

体交差化することを含む。)。

五 その他政令で定める鉄道施設を整備するこ

と。

(鉄道施設整備七箇年計画)

第三条 日本国有鉄道は、幹線鉄道(これに準ずる主要な鉄道を含む)の輸送力の增强、貨物輸

送の近代化、通勤輸送の混雑の緩和及び輸送の安全の確保を図るための昭和四十四年度以降七箇年間において実施すべき鉄道施設整備事業に関する計画(以下「鉄道施設整備七箇年計画」という。)の案を作成し、運輸大臣に提出しなければならない。

2 鉄道施設整備七箇年計画には、次の各号に掲げる事項を定めなければならない。

一 七箇年間に行なうべき鉄道施設整備事業の量実施の目標

二 七箇年間に行なうべき鉄道施設整備事業の量実施の目標

3 運輸大臣は、第一項の規定により鉄道施設整備七箇年計画の提出を受けたときは、閣議の決定を求めなければならない。

4 運輸大臣は、前項の規定による閣議の決定があつたときは、遅滞なく、その旨を日本国有鉄道に通知しなければならない。

5 前四項の規定は、鉄道施設整備七箇年計画を変更しようとする場合に準用する。

(助成)

第四条 政府は、日本国有鉄道に対し、政令で定めるところにより、鉄道施設整備七箇年計画の実施に要する経費の三分の一を補助するものとする。

第五条 政府は、日本国有鉄道に対し、昭和四十四年度から昭和五十年度までの毎年度、昭和四十四年三月三十日現在において日本国有鉄道が政府に対して負う次の各自に掲げる債務に係る当該年度分の利子支払額に相当する金額を補助する。

一 日本国有鉄道法施行法(昭和二十四年法律第一百五号)第九条第二項の規定により負う債

二 務務

十六年法律第百号)第六条第一項の資金運用部資金をいう。)又は簡易生命保険及郵便年金

特別会計の積立金の融通を受けた長期借入金

に係る債務

三 政府が引き受けた鉄道債券に係る債務

第六条 政府は、日本国有鉄道に対し、昭和四十

四年度から昭和五十年度までの毎年度、日本国

有鉄道が昭和四十四年三月三十一日までに発行

した鉄道債券(前条第三号に規定するものを除く)及び日本国有鉄道が同日までに国際復興開

発銀行から借り入れた長期借入金について、当

該鉄道債券及び当該長期借入金の当該年度分の利子支払額のうち、利息の定率を年五分として

計算して得た額をこえる部分に相当する額の利子補給金を交付する。

附 則

この法律は、昭和四十四年四月一日から施行する。

日本国有鉄道が有する使命の重要性にかんがみ、輸送力の增强、貨物輸送の近代化及び輸送の安全の確保を図るため、日本国有鉄道の鉄道施設の整備に關し、その財政の健全化について配慮しつゝ緊急かつ計画的な実施を促進するために必要な特別の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

理 由

日本国有鉄道が昭和四十四年四月一日から施行する。

日本国有鉄道が有する使命の重要性にかんがみ、輸送力の增强、貨物輸送の近代化及び輸送の安全の確保を図るため、日本国有鉄道の鉄道施設の整備に關し、その財政の健全化について配慮しつゝ緊急かつ計画的な実施を促進するために必要な特別の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

〇砂原委員長 各案につきましては、お手元に配付しております資料によつて趣旨は御了解願うこ

質疑の通告がありますので、順次これを許します。只松祐治君。

〇只松委員 本法案につきましては、運輸委員会においてそれ専門的な立場から論議がかわされております。本日は合同委員会でございますので、私は若干角度を変えまして、財政問題あるいは首都圏の交通対策、そういう面から討議を深めていきたいと思います。

人口の増大あるいは年間実質一〇%前後の日本経済の急速な拡大、いわゆる経済の成長、こういういろいろなことによりまして、わが国の通信あるいは輸送業務もまた急速に整備、拡大を迫られています。そういう中におきまして、この運輸行政あるいは運輸関係のいろいろな資金需要も大きくなって旺盛になってきております。

そこで、いま申すまでもなく資本主義社会であります。過去五年前後におけるわが国のそういう輸送業への財政の投資状況について政府当局からお答えをいただきたいと思います。

〇村山(達)政府委員 お答え申し上げます。

過去五年における運輸関係の投資についての御質問でございますが、昭和四十年から四十四年までの五カ年間にについて手元に資料がござりますので、それについて申し上げます。鐵道関係、それから道路関係に分けて申し上げます。

鐵道関係は、國鉄、鐵建公團それから私鉄の大手十四社、地下鉄、このように分けて申し上げます。國鉄が昭和四十年から四十四年までの累計で一兆八千百一億でございます。鐵建公團が一千五百億円でございます。私鉄が三千七百九十一億、地下鉄が四千八百八十五億、合計いたしまして二兆八千八百八十二億。これに対しまして道路関係は五年間で四兆八千四十四億。合計いたしまして七兆六千九百二十六億、かようになつております。

国鉄が昭和四十年から四十四年までの累計で一兆八千百一億でございます。私鉄が三千七百九十一億、地下鉄が四千八百八十五億、合計いたしまして二兆八千八百八十二億。これに対しまして道路関係は五年間で四兆八千四十四億。合計いたしまして七

して道路は四兆八千億、約倍近くになつております。特にこの國鉄の中には、当然に新幹線のものも入つておるわけでしょう。そういたしますとこ

の新幹線を除きますと、いわゆる軌道に関する投資額はまだ大幅に減つてしまります。参考までに、新幹線を除いた投資額は幾らになりますか。

〇村山(達)政府委員 ただいまの数字から、新幹線約三千八百億くらいだと思っておりますが、そ

の程度を除いていただければけつこうだと思います。

〇只松委員 三千八百億を除くと、文字どおり軌道関係のものはちょうど半分になる。道路関係がいかに大きいかということが明らかになつてしまります。軌道を中心に戸田の運輸行政を進めていくか、あるいは無軌道、すなわち道路を中心と

するバス、トラックあるいは自動車等を中心としてわが国の運輸行政を進めていくか、なかなか議論の分かれることだらうと思います。どちらが

といふべタ論はありますても、絶対論といふものがなかなか容易ではない。しかし現在どつておる運輸当局のお考えはどういうお考えでございま

すか。

〇村山(達)政府委員 いまの御質問にお答えする前に訂正させていただきます。新幹線はオリンピックの年にでてきておりますので、いまの数字には入っておりません。

ただいま只松委員御指摘の点は非常にむづかしい問題でございまして、いま日本におきます再開発の一番の隘路が交通になつておることは御承知のとおりでございます。しかも都市交通あるいは都市間輸送、貨物輸送、いずれも非常に軌道面においても混雑をきめているわけでございまして、これからこれの総合的な推進をしてまいらなければならぬと思う

わけでございまして、そのうちで特に目立つのが実は國鉄なんでございます。海運につきましては

利用者の面からいいますと、問題はまだ非常に残つておりますけれども、國鉄につきましては

それだけではなくて、もう国鉄の経営 자체が非常にな
あぶないということになつておるわけでございま
す。そういう意味からいたしまして、今後各輸送
機関別の輸送分野をある程度長期的の視野に立ち
まして確立してまいる必要があろうと思うわけで
ござります。

そういうことから申しますれば、国鉄はもう当然のことといたしまして、第一には、旅客につきまして、都市間の幹線輸送を受け持つといふこと、第二は、大都市付近における通勤、通学、これらはどうしても国鉄にたよらざるを得ない。第三には、貨物輸送におきまして、中距離程度の大量輸送、これが将来国鉄の使命になつてくるのではなかろうか、こういうふうに考えまして、それを中心に今後推進してまいるわけでございます。

ろトラックの貨物におけるシェアがどんどん上がっております。これはどうしても運賃は比較的高いわけでございますけれども、迅速に行く、それからまたドア・シールドアで行く、これが一番大きな利点になつておると思いますが、将来国鉄との一般輸送の関係を確立いたしますれば、おのずから中距離分野については鉄道のほうにめだねていくことになりますしないか。

また内航関係におきまして申し上げますと、これはどうしてもスピードはおそうございますが、大量の輸送ができる、運賃が安い、こういうことでござりますから、いろいろな原材料であるとかあるいはかさの高い工業製品がそれに適することはあるが当然でございます。おそらく今後出てまいりま

すのは、長距離フエリーによりまして、もう陸上交通が一ぱいでござりますから、そういうものが今後内航方面に移るのではないか。

航空につきましては、これは長距離の旅客輸送が本命でございまして、だんだんこれから世の中が進歩するとともに、おそらく国鉄で三時間以上かかるようなところ、まけても五時間くらい、それ以上のところでは、やはり将来は航空輸送にゆだねざるを得ないんじやなかろうか、大体そのく

らいの荒つぽい考え方でおるわけでござります。
なお、いろいろな構想がございまして、たとえばいま企画庁でやつております全統計画といわれるものは、昭和六十年を目標年次とするビジョンにしておるわけでございますが、これはなかなかたいへんござります。とてもその辺までは、構想の段階でございまして、資金手当てその他の点ではなかなかむづかしいと考えております。

○只松委員 石田経裁もお見えでございますから、いまの問題に関してお聞きしておきますが、運輸行政の中で、あなたの前の経験のお苦しが、

みから、軌道を中心としたいわゆる鉄道とか私鉄とかそういうものを含むわけでございますが、輸送を中心としたほうがいいのか、あるいは無軌道道路開発等を中心としたほうがいいのか、お考えを聞いておきたいと思います。

○石田 説明員 お答えいたします。
これは輸送需要の性質いかんによることだと思
います。たとえば旅客輸送のごとき長距離のもの
はやはり飛行機によるのがほんとうじやないか。
たとえば東京から北海道へ行くのはやはり飛行機

た、貨物に「きましま」でも、長距離についてではやはり船舶だ。しかし、国内における中、長距離の問題はやはりどうしても鉄道によるほかはないんじゃないのか。それから通勤輸送のごときについて、これはやはり大量のものでありまして、とててこれは自転車や自転車などもござります。銀行二つ

通勤といふものは鉄道によらざるを得ない。これは日本でもアメリカでも同じことだと思います。要するに輸送需要の性質により、飛行機によるか、船によるか、鉄道によるかということに分かれおるんだというふうに考えております。

○只松委員 いまのことどうらはるをなしまして、それでは今後いまから五六年あたりの運輸行政についての財政投融資の計画見通し等がありましたら、お答えをいたいただきたい。

○村山(達)政府委員 今度の国鉄財政再建促進法によるおよその輪郭が出ているわけでございますけれども、国鉄の投資が十年間で三兆七千億く

らいでございますが、これにつきましては、できるだけ財政投融資でまかなくてまいりたい。ことしの例でいいますと、約七二〇億を財投でまかなかたわけでございますが、来年以降もぜひこういうふうにござります。

ございますが、今度の予算編成にあたりまして、工事対象を昭和五十年度まで拡大してもらつたわけでもございまして、合計で約千一、三百億を再建期間に引き補助金をもつてこなさつておりますよ。

なお、現在政府から借りております利払いに要する資金がこの十年間で二千六百億だと思いますが、それを十年間に据え置き、二十年均等償還といふ最も長い財政再建債で借りることにいたしまして、それに要する利子、総額で十年間九百七十億

いろいろございますが、これも一般会計から補給してもらおうことにしているわけでございます。私鉄その他につきましては、それぞれ開銀のワクがござりますし、また海運につきましては、外航船舶についてことし九百十億円という財投をも

らっているわけでござります。今後六年間で二千五十分トントンくらいを計画して、それぞれおおよそ資金の手当ではその限度においてはついていたと申し上げて差しつかえないと存ります。

〇町田政府委員 私鉄について申し上げますと、四十二年から五カ年で四千四百億の計画をいたしております。それでその事業規模の達成率は四十資状況をお答えいただきたい。

三年度で九〇数%、一〇〇%程度達成いたしますので、今後あと残ります四十四、五、六の三年間でその残りの分を投資いたしたい、こういうふうに考えております。

はたる人におかれどせんか——われわれはあとでひとつお答えをいただきたいと思います。こういうふうに今までの五六年あるいは今後の投資状況といふもの、あるいは政府の融資状況

を見てまいりますと、約倍近くがこの道路に投せられております。先ほどからお聞きしますように、道路が絶対であるとか軌道が絶対であるとか、この論はむずかしいと思いますけれども、あとでおいお話し申します。たとえば首都圏近郊の過密地帯に対する対策というものを考える場合、私はもっとこの軌道に対する投資を多くしていかなければならぬという説を持つておるものでございますが、それはそれとしてあとで聞きますが、こういう中から出てくる効率と申しますか、たとえば東名高速道路ができましてまだそれほど走っておりませんが、あるいは第三京浜国道等を例にとって一つのデータが出ておりますが、この投資に対する効率について、新幹線と対比したものがあつたらひとつお答えをいただきたい。

○磯崎説明員 私、国鉄でございますので、一応新幹線のことだけとりあえず御返答申し上げます。

御承知のとおり、新幹線は昭和二十九年の十月一日に開業いたしましたて、つい数日前にちょうど二億人の旅客を運びました。投資効率で申しますと、三十九年度、四十年度は一応利子を払い償却費を計上いたしますと赤字でございましたけれども、四十一年度から黒字に転じまして、すでに十四年度予算まで加えますと約千五百億の償却後黒ということになつてゐるわけでございまして、投資効率といたしましては私どものほかのあらゆる投資効率に比べまして、数字的に申しましても格段にすぐれている投資効率を持っておりま

す。

乗つて、一時間に一車線千五百台くらいですか、ずっと効率は下がってくるわけなんです。これはさきをもめて明確な一つのデータが出ておりますから、私がここで申し上げなくともほん御承知のことだと思います。したがいまして、私がさつき言いましたように、基本的に輸送業務に、軌道を中心にするかあるいは道路を中心にするか、この問題は論争のあるところとしてさておきまして、現在のように国鉄が赤字に悩む問題、あるいはあとで順次進めていきますが、近郊首都圏等の交通緩和の問題、こういうものをいろいろ総合して考えてまいりますと、私は、国はもちろんですが、開発銀行その他一般の財政の投資ももとと軌道を中心すべきだと思うわけでございます。我田引水で、石田総裁あたりは特にそうお考えにならうかと思いますが、石田総裁いかにお考えでござりますか。あるいはそういうものを総合的に判断される経企庁のほうはどういうふうにお考えになるか、お答えをいただきたいと思います。

乗つて、一時間に一車線千五百台くらいですか、ずっと効率は下がってくるわけなんです。これはきわめて明確な一つのデータが出ておりますから、私がここで申し上げなくともほん御承知のことだと思います。したがいまして、私がさつき言いましたように、基本的に輸送業務に、軌道を中心にするかあるいは道路を中心にするか、この問題は論争のあるところとしてさておきまして、現在のように国鉄が赤字に悩む問題、あるいはあとで順次進めていきますが、近郊首都圏等の交通緩和の問題、こういったものをいろいろ総合して考えてまいりますと、私は、国はもちろんですが、開発銀行その他一般の財政の投資ももとと軌道を中心すべきだと思うわけでございます。我田引水で、石田総裁あたりは特にそうお考えにならぬかと思いますが、石田総裁いかにお考えでござりますか。あるいはそういうものを総合的に判断される経企庁のほうはどういうふうにお考えになるか、お答えをいただきたいと思います。

とか、それも三十六年までやつて、とてもだめだな
ということで、今度は三十六年から一年に一千億
くらいやる。しかもその間に東海道なんというも
のはもう輸送需要に対する輸送力というものがを
ん詰まりになる、につともさつちもいかぬとい
ことで、それで思い切つて三千八百億の金をかけて
東海道新幹線をつくる、こういうことでやつてきて
たのであります、しかもとてもそれでもいかぬ
ということで、四十年から第三次計画として思ひ
切つた輸送力の増強をやろうということですった
のが第三次計画で、二兆九千七百二十億といふ
とをやつたのであります、その間に経費といふ
ものはえらい勢いでふえていく、大部分は人件費
だ、これは日本の大勢であると私は思うのです。
國鉄だけの問題じやない。それに比べて収入の増
といふものは、自動車そのほかの競争の結果、増
の割合是非常に弱い。たとえば四十三年から四十
四年の間のあれを見ますと、収入の増というもの
はせいぜい七%ぐらい。それに対して経費の増と
いうものは一割二分もふえていく。そこへもつて

は少しになつて十年かは少しおかつ次計画おかつ
四十二
らに四
る、結
今度は
措置を
するよ
て、こ
まくい
ります
○只松
再建の
意を表
まして
られま
議を尽

たか、全くこれは交通地獄。それでもう無理なことであります。しかし、國鐵の独立採算というものに對して第一においては五千二百億でやつた、それで一千九百一十九年——だから、たとえば四十年、四十一年で二千六百億ばかりやつたのですが、十四年からおきましては五千五百億かは八千億程度かける。とても國鐵としては取支が合わぬのですが、そこにおいて財政を講してもらうとかあるいは運賃の値上げも、いろいろなことになつた次第であります。それをやることによって國鐵というものは、はつきりくのじやないか、こういうことに考えておられます。

明治以来のまま、いま言われたように、線路をそのままにして線路を酷使しておる、こういう状況だと思うのです。こういう状況は当然に日本の資本主義制度に基本的な欠陥があることはもちろんですが、そういうことを言つても始まりませんから……。歴代の政府特に高度経済成長を行なつてきた池田、佐藤政府、経済だけは発展しながら、いま言うように若干の道路はつくつておりますが、それに対応する人員の輸送や貨物の輸送、そういうものをほとんど一生懸命にやつたところ思いでしようが、私から見るならば、無計画的にある意味では放任されたままできておる。事実東北のほうに目を転じて、どこに新しい路線が一本でもできましたか。東北線の複線化がやつとできて若干列車が増強された。これでも貨物輸送長距離輸送の増強にはなりますが、近距離通勤者はかえつて不便を感じる、こういう結果になつてきておるわけなんです。こういう中で、もつと軌道関係特に国鉄に対しても、私鉄の場合は大体過密地帯のもうけるところに発達してきておりますし、

線その他をかかる中で、国鉄だけにこの問題を——あとで聞きますが、独立採算制のもとで、しようと思つても限度があることは当然でござります。

それで私は、わが國経済の全般的な問題からではなくて、道路との問題だけでも若干比較して、ま話を進めようとしておるわけですが、自動車を中心としたものにも、これ以上生産を増大したり、あるものは自動車産業を中心にわが国の経済を伸ばしていくべきかどうか、大いに問題のあるところだし、生じてきつあるところだと思います。それはそれとして、とにかく道路に対してだけ非常にばく大な投資が行なわれておる。そうして国鉄をはじめとする軌道に対しても、新幹線というものがでるに——あとで首都圏の問題を論じますけれども、日本にかけては新幹線で幾ぶん緩和が行なわれる。しかし東北のはうなり首都圏近郊といふものに——あとで首都圏の問題を論じますけれども、目を転じてみると、極端に言うならば、ほとんど

つくられております。よほど例外を除いて赤字
というものはないわけでございます。国鉄の場合は
全国的なそういう観点から輸送業務をになつて
おる。そうすると当然に国鉄にもつと独自の財源
措置を講じてやる、あるいは投資をすべきだと思
うのです。これも答えば、大蔵省においてになつ
た村山さんでござりますけれども、次官としては
荷が重過ぎるかもしませんけれども、きょうは
原田大臣も来ておりませんし、当然にあなた以外
答える人がないわけでございますが、いかなるお
考えをお持ちでございますか。

○村山(達)政府委員　ただいま道路と鉄道との問
題で、やや鉄道のほうが従来の投資からいつて投
資不足ではないか、そのことが今日のような結果
を招いていることではないかということをごさい
ますが、われわれも率直に申しましてそういう
感じがするわけでございます。それで、先ほどの
道路と鉄道との比較の問題に直接答えることにな
るかどうかわかりませんが、ちょうど手元に資料

がありますので、それについて申し上げますと、これはラッシュ時における首都高速道路の四号線と国鉄中央線の上りのやはりラッシュ時の一時間当たりの輸送人員の比較でございますが、中央線におきましては輸送人員が十六万九千人でござります。これに対しまして四号線のほうは車の台数で三千三百三十七、大体一・五人くらいで計算いたしますと、輸送人員ではラッシュ時において三三十分の一以下ということになつておるわけでござります。

なる資料では昭和四十三年度予算でございますが、道路公団は、これは予算数字でマイナス八十四億、それから首都高速道路公団でマイナス五億、阪神高速道路公団マイナス十八億、帝都高速度交通営団でマイナス三億。これに対しまして日本国有鉄道はマイナス千二百二十九億、こういうことになつております。こういったことから考えらるる今日の混雑率から言いましても、むしろ通勤通学輸送等を考えます場合、もつと鉄道部門に力を入れるべきじやなかろうか。幸い今度十ヵ年計画で国に従来になく補助措置を拡大してもらつたわけですが、今後ともこの線に沿いまして研究してまいりたい。またお願いしづければいかぬじやないか、こういうふうに考えておるわけでござります。

○只松委員 石田総裁、こういう状況の中でも依然として国鉄は独立採算制を貫いていかなければならぬのか、また行く考え方ありますか、どうです。

負担でやつてやつた。二十四年から四十二年まで
の間に一兆もの投資をさせられてるというよう
なことで、これは私は始終泣き言のように申し上
げるのでですが、運賃といふものを安く押しつけら
れておる、自己資金の流入はきわめて貧弱だ。
ちょうどこれは慈愛のないおやじが子供に飯を食
わせないようなものだ。そこへもつてきてこのや
せこけた子供に大きな公共負担をかけておる。こ
れではとても国鉄の仕事をやっていくということ
はできない。そこで私が総裁になりましてから五
年になりますが、しようとちゅうう言つておることは、
公共負担ということで、しかも大きな荷物をやら
なければならぬ國鐵に対しては、政府はもう少し
考えてくればたらどうかということで、大蔵省もよ
うやくわかつてくれたと思うのですが、今度の四
十四年度の予算においては必ずしも思い切った予
算措置を講じてくれた。これは表面から言うと四
千五百億ぐらいになつておるが、実際の価値は
六、七千億になるのではないか。これは先物です
からね。独立採算をしていく上においては、そ
ういうことをやつてくれる上において初めて独立採
算でやつていくことができるのではないか。いづ
れにいたしましても公共事業というものに対して
は、能率を上げる上からいいたら、やはり独立採
算というものをどこまでも維持していかなければ
ならぬ。ただそれについては政府がもう少し慈愛
の目をもつて国鉄を見てくれるということなので
あります。

算制を貫いていくべきがどうか、私は問題があると思う。それならば、本来はもつと私鉄なり何なり、いわゆる軌道だけでも、あるいは都市近郊の運輸行政というのもつと一元化あるいは総合化していく。そうではなくてもうける、そういうところは私鉄にまかして、開発や何かも私鉄にまかして、国鉄は単に輸送だけをやる。特に過疎地帯の問題もそこでかかえていかなければならない。といつて独立採算制だけを貫けというのは、あとでお尋ねをいたしますが、社会党の場合は今回の運賃上げが必要ない、こういう論拠があるわけですが、にもかかわらず当局側は運賃を一五%値上げしなければならない、こういうことを言う。この基本は一つは独立採算制ということに論拠を置いておるわけです。しかしそのことはもつと大きな角度から大蔵省当局に慈愛ある態度でひとつといふような、石田さんにしては情ない。もつと奮勇をもつて借金するところは幾らでもやって、急速に首都圏の交通緩和や何かはかつていく、そのかわり、財政は財政で、おまえらめんどう見るというようなことで、ここまできた石田さんとしては、もう少し奮勇をあるたお答えをいただきたかったし、その仕事をしてもらいたい、なかなか、あなたみたいな形で、石田さんにしては情ない。もう少しちゃんと答えて、お答えをやりませんが、ぜひそうならないと、ここまできた国鉄の問題を抜本的に解決することはなかなか困難だらうと思います。

そこで次に、これは単に輸送問題だけではなくて、いろいろな社会問題として問題になってきておりますわが国の過密過疎の問題がある。そういう中で、過密地帯の一つの一番典型的な問題である首都圏の問題について、交通問題を若干討議をしたいと思います。

首都圏の人口が急速にふくれ上がってきていることは御承知のとおりです。たとえば昭和四十年度二千七百万人だったのが、いま二千八百六十四万人、五十年になりますと、三千三百万人をこころ、こう言われております。私の埼玉県に例をと

りますならば、二百万をちょっととこえておつたのが、今まで三百三十万になる。昭和七十年ころは、とにかく七百万をこすであろうというふうにいわれております。かつての三倍以上の人団が稠密する県になります。それではそれに対応してどういう路線が引かれたか。京浜線が三複線になりました。しかし急行が通つたわけでもなければ、何にも別に増強されたわけではない。これも密する县になります。それではそれに対応してどういう路線が引かれたか。京浜線が三複線になりました。しかしながら、全く部分的な問題はあります。あとでお尋ねしますが、いま武藏野西線ができるまで延びている、こういう、全く部分的な問題はあります。つまり、この人口が三倍化したものに対して、輸送、特に軌道の新設というようなものは、抜本的に何らなされておらない。明治の人がよっぽどしつかりしておつたわけですね。老骨にむち打つて、明治の氣骨があると言われるる終裁に對しては、私は氣骨は壯とするけれども、實際上は明治の人のほうがかえつて先見の明があった。やはりもう少し、こういう急増してきておる首都圏に対するはそれなりに、新幹線をずっと遠くまで引くというような計画もさることながら、当面何なり、そういうことも考えていく。第二上野駅をつくる、こういうことをしない限りは、人口だけ二百万、しかもその当時は貨物の輸送が少ないわけですね、これだけ工業生産が発達してないわけですから。人間があふえておるということは工場もたくさんできて、貨物も増大してきておるといふことを意味するわけなんです。にかかわらず、道路だけは何本かでてきております、しかし軌道は昔のままということは、長年運輸行政をやつておる運輸当局あるいは国鉄当局は、單に当面なんとかいたしますとか、いたさないとかいう問題だけではなくしに、たいへん大きな責任があると思う。運輸当局、国鉄はそういう点はどうお考えになりますか。

○村山(達)政府委員

お答え申し上げます。

中に置かないでやつた最も勇敢なことなんです。

ます。そうすることによりましてこの増加人口の

りますが、通勤通学につきましては、御承知の上

おっしゃるとおり、都市への集中、特に首都圏への人口の急激なる膨張は、実は予想を絶してい るくらいでございまして、首都圏の交通の打開に

ただ埼玉県に関する限りは、どうしたってあれはもう二線なんて、あんなばかなことはないのだ。こういうことはあなたから言われるまでもなく、

配分を少しでも多く北関東に持つていきたいといふ努力はいたしておりますけれども、しかしながら、そういう努力をいたしましたとしても、昭和五十九

つきましては、国鉄、地下鉄、私鉄、全力をあげて最近は投資をいたしておりますのでございますが、ようやく混雑率が従来よりも若干緩和される程度でございまして、なお言語に絶するほどの混雑率を示しておるのは御承知のとおりでございます。

私は盛んに言つてきただことなんだが、結局、あれは複々線にするといふのは、どうも上野駅の関係でできぬ。そこで首根っこを縮められておる。唯一の方法は、いまの十二両編成の列車を十五両編成にするというようなことで、これは近く美行

年の時点を考えると、やはり大勢は南関東に人口が定着するという趨勢は、現在とそれほど変わらないであろうというふうに見通しをいたしてあります。

て計算をいたしておるわけであります。現在通勤人口に対しまして輸送力が非常に不足いたしておりまして、路線によつては混雑率三〇〇%前後という路線も出てまいつておるわけでござりますが、逐次個別そつじの方針によつまつて、混雑率を緩和する方針

現在やつておりますことは、先ほど申しましたように、国鉄としては五方面作戦として京浜、中央、東北、常磐、総武の複線化あるいは複々線化、車両の増強あるいは駅の延長あらゆることをやつております。それから地下鉄につきましても、すでにもう十一線まで計画ができまして、昨年におきましても一線着工しておりますし、な

する事になつておりますが、それ以上のことは、上野駅にかかるもう一つのターミナルをつくらなければできない。これに対しては、もう費用なんていうものは考へないで、思い切つて案をつくつてみたらどうか、こういうことにやつておるのでありまして、これはもう言われるまでもなく、できるだけの努力をしておるんだということ

になるわけでございますけれども、一つは東京に人口が集まつてくるあるいは東京周辺に集まつくるということは、東京を中心としたしましていろいろな産業機能、都市機能が集まつておるといふことに原因があるわけでございますので、この都市機能の中で地方に分散できるものは分散したいという施策をやっています。これによつて通勤

和の方向に向かっております。首都圈整備委員会といったましましては昭和五十年に混雑率を二〇〇%くらいまで下げたいということで検討を進めておるわけでござります。それでいきますと、現在国鉄の長期計画、あるいは私鉄の計画、地下鉄の計画等いろいろ予定ができておりますが、これができ上りますれば、かなり緩和されます。ただまだ

お計画中のものが二線あるということございま
す。私鉄もまた御指摘のとおり相互乗り入れを
やつて懸命な努力をしておるわけでござります
が、何ぶんにも普通の経済成長をはるかに越えて
人間の輸送がふえておるという関係で、なかなか
追いつかないのですから、今後さらにこう

○只松委員 せっかくおいでになつて いますから、首都圏整備委員会で、首都圏近郊における交通網、特に軌道の今後の計画、整備状況、それに 対応する人口の急増状況をお示しいただきたいと 思います。

交通需要なりあるいは貨物の動きの需要等につきましては、構造は変わっていくものとの期待いたしておりますが、特に物的な生産面、具体的にいいますと工場等でございますが、そういうものにつきましてはできるだけ遠隔の地に立地をしてもらいうということで、北関東につきましては相当規模

北方面につきましては、いま持っております計画図だけでは二〇〇%以下に下げるということは困難でございますので、北方面につきましてはさらに増強を五十年度までに考えなければならぬということを考えておるわけでございます。

いう方面に対する投資ができるだけ拡大するとともに、特にその効率をあげることに全面的な力を入れていかなければならぬと思うのでございます。同時にまたこの問題は、他方は都市計画とやはり密接の関係を持つてまいりますのですから、その方面とも連携をとりながら都市計画の推進に進んでいきたい、かようと思つておるわけでござります。

○鶴海政府委員 首都圏におきます人口の増加趨勢につきましては、先ほど先生からお話のありましたとおりでございまして、昭和四十年に二千九百万程度の人口がありましたものが、今後昭和五十年には三千三百万くらいに増加するであろう。さらに昭和六十年には約三千八百万程度にふえるであろうというふうに考えられております。ただこのふえ方が問題でございまして、このふえる人

の工業団地の開発をやつておる次第でござりますが、そのほか物的な流通機能につきましてもできるだけこれを外まわりに持つていこうということになります。具体的には現在国道十六号、東京環状といつておりますけれども、その周辺に流通団地といいますか、そういうものの造成を考えておりますし、それから将来は国鉄の武藏野線等の沿線にそういう施設も考えてまいりたいとふうことで、物

わせの時間でござりますから結論をどうぞお急ぎください。

○石田説明員　只松さんから、ただいま言われる
ようなおこじとをちょうどいすることは、私は当然だと思います。ことに埼玉県の場合においてし
かり。とにかく国鉄は通勤輸送というものにつき
ましては、いままではさつき申しましたように三
十七年、三十八年、三十九年、三カ年に對してし
たつた三百億しか使っておらなかつたのを、四十
年から五十三年までの間に八千億以上使って思
つてやる。これは独立採算なんていふものは眼

口の大部分が南関東でふえておる、北関東は過去十年間、トータルで六百万前後で推移しておりまして、最近に至りまして、やっと人口が逐次ふえ出したという趨勢でございます。首都圏におきましては、昭和五十年に三千三百万あるいは六十年に三千八百万人の人口を定住させるためには、やはり人口の配置構造を根本的に考え直さなければいかぬということで、現在の施策といたしましては北関東の開発に力を入れておるわけでござい

しかししながら人の動きそのものをとってみましても、昭和四十年の国勢調査では東京区部に区画外から流入する通勤通学人口、これは約百四十万でございます。これは昭和五十年には二百七十五万程度にふえるのじやないかということを予想いたしまして、それに対応するだけの交通施設をつくつていかなければならぬというふうに考えてお向を考えております。

す。これが八時までではなくて、八時半、九時、九時半までずっと続いております。帰りも六時前後のラッシュだけじゃなくて、七時、八時まではほとんど立錐の余地がない。しかもこれはいままでは都内とか近距離で、荒川を越すとすいておったわけですが、急速な団地造成——埼玉や千葉に人口が急増しておるのは、自然増ではなくて社会増だ。社会増ということは、いまいわれますように、本体通勤者が非常に多い。東京通勤者です。子供も

八

何とか東京にあることと相まって、東京への就学率が非常に高まつておることも御承知のとおりです。やがて日本も大学進学率が四〇%をこす、アメリカと同じようになるだろう、こういうことがいわれております。そういうことをいろいろ考えますと、これはとてもない通勤通学者の数字になつてまいる。上尾や越谷程度だつたのが、今度は春日部だ、あるいはもつと北のほうまで団地を造成する。これは公団といえども大体政府の意向をくんでそういう形でやつております。またいまの土地政策の失敗からそういうところでないと安い土地が求められない。こういうことで、勢い遠いところに行く。ところが京浜東北線の電車は大宮までだ。したがつて今度は大宮から北は全部鉄道にたらなければならない。さつき言われますように、バスでの運搬というようなものはしれております。

する国鉄当局なり運輸当局の姿勢がないということだと思うのです。

単に人の問題や社会問題ではなくて、こういう問題に関しては、さっそく採算を度外視してやるというをおおっしゃいましたけれども、ぜひそれを実行していただきたいと思います。もっと早急に抜本的な対策を立てていくこと、それから当面のそういう抜本的な対策とともに、こうやっていまの三百三十万の人口が埼玉では七百万、千葉でも二、三百万ふえるということになつてしまりますならば、どうしても新線を考慮して、上野駅をさばき切れないならば尾久かどこかへ第二上野駅をつくっていく、こういうことを考慮しなければならない。いたし方ないだけじゃなくて、社会増の方ない。いたし方ないだけじゃなくて、社会増の公団なんかも政府の方針として持つてくる。あるいは筑波学園都市の問題等を考えましても、これが熱海や小田原のように三、四十分で行ける新幹線なりそういうものがあれば、この移転もそう困難ではないだろう。しかし、旧態依然たるままの一時間も二時間半もかかるというような状態の中で、とにかく研究員や大学の先生に行けといつても、これは無理な話だ。政府のこういう施策を見ておると、首都圏の開発あるいは北方の開発というようなことをいわれましたが、そういう考え方やなんかわからぬわけではありませんが、それに応じる交通機関の整備というものは、ほとんどなされておらない。諸外国では、これがもつと合理的で、その都市を開発しようとすると、先に道路をつくる、あるいは下水道やその他を整備しておいて、それから住宅地域をつくる、こういうことをやっています。日本では、先に何とはなしに学校を持つていったり、あるいは住宅をつくつておいてどうしようもなく悲鳴をあげてくると、間に合わせにあちらこちら継ぎはぎのそういうことをやる、こういうことだと思うのです。しかしこれでは、ぼつぼつ人口がふえたあるいは生産が伸びていっておった間はいいけれども、工場がどんどん郊外へ移動したり、ある

いはこれだけ急速に人口がふえるということを考えた場合に、これはたいへんな問題だと私は思うのです。

時間がありませんから、それからこれだけがきょうの主題ではありませんから、私はこの問題はこの程度にとどめますけれども、独立採算制ということもさることながら、運輸行政をつかさどる皆さん方としては、あるいは首都圏の整備その他のをつかさどる皆さん方としては、もう少し抜本的にこういう問題を取り組んでいただきたい。ひとつその所信だけをまずここで伺いをいたしたいと思います。

○村山（速）政府委員　おっしゃるとおりでございまして、首都圏の通勤通学の緩和は、これから全効力をあげてやらなければならぬと思っているわけでございます。私は、都市計画、輸送力の増強とともに、真剣に時差出勤というものを考えていかないとなかなかうまくいかぬのじゃなかろうかとういう気もいたしているわけでございまして、今後は、そういうことの可能性についても十分検討する必要があると思っております。

○石田説明員　ただいまの御質問は、私はこもつとも千方百だと思う。

ただ、御参考までに申し上げておきますが、国鉄は独立採算制であるからといって決してもうけ主義でやっているんじゃないんだ。とにかくさつきから繰り返し申し上げますように、ことに通勤輸送の問題なんかについては、独立採算なんといふものはすっかりたなに上げて勇敢にやつておるんだ。ただ一番困るのは、私は埼玉県だと思うのですが、この問題につきましても、いまのようないい頭ではだめなのでござります。これはやはり全然頭を変えてやるということにおいて初めて解決つくと思いますので、この点はひとつ、きょうお話をありましたので、国鉄の係の者に聞かしまして、どうしたら抜本的に解決できるか、こうしたことについて、もう少し深くこの問題を掘り下げまして、御要望に沿うようにいたしたいと存じます。

なお、この問題につきましては、これは国鉄だ

けの力ではだめなんです。やはり道路それから地下鉄というようなことがぜひ必要なんですからして、この方面に対してもぜひひとつ馬力をかけてくださるようにお願いしたいと存じます。

○只松委員 次に、そういうふうで一生懸命苦しむ中で通勤をしてまいります。さつきから言いますように、だんだん北のほうは開発されます。首都圏も北のほうを開発したい。そういたしますと、通勤費がたいへんたくさんかかるかもしれません。ところが、いまの非課税措置は若干上がりまして、三千六百円でございます。三千六百円以上は非課税措置がとられません。したがって、会社でもよほどのところでない限り、大体三千六百円で、この非課税措置の限度内で通勤費が打ち切りになります。これも税制面だけではなくて、そういう通勤対策なりいろいろな面、私は大蔵委員会ですから、税制面でも、これは別な角度からほんとうは時間があれば述べたいのです。時間がないからその面は述べませんが、どうです。これは国鉄当局ももつと動いて、こういう首都圏の問題や交通問題、いろいろなことを、私がいまほんの一、三申し述べましたそういうことをお考えいただいてもおわかりのように、よほどインチキがなくて——私は定期券でインチキする人は少ないと思うのですが、定期券を買う分は非課税にする、こういうことぐらい国鉄も働きかけておやりになつたらどうです。これを私たち社会党が埼玉県で調査をいたしておりますそれを見ましても、通勤者の中の半数、五〇%をこす人々が何らかの形で半分自己負担をしておりますね。これは三千六百円で打ち切られておるから……。中小企業で交通費も出さない、それは少なくなりましたけれども、そういうところから、あるいは三千六百円で足らないのですから、自己負担をいたしております。私たちは、おりませんが、とにかく基礎陸塗というものをもつて、そういうことを言っておりますが、その中で交際費の自己負担というものはあまりまだ出されて

と引き上ぐべきだということをいつても、大蔵省がなかなかそこ簡単にはいかないわけです。そういう中で私たちが今度調査して初めて明らかになりました、いま言うように五〇%をこす通勤者の自己負担というのがあります。そういうことを考へると、思い切って、とにかくこれが四千円にならうが五千円にならうが——交通費が一万円もかかるところはあまりないですから、ひとついわゆる基礎控除というものとは別な角度から、通勤費には課税をせず、こういう形で非課税措置をするようになりますが、國鐵や運輸当局が努力されるお考えがあるかどうか、どうか、どうです。

大してまいりますと、やはり交通費がだんだん上がつてまいることはもう当然でございまして、おそらく税制当局もその点を見ているのだろうと思いますが、今後実情に沿うように、無理がかかるないように、できるだけわれわれのほうからも通勤費非課税限度の引き上げについて努力してまいりたい、かのように思つております。

○只松委員　国鉄当局どうです。もう課税やめたらどうです。

○石田説明員　お答えいたします。
国鉄が運賃値上げをする、そのために利用者の負担が多くなるというふうなんで、その反面において大蔵省がそういう措置をとってくれるということは、国鉄としては運賃値上げの要望を達成する上においては非常な力になるのであります。ひとつこの点は大蔵省のほうに極力談判をお願いしたいと思います。

が、公務員に対する勧告がなされないとその措置を講じないし、民間もこれに準じていかない。多少遡及することがあっても、その間自分で払わなければならぬ、こういうことになるわけです。国鉄当局が四月一日から値上げを強行しようとしております。しかし、大蔵省のほうはそれとは別に、おれのほうはおれのほうだとうようなことはたいへんな片手落ちなんです。抜本的な考え方と、すぐ非課税措置の限度額を引き上げる考えがあるかどうか、ひとつお聞きしておきます。

○細見政府委員 先ほど来お答えいただいたおりますように、通勤費の免税措置は、一般の通勤者が必要とする交通費は非課税だとからることによつて、通常必要とする交通費は非課税だ

しておられます。その場合……。（「一般が多くなつたんだよ」と呼ぶ者あり）ですから、そういうふうに一般的な通勤者が通常必要とする通勤費は、おそらく運賃が値上がりすればその分が上がっていくだらうと思います。ただし、国鉄のはかにも私鉄を利用しておる方もありますし、いざれたいたしましても、どの額が一般に妥当な額かといふのは、私ども税務当局が判断するのは非常にむずかしいことでござりますので、これはそうしたものの専門家である人事院のよろん権威ある機関の裁定に従いたい、かように考えております。

○只松委員 何か言うと、すぐ委員会だとかどこかの裁定とかなんとか言うが、そういうことを言っているのじやなくて、大蔵省当局の考え方を聞いておられる。時間がありませんから、私はこの問題は自分の委員会でまたやることにいたします。

何とかかんとかことばを濁しておられますのが、実際上は国鉄に準じた措置をとる、こういうふうにお考え、あるいはやむを得ないといふふうにお考えでござります。それに対応して社会党のほうでは、当面いろいろな冗費の節約や、こういう計画をすわればとにかく値上げを必要としないのだ、物価の値上げはこうやつて阻止することができるということを、具体的に対案としてお持ちでございます。これはきわめて対照的なものでございます。社会党の値上げをしない明確な理由をひとつお示しいただきたいと思います。

いまの点については、経済企画庁でだれが責任者をお見えになつて、あわせて運輸当局ともにお答えいただきたい。

○村山(達)政府委員 私鉄その他の国鉄以外の運賃の値上げ問題でございますが、目下申請が行なわれ、それを集計し、その内容分析をいたしているのでございます。今度の予算編成の方針にもありますように、最近における消費者物価の高騰にかんがみまして、できるだけ抑制の方向で考えたいといふことは間違ひございません。ただ、何ぶんにも私企業でございまして、そしてまた私鉄にいたしましてもその他にいたしましても、やはり利用者の便益をはかるあるいは国民経済上与えられた使命があるわけでございます。したがいまして、今後その使命を遂行してまいる上におきまして、はなにして企業の財政的見地から可能であるかどうか、こういう点は十分考えねばなりません。そしてまた競争線がある場合に異なる運賃ではたして具体的な解決をどうするかということでございまして、目下そういう点、各方面に配慮いたしまして慎重に検討している段階でございます。

お話を申し上げたいと思うのであります。
すでに御案内のとおり、国鉄の経営悪化の原因
は外的な条件あるいは内的な条件、大まかに分け
て二つある。そのうちの外側のほうであります
が、一つには国鉄が独占性を失ってきた。失って
きたというのは、陸上交通機関としてまず第一に
輸送力の不足が訴えられているということ、もう
一つは積極面に欠けている、いわゆる近代化がお
くれているという二つの面が輸送力の面からはある
と思うのです。これはいまさら申し上げるまで
なく、只松委員御承知のように、いまお話を
中でありました輸送力の不足という問題がありま
す。通勤輸送一つとっても、もう一つ通勤輸送ば
かりじゃなくして、最近における列車の込みよう
を見ますと、長距離のほうでもなかなか完全に座
席を確保して行くなんというのはそうやさしい
ものではないというふうになつていて。それから
貨物輸送であります、貨物輸送は車扱いと込み
扱いと二つございますが、たとえば車扱いのほう
一つ見ましても、荷物を送りたいから貨車を回し
てくれといふ要求をしましても、きょう要求した
らあした来るかと言つたら、そんな手早くは今日
来ていなかうと思うのです。この現象は、言うなら
終戦直後から今日まであまり改善されていないと
いうことだと思う。もう一つ、貨物そのものをと
りますれば、両端における結合輸送といふか、そ
ういうものにも問題があるし、あるいは途中にお
けるダイヤの組み方あるいはヤードの作業、こう
いうものも近代化していない。そのため現在の
経済機構の中でその要件を果たすことができなく
していると言つていいと思うのです。

ラックなり、いろいろなものが値上げを申請していくことは必然であります。もう現に行なわれております。皆さん方はそういうものに対しています。

お尋ねのいわゆる社会党案、これは国鉄の再建に対する運賃値上げは含んでおらない。その理由を明確に述べろというお尋ねであります。たいへん

てはいるということを一つとりましても、文教政策上必要なことでやつておるのであります。あるいは通勤定期についても社会政策上の問題がある、あ

あるいは産業政策上の問題でしょう。あるいは農林水産物資の暫定割引その他にあっても、これはいろいろなればそれぞれの国家の政策実行の手段として国鉄の機能を使っているわけなんです。これは決して非難すべきことでなくていいことだと思いますのであります。そのためにこそ国鉄が国鉄たるゆえんでもあるかもしれません。しかしながら、お述べになつたとおり算定性のワクでこれをやるというのはどういうことになるかというと、いうなら普通の切符を買って乗る人が貨物の赤字やあるいは定期の赤字、国家の政策実行のための税負担とうか、そういうものを負担していくということになるわけであります。

そういうことでいいのかというとこれはだれもいいとは言つていいと思うのであります。その解決の道はというと、解決の道はちょっととも示さぬ、そこに問題があると思うのです。今度の九百十億がそこらの運賃値上げも、御承知のようにやがんだままで値上げしようとする。これはもちろん物価政策上問題があります。お述べになつたように、これは国鉄がいわゆる機関車となつて私鉄その他の交通機関の値上げを引つばっていく、その牽引力になろうというかこうですね。当然そういうなると思う。そういうことははたして今日の物価政策上いいのかどうか。

もう一つは、もしも上げぬというなら、経済企画庁長官のようにこれに押さえますといきつい決意でいるとするならば、総合交通政策上やがんだままで、特に都市交通はこの先矛盾をはらみながら進んでいくということなんです。そうなつた場合には收拾がつきません。残念ながら輸送力の適正な配分じやありませんから、そういう総合交通政策上からもかかる運賃値上げはすべきでない。

国鉄内部だけの問題ですが、貨物運賃は値上げができないから、いわゆる総収入の一〇%上げようとしたのだが、貨物ができるから、旅客だけ平均して一五%上げよう。そうなりますと、これではなるほど当面通用はするかもしませんが、私の予想では一五%値上げが完全に目標どおりいく

かというと、実際はいかない。そういう国鉄の体質にいななつているのです。企業内の相互補助といふ作用、いわゆる運賃の彈力性は硬直化しているのですね。そういうものを考えないで、算術計算で貨物が上げられないから、一五%旅客だけ上げるというのはごまかしであるということを反面考へるわけであります。

それからもう一つは、貨物運賃が上げられないということだが、国鉄企業のいわゆるいびつな、歪曲した曲がった姿なんだ。そのままこの問題を処理することはいわゆる国鉄の再建ではないということになる。再建じゃありませんよ。これはちつとも再建にはなりません。国鉄が撤退作戦をとるために一つの便宜作戦ならば聞いていきましょう。しかしながら、いままで提案理由その他でお述べになつたとおり、国民経済的に将来ともそういう見地から國鉄は発展させるんだというならば、これはうそであります。だからそういう観点からいってこれはやるべきじゃない。

それから公共負担は年間約九百億くらいあります。これはいままで、国鉄の計算でいわゆる公共企業体になつてから今日まで、昭和二十四年以來約二兆円公共負担があると思うのです。これは国鉄が背負うとか一般の乗客が背負う筋合いのじやないのです。だから今までの背負い方をどうするか。背負ってきたから現在国鉄では近代化もおくれ、輸送力の増強もできないという一つの理由になつていると思うのです。いわゆる資産食いつぶしで今日まできたのです。資産を食べつぶしたのはだれかというと、日本経済なんですね。日本経済はだれが持つているのか。これはもういわくともわかるとおりであります。そのものがまず第一にこの日本の国鉄を整備する義務があります。これから乗る一般のお客が負担する義務はどこからいってもありませんよ。だからそういう負担の側からいっても、この際は運賃値上がりじゃなくて、一般財源から当然とするべきじゃないかというのが私どもの考え方であります。

舌足らずでありますが、それじゃ財源はどうす

るのかというお尋ねがあると思うのですが、なまらほどいままさに参議院予算委員会で予算は審議中であります。自然成立という法律の規定もありますから、遠からず成立するでしょう。そうなりた場合には、四十四年からわれわれは大体五十年まで七カ年間で再建をはかると、いうことであります。新規の投資は大体二兆八千億、年間四千億新幹線の建設は別ワクであります。御承知のように、先ほどお述べになつたように、政府当局の口頭での御説明は十九年間で三兆七千億、これは新幹線を含む、新幹線はおそらく八千億くらい入っております。その中に一般的いわゆる都市間旅客輸送などということが四千億から五千億、一年間に四百億か五百億しか投資しない。ところが、都市間輸送で国鉄は赤字になつて、いるのです。関西線、亞幹線が赤字の多半である。赤字の計算からするならば、いままざに国鉄を再建する、経営の問題からいっても赤字を黒字にするはどうしたらしいか。いま赤字であるところの、たとえば山陰線もあるだろう、あるいは日豊線もあるだろう、そういう長大な線を近代化する、そして黒字化に転化させることですよ。そうすることが經營をやさしく転化させることです。だから新幹線をわれわれは否定はしませんが、過去において御承知のように第2次長期五カ年計画で、新幹線完成のために、既設線区の近代化、いわゆる輸送力増強のおくれたことは御案内とのおりであります。そのしわ寄せが今日きてるわけですね。だから新幹線は新しい国土計画の中で十分考えていかなきやならない。ただむやみやたらに新幹線を引っぱればいいといふ問題ではありません。総合交通政策をまず第一に樹立して、その中で新幹線を考えていかなきやならぬ。ところが、いまだに政府は新幹線を中心とするところの総合国土計画というのを立てておられませんよ。文章には書いてあります。しかし、それは確たるものではない。

閣は、いわゆる交通基本問題調査会に対しても、日本におけるところの総合交通政策はいかにあるべきかの諮問をしています。そして答申が出ました。いま論議しているのはみんなそれと同じなんです。政府は全然やつてないということなんですね。だから今度の提案にても財政再建促進特別措置法案にしましても中身は何もありません。何のために運賃値上げであり、何のための再建であるかわからぬ。基本方針は法律が通つてから運輸大臣が国鉄総裁に示す、具体的に計画は国鉄総裁がきめて運輸大臣に出す、まずかつたら大蔵大臣その他から異議を申し立てて修正を求める、これだけの話なんだ。中身はちっともわかつていませんよ。そんなものを目標にして運賃値上げを含むところの再建計画を認めるわけにはいかぬと思う。だから私は十分論議してほしいと思う。私の話は発展したようですが、まだたくさん言いましたことがあります。しかし、限られた時間でありますから私はそう長くは述べませんけれども、真剣に考えてほしいと思うのです。

それから先ほどの財源につきましても、途中から話がおかしくなりましたが、財源はいまの体制の中でもやろうとすればできるんですよ。われわれは何もほかの一つ覚えのようなことは言いません。国民のためになり、しかも目的がきっちりしているもののならやむを得ません。建設公債でも何でも発行して助成するのがあたりませだと思うんです。われわれはそう思つておるんです。それをやろうとすればできるんですよ。ところが、ある政府委員あるいは説明員の中には、あの運輸委員会における自民党委員の質問に答弁して、金は天から降つてくるものではないというふうに答弁をしている。ふざけるんじゃない、まじめに答弁しているのかと言いたいんです。なるほど金は天から降つてくるものではない。ところが、この運賃値上げに反対して、国家から金を出せというのは一部少數の意見だというが、これは国民に聞いておるのかどうか。大半の者はわれわれの主張どおりだと思います。決して矛盾はない。そういう勇気がない

ければ物価一つ押えることができないと思うのです。真剣にやつているのかどうか。これは時間にとらわれることがあるでしょう。しかしながら、真剣に考えてやるべき筋合いのものではないといふふうに私は思います。明確さを欠いているかもしれません、どうぞ御了解をいただきたい。

国鉄経営が悪化していることは現実でありますから、国鉄経営の現実についての認識はこの部屋におる者全部が同じだと思うんです。その原因もわかつておる。原因がわかつていてなぜこういうふうにその方法が違うかというところに問題があると思うんです。これがこれまでの政治でない政治が行なわれてきた原因であります。明確さを欠いています。どうかそういう意味でわれわれの案を十分御検討いただきたい。運輸委員会における自民党の質問はもう終わつたようなかつこうあります、まだ自民党の諸君からは一言もお尋ねがございません。残念でなりません。私は決して私どもを固執するものではありません。しかしながら、真剣に取り組むならばほんとうに質問してほしいと思うのです。そういうことを希望しながらお答えにかえます。

○只松委員 短い時間ですから久保さんの発言は具体的な問題に触れることができなかつたと思ひますが、対案として、値上げの必要はないというわけでございますから、運輸省当局も国鉄当局もそれをひとつ十分御勘案いただきたい。ことしの税の自然増収を見ましても、一兆二千億のうち所得税が五千八百億で約五〇%近く、年末の自然増収はおそらく二千億くらいあるでしょうが、こういうものを含めますと五〇%をこすが、ほとんど勤労者による税の自然増収です。こういう中でいまお話しがありましたように、国鉄運賃を値上げをして九百十億ぐらいのものは——これもまた国鉄に乗るような人は大体ほとんどが勤労者というふうに見ていいと思うのです。こういうことを考え合わせますならば、財政投融資がいいのかあるいは直接国家財政予算の中から組み入れていくの

がいいのか、いろいろ論議があるといったしまして、とにかく予算の組み方というものもあると思ひます。時間がありませんからそれ以上は申しませんけれども、ぜひひとつ社会党の久保さんの言つていることも勘案して運賃値上げをやめ、さらには、いま中途はんぱな答弁がありました。最後に一つ聞いておきます。

かりに国鉄運賃が上がつても、そういうバスや私鉄や何かは——がしかしというよろな、そういう中途はんぱなことは要りませんが、上がつても絶対に上げないのか、そういうことなら上げるのか、久保さんの意見を十分取り入れられることを要望するとともに、最後にそのことを重ねて運輸当局にお聞きしまして、私の質問を終わりたいと思います。

○村山(達)政府委員 政府の今度の国鉄十カ年計画遂行の考え方いたしましては、現在おきます運賃のレベルそのものがどれくらいであるか、及ぼす影響も考えまして、もとより国鉄も合理化をはかつてまいり、また一般財政からもできるだけの援助を仰ぐとともに、利用する人にも一部負担していただきたい、こういう考え方でいっているわけでございます。

なお財投につきましては、只松先生御案内のとおり、全体の中で三兆七百七十億でございます

か、非常に苦しい。それで各方面やつてているわけでございますが、国鉄がその中で約一割に相当する二千九百億を使わしてもらつてるのでござります。この辺がまさに各方面を考えてのバランスの問題であるうと私は思うのでございます。

それから最後に、私鉄その他についてはどうかと申しますと、上げる必要がないかどうかをいま検討していると申し上げる以外にないのでございまます。

○大竹委員長代理 広瀬君。

○広瀬(秀)委員 運輸大臣がまだ来ておりませんので、若干数字の問題について聞きたいと思いますが、その前に、今度の国鉄運賃法の改正を、まず閣議決定をしてしまったあとで公聴会をやられ

て国民の意思を聞いたという、こういうべらぼうなことが行なわれている。これは今度の国鉄運賃の基本的性格を物語るものだと思うのですが、その中でほんとうに家庭の主婦なんかが、これ以上物価が上げられてはたいへんだ、国鉄運賃が上がるわけであります。しかもそういう庶民、国民のやりくりももうつかなくなりますよということをもう出さんだといつ前に形だけそういうことを整えたというようなやり方でやつたということを、私どもは伺うわけでありまして、今回の運賃値上げというものは国民大衆の気持ちを無視しているんじゃないかな。国民大衆はいま物価の問題も当然のことながら、さらに国鉄に対して要求していることは、やはり楽に乗れるような国鉄にしてもらいたい、朝夕の通勤ランシューなんかではなくてはならない。國鉄の職員があと押しをしてやつとこ詰め込むといふような形、あるいは安全な輸送であります。既定の事実をつくつておいて、あとでだけ国民の意思も聞きましたというようなことをやつたって、そんなものは国民の意思を聞いたとは——絶対にそういうもので出た貴重な意見といふものだつて、取り入れられる余地のない段階でことはまさに今度の国鉄運賃値上げを非常に強行するという印象を、国民すべてに与えていると思います。既定の事実をつくつておいて、あとでだけ国民党の姿からいつ既定の事実みたいなものでは何うわけでありまして、今回の運賃値上げはそのまま国会に出されるというのが、今日の政治の姿からいつ既定の事実みたいなものですね。既定の事実をつくつておいて、あとでだけ国民党の意思も聞きましたというようなことをやつたって、そんなものは国民党の意思を聞いたとは——絶対にそういうもので出た貴重な意見といふものだつて、取り入れられる余地のない段階でことはまさに今度の国鉄運賃値上げを非常に強行するという印象を、国民すべてに与えていると思います。既定の事実をつくつておいて、あとでだけ国民党の意思も聞きましたというようなことをやつたって、そんなものは国民党の意思を聞いたとは——絶対にそういうもので出た貴重な意見といふものだつて、取り入れられる余地のない段階でことはまさに今度の国鉄運賃値上げを非常に強行するという印象を、国民すべてに与えていると思います。既定の事実をつくつておいて、あとでだけ国民党の意思も聞きましたといつ以上の答弁では満足できませんが、その点はあえてこれ以上質問はいたしません。そういう政治のあり方については反省を願いたいということだけ言つておきます。

それから、先ほど国鉄整備法案に関する提案者の社会党の久保委員からいろいろお話をございました。それから、国鉄の赤字が非常に大きくなっています。三十九年に赤字に転換をして三百億、四十年に一千二百三十億、四十一年度六百一億、四十二年一度九百四十一億、四十三年度では大体一千四百億出るだろう、こういうようになつておるわけあります。したがつてこういうことについては、これは国鉄の財政がきわめて悪化している、こういうことは数字の上でもはつきりいたしておるわけです。累積赤字が昭和四十二年度で一千四百七十七億円あるというのですが、これは四十三年度ではこの累積赤字はどのくらいになる予定でありますか。これは副総裁でけつこうです。

○磯崎説明員 経常の累積赤字はいわゆる償却後の損益になりますが、四十三年度末で約三百億というふうに推定されております。

○広瀬秀委員 この赤字が出た原因について、先ほど只松委員の質問に對して總裁も答えられたわけです。こういうように國鐵財政が悪化した理由については、財政再建推進會議などでもいろいろなことを申しておるわけあります。まず輸送構造が変わつて、國鐵の輸送に占める独占的地位がかわつた。モータリゼーションであるとかあるいは内航船舶輸送が非常に活発化したとか、航空機が國鐵の有力な競争關係に立つたとか、いろんなことがあります。しかし一番問題なのは、國鐵が戦争時代にはほとんど投資がなくて徹底的に、先ほど總裁もおっしゃいましたけれども、いまある線路を百何十%も使って、線増などをやらずに酷使に酷使をした、こういうことがあって、そういうものに対する復興というようなものもほとんど國鐵の自力でやってきたということともあつたり、そうしてまたそういうようなことでそれが非常に不十分であつた。しかも今後新しい時代の要請にこたえてどうしても國鐵を近代化しなければならない。いわゆる近代化投資、合理化投資というようなものを巨額な金でやらなければならぬということになつた。しかもそれが自己資本ではやれないということ。したがつて他人資本に依存した。こういう問題に対する今度は元金の償還、利子の負担といふようなものが加速度的に強まってきた。そういうふうに考えられるわけです。最も大きい國鐵財政悪化の原因は、やっぱりそこだと思うのです。しかもそれに対する財政援助もなかつたということ、こういふことだと思うのですが、その点ひとつ總裁から……。

○石田説明員 御承知のとおり國鐵は、四十年までといふものは輸送力の増強などもきわめて貧弱であった。投資などろくすっぽやれぬ。結局どうしてもやらなければならぬといふ、せつば詰まで始めたのが四十年からの問題でありますが、そ

の間、収入の増というものはきわめて鈍い。そこへもつてきて、三十九年から始まつた人件費の増へもつてきて、三十九年から始まつた人件費の増というものが大きな原因をなしまして、経費のほうは非常にふえていく。その結果、収入からえれば一年に七%ぐらいの増。しかも経費は一二%以上もつていて、收支が償えなくなつてきていい。いすれにしても一%。そのままでなくて、少ない御苦労もあるのでたいへんだと思うのですが、しかしながら運送のごときに対しても思つてやらなければならぬということだ。どうしたつて國鐵では、通勤輸送のごときに対しても思つてやらなければいかぬということができますんで、借金でやらなければならぬ。借金をやれば利子を払わなければならぬということだ。どうしたつて國鐵が非常にふえていく。その結果、借金でやらなければならぬ。借金を払つては輸送力の増強に大きなプラスじゃないか。だからして運賃値上げ即物価問題に影響するというようなことは、これはもう少し深くひとつ考えてみる必要があるのではないか、こういうのであります。

さらにこれはあなたからの質問ではありませんで、久保さんの御意見だが、運賃値上げなんてやらぬで大蔵省に出してもらつたらいいじゃないか、こう言われるのだが、大蔵省はいまだかつて見ざるような非常な恥辱の手をくださつた。これは私はさいふのひもを締めることにおいてきつい大蔵省が、よくあれだけ思い切つたことをやつてくれたのだ、今までこれをやつての公共負担だとか何とかいうことはあります。これについては一休國鐵というものは弱かつたのだ、なぜこういうことを初めからいわないのか。そこに国鐵というものの非常に考えなければならぬ弱いところがある。そういうことは自分の怠慢というか弱いというか、そのことによつてやらないでよいと、そして大蔵省にひとつさらに出してくれ、いよいよ以上に出してくれといふようなことは、いかに厚顔な私といえどもちよつとこれはちゅうちょせざるを得ない。いすれにしてもこれについては利用者といふものも相當に利益を得るのですからして、利用者も負担したらいじやないか、こういふところにはんとうの公平といふものがあるのではないか、考え方はこういうふうに考えますので、運賃値上げといふものに對しては、社会党がいよいよ手をやわらかに願わなければならぬ、こう思います。

○広瀬秀委員 総裁の答弁には提案者である私の意見にも触れております。一応誤解があるといけませんので一言申し上げておきたいと思うのであります。

いま広瀬委員おっしゃるとおり國鐵總裁がおっしゃるほど大蔵省——大蔵省というものは政府の一機関であつて、われわれはもう政府といふものを頭に置いて考えなければいかぬと思うのですね。どうも國鐵總裁は近來まれな名總裁でわれわれも常日ごろ敬服しているのですが、どうもこの問題になつてからは少しくスケールが小さいのではありませんが、しかしいまのことばで、大蔵省は必ずいぶんよくめんどう見てくれたなんていふのは、国鐵總裁といふ立場があまり軽過ぎるのではないかといふ声を大にして御反対のようですが、この点はひとつお手やわらかに願わなければならぬ、こう思います。

すけれども、總裁になつてから、總裁がいまおつと私は思うのであります。そういう軽い重いは

別にして、大蔵省がめんどう見てくれたなんて
ばかな話はないですよ。いま広瀬委員おっしゃ
るよう孫利子は十三億ですね。ことし全部
やつたって一千億ちょっとくらいです。結局財投
は最初予算の概算要求の際に、一応きまつたワク
内から四百一億をそれに振り当てただけなんで
す。だから決して前進でも何でもないです。しか
しないよりはましたという程度です。十年間、い
わゆる再建期間据え置きだ、これは前進かもしれない
ませんが、それ以後二十年間これは払っていくの
ですよ。やはりそのころお互に国鉄に関係したり
国政に参加しているかどうかわかりませんが、
払っていくのでありますから、これはあとのこと
まで計算できますかということあります。これ
は生きものでありますからなかなかむずかしい。
だからわれわれは、いまの世界においてなすべき
最大の努力をやはりしておいて次の世代に引き継
ぐという心がまえがなければ政治じやないと思う
のです。あとは野となれ山となれ式ではいけませ
ん。金さえつじつまが合えばいいなんという經營
はめです、国鉄では。それが証拠に、金さえめ
んどう見てくれればいいのだという話もあつたの
であります。めんどう見てもらつたというが、
財投はだんだん少なくなつて、一般の借り入れ金
が多くなってきた。最近やや反省てきて、それを
逆転しようとするのであります。毎年の利子
の払いが約千五百億ぐらいありますよ。この
うちの大半は一般金利ですよ。

それで今度は、建設資金に對して去年から、い
わゆる六分五厘を超えるものについてのみ利子
補給をすることになつております。海運再建では
どんな程度であったであります。海運と国鉄では比
べものにならぬかもしませんけれども、いざれ
にしても、ものの判断の一つの基準にはなるわけ
ですね。これは四分あるいは五分ですよ。しかし
も、六分五厘を超過するもの、これは、いわゆる
財投並みに扱おうというだけのものです。そんな
ものは前進でも何でもないです。ただ、ないより
はましたいうことです。七十三億と十三億

と合わせて八十六億がそこらが、ことしの政府か
らの純然たる出資であります。國民は九百十億の
値上げに甘んぜざるを得ないということです。私
はさつき言つたように、物価政策ばかりじゃなく
して、交通全体、国鉄全体からいって、好ましい姿
面たいへんな進歩だと言つ、進歩でも何でもない
のです。だから、その辺をひとつ考え直してい
ただきたい。国鉄總裁に私のほうからもお願ひし
たいのです。

以上、お答えになりませんが、誤解のないよう
に一言発言を求めたわけです。

○石田説明員 ますもつて久保さんに申し上げま
すが、あえて大蔵省の代弁につとむるわけじやあ
りませんが、私は、久保さんはちょっとと間違つてお
るんじゃないかと思うのです。四十四年における
補助というのはきわめて貧弱ですよ。しかし、大蔵
省が国鉄に補助してくれるということは、何も四十
四年だけのものじやないんだ。向こう、つまり
十カ年計画においてどのくらいの補助をするとい
うことなんで、これを計算してみると、九百八十
億、それからそのほかに、六分五厘にするとい
うことによるやつが千二百五十億、それから毎年払
う利息をたな上げする、これが千四百七十億。し
かもこれは、私は大蔵省は実によくやつてくれた
と思うのですが、十年据え置きですよ。そうして
二十年払うということなんです。だから、實際一千
四百七十億というのは、計算してみれば、利息を
勘案しますと倍以上の価値があると思うのです
よ。ということで、これは決して小さな問題じや
ない。いわんや大蔵省のような、これまでさいふ
のひもを締めることについて強かりし大蔵省が思
て輸送力を増強するなんという、こういうこと

は私鉄ではたいへんな問題ですよ。私は私鉄の
弁護をするわけじやないが、これはやはり国鉄の
身になつて考えてみると、私は私鉄の要求するの
はあたりまえだと思うのだ。

それで、さらに一つ広瀬さんに申し上げたいの
は、国鉄というものは赤字線の經營だとか、いわ
ゆるずいぶん公共性のことをやつておる。そのめ
に生産性というものに比べるとたいしたものでは
ないのだ。

代理着席

までやつてくれたということは、私はこれはほんと
うにへきれき一声、かみなりさんじやなくて天か
ら降つてきたのだ。そういうことをやつてくれた
じやないとうのですよ。いろいろ總裁のおつ
さつき言つたように、物価政策ばかりじゃなく
して、交通全体、国鉄全体からいって、好ましい姿
面たいへんな進歩だと言つ、進歩でも何でもない
のです。だから、その辺をひとつ考え直してい
ただきたい。国鉄總裁に私のほうからもお願ひし
たいのです。

そこで私はさらに広瀬君に申したいのですが、
実は一体兼業ということはこれは国鉄ばかりでは
ないのです。私鉄だってそうなんだ。これはあ
る時期がくれば運賃値上げをするというのは宿命
のことですよ。いわんや、いまのようだんだ
ん経費というものが人件費等でうんと上がつてい
くといふ場合に、この運賃といふものは上げざる
を得ぬでしよう。たとえば私鉄なんというのはい
ま不動産ですからね。デパートなんというもの
は、これはもうけが大きいのです。たとえば去年
あたり見ると、そのサイドラインのもうけといふ
ものは百五十億以上ある、鉄道のもうけといふもの
のは百三十億ぐらいしかない、こういうのですか
らね。あの不動産にしたつて、デパートのもうけ
だつていつまで続けられるかこれは問題だ。そう
いうのが国鉄と同じような立場になつたら、それか
ら何年の間苦労して、どうしたつてこれは運賃値
上げをささるを得ない。いわんや新しい線を敷い
て輸送力を増強するなんという、こういうこと

をして、その収入をどぶの中に捨てるわけじやな
い。ちゃんとそれでもつて輸送力の増強をやるこ
とにによって大きなプラスがあるのでから、値上げ

が物価にそれだけかかるというような簡単明瞭な

結論を下さないので、もう少しひとつ深く掘り下げ

て考えていただいて結論を出していただきたいと
思います。

○広瀬(秀)委員 総裁の御高説を拝聴したわけな
んだけれども、私の質問には遺憾ながら答えられ
ておらないわけですね。それは、この財政再建期
間、十年間といわれておりますよね。で、その間
に、今回だけは運賃値上げはやめて、あとはもう
しなくとも、まあ大蔵省が非常によくやつてくれ
たと、こう總裁はおっしゃるのだけれども——ま

あ財政再建補助金がついた、さらにこの財政再建

債の利子補給金という十三億、いわゆる前のやつは

六・五%以上の超過利子の分を政府が肩がわりし

よう、こういうもので、総額で一般会計から受け取られるのがようやく四十四年度予算で八十七億だ、こういうことですね。しかもこの再建債、利息子補給金四百八億、これに対する利子は政府がみんな見ましようということで十三億だ。まあこの十年間据え置くというよなことで九百七十五億ぐらいになるということも承知しております。そういうものを持つてもらつたところで、この政府関係の資金運用部特別会計から借りている六千三百四十二億円の元金はちつとも減らないと思うわけですね。やはりこれは返さなくちゃなんぬ。なるほどそれは長期になりました。その点はけつこうですけれども、そういうことでしょう。そううて、そのほかにこれを引いても約一兆四千億に近い長期負債というものがあるでしょう。これがまあ六・五%だとあるいは高いものになると八%ぐらいの利息もついてるという、そういうようなものに対して、あまりにもこれは——まあ三方面損のうちの市町村の納付金なんか、自治省関係もう少し引っ込めといふようなことでこれも若干減額されましたがれども、この程度のことで、国鉄の財政は七年なり十年なりの期間でもう完全に再建されていく、これはもちろん国鉄の強度の合理化というようなことを言つてゐるようでありますけれども、そういうことでまた運賃値上げをやらなくて、この程度の大蔵省からの、いわゆる一般会計からの援助というものが国鉄財政に加えられるということだけで、国鉄の再建はもう可能なんだ、こういう確信がおありなのか。そしてまた二、三年たつたらもう一べん運賃値上げをやるんだということにならないのか。このことを聞いていふのですよ。

よ。そこにおいて初めてあの数字が出ておるのであります。赤字線と
ありますて、さらにこの点は、さつきも申し上げ
たように、これは鉄道といふものの宿命だ。
国鉄のような非常に大きな公共負担というものを
しゃって——公共事業であります。赤字線と
いうようなものを持つてある以上は、どうしたつ
てこれはやらざるを得ない。私は私鉄もそちらだと
思う。ということで、今度の運賃値上げといふもの
のは今度限りのものではないんだ。今後的情勢が
どう変わるかわかりませんよ。わからぬが、いま
の情勢を土台にして考へると、やはり四年ごとに
やるということに持つていかざるを得ぬ、こうい
うことでお答えいたします。

田運輸大臣が来たら運輸省の態度は聞きたいのですが、それとも、企画庁としてこの問題について一体どういうように対処するおつもりなのか、まずこの点をお伺いをいたしたいと思います。

○菅野国務大臣 この問題につきましては、この間運輸委員会ではつきり申し上げたことでござります。経済企画庁といたしましては、物価に影響の大きいところの大手私鉄の料金値上げは認めない決意であるということをこの間申し上げたのであります。

それは、私どもでは物価の上昇ということを非常に心配しておるので、国鉄の料金だけは、この前もたびたび申し上げたように、国鉄を救うためにはこの程度の料金の値上げはやむを得ないが、しかしそれが他に波及してはいかぬということで、便乗的な値上げは認めないという条件で国鉄の料金の値上げを認めたのでありますからして、交通関係の公共料金を極力抑制するということをしばしば総理が発言されておるのであります。したがいまして、大手の私鉄の料金は、いま申し上げましたとおり物価への影響が非常に大きいから、私といたしましてはこれを認めない決意でおるということをはつきり申し上げておきます。

○広瀬(秀)委員 国鉄以外の私鉄等についても値上げを認めない方針であるということを再確認してよろしくうござりますね。——それじゃ、そのように了解をいたします。

ところで、この運賃値上げの背景になつてゐる国鉄財政の赤字というような問題の中で、さらにもう一つの条件といいますか、背景といいますか、そういうものが出てきた条件といいますか、背景といいますか、そういうものは、経済の非常にテンポの早い高度成長の中で、それに見合う輸送構造というものが非常に変わってきた。あるいは、そのことは一面では都市化現象、過密化現象、一面では過疎現象というようなことを生み出して、地域の非常にアンバランスというようなものも出しておりますが、国土全体の総合開発の立場において、国鉄財政再建推進会議では、国鉄の任務とい

うものは、大都市間の旅客輸送、中・長距離の貨物輸送、大都市内における通勤輸送、これが中心なんだということを示しておるわけです。それはそれで正しい一面も持っていると思うのです。しかしながら、今日、やはりそういう立場でいっても、それを培養する路線というのも当然必要だし、それから過疎地帯はどこまでも過疎にしてしまって、そこは無人の野にしてしまうのではないか、やはりバランスのとれた国土の総合開発という見地から、国鉄が非採算線区とかあるいは赤字線区とか、そういうようなもので新しい地域開発というものが現地にたくさん出てきておる。そういうもののなかで果たすべき役割りといふものは、もう国鉄はそういう点では完全に使命が終わっているのかどうか、交通体系全体の問題として、企画庁のお考えをひとつ聞かしていただきたいと思うのです。

なるといふようなことにもなつたわけですから、そういう考え方といふものを当然とするべきであつて、そういうような考え方からいえば、貨物運賃こそ上げるべきであつて、旅客運賃を上げるべきではなかつたのだといふことが当然いえるわけですね。これは筋としてそうだと思うのです。これは政務次官にお答えをいただきたいのですけれども、その点についての考え方をひとつ明らかにしておきたいと思います。

問題はあります。これはまだまだ行政水準が低い
のかかわらず、そういうわりに地方税収が伸び
てきたということです。ということになって いる
けれども、そういうようなことで今日来ているの
ならば、地方財政計画全体のワクの中で百億や二
百億の金額が補てんできないはずはないのです。だ
から、別途そういうものは一般会計から見てやる
にしても、国鉄からのそういうものは、少なくとも
国鉄が才出せば五ヵ月間で一ヵ月二千

講じてもらつたわけでござります。それによりますものは、大体いまきまつておりますのは四、五年間でございますが、全体で百六十億くらい輕減になるわけでござります。これはそういうことをやらぬで一般会計からと申しましてもなかなかお互いに苦しいいさいふの中でござりますものですから、御案内のとおり一般会計、地方財政、国鉄、相相談いたしましてぎりぎり決着のところ御勉強頃つゝ、

● 動集約型の企業であります運輸企業におきましても、やはりそういう意味の消費者物価の高騰分だけはどうしてもやらなければじつまが合わない計算になる。国鉄総裁が先ほどおっしゃったのも、そういう趣旨であろうかと思うのでござります。

○ 上村政府委員 広瀬先生が先ほどおっしゃいましたのは、通行税につきまして目的税としてはどうかというような御趣旨と、もう一つは国鉄納付

それから次に、時間がないからもうそろそろや
めろということを言われておりますので……。
O 德安委員長代理 広瀬君、時間が来ております
から結論を急いでいただくように。

**O 広瀬(秀)委員 大藏次官も来ておりますから。
国鉄の通行税がございます。この通行税もいまや
七十何億になつてしまひました。これを一般財源化
にするのではなくて、国鉄に関連して取る税金で
ございますから、これは当然国鉄の財政赤字に對
して幾分でも寄与する——そんなものは小さいと
いえばそれまでだけれども、しかしそういうもの
を積み上げながらあらゆる方面からやつていかな
ければ、これは一つのことだけではなかなかでき
ないわけだから、そういう面で通行税を目的税化
して、国鉄の、たとえば保安施設あるいは安全設
備というようなものに限定をしてもようございま
す、そういうようなものにこの通行税を目的税と
してつぎ込んでいく、ストレートに国鉄に交付し
ていく、ということが考えられないかということです**

も自鉄が財政が立ち直る其間中くらしは一時たが
上げして、別途の方法で市町村を困らせないよう
にこの分の財源手当てをするという方法は当然と
るべきだと思うのです。そういう点の国鉄からの
支出というものは避けられていく。こういうよう
ないろんな手をやっぱり打たなければ、国鉄財政
は、先ほど私はばかりで總裁に聞いているのです
けれども、この程度の、ことしやつた程度の政府
の国鉄に対する援助では、また三年たつたらおそ
らく運賃値上げだらうと思うのですね。そういう
ようなことには絶対なりませんという確信がある
ならば——これも運輸大臣が来てからと思ったの
ですが、予算委員会が終わらないであれなので、
運輸大臣の代理として責任を持つて答えていただ
きたいのですが、そういうことは絶対ないのかど
うかという確信をひとつ聞かしてもらいたい。

○村山（逕政府委員） まず納付金のほうから申し
上げますと、御案内のとおりに現在市町村に納付
金を出しておりますが、これは評価が大体いまの
固定資産の半分でやっているわけでございます。

それから貨物運賃をなぜ上げなかつたかと申しますと、幾つか理由はござります。一つは、戦前に比べまして現在まだ貨物運賃のほうが何といいましても高いのでございます。旅客運賃のほうがやや低位に保たれておる。今度の値上げによりまして戦前の倍率はほほ同じくらいの水準になるのではないか。第二は、これは増収のためにやるわけでございますが、いまの貨物運賃体系でございますと、単純に上げますれば一方においては減収、利用減がかかるつて出てまいりというのが実情でござりますし、また他方におきまして第四等級につきましては、生活必需物資についての政策割引をやっております。これはまた農林漁業物資に相当の影響があり、旅客運賃の引き上げ以上に大きな波紋を描く、こういうことでござりますものですから、今度は見合わせた、こういうことでござります。

金の問題——いかと思いますが、先ほど国鉄総裁がいろいろとお話をなされておられるのを承りましたが、結局國鉄を再建するという意味におきましても、最高責任者としての自主性と申しましょか、自分で力強くやつしていくという御意思と思いまして、心強く思いますが、しかしながらこのようにいたしましては、國鉄の重要性と果たしておる使命のきわめて重大性というものを考慮しますれば、あらゆる部面からこれの再建がしやすいように協力をしていくということは、私は当然かと思ひます。そういう意味から取り上げますというと、いま廣瀬先生のおっしゃったように、二つの問題ということは一つの検討の問題になるかと思います。が、通行税の問題につきましては、実はこの目的税とした場合に、それを一つの国鉄再建の財源のほうへふり向けていく、こういうふうな考え方には十分検討する要はあるかと思います。しかし目的税といふものの創設といふことにつきましては、いろいろと慎重に検討すべき必要があると思ひます。が、先生のおっしゃる

それからもう一つの問題点は、この市町村納付金が百三十一億から二十五億ぐらいことし減額をされた。これは一体どういう方向に行きましょうか。これも赤字線区なんかで二千六百キロもとられてしままなんということになつたら——そういうところでこの財源を確かに期待しております。国鉄からの納付金を期待している点もあるけれども、こういうものだって地方財政全体を通してれば、国に六百九十億も金を貸すほど楽になつたと、いうわけですけれども、これについていろいろ

ですから地方国鉄といたしましてはそれでござるといいのじゃないか、こういうことでおつたわけでござりますけれども、最近におきます国鉄が非常に苦しい状況でございますので、さらにその半分ということを前提にして、現在私鉄に講じておりますような、たとえば線増の場合に何年間かは課税標準を三分の一にし、また統く五年は三分の一にするという措置を講ずるとか、あるいは高架あるいは地下鉄等によりまして新しい線ができる場合には五年間何分の一にするというような措置を

だ、前提といたしまして、もし消費者物価が上がらなければ、これは仮定の問題、計算上の問題でございますが、あるいはこのままでいけるかも知れないということは計算上出てまいるということだけでございます。しかし、実際の問題といたしまして、これだけ高度成長が続き、そしてまた労働力が逼迫しておりますから、すべての企業が生産性の向上に見合つただけ賃金が上がるという以上に上がっていることはもう皆さん御承知のとおりでございます。そういうことでありますと、労

また納付金の問題でございますが、先ほど当委員会へ参る際におきましても、地方行政委員会に呼出しを受けまして、そして地方財政のいろいろな充実、現在十分であるのかどうか、いま窮屈しておるのだからもっと十分考慮すべきだというような御意見がずっと出ておるわけでございまして、いろいろと地方財政とのにらみ合わせもございましょうし、いろいろと関係の方面とも協議しながら、慎重に検討いたしてまいりたいと思うわけでございます。

ら前向きに検討いたしてまいりたいと思うわけでございます。

○広瀬(秀)委員 最後に、先ほど私が申したこと

は貨物運賃を上げろと言つてゐるわけじゃないの

です。ただ、原価主義というようなこと、それか

ら国鉄の財政悪化の原因というものからこうい

ふうになつてゐるのだといふならば、筋としては

そういうのが当然じゃないか、こういうことなん

です。しかしそれは物価との関係もあつて、生鮮

食料品というようなもの、私はそれをむしろ言ふ

のじやなくて、大企業の使う素原料というような

もの、石炭だとかあるいは亜鉛鉱だとかいうよ

うな、そういうものがきわめて低率に割り引きをさ

れている。むしろそういうようなものに目をつけ

取れるべきだらうということを言つたのであります

が、その点誤解のないようだ。だから、もしさう

いうようなことで物価に悪影響が及ぶのだ、しか

も生鮮食料品というものに対して低運賃の制度を

取れるというなら、そういうものくらいは公共負

担をどうしてもそういう面についてはやりなさい

ということが私言ひたかつたわけなんです。その

点についての見解を最後にひとつ次官に聞きたい

わけです。

それから国鉄当局に聞きたいのですけれども、

一体この国鉄の再建の中で、再建十カ年計画とい

うものがいざれでくるわけでしょうし、また合理

化、近代化ということは進められていてあ

りますが、従業員は十年先に一体どのくらいの規

模にする予定があるのか、そしてそういう場合

に、国鉄の安全輸送という面が、これによつて十

六万五千くらい減らすのだと、いうこともちらほら

承つておりますが、そういう事態になつて、一体

安全といふものがそういう中で非常に犠牲にされ

ていくのではないか、これは安全対策ということ

が非常に国鉄にとって——そのための事故防止委

員会といふものなども副総裁が陣頭に立つてやら

れたわけですけれども、民間人も、ずいぶん有力

な方も集まつて——そういう問題との関係につい

て一言承つておきたいといふように考へるわけで

これで私は終わります。

○山本(達)政府委員 国鉄は何と申しましても公

共的な機関でござりますのですから、可能と可

能でない範囲を考えますが、やはり全体として

は、旅客については、それから貨物についても、

最後には総合原価主義をとらざるを得ないとい

うところが一つと、それから、上げますれば、現行の体

系のものでは、私は、かえって収入が減るよう

結果にもなりまして、上げ得ないという実情があ

ると思うのでござります。

○広瀬(秀)委員 だから公共負担をやりなさいと

言つたのだ。

○村山(達)政府委員 公共負担の問題につきまし

ては、今後いまのを漸次解消してまいるつもりで

ございますが、将来は、これはやはり運賃体系そ

のものを改定する時期が来るのではないかと

思つておるわけでござります。

○磯崎説明員 いま予定いたしております十カ年

計画の当初の一兆七千億の中で、大体機械化、近

代化に伴う投資、これは電化を入れまして約七千

四百億、機械化、近代化の投資をするつもり、いわ

ゆる労働設備率を高めるという投資をする予定で

ございます。これによつて自動的に約六万人程度

の人員が減つてくるということになりますので、

大体四十万前後になるというふうな試算をひと

いたしております。

また安全対策につきましては從来非常にやつて

おりましたが、これも大体從来どおり年間百五十

億ないし二百億程度の投資をしてまいりたい、こ

ういうふうに思つております。

午後一時二十七分休憩

質疑を行つたします。河村勝君。

○河村委員 企画庁長官に初めにお伺いを申し上

げます。

国鉄運賃値上げの問題が今日これほどの問題に

なつておるということは、一にかかるて政府の物

価政策が貧困である、そういうことに原因するも

のだとわなければなりません。大体、公共事業

といえども一般物価の上昇と無関係にはあり得な

いし、また同時に、その経営体としての存立の条

件があるわけでありますから、今日国鉄の問題に

いたしましても、国鉄の財政から考えて、通常の

状態であるならば運賃値上げは当然あつてやむを

得ない問題だと私は思います。でありますけれど

も、例年六名近い消費者物価の上昇が続いておる

今日、物価問題というのは非常な緊急性があるわ

けでありますから、この際一年間国鉄運賃の値上

げをたな上げをいたしまして、その間に政府が抜

本的な物価政策を立てて。もちろん物価問題はそ

う簡単な問題ではありません。広い範囲の構造対策

がござりますから、一年間やつたからといってそ

れが即効的な効果はないかも知れないけれども、

少なくとも今日まで政府は物価対策らしいことを

やってきていないわけです。ですから、少なくと

も國民に納得できるだけの、今後の消費者物価の

抑制をどういうふうに持つていくのだといふ納得

できるだけの、そうした全体の方向を打ち出して

いくということが、私は一番今日の正しいやり方

ではないかと思うのですが、企画庁長官いかがお

考へてござりますか。

○菅野国務大臣 いま河村委員の御質問は、物価

対策に対する政府の基本というものに関連して、

国鉄の運賃は一年先でもいいじゃないかといふお

夕刊に出ると思いますが、大体それによって政府

がどういう態度をとつておるかということを一応

ここで申し上げておいたほうがよいかと思います

ので、申し上げておきたいと思います。

そこで、最近の消費者物価の動向でありますか、

季節商品が値下がりしましたので、したがいまし

て四十三年度は五・四%というようによく予想して

おりましたが、大体五%内外でおさまるそな情

勢であります。したがいまして、それが五%以内

でおさまるということになりますと、外國の例を

見ても、消費者物価の値上がりは大体米国よりも

低いというような状態になるのじゃないかとい

うようなことになりますけれども、これもまだ三月

であります。したがいまして、それが五%以内

でおさまるということになりますと、外國の例を

見ても、消費者物価の値上がりは大体米国よりも

低いというような状態になるのじゃないかとい

うようなことになりますけれども、これもまだ三月

であります。したがいまして、それが五%以内

でおさまるということになりますと、外國の例を

見ても、消費者物価の値上がりは大体米国よりも

輸入政策を含んでおるのであります、これが当面の政策であります。

そこで、その他なお政府としてるべき問題といたしましては、社用消費の節減、個人消費の健全化、合理化及び貯蓄の増強を推進すること、二

と、第二番目には、生産性向上による利益の一部をまず価格、料金等の引き下げに振り向ける、經營態度を積極化して物価の安定についての労使の協力を求めるなどということをきめて、これを今後各方面に働きかけて、来年はぜひ五%にとどめたいということを考えておる次第であります。

○河村委員 御努力はたいへんかけどうであります、五%以内でおさまればアメリカより低いと

いうのはうそで、アメリカは昨年ずいぶん上がりましだけれども、下半期だけで四・八%ぐらい上

がりそうだということなんですね。しかし通算すればもつとうんと低いのです。ですからそれは

ちょっとおかしいのでありますけれども、それは別として、大臣、いまだもし何らかの財政措

置によって国鉄が一年運賃値上げを延期をしても、その財源の不足がカバーでてきて、それで少なくとも一年はしのげるのだという態勢ができるならば、上げないほうがよろしいとお考えになつて

いるだらうと思いますが、いかがですか。

○菅野国務大臣 先ほど申し上げましたが、国鉄は今まで独立採算制をとつておりますが、もう

独立採算制をとるべき時期じゃない。これは国策として地方開発のために赤字路線の経営もやつておつて、今まででは、旅客運賃あるいは貨物運

賃で相当の収入をあげておつたから、赤字路線の損も補てんができますけれども、もう補てんができないとなりましたから、この際は独立採算制を変えなければいかぬということを極力大蔵省に主張しまして、政府としてはできるだけ財政的の支出来をすべきじやないかということを盛んに唱えて、私としては料金値上げするよりも財政的支出をお

すが、大蔵省としてはあの程度の財政的支出、地方市町村も納付金の二十五億円の引き下げといふことで、あとは鉄道料金の値上げということでおさまつた次第であります。

○河村委員 大蔵事務当局に質問するのもちょっとありますけれども、いま企画庁長官が言わわれたように、長期にわたつての財政措置で運賃

値上げをカバーすることはできないでしようが、しかし一年たな上げしてその間をカバーするといふ程度なら、昭和四十四年度予算は成立はしていないが、ある程度進行していますけれども、そう

大きいが、ある程度進行しているけれども、そう

大きな変更なしに一年間の何らかの財政措置でカバーすることは可能であるというふうに私は考えますが、大蔵省はどうお考えですか。

○海堀政府委員 お答え申し上げます。

今度の運賃改正で予定しております増収額は九百億円程度だと存じます。したがいまして、もし

この料金改正を行ないませんと、欠損は千五百億円程度に相なるうかと存じます。そうしますと、

その額というのはほとんど償却前多少の黒字を残す程度のところに相なるのじやなかろうかと思

います。それを単年度たとえば借り入れ金とかと

いうふうなものでいだいたしましても、何

ら将来に対する対策にならなくて、たとえば四十

五年度にそれを料金なりで措置しようとするば、

さらに急激な料金の改定を行なわなければならな

いとか、あるいは破局の事態に立つてのド拉斯

計で補てんすると、一年ぐらいではどうかといふ

ふうな御質問でございますが、御承知のように一

般会計自体が、現在、たとえば国債にいたしましたが、この非常な高度成長を遂げている財政におきまして、まだ相当額の公債を持っているというふうな状況でございますので、今回国鉄からの要求に応じまして、実質的にできるだけ国鉄の要請にても、この非常な高度成長を遂げている財政においては、この段階になつて事務当局にこういふふうな措置をとらなければならないというふうなことに相なるのではなかろうかと思ひます。したがつて、そういう損益面の悪化を借り入れ金で一時的にしのぐことは、国鉄の財政の再建の将来にとって決して好ましい措置ではないのかな

う話をしてもどうせむだでしようから、きょうはやめます。

企画庁長官にお願いしたいのですけれども、物価もほんとうにいま政府の状態を見ていて、どこに責任の所在があるか一つもわからないのです。総理大臣は本来リーダーシップをとるべきなんでしょうけれども、総理大臣もあまり御熱心でないし、リーダーシップをおとりになるような心でない。そうしますと、企画庁長官の責任

言つたのじやなしに、何らかの財政措置、こう

ら見まして非常に困難であったのではなかろうか

といふうに考えます。

○河村委員 私は別段一般会計で補てんしろと

出しております予算案に示されているとおりのと

ころに落ちついたわけでございます。たとえ单年

う閣僚のいすにはとどまるわけにはまいらぬのだと言つて、ほう投げるくらいの決意がなければないと私は考えるのですが、いかがでしよう。

○菅野国務大臣 今度の佐藤内閣は物価の安定と

いうことを重大施策の一つにしております。したがいまして総理をはじめ各大臣ともに物価の問題については熱意を持っております。先ほど申し上

げました本日の物価対策閣僚協議会において決定されたようなことは、これはもう全閣僚の同意を得ておるのでございます。それから民主党の党三役

も出席しておりますし、みんなの同意を得てやつたのでありますから、全大臣がみんなこの問題については非常に熱意があるし、そしてお互いに自分

の分野においてやるべき仕事をやりますといふことをきょうきましたような次第でござりますから、私はいまの勢いでもつてすれば、物価問題については世間の皆さま方の御期待に沿うようになつてそれで済むかどうかわからない。しかし

お急ぎのようですが、こう考えておる次第でござります。

○河村委員 ほんとうに大臣にひとつ、からだを張つてといふのは古いことばですけれども、いざとなつたら大臣のいすを投げ出すぐらいでやつていただきたいと思うのです。大臣お一人がおやめになつてそれで済むかどうかわからない。しかし

そういう大臣が一人ぐらい続ければ、日本の物価政策といふのは大いに転換するだらうと思いますので、大いにがんばつていただきたいと思います。

○菅野国務大臣 ほんとうに大臣が一人ぐらい続ければ、日本が物価政策といふのは大いに転換するだらうと思いますので、大いにがんばつていただきたいと思います。

○河村委員 ほんとうに大臣が一人ぐらい続ければ、日本が物価政策といふのは大いに転換するだらうと思いますので、大いにがんばつていただきたいと思います。

単に五十三年までに損益計算が黒になるといううそで、た再建のための特別措置法をつくるのですから、やれない、あるいはやりたくないのにやらざれるというような種類の公共負担をはじめ、各種の制約をこうむつております。こういうものを取りたくともいろいろな制約を受けております。やりたくとも、それで他の交通機関と完全に対等な条件で競争できる、そういう状況をつくり出して、その上で国鉄にも徹底した近代化合理化努力を要求する、そういう性質のものであろううにいろいろに考えておられます、どうお考えですか。

○村山(選)政府委員 いま河村委員のおっしゃつたことと同じことを考えておるわけでござります。

ただ今度の措置では大きなワクをきめまして、先ほど申しましたように、今までではほとんど国鉄の合理化だけにたよっておったわけでございまして、一方におきまして利用者の方にもある程度の負担をしていただくことで、今回の値上げをするとともに、一般の納税者にもぜひ応援してもらうように財政措置を講じたのでございます。これによりましておおむねこの十年間の最終年あたりで収支がとんとんになるというだけではなくて、その後ずっと引き続いて経営が安定してまいる、こういう線をねらったわけでございます。もとより国鉄 자체の再建の努力はこれから大いにやらなければならぬのでございますが、いま河村委員御指摘の、国鉄にはいろいろな制約があるということでございますが、これも、まずこれを第一のスタートにいたしまして、いすれ基本計画に基づく再建計画が出てまいりますが、それと歩調を合わせながら逐次いまのあらゆる桎梏を克服して、国鉄自体が生き生きとした、そしてまた今後のように努力してまいりたい、こういう構想でござります。

○河村委員 一応計算上は五十二年で損益計算の黒が出るだけでなしに、その先もそう悪くはないだということになるらしいのですけれども、それにはいろいろな前提条件が一ぱいあるので、それがたいへんなことなんですね。いまやつておりますのは、単に政府がやることは一部の利子補給と金利の支払い猶予、これだけであつて、それ以外にはない。もつと本質的な国鉄の体質改善については、今度の特別措置法を見ましても、さつぱり政府がそれをやろうという、あるいはやることを義務づけるとまではいかなくとも、やることの方向をはつきりさせるような文句もない。ただ抽象的に国鉄の近代的な經營体制をつくるということだけなんですね。そういう点で私は、今後の再建のための基本の法律としては非常に足らぬところがうんとあると思うのです。もう少し国鉄のいまままでのいろいろな制約を払つて、ほんとうの競争条件を整えるという意味の方向づけをすべきであると思うのですが、いかがですか。

引き上げということを利用者にごんばういただい
くとともに、合理化に最後は問題が来るわけで
ございます。その点では、法案では実は隠れてお
りまして、いずれ運輸大臣が示します基本方針、
特にそれを受けて立つ国鉄側の再建計画の中に、
先生のおっしゃったようなことはまもなく出てま
ると思います。その後その実行が、真に国鉄が
再建できるかどうかということにかかると思うの
でござります。これは運輸省も一体になりまし
て、いまの不合理と思われる点を逐次解消してま
りたいと思うのでございます。

○河村委員 どうもあなたたは両棲動物みたいなも
ので、両方にぐあいのいい答弁をされるようで
あります。が、先ほども公共負担の問題に触れて、
公共負担は運賃の中で処理するという意味のこと
を答弁しておられたけれども、それは一体、旅客、
貨物とかの各種の公共負担、これは運賃体系をい
じって解消しようという意味で言つたのか、それ
とも公共負担は公共負担として、運賃値上げをし
ていいて、それで解消しようという意味であるの
か、いずれであるのか、返事をしてもらいたい。

○村山(轟)政府委員 まず第一に考えるべきは、
私は、運賃体系の中では正すべきだと思うので
ございます。実際、その場になりまして、なかなか
かむずかしい問題もあるかもしれません、しか
します第一、考るべきはやはり運賃体系の中で
是正すべきである、かように思つております。

○河村委員 実際問題としてなかなかいままでも
政治的な圧力がいろいろあつてできなかつた問題
ですね。今後も非常にむずかしい障害が一ぱいあ
ると思います。それで今後五十三年までに再建を
するという中には、やはり公共負担というものを
何らかの方法で解決するということは織り込んで
あるのですか、ないのですか、これは国鉄にお伺
いします。

○石田説明員 お答えいたします。

鉄に課せられたものだと思うのです。しかしいまや情勢はすっかり変わっちゃった、もうこういうものを負担しなくても、国鉄の収支を合わせ、そして積極的に輸送力を増強していくというようなことは非常にむずかしい。要するに、昔のままで独占制時代のひずみが、つまり、公共負担だとかなんとかというようになつたのですからして、これはやはりそういう頭で、国鉄からひとつはずしてもらう。お荷物はひとつ取つてもらう。それでまた余裕ができたときにやればいいんだから、まず取つてもらう、こういう根本方針だけは私はきめていただきたいと思うのです。

○河村委員 これは副総裁でもけつこうですけれども、私がお伺いしたかったのは、五十三年までにとにかく損益計算上黒字になるということを目指しやるわけで、いま運輸政務次官の説明で聞きますと、国の財政措置はあのくらいの程度で、それをもとにいろいろな施策を講すればそれが達成できるんだ、こういうお話だった。そこで、一体その中にどういうものが含まれて、そういうものが前提になつて黒字になるというものがあるはずです。私はその中にいろいろなむずかしいものがあると思うのです。それを明らかにして初めてほんとうの国鉄の再建の措置といいうものが成立するはずだと思う。そういう意味で、今後五十三年までに黒字を持つていくためには、こうした公共負担というものはやはり全部何らかの形で是正して、それが織り込み済みになるのかならぬのか、そういうことを伺いたいのです。

○磯崎説明員 その点につきましては、午前中も御質問がございまして、「一体今後運賃をどうするんだ」というお話をございましたが、財政再建推進会議におきましても、この点非常に議論されまして、そして一応推進会議の結論としては、今後公共負担の是正を含みつつ、運賃改定を行なつて、なんだ、こういうことになつております。しかも、公共負担につきましては、これもいろいろ論議の結果、できる限り受益者負担の原則による、二で割つたような話になつております。といいま

すのは、委員の中で一部絶対国で持てといふ議論と両方ございまして、結局白か黒かということは現状におきまして無理じゃないか、したがつて、そのときの財政状態その他に応じてできる限り受益者負担の原則によつて是正していくんだ。逆に申しますれば、受益者負担の原則によらないこともあり得るんだ。委員会に私も出席しておりますが、委員の中でこういう議論が続出いたしましたて、両者を折衷したような説で、やはりそのときの國の財政状態あるいは國鉄の収入状態、先ほど総裁が申し上げましたように、國鉄自身の収入状態の問題も考へるということで、必ずしも絶対に公共負担を全部國でめんどう見るとか、あるいは絶対に見ないとかいうことについての最終的の結論は出せないままにこの結論が出されている。しかし、これを含んで大体運賃改定というものは実収一〇〇%くらいに考える、こういうような結論になつております。

近代化による合理化ということによって相当な経費を捻出したいということも、これは当然考えなければいけないことでございまして、大体大きほども御答弁申し上げましたが、一応現在考えております全体の投資の中で、機械化、近代化あるいは要員の合理化等に資する全体の投資総額が約七千四百億・三兆七千億のうち七千四百億くらいのものを見込んでおるわけでございます。

その内容にいたしましては、もう特に申し上げることございませんが、やはり営業のやり方の近代化、運転作業の近代化、あるいは保守の近代化、あるいは事務の近代化という各方面にわたつての機械化、近代化ということをぜひ進めてまいりたいというふうに思つておるわけでございます。

○河村委員 やや具体的に各項目についてお伺いしたいのでありますけれども、增收対策ですね、通常運賃収入の自然増、これはおそらく経済成長率か何かではじいて見込みを立てられるのだろうと思ひますけれども、それ以上に収入を増加する道というのはなかなか骨の折れることであります。が、何らか特別の施策によつてどの程度の增收を考えておられるか、それを伺いたい。

○磯崎説明員 将来の収入の増加の問題でございますが、いろいろ見通しもございますが、一応私どもいたしましては、経済企画庁でつくられました、五十三年度までの国内輸送における鉄道、自動車、船舶、各交通機関の輸送のシェアというものを一つ頭に置いております。しかしこれだけではとても将来の収入の見込みを全部カバーするわけにいきませんので、まず旅客の面におきましては、まず第一に鉄道プロパーの仕事いたしまして、新幹線の岡山までの開通を昭和四十六年度一ぱい、それから博多までの開通を一応昭和五十年度というふうに見ております。しかしこれは、私どもいたしましては、できればもう一年くらい繰り上げられれば繰り上げたいというふうに考えております。もちろん東海道の場合のように、

すぐ非常に大きな収益を期待するわけにはまいりませんが、岡山開通あるいは博多開通によりまして、相当旅客収入の増加を期待できる。一般的の伸び率に対しまして、約二割ないし三割の上積みができるというふうに考えております。それから全般的な在来線につきましても、極力——最近おかげさまで全国の幹線に電化、複線化が相当できましたので、線路の輸送力にも余力ができました。したがつて、この余力を使って、特急、急行等の増発をしてまいりたい、こういう料金收入の増加も考えております。

貨物におきましては、何と申しましても、私どもの一番の問題は、石炭の減送でございます。御承知のとおり、石炭の減産によりまして、すでに国鉄は、一千万トンくらいの貨物輸送の減を来たしております。これが残念ながら将来とともに減っていくだろうという推定のもとに、石炭の減送の穴埋めをまずしなければならない、同時に何とかプラスをしなければならないということです。まず現在やっておりますことは、今までの荒っぽい貨物輸送の考え方をやめて、極力きめのこまかい各物資別の輸送をやっていく。それからもう一つは、コンテナを中心とした速度の早い貨物輸送をやっていく。けさも企画庁長官おおっしゃいましたが、現在トラック輸送に対して鉄道輸送が劣っている一番大きな問題は、ドア・ツー・ドアでないということが一つと、あと速度が非常におそいということ、不確定だということでございます。これにつきましては、何とかコンテナ輸送を明確化して、いわゆるフレートライナー、イギリスでいま非常に一生懸命やっておるようありますかが、フレートライナー輸送を徹底的にやっていくことによりまして、将来の貨物輸送の自然増——自然増と申しますのは、石炭輸送の減を埋めた自然増なんだとございますが、そのほかにやはり数パーセントの貨物輸送のコンテナ化による増

から、東海道にはコンテナ列車をとりあえず四本だけ動かしてみたい。これは国鉄の責任におきまして、ドア・ツー・ドアの輸送のお引き受けをする、こういう形で、時間も東海道のトラックよりも早い。夜中に集荷して朝配達する、こういう形式でもつてフレートライナーをとりあえずやりますが、これを全国的に広めてまいりたい、こういう程度の增收対策を現在考えております。

○磯崎説明員　今後新しい增收対策を考える場合、いわゆる事業範囲の拡張をいたしまして、旅客と申しますか、旅客面ではターミナルにおける事業、せいぜい不動産事業でございますが、ターミナルにおける不動産事業程度のものはぜひやりたいというふうに考えております。

それから貨物におきましては、いま倉庫事業等いろいろやっておりますが、そのほかにいま考えておりますことはペイプラインの輸送でございまして、これはすでに部内にペイプラインの調査委員会をつくりまして、ごく最近歐米に人を出しまして、相当慎重にペイプラインについて具体的な検討をしてまいりますが、これは石油類の輸送が今後ふえるということと、最近いろいろ石油輸送につきましての公害の問題等が起きておりますので、それに対する一つの防止対策という意味におきましても非常に意味があることでございまして、そういう程度の付帯事業と申しますか、事業範囲の拡張ということをいま考えております。

○川村委員　その次に要員合理化のこととで、もうすでに総裁が運輸委員会等でもある程度言明されているようでありますけれども、今後十年間における要員の合理化についてどの程度のスケールのことを考えておられるか、それを伺いたいと思います。

○磯崎説明員 この点につきましては、すでに総裁から運輸委員会で御説明しておる点でござりますが、ただいま申しまして約七千四百億くらいの投資をすることによりまして、自然に今まで人でやつて来たものが機械化されるということ、相当数の人が浮いてまいります。同時にわれわれが考えなければならぬことは、国鉄が必要とする新規労働力、これの供給力がどんどん減つてしまることでございまして、御承知のとおり、昭和四十年度をピークとして、高校卒の供給力がどんどん減つております。したがいまして、たとえ国鉄が人をほしいと申しましても人が得られない。国内産業のバランスから申しまして、国鉄が必要とする人間を全部得られるかどうかといふことは将来相當疑問になつてしまります。そういう労働力の需給の問題と、国鉄自体の近代化、機械化の二つの点から考えまして、いまの計画でまいりまして、大体昭和五十三年度に四十万人程度の人間で仕事ができるような機械化、近代化をしてまいりたい、こういうふうに考えておるわけでございます。

○河村委員 この十年間くらいの国鉄の、金額でなしに業務量で見た生産性の伸び率、それからそれを対応する人件費の伸び率、これはどのくらいになっておりますか。

○磯崎説明員 過去昭和三十年から四十二年までの十三年間の統計でございますが、労働生産性の伸び率といたしましていろいろ見方がございますが、一応の換算客貨車キロによつて見ますと、昭和三十五年度を一百〇といたしますと、昭和四十二年度におきましては一七〇、一人当たりの換算客貨車キロは一七〇、すなわち一応これを労働生産性といつしますと、七割くらい生産性がふえております。一方賃金でまいりますと、名目賃金が昭和三十一年度を一百〇といたしますと昭和四十二年は三〇一でございます。これは物価換算いたしまして実質賃金に直しましても、昭和三十一年度を一百〇といたしますと、昭和四十二年は一八九、いわゆる生産性の上回った実質賃金、名目賃

金はもちろんのこと、実質賃金のアップもなされてしまつてございまして、御承知のとおり、昭和四十年度をピークとして、高校卒の供給力がどんどん減つております。したがいまして、たとえ国鉄が人をほしいと申しましても人が得られない。国内産業のバランスから申しまして、国鉄が必要とする人間を全部得られるかどうかと

いうことは将来相当疑問になつてしまります。そういう労働力の需給の問題と、国鉄自体の近代化、機械化の二つの点から考えまして、いまの計画でまいりまして、大体昭和五十三年度に四十万人程度の人間で仕事ができるような機械化、近代化をしてまいりたい、こういうふうに考えておるわけでございます。

金はもちろんのこと、実質賃金のアップもなされてしまつて、こういうことになつております。

○河村委員 いま将来目標四十万ということを言わましたが、それを指數に引き直しますと、大体労働生産性の伸びを何%に持つていいこう、そういう計画になりますか。

○磯崎説明員 この問題は非常にいろいろ要素がございますが、一応こまかい前提を省略いたしまして、私どもだけで推定いたしております数字で申しますと、過去の生産性の伸びが、大体いま申しました一〇〇から一七〇になります過程で、平均の伸び率が四・五%、これは日本の産業全般に比べまして非常に低うございますが、一応四・五%という実績でございます。それを今度は一応六・一%に引き上げたい。もちろんこれは先ほど申しました七千四百億の設備投資をいたしまして、労働設備率が上がるということによりまして、いままでの四・五%の伸びが六・一%に伸びるであろう、また伸ばさなければいかぬ、こういう考え方でございます。

○河村委員 こまかいことを伺つておるひまはありますけれども、大体鉄道事業といふのは本来サービス業であり、また断続的な業務であり、一般的にいって労働集約的な仕事であります。そういう意味で、一般の生産業に比べると省力投資も困難だし、生産性の上げ幅はなかなかむずかしいのであります。しかし、生産性の上げ幅はなかなかむずかしいのであります。この点につきましては、今回の方案を御承認いただきまして、そつそく組合のほうにいろいろ具体的な内容を説明いたしまして、そしてほんとうに相携えて国鉄の再建に力をいたしてまいりたいという強い決意を持つておるわけでございます。

○河村委員 聞くところによりますと、旅客、貨物両方とも駅を整理して、相当駅を減らすことによつて、人件費、物件費とも大きな合理化を計画しておられるという話であります。それは事実であります。

○磯崎説明員 けさほど社会党の久保先生のお話をやりに聞こになるという話でありますけれども、その裏づけを持つて、ほんとうに自信のある——自信のあるという言い方もおかしいのでありますけれども、要員合理化問題でありますから、今後当然労働組合その他と相当大きな問題になることは間違いないので、そうした場合に、対応する組織、労働組合、職員等が、初めから絶対反対で全然受けつけないというなら別でありますけれども、そうでなしに、積極的に近代化、合理化をしておるはずだと思うのですね。そういうことに対

化に取り組むという姿勢を前提としての話であります。そういう場合にほんとうに労働組合なり職員なりが消化し、そしゃくができるだけの裏づけを持った計画をお持ちであるかどうか、そういう自信がおありであるかどうか。

○磯崎説明員 その点は、過去一年半のいわゆる五万人の合理化問題というときにおきました、いろいろ組合とも折衝いたしました。しかし何人が見ましても、現代の企業で、機械化、近代化をしないで新しい世代に生き残ることが困難なことは明らかでございます。一方、ただいたずらに労働を強化するという考え方でやることも、これはまた私は間違いだと思います。したがいましてあくまで設備投資をして、機械化、近代化をして、そしておのずから人が浮いてくるということの結果、その全体の人間が減つてくるという形にならなければいけないと思います。この点につきましては、今回の法案を御承認いただきまして、さつそく組合のほうにいろいろ具体的な内容を説明いたしまして、そしてほんとうに相携えて国鉄の再建に力をいたしてまいりたいという強い決意を持つておるわけでございます。

○河村委員 聞くところによりますと、旅客、貨物両方とも駅を整理して、相当駅を減らすことによつて、人件費、物件費とも大きな合理化を計画しておられるという話であります。それは事実であります。

○磯崎説明員 けさほど社会党の久保先生のお話をやりに聞こになるという話でありますけれども、その裏づけを持つて、ほんとうに自信のある——自信のあるという言い方もおかしいのでありますけれども、要員合理化問題でありますから、今後当然労働組合その他と相当大きな問題になることは間違いないので、そうした場合に、対応する組織、労働組合、職員等が、初めから絶対反対で全然受けつけないというなら別でありますけれども、そうでなしに、積極的に近代化、合理化をしておるはずだと思うのですね。そういうことに対

また旅客につきまして、駅はやめるわけにはなりませんが、なるべく車内の営業等をやりまして、駅の無人化をはかつていく。しかし乗降はもちろんしていただくという形でもつて、極力新しい形の、自動車と鉄道という時代にふさわしい駅の配置に直してまいりたい。そういう意味で、小駅の整理ということは当然行なわれてくるというふうに考えております。

○河村委員 そういう場合に、単純に駅の廃止といふことはほとんどできないにひとしいわけですね。当然いま副總裁も触れられたけれども、自動車との共同輸送をやらなければならぬ、そういう場合に現在の国鉄が許された事業範囲でそれはできることです。

○磯崎説明員 自動車との共同輸送につきましては、実は現在の法規では非常にむずかしい点がござります。鉄道が直接あまり鉄道と関係のない路面輸送をすることは不可能でございます。しかし場合によつては、国鉄バス自身を動かすという問題もございますし、まだできるだけ民間のバス会社、トラック会社と協力して自動車と鉄道との共同輸送をやってまいりたい。今般のフレートライナリにつきましても、今までのよう通運業者しか使わないという体制を改めまして、できるだけ一般のトラック業者と協力してやるという体制を新しく聞いてみたいというふうにも思つておりますが、そういうことを端緒といたしまして、今後一般のトラック業界、バス業界あるいはタクシーや業界とタイアップして共同輸送の実をあげていただきたい、こういうふうに思つております。

○河村委員 運輸政務次官 いまの問題ですね、私がさつき国鉄の自立体制をつくらないで再建が

できるかと言つた中には、単なる財政措置を言つたわけではなくに、いろいろな種類のやりたくともできないような仕事を一ぱいあるわけですね。この問題なんかおそらくやりたいというよりも、合理的をやるためにには片一方でもつてバスもトランクもやらなければならぬ、そういう時期が必ず来るはずだと思うのですね。そういうことに対

して連輸省は今回の再建措置を考えていく場合に一体どういうふうにお考えですか。

○村山(達)政府委員 いま国鉄副総裁が答えられたような各方面の経営改善のための合理化も当然考えてまいらなければならぬと思っておりまして、この財政再建法第三条においてもそのことが出てるわけでございます。業務範囲の拡大とかあるいは通運制度の改善、こういうことをうたっているのはそういうところをねらっているわけでございます。

○河村委員 ほんとうにこういうのをはつきりやらせようと思つたら、法律的に国鉄の事業範囲を確定するというようなことまで連輸省としてのスケジュールに入つていなければおかしいのです。そうでなければ、単なる利子補給や何かでは、再建計画が勘定合つて錢足らずで、ただ毎年の出入りを計算していくば黒になるというだけのことです、十年たつてみたら結局赤字は今までよりも大きかつたということに必ずなるにきまつているのです。きょうは時間がえらい催促されておるものですから、あまりやつておるひまはないのですが、赤字線の問題についてもう一つ伺いますが、赤字ローカル線についても相当大きな合理化計画の今後の計画の中で、廃止あるいは自動車転換、こういものを予定されておるキロとありますけれども、一体いまいわゆる赤字ローカル線の今後との計画の中でも、廃止あるいは自動車転換、こういふのを予定されておるキロといふのはどのくらいでありますか。

○石田説明員 大体諮問委員会の案としましては八十三線、こういうことになつておるのであります。その八十三線の現在の状態を見ると、約百五十億のマイナスになつてます。これをどのくらい実際にやるかということについては、今後これを徹底的にひとつ調査しなければいかぬ。その上でひとつよく地元の諸君と相談して、ほんとうに納得を得た上で鉄道審議会にかけ、運輸大臣の許可を得てやる、こういうことであります。八十三線全部やるかどうかということは今後の調査、それから地元との折衝ということできまるわけでございます。

あります。

○河村委員 運輸政務次官、これは先に国鉄にお聞きするのがほんとうであります。片一方鉄道建設公団で、これから廢止あるいは自動車転換し

ようと考へておられる赤字ローカル線と同じ程度のものを、まどんつくついてるわけですね。そういう状態を前提にして、一体転換計画が進められると、連輸省ではお考へになつておられるかどうか。

○村山(達)政府委員 赤字路線の問題につきましては、出たわけですが、これは推進会議のほうでは、それはなるほど一つの問題点ではあります。しかし国鉄といふものは同時にまた実質上の国営みたいなものでございまして、公共の利益にやはり奉仕しているわけでございますから、それにはもちろん五単に赤字だということで廃止されることは、とにかくその場合にはどうしてもその代替機関がますます第一なければならぬだろうし、また代替機関があるにいたしましても、そこにおけるいわゆる赤字路線がその地域の開発に非常に役立っているとなると、なんとかいうことになりますれば、その面からも、公鉄の、採算性ももちろんありますけれども、公共の面から考へる必要があろうということを言つておるわけでございます。

○河村委員 苦しいどころじやなしにそれは理屈鐵建公団の問題につきましてもわれわれはさよろに思つておるわけですが、鐵建公団の営利性につきましては、収益はなかなかむずかしいと思いますけれども、しかしこれは国土の総合開発のために必要であり、また住民の利便とかあるのはその地域の開発のために必要であれば、これがたたえ赤字でもやらなくちゃいかぬのじやなかろうか、つまり企業性と公益性と申しますが、その両面から考へてやつてまいらねばならぬので、單に赤字だからすぐ廃止ということにはつながらぬのだろう、かように思つておるわけでございます。

○河村委員 私はそんなことを聞いているのじゃないのでですよ。一般論を聞いてるのじゃなしに、國鉄のこの五十三年までのスケジュールには赤字ローカル線を自動車転換するというようなことによつての合理化、節約あるいは增收というものを織り込んで、それで計画が立つておられるね。ところが片一方で鐵道建設公団では同じような赤字をつくつてゐる。そういう状態を前提にございますが、國鉄諮問委員会で赤字線の廃止を検討してみてはどうかということで八十何線にわたつて出たわけでありますが、これは推進会議のほうでは、それはなるほど一つの問題点ではあります。しかし国鉄といふものは同時にまた実質上の国営みたいなものでございまして、公共の利益にやはり奉仕しているわけでございますから、それにはもちろん五単に赤字だということで廃止されることは、とにかくその場合にはどうしてもその代替機関がますます第一なければならぬだろうし、また代替機関があるにいたしましても、そこにおけるいわゆる赤字路線がその地域の開発に非常に役立っているとなると、なんとかいうことになりますれば、その面からも、公鉄の、採算性ももちろんありますけれども、公共の面から考へる必要があろうと、いうことを思つておるわけでございます。

○河村委員 苦しいどころじやなしにそれは理屈にも何にもなりやせぬので、國の施策といふものいかという議論には、直ちにならないと思うのでございます。(「苦しい答弁だね」と呼ぶ者あり)

○河村委員 苦しいどころじやなしにそれは理屈鐵建公団の問題につきましてもわれわれはさよろに思つておるわけですが、鐵建公団の条件をそろえることが今度の再建計画の心棒だが、それが一切欠けてるところにわれわれの一番不満なところがある。きょうは時間がありません。なおまた時間をみてもう少しお伺いしたいと思いますので、きょうはこれでやめます。

○大竹委員長代理 広沢直樹君。

○広沢(直)委員 セんだつての予算委員会で大体物価の観点から国民に与える影響について私は質問いたしました。きょうはちょっと觀点を変えて具体的ないろんな問題でお伺いをしておきたいと思います。

○大竹委員長代理 それじゃ運輸大臣はあとからですね。きょうは来ますか。

○大竹委員長代理 六時ごろ参議院が終わつたらすぐこちらへ入るそうですから、御了承いただきたいと思います。

○広沢(直)委員 それじゃ運輸大臣がいらっしゃる前に具体的にいろんな面をお伺いしておきたいと思います。

○大竹委員長代理 まず、國鉄の財政が十年計画で黒字に好転するといつ一つの案が出ているわけであります。この試算に基づいて若干お尋ねしておきたいと思います。

○広沢(直)委員 まず今回赤字の原因については種々論じられたところでありますけれども、第一次計画においての運賃値上げあるいは第二次計画、第三次計画とそのたびごとの運賃値上げについては、それぞれ合理化をはかるだとかあるいは東海道新幹線ができるというところでありますけれども、第一次計画における運賃値上げあるいは第二次計画、第三次計画とのたびごとの運賃値上げについては、それぞれ合理化をはかるだとかあるいは東海道新幹線ができるというところでありますけれども、第一次計画における運賃値上げについては、前からの委員会でも種々論じられているように、國鉄の財政がこのままではどうにもならない、再建のためだ、こういうことになつておるわけですね。そういうことになりますと、今回の運賃値上げによつて、いつ黒字に好転して、いつ再建できぬか、國民の側に立つてみれば、先日の委員会で

指摘したとおり非常に大きな値上げになつてゐるわけでありますから、当然その点を明らかにすべきだらうと思うのです。ただ赤字だから値上げをするだけでは国民としては納得できない。そういう面で推進會議のはうにおいても長期的な十年間の計画といふもので大体試算はこうなるだらうという案を立てられてゐるわけであります。が、まず次官のほうにその点についてお伺いしておきたいと思います。

○村山(達)政府委員 今度の再建會議でやるべきことは、先ほど申しましたように、まず国鉄側におきまして収入の増加施策あるいは近代化投資あるいは省力投資その他新たに事業拡張等も含みますし、なお駅の無人化であるとかそういった各種の方面的合理化を進めてまいるのは当然でございますが、一方財政におきましても、先ほど申しましたように一般会計から十年間で約二千三百億、そのほかに一千五百億程度の借り入れ金につきましては十年据え置き、二十年均等償還ということござりますから、その金利効果がおそらく一千億程度にのぼるを見ているわけでございます。そういう財政的な、つまり納税者の側からの協力を得まして、また最小限度の運賃の値上げを利用者にも負担してもらいまして再建を推進してまいるわけございますが、これでおそらく計画年度の最終年度ぐらいに收支がとんとんかあるとは若干黒字ぐらいのところ落ちつき、自後はずつとその状態で安定するのではないか、大体そういうところを想定いたしまして先ほど申ました各種の方法を講じてまいりました。

○佐沢(直)委員 抽象的にはそういう先の見通しといふことも考えられるわけでしそうけれども、具体的にこの国鉄財政再建推進會議のいろいろな提案があるわけであります。この提案だけではやっぱり理論的なものであつて、具体的にそそうするとどういう柱に沿つてやつていくかは、やはり数字で示していきますと、明らかになつてくると思ひます。ところが、御存じだらうと思いますが、これに試算といふものがついておるわけで

字になるという御試算が出ておるわけでございますが、いま運輸省としてもこの点を基準として考へて、もしかしたら何とかなります。が、どうですか。いま申されたようですが、どうですか。

○村山(達)政府委員 何しろこれは試算でございまして、もしわわれが前提にした条件が変わらなければこれくらいになるであろうというのでございません。特に一番心配しておりますのは、実は消費者物価が一体どれくらい上がるかということはおそらくここで一つのきめ手になつてくるのじやないかというふうに考えておるわけでございます。しかし、計画をまたねばやれないのでござります。しかし、計画をまたねばやれないのでござります。しかしながら認めてくれといえれば、赤字だから認めてしまつたとすれば、やはりそこに確固たる意義つけられなればならないと思うのです。それでなければ、赤字になるといつてもそなつてしまつ、いつでも利用者負担にはね返つてしまふのだという感覚にもとれるわけです。ですから、ここに出ておる

○広沢(直)委員 今度の財政の再建にあたつては、大体三つの柱を立てておられます。この中でまずは第一に国鉄の徹底した合理化、近代化といふこと、もう一つは国及び地方公共団体の財政措置、それから再建期間初期における一〇%程度の運賃改定、その後の適切な是正ということを柱にしておるわけですね。それに基づいての表である

○町田(政府委員) お答えいたします。
先ほど政務次官が申し上げましたように、いろいろの前提条件を置いた数字でございまして、そういう意味の参考資料とおとりいただきたいと思います。

まず現状のまま推移した場合にどういうふうになるかというところの前提条件でございますが、一応輸送力につきましては、定期について年率五・三%くらい上がるであります。それから貨物につきましては四・四%くらい伸びるだらうといふことがあります。それから普通の貨物につきましては、こういう問題がいまの物価上昇のおりから問題になつておる。昨年においては、企画庁は絶対に今年はストップをさせようという感覚があつたが、ことになつてから、赤字だから再建しなければ、變るかもわからぬといふことで数字の羅列ではしようがないと思うのです。予算委員会等でございまして、大体先ほど副総裁が述べられましたようにそれが数字として入つておる次第でござります。それから「財政措置等」につきましては、先ほどの物件費の増を大体一%ずつ毎年減らしていくといふ考え方でございまして、大体先ほど副総裁が述べられましたよ

うなものが数字として入つておる次第でござります。それから「財政措置等」につきましては、これも前々述べておりますけれども、財政再建補助金のこの期間中の増額ということ、それから再建利子補給金は、今度再建債に相当しますものが政府管

掌資金とのこの年度間のたな上げということで入っております。それから市町村納付金につきましては、大幅な節減ということで大体三分の一節減するということで数字が入っております。それから鉄建公団の出資を削減すること、あるいは鉄建公団に国鉄が払っております借料を現在は七年間で払っておりますが、これを償還ペース二十五年というふうに延ばしたというふうに考えております。こういうようないろいろな前提を置いてつくりましたのがこの試算表でございます。

○広沢(直)委員 そうしますと、この合理化による経費の節減の中にいまヨーカルの赤字線の問題も出ておりましたが、これはいま問題になつております二千六百キロですか、これの廃止を含んでいふると何うわけであります。そialいたしますと、これは十年間でありますから、十分の一にして毎年二百六十キロぐらいずつの整理が含まれてゐるわけですか。

○町田政府委員 試算としては一千五百キロとうことで平均二百五十キロということで含んでおられます。

○広沢(直)委員 それから五十年にはいま鉄建公団がやつております六十二の新線建設ができる予定になつておりますが、一ぺんにできるわけではなくばつぱつできるわけですねけれども、そういうふたものものは今は含まれておるかどうか、どうですか。

○広沢(直)委員 お答えいたします。

鉄建公団の新線につきましては、御承知のようないはその後のは正というふうな問題で、この表を見ますと、大体四年ごとに、十年間にあと二回運賃値上げがある、こういうふうに見込まれるわけですが、どうですか、その点は。四十八年そして五十二年に運賃値上げがあるということになつて

いるわけですね。

○町田政府委員 試算表では注に書いてございま
すように、一応今までの経過に従つて四年に一
べん一〇%上げたとしたら、こういう試算表に
なつております。ただし、先生御承知のように、
本文では今後の物価上昇等に応じてかかるべくや
りなさい、こういうことでござります。

○広沢(直)委員 そうしますと、いま御説明いた
だいたように、ローカル線の赤字の問題も、先ほ
どお話をありましたとおり、赤字だからといって
廃止するわけにはいかない、しかし極端な二千五百
キロについては、何とかしたいという国鉄側の意
向も報道等を通じて知つておりますけれども、そ
の面に関しましてもやはり地域開発の問題とか過
疎、過密対策の問題とかいろいろな問題がござい
ますから、これを一がいに赤字だから全部ははずす
わけにいかないと、先ほど次官もお答えのようで
ございました。そういうことになりますと、これ
が大体含まれているということになりますと、試
算とはいえ、初めからそういう面にかけては、
これはもう全然将来十年後には運賃上げで黒字に
なるということを言い得ないということなるので
すね。

○村山(達)政府委員 これは先ほど鉄監局長が言
いましたように、ある前提で計算いたしておりますわ
けでございまして、赤字線の廃止につきまして
は、一つ一つ検討いたしまして、その妥当性の上
に廃止するかどうかをきめるわけでござりますの
で、いまの試算とは違つてくるかもしれないのです
ござります。しかし、いずれにいたしましても、
たいした金額にはならぬであろうという想像でござ
います。

○広沢(直)委員 それはこの表を見て私もいま話
しているわけですがれども、たいした金額になら
ぬ、やはり赤字線の廃止は、いまさつき申し上げ
ました六十二線の鉄建公団の新線の建設、こう
いったものを含んでいない、こういうお話をありま
すと、見通しが変わってくるじゃないかと思うの
です。六十二線できたとしても、四線くらいが黒字

で、あとは赤字線ということになるんじやないか、そういうふうなことですから、やはり今回の値上げの一つの問題が、過去にありましたように第一次、第二次あるいは第三次計画にありました電化をするだとか、あるいはまた保安対策を強化するだとか、新幹線をつくるだとか、こういった合理化や近代化をはかる上で、どうしても長期計画に基づいた資金需要のためにこれは上げなければならぬといふ趣旨が入っておったと思うのです。ところが今度は赤字だということなんですから、再建しなければならない。これははつておいていいということは、私もないと思うのです。何とかしてなければならないという趣旨が入っておったと思うのです。それでも物価のためにはどうなつてもいいといふわけじゃございません。しかしながら、この赤字で上げるということになれば、国民に対してはやはり運賃値上げによって将来こういうふうにして黒字になっていくのだ。ですから、この際はどうあってもこの程度のことをしなきゃならないと、いう説得がなければ、いま言う試算が出てもあいまいな試算である。十年後には一応はこれは黒字になることになつているのですね。しかし、その中にはいろいろ千变万化するものも含まれたままになつてている。そういうことであれば、これは運賃値上げをしてくるということが無理じゃないかと思うのです。この原因については、これは現在の交通体系、運輸体系が変わってきて、あるいはそれに投じた投資の不足といいますか、これからもどんどん投資はしないかなければなりません。でも、どうも投資はしていかなければなりません。でしょ、これは基本的な財政の問題に触れる。通しといふものはある程度的確なもので、これは多少は変わったとしてもこれはしなければどうにもならないのだ。それも初年度において運賃値上げを言ってくるくらいであれば、当然この見通しといふものはある程度的確なもので、これだけ平均一五%の運賃改定をするのだということ

は、ちょっと納得しかねると思うのですよ。その点、どうですか。

○村山(達)政府委員 計画がその試算どおりいくつかということになりますと、さき言つたように、幾つかのまだこれから具体的に変化をする事情はあると思いますが、全体の試算の上での計算から申しますと、そう大きな影響のある要素ではないというふうに考えておるわけでございます。一方、利用者にお願いいたしてるのは、赤字といふこともさることでございますが、むしろ積極的に今後これから国鉄に要求される輸送力の増強あるいは近代化という問題は、即ち利用者の利便につながる問題でございますし、またそれをほっておきましたら、ずいぶんまた利用者のほうで何をやっているかということにもなると思うのであります。まして、われわれのほうではむしろ利用者につきましては、そういう国民が将来望むであろうサービスを遺憾なくやりたい、こういうことで実は御協力をお願ひいたしておるわけでございます。赤字の問題というのももちろんございますけれども、それも突き詰めて考えれば、そのまま赤字をほっておけば、国鉄が国民から負託された使命を達成できない利用者から期待されております役割りを果たすことができないというところにつながるわけでございます。利用者には特にその点をひとつ御理解を願つて御協力いただきたい、こういう気持ちでございます。

○高沢(直)委員 大臣が七時までかかるそりでありますので、時間内にお越しになれない方へありますから、一応総括的な問題も聞いておきたいと思います。

まず総合輸送政策の問題ですが、これもせんだけて私、総理にも伺つたわけでありますけれども、やはり具体的な総合輸送政策というものが今まで立てられていないなかたところに、部分、部分にはあったと思いますが、そういったところに国鉄の場合にも高い利子で借りて投資をしていました。しかしそれが過密、過疎という急激な変化によつてこれもまたむだになつた。——まだと言つ

たら語弊があるかもしれません、ある程度所期の目的より変わった面が相当あるんじゃないかな。
ですから、いま一番考え方などは、やはり国の総合輸送政策というものを樹立することが大事じゃないか、こういうことなんですがね。
その点についてどうでしょうか。

○村山(達)政府委員 おっしゃるとおりでござります。一番最近の事情を見ておりまして、立ちおくれていることの一つは、この経済あるいは社会の急激な変化に対応し切れない輸送事情ということが目につくわけでございまして、今後これを充足してまいらなければならないことはこれはもう当然でございますが、そういう意味で国鉄の受け持つ分野、あるいはトラックはどうなるであろうか、あるいは海運はどういうところを受け持つでありますか、こういう全体の構想を描きながら今までの国鉄の役割りをはつきりさせて、それに焦点を当てて、これから三千七百億余に及ぶ投資をやつていこう、こういう考え方でございます。

○庄内(吉)委員 摂くのはけつこうですけれども、もちろん私が申し上げているのは、その具体的な計画を立てるべきじゃないかというわけですが。もちろん経済企画庁における新国土開発計画というのも昨年でありますし、あるいはまことに運輸省も昨今輸送長期計画というのを発表していますね。しかしこれが全体じゃない。いろいろ内容を見てみましても、新幹線を主軸とした一応の理論的なものはそれぞれ書いてあるわけですが、しかしながら、私たちが言っているのはそうじやなくて、そもそも大事だけれども、やはりいまの道路の行政、建設などあるいは産業育成を考えいくなら通産省も当然入るでしょうし、産業の育成をはかる上においてのハイブラインがあるのはトラックだとかあるいはバスだとか、こりういう輸送分野がずっと体系的にしていくと思ふのですね。そういうものを合体した考え方で

ひとつ樹立していく必要があるのじゃないか、こういうわけなんです。いまのところ見えますと、経済企画庁はマクロ的に大きな分野に立って経済発展の上から国土総合開発計画というものを立ててあるわけですね。それからまた運輸省においては輸送長期計画ですけれども、これはやはり鉄道を主体として、あと具体的な分野がどういうようになつていくかという体制がはつきりしてないわけです。あるいはまた鉄建公団なら鉄建公団も、この間新聞に載つておりますけれども、それ自身もやはり長期の新幹線構想というものを主軸にしてかけてあるだけ。また、いま自動車化の時代が来てゐるわけですから、諸外国におけると同じように日本もいま四十五人に一台の自動車を持つてゐるんですか。それがだんだんヨーロッパ並みになつてくる。そうするとこれから販売もふえていくということになつてまいりますと、またその構想が変わつてくるんじゃないかということを考えられるし、これから十年先あるいは二十年先ですか、その見通しに立つた一つの交通総合対策というものを立てるべきじゃないか。たとえば一昨年ですか、ドイツなんかに樹立しているレーバーブランというものですね。ああいうふうな総合的なものを具体的に立てていくべきじゃないか、そういうふうに考へるのですが、その点はどうでしょうか。

○村山(憲)政府委員 いま交通分野で十ヵ年計画あるいは五ヵ年計画というのがそれぞれ設けられておることはもう御承知のとおりでございますが、国鉄については今度の十ヵ年計画がございましすし、私鉄についても五ヵ年計画がございまします。また海運についてもことしから新しく海運新六ヵ年計画が始まるわけでございますし、また航空についても五ヵ年計画をいま実施中でございますし、港湾についても昨年から五ヵ年計画をいまどんどん進めているわけでございます。また道路については御案内のとおりに六兆六千億という計画がいま進められているわけでございます。それぞれ計画は進めてまいっておりますが、それらの結びつきが今後大きな問題になつて具体的にどうするか

というようなことで、先ほど副総裁が申されたように、フレートライナーであるとかあるいは複合ターミナルの構想であるとか、そういうものを織り込んでいきまして、海陸一貫輸送あるいは鉄道とトラックの一貫輸送、高速化あるいは大量化という、おのずからなる分野を考えつつ連携をとっていく、そういうことによりましていまあります。それぞれの何ヵ年計画というものを結びつけていくということでございます。さらに大きく申しますれば、いま企画庁を中心にしてやっております新全国総合開発計画。こういうところに結びつくわけでございますが、これは何ぶんにも目標年次が六十年でございますし、しかも都市計画から産業構造からあらゆる好ましい変化を予想した青写真でござりますので、それはそれとして長期的見通しとして持っている。われわれのいま考えておりますのは十年ないし五年くらいのところでそれを結びつけていく、こういうことをやっているわけでございます。

そういう面にかけてはやはり当然いろんな面から努力はしていかなければならぬと思います。こういった計画をやる場合においての借入金の場合は、どうも鉄道債券を発行して高額の利子で借りる、こういう体制の中にやはり問題があつたのぢやないかと思うのです。

それからもう一点、具体的にお伺いしておきたいのは、この監査報告書をちょっと見ておきますと、国鉄の資材購入も二千億をこえる資材購入をやつておるわけですね。これは一般的に公共的な立場においてはよくいわれておりますように公開競争入札、これが会計原則になつてゐるわけです。ところが隨契のほうが非常に多くなつてきておる。こういうところにもやはり、随契というのはあくまでも例外規定であつて、たゞまえは一般公開競争入札でやっていくべきじやないかと思うんです。これは諸官庁の場合においては公開か指名か、公開を原則としておりますから、国鉄さんにおいてもそういうふうなことは当然なされてしかるべきじゃないかと思うのですが、この経緯についてちょっと説明していただきたい。

○石田説明員 初めのほうの部分を私から、あとは副總裁からお答えいたします。

御承知のとおり国鉄はこの三十二年から第一次五ヵ年計画を一年に約一千億の投資でやつたのですが、それも四年で打ち切つた。ということは、第一次五ヵ年計画といふものは修理といふものを中心におつたのですが、そのうちに輸送需要というものが非常にふえてきた。だからこんなことでやつたのです。三十二年に運賃値上げをやりまして、その後も三十六年、三十八年ですかやつた。大体三十二年から三十八年までの国鉄の収支はプラスなんです。三十九年になつてマイナス三

百億になつた。その一番大きな原因は何かといふとベースアップなんです。ということは、御承知のとおり国鉄の職員の給与というものはあとの二公社に比べてきわめて不公平に安かつた。これはひとつ是正してもらつといふことで国会に訴え、さらに仲裁裁定に持つていきましたが、ベースアップを他の二公社以上にやつただけで、いままで一人について四千円くらい給与が少なかつたものを、それを是正してもらつといふことでもつて、結局これが三十九年の損の一番大きな原因。それから四十年度に千二百三十億の損を出しましたが、これは第三次計画をやるについては通勤輸送といふことに非常に大きな金がかかる。しかもこれは自己資金がないために借金をもつてやらなければならぬ。借金をもつてやつた場合にはとても通勤輸送の増強なんといふものはたまらぬといふことで、運賃値上げを要求いたしまして、大体においていいだらう、こういうことになつておつた。それがまた物価といふものによつたから、結局十一ヵ月延ばされた。それがために国鉄の収入といふのは約千三百億ミスした。今日は運賃の値上げは一割五分といふことなんだが、その時分には旅客運賃は三割一分ですか、相当大きなものだつた。国会のほうでもさほどに反対がなかつた。それでもまあ千三百億の収入は得られるということで、喜んでおつたところが、最後の間ぎわになつてから十一ヵ月延ばされて千三百億ミスした、それが千二百三十億の損の一一番大きな原因だと私は思うのです。その次は、つまり四十一年、四十二年でありますが、それからは本問題に入ったわけなんです。これはつまり四十年からあの二兆九千七百二十億の出資、それに対しても勇敢に投資をやつた。その投資の一一番大きなものは通勤輸送、そのほかに幹線の輸送力といふようなもので、一ヵ年に三千三百億とか、三千五百億とか、最後には四千億といふことをやつたために、その利子が非常に大きな負担になつた。たとえば四十年なんといふのは、三十九年に比べて二、三百億ふえまして、六百五十二億

になつてゐる。四十一年にはそれが八百五十三億にふえ、四十二年にはそれが千四十七億にふえる。それで四十三年には千三百二十六億、四十四年は千五百億といふこの利子の負担、これがくせのなんです。ここで国鉄の收支状態といふのは非常に悪くなつてきた。こういうことで今日の財政の再建、建て直しをやらにやならぬ、こういうことになつてゐるのであります。この運賃の値上げなんといふものに対しては、要するにそらむずかしく考へないで、コストが高くなつたがゆえにやはり値段を上げなければならぬ、こういう簡単な経済原則で、収支を合わせるためにどうしてもそれをやらにやならぬ。ただ、しかしながらでも国鉄に非常に大きな合理化、公共負担といふものはますもって徹底的な収支の合理化をやる。収入をふやし、経費を減らす。同時に政府のほうでも国鉄とどうしてもそれをやらにやならぬ。ただ、しかしこれは雑品と申しては非常に語弊がある。なぜかと申しますと、これは雑品類でございまして、これが全体の資材の購入が二千二百億くらいございますが、地方でいわゆる見積もり合わせ競争契約で買つておりますが、雑品類でございまして、これが全体の資材でやつております随意契約でございます。それからもう一つは、地方で買つておりますものが、これは雑品と申しては指名ないしは随意契約、こう定いたしまして、個別に見積もりをとりまして、そして競争さして契約している。これが一種の本社でやつております随意契約でございます。

それからもう一つは、地方で買つておりますものが、これは雑品と申しては非常に語弊がある。なぜかと申しますと、これは雑品類でございまして、これが全体の資材の購入が二千二百億くらいございますが、地方でいわゆる見積もり合わせ競争契約で買つておりますが、雑品類でございまして、これが全体の資材でやつております随意契約でございます。それからもう一つは、地方で買つておりますものが、これは雑品と申しては指名ないしは随意契約、こう定いたしまして、個別に見積もりをとりまして、そして競争さして契約している。これが一種の本社でやつております随意契約でございます。

○廣沢(直)委員 いまいろいろ御説明ありましたけれども、やはり随意契約にはいろいろあることはございません。これは業者を非常に限られたままして、個別に見積もりをとりまして、金額は約百七十億ぐらい、全体の7%ぐらいに当たっております。これにつきましては規定上は御承知のとおり国鉄法四十九条によりまして、ただし書きで、政令でもつていわゆる公開競争入札によらなければならぬ場合がたくさん限定されております。その中で一件六十万円以下のものについては公開競争入札でなくてよい、こういう規定がございますが、実は私のほうは部内的にこれを押えまして、一件三十万円以下でなければいかぬというふうにしております。したがいまして、いま申し上げました地方で買つておりますいわゆる雑品類、これは約四百種類ございますが、それの購入高百七十二億、これは件数から申しますと約七八十八万件ぐらいござりますが、一件二十万円前後のものでござります。非常に小さい品物でございまして、これも決して一軒の店からだけしか買わないという意味の隨意契約ではなしに必ず複数以上の業者から見積もりをとりまして、その見積もりの競争によって安い者から買つて、こりういうことでございまして、大きく申しまして随意契約の全体の金額の中では、ほとんど大部分が本社で買つております。二千二百億のうち千六百億の車両、レール、橋梁等の重要資材が大部分でございまして、あといまのお話しの地方調達のものにつきましては、いま申しましたように一件一件の金額が小さいものでございますので、公開競争入札に非常に手数がかかりますから、一応部内の規定で政令を下しまして、三十万円でやつて

は事柄の性質上、運転保安と非常に密接に関係がございますし、いわゆる安ければいいという性格のものではございません。これは業者を非常に限られたままして、個別に見積もりをとりまして、金額は約百七十億ぐらい、全体の7%ぐらいに当たっております。これにつきましては規定上は御承知のとおり国鉄法四十九条によりまして、ただし書きで、政令でもつていわゆる公開競争入札によらなければならぬ場合がたくさん限定されております。その中で一件六十万円以下のものについては公開競争入札でなくてよい、こういう規定がございましたが、実は私のほうは部内的にこれを押えまして、一件三十万円以下でなければいかぬというふうにしております。したがいまして、いま申し上げました地方で買つておりますいわゆる雑品類、これは約四百種類ございますが、それの購入高百七十二億、これは件数から申しますと約七八十八万件ぐらいござりますが、一件二十万円前後のものでござります。非常に小さい品物でございまして、これも決して一軒の店からだけしか買わないという意味の隨意契約ではなしに必ず複数以上の業者から見積もりをとりまして、その見積もりの競争によって安い者から買つて、こりういうことがございまして、大きく申しまして随意契約の全体の金額の中では、ほとんど大部分が本社で買つております。二千二百億のうち千六百億の車両、レール、橋梁等の重要資材が大部分でございまして、あといまのお話しの地方調達のものにつきましては、いま申しましたように一件一件の金額が小さいものでございますので、公開競争入札に非常に手数がかかりますから、一応部内の規定で政令を下しまして、三十万円でやつて

○広沢(直)委員 いまいろいろ御説明ありましたけれども、やはり随意契約にはいろいろあることはございません。これは業者を非常に限られたままして、個別に見積もりをとりまして、金額は約百七十億ぐらい、全体の7%ぐらいに当たっております。これにつきましては規定上は御承知のとおり国鉄法四十九条によりまして、ただし書きで、政令でもつていわゆる公開競争入札によらなければならぬ場合がたくさん限定されております。その中で一件六十万円以下のものについては公開競争入札でなくてよい、こういう規定がございましたが、実は私のほうは部内的にこれを押えまして、一件三十万円以下でなければいかぬというふうにしております。したがいまして、いま申し上げました地方で買つておりますいわゆる雑品類、これは約四百種類ございますが、それの購入高百七十二億、これは件数から申しますと約七八十八万件ぐらいござりますが、一件二十万円前後のものでござります。非常に小さい品物でございまして、これも決して一軒の店からだけしか買わないという意味の隨意契約ではなしに必ず複数以上の業者から見積もりをとりまして、その見積もりの競争によって安い者から買つて、こりういうことがございまして、大きく申しまして随意契約の全体の金額の中では、ほとんど大部分が本社で買つております。二千二百億のうち千六百億の車両、レール、橋梁等の重要資材が大部分でございまして、あといまのお話しの地方調達のものにつきましては、いま申しましたように一件一件の金額が小さいものでございますので、公開競争入札に非常に手数がかかりますから、一応部内の規定で政令を下しまして、三十万円でやつて

○石田説明員 大体購買するときに、大勢の者にいる入札せるというようなことは、これはまだ安く買えるようで必ずしもしからずである。これはやはり競争は非常に激甚になる。その結果生じたものだと思うのですが、いわゆる談合というのがある。だからして一般入札するということは決して安い方法ではない。それよりも、最

も信頼できるような者だけに指定して、そうして出さして、国鉄はそのうちで最低の者をとるというわけじゃない、最低の者とさらに談判する。それでこっちの積算に適合するようにできるだけ安くさせる。こういうことなんで、まあ悪いことは、ですが、一般的の入札によつてやるということは、これはしろうとの買ひ方で、ほんとうのエキスパートというのは決してそういうことをやるべきものではない。国鉄のつまり体験から生じた購買方法である、こういうことに説明いたしておきます。

○広沢(直)委員 それで、国鉄再建の特別債にしましても、引き受けがやはり車両会社だと建設

会社だとか、関連会社、こういうことになつてゐるわけですね。当然、だからこれだけの大きな投資をしていかなければならぬ。その資金需要のた

めにこの債券を発行して高い利子になつてゐるわ

けですから、これは、政府からの利子補給がかり

ないとした場合においてはたいへんなことだと

思うのですね。ですから、やはり隨契という形と

こういう形が何か関連があるんじゃないかとどう

しても思われるかつこうになるわけですよ。これ

は時間がございせんから具体的に聞いてくるひま

はないのですけれども、やはりセメントにしても、

まくら木にしても、あるいはレールにしても、

あるいは燃料等々の大きな品目、相當量使うもの

ですね、これはやはり隨契になつてゐるはずなん

です。これはやはり指名競争があるは公開でで

きると思うのですね。緊急の場合だと、どうし

てもそこへしなければ損害をこうむるんだとか、

でもそこへしなければ損害をこうむるんだとか、

然需要として要るものについては初めからわかる

はずんですね。ただ、隨契にするんだったら、

検査していく、あるいは原価計算がこちらででき

なければならぬと思ひますから、そういうよう

なことで、公開しますと、やはり非常に違つた

ものが納入されたとか、いわゆるややこしい手続

もあつたかと思ひますけれども、やはりそれを的

確にチェックしていくといふ手段を講ずることは

当然のことじやないかと思うのですよ。聞くところによると、国鉄さんが買つてゐるこういう主要な品目といふものは一般の建て込みたいなものにまでこつちの積算に適合するようにできるだけ安くさせる。こういうことなんで、まあ悪いことは、ですが、一般的の入札によつてやるということは、これはしろうとの買ひ方で、ほんとうのエキスパートというのは決してそういうことをやるべきものではない。国鉄のつまり体験から生じた購買方法である、こういうことに説明いたしておきます。

○広沢(直)委員 それで、国鉄再建の特別債にしましても、引き受けがやはり車両会社だと建設

会社だとか、関連会社、こういうことになつてゐるわけですね。当然、だからこれだけの大きな投資をしていかなければならぬ。その資金需要のた

めにこの債券を発行して高い利子になつてゐるわ

けですから、これは、政府からの利子補給がかり

ないとした場合においてはたいへんなことだと

思うのですね。ですから、やはり隨契という形と

こういう形が何か関連があるんじゃないかとどう

しても思われるかつこうになるわけですよ。これ

は時間がございせんから具体的に聞いてくるひま

はないのですけれども、やはりセメントにしても、

まくら木にしても、あるいはレールにしても、

あるいは燃料等々の大きな品目、相當量使うもの

ですね、これはやはり隨契になつてゐるはずなん

です。これはやはり指名競争があるは公開でで

きると思うのですね。緊急の場合だと、どうし

てもそこへしなければ損害をこうむるんだとか、

でもそこへしなければ損害をこうむるんだとか、

然需要として要るものについては初めからわかる

はずんですね。ただ、隨契にするんだしたら、

検査していく、あるいは原価計算がこちらででき

なければならぬと思ひますから、そういうよう

なことで、公開しますと、やはり非常に違つた

ものが納入されたとか、いわゆるややこしい手續

もあつたかと思ひますけれども、やはりそれを的

確にチェックしていくといふ手段を講ずることは

ちょっとと考えてみるべき問題があるんじゃないかと、これはどうですか。理由はいろいろあるあると思うのですね。それが逆行したような、ほとんど全部、九四%まで購入資材は随契ですからね。これは、さつきも御説明申し上げましたように、初めは国鉄は一般の購入方式でやっておつたのであります。その結果すこぶるよろしくなりました。ここに工事の請負なんという仕事は、必ずそこに談合というものがある。だからして、入札によつてその最低の値段をとるということは必ずしも安い。だから、ある業者を指定して貰いてわれわれの積算に合わせるようにする。そして入れ込んで契約をする。われわれの積算もありますからして、やはりその最低のやつを必ずしも安い。だから、ある業者を指定して貰いてわれわれの積算に合わせるようにする。そして入れ込んで契約をする。われわれの積算もありますからして、やはりその最低のやつを必ずしも安い。だから、ある業者を指定して貰いてわれわれの積算に合わせるようにする。

○石田説明員 これは、さつきも御説明申し上げましたように、初めは国鉄は一般の購入方式でやっておつたのであります。その結果すこぶるよろしくなりました。ここに工事の請負なんという仕事は、必ずそこに談合というものがある。だからして、入札によつてその最低の値段をとるということは必ずしも安い。だから、ある業者を指定して貰いてわれわれの積算に合わせるようにする。

○村上(達)政府委員 公共企業でありますから、当然いわゆる独立採算制の中で扱うというものが原則だと思います。そしてまた今度の計画でやられたようにやってまいりますれば、先ほど担当

局長からるる御説明申しましたあの線でやつていれば、何とかこぎつけられるのじゃないかと思ひます。もしこれを一べんはしませんから、こそこそと、まあ言つてみますと限度がないわけですが

思ひます。もしこれを一べんはしませんから、こそこそと、まあ言つてみますと限度がないわけですが

午後六時五十二分散会

したがつて、それを考えてみましても、先ほど御指摘のように、政府の出資が八十九億、そのほかに再評価準備金が一兆二千億ぐらいあるわけでござりますから、まあ一兆三千億ぐらい出資をしておる勘定になるわけです。それについて何の配当負担も要らないわけであります。そしてまた黒字を出す必要もないわけなんでございます。したがいまして、やりようによりまして独立採算というのは可能であり、またそれを目ざさなければ一体どういうことになるのか。公益性をたてまえにとつて幾らでも税金をつき込めということでは不公平なんだと思うのでございます。やはり利用者にもその受益の限度においてできるだけ——それは低いにこしたことはございませんが、しかしやむを得ない場合はある程度は負担していただくということでなければ、やはり企業としての合理化をはかれないとかように思っております。

○広沢(直)委員 それでは一言言つて終わります。

とにかく、推進会議においても、国鉄は公共的な性格を持つていてるんだから、公共的不採算の輸送の維持を行なうのが本来の使命で、独立採算制の原則にとらわれる必要はないんじやないか。ですから、収支相償わない場合は國が援助すべきじゃないか、こういう意見も出ているわけですよ。当然これは基本的な問題として、全部国鉄にそういうふうに押しつけてしまった。その赤字が出てきた分は、今度は国民に押しつけていくんだ。政府は知らんふりしているんだ。こういう形は今後考え方直していくべきじゃないかと思いますよ。これは他国の例が、各國全部そのように是正して、一般財源からこれをカバーしていくってこととは例を見るまでもないわけですから、これは十分考えていただきたいと思います。時間がありませんから、以上で終わります。

(拍手) ○大竹委員長代理 本連合審査会は終了いたしました。

これにて散会いたします。

昭和四十四年三月三十一日印刷

昭和四十四年四月一日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局