

十二等級に分かれておりますが、高度の負担力主義を採用している結果、等級の最も高い貨物に対しては、等級の最も低い貨物に比べて二・六倍の高い貨率に適用されております。このため、高級貨物は純々他の輸送機関に転移し、国鉄には割安な貨物だけが集中し、国鉄の収支は年々悪化しております。そこでこの際、普通等級の数を現行の十二等級から十等級に圧縮して、現在の負担力に重点を置く貨物等級に原価主義を加味しようとしたものであります。

最後に附則関係についてであります。

附則の改正は、さきに申し上げたような旅客運賃等級の改正に伴って、民事訴訟費用法、刑事訴訟費用法、通行税法、公職選挙法及び国家公務員等の旅費に関する法律中に規定された「三等」「二等」「一等」に改めたものであります。

以上が、本法律案の内容であります。

○平井委員長 質疑の通告がありますので、これを許します。島口重次郎君。

○島口委員 今度提案されました運賃法の内容を見ますと原価主義でありまして、総体におきましては不増収、不減収の原則を貫いておる、こういう説明でありますけれども、私どもの考えるところによりますと値上げのような性格が多分にあるのであります。従いまして従来年々国鉄の赤字が出て参りまして、借金が増額をする。それらを改善いたしまする体質改善の面から出てきたものでないか、こう懸念する

のであります。従つて国鉄の出しもしたねらいがどこにあるか、それとも原価主義といふものの理論といふものが、原理といふものは、どの点においてのものであるかといふことをお尋ねしたいと思ひます。

〔委員長退席、川野委員長代理着席〕

○山内(公)政府委員 今回の運賃法の一部を改正する法律案の趣旨をいたしましては、ただいま御指摘のございましたように、不増収、不減収というところで運賃のあり方を基準にして検討いたしましたものでございます。これは増収をねらうというのではなくて、国鉄におきまして原安三郎さんを委員長といたしまして鉄道運賃制度調査会というものが二年余に及びまして国鉄の運賃のあり方というものを検討いたしましたのがその骨子になっておるわけであります。旅客運賃につきましてはただいま逐条説明におきまして御説明申し上げましたように、国鉄の一般の基本貨率と、それから急行、準急、特急というものの差が、戦前に比べて非常に急行料金が安くなり、それから遠距離運賃がひどく上がったということがあるわけでございまして、元来旅客運賃につきましては距離比例といふことが運賃論において最も公平な運賃制度であるといふことをいわれておるわけでございまして、一挙にそこまで達することはむずかしいのでございまして、大体お客さんの大宗を占める三百キロぐらいまでのところは据え置きまして、その以後につきまして一歩とは申しませんが、半歩距離比例制に近づけるという制度をとつたわけでござい

ます。その分を、最近とみに長距離旅客におきましては需要が多くなった急行、準急といふものが、運賃の体系からいいますと基本運賃に比べて非常に高いので、その方を減らすとともに、その急行、準急の料金制度といふものを簡素化しまして国民の需要をしやすけいといふようなふうにい

ますと、改正前の現在の等級でござい

ますから、これらに対する年間五十億内外の赤字を負担しておるという計算をいたしますと約六百五十億の公共負担をしておるわけであります。その面における負担といふものは、矛盾といふものを未解決のまま、ただ運賃の是正だけでこの問題を解決をする、具体的に申し上げますと、矛盾をそのまゝにして原価主義といふものはどういふ点から割り出されるかという問題であります。ほんとうの原価主義であるならば、これらの赤字の問題を、公共負担の問題を解決をいたしまして、その後には原価計算をして原価主義をとるならば最も適正な原価主義といへますけれども、ただいまのようにかかる矛盾の前提をそのままにしておいて原価主義とは、どうも納得いかぬのであります。その点はどうか。

われ運輸省といましては、公共負担を負うという事は、公共負担であるために、当然の責務であると考えておりますが、ただ国鉄はまた一方におきまして、コーポレーションでございます。独立採算制も希望されておりますので、この両者をどういふふうに符合させるか、適合させるかという事は大きな問題であらうと思ひます。ところが現在の国鉄の財政が非常に不如意でございますので、こういう公共負担を、一体どういふような面で国鉄の赤字を解消させていけるか、いかなければならぬという事を運輸省当局におきましても頭を痛めておるわけでございますが、この運賃制度の改正というものは、御指摘のように、体質改善でございます。これもまたその中の一つであり、そのほかの公共負担の問題も、逐次解決をしていくべき問題であつて、これをもつて全部であるというふうに考えておるわけではございません。

○島口委員 運賃の改正が赤字を解消いたします一つの策ではあるけれども、全体ではない、こういう御答弁でありますけれども、私らの考えるには、運賃改正が確かに一部ではあるけれども、根ざす原因というものは、出て参りました理由というものは、当然政府が負担しなければならぬ公共負担を、政府の責任においてやらすして、運賃の改正の制度において、増収をはかるという考えであらうと思つてゐるのであります。そういう面から、先ほど鉄監局長の説明によりますと、増収にはならない、こう言つておられますけれども、内部を検討いたしますと、増収にはなると思ひます。具体的な例

をあげますと、急行券を引き下げました普通料金を引き上げいたします、こゝういふけれども、必ずしも国民全部が急行を利用するわけではないのであります。国鉄の出してあります計数から見ましても、二・四％が鈍行利用者である。しかもこれは五百キロ以上の場合でありまして、四百キロ、三百キロ以下におきましては、鈍行利用者の方がむしろ多いといわなければならぬ。そういう面から考えますれば、相当増収になるのであります。今年度の国鉄の予算から見ますと、二千三十一億の旅客運賃の収入になつておりますが、五百キロ以上で二・四％の鈍行利用者があつたといふと、それだけでも五十億の増収であります。さらに、ただいま申し上げました通り、四百キロ、三百キロ以下の路線におきまして鈍行利用者が多いのでありますから、概算いたしましても、百億程度の増収は、旅客運賃だけで、見られると思ひます。そういう面から、原価主義でありまして増収ではないといふけれども、増収になるという必然性を持つてゐると思ひます。そういう面から、ただいま申し上げましたように、国鉄全体の財政問題とこの改正とは別個の問題である、こう申されまふけれども、別個ではなくて、当然政府の財政負担において解決をしなければならぬ。こゝういふ矛盾性を、運賃改正という名称に便乗いたしまして、運賃を値上げいたしまして国民の負担に転嫁すると思はれるのであります。この点どうであるか、お尋ねしたいと思ひます。

○山内(公)政府委員 旅客の面におきましては、国鉄当局の計算によりますと、五千万円増収するであらうといふことをいつておられます。こまかい数字的な話につきましては、後ほど国鉄の当局から御説明願ひたいと思つておりますが、ただ、ただいまの御意見ごもつともだと思つておられます。本年すぐにこの旅客運賃の改正の効果が見られるかといふことは、そう急にはなかなか出てこないのではないかと。先ほどから申し上げておられますように、体質を改善していくためでございます。これは遠い将来にわたつて運賃制度の基礎を作るといふ意味で、われわれは非常に重要な事項であらうと思つておるわけでございます。それで、ただいま御指摘がございましたが、鈍行利用者が相当多いのではなからぬか、数字的にはさういふ格好になつておりますが、五百キロまでは、大体今までの運賃を据へ置いておられます。五百キロ以上につきましては、貨率の変更があるわけでありまして、おける増収はあるわけでありまして、ところが、一方そのふえる部分につきましては、急行料金、準急料金、特急料金というものを値下げをいたしてあります。値下げをすることによる需要があるのではないかといふ御意見もまたあると思ひますが、それは幾分見込めると思ひますが、だんだん、そのためには、急行列車なり、特急なり、準急なりといふもの、相当増発しなければならぬことになるわけでありまして、これは国民の需要を満たすために、できるだけ増発するといふ努力はすると思つておられますが、さうなかなかに急にふやすわけにもいかな

いのでございまして、それが相当、普通列車にとつてかわつて、需要が實際あつて、かわつていけば、御指摘のよきな収益は上がると思ひますが、本年度の見込みをいたしましては、国鉄においては、約五千万円ぐらゐ、この面で、旅客の収支をプラス・マイナスいたしまして、ただいま言つた百五十キロ以上の値上げの分と、それから準急、急行、特急の値下げの分といふものを相殺いたしまして、五千万円ぐらゐの増収があるであらうといふことを言つておるわけでございまして、内容の詳細につきましては、国鉄当局の御説明を願ひたいと思ひます。

○磯崎説明員 ただいまのお話の中の旅客運賃の計算の問題でございまして、私の方で、昭和三十三年の実績によりまして詳細に計算いたしますと、三十三年の距離別の旅客あるいは三十三年度の急行の種別ごとの利用者といふことによりまして詳細に検討いたしますと、旅客運賃におきましては、三十億五千万円の増収になります。この内訳は、先生が先ほどおつしやいました遠距離運賃の修正によりまして、三十五億四千万、その反面、往復割引を、千キロ以上につきまして、旅客の負担を減らすために作りまして、往復割引の減が約四億五千万、それから一等の運賃がなくなりまして、これによりまして三千三百万、これらを加減して計算いたしますと、旅客の定期外の運賃におきまして三十億五千万円の増収でございまして、それからさらに急行料金につきましては、ただいま政府委員から申されましたように、特急、普通急行等において値下げを行ないますので、その値下げの額が全体で三十億五

千万円ということになります。さらに一等を廃止いたしました結果、「つばめ」「はと」「こだま」に特別の車をつけます。その特別座席料金が約五千万円ぐらゐの収入になるわけでありまして、

〔川野委員長代理退席、委員長着席〕

さういたしますと、全体を差引いたしまして、五千万円ぐらゐの増収になるということになります。ただ全般的に申しますと、私の方の千七、八百億の旅客収入のうち、九〇％以上は百五十キロ未満の旅客でございまして、従つて百五十キロ未満の旅客につきましては、今全然運賃に變動がございせんので、全体の九割ぐらゐの旅客について、旅客収入の面につきましても収入の増減がないといふふうに考えられるんじゃないかといふふうに考えております。

○島口委員 従来遠距離で損失をいたしましたが、近距離で相当利益が上がつてゐるのではないかと。利益の上がつてゐる近距離の方は一つもいじらないで、長距離だけを値上げをいたしまして、それを急行料金で調整をする、こゝう言ひますけれども、ただいま私が申し上げました通り、鈍行利用者がある限りにおきましては、ただいま鉄監局長から説明がありましたように、直ちに成果は上がらない、こゝう見ましても、従来の国鉄の急行、鈍行を利用いたしております比率から見ましても、増収になるのではないかと、こゝう考へるのであります。従ひまして近距離の場合、二四四四の運賃であるよりでありまふけれども、しからは輸送原価が短距離の場合一キロ幾らになつ

ているのか、それをお尋ねしたいと思
います。

○磯崎説明員 お手元に、ごらん願
つておきます資料の中に付属資料の三と
いう資料がございますので、ちょっと
それを—今の先生のお話に必ずしも
数字的にぴったりの資料ではないが、ざ
ざと見れば、大体傾向を表わす資料と
いたしまして、黄色い表紙の付属資料
の三というのがございます。その付属
資料の三の十五ページには、原価の実
額を入れてございませうが、運送原価
とそれから現行の運賃との距離別の比
較の表を出しておるわけでございま
す。現在の一キロから八十キロまで
の、これは昭和十一年が八十キロで切
れておりましたので、八十キロになっ
ておりますが、現在は青線でございま
すので百五十キロまで横に引いてござ
います。そういったものと、現行運賃
がごらんの通り、距離によりまして、
ずっと各距離におけるキロ当たりの運
賃が下がっているわけであります。た
とえば千キロのところを参りますとそ
の表でござらんの通り五七、千二百五十
キロのところを五〇、千五百キロの
ところを四六というふうに下がってお
ります。それに対して、昭和三十
三年度におきます輸送原価を算定いた
しますと、これは発着、ことに発着に
おきましては、たとえば乗車券を売る
手数料とか、あるいは改札掛の費用だ
とかいうことがございまして、相当
高くなっておりますが、それがキロ別
にずっと按分いたしますとごらんの通
りの形になります。それからそのほか
に、たとえば列車を据え付ける費用だ
とか、構内に入れかえる費用だとか
いろいろございまして、近距離にお

きましては高くなっておりますが、徐
徐にごらんの通り原価も下がっており
ます。しかしながら、下がり方は千二
百五十キロのところにおきましては、
この指数でござらんの通り九四という指
数を示しております。従いまして、原
価と運賃との開きは、距離が大きくな
るに従って大きくなる、こういふこと
が計算上出てくるわけでございませう。
ただいま先生の御質問に数字的にぴ
たり合っているかどうかとちよつとあれ
でございませうが、一応原価と運賃とを
比較いたしますとこの表のような形に
なるわけであります。

○島口委員 これは旅客の方の原価計
算だけですか、それとも貨物の方の各
品目別の原価計算等があるものでありま
すか。

○磯崎説明員 今御説明いたしました
のは、旅客だけでございませう。貨物に
つきましては二十七ページ、二十九
ページでございませうが、二十七ペー
ジは現在の運賃とそれから平均の運賃、
各等級ごとの運賃とを比較をいたしました
ものでございませう。先ほど政府委員から申
されたように、この二十七ペー
ジの表でござらんといたしますと、ちよど
まん中に七級の石炭、塩というところ
がございませう。昭和三十三年に現在の
貨物運賃を算定したときには、この
七級の九五というところでもって原価
と運賃とがつり合うという計算をいた
しまして、この九五に対する貨率を
作つたわけでございませう。ごらんの通
り一級から六級までは九五をオーバ
ーいたしております。逆に八級から十二
級までは、それから特別等級の二十一級
から二十三級までは、この八つの等級に
おきましては九五を割っているわけで

ございませう。従いまして、この三十二
年度の貨物運賃を算定いたしました
ときには、一級から六級までの貨物でも
うけまして、そして八級から二十三級
までの貨物を減して、そして赤い部
分と九五をオーバークした青い部分とが
数量的にこれをかけ合わせますとちよ
どとんと同くなる、こういふ計算を
いたしまして、九五という指数に對
する貨率をきめたわけであります。

○島口委員 これは具体的な問題は本
年度やってみなければわからないけれ
ども、ただいまの説明によりますと、
全く増収がない、こう理解してよろし
いですか。

○山内(公)政府委員 数量的な面が変
わればその面の増収ということがある
のは当然でございませうが、この運賃面
からいふ増収、原価に対する、何とい
いますか、先ほど申し上げましたよう
な意味の増収は、旅客におきまして五
千五百万円、ただいま国鉄の理事が言
われましたように見込んでおるわけで
あります。また別途貨物の方では一億
五千万円の減を見込んでおりますの
で、合計におきまして一億円の減とい
うこととございませう。

○島口委員 そういたしますと、勢い
問題が先ほど申し上げました例の国鉄
の財政関係の問題になりますけれども
も、この問題が解決しない限り、再び
運賃改正の名に便乗いたしまして、運
賃の引き上げが近き将来にあるとい
うことが予想されますが、その点はどう
ですか。

○山内(公)政府委員 今回御審議いた
だいております運賃法の一部を改正す
る法律におきます運賃というものは、
運賃そのものではないわけでございま

す。運賃制度の変更をお願いしている
というのが趣旨でございませう。もちろ
ん上がるところもありませんところも
ありますので、不増収、不減収という
ことをモットーにやっているわけであ
ります。国鉄の財政面から見まして
は、できるだけプラス・マイナス・ゼ
ロの結果を考えまして制度そのものを
合理化しようという趣旨でございま
す。その意味からいいますと、現在
の国鉄の置かれております財政難をこ
れによって解決するということは直接
には考えられないこととございませう
が、これによりまして将来の国鉄のあ
り方につきましては大きな利益が出てく
るのではないかと。このままほおってお
きますと、どんどんトラックにもうか
る貨物が逃げていってしまひまして
もうからない貨物だけを輸送しなければ
ならぬ。ただいま申し上げました
七級以下の貨物が残つてくること
いう可能性が強くなります。そこで、
貨物の等級を今度は正することに
まして、ある程度逃げていく貨物をと
どめようというわけでございませう。そ
ういふ目的からいいますと、現在の改
正でも十全ではないわけでございまし
て、まず半歩を進めたと新聞なども
批評しているようにあります。その
程度のこととございませう。それで国鉄
の財政の問題につきましては、先般も当
委員会におきましていろいろ非常に御
心配をいただきました。われわれとい
たしましては非常に感謝する御質問を
受けたわけでございまして、この問題
については、いろいろな方面からさら
に運輸省におきまして検討をして、国
鉄の今後のあり方というものと国鉄財
政というものをどういふふうに立て直

していくかということ、さらに残さ
れた問題といたしまして慎重に検討し
て参らなければならぬと考えており
ます。

○島口委員 私の考えでは、今度の改
正はあるいは政府当局が説明する通
り、全くの適正なる運賃体系を確立す
るという点のものであることも考へて
おります。ただそれだけでは国鉄本来
の機構運営というものは確立しないの
であります。そういう面から、次に
くる何かが予感されるのであります。次
にくるものと称するのは、ただいまこ
の通り運賃の改正法を出しておきま
して、これを足場にして、第二の段階で
は値上げをしていくのではないかと、こ
う考えられるのであります。もしそう
でないとするならば、年々赤字が出て
くる、さらに借金が増額してくる、そ
のため国鉄の将来がどうなるかとい
うことはこの問題を根本的に解決しない限
り、この運賃の問題でよろしいとい
うことにはならぬと思ひます。そうい
う面からいふと当委員会におきま
して橋樑運輸大臣にお尋ねしてござい
ましても、大臣は大蔵省の方にいろ
ろ折衝していかれるけれども思ひ通り
ならぬ、こういうお話を参りますが、
政府が公共政策の建前から学割をす
る、あるいは通勤割引をする、あるいは
農産物の割引をするとするならば、
それぞれの主管庁におきまして負担を
するような態勢をとらなければ、国鉄
の赤字が解消されない、健全なる財政
が確立しない、こう考へておるのであ
ります。従いまして、運輸大臣は努力
をされている、こう言明しておられます
ので、額面通りわれわれもそれを了承す
るのでありますけれども、単に努力を

しているだけでは解決がされないの
あります。従いまして、運輸大臣とい
たしましては、いろいろな考えを持っ
たし、国鉄がほんとうに危機が迫りつ
つある、切迫をしておるという現状をど
う認識しておるか。あるいは同時に
主計局長さんにお尋ねをしたいけれ
ども、国鉄が独立採算制という立場から
経営をしておりまして、公共性、公益
性というものを何ら考えなければ十分
やっていけると思ひます。公益性の立
場から公共負担の割引を政府から強制
されて、危機を伝えられるような経営状
態なのであります。そういう面から、
国民のため、政府のために公共負担
しておるとするならば、大蔵省とい
たしまして、当然政府の責任におきま
して財政措置をしなければならぬ、
こう考えておられますが、大蔵省当局は
どう考えておられるか、お尋ねしたい
と思ひます。

○橋本國務大臣 たいだいま島口さん
のおっしゃいましたことはごもつとも
ありまして、私といたしましては、運
輸大臣となりましてから国鉄の現状が
重大なる危機に迫り込まれておる。そ
の原因は今御指摘になりましたような
公共性という立場から五百億近くの割
引を国家は要請しながら、これに対す
る負担を国で考えておらないという点
に一面あるのではありませんが、一方に原
価主義という立場から運賃の改訂とい
うようなことをかりに独立企業体とし
て考えるという問題が起りますと、
運賃の問題はすでに原委員長から審議
会において答申がありましたように、
相当に大きな影響を経済的にも与える
という状況にありますので、一方に運賃

の問題がそういうような非常な広範な
日本の経済にまたがって影響力を与え
るという点、しかし一面からいへば、
はたして今の国鉄の運賃が妥当である
かどうかということも十分に検討し
て、その合理性を認めて、国民にも納
得してもらわなければならぬ点も多々
あると思ひます。従つて、私
がこの委員会において申し上げました
ことは、やはりこの問題は内閣で少な
くとも国鉄というものをどうするんだ
というところを根本的に取り上げさせな
ければ、一運輸大臣と大蔵大臣とい
うろやつていまして、その国鉄を
利用する広範なるあるいは通産省、農
林省その他全国民にまたがる問題でも
ありますので、また問題が非常に大き
い問題でありますので、今までのよう
な単に国鉄だけにまかせ、運輸省だけ
にまかせておくというのではなかなか
解決がつかないという考えから、
今諸般の準備をせしめまして、近々内
閣に向かつてこの国鉄をどうするか
という問題について提案をする。まず第
一に経済閣僚懇談会にこの問題を一応
持ち出して討議したいということに準
備せしめておるような次第であります
す。

○佐藤(一)政府委員 大蔵省から答弁
申し上げます。
かねがねこの問題が非常に議論にな
つておることはわれわれは存じてお
るのであります。大蔵省のたぐいま
つております考え方でございまして、
けれども、国鉄がいわゆる公共企業体、
公社の組織をとつておる。その公共企
業体としての本質といふは、それは
は当然一方に企業体としては独立採算
制を建前として堅持する、すなわち総

体としては国鉄を利用するところの利
用者が当然それを負担する。それから
また一方にしかし企業体であると同
時に公共性の高い企業体でありますから
して、国の広い意味の機関の一部とい
たしまして、当然公共政策的な見地か
らしてある程度の割引その他が行なわ
れる、これを要求されるということも
当然であらう、こう考えております。
その場合に国鉄の赤字とかが云々され
ておりますが、御承知のように、た
だいまのところ国鉄は赤字と黒字でござ
います。従つて、国鉄の経理全体とし
て将来どうなるかという問題はまた別
にあらうと思ひますけれども、た
だいまのところは第一に黒字である、その中
で黒字を割り引いておるというよ
うな状態だと思ひます。あるいは一
部の線が不採算線として赤字にな
つておる。しかし、いすれにしても国鉄
全体としては現在やはり黒字を出して
おるということは事実でございます。
それで私どもは今申し上げましたよ
うに、公企体としてある程度の公共政策
的な方針をとるということはある程度
やむを得ない、しかも現状においては
黒字でもあるというふうなことであり
ますから、これに対して財政負担をす
るということとは全然考えておらないわ
けであります。

○島口委員 大臣はたぐいまる答弁の
あつた通り内閣の問題として取り上げ
てもらひまして、近き将来に解決をす
る方向に万全の努力をしてもらひたい
と思ひます。
ただいま主計局長さんの御答弁に
よりまして、たぐいまる黒字である、
こういふような御答弁に聞いたのであ
りますが、その黒字と称するのは公共

負担を入れて黒字であるか、外に置い
て黒字という解釈なのであるか、お尋
ねしたいと思ひます。
○佐藤(一)政府委員 いろいろたぐいま
る公共的な割引をしておるわけであり
ます。その現状において黒字が出てお
るわけでありまして、そこで私どもは、現
在黒字でもあるということも事実でござ
いますし、それから建前といたしま
して、全体としてはやはり利用者が負
担する問題である、全然利用者と直接
関係のない国民から出てきたところの
税金をもつてこの赤字を補てんする
ということは、原則としては認めるべき
ではないだらうという考え方を持
っております。

○島口委員 黒字であるというのは、
単に収支の損益計算から申しますと黒
字であるか、それから、国鉄の五カ
年建設計画をやらなければならぬ仕
事をやらなければならない状況から総
合的に検討いたしてみますと、五カ年
計画で金額にいたしました約七百億の
工事が遅延しておるのであります。確
かに国鉄の会計といたしましては一般
の政府予算と違ひまして、収入が少な
くなれば支出も少なくなるという面か
らしりやを合わせておると思ひます。け
れども、単に損益計算から見ますと黒
字であるか、それから、国鉄の五カ
年建設計画を立てまして七百億が
おくれであるというところは、それだけの結
果を見ますと赤字になつておる、こう
解釈するのであります。黒字である
という議論はちよつと承服できないの
であります。その点を明確にしても
らいたしたいと思います。

もう一点は、政府の財源から補充
いたしますと国民の税金であるからど
うかと思ひ、そういう面から負担する
という考えはないというふうに理解
したのであります。これは議論にな
りますけれども、たとえば本年度にお
ける運輸予算におきまして、外航船舶
の利子補給を九億五千万やつており
ます。これでも国民の血税から補給し
ておるのであるが、私どもの考えから申
し上げますと、海運業界がいかに不況
でありまして、国際競争の過程にお
きましては補充しなければならぬとい
う現実の姿はわかると思ひます。
これは資本主義制度における私有
財産制度から申しますと、営利会社であ
ります。逆に国鉄の機構を考えると、
と、公企体といたしまして、人間の
からだにたとえるならば、血を運ぶ
動脈でありまして、あるいは手であり
足であるが、そういう面から日本国民
に対しては、当然国民の税金であ
らうとも補充するような考え方が正し
いのではないかと考えますが、大蔵省
はどう考えておられるかをお尋ねし
たいと思ひます。

○佐藤(一)政府委員 最初の点でござ
います。損益計算から申しますと黒
字の議論として、黒字と申し上げて
るのであります。いわゆる建設勘定、
これは当然財産として残るものでござ
います。それは資金繰りの問題とい
たしまして、現在国鉄は、東海道の
幹線その他五カ年計画の遂行で非常
に建設投資の面におきまして資金が
必要でございます。従つて、たぐいま
る申し上げました損益勘定

で生じたところの黒字はすべてこれを建設のために振り向けておりますし、さらにその不足するところは財政資金をもつて政府ができるだけの援助をしておるといふ状況でございます。それで、いわゆる企業が赤字であるか黒字であるかというところは、もちろん損益勘定で黒であるか赤であるかというところで議論すれば十分であると思ひます。それで、建設勘定に多額な資金が要することは確かでございますけれども、これはもちろん国鉄の財産として将来残る。また投資でございますから、それは資金繰りの問題として議論すべき問題ではないか、こう考えております。

それから第二点でございますが、公共割引というのは実は最近急に始まつたことではなくして、もうずいぶん長い沿革を持つてゐるわけでありまして、私鉄においてさややはり割引という制度はやつてゐるわけでありまして、これはこういう公共的に運輸事業というものの性格から見て、ある程度社会的に当然要請されて今日まできたらうというふうに考えていいんではないかと、いうふうに考えております。でありますからして、国鉄だけが割引をやつたから税金で穴埋めをしていくというのは、少し議論としては筋が違ふように実は感じております。

それから、ただいま海運の問題が出たのでございますが、御承知のように、いわゆる税金の中から各種の産業に対して補助金が出ておまして、ひとり海運だけではございません。国の政策の遂行上必要な場合におきましては、相当各種の補助金が出ておることは御存じの通りであります。今回海運

につきましてあゝいふ特別の補給が行なわれるというよりなことにございまして、御存じのように、海運はいわゆる国内の運輸機関と違ひまして、海外との競争を行なわなければならぬ。そうしてこれは日本国民としての貿易収支にも重大な関係のある問題でございます。幾らコストがかつたからそれだけ海上運賃を値上げしようとしても、これは利用者が言うことを聞かない問題でございます。いかんともしい問題でございます。いかにともし、現在の海運の状況は、御存じのよう、相当造船の利子等に経費として莫大なものを出しておるわけでありまして、大抵外国との金利の比較において日本の金利がとく高過ぎるというふうな議論もございまして、そういうことから特別に海運対策として利子補給をいたしたわけでありまして、もちろん個々の企業が、個々の海運会社が赤字であるか黒字であるかというものを別に取り上げて補給をするという思想ではございません。全体の立場から見ると、海運の造船利子負担というものを軽減するためにとられた特別の対策でございますからして、いわゆる特定の企業の赤字を救済するというような思想とはやや違ふという観点で取り上げたのであります。

○島口委員 先ほどの山内鉄監局長の答弁によりまして、この改正による増収は見えておらない、こういう答弁であります。直接的にはそういうことが言えますけれども、やはり合理的な適正運賃が施行されることによりまして、トラックやバス等にのがれましたお客さんが帰ってくるということ、間接的に増収の期待し得るものでございまして、おるのではないかと、こう考えるのであります。しからばそのお客さんが再び国鉄に帰ってくるという段階において考えなければならぬことは、最近の国鉄の輸送状況を見ますと、お客さんがふえ、荷物がふえまして、輸送力が伴わなないではないか。この例は、最近におきましては、中央集権と申しますか、中央の住民には東海道の新幹線等におきまして相当の力を入れておりますけれども、各後進地域における幹線におきましては輸送力が限界であります。日本全国の状況から見まして、二カ月しなければ配車をもたないという状況であります。特に私の方の東北、北海道におきましては、雪の降る積雪地帯であるが、そういう面から、冬季間におきましてはバス、トラック等が一切停止をされて、国鉄だけに依存している度合いが非常に強いのであります。ところが、その冬季間におきまして、託送を申請いたしましたから長いものは二カ月か三カ月も配車がないという状況である。そういう面から考えますと、日本国民が国鉄に要望いたします輸送の使命ということに對して役割を果たしておらぬではないかと考えます。三十四年度におきまして、新潟あるいは東北地帯から米を送りますと、他のものが送れない。一般物資を送りますと米が送れない。あるいはリンゴが送れないという状況である。また、人と物との関係におきましては、旅客の輸送を重点にすると荷物が送れないという状況が随所に展開されておる。そういう面から、単に運賃が適正であるからお客さんがふえる、それによりまして増収が

期待できるということは不可能だと考へる。そういう面から、単なる運賃改正によりまして国鉄の使命を達成するということではなくて、むしろ輸送力の強化こそが先決問題であらう、こう考へるのでありますけれども、これに對する大臣の見解をお尋ねしたいと思ひます。

○橋本國務大臣 輸送力の強化も、もちろん、今おっしゃいましたように、現在日本の経済の拡大発展といふことが、急速に経済的な発展を来しておるために、これの動脈をなすべき、これに私鉄がまだついていけないというよりな状況下にあることは、至るところ今日貨物の停滞等により露呈しておるのであります。国鉄といつたしまして、その点について根本的な解決策というわけで、あらゆる路線の整備、スピード化、貨車の増車問題等を今取り上げてやつておるのであります。今おっしゃいますように、輸送力の強化という点ももちろんこれは緊要の問題としてやらなければならぬのでありますけれども、国鉄が従来持つておりましたような独占性を失つて、今日トラックその他自動車等によつて圧迫を受けておる。それが依然として古い体系のもとにやるといふことについて、どうしてもこの機会に運賃法の一部を改正いたしまして、さいせん島口さんもおっしゃいますような体質改善をし、その基盤をやはり近代的な客観的な情勢にマッチするような体制に置こうというところで、今回の運賃法の一部改正が提案されておるのであります。おそろくこの改正法案が通りまして、今申ししたように合理的な線にいきますれば、現状より一歩前進して国

鉄といふものが改善されることは間違いない。ひいてそれが国鉄全体の輸送の強化にもなると思ふのであります。従つて、輸送力の強化の上からいつても、国有鉄道の運賃法の今出しておりますこの法案の改正は絶対的に必要であると思ふので、そういう点を申し上げまして御了承を得たいと思ひます。

○島口委員 運賃改正も国鉄を強化する一つの具体策であるといふことは認めますけれども、ただいま私が申し上げました通り、運賃改正が合理化されればお客さんが増大するといひましても、輸送力がなければその期待ができないのであります。そういう面からいいますと、本年度の予算で七千両の新車の建設計画がありますけれども、これだけでは解決する問題ではないと思ひます。特に公益性の使命を持つておる国鉄といつたしましては、後進地域である北海道あるいは東北、九州、四国等におきまして、根本的に輸送力の解決がなくては、当面しておる国鉄の矛盾といふものは解決されないと思ひます。そういう面から五カ年計画におきましては各幹線の複線化の問題があり、電化の問題がありますけれども、それが遅々として進んでおらぬのであります。単なる国鉄の事務的な操作によりましては、この問題は解決されないと思ひます。政治的な高所大所から解決をされなければならぬ問題でありますから、単に運賃改正法によりまして国鉄が若干強化される、それが先決問題である、こう答弁いたしましたけれども、次にくるものは輸送力の問題であります。この輸送力に対する政府の運輸交通政策が明確な路線を決定

しておらなければ、われわれといましては納得いかなないのでありますけれども、政府の後進地域における幹線の運輸交通政策を具体的に示していただきたいと思います。

○植橋國務大臣 国鉄から答弁いたします。

○磯崎説明員 ただいま先生からお話しの通り、昨年の暮れ以来全国的に割合出荷が強調になって参りました。昨年の暮れからことしにかけては、ことに東北方面には非常な御迷惑をかけたことは大へん申しわけないと思ひます。私もといひましたし、極力、車の運用効率を上げるといふ努力をいたしておりますが、それと同時に徐々には進んでおりますが、東北線の複線化の問題あるいは電化の問題等も、これが旅客輸送だけでなくに貨物輸送にも非常に大きな影響を及ぼすものといふふうに考へております。たとへば仙台までの電化が大体来年度には完成いたします予定でございますが、その速度がそろいますので、全線として輸送力がふえるというようなことがございますし、また複線化による当然線路容量の増加ということもござります。

と同時に今先生おっしゃいました通り、三十五年度は約七千両の貨車を作りまして全国的にこれを使用いたす予定でございますが、極力各地々々の模様に応じまして、ことに秋冬季になりますと、東北地方におきましては農産物、水産物が非常に競合いたしますが、そういったものの以外に季節に関係のない貨物を先送りしていただくという考えは、いかにふりにも考へてお

ります。しかし、いずれにいたしましても、根本はやはり線路の増強であり、あるいは電化の進捗であるということでございますので、私もといひましたし、極力おくれませんでした五カ年計画の回復をぜひやらなければいけないという強い要望に今国鉄全体が努力をいたしておりますのでございます。

○正木委員 関連。せっかく大蔵省の方からお見えになりましたから一言大蔵省にお伺いしたいのですが、今同僚の質問に対して国鉄の損益勘定は毎年黒字である、お説の通りだと思ひます。三十五年度の予算面での予想でも若干ながらも黒字の数字が出ておる。そこで私はあなたにお尋ねしたいのは、この予算の編成技術としては黒字になつておるけれども、こういう事実があるのではないかと、その事実は何だかといふと、あなたのところにあるもの、国債整理基金でございませう。これに国鉄が実は巨額に上る借金をしておる。当然本年度においてはこの借金の中からこれまた巨額に上る返済期限がきておる。これが事務的に完全にその通り整理されたかどうか。あなた、そのことがおわかりであれば具体的にこのことを明らかにしてもらいたい。

○佐藤(一)政府委員 ただいまお話がございましたように、国鉄が特別会計時代国の一般会計に借金がございまして、その整理というものは一つの問題でございます。私の方でいたしましては、国鉄に対して国鉄の経理の許す範囲内で徐々に返していただくという実は考え方で今日まで臨んできておるわけでありまして、もちろん国鉄が現在黒字であるというのを申し上げましたけれども、非常に黒字、赤字の問題が

大きく取り上げられましたが、一言最初に誤解をお持ちいただくと困ります。

○正木委員 いや、事務的に答弁させていただきます。あるのか、ないのか。

○佐藤(一)政府委員 それはござい

○正木委員 あるとすれば、その具体的数字はどうなのか。

○佐藤(一)政府委員 今総額をちよつと資料に当たらせておりますが、本年は十二億、その分を返済するように組んでございます。

○正木委員 あなたにもう一度お尋ねしますが、僕はあなたの答弁では納得できないのです。ということは、私の資料では少なくとも三十五年度では二百九十六億近く、これの返済期限がきておるのです。それを予算面で見ますと十二億を御返済する、こういうことになつておるわけですね。このことを認めますか、数字上の若干の違いはあるかもしれませんが。

○佐藤(一)政府委員 承知いたしております。

○正木委員 その理由は一体どこからきておるのか。二百数十億の返済をあなたの方は今年度は十二億で認めた。その理由は一体どこからきておるのか。

○佐藤(一)政府委員 国鉄は、先ほど申し上げましたように、政府が一兆円以上の出資をしておるところの政府機関でございます。一兆二千億の出資をいわば無利子で出しているようなところでございまして、政府機関として国が当然密接な関係を持つておるわけでありまして、でありますからして、

従来からも経理の状況というものをにらんで、そうして一ぺんに国鉄の経理に大きな衝撃を与えないように、この旧債の整理を考慮してやるといふことはこれは当然ではないかと思つております。なおそのほかにもいろいろたといへば政府としては国鉄に対して援助はいたしておるわけでありまして、そういういろいろな意味で特別な関係があるわけでありまして。

○正木委員 大へんに御親切な御答弁ですが、せんに詰める、国鉄全体の財政が詰まってきた、もしあなたの方としては当然支払い期限のきた、償還期限のきたこの旧債を今年度一挙に整理すれば、損益計算面で国鉄が相当の赤字が出るのだ、という前提が結果的には十二億の償還で一応来年度に書きかえをしたというのが真相ではありませんか。いかがです。

○佐藤(一)政府委員 ただいま申し上げましたように、政府としてできるだけの援助は、一方においては惜しまない。これは当然のことだろうと思ひます。

○正木委員 そこに大蔵当局として、全体として考える余地がないか。あなたの方から言わせると、政府が一兆円からの出資をしているんだからと、政府が国鉄に大した恩恵を与えているように、恩を売っているような御発言が再々あるのですが、私は政府から恩恵をちよくだいていいるとは思ひません。私はなぜそれを考へていないかといふと、それは事業資金で相当の財政投融資を借りております。借りておりますが、それは当然あなたの方でおきめになった六分五厘なら六分五厘の利子は払つております。支払い期限がく

れば、払うものは払つておりますし、短期借り入れの分については期限を待たずして、払うものは払つておりますから、何も恩恵を受けてはいない。ただ三十五年度の国鉄全体の予算を詳細に調べてみると、こういう事実が発見されてきた。これを私は前回のこの委員会でも言つたが、財政上の違反ではないが、国鉄の財政が苦しくなつたから、こういうやりくりをしなれば国鉄の損益決算の帳じりが合わない。そこにあなたの方と国鉄と運輸省の事務当局としての事務上の操作が出てきたんだ。だから、なぜこういうことをしなければならぬか、せんに詰めれば国鉄の財政が苦しくなつてくるからなんです。ですからそういう点は大蔵当局も十分考える余地があるのじゃないか、こう思ふのですが、いかがですか。

○佐藤(一)政府委員 今御存じのようにその債務は、公社が発足する以前の特別会計の時代の借入金でございます。でありますから、現在の公社の立場からいたしますと、昔の古い借金を一ぺんに取り立てられるということとは、きつい話だろと思ひます。そういう意味で、この借金がそういう特別の性質でもある関係もございまして、私どもの方としては徐々に返していただくという実は考へ方を持つておるわけでございます。

○正木委員 最後に、あなたの答弁では、これは古い借金だ、あなたのおっしゃる通りに鉄道院時代からの借金が積み重なつて、途中でしかも利子が大幅にふえているのです。このこと自体が、あなたの言葉から言うとおかしな話である。三分五厘が六分五厘に上

がつてきた、このこと自体がおかしい。まあこのことはこのこととして、あなたのおっしゃる通りに、徐々に返すことをあなたは今ここで認めになったわけですね。現実にお認めになった。だから三十六年度の予算の編成期にあつても、来年は五億か六億程度というようにこれはずつと長期にわたつて返す。国鉄ではどう考えるか知りませんが、私個人の考え方としては、五億ないし十億を最高程度にしてずつと返していく、この原則は、今徐々にという言葉を使ったのですから、認めますね。

○佐藤(一)政府委員 もちろん来年以降のことです。今私が一存でどうなるということは申し上げかねますが、今までそういう考え方もあつて、一ぺんにとるといふことは無理じゃないかということとてきたという事だと思ひます。

○平井委員長 本案に対する質疑は一時中止いたします。

○平井委員長 この際、館後三君より発言を求められておりますので、これを許します。館後三君。

○館委員 国鉄経営の問題なり、運賃の問題の審議の途中で、はなはだ失礼でございますが、委員長に一つ提案をしたいと思つております。それは国土総合開発特別委員会と本委員会とが、連合審査をしていただきたいということとでございます。委員長から一つ御提案をお願いしたいと思います。

国土総合開発特別委員会とどうして連合審査をするかということなんですが、去年の国会から今年の国会にかけ

て、国土総合開発特別委員会が問題になつておる法律案があるのです。それは臨海地域開発促進法が今審議されて、なかなかはいかないのであります。この臨海地域開発促進法であります。日本の主要臨海地帯における工業発達、産業基盤の開発のための臨海地域開発の促進法が出ておるのであります。これについては私も国土総合開発をやつておつた時に非常な関心を持つておつたのですが、この臨海地域の開発については、運輸省は港灣局を主体として従来いろいろやつて参つておりました。あるいは通産省、あるいは建設省、農林省あたりでも、これについて個々の相当の開発促進法はやつておつたに違ひない。そういうことで論議が非常にむずかしくなつておるのであります。運輸委員会としては、従来臨海地帯の開発については、促進法と名をつけないでも、この委員会ではいろいろ審議をして参つた建前上、この法案に対して非常に関心を持たなければならぬと私は思ふのであります。そういう意味で国土総合開発特別委員会にどういふふうに出されてゐるか、またその成り行きについて運輸委員会として非常に関心を持たざるを得ない。そういう意味で委員長から一つ国土総合開発特別委員会に対して、連合審査の提案をしていただきたいという事を、ここに提案する次第です。

○平井委員長 お諮りいたします。目下国土総合開発特別委員会において審議中の臨海地域開発促進法は、臨海地域における工業その他の用に供する土地の造成、利用等に関する計画を策定し、その実施を促進するという趣旨

の法律案であります。本委員会といひました。港灣等の問題に密接な関係がありますので、この際国土総合開発特別委員会に連合審査会開会の申し入れを行ないたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○平井委員長 御異議なしと認め、さう決定いたしました。

○平井委員長 それでは再び国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を議題といたします。島口重次郎君。

○島口委員 主計局の次長さんのお話では、資本勘定の方に繰り入れたしまして、これが財産として残るからよろしいじゃないか、こういう御答弁のうちに理解いたしますけれども、工事が完成をする、事業を施行いたしましたも、黒字にならないというふうな見通しが、たゞいまの国鉄の状態だと思ひます。現在約二千三、四百億の借金がありまして、今度東海道線を建設いたしますと約四千四、五百億の借入金になると思ひます。そういう状況で、普通の会社のように、建設をした、直ちに財産が残る、収益が上がるというふうな性格のものではないと考へます。こういう面に対する見通しをどう理解しておられるかという点をお尋ねしたいと思ひます。

それから、先ほどの海運会社に対する利子補給の問題でありますけれども、これが決して企業体が赤字であるから補給をするというふうな考へ方な

り思想ではない、こう言うけれども、結論的には営利会社である海運会社に対する利子補給であります。そういう面から考へますと、絶対悪いというの

ではないけれども、国鉄のような企業体にやることを優先的に考へまして、営利会社のようなものは第二義的に考へることが正しいのではないかと、こ

うのが私の質問の趣旨であります。その二点を御尋ねしたいと思ひます。

○佐藤(一)政府委員 ただいま御質問の国鉄の将来の見通しということになりますと、大へんにむずかしい問題だと存じます。おっしゃいますように、建設投資にここの当分迫られることと思ひます。そのための資金繰りが非常に苦しいということ、これは主として

いわゆる財政投融資の問題として、今後その建設資金をどうやって捻出していかうかということが問題になつていくと思ふのであります。こういう見地から、今後その必要な資金をできるだけ確保するように、政府全体として大いに考慮していく必要があるかというふうに考へております。しかしながら、いわゆる損益収支の問題は、その建設資金の膨大な要求による資金繰りの問題とは別個の問題だと存じております。損益収支がどういふことになり

ますか、これは、今後の日本経済の全体の発展、輸送の状況、あるいはまた他の競争輸送機関との関連というふうなこともございまして、私も今一がいにとどういふことをここで申し上げかねます。結局経理の全体を見て対処していく必要があるかと思ふのであります。たとえば不採算線の整備にいたしまして、それからまた公共割引制度にいたしまして、大蔵省として全面的にこれに賛成しているというわけでは決してございませぬ。経理の状況等にもらみ合せて、できるだけ経済界の納得を得ながら、逐次割引制度で

整理すべきものは整理していくという方向に向かつていくことが国鉄の経理の健全化に役立つことであらうということ、われわれも全く同感でございます。ただ、ただいまやつておる割引政策は、御存じのように、ずつと前からのものでございまして、また私鉄等でも實際問題としてやつておることと

ございまして、それで、国鉄の経理が多少苦しいというだけで、直ちに税金からこれを補てんするということ、財政上の問題としてもなかなかさう簡単には参らない問題であるというふうに感じておるわけでありまして。

○島口委員 ただいまの御答弁によりまして、直ちに財政投融資をいたしましてこの赤字を解消するというわけには参らぬことは一応了承いたしますけれども、あらゆる公共割引というものは、単に国鉄が好きな好んでやつてい

るということではなくて、日本の政策上ぜひとやらなければならぬという観点からいろいろ討議をされまして行なわれてゐるのであります。またそれぞれの割引によりまして性格が違ひますけれども、暫定割引にいたしまして、毎年切るといふようなお話が

ら後段における答弁がなかったけれども、海運業界が国際海運業界との競争の上から利子補給をしなければならぬというところもわかると思ひますけれども、優先順位をいたしましては、むしろ公共企業体である、国民経済の基盤をなしてある国鉄の方に優先的に協力的な態度をとってもらいたいということが質問であります。

さらに財政投融資の面でも、見るといふお話でありますけれども、本年度東海建設線におきましても、やはり大蔵省だけではなくて、世界銀行からも融資を受けなければならぬものではないかという状況であります。そういう面から見ると、あなたの御答弁にある通り、政府が一兆二千億という膨大な財政投資をしておりますから、政府の財産を保護する意味におきましても、正しく管理する面におきましても、むしろ国鉄の方に優先的にやるのが当然な帰結ではないか、こう考へておるのであります。が、いろいろ質問申し上げても、あなたの考へと私の考へとは相当距離があるようでありますから、これ以上質問いたしませんけれども、公共割引に対して大蔵省が最大の協力をいたすように努力をしてもらいたい、努力する考へがあるかどうかをお尋ねしたいと思ひます。

○佐藤(一)政府委員 今の公共割引に對して、協力と申しますか、努力と申しますか、こういうお話でございますが、公共割引にも今お話がございましたようにいろいろのものがございまして、長い間続いた治平的なものの中で、現在の実情から見ても必要の薄くなったものもあるだろう、そういう

ものではなくて整理していく方向にいつていいのではないかと、そういう意味では国鉄当局とも意見が一致しております。その穴埋めを税金でやるかどうかということになりますと財政上の大問題でありまして、決して輕々に申し上げるわけにもいかぬわけでありまして、大蔵省は、建前といたしまして、財政資金を低利でもって供給するとはいふような面でもできるだけのことは御協力申し上げるけれども、しかし、企業体というものの建前からして、いわゆる赤字を税金で補てんする、これを容認することは無理じやないかという考へ方、これは、ほかへの各種の影響等も考へ、また現在の財政上の実情から申しまして、もう言わざるを得ないというのが実情でございます。

○島口委員 もう一度お尋ねいたしますが、赤字補てんに充当するようないふ財政投資はできない、という御答弁だと思ひますけれども、それならば、外航船舶のように、利子補給をするような考へはないのですか。

○佐藤(一)政府委員 外航船舶における利子補給も、御存じのように開港銀行が相当部分計画造船に低利で金を出し、その不足部分を市中が金融しておるんですが、その市中金融の利子を外国の競争等も考へて低めてやろうということ考へておるわけでありまして、そういう意味からいいますと、国鉄に對して先ほど申し上げましたように、国は一兆円以上の無利子の金を出してあります、金といひますか、現物で出てあります、毎年財政投資で低利資金を極力建設投資のために少ない中からお出しするという努力を

いたしておるつもりであります。そういう意味におきましても海運だけにやっておるというわけではございませんで、国鉄の投資に對してしてもできるだけのことをいたしたいという考へであります。

○島口委員 国鉄に一兆二千億の金を出しておると申しておりますけれども、この問題はそれだから国鉄に協力しなくてもよろしいという印象に響きますけれども、固定資産を出しておるのとこれから国鉄を堅実に經營するといふ經理の現状の問題とは同一に議論ができないのではないかと申します。基礎的な資本というものがあつてこそ、海運であろうと国鉄であろうと運營されていくのであつて、やはり海運会社の方をいたしましては、会社の例をとりますならば、資本金といふものがあつて、それを基礎にして運營をしていくのだ、もし国鉄が一兆二千億の金を出しておるといふのであるならば、海運会社の資本金の方にも政府が投資をしておるといふような議論だと受当だと思ひますけれども、資本金といふようなものを出しておるから、一切經營管理の面におきましては、いかに見なくてもよろしいのだ、こういうことは別個の問題だと思ひますが、いかがでしょう。

○佐藤(一)政府委員 ちょっと私の申し上げようが悪かったかもしれませんが、御承知のように、毎年財政投資から相当金が出ております。それはやはり一般の金利から申しますと、相当低い金利の金を毎年出しておるわけでありまして、そういう意味で、国鉄に對しても海運と同じような形の財政投融

資の面からの協力はいたしておるということが第一でございます。

それから今たまたまお話がございましたけれども、やはり一兆二千億なら一兆二千億という財産は、これが動かされて収益を生んでおるわけでありまして、これは民間の会社でありますれば、当然配当を株主から要求されるわけでありまして、もちろん政府としてそういうことを今国鉄に要求するわけのものでもございせんし、いわばそれらの財産が全体として収益力を持つておるわけでありまして、何といつても国鉄の經營といふものは政府と密接につながり、かつまたその公共的な性格から見て当然ではあります。政府としてそういう基礎的な意味の公共企業体としての基礎を十分に与えておる、こういうことを申し上げたわけですが、それであるから一切ほかのことはかまわぬといふ意味では決してございせん。毎年財政投資で、今申し上げましたようにできるだけ財政資金を捻出したというふうに考へておるわけでありまして。

○島口委員 今大蔵省の方へ質問を申し上げますけれども、公共負担の問題では大蔵省の方にはほとんど期待ができないということが明確になつたわけでありまして。あと残る問題は運輸大臣が政治力でどういふような構想をもつて実現するかという問題に歸着すると思ひますけれども、この問題にしても簡単にきまらぬであらうと考へます。そういう面から考へますと、どうも国鉄を運營いたしますには、次にくるものは値上げの問題が出てくる可能性が濃厚である。特に今度

の改正法によりまして、急行料金などの場合は運輸大臣の認可をとりまして値上げをすることができるようになつてゐるわけでありますけれども、この運賃改正法が通りますと、遠からず急行運賃を値上げをする可能性があるのではないかと、こう考へますが、どうでしょう。

○山内(公)政府委員 急行料金を法定事項から運輸大臣の認可事項にいたしましたことは、御説明申し上げた通り輸送需要の実態に適合した輸送を提供したいといふことであります。たとへば今度の改正によりまして、特急料金は一キロ幾らというより運賃ではなくて、どこどここの駅が幾らかといふふうになつております。それで非常に合理的な運賃を作つたつもりでございますので、そういう趣旨で改正をしたのであります。それから急行、準急、特急料金が基準運賃に對して高過ぎるというところもありまして下げたわけでございます。この急行料金だけを操作して増収をはかるといふことは考へておりません。

○島口委員 どうですか、遠からず運賃の値上げをするのではないと言明できますか。

○山内(公)政府委員 国鉄の財政問題が今非常に大きく取り上げられてゐるわけでありまして、大蔵当局からも申し上げましたように、収益勘定においては黒字を出しております。ただ収益勘定の黒字といふものが、減価償却を上回つて建設勘定に繰り入れられてゐるというところがございます。本年度の予算におきましては五百九十九億建設勘定に繰り入れてゐるわけでございます。ただ問題は改良建設費が相

当多額に上っております。それはただいま大蔵当局から御説明がございまして、国の借入金によつてまかなつていくという状態であるわけでありまして、そこで将来の問題といつたしまして、国鉄の工事が生産会社のように、投資をいたしましてそれが利益を生む仕事であれば問題はないわけでございますが、先生御指摘の通り利益を生まない投資が非常に多い。たとえば通勤、通学輸送の改善でございまして、あるいは線路増設、停車場改良というふうな、直接には利益を生んでこない工事も相当やらなければならぬ。そういういたしますと、今後の経済発展の期間におきまして、一体国鉄が輸送投資にどのくらい資金を投入しなければならぬのか、その資金の投入が利益を生む工事で利益を生まない工事とあるわけでございます。そういうものを詳細に検討した上において将来の国鉄の財政のあり方というものを考えなければならぬわけでありまして、また一方国鉄の財政を見ますと、固定費と称しますところは人件費、利子、償却費といふものは年々相当増大しております。特に人件費は、ここ数年來増員をいたしませんので、非常に年をとつた高給の人が多くなつて参りまして、近い将来におきましてその退職資金といふものは目立って増大する傾向にあるわけでございます。そういう将来の財政のあり方を十分検討した上において、国鉄の財政をどうしたらいいかといふことを運輸当局としては考えなければならぬわけでございます。大臣の命令によりましてそういう将来の見通し、工事のあり方を現在検討し

てゐるわけでございます。それによりまして国鉄の財政をどういう面から立て直すかといふことも十分検討しなければならぬわけでございます。運賃改正もその一つの方法であらうかと思ひますが、直ちに運賃改正といふことは問題もむずかしい、経済界の影響といふものも考えなければならぬ。上において国鉄のあり方とマッチした財政政策を立てていかなければならぬと考へております。

○島口委員 それは答弁になりませんか。私は遠くから運賃値上げをするかしないかといふことを聞いているのであります。内容の話ではないのであります。

○山内(公)政府委員 ただいま国鉄の財政のあり方に関連をいたして御答弁申し上げたわけでございます。そういう点を含めまして今後十分検討をいたしていくわけでございます。

○島口委員 検討するといふことは、値上げをすることもあり得ると解釈していいのですか。あり得ないと考へていいのですか。

○山内(公)政府委員 場合によつてはそういうことも考へなければならぬ。かもしれませんが、そういう点につきましても慎重に考慮してきめるべき問題であるといふふうに御答弁申し上げます。

○島口委員 どうもわかつたようではからぬ。少なくとも二、三年はやらぬ考へなんですよ。

○山内(公)政府委員 ただいま繰り返して申し上げておりますように、ただいまの情勢におきましてそういう確定的な御答弁をまだ申し上げる段階になつておりません。十分国鉄のそういう点を調査いたしまして、運輸省といたしまして結論を出したいといふことでございます。

○島口委員 どうもこれはあり得るといふことも含まなければ解釈できない。ようですけれども、私らといつたしましては、質問の勢頭で申し上げた通り、今度の運賃改正法と称するものは、これ限りで見ますとあるいは値上げでないかもしれないけれども、次にくるものは値上げではないかといふことで、相当慎重に審議しなければならぬ問題だと考へるのであります。

それから、磯崎理事さんにお尋ねいたしますけれども、先ほど仙台東まで線ですか、電化が今年度中に完成されまですけれども、日本全体の面からいいますとごく一部なのであります。青森までやらなければならぬといふことも当然でありますけれども、裏日本のこととも考へてもらわなければならぬ。特に新潟、山形、秋田は日本における穀倉地帯であります。この米を毎年都会に送り出すためにどれだけ苦労しておるか、磯崎理事さんはつとに御承知だと思ひます。ことに秋冬繁忙期におきましては、青森のリンゴがあり、わら工品があり、冬期間中いずれかの輸送物資が犠牲となつておるのであります。こういう面から見ますと、単に仙台東までやるのではなくて、先ほど大臣に御質問申し上げました通り、政府の交通運輸政策といふものを明確に出してもらわなければ、われわれといつたしましては承でないのではありません。そういう面から大臣から一つ御答弁願ひたいと思ひます。

○樺橋國務大臣 特に東北地区は積雪地帯でもありますから、どうしてもやはり国鉄といふものを重視しなければならぬ。これはたとえば貨物の集配等の問題におきまして、北海道とか東北といふのはやはり特殊な立場であるから、暖かいところよりも十分に国鉄の持つておる公共性を考慮すべきであるといふことを、私も国鉄に指示しておるような次第であります。ただいまお尋ねになりました東北地方における輸送力の強化といふ問題は、十分にその点を勘案いたしまして努力いたしたい、こういうふうに思ひます。

○島口委員 どうも答弁が月並みで、努力するといふことではちよつと物足らぬですね。そういう面から政府としては、やはり最高交通政策を立てるべきだと考へるのであります。たとえば北海道と内地とつながります海底トンネルにいたしまして、河津丸のような問題が出てくるとやらなければならぬ。月日があちますと同時に、いつの間にかやらぬです。その問題が冷却をしておるというふうな状態でありまして、そういう面から、たとい若干の事情があろうとも、大方針を立て、このためにはあらゆる犠牲を忍んでもやるのだといふ政府の交通政策がなければならぬものだ。そのときときに無定見なことであるのであつては困ると思ひます。この前に例の東海道新幹線の場合にも質問申し上げましたけれども、五カ年建設計画の中には何ら入つておらないで、入つておるものすら未完了であるにかかわらず東海道線の建設をやるといふような、無定見な場当たり

り的なやり方ではならぬと考へるのであります。そういう面からわれわれの要望いたしますのは、日本全国的に一つ重大方針を立てまして、その方針で一路邁進するといふような態度で処理してもらいたいと考へるのであります。

しまして、多少なりとも上越線の輸送力を救済する、それによって東北地方の物資輸送を円滑にいたしたい。同時に常磐線につきましてもやはり極力常磐線を利用することによりまして東北本線の東京に近いのど首のところの輸送を緩和することによって、東北地方全体の輸送を緩和いたしたい。

しかし問題は北海道から関東地方へ参ります物資と東北の物資との競合の問題が相当あります。最近北海道の開港も非常に進みまして、北海道から内地向けの物資がやはり相当ふえてきております。そのために、現在でも十万トン程度の在貨を持っておりまして、それらと東北の物資とが競合いたしますために、結局青森と仙台間では、細い東北線の輸送力の奪い合いになるわけでありまして、これらにつきましても、東北地方と北海道地方との輸送力の配分につきましても十分意を用いますと同時に、先ほども申し上げましたように、秋冬繁忙期以前に送れるもの、ことに夏場の輸送力に多少余裕の生ずる場合に極力荷主に懇意いたしまして、輸送の先送りをお願いしたい、こういうことなどをやることによりまして、全面的に東北地方の輸送の改善をいたしたいというように考えております。

○平井委員長 次に、国鉄の経営に関する件について調査を行ないます。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 簡単に運輸大臣並びに副総裁にお尋ねするのでありますが、昨日でありますか、仲裁裁定が出まして、両方とも受けることになったと思

います。そこで、大体八百円から八百五十円平均になるということでありますが、この原資の扱い方でございまして、けさの新聞等を見ますと、政府筋は、大体郵政関係には補正を組まねばならぬだろう、あとは企業内努力というか、やりくりでやってもらおう、こういう報道があるわけなんです。今も国鉄経営全体について島口委員からお話があった通りでございまして、特に三十五年度の予算は、経営費については早くいえば極端な切り詰め方をしているということとございまして、そうなりますと、このベース・アップの問題は、われわれは国鉄経営内でやりくりできるものとはあまり思っていない。そういう観点からするならば、政府筋が考えているようないわゆる流用、そういうものでも予算内でやっていくという筋合いではなさそうに見えるわけなんです。仲裁裁定を受けて、この原資についてどういうふうな処置しようとするのか、それをお尋ねしたい、かように思っております。

○橋本国務大臣 仲裁裁定の実施につきましては、約七十億円の資金を要する見込みでありまして、国鉄の現在の財政等においてはたして可能であるかどうかというところは目下検討しておる状態です。仲裁裁定を尊重すべきであるということについては異議はありませんが、財政等の面について十分検討しなければならぬ段階になっておるので、それに基づきまして一つ善処したいと思っております。

○香孫子説明員 国鉄当局といたしましては、仲裁裁定の当事者として当然裁定に拘束されます。裁定は必ず実施するということと考えておりますが、

財源の問題につきましては、御指摘の通り国鉄の財政事情というものは非常にむずかしい状況にありますので、目下この裁定実施についての処置をどうするかということについていろいろ検討をいたしておる段階でございまして、政府御当局ともよく御相談申し上げまして善処したいと考えております。

○久保委員 この財源措置について今検討中であるということでありまして、なるほどごまかい検討もしなければならぬと思ひますから、直ちにどうしなければならぬという結論にはならぬかと思ひますが、大ざっぱに見れば七十億という金は国鉄の経営費から見れば大きい金でありまして、しかも三十五年度の予算は運輸省の中でも国鉄の予算が一番お粗末であります。あとは運輸大臣の政治力によって大へん増額しております。残念ながら先ほどの利子補給も削られ、新幹線の百億出資も削られ、一文もそういう財源を手に入れたらえなかつた。なるほど大蔵省の先ほどの御答弁によりますれば、財政投融資でやっているじゃないか、こういうふうな御意見もありませんが、財政投融資をもちろこれは利息が高くなつて、去年から比べれば三十五年度は相当多額な利子を支払わなければならぬ、これはこれからどんどんふえていくと思ひます。そういうこともあるので、そこで大蔵省の主計局次長にお伺いしたいのですが、これはもちろん今のようない国鉄当局並びに運輸大臣のお話では、今結論はまだ得ないという話であります、われわれの考え方からいへば、別にこれは国鉄に肩を持つわけではありませんが、経営費は御

案内の通りあなたの方で御査定を最後には仕上げたと思うのであります。経営費は苦しい、こうわれわれは予算審議の際に見ておるわけでございます。まず第一にお尋ねしたいのは、ことしの経営費について苦しいとわれわれは見ているのだが、これはどういふふうにお考えになつておられるか、これを一つお伺いしたいと思います。

○佐藤(一)政府委員 国鉄の経理が非常に苦しいかどうかというお話でございしますが、これはむずかしい御質問だと思ひます。まあ将来のこととあわせて考えてみまして、決して楽な会計ではないといふことは率直に申し上げられると思ひます。

○久保委員 特にその中でも三十五年度の経営費をあの程度におきめになったのでありますが、これは苦しくないか、大体やれそうか、あるいはこの仲裁裁定の実施についてはどういふふうな今日大蔵省としてはごらんになつておられるか、その点あわせて一つ伺いたいと思ひます。

○佐藤(一)政府委員 国鉄の経理全体の今最初の御質問でしたが、三十五年度といふことになりました、もちろん国鉄当局とも現在の財源を前提にいたしまして極力検討した結果でございますから、十分やっていますものといふふうに感じております。

○久保委員 裁定の措置につきましては、ただいまお話がございましたように、国鉄並びに運輸省の方の御検討をいただきまして、それを待つて私どももそれに応じてどういふふうに対処すべきか、これから検討して参りたい、こう思っております。

○久保委員 これはまだ結論を得てないといふことでもありますから、これ以上お尋ねするのも無理かと思ひますが、これは運輸大臣に要望しておきますが、とにかくも七十億の財源を既定予算の中でやりくりをしろといつても、これは非常に無理なことではないだろうか、こういうふうなわれわれは見ているわけなんです。これを無理にやらせるということになりますと、先ほど御質問のような、これが大体通るのを見て、この間仲裁裁定を七十億実施した、そういうこともある、あるいは三十五年度では非常にくびれた、これを修正五カ年計画を近く出すだろうから、それをするのにはどういふか、いられないといふことで、今度は定期運賃の値上げといふことがますます出てくるであろう、こういうふうな思ひわけです。私は別に予測して申し上げませんが、大体そういうことが定石ではなからうか、こう思ひます。よつて、少なくとも七十億の財源は、新規財源としてこれは工夫をすべきだと思ひますが、運輸大臣いかがでしょう。

○橋本国務大臣 国鉄の財政等よく見た上で、それはなしたいと思ひますが、今度金曜日の閣議におきまして、当然仲裁裁定が問題になると思ひます。御承知のように、今度は益谷副総理が給与担当の大臣になられました、先般益谷さんから私に話がありまして、仲裁裁定等の問題について一つよく相談をして、根本的にいろいろ方針をきめようじゃないかというふうな相談を受けておるので、これは私も益谷さん、大蔵大臣等ともよく御相談を申し上げて、やはり仲裁裁定といふものが下さ

れた以上は、これに対してどう誠意を
持つてやるかということ、財政上の関
係もありますけれども、そういうこと
は真剣に考えて善処したい、という
ふうに実は私は思っております。

○平井委員長 次会は来たる十三日金
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。

午後零時三十六分散会

運輸委員會議録第十九号中正誤

ページ 行 誤 正
三五 一七)ありません ありません
一八)かと、 から、

昭和三十五年五月十六日印刷

昭和三十五年五月十七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局