

程度でとどめるべきかどうかという問題は、もつと理事間で相当に協議をいたしまして、協議ととのわず、野党なら野党のほうが一方的に引き延ばしただけをやっておるといふ御判断なら別ですが、いつまで質疑をするか、どの程度認めるかという問題では全然話し合いがなく簡単に質疑を打ち切るといふことが前例にされては困りますので、そういうことは前例としては最も好ましいことではないといふ点だけは御確認をいただかなければ先に進むわけにまいりかねるわけでございますが、この点どうでしょうか。

○委員長(岡本悟君) お答えいたします。前例としては好ましくないと私も存じております。

○加瀬完君 運輸大臣に伺いますが、企画庁長官もいらつしやっていると申しますので企画庁にも伺うわけでございますが、私の質問はまだ多く残っておりますが、理事会の決定もあることと申しますので、多くはあとの質問の方に譲りまして、いままでの点をもう一度確認だけをさせていただきます。

第一点は、国鉄の赤字解消のための国、国鉄、国民の負担区分は、いままで政府の宣伝をいたしておりました三方一面損ではございませんで、負担率は二対二対四である、こういう御説明がございましたが、これはそのとおり受け取ってよろしゅうございませう。

○国務大臣(原田憲君) 三方一面損というのは私がよく大岡さばきといふことで使われておることばを使ったのが始まりだったと私は思っております。そこですぐこれを訂正いたしまして、これは損ではないので三位一体でよくしようということである。こういうことでそれ以後三位一体ということばを用いて御質問に答えておるわけであります。その内容を具体的に言うかどうかというお問いは、二対二対四であるのではないかと、こういうことでありますが、これはもうこまかい数字になりますと政府委員に答弁させますが、これは加瀬さんより初めて二対二対四のことを言われたので、二対二対三・五といふことをたびたび御

指摘になっておったと思います。私どもの政府委員から二対二対三といふ答弁をいたしておったと思うのでございますが、この数字を具体的にあげて申し上げますと、決して同じ額ではないといふ御指摘はそのとおりであらうと思ひます。

○加瀬完君 二対二対三・五といふのは四捨五入で計算すると二対二対四であるいは二回、三回分の運賃の値上げといふものを含めてもつとその差は大きくなるということにならうかと思ひます。それから改定運賃は私鉄よりもはるかに高くて、よく衆議院でも例にあげられましたように、名古屋一豊橋間の一カ月間の定期は、私鉄の三千三百円に対して国鉄は七千三百円、また近くの例をあげても、品川一横浜間は私鉄が千六百三十円、国鉄が二千六百四十円、上野一千葉間は私鉄が二千二百円、国鉄が四千三百六十円、品川一川崎間は私鉄が千四百四十円、国鉄が千八百円、こういうことになっているといふことはお認めになりますか。

○国務大臣(原田憲君) 御指摘のとおりに、この法律案が通過をいたしましたして告示をいたしますと、そのとおりになるわけでございませう。

○加瀬完君 経済企画庁に伺いますが、国鉄はほんとうに赤字かどうかという問題でございませう。政府は四十一年に五百三十六億円、四十二年に千四百七十七億円の赤字が国鉄に生じて破綻寸前であると、こういう御説明をしておるわけでございませうが、減価償却前はそれぞれ千六百二十億円、八百十二億円といふふうには黒字、経営自体はそういう意味では赤字とのおみは言えない。こういう点はお認めになりますか。

○国務大臣(菅野和太郎君) お説のとおりであります。

○加瀬完君 国鉄の赤字は通常経営によるものではなくて、たとえば四十一年には三千五百億円、四十二年には三千七百八十億円といふふうには新規工事費によるものであるといふことはお認めになりますか。

○国務大臣(菅野和太郎君) ちょっと、もう一ぺん。
○加瀬完君 国鉄の赤字は通常経営の償却前は黒字である、なぜ赤字かということになると、新しい事業の工事費が非常にかさむ、そのために一緒に計算をしてみますと工事費のかさみ方が赤字の原因になっておる、こういうふうには了解してよろしいですか。
○国務大臣(菅野和太郎君) 經常収支といふの工事費との直接の関係はあるでしょう。
○加瀬完君 私の言うとおりでよろしゅうございませう。
○政府委員(岩尾一君) 御質問の趣旨は、工事勘定が非常に大きいのでそれで赤字ではないか、こういう御質問だと思ひますけれども、いま長官の御説明されましたように、經常勘定で減価償却前黒字になっておる、そうして減価償却をいたしますと、その減価償却分だけがその一部が赤字になる、こういう現況ですから、これは工事勘定と関係がない。
○加瀬完君 工事費が異常にかさんで、したがって償却も非常に率が高くなつておる、そういう進行の結果、結局償却まで、含めると赤字になるというところで、全然工事費といふものを含ませなければ赤字にはならない、こういう見方が数字の上から資料の上から出ているのじやありませんか。
○政府委員(岩尾一君) お説のようでございますが、經常勘定におきまして減価償却の結局不足分でございますね、不足分をいろいろ財投とか借り入れをいたします。それから減価償却分といふのはそのまゝ工事勘定に入れるわけでございませう。そのまゝ工事勘定で新しく非常に黒が出ておると、もし經常勘定で新しく非常に黒が出ておりましたならば、工事勘定に入れた金がたかさんあるわけでございませう。減価償却分が全部入る、あるいは黒字の場合にはそれ以上の金が工事勘定に入ってくる。そこで必要な投資規模といふものをきめまして、あるいは工事規模といふものをきめまして、その工事規模に必要な金といふものが足らなければ金を借りる、こういうことにな

るわけであります。そこでやはりその工事の金、いずれは損益勘定の収入にはね返ってくるわけでございますから、したがって工事といふものが将来国鉄を再建していくような、そういう黒字になるような工事をやつていただきたい。そういう意味では損益について関係はございませうけれども、工事勘定についてはこれが赤字になるということとは関係がない。

○加瀬完君 そんなことは聞いてない。国鉄自体が計算をして、損益勘定から赤字が出ないように工事計画そのものを縮小していけば、赤字が出なくても済むということになるのであります。あなたのおっしゃる通りに、将来の国鉄の発展といふものを考え、規模といふものを考えて、実際は国鉄の経済状態からは必ずしも妥当ではないと思ひます。ところが、皆さんの予算を必要とすればまた将来の赤字の原因ともなっていくといふことを一応これは大ざっぱに認めなければ、国鉄運賃を上げる理由もなくなつてしまふんじやありませんか。

○政府委員(岩尾一君) 大筋の気持ちはよくわかるのでございませうけれども、実際の赤字、黒字といふのは先ほど申しましたように、經常収支におきまして減価償却分が全部減価償却分として取れるかどうか、取れない場合には取れない分が赤字だ、こういうふうには言っておるわけですが、したがって国鉄の赤字、黒字といふ話と——いまおっしゃいますように、大きな目で見た国鉄全体の工事の金といふものは圧縮いたしましたして、そうしてできるだけ工事をやらないようにやつたほうがいいじゃないかといふお気持ちはそのとおりだと思ひます。しかし、赤、黒といふ問題はいま申しましたよりなことではつきりするわけでは

○加瀬完君 工事をやるとかやらないとかいふことを問題にしているのではないのです。国鉄の経済自体よりも大きな事業費といふものを背負い込んでいふことが赤字を大きくしている一つの原因ではないか、といふことはいかならないではないか

ということを書いておる。それはそれでしよう。それが妥当だとか妥当でないとか、工事を進めるべきだとか縮小すべきだということを言っているのではない。自前で背負いきれぬ限界以上の工事というものを国鉄が進めていることも赤字の一つの原因だということになるのではないかと、このことを指摘しているわけであります。

時間が制限をされておりますから次に進めます。これも経済企画庁に何うのであります。ここ数年政府が外航船舶の建造のために出した利子補給金は四百二十六億円、道路公団への出資は八百三十一億円、石炭産業の山主救済に出したものが概算二千億円、これと比べて国鉄への出資というものは非常に少な過ぎはしないか。私企業の救済を先にして公企業をあとにするということは、救済対象の選択の順位というものを政府が必ずしも正しくとおるとは言われないのじゃないですか。もっと率直に言えば、国鉄を補助選択の順位としてもっと優先に考えてしかるべきではないですか。あまりに国鉄というものに政府が金を出さな過ぎると思いますが、この点はどうですか、長官。

○国務大臣(菅野和太郎君) いまの問題は、大体国鉄が独立採算制でやってきたという関係があるのでございませう。したがって、政府がそれほど補助しなくてもいいという考え方でやってきたと思ふのであつて、しかし、今日では独立採算制を堅持することは困難だと思ふので、そこで政府は財政的な援助をすべきだということをわれわれは極力主張したのであります。でありますからして、今後の国鉄の問題については、これは総裁からたびたび言われたとおり、政府の援助が足らぬじやないかということを書いておるのでありますからして、今後の国鉄の運営については、国がどれだけ補助するか、援助するかということは、これは一つの大きな問題だと考えております。

○加瀬完君 官房長さきからいろいろ御説明なさいますが、あなたのほうで、この前私が打ち切られる前に申し上げたとおり、国鉄赤字の大きい

原因の一つに大都市輸送対策のための工事費がある、この投資は、都市対策により対処すべきであり、国鉄の投資負担に依存させることは問題がある、国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ということをおたくのほうでお願いします。そういうことは、結局、政府の国鉄に対する投資をもつとふやすのが妥当だということに、企画庁なり政府なりはお考えになつておつたかと考えてよろしいでしょうか。

○政府委員(岩尾一君) そうお考えいただきます。先ほど出資のお話もございましたが、国有鉄道法をこらんいたしますとおわかりになりますように、国有鉄道は全国にある時期においてほとんど独占的に支配をしたものであります。それを引き継いで、そうして国鉄にいったものであります。全額を現物出資というように国鉄が始まつたわけでございます。したがって、国鉄法のためから言へば、出資というものは、もうその際に、国が出した現物出資をもつてそれで運営をやつてもらいたい。したがってその第二項には、新たな投資をする場合には、国が「出資をすることができ」という規定がございます。そういう趣旨でできておるわけです。ほかのいろいろな私企業につきまして、あるいは補助金を出したり、あるいは補助金を出したり、あるいは道路公団等におきましては、新しく路線を敷いていくわけでございます。こういうものについては出資をしなければならぬ、こういうことになりまして、国鉄はその当時の状況において、国全体の独占企業というわけでございますから、これに対して新しく出資をするということは、われわれは考えておりませんでした。しかし、企画庁長官がいまお話しになりましたとおり、先ほど先生からもお話しのとおり、いろいろ公共負担がございます。公共負担に対しては、これは国鉄の独立採算だけでやっていくのは、これはだんだんむずかしくなつてきたのじゃないかというところがございますので、いろいろな形で財政

援助と申しますか、公共援助と申しますか、そういう意味での負担はすべきである、こういうことを申し上げたわけでございます。それからさらに都市の問題につきましては……。○加瀬完君 ちょっと待って下さい。質問をしてあることだけに答えてほしいんです。あなたのほうで発表したことを私は言っているのです。それが違つてゐるというのはいくらのことだ、態度が変わつてゐるというのはいくらわけだ。国鉄赤字の大きい原因に大都市輸送対策のための工事費がある、これを国鉄の投資負担にだけ依存させることは問題がある、国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、おたくのほうでどう判断して発表しているのですよ。ということ、国鉄だけのいまのような投資態度ということでは、これは解決ができません。したがって、少なくともあなたがいま御指摘になつたように、道路を新しくつくるといふことで道路公団に出資があるのだから、鉄道も新しくつくると、あるいは漸増をするといふような場合にも大都市輸送対策のような場合にも、工事費はこれは公共負担を全部国鉄がかぶるといふのは必ずしも妥当ではない。とすれば、政府が何らかの形で財政援助をするといふことを考えなければならぬ。ということになるのではないかと、そういうお立場でこゝろの発表をなさつたのじゃないかと、こゝろ聞いてゐるわけです。

○政府委員(岩尾一君) 大筋は先生のおっしゃるのとおりだと思ひますけれども、私はそのために出資をすべきであるといふことを言つておるのではないので、その際の都市の通勤について別途の投資態度をとるべきであるといふことを申しましたのは、さらに詳しく申し上げますと、現在のうちに各私鉄あるいは都市政策の貧困のためにいわゆるドーナツ現象で、スプロール的に都市の周辺に國地ができていく。したがってどうしてもそのために国鉄の通勤輸送というものが困難になつてゐる。これを排除することは都市政策そのものを

考えなくちゃいけないのじゃないか。非常に極論をいたしますと、たとえば川越とかその辺に団地をつくるくらいなら、丸ビルにアパートをつくつたらいいじゃないかといふような、まあ極論でございますけれども、そういうような意味で都市政策といふものをもう一ぺん再検討してもらいたい、都市の再開発をやつてもらいたい、これが国鉄の通勤対策を解決する最大の道ではないか、こゝろのことを申し上げたわけでございます。

○加瀬完君 こゝろも言つてゐるのだ、あなた方は。前の質問に返るようですけれども、国鉄財政は赤字であり、財政破綻はあり得ない、財政投資の追加など、投資規模を圧縮すれば値上げの必要はない、こゝろも説明してゐるのですよ。そうすればこれはどういふ形かは別として、投融資になるか、補助金になるか、利子補給になるか、いづれにしても国が国鉄の財政といふものに何か援助の手を差し伸べるといふことが必要だといふことを、これは前提にしてゐるのじゃないのですか。

○政府委員(岩尾一君) それは先ほど企画庁長官がお答えになりましたとおりでございます。当時の大蔵省の内示では、財政援助といふものは財政再建補助金だけでございます。新しく利子補給については、財政再建特別交付金といふようなものには一切触れておりませんでした。ただ運賃の値上げだけでやろうといふお話でございます。私らは、私らはその点はさらにもっと幅広く財政の援助といふものを考えたかどうか、そういうことによつて実際の国鉄の――いわゆる三本立てと申し上げておられますけれども、そういう形がとられるのではないかといふことを主張したわけでございます。しかもそれが確保されましたので、私らは非常に残念でございますけれども、運賃の値上げに賛成をしたわけでございます。

○加瀬完君 確保されたかされないかということ、これは議論の余地のあるところで、あなたがたがそういうお立場であるといふことははっきり了解いたしました。しかし、金を出さなければなら

ないという事は、これはお認めになるわけですね。そこで三位一体とつき運輸大臣はおっしゃいましたが、いずれにしても国に責任があるという事はつきりしている。運賃だけによつて解決すべきでないという事は経済企画庁としてもお立場としては変わりがない。ところが上げ幅の問題ですよ。一五%上がったという事になります。上げ幅と、どこが一五%になっているか。一五%のところがあるかもしれないけれども、たとえば遠距離である東京を起点に札幌だという二四・五%、福井ですと東京まで二八・九%、こう上がったという事。それから今度はうんと縮めて一キロから五キロまでのところになると五〇%も上がる事になります。定期でも品川とか蒲田とか、こういう至近距離は三三%上がっている。上げ幅は絶対に一五%じゃないのですよ。これは運輸大臣お認めになるでしょう。あなたのほうで出された資料で計算すると、こうなるのですから。

○国務大臣(陳田憲君) いまの御指摘の点は、そういうところも出てくる。しかし總括して一五%のアップだ、こういうことでございまして、なお具体的な答弁が必要でございまして、政府委員から説明させます。

○政府委員(町田直君) 一五%アップと申しますのは、基本賃率で三円六十五銭を四円二十銭にいたしました。これが、まあ一五%アップということでございます。

それからもう一つ、運賃・料金、全体を含めまして実際の増収率が一五%、こういうことでございます。

ただいま先生がおあげになりましたところは、確かにそのとおりでございまして、要するに、今度の運賃改定は、法律の改正をお願いしておりますし、その他料金の改定もございしますが、賃率の一五%アップと、それから遠距離通減制の百キロの改正と、それからその他、運賃・料金の改定と、こういうことでございまして。

そこで、具体的にお話のございましたように、

二八%のアップのところも実際には出てくるわけでございます。別に、これは先生の御意見に反発をするという意味ではございませんけれども、具体的に申しますと、たとえば近いところで申しますと、東京を起点とした三鷹、中野、赤羽、浦和というところ、横濱あるいは大月、千葉というところをとってみますと一〇%以下の値上げになっております。これは、もう一つの理由は、区間制ということにいたしまして、区間で区切ったという結果でございます。それから、また少し遠いところで申しまして、たとえば静岡、浜松、米原、博多、仙台というところ、急行を利用すると仮定いたしましたとしても九%から一二%のアップ、こういうことになっておるわけでございます。それらを平均いたしました一五%、こういうことになっているわけでございます。

○加瀬完君 その区間制が問題です。今度の運賃改定では、これからしようとする運賃改定では、区間制がその露骨にあらわれておりません。三六年度のときとこの現行法のときの運賃改定では、区間の切り方で非常なアップ率を示しております。三円六十五銭が四円二十銭になったから一五%ということにならないわけですね。なぜなら一キロ五キロということが二十円であつたものが三十円になる、こういう形になるわけですね。それから、今度は七キロなら七キロ単位に切つておつたものを六キロ単位にするとか、八キロ単位で切つておつたものを七キロ単位にするということになると、非常に差ができてくるのです。

で、現行法がその前の区間の切り方と比べて非常に上がつておりますから、今度は上げるに上げられないようなかっこうになつてやうである。おっしゃるようなところも、九%くらいのところや一三%くらいのところも出ております。出ておりますけれども、現行法の前のと今度改定するのと比べると、これは大きな隔たりになります。これはいずれ他の方からまた出されると思ひ

ますので次に移ります。

で、また経済企画庁に聞きますけれども、四十六年に、一応物価対策としては三%アップ以下に押えるということ、最小限、公共料金を押えなければならぬという方針をとつてきたわけでございますが、運賃値上げによりまして、これはくずれてくるわけですね。三%に押えられるかどうかというの、物価の他の要素もありますから、それができないとはかりは断定をいたしません。少なくとも公共料金のうちの一番の中心である運賃を上げたという事で、少なくとも物価を押える強力な一つの手をもつて政府としては放した、こういうことになりました。

○国務大臣(菅野和太郎君) 四十六年度に三%にするという計画は、いま進行中の経済社会発展計画においてそういう計画を立てたのであります。しかし、これはもう実勢と見通しは全然違つておりますから、この計画は修正するという方針で目下調査研究中でありますからして、四十六年度三%という数字は一応この際に取り消していただきたいと思ひます。

○加瀬完君 取り消しということ、三%以上、上がることはもうしようがないことを認めたいという事で、少なくとも、それは別として、私鉄の運賃をあくまでも押えていくと、こう経済企画庁はおっしゃる。ところが運輸大臣は、なるべくそうしたいとか、つとめてそうしたいとか、つとめて何でも、これはなりません。それで、同じ区間で国鉄のほうが高いく、私鉄のほうは低いく、どうしてこれは高いのかという事で、原価計算でどうなる。それなら同じような条件で原価計算すれば、半分というの安過ぎるのだから、もう少し上げろという主張をされたときに、経済企画庁としてはそれをとめるわけにはまいりません。そうすると、これは私鉄のうちの電車だけにどまりません。バス、タクシー全部そういうものにも響いてまいります。ね。そうすると、それが原因でまた物価が上がる。国鉄の運賃を上げるといふことは、ともかく

物価を三%どころか、あるいは現在の五、六%より上に上がるかもしれない懸念というものを新しく生ずるということになって、悪循環の物価騰貴の一つの種をまきかねないということになるわけでありまして、こういう点、簡単にさつき官房長の御説明のように、運賃だけでも国鉄の赤字をまかなうという事でなく、国も幾らか出すのだから、運賃を上げることを認めましたということ、ほかの閣僚ならいざ知らず、経済企画庁の長官としては物価対策から一体それはどういふことになるのだと、あらためて聞かざるを得ない。もうこれは物価対策はどうせ当てにならないから、出たところ勝負だから、あんまりそんなにこだわつてくれや困るというなら、それならそれでわかる。その解釈によろしいですか。

○国務大臣(菅野和太郎君) そり即断的にきめてもらつちや困ると思ひます。鉄道料金の値上げをする際に、その条件として、この便乗値上げは認めないということで、閣僚協議会でそういうふうにまとめたのであります。私も国鉄の料金は値上げするが、しかしそれに便乗した交通関係の公共料金は極力押えるということで、その当時きめたのであります。また、そのとおり総理大臣も運輸大臣も私も発表いたしました。おのりあります。したがしまして、国鉄料金が上がったから私鉄の料金が上がるとか、タクシーの値段が上がるとかいうように、すぐにそういう決定をしたら困るので、私のほうでは、これは極力それを上げないという経済企画庁としては決意しております。

○加瀬完君 その御決意はよくわかりました。すくには上げないということもわかりました。極力押えるということもわかりました。しかし、国鉄を上げたのを、上がったのは何だと言つたら、原価計算でどうなる。今度、同じ区間を走つておつて、原価計算が二分の一以下だということはおかしいじゃないか、われわれの原価計算でもこうなりまして主張されたときに、極力押えたところ、いつかはこれを上げないわけにはいかぬで

物価を三%どころか、あるいは現在の五、六%より上に上がるかもしれない懸念というものを新しく生ずるということになって、悪循環の物価騰貴の一つの種をまきかねないということになるわけでありまして、こういう点、簡単にさつき官房長の御説明のように、運賃だけでも国鉄の赤字をまかなうという事でなく、国も幾らか出すのだから、運賃を上げることを認めましたということ、ほかの閣僚ならいざ知らず、経済企画庁の長官としては物価対策から一体それはどういふことになるのだと、あらためて聞かざるを得ない。もうこれは物価対策はどうせ当てにならないから、出たところ勝負だから、あんまりそんなにこだわつてくれや困るというなら、それならそれでわかる。その解釈によろしいですか。

しょう、理屈から言って。ですから、国鉄を上げるという事は、競争線なんかのもっと安いところの私鉄を押さえる一つの端とめをはずすことになるのじゃないか。で、物価対策からいえば、非常にこれは大きな問題だ。国鉄の赤字を三位一体で、一部を国民に負担させてまかないをつけようという簡単なことにはならない。私は、物価対策の上から何って、極力ということはある。つとめてということはある。でも、押さ切れますという、そういう理論は成り立たないと思うのですよ。

○国務大臣(菅野和太郎君) 問題は私鉄の十四社とありますが、これは運輸事業自体については、あるいは赤字が出るかもしれませんが、私どもの調査では赤字が出ておりません。それ以外に百貨店を経営したり、土地の造成などをやっておりますからして、そこで会社自体としては利益の配当をやっておるわけでありまして、でありますからして、そこで私は一企業体として、土地の経営も、それから電車の経営もその中に含まれたものである、だからして、これは赤字とは言えない。したがって、赤字だから値上げしてくれという理由は立たぬと、こういうふうに私は反問しておるのであります。

それから同時に、私は物価を上げないというのがいまの日本の国策であるし、国民の要望ではないか、したがって、国鉄の料金を上げるのと同時に、便乗して私鉄の料金も上げるということになると、ひいてこれが一般物価に影響を及ぼすから、物価を上げないというこの国策にひとつ準じてやってもらいたいというふうに私もでは説得いたしておるのであります。

○委員長(岡本信吾君) 質疑の途中でございすが、委員の異動について御報告いたします。

本日、田代富士男君が委員を辞任され、その補欠として渋谷邦彦君が委員に選任されました。

○加瀬完君 国鉄の経常経費も、大きな事業というものを差し控えればこれは赤字じゃないわけですね。これは経済企画庁が御説明のとおり、国鉄財政は黒字である、財政破綻はあり得ない、あなただけのほうでもおっしゃっております。しかしながらいろいろの事業経費というものを含めてやばりこれは運賃を上げざるを得ない。そんなら私鉄だってやっぱり新しい事業計画を発表する、あるいはサービスの改善などをいろいろやる、その見積もりがこうだということになれば、これは上げざるを得ないことになるでしょう。しかし、それを上げさせませんと言ったって、あと半年かそこらすればすぐわかることだからここで議論は繰り返しません。

次に、三十八年を基準にして米価と運賃を比べると、米は五八%、運賃は定期を例にとりますと一六五%上がっております。運賃値上げは生活費にはあまり響かない、政府はこういう説明をしていますがね、東京千葉の間の通勤者が二人いる家庭といたしますと、一月分の米の値上がり分と運賃の値上がり分を計算すると、三十八年と四十四年を比べると、これは改定されたものとして比べますと、運賃は五千二百四十円、米は千七百円、一年では運賃は六万二千八百八十円、米は一万三千三百二十円、はるかに運賃のほうが生計費にもたらす影響は大きいのです。三十八年現在と四十四年現在を比べると、定期は大体会社持ちだからと言えども、会社持ちであらうが、会社持ちでなからうが、会社持ちでないものもあるわけですから、各家計にはこういう大きい響きといふものを生じているんだということは一体企画庁はどうお考えになっているのですか。生活費に響く影響は少ないと御判断できますか。

○国務大臣(菅野和太郎君) 定期券についてはまあ大部分会社が負担しておりますから、個々の生活についてはそれほど影響が小さいという考えを持っております。が、しかし、定期券にしても会社が負担しないところはもちろん家計費に影響を及ぼすと思うのであります。でありますからして、

この際、私鉄の料金の値上げは極力押さえるという方針でやっておるわけでありまして。

○加瀬完君 定期券を全額負担するという会社はわりあい大手というか、有力な会社ですね。しかし通勤者の中にはそういう定期は幾ら上がっても会社持ちだという方はかりはおらないわけですね。そういう方は一月に、たとえば千葉―東京間だといふと五千二百四十円というものが、二人おれば上がるわけですよ。一年に六万以上。そういう小零細企業のつとめ人なんというのはボーナスなんか飛んでしまうということになりますね。こういう調査や生活への影響というのを十分把握されておるのですかね。

○国務大臣(菅野和太郎君) それが生活に影響すると思えばこそ私鉄の料金は上げぬという方針できておるわけです。

○加瀬完君 私鉄の料金を上げていけないのなら、なぜ国鉄上げるのですか。競争線のあるところは私鉄に乘れるけれども、競争線のないところは、これは国鉄に乘らざるを得ない。まさか歩いて通えとも言えぬでしょう。私鉄のことは私鉄自体の経営者が考えることで、政府はチェックするだけの役でいいけれども、国鉄の運賃ということになると政府が決定するのですよ。これは。政府自身に決定の責任のある料金に對して、運賃に対して簡単に生活に影響がないんという宣伝だけで片づけられては、こういう大きな影響といふものをわれわれは見のがすわけにはまいらないわけですね。

で、以上の点から質問を重ねてまいりました。が、結局政府は、運賃負担によって国鉄の赤字の原因を解消しようとしていて、しかし判断できませんね。都市対策とか、過疎過密の対策とかいって、そういうことでこの国鉄の工事費のかさみあるいは赤字の原因というものを解消しようという方針というのは、全然もうこれは放置されておるわけですね。これはいかに政府が抗弁しようとも、結論はそういうことになるでしょう。だから公聴会の公述人も御指摘のように、法律なり制

度なりというのを要すれば、政府がもっと国鉄に金を出せるものを、法律や制度には一つも触れないで、非常に矛盾を感じつつも運賃に肩がわりをさせておるということにしているのじゃないか。端的にこれは経済企画庁長官、急いで、お帰りになる時間だそうですから、伺いますが、私鉄よりもはるかに割り高の国鉄運賃というものを好ましいものだとお考えになりますか。

○国務大臣(菅野和太郎君) 決して好ましいとは思っておりません。

○加瀬完君 好ましいことではないというなら、将来の物価対策からも極力国鉄の運賃の値上げを押さえるべきだと思いますが、これには御賛成いただけますか。

○国務大臣(菅野和太郎君) この点については、もうたびたびお答えしたのでありますが、国鉄の料金の値上げ自体については、決して賛意を表しておりません。が、しかしながらいま国鉄の財政状態から、経理状態から見れば、このままでほうっておけば、国鉄というものがやがて、まあオーバーにいはば、破綻するかもしれない、これは、もしも日本の交通の大動脈である国鉄の運行上に支障を来すようなことになれば、それによって受ける諸物価あるいはわれわれの経済生活への影響といふものは、これはおそろるべきものがあると思えます。そこで何とかして国鉄はうまくやっつけていけるようにしてあげなければならぬ、そこで料金の値上げというものは最後の案として私は考えた。最初は体質改善をやった方がいい、これはここに總裁がおられたが、總裁が料金値上げのことで陳情になりましたから、料金値上げだけで總裁、能事終われりとお考えになったら違いますが、もっとやるべきことがあるじゃないか、それをもう一つ考えていこうじゃないか、このまま料金値上げだけでいかぬじゃないか、政府がもう少しこの際援助すべきじゃないかということ、私、言ったのであります。そこで先ほど申し上げた三位一体で国鉄を何とかしてひとつ盛り返していき

たいという考えでやっておる次第でございます。

○加瀬完君 前のほうの御説明がないと、私も納得するわけでありまして、前のほうの説明が長いところを見ると、本心はそこにありそうなんです、重ねて伺いますが、国鉄赤字の原因である工事資金は、つとめて政府資金を待つべきだと思いますが、そのような努力をなさるといふ初めは御態度のようでありましたが、そうでなくなつてくるようございまして、その点はどうなんですか。時間もありませんから率直に申し上げますと、先ほども申し上げましたが、経済企画庁は公式な発表として、国鉄赤字の原因は都市対策などの工事費が大半だ、そこでこの投資は都市対策により対処すべきであり、国鉄の投資負担に依存させることは問題がある、国鉄のいまの投資態度を前提とした運賃値上げは適当でない、それから国鉄財政はそのものでは赤字である、財政は破綻をしておらない、そこで財政投融資の強化など、投資規模を圧縮すれば運賃値上げの必要はなくなる、こういう態度を明らかにしておたわけでございますが、いまの御説明だと、運賃の値上げもやむを得ないという御態度に変わられた。初めの、もっと政府資金、形はいろいろありますよ、政府の資金というものに待って国鉄の改善をすべきだ、運賃値上げというものを簡単にすべきでないという御態度が変わられてしまったわけですが、運賃値上げは問題を残すわけでもない、もっと政府資金によって国鉄を援助すべきだという御努力は今後なさるのか、なさらないのか。

はどうかと思うのであって、国鉄自身の今後のやり方、これを私は見たい、こう考えておる次第であります。

○国務大臣(菅野和太郎君) 私の考えをいたしましては、国鉄の今後のまず体質改善という問題、それをいかに国鉄がこれに取り組みかというこの態度を見て、その上で政府はいかに対処すべきかというのを考えなければならぬ、こう考えております。まず国鉄自身の問題を解決して、それからその次には政府の財政援助、それから料金の値上げなら値上げというように考えていくべきだ、こう思うのであります。いま政府が援助すべきだということは、即決に答弁するの

はどうかと思うのであって、国鉄自身の今後のやり方、これを私は見たい、こう考えておる次第であります。

○加瀬完君 国鉄自身の問題ではない。あなた方の御指摘のように、国鉄自身として投資規模を圧縮すればこれは帳しり合ひの事です。ところが大都市輸送対策という政府の政策上の問題で、公共負担を国鉄が背負わされている、あるいは技術的に言へば財政投融資とかあるいは利子補給とか、補助金とかというものは解消するし、運賃の値上げだけに待って問題を解決するということをしなくても済むという事になつていくけれども、そういう方法をおとりにはならない。おとりになろうとする努力をされようという御説明ではお考えになつておらないわけですか。ここが私は問題だと言つたのです。初めおっしゃつたように、大都市輸送対策は都市対策で解決すべきものだといふならば、なぜ政府の一体責任で国鉄にだけ公共負担をさせるという事をやめさせないか、あるいは財政投融資の追加といったような方法もあるというならば、今度幾らかとりましたけれども、もっと大幅にとつて運賃を上げるという事を幾らかでもストップさせるという方法をなぜ経済企画庁としてはおやりにならないか。こういう方法は、これはいままでの御説明では、当然経済企画庁としてはおとりにならないか。さういふ方法です。さうでないで初めの御説明とずいぶん狂つてしまふ。お立場としては、私が申し上げたように、経済企画庁は基本的には考えておると私ども認識してよろしいんじゃないですか。

○国務大臣(菅野和太郎君) 工事費のうちでも利息を生む工事費であればこれは国鉄自身がそれだけの資金の融通もつく方法もあるし、あるいは政府も援助していいと思うのです。がしかし、ただ考えてみなければならぬという事をわれわれは考えておる。その意味で工事費の節約という事を考えていいんじゃないか。ことに大都市

などにおきましては、たとえば市内に、先ほど官房長申し上げたとおり、アパートをたくさん建てておくわけですか。そうすればこれ以上工事費を増進する必要はないという事になる。国全体としてこれは考えるべきことであつて、国鉄に負担させないようやるべきじゃないかというのがわれわれの考え方でありまして、さういふことでできるだけ国鉄には負担を軽くさせてあげようということ、さういふような意見を持ち出した次第であります。

○加瀬完君 最後に端的に一つ。大体もうかつているところは運賃を値上げしないというのがこれは普通だ。運賃を値上げするならばサービスがよくなるという事もこれは当然の常識ですね。ところが、山手線はおくとしても、いまおっしゃつた住宅が都内に建たないために公団がみんなドーナツ地帯のところに散在をする。そこで総武線なり常磐線の電車区間というのには私もたびたび団地の方から陳情を受けるのですが、ラッシュのときは一方メートルに十三人以上になる。日暮里の大団地は一方メートル十七、一か二、人間が重なつてあつた大団地になる。さういふ危険状態の輸送という現状なんです。しかも、いずれも国鉄はもうかつておいて、危険な輸送の逆サービスを利用者はされておいて、しかもまた運賃が上がるという事は一体どういふことだ。運賃を上げるなら、将来の住宅対策というのが變つてくるかどうかは別として、現状の輸送対策というの、これは都市対策なりあるいは政府の住宅対策として当然考えるべきじゃないか。家はつくつたが玄関に入る道がないという家はあり得ようがない。そんな住宅をつくりました、通う交通機関なんというのがあるまいやないか。一方政府の政策になるのか。さういふ点で、企画庁長官も大都市にいらつしやる方ですから周辺の混雑状況というものはおわかりです。今度国鉄が運賃を上げなければならぬほどの赤字の原因も、大都市の通勤輸送対策というのがその大部分でありますか

ら、その点をもっと政府の対策として、国鉄の線増計画にまかせることではなくて、政府の一体住宅対策なり輸送対策なりとして考えるという基本線に立つてもらいたい。さうすれば政府が金を出すとすることが当然考えられてこなければおかしいと思ひます。私が申し上げたのはちよつと議論めいておられますが、さういふ考え方はお認めになつてよろうか。お認めになればもうこれで質問は打ち切ります。

○国務大臣(菅野和太郎君) いまの加瀬委員の話は私も同じ考え方でありまして。まず日本は先に住宅をつくる、あとで道路をつくらうたり輸送関係を考えるというのが今日の日本のやり方であつたと思ひます。それが今日の日本のやり方であるのでありますからして、やはりわれわれは、政府が住宅を建てる場合には交通関係をまず考える、その上で住宅をつくるという事を考えていかなければならぬ。この点については、われわれとしては再検討すべきであつておられます。

○三木忠雄君 それでは前回の質問の続きの問題から。私はちよつと電気や停電をさせられておつたものですから、電気でもう一べんいろいろ話を進めていきたいと思います。

○国鉄が九電力から、電力会社から買つてくる電気の金額は大体どの程度になるものか、これをお聞きしたい。

○説明員(湯川龍二君) 百八十一億でございます。購入電力。

○三木忠雄君 百八十一億ですか。このうちお互いに国鉄と各電力会社と電力の融通が行なわれていると思ひます。この融通が行なわれている電力会社はどこでしよう。

○説明員(湯川龍二君) 電力の融通を行なっているのは東京地区だけでございまして。

○三木忠雄君 さうしますと、東京地区の電力の融通の問題でありますけれども、手元に資料をいただきたけれども、この融通電力を幾らで実際に融通し合つてゐるか。一円九十六銭と、さう

なるとおきましては、たとえば市内に、先ほど官房長申し上げたとおり、アパートをたくさん建てておくわけですか。そうすればこれ以上工事費を増進する必要はないという事になる。国全体としてこれは考えるべきことであつて、国鉄に負担させないようやるべきじゃないかというのがわれわれの考え方でありまして、さういふことでできるだけ国鉄には負担を軽くさせてあげようということ、さういふような意見を持ち出した次第であります。

○加瀬完君 最後に端的に一つ。大体もうかつているところは運賃を値上げしないというのがこれは普通だ。運賃を値上げするならばサービスがよくなるという事もこれは当然の常識ですね。ところが、山手線はおくとしても、いまおっしゃつた住宅が都内に建たないために公団がみんなドーナツ地帯のところに散在をする。そこで総武線なり常磐線の電車区間というのには私もたびたび団地の方から陳情を受けるのですが、ラッシュのときは一方メートルに十三人以上になる。日暮里の大団地は一方メートル十七、一か二、人間が重なつてあつた大団地になる。さういふ危険状態の輸送という現状なんです。しかも、いずれも国鉄はもうかつておいて、危険な輸送の逆サービスを利用者はされておいて、しかもまた運賃が上がるという事は一体どういふことだ。運賃を上げるなら、将来の住宅対策というのが變つてくるかどうかは別として、現状の輸送対策というの、これは都市対策なりあるいは政府の住宅対策として当然考えるべきじゃないか。家はつくつたが玄関に入る道がないという家はあり得ようがない。そんな住宅をつくりました、通う交通機関なんというのがあるまいやないか。一方政府の政策になるのか。さういふ点で、企画庁長官も大都市にいらつしやる方ですから周辺の混雑状況というものはおわかりです。今度国鉄が運賃を上げなければならぬほどの赤字の原因も、大都市の通勤輸送対策というのがその大部分でありますか

いうふうに平均単価は出ているわけですから、これでもよろしいでしょうか。

○説明員(湯川龍二君) 一円九十銭でございます。資料に出ておるとおりでございます。

○三木忠雄君 九十銭ですか。これはどういう計算に——このいただいた資料によりますと、水力の融通電力は一円五十銭、Aの場合ですね。あるいはBの場合五十銭ですね。こういうふうになっているのですけれども、どういうふうな算出のものに一円九十銭というこの単価が出てきたか、これについてお聞きしたいと思います。

○説明員(湯川龍二君) 融通いたします電力につきましては、時間別、それから水力、火力をたきました状況によりまして単価を計算することになっておりまして、ちなみにその融通電力と申しますのは、国鉄で東京近郊に火力の自家発電とそれから信濃川に水力の自家発電をやっておりますが、信濃川から約二百キロ送電をしております。川崎地区で火力と水力が一緒になったもので、東京電力と結合しております。東京電力が要する時間帯、それから国鉄が電力を朝ピークで使います場合、こういう場合にお互いの効率的なことを考へまして彼此融通することになっておりまして、夜間の電力等につきましては安い単価でお互いに融通する、それから火力を主としてたぐというふうな場合につきましては火力によってやるということ、それから毎時毎時の差引きで清算をいたしまして、取り分になるもの、それからいく分になるもの、それぞれ差引きをいたしまして、それを月計をいたしまして支払いをお互いにする、こういうことになっております。それらの時間帯の情勢によりましてものを集計いたしました結果がただいま申しましたような四十三三年の暦年における単価になっておるのでございます。

○三木忠雄君 そうしますと、通産省のほうの統計によりますと、大口需用者に対しては電気については三円六十銭、これは平均の単価でありますけれども、国鉄が購入している電気は、単価は融

通の一円九十銭ですね。そうしますと、購入した電力というのは幾らですか。

○説明員(湯川龍二君) それはもう一つの資料でさきに御提出しておりますが、北海道、東北、東京それぞれ異なっております。この資料で差し上げておりますものにつきましては、運転用の電力とそれから駅舎等において使います電灯の電力がございまして、電灯の電力につきましては七円あるいは八円等で地区別に違います。運転用の電力は特別高圧電力でございまして、これは各社がそれぞれ電気事業法の十九条によって提出を命ぜられ、許可を得た供給規程を持っておりまして、その供給規程に定められたそれぞれの分野における単価でございまして、そういう形で申しますと、特別高圧電力は三円六十銭とか四円というところになっております。いま仰せの三円六十銭というのは大口電力の電気事業全体に対する統計の報告の中からおとりになったと思ひますが、これは大口の会社あるいはそういった特別高圧を必要とするようなそれぞれの事業体、そういうものの全国平均でございまして、これは深夜の電力を使うところもございまして、それからまあどのよう

にピークの電力を使うところもございまして、あるいは平均した電力を使うところもございまして、それらを全部平均したものとして出ておるというところでございまして、国鉄の場合は、先般御指摘いただきましたように、北海道では七円十九銭でございますけれども、これは北海道では、小樽から旭川までの電化区間が一部ございまして、大部分が駅舎等における電灯用あるいは工場等における業務用ということでございます。で、こういった高い単価になっております。それから東京とか静岡というところは、全体の消費電力の中で運転用で占めておる割合が非常に大きくなっております。こういう単価になっておるというところでございまして、

○三木忠雄君 そうしますと、この融通電力の割合を調べてみますと、国鉄から東電に融通している融通電力のほうが多いわけですね、このデータ

によりまして。

○説明員(湯川龍二君) お手元でございます資料は四十三年でございまして、四十三年は向こうのほうへ送つておるものが多くなっております。で、三十八年、三十九年、四十年というのはいただいておるのがずっと多うございまして、これらにつきましては、非常に電力が不足してまいりまして、四十年の秋から川崎に増設の七万五千キロの火力設備が稼動するようになっております。その関係から現在時間帯によって東京電力のほうにいつている部分が多くなっております。これも四十一年に比べてみますと四十二年は少なくなっております。で、き上がった直後はもう少しよいにいつております。お互いの電力設備を有効に使つておるといふことと時間帯の状況、こういうことによつて起つておるといふことでござい

ます。なお、信濃川に水力設備を約二十万キロ持つておりますので、降水量の状況によりましては、その年によりまして季節的に電力が十分に出るということもあつて、そういう電力が融通されるということもございまして、

○三木忠雄君 そうしますと、融通電力は非常に安い単価なんですね。これはいろいろ深夜とか、いろいろな計算はあると思ひますけれども、しかし、これはもう少し東京電力に融通する場合——国鉄は今後多くなつてくるわけですね。こういう問題については、やはり単価をもう少し計算されたいほうがいいのじゃないか、こう思ふのです。買るときは高いわけですね。

○説明員(湯川龍二君) これはもちろん私どものほうからよけいといつておるときは高いほうが望ましいのでございまして、三十九年、四十年、あるいは三十八年以降は、ずっとこの数倍の電力を同じ単価でいただいておりますので、そういうことも含めまして、国鉄もいま申しましたように四十二年と少し送り分が出てまいりました。これが四十二年に比べまして四十三年は三分の一から二分の一ぐらになつておりまして、通勤輸送がほとんどふえてまいります

ので、これも間もなく、来年にはまた送り込みにはならなくなるということ、そういう時々刻々の移り変わりがございまして、もちろん御趣旨のように売れるものはできるだけ高くということにございまして、そういうふうなことに現在なつております。

○三木忠雄君 今後の電力計画としまして、国鉄はどういうふうな考え方を持つて、たとえば国鉄と東電の融通し合つていような形を、将来も全国で支管内でこういう態勢を、電力の需給関係の問題をどういうふうな踏襲していくか、どういう方向で改革していくか、こういうことについて伺いたい。

○説明員(湯川龍二君) 国鉄がかつて電化を戦後進めてくる際に、当時九電力にまだなつていない時代でございましたが、電力界としましては電力が必ずしも十分でないということもございまして、電化をどんどん進めていくという形の中では、みずから電氣をつくるということも考えなければならぬというところもあつたのでございまして、その後御承知のように、各電力会社が鋭意あらゆる方面の近代化、設備投資に伴ひまして増強をされまして、その結果といたしまして、東京のようには朝晩に非常に膨大な電氣を使うというところは集中的に発電所を持つということが望ましいというところではあります。また、鉄道用の電氣は駅舎等に使うものは分散的に各線に沿つてございまして、一方所で使うのは東京とか大阪とか名古屋とか大きな駅ではもちろんかなりの電氣は使いますけれども、全体的に見ますと地域地城から供給を受けるということが望ましい。電氣運搬にいたしまして、全体といたしましてかなり多量の電氣を使ひますが、線状にまたがつて使つておりますので、自営の発電所を持ちまして、東京のように集中的に使う箇所がある、あるいは大阪なんかについても考えられるかもしれませんが、そういうところでございまして、送電線のみならずついで供給するといふようなことになりまして、かえつていまの電力会計が充実され

が今日におきましては、すべて自家発電でやることを望ましいとは考えておりません。東京につきましては増大する通勤輸送等に対応いたしまして、みずから原価も安くできますので、先般、先ほど申しましたように火力の七万五千キロを増強いたしまして、現在川崎に二十一万キロの設備を持っておりまして、なお若干の土地その他の余裕もございまして、需要の動向を見まして増強することも考えたいと考えております。

○三木忠雄君 次に、大蔵省見えていますが、理財局長。

国鉄の各駅において売り上げて現金収入が相当入ってくるのは当然でありますけれども、どういふふうになるのか、現金処理が行なわれているか。これについて具体的に、総裁はちやうど監査委員長でいらつしやるから、ずいぶんこの問題については奔走されたのでありますので、総裁からこの問題について伺いたいと思ひます。

○説明員(石田禮助君) 私が監査委員長のとときに努力をいたしたことは、例の預託金の問題でございまして。各駅各駅の問題はこれは別のほうで答弁させて、預託金だけを私から答弁いたしたいと思ひます。

御承知のとおり国鉄は電電公社、専売公社同様に預託金というものを保持してある。余った金というものはすべて預託金へ振り込む。預託金へ振り込んだ場合は、国鉄に關する限りは四十億円で無利子だ。四十億円をこえたやつに対して金八厘なりをちやうだいする、こういうことになっておつたのです。これは私は国鉄が企業体として一体預託金なんてこれは変なものじゃないか、普通の銀行勘定にしたらいいじゃないかというところで、時の理財局長の正示——いま代議士をやっている正示さんに談判したのです。直したらいいじゃないか、四十億円ただなんというところは、国鉄のように高い利息のつく金を使っているところではおかしいということで話をしたのですが、そのときの返事は、預託金というものはやめるわけにはいかぬ。これは国鉄をやめれば電電公社もや

めなけりやならぬし、それから自然専売公社もやめなけりやならぬ。これはこのままにしておいてくれ。それでその金利をただにするというところ、これも変更することはできない。ただ四十億円を超過したところには、いま八厘というやつを国鉄に對しては短期公債にこれを利用することができるようになりし。短期公債に利用すると一銭六厘になる。それでいろいろ考えたのですが、相手は大蔵省のようななかなか右を向いたら向いたきりで決して方向転換をせぬ、こういうものを相手にしても元も子もなくつちやうから、まあ四十億円を超過したやつに対して八厘が一銭六厘になれば、まああとはあととしてとかかくこれだけのプラスにはなる、こういうことで四十億円を超過したやつに対しては八厘を一銭六厘にした。こういうことでやつておりました、国鉄としてはそれがために、現に入庫よけいになっただけで七、八億円のプラスになった。大体そういうことです。

○三木忠雄君 あと駅のほうの現金の処理ですね、この問題について。

○説明員(小林正知君) ただいまお尋ねの件でございまして、駅を例にとつて申し上げますと、駅の窓口で旅客普通運賃あるいは特別運賃というものが現金収入として出札の窓口に入つてまいります。それは当日——駅の出札係はこれは分任出納員ということになっておりました、現金を扱う会計職員は責任を持っておりました。それが時間ぎめをもちましてその日のうちに分任出納役でございまして駅長のほうに現金が届けられます。大きな駅におきましてはその日のうちに、小さな駅におきましては翌日までにその所在地にございましてあらかじめ管理局が契約をしております駅収取り扱銀行、これは市中銀行でございまして、数々ございまして、このいわゆる普通預金という形で預けられるわけでございます。これを、鉄道管理局の出納役というものがこれは会計課の職員でございまして、その保管に毎日移せばいいわけでございます。全般的に通じまして、送金の手数等もかかりますので、週に日にちをきめまして分任の管理

局の出納役の預金口座に移すわけでございます。その間大体平均しまして三日くらいかかっておりますが、そこからさらに、きよう入つてまいりますと翌日付をもちまして各局の所在地の日銀代理店に国鉄預託金といたしまして収納されまして、それがその日、即日、本社の経理局におります出納役の預託金口座へ国庫金の振りかへという形で送付されて、本社預託金となつて運用の対象になるわけでございます。

先ほど総裁が申しましたいわゆる預託金の運用は、毎日の支払いになるわけでございます。そういう支払に充てます資金、こういうたものをつぎまして残りまして余剰金、いわゆる一時的な余剰金につぎましては、これを日本銀行本店の口座に移しまして、そこで先ほどお話をございしましたように短期国債にこれをかえまして運用する、かような形に推移しているわけでございます。

その根拠をいたしますところは、先ほど申し上げました経路に従ひまして法規的な根拠を申し上げますと、国有鉄道法の四十二条に「業務に係る現金の取扱等」というのがございまして、「国庫に預託しなければならぬ」といふ、他の政府機関の場合と同様に国庫預託業務がございまして、市中銀行の金融につぎましては、そのただし書きにおきまして「政令で定める」、すなわち国鉄法の施行令で定めるところによりまして、市中預金ができるということがございまして、また運用につぎましては、その第三項に業務上の余剰金の運用ということで、国債の保有と資金運用部への預託、この二つの道が開かれておるわけでございます。

○説明員(石田禮助君) ちょっと私訂正しなけりやならぬ。さつき短期公債に利用した場合は一銭六厘と申しましたが、一銭五厘五毛です。それで三十六年に始めまして、四十二年までにその短期公債を利用することによって得た利息がみんなで百三十二億円、そのうちでつつまりいふ言つたように改正したことにより得た七厘五毛によって、そ

れが六十五億円。○三木忠雄君 これは大蔵省に伺いたいんですが、この四十億円という預託金について、四十億円以下については利息をつけない、こういう理由の四十億円の境界線というのはいくつですか。

○説明員(河野照君) お話しの四十億円でございますけれども、この四十億円が設けられております趣旨は、たしか前にどなたからか御答弁があつたかもしれませんが、国鉄も事業体でございますので、毎日毎日の支払いに充てるために、手元に何らかの支払い準備資金は持つておかなければならぬ、こういう趣旨に出たものでございまして。こういう支払い準備資金というものは、普通の企業体、民間企業体でございまして、手元の現金、これは非常に少ない額であらうと思ひます。それからあとは銀行に對する当座預金という形で持つておるであらう。したがつて、そういうものについては利子をつける必要がないじゃないか、こういう考え方に依つておるものでございまして。

具体的に、それでは四十億円をどういふふうにして算定したのかというのが先生の御質問の趣旨だらうと思ひます。ございすけれども、これは二十八当年時、国鉄の事業規模を勘案いたしまして、きめたものでございまして。

○三木忠雄君 運輸大臣、二十八年にきめた問題、これは少し改正したほうがいいと思ひますが、これは総裁得意なところじゃないかと思ひますが、いつまでも大蔵省の言い分どおりに、特に赤字財政の国鉄において、もう少しこういう問題は積極的に、この金額が入つてきているわけですから、もっと積極的に私は交渉を進めるべきじゃないか、こう思ひわけでございますけれども、運輸大臣どうですか。

○説明員(石田禮助君) 私が大臣にかわつて答弁申し上げます。これはまあ私は考えやうで、そういうことで私は監査委員長で初め交渉いたしまして、大蔵省これはきつくないか——ただこれに關連しまし

て、大蔵省もきつことを言つたつてまたかわい
がつていふことを言わぬと公平じゃない、
というの、四十億円で足らぬ分には金を貸して
くれるんです。それは無利息なんです。それでそ
ういうようなことからいへば、それはあなたたは委
員長はそんなことを言うけれども、ただで貸して
やっていると言うのですが、それはちよつと聞こ
えはいいんですが、借りる金額というものが非常
に少ないんです。そしてまたそうたいして大きな
金も借りていないということでは、これは私は
国鉄では独立採算でやつて非常に苦しくなつてい
るときには、何とか大蔵省としては、もう少し見
たつてしかるべきじゃないか、こういうふうに考
えます。これはしかし私の私見でして、また大蔵
省に交渉するときには、もう一ぺん考えなければ
ならぬと思ひますが。

○国務大臣(原田嘉吉) 先ほどから預託金の問題
についてお尋ねがございました。この預託した金
の利子の運用をはかることによつて、国鉄が幾ぶ
んでも得をするような制度にしたというお答えが
ございました。預託金四十億の問題についてどう
かということでございますが、よく国鉄側とも相
談をして善処をしていきたい、このように考えま
す。

○三木忠雄君 それと関連をして次に、私鉄と国
鉄との連絡の問題について、これの支払い条件と
いいますか、清算状況、この問題について、特に
期間の問題、あるいは現状はどういうふうな清算
が行なわれておるのか、これについて伺いたい。

○説明員(小林正知君) 現在国鉄が地方鉄道等と
連絡運輸の契約をいたしまして、その取り扱いを
している会社は二百三十三社ばかりあるわけござ
います。そのお尋ねの、相互に私鉄から出まして
国鉄に、あるいは国鉄から私鉄へ、また私鉄から
国鉄また私鉄、こういった連絡の運輸が行なわれ
るわけでございますが、そういったそれぞれの受
け取りあるいは支払いの諸勘定の清算をいたしま
して、その決済が行なわれますのは、国鉄の内部
規定及び契約において約定をしておりますが、取

り扱い月の翌々月の十五日というものを期限にい
たしております。清算の期日につきましては、た
だいま申し上げましたとおりでございます。

また、清算額の受け払い関係について申し上げ
ますと、四十二年度の実績で国鉄の収入額とい
しましては、客貨合せて、合計額で四百四十五
億円の収入でございます。取り扱い額でございま
す。それに対して国鉄からの支払い額が合計
二百二億、収支差引きいたしますと、相殺清算
額をいたしましては二百四十三億、かような数
字になっております。これは出入りを全部清算い
たしました差引きで申し上げましたわけござ
います。これを会社別に払うものは払う、受け
取るものは受け取るというふうに別々にいたしま
すと、同じく四十二年度で、これは国鉄の現金の
出入りで申し上げますと、二百六十二億の受け取
り勘定であります。支払い勘定が十九億、差引
きしていただきますと二百四十三億ということ
で、先ほどの清算差引きのネットに合うわけ
でございます。かような状態になっております。

さらに、ただいま申し上げましたように、連絡
運輸を清算していく過程は翌々月の十五日とい
うことになっておりますので、大かた二月份程度の
支払い、受け取りが相互に寝ておるといふ関係に
相なるわけでございますが、四十二年度の数字で
申し上げますと、四十二年度末のバランスシート
でもごらんいただければ出ておりますように、未収
金が四十五億、連絡の未払い金、国鉄から支払
うべきものが四億二千万円ということになってお
ります。この未収金の中身は、先ほど来申し上げ
ておりますとおり、約二月份の支払い納期未到来
というものがございまして、その分が四十四億で
ございます。その四十五億と申し上げました数字
は、ただいま申し上げた四十四億というところで、
四十四億七千万円ばかりでございますが、数字が
違ひますのは、これがいわゆる焦げつきと申しま
す。か、いわゆる滞納いたしました、納期が過ぎま
しても会社のほうの資力が、経営状態が悪いために
滞納をいたしておる未収金額、かようなことにな

るわけでございます。四十二年度で申し上げます
と、三千七百万円ばかりあるわけでございます。
大体概要は以上でございます。

○三木忠雄君 特に焦げつきの問題ですね、どの
程度、いま三千七百万円が焦げつき総額ですか、
私もちつた資料によると多量と多いように思ひ
ますが、焦げつきの具体的な問題についてお話し
いただきたい。

○説明員(小林正知君) ただいま申し上げました
のは、四十二年度末で申し上げましたのですが、
先生のお持ちいただいたお尋ね資料には、四十
三年度末が入つておると思ひますが、四十三年度
末であつたため申し上げますと、トータルで一億
六千四百九十万程度でございます。滞納をいたし
ております会社は四社でございます。その会社名
は特に名前を具体的に申し上げることは差し控
えていただきますが、その第一のS社、ある一
つの社は、これは前から経営状態が悪くて、これ
を回収するために、国鉄といたしましては分割払
い等の方法によりましてその確保につとめてまい
りました。この第一番目のS社と申し上げ
ますが、二千二百七十二万程度の滞納になって
おる。二番目はH社と申し上げますが、これは四
十三年度末で千二百七十万円程度です。それから
T社、これは会社の経営が悪くなりましてから鋭
意その回収につとめて、四十数万円、まだほ
んど回収が終わつておりません。最後にM社と
申し上げますが、これは昨年の暮れくらいから急
速に事態が悪化したしまして一億二千九百万円程
度の滞納、かような状況に相なつております。

○三木忠雄君 会計検査院の報告書によりますと、
翌々月の清算では少しお過ぎるのではないかと、
こういうような指摘も受けておるわけ
ですね。特に、いま、こういう清算の方法について
は、いつごろからこういうふうな翌々月の十五日
というふうな、こういうふうな日程になつたか。
私は、まあ私鉄の少なかつた時代とか、そういう
時代であるならば現在で踏襲してもいいと思ひ
ますが、このように相当な金額が私鉄との間に収

入、支出の関係になつておる、こういう現状にお
いては、もう少し期日を、会計検査院が指摘されて
いるように、詰めてもいいのではないかと。確かに、
それは事務的な手続、いろいろ連絡切符等の問題
で、いろいろな困難さは考えられないことはない
のですけれども、会計検査院が指摘されているよ
うに、もう少し詰めておやりになつたほうが私は
いいのではないかと。とにかく国鉄は、あまりにも
気がよ過ぎるのではないかと。まあ親方日の丸と言
われても、これではしかたがないのではないかと。
うまい汁は全部吸われてしまつておる、いいところ
はもう少し詰めてもいいのではないかと、もっと
回収をしつかりしていくべきではないかと、こう
思ひますが、この問題について、ひとつ、どう
お考えでしょうか。

○説明員(小林正知君) 連絡運輸につきましての
清算期日の問題でございますが、沿革を申し上げ
ますと、当初におきましては、国鉄が別に指定し
た日ということ——当初といひますのは、これは
戦前でございますが、そういった定めがござ
いまして、実態的にはケース・バイ・ケースにより
まして、納入の告知をいたしましたときから十五日
以内という大蔵省令二十七号、これはえらい古い
命令でございますが、これに基づきまして、個々
に連絡清算につきましての徴収の納入告知を
しておる、かようなことになっております。その
後、その場合の大体実績を調査をいたしてみます
と、大体翌々月の二十五日から三十日程度とい
うぐらひになつておつたやうでございます。しかし
ながら、その後二次にわたつて改正が行なわれま
して、二十七年の六月に業界との総合的な話し合
いということ、翌々月の二十日ということに期
日を明定をいたしました。自來二十日ですつと過
ぎておつたわけでございますが、三十三年に至り
まして、さらにその支払い清算の期日を繰り上げ
るべきである、かような観点から協議をいたしま
して、翌々月の十五日ということになつておりま
す。したがしまして、自來、三十三年に翌々月十

五日という清算日を定めてから今日に至っておる次第であります。

なお、御指摘のこの清算の期日をもっと早めるべきではないかという問題でございますが、これは昨年の会計検査の場合の指摘にもございまして、留意事項としてあげられているわけでございします。その中には客貨別にいろいろ事態が違いますが、いろいろの指摘もはかにございしますが、私どももいたしましては、一括して清算をいたしますことはやはり得策である、また二度手間にならない、こういふような意味合いからも一括清算というところでまいりたいと存じますが、期日の点につきましては、先生御指摘がございしましたとおり、相手のあることでもございしますし、また長い沿革もございします。また、必ずしも経営状態のいい会社ばかりではございませんし、さらに国鉄からの支払いも、差し引きではプラスになっておりますが、こちらの側からの支払いも早めるという関係も両方に双務的に起こってくる等々の諸事情も勘案いたしまして、方向をいたしましては、先生御指摘のような方向に沿いまして目下検討しておりますというところで、ある程度少しでも短縮したい、かように考えておる次第でございします。

○委員長(岡本悟君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(岡本悟君) 速記を起して。

午後一時半より再開することとし、それまで休憩いたします。

午後零時三十分休憩

午後一時四十分開会

○委員長(岡本悟君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き二案を議題とし、質疑を行ないます。三木君。

○三木忠雄君 日通とか全国通運あるいは交通公社等の関連会社、国鉄の仕事をしている関係ですね、大体約二百五十社程度ある、こういうふうに聞いているわけですが、この清算方法はあ

と払い制度が適用されているような制度になっているわけですか。この問題については具体的に清算方法がどういふふうな基準で行なわれているか、これについて伺いたいと思います。

○説明員(小林正知君) この支払いが後納となる取りきめがございしますが、ただいま先生おっしゃったような外部の諸団体との清算の支払いの問題でございしますが、非常に数が多くなっておりますので、取りまとめで申し上げますと、乗車券の代売をやっております日本交通公社あるいは日本旅行会社、こういったところは、一般の乗車券類につきましては当旬分、いわゆる前払いの清算ということになっておりまして、当旬分を取りまとめまして翌旬の末日という清算になっております。したがって、平均の滞留をいたしましては十五日間、かようなことになっております。

また、同じ交通公社、旅行会社につきましても、団体乗車券につきましては当日分を翌日支払うという形になっております。一日でございします。

それから後払いの非常に多くの部分は貨物の車扱の運賃でございしますが、これにつきましては通運業者一日通はじめ各通運業者との間に後払い契約ができておりまして、これは当月分を取りまとめまして翌月末日という清算になっております。平均いたしまして四十五日、かようなことになっております。連絡清算の各社につきましては、先ほど申し上げました当月分を翌月の十五日と、かようなことになっております。

臨海鉄道等につきましては、やはりこの後払い、後納関係の取り扱いとは通運と同じ取り扱いになっております。

○三木忠雄君 この納金はスムーズに行なわれておりますか。

○説明員(小林正知君) ただいま申し上げましたような諸団体との間の後納関係の清算は、いずれも現在におきましては順調に納付されておりますので、先ほどお尋ねございました私鉄との連絡運輸の滞納金はございしますが、それ以外につき

ましてはおおむね規定どおり実施をされている、かようなことになっております。

○三木忠雄君 貨物のあと払い延滞償金ですね、これはどの程度ありますか。

○説明員(小林正知君) 四十三年度で申し上げますと、貨物の後納運賃は、先ほどお答え申し上げましたとおり、当月分を月単位にまとめまして翌月の末日が支払い日というふうなことでございします。わけがございしますが、その納期を過ぎましては、わち月末までに納金が多かった、これにつきましては昨年四十三年度を調査いたしますと、延滞額は累計で六千万円程度でございします。しかしながら、これは一応の暫予期間としてさらにその翌々月の十五日までには完全に延滞償金を支払いまして納付さす。なおそれを過ぎて滞留になる分がもしかりにあったといたしまして、その場合には、後納保証という形で銀行あるいは保証協会からの保証をつけておりますので、その保証の担保を実行するということによって完納されております。

○三木忠雄君 それに関連して一つ具体的な問題として、駅構内のタクシースタンドの問題ですね。私も駅をおりてタクシースタンドを拾おうとしてもなかなか拾えない。こういうような問題で、実はこの駅構内のタクシースタンドの許可については、これはだれの権限で許可がされておるか、これについて伺いたい。

○説明員(岡本悟君) 現在構内タクシースタンドの取り扱いは、管理局長の権限で承認をいたしております。

○三木忠雄君 どういうふうな選考基準で構内タクシースタンドをきめているかどうか。これは全国いろいろ各会社もあると思うのですけれども、民衆駅とかあるいはまた駅広場を自由に使用して、タクシースタンドが来次第どんどん乗っていったほうが待たなくて非常にいいのじゃないかと、私たちはかように常に考えるわけです。しかしながら、聞くところによりまして、名古屋においてもあるいは博多においても、限られた特定業者が駅構内のタクシースタンドを専有していると、こういうような問題を私

は聞くわけでありまして、この権限については管理局長の権限でありまして、ある程度の国鉄としての基本方針があるのじゃないかと思うのですが、どうでしょうか。

○説明員(岡本悟君) 構内タクシースタンドにつきましては、あくまでも旅客サービスの確保を前提といたしまして、それにつきまして各需要、要求を見まして現在承認をいたしているわけでございまして、新規業者につきましても、各般の情勢につきまして御要望があれば認めるといふ形にいたしております。現在のところ主要都市につきましては一応整備されているということでもございまして、問題は、いま先生の御指摘のサービスにつきましても、問題につきましては、実際上承認をしておつても、たとえば東京駅のように来ないというふうな問題もございします。それにつきましては管理局長なり駅長なりが十分監督いたしまして、そのような旅客サービスにそのないよう指導いたしております。

○三木忠雄君 これはそういうふうなたてまえになっておるのですけれども、実際に限られた業者に構内を専有されてしまつておると、これは私はおそらく撤廃したほうがいいのじゃないかと、こういう意見を持っておるのですけれどもね。そういう個人タクシースタンドであつて、どんな小さな会社であつて、自由に構内に来て営業ができる、あるいは自由に操業できる、こういう関係に立つたほうがむしろ旅客のためにもあるいは一般の乗客のためにも非常にスムーズにいくのではないだろうか、こう考えるわけでありまして、これはどうですか。

○説明員(岡本悟君) 問題は、一般の利用者の方が直接に使えるかどうかという問題でございします。たとえはいまお話の中で、個人タクシースタンドにつきましても要望がございましたので、一部のものについては承認をいたしておるわけでございまして、問題は、いまたとえば御利用になる方がない、あるいは既得権だけで利用してないのじゃないかというふうな問題がときたま起こるわ

けでございまして、この点につきましては十分指導を敢にいたしたいと思っております。

○渋谷邦彦君 関連して……

たまたまいま駅構内のタクシの問題が生まれたので関連してお尋ねしたのでありますが、いま御答弁を聞いておりますと、認可するその基準というののについては明確な御答弁がなかったようです。これが一つ。

それから第二点は、使用料は幾らになっているのか。それは駅の規模によってその収入というものはそれぞれの違いがありましようけれども、東京なら東京、名古屋なら名古屋、そういう一、二の例を参考までにあげていただければたいへん都合がよろしいと、これが第二点。

第三点は、つい一週間ほど前になると思うのですが、新聞に、中小企業ですね、零細企業といいますが、タクシ業界においては駅の利用を認めてもらいたいという希望が非常に強いのですね。ところがそこをどういうふうにかみ合いがあるかわかりませんが、業界のほうでそれをアジャストしまして、中小企業のタクシ会社については絶対に認めない、何かそういうふうな制約ですか、加えているので、非常に困っているという実情が訴えられているのです。こういう点も管理局としてどのような一体取り計らいをされているのか。この三点まとめてひとつ御答弁をいただきたいと思ひます。

○説明員(関越夫君) 第一の問題でございしますが、これは先ほど申し上げたように、まず資力、信用が十分であるもの、それから需要供給についてアンバランスがないかどうかというふうなものが主たる承認基準です。

それから第二の、構内タクシにつきましましては、現在できる限り利用できるようにいたしておりますが、タクシ料金につきましては、部内的には第一種タクシ営業あるいは第二種営業、第三種営業というふうにございまして、第一種タクシというのは、一応現在東京都区内等につきまして取り扱いは行なっているところをございまして、これは都区内で二十三区を一単位といたしまして構内の承認を受けた車両が、その地域内の駅には自由に行き来できるということで、現在タクシの駐車場は第一種の場合は限定いたしております。営業料金は一応一車両あたり月額五十円というところにいたしております。それから第二種のタクシ営業でございまして、この面積がタクシの利用度から見まして、いわゆる東京以外の主要都市所在地につきまして取り扱いは行なっているわけをございまして、これは土地利用の効率化をはかるといふような点から所定の駐車場のスペースを各承認車両に共通的に使用させておるわけをございまして、営業料金は駅等級によって違いますが、一車両あたり月額百円、二百円、三百円という三段階を設けております。それから最後に第三種のタクシ営業でございまして、これはいなかの町などをお客になつていただければいいと思ひますが、タクシの利用度が比較的に——いわゆるいま申し上げた第一種、第二種以外のところについて取り扱いは行なっているわけをございまして、これは小さな駅で、ごらんになればわかりますが、各営業所ごとに駐車位置をきめましてそこを専用させておるという制度でございまして、営業料金は一車両あたり月額三百円の承認車両その他駐車料を加えて収入にいたしておるわけをございまして。

それから三番目の、先生のいまの御指摘の点でございまして、いま問題になりますのは、主としていま個人タクシの御要望の方が多いわけをございまして、これは現在でも名古屋とか静岡とか一部の都市で認めておりますが、冒頭申し上げたように、非常にいま飽和状態になっているといふようなところにつきましては一応現在承認をいたしておりませんけれども、これも弾力的に考えておりました、いろいろ御利用の方が多いところにつきましてはその範囲を拡大したい、このように考えておるような次第でございまして。

○渋谷邦彦君 もう一点、この使用料金につきまして、非常にわれわれから考えると、安いのか、

ないか。一年にすると、全国の各駅ということになりますとやはり相当の収入になる見込みになるのではないかと、そういうふうに判断されるわけですね。一体これはいつごろきめられた料金なのか、将来改定する用意があるのか、どうなのかという問題ですね。この点が一つ。

それから、いま第三点の御答弁にございました個人タクシに主としてそういう傾向が見られるのではないかとのお話でございましたが、実際はこれは違います。個人タクシは、もちろん自分で車を持つておるわけですが、そうじゃなくて、台数が三十台とか、四十台とか、五十台という、いわゆる小規模のタクシ会社でありまして、そういうところが非常に要望しているわけです。先ほどあなたが指摘されたように、東京駅なんか夜新幹線でおりますと、三十分以上待たせられる、そういうのだったら、最初からその辺を十分考慮に入れて、何とか調整をやる必要もあるのではないかと問題も当然出てくるわけですよ。認可を一方において与えておる、一方においてはそういう状態になっている、管理局長の権限でもできないというのじゃ、非常に利用者としまして旅客確保という面から考えてみた場合非常にまずいんじゃないかという問題ですね。

それから、ちょっと順序が逆になりましたけれども、一体使用料でもって年間全国の主要駅で使っている自動車から入る金額は一体何ぼになるのか。

○説明員(関越夫君) 現在の料金は、四十三年の四月に改正をいたしましたわけでありまして、さらに国鉄の増収をはかる見地からいたしまして営業料金の改正をいたしまして、今回の問題のほかにさらに改正をいたしたい、このように考えております。

それから申されました中小企業の問題につきましては、先ほど申し上げたとおり、いろいろ御迷惑をかけておるといふ点につきましては、十分私ども調査いたしまして、そのような実情に即しない点については改めたい、このように考えます。

なお、構内営業の運送事業の料金でございまして、四十三年度が約二億九千万でございまして、今回におきましては、三億一千万、実収一〇六%を見込んでおります。

○三木忠雄君 タクシの問題で、四十三年四月に改正されたわけですね。それ以前は大体値上げ幅幾らですか。

○説明員(関越夫君) 四十一年一月ごろでございしますが、大体、いまちょっと資料ございせんが、一割程度の値上げをしたかと思っております。後はどここれは調査いたしまして。

○三木忠雄君 一割……この問題、總裁あるいは副總裁に伺いたいのですけれども、もう少し私はフリーにしたほうがいいんじゃないかと、こういうふうにご考慮のわけですね。新幹線で、先ほど渋谷委員からお話がありましたけれども、大体十一時四十分の最終が着きますと、三十分から四十分待たなければならぬ。お客を送ってきても構内営業でない関係ですうと行っちゃるわけですね。いろいろな関係があると思ひますけれども、いずれにしても構内で営業ができるか、あるいは登録制をもう少しオープンにしてやる、こういう行き方を至急考えたほうがいいんじゃないかと、こう考えるわけでありまして、これについて。

○説明員(磯崎敬君) 実は駅構内に出入りいたしますタクシの問題は、初めこれをいたしましたのは、ただでうちの土地を使われちゃう困るという問題が一点、それからやはり見知らぬ旅行者から法外な料金を取つても困る、大体二点でこの制限が生じたように聞いておりますが、その後、先生がいまおっしゃいましたように、東京と地方とで情勢が変わつてまいりまして、東京で、関局長から申しましたとおり、各駅ごとにきめるのが無理だといふので、二十三区一本にしてしまつた。これはやはり五年ほど前だったと思ひますが、それもある意味で限界にきているのじゃないかというところで、これは非常にタクシ業界の中ではいろいろ問題があるようでございまして、まあ運転

手などはかえって駅に張りつけられることも困ると言っている人も相当あるようでございます。必ずしも大都市と中小都市で駅構内に入りたいか、入りたくないかという意見が相当食い違っているようにも感じます。問題は東京あたりで夜分どうするかという問題、むしろこういうときある時間以上はフリーだというようにも考えるほうがむしろ資格を持っている人の刺激にもなるというふうな考えられますし、一方全般的に夜分になりまして、自動車の絶対数が足りないというふうなことで、わりあい駅に行きますと、乗車拒否とか、それから料金の請求が、非常に、適正料金以外にできないというふうなこともございまして、駅に来たがらない運転手かもしれないとすれば、それをどうするかというふうな問題などからみまして、特にこれは東京、大阪等の大都市に限ってある時間以後についての問題としてやはり検討しなきゃならぬ問題じゃないかというふうな思っております。

○三木忠雄君 運輸大臣どうですか。これは早急に手配したほうがいいと思うのですがね。

○国務大臣(原田憲君) 先ほどから三木さんが指摘されておられる問題は、一々私はごもっともなことであつて、国鉄がみずから合理化、近代化すべきであるという問題に触れておられると思います。タクシーの問題も深夜の乗りのものをどうするかという問題、いま副総裁が具体的に問題をとらえて答弁をされておられる点があると思います。前にたしか山田君が大阪の国際飛行場の終着、最後の便のときのタクシーが非常に悪いというようにことがございまして、これらの問題を解決するために積極的な姿勢で取り組むようにいたしたいと思つております。○三木忠雄君 次に、資材の購入の問題について、一、二お伺いしたいと思つております。主要資材の契約方式等については隨意契約が非常に多い、こういうふうな資料等でも出てくるわけでありまして、けれども、石炭あるいは燃料油あるいはまぐら木、車両、こういうふうな主要品目の購入についての隨意契約のやり方あるいは購入のしかた等につい

て私はもう少し改良すべき問題があるんじゃないか、こう考えるわけでありまして。特に一つの例を考へてみますと、石炭なんかの輸送についても日本海陸運輸株式会社、こゝに一手に独占で輸送されている、こういうふうな話も聞いているわけでありまして、こういう問題はやはりもう少し具体的に改良していくべき段階じゃないか、こう考えるわけでありまして、特に資材の購入についての考え方、これを伺いたい。

○説明員(小林正知君) 国鉄の資材の購入の基本的なルールにつきましては、すでに先生御承知のとおり日本国有鉄道法の第四十九条に原則が定められておるのでございます。原則といたしまして、「公告して一般競争入札の方法に準じ申込をさせ、その最低又は最高の価格による申込者又は申込者との価格その他の条件についての公正な協議を経て定めた者とこれをしなければならぬ。」要するに、オープンに準じた方式によつてやるのが国鉄の物品を調達いたしました場合の基本原則であるという旨が四十九条にございまして、ただし書きをもちまして、「緊急な必要がある場合」さらには、「一般競争入札の方法に準じてすることが不利である場合又は政令の定める場合」、この三つの場合を明示いたしまして、その例外を規定しているわけでございます。さらに政令で定める場合につきましては、国有鉄道法の施行令におきまして、その隨意契約もしくは指名競争契約によりまして契約を実施できるケースを具体的に規定し、さらに緊急の必要がある場合と不利な場合というものの二つにつきましては、国有鉄道の会計規程を定める場合に、その契約に関する基本となるべき事項を運輸大臣の御承認を得ることになっておりますが、これを会計規程基本事項と申しておりますが、その基本事項の中で、どういふ場合にこの原則によらないで随契約とすることにできるかというところのケースを五つばかりの場合を示しておるのでございます。こういった前提で、詳しいことは一々具体的に申し上げませんが、法律の法的な根拠をいたしましては、ただいま申し上げま

したとおり第四十九条に基づいた書きの場合の適用問題といたしまして隨意契約を適用してやる、かような結果になっております。

先生いま例としてお取り上げになりました石炭あるいは車両、まぐら木といったようなものにつきましても、これはいづれもこのたまたま書きの不利の場合、一般競争入札の方法に準じて契約を取り結ぶことが不利であるということに該当するものとしての取り扱いになっております。

具体的な事例といたしまして石炭の場合をまず申し上げますと、石炭は、国鉄におきまして最近統制しております動力近代化の結果といたしまして、石炭の使用量は年々著しい減少の傾向をたどつておるのでございますが、にもかかわらず、御承知のように産炭構造の変化によりまして、国鉄が必要といたしますような石炭の適正炭の確保というのは非常にまた困難な態勢となつております。すなわち、国鉄においてもより購入いたします石炭は、大部分は機関車用炭といたしまして動力用に使われるのでございまして、ここにおきましてはおおむね需要規格は塊・粉七・三の割合をもちまして蒸気機関車に焚火するというのが最も効率的なわけでございまして、それに引きかへまして産炭構造は、最近の炭業界がいわゆる電力用炭の規格を中心に産炭構造を変化させているという関係、また機械化採炭の関係上粉炭の得率が非常に高く、塊炭の得率が非常に悪くなつておる点から見ても、国鉄がその蒸気機関車用の適正炭を確保することは、近時の石炭需要の一般的傾向にかかわらずなかなか困難な実情にあります。それからカロリーといたしましては、国鉄は運転用炭におきましては、大体六千七、八百カロリーの石炭を必要といたしますが、そういう、いわゆる国鉄の動力用といたしまして最も妥当でありかつ適正であると思われまふような規格に合った石炭の入手というものは、一般の石炭の需要の減退等にもかかわりませず非常に困難な事態になっております。したがって、こういう観点から、かつてはいわゆる石炭ブームとかいわ

れまして非常に石炭の物量全体の入手に困難を來たした時代もございまして、現在はいわゆる適正炭というものをいかにして国鉄が所要量を確保するかという観点から、一般のオープン方式に準ずるような方式をとつてこれを調達するといいたしまして、どういたしまして一時限りの場当たり的な調達になるというふうなことから、こういう適正炭の確保に非常にと欠く面が多い、こういう面が隨意契約を必要とするゆゑである、かように考えておる次第でございます。

また、国鉄において石炭を調達いたします場合の調達の方法は、一般民間企業におきましてはいわゆるCIFでございまして、CIF買炭になつておりますが、国鉄の場合はいづれもこれは山元オンレールでございまして、国鉄は石炭が山元炭のオンレールという形で石炭を引き取つております。と申しますのは、各山ごとに国鉄の使用上の規格に合った石炭が出まふんで、これを一つの貯炭場、室蘭でありますとか戸畑でありますとか、そういったところに持つてまいりまして、適当に混炭をいたしました規格をつくるというふうな作業をやつておりますので、山元でそれを国鉄が貨車で受け取りまして、それを今度は使用地まで規格を合わせて輸送するという作業が残るわけでございます。この場合に、先ほど先生おっしゃいました日本海陸の輸送の問題が起きるわけでございますが、この輸送につきましても、かなり前、十数年前から日本海陸の独占ではございまして、大体港別にきまつておりますが、きめておりました四社でやつてまいりました。また最近、特に昨年度からは全体といたしましての石炭取り扱ひ量の減少等もございまして、現在ではちよつと私のいま記憶に誤りなければこの石炭荷役関係を取り扱つておる会社は八社にふえておるはずでございます。

次に車両関係につきましても、これは客貨車ともに国鉄の最も大事な輸送の財産でございまして、この調達にあたりましては運輸保安上良質かつ低価なものを、また経験の非常に深い信用

のおける会社の製作にかかわるものを調達する必要がある。かような観点から、オープン方式によりますと、どういたしまして価格だけの、その場の価格による競争ということが主になりまして、ばらつきが出てまいりますということ、先ほど来申し上げておりますような本来の車両調達の趣旨というものを本来の意味において実現する意味で、これも隨意契約にする、かような次第でございます。

国鉄といたしましての考え方は、ただいま御指摘ございました石炭、車両等については以上のような考え方に立っております。全体といたしまして非常に金額が、ただいま申し上げます、お尋ねがございましたような石炭でございますとか、車両等は、一年間だけで車両は六百数十億というような調達額にのぼりますので、金額の点で見ますと、非常に随分が多いようになっておるわけでございますが、品名で、国鉄が調達しております品名は約六千種類ございますが、そのうち隨意契約になっておりますのは品名では約八百品種、約一三〇程度、かような次第でございます。

○三木忠雄 一般公開入札ですね、これによっておるものとはどんなものがあるのですか。

○説明員(小林正知君) 一般公開競争入札の方式によってやっておりますのは、ただいまお答え申し上げましたように、国鉄の基幹資材といたしましては石炭、車両、まぐら木、その他鋼材、レール関係あるいは車両用の部品といったようなものは非常に大きな金額を占めますので、金額的には随分非常に多くなっておりますが、大きな金額を占めますので公開競争入札によっておりますものの例といたしましては電線の一部ですね、電線でも非常に信号用の電線あるいは電力用の電線等いろいろ種類はございますが、そのうち約三分の一程度はオープン方式によっております。これは規格がJISに近いものでございまして、製作期間も非常に短くて済むというようことから、そう随分方式による必要はないというような考え方でオープンに立っております。また自動

車、トラックでございますとか、事業に使用しますライトパンの程度のそういうもの、そういうような自動車の購入、国鉄の高速路線を走りまするようないわゆる旅客バスは別といたしまして、それ以外の自動車は大部分オープン方式の形になっております。

○三木忠雄 この間の朝日新聞を読んでおりますと、四月十一日の朝日新聞によりますと、昭和三十九年より四十二年まで六十七億の手当が支給されていると、こういうふうな報道記事を読んだわけでありまして、これも、この詳細について副総裁からお伺いしたいと思っております。

○説明員(磯崎敏君) 過般、いわゆる国鉄の褒賞金問題につきましてはいろいろ新聞紙上に出来まして、ある程度新聞の誤解等もありますので、この際少し詳しくいきさつその他について申し上げます。さて、いただいたかと思っております。概略から申し上げます。詳細については担当常務から申し上げます。

この褒賞金制度のものは、御承知のとおり、実は戦争前からございまして、主として戦時中には、いわゆる報労物資と、物資の形で従業員一般の労をねぎらうという意味で支給されておりましたものでございまして、その後昭和三十年前後になりまして、物資の仕入が豊富になりましたので、組合等ともいろいろ話がございまして、そして物からひとつ金にしてほしいというような話もございまして、私もその一環として、これはいわゆる給与ではない、あくまでも、まあ俗なことで申しますれば御苦労だったと言った総裁から労をねぎらう意味の報労金であるという意味で、あくまでも給与じゃないのだという考え方から金銭に変えたときにもこれは一律の支給である、いわゆる給与のように人によって差別をつけられない、つけることは非常に忙しかつたところあるいはそうでなかったところ、繁閑の別によつて差別をつけることはあり得るけれども、その人の収入によつて差別をつけることはしないというたてまえで、たとえは東京、大阪と地方という

ふうに地域によつて差別をつけるあるいは職種によつて差別をつけるというところは考えたこともございまして、結局これは非常に実現が不可能だということ、たしか昭和三十三年、三年ごろから一律に支給するということに変えたというふうに思っています。あくまでもそういう形でございますので、これは国鉄内部の予算書を見ますと、賞与金と賞与金という名前がちょっと異なる民間の賞与金という意味ではなくて慰労金という意味でございまして、国鉄の予算内では賞与金という形で処理されております。そしてその中の、各省予算で申しますと数項目節、細々節に当たるところでございます。これにつきましては、しかしやはり予算等の問題等いろいろございまして、全体としてもちろん目、細目等を超過する金額でございせんが、やはりたまたまからいってこれはまあ考え直すべきでないかということ、実は四十三年度の年度末の問題につきましてはその後支給をいたしておりましたので、過般、たしか森中先生からも御質問がございましたが、これを思い切つて給与にしようとしたらどうかという御意見もございまして、組合の中ではやはりこれを手当にする、いわゆる給与にしようかという話もあることはあります。しかし私どももいたしましてはやはりそういういわゆる給与でない、総裁がこれだけの多くの人間を使っておられますとやはり御苦労だったという意味の給与以外の感覚で支給する金がやはりあるべきじゃないかという角度から、今後これをどうするかということにつきましては目下検討中でございます。四十三年度末はしたがって従前どおりの支給は停止いたしましたわけでございます。

○説明員(井上邦之君) ただいま副総裁から担当常務に詳しく説明されると申しましたが、いまの副総裁の説明はかなり詳細をきわめておりまして、詳しく申し上げることはないのでございまして、したがって、三木先生からあらためて御質問があればそれについてお答えいたします。

○三木忠雄君 そうしますと、運輸省としてこの問題はいろいろふりに処理されましたか。

○政府委員(町田直君) 本件につきましては、当時新聞に出まして、私もその一環として、国鉄から事情を聞いて調査をいたしました。実情はただいま副総裁がお話しになったとおりでございます。

なお、監査委員会がございまして、監査委員会のこれは意見でございますが、意見を聞きまして、ところが、やはりこの褒賞金は現業機関としてその性格上必要性を認められるものではないか、予算執行上も不可能な支出ではない、しかしながらその支出が恒常化しておるということ、それから一律支給となつて、ただいま副総裁から御説明のございましたように、そういう点で褒賞金の意義が薄れるおそれもある、今後の取り扱い方については支給方法等について再検討する必要があると考える、こういう監査委員会の意見でございます。したがって、運輸省といたしましては、この意見の通りとしまして関係方面とも打ち合わせ、今後これをいかなる形で取り扱うかという点について検討したい、こういうふうにして考えておる次第でございます。

○三木忠雄君 この新聞の記事によりますと、こういう支給については運輸大臣の認可が必要であると、こういうふうにいわれているわけでありまして、これについても、運輸大臣、これはいつ認可されましたか。

○政府委員(町田直君) これが給与でございますと、給与の一部ということでも給与準則というものをきめなければなりません、それから給与総額の変更にありますと、その認可が必要でございますが、ただいまの形の、要するに報償金という点でございますが、運輸大臣の認可というものは特に必要ございません。したがって、運輸大臣としては現在までこれについては認可をいたしておりません。

○三木忠雄君 そうすると、この報償金等について

ては今後だれの決裁で支給が行なわれていくのかどうか、これについて。

○政府委員(町田直君) その報償のやり方の検討をいたしておるということでございまして、本来の意味の報償という形はつきりいたしません。これは国鉄限りで、報償として、報償予算の中で出していく、こういうことで差しつかえないと思ひます。

それから先ほどちょっと御意見もございましたが、もし給与の一部として、給与として出すという事になりますと、まずただいま申しました給与準則もあり、それから、予算的にも給与総額の中で考える、こういう形になると思ひます。

○三木忠雄君 具体的に聞きますが、この問題については、どの予算から実際に支給されているか、まあこの報償金の支給の問題をいろいろ読んでみますと、三月二十九日、あるいは三月の三十日、これが一律に支給されているわけですね。こういう問題は、やはり報償金の性格として、先ほどからもお話のあったように一律というのはいささかおかしいやうな方ではないんじやないか。やはり現場で働く人たちが非常に緊急事態として努力をしたとか、あるいはほんとうに汗みどろになって働いた、それに対する報いの意味においての報償金、これは私は納得できると思ひます。しかし、管理職であらうとだれであらうと一律に三千円の支給、こういうふうなやり方は、これは納得できないのじやないか。これは世論としても許されない問題じゃないか。一生懸命働いている現場の人たちが汗水たらして、そういう困難の中で働く者に対しての報償金は、これはうなずける問題だと思ひます。こういう問題について、実際にどの予算から支給されているか、あるいは資金計画はこれに具体的にないわけですから、この資金計画等についてはどういうふうになっているか、明確に説明願ひたいと思ひます。

○説明員(井上邦之君) 資金計画なり決算につきましては財政担当の常務からあと御説明いたした

と思ひますが、いま先生の御指摘になりました一律に支給しているのがおかしい、あるいは管理職にも出されているのがおかしい、こういうお話をございましてけれども、先ほど副総裁からなる御説明いたしましたように、かえってこれは差をつけますと、給与の性格を生むわけではございませんから、これはあくまでも総裁から一年末開始に国民の皆さんが旅行しておるときに、国鉄職員はやはり寝もしないで働いておる、そういう者には御苦労さんであったという気持ちであらわす意味で出しているのだから、これは一律支給のほうで報償的な性格に合うわけでありまして、それから管理職についても、一律に支給するのはおかしい、けしからぬというお話でござい

ましたが、実は管理職につきましても、最近の勤務の状況を見ておきますと、いろいろな事故の場合でありますとか、いろいろな関係で、徹夜で仕事をさせる場合が十数回ございまして、ところが、管理職につきましても先生十分御承知のとおり超過勤務手当等が一切出てないのだから、徹夜の勤務をいたしたとしても何らそれに報いる、それに直接報いるものはないのだから、そういうことを含めまして、年の終わりに、一年間御苦労であった、こういう意味で総裁から出すのだから、むしろこれは一律に出したほうが私はふさわしいのじやないか、かように考えます。

○説明員(小林正知君) 金をどこから出したかというお尋ねでございますが、国鉄の予算全体につきましては、予算総則にもございまして、予算総則の十四条におきまして、特にその使途について移流用等の制限のあるものは別として、全体的には企業の合理的な運営に資するものな運営に資するようにその移流用は総裁にまかされておるのだから、そういう意味におきまして、先ほど来申し上げておりますような意味で、こういった支出をする必要がございするといふことから、全体の予算運用の姿から、その運用の中の弾力問題といたしまして、この手当なり

決算といたしましては、いわゆる給与その他諸費の中の諸手当というところから支出するのでございまして、したがって、全体といたしましては物件費、あるいは動力費でございまして、あるいは修繕のための経費、あるいは諸費の雑費等、人件費を含めまして、できるだけ切り詰めた予算の実行、運用をやっております、その中から、先ほど来申し上げておりますような趣旨で謝金、賞与金というものを捻出いたしまして、流用措置によつてこの経費をまかなう、かような内容になっております。ちなみに四十二年度あるいは四十一年度の数字で、この諸手当の予算は、全体としてはこれは退職手当あるいは共済組合の負担金等を含んだものでございまして、この中のいわゆる諸手当の項の中で結果としてまかなえる、かようなものでございまして、

○三木忠雄君 三十九年三千円あるのは四十年三千七百円、四十年、四十二年それぞれ四千円と、こういうふうな金額が違ふ、あるいはまた、四十三年度についてはこれは支給されない、こういうふうな副総裁からのお話でございまして、けれども、財源がございせん、私は支給されたいのじやないかと、こういうふうな勘ぐられるわけでありまして、そういう問題は初めからそういう報償制度を認めた上でのやり方ならば四十三年度も当然私は支払われなければならないのじやないかと、これも考えられるわけですね。こういう問題については何となく納得いかないうる問題、あるいは常務理事からも一律でいいんだと、そのほうがほんとうにいいと、こういうお話を聞かれますが、報償金の性格からいって管理職だつて夜おそくまで働いておる人たちが、いろいろな状態についてはやはり細部にわたることもかなり裁量はできないとしても、大まかに一律に何もかも三千円だといふ、そういうことは払つていられる人を見ますと四十七万人びつたりです。金額ははつきり言えば四十七万人でちやうど線を引いたといふこと自体も、私はいろいろな問題点を含むような材料を提供しておると思ひます。こういう

う点は私はもう少し納得のできるような答弁を願ひたいと思ひます。やはり今後もうこういう制度を實際とつていく、あるいは報償金は一律にこういう方法でやつていくのか、あるいはまた改めてどういうふうな方法でやり直していくのか、その点について副総裁から。

○説明員(磯崎敬君) 三木先生の御質問もつとも、この点につきましては実は部内で十分論議をいたした結果、四十三年度、支給はいたさなかつたわけではございまして、これはお説のとおり、確かに給与的なものに化しつたところ、これはいいけないといふことで、何かこゝでもつてひとほんとこの意味の御苦労だつたといふものにしたといふ意味で、四十三年度末はたまたま非常に忙しいこともございまして案を得ないままに年を越したわけでありまして。私どももいたしましては、冒頭に私申し上げましたとおり、やはり地域別とか職種別とかいうことでもつてやはり御苦労だつたといふ、まあ、みなのおの職場で苦労しているにいたしまして、やはり御苦労の度合いが多少違ふといふことからいたしまして、できれば地域別、職種別等にある程度差をつけられれば一番いいと思ひますが、何しろ全部三千円とか四千円といふことでこれに区別をつけること自身非常に無理があるといふようなことで、実はきのうまでの三連休にいたしましては本社も三分の一くらい出勤をさせておまして、万が一に備えるといふことで、実は職種別といつてもそれは現場だけではないといふことになるので、結局差がつけにくくなるというふうなことで今日までいたわけでありまして。しかし、一方これだけの企業でございまして、総裁としてやはり御苦労だつたといふ気持ちであらわしたいことも御了解いただけたと思ひますので、その点をあまり全企業的な感覚でなしにどうしたら最もよいかといふことを前向きで私は考えてまいりたいと思ひまして、四十三年度は実は停止いたしましたわけでありまして、しかし、今後、いま申しましたような趣旨で、わ

ずかな金でございますが、生きた金の使い方をぜひ考えてもらいたいという点につきましては、先生のおっしゃったことと全く同感でございます。

○三木忠雄君 運輸大臣、この問題について今後どういうふうに……。

○國務大臣(原田憲君) 先ほど町田君からお答えをいたしました、この問題について新聞に最初出ましたときに、私はつかつかにもこの問題を知らなかったわけですが、さつそく調べましたところ、先ほどお答えをしたような経過があったわけでございます。この問題はいまも質疑応答の中で問題点は尽くされておると思ひますので、運輸省といたしましてはこれらの問題点を参考にしまして、ほんとうに合理的である、何人が見ても——国鉄には国鉄の監査委員会としての指摘をいたしておりますが、いまおっしゃったような、何人が見てもこれは当然であるというふうなものにできるかどうかということについて、今後検討を加えていきたいと思ひます。

○三木忠雄君 次に部外委託の問題で伺いたいと思ひます。この問題でも、国鉄自身が五万人の合理化、このいうふうな計画の一環として計画している業務の部外委託の問題が非常に最近話題になっている問題じゃないかと思ひます。今後、このいうふうな人員の合理化の問題とからみ合わせてどういう形態をとって部外委託を進めていくか、これについて意見を伺いたいと思ひます。

○説明員(井上邦之君) 部外委託につきましては、これは戦前戦後時代から、たとえば乗車券の発売委託でありますとか、貨車の貨物の集配、積みおろしの委託でございますとか、その他数項目にわたります。部外委託をやっておったのでございまして、最近経営合理化の面でもかなり部外委託がふえていることは事実でございます。その際、私どもの考え方としては、まず第一に、部外委託でかえって高くつくようなことではこれは意味をなさないのでございまして、経理計算をやりますと、部外委託をやれば安くなるという確信のついたものについて行なっていくかなければ

ならない、これは基本的な考え方でございます。それから、鉄道の仕事は非常に波動がございまして、その波動的ピークに備えていつも要員を持っておくというのでは不経済でございます。したがって、その波動の場合に必要な仕事、それを部外に委託するというのもございまして、それから、特殊な技術、特殊な能力を必要とする仕事でございまして、これを国鉄職員として持つということが非常に不経済になるという場合もございまして、たとえば工事の設計でありますとか、図面の作製等につきましても、最近では部外コンサルタント業務もかなり発達いたしておりますので、むしろそういったところに委託したほうが全般的に見れば安くつくという判断のできる場合もございまして、全部が全部そうではございませんけれども、そういう場合もございまして。

大体大まかに申しましてそういうふうな基準のもとに部外委託を考えておるのでございまして、しかし現実には部外委託をやりますのは各地方の管理局でありますから、その際にはやはり個々の具体的な条件によって変わってくるわけでございます。たとえば部外委託部外委託と申しまして、それを受ける能力のある団体なりあるいは会社なり、そういったものがなければこれは部外委託になりませんから、それぞれに應じて、十分部外の受注の能力がある、また計算をしてそのほうが安くなる、こういった判断がつく場合に部外委託をしておる、かようなことでございます。

○三木忠雄君 この部外委託の今後の進め方がいろいろ考案されていると思ひますね、具体的に現在行なわれているところのおもな部外委託、この会社名ですね、どういうふうなものをどの会社に部外委託をしておるか、あるいは将来は合理化の問題を勘案してどういう方向にこの部外委託を持っていくか、この問題について伺いたいと思ひます。

○説明員(井上邦之君) 現在やっております部外委託は、営業関係について申し上げてみますと、たとえばコンテナの集配でありますとか、手荷物

の集配並びに受託扱いでありますとかの受託業務です。部外委託と申しましては国鉄が荷主から受けました料金をそのまま委託会社に払う、通り抜け勘定のようなものであります。これはこれによって人員が浮くというものではありませんが、先ほど申しましたように、集配業務を国鉄は法律上できませんので、これは人員にかかわりなく部外に委託せざるを得ないわけでありまして、それからそのほかに国鉄が得ます収入を基礎にして部外委託料、手数料を払うものにつきましては乗車券の委託発売手数料、たとえば申ししますと交通公社でありますとか株式会社日本旅行、そういうふうな段階でございます。

それから荷物受託の手数料関係になりますが、これは荷物輸送の会社がございまして、その会社には——これは地方で一つ一つ別になっておりますから、その会社を——一々申し上げるのは煩にたえませんので、ここでは省略いたしますが、それから荷扱いの手数料でありますとか、貨物の積みかえ等の手数料でありますとか、団体手数料——これは先ほど申しました交通公社、日本旅行でありますとか、団体あつせん業者、団体を取り扱いました場合に一定の割合で手数料を払うという業務担当の形式でございます。

そのほか合理化に関連いたすものといひまして、駅業務の委託がございまして、これは中間駅のお客さんのあまり乗りおりのないようなところは駅業務を部外に委託するというのもやっております。これは大体実際にやっておりますのは国鉄の退職者でございます。こういうことになっております。

その他は車内——車内業務の委託と申しますのは、これは先生もごらんになるとちよくちよくおわかりになると思ひますが、列車の中をおばさんが掃いておられますが、ああいう業務を含めまして、部外委託をしておるということでもあります。その他貨車のほうの清掃業務であるとか、それから小口扱いの輸送、これも、むしろトラックでやるほうが経営全般から見ると合理的であるというよ

うなものにつきましては、小口貨物輸送につきましても、部外委託をしておる、こういうようなこともあります。この一々の会社を言えとおっしゃいますけれども、管理局ごとに数社にわたって契約いたしておりますので、それを一々申し上げることとはちょっと御容赦願いたい、かように思ひます。

○三木忠雄君 たとえば一つの請負会社——車内の清掃にしても、あるいは車内の業務委託等に対しては請負会社の指揮監督権というものは、大体国鉄の各駅長の指揮あるいは監督の執行によってきまっております。請負会社にまかしてあるけれども、そのさいにははだかというところ、管理職の駅長であるとか、あるいは助役であるとか、そういう人たちが指揮をしておる例が非常に多いのじゃないかと思ひます。請負会社にまかしておるというけれども、実際に管理職の駅長本来の仕事をやらなければならぬ、あるいは助役は助役としての仕事をやらなければならぬ、それにもかかわらず請負会社の指揮権というものは、そういう駅長あるいはまた助役等にゆだねられておる例が非常に多いのじゃないか、こう考えるわけですが、この点どうですか。

○説明員(井上邦之君) 先生おっしゃったことをそのままやりますと、これは職業安定法施行規則というものに抵触いたしますので、これは法律違反、したがって、これは労働省とも十分御相談の上、そういうことのないように仕事のやり方を従来私どもも気をつけております。駅長、助役が会社に対してものを言う場合は、これはこちらの計画を通知するだけでございまして、実際のこの清掃業務だとか、あるいはいろいろな業務をやるその指揮監督者というものは、これは会社の人間が必ずつくことになっております。また会社の指揮監督者には、おそらく必要があれば駅長みずからあるいは助役を介して、こちらの計画はこうなっておりますのだということを連絡するというところでございまして、決して直接に請負会社の作業員を指揮監督するということにはございせん。ただ請負で

でございますから、仕事の成果に対してこれを完全にやったかどうかというのを確認する必要があると思います。そういう点で仕事が終わりました場合に、助役なり副長なりがどの程度の仕事でできたかというのを一応確認いたすという事はあります。決して指揮監督のためではありません。

○三木忠雄君 そういふ問題で、実際職安法と民間委託の関係の問題で、弁護士との間にいろいろこういう問題が論議されておるわけですね、合理化との問題に關して。これはよく気をつけていかなければならぬ問題じゃないかと。たとえば作業用具などは請負会社で負担しているけれども、実際に事業所の建物とか、あるいは作業用の施設、あるいはまた作業に直接必要な電気とかあるいは水ですね、そういうようなものは国鉄が実際に無償で供給している、こういうような例もあるわけですね。こういう点はやはりひとつと考えていかなければならぬじゃないかと。あるいは、実際に副長あるいは管理職の人たちが退職するときには、必ずそういうふうな関係会社のつながりを持つていく、こういう点が見受けられるわけですね。これは地方の管理局等においてもいろいろ問題があると思いますけれども、こういう点はやはり現職の時代からそういう指揮さばいがゆだねられていくと、こういう点は非常に誤解を招きやすい。この点はやはり改良しなきゃならぬじゃないかと、こう思うわけですね、この点はどうですか。

○説明員(井上邦之君) 実は先生御指摘の点は全くそのとおりでございます、四十二年に私のほうからいわゆる五万人の合理化という合理化事業を組合に提示いたしました場合に、かなり部外委託問題が組合との間にも問題になりました。また一方、御指摘のような職安法の問題も出てまいりました。したがって、そういう問題になるような点を全部組合とも洗いざらい相談いたしました。問題のある点を労働省とも実は相談いたしました。労働省と相談の結果、こういうことであれば職安法に触れない、こういうお許しを得て現在の計画を進めておるのでございまして、先生の御指摘の点、今後とも十分気をつけてまいりますけれども、ただいまのところでは職安法に触れる問題は実はないかと、かように考えております。

○三木忠雄君 合理化の問題に關連して、国鉄の電気機関車あるいはまたディーゼル機関車の機関士をなくして、機関士一人にすることが適当である、こういうような委員会の答申が出されたわけでありまして、機関士としてこの具体的な着手といいますが、こういう問題をどう考えていくか、これについて伺いたいと思います。

○説明員(井上邦之君) この電気機関車、ディーゼル機関車の機関士を廃止するという問題は、先ほど申しました四十二年春の合理化事業の、全体で約十五項目でございまして、その中の一つとして私も提示いたしました。実はこの問題につきましては、そのときに始まった話ではございませんで、数年来組合との間で話しておいた問題でございまして、正式に組合に提示いたしましたのは四十二年春でございまして、そこで約一年経過いたしました、昨年の春に大体合理化事業、ほかの問題は片がつきましたけれども、ただ一つこの一人乗務の問題だけがその時点で解決がつかないで、四十三年度まで持ち越したのでございまして、四十三年度の九月になりました、組合が相当大規模な闘争をかまされた時点で、この問題を当局と組合とで幾ら議論をしておいてもこれは水かけ論じゃないかということがあらはら新聞論調でもあらわれました。したがって、私も組合のほうも期せずして意見が一致したのでございまして、この安全問題については専門の学者の第三者委員会にまかせようということで、九月二十日でございますけれども、そういうことで話をつけまして、東大の大島教授を委員長といたしまする委員会をつくっていただきました。それに安全に關する問題を依頼をしたわけでございます。この委員は決して当局がかってに選び出したものじゃございませんで、労使共同で推薦した先生方五人でございます。何しろこの問題は非常に特殊な

問題でございまして、日本でもこの問題を研究しておられる方は非常に数少ないのでございまして、まず五人といいますが、それよりほかにはちょっと適当な先生は見つからないというぐらいの權威でございまして、その諸先生方が実態調査もおやりいただく、あるいは従来から持つておりました当局側の資料、あるいは組合側の資料、そういったものを十分審議をされまして、この四月初めでございまして、委員会といたしまして、一人乗務はむしろ時代の傾向であるといことがまず本筋にあたりまして、一人乗務の問題は疲労度あるいは緊張度という生理的な面から検討いたしました。一人、二人より危険であるといことが出てこない。あるいはまた一人の場合と二人の場合とで事故はどちらが多いかという問題は、むしろ過去の資料によれば、二人乗務のほうがわずかながら事故が多いという資料が出てくるのです。必ずしも一人が安全であるといことは言えないけれども、事故に關しては一人乗務も二人乗務も差はないといことで、結論として一人乗務でも差はつかない。ただし、いろんな安全設備の点、そういった保安設備には十分今後も気をつけなければならぬといことで具体的な御指摘がございました。ただ保安設備の改善という問題は一人乗務の前提条件ではない。一人乗務でそれをやってもいい。ただそれと並行して、安全設備には今後も気をつけていくように。またそれに伴いまして一人乗務を急激にやるということ、対組合の問題としてもまずい、漸を追ってやるように。非常に御親切なことまことに至つた委員会の報告がございまして、私どもはこの委員会の御報告の趣旨に従つて一人乗務の問題を進めてまいらうとでございますが、ただいま申しました報告書の趣旨に基づきまして、決して急激に、あしたから電気機関車、ディーゼル機関車は一人だといふようなことはいたしません。まあ最初に手始めにできる問題といたしましては、先生も御承知のように操車場がございまして、操車場にハンブと申しまして、坂の上から貨車を落としまして、そし

てそれによつて仕事をやっておる状況でございまして。この押し上げ機に機関士が乗つておる、こういう問題はすぐにも一人でできる問題でございまして。そういうやりやうい問題からやつていくといふことで、一挙にこれをやるといふ考えは毛頭持つておりません。組合とも今後十分話し合いの上漸を追つてやつてまいりたい、かように考えております。

○三木忠雄君 これは乗務員の身体状態の問題、精神状態の問題、いろんな問題を調べなければ一人乗務にはなかなか踏み切れない問題じゃないかと思ふのです。これは大ぜいの人たちが、乗客を乗せているといふ考えから考えると、一人乗務といふものは、しろうと考へてありますけれども非常に危険を感じるのです。いわんや、四月十六日の毎日新聞によりますと、国鉄内部の国鉄研究員の中で、実際にこれに對しての調査報告は非常に疑問視されているのです。まあ委員会の調査に携わつたこの鉄道科学研究所員二人が、学問的にも根拠は薄い、あるいは乗務員、乗客の安全に不安はないといふ切りの論議に欠けると、こういうふうな調査員に公開質問状を出している。こういうふうな状態がある中で、あえて一人乗務に踏み切つて実施をしていくといふことについては、非常に異論を差しはさむのではないかと、こう考へるのですが、この問題どうですか、副総裁。

○説明員(磯崎勲君) ただいまお示しの四月十六日の私のほうの研究員の発表いたしましたことにつきましては、その間のいきさつその他いろいろ調べておりますが、何と申しましたも大島先生以下のアシスタントとして、大島先生にお手伝いをしておつた連中が先生方に、しかもこの先生はさつき井上が申しましたとおり当局と労と働の三者が、七重のひざを八重に折つて御依頼の上げた先生に御協力しよう、その御協力の中のことを先生に無断で外に出すといふことは私も私として考へられないのでございまして、何らかの

でございます。これは五百万円という額の借金でございます。この返済は三十四年の十一月に元金は返済されておるといふに弘済会のほうから報告がございました。以上でございます。

○三木忠雄君　　こういふふうに、まあ一つのこれは例ですよ、調べ上げればいろいろあると思うのですね。私はあまり時間もないのでそんなにしゃべりませんけれども、こういうふうな、育英事業という美名のもとに、たとえ五百万であらうと、四百万であらうと、この鉄道弘済会の趣旨からいったら私は反しているのじゃないかと思うのですよ。吉永小百合の学校が鉄道弘済会とは何にも関係ない話だ。これは、そういうような融資があるからこちらに実際に行なわれているということなんでしょう。こういう問題は、やはりもっともつて、国鉄にしてもあるいは運輸省としても監査をしていかなければならないと思うのですよ。この点はどうですか、運輸大臣。

○國務大臣(原田憲君)　御承知のように、よく気をつけなければならぬ問題であると心得て、今後よく検討をいたします。

○三木忠雄君　　弘済会のやはり今後の行き方として、国鉄側ですね、弘済会をどういふふうに考えていくか。実際にこういふふうに国鉄が赤字財政で悩んでいる。それにもかかわらず、弘済会の売り上げあるいはその純益というものは相当な金額に及んでいるわけです。それはまあ、退職者のいろいろな保護あるいは慈善事業、いろいろな問題は、納得いく問題数多くあります。しかしやはり、国鉄にとつてこういう財政難で悩んでいる財政期間中に、やはり慈善事業等についても、多少はやはり厚生省、こういうところからももう少し援助を受けるなりにして、やはり国鉄が、実際に国鉄に乗る人たちが使ったそのお金の幾分かはおもつと国鉄の財政資金に還元されて、そうして運賃値上げの一部にでも充てていくと、考えていくと、こういう方向にやはり将来持つていかなければならないのじゃないかと思うのですよ。その点やはり私は、この間からずつと話をしております。

すけれども、駅ビルにしたってあるいは関連会社に
したって、みんなそういうふうな弘済会の純益か
ら出資をされているわけですよ。そこへ入ってい
る人たちはみんな甘い汁を實際に吸っている。こ
ういう態勢があらゆるところに見受けられるわけ
ですね。これでは、合理化だ、あるいは国民の前
にこうだあだ言ったところで、何にも始まらな
い。実際に弘済会の理事が何カ所にもかけ持ちで
会社の役員を兼ねておる。こういうようなやり方
では、いつまでたつたって、国鉄の合理化、こ
うだあだ言ったところで始まらないのじゃないか
と、こうも考えるわけでありまして、総裁、
どうです。

○説明員(石田禮助君) これは私はごもっともだ
と思うのです。弘済会の財政というのもそう苦
しいことはありません。余裕が出てくるからやっ
ぱり問題も出てくるというふうに思います。これ
は国鉄としてもよほど冷静に考えて出資をする必
要があると思う。

ただ弘済会のことについて一つ三木さんに申し
上げておきたいと思うのですが、あそこは全体の
駅の数からいいますと全体の四割というものは弘
済会がある。それから販売個所からいくと六割
だ。そういうことなんでありまして、駅の数な
んかからいくと、あの中の一割以上というものは
は、ほかの業者としてはやらないのです、損す
るという事です。北海道の僻地などあつたとい
うのも弘済会、これは国鉄からいえば実にありが
たいわけなんでありまして。それによってお客とい
うものにサービスができるということ、これは弘
済会の非常ないいところだと思つておる。さら
に弘済会は四十二年には、駅の営業というものは
九百四十億、これは四十三年になつたらさらに千
億ぐらになつてくると思つておる、これは昔は
構内営業料というものを特に弘済会に安くした。
ところがその後同じようにして、何らその間にプ
ラスになつていないのです。さらに私は弘済会に
非常に感謝しなければならぬことは、国鉄は御承
知のようにいまでも殉職者というものは六十人

上、年にいる。ことしあたりは七十人以上じやな
いか。さらに負傷者というものは千人以上です。
その殉職者の遺族というものはお世話をする。そ
してさらに負傷者である身体障害者の世話をする。
これは実に弘済会に対して私は感謝しなければな
らぬ。そしてさらに主要な駅に対しては、あそこ
に相当な医者と看護婦を置いて、そして旅行者の
病人に対して役に立つというふうなことで、実に
いいことをやられているわけですよ。で、私は三木さ
んはどういう考えか知らぬが、弘済会の販売個所
が六割も一つの構内にあるという事は、これは
異常のようには思われるんですが、私はもう少しや
つてもいいと思う。要するに一般の業者がやつて利
益をポケットの中に逃げ込ませるか、あるいはそ
の利益をもつて国鉄の殉職者を見てあげるとか、
遺族を見てあげる、あるいは障害者を見てあげる、
あるいは一般の旅客の病氣に対して手当てをする。
いわく何、いわく何、相当にいいことをやられて
いるのですが、しかしこれはいいことをやられて
いるからといって、われわれのほうでは野方図では
いぬ、ときどき監督する必要があるという事で、
国鉄としては弘済会のためにぜひひとつあたり甘
えさせないで、十分の監督をしていく必要がある
と、こういうふうに考えておられます。

○三木忠雄君 この間、資料提出していただきま
したね。信号保安協会あるいはまた日本鉄道技術
協会あるいは電化協会、これに相当な部外経費が
出費されているわけですが、これは実際にどうい
うふうな業務内容を持っているか。職員が大体あ
まりいらないような協会なんですね。こういうと
ろに相当な金額の経費が出されている。この点に
ついて具体的に、信号保安協会はどういうふうな
業務内容になっているか、あるいは日本鉄道技術
協会はどうかというふうな業務内容をやっているか、
これについて説明願いたいと思うのです。

○説明員(井上邦之君) 詳細にわたつては専務の
理事によつて御説明申し上げますが、まず概論的
に申し上げます。信号保安協会をはじめとしたし
まして、先生この前御指摘になりました団体が六

団体でございます。あれは宿題になつておりまし
たので、一応御報告申し上げます。
いま御指摘のありましたのは、いずれも技術的
な関係の協会でございますが、これは国鉄として
この協会の会員になつておるものではございま
せん、国鉄の職員、現役のものもあるいはOBの者
も、それから国鉄以外の民間の私鉄、あるいはま
た鉄道に限らず交通関係者、学識経験者、そうい
う人たちが集まつて、たとえば信号保安の問題で
ありますとか、電化の問題でありますとか、それ
ぞれ専門に分かれて、技術向上のために、か
つまた会員の相互の親睦をはかるといふ趣旨から
協会をつくつておる、いずれもこれは社団法人で
ございまして。これに対して国鉄から部外経費とい
うことで金が出ておるという点を先生御指摘であ
ります。たとえば信号保安協会の四十三年度
について見ますと、四件はど専門の研究を依頼いた
しまして、これに對しまして金が二百七十万出て
おるわけでございますが、この調査研究を依頼い
たしました問題は、試みに申し上げておきます
と、列車速度選別方式の研究それから車両制御無
接点化に伴う誘導障害に関する研究、信号設備の
信頼性に関する研究、レール磁化とその対策に関
する研究、こういった四件の研究がこの信号保安
協会に研究依頼というふうなことで出ております
が、これらはいずれもやはり国鉄の現職をもつて
しては十分に研究が行き届きませんので、そうい
う専門の学識経験者に研究を依頼するほうが好ま
しいという事で出しておるのでございまして。
で、この二百七十万という金は相当多額のように
思われますけれども、実はこれは信号保安協会が
基幹になりまして、それぞれの専門家に集まつて
いただきまして、そしてチームをつくつて、そ
れに研究を依頼している、こういうふうなことで
なつております。大体問題は非常にむずかしい問
題でありますだけに、大体はやはり一年間ぐら
いはその研究にかかります。そういたしますと四件
で二百七十万、一件あたり七十万ぐらゐの見当に
なりますけれども、そう高い研究委託費というふ

うにも思われません。何も一人にやるわけでは
ございせん。かなり多数のチームに対してこれ
を出しておる、というふうになつておるわけ
であります。
技術関係については以上でございますが、あ
とまた御質問があれば、その他の団体についても御
説明申し上げます。
○三木忠雄君 その他の団体について……
○説明員(井上邦之君) この前先生御指摘にな
りまして、宿題として残つておりましたもの、で
は全部申し上げます。
技術関係を除きまして、その次に先生御指摘に
なりました混載協会、これについて中央混載協会
とそれから関東混載協会との二つだけ御指摘に
なりましたが、この混載協会と申しますものは四
十年の秋に設立されたものでございまして、それ
までの鉄道の小口貨物の輸送というものが非常に
不経済な輸送でございました。先生も御承知のと
おり、小口貨物というものは不特定多数の荷主で
ありまして、行き先もばらばら、したがってそれ
を貨車で送ります場合に、貨車の中もばらばらで
ございまして。したがって非常に効率の悪い輸送で
ございまして。これを先行き別にまとめるものをま
とめて、一車にできるだけ満載いたしましたので、そ
うしてやる方式が混載車扱い方式というのでござ
いまして、それまで小口貨物の輸送の例外的な措
置として混載車扱い方式があつたのでござい
まして、この四十年の秋を境といたしまして、小口貨
物の輸送の合理化をはかるといふ点でむしろ小口
貨物の混載車扱いを、小口貨物の輸送の根本にす
る、その考え方を基本にしまして、ばらばらの輸
送は例外的なものにだけしかやらない、こういう
ふうな百八十度の転換をいたしましたわけでありま
す。その際に、この小口貨物を行き先別にまとめ
る仕事というものがどうしても必要になつてまい
るわけでございます。そこで各支社の混載協会を
地域別にたとえば関東支社でありますれば関東支
社、中部支社でありますれば中部支社、支社は全
部で九つございまして、九社に相当する九混載

うにも思われません。何も一人にやるわけでは
ございせん。かなり多数のチームに対してこれ
を出しておる、というふうになつておるわけ
であります。
技術関係を除きまして、その次に先生御指摘に
なりました混載協会、これについて中央混載協会
とそれから関東混載協会との二つだけ御指摘に
なりましたが、この混載協会と申しますものは四
十年の秋に設立されたものでございまして、それ
までの鉄道の小口貨物の輸送というものが非常に
不経済な輸送でございました。先生も御承知のと
おり、小口貨物というものは不特定多数の荷主で
ありまして、行き先もばらばら、したがってそれ
を貨車で送ります場合に、貨車の中もばらばらで
ございまして。したがって非常に効率の悪い輸送で
ございまして。これを先行き別にまとめるものをま
とめて、一車にできるだけ満載いたしましたので、そ
うしてやる方式が混載車扱い方式というのでござ
いまして、それまで小口貨物の輸送の例外的な措
置として混載車扱い方式があつたのでござい
まして、この四十年の秋を境といたしまして、小口貨
物の輸送の合理化をはかるといふ点でむしろ小口
貨物の混載車扱いを、小口貨物の輸送の根本にす
る、その考え方を基本にしまして、ばらばらの輸
送は例外的なものにだけしかやらない、こういう
ふうな百八十度の転換をいたしましたわけでありま
す。その際に、この小口貨物を行き先別にまとめ
る仕事というものがどうしても必要になつてまい
るわけでございます。そこで各支社の混載協会を
地域別にたとえば関東支社でありますれば関東支
社、中部支社でありますれば中部支社、支社は全
部で九つございまして、九社に相当する九混載

会社ができました。それを中央で統括する中央混載協会というものができました。そういうことでございます。いわば中央が根拠地であって、各地の混載協会を統括する、こういうような関係で出発したものであります。これによりまして、鉄道の小口貨物の輸送の合理化というものが大幅に実現されて、それまでこの小口貨物の輸送に従事しておりました人員も三千九百人、これで節約いたしました。三千九百人といいますが、年間の経費は四十億、それから貨車の使用にいたしても、これによって生み出した貨車が千二百車両であります。千二百車両の貨車を使用面において生み出すということは、これは保有という面から考えますと約三倍、運用効率が大体三分の一でございまして、三倍とお考えいただけばけっこうでございます。したがってその三倍、三千六百両ぐらいの貨車を新造したと同じような結果になります。これを経済計算いたしますと、それでやはり六十億ほどのものが節約される、こういうふうな計算になるわけです。

一方、これに対して、じゃ国鉄はどれだけ金を出してやるかという問題でございまして、これはかきりまわした経費の半分は国鉄が見ておる、半分はそれぞれの通運業者が、これは数社入っておりますが、その取り扱いの量に応じて分担する、こういう約束で出発いたしましたのでございまして、先生が御指摘になりましたこの中央混載協会について申し上げます、国鉄の出し分は四十三年度で千四百五十二万円、それから関東鉄道混載協会では三千七百二十一万円でございますが、先ほど申し上げましたとおり、全国にこの混載協会は設立されておりますので、四十三年度に国鉄から出した金額は約一億七千万円でございます。言いかえますと、一億七千万円を出して、半面四十億の人員費を節約し、それから貨車の新造、これは年々というわけにまいりませんが、出発の当時には六十億ほど経済的な負担減になる、こういう関係のものでございます。

会でございますが、これは先ほどの小林常務からちょっと御説明の中に出ました貨物運賃の後払いを保証する協会でございますが、これは三十一年の五月に設立されたものでございまして、その当時まで終戦以来のインフレによりまして通運業者の資金繰りというものが非常に苦しくなつてきて、その結果といつたしまして国鉄に対する通運関係というものの貨物運賃の後払い、運賃の滞納、あるいは滞納と言ふよりもむしろ不納と言つたほうがいいかもしれません、だいたい出ました。これを何とかしなければならぬということ、これを銀行保証と別にこういう運送保証協会というものを、これは大蔵省の了解を得ましてつくり出したものでございまして、この運送保証協会によりまして、これまでの通運業者の運賃の保証額は銀行の融資のワクの中に入つておつたのでございまして、この保証協会ができましたことによつてその保証額はワク外に出るということになりまして、それだけ通運業者の資金繰りは楽になるといふ関係も出てきました。それから銀行の保証の場合でありますと担保を取つておりましたけれども、この保証協会は担保も取らない。それから保証料金も従来の銀行の保証料率の大体二分の程度。こういうことで大幅に通運業者の負担が軽減されて、それによつて自來国鉄に対する運賃の滞納あるいは不納という問題は、この保証協会が代位弁済で国鉄に支払いますので、先ほど小林常務も申しましたように、猶予期限を出てもなおかつ国鉄に入らないものは、この運送保証協会から代位弁済として入ってくるので実質的には滞納はないということをお話ししましたが、それはこの運送保証協会の設立された結果でございます。国鉄からはこれに対して金の出し入れはございません。それからあと御指摘のありました名工建設と鉄建建設、この二つ御指摘になりましたけれども、これは純然たる土木建設の株式会社でございますが、何ら国鉄から業務委託費とかあるいは会費とか、そういう名目の金は全然出ておりませんけれども、ただこれは土木建設の請負工事会社です

から、国鉄の工事を請け負つた場合には、その工事と見合ひまして国鉄からその代金を払うという関係だけでございます。これは一般商事会社との関係と全然同じでございます。

以上でございます。

○委員長(岡本悟君) ちよつと速記とめて。

〔速記中止〕

○委員長(岡本悟君) 速記を起して。
○中村正雄君 私は、これまで同僚委員から相当各方面にわたつて質問されておりますので、できるだけ重複を避ける意味で、主要な点について二、三点だけ時間の許す限りお尋ねしたいと思ひます。

最初に、運輸大臣に前提としてお尋ねしたい点が一点ございまして、それは、国鉄財政再建推進会議から意見書が出されて、それが基礎になつて今度の法案の提出になつてゐるわけでありまして、これはこの前、この委員会の冒頭でもいろいろ質問されましたように、この推進会議は閣議決定によつておつくりになつたわけでありまして、したがつて、これは一つの法律上の委員会をつくつてこの委員会の意見を聞いてやらなければならぬという制約はないわけで、言いかえれば、行政府の中におきます一つの委員会と、こういうふうな解釈すべきだと思ひますが、端的なことは言へば政府の能力を補充する機関、運輸大臣の能力補充機関というふうな解釈すればいいと思ひますが、そのように解釈していいですか。

○国務大臣(原田憲君) おっしゃるとおりであらうと思ひます。
○中村正雄君 そうしますと、出されました意見書というものは相当膨大にのほつておりますが、再建促進特別措置法にいたしましてもあるいは運賃法にいたしましても、すべて、提案理由の説明の中に国鉄財政再建推進会議の意見書により、このことをすべて書かれております。したがつて、この意見書の内容は今後国鉄を再建するため政府の方針と理解していいかどうか、この点を運輸大臣にお尋ねをいたします。

○国務大臣(原田憲君) この意見書は、これから行なつていきます国鉄再建のための重要な指針の一つであらうと考えております。

○中村正雄君 そうしますと、この意見書の内容以外にも具体的に再建の方法も今後生まれる場合がある、あるいはまた意見書に盛られてゐる点であっても政府が採用しない部分もある、こういうふうな理解していいですか。

○国務大臣(原田憲君) 今日御提案を申し上げております点におきましては、あとで中村さんからまた御質問があらうと思ひますけれども、この推進会議が提案をしておりますことを法律案の中に書きまして、たとえば六条、七条というように、これは法律で定めた財政助成策というものとつておけることは御存じのとおりであります。それ以外にやらないかと言われますと、これは私はたびたび答弁をいたしておりますが、できることがあればこれは取り入れていくべきであるという考え方を持っておりますけれども、現在はまだこの法律案を御審議をいただいて、御了解をいただいて、まずこれを、まあ何といひますか、国鉄再建のための出発点にするという覚悟で今日臨んでおると、こういうことでございまして。

○中村正雄君 私が特にお尋ねしたいと思ひますのは、この意見書の内容以外のことを――これも時勢の変化によつてはたくさんあると思ひます。それを特に私が聞いてゐるわけじゃなくして、この意見書は全体として一つの再建方式になつてゐると思ひます。このいい部分だけならば、また都合の悪い部分はやらぬというのであれば、再建の全体としての構想がくずれると思ひわけなんです。

それからもう一つ、この意見書の内容を検討してみますと、法律上の措置を必要とするものもいま出ておりますようにありますけれども、法律的な措置を必要としない、国鉄の運営自体、政府の運営のものが非常に多いわけなんです。したがつて、これは国会審議の対象にはなりません。そういう意味で私は、もちろんこの意見書と一分

一厘違わないようにこれを全部やることは考えられませんが、しかし、全体としてはこの意見書の再建方式というものが政府の考える国鉄の再建方式として考えてよいかどうかという、基本の問題をお尋ねしているわけです。

○国務大臣(原田憲吉) さように考えていただいてけっこうだと思ひます。

○中村正雄君 そうしますと、この日本国有鉄道財政再建特別措置法案、この二条によりまして、財政再建の目標を昭和五十三年度に置いておきます。十年後に国鉄の財政が償却後黒字になるという目標を置いておきます。いろいろな法律措置はありますけれども、このようにはっきりと具体的に目標を示した法律は数少ないと思ひます。したがって私がお尋ねしたいのは、この十年後に国鉄財政を再建の最終めどにするというこの法律の規定であります。これをやるかしないかという責任者、たとえばこの二条の責任者は政府であるのか国鉄であるのか、この点をお尋ねしたいと思ひます。

○国務大臣(原田憲吉) これは政府であると考えます。

○中村正雄君 そうしますと、この法律が成立しますと、これは法律は一本立ちするわけでありますが、そうしますと再建の五十三年度に目安を置いて、この時に国鉄財政を黒字にする責任は政府にあると、こういふふうに考えて今後の措置を考えたらいわけですね。念のために確認しておきたいと思ひます。

○国務大臣(原田憲吉) 政府が基本方針を示していくのでありますから、政府に責任があると思ひますが、もちろんこの実態は国鉄が行なっているわけですから、国鉄がこの再建策に対して実際には仕事をしてくれ、こういふまあ一体的なものであらうかと、こういふふうに考えます。

○中村正雄君 そうしますと、この特別措置法によりまして、これはまあ財政の面だけ拾い上げてみますと、政府がやりますものは、いわゆるここに書いておきます第六条と第七条、この二

つが政府がやります財政的措置になっております。したがって、それ以外には、国鉄の企業努力とそれから利用者の負担ということに今後なると思ひます。したがって、政府の責任だと思ひます。言ひましても、それは三位一体の比率をとにかく言ひものではありませんが、政府のやるのはたつたと云つては失礼かもしれませんが、これだけであつて、それ以外はすべてほとんどが国鉄の企業努力によつてやれと、こういふことになるわけなんです。そうして一応、今後十年間の経過を見なければならぬと言ひましても思ひます。十年先はおろか五年先の経済情勢もだれもはつきり見通す者はございません。したがって、私は具体的な金額の内容、あるいは財政措置の内容を議論しようとは思ひませんが、一応十年間には絶対に黒字にするというのが政府の責任だということでありますれば、私はこの特別措置法に載つておりますたつた二カ条だけの問題よりも、今後の国鉄の企業努力というところに重点を置かなければならぬ。これは監督官庁としてけつをたたくだけでは私にはできないと思ひますので、ほんとうに政府が責任を持つて、第二条の責任を負うというのであれば、やっぱり今後の問題について相当いまままでと違つた考え方ではいかなければ私にはならないと思ひます。そういう立場から五カ条について事務的にお尋ねしたいと思ひます。

第五条によりまして債務の総額、約六千三百億余りだと思ひますが、これを実際上たな上げする措置が五カ条によつてとられております。しかし、これも再建期間が過ぎますと、この債務は復活するわけでありま。また、その間の利子相当額の再建債ですか、これは約二千五百億近いものを発行するわけなんです。これも結局再建期間が過ぎれば生きてくるわけなんです。したがって、私は五十三年度にいまの試算表によつて黒字になる、この数字のとおりいくとしまして、五十三年度になりますると少なくともこの六千三百億と二千五百

億、これだけの債務は生きてくるわけですね。これをその後償還していかなければならぬわけですから、であれば、これは私には意見になるかも知れませんが、なせ、政府関係の融資でありますので六千三百億をここで切り捨ててできなかったかという考へが私は浮かぶわけなんです。法律的に私はできないわけないと思ひますが、この点、運輸大臣が無理であれば大蔵省関係でけつこうですが、御答弁願ひたい。

○国務大臣(原田憲吉) この第二条は、国鉄再建の目標をきめておけるわけですね。だから私は責任ということを言われるならば、この目標を立てた政府が責任をとるべきであるという立場をとらなければならぬと、こういふ考えを持つておるわけでありま。私は法律の専門家ではありませんが、そういう考えを持つておるわけでありま。したがって、いま仰せになっておられます点は、そこまで責任を持ったのなら思ひ切つたこういふ措置がとれるではないかと、こういふ御意見であらうと思ひますが、国鉄の財政の再建が成功したときの形を申し上げますと、借金をしたものを返していくて企業というものが黒字に運営されていくと、こういふ形になるということが前提になつておるわけでありま。この企業の経営というもので運賃がまず収入の一番柱でございます。しかし、大きな仕事をするのでありますからこれは借りていくと、この借りてきた金を投資をして、運賃をもつてまかなつていくと、それが健全に経営ができたからこの企業というものは健全経営だと、こういふことになるのでありますから、それがいま危機に瀕しているのではありませんから、十年間後のうまいくつた場合の形というものは、やはり借りた金でありますから返していくということがたてまになる。しかも十年据え置き、二十年返還というところがございますから、まあこの都合のいいほうから言つたら、ただもつたような金と、こういふことになるのであります。相当思ひ切つた措置がされておる、こういふふうに考えられる

のではないかと、このように考えておりますが、なお十分でございまして政府委員から答弁をさせます。

○中村正雄君 じゃ念のためにもう一カ所お尋ねしておきますが、十年後に黒字にする試算表にも一応出ておりますが、十一年目の試算表は出ておりません。したがって、十一年目の試算表を見れば黒字はわずかです。したがって、十年過ぎるとまた債務復活、それから今度は十一年目から利息も払わなきゃならぬと、これはまだ未知数であります。試算表はどうか、これはまだ未知数であります。私が、私はさういふこまかい数字を問題にしようとは思ひませんが、ただ、今回の場合はこの措置法によりまして、二カ条だけが政府が援助することになつておりますが、今後十一年後に黒字にするためには、これで足らなければまた新たな法的措置を講じて政府もやっぱり別に考えなくちゃいかぬ、そういう事態が生じてくると思ひます。十年後に黒字にするのが政府の責任であるというのであれば、現在はこの二つの措置しかありませんけれども、これは以外の措置も経済情勢の変遷、時勢の推移によつて、また国鉄運営のいかんによつては、あるいはこの二カ条の措置もまた十年待たずして解消することもあるでしょう。あるいはまたこれに追加することもあるでしょう。そういう弾力的なものだと、こういふふうに当面は考えていかどうか、運輸大臣のお考えを聞きたいと思ひます。

○国務大臣(原田憲吉) 私は先ほど政府であると言つたことと関連して今後の、この六条、七条ですか、これ以外のものはどうだと。こういふ、いま四十四年度予算を中心とした国鉄の財政再建策というものを審議している国会で、私からまたこれ以外にまだあるんだと——私は先般から何度も申し上げておりますように、この四十四年度予算案を作成する際に運輸大臣として財政当局と交渉をし、その中には残念ながら実現でき得ない点もあつたわけでありま。正直に言ひまして、これらは今後必ずここへ入れていかなければならぬ

員の各自の自省を望む以外に道なしと、こういうことであります。

○説明員(磯崎敬吾) ただいま総裁のおっしゃったことを若干事務的に補足いたします。

まず、意見書の中に、いま先生のおっしゃったいわゆる管理体制の問題、管理者のかまへの問題が出ていないという御指摘であります。これは実は昨年のいままでは始まりませんが、ほとんどずっと委員会のつどそういう話は実は出ております。この意見書の字にあらわれない、底流として、いままでのままではだめだということを、実は私、再三四委員の各位から直接間接に言われております。したがって、委員各位が書かれたこの意見書の中には、ずっとムードとして、あれほど言っているのだからというふうな意味であえてお書きにならなかったのじゃないかというふうに私は察しておるわけでございます。したがって、字にあらわれないから一そう私も思ひます。責任を感じなければならぬというふうに思っております。

ただいま総裁から具体的に申し上げましたが、まあ私もといたしまして、今後の問題はともかくとして、いままでのいろいろな労働争議、あるいは業務妨害という問題につきましては、総裁以下全力をあげてやってまいりましたが、確かに不徳のいたすところで、いまや現場の最前線の管理者が、先生の御指摘のごとく、ある程度勇気を失ってきてもおとすことを率直に私は認めざるを得ないと思ひます。また正しい勇気、ほんとうに筋を通す勇気というものを、われわれが元気づけてやらねえなかつたという今日までの、われわれ自身の最高幹部の管理体制にも私は非常に問題があったというふうに思ひ、率直にこの点が直らない限りは、先ほど大臣が自分の責任だとおっしゃいましたけれども、国鉄の再建は私は非常にむずかしい。単に物理的な、あるいは金銭的な問題だけでは私は再建は非常に困難だということを私自身感じておる次第でございます。以下御質問によつてお答えいたします。

○中村正雄君 あなたが、磯崎さんが決意をお示しになっておりますので、これ以上追及しようとは思ひませんが、ただ現場におきます管理体制なり職場規律が紊乱している例は枚挙にいとまがないほどあります。私が具体的に例をあげるまでもなく、総裁、副総裁も十分御承知だと思ひますが、しかしこれは先ほど総裁、副総裁おっしゃいましたように、第一線の現場長の責任のみではございせん。むしろ私は本社、支社、管理局等の最高責任者の長年にわたります、やはり親方日の丸式の考え方、一年か二年自分が在職中だけ安穩に日を送つたらいという考え方、その日暮らしの保身主義というものが私はその根本だと思ひます。たとえば副総裁の通達が一部の不心得の職員に妨害によつて伝達できないような職場もありまして、職場の周囲に張りめぐらされた不当なポストが一枚も撤去できないような管理体制でどうして国鉄の再建ができるか、非常に私は心配です。したがって、いま副総裁からお話がありましたように決意を持って進んでもらわなければ、どのようになきれいな意見書が出て、この意見書によります物的面の再建方式はできまして、これを運用する管理体制が強化されなければできないと思ひます。国鉄の再建のために利用者には運賃の負担をかける。また国鉄には何ら縁もゆかりもない人の納めてある税金から政府の補助を受けるわけでございます。政府の援助を受けるわけでございます。そうすると、やはり私は、当事者であります国鉄の役員の方がいままでの考え方を交えて、私は奮起一番しなければ、国鉄の再建はむずかしいという意見だけ申し述べてこの問題の質問を打ち切りたいと思ひます。

次に、運賃の問題について運輸大臣にお尋ねをしたい。

提案理由の説明によりますと、国鉄財政の再建をはかるために必要最小限度の云々と書かれて、運賃値上げが提案されております。言いかえれば、これは危機に瀕した国鉄の財政を再建するために利用者にその費用の一部を分担願う、国鉄の

再建の経費の一部を分担願う、こういうわけ、端的に言いますと、国鉄を利用する人に税金をかける、運賃という考え方から利用税という考え方の方に国鉄の運賃がだんだん変わつてきているのじゃないかと思ひますが、これに対して運輸大臣、どうお考えになりますか。

○政府委員(町田直君) この意見書でも申しておりますように、要するに国鉄の再建をするためには三つの方法を総合的にやりなさい、こう言つておるわけでありまして。その三つの方法の一つは、もちろん現在の状態並びに今後さらにこのままで続けていくと破局的な状態になる、それを解消するということ、そのとおりでございますけれども、ただそれはそういうふうな何といひますか、いまの赤字をなくし、再建していく手段であると同時に、それは当然運賃という国鉄の一つの収入源というものを適正なものにしていくという、こういう考え方は含まれていて、そういう考え方が運賃については考えられている、こういうふうに御理解いただければけっこうだと思ひます。したがって、それは利用税ということではございせん、やはり現時点における国鉄の適正運賃というものを考える、それを一つの再建の手段にしよう、こういうふうにお考え願ひたいと思ひます。

○中村正雄君 もちろん運賃であることは間違いないが、運賃の性格がだんだん変わつてきて、国鉄の設備を利用する利用税のような性質が多分に取り上げられてきているんじゃないか、こういう意味の質問をしたわけですが、もしこれが物価としての運賃であれば、国鉄、私鉄の区別をする理由はなくなる。国鉄の運賃は上げるけれども、私鉄の運賃は抑えるという理由にはならないと思ひます。私はそういう意味で、国鉄の運賃というものが従来の物価としての運賃の性格から、だんだん国鉄の設備を利用する利用税というふうなものに変わつてきているんじゃないかという疑念があるのでお尋ねしたわけでございます。その答弁はけっこうでございます。

で、現在まで他の委員の御質問によつて運輸大臣なり、あるいは経済企画庁長官が御答弁になりましたのを総合的に判断しますと、国鉄の運賃の改定は行なう、しかし他の交通機関の値上げは認めない、こういう方針だと思ひます。その理由としていろいろ述べられておりますけれども、その大きな理由は、国鉄財政の再建のためにはその一部を利用者に負担願うんだということにあると思ひます。他の交通機関の運賃改正を認めない、大きな旗印としては物価安定ということを理由にされて、やはり国鉄の便乗値上げをやると物価に響くから、政府の最高方針である物価安定の面から私鉄の運賃値上げは認めない、大体西大臣の答弁を総合すると、こういうふうな判断するわけでありまして、ただ私が考えるのは、国鉄の運賃値上げは国鉄の赤字財政あるいは国鉄財政の破綻——しかしこれは政府、国鉄の努力不足、その責任でこういう状態になつてきたわけなんですから、そのため物価安定という政府の基本政策のたつた一つの例外として国鉄の運賃値上げだけは認める、しかし私鉄の場合は経営者及び従業員の努力によつて現在は赤字だから運賃値上げは認めない、こういう説明であります、はたしてこういう説明で世間が納得できるでしょうか。私鉄はみなが努力して黒字にしているんだから、この際物価安定のために運賃値上げは認めない、国鉄は赤字で困っているんだから、これは運賃値上げしなくちゃいけない、こういう言い方を国会で一般にこれ通用する道理でしようか。私はひとつふしぎに思つております。日常の不断の努力の結果、現時点においては私鉄会社の経営は黒字になつております、しかしあつたことはだれも保証できません、企業努力だけを柱にして経営しなさいと、こういうことですか。国鉄は国鉄経営者の努力不足や政府の怠慢から現在赤字になつておる、したがって、運賃値上げをしなければならぬ、こういう考え方がいまの社会に通用する考え方がどうか、私は運輸大臣にお尋ねしたい。

○国務大臣(原田憲君) 国鉄と私鉄との経営につ

いて大きく違ふ点は、佐藤総理が出席をされたとき——小林一三さんに吉田総理から国鉄経営について相談をしていと言われて行った。ところが、あの人は引き受けなかった。というのは、私鉄というものはもうかることをやっておる。北海道なんかを独立させてやたらどうだということになつてくると、それはなかなかうまくいかぬという話の事例を引かれて、同じ輸送業であるけれども、国鉄としてその経営の違ふ点を一つ指摘されておると思うのであります。国鉄というものが政府と職員あるいは国鉄全部の職員の怠慢から今日を来たしていると言われますが、私はそれだけだとは思っておりません。やはりこれは広い意味で政府が国の政治の責任をとつておるんだから、そういう広い意味で、何でも悪かったら政府の責任だと言われるけれども、これはやむを得ないということは何べんも申し上げておりましたが、やはり今日の非常な技術革新といふか、非常な社会の情勢の変化といふものに对应するものが十分でない。そのために国鉄という広い全国的経営というものをものとしておる運輸事業といふものが非常な困難な点に立つておるといふこと、ある一定の限度、よつぽど広いものでも一地方で運営をしていふものと、その間に同じ運輸事業でも差異はあると思ひます。したがって、今日の大きな変革といふことに對して、運輸事業としていままでかつてやらないようなことをやつておる、今度国鉄に對してとつておる措置はこれでありました。また、私鉄でも中小の私鉄の過疎地帯におけるところの事業の悪化に對して助成策をとる。こういうことを考へてきておるといふことも、額は少なくても一つの政策といふものが組まれてきておる實際の姿であらうと思ひます。したがって、御指摘をされておるところ私は十分わかることはよくわかりますが、その問題について昨年国鉄は定期運賃の値上げをいたしております。改正をいたしております。当然そのことを行なわなければならぬといふことになれば私鉄の運賃の改正もしなければなら

なかつたはずであります。これは一年据え置

くといふことで大臣がかわられましたけれども、一年たつてどうだといふ質問は私が就任した当時から盛んに受けた一つでございまして、しかし現実に私鉄の定期運賃といふものは値上げをせずによつてきたわけでありました。ただ、運賃の問題だけをとり上げてみますとこれは不合理でありまして相当な乗客変動といふものが当然あらわれてしかるべきであらうと思ひます。ところがそういう事態がたいしてあらわれなかつたといふことは、この定期運賃の改正といふものがそこでは不合理であるけれども、別な手段によつて補われるところがあるといふことも考慮しなければならぬわけではなからうか、こういうことが考えられるわけでありました。したがって、今度また国鉄の運賃を値上げすると、指摘されているように半額になり、今度はきつとこういうことが起こるといふようなことを言われておるわけでありましたが、これらの点まで私は十分考へながら極力抑制したいといふことを申し上げておるの、いま中村さん、運賃が税に変わつてきたんではなからうかと、こういうお話であります。税なら税でやつぱり応能利益の原則によつて払うべきものは払つてもらわなければならぬからあるいは高く取つたほうがいいのじゃないかという議論が出てくるかもわかりません。私は税といふ問題よりも、やはり運賃といふものの中で、一物一価——同じところを走つておるものが、違ふじゃないか。これは確かにおかしい。おかしいがこの点についてできるだけしんぼうをしてもいいといふことを申し上げても、それがもう一つ大きな経済的な安定といふところから許されるのではないかといふことを考へながら、極力抑制をしていくといふことをお答えいたしております。

○中村正雄君 私の言つておりますのは、国鉄

がこのようになったのは、政府も国鉄も努力をしなかつたからだと言つてゐるわけではありませ

ん。努力が不足しておると、こう申しておるわけ

なのであります。それからもう一つは、私は私鉄の運賃を値上げしない、こう言つてゐるわけじゃございませぬ。ただ、いまの政府が、片方は黒字だからおまの運賃値上げは認めない、片方は国営企業で赤字になつてゐるから上げるんだといふことは、政治として私は常識にはなつた理由だ、少なくともここまでは通るかもしれないけれども、世間一般にはこの理屈は通らないといふことを私は言つてゐるわけなんです。したがつてこの問題は今後に残されるわけでありまして、それは運輸行政を見守つてまいりたいと思つてゐるわけでありまして、もう一つは、国鉄が今日までの財政の危機を招きました原因の一つは公共負担、特に定期券の割引率といふのが多く言われております。しかしこれは、確かに国鉄としてはもちろん法律違反の割引をやつてゐるわけではありませぬので、何も私は現在の割引率が違法だと言つてゐるわけじゃないんです。三カ月まで五割引きはよろしい。こういうわけで五割以上割引してもかまわないわけですから、實際法律で明示してゐる五割以上の割引をやつてゐる。これが公共負担として意見書にも六百億近い公共負担に本年度なり、累積しますと相当な金になるわけでありまして、ただこの点だけで国鉄が非常に財政が困難になつてきてゐると思へないと思ひます。点の一つに、やはり国鉄と並行して走つておる私鉄もやはり定期券の割引率はやつてゐると思ひます。これは監督局長にお尋ねしたいと思ひます。私鉄の定期の割引率といふのは、現在どのようになつておるかと。

○政府委員(町田直君) お答えいたします。大手

十四私鉄で申し上げますと、平均いたしまして通勤で六九・八%、それから通学で八五・六%といふこととございします。

○中村正雄君 いま監督局長の御答弁のように、

私鉄におきましても国鉄と同じ推論でいけば公共負担をそれぞれの会社が相当やつてゐるわけでは

ね。したがつて、この定期券の割引率によりまして

公共負担は国鉄独特のものでなくして、これは公共事業といふ公共的な企業が当然負わなければならぬ私は公共負担だと思ひます。したがつて私は国鉄の赤字の原因、財政が困難になつてゐる原因を公共負担のゆゑだといふことでもつて言ひのがれることはできないと思ひます。それ以外の理由はたくさんあると思ひますけれども、同じように私鉄も、国鉄と率は違ふかもしれませんが、五割以上のやつぱり公共負担を負つてゐるわけ、もしこの公共負担を国の税金において補償するとすれば、私鉄に對しても同じように補償しなければ、これは筋が通らないわけなんです。この点はいままであまりにも公共負担のみを表に出して、これが国鉄財政の破綻の原因だと強調されている政府その他の答弁といふものはちよつと筋違いだと感じるもので、実は割引率をお尋ねいたしたわけでありまして、それから最後に、いまこの問題についてお尋ねしたいのは、大臣もちよつと言われましたけれども、一応国鉄の運賃が値上げになると、やつぱり並行の私鉄その他の運賃との格差ができる。これは、去年四月の定期の是正以来格差ができておりますが、現在の定期運賃の負担者といふものは利用者じゃなくして、その利用者を使用いたしております企業が負担してゐるというのが多いわけですから、したがつて個人個人の負担にはならないから従前どおり便利な駅、便利な交通機関を使うといふことで、去年の四月の定期券の是正以後も国鉄から私鉄に乗りかえる人はあまり多くないといふことは数字の上からも出てきます。しかし、これは会社負担じゃない個人負担の通勤者等につきまして、やはり徐々ではありますけれども、これはやつぱり移動いたしてゐると思ひます。したがつて今度の運賃は正によつてこの額が非常に大きくなりまして、したがつて、これは経済企画庁の關係にもなるかもわかりませんが、一応交通関係の責任者として、運輸大臣として今度の国鉄の運賃の是正によつて他の交通機関との格差が非常に大き

くなるけれども、旅客の移動というものは行なわれないという見通しを持っておられるか、あるいは行なわれるかもわからないという見通しを持っておられるか、運輸省なり運輸大臣の見通しを聞きたいと思います。

○国務大臣（原田憲君）先ほども答えましたが、この問題につきましては、昨年の定期運賃の改正をいたしました際に予期をされた問題だらうと思ふんです。それが、私が聞いておりますにはたいした変動はなかつたと、こういうふうに聞いておりますので、今後もしやういふ問題で大きな変動が起きないんでないかということを期待はいたしておりますが、いまお話しのように今度は相当な幅でございますから、これは断言をいたすことはできないが、起るかも知れぬ、こういうことを感ずるわけでございます。

○中村正雄君 私の懸念いたしておりますのは、私の知っております会社の経営者、二、三の人が、いまの定期運賃であればまあまがまんでできるけれども、今度運賃が是正になるとうちの社員の通勤についても、これは国鉄では困る、私鉄にくらがえしなくちゃいけないということを二、三の私は会社の経営者に聞いたわけなんです。やっぱり一般の民間会社も企業の経営にはきびしくなっております。したがって運賃が私鉄より三割も五割も高い、あるいは倍近くなつてまいりますと、いままでのような会社の負担のみではいかなくなると思います。それともう一つは、やはり従業員にいたしまして、いまの国鉄、あれば便利がいい、しかし五十歩百歩のところであれば、会社が定期券を負担するんだから、こっちにかわつてもらいたいといへば、おそらくかわるだろうというところで、私は今度の運賃の改定によつて利用者の移動というものが起こる可能性が非常に強いという危惧を持っているわけです。それが起きてから措置したのでは私は困る。混乱すると思います。やはりこれだけのことをやるのであれば、企画庁も運輸省も、それぞれの資料を基礎にして、見通しを立ててこれを未然に防ぐ措置が交通対策

としては必要じゃないか。これは運賃の問題だけじゃありません、車両の問題、運行の問題あるいは電車の密度の問題、輸送力の問題、私鉄の輸送力の問題でございます。特に都市におきますところという問題について何らの考えも対策も持っていない、おそらく移動してもらわないことを折るというような気持ちだけの対策では運輸省なり企画庁としては私は困ると思うんですが、運輸大臣どうお考えになりますか。

○国務大臣(原田憲君) 秘鉄につきましては、国鉄がいま公共負担の問題の中で少し中村さん触れられておりますが、公共負担を利用者が負担するのがいいのか、あるいはその他のもの、いわゆる国だとか地方団体とか公共が負担するのがいいのか、こういういろんな問題があるわけでありまして、これをこのたび財政再建措置法の中では国が

いままでよりも思い切った措置をとらうということとを、たとえれば昨年やりました四十七年度までを五十年年度まで延ばして六分五厘にすると、こういうことを考えておるわけでありませう。私は私鉄につきましても、当然大都市近郊の大量輸送というものを受けておる私鉄の立場を考えますときに、これは私鉄であるから、あるいはもうかつておるからという問題よりも、そういう面からのいわゆる施策というものが必要になってきておるということとは、現に大阪におきまして泉田地という中村さんよく御存じの泉州に大きな団地をこしらえた。十四社の中の南海電車にこの経営を頼んだところが、とてもじゃないけれども私のところではできませんと、こういうことで断わられて、そこで大阪府並びに経済団体でこしらえておりますターミナル・センターの会社が定款を変更してこの運輸事業もやる、電車もつくる、電車を経営すると、こういうことで、それなら七分の開銀の金も惜りられる、こういうことになって、それでようやく事業をやるという状態になっておる。この現状を見ますときに、私はそういう意味の施策というものが必要である、やらなければならぬ、このように考えておりまして、何もなしで、同じと

ころを走つておるのを、一方は倍で一方は半分だと、これでは御指摘のようなことは通らないんだと言われることが、何にもしないでおいたらこれは当然のことだろうと思います。何らかの措置をしていかなければならない。これはまあ運賃問題を離れても、今日の住みよい社会というものをつくるためにどりするかという問題の中で一番力を入れなければならぬ問題だと思つておりますので、これらの点につきましては、私鉄に対しても現在七分の金を貸すようになつております。しかしこれだつて資金量はまだ足りないだろうと思ひますし、七分を六分にすることも必要なことではなからうか。また運輸省といたしましても、地下鉄なんかの投資というものはこれは金を食つていくのでありますから、これらに對しましても狭いからの中でおらずに、自治省が考えるなら自治省と一緒になつてもけっこうであります、考へて對処していくということも考へながら私は對処をしていく考へでございます。

○中村正雄君　最後に、四十四年度の予算の問題について一点だけ副総裁にお尋ねしたいと思います。四十四年度の国鉄の予算はいわゆる運賃法が四月一日に実施されるものとして収入が組まれているかと思ひます。これは相当ずれてきている。お

そらく百億近い減収になると思ふのです。また、まだきまつちやおりませんけれども、おそらく四十四年度に組んでおりまする人件費というものは、今度やはり仲裁裁定になると思ひますが、これは相当上回ると思ふわけです。収入の面も支出の面も、四十四年度の予算の面からいまの二つの事項だけ取り上げても相当変わってくると思ふのです。これが再建計画の初年度なんです。初年度において出ております予算を相当修正しなければできないということになるわけですが、これに對しまして何らかの善後措置を講じなければいけないと思ふのですが、その對抗策がもしおありになればお聞かせ願ひたい。

○説明員（磯崎敬君）　ただいまの御質問の四十四年度の過般成立いたしました国鉄の予算でございます

ますが、収入の面におきましても御指摘のように運賃法の施行が四月一日ということで組んでおりますので、百億以上のものがすでにこれは取り返しのつかない減収になって消えてしまった。それから支出増加のほうは、御承知のとおり、過般五月一日の晩に調停委員会から仲裁委員会に移行いたしましたして、目下仲裁委員会で行いろいろお取り扱い中でございます。はたしてどういう仲裁が出るか、いつ出るか、私どもまだわからない事態でございますが、過般の調停委員長私案の数字などがございしております。新聞などに出ておりますが、もしこれらが実際の数字になって仲裁段階であられれますと、その時点においては予算執行上非常に苦慮しなければならぬのではないかとというふうに考えております。まだ現時点では仲裁の最中でございしますので、それを推定するのはたいへん仲裁委員会に失礼だと思っておりますので、数字は申し上げませんが、仲裁がもし出ますれば、予算執行上非常に困難な事態に逢着するであろう、こういうことはもちろん御承知のとおり、四十四年度支出の中には仲裁を含んでおりませんので、当然そういう非常に苦しい事態に立ち至るだろうということがきびしく推定されます。

○説明員(石田禮助君)　ちよつと私からも……。私が中村さんに申し上げたいことは、中村さんは国鉄というものと私鉄というものとを何かミックスしているように思いますので、私から申し上げますれば私鉄のほうは鉄道会社じゃないのです。四十三年度下半期の決算報告を見ましても、十四大私鉄会社の鉄道の利益というものは百三十何ぼ。ところが不動産あるいはデパートあたりの利益は百億以上なんです。全く不動産をやり、デパートをやらんがための鉄道なんです。その点は国鉄というものとミックスしないようにしていただきたい。特に中村さんに申し上げたいことは、国鉄の今日の負担において一番大きなものは赤字線であります。たとえば四十一年度における赤字線の損金は千三百億円ですよ。四十三年になると、千七、八百億になる。年々非常な勢いでふえてい

く。こういうことで赤字線というものは一番大きな国鉄の負担である。それでさらに、この私鉄というものはいまのところまだいままでの在来積み立て等をやっているからいいのですが、国鉄が今日非常な苦しみの中にあったゆえんのは、通動輸送に対する膨大な投資だ。これはすでに四十年、四十一年、四十二年、四十三年の四十年間に二千七、八百億円で近い。さらに今後十年間の間に五千億円、合わせると約八千億円近くなる。これなんかは非常に大きな損ですよ。たとえば東急など見てもらいたい。鉄道の会社の株というものは七、八十円、不動産会社の株は三百何ぼだ、いずれが主でいずれが従だかわかりやしない。こういうことで私鉄と区別してもらわなければならぬ。ことに現在の施設だけで私鉄がやっていくならまだいいんですよ。これが国鉄がやっているように通動輸送力をふやさなければならぬ、こういうことをやった場合に、一体私鉄の財政はどうなるか。これは非常に大きな問題だ。その場に立つて私鉄と国鉄というものを比べて御議論をいただければ私はけっこうだと思えます。

さらにもう一つ私が中村さんに申し上げたいことは、国鉄の今日の運賃値上げの原因は何かということになれば、第一はコストアップなるがゆえにプライスアップする。なぜそういうことになったかという、これは最近における輸送構造の変化です。昔は国鉄というものは独占の上にあぐらをかいておったんだが、最近はどういたしまして、非常に大きな競争をやっておる。そのために四十三年度から四十四年度の予算を見ましても収入増は対前年比七%ですが、支出のほうは一三%、一三%とふえておる。収入と支出と合わぬ状態です。すでに二、三百億のマイナスが出てくる。そこへもってきて通動輸送の問題で非常に大きな負担です。最近における利息の負担が年に二百億も二百五十億もふえてくるゆえんのは、あの通動輸送の利子負担が一番大きなものです。そのほかに輸送安全装置、そういうほうへも投資をやる。そういうことでコストアップなるがゆえに運

賃の値上げをせざるを得ない。不動産の利益というものは国鉄にはない。デパートメントストアの利益もない。それで国鉄の決算上のバランスをアップしようと思えば通動輸送なんかやめたらいいと思う。たまたま国鉄というものは国鉄の使命にかんがみて、どんなにこれは犠牲でもやっぱりやらなければならぬ。こういうことでやっておるので、この点はひとつ中村さんとしても国鉄の總裁の身になってお考え願わなければならぬ。

それから公共負担の問題ですが、私鉄は大きな通動輸送の割引をやっていますが、いかにも範囲が狭い。実際割引外と割引しているものがある。これを比べてみますと国鉄は大きくないですよ。国鉄では割引による収入というものと割引外は八五です。そういうことで割引きというものによってどんなに国鉄は痛目にあわされているか。最近における赤字線の大きな負担というものは、いなかの赤字線なんというものは、一番のお得意さんは通動輸送だ、この負担が実に大きい。こういうことを考えて、ひとつ国鉄の總裁の立場に立つて御洞察願わなければならぬ。それでさっき言いましたように赤字線というものを特に中村さんには考えておいていただきたい。これは大きな問題ですよ。これから鉄道建設公団でもってできた赤字線なんというものを国鉄が引き受ける場合には、やはりどうしても政府でしりや埋めてもらわなければならぬ。それでなければやっていたい。独立採算は維持できないというような状況にまでなっているんだから、もう少し赤字線の問題と通動輸送の問題、そういう重要なことをお考えください。公共負担というのに対して国鉄というもののに対して国鉄がやかましく言うのはもつともだというところにお考えくださるようになります。よろしく思います。

○中村正雄君 国鉄の経営について石田さんと私と違ふ点も幾ぶんありますけれども、しかし、国鉄と私鉄と同じように考えて言っておるわけじゃ

ございせん。ただ、私が特に言いたいのは、あまりにも国鉄が現状を考えて、いわゆる十分努力をすれば現状のようにはならなかったかも知れないという努力不足をたな上げして、原因の悪い面だけ取り上げて世間や政府に甘えているという考え方がいけないという私気持があるから、特に国鉄を私鉄に比較して私は追及したわけなんです。決して石田さんのおっしゃったことは私全然知らないわけじゃありません。私も国鉄におりましたし、議会におりましたも国鉄の仕事はほとんどやっておりますので、石田さんと同じように、こまかい点は知りませんけれども、国鉄の事情は承知しております。ただ国鉄の現状については石田さんとは私は違ふ点はあると思えますけれども、しかし公共負担の問題にしても、いま言った赤字線の問題にしても、こまかい点もございませうけれども、しかしこれは国鉄であるがゆえに負担をしなければならぬ問題もあるし、交通機関という公共的な企業として負担をしなければならぬ問題もある。したがって、公共機関としての交通事業として負担をしなければならぬ問題を国鉄の赤字の理由にあげられるのはあまりにも世間に甘えている、こういうことを私は言いたいから、特にいまの問題を摘出して申し上げたわけです。それはほかに比べれば、会社であれば、私鉄であれば株主に配当しなければなりません。国鉄は何兆という財産をただでもらって配当しなくてもいいわけですね。それは国鉄が私鉄に比べていい面もたくさんあるわけですね。いま總裁は悪い面ばかりあげられましたけれども、いい面もたくさんあるわけでありまして、そういうことを総合的に私も熟知しているつもりであります。特に私鉄と対比して申し上げました点は、いま言ったように世間に甘えてはいけません、もつとこれは経営者も従業員も努力をしなければいけない、こういうことを特に言いたいから誇張して申し上げたわけでありまして、御了承願いたいと思えます。

最後に、運輸大臣にこれはお願いをして私質問を打ち切りたいと思えますが、ただいま副總裁が

らお話しになりましたように、四十四年度の予算についてすでに予想される事態についてだけでも執行困難な面が出ております。しかも四十四年度は再建計画の初年度に当たるわけでありまして、初年度からつまずいたら私は十年後の再建ということもむずかしいと思えますので、今後具体的なになりました場合、国鉄としてはいろいろな努力をするでしようけれども、私は政府の援助を待たなければ四十四年度のやろうと考えている事業計画が遂行できないと思えますので、この点につきましては今後の問題になりますけれども、運輸大臣としても十分御考慮願いたいということをお願い申し上げます。○市川房枝君 運賃値上げの問題は国民大衆にとつては重大な問題でございまして、全くしろこの私鉄の質問を少し申し上げたいと思っております。幸いきょうその時間をいただいております。なお、運賃の値上げはどうせ実現するといたし、まして、連休が済んでからになったということは国民のためによかったと思っております。実は先日、お隣の磯崎国鉄副總裁から、こうして待っている間も一時間に二千万円ずつ損をしているんですよというお話がございました。国鉄としてはさもあるうと思えます。ことに一月半近く延びたのですから、いまもお話が出ておりましたが、国民からいいますと一時間延びればそれこそ二千万円得をしたということになるわけでございます。国鉄の立場だけでなく、国民一般の立場もお考えをいただきますよう、この機会に磯崎さんをお願いを申し上げます。

さて、すでに皆さんからいろいろな問題についての御質問がございましたので、私としては私自身が疑問に思っております三、四の点だけについてお伺いしたいと思えます。ただ全くしろとでございまして、あるいは見当違いのことを申し上げます。あるいは見当違いのことを申し上げます。その点はあらかじめ御了承願っております。

国鉄に対して国民一般の最も強い関心の一つは安全の問題でございます。道路上での交通事故は全く記録的な増加で、重大問題となっておりますが、四十二年度の国鉄の監査報告書によりまして、列車事故、踏切事故、その他の事故においても、またバス及び船舶の事故においても件数はいずれも前年度より減少し、一名の死亡者も出さなかったとございます。これは事実ですのでございましょうか。四十三年度は一体どうなっておりますか。それから私鉄や私バスと比較してはどうでございましょうか。国鉄の当局から伺いたいと思います。

○説明員(湯川龍二君) ただいま先生のおっしゃいましたように、この監査報告でございますが、国鉄でお客様におくなりになるような事故を起こしたことは三十九年以来ございせん、たいへん喜ばしいことでございますが、おかげをなさった方は若干でございます。三十九年の秋に北海道で踏切事故がございまして、そのときに自動車に乗っていたお客さんでなくなった方がございしたけれども、その後は全然今日までお客様ではございません。

○政府委員(町田直君) ただいまの御質問の国鉄と私鉄の事故の比較でございますが、四十三年度におきましては、私鉄におきましても、まあ本人の過失は別でございますけれども、なくなったような事故はございせん。ただし重大事故につきましては、実は先生御承知のように、四十三年度中かなり数が多いございました。これは私鉄も国鉄も含めてでございますけれども、かなり数が多かったと、こういうことでございまして。

○委員長(岡本信君) バスにつきましては、市川先生、ちょっと担当がおられないようでございますので、後ほど調べさせていただきます。至急御報告をさせていただきます。

○市川房枝君 はい。

いまの交通の事情から見まして、とにかく減ったということはたいへんけっこうなことでございます。

まして、これは国鉄並びに従業員諸氏の御努力に對しまして、御奮闘に對しまして敬意を表する次第でございます。ところで、事故の表を拝見しますと、いまもちょっとおっしゃいましたけれども、「本人の過失等によるものを除く」と書いてありますので、そのところは何かちょっとあまいだと思ふのでございます。どうでしょうか。

○説明員(湯川龍二君) ここで先生ごらんいただいておりますのは、四十二年度の国鉄監査報告の一三三ページをごらんになっての御質問だと思いますが、ここで表がございまして、そこに重大事故の原因別の件数が出ております。で、この重大事故と申しますのはどういふことかというところで、重大事故は旅客のなくなった方あるいは旅客以外の方を含めまして十人以上の死傷者の生じたような列車の事故あるいは踏切等で、しかも列車の責任で起こしてある、あるいは踏切警手があやまってお客様をお通しして通行者ですが、従業員のあやまちによつて起こすというのが国鉄側として重大事故にあてがっております。通行者が間違ひを起して踏切でもって国鉄にぶつかるといふことがございまして、そういうたいわゆるお客様でない方で国鉄の関連においておかけをなさった方がいるわけでございますが、これは除いてある、こういうことでございまして。ここで、統計では死傷された方々の人数は出ておりませんので、おかけをなさった方が若干の数になりました。あるいはお一人でありましても事故原因として一件のものは一件というふうにあけてございます。そういう意味で書いてございまして、そういう意味で御質問でございますので申し上げますと、本人の過失によるものを除くという除く人数というのは大体どんな見当になつていらっしゃるかと、これと、ちょっと御紹介いたしますと、これも最近はいふ減つてきております。踏切の整備もいたしましたし、それから踏切等で無謀で事故を起こされた方もいらつしやいますけれども、全体としては三十八、九年度に比べますと、三十八、九年度

ろは年間百六、七十なくなつた方がございましたが、これが四十三年には百件を切りましてございまして、それからおかけがなさった方はもちろんおられますが、これはかなりの数でございます。これは大体四百以上ございましたのが、最近三百台になつております。それからなおここでもっとに申しにくいことなんです、お客様がみずから命を断つと申しますか、飛び込まれるような方がございまして、これはまたことにお気の毒であり、残念なこと、私も注意してあるのでございまして、これは全国二万キロ余の運転で一日二万本余の列車を動かしておる中で、そういう事故、そういう形で命を断たれる方が年間大体百件程度でございます。これらについても私も今後十分留意してまいりたいと思ひます。

○市川房枝君 安全の問題は、国民の立場から言いますと、ほんとうに重大な問題でございまして、今後ともひとつ御努力をお願いしたいと思ひます。

ついでに踏切のことを伺いたのですが、これは私の個人的なこともなつて恐縮でございますけれども、私は新宿の鉄道病院の裏のところに住んでおります。外へ出る際には車であるいは歩行で小田急の本社の前の踏切を通る場合が多いのですけれども、ここで朝夕のラッシュのときには二十分ぐらい待たされることしばしばでございます。それからここには死亡の事故もことの初めにございましたし、京王は地下に入りましたからこれは問題ございませんけれども、小田急には、付近の住民はもうございまして、この道路を使つてゐる人たちがもう迷惑をしておりますが、これは踏切については運輸省で私鉄、国鉄みんな共同で何か御計画していらつしやるのじゃないのでしょうか。

○政府委員(町田直君) 踏切につきましては、まず踏切の整備ということにつきまして、運輸省で国鉄、私鉄を通じて、先生御承知の法律によりまして整備を行つております。それからそれ

によりましてかなり効果があつておりまして、無人踏切が有人になり、あるいは構造改造を申しまして、自動車がそこを通る場合、途中でひつかからないような施設をつくる、そういうことでかなり施設の整備をいたしております。

それから、ただいま先生の御指摘のございました点につきましては、なるほどちょっと調べてみますと、これは非常に電車の交通量が多いところでございます。南新宿三号というところでございまして、遮断回数が一日に四百三十四回、そして、一日のうちで八時間二十五分遮断してゐるというふうなところでございまして。こういうところにつきましては、ただいまお話のございましたように、立体交差をするとか、あるいは地下にするとか、こういうことを順次やつてゐるわけでございます。この場所につきましては、現在まだ具体的にどういふ立体交差あるいは地下という計画ができていない、こういう実情でございます。ただ、これにつきましては道路との関係がございまして、建設省と十分協定をいたしまして、協議を進めまして、それから都市計画等の問題もございまして、そういうものと協定、協議をいたしまして、できるだけ早く高架化あるいは地下化をいたしたいと、こういうふうに考えております。

○市川房枝君 次は公共負担の問題です。先ほど総裁が熱心にお話しになっておりましたが、公共負担の問題について少し伺いたいたのですが、国鉄の公共負担が、四十二年の監査報告、あるいは「数字でみた国鉄一九六八」によりますと、八百九十億円となつていますが、この委員会に提出された四十三年度の負担額によりますと六百十二億とずいぶん減つておりますが、これはどういふわけですか。

○説明員(石田禮助君) 四十三年度につきましては通勤・通学の割引を是正いたしました、三百億以上。それだけ減つたわけでございます。

○市川房枝君 この公共負担として計上されてゐる通勤・通学、学生割引、その他の旅客割引、

新聞雑誌の割引きがあるいは生活必需品の運賃割引き等が出ておりますが、このうち法律上の規定によるもの、それから政府または国鉄自身の決定によるもの、そういう区別をちょっとお聞きしたいのであります。

○説明員(石田禮助君) これは国鉄のほうの意思によって割引きしたというやつは一つもない。みんな政府の——第一、この通勤・通学の割引きなんというのに対しては、まず五割というものを割引きしている。これは法律でせにやならぬということにきまつておるのですね。ここにおける六百十億とかあるいは八百九十億とかいう割引き、通勤・通学の割引きでございますが、これは五割以上にやっているやつです。これも国鉄が自分の意思によってやったのではなくして、政府の命にやっていたのです。こういうことで、そこでつまり公共負担と、こういうことになっているわけでございます。

○市川房枝君 法律によるものとしては身体障害者の割引き、それから戦傷病者の旅客運賃に関するもの、これは法律ですね。そうするとこの法律によつたもの、それによつた金はどのようになっていますか。これは補助を受けていますか。

○政府委員(町田直君) 身体障害者の割引き分につきましては三億ぐらい国から補助と申しますか、出してあります。

なお、先生のさっきの御質問でございますが、六百十億の公共負担の中で定期運賃の割引きによりますものが四百四十二億、これは御承知のように五割という制限がございまして、それ以外の割引きをしていられるものが、これだけあるということ、これは運賃法によって実質的にきまつてい、こういうことでございます。それから貨物の割引きが九十四億ばかりでございます。これは暫定割引き、特別措置割引きというふうな割引きがございまして、これは運賃改定の際に政府の何と申しますか、懇意によりまして国鉄が割引きをしてい、こういう性質のものでございます。そのほかに学生割引き、これは二十六億でございます。そ

れから新聞雑誌の割引き、その他いろいろお話しした身体障害者の分というふうなもの、全部合計いたしまして六百十億、こういうことになっております。

○委員(岡本信君) 自動車局長が参りましたから、自動車事故のことを報告させます。自動車局長、先ほど市川委員から、国鉄の事故に関連して、バスの事故、特に生命に關係した事故件数の趨勢というが、それのお尋ねがあつたのです。

○政府委員(無住忠行君) 自動車の事故も、最近におきます道路交通のふくそうの状況から遺憾ながら増加の傾向にございます。それで自動車事故全体の趨勢を見ますと、昭和四十二年におきまして、事故の件数が五十二万一千四百八十一件でございますが、四十三年にはこれが約十万件以上ふえまして六十二万九千八百五十二件というふうになっております。死者の数は一万三千六百十八が一万四千二百五十四というふうに加増をいたしております。

バスの事故につきましては、観光バスと乗り合のバスがバスでございますが、貸し切り、乗り合のバスにつきましては、これは四十二年まで出してあります。四十二年に貸し切りバスにおいては事故が四十一・三%に對して一八・三%、乗り合のほうにおきましては二七・四%、これが二六・七というふうな数字を示しております。

それからバス全体の事故では、民営のバスにおきましては、四十二年度は、重大事故、すなわち転覆事故、転落、火災、踏切、車内欠陥事故、死者または死傷者が生じた事故、物的損害が五十万円以上を生じた事故につきましては、昭和四十二年度は二千五百四十四件でございます。車両一千台当たりの事故件数が二六・四件、走行キロ一万キロ当たりの事故件数が〇・四一件になっております。

○市川房枝君 私が伺つたのは、全体でなくて、国鉄のバスの事故だけですけれども、まあけっこうです。それはここに出ておりますからけっこうです。質問を進めます。

り、政府からの要請と申しますか、政府からの要請によつてしたんだということをおっしゃつておりましたけれども、政府からの要請で国鉄がそれだけ負担いたしますか、赤字といひますか、になつたといふれば、私も常識的に考へて、やはり政府がその言ひのならば政府が当然金を出すべきだ、必要な金は補償すべきだ、こう思ふのですけれども、それは国鉄から政府のほうに御請求になりましたか。

○説明員(石田禮助君) 大体公共負担といふものは最近に始まつたものではなくて昔からあつた。それで、古い国鉄といふものはむしろ独善性の上にあぐらをかいておつて余裕しやくしやくとしておつた。政府からそういうことを言われた場合にはオライでもつていれる。何らその間にけんかはなかつた。ところが、最近における国鉄の状態といふものは全然變つちやつて、そんな人のいふことは言つていられない。独立採算でやらなければならぬ以上、やはり負担すべきものは負担すべきところで負担してもらつて。こういうことで、少し勇氣を鼓して政府に對して出してくれ、こういうことを主張しているわけなんです。

○市川房枝君 運輸大臣、どうですか。国鉄は、いまお話しのように、昔はそれでもよかつたかもしれないけれども、しかし、現在は独立採算制をしていられる以上、政府のほうから言ひなうら、その金はやはり私は國のほうで補償すべきだ、常識的にそう思ふのですけれども、勇氣を鼓してとおっしゃつていられるのですけれども、それに對しては具體的にはお出しになっていませんね。

○國務大臣(原田憲君) 公共負担分に対して國が幾ら出すか、こういうことについては、お話しのように、政府は措置はいたしておりません。今回はずべてこれを含んだ國鉄の財政再建という面から取り上げた。國はいままでは、極論をするならば、いままでも何もしてくれなかつた、總裁はこういうことをおっしゃつておりましたが、今度はやつておるといふことをおっしゃつておるうちに、そういう面を取り上げておる。私は公共負担とい

問題についてよく議論をされておつたことは知つております。私は私なりに、何も運輸關係はございませぬけれども、実は文部省で五年ほど前に外國ではどんなことをしているだらうかといふことを調べまして、文部省の予算の中でそれを取つてあげるというのがほんとうでないかといふことを申したことがあるのでございます。しかし、文部省としてはそれよりも大事な予算がたぐさんございますので、そのことは実現はいたしておりませんが、外國のほうではやつておるからどうだといふ御意見もあるのでございます。外國では確かにそういうこともやつております。また通行税なんかも、目的税ではないと思ひますが、取つて、そのかわりにそういうほうに使うといふことをやつておりますが、それでも、それじゃうまくいっているかといふと、鉄道といふものがうまくいかないといふところに鉄道經營のむずかしさがあると思ひます。こういう面からひとつ、三位一体と申しておる方法で、広く國鉄全体の經營といふことに立つて考へるべきだといふことをお願いをいたしておるわけでありまして。私は、しかし、考へ方といひましては、法律でもつて五〇%ときめておるのに何もしないといふことは、これは殺生な話ではないか。だから、これは先ほど申しましたけれども、國が持つて、乗つておる人が払うか、いづれにいたしましても、何か考へなければ、これをやつておいて、そうしてしつかりサービスせぬか、こう言ひましても、どうしてもできぬことはできぬ。そこら辺のことを考へまして、今後公共負担といわれておる割引き率の問題については検討を加えていかなければならぬ問題だらう。それをだれが負担するかといふことについては、今後またいろいろ検討しなければならぬ問題があると思ひます。

○市川房枝君 私は、通勤なり通学の割引きを減らさないほうがいかどうかは、家庭の側からいへば、なるべく安いほうがいいんです。だから、それをどうすることがいいかといふことの問題は別として、もし法律以上に國鉄にそれを割引きか

せるならば、その費用は、いまあなたがおっしゃったように、これは子供の問題、学校の問題であるから、文部省の予算の中でそれを取って、そうして国鉄に払うというような行き方をするのが当然じゃないかと思うのです。

もう一つ、実は私も国会議員がいたいておる国鉄のバスですね、これは国会法三十七条によつていただいているようですが、これも公共負担に私はなるだろうと思うのですが、公共負担の中には具体的に一度も出てきません。これは補償をおもひになつておられますか。おもひになつておられないのでしょうか。

○説明員(石田禮助君) これは第一計算が非常にむずかしいということがありますが、こういうようなことを政府なり国会議員なりに私なんか口を出すということははなはだ失礼千万である。必ずそのうちには、政府なり国会議員から、これは政府負担にして、国鉄が独立採算でやっている以上はひとつ考えねばならぬ。こういうことになるだろうというふうに思つておるのです。

○市川房枝君 いや、法律に規定されておるとはいえ、赤字の国鉄から結局無料でサービスしてらつてゐることになつてゐるので、それは私どもとしてはつらいのです。国民に対しては相済まぬわけだと思つてゐるが、運輸大臣、どうなんですか。これは当然国のほうから補償していただくなり、あるいは国会の予算の中から出していただくなりすべきじゃないかと思うのですが、どうですか、運輸大臣。

○国務大臣(原田憲君) まあイギリスでは何か自分の選挙区から国会まではただにしておるといふ話を、正確かどうかは存じませんが、聞いたことがございます。だから、理屈からいって、それだけサービスするならば、それならまだ通るじゃないか。市川先生のおっしゃつてゐるのは、みんなもらふ必要はないじゃないか、心苦しい、こうおっしゃつてゐると思います。まあもらつても何も使わぬ人もあるわけですね、全然。だから、それは心苦しいまで思つてもらわなくてもいいんじゃないか、こう思うのです。お気持ちは、何と

いうか、先憂後楽の非常にとつてお気持ぢだと思ひますが、逆に、それだけサービスをしてもらつておつたら、一生懸命国民に対する自分の職務を果たすというのを国会議員は心がけるべきだ、こういふふうにするのがいいんじゃないかというふうに思ひます。

○説明員(石田禮助君) 補足いたしますが、アメリカでは、これは国会議員の州とワシントンとの間の往復はこれは政府が出すべきだということ、で、私が知つてゐる範囲においては、あそこは国有鉄道というのはいりません。みんな州有鉄道である関係からして、州有鉄道の切符を一年間に何回、何往復というものを限つてこれは国会議員にやる。その費用というものは政府が負担してゐる。こういうことなんで、いまの差し出口かもしませんが、政府はつまり国鉄に対して相当のやりくりをやる。ただ問題は、いつもどのくらいにするかというこの計算は非常にむずかしいです。これは私は金額の問題じゃないんだ、政府はとにかくお志でいいから出すということにすれば、これは一番簡単な方法じゃないか。いづれにしてもこれは国鉄から持ち出さず。政府なり国会議員でひとつお考え願ひたい、こういうふうには思ひます。

○市川房枝君 この問題には運輸大臣は、まあそれをもちつてゐるから、そのかわりに国民にサービスをする一生懸命にしておつておられますが、その問題は別個として、議員としては当然国民にサービスするのはあたりまえなんです。私にはこれは別に考へるのはいいかと思ひますが、これはやっぱりいまだ総裁のお話のうちに、政府なり国会の予算といふことが、結局は国にきよははた大蔵省がおいでになつておられます。私はこれはひとつ運輸大臣としてやはりお考えくださつて、たいした金じゃない、お志でもいいとおつてゐるのをごさいますから、それでも出れば私どもは幾らか——肩身が少し狭いと思ひすけれども、それひとつお願いを申し上げておきます。

そこでいま公共負担として報告されているものだけ、四十三年度ではだいぶ減りまして、六百十二億ということになつておるんですが、これ以外にまた公共負担が私はあると思ひます。それだけでも、どうですか。さつき総裁がおつてゐました赤字線を長いこと継続して営業してゐる。これは私は公共負担だと思ひます。それから、私鉄はそんなことはいりません。だからこれは明らかに公共負担だ、こう言つていいと思ひます。それども、これは公共負担にはお入りになつておりません。

○説明員(石田禮助君) いままで計算では、赤字線の場合にいろいろ損をするのは、公共負担というものは出しておけません。私が赤字線というものを非常によろしく言ひだしたのは、最近における輸送機構のこの点について赤字線による収入というものは非常に減り、それで一方に偏しておりまして、経費というものは非常にふえてきた。確かに赤字線による国鉄の負担というのは実に大きなものである。これは公共負担と云ふの騒ぎじゃないんです。そこでこれはひとつ今後とも政府でもまじめに考へてもらいたい、こういうことで申し上げた次第であります。いまのところでは国鉄の公共負担といつた中には含まれておりません。

○市川房枝君 これは私、公共負担にお入れになるべきなんです、もう一つ公共負担としてこれらさつき総裁がおつてゐたことの中に出てきたんですが、初めから赤字というものがわかつてゐるのに新線を建設をする。そして国鉄がそれを押しつけられるといふことが、経営をしていくんですね。だからこれは初めからやつぱり赤字を覚悟しなきゃならぬ。これもやつぱり公共負担になります。だから、そういうのをずっと私は勘定なすつて、そしてそれは国鉄の意思ではないんであつて、やつぱり政府の意思といふんです。そういうことになれば、もつと国鉄はそういうものをみんなお出しになつたほうがいいと思ひます。

○説明員(石田禮助君) これはつまり国鉄が独立採算でやらなきゃならぬ、赤字が出た場合には政府は補助はせぬ、国鉄がどこまでも収支というもののめどをつける、というふうに縛られてゐる以上は、はつきりした赤字線について出てくるんですから、これをどうするかということは、これは私の私見としてこの間も申し上げたわけですが、これはやはり損得は政府が補償するということにおいて国鉄は経営をする、こういうことにかざるを得ないというのを申し上げたんです。ただし、段をつけて、一ぺんにくるわけじゃないんですから、これは将来大きな問題になると思ひます。

○市川房枝君 大正十一年に制定された後しばしば改正追加されたのですが、鉄道敷設法というのがある。その附則といふんです、別表としておしまひに日本全国の本州、四国、九州、北海道にわたつて二百四十線の建設予定線といふものが出ておりますが、これは漸次建設することになりますか、これは運輸省のほうから。

○政府委員(町田直君) 法律上から申しますと、予定線でございますので漸次建設する、こういうことになると思ひます。ただ、ただいまの鉄道建設公団で建設を進めておられますのは、その中で六十三線を取り上げて、これをこの十年間につくろつていくこと、いま建設を進めていくわけでありまして、今後遠い将来にわたつてつくるものもあれば、いますぐ手をつけるものもある、こういうことでございます。

○市川房枝君 これは前にどなたか委員のほうから御意見が出たように思ひますが、これは大正十一年から見るといふ時代が變つて交通の事情も全く變つてしまつてゐると思ひますが、いまの事情に合わせて根本的にこれをお変へになるという意思は運輸省は持つておられますか。

○政府委員(町田直君) 根本的に変へると申しますか、随時そのときどきの事情によつて法律改正をいたすということをやつておりました、実は四十年にも改正いたしましたし、そのときどきの事

情によりまして鉄道建設審議会等の御答申を得まして改正をいたしてきたいというふうに考えております。

○市川房枝君 昨年の八月に国鉄総裁の諮問機関であります国有鉄道諮問委員会から赤字線の八十三線、二千六百キロの廃止の答申が出たと思いますが、国鉄としてはこの問題はどのようなようにお扱いになっておりますか。

○説明員(石田禮助君) 諮問委員会の結論に對しましては、これは御承知のとおり赤字線というのは収支というものを離れて全く地方開発のためにつくってきたわけでありまして、スタートする時分からすでにこれはむろん引き合わない、これは必ず損が出るということはわかっておいたのであります。しかしこれは地方開発のために国鉄の使命から考えてやらなければならない。しかもそのときにおける国鉄の収支状態というものはきわめて重要である。大正十一年ですが、それから国鉄が二十四年に公共企業体になるまでに、そのうちの大部分というのは勇敢につくっちゃった。ところがその後の情勢を見ると、交通事情の非常な変化によって、すでに初めから輸送需要に対する輸送力というものがアンバランスだった、損をするということがわかっておった。しかしそれでも国鉄は勇敢につくりに勇敢に經營しておった。その時代がすっかり変わり、この地方線というものの収入はぐんぐん減ってくる。しかもその經營というものは諸經費の増その他によって非常にふえてくる。しかも、はなはだしきに至っては、地方の人々そのものがマイカーの発達その他によってそれまで利用しているものも一向利用しなくなっちゃった。もともとアンバランスだったのがさらにアンバランスになった。つまり赤字線の負担というのは非常に大きい。何とかこれはやらなければならない、ただこれは全然使っていないところは別ですが、使っているところはこれは取っちゃって全然知らぬというわけにはいかない。それから現在の輸送需要に適應した輸送力を持つてしかるべきだ、そうして鉄道とかえよう、そうすれば地方の人はちゃん

と足は確保されるし、そのために国鉄は損がいかないということ。赤字線を撤去するということとは、全然使わない場合には撤去するが、そうでない場合には鉄道にかわるものでハンディな經費のかからないものをもってかえると、こういうことなんであります。たとえば北海道のごとき、雪の非常に多く降るところで、鉄道がなければ足をだれも見てくれる人がないというところに対しては、国鉄もやっぱり公共的な使命に即しましてやらなければならぬが、そうでないところに対しては、現在の輸送事情に適應した輸送力を提供するということが、ひとつ足の提供は十分にしながら、經濟の点をひとつはかる、こういうことが赤字線の解決であります。いずれにしても、これはやはり国鉄としてはやるまでには、十分の研究をいたしますが、さらにこれを地方の人の考えも聞かなくてはならないので、地方に行つてよく地方の人とほんとうに納得のいくところをやりたい、こういうことであります。

○市川房枝君 本委員会での森中委員からの要求資料によりますと、この八十三線の向こう十年間の赤字の累積は二千八百九十億円で、この線区を逐次廃止していくと赤字が三千三百十億円になる、千五百八十億円の削減となる、こういう計算だといふ資料も出ていますが、この四十四年度予算にはどれだけの赤字線の整理の数字が計上されておりますか。

○説明員(磯崎重君) 赤字線を整理いたしましたも、その年度には予算上の計数にはあらわれてまいりませんので、四十四年度でできるだけ着手したいと思つておりますけれども、四十四年度の予算に計上する段階にはまだ至っておりません。もしできますれば四十五年度から少しでもできることになるかと思ひます。

○市川房枝君 赤字線の廃止もしくは自動車、バスへの転換については、地元並びに地元選出の議員の方々からも強い反対がありますが、どうして説得をされますか。これはなかなかお骨が折れるのではないかと思うのですけれども、これはどう

でございましょうか。

○説明員(石田禮助君) これはごもっとも千万で、これは実はむずかしい問題だと思ひます。ただ、われわれは地方の人、地方関係の政治家にお願いすることは、あの赤字線というものの經營をしていくために、その負担が一般の乗客にいつているんだと、こういうことを頭に置いてもらつて、そしてかわりに持つていくバスなり何なりというものは、汽車であれば一日に六往復、七往復しかしてないが、バスなら二十往復も三十往復もする、それで駅の敷もふえるということ、こゝろ、それでみるならばこのほうがよかつた、こゝろ、まあここにおられる政治家の皆さん方にも、どうぞひとつその点は冷静に国民の立場になつてお考えいただきたいと思ひます。

○市川房枝君 私は、昨年の九月に、この運輸委員会として、当時の谷口委員長とともに、京都府及び山陰地方の調査に参りましたが、そのとき赤字線として廃止の勧告を受けておりました笹山線の実情を聞き、また土地の人たちからの陳情も受けた。ところが、その陳情の中で、赤字線から廃止すると言いつつながら、隣ではつい近所で赤字線の宮津線というのをいま建設しているんだけれども、あれは一体どういふわけなんだといふふうに質問されて、ちよつと困つちやうたんですけれども、この宮津線は赤字になるかどうか、それをどうして建設しているのか。これは建設公団の方にもおいていただいていると思ひますが、その建設公団から宮津線のことをちよつと伺ひたいと思ひます。

○参考人(増川連三君) 宮津線と申されますのは宮守線だと思ひますが、これにつきましても、運輸大臣から指示を受けてまして、現在建設を進行中でございます。現在トンネルその他の工事にかかつておりまして、完成は相当先になる見込みでございます。この線はAB線と申しまして、地方開發線に属するわけでありまして、当初から相当期間たちましても黒字になるような線ではなからう

と、こういうことで現在地方開發線という部類にランク分けをされております。したがひまして、これは完成いたしましたのを国鉄に貸し付けになりますと、大体無償線に指定されるものと考えております。無償と言ひましても、貸し付け料を払つていただかないといふことでございまして、それ以上の經營上の赤字が出る場合には、国鉄がかわりに赤字負担を背負う、こういうことになるかと思ひます。

○市川房枝君 鉄道建設公団のことはあとでちよつと伺ひたいと思ひますが、いま一つ赤字線のことについて伺ひたいのですが、これはこの委員会先般、千葉県の赤字線の一つ木原線を見に参つたのですが、私たちが伺つたせいか、なかなかはでな反對運動が行なわれておりました。大ぜいの方から陳情も伺つたのですが、しろうとの私が一番驚いたのは、その木原線の總収入が六千万円、原価は三倍の一億八千万円かつておる。しかもその収入の六千万円のうちの四分の一の千五百万円は大原町、夷隅町、大多喜町の三つの町への納付金として支出しているのだ、これを知りましてびっくりしたわけなんです。この赤字線の廃止に一番反對するのはもちろん土地の人たちが不便をなさるのですから反對なさるのでしようけれども、やはりその土地の自治体に納付金が入らなくなるということからくる反對が相当強いのではないかと思ひます。国鉄はどうお考えになりますか。

○説明員(石田禮助君) これは私は両方じゃないかと思ひます。やはり足の問題、それで御承知かしりませんが、赤字線が一番大きなお得意さんは通勤客と学生なんです。ですからして、これをバスにかえた場合にうまくいくかどうかといふことは非常に問題がありますが、これは線によりまして、あるいはさらに電車を廃止してバスをふやす、われわれ考えると、とにかくバスにかえるといふことになるという、通勤・通学の方もあるから、だからして通勤・通学者に対してはある年限を切つてやはり鉄道の手でこれをやる。まあ地

方の人の立場になって考えなければいかぬということでございます。

○市川房枝君 木原線のようなひどい赤字でも営業を継続してほしい、あるいはその上納付金も出してほしいというのはどうも少し無理なように思うのですが、いま総裁のおっしゃる通りに、これは自動車にかえてそして通勤・通学はしるのけるようでございます。だから、そういう人たちのバス代を汽車の場合と同じようにすれば納付してもらえるのではないかとと思うのですが、こういう場合ですね、この税金は——バスにした場合には納付金はどうなりますか。

○説明員(磯崎敬君) 私のほうでいま持っている線路敷をどうするかということにかかってきますけれども、もしあの線路敷を市町村にお譲りするといふ形になって、道路になりますればこれは納付金はかかるらない。ただし車庫あるいはバスの車等についてはこれは当然かかります。

○市川房枝君 しかしそうなればいふん安くなりますね。

○説明員(磯崎敬君) はい、それはそうでございます。

○市川房枝君 そうなればいふん助かりますね。あるいはまた私は地方で、そういう場合の赤字線路でどうしても継続してほしいというような場合には、やはり国なりあるいは自治体なりが少し補償といいますか、金を出してくれば国鉄としては経営できるのですけれども、それで納付金の問題なんですけれども、黒字のところからならある程度出してもいいと思うのですけれども、こういうところから納付金を取るというのはいふん、どうもこれは自治省の担当の方おいでいただいていると思うのですけれども、どうなんですか。当局からも、やっぱり納付金は出さなくちゃならない、これは法律でできているからだとおっしゃればそれまでですが。

○説明員(山下稔君) 国鉄納付金は固定資産税制度の一環をなす制度だというふうに理解をしております。固定資産税として考えてみますと、企業

が赤字であるとか、黒字であるとかということによって固定資産税を取つたり取らなかつたりというわけにはまいりませんし、また事業所ごとに考えてみても、赤字の事業所には固定資産税を課税しない、黒字のところにだけ課税するというわけにはいかないと申すんです。したがって、赤字線路であるから納付金の納付をしないというのとは適当ではないのではないかと考えますが、ただ一方、国鉄の持ちます非常に大きな公共性について、やはり考慮しなければならぬと思つたので、納付金制度全体といたしまして国鉄の資産全部を二分の一にするということによりまして国鉄の公共性に対して十分配慮をいたしているつもりでございます。

○市川房枝君 固定資産税制度があることはよく承知しているんですけれども、国鉄の公共性といふんですか、——これはほかの道路なんかからは取つていないのですね、あるいは水道なんかも取つていないのですね。そういうほかの取つていないものがあるのに国鉄は取るということは、これは考え方の問題でよろけれども、かりに取るにしても、まあいわゆる普通の固定資産税の二分の一、それでも安くしたのだとおっしゃるかも知れないけれども、私もはもつとこれは安くしていいんじゃないかと、このように思つてます。国鉄によつていふん地方自治体が恩恵を受けているといふことをもつと考えるべきじゃないかと思うのですが、これはいふん国鉄と地元の方でこの問題はだいたい議論が続けられてまいつたと思うのです。そして結局二分の一というところで落ちついたわけですか。

○説明員(山下稔君) 国鉄に対して固定資産税相当額を御負担願うといふことの適否につきましては、ただいま先生御指摘のとおり、いろいろ議論のあるところでございます。ただ地方税法が昭和二十五年に全面改正になりましたとき以来、国鉄その他三公社に対しても事業用資産である限りは民間の同種の事業との均衡を考へるという固定資産税を課税すべきではないかという意見を持ちま

して、当時の地方財政委員会でも審議をされました、一応それは課税すべきであるという結論が出たわけでございますが、種々の事情から実際に課税は行なわれませんでした。昭和三十年の暮れに地方制度調査会なり、あるいは臨時税制調査会、やはり事業用資産である限りは民間の同種の資産との均衡を考へて、固定資産税相当額の負担をしてもらうべきだといふ答申がございまして、その答申を受けまして、昭和三十一年から負担を願うことにしたわけでございます。そこでは単に国鉄だけではございまして、専売公社、電電公社にも御負担を願ひますし、また国や地方の資産の中でも、たとえば空港でございますとか、あるいは最近では水道でありますとか、あるいは国有林野でありますとか、そういうものにつきましても御負担を願うということ、国及び地方公共団体については交付金、三公社については納付金という形で御負担を願うということになったわけでございます。いろいろ御議論のあるところかと存じます。私もさうした経緯を経まして、御負担を願うのが妥当であらう、ただし公共性については別途考慮をしなければならぬであろうといふところから、二分の一にするという形で公共性を考慮してまいりましたし、特に昭和四十二年に至りまして、いわゆる通勤対策、幹線輸送等の設備投資のために非常に投資額が増えて、それに伴つて納付金額がふえるという事情も加つてまいりましたので、四十二年から、さらに二分の一のほかに軽減をする措置を講じましたし、また四十四年からは国鉄財政再建の機会でもございまして、負担の増高の状況をかんがみまして、私鉄との均衡を考えた軽減措置をするというところで、さらに新たな軽減措置を講じた次第でございます。一応御負担は願ひけれども、別途公共性については機会あることにできるだけの配慮をしてまいつたつもりでございます。

○市川房枝君 いままで私の質問の中で、私は赤字線路はやめたほうがいいと言っているように聞きましたら、これは私の本意ではありません。

で、赤字線を廃止するのか、あるいは継続するのか、あるいはこれを自動車道にかえるのかというような問題は、それと公共的な立場から十分検討し、存続してもけっこうなんですが、その場合にはそれを国鉄だけに負担させることはやはり私は間違つていふところだと思います。当然、国としてあるいは自治体として補償すべきだ。いわゆる公共負担として、はつきりしたものに、さういふふうに考へるわけですが、国鉄も私は、それを強く主張になって当然だと考へますので、これだけ申し上げておきたいと思ひます。

次は新線の建設のことをちよつと伺いたいのですが、新線の建設は三十九年以後は日本鉄道建設公団がやっておりますが、この新線の決定までの手続といふんですか、それから国鉄が新線の建設も前はやつておいでになつたのですが、これは日本鉄道建設公団になつてからどういふ点がよくなつたのか、これをちよつとお伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(町田直君) 日本鉄道建設公団ができてから新線のできるまでの手続でございますが、まず予定線といふのは、先ほど先生が御指摘になりました鉄道敷設法の別表に掲げてある線路でございます。この予定線の中から工事線といふものを運輸大臣が公団に指示いたしました。そして基本計画といふものをつくりまして、公団に指示します。その指示の際には鉄道建設審議会にはかりまして、鉄道建設審議会の答申を経て指示いたします。それに基づきまして鉄道建設公団が工事計画を立てまして、国有鉄道と十分協議の上、運輸大臣はその許可をいたしまして、建設する、こういう段取りでございます。

○市川房枝君 建設公団のいままでに建設をされた新線及び現在の工事の中の新線の数と、それからその中で最初から赤字が予想されているのは何線なのかということをちよつと教えていただきたい。

○政府委員(町田直君) 現在工事線として指示いたしてありますものが六十三線、二千七百四十三キロメートルでございます。それからいままで建設が済みましたものはちょっとたゞいま調べておりますから……

それから初めから赤字線とわかつてあるかどうか、こういうことでございすけれども、御承知のように鉄道建設公団が現在建設をいたしております線の中には、大体大きく言って三つの種類がございます。A B線というのはいわゆる地方開発線でございます。地方開発を目的とした線でございます。それからC線と申しますのが鉄道の幹線あるいは幹線を形成する線でございます。それからD線と申しますのが都市交通線と申しまして、非常に都市交通に關係の深い線、こういうことでございす。数を申し上げますと、六十三線の中で四十九線が地方開発線でございます。それから十四線が幹線・亜幹線に準ずるもの。そのうちD線が四線。

大体、申し上げますと、鉄道というのは非常に投資の回収期間が長りますから、なかなかすぐに黒字になるというのはいささかしらねでございますけれども、大体予想いたしまして都市交通線は、これはかなり時間ばかりましょうけれども、将来ペイしていくだろうと、こういうふうに考えられる線でございます。具体的に申しますと、東京の外環状をつくっております線とか、あるいは湖西線とか、そういうような線でございます。それからその次にC線の幹線・亜幹線に準ずる線でございます。これはその線そのものとしてはたしてペイするかどうか、むずかしゅうございすけれども、要するに国鉄の幹線の続きでございますから、そういう意味合いではやはり国鉄の幹線の一部をなすと、こういうふうに考えていいんじゃないか。それからA B線、地方開発線でございますが、これはなかなか最近の情勢でございます。簡単に赤字が黒字に転ずるといふことはむずかしいんじゃないかというふうに考えられる線でございます。しかしながら国鉄といたしまして

ては、国鉄の使命は全国的に交通網を完備いたしまして、そして低廉でしかも快適な輸送をするというのが国鉄の使命であり、それが何と申しますか、公共性のゆえんであるというふうに考えますので、やはりA B線でございますけれども必要なものは今後ともつくっていくかなければならない。ただ先ほど御議論が出ました、いわゆるローカル赤字線の問題でございますが、たとえそういうふうな地方開発線でございますけれども、輸送構造の変化がありまして道路等ができて、バス等で十分代替できる、こういうようなものについては国鉄としても赤字線は今後もできるだけ地元の了解を得てパスにかえていきたい、こういう考えでございます。したがって、新線建設につきましても同じような考え方、やはり非常にバス等に代替できるといふものについては、それらの建設を今後十分考へて行なわなければいけない、こういうふうに考へておる次第でございます。

現在まで開業いたしました線が、全線開業が五線、八十九キロメートル、それから部分開業いたしましたものが七線、百三十キロメートルでございます。

○市川房枝君 この新線の決定のときに、運輸大臣が任命されました鉄道建設審議会にかかるわけですね。その答申で、大体それによつてきめられるわけですね。この審議会はいろいろな方たちがメンバーにおなりになっておられますが、各政党からも幹部の方が参加しておられるようでありまして、私も地方に行きまして、この鉄道は何々先生が骨折つてくださったとか、ここには有力な政治家がおられるとか、わりあい何といひますか、鉄道と政治との結びつきがそういうふうになる、私ども議員になって、前からずっと鉄道と政治とのつながりがずいぶんいわれてきているんだけれど、そういう意味でこの赤字線が非常に多いということ、初めから無理に、政治路線といひますか、そういうことばさもあるようですが、そういうものが今日の国鉄の経営を困難にもしている。現在もやっぱ赤字線は、いろいろな

何ったんですが、開発といへばたいへんにいいんですが、はたしてどうなのか。そこらのところがもう少し伺いたい。そして一つは非常に世の中がかわつていくというところもあり、さつき私が申し上げました新しく宮守線ですか、それはトンネルをつくつておいでになるらしいんですけれども、土地の人さへあれは赤字線だといふことを平気で言っているんですが、運輸大臣、どうなんですか、そういう考え方が国民の中にある程度あるということですね、お認めになりますか、公平に考へて、そして新線の建設が行なわれておるかどうかという点について、ちょっと伺いたい。

○国務大臣(原田憲君) 問題が二つ提示されております。いわゆるローカル赤字線の問題と新線建設の問題とでございますが、ローカル赤字線の問題につきましては、私は、申し上げておきますように、代替の機関があるといふことがまず第一番の条件であります。そういう代替がよいといふことになりまして、そこでどうするか、たとえばいままでよりも運賃が高くなる、これは困るじゃないか、いやそれは半年間は据え置きましようといひか、一年間は据え置きましようといひか話をしておるといふことを国鉄側は説明をしております。それもありまして、また地方のこれからの開発にはたしていいのかわかるといふような問題、たとえば具体的に、先ほど先生は千葉県の視察のお話がありましたが、衆議院の段階のときには新木県ですか、に行かれた。それがそのまゝ国会議員の先生のおっしゃることだから私は正しいと思つておりますが、それをきめたときには、新しい計画というものを知らなかつた、そのきめておる人たちが、廃止をしようという人たちが、ところが新しい全国総合開発といふことから考へて、ここにはこういう開発をしようとしておるのに、それを廃止しようとしているんだと、それは理屈に合わないことだ。そういうこともありますが、いま先生の宮守線と反対のところもあると思ひますから、それらのことをよく検討しながら善処し

ていく、こういうことが大切であらうと考へております。とにかく、廃止といふことは、一つは撤収作戦ぐらゐむずかしいものはない。ひとつ間違つて混乱だけを来たして目的を達しないといふことになりまして、政府で一番大事な問題であらう、そういうことを考へていかなければならぬと思つております。

それから、新線の問題でございますが、これは鉄道といふものが今後果たし得る分野があるのかどうかという問題が一つかかつておる。これはあるといふことに立つて再建計画といふものを立てておるわけでございす。すなわち、大量のものを輸送するにはやはり鉄道といふものは将来まだまだ必要である、こういう面に立つて考へますときに、C D線といふものはこれは必要なのであるといふことは、これは言を待たないといふことになつてくると思ひます。それからA B線の中にも、今後の全国の総合的な開発といふことを考へるときには、これは必要であるものも出てくるのではないかと、こういうことも考へなければならぬのではないかと。こういうことを特に新線の場合は、新しい日本の全国的な開発といふことを考へ合わせながらやつていかなければ、ただ、いま先生が言われたような、この線は何々先生の線であつたといふような、鉄道といふものの明治といひますか、その時分の感覚ではないかなんじやないか。新しい時代の考へ方に立つた鉄道といふものを考へていかなければならぬじゃないか、そう思ひます。ただ、私は新幹線をこしらへました際も、大野伴陸といふ人が羽島駅をつけたんだと、その時分はぼろくそに言ひまして、あれは大野伴陸だ、政治家は一番悪いといふことを、代表的なことを言われまして、よくいひます。あの駅はお客さんがふえて、よいほうに宣伝をされておるうちに承知をいたしておりました。しかもあれは大野伴陸さんがつけたものでも何でもありません。ここにこの副總裁も当時営業局長だつたと思ひますが、国鉄の問題で質問をされた。大野さんは逆に——あれを岐阜へ持つていったら百何十億

要ったんですね。それを国鉄の十河さんが国のためにこの線は直線で行かなければならぬが、ほかの先生を頼んでも当てにならぬ、大野先生、あなた何とか悪者になってやってくれという事で、それであれは直線になった。そこで駅をつくるのに国鉄の總裁に聞くと、新幹線の駅は一つなのか名古屋だけか聞いたらずうではない、ほかにもたくさんございませう。それじゃ「こだま」のときのどこにございませうかと聞いたら、横浜にとまり、小田原にとまり、静岡、浜松それから米原、京都、これは全部各県にとまるが、岐阜県だけはとまらない、何で岐阜県だけとまらないのか、おかしいじゃないか、ほかの県には全部とまるのに岐阜県にとまらないというのは。それじゃ横浜の駅はたんぼの中と違ふか、横浜もたんぼの中じゃないか、新しい開発というのをすることも鉄道の役目じゃないかろうか、こういうようなことから追ひ抜き線が要るというのであそこを駅をつくらう。これも磯崎君に聞いた。磯崎君の説明であらうか、だから将来というものを考えると、やはりいろいろなことも考慮しながら事業というものは考えていかなければならぬ、こういうことが政治ではなからうかと、こういうようなことも考えております。

○市川房枝君 建設公団の問題は、できたあとこれは国鉄が譲り受け、あるいは借りて経営をする。そうしてそれがさつきお話しのように、赤字ができて、またそれを引き受けるので、それでまた経営が困難になっていくわけでありますが、その問題はたしか本会議でも民社の方の質問のときに佐藤總理は、いや国鉄總裁は審議会のメンバーに入っているから、国鉄の意見もそこに出てくるはずだとおっしゃったんですが、總裁がメンバーにお入りになっているかどうかは名簿を見ればわかるんですが、しかしなかなかお一人がお入りになつておつても御意見は通らないでしょう。これは非常にしろうと考へなすけれども、むしろ建設公団はやめて、やはりもとのように国鉄に新線の建設をまかせる、そのほうがむしろ経費の節約になり、一貫して経営の上でもいいのではない

か、そういう意見はこの委員会でもどなたかおっしゃったように思いますし、私がしろうとで考えてもちよつとそういうふうに思ひますが、これは御答弁を伺ふ必要はないと思います。

最後に、ちよつと伺ひたいことは、私は働く人たちの賃金については、安心して家族の方々とともに生活できるだけの賃金が与えられるべきである。特に交通事業に従事しておる人たちに對しては、安全に關係がありますだけに優遇されていいはずだ、こう思つておるものなんです、ところがある自治体に關係しております私の友人から実はこういう質問を受けたんですが、それに対するお答えをちよつと伺ひたいんですが、それは自治体の公営企業が、たとえば東京都について申しますならば、東京都の交通局の事業は非常な赤字で、これは再建団体に指定をされております關係上、都の交通局の従事員の昇給はストップになつておる。これは都ばかりではありません。どこの都市もそうなんです、そういう制限があるが、国鉄の現状はそれこそ財政の危機だといわれておる、実態は都市の公営企業以上に大きい、それなのに何も制限がなさうだ、これは一体どういうわけであらうかという質問を受けたんですが、それに対して国鉄とそれから自治省の公営企業の方に來ていただいておりますが、ちよつとお答えをいただきたいと思ひます。

○説明員(石田禮助君) 国鉄職員の給与の問題につきましては、市川さんがすでに御承知だと思ひますが、私は国鉄總裁になりましたときに同じような御質問がありまして、この問題について私の意見を申し上げたことがあるのです。それで私は、とにかくいまこの国鉄職員の給与をほかの二社、電電公社、専売公社と比べると、国鉄の職員の年齢というものは四歳以上多い。こうして男女の比率から見ても、国鉄は男九八に對して女二、電電公社が七〇に對して三〇、専売公社は六〇に對して四〇、しかもその仕事の質からいへば、国鉄はその時分には年々歳々一年に百人以上の殉職者を出している。全く命がけの仕事をして

おる。そうして朝も昼も夜もない。専売公社なんというものは朝行つて夜歸つてくる、仕事の質も問題にならない。それで国鉄の職員というものは三千四百四十人も安、こんななかなことはいないのだ、政府といふものは実情を知らないのだと、こういうことを申しまして、仲裁裁定に關しまして私はそういう話をしたことがあるのですが、そのときにはぼつと出まして、これでようやくパーになつたが、それで今度の仲裁裁定なんかの問題につきまして、国鉄といふものはつまり仕事はいわゆる公共企業体で赤字線の問題がありますし、公共性といふわけながら、普通の営利会社と同じような目的で国鉄の經理をやつてゐる。だから、かりに国鉄の財政状態が悪くて昇給の資金がないにしても、少なくともこれは普通のしろうとが考へるとはほかの二社と比べると専売公社と同じようになつていない、こういう点から申しまして、国鉄といふものはいま財政が非常に苦しいときに、そういうことを總裁として申しますのはなかなかこれはぐあい悪いのですけれども、全く国鉄職員の身になつてみるとどうしてもこれは言わざるを得ないのです。私ももととして、責任ある者として言わざるを得ぬということで勇氣をふるつて申し上げておるわけです。さうな次第でございます。

○説明員(小田憲雄君) 公営企業第一課長の小田でございますが、いま先生がおっしゃつたように、地方公営企業の中では昇給のストップではございませうけれども、昨年のベースアップをまだやられていない団体が少しございまして、御承知のように、再建団体として指定を受けてまして、現在企業の再建を行なつております団体が百五十五ございまして、そのうち主として交通でございまして、交通事業を行なつております八団体の交通事業の職員の給与改定ができておりません。いま先生から御指摘のございまして、国鉄との比較で言われまして非常に私たちとしても苦しいのでございまして、ただ、財政状況から申し上げますと、赤字の額はともかくとして、赤字の質と申しますか、これは非常に都市交通のほうが

悪いわけでございます。先ほど国鉄の總裁のほうから、資金がなくても何とかやりたいというようなことをおっしゃつておりますけれども、公営企業の場合、それ以上に苦しいのでございまして、もう少ししんぼうをしていただかなければならない。ただ、われわれは何か何でも押えてやろうというのではなくて、企業の合理化なりその他増収等考へて財源をひねり出すのを検討してほしいということを管理者の側に対してもあるいは組合の側に対してもいま申し上げておるところでございます。御了承いただきたいと思います。

○市川房枝君 ありがとうございます。

○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。

午後五時五十分休憩

午後六時二十二分開会

○委員長(岡本悟君) ただいまから運輸委員会を開いたします。

理事會の結果について御報告申し上げます。八日の質疑者及び順序は、午前中、森中、田代委員とし、質疑時間はおおむねおのおのの一時間といたします。午後は上田、木村、瀬谷委員の順序といたします。

本日は、これにて散会いたします。

午後六時二十三分散会

- 四月二十五日本委員会に左の案件を付託された。
- 一、国鉄運賃値上げ阻止に關する請願(第三五〇号)(第三五一号)(第三五二号)(第三五三号)(第三五四号)(第三五五号)(第三五五七号)(第三五五八号)
 - 一、海難救助飛行艇の配属による救難体制強化に關する請願(第三五四九号)(第三五五〇号)(第三五五一号)(第三五五二号)(第三五五三号)(第三五五四号)(第三五五五号)(第三五五七号)(第三五五八号)

一、新潟・ハバロフスク間定期航空路開設に關する請願(第三六九一号)

一、国鉄運賃値上げ法案等反対に關する請願(第三七四一号)

第三五〇〇号 昭和四十四年四月十一日受理

国鉄運賃値上げ阻止に關する請願

請願者 東京都葛飾区小菅二ノ六ノ二二 坂巻一多 加外二千五百五十四名

紹介議員 内田 善利君

この請願の趣旨は、第一九一一号と同じである。

第三五〇一号 昭和四十四年四月十一日受理

国鉄運賃値上げ阻止に關する請願

請願者 東京都三鷹市牟礼四ノ九ノ五 田中義一 外四千五百三十四名

紹介議員 小平 芳平君

この請願の趣旨は、第一九一一号と同じである。

第三五〇二号 昭和四十四年四月十一日受理

国鉄運賃値上げ阻止に關する請願

請願者 東京都町田市高ヶ坂一、三七六 浜西淳子 外一万二千八百四十四名

紹介議員 白木義一郎君

この請願の趣旨は、第一九一一号と同じである。

第三五〇三号 昭和四十四年四月十一日受理

国鉄運賃値上げ阻止に關する請願

請願者 東京都日野市落川一、四一五 都住五二六号 小林秀徳 外三千六百五十三名

紹介議員 田代富士男君

この請願の趣旨は、第一九一一号と同じである。

第三五〇四号 昭和四十四年四月十一日受理

国鉄運賃値上げ阻止に關する請願

請願者 横浜市保土ヶ谷区上白根町 深津 盈外七百二十二名

紹介議員 藤原 房雄君

この請願の趣旨は、第一九一一号と同じである。

第三五四九号 昭和四十四年四月十四日受理

海難救助飛行艇の配属による救難体制強化に關する請願(二通)

請願者 北海道小樽市手宮町一ノ一ノ二小 樽機船漁業協同組合長 青木清外一名

紹介議員 片山 武夫君

この請願の趣旨は、第九三六号と同じである。

第三五五〇号 昭和四十四年四月十四日受理

海難救助飛行艇の配属による救難体制強化に關する請願(四通)

請願者 神奈川県三浦市三崎五ノ三ノ一二三 崎沿岸漁業協同組合連合会会長 宇田川勝次 外三名

紹介議員 田淵 哲也君

この請願の趣旨は、第九三六号と同じである。

第三五五一号 昭和四十四年四月十四日受理

海難救助飛行艇の配属による救難体制強化に關する請願(三通)

請願者 高知市若松町一八二 宝木海運内 宝木昭外二名

紹介議員 高山 恒雄君

この請願の趣旨は、第九三六号と同じである。

第三五五二号 昭和四十四年四月十四日受理

海難救助飛行艇の配属による救難体制強化に關する請願(三通)

請願者 高知市若松町一七五 土佐海運株式 会社社長 出見吉外二名

紹介議員 中沢伊登子君

この請願の趣旨は、第九三六号と同じである。

第三五五三号 昭和四十四年四月十四日受理

海難救助飛行艇の配属による救難体制強化に關する請願(三通)

請願者 北海道紋別市港町五丁目全日本海 員組合紋別支部内 渡部勝雄 外二名

紹介議員 中村 正雄君

この請願の趣旨は、第九三六号と同じである。

第三五五四号 昭和四十四年四月十四日受理

海難救助飛行艇の配属による救難体制強化に關する請願(四通)

請願者 青森県八戸市葉港街一ノ一八戸市 白銀漁業協同組合長 高橋長次郎 外三名

紹介議員 村尾 重雄君

この請願の趣旨は、第九三六号と同じである。

第三五五五号 昭和四十四年四月十四日受理

海難救助飛行艇の配属による救難体制強化に關する請願(四通)

請願者 高知市本町一五二 大鴻汽船株式会社 社長 川村文喜 外三名

紹介議員 萩原幽香子君

この請願の趣旨は、第九三六号と同じである。

第三五五六号 昭和四十四年四月十四日受理

海難救助飛行艇の配属による救難体制強化に關する請願

請願者 青森県八戸市大字蛟町字蛟七五ノ 二八戸近海漁業協同組合長 嶋脇 定美

紹介議員 瓜生 清君

この請願の趣旨は、第九三六号と同じである。

第三五五七号 昭和四十四年四月十四日受理

海難救助飛行艇の配属による救難体制強化に關する請願(四通)

請願者 福岡市港二ノ七ノ二六全日本海員 組合西九州地方支部内全国海友婦 人会博多支部内 富野のり子 外三名

紹介議員 松下 正寿君

この請願の趣旨は、第九三六号と同じである。

第三五五八号 昭和四十四年四月十四日受理

海難救助飛行艇の配属による救難体制強化に關する請願(三通)

請願者 神戸市生田区海岸通三ノ二六全国 海友婦人会本部内 中地朝子 外二名

紹介議員 向井 長年君

この請願の趣旨は、第九三六号と同じである。

第三六九一号 昭和四十四年四月十六日受理

新潟・ハバロフスク間定期航空路開設に關する請願

請願者 新潟市学校町一番町六〇二新潟県 議会議員 相場一清

紹介議員 佐藤 隆君

理由

一、日ソ沿岸貿易は逐年発展を続けているが、さらにはわが国経済の繁栄のため、シベリア開発計画との提携の積極的な促進が強く望まれる。新潟は、日本海沿岸における対岸貿易の拠点として、広く認識されており、その重要性はますます増大してきている。すでに新潟・ナホトカ航路による旅客、貨物の往来は活発であり、今後その交流の急増することは明らかである。

二、新潟市とハバロフスク市とは姉妹都市の関係有し、また、東京・モスクワ間定期航空路は新潟上空を通過するよう設定されており、加えて同地航空路基地として新潟空港の整備がきわめて容易であることなど、その有利性は見過ごし得ない。

第三七四一号 昭和四十四年四月十六日受理

国鉄運賃値上げ法案等反対に關する請願

請願者 埼玉県大宮市日進町一丁目 木地 三千子 外九十三名

紹介議員 渡辺 武君

国鉄運賃値上げ法案並びに国鉄財政再建促進法案をただちに撤回されたい。

理由

今度の国鉄運賃値上げ案は、乗客輸送が黒字であるにもかかわらず旅客運賃を値上げし、赤字である貨物運賃をすえ置くもので、全く国民の犠牲によるものである。また、国鉄財政再建促進法案には、向こう十年間に数回もの値上げ計画が含まれており、国民の足を奪うローカル線及び三千百駅の廃止、並びに、国鉄労働者十六万人以上の人減らし「合理化」も実施計画にはいつている。

五月二日本委員会に左の案件を付託された。

一、国鉄運賃値上げ法案等反対に関する請願（第三八七三号）

一、国鉄運賃値上げ反対に関する請願（第四〇九五号）（第四〇九六号）（第四〇九七号）（第四〇九八号）（第四〇九九号）（第四一〇〇号）（第四一〇一号）（第四一〇二号）

第三八七三号 昭和四十四年四月十八日受理
国鉄運賃値上げ法案等反対に関する請願

請願者 埼玉県狭山市相原二、七〇七 東島政芳外百十九名

紹介議員 渡辺 武君
この請願の趣旨は、第三七四一号と同じである。

第四〇九五号 昭和四十四年四月二十二日受理
国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 東京都板橋区仲町一五 権田賢二外九十九名

紹介議員 占部 秀男君
国鉄運賃値上げには断固反対である。

第四〇九六号 昭和四十四年四月二十二日受理
国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 東京都板橋区板橋三ノ一ノ五 鈴木立子外九十九名

紹介議員 加瀬 完君

この請願の趣旨は、第四〇九五号と同じである。

第四〇九七号 昭和四十四年四月二十二日受理
国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 東京都板橋区大谷口北町一〇 森戸三郎外九十九名

紹介議員 木村美智男君
この請願の趣旨は、第四〇九五号と同じである。

第四〇九八号 昭和四十四年四月二十二日受理
国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 東京都北区中里町三四五 小田原茂夫外九十九名

紹介議員 鈴木 強君
この請願の趣旨は、第四〇九五号と同じである。

第四〇九九号 昭和四十四年四月二十二日受理
国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 埼玉県入間郡越生町西和田二四五 島田米治外三十五名

紹介議員 瀬谷 英行君
この請願の趣旨は、第四〇九五号と同じである。

第四一〇〇号 昭和四十四年四月二十二日受理
国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 東京都杉並区荻窪一ノ一七二 末永容子外九十九名

紹介議員 田中寿美子君
この請願の趣旨は、第四〇九五号と同じである。

第四一〇一号 昭和四十四年四月二十二日受理
国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 東京都三鷹市上連雀三ノ五ノ二〇 林賢登美外九十九名

紹介議員 藤田 進君
この請願の趣旨は、第四〇九五号と同じである。

第四一〇二号 昭和四十四年四月二十二日受理
国鉄運賃値上げ反対に関する請願

請願者 埼玉県川口市領家町三、一二七 宮田重夫外九十九名

紹介議員 森中 守義君
この請願の趣旨は、第四〇九五号と同じである。