解釈すればそういうものなとい
うようなことで、いわゆる小細工を弄し
て国鉄を持つていくという時代ではも
うなくなつてきた。すつきりした形で、
不要なもの不要、いいものはいい
はつきり区別した線でもつて立て直し
をはからなければ、ことしといわず来
年も当然であります、とうていいつ持
ていきません。そういう覚悟を持つて
おられるかどうか、あらためて、運輸
大臣はおられないが鉄監局長と副総裁
にお聞きします。

○山内(公)政務委員 国鉄全体の問題
につきましては、先般正本委員からの
御質問に対して大臣が答へていたしま
したように、現在の国鉄の財政状態、
さらに将来の財政状態につきまして、
われわれは樂觀をいたしておるもの
ではございません。この問題につきま
しては真剣に検討いたしまして、国民
の基本的な施策を早く立てなければ
ならないということで、今後大いに努
力をいたすつもりであります。

○吾孫子説明員 ただいまのお尋ね
の、まず枕崎線の運賃関係のことでご
ざいますが、これは営業キロ程を六割
増しにしておるだけでございまして、
その上にダブつて特別運賃をさらに割
増ししておるということではございま
せん、その点は御了解いただきました
と思います。ただ国鉄経営全般の立
場から考へまして、国鉄がいわゆる追
い詰められた状態になっておりますこ
とは、ただいま先生からお言葉が

あつた通りでございます。ましてこの点につきましては私どもも根本的な考え直しをしなければならぬと思ひまして、ただいまいろいろ部内においても検討いたしておる最中でございますから、政府の御指導にもあずかり、また諸先生の御援助も得まして、国鉄の再建ということに邁進して参りたいと存じておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○久保委員　吾孫子副總裁から今運賃のことについてお話がありました。この前、鉄監局長は、私の質問に答えて、国有鉄道運賃法第八条には別に違反しておりませんし、この範圍でやつておりますと言ふから、私は言った。そうだとすれば、なおさらおかしいのです。營業キロ程でござましてやつてはいけぬ、こういふことです。運賃なら運賃ではつきりしてやつたらいでしよう、こう私は言っているのです。これはごまかしです。鉄道運賃法の下をくぐつて歩いてゐるやうなものです。實際これならなくなつてしまふ。運賃値上げというのは、營業キロ程全部割増すれば事足りる、こういふことはやるべきじゃない。建設審議会だけでこういふのはきまるのです。いかがです。後学のために聞いております。

○山内(公)政府委員　法律の解釈でございまして、私からお答へ申し上げますが、第八条は、国有鉄道の収入に對して大きな影響を及ぼすものでないものは国鉄總裁にまかせられておるといふことでございます。それで、その營業キロをどうするかというところは国鉄總裁の判断にまかせられておる問題でございます。ただ、いろいろ、新線

建設につきましては、赤字の問題であるとか、あるいはまた別途には地方開発のためにやらなければならないという、いわゆる二律背反の問題が多いために、鉄道建設審議会の御意見も十分拝聴して、国鉄総裁が、第八条の適用になるという一つのよりどころとしてやったわけでございまして、われわれは、この法律の判断におきまして、第八条で営業キロを設定することは違反ではないと思っております。また従来も、たとえば山野線の営業キロあるいは青函連絡の営業キロというものはこの第八条によってやっておられるわけでありまして、前例もありますものですから、これに違反すべきものではないというふうに法律解釈をいたしております。

ういう危殆に瀕した一つの大きな原因は——いろいろそのほかにもありますが、今のような御答弁が今日まで長いこと続いてきたから災いしたということとであります。私は率直に言います。そういう気持になって解決をしてもらわぬと困る。

最後に言いますが、枕崎線と山野線、宮之城線の各地方の住民は矛盾を感じておる。片方は営業係数がいいのにとんどん減らされておる、片方は悪いのだけれども汽車が走っているというよりなことです。こういうのをあなただ方はどう解決するのか、答弁は要りません。地方住民の要望に十分こたえられるようにやってほしい、こう要望しておきます。ただし枕崎線については私は了解いたしません。今後機会あるごとにお話し申し上げたいと思います。

○平井委員長　ちよつと御通知申し上げますが、十河国鉄総裁は病重くして欠席いたしますから御了承願います。

それでは暫時休憩いたします。

午後零時七分休憩

午後零時二十分開議

○平井委員長　再開いたします。

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑の通告がありますので、これを許します。關谷勝利君。

○關谷委員　別にこの外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案に反対するというわけではないのでありますが、二、三点お尋ねを申し上げます。

私はまず第一番にお尋ね申し上げたいことは、以前にできておるこの法律をなぜこのように改正しなければならなかったのか、私どうしても不審にたえないのであります。以前にできておりまする利子補給法につきましては、あの当時どうしても国際競争力を付与する面からこれだけは最低限やらなければならぬのだということになっておりまするし、社会党の海運政策もあれば、以上のものができておるのであります、国会としてはこの法律を改正しなければならぬという声はどこにもなかったのでありますのに、こういうように改正をしなければならぬという理由を海運局長から伺つてみたいと思ひます。

て、利益の額を、利子補給金相当額の納付の基準とするというよりなことにいたしましたのも、利子補給金の国庫納付に遺憾のないようにしようということを考えてのであります。

第二点、第三点の改正につきましては、開発銀行に対しますところの利子補給制度を廃止したこと、あるいは当分の間新たに損失補償をしないというところでございますが、この二つの点につきましても、現在までの実情に照らしまして具体的に御説明申し上げますと、開発銀行に対します利子補給は昭和二十八年度に一カ月半しか実施いたしておりません実情もあり、その後補助金等の臨時特例等に関する法律によりまして開発銀行に対する利子

じます。私どもは必ずしもこの改正によつて縮小するという考え方でおるわけではございませんで、実情に照らし、また利子補給制度の的確なる運用ということを考へて改正法案を提出したような次第でございます。

○関谷委員　まことに苦しい答弁で、実際はそんな答弁をしないでも以前の法律で全部できるので、以前の方が海運助成策としてはよくできておるのです。それを実情に合はすようにしたということは、あなた方が大蔵省との折衝過程で勝手に後退したためにそういう実情を作り上げて法律を合はして、今度作りますと、次にはまたそれによる後退したところへ追い込まれて、その実情に合はすように第二次の改正が

○朝田政府委員 この改正法律案の概要は通般提案理由の御説明で申し上げた通りでございますが、ただいま御指摘のように、わが国の海運業の基盤の強化をはかりまして国際競争に耐えるためには、戦後の借金造船からきましてところの海運業の体質を改善しなければならぬと、

補給の規定を適用させないことにいたして今日に至っておるようなことでございしますので、このような実情にかんがみまして、今回の改正は、そういった実情に合わせるということで、こうした規定を削除することにいたしましたおるのであります。また損失補償契約

出て、その次にはまたさらにそれから押し込まれて、あとは何もなくなる、こういうふうな経過をたどってなくなっていくのであります。私はその点、海運局長の御答弁に對しましてはあきたらないものがあるのであります、どうも了解いたしかねます。

ればならない、そのためには、金利が国際金利水準よりはるかに高いということが原因になっておりますので、何をおいてもこれに対する根本的な制度として利子補給法の制定を見たのは、ただいま御指摘の通りでございます。今回の改正を考えました点は、今の

を締結しないということにつきまして、三十五年度におきましては必要の債務負担行為もなされておりませんし、また現在の金融事情では政府が損失補償契約をしなくても、建造に必要な融資が可能であるというふうに考えておりますので、当分の間そういう実

ことに私お尋ねをいたしたいのですが、先ほど海運局長は、要綱の第一の「不当な経理の是正を勧告した場合、利子補給金の額に相当する額の納付の要件となる利益の計算方法を変更すること」ができるようにしたんだといますけれども、今までも監査室でした

実情に應じまして、会社が一定額の利益を計上した場合におきまして、その会社が利子補給相当額を国庫に納付することになっておりますが、この利益の計算の仕方におきまして、運輸大臣は海運企業の監査をしておりますので、それに基づきまして是正を勧告いたしましたような場合には、再計算をし

施を停止しようという考えでおるのでございます。

今申し上げました大きな諸点から考えても、非常にシビアにこの補給制度そのものをしほっておって、最近の国際競争力の不足が現実になって現われているのに、改正の方向としては疑固ではないかというお尋ねの要旨かと存じます。

かがありまして、そこで監査をしておるはずであります。そこで不当かどうかというふうなことは監査をしておるもので、もしこういふふうなことをしなければならぬということなら、あの監査室や何かは廃止してしまった方がいいので、あれがほんとうの仕事をしていたなかったということになってくるわけ

であります。私たちその点につきましても非常に不思議な御答弁をせられると思いましたが、今までのあの監査室でやっておりますことはずさんであつて、あれは信用いたしかねるというのがこの要綱の第一でありますか、その点ちょっと伺つてみたいと思ひます。

○朝田政府委員 現在の監査室で海運企業監査をいたしておりますが、今のお話のように、この監査の業務が十分であつたというよりなことは考へておりません。現行の法律によりまして、先ほど御説明申し上げましたように、会社が一定額以上の利益を計上した場合に、その会社は利子補給金相当額を返納することになっておりますが、この会社が決算において計上された利益を、われわれも今後は従来と同様にその決算をそのまま認めていくわけでございます。しかし故意または結果的に利子補給金相当額の納付義務を免れたような場合、これは現行法によりまして、運輸大臣が勧告を出しまして、次期の決算で修正することができただけでございます。利子補給金相当額の納付を命ずることはできないようになつておるのでございます。このために、今回の改正によりまして運輸大臣が不当な経理の是正を勧告した場合に、その勧告の内容に従つて再計算した利益の額を基準にする、こういうことでございます。

○開谷委員 同じことなのであります。何もこんなことをわざわざ入れなければならぬということがおかしいので、苦しい答弁ばかりをしておられるようでありまして、それなら今まで監査室でやつておるので十分だ。こういう

のなら、それが次の決算期において修正せられるというのを今期に繰り上げるといふだけの結果になつてくるようであります。そのためにわざわざこれが改正の第一に取り上げなければならぬ理由というよりなことは私は考えられぬと思ひます。むしろこういうことを出すことによって、あなた方が監査室不信任というふうな意思表示をしたものというふうな誤解を招くおそれがあります。

それから次に、第二の「開発銀行に対する利子補給に関する規定を廃止する」ということなのでありますが、これも何も廃止する必要はないのであります。これは予算の範囲内でやるのであつて、やらなければならぬと書いてあるのではないのでありますから、行政措置でどんなにでもやれる事柄を、わざわざまた書き込んでいくというふうなことに私たち非常に不満を持っております。これを入れておいて、どうして差しつかえがあるのか、条文があつても、これは行政措置として予算の範囲内でやるのであつて、予算のない場合にはやらないでいいというふうなことになるのであります。また、ことさらにこれを削らなければならぬという理由はないと思ひます。

ことにこの第三の「損失を補償する旨の契約を結ぶことができないこととする」ということは、これは「当分の間」と書いてありますが、この「当分の間」というのは何年を予想しておられるのでありますか。この点、大体「当分の間」とわざわざ年数をはずき書きでないというところになりますと、それは大体的に見当くらしいはつけておられると思ひますが、ただよく然とした

当分の間ではないと思ひますが、どのくらいを考へておられますか。

○朝田政府委員 まず最初の御質問の、開発銀行に對します利子補給は、予算の範囲内においてやれるのであるから、こういう規定を削除するといふことは後退であるといふ点につきましては、御承知のように開発銀行は政府関係機関でございます。それに対して、一般会計から利子補給をするといふことが必ずしも適當でないように思われるのであります。過去において、先ほど申し上げましたように、昭和二十八年当時一カ月半やつたのみでありまして、その後は、利子のたな上げあるいは支払い猶予といふ銀行独自の措置によりまして、利子負担の軽減をはかつて参つたのでございまして、今申し上げましたように、政府関係機関としてはどういった方法の方があつては適當ではないかというふうなこともあります。今日までそういった方法もとつて参つておりますので、利子補給を一般会計から支給をするという方法以外に、利子負担の軽減の措置をとるべきである、こういうふうな私どもは考へておるのでございまして。

第二の損失補償の問題でございますが、当分の間損失補償契約を結ばないといふことについての「当分の間」の御質問でございます。これは先ほども申し上げましたように、現在の金融事情では、損失補償制度がなくとも、船舶建造資金の融資が確保できると考へられたことが第一点でございます。また、また年度以降におきましては、船舶の建造は、原則として企業の借入金

が増大しないことを目安にいたしましたので、企業力に應じた新船の拡充ということ考へておりますので、海運会社の資金の借り入れ状況が現在よりさらに悪化することのないようにする方針でございます。こういった事情からいたしまして、当分の間損失補償契約を締結しないというように改正をいたしたいのであります。今後事情が変更いたしまして、必要な融資を確保するために損失補償を行なうことがどうしても必要であるといふことであるならば、損失補償を復活する所存でございます。この場合は、さらにその旨の法律の改正が必要であると考へておるのであります。当分の間とは、結ばない期間を時間的に限定する意味のものでございまして、政府が今後再びこういった損失補償制度を復活するためには、本法律の改正を要するといふことに意味があると考へるのであります。

○開谷委員 聞いておりますと、わけのわからぬような御答弁ばかりであります。国の機関に利子補給をしたという例はほかにもあります。しかもこの法律に基づいてもやつた例があります。それをことさらに削らなければならぬという、削らないでも、たな上げというふうな方法も持つていけるのであります。この点に対する改正に對しても私は一つの疑問を持っております。

それから「当分の間」というのが一向わからぬ。これは次の法律改正までというふうなことでさうであります。が、そういうふうな今あなた方が、今の金融事情だけにとらわれて、こういうふうなすぐに法律をいじるといふううなことはおもしろくないと思うの

は、今までも損失補償の規定がありましても、実際に国が損害をこうむつた例はないのであります。そんならこれをわざわざこの前に入れる必要はないのであります。しかしながら、こういうふうにしておくことが金融機関に安心感を与え、そして金融事情がやりやすい、建造してもやりやすいのだというふうなことでございまして、これをやつておるのであります。これは以前の改正の際に、利子補給法だけであつたものに損失補償法を別添加えたというあの当時の事情から考へまして、しかも今まで一回もさういふふうな国に迷惑をかけたことはないのだ、それでもさういふふうにするのだというのでやつたのであります。それから、実情から申しまして、そのときの実情としてもなくてもいいといふことでございまして、こういうふうにした方が金融のためには非常にやりやすくなるのだといふことで、海運の助成策としてどうしてもなければならぬといつたのを、今ことさらにそれを除いたといふことにつきましては、私は解しかねるものであります。その当時の実情をあなた方御承知であるはずでありますので、これを除くといふふうなことは、全般的に大蔵省から強制せられて仕方がないといふことならよくわかるのでございまして、今の局長の御答弁では私はちよつと解しかねるような気がいたします。何ですか、全銀連の意向というふうなものをお聞きになりましたか。

○朝田政府委員 全国銀行協会の意見を特に徴したわけではございませんが、過去において利子補給を政府が停止されました、その期間においても

ろん損失補償契約を結んでおりませんし、今後の新造船の建造方式というふうなことも関連をいたして参るのをごさいますから、そういった方面の相談は、海運造船合理化審議会に全銀連の代表者が出ておりますので、そういったことに関連して意見は十分聞いておるのでございます。この点について全銀協が特に今反対をしておるといふことではございません。

○閣下委員 そうしますと、全銀連あたりのこの削除に対しての意見は、あなた方直接お聞きにはなつておらない、こういうことですね。

○朝田政府委員 この点は、特にそういったことについて意見を述べたわけではございませんが、この法案を出すことについて、合理化審議会その他の機会においても説明をいたしております。従いまして、そのときに特に反対の意向は表明をされておりません。

○閣下委員 次に、要綱第四についてお尋ねをいたしますが、「昭和三十二年四月一日から昭和三十五年三月三十一日までになされた外航船舶の建造のための融資について、利子補給契約を結ぶことができる」というあります。これは私は国会の法制局で検討をいたしましたところが、何もこういうふうなものでは改正しないでも、以前の法律のままでは支給することができるといふ解釈であつたのでありますが、これにつきましては、解釈上、あなた方は支給することができないと思つておられたのか、あるいは、できるけれどもこういうふうなことをことさらに入れたのだというふうにお考えになつておるのですか、どういふふうなことで

つきましたか、やはり過去において建造されたものについての融資の利子補給はできないのだという解釈でございます。法律論はさういふふうなことで政府部内で結論を得たのでございますが、そのほかに、国会の法制局の意見が間違つておるのだというふうなことを私は私からはちよつと申し上げるほどの自信はございません。

○朝田政府委員 ただいまの法律論は私も政府部内において十分検討いたしましたのでございますが、内閣の法制局等の意見も十分聞きましたところ、現行法におきましては、昭和三十二年四月から三十五年三月三十一日までに建造された今御指摘の外航船舶の建造のための融資についての利子補給は、これは明確に書かなければ現行法ではできないという結論に達したのであります。この点につきまして種々法律論がございまして、われわれ政府部内での検討の結果、現行法におきましては、そういった規定がなしに過去において建造されたものについての利子補給を支給するということは無理である、こういう結論に達したのでござい

ます。

○閣下委員 そうしますと、私が国会の法制局で検討した結果、これはできるといふのであります。その解釈は国会の解釈が誤りである、こういうふうなお考えですか。

○朝田政府委員 国会の法制局の御意見も私も承知いたしておつたのでございまして、内部において検討いたします際にも、そういう意見があるの十分検討いたしましたのであります。法律論といたしましては、現行法の第二条では、これはなるほど二条だけで説明しますと、どういふものかという議論、われわれの政府部内では到達した議論に直接にはならないのでございまして、これは過去、現在、未来にわたつて利子補給ができるのだということを宣言をしておるので、第二条は仰せの通り

のような法律論になるようございまして、「予定しゆん工日」とあることにつきましては、やはり過去において建造されたものについての融資の利子補給はできないのだという解釈でございます。法律論はさういふふうなことで政府部内で結論を得たのでございますが、そのほかに、国会の法制局の意見が間違つておるのだというふうなことを私は私からはちよつと申し上げるほどの自信はございません。

○閣下委員 これは解釈上、できるといふのであります。それに、以前に附則でいろいろさかのほる場合には書いておるからというふうなこともあなた方のお考えの中にあるようであります。そのさかのほるからあれば附則で書いたのであつて、法律ができて後にそれが中止しておつて、これをさかのほる場合には、それは要らないと解釈するのが、常識論からいつても法律論からいつても、私はこれは至当であらうと思ひます。私は、海運局長がそれはできないと言ひのならば、次に法制局を呼んで、海運局長を目前に置いて、時間がありまして一つこれは検討してみたいと思ひますが、この点はあとに譲るといたしまして、これは私考をまずに、いろいろと利子補給という名前、損失補償という名前が悪いというふうなことを、またこの方法よりほかの方法を考へて海運の強化策を考へるべきじゃないかという意見が一部にあるのであります。あなた方はこれを専門でやつておられるのであります。その、さういふふうなことも考へられたのであろうかと推測ができます。これは、いつの日本経済新聞でありましたか、他の方法を考へておるといふふうなことがちよつと出ておりました。建造補助を出すとか、あるいは定期航

路の補助を出すとか、三国間の輸送補助というところでやるのだというふうなことが出ておりました。さういふふうな別途の方法を考へてみられたことがあります。

○朝田政府委員 利子補給以外の海運助成策というものを考へたことがあるかという御質問でございますが、私もこの点につきまして種々検討いたしましたのであります。私もさかばかりでなしに、御承知のように昨年、海運対策について、自民党、社会党あるいは経済同友会、経団連あるいは海運造船振興協議会という各方面からの対策も出たわけでございます。この対策のすべてを通ずるものは、やはり日本海運事業の体質のよろさというものにつきましては、これは戦後の借入金による造船によりまして、この資本費の重圧が根本原因である、こういうことが答申されておるのは御承知の通りと思ひてあります。従いまして、他の方策で考へる海運政策というものよりも、何を改訂するといふことにつきましては、この高金利であり、金利の支払いの絶対額が膨大に上つておる資本費の重圧から解決しなければ、根本の問題は解決されないという結論に達しておるのでございまして、従いまして、この点に

触れないで他の方法をもつてしても、日本の海運事業というものは国際競争に耐えていけないのだという結論であらうと私は考へておるのであります。

○閣下委員 この方法よりほかの方法がないというふうなあなたは今言われましたが、それなら、それ以前にできておりました法律をわざわざことまで後退するのをおかしいのですよ。考へ

方によりまして非常におかしくなるのであります。これは社会党もさういふふうな案を政策審議会から発表いたしました。さういふふうな案は、自由民主党の方で出ておりますし、自由民主党の方で検討いたしましたのも、以前の法律をそのまま適用することが適当だといふふうに言つておるのに、ことさらにあなたの方がさういふふうな後退をしておる。それなら、これだけ後退をしておる。別にまた一応後退をしておいて、別個の方法でも考へるのだらうか、さういふふうな考へておりましたら、その案はないのだ、これが一番いいのだ、さういふふうなことで、何やらこの後退する改正案を出したところから、非常に私は不明朗だと申します。その点、第四項を、あなた方はこれで出ないんだというふうな解釈をしておるとすると、もしできないということなら、さかのほるのでありますから、やむを得ず提出したということはやむを得ないと思ひますが、私、国会の法制局で検討いたしました結果、これはできるのだといふことであります。私は、さういふふうな後退した改正案は出すべきものではない、さういふふうな考へておるのであります。

それから、これは一度お尋ねをしておきたいと思ひますが、建造資金あたりは、十分全銀連でこれから損失補償しなくてもできるのだ。これから、もう建造は借金をふやさないという範囲内でやるのだからできるのだというふうなことであります。が、今自己資金船を建造いたします場合には、全銀連がうんと言わないからというので、建造許可がおりまする実例

方によりまして非常におかしくなるのであります。これは社会党もさういふふうな案を政策審議会から発表いたしました。さういふふうな案は、自由民主党の方で出ておりますし、自由民主党の方で検討いたしましたのも、以前の法律をそのまま適用することが適当だといふふうに言つておるのに、ことさらにあなたの方がさういふふうな後退をしておる。それなら、これだけ後退をしておる。別にまた一応後退をしておいて、別個の方法でも考へるのだらうか、さういふふうな考へておりましたら、その案はないのだ、これが一番いいのだ、さういふふうなことで、何やらこの後退する改正案を出したところから、非常に私は不明朗だと申します。その点、第四項を、あなた方はこれで出ないんだというふうな解釈をしておるとすると、もしできないということなら、さかのほるのでありますから、やむを得ず提出したということはやむを得ないと思ひますが、私、国会の法制局で検討いたしました結果、これはできるのだといふことであります。私は、さういふふうな後退した改正案は出すべきものではない、さういふふうな考へておるのであります。

があります。そういうふうな、自己資金船であつて、全部その相手の銀行が承諾をしてゐる。それでさへ全銀連がきかないというふうなことでありますから、その全銀連の損失補償がなくなつてもやれるというふうなことを、全銀連の意向は何も聞いてなくして、あなた方が言われるということは、私はおかしいと思つてゐる。銀行の意向を聞いて、全銀連の意見も聞いて、これなら損失補償しても差しつかへございませぬというのなら、私はこれからの金融がスムーズにいくと思ひますが、私はこゝらで行き詰まるのじゃないかという気がします。それだけ、その点保証ができますか。

○朝田政府委員 過去二、三年及び現在の状態におきましては、先ほど申し上げたような金融事情でございします。で、来年度の計画造船並びに自己資金船につきましても、そういう資金事情というものは船舶建造に関する限り変わらないと私は考へます。ただ将来ともに船舶建造融資について、こういった資金事情が持続されるかどうかというところにつきましては、将来の問題で、何年後にそういう事情の変化があるかというところにつきましては、こゝで申し上げられませんが、当分の間、来年あるいは再来年程度のところでは、こういった金融事情等からして、船舶建造融資が非常に難関に達するといふようなことは私はないものとして考へてゐます。ただそれにつきましては、企業の力に依つて企業の基盤が新造船によつて強化されるというこの原則を貫いて参りますならば、金融機関もこれに対応いたしまして融資がついてくる、こういうふうな

考へておるようなわけでございします。

○關谷委員 そうしますと、いつも回りが、はつきり言ひますと、全銀連あたりの意向は聞かなくて建造許可が出せる、こういうことですね。今全銀連は船舶建造に對して融資の率をきめておる。そのワケ内であつて、しかも相手の銀行が承諾しておつても、全銀連がうんと言ひぬからというので船舶局から建造許可を出してない、出されないと。それで一カ月も二カ月も引つぱつておるような状態ですが、この損失補償を消して、そうしてこれをなくしておつても、今度は全銀連に相談もしない、それでやつて、全銀連からちよつと待たされたときに、これは待たなければならぬのか、全銀連あたりがたといふ言ひやうとも建造許可そのものが出せるのか、それをききりしていただければいいわけですか。

○朝田政府委員 ただいまの御指摘の点に直接お答えをするためには、現在の自己資金の現状は、仰せの通りのやうな実情でありますけれども、損失補償契約が当分の間締結できないというところを、全銀連と相談をしないから今後の融資については難関に達するといふことはございませぬ。そこで現在の自己資金船につきましては、全銀連が自主調整をやつておることは御承知の通りであります。私どももいたしましては、自己建造といへども企業力に依つた新造船を進めて参りたいといふことが、年度当初からの方針でもございしました。資金のワケは十分あるじやないかという点の御指摘もございしますが、これはその通りであります。しかし造船の事情等が變つて参ります

て、延べ払いあるいは非常に船価が低減されてきたといふようなことから資金が余つておるわけですが、いづれにいたしましても私どもの方針でいたしましては、企業の力を考えないで、とんと自己建造といふものができ、あとでそれがやはり大きな重圧になつていくことを避けたいという考へておりますので、銀行あるいは業界の自主調整にその点を期待してゐるのでございします。臨時船舶建造調整法によつて、そういうことは条件にはなつておりませんが、そういう自主調整も運用の一つであらうといふふうに考へております。

○平井委員長 それでは、再び日本国憲法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を続行いたします。質疑の通告がありますので、これを許します。正木清君。

○正木委員 委員長にお伺いします。大蔵大臣の時間には、お約束の通り二時間よろしくございしますか。

○平井委員長 正木さんに申し上げますが、実はあと三委員会に呼ばれておられますので、一時間を切るわけはございませぬが、御了承願ひたいと思ひます。

○正木委員 それじゃ大臣にお尋ねする前に一言お耳に入れておきたいことがございします。よくお聞き取り願ひたいと思ふのですが、日本国憲法の昭和三十五年度の基本計画でございしますが、実はこの計画書の中にいろいろことが盛り込んでおるのでございします。「金利その他経費諸費の増加は国鉄財政を圧迫し、現状のまま推移すれば

将来にわたつて収支の安定を欠き、予定された諸計画を遂行することができないばかりでなく、国鉄の経営そのもの維持できなくなるおそれがある。」従つて大臣にも非常にお世話になりました。昭和三十三年に運賃値上げとともに国鉄の五カ年計画を始めましたが、今申し上げたやうな事情で五カ年計画といふものは完全に壁に突き当たつてしまつておる。このことをまず大臣とくつとお耳に残しておいていただいて私の質問をお聞き願ひたいと思ひますが、まず大臣に質問をいたします。前に主計官にお伺ひしたと思いますが、主計官にお伺ひしたいのでございしますか。

○平井委員長 見えております。

○正木委員 主計官、今私の申し上げたことはおわかりだつたでございしますか。

○谷川説明員 ええ、わかつております。

○正木委員 なぜ一体国鉄がこの基本計画の中で、このように「国鉄の経営そのもの維持できなくなるおそれがある。」こゝまで言ひ切らなければならなかつたか。これについては毎年度の国鉄から大蔵省への予算の折衝について、国鉄の現在の財政状態を一番詳しくお知らせになっておるのはあなたです。それから、あなたから国鉄の今の財政の状態をこゝで明らかにしてもらひたいと思ひます。いかがです。

○谷川説明員 お答え申し上げます。この間、うちから当委員会におきまして国鉄の現状につきましても、いろいろ国鉄御当局からつきましても、監督官庁でございします運輸省の方からも御説明があつたと思つておりますので、私

からあらためて申し上げる必要もないかと思ひますが、先ほど五カ年計画との関係についていろいろお話しになつておるのでございしますけれども、その後の経済情勢等との関係もありまして収入が及ばなかつたいたしました関係もありまして、若干のおくれは見えておるようございしますけれども、われわれといひましたけれども、三十五年度はもうございしますが、できるだけの努力はいたしましてやつておるわけにございします。大体全体計画で申しますと、五千九百億余りの金が必要になつておりますが、三十五年度予算実行後の姿におきまして約七割程度の資金投入となるはずであります。これに東海道新幹線、東海道につきましても輸送力増強という見方を加へて考へますと、五カ年計画全体といたしまして相当な仕事になされてゐると思ひます。ただ、さういふことと

いふふうな考へる次第であります。現在の財政状況につきましては借入金金の増加等いろいろ問題はございしますが、私どももいたしましては運賃体系等につきましても合理的な検討をする等いろいろ努力をいたしたいといふふうに考へておる次第でございします。

○正木委員 主計官、残念ながらそういう抽象論では私納得できません。私の方が相当詳しく調査いたしておりますから、しかし大臣に時間がございせんので、私から国鉄の今の現状を申し上げたいと思ひますが、実は三十五年度の運賃値上げとともに国鉄は五カ年計画を立てまして、戦争中に痛めつけられた復旧工事、それから近代化に全力を尽くしてきたのでございしますが、残念ながら当初の事業計画は

遅々として進んでおりません。明年度を迎えておりますが、ようやくに六割五分、六五割、従いまして四年度ですでに資金不足が七百五十億、三十六年度の当初計画の千二百七十三億、それに大臣、これは国鉄の事務当局がおきらいになっておるのですが、大臣は鉄道の大先輩でありますから私が申し上げる必要もないと思うのですが、鉄道院時代からの借入金として、大蔵省の国債整理基金で三十五年度で当然お払いしなければならぬ償還金が二百九十六億ございますが、三十五年度では実は予算措置では十二億しか払っておりませんで、二百八十四億が実は借りがえをしておる。その他東海道の幹線が来年度約五百億、その他を加えますと三十六年度で国鉄がどうしても資金手当をしなければならぬのが二千三百億ほどになります。これはあなたさへ腹がきまれば預金部からどつとお貸しを願えば、大臣何とか三十六年度の危機は切り抜けられますけれども、企業体として国鉄としてはあなたさへは監督も受けていられるわけですから、当然あなたはお貸しになるはずはないと思うのです。そうすると、三十二年度の運賃値上げで国民に約束した五カ年計画は思うように進んでいかない。一方東海道の幹線増設も思うようにいかない。ここに実は国鉄の危機が到来したわけでございます。そこで一体この五カ年計画というものはどこにか無理があつたのではないか。私も考えたのですが、一つはここににあるわけです。大臣、お聞きを願いたいと思うのですが、当初国鉄が五カ年計画を立てたときには国鉄は運輸省に対して一割八分

の運賃値上げを要請したわけでありまして、ところがこの一割八分の運賃がだんだん煮詰めてきまして、最終段階ではあの政治運賃、腰だめ運賃の一割三分で押えられてしまった。一割八分事業計画を立てたものが一割三分で押えられてしまった。しかもこの一割三分のうち、この運賃値上げの三割に値するものは全国地方自治体に国鉄が資産に持つておられますから、私も言わう固定資産税の税金として、三割は地方自治体に交付金という形で還元する。そうすると実質上一割の運賃値上げでこの五カ年計画をやりとするんですから、ここに大きな無理が出たわけでございます。これが一点。それからもう一つは公共企業体というものを、これを私は声を大にしてあなたに申し上げたいのですが、公共企業体というものの本来の性格が、政治上ではこれが単なる企業体としか取り扱われておられない。ここであなたに公共企業体とは何ぞやということをおし上げる必要はごうもないのでございますが、公共企業体ですから、岸内閣の要請、議会の要請、言いかえれば国の要請に基づいて国鉄が行なうとするこの国策的な事業については、当然国家出資であるべきものなんです。これは大臣といえども異論がなからうと思つて、これが一点。それから第二の点は、国鉄が企業体としての経営をするために、どうしても近代化をやらなければならぬとするならば、この近代化には当然借金政策がとられてしかるべきものだ。第三点は国鉄の、一口に私どもは改良工事と申し上げておりますが、大臣御存じのように、古い施設を取りかえていく、更新していく、これ

は自己資金でやるのが当然ではないか。ところが不幸にして、戦後十数年を経過しているにもかかわらず、この三本の柱というものが立つておられない。ここに国鉄の財政の危機を招いた根本的な原因があるんだ。そこで大臣にお尋ねをしたいことは、大臣のこの公企体に対するものの考え方をきかんと立てていただかさんと、あなたが運輸大臣になり、あなたが国鉄総裁になつても今の危機は突破できない。そこでこの点をお尋ねしたいが、その前に、実は過日運輸大臣と、あなたが御出席にならないものですが、私と運輸大臣それから鉄監局長その他出席して、委員長も同感をして下すたわけですが、完全な意見の一致を見たわけですが、それがきょうの附帯決議になつて現れたのですが、まさに超党派です。そこでこの公共企業体のあり方について、一つ先輩の大臣から御所信を承つておきたいと思つて、

○佐藤國務大臣 正木委員は、私が存じ上げておる当時から非常に交通には造詣の深い方であられます。私が存じ上げておる小運送の關係に携わつておられる時分でございます。従いまして交通につきましても御理解が非常に深く、ただいまの鉄道の状況等についても、私どもがつかんでおるところとおそらく認識は同一であらうと思つて、私自身も、御承知のように二十四年間鉄道育ちでありますから、そういう意味で、お話になる点もわかるわけでありまして、

ところでその公共企業体に切りかえたときに、私も関係者の一人でありまして、当時の考え方から申しますと、

日本の政治のあり方から申しまして、今のお話のうちにもありますが、こういう公共機関についていろいろ政治的な要求が出たり、それが、政府あるいは国会を通じて出てくる。そういう事柄が、企業体の事業遂行上に非常に影響を与えんじやないか、こういう意味から、いわゆる国有、国营の形態もさることだが、企業本来の考え方、徹すべきじゃないだろうか、そういう意味で公共企業体というものを作り、そしていわゆる独立採算でやっていくという考え方、一つ工夫できないか。これは占領中の占領軍の示唆も多分にありましたが、そういうことで実は公共企業体が発足したと思つて、しこうして、国鉄が公共企業体として発足したことは、そういう意味で私はいいことだと思つて、今日の公共企業体の経営の実態を見ますと、公共企業体は作り出したが在来の国有、国营と何ら変わつておられない。おそらく企業体の責任者の考え方というものの通りには動いておられない、ここに一つの問題があるのではないか。これは私いいとか悪いとか申すのではありませんが、とにかくこれが影響しておる。ただいま運賃の問題のお話も出ておりましたが、一割八分を要求した、それがいろいろな事情で一割三分になつた。しかも三分は固定資産に与られた。そうすると計画自体の収入源自身が非常な支障を来した、これははつきり出てくる。もちろんそれを下げるには下げるだけの理由があつたことだと思つて、少なくとも公共企業体の性格から申しまして、非常な公益性の強い事業をやるとい

て、非常な公益性の強い事業をやるといふことは、やはり経営者にその経営の全責任を負わせて、そして本来の公益性を十分発揮するように努めさせ、そのためにはいわゆる独立採算が望ましいのだ、言いかえしますならばいろいろの負担をこの公共企業体に課した場合に、他の面からその負担に対する補てんをする、その補てんとは一体何だ、申すまでもなく国民の負担であります。そういうことを考えてみますと、公益性の強い事業体自身はやはり受益者負担といふべきか、利用者負担においてそれが経営される、それに徹するといふことが本来の筋でなければならぬ、これが公共企業体を作つたときの基本だと思つて、私はその考え方によつたと思つて、その後、の経営の実態は必ずしもそのようには運営されておられない。御指摘になりました幾多の点があります。同時にまたもう一つ公共企業体として発足し、長期計画を立てた場合に、非常な運算を生じたのだらうと思つて、戦後のわが国経済の変動、これを十分把握していなかったのではないかと思つて、今日になつてしまつて国鉄自身の近代化といふことが非常に強く叫ばれるとか、あるいは幹線の輸送力の隘路を開く必要に迫られるとか、戦後の経済の発展に対しての十分の計画を盛つた見通しが立てられなかつたのではないかと、こういう点がたゞいま非常に困難な情勢に当面せざるを得なくなつたのだ、こういうふうに私は感ずるのであります。これは議論の存するところですが、公益性の強いものだから企業体だけの責任にそれをまかすのは間違つておる、こういう注文もあるだらうと思つて、しかしそれを政府一般において財源を補てんするといふのは、申すま

でもなくこれは国民一般の負担においてやるわけでありませう。これは税金でまかなう以外にないわけだ。そういうことを考へて参りますと、政府の一般財源で補てんするということは必ずしも望ましいことじゃないわけだ。これはだいたい議論があることで、もちろん私もその点は承知しておりますが、そういうものだと思います。私は長いこと鉄道におりましたが、そういう意味で私どもの先輩などは、鉄道というところはもう外に出てはいかぬところだ、内輪だけでじつくり一つ話をし、経営に透徹すべきだ、これは国営の場合においてもそうなんです。外に出ていけば必ず注文をつけられる、そのことはちつとも幸いしない。当時はなかなか軍の盛んな時代でありますから、出ていけば軍部の要求が非常に強い、どこそこへ鉄道の線路を作れとか、容量をもっとふやせとか、必ず注文をつけられる。あるいはまた幾ら利益がもたらせておるのだから、それを臨軍の方に出せとか、必ず出される、そういうことはもう避けて、国鉄は国鉄として、ただ国民あるいは荷主、旅客にどうしたら便宜になるか、そういう意味でほんとうに切り詰めた経営をすべきだということを、実は長い間教育されたものであります。この考え方が、おそらく戦後の変動時になりました。それからいろいろ注文がつけられる。たとえば今の経営の負担上の問題としていわれますものは、国内交通の不整備の状態から見れば、新線建設は必要だ。ことに未開発地域を開発するために交通を整備しなければならぬ。そういう意味で新線建設の要望

は非常に強い。しかし、これを要望のままに応じたら、おそらく国鉄はやっていけないでしょう。また鉄道の場合、当然のことですが、これが成熟して収益を上げるくらいになるまでは、線路にもよりますが、まず十年は見えていかなければならぬ。建設利息が払えるまでにはそのくらいかかる。けれども、これも、今の公共性から見れば、一面要請の出でくることは当然であります。しかし、こういう要請を弱体の鉄道へ要求すること自身が無理なのではないか。やはりそれは考えなければならぬ。やりたいことはうんとありまして、財政力十分でなければそれには応じられないものがあると思ひます。あるいはまた各種の運賃にいたしまして、特定運賃制度が設けられておる。これなども、それぞれの農産物等の特定運賃などは、産地の人々あるいは農村の負担なり、消費者の負担といふことを考えると、安いに越したことはございせん。しかしながら、その独立採算制の鉄道にそのみを要求するのは無理だといふことが結論でしよ。その他にも幾つも出てきてゐる。けれども、要するに、国鉄経営はやはり公共企業体として独立採算制でやっていく、そして自分たちのところで荷主あるいは旅客に対してベスト・サービスをする、こう心がくべき企業体である。その力も十分考えないうちに、これに幾つもの負担を課することは間違つてゐるのじゃないか。その点を全部そういうことをやってもいい、それは他の方からまかなえるというなら、それは国民の負担においてやるべきことだ。そういうことを考へてみますと、これは一般租税負担

ということになるのですから、私は必ずしもその方法は適当じゃないと思ひます。また借金をすると、これも一応はまかなえるが、企業の採算性が非常に低いということになれば、だれも金を貸してくれない。最近世銀に参りまして東海道新幹線の建設資金の交渉をしても、一体日本の国鉄の採算性は幾らあるかといふことを必ず指摘される。そうすると、これは一体どこに欠陥があるのだといふことになる。そういうことを考へますと、公共企業体としては、当然その資本に対する適正な収益率というものは確保していかなければならぬ。これが今日の国鉄では確保されておらない。同時にまた、戦後の変動に對しての十分な用意、計画ができておらない。その結果が幾つもその計画の破綻を來たしてゐる。こういうことが實際言えるのではないか、かように私は思ひます。

そういう意味で、私も鉄道の出身ではございませう、また国の産業活動の基幹をなす鉄道でありますから、これを強化することに對しての理解の点においては人後に落ちるつもりはございせん。しかしながら、弱体なものに非常な重荷を負ふことは不適当ではないか。やはり弱体なるがゆゑにこそこれを盛り立ててやる協力態勢が必要なんじゃないか。だから他の事業計画でも同様でございませう、たとえばうんと土地改良をしたい、大きな計画はございませう。計画はございませう、財政の状況が許さないといへば、その計画は圧縮せざるを得ない。現実の問題としては、国鉄の力そのものが非常に弱い。それに対する重荷が少し過ぎて

おる。私は実はこういう感じがしてならないのであります。簡単に申しますとただいまのような所見でございませう。

○正木委員 今、大蔵大臣から運輸行政の施政方針を承りました。実は私と橋樑運輸大臣の間で、国鉄の今後のあり方、危機に到來した三十六年度の資金計画等について意見の交換がされて、完全に意見の一致を見た点は、私は運輸大臣に一つ政府の中で權威のある調査会を作つてくれないかといふことを申し上げた。そこで、今の大臣の御意見にもあつたように、あらゆる角度から調査会で調査検討を加えて、そして国鉄の三十六年度からのあり方について、そこで十分結論を出していただくことが大切なことではないか。これには運輸大臣も国鉄も事務当局も完全に意見の一致を見たわけです。

そこであなたにお願いをしたいこと、同時にあなたにもぜひ御協力を賜りたいことは、担当大臣である運輸大臣からそういう発言が閣議であつたときはぜひ御賛成を願ひたい。結論を言いますとこういうことなんです、言いがたであります。ぜひ御賛成を願ひたい。

○佐藤國務大臣 私はやや考え方が違つておりますが、もちろんこの鉄道という大きな経済の幹線の役割を果たすことについて非常な関心を持つことは当然でありますから、政府自身いろいろ研究することも必要だと思ひます。これは必要でないとは申しませんが、何を申しませう、公共企業体のあり方から申せば、経営者自身が積極的にたたき言われるような点についていかにあるべきかをみずからやるべきであります。政府自身といたしま

しては、今の機構から申せば、公社自身が計画を立てたものについてその適否を判断いたしますが、政府自身がこれに積極的な注文をつけることは、企業体のあり方としては望ましい方法ではない。むしろ企業体自身とすれば、政府の干渉なしに自立できるということではなければならぬ。ただ、今、正木委員がお話になりましたように、企業体自身のあり方がいかに悪いとか、在来のような国営がいかにだ、あるいは民営がいいのだ、あるいは分割した方がいいのだといふような基本的な問題については、もちろん政府自身もいろいろ検討しておるし、そういう必要はあるかと思ひますが、現在の運営なりあるいは今後の諸計画等は、みずから十分実情を把握して、財政的な経営の責任を持つものが立てるべきだ、そしてそれが国家的な計画としてどういふように具現化すべきか、どういふような関連を持つべきか、これは政府自身が考へべきことだ、私はかように區別して考へたいのでございませう。

○正木委員 大臣の御意見、私ももつともな点があると思つております。すでに国鉄はおそまきながら気がつきまして、実は本年度から三十五年度の基本計画を立てて真剣に取り組んできておることも間違ひがございせん。国鉄は当事者でありますから当然そうあるべきものだし、直接の監督の立場にある運輸省も当然そうあるべきなんです、しかしそれだけでは、こゝまで追い詰めたれた国鉄の経営のあり方について解決しない。だから担当大臣から閣議等で御発言があつたときには、あなたや経済企画庁長官の菅野君等に

ひ御協力を願いたい。私がなぜそのことを申し上げるかという、前段であつたの御発言にもありました、実は大臣の鉄道省時代とは非常に事情が交わつて参りまして、国鉄自身が運賃の公共負担をしておる分がどれくらいになるかという、時間がかかりませんから簡潔に数字だけを申し上げますが、三十二年度で五百四十七億二千万円、三十三年度では五百八十億、三十四年度では六百十億、三十五年度では六百四十億、実はこういう数字になるわけですが、それから大臣も御指摘になりましたが、かりに新線建設に出資いたして分について政府が利子を負担していただくとするならば、この利子分だけでも実は十四億から達して参ります。時間がなから申し上げませんが、東海道新幹線の工事費については、国鉄も運輸省も一つ政府出資をやつてくれぬか——間違ひました。新線建設では五十九億三千七百万円です。東海道の百億を出資してくれぬか、この百億を政府に出資してもらえば、国鉄の利子の分だけでも十四億から達してくるのです。さらに今の制度は私不思議なんです、国鉄の現金をあなたの方の預託金にする。四十億までは無利子なんです。この大蔵省というところは、どうも金を貸す方ですからなかなか権力がありなんです、金を借りますと待たなしに六分五厘の利子を取る。預託は四十億まで利子を払わない。しかも私利子に至つて安。こういう制度も実はある。それから実は資金運用部から国鉄が金を借りております。私は国鉄が軌道に乗るまではこの償還を十五年のものを二十五年に延期したらどうか、こういたしますと三

百二十億から達してくる。それから例の、先ほど私申し上げました国債整理基金の償還到来、これを実は大臣は反対されるに相違ないのですが、鉄道院時代からの借入れなんですから、競争にまで、あなた自身が重要なポストにおられて、国鉄がかせぎ出したものを軍費に取り上げられたんですから、当然これの元金は政府出資に切りかえてしかるべきじゃないか、私の考え方、再建案としては。この国債基金の、この借金でどういう形になるかという、利子だけでも百四十億から、元金どころじゃないのです。利子の方がかつていふにいくわけですね、こういう形の現状のままで、あなたのおっしゃる通りに、公共企業体とは独立採算じゃないか、まず国鉄当局がきちんと事業計画を立てて、そして完全に自まかないでできるような方針でやりなさい、こういって大臣、無理なんです。だからあなたのおっしゃる通りに——あなたの意見でもいいます、私はそんなむづかしいことを国鉄に押しつけることがけしからぬと思ふ、こうおっしゃるあなたは閣内の一重要な大蔵大臣におられるわけですから、けしからぬのであつたらば、あなた自身が与党さんと話し合ひをして、無理な点は切つてもらつていいと思ふのです。それならばそれで……財政のこととも考えない。資金のめんどろも見てやらない。貸した金は待つたなしに取る。利子も取る。これは大蔵省として当然ですけども、弱い国鉄としてはやめていけないのですよ、それでは。だから新線建設がけしからぬといふんだつたら切ればいいのです。それから東海道幹線の増設にしても、

大臣言われたように、それはあなたの若いときの鉄道省の話じゃありませんか。今こういう世の中になつて、そんな内輪の中にじつとおつたら世間から忘れられるのが今の鉄道のあり方なんです。そこでこの新幹線を国策としてやるのであるから、やるようないふんどうを見てやる、それを見てくれない。そして公共割引は毎年六百億から六百五、六十億の負担を国鉄にさせる。さしておいてこのことを伏せてしまつて、理屈通り国鉄は自まかないで独立採算なんだからやれ、これは大臣、政治じゃありませんよ。私は大蔵大臣においてを願つたのは——あなたでなくてもいいんです。主計官でもいいんです、おいでを願つたのは、あなたが鉄道の大先輩なんだ。一番事情を知っているんだから、このことをよくお考え願つて、そして橋樑君が閣議で発言したときにはその調査会設置に賛成してもらいたい。私は経企長官にも話をしますから、そしてこういふ問題を徹底的に掘り下げて御検討願えれば、私は国鉄の今後のあり方というものは明確になるのではないか、こう思ふのです。どうか一つ御所見を……

○佐藤國務大臣 私申し上げることも、それからまた正木委員の言われることも、あまり違つてゐるのではないだろつと私は思ひますけれども（正木委員「賛成してもらえれば」と呼ぶ）しかし調査会自身は政府自身が設ける筋ではない、かように私は思ひます。これはやはり国鉄自身からさういふ問題が出てくるべきで、また国会自身も国鉄の現状といふものを、先ほど来お話のような深い御認識を賜わりますならば、やはり国会自身も国鉄自身の自主的経営というところに重点を置いてやられると、私は国鉄はりつぱにやつていけると思ひます。今いいとか悪いとか申すわけではありませんが、公共負担六百億だとかあるいは六百五十億だとか、こういう多額のものを年々負担してゐる。一体これらのものはどういふ性格のものか、これはよく考へて処置してやらないといけません。あるいは新線建設にいたしましても、私は全部やめろというふうな乱暴なことでは申しませんが、やはり必要な限度にやつていく、漸を追うていくといふことでなければならぬと思ひます。それをみずからの収支計算なり損益勘定なり、その三勘定でうまくあんの予算を計上するにあたりまして、国鉄としての一応の資金ワクなども相当よくめんどろを見たつもりです。それは事業計画には万遺憾なきを期するようになっている。けれども、とにかく国鉄が膨大であればあるだけにこれに対する批判も非常にきびしい——これは私も長い間の問題にしてきたものなんです、第一期券のあの安さといふことは、これは国鉄経営としてどうしようもないことでしよう。こういうものをやはり直してやらない限り、うまくいきつこないでしよう。しかしおそろく定期券を今改正するといふことは非常に困難なものではないか。それは各方面で、保守、革新ともにおそろく定期券を値上げするとか適正化するといふは、これは反対されるに違ひない。こういう筋のあることは、やはり時期を見て解決してやらないと、国鉄自身非常に困つてくるの

だ。幸いにして国鉄経営の基本についていろいろの御意見も出ておりますから、さういふ意味で私はさういふ点を直してやる、力をかけてやる。おそろく経営者自身に案を立てていとい言え、りつぱな案を持つてくる。それが今度は一体どういふような批判を受けるのか。結局それは、もちろん大蔵省の考え方、貸すものは貸した、利子は取り上げた、あるいは窮屈なことばかり言ひ、それはさういふことも直していかなくてはならぬでしよう。しかし私は今まで特に大蔵省自身がけちなことをやつてゐる、かように私は思つておられません。私、鉄道におる間は、大蔵省といふところはわけのわからぬところだ、ずいぶん恨んだものですが、大蔵大臣になつて二年やってみると、なかなかよく理解してくれて、まあ私自身の実感から申し上げるので、これは間違ひございません。それでとにかく筋の立つことを順次やらしていかないと、何といつたつて国鉄は弱い。弱いものに対する重荷が各方面で多過ぎると私は思ふ。これは非常に国鉄にかわいさうな点なんです。先ほど来のお話はさういふ点からスタートしている御意見だと思ひます。私はその点非常に賛成なんです。だからさういふ意味では私はぜひとも国鉄の自主的な意見を伸ばして力をかけてやるようにしていただきたい。特にその点はお願ひしておきます。

○正木委員 主計官、今の大臣の当委員会の答弁をあなたは忘れられないうちに、よろしうございますか。念を押しておきます。あなた、三十六年度国鉄が事業計画を立てて運輸省を経て予算折衝をしたときに、頭がいい

からというので国鉄をたたいてはだめです。私は大臣の速記をすぐとってあなたに届けます。

そこで大臣、もう一つあなたの耳に入れておきたいと思うことは、国鉄が毎年度の災害復旧のために投ずる工事勘定はどれくらいあるかというものの数字を簡単に申し上げますと、三十四年度は八十六億六千何百万です。しかも三十三年度は四十三億七千六百万、三十二年度は三十四億三千万円です。こういう巨額な災害復旧費を負担しておられることをお忘れにならないように願いたい。あなたから言わせれば、それはあたりまえじゃないか、独立採算で国鉄が企業をやっているんだから、何百億でも災害復旧費は当然国鉄自身が出すべきではないか、金がなければ短期の金でも貸してあげよう、これが政府の方針でございまして、少なくともこういう巨額に上る災害復旧費等についても別途の政治的な方途があつてしかるべきではないか。ですから繰り返して申し上げますが、大臣は大蔵省の立場で、現にここで、橋樑運輸大臣から調査会設置の提案があつたときにいきなり賛成するわけにはいかないとおっしゃいます、必ずあなたに賛成してくれる、こう私は信じておるのです。どうかその点十分お考えを願いたいと思います。大臣の質問は終わって、あと主計官に質問をいたします。

主計官、今の大臣と私の質問応答をお聞きになったと思うのです。そこで私の心配をする点は、まず三十六年度の資金計画です。これはどうしても二千三百億ほどかかるのだ。それをあなたの手元で一切がっさい一刀両断に立

ち切られたのでは、今の国鉄の状態をもつてすれば三十六年度は完全に壁にぶつかると、こう私が申し上げますと、あなたは、だからこそ資金運用部その他で金を貸して、そういうことのないように配慮しているではないか、こうおっしゃると思うのです。しかしそれはあくまでも借金政策でございまして、当然あなたの方は利子をお取りになる。元金の償還期限がくれば、元金は取る。これが建前ですね。しかし先ほど私がここで指摘したように、国債整理基金で当然としらすべき二百数十億のものを、実は貸借対照表、損益計算表そのほかのつじつまを合わせるために、あなたの方は十二億を目をつぶつて、あとは書きかえをやっている。それでは根本的な問題は解決できぬと思うのです。あなたに聞きたいのは、この東海道新幹線の第二年度にあつて、国鉄はこれは国家的要請に基づき世紀の事業であるのだから、当然国は百億の出資をすべきである、こういう建前で予算を組んで事業計画を立てて運輸省に提出しているわけですか。運輸省はこれが妥当だ、こういう観点に立つてあなたと予算折衝した。ところがあなたの方はこれを無慈悲にも切つて捨てた。その切つて捨てた根拠を明らかにして下さい。

○谷川説明員 国のいろいろな助成の方法につきましては、先ほど大臣からいろいろお話がございましたところ、新幹線の建設をいたすにつきまして、これはやはり国鉄の自己財源をもとにいたしまして、かつ一方におきましては、何と申しますか、一般国民の負担にお

いてそれをまかなっていくという考えではなしに、企業体として、財政投融資等でやっていくべきじゃないかという考えの方からいたしまして、政府出資を行なうことにつきましては否定的な態度で臨んだわけでございます。こういった一連のことにつきましては、先ほど大臣からお考えが述べられたところに尽きていると思ひます。

○正木委員 主計官、大へん失礼なことを聞くようですが、国鉄関係の御担当になつて何年ぐらいになりますか。

○谷川説明員 一年でございます。

○正木委員 あなた御担当は一年ださうでございますが、しかしあなたは専門家でございまして、よく国鉄の財政状態を御存じだと思ふのですが、国鉄は独立採算で国鉄収支のワクの中

でどんな企業でもやれというものはいいのですが、それではたしてあなたのおっしゃる通り三十六年度の予算が組め、三十七年度の予算が組めて、国鉄が国民の期待に沿うように財政上資金上からやられていくとあなたはかく信じておられますか。

○谷川説明員 これも先ほど大臣からお話がありましたところで御了承いただけると思ふのでございまして、私も国鉄の現状から申しまして苦しいとは思ひますが、最近における業績を見ましても、三十六年度の予算におきまして、東海道新幹線等を含めましての一連の事業計画におきまして、たゞいま国鉄が考へておられますような計画をそのまま実行に移されるということにつきましては、来年度の全体の財政投融資等のワクも見ながら考へねばいかぬわけでございますので、これは検討の余地がある問題ではござい

ますが、全体としまして国鉄の事業計画に應じ得るような財政計画を立て得ると思ひます。まあ非常に苦しいことは認めますけれども、正木委員が御心配になつておられますようなことにはならないと思ひます。これはまあ来年度のことでございますので、どの程度やれるかということにつきましては、もちろん、これはたゞいま何とお答えすることができないわけでございますが、できるだけの努力は私どもいたして参りたいと思ひております。

○正木委員 これで終わりますが、主計官の立場としては、それ以上の答弁はできないと思ひます。できないと思ひますが、しかしあなたはここでわれわれに言つたことを忘れちゃいけないよ。いいですか。あなたが、三十六年度の予算折衝に入つたとき、無慈悲な態度をとれば、今度は私どもは粘りますからね。よろしくございまして、私の質問を終わります。

○平井委員長 他に御質問はありますか。——他にないようでございますので、本案に対する質疑はこれにて終了いたします。

○平井委員長 これより討論に入りたいと思ひますが、討論の申し出もありませんので、これより直ちに採決いたします。御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○平井委員長 御異議なしと認め、これより採決いたします。

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○平井委員長 起立総員。よつて、本案は原案の通り可決すべきものと決しました。

この際島口重次郎君より発言を求められておりますので、これを許します。島口重次郎君。

○島口委員 私は、ただいま議決をいたしました日本国有鉄道法の一部を改正する法律案に対して、自由民主党、日本社会党、民主社会党を代表いたしまして、附帯決議の案を提出いたします。

まず主文を朗読いたします。

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案に対する附帯決議

現下の日本国有鉄道は、五ヶ年計画実施四年目を迎え、その進捗率に大なる遅れを来たしているのみならず、資金繰りの内情は極度に悪化しており、他方、巨額にのぼる東海道幹線増設工事の早期実現の必要にせまられ、国鉄財政は、真に憂慮すべき事態に到来している。

よつて、政府は、五ヶ年計画の完全実施と東海道幹線増設工事の早期実現をはかるため、国鉄に対する各種公共負担の実情に依りて、政府出資の実施並びに財政資金の貸付条件の緩和をはかる等の措置を講ずるとともに、国鉄の行方国際復興開発銀行からの外貨資金の借入については、いやくもその自主性が損なわれることのないよう万全の措置を講ずべきである。

右決議する。

運輸委員會會議錄第五号中正誤	ベシ段 行 誤 正	五二 末 三 最送の 最近の	五二 五 五 いけば、 いけば、
運輸委員會會議錄第六号中正誤	ベシ段 行 誤 正	四四 三 思いに お思いに	二五 末 三 解決 解決は
	三二 七 建設後 建設後		