

第五十一回国会 運輸委員會議録 第十一号

(1011)

昭和四十一年二月十六日(水曜日)

午前十時四十八分開議

出席委員

委員長 古川 文吉君

理事 壽原 正一君

理事 田澤 吉郎君

理事 山田 彌一君

理事 肥田 次郎君

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

山村新治郎君

小川 三男君

野間千代三君

内海 清君

出席國務大臣

運輸大臣 中村 實太君

國務大臣 藤山愛一郎君

出席政府委員

運輸政務次官 福井 勇君

運輸事務官 (大臣官房長) 深草 克巳君

運輸事務官 (鉄道監督局長) 堀 武夫君

運輸事務官 (鉄道監督局長) 堀 武夫君

運輸事務官 (鉄道監督局長) 堀 武夫君

運輸事務官 (鉄道監督局長) 堀 武夫君

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

日本国有鉄道常務理事 遠藤 鉄二君

日本国有鉄道常務理事 今村 義夫君
日本国有鉄道常務理事 林 武次君
日本国有鉄道常務理事 門 員 小西 真一君

本日の會議に付した案件
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 これより會議を開きます。

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。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。竹谷源太郎君。

○竹谷委員 私は、昨日政府並びに国鉄当局に對しまして、今回提案されました国鉄の運賃値上げは、国民生活並びに諸物価に對していかなる影響が起るかという点について御質問をいたしました。たが、なほ多少疑問の点がありますので、国鉄運賃の値上げが家計に及ぼす影響についてお尋ねいたしたいと思います。

国鉄のほうから提供された「第三次長期計画とその効果」、こゝにいう黄表紙の印刷物の第二十ページに、(3)として「運賃の是正は物価や家計にほとんど響かない」、こゝにいうグラフつきの記事がございますが、これを見ますと、昭和三十六年から三十九年まで、年によりまして交通費が家計に占める割合は違つてはおりますが、大体交通費は家計費のうち二%を占めているという状況でございます。そこでこの二%の交通費は、むしろ旅客運賃でございますから、三・二%の値上がりということになるわけですが、家計費全体に對して〇・六何がしになるわけでございます。ここに月五万円の家計を営んでいる家族があるといふと、

と、大体三百十五円ぐらいの交通費の値上げといふことになると思ひますが、この交通費の値上げ、いわゆる旅客運賃の値上げによつて三百十五円の家計費増のほかに、食糧、住居、被服、光熱、雑費といふようないろいろな家計の支出があるわけでございますが、これらの家計の支出に對しまして、むしろ食糧のうちお米は、これは公定価格できめて、あるいは光熱のうち電気料金とかガス代とか、これは公共的な料金あるいは政府の統制を受ける料金といふような点で、運賃が上がつたからといつて必ず上がるものばかりではございません。

が、しかし食糧などは大部分、北海道の種ジャガイモを九州に運ぶとか、木材を北海道から持つてきて家を建てるとか、これは相当運賃がかかるわけでありまして、雑費の中たとえば文化費につきましても、紙や印刷物の輸送費も上がる、こゝにいうことになると思ふのですが、国鉄当局の見込みでは、この交通費二%を除いた九八%の家計費のうちどれくらい、今回の国鉄運賃の値上げでこれらの諸物価に影響を与えるか、御見解があればお示しを願ひたいと思ひます。

○遠藤説明員 ただいま竹谷先生のお尋ねの交通費、これは總理府の「家計調査報告」によります人口五万人以上の全国の都市の平均でございますけれども、その場合には交通費は一・八%でございますけれども、そのうち国鉄の運賃の部分は汽車電車賃は〇・五九%、鉄道定期〇・一六%ということでございます。その割合でもつて直接家計に、今回の定期外運賃が三・二%、定期運賃が六・八%値上るといたしまして計算をいたしますと、〇・二九%という数字的な影響が出てまいります。全家計に對しましては〇・二九%ということでありまして、お尋ねの間接的な鉄道旅客運賃が上がつたからほかの物資がいかに上がるかといふことでございますけれども、これは昨日も説明がありま

したように、正確な計算はできない。ただ内閣の總理府の統計様式に基づく産業連関表から試算をいたしますと、これは機械計算になりますけれども、大体今回の二・五%値上げといふものは消費者価格に對しましては〇・三%から〇・四%、〇・三%五%くらいではないか、かように推定いたしております。

○竹谷委員 そうしますと、交通費の値上げによる家計費の、この図面の中の、いわゆる旅客運賃の値上げによる家計費に對する費用増並びに食料や住居や被服や雑費や、そうした方面に及ぼす影響は、合計したらどれくらいになる見込みですか。これは住居などはすでにできてゐる家に入つておつたものも値上りになるのではありませんか。これらのものも値上りになるのではありませんか。それを見込んだ金額はどれくらいになりますか。

○遠藤説明員 産業連関表によつて試算いたしますといふことは、木材の運賃が今回これこれ上がつたから、それが結局家計に転嫁されるという仮定で計算をいたすわけでございます。しかしこの實際の値段の形勢といふものは、原価ではなくて需要對供給のあり方によつてきまるといふことですから、その結果がいつどう出るであらうといふことは、これはもう計算できないわけでございます。機械計算で、結局上がったものがどこにかぶさつていくといふふうに計算をいたしますと、二・五%の値上げでは、全体の卸売り価格に對しましては大体〇・四%以下である、かように考えております。○竹谷委員 いまの数字はなかなか水かけ論になります。結局この記事とグラフ、物価や家計にはほとんど響かないといふことは私には一%ないし一・二%ぐらいの増高を来したと思ひます。だから家計にほとんど響かないといふような記事は、どう

もどうかと思うんですね。宣伝に過ぎるんじゃないかと思うのです。結局家計費の値上げのほかに他の諸物資、諸物価の値上げに当然響いてくる、どうもこの家計に響かないという書き方は非常に困ると思う。お米が一〇〇くらい上がるのと、五万円の家計の家計にとっては、まあお米を一人一回に一合、一日三合、五人家族で一日一升五合で、そうすると四斗五升という一カ月の消費、そうすると七、八百円の米代と思いますが、その一割上がると七、八百円の家計費の増高を来す、今回の国鉄の値上げはほとんどそれに近い影響を家計に及ぼすのではないかと、私はこう思う。そういう点から見ましてこの記事はあまり正確ではない、宣伝に過ぎるのではないかと、私はこう思う。これはこの程度にしておきたいと思ひます。

さて、次にこれは大臣がいらないので、あとで確かめたいと思ひますが、政務次官なりあるいは国鉄当局として知られる限度で答え願ひたいのです。

一昨年、すなわち昭和三十一年の十一月二十九日に国鉄基本問題懇談会が意見書を提出したのでありますが、その翌月の十二月十五日に、私の聞くところでは、閣議において国鉄運賃の値上げをやらない、そしてその資金調達の方法についても財政、政府出資その他によって政府はそれらの負担をするというのをきめて、首相が声明を出したというように聞いておるのであるが、それはどのような閣議の決定であり、また首相の言明であつたかお伺ひたい。政務次官があるいは国鉄の方、御承知ありましたらお示し願ひたい。

○遠藤説明員 昨年の暮れのことでございますが、一昨年の暮れの四十年の算成方針を審議されました閣議の際に、運賃値上げを国鉄といたしましては四十年からお願いいたしたのでございまして、けれども、閣議の決定といたしまして一年間値上げを行なわないということをおきめになったように思っております。

○原山政府委員 三十九年十二月二十五日に経済

閣僚懇談会がございまして、その席上で、政府は日本国有鉄道の新長期計画をおおむね二兆九千億円の投資規模をもって昭和四十年から昭和四十六年までの七カ年間実施するものとする、こういう旨の了解がなされております。

○竹谷委員 一昨年の十二月の、これは十五日ではなくて、二十五日ですか、二十五日に第三次長期計画をきめた際に、値上げをしないということ、首相が発言をしておるうちに記憶しておるのだが、そうではなくて、あなたの答弁によれば、昭和四十年の算成の方針として値上げをする、このようにきめたんですか、どちらなんですか。

○原山政府委員 三十九年十二月二十五日の経済閣僚懇談会では、新長期計画の規模と実施年を閣議了解いたしました。したがって、先生のおっしゃるような点については、三十九年十二月二十五日の経済閣僚懇談会では話が出ておらないと思ひます。

○竹谷委員 語尾が不明瞭で聞かれないのだが、三十九年十二月二十五日の経済閣僚懇談会においては第三次長期計画を決定したが、運賃については全然触れなかった、首相の発言もなかった、こういう御答弁ですか。

○原山政府委員 三十九年十二月二十五日の閣僚懇談会では、そういう旨の発言はなかったように承っております。

○竹谷委員 私はそれを逆に聞いています。私は十二月十五日と聞いておるのですが、二十五日か、どっちが正しいかとお調べる必要がありますが、運賃値上げはやらぬというのをきめておる。ところが昨年、すなわち四十年の九月十日に、今度は前と方針を全然変更して、そして値上げをやるというのをきめた、こういうのですが、三十九年十二月に従来の方針をくつがえしてやったのではなくて、昭和四十年の九月になって初めて方針を変更したのかどうか。それとも一カ年間は値上げをしないというその中に含めて、昭和三十一年の十二月二十五日の閣僚懇談会では鉄道運賃の値上げも今後一年間やらない、こうきめたのか、それとも期限を付さずして鉄道運賃の値上げをしない、こうきめたのか、その点はつきりしませんか。

○遠藤説明員 私から補足説明いたしますと、一昨年の十二月十五日の算成方針を審議されました閣議の際に、総理大臣が運賃の改正は四十年中はやらないということであつたように覚えております。そして十二月の末、その二十五日の経済閣僚懇談会では、国鉄の新長期計画は七カ年で約三兆円の規模でもってスタートさせるということをおきめになったわけです。したがって、運賃改正が一年間おくれまことに對します。これは財政以外の、国鉄が自分の力で調達する債券になりまされども、それを六百八十八億圓計上されまして、工事経費の規模を昭和四十年は三千億といふこととにさしてスタートをさしていただいたわけでございます。その後、去年の秋でございまして、だきまさんと新長期計画が遂行できませんので、運賃の是正を四十年一月からということでお願ひいたしましたのでございまして、これは御承知のように、運輸審議会の審議を経て、昨年の十一月の幾日でございまして、政府の方針として決定されたわけでございます。

○竹谷委員 ただいまの遠藤閣僚理事の御説明で少しわかりかけました。そうすると、昭和三十一年十二月二十五日の閣議においては、四十年中は値上げをやらぬというのをきめて、なお、同月二十五日の経済閣僚懇談会において、国鉄基本問題懇談会の答申に沿うて第三次新長期計画を決定した、そして四十年においては財政その他によつて三兆億円の第三次長期計画第一年度分の財源等を決定した、こう了解していいですね。

次に、国鉄基本問題懇談会の意見書等についてお尋ねをいたしたいのですが、その前に、国鉄の経営は、いまは日本国有鉄道という公社、公団の形で運営されておりますが、その前は特別会計でやつてきた。そこで別個の法人格である現在の経営とは性質的にも違ふ点もございまして。しかし別途会計で経営はつきりしておるわけではございませぬからお尋ねしたいのだが、戦争前は国鉄という企業を特別会計で経営をし、一般会計から分離して経営をしてきた。その時代に、国鉄は公共的な企業としては採算のとれない仕事もやらなければならぬ、そういうことをしている国鉄の状況にかんがみて、一般会計から国鉄に對して相当の援助をした実例があつたと思ひます。そういう戦前における国鉄経営上の一般会計からの財政的援助や補助その他の事情をひとつお知らせ願ひたいと思ひます。

○原山政府委員 戦前におきます政府からの特別会計への補助という問題でございますが、現在持っております資料からわかりますが、長期低利の資金を相当入れておりました、この点につきましては、昭和十一年におきまして長期低利資金の融資額が約十九億圓でございます。それ以外の問題につきましては、いましばらく資料等を検討させていただきます。

○竹谷委員 新線建設等にあたりまして、赤字線等の場合にはその建設費の利子を補助するというような形で、同じ国家経営ですから、財政的に一般会計からつぎ込むというような実例はございせんか。

○原山政府委員 戦前におきましては、新線建設に對する利子補助というものはございせんませんでした。

○竹谷委員 戦後はいかがですか。

○原山政府委員 戦後は昭和三十六年から特別の法律がございまして、国鉄の新線建設に對する利子補助をいたすことになっております。三十六年から四十年までの間におきまして大体総額三十一億圓程度の利子補助をやることになっております。

○竹谷委員 三十六年から四十年までが三十一億圓でございまして、四十一年度の予算はどうなつていますか。

○原山政府委員 御承知のとおり、新線建設につきましては、日本鉄道建設公団法というものができまして、従来国鉄がやっておりました新線建設はあけて鉄道建設公団でやるということになります。従来、新線建設に対する利子補給というものは国鉄に対する利子補給でございまして、国鉄が新線建設することによって非常に負担がかかる、そういうことをできるだけ軽減するというのが趣旨でございまして、鉄道建設公団法が通りますと、建設公団の設立に伴いまして、新線の利子補給をする必要がございせんので、国有鉄道に対する新線建設の利子補給は四十一年度からはなくなるということでございます。

○竹谷委員 いま日本鉄道建設公団のお話が出ましたが、これは国鉄の経営と非常に関係が深い問題であるから、この日本鉄道建設公団についてこれからちょっと伺いをしたいのであります。

日本鉄道建設公団法は、その第一条で「日本鉄道建設公団は、鉄道新線の建設を推進することにより、鉄道交通網の整備を図り、もつて経済基盤の強化と地域格差の是正に寄与することを目的とする」という趣旨で日本鉄道建設公団が三十九年の三月すなわち昭和三十八年度の末に設立を見まして、新線建設はあけてこの建設公団でやらせるといふことでやってきたわけでございますが、この日本鉄道建設公団に対しては行政管理局が査察をして、運輸省に対してはその結果を報告している。その報告によると、鉄道建設公団の任務を十分に遂行させるために、その資金は政府で大部分を負担すべきではないか、こういうことを言っておりますが、従来、その状況を見ると、この鉄道建設公団に対する政府出資ははなはだ貧弱で、従来二十五億しか出しておらぬ。来年度、つまり昭和四十一年度の予算では三十五億の出資を計上しておりますが、これを加えまして六十億でございます。四十一年度、新しい予算はきまりませんが、かりに新しい予算の三十五億を加えしても六十億。従来は二十五億しか出しておらぬ。ところが赤字に悩んでおる国鉄のほうからたかさん

の出資をして、従来まで百四十四億、昭和四十一年度の運賃値上げを大きくやらなければならぬという苦しい経理の中から、相変わらず七十五億新年度にも出資をしなければならぬ。こういうことになる、これは政府よりも国鉄が出資することになってどうも、営業開始すれば大部分は赤字線になるであろうところの新線建設の出資の大部分を国鉄に負担させるということは、非常に無理な問題です。それからまた、鉄道建設公団を設立した趣旨にも反すると思うのですが、政府はどうお考えですか。また行政管理局の報告に対して、どのような方針で今後進もうとするのか、運輸大臣に聞くべきかと思いますが、出席しておりませんので、部長からお答えを願いたいと思います。

○原山政府委員 公団を設立しました趣旨はおもに二点ありまして、第一点は従来の国鉄がやっておる場合においては、新線建設が進捗しないから、公団を特につくってそれに専念して投資規模を拡大させるということが第一点、第二点は、御指摘のとおり、国鉄に対する負担が非常に多うございまして、それを軽減するといふふうな点もあつたのでございまして、行政管理局の報告が出まして、政府出資の額を相当大幅にふやせといふようなことでございまして、われわれとしまして、来年度の予算要求でも、御指摘のとおり三十五億、従来の十億から三・五倍といふふうな幅に増加しておりますので、今後もういふふうな政府出資の増額といふふうな方向でやってまいりたいと考えておるようなわけでございまして、

○竹谷委員 昨日私が要求した日本鉄道建設公団が建設する鉄道新線等に関して資料をいただいたのであります。この資料によると、第一に、建設公団から国鉄に対し、有償貸し付け、または譲渡が見込まれている線、(2)として、建設公団から国鉄に対し、無償で貸し付けると見込まれる線と二つに分けて工事線を分類してきておる。丸森線以下十四線は有償で貸し付け、もしくは有償で譲渡をする。それから久慈線以下四十八線は無償で譲渡

するか、あるいは貸し付ける線、こういうので十四線と四十八線を分類しておりますが、有償の貸し付けのほうには企業として採算のとれる線、それから無償のほうにはもう赤字線であろうにもならぬ。だから無償で貸し付けてもしかたがない。こういう意味で、要するにこれは赤字線と黒字線の区別と解釈してよろしいか。鉄道監督局からの資料ですら……。

○原山政府委員 お手元の資料で(1)のほうは有償貸し付けまたは譲渡線でございます。(2)のほうは無償の問題でございますが、法律上地域開発その他非常に採算がとりにくい線につきましては、これは無償で貸し付けするということになっておりまして、(1)のほうは建設当初は大体赤字かもしれないけれども、将来黒字に転化し得る、相当経営成績がよろしいとされる線でございます。(2)のほうは、相当経営成績は赤字が続くであろうと想像されるものでございまして、ただ(1)と(2)が非常に数が多いのでございまして、(1)のほうは有償貸し付けまたは譲渡の線は、たとえば武蔵野線とか京葉線、根岸線等に相当大幅な金額が投入されるわけでありまして、線の数は違いますが、金額の面におきましては、(1)のほうと(2)のほうはほぼ均衡する程度の数字にならうかと思ひます。

○竹谷委員 そうしますと、(1)のほうはどうか経営ができる。(2)のほうはマイナス、こういうのが、この(2)のほうは無償で借りて営業を開始するのならば、まあ赤字なしにとんとんぐらいいいく、こういうお見込みなんですか。それでもない、おかつこれは赤字になる。全体としては四十八線、将来の見通しですらかなかなか簡単に割り切るわけにはいかぬと思ひますが、お見通しとしてはいかがでありますか。

○原山政府委員 (2)のほうは無償貸し付け線につきましては、将来相当長い間におきまして赤字が続くであろうと考えられる線でございます。○竹谷委員 (1)の有償貸し付けまたは譲渡のほうは、これは全部黒字になる見込みですか。黒字かあるいはとんとんになるか、少なくとも赤字を出せぬという――有償のはそれらの貸し付け料があるいは譲渡代金の金利、償却等を見込んで赤字を出さない見込みですか。

○原山政府委員 開業早々では黒字とは考えられませんが、開業して相当ある程度の期間がたちました場合においてはとんとんまたは黒字になるであろうと予想される線でございます。御指摘のとおり貸し付け、譲渡の計算基礎は償却、利子等を合わせまして貸し付け料を計算するということになっております。

○竹谷委員 二、三年前に私が見た資料ではこの工事線六十二線、調査線三線、それらの中で将来黒字を見込まれるのは二、三線しかなくて、六十五線のうち六十二線か三線までは赤字だといふ数字を見たことがある。その資料は遺憾ながら紛失をいたしました。そのときと比べると、赤字を出さないで済むであろうといふ線が十四線にもふえておる。この点国鉄のほうではこれら十四線は有償で貸し付けもしくは譲渡を受けても赤字を出さないでやれる自信が一体あるのかどうか、お尋ねしたい。

○遠藤説明員 いまお尋ねの、数年前の資料ですと、(1)に属するものが非常に少なかったというお話でございますが、確かにそうでございます。と申しますのは、私どもの新長期計画の遂行に伴いまして、現在営業していない線でもって建設公団のほうでぜひ私どもの現在の輸送力を増強するために建設していただかなければならぬ線の問題が持ち上がりまして、さような線がその後追加になっておるわけでございます。したがって見込みのある線区の数が前の数字よりふえております。

それから第二点、これに列挙してあります線が有償貸し付けを受けてもいいかどうかという問題でございます。これはいま運輸省から御説明がございましたように、先のことでございまして、わかりませんけれども、ここに列挙してござい

ます線は相当の輸送量を見込まれる。これは国鉄の今後の営業のやり方によるわけでありまして、

ある地点からある地点へ行くのに現在の鉄道を通つてもいいし、こちらの鉄道を通つてもいい、こういう場合があるわけでございます。その客貨を輸送上どう分配するかという問題がありますので、必ずしも結論をいま申し上げるわけにはいきませんけれども、営業のやり方によりましては相当の成績をあげることができるとは思ひ、かように思つております。

○竹谷委員 数年前とは事情は違つてきておりますけれども、何しろ十四線はどうかやつていけるが、四十八線も赤字が見込まれるような線でございます。将来国鉄がこれを引き受けてやるといふても非常に問題がある。こういう線は当然政府の出資なり政府の投資によつて行なうべきであつて、それにもかかわらず、国家よりも日本国有鉄道が大部分の出資金を負担しなければならぬという現状は、どうも理屈に合わない。この点行政管理局からも強い指摘が勧告によつてなされておる。これは将来も鉄道公団への出資を継続して、非常に赤字で苦しい国鉄が、大幅な運賃値上げまでして国民に迷惑をかけなければならぬのに、こういう出資金を出させるという事は非常に不当だと思ふ。政府はこれを将来是正する意思ありやいなや、お尋ねいたします。

○原山政府委員 出資金と借り入れ金または債券等の使用方でございますが、現在われわれのほうといたしましては、出資金については、いわゆる地域開発に寄与する線、この表の(四)の線でございますが、このほうに使用。それから借り入れ金または債券のほうは、この表の(一)の有償線に使用、こういうふうによつておりますので、無償貸し付け線につきまして出資金を使つて関係上、それほど利子負担に困るといふ点はないと思ひます。

それから国鉄の出資の問題でございますが、これは国鉄のほうにお聞き願ひたいと思ひますが、国鉄の要望線というものがございまして、たとえば(一)の武蔵野線、京葉線、根岸線、あるいは伊勢線、こういうところは、国鉄のほうは新長期計画

との関連において、長期計画の年次に合わせて建設してほしい、こういうような要望がございまして、国鉄のほうも鉄道公団との関係におきましては、全金を出さないというふうなことは相当問題もあるかと思ひますが、国鉄のほうと公団とが一体となつて、こういう新長期計画との関連路線は維持する必要があるのではなからうか、こういうふうにご考へております。

○竹谷委員 出資の問題はあとでまた運輸大臣に御質問をいたしますが、次に基本問題懇談会の意見書の内容等についてお尋ねをいたしたいと思ひます。

基本問題懇談会の意見書の中に資金調達の方法について具体的にいろいろと述べております。この第三次長期計画の三兆円の資金の捻出方法については、財政投融資を増加すると第一に強く述べておりますが、この意見書によつて昭和四十年年度並びに四十一年年度の予算案等においては、いかなる考慮が財政投融資の増加についてあらわれたか御答弁を願ひたい。

○原山政府委員 昭和四十一年年度の財政投融資の額でございますが、それにつきましては四十年年度と比較しまして二百億程度の増加をいたしております。

○竹谷委員 これは金利は幾らですか。金利が高ければやはり国家で利子補給をするというふうな方法はありますかどうか。

○原山政府委員 金利は六分五厘でございます。

○竹谷委員 次に、第二として、政府出資という財源捻出の方法を述べておる。これによると、この第二の政府出資の末尾に「今後の問題として出資またはこれに代る負担金等について検討することが必要である。」このように述べておるが、この点については、政府は、国鉄に対する出資あるいは負担金等についていかなる考慮を払つて新年度の予算を組まれたか。

○原山政府委員 政府出資は、従来から議論されておりますように、現在八十九億の政府出資がございまして、これを歴史的に見ますと、二十四年

の国鉄設立のときにおきまして、総資産から総負債を引きましていわゆる正味資産の額は四十九億である。それに、その後四十億の現金出資が追加されたといふこととございまして、最初の四十九億の正味資産、現物出資でございますが、これに追加するところの自己資本といふものが、再評価積み立て金といふものの中の、一兆一千二百億程度でございますが、その中に相当大幅に含まれておる。したがつて、資本構成の面におきまして相当いいかつこうになつておると言えるのじやなからうかと思つております。

○竹谷委員 私のお尋ねをするのは、今後の問題として出資またはこれにかわる負担金等について考慮せよ、こういうこととあるので、過去のことを聞いておるのじやございせん。これは昭和三十九年の十一月に出された意見書でございます。したがつて、昭和四十年年度並びに昭和四十一年年度の予算等においていかなる出資またはこれにかわる負担金が考慮されてゐるか。これはゼロなのかどうか。

○原山政府委員 政府出資の増額といふものは来年度予算にはございせん。ただ、負担金の問題につきましては、従来から、戦傷病者負担金といふものが、金額はある程度でございますが、昭和三十一年からございまして、来年度も七千四百万円程度の負担金の政府からの支出があるのでございせん。

○竹谷委員 次に、運賃収入の増加という項目がありますが、この意見書ではこれについていろいろ問題について述べておる。これは国鉄に何いたいのですが、運賃収入の増加といつても、必ずしも運賃を値上げするばかりでなくて、コストダウンをすることがまた収入増加の重要な方法であるわけですが、そういう収入を増加する、コストを低めるために、経費の節約あるいは合理化の施策を行なへ、こういうこととありますが、この収入増加そして経費削減のためにこれらの点についていかなる研究をし、また実際の施策を国鉄として行なつたか、それをお伺ひしたいと思ひます。

○石田説明員 これは私は当然に起こる問題と思つたのです。要するに、国鉄が運賃の値上げをするときには、国鉄はますます合理化に徹せよといふことが、これは過去の運賃値上げのときにもすぐに起こつた問題でございます。今回も必ずこういう御希望があると思ひますので、詳しく申し上げますが、国鉄の合理化といふものについては私は三つあると思ひます。

第一は、工事費といふものをむだなくきつめて効率的に使用、こういうことです。この点につきましては、国鉄自身としても最大の注意を払ひまして最も経済的に、最も効率的な輸送力増強をやる、こういうことにいたしておりますし、また、会計検査院から三百六十五日、五十人ばかりの検査員を国鉄に送りまして、非常に精密な監督をしておるのであります。私は、工事費の使い方については相当に能率的、効率的にやつておると思ひます。

それから、第二は経費の問題です。この経費の問題であります。たとえば四十年年度における経費は、五千四百四十億であります。もつともこの中には、金利であるとか、あるいは償却費であるとかといふような、これはもう合理化しようにできないものは別にありまして、この経費といふものは要するに、人件費とそれから動力費、修繕費、業務費、こういう四項目に分かれたものであります。それが四十年度におきましては五千四百四十億ある。そのうちで、人件費といふものは三千六百五十九億、約三千七、八百億、それから動力費、修繕費、業務費といふものが約千八百億、この実際の数字はこれより多く出ておりますが、私の申し上げた動力費、修繕費、業務費といふものの千七百八十一億といふのは、この数字が出ておる表の中に入つておる人件費を差し引いたものであります。要するに、大略して申し上げますと、人件費が三千七、八百億、それから動力費、修繕費、業務費が千八百億といふことにお考へいただければ大体において間違ひがないと思ひます。

そこで、一体この合理化をどうするか。一番大きな問題はやはり人件費なんです。これがつまり総収入の六千七、八百億に対して大きなパーセンテージを占めておる。それで、この三千七、八百億の人件費をどうするかという問題であります。

という人件費については、これは相当に国鉄当局者の苦心の作であるということにひとつ御了解を私は願いたいと思うのです。

その次の、動力費と修繕費と業務費の合計千八百億であります。動力費のごときは、たとえば蒸気機関車を電気機関車にかえる、ディーゼル機関車にかえる、電化する、ディーゼル化するということによって相当に節約しておるのであります。二、三年前までは、非常に業務量がふえただけで、この動力費といふものは多少ふえておりましたが、これはきわめてわずかなことである。それから、修繕費などというものは、これはできるだけ機械化をすること、あるいは工場の従業員の数に延長するといふこと、あるいは修繕の回帰キ口を延長するといふことによつて、これも相当に努力をしておる。業務費のほうはこれは業務の増強によつてふえておりますが、これに對して、われわれとしては、不測の注意を払ひまして、ふやさないようなことになっております。こういうことでありまして、つまりこの経費の合理化といふものに対しては、国鉄は相当にやっております。私は思います。

それから、竹谷さんに私が申し上げたいことは、そのほかに、それじゃ何か合理化の方法はないかという、大いにある。それは積極的の合理化である。積極的の合理化といふものは、国鉄といふものが企業性を発揮して、そうして投資効果をふやす、こういうことです。その点につきまして一番いい例は、いまの乗客の要求するところはスピードですね。そうしてまた、われわれからして限定された路線の使用効率をふやすという点からいへば、過密ダイヤもありまして、やはり速力の速い汽車を走らせる、こういうことなのです。社会党のほうでは、国鉄はもう営業に力を入れ過ぎておる、こういうことを言っております。労働組合あたりでも、国鉄は営業にきまりきりとしておる、こういうことを言いますが、それだけ国鉄の企業性が発揮をできたということですね。私から

見れば、まだまだこんなことでは足りない。一面ではその点がありますが、しかし、ただその一面だけ見るのをやめて、全体をひとつ判断をしても、われわれは困る。まだまだ国鉄としては企業性を発揮しなければならぬ、営業性を発揮しなければならぬ、こういうことなのです。その点につきましては、私は監督委員長のときからして、国鉄人よ、君たちはもうしろに日の丸の旗が立っているといふふうに考へてはいかぬ、やはり民間の企業の経営と同じように、企業心を発揮してくれ、こういうようなことでありまして、投資効果を十分ふやす。それがゆえに、どこにそういう結果が端的に出てきたかといふと、例の急行列車の増発だ。通勤通学などというものは非常に人数は多いですが、これによる収入といふものは四百五十億くらいです。ところが、あの通勤列車をふやすことによる国鉄運賃以外の料金収入といふものは、三十九年度においては六百億。これはそこにおられる久保さんなんかはもう急行列車を走らせるということに対しては、少く御反対のようですが、しかし一般の乗客といふものが急行列車をいかに愛しているか。われわれは、やはり乗客の嗜好にミットするといふことが国鉄のサービスと云ふ。その点からいいますと、定期以外の収入といふものはこの四、五年の間でわずか三割か四割しかふえてないのですが、急行列車による乗客の数といふものは五倍くらいふえておる。こういうことで、一般世間の空気にミットするといふことが国鉄のサービスです。同時に、これによつて収入がふえる。合理化の一端をなすといふことで、積極的の合理化に対しては大いにやらなければならぬ。社会党の諸君はだいたいこれに対しては批判的ですが、私は、これはどうも考え直してもらわなければならぬといふように考へております。まず国鉄の合理化といふものにつきましては、経費の節減と積極的の合理化と工事費のカット、大体この三項目において最善の努力をわれわれはいたしております。こういうことを申し上げましてお答えをいたします。

○竹谷委員 石田総裁が国鉄経営のために経費の節約や合理化のために持っておられる企業的手腕によつて大いに努力せられる点は、私も高く評価を申し上げたいと思つております。ことに労務管理につきましては、多少の意見もございしますが、国鉄は一時は六十万人をこえるような人員を擁しておりましたが、漸減しまして、大体いま四十六万人くらいを維持して維持しておる。しかるに業務量は飛躍的に増大をしておる。それとまた仕事の内容も非常に変わつておる。これに對処をして配置転換その他非常に御苦心のほどもわかりまふ。この後における国鉄従業員の、安全確実なる人並びに物の輸送のために日夜を分かたず全精魂をふち込んで一生懸命国民のためにやっておるその熱意と御苦労に對しましては、石田総裁に対する以上の敬意を、四十六万の全鉄道従業員に払ふのでございします。職務に精勵する従業員のために、そしてその幸福なる生活、家計の豊かさを増していくために、当然にベースアップはやつていかなくてはならぬ。そのために要する経費を支払ふことにわれわれ国民はだれも異議がないところでございしますが、その他の経費の節約や合理化の問題、あるいは、国鉄基本問題懇談会の意見にもありますが、乗客の少ない路線をどういふふうに合理化するかという問題や、あるいは国鉄自動車の問題や、いろいろ経費を節約したり合理化したりする面が多々あるかと思ひます。これについては今後とも御努力をお願いしたいと思います。

さてそこで、同じ国鉄の職員ではあります、職務の性質が違ふ公安官といふものがある。これは一体いま何人くらいおつて、それに要する経費はどのくらいかかるものであるか。資料がありましてらお答えを願ひたい。

○今村説明員 公安関係の職員の数は現在約三千四百名でありまして、経費は三十九年度約二十七億でございます。

○竹谷委員 三千四百名の公安官、これに要する経費が二十七億といふことでございしますが、一体公安官の職場は、国鉄の駅なり車内なり民衆の自

由に往来、交通をする場所でございます。天下の公道と同じようなものだと思います。こういふところにおける治安の維持あるいはいろいろな事件の処理は、当然国家の警察がやらなければならぬと思ふのです。そうしてまた、警察官と同じような職責を持つておると思ふ。こうした経費は当然、国が国の仕事として、国の責任においてやらなければならぬ。したがって、公安官がかわつてこれをする以上、この全経費は国費で持つべきものだ、こう思いますが、いかがですか、国鉄総裁として。

○石田説明員 これは私は、警察でやるべきものであるかどうかという法律上の見解はわかりませんが、事実問題として、警察官を使つてやるということは私はむしろ問題だと思ふのです。とにかく二十億の経費を年々公安官に使うというところは、国鉄にとっては相当大きな問題であります。が、しかし御承知のように国鉄の列車における治安、ことに夜汽車における治安というものは、公安官を相当に配置しておるにかかわらず、年々減らぬ。もしも公安官を配置するとか、あるいは強化してあの治安を保つにあらずんば、国鉄における旅行というものは決して安全な旅行ということにはならぬ。これは私は国鉄としては万難を排して、経費は少し上げなければいけません。やはり国鉄の列車に乗れば安全に旅行ができるという状態に置くということが国鉄としての責任であり、私は義務だと思ふ。これを警察官に預けるということは、なかなかこれは事実むずかしいです。

さらに二十億の経費というものは、これは相当の経費であります。竹谷さんに申しますが、公安官というものは不正乗車の取り締まりにも相当の援助をなしている。不正乗車の取り締まりの問題であります。これはどうもほつておくといふと年々歳々ふえこそすれ減らぬ。どうも最近の若い諸君なんというものは、一ぺん何か変な不正乗車をやりますと、どうも少しスリルを感じるのだ。そうして伝染病のようにそれがだんだん伝わつて、ますますふえていく。これは悪の追放と

いう点から見ても、これが蔓延しないように、芽であるうちに早くつみ取つてしまおう。この悪の追放というものは大いにやらなければいかぬ。いんや国鉄の不正乗車の取り締まり、この中には不正というものはないものもあるが、まあ大体において不正が多いのです。その取り締まりによつて国鉄の収入というものは、三十九年度においては六十億をこえているのです。だから、その六十億をあげるについては公安官の努力というものが相当に寄与するところがあるのであります。この二十億というものは、治安を保つばかりに収入の面においても相当に寄与してゐる。こういうことで公安官というものは私はあるいはもう少しふやすことがほんとうではないかと思ふのであります。これは経費の關係で、これで今日守つてゐるのですが、そういうことで公安官の存在というものはいかに重要であるかという点はひとつ御了承願ひたいと思ひます。

○竹谷委員 私は、公安官をやめて警察官が乗車をして取り締まりをやれということ主張するものではありません。ただ公安官の職務は警察に属するものであるから、その費用は国家が持つた方がいいのではないかと、こう思ふのです。ところがいまお話を聞くと、公安官は不正乗車を取り締まる、こうおっしゃつておられます。これは私は国鉄の職務規程をよく知りませんが、車掌の職務じゃないのでしょか。公安官は、ある場合にそういうものが、ただ乗りというのはどういう罪になりますか。国鉄の運送法違反であります。と同時に、刑法的に見ても無形の窃盗もしくは詐欺になると思ふ。そうなれば、これは犯罪者として警察権の発動ということになるかもしれないが、公安官は、これはやはりそういうのが本務じゃない。これは車掌の仕事じゃないかと思ふので、したがうして、こうした費用は国家が出せばいい。すなわち国家にかゝつて国鉄が警察権を執行する、その費用は国家が全額負担をする、こういうのが本筋じゃないか、こう思ふのですが、政府はいかがお考えですか。

○原山政府委員 犯罪捜査の關係は、警察庁または法務省の關係でございますので、そういう点について今後そういう關係課長と連絡をとつて、検討してみたいと考えております。

○竹谷委員 さて次に、私は国鉄の経理面のほうをお尋ねしたい、こう思ふのです。いま国鉄には、約一兆円の借金がある、こういうことでございますが、この借金がどうしてできたか。議論すると長くなりますが、概論的に言へば、日本国有鉄道は独立採算制であるといつたてまえから、政府はろくな財政的出資もしくは負担をしてくれない。しかるに国家の要請に基づいて、企業としては採算のとなれ多くの運送營業に従事しなければならぬ、こういうことから起きてきたんじゃないか。したがって、現在の一兆円の借金などというものは、これはそうした、いわば公共負担の集積ではないか、こう思ひますが、国鉄の経理運営に当たつておる国鉄当局としてはいかがお考えであるか。その一兆円の債務をどうしてきたか。

○石田説明員 国鉄の四十年程度までにおける借金というものは一兆円をこしてゐる。それがために支払う利子及び元金の不足額は千百億をこえておる、こういうことであります。これは要するに国鉄が公共企業体である、公共性を帯びておるものであります。それらの点においては収支を度外視して公共性を發揮しなければならぬ、こういうことのできたのであります。しかし現在の状態では公共企業等で公共負担、つまり政府の政策を国鉄の犠牲においてやつておるものだけで、四十年程度においては九百億に達してゐる。これは国鉄が公共企業体のゆゑに公共性を發揮するのはいが、しかしそれと国鉄がそれだけのことをして、しかも余裕があるならいいのですが、少なくとも独立採算制というものに縛られてゐる以上は、これは少し行き過ぎだ。ここにおいて、つまり今度の運賃の値上げ、是正なりについても、運賃を上げるだけでなしに、通勤の、つまり公共負担の一部を是正していただきたい。公共負担の金額と

いうものは、三十二年から三十九年までで約五千三百億国鉄で負担してゐる。四十年程度においては九百億を負担してゐる。もしもこのままで運賃の値上げをしないでいくということになると、四十年一度に千億をこえるのではないかと、こういうことであります。ここにおいて私どもは、第三次計画を改めましたが、政府としてひとつ出資してくれたらどうか、こういうようなことを申し上げた次第でありまして、どうせ今後とも公共負担の是正というのに対しては、漸を追うて是正していかなければならぬ。そうして、やはり自己資金の蓄積をはかつて、借金をもつてはどうかという輸送力の増強のできない、通勤通学の問題であるとか、あるいは輸送の安全の問題であるとかいう方面に、十分力を入れていかなければならぬ、こういうことを考えております。

○竹谷委員 この黄表紙の第三次長期計画の十九ページに、昭和三十三年から三十九年度に至る八か年間の年度別公共負担調べといふものがある。その合計は、いま總裁のおつしやいましたように五千二百六十一億円になる。いま国鉄總裁の答弁によれば、四十年程度は九百億、四十一年度は千億というところであります。この二千億増額されて七千二百六十一億円という金が昭和三十三年から四十一年度までにできる、そういう公共負担を国鉄がした。こういうことになるのであるが、このような数字は、政府のほうではこれだけの年度別の公共負担を国鉄がやつておるということをお認めになりますか。この国鉄の印刷物に書いてある、この八か年の公共負担、なおまた四十年九百億、四十一年度千億、こういう公共負担になる、こういうことを政府はお認めになりますか。

○原山政府委員 この表にあがつております通勤通学定期なり学生割引、新聞の特別扱い、特別等級、こういうものが存在いたしますことは事実でございます。そういう制度が存在いたします理由といたしましては、やはり日本国有鉄道法第一条の国鉄の目的が、公共の福祉を増進するという

ところにごさいます。その目的を遂行するためにはある程度の公共負担的なものはやむを得ない、しかし過度のそういうものについては是正する必要があります。かように考へておる次第でございまして、こういうものが国鉄の経営にある程度圧迫を加えていることは政府としても認めている次第でございまして、この表の数字がこのとおりであることも認めます。

〔委員長退席、山田(彌)委員長代理着席〕

○竹谷委員 ただいま政府当局の御答弁によりますと、昭和三十一年度から昭和四十一年度に至る十カ年間に、七千二百六十一億円にのぼる公益のための犠牲的な負担を国鉄がしておるといふことをお認めになりました。ところで、昭和三十一年度以前にもこのような負担をずつとしてきたことと数字があらわれています。だとすると、現在あります約一兆円の国鉄負債というものは、こうした公共負担の累積であるといふことになる。国鉄は企業として成り立たないものを政府から強要されてやるのであるから、その部分を政府は補給するなり負担するなり、そういう義務があるのではないかと考へるのですが、それを政府が出すか出さないかは別といたしまして、運輸省当局としては、そういう責任が政府にある、このようにお考えだと思ひが、いかがでございませうか。

○原山政府委員 鉄道運賃制度につきましては、個人原価主義は従来からとっておりませんで、総括原価主義をとっておりますので、こういうふうな通算制なり通算制引等を含めて、全体として収支適合するといふ考へ方でございまして、それがいわゆる独立採算制じゃないかと思ひます。したがういまして、この制引が即赤字につながるというわけではないのでありまして、こういうものを含めて全体として収支を適合せしめるという考へでございまして。

○竹谷委員 次に、減価償却の資料をお願いいたしましたところ、きょうそれをちょうだいいたしました。その資料によりますと、昭和三十八年度における

減価償却費は六百七十六億である。三十九年度に制度改正した結果九百八十八億、四十年度は千九百九十九億、四十一年度は千九百九十八億、こういうことで、四十一年度以降は百億ぐらいつつ増加するといふものの答弁がありました。四十年度における千九百九十九億、四十一年度における千九百九十八億といふようなことになりまして、三十八年度の償却に比べまして三百億ないし五百億だけ——これは、三十九年度から四十一年度までの間に、三十九年度は三百三十二億、四十一年度は五百二十二億だけ減価償却の費用を計上しなければならなかった。これだけ国鉄の収支は赤字を増す、こういう結果になるわけでございます。その償却制度の改正については、具体的に各物件について、いままでの耐用年数を変更した、これは法人税法の方向にのつたのであるという御説明でござい

ましたが、法人税法につきましては、これは法人の財政経理の内容をよくするために、すなわちこれを課税対象からはずすといふようなことではない、むしろ有利になる点があるといふので、そういうふうには、私法人ならばこうした減価償却の方法をとることは妥当と考へますけれども、国鉄の場合はそのような税の問題は考へる必要はない。これでやつていけるのなら、何もいま運賃値上げを前にして特にこの支出を多くするような経理をやる必要はないのじゃないか。何十年にわたつて従来の減価償却制度でやつてきたものを、いよいよ国鉄の運賃を値上げしなければならぬという、一そう経理が窮乏しているときに、なぜこのような制度改正をやらなければならぬのか、非常に疑問に思

ふ。このように支出が多いから値上げのために、償却制度を、ことさらにこの三十九年度、四十年度に改正したやうなうらみがある。国民に運賃値上げをしいるための一つの方便にこれを使つたやうなうらみにしるもあらずと考へられる。当分のこの従来の減価償却制度を維持してよろしいのじゃないか、たいした支障がないのじゃないかと思ひますが、いかがでございませうか。

○石田説明員 この運賃値上げと同時に、直前に減価償却が多くなつたといふことは、いかにも運賃値上げをせざるがために減価償却をふやしたやうな状態になります。実は、国鉄の従来の減価償却といふものがきつめて不合理であるといふことは、これは何も最近に起こつた問題ではない、私が監査委員長の時代からやかましく言つてきた問題でありまして、ついにせつちん詰めのところにきた。たまたま運賃の値上げといふものにぶつ

かつた。たまたま運賃の値上げといふものにぶつ

つた。たまたま運賃の値上げといふものにぶつ

つた。たまたま運賃の値上げといふものにぶつ

○遠藤説明員 遠距離運賃減制の問題は、旅客、貨物別に考へなければならぬものだと思います。貨物輸送につきましては、国鉄は従来とも遠距離運賃減制をとつております。今回の運賃改正におきましては、一律にアップするだけでございまして、特別な修正を加えておりません。この貨物が遠距離運賃減制をとつておりますことは、貨物の運送コストに關係があるわけでありまして、貨物の運送コストは発着のコストと途中の輸送のコストに分かれるわけでありまして、輸送の距離が短くても長くても発着のコストは同じであります。したがういして平均の一キロ当たりの運賃といふものは、長くなれば長くなるほど安いわけでありまして、これはいろいろな原価を計算いたしまして、現行の貨物の遠距離運賃減制はたいして矛盾がないとわれわれ考へております。今回は現在の制度をそのまま維持いたします。

それから旅客につきましては、もろかりに原価的に遠距離運賃の数字が出てくれば別でござい

ますけれども、旅客は発着のコストが非常に少ないのであります。大部分が輸送のコストであります。したがういして、原価から見ますと、遠距離運賃減をする必要がないわけでありまして、しかしながら、長年日本におきましては、政策的に、ただいま御説明のやうな遠隔地の便宜という意味におきまし

て、海、九州の人々、東京や大阪に出てくる用事が非常に多いのです。そのために、さらにだに経済

いい国鉄を運営しようというので努力していることに対しては、私は敬意を表しておいたものであるが、この冒険的な東海道新幹線という問題と真剣に取り組んで、非難にも対抗しながら十分勉強してついにこの仕事を実現したということに対して、私は満腔の敬意を表する。こうなつてくると、一体今後鉄道企業というものはどのような新しい開拓すべき分野があるかということについて非常に明瞭な見通しがあるのじゃないか。こういう観点に立つて、今後日本国有鉄道をどういふふうに運営していくか。政府としても、また国鉄としても、一昨年の十一月に出された国鉄基本問題懇談会の第三次七カ年計画というように、線で当分はいくのでしようけれども、もっと長期的な交通政策の面からどういふふうにしていったらいいとお考えであるか。これは運輸大臣並びに国鉄総裁に聞かなければならぬ。運輸大臣にあつて聞きますが、国鉄総裁はいかがお考えですか。

○石田説明員 国鉄は新幹線というもので相当に面目は高つたものでありますが、しかし、今後一体どういふふうにしていくかということについては、これは決して研究を怠つておるわけではありませんが、それよりも現在われわれが解決しなければならぬというものは、そういう積極的な面より、通都大府の交通地獄をどうするかという問題、さらに幹線の過密ダイヤをどうするかという問題、その間に処して輸送の安全をどうするかという問題、新幹線におきましては、なかなか小さい事故といふものが多いのでありまして、これをますます少なくするようにして、お客さんにもほんとうに安心してお乗り願えるようにしたい。こういうことに実は頭を集中しておるのであります。今後の十カ年、あるいはそれ以後の国鉄をどうするかということに対しては、実はまだ余裕がない。現在直面しておる、つまり火の粉といふものを払うにはどうしたらいいか、こういうことがわれわれの問題でありますので、ひとつその問題の解決のめどがつかましたら、さらにまた新しいものを考える、こういうことにいたしたいと思ひます。

○竹谷委員 国鉄の総裁としては、当面国鉄運営上のいろいろな目の前の問題を解決しなければならぬ、これは当然だろうと思ひます。むしろこの問題は国の交通政策一般の重要な陸上交通部門として、国策として考えなければならぬ点であるが、一体この長期七カ年計画のほかに、もっと長期の展望に立つた国鉄の基本政策がありましたらば御披露願ひたい。これは政府のほうです。

○原山政府委員 交通全般の政策につきましては、昨日もお話がありましたように、交通基本問題調査会というものがございまして、その答申もすでに出ておりますが、海運とトラックとの関係、あるいは鉄道と自動車との関係、あるいは大都市交通の解決の問題、あるいは交通安全の問題、こういうふうな大きな問題があるわけでございます。それから、それぞれの面につきまして、各輸送機関の特徴をそれぞれ生かして、しかもその輸送分野をそれぞれ守りつつ、公正な競争が行なわれていくような方向に持っていくべきかと考えておる次第であります。

○竹谷委員 結局、いま国鉄部長のお話では、私の質問するような、長期の展望に立つた運輸政策はまだ確立しておらぬようでありまして、それは当面の問題として、この七カ年計画の中には山陽新幹線、岡山までの分を考慮しているようでございますが、その先、あるいは東北新幹線というふうなものについては、国鉄としては研究調査をしているのかどうか、これをどうしようというお考えがあるのか、あるいは政府のほうはどうか、お尋ねしたい。すなわち山陽新幹線のその先の山口なり、あるいは鹿児島へ行く線及び東北、そして北海道へ行く線、北海道については青函鉄道トンネル、これは調査線に入つてゐると思ひますが、調査をなさつておると思ふ。そういう方面に新幹線をどういふふうに延ばしていくか。そして何といつても東京・札幌間一昼夜もかかるようじゃ全く日本国土全体の開発、また日本のどこに住んでおつても所得が高く、文化に恵まれた国民の生活を保障するようにはできない。そういう面からもこれは非常に重要な問題であると思ひますが、そういう九州なり東北なり北海道に對して、新幹線をどうするといふ一応の構想を持つておられるかどうか、お尋ねしたい。

○遠藤説明員 山陽新幹線は、今回の第三次長期計画では新大阪・岡山間を仕上げることになつております。そのほか、関門トンネルが輸送の隘路となりつゞございまして、これは四十六年までに完成はいたしませんけれども、新関門トンネルの着工をしたい、かように思つております。

それから東北新幹線の問題は、これはまだ全く話だけでございまして、調査にも何もまだ着手しておりませんが、しかし、国鉄の技術者といつたしますればいろいろ夢があるわけございまして、個人的には相当いろいろ研究もいたしております。しかしながら、この席でもつてこれのプランがあるといふような段階にまで至つておるものはまだ何もないわけでありまして、おそらくすべて昭和五十年以降の問題になるかと思つております。

○竹谷委員 近く着工するであろう関門新トンネル及び現在調査中の青函トンネル、これは従来の狭軌の汽車を通すトンネルをつくる予定なのか。その目的で着工し、もしくは調査しておるのかどうか。それとも関門トンネル及び調査中の青函トンネル、これは広軌のスピードのある新幹線も通せるようなトンネルとして着工しもしくは調査中であるかどうか、それを尋ねたい。

「山田(彌)委員長代理退席、委員長着席」

○原山政府委員 青函トンネルの調査は鉄道建設公団が現在やつておられて、北海道のほう及び本州のほうから調査の掘さくをやつておりますが、現在の調査をおおむね昭和四十年末までやりまして、それから資料を整えてから具体的な内容になつていくわけございまして、それを新幹線のレールにするのかどうか、そういう点につきましてはまだ決定いたしておりません。

○遠藤説明員 新関門トンネルは広軌が通れるようにいたします。

○竹谷委員 国鉄はニューヨークに事務所を持つておると聞いておる。したがつて、アメリカにおける交通事情等を御調査になつており、昨年の九月三十日と記憶しますが、アメリカ合衆国の議會を通じて、高速陸上交通研究開発法ができておる。しかもその法律の中には、向こうの予算でいへば昭和四十年から四十二年になるが、すなわち昨年の七月から始まる年度において、三カ年間に九千万ドルの研究開発費を支出して、そして研究開発の権限を商務長官——向こうは運輸大臣がないようでありまして、商務長官に委任をした、こういう法律ができておるはずだ。これはポストンを出発してニューヨーク経由ワシントンまでの六百五十キロの、すなわちアメリカにおける北東回廊地帯の人口稠密な、交通がほとんど麻痺状態にあるこの地帯を六百五十キロ、三時間くらいで走れる高速陸上交通機関をつくらうという問題の研究開発法であるようでありまして、これについて国鉄は相当の調査をしているはずであり、この研究開発を委託されたマサチューセツツ・インスティテュート・テクノロジーという所ですが、マサチューセツツ工科大学の人たちが東海道新幹線を去年あたり視察に来たようであります。これは陸上にパイプを設けてその中を走らせるか、それともトンネルにするか、まだ未決定であるが、トンネルにする方向の意見が強まつておる、こういうことでございます。アメリカのように地域広大なところでも、地下を使って高速の汽車を走らせなければならぬ。汽車というよりも車両を走らせなければならぬというものは、時代の進展に伴つて当然であらうかと思ふのです。日本のように、世界じゅうどこにも例のないような細長い国、しかも狭い、そして人口が膨大である、こういう国では、遠距離の、現在では不便で役に立たない地帯を役に立たせる、そうするためには大量の高速交通機関が必要であつて、幾ら速くても飛行機じゃ役に立たない。こういう観点から、国

鉄はすばらしい高速度の交通機関、それも地下を開発してトンネルで結ぶ必要があるのではない、こう私は考えます。いま東京から青森まで地下を直線で貫く六百キロそこそこであらうと思う。したがって、時速六百キロの交通機関ができれば、一時間で青森から東京へ来られる。そうすると、青森県という僻地の——東京の半分が三分の一しか県民の所得がないと思います。そういう地帯が一時間で東京から行けるといふことになれば、青森県が埼玉県か千葉県に転居してきたことになる。それによつて狭い国土が、いまの何増倍にも使える、こういうことになるのじゃないかと思ふ。その一部の夢を果したものととして、私は東海道新幹線に最大の敬意を表する者であるが、しかし、いまのスピードでは間に合わない。ぜひ五、六百キロのスピードで、青森は一時間、大阪も二、三時間で行けるといふことになれば、日本はまんまるい領土を持つていくことになる。日本は日本の領土というものは実質的に五倍にも十倍にもふえるということになる。政府は、二十一世紀のビジョンという、何か論文が作文かを懸賞募集しているが、これはたいへんいいことだと私は思ふ。学者等の言うところによれば、二十一世紀になれば月世界には大都会ができるであらう、何千人、何万人という人が地球から往來をする、そういうふうな宇宙開発は進む。いまわれわれ日本人は、ことに台風というものに苦しめられておりますが、これなどは臭化銀粒によつて目つぶしを食わして台風を消滅させる、あるいは太平洋に右旋回をさせる。長雨は雲を吹き飛ばして、あたたかい太陽の光線とさんさんたる光を地球に与えて大豊作。また電子頭脳が開発されて、現在人類が考えているような、あるいは働いているような仕事は全部やれることにならう、こういうのであります。こういふときに日本はおそらく一億五千万から二億の人口をかかえることになるであらうと思ふ。それに対して、月に五十万なり百万なりの収入を保証するやうな、高い生活が

できるやうな日本をつくることも考えておかなければならぬ。そういうときに、遺憾ながらわれわれの国土は非常に狭くて、天然資源も貧弱、しかもそれが非常に細長く使にくい、土地がない、こういうのであります。こうなるとどうして地下開発をや、そして高速度交通機関でこれを連絡するといふことが、日本の国土を広く、利用価値を高め、そして現在の住宅難の解消というやうな問題、交通緩和あるいは公害の防止という、国民の生活の上においても大きなプラスがあるのではない、こう思ふ。ところが、こうした長期展望に立つた交通運輸政策を抜本的に政府は考える必要があるのではない、こう思ふのです。これは大臣、遺憾ながら私の話を途中からしか聞かないのだが、そういう観点から、長期的な根本政策を立てる必要があるのではない、こう考えますが、ひとつ他の政府委員から、私がいま申ししたことを聞いて御答弁をお願いしたい。

○大臣 御答弁の用意をなさる前に、国鉄ニューヨーク駐在事務所へ調べた、アメリカ合衆国の陸上高速度交通機関研究開発法の概要をひとつ御説明願ひたいと思ひます。

○林説明員 ただいまの先生お話し、ボストンとワシントン間の高速陸上交通機関を開発する目的をもつて、ただいまお話がございましたように、昨年の九月に陸上高速度交通機関研究開発法という法律が制定をされております。この法律の骨子は、一九六五年から六七年までの三年間に九千万ドル、日本円に直しまして約三百二十億圓くらいの研究費をもちまして、次に申し上げるようなことをやりたいという法律でございます。一つは新しい型の鉄道車両、エア・クッションの上を走る地下鉄のやうな、革命的な輸送方法を実験いたします。研究開発計画、私どもの聞き得たところでは、最大時速四百マイル、キロに直しまして六百四十キロくらい、最大の時速を目標にしておるやうでございます。それから二番目に、現存の旅客鉄道を実験的に改良して、社会の反応をテストする公開実験計画、これは現在ございますペンシルバニア及

びニューヘブンの鉄道を利用して、大体百マイルないし百五十マイルといふことから、キロに直しますと百六十キロないし二百四十キロ、いまの国鉄の新幹線程度と思ひますが、それに現在の旅客鉄道を改良するにはどうしたらいいかという実験研究。それから三番目に、現在政府機関が収集をしております交通関係に関する統計、データを総合する運輸統計制度を研究する。この三つの研究をいたすことにいたしておまして、北東回廊地区の人口の増加により生ずる輸送需要に対処することを目標とし、三年計画の三面作戦を開始することになっておるといふふうに、米国の有力新聞は伝えております。私のほうでニューヨーク事務所から得ました情報は以上のとおりであります。

○中村(實) 國務大臣 私は竹谷委員のお話を直接聞いておりませんので、あるいはお答えが的をはずれるかもしれませんが、現在の時点における日本の交通の事態といふものは、すべての機関、陸も空も海も、あるいは地下鉄、自動車、国鉄、私鉄等を含めて、総合的に一貫した計画の上に進めていかねばならぬのじゃないかというお考えであると思ひますが、私も全くそういう時期にきておる、かように考えておるものでございまして、やはり陸上輸送、それから空、海上と、一貫した交通政策と、同時にまた都市計画等とも関連を持たせまして、国民の要求する輸送需要といふものに対して十分の処置ができるやうに対策をすべきである、かように考えております。

○竹谷委員 私の話を十分聞いてないので、的はずれではございますが、そういう将来の交通基本政策を立てるにあつて、私、ぜひ運輸大臣に御考慮をお願いしたいことは、過密都市の交通難解消は、これはもう地下鉄によるほかはないということとは、世界じゅうの学者や経験家の一致した意見でございます。そこで、日本は土地が狭いとは申しますけれども、このごろは、山に木を植えたつて、山林といふものは経済的に引き合はれない。きこりあるいは炭焼きが、まきや炭でなしにプロパ

ンガスで御飯をたく時代なんです。だから、山林原野というよりなものは、高い生産性はとうてい生まない。ところが東京の銀座では、土地が一坪一千万もする。山の中ではほとんど坪百円もしない。そういう山林原野が日本の九〇％近くを占めておる。これを住宅に利用すれば、労働者の家庭といへども、百坪、二百坪の広さの宅地に五十坪くらいの住宅がつくれるわけでありまして、尾瀬ヶ原の景色のいいところに住宅をつくつて、いまの時速五百キロ、六百キロという交通機関によつて東京へ通えば、十五分が二十分で通勤ができる。この間経済企画庁の何か付属研究機関の調査によると、東京へ通勤する通勤者の七割は、通勤をして毎日非常に疲勞を覚える。頭脳も労働力もともに優秀な、日本民族の非常に優秀な人が東京に一千万人も集まつておられますが、これらの人々の七割が通勤のために非常に疲勞を覚える。うちへ帰れば狭いところに家族が重なり合つて休まなければならぬ。こういうことでは日本人の頭脳も労働力も開発をされない。われわれ二十一世紀を迎えるにあつて、高い所得を獲得するには、欧米人に比べても、それよりも知能指数が二〇％高いといわれる日本人の頭脳を開発する以外に、われわれは豊かな生活をする道はない。その頭脳開発は住宅にある。いまのような豚小屋に重なり合つて住んでいくやうでは、とうていいい考えが浮かびません。労働者といへども豚小屋にかゝるにりっぱな宮殿のやうな大きな邸宅に住めば、一億何千万という日本民族の頭脳からあらゆる知恵の光が出てくる。日本はいま何百億というライセンス、特許料を払つて、外国から発明発見を買つてきて、それを使つていろいろな製品をつくつて外国へ売つてもらっている。それを今度は逆に、日本人の知恵の結晶である、頭脳の産物である発明発見を使つて優秀な製品をつくつて売る。それをまた外国へ、発明発見を高く売り飛ばす。その頭脳を開発し、その頭脳の力によつて日本人は今後高い生活を営む以外に、この狭い細長い、資源の乏しい日本では生きる道はないと考える。そうだとすれば、

この住宅問題の解決、過密都市の解消、そして全国土を有効に使う。私がこういうことを申し上げると、山の中では雪が降って不便でどうにもならぬ、こうおっしゃるかもしれないが、その時代になれば、天候は人間の力によって自由に改変できますから、あたたい、空気のいい、太陽のささんさんと降るような、スイスの別荘のような住宅から東京へ二、三十分で通勤できるということになれば、あらゆる労働者の頭から、世界の人類がつくり得ないような発明発見を生み出すことができる、こう考えるのです。

聞くところによると、三菱重工業や石川島播磨の造船所あたりでは、直径二十メートルくらいのボーリングマシンがたやすくできる。そうだとすれば、地下五十メートル、百メートル下の深いところを掘れば、土地買収費も移転費も要らない。そこを使えばいい。東海道新幹線の三倍からの輻員の自動車やトラックをそのままフェリボート式に乗せるような、そういう交通機関を走らせればいい。アメリカではジェットもしくはターボプロップ式の動力を用いるというようなことを聞いておられますが、日本の国立にある国鉄技術研究所では、リアモーターという、電力を使って、しかも架線もパンダグラフも要らない、電気がはね合力を利用して、三百キロないし五百キロのスピードを出せると言っている。そういう研究を日本の国鉄技術研究所ですでに実験をやっている。そういうことを利用すれば、ジェット噴射のごときことはせずに電車が通せる。なおまた、水が至るところ不足であります、その大きいトンネルの下のはうは水を流して、東京の水不足なんてすぐ解消できる。あらゆる地下埋設物はその中を通すという多目的の大トンネルをつくるのが、日本の開発の道だろと思う。少し駄弁みたいになりますが、そうして掘った排土をもつて人工島をつくって、そこへ東京国際空港をつくればいい。茨城県であろりと千葉県であろりと、あのマツハ三というような飛行機を飛ばしたら、衝撃波によってガラスなんかは破れちゃってたいへんなことだらうと思う、この間全日空機が落ちたのも。ああいう大きな騒ぎをしておるのだ。あれが陸上に落ちたらたいへんなことになった。だから、人工島なら落ちたてが死ぬくらいで、魚がうるさがるくらいの話で、国土の狭い日本では、そのような地下トンネルを掘り、その排土をもつて人工島をつくらねばならぬと思う。その先鞭はひとつ国鉄がつけるべきだ。国鉄の五、六百キロのスピード幹線を敷くとともに、そこへ多目的の利用に供す、水あるいは地下埋設物、できれば高圧の電力線も今後の開発によつてはそこの中を通せる。そうすれば、電力会社がいき高い金を出してポールをつくらねばならぬ、これはいろいろの災害にぶつかつておる、こういう心配もなく、ひとつとつこうという大構想で、政府はせつかく二十一世紀のビジョンの懸賞論文も取つておるくらいだが、そんな懸賞論文を取つただけではだめだ。政府としてののりつぱな日本民族百年の大計を打ち立てるべきではないか。そのヒントを東海道新幹線が与えた。そういう意味で、私は、国鉄の功労を賞揚するとともに、ひとつ運輸省並びに国鉄は指導者になつて、そういう日本民族の頭脳開発に資するような方向に御研究をぜひ願いたいと思うが、運輸大臣、どうお考えですか。また国鉄総裁、どうお考えですか。

○中村(憲)国務大臣 私、現在持つております日本人の頭脳を動員し、さらに日本にある資源のすべてを動員しまして、そうして悩みの多い生活を一日も早く解消して、楽天地をつくりたいという気持ちには全く同感でございますので、できるだけその方向で努力をしてまいりたいと思ひます。

○石田説明員 ただいまの御理想は、私はごりつぱなものだと思ひますが、われわれはいま火の粉の中に入つていて、いかにしてこれから脱出するか、こういうことが先決問題であります。これとひとつ戦つてこの問題を解決しまして、それから

おむろに御理想の線に沿つていきたいと思つておられます。

○竹谷委員 最後に運輸大臣にお伺ひしたいことが一つ残つております。先ほど来国鉄に対する政府の出資、あるいは国鉄が支払つてゐる利子問題、公共負担の問題等をお尋ねしたのであります。昭和四十一年度において、国鉄は日本鉄道建設公団に七十五億円、また帝都高速度交通営団の他地下鉄に十九億円と九十四億円の支出を、貧乏な国鉄から金を支出しなければならぬ。また公共負担を一年に九百億、一千億というふうにしななければならぬ。それが累積していき一兆円の借金が増えて、昭和四十一年度の利払いが八百四十四億、こういうわけで、九百三十八億円も出資並びに公共負担のためにできた借金の利息を払わなければならぬ。こういう状態であり、また今後の公共負担は四十一年度には一千億をこえる負担をしななければならぬ。こういう現状でございますので、それを運賃値上げに持つていく、こういうことはどうも理屈に合わないもので、公共負担は当然政府が持つべきものである。また第三次長期計画三兆円のうち、少なくとも四〇〇億くらいは、公共負担を伴うところの、いわゆる企業としての採算のとれない投資だ。そういうものをやらなければならぬ国鉄に對して、この際運賃値上げをせよ、公共負担一千億円、また国鉄から他の公団に対する出資はこの際取りやめる、こういうふうによれば、そこで一千億以上の金が出てきます。それから減価償却を運賃値上げにあつて引き上げておられます。これをやめれば、これからまた四、五百億出てくる。そうしますと、あと足りないのは三、四百億なんです。将来出資をやめて、公共負担を一千億ないし一千百億政府が持つて、それから減価償却を従来どおりにする。これで千六百億か七百億になると思ひます。なお二千億の運賃値上げには三、四百億足りないのでございますが、御承知のように、いま日本では海運というものは非常に重大な産業でございますが、外航船のためにたくさんの方の利子補給を現実にやつております。

これは運輸省からの資料によると、外航船舶建造費に對する関係において、市中金融機関に對する利子補給が十七億、日本開発銀行融資に對する利子補給が四十六億、そのほかに、海運業の再建整備に關する臨時措置法に基づいて、日本開発銀行が外航船舶の建造融資によるその利子支払いを擔持するために六十九億九千三百万、約七十億、これを合計いたしますと百數十億の利子補給を一營利会社である海運業者にやつて、日本の海運の助成をやつておる、こういう状況でございますので、

国鉄という全国民が朝晩使うところの大切な公共負担、こういうものは当然政府がそのめんどうを見ていんじやないか。まずその責任がある。企業としては成り立たない仕事をやらす。その分を負担してやる。これは当然の措置ではないが、外航船舶の建造に對する援助以上に重要な國民的國家の負担ではないか、こう考えます。それを安易な道でもつて國民からその金を取り上げるということは、りっぱな為政者としてなすべからざる措置ではないか、こう考へるものであります。運輸大臣は、この間に処して、たぶん何とか政府の出資、あるいは利子補給、公共負担の分を政府が持つというよりなことで、閣議等において大いにがんばつてくださったと思ひますが、一体どうしてそれが実現できなかったのか、今後実現すべく最大の努力をするやいなや、従来の経過並びにあなたの御決意を伺ひたいと思ひます。

○中村(憲)国務大臣 国鉄の經營にあたりまして、運賃値上げに依存しないで国鉄の經營が完全にできていくということは、まことに好ましいことではあると思ひますが、現在の國家財政との関連もございまして、あるいは公共的な企業体としていまでも国鉄が歩いてまいりては経緯等から考えましても、現在の段階ではある程度の運賃値上げもやむを得ないという段階に到達いたしておるのではありません。公共負担を國が持つとか、あるいは出資をやめるといふような御意見もありませんが、結局いまやつております出資金は国鉄に關係の深いものでありまして、むしろ国鉄のためにな

るような部面に出資をいたすということでございます。そういう事情でございますから、現在の段階で出資をしていくことも、これは私は妥当ではないかと考えております。ただ、竹谷委員が仰せられる、金利負担が非常に国鉄の経営に圧迫を加えておる点につきましては、好ましい傾向ではございませんので、できるだけ金利負担等で国鉄の経営を圧迫しないようにということでは、非常にいいと思います。全力をあげて努力をしようというのであります。現在の日本の財政事情等から考えまして、今回の予算にあらわれております姿が、きりきりの努力の結果と御了解願いたいと思っております。しかし、今後の問題といたしましては、いまお話しになりましたこと等の点でいろいろ考えさせられる点も多いのでございますから、いまの御意見等もくみまして、将来公共負担をもう少し国鉄の負担から軽くしていくとか、あるいは利子の圧迫を少なくしていくとか、そういうことについてはできるだけ努力をしてまいりたいと考えておる次第でございます。

○古川委員長 肥田次郎君。
○肥田委員 私は、今度の国鉄の運賃の値上げの問題点を質問する前に、いろいろと経過を聞いておきますと、国鉄の運賃の値上げを実施せざるを得ないというこのこと自体は、国の交通政策といえますか、こういうことに非常に深い関係を持っております。こういうことが理解できるのです。したがって、まずここで伺いたいことは、運輸大臣に、国としての交通政策に対するビジョンというものが、ひとつ詳細な御意見を聞かしていただいたと思うのであります。いま当面するところの問題は国鉄の運賃でありましか、しかし先般来起つておりましたところの航空の問題について、これはすでにそれぞれの各航空会社の統一調整というような問題まで表に出ておるし、これについては大臣の考え方もある程度示されておるようでありましか。それからさらに海運の問題につきましましては、かつて海運整備法に基づくところの多額の補助をきめたけれども、しかし国鉄にはそ

ういふことについての何らの処置も講ぜられない、こういうふうなことがいろいろと議論されております。したがって、国としての交通政策といふものは、いかにして問題点を解決すべきか、こういうことについてまず大臣の考えといふものを聞かしていただきたいと思つておるものであります。

○中村(實)國務大臣 現在日本の交通事情といふものは、交通需要の伸び方が非常に急速でございまして、これに對しまして、交通施設といふものの持つております能力は、非常にその間に差がある。これが私は一つの大きな問題点であると思つておる。これは陸上、それから空もやはり同じでございまして、そういう点を考えまして、現在の日本の交通設備のすべての持つております能力といふものをやはり土台にいたしまして、国民のその企業に対する需要を満たしていくような方向で、整備といふか、整理していくべきである、かように考えておるわけでありましか。その一つのあらわれとして、空の問題もやはり日本が国際的な路線を開拓いたしました。そういう現実には合ふような一つの航空企業の体制をやはり整えていかなければならぬ。それから陸上におきましては、国鉄が国民の交通輸送の中では大きな柱でございまして、これと同時に私鉄といふものと組み合わせて、あるいは自動車道を組み合わせながら、現在の交通需要に對するかまををつくっていくべきである。海運にいたしまして、これは日本の国民が要求する海運の輸送需要だけなく、やはり外国貿易等によるいわゆる外貨の獲得というより、一つの別な使命等もございまして、そういうものまで含めて日本の海運政策といふものは考慮されていくべきではないか、そういうことを総合しながら、運輸行政をやつておるような実情でございまして。

○肥田委員 一口に簡単に大臣は言われましたが、私は実はもつといろいろな問題が聞きたかつたのです。それはどういふことかといふと、およそ問題になつておるところの今日の交通政策といふものは、これはすべて公共性という立場の上に立つて議論されておるのです。ですから、この公共性があるがゆえに、すべて交通問題に關する限りは、運輸大臣の認可という措置がとられておる。決して運輸大臣の手を離れて一つもやれることはない。しかもそれに公共性が課せられておる。この公共性が課せられておるにもかかわらず、公共性だけを課して、この責任だけを負わして、そうして国が公共性というその重大な責任を果たさせる。この措置を講じることが欠けているのじゃないか。これが今日の交通政策に對する問題点になつておると私は思ふのです。ですから、簡単に問題点を一つにしようとして、およそ公共性を課せるところの交通企業に對して、大臣は現在のままで、いままでどおりでよいと思つておられるのか、何か新しい計画といふものがあるのか、これだけでも聞かしていただきたいと思ふのであります。

○中村(實)國務大臣 交通機関の公共性といふのは、いま仰せられたとおりでございまして、特に公共性の強い性格を持つて国民に奉仕しておるのは国鉄だと私は思ひますが、私鉄あるいはその他の交通機関に至りましても、やはり公共性を忘れてその運営をやるべきではない。国鉄はもちろん、私鉄あるいは海運等に至りましても、十分公共に奉仕していくという精神を忘れないように運輸行政をやつておるつもりでございまして。

○肥田委員 大臣のお答えと私の聞いておることとは少しずれ違ふのです。私は、公共性といふものは国が課した任務だ、こう思つておるのです。ですから、公共性を果たさせるというところは、国が公共性が果たせるような、そういうしむけをしてやらなければいけない。相手にただ公共性の任務だけを求めるという大臣のお考え方は、私は本末を転倒しておると思ふのです。そういうことを私はお聞きしたのであります。ですから、公共性といふものが課せられる以上は、公共性が果たせるようになしむけ方、仕打ち、助成、こういうものを国が責任を持たなければいけないじゃないか。それによつて初めて交通政策といふものが公共性を發揮し得る、こう私は考えるから、特にこの点だけ

にしほつて大臣のお考えを再度聞きたいと思ひます。

○深草政府委員 ただいまの御質問は、公共性を企業に義務づけをしておつてそれを担保してやるのは国の責任ではないかという御質問だろつと思ひますが、それぞれ各企業認可制になつておりますが、認可制の場合に、企業に對する担保の一つとしましては、認可に際して需給の均衡といふことを考えて認可をしておる。たとえばバスにしましても、あるいは私鉄にしましても、同じ路線を需要がないのにやたらに免許をする、こういうことのないように、ということでは、裏を返しますと、その企業が安心して経営がやつていくといふことを担保しておる一つの証左だと思ひます。それからもう一つは、運賃の問題でございまして、運賃決定の原則はそれぞれ各事業法に定められておりました。いろいろな原価が上がつた場合には運賃を上げるというやうな意味での担保もいたしておる。つまりこれは財政的な面での担保だろつと思ひます。それから最終的な問題といたしましては、運賃を上げてでもペイしない。たとえば中小施設とか離島航路の船とか、こういう問題につきましては、運賃を上げてでもそういう公共性を担保しなければならぬ。運賃はもう上げる限度にきておる、こういう場合には、国の補助といふことで経営を存続していく、こういういろいろな段階があるわけでございます。認可にあつたための運賃の値上げの認可、あるいは最悪の場合の国の補助、こういういろいろな段階を経て担保しておるというふうに思ひます。

○肥田委員 どうも官房長の話をお聞きしましたら、私の話を横のほうに持つていかれてしまつて、筋を少しはずしたやうなことでございまして、私がお聞きしておるのとは、そういういわゆる公共類似のときには公共性を果たさなければならぬやうな、いわゆる一般のささいな運送事業者といふものは、こういうものについてのことを言つておるのではないのです。これはいま確かにあなたの言わ

れたように、企業保護という措置を講ぜられてお
るのは、この企業保護も、別に企業を成長さすよ
うなそういう保護をするのではなしに、競争相手
を押えて、そうして乱立させないようにというこ
とをわけて、単純な方法をとっておられること
とはよく知っております。だけれども、それと
私の言うところの国が公共性を求めて、そうして
公共性を果たさせるというこの本質問題とは、だ
いふこれは違ふのです。これはどうでしょう、大
臣。私の質問が要領を得ないで悪いようでした
ら、もっとこまかくお聞きしたいと思ふのです
が、私の言っていることがわかりませんか。

○中村(黄)国務大臣 現在の交通企業は、御承知
のように国営でやっております。国鉄は公共企業
というよりな形でやっておりますので、その企業
の性格に應じて、国はできるだけのやほり
協力といえます。援助をしておられるわけは
ございませう。国鉄に對しましては、国もできるだ
けの援助の道は講じておるのでありますが、民営
の企業に對しましては、これはいま政府委員の言
いましたような面では、いろいろ配慮はいたして
おりますが、直接これに補助をするというよりな
ことは、これにもやはり限界がございまして、地方
開発等の観点から非常に不便な、採算はとれない
けれども必要であるというよりな場合には、直接
補助等の政策をとりますけれども、やはり民営に
は民営の性格がございまして、これに国が援助
するという点についてはおのずから限界がある、
かように考えておるのでございませう。

○肥田委員 失礼な言い分ですが、私は実はさ
くらばに言つて、もつと大きなことを聞いてお
るのです。ですから、そういう意味では答へはま
ことに小さくて、どうも簡車が合いません。しか
しこれはそういうふうにくまなく答へをせられる
と、これだけで時間をとつてもいいやうに思ふ
ので、そういうことなら、もう一度こちらへ
向いてもらつて返事を聞かしてもらふ意味で、今
日いろいろな交通上の問題がたくさん起つてお

ります。決して私は、いまはやりの交通基本法と
いうよりなものをどうこうという、そこまでは申
しませんが、それに類するやうな問題点を解明す
るやうな措置を運輸省当局としてお考えになつた
ことがございませうか。

○深草政府委員 この点については、御質問で
ございませうが、研究はいたしたことはございませ
う。きりも申しましたが、交通基本問題調査会あた
りでもそういう指摘をいたしておられます。われ
われ基本法と申しますか、わが国の交通体系をど
ういうふうにするかというのが中心になると思ひ
ますが、鉄道につきましても、御承知のように、
明治年間、鉄道基本法というやうな意味の施設
法がちゃんとできて、将来の体系までできてお
ります。これは再検討する必要もあらうかと思ひ
ますが、そのほかに、道路につきましても御承知の
やうに高速道路網が法律でできております。ただ、
そういう点で、各輸送分野につきましても、これ
は省も違ひます関係もございませうが、ばらばら
にせずとも緊密な連絡をとりながら立てられたとい
う問題もございませう。先生のおっしゃる交
通基本法の構想も、おそろしくいろいろな輸送機
関を体系づけて、きのう申しましたが、どうい
う輸送体系をとることがほんとうに国民経済的に見
て経済的かどうかという観点から輸送網を敷け、
鉄道についてもあるいは道路についても、それら
を調整しながら輸送網を敷けという御質問だろ
うと思ひます。そういう点につきましても、国民
経済的に何が得たかという点につきましても、研究が
まだ十分でございませう。計算も非常にむずか
しうございませうし、スタートラインを同じにし
て、固定費用あるいは車両とかその他の可変費用、
こゝろにいたつたものをどういふふうにつかんで計算し
たらいいかという計算技術の問題も非常にむずか
しい問題でございまして、私のほうの官房に審議
官がございまして、その下でいろいろじみじみな研
究をいま続けておる最中ではございませう。

○肥田委員 私実は唐突に思ひついで申し上
げたというわけではないのです。すでに今日各

地域において、たとえば一つの例をもつて見て
も、私鉄相互間における問題、国鉄と私鉄間にお
ける問題、公営事業であるところの市電とか市
バスとか地下鉄とかの問題、それから私営のバ
ス、こゝろにいろいろ問題が出てきて
おる。ですから、これは、そういう関係を調整
するところの交通基法的なものを整備しなかつた
ら、どうにもならぬ状態が起つてくるのではない
か。こゝろにいろいろ問題を考へておるので、専門
家であるところの運輸省当局では、当然そういう
ことについて検討が進められておるだらうという
ことでお聞きしたわけですが、これはいまわれわれ
は皆さん方にすぐこのことをどういふかというわけ
ではありませんが、少なくとも省の方針としてそ
ういふものを検討されるやうに望んでおきたいと
思ふのであります。

特に、先般もこゝろに意見がありました。これ
は国鉄にまたあとでお伺ひすることになります
が、たとえば国鉄が東海道新幹線をつくつて、こ
れを二百キロで、そして出そうと思へばこれ以上
のスピードも出る。さらに、研究所あたりでは四
百キロあるいはそれ以上のスピードを出そうとい
う列車の計画も進められておる、こゝろにこれを
いわれておりました。この問題は、ただ単に当局
として熱心にこの検討が進められておるとい
う、そのことだけでは済まされない問題があると私は
思ふのです。たとえば、学者になんか言わすと、
こゝろにこれを言つておられます。鉄道のスピード
の限界点といふものはあるのだ、鉄道が無制限に
スピードを出して、そして空と地上で競争する
といふ、いわゆるレースではありませうから、
そういうふうなことを考へることは、これは行き
過ぎではないか、こゝろに意見さへあります。で
すから、国鉄が考へておられる、いわゆる高速列
車のスピードといふものを、かつてのプロペラ時
代の飛行機のスピードと同じやうなものにして
いふ、それは百五十キロから二百キロ程度の
もので、大戦が始まった当時、話が古くなりま
すが、このころやつと三百五十キロから四百キロ

程度の飛行機が最高速の飛行機であつた。これと
スピードを競おうといふことになつてまいります
と、列車といふものの感覚が變つてしまふ。私
は、やはり国鉄のあり方といふものについては、
この点がおのずから制限が加つてくるのじやな
いか、こゝろに氣をします。スピードとい
ふことを一つの例にとつてみてもそういう問題があ
りますから、いろいろな検討をこの際しておかれ
る必要があるのだらうといふことを考へるわけ
です。

それでは、事のついでに一つ。国鉄のほうで現
在持つておられるところの第三次長期計画、三兆
円をつぎ込み、こゝろに計画を立てられました。
これは国鉄基本問題懇談会その他のいろいろなサ
ゼスチョンもあつたやうであります。しかし、国
鉄が今日この運賃値上げをするにあつた前の前提
とされる条件の中には、機通りが含まれておるの
で、その運賃の内容を検討する前に、まず、国鉄
は長期計画、いわゆる七カ年計画といふもののみ
をいま考へておられるのか、あるいはもつとそれ
から先のことを考へておられるのか、いわゆる国
鉄のビジョン、これをひとつ聞かしてもらいたい
と思ひます。

○磯崎説明員 国鉄のビジョンと申しますか、や
はり私もこゝろに仕事をしておりますので、夢
を持つておられることは事実でございませう。しか
しな
がら、まだとてもこゝろに席上でお話をすると
の夢ではございませうので、とりあへず私どもと
いたしましては、昭和四十六年度までの一つのコ
ンクリートのもの、さらにできれば昭和五十年
度時点まで、ちよつと十年先の一つの大体の構想を
持つておられます。それから先は、先ほど先生の
おっしゃつたやうに、スピードの問題もあ
りますし、また人口の集中化、分散化といふ問題もあ
りますし、また日本の産業構造もいろいろ變つて
くることではございませうので、いま私どもといた
しまして具体的な計画を持つておられますのは、昭和
四十六年度まで、さらに昭和五十年年度までは、こ
れをどういふ形で引き延ばしていくかといふ意味

の、一つのごくラフな計画を持っております。これは、そのために幾らかかかるか、あるいはどういうふうなことになるかという、具体的な内容の検討は五十年程度まではできておりませんが、四十六年度までは一つの境として、それから一応五十年程度、それから先は先ほど申しましたとおり、もつといろいろな要素を考慮した上で研究をしてみたい、こういうふうな考えでおります。

○肥田委員 当面十年間の考え方、こういうふうにおっしゃっているのですが、この十年間の考え方の中には、これはいろいろあると思いますが、副総裁、実はこれは確かに唐突な質問ですが、十年間と申しますと非常に長い年月です。そこで、先般の臨時国会で、ああいう形で、とにかく日韓の關係がこれからうまくいくのだ、こういうふうにおっしゃってられます。したがって、あなたのほうで、あるいは国鉄だけではなしに、運輸省でもどういう計画を持ってられるかということでも聞きたいのです。計画という問題よりも、単純に表現いたしますと、空路はともかくとして、韓国それから日本、この間の、兩國間の旅客というものをどういうふうな考えておられるのでしょうか。これは事のついでですから、運輸省と国鉄と両方から聞かしてもらいたいと思っております。たとえは、いまでは、かつて日本の鉄道が朝鮮、満州までいったようなことはございませんから、かつてあったような開金連絡船というふうなものの復活はなかりと思ひます。しかし相当の輸送量というものは確保しておかなければならぬと思ひます。そういうものについては民営でやらずのかどうかというところ、これは海運局長がきょうは見えていないでしようが、運輸省でひとつ。それから国鉄としては、それは言うものの、民営にまかせられないで、やはり青函連絡は地下トンネルも掘ろわたりようなどから、これはやはり国鉄の領分だ。領分ということが誤解があれば、こういうことは国鉄がやってやらなければだめだろう、こういうふうな考えておられるかどうか、これをひとつ聞いておきたいと思ひます。

○深草政府委員 韓国との間の交通でございますが、現在航空によります交通が民間ベースで行なわれておりますが、日韓協定ができましたので、今後それを政府協定に移すということで、いま交渉を進めておる段階でございます。それから船につきましても、私も法律的にははっきりわかりませんが、現在博多から釜山までの民間の航路がございます。それを国営でやるかどうかというふうなことは、ただいまのところ運輸省としては考えておりません。

○磯崎説明員 私のほうも、いわゆる開金連絡あるいはその他の韓国との連絡を国鉄が現在の力でやれるとも実は思っておりませんし、もつと国鉄としては純国内輸送に全力を注ぐべきだ、こういう考え方を持っております。ただ国の御方針その他もいろいろあるかと思ひますが、現時点におけるわれわれの力から申しましても、国内輸送に全力を注ぎたい、こういうふうに考えております。

○肥田委員 それでは企画庁長官にお伺いしたいことが二、三点ありますが、国鉄運賃の問題を質問する前にお伺いしたいことがございします。

最近公共料金金の問題について、これが調整と申しますか、検討は主として経済企画庁で行なわれておるわけですが、これについてどうこうということじゃないのであります。そこで今度の国鉄の運賃の旅客の三・一%値上げについて、結局われわれが考えられるところのものは、三十六年以來四十年まで据え置かれた、したがって今度三・一%の値上げが認められた、こういうふうな考えののであります。実は去年こういうことを聞きまして、もし四十年の四月に国鉄の運賃を値上げしてもらったのなら、これは二六%くらいでよかったのです。よかったですというふうな限定されたかどうかということとは別に、大体そのくらいでいけますという話を聞いたことがあるのです。そうすると、去年の秋に申請が出たときからの關係を考えると、一年おいたために五、

六%もアップ率が上がってきた、こういうことになる。去年一年は公共料金金は据え置きたということとを決定したから、上げないということだけで押えられたのか。今日私が事情は少しも変わっていないと思うのであります。この変わっていない事情の中で、ことしになって公共料金金が——去年とことしの二回続けて米が値上げになりました。そして私鉄の運賃、それから国鉄運賃、まだまだ続々と公共料金金の値上げというものが計画されておる。いわゆる計画的に公共料金金を値上げして、はたして去年一年押えた、あるいは去年、おとし押えた、その押えた意味が今日成り立っておるのかどうか。この点の理解のしかたがどうもわれわれわかりませんので、まずこの点をお伺いしたいと思ひます。

○藤山國務大臣 お説のように、公共料金金全体について考えてみましても、たとえばストロップを改善を加えておらぬと思ひます。ただ乗客の運賃あるいは貨物運賃の値上げを一年延ばしたというにすぎない。したがって、その間に国鉄内におきます資金の運用からくる利率なり、あるいはその他の経費なりというものがかさんでくることは当然なこととございします。ですから、ただストロップを上げただけでは赤字幅が増大していく。そこで、ストロップをすれば、やはりその原因を探究して、改善を加えるべきものは改善を加えて、あるいは新しい観点に立って再検討するなり何かして、そのストロップ期間中に諸般の問題の解決をはからなければ、ストロップしただけで、次には同じような値上げをしななければならぬ、あるいは同じような以上の値上げをしななければならぬということになるかと思ひます。ですから、私といたしましては、むしろ安易にストロップをかけて、そのときの問題をただ回避するだけでなしに、こういうもの正面から取り組みまして、その根源をなすいろいろな原因を探究して、将来改善の道を開いていく、こういうことが長い目で見たらいわゆる公共料金金の政策の一つでなければならぬと考えております。

○肥田委員 先般、私鉄の運賃の値上げの問題のときに、経済企画庁から国民生活局長に来てもらって、質問に対する答えをいただきました。それは、今度の国鉄の三・一%の値上げ率が、結局年間増収平年度において千六百五十億あるいは千八百億ということになるのだが、これが物価に及ぼす影響はどうだろうか聞いたところが、たいしたことではないとおっしゃるのです。それじゃ幾らも上がらなくて済むのか聞いたところが、大体こういふふうな答えられた。これはまことに単純な数字の上から出てきたところのいわゆる統計的な計数でありまして、そんなことではおさまらぬと私は思ふのです。御承知のように五十年間六%ないし八%の間で物価はずっと上昇を続けてきておるのです。公共料金金を押えたときでも同じ状態が続いておる。まして公共料金金がこういふふうな上がつてきた場合に、どこの基礎数字をもつて三・四%だといふふうな考えられたのか。これは数字なら出てくるかわかりませんが、数字はいじるとために数字をつくるのですから、これはできません。そういうものじゃおさまらないと私は思ふのです。たとえば今日までずっと上昇過程をとってきた一般物価というものは、国鉄の運賃が上がった、私鉄の運賃が上がった、こういうことになれば必ず便乗値上げを行なうのです。ところが、これに對して、日本の政府はこれを抑制する能力はもろろありません。方法がないですから、強権を発動することもできない、こういうことになろうと思ふのです。そういうことを考えると、私は決して運賃を値上げしろというのを言うわけじゃありませんが、大臣が言われた、軽々しく公共料金金を押えるべきじゃない、この考え方共通することにはなりますが、五年間据え置いたために三・一%も上げるという、この事態の影響というものはきわめて大きい。これはどういふふうな押えるという計画をお持ちなのか、聞いておきたいと思ひます。

○藤山國務大臣 消費者物価から割り出してまいります数字は、国鉄で〇・三％、私鉄でもつて〇・〇七％、一応こういうふうな推算されます。これはいわゆる各家庭におきまして旅行回数というふうなものが統計から出てまいりますので、そういうものの平均に対して料金を掛け合わせたものであります。都市、農村それぞれ個々の家庭生活におきまして影響というものは、全体としてこれよりも大きい感じを持つというところは、お説のとおりあらうと思いますが、全国平均にCPIの上で計算してみれば、いま申し上げたような数字が出てくるわけでございます。

そこで、やはり運賃を四年も五年も据え置いて、そしていまのお話の、たとえば大幅に上げるよりも、ある場合には小幅にときどき実情に応じてやつたほうがいいのではないかと、こういうふうな含みもありのうちに聞かせるのですが、一ぺん運賃を改定しますと、少なくとも四、五年はなるべくならばその状態であることが私は望ましいと思ひます。郵便料金の問題など扱ってみました、十四年は据え置かれていたのであります、相当長期にわたつておりますが、今日はそれが財政上とてい計数が伴わない、赤字になつておるので上げなくてはならないということでありまして、長ければ長いほどいいというわけじゃないと思ひます。しかし、やはりそういうような値上げをいたしまして、できるだけやつた期間の中に――私は、やはり国鉄側におきまして、経営問題について十分冗費を節約する、合理化をする、あるいは経営そのものについて考えていく、またわれわれ政府においてもいわゆる国鉄の公共性という問題について一ぺん考えてみなければならぬものがあるのじゃないかと思ひます。はたしてそういうことがどの程度にいまの財政事情なりその他でもつて適用されるかは別として、基本的にはそういう問題をやはり物価問題の一つとして考えていかなければならぬ。というところは、私は、こういうことを機会に、一つの視点としてわれわれも一ぺん考えてみるということは必要なことだと考

えております。そして四年置いてもその大幅な上昇がでないで済むように、国鉄自体も合理化――石田総裁は非常に熱心にやつておられますから、これ以上余地があるかどうかという問題については、われわれもなかなか言えないところでもございまして。しかし、経営自体についていへば、私も今度初めて国鉄にいろいろな話を伺つたのですが、日本の鉄道は旅客が六〇％で貨物が四〇％、自動車が多に多いから、したがって自動車に取られて、なかなか国鉄の貨物が十分でない、少ない、こういうことですが、外国とすればその逆になつておるような傾向もございまして。こういう点も

やはりどうしたら外国はそういう事情であるのか、日本はそういう事情であるのか、単に自動車が出てきてそのほうが便利だ、安いだという観点だけならば、外国でも同じ傾向が起ころしはしないかと思ひます。だから、そういう点も私は経営全体として、合理化が進むとか進まないとかを別にして、考えてみる必要があると思ひます。また公共性の問題についても相当われわれとしては考えていかなければならぬ問題があると思ひます。それがどの程度に、それは公共性を見てやれるかやれないかという問題は、財政その他の問題もありますから当面すぐに決定しかねるにしても、どういふものがあるのかというところをやつたり考えて、長期にわたつて国鉄の運賃というものはどうあるべきかという考え方をこの際すべきではないかというものが、私が国鉄の運賃問題を取り扱つてみまして感じておるところでございます。当面は、何と申しても赤字が出ておりますし、やらなければならぬ仕事が多に多いのでありますから、これをそのまま放置して、そういう問題が解決するまでストップしておくといいのには、あまりにも国鉄の経理といふものは私は窮屈であつて、過密ダイヤを解消するとか、あるいはそういう問題にすぐ手をつけしていく必要がある今日においては、やむを得ず値上げをせざるを得ないのじゃないか、こう考えております。

○肥田委員 何ですか、そうすると、いろいろとお考えがあるようですが、今度の三三％の値上げについては、三十六年の四月に運賃値上げをいたしましたね。それでその後三年くらいたつたときに、かりに上げておつたとすると、今度のようないふうに考えてよろしいのですか。それはそういうふうな考え方ですか。

○藤山國務大臣 この前申し上げ、それからそのあと小刻みに上げたら、今度はと要らないのじゃないか、それは現状からいへばおそろく言えると思ひます。何といひますか、小刻みで補給していくことになりまして、それはそういうことが言えるだろうと私は思ひます。パーセンテージその他は現実に当たつてみませんとわかりませんから申し上げかねますけれども、大ざっぱな考え方としてそういうことは言えるのじゃないか。それはあります。

○肥田委員 私は数字ははつきり記憶してありません。あれは三十六年は一三％でしたかね。何か端数がついていましたか、これは三十二年から――物価の上昇率もそのときはだいたいぶかつたです。三十二年に上げて、三、四、五、六と四年目に一三・何％上げたのです。それから三十六年に上げて、そして三十六年から今度は七、八、九、四十年、それでここのいまの状態です。これで三三％。そうすると、前期の値上げをした期間にはこれは四年で一三％だ。ところがそれ以後の五年間には、今度は三三％上げるのになつておる。結局このやり方が私は考えられるべき性質のものじゃないだらうかと思ひます。三三％というふうな高率のアップを一挙にやらなければならぬというところは、これは私は言うまでもなく、ただ単に政策的に何らの方法を講ずることなく運賃を押さえておつた、このことに尽きると思ひます。ですから途中で何かやつておれば三三％も上げなくて済む。けれども途中で何もやつていないものだから、政府が直接国鉄に対する助成策といふものを積極的にやらないものだから、五年間据え置いたそのお返しに、三三％の値上げをし、より、こういうことになる。国民にとっては私は

迷惑しごくだと思うのです。こういう理論が出てくるわけですね。もしその間に適切な処置がとられておるなら、一挙に高率な運賃の値上げをしなくても済むじゃないか、こういうことである。私はこれが問題点だと思ひます。

実は、私もいまこまかい資料がほしくて探しておりますが、どうしても手に入りません。ところがこういうことがちよつと書かれておりました。去年の五月ごろですか、EBCの副委員長のマルジョランという人が欧州のインフレということについて報告書を出しています。その中に、ちよつとこれは企画庁長官のおっしゃつたと同じような中身なんです。この公共料金というものを抑制することは決してインフレの抑制にはならない、こういう結論のようなんです。ですから、公共料金というものは、やはりなしくずしに必要なら上げていくということが正しいのであつて、政策的に公共料金を無理に押さえて、そしてこれを解き放したとこの影響といふものを考えると、決してインフレの抑制策にはならない、こういう結論になつておるのです。ですから、私は、政府としては運賃の値上げをするという問題とは別個に、こういう問題について考えられなければ、私は、とどのつまりはいつの場合でも国民にしか寄せがくる、ですからこれはもうたいへんなことだと思ひます。それからもう一つ、この際国鉄は何か転換策があるように大臣もおっしゃつた。先ほどの問題は、これは経済企画庁、それから政府全体として考えていただくべき問題だ。あとの問題は、これはたまたま大臣がおっしゃつたから、藤山さんの意向といふことでお聞きしたので、さらにその意向といふものをもうちよつと聞きたいのですが、どういふことでしょうか。たとえば国鉄といふものは、公共料金という関係で、確かに運賃四原則といふもので押えられてゐるが、幅がきつて狭い。けれども、一方私企業であるところの民営鉄道の場合には、特に顕著なのは、いわゆる並行路線とか、都市周辺とか、こういうところにおいては、国鉄との運賃調整といふものがなくしては、運賃

というものはきめられない。いわば国鉄と同じ公共性を課せられておるということになるのですね。これは赤字になるのがあたりまえなんです。そう簡単に鉄道というものはもうからなくなりまして、から、そこで逃げる。赤字を埋める手段として、いろいろな傍系企業といいますが、兼業に手を出すようになってきます。それで穴埋めをしておるのが現状ということ、これはだれの書いておる資料を見ても同じであります。たとえば西武鉄道あたりはばく大な鉄道の赤字を兼業で補っておる。そうして配当しておるのです。国鉄も、将来国の国鉄に対する助成策というものが不十分な場合には、そういう方向へ転換せざるを得ないのじゃないかというふうな気がするのですが、それはどうなんでしょう。

○藤山國務大臣 いま後段のお話のような仕事を国鉄がやるということは、私は国鉄自身の性格からいって必ずしも適当だとは思いません。しかし、同時に、そういう立場に立っていえば、私は先ほどもちょっと触れましたけれども、国鉄の公共性というものと独立採算制というものはどういうふうに調節されるかという問題は、もう一べん考えなければならぬ。独立採算制だからすべて国鉄でまかなえ、そうして公共的なものに対する負担も国鉄に全部押しつけるのがいいのか悪いのか、これは私は重要な問題だと思えます。外国の例を見ましても、たとえば今日学童割引というものは九割もしておる。外国の鉄道では、フランスあたりでは政府が負担しておる。また、たとえば引き合わないところの山間地帯に対して、開発のための線を敷く。当然当分はもうからないにきまつております。そういうものに対しては、その建設費に対して何らかの援助をするという問題も、国鉄が独立採算制の間にあつてその公共性をどうしていくかという問題を、国鉄自身の経営内容の合理化と合わせて、もう一べん真剣にわれわれも考えてみなければならぬのじゃないか、私はそう申し上げておるのでございます。

○古川委員長 この際、暫時休憩いたします。
午後二時四分休憩

〔休憩後は会議を開くに至らなかった〕