

第五十一回 参議院運輸委員會會議錄第十一号

昭和四十一年三月二日(水曜日)
午後七時十六分開会

出席者は左のとおり。

委員長 江藤 智君
理事 岡本 悟君
金丸 富夫君
岡 三郎君
吉田忠三郎君

委員

木村 睦男君
谷口 慶吉君
天坊 裕彦君
中津井 真君
平島 敏夫君
前田佳都男君
松平 勇雄君
吉武 恵市君
相澤 重明君
大倉 精一君
木村美智男君
瀬谷 英行君
浅井 亨君
中村 正雄君
岩間 正男君

内閣総理大臣

大蔵大臣

運輸大臣

政府委員

大蔵省主計局長

大蔵省理財局長

運輸政務次官

運輸大臣官房長

武藤謙二郎君

中尾 博之君

福井 勇君

深草 克巳君

事務局側

運輸省鉄道監督 堀 武夫君
運輸省鉄道監督 局員 原山 亮三君
局員 吉田善次郎君

説明員

日本国有鉄道総 裁 石田 禮助君
日本国有鉄道副 總裁 磯崎 敏君

本日の会議に付した案件

○国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(江藤智君) ただいまから運輸委員会を開催いたします。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより質疑を行ないます。質疑のおありの方は順次御発言願います。

○大倉精一君 国鉄の副總裁にお伺いいたしますけれども、きょうは時間がないようですから、端的にお伺いいたしますが、今度の計画のどこの資料を見てみても、非常に不思議なことは要員のことが書いてないのです。資料には何にもないのです。ですから、ただ不増の方針を続けるという基本問題懇談会の意見書がある。したがって、こういう膨大な資料をもらったが、いろいろ見ましても、人員に関する限りは全然ない。そこで、二兆九千億という非常に膨大な設備投資、あるいは輸送力増強を見越しての国鉄の運営といえますか、あるいは国鉄の経営といえるものが、はたして人員を増やさないという方針でやっていけるのかどうか、私は非常に疑問に思っている。現に、地方

を回ってみまするといって、たとえば普通の列車に乗ってみても、あるいは駅へ参りましても、どこでも人員が不足で困っておるのです。こういうことが将来非常に禍根になるのじゃないかということを考えるのですけれども、その要員の問題がどういふ計画になっておるのですか。

○説明員(磯崎敏君) 今度の長期計画を遂行する場合には、もちろん資金の獲得は重大でございますが、先生のおっしゃるとおり、人間をどういふふうにして使っていくかということが一番大きな問題の一つでございます。それにつきましては、私どもといたしましては、昨日も御答弁申し上げましたとおり、一応たてまえておいては、基本問題懇談会の意見書にございます人をふやすなという考え方をいたしましては、要員不増の基本方針を堅持することが望ましいと、こういうふうに言われておりますが、考え方としてはできるだけあらゆる努力を払って要員不増の基本方針をまいろうと思っております。しかしながら、いま先生お話しのとおり、現実の問題といたしまして、非常に現場によりましては人がなくて困っているというふうなところのあることも事実でございます。したがって、私どもといたしましては、単に抽象的に人をふやさないということを旗じるしに掲げることよりも、その場その場で具体的問題として処理してまいりたいというふうに思っているわけでございまして、四十年度から始めまして今度の計画につきましては、四十年度におきましては八千四百四十人、それから今年度におきましては七千四百四十人、合計二年間で一万五千八百八十名の予算定員の増を、相当大蔵省のいろいろ御議論もございましたが、一応二年間で一万五千八百人というものを増員いたしまして、もちろんこの中にはいわゆる臨時職員の職員化という問題も入っておりますが、それを除きましても、工事

関係の人間あるいは業務増の人間等も相当見込んでおいてございます。今後毎年これだけのものがふやせるかどうか、これは相当疑問でございますが、やはり必要に即しましてやってまいりたい、こういうふうに考えております。

○大倉精一君 一万何千名もふえたと言いますけれども、私は、国鉄の現在の状態並びに輸送力の増強の趨勢、傾向からいって、決してこれは多いものではないし、もつともっとふやさなければいかぬと思うのです。特に政府のほうから、企業努力をせよ、企業努力をせよ、こう言われる。企業努力とは一体何だといえ、いわゆる経費を浮かすことなどです。経費を浮かすということになれば、国鉄の人員費というものが大体六〇%ないし六五%、これに目をつける以外にないと思うのです。ですから、国鉄の人に聞いてみると、いって、年末繁忙手当あるいは年末手当も運賃がきまらなければ払えないというふうなところらしいです。さらにまた、地方の駅長さんのところに参りますというところ、どうもうちの給料が少ないうで、希望がないので、いい人が集まってきたと、あるいはやめていきますと、こういう話も聞きます。でありますから、私の言いたいことは、いわゆる物やあるいは設備ですね、これに対して金かけて近代化なりつばなものを造る、これはけっこうなんですけれども、結局は人間です。よ、質のいい人、これが必要に應ずる要員、これをあわせて確保しなければ、私はいくらいい設備をつくってもこれはむだだと思ふ。特に保安対策等につきましても、やはり人間は大事だと思ふ。

この資料を見てもどこにもない。ですから、不増計画なら不増計画でもって、何年度は何人になるんだ、何年度は要員は何人になるんだと、こういうこと、あるいはまた機械化、技術の進歩等によってこれこれは節約できて、これだけでいける

のだ、こういうことがなければならぬのですがね。どこかそういうのがありますか。

○説明員(磯崎敬君) その要員問題につきましては、いろいろ毎年毎年の単年度予算との問題も非常に多々ございまして、実際には、全体としてのスケールといたしましては、全体で四万五、六千の人間が要する一応の試算をいたしております。これを年度別にどうやってふやしていくか、また年度別にどうやっていのお話のように合理化、近代化等による人間と置きかえるかという具体的な問題につきましては、その年その年の問題といたしまして、私のほうにやはりそういった委員会をつくりまして、具体的問題として、その年にできず近代化問題の裏づけとして、この年にこれだけの人間が浮いてくる、これをこちらに回す、それから逆にこれはこれだけ純粋にふやし、これはこういふ方面に使うということ、具体的な毎年毎年の問題として考えてまいりたいと思っております。現に過去二カ年間はその方針でやってまいりましたのでございまして、今後ともそういう方針でまいりまして、全体といたしましては約四万五、六千の要員増になるといふ考でございまして、○大倉精一君 まあ四万五、六千ということですが、本来ならばやっぱりそういうものも年次計画の中にきちんと入れておくのが至当ではなからうかと思う。特に私は、この数字はどこから出たのですかね、これは——資金計画ですね。これを見てみますと、支出のほうで経営費です、これが四十年から四十六年まで各年度書いてありますけれども、特に私は疑問に思うことは四十三年ごろからずっとふえまして七百億、あるいは七百九十億といふふうになっておりますけれども、この中で一人件費の占める割合はどのくらいあるのですか。大体六〇％ぐらいと見ていいんですか。

○説明員(磯崎敬君) この経営費が全体で、いまごろのとおりの四兆九千八百九十億、この中で、基礎的な人件費と、それからその他今後のベースアップあるいはそれに伴う付帯給与の増加、あるいは

は職員の年令構成によりまして退職金の増加等を全部考慮して平均いたしまして約六二％、正確に申し上げますと六一・六％程度の考え方でありまして、ただし、御承知のとおり、人件費の単価は毎年公共企業体等労働委員会できまるのが慣例になっておられて、私どもは一つの過去の趨勢に基づく、推定に基づいた計算でございまして、その点は、毎年のいわゆる仲裁によってきめられますので、正確なことはもうわからないわけでございまして、一つの過去の経過、傾向からいたしまして、大体七年間で平均いたしまして六二％、正確に申し上げますと六一・六％というところで見えておるわけですが、かりませんけれども、この前の計画の中で、人件費の推定金額とそれから実績と、大体合っておりまして、違っておりませんでした。

○説明員(磯崎敬君) 実は、先生御記憶と存じますが、第一次のときは非常に大きなそこを来たしました。これは実は定期昇給しか見ていなかったわけでした。あのときの長期計画は、あのとき初めてつくったものから、人件費の見方はいろいろ議論がございまして、きまったもの以外は見ないというところで、実は定期昇給だけを見ておりましたために、その後の三十三、三十四年の仲裁裁定のときには非常に大幅に狂ってまいりましたのでございまして、それを第二次のときには反省しておつたわけでございまして、ところが、御承知のとおり、三十九年度にいわゆる公共企業体の中の格差は正しく、そのために非常に大幅な三十九年度の人件費の増加がございましたので、その分の食い違いが出てまいりました。これだけは実は予想していなかった数字でございまして、三十九年度に実現いたしました、その限度において狂ってはきておりませんが、それ以前にはあまり大きな狂いはございせん。

○大倉精一君 今度の運輸収入というものも、おそらく中期経済計画からこういう算定をされたと思ふ。しかし、中期経済計画というのは御破算になつてしまつてゐる、そういう状況ですね。また人件費においても、中期経済計画からこういう想定をされたと思ふのです。でありますから、私はこの面からこの計画はくずれてははしないかと思ふ。特にこれは、この経費の中で六一％を占めるのですが、これは自分の金でまかなつていきますか、この時点で。

○説明員(磯崎敬君) 第一日の御質問の、瀬谷先生の御質問にお答えいたしました、非常に端的に数字を申し上げますと、もちろんこれは金にいろいろな糸目がついておりませんので、一つの計算でございまして、今回の運賃値上げで、七年間で約一兆二千万の増収になるわけでございまして、そのうちの三分の二の約八千五百億が減価償却に見合う設備費でございまして、それから三分の一の約三千五百億が人件費に見合う——人件費の中のベースアップの一部に当たる金額、金額的にはこういふ計算になつておりますが、もちろんその増収分がそのまま人件費に回るといふ意味ではございせん。計算上は一兆二千万のうちの三分の二が減価償却、三分の一が人件費、こういうことになり

ます。○大倉精一君 こまかいことはやめますけれども、この資金計画は、政府のほうと協議をして、政府のほうもこの資金計画を了解しているのですか。○説明員(磯崎敬君) この資金計画は、全体といたしまして、二兆九千億の工事費の投入のしかたの問題、それに対して約一兆円の借入金の返還があるといふことは、これは御了承を得ているわけ

でございますが、毎年毎年の輸送費の算定の問題、あるいは経費の問題につきましては、たとえ政府であつても、たとえば人件費一つ取りましても、正確な見通しは非常に困難だ。したがって、この単年度ごとの収入、経費の見積りにつきまして、これは国鉄の責任でやっていく。しかしながら、七カ年の総体の経費として、自己資金が約八千五百億出る、借入金金が全体で三兆何がしである、こういうホール・プランについては政府の御了承

を得ておる、こういうふうにご了解しております。○大倉精一君 大蔵大臣にお伺いしますが、いまも副総裁にお尋ねし、答弁を得たのですけれども、この資金計画の運輸収入というもののについては、中期経済計画に従つてこれを策定したんですね。それから、この経費につきましても、六一％が、大体これが人件費だといふけれども、これを除いて計算した、あるいはその次の欄の外部資金という点についても、これはまた現在のような状態では大体一〇％程度くらいを出しておつたというので

すけれども、この計画も中期経済計画に従つてやつてゐると思ふんですが、しつと見えて、はたしてこれだけの金額を政府が出すかどうかという事です。さらにまた、この二兆九千億という七カ年計画については、政府のほうでもこの計画並びに数字については承認をしておるのですから、責任を持つてやらなければいかぬと思ひます。この中期経済計画は御破算になつたけれども、こういうものを再検討しなければならぬ状態があるのではないかと思ふんですが、大蔵大臣、そういう心配はございせんか。

○国務大臣(福田赳夫君) ただいまお話しのように、中期経済計画が、その後の経済事情の変化によりまして、財政政策の変更もありましたので、再検討いたす、こういうことになつておるのですが、いづれにいたしましても、国鉄は陸上輸送のほんとうのこれは中心をなすものである、できる限りの努力をして国鉄の需要を充足しなければならぬ、こういうふうに私は私としては考えておる次第でござい

ます。○大倉精一君 中期の経済計画は、その後の経済状態等の変化によつて再検討を加えなければならぬといふのでしよう。そうすれば、こういう膨大な資金計画なり事業計画といふものに再検討を加えなければならぬのじゃないですか。こういう二兆九千億というふうなばらばらなお金の出入りを、これを再検討せずに、いわゆる経済事情の変化する前の状態でもって依然としてこれをやらしていくという事は、これは政府としてそういうこと

でいいんですかね。私はきのうも総理にその点を尋ねたんですけれども、国鉄が何力年計画というのが途中で挫折するというゆえんの一つの要因は、やはり政府の出した統計なり見通しなり、そういうものを基礎として、こういう計画をつくっていくんでしょ。ですから、この計画をつくったが、政府の見通しが誤ってあったということになれば、これは計画挫折の責任の一半を政府に持つてもらわなければならないということを経理に申し上げたんですが、たゞいま聞いておると、あなたのほうの計画は再検討する段階に来ておるんだ、この表の資金計画は再検討する以前のものをおのまゝ使つておる、それを政府は黙つて見ていこう、こういうことではないんですか。これは失敗しますよ、あなた。いかがでしょう。

○国務大臣(福田赳夫君) その問題は、国鉄の問題に限らず、あらゆる問題にそういう問題がある。つまり、中期経済計画がここのプランクになっておるような形になるわけで、そのプランクを一日も早く埋めなければならぬというので、新たに経済審議会に長期計画の諮問をお願いするということになるんですが、そういう状態におきまして、いままでの計画と変わるといっても、そうえらい変わりはないんじゃないか、そういうふうには思いますが、いままでの計画に乗って当面はやつていくほかはない、そういうふうに考えておる次第でございます。

○大倉精一君 総裁にお伺いいたしますけれども、いまお聞きのように、この資金計画、出し入れというものは中期経済計画に従つてこれはつくられておる。そうすると、政府のほうは、この中期経済計画というものは、いまの間に合はぬようにいふようになったから、いまの寸法に合はぬようになつたから、これを再検討する、修正する、手直しするといふわけですね。そうすると、二兆九千何百億という膨大な出し入れの計画もこれに合せて再検討しなければならぬと思ふのですけれども、これはきわめて初歩的な考えですけれども、どうでしょうね。政府の経済見通しが変わつてき

たんだが、その前のものでこれをやつていくんだ、それで足らぬようになつたら何とかしてくださ、い、これではぐあいが悪いんじゃないですかね。

○説明員(石田禮助君) この七力年計画につきましては、この計画というものは内閣がこれを認める、同時にこの財政的の裏づけについては政府がこれを見ると、こういう保証がありますので、われわれは政府の保証というのに対しては絶対の信を置いて本計画を立てた次第であります。

○大倉精一君 それはふしぎだと思ふんですね。私は、それは、いま言ったように、政府がこれを引き受けて保証をつけたのだから、まあまあ中期経済計画は手直しされるけれども、これはこんな承認されたままやつていても、足らぬようになつたら承認した政府がやつてくれる——これは政府も責任がありますよ、ありますけれども、やはり大規模な預かつておる以上は、経済動向に見合ふところの新しい角度からこれを再検討していかなければならぬ。それがなければ、まあまあこういふものをつくつてちよつと出しておけば通つていくわい、まあ今度七力年が四力年くらいでだめになつたら、もう一ぺんあらためて七力年計画をつくらうかと、こうなる。これは出発の当初に非常に、何といひますか、あふなつかしいもので出発をしていられると思ふんですね。たとへば、いまこの外部資金を見ましても、四十四年度は五千一百六十九億、四十五年五千九百十五億、四十六年六千二百四十三億、この中で財投部分はどのくらいあるのですか。相当な部分でしょう、財投部分は、だから、具体的なものはこの時期になつて大蔵大臣出す自信がありますか。あると言へばそれまでですよ。あると言へばそれまでのものですけれども、こういうものを見ても、私は再検討する必要があるのじゃないか。これでいけば、私は途中でもう一ぺんやり直さなければならぬと思ふのです。が、やり直す必要がないという自信ありでしうか。総裁どうですか。

○説明員(石田禮助君) 私は、この所得増進計画によつて民間の企業というものは非常に伸びてき

た。それに比べて、この公共投資というものが非常に少ない。現在の段階においては、そのひずみを直すといふことが、これは政府の大きな仕事である。したがつて、そのうちで大きなものは道路である。そしてこの日本の経済の流通機構の中心をなす国鉄というのに対しては、政府はほかのものは差しおいても必ず国鉄に対してはこれだけのことはしてけると、こういうことを私は信じております。これは日本経済の発展の上から見ても、ぜひともやらなければならぬことなんです。やらなかつたら、日本の経済というものは発展しないのだ。ぜひともこれは政府としてはやつてくれるといふことについて、もう十分の信用を持つておる次第であります。

○大倉精一君 まあ総裁、少し健康が悪いようですから、運輸大臣にひとつお伺いしますが、いまお聞きのとおり、国鉄当局は、必ず政府はめんどうを見てやつてくれるのだ、こう確信しておる、こういうことなんですかね。しかも、この計画というものは、全部これは、中期経済計画、政府がおつくりになつたものでもつて、それを基礎にしてつくつておる。そうすれば、これはやはり政府は責任を持つてもらわなければならぬし、いまの総裁もそれを期待しておられると思ふのです。で、私が言つておるの、私はどうもあふないと思ふのですが、数字をこまかくせんざくすることばやめて、大臣はどうですか、この資金計画でもつてこの七力年計画というのが計画どおり実施ができて、そしてPRのようになつていくなるといふ確信を持つておられるかどうか。その確信を持つては政府はどうしたいか、こういうことだと思ふのですが、それをひとつお聞かせ願ひたい。

○国務大臣(中村實太君) 私は、第三次長期計画は、やはり中期経済計画の中で見ております輸送需要といふものには、大体大きな変化はない。そこで第三次長期計画というものがどうしてもやはり実施されていかなければならぬ。この資金をどうするかという質問だと思いますが、それは政

府が第三次長期計画の実施にあつては、資金的な責任を負うという閣議で了解も取りつておりますし、またこれはいま国鉄総裁も言われますように、日本の交通事情が要求する絶対のものでございまして、政府も責任を持つてやつていくものと考えております。

○大倉精一君 やつていくものと思ふしやなくて、政府はやらなければならぬと思ふのですけれども、大蔵大臣いかがでしょう。これは端的に言つてどうしても資金が不足になり、あとが統かぬようになつたら、政府がやはりめんどうを見る、めんどろを見ると言つて語弊がありますけれども、その点は政府は責任を持つ、こうおっしゃられぬとつじつが合はぬと思ふのです、要は金ですからね。ですから、それをまた政府のほうで企業努力をせよ、企業努力をせよと言つたつて、それには限度がありますね。そうすればさき言つた六一分を占める人件費、ここに見当をつけて、こつちへ持つていく以外にしかたがないと思ふのです。そうすれば勤労意欲がなくなり、事故が起るようになります。ですから大蔵大臣、どうでしょうね、今度の国会の論議のように企業努力をせよ、あれ売つてこい、これ売つてこい、ここから持つてこい、こんなばかかなことは言わぬでしうね、今度

○国務大臣(福田赳夫君) 企業努力も最大限しなければならぬと思ひます。思ひますが、おのずからそれには限度がありますから、その限度といふことも十分考へて処置しなければならぬことだと思ひます。

○大倉精一君 どうも日本の政治家はうまいことを、わけのわかつたようなことをわからぬくせに言うのが得意なんだ。はつきりすばりと言わぬと、だんだん運賃問題も大詰めにきておりますから、この機会に逃げを打つんじやなくて、やはりもうこうなつたらこうなるんだ、こういう計算がなければならぬ、どうしても第三次計画といふものは完遂しなければならぬ、政府の責任において完遂しなければならぬのだ、しかしながら、国鉄

にはやはり運賃値上げに限度がある、もう七カ年計画中にはやれぬですね。そうしますと、やっぱり金の面でもって政府が責任を持って七カ年計画というものは遂行させるんだと、さいふを握っているあなたが言わなければ、ほかの人が幾ら言ってもだめです、いかがですか。

○国務大臣(福田越夫君) その点なんです。私はいま大倉さんが企業努力、企業努力と言ふに言うから、それは私は限度があるというふうに申し上げましたが、国鉄の輸送力は、これはもう国の経済運営の上に非常な大事なものであると心得ております。ですから、陸上輸送の根幹としての国鉄がその十分の使命を果たし得るよう、資金対策についても政府はもう万全の対策をとるべきである、またとるということははっきり申し上げます。

○大倉精一君 非常に時間がないようですから、私は必ずしも満足しませんが、非常な不安を持っておるということを申し上げておきます。でありますから、この計画については、この時点において今度の国会のようなことは政府にないだろうなというところを、私は念を押したいだけなんです、これ以上言いません。やめますが、しかし非常に不安を持っておるというところだけを申し上げておきます。次の質問もありますから、特にこの点は大蔵大臣として責任を持ってやってもらいたいと思います。

○古田忠三郎君 まだ総理大臣来ておりませんけれども、私は総理大臣さらには関係の大臣、国鉄の總裁を中心に質問いたしたいと思つてます。この委員会は開会されてからかなりの日数経過をしておりますこと、この間各委員がかなり突っ込んで質問をいたしております。特に公共負担の關係あるいはきょう大蔵大臣が、従前のつまり機3号補正に關連をいたすこの法案の成立に伴う穴埋めについて、それぞれ答弁がございまして、まだ完ぺきな答弁じゃありませんので、追って閣理事から総理大臣にこの点が質問されることになると思つてますので、私はそういう点は触れません。

いずれにいたしましても、先ほど申し上げたように、かなりの審議を私は尽くしてきたと思つてから、要点をしぼってこれから質問をいたしたいと思つてます。

質問の要点は、第一には、交通基本問題調査会の答申と、それから日本国有鉄道基本問題懇談会の意見書と、どう政府並びに大蔵大臣、あるいはこれを踏まえて実行いたすところの国鉄が受けとめたかというところに中心点を置きたいと思つてます。もうちょっとつけ加えますと、政府の責任である計画と投資との關係、それから諸外国との交通政策との比較、それから社会党が、御案内のように、本国会に整備緊急措置法案を提案をいたしてあります。この法案との關係を最初にお尋ねしたいと思つてますけれども、とにかく、ただいま国民がこの運賃値上げの法案を注視をされていると思つてます。こういう立場から最初に、総理大臣がまいります前に、運輸大臣あるいは国鉄の總裁、こまかな点は副總裁もつけようですから答弁をしていただきたい、こう思つてます。

御承知のように、最近消費者の米価と並びまして、公共料金問題が世の中の焦点になっております。こうしたなかで、国鉄の運賃値上げ案というものがこの国会で、政府自民党の強行によって実施されようといひておられます。私は、この案をすなおにながめてみますと、その結果収入の三割を端的にいつて増収をいたすということが、その目的になつてはいるように考えられるわけでありまして、旅客運賃ではこれまで他の委員も発言されましたけれども、三一・二%、貨物運賃では一二・三%といふ大幅な値上げを断行しようとしているわけでありまして、しかも、通勤定期に至りましては、その割引率を従前の平均七五・六%から六五・八%に引き下げる方針が貫かれております。私はこの案を一口で申し上げてみますれば、明らかに貨物よりも旅客に、卸売り物価よりも消費者物価、大企業よりも小企業、金持ちよりも低所得層による多くの負担を要求している値上げだと言わなければならぬ案だと私は思つてゐるわけだ

あります。過去におきましても、幾たびか国鉄の運賃というものが値上げをされてまいりましたけれども、過去の公共料金の値上げの中で、これほどに大衆収奪の性格を露骨に示した例は、私は他にないと思つてゐるわけなんです。もちろん、私も過密ダイヤ解消、通勤通学輸送を主たる目的として第三次長期計画といふものがなされておりますけれども、その中で山陽新幹線の建設を除く部門の増強、安全合理化投資の必要性は認めたとしても、国鉄監査委員が指摘するまでもなく、今日の国鉄の病根は、ただ単なる輸送力の逼迫というより、国鉄の基本使命である安全性にかかわる段階にまできてゐるからであると思つて考へます。したがって、計画を実施するためには、七カ年で二兆九千億圓という膨大な資金が必要とされる、この資料には出ております。その資金を国鉄の自己資金や、財政投融資のみではまかない得ない、私はこう思ふので、この場合、一体この二兆九千億圓というものの資金をどうこれから具体的ににされるか。冒頭申し上げたように、政府がその投資の計画をお持ちになつておられるかどうかということを、本来でございまして、総理大臣に私は伺いたいところでございますけれども、この際、大蔵大臣が出席いたしておりますので、大蔵大臣にその投資の計画を私は具体的に御説明願ひたい、こう思ふことが一つであります。

能な経営者でも知つてゐると思ふのです。その結果が、経営が苦しくなつたからといって、独占価格としての運賃引き上げにすべてを依存するといふこの態度は、私はあまりにも安易過ぎるのではないかと、こういう態度ではないか、こう感ずるわけでありまして、この点についても私は国鉄側の見解を求めたいと思つてます。

それから、特に問題にしなければならぬのは、国鉄の当局の説明であります。その説明が、運賃値上げに伴う影響を過小に見積もつてゐるのではないかと、こういう気がするんです。きのうの朝日新聞にも出ておりますけれども、このことのみではございせんけれども、今日の政府の物価抑止政策が成功してゐない限りにおきましては、国民生活の水準がたいへん低下をしたということが出てゐるのであります。これと同じように、今度のこの運賃値上げによつて家計の支出に占める国鉄の運賃の割合は、定期代を含めて月三百五十九圓、つまり〇・七五%にすぎないといふ分析をいたしてゐます。また、定期代の八五%は使用者が負担するものであるからいたしたことがない、と、国鉄側は説明をしております。だがしかし、これによる消費者物価へのはね返り、この資料では〇・四%と推定されておりますけれども、これだけを見ても私は決して少なくない数字ではないかと、こう思ふます。それから定期代の使用者負担制も、その大半が一部自己負担となつてゐる点を考慮に入れたらば、通勤定期の九三%値上げの影響は、私は無視できないものだと思うんです。こういう理論は私は、わずかのことで申し上げておきますけれども、成り立つと思ふ。こういう点を国鉄の経営者は一体どう考へてゐるのか。それから、それ以上に、公共料金の基幹をなしているものは、何といたしましては私は国鉄の運賃だと思ふのです。ですから、こうした一般物価の値上がりムードの中で、国鉄運賃を大幅に引き上げるといふことは、直接間接的に他の物価に波及をし、その結果、値上げを押上げていくというふうになると、思ふ。先般も同僚の木村委員が指摘したように、

それから借金を中心の設備投資が資本コストをふくらませる結果になるくらいは、私はいかに無

便乗値上げというものも伴ってくる。この波及効果といふものを織り込むならば、私が申し上げるまでもなく、一般家庭への深刻な赤信号になるのではないかと、こう思うがゆえに、こういう点についてもそれぞれ御答弁を願いたい。特にこの関係につきましては、運輸大臣に答弁していただきたいというところを申し添えておきたいと思うのであります。

それから他方、貨物運賃の値上げを小幅に抑えたのは、戦前比較の値上げ率の面で、旅客運賃との均衡をはかったためだと説明しています。これまた、私はまことに根拠の乏しい政府側の主張であると思います。なぜかならばという点、第一に、戦前の国鉄運賃体系が、貨物優先主義をとっていた事実を、全くこの案は無視しているのではありません。この関係は一体どう国民の前に皆さんが説明しようとしているかというところを一つ伺いたい。

第二は、これ以上貨物運賃を上げては、他の輸送機関、たとえばトラック輸送などに荷物を取られる、こういう懸念があるからということも言うておる一部の方々もおります。私はこの点についてはないとは言えないと思います。ですけれども、そうした競合関係が改めようとしなかつた今日の国鉄の不振と経営のあり方についても、この際この問題を提起された今日でありますから、国会で追及されなければならぬものだと思います。でありますから、今日までの一体国鉄の経営者が、そうした競合関係があるとするならば、その改善を具体的に示さなくてはならぬのか、これまたお答えを願いたいと思うのであります。私も公共企業体としての性格上、国鉄当局が公共性と経済性、つまり採算性という二つの要求を両立させるために、確かに今日苦しみ悩んでおられます実情は、私は十分理解できるとしても、しかし脱出口を最も抵抗の弱い部分、つまり一般大衆の負担に求め、しわ寄せさせようとした政府の政策は、私は断じて許すことはできないと思うのであります。この点ただいま総理大臣がお見えになりましたから、総理大臣からこのお答えを求めたいと考えま

す。(「聞いてないよ」と呼ぶ者あり) 聞いていないとすれば、もう一回申し上げましょう。今日国鉄は公共企業体としての性格上、公共性と経済性、つまり採算性という二つの要求をされている。それを両立させるために、総裁以下の経営者幹部といふものがたいへん苦しんでいる、悩んでいるわけでありまして。私はこういう実情は十分承知をしたとしても、その脱出口を最も低所得の階層の一般大衆に負担させようとした今度の運賃値上げ案というこの政府のやり方、政府の政策は、国民全体が許すことのできない政策だと考えるので、この点は総理大臣としてどうお考えになつておられるかということ、いまお尋ねをしたわけでありまして。

それからもう一つは、三十九年度に三百億台の赤字を出しながら、そうして今日一千億をこえる減価償却費、総収の約一五%になつております。これを繰り込んでいふ事実も含めまして、何が一体適正利潤なのか、あるいは何を最優先投資に振り向けるべきか等々、国鉄経営の基本問題を含めて、もう一回この際洗い直すべきときが来ているのではないかと、この点についてききましては、きのうの本委員会におきましても同僚の大倉委員から質問され、総理大臣は私の記憶している点ではこのことに触れまして、一つには国鉄の予算制度、二番目として政府からの出資や利子補給の実施、三番目には国会との関係について根本的に検討するといふような意味のお答えがあつたように私は記憶をしておりますけれども、これを一具具体的に、さらば国会との関係をどうするか、あるいは予算制度をどうするか、あるいは政府の出資、あるいは利子補給の關係について具体的にどの面をどういふような形でやるのかといふことを、この際私はやはり明らかにしたいだきたいと思つておるのであります。

いずれにいたしましても、これに対する結論は、何と申し上げましても佐藤自民党政府のその政治的性格に負うところのものでございまして、私は本国会で国民にその問題点の所在を解明して

やらなければならぬのではないかと、こう考えますので、この点も含めて明快な私は答弁を求めたいと考えるのでございまして。これが第二の質問であります。

○国務大臣(佐藤作樂) お答えをいたしますが、第一の問題は鉄道の公共性、その意味におきましていろいろの義務が負わされておる。公共の利便を提供するに、ずいぶん国家的要請に沿つて経営しているのですが、そういう意味の要請を受けているところが、独立採算という企業経営の原則を守つていくと、そこで無理がきてたといふ国民の、生活に困まつておるような諸君に對しても運賃値上げというか、苛酷な態度で臨まざるを得なくなるじゃないか、こういうお尋ねのようでございます。見るところはそのとおりでございます。しかし皆さんのいろいろの御協力、御尽力によりまして、いわゆる社会保障制度といふものは片一方で進められております。生活に窮迫しておる者に対する生活の困窮の度合いによりまして、生活扶助の方法もあるわけでございまして。これはただ食べるだけではございせん。やっぱ生活を持続していく上各種の支出に対する補助が国としてなされるのであります。私は国鉄自身がそういうところまで負担をして特殊な方に対する割引あるいは免除することは、実はこの席でも問題になつておりますように、いままでのいきさつ上から、いままでの経緯からそういう負担をすることはやむを得ないといつたとしても、新しく国鉄の負担を増高することについては、私は反対であります。そういうものは、むしろ社会保障制度として国自身がめんどうを見るべきだ、かように私は思つております。

第二の問題といつたしまして、今後の国鉄のあり方といふものについて、昨日もお答えをいたしましたのでありますが、大倉君のお尋ねに對しましてお答えをいたしましたように、「この経営の基礎からまた今後のあり方について基本的なやっばり検討してみることが必要だ。このことは、たいへん借金もふえておる、その利子補給の問題も、ある

いは国自身が出資する等の特別な補助等につきましても、当然、懇談会からの答申も出ておるが、さらに検討すべきであらう」、こういうお答えをいたしました。こういう点について、政府はもちろん国鉄と一体となつて十分検討してみたいと思つております。その中にたといはいまの運賃を値上げせざるを得ない、そういうような状況になつたときに、国鉄自身で運賃を上げることができない、一々国会でいろいろの御審査を仰がなければならぬかどうか、こういうような点もやはり一応指摘されておる、かように私は思つておりますが、いずれにいたしましても国会との関係は、ただいま吉田君も御指摘になりますように、それらの点を含めて全般的にいかにあるべきか、こういうものを検討すべきだと、私はかように考えます。私はただいまこの席におきまして、国会がこういうことにタッチすることは行き過ぎだ、かように私は申すわけではございません。そういうような説もあるのだから十分検討すべきではないか、こういうことを申し上げるのでございまして。そういう点は、いずれ衆参両院の良識ある結論を出していただけるようになるのではないかと、かように思つております。

○吉田忠三郎君 総理の答弁もございましたが、将来の問題については、懇談会の答申もございまして、ことだから検討しなければならぬ、こういうことです。ですから、このことにつきましては、あとあと一回私は総理大臣に伺ひますけれども、たとへばきのう大倉委員に對する答への中で、きょう重ねてまあ答へられて、きのうから見ますとさらに具体性のある答へになつたわけですが、国会との関係でございまして、つまりこの国鉄予算等につきましては、すべて国会の審議にゆだねなければならぬ。ですからどうもその話を聞いてみると、やっかいだから他の私鉄の運賃のようにな方向にしたらいのじゃないかといふこれはとられ方もあるわけで、私としては国鉄の運賃のみならず、国民生活に非常に大きな影響を持つような公共料金、たとえば私鉄の運賃にしてもそうです。あるいは米価にしてもそのことが言える等々

の、この値上げをするような料金を設定するようなものについては、私は国民を代表している国会の議を経なければならぬ、審議を経なければならぬという方向で一般的に検討するということであれば、私は私なりに考えられるわけですが、この点がもう少し具体性がなかった。この点はどうかお考えですか。

○国務大臣(佐藤栄作君) 私はただいまの点について私がとやかく言うことはいかかかと思つて差し控えたのでございます。いずれは衆参両院におきまして十分検討されるだろう、かように申しただけでございます。

○吉田忠三郎君 次に、それでは私は総理大臣もあまり長くおれないというようなお話を委員長がされておりますから、限られた時間ですから、大臣がいっしょの間に伺つておきたいと思つてあります。交通政策の基本的姿勢についてであります。

ただいまも総理大臣は触れられました。それから通般の、衆参を問わず予算委員会あるいは大蔵委員会におきまして、それぞれ答弁をしていただくのでございます。そこで私はいままでの答弁を伺つてみて、どうも具体性がない、非常に抽象的な答弁であつたと私は理解する。そこであらためて伺ひするわけでございますけれども、総理大臣は昭和三十三年に交通基本問題調査会が答申をした内容を完全に実施をしていきたいと、実はそれぞれ答弁してきまして、これは速記録を見ればわかります。そこでその総理大臣がそのつど答弁をしたり、あるいは新聞紙上に談話を発表したことを私は記憶しております。したがつて、そう言つてきた中ですから、政府としてはいまの総理大臣のようなこれから十分検討するとか、極力検討するといふようなことでは済まされないうような気がするのです。ですから、政府としてこれを踏まえた交通政策といふものを一体どう——これは国鉄だけではなくて、地下鉄の關係も入つています。路面交通の面も入つております。あるいは空、海上輸送のことについても入つておられます。

ですから、それを総理大臣としてどうこの答申といふものを受けとめておられるのかということ、この際ひとつ伺つておきたいと思つておられます。

それからただいま議題になつております国鉄の運賃値上げの問題に関連して、国が国がということでは、総理大臣として、今度の最も資金を多く必要としたとします長期計画といふものに対して、いかなる総理大臣として権威を考へておられるのか、この点を簡単にだけ伺つておきたいと思つておられます。言いかえなすならば、調査会の答申で指摘しているように、政府の責任ある行動について具体的に列挙してあります。これはここで読み上げますと、非常に時間がかかりまして、長くなりすぎますけれども、ひとつ簡単に洗つてみますれば、かなりの内容のものが、政府に対して要請されておられます。たとえば過密ダイヤ、あるいは通般輸送の改善あるいは保安対策の早期の実施の問題等々含めて、政府はこの計画の初期から可能な限り多額の資金を確保する必要がある、こういうことが、きちんとこの答申には出ているわけなんです。それから、もう一つは、再三、国会で問題になります政府の出資につきましても、

「日本国有鉄道法第五條第二項によれば、政府は必要があると認めるときは、国鉄に追加して出資することができると定められておられる。」かくかくしかじかになつておられます。『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。』とこう書かれておられます。こういう点を一体どう、この運賃値上げ法案を提案するにあつて、政府が検討されて、どう踏まえたか、こういうことが明らかにならなければ、国民は納得をしないと思つておられます。現に今度の政府原案を見てまいりまして、国鉄の財政投融資は、大蔵大臣もおられますけれども、去年度から見ますと、五割削減をされておられます。そうしますと、この答申書と非常に食い違ひが出てくる。一つの例をとつてみてもこういう問題が出てくる。これを一体どうお考えになつておられるかということ、私は質問をしていくわけなんです。お答えを願ひしたいと思います。

と申します。

○国務大臣(佐藤栄作君) 交通基本問題調査会の答申が昭和三十三年三月二十七日に一つ出ておる。また国有鉄道基本問題懇談会の意見書は三十九年十一月二十七日に出ている。この二つが今後の国鉄のあり方あるいは交通問題の処理の基本的な方向を示しておるものだと思います。ただいま吉田君が御指摘になりますように、この非常な投資を必要とするこの交通投資の増強についての具体的な問題がございまして、この点では、もちろん国鉄自身も、これらの獲得について独自の立場からその確保をはかつてまいりますが、政府自身もそれは国鉄のよき協力者でなければならぬ。アドバイザーであると同時に、よき協力者である、こういう立場で大蔵大臣が十分相談をすることになければならぬと思つておられます。御承知のように、それだけの計画、最近長期計画をそれぞれ立てておられます。道路の建設計画あるいは河川改修の計画その他のものがいづれも長期計画であります。国鉄におきましてもこれはもう当然長期計画を立てなければならぬ。それがただ年次の見まして、計画どおり遂行されるかどうか、これも十分督促もし、検討も続けていかなきゃならぬ、かように私思ひますが、ただいまのお話もそういう点だろうと思つておられます。

それで、第二の問題として、合理的な交通市場の確立、これは申すまでもなく、それぞれの機関が持つ機能とそれ相應の整備計画を立てていくわけでありまして、また、いま問題になつておられます大都市交通なり、過密ダイヤ等の問題につきましても、それぞれ適切な意見を述べられておられますので、私は、これが一応ただいまの本来のあるべき姿、その方向を示しておるものだ。また、さうな意味で、国鉄も答申を受けて、そして真剣に整備している。今回の運賃値上げもこれの一環だと申せば、あるいは言い過ぎかも知れませんが、とにかくいづれにいたしましても、ただいまのような長期計画、その一部を実施するための資金獲得の方法としてお願いをしておると私思ひます。

こういう長期計画は、鉄道自身あるいは地下鉄自身も持つておる路線、新線整備計画といふものがある。また、政府自身がそれを承認しておるところまでではない。しかし、国鉄の整備計画自身については、これは政府自身も一体となつてこれを取り上げておる、かように私は理解しておりますが、お尋ねになりましたことは、そういう点でよろいか。

○吉田忠三郎君 そこで、まだ私ははっきりしませんが、たとえばたびたび問題になります公共負担の關係ですね、これはいままでの委員会です。たまたまから、あえてダブつて私は申し上げませんが、この答申が指摘するものは、公共政策に基づく貨物の運賃の暫定割引といふものがございまして、今度の場合の引き上げ率をきめる場合に、かなりのそれぞれの団体の動きがあつたことは、新聞紙上でわれわれも承知している。総理大臣も承知していると思つておられます。結果、当初、十八、九ないし二十ぐらいの品目が、政策割引として六十九品目ぐらゐになつておられる。さつとく——時間ありませんから全部読み上げるわけにいきませんが、おもなるものを拾つてみますと、生石灰であるとか、硫安、石灰石あるいは鉄鉄あるいは農産物等々六十九品目ですから、かなりの幅に広まつてきておられる。こうなりますと答申の求めているものとは、逆な状態がいまは現実に出てきていると思つておられます。そこで、こうした事例は明らかに政府の産業振興、産業の育成のための政策割引と思つておられます。国鉄の企業のための政策じゃない。政府の政策なんです。だとすれば、こういう点について、政策上やむを得ずこの六十九品目をきめたとするならば、その点については当然政府がそれに見合うものを国鉄に何らかの形で還元をしなければ、昌頭に申し上げたように、いわゆるこの採算性を強くしいられておる国鉄は、たいへんなことになると思つておられます。こういう關係はどうお考えになりますか。

○国務大臣(佐藤栄作君) その点はいままでもお答えをいたしましたのでございます。これが一つのい

わゆる公共性というか、鉄道の公共性、こういう意味で適正なる貨物運賃をきめていくということ

でなければならぬ。同じように、百トン送れば全部運賃が同じだ、こういうわけのものでなしに、これはやっぱり差等を設けることが鉄道として当然あるべき姿じゃないか、こういうことがしばしば言われておると思います。私もさういふままに説明をしてみました。ことに、ただいまも貨物運賃の割引等についてお話がございましたが、これは国会におきまして、各種の委員会等におきまして、当然特殊な運賃割引をすべきと、こういうふうな決議をされておるところもあるように私見受けるわけです。これはたとえば石炭において、あるいは特別な木材あるいは肥料等につきまして、特別運賃を考へる。これは必ずしも外郭団体あるいはその陳情に屈したというものでございませぬ。これはおそろく吉田君も長い経験でいらつしやるから、いままでない今回の運賃改正では、そういうものが整備されておると必ずお考えであらうと思います。私は過去におきまして、鉄道の運賃の改正等をしばしばやりました。が、そういう際は非常に広範にわたつての特殊運賃、特別運賃を定めたものであります。今回などはそういうものがほとんど整備された、かように思っておりますので、鉄道の負担は今回は、よほど過去になつたようにながら経験はないのじゃないか、かように思います。私はしばしば申すのであります。が、かような事柄がいかにか、悪いか、これを一がいにはなかなか言いかねる。理論的に言へば、これは確かに国鉄は困るだらう。しかし国鉄ができた今日まで経営してつとつとやつてきておる間に、やつぱりそういう点を含めての貨物の取り扱ひをしてきた、旅客の取り扱ひをしてきた、こういうことでございまして、今日になりました、これこれの事情があるから全部それをやりかえて、理論的に直せと、こうおっしゃいます。それは言い過ぎだ、かように私は考へるのであります。むしろ今回は私が経験した過去の場合よりも、運賃の特殊割引、これは非常に減つておる、

かように私は思つております。

○岡三郎君 関連。いまの公共負担のことについて総理の説明があつたわけですが、昨日国会で連合審査会があつたわけですが、これは大蔵大臣も聞いておられると思つたのですが、農林、水産、商工、こういうところからくる国鉄に対する注文は、総理がいま言つておられるように圧力とか何とかでないというけれども、それぞれの委員会を持つておるところの委員の圧力というものが、これはたいへんなものです。われわれもびくびくしたわけですが、少なくとも国鉄がいま危殆に瀕しておる。そういう中において財政建て直しをして運賃の値上げをする、いろいろな形にして財政計画を第三次計画をやつていくという中において、農林政策として農林物資の割引をもつと強化する、産業政策として一次産品の運賃割引をもつとやれ、それから文教政策としての学割についても、これはもつと慎重に考へて安くしたほうがいいとか、いろいろ意見があるわけですが、先ほど総理が言つたように、低所得者層対策としては、あるいは社会保障でやらなければいかぬ、こう言つておられる。私はここに一つのごまかしがあるのじゃないか、御都合主義があるのじゃないか。というのは、低所得者層に対して社会保障でやると言つて、低所得者層に対する社会保障というものは、そこで見えておるのか、見ていないのか、きょうは時間があるから、私から見えていないと思ふ。こういう点と、それからいま言つたやうな、国鉄に対する公共の名によるしわ寄せによつて、国鉄というものがみすみす立て直しがおくれられている。私は、そういう点で、もしも低所得者に対する対策というものが社会保障というならば、通産省のそういう第一次工業製品というものは、通産省のそういう対策としてやられるべきじゃないか、それから農林水産の物資については、農林省自体がやはりそういう対策としてこれを組んでやるべきである、それから学生の学割、通学対策についても、これは当然やはり文部省というものがそれに対して文教政策として立てるべきであるというのが、

私は、総理のさつきの低所得者に対しては社会保障でやれという趣旨と一貫しているのではないか。

そうでないか、特定の物資はこれは社会保障でやるのだ、ほかのほうを国鉄にしわ寄せするが、というやうなことでいろいろの理屈を言つておると、結局とどのつまり全部国鉄にしわ寄せする結果になつてしまふというのが、私は現状だと思ふのであります。そういう点について、私は、石田総裁が一言あればこゝで言うところだが、時間がないので、この点について、とにかく独立採算の中で全部を消化していか、確かに国鉄は公共性がある、公共性が十分ある。しかし、現状においてこれを全部しわ寄せしていかば、これは資金計画、財政計画が行き詰まつてしまふのじゃないか、借金膨大に雪だるま式にふえてしまふ、こういうところ、ひとつもう少し首尾一貫して、圧力団体には弱く、もう一つ政治の形の中で独算政策を押しつけるのじゃないか、もう少しそういうものについて政府が整理するように、国鉄の公共負担というものは一体何なんだというところについて、そのみに中心を置いてやはり重点を置いて、玉石混濁した形でなく一貫した一つの方針というものを国として立てるべきだ、そのつどつどの御都合主義ではないか、これはないかというふうな考へるわけです。この点ひとつ御答弁願ひたいと思ひます。

○岡三郎君 関連だから、私は時間がないから深追ひはできませんけれども、いまの総理の答弁は、一つのやはり詭弁だと思ふのです。何も割引の費用を乗つてつとつとやつておるのではない。農業政策として、農業生産品なり、農業に關するところの補助対策をやつておるじゃないですか。つまり農業というものが企業として立つていくやうに、生産物が立つていくやうにすれば、農民はそれに伴つて割引を無理に無理にやするということはないと思ふのです。鉱工業生産でもさうです。鉱工業の生産にしてもやはりなかなか苦しいということ、その中に自由化の問題もあつて、自由化の問題があるにいたしましても、總体的にいまは運

賃のほりに全部しわ寄せしていく。今度は見てもらなさい、政府がきめたのですよ。これは各省でなく、政府が運賃の今度の値上げについて、旅客のほうは三二にして、貨物のほうを低めたではないですか。これは政府の偉大なる圧力と申すのですよ。いや、そうではないと言ったって、それはやはりそういうふうに言い聞かして、国鉄をへこましてしまったというところに私はなると申すのですよ。国鉄はだから、私がきのう言つたように、政府は歩積み、兩建ての、大蔵大臣は親方だと申したのです。今度の運賃値上げについても、二月十五日から期日がずれてきた。穴埋めしなければならぬ。機軸の4号を出すべきであるというのに、補正を出すべきであるというのに、それはできぬと言つて、何とかせよ、石田総裁、そう言われれば、昔のことではないけれども、代官さんから言われたようなもので、重箱のすみをほじつても何とかこれはいたしますというやうなことを言つたけれども、とにかくいまの銀行ですね、銀行とそれから金を借りている人間と同じで、めんどろを見てもらつてゐるから、肝心のところにくるといふと、なかなか石田総裁のような豪氣な方でも、それが言えないというところにあると思う。

だから政府は歩積み、兩建ての親方だと思つて、弱いところにしわ寄せしてしまつて、てんとしてうそふいてゐるという感じになつてゐると思う。だから私は、そういう点について言つてゐるわけですが。だから私は、そういう点でいまの点でございます。要するに、割引するからその金を農林省なりそつちのほうが出すのじゃなくて、それは別途に考へて、それはそれとして生産水準が上がるやうに、やっぱり農林政策なり通産政策としてやつていくべきものであつて、その中から国鉄が余裕があつたらば、公共負担をしないとは言つてゐないのだから、苦しくてもこの程度はしない、しかし、いまの国鉄の財政事情からいへば、すべてがこれは運賃値上げにかかつてくるじゃないか。だからそこそこをきつと区分けをつけて農林政策、文教対策なり通産対策としてやれるもの

はやつて、そして国鉄が余力ができたときにある程度また持ちこたないなら持ちこたないと言われたいと思つた。われわれも納得するし、国民も納得すると思つた。ただ、そういう農林物資は国民生活に影響があるからといって、私はそれなりに対策をしてやるべきだと言つても、それは総理は違つて言つてゐる。それはごまかしじゃないかと思つたのです。

○国務大臣(佐藤栄作君) これは、お答えいたしますが、ただいま私は、他の委員会等においてそういうやうな決議をすることが、これは私は非常に困つたことだと思つたのです。これは申すまでもない。先ほど社会保障の問題は、生活扶助の問題は、農林関係の農業の育成強化のための補助は十分他の面で見えてゐるわけですから。

○岡三郎君 うそだよ。それは見てないからだめだよ。

○国務大臣(佐藤栄作君) それは見てないじゃない、現に隣にゐるからね。

○岡三郎君 いや、それは歩積み、兩建ての親方だからだめだ。

○国務大臣(佐藤栄作君) もう一つは、通産物資等について、これはなるほどいろいろな問題があらまされども、これはいわゆる負担力の問題、この貨物ならば、これだけの負担力があるという、そういう貨率の計算をしておりまゝから、鉄道自身ももうすでに区分けをして十分その貨物のあり方については見ておるわけなんです。それをさらに商工委員会でもう一度やつてくれ、こう言つて頼むこと自身、私は、そういうことはむしろこの委員会が整理するべきものだ、かゝるに私は思ふ。皆さん方は、国鉄の経営ばかりでなしに、やっぱり運賃が適正なりやいなや、これは十分御検討願つて、それが、それぞれの物質について、農林物資について、これは無理だとか、あるいは通産物資でも、こういうものはどうあつてほしいとか、こういうものはやはりきめられるべきだ、かゝるに私は思ふ。ただいままで国鉄自身これを、何とい

いますか、決議の内容を全部私は採用してゐると思つたのです。だから、他の委員会の決議そのものもそのとおりやられてゐると思つた。思つた。しかしながら、一部で御指摘になりますやうに、どうも国鉄はそこへまで注文つけられる、これは私はいへん困つてゐることだろと思つた。その点についての岡君のたいへんのほくは理解だと思つて非常に礼を申しております。ところが、そうじゃなくて、そういうふうには私に思つておるが、事実石田総裁にしても、磯崎君にしても、そういう点については、これはもつと簡単

というか、なるべく鉄道の意向どおりにきめてほしい、こういうものはあるだろうと思つた。もうすでに鉄道自身が、運賃決定する場合に基礎的

にそれを考へておる。しかし、私が先ほど申しましたやうに、今回の運賃改正は、過去のものよりか、そういうやうな曲がつたやうな扱い方はして

おらない、よほどそれが減つておる、そういう点ではよほど是正されておる、かゝるに私は考へて

おる。私が鉄道にいた時分の運賃改正は、こんな

に経営者の意向は通らなかつた、かゝるに私は

思つております。

○岡三郎君 いまの総理の答弁で私は納得できないのです。それは戦前の公共負担と戦後の公共負担は、戦後の公共負担のほうがかゝつておる、全体からいへば、いまの総理の言つておることと違ひます。いまの貧乏世帯にしてもなお戦前よりもふえておる。戦前は政府のほうに金を納めておるわけだ。今は納めてゐるところでなくて借金だらけだ。それが戦前よりも公共負担の重荷をもつと重くしつておるというところがきつた答弁されておるわけだ。だから私はそういう点で、いまの総理の言つておることについては首肯しかねるけれども、いま吉田君が質問されるので、この程度でとどめますが、これは政府自体がどういふやうにやれといつて、国会から政府に対して言つておるわけですよ。それを政府が受けてどういふことをやつてゐるわけなんだ。その点は間違ひねども、これは御答弁要りませんよ、吉田君に移

しますがね。

○国務大臣(佐藤栄作君) 私の答弁が岡君の期待したものとかやうなところ食い違つたやうです。私は、いままでのあり方だけから申しまして、今回はややくんたつた、どういふことを申したのですが、岡君の御指摘のやうな点もあるものでありますから、今後十分そういう点については、お互いに氣をつけてまいりたいと、かゝるに思ひます。これは委員会の決議にしても、よほど注意して今後は決議したいものだ、かゝるに思ひますから、なお注意することになります。

○吉田忠三郎君 時間がありませんから、もう一回、この答申の内容について伺ひます。

一つは、国鉄の営業活動の自主性を拡大したいと書いてあるのですが、いままでは、総理大臣御承知のやうに、公共企業体になつてゐる程度の自主性があるやうだけれども、すべて政府のほう

が、一切がつさいその自主性を押さへてゐるやうな印象を受けるからどういふ答申が出たと思ふのです。ですから、今後一体、国鉄の経営上の自主性というものは、どういふ角度で拡大をしていくのか、この点。

それから、ずっと聞いていきますが、大蔵大臣、五番目に、市町村の納付金の減免をはかりなさい、こう書いてゐるのです。しかも、年々歳々、経営上の大きな負担になつてゐる、こう書かれてゐる。先般この委員会でも具体的に国鉄側に質問をしたのですけれども、市町村の納付金が九十三億八千万、それから通行税が二十七億、それからこれまた、たいへんふしぎなことなんです、特別扱

大蔵省、政府が取りつぱなしです。徴収しつぱなし。こういふ、他の税の關係からみて、筋道の通らないやうなやり方が行なわれているわけですから、この点ひとつ、大蔵大臣の見解を私は求めたいと思ふのです。

それから総理大臣に、いる間にひとつ伺うのですが、この交通問題の答申書の別冊資料として、これも御承知のように、アメリカのケネディ当時の大統領が、運輸教書というものを出した。具体的には、公共運輸法という法律を出したわけですが、一体、政府が再三交通問題の調査会であるとか、日本国有鉄道の基本問題懇談会なんかの意見を、まじめに政府がこれを踏まえて施策に実行する、こういう立場に立つと、このケネディ教書なるものがかなり意義を持つものだと思うのです。総理大臣、いいですか、これから検討するとか何とかいふやうなことは、先ほどお答えになりましたけれども、その検討ということ、今後こうした諸外国、特にアメリカ、これは資本主義の国です。その国でさえ、こういう法律を制定して、それぞれ公共投資をしたり、政府が金を出している。今度の場合も、具体的に五億ドルというものをアメリカ政府が、連邦政府が金を出す、こういうことになっているのだけれども、これを今度の、たとえば運輸交通政策に総理大臣がとる意思があるのかないのか。このことをひとつ聞かしていただきたいと思ふのです。

○国務大臣(佐藤榮作君) いま、ケネディ教書、これはよく鉄道当局においても検討しているようでありまして、これはもう私が申し上げるまでもなく、アメリカの鉄道と日本の鉄道、これはどういふように違ふか、これからお考えになると、アメリカが特別なケネディ教書、運輸教書を出して、それによって補助をしていることはよくおわかりだと思ふ。最近、アメリカから来た人に、必ず私は、新幹線に乗ったかと聞くのですが、乗ったと言ふ。どう思ふかと言ふと、アメリカで全然夢にも考えられないやうなことを日本でやっている。ほんとうにこれは感心しておる。だからアメリカの

例は、アメリカの鉄道はかつては日本の鉄道の先生でありましたが、いまや、われわれが学ぶべきものはございません。だから、これはいまの状態では当たらなないものだと思います。

○国務大臣(福田赳夫君) 市町村納付金等につきまして、交通問題調査会で答申があることは承知しております。運輸当局から自治省に対して折衝が行なわれたのであります。これは話がなかなかまとまらない。ついに今四十一年度予算では具体化されるに至らなかったわけでありまして、なお、運輸当局と自治省の間で交渉が行なわれることを期待いたしております。

○吉田忠三郎君 大蔵大臣、今回はいろいろ折衝したけれども、そういう実現に至らなかった、こういうことですが、それでは将来、たとえば四十二年以降、いま四十一年度の予算を審議してあるのですから、四十二年以降はどうなるのですか、一体、期待だけではだめです。

○国務大臣(福田赳夫君) これはなかなかむずかしい問題であります。というのは、これは地方自治団体が固有の財源を持たい、こういう非常な強い要請があるわけですから、そういうことで地方団体の自主財源をこれを減額するということは、なかなか折衝がむずかしい問題でありまして、ここで私が、引き受けましたと言ふわけにはいかない。私は、運輸大臣おられますが、自治省との間で極力折衝されるように御期待をするのみで、ここで遺憾ながら確答するわけにはまいりません。

○吉田忠三郎君 大蔵大臣のその関係は、私は保留します。

○岡三郎君 関連。関連の名によって質問をちょっといたしますが、昨日、連合審査会において、大蔵大臣から二月十五日以降の国鉄の運賃値上げができなかった、この補てんをどうするかという点について回答があった、答弁があったわけですが、しかし、その中において、昭和四十一年度予算の中における不用施設の売却を四十年年度の穴埋めに使ふということ、これは予算の修正になるといふことから、補正するかどうかというこ

ともめたわけですが、結果として、次のような答弁が大蔵大臣からあったわけですから、「さきに申し上げました不用施設の売却の点は取り消します。政府といたしましては、運賃法遅延に伴う収入不足の対策については、短期借入金で処理するかまたは予算補正を行なうか、至急検討いたします。」という再答弁があったわけですが、こういう点について、大蔵大臣と総理大臣の間で検討されたかどうか、この点をお尋ねいたします。

○国務大臣(佐藤榮作君) これはたいへん問題でありまして、まあ過去のような取り消しをいたしまして、これは申しわけございませんので、慎重に検討いたしました結果、この不足、これは生ずる事態でございますが、その金額全体が一体幾らになるかまだきかぬところでございますが、この不足に対しましては、短期借入金で処理することといたしたい、かように考えております。

○岡三郎君 私は、その短期借入金というものの借入れ金の限度額について聞いたりなんかする時間があるから言ひませんが、問題は、やはりこういう性質はそういうほう策ではなくて、本格的に政府がやはり補正を組んで処理すべきが財政法上当然だと思ふのです。ただ国鉄が弱から、大蔵大臣が強いから、総理大臣が強いから、重箱のすみをほじくってでもやります、というやうな涙ぐましい答弁になってしまつたと思ふのですが、いずれにいたしましても、不用施設売却はいかぬということになつたわけですから、そうするといふと、二月十五日以降——十五日から今日までの計算をしますと、大体まあ大まかに言つて、一日四億四千万円、こういわれておるわけですが、この計算、サバがあるかどうか——これは大蔵省のほうとしても計算すると思ひますが、いずれにいたしましても、六十億をはるかにこえるわけですから、そうするといふと、いま言つた七億幾らの不用施設売却、それからその三月一日以降の運賃法遅延に伴うところの収入不足、こういうものを、必ず政府の責任において、国鉄にしわ寄せするのではなくてやつていかなければ、

これは私はならぬと思ふのですよ、本来は。ですから、そういう点で、収入不足になつた点について、短期借入金でやれといふのは、これは大蔵大臣の答弁としてはおかしいのです。これは国鉄のほうにいわせると、短期借入金金だけれども、われわれのほうとしては、この点については国が見るべきだといふ考え方なんです、何らかの方法で、そうしないといふと、これは国鉄の労働者にしわ寄せしてくる、全部が。そういう点で、特に期末手当等の問題があつて非常に苦しい国鉄のやりくりの中に、五十億出たからまた何とかなるだろう——植木等流じや私は困ると思ふ。その点について、いま総理大臣が言つたやうに、短期借入金というものは、昨日言つた七・一億の分だと思ふのです。ですから、あとの十億をこえる、十何億という金ですか、二十億近い金は、これは別途考慮してもらわなければいかぬと思ふのです、この点どうです。

○国務大臣(佐藤榮作君) これはとにかく早く通していただくことが何よりも第一のお願いでございます。そこで、ただいまのやうなその不足を生じないやうにする。しかし、皆さん方のせつかつの御審議をいただきまして、ただいま二月十五日がもうすでに経過しておる。これはいかんともするところではない。そこで、一体それをどうするかという問題でございます。ただいま言われまふやうに、補正予算を提出すべし、これも一つのりつぱな筋のある御意見だと思ひます。しかし、政府はただいまそういう措置もとつかぬ。ただいま成立するものだ、皆さんの御協力を得ることができ、かように私は確信、期待もいたしております。すのすの。なおかつ、まだどういふ結果になるかわかりません。そこで最終的には、十分その年度末において、どういふ結果を生じたか、これを精査する必要がある、かように私思ひます。そのときに十分どういふやうな結果になるかという

ことを、政府が対策を立てるべきだ、かように思ひ

ますが、ただいまぜひこの際、どういふように措置するのか、それをひとつ話をしろ、こう言われまうと、ただいま申し上げるに、借り入れ金というものを申し上げる以外に実は方法がないのであります。もちろんただいまの政府自身が十分その責任を持ってあと始末をするようにしろ、こういう御注意は、これは私も聞いておるし、大蔵大臣も聞いておられますから、大蔵省を督促いたしまして、できるだけだけの措置をする、(岡三郎君「誠意を持ってしなければだめだ」と述ぶ)かように誠意を持って措置をするつもりであります。

○委員長(江藤智君) ちよつと委員長からおはかりいたします。

総理とのお約束の時間もありますし、御都合がありますので、質疑は簡単にお願ひいたします。○吉田忠三郎君 総理大臣、私がなぜその答申に基づくケネディ教書というものを強く指摘するかという、あなたのこれからこの答申そのものを、ただこのことばではなくて、尊重するということが、どう具体的に政策なり施策に具現するかというのを重視するからなんです。ただ単に、アメリカ人が来て、日本の新幹線に乗った、すばらしい、夢のようだと云っているなどというのをあなたから聞こうと思つてゐるのではないのです。いまのあなた方がやつてゐる政策が、政府として何ら資金的に計画的にめんどろを見ないで、投げやりをしてゐるところから、国鉄が今日生んだ運賃値上げという問題にまで発展してきた。ここをわれわれは重視するから、この教書というものを私は読み上げてゐるのです。アメリカでさえ五億ドルを、法律をつくらせて、このように一つの運輸交通政策の一端として政策を持つてゐる。これを交通基本問題調査会が答申にあつて十分に取入れられているんです。この答申の中に、そして将来の日本の交通のあるべき形を示している。それをいふ日本の政府の交通政策にしないといふ、こう書いてゐるから、私は、あなたはこの教書そのものをどう理解して、どう踏まえて、この答申をこれからどう尊重するのかということ

聞いているわけです。

○国務大臣(佐藤栄作君) このケネディ運輸教書のうちで、特にひかれるものは、都市交通について新線を建設する、そうしてこれがために政府も特別な助成をする、こういうふうな書き方だと思ひますが、必ずしも都市交通に限らないことだと思ひます。五億ドルも助成するといふことだと思ひます。そこで、私が先ほどお答えいたしましたように、アメリカの鉄道は実はもうすでに時代離れ、時代おくれをしてゐる。したがつて、みずからの力でこの新しいものを建設していくだけの力がない。しかし、都市交通におきましては、この路面交通、道路交通のほうがむしろ混雑を来してゐる。やっぱりニューヨークのマンハッタンを中心とする郊外電車、これの利用は非常に激しいのであります。それを一本だけでは足りないから、これが十分もうかるならば新しいものを建設するだけの力があるはずだけれども、これがアメリカにはないだろう、こういうところではないのうな助成をしてゐるわけでありまして。

私は、この日本の鉄道の現況は、先ほど申し上げたように、この超特急ができてそれがただいま脚光を浴びてゐる。したがつて、まだ日本の鉄道自身はいわゆる時代おくれ、時代離れがしたものだ、かような状態ではない。そこにみずからの力に十分の力を持つてゐます。こういうことが実は言ひたかつたのであります。だから、中途はんばなお話をいたしまして、私がその技術だけを誇つておるようになりなりましたことは、はなはだ残念であります。私は、鉄道自身はただいま申し上げるような力がある、かように考えておりました。しかし、最近の四兆円にものぼる借り入れ金をする、こういうふうな事態になつてきて、この調達にも困るだろう、さらにその利子の負担等を考えると、国鉄のあり方については格別考慮せざるを得ないのだ。だから、これも、調査会が答申しておるよう、基本的な考え方について考究すべきものだ、かように申してゐるのでありまして、ただいまの指摘されておる点は十分理解しておる

つもりであります。また、そういう意味で今後とも十分検討をお願いしたいものと、かように思つておる次第であります。

○委員長(江藤智君) 総理、御退席願ひます。

○吉田忠三郎君 まだまだ委員長、ぼくはあるんです。冗談じゃないですよ。(まだ続いているじゃないか「何やつてゐるのだ」と呼ぶ者あり)

○委員長(江藤智君) 吉田君、他の大臣に対して御質疑がありましたら、御質疑を続行お願ひいたします。

○吉田忠三郎君 質問あります。あります。総理大臣に聞かなければならぬ基本的な問題がたぐさある。それが帰つちやつたでしやう。そこでぼくは委員長に要望します。これから私が質問することについては、決して私は、他の大臣は目方が軽いなどとは思つていませんけれども、佐藤内閣の閣僚の一人ですから、責任ある答弁をしてもらいたい。そういうことを確認して私は質問します。

○委員長(江藤智君) 承知いたしました。

それでは委員長から申し上げますが、ただいま委員長に要望されたと思ひますが、各閣僚の方はそのおつもりで御答弁をお願いいたします。

○吉田忠三郎君 では、運輸大臣に伺ひます。今度の国会是経済国会だといわれております。政府が非常にあらゆる政策を宣伝をしたり、それから外交問題などについては、かなりマスコミ等についてもはやかに取り上げられますけれども、私は今度の国会をながめて、この特に経済国会だといわれるゆゑのものは何かといふふうに考えてみますと、その結果、私は何としても一般国民生活に多大な影響を与える国鉄の運賃値上げの問題がやはり焦点だと思ふのです。そう考へてみるときに、この運賃値上げの問題をここで、この国会の場で明らかにすること、それからもう一つは、わが社会党は、今日疲弊した日本の運輸交通政策の、かくあるべきだといふ緊急整備法を提案をしてゐるわけです。ですから、この二つをこの運輸委員会の組上につけて、あなた方の自由民主党のい

まやらんとすること、わが党が考へてゐるこの考へ方といふものを論争して、国民の前に私は浮き彫りにする一つの舞台だと思つてゐるのです。

したがつて、運輸大臣としては、一体いまこゝまで追い込まれてきた国鉄経営の実態と、それから運賃値上げをしなればならなかつたあなたの方の実態といふものをよく反省をしてみ、ながめてみて、そして、わが党が提案をしてゐる、いわゆる緊急整備法といふものをどう考へてゐるのか、この点をひとつお聞かせを願ひたいと思ふ。

○国務大臣(中村寅太郎君) 私は、吉田委員長が仰せられます、今国会の中心では、この国鉄運賃値上げ問題が非常に大きな焦点になつてゐるというところは、私は、この運賃値上げが国民の生活に影響を与えるということも一つあると思ひますが、もう一つは、いま日本の国民生活の中で国民が要求してゐる、いわゆる交通需要、人の動き、それから貨物物資の動き等に必要な輸送施設との間に大きなズレがある、このことが、今日国民生活に非常に大きな課題になつてゐるということも、私は今回の国会で、国鉄運賃値上げの問題が焦点になつてゐる一つの理由だ、今回のこの国会で皆さんの御審議をお願いいたしております第三次長期計画、これによつて、今日当面しております国民の交通地獄といふものが緩和されていくという、一つの私は国民の期待といふものがこの国会にかかつてゐる、かように考へるのでございます。そういう意味で、今回の第三次長期計画に関連いたしまして、運賃値上げの問題を御審議願つておるのでございますが、この運賃値上げというものは、これは吉田委員長も再々おっしゃいますように、これをやらずに他の方法で長期計画が実施できれば、それは私はやはりそういうことをやるべきではないと思ひますけれども、今日の輸送需要と、先ほど言ひます今日国鉄が持つておられますいわゆる輸送責任の上に立つ現在の施設との大きな差、これを埋めていくためには、長期の大きな資金が要る。二兆九千億からの大きな資金が要る。その資金によつてこの計画を進めていくというところに、まこ

点もありますが、また賛成できない点もあるのでございます。私は、社会党の案よりも、今回の政府が出しております第三次長期計画のほりがいいという結論を持っておるものがございます。社会党から出ている法案の取り扱いは、これは委員会

○國務大臣（中村黃太君） 私は、先ほども言いま

ということ。それからうずすけない点は、こういう点ができないとか、こういう点はぐあいが悪いとか、そういう点をせっかくだいい前に提案しているのですからね。その点は具体的にひとつお示しをいただきたい、このようにお願いします。

案の中に含まれております財政措置の中で、三分の一を国が交付するということがある、そのことができないから、私はその社会党の案ではどうにもならないということを先ほど申し上げておるのであります。

それから、いま吉田委員が仰せられました、国鉄に対する政府の、まあやみ取引をやっておるのじゃないかというよりな話でございしますが、国鉄はいつも議論になりますように、公共性をその使命としておる、公共の福祉に貢献することが国鉄の使命でございしますから、その使命を達成するために、公共企業体としての形態でこれを行って、そのたてまえは独立採算制をもって経営をしていくのだ、こういう一つの過程がございしますが、そのワクの中で公共性を貫いていくために、国鉄がやはりいろいろ苦心をされているところがあろうと思うのであります。政府といたしまして、その点の調和をはかるためには、あらゆる苦心、努力をいたしまして、財政投融資の面で積極的に協力するとか、あるいは当然国鉄がやるべき新線の建設については、鉄道建設公団を設置して、そしてそれによつて新線の建設をやつて、でき上がった路線を国鉄に貸与していく、こういう形でできるだけの援護措置をやつてまい、そういう点から考へまして、今日の財政事情等を勘案いたしますときに、私は政府側が提案いたしております第三次長期計画、これによつてやれば、一応国民の要求しております交通需要に対して、先ほど国鉄總裁が言われましたように、今日の過密化されておる状態をほんとうに解消してしまふところまでとはいきませんけれども、緩和のところまではいくと、こういうことでやっておるのでございます。そういうことでございしますから、ひとつ皆さん方におかれまして、今度政府が出しております法案を一日も早く審議して通していただきまして、お願いを申しておる次第でございします。

○吉田忠三郎君 全然それは大臣、答弁になつていませんよ。あなたは調和というよりなことをいまして、あなたはいま使いましたけれども、どういふことなんでしょうか。この答申では、たとえば市町村の納付税についても軽減してやらないか、それから経営活動については、自主性の拡大をやらないか、資金面については、政府の支出をふやしてやらないか

いと言っているのだ。そういうものについては全然できませんと、そして一面今度は企業努力であるとか、あるいは独立採算であるとか、あるいは経済性等々というのを言っているんです、一体大臣この計画遂行の晩には国鉄が何兆円の赤字になると思ひますか、借金になると思ひますか。三兆円とか四兆円と言われているわけでしょう。そういう今日、何か一兆円程度の借金だ、それですけれども、それがあつた、この計画が遂行される段階になりますと、三倍ないし四倍になるわけでしょう。それで一体公共企業体としての調和といふのがどこにあるのかお示し願ひたい。どこに調和が残るのか、調和といふことが残るのか、教へてくだされ。一つ例をあげてみますか、大臣たとえばですね、地下鉄を建設する場合、どういふふうなことになるでしようか。これは地下鉄にいろいろありますが、大阪とか名古屋とか、最近また札幌でもやるようになつていまして、おきまされども、東京の場合を例にとつても、基礎工事だけで四十億から五十億と言われているわけでしょう。こういう膨大な建設資金といふものを一企業が、一体その負担に耐えるかどうかといふことは、これはもう大臣言ひまでもなく承知だと思ひます。だからこゝろいろいろ問題が起きてくるのです。そこでこれはいろいろな状態があるわけでございますけれども、一般の道路のやうにたとへば穴掘りならば穴掘りといふものを考へられない、今日のこの道路の地下にあるやうなところのものは、そうすると、これは公共事業のたてまえから公共負担というやうなことが生まれてくるわけですね。そういうことが考へられないか。それから鉄道の場合でも、さうです。鉄道の場合でも、鉄道がやりたくなくて国の政策上やらなければならぬものがある、これは私は賛成していませんよ。先ほど言つたやうに、しかし、この計画では、この山陽新幹線とかいふものを計画されておられます。これなどだつて、現状の国鉄の財政、経営、国民の負担力から考へ

てみれば、一体最優先に投資すべきものであるかどうかといふことを考へてみた場合に、必ずしも私は政策的にこれが最優先するものではない、うふうふには感じられない。なぜかならば、東京のこの通勤の混雑あるいは通学の問題、こういう問題が解消されたい。国鉄本来のこの過密ダイヤの問題の解消もされていらない。ですから、最優先の投資をするといふならば、こういう問題の解決に投資すべきものなんだね。ところがあなた方は、この山陽本線について、投資をするやうになつていふのです。国鉄だつて、これは好んでやつていふのじゃないか。だつて、これは、国の政策でやるわけでしょう。さういふ場合に、先般の委員会でも岡委員が指摘をしたやうに、その用地の買収などといふものは当然国の責任を負わなければならぬといふことになるのじゃないですか。私も反対してはいますけれども、この参議院の常任委員会の調査室で出した「立法と調査」といふこの資料を見て、今年の「国鉄は明らかに総額で七千三百億円のいわゆる建設国債を発行するわけですね。これは歳入予算の一六・九兆となつておる。こういう膨大な建設債を發行する段階でありますから、いま申し上げたやうなことはやるならいつでもやれるはずなんです。しかし、この資料を見ても、さういふ運輸交通機関は全部除外されているじゃないか。さういふところに私は政府の怠慢、政府のやり方の何となく、大衆取締をしていくといふやうな感じがひそんでいふやうに言わざるを得ない。ただ単に、最も弱い国民大衆のみに膨大な三三兆の一挙に値上げをするやうな運賃のこの法案になつていふところに私は問題があると言つてゐる。しかも貨物は先ほど申し上げたやうに、さういふやり方は国民は納得しませんよ。納得しないから最近の世論は反対をしていふ。やり方は幾らでもありますよ。今年度の予算の中だつてやれる、やる気になれば、あなた方はやる気がない。何でもかんでも国民から吸い上げれば

いいというやうなやり方をやつて、その中で大企業あるいは大資本に奉仕する、さういふ政治姿勢が今日さういふ現象になつてきていると私は思ふのですよ。どうです、大臣。

○岡三郎君 ちよつと関連。大蔵大臣にちよつとお尋ねいたしますがね。国鉄が、鉄道建設公団にいたしまして、国鉄の複々線化とか、いろいろな問題でいま一番国鉄が金を食つていふ問題は土地だと思ひます。ところが、鉄道を一本敷くといふと、その周辺の地価が上がりまして、これは鉄道を敷いたために上がるわけですね。それから、三和銀行から借りて、みるみるうちに年間に何倍かになつて、アメリカへ逃げつたといふ話もあります。いづれにしても、さういふやうに国鉄のために利益を受けている、これは逆に言う、国鉄を利用して利用する者負担といふのと、同じで受益者負担といふのがあつていふやうに、それによつて利益を受けている人、いいですか、これは不勞所得なんですか。さういふ面を補捉して、やはり国鉄なら国鉄に対するその新線建設なりあるいはその改良事業なり、さういふ面について積

むきつていふやうなやり方をやつて、その中で大企業あるいは大資本に奉仕する、さういふ政治姿勢が今日さういふ現象になつてきていると私は思ふのですよ。どうです、大臣。

極的に財政を救うと、こういう考え方はどうですかね。とにかく国鉄に全部しわ寄せしている。そして国鉄自体は改良事業なりいろいろな事業にずいぶん金を使っているその根本は土地にあるわけですね、大きく言って。国鉄を通した場合には、あるいはそういう改良事業によって駅ができた、いろいろな形になった場合に、そういうものについての利益を受ける者に対して何らかの措置をとらなければ、たまたま偶然あるところに駅ができたために有利なところ、こういう賭博的な、いまの財政的なやり方では私はだめだと思つてますが、これはどう考えますか。もうちょっと根本的に聞きたいと思つて。

○国務大臣(福田赳夫君) ただいまの岡さんのお話、まことにこともつてもございします。私もそう思います。そういうことで、この国会でおっしゃるとおりのことを御審議をお願いしたいと思つてます。つまり内容はこういうことなんです。土地の収用をする、そうするといふまでの例で言いますれば、これはたまたま交渉が続きまして、最終的にきまるときは価格をもつて収用する、そういうことになるんです。それではご納得を許すという、放置するということになる。そこでその収用する価格を、国鉄が計画を発表したり路線を発表したりするそのときの時点の価格で収用する。そうしますと、その収用を受けた人は損をするわけなんです。いままでならば高く売れたのが安くなる。そこでその人に対する課税を軽減しよう。また、収用は受けないけれども、停車場ができたその近傍の土地は値上がりをする。そういう土地を売つたものにつきましては、今度は相当重い課税をする、こういう方向で、ただいまお話しのような措置を内容とする土地収用法の改正、また租税特別措置法の改正、こういうことを御審議をお願いするつもりでございます。

○瀬谷英行君 関連して。冒頭ちょっとお願いしておきますけれども、いままでの審議で非常に重要な問題を重点的にやつてまいりましたが、われわれは、先ほどちょっと申し上げたけれども、運賃を上げないで済むような社会党の提案を提案したわけなんです。しかし、いよいよどうもわれわれの案が通らないで、上げられるということになりまして、上げられるほうの利用者のことを少しは考えた対策をここで明らかにしてもらいたいという気がするわけなんです。そこで旅客サービスの向上という問題と、それから通勤対策という問題、これはまだ突っ込んだ話をしたいわけなんです。そこでそういう問題について私と相澤委員と木村委員とは質問がまだあるわけなんです。この質問をぜひやりたいといふ、こう思っているわけなんです。こういう一番大事な問題をやらせないでちよん切るようなことがあったならば、それは自民党の皆さん方の責任だと思つておられます。よもやそういうことではないと思つておられます。そういうことについてひとつ質問いたしますから、その点をお含み置きをいただきたい、こう思います。

それから一番最初に大蔵大臣にお伺いいたしますけれども、今度の運賃の値上げが、こういうわけでは上げざるを得ないのだという説明はわかりました。その説明はわかりましたけれども、その運賃の値上げの理由の中に、たとえば通勤費の問題、これは利用者が負担するといふ点が非常に多くなつたといふことが言われていることは御承知だろつと思つてます。そういうことでありますので、運賃がもし上がるかと仮定するならば、その運賃の上がり方に比例して、この通勤費のほうもめんどろをみてやらなければならぬという問題も出てくると思つて。いま公務員に対しては通勤費というものがささやかながら出ている、そういうものも今回の大幅値上げに引き合ひするように値上げをやらなければならぬ、こういうことが当然出てくると思つておられます。その程度の親切心がなければならぬと思つて、はたして通勤費の値上げ、これは公務員だけではなくて、一般の通勤者に対して利用負担という原則を徹底させる、こういうようなことが一つ、これは行政指導でそれを徹底させるということと、それから通勤費をそれ相応にめんどろを見る、どの程度めんどろを見る

というこまかなことを検討されておつたならば言つてもらいたいと思つておられます。検討されておらなかつたならば、そういう意思があるのかないのかといふこともまた大蔵大臣にお伺いしたいと思つておられます。

○国務大臣(福田赳夫君) どうも通勤費のことまで私検討しておらなかつたのであります。ただいまお話しありましたので、人事院ともよく相談をいたします。一般の企業につきましては、これは政府としては何の権限も影響力も持ちませんから……。

○瀬谷英行君 それは一般の公務員以外については権限を持たないといふことはわかつておられます。わかつておられるけれども、大部分は利用者負担になつておられるのではないのか。だから上げたつて大しになつておられるわけなんです。そうであるならば、利用者負担になつていないものはどうするかといふ問題がある。それは利用者負担になつていない場合は、やはりそういう点も利用者負担にするようにこれは指導しなければならぬといふことになると思つておられます。そういう指導をなさることは労働大臣もほんとは出していただいたかつたのでありますけれども、そういう指導をなさる気持があるのかどうかといふことをお聞きしたわけでありました。

それから通勤対策として、これはこれだけの値上げをして、そうして値上げをしたあとでそれ相応の恩恵があればいいんです。いままでなかつたわけなんです。そこで今度は総裁にもお伺いしたいのであります。先ほどの委員会でも質問がありましたが、いまひとついふところは定員の三倍も乗つておられる。イワシのかん詰めのような状態になつておられるといふことがあつたわけなんです。そういう最も極端な個所、例をあげれば、先般の委員会でも出ましたけれども、秋葉原と東京の間といふことを言われました。そういう区間のような極端なところに対して応急の措置が行なわれるかどうかといふ問題なんです。たとえばそれは線路がな

いわけじゃないんで、そこが一番極端ならば、上野と東京の間にエレベーターみたいに行つたり来たりするような電車を運転して多少でも緩和するといふような、こういうような計画を実行なさる気持があるのかどうか。それは一つには国鉄の経営方針と関連をしていくわけなんです。こういう通勤対策といふものが、たとえば定員の三倍乗つておられると四倍乗つておられると、その区間を緩和することによって特別な利益があらわれないわけなんです。特別な利益はあらわれないけれども、その輸送力をふやすことによつて、要員不補充の基本原則を貫けといふことになりまして、要員も要り、車両も要るといふことになりまして、そういうようなことを運賃値上げの罪滅ぼしにはたしてやる気があるのかどうか。これは具体的な問題ですから、いままでそういう実績がなかつたわけですから、そういう用意があるのかないのか。あつかひのことなんですかね。これは責任をもつてお答えをいただきたいと思つておられます。

○説明員(石田通助君) この通勤地獄の一部の改善の問題ですが、一番いい方法は線路と輸送力をふやせばいいんですが、なかなかたまたま秋葉原と東京の間なんというの線路がでかぬ。で結局八両編成を十両編成にするといふような、できる区間によつて緩和をする、こういうようなことを考えております。

○瀬谷英行君 じゃ、もう一問お伺いしたいんですが、先ほど運輸大臣が年末の帰省者に対して割引措置を講じたいと言つておられます。だからそういうことは現実の問題としてできるのかどうかといふ技術的な問題があると思つてます。だからそれを実際におやりになるのかどうか。それからもし増収といふことをお考えになるならば、利用者の便宜をはかつて増収といふことをお考えになるならば、たとえば通勤バス等によつていま急行には乗れないことになつていくけれども、短距離の区間だったら、今度は百円の急行券で乗れるといふような制度の改正が行なわれる、そう

すると通勤バスで百円急行券を払いさえすれば急行にも乗れるという程度のことをやれば、近郊の人たちに対する一種のサービスになるというふうな思ひわけです。その程度のことでは私は特に金がかからないでやろうと思えばできることなんだから、その程度のことではたしておやりになる気があるのかどうか。これはこまかな問題でありますけれども、これはもしやるといふことになれば、相当な影響がありますから、その点を運輸大臣並びに国鉄総裁にお答えいただきたいと思ひます。

○国務大臣(中村寅太郎) 瀬谷委員の質問の中の第一点の勤労青少年の帰省の際における割引、これは一般通学の学生も割引いたしておりますし、勤労青少年の実態等も考えますときに、これはやはり割引をしたほうがよいという考え方には私は立つております。ただ、その方向で検討するよりいたしてありますが、範囲をどういふ形に使うかということがいろいろ技術的なむづかしさがありますので、目下実施するといふたてまえに立つて検討中でございます。

後段のことは少しこれは専門的、具体的にになりますから、国鉄のほうからひとつ答えさせていただきます。

○吉田忠三郎君 どうもいままで総理大臣あるいはこの運輸大臣の説明を聞きましてけれども、政府自民党には総合的な運輸交通政策がないということが明らかになりました。したがって、私はそういう中における今度の運賃法の一部改正案というものは断じて認められない。

その理由を申し上げますれば、第一に、政府は今度の国鉄の第三次長期計画に対して權威を持っていないということです。それから第二には、政府は公共的部分に責任ある態度を示さないままに、ただ運賃値上げによって六年先までの建設資金を生み出そうとしているからであります。これなどはまさに私は政治的な罪惡と言わなければならぬと考へます。さらに、これを関連をして財政法の第三条の特例に関する法律、なぜ一体国鉄運賃が

国会の議決を経なければならぬかということについては、十分大臣は知っていると思ひます。それなのに国鉄の運賃だけを値上げをして、他の運賃等についてはその値上げを認めないという論拠は一体どこにあるかといふことなんです。私は政府みずからがこうしたことをするといふことは、鉄道運賃を低位に置いて、そうしてその努力を政策に表現して、初めて全部の物価の私はコントロールをするものではないか、こう思ひます。そうした中から交通運輸の公共性というものが維持されるのではないか、こう思ひことが第二の理由です。

それから第三の理由は、この運賃法の値上げの計算の基礎に私は非常にごまかしがある、疑問がある、こう言わざるを得ないのです。先般あなた方が説明した資料を見ますと、この計算の基礎になっているのは昭和十一年を基準年次になっているわけです。一体昭和十一年という年はどんな年次であつたかといふことですね。その当時の価格上昇率で示して、実は一切がつかい基礎資料になっている。言うまでもなく、昭和十一年という年は戦時経済体制のさなかであつた。特に運賃というものが国家政策によつてきめられていたわけです。これを今日の段階で基準年次に置くといふことはまことに私はごまかしである、非科学的である、こう言わなければならぬと思ひます。特に貨物運賃については、当時十数年の間に八回にわたつて運賃を引き下げたといふ政策的な政府のやり方をやつておつたのです。それは一体何であつたか、日本の当時の産業というものを保護するために、もう一面においては軍事体制をつくり上げていくというよりなときの異常な運賃の制定のしかたをしておつたんです。そういうときのつまり年次を基準として一切の今度の運賃値上げの算定の基礎にしているといふことは、私は根本的な誤りがある、国民をごまかしているといふことになりませんか。その点を明らかにしていただきたいと思ひます。

○谷口慶吉君 委員長、質疑打ち切りの動議を提

出いたします。

「賛成、賛成」と呼ぶ者あり、その他発言する者多く、議場騒然

○委員長(江藤智君) ……ただいまの動議は可決されました。……(基本的な質問がたぐさん残っているよ)「委員長、何もやっていないじゃないか」「休憩とは何事だ」と呼ぶ者あり、その他発言する者多く、議場騒然

午後九時四十八分委員長退席

昭和四十一年三月十一日印刷

昭和四十一年三月十二日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局