

第六十一回国
参議院運輸委員會會議録第十四号

(三三四)

昭和四十四年四月十七日(木曜日)
午後零時四十分開会

出席者は左のとおり。

委員長 岡本 悟君
理事 江藤 智君
委員 金丸 富夫君
谷口 慶吉君
瀬谷 英行君

委員 河野 謙三君
佐田 一郎君
菅野 儀作君
平島 敏夫君
山崎 五郎君
渡辺 太郎君
上田 哲君
加瀬 完君
木村美智男君
森中 守義君
田代富士男君
三木 忠雄君
中村 正雄君
市川 房枝君

運輸大臣 原田 憲君
政府委員 経済企画庁長官 岩尾 一君
官房長 八塚 陽介君
生活局長 沢田 一精君
大蔵政務次官 海堀 洋平君
大蔵省主計局次長 村山 達雄君
運輸政務次官

運輸大臣官房長 鈴木 珊吉君
運輸省鉄道監督 町田 直君
運輸省鉄道監督 山口 真弘君
局固有鉄道部長 吉田善次郎君
常任委員会専門員 石田 禮助君
日本固有鉄道総裁 磯崎 敬君
日本固有鉄道副総裁

説明員

日本固有鉄道総裁 磯崎 敬君
日本固有鉄道副総裁

本日の会議に付した案件

○国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○日本固有鉄道財政再建促進特別措置法案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(岡本悟君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案及び日本固有鉄道財政再建促進特別措置法案を便宜一括して議題といたします。

田代君から議事進行について発言を求められておりますので、これを許可いたします。

○田代富士男君 私は、ただいま議題になっております国鉄運賃上げの法案にかんがみまして、当委員会が、四月七日日本会議におきまして趣旨説明があり、翌四月八日第一回の委員会が行なわれてまいりました。そのときにおきまして、私は、だれよりもこの委員会の議事運営につきましても、意を示し、まあ今日までも努力してまいりました次第でございます。そのようにしてこの委員会が慎重審議を重ね、そうして衆議院におけるようなあのような結果にならないように、国民大衆の皆さん

たちに対しても納得できるような、そういうことをば委員会を通じてやりたいと念願してまいりました。熱心に当委員会において今日まで審議されてまいりました。また、現地調査におきましても、千葉県の木原線、先日は通動状況はどうであるか、大宮まで現地調査に行つてまいりました。連日そのような審議を繰り返してまいりました。あと連合審査をどうするか、大所高所から検討すべきである、そのように熱心に当委員会において検討されてまいりました。ところがこれは十六日の新聞でございまして、自民党は十五日の役員会、参院自民党役員会などで、この問題を協議したが、①国鉄運賃法改正案の参院本会議上程は二十五日とする。②関連法案の通行税法改正案も、これに合わせ成立させる。③ただし国鉄運賃値上げ実施は五月一日とする。このように十五日の役員会、参院自民党役員会におきまして決定されたというところが新聞に出されております。当委員会におきましては、岡本委員長を中心といたしまして、理事の皆さんがこの委員会の運営については検討していらつしやいます。われわれも忠実にその促進をやつてまいりました。にもかかわらず、このように自民党が十五日の役員会、それと参議院の自民党の役員会でこのような決定がなされたというところは事実であるのか、あるいは役員会をやらなかったのか、あるいはこのようなことはどこから出てきたのか、この点につきまして、まず、委員長から説明をお願いしたいと思います。

○委員長(岡本悟君) 田代委員にお答えいたしました。委員長といたしましては、ただいま申されましたことについては一切存じておりません。なお、念のため参議院の自由民主党の幹事長田中さんに確かめましたところ、自分も知らない、こう申しております。

○田代富士男君 いや、この委員会の責任者である岡本委員長も知らないし、自民党の幹事長である田中茂徳幹事長も知らない。知らない、知らないと言ふ。しかし、これだけの記事が、十五日の役員会できまつたと出ておるのです。知らない、知らないで済まされますか。これだけの大きなことですよ。私が何でこれだけおこるかということでは、委員長も御承知のとおり、四月八日の一番最初の初日におきまして、議事運営におきまして、当委員会が初日であるにもかかわらず開かれなかつたときに、私は自民党の堀本国対委員長にも、社会党の国対委員長にも走り込んで、だれよりも第一に私はこの進行をやつた私です。一番熱心に来た私です。だれよりも熱心にこの問題に取り組んでおります。しかし、これは二流、三流の新聞に違ひます。それにこれだけのはっきり出ているのに役員も知らない、委員長も知らない、そんな無責任なあれがおりますか。岡本委員長が知らないと思ふのなら私は聞きます。四月八日、この委員会が審議される段階においてどうなるか、久保提案の問題で審議が停頓した時点におきまして、これは国対にあけるべきだ、そのような結論が出て、私は堀本自民党国対委員長に会いまして、そのときに、これだけ国対にあけて審議しようというところになっていきますから、この問題は審議促進の上からやろうじゃないですか、このように持ちかけました。堀本国対委員長は、今回の運賃問題については運輸の理事に全部まかしてあります。運輸委員会に全部まかしてありますから、そういう堀本委員長の話で、そうですか、それならば久保提案の問題も運輸の理事会で検討してもらいましょ、そのように終始一貫して岡本委員長を中心とした皆さん方の、理事の皆さん方のその趣旨に沿つてきました。そのあとで国対にあけるといつていた久保提案の問題にしまして

も、あげたかあげないかというものも、こちらで委員長に請求したわけでもございません。皆さんたちを信頼してききました。少なくともこれだけのスケジュールが発表されております。委員長も知らないし、役員会も知らない。そんな無責任なことがあります。久保提案の問題につきましても、国対にあげると言っていたものを、運輸の理事にまかしているというので、あがずに今日までまかしてきているのです。その問題について知らないばかりで、ただ単に私は知りませんじゃなくして、これだけ出た以上は、委員長としてもこの問題に対してどうすべきかということ、知らないという一辺倒で終わるか、それとも自民党の役員会が開かれたというのですから、ひとつ相談してくるようなことはしないのですか。確認したのですか、自民党の役員に、委員長どうなんですか。

○委員長(岡本悟君) お答え申し上げます。同じような答弁になりますけれども、私としては一切存じておりません。なお念のために、先ほど申し上げましたように、田中幹事長に確かめましたところ、御本人も知らない、こういう御返事でございます。

○田代富士男君 御本人も知らない。しかしこれだけのスケジュールが出ていますよ。これだけのスケジュールが出て、はつきりと、自民党は十五日の役員会、参議院自民党役員会などではつきり出ているのを知らないのです。ましてこれは十六日の新聞です。この十七日の新聞を見ますと、きよりの新聞には、磯崎氏が国鉄総裁に確定的という見出しが出ております。この中にもそのように「国鉄運賃法改正案、国鉄再建法案が今月下旬には参院で可決成立、五月一日から値上げ施行の見通しとなった」ともあって、早ければ五月の連休明けにも正式に辞任したい意向である。石田さんがおやめになることをいっている。一つの新聞でなくして、十六日、十七日の新聞を通じてこれだけのことが出ているのに、ただ単に知らないというのを言えますか。これ知らないものは知らないと言いますが、これだけ国鉄の運賃問題が大事になっている、その国鉄総裁が、後任問題の人事についても五月の上旬にはこれは決定する、見通しが立ったたら人事も交代する、こままで新聞にもはつきり出ておるにもかかわらず、知らない。知らない知らないで通れますか。私は、第一日の初日において審議促進を唱えてきた私ですよ。その私が、審議を促進したいために、こういうことがあれば、連合審査の日程もまきまきしないにこういふ二十五日に本会議成立なんかあり得ますか。どうなんですか、委員長。

○委員長(岡本悟君) たいへん恐縮でございますが、もう相変わらず同じ答弁になりまして申しわけないと思っておりますけれども、委員長としては一切存じておりません。

○田代富士男君 存じてない。これだけのものが出ていますよ、これだけのものが、役員会でちゃんとやった。まして、堀本委員長は議運の理事の皆さんにまかせたというのですよ。なればこそ、久保提案の問題も国対で問題にせず今日まできているのじゃないですか。それで、知らないと言ふ、存じませんと言ふ。そんなばかしたことがありませんか。これを国民の一人の人が十六日の新聞を読み、十七日の新聞を読んだ人が、こういうことを自民党の役員会でなされたか、なされなかったか、知りませんというのを聞いて納得しますか。知らない、あつたのかないのか、知らないのか。これは大いに違ひますよ。役員会でやったのか。知りません、知りません。何が知らないのか。知らない本件を言ってください。知らないという本件を。何を知らないのか。

○委員長(岡本悟君) 私としては、役員会のほうからそういうことを聞かされたことは一切ございません。したがって、存じておりませんということをお申し上げたのでございます。

○田代富士男君 役員会でそういうことを言われなかったといつても、これは役員会の結論が新聞に出ていますよ。まして、自民党の役員会、国対の委員長は議運の理事の皆さんにまかしている。と(議運の理事の皆さん)と呼ぶ者あり)運輸の理事の皆さんにまかしている。それじゃ知らない知らないで通用しますか。考えてみなさい。これだけのことが、ただ十六日の新聞ならず十七日の新聞に出ているじゃないですか。十七日の新聞は国鉄総裁の人事に関するもので「確定的」といふ、決定がありませんが、それも審議の経過から運賃値上げの、どういふことになるかという見通しが立った上に、ああいうことになるんだと出ているのです。これだけあつて、役員会でなされたということを知りません、役員会でなされたということをおっしゃるまで私は——この委員会は連合審査の問題は理事でないから深くは聞いていませんが、連合審査の日にも発表してあつたではありませんか。まだ連合審査もしていかなくちゃならない。また当委員会において、この質疑をなされた人はだれ、質問者はだれですか。社会党の森中先生だけじゃないですか。先日は総理が御出席になったために代表の人から聞きました。その総理に対しての時間がありません。私が最後にもう一周と言つたときにも、委員長はもうそれは打ち切りだ。あと一問だ。そのように全部はか委員会において質疑する人が残っています。まして、連合審査というものはもしまつていません。にもかかわらず、二十五日、本会議成立というものはどこから出てきますか。五月一日実施というものがどこから出てきますか。連合審査との関係からこれを説明しなさい。説明してください。現在は連合審査もまきまきしていない。五月一日に実施されるのかどうか。その点一つお願いします。運輸委員長として、この審議の責任者としてお願いいたします。

○委員長(岡本悟君) 毎度同じことになりますけれども、委員長としては存じておりませんので、さように申し上げたのでございます。なほ、今後の委員会の運営につきましては、理事会にはかりまして、民主的にやっていくつもりでございます。

○田代富士男君 私が言っているのは、五月一日実施ということが新聞にも出ているのです。五月一日実施ということが出ているのです。委員長は、自民党の役員会でそういうことがなされたということは知らないと言つていらつしやる。だれが考えてもこういふことが聞けますか。そういうことでもいままでも国民を裏切つてきたのですか。新聞にはこれだけ出ていますよ。それをやつてないということは、国民に対する裏切りじゃないですか。裏切りでないのか。どういふことなんですか。どうなんですか。それをばつきりしてください。国民に対する裏切りじゃないですか。

○委員長(岡本悟君) 私存じておりませんので知らないとおっしゃるわけでございますが、それ以外にお答えのしようがございません。

○木村美智男君 毎回それは同じことのやりとりばかりやつていても、それは困るので、この時点は、まあ時計を見れば大体十三時だし、大部分がめしも食つていないし、それにしたつて今後の運営、それは理事会でという委員長お話ありました、この事態をどういふふうに收拾をして運んでいくのかということについて、この際、例によつて昼食休憩の形にして、そして、委員長理事会で相談をしてもらつたらいいじゃないかということにしてもらふねと、同じことをとにかくいつまでもやつておつては困るのだ。

○加瀬完君 ただいまの公明党さんの御発言は、ただ委員長長の現在おわかりになつておる範囲でのお答えだけではない、いま木村君が言うように、休憩のうちに十分各方面を確かめて御回答をあらためていただきたいと思ひます。

そこで、私のほうも関連して確かめていただきたいことは、さうすると、自民党さんの、委員長理事の間においては二十五日本会議でこの法案を上げるといふ御決定はないものと考えてよろしいか。それから、新聞報道は事実でないとおっしゃるならば、今後の委員会運営は従前のおりに委員長理事懇談会の形で進められるものと考えてよろしいか。それから、いままでの打ち合わせのとおり合同審査は打ち切られるようなことはなくて、当

しゃいますけれども、こちらに頭をきかす。頭にこさせるはうがいけないのです。それで、一番最初からこの審議を最も忠実に運営していこうとやっている本人が頭にきた。こんな男にだれがした、こういうことです。それで、その点はつきりさせてもらいたい。

○委員長(岡本悟君) お答えいたします。ただいまのことばが足りませんでたいへん誤解をお与えたのでございますけれども、私の気持ちは、ただいまの時点では白紙でございまして、万事理事会におはかりいたしまして今後運営していきたい、かように考えております。

○田代富士男君 ですから、いま理事会においてきめていくというのはよろしいですけれども、私が言っているのは、まだ質疑者がたくさん残っております。社会党においてもまだ四人の先生が残っている。公明党においては二人も残っている。そういう人々の質問する時間は必ず与えてもらいたい、こういうことを、もう白紙だと言われながらも、こういうことがふらふらしてきますと、やはりそういうことも気になりますし、この際、全員の質疑を委員会においてやること、理事会において運営するということとはわかってはおりますが、委員長の職権においても全員の質疑する時間は与えろということに委員長の考え方をはつきりさせてもらいたいと思ひます。そうしなかつたらば、これは白紙に戻しても元も何もないのです。こういうことがあつたために、一歩前進したというところを持っていきたいし、建設的な意見で慎重審議ということをもたえとして進んでおられますから、全員の発言するチャンス、それは必ず確約しますということをごの委員会においてはつきりとしてもらいたいと思ひます。

○委員長(岡本悟君) お答えいたします。御期待に沿うよう極力努力いたします。

○田代富士男君 そうですね、御期待に沿うよう極力努力いたしますという抽象的なことばばかりで、全員に発言させられるのか。それでは、

発言できなかった場合も、努力したけれども御期待に沿えませんでした、こんなふうになつてしまふ。だから、全員に発言させるのか、全員に発言させないのか。御期待に沿いますでは、それは話になりません。全員に当然、委員会であるならば、それはもちろん与党の皆さんが遠慮されたという場合もあるかも知れませんが、少なくともこの問題に對しては、私は公聴会につづきしても、六大都市において地方の公聴会を開いてもらいたいというぐらひにお願いしたわけなんです。できないとするならば、せめて野党の皆さん方の発言に對してはその機会を与えろ、これは、できるだけ努力しますと、それを明確にここで示していただきたいと思います。

○委員長(岡本悟君) お答えいたします。理事會にはかりまして、御期待に沿うよう努力いたしますが、同時にひとつ、審議にも十分御協力をいただきたいと思ひます。

○委員長(岡本悟君) それではこれより質疑を行ないます。質疑のある方は、順次御発言ください。

○加瀬完君 国鉄総裁が、先日私の質問に對して、国鉄の赤字の責任は、国鉄はもちろんだが政府並びに国会の運賃値上げを阻止したというふうに、国会が運賃値上げに對し反對をするということは不合理だと思ひます。

○説明員(石田謙助君) 私は合理、不合理ということはおしる。事實はそういうことだと、こういうことを申し上げておきます。

○加瀬完君 これは、御高論で御努力をしていらっしゃる總裁の労は十分私も認めるわけでございますが、国会は国民に責任を負う立場にありまふから、国民生活の上に支障を来たすということであれば、これは国鉄の目的には沿わなくても、厳密に運賃の問題でも検討をしなければならぬ、一方の義務が私どもにはあるわけでございます。そういう立場で申し上げておるのでござい

すから、その点は御了承をいただきたいと思ひます。まあ、だからといって私も議論を吹っかけてわけじゃないんですが、むしろ政府や国鉄が、国鉄自体の体質や構造を十分検討をしておらないところに、赤字の原因、また赤字の処理がスムーズにいかないところの問題があるのではないかと、こういうふうな思ひを、国鉄の歴史を伺つたわけでございます。

国鉄は、独立採算制をとらなくても公共の福祉に貢献するようにいままでできておつたわけですね。歴史的に見れば、日本固有の鉄道時代に、独立採算制ということだけではなくて、政府の資金援助という形で、公共の福祉に国鉄が貢献するようになつた地位といふことが、体質といふものを持つておつた。それがなくなつてしまつたところに、私は問題が出てきた大きな原因があるのではないかと思ひます。

そこで、これは運輸省に伺ひますが、官営主義といふものが、わが国の鉄道の一つの国としての政策ではなかつたのか。これはこの間も申し上げたわけでございますが、それは認めになりますか。いままでいふゆる赤字を生じないで公共性と企業性といふものがバランスをとつてやつてこれたものは、官営主義といふ一つの方針があつたからどうやらやりくりがついたんだという見方をこれはお認めになりますか。(大臣はどうか)と(呼ぶ者あり)

○政府委員(村山達雄君) 大臣はいま衆議院のほうの本会議に答弁のために列席されておりますので、私、政務次官でございますが、お許しいただきたいと思ひます。

わが国の鉄道が、全国的な規模のものにつづきましては、国有鉄道法施行までは官営で行なわれたことはもう事實でございます。そしてまた、当時、何と申しましたも、鉄道がいわば独占、特に陸上交通については独占時代でございます。これが私は一番大きく赤字を生じておつた理由と思ひます。また、歴史的に考えてみますと、日本の当時の資本形成から申しまして、なか

な民間資本でやり得ない状況であつた。おくられて発達しました日本の鉄道は、当時においては官営といふことはやはりやむを得なかつた手段ではないかと、かように思つておるわけでございます。しかし、戦後におきまして御案内のような事情で日本固有の鉄道法がしかれましたが、これは、全株を国が持つておるという関係ではないとお国

有といふことは言えると思ひます。ただ、経営形態といつたしましては、いわゆる官営から脱しまして公営企業体という形式をとつまして、いわば株の国営といふこと、経営のいわば民営式の導入と申しますか、そういう両者を通じて能率的な運営をはかつてまいらうといふことでま

いたつたわけでございますが、それこそまさに、企業性とそれから公益性を調和させる一つの企業形態として考えられたものと思ひます。現在でもその方法が妥当であらうといふふうに考えているわけでございます。

○加瀬完君 妥当でないことは、今度のような、赤字でどうにもならなくて別の方法をとらなければならぬといふ一事をもつてしても、いまのような経営方針が妥当でないといふことは、これは明らかでございす。妥当でないから法案を出したわけでしょう。妥当なら何も法案を出さなかつたいいわけでは。

そこで、そういう考え方ですから、私はあらためて何わざるを得ないわけでございますが、官営主義の目的はどうかといふところに置かれたとお考えですか。

○政府委員(村山達雄君) やはり全国的な鉄道網から申しますれば、何と申しましたも、今日と同じように公共性の立場、これを置かなければならぬと思ひます。それからおそろく、私の想像でございますが、それだけの大規模の事業でございすから、やはり規模の利益といふ点を考えますと、運賃を低廉にするためにも、当時民営資本といふようなもので分割的に運営するよりも、官営といふことで総合的にやつたほうがコストが安く

な民間資本でやり得ない状況であつた。おくられて発達しました日本の鉄道は、当時においては官営といふことはやはりやむを得なかつた手段ではないかと、かように思つておるわけでございます。しかし、戦後におきまして御案内のような事情で日本固有の鉄道法がしかれましたが、これは、全株を国が持つておるという関係ではないとお国

有といふことは言えると思ひます。ただ、経営形態といつたしましては、いわゆる官営から脱しまして公営企業体という形式をとつまして、いわば株の国営といふこと、経営のいわば民営式の導入と申しますか、そういう両者を通じて能率的な運営をはかつてまいらうといふことでま

いたつたわけでございますが、それこそまさに、企業性とそれから公益性を調和させる一つの企業形態として考えられたものと思ひます。現在でもその方法が妥当であらうといふふうに考えているわけでございます。

○加瀬完君 妥当でないことは、今度のような、赤字でどうにもならなくて別の方法をとらなければならぬといふ一事をもつてしても、いまのような経営方針が妥当でないといふことは、これは明らかでございす。妥当でないから法案を出したわけでしょう。妥当なら何も法案を出さなかつたいいわけでは。

そこで、そういう考え方ですから、私はあらためて何わざるを得ないわけでございますが、官営主義の目的はどうかといふところに置かれたとお考えですか。

なる、こういうことは当然あつたと思つたのでござ
います。

○加瀬完君 大臣がいられれば、大臣から直
接伺いたかつたわけですが、明治三十九年三月七
日、たいへん古いことを持ち出して恐縮ですが、

日本国有鉄道法の提案理由の説明のときに、当時
の総理大臣西園寺公望は「建設ニ改良ニ巨額ノ国
費ヲ投ジタノモ、亦以テ官営主義ノ遂行ニ外ナラ
ズノデゴザイマス」、「我國ノ鉄道政策ハ、終始一
貫シテ以テ今日ニ至ッタノデゴザイマス」、「こうい
う冒頭で、「鉄道国有ハ即チ之ヲ政府ノ經營ニ統一
シマシテ、一方ニ於テハ、運輸ノ疏通ト運搬力ノ
増加トニ依ツテ、生産力ノ勃興ヲ誘導スルノデア
リマスル、又他方ニ於テハ設備ト整備、營業費及
貯蔵品ノ節約ヲ計リマシテ、運送費ノ低廉ヲ期ス
ルノデアリマス、」こういう説明をしてゐるわけ
です。生産力の振興といふのはいまでもさういふ
考えられておりましたけれども、設備の整備なり運
送費の低廉といふものが、いまの公社によつてこ
の當時のように考へられておるか、考へたとして
も、そういう財源が豊富にあるか、これが問題だ
と思ふ。政府の運輸行政においても、設備を整え
たり、運送費を、運賃等を低廉にしようという方
針が予算の面においていまだでありましたか、顕
著に。この点はどうか。

○政府委員(村山達雄君) 与えられた条件のもと
にコストを可及的低廉にしていくということは、
現在の公共企業体の場合にも同様でございます。
御案内のように、消費者物価は一般的に戦前に対
して約五百倍といわれておりますが、今日の国鉄
の旅客運賃、貨物運賃を通じて、なお消費者
物価の五百倍に対してまあ二百五十倍弱というこ
ろに押えられておるのも、やはり国民生活に及
ぼす影響といふことも十分考へておりますけれど
も、經營の能率をあげて、運賃をできるだけ低廉
に保ちたい、こういう努力のあらわれでございま
すし、今度の国鉄再建を通じていろいろの企
業基盤を充実するとともに、国民経済上あるいは
国民生活上要請されております近代化投資を急い

でやり、国民経済の要請に合はうとしておりま
すことも、同時にまた、將來われわれが国民から
期待されております豊富にして低廉な輸送サービ
ス、これを實現したいといふところにあるわけ
でございます。

○加瀬完君 そういふ趣旨であつても、比較して
です、明治あるいは大正のころの鉄道といふの
国鉄公社によつて運営されてゐる鉄道と、運賃を
低廉にする目的でも、あるいは設備を明治のこ
ばをもつてすれば整備する目的にしても、それだ
けの財源を国が出しているかどうかといふこと
になると、出しておらないでしよう。設備の整備や
運送費の低廉を期するために財政負担を国が持た
なければならぬといふ趣旨ですね、明治の鉄道
は。いまは口では運賃を低廉にするとか設備や
サービスを改善するといつても、まかない方はおま
えのほうでやれといふやうな方ではないか。それで
は鉄道そのものが赤字が出るやうな何分の一かの
体質を持つてゐるわけですから、明治のように政府
が足りないところは金を出しますという性格を持
たせなくては、おっしゃることとはなかなか實現で
きないといふのが現状じゃありませんか。そこに
気がついておらないといふことを私は問題にして
いるのです。いま国鉄がサービスマンなどい
い、運賃も上げつぱなしでいいという方針だとい
うことを私は言つておるのじゃないか。しかし、そ
ういふ方法でもとらなければやくりがつかないよ
うにさせてゐるでしよう。それがいわゆる官營主義
みたいなものだといつたつて、金は出さないう
のですか。金を出しているか出さないかといふこ
とを私は問題にしてゐる。国民生活のために金を
つぎ込むやうな運輸行政をいままでとつておつた
かどうか、それをこの間から繰り返して問題にし
てゐるわけですか。あとで、出したか出さないか、
どれだけ国鉄が要求して政府がどういふ査定をし
たか伺ひますが、出してありますか。要求した
額の何分の一を出したか詳しい数字はあとで伺
ひますけれども、そういう姿勢ではないでしよう。
比べて見てみなさい。明治のときの姿勢といまの

姿勢を比べてみなさい。政府が金を出さうな姿
勢、明治のような姿勢はくずれてきてゐる。企業
性だけを優先させて、企業効果だけに国鉄財政を
かぶせてゐるじゃないですか。そうじゃございま
せんか。

○政府委員(村山達雄君) 実にはなかなかむずかし
い問題でございます。明治のころのいわゆる国
營鉄道の会計、その追加設備の投資等に国がど
れだけ出してつたかといふことを、これは歴史
的に個々にトレースしないとなかなかお答えでき
ないのでございまして、私常識的に知つておりま
すことは、国有鉄道になる前におきましては、い
わば陸上輸送は鉄道の、特に国鉄の何と申しま
すか、官營鉄道の独占時代でございます。したが
いまして、ほとんど運賃収入で黒字が出ておる。
しかも、その黒字を一般会計に繰り入れたと思
つておるのでございます。したがいまして、追加投
資が要つた場合も、当然その利益の中から投資財
源が出てきたことであらうと思ひます。しかしそ
の後、輸送構造がどんどん変化してまいりまし
て、特に貨物についてのトラックの飛躍的な上
昇、それから旅客につきまして、普通の乗用自動
車、これが急速にシェアを高めておる。また、国
鉄の近代投資の立ちおくれもありまして、国鉄が
三十九年から特に大きく赤字に転落していったわ
けでございますが、これをどちらかと申します
と、その經營形態といふよりも輸送革命がどん
どん起きて、それに即応し得なかつたといふところ
に私は大きな原因があると思つておるのでござ
います。今日でも、出資は御案内のとおり、全額八
十九億出資でございますが、全額政府が持つてお
るわけでございます。なお、再評価積み立て金が
一兆一千二百億程度でございますが、これも言
つてみれば、まあ国有といつてもよろしいので
ございまして。ただ經營形態を、従来のような官
組織がいいか公共企業体組織のほうに能率がいい
かといふ一点に私はかかつてくるのだらうと思
ひます。今日の建設資金にいたしましても、もちろ
ん普通の企業でございすればそれは借り入れ金

でまかなうわけでございます。わが国鉄におきま
しても資金調達にはやはり借り入れ金でやつて
ゐる、建設資金の調達は借り入れ金でやつて
ゐる、国有鉄道といふ公共性にかんがみまして、
七、二％くらい、金利の安いさうして長期の財政投
融資に仰いでおるわけでございます。ただ国鉄
は、何とか企業性と公共性をこの十年間で再建
したい、そのために限時的に財政援助を仰いで
ゐることは御承知のとおりでございます。その
ために今度は、従来から見れば、非常に大幅
の補助を一般会計から投入しておると私は思
ひます。

予算要求との関連のお話がございましたが、そ
の点はやや誤解がございまして、われわれの望
むところは、とにかく四十三年度末で約六千三百四
十二億くらいでございますが、その利払いについて
事実上利子負担の要らない金を融通してほしい、
そのことを言つておるわけでございます。一般
会計からそれを無利子で借りるのも一つの
方法でございます。あるいは預金部資金の金を借りて
その利子を一般会計で払ふことも一つの
方法でございます。その点は、損益効果においては何
らの変わりもないわけでございますので、われわれは
予算要求もその点に關しては十分通つたと思つて
おるのであります。

○加瀬完君 少し質問を整理して申し上げま
すが、いまの御説明のとおり、今日の公社經營によ
る国鉄といふのは赤字が多くて、輸送形態の变化
や何かでなかなか經營に困難を來たしておるとい
うことは御説明でもございましてからそのとおりで
すね。困難を來たしておる状態の国鉄には、あま
り政府が資金援助といふものはしてないです。
できないやうな法律や制度になつてゐるんです。
明治の国鉄は非常にうまくつた。もうかつてとき
には、政府が法律的にも、制度的にも財政援助が
できるやうになつておつたし、してゐるわけ
です。もうかつてゐる国鉄のときでさえ公共性とい
うものを重視して、時の政府は国鉄の經營とい
うものに対しては大幅な資金の援助をしたのに、も

うからなくなった、いや赤字が累年累増しているような状態の国鉄にひとつも金を出さないというやり方がおかしいじゃないか。これから十年間でいろいろやるというけれども、十年やらなきゃならないような不始末は一体だれの責任だ。運輸行政そのものが当を得ておらなかったから赤字を出したんだ。国鉄の経営の責任だけじゃない。どんなにやっても赤字線はたくさんかかえて、黒字線というものは数少ない。しかも、いろいろの財政投資をしなきゃならないような責任をかぶせられている国鉄が、そう簡単に黒字が生まれるものではない。国鉄の企業採算だけで投資しているわけじゃない。国の政策やあるいは社会政策の上から投資をしなきゃならないような面も多いでしょう。それに今まで政府がどれくらい一体金を出したのかというのを聞いてみるんですよ。だから、明治や大正にかけての運輸政策というのは、公社になってからは希薄になったのではないかと点伺っているんです。大臣いらっしやいましたから、大臣ひとつ答えてください。

○政府委員(村山達雄君) 大臣いま来られたばかりなので、私から……。先ほど冒頭にお答えしましたように、明治から特に国有鉄道になるまで、どういうふうな一般会計からの援助が国有鉄道特別会計にあつたかという具体的のお話だろうと思うのでございます。観念的のお話ではなくて、そういう意味では、いま手元に資料がございませんので正確な答えはできないのでございますけれども、われわれ一般的に、常識的に承知しておりますことは、従来のいわゆる国有鉄道以前の国営においては、国鉄が独占的な輸送機関であつたという関係ではほとんど黒字であつた。建設資金ももとより国から出していただいであつた。むしろ一般会計に入れておつたという事実をわれわれは承知しておるのでございます。ですから、会計そのものから申しますと、体制から申しますれば、一般会計から金を幾らでも出し得るという体制であつたとおっしゃつても、具体的にその必要があつたか

どうか、まだどれだけ入れたかということになりますと、過去の予算書をひもといてみましてトレースしてまいらなければ、なかなかそこは断定できないのでございますが、私の承知している限り、そのころはあまり問題はなくて、むしろ輸送構造の変化に伴つて非常に最近苦しくなつてきたということではなからうか。もう一つ、ことはを覚えて言いますならば、同じ国営でやっておりますけれども、今日のような輸送革命の変化があらまれば、やはり同じような立場に立つたのではなからうか、それまでのうちに資金手当てができたのではないかと、こいういうお話になりますと、これはなかなかわからない点がございますが、まあ私たちがこいう過去の反省も大事でございますけれども、むしろこれからの国鉄が何をすべきか、いわゆる国民経済に期待されておりますところの、いわゆる公共性の任務を果たすに、同時にまた独立採算制、これは結局において能率をあげるためにいい制度でございますから、やがては利用者に対して低廉な、また良質なサービスを提供できる一つの形として、私たちはこの公共企業体というものを考えておるわけなのであります。もし過去においてこいうことがあつたかということになりますと、この点はもう少し調べましてお答えするよりしやうがないと思ひます。

○加瀬完君 いまね、金をいまだで出してきて、赤字がそれでも出てきて金が出し切れないんだという御説明なら一応うなずけるのです。公社にまかせっぱなしで置いて、どのように赤字が出てても国がさっぱりめんどろを見なかったということがそれでよろしいかと、公共性などといったって、公共性はさっぱり重視されておらないじゃないか。国鉄の説明でも、国のやるべき公共投資を国鉄がかぶつたために赤字が出ていっていることを言っておる。あなたは明治時代は黒字であつたから金がかからなかつたと言ひけれども、明治三十九年十月一日から明治四十年九月三十日まで、大体

その当時の国の予算は四億二、三千万でした。ところがいわゆる日本国有鉄道を買収するために国が出した金は四億三千万、一年の予算にも匹敵するような、一年の財政規模にも匹敵するような金を出して民営を国営に買収しているのです。さういふようにも破天荒な金を出しているのです。ですから、私は公社にしたのが悪いとかいいとか言っているのではない。しかし、公社にして企業性というものを重視して、あなたのおっしゃるよう

に能率化や合理化というのをやってみて、いまの国鉄総裁のように熱心な方がやつてみて赤字が出る。だから、それだけで解決がつかないのだから、これはもとの官営主義の体質をそのまゝま遺伝しているわけだから、これは国のほうでめんどろ見なければ国鉄にまかしてもどうにもならないものだという性格をはつきりと把握しない限り、赤字の解消というものはできませんよ。その認識がないと言ひます。いままでもうかつたからという、あとで言ひますけれども、いままでもうかつたからと言ひますけれども、三十九年ごろからは必ずしももうかつておらないでしやう。そのときに一つも手当てをしないうで、赤字が重なつてどうにもつちもさつちもいなくなつて十年計画といつても、この前の手当ての責任というものをのがれるわけにはまいりませんよ。それを私は申し上げておるわけですよ。いまの大臣や政務次官は、私のときは一生懸命やりましたからと言ひます。これから実現をすれば、この法案が通れば幾らかさういふ言ひ分は通るでしやう。いままで何をやつたかというのを聞いても、赤字はきつうやきつう出たわけじゃない。いままでの赤字を政府が手当てをすれば何とかなつた場面も多々あるのに、それを見のがしてきつたのはどういふことか、責任をのがれるわけにはいかない。だから、歴代の内閣の運輸行政というものはゼロだと言ひたつてやむを得ないだらう。明治の人のほうがはるかに出し惜しむ国鉄の社会性というものを認めておる。公社に肩がわりをさして、責任だけ

をかぶせておいて、何も手当てをしないというところが、国鉄の赤字の最大の原因ですよ、と私は申し上げておるわけですよ。十二分に国鉄に対していままでの運輸行政が責任を果たしたと言ひ切れますか。果たさなかつたから、これから一生懸命やつていきますと言ひことはわかりますが、いままではどうです、いままで。あなたがこいう言ひやなくて、いままでどうです。これは大臣に答えてもらおう。

○国務大臣(原田憲君) 過去のことにつきまして責任論がこの間も森中さんから加瀬さんから出たんじゃないかと思ひます。私は、だから責任というならこれは責任を私どもが負わなければならぬ、さういふ立場にあるということを申し上げたのであります。自由民主党が政府を組織しておるのでございますから、その責任は政府にあると言ひます。責任論を止し、よりよくしていくということを究明し、これを是正し、よりよくしていくことが問題でありまして、私は今日の戦後の問題で一番大きな問題は、やはりこの時代の変遷というもののに対して対応することが十分できなかったというところであらうと思ひます。したがって今日、皆さん方からおっしゃると、そんなことは十分だとおっしゃつておる意思が多いのであります。私どもはこの方法をもつてこれからの国鉄の再建をし、国鉄が国民経済の中で果たすべき条件というものを十分果たしたい、このように考えておるのであります。

もう話が出たかと思ひますけれども、この間、加瀬さんは西園寺さんの話をして、この意気込みはどうだ、こいうことであつた。私は帰つてこの速記録をとつて読みました。この中には、確かに明治の時代の方が日本の国を、国づくりをしやうとした意気込みが盛られておるようでありまして、しかし、この法案を提案するときにも、やはり外務大臣はその方法はだめだと言ひつて、何か職を賭して反対をするというふうなことがあり、そこで総理大臣である西園寺さんがみずからこの法案

を説明をし、まあ国会でもだいたい賛成、反対でい
まのようにもみこんだようでございます。やは
りこの輸送という問題は、明治もいまも大問題で
あるなというふうに私は了解をいたしておるの
でございますが、その際、まあ富国強兵というこ
とが明治時代の一つの大きな政策であったと思
います。たとえ、私の地元にもございしますが、そ
うあまり住民も住んでおられないところに火薬庫
があった。その火薬庫へ鉄道を敷くために、古
くから鉄道が敷かれております。いまその鉄道を
複線化し、住宅を建てるためのことをやれとい
うことの要望が高くなっておりまして、いろいろ
面からこれらの事業がなされたと思ひますし、し
かもやはり、これは国の事業として独立採算制の
原則というものの見地に立つて経営を行なつてお
るということを、私は加瀬さんの御質問から、不
敏でございますが、勉強さしてもいいました。い
い勉強をされてもったと感謝をしております
が、今後ともこれらの点につきまして、西園寺さ
んに負けないようにひとつがんばりたい、このよ
うに思っております。

○加瀬完君 大臣はね、肝心なところをお説きく
ださなかつたと思ひます。もう一回、出たん
ですから、蒸し返して恐縮ですがね、この提案理
由の説明の中で、「運輸ノ疏通ト運搬力ノ増加ト
ニ依ツテ、生産力ノ勃興ヲ誘導スルノデアリマス
ル」と、そのほかに「運送費ノ低廉ヲ期スルノ
デアリマス」ということが書いてあるんです。
「運送費ノ低廉」ということを大きくあげてい
るわけですね。昔は運賃をあまり上げない。今度
運賃を上げるといふこと。だいたい違ひます。で
すからね、結局、運賃を上げないで済ませるよう
にするには、国鉄の投資については国が財政援助を
しなければならぬという、これは前提を持つて
いるわけですね。当時の人々はそれが少ないで
はないかというのをいままで申し上げてきたわ
けでございます。

具体的な問題に入りますがね。昭和四十三年の
四月一日から定期券の運賃の改定を行なつたわけ
でございますが、四十三年は千四百億ですか、赤
字がふえましたね。そうすると定期運賃を上げた
というこの役割は、大きな赤字が累積したとい
うこととどう関係になるのですか、これは運
輸大臣に伺ひます。

○国務大臣(原田憲君) 四十三年の改定は、公共
負担についての一部は正をはかるために、公共
負担の是正をはかるということが、国いあゆる一
般会計で持つた、利用者負担、乗っている人が持
つかという何はありますけれども、この際は利用
者負担という形で、定期運賃の割引の一部分を引
き下げたものでございまして、これは四十三年度三
百億でございしましたが、これは財政事情が一部緩
和されるにすぎないことは当時から明らかでござ
いまして、四十三年度予算案に参考資料として
付した予定損益計算書においても、これを上げた
しても、千二百三十億円の赤字が予定されてお
つた、こういうことでございまして、この値上げ
は、実は人件費が四十三年度の仲裁裁定実施のた
め三百五十九億円でございまして、この増収額で
はそれすらにも足りなかつた、こういう現実の
姿もあるわけでございます。

○加瀬完君 衆議院で、大蔵省の元事務次官の森
永参考人は、運賃改定が大幅に過ぎて国鉄の競争
力を低下させ、収入減を来たしたと、こう言つて
いますね。これも四十三年で見込み収入があげら
れなかつた一つの要因ではございせんか。
○政府委員(町田直君) 森永参考人のおっしゃ
いましたことを、私、実ははつきりここに記録ござ
いせんので、あるいは間違ひかと思ひますが、
おそろくたいたしまつたおっしゃいますことは、
四十一年の三月でございまして改定のことをさ
して言つておられるのだと思ひます。

○加瀬完君 いずれでもいいですよ。これは今度
の改定でどういふことになつたか。名古屋と豊
橋の間は私鉄は三千三百円、国鉄は七千三百十
円、こういうことになつたか。
○政府委員(町田直君) 御指摘のとおり名古屋
豊橋間、これは国鉄七二・四キロ、それから同じ
新名古屋豊橋間名鉄六八・〇キロにつしまし
て国鉄は七千三百十円、名鉄は三千三百円、こ
ういふことでございます。

○加瀬完君 国鉄、私鉄が同一区間で、国鉄が私
鉄の二倍以上の運賃を払わなければ乗れないとい
うところに競争して収入があがるという計算が立
ちますか。運賃の値上げは競争力を低下させると
いうことであつては、値上げはいたしましても見
込み収入があがらないということになるでしょ
う。この矛盾はどう計算しているのですか。

○政府委員(町田直君) 実は御指摘のようなこと
はあるいはあるかもしれません。しかし、現在実
は国鉄の、いま先生から御指摘のありました場所
につきまして、現行国鉄定期運賃は六千三百五十
円、名鉄は三千三百円、こういうふうになつて
おります。これは御指摘の去年の三月に値上げし
た形のものであります。その後、とにかく並行区
間においてどのくらいこういう運賃差があつたと
きに人が流れるかというところ調査はいたしてお
ります。まだ四十三年の下期の調査が出ておりま
せんので、はつきりしたことはまだ申し上げられ
ませんが、四十三年の上期につきましては、大体
三〇％くらいの増が見込まれます、私鉄のはうの。
これは普通の旅客増と同じようなことでございま
す。この原因がどういふことであるかといふこと
は、もう少し解明しないとわかりませんが、一つ
は、よくいわれておりますように、定期運賃の場
合には、会社負担の場合が非常に多いといふこと
もございまして、また、倍とかそういうこと
にもなりますとどうなるかわかりませんけれど
も、その利用する方の乗る状況とか、そういう
こともいろいろございまして、明らかに倍
になれば、そのためにその並行区間の片方の人が
うんと減つてしまふということになるかどうか
は、実態をもう少しつかみませんとはつきり申し
上げられない、こういうふうに思ひます。

○加瀬完君 そんなことは、予想される実態とい
うものを調査しなければ、運賃は上げました、収
入は減りますというふうになつて、これはどうに
もならない問題なんです。

そこであらためて伺ひますが、一カ月の定期
が、国鉄ならば七千三百十円、私鉄ならば三千三
百円というきめ方をしたことは、この運賃改正が
必要最小限度であるという理由を、どういふ根拠
でこういう計算になるかお示しをいたしたい。

○政府委員(町田直君) 必要最小限度であるとい
うことは、要するに現在の国鉄の状況から見ま
して、運賃値上げも必要でございまして、一方
旅客の利用者の方々に對する影響も十分考へな
ければなりません。国鉄の原価といふものもござ
います。そういうことを勘案いたしましたして、か
つ、いま先生の御指摘のようないわゆる非常に
上げ過ぎると利用減が多く出てくるということ等
も勘案いたしまして、大体現在の実収一〇％、形
式的には運賃では一五％というのが必要最小限度
であるというふうに考へております。

ただいま先生から御指摘のございました並行区
間についてのお話でございしますが、御承知のよう
に国鉄の運賃は全国一本で定めておりますので、
そういう面での必要最小限度といふふうに考へて
おります。御指摘の、たまたま私鉄と並行して
いる区間の差についてそれを一々考へるといふこ
とは、国鉄の運賃のたてまえ上いたし得なかつ
た、こういうことだと思ひます。
○加瀬完君 私はどういふ根拠で、どういふ基準
でこういう計算が出たのかといふことを伺つてい
るわけですね。それは全国一律で計算したにして
も、私鉄の二分の一が国鉄で、それから幾らか私
鉄に近づいたといふことならなすけます。改
正をして私鉄の二倍にするといふことがどうい
う根拠によつて、どういふ基準によつて計算した場
合、それが妥当だといふことになるのか、その計
算の基礎を聞いています。

第十部 運輸委員会会議録第十四号 昭和四十四年四月十七日 【参議院】

七

ものであらうと思います。そこで適正な原価を償ふという意味におきましては、予算でもお出しいたしましたように、現在これだけの運賃を上げました。現在の国鉄において適正な原価を償ふに至っておりません、御承知のように。しかしながら、国鉄の運賃という実情等も勘案いたしまして、この程度にいたしたということでございます。

○加瀬完君 御提案の御説明の中に、「運賃改定の国民生活に与える影響も十分考慮いたしました。」、こうおっしゃっているのです。原価計算をするとき私鉄の二倍になるということは、計算の一つの基礎としてそうなるかもしれない。しかしその場合、そういう計算が国民生活に与える影響を十分考慮したということはどういふことになるのか。これは経済企画庁にも伺いたい。私鉄の二倍の運賃ということが国民生活に与える影響を十分考慮したという、ひとつ根拠を御説明いたしたい。

○政府委員(町田直君) 私鉄の二倍という私鉄との比較で御指摘でございますけれども、繰り返し申しておりますように、国鉄の運賃は全国一本でございます。総括原価ということで国鉄全体の原価を見ておるわけでございます。したがって、しかも先ほど申し述べましたように、原価を見ましてその原価を償ふところまでは実は至っておりません。その辺に一般の利用者に対する影響等も考慮いたしておる。それからなお申上げますと、たとえ定期運賃については四十三年に是正いたしましたので、今度は定期運賃の割引率の是正というものは一切いたさなかつたとか、それから実は貨物運賃につきましても政策割引、特別措置というふうなものがございまして、これらのものこの際撤廃したいということを考えましたけれども、それらも物価に対する影響を考慮して取りやめたとか、あるいは昨年定期運賃の改定の際に考えました特定な保護世帯の割引等をそのまま続行したとか、そういういろいろな点をあげま

して国民大衆に対する影響をできるだけ配慮した、こういうふうに申しておるわけでありませう。○加瀬完君 企画庁、どなたかいませんか。○政府委員(岩尾一君) ただいま国鉄の同一区間における運賃が国鉄に比べて私鉄が安いじゃないか、そういうような運賃改定案を出したことは国民生活を考慮してないという御指摘かと存じますが……。

○加瀬完君 十分考慮しているというのには——私鉄の運賃の二倍の運賃をきめて、それが国民生活を十分考慮しているとおっしゃっているのだけれども、どういふことから考慮しているということになるのか、それをひとつ御説明いたしたい。○政府委員(岩尾一君) これは私のほうの所管ではございせんから私のほうで申し上げるものかどうかと思ひますけれども、先ほど来、鉄監局長が申されますように、国鉄の運賃というのは総括原価と申しまして、全国全体の原価をベースとするようなものにとつてくるべきであるという原則がございませう。したがって、最低賃率にさらに遠距離運賃的な要素を加えて運賃がきまつてまいるわけでございます。でございますから、距離が幾らかというところで運賃がきまつてくる。たまたま同じところに私鉄が走つておつたということで、私鉄のほうは運賃が安い。これはやはり私鉄自身にとつては私鉄の適正なコストをまかなわなければいけませんから、そういう意味合できめておられますから、私は両者が違ひまして決しておかしくないと思ひます。現在の貨率決定は国全体、遠距離に行く人も、あるいは非常に過疎線に乗る方も、全体を含めて距離を見て国鉄の運賃はどうあるべきかという原則をおきめたい、その意味では最大限の国民生活を考慮しておきめなつたものである、こういうふうに考えます。

○加瀬完君 私は、そういう御説明しかできない頭がおかしいと思うのです。こういう指摘も衆議院の公聴会において行なわれております。今回の改正は、国鉄の法律制度の再検討には触れていないという御指摘があります。いまのようなやり方であれば、そういう計算になるでしょう。しかし、それが私鉄のほうに二分の一の運賃ということ、逆に言うなら私鉄の二倍の運賃をきめることが、どう考えたつてこういう運賃改定が国民生活に与える影響を十分考慮した運賃のきめ方と申うことができません。素朴に、常識的に考えて、ところが計算はさうなる。それじゃなぜそういう計算をしなくても済むような法律なり制度なりというものを手触れて、もつと国民生活にマッチできるような運賃改定というものの基準というものを新しくつくり出さなかつたのか、そこが問題だと言ひます。先ほどから繰り返すようにございませうが、明治のときにも運賃の低廉性というもので、運賃をなるべく上げまいとして国が補助政策をとつたわけですね。今度は企業性というものをだけをクローズアップしますから、いまのような形で私鉄の二倍の運賃というのをきめるのだ。きめたつて、予定するほど乗客の数はふえませう。国のためだといつて、国鉄たいへんだからひとつ協力しようといつて、二倍の運賃を払う、こんなばかばかおきません。だから、その競争力は低下するわけです。競争力の低下というものを計算の中に入れないような計算というものは、こんなにずさんな計算はない。小学校の算術より劣つてゐる。こういうことを指摘したいわけですね。

そこで法律制度の上で国鉄財政再建のため検討すべき幾つか問題がございませう。こういう大改定のときに、そういう問題を私は考えていかなくちゃおかしいと思ひます。それでまた話が逆戻りになります。この間指摘いたしましたように、赤字の原因というものを国鉄だけで解決しようといつて自体無理なんです。そこで会計原則というふうなものをも一回練り直す必要があるのではないか。二十三年に法律ができたときの会計原則が、二十八年の改正では違つて、いまから考えれば、国鉄にむする不利になっている。そういうものに一つ手を触れないで、ただ自主再建とか、自力再建みたいに、国鉄だけ

の責任で再建をさせようとしたところに、私鉄の二倍の運賃なんというばかなきめ方が出てくる。そこに問題がないかということ。この前も伺ひましたが、重ねて、会計原則というものは、前の会計原則のほうによかつたのじゃないか、率直に私はそう思ひますが、いかがです。○政府委員(町田直君) 会計原則のお話でございますけれども、実は先生御指摘のように、根本的な考え方と申しますか、要するに国からもつと金を出したらいじやないか、こういう趣旨がおありであると思ひますが、現在の国鉄法の制度におきまして、制度上出資もできますし、もちろん、国の融資ができることになっておりますし、また、法律によりませんでも補助金を出すことができるわけでございます。したがって、現在の会計原則があつたふうになつてゐるから、国からの出資なり、あるいは補助なりというものが非常にしにくいんだということではないと思ひます。ただ、やはり公共企業体という一つの企業体として考える場合に、これはあくまでも赤字が出れば全部国が見る、それでなければ、黒字が出ればそのものは国に納めるといふような制度のほうがいいか、あるいはやはり一応企業体として考えますから、独立採算という原則を一応持つてゐるんだ、これが原則なんだ、こういう考え方でいかうかということであらうと思ひます。それでそういう意味では、現在の公共企業体は、ほかの公社もおそらくさうだろうと思ひますけれども、一応とにかく国鉄法の四十一条にあるような企業会計でやらないか、そういう形でいきなさい、こういう趣旨の条文であらうと、こういうふうに考えております。

○加瀬完君 結局、事業内留保というのを認める企業会計にしたために赤字が出てきてゐるのじゃないか。逆に聞くなれば、たとえば旧法であれば、新幹線計画とか、問題の大都市周辺の輸送対策計画といったものは、「国有鉄道に損失を生じた場合において特別の必要があると認めるときは、その損失の額を限度として交付金を交付す

る」特別の必要があると認める対象にはなり得た
でしょう、これが旧法であれば。

○政府委員(町田直君) ただいま御指摘の点は通
勤対策でございますけれども、通勤対策……。

○加瀬完君 新幹線もそう。

○政府委員(町田直君) とか、新幹線というものは、直ちに特別な必要と認めるかどうかは、もう少し検討してみないと簡単に言えないのじゃないかと思ひます。

○加瀬完君 少なくとも要求する対象にはなりま
すね。新幹線等をつくって、これだけ金が足りな
くなったのだから、ひとつこれは補てんをしてく
れ、と要求する対象にはなる。そこで、国鉄が赤
字になった原因として、低運賃のもとで国からの
援助もなく、独力で戦災復興してきたことがその
原因だという御説明がありますね。それなら、国
から援助もなく、独力で公共投資をしてきたとい
うことが原因の一つであれば、もう一つの、低運
賃だけを取り上げないで、国からの援助というも
のがあったほうが赤字が出なかつたということ
は言ひ得るでしょう。そんなら旧法のほうが援助を
もらえた。独立採算という形にしたからだめに
なつたんでしょ。そこで、二十八年当時の国鉄
の財政状況というものは、事業内留保をしたほう
が得だという観点であつたから事業内留保の改正
に踏み切つたのじゃないですか。そうじゃないで
すか。このころはもうかつていたんでしょ。国
からもらわなくてもよかつたんでしょ、そのこ
ろは。そういう財政事情というものを前提に、こ
の二十三年の法律を二十八年に変えたのじゃない
ですか。

○政府委員(町田直君) 当時の提案理由等が手元
にごさいますと、はつきりわかりますけれども、一
応当時の解説書を読みますと、「このような」、要
するにいままでの「方法」は、日本国有鉄道の企業
意欲を減退せしめ、その企業の能率的運営のた
めには適当でない、独立採算制の建て前に改
めたものである。」「こういふに書いてございま
す。

○加瀬完君 ですから、欠損はして赤字が積もり
ますけれども、そのほうが公社のような性格から
いっていいという形式的な判断だけではないで
しょう。このほうがもうかるから、国鉄も得だとい
う判断があつたからその改正に踏み切つたんで
しょう。それでないとすれば、この当時の運輸行
政の責任者というものは腹を切るべきですね。赤
字が出るということがわかつていましたけれど
も、国から金をもらわないうなことをきめまし
たと云つたらたいへんだ、これは。その点どうで
す。

○政府委員(町田直君) 先ほどから繰り返し申し
上げておりますように、公共企業体という性格
上、こういう形が最も能率的でいいのだ、こうい
う根本的な考え方であつたと思ひます。それでは
赤字が出てどうにもならないと、要するに運賃
を上げなければ国鉄というものはどうにもしや
うがないのだということであるかという、そうい
うことではございせん。やはりそれは補助なり
何なりの道はございせんというふうに申し上げて
いるわけでございます。

○加瀬完君 もつと、話が堂々めくりしないよう
に率直に言ひましょ。もうかるという判断で
あつたからこれをのんだんでしょ。損をする
という予想があつてこういふ改正をのむばはな
い。もうかると思つたのでしょ、この当時は。
国鉄自体でやりくりがつくという御判断だつたん
でしょ。

○政府委員(町田直君) 必ずしも将来にわたつて
もうかるであらうというふうに判断したかどうか
は、そのときの国鉄なり運輸省の人の考え方であ
ると思つております。長い将来にわたつて必ず
もうかるのだというふうに思つていたかどうか
か、はつきりいたしません。やはり考え方は、企
業体として経営していくべきである、こういう根
本的な考え方に立っているのだらうと思ひます。
○加瀬完君 では、国鉄財政のバランスは初めか
ら事業内留保でまかなえる性質のものだとお考え
になりますか。

○政府委員(町田直君) 基本的にはやはりそうい
うことではないかと思ひます。ただ、まかなえる
ものであるかどうかという判断は、やはりまあ今
回のような状態もございせんから、長い期間には
いろいろな状態になつてくるということもあると
思ひます。

○加瀬完君 まかなえないから赤字線の整理なん
という案が出てくるのでしょ。当時、赤字線の
整理というものを、あとは事業内留保してお
けというきめ方ではなく、当時——二十八年当時
は事業内留保という形で赤字線をひつくるめて何
とかまかないがつくという御判断だつたんでしょ
う。今回の諸提案になりますと、赤字線とい
うものを整理しなければまかないがつかないとい
う形になつてくるのでしょ。そうしますと、事
業内留保ということではまかなえない体質という
ものを現状の国鉄自体は持つてゐるんだという認
識を現在の国鉄は持つてゐるんじゃないですか。
そういうことじゃないんですか。

○政府委員(町田直君) 企業がその時代に応じま
して近代化、合理化するのは当然なことではござ
いせん。赤字線の問題を御指摘になりましたが、赤
字線につきましても、要するにこの赤字線が採算
が悪いから切ると、こういふ考え方、一方には
ございせんけれども、本質的にはやはり交通構造と
いうものが変わつてまいりました。国鉄、鉄道を
もつてはなつてまいりました。国鉄、鉄道を
いかに、そういうものについては投資の重複にもな
りますし、国民経済的にも決して、何というか、
効率的でない、こういう意味も考へておるわけ
でございまして、したがひまして、いまの赤字線
の御指摘だけをもつて本質的に国鉄が企業内留保
でやつていけないものであるというふうには考へ
ておりません。

○加瀬完君 企業内留保で動かなくなつてゐるこ
とは事実でしょ。動くなら、提案されてゐるこ
んなもの審議する必要ないですよ。動かなくなつ
たから再建築や何かが一組みになつて提案されて
いる。それは否定することできないでしょ。い

かがですか。
○政府委員(町田直君) 御指摘のとおりでござ
います。

○加瀬完君 そうであるならば、いまから振り
返つてみて、一体二十八年に事業内留保というも
のに改めたことが適であつたか不適であつたか
ということは、これは非常に優秀な改正であつた
は言ひ切れないんじゃないですか。いかがです
か。

○政府委員(町田直君) それが国鉄のためにその
ほうがいいのか、あるいは国民経済全体あるいは
国のためにいいのかという判断が実はあると思
ひます。先ほどから繰り返しますように、公共企
業体という形にした趣旨は、企業としての経営の形
をとつていつたほうが能率的であり、よりよいの
であらう、こういう判断から公共企業体になつた
と思ひます。そういう趣旨では四十一条というも
のの改正がいわば一つのその過程における何と申
しますか、当然の改正であつたというふうに考へ
ます。

○加瀬完君 いま私は国鉄の財政の赤字を処理す
るにはどういふ方法がよかつたかというのを聞
いてゐるので、国民生活を聞いてゐるわけではな
い。国民経済を聞いてゐるわけでもない。あなた
のような御説明になると、また逆に、それなら
まのような形で公社を出発したこと問題がな
いかということになりますよ。損をするものをた
くさんくつたまま独立採算で、企業性だけで
伸びていけといつたつて運転がつきますか。砲丸
や何か足にまといつておいて百メートル走れと
いうようなものです。もつとと始末が悪い。走らせ
るといふなら全部障害物は除去して、最も走り
やすいコンディションというものをつくつて走らせ
るということでは。公社の出発というものはそ
ういふ形をとつておらないでしょ。昔の国鉄そ
のままを横移しに移して、そこで企業性だの独立
採算制だのといつたつて、独立採算では損をする
ことに、自体そういうことになつておるのです。
で、政府は知りません、これはもう企業で伸びて

いけといったって、それは妥当でないことは明らかです。ですから問題を切り詰めますよ。国鉄にとつて二十八年の事業内留保という改正は、今日の国鉄の時点から見ればプラスであつたか、マイナスであつたか。

○政府委員(町田直君) やはり先ほど私が繰り返して申しているような意味で、そのほうがプラスであると考えて改正をいたしたところだと思ひますが、現在の時点でどういう状態になつてゐるものが、必ずしも御指摘のようにこの改正があつたからだといふような理由にはならないわけですが、やはりその後いろいろ事情がありまして、繰り返して大臣等から御答弁申し上げてゐるような理由がありまして、どういふ状態になつたといふことでありまして、現在の時点から顧みまして、その当時ああいう改正をしたことが非常に国鉄にとつて悪かつたといふふうには考えておりません。

○加瀬完君 当時の判断でいい悪いといふことを聞いているのじゃない。いまの時点から考えて、改正しなかつた場合国鉄にプラスであつたか、改正したほうが一体プラスであつたか、こういふ判断をもう一回してみようじゃないかと、こう言つてゐる。というのは、新聞の論説の中にも出ておりましたけれども、法律や制度といふものをそのままにしておいて国鉄の再建といふものを考えることはどうだ無理だといふ御意見が出てゐる。私の意見じゃなくて、そういう識者の意見もある。そういう点から反射させてみると、企業内留保という改正は問題ではないか、いまから考えれば。だから、その事業内留保といふものがなければ当然ある程度政府から金はきたわけですね。逆に聞きますよ。公共企業体に移行したあとで国から受けた国鉄の補助金等をひとつここでお示しをいただきたい。

○政府委員(町田直君) 国鉄公社設立当時四十九億円の出資、昭和二十四年でございます。二十五年、政府追加出資四十億円。それから三番目が運輸省からの無利子、無利息の貸し付け金二十億円、昭和二十六年でございます。それから四番目

が新線建設利子補給三十一億円、これは三十六年から四十年にわたつてでございます。一般会計等からいたしましたものはこの程度でござい

○加瀬完君 わかりました。
○政府委員(町田直君) それから財政投融資が二十四年から四十三年までに一兆六千九百五十六億円、それから四十三年、昨年度、財政再建補助金五十四億円、大体以上でございます。

○加瀬完君 いまの御説明のとおり二十五、四十億ですね。これは対日援助の見返り資金からですね。二十六、二十億、これは運輸省。それから三十六年から四十年までの合計が三十一億です。

○政府委員(町田直君) はい。
○加瀬完君 昭和三十三年以後百億、二百億、九十五億といふものを国鉄は要求しておりました。が、査定はどうなりましたか。

○政府委員(町田直君) 御承知のとおり、実現いたしません。
○加瀬完君 じゃ三十七年から三十八、三十九と三年間に政府に対して要求はしませんでしたね。要求しなかつた理由は何ですか。これは国鉄でもけつこうです。

○説明員(磯崎敬君) 三十六年まで要求いたしましたのは主として新線建設のいわゆる建設費の政府出資をお願いしたわけですが、その後、御承知のとおり政府出資ができないので利子補給に変わったのでござい

○加瀬完君 四十年に六百二十八億を要求しましたね。これはどういふ理由の要求ですか。
○説明員(磯崎敬君) これは主として財投の、大体そのころ、三十八年度、九年度ころまでは大体全体の財投の約一〇から一二、三〇を国鉄が押

借いたしております。ところが、昭和四十年年度

の時点におきまして工事経費を約五千億を要求いたしました。四千九百五十億でござい

○加瀬完君 おつしやるのとおり、そういう意味で六百二十八億といふのは、これは切り詰めた内輪のものです。これを要求しました。それから四十二年に大都市通勤改善のため、第三次長期計画の通勤輸送対策を繰り上げて実施することとし、四十二年にこ

○政府委員(海堀洋平君) 本来、輸送機関のコストといふものは、これは先ほどお話がござい

○加瀬完君 四十年のいまの六百二十八億といふものは、同年には三二〇の運賃値上げをしたわけですね。いま副総裁の御説明のように、工事経費が四千九百五十億、国鉄に対する財投を、推定財投総額の一三〇とした場合の資金不足額ですね、六百二十八億は。ある程度国鉄でまかなつて、どうにもやりくりのつかない資金不足額が六百二十八億、これはおつしやるように査定はゼロだ。四十二年度も大都市通勤改善のための輸送対策で

もつと低かつたのでござい

○加瀬完君 四十年のいまの六百二十八億といふものは、同年には三二〇の運賃値上げをしたわけですね。いま副総裁の御説明のように、工事経費が四千九百五十億、国鉄に対する財投を、推定財投総額の一三〇とした場合の資金不足額ですね、六百二十八億は。ある程度国鉄でまかなつて、どうにもやりくりのつかない資金不足額が六百二十八億、これはおつしやるように査定はゼロだ。四十二年度も大都市通勤改善のための輸送対策で

○加瀬完君 四十年のいまの六百二十八億といふものは、同年には三二〇の運賃値上げをしたわけですね。いま副総裁の御説明のように、工事経費が四千九百五十億、国鉄に対する財投を、推定財投総額の一三〇とした場合の資金不足額ですね、六百二十八億は。ある程度国鉄でまかなつて、どうにもやりくりのつかない資金不足額が六百二十八億、これはおつしやるように査定はゼロだ。四十二年度も大都市通勤改善のための輸送対策で

国鉄への出資が多いか少ないかということをおとで聞きますけれども、とにかく一銭も出さなかつたという事は御説明のとおりお認めになりますね、この四十年、四十二年において。

○政府委員(海堀洋平君) 出さなかつたことは、予算書の示すとおりでございます。

先ほどお話のございました建設資金のある部分をノ一といったわけではございませんので、国鉄の建設につきましては、財政投融資でできるだけ努力をいたしまして、その中で実施計画につきましては、最も国鉄並びに国にとりまして緊要と考えられる部門の仕事をいたしてきておるわけでございます。要求の金とその仕事とが直接結びついておつて、その仕事をだめであると申ししたわけではございません。

○加瀬完君 御説明は——出さなかつたかだけの御答弁でけっこうです。こちらのほうからあとで伺いますから。

そこで、政府への出資要求について、これは国鉄に伺いますが、二十九年から三十二年までに三百億円の出資要求をしておりますね。ところが、三十二年は出資要求はしてありませんね。三十二年まではしてありますが、国鉄は三十二年は出資要求を求めたというのはいささかわけですか。

○説明員(磯崎敬君) たしか私の記憶によりますと、三十二年に運賃を改定させていただきましたので、若干収入の状態はよくなりました。それで翌年はたしか御遠慮申し上げたように、記憶でございます。

○加瀬完君 運賃値上げ直後でもあり、三十一年も増収でありましたので、出資要求を差し控えた。当時はそういう御説明がございしますが、そのとおりでいいのですか。

○説明員(磯崎敬君) 私はそういうふうに記憶いたしております。

○加瀬完君 その当時はもうかつておつた、事業内留保でもそのほうが得だということになりますね。

○説明員(磯崎敬君) さようでございます。

○加瀬完君 三十四年に百億円の要求をいたしましたが、この内容は何ですか。

○説明員(磯崎敬君) たしかこれは東海道新幹線をつくる際であつたと思いますが、あつたという国家的な事業でございまして、一応政府から若干のものを貸していただきたというところをお願いしたように覚えておりますが、あれは結局全部借金でやれると、当然ペイするならば借金でやるべきだということ、要求いたしましたけれども、査定をされたというふうに記憶いたしております。

○加瀬完君 そこで昭和二十九年から国鉄の政府出資要求額は次のとおりですね。二十九年に百十億、三十年に六十五億、三十一年に六十五億、三十二年に六十五億、三十四年は百億、三十五年は二百億、三十六年は九十五億、三十七年、三十八年、三十九年は九十五億、四十年は九十五億、四十一年は九十五億、四十二年は九十五億、このとおり出資要求をいたしておりますね。

○説明員(磯崎敬君) さようでございます。

○加瀬完君 この要求に対して大蔵省はどういう査定をいたしましたか。

○政府委員(海堀洋平君) 先ほど申し上げましたように、国鉄自身の現在、これは四十三年末で見てもいいとおわかりかと思いますが、現在国鉄の使用総資本は約三兆三千億程度でございます。それに対して、いわゆる現物で国鉄会計から公社に移したものの再評価積み立て金が一兆一千八百億程度でございます。したがって、使用総資本の三兆三千億に對して一兆一千八百億と、あるいは資本金を合わせて一兆一千九百億程度というものは、いわゆる自己資本比率としては決して低いもの、各民間の企業等に比較しては低いものとは考えられません。

それから二番目に、じゃあその使用総資本に対する利子負担の割合はどうなつておるかとお申しますと、大体四十三年度末で四〇強でございます。これも各民間の企業と比べしても、あるいは政府のやつております他の事業等と比べしても、決して資本負担として大きいものではない。そのういたしますと、それが、国鉄がそういうコストのもとで運営できないという事は、要するに料金体系その他のほうに問題があるんであつて、出資を特にしたから直ちにどうこうという問題ではなからうかと存じます。たとえば、出資をしましても損益に響く効果は、借り入れの場合と比べますと、その利子負担だけの問題でございまして、百億円出資いたしましたも、借り入れ金の金利が七割といたしまして七億の損益効果しかないわけではございません。基本的ないろいろな議論があらうかと思ひますが、現在の財政事情から見ると、損益の点で出資を特に緊要と考えられませんが、他方、緊要な建設の資金につきましては財政投融資でできるだけの努力をいたしてまいりました。また今後ともいたす所存でございます。

府のやつております他の事業等と比べしても、決して資本負担として大きいものではない。そのういたしますと、それが、国鉄がそういうコストのもとで運営できないという事は、要するに料金体系その他のほうに問題があるんであつて、出資を特にしたから直ちにどうこうという問題ではなからうかと存じます。たとえば、出資をしましても損益に響く効果は、借り入れの場合と比べますと、その利子負担だけの問題でございまして、百億円出資いたしましたも、借り入れ金の金利が七割といたしまして七億の損益効果しかないわけではございません。基本的ないろいろな議論があらうかと思ひますが、現在の財政事情から見ると、損益の点で出資を特に緊要と考えられませんが、他方、緊要な建設の資金につきましては財政投融資でできるだけの努力をいたしてまいりました。また今後ともいたす所存でございます。

○加瀬完君 この損失補てん制度というものが存在しております。これは、いまのような要求額の一部分というものは当然これは補てんをさるべき性質のものではございませんか。金額はイコールにはならないけれども、いま国鉄が政府に要求いたした出資額のうち何割かというものは、補てん制度というものがあれば当然政府が出さなかならない性格のものじゃないですか。

○説明員(磯崎敬君) その点は二十八年前の法律を説いてみますと、これはいま先生の御っしゃつたとおり、各年度別の収支決算のバランスがとれなかつたときの四十四条は規定でございまして、もし私のほうの要求いたしました、先ほどのやつと二十九年以来の出資額と申しますのは、いわゆる工事勘定と申しますか、工事を進めるための出資額でございまして、必ずしも直ちに結ばないで、計算だけいたしましたれば、いま大蔵省が言われたように、出資額は結局、どうしてもしただけ仕事をしなければならなかつたとして、その利子分だけが損益にはね返つてくる、こういう勘定になると思ひますので、必ずしも直結はいたさないと思ひます。しかし、その部分はあることは確かでございます。

○加瀬完君 そこで、結局三十九年度の出資要求額をそのまゝ埋まらないけれども、三十九年度に事業をすれば、それでまた赤字がでれば、四十年度でその損失の大部分というものは当然補てんをされると、そういう性格のものでございまして、だからそれはそれとして、四十一年に六百億、四十二年に九百億という援助が、出資がもし政府からあつたとすれば、今日の赤字状態は若干緩和されたと思ひ込んでよろしうございしますか。

○説明員(磯崎敬君) かりにいま先生の御っしゃいました四十年度の六百億、四十二年の九百億、合計いたしますと千五百億でございますので、これは結局、仕事はどうしてもやらなければならぬので借金してやつたわけですね。したがって、もしこれを借金でやらないで、政府から出資をしていただいたといたしますれば、その利子、すなわち百五十億の七分といたしますと約十億ぐらゐの赤字は減つてゐる。と申しますことは、本年度の利子の支払いがそれだけ減つてゐるということに考へていいと思ひます。

○加瀬完君 十億ですか。

○説明員(磯崎敬君) 百五十億の七割でございます。

○加瀬完君 いずれにしてもですね、運輸省の局長さんに伺いますが、そうすると、損失補てん制度というものを廃止したことが、今日の国鉄財政からいへば、一〇〇%のプラスということ、これはどう説明をしても説明のつくものでもございせんか。これはお認めになるでしよう。いかがですか。

○政府委員(町田直君) ただいま御議論ございましたように、現在の時点ではいまの出資なりあるいは損失補てんというものが特別の必要があると思へられてなされたというふうに仮定いたしますと、その分だけ現在の財政事情はよくなつてゐるという事は言えると思ひます。

○加瀬完君 そうするとね、損失補てん制度があればある程度埋まつた赤字の分までも、政府に制

度そのものの政務を要求してこなかった責任というものは、これはいままでの運輸当局にも一半の責任があると認めてもよろしいとございますね。これは前のほうのことだからかわらないでしょう。大臣どうですか。

○国務大臣(原田憲君) それはいまの制度でも先ほどから議論のあるように金を出せないことはないわけですね。金を預かっておる大蔵省は、国家財政全般から見ても、まだこれはあなたのところは仕事で、出資しなくてもできるじゃないかと、たとえは制度の、法律の中で、運賃法改正して運賃を値上げしておつたらですね。これはその高い安い議論はありましよう。現在の運賃と明治時代の運賃いずれが高かったか、安かったかというような議論も、高いという議論をする場合には出てきますが、いずれにしても大蔵当局としては、そのときはいまのあなたに答えているような状況でこれはキャンセルしたと、だから、その法律がなかったから出せなかったかということでは私はなかったかと思うので、まあしかし、大蔵当局とのその折衝で負けたじゃないかと言われると、それは実際負けたということになるかしれません。その法律がなかったからということとは当たらないのじゃないかという感じがいたします。

○加瀬完君 法律があつてもなかなか取れないのに取れる法律をなくした責任というものは、これはやっぱり一応考えていただかなきゃならないと思うのです。

そこで、いま大臣のお話にもございましたとおり、国鉄赤字の責任を、三位一体、国、国鉄、国民によって解決するというのが今度の再建法の一つのねらいですね。ところが、法律的には政府の責任というものを一応解消したような形にしておいて、そうして赤字がたかさん出たからといってこれをほとんど国民負担に転嫁するというやり方が、一体公共性をうたう国鉄の財政処置として当を得ているかどうかという問題が出てくるわけですね。そこで、どなたでもけっこうです。森中委

員から御質問がもうあつたわけでございますが、これから十年間の再建計画で国鉄自身が負担をする金額、負担というか、請け負う金額、それから国が出す金額、それから運賃改定によって生み出すところの金額、その正確な数字をおしやつてくれませんか。

○説明員(石田禮助君) ちよつと私から。いまのあなたの質問に対しては副総裁があとで答弁いたしますが、その前に、この独算制、あなたのおっしゃるように独立採算でないで、つまり前のように補てん制度というのか、それで……

○加瀬完君 独立採算でもけっこうです。それに補助金制度というものは当然つくべきだと言つて、私は……

○説明員(石田禮助君) それは私は、どうしてもできない場合には、それはやっぱり政府というものが、その前に、やはり考えにやならぬことがあると思うのですね。要するに、今日のこの国鉄の損なんというものは、コストが上がつて、それに対するプライスというものは上げてもそれは当然のことだ。あなたは利用者負担というものは全然天のほうに上げちゃつて問題にしないが、それはやっぱり利用者負担ということを考えるのが当然じゃないかと思うのです。

○加瀬完君 そういうことを私は言っていない。国民生活の安定というものは一つのねらいであるから、そういう意味合いで国鉄運賃の値上げの幅というものを、アップ率をどこに抑えるかということも一つのねらいでなければならぬ。

そこでいまお答えいただきたいと言つるのは、これから負担をする金額があまりに国民の側に多いじゃないかと、それから国鉄の背負う面も国鉄の財政事情からすれば多過ぎるんじゃないか、国の出す面はあまりに少ないんじゃないかと、そのバランスがとれておらないで再建計画を進めたつて、これは、一方高い竹馬と一方低い竹馬と競争させるようなもので、つまりくのが関の山だ。そのパ

ランスのとれておらないことを私は問題にしておるのです。国民は一銭も払わないでただで汽車に乗ろうなんというのを言っているのじゃない。それはさつきも申し上げましたが、同じ区間でどういう計算であれ、国鉄が私鉄の二倍というようなきめ方ではこれは妥当とはいわれないじゃないかと、一例を言へば。そこで申し上げたいのは、それならば、どこに押えるかということ、もう少し国民の負担というものはやはり考えてやつて、当然いままでの制度からいへば国が負担すべき制度でもあつたのだから、そこを復活をして幾ぶん国がもう少し出すというように形にしなければ国鉄だってやり切れないじゃないか、そういうことを申し上げておるので、おれのほうはただだぞ、おまえのほうだけ出せよと申し上げておるわけじゃないから御了解いただきたい。そこで負担区分がどうなつておるかということ伺いたい。

○説明員(石田禮助君) これはいま始めましたことじゃない。私は国鉄総裁になつてから始終強く主張してきたことは、政府というものは出すべきものじゃないか、こういういまあなたのおっしゃつたことを三十八年からやかましく言つてきた。

○加瀬完君 私も総裁を応援しているつもりだ。○説明員(石田禮助君) それは感謝いたします。感謝いたしますが、しかし同時に、政府もそれは出してください。ことに通勤輸送のごときに対しては、四十年から今度の五十年までの間に約八千億かかるんだと、これなんというのとはとてもコストが高くて収入が少なく引き合つたものじゃない。実際、これは住宅政策の一環じゃないか、これである以上はこれに対して政府は出すべきじゃないかという、こういうこと言つたのです。が、そのほかのいろいろな公共負担の問題、そういう点で今度、つまりよりよく大蔵省というものは援助することになつてくれたということ、少しおそかつたけれども、まあまあということ、私も感謝すべきじゃないかと、こういうことで

○加瀬完君 総裁とやりとりしちや恐縮ですが、まあまあとは私どものほうは認めない。まあまあかまあまあでないかは、ひとつ負担区分を御説明いただくとおのずから判明すると思ひます。

○説明員(磯崎敬君) これは先刻も森中先生から御質問があつたところだと思ひますが、いろいろ数字が入りつておりますので、一応財政推進会議の数字だけを申し上げます。

まず、国鉄のみならずやる増収、合理化等が一兆八千七百億、それから公共負担の全体を含めまして、運賃改定分、これが三兆三千七百六十億、政府あるいは市町村納付金と政府、公共団体あるいは建設公団への出資を減らすとか、あるいは建設公団からの借料のベースを下げるとか、いわゆるこういった政府の施策を全部入れますと、一応、推進会議の試算は九千六百七十億でございます。これは、先刻の森中先生のお話で、実際は少し減つておるわけでございます。

以上、大体、割合から申しますと、政府が一で国鉄が二、国民が三・五ぐらいの割合でございます。

○加瀬完君 そのうち政府の財政補助金の拡大分は幾らですか。

○説明員(磯崎敬君) それは、この九千六百七十億と申しますと、過般も森中先生からお話ございましたが、これはまず利子のはね返りを含んでおるわけでございます。すなわち、もしこの金があれば国鉄で借金をしてその借金の利子を払つたであらう、こういう計算を毎年いたしまして、その累積を合計した数字でございますので、一応簡単にいたしますために九千六百七十億を繰にさせていたしまして、利子をとつて計算しますと、それからほかの全部利子をとつて計算いたしますと、実際に近い数字になりますので申し上げますが、九千六百七十億の中にははね返りの利子が二千八百三十四億含まれております。したがしまして、ネットの、政府からいただくという財政推進会議でおきめくださった額は六千二百三十三億であります。九千六百七十億から二千八百三十四億の利子分を引きまして六千二百三十三億、そのうちから例

の孫利子を、現在推進会議ではこれを、利子そのものを十年間たな上げする、こういう案でございしました。ところがいろいろ名案を考えられまして、たな上げはいけなけれども、たな上げ分の金を貸してやる、その貸してやる利子はこれは交付金としてやろう、こういうワンクッション置いたことになりましたので、これはあとから御質問によつてお答えいたしますが、長い期間をかけて見ますと、これは全く同一と申しますよりむしろ推進会議の内容よりも私のほうに有利になつております。したがしまして、これは有利でございまして、六千二百三十三億から孫利子のほんとうの親のほうの利子二千四百七十億を引きますと三千七百六十三億、これが、政府がめんどろ見てやるべきだといふふうに推進会議でおきめになつた数字でございまして、このうち今回おきめ願つたのは約二千億少しの程度、これは全部市町村納付金、それから先ほど申しました建設公団への出資等を全部含めまして約二千億くらいだと思ひます。したがしまして、その残りの分といたしまして、これは先般も大臣がおっしゃいましたが、六・五%の利子補給をもう少し下げられないかどうか、非常に大きな項目といたしましては、市町村納付金がもう少し減額されないかどうか、この二点に大体今後の問題が集約されるというふうに考えております。

先刻大臣がおっしゃったように、今後努力によつて何とか六分くらいに下げたい、こうおっしゃつております。したがしまして、この点は多少千五百八十六億からいまの数字が減つてまいります。これは先ほど申しました数字と合うわけでございまして、これは利率のほかに何年まで——補給する期間の問題と利率の問題と二つございまして、それを予算ベースでいたしますと三百八十五億、千二百一億の減、こういうことになるわけでございます。財政補助金の拡大は、それから推進会議の意見書の第二項のいわゆる孫利子につきましては、さつき申しましたとおり、それから納付金その他につきましては、いま先生のおっしゃつたとおり、いわゆる政府の財政措置じやなしに財政措置等ということに申し上げたので、ちよつと「等」が落ちましたが、これはむしろ市町村のほうにお願いするといふ筋でございまして、

○加瀬完君 そりすると、かりに三千七百六十三億といふものを不足数字に押さえますと、国鉄の負担分とそれから運賃等の改定による負担分との比率はさつきおっしゃつたような比率ではないでしよう、どうなんでしょうか。

○説明員(磯崎敬君) そのかわり、さつき申しました孫利子分は別途に計算をしなければいけませんので、これは実質的に同じになります。さつき念のため引いて御説明申し上げましたが、いまの大蔵省でやつていただいております親利子を貸していただいて、孫利子を補給していただくという制度ならば、これは実質的に二千四百七十億補給していただいたと同じことになる、こういう計算になります。

○加瀬完君 その市町村納付金なんかを別ワクにして、純然たる政府がこゝで負担しなければならぬ金を親にして、国鉄分と運賃分といふものを対比させるとどういふ比率になりますか。

○説明員(磯崎敬君) 市町村納付金のほかにはいわゆる鉄道建設公団に対する支出、これは一応たいした金でございせんから大勢に影響はございせんが、両方合わせまして、出資の廃止とそれ

から鉄道建設公団から借りておる借料を、借金のベースを償却ベースに直すと、両方で約二千億でございまして、これを政府のほうに入れて計算いたしますと、納付金の分が千六百五十三億減りますので、九千六十七億から千六百五十三億引きますと、約七千四百億くらい、これが原案によりまして、この純粋の政府の財政負担、こういうことになるわけでございます。で、あとの国鉄並びに運賃のほうは変化ございせん。ただし、先ほど申しましたように、運賃の三兆三千億は、これも利子込みでございまして、これをやはり裸にいたしますと運賃の値上げ分は約二兆六千億、残りの七千六百六十二億は、これは十年間の利子でございまして、これを除いて裸にいたしますと、三兆三千億が二兆六千億になるわけです。一応数字は全部はね返りの利子を含んで計算いたしておりますので、裸にいたしますと二兆六千億。

○加瀬完君 そりすると、赤字のための再建計画による負担割合は、三位一体という構成要素の政府と国鉄と国民に負担させる運賃とで、もう一回何対何になるかおっしゃつてくだされ。

○説明員(磯崎敬君) 市町村のほうを除いて申しますと、その割合は一と二と三・五くらいになります。

○加瀬完君 大蔵省に伺いますが、政務次官でけつこうでございまして、義務負担の法則といふものはどうあるべきだとお考えですか。義務負担の法則は、私の伺つておりますのは、義務の非常に軽いものが逆に大きな負担をしたり、当然の義務のあるものが負担を免れたりするといふようなことはあり得べきじゃないんじやないか、結局義務の大きいものが負担も大きいといふことが原則と考へてよろしいんじやないか、こういう意味です。

○政府委員(沢田一精君) よく御質問の趣旨がわかりませんけれども、原則はそりあるべきだと思ひます。

○加瀬完君 義務負担の法則は、義務の大きいものは負担が大きいと、これは常識ですね。そうすると、この国鉄の赤字に対する負担は、赤字補て

んの義務は、そうすると国民が一番大きくて政府が一番義務がないといふことになるわけですか。

○国務大臣(原田憲君) それは国民といふことばがどれに当たるかわかりませんが、いまかりに一、二、三と、こうしますと、この一も国民なんです。国といふのは国民なんです。だから三といふのは利用者ですね。これは乗っている人なんです。だから一、二、三といふことをもつて国民がどうだといふことは、私はそのまま率直に言えない。ただ、一般の乗らない人の金が一で、乗る人が三で、国鉄自身の合理化といふものは二だ、こうおっしゃるなら、そのとおり、こう言わざるを得ないわけです。

○加瀬完君 あなたの方汽車に乗らないのかね。政府といふのは汽車に乗らないといふことになる、あなたの説明だといふと。そんなばかなことはない。政府といふのはあなたの方じゃない、国民が構成しているのだから、その国民の税金をどう配分するかという権限が政府にあるので、こゝで政府の出資金幾らといふことが問題になつてくる。そこで集まつた国民の税金のうち、政府の予算というワクを通して出すものは一番低くていいのか。こゝでは国民に運賃といふ形でじかに負担させるものが三・五倍といふことで、これが一体義務負担として正当か、こういうことを伺つてゐる。

○国務大臣(原田憲君) それなら、いまの運賃が高いか安いという、先ほど言つてゐる通りに、明治時代からこの運賃といふものはどうだったかといふことについて議論を重ねてこなければならぬと、こういうことになつてくるわけですね。これはいまはいわゆる独立採算制といふものをもつて、運賃収入といふものをもつて、この国鉄といふものをやつていこうといふたてまえになつておりますから、先ほど大蔵省は、これは資本率からいっても、自己資本率からいっても企業としては悪くはない。だから、収益が悪いのだから収益をよくしていったらいい。収益とは一体何ぞや。もうからないものを切つて、そうしてもうかるものに力を入れて、運賃もほかと比べたら安

いのじゃないか、もう少し上げたいじゃないかという言い分であらうと思います。過去においてはそういうことでやってきたことは事実であるのです。私はその点について、先ほどからお話の中に出てきますように、時代も変わってきておりますし、また、たとえば都市交通というよりな場合には、きょうも先ほど衆議院の本院議でもあったのでございますけれども、都市の交通といふものの投資というものが、都市の交通と、これはどうしたらよいのかというような問題を勘案するときに、確かにこの財政というものを再建する場合には、それは運賃の値上げということだけでは、これはいかぬというので、私は、この財政再建推進会議の答申を適切なものとして、国にも出しなさいということをおしやるわけであり

に、その責任はだれが負うべきかということについて、役人的な言いのがれをしないで、私の責任だと、こう言つたほうが結果はいいと、私はそう思つております。

○加瀬完君 先ほど国鉄側からの御説明がありまして、過去において適宜な政府の資金援助なり、あるいは財政支出なりというものがあれば、このように赤字にならなくて済んだ面もあると、こゝろがこれは常識です。そうすると、いま久保君の指摘のように、「責任をもつて国鉄経営の抜本的再建のための計画と資金確保について検討する」という発言をしなければならなかつたような事態において、こゝろ具体的な援助政策というものを打ち立てなかつた政府にやほり反省してもらわなければならない面もあるし、また責任もある。責任があるものが一番早く、国民は何も半額で乗つていたわけじゃないですよ。ちやんと定期でも何でも言われたとおり出してお。おまえら安く汽車に乗つたから、電車に乗つたから赤字が出た、だから今度おまえらは三・五倍の負担だということでは、ちよつと聞かえませんか。先ほどから言つておるやうに、上げてはいけないといふことを言つておるわけじゃない。上げ方が……その赤字の原因といふものは政府にも責任があるでしょう。国鉄にも責任がある。国鉄にしたつて、あとで言いますけれども、一兆八千億といふものをどうして一生懸命出すか、たいへんなことですよ。これは、国鉄にそれだけ節約なり合理化といふものをしているなら、政府だって、まるまる大きく見積もつても九千億、一けた違ふやうな数字、国民には概算三兆四千億、こゝろの負担区分といふものでつり合ひがとれるかといふことを問題にしているわけですよ。つり合ひがとれるかといふことが水かけ論になるなら、一体今度の運賃改定がどういふふうな形で定められておるか、細部にわたつてこの次に質問をいたします。

私は、討論のようになって恐縮ですが、つり合ひがとれないという立場に立つてこれからのを言いますから、つり合ひがとれるという立場のお方は、つり合ひはとれておる、国民の負担は当然だ、こゝろの説明のしかたをしていただきたい。それならば、なぜ企業性だけで買つたような体質改善を国鉄に対して政府がやらなければならぬ。初めから公共負担といふものを国鉄はしなければならぬ。うになつておるのではありません、こゝろだけども、それなら損するといふことは明らかだ。これは国民全体に対する奉仕だから、国民に奉仕して立っているのが当然じゃないか。私は国鉄總裁に聞いているわけじゃないのです。大臣に聞いているのだからね。これは異論があります。政府の一回に對して運賃によつて三・五倍の収入をあげることは当然だといふひとつの根拠を示してください。

○國務大臣(原田憲君) 私は国の政治をあずかつておる以上、そこに何らかの問題が出てきた場合

○國務大臣(原田憲君) これは、私は運輸大臣でございまして、いま先ほど申し上げましたように、まだ、先ほどの、いわゆる六・五割を六割に助成を伸ばしていくようにしたいという問題あるいは納付金の問題を含んでおります。したがうして、いまこれのことの絶対だといふことは私としては言つておらないのであります。大蔵當局といつたしましては、この問題について先ほど聞いておられるとおりでございしますので、したがつて私は、十分でないかも知れませんが、今度初めてこゝろのことをやつたのであるから御協力を賜りたい、こゝろのことを繰り返して繰返し申し上げておるといふことを御了解願ひたいのであります。

○國務大臣(原田憲君) 公共負担といふものを一般會計で見て、そして助成策をやつていつたらそれじやうまくいつたか、こゝろのことについて、その制度をとつておる諸外国においてなぜ財政便直の原因の一つになつておるか、そしてうまいかといふことも考えて見なくちゃ私にはなぬと思ふ。なぜこゝろのこゝろになるのか。あなたのおしやうでおるやうな制度をやつておる、同じ経営をやつておるところが外国では見られる。それがうまいか。それでうまいか。いかにいってどんだん鉄道をはずしていくから鉄道は斜陽産業だといふやうなことをいわれる。新幹線が出てきてびつくりして、いややつぱり鉄道といふものは価値があるといふやうなことがいわれておるのであります。したがつて、いまの現象をつかまえて、一、二、三だからこれは妥当じゃないやないかといふことだけで、これはいまの政府のやり方といふものはだめだといふ議論には私ははならないのじゃないか、このように思ひます。

○加瀬完君 議論になるといふことをあげてもらいたいのです。おまえの議論にならない。一対三・五が、こゝろのことで合理的だといふ根拠を示して

○國務大臣(原田憲君) これは、私は運輸大臣でございまして、いま先ほど申し上げましたように、まだ、先ほどの、いわゆる六・五割を六割に助成を伸ばしていくようにしたいという問題あるいは納付金の問題を含んでおります。したがうして、いまこれのことの絶対だといふことは私としては言つておらないのであります。大蔵當局といつたしましては、この問題について先ほど聞いておられるとおりでございしますので、したがつて私は、十分でないかも知れませんが、今度初めてこゝろのことをやつたのであるから御協力を賜りたい、こゝろのことを繰り返して繰返し申し上げておるといふことを御了解願ひたいのであります。

○政府委員(海堀洋平君) これも実は合計を持っておりますが、四十四年度の政府出資金は二百五億円でございまして、この道路公団の出資金は建設の資金コストがおおむね六割になるように出資いたしているわけでございまして、それから住宅公団は、これは現在出資をいたしませんで、損失につきまして補給金を出しているわけでございまして、利用者の側、すなわち住宅公団の家賃をきめる場合に、賃貸住宅の場合には金利を五割として計算をいたしております。それから分譲住宅の場合の延べ払いにつきましては、七・五割の金利で分譲住宅の延べ払いの額を算定いたしております。

○加瀬完君 道路公団は四十年から四十四年までで八百三十一億円出しておりますね。住宅公団は四十年が四億四千百万円、四十一年が十六億一千六百万円、四十二年が三十九億一千九百万円、今度は損失補てん制度で赤字が出ればということですね。

○政府委員(海堀洋平君) それは先ほど申しましたのは、出資金ではなくて、もう交付金の制度にかわつた後の数字でございまして、その前は出資で行なつておりましたので、その数字はもう交付金にかわつてからの数字と存じます。

○加瀬完君 住宅公団は一般会計からの補助金でしよ、道路公団は政府出資金ですね。それに昭和三十六年から四十年まで日本国有鉄道新線建設補助特別措置法による補助は合計幾らです。三十一億四千八百百万円ではございませんか。

○政府委員(町田直君) そのとおりでございまして。○加瀬完君 それでは一般会計から国鉄への繰り入れ金は幾ら、四十年から四十四年までひとつ述べてください。

○政府委員(海堀洋平君) いわゆる国鉄の財政のために出したものは、四十三年度から始まりまして、これは先ほど答弁申し上げましたように、四十三年度五十四億円、今回その五十四億円の系統が七十一億円。それから先ほど御説明しました再建債利子補給が十三億

円、合計いたしまして八十四億円。これ以外に戦傷病者等の乗車に對しまして、法律に基づきまして一般会計が負担している金額が別途にございまして、しかし、これは一般会計が負担しているわけにございまして、別に国鉄の財政のために措置をしているものではございません。

○加瀬完君 そのあなたの説明は、あとのほうも入れて四十四年は八十七億ですか。

○政府委員(海堀洋平君) 八十四億と申しましたので、八十七億とは申しておりません。

○加瀬完君 あとのほうの説明を入れて八十四億、四十年は八億九千万、四十二年が九千六百万、四十三年が五十六億、それから四十四年が八十七億、これが一般会計から国鉄への繰り入れ金です。それはお認めになるでしょう。

○政府委員(海堀洋平君) 正確には先ほど申された中に、鉄建公団の利子補給金と、それから無償線の要するに償却のための交付金でございまして、それが入つておりました、国鉄にいったのはその分を除外したものでございまして。

○加瀬完君 聞いたことを答えてくれればよい。私がさっき言った項目で、これだけだ、これはお認めになるかならないかと聞いている。聞かないことは答へなくてよい。

○政府委員(海堀洋平君) 国鉄にいきましたものは、鉄建公団へいきました分と違ひますので、鉄建公団へいきました分は除外していただきたいと申し上げたわけでございまして。

○加瀬完君 そういうことを言うなら、あなたのほうで、そこで資料を全部読み上げなさい。けしからぬ。四十四年度だけしか述べないで何を言うか。四十年から四十四年まで各項目別にそれを述べなさい。それから、質問は。

○政府委員(海堀洋平君) 資料をそういう形で現在持つておられますので、すぐ取り寄せて申し上げ

げます。

○瀬谷英行君 いまの問題ね、資料を持つていないというならば、資料をそろえて次回にいまの質問に答えるようにしてもらいたい。

○政府委員(海堀洋平君) 四十年度は戦傷病者無賃乗車船負担金七千三百九十二万二千円、鉦害復旧費二千三百三十九万、新線建設費補助八億九千六百四十二万三千円、四十一年度戦傷病者無賃乗車船負担金九千六百四十万、鉦害復旧費二千三百八十一万三千円、四十二年度戦傷病者無賃乗車船負担金九千六百四十万、鉦害復旧費は二億六千万でございまして。

で、先ほど申し上げました七十一億というのはラウンドで申し上げましたので、多少数字には下があると思ひます。

○森中守義君 関連。

これは、先ほどかなり姿勢の高い答弁だったのだけれども、資料をちゃんと持つていないじゃないか。資料を持つておられないなんて、いいかげんな答弁で逃げようなんという根性は、だめですよ。少なくとも大蔵省の答弁、適当でない。どうですか、委員長、このまま見のしますか。だめだよ、こんなものじゃ。だって、それは、真剣な質問に對して、資料がありませんんという、そんなばかな話はない。持つて来ているじゃないか、ちゃんと。よくないですよ。与党の諸君がそういう姿勢だからだんだん増長するんだ。これは問題だ、これは。どうですか。これは時間も時間だから、これはやはり政府委員の答弁の状況だから、そういうのはちゃんとチェックして委員長・理事打ち合わせ会で吟味するべきですよ。主計局長、なるほど運輸省が提案した法案だろうけれども、私も、私も政府一体の責任だと思つて、そういうことでしよ。何も大蔵省に任せます、頼みますよ。説明を求めてまで法案を審議しなかつたっていいんだよ。どっちでもいいんだよ。それなのに、質問者が真剣に質問しているのに、資料がない、確かめたら持つていないじゃないか。

そんなばかなことないよ。こういう状態で委員会の継続した審査はできない。本日はこれで直ちに閉会。だめだ、こんなことじゃ。一条の釈明があつてしかるべきだ、大蔵省は。けしからぬ。

○政府委員(海堀洋平君) 資料がいま直ちに手元にないとして申し上げましたのは、実は私自身が持つておらずに申し上げたので、補助者が持つておるかというのを聞きましたら、持つておりましたので、御答弁申し上げましたので、軽率でございました。おわび申し上げます。

○森中守義君 それはそうじゃないんだよ。次長はそれで逃げ切ろうとしたわけだ。そうじゃないだろうと押されて、だれか持つていないかとなつたんだよ。そんなばかな話ないよ。かりにこちらの方が気をよくして、ああそうかということなら、それで済ますつもりだった。実に微にわたり、細にわたるごりつばな質問に對して無礼千万、傾聴すべきですよ。これはごもっともという理事諸君の御意向もあるようだから、大蔵省答弁については、直ちに散会後、委員長・理事打ち合わせ会において適切な措置をとられたい、これを私は提案をしたい。

○委員長(岡本悟君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(岡本悟君) 速記をつけて。

○加瀬完君 いま御説明がありましたけれども、それでは文書で、ただいま御説明がありました一般会計からの国鉄への繰り入れ金、四十年から四十四年度までを、ひとつ明細を御記入の上、御提出くださいませんか。

それからさらにあわせて資料としてお願いをいたしたいと思ひますのは、食糧管計への昭和三十三年から四十四年は、これはいすれ予算でございまして、繰り入れ額が幾らになつておるか。それからこれは国鉄が、運輸省ですか、採算別線区の経営成績、三十七年から四十三年、これは黒字線ベストテン、それから赤字線のベストテンでけつこうです。

それから昭和三十八年現在における国鉄運賃の基準。

それから新旧運賃の比較、札幌、青森、福井、名古屋、大阪、鹿児島。

それから現行と改正の通算定期の運賃比較、品川、蒲田、品川、横浜、新宿、八王子、新宿、荻窪、秋葉原、千葉、東京、四ツ谷、東京、新宿、東京、池袋、東京、渋谷。

それから、これは少しめんどうですけれども、次の区間の一月普通定期券の三十八年と現行と、それから改定案のアップ率、品川、蒲田、新宿、八王子、秋葉原、千葉、東京、四ツ谷、東京、池袋。

それから、昭和十年と改定案との次の区間の普通運賃それから通勤・通学の一カ月定期料金。東京、横浜、東京、立川、東京、大宮、東京、松戸、東京、千葉。おそれ入りますが、以上を運賃の詳細について検討をしたいと思いますので、資料として御提出をいただきます。それからこの資料に基づきまして私の質問を続けたいと思います。よろしくお願ひいたします。

○説明員(磯崎敬君) 三十八年の基準とおっしゃいますと……

○加瀬完君 これは一キロから何キロまで何円とか……

○説明員(磯崎敬君) わかりました。それから線区別は四十一年度までしか出ておりませんので、できるだけ……

○加瀬完君 できるだけいい。

○森中守義君 私も少し資料をお願いしたい。鉄監局長、運輸省かね、措置法案の四条三項の設置法における根拠は何か、これをひとつつくっていただきたい。

それから四十三三年十二月二十五日に、大臣が運輸審議会に諮問をされた事案の中で、先ほど来しはば問題になっておりますが、現行四百キロメートルまでは三十四十五銭、四百一キロメートル以上一円八十銭を、五百キロメートルまで四四二十銭、五百一キロメートル以上二四五銭に

変更するという積算の根拠、これが先ほど来、また私の質問以来、問題の焦点の一つでもありますから、こういう数字が出たということは積算の根拠があるはずですね。だから、このことははたして適正な妥当な運賃かどうかというのを委員会としては認定をしたい。その認定の基礎になるものは積算の根拠を知る以外にない。したがって、適正妥当な運賃であるかどうかということを知らんがために諮問をされたのか、お答申では、おおむね妥当であるという返答が出ておりますが、われわれとしては、何を根拠にこういう数字を出されたのか、積算の根拠を資料としてお出しいただきたい。

それからその次は、きょう国鉄から一通りの資料はいただきましたが、これでは私の間わんとする内容にだいたい離れております。つまり、第三次長期計画の残余の期間が三カ年。残余の三カ年の中に残りの財源があります。それを一年で割つていくと幾らになるか。それと、事実上第三次長期計画は再建計画に乗せかえられている。この十年間を一年に割つた場合の対比表、残余のものと十年間の単年ごとの対比表、これをひとつ出していただきたい。

○説明員(磯崎敬君) それは金額でよろしゅうございますか。

○森中守義君 項目別です。

○説明員(磯崎敬君) 項目別にはちよつとまだ……

○森中守義君 たとえば通勤輸送とか……

○説明員(磯崎敬君) そういう大きなことなら……

○森中守義君 詳細な内容のものでなくていい。たとえ通勤輸送、新幹線、それから幹線輸送力増強、動力近代化、諸改良、取りかき総まくり、ここに出ていますが、これをすつと対比してもらいたい。

それからやはり措置法案の九条ですね。運輸省、この九条の中で改善命令が出ております。この改善命令とは現行の設置法上いかなる条項を根

拠にしておるか。

それから行管が運輸省あるいは国鉄にここ三年間ぐらゐの間、機構上の問題等について何か指摘があったはずであります。これをひとつ運輸省並びに国鉄ともに行管が何を機構上指摘をしたか、その指摘事項をお出しください。

それから本年の納付金二十五億を出さなくてもいいということになっておるのですが、これが再建期間中、間違いなく出さぬでいいという何かの証拠があるか、これをひとつ、あれば出してもらいたい。

それから専売公社と大蔵省、日本電信電話公社と郵政省、これらの相互の関係。具体的に言へば、おのおの郵政省は電電公社を、大蔵省は専売公社を監督しておる。その監督上の機構及び権限。同時に、二公社が行政権のワケ外においてどういう自主性を保障されておるか、これをひとつ出してもらいたい。

それから試算表の中の財政措置の九千六百七億の中で、きのう私は答弁を求めなかった、つまり鉄監局長は、九千億というのは事実上七千億、二千億目減りしておる、こういう説明であつたので、磯崎副総裁から、利子のね返り云々という説明があつたけれども、それではどうしても私は理解できない点が多い。したがって、現在の七千億が補助金が幾らであり、さらに再建期間後、つまり二十年、二十五年という相当長期の償還期限がついておりますが、そういうものを計数整理をしてもらいたい。しかも、金利が六分五厘、七分とあるようですから、そういうものも全部ひとつ表にあらわしていただきたいと思ひます。

それから、これは国鉄の副総裁から御答弁があつたのですが、合理化節減の一千五百八十億、これの一体中身はどういうものか。赤字線の問題、この中に入つていたようですが、この一千五百八十億の中身を表にあらわしてください。以上でございませう。

それと委員長、理事諸君にお願ひしておきますが、甚間、私の質問がすべて終了したかのように

言われている向きがあつて迷惑をしておる。私はきのう、鉄監局長の答弁がどうしても私の得心のいく答弁が出ない。したがって、あらためてやり直そうと、こういう約束だったんだから、もうすでに森中は質問終了したということを言われたのでは困る。これは、ひとつ委員長・理事打ち合わせ会で質問の継続中だという認識をしてもらわな

いと困りますから、これはあらためてお取り扱いをお願いしたいということを付言をして、資料要求を終わります。

○政府委員(町田直君) ただいまの森中先生の資料要求の中で、専売公社、郵政省の機構は、設置法を見ればよくわかりますが、行政権のワケ内の措置ということになりますと、直接実効は郵政省なり、大蔵省のほうに御要求いただいたほうが適切ではないかと思つております。

○森中守義君 要するに、これは少し質問か議論になりますね、国鉄対運輸省というそういう関係じゃないんですか。つまり二公社については相当幅の広い自主性が持たせられていると、こういうふうには私は理解している。ところが、運輸省設置法及び関係の諸規定によれば全く自主性がな

い。特に今回のような場合は、基本方針をつくりそれを国鉄に通告する、それに基づいて国鉄は再建計画をつくり、出たものがあまり好ましくない、運輸省のお気に召さないという場合には改善命令を出すということになれば、一体再建計画とは何なのか、国鉄は何なのかという、こういう疑問が起きてくる。したがって、他の二公社がそういう非常に強烈なワケをはめられていないような向きもありますから、そういうことを調べてほしいと、そういうわけですね。これは官房長、それぞ

れ走らしてみたらわかるんじゃないですか。そういうことを表にして出してくれ、こう言っているんです。むずかしいことじゃない。

○委員長(岡本悟君) 町田局長、よろしゅうございませう。

○政府委員(町田直君) わかりました。聞いて、表にいたします。

○木村美智男君 資料要求。国鉄当局に資料の要求をひとつお願いします。昭和四十年から大体四十三年くらいでけっこうですが、国鉄が使う主要物資ですね、レールとかまくら木とか、そういうもの、これの大体の購入金額、契約の方式、まあその辺でいいと思うのですが、それ一覽表にしてください。

○説明員(磯崎敬君) 承知いたしました。

○委員長(岡本悟君) 本日はこれにて散会いたします。

午後六時十八分散会

昭和四十四年五月六日印刷

昭和四十四年五月七日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局