

(第一類 第十号)(附屬の二)

第六十一回国会 運輸委員会物価問題等に関する特別委員会連合審査会議録 第一号

(三三三)

昭和四十四年三月二十日(木曜日)

午後六時五十三分開議

出席委員

運輸委員会

委員長代理

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

本日の会議に付した案件

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇号)

日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案(内閣提出第一一〇号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

の部分については四円二十銭、五百キロメートルをこえる部分については二円五銭とする。

2 鉄道の普通旅客運賃は、営業キロの区間別に定めるものとし、その額は、各区間の中央の営業キロについて前項の賃率によつて計算した額とする。

第五条第二項中「二等の」を削る。

第六条中「客車及び船室の寝台その他」を「寝台料金、特別車両料金その他の客車及び船室」に改める。

第九条の二中「運賃及び料金」を「運賃等」に改め、同条第五号中「寝台料金」の下に「特別車両料金」を加え、同条に次の一号を加える。

六 第三条第二項の営業キロの区間別表第一を次のように改める。

別表第一 第四条の規定による航路の普通旅客運賃表

航路	運賃
青森—函館	500円
宇野—高松	120
仁方—姫江	300
宮島口—宮島	50
大島—小松港	60

別表第一

附則

(施行期日)

1 この法律は、昭和四十四年四月一日から施行する。

(民事訴訟費用法の一部改正)

2 民事訴訟費用法(明治二十三年法律第六十四号)の一部を次のように改正する。

第十三条第一項中「二等以下ノ船賃(鉄道連絡船ニ在リテハ一等又ハ二等ノ船賃)」を「船賃(船賃ニ付等級ノ区分ヲ設クル汽船ニ在リテハ二等以下ノ船賃)」に改める。

(刑事訴訟費用法の一部改正)

3 刑事訴訟費用法(大正十年法律第六十八号)の一部を次のように改正する。

第四条中「二等以下ノ船賃(鉄道連絡船ニ在リテハ一等又ハ二等ノ船賃)」を「船賃(船賃ニ付等級ノ区分ヲ設クル汽船ニ在リテハ二等以下ノ船賃)」に改める。

(公職選挙法の一部改正)

4 公職選挙法(昭和二十五年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第九十七条の二第一項第一号中「二等又は三等運賃等(鉄道連絡船にあつては二等又は二等運賃等)」を「運賃等(運賃等について等級の区分を設けている船舶にあつては、二等又は三等の運賃等)」に改める。

(国家公務員等の旅費に関する法律の一部改正)

5 国家公務員等の旅費に関する法律(昭和二十五年法律第百十四号)の一部を次のように改正する。

第十六条第一項中「一等特別座席料金及び一等指定座席料金」を「及び特別車両料金」に改め、「含む」の下に「並びに座席指定料金」を加え、同項第五号を次のように改める。

五 内閣総理大臣等及び指定職の職務又は七等級以上の職務にある者が第三号の規定に該当する線路で特別車両料金を徴する客車を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

を運行するものによる旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、特別車両料金

第一類第十号(附屬の二)

運輸委員会物価問題等に関する特別委員会連合審査会議録第一号

昭和四十四年三月二十日

第十六条第一項第六号中「一等指定座席料金」を「座席指定料金」に、「前号に該当する場合を除き、第二号」を「第二号又は第三号」に、「及び第四号」を「第四号」に改め、「急行料金」の下に「及び前号に規定する特別車両料金」を加え、同条第三項中「一等指定座席料金」を「座席指定料金」に改める。

第十七条第一項中「特別船席料金その他船室の特別の設備を利用するための料金及び寝台料金」を「寝台料金及び特別船室料金」に改め、「含む」の下に「並びに座席指定料金」を加え、同項第四号を削り、同項第五号中「前各号」を「前三号」に改め、「及び料金」を削り、同号を同項第四号とし、同項に次の二号を加える。

五 内閣総理大臣等及び指定職の職務又は七等級以上の職務にある者が第三号の規定に該当する船舶で特別船室料金を徴するものを運行する航路による旅行をする場合には、同号に規定する運賃及び前号に規定する寝台料金のほか、特別船室料金

六 内閣総理大臣等及び指定職の職務又は二等級以上の職務にある者が座席指定料金を徴する船舶を運行する航路による旅行をする場合には、前各号に規定する運賃及び料金のほか、座席指定料金

理由

日本国有鉄道の財政の再建に資するため、日本国有鉄道の普通旅客運賃の額を改定するとともに、旅客運賃の等級を廃止する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案
(趣旨)

第一条 この法律は、日本国有鉄道をして、将来とも国民経済及び国民生活におけるその使命を

遂行させるため、日本国有鉄道の財政の再建の促進に關してとるべき特別措置を定めるものとする。

(財政再建の目標)

第二条 日本国有鉄道の財政の再建の目標は、将来にわたるわが国の交通体系においてその果たすべき役割に応じうる近代的経営体制を確立しつつ、昭和五十三年度までにその損益計算において利益が生ずるよう財政の健全性を回復することに置くものとする。

(基本方針)

第三条 運輸大臣は、昭和四十四年度以降十年間(以下「再建期間」という。)における日本国有鉄道の財政の再建に關する基本方針(以下「基本方針」という。)の案を作成し、閣議の決定を求めなければならない。

2 基本方針には、将来にわたるわが国の交通体系において日本国有鉄道が果たすべき役割及び日本国有鉄道の近代的経営体制の確立に關する基本的な構想その他日本国有鉄道の財政の再建の目標に關する事項並びにその目標を実現するために必要な国の施策及び日本国有鉄道の措置に關する基本的事項を定めるものとする。

3 運輸大臣は、第一項の閣議の決定があつたときは、遅滞なく、基本方針を日本国有鉄道に通知しなければならない。

(再建計画)

第四条 日本国有鉄道は、前条第三項の規定により基本方針の通知を受けたときは、これに基づき、再建期間における日本国有鉄道の財政の再建に關する経営の基本的な計画(以下「再建計画」という。)を定め、運輸大臣の承認を受けなければならない。

2 再建計画は、次の事項について定めるものとする。

- 一 業務の運営の基本方針
- 二 輸送需要及び輸送力に關する事項
- 三 輸送の近代化及び安全の確保に關する事項
- 四 業務の運営の能率化に關する事項

五 収入の確保に關する事項

六 損益に關する事項

七 その他財政の再建に關し必要な事項

3 運輸大臣は、第一項の承認をしようとするときは、大蔵大臣に協議しなければならない。

(長期資金の貸付け)

第五条 政府は、再建期間中の毎年度、日本国有鉄道に対し、昭和四十四年三月三十一日における次の債権に關し受け取るべき利子の額に相当する金額の範囲内において、政令で定める融資条件による長期資金を貸し付けるよう特別の配慮をするものとする。

一 政府が引き受けた鉄道債券による債権

二 日本国有鉄道法施行法(昭和二十四年法律第二百五号)第九条第二項の規定による債権

三 その他政府が日本国有鉄道に対して貸し付けた長期資金に係る債権

(利子補給)

第六条 政府は、再建期間中の毎年度、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、前条の規定により貸し付けた長期資金に關し日本国有鉄道が当該年度において支払うべき利子に充てるべき金額を補給する。

(補助金)

第七条 政府は、昭和四十四年度から昭和五十七年度までの毎年度、予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、当該年度の前年度に相當する日本国有鉄道の事業年度から前七箇事業年度(昭和四十四年度から昭和五十年年度までの事業年度に限る。)における工事勘定の支出に充てられた資金に係る費用の一部について補助する。

(再建計画の実施状況の報告)

第八条 日本国有鉄道は、運輸省令で定めるところにより、再建期間中の毎事業年度における再建計画の実施状況を明らかにした報告書を作成し、これに監査委員会の意見書を添えて運輸大臣に提出しなければならない。

(改善命令)

第九条 運輸大臣は、日本国有鉄道の業務の運営が再建計画に適合しないと認めるときは、日本国有鉄道に対し、その業務の運営について必要な命令をすることが出来る。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

理由

日本国有鉄道の財政の現状にかんがみ、その財政の再建に關し、政府の基本方針及びこれに基づく日本国有鉄道の経営の基本的な計画並びに国のとるべき援助の措置等について定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に關する特別措置法案

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に關する特別措置法

(目的)

第一条 この法律は、日本国有鉄道の鉄道施設の整備に關し、日本国有鉄道の財政の健全化について配慮しつつその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ことにより、輸送力の増強、貨物輸送の近代化及び輸送の安全の確保を図り、もつて経済基盤の強化と国民生活の安定向上に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「鉄道施設整備事業」とは、日本国有鉄道が行なう次の各号に掲げる事業をいう。

- 一 線路を増設し、及び改良すること。
- 二 鉄道車両を整備すること。
- 三 貨物輸送施設を整備すること。
- 四 鉄道保安施設を整備すること(踏切道を立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)の輸送力の増強、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 七箇年間に実施すべき鉄道施設整備事業の目標
二 七箇年間に実施すべき鉄道施設整備事業の量

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案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までの毎年度、昭和四十四年三月三十一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号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百五号)第九条第二項の規定により負う債務
二 資金運用部資金(資金運用部資金法(昭和二十六年法律第百号)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。

理由
日本国有鉄道が有する使命の重要性にかんがみ、輸送力の増強、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つ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。

本案施行に要する経費
本案施行に要する経費としては、平年度約千八百億円の見込みである。

○細田委員長代理 各案につきましては、お手元に配付してあります資料によって趣旨は御了解願うこととし、直ちに質疑を行ないます。
質疑の通告がありますので、順次これを許します。阿部助哉君。

○阿部(助)委員 まず、企画庁長官にお伺いしたいのですが、大臣、どうされたのですか。――企画

庁長官にお伺いしたいのでありますが、政府は、国鉄運賃の値上げをする、たしか物価には〇・二%響く、こうおっしゃってられるわけですね。それでは、この〇・二%というのは、これは全国の平均だろうと思うのですが、そうでございませぬ。

○菅野國務大臣 平均というのは、全国の一一般消費者物価の値上げ率に対して〇・二%国鉄の運賃の値上げが響く、こういうことなんです。

○阿部(助)委員 そうすると、これは全国一般でありますから、国鉄の利用度によってこれはたいへん違ってくると思う。たとえば東京周辺の人であるとか、国鉄をお使いになる度合いの多い人、あるいは、いなかのほうにおつて、あまりそういう旅行をなさらない方、また、生活上それほど必要のない方、こういう方があつたらうと、国鉄の利用度によって、せめてある程度、東京周辺であるとかいうような、あるいは名古屋周辺、大阪周辺というようなあたりの多少地理的な、また生活態度による調査、どの程度響くかというようなものは何かしら検討されたことはありませぬか。

○菅野國務大臣 私どもではそういう地域を限って計算はしておりません、全国的な数字を集めてやっておりますからして、地域的な関係からいって、東京都なら東京都だけの消費者物価、これは全国的な物価、こういうふうに分けて発表いたしております。

○阿部(助)委員 大臣は単なる統制官や何かではなく、物価担当の大臣でありますから、これだけ物価問題がやかましい、国民の不満のあるこういうときでありますから、もう少しきめこまかな対策をお立てになっていかるべきではないか、こう考えるのであります。ない、こういう話でありますから、それはこれ以上お伺いしませんけれども、大臣は、国鉄運賃が値上げされようとしたときに、当初この運賃値上げに反対をされたですね。その反対をされたときには、それならば、これの対案といひますか、対策というか、長官御自

身のほうで、企画庁で何かお考えになった案というものがあつたらうと思う。だつた子のように反対だということではなしに、これはただやみくもに反対だということではなからうと私は思う。大臣としては、これはこういうことでやっていくべきで、物価に響くような運賃値上げはけしからぬのだ、こういうことで反対されたと思うのであります。その対案は、当時どういふことをお考えになったかをお示し願ひたい。

○菅野國務大臣 目標を五%ということに消費者物価の上昇を定めましたからして、その五%に定めた場合に、国鉄の料金を値上げした場合に〇・二%影響するという計算ができたわけですから、国鉄のほうは、たまたび申し上げましたとおり、国鉄を再建するためにはどうしても料金の値上げは認めなければならぬということからして、そこで〇・二%の上昇をどうしてはかでカバーするかという問題、そこで、ほかでカバーする道がないかという、そうではない。問題は、国鉄の料金値上げだけで押えれば、そこにいわゆる普通は便乗値上げというものがあるからして、便乗値上げすることによって、一般の消費ムードは高まつてきて、それによって物価を上昇せしめますから、そこで便乗値上げは認めない、交通関係の公共料金は極力押えるという一つの態度をとったわけなんです。

そこで、そのほかに方法といたしましては、生鮮食料品や何かで、たとえば豚の例を申し上げてもよろしいが、豚肉が上がつても海外から安い豚肉を輸入するというような輸入政策をとる方法を考えたら、それからそのほか、生鮮産の高い商品であればそれだけコストが安くなつておりますから、売り値を安くするということをやつております。そのほかに奨励して、そしてカバーしようということ、これにはやはり各大臣が協力してもらわなければならぬので、そこで各大臣に、五%で押さえるということについて、国鉄料金を上げたからひとつ協力してほしいということをお願いして、たとえばいまの豚肉の問題であれば農林大臣

身のはうで、企画庁で何かお考えになった案というものがあつたらうと思う。だつた子のように反対だということではなしに、これはただやみくもに反対だということではなからうと私は思う。大臣としては、これはこういうことでやっていくべきで、物価に響くような運賃値上げはけしからぬのだ、こういうことで反対されたと思うのであります。その対案は、当時どういふことをお考えになったかをお示し願ひたい。

○菅野國務大臣 目標を五%ということに消費者物価の上昇を定めましたからして、その五%に定めた場合に、国鉄の料金を値上げした場合に〇・二%影響するという計算ができたわけですから、国鉄のほうは、たまたび申し上げましたとおり、国鉄を再建するためにはどうしても料金の値上げは認めなければならぬということからして、そこで〇・二%の上昇をどうしてはかでカバーするかという問題、そこで、ほかでカバーする道がないかという、そうではない。問題は、国鉄の料金値上げだけで押えれば、そこにいわゆる普通は便乗値上げというものがあるからして、便乗値上げすることによって、一般の消費ムードは高まつてきて、それによって物価を上昇せしめますから、そこで便乗値上げは認めない、交通関係の公共料金は極力押えるという一つの態度をとったわけなんです。

そこで、そのほかに方法といたしましては、生鮮食料品や何かで、たとえば豚の例を申し上げてもよろしいが、豚肉が上がつても海外から安い豚肉を輸入するというような輸入政策をとる方法を考えたら、それからそのほか、生鮮産の高い商品であればそれだけコストが安くなつておりますから、売り値を安くするということをやつております。そのほかに奨励して、そしてカバーしようということ、これにはやはり各大臣が協力してもらわなければならぬので、そこで各大臣に、五%で押さえるということについて、国鉄料金を上げたからひとつ協力してほしいということをお願いして、たとえばいまの豚肉の問題であれば農林大臣

身のはうで、企画庁で何かお考えになった案というものがあつたらうと思う。だつた子のように反対だということではなしに、これはただやみくもに反対だということではなからうと私は思う。大臣としては、これはこういうことでやっていくべきで、物価に響くような運賃値上げはけしからぬのだ、こういうことで反対されたと思うのであります。その対案は、当時どういふことをお考えになったかをお示し願ひたい。

○菅野國務大臣 目標を五%ということに消費者物価の上昇を定めましたからして、その五%に定めた場合に、国鉄の料金を値上げした場合に〇・二%影響するという計算ができたわけですから、国鉄のほうは、たまたび申し上げましたとおり、国鉄を再建のためにはどうしても料金の値上げは認めなければならぬということからして、そこで〇・二%の上昇をどうしてはかでカバーするかという問題、そこで、ほかでカバーする道がないかという、そうではない。問題は、国鉄の料金値上げだけで押えれば、そこにいわゆる普通は便乗値上げというものがあるからして、便乗値上げすることによって、一般の消費ムードは高まつてきて、それによって物価を上昇せしめますから、そこで便乗値上げは認めない、交通関係の公共料金は極力押えるという一つの態度をとったわけなんです。

の御協力を得るとか、あるいは、生産性の高い商品を手安くするとかという場合には通産大臣の御協力を得るとかということで、各大臣の御協力を得て五%で押えるということをきめたわけですね。

○阿部(助)委員 大臣、私の質問とちょっとピンポイントをはずれておるのですが、大臣はいろいろなもので各方面にわたって物価を安定させようという御努力をなすったというお話であります。それはそれでいい。だけれども、私お伺いしてありますのは、具体的に国鉄の運賃が上がるということに大臣は反対されたわけですね。しかし、国鉄が赤字を出しておるのは、大臣は国務大臣としてよく御承知になっておるはずなんです。しかも、この国鉄の赤字再建というものを御承知の上で、なおかつ物価の面からこれに反対されるにはされるだけの十分な理由というものがあつたろうと思ふ。まさか、さっき言ったただつ子のうちに、何でもかんでも反対だという形で発言をされたのではなからう、こう思うので、大臣はその国鉄に対する対策が自分であつたろうと思うので、それをお伺いしておるわけです。

○菅野国務大臣 それは先ほども申し上げましたとおり、国鉄の料金を値上げすることによって五%という目標に影響するから、そこで五%という問題さえなければ——国鉄料金を上げたから五・二%になるというところは簡単に勘定できますけれども、やはり五%以上物価を上げてはいけないというのが私の信念でありますから、そこで、五%に押えるためには、ほかの方法で国鉄はもう二%やむを得ず上げなければならぬから、先ほど申しましたような方法で物価を上げないということでお話をしたわけであります。

○阿部(助)委員 どうもそこがはっきりしないわけですね。最後には、大臣は国鉄の値上げをやむを得ないとして認められたらうけれども、その前、国鉄の値上げに反対されたその段階で五%以上云々とおっしゃるが、それも一つの別個の立場の問題であつて——国鉄の運賃を上げた五%を

こす、だから反対だということだけなんです。それは何か、国鉄がいま苦しんでおる、赤字を出しておるといふことに対して、大臣は企画庁長官として、また国務大臣ですから、当然国鉄の問題も考えながら反対されたに違いないと私は大臣を評価しておるわけですが、そこはどうですか。

○菅野国務大臣 物価が上がると同時に賃金も上がる、賃金も上がるから物価が上がるといふこと、今日の物価の上昇が政府主導型になっておるといふこと、そこで、どこかでこの悪循環を打ち切らなければならぬ、それが政府主導型になっておる、その型を破らなければならぬ、そこで私は公共料金を一切上げないという方針を立てたわけなんです。そこで、その方針を立てたところが、国鉄は値上げしなければ国鉄自身が破綻する——これはまた、国鉄というものは、御承知のとおり日本の交通の動脈でありますから、これに破綻を来してはいかないかということ、そこで料金を上げることは認めましたが、しかし私どもでは条件をつけたのです。

まず、国鉄自身が体質改善しない——国鉄自身が体質改善をせずして料金値上げしておつたら毎年料金値上げしなければならぬじゃないかというところで、まず、国鉄自身の体質改善ということ、これを要求しまして、それを踏まえて財政的な援助を政府、大蔵省がしなさい。いままでは独立採算制であつたのでありますが、それはいかぬ、これは大蔵省が財政的に援助しなさいということ、大蔵省が御承知のとおり財政的援助をするし、市町村の納付金もやめなさいということ、これも二十五億円減らすことにしたのであります。そこで、なおかつそれでも赤字だということでありましたら、適正な国鉄の料金の値上げは認めざるを得ないというように決意した次第であります。

○阿部(助)委員 だいたい具体的にはなつてきたのですが、私のお伺いしたいのはまだだいたい離れておるわけですね。体質改善をしなさいという要求をなすつた。そこでいろいろな問題、市町村へ出す金であるとか、財

政援助、まことにきびしい財政援助であります。やるようになった、こうおっしゃるけれども、これは大臣、どの企業をとつてみても公共企業はいま同じような運命にあるわけですね。幾ら担当大臣でなくとも、物価を預かる大臣としては、もう少し具体的な、それならば国鉄がこういうことをやつていくべきだという線が強く出てくるべきではないか。財政援助の面にしても、それは大蔵省が担当でありましようけれども、かくかくのものをやつて、その上で国鉄運賃の値上げはやめなさいということではなければ、いまのような程度では説得力も何もないじゃないですか。大臣としてはその辺はもう少し——企画庁は科学的な電子計算機やなんかを駆使しておられるのだから、その辺、具体的なものがなければならぬと私は思ふ。それでなければ、全く子供だましのような言い方で、五%をこえるからおまえのほうの運賃を上げるのをやめなさいというふうな話では通るはずがない。大臣が押し切られるのは当然だと思うのですが、その辺、もう少しどうしようですが、お示しを願ひたい。

○菅野国務大臣 そこで、国鉄がどうしていまのような窮状におちいつてきたかということが根本問題です。その根本問題の解決をせずして、ただ料金だけ上げてその年は間に合ふというふうなやり方には、私は絶対反対です。それは国鉄總裁にはつきり申し上げた。そこで、まず根本的な対策を考えなさい。その根本的な対策は、今日の交通事情というものは、私から言つて、交通革命といふことばを使つておりますが、この交通革命に適応できるような国鉄にしない。いままでのような国鉄のままではいけません。赤字であるし、毎年料金値上げをしなければならぬ、それでは国民に対して申しわけないじゃないか、まず国鉄自身がいかんにして赤字を消すかということを考えなさいということ、私は強硬に申し入れたわけなんです。それについてはいろいろ考慮するということであつたから、それではその前提のもとにおいて、次には大蔵省に対して財政的な援助をしないとい

いうことを申し入れた。独立採算制というのは、今日ではとるべき時期じゃない。いままでの国鉄であれば、それは独立採算制でもよかったが、いまでは独立採算制をとるべき時期じゃない。もう独立採算制はやめて、大蔵省が、あるいは地方団体が財政的な支出をしないといふことを申し入れてあるわけで、不足かもしれないが、大蔵省としては苦心してあれだけの負債の借りかえといふことをやつていただいたわけであつて、それでもなおかつどうしてもやつていけぬということだから、問題は、国鉄をつぶすか料金をそのままにしておくかという問題です。

私の最後の考え方は、国鉄がいまこんなことで破綻を来したら、日本の交通網を根本的に破壊するし、日本の経済全体に大打撃を加えますからして、国鉄を何とかして維持してもらわなければならぬということ、それじゃもう料金値上げするよりほかに道がないということで、料金値上げに最後に踏み切つたわけであります。

○阿部(助)委員 それじゃ、国鉄の当局にお伺いしますが、いまの企画庁長官のおっしゃつておるようなことで、これで今後の再建のめどは立つわけですか。

○石田説明員 国鉄の第三次計画から始まつた大きな仕事というものは、いかにして国鉄が国の輸送機関の中軸としてその任務を尽くすことができるかというふうな建て直しでありまして、これにつきましても、いろいろ国鉄としても徹底的な合理化をやる、さらに、大蔵省に対しましては、国鉄のいままで非常に大きな負担になつておつた公共負担の問題とかいふものについては正してもらわなければならぬ、さらにまた赤字線の問題もやらなければならぬ、解決しなければならぬ、それでどうしても足らぬからこれはやはり利用者負担してもらふ、利用者に対しては、要するに、国鉄再建の収支の情勢というものは、収入よりは経費のほうがふえていく、このバランスというものがどうしたつてこれはやはりある程度利用者を持つてもらわなければならぬということ、私どもは運賃

値上げということに踏み切った次第でありまして、これに対しては企画庁長官から非常な反対がありましたが、私は、国鉄總裁としてつらつら考へるのに、企画庁長官としては、物価を押へるということに急なるがゆえに、つまり九百十億の運賃値上げ即マイナスの〇・二％と、こういうことに考へたんだらうと思ふのです。これはもう御職務の上からいってはおもつともだと思ひますが、しかし、つらつら思ふのに、この九百十億の収入増によって国鉄の輸送力がふえる、ふえる結果は、つまり輸送機構の強化ということになって、物資の交流が円滑になり、うまくいく、さらに製造力の上に、生産の上に非常な力になる、これはプラスじゃないかというようにことで長官をくどいてみたんだが、大臣、がんとしてなかなか言うことを聞かぬ。その後だんだん事情がおわかりになりました、ようやくあれしたんで、これは、企画庁長官としては理想じゃないかもしれぬが、もうきわめて合理的な譲歩じゃないか、こういうことになったのでありまして、私が企画庁長官であればやはり同じようなことを言ったかもしれないが、そういうことで、私としては非常に感謝しておる次第であります。

その独立採算制が堅持されるための輸血剤である、かように考へておるわけでございます。今後ともその方針でまいりたいと思つております。

○阿部(助)委員 長官のほうは、独立採算制はもうやるべきだ、こうおっしゃつておるし、運輸省のほうは、独立採算制を維持するための輸血剤で、これは今後とも維持していくんだ、こうおっしゃつておる。これはくどいようでありまして、もう一ぺん企画庁長官にお伺ひしたい。いかがですか。いままでの御意見どおりであれば、それでよろしいですか。

○阿部(助)委員 それでは運輸次官にお伺ひしますが、いま企画庁長官は、独立採算制はもうやるべきだ——もう事実それではやつていけないことはわかつておりますが、その点はやはりお認めになりますか。

○村山(運)政府委員 国鉄は普通の企業と違ひまして、公共的使命を帯びておりますし、また、必要とあれば赤字線でもやらなくてはならぬのでございませう。しかし、一方におきまして再評価準備金が一兆二千億くらいあり、それに配当負担はないわけでございます。また、収支はゼロでよろしいわけでございますし、税金もかからぬわけでございます。したがらばいま私は、国鉄自体の合理的な経営のためにも、また合理化努力のためにもやはり独立採算制というたてまえは堅持すべきである。今度の財政措置は、いわば将来に向かつて

○菅野国務大臣 これは財政的の援助をしたということは、独立採算制の原則を破つたということなんです。だからして、それでなければ政府は財政的の支出をする必要はないんです。だから、原則はもう破つたわけである。だがしかし、やはりもともとは独立採算制でやるべきであるということとで、体質改善ということとを第一にあげたわけなんです。これはもうやはり独立採算制でいくということとで、自分でやつていくべきだ、そして、合理化して赤字を出さぬようにやつていくべきだというのが第一の条件です。それでできないから、そこでこゝし財政的の援助をしたのです。その点は独立採算制の原則を破つておるわけでありませう。

〔細田委員長代理退席、大竹委員長代理着席〕
でありますからして、私どもは、第一の条件の体質改善をやつて、合理化をうまくやつてくれさえすれば——それはもう独立でやれるものであればやつてもらつたほうが、もとより賛成するところですよ。

○阿部(助)委員 そんな観念的に、こうできればとか、ああできればなんというのでは、これは議論にならぬ。現実にはいまこれだけの問題をかかえておる。それで、運輸省のほうでは、あくまで独立採算制でいくというふうにおっしゃる。しかし、現実にはそれが破られておるということは私も認める。私は、むしろ企画庁長官と同じように、大体これだけ公共性のあるものに独立採算制なん

というものを言つておるほうがおかしいんじゃないかという感じを持つておるわけでありませうが、やはりこれは明らかに何か思想的に考へ方に運輸省と食い違つておるのではないですか。

○村山(運)政府委員 独立採算制ということばの意味のとり方の問題だと思ひますが、筋としてやはり独立採算制でいった方がよろしい、また、そのたてまえは堅持すべきであるということと言つておるわけですよ。もしそうでございますと、もうこれは公共性なんだということになりますれば、必要があれば納税者の納めた税金から幾らでも納めるといふことになる、合理化努力も現に失われると思ひますし、また、そのほかにいたしましても、まあ、言つてみれば底が抜けたようなものだらうと思ふのでございませう。ただ、おっしゃる通りに、一方において公共性というものがあつたわけでございますから、場合によりまして、ときに財政援助を仰がなければならぬ場合もないとは言えないのでございませうが、たてまえとしては、やはりあくまでもそうやつたほうが、結局は利用者のためにもなると思ひますし、また、納税資金をむだに使わないという意味においてもそうあるべきだと思ひます。そしてまた、先ほど申しましたように、これだけ大きな世帯を持つておるわけでございますし、配当負担があるわけでもないわけでございますし、税金があるわけでもございませんから、私は、やはりよろしうして、大筋において可能である、かように思つておるわけでございます。

○阿部(助)委員 可能であるというものが、現実には今日これだけの大きな赤字を出した。これは公共性のはうが強いと私は思つておるんだが、いまの村山次官の感じからいくなれば、もし企業性というものに重点を置いていくならば、普通の株式会社ならば、總裁以下役員の人たちはもうとうの昔に首になつておらなければいかぬのですね。大總裁を置いておかつこの赤字なんだから、普通の總裁であればなおかつのこと、もう何べんか交代をしておらなければいかぬ。なおかつ、いま任についておられるということは、公共性の面から

くる赤字、やむを得ない赤字というのか、むしろ今日まで政府がはつておいたのが問題なのか、それとも企業努力が足らなかつたところにこのようなところまで追い込められたのか、それはどちらなんだ。次官も一ぺん……。

○村山(運)政府委員 それは今日の赤字の原因が何であるかということにつながると思ひますが、先ほど企画庁長官が言われましたように、今日は輸送革命の時代であると思ふのでございませうが、それに対応する収入面の施策あるいは合理化の努力あるいは財政的の援助ということが欠けておつた、これを軌道に乗せるためには、やはり三者が相ともに力を合わせて、将来、大筋において独立採算がかなうようにやるために今度の臨時措置としてやむを得なかつたと思ふわけでございます。しかし、そうだからといって企業性だけで収支できないことは当然でございませう。普通の企業でございませうと当然配当があるわけでございますが、そういうことではないわけでございます。利益を出す必要はさらさらございませうけれども、経営を安定し、できるだけ安いコストで良質のサービスを利用者にするということ、そこに私は国鉄の公共性があると思ひます。そういう意味でいいますれば、公共性の面を強調すれば、まさに私企業とは根本的に違ふ性格を持つておる、しかし、一つの公共企業でございませうから、やはりその中でまかなつたほうが結局において効率がよい、また、利用者に対しても最終的には利益につながる、かような意味で、われわれは企業性をまた別の半面強調しているわけなんでございませう。

○阿部(助)委員 どうも私には納得ができないのでありますが、こゝまで来た責任というものがいまのお話の中からは——村山次官はなられたばかりであります、長いこと自民党政権が続いてきておる。しかし、こういう事態になつたからといって、だれ一人責任をとるところがない。これでは私は国民に相済まぬのではないか。こういう段階にまで来て、いまになって、交通革命でござい

ます、そのためにこうなりました、企業努力が足りませんでした、政府のこれに対する援助が足りませんでしたというようにいって、お話を聞かれましたが、それは、その責任は一体だれがとるのか、そして国民に対してどういふふうに責任をとるのかというものが明確でない、ますますこの企業もだめになるだろうし、政治もだめになるだろう。だから、私さっき言ったように、これがもし普通の会社であったならば、当然その責任者はそれぞれ株主に対して責任をとらざるを得ないだろう、こう思うのです。ところが、だれ一人責任をとってない、だれ一人悪いとも言うてない。輸送革命でございまして、こうなりましたというだけでは、その程度では今後の再建はむずかしい。いままでの欠陥に対して十分な責任を感じ、検討した上で初めて次の前進があると私は信ずるのでありますが、それが何もないところに私は問題があるのじゃないか、いまのお話を聞いてこう感ずるわけでありまして、これは一体だれが責任をとるのです。

○石田説明員 だれが責任をとるか、私は、これは政府であり、国会であり、国鉄であり、すべてであると思う。第一、今日の国鉄が非常な窮状に入っていることは、これまでの投資効果が少なく、やるべき仕事をやらなかった。なぜやらなかったかといえは、自己資金がないからやらなかった。なぜ自己資金がないかといえは、しよっちゅう運賃というものを安く押えつけられてきた、物価の問題から押えつけられた。同じような理屈をまさにいま繰り返さんとして。そういうことと、さらに、政府にしても国会にしても、国鉄に対する認識というものが、最近はいよいよ直ってきたんだが、いままでは戦前における独占性の上にあぐらをかいておった時分の、国鉄収支が非常に良好だった時分に見た頭で国鉄を見ておった。その結果が赤字線というものであり、公共負担というものであるというので、さらに、これは国鉄から申しまして、貨物輸送の問題その他についても少し努力をすべきものだと私は思

うので、決して国鉄に責任がないとは言わない。私は大いにあると思う。

いずれにいたしましても、そうむずかしい、そんないままでのことを言つたって、これはもうしょうがないんだ。われわれは将来に向かって生きていくんだからして、そんなことは忘れて、心機一転して新たな頭でひとつ再建に御協力を願わなければならぬというのでありまして、そういうことは今度の財政再建推進会議の報告にも書いてありまして、一般も国会も政府も、国鉄に対する認識というものを覚えてもらなければならぬ。昔の国鉄じゃないのだ。それから赤字線の問題にしても公共負担の問題にしても、ひとつさっきから問題になっておりました独算制という問題でございまして、これはぜひ独算制というワケははめておく必要があると思う。ただ、これがいまちょっとはずれているのですが、これは一時病気になるようなもので、じき健康になりますよ。そう御心配になるようなことではないと思ふ。それには、やはり独算制というものでワケをきめてやるということによって国鉄というものはほんとうに合理化に徹することができるといふこととなるので、この独算制というのに対してはどことでも持続される必要があるだろう。現在の病状状態における国鉄を見てどういふことはひとつお考え直しを願わなければならぬ、こういうことで考えております。

○阿部(助)委員 一面私は、たしか三十八年ころから赤字の傾向を持ってきた、こう思っている。三十八年から今日までも五年間たつておる。それに対して、国鉄はそれを強く要請しなかったのか。私はしたと思う。だけれども、それに対して今日までこのようにおったのは、私は、何といつても政府の責任だ、こう思うのであります。いままでこういう傾向をずっと持ってきておるのですから、いつでも景気の見通しであるとか、いろいろなことをあれだけやっておる政府が、これだけはおいたというのには何かあったの

か、全然それを気づかずやっておったのか、その辺が私にはどうも理解ができない。そういう点で次官からひとつ御答弁願いたい。

○村山(通)政府委員 概括的に申しますと、まさに、それぞれの責任を感じて、今度の十年計画について財政も協力する、それから運賃のほうも最小限度の引き上げをやる、こういうことになったと思うのでございます。

それで、いままでの経緯で申しますと、やはり何と申しまして運賃の値上げ抑制ということが非常にきびしかったということ、それから近代化投資がおくられておったということ、あるいは人件費がそれにもかからず生産性以上に上がっている、こういうようなことが赤字の原因になっていっていると思うのでございます。したがって、今度はそういうことがないようにひとつしっかり計画を立ててやろうというのが今度のやり方でございます。

○阿部(助)委員 いろいろな面で不満でございしますが、非常に時間をせかれておいて、二時間分くらいは予定で用意をしたところがたいへん短い時間でやめろということでありまして、少し先を急ぎますが、赤字になった国鉄、そして、これだけ国民に大きな影響を与える問題を、しかも佐藤内閣にとっては物価問題が最大の政治課題だ、この総理もおっしゃっておる、それなのにこうやって運賃の値上げをするというので問題の処理をやるというのには、少し安易過ぎる考え方ではないだろうか、こう思います。しかも、運賃を値上げしていくと、国鉄の場合は、同じところを走っている平行線の私鉄の運賃よりもはるかに高くなる。たとえば、これは国鉄当局からいただいた資料でございまして、これで見ますと、京成と国鉄との比較であります、これは一カ月の定期だと思ふのですが、定期券で、片方が千六百八十円、国鉄のほうが一千八百八十円という、これは驚くべきほど国鉄が高くなっているわけですね。そうすれば、これだけ上げておるのに、なおかつ公共性を持つておるといふこの国鉄のほうは

これだけ高くなつておるとすれば、私鉄のほうから値上げ要求というのが出るのは当然だと私は思う。それはその採算がいいとか悪いとかの問題じゃないに、それもありましようけれども、この運賃の格差から見たところで私鉄が値上げをしてくれというのは当然のことだと私は思う。ましてや、株主に対して配当をしなればならぬところの重役にとつてみれば、これは値上げ要求するのが当然で、それでもなおかつ値上げを押えていくという決意は変わらないのですか、経済企画庁長官。

○菅野国務大臣 私鉄と国鉄との運賃の差が非常に多いということは、これは私も認めております。が、しかし、私鉄は、大体大都會中心の私鉄ですが、その大都會中心の私鉄は大体旅客運賃ばかりでありますし、そして、しかも非常に交通ひんぱんなところで運賃収入で相当の利益をあげられるところ、有利なところ——有利なところであったら私鉄なんか初めからやらないです。だから、もうかるという見込みでみなやっておる。そこへもつてきて、私鉄は経営能力がありますからして、土地の造成あるいは百貨店の経営等をやっておりますからして、いずれも大手の私鉄はみな黒字です。だからして、国鉄が上がつたから便乗しておれのほうも上げてくれというの、ちょっと私も聞かぬので、それよりも、いま政府としては物価を上げないという国策をとつておるのであるからして、この際はひとつしんぼう願つて、国策に準じてやってくださいということ、私、私鉄にお願いしておるのである、国鉄と私鉄の運賃の違いということは、これは私よくわかっておる。しかし今日では私鉄の運賃の値上げはできない。私鉄の運賃の値上げをすれば、それによつて物価上昇のムードを高めるからして、しばらくしんぼうしてくださいと言つてお願いしておるわけでありまして。

○阿部(助)委員 今日すでに五%をこえるような物価というものは、これは国民生活にとつてはもう危険信号なんです。しかも、これ以上さらに

上がるようになれば、これはほんとうにたいへんなことになる。私は各大臣ともそうだろうと思うのですが、いまの企画庁長官のお話にありますが、運輸省としても、やはりこの点は、おそらくは前にこの私鉄の問題あるいはタクシーの料金の問題等質問があったらうと思いますが、もう一度ひとつここで企画庁長官の御意見と同じであれば同じということですから、確認をしておきたいと思ひます。

○村山(選)政府委員 今度の予算編成方針でも明らかにより、国鉄運賃を除きまして、公共料金は極力抑制するというところがございます。その点については全然変わりございません。ただ、現在大手私鉄から値上げ申請がされております。われわれは、私鉄もまた自分の国民経済的に負担すべきものがあると思ひます。また、当然利用者に現在並びに将来にわたって良質のサービスをすべき義務を負つておると思ひます。したがって、はたして私企業である私鉄がその財政状況からいまして値上げをしないで済むかどうか、それをいま慎重に検討しておるところでございます。

○阿部(助)委員 長官、この夕刊によりますと、けさ物価対策閣僚協議会というものの初会合をやられて、労使に対して、生産性が向上したときはその一部をまず価格や料金の引き下げに向けてほしい、こういうことを強調したというのが、非常に注目されるように新聞に出ておりますが、これは三十五年の物価が上がったところからたしか言われ続けておる、そう思つておる。だけれども、実際に、自由経済の中でそれは指導をしたり指導はされておるのだからけれども、その効果を発揮したためしがないのではないか。いまもいろいろな私鉄の問題もありますが、大体そういうことはどういふやうにおやりになるのですか。その指導の方法といふは、具体的なことをお示しを願ひたい。

○菅野國務大臣 具体的なことといふと、私の実例を申し上げますと、私が通産大臣時代に鉄の小

棒がにわかにながかりまして、それがために建築業者が非常に困つてきたのであります。そこで私は、製鉄メーカーの人々にみんな集まつてもらつて、この際建築費を上げては困る、したがって、小棒の値段はこれは上げないようにしてほしいということをお願いしたら、皆さん時局を認識していただいて、それでは値上げをしないということを決議してもらつたのであります。そういうのが具体的な例です。

○阿部(助)委員 實際にこれだけ物価が上がつておつて、私たちは、政府の物価政策というものの対して国民は納得しない、目安だけはきめておられるが、具体的な努力というものの対しては国民はおそらく納得しておらないのだと思ひます。時間がたつたので、もう一点だけ伺ひをいたしますが、通勤の定期は、一月間——皆さんの資料ですが、一番一般的な十七キロというのをとつておるようですが、これで見ると、三十四年の四月に八百六十円だったものが、今回の改正によると二千四百円、大体三倍になるわけですね。こんなに急速に通勤定期などが上がるのであります。貨物の輸送というものは、これは値上げをされないわけですか。

○村山(選)政府委員 通勤の問題につきましては、これは例の公共負担の問題と関係しております。従来は法定の最低限度である割引率をはかるかにこえてやつておつたわけでございます。ただいまお話しになっております八百六十円というときには七割一分の割引になつておつたのでございますが、いま例示されたところでは法定の最低限一割の五割というところで押えてきめた定期代でございますので、今回そのように上がつてくるということでございます。

それから貨物につきましては、これは二つ問題がございます。一つは、対戦前運賃から申しますと、貨物のほうがまだ旅客よりも少し高い運賃になつておるのが一つでございます。それからもう一つは、いまの状況でございますと、貨物については實際問題として上げ得ない、上げればかえつ

て減収がくるということもあるわけでございます。これは貨物の現在の運賃の立て方に関係しておることと思ひますが、今後この運賃を、機会を見てやはり合理的なものに逐次改めていく必要があるのじやないか、かように思つておりますが、今回は上げる余地がない、こういうことでございます。

○阿部(助)委員 そうすると、貨物のほうは上げるわけにいかない、上げればお客が逃げてしまうのだ、こういうことだけですか。それで、ついでに伺ひしますけれども、通勤というの、やはりこれは一面産業政策的なものが十分あると私は思ふ。特に、いまの労働力不足なんという場合にはなおさらこれは産業政策としても重大な問題じゃないか、通学の場合には、やはり政府の文教政策という面からも配慮するのが当然なんじゃないか、こう思ふのであります。こつちのほうは上げ方が非常に急過ぎるんじゃないかという感じがするわけでありまして、米とか生鮮魚介類というやうな、直接消費につながるものはやむを得ないとしても、一般の原材料の輸送なんというものはそれは割引引かなければいかぬという、それならば、やはり産業政策あるいは文教政策として、もう少し通勤、通学の定期というものにこのやうな激しい上げ方というものはないと過ぎるんじゃないかという感じを、私、詳しくはわかりませんが、基本賃率の上がつた分だけ上がったというところでございます。

○村山(選)政府委員 少しことは足りなかつたかもしれませんが、今度、いわゆる定期について割引率を改定しようというわけではございませんで、それは従来からのものを据え置くわけでございますが、基本賃率の上がつた分だけ上がったというところでございます。

それから、貨物につきましても一つ申し上げておきたいことは、実は、若干の是正をいたしたいというところで改定案を出したのでございますが、やはり直接経済に響く面が多い、物価に影響するところが多いということで今度押えられたわけでございます。

それから先ほど全般的に上げる余地はないと申しましたのは、現在の価格別の等級運賃の関係でございます。上位のほうは、これ以上上げますればかえつて減収になるということでございます。また第四分類のほうになりますと、これは上げますと、一般に生活必需品でございますので、すからやはり経済に非常に響くということで、今度は貨物の値上げにつきましては据え置いた、こういう事情にございます。

○阿部(助)委員 これで終わりますが、いままで伺ひしておりましたが、私も、時間をあまり気にして質問をはしりましたのであれであります。が、どうも、いままで十分な対策も立てないで、一番安易なやり方で運賃値上げという形でこれにたよるならば、もうこれは大臣だ総裁だなんという大ものが要らないで、だれでもがこれはやれる。

「大竹委員長代理退席、細田委員長代理着席」
いまおふろ屋や散髪屋が、みんな値上げをしてもいい、こう言つてゐる、だけれどもなかなか上げられない。そういうときに、一番公共性のあつた、しかも大事な、国民生活にも重大な影響を持つこの運賃の値上げというものを、毎年毎年上げていく、これから再建期間中にさらにまた値上げをしていく、こんなふうなのは、国民が絶対に納得しないことだらうと思ふのです。もう少し、いままでの反省の上に立つて、そして再建計画やそういうものをものと国民に十分納得するだけ説明した上でないと、これはやはりやるべきではないではないか。確かに、国鉄の赤字は何とかしなければいかぬわけで、やはり国の責任においてやつていただきたいという希望を述べて、私は質問を終わります。

○細田委員長代理 村山君。
○村山(喜)委員 物価対策の立場から問題を詰めてまいりたいと思ひます。

まず初めに、国鉄運賃の物価に及ぼす影響でございますが、国鉄運賃のウェイトは幾らにとつて

おいでになりますか。これを経済企画庁並びに国鉄当局の当事者のほうから説明願いたい。

○八塚政府委員 消費者物価指数に占めますウエートは、御承知のように、四十一年の家計調査に基づきます支出金額でもってウエートを大体はじいておるわけでございます。それによりまして現在の消費者物価指数が構成されておりますが、国鉄運賃は、全体を一万といたしますと百三十一でございまして、

○石田説明員 これはこの委員会でも再三私が申し上げておるものでありますが、企画庁長官のおっしゃるところによると、運賃値上げによって物価に及ぼす影響は〇・二%だ、こういうのです。ところが、これが最悪の場合においてしかりなことで、実際においてはやはり〇・九%マイナスエックスだと思ふ。そのエックスというものは何かというと、この九百十億の運賃値上げというものが、これは輸送力の増強に使われる、輸送力が増強されれば、物資の交流というものは盛んになり、円滑になり、そこにおいて需給のバランスがうまくとれるのではないかと。さらに、これは企画庁長官がおっしゃられるのだが、この輸送力が増すということは、つまり物資の生産の上において大きなプラスになる、こういうのですからして、その数字は一体どのくらいかわかりませんが、いずれにしても〇・九%より少ないことは、これは間違いない。あるいは、〇・九%なんというのとはどこかへずっ飛んでプラスになるかもしれないということ、さほどにこれは御心配になることはないのではないかと、かように考えております。

○村山(書)委員 感度の違うような答弁は御遠慮いただきます。

あなた方が出している「国鉄通信」ナンバー三四七、この中にはウエートは幾らだとしておいでになりますか。これは総裁がお答えになるような問題ではございませんから、事務局でけっこうです。

○磯崎説明員 昭和三十三年と三十六年と四十一年の各年度の運賃を上げましたときのその年度の

物価上昇率の中における国鉄の運賃の寄与率と申しますか、経済企画庁は寄与率ということばを使っておりますが、寄与率から申し上げますと、昭和三十三年に三・一%上がっております。それに対する寄与率が〇・一%でございます。昭和三十六年に五・三%上がっております。それに対する寄与率は〇・一四%でございます。最後は昭和四十一年に五・一%一般消費者物価が上がっておりますがそれに対する寄与率は〇・三八%でございます。

○村山(書)委員 私は寄与率を聞いていたのではないのです。ウエートを聞いていた。あなた方はここに印刷して出しているでしょう。幾らです。お持ちになっておいでにならないければ、私が言いますように、どこかあります。

○磯崎説明員 たぶん、お持ちになっておる資料は家計消費支出における品目別のウエートだと思ひますが、消費者物価ではなく、家計消費支出だと存じますが……。

○村山(書)委員 経済企画庁のウエートのとり方は、消費者物価全体に及ぼすウエート、国鉄のほうは八十七だ、これは家計消費支出に占めるウエートだ。そうすると、残りはどこに入るのですか。

○磯崎説明員 私のほうの家計消費支出に占めます品目別のウエートは、御承知のとおり総理府の四十二年の家計調査年報によっておりますわけでございます。これによりまして、まず家計消費支出の中の交通費の割合を算出いたします。そうすると、その交通費の割合と申しますのは、交通費は、御承知のとおり総理府の調査では雑費の中に入っております。雑費が三四・七五%でございます。その雑費の三四・七五%の中に交通費が一・九六%でございます。その一・九六%の中に国鉄、私鉄、バス、タクシーというのが〇・八七%、こういう計算になっております。企画庁のおっしゃる〇・一八%、俗に〇・二%と言っておりますが、これは寄与率からの計算だというふうに私は承知いた

しております。

○村山(書)委員 消費者物価の上昇の計算の分については、私ここに資料を持っております。ただ、これは家計消費支出に占める国鉄運賃のウエートがきわめて低い、だからいたしたことはありません、こういうような宣伝で、あなた方は一万分の八十七という数値を出された。ところが、消費者物価全体に及ぼす影響というものを経済企画庁はマクロ的に取り上げて、百三十一という数字を出している。物価に及ぼす影響の度合いについて、経済企画庁は全体的にこれをとらえて、これだけのウエートがあるからその影響のもたらすところは〇・二%なんだ、だから、この〇・二%以上には上げないように他の関連する物価というものを押えていかなければならぬという態度に立っております。ところが、あなた方のPR資料では、この中に一万分の八十七しか影響がないのだからいたしたことはありません、こういうような資料なんです。だから、これを「国鉄通信」という形でPR資料として使われておる。そこに、いま総裁が言われたように、マイナス幾ら、エックスというものがあつたらう、こういうようなものにとらえ方となつてあらわれてくるのじゃないか。私は、そういうような問題の認識の中で国鉄運賃が値上がりになって、また経営的に行き詰まったらまた値上げをしていく、こういうような繰り返しを今日まで続けてきたところに経営の基本的な姿勢の問題点があるのじゃないかと思ふのです。

だから私は、やはり物価上昇に及ぼす影響というものは、ただ指数の上にあつたものだけではないと思う。これはやはり心理的な影響というものが出てまいります。その結果は、直接物価の上に影響があるものと、間接的な形で回り回ってまた物価に影響が出てくるものが必ず生まれる、それを私たちが一番心配をしているわけなんです。ですから、「国鉄通信」でこういうようなふうにお出しになることは、これは自由ですけれども、しかしながら、これだけの物価に及ぼす影響があるのだという、何というのですか、国民に対

してまことに申しわけない、上げたくなはないんだという気持ちで接してもらわなければ、たいしたことありません、これは回り回ってよくなるのでございましてという訴え方では、私は国民に申しわけないのではないかと、そういうふうな気持ちにならざるべきではないかと思ふのでございまして、国鉄総裁はそういうようなお気持ちにはございませんか。

○石田説明員 国鉄が運賃を値上げするという根本は、物価に及ぼす影響ということも考えないで、はありませんが、要するに、コストが上がるがゆえに値段を上げるということでありまして、これは私鉄のごとき鉄道以外のサイドラインの商売でもうけているところは別ですが、鉄道だけをやるものから見れば、いまのような物価が上がる、人件費が上がる、しかも収入というものがわりあいにはふえない、こういうところにおいては、これは当然の帰結じゃないか、独立採算でいく以上は、これは単に国鉄ばかりじゃない。私鉄がすでにそうなんです。各国の鉄道にいたつて、すべてそうなんです。これはひとつ村山さんに、ただ物価だけというのを考えないで、国鉄の経営の上からいつてこの収支のバランスがどうだ、こういうことを根本にして考えていただきたいと思ふのです。

○村山(書)委員 原田運輸大臣、いま石田総裁は、きわめて経営合理主義の立場からやはり原価計算主義に基づく問題のとらえ方をしておいでになる。あなたはやはり一國の国務大臣であり、それは佐藤内閣の閣僚であります。物価安定というものは、佐藤内閣の最大の政治的な課題であります。そういうようなときにいまのような考え方で、少なくとも運輸大臣としてはその責任を負い得ないものだと私は思うのですが、いかがでございませうか。

○原田国務大臣 私は、国鉄の再建に關しまして推進会議が提唱しておりますことを根拠として、今度二つの法律案の審議をお願いいたしておるの

してまことに申しわけない、上げたくなはないんだという気持ちで接してもらわなければ、たいしたことありません、これは回り回ってよくなるのでございましてという訴え方では、私は国民に申しわけないのではないかと、そういうふうな気持ちにならざるべきではないかと思ふのでございまして、国鉄総裁はそういうようなお気持ちにはございませんか。

○石田説明員 国鉄が運賃を値上げするという根本は、物価に及ぼす影響ということも考えないで、はありませんが、要するに、コストが上がるがゆえに値段を上げるということでありまして、これは私鉄のごとき鉄道以外のサイドラインの商売でもうけているところは別ですが、鉄道だけをやるものから見れば、いまのような物価が上がる、人件費が上がる、しかも収入というものがわりあいにはふえない、こういうところにおいては、これは当然の帰結じゃないか、独立採算でいく以上は、これは単に国鉄ばかりじゃない。私鉄がすでにそうなんです。各国の鉄道にいたつて、すべてそうなんです。これはひとつ村山さんに、ただ物価だけというのを考えないで、国鉄の経営の上からいつてこの収支のバランスがどうだ、こういうことを根本にして考えていただきたいと思ふのです。

○村山(書)委員 原田運輸大臣、いま石田総裁は、きわめて経営合理主義の立場からやはり原価計算主義に基づく問題のとらえ方をしておいでになる。あなたはやはり一國の国務大臣であり、それは佐藤内閣の閣僚であります。物価安定というものは、佐藤内閣の最大の政治的な課題であります。そういうようなときにいまのような考え方で、少なくとも運輸大臣としてはその責任を負い得ないものだと私は思うのですが、いかがでございませうか。

○原田国務大臣 私は、国鉄の再建に關しまして推進会議が提唱しておりますことを根拠として、今度二つの法律案の審議をお願いいたしておるの

してまことに申しわけない、上げたくなはないんだという気持ちで接してもらわなければ、たいしたことありません、これは回り回ってよくなるのでございましてという訴え方では、私は国民に申しわけないのではないかと、そういうふうな気持ちにならざるべきではないかと思ふのでございまして、国鉄総裁はそういうようなお気持ちにはございませんか。

言われるように、値上げをせずにやっていくならこれほどよいことはないのではありませんけれども、今日の国家財政の中で、国鉄のために、国鉄が要求する財政支出を大蔵省が全部出すということはできない。そこで、この三位一体形式をとって国鉄再建をしようと考えておられるのではありませんか、国民の皆さん方に、いわゆる利用者の皆さん方にも、ひとつまことに御苦労でございますけれども、御利用賜わりたい、こういうことを申し上げておるのでございます。

○村山(喜)委員 きょうは時間があまりございませんので、私も簡潔に尋ねていく点だけを申し上げます。いまの問題は、またこれから経営の中心に問題の中でも取り上げていかなくちゃならぬと思うのです。いまの国鉄は、もう破産状態ではないかと思ひます。私はこの際中身をみてみれば、資本勘定で鉄道債券及び借入金金の収入が三千九百九十億円、それだけ借金と債券で収入を得まして、そして支出は、工事勘定をみると三千八百十八億円、出資金がほかに入りますから、それを入れて、八十九億円入れます。でも三千九百七十億円しかない。だから、この資本勘定をみてみても、これは赤字のやうにくりをもうすでこの勘定科目の中でもやっている。また、支出のところをみてみますと、昨年の工事勘定と比較してみると三十八億円しか伸びておらない。物価が上昇をしていけば、それだけ実際は工事量はベースが落ちていくわけですね。そういう財政状態になっている、しかも支出は、利子及び債務取扱諸費が千四百六十八億円、これは昨年より百四十二億円ふえています。資本勘定へ繰り入れ、これは債券及び借入金金の償還及び工事勘定の繰り入れですが、これを調べると千三百七十五億円、これまた七百二十億円の増であります。ですから、それらのものを計算をいたしてみると八百六十二億円も、支出の中において利子その他の借り入れ金の支払いがふえている。ですから、こういうようなことから、出資金を昨年より減らしたりあるいは繰り延べ支払いをしたりするようなことをせざるを得ないような状態にまでできているのではないかと。そこで、これらの中身から当然繰り越し欠損金がふえてくるという貸借対照表が生まれてきておると思うのであります。

ですから、ここでひとつ、現在の資本勘定の中で国鉄が持っている財産、固定資産をもう一回洗い直して見る必要があるのではないだろうか。と申しますのは、国鉄は資本金に比べてたかさんの財産を持っておられます。その中で私がいつもふしぎにたえないのは、固定資産税の対象外になっております土地ですが、この帳簿価額は四十三年の三月三十一日現在で千四百九十億円、これはその前の年は千四百五十四億円です。これは決算書ですが、予算書の上においてもわずかにふえている程度であります。

そこで、一体この中身はいまどういうふうになっているのか説明ができますか。その坪数、種別の購入時における購入価格が帳簿価額になっているわけですが、今日、過去十三年の間に土地価格は十倍以上に値上がりをしております。その値が益は再評価されていらないわけですから、それを見込んだときに一体どういふような計算になっているのか、このことを国民の前に明らかにしながらもつと財産内容を正確につかんで、その上に再建対策を考えていくべきではないか、こういうふうに考えますので、その中身について説明願いたい。

○磯崎説明員 国鉄の持つております土地は、ただいま先生のごらんになっている貸借対照表に載っているのとおり、簿価として千四百九十億円でございます。この面積が六百五十三億平米、大体琵琶湖ぐらいの面積でございます。これを用途別に申し上げますと、駅の用地、これは公共の用に供しております。駅前広場も含めて、駅等の直接旅客、貨物の使用に供しております土地がその二割でございます。それから線路あるいは線路の付帯の築堤とか、そういったいわゆる線路敷に該当するものが四七割でございます。それから、これは主として北海道、東北等の豪雪地帯でござ

ますが、鉄道林と申しまして、相当な林を持つておる、これは防雪用の林でございます。これが二五割でございます。その他の用地が五割でございます。合計六百五十三億平米、簿価で千四百九十億円でございます。これはただいま先生のお話しのとおり、再評価をいたさない昔の簿価のまま、あるいはその後、昭和三十年以降入手いたしましたものににつきましては、入手当時の価格で計上しているわけでございます。

○村山(喜)委員 昭和三十年以降は入手したときの価格が簿価になっておる。それ以前のもものは再評価されたんでしたかね、副総裁。

○磯崎説明員 ちよつとことばが足りないで失礼いたしました。

昭和三十年の第三次評価のときに土地も再評価いたしました。その後の土地につきましては、取得価格でもって貸借対照表に計上してある、こういうことでございます。

○村山(喜)委員 ですから、これから見てまいりますと、昭和三十年ですから、全国の土地価格の値上がりで当時の十倍しておりますから、その計算でいけば一千四百九十億円というのは一兆四千九百億という数字になる、そういうものも踏まえながら、国鉄の中身について私はメスを入れていなくちゃならぬときが来ているのではないかと申すのです。もう、時間がありませんから、ただ問題だけを投げかけておきたいと思ひます。

次に、公取見えておりますか——富士と八幡の合併に関連をいたしまして、国鉄のレールの問題をめぐりまして、いろいろ新しい対応策をとって公取のほうに申請をするように新聞で見えるわけですね。その中で私は、国鉄が現在取り扱っているレールの取得の方法の問題、それから私鉄が購入をしていられるやり方の問題等を考えてまいります。公正取引委員会がこれから新しい競争原理を導入しなければ、いまの富士と八幡の合併は条件として認められかねない、こういうような姿勢をとっておられる。そこからいくならば、流通構造というものは新しく変わってくる、その変

わってきた中において、国鉄の今日のレールの購入価格というものがどういふふうに変化をしていくのか、また、私鉄関係はどういふふうに変化していくのか、この見通しを持たなければならぬと思うのであります。これについてどういふふうにご考慮をいただかぬか、それぞれ説明をいただきたいと思ひます。

○柿沼政府委員 お答えいたします。今般の八幡、富士の合併にあたりまして、現在わが国におきましては、鉄道用レールの生産をいたしておりますのは合併会社の二社でございますので、両社が合併いたしますと一社になるわけでございます。これは国鉄、私鉄を問わず、独占禁止法に申します競争の制限になるというところで十五条に抵触するおそれがあるという指摘をいたしておるわけでございますが、現在、会社側といたしましては、この抵触する事実を払拭しようというわけで、対応策を添えて届け出を昨日いたしました。いまおっしゃるわけでございますけれども、この対応策につきましては、本審査の一環といたしまして委員会が検討を現在進めておるところでございます。

○村山(喜)委員 国鉄にお伺いいたしますが、いままで国鉄は八幡なりあるいは富士製鉄との間で製作請負契約に基づいてこの購入をしてもられた。これは公取価格に比べたら安いのです。私鉄の場合にはトン当たり四万八千円ぐらいです。それから国鉄の場合には四万三千円ぐらいです。大体一割安い。それはしかし、共同開発という形なのか、技術指導というやうな形の中であつた方がやはり指導していただくことになる、そういうようなものも入った価格だろうと思ふのです。ところが、新しい会社をつくって競争原理を導入して供給構造を変えたいという独断法上の政策課題がある。その場合、いわゆる技術の安定という問題を考えなければならぬ、それは少なくとも三年間は習熟する必要があります、こういうようなことになってまいりますと、先ほど私、国鉄の担当の常務からお聞きをいたしましたのですが、これ

はいままでと変わらないような形態をとらざるを得ないのではなからうかという話でございます。時間がありませんから問題の指摘だけにしておきますが、産業政策上はできるだけ国際競争力をつけるということで合併が要請される。ところが独禁政策上は、それが新しい競争原理のものを導き出す供給構造をつくらなければならない、そういうようなことで新会社構想が生まれてきた、しかし、それでは現実には対応ができていない、こういう問題があるわけですね。そういうような状態の中で、一体国鉄はどういうような姿勢でこれからやっていくかとお考えになっているのか、そしてまた、運輸省はこれをどういうふうな指導をしようとしているのか、これをちょっと伺いしておきます。

○原田国務大臣 この問題に關しましては、通産大臣も国会において答弁をいたしておりますが、この富士、八幡合併問題が起きてきて、このことについて私も検討すべきことがあるかどうか、あるとするならばどういふ点かということについて検討いたしておる、こういう段階でございます。いま柿沼君から、対応策を持って富士、八幡のほうからきたという話がありましたが、きょう私は通産大臣から実は話を聞きました、会社が対応策を持って行っておると。私も聞いたしましてはこの話が出たときに一番心配したのは、国鉄あるいは私鉄が品質の良好なものが安く入るといふことが保障されるかどうかということとを私は運輸大臣として一番心配したわけです。そのときは国鉄のほうも私鉄のほうも、かりにこれが合併しても心配ない、独占禁止法云々の問題は抜きにして、一緒になっても問題はないということをおっしゃったようでありました。ところが、今度はそれが法律のほうと問題を生じてきたから、対応策というものを講じなければこの合併は許されず、こういう問題に突き当たっておるわけでありまして、その対応策というものが、国鉄あるいは私鉄がそれならばけっこうだと十分言いがた得るものであるならば、あえて私はじやありません。

すということとは言わなくともよい、このように考えております。

○石田説明員 レールの問題でございますが、いま国鉄がレールの問題について直面しておる問題は品質の問題なんです。御承知のとおり、どうも実にひび入りが多くて困るということで、何とか品質の改善ができないかということ、これは八幡なんか非常にやかましう言っておるのです。われわれからいえば、二社が一社になればそれだけ力というものはふえるのですから、品質の問題について改善を迫るべく迫りがいがあるわけです。そうすると、値段の問題になります、大体コストはどのくらいか、ちゃんと私のほうはわかっておるのです。それで、それに対して適当な利潤を与えるというふうなことでやっておるのでありますから、二社が一社になったからといって、値段のために国鉄が好きにされるということは絶対ない。要するに、大きくなればなるだけ品質の改善というのに対しては寄与するところがあるのではないかと。とにかく、国鉄としてはひびの入らないようなレールをつくって、これが一番大きな問題なんです。その点はどうぞひとつ御了承願います。

○村山(審)委員 私は、やはり国民の生命を預かる立場からは当然いまだ総裁が言われた立場が正しいと思う。ただ、ここで私が指摘しておきたいと思ふのは、あなた方が原価が幾らになるかを握っておいでになる、その原価計算の上に適正なマージンをかけたもので契約に基づいて収納をしておられる、ところが、その価格は公取価格よりも大体一割安いのです。一割安いということは、通産省が行政カルテルと私たちが指摘をしておりましたその公取価格というものは、適正価格よりも一割高いところで指導をしているというこれは具体的な数字ですよ。今度富士、八幡が一社になりまして新日本製鉄が生まれ、そして、それを支援するのが日本鋼管、新しく二つの会社が生まれて競争原理が生まれるだろう、こういうようなことがいわれているのだけれども、いま適正な利

潤を求めるがゆえに合併をし、しかもそれを支援をしているその三社がなにしてつくり上げて競争の原理をどうのこうのと言ってみても、実際の価格の形成の問題は、私が言ったように、現実でさえもこういうような状態になっているのですからそのことが期待ができるかどうか問題があるという指摘だけをしておきます。そして今後、こういうような問題が具体的な問題として出てきておるわけですから、独占資本だけが不当な価格の上にあらをいかいていかないうちに私たちが監視を強めてまいりたい。

ここでもう一つ指摘をしておきたいのは、この契約価格なり、あるいは私鉄関係の納入価格というものが十年間下がりないうことなんです。それは下がらなくてもいいだけの生産性の上昇があるから、しかもそれ以上の上昇があるから、いま言ったように国鉄は公取価格よりも一割も低いところで買得ているということなんです。それでも適正なマージンが与えられているということですから、そういうような意味からいふならば、私鉄に納入をしているレールの値段はもっと下げられる、下げても差しつかえないものだ、こういうふうに考えます。ですから、これは物価担当の大臣、また運輸大臣として私は当然指導をされてしかるべきだと思ふのですが、いかがでございますか。

○菅野国務大臣 私はいま初めてお聞きしたのですが、そういうことはよく調査いたしまして、そして指導したいと思ふます。

○原田国務大臣 国鉄レールは国鉄が一番大口です。それから、いま話があるように、国鉄と八幡、富士との間には特殊な技術関係等々があつて出てきた値段であらうと私は推察します。私鉄のほうには買ひ方が違ふのじゃないかと思ふますから、そこに私鉄と国鉄との間の値段というものはおのずから違つてくるのが当然ではなからうか。ただ、それがあまりにも大きいかな少ないかという問題は、よく私も調査して、適当に指導していきたいと思ふます。

○村山(審)委員 国鉄で購入している量は二十一万吨以上ですか、私鉄が購入している量との間に量の開きがありますから価格は違ふだろうと思ふ。ただ品質は国鉄のほうがいいといふのです。大都市周辺の私鉄の場合はいさ知らず、ローカル線のところにある私鉄のそのレールの品質と国鉄が使っている品質と比べると、ずっと国鉄のほうがいいですから、そういうような点から考えますと、まだ値下げができる、このことだけ指摘しておきます。

そこで、最後になりましたが、社会党案の提案者であります久保先生にお尋ねをいたしたいと思ふます。時間がなくなりましたので、これは全部まとめて申し上げますから、適切な答弁をいただきたいと思います。

この国鉄の財政が、先ほども若干指摘をいたしました、再建をしなければならぬ、こういうような段階にきていることは、久保先生も同じだといふふうに考えてもいいと思ふのでございますが、社会党の考え方と政府が出しておりますその考え、財源対策の基本的な考え方の違い、これを簡潔に要領よくその基本的な相違点をひとつ説明していただきたいと思います。

それから、こういうような状態になりました赤字の原因等については、いままでも国鉄総裁からも、あるいは運輸大臣、さらに経済企画庁長官等からも御説明をいただきましたが、これの背景はどういうふうな分析をして、真の原因というのはどこにあるのか。その原因をきわめずして対策は打ち得ないわけでありまして、単なる対症療法でとどまるのではなくて、抜本的な対策を進めていくためのその必要な措置としての原因分析をお聞かせいただきたいと思ふのです。そして、今後の輸送力増強の試金石というふうな問題等についてどういふふうに考えていけばいいの、あるいは、貨物輸送の問題、自動車輸送、特にその競合関係がそれぞれ出てまいります。空、陸、海、そういうものを一元的にとらえていかなければならないと思ふのでありますが、交通ビジョンといふ思ふか、

であります。よつてもつて、運賃制度もこれはまた別途に考えなければならぬと思うのです。先ほど来御指摘になったように、私鉄の並行線と比べて国鉄は倍近いような運賃です。そうすると、先ほど来の御答弁を聞いておると、運輸省関係の御答弁では、私鉄でも手をあげてどうにもならぬところは値上げをするほかはないじゃないかという御答弁になる。企業の実態、企業によって運賃が違ふというところは都市の一体性を欠くものでありまして、決して健全な都市の開発にはならないと私は思うのであります。そういうことも考えれば、都市交通は、御案内のとおり都市一つとつてもたいへんでありますから、建設経費の三分の二、いわゆる道路並みに固定施設というか、既存施設は考えていくべきだろうと私は思っております。

そういうことを考えているわけでありまして、たいへん長くなりますが、そういうものを全体としてとらえて再建の方策を考えなければいけないじゃないか。単なる運賃の問題だけで処理してはいけない。しかも、この赤字になった原因というのは、そのほかに、申し忘れましたが、大事な点は公共負担であるということ。先ほど数字は間違えました。昭和二十四年公共企業体になってから、国鉄の発表によりまして一兆円しよつておるといふ。もちろん国鉄自体が全部しよつたとは私は考えていない。むしろ赤切符、そして一般の小さい荷物を送った人がしよつておるかもしれぬ、いわゆる総括原価主義でありますから。しかし、それでもなおかつ赤字が出たのだからその分は公共負担のせいであろう。この際国鉄を再建するために公共負担をどうするかという問題——先ほど論争がありました。いわゆる赤字制がいいのか。赤字制でやることは——これは将来は赤字制でやるべきだとも思います。しかしながら、国家政策までも含めて赤字制でやることは、いわゆる税金の二重取りでありまして、これはいけません。そういう観点から、これは先ほどから申し上げたような観点から新しいわれわれの提案でやっ

ていくのが至当である、こういうふうに思っています。たいへん長くなりましたが、以上、申し上げます。

○村山(喜)委員 これで終わりますが、いまの問題を突き詰めてまいりますと、先ほど来はかの委員からもお話がございましたが、今度の予算書の中に八十九億という出資額があります中で、七十億が日本鉄道建設公団に対する出資額であります。この日本鉄道建設公団は赤字線区をつくつては毎年国鉄に押しつける、こういうような形の中では、まさに国鉄の赤字を増大させる機関になつておる。それから、いま公共負担の問題が出ましたが、これもやはり日本国有鉄道法第一条のいわゆる公共性の定義という問題についてこの際私たちが考えなければならぬ問題があると思うのです。特に、何でもかんでも国鉄だからおんぶしてしまえばいいじゃないかということが、国鉄の今日の苦境を導き出しているのだと私たちも思っています。そういうような点から、この点については、破産状態になつて国鉄にそんなにおんぶすることはまことに過酷な要求だといわなければならぬと思うのです。そういうような立場から、この問題について、さらに今後それぞれの立場で十分な検討を加えていただくように要望いたします。時間が参りましたので終わります。

○石田説明員 これは、国鉄が破産状態にあるなということを言われますと、私は責任者としてはなはだ困るのであります。そこで、たとえば四十三年の決算において千五百億損が出る、なぜ損が出るか、こういう根拠をひとつ御参考までに申し上げようと思うのです。

第一は赤字線です。このうちの約六千キロというものの、これはもう幹線、亜幹線以外の赤字が約五百億円です。そのほかに公共負担、通勤輸送の平均割引率は五割二分二厘ですが、その二分二厘が百三十六億円、通学定期がいま七割以上割り引いている、法定の割引率五割引いた二割一分

が三百十億円ですが、合計しまして四百四十億円でしょう。それで合計して九百四十億円になる。そのほかに通勤輸送に金をかけたやつが、四十年から四十三年の間に二千七、八百億円ある、この金利が約百六十億円ある。さらに、この間の委員会でも言っているのですが、一体五割の基本割引というものはどこから出たのであるか。何も根拠があるわけではないのだ。これは全く、国鉄はなやかなりし時代の頭で国鉄にこれを持てということをやつてきた。これは委員会でも、是正する必要がある、こう言つた。かりに五割を三割に減らすということになると、七百二十億円です。そうすると、これでもつて約千八百億円の原因がわかつたわけですね。決してこれは破産状態でも何でもない。これを是正すればいいんですよ。結局そういうことになる。

○村山(喜)委員 倒産状態ですから、ひとつがなばつてください。

○細田委員長代理 和田耕作君。

○和田委員 いまの総裁の御答弁で安心のような感じもするのですけれども、最初にお伺いしたいのは、昨年の十一月に発表されました国鉄財政再建推進会議の意見書、これを総裁、どのように評価されておりますか。

○石田説明員 これは実に適切な結論だと私は思います。あれは実によく国鉄の事情も知つており、私はほんとうに公正な意見だと思つておる。私ひひとつ、これは今後の国鉄の責任者としては万難を排してやらなければならぬ、ここにおいて、国鉄がほんとうに責任を負ふ国鉄になつて、日本の輸送機関としての任務を尽くすことができるのだ、こういうふうに考えております。

○和田委員 実は、その意見書の冒頭のことばにあるのですけれども、三ページの上から四行目で「爾後、赤字は加速度的に増加し、遠からず破局的な状態に至るものとみられている。」こう書いてあります。最初に、のっけからこういうことばを使つておられます。いまの村山委員とのやりとりで、たいしたことはないのだというような御

判断があつたようですけれども、このことばは、単なるまくらことばと受け取られますか。

○石田説明員 これは、このままで改善もしないで、ぼんやりしておつた日にはえらいことになる、この際、ひとつ目をさまして再建の努力をしななければいかぬ、こういうことなので、これは改善しない場合においてしかり、そこにいくために改善する必要があるという前提だと私は考えております。

○和田委員 この問題は、若干ことばじりの感じもあります。おそらく総裁は、いまの国鉄の状態を樂觀的に、たいしたことはないのだと思つてはおられないと思います。だから、いまの問題は単なることばじりだと思つてからこれ以上は追及しませんが、責任者としては、もつと真剣に国鉄の問題をお考えにならなければならぬ段階ではないか、私はこういうふうに感ずるのですけれども、もう一べん総裁の決意をお伺いしたい。

○石田説明員 私はさつき、国鉄は破局状態にあるというふうなことを聞きまして、実際に数字から見ればそうではないのだ、これは要するに、破局状態ではないけれども、このままでいけば破局状態になる。ここにおいて、私は総裁に三十八年になつたのですが、大声疾呼したことは、公共負担、こんなものはとつてくれ、そして赤字線の問題はどうしても解決しなければならぬ、沈みつつある国鉄というものを本来の筋に直したい、こういうことでありまして、この結論は、今度ようやく推進会議の結論になつて出たわけでありまして。

○和田委員 いまの破局的云々はこの程度にいたしまして、この再建会議の意見書の八ページにある文言ですけれども、「再建期間の初期において、公共負担の是正を含み実収一〇〇%程度の運賃改訂を行なうとともに、その後における物価騰貴等の止むを得ない要因に基づく運賃改訂については、云々、こうあります。この意味は、再建会議の御意見としては、今年度から始まる十一年の再建の

にゆつと出てきて、国鉄の管理体制あるいはその他の問題として、政府との関係の問題としての重要な問題がまだほとんど緒についていないにもかかわらず、その問題をやらないうで、まず運賃の問題が先に出てきた、こういうところに総裁としての一つの責任みたいなものがあるのではないかと、思うのですけれども、どうでしょうか。

○石田説明員 もしもそういうことであれば、国鉄総裁の責任として相済まない。利用者負担をどうしてもやらなければならぬのだというものは、最後の問題です。

それで、第一には、国鉄は積極、消極の合理化について徹底してやる。それで、政府も公共負担というように、さらに、住宅政策の一環になるべき通勤輸送について財政措置を講じてくれるというところで、これは四十四年度にはありませんが、将来のものを入ると四千五百億くらいになる。実際には六、七千億くらいになるのではないかと私は思いますが、それをやる。それをやってもなお足らぬから、これはぜひひとつ通勤者に、利用者負担してこれというところで、利用者負担というものは最後の助け船として持つていった次第でございまして、まずこれをやって、あとこのことをやるというわけではない。順序としては、全く最後の問題だというように御了承願いたいと存じます。

○和田委員 私はしろろとよくわからないのですけれども、いろいろな問題を見ていて、国鉄の問題は、管理体制というのについて、大事なところで責任を負う者がいないという感じがしてならない。ちょうどいまの大学問題が責任を負う者がいないと同じように、違った意味で、何か無責任な、大事なところで責任があたりこち転嫁されるという体制があるように思えてならない。こういう場合に、総裁は、先ほどから強調されておりますように、公共負担というものを政府が責任をもって見なければ国鉄の最高責任者として責任がとれないという強い立場で政府に迫る、そのような御決意はないのですか。

○石田説明員 それはごもっともな次第です。過去においては、国鉄は収支状況にきわめて余裕があったのでありまして、政府なり国会が負担しろということは負担してきたのですが、その後、国鉄の収支状況はすっかり変わってしまった。それにもかかわらず、政府あるいは国会というものは依然として同じような頭で国鉄を見ている。そんなことでは、国鉄というものはいつちもさつちもいなくなってしまうというところで、私が三十八年の五月に総裁になってから一生懸命にやってきましたことは、この公共負担の是正とか赤字線の問題とかいうようなことでやってきたのでありまして、この点については、言われるまでもなく、私は最善の努力をした。その結果がつまり今日の状態になって、大蔵省としても思い切った援助してくれたいということになったのだと私は確信している次第であります。

○和田委員 しかし、いまの状態では、公共負担の問題についての政府の態度というのはきわめて不満な状態でしょう。これは運輸大臣あるいは企画庁長官、この提案では、公共負担の問題をこの十年間にできるだけは正するようという注文があるのですけれども、政府としてどういう態度でこの問題に対処されるでしょうか。

○原田国務大臣 私はやはりこの公共負担の問題で検討を加えていかなければならぬだろうということを考えておりますが、いま和田さんから国鉄総裁に、あなた不満でしょうということ言われたが、国鉄総裁は、そうじゃない、いままでと比べたら今度は大蔵大臣はよくこままでやってくれたというのを何度まで言われておるわけなんです。私自身も、運輸大臣に就任いたしましたし、それまで実は国鉄の専門家でもありませんし、政務調査会におりましたも、この部門を担当したことは、私、正直言つてございません。しかし、見ておまして、国鉄総裁が就任をされて長期七カ年の計画を立てられたときに、確かに、先ほど話があった基本問題懇談会といったのですか、これが一つの提案をした。ところが、結論は

金を出さなかつたのです。そこで、その計画をやるのに特別債を借りて金だけは借りてきた。これが後ほど、いま資本の増高になって苦しめておるわけでありまして。こういうことで、その次に、そのときは運賃の値上げもさしてもらえぬから収入もふえぬ。四十一年にたしか値上げがあつたはずであります。それから、政府のほうとしては何もやってくれぬ。去年、四十三年度予算のときには百三十億の国鉄納付金というのを国鉄予算の中へ組んで大蔵省はてこ入れするというような話をしておつた。私は、ここに副総裁がいるからうそじゃない、そんなことはやめなさいと言つたんだ。それはきつと入つてこないよ、それはあなた

のところに入つてくると思っているかしらぬが、なかなかそうはいかぬ、地方財政には地方財政としての要望があるから、それがもし入つてこないということになったらたいへんなことになるからと、そういうことを申し上げたことがある。しかし、そのとおり予算をやつてみて、結局これは一文にもならなかつた。そして結末は、初めて財政資金というもので五十億ほど、実績は六分五厘までの利子補給みたいな形で去年の予算を組んだというところなんです。そこで、四月に入つてこの国鉄財政再建推進会議というものを閣議できめて、さつそく五月に組まなければならぬ事態に立ち至つたということ、これは、国鉄の財政状況が償却前の赤字になる——これは、先ほど破産になるといって、国鉄総裁はそんなものじゃないと言われたけれども、このまま推移したらそうなるということは間違いない。そこでこの推進会議で出してこれらものを取り上げてみて、私はいまあなたがおっしゃる通りに、全部が全部でかたと思つておられません。しかしながら、大体ここで指摘されておることは今度の予算によって実現ができた、私自身はそうひそかに考えておるのでございまして、おっしゃる通りに、今後も公共負担の面等につきましても検討を加えていかなければならぬと思つておりますが、いずれにいたしましては、今日提案いたしております件につきましては、

ぜひ御協力が賜りたい、このように考えております。

○和田委員 企画庁長官、どうですか。

○菅野国務大臣 いま運輸大臣が言われた考え方も私も同じ考え方でありまして。

○和田委員 いまの問題もまだたくさん問題があると思ひますけれども、先へ進みたいと思ひます。

国鉄の赤字が表面化してきたのは昭和三十九年からということですね。四十年から七カ年計画が始まつております。四十年から始まりまして、四十一年にかなり大幅の運賃の値上げをしました。そして四十二年は休んで、四十三年に、公共負担的なものですけれども運賃の値上げがありまして。そしてまた今年この提案があるということですね。つまり、七カ年計画をお立てになつたときには、このような状態を全然予想されていなかったのですか、あるいは、赤字を承知で金をどんどん借りて実行したわけですか。

○磯崎説明員 昭和四十年からの七カ年計画のときには、やはり昭和四十四年から損益分岐点が悪くなる、こういうことで、実は予算委員会でもそういう御答弁を申し上げました。それじゃ四十四年ころに何かてこ入れをしなければならぬのじゃないかという御質問があつたようなわけでございます。当時の計画書にはやはりこれほど収入が伸びないとは思ひませんでしたけれども、大体、全体の所要工事資金の二割弱を自己資金でまかなう、八割を借金でまかなう、こういう計算で、しかも四十四年から損益計算は悪くなるという、こういう計算でございまして、しかしながら先ほどのお話のとおり、収入が伸びませんでした。したので、実際には自己資金は割以下というふうな数字になつたわけでございます。当時も、現計画自体も償却前赤になつておりました。けれども、四十四年時点からやはり赤になる、こういう計算にはなつておりました。

○和田委員 この意見書にも強調しておりますけれども、国鉄の経営の、つまり生産性というものが

ですね、収入に対しての従業員の比率ですね。生産性というものが、考えられないほど低い。つまり昭和三十年から十数年の平均として四・五％という数字がございます。その間に賃金が九・五％、これがもう十数年ずっと平均しての数字ですね。これはちょっと考えられないのですけれども、先ほどの久保さんの話では、労力が集中する産業だからなかなか装置がちゃんとできないのだという、ごもっともなことでしょう。しかし、トラック輸送の場合は、一〇％近く上がっていますね。なぜ国鉄だけがこのように生産性が低滞しておるのか、この問題についてお尋ねしたい。

○磯崎説明員 国鉄の生産性と賃金の問題につきましては、お説のとおり数字でございます。私どももこの生産性の伸びをずっとこうやってなめてみますと、平均四・五％というのは非常に低い。しかも、年ごとに非常に異常な数字が出ておりまして、これらについて一々検討いたしておりますけれども、結局、やはり投資してもそれが収入にはね返るまでに非常に期間が長いということ、それから、この生産性は収入で見ませんで、輸送量と申しますか、換算客貨車キロというので見ておりまして、実は収入とは関係ございませんが、これで見ますと、多少お客の乗らない列車が動き過ぎている。たとえば地方のローカル線等におきましては相当した列車が実は走っております。そういう意味で、換算客貨車キロに比較いたしまして一人当たりの生産性が非常に悪いというところは、やはり能率のいい列車が動いていないということに尽きるのじゃないか。あるいは、石炭の減収等によりまして、地域的には貨車が遊んでいてというふうなことがこういう特殊現象になつてあらわれていると思います。本来、四・五％ならば、大体逐年によくなるとか悪くなるとかいう数字が出るべきでございすが、ほとんど毎年非常に異常値ばかりの累積でございまして、これは結局、いま申しましたような、そのときそのときの特異現象がこういう形にあらわれているのだ、しかし、全体的に見ますれば、昭和三十年に

比しましてわずか一七〇にしかつていない、ほとんど日本じやうの産業で一番低いだろうと私は思いますが、これは非常に問題点だと思っております。

○和田委員 まだいろいろな要素があると思ひますけれども、いづれにしても、この国鉄の運営という問題について、よそから見ていて、何か非常に意欲的なものが見られない。これは経営者の経営態度にもそういう感じ——これは感じなんですけれども、そういう感じがするだけでなくて、働いている労働者にしても、そういうふうな感じがあら。何か、これは国鉄の運営という問題に対して、いままでとは変わった抜本的な、頭を切りかえた協力体制というものが必要じゃないか。そういう意味で、ことばはちょっと悪いのですけれども、労働者の経営参加というふうな制度、つまり、十カ年計画を実行するということを目標にしてそういうふうな画期的な制度をつくって、いい意味の国鉄一家一丸になつて大事な任務を果たすというふうな意欲があらにならないのか、総裁ひとつ。

○石田説明員 これは私は、国鉄の性格というものが一つの根本原因だと思つてゐる。要するに、国鉄というものは、ただ私利だけを目的にしてやつてゐるんじゃないんです。ほんとうに欲だけを土台にしてこんな大きな鉄道はもちやせぬ。やつておる二万八千キロのうち、ほんとうにもうかつておるのは、御承知のとおり三千キロ以下なんです。あとはもうからないわけなんです。そこに公共性というものがあつて、つまり、もうからぬ仕事も公共性でやらなければならぬ。だからして、国鉄職員のベースアップにしても、ベースアップ資金があるかないかという問題じゃないんです。これはやはり仕事の性質その他にかんがみて、ほかの二公社並みに上げなければならぬ、こういうふうなことになるんであります。その結果が、国鉄が合理化をやろうと言つて、合理化反対だとかというふうな、全く仕事と運命をともにするというふうなことになるんです。これは

国鉄の公共性というものが原因をなしていると思ひます。国鉄がほんとうに民間の会社であるなら、会社がもうからなければ職員のベースというものは上がらぬ、こういうふうになるのであります。国鉄の仕事そのものがもうからぬ仕事で、やはり公共性のためにやらなければならぬ、こういうことになつてゐるんですからして、生産性が上がるゆえにベースアップをする、生産性が上がらぬゆえにベースアップをしないということにはできない。そこに合理化反対というふうな気持ちが出てくるんで、これはやはり公共性というものをやめて、全く普通の企業のようなぐあい根本から直さないと、あなたがおっしゃつてゐるやうに、従業員というものが民間の従業員と同じやうな気持ちにはならぬ、こういうことになるんだと私は考へております。

○和田委員 それでは、つまり現在の国有鉄道的なものではなくして、もっと民間的なものに切りかえるということが国鉄経営の最大のポイントだ、こういうふうにお考えになつてゐるわけですね。

しからば、このお考えはやっぱり御意見だと思ひますけれども、現在の国鉄をどうするかという場合に、その考え方を軸にしてお考えになると、一種のはかない望みということになるんじゃないですか、一つの民間的な経営体制に持つていく、そうしなければ国鉄はよくならないのだということだと。そうではなくて、現在の公共企業体のままで、何とか全体の人が協力できるやうな体制をつくり上げていくというやうなお考えを持たななきゃならぬじゃないかと私は思ふのです。その意味で、労働者にも経営の責任を持たしていくという体制を考えなければならぬと考へてゐるわけですが、これは要望として申し上げておきます。

それで、肝心の物価の問題に關係した大事な問題なんですけれども、今度の場合に、便乗値上げつまり私鉄運賃、バスその他の直接關係を持つた運賃の値上げはさせないということを総理大臣

はもう何回か言明されておられるし、ここにおられる企画庁長官は、私も今まで何回かお聞きしたことがありますが、特に強くそれを言明されております。運輸大臣、この問題について何回か御答弁なすつたと思いますが、重ねてひとつ御答弁いたしたいと思います。

○原田国務大臣 この問題につきましては何度もお答えを申し上げておりますが、特に大手私鉄の運賃改定につきましては、各社の経営内容、輸送力増強計画及び他交通機関との關係等、諸般の事情を総合的に考慮するとともに、物価対策上の見地からも慎重に考慮する考えでございまして、あるいは上げるかもしれないということを含んでゐるわけですね。

○和田委員 慎重に考慮するということは、あるいは上げるかもしれないということを含んでゐるわけですね。

○原田国務大臣 これは昨日も企画庁長官と一緒に委員会でお答えを申し上げて、企画庁長官が、初め、絶対にということばを使われた、質問もありまして、運賃の問題については、私が権限者なんです。そこで、これは法律によつて、手続上、大手私鉄の場合は運輸審議会にかけるのでございす。それと物価の問題が非常に重要な問題でございすから、この問題については物価の關係協議会にかけるという手続が内閣で必要になつてゐる、こういう問題がある。したがひまして、いま運賃の申請が出てきておりますけれども、私のところをパスしたから、運輸審議会をパスしたからそれで政府はオーケーだというわけにはいかぬ。物価の問題、経済全般の見通しについて責任を持つておられる企画庁長官は、そういう意味でございまして、何度もお答えをいたしておるのでございすが、安定をした、バランスのとれた経済状態というものをもちつて国民経済というものを安定するために物価という問題が一番重大だと思ふ、そこで、この四十四年度の予算を編成するにあつて、政府の方針として、公共料金は国鉄以外は極力これを抑制するということを一統した見解として持つたわけなんです。したがひまして、私はそのことを何度も繰り返して申し上げておるのであ

ある立場、抑制するというところにウェートを置いた努力ということをおっしゃったのですけれども、企画庁長官はこの問題についての強い決意を保持しておるのは当然だと思ひますけれども、長官、御意見を伺いたいと思ひます。

○菅野国務大臣　来年度の消費者物価を五％にするということは、これはお話しのとおり、よほど努力しなければだめです。このままでほうっておけば、来年度は五・八％あるいは六％になりはせぬかという心配を私は持つので、そこで、そうなればお話しのとおり銀行預金利子よりも高くなりましますからして、そうなれば預金も減るし、それがまたいろいろ他の物価に影響するし、輸出にも影

響するということを考えますので、どうしてもこの際は五%、われわれは、理想とすれば三%にしたいのですけれども、いま三%にするといつても絶対できないことから、せめて五%まではしたいというのが努力目標なのであります。そこで、そういう意味において公共料金を一切上げないということで主張してまいりましたのであります。しかし、消費者物価へ最も影響を及ぼすものは米価です。米価だけががんばらう——国鉄の料金のこともがんばったのであります。国鉄自体がこのままでいけば破綻するというようなことで、国鉄が破綻すれば、これは日本の全体の経済を攪乱することになりますから、その意味において国鉄を何とかしなければならぬということ。まず最初には体質改善ということ、先ほどのお話のとおり、これが根本条件だ、それをやらずに料金だけ上げるのだったらそれは絶対賛成しない、体質改善をやるという前提で、そこで体質改善をやり、それから財政支出を大蔵省に無理にお願いするし、その上で足らぬ分だけ料金値上げということをやつて、そこでやむを得ず料金値上げをしたのであります。それだけ、五%ということについては実現困難な事情にあります。でありますからして、それを他の方法でカバーしなければならぬということで、この問題については、きょうも物価対策閣僚協議会を開きまして、物価に対する政府の態度をはつきりして国民に訴えて、国民とともに物価問題を解決したいということ、きょうきめて新聞にも発表して、ただいま見ましたが、夕刊にもすでに出ておるのであります。そういうことで、ひとつ五%はぜひ来年度は実現したいという考えをしておる。これが、他のいろいろ構造上の問題で消費者物価を上げておるという問題がありますが、それはやはりじみちな方法でありますからして、それが幸いに功を奏すれば、やがて二重的な日本の物価というもの、これは卸売り物価と消費者物価が非常に違つておるということが漸次なくなつてきて、消費者物価というものがまた漸次下がつていくとい

うようなことも考えておりますので、それは経済社会発展計画で計画いたしましたので、それで、できれば来年度二%、三%くらいに消費者物価をどめようという方という考え方をいまいらうと苦勞、苦心している最中なのであります。

○有島委員 ただいまの長官のお話では、政府が新たに重大な決意をしたのだ、それだから国民にも協力してもらいたいと呼びかけたのだとおっしゃいましたね。そうしますと、政府のきめた決意といふものは何ですか。ここで言っているのは、米価を含む食料品の価格の安定対策、二番が公共料金の抑制と安定対策、三番が労働力の流動化対策、四番に流通機構の合理化対策、五番に競争条件の整備——こんなことはいままでずっと言っていたことではないですか。何も一つも新しいことはない。さんざん言つて言いまくつたけれども、何一つ効果があがっていない、そのことを繰り返した言つただけでしよう。そのほかに新しく言つたことは何かといへば、それは国民に呼びかけている。その呼びかけたのは何ですか。

○和田委員 もう時間もなくなりましたからこれで終わりますけれども、ぜひともひとつ——再建会議の有力なメンバーが私に語つておりますように、とにかく物価の上げよりも国鉄の体制を合理化することが先決だ、こうおっしゃつておられるのですよ、実際によく調べた方が、また、この意見書にもそういうニュアンスが出ていますよ。全面にわたつてそういうような問題ですから、ぜひとも總裁、もう欲も野心もないつばなの方ですから、この問題は、最高責任者としてほんとうに責任体制をもつて政府に迫るものは迫つてもらうし、国民に訴えるものは訴えてもらう。そして運賃値上げというものはだんだん限界に達してきておる。運賃値上げでは国鉄の収入は上がらない。上げようとするは国鉄の新体制はできない。そうしよう。貨物の問題でもそうですね。そういうようなことですから、ぜひともひとつ、この運賃値上げという方向にたらないで、国鉄の経営の再建という問題を本気になつて考えていただきたいと要望いたします。私の質問を終わります。

○菅野国務大臣 そういふふうにお考えになるといふことは、よもや私は考えなかつたのであります。最近の物価の動向をまず国民に知らすというものであります。その次に、政府の取るべき政策を申し上げる。次には、この問題については国民各位の御協力をひとつお願いしたいといふようなことが三番目に書いてあるのでございます。問題、やはり先が政府です。政府がこの際、物価対策についてはどういふような対策をとるべきかといふようなことを二番目に示してあるものであります。この点について全閣僚がひとつ覚悟して協力してもらいたいということで、政府がいかにこの物価問題について熱意を持っておるかといふことをこの際はつきりしておきたいといふことでこの問題を出したのであります。政府がここまで決意を出したのであるからして、したがつて国民にもひとつ御協力をお願い申し上げたいといふことであります。政府は国民に転嫁するといふような考えは毛頭持っておりませんから、さう御理解願いたいと思つたのです。

○菅野国務大臣 物価というものは、私がたびたび申し上げるように、政府の経済政策として物価というものがあらわれてくるのです。だから、政府としてとるべき政策は政策としてあります。国民は国民として経済活動上とるべきことはとつてもらう、そこで初めて物価といふものは安定するのであります。そういう意味でこゝろを言つておるものであります。

○細田委員長代理 有島重武君。有島委員 国鉄の再建計画をめぐる諸問題を質疑するにあたりまして、いままでいろいろ議論が重ねられてまいりました。きょうはたいへん時間が経過いたしました。関係者一同がお疲れであると思ひます。私は、特にきょうは国民生活に密着している物価の問題、この一面に限つてここでお尋ねしたいと思ひます。

○菅野国務大臣 国鉄の再建計画をめぐるといふことは、よもや私は考えなかつたのであります。最近の物価の動向をまず国民に知らすというものであります。その次に、政府の取るべき政策を申し上げる。次には、この問題については国民各位の御協力をひとつお願いしたいといふようなことが三番目に書いてあるのでございます。問題、やはり先が政府です。政府がこの際、物価対策についてはどういふような対策をとるべきかといふようなことを二番目に示してあるものであります。この点について全閣僚がひとつ覚悟して協力してもらいたいということで、政府がいかにこの物価問題について熱意を持っておるかといふことをこの際はつきりしておきたいといふことでこの問題を出したのであります。政府がここまで決意を出したのであるからして、したがつて国民にもひとつ御協力をお願い申し上げます。政府は国民に転嫁するといふような考えは毛頭持っておりませんから、さう御理解願いたいと思つたのです。

○菅野国務大臣 物価というものは、私がたびたび申し上げるように、政府の経済政策として物価というものがあらわれてくるのです。だから、政府としてとるべき政策は政策としてあります。国民は国民として経済活動上とるべきことはとつてもらう、そこで初めて物価といふものは安定するのであります。そういう意味でこゝろを言つておるものであります。

○菅野国務大臣 国鉄の再建計画をめぐるといふことは、よもや私は考えなかつたのであります。最近の物価の動向をまず国民に知らすというものであります。その次に、政府の取るべき政策を申し上げる。次には、この問題については国民各位の御協力をひとつお願いしたいといふようなことが三番目に書いてあるのでございます。問題、やはり先が政府です。政府がこの際、物価対策についてはどういふような対策をとるべきかといふようなことを二番目に示してあるものであります。この点について全閣僚がひとつ覚悟して協力してもらいたいということで、政府がいかにこの物価問題について熱意を持っておるかといふことをこの際はつきりしておきたいといふことでこの問題を出したのであります。政府がここまで決意を出したのであるからして、したがつて国民にもひとつ御協力をお願い申し上げます。政府は国民に転嫁するといふような考えは毛頭持っておりませんから、さう御理解願いたいと思つたのです。

○菅野国務大臣 物価というものは、私がたびたび申し上げるように、政府の経済政策として物価というものがあらわれてくるのです。だから、政府としてとるべき政策は政策としてあります。国民は国民として経済活動上とるべきことはとつてもらう、そこで初めて物価といふものは安定するのであります。そういう意味でこゝろを言つておるものであります。

○菅野国務大臣 物価というものは、私がたびたび申し上げるように、政府の経済政策として物価というものがあらわれてくるのです。だから、政府としてとるべき政策は政策としてあります。国民は国民として経済活動上とるべきことはとつてもらう、そこで初めて物価といふものは安定するのであります。そういう意味でこゝろを言つておるものであります。

○菅野国務大臣 国鉄の再建計画をめぐるといふことは、よもや私は考えなかつたのであります。最近の物価の動向をまず国民に知らすというものであります。その次に、政府の取るべき政策を申し上げる。次には、この問題については国民各位の御協力をひとつお願いしたいといふようなことが三番目に書いてあるのでございます。問題、やはり先が政府です。政府がこの際、物価対策についてはどういふような対策をとるべきかといふようなことを二番目に示してあるものであります。この点について全閣僚がひとつ覚悟して協力してもらいたいということで、政府がいかにこの物価問題について熱意を持っておるかといふことをこの際はつきりしておきたいといふことでこの問題を出したのであります。政府がここまで決意を出したのであるからして、したがつて国民にもひとつ御協力をお願い申し上げます。政府は国民に転嫁するといふような考えは毛頭持っておりませんから、さう御理解願いたいと思つたのです。

○菅野国務大臣 物価というものは、私がたびたび申し上げるように、政府の経済政策として物価というものがあらわれてくるのです。だから、政府としてとるべき政策は政策としてあります。国民は国民として経済活動上とるべきことはとつてもらう、そこで初めて物価といふものは安定するのであります。そういう意味でこゝろを言つておるものであります。

○菅野国務大臣 物価というものは、私がたびたび申し上げるように、政府の経済政策として物価というものがあらわれてくるのです。だから、政府としてとるべき政策は政策としてあります。国民は国民として経済活動上とるべきことはとつてもらう、そこで初めて物価といふものは安定するのであります。そういう意味でこゝろを言つておるものであります。

○菅野国務大臣 国鉄の再建計画をめぐるといふことは、よもや私は考えなかつたのであります。最近の物価の動向をまず国民に知らすというものであります。その次に、政府の取るべき政策を申し上げる。次には、この問題については国民各位の御協力をひとつお願いしたいといふようなことが三番目に書いてあるのでございます。問題、やはり先が政府です。政府がこの際、物価対策についてはどういふような対策をとるべきかといふようなことを二番目に示してあるものであります。この点について全閣僚がひとつ覚悟して協力してもらいたいということで、政府がいかにこの物価問題について熱意を持っておるかといふことをこの際はつきりしておきたいといふことでこの問題を出したのであります。政府がここまで決意を出したのであるからして、したがつて国民にもひとつ御協力をお願い申し上げます。政府は国民に転嫁するといふような考えは毛頭持っておりませんから、さう御理解願いたいと思つたのです。

○菅野国務大臣 物価というものは、私がたびたび申し上げるように、政府の経済政策として物価というものがあらわれてくるのです。だから、政府としてとるべき政策は政策としてあります。国民は国民として経済活動上とるべきことはとつてもらう、そこで初めて物価といふものは安定するのであります。そういう意味でこゝろを言つておるものであります。

○菅野国務大臣 物価というものは、私がたびたび申し上げるように、政府の経済政策として物価というものがあらわれてくるのです。だから、政府としてとるべき政策は政策としてあります。国民は国民として経済活動上とるべきことはとつてもらう、そこで初めて物価といふものは安定するのであります。そういう意味でこゝろを言つておるものであります。

○菅野国務大臣 国鉄の再建計画をめぐるといふことは、よもや私は考えなかつたのであります。最近の物価の動向をまず国民に知らすというものであります。その次に、政府の取るべき政策を申し上げる。次には、この問題については国民各位の御協力をひとつお願いしたいといふようなことが三番目に書いてあるのでございます。問題、やはり先が政府です。政府がこの際、物価対策についてはどういふような対策をとるべきかといふようなことを二番目に示してあるものであります。この点について全閣僚がひとつ覚悟して協力してもらいたいということで、政府がいかにこの物価問題について熱意を持っておるかといふことをこの際はつきりしておきたいといふことでこの問題を出したのであります。政府がここまで決意を出したのであるからして、したがつて国民にもひとつ御協力をお願い申し上げます。政府は国民に転嫁するといふような考えは毛頭持っておりませんから、さう御理解願いたいと思つたのです。

○菅野国務大臣 物価というものは、私がたびたび申し上げるように、政府の経済政策として物価というものがあらわれてくるのです。だから、政府としてとるべき政策は政策としてあります。国民は国民として経済活動上とるべきことはとつてもらう、そこで初めて物価といふものは安定するのであります。そういう意味でこゝろを言つておるものであります。

○菅野国務大臣 物価というものは、私がたびたび申し上げるように、政府の経済政策として物価というものがあらわれてくるのです。だから、政府としてとるべき政策は政策としてあります。国民は国民として経済活動上とるべきことはとつてもらう、そこで初めて物価といふものは安定するのであります。そういう意味でこゝろを言つておるものであります。

○菅野国務大臣 国鉄の再建計画をめぐるといふことは、よもや私は考えなかつたのであります。最近の物価の動向をまず国民に知らすというものであります。その次に、政府の取るべき政策を申し上げる。次には、この問題については国民各位の御協力をひとつお願いしたいといふようなことが三番目に書いてあるのでございます。問題、やはり先が政府です。政府がこの際、物価対策についてはどういふような対策をとるべきかといふようなことを二番目に示してあるものであります。この点について全閣僚がひとつ覚悟して協力してもらいたいということで、政府がいかにこの物価問題について熱意を持っておるかといふことをこの際はつきりしておきたいといふことでこの問題を出したのであります。政府がここまで決意を出したのであるからして、したがつて国民にもひとつ御協力をお願い申し上げます。政府は国民に転嫁するといふような考えは毛頭持っておりませんから、さう御理解願いたいと思つたのです。

○菅野国務大臣 物価というものは、私がたびたび申し上げるように、政府の経済政策として物価というものがあらわれてくるのです。だから、政府としてとるべき政策は政策としてあります。国民は国民として経済活動上とるべきことはとつてもらう、そこで初めて物価といふものは安定するのであります。そういう意味でこゝろを言つておるものであります。

○菅野国務大臣 物価というものは、私がたびたび申し上げるように、政府の経済政策として物価というものがあらわれてくるのです。だから、政府としてとるべき政策は政策としてあります。国民は国民として経済活動上とるべきことはとつてもらう、そこで初めて物価といふものは安定するのであります。そういう意味でこゝろを言つておるものであります。

○菅野国務大臣 国鉄の再建計画をめぐるといふことは、よもや私は考えなかつたのであります。最近の物価の動向をまず国民に知らすというものであります。その次に、政府の取るべき政策を申し上げる。次には、この問題については国民各位の御協力をひとつお願いしたいといふようなことが三番目に書いてあるのでございます。問題、やはり先が政府です。政府がこの際、物価対策についてはどういふような対策をとるべきかといふようなことを二番目に示してあるものであります。この点について全閣僚がひとつ覚悟して協力してもらいたいということで、政府がいかにこの物価問題について熱意を持っておるかといふことをこの際はつきりしておきたいといふことでこの問題を出したのであります。政府がここまで決意を出したのであるからして、したがつて国民にもひとつ御協力をお願い申し上げます。政府は国民に転嫁するといふような考えは毛頭持っておりませんから、さう御理解願いたいと思つたのです。

○菅野国務大臣 物価というものは、私がたびたび申し上げるように、政府の経済政策として物価というものがあらわれてくるのです。だから、政府としてとるべき政策は政策としてあります。国民は国民として経済活動上とるべきことはとつてもらう、そこで初めて物価といふものは安定するのであります。そういう意味でこゝろを言つておるものであります。

○菅野国務大臣 物価というものは、私がたびたび申し上げるように、政府の経済政策として物価というものがあらわれてくるのです。だから、政府としてとるべき政策は政策としてあります。国民は国民として経済活動上とるべきことはとつてもらう、そこで初めて物価といふものは安定するのであります。そういう意味でこゝろを言つておるものであります。

○菅野国務大臣 国鉄の再建計画をめぐるといふことは、よもや私は考えなかつたのであります。最近の物価の動向をまず国民に知らすというものであります。その次に、政府の取るべき政策を申し上げる。次には、この問題については国民各位の御協力をひとつお願いしたいといふようなことが三番目に書いてあるのでございます。問題、やはり先が政府です。政府がこの際、物価対策についてはどういふような対策をとるべきかといふようなことを二番目に示してあるものであります。この点について全閣僚がひとつ覚悟して協力してもらいたいということで、政府がいかにこの物価問題について熱意を持っておるかといふことをこの際はつきりしておきたいといふことでこの問題を出したのであります。政府がここまで決意を出したのであるからして、したがつて国民にもひとつ御協力をお願い申し上げます。政府は国民に転嫁するといふような考えは毛頭持っておりませんから、さう御理解願いたいと思つたのです。

○菅野国務大臣 物価というものは、私がたびたび申し上げるように、政府の経済政策として物価というものがあらわれてくるのです。だから、政府としてとるべき政策は政策としてあります。国民は国民として経済活動上とるべきことはとつてもらう、そこで初めて物価といふものは安定するのであります。そういう意味でこゝろを言つておるものであります。

○菅野国務大臣 物価というものは、私がたびたび申し上げるように、政府の経済政策として物価というものがあらわれてくるのです。だから、政府としてとるべき政策は政策としてあります。国民は国民として経済活動上とるべきことはとつてもらう、そこで初めて物価といふものは安定するのであります。そういう意味でこゝろを言つておるものであります。

でもらった一審いい。簡単だ。そういう意味でわれわれが呼びかけているわけでありませう。

○有島委員 これは国鉄の話が一番おもしろいのでその議論に深く入りたくはございませんけれども、いま長官が言われたようなことを言われれば、これはずっと記録に載っておりますから、後代に残る話です。国民のほうからここに使うからいかにぬの、そういうお話です。それでは、どうしてそんなふうにお話で落とせるのか、それは税制の上において経費で落とせるから、それだからやっているのじゃありませんか。そうしたからくりがあった上でやっている話なんだ。政府のほうからやるべきこと、国民のほうからやるべきことと二つあるとおっしゃったわけですが、政府でやるべきことをやらなくて、国民にばかりおつかふせているじゃありませんか。このことはそういうふうだにだれだって思わざるを得ない。さっきのお話はおかしい。あれは訂正なさらないければいかぬと思ひます。

し、配当もするし、あるいは売り値を安くするということもやってもらった一審いいということがわれわれの考え方です。

か、その辺の御見解から伺っていきいたいと思ひます。

わけであります。

○有島委員 同じことですから申し上げておるのでございまして……(有島委員「個人消費と社用消費とは違うんだ」と呼ぶ)そういうことで、社用消費の場合も、それはいまの交際費に税金をかけるということ、すなわちそういうような交際費を減らすという意味で高い税金をかけるということをおっしゃるし、それはもうわれわれも同じ意見でありますからして、したがって、そういうような無駄な費用も会社が使わずして、そして、それで会社が賃金を上げられるなら上げる

し、配当もするし、あるいは売り値を安くするということもやってもらった一審いいということがわれわれの考え方です。

か、その辺の御見解から伺っていきいたいと思ひます。

わけであります。

○有島委員 それはもう長官がヒトラーみたいな指導者であつて、号令をかければみんな動く、そういうつもりでいるのなら、皆さん節約しなさいと言ふこともいいかもしれない。しかし、政府がやるべきことは、そこに一つの歯止めをつけていく、国民が大体そのようにおのずからなつていくような歯止めをつけていくという役目が政府の役目なんじゃないですか。それをすべきだ。それ

し、配当もするし、あるいは売り値を安くするということもやってもらった一審いいということがわれわれの考え方です。

か、その辺の御見解から伺っていきいたいと思ひます。

わけであります。

○有島委員 同じことですから申し上げておるのでございまして……(有島委員「個人消費と社用消費とは違うんだ」と呼ぶ)そういうことで、社用消費の場合も、それはいまの交際費に税金をかけるということ、すなわちそういうような交際費を減らすという意味で高い税金をかけるということをおっしゃるし、それはもうわれわれも同じ意見でありますからして、したがって、そういうような無駄な費用も会社が使わずして、そして、それで会社が賃金を上げられるなら上げる

し、配当もするし、あるいは売り値を安くするということもやってもらった一審いいということがわれわれの考え方です。

か、その辺の御見解から伺っていきいたいと思ひます。

わけであります。

○有島委員 同じことですから申し上げておるのでございまして……(有島委員「個人消費と社用消費とは違うんだ」と呼ぶ)そういうことで、社用消費の場合も、それはいまの交際費に税金をかけるということ、すなわちそういうような交際費を減らすという意味で高い税金をかけるということをおっしゃるし、それはもうわれわれも同じ意見でありますからして、したがって、そういうような無駄な費用も会社が使わずして、そして、それで会社が賃金を上げられるなら上げる

し、配当もするし、あるいは売り値を安くするということもやってもらった一審いいということがわれわれの考え方です。

か、その辺の御見解から伺っていきいたいと思ひます。

わけであります。

○有島委員 同じことですから申し上げておるのでございまして……(有島委員「個人消費と社用消費とは違うんだ」と呼ぶ)そういうことで、社用消費の場合も、それはいまの交際費に税金をかけるということ、すなわちそういうような交際費を減らすという意味で高い税金をかけるということをおっしゃるし、それはもうわれわれも同じ意見でありますからして、したがって、そういうような無駄な費用も会社が使わずして、そして、それで会社が賃金を上げられるなら上げる

し、配当もするし、あるいは売り値を安くするということもやってもらった一審いいということがわれわれの考え方です。

か、その辺の御見解から伺っていきいたいと思ひます。

わけであります。

○有島委員 同じことですから申し上げておるのでございまして……(有島委員「個人消費と社用消費とは違うんだ」と呼ぶ)そういうことで、社用消費の場合も、それはいまの交際費に税金をかけるということ、すなわちそういうような交際費を減らすという意味で高い税金をかけるということをおっしゃるし、それはもうわれわれも同じ意見でありますからして、したがって、そういうような無駄な費用も会社が使わずして、そして、それで会社が賃金を上げられるなら上げる

し、配当もするし、あるいは売り値を安くするということもやってもらった一審いいということがわれわれの考え方です。

か、その辺の御見解から伺っていきいたいと思ひます。

わけであります。

○有島委員 同じことですから申し上げておるのでございまして……(有島委員「個人消費と社用消費とは違うんだ」と呼ぶ)そういうことで、社用消費の場合も、それはいまの交際費に税金をかけるということ、すなわちそういうような交際費を減らすという意味で高い税金をかけるということをおっしゃるし、それはもうわれわれも同じ意見でありますからして、したがって、そういうような無駄な費用も会社が使わずして、そして、それで会社が賃金を上げられるなら上げる

し、配当もするし、あるいは売り値を安くするということもやってもらった一審いいということがわれわれの考え方です。

か、その辺の御見解から伺っていきいたいと思ひます。

わけであります。

第一分位では四十数%、それから第五分位では二七、八%ということで、平均三四%、国鉄運賃とか、そういうものを含みます。いわゆる雑費というのは、そういう食料品の価格、ウェートとは反対の形を占めております。

御指摘の国鉄、運賃がどれだけになっておるかということ、残念ながらいま手元にございませんが、国鉄運賃等を含みます雑費につきましては、いま申し上げましたように、食料品とは逆の形になっておるといふことで御了承を願います。

○有島委員 私はいま雑費のことを聞いておるのじゃなくて、運賃のことを聞いておるのですよ。それで、いま一番こんな問題になっておる運賃について、物価の問題だからこれは重大だといふような御発言がございました。どの程度重大なんだというのを何も知らずに、口先だけで言っておるといふふうに思われても仕方がないじゃないですか。それじゃ、その資料はいつできるのですか、八塚さん。

○八塚政府委員 私どものほうで、現在は夜でございます。すからちよと作業員がいらないと思ひますが、土曜日に一日かればたぶんできると思ひますが……。

○有島委員 これは低所得者層にとつては相当な痛手を受けるのですよ。定期代といふことがございませうけれども、定期なんか使わないような人もあるわけなんです。日雇いの人もおりますし、それからパートタイムをやっておるような人もございませう。それから、子供をかかえて父親があまり働けない、そういうような層がかなりいるわけなんです。今度の一五%とはいつても、一番響くのはその階層でしょう。その階層がどの程度響くかといふことは全然お考えにならないで、数字の上だけで……。

○一三だ。これでは国民が納得しかねる面が非常に多い。心理効果——心理じゃないですよ。これはそちらの計算のしかたが、あまり一億全部まとめて割り算したみたいない、そういうような非常に機械的な冷たい印象を受ける。これはもう一べんその面でもって認識のし直しをしていかねければならないと思うのです。その点について……。

○菅野国務大臣 この問題は、汽車にお乗りになった人は、なるほど高いということなんです。汽車にお乗りにならぬ人は、何にも影響ありません。だからして、問題は、やはりこういうものはマクロ的に取り扱わなければならぬであつて、一人一人について、汽車にお乗りになつたか、乗らぬか——乗つた人は高い、乗らぬ人は何にも高いという感じを受けませんからして、それを一々について調べるということは、私はそれは困難だと思ひます。

○有島委員 菅野長官、お疲れになつてゐるかもしれないけれども、私は、五段階くらいにお分けになつたらどうですか、そのとおりになつてゐるのですから、いま一億人一人一人やれと言つてゐるのじゃないですよ。いまのはあまり冷た過ぎるというのですよ。だから、もう少しきめこまかくお考えになるべきだ、それが国民のための政治じゃないか、そう申し上げたのです。

○菅野国務大臣 五段階にもちろん分けての話ですが、そこで五段階に分けて、その五段階の人がみんな汽車に乗るかといふと、そうでない。だから、そこはそこでやはりマクロ的に見て判断しなければならぬ、こう私は思ふのです。だからそれを、乗らぬ人は何にもわれ関係せんでおりますし、乗つた人は高いなという感じを持つてゐる。貧乏な人は高いなという感じは強いと思ふのです。それはあなたのお話のとおり、収入の少ない人ほど、これだけの汽車賃が上ればえらい高くなつたという感じは非常に強いと思ふのです。それは収入によつてその感じ方はちろんお話しのとおり違つてきます。

○有島委員 そんなのききなことを言つてゐるから、国民の心は、政治というのには当てにならない、そういうふうに見放されていくのじゃないか、それを私たちはほんとうに心配いたしますよ。

それで、いまの乗る低所得層の方々ですね。これは二十円切符、三十円切符——一番乗るのはその低所得層の方が乗るわけですよ。それは、ここでもたびたび言つたかも知れませんが、五〇%上がつてゐるわけですよ。それからこれは東北地方だ、青森だ、あるいは北海道だ、九州だ、そういうところから來てゐるわけですね。そこに帰郷しようと思ふ人たちがゐるわけですね。そういう人たち、それなのに二の足を踏まざるを得ないやうなふうになつてゐるわけですよ。そういうやうなことがたくさんあるわけだ。それで、値上げのこの配分にしても、たとえば二十円切符、三十円切符、その辺のところをうんとし寄せが來てゐる、そういうやうな上げ方だつて、もう少し押

えるならば血の通つた考え方ができるはずだ、そういうことまで私は考えなくちゃいけないのじゃないかと思ふのですけれども、いかがですか。

○菅野国務大臣 運賃をどういふようにして上げたかといふことは、これは国鉄のほうでお考えになつたことでありまして、私は、そのどこまでの距離に対してどれだけにするかといふことについては、実は十分知りませんが、ただ、先ほど物価の問題について冷ややかだといふことはあつて、これは私、いささか抗議を申し込まざるを得ない。

といふのは、いまわれわれが物価の問題と取り組んでおるの、低所得者が物価の問題で悩んでおるから物価問題を取り扱つてゐるのであつて、高所得者は物価が少々上がった問題にはしません。だから政府が一生懸命になつて物価問題と取り組んでおる次第でありますから、何も決して低所得者に対して冷ややかな気持ちを持つておるわけじゃない。われわれは低所得者に対して、何とかして物価をもつと下げてあげたいといふことでやつておるのでありますから、さういふひとつ御了承願ひたいと思ひます。

○有島委員 その低所得者が一番値上げの波をかぶるやうな値上げのしかたに今度なつておる。いまの二十円、三十円の切符を考えたつてそうじゃありませんか。その点について、長官はそういうふうにおっしゃいますけれども、運輸大臣にそのことを申し上げたいのであります。

○原田国務大臣 確かに申し上げるやうな点は私にはあると思ひます。運賃のきめ方といふものを、そういうことまで配慮を払つて、収入に応じて運賃をきめるといふやうなシステムをとつておらないのと、今度の五〇%値上げになるといふところまで、ほかと比べて、ほかのものとバランスをとつたときにそで並ぶ、こういう現象になつてくるからひとつがまんをしてお願ひをしたい、こういうことになつておると思ひます。

○有島委員 何だかちよとよくわかりませんけれども、もう少し考えようはないのか。私は、物価の値上がりといふものは、今度全面的にこれは引つ込めることができるはずだといふ前提のもとでおりますけれども、一歩進めて言ひならば、二十円のところがいきなり三十円になる、それはそういうシステムになつてゐるからといふのではななくて、そのシステムそのものももう少し考へて——所得に応じて切符を買ふなんといふのは、これは同じ所にいくのに、収入がこれだけだからといって証明書を持つていく、そんなことを言つてゐるわけではないのですよ。もっと大ざっぱに考へても、もう少しきめのこまかい配慮がそこに加えられなければならぬ、そういうことを申し上げてゐるわけなんです。

○原田国務大臣 私が申し上げたのは、一つは、いますではかのものがみな三十円になつておる、だから、今度国鉄が二十円が三十円になるといふことはごしんぼう願ひたい、こういうことを申し上げたのと、いま、低所得者対策といふことについては、現在国鉄がとつておるシステムは残す、たしか、こういうことにはいたしておるはずであります。

○町田政府委員 この前の四十一年の値上げのときに、特定者、生活保護世帯、母子福祉世帯、年金受領世帯、児童扶養世帯、こういう者の割引を

いたしまして、それを今度そのまま受け継ぎまして三割引きをいたしております。そういうふうには、いろいろな面で実は現在の運賃制度の中で、はかれるだけの配慮をはかっているというふうに考えております。

○有島委員 いまのお話ですね。その低所得者をそこで見ないという方向でこれからの配慮を払っていく方向に考えているということだけは了承いたしますよ。

それから、さっき気になる話がまた一つ出てきたのです。汽車に乗らぬ人は全然関係がないという、これは間違いだと思ふのです。それで、運賃値上げの波及効果と申しますか、これは単なる心理効果、そういうこととは別にあるのじゃないか、敢然とあることではないか。私は、汽車に乗らぬからといって、たとえば、これは定期代が上がる、そうすれば、それを大体九割までは職場で持つということになっているそうです。ところが、それは全額持っているとは限らない。現に公務員はどうですか。公務員は全面的に旅費代は持たれているのですか。

○原田国務大臣 一定キロ数までは経費で見ますが、一般の民間がこれを見るのは、公務員の給与をきめる際に手当てとして出す、これと見合つたものを税でカバーする、こういうことになっておるわけですね。

○有島委員 公務員はいま二千元だと思ひますね。

○町田政府委員 三千六百円でございませう。

○有島委員 三千六百円というの、それ以上になると課税をするという場合でしょう。いま伺っているのはそうじゃない。二千元までは補助で、たとえば三千円の定期の場合は、自分でもって千円払っているはずですよ。いまのお答えになつた方、勘違いしているのじゃないか。

○町田政府委員 課税の範囲の三千六百円と支給の範囲の三千六百円と一緒でございませう。

○有島委員 それで、公務員の場合でもそういうわけでございますね。会社のほうでもってこれを

負担する、大企業のはうは経費で落とすからいいだろう、もうけが少なくなるだけで、少しぐらいはいいだろうという話があったそうです。ところが、ここで中小企業なんかは、これは人件費が上がつたのと同じことになるわけですよ。いま中小企業で一番困つておるのは人件費の問題じゃないですか。それが上がる。それがほかの物価にはね返つてこないということが言えますか。中小企業でつづけているというのは大体雑貨ですね。そういったものは非常に敏感なものでしょう。おれは汽車に乗らないのだから、電車に乗らないのだから今度の値上げには全然関係がないという人が国民の中に一人でもいるかということですよ。

○菅野国務大臣 あなたは家計にどう響くかというお話だったから、だから私はそう言つたのです。私はマクロ的に見るのだと言つたのです。全体的に見て何%上がるかということ、国鉄の料金が上がると○二%物価の上昇率があるということをお前から言つておるので、それはマクロ的に見ておるのであります。具体的に家計にどう響くかと言われるから、汽車に乗らぬ人は響かぬ、そう私は答えたのであります。

○有島委員 そうなりますと、先ほど汽車に乗らないから今度の値上げは関係ないと言つたのは、あれはうそですね。

○菅野国務大臣 汽車に乗らない人は家計に決して響かないからそう言つたのです。だから、マクロ的に見れば響くということ、それはそれでいいから、それは私は初めから言つておるのであります。

○有島委員 私は家計の国鉄運賃代のところだけを聞いているのじゃないのです。それはマクロ的にいふと、さういふものなんですよ。家計といふものはさういふものなんですよ。そうすれば、これはもうほとんど日用品が上がるという可能性は目に見えておるのじゃないですか。

○菅野国務大臣 そこで国鉄の料金の値上げが○二%消費者物価を上昇させる率があるということ、私たちはこの国鉄の料金値上げは押えるということになつたのですが、しかし、ここで

問題は、国鉄料金に便乗してまた私鉄の値上げをしたがるものでありますからして、先ほど和田さんのお話のとおり、国鉄の料金が上がったときに私鉄の料金が上がつておきますからして、そこで今度は私鉄の料金は極力押える、交通関係の私鉄の公共料金は極力押えるということを条件にしたのであります。でありますからして、問題は食料費や何かに響くのは米価です。米価が食料費なんかには非常にこたえます。それから鉄道料金、これはやはり公共料金にこたえます、交通関係やその他。それだから便乗値上げは許さぬ、極力抑制するということ、できるだけ物価を押えようという考えをしたのであります。

○有島委員 これは便乗値上げといひますとまた困るのだけれども、便乗値上げといふのは、どの範囲のことまでを便乗値上げといふのか。これは幾つかあると思うのです。いままで値上げをしたという必然性がありながら、どうしても米やチャンスがなかったからといふところもあるでしょう。それから、ほんとうはそれほどもでもないのだけれども、それこそ不当に上げてしまふということもある。いろいろな判断があると思ひますけれども、いま米の話が出たが、四十三年度に米が八%上がつて、その影響は○三二とかなんとかいふふうになつておりましたけれども、これが相当波及力を持ちましたね。そのときには、政府の御説明では、家計にはわずか○三二しか響かぬのだ、安心せよといふような印象の御説明であつた。ところが、さうなつてみると、去年の十一月から十二月、これはもう次々といふいろいろな物価が上がりました。たとえばカレーライス百円から二百二十円に上がつてしまふ、それからそのときにはビールが上がりました。それから新聞が上がりつた。ああいったのは、いま長官がおっしゃる便乗値上げになるのか、それとも便乗値上げではないのか、どうなんですか。

○菅野国務大臣 ビールや新聞などは、私は便乗値上げとは考えていませんが、いま私鉄の値上げなど言うてきておるのは、便乗値上げだと思ひます。

○有島委員 なるほどミクロ的に見ると、それは国鉄に対して私鉄などは便乗になる、これは押えるとおっしゃるのです。マクロ的なほうはどうしようがないだろう。米が上がつて次々にいろいろな物価が上がつたのは、これはだれも否定できないと思うのです。であるがゆゑに今度はお米だけは上げない、その波及力が意外に大きいからという含みだと思ふのです。お米が上がつたら、それじゃお米に関連したものだけが便乗なのか、牛乳は違うのか、これはやはりみな連鎖反応のように上がつていくと思ふのです。それは心理効果かどうか知りませんが、結果としてはさうなつていくのだ。そのときに、これはやはり極力押えるつもりで大臣いらつしたのじゃないかと思ふのですけれども、あのときは、去年、こ

しにかけて極力押えないで上がったのですか。

○菅野国務大臣 お米の上がつたのは昨年のお話で、そのときの政府はどういうつもりで上げたのか私わかりませんが、こしは据え置くといふことで方針をきめておりました。生産者米価、消費者米価は据え置くといふことで政府は方針をきめて、これは総理もたびたび言明しておりました。したがつてわれわれは、米価が上がればこれが食料費にも影響するといふことを考えております。ことに昨年のように豊作で米価を上げますと、これが非常にいろいろな物価に影響してきます。これは、私は皆さんに例を申し上げたと思ひますが、昨年末、大阪で小売り市場でミカンの値段が急に上がった。豊作であつて、ミカンはもう三分の一ぐらゐに下がつたといふのに、昨年より高くなつたのです。それで買入人がおこつて、こ

としミカンは豊作だから安いと思つて買ひに来たのに、去年より高いじゃないか、こつ言つたとき、その小売り商の人は、豊作でも米価は政府が上げておるじゃないか、ミカンくらい上げるのはあたりまえじゃ、こついうことを言つたといふのです。さういふような空気を起こさぬようにしなければいかぬ、政府が主導して物価を上げると

おられます。

いろいろなこの空気を何とかして消していききたいというのが、今度の政府のとおつておる物価政策の基本でありまして、そういう意味で、先ほどもきょうのきめたことについていろいろ御批判がありました。しかし、政府は何もしてないじゃないかというのが皆さんのお声でありますので、政府はこれだけのことをしておる、国民も政府のやっておることに御協力を願いたいという意味でやつたのでありまして、政府は何もしてない、してないという声がおつておるものだから、そこで政府はこういう点においてここまでやっておりますよ、だから皆さんもひとつ御協力をお願いしますというところで、ひとつ、政府も国民も一緒になつて――物価を上げないほうがお互いの生活を安定せしめるのですからして、そういう意味で、ひとつ物価を上げないようによつたほうが国のためになるというところでやっております。

○有島委員 いまのお話ですと、政府はいろいろやつてゐるのだ、だけれども上がつていくわけですよ。去年の米価値上りに関して、世論がこれはいへんだというふうに言つたんですね。そのときに政府のほうとしては、これは影響が小さいようにするんだということを説得しながらやつた、にもかかわらず上がつておりますよ。ですから、今度の国鉄についても、いろいろ抑制するとは言ふけれども、一体どうやって抑制するのか。こういう抑制のしかたをするんだということはいまのところ何もないわけでしょう。これもいままでのことでも何も違つたことはありはしない。これはただそう言つていながらずんずん成り行きにまかせていくような、そういうた姿をとられるのではないか、そういうふうなみんな危惧してゐるわけですよ。(発言する者あり)

○細田委員長代理 御静粛に願います。

○有島委員 それで、時間がなくなりましたから結論的に申しますと、さつき一番最初に運輸大臣が言われましたように指数を出して、これだからだいじょうぶだ、そういうふうな印象を与える説明というのは、これはあまり物価のことに詳しく

くない人にとっては酷なことである。たいしたことはないんだという印象を与える。これは数字というものと現実というものは違ふんだ。心理的要素が入るのがいかにぬといつても、現実に入つてゐるわけでもないでしょう。心理的要素はほかの要素が知りませんけれども、その数字をはじき出すまでに持つてこられるエレメントというものは、これは確定的な確かなものだけを寄せ集めて一つの指標にしようとしてゐるにすぎないでしょう。その指標をもつてすぐストレートに、だから安心せいという説明というものは今後一切おやめになつたほうがいいんじゃないか、そういうふうには思ふわけです。

○原田国務大臣 それは、あなたがそういうふうにお尋ねになつたから私は正直に答えたんで、あなたときよう初めて質疑応答をやつてゐるのですけれども、私が答弁に立つて、これでたいしたことではないという答弁をしたことは一べんもない。きようは冒頭からあなたが幾らと指数を言われるから、あなた非常に詳しいからそのとおり私は答えたのであります。先ほども和田さんが国鉄總裁に同じようなことを聞かれて、總裁の答えがやや私のような答えであつたために、それは冷たいじゃないかという話があつて、あらためて私にお尋ねがありまして、私はまた答えたのです。この間あなたのはのうの婦人部の方が来られたときにも、ひとつごしんぼう願ひたい、それは値上げはしないにこしたことはないからぬが、国鉄というものを再建しようじゃないか――それは社会党の案もあるわけですよ。何べんも言つてゐるうちに、これは政府が補助したらしい、簡単に言つてそういうやり方です。私のほうは、それだけの財政支出ができない。そこで、国も出すが、国鉄自体も近代化、合理化につとめます、まことに相済みませんけれども、利用者である皆さん方にも御協力を願ひます、こういうことで再建方策を立てておるので御協力願ひます、こういうことを申し上げてきたのでございます。

○有島委員 そのように言われますと、こちらもお尋ねになつたから私は正直に答えたんで、あなたときよう初めて質疑応答をやつてゐるのですけれども、私が答弁に立つて、これでたいしたことではないという答弁をしたことは一べんもない。きようは冒頭からあなたが幾らと指数を言われるから、あなた非常に詳しいからそのとおり私は答えたのであります。先ほども和田さんが国鉄總裁に同じようなことを聞かれて、總裁の答えがやや私のような答えであつたために、それは冷たいじゃないかという話があつて、あらためて私にお尋ねがありまして、私はまた答えたのです。この間あなたのはのうの婦人部の方が来られたときにも、ひとつごしんぼう願ひたい、それは値上げはしないにこしたことはないからぬが、国鉄というものを再建しようじゃないか――それは社会党の案もあるわけですよ。何べんも言つてゐるうちに、これは政府が補助したらしい、簡単に言つてそういうやり方です。私のほうは、それだけの財政支出ができない。そこで、国も出すが、国鉄自体も近代化、合理化につとめます、まことに相済みませんけれども、利用者である皆さん方にも御協力を願ひます、こういうことで再建方策を立てておるので御協力願ひます、こういうことを申し上げてきたのでございます。

ほろりとするような感じもいたしますけれども、それじゃ、その中身を見てどういう根拠で来ているかといへば、一億全部割り算でもつて、上げのパーセンテージもこれはずいぶん過酷な感じを受けるを得ない。ですから、いまおつしやつたことは、よく数字を調べてみると、これはもう一べん考え直さなければならぬ、そういうふうな思わざるを得ない。そうすれば、まだもう少しこれは余地があるんじゃないか、われわれとしても、これはもう一べん考えていただきたい、そういうふうには、もうどこまでもこれは私からの要望でございます。ですから、時日も迫つてゐるみたいですが、けれども、もう一べん出直されたらよろしい、それが私のきょうの結論でございます。

以上をもつて質問を終わります。

○細田委員長代理 本連合審査会は終了いたします。これにて散会いたします。

午後十時十六分散会

昭和四十四年四月十日印刷

昭和四十四年四月十一日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局