

(第一類 第十号)(附屬の一)

第五十一回国会
衆議院

運輸委員会物価問題等に関する特別委員会連合審査会議録 第一号

昭和四十一年二月十八日(金曜日)

午前十時十三分開議

出席委員

運輸委員会

委員長 古川 丈吉君

理事 壽原 正一君 理事 關谷 勝利君

理事 田澤 吉郎君 理事 田邊 國男君

理事 山田 彌一君 理事 久保 三郎君

理事 肥田 次郎君 理事 矢尾喜三郎君

有田 喜一君 浦野 幸男君

小淵 惠三君 川野 芳滿君

木村 俊夫君 草野 一郎平君

高橋 禎一君 増田甲子七君

山村新治郎君 井岡 大治君

小川 三男君 勝澤 芳雄君

泊谷 裕夫君 野間千代三君

山口丈太郎君 内海 清君

竹谷源太郎君

物価問題等に関する特別委員会

委員長 小笠 公昭君

理事 木村 俊夫君 理事 倉成 正君

理事 砂田 重民君 理事 館林三喜男君

理事 山本 勝市君 理事 井岡 大治君

理事 兒玉 末男君 理事 村山 喜一君

岩動 道行君 小淵 惠三君

海部 俊樹君 竹内 黎一君

藤尾 正行君 栗山 秀君

伊藤よし子君 板川 正吾君

大村 邦夫君 沢田 政治君

芳賀 貢君 平林 剛君

玉置 一徳君

出席政府委員

国務大臣 藤山愛一郎君

総理府事務官 中西 一郎君

(経済企画庁) 民生生活局長

農林政務次官 飯谷 忠男君

(農林省) 農林事務官 森本 修君

(農林省) 農林経済局長

通商産業事務官 吉光 久君

(大臣官房) 通商産業事務官

(大臣官房) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

(通商産業省) 通商産業事務官

先例によりまして、私が委員長職務を行ないます。
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。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律

国有鉄道運賃法(昭和二十二年法律第百十二号)の一部を次のように改正する。

第三条第一号中「三百キロメートル」を「四百キロメートル」に、「二百七十五銭」を「三百六十五銭」に、「二百三十五銭」を「二百八十銭」に改める。

別表第一及び別表第二を次のように改める。

別表第一

第四条の規定による航路普通旅客運賃表

航路別	運賃	
	二等運賃	一等運賃
青森函館間	380	760
宇野高松間	90	180
仁方堀江間	260	520
宮島口宮島間	40	
大島小松港間	50	

別表第二

第七条第二項の規定による車扱貨物賃率表

(1グラムトンにつき)

等級	1	2	3	4
キロ程	円	円	円	円
キロメートルまで				
5	185	158	137	123
10	219	186	162	146
15	252	215	187	168
20	286	244	212	191
25	321	274	238	214
30	355	302	263	237
35	389	331	288	259
40	423	360	313	282
45	456	389	338	304
50	490	417	363	327
55	524	446	388	349
60	558	475	413	372
65	591	504	438	394
70	625	532	463	417
75	660	562	489	440
80	694	591	514	463
85	728	620	539	485
90	761	649	564	508
95	795	677	589	530
100	829	706	614	553

等 級	1	2	3	4
キロ程				
キロメートルまで	円	円	円	円
825	3,713	3,163	2,750	2,475
850	3,806	3,242	2,819	2,537
875	3,899	3,321	2,888	2,599
900	3,992	3,401	2,957	2,661
925	4,085	3,480	3,026	2,723
950	4,178	3,559	3,095	2,786
975	4,271	3,639	3,164	2,848
1,000	4,365	3,718	3,233	2,910
1,050	4,551	3,877	3,371	3,034
1,100	4,737	4,035	3,509	3,158
1,150	4,923	4,194	3,647	3,282
1,200	5,110	4,353	3,785	3,407
1,250	5,296	4,511	3,923	3,531
1,300	5,482	4,670	4,061	3,655
1,350	5,669	4,829	4,199	3,779
1,400	5,855	4,988	4,337	3,903
1,450	6,041	5,146	4,475	4,028
1,500	6,228	5,305	4,613	4,152
1,550	6,414	5,464	4,751	4,276
1,600	6,600	5,622	4,889	4,400
1,650	6,786	5,781	5,027	4,524
1,700	6,973	5,940	5,165	4,649
1,750	7,159	6,098	5,303	4,773
1,800	7,345	6,257	5,441	4,897
1,850	7,532	6,416	5,579	5,021
1,900	7,718	6,575	5,717	5,145
1,950	7,904	6,733	5,855	5,270
2,000	8,091	6,892	5,993	5,394
2,050	8,277	7,051	6,131	5,518
2,100	8,463	7,209	6,269	5,642
2,150	8,649	7,368	6,407	5,766
2,200	8,836	7,527	6,545	5,891
2,250	9,022	7,685	6,683	6,015
2,300	9,208	7,844	6,821	6,139
2,350	9,395	8,003	6,959	6,263
2,400	9,581	8,162	7,097	6,387
2,450	9,767	8,320	7,235	6,512
2,500	9,954	8,479	7,373	6,636
2,550	10,140	8,638	7,511	6,760
2,600	10,326	8,796	7,649	6,884
2,650	10,512	8,955	7,787	7,008
2,700	10,699	9,114	7,925	7,133
2,750	10,885	9,272	8,063	7,257
2,800	11,071	9,431	8,201	7,381
2,850	11,258	9,590	8,339	7,505
2,900	11,444	9,749	8,477	7,629
2,950	11,630	9,907	8,615	7,754
3,000	11,817	10,066	8,753	7,878
以上50キロメートルま でを増すごとに	187	159	138	124

等 級	1	2	3	4
キロ程				
キロメートルまで	円	円	円	円
110	869	741	644	580
120	909	774	673	606
130	949	808	703	633
140	990	843	733	660
150	1,030	877	763	687
160	1,069	911	792	713
170	1,110	945	822	740
180	1,150	980	852	767
190	1,189	1,013	881	793
200	1,230	1,048	911	820
210	1,270	1,082	941	847
220	1,310	1,116	970	873
230	1,350	1,150	1,000	900
240	1,391	1,185	1,030	927
250	1,431	1,219	1,060	954
260	1,470	1,252	1,089	980
270	1,511	1,287	1,119	1,007
280	1,551	1,321	1,149	1,034
290	1,590	1,355	1,178	1,060
300	1,631	1,389	1,208	1,087
310	1,671	1,424	1,238	1,114
320	1,710	1,457	1,267	1,140
330	1,751	1,492	1,297	1,167
340	1,791	1,526	1,327	1,194
350	1,832	1,561	1,357	1,221
360	1,871	1,594	1,386	1,247
370	1,912	1,628	1,416	1,274
380	1,952	1,663	1,446	1,301
390	1,991	1,696	1,475	1,328
400	2,032	1,731	1,505	1,355
410	2,072	1,765	1,535	1,382
420	2,111	1,799	1,564	1,408
430	2,152	1,833	1,594	1,435
440	2,192	1,868	1,624	1,462
450	2,233	1,902	1,654	1,489
460	2,272	1,935	1,683	1,515
470	2,313	1,970	1,713	1,542
480	2,353	2,004	1,743	1,569
490	2,392	2,038	1,772	1,595
500	2,433	2,072	1,802	1,622
525	2,533	2,157	1,876	1,688
550	2,634	2,244	1,951	1,756
575	2,734	2,329	2,025	1,823
600	2,834	2,414	2,099	1,889
625	2,932	2,498	2,172	1,955
650	3,031	2,582	2,245	2,021
675	3,128	2,665	2,317	2,085
700	3,227	2,749	2,390	2,151
725	3,325	2,832	2,463	2,217
750	3,424	2,916	2,536	2,282
775	3,521	2,999	2,608	2,347
800	3,619	3,083	2,681	2,413

附則

この法律は、昭和四十一年二月十五日から施行する。

理由

日本国有鉄道の経営を改善し、輸送力の増強及び保安施設の整備を図るため、日本国有鉄道の運賃を改定する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○古川委員長 本案についての趣旨説明は、お手元に配付してあります資料によって御了承願うこととし、質疑に入ります。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。山本勝市君。

○山本勝市委員 私は、国鉄運賃値上げ問題を、物価との関連で、少しきめのこまかい質問をしてみたいと思うのであります。

国鉄運賃は、国鉄が提供するサービスに対してお客が支払う代価である、こういうふうには私は理解しております。ところで、品物を買う場合に、品物を受け取って代価を払う。国鉄が提供するサービスに対してお客が支払う代価である。代価であるという以上は、その代価が高いか安いかわかることは、その提供する品物、すなわちこの場合は国鉄の提供するサービスの質、量との関連で、高いか安いかわかることを考えなければならぬと思うのであります。もしサービスがいまのままで運賃が上がるということではありますから、それは確かにその運賃は上がったということと言えらると思います。しかし、もし運賃がもとのままであります、サービスが悪くなるというのであれば、それは、運賃はストップしておりましたが、サービスが悪くなるのだから、その運賃は高くなったと判断すべきだ、こういうふうにするのであります。したがって、運賃が上がりましても、そのかわりに国鉄が提供するサービスが質、量においてよくなるということであれば、こ

れは私は必ずしも上がったとは言えない。多少の値上がりがありましても、そのサービスが著しくよくなるということでありますれば、かえってその運賃は安くなったと判断すべきである。質、量を離れて、単に数字上の価格だけをもって高いとか安いとか、上がったとか下がったとかいうことは、少なくとも国会のようなこういう場所での政治問題として論じることが間違っている、こういうふうには考えるのであります。

そこで、時間がありませんから、なるべくかいつまんで申し上げます。第三次長期計画というものを拝見いたしますと、通勤輸送の改善であるとかあるいは幹線の輸送力の強化であるとか安全度の改善であるとかいう点において、かなり大きなサービスの改善が同時に行なわれる、そのためにこの運賃の値上げが必要であるというふうな報告されておるのであります。そうでございますなら、国鉄当局といたしまして、この二五％の引き上げに対して国鉄が提供するところのサービスは、こういう点、こういう点において、場合によっては、たとえば単線であったところが複線になったという場合は、倍近くのサービスの提供がふえてくる。車両がふえたためにこれだけ、これは数字であらわすことはかなり困難ですが、これを上げなければならぬサービスが悪化して、事実上値上がりになるのだということを懸念して国民に同時に示すべきである。そうしないと、一般国民は、現状のままのサービスで、運賃だけが平均で二割五分上がるのだ、こういうふうな誤解をするおそれがあると思うのであります。この点についての総裁のお考えを伺いたいと思ひます。

○磯崎説明員 本日、総裁が少しからだが悪くて、たいへん申しわけございませんが、私からかわって御答弁申し上げます。

ただいまの山本先生のお話でございますが、私どもも全くそう考えております。今度の第三次長期計画の内容は、何と申しまして、先生のおつ

しゃったサービスのうち、一番大事なことはやはり輸送の安全だということに私も考えております。安全度を高めるといふことが国鉄としては最大のサービスだといふふうに考えておりまして、まず今度の長期計画の内容の一番重点を置きまして、安全の確保でございます。これが第一でございます。

第二は、やはり大都市の通勤問題、東京、大阪付近の通勤問題につきましては、どうしても現状のままおいておくわけにはいかないと、思ひます。思い切った線路をふやして、徹底的に通勤輸送を改善したいというのが第二でございます。

それから第三は、日本全国の幹線は、ほとんど明治の末あるいは大正の初期に敷設されたままでございます。いわゆる地域格差の是正あるいは地方開発等の点から考えますと、主要幹線がまだ単線であるというところは、日本の経済発展に非常に大きな隘路だといふふうに考えまして、今回の計画におきましては、ほとんど全国の主要幹線を複線化する、さらにそのうちのおもなものは全部電化する、こういうことによりまして、サービスの改善をはかってまいりたいといふふうに考えておるわけであります。

○山本勝市委員 その点をやはりよく説明されて、つまりこれだけを支払っていただくけれども、そのかわりこちらからはこれだけ提供するんだ、これまで提供しておったものに対して、二割五分上がるけれども、三割も四割もよく提供するんだという点があれば、それを同時に説明しますれば、よほど誤解は解けるのではないかと思うのであります。

それから時間がたつていきましたから次に移りますけれども、十五日の運輸委員会では、国鉄総裁が野党のある委員の質問に答えて、二五％の運賃の引き上げが消費者物価に対して〇・三六ですか、これだけの影響を与えるのだという答弁をしたというところを新聞で拝見いたしました。一体そういうことがどうしてわかるのかということが私にはふしぎなんです。これは詳しいことを言えば、と

ても時間がございせんから、御答弁を願うことはできぬと思ひますが、私の考えを申し上げて御意見を伺いたいと思ひます。

かりに所得を一定と仮定いたしますと、国鉄運賃に対して二五％よけいに払わねばならぬとかりにいたしますれば、どこかで二五％よけい払わなければならぬといたしますと、どこかで二五％ほかの方面への支出を減らすほかはない。消費者物価の中で、もう三百三十二品目もあるわけでありますが、その中で国鉄のために二五％よけい払えば、所得がかりにふえないといたしました場合なら、ほかの方面で二五％減らすほかはない。そうしますと、他の方面で需要がそれだけ二五％の減少を来たすほかはない。それだけその他の方面における価格の引き下げの要因となるべきものだと思う。ことに他の方面におきまして、需要の弾力性の非常に弱い、つまり生活必需品以外のところでは、需要をそれだけ減らすほかはなくなる。だからそこで需要が減るだけ、やはり価格引き下げの要因になるものだから、結局全体の物価指数に対しては影響はないというのが、私は理論上当然だと思ひます。逆に申し上げますと、かりに国鉄運賃を二割五分下げたら、一般の物価指数は消費者物価指数に対して〇・三六の値下がりを生ずるのかどうかという点、私はそういうことではないと思ひます。よく物価指数が下がったんだから、それだけ物価指数は下がるのだというように言う人がありますが、そういうことは、そうではないと思ひます。下がって、そこに購買力の余力がでますと、その購買力の余力は必ずどこかのほうで物価の需要に突き上げてくる。そしてどこかへ払えば、それだけ貨幣の動きがほかのほうで減ってくるほかはないから、減ったほうで今度は引き下げの要因になる。これは両方は逆で、どちらの場合もそうだと思う。一般の物価が上がるかどうかというところは、これは別の要因で起こってくることで、簡単に申しますと、一般の物価水準というものは、全体の商品の供給量に対する総需要量——総

需要量というのは、簡単に申しますと貨幣総量だ。貨幣総量が物の数量との関係でふえてくれれば、水準は上がってきます。しかし上がった分は、全体が上がつてくるのでありますから、国鉄だけの責任じゃありません。しかし個々の商品品々の価格というものは、それは一ところで上がればばらばらになるのであつて、必ずどこかで下がるような波のようなものであらう。山があれば谷があるのであつて、下がるほかにはないのです。全体の水準が上がるか下がらないかという問題と、個々の価格が上がるか下がるのかとは、決定の事情が違うし、性格が違うのです。したがって私は、労賃が上がったから物価が上がるとか、運賃が上がったから物価が上がるとか、というのは、一般の物価水準というもの、個々の価格というものと性格の違い、決定事情の違いといふものを混同しておるからであつて、私はもちろん消費者者として絶対に——もちろん消費者者として絶対に——物価と一般物価とは違ひます。三百三十二品目にすぎないのであるから、そのほかにたくさん物がありませんから、必ずしも一般物価とは言いません。けれども、かりにこの消費者物価が貨幣価値の變動を大体あらわすものといえますなら、国会で論議されておるように、物価水準の問題、貨幣価値の問題として、インフレの問題としてこの問題を取り上げられるならば、これはインフレ要因である一般物価水準の上がり下がり、一つ一つ一つの物の上がり下がり事情が違うことをはっきりしなければ、一般物価水準は別個の理由で、つまり通貨數量が物に対して上がれば上ります。しかし一つ一つの物は、一般物価水準が安定しておりまして、上がるものもあり下がるものもある。ところがその方面では、一ところで上がれば必ずほかで下がらなければならぬ。平均が安定しておる以上は、どこかで下がればどこかで上がらなければならない平均が安定するわけがないですから、平均水準が上がり下がりすること、一つ一つの物価が上がり下がりするのは全然事情が違うのですから、總裁が消費者物価指数に対して〇・三六——これは藤山長官もおられますけれども、

一体政府がああいう○コンマ以下の消費者物価指数なんというものを国会の論議の中心に持ち込んでくるのが間違いだと思ふ。そういう一％だの二％なんというものは、消費者物価指数をつくったときの過程を考えてごらんになればわかりますけれども、ウェートの置き方一つですぐ変わってくる。品目を少し減らすかふやすかでもすぐ変わってくる。ことに食料費などというものは四五％のウェートを置いておるといいますけれども、あれは三十五年から四十年までの間には非常な所得の増加があります。所得が増加すれば、食料に対する支出の割合というものは、エンゲルの法則で非常に低くなってくるのは当然であります。ですから四十年度における食料費のウェートというものは、三十五年における一万に対する四千五百二十二というウェートよりはるかに低いに相違ない。それを三十五年そのまゝのウェートで続けておるからそういうことになっておりますけれども、そういう点をはつきりしなければ、○コンマ以下の数字などというものを問題にするのならばそこまで問題にしなければならぬ。そういう意味で、時間が来たというのでやめますけれども、御考慮願いたいのは、政府自身がそういうアンビギユアスな、不確かな問題を国会に持ち出して、そしてそれに野党が食いついて、それで物価問題を論ずるなんというのはそもそも愚だと思ふ。この点をひとつ、お答えをいただく時間がありませんけれども、御考慮願いたいと思ふ。

○藤山國務大臣　山本先生、経済は明るいのですから御承知だと思ひますけれども、いまお話のように、物価指数のとりかた、ウェートのとりかたその他は、これは生活環境が違つてまいりますから、企画庁としても毎五年を期してそのウェートの修正をしなければならぬ。ですから、三十五年を基準に今日までしておりますものを、四十年にはさらにそのウェートを適当に考え直していかなければならぬ。御指摘のようにこれは当然のことでございます。

運賃が上がった、他のものが下がった、それだからということでございますが、しかし、個々の物資の消費者物価に対する影響というのは、それは下がるものもございまして、あるいは上がるものもある。しかし、われわれが国民生活全体を見ておりますのは、それを総平均した、たとえば前年に対して五・五％上がるとか四％上がるとか七％上がるとかという一応の水準を見て、そして国民生活にどう影響するかということ、これは政治としては私は考えているかなければならぬ問題だと思えます。したがって、その内容からいえばあるものは下がる。たとえば過去の例をとりましても、耐久消費財等は下がっております。したがって、下がっておりますその指数をとっております。しかし、上がっているものは上がっている指数をとる。そして全体としては平均して五・五％とか四・五％になっている。いまのお話のように、今日の状況から申せば構造上の問題から物価がきておりますが、御説のように、そうでなくて単純に、いわゆる貨幣の上からのインフレというものでございますれば、これは個々の物価に対して一斉にそのインフレ状況があらわれてくると思えます。したがって、貨幣そのものの価値を維持すること、維持すると申しますか、あるいは操作することによって全体の物価が下がる、そういう作用が通常の場合にあり得ることとは、これは当然でございます。しかし、今日の状況から申すと、たとえば生産性が非常に向上してないところもある。したがって、労働賃金の平均化等のために、需給の関係を別にして物は上がっているという面がございまして、いまお話しのように、貨幣だけでもこれが動いていくという状況にはございませんので、したがって、あるものは上がりあるものは下がるという状況が起っております。ですから、総平均したものが国民生活の上でどの程度の影響を与えるかということは、われわれも政治の道においては考えていかなければならぬ、こういう意味で指標を使つて大局の觀察をいたしておるのでございます。ただ指標のウェートのとり方を他につきまして

は、今日でも三十五年のウエートをとつておて、四十一年の今日になりますとウエートのとり方がたいへん違つておるところがございます。たとえばテレビとラジオについてもウエートのとり方などは逆になつてゐる、私はこう思つておるののでございまして、そういう点は訂正することによつて影響が違つてくる、こう考えておりますので、ウエートのとり方については大体毎五年でこれを改定していきたい、こう考えております。

○山本(勝)委員 もう時間がございせんから、いずれゆつくりお伺いいたしますが、ただ○コンマ以下の数字などを、指数を持ち出して、そうして貨幣価値や物価問題、インフレ問題を論ずるといふことは私は避けたほうがいい、こういうことを実は申し上げておるわけであります。それから品質を全然無視して価格を論じる、これは品質を数量にあらわすことはむづかしいから指数からの影響を及ぼすという観点から政治問題として論じる場合には、品質がもとのままで上がつた分と、品質が非常によくなつて上がつた分と、これをはつきり分けてやらなければならぬし、また生活必需品で、みんなどうしたつて需要の弾力性がないために上がつてもやめるわけにいかない、ほかのものにかわれないという品物と、そうでなしに、もし上がればほかのものにかわれるとか、あるいは省くことができるというものとはつきり分けて、そうして対策をとられないといふかぬと思うのです。これはいづれ時間をいただいて物価委員会の方でゆつくりお伺いしたいと思う。

○古川委員長 兒玉末男君。

○兒玉委員 国鉄当局にお伺いしたいのでありますが、今回の運賃法改正による運賃改定につきましては、全国民が非常な関心を持つ課題であります。運輸省の出しました年次報告によりまして、三十九年度における輸送量におきましても、大体旅客数において六十四億という多くの人を運んでおります。また輸送人キロにいたしまして、大體全体に占めるシェアは四六・二％、きわ

めてその比率は大きいわけでありまして、今回の運賃改定に対する将来への期待といえますが、安全輸送なり、あるいは大都市における輸送量の緩和など、また特に今日、輸送量の増加と相まって、鉄道事故に対してその安全性ということが非常に期待をされておるわけですが、今回の運賃改定の目的がこのような国民の要求にはたしてこたえるものであるかどうか、今回の改定の目的についてその所信を明らかにしていただきたいと存じます。

○磯崎説明員 ただいまの御質問でございますが、先ほど山本先生の御質問にお答えいたしましたとおり、今回の第三次長期計画は、まず第一に輸送の安全を目的にいたしております。これに約二千億以上の金をつぎ込むつもりでございます。現在大体三百億程度のものを入れておりますが、これは踏切をはじめとしたもので、自動列車停止装置に至るまで、徹底的に輸送の安全を第一にするということを目的にいたしております。

第二は、先ほど申しましたとおり、大都市の通勤輸送でございます。東京、大阪付近のおもな電車の線路はほとんど昭和十年前後にでき上がったまま、それからあとほとんどふえておりません。その後は車を増やすことだけに頼りまして通勤輸送の緩和をはかってまいりましたが、完全にそれは限界にまいりました。今回はすでに昨年から当委員会の御了承を得まして、四十年から東京付近の八カ所の線につきまして現在鋭意複線化、複々線化工事をやっております。これができまして全体的に非常に入るものが大きくなりまして、あとは車を増やすことということで、当分の間は通勤輸送の緩和には非常に役に立つというふうな考えをしております。

第三は、日本の鉄道は、大体単線の蒸気鉄道として完成いたしました。大正の末期、それから今日までやはり地方の幹線には実はほとんど金が入っておりません。北海道にいたしましても、東北にいたしましても、北陸、山陰、九州、ほとんど各地とも敷設当時のままの単線蒸気鉄道としての形

で現在運営いたしておりますが、これではとても旅客、貨物の輸送要請に応じられないということ、今回の計画におきましては、地方の幹線の複線化をまずやる、それからできれば電化をやりたい、したがって、これによりまして日本全体の物資の交流なり人の動きがますますと進んで、たとえばお盆、暮れには全然汽車に乗れないというふうなことがないように列車の増強が簡単にできるような、線路をふやすということによりまして、国民へのサービスをいたしたいと考えております。

以上の三点が今回の長期計画の主眼点でございます。

○児玉委員 いまその目的の大綱を明らかにされましたが、いずれにいたしましても国鉄運賃の改定ということ、国民にとつてその負担が非常に大きいわけでありまして、しかも今日の国鉄経営の状態というものが、いわゆる昭和二十二年の機構改革以来、公共性というものと企業性というものを並列的に背負わされたところの、非常にいびつな形で運営がなされるところに、私は今日の大きな課題があるのじゃないかと思うわけですね。そういう点から、この点は大臣にお伺いしたいのでありますが、一体国鉄は公共性にウェイトを置くのか、あるいは企業性に重点を置くのか、そういうふうな形では常にかような矛盾が繰り返されてくるのではなからうかと思うわけですが、そういう立場から、やはりこの際、公共企業体としての国鉄の経営形態、やはり機構そのものを改革する必要があるのじゃないかと思うわけですが、この点についての問題をひとつ大臣からお聞かせいただきたいと思っております。

○中村(實)國務大臣 国鉄は、仰せられましたように、公共性を多分に持った企業体でございます。公共企業体としての体制は独立採算制によってこれが運用をしてくるということになっております。この間の関係は非常にむずかしい部分がございます。公共性を十分発揮させながら、しか

も独立採算制のワケの中で運営していくという、この間の調和をはかりながら現在やっております次第でございます。私は、いま委員も仰せられるように、国鉄が持つております公共性の限界といえますか、そういう点については、これは将来の問題としてやはり検討を要するのではないかと考えておりますが、現在では、いま申し上げますように、公共性と公共企業体の独立採算制との調和をはかりながら国鉄の運営をやっております次第でございます。

○児玉委員 いまの大臣の答弁ではとても納得できないわけですが、あとの時間の関係もございまして、進めてまいりたいと存じます。

そういうことでございしますならば、現在国鉄が相当新しい新線建設に着手し、あるいは工事中の路線が相当あるわけですね。この路線のほとんど九割近くというものが、いわゆる採算無視といえますか、明らかに非採算線区でありまして、当初から赤字を覚悟の上で新線建設が進められていくという点の、この問題をさらには現在大体九百億近く、の公共負担というものを国鉄は行なっております。さらにまたこれによって今次のこの運賃改定の必然性というものが生まれてくるわけでありまして、さらにまたこれによって、先ほど申しましたとおり、輸送キロロにおいても大体四六・二％という広域の輸送路線を持つていて関係から、特に自然災害、天然災害による国鉄の復旧費というものはばく大な金額にのぼるのじゃないかと思うわけですが、もし企業性と公共性というものを当分調和していくと言われる大臣の御所見でありますならば、当然このように赤字線区、公共負担あるいは災害復旧等に對してはなからうかと思ふのです。措置がとらるべきではなからうかと思ふのです。かような点について大臣はどのようにお考えか、伺いたいと思ひます。

○中村(實)國務大臣 現在新線建設は鉄道建設公団でやっております。採算が非常に悪いような線は無償で貸し付けるといふような制度も持つております。そういう形で新線建設等あるいは採算

が非常に悪いような線の運営が国鉄全体の経営を圧迫しないような方向で今日ではやっております。でございます。

○児玉委員 これは国鉄当局にお伺いしたいのですが、今回の二五％の運賃値上げ平均であります。が、大体過去十年間の実績を見てまいりますと、旅客関係では大体昭和三十年から三十九年まで約二千六百億程度の赤字、それから貨物においては約六百六十七億程度の赤字ということになっております。が、一体その要因というものはどこにあるのか、この点をひとつ明らかにしていただきたい。

○磯崎説明員 私のほうのやつております旅客、貨物の輸送の原価との関係の御質問だと存じますが、実はこれは世界各國とも鉄道の原価をどうやって旅客と貨物に分けるかということにつきまして、非常に議論のあるところでございます。たとえば、旅客、貨物輸送に共通な面が非常に多いわけでございます。たとえば線路を一本、単線を複線にする、その複線を旅客、貨物両方で使う、その場合に、たとえば重さで分けるのか、通過トン数と申しますか、旅客、貨物の重さで分けるのか、あるいは列車の長さで分けるのか、いろいろ議論がございします。現在一応私どもといたしましては、旅客、貨物の従量でもって分けるというたてまえをとっております。したがって、原価計算の前提にはいろいろ前提がございします。結果だけごらんになりますといろいろ議論があると思ひます。一応現在では、いま申しましたとおり、全体の経費の中のほとんど七割以上、八割弱、七七％くらいが共通面でございます。この分け方によりまして非常に変わってくるのでございますが、現在私どものほうで施行しておりますやり方によりまして、現在旅客運賃は一応黒いになっておる、貨物運賃は赤いになっておる、こういう計算でございます。これは逆に一方収入の面から申しますと、御承知のとおり、最近非常に道路がよくなつてまいりまして、トラックが非常に発達してきています。トラックの運賃は御承知のとおり原価主義でござ

います。ところが鉄道の運賃は昔の、一世紀前のの
貨物運賃のままでございますので、御承知のとおり
従価主義と申しますか、値段の高いものからたたく
くさん運賃を取る、値段の安いものからは少しし
か運賃を取らない、こういうちょうど税金のよう

な運賃制度になっておりますので、結局運賃の高い貨物は必然的にトラックに流れる、そして鉄道には足の長い運賃の安い貨物が残る、こういう形になるわけでございます。したがって、同じ二億トンを運ぶにいたしましても、その輸送構造の内容が変わってまいります。たとえば昔は、灘の酒はほとんど一〇〇%国鉄が送っておりまして、国鉄の酒の運賃が非常に高いということで、

現在は一割にも満たないものしか国鉄にきておりません。ほとんど九割以上はトラックで運ばれるわけでございます。そういうふうには、貨物の全体の輸送トン数は変わりません、少しずつ伸びてはおりますが、輸送の内容が非常に下がってきていると申しますか、輸送する貨物の運賃が、トン当たりの運賃と申しますか、これが非常に下がってきておるわけでございます。したがって、貨物収入のほうは、収入の面から見ましても、非常に収入状態が悪くなつてきている。これは主として自

動車の發達に対応できない鉄道の持つてゐる、しかも非常に古い運賃制度の結果、収入面から非常に大きな減少がまゐりまして、現在ごらんのとおり、旅客二に對しまして貨物一の収入でございします。昔は、十年ほど前は、大体旅客、貨物とんとん、ちよつと旅客が多い程度のこととございしましたが、現在は二對一ということで、旅客収入がずつと多くなつております。そういう兩方の面からいいます、ただいま先生のおっしゃいましたような形の黒字、赤字の問題が出てまいったわけでございます。

○**児玉委員**　そういうことでありますならば、今回の改定では、黒字である旅客の引き上げ率が高くて、逆に貨物の引き上げ率というのが平均一二・三％と、赤字の部門の貨物が低くて、旅客のほうが高いというのは、一般的に考えますと、旅

客のほうの一般大衆からの収入で貨物運賃をカバーする。極端な表現で言うならば、独占資本に奉仕するために大衆収奪をやっておるのじゃないか、こういう受け方をするわけですが、その辺はいかがでございますか。

○**破綻説明員** その点につきましては、從來、秘
 どもの説明がたいへんまずくて、非常に誤解を招
 いておったと思うのでありますが、ただいま申し上
 げましたとおり、現在の貨物の運賃は、値段が高い
 ものからたくさん取って、値段の安いものからはは
 少なく取る、こういう運賃制度でございます。さ
 らに、そのうちから、特別等級と称しまして百
 数十種類の品物、米を筆頭にいたしまして、米、

鮮魚、そういった国民の生活必需品はさらにそれを割り引いておるわけでございます。したがいますして、現実には貨物に赤字が出ておるとすれば、その赤字の一番大きな要因は、農産物あるいはその他の食料品というような国民生活必需品に該当すべき、現在の私どもの特別等級と申しましたその特別等級による百数十億の赤字が一番大きな要因であります。しかし、これは後ほどいろいろ御質問があると存じておりますが、たとえば農産物の運賃を下げるというようなお話がございます。

そうすると、コスト割れのものはさらにコストを割るというようになってまいります。しかしながら、国民的要請としてどうしても農産物の運賃の上げ方をよけい上げちゃいかぬとおっしゃれば、どこかでそれを負担しなければならぬ。国が負担してくださるかあるいは国鉄全体で負担するか、その二つしかないと思うのであります。現在私どもといたしましては、旅客、貨物を分割した原価主義でなくて、旅客、貨物一本にいたしましたので、国鉄全体としての収支のバランスがとれまして、そうして多少の減価償却ができるという運賃

制度をとつてまいるわけでありませう。したがいま
して、たとえば同じ旅客運賃の中でも、定期の旅
客運賃と定期外の旅客運賃との原価計算上の関係
はやはり違つてきておるし、また、同じ貨物にお
きましても、一車扱いの貨物と小口扱いの貨物

とはやはり同じ赤字であつても赤字の率が非常に違つておるといふことで、私のほうの輸送内容から申しますと、この黒字、赤字は、旅客、貨物という總体的な分け方の、さらにこまかくいたしますと、各部門部門で非常に大きな赤、黒が出てまいります。これを一々調整することは不可能でございます。ですので、国鉄全体として収支のパランスがとれるように、しかも将来輸送の増が期待できるような運賃制度に持つてまいりたいというのが、今回の改定のごく一部の制度改正に当たっているわけでございます。

○兎玉委員　特に貨物の問題で、今回等級の改定がなされて、四等級に圧縮されたわけですが、いま副總裁の説明にありましたが、価格の高いものからは高い運賃を取る、こういう説明はもっともだと思いますけれども、今回の改定の中において、特に一等級の高級貨物といわれるたとえば時計だとか自動車、冷蔵庫など、こういうものについて、確かに貨率は上がっておつても、等級の査定によって逆に運賃が下がつておるといふような例もあるわけですが、この辺は一体どういうふうな仕組みになつておるのか、この点明らかにしたい。

○礦崎説明員 現在の国鉄でとっております貨物運賃制度は、御承知のとおり、陸上交通機関として鉄道以外のものはなかった、鉄道が独占しておった時分の貨物運賃制度をそのまま踏襲いたしております。したがって、逆に公共的な見地から、鉄道で送ります貨物を全部物の値段で分類いたしております。これは十四に全体の貨物を分類いたしておりますして、そうして値段の高いものが一級、これと一番値段の安いものとは倍も運賃が違います。たとえばこを一車送る場合と米を一車送る場合とは、たばこは米の倍の運賃を取つ

ております。あるいは冷蔵庫庫にしたり、自動車にしたり、同じ貨車一車送る場合に米の運賃と一等級の運賃とは二対一になっております。したがいまして、さっき申しましたように、トラック運賃というのはちょうどまん中できまつて

おりますので、まゝ中より上のものとと入国鉄からトラックに逃げるのは、これは当然でございます。私どももいたしましては結局、何とか上と下を圧縮したい、そうして原価主義的な運賃に近づけたいと思っております。それで逆に、たとえば時計とかたばことか生糸とか冷蔵庫とかいうものは、運賃を上げると輸送量が減つてまいるわけであります。現在の現実の問題として、たとえば時計とか冷蔵庫とかはほとんど国鉄で輸送され、事例がないわけでございます。こういうものは運賃をある程度下げてむしろ荷物をとつてくる。そ

れでもつて安いものの生鮮食料品等の運賃の赤字の補てんにいたしたいというふうなたてまえてございます。現在十四等級ございますが、そのうちの一応原価を償っているものが五等級から上のものの、五等級まででありまして、六等級以下は全部コスト割れの輸送をいたしております。これを多少なりとも上と下を調整したい。そうして上のほうの高級貨物を少ししてもとて、それでもつて下ほうの貨物の運賃の赤字を補てんしてまいりたい、こういうのが今回の制度改定の趣旨でございます。

○児玉委員　特に貨物運賃の点について企画庁長

官と大臣にお伺いしたいのでありますが、いま副総裁の説明にありました、特に国民生活に關係の深い食糧とか野菜、魚介類、肥料等特別措置による品目が六十九目以上ありますが、その点については相当国鉄はコスト割れの輸送をやっているわけですから、その点については特に公共負担という面から、さらにまた物価政策という面からも、相当国鉄が犠牲的な輸送をやっているわけですから、この点公共負担という面についても少し積極的な措置が私は必要ではなからうか。その辺の運輸大臣並びに企齔庁長官の見解を承りたいと思います。

○中村(實)國務大臣　国民の生活に密接な關係のある物質については、できるだけ引き上げ率を低くするように特別の処置をとつておる次第でございます。

○藤山國務大臣 私、国鉄の公共負担というものをある程度考えていくことはやはり必要だと思

います。が、しかし、ただいま磯崎副総裁もお述べになったように、たとえば貨物では赤字だ、旅客では黒字だ、それじゃ貨物をどういうふうにして黒字にしていこうかということは、これは私はたいへんな大きな国鉄の今後の問題だと思ひます。永久に赤字でもって、乗客だけで国鉄の収入をはかるということは、私は必ずしも適当だとは思ひませんので、磯崎副総裁もそういう点について、昔から非常に長い間やってきた従価主義がいいのか、あるいは、原価計算による従量主義がいいのか、そういう問題について国鉄でもまず検討して

いただいて、そうして外国にありまうように、貨物も赤字にならぬというように、これはいまのお話では、たとえば高いものを値下げすればトラックと競争して、非常に貨物運賃がふえてくるんだ、そうすれば、貨物のほうの収支も合ってくるんだということになれば、値下げそのものが、私は、公共性の上からいっても、国鉄に非常に悪い影響を与えようというふうには考えられないわけでございます。ですから、そういう点もやはりまず国鉄自身が、今日いろいろな合理化というか、石田総裁は非常に御熱心で、私は総裁は信頼できるくらいいろいろ合理化をやっておられる、あるいは、国鉄の職員、労働組合もみなそれに協力しておられる、こう思っておりますが、同時に、いまのような制度上のそういう問題もひとつ検討していただいて、そうして経済的にそういうものが立つ、その上に立って私は、国鉄が持っている公共的使命というものの程度を考えていくかということを考えていくべきだ、こう考えております。

○児玉委員 これは要望でありまうけれども、とにかくそういう国民生活に関係の深い物資輸送について、先ほど当局の説明があったとおり百数十億の赤字というものはそれによって切り捨て、こういう点から特に運輸大臣並びに企画庁長官としても、公共負担の面については積極的のひとつ

取り組んでいただきたいということを要望いたします。

次に、これは昭和二十五年以来常に国会でも問題になっておられるところの木材等に対する暫定割引の制度であります。すでに十六年間経過しまして、この問題の取り扱いのたびに非常に国会で紛議をかもしているわけでありまうが、大体この暫定割引というものが国民大衆に対してどの程度の利益をもたらしているのか、またこの暫定制度というものもここらあたりで根本的に改革を要する時期に来ておるんじゃないだろうか、このように考えるわけですが、この暫定割引制度に対する見解を承りたいと思ひます。

○磯崎副総裁 暫定割引につきましては、毎国会で農林水産委員会いろいろなお話が出ておるわけでありまう。私もいろいろ思ひまうして、先ほど申しました貨物等級制度という一つの貫した考え方方で貨物運賃をいただいておりますが、この暫定割引の九十数品目、約百品目になります。この暫定割引につきましては、全く現在の等級制度と別なものと申しまうが、全然これと離れた割引をしていくわけでございます。これは非常に沿革もございまして、私もいろいろ思ひまうして、ぜひこれは廃止したいということを常々強く申しておりますけれども、実は年間二十億でございます。すでに昭和三十年からでも暫定割引の累計が二百億に達しているわけなんです。これは一時、四、五年前でございまして、一べん政府で検討してみ、やめるものはやめる、残すものは残して、そのかわり運賃補給金みたいなものでやらないうか、こういう御意見が実はございまして、事務当局の間で検討いたしました。結局結論の出ないままに今日に至っております。私もいろいろ思ひまうして、不利ながらも、現在の貨物等級制度というものはきつちとした筋の通っているものである以上、これの非常に例外的なものが、しかも年間二十億もある、累計二百億をこしているといううなことで制度上からも非常にまづいし、公平

の原則からいっても少しおかしいということで、何とか合理的なものにしたいというふうに思っております。が、一たん割引いたしましたものをはずすことは、非常に実は困難でございます。今国会におきましても、いろいろ委員会からの御注文も実は受けておるわけでありまうが、私もいろいろ思ひまうしては、やはりこれを廃止をすっきりした制度にしたいというふうな、これは私の希望でございますが思っております。しかし、今回の時点におきましては、これは廃止どころではなくて、むしろ強化しなければいけないような形になっておるわけでございます。

○児玉委員 大臣にひとつ伺ひたいのです。いま当局から説明があったとおり、非常に制度的にも私は矛盾したやり方じゃないか、こういうふうな考えるわけでありまうが、この暫割りに対する大臣としてのひとつ御所見を承りたいと思ひます。

○中村(實)國務大臣 この問題の根拠は、私は、国鉄の持つ公共性という性格から出てきておる問題でございます。いろいろこれには検討をする要素もあると思ひますが、これはできるだけ合理的に解決するように将来検討してまいりたい、かように考えております。

○児玉委員 もう時間が来たそうで、もうしばらくひととつ伺ひたいと思ひますが、特に今度のこのような運賃改定によって、国民各層が相当な期待を保持していることに対する考え方が披露されましたが、特に一般庶民階級が関心を持っておる準急行料金というものが、今度は急行と特急に統合されたわけなんです。準急は比較的小都市にもとまう非常に便利のいい列車であり、しかも急行の大体半分、これが統合されることは非常に大衆に痛いわけですが、これはどういうことでこういううな制度をなくしたのか、この点を明らかにしていただきたいと思います。

○今村説明員 従来の普通急行列車と準急行列車との区別が必ずしも明瞭でございませぬし、最近におきましては運転区間異なるいはスピードと

いうような面におきまして、普通急行と準急行との間の区別が判然としなくなりました。したがって、こういう差異がなくなってきたと考へます。でございますので、百キロまでの区間を運転する列車を準急行列車にする、百キロ以上のものは普通急行列車にするというたてまえにしたわけでございます。こういうことにはいたしまして、料金の関係は急行列車の百キロまでの運賃をいたたく。特に急行列車につきましても、いままでは百キロでも急行料金をいただいていたのですが、今度は急行列車で百キロ未満は準急行並みの百キロ分の運賃をいただくということで、かえって近距離のお客さんには安い料金で乗っていただけたという制度にしたわけでございます。

○児玉委員 いま、東京周辺は別ですが、九州あたりでは急行のほうがおそく準急のほうが早いという形態もあるわけなんです。こういうような点から考へても、なおさら私は、今回の準急行制度をなくしたことは不満があるわけでありまう。そういう点で、いまの答弁には不満があるわけでありまうが、時間の関係もありまうので、次に進みたいと思ひます。

ということに重点を置きまして施策を練っておるわけでございます。第一は高速貨物列車を運転する、あるいはコンテナ列車網を拡充する、パレチゼーションを推進する、それから適合輸送をやるということに重点を置いておまして、特に生鮮食料品につきましては適合の、たとえば魚でござい

ますれば高速の冷蔵車をつくりまして、長崎なりあるいは下関から東京なり大阪市場へのあれを、いまの三日売りを二日売りにする、あるいは四日売りを三日売りにするというような、一日早くめくらのスピードで運転するというようなことを考えておるわけでありまして、これはことしすでに試作をいたしまして、十月からは大体そういう列車が走り得るというように考えております。

その他の、たとえば枝肉輸送というようになことにつきましては冷凍コンテナというものをつくりまして、そういう要望にこたえたいというふうに考えておるわけでございます。

○児玉委員 企画庁の中西国民生活局長お見えになっておるようですが、特に物価対策の一端としての流通機構の中における国鉄輸送網というのは非常に大きいわけですが、企画庁の中西局長として、これらの点に対する御所見を承りたい。

○中西政府委員 非常に広範で、技術的にもむずかしい問題が多いのでございますが、生鮮食料品問題が今日のように国民生活上非常に大きな問題になっておるといふ観点で、特に国鉄の貨車輸送面におけるその合理化を推進していただきたいと熱望いたしております。

その一環として冷蔵車、冷凍車等に力を入れていただきたいし、さらに国鉄だけで合理化いたしましたとしても、その両側が合理化されませんと、全体のコストが下がらないというような問題があります。したがって、通運関係の合理化にも何かの形で推進を考える必要があるのではないかと。さらに、これから操車場等相当大きな規模のものを東京周辺その他にもおつくりになるようですが、その地域の中に冷蔵車、冷凍車と連結して貯蔵をする、あるいは集散ができるというよう

なものもあわせて設備していただく全体の流通がうまくいく。特にコールドチェーンというような問題にも対処し得るような装置ができる、そういうことは非常に望ましいことであると思っております。申し上げることはいろいろあるのござい

ます。○児玉委員 委員長、時間がありませんから、最後に一回だけ、まだたくさんありますけれども、あと控えておりますので、一回だけ質問いたします。

最後に国鉄当局にお伺いしたいのでありますが、今回の第三次の長期計画が完成まで約七年近くかかるわけですが、これだけの運賃値上げをやりますと、この事業を遂行するためにばく大な資金が必要であり、同時にまた国民の要請にこたえるためには、七年の間——すぐ明日から効果を期待することは困難であろうと思うのです。その間の資金運用等においても相当の困難が予想されるわけですが、第三次計画の完成までの過程におけるこのような資金運用等の面について、どういうふうな配慮をしようとするのか、この点最後にお伺いしまして、私の質問を終わります。

○磯崎説明員 実は、今回の七カ年計画の資金問題でございますが、私どもの説明が多少いまだ明確を欠いたせいか、何か運賃値上げだけで設備計画をやるんだというふうな世間にとられまして、非常にまずい説明をしたと思っております。今回の設備投資計画は全体で約三兆でございますが、三兆に、さらにこの七カ年間に借りかえその他をやりますと返さなければならぬ長期の借金が一兆、所蓄資金が全体で四兆でございます。その四兆の所要資金のうちの二割をこの運賃の増収分にお願いして、あとの八割は全部借金でやっていくことになります。したがって現在在りょうと昭和四十年年度末におきましては、国鉄の長期負債は一兆一千万をちょっとしております。これが昭和四十六年度末には二兆九千万というばく大な借金になるわけでございます。この七カ年間に借ります借金がちょうど三兆ござい

ます。長期負債が昭和四十六年度末には二兆九千万、利子だけで四十年の利払いが二千万をこすという形になるわけでございます。もちろん国全体の財政その他の資金量から申しますれば、七カ年間に三兆を国鉄に貸していただくことは、これはできると思っております。しかしながら、利払いの問題と元金の償還、ことに各地方でいろいろ御無理をお願いしておりますいわゆる利用債等につきましても、すでに累計八百億をこしております。利用債は、これはどうしても借りかえができませんので、お返ししなければならぬ。もうそろそろ償還の期限がまいつております。こういった利子の問題と借り入れ金の償還問題、この二つを頭におきながら、しかも自己資金からは、運賃を上げていただきましても、全体の工事量の約二割の金しかできない。八割の借金はどうしてもしていかねばならないということになりますと、あとは、これだけの設備投資をしてきました輸送力をどう使うかという問題であります。私どもといたしましては、一応七カ年間でござい

ますが、昭和四十三年というものを一応中間目標にいたしております。昭和四十三年の秋に大体の主要幹線の複線化が完成いたしますので、四十三年秋を一つのピリオドといたしまして、その時点で一応全面的なダイヤ改正をいたしまして、そうして一応それまでの四年間の投資の集積をそこで実らせる。それで四十四、五、六の三カ年間は、次の昭和四十六年度に至る一つの段階としての投資を果たしていききたい、こういうふうな二つの時期を分けておりました。全体の投資が七カ年間動かないということではもったいないですから、まず初めの四年間で一応の区切りをつけて、それで形をつくる。それで企業努力をしまして現在考えております自己資金を少しでもふやしたい。あとは企業努力をいたしまして収入をあげる、あるいは経費の節約をする。これ以外には道がないわけ

でございます。この借金をしながら、しかもこれだけの利払いと元金の償還をするためには、相当われわれ自身が企業努力をほんとうに真剣になっ

てやらなければならないというふうに考えております。それによりまして、数字的には四十六年度以降徐々に国鉄の経営状態はよくなっていく、こういう推定をいたしております。

○古川委員長 村山喜一君。○村山(喜)委員 時間を十五分程度しかもらっておりませんので、その範囲で質問をいたしますので、簡潔にお答えをお願いしたいと思います。

国鉄が今回第三次長期計画によりまして産業別生産誘発額というものを発表いたしました。これによりまして、七カ年計画で六兆四千七百二十八億の生産誘発が行なわれる、こういうような発表がなされているわけでありまして、それだけ産業別に産業連関分析によりましてそれだけの生産誘発額が見込まれているわけでありまして、それに対して、四十一年度通算省が出しましたいわゆる鉄工業生産の見通しについてという中において、国鉄が工事量として予定をしております三千六百億というものがどういうウエイトを占めて日本の経済の中で動いていくのかという点については、あなた方はどういうふうな形で見えておられるのか、という点をまずひとつお聞きいたしておきたいのであります。と申し上げましたのは、問題はやはり、そういうような長期的な経済の見通しというものを発表されると同時に、私はやはりこの際、国鉄運賃を引き上げたその関連性において物価上昇の上にとどのような影響を来たすかという点まで国鉄当局も分析をしておくべきであるというふうに考えるのであります。

なお、運輸大臣に私どもそういう立場からお尋ねをいたすのでありますが、地下鉄については二六・六%引き上げた、さらに私鉄十四社については二〇・二%の引き上げを行なった、そうして昨年の十一月の物価指数の統計の上から出てまいりますいわゆる対前年比におけるバス代の値上げに伴います上昇寄与率というものが二%あるのだ、そうして対前年上昇比率において総体で総合的には一〇・六・三%という上昇率であります。その中におけるバス代の値上げによる上昇寄与率と

いうものが二％あるのだ、こういうようなものが統計的に出されているわけでありまして。私のところに学生の諸君がやってみたりまして、もう今日五人ぐらゐの集団を組んだら、地下鉄やあるいは国鉄に——今度国鉄が値上りになった場合のことですが、そういうものに乗るもんじゃない、私鉄にも乗る必要はない。もう五人だったらタクシーを雇うてタクシーに乗ったほうが安あがりで、近頃のところにはそのほうが便利で早く行けるのだ、ということ話をしておるのであります。そういうふうになってまいりますと、今度はまたタクシーの運賃値上りというものがそろそろ出てくる。すでに九州地方におきましては、業者が集まりまして、三三％程度のタクシーの値上げ申請をやろうじゃないかという打ち合わせをいたしておる。こういうような形の中で、私は、物価の上にあられてくるいわゆる国鉄の運賃の占める割合というものが〇・七％程度にすぎないからそれは問題にするにあたらないという議論は、これは当然でないと思うのであります。こういうような總体的な国鉄の運賃値上りに伴う直接の物価上昇が何％になるのか。それと関連をいたしまして、いわゆる生活必需品の物価上昇にどういうような影響を及ぼしてくるのか。さらに卸売り物価に与える影響の度合いというものはどういうようなものに測定をされるのか、やはり産業別の生産誘発額を測定すると同様に、国鉄自身においてもそういうような計算をしたものがなければならぬのではないのか、こういう立場から私はお伺いをいたしているのであります。国鉄はそういうようなものを計算されたものがありますかどうか。また経済企画庁の国民生活局においては、あらゆる問題について、それらの影響度合というものを測定をし、これに対処する対策というものを立てておられるかどうか。こういう点についてお伺いをいたしたいのであります。

それから、先ほど山本委員の質問の中にございましたが、サービスが向上をすれば幾らかの値上がりもこれはやむを得ないのだという議論のよう

に聞きました。しかし通勤ラッシュの緩和にいたしまして、昭和四十五年において、そのラッシュの指数というものは二五〇だと私たちは聞いているのであります。そうなれば、これは今日より少し緩和される程度であって、ほとんど緩和されないというような状態の中で値上がりがされるということに予定をされているのではないか。さらにまた、この問題が将来においてさらに運賃値上げという問題を引き起こす要因になってくるものとするならば、経済閣僚会議において、これは藤山長官であったかと思いますが、私鉄運賃等については向こう四か年間は値上げをしないのだといいう決定をなされているようであります。とするならば、国鉄の場合においては、将来向こう何年間かは値上げをしないのだという約束が国民の前に示されるかどうか、この点についてお伺いをしたいのであります。これは中村運輸大臣からお答えを願っておきたいのであります。

第二の質問の要点は、御承知のように科学技術庁におきまして、「南九州の農産物の海上輸送に就いて」という本をつくっております。この中におきますいわゆる貨物運賃の割合、そうして新しい冷凍船を配属することによりまして、南九州の農産物を東京や大阪市場に運び入れる場合のケースの割合が相当詳細にわたりまして計算がさされて出されているのでございます。これによりまして、いわゆる運賃比率を計算をいたしてみますが、トン当たり国鉄の貨物輸送にいたしますと、これを一〇〇にすると、船舶輸送による分は係数が三五になります。トラック輸送は四七二になるのであります。こういうような点から考えてまいりまするならば、しかも所要時間は国鉄よりも船舶輸送によるものの方が早い。大量輸送がきくという形になる。いま話をお伺いいたしてみますと、まあ冷凍専門の貨車を増設をする、そういうようなことにおいて国民の生活の安定に寄与したいというような話であります。そういうような問題は、国鉄自体としては、一部門としては考えられてしかるべきであると思うのであります。日本

のいわゆる国民生活を安定させるという立場から考へてまいりました場合には、それぞれの受け持ちの分野というものがなければならぬはずであります。冷凍船を配属をし、計画輸送をする、大量輸送をすることによって、庶民の生活の安定ができる、物価の安定ができるということに相なるならば、これはやはりそういうような方向において國家の財政資金というものを使うべきである、こういう考へ方を立てなければならぬと思うのであります。将来の輸送体系の問題に関する問題であります。やむを得ず、庶民の生活の安定が、い

わゆる僻地の開発の問題等を取り上げていかなければならぬのに、やはり新しい赤字がみすみす出るような路線に五百億を投入をして、そして新線建設をやらなければならぬ。将来にはまた赤字要因ができる、こういう姿の中から政治的に動いていく國鉄の姿というものを考へてまいりますと、非常に問題があるのではないか。これはやはり日本の輸送の上における全体的な配慮というものが今日欠けているところに、こういうような問題点があるんだということを考へるのであります。そういう立場から、ここにいわゆる試案として出されました科学技術庁の考へ方というようなものを取り入れながらやっております場合には、将来における國鉄の貨物輸送に対する考へ方というものは、国民生活との関連性の上において、どういふふうに考へておられるのかということをお尋ねをしておきたいと思うのでございます。

○中村(實)國務大臣　今回の國鉄運賃の是正の影響は、物価の中に運賃が占めております比重等を考へますと、物価に大きな影響をそれほど与えるものではないという見解に立っております。しかしながら多少の影響のあることは、これは当然でございますが、現在国民生活が要求しております輸送需要というものの実態と、現在の輸送施設の状態との間に、非常に大きなアンバランスがございます。國民の交通その他輸送等に不安を生ずるような実情でございますので、やむを得ずその運

賃の是正によつて、第三次の長期計画を進めてまゐるということでございます。

それから私鉄その他の運賃は、四年間ぐらい上げないのではないかとという質問でございますが、現在国鉄の七カ年間の第三次長期計画の中におきましても、特殊の値上げ要因等が生じない限り、大体値上げ等をせずにやっていくという考え方でございます。私鉄の運賃は、いま村山委員仰せられましたように、これもやはり特殊の、だれが考えても特別の情勢だという経済的な要因が生じない限り、四カ年ぐらいは上げないという方向でいくという方針で、今回は値上げを認めた次第でございます。

その他物価に対する影響とか経済問題につきましては、経済企画庁の長官から、さらにその他具体的な問題については政府委員から答えさせます。

○藤山國務大臣　貨物輸送がどの程度に卸売り物価もしくは消費者物価に影響するかという個々の物資につきましては非常に困難でございますが、なかなか数字としては出てまいりませんので、われわれ確定的な数字をいま企画庁で持つておりません。ただ旅客に対してはある程度数字が整いますので、われわれの見通しを出しておるわけであります。私は、今回の国鉄の場合についても、やはり日本の経済の今日の面について総合的に問題を考へていかなければならぬのでありまして、先般実は国鉄貨物の値上げがありましたときに、木材関係あるいはバルブ関係の有力な会社の方がおいでになつて、あまり上げてもらつちや困るといふお話があつたのですが、私はいまの事情から申せば、産業会社がある程度金利の負担を軽減すれば、こういう面は吸収できていく。だからあなたた方自己資本の蓄積ということについて努力したらどうですか、あるいは金利の引き下げというような問題について、もっと考えてもらえないだろうかというのを申ししたので、私は今回の貨物に対する運賃の値上げも、ただ単に国鉄が値上げするから、それだけがすぐに物価にはね返つてく

るといふのではなく、もし金利が若干でも経営者の立場において下げることができたら、これは吸収して協力してもらえものじゃないか。ですから全体の経済としてこの問題を考えたい。だから、運賃が上がったからすぐに卸売り物価その他にはね返さないと考えられない。考えられませんが、それはね返さないと吸収させるといふ考え方も私はできないわけではない。こういうのは、全体の経済政策としてわれわれが経済の運営の上で考えていかなければならぬ点だ、こう考えております。

○磯崎説明員 国鉄の工事費の波及効果でございすけれども、これにつきましては、たとえば、私どももいたしましては、先ほど申しました七カ年計画の約三兆のうちから、用地費と人件費をまづ除きまして、その残りにつきまして具体的に検討したわけでございすが、昨年景気回復の関係で二百億ぐらい財投の増加がございました。それにつきましては実は詳細にあとをトーンスしてみたわけでございす。

たとえば電車一両発注いたしますと、強弱電はもちろんのこと、たとえばビニール工業からガラス工業まで、非常に波及効果が大きいというところで、具体的な例をとりまして、東芝なら東芝で電車をつくる場合に、それが末端の下請にどこまでいくのだということも全部検討いたしました。

また、土木建築につきましては、やはりセメント、鉄、ガラス、そういった方面についての効果を具体的に検討いたしました結果、大体二・五倍前後という数字が出たわけでございまして、これは理論的な根拠と申しますよりはむしろ実績から割り出した数字でございすので、あるいは多少そのときそのときによって違ふかもしれませんが、大体百億のものが二百四、五十億には回るといふ実績で出したわけでございす。

それから、将来の物価問題等につきましての検討がなされてないじゃないかという御説でございすが、これは私どももいたしましては、国鉄の輸送という非常に小さい窓の中からは見ており

ませんので、なかなか、総合的な輸出入の問題あるいは供給量、総需要量の問題、そういった根本的な、物価の基礎をなすいろいろな問題についての勉強が非常に足りませんで、将来国鉄運賃をこれだけ上げたならば物価がどうなるという、直接的な関連をつかまえて将来の物価まで検討するといふだけのことは実はいたしてございせん。

二番目の御質問の南九州の問題でございすけれども、これは実は私どもも非常に興味深く、いま先生のお持ちになつていらつしやる論文を読んだわけでございす。これは実は私どものほうもそれに多少入りましてそれができておりますので、大体内容は承知いたしておりますが、確かに運賃から申しますと船運賃が徹底的に安いのは事実でございす。ただ、現在私どもで経験いたしてございす北海道の物資でございすけれども、たとえば北海道の物資の中でも木材のようなもの、これは当然船舶輸送がしかるべきだといふふうに思つておりますが、やはりどうしても貨車輸送になつております。と申しますことは、取引の単位の問題が一つあるわけでございす。ことに戦後、木材あるいは農業関係が中小企業になりましたために、一回の出荷量が非常に少ないわけでございす。船舶いばいばまとまるまでも資金繰りがつかないといふようなこともございまして、船舶輸送に一番適していると思つてゐる木材でさえ、なかなか鉄道から離れない、こういうような事情もございす。しかし、ただいまのお話は、私どももいたしまして、将来、コールドチェーンの問題等に関連しまして、十分それらを考え合せて、決してむだのないような投資をしてまいりたいと考えております。

○吉光政府委員 ただいまの御質問にございまして来年度の鉱工業生産の見通しの点でございすけれども、一応GNPの伸び七・五%程度というものを前提にいたしまして、鉱工業生産関係で約八%の生産の伸びを見込んでおるわけでございす。特にその場合に一応の原動力になるものといひましては、輸出の伸びと公共投資関係の伸び

というものを中心にしてはいてございまして、たとえば、端的に申し上げますと、鉄鋼業関係につきましては、輸出関係の伸びというものはほぼ本年度と横ばいという意味であまり認められませんが、これも、全体としてはじきまして、粗鋼ベースで七・二%の増をはいてございすが、これは先ほどお話がございしました国鉄等の公共投資を前提にいたしまして、これが非常な原動力になつた生産の伸びといふふうにはいてございす。

それから波及効果は、先ほどお話にございしましたように、多方面にわたるわけでございすけれども、端的に、鉄道車両だけでは一〇%程度の伸びを見込んでおります。セメント関係につきましても、これも国鉄だけではございせんけれども、公共投資全体の伸びにささえられて、約七・八%程度の伸びといふふうな計算をいたしてございす。

大体以上のとおりでございす。

○村山(吉)委員 答弁が長くなつて時間がなくなりましたので、このあたりでやめますが、問題は、運賃の値上げをやる、それが大衆の心理の中にはね返ってくる影響度というものの、関連する物価上昇といふもの、そういうようなものについて、詳細な産業連関表に基づく生産誘発額を積算するだけの能力を国鉄自身が持つてゐるのですから、これだけの運賃引き上げに伴う直接の影響度といふものは百円程度だといふ説明ではなくて、それは家計調査費の中のウェイトの割合から打ち出した数字にすぎない。事実上は、通勤の人の場合には何割も上がるわけだ。それを全部通勤費で、補助対象として各会社が吸収してくれるのであるならば、そう家計には響かないけれども、それは全体の四割程度しかないわけだ。残りは、そういうような恵まれない職場におる人たちは、なおひどい影響を受けるということになる。だから、所得階層ごとの影響度合いといふものまで私はメスを入れようべきだと思うので、第一分類の人たちにはこういう影響があるのだ、第五分類の人たちにはこういう影響があるのだ、だからこれについてはこ

ういうような配慮をもつて臨むのだという、国民の生活を中心に考えていくような立場での分析といふものもある。自分自身がおやりにならなければ、国民のための国鉄であるとはいえないと私は思うのです。ただ物価には影響はありまじやんとはいふような、そういう機械的な答弁だけでは過さなれない事態になつてゐるのではないか。その点をあなた自身も、幹部みずから反省をしてもらわなければならぬ。運輸大臣は運輸大臣として、単に国鉄だけの問題ではなくて、日本の輸送体系の上において、国鉄は将来どういふふうにあるべきかといふ問題のあり方の中から総合的に問題を把握してもらいたいといふ点を要望申し上げておきたいと思つてございす。

それと、先ほど、いわゆる家計調査費の中に占めるウェイトの取り方については問題が指摘をされました。今日におきまして国鉄運賃のウェイトなどというのはいさか一万分の九十八にすぎない、こういうような数字が出されておりますが、これなどにつきましては非常に問題がございすので、物価特別委員会の場合に取り上げてまいりますが、これにつきましてもし答弁がございましたら総理府のほうからお答えを願つておきたいと思つてございす。

以上をもちまして質問を終わります。

○古川委員長 大村邦夫君。

○大村委員 理事から発言時間の制約を受けまして、その関係で十分な質問ができませんが、おもな点について若干御質問を申し上げておきます。私は、今回の国鉄運賃の値上げについては、その内容においても経緯においても、きわめて不明朗さを感じるものであります。

まず第一に、私は政府の政治姿勢について所管大臣のお考えをお聞きしたい。それは御承知のように、国鉄が運輸大臣に対して運賃改定申請を行つたのは昨年の十月二十五日でございす。これに基づきまして、政府与党六者会議で十一月十七日に、平均二五%の値上げを四十一年二月十五日から実施をすることを内定をいたしました。この

時期は、御承知のように、たまたま運輸審議会の公聴会が開かれておる時期でありまして、その結論が出ないままにおいて政府がこういう方針を内定するということは、政府みずからきめた諮問機関の権威あるいは公聴会の趣旨、そういう点から私は単に遺憾に存じますだけでは済まないと思ひます。こういう傾向は、かつては昨年消費者米価の決定にも見られました。すなわち政府、自民党は、十一月十三日に経済閣僚会議を開きまして、消費者米価を平均八・六%引き上げるといふ内容をきめたわけでありまして、このときも、米価審議会がまだ開かれておりません。諮問中でありました。こういうふうな場合に諮問機関の権威を傷つける政府のやり方、民意を無視する政府のやり方、この点について私はまことに問題があると思ひます。その点について所管大臣の御所見を聞きたい。

○中村(實)國務大臣 大村委員の仰せられます党と政府が運賃の問題を運輸審議会の諮問中にきめたではないかという御質問でございますが、実はあれは十一月十七日に、党の首脳部と私と関係閣僚と集まりまして、大体運賃値上げの時期の見通しを御相談するつもりで私がお集まりを願ったのでございます。そして大体の引き上げの時期の見通しとしては、私は大体一月一日から上げたいというのを強くお願いしたしたのでございまして、そのとき一月一日というのはいろいろ無理があるようだから、二月の十五日ごろを目途としてやつてはどうかということになったのでございまして。そのときに、たまたま引き上げの率の問題についていろいろ意見が述べられておったことは承知いたしておりますが、私は、運輸大臣として、いま運輸審議会に諮問をして、しかもいま公聴会の最中であるから運賃率をきめるといふことは適當でないということを申し上げまして、それはいろいろ個人的な意見が出たということでございます。運賃の公聴会途中にきめたということとはございせん。

○大村委員 時間の関係で、この問題にいつまでも食ひ下がってはおられませんが、あなたはそこおっしゃいます、方針を内定したということとは各新聞とも一斉に書き立てたわけですか。しかも、私は名前は忘れましたが与党の幹部が、実は政府と党六者会議の中で値上げ幅まできめる意思はなかったのだが、いろいろ強い意見が出て、ついに数字に触れざるを得なかった、こういうことも言われておるので、とぼけるのもほどほどにしたいと思ひます。

それから、次に運賃値上げの理由でございますが、私が説明するまでもなく、一つには経営上の収支のバランスが失われたということがあげられております。二つ目には第三次の長期計画、つまり輸送力を増強するための所要資金の一部を調達するということになっております。そこで私がふしぎに思うのは、これはおそらく運輸委員会で御質問が出たと思ひますが、国鉄運賃の引き上げに際してはその前年度に、昭和三十一年、六年に例をとりましたも、三十二年では三十一一年に、三十二年では三十五年に、さらに今回は三十九年に、大幅な損失を計上したりあるいはまた利益が減少しておるわけでありまして、こういう点はどうも私ども、これは大ざっぱな考え方ではありますから然然としない。数字は時間の関係がございましてから一々申し上げませんが、世上これは粉飾決算である、こういうことがいわれております。その点について、納得のいく説明を求むたいのであります。これまた、再々言いますが、時間の関係がございまして、ただいまの三十九年度の決算の問題でございまして。過般、当委員会でも御質問がございまして御説明を申し上げましたが、三十九年度と三十八年度と比較いたしますと、数項目において相当大きな経費の増がございまして、これはまず第一にいま御指摘の減価償却費、その次が人件費でございまして。人件費は御承知のとおり国鉄の職員と他の企業体との格差は正しく九・五%という非常に大きなベースアップをいたしました。

た。これの人員費の増、それからあとと利子の増でございまして。減価償却費は三百十二億、利子が百三十四億、人員費が四百四十二億、これが三十九年度と三十八年度の経営上の大きな違いでございまして。

さらにもう一つは、三十九年度の収入が思うほど伸びなかったという点も一つでございまして。人件費と利子につきましては一応御質問ございませぬので除外いたしまして、減価償却費について御説明申し上げますと、これは御承知のとおり三十六年度に運賃を改定いたしました、そのときに従来の定額法を定率法に改めたわけでございます。これは運賃値上げの前でなした、運賃値上げの済んだあとで減価償却制度を改めた。その後国鉄の監査委員会その他から、いまの償却では足りない、もつとさつとした償却をしなさいということ、法人税法施行令にございまして取りかえ資産による、取りかえ資産の場合の償却方法並びに即時償却、この二点を三十九年度から実施いたしましたわけでございます。これが三十九年度におきました即時償却は七十六億、半額法が二百一十二億、これだけ増加したわけでございます。あと償却費の増加は、財産がふえることによつて当然ふえてまいります。したがって、三十九年度におきましたは一応法人税法でやる程度の償却ができたわけでございます。さらに私どもはそれだけではいかぬということでその後国鉄の財政会計制度の調査会等を開きました結果、さらに耐用年数が短か過ぎる。ことに最近の技術の発達に伴ひまして非常に陳腐化が激しい。たとえば電車でございますと、私のほうの電車が二十年償却でございまして、ところが私鉄の電車は三十年の償却でございまして。そういうようなことを一つごらんくださいまして、実は粉飾決算どころか、非常に償却費が足りない。むしろ公共企業におきましては十分な償却をしないと、取りかえ資産の取りかえが十分行なわれないという議論もございまして。今後耐用年数等につきましては十分検討し、こういうふうな御指示も受けておるわけでございます。

で、償却制度の改正につきましては、国有鉄道法の四十二条によりまして運輸大臣、大蔵大臣並びに会計検査院の御承認を得てやつたわけでございます。

○大村委員 あなたは減価償却云々と言われましたが、減価償却制度はいまに始まった話じゃないでしょう。昭和二十二年までは、国鉄はいまのような減価償却制度は設けていなかったですね。二十三年から設けて、三十年には資産の再評価をやつて今日に及んでおる。毎年毎年会計監査というものがあつたわけですか。最近になつてやつと減価償却費が少なくなつたことが国鉄当局や監査委員会が気がつくということ、私ども常識としては考えられないのです。その点が一つ。

それから、今回にスポットを当てていろいろ御説明がありましたが、やつぱりこれは歴史の経過というものを無視することができないと思ひますが、数字をあげることは控えたかったのですが、たとえば昭和三十一年に運賃の値上げをやつたところ、昭和三十一年の損益決算を見ますと、百五十三億の赤字を押し出しておるわけですが、それだけ値上げをやつた。値上げをやるから当然黒字になるのはわかるのですが、その値上げをやつた三十二年には二百二十六億の黒字になつておる。ところが、その翌年、翌年は半分の百二億、さらにその翌年は値上げ当時の四分の一、これはいろいろ備設投資の関係もあるでしょう。しかしそんなに差が出るものじゃないと思ひます。それに、さらに昭和三十六年の値上げの前年である三十五年を見ますと、これも五十五億、非常に利益幅が少なくなつておる。そして今回、四十年に、おたくのほうでは値上げを予定しておつたようですが、三十九年になると、前年五百四十億の黒字が、一挙にマイナス三百億、その差実に八百億というように営業成績が落ち込む。こういうことはどうあなたたちが説明してみても、たまたま偶然にそれが一致したんだと言つてみては私どもにそれを説得されることにはならないと思ひます。納得できないのです。しかしこの論争をやつても、

いつまでも平行線だからやめますが、いつかはこのマンモス企業の国鉄の内容というものは明らかになるかと思ひます。国民はたくさんおるのですから、あなたたちがいかにかつぱな決算をつくつてみて、国民の目をごまかせないと思ひます。やがてこのことは白日のもとにあきらかになると思ひます。続けますが、本年度の三百九億の赤字は、これは先ほど説明のありましたような内容をもつて、つまり経費が約一千億円増えたと増加をしたから赤字になったんだ、こういうことを言われております。その赤字の内容をいろいろ見てみますと、これまた説明のありましたように、利子、それから借金の返済経費、これが合わせて七百四十九億くらいになりまして、一番増加率が多い。これをもし国が出資しておれば、この支出は節約ができ、銀行にどんどん利子を払ふ必要もなく、しかもその利子を国民が運賃で負担することもなくするはずで、そういうものはやらなくて済むのです。私は、いつか何かで読んだことがありますが、国鉄の総裁の石田さんがNHKのテレビ対談で、今日の国鉄というのは国有鉄道じゃない、国から一文も出資を受けていない。これは極端な言い方です。調べてみますと四十九億で、資産額二兆円から四兆円といわれる中で、わずかに四十億程度の出資。これで一体国有鉄道というのは、大臣どう思ひますか、恥ずかしく思ひませんか。国有じゃないですよ。この議論から始めれば、いろいろまた議論の余地もあるでしょう。あなたたちが国有鉄道というなら、もっとこういう点で考えなければいけないじゃないですか。そういうことで利子の、あるいは借金の返済が非常にふえておる。その次は減価償却である。減価償却は金額にして昨年比増が三百十二億、四六%増。この減価償却はあなたが説明されましたが、そのやり方を最近になって、値上げ前になぜ改めなければならぬのか。それは会計監査等で指摘をされて償却費が安いからと言われたのであつて直したんだ、こういうことになるでしょう。しかし從來あなたのほうの減価償却のやり方を見ま

すと、その年に取得をした、いわゆる財産ですが、資産については翌年でなければ減価償却費の対象にしなかつたわけですね。それを今度は一挙にやつた。だから新幹線でも四十一億、総体で七十億円の減価償却が増になるのじゃないか。そんなことをいまごろ気がついたのである。言い方はいろいろあるでしょう。こういうやり方は粉飾決算といわれてもしようがないじゃないか。あなたは首を振るけれども、そうしか思われませんか。あれだけのマンモス企業ですから、やり方によればどうにでもなるでしょう。修繕費もそうでしょう。これも非常に弾力性がある。ずっと経費を調べてみますと、値上げの前年には、いつでも修繕費がふえておるのです。そうなんじゃないのですか。反撥がありますか。昭和三十一年ですか、このときの国鉄の修繕費を見てみますと、改良工事と修繕費との区別がほとんどないで、改良工事をしだした結果、たとえば車両の鋼鉄化あるいはまくら木をコンクリートにする、こういうものは一体何に入るのであるか。あなたのほうは從來は修繕費に計上しておつたでしょう。そういうことを昭和三十一年にやつて指摘をされた。しかしそれを区分してもこの区分というものは非常にむづかしい。やり方によつてはどうでもなる。極端に言えば修繕工事をどんどん将来分を含めてやろうと思えばやれないことはない。前年度はこれだけ要りました、本年度はこれだけ要りました、こういうやり方が随所に指摘ができると思う。行政管理局からも指摘をされたでしょう、三十一年に。そういうことをやつていまの減価償却費がふくらんでおる。あるいはまた修繕費が……。そういうことを総合してみますと、どうあなたたちが言われても、私もむしろこう考えられませんが、やはり粉飾決算のにおいが濃いです。これは私一人が指摘をするのじゃなしに、いろいろな雑誌や、経済雑誌に批判が書いてあるのを読んでもうごらんない。ほとんどこのことを指摘をしております。しかし、それをいまここで何が何ば、何が何ばと説

明したつて、なかなか時間の関係でできないでしょう。しかし国民の目をごまかせませんというのを、私は言いつぱしなんでしょうが、ここで言つておきたいのです。ただ一言だけ先ほどの、新年度の取得分を、翌年度に繰り越しておつたものを、急に年度に減価償却費として計上しなければならなくなった理由は何ですか。これだけ聞いておきます。

○磯崎説明員 減価償却費の問題につきましては、先生の御説のとおり、いろいろ議論のあることは事実でございます。私もといたしましては、昭和三十一年に減価償却の制度を改めるにつぎましては、いふん検討いたしました。ちやうどたまたま内閣に設置されておりました国鉄基本問題懇談会というものがございまして、その懇談会にはいろいろ専門の方がたくさん入つております。そこで十分検討いたしました次第でございます。が、ただいまの半額償却、即時償却、特に御質問は即時償却のほうであつたと思ひますが、即時償却につきましては、たとえば年度当初に投資したものを、翌年度でなければ償却しない、これは償却制度から申しましても非常に手数が多いやうな方といひますが、現実の実態と照らしてないやうな方、少なくとも翌年からやるべきだ。多少の人がふえ、手間がかかつてもそういう正確な償却をしなくてはならぬといふことは、三十六年に定額法から定率法に変えるときに実はこの話が出たのです。しかし一度にやつたのでは困るといふことで、三十六年度は、御承知のとおり定額法を定率法に改めるといふ一つの制度改正をいたしました。その後この償却制度の健全化といふことにつぎましては、三十九年になつてあつてやつたのではなしに、毎年委員会をつくりまして、いろいろ検討いたしました。また三十九年度の内閣の調査会でも御承認を願つて諸般の手続を済ました、こういうことでございまして。

○大村委員 減価償却のやり方についてはいふん疑問がありますが、ここでは時間の関係で先を急ぎます。

国鉄運賃をきめる場合の基準、考え方、これは国鉄運賃法というものがあつた。この原則によると、一つは「公正妥当なものであること」、二つ目は「原価を償ふものであること」、三つ目は「産業の発達に資すること」、四つ目は「賃金及び物価の安定に資すること」、この四つがあつております。これは例は妥当でないかもしれないが、政府の言う不況克服と物価と、その二つを同時に解決するんだ、いやそれはなかなかいかないじゃないかと議論があるように、この四つの原則は同時に満たされませんか。私はいふん矛盾があると思うのですがどうお考えですか。今度の運賃値上げは、この四つが忠実に守られておるかどうか。運輸大臣答へ願ひます。

○中村(實)国務大臣 条件を満たすような方向で決定したものであります。詳細は政府委員から答へさせていただきます。

○堀政府委員 運賃法の第一条に、いまおつしやいました運賃をきめる場合の四原則が書いてあるわけですね。この四原則のおの全部満足させることができるか。確かに相矛盾するような要素もあるかと思ひます。しかしこれを矛盾なく解釈しなければ——法律でありますから、矛盾なく解釈することが必要である。この原則の最も中心となるべき原則といふのは、やはり原価を償ふものであることといふことが一番中心となる原則ではないか。この原則を貫ける範囲内においてあとの原則を調和できるように考えていく、こういうふうな解釈をいたさなければならぬ。そうしますと、原価を償ふといふことをまず第一に考えて、そして産業の発達に資するとか、あるいは賃金及び物価の安定に資するといふことをできるだけ配慮してやつていく、こういうふうな解釈をいたしております。

○大村委員 わかつたやうな、わからぬです。矛盾なく解釈をする。調和をし——わからぬです。まず一つの公正妥当なものであることですね。私が説明するまでもなく、今回の運賃値上げは旅客は

がふえております。そこを一番ねらっての運賃の値上げなんです。個々の上昇率、副総裁御承知

○磯崎説明員 先ほど申しましたとおり、全体の
中の共通費は約七〇％ございます、旅客貨物の輸

ようこの際、国鉄第三次計画の期間短縮を何よりの不況対策として声を大にして主張をいたします、こういうことをいっていますね。この基本問題懇談会の答申を受けた政府は、かなり尊重しています。そのことは、この考え方と変わらないじゃないか、こういうことを私は指摘をしたい。

それから、国鉄の資材の発注ですね、これは公開入札を避けておるようですね。そうじゃないですか。車両もそうでしょう。大部分が隨意契約になっておるように私どもは把握をしておりますが、この点ひとつ御答弁願います。

○磯崎説明員 先ほど御質問のございました中で、いまの最後の車両に対する発注の問題でございしますが、これは御承知のとおり、車両会社と申しまして日本の一流車両会社というのはいくつかございまして、これの中の指名競争というのとよりも、各車両会社ごとに、たとえば電気機関車しかできない会社、あるいは電車の専門会社、あるいは貨物の専門会社、ほとんど日本の車両業界は先生御承知のとおり、単能化されております。したがって、たとえば電車メーカーに電気機関車をつくらせる、電車メーカーに貨物車をつくらせることはできないということで、大体その最も得意な車種を受け持った会社これを配分しておるわけでありまして、そのほかに、たとえば町の工場にじかに発注するわけにいきませんので、日本の有数の車両会社、しかもおのおの特殊技術にたんのうな会社に合わせて発注しておるわけでありまして。

○大村委員 理由は何とでもつけられますが、しかし、そのことをもっていまのようなやり方は私は許されたいと思う。もっと説明しますと、あなた御承知のように、民有車両制度というのがありますね。メーカーに国鉄が発注する場合に、アンバラがあるから、フル操業させるために、銀行から国鉄が保証になって金を借りてやって、車両をつくらして、そして利子の補給をして、減価償却分もして、それから五年くらいたてば買入れ入れてやる、こういうやり方をやっておられますね。これは国の予算とか、おたくの資金操作上、そういうことをやらざるを得ないといえればそれでよしう。しかし、それと、先ほど言ったように国鉄出身の官僚がほとんど車両会社に行く、ここに結びつけたら、私どもはきわめて不明朗に思うのですよ。あなたはこの民有車両制度というのは好ましいとお考えになりますか。

○磯崎説明員 実は民有車両につきましては、現時点で三百億くらいございしますが、いま先生がたまたま御指摘になりましたように、予算の不足を補うという意味で結局、国鉄が民間会社から車両

を買う。これは私鉄でもどこでも主として信託の形式でやっておる問題でございまして。ただ、先生いまの御発言の中で一つ私ははつきり申し上げておきたいのは、利子、減価償却費の分は買入れ価格からもちろん引いておられます。利子、減価償却費を払ってやり、そして買入れ価格をまるまるやっておるというところは絶対にありません。このことはきちっとしまして、五年間なら五年間に分割して私のほうでは使っておるわけでありまして。むしろ会社としては、いま先生のおっしゃったように、作業は平準化するけれども、利子負担につきましては、私どもは七分一厘しか払っておりませんので、銀行利子との差額につきましては、車両会社にある程度負担せざるを得ない。そのマイナスと、年間の作業が平準化することによる人夫の遊びのマイナス、それを計算いたしましてやらせている制度でございまして、私も必ずしもこれはいい制度だとは思っておりませんが、しかし現在の予算事情から申しますとやむを得ないこととであり、ことに、昨年から始めました御承知のように特別債というのがございまして、これは財投でもない、しかも利用債でもない、全く国鉄が自分の力で集めるということで二百億の予算をきめられる。ことしまた約六百億近い予算がきまっております。この特別債の消化などにつきましても、よほど私どもも考え方をかえないと、これからこの金融市場で消化がでなくなるのではないかとこのうふうに思っております。しかしながら、できれば私どもは民有車両制度はなるべく減らして、せめて特別債のほうに振りかえていきたいという気持ちを持っております。しかし特別債は利子が高く七分五厘をこしますので、利払いは、去年千二百億に対する利払いがすでに百億をこしてしまつておるということで、私どもは、車両会社を相当泣かせながら利ざやを持たしております。そういう形でありまして、今後民有車両の問題につきましては十分検討してまいりたいと思っております。

○大村委員 いずれにしましても、好ましくないことは私が言うまでもないことですよ。政府でさえも、不況になつても、その年間の予算の財投なら財投の後半期の分を前期に繰り上げるとか、ごく限られた期間ではそういうことはやりますけれども、おたくのように、予算事情が悪化しておるからというので五年も先の先食いをして、そうしてそれを国鉄運賃で大部分はまかなう。それは企業はいいでしょ。フル操業ができますから、企業の育成だのといえれば理由は立つかもしれない。そんな。そうして銀行はばく大な、しかも一番安全な融資じゃありませんか。国鉄という、国鉄大一家というマンモス企業に金を貸せば、金がないときは運賃値上げでまかなつてくれる、銀行利子もどんどんくれる、こういうやり方は私は間違いだ、このことを指摘しておきます。

それから、消費者物価、私は、物価対策特別委員会の委員ですから、むしろこれから本論になるのです。ところが、もう二回にわたつて実は委員長の時限制限の注意を受けました。残念ですが、これで終わりますが、しかし、国鉄当局が申しておるような、他物価への寄与率あるいは国民の生活費の中に占めるウェイト、これはおおよそ実態とは離れておる。そうしてしかも、おれのところが三％上げても、大体国民は年間三百何ぼぐらいしか自動車賃を使わないのだから、百円ぐらいいの値上げだ、こう思つても、郵便のほうもそう思ひ、電信電話もそう思ひ、小売り商人もそう思ひ、とうふも十円が十五円になつてもまあこれくらいは、郵便料金もはがきが五円が七円になつてもこれくらいは、これくらいこれくらいでみんなやってごらんない。たいへんなことです。あまりにも自己中心的過ぎるということを私は指摘をして、残念ながら終わります。

○古川委員長 沢田君。

○沢田委員 今次の国鉄運賃値上げについては、すでに国民ののろいの的になつてゐることは周知のとおりであります。特に運賃の値上げをして、そのためこういうものにつつましても多くの国民

には非常に大きな負担を重くして、その半面においては、貨物とか、特に独占取扱うところの貨物に対しては負担が非常に低い、こういうふうな、実感としてわれわれは受け取れるわけでありまして。そこで、私が聞きたいのは、国鉄運営のあり方、あるいは国と国鉄のあり方、こういうものにつきましては、すでに同僚議員のほうから高所大所から質問されておりますので、今度の国鉄運賃が産業にどういふ影響を及ぼすか、こういう角度からお聞きをしたいと考えておるわけでございまして。といひましても、私は決して特定の産業のちようちん持ちをして、そうしてその犠牲のしわ寄せというものを防ごう、こういう意味ではないわけでありまして。特に私は、産業といつても、中小企業の問題に重点を置きたいと思うわけでありまして。今度の国鉄運賃あるいは貨物運賃の値上げによつて、瀕死じゃない、とん死するという産業が出ておる、こういうことはまことに重要なことであるといふように考えるわけでございまして。通産大臣が見えておられますならば、私は広範な範囲においてお聞きしたいと思ひますけれども、来ておられないようでありますから、特に鉱山局長さんがおりますので、今度の国鉄運賃値上げによつて、特に通産省全般でなくとも、鉱山局長の所管であるそういう一次産業、資源産業、こういうものに対してどういふ影響を及ぼすのか、あるいは倒産、破産の危険性は、その産業のうちのある業種においてあるのかないのか、こういう点をお聞きしたいと思ひます。あるとするならば、当然所管官庁であり、その責任者である局長が、国鉄当局に対してどういふ意見を出したのか、その意見に基づいて国鉄はどういうような態度をとつたのか、こういう点をまず最初にお聞きしたいと思います。

〔委員長退席、山田(彌)委員長代理着席〕

○大慈彌政府委員 鉱業の状況でございしますが、先生御承知のとおり、鉱業については国鉄運賃の占める率が非常に大きい。これは立地条件から、鉱山の場所が限定されているということでご

ざいます。それから、鉱産物については、国際商

品といえますが、国際価格の影響が非常に強い

ために、消費者物価というものは、一般論としてな

かなかむずかしいという状況でございます。さら

に、ただいま先生御指摘いただきましたように、

中小鉱山が多い。特に非金屬鉱山については、ほ

とんどが中小企業でございます。そういう意味

で、国鉄運賃の値上がりは広範な影響を鉱山に及

ぼすわけでございまして、石灰石であるとか石

こうの山につきましても、やはり過半数が赤字

に転落するのではないかと、こういうふうに考

えております。したがって、公共割引、営業割

引、こういうふうな割引で、非常に影響のきつ

いところについては特別の配慮をお願いしたい、こ

ういうことで協議をしております。

○今村説明員 ただいまお話しのように、鉱石

類の運賃につきましては、国内鉱保護という見地

から、今回の値上げに際しまして、いろいろ通産

省とも折衝をいたしまして、特別のものについて

は、恒久的な特別な割引措置をとる、あるいは営

業割引で対処するというところで、まだ最終的な

ものは出ておりませんが、折衝中でございます。

○沢田委員 私は決してそういう、運賃を上げて

くれと下げてくれとかいうことじゃなくて、こ

れが倒産に結びつく可能性、可能性というより、

それが現実に出てきておるから、これをどうする

か、こういう中小企業の倒産を防ぐという意味か

ら聞いておるわけですから、念のためにそのつも

りで聞いていただきたいと思っております。

国鉄運賃がコストの中に占める率が五〇%以上

の業種があるわけですね。そういう業種があるとい

うことを国鉄のほうで知っておるかどうですか。

知っておるならば、教えてください。

○今村説明員 特別の砂利とか、そういうものに

つきましては、そういうものはございしますが、ほ

かのものにつきましては、それほどの大幅なもの

はないと思います。

○沢田委員 そういうことをわからないから、国

鉄百年の大計のためにどうかとか、中小企

業がつぶれるのはわからないで、国民の反対にも

かわらず、こういう値上げ案を出してくると思

うわけですね。例をとってたとえならば、石灰石

の場合は、従来の価格の中に占める運賃の比率は

四九・五%なわけですね。今度の値上げ案がこのま

ままかき通るならば六二・一%なわけですね。し

たが、この産業というものは石灰石でありますけ

れども、国鉄運賃で倒産するための産業みたいな

わけですね。これはつぶれることは明らかでない

です。しかも石灰石は国鉄にとつては非常に重要

な顧客だと思ふ。たとえば主要貨物の中でも五番

目に入るのじゃないかと思ふわけですね。年間の輸

送量は、私の計算によりますと、たしか千二百万

トンくらいになるわけですね。非常に大きな地位

を占めておるわけですね。しかも輸送効率は、集約

輸送あるいはピストン輸送というふうなことに

よつて一〇〇%なわけですね。したがって、このま

ま運賃がまかり通るならば、石灰石の山は九億円

くらい運賃増になることは火を見るよりも明ら

かなわけですね。そのためにこれは倒産にならざる

を得ないわけですね。そういう事実を一体知ってお

りますか。中小企業がつぶれてもやはり運賃を値

上げしなければならぬ、こういう立場に立つわ

けですか。その点を明確に答えて願います。

○磯崎説明員 ただいま石灰石の例をお引きにな

りました。なるほど石灰石は私のほうから申し

ますならば、輸送量は非常に多い、効率はいい。し

かし運賃は十級で、百のコストに対して八十しか

運賃をいただいております。したがって、いま

今後これを私に私では、いまの計算では石灰石

は五六・八%というふうになっておる。これ

は距離をどういうふうに先生おとりになつておる

か存じませんが、一応私のほうの石灰石の平均輸

送量が六二・二キロ、ですから私のほうで計算し

たしますと現在の運賃が四九・何がし、今度の運

賃の割合が五六・八、こういうことになります。

もちろん、私のほうでいたしても、どんな山

に、どんなふうにかまわないというのではなし

に、しかしプリンシプルとしましては、先ほどか

ら諸先生御質問のございましたとおり、やはり貨

物運賃というものは、五十キロ、百キロというもの

を送るわけでありまして、送るに見合ったコス

ト、人件費というものはあつていい。しかしいま

まではそれを政策的に、百のものを八十しか取

つてはいけないということ、八十まで押えてお

つた。それを今度の値上げである程度原価に近づ

けるという努力をさせていただきますと、結局そ

の分を中小企業の保護というか、先ほどからほか

の先生方のお話のように、あるいは国が税金でま

かなう——いわゆる国鉄運賃だけで負担できる

限界というものがあつたわけでありまして、戦前の

うにありあけ運賃レベルの高かつたときは、ど

ちらかと申せば、旅客の運賃も貨物の運賃も、私

のほうで負担する余裕のあつたことは事実であり

ました。しかし現在のうちに、先ほど償却でしから

れましたが、償却でさえ満足にできない国鉄が、自

分の身を削つて石灰石その他にどこまで奉仕すべ

きか。政策論だと思ひます。しかしそれは最終的

には通産省と私のほうとの話し合いになります

が、やはり私も言わせていただきます。すなわ

ちば、何でも運賃は国鉄がしよえというものでな

し、ある程度は通産省なり農林省で、運賃の補給

金をどうするとかいうような角度から、中小企業

の保護というものをやっていたいただきますと、国

鉄としては、今回の特別措置だけで、現在きま

つておるのは約四十億でございます。ですから先

ほど先生に申しましたが、旅客から収奪して、

貨物に甘いじゃないかとおっしゃいましたが、や

はり貨物の中にはこういうものもおもなものであ

ります。したがって、私もおもなものであ

りまして、ある程度の値上がり、まあ破産しない

で、値上がりがくつたは、やはり税金からと申す

わけ、通産省の予算なり農林省の予算からある程

度

めんどろを見ていただきますと、もう国鉄とし

ては、いままで特殊物資の割引としては、先ほど

二十億という暫定割引があります。それをさらに

四十億にふやせ、こういうふうに言われておるわ

けであります。その上に、御質問がございませ

んが、たとえば石灰石でございますが、石灰石

購入価格は三百円です。四十年度当初から上げ

られております。これは石灰産業に対する強化とい

うことで、買値は三百円高くなつて、しかしな

がら運賃は払わぬぞ、こういうふうなことで、私

どもとしては一体どうしてやうていくのかという

ことになりますので、ある程度最小限の運賃負担

は、石灰石でも鉱石でもやうていただきます。し

かしその限界は、通産省が行政的な立場から見

られて、これ以上困るとおっしゃることについて

は、十分折衝してやうていただきます、こういう

ふうに思ひます。

○沢田委員 もちろん全部国鉄の責任だとは言

ておりません。これはもうやはり政府の政治責任

だとおぼくは思ふわけですね。そこに帰すると思

て、国鉄運賃問題で解決する問題ではない、通産行政全般の問題で、倒産防止とかそういう角度から解決すべきだ、とさわりのいいことを言わねえで、まさしく言うのとおりですよ。しかれば何をやっていきますか。そのやる前に変死する、とん死するわけですよ。それに対して何もやっておらぬわけじゃないですか。私は非常に間口を狭めて、たとえば非鉄金属をとらえていっても、国が幾らくらいで援助していますか、わずかに五億円くらいでしょう。今度値上がりになるのは十四億円ですよ。いままでの政府の政策というのは、帳消しにされておつりを出さなくちゃならぬようになるでしょう。一体どうするつもりですか。抽象的じゃない、現にこういう国鉄運賃値上げによって、いい悪いは別としても、倒産破産を余儀なくされなければならぬ産業がある。その場合に、これは通産行政全般で考えますなんて、五年先六年先のことを言っているのじゃないですよ。現実にごそれが起るわけですから、長官として、これはどういう態度をとりますか、あなたは。

○藤山國務大臣　これは運賃問題だけでなしに、物価問題全体として、私はやはり中小企業の問題は、今日物価の高騰になっているということはいかならない事実が出ておる。それは中小企業が合理化なりあるいは生産性の向上ができてないというところに一つの原因がある、ということをかねがね申ししておるのでございまして、これは政策の上でわれわれが考えていかなければならぬ。ただ経済企画庁としては、個々の物資に対するそれぞれ処置というものについては、それぞれ当該官庁においてやっていただくより方法はないのでありますから、そういう意味で、各大臣と話し合いなますから、物価対策の問題については進めておるわけがら、物価対策の問題についてはいいといひうこととはだれも考えておらぬと思います。したがって、そういう面において、できる限りわれわれがその方向に向かって進んでいく、こういうこ

度の貨物運賃の値上げによって倒産を余儀なくされるわけですよ。しかもこれらの石こうとか石灰石というのは中小企業である。しかも鉄鉱とかあるいはセメント、こういうものに原料を供給しているわけですよ。従属産業なわけですよ。これは間に合わないから値段を高くしてくれといったつて、とても弱肉強食で、物理的にとうてい値上げできないですよ。だれにも負担させることはできないのですよ。負担を転嫁させることはできないのですよ。十年間全然動いておらぬでしよう。これらの鉱物の値段は。つまりみずから死ぬ以外に解決の方法はないと思うのですよ。こういう点はやはり十二分に考慮したいと思うのです。それと同時に、国鉄だけで解決する問題じゃない、これは中小企業対策である、通産行政の政策である、こういうことはわかりますよ。わかるけれども、しかし国鉄といえども公共性のある事業でしよう、公共企業でしよう、これは。

もちろん、片一方においては採算性というものを要請されると思うわけです。それと同時に、やはり産業に対する貢献というものも、また半面においては要請されると思うわけです。したがって私は冷徹に言うならば、これはもう国鉄の問題じゃないと言われますけれども、国鉄のために産業があるのじゃない、産業と国民のために国鉄がある、そう考えるならば、やはりこういうような、現実にとのために倒産する、せざるを得ない、こういう産業に対しては、やはり国鉄運賃法の第一条の決定の原則、「産業の発達に資する」という角度から、やはり特別のものに対して、特別の——収益が減るとか減らぬとか、そういうものはまだ余裕のあるほうですよ。ショック死するというものに対しては特別の配慮を、この条項からいっても、配慮するのが公共企業としての当然の立場じゃないかと思うのですけれども、これはいかがですか。

問題の運賃法第一条の、「公正妥当」という、あれを立案いたしました際には、これは運賃の平等主義ということでございます。たとえば旅客運賃で申しますれば、東京の人も北海道の人も一キロ乗るのと同じ運賃である。これが運賃の平等主義であるのと同じ運賃でございます。同じ石灰石を出します。貨物につきましても、同じ石灰石を出します。人は、どの人も同じ運賃を払うのだ。それが「公正妥当」の、当時の立案の趣旨でございます。したた、いまして、ある石灰石の荷主には安くする、ある石灰石の荷主には高くする、あるいは同じ非鉄金属の中でも、なるほど先生のおっしゃいましたように、中小企業もございしますが、やはり大企業もあると思うのです。たとえば同じ銅鉱石を出す山で、片方を安くして片方を高くするということは、これはまさにできないことだと思うわけであります。そういう点で、たとえば石灰石の中小企業だけを保護しろということになりますと、運賃の制度から申しますと、非常にそれは不平等になるわけです。本質的には不平等じゃないかもしれないけれども、形式的には不平等になりまして、これは絶対に許されない。いままでのたてまえで申しますと、ある同じ品物を送る場合に、ある人には安くする、ある人には高くするということは、実はできないたてまえになっております。私どもからいえば、その石灰石の中でも大企業がないとは申しません。したがって、そういうところと中小企業と、何かブールするような方法でもないのか、あるいはいま先生がおっしゃったように、石灰の山は全部鉄に隷属している。公共価格等についても、もう少し通産省が中に入ってめんどろを見てやれないのかということ、言い過ぎでございますが、申したこともございます。そういうたように、私どもは決して中小企業はつぶれてしまえということではなしに、あくまでも運賃の制度をこわさないで、具体的な割引はどこまでできるか、いまの私どもの運賃でどこまでできるか、こういう問題になる、私はそういうふうに思っております。

○沢田委員 いまあなたから、通産行政のことは聞かなくてもけっこうです。

そこで、現実にはこういう産業があるということには理解願いたいと思うのです。しかもこの産業が二次産業、三次産業と違つて、国鉄の運賃が高くなつたから、船舶輸送しようとかトラック輸送しようとか、こういうことは立地条件からいってできないんです。銀座のまん中に炭鉱を持ってくるとか、石炭を持ってくるとかいうことは不可能です。つまりそこは、運賃の問題のみならず、通産行政の中で、国の政策として考えるべきであると思うのです。したがって、私はここでこれ以上この問題について重ねて聞きませんけれども、藤山長官は何か配慮をする、これは通産行政としても考えなくちゃならぬ、企画庁としても考えなくちゃならぬ、こういうことを言われておるの、別の委員会でも、その点を確約を迫るために、もう一回突っ込んだ議論をしたいと思うのです。私の質問をこれで終わります。

○山田(彌)委員長代理 芳賀貴君。

○芳賀委員 この際、委員長に申し上げますが、今日の連合審査は単に政府提案にかかわる国鉄運賃の改正案に対する審議だけではなく、社会党から提案されておる国有鉄道の整備特別措置法も、これは一括審議の対象になっておるわけですから、これが公報を見ますと、政府提案の運賃改正案だけが掲載されて、社会党提案の特別措置法が連合審査の対象にならないがごとき印象を与えるのはどういふわけなんですか。委員長にお尋ねいたします。

○山田(彌)委員長代理 お答えいたします。連合審査を開く際に、政府提案の本法案に関して連合審査を行なう、かような決定に基づいて、連合審査を行なうことにいたしましたものであります。

○芳賀委員 たとえば昨日の参考人招致にしても、同じように政府案だけに對して参考人の意見を徴する。まことにわれわれとしては正常を逸している抜いだと思ふ。基本的には、立脚点が違つておつても、今後の国鉄の健全なる経営を公共性

を基礎にして発展させるという場合においては、国民に運賃だけを負担させるという劣悪な方法もあるが、これは公共性の維持を原則にして、政府が公共性の維持に對して政策的な努力、財政上の負担をするという、そういう優秀な構想から発して、やがて国民に意見を聞くという場合においては、同時に提案されている両者の法案を議題に供して、完全な審議を進めるということが当然の措置であると思うのです。ですから、そういうところに悪意がなかったとすれば、これはすみやかに理事会を開いていただいて、本日の議題に呈していただきたいと思います。

○山田(彌)委員長代理 この連合審査を開く際には、理事全員で協議したので、いま委員長おられますから、私はいまのところ理事会を開くという考え方はございません。このまゝひとつ芳賀さんの質問を續行していただきたいと思います。

○芳賀委員 それでは、私は質問を進めますから、その間、関係理事の諸君において、これは御相談願ふわけですから、何もむずかしい問題じゃないでしよう。本会議と違ひますから、随時適宜に行なうというのが賢明なる議事運営ですから、その点を要望いたします。

そこで、運輸大臣はじめ政府当局に、まず前提となる問題について明らかにしておいてもらいたいと思ひます。

まず、国有鉄道の基本的な法律に基づいて、その目的規定というものは明らかにされているわけですが、今回の運賃の値上げというものは、これは国鉄法のその目的規定である能率的な企業運営をすることはもちろん、これは当事者の努力であり、同時に、国民の公共的な福祉に寄与するための公共性の堅持ということ、これは政府の責任において、あるいは経営担当者の努力と相まつて、進めていかなければならぬ点であると思ひますが、この原則規定に照らした場合に、今回の運賃の、国民負担を増大させるような改正だけに重点を置いたということに対して、運輸大臣

はいかようなお考えですか。

○中村(實)國務大臣 今回の運賃改正は、何れも利用者負担だけにかかるということをやっているのではないことは、芳賀委員も御承知のことと思ひます。国鉄の経営は、芳賀委員も言われましたように、国民の福祉を増進することを中心に、公共的な性格を持たしていくという大きな一面を持っております。と同時に、公共企業体としての独立採算制という一つの規定のもとに運営されておるものであります。そこで、現在国民が要求しております輸送需要の実態と現在の輸送施設、その中で、国鉄が受け持つております分野における輸送施設と、国鉄に対する国民の期待しております輸送需要というものととの間に、非常に大きなアンバランスが生じていることは御承知のとおりであります。そこで、これを解消して、国民の輸送需要の期待に完全に沿うということが基本でありますけれども、現在の輸送施設あるいは輸送需要等の実情を見ますと、どうしてもある程度利用者によって負担してもらつて、利子のつかない自己資金を使うというところにならなければ、国鉄の運営が健全な方向に向かつていかないという観点から、好ましいことじゃないかというところは、芳賀君言われますように、これは安いにしたことではございませぬけれども、いろいろ国家財政等の関連ともならみ合わせまして、いろいろの方法をくふういたしました結果、現在の段階では、今回改正の審議をお願いしております程度の利用者負担はやむを得ないものであるという見解に立つて、運賃は正をお願いしておるわけでございします。

○芳賀委員 そこで、国鉄の運賃だけを国会の法律決定事項にしてあるわけですが、これは理由がなくてそうなるわけではないかと思ふのです。すなわち、いまある法律がそうなるわけからそうするのだ、というものはないかと思ふのです。国会でこれをきめなければならぬという最大の根拠は、法律がいま現存しているからやむを得ぬというものではないかと思ふのです。それで、国会できめなければならぬというその最大の理由は、政府とし

てはどうお考えになつていますか。なぜきめなければならぬというふうに考えていますか。

○山田(彌)委員長代理 退席、委員長着席。

○中村(實)國務大臣 国鉄が持つております国民の輸送需要の期待量に對しまして、国鉄が持つております責任量というものがきわめて大きい。そこで国鉄運賃の値上げというものは、やはり国民の生活に大きな影響を及ぼすという観点から、国会においてこれをきめるといふことになつておるものと考へております。

○芳賀委員 大臣も御承知のとおり、輸送賃の場合、国鉄運賃以外はほとんど全部、企業体が運んで、適宜の判断をして、許可するということになつておるわけですね。国鉄運賃だけはそうではないことは、結局これは国鉄という企業体の独立採算とか企業性を重点にして、国鉄から申請されて許可するということになれば、どうしてもやはり企業優先ということに墮しやすくなります。ところが、法律では公共性というものを堅持しなければならぬという、もう一面の重い荷物を企業体に負荷しておることになつておるからして、その際、それは国の責任で、国会で審議して決定して実行させる。その場合、公共性の維持という部分に對する経済的な負担というものは、単にこれは企業体だけに負わせるということではなく、当然その企業というものは完全に運営されて伸展する状態を見守りながら、公共性の維持について必要な部分は、国の責任で負担する。そういう必要性があるからして、国会で十分審議して運賃を決定することになつておると思ふわけです。その点は間違ひありませんか。違つておれば指摘を願ひたいと思ひます。

○中村(實)國務大臣 それはそのとおりだと思います。

○芳賀委員 次にお尋ねしたい点は、現在の全国輸送企業の中に占める国鉄のいわゆる市場占有率というものは、逐年変化しておると思ひますが、現在の時点において、あるいは旅客輸送、あるいは

は貨物輸送等のいわゆる市場占有率はどのように変化しておりますか。これは経済企画庁長官からお答え願いたい。

○藤山国務大臣 事務当局からお答えさせていただきます。

○芳賀委員 事務当局でなくて、あなたに聞いています。経済企画庁長官がそのくらいのことわからなければ、的確な企画が立たないじゃないですか。

○藤山国務大臣 パーセンテージを私から正確に申し上げるわけにはまいりません。いま承知しております。しかし国鉄自身が持つております路線あるいは運輸の量から申しまして、非常に大きなパーセンテージを占めておると思っています。したがって、その意味から言えば独占企業である、こう言えないことはないと思います。

○芳賀委員 私の聞いておるのは、どのくらいの割合を旅客輸送とか貨物輸送の中で占有しておるか。しかし、前にすわっている皆さんがわからぬというのはおかしいじゃないですか。大事なことがわからぬで、全部当局に言わせまうというのでは……。まあわからなければしょうがないです。

○堀政府委員 旅客輸送について申し上げますと、人キロ、輸送人員と輸送人キロと二つの数字がございますが、輸送人キロで申しますと、国鉄の占める割合は四六・二%、それから貨物輸送について見ますと、これはトンキロについて申しますと、国鉄は三三%、これは三十九年度の実績でございます。

○芳賀委員 いま政府委員から説明のあったおりの状態です。ですから、いまの国鉄の企業面における占有率は、これは旅客にしても貨物にしても、五〇%を下回っておるわけですね。個々の企業に比較すれば、まあ優位性を保っておるといえるが、しかし占有率が半ばを下回っているという事になる、やはり支配的な影響、指導性というものはだんだん低下してくるということになりますか。これは大臣からでも長官からでも……。

○中村(實)国務大臣 日本の国内の交通需要に對しまして、いろいろの民営企業等もありまして、これはやはり国民の要請にこたえながら、企業というものは生まれていっておると思っています。その分野の点におきましては、芳賀君が言われますように、傾向としては、やはりそういうふうに向いておるといことが言えないこともないと、私どもも考えます。

○芳賀委員 私の言っておるのは、やはり企業間の、公営企業であつても私企業であつても、同一目的の事業というものは、これはやはり競争というものが行なわれるわけですから、したがって、これは国鉄運賃が高過ぎるから占有率が低下しているわけではないと思うのです。そういうことを考えた場合、運賃だけ安ければいいとか安くすればいいというものではないと思うのです。やはりそこに国有鉄道の行なう使命とか、事業の大きな負担された大目的というものが、公共性の堅持であるということをおもひは考へておるわけですね。それだからして、結局国鉄の正常な経営を強化するということがなければ、公共性の維持ということから、政府の責任で、施設とか、そういう近代化等に必要経費等の資本については、これは計画的に国が負担しなければならぬということで、社会党から緊急措置法案が提案されたわけなんです。

○中村(實)国務大臣 芳賀君の言われますように、国鉄の帯びております公共性の問題等を考えますと、さらにいふ芳賀君が言われるように、やはり採算が合わなくても、いわゆる地域開発等の観点から、新しい線等を開発していくというように、国鉄の姿というものが、国民全体の輸送需要の要請にこたえていく姿が出てくると思うのでありまして、そういう点につきましましては、現在では採算が合わないような場所でも、やはり地域開発等の関係から、必要な新線等を建設するためには、鉄道公団をつくりまして、これによつて、そういういわゆる国民の要請にこたえて、国鉄が持つております公共性の不備な点等を整備していくという方向で、今日進めておるわけでありまして。

○芳賀委員 時間の制約がありますから、具体的に主として農林水産業関係の問題についてお尋ねしますが、今回の政府案の改正によつて、農林水産の部面を与える影響について明らかにしてもらいたいと思います。

○古川委員 長 その点については、委員長から申し上げます。あなたに聞いているのではないのです。○芳賀委員 あなたに聞いているのではないのです。

○中村(實)国務大臣 私は、今回の国鉄運賃の改定が農業生産物等に影響を及ぼすということも承知いたしておりますが、これは基本的に、先ほど藤山長官も言われましたように、国鉄だけの責任において農業生産等の問題を解決するものではないということ、芳賀君も御了解していただけないと思ひます。しかし、現在置かれております農業の状態あるいは農業生産の実態、農業生産物の価格の状態等を考えまして、やはり国鉄が持つております公共性という一つの考え方の中から解を拡張しまして、そうして農林水産物の中で、特に農民の所得に大きな影響を与えるとか、あるいは国民の生活に大きな影響を与えるとかいうような特殊のものにつきましましては、できるだけ値上げの幅を大きくしないように特別の配慮をして、改定の案をつくり上げた次第でございます。

○芳賀委員 そこで事例をあげて御質問いたしますが、値上がり率を適用すると、たとえば米については三三・九%、野菜については総体で三三・九%、鮮魚類については三四・四%、肥料等については三三・九%ということになってくると思ひますが、これはいまの運輸大臣の説明によると、これらのものについては特別の措置を講じてあるということですか。

○中村(實)国務大臣 一々一品品について私は申し上げておるのはございせん。いま芳賀君が言われたのは六十数品目だと考へておりますが、その中に入つておるかどうかということとはなんぞございせんが、大体農林関係の、先ほど私が申し上げましたような意味での特殊の品物につきましては、特別の考慮をいたしておるはずでございますが、具体的問題につきましては、政府委員から答えさせていただきます。

○芳賀委員 その前に、国の食糧管理特別会計で扱っている食糧品があるわけですね。たとえば米については、これは全量国が扱つておるわけですね。あるいは麦類にしても、これは食糧特別会計で直接買ひ付けた輸入飼料、そういうものは全部国の特別会計が扱つておるわけですね。その中で輸

○中村(實)国務大臣 芳賀君の言われますように、国鉄の帯びております公共性の問題等を考えますと、さらにいふ芳賀君が言われるように、やはり採算が合わなくても、いわゆる地域開発等の観点から、新しい線等を開発していくというように、国鉄の姿というものが、国民全体の輸送需要の要請にこたえていく姿が出てくると思うのでありまして、そういう点につきましましては、現在では採算が合わないような場所でも、やはり地域開発等の関係から、必要な新線等を建設するためには、鉄道公団をつくりまして、これによつて、そういういわゆる国民の要請にこたえて、国鉄が持つております公共性の不備な点等を整備していくという方向で、今日進めておるわけでありまして。

○芳賀委員 時間の制約がありますから、具体的に主として農林水産業関係の問題についてお尋ねしますが、今回の政府案の改正によつて、農林水産の部面を与える影響について明らかにしてもらいたいと思います。

○古川委員 長 その点については、委員長から申し上げます。あなたに聞いているのではないのです。○芳賀委員 あなたに聞いているのではないのです。

○中村(實)国務大臣 一々一品品について私は申し上げておるのはございせん。いま芳賀君が言われたのは六十数品目だと考へておりますが、その中に入つておるかどうかということとはなんぞございせんが、大体農林関係の、先ほど私が申し上げましたような意味での特殊の品物につきましては、特別の考慮をいたしておるはずでございますが、具体的問題につきましては、政府委員から答えさせていただきます。

○**芳賀委員** それはわかるのです。消費者価格には負担させないかわり、食糧特別会計が直接負担しているわけです。そうでしょう。だから食糧として、今度の賃率改定に伴って、どれだけ米とかあるいは麦類等に対して負担がふえるかということを知っておるわけです。

部入ります。

○芳賀委員　生きの悪い魚だけが大眾に供する魚であつて、生きのいいのは、これは所得の上層階層に食わせる、所得の多い國民は運賃負担をしてもいい、これはそういう考えなんです。鮮魚なら鮮魚でいいじゃないですか。生きの悪い下級の

上級の鮮魚はそれ自身が価値的に高いわけだから。それを云々しているわけではないですよ。しかし、鮮魚として、たとえば冷凍車等でこれは一緒に扱うわけでしょう。上級、下級を区分して別別の貨車に載せるわけじゃないのじゃないですか。そういう貨車輸送等の実態から見た場合に、

の第八条によつて、総収入に対し著しい影響を及ぼさない軽微な変更については、国鉄総裁でできます。

○芳賀委員　ですから、公共政策割引とか特別措置は、国鉄総裁の権限の範囲内で行ける、別に大臣の決裁は要らぬわけですからね。しかし運輸大臣

臣としては、国鉄に対する監督権とか指導の責任というものはあるわけですから、それが不適正に行なわれるということは許されないと思うわけですから。そこで、副總裁がおられますけれども、従来、公共政策割引の場合、最近では三カ月延ばしますとか六カ月延ばしますというところで、一年間に二度も三度も、こま切れで延長、延長でいままではきいておるわけですが、こういう公共政策割引をやるといふことであれば、やはり少なくとも最低一年とか、経済事情が大きく変動しない場合には数年間という、半ば恒久的な割引制度というものがとられるべきでないかと思うのです。そうでないか、何日かたつとまた延長の運動をしなければならぬとか、国鉄に陳情に行かなければならぬとか、自民党の代議士諸君にお願しなければならぬというところで、何か政府と国鉄と与党の宣伝の道具にこれが使われるような場合はないかといえないかと思うのです。ですから、あくまでも国鉄の基本的な方針のつとめて、公共政策割引というものが目的に合致して行なわれるという場合においては、最低少なくとも一年で次にまた継続するとか、一年以内のこま切れとか小刻みというものは、この際改善するべきであるというふうな考えますが、副總裁としてはいかに考えておられるか。

○磯崎説明員 ただいまの問題は、冒頭に児玉先生からも御質問がございまして、お答え申し上げましたが、いままでのいきさつは、芳賀先生実によく御承知のことでございますので申しませせんが、実は累計二百億をこしたわけでございます。私どももいたしまして、この問題は、先生のとおっしゃったいわゆる国鉄の運賃上の公共性の問題は、現在の等級制度並びに特別等級制度、これは今度多少変わりますが、それでも大体貫かれていて、これはよしあしは別といたしまして、一応貫かれています。したがって、そういう一つの一貫性については、理由なしに申しますか、一品別割引していること自身は、運賃制度上から申し

ますと、おかしな話なんです。したがって、私どももいたしましては、御承知のとおり、実はかねがね廃止を主張しておつて、これも数年前に、御承知かと存じますが、農林水産委員会、一べんこれは政府で検討しろということがきまりまして、企画庁が中心になりまして、あるいは運賃の補給金等を出してはどうかという検討まで実はされたわけでありまして。しかしその後それが結論を得ず、やはり国鉄でそのまゝやっておくというところになって今日に至っておりますが、私どももいたしましては、この暫定割引の問題並びに今回、ただいまお話しのような特殊な品目についてやります約四十億程度、四十億ですと思ひますが、その割引きについては、やはりある時期に根本的に、貨物運賃制度と関連して、検討しなければいけないんじゃないか。ただ国鉄だけが背負うという形ではない、もう少し全般的な政策としてお考え願ひたい、こういう気持ちがあるわけでございます。したがって、期限もなるべく長くなく、三カ月、半年というところで切つてあるわけでございますが、今度また三カ月に切り直したの、御承知のとおり、二月十五日に運賃が改定されるかもしれないということで、そのときまでを切つた。今度だけは暫定的に非常に短くなつております。

○古川委員長 芳賀委員に申し上げますが、持ち時間十五分がすぎに……。

○芳賀委員 十五分ばかりじゃ、あいさつするくらいしかできないじゃないですか。あなた、どこかへあいさつに行つたつて、十五分くらいかかるじゃないですか。少なくとも審議とか質疑ということになれば、運輸委員会に、私はあいさつに來たのじゃないですよ。意図的に延ばす考えはないが、重要な点については、やはり政府の見解を明らかにさせてもらわねえとね。これは正常化の原則もそうなるおぼやかないですか。

それじゃ、能率をあげてお尋ねしますが、今度の問題点である、従来の遠距離通減制を実キロ制に近づけた改正をしているわけですね。従来の従

価制を重量制に移行させるという問題、やはり貨率改正の大きな変化が出てくるわけですね。ところが日本のような立地条件から見ると、たとえば農林水産関係の主要な生産地帯と主要な消費地域というものは、相当遠距離ということになるわけなんです。生産地と消費地が完全に密着しておれば、これは問題がないが、生産物とか資材を生産地から消費地へ運ぶということになれば、よほど距離的なものが考慮に入るわけですね。ところが、従来は遠距離通減の措置が講ぜられておつたが、今度実キロに近づけるといふことになれば距離の計算から見ると運賃負担というものは、両面において重なるということに当然なると思うわけなんです。こういう点は、単に運輸行政の面だけではなくて、農林行政の面から見ても重要な問題だと思ひます。ですから、政府内部において改正案を用意するまでの過程において、一体こういう遠距離通減制の改悪とか、従価制から重量制への移行という、そういう弊害の除去というものはどういうふうに考慮されておるか、という点について明らかにしてもらいたいと思ひます。

○藤山国務大臣 企画庁としては、国土総合開発計画を持っております。そういう観点から申しまして、旅客並びに貨物の遠距離通減制に対しては非常に大きな関心を持っております。したがって、われわれとしては遠距離通減制について十分な考慮を払つてもらつたように、運輸省とも御協議を申し上げたわけでありまして、運輸省におかれましては、国鉄におかれましては、それらの点について相当な心を用いられた、こう考えております。

○今村説明員 ただいま遠距離通減制のお話がございまして、今度の貨物運賃の改正にあたりましては、遠距離通減制は現行のままでございまして、修正はいたしておりません。と申しますのは、貨物におきましては、発着費のコストが非常に大きくて、遠距離になればそれだけコストは安くなるという理論的な問題がございまして、遠距離通減制はそのまゝにしておるわけでございます。

す。
○芳賀委員 それじゃ、あとまとめて問題を提起して、お答えを願ひたいと思ひますが、今回の貨物運賃の大幅引き上げ等によって、この影響を受けて連鎖的に通運料金の引き上げが当然予想されるわけですが、この点に対してはどういう事前配慮が行なわれておるか、まずお尋ねしたいわけがあります。

もう一つ、この通運関係に対してお尋ねしておきたいことは、先ほどお話しがありました、たとえば食糧で扱つておる米麦等については、国鉄に対して納付金というところで、大体一年間に六十四億円程度納付しておるわけでありまして、そのほか、日本通運に対して八十三億円、いわゆる諸掛かりという名目で、これは食糧会計から出しておるわけですね。これを問題にするわけではございませんが、ただ問題は、食糧で扱つておる米麦等の取り扱い、日本通運一社だけに限定して、日通の独占的な取り扱いということに契約を継続しておるわけですが、これは問題があると思ひます。通運事業法に基づいて、通運事業を行なうに十分な能力、資格がある者に対して、運輸大臣が認可をしておるわけですから、政府の管理物資に対しては日本通運以外とは契約しない、独占的な契約だけをずっと継続しておるということについては、非常に問題があるだけでなく、これに基づいた弊害がいろいろ起きておる。これは運輸大臣も農林出身者ですから、おわかりだと思ひます。仮谷政務次官は農林次官ですからわかつておると思ひますが、この際、このような特定の会社だけと独占契約を結んで、安易な利潤提供をやるというような態度を、今後も続けるかどうかということを確認しておいてもらいたいと思ひます。もう一つ、通運事業に關係しまして、昨春秋から、荷物の混載方式というものが突如として実行に移されたわけですが、混載方式というのは運輸大臣も御存じでしょう。これがもう国民に対して非常に甚大な犠牲と迷惑を与えておるわけですね。実施早々だからやむを得ぬといへばそれまでであ

ります。委託した荷物を一定の個所に集結して、全部混合して、それを混載した方法で輸送するわけですから、たとえば昨年北海道の特産であるバレイシを内地の親戚へ一俵送ったのが、一カ月たつても着いておらず。二カ月目にようやく着いたときには、腐敗したり凍って用をなさないう。せっかく送った隣人愛というものが、何らの意味がなかったという現象がたまたま出ているわけでは、一体この混載方式というものは、利用者である国民の利益を考へてやめたのか、あるいは国鉄とか通運業者の利益を考へてやめたのか、方式を採用したのか。これはやはり経営上重大な問題だと思ふのです。国民を犠牲にしても、国鉄や通運業者が利潤を確保すれば、何をやってしまふか。断じてわれわれとしては認めるわけにはいかないのでありますが、これらの諸点に対して、一体どういうような考へで取り扱つておられるかというのを、この際明確にしてみたい。

○中村(實)國務大臣 政府委員からお答えさせます。○深草政府委員 通運料金につきましては、今度の貨物運賃の値上げとは全然関係がございませ

ん。○坂谷政府委員 通運との問題でございしますが、あと必要があれば、具体的に当局から答弁させますが、御承知のように主食でありまして、問題は円滑に迅速にしかも正確に配給をされるということ

が、一番重要な問題であります。そういう意味におきまして、全国的に組織を持ち、目的が十分に全うされるという観点に立つての契約であると私どもも考へておるわけですが、ただその契約は毎年一回更改をいたしておりますので、そういう点に立つて、必要があれば、問題は検討していかねければならぬ。こういうふうな思つております。

○今村(實)國務大臣 国鉄の輸送の問題につきましては、昨年十月から改正いたしましたのでございしますが、目的はあくまで荷主さんの利便のため、また流通経済の円滑化とコストの削減ということがねらいで

ございます。と申しますのは、鉄道の輸送と自動車

の輸送をコンバインしたやり方で能率を上げていこうというのが趣旨でありまして、決して国鉄や業者の利便のためではございせん。ただ昨年十月、作業のふなれのために混乱をいたしました。先生御指摘のような事故がございましたことは、われわれも十分承知いたしまして、非常に遺憾に思つて、御迷惑をかけたことをおわび申し上げますが、その後いろいろ手当てをいたしました結果、十一月からは改善されまして、年末も無事乗り切つたようになつてございまして、制度の趣旨は、今後において十分生かされるというふう

に、われわれは考へております。○芳賀委員 いま坂谷さんが言われた点ですが、正確迅速ということですが、実態はそうじゃないです。たとえば農村地域の日通の所在地とか駅の所在地に行つてみると、日通は支店くらいは統合してありますが、営業所とか出張所というのはほとんどもうないのです。これは全部、力のな

い下請に、現地の作業とか取り扱ひ業務というのはやらしておつて、実際に末端事業というものは、農村でも漁村でも、生産地帯の現地に行つておるという事例は、ほとんどもうなくなつたのです。そうすると、正確の度合いについては全く減退されておるし、迅速の点についても、昔から見ると問題が生じておることは、副総裁においても、運輸大臣においても、御存じのとおりであります。だから、これはどうしても日本通運だけではできないなんというものではな

いのです。ですから、そういう特定の企業体に対して特定の利益を提供するやうな形の独占契約というものについては、政府においても迅速に検討を加えて、これは改善してもらいたいということを指摘しておるわけですが、どうですか、運輸大臣。

○古川委員長 板川正吾君。○板川委員 今回の国鉄の運賃値上げについて、ひとつ率直な国民の気持ちを代弁して、伺いたいと思ひます。

まず、今回の国鉄運賃の値上げの、政府から出されておる関係資料を見ますと、実はこれこれ必要だから、これこれ値上げするのだという趣旨に貫かれております。これこれ必要だから値上げをする、こういうことで貫かれておる。その改正案の提案理由、資料の、投資計画、基本問題懇談会の意見書、国有鉄道運賃改訂要綱、補正予算の資料、それから鉄道運賃改訂要綱、こういったものを一べつしますと、これこれが必要だからこれだけ値上げをする、こういう趣旨に貫かれておるのです。しかし私は、国鉄の運賃値上げの提案は、必要だから値上げする、という立場であつて、このために負担をする国民大衆の立場というものを齒牙にもかけないやうな態度に貫かれておるやうな感じがします。御承知のように、今回政府が減税を行ないます。国税二千三百億円何がか減つて、国民は千六、七百億から千八百億の、ある意味では、増税をされると同じ結果になる。だからこの内容は、実に私どもは重大だと思ふのです。ところが、磯崎副総裁以下国会における答弁、審議中は、なるほど丁重、ごもっともな点もありますが、しかしこの値上げ案の中に貫かれておるものは、国民の立場を考へずに、必要だからこれだけよこせというやうな感じがする。われわれはそうとる。なぜこのような運賃値上げをこの不況下にやらざるを得ないのか。旅客運賃平均三・一%、貨物一七・二%。これほどの値上げをなぜこの不況下にやらなくちゃならぬか。そしてその値上げをするため、国民の皆さんに迷惑をかけますが、これこれの理由だからひととつごかんべん願ひたいという趣旨のことが、ほとんどこの提案理由の中にも、資料の中にもない。一体こういう態度は、私ども国民の一人として、まことに不愉快な提案態度だと思ふ。大臣及び国鉄当局者はどういうふう

にお考へになつておるか、伺いたい。

○中村(實)國務大臣 今回の運賃の値上げの必要な根拠というものは、今日の国民あるいは国民経済が要求しております輸送需要が非常に大きな伸びを来したという、そのこと自体が運賃値上げの出発点の問題でございまして、その国民の要求しております輸送需要というものをかけないやうな方向で、いろいろ検討いたしたいのでございしますが、国家の財政事情その他いろいろな点を考へまして、あるいは国鉄の借金だけでやれば、その金利が国鉄の経営の上に非常に圧迫を生ずるとか、いろいろすべての問題を検討いたしました結果、利用者負担という形で運賃の補正をさしていただくということになつたのでございまして、心の中では、ほんとうに利用者に対しては申しわけないと思つておりますけれども、現在の日本の輸送事情、あるいは輸送施設等の実態を見ますときに、やむを得ない一つの行き方であらう、かように考へておる次第でございまして、国民の方

方に対しては、そういう点はやはり十分考へておる次第でございします。○磯崎説明員 ただいま板川先生の御指摘のとおり、確かにお手元に配付いたしました資料から、そういう私どもの心がまゝと申しますが、そういうものが受け取れるということとございします。その点は事務の責任者としての私の至らなかつたことで、たいへん申しわけないと思つております。ただ私どももいたしましては、やはり何と申しまして、どんな理由があるにしても、利用者大衆に負担をかけることはほんとうに心苦しいという気持は、十分持つておりますが、それが現れておりませんというところは、やはり私どもの心得の至らなかつたという点でございします。その点、率直に反省いたします。

○板川委員 その問題は率直な国民の気持ちです。いつまで追及してもしかなかったが、次はこの運賃値上げの基礎になりましたのは、日本

国有鉄道基本問題懇談会の意見書、これが基礎になつておりますね。そしてこの懇談会の意見が、国鉄の輸送増強長期計画についてこういう結論を出したから、その趣旨を尊重して運賃値上げ案を作成した、こういう趣旨のように、先ほどからも言われておりますが、間違ひありませんね。

○磯崎説明員 実はその前にも一つ話がございまして、それは意見書の中につけてございまして、明けて一昨々年の暮れでございまして、実は毎年予算編成の際に、一体国鉄に対して財投を幾ら出すかという事は最後まで問題になつて、政府部内において毎年予算のきまらないのが国鉄予算でございまして、これではいけないということ、昭和三十八年に、政府の中で、国鉄の問題を根本的に検討し直そうという話がありまして、それからこの懇談会ができた、こういうことでございまして。

○板川委員 その過程があつたにしろ、この基本問題懇談会の意見書が中心になつてゐる。しかしこの懇談会のメンバーを見て、この中に、いわゆる利用者の代表、あるいは労働者の代表、あるいは消費者の代表という性質の方はだれもおりません。この中におゐるのは、大学教授あるいは何々会社社長、会長、頭取、こういった人たちであつて、この人たちが、ほんとうに国民の立場から、この値上げ案を考えたのじゃない。やっぱり国鉄の、まあ国民の立場はどうなつてもいいから、とにかく国鉄だけでも少しよくなければならぬという一つの片寄つたメンバーによつて、この案がつくられたのじゃないかと私は思う。この点はどう考えますか。

○中村(貴)國務大臣 国民の立場に立つて公正妥当な見解を出していただける学識経験者と考へまして、委嘱したわけでございまして。

○板川委員 これは社長、副社長、頭取がいて、一体なぜ労働者の代表あるいは消費者の代表が入っていないのですか。なぜ、そういう人の意見をこの中に取り入れるような考へ方をとらなかつたのですか。このメンバーは国鉄が推薦したので

しょう。どうなんですか。

○中村(貴)國務大臣 国鉄の利用者の立場を代表して正常な意見を出し得る人というふうな観点から、学識経験者ということで選んだのでございまして、職域的な代表というふうな形のものでございまして、加味する必要があるという見解のもとに、そういう選定をしたものと考へております。

○板川委員 海運会社の社長、ガス会社の社長、銀行の頭取、こういった人たちが、ほんとうに国民、消費者の立場からの意見が、私は反映しなかつたと思うのです。こうした片寄つたメンバーを中にした意見書、これに基づいたところ、今回の運賃値上げの一番の問題がある、問題の出発点があると私は思う。それはそれとしまし

次に、値上げの提案理由を讀むと、三十九年度約三百億、四十年一千億の赤字が出た、たへん赤字だ赤字だ、したがつて、これをこのままにしたんじや、ますますお客さまの要求を満たすわけにいかないから、大幅な運賃値上げ、こういうことになつたんだらうと思う。しかし私は、国鉄が赤字だ赤字だということに対して、国民は非常な不信感を持つてゐると思ふんですね。それはなぜかという、かつて新幹線の時きどうだったでせう。新幹線の時き、当初は千九百七十億円で新幹線ができました、三十七年になつたらは二千九百二十六億円かかりました、約一千億増加し、さらに三十八年、最終になつたら三千八百億円と九百億もふえる。この三千八百億円というのは当初の全く二倍に当たる。こういうふうな新幹線建設をやると、そして膨大な費用がかつた。原因は何かという、近江鉄道の景色補償とか何とかで、何億も金を払う、こういうふうなことがある。だから要するに、こういうふうな国鉄の経理というのに対して、国民がすなおに、ああ、ほんとうに三百億赤字なのか、一千億赤字なのか、たいへんだ、こういう気持ちを持ち得ないと思う。一体三百億、一千億円の赤字というのは正しい数字ですか。

○磯崎説明員 いまおっしゃいました三百億と申しますのは、たぶん三十七年度の決算だと思ひます。これは、私どもの機関でございませぬ、運輸省任命の国鉄の監査委員会がこれを了とせられ、さらに検査院その他でもって検査を受けたものでございまして、私どももいたしましては、正確なものだといふふうに考へております。

○板川委員 会社の経理というものは、事業体の経理というものは、なかなか複雑で、いわゆる粉飾決算なんというものがあつて、妥当な粉飾決算と不当な粉飾決算とがあるといわれるくらいで、なかなかむずかしい。そこで、先ほど大村委員も触れたんですが、収支上赤字だという、運賃値上げをする寸前になると赤字幅を多くする、そのためには償却を非常にふやしてやる、ということをして、これも言われました。定率法の償却は三十六年の運賃値上げ以来やっております。ところが本来ならば、私は運賃値上げのときには、定率法で計算すべきじゃないと思ふんです。これは法人税法にもありますように、定率法でも定額法でもいいんです。定率法でなくちやならぬというのじゃないのです。だから、運賃値上げをするときには、少なくとも定額法で計算した結果赤字だということ、ある程度話にはわかります。これは時間がないからこつちが言いますが、通算省関係で、電気事業審議会というものが答申を出しました。電気も独占事業で、同じ公益事業です。この電気事業の場合には、値上げをするときには定額法で原価を計算しなさい、そのかわり値下げをするときには定率法で計算してもかまわない、こういつてゐる。国鉄は、運賃値上げをするというのに、なぜ定率法で目一ぱい償却をとつて、赤字だ赤字だ、こういう宣言をするんですか。

○磯崎説明員 国鉄が定率法をとりましたのは、御承知のとおり、車両と機器だけでございまして、全財産定率法でやつたわけではございませぬ。車両と機器だけでございまして、三十六年に定率法にいたしましたのは、運賃改正は三十六年度からでございますが、三十六年度から、運賃値上

げの前に定率法にしたのじやございませんで、値上げてから定率法にしたのであります。三十九年度になつて触れましたのは、一応その三十六年度のベースを基礎といたしまして、それに先ほど御説明いたしました半額法と即時法を加えた、こういうことでございまして、この点につきまして、監査委員会から、前から指摘を受けておつた問題であつたわけでございまして。

○板川委員 ぼくは、監査委員会というのは、健全財政とすればそうあるべきだということを言つておるのだらうと思ふのです。私はその報告書を見ていませぬけれども、しかし税法の趣旨からいって、定額法でも定率法でもいい、しかし値上げをするのです。その場合に、なるべく内輪にしてやるというか、さっき言つた態度からいって、国民に対して、幾らやっても足りないのですからこれだけ上げてくださいということなら、私はある程度わかるのです。定率法で償却は目一ぱいとして三十九年度の運賃改正も定率法をとつております。そうして赤字もできるだけ大幅にとつて、赤字だ赤字だと言つて、そして値上げ幅を多くするという態度じゃないかというのです。なぜ定額法で計算しなかつたのですか。この赤字だという、三十九年三百億の赤字、四十年一千億の赤字という中に、なぜそれならば定額法で計算して赤字幅を少なくしなかつたのですか。

○磯崎説明員 この点につきましては、三十六年度に一応定率法に変えたものでございまして、それを基礎にしまして、そして特に現在の陳腐化の非常にひどい車両につきましては、技術開発が進みまして陳腐化のひどいときに、これを定額法に戻す理由はないというので、定率法のままやつたのでございまして。

○板川委員 償却は定率法でも、その収支見込みで赤字幅を考へるときには、定額法で計算して幾らかという計算をした方がいいのです。それを定率法で目一ぱいだ。それから、いま言いましたように、取りかえ資産の半額法でもそうです。確かにそれは、健全財政のあり方からいへば、取り

かえ資産——半額法のそれはけつこうですよ。そうありたいですね。しかし、いまこの日本に何万という企業体があるが、定率法をとり、あるいは取りかえ資産の半額法的な——半額法というものは、鉄道関係です。こういうように目一ぱい償却をして内部留保を高める、そうしてそのとった結果、赤字だからさらに値上げをする。あるいは新幹線の三十九年十月からのいわゆる即時償却、これなんか普通ならば、新線が開通した、あるいは新しい店ができた、そのできた期はあまりお客もないから、それはもうからない。しかし長期的に見ればもうかるという意味で、大体はその期は償却は計上しない、翌期あたりから計上するのが普通ですよ。そういうことを、国鉄は従来はとってきた。この運賃値上げをする前に、そうしたもの即時償却にしたり、取りかえ資産の半額法を実施したり、目一ぱい償却をとって、そして赤字なんだ、三割一分も旅客値上げをするのだ、こういう態度はどうでしょう。

○磯崎説明員 先ほど申しましたとおり、償却につきましてもいろいろ議論があったように聞いておりますが、たとえば現在私のほうで半額・即時法をとりましたが、たとえば耐用年数から申しますと、先ほどもちょうと申し上げましたが、車両一つとりましても非常に長い。客車が三十年、あるいは電気機関車が二十年というふうにな長くなっております。たとえばトンネルの鉄筋コンクリートづくりは九十年というふうな、私鉄関係より約五割長い耐用年数になっております。これらにつきましても、やはり検討しなければいけないと思えますが、これをいまいぐやったのではばらばら金になってしまふというのでございます。これは技術的にもう少し検討した上でやりたいというので、耐用年数はそのままだとしてやったわけでございますが、三十九年になりまして即時法と半額法を急にやりましたけれども、前から、実は三十七年、三十八年もやるべきであったのでございます。その点が、特に先ほど先生の御質問にございました、基本問題調査会が三十八年度に

ございましたので、そこで十分、先ほどごらんになりましたような会計の専門家もおられましたので、御相談申し上げまして、三十九年度からやりました、こういういきさつでございます。

○板川委員 まあ基本問題懇談会のメンバーからいえば、それはこの際、国鉄運賃は戦前の平均からすれば安いのだから、大幅に値上げしたてしようにないじゃないか。何とかという公述人が、もつと上げる、こう言っておるそうです。そういう人も数の中におりました。しかし、実際に負担するのは、一日何百万という国民なんですよ。三倍も上げる、安いからもつと上げろという人は乗らないです。自家用車に乗っているのです。だから、大衆が国鉄を利用してはいるのです。そういう人たちの気持ちに基本問題懇談会のメンバーの中にはない。だからそういう意見を言う。国鉄側としてはそのほうが都合がいい。都合がいいから、そういう人を任命しておるに違いない。それは時間もありませんから言いませんが、とにかくそうした運賃値上げの前に、食べられるだけ腹一ぱい食べちゃって、そして物がなくからくれ、こういうわがままな気持ちに通じておると私は思ふのです。そういう率直な気持ちを国民は持つておるといふことを承知してもらいたい。

次に、新幹線の収支を見ますと、三十九年は八十億の赤字ですね。しかし、四十一年になると三百五十億の黒字になると言っておる。ちやうど赤字だ赤字だというときは新幹線の赤字が入る。そうして三十九年度の経営状態からいえば、四十一年度は三百五十億円の黒字になると言っておる。黒字の分は計算されないで、赤字だけを計算して、赤字だ赤字だと言っておる。これらも、どうも態度としてはおかしいな。どうです、その点は。

○磯崎説明員 新幹線につきましては、御承知のとおり、先ほど先生から御指摘のございました工事費につきましては、確かにお説のとおり、当初のちやうど倍近い金がかかっておることは事実でございます。三十九年度が赤字でございました原因は、まず何と申ししましても初めてのことであり、列車回数が少なかった、車両の数も少なかった、またわずか半年の期間しかなかったというところでございますが、四十年度になりました、御承知のとおり、列車回数も五十回にふやしました。そうしてだいたいお客さんがふえてまいっているわけでございますが、これはことは大体とんとんくらいのもりであります。来年度以降は、大体四十一年度は三百五十億くらいの予定利益をあげたい。ただこれとやらはらになつて、東海道の現在線のほうの収入が減つてまいるわけでありまして、ことに、御承知のとおり、急行等を減らしまして、通勤列車を非常にたくさん入れましたので、そのために通勤列車、貨物列車がふえましたので、新幹線の裏に、現在線の収入減が多少あるというところだけは御了承願いたいと思ひます。

○板川委員 時間がないから、次に行きましよう。

国鉄の経営悪化の原因に、人件費の関係がありますか。私の調べた範囲によりますと、昭和三十一年には、総収入に対する人件費の割合というのは四六％、三十二年が四五％、三十三年が四五％、三十四年が四五％、三十九年が、赤字と言ったが四五％。そうすると、国鉄の経営悪化の原因は人件費じゃないですね。

○磯崎説明員 国鉄の経営悪化の原因につきましては、私はいろいろあると思つております。たとえば、さっき先生の御指摘になった利子の問題もございませう。あるいは人件費、物件費、ことに物件費はたいしたあれではないでございますが、人件費の高騰も一つの原因でございます。と申しますことは、第二次五カ年計画のときの予定と実績とが非常に違つておる。いまお説のとおり、たとえば昭和三十一年に比較いたしますと、人件費は三二％、輸送量は一七％、人件費の割合は、現在提出している四十一年度予算におきましては六三％ということになっております。したがしまして、国鉄全体といたしましては、人件費の問題は非常に重大問題であるということはおし上げられると思ひます。ことに、ごらんのとおり、三十八年度と三十九年度の比較では、人件費が非常にふえておるわけでありませう。私のほうの修繕費の中に……（板川委員「これは新幹線が入っているから」と呼ぶ）新幹線はほとんど人をふやしておりません。実はこの修繕費の中に、工場関係の職員の経費はみな入っておりますので、それを摘出したしませんが正確な人件費になりませんが、先ほどちやうと申し上げましたように、他の公社と比較して、三十九年度は非常に給与が悪かった。それを他の公社並みに一応追いつかしていただいた。その分が四百億ばかり入っております。三十九年度の人件費の膨張は経営上は多少こたえております。

○板川委員 ぼくら国鉄から資料はこないからあつちこち本を集めて資料を集めている。なぜ経営がこういふふうになるのかというところは、それはそのために運賃値上げするのなら、もうちやうとやはりこの運賃改定の資料の中に、経営が悪くなり、こういう見通しだから、だから運賃を上げさせてくれというのでなくちやうと。ところが、経営が悪くて運賃上げなくちやうと。という理由は一つもなく、こういうふうな運賃を上げて金を使うのだ、これだけじゃないのだ。そういうところに、国鉄当局がやる日の丸会社的な、官僚的な立場がある。また総裁は総裁で、庶民の気持ちはわからぬじゃないか。国鉄さえ成り立てば国民はどうでもいいような考え方になるような感じがする。そういう国民の率直な批判があるというところを頭にに入れてもらいたい。

そこで、次に伺ひますが、設備投資計画の資料の中で、四〇ページの中に、これはどういう趣旨ですか。一応ひとつ内容だけ明らかにしてもらいたい。四〇ページに「(1)自動車」として、「現在、国鉄の自動車事業は、バス二千五百四十両、トラック六百八十両を以つて、主として鉄道の補助的交通手段としての使命を果しているが、今後は幹線道路においても鉄道との補充輸送を行なうこ

ととし、次のように車両を増備する。現有バスの取替、新製二千六百両と同じトラック四百二十両、この「今後は幹線道路においても鉄道との補充輸送を行なうこととし」とありますが、この内容はどういふことを考えておられるのか。具体的に示してください。

○磯崎説明員 その点につきましては、運輸大臣の御承認がなければやれないこととございますので、行なうこととし、「というは少し書き過ぎかも存じませんが、私もいたしましてはこれを書きましたときは、例の名神国道に国鉄バスを入れるか入れないかということの最中でございまして、私どももいたしましては、どうしても東海道の補助の意味で名神国道に国鉄自動車も入れてほしいという強い要望を持っておりますので、こう書いた次第です。今後東名等ができました際には、ぜひこれは国鉄にもその一翼をになわしていただきたい、こういう意味でございます。

○板川委員 そうすると、当面考えているのは名神、東名、こういう幹線だけを考えているのですか。

○磯崎説明員 その点につきましては、いま申しましたのは高速道路でございしましたが、そのほかにいま現実の問題になっておりますのは、たとえば博多―長崎の問題とか、いろいろそういう有料高速道路でない、自動車専用道路でないところに付きまして、ある程度の希望を持っております。非常に民衆との調整がむずかしくて、なかなか運輸省で御認可になりませんので、実際には拡張は、われわれとしては気持ちを持っておりますが、やはり民間バスとの調整問題等もございまして、なかなか一般幹線道路に対する国鉄の進出はむずかしい事態だというふうに考えております。

○板川委員 そうすると、いまのところは名神、東名それから福岡―長崎というところを考えている。具体的に……

○磯崎説明員 まだあと二、三カ所でございますが、ちょっと忘れまして。

○板川委員 どこですか。

○磯崎説明員 東北のほうも正式に運輸大臣のほうに申請だけは出ておりますが、ほとんど出されてないでそのままだになっております。

○板川委員 それから今度の運賃値上げで、普通の定期券を廃止した理由、これはどういう理由でしよう。

○今村説明員 今度の運賃改正によりまして、通定期がかなり上がりますので、普通定期を設けておく意味がなくなる、通定期に統合してもちつとも差しつかえないじゃないかということで通定期に統合したわけでございまして、ですから、普通定期の利用者も通定期で御利用いただくということ、その点は不便はございません。

○板川委員 そうしますと、通定期というのはどこかに勤務していなければならぬけれども、そういう一定の勤務場所を持たなくても通定期で乗れるのですか。

○今村説明員 たとえば行商とかいうような方はある程度乗車区間がきまるわけでありますから、どこどこ間を買いたいという購入申し込み書があれば、それを通定期の申し込み書と同じように扱ひまして通定期を発行するのですから、利用者の御希望によってそういうふうなことをとるわけでありまして。

○板川委員 行商の人が多いと思うんですね。いわゆるかつぎ屋さんというのが多い。確かに、乗客の一人として考えると、大きな荷物を持って車内がごんばられると迷惑な感じがする。しますが、しかし、大体そういう人たちを見ると戦争未亡人、あるいは不幸な人というのが多いですね。だから、そういう人たちに従来与えられておった恩典といひまじょうか、そういうものを全部取り上げるということになると、これはどうも国鉄さん血も涙もない仕打ちかなと思つたのですが、それは通定期を買つてよろしい、勤務場所が一定してなくてもよろしい、わかりました。そこで、次へ移ります。貨物運賃で従価等級制から重量原価主義に変更した。先ほど芳賀委員か

らもこの点問題として取り上げられましたが、この説明のときに、運賃の算定にあたっては原価主義を貫いていくのだということを言っておられました。確かに、それは原価を無視して運賃をきめるわけにいきません。わかりました。わかりました。しかし、重量原価主義をとるといふことは、従来の従価等級制からのこの変更といふのは実は大きな社会政策的な後退といひますか、そういう意義を持つておるのじゃないかと思つたのです。それはたとえば地域の人の税金を、負担能力主義によらないで、費用がかかるのだから人頭割りで、おまたちは貧乏人も金持ちも月に何百円出せ、こういうことに通ずる思想だと思つたのです。だから、重量原価主義といふのを今後追及していくと実はこれは社会政策的に問題になると思つたのです。しかし、原価主義を放棄していいという理屈にもなりません。これは同じ変更するにしても社会的な影響を徐々に与えるような方法をとるべきであつて、急激に重量原価主義を強行するといふ態度は私は問題だらうと思つた。それでは、原価主義だからといって東海道のお客さんを三分の一の運賃で、北陸のほうのお客さんを三倍の運賃でやりますか、線区的な原価主義はとらないでしよう。そういうことになりまして、一面において都合のいいところだけ重量原価主義を強調して、そしてそうでないものもあるんですね。線区間の原価主義をとるなら東海道を三分の一にしたつもりでさきこない。ないのだから、重量原価主義はそう早急にやるべきではないと思つたのです。ですから、これをもしやるにしても、影響力を与えないような措置をとりつつやるべきじゃないかなと思つたのです。これは運賃値上げを認めるわけではないです。ないですが、考え方としてそうですが、どうお考えですか。

○今村説明員 お話しのとおり、私ももととしては国鉄のあれは総括原価主義でいくべきことは当然でございますが、ただ、こういう個別のあれについてきましてはできるだけ原価を考へながらやっています。くといふことは当然のことだらうと思ひます。ただ、お話しのとおり、今回の等級の問題につきましては、現在、普通等級十等級と、特別等級四等級、十四の等級に分かれておりますが、お話しのような点を考慮いたしまして、本来ならば一本の等級にすべきだと思ひますけれども、今回はこれを四等級に改めてある。しかも三、四といふようなところは原価を割った指数で考へておるといふことで、お話しの方は十分生かされておると思つたわけでございまして。重量主義につきましては、現在は貨物の比重トン数で運賃をいたしておるわけでございまして、少なく積んでも十五トン分運賃をとるといふことは非常に不合理でございます。なお最近のいろいろな新しい製品を見ても、非常に軽いものが多い。目一ぱい積んでも重量は非常に軽いものが多い。目一ぱい積んだ、その点を緩和するためには、むしろ重量で積んだ、荷物の重さで、運賃をいたさうといふことのほうが合理的であるといふことで、こういう措置をとらしていただくということになったわけでございまして。

○板川委員 私の趣旨がよくのみなめならしいけれども、重量原価主義といふのは、あまり行き過ぎると問題があるといふことを言つておるのであります。

時間がないから次に移りますが、通産大臣の代理鉱山局長に伺いますけれども、運賃値上げによる金属鉱山、非鉄金属鉱山、こゝろのほうは、先ほど沢田委員が言つたように、コスト中に占める運賃の割合が多い。石灰石のときは半分、こゝろの状況ですね。この金属鉱山の企業形態を見ますと、百人以下といふのが四百一社中に三百三十二社、八〇%、それから五十人以上といふのが七〇%、二百七十四社、これは金属鉱山、非鉄金属鉱山、石灰石とかドロマイト、こゝろのほうを見ますと、零細です。全国で六百二十一社、百人以下といふのは九五%、五十人以上といふのは五%、これは全く独占企業でも何でもない零細な企業者、こゝろの企業者が今度の運賃改定が実施された場合

○古川委員長 玉置一徳君
○玉置委員 今次の国鉄の運賃の値上げに關しまして、二、三質問を申し上げたいと思います。
そこで第一点の問題は、今次の第三次長期計画は大都市通勤輸送の改善と主要幹線輸送力の増強による過密ダイヤの緩和及び列車自動停止装置、踏切改良、人命の安全にかかわるような設備投資に最大の重点を置いたものであつて、いわゆる先

行はるゝといふこと、御承知のとおり、
いてあるわけであります。なお御承知のとおり、
もう一つの説明には、国鉄運賃の値上がり、卸
売り物価並びに消費者物価に対する高騰の割合と
いうものをお書きになったり、あるいは昭和十一
年度の都市消費者物価指数の三百九十一倍、卸売
り物価指数の三百四十倍に比べて貨物運賃が二百
十七倍であつて旅客運賃が百六十一倍、決して高
いものではないというような御説明がございま
す。ところが、このような投資がこれからずっと続いて

いくわけでありまして、なおかつ決して高くないという皆さんの言い分もわからぬことはございません。それにいたしましても、こういった投資は前から予定されていたことであり、これについては、やはりこのような数字では出しておいでになりますけれども、気分的にいろんな要素としてからまり合つて物価の高騰を助長するのであるということとは、いかなめない事実だと思ひますので、こうしたものを突如出してくるということは、国民

にとつては好ましくないことだけは事実だと思
うのです。こういった恒常投資をここに第三次長期
計画には――必ずしも第三次だけじゃございませ
ん。先行投資のような余裕のあるものじゃござい
ません。精一ぱい現在必要なものばかりやってお
ると書いてありますが、過密ダイヤを大体正常に
戻し、そうしてその後ふえていくものをなおそう
いうように戻していこうと思うのには、第三次だ
けでは及ばぬように思いますが、私はおそらくこ

こ当分、二、三十年間はこういう投資は必要だと思ひますが、副総裁のほうではどういふようにお考えになっておりますか。

○玉置委員 その運輸大臣にお伺いしたいのでありますが、本日問題になっております国鉄運賃の値上げの問題は、運輸大臣のほうとされましては片一方では過密ダイヤの問題の解消あるいは近代化あるいは保安施設の充実というふうなもので国鉄に相当思い切った急激なことをやりなさいというのを言わなければならぬし、だからといって、突如こういう値上げをやむを得ず出てくるとしても、これは国民大衆に大きな影響を与えることも事実でありましょうから、いま申しましたように、今後とも国鉄の独立採算並に運賃の形成という問題につきまして、相当思い切った根本的なメスをふるっていただく時期にきておるのではないだろうか、でないと、やがてまた三年、あるいは四年ほどすれば、次に同じことをやらなければならぬのではないかということが現在想定されるわけでありまして、こういうような意味で国鉄の側の経営の問題につきまして、懇談会はいろいろと御勉強なされたことは事実であります、それについて政府当局からも思い切った考え方を打ち立てるべき時期にきておるのではないかと、こういうふうに思うのです。一つはいま申しますように、何と申しますか、国鉄の出資金の問題があり、あるいは財投を出すにつきましても、公共投資の急激な分と、国の必要に基づいた過密ダイヤの解消というふうな必要なもの、あるいは先ほど申しました保安施設、こういうものにつきましても補助まで出せぬでも、せめて国鉄と相談をされて、利子を二分なり三分なりの低利長期に持たせていけるような利子補給を考えてやるというふうな財政支出をお考えになることを御検討される決意があるかどうかお伺いしたいと思います。

○中村(實)國務大臣 今日国鉄の経営が非常にむずかしい情勢にあることは玉置委員の御指摘のとおりであります。その中で公共負担の面がございしますが、ひとつこの点につきましては、これはやはり国鉄の公共性と独立採算制との関連を勘案しまして、将来の問題として検討する課題であると考えております。

それから利子負担等の問題でございしますが、やはり国鉄の経営が金利の圧迫によって健全性をなくすというふうなことになるようにこれは政府としても考えなければならぬ問題であると思ひますが、それはやはり運賃等によるいわゆる金利のつかない資金の造成等ともならみ合わせてやっていかなければならぬ点等が含まれておるように思ひます。

さらに玉置委員のおっしゃる保安設備、この保安設備につきましては、先ほど副総裁の言いますように、非常に大きな資金をかけなければ、現在の国鉄の踏切の事故等を完全になくするようなことには容易にならぬ、こういうことを考えますと、きにはやはり国家の援助というふうなものはある程度必要であるというふうに考えられますので、先ほどから玉置委員の仰せられますような点につきましても、将来の問題として検討を続けてまいりたい、かように考えております。

○玉置委員 一昨年でありましたか、私災害対策委員として北陸の大豪雪のときに参りましたのですが、一日もすみやかに国鉄の開通をして人心の安定を非常にせがまれておりました、自衛隊の大出動をいただいたおたけでありましたが、あのときの大災害ですら、あれは全部国鉄の除雪費になっていったように現地では伺いました。したがって平年度くらいのものは別といたしまして、ああいった場合にも一切財政支出が出ないというふうなことではどこかに無理がくるというように感じしたのであります。

そこでひとつお伺いしたいことは、先ほど申しましたように、将来とも国鉄の経営の安定をはかると同時に、当然必要な財政支出は財政支出をすることによって、一般乗客にはね返る分をいわゆる政策運賃として適切などころでとどめていただくたいと思ひますからお伺いするのですが、いま着工されておるところは、私たち見ましても、真にやむを得ざるというふうな感じがいたします。けれども、これがややもすると政治的に走るようなことになり、なお、国鉄の経営の合理化に無理をいかすことのないように、厳に運輸大臣としてお考えをいただきたいと思ひます、御意見を承りたいと思ひます。

○中村(實)國務大臣 新線建設につきましては、玉置委員の指摘なさるような点を考慮いたしまして、政府といたしましては、鉄道建設公団でやらせることにいたしました。そして採算が非常に悪いような線につきましては、無償で貸し付けるといふような点を考えてやっておるわけでございますが、なお、御指摘の点等は十分注意いたしまして、今後の新線建設等につきましては、公正な運営をやらしてまいりたい、かように考えております。

○玉置委員 国鉄並びに運輸大臣にお願いしておきたいことは、採算線になった場合は無償で貸し付けるといふようなことを現にしようと思つておる。片方では、東海道線もしくは環状線等の、非常な過密ダイヤを解消し、日本の輸送力を増強しなければいかぬ非常に重要なところは、七分何厘で適当にやらないかというところ、この政策は私は非常に矛盾があるのではないかと。どっちかというと、まあ国鉄のことですから、もちろん全国くまなく国土開発のために敷かなければいかぬことはよくわかりますけれども、あしたから日本の動脈がとまるというところで、片一方では猛烈な勢いで新幹線を敷設し、中央線の複々線をやらしておるところでは、七分何厘である。片一方、山の奥のほうの国土開発のためにやるやつは無償で貸し付けてあげましょうというところには私は半額くらいある。そこが無償だったから、ここは半額くらい補助をしてやるべき性質のところじゃないかという理論も成り立たぬことはありません、そういうことも勘案されてお願いを申し上げたい、こう思うのです。

以上申し上げましたことは、要するに私は、こういう大投資が必要に迫られておること、こんなことは、五年前、十年前から当然わからなければならぬはずのやつを、去年まで黒字と称し、こ

としから大赤字であるというので、突如値上げはやむを得ないという持ち出し方をした国鉄当局の策のなさというところについては、これは嚴重にやばりわれわれは警告を発しなければならぬと思ひ、今後ともこういうことのないように、政策運賃として適切な経営体になるように、やはり運輸大臣、運輸省のほうは、このことを将来ともやっていかなければならぬと思ひます。

こういうことで、本日お答えのように、こういうことを機会にもう一度国鉄と運輸省はひとつ一体になって御検討いただきたいと思つと同時に、私は、運輸大臣にもう一つついでにお伺いしておきたいのは、地下鉄でございますが、この過密ダイヤを収拾するのはどうしても大阪の周辺では地下鉄を当然利用しなければならぬと思ひます、その他の私鉄も同じであると考えます。そういった全体からものを考えなければいかぬのですが、地下鉄もキロメートル当たり五十億というのです、五百億でしたか、ちよつと数字は忘れましたが、地下鉄も、ともかくものすごい新線の建設費を要しながらやられていくわけでありまして、運賃が上がつていくのは当然でございます。これも、大都市に通勤し、大都市に住まわっている人々のためには、国鉄と同じような政策運賃でなければならぬと私は思うのですが、いままでのようなやり方を根本的にひとつメスを入れ直して、これまた妥当な運賃に押さえるような財投もしくは利子補給もしくは補助金等のようなものをなさなければ無理だと思ひます。今後において御検討をひとつお願いをしたいと思ひますが、運輸大臣の御所見を承つておきたいと思ひます。

○中村(實)國務大臣 政府といたしましては、輸送力増強のためには、第一次の長期計画、第二次の長期計画等と眞剣に取り組んでまいったのであります、最近における輸送需要の急激な上昇は、御承知のように、第三次計画に切りかえなければならぬような段階まで入ったのでございます。そういう急激な輸送需要に当面しております現段階といたしましては、地下鉄等も含めまして、や

はり交通政策全体に一つの一元的な考え方のもとに積極的な方策を検討してまいりたい、かように考えております。

○玉置委員 最後に、連合審査と違うことを言いました。委員長から、それはもう答える必要はないと言われたらそれでよろしいのですが、これで運輸委員会のほうに出ませんから……。

先般、運輸委員会のおきにかかりまして、遺体の収容されておるところをお見舞いいたしました。そのとき大臣に御質疑をいたしまして、遺体の収容については政府が責任を持って全力をあげてやる、ごういう力強いおことばをいただきましたが、非常に感激をいたしておるのでありますが、その後大臣は、先頭に立たれて一生懸命におやりいただきましたことは、国民もそれぞれの報道を通じて感謝をいたしておると思います。残念ながら、なお若干の遺体があがらないように伺っておりますが、今後大臣は最後まで御努力をお続けただけだと思ひますが、決意を伺ひまして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○中村(實)國務大臣 いま玉置委員の仰せられました今回の全日空の遭難による遺体の引き揚げでございすが、これは私は当初から、全責任を持って最後の一人まで必ず引き揚げるといふ努力を続けておるのでございすが、

実は、昨日、一昨日までの処置といたしまして、ここの一週間くらいまでで大体いままでの探しましたところでの遺体の収容はし尽くしたのではないか、あとどうしても百体以上が伸びますので、あの段階で機材をのけて……機材の下等に遺体があるのではないかとということが考えられましたので、この二、三日機材をのけてしまつておるのであります。そこで、きのうから底びきを入れて全面的に遺体の搜索に全力をあげております。きょうちよつと資料を持ってきたておりますが、遺体搜索も全部切りかえてしまひました。底びきでやることにいたしておりますので、艦船、大きい船等の数は減らしております。あるいは潜水夫等が減っておりますので、国民の皆さん

方から見られると、何か力が弱くなったように考えられるかと思ひますが、そうではございせん。全部底びきで一面に遺体の引き揚げに集中しておりますわけございまして、きょうようやく一体揚がりまして現在まで百七体、あと二十六体というところになつておりますが、私は、全力をあげまして二十六遺体全部を引き揚げること到最后まで努力する決心で取り組んでおるわけでございます。

○玉置委員 終わります。

○吉川委員長 連合審査会はこれにて終了いたします。

午後二時四十九分散会