

第六十一回 参議院運輸委員会会議録 第十六号

昭和四十四年四月二十四日(木曜日)

午前十一時三十分開会

出席者は左のとおり。

委員長 岡本 悟君

理事

委員

岡本

悟君

説明員

日本国有鉄道総務理事

常任委員会専門

員

吉田善次郎君

運輸省鉄道監督 局国鉄監督部長 山口 真弘君

事務局側

裁

日本国有鉄道副

務理事

日本国有鉄道常務理事

務理事

日本国有鉄道常務理事

長浜 正雄君

湯川 龍二君

石田 禮助君

磯崎 敏君

長瀬 恒雄君

河野 謙三君

佐田 富夫君

谷口 慶吉君

瀬谷 英行君

河野 勉夫君

佐田 一郎君

菅野 儀作君

平島 敏夫君

前田 佳都男君

山崎 五郎君

渡辺 一大郎君

上田 哲君

加瀬 完君

木村 美智男君

森中 守義君

田代 富士勇君

三木 忠雄君

中村 正雄君

市川 房枝君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

町田 直君

岩尾 一君

鈴木 瑞吉君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

三木 忠雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

原田 憲君

鈴木 岩尾 一君

菅野和太郎君

市川 房枝君

中村 正雄君

田代 富士勇君

た。それによつてあの辺の整理をいたすことになりました。その中ににおいて、現在のような新宿の西口の副都心計画の都市計画決定をいたしました。それで、それに伴いまして、その一環といたしまして、新宿の駅前広場あるいはいま、ごらんのよう西口の副都心の道路計画、あるいは甲州街道と京王帝都との平面交差の除去の問題その他の、都市計画の事業としてきめられたわけでござります。

その都市計画事業の中で、区画整理事業といふものが行なわれまして、この区画整理事業の一環として土地の整理をいたすと、こうしたことになりました。その結果現在見られますような副都心ができ、駅前広場が地上地下にわたってでき、そろして線路でいいますと、小田急が現在二階のプラットホームになり、京王帝都がまたそれに並行して整理されて、そして新宿の非常に多くなりました通勤客の整理をいたすと、こういう都市計画事業が行なわれました。それに基づきまして、区画整理事業によりまして相互の土地の交換をいたした、こうしたことなどございます。

○三木忠雄君 土地の交換はどういう条件で――

ひとつ私、皆さんがわからぬと思うので、図面を持つてきました。これが新宿駅の西口です。西口の都市計画以前の図面ですが、これは東鉄局から図をもらつたわけです。間違ひないと思ふのでは、この図は、これは小田急の土地なんです。これは国鉄の土地なんです。これは京王帝都が線路を引つぱるために借りていたわけです。これが京王急です。これが全部。こちらに国鉄線の全部線があるわけです。いまの一番から十番の西口の線まであるわけです。新宿駅のこれが全部、こちらが東口、こういふことになりますと、これは全体、小田急に渡すこと自体がずさんだと思ふ。これは国鉄の土地だったのです、前でいえ。これがこれだけ小田急の土地になって、これがが國鉄になり、これが京王になつた。これ自体私

は、この前の図面もおかしいと思うのですね、国鉄がこれだけをはずしたというのは。そこへ、今までの交換に伴つて国鉄の用地を残したのは、これの事業としてきめられたわけでござります。

新宿へ行つてごらんになれば一番よくわかりますよ。こんなばかな話、ないですよ。これは京王帝都は何が建つてあるか、よく御存じだと思う。何十階のビルが建つてますよ、大きな。ここはす

ごい土地ですよ。国鉄はいまこれを何を使っていられるか、ひとつ聞きたいと思う。これは交換する前の土地は幾らだつたのですか、国鉄は。

○説明員(長浜正雄君) いま先生のお示しになりました交換前のそれぞれの用地、そこは大体大正十二年に小田急に貸しておられます。

○三木忠雄君 そんなことはない、昭和十九年で

しよう。

○説明員(長浜正雄君) 小田急には大正十二年でございます。京王帝都には昭和十九年でござります。いずれも線路敷あるいはプラットホーム敷と

して貸しております。で、貸し料を取つておつたわけございますが、今回、私がさいせん申し上げましたように、東京都の都市計画事業の一環としてこの辺を整理するという土地地区画整理事業と一緒に以前の用地は幾らでしたか、

○説明員(長浜正雄君) 国鉄が小田急に渡しまし

た平米は千二百九十六平米でござります。

○三木忠雄君 や、そうじゃなしに、以前あつた平米です。それから渡した平米を言つてください。

○説明員(長浜正雄君) この以前の用地は幾らでしたか、具体的に説明してください。

○説明員(長浜正雄君) この以前の用地は幾らでしたか、具体的に説明してください。

○説明員(機関教官) たゞいま長浜から申し上げましたとおり、これの交換並びに売却は、東京都の新宿駅西口並びに新宿副都心の建設の一環としてなされたことは、先生御承知のとおりであります。そしていまの先生の図面でごらんのとおり、国鉄側の持つておる土地といふのは飛び地でござります。中に小田急の線路が入つております。その当時は、小田急は地平だけでございましたが、

現在は御承知のとおりダブル鉄橋二階建てでござります。これはやはり小田急が通勤輸送の改善といたことで、また新宿副都心の造成といふことで、運輸省の認可を得て計画した通勤輸送改善工事でございます。また京王帝都が一番外側におりますが、これはやはり昔は地平でございました。これは御承知のとおり、甲州街道を幡ヶ谷から道路を通つておつたものです。これが非常に道路交通上支障があるということで、御承知の清水の下を京王帝都が東京都から借りまして、そして幡ヶ谷から地下に入れて、そしていまのものと使っておつた土地の下にホームをつくつて、そこへやだつたらまだ私いといふと思ふ。これは交換だけだとおっしゃいます。それで、都市計画ではつきり言えば、じゃあ都市計画がなかつたら国鉄の現在の土地は、どうなつておるかと違うのであります。だから具体的になぜ交換を――交換だけかわらず、一番大事な心臓部を――都市計画だけと言つけれども、何ら理由はないのですよ、

○三木忠雄君 だから渡したことばかりなんですよ。これがどこへ行つてゐるかといふと、小田急のデパートが建つていますよ、ちゃんと。これは新宿へ行つてごらんになれば一番よくわかりますよ。こんなばかな話、ないですよ。これは京王帝都は何が建つてあるか、よく御存じだと思う。何十階のビルが建つてますよ、大きな。ここはすよ。こんなばかな話、ないですよ。これは交換する前の土地は幾らだつたのですか、国鉄は。どうなつたというならば。交換だけしたと――土地の交換だけならばまだ納得できないことはない。しかし交換じゃなしに、残された土地はわずかに不便な土地をもらつて、あとは京王と小田急、帝都高速度交通圏、こういうことになつておるということは、どうしたつて納得できませんよ。こんなもの。それだつて昭和何年であるとか、あるいは明治であるとか大正であればわかりますよ。三十八年九月ですよ。三十八年の九月に土地を交換して、こんな一等地、現在幾らしますか。この土地。こういう土地をただ渡します、やはり、なぜこういう土地を交換しなければならないのか、なぜか、そうして国鉄だけが用地を売買しなかつたか、どうして国鉄だけが用地を売買しなかつたか、どうして国鉄だけが用地を売買しなかつたか、この点を説明していただきたい。

○説明員(機関教官) たゞいま長浜から申し上げましたとおり、これの交換並びに売却は、東京都の新宿駅西口並びに新宿副都心の建設の一環としてなされたことは、先生御承知のとおりであります。そしていまの先生の図面でごらんのとおり、国鉄側の持つておる土地といふのは飛び地でござります。中に小田急の線路が入つております。その当時は、小田急は地平だけでございましたが、

大臣から特許を得まして駆車場の予定地になつておる。一体として使うということになつておりません。私どもいたしましては非常に複雑しておつた新宿の西口の土地をすべてきれいにして、そろしておのの輸送機関としての使命を果たすような交換をした次第であります。

〇三木忠雄君 副総裁のお話を聞きますと、すべてきれいにしてからと言うけれども、きれいにして国鉄が有利になるのだつたらいいですよ、国鉄

の經營として。きれいにして損するような經營をやつて、運賃値上げと言つたら私はとんでもない話だと思うのですよ。これは何でもかんでも国鉄が有利な方向に実際に土地を交換するなりあるいはまた公共施設の利用等に使うのであれば、私は納得できると思う。しかし、きれいさっぱりして残つたものは何が残るかということなんですね。じゃ実際この土地を売買した金額は幾らですか。その交換するという都市計画に基づく協定書がありますか。どういう理由でこういふうに交換しなければならないか。理由書か何かありますか、あつたら読んでください。

云の評価は幾らですか。
○説明員(長浜正雄君) 非常にこの辺の土地が入
り組んでおりますので、さいぜん副總裁から申し
上げましたように、飛び地になつておるとこもあ
ります。金額で言いますと、もしました金額は両
方合わせまして十一億四千万ばかりをその当時の
土地の評価をしてもらいまして、それに基づきま
して土地の交換をし、そして差額の出た
部分は現金をもらつた。こういうことになつております。金額で言いますと、もしました金額は両
方合わせまして十一億四千万ばかりをその当時の
土地の評価をしてもらつております。

ありましたが、あるいは奥のはうに入り込んだ土地もありますので、全部一筆で何万円というふうになつておませんで、いろいろ分かれござります。いまこまかい数字は持つておりませんが、二百万と評価したところもありますし、百五十万ぐらいと評価したところもございまして、全部それを筆ごとに分けて評価をしてございます。

○三木忠雄君 二百万、百五十万する土地です、これ実際。わかりますね、この土地は。実際に幾らで売っていますか。私はデータ見ますよ、百五十万から二百万——いま三百万から三百五十万。入り組んでいる土地といったって新宿のあの一番一等地ですよ、京王デパートが建つていてるところは。あれが入り組んでいる土地なんと言つたら笑われますよ。その土地は百五十万、二百万だと当時の鑑定でいわれている。どこで鑑定したのですか、この土地は。いま西口だつてそんな安い値段では買えません。これを幾らで売っているか。一番まん中で九十万ですよ。平均で坪九十万で売つてあるのですね、この土地を。納得できなijiやないですか。これはどうしたつて。これを合理的に、あるいは機械的に、あるいは整理するためだと言つたつて、普通の単価でさえ売つていないわけですよ。こういうふうなすさんの経営、これは一つの例ですよ。私は、新宿の具体的な問題を少し話しておきたい。こういうふうな問題で実際にうまく国鉄が経営をやっておると、私は言えないと思うのですね。この点どうですか。

○説明員(長嶋正雄君) この土地の評価は、われわれ必ずしも専門でございませんので、いま申し上げましたよくな委員会にはかりまして、その土地のさら地の場合の価格、それからその土地の高低のかげんだとか、あるいは利用度だとか、そういうものを勘案いたしまして鑑定をしていただきたい額をわれわれは使わしていただいて交換をします。われわれとしては、この評価委員会の評価によって交換及び差金をいただいたような次第でございます。

○三木忠雄君　会にわれわれのほうから鑑定依頼を正式にいたしました、評価委員会から鑑定の報告書をわれわれはいただきまして、それによってやつておるわけですが、いま手元にはございません。

○三木忠雄君　それでは報告書はあとでけつこうですか、鑑定書をもらいたいと思うのです。私は、百五十万から二百万する土地を八十万、九千万円で売っているといふのは納得できないです、実際にこういう点は、国鉄が用地を売買するときには、実際にどういう点を勘案して、用地を一般的に——これは新宿だけじゃなしに、用地の売買が行なわれておるかどうか、これをお聞きしたいのです。

○説明員(長浜正雄君)　用地の売買はいろいろむずかしい問題がありますので、われわれとしましては、できるだけ専門家の御意見に従う。そして、いま申し上げますように土地建物等評価委員会というものにお願いいたしまして——大体、これはその鑑定の専門の方あるいは税務関係の専門の方、そういう方にお願いをしてしまって、そして評価をしてもらつております。遺憾のないよう今後とも続けていきたいと、いろいろふうに考えておる次第であります。

○三木忠雄君　そうしますと、交換したのこ土地に実際に、現在のこの図面では、京王はずいぶんでつかいデパートを建てています。むしろ私は、国鉄は貸したほうがよかつたのじやないかと思うのです。新宿ステーションビルではちゃんと用地を貸している。構内使用の使用料金をとつていい。いま磯崎副総裁が、この用地を駅に使うとか、あるいは等地を重要に使う——重要な使いことほかつこうです。それは、趣旨は十分納得できますけれども、これは私は現場を見ました。この土地を三十八年九月に交換してから草がはえて

いります。それは最近になつていろいろな材料置き場になつてあります。しかし新宿の一等地の一一番高いところですよ。それを交換して、三十八年から草をはやって、倉庫にしておくという話はないでしよう。どう考へたつて私は納得できませんよ。こんな経営で、それは駄をつくる計画だと——それは計画もおありでしよう。国鉄としての具体的な方針もあるでしょから、何とも言いませんけれども、三十八年から現在五年たつていますよ。交換してから。片一方はすばらしいビルですよ。小田急だってすばらしいビルが建つでありますよ。これは小田急に行くための通路ですよ。ここで飛び石になつて、ちょことなつて——こういう問題について総裁どうですか、五年間もほつたらかしておつて経営が成り立ちますか。これは一つの例ですよ。

○説明員(石田禮助君) それをあなたのおっしゃるよう草ぼうぼうにしないで、結局、貸すとか売るとかいうことになつよということですか。

○三木忠雄君 いろいろな方法があると思うのです。

○三木忠雄君 しかし、これは将来の意味はわかりますよ。しかし五年間も七年間もほつたらかしておくといふことはないと思うのです。これは一つの例です。これはたまたま新宿だから貸す手はないと言ふかも知れないけれども、これは岐阜を歩いてごらんなさい。静岡を歩いてごらんなさい。こんな例は一ぱいありますよ。具体的な例は時間がありませんので言ひませんが、こういう点で、用地の実際の管理運営、こういう問題に対しでは非常にざんとすることなんですよ。だから、一平方メートル二百十一円という値段が出てくるわけですよ。これは高いところもあるでしょ

し、あるいはまた、いなかの低いところもあると思うのですね。しかし私鉄で倉庫なんかに貸してあるガード下なんか調べてみますと、非常に合理的に、国鉄よりももつと値段の高い料金で貸してあります。こういふ点、私は、どうしたって、もつともっと合理化の面あるいは近代化の面、あるいは経営の問題にして、私はもつともっとこういう用地一つにしても、国鉄がもつと収入の入る方法、あるいはもつと公共用地なら公共用地のよう、具体的に、新宿の混雑なんかを防ぐためにも、もつともっと早く、できばきと手を打つて思うのです。しかし、そんな理由なんか言っておる段階ではないと思うのです。そういう点はもつともっと、ひとつ——新宿の用地の使用の問題については、京王デパートはすごいビルを建て、どんどんあけておるわけです。国鉄は、たしかデパート経営はできない。いろいろな運営はできないかもしれませんけれども、もつともっと合理的に使ってもらいたいと思うのです。それでこの売買に対して、じゃ実際どういうふうな金銭の授受、売買が行なわれましたか。即金じゃないのですよ、これは。お願いします。

○ 説明員(長浜正雄君) 金額は、いま先生のおっしゃいますように即金で入っておりませんけれども、これはそのときの契約で、向こうからは金額が十一億何がしで相当高いので、できるだけ数年間に分割納入してもら、毎月何がしかつ分けまして納入してもらう。ただ延納いたしますとか、分割払いにいたしますと、その間もちろん延納いたしました分に対する利子は、その当時の規定どおりいただいております。利子をつけて、さような支払いを一年後に完了した、こういふことになつております。

○三木忠雄君 まあ、お金の授受等については、私は言いたくありません。しかし高価な用地を小田急 京王にいろいろ売買しても、やはりこういふうな取引——あるいはまた、そこで月賦で二年も三年もかけて売買する。高価といったって二億円、三億円あるいは五億円くらいの、小田急にしてみれば、あるいは京王にしてみれば、もつと利用価値をもつておったわけです。こういう点から考えてみたら、月賦で取引したというようなことは、私は納得できないと思うのですね。

○説明員(長浜正雄君) 私のことばが足りませんでしたが、実はさいせんも申し上げましたように、大正十二年から小田急が、昭和十九年の戦前から京王帝都がこれを線路敷きとして使っておりました。しかも渡します土地は、上のほうはデパートになつておりますが、下のほうはいわゆる鉄道線路敷きということですございますので、そういう公共的の性格のものということで一年間の分納ということを認めたわけです。一般的の地方公共団体が、たとえば道路の立体交差あるいは高架化の問題、こういうことでいろいろな分担金をお互いに收受するような場合にも、こういう例はござります。それはこの場合にもそういうことで、いま申し上げましたような趣旨でもつて一年間の分納にした、こういうことでござります。

○三木忠雄君 駅の西口が非常に混雑していること、これはもう当然の予定のコースだと思うのです。まあこれは一つの新宿の例を、私先ほどからずっといろいろ申し上げたわけでありますけれども、この新宿駅一つ見ても、こういうふうな実際のやり方なんですね。私は、国鉄の用地が、先ほどから何回も言つておるよう、一平方メートル二百十一円、これはもう少し具体的に検討をして、用地を私はもっと総点検くらいやつたほうがいいのじやないかと思うのです、国鉄の経営に対しても、そろしてもつともと適正にすれば何十億、何百億出てくるのじやないかと思うのです。あるいは用地の不正行為、いろいろな問題を調べてみると、私は、もつともと国鉄の用地を活用すべき

○説明員(石田禮助君) お答えいたします。
これは一つは、ほんとうに不動産屋の専門的の
わざをもつてすれば、国鉄のやり方についで
て、有効に使用すべきじゃないか、こう考ふるわ
けでありますけれども、總裁どうですか。
國のもの、これはやっぱり普通の財産をやるよう
な頭でやるというわけにはいかぬと思うのです。
おつしやるとおり、相當に改善の余地があるかも
しませんが、要するに国鉄というものは国有
誤まりなきよろに、まずモデレートな値段といふ
ことで、たとえばいまの問題なんかにしても、東
京の土地の評価委員というのが国鉄にあるんです
から、それでやるということにした次第であります
して、これはあなたが見ると、なつちよらぬと考
えるかもしれません、それはやはり国鉄の身に
なつてひとつ考えていただかにやいかぬと思うの
ですね。

○三木忠雄君 まあそのほかに私は、「國の決算
と検査」という、これを読んでみたんですけど
ね。用地の問題がやはりまだ指摘されてるわけで
すよ。一つだつたらしいですよ。新宿駅の例を一
つ具体的に私は聞いた。これを読みますとね、國
鉄は三十四年四月から四十一年三月までの間に、
東海道新幹線に限つてですよ、総額三百四十一億
円の土地を買収してるわけです。これはもう当然
新幹線のため。ところが所有権の移転登記がまだ
済んでいないものが百八十五件ある。買収金額で
一億数千万円ですね。こういうふうな現在土地が
あるというんですね。あるいはまあ抵当に入つて
おつた土地を買って登記ができないとか、いろいろ
な理由が書いてありますよ。しかしね、買収前の
調査も不十分、あるいは買った土地も一つ一つ調
べてみたつて私は納得できない問題が數多くある
わけです。これは会計検査院が指摘してるわけで
すから、大どころを一つつかまえてもこういうの
があるんですね。こういう用地の具体的な使用を

○説明員(石田謙助君) これはですね、個々にはじくられるといふと、いろいろのことについてあやればよかつた、こうやればよかつたといふのがたくさんあると思うんです。ただしまあ、その鉄道用地の買収なんかにつきましても、いかに国鉄人といふものが苦心慟たんしているか。私はこの前の新幹線の用地の買収やなんかにつきまして非常に苦労したという大阪の局へ行きました。話を聞きましたけれども、「總裁、こういうふうな苦労はもう私の二代、三代でもやらせるといふ気持ちにはなりません」と、こう言ふ。そういうことで、まずかった点もありました。一方にそろいうふうに非常に苦心した結果がそこにあつたんだということで、プラス面も考えて差し引き勘定——こういうふうなことにひとつ結論を出していただきたいと思うんです。

○三木忠雄君 まあ總裁が言えばね。それは御老体の總裁が一生懸命やってることは、私は十二分に承知しております。それはもう言わなくていい。總裁がほんとうに汽車で通つてたいへんなところを戦われてるということは私も十分承知しております。しかし、やはりすさんなところはお互にもつと反省すべきじゃないかと思うんですよ。ただ守るだけじゃ私はお互によくならないと思うんですよ。私は何も国鉄のあらをさがすために言つてゐんぢやない。もつともっと合理化してもらつて、國民の納得がいくよな、やはり運賃の値上げだってもつと少なくて済むぢやないかと、もつと經營を合理化すれば、あるいはこういふところを指摘すれば、もつと国鉄としてはうまくやれる、運賃の値上げしなくて済むぢやないかと、そういう例として申し上げてるわけです。それは國鉄の職員はみんな一生懸命働いてます。私は何も否定しません。しかし、もつともよくやる方法があるんぢやないかと、これを私は指摘してるんですよ。それを總裁勘違ひしないでくださいよ。

國鉄ばかりやられてるじゃないか、ずいぶんとつちめるな……。何も私はそんな小さな気持ちはやつてゐるわけじゃない。お互に国民ために立つて国有鉄道をどうするか、もうと合理的に使つて国鉄をよくすればいいんじゃないか、みんないろいろ点を協力し合えばいいじゃないか。お互いが歩み寄らなければ——私は政府がやつくれれば一番早いわけですよ。そろはいかない。國鉄が合理化を打ち出してるわけですからね。私もいろいろアンケートをとつてみましたよ。これは何百枚も何千枚もアンケートをとつてますけれどね、それを一つ一つ調べてみると、そういう問題題出でくるわけです。私は、これは國民に当たつていろいろ聞かきやならない。それを總裁は一生懸命——新幹線の苦勞したということは私はわかります。十分感謝します。いい新幹線に私も乗せていただいているわけですから当然感謝しますけれども、やはりそういう点をもつと具体的に十分にお互いに考えなきゃいけない。

して国鉄は言つてゐる。しかし膨大な借金をかか
えての値上げなら、それと言う前に、不要なもの
を売り払つても借金を整理する姿勢を示さなければ
ならない。こういうふうに言つてゐる。私が
言つてゐるのではないのです。財界人がこういふ

あらうと思う。先ほどからお聞きいたしておりますが、たとえば安いか高いかと、価格の査定の問題、これは一応できてしまつたあと二百万円、三百万円と言わることから、いま受益者負担といふ問題が議論されるようになつてゐる。そこで

たしまして、その価格の算定は、先ほど申し上げましたように、評価委員会にお願いをいたしましたが、評価をしてもらいまして、それにいろいろな諸条件をプラス、マイナスいたしまして使用料をきめております。

○三木忠雄君 まあその使用料の算定のこまかに基準については、私資料をいただきましたので、一々お聞きしませんけれども、たとえば、具体的には——このいただいた資料をお持ちですか。納得がいかないのですよ。実際に一つ一つの問題をこまかく計算しますと、全く納得のいかない資料ばかりなんです。表から出してきた資料なのですよ。しかし、用地の一つの使用料が、同じ土地でありながら、同じ地番でありながら全然条件が違うのですよ。私は、どうもこれは納得いかない問題が数多くあるのです。具体的に言いますと、渋谷駅ですよ。帝都高速度交通営団と東急と同じ側ですよ。あの一角ですよ。片一方は坪二千円で貸し、片一方は五千五百円ぐらいで貸しているわけですよ。これはいろいろな条件を言えば、むずかしいこととばかり言つていいのですよ。私もいろいろ説明は聞きましたよ。しかし、こういうふうなことはなかなか納得できないのです。大きな政治的な談合で国鉄と私鉄の話し合いが行なわれているということですが、私はこういう点が納得いかない。もっとやはり明確にこういう点を合理化をすべきじゃないかと、こう思いますが、どうですか。

貸しておるのか、あるいは貸している場合に二階に使うか、三階に使うかといふいろいろな条件がございまして、それによりまして、いろいろな計算をかけまして、そして計算するようになつております。その間に、ただ計算をすれば出るようなシステムになつておるのでございます。そしてそのとおりに計算しました結果がお手元にたぶんお渡ししてあるのじやないかと思いますが、そういう金額になつております。

○三木忠雄君 それは、そう言わればそのとおりに納得できるような話ですよ。しかし、私は一つ具体的な例をあげます。名古屋の駅で、あの地下鉄、私も実際に乗つてみましたよ。あの名古屋の地下鉄の名古屋市交通局に貸している土地と、近畿日本鉄道に貸している土地、——あれは名古屋鉄道が並行して走っています。あの土地は地下で、下駄、私は実際に乗つてみましたよ。あの名古屋市交通局は三万四千円ですよ。公共団体だからとれるものはとれ、私鉄のほうは少しまけておこうじやないかという話があつたのじやないかと勘ぐられてもしかたないと思ひます。実際、名古屋に行かれてごらんになつてくださいよ。実際にそりう計算になつていいかどくか。これは納得できませんよ。こらいと点をやはりもう少し私は、ただ計算どおりになつていますと言われるかもしれませんけれども、やはりもう少し具体的に、私が指摘したいのは一点だけです。一つ一つの駅について見れば切りがないと思うのです。そういうふうなところはやはりもう少し具体的に、私は用地の使用、あるいはお互に乗り入れの問題、こういうところの用地の転用等についても、もつと合理的に、具体的にやれば、やはり相当な金額になつてくると思うのですよ。これは小さいと言ふかもしません。私は小さいことが大事だと思うのです。全国ではものすごい数の使用になつているわけですよ。こういふところをもつともつと私は用地の使用、管理の問題について点検

してやつていくならば、相當な金額が私は出でてくるのじやないか、こう思うわけですね。この点についてどうお考へになりますか。

○説明員(長浜正雄君) 基本的に用地の価格をなるべく適正に、なるべく収入もあるようにといつたしておる次第であります。一番最初に申し上げました二百十一円というのも、これは全国平均でございまして、山の中のたとえば牧草のはえているようなところも全部平均をいたしました単価でござりますので、ああいう価格になつておりますが、できるだけそういうことを今後とも気をつけやつていただきたいと思いますが、いま申しますように、土地につきましては、昭和三十二、三年ごろでございましたか、やはりそういうお話を出しまして、その時期にいろいろな諸規定を全部整備いたしまして、自動的に計算ができるというふうにして、その間に問題の起らぬないように処置しておるようになつておるわけでございます。たゞ、いまお話しの近鉄とか、そういう問題、あるいは交通営団につきましても、どこの何といふわけではございませんが、片方は高くて片方は安いといふのも、一つの要件としまして、長年使用しております土地と、それからたとえば、きょう貸しまして土地と、この評価はおのずから違つてくるわけになります。長年使用のために一ぺんに急に二倍、三倍にするわけにいきませんので、これもやはりそういう評価委員会の答申を受けまして毎年修正をしている。それをやはり世間一般の相場並みに何らかの上昇する、そしてそれによつてできるだけ現在の価格に近いお値段にもつていくべき算式にのつとりまして計算をしておりま

す。できるだけ今後とも各年度の評価をいたしましてやつていくことになりますが、この点にございましては、国鉄の土地が非常に高騰するといつてどうお考へになりますか。

○説明員(長浜正雄君) 基本的に用地の価格をなるべく適正に、なるべく収入もあるようにといつたしておる次第であります。一番最初に申し上げました二百十一円というのも、これは全国平均でございまして、山の中のたとえば牧草のはえているようなところも全部平均をいたしました単価でござりますので、ああいう価格になつておりますが、できるだけそういうことを今後とも気をつけやつていただきたいと思いますが、いま申しますように、土地につきましては、昭和三十二、三年ごろでございましたか、やはりそういうお話を出しまして、その時期にいろいろな諸規定を全部整備いたしまして、自動的に計算ができるというふうにして、その間に問題の起らぬないように処置しておるようになつておるわけでございます。たゞ、いまお話しの近鉄とか、そういう問題、あるいは交通営団につきましても、どこの何といふわけではございませんが、片方は高くて片方は安いといふのも、一つの要件としまして、長年使用しております土地と、それからたとえば、きょう貸しまして土地と、この評価はおのずから違つてくるわけになります。長年使用のために一ぺんに急に二倍、三倍にするわけにいきませんので、これもやはりそういう評価委員会の答申を受けまして毎年修正をしている。それをやはり世間一般の相場並みに何らかの上昇する、そしてそれによつてできるだけ現在の価格に近いお値段にもつしていくべき算式にのつとりまして計算をしておりま

す。できるだけ今後とも各年度の評価をいたしましてやつていくことになりますが、この点にございましては、国鉄の土地が非常に高騰するといつてどうお考へになりますか。

○説明員(長浜正雄君) 基本的に用地の価格をなるべく適正に、なるべく収入もあるようにといつたしておる次第であります。一番最初に申し上げました二百十一円というのも、これは全国平均でございまして、山の中のたとえば牧草のはえているようなところも全部平均をいたしました単価でござりますので、ああいう価格になつておりますが、できるだけそういうことを今後とも気をつけやつていただきたいと思いますが、いま申しますように、土地につきましては、昭和三十二、三年ごろでございましたか、やはりそういうお話を出しまして、その時期にいろいろな諸規定を全部整備いたしまして、自動的に計算ができるというふうにして、その間に問題の起らぬないように処置しておるようになつておるわけでございます。たゞ、いまお話しの近鉄とか、そういう問題、あるいは交通営団につきましても、どこの何といふわけではございませんが、片方は高くて片方は安いといふのも、一つの要件としまして、長年使用しております土地と、それからたとえば、きょう貸しまして土地と、この評価はおのずから違つてくるわけになります。長年使用のために一ぺんに急に二倍、三倍にするわけにいきませんので、これもやはりそういう評価委員会の答申を受けまして毎年修正をしている。それをやはり世間一般の相場並みに何らかの上昇する、そしてそれによつてできるだけ現在の価格に近いお値段にもつしていくべき算式にのつとりまして計算をしておりま

す。できるだけ今後とも各年度の評価をいたしましてやつていくことになりますが、この点にございましては、国鉄の土地が非常に高騰するといつてどうお考へになりますか。

○説明員(長浜正雄君) 基本的に用地の価格をなるべく適正に、なるべく収入もあるようにといつたしておる次第であります。一番最初に申し上げました二百十一円というのも、これは全国平均でございまして、山の中のたとえば牧草のはえているようなところも全部平均をいたしました単価でござりますので、ああいう価格になつておりますが、できるだけそういうことを今後とも気をつけやつていただきたいと思いますが、いま申しますように、土地につきましては、昭和三十二、三年ごろでございましたか、やはりそういうお話を出しまして、その時期にいろいろな諸規定を全部整備いたしまして、自動的に計算ができるというふうにして、その間に問題の起らぬないように処置しておるようになつておるわけでございます。たゞ、いまお話しの近鉄とか、そういう問題、あるいは交通営団につきましても、どこの何といふわけではございませんが、片方は高くて片方は安いといふのも、一つの要件としまして、長年使用しております土地と、それからたとえば、きょう貸しまして土地と、この評価はおのずから違つてくるわけになります。長年使用のために一ぺんに急に二倍、三倍にするわけにいきませんので、これもやはりそういう評価委員会の答申を受けまして毎年修正をしている。それをやはり世間一般の相場並みに何らかの上昇する、そしてそれによつてできるだけ現在の価格に近いお値段にもつしていくべき算式にのつとりまして計算をしておりま

す。できるだけ今後とも各年度の評価をいたしましてやつていくことになりますが、この点にございましては、国鉄の土地が非常に高騰するといつてどうお考へになりますか。

○説明員(長浜正雄君) 基本的に用地の価格をなるべく適正に、なるべく収入もあるようにといつたしておる次第であります。一番最初に申し上げました二百十一円というのも、これは全国平均でございまして、山の中のたとえば牧草のはえているようなところも全部平均をいたしました単価でござりますので、ああいう価格になつておりますが、できるだけそういうことを今後とも気をつけやつていただきたいと思いますが、いま申しますように、土地につきましては、昭和三十二、三年ごろでございましたか、やはりそういうお話を出しまして、その時期にいろいろな諸規定を全部整備いたしまして、自動的に計算ができるというふうにして、その間に問題の起らぬないように処置しておるようになつておるわけでございます。たゞ、いまお話しの近鉄とか、そういう問題、あるいは交通営団につきましても、どこの何といふわけではございませんが、片方は高くて片方は安いといふのも、一つの要件としまして、長年使用しております土地と、それからたとえば、きょう貸しまして土地と、この評価はおのずから違つてくるわけになります。長年使用のために一ぺんに急に二倍、三倍にするわけにいきませんので、これもやはりそういう評価委員会の答申を受けまして毎年修正をしている。それをやはり世間一般の相場並みに何らかの上昇する、そしてそれによつてできるだけ現在の価格に近いお値段にもつしていくべき算式にのつとりまして計算をしておりま

す。できるだけ今後とも各年度の評価をいたしましてやつていくことになりますが、この点にございましては、国鉄の土地が非常に高騰するといつてどうお考へになりますか。

するというわけじやございませんよ。これは国鉄に入つてから私は、その話を聞いているのですが、まだまだいいはうじやないですか。民間会社の話を聞くと。これはむずかしいことで、世間といらものを全然離れてやるといふことはちよつとむずかしいのです。これははしかし、国鉄当局としては、とここんまでやっぱりやらにやならぬといふふうに考えてますから、きょうのあなたの御警告もありましたので、これは私は非常にいいこととして、今後ひとつ徹底するように、できるだけの努力をいたしたいと、こういふうに考えております。

○三木忠雄君 いまの総裁のことば、許せないと思うのです。とんでもない話だと思うのです。国鉄だけはというような気持ちでは、いま国鉄の審議が一番大事なときに、あなたいるわけですよ。私の言ふことをはつきりしてくださいよ。そうした上で、じゃや運賃どうでございましょうか。これならば国民もある程度納得できるのです。みずからからの姿勢を、私は佐藤総理のことばじやないけれども、みずから国鉄が姿勢を正すというのだから、みずから国鉄が姿勢を正して、そして運賃値上げを政府も援助した。国鉄もこれだけあらゆる面で具体的に建設的な面についても、あるいは資本面についても、人事の面でも整理をした、そこで初めてどうしようもない。そこで合理化委員会でも何でもつくつて、一般の声を入れて、納得できる——とことんとまでは言いませんけれども、もつともつと私は切つていくべき問題点が数多くあるのじやないかと思うのですよ。総裁、私はやめますからだいじよふですといふわけじゃないでしょ。やめるからこれは関係ないのだといふ考え方じやないでしょ。

○國務大臣(原田憲君) 国鉄総裁は、先ほどの三木さんの御質問に対する最後の結論的なお考えが本心だろうと思う。いまも最後には、やはりそれは心すべきことであるといつておられるのが本心だらうと思う。私は、国鉄総裁が三木さんたいへんあなたは一生懸命やつておられる。わしもよく

わかつておるといわれる、この人はうちへ帰つた

らきびしい、こういうたちの人で、逆にいつて

国鉄が悪くいわれるような感じを受けると、かば

うといふうなことで、そこがまたこの人のいい

ところの人格といわれておると思うのです。心の

中では、私はいま総裁が、今後こうう問題につ

いても、やはり監査委員もされておつたのですか

ら、厳重に心すべきことである、こういう心で

おつてもらわないと困ると思います。

○三木忠雄君 それは、運輸大臣の御答弁はあれ

ですけれども、やっぱり総裁の実際に感じておる

問題があるわけです。だから総裁のことばに出る

わけです。総裁は民間から入られて、いろいろと

今日まで経営事業をやってきた。そして、もつ

ともつとこういう点にメスを入れるべきだという

点が一ぱいあると思う。その点は総裁いろいろ感

じて、矛盾の中でやりたいけれども、あつちから

引っ張られ、こつちから引っ張られ、できない問

題が數多くあつた。それが総裁に苦しまさるのこ

ういう答弁をさしているのじやないかと思うので

す。私は、総裁が決意をされれば、まだまだ具体的な整理のできる問題があると思うのですけれども、ひとつどちらですか、やつていつたら。やつて

いつたらもつと合理的になるのですよ。

○説明員(石田禮助君) 今度の十カ年計画にいたしましても、まず一発やるべきことは、国鉄とし

ては徹底的に合理化に徹するということでありま

すので、あなたの御警告については、これはひと

つ私が今後やることになるかどうかわかりません

が、この点について後継者にできるだけひとつそ

ういうふうにやるよう、私からも十分に注意を

いたして御期待にそむかないようになつたしたいと

思います。

○委員長(岡本悟君) 速記をとめてください。

〔速記中止〕
○委員長(岡本悟君) 速記をつけて。
一時半まで休憩いたします。

午後零時三十七分休憩

午後二時七分開会
〔速記中止〕

○委員長(岡本悟君) これより運輸委員会を再開いたします。

午前に引き続き、両案を一括して議題といたします。

質疑のある方は、順次御発言ください。田代君。

当委員会において、あくまで慎重審議というた

てまえで私たちもやつてしまりました。また、これ

は新聞じゃないかと言わればそれまでござい

ますけれどもけさの朝刊によりますと、強行突破

かという、そういう見出しどり、きょうの参議院運輸

委員会において今回の国鉄運賃の法案が審議され

る模様が出ております。あくまで私たちには慎

重審議してまいりまし

たし、この委員会におきま

して最初の打ち合せ会が行なわれた席上で岡本委

員長は、前回すなわち第五十一国会における国鉄

運賃値上げの際にも、三十三時間八分の実質審議

を持ちました。今回の運賃の問題についても、前

回を上回るというわけにもいかないけれども、前

回並みの実質審議はいたしました。

だから野党の皆さんも御協力をお願いしますと、三十三時間

八分という一応の日安を岡本委員長から提示され

ました。その三十三時間八分ということを申され

たことを岡本委員長思ひ起こしていただきたいと

思ひます。いまになつて、私はそういうことを

言つた覚えはありませんと言われても、全部その

席上にいたわれわれが聞いておりますが、現在こ

の運輸委員会におきまして、今回の国鉄運賃に対

しまして何時間審議を尽くされたのか、まずそ

れを委員長からお教え願いたいと思います。

○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。(「委員長」

と呼ぶ者あり、その他発言する者多し) 許可のな

い発言はやめてください。

速記をとめて。
〔速記中止〕

○委員長(岡本悟君) 速記をつけて。

ただいまの田代委員のお尋ねでござりますが、委員長としては考えておりません。

○田代富士男君 委員長としては考えておりませんことは、新聞の「強行採決か」ということ、そういうことはないということにわれわれ委員としてつてよろしいでしょうか。

○委員長(岡本悟君) 委員長としては考えておりませんといふことです。(「議事進行」と呼ぶ者あり)

ませんといふことです。(「議事進行」と呼ぶ者あり)

ますけれどもけさの朝刊によりますと、強行突破

かという、そういう見出しどり、きょうの参議院運輸

委員会において今回の国鉄運賃の法案が審議され

る模様が出ております。あくまで私たちには慎

重審議してまいりまし

たし、この委員会におきま

して最初の打ち合せ会が行なわれた席上で岡本委

員長は、前回すなわち第五十一国会における国鉄

運賃値上げの際にも、三十三時間八分の実質審議

を持ちました。今回の運賃の問題についても、前

回を上回るというわけにもいかないけれども、前

回並みの実質審議はいたしました。

だから野党の皆さんも御協力をお願いしますと、三十三時間

八分という一応の日安を岡本委員長から提示され

ました。その三十三時間八分ということを申され

たことを岡本委員長思ひ起こしていただきたいと

思ひます。いまになつて、私はそういうことを

言つた覚えはありませんと言われても、全部その

席上にいたわれわれが聞いておりますが、現在こ

の運輸委員会におきまして、今回の国鉄運賃に対

しまして何時間審議を尽くされたのか、まずそ

れを委員長からお教え願いたいと思います。

○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。

ただいまの田代委員のお尋ねでござりますが、委員長としては考えておりません。

○田代富士男君 委員長としては考えておりませんことは、新聞の「強行採決か」ということ、

そういうことはないということにわれわれ委員としてつてよろしいでしょうか。

○委員長(岡本悟君) 委員長としては考えておりませんといふことです。(「議事進行」と呼ぶ者あり)

ませんといふことです。(「議事進行」と呼ぶ者あり)

ますけれどもけさの朝刊によりますと、強行突破

かという、そういう見出しどり、きょうの参議院運輸

委員会において今回の国鉄運賃の法案が審議され

る模様が出ております。あくまで私たちには慎

重審議してまいりまし

たし、この委員会におきま

して最初の打ち合せ会が行なわれた席上で岡本委

会、中央鉄道混載協会、関東鉄道混載協会、運送
保証協会、鉄道電化協会、日本鉄道技術協会、鐵
道通信協会、鉄道建築協会、車両電機協会、名工
建設、こういう関係について一つ一つ具体的に国
鉄との関係性ですね、あるいはできれば役員も教

○説明員(磯崎毅君) さつき午前中に幾つか申し上げました。数が多いので省略いたしましたが、
上記のとおりに私は掌握しているわけである。
この点についてお聞きいたします。

その中でいま先生のおっしゃったのと重複するものもあるかもしれません。それは先ほど資料を提出いたしましたとおりでございますが、いま先生のお読みになつたものの中で、先ほどのものと重複してないものがありますが、ちょっと……。

○三木忠雄君 私は鐵道保安協会と言つてゐるの
せんか。
○三木忠雄君 私は鐵道保安協会と言つてゐるの
ですが、いかがなせんか。
○説明員(濱崎教君) 鉄道保安協会は私存じませ

○説明員（湯川龍二君） ただいま先生のおつ
しゃっているのは鉄道保安協会と申しておりませ
んですが、鉄道信号保安協会というものがござい
ます。工事会社でつくっているものでございます。

●三木忠雄君　どうぞ。
○説明員（湯川龍一君）役員の名前は記憶あります
せんが、後ほどお届けしますが、これは鉄道の信号保安、いわゆる信号設備それから安全設備、そ
ういったものについての研究調査をする団体でござ
ります。これが内閣を申し上げます。うち

ざいます。それで、ここで現在ある保安設備の効能等につきましていろいろな経過を調査するはかに、今後信号保安の技術を高めていくためにいわゆる学識経験者、あるいはそれらの設備を製造するメーカー等の専門家が入りましていろいろ研究をしておる。で、時に応じまして国鉄から課題を

出し、これは国鉄のみならず、私鉄等についても御参加を願つて、いろいろな信号保安設備の研究をしていく団体であります。なお雑誌等も出して、そいつた信号保安設備に対する普及、技術の向上等にも寄与しております。講習会等も行

なつて いる と い う こ と で ござ い ま す。
○三木忠雄君 これには国鉄として会費は出して
おりま せんか。
○説明員(湯川龍一君) この信号保安協会自身に
は 出して おりま せん。
○三木忠雄君 出して い ない。

○説明員(湯川龍二君) はい。ただ加入者といひますか、会員がおりまして、会員の経費によつて運営をしておる。それから研究の委託等が私鉄あるいは国鉄等からござりますが、これはそういうた委託がありました場合には、それらの実費が提供されることはござります。

○三木忠雄君 その委託の実費は幾らですか。
ちょっと教えてください。

○説明員(湯川龍二君) ただいまつまびらかな資料を持っておりませんので、最近のデータ等について後ほどお届けいたします。

○三木忠雄君 持つてきてください。全部これ、出していい。話があつたやつ、それを持つてこないんだから……。

にいへてはするのです。最近、国会における質問が八百長質問であるからといふやうないいろいろなうわさも出来まして、いや、今後は一切そういう質問通告をやるるなといふやうな空氣も流れておりますが、こちらは審議をするにつきましていろいろ準備もあることであろうと思って、またこれだ

け国鉄のオールメンバーがそろわれる機会もないし、これだけの英知を集められた皆さんでありますから、それくらいの資料が出ないわけはないと思ひますから、ひとつ出していただきたいと思います。あらかじめ連絡をしているわけなんですか。いま三木議員がいろいろ質問しております。

後ほど資料をお届けします、それはそれでもいい場合もありますけれども、やはり通告をしておりますから、それだけの誠意をひとつ示していただきたいと思います。

の資料のことについてお話をあつたことは、もちろん私ども承っておりますが、信号協会の一いま例でござりますけれども、研究委託がことし幾ばくであつたか、詳細な資料はいま持つておりますので、後ほどお届けしたいと申し上げたわけであります。

○田代富士男君 三木議員はその資料について質疑をしたいというのだから、それが後々となつたならば、これを届けてもらうまで休憩しなければならない。その資料が後々となりますと、休憩を一たんしてもらわないと、しかたがない。だから

事前に――そろそろことのないために あらかじめ質問通告をしております。だから、それについて質疑をしたいと言つてはいるわけなんですか――いまいきなり言つたわけではないから、これは私も、いま言つていらっしゃることは承服するわナコマーカねと思ひますが……。

○説明員(湯川龍二君) さつそく調べます。
○田代富士男君 じゃ、待ちましょう。
○委員長(岡本悟君) 委員長からお願ひでけれ
ども、すぐ取り寄せさせますから、質疑を続行し
ていただけませんか。

○三木忠雄君 いや、これは問題が大き過ぎるのですよ。
○田代富士男君 だから何も私たちは、質疑を中心としないで、いろいろのところではあります。ちゃんと通告もしております。だから前々回からいろいろこの委員会におきまして、この前も大蔵省の方でござ

いましたですか、社会党の委員の方が質問されたときに、資料を持ち合わせておりませんからと、そういうことでいろいろとこの委員会でも取りざたされたことがございます。そういう意味におきまして、こちらが資料の要求をちゃんと通告しているにもかかわらず、これではほかのことを進めな

さいと云われても、それに基づいてやっているのですから、それは委員長、ひとつしまづく待つていただきたいと思います。

○委員長(岡本悟君)　速記をつけて。
○説明員(湯川龍二君)　いま先生、調べておりますので、信号保安協会その他、電化協会等も言われましたが、調べるのに一括お願ひします。

協会、鐵道通信協会、鐵道建築協会、車両電機
協会、名工建設、もう一つ鉄建建設、役員もわ
かつたら教えてください。

○三木忠雄君 資料要求をしておりますから
ちよつと待ってください。

○委員長(岡本悟君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(岡本悟) 速記をつけて。

○説明員(島川龍二君) 先生おひしやいまいじゅう

とにつきまして、電化協会、技術協会、通信協会、建築協会等、いろいろ調査、学術研究をやつてい
るところにつきまして、委託研究費等について調
べて出します。また会費等につきましては、先ほど
お話をございましたが、ここは会費は出ておりま

せんこの中で技術協会は会費は出でおりますが、先ほどお話を申し上げたかと思いますが、鉄道電化協会、鉄道通信協会、信号保安協会等は会費は出ておりませんで、研究を委託されたものに対する研究委託費ですね。それから名工建設、鉄建建設、これは建設工事公社でございますが、これに

ついてはどういう——委託研究、会費等……。
○三木忠雄君 会費、委託研究費が出て いるかどうか。

○説明員(湯川龍二君) それは調べます。それから保証協会 これは別に調べます。事柄がそれぞれ違つた内容でござりますから……。

二月十六日に坪二百四十五万円で売っているのですよ、あの同じ新宿の駅を。それが、もつといい場所を国鉄はわずか平均八十万から九十万というのは、納得できないのです。だから、どういう契約になつてゐるかといふの私は資料をもらいたい。東京都は都議会にかけてちゃんとこれだけを坪当たり三百四十五万円で売っているのですよ。議会の議決を経てゐるわけです。国鉄は経てないわけですよ、鑑定したかもしだれども。東京都が売ったのは三十六年、国鉄が売ったのは三十八年、二年おくれてゐるのです。だから、もつと高いはずなんです。やつてることに對して納得できないのです。この資料を私はもらいたい。この資料を要求したい。この資料がなければ納得できませんよ、こんなものは。これは一例ですよ。東京都は二百四十五万で売つています。国鉄は八十万で売らなければならない理由はないでしよう。だれが納得しますか。この都市計画のときの建設大臣はだれであつたか、法務大臣はだれであつたか、どういう行政処理が行なわれたか聞きたいのです。この問題について納得できないのです。こういう疑惑が国民の声から出てきているのです。新宿駅はきれいになつたけれども、土地はああいう調子かといふとの声が国民党の中にあるわけなんです。これは、はつきりしなければいけないと思うのです。現実に東京都が二百四十五万円で売つている。それを国鉄が幾ら金があるからといって八十万円で売る、そこがわからぬわけですね。それに、まして国鉄は不便な土地と交換しているわけですね。これはどうしてたつて納得できない。だから私は蒸し返すようだけれども、この問題は資料をちゃんと提供してもらつて、私はもう一べん進めたいと思うのです。これは残しておきます。

おりに、二百四十五万円で売れるところが二年後
に八十一万円で売られている、こういうような事
実が示された。資料を要求されても出ていないわ
けです。これもあわせて——いま待つ時間に審議
を続けておりますから、委員長から早くそれをや
るようすに、督促をかけていただきたいと思いま
す。

は、そのときも私に御質問がありましてお答えいたしましたのであります。たてまえとして国鉄関係の經理は根本は国の予算で認められておるという制度になつて、一番嚴重なものである、私はたてまえとしてこう解釈しております。したがいまして、それに対する監査といふものは、嚴重な監査がなされるたてまえになつておると思います。現に、いま總裁をしております石田さんも監査委員であつたと思ひますが、したがつて、さよならなどころでなされる売買といふものが非常識なものであつてはならない、あるはずがないというのが、私はたてまえであろうと考えております。したがつて先ほども、たとえば国家が払い下げをする場合に、必ずそれは不当な値段であつてはならないというので、權威ある鑑定者によつて鑑定をされる、こういうことになつておりますから、国鉄がこの土地の売買をする場合にも、それに相当した權威ある鑑定によつて、鑑定者が中に入つて値段をきめているのがたてまえになつてゐるのだと、私は思ひのであります。したがつて、いま私が逆にお聞きしたいくらいのことです。三十六年で二百六十万円といふ土地といふものは、ある限だされた土地であると、その当時のいわゆる大蔵省の発表している最高額じゃないかと思ひます。その当時、日本で一番高い土地の評価額、これは実質上の売買額ではございません、大蔵省で発表している何は、東京においては尾張町四丁目、三愛のあそこの土地が一番高いとなつております。あれが、いま間違つているかもしませんが、四百万円台ではないかと思つております。だから三十六年当時ではそれくらいの価格ではないかと思つたので、一体それはどこのどれだけの土地なんであろうかということを、私は思つたのですが、さざいます、同じ土地を二百六十万円、そして一方が九十万円といふことがありますならば、これは非常に不当なことであると言わなければならぬし、私は常識で考えて、さよならなことが監査

際に、三木さんのお考えになつてゐる国鉄みずからの一合理化、近代化などについて、みずからを正さなければならぬじやないかといふことにについては、私は全く賛成でありますけれども、具体的な問題については私の常識としては合点のいかな点もあつたわけでござります。たとえば朝の御質問で、あそこは都市計画でやられた、こういふお話をありました。都市計画でやる場合に、どちらかといふと、國鉄はいま財政が苦しいのでありますけれども、私のほうの茨木なら茨木市で駅前の広場をこしらえる、都市計画で市がやるときには國鉄に協力せい、國鉄にできるだけ安い値で出せと、これが地元の要望でありますから、私はそういうふうなことから推しはかつて、いろいろな面で具体的にはいろいろな問題があるだろう。しかし、おっしゃつておることは、確かに指摘されておるよくな問題もあるだらうから、これは國鉄といふものがみずから自歎すべきところは自歎しなければならぬといふお考えに対しましては、私も賛成であるし、指導監督という立場にありますから、より一そつとめていかなければならぬ。それには類似した御質問に対しまして國鉄總裁からも御答弁がありましたが、その答弁の中で三木さんは満足を与えない点は、私から國鉄總裁としてそうであつては困るといふ發言をいたしたという経緯があるのでござります。

現在四十九ですかあると思うのですけれども、この民衆駅の設立の趣意並びに設置した理由についてお伺いしたいと思うのです。

○説明員(磯崎敏君) まず民衆駅の設立の趣旨、いきさつでございますが、終戦後はとんと全国のおもな駅舎が戦災等で焼けてしまいました、非常に旅客扱い上困難をきたしておったわけでござります。ところが国鉄の力では、とてもこれを復旧することができないというふうなことで、また、かたがた地元のほうでも徐々に戦災復興がなされました、そうして地元としても、どうも町の玄関の駅があんな薄ぎたなくちや困る、パラックジャ困るというお話を徐々に出てまいったのは、昭和二十四、五年だったと記憶いたしております。したがいまして、この辺でひとつ何か地元の方々のお力を拝借して駅をきれいにしようじゃないかといふうな話が双方から起りまして、そらしてまづ市とか商工会議所、そういう公共団体でありますとか、それに国鉄が一緒になって、まず国鉄で一番大事な旅客へのサービス面、たとえば出改札とか、あるいは広場と申しますか、駅の中の広場、こういうものを整備する。かたがたその上のほうは空閑利用で——もつたないから、これはひとつその上にビルをつくって、そこに地元なり有名な店を入れる。こういうことで民衆駅というものができたわけであります。

○三木忠雄君 その運営の基本方針といいますか、それはどういうふうな制度になつておりますか。たとえば民衆駅をつくりたい、こういうふうな場合に申し込んで行なうのか、あるいは請願で行なうのか、こういう点をお聞きします。

○説明員(磯崎敏君) 大体今までの慣例から申しますと、先ほど申しました地元の市長さん、あるいは商工会議所の会頭さんなりが中心にならぬまして、そうしてこれの駅を民衆駅にしてほしい、こういう要望をされます。そのときすでに会社ができるのもございますが、大部分はまだ発起人段階で、大体こういう顔ぶれでもつて

民衆駅を設置したい、こういう御希望が地元の鉄道管理局へ出てまいります。そうすると、それを

現は財産管理等公正委員会といふ委員会に名前が変わっております。これに諸問い合わせをして、

そして、はたしてこの相手方はどうかということを検討いたしまして、また必要があるかどうか検討いたしまして、必要でない、適当でないというの他をやらせる、そして設計その他をまたもう一

べん本社へ上げてくる、こういう大体段取りになつております。

○三木忠雄君 この民衆駅の工事費の問題について、国鉄などの程度負担していらっしゃいま

すとか、それに国鉄が一緒になって、まず国鉄で

資力、信用の十分ある地元の公共団体、たとえ

ば市とか商工会議所、そういう公共団体でありますとか、それに国鉄が一緒になって、まず国鉄で

あづ資力、信用の十分ある地元の公共団体、たとえ

いは何%ということはちょっと平均的に申し上げられないであります。

○三木忠雄君 そろしますと、具体的に出ないと

いう残念なんだけれども、貸し付け料金の

総額は出でていますね、年間幾らというと

ことは、こ

れは幾らですか。

○説明員(長浜正雄君) 全体で九億六千万円。

投資総額は、

これは残念だけれども出ないです。投資総額に

対して九億六千万円、こうなっているわけです

が、投資総額を私は大体見たいのですけれども

ね。

○説明員(長浜正雄君) 九億六千万円……。投資総額は、

これは基盤になつてます。投資総額に

おおむね九億六千万円、こうなつてます。

○説明員(長浜正雄君) 国鉄の投資する部分は、

収入があるなしにかかわりません。要するに駅を

改築いたしますので、駅を改築するための当然の

設備費でございます。普通の場合の駅改築の場合

とか、そういうものに該当するものでございます。

○説明員(長浜正雄君) 私は、そこが納得できないのです。実際に民衆駅に行ってみると、国鉄の使

用部分だからこれを負担すると、こうなつて

いるのですけれどもね。現実にこの国鉄の負担金が

あるためにそういう民衆駅ができた、これは考

えられることもないのですね。それが基礎になつ

ておられます。ただし、東京都内のように非常に旅

客の多いところにおきましては、全部民衆駅

会社を持たせまして、それから国鉄の使用部分だ

けで贈り受けています。こういう形でやっておりま

す。そういう旅客が比較的少ない場合には——あ

まり少ない場合はございませんけれども、それには

これ読んでくださいよ。民衆駅の四十六の各

駅を調べてみると、みんな貸し付け料金があいま

いなんですね。全部違いますよ。これは明白なお

たくから出たデータですから、そのデータを見て

納金制度が何かきめられているそうですね。これには間違いありませんか。

○説明員(長浜正雄君) 大体今までの慣例から申しますと、先ほど申しました地元の市長さん、あるいは商工会議所の会頭さんなりが中心にならぬ

ままして、そうしてこれの駅を民衆駅にしてほ

しい、こういう要望をされます。そのときすでに会社ができるのもございますが、大部分は

まだ発起人段階で、大体こういう顔ぶれでもつて

います。そこでは、おきましては、これを

検討いたしまして、必要でない、適當でないとい

うの他をやらせる、そして設計その他を

場合には却下いたします。またそういう場合に

は、今度はそれではそういう方針でもつて設計そ

の他をやらせる、そして設計その他を

場合には却下いたします。またそういう場合に

は、今度はそれではそういう方針でもつて設計そ

の他をやら

あ然とした、こんなに違うものかと。極端に言いますと、東京駅の八重州口の一坪当たりと大宮駅の一坪当たりと同じなんです、貸し付け料金が。これはどう計算したか説明してもらいたい。

○説明員(長瀬恒雄君) 現在、貸し付け面積が約十三万平米、年間の使用料は先ほど申し上げましたとおり九億六千万円でございます。それでこの算定につきましては、先ほどの用地の貸し付けの件と同じでございまして、土地の評価を行ないまして、それに対し資本利子、それから資本利子との関連におきましての管理費というものの、それから租税公課というものを全部算定いたしておりまして、それによつて適正な評価を行なつておるわけあります。なお今後四十五年度におきましてはさらにおきましての改定をする、三年ごとに改定をしてこれを近づけるということは考えております。

○三木忠雄君 私は、そんな答弁じゃ納得しないです。資本利子などうだ言つてね。東京駅前の一坪当たりと大宮駅の一坪当たりの民衆駅に貸してある料金が同じだといふのは、だれが考へても納得できないですよ。それから言ひますと、一年間で坪四万九千三百円ですよ。これはどうだれが考へたつて常識じゃ考へられないのじゃないですか、この問題は。これをはつきりしてもらわなければ審議できませんよ。もう一つ言ひますと、大阪の天王寺駅、あれは一番いいところですよ、一万五千八百円です。一万五千八百円。どうですか、だれが考へたつて納得しますか。一年間ですよ。これははつきり明快に説明してもらわなければ私納得できない。

○説明員(長瀬恒雄君) ただいま御指摘の点につきましては、その建物の状態、たとえば地下部分がある、あるいは二階以上につきましてはこれに対する階層別の指數をかけておりますので、したがいまして平米だけで計算するということはできないわけであります。先ほど申しましたとおり地

下の面あるいは高さといふものを考慮いたしません。

○三木忠雄君 二年前は幾らだったのですか。こ

て、そこの地価を評価して、それに対する使用料をとつてあるわけでございますので、現在のことろではバランスがとれておる、こういうふうに考えております。

○説明員(長瀬恒雄君) バランスがとれていると言つたつて、東京駅が四万九千三百円になった算定の基礎を教えてくださいよ。何を算定の基礎にして四万九千三百円になったのか。四万九千三百円と言うが、あの鉄道会館というのは新しくできたんじゃないですよ。私は、もう前から過去の経験からいろいろずっと聞きましたよ、四万九千三百円でいまだにやつているということ自体ですね。少し上がつてきたんでしようけれども、こんな金額はないと思うんですね。私は、はどうしても納得できない。これははつきり説明してもらいたい。

○説明員(長瀬恒雄君) この資料によりますと、先ほどの土地の面積が鉄道会館につきましては一

万三千九百五十六平米になつております。建平米、これにつきましては四千九百平米でございま

す。したがいまして、それに対する平米当たりの使用料、これは三万九千円でございます。

○三木忠雄君 そうしますと、大宮駅と東京駅、これ一つの例だけをいまあげているのですけれども、東京駅と大宮駅が同じような算定になるのですかね。大体東京駅のほうがあつと有効的に使つてあるわけですよ、客観的に判断しましても、大

宮駅を調べてみても、鉄道会館を調べてみても、これは大宮駅と東京駅の料金が同じような料金で算定されているという、その算定の基準が私は納得できないのです。

○説明員(長瀬恒雄君) 大宮駅につきましては、これが大宮駅と大体似てゐるかつこうになります

が、先ほど申しましたとおり、建平米、あるいは土地の評価その他を勘案いたしまして、しかもこ

れは最近できたものでございますので、新しい時

点における評価がとられております。東京駅につきましては四十五年に改定いたしますので、二年

前といふことで時間的なずれがございます。

○説明員(長瀬恒雄君) 二年前は幾らだったのですか。こ

の東京駅は二年前幾らですか。

○説明員(長瀬恒雄君) 鉄道会館の評価は一平米当たり百十五万円でございます。

○三木忠雄君 四万九千三百円でいま貸している

といふのは違うのですか。

○説明員(長瀬恒雄君) これは、先ほど申しまし

たとおり、土地の評価に対して資本利子をかけて

あります。それが〇・七%をかけまして、それか

らさらく、先ほど申し上げましたとおり、管理費

その他もつてこの構内営業料を取つておるわけ

であります。この評価が基準になるわけでござい

ます。

○三木忠雄君 やや、おたくから出してもらった

資料なんです、それで貸し付け面積三・三平方メートルあたり、この一年間の貸し付け料金が東

京鉄道会館については四万九千三百円になつてい

るのです。これは間違いないんですね、この

データは、それが同じ基準で二年前に幾らであつたかということを私聞いているのです。それは百

十何万という、そんな差はないですね。

○説明員(長瀬恒雄君) 三十九年に対しても前年

に対して一四%上げまして、さらに四十二年

度は、それが同じ基準で二年前に幾らであつたか

んですね。これは間違いないんですね、この

データは、それが同じ基準で二年前に幾らであつたか

</

ですが、なぜこうなっているかということを調べてみると、あまりこまかいことはわからないが、しかし民衆駅のわざか十一駅を調べてみても、役員を呼んでごらんなさい、ビルの役員はほとんどが国鉄の出身者ですよ。全部が国鉄の幹部ですよ。先ほどの答弁によりますと、地元の商工会議所とか団体とかいろいろいるけれども、ビルを借りるのは、地元の人も入っているかも知れないけれども、しかし貸すほうのビルの管理会社は、重役陣はほとんど局長あるいは課長クラスのそういうメンバーですよ。これは現も元もそうです。これでは民衆駅とは言えないです。国鉄駅です、国鉄退職者駅ですよ。しかも幹部だけ入って、一生懸命働いた人たちが何人入っているか、私わかりますけれども、こんないかげんなやり方で民衆駅が管理されているということについては、私は納得できない。これはどうですか。こういう問題についてどうお答えになりますか。

○説明員(石田禮助君) はなはだこれは申しわけないので、私はその点まで詳しく承知しております。

○説明員(石田禮助君) よく調べてあとで御説明いたしたいと思

ます。

○説明員(磯崎叡君) いま事務当局の御説明が非

常に不明確であったことをおわびいたします。こ

の十一の、先生に御提出いたしました資料、確か

にばらつきがござりますが、これはいま調べてみ

ますと、たとえば東京駅で申しますと、御承知の

名店街が地下にござります。この通路などがござ

りますが、そういった面積が全部一応入ってし

まつてあるということで、本来こういう共通部分は

なるならば、貸し付け土地面積の中で、いわゆる

純粋に店舗を使っている部分と、そうでない部

分——まあビルならば、大体そういう共通部分は

常識的に一割とかなんとか出てまいりますが、た

とえば地下道を使う場合、名店街のような場合は、非常にまん中の通路のほうが両側より広いと

いうふうなことがございますが、そういうものを全部負担さしておられます。そういうもので

割つてあるために四万九千何がしといふものが出

てみると、あまりこまかいことはわからないが、しかし民衆駅のわざか十一駅を調べてみても、役員を呼んでごらんなさい、ビルの役員はほとんどが国鉄の出身者ですよ。全部が国鉄の幹部ですよ。先ほどの答弁によりますと、地元の商工会議所とか団体とかいろいろいるけれども、ビルを借りるのは、地元の人も入っているかも知れないけれども、しかし貸すほうのビルの管理会社は、重役陣はほとんど局長あるいは課長クラスのそういうメンバですよ。これは現も元もそうです。これでは民衆駅とは言えないです。国鉄駅です、国鉄退職者駅ですよ。しかも幹部だけ入って、一生懸命働いた人たちが何人入っているか、私わかりますけれども、こんないかげんなやり方で民衆駅が管理されているということについては、私は納得できない。これはどうですか。こういう問題についてどうお答えになりますか。

○説明員(石田禮助君) はなはだこれは申しわけないので、私はその点まで詳しく承知しております。

○説明員(石田禮助君) よく調べてあとで御説明いたしたいと思

ます。

○説明員(磯崎叡君) いまおっしゃったように、評価そのものについて

は、たとえば東京なら東京の同じ委員会で評価い

たしておりますので、そういうおもんじやくはして

おりません。その点だけは間違ないと私は信じ

ておりますが、この表そのものが非常に簡単に物

理的に構内料金を貸し付け土地面積で割りました

ので、こういうばらつきが出た、こういうふうに思

うのでござります。

○説明員(石田禮助君) 三木さんも御承知でしょ

うが、国鉄のいろいろ仕事に専念ましては、かつて鉄道会館問題というもので、国鉄はもうこっぱ

りじんに国会でいじめられた結果、それであのい

ろいろの評議委員会をつくり、それに対しては、

ほんとうにだれが見ても間違いないといふような

権威のある人を入れる。さらに内部の運用につい

ては、会計検査院から三百六十五日相当たくさん

の人が来て、詳細に調べるということで、国鉄總

裁としての責任はなはだ相済まぬことであるか

も知れませんが、実はあまりそういう点について

は注意しなかつたといふことであります。もし

も、これは確かに合理化について抜けておる点が

あるかも知れませんが、これは実際大同から見れ

ば、そう非常に大きな問題ではない。といって、

私はやらないといふことは言わぬ。徹底的に

やらなければならぬのですが、それがために、そ

れを運賃問題にくつづけて、そして採決を延ば

されると、はなはだ不満です。それで

もう少し、国鉄がいかに合理化について大きな点

についてやっているかということについて、御質

問くださいとお願いいたします。

○三木忠雄君 責任じゃなしに——私は、総裁が

責任をとつたて、ただ責任とつて済まされる問

題じゃないと思う。実際に今回の運賃の値上げの

問題を勘案しましても、こういう問題について、

いつ適正な料金をどういう方法で実際に徴収して

てきましたと、私はそういうふうに思っていますが、そういう意味で、多少設計上の問題ともからんで、こういふらつきが出ておるというふうに思います。

それから、たとえば、いまちょっと調べさせました

が、東京駅の名店街のあの地下室を取つてしま

りますと、平米当たり四十万ぐらいになつてお

るというふうなことを、いま計算いたしておりますが、

この表は非常に簡単につくりまして、貸し付けの

土地面積全部を書きましたために、非常に先生の

そういう誤解を招いたことは残念でございます。

いまおっしゃったように、評価そのものについて

は、たとえば東京なら東京の同じ委員会で評価い

たしておりますので、そういうおもんじやくはして

おりません。その点だけは間違ないと私は信じ

ておりますが、この表そのものが非常に簡単に物

理的に構内料金を貸し付け土地面積で割りました

ので、こういうばらつきが出た、こういうふうに思

うのでござります。

○説明員(石田禮助君) 三木さんのお話を伺つて

おるといふと、国鉄といふものは一向に合理化の

ことをやつていて、こういふようなことに聞こ

えますが、しかし、それはいまの駅ビルの問題に

しても、あるいは土地の売り渡しの値段について

えます。しかしながら、それはいまの駅ビルの問題に

しても、あるいは土地の売り渡しの値段について

も、これは確かに合理化について抜けておる点が

あるかも知れませんが、これは実際大同から見れ

ば、そう非常に大きな問題ではない。といって、

私はやらないといふことは言わぬ。徹底的に

やらなければならぬのですが、それがために、そ

れを運賃問題にくつづけて、そして採決を延ば

されると、はなはだ不満です。それで

もう少し、国鉄がいかに合理化について大きな点

についてやっているかということについて、御質

問くださいとお願いいたします。

○説明員(磯崎叡君) ただいまの総裁の答弁を具

体的に申します。

いまの構内ビルの基礎になつております土地の

評価、あるいは建物、高架下の評価等は、昭和三十一年をベースにいたしますと、三十一年から東

京、大阪と、その他の地区と変えて上げております。

十二年、三十三年、三十六年、三十九年、四十二年と過去五回改定いたしております。大体三年に一

べんずつ改定いたしております。東京、大阪地区以外につきましては、大体一年ずれでも三

年と過去五回改定いたしております。この改定の

根拠は、先ほど申しましたように三年間の地価の

駅ビルだけでなしに、高架下、それから一般的な土

地使用ということにつきまして全部三年に一回ずつ改定いたしていけるわけであります。この改定の

点を抜け穴にして、ただ、ああだこうだと言つて

みたところで、何にも話にならないと思う。具体的にいつ上げて、適正な料金に——ただ公正財産

管理委員会などか言つても、仕事はやり切れませ

んよ。何人かのたまにしか出られない委員会——

それじゃ委員会は一年間に何回開いているかとい

うと、一年に一回か二回じゃないですか。そちら

の料定ができると思つたら大きな間違いだ。何で

じやありませんか。それで実際に、そういうふうな方

が財産管理委員会にまかしてあるんだ、それじゃ

国鉄の経営といふものは成り立たないぢやないか

と、私は心配するわけですよ。こういう点で、こ

の料金の適正化を具体的にいつどういふうな方

法でやつていくか、これを私はお聞きしたい。

○説明員(石田禮助君) 三木さんのお話を伺つて

おるといふと、国鉄といふものは一向に合理化の

ことをやつていて、こういふようなことに聞こ

えます。しかし、それはいまの駅ビルの問題に

しても、あるいは土地の売り渡しの値段について

も、これは確かに合理化について抜けておる点が

あるかも知れませんが、これは実際大同から見れ

ば、そう非常に大きな問題ではない。といって、

私はやらないといふことは言わぬ。徹底的に

やらなければならぬのですが、それがために、そ

れを運賃問題にくつづけて、そして採決を延ば

されると、はなはだ不満です。それで

もう少し、国鉄がいかに合理化について大きな点

についてやつているかということについて、御質

問くださいとお願いいたします。

○説明員(磯崎叡君) ただいまの総裁の答弁を具

体的に申します。

いまの構内ビルの基礎になつております土地の

評価、あるいは建物、高架下の評価等は、昭和三十一年をベースにいたしますと、三十一年から東

京、大阪と、その他の地区と変えて上げております。

十二年、三十三年、三十六年、三十九年、四十二年と過去五回改定いたしております。大体三年に一

べんずつ改定いたしております。東京、大阪地区以外につきましては、大体一年ずれでも三

年と過去五回改定いたしております。この改定の

点を抜け穴にして、ただ、ああだこうだと言つて

みたところで、何にも話にならないと思う。具体的にいつ上げて、適正な料金に——ただ公正財産

管理委員会などか言つても、仕事はやり切れませ

んよ。何人かのたまにしか出られない委員会——

それじゃ委員会は一年間に何回開いているかとい

うと、一年に一回か二回じゃないですか。そちら

の料定ができると思つたら大きな間違いだ。何で

じやありませんか。それで実際に、そういうふうな方

が財産管理委員会にまかしてあるんだ、それじゃ

国鉄の経営といふものは成り立たないぢやないか

と、私は心配するわけですよ。こういう点で、こ

の料金の適正化を具体的にいつどういふうな方

法でやつしていくか、これを私はお聞きしたい。

○説明員(石田禮助君) 私の大きいとか小さいと

かいふことは、金額において言ふことでありまし

て、小さいからといって、これをずさんな経営を

すべきだよ。もつともっとやるべきですよ。どうで

きですよ。もつともっとやるべきですよ。どうで

しようということは全然考えておらぬ。ただしか三木さんの言われるようにこの問題をつかまえて、国鉄というものはどうも合理化に徹していないじゃないか、なつちよらぬといふようなことで、この運賃問題に雲をかけられるといふことは、はなはだ私は迷惑だ。もう少し大局をひとつ見て、どうせ人間のやることだからいろいろな間違いはありますよ。ことに国鉄といふものは、こういう組織の大きいところでは、いかに八面六臂の勇をふるうといえども、なかなかうまくいくものじやないんだ。その点をひとつ大局を見て、こういういまの駅ビルの問題などについて、国鉄の方などについてまずいことがあって、それがために運賃問題はどうこういうようなことに、ひとつ雲をかけないように、私はお願いしたいといふことが私の希望です。

○三木忠雄君 そうしますと、總裁、私はそういう總裁のことばに疑問を抱くんです。わずか十三億の孫利子ですよ。それが出て喜んでるじやないですか。そうでしょう。十三億よく出たじやないよ。そうじやないです。

○説明員(石田禮助君) 違います。大蔵省が国鉄に対してもう一つ問題を抱いてくれたものは十三億や二十億の問題じゃないんだ。事、将来にかかることで、私は六、七千億の価値のあるものだと考へております、当然に。三木さんに申し上げたいことは、つまり大蔵省が今度やつたということは一個の糸口を開いただけでありまして、これからが本舞台に入るわけです。これは企画局が言われるように、今度大蔵省といふものは国鉄に対する態度が変わってきたんだ、これはもう決して少額じやないんだ。これからあとどんどん出てくるんだ、こういふふうに考へていんではないか、こういふことを申しました。十三億といふことで財政措置を片づけられるということについては、私は不賛成です。

○三木忠雄君 だから、こういふところの問題について、やはりたとえ十三億だつて孫利子で一年

間はうまくいくわけですよ。もつと合理化すれば十三億や十五億はこういうところから十分あがつてくるわけですよ。それを私が指摘しているわけですよ。十三億や二十億や五十億じやありませんよ、もつともつと。国鉄は一生懸命やつてるんだと、それはわかるんですよ。だけども、お互にいつもやはりこれだけの大きな国有鉄道をよくするために合理化していくべきやならないじやないかと、こう言つてゐるわけです。

○説明員(石田禮助君) 私は十三億であろうが、かりにこれが一億であろうが、そういう不合理な点があれば、これを是正することについては決してやぶさかなわけじやありませんが、要するに国鉄の世帯の範囲といふものは、一兆以上の収支と関係があるわけでありまして、この点だけをつかまえて、これを通して国鉄を判断される——結論を下されるということをしないで、ひとつもう少し大局的に運賃問題といふものを考へていただきたいということが私の希望です。

○三木忠雄君 だから、具体的に一つ一つ聞いてるわけですよ。一ぱいあるわけなんですよ。だけど、私納得しないのは、民衆駅の管理においてだつて、ほとんど經營者が地元の人のために利益になるんだつたらいいけれども、こういふメンバ、こういう点はもつと合理化するとか、はつきりするといふ態度で臨んだらどうですか。一人で三社四社持つてますよ。これ、全部四十六調べてみるとわかりますけれどもね。

○説明員(石田禮助君) この民衆駅の役員に国鉄の職員が入つてゐるといふことは、私のほうから民衆駅会社に対してそういうものをぜひ使つてくれ、こういふようなことを申し入れたことは、私は知らないといふことで、民衆駅のつまり出資者などにとっては、事を託するに足るといふことで國鉄職員を使つておるんで、国鉄がそういう職員を民衆駅会社に入れんがために民衆駅会社をつくる

とかいうよろな、そういうことは絶対にないんでありますから、その点はひとつ誤解のないようにお願いしたいと思います。

○三木忠雄君 国鉄の人のそういう気持ちは十分わかります、ほんとに。だけども、納得ができないと、それはわかるんですよ。だけども、お互いにもつとやはりこれだけの大規模な国有鉄道をよくするために合理化していくべきやならないじやないかと、こう言つてゐるわけです。

とにかく、それはわかるんですよ。だけども、お互いにもつとやはりこれだけの大規模な国有鉄道をよくするために合理化していくべきやならないじやないかと、こう言つてゐるわけです。たとえば三階の建物を建てた場合と十階の建物を建てた場合は、当然これは坪当たりの構内営業料といふものは結果的に変わつてくるのです、これはあくまでこの資料が不備でございまして、ほんとうを申しますれば、貸し付けた土地が何平米だ、この上に延べ何平米の建物が建つてゐる、それからこういう構内営業料をもらつてゐると、こういう資料をつければよかつたのですが、延べ何平米の建物かといふことは省略したのです。そのためにはばかりつきが出たわけでございまして、大宮あたりが非常に高いのは、千七百六十三平米というのではなく、坪が千七百六十三平米であつて、その高さがそのままに坪が千七百六十三平米であつて、その高さが入つてないから、そういうことになりました。先ほど鉄道会館のことを申し上げましたが、そういうわけで、この資料そのものはきわめて不備で、土地の面積で営業料金を直接割つたりいたしました。これは建物の延べ平米と構内営業料金を御比較願えれば、決してこういふばらつきは出たわけではありません。この資料が非常に不備でありましたことをおわびいたします。

○三木忠雄君 そうしますと、具体的な資料を用いてください、よく調べます。実際に納得できな

い面ばかりです。ことばでは計算が違いました。

私は実際に、大宮の鉄道会館の貸して

いるところを調べました。実際それが違うのです。

この間も大宮駅に運輸委員の先生方とみんなで視察

したのです。視察のときだけではありません、何回か見ています。だから、そういう点が私はどうし

てもふに落ちない。これはやはり具体的な資料に

基づいて検討してみられる、もつと出てくるの

ではないかと思うのです。これはそこまでにとどめおきます。

次に、部外出資の問題です。今後国鉄として

鉄の出資会社、これはフレートライナーとか、事

業の拡大に伴つて数多くできるのではないか、こ

○説明員（鷹崎敬君） 国鉄の出資につきましては、御承知のとおり日本国有鉄道法の第六条に基づきまして、投資の範囲がきまつておられます。この第六条第四項によりまして政令でもつて事業の範囲を一つつきめてあります。現在出資いたしておりますのは、お手元の資料のとおりでございまして、今後これをどう考えるかということにつきましては、いろいろの考え方がある。まず第一に、これから財政再建推進会議の意見書にもございましたとおり、ある程度國鉄は法令の許す範囲内で多少多角的な經營をしなければならないといふ際に、やはりわれわれの持っております知識だけではとてもできないといふことで、その際にはやはり民間のその方面的権威者と申しますか、有識者と申しますか、そういう方々と協同して仕事をしなければならない面が、これは当然出てまいります。それが一つでございます。

もう一つは、たとえば鹿島臨海鉄道、鹿島臨港のごとく、これから非常に新しい工業地帯、港湾工業地帯が開発されるそのときには、やはり国鉄といたしましては何としてでもその荷物を、少なからずも製品だけは国鉄に取りたいという希望を持つのは、これは当然だと思いますが、その際に、やはり進出会社とタイアップいたしまして臨海鉄道をつくって、そしてできるだけその製品を国鉄輸送に乗せていく、そしてできるだけその製品を国鉄輸送に乗せていく、それが第二の点だと思います。

第三の点といいたしまして、これは今後あまりないと思いますが、現在法律でもつて日本鉄道建設公団及び帝都高速度交通営団に出資、これは法律で直接出資するようになつておりますが、こういふ例は今後あまり例は出でこないと思います。この例は二つやや趣を異にいたしますが、地下鉄に対しまして出資は、どちらかと申しますれば、国鉄から年十億出しまして、それが十倍の百億になつ

て交通債券として発行されるということになると、いろいろな法律上の直接出資をする。それから建設公団は、御承知のとおり、国鉄が従来やっておりました建設を別途でやるという意味で、国鉄の現物並びに現金出資でやっているわけでありまして、こうした法律上の出資は今後あまりないのじゃないのか。今後たとえば道路とかあるいは空港とかいうことで、そういうことがないとは限りませんし、そういうことは新しい都市開発をする際に、ある程度国鉄が出資するなどということも、法律上あるいは将来起きてくるかとも存じますが、そういう問題は将来の問題といたしまして、第三のカタゴリーの、法律上の出資ということは、まあ今後よほど特殊な場合でないとないと思います。大体三つに分けまして、今後そういう考え方でこの問題を進めてまいりたいと、こう思っております。

○三木忠雄君 フレートライナーですね、こういう問題について、具体的にどうしたことになつておりますか。

○説明員(磯崎敬君) 実はフレートライナーは明晚から走るわけでござります。今まで、推進会議の意見書にもございましたとおり、結局国鉄はオンレールだけの輸送しかできない。当委員会でもしばしば論議されましたとおり、将来的貨物輸送の形といたしまして、やっぱりドア・ツー・ドアの責任を国鉄が負うという形でございます。したがいまして、もちろん駅までのコンテナの持ち込みは、これは通運業者あるいはトラック業者がやりますが、これはあくまでも国鉄の下請だ。あくまでも荷主に対する法律上の責任は国鉄が負つて、その作業だけを通運業者なりトラック業者に下請してもらう。あるいは荷主が直接自分で持つてこられる、こういう形をとりまして、結局でき

るだけトラック輸送のいいところをとりましてドア・ツー・ドアのやり方をこれから進めなければならぬ。やはりオンソーレルだけの輸送ではどうしてもトラックに今後勝てないと、いろいろに思いますので、フレートライナーの問題は、あるいは非常に専用線と似ていますが、結局、荷主のドアから荷受のドアまで国鉄の全責任で輸送するという体系をいたしまして、このフレートライナーは大いにこれから発展させてまいりたいというふうに思つておる次第でござります。

○三木忠雄君　運輸大臣に伺いますがね、事業範囲の拡大という、こういう問題が推進会議でもしばしば述べられているわけです。運輸大臣になられて一番最初に、当委員会において開発構想について私は質問したと思うのです。非常にいい意図だからよく検討しておきましょうと、こういうことになつておられるのですけれども、その問題については、具体的に、事業拡大と國連いたしまして運輸大臣としてどうお考えになつておるか。

○國務大臣(原田憲君)　事業の拡大というのは、私は、三木さんの言われておるのは、国鉄が現在法律によって許されておる範囲以上に、国鉄の経営を伸ばしていくために新しい事業を拡大していくのかと、こうしたことをお問い合わせなつておると思うのです。それはたとえば、この財政再建推進会議の意見書の中にも、あなたがおっしゃつておられますように、たとえばペイプライン等の事業を新しくやつていつたらどうか。それから、民衆駅のいまお話を出ておりましたが、民衆駅によつて、国鉄が法律によつて百貨店経営というようなものはできないといふよくなところから、いろいろな土地利用をして収入をといふよなことを考え出したのが始まりだと私は思つておるのです。これを、新しい一つのターミナルビルによるところの営業収入ということを考え出した人の知恵をここでもやつてみようと思つても、それは法律でまだだ、こういうことで考え出したものであると、私はこう理解いたしておるのです。したが

いまして、そういうことについて、今後民間企業が
いろいろのを圧迫しないということも考慮しなければなりませんが、国鉄の中で国鉄のこれから
事業と一緒に考えていて、有利に国民生活へ貢
献ができる、国民経済の上で貢献ができるとい
うことについては、前回もお答えいたしましたよう
に、今後私は事業拡大ということを考えていかな
ればならぬと考えております。
それから、開発ということを申されたのは、こ
れは、大都市において通勤通学という問題を解決
するためには、まだまだ投資をしなければならな
い。その投資というものが、過去の投資ではある
割引率をもつとしてもまあ何とかやつていいける
が、新しい土地を購入して投資をしていくととい
ふことになると、とてもじゃないけれども、いまの
公共負担といふことでやっていけないから、それ
をどうするかということについて新しい開発構想
があるのかと、こういうこともお問い合わせしてお
るのかと思いますが、この点については、先般
「日本経済」でございましたが、運輸省がこういう
ことを考えておるといふような記事が少し出てお
りまして、それに類する御質問も受けたのであり
ますが、運輸省としてはまだ実際は考えておりま
せんが、これらの問題につきましても検討をし
て、こうしたほうがいいじゃないかという民間の
相当な御意見があることは承知をいたしております
。私どもも、やはり検討しなければならぬとい
うふうに考えておりますが、いますぐ、現在の提
案をいたしておりますこのことが皮切りになります
して、今後よりよい方策があるならば、それを取
り入れるにやぶさかでない。これが私の見解でござ
ります。

ても、職員、役員の関係、いろいろな問題を考えますと、もつと関連会社なんかも発展させることができるのじやないかと思うのですがね。その点で、出資したためにどういうふうに国鉄が、この関連会社、出資会社によって利益を受けたか、この点についてわかりますか。

かれてまいります。臨海鉄道のように全くそういう競争関係に立たないものにつきましては、やはり国鉄としては資本を出した以上、資本についての発言権を持たなきやいかぬ、あるいは金を出した以上、監査役を送らにやいかぬ。これはちょうど政府が出資されますと、政府が任命された、あるいは極端に申しますと社長、副社長あるいは監事等を政府がお出しになると同じような、あるいは銀行が金を出せば、その会社に重役を出すと同じような意味で、やはり出資金の保管という意味から競争関係にない場合は、出す必要があると私は存じます。もちろんこれは無給でございます。それからそうではなくて、競争関係に立つ場合に出资する場合がございます。そういう場合にいまの日本通運にはやはり全国通運にだけ役員を出して、日本通運に出さないということもいろいろ問題がござります。これは、たしか全国通運のほうは引くことにしてしまって、もう引いてしまいましたが、任期の満了する際にそれはやめようということで、やめることになつたはずでございます。たしかお手元の表からも消えていると思います。

めにも、こういう点は改めるべきじゃないかと。これは意見になりますけれども、こういう点をもつともっと考えたほうがいい、こう思ふんですけれども、運輸大臣、この問題はどうですか。
○国務大臣(原田憲君) 出資をした会社へ役員を送ることがよいか悪いかという問題でござりますが、これは断定は私はできないと思うんです。実際問題としては、そこでやはり何と申しますか、要はみずからを正す、いうことが一番大事な問題ではなかろうかと思うのであります。国鉄としましては、先ほどから国鉄当局が話をされておりますが、私は国鉄が今後ともどうしても圓滑をする必要がある、臨海地帯鉄道としてこれはやつていいといふようなところへは、国鉄の人なら人が行つてもおかしくないと思う。しかし先ほどから話のある競争会社があつて、とかく問題になつたと思うんです。そういうようなところへは必ずべきことであろう。特にまた国鉄が、先ほどからずっと出ておりますが、役員さんがたくさん出てゐる中には、これは总裁も言われましたけれども、組織者のほうから国鉄もこれだけ金を出しておるんだから、どなたかひとつ出しておいてくれ、こういふようなことで、それならば名前だけであるけれども、その責任者である局長を持つて、いこうかというようなことが行なわれる例は、国鉄だけではなくて多々見られるところであります。しかし私は、やはり原則として、過去において指摘されたような問題のあることをよく心して、役員を派遣するということは考えなければならぬのと、いま国鉄はますみずから体質改善をやるべきであつて、ほかへ金を持っていくと、いう余裕はないかがないということが原則である。だから、金をもらつているほうから言うと、国鉄に対してもつと出資をしろという願望も出てくるでありますようけれども、そのところをよく考えて、経営ということをやっていかなければ、いわゆる親方日の丸といふようなことが出てくるのは、そういうところであります。先ほどから実は、こんなことをここで言うとしかられるかわかりま

せんけれども、私はしかられるという意味で言いますが、副総裁が最後に答弁しましたが、一つの資料をあなたに出されて、問われて答えられるのに——私がそんなことを言うといかんですねけれども、あなたに答えられぬというよなことではないかぬのです。一つのことと、あなたは納得できぬと言われているが、私が先ほど言つて、いるように、国鉄といふものは国の予算で承認を得るところの権威ある機関である。そこでいまスタッフとともに、国鉄といふ人は相当優秀な人が入つて、ここに並んでおる。そして厳重に監査もされておる。それをどう言つちや失礼なけれども、しろうとの三木さんが、もらつた資料を見て、これはどうだ、こう聞うたら、それに対してもどろもどろに答えておるというやうなことでは、これはもうそういうところに問題がある。副総裁が答えて、それでもあなたの納得しませんが、納得しないけれども、私はそういうことを今後、先ほど国鉄総裁があなたに警告を発してもらつて、今後よくしていくことをを言わされましたが、いまここに並んでおられる国鉄の首脳部がよく心してそういう問題と対処してもらいたい。ちょっととよけいなことを言いましたけれども、そういうふうに先ほどからの質疑応答を聞いておつて感じた次第であります。

○三木忠雄君 次に、電気の問題を私はひとつ聞いておきたいと思うのです。いま国鉄が電力会社から電気を相当購入しておるわけです。聞くところによると、何百億にも及ぶと、こういうわけでござりますけれども、国鉄が電力会社から購入している電力量というのはどの程度のものか、それを聞きたいと思う。

○説明員(湯川龍二君) 国鉄がただいま購入している電力量は、金額で百四十六億円でございます。電力の量といたしましては四十億キロワットアワーでござります。

○三木忠雄君 私はいつもふしきに思ひうんです。おたくから出してもらつた資料が毎回違うんですね。いまの答弁も違うんですよ、これと、出してもらつたデータと。どうも納得しないんですよ。

何回聞いても。だから各電力会社から買っている電気は幾らですか。

○説明員(湯川龍二君) 各電力会社別でござりますか。

○三木忠雄君 はい。

○説明員(湯川龍二君) 電力会社別の——ちょっと申しあげますけれども……。

○三木忠雄君 私は、やうべから、きょうは電気の問題をよく聞きますよと通告してあつたんで

す。そろでしょ。お聞きになつていてるでしょう。電気がなかつたら動かないんだから、そんで

しょう。電気は非常にわかりずらいんです。私もいろいろ調べてみると、電気がわからぬ、一

番。——停電だ。休憩じゃないか、委員会も。これじや電気で動かない。

○田代富士男君 きょうはたびたび連絡しているにもかかわらず、資料を——いま原田運輸大臣も申されましたけれども——いま電力会社は全国に何社ありますか。また国鉄の路線がどこをどう通つてあるかくらい頭の中に入つていらしゃる

でしょ。それをどれだけ買つてあるのかと、たつたそれだけのことが、いま運輸大臣じゃないけれども、もう国鉄の英知を集められた皆さんの

中で言えないものですか。だからいま一貫して言つてるのは、運賃値上げに對して、もちろん國鉄としてそのような計画を立てたといふ、その意図することもわかりますけれども、それ以外にそれだけの財源を捻り出す方法はあるということを貫してこちから提起しているわけなんですね。ましてですね、電力会社が全國に何社ありますか、電力会社は、それから考へてもおおむねわかるでしょ。電力会社だけもわかりませんか。

世界の電力会社といえば、それはまた何ですか。日本の国の電力会社の関係じゃないですか。その点資料がございませんから——さつきからたびたび資料を集めるのにたいへんだと思いますけれども、しかしこれだけの資料ぐらひは提示

私が言うまでもなく、ここに國鉄を利用している通勤客の人、あるいは代表の人がここにいて、このいまして、各電力からの購入電力はわかります。私の姿を見ていたらどう思うか、その点ですまいりますけれども……。

○説明員(湯川龍二君) おっしゃるとおりでござりますけれども……。

○三木忠雄君 私は、ゆうべから、きょうは電気の問題をよく聞きますよと申しあげました。私が資料をすく取り寄せましてすぐお答えいたします。

○田代富士男君 きょうは何も、審議をどうこう承知のよろに、こちらが質問したことに対しても、いま原田運輸大臣も申されたとおりに、國鉄の理事者のみなさんが答弁すべき立場にありながら、これが答弁できないためにしばらく待つてくれ

と——これじゃほんとうに停電ですよ、完全な停電ですよ。だからこそ——あとたくさんある資料は要りますけれども、昨日も事前通告をしてるわ

けなんですから、それだけの資料が届くまで一たん休憩するなりして何したらどうですか。資料をそろえてもらえたなかつたから、一々こちらが言うと、資料はあるだ、あとだと。さつき資料はもらえることを了として審議をしましようといつたんですよ。これはたつた電力関係のそれすらも言えないのでしたら、これは委員長いかがですか、休憩したら。

○説明員(長浜正雄君) さいせん三木先生から御要求の評価委員会の答申の資料がおそらくありますので、申しわけございません。

○田代富士男君 だから、いまは電気と関係のあることで質問中です。それはさつきのことです。

○委員長(岡本悟君) ちょっと速記をとめて。

[速記中止]

○委員長(岡本悟君) 速記をつけてください。

○森中守義君 資料要求ですが——いまの三木質問と同じような資料ですか。これは国鉄といふよりも、むしろ運輸省のほうにお願いしたい。

四十五条による国鉄の財産処分の制限条項、それから四十九条の契約条項、それと三条一項、二

ういうものであるが。ことに四十五条、四十九条等の場合には運輸大臣の認可、許可を必要とする、こうなっている。だから副総裁が言われるよ。なるほど資料があるいは足らない点もあるでしょ。あるだろうけれども、少なくともそらういう意味でひとつ資料を出されてもらいたい。

○政府委員(町田直君) 四十五条、四十九条の運輸大臣の認可を受ける主要な財産の内容等は、この施行規則に書いてございますが、それをお出しにいたせばよろしくございましょうか。たとえば何千坪以内とか何千平方米以内とか、そういう工事というようなことが施行規則に書いてございま

す。

○政府委員(町田直君) 四十五条、四十九条の運輸大臣の認可を受ける主要な財産の内容等は、この施行規則に書いてございますが、それをお出しにいたせばよろしくございましょうか。たとえば何千坪以内とか何千平方米以内とか、そういう工事といふのがいいのですよ。

○森中守義君 実は、三木質問のように事前に持つておられるわけですから、だから許可条件といふ言つておられるわけではないので、いまこの場で出せと言つておられるわけじゃないので、少なくとも適正に評価されているかどうか、それが一つの問題になると思う。そういう意味でひとつ資料を出されてもらいたい。

○政府委員(町田直君) 許可条件と申しますが、これが許可をした事実並びにその許可をした内

容、こうしたことござりますね。

○森中守義君 私は、条項だけを基準にしてもの

を言つておられるので、その附則あるいは政令等はよくまだ見ていない。ですが、要するに、私聞いていてやはり依然としないのですよ。その答えそれ

自体があまりにも現状とかけ離れている感じが濃厚なんです。ついてはその措置を国鉄がとる場合には、いま私が示した条項によつて運輸大臣が認可しているわけだから、それがはたして適正なものであるかどうか、ということは三木君への答えて、申しわけございません。

○田代富士男君 だから、いまは電気と関係のあることで質問中です。それはさつきのことです。

○委員長(岡本悟君) ちょっと速記をとめて。

[速記中止]

○委員長(岡本悟君) 速記をつけてください。

○森中守義君 資料要求ですが——いまの三木質問と同じような資料ですか。これは国鉄といふよりも、むしろ運輸省のほうにお願いしたい。

四十五条による国鉄の財産処分の制限条項、それから四十九条の契約条項、それと三条一項、二

ういうものであるが。ことに四十五条、四十九条等の場合には運輸大臣の認可、許可を必要とする、こうなっている。だから副総裁が言われるよ。なるほど資料があるいは足らない点もあるでしょ。あるだろうけれども、少なくともそらういう意味でひとつ資料を出されてもらいたい。

○政府委員(町田直君) それなら直ちに——ただし、これから調製いたしますので、すぐといふにはまいりませんが、ちょっと時間をいただけますれば、御質問の中の幾つか運輸大臣の、いつ認可になつたかというような資料でございまし

たらしい。あるだろけれども、少なくともそらういうものであるが。ことに四十五条、四十九条等の場合には運輸大臣の認可、許可を必要とする、こうなっている。だから副総裁が言われるよ。なるほど資料があるいは足らない点もあるでしょ。あるだろうけれども、少なくともそらういう意味でひとつ資料を出されてもらいたい。

○政府委員(町田直君) それでは、これに基づきます國鉄の会計規程を運輸大臣が認可いたしてお

りますから、その会計規程をお出しいたします。

それから、もう一つの三条につきましては、どういう資料をお出しいたしました。

○森中守義君 結局、その貸し付けであり、貸与

できません。しかしいろいろ議論を聞いています

と、どうもこれは営業の部類に入るんじゃない

といふような懸念も多少私は持つてゐるんです

よ。だから三条の中の鉄道あるいは船舶等に付帯する事業とは一体何を指すのか、その付帯事業といふのは国鉄の中にどういうものとして存在するのか出してほしい、こういう意味ですよ。

○政府委員(町田直君) わかりました。三条の解釈でござりますね。

○森中守義君 解釈だけではなくて実態。実態として付帯事業はどういうものがあるのか。

○政府委員(町田直君) わかりました。

○加瀬完君 運輸大臣に國務大臣として——形式ばつた質問になつて恐縮ですが、お答えいただきたいのでございますが、佐藤内閣の経済政策は変更になりましたと認めてよろしくございますか。

○國務大臣(原田憲君) 佐藤内閣になつてからの経済政策が変更になつたかという御質問に対しましては、私はいろいろな事柄が変わってきたときを一般的に言つて、一番國の中での責任を持つておるもののはだれか。そのときには、それは政府である。政府とは何だ、佐藤内閣じゃないか、佐藤内閣の責任じゃないか、こういふことを言われるときには、私はもう責任のがれでないに、何かあつたらそれは責任であると言つて差しつかえないんだということを言つて差しつかねないといふ、そういう気持ちであるんだと言つておりますが、佐藤内閣の経済政策は変わつたかと言われますと、それは、いま経済の安定成長政策といふものを——中立型の経済政策をとつておる、こういふことになつておる。こう申し上げるべきであります。

○加瀬完君 私の質問が具体性を欠きましたので、具体的に申し上げます。佐藤内閣は、経済計画の中で特に物価対策について、四十六年度には三%に上昇率を抑えるという計画を立てられております。これは変更になりましたか、あるいは変更するという御意向と承つてよろしくございませんか。

○國務大臣(原田憲君) それは、そこまで私が答えることはちょっと出過ぎておると思うのであります——というのは、社会経済発展計画の最終

年度に三%に押さえたい、こういうことを言つたことをつかまえて、おつしゃつておると思つたあります。したがつて、まだ最終にきておりません。努力をいたしておると、こういうことでありますから、私が変更したといふようなことを言つうことは、出過ぎるんじゃないかと、このように思います。

○加瀬完君 公明党に御回答の用意がもうできただろうと思ひますので、これは間もなく休憩になります。それですから、経済企画庁の長官ともお打ち合わせの上、一体四十六年に物価の上昇率を三%以内に押えるといふ政策は変更になつたのか、ならないのか、これを確実に御回答をいただきたいと思ふのでござります。

○國務大臣(原田憲君) これはまあ、佐藤内閣といふものは経済を計画的に立てて、これに当てはいるそのとおりやるという政策をとつておるのではないかであります。したがつて、一つの目安といふものを立てて、政策といふものを進めておられますから、いまおっしゃつておるところにおいて三%になるよう努力するということが、あくまで基本になつておると思います。その点についてはいわゆる物価においてもできるだけの努力をすりますから、いまおっしゃつておる、こういふことである、このように私は了解をいたしております。

○加瀬完君 努力方針は変わらないと受け取つていいですね。四十六年は三%以内に押えるといふことです。

○國務大臣(原田憲君) 先ほどお話しのとく、努力方針は変わらない、そう受け取つてよろしくござりますね。

○加瀬完君 購入しておりますので、合計で申し上げます。関西電力は九・七億キロワットアワー、三十七億五千万円、北陸電力は一億九千万キロワットアワー、七億七千万円支払われております。中国電力が四億六千万キロワットアワー、十八億七千万キロワットアワー、九億三千万円でござります。な

お、これら合わせまして、東京電力、中部電力、関西電力は先ほど来のとく、在来線と新幹線と足してござりますので、新幹線だけをこれら三電力から買つておりますものを合わせますと九億六千万キロワットアワー、四十二億六千万円でござります。

○説明員(湯川龍二君) 地区により異なります。四十三年度でござります。

○三木忠雄君 この電力と、それから国鉄で使つておる電灯とは条件が違うと思いますが、実際に電車を走らせておる電気の一キロワットアワーですか、それの各電力会社から受けている単価は幾らですか。

○説明員(湯川龍二君) 地区により異なります。新幹線は三円六十三銭。中部電力は四円一銭でございまして、新幹線のほうは四円九十八銭でございまして、新幹線の分は四円六十七銭に

なります。北陸電力は平均して三円九十五銭、中國電力は四円九銭、九州電力は四円九十二銭、こういうふうになっております。

○三木忠雄君 私のほうに出してもらつた書類は四十二年度の実績ですけれども、そんなに単価は変わらないですね。

○説明員(湯川龍二君) 変わつておりません。多少の変化がござります。

○三木忠雄君 そうしますと、北海道は七円十九銭、こうなつてゐるわけですね。いまの話とは一年違らんでしょうかれども、ずいぶん——あるいはまた四国は七円八十八銭、こういふことに単価がなつておりますね。

○説明員(湯川龍二君) 北海道の分、四国の分は、たゞいま運転電力を申し上げましたので、そいつた小口の電力がござります。小口電力は、御承知のように、七円、六円、それぞれござりますので、北海道では電気運転が一部できておりますが、それらを含めてその資料に出ておるかもしませんの

で、私のほうでよく調べて、その内訳を申し上げます。

○三木忠雄君 一つの例で具体的に私進めたいと思いますけれども、東京電力と日本国有鉄道との電力がござります。小口電力は、御承知のよう

に、七円、六円、それぞれござりますので、北海道では電気運転が一部できておりますが、それら

を含めてその資料に出ておるかもしませんの

で、私のほうでよく調べて、その内訳を申し上げます。

○三木忠雄君 一つの例で具体的に私進めたいと思いますけれども、東京電力と日本国有鉄道との電力がござります。小口電力は、御承知のよう

に、七円、六円、それぞれござりますので、北海道では電気運転が一部てきておりますが、それら

を含めてその資料に出ておるかもしませんの

で、私のほうでよく調べて、その内訳を申し上げます。

○説明員(湯川龍二君) 一つの例で具体的に私進めたいと思いますけれども、東京電力と日本国有鉄道との電力がござります。小口電力は、御承知のよう

に、七円、六円、それぞれござりますので、北海道では電気運転が一部てきておりますが、それら

を含めてその資料に出ておるかもしませんの

で、私のほうでよく調べて、その内訳を申し上げます。

昼間は御承知のように少なくなつておりますので、そりあつたものと、それから東京電力さんの時間的な電力の増減との調和をとりまして相互に融通することになつております。差し引き融通のものと、それからこちらから送り込んで多くなつた分についてはお金をいただき、国鉄のラッシュ時間のピーカーによつて電力を東電から送つていただいたものについては払うということで、お互の原価料金に近いもので差し引き勘定することになつております。

○三木忠雄君 その融通する電気と、いま走つておりますから、同じでございます。

○三木忠雄君 そうしますと、月別に東京電力を具体的に聞きたいんですけれども、東京電力と日本国有鉄道の間に四十二年でもいいです、四十三年でもいいですが、需給関係で国鉄がだいぶ売っている月があると思いますね。いまの話じゃなければ、国鉄が売つている電気は単価幾らで売つてあるか、それを聞きたく。

○説明員(湯川龍二君) これもまた、おしかりをこうむると思いますが、いま売つてある料金をす

ぐ電話しまして調べます。

○三木忠雄君 こんな電気のばかな話ないですよ。おしかりを受けるといつて、何かきょうはおこつてばかりいるみたいですが、具体的に電気といふものはすごい金額なんですよ。それがいま聞いた金額と実際に融通し合っている電気の金額の間に大きな差額があるんです。私はそう思つんです。融通協定書か何かあつたらもらいたいですね。それからその東京電力と日本国有鉄道、あるいはまた北海道ですか、あるいは各電力会社と日本国有鉄道の間に電力需給の協約書があると思うのですよ。そんなに違ひがないといふんだつたらその証據を出してもらいたい。

○説明員(湯川龍二君) 東京電力さんとは、いま言つたような、両方で発電をし、電気を持ってお

りますから、その差し引き価格をお互いに原価に近いものにするという——いま値段は違いますが、そういう形になつております。それからその他のところは、いわゆる一般の電力供給規程、これは電気事業法によつて認められて、通産大臣の認可をもらつた供給規程を各会社がそれぞれ持つております。その供給規程は必ずしも全く同じではありません。それは基本料金の建て方、それから電力料に比例した電気料金の建て方がおの

おの地域によつて構成されておりますので、違います。ですが、その基準によりまして購入しております。いまの東京電力との差し引きは特殊契約になつてございまして、これと一般契約とは別なるのでござります。

○三木忠雄君 特殊契約を東京電力と日本国有鉄道の間に——たとえば四十三年であれば、国有鉄道は東京電力に電気を売つているはずなんです。たとえば二月においても東京電力に売つているはずだと私は思うのです。そういう電気料金の算定のし方、融通のし方、これは具体的に東京電力と電気の融通についてははななしの契約ではないと思ふんですね。はつきりした契約書をかわした上において電力を売買しておると思うのです。この問題について具体的に金額を示してもらいたい。

○説明員(湯川龍二君) ただいま取り調べました

が、融通契約で四十三年度末の精算では二円二十銭になつております。これは国鉄の電力もそうであります。その年に京電力さんの電力もそうであります。その年によりまして、特に国鉄の場合、信濃川に四十万キロのうち、二十二万キロ程度の水力を持っておりままでの、雪あるいは水の量によりまして、いわゆる火力をたいて補給する分と水の分とは違います。それに変わった分で、大体平均してはあります。若干の変化が生じます。それからその年の輸送の増加等によりまして変わってまいります。最近の状況では国鉄で一昨年嵐に七万五千キロ増強するまで非常に窮屈しておりまして、東京電力さん

くなつておりましたが、その間の分を一般電力契約に切りかえてもらいたいというお話をございましたけれども、いままでのようないわゆる電気事業法による融通では二円二十銭といふことで単価はいま精算では二円二十銭ということでありましたが、大体二円前後で平均して精算することになりましたが、そういう形でずっと受けけておりまして、東京電力さんでは、

こういうふうに国鉄は輸送がふえて発電力があえないと受けておりますが、その間、われわれとしても特殊電力にかんがみて増強いたしましたので、最近は段階的に設備をしておるものですから、少ないならば、一般電力並みに購入してくれというお話をありましたが、その間、われわれとしても特殊電力にかんがみて増強いたしましたので、最も多くはいま精算では二円二十銭といふことになります。月別に需給関係が出ておりますが、月別に需給関係が結ばれています。

○説明員(湯川龍二君) 数字はすぐ出ますけれども、いま精算では二円二十銭といふことになりますが、いま持つておません。これもおしかりを受けたことはございませんが、すぐ調べます。

○三木忠雄君 資料を出してください。待つておられますよ。電力会社とこの国鉄の各管理局ですか、あるいは支社との間に——需給関係が結ばれておるのは、東京電力と本社関係だけですか。

○説明員(湯川龍二君) 電力の契約につきましては、国鉄總裁からの委任によりまして、電力会社が地区的に形成されておりますのと、鐵道局の範囲は電力会社の範囲より狭うございますので、支社長が委託を受けまして、契約の責任者になつておるわけあります。それぞれの地区別九電力と契約するということにしております。

○三木忠雄君 この単価ですね、私はこれだけの一百八十億、百九十億にも及ぶ電力でありますけれども、単価が全部いろいろ条件があるにしても、あまりにも食い違いが大き過ぎる。たゞえば通産省の統計によりますと、大口需用の電気料金の平均は三円六十銭。これは一般的な統計です。

○説明員(湯川龍二君) これは、私の説明が不十分でございましたが、融通電力の範囲で送るものと、それから一般の電力の契約、いわゆる電気供給規程によつて買うものとございます。それで先ほど申し上げましたのは、東京電力について静岡の局がありますし、東京の鉄道局もありますし、

価を申し上げました。

○三木忠雄君 だから、この電気のたとえば四年の一月から十二月までの間に日本国有鉄道が東京電力に供給した電気、それから東京電力が日本国有鉄道に売つた電気、これはどのくらいになりますか。月別に需給関係が出ておるでしょう。

○説明員(湯川龍二君) 数字はすぐ出ますけれども、いま精算では二円二十銭とか、二円とか、二円二十銭とか、いろいろ融通のし方によつて単価が違つておるのじやないかと思うのです。そうでしょ。違いますか。

○説明員(湯川龍二君) いまの件につきましては、それぞれ各電力会社が各電力会社の発電力の構成によりまして、供給規程をつくりまして、そ

れによって運輸大臣の認可を受けまして、供給規程ができます。したがって、地区的に単価の違うことは御存じのとおりであります。

の大口電力の一般平均したものと、それから国鉄の運転用電力との差異につきましては、地区によりまして大小がございます。それは特に新幹線のような場合は、若干高めになつておりますが、これは時間的に非常にピークがあつて、しかも一般の大口電力のように、また特に化学工場のように特定の安い電力のときに運転をするといふような特例はできないということがある。それから一般的の需用のように、電灯あるいは工場のような需用の形では運った電力になつておる。負荷の率が、大型の列車運転をいたしますと、非常に大きな電気を取るというようなことあるございまして、特に東京近郊では国鉄自営の電力を持つておるのですが、その他の地帯でも、朝晩のラッシュの時間には電気をよけい食らう、しかも昼間はあまり食わない。したがつて、キロワットで契約している単価がございまして、そのほかに電気使用量による料金が積み重なつていく、そういう関係で運転用の電力料金は一般に比べやや高めの電気料になるわけでございまして、これにつきましても、私どもはできるだけ安くするよう電力会社と常に折衝の過程を持っているのですが、供給規程の範囲内で一応いまきめておりますが、ただ、それを大幅に広い範囲で供給を受けるという形になると、規程の中でも安くなりますので、できるだけ全体の地域別に大範囲で貰うというようなことで、折衝をふだんから電力会社としつつ、現在までしております。

○三木忠雄君 だから大体、大口で貰うとかいろいろな電車が走っているときは高いとか、いろいろ言われたのですけれども、実際先ほど言わされたように、二円二十銭とか、あるいは融通電力については二円とか、あるいは一番安いのは一円五十銭じゃないですか、そうでしょう、水力の融通電力の一番安いのは。

○説明員(湯川龍二君) たしか一円五十銭が一番

安くなつているかと思いますが、それは水力の余剰電力のときの融通ということになつております。

○三木忠雄君 こういうふうに一円五十銭で国鉄は東京電力に充つておるわけですが、余つてあるから売るのでしようけれども、そういうところは、もう少し具体的に契約を、そういう問題を改めるべきじゃないかと思うのです。これは一つの事例ですけれども、各電力会社についていろいろ需給協約書があると思うのです、需給関係の。どういふうにして供給、受給をやつてあるかというと、これについて具体的に示していただけませんか。たとえば北海道電力では実際にどれだけ融通電力を需給し合つてあるか、それ以外の電気はどうなつて供給、受給をお願いします。

○説明員(湯川龍二君) こまかい数字についてお尋ねですので、詳しくは調べて間違いない数字をお知らせしなければいけませんが、一応お答えできることは、私どもで電気が余力が出来る場合、これは水でございまして、水力で出てまいります

○委員長(岡本悟君) 運輸委員会を再開いたしま

す。

○三木忠雄君 私は、午後から引き続いて、資料

を要求しまして、この要求資料について具体的に「議事進行について」と呼ぶ者あり。その他発言する者多し) わざと待つください。

○委員長(岡本悟君) 速記をとめて。

〔午後七時九分速記中止〕

午後七時三十分速記開始

○委員長(岡本悟君) 速記をつけて。

○加瀬完君 質問をする前に、いまいろいろ他会

社と、これが実際に電気として東京電力が一番要るとき、これが自家発電では足りないので、融通を受けておりませんので、そ

れでございまして、時間が経つた時間帯別によりまして電気の値段が違つてくるといふことがござります。そういうことから、いろいろ差等が出てくるわけでござります

○委員長(岡本悟君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

午後七時に再開することとし、再開後の質疑は

加瀬君から行ないます。

○委員長(岡本悟君) 速記をつけて。

午後七時に再開することとし、再開後の質疑は

加瀬君から行ないます。

○委員長(岡本悟君) お答えいたします。

○委員長(岡本悟君) お答えいたします。

最初の加瀬委員の質疑が終わつたら三木委員に

引き継ぐ、こういうことを了承します。

それから申し入れでございますが、産業公害及び交通対策特別委員長加藤シヅエ先生から申し入

れがございまして、連合審査会開会のための関係

委員長協議について、つまりこれは昨日の連合審

査会におきましたように、別途開催日については関

係委員長と協議いたしますが、これを早くやつて

くれといふこととの御趣旨だろうと思いますので、

極力御希望に沿うようにいたします。

それから、質疑の打ち切り云々につきまして

は、これは、けさほど私は田代委員の御質問に答

えましたように、委員長としては考えておりませ

ん。こういふことござります。

○加瀬完君 経済企画庁長官に伺いたいのでござ

りますが、前の委員会で経済企画庁が本年度の予

算編成の際に、国鉄運賃は国鉄財政再建のあり方

に問題があり、それを確立するのが先決で、少な

くも来年は一年年は

値上げを見送る。

その他公共料金値上げは認めな

い、米価は、四十三年度生産者米価は引き下げ、消

費者米価は据え置く、大都市通勤通学輸送のため

の投資は都市政策により対処すべき問題があり、

国鉄の投資負担に依存することは問題がある、國

鉄のいまの投資態度を前提とした運賃引き上げは

適当でない、国鉄財政は千二百億の赤字といふ

が、横濱前六百億円の黒字であり、運賃値上げを

しなくては國鉄財政が破綻をすることはない、こ

のため資金繰りの改善、財政投融資の追加など行

ない、投資規模を圧縮すれば値上げをしなくても

よい。こういう御発言を四十三年十二月二十六日

なまつたわけがございますね。そこでこれがその

まま行なわれればいいんですけれども、運賃値上

げといふものは現実にある。そうすると、佐藤内閣は長期経済計画で、そのうちの特に物価対策で

これが終わりましたら三木君に継ぐと

思ひます。

それから、これはもう質問をする必要もない

で、あれば進めてよろしい。そうでなければ、これ

はやはり理事会で御相談をしていただかなれば

ならないことにならうかと思ひます。

思ひますが、私が終わりましたら三木君に継ぐと

えよろしいと思ひます、漏れ承るところによ

ると、短時間の間に質疑を打ち切るといふよ

うことです。

それから、これはもう質問をする必要もない

で、あれば進めてよろしい。それでなければ、これ

はやはり理事会で御相談をしていただかなれば

は、四十六年には物価を三%以上には上げないと
いうことをお約束しているわけですね。しかし運
賃の値上げということになると、三%に押さえると
いう要因は非常に少なくなるてくるのじゃない
か。ですからこの佐藤内閣の経済計画なり、物価
対策なりというものは変更があったのか、こうい
う点を長官からお答えをいただきたいと御依頼を
申し上げてあるわけです。この点について、まず
お答えをいただきます。

○國務大臣(菅野和太郎君) 佐藤内閣の物価対策

についての変更ではありません。四十六年度に
三%ということは、これは経済社会発展計画の見
通しでありまして、見通しが四十六年においては
三〇%になるという見通しを立ててあるのであり
ます。でありますから約束でも何でもありません。
見通しであります。そこで現在の経済事情の
もとにおいては、四十六年度三%ということは困
難だという私は見通しをしておりますが、しかし
経済社会発展計画を立てたときには、四十六年度
においては三%になるという見通しを立てた次第
であります。

○加瀬完君 しかし努力目標としては、これを別
に変えているというように解釈しなくてもいいの
ですね、努力目標としては、四十六年に三%程度
に抑えたいという願望はお持ちであると解してよ
ろしゅうござりますね。

○國務大臣(菅野和太郎君) もちろん努力目標
は、そこにおいてあるわけです。

○加瀬完君 過日の質疑の国鉄運賃と物価の関係
で、国鉄側は——運輸省もさようですが、さいます
が、戦前と比べて国鉄運賃が割り安になつていて
るので、上げることが妥当であるという説明をして
いるわけござりますが、企画庁はこれに対しても
どういう御見解ですか。

○國務大臣(菅野和太郎君) その運輸省が言われ
たことをもう少し詳しく説明してもらわぬと、私
は答えていいのですが。

○加瀬完君 運輸大臣、ひとつお隣りに説明して
くださいな。

○國務大臣(原田憲君) 正確は数字は政府委員か

ら答弁させますが、昭和九年、十年、十一年とい
うのは日本の国で、戦前の最も安定をしておつた

時代である。その当時の物価といらものの中で、
運賃といらものの占める数字を現在に当てはめ
る、それは三百三十四倍である。その他卸売り物

価でも五百倍になつてゐるところを見たら、これ
はまあその当時と比べると運賃が安い、こういう
ことが言えるではないか、こういう答弁を国鉄、
運輸省がいたしておつたであります。

○國務大臣(菅野和太郎君) いま言われたこと
は、それは私は事実だと思います。

○加瀬完君 それをそのままお認めになるとい
ふことになると、佐藤内閣の物価対策は根本からく
つがえるということにならうと思うのですよ。と
申しますのは、では現状の物価を佐藤内閣は正常
なものとごらんになるのですか。毎年五%、六%
と上がつてゐるこの現状を正常なものとお認めに
なるのですか。

○國務大臣(菅野和太郎君) 正常という意味が私
もはつきりしませんが、五%以上の物価賃は、
決してこれは正常とは言えないといふふうに考
えています。私は、四十四年度においては五%で
押さえようということを、まあ努力目標にいたしてお
りますが、五%という数字自体は、決して私はこ
れがより妥当な、適正な数字であるとは考えてお
りません。

○加瀬完君 妥当、適正でない物価を標準に——
戦前はまあ一応安定していますね。安定している
戦前とインフレ状態の今日と比べて、インフレ状
態から見れば何分の一だからと、あるいはいまの
インフレ状態の物価は戦前の何倍だから低いの、
高いのという、その標準のとり方では物価政策は
やれないでしよう。あなたもおっしゃるように
五%、六%と上がることは正常ではない。正常で
ないものを基準にして、これに合わせていくと
いつたら、だんだん物価はうなぎのぼりに上がつ
ていかざるを得ないじゃないですか。そういう見
解をおとりになつては、はじめの御説明とは食い
くださいな。

違つてしまひませんか。

○國務大臣(菅野和太郎君) いま加瀬委員の言わ
ることで、私はまだばつきりのみ込めないのであり
ますが、賃賃の比率から言うと、運賃の賃賃の比
率は非常に低い、ほかの物価が上がりつております
から。私は、運賃や交通料金の賃賃率が、ほかの
物価に比べて賃賃率が低いこと自体は、いいこと
だと私は考えております。それは国民一般にも均
てんすることであるし、またそれが物価対策にも
なりますからして、したがつて、それはほかの物
価のように上がらないことはいいことだ、といふ
ふうに私は考えております。で、したがつて、
五%という数字は交通料金以外のいろいろの諸物
価の賃賃の情勢からして、四十四年度はそのまま
いけば六%近くの賃賃になるのぢやないかといふ
ことを心配しましたから、そこでせめて五%で押
えなければならぬということで、私は五%といふ
数字をはじき出したわけでござります。

○加瀬完君 ですから、ことしは五%で押える
と、来年はできるならもつと低目にといふこと
で、四十六年には三%程度にどうしても押えよう
とするわけでしょ。そうすると、政府が物価を
押える、闊与できる手だてといふものは何がござ
いますか。運賃は上がります。公共料金は上げま
す。しかし、物価は下がりますといふ、いい方法が
ありますか。

○上田哲君 議事進行。議事進行について委員長
の見解をただしながら御相談申し上げたい。
八時にだんだん近づいてまいりましたが、幾ら
も——ほんのまだ三、四分しか済んでいないので
すが、先ほど委員長自身が当委員会全員一致で確
認をされた今後の議事日程ですね。加瀬委員の質
問があり、そのあとは公明党の三木委員の質問を
認める。三カ条ですね。それからそれについては
連合審査の問題は別としますけれども、強行打ち
切りなどはしないということを議事録の上できち
んと委員長は御確認になつた。そうすると、われ
われの判断としては、少なくとも、いろいろ衛視
なんかもたくさんお見えになつたようだけれど

が終わるまでは、三十三時間八分といふ話もある

ことだから、その間には絶対に打ち切るといふこ
とですが、そうだとすると、きょうはもう八時

に間もなくなるわけですよ。一体、三木委員まで
は絶対に打ち切りがないということになると、委
員長の心つもりとしては、本日何時までこの委員
会をお続けになりますか。

○委員長(岡本信君) 委員長としては極力審議を
尽くしたいと思っております。

○上田哲君 極力じゃないですよ。そうなると、
二番目にひとつお伺いをしなければならないの
は、いいですか、とにかくこの部屋は非常に狭い
です。どうですか、この悪い空氣、これは。そ
れで、しかも当然傍聴の議員が来て聞けないので
す。これは極力やりになるといまおっしゃつ
た。極力やりになるのであれば、しっかりした
条件のもとで極力審議を尽くすために、広い場所
に変えようじゃないですか。どうですか。これは
広い場所に変えるかどうかに付いてとりあえず理
事会を開いて御相談になつたらいかがですか。そ
れはいかがですか。これをノーとか、お答えにな
らないということであれば、これは非常な審議無
視ですよ。強行採決に匹敵する暴挙ですよ、これ
は、どうですか。

○委員長(岡本信君) 委員長としては、そういう
ことは考えておりませんといふことを再度申し上
げております。

それから、この部屋につきましては、このまま
続行してほしいと思います。

○田代富士男君 議事進行について。私は、この
委員会の一番最初に、三木委員のことにつきまし
て、午後の質問が残つてゐるだから長い時間は

とらないから一言三木委員に発言させてもらいた
いということを——また江藤先生、変なこと言を
て、午後の質問が残つてゐるだから長い時間は
出さんでください、委員長こつち向いてください
——だからそのときに、三木委員に長い時間は
かけない、午後の関係上、一言話をさせていただ

きたいということに対する対応として、理事会の決定であるからということです。加瀬委員から入りました。私はそれに従いました。この委員会が全部従つて、そうしてたまいま委員長からは、加瀬委員のあとには三木委員をちゃんと質問させますという発言がありました。再度確認の結果、そのような発言がなされたわけなんですね。いま上田委員からも再度確認があつたわけなんですね。ところが、きよは「やりません」と、ところがきよらのこの委員会において聞くところによれば、この夜の委員会において——肩間確認しました「強行採決かとなつてゐるけれども、やりませんね」と言つたら、委員長は「やりません」と、ところがきよらのこの委員会において——どういうわけかふだん御出席にならない衛視の一番中心の方をおいでになつていらつしやる。これはまず場内を整理して、ただでさえ委員長頭戻つて、そろして委員長のいわゆる三つの点を——示されたことについて忠実に守つていきましたから、それを私は議事進行として申し上げます。何とかこれを整理してもらつわけにいきませんか。もしもこれが整理できないといふならば、いま上田委員のおつしやるとおりに、国会の審議の場所はここだけじゃないです。大きい場所もありますから、何とかそちらの場所にして——これだけ関心の深い国鉄運賃問題で、これは整理せぬというのは不人情というものです。だからこれは大ざいの方に聞いてもらわなくちゃならないから、場所を移すなり——それが岡本委員長のせいなら、どこまでもどうすることもできないですよ。これでやれといつても、だからこの点、上田委員のいまのことばに返事をもらいたいと思うのです。

○委員長(岡本悟君) いま怒もあけましたし、たいへん涼しい外気も入つてきておりますから、ぜひともお願ひいたします。

○田代富士男君 いまのことに対する対応として何ら返事をもらつていませんよ。まだ何ら返事をもらつてはいませんよ。二、三日前から岡本委員長は知らぬ、存ぜぬ、そういうことを言う必要はない、一方的な発言でなければ、少なくともこれだけ言つたことに對しては、誠意のこもつた返答くらいあってしかるべきでしよう。それに対しても、あなたはどうだということを言うべきだ。

○委員長(岡本悟君) ゼひともこの委員室で続行をお願いしたいということを申し上げております。○田代富士男君 だから三木委員は——あくまで加瀬委員のあとには三木委員の質問は続行ですね。もしも加瀬委員の質問がきよら一ぱいになつた場合には、あす三木委員の質問をやりますか。それとも加瀬委員の質問が九時、十時、十一時と、いつ終わるかわかりませんが、そのあとに続行されますか、引き続きやりますか。

○委員長(岡本悟君) そういう予定にしております。

○田代富士男君 十二時回つても引き続きですか、それとも何時に——いつごろ終了するか。

○委員長(岡本悟君) そういう予定であります。

○加瀬完君 もう発言許しません。加瀬君。

○加瀬完君 八時半ごろまでこの部屋で私も質問を続行いたします。この状態を見て——ちょっとと休憩して、別の部屋へ移すといふ点を理事会で御相談をしていただきたい、希望を申し上げます。

そこで、企画庁長官にですけれども、物価を下げるために政府の関与できるものは何ですか。何に関与して物価を抑えるか。

○國務大臣(菅野和太郎君) 日本の物価の騰貴については、原因を三つに分けて考えられると思いま

す。一つは構造上の関係で物価が上がっていくんです。これは生産性の違う産業があるということと、二重構造ということ、それによって物価が勝

貴しておるということを考えられる。それでいろいろ生産性の低い産業について、できるだけ生産性を高めることについて政府は鋭意努力いたしております。しかし、これは効果がすぐにあるかもしれません。もう一つ政府としてなすことはございません。もう一つ政府としてなすことは、公共料金を押えるということです。それからもう一つ政府がやることは、金融上の問題、財政上の問題。物価の対策を講ずる金融の問題、たとえば金利を高くするとかいうような問題、あるいは産業資金を緊縮するとかいうような方法、そういうことによって総需要を減らすという問題が考えられます。それから財政上の問題も考えられます。あるいは増税、アメリカのとったような増税の問題とか、あるいは公債の募集を減らすとかいうような問題、そういういろいろな対策がございます。

○加瀬完君 これは、政策として直接的にやれるものは総需要を減らすか、公共料金を押えるかし

か、これは、直接的な関与とすれば、公共料金を押えるといふことが一番手つとり早い対策だと思います。

○加瀬完君 預算規模をうんと縮小するという方

法もありますね。総合予算主義というものを昨年

とつて、この総合予算主義は破綻をした。ことし

の予算が去年よりふくらまつておる、総需要はふくらみこそそれ、減退してないから、むしろ物

価を刺激している結果になりますね。残つているのは公共料金を押えていくよりほか手はないで

す。これはお認めになりますね。

○國務大臣(菅野和太郎君) 公共料金を押えると

いうことは、一つの手であることは事実です。

○加瀬完君 そのほかに手がありますか。直接政

府が関与する物価を引き下げる方法として、公共料金を押える以外に直接的なものがありますか。

○國務大臣(菅野和太郎君) 直接的な問題とすれ

ば、たとえば政府が——これは日本でやることで

はあります。一般的に論すれば、たとえば最近ドイツがとりましたようなデフレ政策というよ

なこと、四十一年にとりました政策がそれで、物価が下がる。そのかわり不景気になります。失業

者が出来ました。それがために内閣が倒れなければならぬということになつて、今度のシラーエ経済大臣が出てきて、この対策を変えたのであります。

経済政策を変えたのであります。——そういうよ

うな手はありますけれども、いま日本では私は、

金融財政上のそういう非常手段はとる必要はな

い、こう考えております。

○加瀬完君 政府が公共料金を押えるということ

で、物価を押えようという方針をお出しになつた

のですから、最初あなた、こうおつしやつたこと

間違いはありませんか。念を押したかったのはそ

こです。そういう意味で国鉄運賃を上げないと、

こう最初は御見解を発表になつたのです。ところ

が国鉄運賃は上がつちやつた。それでは何で物価

を押える——国鉄運賃は上げました。私鉄も上がる

でしょ、ほかの公共料金も上がるでしょとう

う形で、公共料金を抑止することで物価を抑えると言つた政府の方針は変更になつたのではございませんかと聞くほらが、当然じゃないですか。

○國務大臣(菅野和太郎君) 公共料金は最初われわれは全部ストップしたいということで議論をし

始めたのであります。が、国鉄の料金については国

鉄の実情を知ることによつて多少料金を上げな

きやならぬといふ必要を私たちは痛感したのであ

ります。しかし単に国鉄の料金を上げたのではありません。体質改善をやらなければ毎年料金を上

げなければならぬということで、体質改善といふ

ことを前提としてやるということ、それから財政

的な援助をこの際、政府も思い切つてやるといふ

ことがあります。

それから常に問題になるのは、他の交通機関の

便乗の値上げ、これもストップするということとで、それぞれ条件をつけて国鉄の料金の値上げを認めたのでありますからして、したがつてそれだけ物価に対する影響力というものは減つておるはずです。国鉄の料金だけ上げれば〇・二%の上昇寄与率であります。それはいま申し上げましたとおり便乗値上げをさせないといふようなことによつて一般の物価の上昇のムードを押えるということになりますからして、したがつて他の便乗値上げは許さぬ。それから最も物価に影響を及ぼすのは米価です。米価が上がれば物価は必ず上がるであります。でありますからして、米価を押えるということが先決問題です。そこで米価は、生産者米価並びに消費者米価はそのまま極力据え置くといふ方針を政府は定めておるのであります。そこで、そういうことで私は五%でいけるという考え方をしておるわけであります。

○金丸富夫君 委員長……

〔発言する者多く、議場騒然、聽取不能〕

〔委員長退席〕

午後七時五十八分

本日の本委員会における金丸富夫君の発言後の議事経過は、次のとおりである。
金丸富夫君提出の質疑終局の動議
右は、可決された。

四月二十二日本委員会に左の案件を付託された。

一、新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案

新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案
新東京国際空港公団法（昭和四十年法律第百十五号）の一部を次のように改正する。
第五条第三項中「前項」を「第二項又は前項」

に改め、同項を同条第四項とし、同項の次に次の二項を加える。

5 第三項の規定により出資の目的とする土地又は土地の定着物の価額は、出資の日現在における時価を基準として評価委員が評価した価額とする。

6 前項の評価委員その他同項の規定による評価に關し必要な事項は、政令で定める。

3 第五条第二項の次に次の二項を加える。
3 政府は、必要があると認めるときは、前項の規定にかかわらず、土地又は土地の定着物を出資の目的として、公団に追加して出資することができる。

附 則
この法律は、公布の日から施行する。