

第五十一回国会
衆議院
運輸委員會
議 録 第 七 号

昭和四十一年二月十日(木曜日)
午前十時五十分開議

出席委員

委員長 古川 丈吉君

理事 齋原 正一君

理事 田澤 吉郎君

理事 山田 彌一君

理事 矢尾喜三郎君

有田 喜一君

小淵 惠三君

木村 俊夫君

高橋清一郎君

中馬 辰猪君

増田甲子七君

井岡 大治君

泊谷 裕夫君

山口丈太郎君

出席政府委員

運輸政務次官 福井 勇君

運輸事務官 (鉄道監督局長) 堀 武夫君

委員外の出席者

日本国有鉄道総裁 石田 禮助君

日本国有鉄道副総裁 磯崎 敏君

専門員 小西 真一君

本日の会議に付した案件

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出第一六号)

○古川委員長 これより会議を開きます。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を進めます。

第一類第十号 運輸委員会議録第七号 昭和四十一年二月十日

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 大臣にお尋ねしように思っております。大臣は出席を要求をいたしておたのでありますが、大臣は出席がないのであります。政務次官に、かわつて御答弁をお願いしたいと思います。

まず第一にお尋ねをいたしたいのは、国鉄といたしましては、独立採算というのを看板に掲げておられるのでありますが、独立採算という条件にいまの国鉄の状況はかなつておるかどうか、これについて検討を加えなければならぬと私たちは考えておるのであります。政府の御所見はどうでありましょうか。政務次官でも鉄道監督局長でも、どちらでも御答弁のしやういほうからひとつお願いしたいと思います。

○福井政府委員 私のほうにいたしまして、そのように考えております。

○關谷委員 そのようにと、まことに円転滑脱な御答弁であります。その内容について、どういふ方向に進めていくかと考えておられるのか、その点、鉄道監督局長からひとつ伺つておきたいと思ひます。

○堀政府委員 国鉄は非常に大きな公共的な使命をになつておるわけでありまして、この公共的な使命を達成をいたすためには、いろいろの設備投資等、非常に大きな経費がだんだん要することになつてきておるわけですが、一方国鉄自体といたしましては、独立採算制という原則のもとに事業を進めていくというたてまえになつておるわけでありまして、そこに非常に国鉄としては悩みが深いわけでありまして、一方特に公共負担等の問題もございまして、非常に台所が苦しいという状況になつてまいるわけでございます。公共負担等がだんだんかさんでいくことにつきましては、これはわれわれとしては、必ずしも国鉄の財政状況から

見て好ましいことではないと思ひますので、できるだけ過重な公共負担については、漸次それを軽減していくような方向でものごとを考えていきたいと思ひます。国鉄の財政が苦しくなるに従つて、国が何とか補助的な出資なりをやるべきではないかと議論が当然あるわけでございます。

それとも、できるならばそういう方向で今後は検討をされるべきであるとは存じますが、いまのところ、少なくとも来年度等におきましては、現在の財政状態から見ますと、とてもそういうふうにおおる以上にはやることは非常に困難な状態にならうかと思ひます。今後国がどの程度まで国鉄を援助するかというのは、今後の問題として検討をされなければならぬと思つております。

○關谷委員 局長の御答弁によりまして、いまのままでどうするかというふうなことで、国鉄というものを基本的にどうしたらいいのかということの問題、核心には触れておられないのであります。公共性と独立採算制というものは相反するものであるというところは、これはすでによくわかつて、論議をせられておるのであります。現状での上

に立つていろいろ議論をいたしておりますが、この現状をどう打破していくべきかということについては、いまの御答弁によりまして、少しも考へておられないやうであります。私はこの際、国鉄といふものについて根本的に考えを変えなければならぬのではないかとことを考へておりまして、これはきょうは大臣もお見えになつておりませんので、この論議はあまりこれ以上したくないと思ひます。

いま国鉄の独立採算といふことを言つておりますが、それは独立採算と言ひ得られるかどうか、これについての局長の御意見を伺つてみたいと思ひます。これなら御答弁ができるはずでございます。

す。

○堀政府委員 質問の御趣旨がまだちよつとのみ込めないのでありますが、現在の国鉄のやり方が独立採算という原則になつておるかどうか、こういうことだと思ひます。独立採算制といふことをどの程度厳密に考えるかによりましていろいろ異なつてくるかと思ひますけれども、要するに独立採算と申しますのは、経費を自分のあつた収入の範囲でまかなつていくということであるといふふうにお尋ねをいたします。そういう観点から考えますと、お尋ねの独立採算といふたてまえで国鉄はいま経営を行なつておるというふうに解してもいいのじゃないかと思ひます。

○關谷委員 まことに単純な考え方をしておられるのであります。それなら独立採算の定義は何か。それからいま局長が言われたようなことで、別途会計で、特別会計とそれがどう変わるのか御説明願ひたいと思ひます。

○堀政府委員 独立採算のたてまえと申しますのは、利益があつたときはそれを積み立てておきまして、後年度の歳入不足といふものに充てる、それでできるだけの支出を自己の収入の範囲内でまかなつていく、そういうたてまえであると思ひます。そのうち、特別会計の場合は、大体経理としてはそういうふうに行ないますけれども、どうしても次年度において赤字が消せないという場合は、一般会計からもこれを出す場合もあり得るというところでございまして、独立採算の場合には非常な企業努力でもつてそれを行つていく、いふなれば一つの企業のごとく、できるだけ能率的経営によつてその採算をはかつていくというのがたてまえでないかと思ひます。

○關谷委員 もう少し突つ込んでお尋ねをしたいのでありますが、前もつて御連絡でもしておきませんと、ちよつとむずかしい問題ですから、い

れ次の機会にこの問答はすることにいたしました。

独立採算という名のもとに国鉄はいま運営をいたしておるのでありますが、独立採算を強制してありますのに、資金調達に自由がない、運賃決定の自由もない。これが独立採算と言ひ得られるかどうか。その御答弁ならできると思ひますので、これが独立採算と言ひ得られるかどうかについて御答弁を願ひます。

○堀政府委員 運賃の決定権もないところに独立採算といふことが成り立つかどうかという御質疑であるかと存じますが、なるほど非常に不自由と申しますが、いわゆる普通の民間企業のような、そういう意味の独立採算経営というより形とは違ひますが、運賃を一定の手続をとりまして上げるといふことは可能であるわけでありまして、そういう意味においては、そういう拘束のもとにおける独立採算制といふことになるかと思ひます。経営者の創造力、獨創性といひますか、そういうものを十分に發揮して独立採算を維持するといふより形にはなかなか遠いかと存じますが、とにかくそういう法律的な規制のもとにおける独立採算という意味においては、特殊な独立採算とも言へるかと思ひます。

○關谷委員 独立採算の中に、運賃の決定権もなければ資金調達の自由もない独立採算というよりうなことはあり得ないので、この姿というものは長続きするものではないのであります。私は、この国鉄の根本的な問題について政府がもう少し誠意のある取り組み方をしておく必要がなからうかと思ひまして、担当局長であります堀局長にお尋ねをいたしましたらば、その片りんでも出るかと思ひましたが、一向その片りんもない。いまのままで、ただ安易な気持ちで過ごしていかばいいのだ、国鉄はこれでいいのだというふうな考えではないかと思ひます。私はもうそろそろ独立採算というものがどんなものか、そして国鉄をこのまま置いておいていいものかどうかという点について、政府が真剣に考えなければならな

い時期がきておるのではないか、このように考えますが、これから先、そういうふうな方向に運輸省内で御検討になるお気持ちがありますかどうか、伺つてみたいと思ひます。

○堀政府委員 従来からいろいろな基本的な問題が議論をされております。いま先生がおっしゃったような基本的な問題といふものは、今後当然前向きな姿勢で検討をしていく必要があると思ひます。

○關谷委員 前向きな姿勢で検討することになると思ひますが、前向きに検討する場合には何を一番先に前向きに御検討になりますか。

○堀政府委員 すでに運賃の決定方法に関して、いろいろな調査会とかあるいは審議会におきましても議論をされております。それから、臨時行政調査会におきましても、運賃の決定方法についての答申があるわけでありまして、こういうような問題が一番先に検討されることになるのではないかと存じております。

○關谷委員 お説のとおりだと思ひます。運賃の決定権が国会にある、審議権が国会にあるということから、正常であるべき運賃のきめ方がいろいろとゆがめられてきめられるというふうな事態もないとも限りません。そういうふうなことで、私はこの運賃の決定権といふものを国会からはすすべきだといふことを考えております。それについて私は、運輸省がこれから先だけの熱意を持っておられるのか、あらゆる方法を講じてそのほうに向かつていこうという御決意があるのかないのか、この点、政務次官にひとつ伺つておきます。

○福井政府委員 そういう現在の時点においては、国鉄のあり方をよく検討されて、また現況を拝見しますと、そういう議論が当然出てくるものと私も思つておりますので、よく御趣旨のほどを大臣にお伝えすることにいたします。

○關谷委員 もともと運賃の決定を国会にゆだねておるといふこと自体がおかしな制度なのでありまして、私はこれは早急に国会審議の対象からはずすべきだといふことを考えております。将来そ

の方向に向かつて私たちが努力をいたしたいと思ひます。

世界各國の例に見ましても、国会が運賃の決定権を持つておるといふところは一つもないのであります。その点につきまして、ひとつ副總裁から、世界各國の運賃の決定がどのようなことになっておるか、これを國民に委員会を通じて知つてもらうために、詳細に御説明を願ひたいと思ひます。

○磯崎説明員 鉄道運賃の決定権につきましては、世界各國非常にさまざまでございます。日本の現在の国鉄運賃法は、御承知のとおり、昭和二十三年の財政法第三条の特例に関する法律が基礎になりまして、財政法第三条には、御承知のとおり主として国の独占に属する事業の運賃、料金は法律で定めるのだとあつて、法律で定めなければならぬのはこういうものであるといふことが、財政法第三条の特例に関する法律といふことでござつております。それを受けまして国鉄運賃法ができておるわけでございます。

當時は、御承知のとおり、たいへんインフレの高進のなほだしいときでございまして、物価問題あるいは資金問題と国鉄の運賃とが非常に密接不可分の關係にあり、さらに終戦直後でございまして、国鉄以外には輸送機関がほとんどなかったときでございまして。たとえば船舶にいたしましては、また自動車にいたしましては、トラック、バスを問はず、ほとんど交通機関がなく、むしろ戦争以前よりも国鉄の独占性が非常に強かつたときでございまして。したがひまして、財政法第三条によりまして、国鉄の運賃を法律によることをきめたいわけでございますが、その後御承知のとおり、日本の復興に伴ひまして、船舶の輸送量がふえてくる、また道路の整備によりまして自動車の発達が非常に進んできた。ことにバスあるいはトラックの非常に急激な発達並びに航空機の異常な進歩によりまして、陸上交通における、あるいは日本の交通業界における国鉄の独占性がほとんど失われてしまつたと言つても過言ではないと思ひます。

実は諸外國におきましては、そういう事態が

すでに戦争前に来ておりましたために、ちょうど現在の国鉄と同じような時点が約二十年から三十年ほど前に来ておつたと思ひます。そのときから運賃問題についていろいろ議論がされておつたわけでありまして。

鉄道が約一世紀前にできまして、ほとんど陸上交通機関を鉄道が独占しておつた。その独占しておつた時分には、この国におきましてはやはり法律あるいは法律に近い手続でもって鉄道運賃といふものがきめられておつたのは事実でございまして。しかしながら、いま申し上げましたとおり、鉄道の独占性の薄れるに従ひまして、国会と申しますが、法律的事項からだんだん許認可的事項あるいは自由運賃制度に変わりつつあつたわけでございます。

現在におきます私どものほうで調べました主要諸國の例をごく簡単に申し上げますと、まずイギリスでございまして、これはアメリカの次ぐくらいに鉄道の独占性の薄れておつた國でございまして、御承知のとおり、ほとんどまだ蒸気鉄道である、御承知のとおり、ほとんどまだ蒸気鉄道である、あるいは自動運送機もない、こういう非常におくれた鉄道でございまして、非常に経営難におちいりまして、すでにこれは約十年前から全く自由運賃と申しますが、国有鉄道が自主的に運賃をきめる、大臣の認可も要らないような運賃、非常に自由な運賃になっておるわけでございます。

これはことに貨物におきましては、全く対荷主の特約運賃と申しますか、世界では非常に進んだ、と言つては語弊があるかもしれませんが、非常に自由奔放な運賃のきめ方ができるようなたてまえになっております。手続といたしましては、国有鉄道が自主的に決定するといふ形でございまして、それから西ドイツにおきましては、昔はもちろん国会の承認事項であつたわけでございますが、これもやはりすでに十数年前から交通大臣の認可といふことになっております。そして、これは次に申し上げますフランスと多少似ている点でござ

います、政府がもし運賃値上げを拒否する、あるいはこれを引き下げるという場合には、その分につきましては政府が補償せなければいけません、これは一九六一年からでございますが、そういう形に相なっております。これは運賃全般でございますが、貨物運賃につきましては、御承知のとおり、西ドイツは道路が非常に整備されておりますので、トラックから受ける脅威が非常に大きいわけでございまして、法律によりまして、たとえばトラックは百キロ以上は荷物を運んではいかぬとか、いろいろの制を自動車のほうにつけておるわけでございます。したがって、鉄道運賃につきましては、イギリスほど自由ではございせんが、大臣の認可によってある一定の定額の貨率を公示すればよろしいということでありまして、その範囲内では各荷主と相対の運賃をきめるといふことで、これはドイツにおきましては、先ほど申しましたように、ことに貨物輸送におけるトラック輸送との競争、あるいはトラック輸送に鉄道があまり痛めつけられてしまったのでは困るといふ意味で、鉄道を保護すると申しますか、トラック輸送を制限すると申しますか、こういう形で立法ができていふように聞いております。

次にフランスでございますが、現在のフランス国有鉄道は、昔の幹線私設鉄道が合体したものでございまして、やはり経営状態は非常によろしくない、技術的には非常に進んだ国でございますが、経営状態がよろしくない。したがって現在フランス国鉄は、いわゆる閑散線区の撤去と申しますか、閑散線区をはがして、バスなりトラックにするという思い切った措置を一方で打ちながら、しかも運賃につきましては、やはりこれを国会からはずしまして、極力国有鉄道は自由な企業ができるというよりな形になっております。

運賃につきましては、公共事業大臣の認可という形になっております。これも先ほどドイツで申し上げましたように、政府がもし運賃値上げを

拒否いたします、あるいは国鉄が申請いたしました運賃値上げ率を引き下げるという場合には、一九三八年からでございますが、これを全額補償しているという形になっております。

また貨物運賃につきましては、これは多少違いますが、ある一定の品目につきまして、最高と最低と申しますか、上と下の限度をきめまして、その限度の範囲内で自由に荷主と特約の運賃をきめることができる、こういう形になっております。個々の荷主との運賃は、対人契約と申しますか、自由特約運賃という形になっていふように聞いております。

さらに、いま世界的に見ますと、一番経営状態のいいのがオランダの国鉄でございます。オランダにおきましては、わりあい自動車との競争がない、と申しますより、法的に自動車との競争が非常に制約されておまして、しかも鉄道会社自身資本投下しているというところにあります。陸上交通における鉄道の地位が非常に安泰の唯一の国でございます。このオランダにおきまして、運賃はやはり交通大臣の認可ということになっております。

また、特に貨物運賃につきましては、これは最低をきめておきません、最高貨率だけを公示いたしまして、その限度内で自由に特約貨率を定める、こういうことに相なっているわけでございます。このほか、アメリカでございますが、アメリカにつきましてはもう御承知のとおり、非常に制限はございまして、州際交通委員会その他の認可という形で、日本の申しますれば主務大臣の認可という形でもってきめられておるわけでございます。

現在私どもの調査で、純粹に国会で国鉄運賃を直接きめておきます国は、世界ではセイロン、インドのそばのセイロンでございます。ノルウェーが最近までやっておったやうでございます。

が、ノルウェーはごく最近国会から離れたように聞いております。したがって、現在世界的に見ますと、日本とセイロンだけだといふふうになっておるわけでございます。ただ、これは最近の調査でございますので、その後またいろいろ変わっているかと思ひますが、世界の主たる国の運賃決定の事情は以上のとおりでございます。

○閣下委員　いま副総裁から御説明がありました、世界では日本とセイロンだけでありまして、したがって、これから運輸省当局といたしましては、私は、この運賃を国会の審議対象からはずして、それとして大臣の認可等の措置によることの方角に強力に推し進めていきたいと思います。なお、その際にいろいろ変動があると思いますが、私はこのように考えておるのであります。私、認可制と申しますか、それよりは、もちろん認可制には違ひないものであります。運賃の決定は、米価のように毎年一回これを決定して、それとして毎年定期的にこれを検討する。人件費も上がつてまいりましょう。その他いろいろ要因もできてまいります。また不況なときあたりで物価の下がることもあると思ひますが、米価等を決定いたしますように、年に一回定期的にあらゆるものと比較検討をして、そしてこれを決定するといふふうなことにきめていただくのが進むべき方向ではなからうか。先走つたやうなことであります。まだ国会審議の対象になつておるこの際、そういうことはいささか行き過ぎた議論かも知れませんが、その方向に向かつて検討をしていただきたいと思ひます。その方向に向かつて検討をしておきたいと思ひます。その方向に向かつて検討をしておきたいと思ひます。

○閣下委員　運賃の検討を毎年定期的に行なつて、必要ある場合には毎年でも上げたらどうか、こういうふうな御質問かと思ひます。この運賃の問題は非常に重要な問題でございます。国鉄という企業の側から見れば、必要があれば毎年でも上げてもらいたいというの、これは当然の話だと思ひます。一方利用者と申しますか、そういう消費者の面から申しますと、これは非常に重大な問題でございます。審議会、調査会等々で重大な問題であるだけにいろいろと議論がかわされております。これについていますぐ来年からそういたしますというふうなことを申し上げるにはあまりにも重要な問題でありますので、もう少し時間をかけていただいて、どういふ方向に進むかということをご十分検討させていただきます。

○閣下委員　それから今度は国鉄のほうにお尋ねをいたしたいのであります。国鉄では、最近PRをいたしたために冊子を出しておられるやうであります。これだけで事足りるやうに考えておられるのか。どうも国鉄のPRは一向徹底しない。きわめて小範囲だけに止まっておるので、もう少し国民に徹底するような方法を私は考えてもらいたい。

方法について考えてもらいたいと同時に、その内容につきましても、もう少し国民にわかりやすいPRをしてもらいたい。たとえば、今度運賃を値上げするといふことが新聞に出ますと、値上げ値上げといふやうなことで、この倍率がいままでは旅客運賃では百六十一倍、貨物では二百十七倍であつたのだ、これは安いのだといふやうなことは、そこまでは出さなければいけません。それ以上の説明をしていない。ただ安いのだ、それだから今度の値上げは、値上げでなくして是正だ。まことに言うことは正しいのであります。もう少し国民の頭にびんとくるような説明のしかたがないものか。たとえば、運賃をほかの物価と同じやうに昭和十一年の物価指数に合はせて、大体消費者物価あたりは三百五、六十倍といふところになつておる。そのやうに運賃を改定したならばこのくらいの価格になります。それをいま百六十一倍から二百倍足らずのところになるというところで、しきりに国会では議論をいたしておられます。これが安いのか高いのかすべてに皆さん一目瞭然わかりましようが、いふやうに、ほかの物価と比

いうことの説明が十分徹底してない。これをこの委員会を通じて徹底せしめさせるために、副総裁から納得のいくような詳細な御説明を願いたいと思います。

○磯崎説明員 ただいまの先生の御質問にお答えするのには、実は数字的な資料があるといひのでございますが、第一回の当委員会のおきにお配りいたしました資料の中に、ただいまの七カ年間の資金計画を入れてございまして、後ほどごらん願うことにいたしまして、宙で数字を羅列しまして、たいへん恐縮でございしますが、御説明申し上げます。

昭和四十年から始まりましたこの七カ年計画、これは何と申しまして、昨日御説明申し上げましたように、日本の経済発展に伴いまして、まず輸送の安全を確保する、次に非常に急激にふえてまいりました通勤輸送を多少なりとも緩和する、三番目に地方との格差是正のために幹線の輸送力を増強する、この三つに主眼を置いて今度の計画を立てたわけでございまして、それに所要する資金が全体で、先ほど申し上げましたように二兆九千七百二十億でございます。現在昭和四十年末におきまして国鉄が負っております長期の負債、長期の借入金が一兆一千百一十一億、一が五つ並んでおりまして、たまたまこういう数字になりましたが、一兆一千億以上の長期借入金現在持っております。これは日本の最大の借金でございます。この一兆一千億に対して、さらに借金を積み重ねてまいるわけでございしますが、その全体の所要資金の二兆九千億のほかに、この一兆一千億でそろそろ期限のくるものがございまして、たとえば利用債、縁故債等一般の政保債のように借りかえのきくものと借りかえのきかないものとがございまして、したがっていまこの一兆一千億がだんだんふえてまいりますうちに、やはり相当程度を返さなければならぬということに相なるわけでございまして、この借入金の返還が、七カ年間で一兆ございまして、したがって、七カ年の所要資金は二兆九千億と申します工事をするための金と、それから一兆という借金の返還と合計

いたしまして三兆九千七百四十六億、約四兆の金が国鉄の資金として要るわけでございまして。もしこの所要資金を全部かりに借金でやる、全額借金でやったらどうなるかという計算も実はしてみておるわけでございしますが、もしこの所要資金の四兆の全部を借金でいたしますとしますと、ちょうど昭和四十六年度末の借金の合計が三兆をこすわけでございまして、この所要資金全部を借金でまかなうという計算を試算いたしましたわけでございしますが、そういうしますと、昭和四十六年度末におきまして長期の借入れ金が四兆四千億、年間のその年だけの利子でも二千八百億、約三千億の利子を払わなければならぬということになります。て、経営上の収支のアンバランスが約二千億という、非常に破局的なと申しますか、破産以上の姿に相なるわけでございまして。これではとても経営がやつてまいりませんし、この分を国家から補助すると申しまして、非常にばく大な金でございます。私どももいたしましては、この全部借金というところは計算上はやつてみました、これもこれはもう企業採算として成り立ち得るものではないということでもって、このうちのある一部分を自己資金でもってやるべきじゃないかということを考えなければならぬ段階にまいりましたわけであります。

運賃につきましては、運賃法の第一条に、運賃は原価を償うものであるということがございまして、その原価とは何かということにつきましては、運賃法制定以来非常に議論のあった問題でございまして、學者によりましていろいろ説がございまして、ただ最小限度をいたしまして、所要の経費と利子、それから減価償却費、この三つだけはもう絶対に運賃の原価である。そのほかに多少の保安対策費その他に要する金を運賃に入れるべきかどうかというところにございまして議論がございまして、減価償却費だけは運賃でまざる見るのはこれはもう当然であるというのが通説であります。したがって、昭和四十六年度までの収支の経費をいろいろ計算いたしますと、最小限減価償却費だけでも約一兆の所要資金が要ります。そういったところから逆算いたしまして、現在の運賃の

ベースその他を勘案いたしました結果、昨日申し上げましたように、全体の所要資金のうちの約二割だけは運賃から、自己資金からまかなう、すなわち利子のつかない金でもってやらせていただく。八割は利子のつく金でやむを得ない、こういうことに考えたわけでございまして。利子のつく金のほうは、これは借金でございますが、利子のつかない金、これはもう自己資金以外にないということによりまして、七カ年で約一兆二千億の運賃の是正による増収をはかりたいということでございます。しかし、この一兆二千億がそのまま工事に回るのはございせん、このうちから工事費に回りますものは八千五百億でございます。したがって、その残りの約三千二百億というものは、これは当然経費に回るわけでございまして、この中で職員ベースアップもいたしまして、また燃料その他の物件費の増加にも充てるといふことに相なるわけでございまして。したがって、全体の所要経費四兆のうちの二一％が運賃、自己資金である。残りの七九％は全部借金である、こういうことになるわけでございまして。したがって、今回運賃を是正していただきましたと、昭和四十六年度末におきましては長期の借入れ金が一兆九千億が、約三兆になります。したがって、四十六年度における利払いは、七分をいたしまして、二千億の利払いを年間にすると、いうことになりまして、その四十六年度時点における収入は、約一兆一千億をちょっとこします。収入の約五分の一は利子で飛んでしまふというわけでございまして、そのほかにさらに元本の償還が入りますので、昭和四十六年度時点における利子と元本の償還を合計いたしますと、年間で約四千億でございます。一日十数億のものが全く国鉄の手を通らないで、右から左に利子と元本の償還に充てられる、こういう実情になるわけでございまして、現在の自己資金の不足ということは、国鉄にとりましては、将来の問題としては非常に重大問題でございまして、ある時期になりますと、結局利子を払うために借金をするという事態が出

てくる形になるわけでございまして。これは、企業の経営としては非常に不健全だと申しますか、ちゃんとした経営でないというふうにも思われますが、いざいざいたしまして、七カ年における所要資金四兆のうちのわずか二％だけは自己資金、七九％は借金によらざるを得ない。したがって、四十六年度末の長期の負債が三兆というばく大な金額にのぼって、利払いと元本の償還だけでも一日十数億になる、こういう形になるわけでございまして。

しかしながら、私どももいたしましては、今回運賃の是正をしていただきましたならば、極力収入の増加をはかり、また経費の節減をはかりまして、できるだけ申し上げました数字を最低として、これ以上どこまで経営状態をよくできるかというところは、まさしく私どもの義務だというふうに思っておりますので、これを最低のベースとして企業努力を続けまして、少しでもいい経営状態に戻すのが私どもの義務だ、こういうふうに考えております。

○岡谷委員 大体いまの御説明で、設備投資の分からいって、わずかに二〇％のみが運賃値上げといひますか自己資金で、八〇％近くのものが借金であるということ、よくわかったのであります。が、久保君が別に提出をいたしておられますが、社会党あたりでは、国鉄は利潤の得られる投資のみをやつておるということが中々触れてあるのではありません。これは決してそうではないということ、これをまた委員会からPRをしなればなりません。この中で、投資をやつて経済的な効果のあるものが、それ以外のもとの資金の振り分け状態がどういふふうなことになるのかというところを、よくわかるようにひとつ御説明を願いたいと思ひます。

○磯崎説明員 今回七カ年計画で国鉄が実施いたします工事は非常にたくさんございまして、私どもはこれをよく概括的に分けてまして、ただいま

て具体的に御質問を申し上げたいと存じます。

次に、いろいろ国鉄の大きな問題その他についてお伺いをしたいのですが、そういふふうなことは時間がありませんので、一、二小さいこともつけ加えて御質問申し上げます。あとは明日に持ち越したいと思っております。この国鉄の七カ年計画は二兆九千七百二十億というものが確定をいたしておるのでありますが、国鉄の予算と並行いたしまして計画を立てなければならぬ。鉄道新線建設公団の年次計画といふものは非常に不明確となつております。創立以来まだ年が浅いという関係もありますが、この鉄道新線建設公団の予算を大幅に増額をいたしますためには、どうしても国鉄の力によらなければならぬというように私は考えます。昨年の三十九年度は国鉄出資が七十五億であり、今年四十年は七十五億といふことになつておりましたが、私は、ことしの公団予算は昨年の予算に比べますと、——昨年とことしと云いますのは、四十年と四十一年度の比較を申し上げておるのでありますが、四十年が二百五十四億であつたのが、ことしは三百七十五億といふことになつてまいりますと、国鉄の出資といふものもふやしてやる必要がある。ふえてこないというものが現状であらうと思ひます。促進するために国鉄の出資をふやしてやつて、そうして地方開発のために貢献さすといふことにしなければならぬと思ひますので、これはいま、国鉄の予算が苦しいという説明を聞きながらこの要求をするのは無理かとも思ひますが、政府の出資を促進し、そうして公団活動を容易ならしめる、そのためには、国鉄出資をふやしてやらなければならぬ、こ

鉄が積極的に出資を増額してもらうことにしなければならぬ、このように考えますが、いまここで答弁しろといふことが無理かどうかわかりませんが、もし相談の上でなければ御答弁がでないといふことなら、あらためて御相談の結果、御答弁を願つてもいいのでありますが、考え方についてひとつ御答弁を伺つてみたいと思ひます。

○堀政府委員 建設公団の事業を円滑に行なうには、国鉄の出資をふやしたほうがいいというお考えのようでごさいます。国鉄自体は非常に経営がむずかしい状態になつておられます。そのために運賃値上げの問題が起つておるわけであり、いつも運賃値上げのときには、新線建設の問題に対して非常に批判があるわけであり、一方、行政管理局その他の監査の意見としては、国鉄の出資に対して政府の出資が少な過ぎるではないかといふ御批判がいつもあるわけであり、こ

ういふことを考えますと、それは公団の事業をやる立場から見ますと、国鉄も大いに投資して、こしたことはないものであらうけれども、いろいろなこのようない批判があることを考えますと、国鉄の出資をふやすより先に、国の出資をますますやすうに努力をいたすべきではないか。そのために来年度予算においては三十五億出資、いつもは十億でありましたが、それが非常に飛躍的に伸びたといふことは、その考え方の一つのあらわれといふふうな考へておられます、この方向をさらに進めていきたいと思ひます。

○關谷委員 大蔵省というところは、局長御存じのようになかなかさいふのひもを締めて出さなところであり、出さない役人が有能な役人といわれておるようなどころでありますので、なかなか出しません。それを出さず方法をあの手この手でやらなければならぬ。局長の言うように、政府が出資をふやすのが先だといふのは、これは筋から言いますとそのとおりであります。私

たちの体験あるいは局長の長らくの予算折衝の体験からいって、それでは大蔵省というものはなかなかうんと言わない。そこで変則なことではあるけれども、苦しい中から国鉄がこれだけ出資をふやしておるんだといふことになれば、どんなに無慈悲な大蔵省の役人でも、しかたがないからこれだけの金を出さうかといふことの促進剤の意味で、私はそうすることが現実的な方法であるといふことを申し上げておるので、そのためには国鉄に御迷惑がいくけれども忍んでいただきたい。そして出してもらいたいという気持ちを私も持つておりますのでお尋ねをいたしましたので、これは何といひますか、局長の言われるのは純理論、私の言ふのは現実論、現実のほうは優先すると私は思ひますが、そういふふうなことに努力をしていただきたい。このことは局長だけではない、総裁からもひとつ伺つてみたいと思ひます。まず局長の答弁、そして総裁に御答弁をお願いしたい。

○堀政府委員 御説ごもつともだと思ひますが、先ほど申し上げましたように、われわれといひましては政府出資のほうに力を入れた、こ

トトラック輸送の原価とがあまりにも違い過ぎる、かけ離れ過ぎておるというので、トラック業界のほうからは非常にやかましい陳情があるのでありますが、ある地点を想定してでもけつこうであります。が、具体的に、その間をコンテナ輸送で国鉄がやる場合の経費がどれだけ、トラックでやつた場合にはどれだけ要るのだ、それに対してはどういふふうなことで将来調整をしていけばいいかといふ、一つの自動車と鉄道との運賃調整といひます。コンテナの面だけでさうであります。これは国鉄が非常に安過ぎる、そのためにトラック業界が非常に影響を受けておる。さきに北海道あたりからお話のあつた、海運と国鉄の関係とは似たりやうなものであります。これは実情を調査して、そして、あすでもけつこうでありますので、委員会、具体的にこんなことになるのだ、それについては将来どういふふうにしていくかといふ一つ考へ方を出して、御答弁をお願いしたいと思ひます。

○石田説明員 關谷さんのおつしやることは、財界にいた私から考えると、確かに実際的手段方法であると思ひますが、御承知のとおり、国鉄の台所にはいま火がついておられます。独立採算制を維持するといふ点からいけば、どうも出したいけれどもはなだ困難だ、まず独立採算制を維持した上で余裕があつたら出すといふことでありますので、これは出すには出したいが、どうもないもので振れない、こ

いろいろなとまだお尋ねを申し上げたいのは、国鉄の基本問題、あるいは大臣のこれに對する御決意等を伺いたないのであります。きょうは大臣が見えておられないので、明日もある程度の時間をいただきます。御質問を申し上げたいと思ひます。きょうは、この程度で私の質問を打ち切りたいと思ひます。

○古川委員長 次会は明十一日午前十時理事会、午前十時三十分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。

午後零時十二分散会

性がなくなつてくる。そのためにはどうしても国

筋から言いますとそのとおりであります。私

○關谷委員 これは国鉄にきょうすぐ御答弁を願

七

昭和四十一年二月十五日印刷

昭和四十一年二月十六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局