

第三十八回国会 運輸委員會 會議 第十号

昭和三十六年三月十四日(火曜日)

午前十一時三分開議

出席委員

委員長 三池 信君

理事 有田 喜一君 理事 生田 宏一君

理事 尾関 義一君 理事 川野 芳満君

理事 高橋清一郎君 理事 井岡 大治君

理事 久保 三郎君 理事 山口 大太郎君

伊藤 郷一君 木村 俊夫君

齋原 正一君 鈴木 仙八君

關谷 勝利君 高橋 英吉君

塚原 俊郎君 細田 吉藏君

増田 甲子七君 山田 彌一君

加藤 勘十君 勝澤 芳雄君

島上 善五郎君 西宮 弘君

肥田 次郎君 安平 鹿一君

吉村 吉雄君 内海 清君

出席國務大臣

運輸大臣 木暮武太夫君

出席政府委員

運輸政務次官 福家 俊一君

運輸事務官 辻 章男君

(大臣官房長) 運輸事務官 岡本 悟君

(鐵道監督局長) 運輸事務官 廣瀬 真一君

(鐵道監督部長) 運輸事務官 廣瀬 真一君

委員外の出席者

日本国有鐵道 總裁 十河 信二君

日本国有鐵道 副總裁 吾孫子 豊君

日本国有鐵道 常務理事 中村 卓君

日本国有鐵道 常務理事 兼松 學君

日本国有鐵道 常務理事 磯崎 穀君
專門員 志鎌 一之君

三月十四日

委員矢尾喜三郎君辭任につき、その補欠として吉村吉雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員吉村吉雄君辭任につき、その補欠として矢尾喜三郎君が議長の指名で委員に選任された。

三月十三日

國鉄會津線の輸送力確保に関する請願(野口忠夫君紹介)(第二二八九号)
國鉄西毛線大平下駅の貨物取扱存続に関する請願(山口好一君紹介)(第二二九〇号)

國鉄水郡線下瓜連、静岡駅の貨物取扱存続に関する請願(石川次夫君紹介)(第一三四〇号)
國鉄柳ヶ瀬線及び北陸線教賀、今庄間の存続に関する請願(薩摩雄次君紹介)(第一三四一号)

航海訓練所練習船大成丸沈没による遭難者の補償に関する請願(中村幸八君紹介)(第一三七六号)
鐵道貨物輸送力の増強に関する請願(池田清志君紹介)(第二三八九号)

國鉄運賃値上げ反対に関する請願外百四十九件(志賀義雄君紹介)(第一五二三号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件
公聴會開會承認要求に関する件
國有鐵道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出第七六号)

○三池委員長 これより會議を開きます。

國有鐵道運賃法の一部を改正する法律案を議題とし、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。高橋清一郎君。

○高橋(清)委員 私は、國有鐵道運賃法の一部を改正する法律案の審査にあたりまして、大要二つの問題点を取り上げて、この際政府並びに國鉄當局に對しまして質疑をいたしたいと思つてあります。

今回の國鉄運賃値上げ問題につきましては、昨年来國民各位の間におきまして種々論議されて、私もその動向に重大なる関心を持ち、研究もいたし、検討もしたものであります。が、この際私はこれらの問題点のうちで、今回の法案審議にあたりましてどうしても國民各位に對して十分の納得をさせていただきたい、そういう意味におきまして必要最小限度二つの問題点に、これにつきましてはありますように思われますので、ほかの同僚各位の御質問もあつたことでもありますが、この二点にしばりまして質問いたしたいと思つてあります。当局の誠意ある、詳細かつ御丁寧な御説明をいただきたいと思つてあります。

その第一点は、今回の總額九千七百五十億に上る新五カ年計画實施のための工事費の調達方法については、今回の運賃値上げによる方法以外に考えられなかつたかどうか、新五カ年計画實施による鐵道輸送力増強の成果を受益する人々の間で公平に工事費を負担すべきであるが、だとたれが受益者になるのであるかという問題であり、その第二点は、今回の新五カ年計画の完全實施については、國民は運賃値上げを負担しさえすれば、ほんとうに計画工事が五カ年間に完成されるのであるうかという懸念についての問題であります。まずこのたびの新五カ年計画の樹立についてであります。この計画につきましては、わが國の最近における經濟の著しい發展と、それに見合うべき鐵道輸送力の不足の實情を、國民はみずからの体験によつて十分に了解しておるのであります。去る三十二年發足いたしました國鉄五カ年計画を、實施四カ年目におきまして断固打ち切りまして、新五カ年計画を國鉄が樹立したことについては、その國鉄當局の英断を心からなるかつさいをもつて迎える、そうした実情にあると私は理解しておるのであります。すなわち新五カ年計画の必要性和その實現を、國民すべてが心から期待し、願望しておるのであります。しかしながら國民すべてがその計画の完全實施について、國鉄當局に對して心からなる信頼を寄せているかどうかという、私はまことに残念ながらそうではなく、

國民は多分に危惧の念を持つていて、いわざるを得ないのであります。これは現在實施している五カ年計画が、計画通りに、國民の期待するように實施されてない実情を、國民は知つておるからであります。これについて國民は強い不満を持つており、このたびの計画も、値上げするときだけのから手形に終わりはしないかと思つておるのであります。私はこの際、これからの新五カ年計画の完全實施を可能ならしめるためにも、ぜひ國鉄當局より三十五年で打ち切られる現行五カ年計画についての總決算を、この席に詳細にお示し願ひたいのであります。たとえば全体の進捗率についても、資金投入の進捗率が八〇〇の計画のところ、六七〇という数字が發表されておりますが、工事そのものの全体の進捗率はどの程度であるのか。おそらく全体の進捗率というものは資金投入の進捗率よりかはるかに低率となつてゐるのでございましょう。しかばその原因がどこにあるのか。物価の上昇がどのくらい影響したのか、あるいは計画樹立當時の工事単価算定の過程に無理があつたのではなからうか、これらについての検討と申しさうか、これらについて申しますか、考察することは、今後の新五カ年計画の完全實施のためにもぜひ必要であらうと思つてあります。従つて具體的な工事事項別に、全体の進捗率を示していただきたうございまして、さらに工事事項ごと、たとえて申しますと通勤輸送という工事事項な

らば、計画では四百九十九億円でこれ
これの工事をやる予定であったが、四
年間だけでこれだけの工事ができなかった
た、理由はこうでございますというよ
うな具体的な実績表を示していただき
たいのでございます。あるいは計画と
実績との間に大きなズレを生じた大
な原因というものは、これは資金面
でございます。それは人件費の膨張
にありと理解されておるのであります
が、それならばはたして三十二年の五
年計画の樹立当時においては、人件
費は向こう五十年間は据え置くとい
う前提に立って人件費を計画してお
たのか。そうでなかったならば、年々
の自然昇給分だけは組んであったの
であるか。ベース・アップはどう見て
たのであるか、これらのことも知りた
いのでございます。とりあえずこれに
ついての御答弁を承ります。

○木暮國務大臣 お答えを申し上げます。

御承知の通りに、日本国有鉄道の輸
送力が現在におきましても輸送需要に
どうも足りない。さなきだに、この内
閣の経済成長策によりまして今後の日本
産業経済の成長に伴います。現在
でさえ十分でない国鉄の輸送力がある
いは隘路となるのではないかとござ
います。従いまして、今度は昭和三十
六年度を初年度といたしまして五十年
計画を立てまして、主要幹線の複線化
あるいは電化、ディーゼル化、あるい
は踏み切りの改良とか、あるいは老朽
施設の取りかえであるとかというよう
なことを十分にやりまして、この増大
する国民経済の輸送力の需要に対処す
るために、今回新しい五十年計画を立

てたのでございます。これが資金とい
たしましては五十年間に約一兆億円、
九千七百五十億円という膨大な資金を
要するのでございます。一方、財政融資
におきましては、昨年と比較いたしま
すと、本年度におきましては百四十
三億円で、本年度を増額いたしました
て、九百九十六億円、約一千億円の融
資を取りつけるだけの努力をいたしま
した。また国鉄といたしましては、自
己資本を捻出したためにより、ま
ず固定資産の償却というものの繰り入
れによりまして、約六百億円の自己資
本を投入いたしました。あるいは多
年叫ばれております経営の合理化と
いうものをこの際一段と強化いたしま
して、これでも二十億に近い自己資本
を投入することに捻出に努力をいたし
ました。それでも不足の部分がござい
ますので、この際、今まで他の物価に
比較いたしまして低位にありましてと
ころの国鉄運賃というものを改定いた
しまして、利用者の負担において四百
八十六億円の自己資本を調達いたしま
して、そうしてこの計画を実行に移し
たいと考えております次第でございます。
第一次五十年計画の予定通り進捗い
たしません。こまかい数字につきまし
ては、国鉄当局から詳しく御説明を申し
上げることにいたしますけれども、第
一次五十年計画がたまたま御指摘のよ
うに進捗率四年目におきまして六七％
にとどまりましたというこの大きな
理由といたしましては、発足当初にお
きましては予定することができなかった
たところの仲裁裁定がございまして、
人件費の膨張がありまして、この増大
する国民経済の輸送力の需要に対処す
るために、今回新しい五十年計画を立

てたのでございます。これが資金とい
たしましては五十年間に約一兆億円、
九千七百五十億円という膨大な資金を
要するのでございます。一方、財政融資
におきましては、昨年と比較いたしま
すと、本年度におきましては百四十
三億円で、本年度を増額いたしました
て、九百九十六億円、約一千億円の融
資を取りつけるだけの努力をいたしま
した。また国鉄といたしましては、自
己資本を捻出したためにより、ま
ず固定資産の償却というものの繰り入
れによりまして、約六百億円の自己資
本を投入いたしました。あるいは多
年叫ばれております経営の合理化と
いうものをこの際一段と強化いたしま
して、これでも二十億に近い自己資本
を投入することに捻出に努力をいたし
ました。それでも不足の部分がござい
ますので、この際、今まで他の物価に
比較いたしまして低位にありましてと
ころの国鉄運賃というものを改定いた
しまして、利用者の負担において四百
八十六億円の自己資本を調達いたしま
して、そうしてこの計画を実行に移し
たいと考えております次第でございます。
第一次五十年計画の予定通り進捗い
たしません。こまかい数字につきまし
ては、国鉄当局から詳しく御説明を申し
上げることにいたしますけれども、第
一次五十年計画がたまたま御指摘のよ
うに進捗率四年目におきまして六七％
にとどまりましたというこの大きな
理由といたしましては、発足当初にお
きましては予定することができなかった
たところの仲裁裁定がございまして、
人件費の膨張がありまして、この増大
する国民経済の輸送力の需要に対処す
るために、今回新しい五十年計画を立

てたのでございます。これが資金とい
たしましては五十年間に約一兆億円、
九千七百五十億円という膨大な資金を
要するのでございます。一方、財政融資
におきましては、昨年と比較いたしま
すと、本年度におきましては百四十
三億円で、本年度を増額いたしました
て、九百九十六億円、約一千億円の融
資を取りつけるだけの努力をいたしま
した。また国鉄といたしましては、自
己資本を捻出したためにより、ま
ず固定資産の償却というものの繰り入
れによりまして、約六百億円の自己資
本を投入いたしました。あるいは多
年叫ばれております経営の合理化と
いうものをこの際一段と強化いたしま
して、これでも二十億に近い自己資本
を投入することに捻出に努力をいたし
ました。それでも不足の部分がござい
ますので、この際、今まで他の物価に
比較いたしまして低位にありましてと
ころの国鉄運賃というものを改定いた
しまして、利用者の負担において四百
八十六億円の自己資本を調達いたしま
して、そうしてこの計画を実行に移し
たいと考えております次第でございます。
第一次五十年計画の予定通り進捗い
たしません。こまかい数字につきまし
ては、国鉄当局から詳しく御説明を申し
上げることにいたしますけれども、第
一次五十年計画がたまたま御指摘のよ
うに進捗率四年目におきまして六七％
にとどまりましたというこの大きな
理由といたしましては、発足当初にお
きましては予定することができなかった
たところの仲裁裁定がございまして、
人件費の膨張がありまして、この増大
する国民経済の輸送力の需要に対処す
るために、今回新しい五十年計画を立

てたのでございます。これが資金とい
たしましては五十年間に約一兆億円、
九千七百五十億円という膨大な資金を
要するのでございます。一方、財政融資
におきましては、昨年と比較いたしま
すと、本年度におきましては百四十
三億円で、本年度を増額いたしました
て、九百九十六億円、約一千億円の融
資を取りつけるだけの努力をいたしま
した。また国鉄といたしましては、自
己資本を捻出したためにより、ま
ず固定資産の償却というものの繰り入
れによりまして、約六百億円の自己資
本を投入いたしました。あるいは多
年叫ばれております経営の合理化と
いうものをこの際一段と強化いたしま
して、これでも二十億に近い自己資本
を投入することに捻出に努力をいたし
ました。それでも不足の部分がござい
ますので、この際、今まで他の物価に
比較いたしまして低位にありましてと
ころの国鉄運賃というものを改定いた
しまして、利用者の負担において四百
八十六億円の自己資本を調達いたしま
して、そうしてこの計画を実行に移し
たいと考えております次第でございます。
第一次五十年計画の予定通り進捗い
たしません。こまかい数字につきまし
ては、国鉄当局から詳しく御説明を申し
上げることにいたしますけれども、第
一次五十年計画がたまたま御指摘のよ
うに進捗率四年目におきまして六七％
にとどまりましたというこの大きな
理由といたしましては、発足当初にお
きましては予定することができなかった
たところの仲裁裁定がございまして、
人件費の膨張がありまして、この増大
する国民経済の輸送力の需要に対処す
るために、今回新しい五十年計画を立

は電車輸送に伴います送電関係の設備とか、変電所の新設とか、あるいは信号保安関係の強化でありますとか、線路の改良でありますとかいうようなことはかなり実行はいたしているのございませうけれども、非常に大きな問題となつて現在クローズ・アップされております、たとえば中央線の東京への乗り入れの問題、中央線の複々線化の計画というようにございまして、これは、国鉄当局としては、これを何んとか実現したいと考へ、予算にも計上し、いろいろ努力もいたしたのでございませうけれども、具体的に申し上げるすれば、たとえば御茶ノ水から東京に入つて参ります区間の線路の増加というようなことは、用地問題でデッド・ロックに乗り上げたような姿でございまして、どうしても地元の反対等が非常に強うございましてために線路増強の工事に着手することができなかったというふうなものでございませう。今度の新五カ年計画におきましては、地下鉄五号線との相互乗り入れその他問題、その他の方法も検討いたして向かつて復々線化の工事に着手することになつておりますことは、前にも御説明を申し上げたことがあつたかと思ひます。そういうようなわけでございまして、資金投入の状況から申しますと、先ほど申し上げましたように六七〇という進捗率でございませうが、個々の事項別の進捗率というものを見ますと、先ほど線増、電化及び車両新製の関係について申し上げましたように、いろいろでございませうが、ございませう。こういうふうになつて参りました原因、先ほど大臣の御弁にもご

ざいましたけれども、計画と実績との間にこのように大きなズレが生じて参りました原因の一つは資金面の事情にあつたわけでございまして、御承知の通り昭和三十三年の不況のために、収入累計において、計画に對して約七十億円の収入減を生じた。また支出面におきましては、当初考慮されておられなかつた仲裁裁定の実施等による人件費の膨張によりまして、支出累計において約九百七十億円の支出増を生じたのでございまして、この自己資金の不足千四百億圓は、そのうち約四百億圓を借入金増加によつてまかないましたが、差引七百億圓の資金不足は、結局幹線輸送力の増強でございませうと、幹線の電化、ディーゼル化等の項の實行をおくらせてつじつまを合わせざるを得ない状況になつたような次第でございませう。すなわち現在の五カ年計画は、現在すでに収支のバランスを失ひ、五カ年で完了できないことになつておるわけでございませうが、その借入金の増加が利子負担として経費増にはね返つてくる悪循環のきざしを見せ、長期的にバランスは、このままではますます悪化していくことが予感されるような状況にございまして、将来の建て直しをいたしたいといふところから、いろいろ各方面の御勸告あるいは御意見等も伺ひました上で、新五カ年計画を策定し、その新五カ年計画を實行に移しますための最大の手段といたしまして、運賃の改正をお願い申し上げておるような次第でございませう。

なおいまだ御質問の中に、人件費のことについて現在の五カ年計画がどんな考え方であつたのかというふうな御質問がございまして、現行五カ年計画がスタートいたしました際には、実はベース改定というふうなことは考えに入れておりません。ただしし通常に四〇〇程度の昇給というものは、これはあるものと考へましてその昇給のための財源はもろろん考へておつたわけにございませうが、ベース改定というふうなところまでは考へておられなかつたわけにございませう。今回の新五カ年計画におきましては、五カ年間の長期的な見通しの上におきまして、国民所得の増加に見合う程度の賃金の引き上げというものはやはり考へていかなければならぬという考へ方に立ちまして収支計画を立てておりますので、その見通しに基づいた財源の手当のことも考へた上で作つておりますので、この前の五カ年計画のうちに、人件費のために所要の資金を食われてしまつて、結局実行ができなかつたというふうなことはならないはずでございませう。またそういうことには絶対にさせない覚悟で私どもおるわけでございませう。ただ運賃の改定額につきましましては、実は当初いろいろ御検討願つております際には、私どももいたしましては、もう少し大幅の、と申しては言い過ぎかもしれませんが、もう少し運賃改定をさしていただきたと思つておつたのでございませうが、その点はいろいろ御検討いただきまして結果、ただいまの実取一二〇程度の引き上げという案に落ちついたような次第でございまして、現在の五カ年計画を今後実行いたして参りますためには、当初考へておりました場合よりは借入金の増加をある程度お願いしなけ

ればならないようなことになつておりますけれども、この九千七百五十億の資金を今後の経営努力によりまして運賃改定による増収分とあわせて確保させていただくことができれば、現行の五カ年計画のようなことはならぬように万全の努力をいたすつもりでおる次第でございませう。

○高橋(清)委員 詳細な御説明を承つたのでありますが、なおこの際でございませうが、人件費についてでございませうが、そのうちのベース・アップでございませう。私の知ります範囲内では三十二年度におきましては千二百円、三十三年度におきましては千二百円、三十四年度におきましては六百五十円、三十五年度には八百五十円のベース・アップがあつたのであります。が、おそろく五カ年計画の当初の支出予定表にはこれだけの給与費は載つていなかったと思ふのであります。この計画をオーバーする給与費の増額を国鉄はなぜ支払つたのか、支払わねばならなかつたのか、計画通り実施せねばならぬという制約以上にベース・アップの要請は強力なものであつたのか、これらの問題は、今後の新五カ年計画の人件費の問題の検討をいたします場合にぜひ必要な問題でございませうが、当局より詳細な御説明を伺いたいのでございませう。再度にわたつてでございませうが、重要な問題だけに聞きするものであります。

○喜孫子説明員 三十二年度以降はベース改定が行なわれましたことはただいま御指摘の通りでございませう。ただこの国鉄従業員の給与水準ということにつきましては、日本国鉄道法にも定められておりますように、国家公務員の給与、あるいは民間同種事業の賃金等を参照して適当な水準に定めるべきであるという趣旨が書かれておるのでございまして世間全体のベース改定等に追隨いたしまして、ある程度適当な賃金を保障するということは公共企業体の職員についても当然考へられなければならないところであると思つておるのでございませうが、このように三十二年以降たびたびベースの改定が行なわれました最大の根拠は、いつもベース・アップの要求が組合側からありました場合には、団体交渉で結論を得るよう努力いたしたのでございませうが、国鉄の収支状態その他から考へまして、とうてい組合の要求通りのベース改定を了承するというようなことはできませんので、問題は常に調停仲裁機関であります公共企業体等労働委員会に持ち込まれて、最後には公労委の仲裁裁定でベースの決定が行なわれるというふうなことが繰り返されて、仲裁裁定が出されまゝと、御承知の通りこれもまた法律に基づきまして両当事者が裁定には拘束されるということになつておりますので、仲裁裁定が出ますと、その裁定の線に従つてベース・アップを認めざるを得ないというふうなことの繰り返しの結果、今日のように人件費に、当初予想しなかつた程度に人件費が食われるというふうな姿になつた次第であります。

○高橋(清)委員 それでは、三十六年度より発足いたします新五カ年計画であります。以上、以上の論議でおわりのごとく、人件費の算定の面、物価の値上りをどう見ているか、工事単価の算

定の面、こういう点等々におきまして無理のない計画をしていただきたいのでございます。国鉄が過去の失敗を二度と再び繰り返さないという覚悟をもってやって参りましたならば、このたびの新五カ年計画の内容にはいささかの心配もなからうとは思ふのであります。法案審査のこの席におきまして、あらためて国鉄当局より新五カ年計画の概要を御説明願いたいのであります。

○香孫子説明員 それでは新五カ年計画の概要について御説明を申し上げます。今までもやって参りました現行の五カ年計画におきましては、そのうちの非常に大きな重点は、戦中戦後老朽荒廃しました施設の取りかえ、改良というやうなことが大きな柱になっておったわけでございますが、この老朽荒廃した施設の取りかえ、改良だけは、先ほども申し上げましたようにおかげさまで大体完成することができました。今度の新五カ年計画におきましては、今国鉄として非常な問題になっております主要幹線の輸送力の増強並びに輸送サービス全般にわたっての近代化という二つの重点に今度の新五カ年計画を策定いたしましたような次第でございます。

そういうように今までやって参りました五カ年計画とは重点の置きどころが少し変わったといふことがいえるわけでございますが、最大の重点は現在すでに輸送力が逼迫して国民の皆様にもいろいろ御迷惑をおかけしておる状態をすみやかに打開いたしますと同時に、ただいま政府で御発表になつております国民所得の倍增計画と申します

か、国民経済の成長に国鉄の輸送力が追いついていけるように、じやまにならぬようにぜひやらなければならぬという観点から、まず第一番には幹線の増強というところを取り上げておる次第でございます。国鉄の幹線は御承知のごとく、その大半が建設当時のままのまだ単線でございます。逐年増加して参ります輸送需要に対して今までは車両を増備して対処して参つたのでございますが、線路とか輸送の設備等につきましてはきつめて弥縫的な、その場を糊塗するやうな程度の増強しか行なつておりません。しかしこま

で輸送需要と申しますか、輸送要請がふえて参りますと、もうこれでは追いついて参りませんので、現在及び将来の輸送力不足に対する抜本的な対策として、東海道本線を初めとする主要幹線の線路を早急に増強をし、あわせて車両並びにその他の輸送施設を拡充整備をするというふうに幹線輸送については考へておる次第でございます。

次に輸送方式の近代化といふことも第二の大きな柱でございます。輸送の質的サービス向上に対する要望にこたへますために、複線化及び動力方式の近代化を基盤といたしまして、次のような輸送方式の近代化をはかることとしております。

まず旅客輸送について申しますと、電車化、ディーゼル動車化を積極的に推進いたしますとともに、主要都市間、及び主要都市とレクリエーション地帯間に高速列車を頻発いたしまして、便利かつ快便なサービスを提供するようにしたいと考えております。それから貨物の輸送につきましては、基本的

な輸送能力の充実ははかります。はか、コンテナ輸送方式とかあるいはパレット輸送方式等、自動車との一貫した輸送体制の推進をはかりますとともに、貨物取扱駅の集約、荷役設備の近代化というやうなことを実施いたしたいと考えております。

それから三番目に、通勤輸送の増強、改善といふことがあるわけでございます。都市周辺の通勤、通学輸送は今後ともさらに著しい増勢を示すものと思われ

ますので、車両の増備を初め施設の改良に努め、輸送需要の増大に対応するとともに、その混雑緩和に努めたいと思つております。特に東京周辺における国鉄の線路輸送力は、先ほども申し上げましたようにすでに限界に達しております。技術的な対策を必要とする段階に至つておりますので、この問題につきましては、必ずしもひとり

国鉄のみで解決できる問題でもございせんので、関係機関の総合的な施策がすみやかに確立せられますよう、関係の方面にも十分お願いし、連絡もとつて、その増強に力を入れて参りたいと考えておるわけでございます。あと、少しこまかいことになりまするが、踏み切りの立体交差化を初め、保安設備の強化をはかりまして、列車の高速化あるいは高頻度化と申しますか、回数増加というやうなことに備えるつもりでおります。なお企業努力を重ねて増収をはかりますとともに、徹底的に合理化を推進いたしまして、経費の節減に努める考へておりますことは申し上げるまでもないやうな次第でございます。

○高橋(清)委員 今回の新五カ年計画におきましては、三十六年度より四十年度までの五カ年間に、九千七百五十億円の資金を必要とするわけであります。この資金の調達については、三十六年度分につきましては大臣の提案理由にもありましたように、借入金で千億、運賃の値上げで約五百億、減価償却費などよりの繰入分で六百億円の御説明をいただいたのであります。五カ年間を通じての資金計画表をこの際資料として御提出、御説明をお願いしたいと思います。

と申しますのは、世銀の借款は当初の一億ドルがどうやら最近の新聞紙上からでございますが、八千万ドル程度となるやうであります。これは七十二億円でございまして、予定よりも減少する予想が濃厚となつて参つておるのであります。また国鉄の利子負担にたえない工事に、利子のつく資金をなるべく使つてはならないという見地からいたしまして、五カ年間の資金は値上げ分と減価償却費等の繰り上げ分の自己資金で幾ら、政府からの助成金で幾ら、出資分が幾らで、それから利子のつく資金は運用部から幾ら、債券で幾ら、世銀で幾ら、これは五カ年間の工事総額のうちの利子負担にたえる工事分は幾ら、たえない工事分は幾らであるか、これがちやうどびつたり合致する、資金運用上いささかの無理もございせん、こういう印象を受けましたといふのであります。

○香孫子説明員 三十六年度の問題につきましては先ほど大臣からの御答弁にございました通りでございますが、

四十年までの五カ年間を通じての資金計画の概要を申し上げますと、いわゆる自己資金として損益勘定の方から繰り入れることに予定いたしております。資金の総額は、五千七百二十七億といふ予定を立てております。それから不

用財産処分その他による資産充当としては五カ年間で六十五億、結局それが自己資金に当たるわけでございまして、そのみでは九千七百五十億の資金の調達は不可能でございますので、結局その不足分の五千九百九十二億といふ額を借入金によることにいたして

おります。借入金の内容は、大部分は資金運用部並びに鉄道債券といふやうなものによつて調達されることを期待いたしておりますが、そのうち資金運用部資金として幾ら、鉄道債券として幾らといふことは、やはり各年度の予算編成の際にきめられることでございまして、ただいま五カ年計画といたしましては資金運用部資金及び鉄道債券といふものは一本に考へて、ただいま申し上げました五千九百九十二億のうち大部分がそれに当たるやうに考へております。一部分はこれまたただいまお尋ねのございました世銀借款でございますが、世銀の借款は御指摘のございましたやうに、当初は一億ドルの申し込みをいたしておつたのでござい

ますが、ただいま御質問にございましたやうに、八千万ドルに落ちつくやうな模様でございますが、この場合には申し込みよりも二十万ドルほど、邦貨に換算いたしました七十二億ほどは少なくなるわけでございますが、これは国内の長期借入金及び鉄道債券等によりましてまかなうことになるわけでござ

います。

以上申し上げましたように、自己資金五千七百二十七億、資産充当六十五億、借入金五千九百九十二億という合計が一兆千七百八十四億円になるわけでございますが、この一兆千七百八十四億円の内訳は、そのうちの千六百五十九億は借入金返還等に充当されますので、それを引き算した残りのうちの九千七百五十五億というのがこの新五カ年計画の財源になるわけでございます。あとの三百七十五億円というのは、これはいわゆる建設費といったしまして、三十六年度においては七十五億の予算が計上されたわけでございまして、今後とも大体その規模で建設費が計上されるものといえますれば、五カ年間で三百七十五億円になりますので、それを全部合わせますと、今申し上げました一兆千七百八十四億というような数字になる。こういう計算でございます。

○高橋(清)委員 さらにこれは前に御答弁をいただきました点の繰り返しになることは存じますが、新五カ年計画の初年度である三十六年度の給与関係の予算は、前年度に比しまして約百五十億円増加しておりますが、この内容は自然昇給分と昨年のベース・アップ分でありまして、最近の公労協などの春闘態勢や、国労が六千六百万円のベース・アップを要求しておること等よりいたしましたところ、とにかく現在の六千六百万円では国鉄職員の給与ベースが一般公務員よりもやや低いというようになことを考慮いたしますとまことに心配なのであります。従ってこれが足りなければこの新五カ年計画も初年度においてまたも人件費に食われてしま

まうということになるのでありまして、当局から再度、重要な問題でございまして、この点に關し御決意のほどをお伺いしたいのであります。

○香澤子説明員 御質問にございまして、米年度の人件費が百五十億ふえておりますが、その中身は、通常の昇給資金と、昭和三十五年度から実施されることになりました平均八百五十円のベース改定による増額分が計上されておるわけでございまして、ただいま組合側から要求が出ておりますようなものは、三十六年度予算の中には計上してございません。ただ、先般来、この問題につきまして、国鉄内部の各労働組合と折衝を重ねて参りました。が、先ほどもちょっと申し上げました日鉄法の給与の基準に關する法律の条文の精神その他から考えまして、昨年の人事院勧告に基づく国家公務員に対する給与とのバランスを考えますと、ある程度適正な賃金水準というものは国鉄従業員に對しても当然考えていただかねばならないと思いたしましたので、組合側に対しましては、先ごろ、おおむね千円程度のベースの改定については、当局としても考えたい、ただしこれは、ただいまも申し上げましたように、三十六年度予算にはそのような原資はございません。これをやり出すためには、従業員のより一そのの経営合理化に對する積極的な協力がなければ、これは実行できない。そこで、私どももいたしましては、労働組合側の経営合理化に對する積極的な協力という前提として、それを条件に千円程度のベース改定ということをは考えましようという趣旨の回答をい

たしたのでございしますが、現在の労働組合の状況というものは大体御存じの通りでございまして、私ども当局側の提案に對して、はるかに懸隔のある要求を、まだ依然として続けておるといふ状況でございまして。こういうような状況で、団体交渉では、数回重ねましたけれどもとうてい結論が見出され得るような状況にございせんのでしたので、国鉄当局の方から一方的に公労委に調停申請をするということに組合に對して通告をいたしましたような次第でございまして。私どもの考え方としては、国鉄の今後の経営状況ということを考えますと、なかなか容易なことではベース改定というような要求に應じ得ないと思つたのでございまして、組合側にも申しましたように、従業員の積極的な経営合理化、もっと広い意味の経営努力ということに對して協力が得られますならば適正な程度の賃金を保障するということは不可能ではございせんし、また当局といたしましては、そういう積極的な協力を期待しつつ国鉄の従業員に對しても適正な賃金水準というものは確保してやらなければならぬというふうに思つております。そうすることによりまして、ただいま御説明申し上げました新五カ年計画を実行いたします上において二度と再び人件費のために所要の資金が食い込まれたというようなことはないのであるにいたす覚悟をしておる次第でございまして。

○三池委員長 高橋君に申し上げます。御質問もまだおありのようですが、午後一つ続行していただきたいと思ひます。午前中の会議はこの程度でとどめて休憩することとし、午後再開します。が、休憩後、午後一時から理事会を開いて、本法案の公聴会その他に對する協議をいたしたいと思ひます。委員会は午後二時からの予定にいたしてあります。ただし本会議の開会中であるならば、本会議の終了後に本委員会を開いたします。これにて一時休憩いたします。午後六時四十一分開議

○三池委員長 それでは再開いたします。この際公聴会開会承認要求に關する件についてお諮りいたします。ただいま本委員会において審査中の、内閣提出、国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案は、一般的關心及び目的を有する重要な法律案でありますので、本案について、利害關係者及び学識経験者等より意見を聞くため公聴会を開くこととし、規則の定めるところにより、議長に對しその承認要求をいたしたいと存じます。つきましては、公聴会の開会時日は來たる三月二十二日午前十時よりとし、その承認要求の手続並びに公聴人の員数及びその選定等はすべて委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと稱ぶ者あり〕

○三池委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。次会は明十五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。

午後六時四十三分散会

昭和三十六年三月十七日印刷

昭和三十六年三月十八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局