

て、だれが見ても非常に低位に置かれています。高橋委員も御存じのよう、昭和十一年を一〇〇といたしまして、国鉄の旅客運賃は、昭和三十四年度におきまして一二九で、ほかのものが三〇〇なり三八〇に上がりつておるのに比較いたしますると、さきめて低位にあることを考えまして、今回は利用者の負担によりまして、国鉄運賃改定で四百八十六億円程度を自己資金として捻出いたしますることは、一はもって国鉄経営の健全化に資するゆえんであるとともに、国民生活あるいは物価等に影響することもほとんどないではなかろうかといふ見地に立ちまして、今回の資金捻出をいたしたのでございます。事実、高橋委員も御承知のように、最近三回の国鉄運賃改定のあとの物価統計を見ましても、卸売物価は、場合によつては下がつておるようなときもあるのでござります。物価の変動といふものは、需要供給その他複雑な事情によつて変わるので、国鉄運賃のこの程度の値上がりによって物価に大なる影響を及ぼすように私どもは考へないので、今回の措置に出たような次第でございます。

らの赤字負担というものは、ただいまお話を御指摘のように、五百数十億に上つておることは、これは国鉄の経理、経営の上から見ますと、相当の圧迫になつておることは論を待たないのでござります。しかしながら、国有鉄道は公共の福祉を増進することを目的とした仕事をしておるのでござります。それの能率化をはかるためには、公社が一方では独立採算制をとつておるのでござりますから、独立採算制を重んずるゆえをもつて、大所高所に立ちました公共の福祉、日本国民経済の成長発展に役立つような赤字の負担を免れることも、いかがなものと考える次第でございます。

そこで政府といたしましては、金額はまことに小ではござりますけれども、この赤字の一つのもととなつておる新線建設に対しまして、来年度から三億八百七十五万円の利子補給をいたしましたり、また戦傷病者の無賃乗車に対しましても、来年度の予算においては金額をふやして、六千数百万円を補償するというような挙に出た次第でございますが、しかし、ただいまお話をのように、赤字負担を少しでも減らして参ることが、国鉄経営の上から見てきわめて必要であることは、論を待たないのでございまして、今後におきましても、この赤字負担が少しでも減るように運営に力をいたしたい、こう考えておる次第でござります。

○谷川説明員　ただいま木暮大臣からきわめて詳細な御答弁がございまして、私が申し上げたいことを全部申されましたし、また今日までの審議におきましても、運賃値上げについてのいろいろな経緯等は、すでに御説明が

は、前々から申し上げておるところでござりますが、國鉄の最近の經理状況を見ますに、經理上の収支の面におきまして、御承知の通りすでに相当な赤字が出ておつて、このままで推移いたしますならば、数年間の収支を予想をしてみますと、さらに赤字が激増するおそれがある。こういうような前提のもとに、一方におきまして、これまた本委員会においていろいろ御説明がされましたように、一兆円になんなんとするところの建設を進めていくといふ現状であるわけでございます。従つて、今の經常取支の赤字の面を埋めまして、さらにまたこの建設に当たつていかなければならぬ。そこで、考えてみると、建設におきましては、これまで先ほどからるる御説明がありましたがようだ、全額を自己資金でまかなつていくべきか、借入金でまかなつしていくべきかということになりますと、いろいろ議論があるわけでございます。私どもいたしましては、いろいろ議論をいたしましたが、工事の性格によりまして、これは借入金でやるべきものもありますが、自己資金によりましてまかなつてしかるべきものもあるわけであります。そういう点からの検討をいたしましたのでございます。そうして、借入金に依存するいたしまして、これまた財政投融資の面に國鉄におけるのでございますが、投資効果の点、それからいろいろな他の重要な御承知のように非常に大きく依存しておきます。

な工事もありますので、そりつたまにつきましての国鉄のシェア面の制
度もございます。それからまた、先ほ
うからお話をございましたように、現
在で四千億近い借入金を持つてお
ますので、利払いの点、さらには償還
点につきまして借り入れ能力面の制
度があるわけでございます。こういっ
て点をなにいたしますと、どうしても
ある程度自己資金を充実いたしまして
常収支の面で改善がなされなければ
たといい借入金でやつしていくといたし
ても、增高していく借入金の利払
の点、その他ただいま申し上げまし
たといい借り入れする能力の面、これが詰ま
りまするに、現在の国鉄の運賃が他の公
共事業者に比べて不均衡に低く守
られる程度の自己資金の充実が必要で
あるわけであります。そこで、考えて
おられるわけであります。そこで、考えて
おられたときましても、今の経営収支
改善の面、それからまた建設につきま
しての借り入れ能力の面について改
善ができるというのでありますならば
國民の皆様にも御納得がいただけるさ
うないかといふところで、大蔵省が
いたしましても、今回の値上げに御意
意申し上げた次第でございます。

いたしますと、表面上では八十九億でござりますが、再評価後におきましては、資本金を是正しておるわけではございませんが、一兆二千億からになります。どういった巨額のものを政府では国鉄に出しておると、いうことがいえるわけでございます。これを前提として考えますと、配当をかりにしてもらおうとすれば、相当なものになるわけであるが、そいつたことは国鉄には期待していいませんが、それからまた、一般の私企業でございますと収益課税等が行なわれるわけでございますが、これまた国鉄にはやつてない。こういったふうに、いろいろな点につきまして国鉄に対しては別途の配慮がなされており、あくまでも、公式論とおしかりを受けたて一般会計でめんどうを見るかどうかを論するにあたっては、そいつたこともあわせ考えなければならぬと思うのでございます。一方、先ほどのお話を聽むにあつては、公共企業体としての国鉄の公共性から申しますと、ある程度の公共負担は国鉄の性格からいって当然やつていただき必要があるのではないかといふ考え方から、従来一般会計におきまして、つまり国民の税金によつてこれをカバーしていくまことは、当然でないのではないか。これは、たとえば新線建設につきましておつたのであります。一方におきまして、もちろん交通対策全般の見地から、今につきましては、一方におきまして、

後新線建設をどういうふうに進めていくかについては根本的な検討をなさなければならぬのであります。さあては、ある程度一般会計からの負担もやむを得ないではないかといふのであります。

これを要するに、運賃改定につきましては、今申し上げましたように、ただいまの物価体系の中におきまして、國鐵の運賃があるべき姿よりも相当低く抑えられておるといふ点に問題が生じて、これを是正しながら経常収支の改善をはかることを当面の問題といたしまして、一方におきまして、建設につきましての借入金の利子負担等にたえ得るような經營の態勢に持つていくといふことを主眼として運賃改定に踏み切ると同時に、いろいろ議論はござりますが、一般会計におきまして必要な新線建設の面にとりあえず建設費補助をはかるということを同意することにいたしました次第であります。

○加納説明員 経済企画庁におきまして所得倍増計画を作りましたときに、交通関係の正常な姿をいかにするかと申計されたのでござりますが、その際大きな四つほどの原則を立てまして、いろいろの分析をすることになりましたその一つに、輸送関係の企業の健全な近代化の方向、従つて、これは直接には運賃体系の交通の料金關係の是正といふことが一つ上がつてござります。別に輸送の陸路打開なりいろいろ重要な

要請あございますが、その問題で、運賃の合理的な姿といふものも、古い体系の交通の姿から近代的な姿を持つて、ある程度一般会計からの負担もやむを得ないではないかといふのであります。

これを要するに、運賃改定につきましては、今申し上げましたように、ただいまの物価体系の中におきまして、國鐵の運賃があるべき姿よりも相当低く抑えられておるといふ点に問題が生じて、これを是正しながら経常収支の改善をはかることを當面の問題といたしまして、一方におきまして、建設費補助をはかることとにいたしました次第であります。

○高橋(清)委員 問題が重要でござりますだけに、もう少し突っ込んだ質問をしたいと存じますが、國鐵のいわゆる公共負担の問題であります。これは御承知のように、新線の建設でありますとか、農水關係の貨物の特別な公共割引でありますとか、学生割引でありますとか、國鐵が国家的社會的政策に基づいて実施しております各種の負担であります。これにつきまして、以下若干の私見を述べさせていただきたいと思いますが、これども、私は、これ以上は國鐵という性格上、必然的に当然負担せねばならないものと思うております。しかしながら國鐵經營のその年度の收支が、收支償つております場合、すなわち赤字でない場合におきましては、これは、公共負担に対する補償を國鐵が国に対し行なうといふことが生じてこなすこと、当然でございましょう。その理由とするところは、國鐵の運賃制度は、御存じのように、

要請あございますが、その問題で、運賃の合理的な姿といふものも、古い体系の交通の姿から近代的な姿を持つて、ある程度一般会計からの負担もやむを得ないではないかといふのであります。

これを要するに、運賃改定につきましては、今申し上げましたように、ただいまの物価体系の中におきまして、國鐵の運賃があるべき姿よりも相当低く抑えられておるといふ点に問題が生じて、これを是正しながら経常収支の改善をはかることを當面の問題といたしまして、一方におきまして、建設費補助をはかることとにいたしました次第であります。

○高橋(清)委員 問題が重要でござりますだけに、もう少し突っ込んだ質問をしたいと存じますが、國鐵のいわゆる公共負担の問題であります。これは御承知のように、新線の建設でありますとか、農水關係の貨物の特別な公共割引でありますとか、学生割引でありますとか、國鐵が国家的社會的政策に基づいて実施しております各種の負担であります。これにつきまして、以下若干の私見を述べさせていただきたいと思いますが、これども、私は、これ以上は國鐵という性格上、必然的に当然負担せねばならないものと思うております。しかしながら國鐵經營のその年度の收支が、收支償つております場合、すなわち赤字でない場合におきましては、これは、公共負担に対する補償を國鐵が国に対し行なうといふことが生じてこなすこと、当然でございましょう。その理由とするところは、國鐵の運賃制度は、御存じのように、

貨物では明らかに運賃の負担力主義をしておりましても、旅客、貨物を通じましても、全国同一運賃をとつておるのであります。まずAといふ客かBといふ客に新しい体系を持つて、徐々に新しい体系を持つて、急激な改革はむずかしいとしても、徐々に新しい体系を持つて、急激な改革はむずかしいとしている必要があります。その観点からいたしました次第であります。

○高橋(清)委員 問題が重要でござりますだけに、もう少し突っ込んだ質問をしたいと存じますが、國鐵のいわゆる公共負担の問題であります。これは御承知のように、新線の建設でありますとか、農水關係の貨物の特別な公共割引でありますとか、学生割引でありますとか、國鐵が国家的社會的政策に基づいて実施しております各種の負担であります。これにつきまして、以下若干の私見を述べさせていただきたいと思いますが、これども、私は、これ以上は國鐵という性格上、必然的に当然負担せねばならないものと思うております。しかしながら國鐵經營のその年度の收支が、收支償つております場合、すなわち赤字でない場合におきましては、これは、公共負担に対する補償を國鐵が国に対し行なうといふことが生じてこなすこと、当然でございましょう。その理由とするところは、國鐵の運賃制度は、御存じのように、

貨物では明らかに運賃の負担力主義をしておりましても、旅客、貨物を通じましても、全国同一運賃をとつておるのであります。まずAといふ客かBといふ客に新しい体系を持つて、急激な改革はむずかしいとしても、徐々に新しい体系を持つて、急激な改革はむずかしいとしている必要があります。その観点からいたしました次第であります。

○高橋(清)委員 問題が重要でござりますだけに、もう少し突っ込んだ質問をしたいと存じますが、國鐵のいわゆる公共負担の問題であります。これは御承知のように、新線の建設でありますとか、農水關係の貨物の特別な公共割引でありますとか、学生割引でありますとか、國鐵が国家的社會的政策に基づいて実施しております各種の負担であります。これにつきまして、以下若干の私見を述べさせていただきたいと思いますが、これども、私は、これ以上は國鐵という性格上、必然的に当然負担せねばならないものと思うております。しかしながら國鐵經營のその年度の收支が、收支償つております場合、すなわち赤字でない場合におきましては、これは、公共負担に対する補償を國鐵が国に対し行なうといふことが生じてこなすこと、当然でございましょう。その理由とするところは、國鐵の運賃制度は、御存じのように、

貨物では明らかに運賃の負担力主義をしておりましても、旅客、貨物を通じましても、全国同一運賃をとつておるのであります。まずAといふ客かBといふ客に新しい体系を持つて、急激な改革はむずかしいとしても、徐々に新しい体系を持つて、急激な改革はむずかしいとしている必要があります。その観点からいたしました次第であります。

○木暮國務大臣 お答えを申し上げます。しかししながら國鐵經營のその年度の收支が、收支償つております場合、すなわち赤字でない場合におきましては、これは、公共負担に対する補償を國鐵が国に対し行なうといふことが生じてこなすこと、当然でございましょう。その理由とするところは、國鐵の運賃制度は、御存じのように、

うようなことは、これは採算から見ますとペイしないことだと思いますので、こういものは財政融資にたまるべきではなくて、むしろ自己資金によつてやるのが経理上当然であるようにも考をされますので、四百八十六億円の自己資金を利用者負担によって捻出したわけでございます。また政府の方から金を補給してもらうということは、とりもなおさず税収入を基とした方からお話し申しますのでござります。

したがいまして、この際は、その金をもつてやるべきである。すなわち合理化による金、あるいは減価償却繰り入れによる六百億円、また四百八十六億円の利用者負担によるべきものであるといふことを考えて、これが赤字の補給の申請をいたしました次第でございます。詳細は国鉄当局からお話し申上げます。

○高橋(清)委員 政府は今回の運賃値上げにつきましては——運賃値上げといふことはつまりは利用者から少しづつ金を出し合つて調達すると

いう意味でござりまするが、この利用者が税金収入から埋めるかということ

で、前者に負担してもらう方が合理的であるといふ御意見を発表されたのでござります。しかしながら今日港湾、道路などの公共施設は単にその施設を利用する者だけが受益者であるとは考えられない。これは常識であろうと思ふのであります。ここに国家資金の公

共投資の正当性というものがあるのでございましょうけれども、今日の鉄道もこれに近いのではなかろうかと思ひます。また政府の工事実施によりまする受益者といふものは、ミクロ的には確かにこれを

利用する者でありますけれども、マクロ的な視野に立つて見ますならば

国民全部であろうと思うのであります。

この見地から考えますならば、直

接利用者も運賃値上げ分で多少は負担いたしますが、国家もこのような工

事資金につきましては大いに出資して

当然ではないかと考えるのであります。

このたびの措置といふものは、政

府の苦慮も推察いたしますので、や

むを得ないものと丁度いたします

が、今後大いに研究していただきまし

て、政府当局の具体的なる措置を三十

六年度予算にはぜひひとつの盛り込ん

でいただきたいと思うわけでございま

す。御意のほどをお聞きしたいので

あります。

○木暮國務大臣 道路、港湾等と同じ

ように国家資金をもつて鉄道をやるべ

しといふ御意見は、一応の御意見のよ

うに承取いたすでございますが、こ

れが戦争前のように国の直営事業で

やつておりましたときと違ひまして、

戦後、アメリカの指導によるものと考

えますが、公共企業体といふ一つの企

業の形をとりました今日におきまして

は、道路、港湾と同じ見るといふこ

ともいかがかと思ひます。しかしながら

一方では、鉄道といふものが昔の鉄道

のよう日本における唯一の交通機関

でなくして、バス、トラック等が発達

いたしまして、これらと競争をいたす

が、戦艦船は現在約七十万総トンが

残っていると思うであります。ところ

がこれらに戦艦船の代替建造として

は、計画造船によるもの、さらには開

発銀行の一般ワクのその他といふ

クの中に七億円、旅客船公団を改組い

たしまして、共有方式を通じて代替建

造をいたして参りますものにつきまし

て八億円の財政融資をもつて代替建造

の計画を進めて参るうということでござります。従いまして三十六年度の公

団、開発銀行の合計十五億円で私ども

は約四万トンの解撤を見込んでおるの

でございます。従いまして二十二万トン

から四万トンを差し引きました十六万

トンといふものの三十七、三十八両年

度にわたっての財政資金の大額な増額

に努力いたしまして、戦艦船処理に遺

憾なきを期したい、こういう考え方でござります。

○久保委員 お答えを申し上げま

す。戦艦標準船の代替建造計画を、公

司、開発銀行あるいは計画造船の三つ

の方法を通じて、どういうふうにやつ

ていくのか、こういう御質問でござい

ます。そのうちすでに昨年実施いたしました十六次計画造船におきまし

て、リンクさせて解撤を決定いたして

おりますのは約六万トンあるわけでござります。そこで十七次以降の計画

造船におきましても、そういう新造

造船に連いたしまして、解撤を協力させ

ますものが約十六万トンと私どもは見

込んでおるのであります。従いまして

十六次の六万トンと十七次以降の計画

造船にリンクいたしまして解撤される

べきものと合わせますと二十二万総ト

ンでござります。従いまして七十万ト

ンからその二十二万トンを差し引きま

すと約四十八万トン残るわけでござい

ますが、私どもが昨年八月各船主にア

ンケートを出しまして実態調査をいた

しましたときに、戦艦船船主のうちか

ら二十八万トンばかりは補修費をかけ

ましても継続使用をする予定のものがござりますので、ただいまの数字から

つけ持ちまして、運輸省といたしま

つも運輸省だけの考え方であつて、政府

自体の考え方でない場合が多いわけで

す。これは後刻またお尋ねいたします

が、そういうことならけつこうな話で

あります。

ところで、今度の戦艦船の代替建造について、建造費の三割は自己負担である。ところが自己負担がしょい切れないので辞退されるものがでているのではないか。先ほど局長は二十八万トンは継続使用で、残りの二十万トンを考へればいいんだと言われたのであります。が、実際は負担にええ得られない。こういうものはどうするのか。こういふものについて実は旅客船公団で救済すべきものであるが、実際はそのベスにも乗らないようなものがでているのではないかと思うのです。この点はどうなんですか。

○朝田政府委員 仰せの通り戦艦船船主は零細な中小船主が多いわけでござりますので、御指摘のような三割もの自己調達が困難であるといふものが非常に多いことは、全般的に申し上げてその通りと思ひますとございます。そこに加えて解撤されるべき船舶の旧債、債務がその上にございますので、そういう点から言いますとなお苦しいわけでござります。私どももいたしましては使用料の徴収についてある程度の措置期間を設けたい、こういうような考え方でおります。

三割の自己調達分についてもなお困難でそのベースに乗らないものは一体どうするかというお尋ねでございますが、この点につきましては、市中金融機関あるいは損害保険協会等ともよく話し合いをいたしまして、できるだけの御協力を得るように努力いたしました。と思うのでございますがそれでもなおかつ自己調達分ができないものは一體どうするか、こういうことになると思ふのでござりますがそれでもならの意思で、あるいは二隻づぶして二

社あるいは三社合体して整備統合が決定、あるいは市中銀行・損害保険協会等ともよく連絡をとりまして、できるだけの経済をして参りたい、こういふふうに考るわけでございます。

○久保委員 そこまでまたもとへ戻りますが、SアンドB方式、いわゆるスラップ・アンド・ビルト方式は、この計画造船の場合、スクラップ船を所有しておればこのワクに入れるということがありますか。所有とはいろいろな形態がありますが……。

○朝田政府委員 自己の所有する船舶のオーナーから買い取つてもいいとしていることで、買い取つて自己の所有しておいて、こういう方針で、昨年度のいわゆる計画造船においてもそういうことで実施して参つております。

○久保委員 買い取つてもよろしいことになると、これは力のあるものはこの計画造船に乗れる、力のないものは乗れないということも現実に出てくると思うのであります。これはどういうふうに考えておりますか。

○朝田政府委員 仰せの通り、計画造船におきましては、力のあるものが乗れる、力のないものは乗れないといふことはその通りでござります。私どもは計画造船につきましては、力のあるものに作らしていくことでございまして、計画造船の性格は、戦時標準船の処理の対策と別個に考えておるところわけござります。従いまして現在の計画造船の根本的な建前は、企

○久保委員 それはまことに金融界がございまして、償却前利益方式を採用しておりますのも、こういう考え方から出でるのでござります。

○朝田政府委員 ただいまのお話非常に重大な問題であろうと思うのですが、実は私どもが一昨年以来運対策について、各方面の御意見を聴いたしまして、自由民主党、社会も含めて、あるいは経済団体その他方面からの御意見を伺いましたもの基づきまして、昨年度以来の海運政策を実施いたしておりますのでござります。その際にやはり船腹増強と企業基盤を強化するということは相矛盾する命題でござりますので、その問題點いかに調整するかということが現在海運政策の一番大きなポイントであります。船を作り過ぎまして、借入金が膨大な額に上つておりますし、支払い金利の額も非常に多額上つておりますことは御承知の通りであります。こういうようなことで、船は作つていて企業の力は弱く、支払い金利の額も非常に多額で、これ以上の借入金の増大を防いで、しかもなおかつ船腹増強の要にこたえていこう、こういうことをされわれの今の海運政策の一つの方針採用しておるわけでござります。從

まして、金融ベースでものを判断して、海運政策からものを考えていないじゃないかという御質問でございまが、私どもは、定期船につきましては、その航路の適格性、あるいは海連の問題、あるいは外國海運の勢力關係、あるいは日本の輸出の振興の觀点、そういうたものから海運政策を——期航路については開発銀行に推薦するという方式をとっていますが、不定定期船、タンカーにつきましては、一定根本的な原則だけを定めまして、あるいは金融判断によることが現下の海運業の合理化を促進していくのに最も根本的な方法である、こういう海運造船合同化審議会の御答申でもありますので、そういう方針を踏襲いたしておるわけだと思います。

○久保委員 そこでさらにお尋ねしたいのですが、最近における傾向として、新しい海運の会社がそれぞれできているかどうか。

○朝田政府委員 最近新しい会社が立てておるかというお尋ねでござりますが、最近、新会社はできております。私どもの調査では自己建造にそろいものが多いでございまして、自己建造につきましても償却前利益方式といふものを準用いたしておりますので、しかも、先ほどから申し上げておりますよろ、海運企業の基盤が弱体でございますので、なおかつ他方ににおいて新造船を作っていく、こうした傾向が現われております。

○久保委員 そこにやはり一つの問題なつて、荷主あるいは造船所、海運会社の三者が集まって新しい会社を作つておると思いますね。先ほどのお話に

よれば、大体力の足りない会社は脱落する以外にない。新興会社は出でてくる、こういうことになると、どうも運の政策としては、手つとり早く言葉はないものではあるい落とすということに、結果としてはならうかと思う。それでうまくいくかどうかの問題が一つ残ると思う。これは後刻さらにまたお尋ねしますよう。いずれにしても、この海運自体の問題は、今までのような政策で、それでは長期経済計画に目合つた、たとえば千三百三十五万トンといふものを確保できる見込みがあるのかどうか、そういう方式でいつてできるのかどうか、さらには日本の海運界を再建できる方策があるのかどうか、これはむしろ運輸大臣にお尋ねした方が適当かと思うのですが……。

○木暮国務大臣　ただいま御指摘のように、所得倍増の十年後を見ますと、その間におきまして、日本の輸出が大体年率八%の増加を見る、輸入も九%ぐらいの増加を見ている、そういう大きくなりました貿易量に対応いたしまして、日本の海運収入を上げまして、日本の国際收支の上に海運収入といふものを役立たせるようにいたしますためには、船がたくさんなくてはならぬ。そこで、ただいま御指摘の千三百三十五万トンという目標が出て参るのをございます。従いまして、現在外航船六百数十万トンありますから、その解説等のことを勘案いたしますと、九百七十万トンを十年間に作りたい。それで結局四十五年におきましては千三百三十五万トンに達するという計画目標を持つておるのでござります。しかしながら、ただいま海運局長からお話を

業といつもののが、戦後はかのあらゆる企業は非常に経済的に恵まれて、基盤が強化になつたに対しまして、御承知の通り戦争中、船は八割以上沈められてしまふ、アメリカの政策で戦時補償といふものは打ち切られてしまふ、そこで新しく建造する船は借入金によりますものですから、十年間に九百七十万トンを作ります場合にも、まず前半の五カ年間は、海運企業の成長をいたせながら船を作らして、後半の五年に、成長して基盤が強化した船会社にたくさんの船を作らせるといふ方針がよろしいというふうに考えまして、現在におきましては、三十六年度におきましては自己資本と借入資本とによりまして五十万トンを作らせる、また三十七年はさらにこれよりもふやす、三十八年はふやすといふようにいたして、ただいま御指摘の目標に達するようになりたいなげりやならないと考えておるのでございまして、これに対しても、政府といたしましても、一方におきましては政府融資を年々増加いたしてやりますとともに、この財政融資に對する利払いはなるべく減らすようにしてやりたいというので、昨年からはじめて、市中銀行の金利の高過ぎるのに對して政府が利子補給をいたしまして、大体七分五厘ぐらいで利用することができます、またことしかば、計画造船に対しまして、開銀の一従来六分五

本国の特別の利子ではございましてが、も安いといふわけではございませんので、開銀の利子に対しましても補給をいたしまして、三十六年度からは開銀の利子も五分程度で計画造船の資金を得るということにいたしておるわけでございますが、これをもつて私どもは決して満足をしておるわけではございません。外國の海運振興に対する助成策といふものは、あらゆる方面から日本などと比較にならないほどの国家の施設があるのでございまして、今後におきましては、われわれいたしましても海運振興のためにもつといろいろの助成策を行なわなければならぬ、こういうふうに考えておる次第でござります。

まして、これは半期でござりますから一年間を通じますと三百億程度になるわけでござります。従いまして計画造船におきまして二十五万五千トンといふ三十六年度の計画でございますが、一方におきまして自己建造、ただいま大臣からお話をございましたように、自己建造につきましては、先ほど申し上げましたような荷主あるいは造船等の連携をとつててきて参るものもござります。なおまた償却前利益のみに限定をしないで長期に荷物が保障され、長期の運賃契約がありますものでは、その本船自体において採算が十分とれるものにつきましては、償却前利益方式の適用をある程度緩和いたしております。自己建造もそういうものがどちらかといえばインダストリアル・キャリアの色彩が濃いものでござりますけれども、そういうものも出て参ります。現に昨年度におきましても、三十万トン程度の自己建造が達成されておりますので、二十五万五千トンとほぼ横ばいの自己建造量を合わせますと、五十万トン程度が三十六年度においても建造可能であろう、こういう考え方でおるわけでござります。

そこで先ほどの海運局長の御答弁から、お話を進めますと、いわゆる条件緩和のこと、荷主との長期契約が結べてそれが安定性がある、あるいはこれは企業性があるというものは償却前利益にとらわれないでこれを緩和していく、こういうお話であります。その通りやつておられるようあります。ところがオペレーターとの長期の用船契約は、条件緩和には入らぬというように聞いておるのであります。これはいかなる理由でそういうふうにしているのか。

○朝田政府委員 ごもつともな御指摘でありまして、実は三十五年度からこの償却前利益方式を採用いたしましたのでございますが、その際に仰せの通り、荷主との長期契約は認めるが、海運会社のオペレーターの長期用船は認めず、十六次の計画造船に適用いたしましたのでござりますが、その際に仰せの通り、荷主との長期契約は認めるが、海運会社のオペレーターの長期用船は認めず、十六次の計画造船に適用いたしましたのでござりますが、その際に仰せの通り、荷主との長期契約は認めるが、海運会社のオペレーターといえどもなかなか強力なものではない、むしろ荷物がはつきり保証されて、長期の運賃契約ができるおる荷主との関係の方がより確実だ、この問題については最初の償却前利益についてもその点をもう一度再検討しようと、いろいろ線で金融機関との話し合いをいたしてあるのでございます。三十六年度におきましては、その点は一つ検討問題として残つておるわけでございます。

○久保委員　そこでさらにその問題は検討問題として残つておるというのです。ですが、その検討を今度の予算なりこの一連の法案を出すについて話は詰めてあるのですか。どういう方向なんですか。検討として残つておるというのでは、これから十七次造船といふか、そういうものについて考えていくううのうか、これからですか、いかがですか。

○朝田政府委員　これは一つは金融判断の問題でもござりますので、私どもはオペレーターの長期用船でもいいじゃないかという考え方ではおるわけでございます。従つて金を貸す方の考え方には、どうもオペレーターよりも荷主の方がなお確実であるからといふこととの考え方の違いでございますので、金融機関をある程度説得したい、こういう考え方であります。

○久保委員　それはもちろん説得ということに相なるのでありますようが、いずれにしても金融機関としては、これは当然石橋をたたいて渡るという方式からいけば、荷主との長期契約があればこれに越したことはないでしょう。ところがこれではものの考え方、処理の仕方としては私は半端だと思うのです。これは大臣どうですか、開銀に対してこれから話を進めていつて、そういう不合理をなくすようにする考えは強力を持っておられるのですか。

○朝田政府委員　そういう方向で金融機関に対しましても努力をして参りましたいと思っております。

○久保委員　海運局長のお話は聞いたので、最高幹部である運輸大臣のお考えを聞こうとしたのですが、それもありとでいいでしょ。

10. The following table shows the number of hours worked by each employee in a company.

ところで、約束の時間がきましたの
ですが、いずれにしても、この旅客船
公団の問題ですが、あとで一つ資料を
出して貰いませんか。旅客船公団ので
きます際に、五ヵ年の事業計画をお出
しになつたと思うのですが、その後の
進捗状況を一表にして出していただき
たい、こういうように思います。
それから、きょうは船員局からはお

ざいまして、資金運用部資金の借り入れが五億ございましたことは御承知の通りであります。三十九隻、約四千二百トンの建造と鋼船一隻の改造を決定いたしまして、今年の三月中に七隻が竣工する見込みでございます。残りの部分につきましても、大体この十月までに全部竣工をする見込みでございます。進捗状況は以上の通りでございま

福利厚生の問題につきましては、船舶の建造にあたりまして、その航路の状況、あるいは船舶の使用状況、あるいは船員がその船舶の中で居住いたしました時間等を十分考慮に入れまして、船員の海上労働の条件が悪くならないよう、むしろ改善されるように、船員の構造設計等についても十分意を用いて、公団の業務を遂行いたしておるよ

状態もあるかもしれない。そうだとすれば、海運局長のアンケートには載らぬ。私のところでは船舶局でお許しがある限度一ぱい使わなければならぬ。こういうことが出てくると思います。だから船員の問題をやはり並行して片づけなければ、解雇方式というか、そういうものはなかなか進捗しないだろうと私は思うのであります。そういう

これらの船員の問題に対処するため、三十六年度におきまして約百五十分万円の予算を今回計上いたしました。積極的な求人開拓とかあるいは広い職業紹介とか、あるいは最近は日本船員が外国船に乗り込むことが、たとえば西ドイツとかあるいはイラン、インドネシア等において要望がありますので、こういうところについても促

○三池委員長 きょうは見えておりませんか。
○久保委員 それでは、旅客船公団法が通過する際に、御承知の通り当委員会では附帯決議を付しているわけですか。附帯決議としては、航路補助金の増額とか、海上旅客運送事業者に対する事業税あるいは固定資産税の減免、あるいは船員の福利厚生施設の整備、こういったものをやれ、こういうことであります。この問題はどういう措置を今までとられておるか。もちろん海運局長だけの所管ではないようですが、運輸省としてどういうふうにますます、運輸省としてどういうふうにやっておりますか。

○朝田政府委員 公団の業務の進捗状況につきましては、後刻資料を提出いたしますが、この問題につきましては、御承知のように三十四年度に政府出資の二億と財政資金の借り入れが三億とでもって発足をいたしたのでござりますが、二十四年度におきましては三十九隻、約三千二百トンの旅客船を船主と共に共同建造することになりまして、本年の二月末現在におきましては三十九隻の竣工を見ておりまして、残りの二隻も三月、今月中に竣工の見込みでござります。三十五年度におきましては政府出資一億の増額がさらになら

ね調査に業務は進捗いたしております。すでに竣工いたしました船舶は、各船主によつて運航されております。使用料も順調に徴収されております。

第二点の附帯決議の問題でござりますが、事業税の問題、あるいは各種の税制の改善の問題、福利厚生施設の問題、それから財政資金の増大の問題、ただいま御指摘の通りでございます。初年度よりも財政資金が出資、融資を合わせまして最初の五億から七億程度にふえておるのでござりますが、なおこの分では附帯決議の大額な増額に対処するところまではいっておりません。しかしながら今後とも附帯決議の御趣旨を尊重いたしまして、努力をいたしたいと思うのであります。

○久保委員 船員局長にも関係がありますから、あとで船員局長がおいでのときに再びお尋ねしますけれども、戦標船の解撤を含めて、代替建造の場合、当然乗組船員の問題が出てくる。この船員待遇の問題、これはやはり考えていかなければならない。こういうことで、去年の暮れの当委員会でも、きょうお見えになりません船員局長から、約三千人の船員が下船する、こういうことになって、その対策として職業訓練とか、あるいは短期の移民のための海外調査、それに必要な渡航費貸付、こういうようなことをとくと答弁されているわけなんですが、今年度の予算を見ますと、そういうことはやるにはやろうが、ちょっとびりということありますて、とうてい解撤に対応した対策とは言いがたいものがあるわけであります。これに對してどういうふうに考えられているのか。

それからもう一つは、一ぱい船主といつては語弊はあるが、特に国内旅客船というか、そういう部類、それから今後の戦標船の問題にいたしましても、これはいずれも小さい業者が多いい。そこへ持ってきて、代替建造するのには一べん船員を解雇しなければならない。解雇手当も払い得ないような

う点で、大臣御答弁いただけるならば
一つお願ひしたい。

進をいたしましたとか、あるいは下船しておられます船員の再教育の実施等の措置をいたしまして、これら船員の人たちの対策に遺憾なきを期したいと思ひます。詳細のことは、船員局長が今おりませんから、船員局長が参りましたら詳細に御説明申し上げたいと思います。

○久保委員 大臣のおっしゃる通り職業紹介といふか、そういうものをやるのに百五十二万も出しておるといふのですが、本省分が六十三万四千円で地方分が八十八万七千円、これで十分に職業訓練や紹介ができるとはわれわれは考えられない。だから名目上はあるが、実際にはあまり役に立たぬではないかろうか。こういう心配をしておるわけです。いずれ船員局長にはあとでこまかくお尋ねします。

それから移民の問題では、これは送り出し振興費として六十三万四千円上がりつておるだけなんです。六十三万円というと何人送れるのでしょうか、私は聞きたいのです。こういうことで船員対策なりということでは、解散の方式によるところの代替建造はおそらくなかなかむずかしいのではなかろうか、こういうふうに思われるわけですか。船員局長のおっしゃるのは三千人だが、今大臣がおっしゃるのは役所の

方では五千三百人だということで、だんだん上がってくる。こうなってくると大へんなことだと私は思うのであります。これはいずれにしても後刻また船員局長がおいでお尋ねをいたしましよう。

さるに最後にきょうのところお尋ねしておきたいのは、十七次の計画造船について今日現在での概要を一つ御披露いただきたいと思います。

次造船に使いますものを基準に考えてみますと、二十五万五千トンの建造量になるわけになります。このうち定期船が九万二千トンの計画でございまして、残りが十六万三千トンが不定期船とタンカーの建造トン数でござります。定期船の開発銀行の融資比率は七

○久保委員 条件等は別に変わりはございませんか。

○朝田政府委員 条件で変わりました割でございまして、不定期給、タンカーにつきましては五割の融資比率でやつていて、こういうふうな計画でござります。

問題は、ただいまの建造計画につきましては、昨年は定期船が八割の融資比率でございましたのを、一割下げまして七割ということにいたしまして、その分だけ最近におきまするところの大型船、専用船の世界的な傾向と、日本の貿易量の増大というものに対処いたしまして、定期船の融資比率を一割下げまして、トランパー、タンカーの方に回しまして、昨年度の十六次造船よりもう少しつたバルキー・カーゴを運び

ますものとか、あるいは石油類を運ぶタンカーの需要が非常に熾烈なのがございますので、そういう方面の重点を移したということが変わつてゐる点でございまして、条件で交わされたのは先ほど申し上げました定期の融資比率の点だけでございます。

午後零時十七分休憩

○三池委員長 午前に引き続きた開議を午後一時三十八分開議いたしました。

○有田委員 私は、国鉄経営の基本針並びにその将来の方向についてきて、簡単に質問したいと思います。国鉄は、言うまでもなく大きな经济体でありますから独立採算制の必要

あることは十分わかります。しかし方におきまして、パブリック・コーレーションとして公共的のいわゆる

会政策的の料金あるいは産業政策的運賃ということから、相当公共負担増大し、のみならず地方産業開発のために必要な新線建設も行なわなければならぬ、その間の調整ということ私は非常に重大だと思いますが、これに関する運輸大臣並びに国鉄御当局考え方、方針というものについて一考りたいと思います。

○木暮國務大臣 お答えを申し上げます。国鉄が公共福徳増進を目途として生じまする高度の公共性から派生いたしまする公其赤字負担がだんだん大きくなつて参りますこと、一方国鐵もまた公共企業体といふ企業であることで、これを能率的に運営いたしましたために独立採算制の見地から運営しなければならぬということは、相矛盾するような形をとつておるのでござりまするが、今お話のごとく独立採算制を維持するという能率運営の見地にいらっしゃれて、大所高所から見た國家国民の公共的の使命を無視するといふことはできないと私ども考えておるのでございます。従いまして、国鉄自体の經營の上から見ますると、この公共的負担と独立採算的見地から見ましたところの赤字といふものと、どういふバランスをとるかということは重要な問題であると考えます。ことに以前のことく、日本国有鉄道がわが国産業経済のただ一つの輸送機関で、独占的地位を持つておりましたときは今日は全く違いまして、バスあるいはトラック等の新しい輸送機関が国鉄と競争をいたす立場に立つておることを考えてみますると、ただいま御説示のよりな御意見は、国鉄経営の立場から見るならば、有力なる御意見として重大闘争心をもつて考え方なければならぬ問題だと思つた上でござります。しかしながら具体的に公共負担をどの程度国家において補助してやるかというような問題に相なりますと、そのときの財政等の都合もよく勘案いたさなければならぬこととでございまして、軽々しくそのやり方をここで申し上げることはあるいは

適当でないことをおそれる次第でござります。しかしながら、ただいま有田委員のお話になりましたような御意見をいたしまする當省といたしましては、國鉄經營の立場からしましてまことにこもつともな御意見と考えますので、今後國鉄の經營について指導監督をいたしまする當省といたしましては、重大なる関心をもつてお話をのよる方向に研究してみたい、こう考えておる次第でございます。

エートを持つておることは言うまでもない。また現在の実情から申しましても、この利用者負担主義というものに大きなウエートがかかるてあることは当然である。しかし将来の方向としては、先ほど大臣も言われたように、他の輸送機関が大いに発達する。また国鉄としましても、時代の要請に従つて大いに近代化を進めなければならない。そこで、いろいろ要請を満たし、あるいは公共的なことにも大いに手を伸ばしていくいかなければならぬということ、将来の方向としては国家負担主義といふ方向に向かわなければならぬと思いまます。その一端として、今回新線に対する補給の制度ができ上がった。これは一つの方向としての進歩だと私は思うのです。そういう方向でいくが、現実問題としてはそろ極端に国家負担主義といふことを一方的に言うわけにはいけない。しかしウエートはあくまで利用者負担主義でいきながら、将来の方향としては国家負担主義を加味していいかない。しかしウエートはあくまで利用者負担主義でいきながら、将来の方向としては国家負担主義を加味していいべきだということを強調する人もある。これが国鉄経営の将来の方向として大きなものであると強調する人もありますが、実際問題としては一方に借入金主義も加味しながら、いわゆる三本の柱、その間にののすからウエートの違ひはあります、比重の差はありますけれども、方向としてはだんだんと国家負担主義にくべき方向になるのではなかいかと私は思うのです。これに対す

○木暮國務大臣　まことにごめんとも御意見だと考へる次第でございまして、だれが考へました、國鐵の利用者負担といふものを際限なく負担せしむるということは、實際問題として不可能だらうと思うのです。現在のことろが限度であるか、まだ限度まできておらぬかということは、見る人によつて違いますけれども、利用者の負担といふものにある限度があるということは考へられると思うのでございます。

従いまして、ただいまお話をようやく、國鐵の今後の經營を、公共負担をやるだけ勘案いたしまして、政府の財政融資、それから利用者の負担する自己資本の捻出、それから一方ではできるだけ經營の合理化をやることは企業の經營上当然のこととございますが、これによつて自己資本を捻出いたしますこと、また、ただいま金額は小なりといふことも新しい方向に踏み切つたものと見て大いに多とすべきものであると御貴揚をいただきました。従来かつてなかった赤字負担になる新線建設の利子補給を今までやりましたことや、あるいは戦傷病者の無賃乗車に対する補償の増額などのいわゆる財政負担といふものを今後一つの柱にまで育成していくを今後一つの柱にまで育成していくと申しますが、經營の安定、堅実化をはかる方向に大いに今後検討を加えていきたいということはまことに御同感でござります。

○十河説明員 御質問のように、公共性と企業性、公共企業体と民間の企業

と同じような企業体と、二つの不矛盾する性格を持つております。非常にその点でいろいろな問題が起つるのであります。

○有田委員 大臣並びに総裁のお考へ方は、大体私も了いたしましたが、

今回の予算に伴いまして、新線建設に對しては、政府の利子補給という線が

ます。従来は、國鐵は政府の直営であつた。それから、さつき大臣から詳しく述べて、いろいろお話をありました通りに、独占的の企業でありました。独占企業でありましたのみならず、その当時の運賃は、総括的原価から申しまして、相当余裕のある運賃であったのであります。独占的企業であり、相當余裕のある運賃をちょうどだしておきました。従つて、公共負担を背負う余力が相当多かつたのであります。ところが、さつき大臣もお話しになりました通り、今日は新進気鋭のバスであるとか、トラックであるとかいうふうな競争運輸機関が出て参りました。従つて、國鐵の經營といふものはだんだん独占ではなく、競争しなければならぬ立場にある。その上に、けさも大臣からお話をありましたように、戦後インフレの関係で、運賃が非常に低位に押さえられております。そこで、お話をようやく今までには公共負担を背負つて参りましたけれども、運賃が他の物価に比較的安いですから、今のところは運賃で若干収入を増していくことができますが、だんだん今後

も、やはり一つの經營をやる以上は、できるだけ長期な、安定した、しかもいいことは明らかでございますけれども、その事実だけお聞かせ願いたい。

○岡本政府委員 来年度の予算編成、並びに國鐵の輸送力の増強計画、これらを検討いたしました際に、特に輸送力の増強に要する資金の捻出方法について、政府といたしましてはいろいろ角度から検討いたしたわけでござりますが、もちろん意見としては、先ほどおつしやいましたことは十分承知いたしております。従つておきましたけれども、ともかく

東海道新幹線の建設は全部外部資金でやるということで、その一部として世銀の借款を政府を通じて一億ドル申し込みをいたしておつたわけでござります。その後政府と世銀との間には、一千五百万ドルでいくことでの、國鐵の借款は八千五百万ドルといふことに確定いたしました。

それから期限は二十年、利子は世銀のすべての借款がその調印のときにおける世銀債——ヨーロッパあるいは米国の市場で発行いたします世銀債の金利に、世銀の積立金1%と世銀の経費0.1%、合計1.1%を足したものと、いう規定になつております。そのときのものでござりますが、最近の金利情勢、世銀債のごく最近の発行実績等を見ますと、道路公団の場合よりも發行

出たのであります。運賃の面におきましても、もちろん割引といふことは必需要でございますけれども、極端なる割引制度があります。そういうものはだれが考へても、それは必要だけれども、これほどまでせんならぬかと思うものがあると思うのです。しかしそれが考へても、それは必要だけれども、簡単には戻すわけにはいかない。そういう場合は、その必要性があるならば、政府に向かつて、国家としてこらへるだけの沿革もあるって、なかなかそれが簡単に元に戻すわけにはいかない。

それで、兩々相待つて、運輸当局なりに、國鐵は、そういうことは遠慮なく、力強く推し進められてしかるべきだと思つてはならぬ。運賃の面からも、そういふことは正当の理由があるのであらう。國鐵東部長のローゼン氏並びに、そのナップ氏が来たところで、政府と最終的な確定をすることにして、その他の一般的なすべての条件を交渉しようとして、金額としては、金額としては、別に輸入等と結びつけない、純然たる資金として貸すということで話がつき、それから手続も、他の前例によるよりは比較的簡易な手続でできるようだ。大体きまりまして、契約書の草案は、二月の初旬にきて、そのあとで興開銀行、いわゆる世銀との借款交渉が、國鐵としても進められたといふことを聞くのであります。その経緯といいますか、一休どのくらいの金額で、どういうような条件のもとに話が進められ、そういうことがいつ成立しますが、もちろん意見としては、先ほどのおつしやいましたことは十分承知いたしております。従つておきましたけれども、ともかく

に、ことしの一月から約一ヶ月にわたりまして、いろいろな折衝をしておりました。その折衝の過程におきましては、最終的な額の決定は、その後来る副總裁のナップ氏が来たところで、政

者側の利子が若干少なくて済むのではないかといふ見通しでござります。

調印の時期は、目下交渉されております電電債の売り出しと同時が世銀と

しては世銀が日本全体のいわゆる市場解をとつております。その意味で電

債の交渉が近くまとまるならば、そ

の時期と一緒にしたいということをナップ副総裁が政府に申し入れておりま

して、その辺のところで日本の政府側も――主として大蔵省の方でござ

ますが、また世銀側もここ一、二ヶ月のうちに調印に運びたいと言つておりますが、「にかかる電電債の交渉の事情によつております。従つて日付は

うまくいけば十日くらい早くなるとい

うような現在の事情でござります。

○有田委員 この問題については兼松理事も非常に御奔走になつておるとい

うことをお聞きまして喜んでおるのです

が、道路公団よりも利子が安いとい

ことで、そう喜びを感じたのですけれ

ども、これは多くの国民に影響すると

ころ甚大でござりますので、一つでき

るだけがんばつていただき、有利な

条件で進むよろしく願ひたいと思ひ

ます。

なお運賃の問題と関係しまして、や

はり国鉄の経営の合理化ということが非常に重大だと思います。運賃を上げ

る前には必ず合理化をやるべきだ、これ

はだれも言つてあります。

このことでようございますが、今日まで

経営の合理化としてどういうことをや

られたか、また今後どういうことをや

らうとされておるか、その合理化され

た実績並びに今後の行き方について概略御説明願いたいと思います。

○木暮國務大臣 お答えを申し上げま

力して参つたのでござりますが、御承知の通り昭和二十七年から昭和三十四年までの推移を見ますと、事業量は昭和二十七年を一〇〇としたまゝ、昭和三十四年度におきましては一三三と、

三割三分仕事の方はふえておるのでござります。その間におきまして、しからば動力費はどうなつたか、人件費はどうなつたかと、いろいろなことを見ます

うなつたかといふようなことを

と、いわゆる経営の合理化がわかるわ

けでございまして、その間ににおける職員

数は、昭和二十七年におきまして一〇〇

申しますると事業分量がふえたのだから

当然ふえるべき人數を削減したと同

等のこととございまして、三十四年度を三十一年度に比べますと約一万五千

人節約いたしたことになるのでござ

ます。金額を計算いたしますと六十

七億円になるわけでござります。

それから動力費につきましては、三

十四年度は三十一年度に対して業務量

が増加いたしましたにかかわりませず、ほ

とんど変わりはございませんで、これ

なります。その間燃料の値段の値上がり等を勘案いたしますと、この動力費の節約が四十三億円になるのでござります。

また修繕費につきましても業務量の見地から赤字線の廃止をいろいろ検討しておるということとは承知いたしております。また国鉄総裁の諸問題閣議でございます。この赤字線の廃止の問題は、先ほど大臣が申し上げましたように、地方民生の安定に非常に大きな

す。以上人件費と動力費と修繕費とを加えますと、ちょうど節約した分が百六十二億円という金額に相なるわけ

ございます。ごぞいません。

一方、增收をはかることも努力をいたしておるのでございまして、運輸収入の增收に努めることはもちろんでございますけれども、その他たとえば

たしておるのでございまして、運輸収入の増収に努めますことはもちろんでございます。

一方、増収をはかるとともに努力をいたしておるのでございまして、運輸収入の増収に努めますことはもちろんでございます。

国に採算の合わぬ線が五十カ線あると

いうことです。そうしてそれを中央は

どういう考え方であつたかされません

が、地方におきましてはあたかもそれが

ございません。

一方、増収をはかるとともに努力をいたしておるのでございまして、運輸収入の増収に努めますことはもちろんでございます。

いろいろ御議論の焦点になつておりますように、国鉄といふものが単なる営利会社でなくして、公共性の高いもので、赤字を忍んでも国民経済のため、あるいは文化の向上のため、地方の産業の振興のため、また、近ごろよくいわれております地域間の経済的の格差をなくするために、新しい線を営業路として運営をいたしておることとは当然のことであると考えるのでございま

るわけです。私の方でいえば篠山線といふようなことを合わせまして、かれこれ三十六年度には二十億円の増収をはじめとするべき人數を削減したと同

じく土地を提供して協力してできた線があ

るわけです。私は方でいえば篠山線とい

うのはまさにその通りであります。

それを取りはずすといつうようないふものが現在運営されておりますなら

ば、地方民の利益、地方産業の伸展等のことをいたしておられます。こうい

うようなことを合わせまして、かれこれ三十六年度には二十億円の増収を

はじめて今回運賃改定によりまして、利用者の方々に負担をかけるにあたり

ましては、みずから省みてみずから

捻出するといふことに努力を払つてお

りますことを御承知願いたいと思うの

節約、合理化によりまして自己資金を

捻出するといふことに努力を払つてお

關係を持つております。國鐵といったような輸送機關が國民生活に果たす役割といふものは、中央において観念的に考へてゐるような問題とは性質が根本的に違つてゐます。非常に大きな影響を持つております。でござりますので、観念的、理論的に考へまして、赤字線の廃止が經營改善に寄与するといひましても、すぐこれを行なうといふことは重大問題であらうと思ひます。そこで、これも先ほどすでに大臣が決意を表明いたしましたように、やはりに國鐵から營業線廃止の申請が出ました。これを許可するかどうかといふことにつきましては慎重な態度で臨むべきであろうと考へております。よほどの場合でない限り、ここ当分はそういうことは見送るべきだといふふうに考へておる次第でございます。

○有田委員 大体運輸御當局のお考えはわかりましたが、合理化は大いにやる必要がある。しかし、地方産業開発のために必要だといって作られた線は、赤字が出来るからといってそれを軽にはずすというようなことは絶対にまかりならぬことだと思うのです。ほんとうの合理化と、採算の合わぬ線はやめるということとは全然別問題であるといふことだけは、國鐵御當局もよく御了知を願いたいと思います。

そこで、國鐵運賃が今度上がる気になるのでございますが、他の公共料金、たとえば電気料金とかあるいは郵便、電信、電話、類似の公共料金があるわけでございますが、戦時中、戦後さしつかに見て他の公共料金との比較の今日までの値上がりの指數といふものがあるはずでござります。百何十といふような指數でけつこうですが、大きさづばに見て他の公共料金との比較の

ようなものがございましたら明らかに思ひます。

○岡本政府委員　国鉄運賃とおもな物価につきまして昭和三十四年と十一年とを比べてみますと、新聞購読料は昭和十一年の三百八十一倍になつております。郵便の第一種料金は三百三十三倍でござります。東京の小売物価は二百九十八倍になつております。これに對しまして、国鉄の通勤定期の旅客運賃は百十五倍、通学定期の旅客運賃は九十一倍、定期外、つまり普通の旅客運賃は百五十四倍となつております。ただいまお尋ねの運賃改定を行ないました場合にどうなるかと申しますと、通勤定期の旅客運賃は百十五倍が百三十一倍に、通学定期旅客運賃は九十一倍が百五倍に、定期外は百五十四倍が百七十六倍となります。

○有田委員　他の公共料金から比べて国鉄の運賃の上げ方が戦後比較的の軽微であったたといふことは数字によつてわかるのであります。しかし、運賃は安い方がよいことはわかつておることであります。今後運賃の値上げといふようなことをあまり何回もやることは、これは国民のためにも慎むべきだと思います。従いまして、先ほど来るる申しておりますように、今後の鉄道の経営の方向としましては、公共性のものに対してもそれぞれ国庫方面の援助を仰ぐとか、できるだけ利用者の負担を軽からしめる。また一方においては合理化を大いに推進されて国民に迷惑のかからないようなら、しかも産業

開発のためには必要な公共性を大いに發揮していただきたい。いわゆる公共企業体としての使命を大いに發揮されることを要望してやまないのであります。

いろいろと尋ねたいことがありますけれども、同僚の質問者も待ちかまえておられるようありますから、この程度で本日の私の質問を打ち切りたいと思います。

○三池委員長 關谷勝利君。

○關谷委員 大体お尋ねをいたしたい点は、有田君の方でだいぶ質問をせられましたので、簡単に、重複を避けてお尋ね申し上げてみたいと思います。

私は、運賃の改正といろよなことがありますする際にいつも考へることなのであります。國鐵の經營形態といふものがこのままではいいものかどうかということをいつも考へるのであります。これは大きな問題でありますので、また別の機会に譲るといたしますが、この独立採算制と公共性といふ二つの相反した目的といいますか、要素を含んでおる國鐵で、これを調和させということは、先ほど大臣も御答弁せられておりましたように非常にむずかしいことでありますし、しかもいろいろ制約が独立採算の中にもあるといふようなことで、經營形態を変えるといふことはないかといふうな気持がいたします。これに対しまして、大臣、何かお考えになつておることがありますか。たとえば独立採算といふことをおなことをいふておる。しかしながらこれがほんとうの独立採算であ

うかといふらうなことも考えます。資金の面においても自主性はない、運賃の面においても自主性はない。こういふらうな形でこのまま国鉄を独立採算でやっていけといったところで、それは無理なのではなかろうかといふらうな気持もいたしますが、こういふらうな点について、大臣、どのようにお考えになりますか。また国有鉄道としてはどういうふうにしてもらいたい、これではなかなかやりにくいんだといふらうなことが、言いたくて言えないことがあるのじやないかといふらうな気持もいたしますが、思い切つて、一つこうしてもらいたい、こうしなければやれないんだ、いつまでも政策面において独立採算を破壊するような政策を押しつけられたのでは、われわれとしてはやれぬのだといふらうなことも出てくると思います。いろんな面から、国鉄はこうあるべきだ、こうでなければこれから先はやりにくいと、いうふうなことがあるのではないかと思ひます。この点、大臣からも総裁からも、一つお答えを願いたいと思います。

今日は持ってきておるのございまして、国鉄に対しましては、その経営を健全化して、そうしますます国鉄の使命である公共性を發揮していく基盤を強固にするという見地から見ましても、ただに利用者の運賃を上げるということだけにのみ依存するということは、私個人の考え方ですが、なかなか困難だと思います。利用者の旅客運賃あるいは貨物運賃といふものも、おそらくは限度というものがあるんだろうということを考え参りますると、ドイツなどの例を伺つてみましても、公共交通をやつて割引をいたしておる分に対しては国家が補助をしてやるというようなことも伺つておりますので、かれこれあわせまして、もっとと国家財政が日本国有鉄道といふものの経営に対して深く関与するということが今後は必要の事態がくるんではないかといふうに考えておるのでござります。で、具体的にどうするかということにつきましては、まだ構想を持つておりますんけれども、今までこのままいけば、国鉄の公共的立場からの公共交通といふものをおのずから行ない得るような実力がだんだんと減っていくようになるんではなかろうか。これは日本国有鉄道のあり方としては考らべき事態であるようにも考えますので、今日直ちに、財政等の事情もありますので、しからばどのくらいの程度どもいろいろに國家が関与する必要があるかといふ具体的な構想を私が申し上げることはきわめて不適当であると考えますが、考え方方は、先ほど来申し上げました新しい考え方をもつていたしますが、せんければ、国鉄の目的を達し、うちに省みては、経営の健全化をはかるとい

うことはなかなか今後は至難な時代がくるんではなかろうかというふうに考えております次第でござります。国鐵総裁からは、また別に御希望、構想なりを開陳していただきことにいたしま

の点につきましては運輸大臣の任命せられた監査委員会から、また国会の決議によつて設けられました諮問委員会等からも同様の、こういうふうにすべきじゃないかというふうな意見が出ておるような次第であります。もちろん急速にいろいろなとこを改正するといふことはなかなか困難でありますから、漸次そういう方向に進めていきたいたい、そういうふうにさしていただきたいといふふうに考えておる次第であります。

慮いたしました。

次に私は、こういふうな運賃の値上げ等をいたしました際に、国鉄がもろ少しP.R.に力を入れなければならぬと、いうふうに考えます。この間原広報委員長あたりからだいぶ言われて、それでようやくやつたのがどの程度でありますか、その程度も伺つてみたいと思ひます。ですが、もう少しP.R.に力を入れますと、国民が納得をしてくれる、ただ国会相手にP.R.をやつてみたり、それから駅に掲示をしたりするくらいのことでは、これはなかなか国民のP.R.にはなりません。これから先うんとこういうようなことに力を入れてもらいたいなあい、私はこういうふうに考えておりましますが、今度どの程度の方法をやられましたか、簡単でかまいませんから、一つ述べていただきたい。

○磯崎説明員 運賃問題につきましてのP.R.が非常に不足しておるというお話をたびたび先生方から伺つておりました。私ども大へんしろうとで、こまいう方面になれませんで、何をやりましても少し方角が違つておるようななことをやつておりますが、今度も多少の時期が短かつたよなこと等もございました。しかし、大体P.R.の方法といつしましては、まず何と申しましてもマスコミの一番の問題はテレビあるいはラジオ等の利用につきましても、積極的に各放送局あるいはテレビ局等にこちらからお話しし、また向こうの番組にも極力出席するという方法をとりましたし、また一般の国民大衆相手に対するP.R.いたしましては、そうちつたマスコミのほかに、掲示あるいはパンフレット等を作りまして、たと

えは都内などにおきましては、手で簡便に持てるような大きさの、小さいパンフレットを作りまして、駅でもつて現在の輸送力の現状あるいは今後の対策等につきましても詳しく述べたものを作り回すつ国民にお配りするというふうな措置も講じました。また知識階層あるいはいろいろな世論の指導者新聞社、雑誌社等につきましては、定期的に会合を持ちまして、国鉄の現状を御説明し、また今考えております第一次五年計画なりあるいは運賃値上げに至つたいろいろな経過につきました。しかししながらいずれにいたしまして非常にむずかしい問題でございまして、なかなか私ども力足らずして、十分に国民全体の御納得を得ることができなかつたことは大へん遺憾でござりますが、今後とも十分こういう方面には力を尽くして参りたいと考えております。

やれば効果があるのではなかろうかと考
りには新聞等の利用をもう少し手
にかかると思いますので、この点を私
は思います。
それから先ほど有田君も言つてお
られましたが、運賃値上げの際に合理化
ということがいつも叫ばれておりま
す。この合理化をどういうふうにして
おるかということでお先ほど有田君が質
問をしておられた。その際のお答
えは、人員それから動力機等をふやさ
いで事業量はこれだけふえてやつた
るので、百六十二億か、これが
だけ合理化によつて浮かしておると
うことでありました。が、国民が聞きき
いのはそういうふうなことではないの
で、国鉄に対してもいろいろ疑惑を
持つております。そういう疑惑の一端
でできるような、今まで合理化はこうい
うふうにいたしましたということと、
外郭団体の整理についてははどうい
うにしたということ、あるいは遊休資
産といふものもこんなに処分をして、
それを財源に充てておるとか、あるい
はガード下の料金徴収といふことを
いうふうなことになる、あらゆる面
でこれだけの努力をしてもう余地はあ
りません。なお電化、ディーゼル化以
外、駅の集約化といふような合理化は
もとよりあります。が、そういうこと
もやつて、これから先合理化をやろ
とすれば、いわゆる赤字線を廃止して
みたり、公共負担といふ面を考えな
だということを、これまでみんなが知
りたがつておることなのでありますの
で、私はそういう点もあわせて十分
P.R.をすべきものではなかろうかと考
ります。

えておるのであります。これについても私いろいろ資料等を前に拝見したことのあるのであります。電化、デーゼル化とかあるいは駅の集約とかいうことはここで御説明は要りませんが、今のが外郭団体の関係とかあるいは遊休財産の処分とか、あるいはその賃貸料というふうなものについては大体こういうふうにやつて、何年から何年までこの点についてやつてもより合理化の余地はないのだということを、私ははつきり国民の前に示すべきだと思ひます。するが、その点をちょっとこの委員会を通じて示しておいていただきたいと思います。

て、なお時期的には非常に短い期間にたくさんの値上げをいたしましたために問題があつて、不払い同盟とかあるいは訴訟にかかつておるものもございますけれども、これらも私どもいたしましてはできるだけ御納得をいただきましたし、合理化の線に御協力を願うよにいたしておる次第でござります。

なお大臣から御説明のございました通り、運賃の値上げ等によつて下請の手数料等が不当利得にならないようないふらな点につきましても、私どもの方としては率を改定するという方針で目下準備いたしておりますよう次第でございます。

なおそのほかの資材の購入の単価を引き下げるということにも努力しておりますし、その他私どもとしては、現在ございます一切のものについて、今後ごく短い期間にできるだけ強く、一そうの管理の充実をはかつて、あらゆる合理化の手が打ち切れるように、皆さんの御納得がいただけるように努力したいと考えております。

○鶴谷委員 合理化の点ではますます能率といいますか、効果を上げるようにしていただきたいと思います。

それから今度の運賃値上げで、私は定期運賃が世界各国に比較しても破格に安いということと、これをこの機会に是正するであろうと予期いたしておりましたのに、これはそのまま据え置いたとすることになつております。これあたりも先ほどから私が繰り返して言つよう、P.R.を十分やれば納得してもらえる問題だと思うのであります。この点先ほど御答弁がありましたのでお答えをいただこうとは思いませんが、もう少しそよぐ一般に理解しても

らうようにして、次の機会には私は必ず是正すべきものだと考えておりますので、この点だけははつきり申し上げさせて、次の運賃改定の際には当然どこにも手をつけるべきだと考えております。

次に海運との関係であります。これは非常にむずかしいところでありますし、昔海陸運賃の調整というようなことが非常に問題になつた時期もあつたのでありますけれども、遠距離通減とか、不当に安い運賃がそのまま据え置かれるというようなことがあります。ために、海運関係が非常に打撃を受けております。日本の海運界は鉄道の運賃に押えられて、今ではどうにもならないというような状態で、もともと海上輸送をされておりました物資が陸へ上がつてきておるといふようなことも、私は非常に昔と変わった現象だと考えておるのでござります。こういうふうな海陸の調整といふ面でいきますと、運賃値上げをするよりほかにないということになるかもしれません。が、輸送の錯綜する面につきましては、海運との調節を何とか考えなければならぬ面があると思う。そういう点どういうふうに考えておられますか、簡単でけつこうですから伺つておきたいと思います。

○磯崎説明員　ただいまの私どもの方の運賃と海運の運賃との問題でござりますが、確かにお説の通り、北海道から東京付近に運びますものにつきまして、私どもの運賃が不当に安いため、当然海で運ばれるべきものが鉄道

にくる現象がございます。この点につきましては、実は昭和三十二年の運賃改正のときに、当委員会の御了承を得まして、八百キロ以上のものにつきまして遠距離運賃の是正をいたしました。今回は五百キロから八百キロまでの中距離であります。それらについて一部は是正するというふうに、徐々に遠距離運賃を合理化するという方向に進んでいきたいと考えております。

もう一つ実際の問題といたしましては、荷主がとかく鉄道にたよりがちだ、これは取引単位の関係等の問題がござりますが、当然海で送られるものを鉄道で送つてこられる。昨年秋、非常に輸送が幅狭いたしましたときに、北海道の地方の輸送連絡協議会を作りまして、関係官庁、関係の荷主にお集まりいただきまして、極力鉄道から海の方に輸送を流すという方策などとりまして、具体的に海陸の輸送の調整をやつたことがあります。やはり根本問題としては、運賃問題として将来徐々に遠距離通減を修正して参りたいといふ方向で考えております。

○閑谷委員 もう一つ、これは合理化の一環としてお尋ねをしておきたいのであります。が、以前に私、委員会で御質問申し上げて、そしてなるべく近い機会にその結論を示してもらいたいといふことを言つておったのですがそのままになつております。幹線の航路は別であります。青函連絡とか宇野・高松の連絡、仁方・堺江といふものは別であります。が、あの宮島・宮島口とかあるのは、国鉄関係の利用者はきわめてまれなのであって、あれを民間に払い下げるということになると、民間も非常に

助かるし、そして利用者が非常によくななるというのですが、あの航路の整理と申しますが、合理化についてはその後どのくらい進んでおりますか。下関一門司の関係あたりはずいぶん損をしておるはずであります。これを民間に渡して民間で会社經營をいたしますと、今までやつてある経営とあわせて非常に能率的になつて、利用者も喜ぶ、しかも国鉄の赤字は年々何千万か消していくが、こうしたことでもありますが、これは今どういうふうになつておりますか。

体的な問題として取り上げて参りたいと考えております。

それから大島航路、宮島航路につきましては、ことに宮島航路につきましては、宮島まで非常に多數の団体客が参ります。その団体客等がほとんど宮島の向こう側に渡りまして神社に参拝いたしますので、これは鉄道の団体客と一貫輸送するという意味で、やはり私どもの船でやつた方がいいんじやないかといら考え方を持っております。

大島航路も、大島の島の中は全部国鉄自動車でやつておりますので、やはり国鉄との連絡という意味から申しまして、私どもの船でやるといふらうなことになりますと、結局今お話を閑門航路、あるいは内堀航路等が問題になります。いろいろな点を考慮いたしまして、一応の結論をなるべく早く出したいといふうに考えております。

○關谷委員 閑門のことを申しましたが、内堀は四国と中国との連絡で、これは置いておいてもらいませんことに大へんのことになります。幹線は別としてと言ひておりますので、この点は、廃止する中へ入れてもらつたのは大へんのことになります。

それからもう一つ、私は経営の面でお尋ねを申し上げたいのですが、具体的な例をあげますと四国の関係であります。矢山支社長が行つて以来、熱心にあらゆる創意工夫をこらして、四国の赤字をなくすにはどうしたらいいかということでやつて、結果が出るかといふらうなところがございました。三十億の赤字といふらうなるといふうになつたと思いま

す。そういうふうに、あの一番不便なと考へております。

かって、それでも創意工夫をいたしましたが、宮島まで非常に多數の団体客が参ります。その団体客等がほとんど宮島の向こう側に渡りまして神社に参拝いたしますので、これは鉄道の団体客と一貫輸送するといふ意味で、やはり私どもの船でやつた方がいいんじやないかといら考え方を持っております。

大島航路も、大島の島の中は全部国鉄自動車でやつておりますので、やはり国鉄との連絡といふ意味から申しまして、私どもの船でやるといふらうなことになりますと、結局今お話を閑門航路、あるいは内堀航路等が問題になります。いろいろな点を考慮いたしまして、一応の結論をなるべく早く出したいといふうに考えております。

○關谷委員 閑門のことを申しましたが、内堀は四国と中国との連絡で、これは置いておいてもらいませんことに大へんのことになります。幹線は別としてと言ひておりますので、この点は、廃止する中へ入れてもらつたのは大へんのことになります。

それからもう一つ、私は経営の面でお尋ねを申し上げたいのですが、具体的な例をあげますと四国の関係であります。矢山支社長が行つて以来、熱心にあらゆる創意工夫をこらして、四国の赤字をなくすにはどうしたらいいかということでやつて、結果が出るかといふらうなところがございました。三十億の赤字といふらうなるといふうになつたと思いま

す。そういうふうに、あの一番不便なと考へております。

泊まり込んで、自分の家へ一週間も十日もふつ通しで帰らずに、その方面へ出でていって、いろいろ実情を調査してやるといふらうな熱心さから生まれたのがこの結果だらうと思います。もちろん頭のよさもあるのでしょうか、そこで方へ出ていくことで、あの四国で

赤字が年々二十億、三十億とあつたのがなくなるといふうになるのでありますから、私はよその支社でも、創意工夫をすればもう少し業績を上げることができるのではないか、こういふな気がするのであります。これについては、なぜ四国はそういうふうになります。いわゆる内堀航路が四国と同じような状態で、これが検討もし

ます。いわゆる内堀航路が四国と同じような状態で、これが検討もし

す。そういうふうに、あの一番不便なと考へております。

○十河説明員 四国の場合の例をおとおくれていた。そこで矢山支社長の努力と相待つて、非常に顕著な効果が現われてきたといふのが事実じやないかと思います。もう一つは、四国は御承知のようにあい離れ島で、いろいろな施策をやるのに非常に都合がよかつた。そこで四国をモデル・ケースにいたしまして、他の地方も四国同様に合理化の成績を上げるようにといふふうなことは、これは不合理なよくなつた。そこで、今しきりに鞭撻してやらせておきます。たとえば閑西線におきましても、閑西線のある間で十数億円の赤字を出してあります。これも四国のモデル・ケースにならいまして、とりあえず浜町と奈良間に四国同様にディーゼル化いたしまして、そうして列車回数をうんと増し、貨物駅を集約いたしまして、あすこも今四国と似たような成績を上げつたあるような状態であります。他の地方にも漸次そういうふうに及ぼして、でき得る限り合理化をやって——われわれの合理化はまだまことに足りない、もつともつと合理的な説明を聞いてみます。

○岡本政府委員 確かに御説の通り現在の一等旅客は昭和二十八年ころに比べいたしまして、お客様の数が約三割くらい実は減つております。この減りました一番大きな原因は、何と申しましても、國鐵側の申請案につきまして、いろいろ検討を加えたわけでございまして、しかしそく考えてみますと、一等の旅客は絶対数がだんだん減つて参つております。この原因につきましては、後ほど國鐵当局から御説明させます。

○磯崎説明員 私の方から補足的に御説明申し上げます。

現在の一等旅客は昭和二十八年ころに比べいたしまして、お客様の数が約三割くらい実は減つております。この減りました一番大きな原因は、何と申しましても、二等の二・四倍といふ非常に高い運賃といふことでございます。今回一等の旅客は絶対数がだんだん減つて参つております。この原因につきましては、後ほど國鐵側の説明を聞いてみます。

あるいは國鐵側の説明を聞いてみますと、一等の旅客は絶対数がだんだん減つて参つております。この原因につきましては、後ほど國鐵当局から御説明させたいと思いますけれども、やはり航空運賃との関係がある、これは否定できないだろうと思ひます。それからもう一つは、比較的見まして、最近ちょっと一等客があまり上げないということは、飛行機との対抗よりもむしろ私どもの一等客をぶやしたいといふ氣持でございま

す。そういうふうに、あの一番不便なと考へております。

かって、それでも創意工夫をいたしましたが、私はこの考えはいるんじやないか、あれをモデルにいけるんじやないか、あれをモルハーナーにいけるんじやないか、あれをモルハーナーにしてやつていいけるんじやないかといふように考えられるのであります。それはどんなに考えられますか。

○十河説明員 四国の方がかえつて非常におくれていた。そこで矢山支社長の努力と相待つて、非常に顕著な効果が現われてきたといふのが事実じやないかと思います。もう一つは、四国は御承知のようにあい離れ島で、いろいろな施策をやるのに非常に都合がよかつた。そこで、今しきりに鞭撻してやらせておきます。たとえば閑西線におきましても、閑西線のある間で十数億円の赤字を出してあります。これも四国のモデル・ケースにならいまして、とりあえず浜町と奈良間に四国同様にディーゼル化いたしまして、そうして列車回数をうんと増し、貨物駅を集約いたしまして、あすこも今四国と似たような成績を上げつたあるような状態であります。他の地方にも漸次そういうふうに及ぼして、でき得る限り合理化をやって——われわれの合理化はまだまことに足りない、もつともつと合理的な説明を聞いてみます。

○岡本政府委員 私の方から補足的に御説明申し上げます。

現在の一等旅客は昭和二十八年ころに比べいたしまして、お客様の数が約三割くらい実は減つております。この減りました一番大きな原因は、何と申しましても、二等の二・四倍といふ非常に高い運賃といふことでございます。今回一等の旅客は絶対数がだんだん減つて参つております。この原因につきましては、後ほど國鐵側の説明を聞いてみます。

あるいは國鐵側の説明を聞いてみますと、一等の旅客は絶対数がだんだん減つて参つております。この原因につきましては、後ほど國鐵当局から御説明させたいと思いますけれども、やはり航空運賃との関係がある、これは否定できないだろうと思ひます。それからもう一つは、比較的見まして、最近ちょっと一等客があまり上げないということは、飛行機との対抗よりもむしろ私どもの一等客をぶやしたいといふ氣持でございま

ところが、初めに二等の切符を買いましたとして、あとから一等に乗りかえるといふお客様が実は非常に多いのです。これらは結局突き詰めて申しますと、本来ならば二等で旅行する、たとえば女の方とか老人、子供とか、そういう方が非常に二等の輸送力がない、二等が込んでいるためにやむを得ず一等に乗りかえるというケースが非常に多いというふうに見るべきだと思います。従いましてこれから的一等の利用者というのは、いわゆる世の中の高級旅客といふよりも、むしろ大衆旅客の中で特に今の二等ではとても込んでいてかなわないという方が利用されるという面が非常に強くなっています。従いまして、一等の運賃をあまり上げないことに由りまして、簡単に一等に乗つていただくことができるようになつたといふに考へたわけでござります。それから昨年やはり当委員会で承認を得ました昔の一等をやめました趣旨も、実は今鉄監査長が申されましたように、将来、現在の二等の輸送力一つの前提として、昨年当時の一等をやめさせて参りました、二等に樂に乗れるようになりました時には、一等といふ制度をやめたい、単独等級にする一つの前提として、昨年当時の一等をやめさせて参りました。ただ車の料金の差だけでもつていきた。結局運賃は一本上がつたころは、二等の輸送力が相当つきますので、そのころには一等を廢止いたしまして、ただ車の料金の差だけではないかといふに考えます。従いまして先生の御指摘の通り、

二等の方を上げて一等を下げるといふのは非常におかしいじゃないかといふ御意見も私どもよくわかるのであります。これらは結局突き詰めて申しますと、本来ならば二等で旅行する、たとえば女の方とか老人、子供とか、そういう方が非常に二等の輸送力がない、二等が込んでいるためにやむを得ず一等に乗りかえるというケースが非常に多いというふうに見るべきだと思います。従いましてこれから的一等の利用者というのは、いわゆる世の中の高級旅客といふよりも、むしろ大衆旅客の中で特に今の二等ではとても込んでいてかなわないという方が利用されるという面が非常に強くなっています。従いまして、一等の運賃をあまり上げないことに由りまして、簡単に一等に乗つていただくことができるようになつたといふに考へたわけでござります。将来一等といふものは廃止するという前提で考へたわけでござります。

○開谷委員 動力車のストは避けるのは避け得ましたが、このストの背景といふものに、近代化への根強い不安といふことが新聞に出でておるのであります。それから昨年やはり当委員会で承認を得ました昔の一等をやめました趣旨も、実は今鉄監査長が申されましたように、将来、現在の二等の輸送力一つの前提として、昨年当時の一等をやめさせて参りました。ただ車の料金の差だけでもつていきた。結局運賃は一本上がつたころは、二等の輸送力が相当つきますので、そのころには一等を廢止いたしまして、ただ車の料金の差だけではないかといふに考えます。従いまして先生の御指摘の通り、

二等の方を上げて一等を下げるといふのは非常におかしいじゃないかといふ御意見も私どもよくわかるのであります。これらは結局突き詰めて申しますと、本来ならば二等で旅行する、たとえば女の方とか老人、子供とか、そういう方が非常に二等の輸送力がない、二等が込んでいるためにやむを得ず一等に乗りかえるというケースが非常に多いというふうに見るべきだと思います。従いましてこれから的一等の利用者というのは、いわゆる世の中の高級旅客といふよりも、むしろ大衆旅客の中で特に今の二等ではとても込んでいてかなわないという方が利用されるという面が非常に強くなっています。従いまして、一等の運賃をあまり上げないことに由りまして、簡単に一等に乗つていただくことができるようになつたといふに考へたわけでござります。将来一等といふものは廃止するという前提で考へたわけでござります。

○開谷委員 動力車のストは避けるのが避け得ましたが、このストの背景といふものに、近代化への根強い不安といふことが新聞に出でておるのであります。それから昨年やはり当委員会で承認を得ました昔の一等をやめました趣旨も、実は今鉄監査長が申されましたように、将来、現在の二等の輸送力一つの前提として、昨年当時の一等をやめさせて参りました。ただ車の料金の差だけでもつていきた。結局運賃は一本上がつたころは、二等の輸送力が相当つきますので、そのころには一等を廢止いたしまして、ただ車の料金の差だけではないかといふに考えます。従いまして先生の御指摘の通り、

二等の方を上げて一等を下げるといふのは非常におかしいじゃないかといふ御意見も私どもよくわかるのであります。これらは結局突き詰めて申しますと、本来ならば二等で旅行する、たとえば女の方とか老人、子供とか、そういう方が非常に二等の輸送力がない、二等が込んでいるためにやむを得ず一等に乗りかえるというケースが非常に多いというふうに見るべきだと思います。従いましてこれから的一等の利用者というのは、いわゆる世の中の高級旅客といふよりも、むしろ大衆旅客の中で特に今の二等ではとても込んでいてかなわないという方が利用されるという面が非常に強くなっています。従いまして、一等の運賃をあまり上げないことに由りまして、簡単に一等に乗つていただくことができるようになつたといふに考へたわけでござります。将来一等といふものは廃止するという前提で考へたわけでござります。

○開谷委員 先ほど有田君も触れておったようですが、合理化といふと、すぐ赤字路線の廃止といふことになりますが、それは二の次であります。将来一等といふものは廃止するという前提で考へたわけでござります。

○岡本政府委員 今の先生のお話には全く同意でございます。運輸省関係におきまして、特に委員の選定につきましては今後十分留意していきたいと考えております。ただ国鉄におきましては、どういうふうなものがどんどん走つておるといふふうな事態は起らぬのではないいかといふふうな気がいたしますが、この点について、私は十分事情がわかりませぬ。

○關谷委員 それからこれも運賃値上げに関連いたしまするし、先ほどの総裁の御答弁にもあつたのであります。が、国鉄が投資ができるようにならといふうなことでありまするし、なおまた民衆駅あたり、これは投資ではありますんが、やはり土地を貸すといふうことになるわけでありましょうけれども、いろいろやらなければならぬことがあります。民衆駅あたりではどういうふうな基準であれば許可をするようにしておるのか、簡単に御説明願つていいのであります。それが許可条件がどんなものであるか、また民衆駅を作ると、作る以前よりはどの程度利用者がふえて、そうして鉄道の方の収益が、これはもちろん數字的にはつきりといふのはありませんが、大体何割程度ふえるかというような見当でいいと思ひますが、そういうふうなことを伺つてみたいと思います。

それと、投資をしたいと先ほど総裁も言われたのであります。どういうふうな方面へ投資をしたいのか、これも簡単にこういふ点だといふ羅列しただけだけつこうであります。われわれ委員会いたしましても、以前に投資ができるということにしてよといつたしましたのを私たちが削つたことがあり

は、從来仰せのような傾向がございますので、今後そういうふうに地方の交通機関に恵まれない人たちの意見も十分反映するような委員の選定方をやるように指導いたしていきたいと考えております。

うふうな点、どういふなどころへ投資したいのか、それをやつたらどうかを考え直さなければならぬのではないかといふにも思われるので、そういうふうな点、どういふなどころへ投資したいのか、それをやつたらどうかといふに能率が上がるのか、民衆駅を設置する条件並びに設置した場合にどれほど利用者がふえて、どれほど鉄道の収益が上がるのか、今までの平均をとりますか、概略でけつこうであります。これから先民衆駅を作つていいますが、これから民衆駅を作つていふような関係もありましょから、伺つておきたいと思います。

武と小田急と京王帝都、これだけがある。新宿の駅といふやうなものはそういうふうな方法によってやつた方がいいんじゃないかとも思われるのですがあります。ところが、今日はそういう自由がないために、民衆駅といふ形でやつてあるのであります。民衆駅は、都市計画上どうしても駅を作り直さなければならぬとか、戦災で非常に破壊されたが、国鉄はその地方の要望に応ずるよくな十分な施設ができるないといふらうことのために、国鉄は自分の必要なところだけを金を出して作りまして、そのほかの部分は、高い土地を十分に利用するために、旅客公衆の便益によるような施設をその土地を利用して建てるという趣旨で民衆駅をやらしておるのであります。そのためどういうふうな利益がどれだけあつたかということは、担当者からお答えいたさせます。

設を重点にしたいといふことで、そのために地方において信用、資力の十分ある民間の方で、しかも國鉄の民衆駅に対する条件を十分のんでいただけると認められることになります。今後もいろいろな話は出てくると思います。申し上げましたように、土地使用料と賃料等がやられる場合でございます。これらに対します条件は、國鉄がほんとうに直接使う分だけを支弁いたします。旅客公衆の部分、いわゆるホールとか、そういうようなところは、民衆駅を作る方に負担していただいて、寄付をしていただいて、その上で建物の用地の使用料を払っていただくというふうな形になっております。それから場所によりまして、もう少し繁華なところ、東京の近郊のようなところで、國鉄の使用する部分が比較的少ないようなものは、全額寄付をいただいておるものございます。そういうようなところでは、國鉄が自分の投資をしないで地方の施設が拡充できまして、しかもその土地からは財産の収入をいたしております。現在までに建てられたものが二十六駅ございます。それから建設中のものが四駅ござります。今後もいろいろまだ話は出てくると思います。今後も十分審査してやつていただきたいことになつております。國鉄としては、申し上げましたように、土地使用料と

いろいろのが一定の率でいただけることになりますので、その分だけは財産が有利に運用されているという姿になる面もございます。

○開谷委員 先ほどお尋ねしました、投資をするよろこびたいという總裁のお話があつたのですが、どういう業種といいますか、どういふものに投資されるのか、その投資の対象になるようなものをちょっと並べていただきたいと思います。

○磯崎説明員 まだ正式に私の方できめた意見ではありませんので、そのつもりで申し上げますけれども、たとえば通運業であるとか倉庫業、それからただいまの民衆駅の問題、それから今後港湾地帯に臨港鉄道等が非常にたくさんでかかる、たとえば県営あるいは私営等の臨港鉄道、それらにももしできれば資本参加をいたしまして、国鉄との一貫輸送を考えるということとも必要かと存じます。

それから乗車券の代売をやっております業者が今いろいろございますが、これらにつきましても、今後バスが非常に発展して参ります。そうすると鉄道とバスとの客の取り合いになるというような場合に、やはり資本参加によってコントロールするということを考えなければいけない。とりあえず今考えられますのはその程度のこととござります。たとえば航空事業とかなんとかいうことはとてもまだ考えられませんが、先ほど總裁が申しまししたレールから出て、しかもレールの培養になるような仕事について将来考えていくべきではないかというふうに考えております。

○關谷委員 今度の運賃の値上げとい
うものは、私は五ヵ年計画の立場その
他から考えましてやむを得ないとは思
いますが、運賃を値上げするだけで
サービスは一向向上しないというよ
うことのないようだ。さらに一日も早
く楽に乗れる汽車にしていただきた
い、これが国民の要望であるうと思
ますので、一日も早くそういうふうな
事態が現出するように皆さん方の御努
力をお願ひいたしまして、私の質問を
打ち切ります。

○三池委員長 次会は明十六日午前十
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。

午後三時二十三分散会

昭和三十六年三月二十日印刷

昭和三十六年三月二十二日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局