

# 第六十一回 参議院運輸委員会会議録第十八号

(二八三)

昭和四十四年五月八日(木曜日)

午前十時四十四分開会

出席者は左のとおり。		
委員長	岡本悟君	補欠選任
理事	渋谷 邦彦君	田代富士男君
委員	江藤 智君	岡本 悟君
	金丸 富夫君	
	谷口 慶吉君	
	瀬谷 英行君	
	河野 謙三君	海堀 洋平君
	佐野 一郎君	青山 俊君
	菅野 儀作君	村山 達雄君
	平島 敏夫君	鈴木 瑞吉君
	前田佳都男君	町田 直君
	山崎 五郎君	砂田 重民君
	渡辺一太郎君	山口 真弘君
	上田 哲君	細郷 道一君
	加瀬 完君	降矢 敬義君
	木村美智男君	吉田善次郎君
	森中 守義君	小川 利幸君
	田代富士男君	石田 禮助君
	三木 忠雄君	井上 邦之君
	中村 房枝君	小林 正知君
事務局側	経済企画庁国民生活局参事官	説明員
	日本国有鉄道総裁	
	日本国有鉄道常務理事	
提出、衆議院送付)	○国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣	○本日の会議に付した案件

○委員長(岡本悟君)	これは新聞は新聞でいいですよ、委員会として、いまやっている委員会といふものはどういうもので、質問といふものはどういふものだということを、きちっと一応整理をしてもらおう、それを明らかにしていただきたい。
○委員長(岡本悟君)	これは、一昨日の委員会の冒頭で申し上げましたように、議長あつせんによって質疑を続行するということを私は申し上げておりますが、そういうふうに御解釈をいただきまます。
○木村美智男君	そうすると、委員会は、二十四日の事態といふものは一応なかつたものとして、その間、時間的な経過はあつたけれども、継続し
○木村美智男君	て質問を続行しているものと、こういう理解でいいですね。
○木村美智男君	○委員長(岡本悟君) いままで議長あつせんによつて質疑を続行しておりますので、そういうふうに御了解願います。
○木村美智男君	○木村美智男君 議長あつせんといふ問題があつことは当然ですけれども、質問自体の性格は議長あつせんが中に入つたから、前のとあととのでは違うのだということでは困る。質問はやはり質問であつて、補足質問、前はほんとうの質問で、今度は、つけ足しの質問だと、これじやちよつと困るので、そこのところだけをほつきりしてくれと、こう言つてはいる。議長あつせんの経過のあつことは十分承知をいたしております。
○木村美智男君	○委員長(岡本悟君) 議長あつせんによつて質疑を続行しておりますから、そういうふうに御了解をいただきます。
○木村美智男君	○木村美智男君 こだわる問題じゃないと思うのだが、そこをきかんと言えないので、そんならこういふう伺いますが、新聞では補足質問と出でていますが、いまからやろうとする質問は補足質問ですか。
○木村美智男君	○委員長(岡本悟君) 委員長としては、一昨日以來補足といふことは全然使つておりません。あくまで議長あつせんに基づいて質疑を続行いたします、こういうことを申しております。
○木村美智男君	○木村美智男君 議事進行。いま木村委員からも質問があつた点について、私も確認したいのです。いま岡本委員長は歯切れの悪いような御答弁をなさつておりますが、議長あつせんに基づいて委員会を再開しているということですけれども、私も議長に会いました。議長はいろいろな条件をつけずにもとの状態に戻す、そして審議を促進してもらいたいということを申されたわけなんです。このことについて、いま岡本委員長は、議長

のあつせん案どおりだということを申されたのであります。あるなら、議長は慎重に御審議を願いたいということございまして、そなれば二十四日にあのよしなな強行質疑打ち切りといふことがあつたわけですから、あれはなかつたものとまず解してよろしいのですか。もう一度私確認しておきます。あの強行質疑打ち切りといふ動議は無効であつたのか、あるいは生きているのか。無効か、無効でないのか、どちらか、その答弁をお願いします。余分のことばは要りません、無効かどうか……。

○委員長(岡本悟君) 議長あつせんによりますと、有効、無効は論じないで質疑を続行すると、こういうふうに私はきましたように了解しております。

○田代富士男君 それが、一番最初私は、議長が話をされるときにその場所にじかにいた男なんですね。有効か無効かわからぬままに議長があつせんしますか。そういう一切の付帯事項はつけないでもとへ戻す。だから二十四日の質疑打ち切りの動議は有効であつたのか。重宗議長は、それは一切の付帯事項はつけないといふことを言明している。おかしいじゃないですか。有効か無効かわからぬままに……、まあ聞きなさいよ。私はその場所にいたし、だから私は確認をしますということを岡本委員長に聞いているわけなんです。無効であるか有効であるかわからなければ、私は疑いますね。そのような、有効であるか無効であるか、一切の条件はつけない、議長の話はそういう話なんですよ。だから考えてみると、今までの国会の例をもちまして、もしもそれが有効であるとするならば、連合審査なんか開かれたためしがりますか。今までの国会の先例を見て示して下さい。

○委員長(岡本悟君) もう同じことを繰り返すよりも、あくまで私はそういうふうに了解して、一昨日の運輸委員会を開会しまして議事を進めておる

わけです。(田代富士男君「だから……」と述べ) その点は、ちょっと待って下さい。まだ発言許していませんよ。だから私としては、あくまでも議長あつせんに基づいてやつておるわけですか。もしもその点について、あなたみずからおつしゃつてあるよう、國対委員長ですからその場にいたとおっしゃるなら、上のほうで聞いて下さい。私は、そういうふうに了解しております。

○瀬谷英行君 議事進行について。有効か無効かといふことあまり時間を取りたくないと思います。われわれやはりこの間の質疑打ち切りは無効であつたというふうに解釈しております。無効であることに対しても、発言を封するということはないであります。わかれやほりこの間の質疑打ち切りは無効であつたといふことから、だからいま有効ではそのまま加瀬委員から始まり、三木委員に引き継ぐという順序はそれなりの手続もとれないのであります。議事進行について、これは無効であるといふんですから、これは無効であるといふ解釈をするのが、私は妥当だらうと思います。そういう解釈でもつてこれから議事を進めて行きたいといふふうに考えておりますので、もし早見側で異議があるならば、これはまた異議を申し立ててもらえばよろしいし、そうでなかつたらさく議事を続けていただきたいと思います。

○委員長(岡本悟君) 森中君。  
[田代富士男君「議事進行について」と述べ]  
〔田代富士男君「發言、許しません。」〕  
○委員長(岡本悟君) 「議事進行について。そういう無謀なことがありますか。議事進行について発言しているのに封ずるあれがありますか。私は納得できないから質問している」と述べる。

○委員長(岡本悟君) 「田代富士男君「もうちつ私が聞いていることは……」と述べ」  
○委員長(岡本悟君) 「ちょっと待って下さい。あなたはなまに発言許していません。

(田代富士男君「議事進行について発言と言つているんです。」と述べ) そのとおりでございます。

(岡本悟君「田代君」) 言つておられます。

○委員長(岡本悟君) 論議事進行につい

て、一度に一日この委員会を始めおりますが、そのときあなたは欠席しておりますから……。

○委員長(岡本悟君) 委員長へ行きます。また議長にも確認しまして私は、おそらく午前中はだれか御質疑なさると思いますから、午後、確認した上においてもう一度委員長に再確認したいと思います。

○委員長(岡本悟君) 大蔵大臣おいでですね。たしか外務省されておられたようですが、その間に通行税法の問題や、運賃法及び措置法の審議の際にすぐぶる渉渉をきました。元来通行税法と運賃法、もちろんこれは一連のものと私は理解します。

○森中守義君 大蔵大臣おいでですね。たしか外務省の問題で、これは法案の提出責任者である大蔵大臣の一言の説明があつても私はしかるべきであると思います。むろんあなたの代理として菅野經濟企画庁長官が一応の説明はされましたけれども、あらためて責任大臣として、当委員会において法案の審議がきわめて渉渉をしたことに対する何ぶんの説明を求めるといえます。

○國務大臣(福田赳夫君) 運賃法と通行税法は、これももう事実上一体として扱つていただきたいと、こういうわけがあります。それが諸般の事情で、その一体のものが離れたり、くついたりする、まあ辛いにして、今日は一体として進行されると同時に、その問題は議運の委員会において一たんはまさかされたわけなんです。その議運の委員会においてそれをなされたのですから、私はその問題をきょうはつきり議運の委員会においてしてきます。だから私がもう一つ、いま聞いていることにお答え願いたいことは、岡本委員長は、この

○委員長(岡本悟君) 納得できないと言つておられるわけあります。今までの国会の先例を見て示して下さい。

○委員長(岡本悟君) もう一つ私が聞いていることは……

〔田代富士男君「もう一つ私が聞いていることは……」と述べる。〕

○委員長(岡本悟君) 「ちょっと待って下さい。あなたはなまに発言許していません。

手違ひがあつたかどうか、私もさだかには承知いたしませんが、私どもに手落ちがあつたとすれば遺憾の意を表明いたします。

○森中守義君 荒木さんすいぶんお急ぎのようですね。どのぐらいまでいいですか。

○國務大臣(荒木萬壽夫君) 大体十一時までと聞いておりましたが……。

○森中守義君 それでは、お急ぎのようですか

ら、ちょっと行管長官に関連のある事項を先に質問します。運輸省が再建の基本方針として試案を出してまいりました。この中で国鉄の行政の簡素化、機構の簡素化を促進するという一条項があ

る。もちろん再建会議の報告書の中にも同様な趣旨が表現されております。そこで具体的に申しますと、国鉄の本社、支社、管理局、しかも四十六万七千名という世帯人員の中で五名を占める非現業要員がいる。ついては今日、こういう国鉄の機構を行管としてはどうお考えになつておられるのか。あるいは現業要員と非現業要員の配置の状態等は他の公社あるいは現業官庁等に比べて、国鉄はどういう状態になつておるのか、その辺のことをお尋ねしておきます。

○國務大臣(荒木萬壽夫君) 御指摘の国鉄財政推進会議でござりますが、そのことは私つまびらかにいたしておりますが、お話をのように、国鉄の機構そのものを簡素合理化するという角度から検討された提案がなされておるとすれば、行政管理

部としての立場からも一般論としては賛成でござります。ただし、それは第一義的には精魂を傾けて努力しておられる国鉄の総裁、副総裁、さらには監督指導の立場にあられる運輸大臣が、それを受けとめて立体的によく御承知のはずでございますから、運輸大臣のほうからの御意向が出来まして、それが法律事項に関しまる限りは、行政管理庁としても十分検討の上、御意見を申し上げたい、そういう形じやなかろうかと存じます。繰り返し申し上げますが、一般論としては行政機構ないし公社、公団、特殊法人等の簡素合理化をはかるといふことは、国民的要望だと心得ます意味において

て、御指摘の内容が所管大臣としても御賛同なさるような立場であるならば、賛成の立場においてあります限り意見を述べます。

○森中守義君 これは行管長官、一般論、原則論

であると同時に、また国民の支持があるなしといふ、そういう問題とは別なものとしても、国鉄の再建ということはきわめて深刻な問題なんですね。

だから私は、原則論、一般論がころだからといふ、そういう見方からお尋ねしているのじやない。むしろ国鉄を一日も早く再建を完成せしむべきであるし、この計画を実行に移さなくちやならない。そのためには、もちろん機構それ自体がすべてだとは言いません。しかしながら、どう考えてみても本社がある、支社がある、管理局がある。こ

ういう状態といふものは、その他の公社あるいは官庁等にもこういう例がない。だから原則論、一般論じやなくして、むしろ進んで行管としては公

正な立場から、国鉄の機構のあり方といふものを再検討されるという具体的な方策がとられてよいんじやないか。このことは、運輸大臣、総裁がおいでになるが、むろん真剣ではございましょうけれども、国の政府の機関として国鉄はあるわけあります、ある意味では機構なり人員の調整をすべき所掌をあなたはお持ちだから、そういう立場から見るといふ、そういう考えはありませんか。

○國務大臣(荒木萬壽夫君) いまお尋ねのよう

な気持ちは、それに対応するお答えを申したつもりでござりますが、繰り返し申し上げますと、国鉄の機構そのものを一方的に私どもの立場から運輸

大臣ないし国鉄総裁にかれこれ申し上げる守備範囲を持つておられるわけじやございません。すでに現

在あります機構等は法律事項に関します限りは行管庁の立場においても御賛同申し上げた内容で行なわれておるわけじやございませんから、行政管理

庁みずから立場で機構のことにについても検討を加え、改善に協力したらどうだといふ点の御質問につきましては、さつき申し上げたとおり監察機

能を通じまして国鉄といふ膨大な世帯を監察した結果、いまの機構が適當かどうかという意見を結

ともつまびらかにしない今まで申し上げておるの

は恐縮ですけれども、そりであります限り意見を述べる立場ではあります。それとでもさつき申し上げねばなるまい、かよろに思います。

○森中守義君 時間がないようですから、あまり

深追いしませんが、要するに監察する機能のある

なしに關する意見でしたが、そういうことは抜きにして、国鉄に対する監察を行なう、一へん点検をしてみる、こういうように理解していいです

ね。

○國務大臣(荒木萬壽夫君) もちろん全国全体の立

場から見まして検討を加えべき課題であるといふことは、さすがに思つております。ただ、実施するとなりますと、相当の準備が必要ようであると

いうことを、あわせて申し上げた次第でありますて、お尋ねの点を少し逸脱しているかもしれません

が、率直なところを申し添えさせていただきま

す。

○國務大臣(荒木萬壽夫君) もう一つ、鉄道公安職員といふ

があるのを御存じですか。

○國務大臣(荒木萬壽夫君) 聞いております。

○森中守義君 聞いているじや困る。おそらくこ

れも二十五年になつたときには、もちろん行管としても相談に乗つておられる

思つ。そこで二十五年の段階というのは、戦後の

たいへんな社会の混亂のときなんですよ。それで列車の警戒が必要である、そういう社会の環境の中にこういうものが生まれたのだが、今日なおこ

ういものが必要であるかどうか、この点についてはどうお考えでしょうか。

○國務大臣(荒木萬壽夫君) そのことも、第一義

的には運輸大臣からお答えいたくことが適切だ

と存じますが、単なる感想を出ませんけれども、

今日といえどもやはりその必要はあるのじやな

ろうか。ゲバ棒を持って、ただ乗りをする者もいるようございますから、それのことを念頭に置きましても、公安官の必要性は、国鉄自体としてはあつたほうが適当ではなかろうか、かように思っています。

○森中守義君 この鉄道公安職員の職務に關する法律というのが二十五年にできている。そういうものを予定したり予見していいのですよ。全然別な趣旨で起き上がっている。それをいまゲバ棒の学生が線路に乱入するから公安官の必要があるです。本音じゃありませんよ。ですから、この件といふことは由来これは公安官の本旨じゃないのです。本音じゃありませんよ。私はもっと慎重に行管それ自体としても考えていただかないと……。全国で三千名おられますよ、三千名。

そこで、国鉄の赤字再建をやろうとする際に、一体この三千名の職員といふものが今日ただいま、どういう任務を果たしているのか、それが国鉄の財政にどういう影響を与えるか。要するに鐵道公安職員を配置した本来の法律上の趣旨、その目的といふものは、いま言われるようなところがないわけだから、私は意見としては、こういうものにこそ合理化によって適正に国鉄の再建をはかるべきである。こういう個人の意見を持つていい。だから、行政管理庁として、ただ思いつきとくにこととしたけれども、ゲバ棒で騒ぐから、線路や駅に乱入するから必要だといふ、そういうようなことでなくとも本質を見きわめながらこの問題を検討されていいんじゃないかと思うのですが、いかがですか。

○國務大臣(荒木萬壽夫君) 走つておる列車内の秩序を維持するという意味合いにおきまして公安官といふものは置かれたものと思います。立法院に連想された具体例は、おっしゃるようなことであつたかしれませんけれども、その当時なかつたような秩序を破壊するものがおるとするならば、公安官はあつたほうがいいんじやないかといふ意味で申し上げたわけござります。ひとりゲバ棒のみならず、スリが横行していることも聞き

ます。あるいは置き引きがおるとも聞きます。さよ

うな車内の秩序維持を警察みずからが当たるよりも國鉄内部で公安官という制度を設けてやられたほうがベターであるという判断のもとに立法されたものと想うわけであります。それが国鉄の財政的な立場においてどう評価されるべきかという量の問題あるいは質の問題にもかかわることがあり得るとは思いますけれども、それはあくまでも

第一義的に運輸大臣の御所管であり、国鉄總裁の責任課題であるということだらうと存じます。行管の立場から、たおつしやるようなことを受けまして、直ちに何らの根拠なしに、言いかえれば監察という当然の機能を絶ないで考え方を申し上げるという立場ではなかろうと。信頼する運輸大臣

と国鉄總裁におまかせをしてもだいじょうぶぢやなかろうか、財政面に関する限りは。そういうふうに私は理解をいたしております。

○森中守義君 そんなことなら行管を廢止したらどうだ、直ちに解体するのですよ。國家行政組織法、行政管理庁設置法を読んでごらんなさい、勉強しなければだめですよ。同時に、いまあなたが言われたことは、國家公安委員長としての答弁であります。

○國務大臣(福田赳夫君) まだその新聞も見ておりませんし、そういう議論が部内にあることも承知いたしておりません。

○森中守義君 これ、ちょっとごらんになつたら……。きわめて具体的だ、知らないことはないだらう。

○國務大臣(福田赳夫君) 全然知らないのです。

○森中守義君 この運賃審議に重要な関係がある。

○國務大臣(福田赳夫君) 全然承知いたしません。

○森中守義君 御存じないのですか。

○國務大臣(福田赳夫君) 全然承知いたしております。

○森中守義君 在來の傾向からいきますと、事務當局でこういうものが詰められていつて、最終的に圍僚決定という、こういういきさつをいろいろ

つかない問題じゃないか。しかし、私が大ざっぱに想像するところによりますと、まあ再建期間中運賃が動き出して、またその成果がどういうふうに出でてくるかということを見ないと、どうも判断できません。

○國務大臣(福田赳夫君) 十力年の間に運賃の値上げが、また再び三たび行なわれますかどうか。

これはもう少し今回の措置による国鉄の再建計画が動き出して、またその成果がどういうふうに出でてくるかということを見ないと、どうも判断できません。

私はそういうつもりで聞いているのじやない。当然あなたの所掌だから、所管るべき行管として知らない。

○國務大臣(福田赳夫君) 何を聞いても話はできない。まことに遺憾です。

私はそういうつもりで聞いているのじやない。当然に所管の大臣、総裁が責任を持つてやつている

といふならば、何のために行政管理庁があるのか、ばかな話ありませんよ。しかし、いま内閣から呼びに来てくるようですが、答弁は要らない。

要するに、いまのあなたの答弁は、國務大臣、行政管理庁の長官としての責任ある答弁ではない、

そういうものを私は聞こうとは思わない。

○國務大臣(荒木萬壽夫君) 私は……

○森中守義君 いいですよ、答弁要らない、そんな答弁要らぬ、聞いてもしようがない、また、あらためてやりましょ。そういうことでは答弁封鎖だ。

○委員長(岡本悟君) 速記をとめて。  
〔速記中止〕

○委員長(岡本悟君) 速記を始め。

○森中守義君 大蔵大臣、五月二日の日本經濟新聞に、「三公社の「独立採算」強める。料金に自主決定権。大蔵省検討、国鉄合理化基準も」、こういうことが出ておりますが、あなたの御存じのことですか。

○國務大臣(福田赳夫君) まだその新聞も見ておりませんし、そういう議論が部内にあることも承知いたしておりません。

○森中守義君 これ、ちょっとごらんになつたら……。きわめて具体的だ、知らないことはないだらう。

○國務大臣(福田赳夫君) 全然知らないのです。

○森中守義君 この運賃審議に重要な関係がある。

○國務大臣(福田赳夫君) 全然承知いたしません。

○森中守義君 御存じないのですか。

○國務大臣(福田赳夫君) 全然承知いたしております。

○森中守義君 在來の傾向からいきますと、事務當局でこういうものが詰められていつて、最終的に圍僚決定という、こういういきさつをいろいろ

つかない問題じゃないか。しかし、私が大ざっぱに想像するところによりますと、まあ再建期間中運賃が動き出して、またその成果がどういうふうに出でてくるかということを見ないと、どうも判断できません。

○國務大臣(福田赳夫君) 十力年の間に運賃の値上げが、また再び三たび行なわれますかどうか。

これはもう少し今回の措置による国鉄の再建計画が動き出して、またその成果がどういうふうに出でてくるかということを見ないと、どうも判断できません。

私はそういうつもりで聞いているのじやない。当然あなたの所掌だから、所管るべき行管として

知らない。

○國務大臣(福田赳夫君) 何を聞いても話はできない。まことに遺憾です。

私はそういうつもりで聞いているのじやない。当然に所管の大臣、総裁が責任を持つてやつている

といふならば、何のために行政管理庁があるのか、ばかな話ありませんよ。しかし、いま内閣から呼びに来てくるようですが、答弁は要らない。

要するに、いまのあなたの答弁は、國務大臣、行政管理庁の長官としての責任ある答弁ではない、

○國務大臣(福田赳夫君) まずぜひ成功してほしいという強い願望を持っております。また同時に、これから國鉄の努力次第によりまして、これが成功するといふうに考えております。

○森中守義君 すでに初年度において、先日の國鉄の磯崎副總裁の答弁によれば、運賃の歳入欠陥が約百億、及びベースアップの調停段階における試算等で勘定すれば、大体合わせて五百億程度の予算上の狂いを生ずる。こういうことなんですね。初年度において五百億の狂いを生ずる、これが再建期間中の単年の事業計画でかなり大きな変更を来いたします。そうなれば、この意見書の試算表、いままでずいぶん長く議論してきたのですが、この中で、四十八年及び五十二年、二回運賃値上げをしなくちやならぬだろう、一〇%程度。だから私の考えでは、こういう歳入不足を生ずる、あるいは再建期間中にそこを来たす場合に、算表、いままでずいぶん長く議論してきたのですが、この中で、四十八年及び五十二年、二回運賃値上げをしなくちやならぬだろう、一〇%程度。

○國務大臣(福田赳夫君) 初年度において五百億の歳入不足を生ずる、あるいは再建期間中にそこを来たす場合に、算表、いままでずいぶん長く議論してきたのですが、この中で、四十八年及び五十二年、二回運賃値上げをしなくちやならぬだろう、一〇%程度。

○國務大臣(福田赳夫君) まずぜひ成功してほしいといふうに考えております。また同時に、これから國鉄の努力次第によりまして、これが成功するといふうに考えております。

○森中守義君 すでに初年度において、先日の國鉄の磯崎副總裁の答弁によれば、運賃の歳入欠陥が約百億、及びベースアップの調停段階における試算等で勘定すれば、大体合わせて五百億程度の予算上の狂いを生ずる。こういうことなんですね。初年度において五百億の狂いを生ずる、これが再建期間中の単年の事業計画でかなり大きな変更を来いたします。そうなれば、この意見書の試算表、いままでずいぶん長く議論してきたのですが、この中で、四十八年及び五十二年、二回運賃値上げをしなくちやならぬだろう、一〇%程度。

○國務大臣(福田赳夫君) 初年度において五百億の歳入不足を生ずる、あるいは再建期間中にそこを来たす場合に、算表、いままでずいぶん長く議論してきたのですが、この中で、四十八年及び五十二年、二回運賃値上げをしなくちやならぬだろう、一〇%程度。

ことを意見書の中で言っている。それとこれとは符節を合わせておる。いま大臣、御存しない、知りませんと、こうおっしゃるから、それ以上は間

いませんけれども、万々そいうことはありますね。やはり料金ないしは運賃等の問題については、国会の議決承認を求めるという、今までの方針には変わらない、こういうことが言い切れますか。

○国務大臣(福田赳夫君) 国鉄財政再建推進会議の答申の中に、十年間の運賃値上げ、これは政府の裁量にまかしておるのだと、こういう一項があるわけですね。つまり国会の承認を要しなくもできる、こういうふうにしたらどうか、こういう一

項があるわけですが、これは今回政府のほうでは取り上げておらないのです。その取り上げない態度によってひとつ御了解願いたいと思います。

○森中守義君 そのとおりなんですが、ただ言われている意味はちょっと違います。意見書の中には、特別な配慮をされることが望ましいといつてあることと、ちょっとこれはまたあとで問題が残りますが、私のほうから、それはそうじやないといふに切り返しておきましょう。

そなりますと、そのときになつてみなければわからぬと、こうしたことなんですが、あとは基本方針あるいは事業計画等によつていろいろ調整をはからうと、こうしたことのようですが、大蔵省自体としては、再建期間における国鉄の経営状態については特に工作をするよらなことはありませんか。

○国務大臣(福田赳夫君) 再建期間中に料金を政府の裁量で改定をする、いうような提案をすると、いう考案はいま持つておりますので、おそらくそいう構想を政府から打ち出すといふようなことはあるまいと思います。

○森中守義君 名称を忘れましたけれども、大蔵省の財政政策何とか會議があつて、そこの第二部会があるいは第三部会というのが国鉄の再建政策

を議論するようになつておりますね。こういうも

のは存続されるのですか。あるいはそこでだいぶ問題になつてゐる、推進会議ができる前から、そのあと統一していたと思うのですよ。ですから、措置法では運輸大臣が大蔵大臣と協議をする、こうなつてゐるのだから、再建計画がどういう状態で進んでゐるのか、予定どおりいつては、いつていなかですね、そういうことは協議ですか。

○国務大臣(福田赳夫君) 今回予算編成にあたりまして、わりあいに長期にわたつた展望を議論しまして、結局財政再建措置法という形が出てきておるわけです。かなりこれは議論をした結果こうなつておるわけであります。この中で、この再建措置による推移につきましては、隨時緊密に連絡はとつていてますが、いまこの段階で大蔵省が新しい提案を国鉄当局に対してする、こうしたことにはありませんです。

○森中守義君 この推進会議の試算の中で、政府の財政措置が九千六十七億、それで思い出すのですが、過般の本院の本会議で、国鉄から要求があがつたのはばかり全額のんだ、こう言ってあなた胸張られた記憶がありますね。ところが、国鉄の施設による増収額が九千八十九億、それから合理化節減が九千六百九十五億ですね。それから利用者の公共負担の是正を含んだもので三兆三千七百六十億、こういふように見てくると、この際、やっぱり六分といふこと、國鐵の再建を、大蔵大臣として、しかも政府一體の責任において実現しようとするならば——ことしはもうこれはやむを得ないとしても——来年くらい手直ししたらどうですか、それはおもつていて依然じやないですか。それが実現するかどうかといふことが十カ年間の再建がなれるかどうかといふように思ひますが、そのときに胸を張つてもらいましょう。どうですか。

○国務大臣(福田赳夫君) 国鉄財政再建推進会議がしますが、胸を張るなら張るようにも少し同

額くらい出したらどうですか。

○国務大臣(福田赳夫君) 数字のことを詳細に、ま申し上げられませんが、とにかく国鉄財政再建推進会議が衆智を集めまして検討した、それを大

幅度受け入れたと、こうしたことですか。この点は違うのあります。この点は違うのですが、その他は、形は違いますが実質的にはこれを受け入れる、こういふうに考えておりますので、本会議におきましてもおおむねこれを受け入れたのです。このように私は申し上げたので、別に胸を張つておるわけではありません。

○森中守義君 やっぱり少し遠慮してもらわなければいけない。それはいま大臣が言われるようになつておるわけであります。この中で、この再建六分か六分五厘かといふのは、きのうも運輸省のある高官からちよつとそういう話がありましたが、これは一つのネットです、どう考えてみても。それで、せんだけて来同僚委員からもすいぶんきびしい追及が大蔵省にありました。一例をあげれば飛行機の場合には単に着陸料取つている

が、百分の二十五を自治体が見ると、うわけで、ほとんど全額といつてもいくらいに国がめんどう見てる。一面港湾はどうか、これまで飛行機よ

りもつといい。道路はどうかといふように見てくると、この際、やっぱり六分といふことで、國鐵の再建を、大蔵大臣として、しかも政府一體の責任において実現しようとするならば——ことしはもうこれはやむを得ないとしても——来年くらい

余のものがばかり確保されるといふ自信はないでしょう。おそらく總裁、副總裁といふとも、運輸大臣といふども一兆八千億に対する確定額的な自信は私はないと思う。そうなると、やっぱり狂つてきますよ、これは。そうなれば、そういうところをどこで見ていくかということになると、他との均衡上、私どもが考え合わせながら六分でひとついこうといふことはあまりにも当然なことじやないですか。そこへもつてきて依然として六分五厘といふことで再建計画が出来たということは、いさざか私どもとしては受け取りがたい、なぜ五厘といふことを言いたいわけですが、傾聴じや困る、す

でに七月か八月からは概計の作業が始まるわけですから、傾聴するのじゃなくて、検討しようといふぐらいのことは言ひ残してもらわないと、これ

局昭和四十四年度予算並びに今回御審議を願つております措置法と、いろいろとに落ちついたわけあります。まあこれでやつてみると、こういふわけ

で政府部内、國鐵を含めまして意見統一いたしました。まあ御意見として拝聴いたしておくとばかりでありますので、ここにまたこれは来年は改めますと、こういふうに申し上げることはできません。まあ御意見として拝聴いたしておことあります。このことで、ひとつ御了承願いたいと思います。○森中守義君 公聴会ではありませんから、それは困る、そういう言い方では。それはやっぱり改めのに勇気を伴つてもいいですよ。他とのつりあいであります。この点は違うのですが、その他は、形は違いますが実質的にはこれを受け入れる、こういふうに考えておりまますので、本会議におきましてもおおむねこれを受け入れたのだ、こういふうに私は申し上げたので、別に胸を張つておるわけではありません。このことでも、ひとつの試算表がすばり数字であります。この点は違うのあります。この点は違うのですが、その他の補給ですね、六分にせいと、こういふうをめどにせいと、こういふうに対して、六分五厘としてあります。この点は違うのですが、その他の補給ですね、六分にせいと、こういふうをめどにせいと、こういふうに対してもおおむねこれを受け入れたのだ、こういふうに私は申し上げたので、別に胸を張つておるわけではありません。

○森中守義君 公聴会ではありませんから、それは困る、そういう言い方では。それはやっぱり改めますと、こういふうに申し上げることはできません。まあ御意見として拝聴いたしておことあります。このことで、ひとつ御了承願いたいと思います。

○森中守義君 この際、大蔵大臣との会談はあります。このことで、ひとつ御了承願いたいと思います。このことでも、ひとつの試算表がすばり数字であります。この点は違うのですが、その他の補給ですね、六分にせいと、こういふうをめどにせいと、こういふうに対してもおおむねこれを受け入れたのだ、こういふうに私は申し上げたので、別に胸を張つておるわけではありません。このことでも、ひとつの試算表がすばり数字であります。この点は違うのですが、その他の補給ですね、六分にせいと、こういふうをめどにせいと、こういふうに対してもおおむねこれを受け入れたのだ、こういふうに私は申し上げたので、別に胸を張つておるわけではありません。

○森中守義君 これについては受け取れませんよ。三分の一の二の歩道が、企業への努力を要請する、つまり施設による増収あるいは初年度において五百億の歳入の狂いを生じてはあります。しかし、先般来言つてきたのですが、企業へ新しい提案を国鉄当局に対してする、こうしたことではありません。

全然話にならぬ話に終わりやしないかといふ気がしますから検討しなさいよ、そうしなければ再建計画はできないということですよ、どうですか。

○國務大臣(福田赳夫君)　ただいま財政再建計画をきめましてその法律案を御審議願つておるその段階で、これはどちらも再検討だと、これはなかなか申し上げにくいことは御了承を願いたいと思うのです。ただ御指摘のように国鉄の自己努力ですね、この面におきまして長期計画、長期展望は非常にむずかしい問題が多々出てくる、それをどういうふうにやつしていくか、こういう問題が私は起きてくるだろうと思う。これは財政との関連ばかりではない。また自己努力の中の転換ということよりも多々考えられなきやならぬことだと思いますが、とにかく自己努力、これがどういうふうになつていいかということが、この計画の成功、不成功をきめる要因である。こういうような感じを持ちます。まあ御指摘の利子の問題、これはいまそういう事情で、ここでお答えするということはひとつひらに御容赦願いたいと存じますが、森中さんから強いそういう御意見のあつたことは頭の中に刻んでおきます。

○森中守義君　あなたはいつも頭の中に入れっぱなしで忘れる、この前農林水産のときに、例の繩糸事業団への二十億の債権債務の問題をそのままほつたらかしですか、私はそういう意味ではあなたは信用したくない、公人としまして。ところが余談はさておいて、いまやつぱりお認めになつた企業努力には限界がある、で、そなれば財政措置か運賃か、そのほかにどういう方法がありますか。要するに国鉄の企業努力による合理化節減なり増収ということは、資金の確保ということできわめて不確定要素が多過ぎる、強過ぎる、それならば十カ年間の計画は非常にあぶなっかりい、それになおかつ推進をしていく、などといふらば他に方法を求めるを得ない。他の方法とは何か、政府の財政措置、しからずんば運賃の改定、これ以外にないじやありませんか。そういうことでしょ。そこへもつてきて四十八年、五十二年

には、そのときになつてみなくちやわからない。財政措置はいまにわかに六分を実現するといふ気がえはないんだ、こう言われると、初年度において五百億の歳入欠陥ですよ。たいへんな狂いを生じているのですよ。だから私どもは、この再建計画といふのがこの状態ですべり出したのでは、十分年間の再建はできない。将来は非常に先まづ財政措置について再検討の余地があるんじゃなかつた。そういう見解をこの際持たざるを得ないのです。そいつたように詰めていけば、いま少し財政措置について再検討の余地があるんじゃなかつた。いかということになつてくるのですが、それでいかという意見として聞いておこう、頭の中に入れておこう、こういうことですか。それじゃ再建計画はできないということだ。

○國務大臣(福田赳夫君)　自己努力のいろいろ具體的な考え方がこの意見書の中に載つておりますが、その中の自己努力の項目のいろいろな充実、ひととおり企業側にのみ公共負担をなすべきじゃないから。たとえば通勤、通学等については文部省が財政負担をやつたらどうかあるいは一次産品あるいは二次産品等の輸送については、これまで農林なり、通産なり少し負担したらどうか、こないういろいろ意見が出てきました。そこで大蔵大臣としては、企業側に一〇〇%の負担をなお今後もになわせるといふお考えであるのか、あるいは若干政府が負担をするといふお考えであるのか。もちろん一部分入ってはおりますが、ほんの少額、それは国鉄の財政負担を極度に軽減するようないふね返りが容易になるよな自己努力、そういうことがまず考えられると思うのであります。それからさらにそれと関連しますが、経済情勢ですね、これがどういうふうに国鉄財政にはね返るか。それはね返りが容易になるよな自己努力、そういうよな自己努力の内容、方法についていろいろ考案をする余地というものが私はあります。まあこれだけの財政措置は財政措置としてそういうふうに思います。まあこれだけの財政措置、今回いたしたのでござりますから、財政措置、まして、そして企業努力を進める。これはまた企業努力には限界がある、で、そなれば財政措置か運賃か、そのほかにどういう方法がありますか。要するに国鉄の企業努力による合理化節減が将來動くのだといふ前提じゃ困る、企業努力といふもの、また企業計画といふものが成り立ちません。今日の段階では、やはりせつかく煮詰めた財政措置を前提といたしまして国鉄の再建を進めてもらら、こう言うほかはないと思うのあります。せつかくあります、こうするのだと、財政措置は再検討するのだといふお答えは、たまいまはいたしかねます。

○森中守義君　その段階でそれを約束してほしいというのも少々無理な話かもわかりませんが、同時に、私どももいま大蔵大臣のそういう財政当局を代表しての意見である限り、この再建計画は

空文にひとしい、実現の可能性は非常に乏しい、そういうつもりでこの問題に対応をする以外には、そのときになつてみなくちやわからない。そういうつもりでこの問題に対応をする以外には、そのときになつてみなくちやわからない。そういうつもりでこの問題に対応をする以外には、そのときになつてみなくちやわからない。

それからもう一つ聞いておきますが、国鉄の財政をことさらによつて圧迫しているのが公共負担だといつておられる。むろん私どもそのとおりだと思う。一つの要素としまして、そこで衆議院あるいは参議院のこの二法の審議の際に、かなり突つ込んだ意見が出ました。ついては結論的に言うならば、財政措置について再検討の余地があるんじゃなかつた。それでおこう、こういうことですか。それじゃ再建計画はできないということだ。

○國務大臣(福田赳夫君)　自己努力のいろいろ具

体的

な考

え方

による答申をいたしておるわけあります。

それにつとつて総合的な財政援助といふことを

御提案申し上げておるわけなんであります。まあ

公共負担るものによりまして、これを合理化す

るといふような問題があります。ありますが、し

かし、これを財政負担で片づけるといふ個別的対

策、この考え方は今回の財政再建対策としては採用しておらない、総合的対策でつておる、こういう点はひとつ御了承願いたいと思います。

○森中守義君　元来、総合策なんといふのはまことに抽象的で、ある意味ではごまかしですから、ちょうど大蔵省が特別交付金をわけのわからぬような内容をぶち込んで出しているようなものですよ。ちつとも具体的じやない。しかし国鉄の場合に、企業の側としては公共負担といふものが財政をかなり圧迫しているといふ事実だけは、これは動かしがたいものですから、それをひっくりめて総合的な対応策をとろうといふのじやないですか。むしろ公共負担については個別的な独自な対策が立てられていいだら、こういうように思ふのです。しかし、これも頭の中に入れておいてほしい。

それから、時間がないそちらですから、あと一回で終わりますが、先ほど申し上げたように、まだ国鉄あるいは運輸大臣の意向を聞いておりませ

ん。ですから大蔵大臣としてどうお考えになる

かといふことを聞いておきたいのですが、要するに、五百億近い赤字がある。非常に歳入に狂いを生じた。これを一年間を通じて単年度の中で企業努力で補えと言つてみても、まず私は物理的に無理じやないか、こう思うのですね。そななると当然國有鉄道法の定める条項によつて予算の補正をしなければならぬ、こう書いてある。したがつて手を打つといふ方法もこれも一つの方法だと思ひます。この段階といふか、このように変動してきた国鉄財政をながめたときに、これに対する対策として一つ一つのそういう問題を取り上げることもこれは一つの方法だと思ひますけれども、

しかしその間に国鉄財政全体をいうものを踏まえまして、そして総合的な対策をとる、これも一つの考え方である。国鉄財政再建推進会議は後者、つまり総合的な対策をとるべきである、こういう考え方による答申をいたしておるわけあります。それにのつとつて総合的な財政援助といふことを

御提案申し上げておるわけなんであります。まあ公共負担るものによりまして、これを合理化するといふような問題があります。ありますが、しかし、これを財政負担で片づけるといふ個別的対策、この考え方は今回の財政再建対策としては採用しておらない、総合的対策でつておる、こういう点はひとつ御了承願いたいと思います。

○森中守義君　その段階でそれを約束してほしい

といふのじやないか、こう思うのですね。そななると當

然國有鉄道法の定める条項によつて予算の補正を

しなければならぬ、こう書いてある。したがつて

<p>もつたものだと思う。まあこれに仲裁がどういふうになるかわかりませんが、その部分を入れて定期昇給と見れば、相当その数字というものはふえますよ。そういうふうに見ざるを得ない。まず大ざっぱに見て六百五十億前後だろう、こういふふうに私は見るのですが、そらなると五百億を上回る歳入欠陥を生じているのに依然として企業努力によってそれを補えということになるのか、あるいはこの際思い切って予算の補正をするか、いずれかによらざるを得ないのじゃないですか。むしろ選択すべきは予算の補正じゃなからうか、そのほうがより国鉄の經理を正確にすることなんだが、そういう意味からしても適切な措置であると思うのですが、いかがですか。</p>
<p>○國務大臣(福田赳夫君) まだ裁定が出ていないわけでありまして、そういう段階でありますので、数字については触ることはできませんが、まあ裁定が出た、そういう際ににおける国鉄財政の処置をどうするかと、こういう問題となってくれば、これはまあ運輸大臣、また運輸大臣は国鉄側と御相談をしなければならぬと、こういうことになるわけです。また、それを前提としなければならないわけですが、その相談の際には、私は補正是組まないと。</p>
<p>○森中守義君 どうするのですか。</p> <p>○國務大臣(福田赳夫君) いま成立いたしました予算の範囲内でやり繕りをしてひとつやつていただきたい、かような意見を申すつもりであります。</p>
<p>○森中守義君 ここで議論すべきことじゃないかもしれませんけれども、今朝の新聞等によれば、すでに米価の問題が出ていて、これは、まだ政府のほうではつきり態度をおきめになつてないようだけれども、これもそく簡単におさまらないです。そうなると、当初の総合予算主義だといふことは、この米価の問題からしても簡単にいかなんじやないですか。そうなれば、当然これは補正ということになつてくる。しかも、国鉄</p>
<p>の五百億以上の歳入欠陥を補えといつても、できませんよ。おそらく困難じゃないですか。まあそこで次の何かを考えなくちゃならないのですけれども、やつぱり補正ということに向かわざるを得ないじやないですか。そのことは考えないんだと、こうおっしゃればそれまでのことなんだが、いずれやつぱりそならざるを得ないというようないんじやないです。そのことは考えないんだと、私は読んでいます。そのときにはあなたも賛成するだろう。補正を組まなければならぬのじやないですか。</p>
<p>○國務大臣(福田赳夫君) 一部はもう予算の中に見てあるのです。</p> <p>○森中守義君 それは百五十億くらいだ、定期昇給だけだ。</p> <p>○國務大臣(福田赳夫君) つまり定期昇給ですね。その他、予備費といふようなもの。</p> <p>○森中守義君 予備費は、災害がある。</p>
<p>○國務大臣(福田赳夫君) というようなこともありまするし、まあ国鉄総裁ごとにあります、国鉄総裁も定期昇給だけでは済むだろうと、こういふらなお考へは私はあるまいと思います。もつと現実的にものごとを見通しておられると思います。そういうものに対していろいろあれやこれやと苦惱されておるかと思います。そういうようなことで、私は何とかしてまあ切り抜け得るのではあるまいか、補正なしでやっていくけるのではあるまいか、ぜひそうしたいと。この考へ方は変えるわけにはなかなかいかない。</p>
<p>○森中守義君 いまのお話を聞いて、まあさすがに大もの大臣だと思いましたよ。何かやつぱり手中にある。五百億以上の問題については、国鉄総裁も何かお考へになつていいだらうと、こういうことのようですから、大体成算ありといふように私は見たんですがね、総裁、よく聞いておつてくれださいよ。大蔵大臣がそら言つておられたまことに呼ぱれているようでありますから、統いて少しあそいうことで一とおり質問を終わります。</p> <p>○國務大臣(福田赳夫君) まあ特に貨物のほうが不振である、こういふような状態かと思ひますところに問題があつたのかといふことが、実はこれはたいへん大事な問題である、その点を実はお聞きしたい。</p>

るのじやないかということを、私一つ言いたい。それは計算的に言えば、おそらく四十二年度で八百七十億くらいでしょ。四十三年度が六百三十億くらいですか。これはおそらく累計をすると、終戦後二十年間には大体一兆円近く負担をしよわしてきたということだけは、私はこれは間違いないと思うのです。その辺が今日の国鉄の実は經營の赤字になつてきただけの大きな問題になつているのじやないか。このところを大臣によく知つてもらわなければならぬ。あと対策との関係があるものだから、特にそういう認識について、やはり理解を深めていただきたいといかぬのじやないかと思うので、この公共負担の問題について、どういうふうに大臣お考えですか。

○國務大臣(福田赳天君) 森中さんにお答えしたのですけれども、まあ過去においては国鉄はかなりもうかる企業であつたわけです。もう政府に財政の手助けをするという時代もあつたわけでござりますが、そういう間に公共負担幾らかしたのでござります。この根拠は、一方において国鉄は、たとえば東海道といらうよな一番収益率の高い路線を独占する、これを國は認めているわけです。現に新幹線のときは八百億円ももうかる、こういうような状態です。でありますから、まあそういう独占性を与えられているのであるから、一方において若干の公共の負担に応じてもいいんじやないかという考え方で出発していると思うのです。ところが、たまたま今日、国鉄の財政が逼迫してきました。財政全体として考えなければならぬそろい時期にきた。そこでまあ公共負担といふものができた当時は、そう問題にならなかつた負担問題が、いま論議をされるといふことになつたのですが、これに対してどういう考え方をとるべきかといふと、公共負担問題もありますが、そういう一つ一つの問題で、対症療法をとるといふことでなくして、国鉄財政全体としてながむべきいまや問題である。そういうようなことで、まあ体質改善というか、総合対策でいくことが、この際となるべき施策である。こういう考え方のもとに、三位一

体、政府も大いにがんばれ、こういうようなことで推進会議の答申なんかもこれあり、この方式によつたわけです。公共負担といふものが国鉄財政に圧迫になつておる。これはそのとおり私も考えます。しかし、これに対する対策は、それに直接的にこたえないので、全体、総合的にこたえる、こ

ういう考え方をとつた次第であります。

○木村美智男君 大臣言わんとするところはわからぬわけではないのです。しかし、たとえば新幹線のときは、依然として、東海道のような独占性を与えているのだ、だから公共負担のほうは、どうもまああまり国が見るというようなことをしなくてもいいんだというお説のように実は聞き取れるのですけれども、実際は、今日の国鉄で、いわゆる黒字だといわれる路線というのは十四線しかない。そういう反面はどういうことかといふと、要するに赤字ローカル線、少なくともいま全

国的に問題になつてゐる八十三線、二千六百キロは、とりあえずはざなきやしようがないといふようだ。そういうことまで国鉄は言わざるを得ない、そういう状態が一方にあるということだけで、片つ方新幹線のもうかつてゐる分は、これは実はプラスマイナス・ゼロだといふうにながめ思ひのままならぬ問題じやないのか。それが国鉄の、一面独占的なものを部分的に与えられるながら、全体としては公共性を持つてゐるがゆえにそこは忽はなきやならぬといふ、そういう問題だと思ひのです。依然として公共負担の問題はそれと別に、つまり新幹線方式をかりに今後山陽とりは、あるいは東北に延ばすという段階になつたとしても、これは公共負担を補つて余りあるといふのです。依然として公共負担はそれと別に、これは少しやみに聞こえたつてしかたがない、聞いてもらわなければならぬ。とにかく国鉄のいま長期借り入れ金のやつぱり残高といふものが、おそらくことは二兆円近くなるでしょ

う、四十三年度末一兆八千八百億ですか。これに對する、さつき森中委員からの質問もありましたけれども、きわめて高利のやつぱり利息がついて

いる。政府は錢出してやつて、出してやつていつて言つておるが、ただの錢はちつとも出して

やつてないわけですからね、今日までは、去年の五十四億のことしの八十七億がこれは初めてやる

のですからね。そういうことから考へると、この借り入れ残高の問題、つまり借金政策といふ問題

ね、世の中の進展に順応するために、国鉄が輸送力の近代化をはかるという、そのための実は資金

を、単に企業としての国鉄じやなくて、国民のいわば公共機関としての国鉄の再建問題について

核心はついていないといふ私は見方をしているわけなんです。その意味で、この公共負担の問題については、いま大臣が言われたよなこととの關係

じやなしに、独立採算制との關係で公共負担といふものをながめなければ、これは核心をついた解

答はそこから出てこないといふことを寒は大臣に知つていただきたい。

新幹線方式の増収対策は、これは赤字路線の穴埋めの方向にむしろ吸い込まれていく部分になつておつて、あるいは東海道新幹線すらやらなかつたら、もっと赤字はひどいでしまう。そういう意味で、これを大臣にも理解してもらわないと、ちょっととろまくないのじやないか。そういうことでこれはまあ質問ではないのですから……。

次には、大臣言われるように、やっぱり総合的な立場で問題を解決するといふのは、総合的な立場といふのは、一つ一つの問題を具体的に洗つた上で、全体的に、じやこれはある程度へこませ

る、これは延ばすといふ關係にして、総合的な対策といふものが生まれるだらうと思ふ。そういう意味で言えば、これは大臣さいふを握つてゐるのだから、これは少しいやみに聞こえたつてしかたがない、聞いてもらわなければならぬ。とにかく

国鉄は公共機関であり、國の輸送機関の中軸をなすものであります。これからもますます重要な任務をこなしていく、かようなどでなければならぬ。

そういうことを考へるときに、国鉄が財政的に行き詰まるといふようなことがあつてはならない、さようにも考へておるわけであります。精一ぱいの努力をしたつもりなんです。今後この措置をス

タートといたしまして、国鉄が再建されることを切に私は期待する、そういう心境でございます。

○木村美智男君 大臣ね、それはことしになります

して確かに國のとこりか、大蔵省の国鉄に対する対策といふものは、あるいは財政措置といふもの

思ひのです。しかし、さつきもお話をありましたけれども、依然としてその問題の核心をつくよう

なり対策のところまではまだついていない。こ

れはあとで大臣とまたもう一回やつたことをやり

直さなければならぬと思いますが、運賃値上げのやり方、つまり私から言わせるとどうも高い利息での借金政策と運賃値上げ、これは比較的議論はされるけれども、錢を集める方法としてはわりやすい安易にできるものだから、どうしても運賃値上げによってそれに依存をしていく、そういうやつぱり経営方針がどうしてもとられる。だからさつきからお詫があるように、基本的には独占制が今日失なわれて、しかも世の中の発展に応じ切れなかつたといふけれども、國鐵だってそれなりにいまで何もしなかつたかといふ。相当まあ事情を知つておるものから言わせれば、苛酷なやっぱり企業努力といふものが第一次、第二次、第三次と三回にわたつて五カ年計画が、世の中のテンボが早いために四カ年で次に移つてゐるという関係がありますが、ここ十年来とにかくあれでしょ、何とかしなければいかぬということやつてきているわけでしょ。それでなおかつ今日破局因があるのかということを、大臣ことをやっぱり考えてもらわなければいかぬので、これはほんとうは運輸大臣とあわせて質問をすることなものだから、さいふを握つてゐるあなたにばかりほんとが向いているわけだけども、その点はそろばかに受け取らないで、大蔵省として、やはり公共企業体としての國鉄の再建の核心は何なのかといふ点について、いまの公共負担とやはり借金政策と運賃値上げ政策、これを継続する限り、十カ年計画を立てようが——今度の再建推進会議の、何というか、最も致命的な欠陥は、やつぱり四十八年と五十二年に運賃値上げを考えるということを含めてやつておるから、まあ大蔵大臣が今日前進をした立場を、大蔵省が一步前進をした立場をとつたと、これをもう少し今日の利子補給なりあるいは道路関係に対する対策、空港問題、こういったようなこととひとつあわせて考えて、大体それとバランスのとれるようなどころへ國の姿勢を、財政措置の姿勢を持っていかなければ——私はほんとうの意味で國鉄財政再建といふことは、

これはもちろん企業努力や内部合理化、これを前提にしてものと言つてゐるわけですが、そのところが大臣どうしても今日の一つ欠けている点じゃないのか、欠けているといふよりも、不十分なところがあるのではないか、ということを、これは大臣せひわかつてもらいたいと思うのですが、私自身も、そのことでじやまあひとつ来てからどうだといふような話を言おうとしているのじゃなくて、一番大蔵省では話がわかるのは実は大臣なんです、そう言つちや悪いけれども、この間から局長クラス來てゐるけれども、態度は傲慢だし考へていてることが全然なつてない。そう言つちや悪いけれども、ほんとうにそらなんですよ。大臣と話すすると一番話しやすいから呼びかけるようなものの言い方をしたのですが、一応それを踏まえましてこれだけの措置をきめた。これがまたぐらぐらするようじや國鉄の企業計画といふものはできないわけです。ですから、これでひととおり最善を尽くしてもらおうというほかないんじやないか、かようく考えます。

○木村美智男君 大臣いま答えられているところを、ほのかにそれはそういう希望を持ちたいと思います。だけれども、私はやはりさつき大臣が言われたのを原則的に私認めたということは、客観的な事実として世の中の進展が急速に早まつてしまつたという、これはそれなりに認めるといふのです。ところが、そのときに政府は総合的な交通政策を持つてないなかつたんじやないかといふことは、言わんとしている。道路が進展をしていくとなれば当然トラックに貨物は食われるといふことはわかるのですから、そしたら一面では高速道路をどんどん引張ると同時に、大量の輸送機関とともに、大量の輸送機関とともに、運賃等の収入によって十分まかなうものはどうなればならないかといふことを努力をしたと思います。思いますが、そういう予想もつかないような急速なスピードの変化、これがいまとにかく國鉄を非常に苦しいところに追い込んでおる、こういうふうに思ひまして、國とすれば最大限の対策をとつたといふふうに考えておられるが、國鉄当局は、まあ資金会計といふようなものを見ると、何が何だかちつともわからぬのですけれども、少し整理をしてみるとよくわかつてくるのですが、大体國鉄の経常経費は、運賃等の収入によつて十分まかなわれてゐるのですよ。この点大蔵大臣どういふうにつかんでおられるか。國鉄は四十七万からの人をかかえておつて、確かに人件費も五一・二%といふところまできつていますよ。それでもなおかかるのをもつてそらしてやつてくれは、なおお前公共負担を負えの、独立採算制をやれのといったようなことばかり言つちやおれない。それを実は

いない。これは政府が持つてないといふ。ここにやはり致命的な欠陥があるので、だから道路はどんどん、どんどんふえていく。しかも高速道路についてガソリン税を全面的につけ込むが、そしてそのほとんどが、空港なんかにしたつて、大臣の好きな受益者負担の原則とことばから言えども、どつからか取らなければならないが、これは私は國鉄に非常に大きな期待を持つておるわけでもない。そこで、どうしておるわけでもないのではあるまい。そんな感じがしてやつてくるのではあるまい。そこには、大臣がそそこにあるのじやないか、ということを、これは大臣せひわかつてもらいたいと思うのですが、私自身も、そのことでじやまあひとつ来てからどうだといふような話を言おうとしているのじゃなくて、一番大蔵省では話がわかるのは実は大臣なんです、そう言つちや悪いけれども、この間から局長クラス來てゐるけれども、態度は傲慢だし考へていてすることが全然なつてない。そう言つちや悪いけれども、ほんとうにそらなんですよ。大臣と話すすると一番話しやすいから呼びかけるようなものの言い方をしたのですが、一応それを踏まえましてこれだけの措置をきめた。これがまたぐらぐらするようじや國鉄の企業計画といふものはできないわけです。ですから、これでひととおり最善を尽くしてもらおうというほかないんじやないか、かようく考えます。

○木村美智男君 大臣いま答えられているところを、ほのかにそれはそういう希望を持ちたいと思います。だけれども、私はやはりさつき大臣が言われたのを原則的に私認めたということは、客観的な事実として世の中の進展が急速に早まつてしまつたという、これはそれなりに認めるといふのです。ところが、そのときに政府は総合的な交通政策を持つてないなかつたんじやないかといふことは、言わんとしている。道路が進展をしていくとなれば当然トラックに貨物は食われるといふことはわかるのですから、そしたら一面では高速道路をどんどん引張ると同時に、大量の輸送機関とともに、運賃等の収入によって十分まかなうものはどうなればならないかといふことを努力をしたと思います。思いますが、そういう予想もつかないような急速なスピードの変化、これがいまとにかく國鉄を非常に苦しいところに追い込んでおる、こういうふうに思ひまして、國とすれば最大限の対策をとつたといふふうに考えておられるが、國鉄当局は、まあ資金会計といふようなものを見ると、何が何だかちつともわからぬのですけれども、少し整理をしてみるとよくわかつてくるのですが、大体國鉄の経常経費は、運賃等の収入によつて十分まかなわれてゐるのですよ。この点大蔵大臣どういふうにつかんでおられるか。國鉄は四十七万からの人をかかえておつて、確かに人件費も五一・二%といふところまできつていますよ。それでもなおかかるのをもつてそらしてやつてくれは、なおお前公共負担を負えの、独立採算制をやれのといったようなことばかり言つちやおれない。それを実は

いる、きわめて不可思議な状態に実はあるわけなんですよ。大臣これはそういうふうに國鉄の経営問題を受けとめておりますか。

○国務大臣(福田赳夫君) 国鉄は現時点におきましては償却前においては黒字の状態であります。しかし、償却ということを考えるとかなりの赤字になるわけであります。これがさらに年次を経るにつれて償却前といえども赤字になるというふうな状態に転落をしていくということが予見されるわけであります。今回は財政措置と同時に運賃改定ということです。ですが、運賃の状態を見てみると、いま戦前の基本年次に比べまして物価が五百八十倍です。そこで運賃が二百三十倍だ、こういう状態である。このアンバランス、これもまた国鉄財政に大きく響いてくる、こういふうに見ておけるわけであります。とにかく、まあ今日そういう問題をあ抜きにいたしまして、も、償却前においても近い将来に赤字に転落するだろう、こういふことを考へると、もう今すぐにはうつておけない、こういう判断をしているわけであります。

○木村美智男君 一般物価との比較問題は、この場合多分に政策的なものを含めて、ぼくらがどうこうしてきたといふよりも、政府自身がいろいろやはり今日まで押えてきた面もあるのだから、それは一がいに一般物価五百八十倍に対し三百三十倍の運賃だからといふ、そういうことの説明を実は聞こうと思っていたのじゃないのです。それはなしに、大蔵大臣、さつき申し上げたでしょ。四十四年度の資金会計といったようなもので損益勘定上あるいは資本、工事勘定別に収入支出をながめしていくと、これはもう大臣の言うとおりで、意見書もそうなつておる。ところが、これは少し整理をして考へてみると、たとえば運賃収入といふのは大体新しいやつで、一兆九百億億です。物件費が二千七十八億、納付金、予備費合わせて三百六億、合計八千百十六億です。そうしますと、大体運賃等の収入によって、これらの人件費、物件費、納付金等をまかなつて災害等に

も多少の備えをして、なおかつ二千八百三十四億ぐらいいいう金がここでは浮く勘定になる。これはあとからの説明をしないと、大臣さつき言ったよなことを答えるから、もう少し説明をしますが、ところが今度、さつき私が申し上げた借金は、ことしがこれは国鉄当局三千九百九十九億、大体四千億近い数字で間違ないです。大臣、これが借金ですよ、ことしの。その借金を、借金は借金として考へてみて、借り入れ金の返済にこそ幾ら充てるかといふと、大体千五百七億です。借り入れ金の返還金千五百七億、それの利子等の支払いについては、山陽新幹線の造設利子を含めて、これがやはり千五百八億、合計して三千十五億ですよ。そすると、借金關係でいくならば、少なくとも借りている金の中でも、借り入れ金と利子を返して、それでなおかつことに九百八十億といふ金が出てくる勘定なんです。ところが、もう一つ考へなければならぬのは、先ほど時代の進展に即応して国鉄は輸送力増強をどうしてもやらないやならないといふことから、工事費に三千七百八十億、その他含めて大体三千九百億です。ね、これだけの金が何として必要と。それに對する要するに政府の財政再建補助金並びに孫利子を含めてこれは八十七億ですか、そうするとここで実は大きな赤字が出てくる。そこでこの間、加瀬委員が、今日の国鉄の赤字は工事経費、要するに工事経費からそういう赤字が出てくるのじやないかといふことを言つたら、どうしても大蔵省のあなたの部下はだよ、言を左右にして、もうもっぱらそうでないようならりくりしたようないふうに見ているわけです。ですからその工事費が非常に大きな負担だという点については、そのうふうに見ています。そこでこの間、工事をやらなければならぬがゆえに実は金が必要となるわけでしょう。そしたら、その工事は国鉄がやらなければならぬことは、今度措置法としてお願いをいたしておるわけなんですが、工事勘定の措置につきましては資金運用部、こちらのほうから資金を供給するといふことで御協力を申し上げている、こういふのでは、まさに木村先生のおっしゃるとおりのこととおりに考えておられます。そういう結果、損益勘定が苦しくなる、それに対するその対策といふものは、今度措置法としてお願いをいたしておるわけなんですが、工事勘定の措置につきましては資金運用部、こちらのほうから資金を供給するといふことで御協力を申し上げている、こういふのでは、まさに木村先生のおっしゃるとおりのこととおりに考えておられます。まあこれも私頭にひとつよく刻み込んでおきたいと、かように思います。

### ○加瀬完君 開闢で……

私も、いまのお答えがございましたが、さらに御考慮をいただきたいと思う点を二、三申し上げてみたいと思います。運賃の合理性性であります。が、私鉄と比べますと、定期でも国鉄運賃の改正によって二倍、こういふことになります。それから同じ区間で六三%、あるいは一一四%といふように、国鉄運賃のほうが高くなる。私鉄はこれから押えていく、国鉄運賃はこれから二回上げいくといふことになりますと、ますますこの隔たりといふものは大きくなつてくる。これを合理的な運賃と一体認めていけるかどうかかといふ問題が

は四十七万も人があつて、そのために入件費がたくさんかかるのだと、あるいは裁定の実施のために運賃を値上げするのだと、全く無関係だとは言いませんけれども、いまみたいによく整理をしてくると、大臣、これはよくわかつてもらえうると思う。そうすると、一体いまの国鉄の工事経費だ、国鉄はかつてにやろうとしているのだといふうのやつは、特に幹線輸送力の増強、通勤輸送あるいは電化、複線化、こういふ問題は、一体企業の要ると思ふ。國は別にそんなことは頼んでいないんだといふことは、國民経済の発展ないしは現在の時代の進展に伴つて、いまの産業の経済を円滑にやっていくためにはどうしてもこの通勤輸送力を増強するということは国鉄にやつてもわなればならぬのだといふ性質の仕事なの、そこら辺をやっぱりだんだんかみくだいてくれば、錢を多少めんどろを見なければならぬのか、それともほっぽつておいてもいいのかといふ關係が出てくるのじやないかと思うのです。大臣、これはこういふものの分け方といふものも一つの方法で、一面では借金の利息、利子を払うために借金しているわけでしょう。それで、十分いまの運輸収入、運賃を主体とする収入でもって国鉄がたたやつていくだけなら、人件費、物件費、あるいは市町村納付金なり多少の予備費をまかなつて十分余していく。工事をやらなければならぬがゆえに実は金が必要となるわけでしょう。そしたら、その工事は国鉄がやらなければならぬ法律的義務は何もないですよ。国鉄の公共性といふ立場から、社会的にあるいは国家的にやらなければならぬ輸送力増強の問題といふものは、これはそういう意味で公共性を強く私は国鉄といふうのは持つてゐるのだと。だからこのところへ、国が、やはりいまの道路や空港や港や、こういふ問題を考へてみると、たいへんアンバランスがあるのじやないか、しかしことはだいぶ前進をしてきました。だけれども、この程度ではまだまだ問題が残りますということを、実はいま

ついて大蔵大臣どういうふうにお考へですか。

○国務大臣(福田赳夫君) 国鉄の財政が苦しい一つの大きな理由は、この工事費の問題、これは木村さん御指摘のとおりだと思います。しかし

一つです。これは御考慮をいたしかなければなりません」と思つてあります。

第二点は、日本国有鉄道法が制定されました

ときには、産業の振興、低廉な運賃をもつて国民

にサービスをする、そのため國鐵財政は國が責

任を負うのだというので、たくさんあつた私鉄に

受忍の義務というもののかぶせて、どうしても國

が売れといった場合には國に提供しなければなら

ないということで、國鉄に私鉄を買収をしたわけ

ですね。ところが、現状では國鉄の運賃が私鉄にし

たところが、現状では國鉄の運賃が私鉄の二倍、

こうしたことになつては、一体産業の振興あるい

は低廉な運賃といふような、國民に対するサービスの精神といふのはどうなつたか、これを一体い

まになつたら、産業の状態が変わつたから全然考

慮しなくていいといふことになるかどうか。それ

から独立採算といふことがたびたび言われておりますが、独立採算を經濟ベースでやらせるといふ

なら、これらの経緯から、赤字線といふもののが欠

損といふもの、あるいは大都市の輸送対策の費用

といふものは、國鉄の責任の別ワクにしなければ

独立採算はやつていけない体質ですよ、國鉄その

ものは。これを無考慮に、日本国有鉄道を、その

買い上げたときのそのままの状態を、独立採算で

やられよいよな状態の体質を、そのままに國鉄

にやれといふことになつたら、これは運賃でまか

なう以外にない。それなら運賃はますます上がる

といふ悪循環が繰り返される。この体質を変え

て、國鉄に負担をさせるといふのならわかります

が、これははなはだ無責任の至りではないか。そ

れから、そうなつてしまりますると、いまいろいろ議論が繰り返されたよう、國がある程度の救

済資金を出さなければならぬ。そうするとそれ

は独立採算だからといふりますけれども、

そこで私は大臣がいらっしゃらないときに問題に

したのであります、たとえば私企業の外航船舶には利子補給をしております。それから炭鉱の山主救済のために。そうすると救済選択の順位と

いうものはなぜ私企業より國鉄があとでなければならぬのか、なぜ國鉄を優位に考えられないか

といふ問題が私はあると思います。

それから今度は、御指摘のとおり、若干、國が

資金援助をするようになりますけれども、この

も、今までの國鉄の成り立ちといふものから

いつよろしいではないか、こういう点がいまま

で議論が繰り返されたりし、大蔵当局の御答弁で

かし時間が、お忙いようでございますが、これ

だけをひとつお答えいただきます。ぜひ御考慮をいただなればならない問題だと思いますが、いかがでしよう。こまかいことは要りませんが、考

慮するかしないか。

○國務大臣(福田赳吉君) 運賃の問題でございま

すが、これは運賃体系全体として再検討しなけれ

ばならない、こういふうに思います。ただ、いま現時点においては物価問題が非常にむずかしい段階でありますので、むずかしいのですが、い

ずれは運賃体系、私鉄、國鉄含めまして再検討を

要する、こういふうに思います。

それから独立採算の問題につきましては、やつ

ぱりこれを大原則としてやつていかなければなら

ぬ、こういふうに考えます。國鉄は一方において

独占的な路線を持っておる、一方において不採

算のローカル線というものを大きくかかえており

ます。その上さらにいわゆる公共負担といふよう

なものもあります。それら総合されて独立採算と

いうのでありますと、それで過去においては独立

採算をりっぱにやつてきたわけございますが、こ

れをくすぐすわけにいかない、これを踏んまえまし

て、このピンチを切り抜ける。そのために政府も

協力をするが、同時に國鉄も合理化また時勢への

順応を考えしていく、こういうことかと思います。

私としては、國鉄がまた何とか中性的な役割りを

演ずるときが早くくるように、またそういう時代

になりそなだということを予感をいたしておるわ

けでございます。

○委員長(岡本悟君) 午後一時三十分まで休憩いたします。

午後零時四十四分休憩

○委員長(岡本悟君) 太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、國有鉄道運賃法の一部を改

正する法律案及び日本国有鉄道財政再建促進特別

措置法案を、便宜一括して議題といたします。

○森中守義君 措置法案の九条について、少しく

大臣の見解を伺つておきたいと思います。

この案の九条の改善命令の条項ですね、具体的

にどういうことを予定しているのですか。

○政府委員(町田直君) 具体的には、この法律に

よりまして國有鉄道が再建計画というものを出

してまいります。それを運輸大臣が大蔵大臣と協

議をいたしまして、承認をいたします。その承認

いたしました再建計画が具体的に実施が十分でな

いという場合に、これに対して改善命令を出すと

いうふうな趣旨でございます。

○森中守義君 そうなると、日鉄法の第九条、こ

の中で、第三項三号、五号、六号、すなわち國鉄

における理事会の設置及び権限、これが全くこれ

によつて抹殺をされる。簡単な言い方をすれば、

る「業務の運営の基本方針」とか「輸送需要及び

輸送力に関する事項」、「輸送の近代化及び安全の

確保に関する事項」、「業務の運営の能率化に関する事項」、「収入の確保に関する事項」、「損益に関する事項」、「その他の財政の再建に關し必要な事項」、この事項に日鉄法の九条といふのはい

ずれも重複します。内容において。そななると、日本国有鉄道法によつて總裁及び副總裁及び理事

会が固有の権能として保障されているにかかわらず、この特別措置法が拘束をするということにならば、國鉄の自主性は全く保障されない。こ

ううことになるのですね。これをもつとふえる

して言えば、事実上國鉄に対する、つまり債権者

といふますか、そういう債権債務といふ関係において債権管理、そういう債権債務が非常に濃厚だと私

は考へる。そなれば明らかに特別措置法といふ

して言えど、事実上國鉄に対する、つまり債権債務といふ

して言えば、事実上國鉄に対する、つまり債権債務といふ

るが、この特別措置法によると相当きびしいのですね。つまり措置法の三条による基本方針は閣議決定によらねばならぬ。再建計画は大臣の承認にやらねばならない。実施状況は八条によつて報告を義務づけられておる。九条によつて改善命令を義務づける。これは他の二公社に見られないようことは、かなり運輸省の設置法による監督権限が強過ぎる、もう少し企業に自主性を持たせるべきである。こういつたようにかねがね判断をしてきておつたのです。しかるに、この措置法によれば、他の二公社にないようないま示したような四つの条項といふものでがんじがらめにしておる。だから国鉄法の九条の拘束であると同時に、国鉄には全く自主性がない。形式はそんなんだけれども、実態は必ずしもそうじやございません、そういうおつもりであるかもわからない。しかし、何でもないような場合ある程度そういうことも言えども、わがりませんが、いよいよという場合には、やはり法律事項といふものは生きてくるわけです。そうなると、私は特に改善命令などといふものは、特別措置法案としては明らかに日本国有鉄道法違反である、こういうように断定せざるを得ないのですが、したがつて、この条項は当然削除すべきではないだらうかといふように考へるのですが、どうですか。これはひとつ問題が大臣の監督権の問題なので大臣から答えてもらいたい。

○國務大臣(原田憲君) 具体的な法律論は政府委員にまかせまして、いまの問題について、これは撤回すべきであるといふ御主張であります。私は森中さんが言われた中に含まれておることが実態ではなかろうかと考えておるのであります。申しますのは、責任論からいりますと、国鉄の經營といふものは国鉄総裁がその責任をとつておりますから、いわゆる責任論からいりますと、私が政府の責任であるといわれてもやむを得

ないということを申しておりますのはそこにあることを義務づけられておる。そこで国が責任を持つて政府が出ておる。そこで国が責任を持つて政府が承認をして実行していくのでありますから、おのずからそれは十分な効果をあげると強烈な権限なんですね。私は今回の国鉄のこういったことによりまして、一方の六条、七条に支出しをしていくという限界は、これに対するところの担保、こういうものがなければならぬ、そこで、現在の国鉄に対する監督権といふものが設置法であつて、それで十分じゃないかといふ話でございますが、この暫定的な十年間の再建築でございますが、特に国の財政支出をもつてやっていくのだと、いふことを勘案して、この法案の中にこれらの条項を盛り込んだ、こういうことに

なるのであります。そちらの限界は、やはり国鉄の經營といふものの万端懶なきを期する、こういうために設けた限りは、これは不可欠の条項ではないかと、私はそのように考えております。実態はいままで以上に国鉄と国とが一体となって経営の責任を持つて、いろいろ形になつてしまつますから、それに対して十分な担保といふものを作つたのであります。しかし、やはりあくまで国鉄といふものが事業をやっていく責任者でありますから、それに対して、これだけの国が措置を設置法をもつておかなればいかぬということからきめられてありますから、私が発言したからこれはなくともいいんだといふわけにはまいらない、そういうふうに考えます。

○森中守義君 やつぱり大臣、これは政府は債権者であつて国鉄は債務者ですよ、いまあなたが言われたとおり。そこでもの考え方として、一体政府は何ですか、財政措置――新たに九千何がししか出さぬ、国鉄は企業努力によって一兆八千、倍出そうといふ、われわれ利用者はどうなりますか、利用者も担保を出してもらわなければならぬ、その言い方で、その論法から推しあつていけば政府の四倍利用者は払う。まあそういう枝葉の議論はとにかくとして、担保的な意味合いでこらう監督条項をつくるのだといふことは、いささかものの本質を誤っているんじゃないか、こういうふうに私は考へる。それは相当長期間にわたりこの委員会の議論の中でも、いまの担保に取るのだと、財政措置をやるのだから担保に取るといふことであれば、すべて国鉄のやり方が悪かつた、だからこれから金を入れてやらるから監督条項、すなはち担保的な意味で抵当権的な意味で取るのだと、こうしたことであれば、まるきり政府は一つも悪くない、すべて国鉄が悪いのじゃないか、こう思つていて、長い期間の議論、また、きよ午前中大蔵大臣も来てもらつていろいろ議論をする中で、政府がするべきことをしてない、やる

ないということを申しておりますのはそこにあることをやつていいないじやないか、むろんそれは政府だけが悪いとは言わない、国鉄もある意味では今日の財政再建をしなくちならぬようなそつといつことになりますと、一方の六条、七条に支出しをしていくという限界は、これに対するところの担保、こういうものがなければならぬ、そこで、現在の国鉄に対する監督権といふものが設置法であつて、それで十分じゃないかといふ話でございますが、この暫定的な十年間の再建築でございますが、特に国の財政支出をもつてやっていくのだと、いふことを勘案して、この法案の中にこれらの条項を盛り込んだ、こういうことに

なるのであります。そちらの限界は、やはり国鉄の經營といふものの万端懶なきを期する、こういうために設けた限りは、これは不可欠の条項ではないかと、私はそのように考えております。実態はいままで以上に国鉄と国とが一体となって経営の責任を持つて、いろいろ形になつてしまつますから、それに対して十分な担保といふものを作つたのであります。しかし、やはりあくまで国鉄といふものが事業をやっていく責任者でありますから、それに対して、これだけの国が措置を設置法をもつておかなればいかぬということからきめられてありますから、私が発言したからこれはなくともいいんだといふわけにはまいらない、そういうふうに考えます。

○森中守義君 やつぱり大臣、これは政府は債権者であつて国鉄は債務者ですよ、いまあなたが言われたとおり。そこでもの考え方として、一体政府は何ですか、財政措置――新たに九千何がししか出さぬ、国鉄は企業努力によって一兆八千、倍出そうといふ、われわれ利用者はどうなりますか、利用者も担保を出してもらわなければならぬ、その言い方で、その論法から推しあつていけば政府の四倍利用者は払う。まあそういう枝葉の議論はとにかくとして、担保的な意味合いでこらう監督条項をつくるのだといふことは、いささかものの本質を誤っているんじゃないか、こういうふうに私は考へる。それは相当長期間にわたりこの委員会の議論の中でも、いまの担保に取るのだと、財政措置をやるのだから担保に取るといふことであれば、すべて国鉄のやり方が悪かつた、だからこれから金を入れてやらるから監督条項、すなはち担保的な意味で抵当権的な意味で取るのだと、こうのことであれば、まるきり政府は一つも悪くない、すべて国鉄が悪いのじゃないか、こう思つていて、長い期間の議論、また、きよ午前中大蔵大臣も来てもらつていろいろ議論をする中で、政府がするべきことをしてない、やる

べきことをやつていいないじやないか、むろんそれは政府だけが悪いとは言わない、国鉄もある意味では今日の財政再建をしなくちならぬようなそつといつことになりますと、一方の六条、七条に支出しをしていくという限界は、これに対するところの担保、こういうものがなければならぬ、そこで、現在の国鉄に対する監督権といふものが設置法をもつておかなればいかぬということからきめられてありますから、私が発言したからこれはなくともいいんだといふわけにはまいらない、そういうふうに考えます。

○國務大臣(原田憲君) 私は、あなたのお金でございませんが、やはりものごとのけじめといふことをつけていくためには、これが法律といふものになる場合には、こういう形といふものが必要ではないか。法律の技術的な具體論について政府委員から答弁申し上げましたのはそのところでございますが、何度も申し上げるようございますが、改善命令を出さなければならぬといふような事態にならないように、今後この財政再建措置法というものが運営されていくといふことが前提になつておる、こうしたことを見つけておるわけではありません。やはりその際の、いま言われました国民に対する責任といふことからも、法律でこういうことが担保されていかなければならぬんだ、こういう考え方といふものがあらわしたものである、こういうふうに考えております。

○森中守義君 このはどこまでいつても平行線であるかわかりませんが、やはりこういう機会ですから、措置法が一人歩きをしたらこれは手が出せないわけだから、もう少し明確にしておきたいと思う。

○國務大臣(原田憲君) これはどこまでいつても平行線であるかわかりませんが、やはりこういう機会ですから、措置法が一人歩きをしたらこれは手が出せないわけだから、もう少し明確にしておきたいと思う。

○森中守義君 基本方針といつて一定のカタゴリーがある。それを国鉄にあてがうわけでしょう。そこで国鉄に作業をやつてこい。しかも項目は示しておる。仕上

がつたものを持つてこそさせで、いいか悪いか吟味をしようと、こういうわけですからね。だから、単に国鉄は作業機関であって、政策的な問題であるとか、あるいは施策的な問題であるとか、そういうものの自主性というものは、この措置法に関する限り、国鉄にはその権限が与えられない。こうしたことになるんですね。そういうことです。そこで、私は多少耳ざわりなことであるかわかれませんが、四十七万を擁する国鉄の頭脳、体験——鉄監局何人いますか。大臣、鉄監局長はどういう頭脳をお持ちであるか知らない。しかし、国鉄が創意くふうをこらして、四十七万の創意によつて英知を結集してつくるものと、運輸省がこれをチェックする。その頭脳を比較した場合に、どちらが貴重だと思いますか。変な言い方で悪いけれども、そういうことを考えて、力によつて、権限によつて自主性を拘束するということは、あまり近代企業の中に採用されるべき方式じゃないんじゃないですか。私はそう思う。そこで、改善命令が具体的にどういう弊害を生ずるか、改善命令が作業をしますね、その際に国鉄の経営当局だけで事がなし得るという内容のものじゃない。つまり、この四条の各条項により、基本方針が示されて、こういう内容が詰められていく際に、国鉄が作業をしますね、その際に国鉄の経営当局だけで事がなし得るという内容のものじゃない。この中の条項のどれにもこれにも、直接あるいは間接に労使関係の問題があつてきますよ。そのことを切り離して考えるということはできない。そういうことですよね。そうなるとだ、当局と組合との間でさしきめ六月一日から実施しようとする。つまりEL、DLの問題、これらの問題はすぐ引つかかりますよ、これに。あといろんな問題が引つかかってくる。そこで、労使双方が詰めて詰めて詰め上げた結果コンセンサスに達したそれを、できましたということで運輸大臣が受け取った際に、こいつは気に食わないというわけで改善命令を出す、それは直ちに労使間の紛争を激化させることになるし、片や労働組合が、これまで固有の権能として関係諸法によつて保障されて

いる団体交渉権を否認するということ、こういう問題にさしつけ私は逢着するような気がする、この辺どうですか。

○政府委員(町田直君) 最初におっしゃいましたこれをつくる場合に、十分労働組合等とよく相談をしてつくるということになると思います。その点は全く先生のおっしゃるとおりであろうと思ひます。運輸大臣が承認いたしますのは、閣議決定によって基本方針を国鉄に通知いたしまして、それに基づいてつくるわけでございますから、その基本方針に沿つてはいるかいかうことがこの承認の判断の基準になるだらうと思います。したがつて、閣議決定できましたその方針には沿つてもらわなければならない、こういうことでござります。

それから労使の問題については、私ども全く先生のおっしゃるとおりのことがあると思います。そこで、労働組合の固有の団体交渉権があつて、それできまるべきことと、うことは、当然この基本計画を国鉄がつくります際にも、そういう団体交渉の事項であるということの、何と申しますか、前提のもとにつくられるというふうになると思ひます。したがいまして、それが具体的に団体交渉の結果実現できなかつたといふことは、当然この改善命令といふものは非常に無理だのみならず国鐵道法九条に違反をする、これを拘束をする、これを越ゆるものである。また場合によつては労働關係諸法を拘束をし、越ゆるものである。こうしたことになればしませんか。要するに大体その程度にとどむべきじやないですか。

○政府委員(町田直君) これはまあ再建をいかに実施するかという一つの考え方の問題だと思ひます。先ほど大臣が申し上げましたように、この再建に対する法律は国鉄だけを縛っているものではあります。先ほど大臣が申し上げましたように、この再建を國鐵だけを縛っているものではあります。先ほど大臣が申し上げましたように、この再建に対する法律は國鐵だけを縛っているものではありません。この中で、國鐵がやるべき措置もこの中に入れるわけござります。また具体的な財政措置も六条、七条等に書いてござります。要するに、今度の再建は、國鐵と國鐵と一体となつてやることを担保すべきである、こういう考え方でござります。そこで、ただいま先生のお話がございましたように、再建計画を國鐵がつくるということを、國鐵と運輸省の関係、政府と國鐵の関係において、こういうきびしい拒否権、命令権といふものが必要ないんじやないか、むしろ持たないほうがないと思う。おそらく再建計画の趣旨からいき、あるいはおさえられようとする基本方針、これは一応試案をいたしておりますよ、そういう

ことはなかなかむずかしいですよ。まとまらない。ある程度單年度ごとに一定の方向をきめるわけでしょう。当然その当初において困難であるところが予想されますよ。それを、基本方針はこうだ。まあこれで行なへといつて國鐵にあってはなんの難渋を来たすということがほほいまにし予想される。それでようやく相当期間が経過して予想されたものがあつたと、運輸大臣がとつた、ぬという場合に、どういう事態が発生するか、想像しただけでもたいへんな私は混乱が起きるようになります。運輸大臣が承認いたしましたが、これがつくる場合には、やはり運輸大臣としてがつた際、國鐵の經營當局あるいはその組合もたれども、それに従うような再建計画を立ててもらうといふことが趣旨でござります。そこで、こういふことはますますあるまいとは思ひますけれども、万々一、その後の運営において再建計画にそぐわなかつたといふ場合には、やはり運輸大臣としてそれを改善してもらつといふ命令を出すということは、これはある意味ではやむを得ないことです。それから、このまま運輸大臣がとつた、そこがこれはやはり直せと、こう出した場合、一体どうなりますか、その辺に目を向けていくならないでもらわなければならぬ、こういうことでござります。

それから、このまま運輸大臣がとつた、そこがこれはやはり直せと、こう出した場合、一体どうなりますか、その辺に目を向けていくならないでもらわなければならぬ、こういうことでござります。

○森中守義君 やはりそういう答弁だけでは得心もできないし、実態を多少想定した場合に、なかなかそれはむずかしいですよ。要するに閣議決定といふ基本方針がある、そのワク外に一步も出てはならないのだと、この範囲の中で事業計画を組めないといふこととであります。それを国鉄の労使双方がどう詰めてみても、とてもじやないがまとまらないと思う。おそらく再建計画の趣旨からいき、あるいはおさえられようとする基本方針、これは、これはあくまでも一つの基本方針のワク内でござりますけれども、国鉄の自主的な判断でつく

から撤回できないんだと、こういうことであれは、これは身もふたもないけれども、必ず私が心配するよろなことが、この特別措置法がひとり歩きをする段階になると起きますよ。そういう予見をされる問題がある場合には、みずから進んで撤回すべきですよ。これは、どうですか。この条項削除したらどうですか、大臣。これはたいへんですよ、こんなものは。

○國務大臣(原田義君) これはやつぱり森中さん、ものの取り方がちょっと違うと思うんですね。あなたは悪いほうを中心にして考えて、たいへんなことになるぞと、だからそんなことはやめておいたらどうだと、こう言わましたが、私はそんなことはめったにないことで、運輸大臣と国鉄といふものは一体である、こういうことから考えると、そういうことは、いまおつしゃったように何べんもこんなもの出しているということなら、それは一体になれないですよ。それで今度は特に、まあ皆さんからおしかりを受けますけれども、特に國のほうでも助成策を講じて再建築をやつてこようということを法律に出したといふことに書こうということは、これは私はそこまで決意をとしておるかということで、國民も御納得がいはつきりするためには、運輸大臣が国鉄に対しまして、この改善をしなさい、こういうことを法律

において、あるいはまたその進行する経過の中で、十年間において改善命令が発動されないという保証はないのですね、場合によつてはやるのでしょ。そのやるということは、かそつて危険を招くのだ、こういうことなんです。だから言つていることはそろそろ百八十度異なっているとは私は思えない。めつたにこんなことはありますと。それがなら、めつたにないなら取りつぶしたほうがかえつていいのじやないか。それと、国鉄どうなんですか。こういうことで、やはり相互体の中で、そういうことはただ法律のいい上とういうことが言われてはいるだけなんだ。しかもしょつちゅう鼻を突き合わせているし、背中を向けるようなことはないと思う。そういう心配はないといふ氣持ちはもしかれませんが、事と次第によつては私はあり得ると思います。だから心配要らぬといふよろなことだけでは安心できない。国鉄がつかまいませんと言ふなら別ですが、この際、はつきり法律の体裁上からうか知らないが、必要なものなら必要と、少々これは直してもらいたいなら直してもらいたいといふ率直な意見を聞かしてもらいたいと思います。運輸大臣と国鉄のほうからお聞きしたい。

○森中守義君 国鉄側がそろおつしゃれば何をか言わんや。ただ、いま大臣聞かれたように、どんな改善命令が出ても筋の通らぬこと、国鉄がいやだということは受け付けないということですよ。それならば改善命令は出しても、国鉄總裁がばんとければおしまいだ、こういうことなんです。いいですか。それで、そんな権威のないこといいんですか。

○説明員(石田禮助君) 改善命令出されたときには、国鉄としては虚心たんかいにそれによつてさらに再検討する。再検討した上で自分のほうの主張がいいと思えば、これは子供が親に話すするようです。改めますと、こう言ひながら国会へ政令持ち出さないなんてばかな話はありませんよ。こういつも前を通行税法とある意味では理屈は一緒ですよ。法案を出してきておいて細目については政令でありますと、こう言ひながら政令が一緒に出されるもの本体が出る際には必ず政令が一緒に出されるのですよ。政令つくっているんですか。これはこの

いふことになります。結果としてはやはり国民の立場やることになる。結果としてはやはり国民の立場になつて事を処しなければならない、その代理になつてはわかりますよ。それは皆さん他人じやないから、話せばわかるといつもりでしょ。けれども、およそここに出ている改善命令といふことはもう最悪の場合なんであつて、やはり改善命令がかりに出たところで、国鉄としては自分のほうの案が正しいと思えば、ただそのまま易々諸々やるということはできない。そのことは運輸大臣に話し、あるいは運輸大臣がわかつてくれなかつたら総理大臣にお話しして、自分の主張は通すなら通すように努力する。こういう道がありますから、そんなに私は御心配になるようなことはない。あなた最悪の場合を考えているので、まあまあ私はこれだけつこうだと思うのですよ。そういうように両方がうまくいかないときには、何をか言わんやだ、万事休すですよ。そういうことで国鉄總裁としてはこれまでいいかなといふことは、何をか言わんやだ、万事承願いたいと思う。

○森中守義君 国鉄側がそろおつしゃれば何をか言わんや。ただ、いま大臣聞かれたように、どんだけ改めますよ。不要なものならば除去しておけ、将来に禍根を残すようなことはやめたほうがいいといふ。そういう趣旨から言つてはいるわけですから。ただ、要すれば十年間の中でもこういう条項があつたままにならなければなりません。そういうことは受け付けないといふことですよ。改められたら、政令も当初そういうことを言われたわけだから、できるだけないといふ前提に立つて、私は削つてもらいたいといふ率直な意見を聞かしてもらいたいと思います。運輸大臣と国鉄のほうからお聞きしたい。

○説明員(石田禮助君) 改善命令出されたときに他の点から、必ずしもせん気筋に入らぬといふことはないと思う。そこでその場合に國といふものが非常な援助をするといふことで、國が補助をするといふことはやはり國民の税金を使うところに、そういう気持ちで話してするといふことになります。改められたら、政令も当初そういうことを言われたわけだから、政令も削つてもらいたいといふ率直な意見を聞かしてもらいたいと思います。運輸大臣と国鉄のほうからお聞きしたい。

○説明員(石田禮助君) 改善命令出されたときには、國鉄としては虚心たんかいにそれによつてさらに再検討する。再検討した上で自分のほうの主張がいいと思えば、これは子供が親に話すするよ

うことですよ。改めますと、こう言ひながら政令が一緒に出されるもの本体が出る際には必ず政令が一緒に出されるのですよ。政令つくっているんですか。これはこのいふことになります。結果としてはやはり國民の立場になつて事を処しなければならない、その代理になつてはわかりますよ。それは皆さん他人じやないから、話せばわかるといつもりでしょ。けれども、およそここに出ている改善命令といふことはもう最悪の場合なんであつて、やはり改善命令がかりに出たところで、国鉄としては自分のほうの案が正しいと思えば、ただそのまま易々諸々やるということはできない。そのことは運輸大臣に話し、あるいは運輸大臣がわかつてくれなかつたら総理大臣にお話しして、自分の主張は通すなら通すように努力する。こういう道がありますから、そんなに私は御心配になるようなことはない。あなた最悪の場合を考えているので、まあまあ私はこれだけつこうだと思うのですよ。そういうように両方がうまくいかないときには、何をか言わんやだ、万事休すですよ。そういうことで国鉄總裁としてはこれまでいいかなといふことは、何をか言わんやだ、万事承願いたいと思う。

○森中守義君 国鉄側がそろおつしゃれば何をか言わんや。ただ、いま大臣聞かれたように、どんだけ改めますよ。不要なものならば除去しておけ、将来に禍根を残すようなことはやめたほうがいいといふ。そういう趣旨から言つてはいるわけですから。ただ、要すれば十年間の中でもこういう条項があつたままにならなければなりません。そういうことは受け付けないといふことですよ。改められたら、政令も当初そういうことを言われたわけだから、できるだけないといふ前提に立つて、私は削つてもらいたいといふ率直な意見を聞かしてもらいたいと思います。運輸大臣と国鉄のほうからお聞きしたい。

○説明員(石田禮助君) 改善命令出されたときには、國鉄としては虚心たんかいにそれによつてさらに再検討する。再検討した上で自分のほうの主張がいいと思えば、これは子供が親に話すするよ

の借金の政令でございまして、利率は六分五厘、償還期限は十年据え置き後二十年償還、こういうことが大藏財政当局とわれわれとでは予算の際に話しあがれておるわけでございます。内容はこのことを盛り込みました政令をつくるということでございます。具体的な法案の政令の文になりました案はまだ先生にお目にかけるような段階に確定しております。法案がもし成立いたしますれば、成立いたし次第閣議決定したい、こういうふうに考えておる次第でございます。

○森中守義君 法案の成立をすべて待つということのようですがね、基本方針にしても何にしておも。しかし、この場合どうなんですか。いま財政当局との協議で大体率もまつてている。そのことは何回も聞きましたが、しかしこれは正確に政令の原案ぐらいくつみてやつぱり委員会に提出すべきですよ。一切がつきの審議ができないですよ。それを、法案が成立してから閣議にかける、こういうことなんだけれども、政令なんてそらむづかせんが、これからひとつ運輸省も法案の提案等の際には、もう少し配慮しなければいけませんよ。少なくとも、もうちょっとと早目に聞くべきだつたしょうがないんですけど、私は非常に遺憾だと思ふ。要するに、政令といつものが出たならば、できるだけ早い機会に委員会に提出をしてほしい、一応これはここでおきますがね。

それから運輸省が出された基本方針の試案でちょっとと二、三触れておきたいと思う。

午前中行管長官にもちょっとと聞きましたが、この試案の中で管理機構の簡素化を推進するといふのがありますね。これはどういう構想ですか。

○政府委員(町田直君) これは国鉄の能率化、合理化、近代化という中の一環といたしまして、一般的にこれは当然のことだと思いますが、管理機

構をできるだけ簡素化しなさい、こういう趣旨でございます。ただ國鉄の機構につきましては、これは要するに國鉄の自主性の一つでございますけれども、具体的には國鉄總裁がこの内容をきめるということで、法律上もそういう趣旨でございます。私どもいたしましては、法律に書いてある総裁とか副總裁とか理事会とか、そういうものは別といたしまして、地方機構、本社の内部機構といふものにつきましては、國鉄總裁が自分の判断でおきめになる、その報告を受けるということが法律のたてまでございます。そこで具体的には申しませんで、管理機構ができるだけ簡素化する、こういう趣旨を言っておるつもりでございます。

○森中守義君 それでは國鉄どうなんでしょう。これはしばしば今まで問題になってきたようですが、いま現行支社及び管理局、この制度を試案によると簡素化しよう、こう指摘しているわけですが、どういふ対応策をおとりになりますか。それが一つ。

それからいま一つは、四十六万七千人の中でのいわゆる管理職員と一般職員の数はどう分け合われるのか、これをひとつ数字をお示しいただきたま。

○説明員(磯崎誠君) ただいま運輸省の基本方針の試案中にいろいろ触れておられますかが、その中の組織問題につきまして、現在私どもやっております組織は、大体昭和三十年前後にできた組織でございます。内容は本社、支社、管理局、現場でございます。大体一府県に一つ弱ということになりますて、一局が平均一万五千から二万といふくらいの見当でございます。初めの委員会で、先生から少し小さ過ぎやしないかというお話をございましたが、その後、いろいろほかの電電、郵政等の組織も先生の御勧告によりまして調べてみますた。多少やはり仕事のやり方も違つておりますし、私のほうは現場機関が、駅、機関区、保線区というふうに非常にたくさん並立いたしております。それを統轄するにはどうしても管理局が必要です。それを統轄するにはどうしても管理局が必要です。それをお渡しまして、支社ができますて約十年たちましたし、その後コンピューターその他の関係で非常に業務を簡素化されましたので、昨年の

春思い切って三分の一を削除いたしました。いまは三分の一ぐらい残っております。これはいたずら少し通信機関が発達し、事務の近代化ができますれば、もうと簡素化できるといふふうに私は考えております。考え方といったしましては、いずれ将来は各地各地の駐在理事といふことで、地方のブロックの中心において、地方の開発計画あるいは地方の発展計画等の推移と國鉄の輸送関係を見合わしていくといふふうな仕事をさせまいりたいと思っております。

それからもう一つは、鐵道が全国的に敷かれておりますので、それをある程度ブロック、ブロックで運転の指令と申しますか、輸送の指令をしながらいふない仕事が残つております。それはやはりどうしても本社で一括してできませんので、これが管理局と本社の中間に、ある程度のものは置かなくちゃいけない。これもいまなるべく本社のほうに集中するように指令の近代化委員会をつくつてやっておりますが、これもいずれ簡素化することになつております。

問題は、森中先生がけさほど行管長官に御質問になりました現場の管理機構でございます。現在、一局一支社を含めまして三十一の管理局がございます。大体一府県に一つ弱ということになりますて、一局が平均一万五千から二万といふくらいの見当でございます。初めの委員会で、先生から少し小さ過ぎやしないかというお話をございましたが、その後、いろいろほかの電電、郵政等の組織も先生の御勧告によりまして調べてみますた。多少やはり仕事のやり方も違つておりますし、私のほうは現場機関が、駅、機関区、保線区というふうに非常にたくさん並立いたしております。それを統轄するにはどうしても管理局が必要です。それを統轄するにはどうしても管理局が必要です。それをお渡しまして、支社ができますて約十年たどり、二十七八ございました。その下に現場といふ組織になつておりましたので、現在の管理局ランクのところは、やはり現場管理と並んで非常に業務を簡素化されましたので、昨年の

○森中守義君 それからもう一つ、試案の中、「貨物について、全国にわたるフレートライナー網の整備、物資別適合輸送方式の促進、他輸送手段との協同貫輸送方式の推進」をはかれといふことが

ある。これはおおむね大綱的には理解できます。いままで何回も説明されましたからね。そこで問題なのは、一体どれをポジションにするのか。国鉄を基調としてこの一貫体制をつくるかというのか。あるいはその余の輸送手段を適宜に選択しながら基調にしようとか。その辺はつきりしない。したがって国鉄を基調にして一貫体制をつくるという場合には、再建期間中における設備計画というものは、そう大きな変化は招来しないと思う。そりではなくて、他の輸送手段をいろいろ検討の結果、基調にするという場合には多少の設備変更を伴つてくるであろう。こういうことが予想される。その辺どういう方針ですか。

○政府委員(町田直君) これは国鉄を中心にして考えた基本方針でございますので、国鉄を中心とした一貫輸送といふものをこの場合は考えているわけでございます。いまお話をございました他の輸送手段を基調にして国鉄の一貫輸送をつくるといふような場合におきましては、これはこれから問題でございますが、将来の総合交通体系が十分にでき上がりまして、そういうことがもし必要があるという場合にはそういうことも出てくるかと思いますが、この基本方針の中で申しておりますのは、国鉄を中心とした一貫輸送体系、こういう趣旨であります。

○森中守義君 そうすると、非常に重要な問題ですが、例外的なものとして国鉄以外のものがあります。こういうことです。

○政府委員(町田直君) そういうものがあり得るかもしれませんけれども、いまここでは予想していないということであります。

○森中守義君 この再建計画と、将来の輸送のビジョンという、こういう点からしまして、例外的に他の輸送手段を基調にしないで、やはり国鉄を基調にしたものでないと、ほんとうの再建にならないだろうし、一貫輸送の本体を整備するわけにいかぬじゃないか。こう思っていますので、ここで具体的なのがないと、例外的なものがどうかという議論に発展するわけにいきませんが、

ものの根本にはそういうものを理解しておきたいと思う。

それから、たいへん急いで悪いのですが、けさちょっと問題提起しました鉄道公安職員、これは全国で約三千余りおりますね。二千七百十四名か

らずと増加されて現在三千七十三名。これはほんとうに必要ですか。それで、これはけさもお尋ねしたように、昭和二十五年にこの制度がつくられたときに、要するに列車警乗であると、そういうものが大体本体になっていたわけですね。しかもそれが社会の混乱状態のさなかにこういふものができる上がった。今日きわめて平稳な時代にこういうものがほんとうに必要かどうか。そろそろ再検討の時期にきたのじやないですか。そこで問題は、これにかわるべきものとして、司法警察職員等指定応急措置法というのがある。公安職員ができる前まではこれによって行なわれていたのですよ。ですから、いま合理化等が再建計画期間中の重要な一つのねらいであるから、これを、優秀な人材でしっかりと適切な職場に配置がをを行なう。それにかわるべきものとしては、いま申し上げる在来のものに戻したらどうか。若干これに人的な強化をはかる程度で事が済むのじやないかと思うのですが、どうですか。

○説明員(磯崎義君) けさほど森中先生から行管長官に御質問になったのを拝聴いたしておりました。先生の御指摘になりました鉄道の公安職員は約三千名おりますが、この公安職員は実は性質を二つ持っております、一つはけさほど先生の御指摘になった昭和二十五年の法律二百四十一号による鉄道公安職員の職務に関する法律、これに基づきまして、いわゆる国家権限を行使しているいわゆる司法警察官の職務を行なう職員、これは国鉄縮減の指揮命令以外に検事正などの指揮命令を受けております。いわゆる直接犯罪の捜査等をやって説明に当たらせる、あるいは貨物につきましておもな操車場等には警備掛を配置するといふことは、公安職員を全部動員いたしまして主要駅においても人間をまたることで新しくつくらなければならぬという問題がございま

をいたしております。これは鉄道公安職員基本規程と申します国鉄内部規定によつて仕事をいたしております。二つの性格を持つております。元来昭和二十五年にこの公安職員ができましたときには、ただいま先生のおつしやいましたように、非常に治安状況も悪く、いろいろ旅客、貨物等も非常に不安な状況だったという意味で、警察力の補助という意味もございました。それと同時に、それまで貨物関係では、たとえば貨物の駅あるいは貨物の操車場における荷物の警備等につきましては、貨物掛あるいは貨物掛の補助者として貨物駅に相当数の職員を配置いたしております。それから

旅客につきましても、旅客の案内、誘導あるいは保護といふものにつきましては、旅客の案内掛等指定応急措置法といふのがある。公安職員がでるに鉄道公安職員に転換いたしました。もちろんその意味合いはほとんどいま残つております。これらを全部あのときに置いております。これらを全部あの

時代に鐵道公安職員に転換いたしました。もちろんその意味合いはほとんどいま残つております。これらを全部あのときに置いております。これらを全部あのときを廢止いたしました。これにはほんの二つの面を兼ね備えておりますので、大体やはり私どもいたしましては、いま程度の人数がなければ困るんじゃないかといふうに考えております。これを廢止いたしました。これにはほんの二つ。これであります。したがつて、現時点で、もしこれをやめれば困るんじゃないかといふうに考えております。これが困難な問題ですね。事務所から五百メートル平方、きわめて制限された区域内ですよ。それで、これはちょっと話は余談になりますが、警察局が一つの事犯に對して投じた、つまり犯罪捜査のコストと、国鉄が公安職員によつて犯罪捜査をやり、あるいは逮捕に至るまで、立件に至るまでのコストといふものは、比べものにならないと思ふ。ですから人件費それ自体がどうじやこうじやのコストといふものは、比べものにならないと思う。ですから人件費それ自体がどうじやこうじやのコストといふものは、比べものにならないと思う。どちらかといふと、やはり節約しなければ再建計画ができないかといふ議論になると、ちよつとどうかといふふうに思ふのです。そこまで節約しなれば再建計画ができるかといふふうに思ふのです。これな結論になりませんけれども、一応再建期間の門

をいたしております。これは鉄道公安職員基本規程と申します国鉄内部規定によつて仕事をいたしております。二つの性格を持つております。元来昭和二十五年にこの公安職員ができましたときには、ただいま先生のおつしやいましたように、非常に治安状況も悪く、いろいろ旅客、貨物等も非常に不安な状況だったという意味で、警察力の補助という意味もございました。それと同時に、それまで貨物関係では、たとえば貨物の駅あるいは貨物の操車場における荷物の警備等につきましては、貨物掛あるいは貨物掛の補助者として貨物駅に相当数の職員を配置いたしております。それから

旅客につきましても、旅客の案内、誘導あるいは保護といふものにつきましては、旅客の案内掛等指定応急措置法といふのがある。公安職員がでるに鉄道公安職員に転換いたしました。もちろんその意味合いはほとんどいま残つております。これらを全部あのときに置いております。これらを全部あの

時代に鐵道公安職員に転換いたしました。これにはほんの二つの面を兼ね備えておりますので、大体やはり私どもいたしましては、いま程度の人数がなければ困るんじゃないかといふうに考えております。これを廢止いたしました。これにはほんの二つ。これであります。したがつて、現時点で、もしこれをやめれば困るんじゃないかといふうに考えております。これが困難な問題ですね。事務所から五百メートル平方、きわめて制限された区域内ですよ。それで、これはちょっと話は余談になりますが、警察

出にあたって、機構の問題と同様に、ひとつこれは真剣に検討の対象にしてもらいたいと思つ。

それからもう一点だけ最後にお尋ねいたしますが、四月一日からきょう現在まで四十四年度予算に予定をした運賃収入の減額は正確に幾らですか。

○説明員(磯崎観君) 五月六日、一昨日現在にさしておどきたいと思います。まだ昨日の結果が出ておりませんので。一昨日まではつきり調べております。九十六億でございます。正確に申し上げたのですから。五日現在現れました。ですから過般先生に申し上げたのよりちょっと減ったわけござります。三連休がありあいに入出が多かったものですから。五日現在で九十六億でございます。

○森中守義君 そちらすると、日の子で言って、きょう現在で約百億と見ていいわけですね。

○説明員(磯崎観君) 大体そのくらいです。

○森中守義君 おおむねね。

それから調停段階におけるベースアップのありましたあの時点での大体試算をして幾らになりますか。

○説明員(磯崎観君) 過般の五月一日の調停委員長の御意見といつて出ましたもの、これは実は私のほうはお受けできないと言つてお断わりいたしております。また組合のほうもお受けできないと言つてお断わりいたしておりますので、実は正確な試算はまだできておりませんけれども、あるいは新聞等で約五百億というふうにいわれておりますが、そのくらいの金だというふうに考えております。

○森中守義君 その受けける受けないというのは、これはきょう本論でないからおきますが、予算の中では三・六%, 定期昇給を百五十億見ていますね。そうなると大体日の子で百億、それとベースアップでおむね五百億というのだが、計上されている予算の百五十億引いて三百五十億ですね。おおむね、大体合わせて五百億ぐらいの歳入欠陥つまり予算上狂いを生じているわけですね。何によつて補なおうといふのですか。

○説明員(磯崎観君) いまおっしゃいましたように二つござります。一つは運賃法の実施のおくれでございます。一つはいまの給与問題でござります。

ですが、運賃法のほうは、いま申しましたように大体百億前後というふうに考えております。これは何とかひとつ努力によって埋めていきたいという気持で一ぱいでございますが、あとの仲裁のほうにつきましては、先ほど申しましたとおり労使ともに調停委員長の御意見をお受けしないで現在仲裁に移行しておりますのでございますから、それを前提として現在どうするかということはまだ考えておりませんけれども、その事態に対しても気持で一ぱいでございますが、あと申しましては非常に苦慮いたしておる次第でございます。

○森中守義君 それは気持ちはわからぬでもないけれども、なかなか世の中はそう承知しないでしようからね。一応調停段階のものを試算として考査するのは決して過ぎたことじゃないと思うのです。そこで対応策ですが、総則の十六条を發動しても限界があるのであります。予備費の二百億から幾ら出ますか、それが一つ。それからあと何かどうするかということになると、やっぱり繰り入れ金以外にないじゃないですか。そうすると五百億近い歳入欠陥を、よくわれる企業努力であるとか、この年度において何とか差し緩るといつても容易なことではないと思う。端的な言い方をしますとね。そうなると、二十九条の補正予算といふのがあるんだから、結果的には、予算の補正をしなければ済まぬのじゃないですか。これは国鉄と運輸大臣ともに、非常に重要な問題ですから見解を示してもらいたいと思うんです。

○説明員(磯崎観君) 私どもいたしましては、原田大臣にお伺いいたしますが、いま私申し上げましたように慎重審議の精神でござりますが、それで申しますと、森中さんとの御質問に答えられたと思いますが、私も違った答弁をするわけにはまいらないのです。何とか一日でも早くこの法案の結果をつけてもらわないと、この問題がたいへんなことになってしまります。一方では、仕事をせいせいという督促も受けているわけであります。私いたしましては、できるだけ早くこの法案の御審議に御協力をほんとうに心からお願い申し上げますとともに、この問題については、いま国鉄側からもお話を出ましたが、この問題について、何とか結末をつけるためこの時点において努力をいたしたいと思っております。

○森中守義君 これはいまここにわざに答弁を聞き出そとか、即断を求めるとかということはむろんむずかしい。しかし、ある程度時間の経過の中で、一つの方向が出てくると思ひます。しかし、要するに再建の期間にこれより入つてかかる。一つの方向が出てくると思ひます。しかも、この年度において何とか差し緩るといつても容易なことではないと思う。端的な言い方をしますとね。そうなると、二十九条の補正予算といふことがあるんだから、結果的には、予算の補正をしなければ済まぬのじゃないですか。これは国鉄と運輸大臣ともに、非常に重要な問題ですから見解を示してもらいたいと思うんです。

○説明員(磯崎観君) 私どもいたしましては、これは委員長お尋ねしてきましたとおり、仲裁が決定いたしまして公になりますれば、これは公労法上の仲裁に従わなければならぬといふのが、要するに、相當長期間にわたつていろいろ私はお尋ねしてきましたけれども、むろん、これで十分ではありません。しかも、毎回申し上げるよう、この再建計画がはたして一〇〇%実行できるかどうか、国鉄の再建がなるかどうか、率直にいつ私は非常に疑問です。しかし、なお運輸大臣、総裁、副総裁はじめ関係者の「その御健闘といふかぬ」ということになりますと、予算執行上の非常に現在苦慮をしておる最中で、まだ具体的に某

をつくつておりますので、その時点で政府といろいろ御相談いたしましたい、こういふうに考えております。

○國務大臣(原田憲君) 先般もこの御質問がありました。私は、ほんとうに困ったことだなと思つておるのですが、私は、ほんとうに困つたことはできません。いまここで補正を組むんだといふことは申し上げることはできません。大蔵大臣も、きょうこの問題について森中さんの御質問に答えられたと思いますが、私も違った答弁をするわけにはまいらないのです。何とか一日でも早くこの法案の結果をつけてもらわないと、この問題がたいへんなことになってしまります。

一方では、仕事をせいせいといふ督促も受けているわけであります。私いたしましては、できるだけ早くこの法案の御審議に御協力をほんとうに心からお願い申し上げますとともに、この問題については、いま国鉄側からもお話を出ましたが、この問題がたいへんなことになってしまります。そこで対応策ですが、総則の十六条を発動しても限界があるのであります。一方では、仕事をせいせいといふ督促も受けているわけであります。私いたしましては、できるだけ早くこの法案の御審議に御協力をほんとうに心からお願い申し上げますとともに、この問題については、いま国鉄側からもお話を出ましたが、この問題がたいへんなことになってしまります。

○委員長(岡本悟君) 速記をとめて。  
〔速記中止〕

○委員長(岡本悟君) 速記を起こして。

○國務大臣(原田憲君) 慎重審議することにけつこうでございます。先ほど森中さんに最後に私がお答え申し上げましたけれども、決して私の立場だけを申し上げるつもりで申し上げておるのではないませんで、この法案は、田代委員の御主張等を申しますとね。そういうときに、こういう状態というのも、しかも、これがいろいろな設備関係等に影響するといふことがあります。それがあらかじめはつきりしている以上、やはり何かの形で、これは結末をつけなければいかぬことは後の問題にしておきたいと思うんです。

○森中守義君 その後日の問題にしておきたいと思うんです。これが結末をつけなければいかぬことは後日の問題にしておきたいと思うんです。それが、要するに、相当長期間にわたつていろいろ私はお尋ねしてきましたけれども、むろん、これで十分ではありません。しかも、毎回申し上げるよう、この再建計画がはたして一〇〇%実行できるかどうか、国鉄の再建がなるかどうか、率直にいつ私は非常に疑問です。しかし、なお運輸大臣、総裁、副総裁はじめ関係者の「その御健闘といふかぬ」ということになりますと、予算執行上の非常に現在苦慮をしておる最中で、まだ具体的に某

いと思います。

○田代富士男君 私は、あくまで慎重審議というたまえから質問を始めたいと思います。一言最初に申し上げておきます。

べきだと思います。これは本論と違うと申して、また速記をとめるとおっしゃるかもしれません。私はこれははつきりと一人で四日間、五日間も質問させ、時間にすれば何時間とやっている人がある。しかし、初めて質問する人が一時間や二時間で制限を受ける、これはだれが聞いても納得できないと思いますが、この委員会は、いま原田運輸大臣が申されたとおりに委員長が運営されるのですから、そのような運営でよろしいものかどうか、平等にすべきか、まずそれを聞かせていただきて、何も私は時間のことにについて言つた覚えもないのに、速記をとめてといふ……。ほんとうは一番最初に、午前中のいきさつがありますから、それも聞こうかと思いつたが、正常に進んでいます。私もスムーズに進めたいそれで済んだのに、速記をとめてと、そのようにやられたならば、売りことばに買いつぱりまして私より大先輩である委員長が、そのような態度をされたのでは、一委員が言るのは当然じゃないですか。までは、そのことをちゃんと解明していただきたいと思います。

○委員長(岡本悟君) 委員会の運営は理事会にはかりまして、理事会の決定どおり運んでいるつもりでございます。田代委員の御発言の機会は、実は一昨日の最後になつておつたわけでございまして、理事会の決定においてはつきりしてくださいます。それから私は慎重審議で質問に入りたいと思います。

べきだと思います。これは本論と違うと申して、また速記をとめるとおっしゃる人がある。しかし、初めて質問する人が一時間や二時間で制限を受ける、これはだれが聞いても納得できないと思いますが、この委員会は、いま原田運輸大臣が申されたとおりに委員長が運営されるのですから、そのような運営でよろしいものかどうか、平等にすべきか、まずそれを聞かせていただきて、何も私は時間のことにについて言つた覚えもないのに、速記をとめてといふ……。ほんとうは一番最初に、午前中のいきさつがありますから、それも聞こうかと思いつたが、正常に進んでいます。私もスムーズに進めたいそれで済んだのに、速記をとめてと、そのようにやられたならば、売りことばに買いつぱりまして私より大先輩である委員長が、そのような態度をされたのでは、一委員が言るのは当然じゃないですか。までは、そのことをちゃんと解明していただきたいと思います。

○委員長(岡本悟君) 委員会の運営は理事会にはかりまして、理事会の決定どおり運んでいるつもりでございます。田代委員の御発言の機会は、実は一昨日の最後になつておつたわけでございまして、理事会の決定においてはつきりしてくださいます。それから私は慎重審議で質問に入りたいと思います。

○委員長(岡本悟君) 理事会にはかつて民主的に進めているつもりでございます。

○田代富士男君 そうすると、理事会となれば、自民党と社会党的理事会において小会派の質問時間といふのは制限されても、それは議会制民主主義のあり方だということなんですね。そのことをはつきりしてくださいます。

○委員長(岡本悟君) 私は、最初に一昨日の委員会の冒頭で申し上げたのですけれども、議長あつせんに基づいて質疑を続行しますと、そして議長あつせんと申しますものは、私が申し上げるまでもなく、田代委員は国対委員長をなすておりますから、よく御存じだと思いますが、質疑を続行すると、誠意をもって審議をする、これが第一点。第二点は、日程については、当該委員会に一任す

べきだと思います。これは本論と違うと申して、また速記をとめるとおっしゃるかもしれません。私はこれははつきりと一人で四日間、五日間も質問させ、時間にすれば何時間とやっている人がある。しかし、初めて質問する人が一時間や二時間で制限を受ける、これはだれが聞いても納得できないと思いますが、この委員会は、いま原田運輸大臣が申されたとおりに委員長が運営されるのですから、そのような運営でよろしいものかどうか、平等にすべきか、まずそれを聞かせていただきて、何も私は時間のことにについて言つた覚えもないのに、速記をとめてといふ……。ほんとうは一番最初に、午前中のいきさつがありますから、それも聞こうかと思いつたが、正常に進んでいます。私もスムーズに進めたいそれで済んだのに、速記をとめてと、そのようにやられたならば、売りことばに買いつぱりまして私より大先輩である委員長が、そのような態度をされたのでは、一委員が言るのは当然じゃないですか。までは、そのことをちゃんと解明していただきたいと思います。

○委員長(岡本悟君) 理事会にはかつて民主的に進めているつもりでございます。

○田代富士男君 そうすると、理事会となれば、自民党と社会党的理事会において小会派の質問時間といふのは制限されても、それは議会制民主主義のあり方だということなんですね。そのことをはつきりしてくださいます。

○委員長(岡本悟君) 私は、最初に一昨日の委員会の冒頭で申し上げたのですけれども、議長あつせんに基づいて質疑を続行しますと、そして議長あつせんと申しますものは、私が申し上げるまでもなく、田代委員は国対委員長をなすておりますから、よく御存じだと思いますが、質疑を続行すると、誠意をもって審議をする、これが第一点。第二点は、日程については、当該委員会に一任す

まつておりますし、これはやはり常識的な線があ

ると思うのです。そういう私が二点に基づいて時間の制限をすることもやむを得ない。しかも、理

事会にはかりましてさように決定し、しかも、あなたの代理の渋谷委員にも了解を得ております。

○田代富士男君 私は、さすが委員長だと思うの

です。常識的にものとを判断し、そして理事会にかけて決定したとおっしゃる。これが第三者の

皆さんが、おそらくきょうもこちらに傍聴席に

見えていらっしゃいます。こちらに部外の方がい

らっしゃるかわかりません。その人が、ある党は

四日間も五日間も、一人の人が十何時間質問する。

小会派は一時間か二時間しか時間をとれない。こ

れが常識でしょか。もうこれは答弁を求めませ

ん。これが国会の議会制民主主義であるというの

が、今日の姿じゃないかと思うのです。私はこう

いうことであつたならば、国民の皆さんがかわい

いです。理事ですべてがきまる。そななは、

これは私が言ひのじやないですよ。第三者の人

が、この実態を知つたならば、理事は何を打ち合

わせているのか、小会派は一時間、二時間の制限、

たつた一日。ところが、四日も五日もするところ

がある。これが常識である。これこそこれらの人

は、岡本委員長は、私は常識あるお方だと思いま

すが、第三者はどう考へるか、私はあえて申しま

せん。もう聞く必要もありません。このことを強

く機会あるごとに私は、岡本委員長も国民の代表

として選出されてきていらっしゃいます。全国民

の皆さんに私はこの事実を訴えていきます。これ

ほど国民大衆をばかにしきつて……。「もう大き

い声はやめましょうや」と呼ぶ者あり) 大きい声じゃないですよ。ふだんの声ですよ。私の声の大

きいのは、いま始まつたことじやないんです。そういう茶々を入れるから、私はまた今度金丸先生に言わなくちゃならぬようになるじゃないですか。あなたが大体延ばす張本人ですよ。仏さまみたいな顔をしていてこんな大混乱をやつて。そななことは言ひものじやないです。私はおさま

ろうと思つたが、また言わざるを得ないよ、こん

な男にだれがしたというのですよ。(笑) 声が大きい——無理じやないですか。私はだからそれ

をあえて国民の皆さんに訴えていきます。

それで、まず私はお聞きしたいのですが、日本

国有鐵道法の第一条の精神につきまして、最初に

原田大臣から御答弁願いたいと思います。

○國務大臣(原田憲君) 第一条の目的の中で、特

にこの精神は、たとえ、こういうことを御質問でござりますが、これは公共の福祉を増進すること、

これが目的になつておると思います。ここに掲

げておるとおり、「能率的な運営により、これ

を發展せしめる」と、こういう能率的な運営に

よりといふことが実質的なこの内容ではないか

と、精神ではないかと、このように考えておりま

す。

○瀬谷英行君 議事進行について。野党側理事と

して一言言わせてもらいたいと思うのですが、連

休明けの委員会は、一応今週は六日と八日が定例

日です。したがつて、中に連合審査をはさんで三

日間といふものを考えて私はうちはスケジュー

ルを組まなければならぬ。そこで、私のほう

といなしましては、六日を公明、民社、二院クラ

ブと、これは四名おります。八日は社会党五名お

ります。この二日間に割り振つて議事を進めるよ

うに提案をいたしました。それで、ただその入り

方としては、議長あつせんといふ問題がありま

したが、打ち切りといつたような事態がありま

時間でも四時間でもやれるような配慮をしたわけではありません。ところが、たまたま六日田代君が欠席されて出られないというので、渋谷委員が出席をされました。渋谷委員に、それでは田代君にかわってやつてもいいと言つたので、おおむね一時間は、質問を予定していないからまして、八日の日に社会党の時間に割り込ませていただきたい、こういうことでございましたので、おおむね一時間ということで、渋谷委員との了解の上、理事会で決定をしたわけであります。公明、民社、二院クラブ、社会党、自民党いずれも満場一致といふうな形で了解をしておりますので、この点については、一言私のほうから説明をさせていただきたいと思います。

○田代宣士男君 私は、まだそういう話を聞きました

と、またそれに対し私一言言いたいのですが、

それは話し合いの段階で、理事会できましたこと、こうなったからと言われても、公明党は理事

がおりません。公明党の理事がおれば発言のチャンスもありますが、公明党も民主社会党も一院ク

ラブも——民主社会党は他党のことですからわかりませんけれども、そういう事前にそ

のようになります。ところが、あえてこのことには触れません。

だから、いま原田大臣が申されたとおりに、國

鉄は国民福祉を増進させる立場から、この第一条

を尊重していらっしゃると思います。ところが、

今回の国鉄運賃の問題につきましては、まだまだ

私は検討の余地があるのじやなかろうか。すべて

をこのよくなざる大衆の負担にするといふのでな

くして、たとえば貨物の運賃等を吟味するなり、

いろいろ方法があつたのじやないか。第一条の國

民の福祉増進の立場からいうならば、今回まだま

だ検討する余地がある。貨物運賃、おもに大企業

としていくべきであると思いますが、これに対しま

して、運輸大臣の決意はただいま聞きましたので、石田総裁はどのようなお考へであるか、お聞

かせを願いたいと思います。

○説明員(石田禮助君) ただいま大臣から申され

ましたように、国鉄の使命というものは公共の福

祉といふものにある。そしてそれを実行するにつ

いて能率的にやる、こうしたことでありますか

ら、ただいま田代さんの言われた国鉄の貨物輸送

その他について、国鉄としてはまだ検討する余地

はないかと、私は非常に検討する余地はあると思

う。ありますが、しかしつれわれとしては、これ

までまず最善を尽くしてやってきたのであります。

す。どうせ人間のする仕事であるから、いろいろ

の欠点はある。ただその欠点を今後さらに検討し

て、これを能率的に運営をして、そうしてこの業

務を委託されたわれわれの責任者としての最善を

尽くしたい、そういう意味であります。この欠

点というものに対しても、これはもう私は是認せ

ざるを得ない。しかし、最善を尽したというこ

とだけはひとつ御了承願いたいと思います。

○田代富士男君 最善を尽した熱意は認めても

ら、あえてこのことには触れません。

だから、いま原田大臣が申されたとおりに、國

鉄は国民福祉を増進させる立場から、この第一條

を尊重していらっしゃると思います。ところが、

今回の国鉄運賃の問題につきましては、まだまだ

私は検討の余地があるのじやなかろうか。すべて

をこのよくなざる大衆の負担にするといふのでな

くして、たとえば貨物の運賃等を吟味するなり、

いろいろ方法があつたのじやないか。第一条の國

民の福祉増進の立場からいうならば、今回まだま

だ検討する余地がある。貨物運賃、おもに大企業

としていくべきであると思いますが、これに対しま

して、運輸大臣の決意はただいま聞きましたので、

根本の意義といふものについてお聞かせを願いたいと思います。

○政府委員(町田直君) 第一条に書いてございま

すように、能率的な運営により、これを发展せし

めることで、日本国有鉄道といふものが公

共企業体ということになつたわけございます。

この間、連合委員会のときに、あなたのほうの

これによりまして能率をあげる。そういう考え方でございます。したがいまして、その企業的な

運営をするためには、以前のように足が出たら全

く運営をするといふところにやり方といふことが

あるわけで、それを国民が公共の福祉をどちらにつけられるかということが、私は問題になつてく

るところ思うのであります。

東京の出身の阿部さんが、国鉄は企業性といふ

こと、改正になつたといふふうに私は存じてお

ります。これは他の公共企業体でも大体同じであ

ります。

部国がみる、そのかわり利益が出たら全部国に納

めるというのではなくて、やはり自分の収入で自

分の支出をまかなつていくといふたてまえが本来

の公共企業体としてのいき方であろう。こういう

ことで、改正になつたといふふうに私は存じてお

ります。

ほんなんですが、だから私はそういうことについ

て言ひますと、やはり国鉄の経営といふものは、

新しい線をつくる場合には金を借りてきてそれで

つくる、そしてそれは利子を払わなければならぬ

わけですね。その利子は運賃でまかなつていく、

もうかつたらもうかつた金で借金を払っていく、

こういう経営が能率的にうまくいったならば一番

望ましい形じやなかろうか。こう思うのであります。

がかかるでくる、こういうような悪条件、またい

ういわゆるさつきからいろいろ議論されておりま

すが、そのように出てきているような感じがして

ならないのですけれども、いまの町田局長の発足

当時の話と現時点の経過の上から、原田運輸大臣

はいかがお考へでございましょうか。

○國務大臣(原田憲君) 国鉄の経営をいわゆる独

立採算制でやつておるといふことは、これは加瀬

さんから、西園寺さんが最初に国有鉄道を始めたときの事例を引いてお尋ねがありまして、お

聞きになつておつたと思いますが、私はそのとき

協力賜わりたい、こういう形をとつた。これは思

い切つた措置である、これは額の多い少ないとい

う問題はあると思いますけれども、われわれとい

うたしましては、相当思い切つた措置をとつて再建

をはかつておる、こういうように御了解を賜わり

たいでござります。

○田代富士男君 いま、原田大臣から現在の状況

と合わせてお答え願いましたが、やはり能率的、合理化、そういう面が独立採算制になりますと強く主張されまいりまして、そういう事業面におきましても出でてくるんじやないか。そうしたら一番問題になりますのは、いまも国会で問題になっております定員法の問題じやないかと思うんですけれども、定員法によるところの、今日まで国鉄職員の中で、簡単なことばで言なれば首切りと、そういう面も能率のあるは合理化と、そういうことはいろいろありますけれども、そういうことを強行せざるを得ない、当局の立場からはやむを得ないじやないかと。しかし、やはりそういうことに対しまして、今度は労組のほうからするならば、それぞれの言い分があるんじやないかと思うわけなんです。しかし、現実にはそういう首切りがなされてきて、そして全国の職場におきましては、そういう人員削減によりますところの負担分といふものは、あとに残つたそりいう職員に対して加重されてくる。また、名前は能率的、合理化といふ、そういう面はわかりますけれども、列車を減らしたり、あるいは無人駅をつくりたり、そのよろいいろな面が出てきております。電気機関車におきましては、今まで二人乗りが一人乗りというような問題等もされておりますけれども、合理化、能率的といふ面があまりにも行き過ぎた場合に、首切りだけであつたらまだその人はよろしいですが、人間性尊重といふ面から、われわれとして痛々しい事件も起きております。一つの例をあげるならば、おそらく国鉄の保安課始まって以来の事故だと言われます、ことしの二月十四日起きました伯備線における鉄道工夫六人が一度に死亡するという事件です。鉄道工夫六人とは、これはただごとじやないと思う。——何か私の質問最中にからやがちやられてうるさいが、質問の妨害ですか。委員長、速記をとめてください。

○委員長(岡本悟君) ちょっと速記をとめて

〔速記中止〕

○委員長(岡本悟君) 速記起こして。  
 ○田代富士男君 いまこのよにして中斷いたしまして、まるごとに総裁、副総裁に申しわけないと思ひます。だから私は、いま質問している最中に向こうのほうで、何か異変がありまして——どこまで私はさつきお聞きしたかと思うんですが、たぶん私は、この独立採算制のとたまでいった場合、能率的、合理的といふ面でただすれば、人間制を無視された面が起きるんじやなかろうか、人間性尊重の上からも、これはあわせて考えていくべきじやなかろうか。それでちょうど四十四年二月十四日の伯備線におけるところの工夫の六人が事故死をした。これは、保安課におきましても最大の事故であったといふことを聞いております。こういうことが起きた場合には、能率的、合理化と言わても、やはり一面、人間性の尊重といふ面からは考へるべきじゃないかと思うんですね。この点について、大臣のおかわりでおいでになつた政務次官、いかがでしようか。

○政府委員(村山達雄君) 伯備線の事故につきましては、まことに遺憾なことと思っておるのでございますが、御案内のように、あのときは下り列車が時間がおくれるという予定のところ、また早くなつたということが最大の原因だと思っております。われわれ聞きましたところでは、犠牲者が出て、非常に悲しむべき事故でございました。かねがね触車事故につきましては、見張りの整備ということを非常にやかましく言っております。原則として見張りを置かなければ仕事をしないといふたてまえでやつておりますので、が、そのときまたまた逆方向に見張りがいたといふことでござります。今後はこの事故にからんでしまふとして、見張りにつきましては必ず列車の運行を確かめる——特にその日はやはり雪の関係で非常にダイヤが乱れておりました。そういう特に、ダイヤの乱れの多いときには、見張りを場合によつては両側につける、あるいは必ず作業をするところの点は国鉄の今後の省力投資、あるいは近代化、合理化をすることによって、あの事件は避けられたのではなくらうかといふふうに考えております。しかし、いすれにいたしましても、まさに残念なことだと、かくよふに思つております。一方通行の通信設備しかいまないわけでござりますから、必ず作業に取りかかる前に、作業員のほうからもうございます。しかし、われわれは期待もし、希望もしておるわけ

○田代富士男君 事故が起きてからはどうにも取り返しのつかないことでござりますが、前者の轍を踏まないようにしていかなければなりませんが、たゞ単に連絡の手違いという一片で済ませませんし、この見張りというものがどのような状態であったのか、また現在こういう工夫の人々が仕事をする場合に、こういう見張りというものがどうになされておるのか、この事件のときと現在と、どういうふうに改善されたのか、改善されたそらうものがあつたならば、ひとつお答え願いたいと思います。

○説明員(磯崎義君) ただいまの御指摘の事故につきましては、当時参議院の災害対策特別委員会におきまして取り上げられまして、私御答弁申し上げたのであります。その後、そりいいたいわゆる私どものほうでは触車事故と申しております。車に触れる事故と申しておりますが、いままでなかつたわけではないのでござりますが、その伯備線の事故は今までに例のないほど実は多くの犠牲者が出了た、非常に悲しむべき事故でございました。かねがね触車事故につきましては、見張りの整備ということを非常にやかましく言っております。原則として見張りを置かなければ仕事をしないといふたてまえでやつておりますので、が、そのときまたまた逆方向に見張りがいたといふことでござります。今後はこの事故にからんでしまふとして、見張りにつきましては必ず列車の運行を確かめる——特にその日はやはり雪の関係で非常にダイヤが乱れておりました。そういう特に、ダイヤの乱れの多いときには、見張りを場合によつては両側につける、あるいは必ず作業をする

○説明員(磯崎義君) 国鉄職員の現在の平均年齢は三十八歳でござります。したがいまして、層から申しますと、三十五ないし四十歳、四十歳から四十五歳、この層が大体一番厚い層で、ちょっと人数はいま申し上げますから、人數はいま申し上げますから、現在何多であるか。

○田代富士男君 そこで、もう一つお尋ねしたいのですが、現在国鉄職員の年齢の構成層でござりますね、大体十歳単位ほどでけつこうですが、ひつおわかりでしたら年齢の構成層、どの年齢が最も多かったとおもいます。

○説明員(磯崎義君) そこで、もう一つお尋ねしたいのですが、現在国鉄職員の年齢の構成層でござりますね、大体十歳単位ほどでけつこうですが、ひつおわかりでしたら年齢の構成層、どの年齢が最も多かったとおもいます。

○田代富士男君 三十五歳以上四十歳未満が九万一千、端数は省略いたしますが、九万一千でございます。それから四十歳以上四十五歳未満が十一万七千でございまして、大体まあ三十五歳以上で現職員の五割を占めておる、こういうふうにお考えいただければいいのではないかと思います。

○説明員(井上邦之君) 三十五歳以上四十歳未満が九万一千、大体全体の二八%くらいになりますね。それから四十歳から四十四歳までが十一万七千、二ペん頭にダイヤを確かめること、なおダ

イヤが乱れているときは、両側に見張りをつけることになりましたが、それから四十歳から四十四歳までが十一万七千、大体五割と申されました。四九%

年齢層なんどござりますが、やはりすべての面には世代の交代といふものを考えていかなかつたならば、いずれの事業においても行き詰まりといふものがあらわれてまいります。まして國鉄といふような日本經濟の動脈になつてゐるという企業にあります。世代の交代をもしも間違えたならば、これは國鉄にとどまるだけではなくして全企業に影響があるのぢやないかと思ひます。私が心配するのは、國鉄の仕事といふものは繁多にわかつております。だからきょう来てきようやれるといふように仕事はできるものじやありません。経験といふものが事故をなくし、すべての能率をあげることになつてゐることは間違ひないじやないか。そこで言えることは若手を養成していくといふ、このような主眼點を怠つたならば、國鉄は現企業体から成長することは、私は不可能じやないかと思うのです。そういう意味で二十歳未満の人がどれくらいであるかといふと、私の知つた範囲内では、ごくわずかの二名くらいじやないかと思うわけなんです。こういうような結果を見ていきまれば、三十五歳以上の人のが五〇%、いま再建計画も十年先とかいろいろ言われておりますが、十年たつたならば三十五歳の人は四十五歳になります。医学的におきましても、肉体的におきましても、どのような状態になるかといふことはおわかりじやないかと思ひます。三十五歳、四十歳そちらが中心であるべきで、あと取りの二十歳代の人々が二%である。これはいまの再建計画の、そのような予算の問題よりも何よりも、この人材を育つていくといふ面に、大いに國鉄をして私は欠陥が生じているんぢやないかと思うわけです。こういふ点につきまして、國鉄の責任者であります石田總裁は、御老体にかかわらず、われわれ若い者以上にがんばつたらしくやるわけなんです。しかしま申すよ、現実にはそのようないふれがありますが、これをどのように改善します。こういふ点につきまして、國鉄の責任者であります石田總裁は、御老体にかかわらず、われわれ若い者以上にがんばつたらしくやるわけなんです。しかしま申すよ、現実にはそのようないふれがありますが、これをどのように改善します。こういふ点につきまして、國鉄の責任者であります石田總裁は、御老体にかかわらず、われわれ若い者以上にがんばつたらしくやるわけなんです。しかしま申すよ、現実にはそのようないふれがありますが、これをどのように改善します。こういふ点につきまして、國鉄の責任者であります石田總裁は、御老体にかかわらず、われわれ若い者以上にがんばつたらしくやるわけなんです。しかしま申すよ、現実にはそのようないふれがありますが、これをどのように改善します。こういふ点につきまして、國鉄の責任者であります石田總裁は、御老体にかかわらず、われわれ若い者以上にがんばつたらしくやるわけなんです。しかしま申すよ、現実にはそのようないふれがありますが、これをどのように改善します。こういふ点につきまして、國鉄の責任者であります石田總裁は、御老体にかかわらず、われわれ若い者以上にがんばつたらしくやるわけなんです。しかしま申すよ、現実にはそのようないふれがありますが、これをどのように改善します。こういふ点につきまして、國鉄の責任者であります石田總裁は、御老体にかかわらず、われわれ若い者以上にがんばつたらしくやるわけなんです。しかしま申すよ、現実にはそのようないふれがありますが、これをどのように改善します。こういふ点につきまして、國鉄の責任者であります石田總裁は、御老体にかかわらず、われわれ若い者以上にがんばつたらしくやるわけなんです。しかしま申すよ、現実にはそのようないふれがありますが、これをどのように改善します。こういふ点につきまして、國鉄の責任者であります石田總裁は、御老体にかかわらず、われわれ若い者以上にがんばつたらしくやるわけなんです。しかしま申すよ、現実にはそのようないふれがありますが、これをどのように改善します。こういふ点につきまして、國鉄の責任者であります石田總裁は、御老体にかかわらず、われわれ若い者以上にがんばつたらしくやるわけなんです。しかしま申すよ、現実にはそのようないふれがありますが、これをどのように改善します。

○政府委員(村山達雄君) 国鉄の人事構成の問題につきましては、いま總裁がお答えしたとおりでございますが、一般論として考えますと、やはりこれは出生率と多分に関係があるわけございまして、現在でも労働力不足であり、単純再生産は一を割つておる、世界で最低といふことでござります。したがいまして、ひとり国鉄に限らず日本

をどのようにお考えになるのか、お聞かせ願いたいと存じます。

○説明員(石田總裁君) 田代さんのおっしゃることはまことにごめんとも千万で、ただいかにして実行するか、こういう問題なんであります。さつきも副總裁から数字を示したように、三十五歳から上がる非常に多い。結局國鉄では五十五歳で退職するのですが、そういうような補充を若い者でする、こういうふうになつておるのですが、これは大体私はそれでいいと思うのですが、田代さんはいま言わたことからいえば、とにかく若い者はいま以上にとつていく、それで血を若くする。こういうふうになつておる。こういうことなんで、この際人件費をふやすということは実に苦しい立場なんですが、御承知のとおりいま財政上非常に困つておる。それで人件費というものが総収入の六割近くになつておる。こういうことなんで、この際人件費をふやすということは実に苦しい立場なんですが、それからして、ことに今後の人の問題を考えますといふと、國鉄が四十七万という人間を維持していくということは非常にむずかしい。それからしてわれわれやはりこれはもうできるだけ人間は減らさにやいかぬ。いかに減らすに対しても、これは一方業務量がふえましたから、とにかく機械をもつて人にかえると、いわゆる機械化による合理化によつてやる。そして一年にまず五千人ぐらいのものを年間に減らしていく、それで生きるだけ若い人間をひとつ伸ばしていく。こういふことで最善の努力をいたしてはおりますが、財政上の都合でなかなか意に満たないものがある。御趣旨だけはどこまでもやつぱり尊重していくなければならぬ、こういふふうに考えておりま

す。

○政府委員(村山達雄君) 国鉄の人事構成の問題につきましては、いま總裁がお答えしたとおりでございますが、一般論として考えますと、やはりこれは出生率と多分に関係があるわけございまして、現在でも労働力不足であり、単純再生産は一を割つておる、世界で最低といふことでござります。したがいまして、ひとり国鉄に限らず日本

の全体の労働の年齢構成はだんだん高くなるとい

うことは、いまのままの出生率であるならばやむを得ないことであるかと思いますが、これに対する対策といつましても、たゞいま總裁がお答えになりましたように、できるだけ省力化投資ある

ことを通じながら、生産性を上げていくことが結局

企業のために、また給与水準を引き上げるために

もやはり焦眉の急になつてくるのじやなかろか

と思ひます。国鉄におきましても、今

後要員合理化をはかるといつておりますけれども

も、それも自然退職の二分の一ぐらいは何とか若

い人たちを確保して、労働強化にならないような

形で、近代化投資を進めるということをございます。

○田代富士男君 いま總裁並びに政務次官からお

話をありましたが、合理化のために機械化、動力

化導入して、そうして近代的にいままでの國鉄

のあり方から脱皮していくこと、そのような意欲

は、わかりますけれども、私はそれだけで解決でき

るものじやないと思うんです。この五十対二の比

率、そのことを十分考えていらっしゃると思いま

す。

○説明員(磯崎義君) 機械化、動力化の中で非常

に範囲が広がりますけれども、一、二、三おもな

点だけ申し上げます。

まず、何といつても一番大きな問題は動力の近

代化でござります。

すでに十九世紀から一世紀近

く使ひ古した石炭を中心とする蒸氣機関から電気

とディーゼルといふものに置きかえていく。これ

は政務次官の言わされましたように、作業から申

しますが、機関車乗務員といふ非常に複雑な体

力をする作業から、電氣機関車乗務員、ディー

ゼル乗務員といふ簡単な仕事になり、また重労働

でもなくなるということが一つの省力化と申しま

すが、近代化の第一点でございます。

それから、やはり近代化の第二点の大きな問題

といつましては、いま全国的にやっております

自動信号というのがございます。これは先ほども

先生から御注意がございましたわゆる保安度の

向上ということにも役立ちます。駕の人間が一々

ポイントをひっくり返したり、信号をいじつたり

といふことよりも、やはり一カ所でもつて機械的

ですから、私は現段階における國鉄のやり方として

も、それも自然退職の二分の一ぐらいは何とか若

い人たちを確保して、労働強化にならないような

形で、近代化投資を進めるということをございま

すが、かようて考へておられる次第でござります。

○田代富士男君 いま總裁並びに政務次官からお

話をありましたが、合理化のために機械化、動力

化導入して、そうして近代的にいままでの國鉄

のあり方から脱皮していくこと、そのような意欲

は、これはわかりますけれども、私はそれだけで解決でき

るものじやないと思うんです。この五十対二の比

率、そのことを十分考えていらっしゃると思いま

す。

○説明員(磯崎義君) 機械化、動力化をどのようにしてお聞きをせんたいだときたいと

思ひます。

車場の中での連結手といふのがございますが、若

い諸君がやつておりますが、非常にこれはやはり

先ほどの線路工事と同様に、最も死亡率の高い仕

事でございます。一番危険な仕事でござります

が、これを極力機械化するということで、東北の

福島の郡山に非常に近代化した、人力をほとんど

使わない操車場をつくり、全部電氣制御の操車場

をやつと完成いたしました。大体予定の八割以上

の能力をあげて働いております。今後、こういう

ものが全國に普及いたされば、やはり危険作

業が非常に減つてくる。また必ずしもそれは若い

十七、八の者でなくとも仕事ができるということ

になつてしまりますので、これも非常に大きな機

械化、近代化の内容だと思います。またごらんに

なつております車一つにつきまして、たと

えは電車にいたしましても、あるいは電氣機関車

等にいたしましても非常に近代化いたしまして、

なるべく手のかからない車をつくるといふうな

ことによりまして、單にサービスの面からだけで

なしに、技術的に見て非常にレベルの高いものにするということによつて、やはり合理化、近代化ができるくるといふうに、またいろいろ、ちょど電電公社がやつておられるダイヤル式にかえりうるといふことと同じような技術の近代化があらゆる部門で、國鉄の中でやつておりますが、今後大体十九年間で電化を含めまして七千億くらいの投資をしてまいりたい。合理化、近代化非常にたくさんございますが、あとは省略いたしますが、全体で七千億くらいの投資をして、そして機械化、近代化に進む。同時になるべく人手を減らしてまいりたいという考え方でござります。

○田代富士男君　いま詳しく御説明いましたんですが、そういうことは最も必要なことじやないかとも思います。近代化という点につきましては、第一次長期計画でもなされてきたことだらうと思います。いま申されます第二次長期計画の後半では東海道新幹線等もできましたし、車両等もいま完備してきたと、そのように合理化あるいは能率化の実践をしていらっしゃると思いますが、私がここであげたいことは、一面では、そのように確かに從来の大坂まで行く時間にしましても、新幹線の恩恵で三時間そこそこで行けるようになりました。しかし、そのためのひずみと申しますか、幹線の普通列車が大幅に削減された。あるいは通勤通学のそういう専用の列車が、従来いつも改善すると言われているけれども、あるいは資金がないといえば、それでも改善されないままになつてきている。そういう面があわせて改善されいかなくてはならないけれども、手が回らないといえば、それまでですけれども、あるいは資金がないといえば、それでも改善されないままであります。

○説明員(石田禮助君)　通勤輸送のことだけにいついて一言、ほかの点は副總裁から答弁いたしました。

通勤輸送の問題につきましては、いなかのほう

の通勤輸送の点については、多少まだ手が入つておるところがありますが、一番大きな通勤輸送のところのものは東京、大阪付近。この大都市における人口の集中による通勤輸送といふものは大きなものがあります。それがために國鉄といふものは三十七、三十八、三十九年にはわずかに三百億しかかけておらぬものを、四十年から四十三年までにさらに五千五百億かけるといふよろうと思いつ切つたことをやつておりますが、一体この工事といふものは実に金のかかる仕事、こちらだけで四割、五割かかる。しかも思い切つたことをやつておるが、その工事の完成にはやはり相当の年月がかかる、なかなか急にはいかぬ。その間にわれわれとしてはどういうことをやつたかといふと、まず第一に列車の車両数をふやす、たとえば六両編成を八両編成にする、八両編成を十両編成にする。たとえば横須賀線のごときは十二両編成を十五両編成にする。さらにそうしてスピードアップ、そうしてまたブレーキの点で発着をできるだけ早くやる。さらに列車と列車との間隔をいまで五分間隔であったようなものを一番最短のは二分間隔にするということ。これは駅の改築をやらなければならぬというようなことで実際に金がかかることになります。これが横須賀線といふばかりやつてることじやなしに、あれによりまして通勤輸送なり、貨物輸送が非常によくなつてくらね、最大なるものは最近は八割一分ですか、私が総裁就任時分には通勤輸送は八割九分もかけてが、通勤輸送につけては、通勤通学に対しても五割の割引、さらにはその上に大きなプラスX。五割の割引になると、どんな國鉄は負担になりますが、一年に一千八百億。そのほかに四十三年に通勤通学の割引の是正をしましたが、現在でもなおかつ五割以上のもので、四百四十億負担していきます。こうことで一年に二千二、三百億の負担をしておる。これはずいぶん大きな問題だとお考

えになりませんか。國鉄はそれをあえてしてでも、通勤輸送の改善をやる、今日の國鉄の財政が非常に苦しくなつたゆえんのもの一つは、これなんです。こうことで地方、地方によつては大きなものがあります。それがために國鉄といふものは三十七、三十八、三十九年にはわずかに三百までにさらに五千五百億かけるといふよろうと思いつ切つたことをやつておりますが、一体この工事といふものは実に金のかかる仕事、こちらだけをやつしておるが、その工事の完成にはやはり相当の年月がかかる、なかなか急にはいかぬ。その間にわれわれとしてはどういうことをやつたかといふと、まず第一に列車の車両数をふやす、たとえば新幹線の問題でございますが、もしたとえば東海道新幹線ができないなかたとしますと、現時点におきましては、湘南地方からの通勤はほとんどできないというふうな状態になつていたと思います。これが横須賀線といふ非常にではなことばかりやつてることじやなしに、あれによりまして通勤輸送なり、貨物輸送が非常によくなつてくらね、最大なるものは最近は八割一分ですか、私が総裁就任時分には通勤輸送は八割九分もかけてが、通勤輸送につけては、通勤通学に対しても五割の割引、さらにはその上に大きなプラスX。五割の割引になると、どんな國鉄は負担になりますが、一年に一千八百億。そのほかに四十三年に通勤通学の割引の是正をしましたが、現在でもなおかつ五割以上のもので、四百四十億負担していきます。こうことで一年に二千二、三百億の負担をしておる。これはずいぶん大きな問題だとお考

らえなりませんか。國鉄はそれをあえてしてでも、通勤輸送についてまだよくつておりません。これがために國鉄といふものは三十七、三十八、三十九年にはわずかに三百までにさらに五千五百億かけるといふよろうと思いつ切つたことをやつておりますが、一体この工事といふものは実に金のかかる仕事、こちらだけをやつしておるが、その工事の完成にはやはり相当の年月がかかる、なかなか急にはいかぬ。その間にわれわれとしてはどういうことをやつたかといふと、まず第一に列車の車両数をふやす、たとえば新幹線の問題でございますが、もしたとえば東海道新幹線ができないなかたとしますと、現時点におきましては、湘南地方からの通勤はほとんどできないというふうな状態になつていたと思います。これが横須賀線といふ非常にではなことばかりやつてることじやなしに、あれによりまして通勤輸送なり、貨物輸送が非常によくなつてくらね、最大なるものは最近は八割一分ですか、私が総裁就任時分には通勤輸送は八割九分もかけてが、通勤輸送につけては、通勤通学に対しても五割の割引、さらにはその上に大きなプラスX。五割の割引になると、どんな國鉄は負担になりますが、一年に一千八百億。そのほかに四十三年に通勤通学の割引の是正をしましたが、現在でもなおかつ五割以上のもので、四百四十億負担していきます。こうことで一年に二千二、三百億の負担をしておる。これはずいぶん大きな問題だとお考

らえなりませんか。國鉄はそれをあえてしてでも、通勤輸送についてまだよくつしておりません。これがために國鉄といふものは三十七、三十八、三十九年にはわずかに三百までにさらに五千五百億かけるといふよろうと思いつ切つたことをやつておりますが、一体この工事といふものは実に金のかかる仕事、こちらだけをやつしておるが、その工事の完成にはやはり相当の年月がかかる、なかなか急にはいかぬ。その間にわれわれとしてはどういうことをやつたかといふと、まず第一に列車の車両数をふやす、たとえば新幹線の問題でございますが、もしたとえば東海道新幹線ができないなかたとしますと、現時点におきましては、湘南地方からの通勤はほとんどできないというふうな状態になつていたと思います。これが横須賀線といふ非常にではなことばかりやつてることじやなしに、あれによりまして通勤輸送なり、貨物輸送が非常によくなつてくらね、最大なるものは最近は八割一分ですか、私が総裁就任時分には通勤輸送は八割九分もかけてが、通勤輸送につけては、通勤通学に対しても五割の割引、さらにはその上に大きなプラスX。五割の割引になると、どんな國鉄は負担になりますが、一年に一千八百億。そのほかに四十三年に通勤通学の割引の是正をしましたが、現在でもなおかつ五割以上のもので、四百四十億負担していきます。こうことで一年に二千二、三百億の負担をしておる。これはずいぶん大きな問題だとお考

らえなりませんか。國鉄はそれをあえてしてでも、通勤輸送についてまだよくつしておりません。これがために國鉄といふものは三十七、三十八、三十九年にはわずかに三百までにさらに五千五百億かけるといふよろうと思いつ切つたことをやつておりますが、一体この工事といふものは実に金のかかる仕事、こちらだけをやつしておるが、その工事の完成にはやはり相当の年月がかかる、なかなか急にはいかぬ。その間にわれわれとしてはどういうことをやつたかといふと、まず第一に列車の車両数をふやす、たとえば新幹線の問題でございますが、もしたとえば東海道新幹線ができないなかたとしますと、現時点におきましては、湘南地方からの通勤はほとんどできないというふうな状態になつていたと思います。これが横須賀線といふ非常にではなことばかりやつてることじやなしに、あれによりまして通勤輸送なり、貨物輸送が非常によくなつてくらね、最大なるものは最近は八割一分ですか、私が総裁就任時分には通勤輸送は八割九分もかけてが、通勤輸送につけては、通勤通学に対しても五割の割引、さらにはその上に大きなプラスX。五割の割引になると、どんな國鉄は負担になりますが、一年に一千八百億。そのほかに四十三年に通勤通学の割引の是正をしましたが、現在でもなおかつ五割以上のもので、四百四十億負担していきます。こうことで一年に二千二、三百億の負担をしておる。これはずいぶん大きな問題だとお考

いうような面も考えていかなくてはならないじゃないかと思うわけなんです。この点がまず第一点でございます。

それと同時に私が申し上げたいことは、この独立採算制のためにいろいろ赤字が出てきて、困難な面が横たわってきています。この赤字の原因といふものがいまの通勤通学のために全力を入れていると申されますけれども、そもそもは貨物輸送を中心とした赤字が大きい、ペーセントの比率でいった場合に、そうした場合には、おもに貨物輸送といふものは、もちろんわれわれの生活に直接的には影響があるかもわかりませんが、ほとんどが大企業関係の製品の輸送だと思う。そういうような考え方で、そちらのほうは、一番当初に申し上げたとおりに検討されていいると思うんですね。けれども、私たちの側から見ると、検討されていない、こういうところです。私は、そのような一面におきましては、大きい企業体でしたらば、貨物の専用車等もつくつて企業体に貸しておられるところもあるわけなんですね。私は、そのような点があるのではないかと思うんですが、これが第二の問題でなければ、そういうふうにお考へであるか、お願いしたいと思います。

○説明員(石田謹助君) 国鉄の現在の財政の窮状

といふもののは、これは第一は公共負担でございます。これはもうきょうあたりの社会黨の議員諸公の話を聞いてみますと、やはり私が国鉄総裁になってからやつてきたことを大いに強調している、私は実にありがたいことだと思う。それからその次は赤字線の問題でしょう。これは現在の輸送需要に対しても、国鉄運賃はもう非常にアンバランス、收入は少ないのに、鐵道といふのは、高い輸送機関を走らしておる。しかも、これは年々歳々収支の状況が悪くなっている。一向に地方の人々は利用してくれぬ。しかも、国鉄といふものは、これはやっぱり公共性を考えてこれをやつしていく。こういうことで、現在でも、つまり

ほんとうにプラスになつておるのは十四線か十八線くらいのもので、金額にして、もうけは九百億から九百六十億、七十億ぐらい。それで赤字線の損と

いうものは、四十一年には千三百億、四十三年に一千七百億にふえている。しかも、たゞいまの千三百億とか千七百億といふものの中には、黒字線に対する培養効果をなしておるといふようなことであつて、ほんとうにわれわれ赤字線として国鉄の負担になつておるものといふものは、大体一年に五百億ぐらいのものじゃないかと思ひますが、

それにして、これは非常に大きな負担で、年々しかもふえていく。そこに実にやつかない問題があるのです。これをもう少し経済的な輸送にかえよろといふのが赤字線の問題であります。ということで、今度、つまり、田代さんはやつぱり独立採算制のことを申されました。これもやはり国鉄が能率を発揮する点からいえば、やはりけんじめといふものをつけていく必要がある。それに復帰するということに努力するということに

まで能率をあげるといふことになるので、これは

やはり私は企業性を発揮して能率をあげるといふ点からいけば、やはり独立採算というものはどこまで能持する必要があると思う。ただ、政府なり何なりとしては、国鉄にお荷物をしよわせないで、独立採算制が維持できるようひとつ考えてもらわなければならぬ、こういうことであろうかと思ひます。最近は大蔵省もだいぶ固いひもをゆるめまして、ずいぶん思い切ったことをやつていいんですが、これに対しても、金額についてはいろいろの問題もありますが、しかし、みみづちいと言つちや相すまぬかもしれぬが、さいふを固く締めておつた大蔵省があれまでにやつたといふことは、これは金額においては不満があるとしましても、これは非常に感謝せにやらぬ。それで企画院をして言わせれば、これをやるといふことは、これからもやるということなんだからと、こうい

うことなんで、その点に大いに希望を持つてゐる次第であります。それからその次に貨物輸送の問題ですが、これが非常に損だといふようなことは、ちょっととむずかしくあります。実際に貨物輸送の原価がどのくらいといふことは、ちょつとむずかしいのですね。これはほんとうの専門家をもつてしても百点といふ計算はできないんですよ。それで現在の貨物輸送の振わない原因といふものは、これは独立採算、公共企業体になつて以来のことです。要するに、国鉄といふものが公共企業体になつたときには、ぶらこわされた路線といふものを受けた。それでその後は修理に専念し、路線を拡大するということは事実できぬ。それで、これは私が国会で言つて、始終反対を受けるのですが、要するに運賃の問題だ。どうも国会といふものはほんとうに国鉄をかわいがつてくれなかつた。しょっちゅう運賃といふものを安くたたいめといふものをつけていく必要がある。それに復帰するということに努力するということによつて能率をあげるといふことになるので、これはやはり私は企業性を発揮する点からいえば、やはりけんじめといふものをつけていく必要がある。それに復帰するということに努力するといふことにはな

い。それがために修理といふものもろくすつぱで金といふものに対しても苦労しておられた。この点、電電公社は実にうまいことをやつているんです。よ。あそこには名総裁がいまして、池田さんかなんかをうまく口説いて——これは私に直接に話してくれたんです、御本人が。昭和二十六年に一挙に電話料を昭和十一年に比べて二百三十三倍やつた。国鉄はその時分に再三再四運賃の値上げをやつたが、百十六倍ですよ。旅客運賃は、それで三十二年、三十六年、四十一年とやつたが、それで三百三十四倍だ。電電公社といふものはすでに昭和二十六年において二百三十三倍。それだけじゃないんだ。梶井さんひそかに私に告げていわく、總裁がうまくやつたんだ、何だと言つたら、即ちア・ツー・ド・アだ、これを補うものが引き込み線です。現在の引き込み線といふものは国鉄の輸送において国鉄の持つハンデキャップは、ターミナル・ツー・ターミナルといふことだ。トラックは大きなお得意さんは引き込み線です。引き込み線といふものについて見ると、鐵道とトラックよりも、荷主そのものが持つてゐるトラックが多い、これでさくらに私は困るのは、荷主そのものが自分でトラックを持つ。現在における日本のトラックといふものは、路線業者の持つてゐるトラックよりも非常にトラックがあえてきた。そこへもつてきたりがこわい。一たん持つたら最後、彼らはぶちこわれるまで使つちやうといふことで、そこに国鉄といふものの荷物輸送力がふるわないのである。そういうことで、これは今後国鉄が輸送力をふやすに従つてだんだん改善すべきではないか。

さらに田代さんは、大企業の問題について話しましたが、まあ大企業といふのは、国鉄の荷物の一番

ですよ。十分じゃない、近いところまできたので、うまくいっています。

さらに、この間も話がありました。きのうか、共産党の私有貨車の話。私有貨車というのは実はあります。たとえば油のこととき私有貨車を持つたら最後、荷主は決して国鉄から離れやせぬ。たとえば一年に千二百万トンの油というものを私有貨車で運んでおる。これに対して国鉄はから荷の運賃といふものを高く取つていた、これは不合理だ、これを是正するということをやつた。このことを例にあげてきのうの連合委員会である議員から国鉄総裁といふものは財閥を代表して財閥のために国鉄の利益を犠牲にしていると言わされたが、これは実にけしからん言い方だ。これは全くあたりまえのことをやつているわけで、どこにそう言われることがあるのかと思う。そういうことで、貨物輸送といふものに対する将来を嘱目したいと思う。その点で一番力を果たしてきたのはコンテナですよ。非常な勢いで一年に三割以上ふえてる。さらに自動車輸送、これだけ西四年前から私は大いに大声で疾呼してやつたのですが、一日に三千両以上動いておる、こういうようなことで貨物輸送といふものは、これまでにはまだどうもよくなかったが、これからはよくなることこそあれ、決して悪くなることはない。ます過去はお忘れください。将来を御願望願いたい、こういうことです。

○政府委員(村山達雄君) ただいま総裁から詳細

なお話をございましたので、私は田代先生の資本組みと、それから貨物の点について限定してお話し申し上げたいと思います。

おっしゃるように近代化投資等をやっておりま

して、これからも三兆七千億やろうとしておるわ

けであります。その償却費並びに資本利子が多額

にのぼることは事実でございますが、本来、資本

投資といふものは普通の私企業でありますても、

その点は当然営業の収入から回収さるべきもので

ありますし、国鉄についても、私は大体において

それは可能だと思っておるのをご存じます。た

だ、この資本の回収期間が長いという問題、これ

は輸送という企業を考えてみますと、これは避け

られない点でございます。そこに、先ほど総裁が

申しましたようないろいろな採算上の悪条件が重

なりまして、そうしてほうておいては十年間で

はどうにもならぬ、こういうことで財政当局の思

い切つて援助を得たことになつたわけでございま

す。しかし、何ぶんにもその資本利子の点を申し

ますと、新しい投資に対し金利がどれだけつく

か、ここが重点なのでございます。すでに財政當

局では十年間で二千四百七十億のほります財政

再建債として三十年間という画期的な長期債還を

認めてもらうことになりましたし、それに対する

利子も十年間で九百十億くらい一般会計から補給

して無利子にする、こういう体制をとつてもらつ

たのであります。さらに百尺竿頭一步を進めま

して、新しい投資に対する国鉄側の金利負担をで

きるだけ安くしてもらいたい。今度は六分五厘と

いうことにしようということで、その対象工事を

従来の四十六年から五十年まで延ばしてもうつた

のであります。欲を言いますれば、これを六分に

していただけばなわけつこうであるということで

ござります。けさほど来大蔵大臣は、いま予算が

成立したばかりで検討するといふことさせなかな

か約束できないといふことでござりますが、運輸省

といつしましては、来年もこの点を特に財政当局

にお願い申し上げたいと、かように思つておるわ

けでござります。

それから貨物運賃の問題につきましては、私が

先ほど申しましたように、国鉄総裁から引き込み

線あるいは私有貨車、こういう大きな問題がある

わけでござりますが、一般的に申しますれば、現

在の国鉄の貨物運賃と、それからその荷主に対す

るサービスの相関関係におきまして、やはりト

ラックに押されておるといふことは事実だらうと

思つてござります。特にドア・ツー・ドアでいく

とか、それから非常に早くつくといふような点か

らいたしまして、国鉄の運賃が安いにもかかわら

ず、なおかつ荷主がトラックのほうにいくという

ことは、そこに大きな問題があると思うのでござります。それであればこそ、今度の再建計画においては定率法に変えたためにこのよくなつたのか、その対照をひとつ示していただきたいと思いま

す。

○政府委員(村山達雄君) 御案内のように固定資

産の償却につきましては、私企業におきまして

も、無形固定資産においては通常定額法をとつて

おります。しかし、有形固定資産につきましては

原則として定率法をとることが近代会計学におい

ては原則になつておるわけございまして、むし

ろ資本回収の会計的処理といつしまして、そのほ

うが合理的であるといふ会計原則の合理性に基づ

いてあります。従来、国鉄はどちらかと申

しますと、定額法による部分が多くございました

けれども、これまでのところ順次定率法に改正し

てまいりて一般の企業並みになつてきましたと、特に

今年度におきましては、レールにおきましても半

額に達するまで定率法を採用いたしまして、その

けれども、これまでのところ順次定率法に改正し

てまいりて一般の企業並みになつてきましたと、かよ

うに考えておるわけござります。

○田代富士男君 昭和三十九年度の時点におきま

してこれが実施されたときは、減価償却を定額

法から定率法に変えただけで三百億の赤字が計上

されたわけなんです。そういう点からどうでござ

りますか。

○政府委員(村山達雄君) 新規投資が多い場合に

は、その分は定率法によつたほうが当然多くなる

わけござります。おそらくそういうことの結果

だと思うのでござりますが、会計処理といたしま

してむしろ実態をあらわしたほうがいいわけで

ござりますから、近代会計学がとつておるそれを

採用いたしまして、国鉄の損益並びに貸借対照表

を実態に即したものにするということが必要かと

思つてござります。一時的にそのためにかりに

債務額が多くなりました、それは国鉄の長い間

の近代経営あるいは合理的経営という観点から申

○政府委員(村山達雄君) いま総裁からいろいろな

気のことばを聞かさしていただきました。また

この政務次官からもお話をありまして、利子の問題

につきましては説明をお受けしたんですけど、別の

観点から申し上げますと、第一次五ヵ年計画が発

表されました昭和三十一年から四十二年までの減

価償却費、これは大体二・八五倍になつていると

思ひます。それに対しまして借金の利子でござ

ますが、これは四・二倍にふれあがつておるわ

けなんであります。これはひとつ注目すべきこと

じやないかと思うわけなんです。この点につきま

して、いかがお考えでございましょうか。

○政府委員(村山達雄君) 減価償却の点はもう御

案内でございましょうが、定額法もありますし、

定率法もござります。したがいまして、新規投資

をやりまして定率法をやりますと、同じ率であり

ましても、後年度に至りましたとして、減価償却の金

額、絶対額はだんだん減つていくことは御承知の

とおりでござります。これに対しまして、それを

全体を借り入れ金でもかなつたといたしますと、

同じ金額、利率が同じでありますと、そのまま累

積でいくわけありますから、当然その間比率が

違つてくるのは当然だらうと思うわけでございま

す。

○田代富士男君 そこで減価償却の方法が定額法

から定率法に変えられたわけなんです。このいき

まつたしまして、国鉄の運賃が安いにもかかわら

ず、なおかつ荷主がトラックのほうにいくといふ

うことです。



一次計画、第二次、第三次、第三次計画まででけつこうですけれども、割合をちょっとお示しいただきたいと思います。

○説明員(磯崎毅君) ちょっと御質問の意味がよくわからないのですが。

○田代富士男君 営業費に対する資本費の割合ですね。私の調べたのでは、昭和三十五年の第一次五ヵ年計画の最終年度、これが営業費に対する資本費の割合が二〇%になつております。それから昭和四十年、第三次五ヵ年計画の初年度が二九%にはね上がつているわけなんですね。だからこのペーセントからいきますと、国鉄経費の三分の一を資本費に振り向けているというような数字が出ておるわけなんですね。

○説明員(小林正知君) ただいま先生がお示しの数字は、おそらく経営費といいたしまして、国鉄の営業、運転をやつて、施設の補修をやつてしまりますが、それに要するいわゆる事業費と申しますが、そういう普通のランニングコスト的なもの、それに対する減価償却費等の割合をお知りになりたいと、かように理解いたしますが、数字で申し上げますと、三十五年度第一次長期計画の一応実績といいたしましての、最終年度に当たります三十五年度の数字で申し上げますと、利子を除きまして事業費が三千百十九億、それに対しまして減価償却費等資本費が六百三十四億になつておりますので、大体二割見当、かよくなつかつところになるかと思います。また第三次長期計画のスタートをいたしました四十年度におきましては、同じようないな範囲で経費を取りますと、事業費が五千三百九十六億円に対しまして、減価償却費等が約千五百三十億程度ということになりますので、おむね三割近いペーセントになる、かよに思つております。

ただ、先生ただいまおつしやいました中で、これは事業費の中に含まれておる減価償却費は、ただいま私申し上げました事業費の中に含まれておるものではございませんで、事業費と別に減価償却費として計上しておるものでございます。

○田代富士男君 このように私、一つ一つあまくわからぬのです。だから、一五九年からまだ私はいろいろガラス張りでいろいろところからまだ私はいろいろガラス張りでない面を私、感ずるわけなんです。だから、一五九年から支払われておるのでですね。これは総裁依法も定額法から定率法に変えるあたりまして、まだまだ不合理なことが行なわれているといふ面を私はひとつ実例の上から示し、これをお聞きしていきたいと思うんです。

これは、国鉄には五十年の歴史を持つ物資部といいうのがございまして、大正七年の九月に、鐵道員共済組合購買部として発足した当時から、人件費、設備費はすべて国鉄がこれを支弁していたわけです。事業の発展とともにこれを自主經營体制の確立に改められて、昨年度におきましては四百六十億の売り上げの実績をもつて、日本で共済組合の中では最大の共済組合になつたわけなんですね。ところで、この物資部の従業員の中に、昨年四月一日現在で自主經營体制を確立されたあとにも、なおかつ国鉄職員が約千名そこそこのことになります。千名ちょっとと出たらいでございますが、おりますけれども、こういう人々の給料は、これまで答弁したのがたいへん……。

○説明員(井上邦之君) 先ほど田代先生から、物資部に国鉄職員を使っておるのははなはだしかねことであるという御注意でございましたけれども、終裁もまさに同感であるといふ御返事でございましたけれども、いささか事務担当者のほうから御説明をいたしましたと、物資部の人間といえども、これは公共企業体等職員共済組合法の八十五条に基づきまして、国鉄職員を使うことができる

といふのは、このような自主經營体制を確立される前であつたならば、それはどうであるかわからぬませんが、現在この職員の給料がどこから出ているのか、お答えを願いたいと思います。

○説明員(石田禮助君) 御質問は、これはごつてありますけれども、いささか事務担当者のほうから御承知のとおり、現在国鉄の財政は非常に苦しい状態にござりますから、財政が苦しいように、国鉄職員は減らすという努力は私どもとしてやつていかなければならぬと思います。かつて国鉄の財政が非常に楽でございました場合には、物資部の職員全員、国鉄職員を使っておつた。これは法的にも許されておつた」とでござります。

○田代富士男君 ちよつと國鉄内でも、總裁はけしからぬと申されたし、私はどちらをとつたらいいとつておりますのは船舶、車両、自動車、機械、これだけでござりますから、全部定率法ではございませんので、構造物その他は定額法でございます。その点、先ほどの御質問、全部定率法のように伺いましたが、その点ちよつと正確に申し上げないで答弁したのがたいへん……。

物資部につきましては、もう少し詳しく私のほうの担当常務から申し上げますから、ちよつとお聞きください。

○説明員(井上邦之君) 先ほど田代先生から、物資部に国鉄職員を使つておるのははなはだしかねことであるといふ御注意でございましたけれども、終裁もまさに同感であるといふ御返事でございましたけれども、いささか事務担当者のほうから御説明をいたしましたと、物資部の人間といえども、これは公共企業体等職員共済組合法の八十五条に基づきまして、国鉄職員を使うことができる

ことには私、考えなければいけぬ。法律のことは知らぬですよ、はなはだ無知の至りかもしらぬが、そういうことで、私の良識から、あそこの監督者に對して、人間を減らせ、こういうことでだんだん減らした結果、こういうふうになつた、こういうことでござります。私はこれは、法律はどうか知らないけれども、たとえば国鉄職員相互の慎みのことは私、考えなければいけぬ。法律のことは知らぬですよ、はなはだ無知の至りかもしらぬが、

そういうことで、私の良識から、あそこの監督者に對して、人間を減らせ、こういうことでだんだん減らした結果、こういうふうになつた、こういうふうになつた結果、私はこれは、法律はどうか知らないけれども、たとえば国鉄職員相互の慎みのことは私、考えなければいけぬ。法律のことは知らぬですよ、はなはだ無知の至りかもしらぬが、

○説明員(石田禮助君) いまの總裁の御答弁で了としたいとりますが、けしからぬといふのは良識の上から、だからだんだんこういふものは減らしていくべきであるとおっしゃいますが、実際は国鉄の經理のほうから出ておるわけなんですね。正確に言えば、千八十八名の方々が出ていて、いま井上常務理事の申されたとおり、現在は二百六十三名が減員されまして、八百二十五名になつておるわけです。そうしますと、これらの人々の給料あるいはそういう身分ですね、身分はどうなつておるの

ただ、財政状態がだんだんシビアになつてしまひましたので、漸次減らしてまいりまして、先ほど先生御指摘の千名をちよつとこしておるという御指摘でございましたが、現時点におきましてはすでに八百二十五名まで減らしております。将来にわたって、この人間は逐次減らしてまいる所存でございますが、これは国鉄の経営の状態とおり、時間が制限されておりますからこまく入れませんけれども、お聞きいたしましたけれども、

か。こういう人々の給料の総額が概算どのくらいになつておるのか、お聞きしたいと思ひます。

○説明員(井上邦之君) 現在おります八百二十五名の人間の件費は大体七億でございます。

それから大体どういうところにおるかというお尋ねのようございましたが、配給所の主任をやつております。大体原則的に申し上げますと。○田代富士男君 まあ現在約七億である。一千八十八名のときは約十億の金が出ていた、こういうおことでござりますね。身分はどうのよくなつておるのでしようか。身分は職員と何ら変わらないのでしようか。

○説明員(井上邦之君) 職員でございますから、これは交わりようがないわけでございます。

○田代富士男君 まあ物資部の事業に、いま總裁の申されるとおりに、國鉄職員がタッヂする必要はない、漸次これは考えていくといふ總裁のお話でございますが、昭和三十五年当時は千五百人からいた、このようにも言われて、總裁もあるいは井上常務理事も、毎年減員しておると申されるとおりに、いま八百何名になりましたが、四十二年度には千八十九名。そうすると、七年間で延べ人員にいたしますと、九千三百七十四人になるわけなんです。そろしますと、これだけの人に國鉄が支払った給料を概算すると、いま計算していただきましたのですけれども、約七十五億を下ることはないと思うのです。そろしますと、一番最初申し上げましたとおりに、大正七年から発足しておるわけなんです。それからするならば數百億になるといふことになるわけです。まことにけしからぬことだといふ總裁のおことばがあるので、何らかの責任者はだれなんでしょうか。

○説明員(井上邦之君) 物資部は、これは共済組合の福祉事業としてやつておるわけでございました

て、共済組合の代表者は國鉄總裁でございます。

それから実際の事務の担当者としての本部長が別にございまして、本部長は副總裁がなつております。

○田代富士男君 まあことに申しわけない質問になつてしましましたのだけれども、總裁が、これはまことにけしからぬといふツルの一声で私は了としておりますが、まあ、この点ひとつ改めていただきたいと思うわけなんですが、そこで國鉄總裁にお尋ねしたいことは、この物資部の昭和三十七年度から四十二年度までの損益計算書を見てみますと、毎年損益に大幅な変動が見られるので手元にあるかと思いますが、私の持つておる資料でいきますと、昭和三十七年には二百九万円の損失ですね。昭和三十八年には概算五百七十五万円、三十九年には七千六百五万円、四十年には一転いたしまして、これが七千六百六十三万円、これは黒字になつておるので、一転しまして。四十年には、これががたんと利益が落ちまして百七万円となつておるわけなんです。そろしまして、四十二年は損益がゼロということに決算報告書になつておるわけなんです。そろしますと、大体損益が全くない、ゼロなどといふような、そういう奇跡が、これは会計をやつた人であるならば、あるかないかはおのずからわかるわけなんではないと思うのです。そろしますと、一番最初申し上げましたとおりに、大正七年から発足しておるわけなんです。それからするならば數百億になるといふことになるわけです。まことにけしからぬことだといふ總裁のおことばがあるので、何らかの責任者はだれなんでしょうか。

○説明員(井上邦之君) これは私たちは責任者でございませんが、実は人の問題についてはずいぶんやかましく申しました。さらに販売方法なんかについてお尋ねいたしましたが、配給所の主任をやつしております。大体原則的に申し上げますと。○田代富士男君 まあ現在約七億である。一千八十八名のときは約十億の金が出ていた、こういうおことでござりますね。身分はどうのよくなつておるのでしようか。身分は職員と何ら変わらないのでしようか。

たら御答弁願いたいと思います。

○説明員(石田融助君) これは私は責任者でございませんが、実は人の問題についてはずいぶんやかましく申しました。さうしてまたむずかしい商品なんかに対しても、仕入れの点はしっかりとやらなければならぬ。そろしてまたむずかしい商品なんかに対しても、自分で買って自分で売るということはしないで、店を引つぱつてきてやらせる。頭をはねるだけでも、仕入れの点はしっかりとやらなければならぬ。

いたまつたと思つたのですが、そこで國鉄總裁にお尋ねしたいことは、この物資部の昭和三十七年度から四十二年度までの損益計算を見てみますと、毎年損益に大幅な変動が見られるので手元にあるかと思いますが、私の持つておる資料でいきますと、昭和三十七年には二百九万円の損失ですね。昭和三十八年には概算五百七十五万円、三十九年には七千六百五万円、四十年には一転いたしまして、これが七千六百六十三万円、これは黒字になつておるので、一転しまして。四十年には、これががたんと利益が落ちまして百七万円となつておるわけなんです。そろしまして、四十二年は損益がゼロということに決算報告書になつておるわけなんです。そろしますと、大体損益が全くない、ゼロなどといふような、そろしますと、一番最初申し上げましたとおりに、大正七年から発足しておるわけなんです。それからするならば數百億になるといふことになるわけです。まことにけしからぬことだといふ總裁のおことばがあるので、何らかの責任者はだれなんでしょうか。

○説明員(井上邦之君) これは私たちは責任者でございませんが、実は人の問題についてはずいぶんやかましく申しました。さうしてまたむずかしい商品なんかに対しても、仕入れの点はしっかりとやらなければならぬ。そろしてまたむずかしい商品なんかに対しても、自分で買って自分で売るということはしないで、店を引つぱつてきてやらせる。頭をはねるだけでも、仕入れの点はしっかりとやらなければならぬ。

黒字になつたのはどういうわけか、こういうお尋ねになると思いますが、これは先ほど申し上げましたように、収支をゼロにするのが目的でござりますから、やはり前年度の赤字はできるだけ早く解消したいといふ努力はしなければならない。そろしてまたむずかしい商品なんかに対しても、自分で買って自分で売るということは、これまたいたし方のないことですが、まあ、この点ひとつ改めて

いたまつたと思つたのですが、そこで國鉄總裁にお尋ねしたいことは、この物資部の昭和三十七年度から四十二年度までの損益計算を見てみますと、毎年損益に大幅な変動が見られるので手元にあるかと思いますが、私の持つておる資料でいきますと、昭和三十七年には二百九万円の損失ですね。昭和三十八年には概算五百七十五万円、三十九年には七千六百五万円、四十年には一転いたしまして、これが七千六百六十三万円、これは黒字になつておるので、一転しまして。四十年には、これががたんと利益が落ちまして百七万円となつておるわけなんです。そろしまして、四十二年は損益がゼロということに決算報告書になつておるわけなんです。そろしますと、大体損益が全くない、ゼロなどといふような、そろしますと、一番最初申し上げましたとおりに、大正七年から発足しておるわけなんです。それからするならば數百億になるといふことになるわけです。まことにけしからぬことだといふ總裁のおことばがあるので、何らかの責任者はだれなんでしょうか。

○説明員(井上邦之君) これは私たちは責任者でございませんが、実は人の問題についてはずいぶんやかましく申しました。さうしてまたむずかしい商品なんかに対しても、仕入れの点はしっかりとやらなければならぬ。そろしてまたむずかしい商品なんかに対しても、自分で買って自分で売るということはしないで、店を引つぱつてきてやらせる。頭をはねるだけでも、仕入れの点はしっかりとやらなければならぬ。

○説明員(井上邦之君) これは私たちは責任者でございませんが、実は人の問題についてはずいぶんやかましく申しました。さうしてまたむずかしい商品なんかに対しても、仕入れの点はしっかりとやらなければならぬ。そろしてまたむずかしい商品なんかに対しても、自分で買って自分で売るということはしないで、店を引つぱつてきてやらせる。頭をはねるだけでも、仕入れの点はしっかりとやらなければならぬ。

れも尋ねてみましら、いま話されました割り掛け率といふものを前もってこれをきめられて、これが原価に加算して何ぼで売るという売り値を決定されているわけなんです。そして前年度の実績を基盤にしまして、それを一つの基準といいますか、そうして中間で仮決算して、損失が出れば割り掛け率を変更して、いま井上常務理事が申されたように利益になるよう調整していくといふ、そういうやり方をやつておるわけです。この割り掛け率はここに資料がござりますが、昭和三十五年が四・二%，昭和三十六年が四・五%，昭和三十七年が四・七%，三十八年が五・〇%，三十九年が五・三%，四十年が五・六%，四十一年が五・九%，四十二年が六・一%と、このように数字をいま読み上げましたけれども、読み上げたよな数字が、ずっとこれを計算していくと、毎年〇・三%確実に上昇しているわけなんですが五・九%，四十二年が六・一%と、このように上昇してきあられるといふことになります。四・二%，四・五%といま申し上げましたが、そなれば必ずもうかるようになつておるんです。だから作があるか、作がないかわからぬ——悪意はないとおつしやつたけれども、数字をいまあげて私がかつてに言つておるのじやありませんよ、ここに資料があるのでありますから。この資料でいきますと、必ず売ればもうかることになつておる。これは子供がやつても間違いない。これじゃもうかります、だれがやつても。それがどうしていま申し上げましたとおりに、説明をされまつたけれども、損益におきましてもうかたり、あるいは損したりといふようなそういう利益に大変動を起こす、また大きな赤字が出てくる、これが私には理解できぬのですが、この点に対しましてひとつお答え願います。

○説明員(井上邦之君) いま先生御指摘の、割り掛け率がだんだんふえれば子供がやつてもうかるという仰せでござりますけれども、それは少しおかしいと思います。販売経費といふのは、年々やはり上昇いたしてまいります。物資部の物資の職員といふ者もおりまして、その経費、人件費を払

わなければなりません。その人件費は、大体やはり国鉄職員と同じようなベースアップ率で上がつておりますので、販売経費はだんだん上がつておるわけであります。割り掛け率が上がつてしまふということは、販売経費が上がるから、それだけの割り掛けを必要とするというだけのことであつて、この割り掛け率が上がつておるから、それだけもけておるというお説はちょっとありました。ただきかねるのでございます。

○委員長(岡本悟君) ちょっと田代君に申し上げます。ただいま大臣が待つておられますから……。

○田代富士男君 それはいまさつきも、ほんとうは大臣が席を立たれたときに、私はこういふ言ひたくありませんが、大臣、よく聞いていただきたいことは、私が衆議院の本会議だからといふことで、一応党内のことだから、私は控え室へ戻つて帰つてきます——これはできるだけ大臣に行つてもらおうと、そのように言い含めて帰つたわけで、そのように私は控え室でできました。それでここへ帰つてきた。帰つてきたとたんに岡本委員長は、委員長の職権で大臣を向こうへやりました。このやり方は、これはどうですか。少なくとも委員長職権であるならば、電話がありまづ、現代最も進んだ。私がどこへ行つてあるか行き先がわからないのじゃなくて、アボロ八号で月へ行つたわけじゃありませんよ。公明党的控え室へ行つてあるのです。電話一本かけて、時間がますます、現代最も進んだ。私がどこへ行つてあるか行き先がわからないのじゃなくて、電話の一本くらいいかけるべきじゃないかと思うのです。私はそううでしよう。これは行つてもらおうと——そうしなくとも私は慎重審議というたたえから、大臣へ行つておるわけでござりますから、価格変動準備金の備えがございませんと、いかなる不測の損害を招きませんとも限りません。そういたしますと、やはりひいては国鉄職員全体の販売価格に影響してまいりますので、やはりそれだけの準備を必要とする。また税法上も、それだけのものは積み立てなさいといふことをちゃんときめてござります。これは必要な措置でござります。

○田代富士男君 それから貸借対照表を見ますと、毎期貸し倒れ引き当て金というものが計上されておるわけなんです。そうしますと、いまさつせつかく私は真心を尽してきましたのに、開口一番委員長職権でやりましたと言ふ。私は協力しています。一言言つてもううると、委員長職権といふのは、感じが違います。私は筋論者だ。それで三日間分ぐらい——最初から言つておる点なんですね。考えますと、これは物資を購入する人は国鉄内部の人じやないかと思うのです。だから大体貸し倒れが生ずるか、生じないかといふことは常識でもつてわかるわけです。内部の人ばかりであります。これが外部の人にもやるならばなんですか。そしてその代金は聞くところによればすべて給料から差し引かれたてますんで分けて使つておるわけでございまして、それを自己資金として、それだけ蓄積されることにはなつておらず、それが将来の割り掛けを安くなるといふべきれども、その金を何も物資関係の人間がみんなで分けて使つておるわけでも何でもないのでございます。もし自己資金が充実してまいりますれば、それだけ将来の割り掛けを安くなるといふ措置も可能になるわけでござりますから、法定でちゃんと定められておりますところの各種の引き当て金、これを積み立てると、いうことは、やはり物資販売の仕事をやつております以上は必要であると私は思います。

○委員長(岡本悟君) 田代委員に申し上げますけれども、特にきよらは社会党の質問の時間もささいにとても質問を進めて実際質問してきました。谷委員がよく御存じでござります。特に特段の御要望によって、きよら特に割り込んでおついたいたのでござります。しかも、時間がおおむね一時間、こういうことで確約をしていただいておられます。そういういきつもございまして、もう上田委員そこで待機しておられますので、ぜひとも御協力をいただきたいと存します。

○田代富士男君 じゃ、要するに私にやめろとおっしゃるわけですね。

それでまた時間がきたらやめろと、私はまだきよら……。

○委員長(岡本悟君) まことに遺憾でござります

が、理事会の決定どおりひとつ……。

○田代富士男君 理事会の決定と言われば、公明党から理事は出ておりませんから從わなくてはならないのですけれども、しかし、こういう二時間ぐらいでこれだけ大事な法案を審議しなさいと、審議できるものじゃないですよ。だれが聞いてもわかりますよ。

○委員長(岡本悟君) いや公明党は、すでにあなたの質問なさる前に、現在で七時間二十一分、社会党の三分の一近くおやりになつております、すでに。そういうこともござりますので、ひとつ、特に特段の配慮できようつづたわけですから、あなたの質問時間です。これは渋谷委員がよく御存じです。

○田代富士男君 わかりました。じゃ次回に回します。

○上田哲君 運賃値上げの提案がありましてからかなり長い各方面からの議論が進んでおりまして、いま結論でこれに反対しようという社会党にバトンが渡つて三人これから続きます。私は、その一番手としていろいろお伺いをしたいのですが、ますけれども、長い期間にわたつての討議が続けられる中で、私は、国鉄といふのは単なる一利用者でしかなかつたわけですから、これまでの運賃値上げ問題が出てきたことがきっかけになりますけれども、長い期間にわたつて続いたことは、国鐵といふのは何とまあひとことになつてゐる。それから、さあそこで、これから十カ年を展望して立て直すのだといふ眼目を掲げながら、面倒なことこりうる運賃の改定が出てきただれども、これもよく見ればずいぶん日の子の大ざっぱな話だ。これからわれわれが乗つていく國鉄といふものはレールはどっちを向いて走つていくのだろうかといふ不安を持つたわけです。いろいろ重箱のすみほじくるような、あるいは数字をこね回すような御答弁では私どもついていけない部分があるかもしませんけれども、さつき國鉄総裁もわしは法律はわからぬ、常識のところどころべんを願いたいと言われたわけですから、私も一利用

者といふ直截な感覚でいろいろお伺いをしたい。

長い期間にわたる答弁集をずっと勉強しました。石田禮助言行録といふものをつくりました。石田語録といふものを。いろんなことをおしゃつているわけで、この辺を、一つ一つここにありますから、取り上げながらお話をせひ伺つてみたい。

佐藤総理大臣が四月の十五日においでになつて、また来ると言われたけれどもついに一回きりになりましたけれども、国鉄出身の總理が自分が若いころ国鉄にいたころには減価償却という制度がなかつた、これは驚いた話なんでありまして、これじや乱脈になるのも無理はない。乱脈と言つては失礼、ざさんになるのも無理はない。總裁が去年の九月に衆議院の運輸委員会で御発言になつたのによれば、わしは總裁になつてしまふばかりなかつた。去年の話で言えども去年、いまから言えば一年、これははいへんなことになつたといふことでシリアルズに考へ出したのだ。こういうことになります。まことにそのように思います。さあそれじゃ、これから先どうやつていくのかという考え方自身が、きのうの連合審査のときの總裁のことばをかりれば、これはもうどんぶり勘定しかないのだ、ずいぶんこれもまた大きっぽな話であります。乗せられておるほらはたいへんなことになります。その点で、ひとつ外側からお尋ねをしてまいりますが、これから立て直しといわれる、この立て直しに推進会議の意見書の大綱を十分に尊重されて十力年計画といふのをお立てになるわけですね。

○説明員(石田禮助君) おっしゃるとおりです。○上田哲君 そななりますと、そのとおりだと思つてますけれども、ここで十カ年間に積み上げて三兆三千七百六十億円といふ金は、さつき次官もおっしゃいましたけれども、國鉄の総資産はざつと三兆と考えてみれば、もう一つ國鉄ができるよろなものですよ。もう一つ國鉄をつくるような、そういうお金がこれ全部運賃でいく、運賃で全部いこうなんてことはたいへんなことだし、お

およそといいましょうか、それから四月の十五日

の佐藤總理の答弁の中にもありましたけれども、利用者負担がこれからの國鉄の基本的な行き方の一つになるだろう。正確にといえば議事録どおり読みますけれども、そういうことを言いました。にわかにその利用者負担——これは後ほど受益者負担ということと区別して伺いたいから、ことはをひとつ正確に使っていただきたいのですが、そ

ういうものを内容にしながら運賃でもう一つ國鉄をつくるというような考え方方にのつとつて、ここに今回の改定案といふものが出ている。これはたいへん運賃増額重視政策だということになりますけれども、と思つては失礼、ざさんになるのも無理はない。總裁がどううと思つてますが、その辺はいかがですか。

○説明員(石田禮助君) 御承知のとおり國鉄の最近の情勢といふものが、収入といふものは毎年ふえるが、そのペーセンテージは七%しか、あるいは六%しかありません。しかも、この経費のほうは、これは日本の經濟發展のためのいわゆる物価上昇、それからくる人件費の増といふことが主であります。それで、そのほかに國鉄といふものが、おっしゃるとおり、通勤輸送といふ金ばつかりかかる一向にもうからないことをやつています。それに使つた金が、御承知のとおり四十年から四十三年までは二千九百億と、さらに四十三年から四十四年には五千五百億を投資する計画である。こういうような金はつかり使つて一向に収入はない、その金といふもの、これをもうあまり供を産む力はないんですよ。結局借金でやらなければならぬ。借金でやればその利息を払わなければならぬといふわけで、その利息の負担、さらにはそろそろ一〇%に勘案されるべき数字を上げます。それは何となくいい。同じことを繰り返せん。だから、私が伺いたいことは、一つ一つ大事なことを確認をしていきたい。

第一の問題として、今回のたとえば十カ年計画を展望する基本的な考え方ですね。これは佐藤總理もお認めになつたように、四十八年、五十二年、そろそろ一〇%に勘案されるべき数字を上げなきやならぬわけでしょ。それを上げなければならぬ。そういう金はできないわけですよ。そうですね。もう一ぺん確認して、その小さいところから一つ一つエスカノーかからいきましょう——英語がお上手だから——四十八年、五十二年、一〇%ずつ、合わせて三兆三千何がし三兆三千七百六十億円といふ金はできないわけですよ。そうですね。もう一ぺん確認して、その小さな問題を土台にしての見通しから言えは、やはり

五十二年、一〇%ずつ、合わせて三兆三千何が三兆三千七百六十億円といふ金はできないわけですよ。そうですね。もう一ぺん確認して、その小さな問題を土台にしての見通しから言えは、やはり

五十二年、一〇%ずつ、合わせて三兆三千何が三兆三千七百六十億円といふ金はできないわけですよ。そうですね。もう一ぺん確認して、その小さな問題を土台にしての見通しから言えは、やはり

五十二年、一〇%ずつ、合わせて三兆三千何が三兆三千七百六十億円といふ金はできないわけですよ。そうですね。もう一ぺん確認して、その小さな問題を土台にしての見通しから言えは、やはり

うもの増は非常に強いと、こういうことから言えども、国鉄といふものは独立採算をたてまつとす以上、どうしたって、これはやつぱりプライスアップにいかなきやならぬ。それで運賃アップということで現在の情勢から見ればやはり四十四年から五十三年までの間に於いて運賃の一〇%を上げるというよなことにいかざるを得ないのだ」と、いろいろなことがあります。

○上田哲君 総裁も、おそらく国鉄運賃値上げをかざしてことで、国会で御討論になることはこれが最後でしょう。だからまあひとつ、相手にとつて私は不足かもしませんけれども、すばりとやろうじゃないですか。どうもお詫びがあつちにいつたりこつちにいつたりするのです。お疲れ伺つているのかもしませんけれども、私が聞き取れなかつたから間違いかもしれませんが、いよいよつしやつたのは四十四年度ということをおつしゃつたのですか。

○説明員(石田禮助君) 四十四年から五十三年の間に於いて、つまり四十四年度は一割五分上げましたが、そのあとで五十三年までの間に於いて、まあ約四年ですね、あの間隔が。一割ずつ上げにやならぬと、こういふよな予想です。

○上田哲君 予想ですといふことばの中に、先ほど現在の経済事情といたることであります。それを、まあきわめて形式論的にとるならば、経済の変動が下向いていけば、これは上げなくて済むという道もあるわけですから、問題はきわめて常識的にひとつしろ側から裏張りをしていただきたい。経企庁としてひとつお答えをいただいたい。常識の話ですよ。だから、物価の趨勢が上を向くのか下向くのか。一言だけ。

○委員長(岡本清君) 経済企画庁。――

○上田哲君 いなきやいですよ。かわりと言つちや悪いけれども、運輸大臣にやつてもらいましょう。

○國務大臣(原田憲君) 下がるということはないと思います。

○上田哲君 けつこうです。下がるといふことはないといふことになれば、もう矢じるしは一つしかない。そろすると、形式論の話じゃなくて、きわめて実態的な見通しとして、まあこの三兆三千七百六十億というお金は最低といふような数で考へなきやならないくらいだ。さつき次官は再建計画といふことはばはきれないけれども、實際には赤字を埋めるのが精一ぱいだと、つい十五分くらい前に御答弁になつたわけですね。そういう点から言えば、もう一つ国鉄をつくるほどに値するようないへんな三兆をこえるようなお金、ほかの計算のしかたもありますけれども、大ざっぱにそういふことです。そういううへんなお金はほかの形じやなくて、総裁が三月十九日の衆議院の運輸委員会で言われたのはあたりまそのことですよ。そのとおりに使いますと、「政府といふものは、ひどつ財政措置を講じて一はだ脱ぐ。国鉄といふのも合理化に徹してやる。それでさらには残りは、ぜひひとつ利用者負担でやつてもらいたい」ということだ。さつき次官もそりやうに言われた。まあ私は利用者負担といふことには議論をしたいと思ひますけれども、まあ議論尽くされてきましたから、その辺、詳しく述べませんけれども、最低百歩譲るとして、この順序であればまあ何とか議論はあると、とてもこの三兆三千何がしといふ。ういう意味づけになるのかわかりませんが、私はすばりすばりとお尋ねしたいのは、つまりそりやうような財政計画の根底には、おつしやるよう三位一体とおつしやるけれども、その配分率があるのは構成率が、全然たとえば三三%がそういうふうな形ではなくて、切歎扼腕総裁がされているように、国からの補助金はたいへん少なくて、そして利用者負担のほうに、運賃値上げのほうにがはつと行くんだといふことは、事実申し上げにくくいとおつしやられれば、それはけつこうですが、お認めになるかどうかですか。

○説明員(石田禮助君) これはおつしやるまでもましよう、きょうは。しかし、とにかく国が一はだ脱ぐといふ点は何回も総裁強調されているよう十分だとはいえない。そこで、全部ござつて利用者負担といふところにかかるて、国鉄がもう一つできるといふことになるのだから、ことばをかえて言えども、運賃の増額といふことに重点を置く政策で、これから再建計画なるものが進行していくのだと、いふことについて、イエスでしょうかと申し上げたわけです。

○説明員(石田禮助君) これはですね、とにかく四十四年から五十三年までやるにつきましては、私としてはいまのところではまずこれでひ

さつきからあなたが申したように、国鉄といふものは合理化に徹底して収入をふやし、計画を樹立する。それからさらに、政府といふものはこれまでの公共負担その他のお荷物を国鉄にしよわした点もあって、相当に国鉄に借金があるんだ。これをひとつ考慮に入れて財政措置を講じてくれ。そこでもうしてもそういうことでいけないやつは、これははなはだ申しかねるがひとつ利用者に負担してく。こういふいわゆる三段がまえ、いわゆる運輸大臣の言われる三位一体、いずれにしても国鉄のこの合理化の問題といふこと、そして政府の財政措置といふものに対しても、これは極力努力していますが、さらにななに申し上げておきますが、この国鉄の今日の計画に対するは、新大阪から九州までの新幹線といふのが入つているのです。

○上田哲君 最後の新大阪から行くといふのがどういう意味づけになるのかわかりませんが、私はすばりすばりとお尋ねしたいのは、つまりそりやうな財政計画の根底には、おつしやるよう三位一体とおつしやるけれども、その配分率があるのは構成率が、全然たとえば三三%がそういうふうな形ではなくて、切歎扼腕総裁がされているように、国からの補助金はたいへん少なくて、そして利用者負担のほうに、運賃値上げのほうにがはつと行くんだといふことは、事実申し上げにくくいとおつしやられれば、それはけつこうですが、お認めになるかどうかですか。

○説明員(石田禮助君) これはおつしやるまでもましよう、きょうは。しかし、とにかく国が一はだ脱ぐといふ点は何回も総裁強調されているよう十分だとはいえない。そこで、全部ござつて利用者負担といふところにかかるて、国鉄がもう一つできるといふことになるのだから、ことばをかえて言えども、運賃の増額といふことに重点を置く政策で、これから再建計画なるものが進行していくのだと、いふことについて、イエスでしょうかと申し上げたわけです。

○説明員(石田禮助君) これはですね、とにかくまだいふのひもの固いところがこれだけ出してくれたんだから、旧に比べて十分じやないかななどとおつしやらずに、神さまなどと言わないので、国鉄総裁石田禮助氏は、これで一体十分であるかなといふことについてはびしつと言つていてくださいふのひもの固いところがこれだけ出してくださいと、幾ら励まされてもわれわれの励みようがないですよ、もう一度。

○説明員(石田禮助君) 欲を言えば切りがありませんが、おやじのふところも考えてやらなければ無理だと思つうのです。急に一ぺんにやれと言つたってできやせん。おやじさんだつて無限の力があ

るわけではない。これだけやつたことは相当ものだとあなたお考えになりませんか。年々いままでやらなかつたのですよ、ほんど。

○上田哲君 その辺はいいです。だから、おしまいのほうの三分の一を削つてもらうと名答弁になりますので、お互に時間を節約しながらきたいと思うのですが、相手のさいふの底がどうなつているかといふことより、もし出せるならもつと出すのが正しいのか、出せるとしたらこの辺がいいかといふこと、もう一言……。

○説明員(石田禮助君) これは今後の国鉄の収支の推移によりけりで、ぜひひとつこれから私にかわって総裁になる人が現在の情勢にかんがみて遠慮なく大蔵省にお願いしたらいと私は思います。

○上田哲君 遠慮なく要求すべきだということですから、それはわかります。

もう少しほかの側面から言いましょう。とにかく国鉄としてはさつきもお認めになつたように、三兆三千何がしという金は最低だと言いたいくらいだと、そりあるならば、この三兆三千億円をどうやってつくっていくかといふのはそろばんはじけばすぐ出てくることです。そういうところは計算してみればすぐわかることです。それなら国鉄総裁私はこれで最後になるからとおっしゃるけれども、できることならばきちっと全部やりたいと思うのです。そうすれば十年いらっしゃらないとも、たとえば四十四年度にもやろうといふならば、十年間かかるてやる分を四十八年、五十二年と二回に分けないで、四十四年に一回たつてできないことはない。なぜ四十四年にずっとやらないで、二回、三回に分けたのですか。

○説明員(石田禮助君) 私はこれは事には順序あります。いま一べんにあなたのつちやるよう雷さんが落ちるようやれと言つても無理ですよ、あなた。国鉄利用者に対しても一割五分のかわりに四年後くるやつも一緒にやれと言つたつてこれは無理と申すものだと思うのです。

○上田哲君 まさにそのとおりですよ。そのお答えを私は待つておつたのです。十年分、三回分ど

ころか一割五分がどんなに苦しいのかということは、總裁もわざわざ電車でお通りになつていらつしゃるようですが、總裁はバスでお通りになつていらつしやるから、一回一回払うとなれば今度は三十円以下といふものはないのですよ。国鉄運賃というものはわれわれの生活の基盤になるのだから、最低区間三十円になれば、三十円以下で買えるキャンパーといふのはなくなつてくるといふのが経済原則ですね。經濟のパターンですね。そういうことを窓から見ておつて子供がキャンパーを食べているときにそれは三十円に上がつているということをお思いにならなければいけないのでよ。まさにそこまで考えていけば、これは一回分すらできないといふことになるから、三回はできなかつたでしよう。一回だつてたいへんだから

二回、三回はとてもできない。それ自身、あなたがおつしやるよう無理な形がこれから十年間、ぐいぐいと進むでしよう。今回一五%といふところでだけでそつちへ注目させられておるけれども、実はこれは初年度であつて、再建十カ年計画でなくて、これは値上げ計画の初年度なんです。總裁、値上げ計画の初年度だということについてはいかがですか。

○説明員(石田禮助君) 私は、利用者の立場から言えばあれじゃないですか、四十四年度の一割五分と、さらに四年たつたら一割、さらに四年たつたら一割、こういうふうに三回に分けたほうが負担が軽いのじやないかと思う。あなたに申し上げておくが、あなたの頭の中には運賃がつまり高いと、こういうことがこびりついておるようだが、ところが日本の運賃は世界じゅうで一番安い、そうでしょ。物価の上がり方なんか見てごらんなさい。昭和十一年に比べて新聞紙が——ここに新開記者がたくさん来ておるが五百九十四倍だ、昭和十一年に比べて五百九十四倍だ。ところが、国鉄の運賃といふものは、昭和十一年に比べていま……。

ばかりか少し運賃値上げをされてたまるかといふ人々があつたら、四十八年、五十二年には運賃値上げはできないかも知れない。これは總裁としては非常に困りになるでしょう。そのときは国鉄はどういうことになるのですか。

○説明員(石田禮助君) 私はとにかくすべてのものが上がる中に、ひとり國鉄の運賃だけが端座しているということは、これは仕事はできやしませんよ。経費があつればやはりそれを償うような対価にしなきやならぬ、そこにおいて独立採算といふのが維持できる、こういうことなんで、あなた物価だつていまのような調子で五年、十年までいきますか、たいへんなものですよ。あなたの方の給料だつてすんすん上がつていくじゃないですか。そういうことから考えるならば、やはりそれが收入からふえた汽車賃を払うのは、これは私には、一体日本人の平均生計費の中に占める交通費といふもののペーセンテージが高いか安いかとどう質問を受けて、望むべしと考へておる線よりは高目になつておりますといふことをちゃんとあなたの方で答弁したじやありませんか。その辺のところを何百何十倍と数字を出しになつて電車がどうだ、電話がどうだといふことを仰せになることは、少なくとも石田禮助總裁のプライドにおいて——比較するのは悪いといふのじやないが、あなたは國鉄運賃の生計費に占める割合といふものを電電その他と比べていいとお考えですか。これは全然話が違うので、天下國家を御論じになるならば、その庶民の生活の上に立つて出発しなければならぬ。あなたに御答弁いただくと意味のない数字がたくさん出るからこれはこれでやめておきますが、だからひとつここで仮の問題として天下国家を論じていただきましょう。いまとにかくお伺いをしたいのですが、数字が何兆にものぼる——赤字になることも含めてけつこうだが、もしかお伺いをしたいのですが、数字が何兆にものぼる——赤字になることもあります。總裁自身がお認めのように十九年計画の出発点といふことは、ことばをかえれば値上げ年度の出発、値上げ計画の出発年度になるのだから、それほど少しうまく具体的に私がお伺いしたいのは、もし、先ほど總裁自身がお認めのように十九年計画の出発点といふことは、ことばをかえれば値上げ年度の出発がついていかなければ何の意味もないわけです。現にここで日ちがおくれるだけでも減収になる。こういうことを挽回するためには、國鉄の値上げがついていかなければ四十一年度のシリーズとして四十八年度、五十二年度の値上げがついていかなければ四十一年度のあとの四十八年、五十二年とあるところの三つのシリーズがあることによつて初めてこの値上げの意味が出てくる。まあ一回はともかく、二回、三回目の値上げ

○上田哲君 勉強しますよ。それは、とにかく聞いてくださいよ。とにかく電話料なんといふものは昭和二十九年に二百三十三倍ですよ。それで今まで電話料なんといふものは年々ふえないとゆうとやつてきております。ところが國鉄といふものは三十二年、三十六年、四十一年と、こういうふうに運賃値上げされても二百三十四倍なんだ。とにかくやはり天下の大勢を見て安いが高いも、それによって消費者としては負担すべきものであるかどうかといふよう結論を下さなければ無理だと思います。

○上田哲君 天下國家をながめることはけつこうですよ。しかし、きのうのことでも思ひ出していたのは、一体日本人の平均生計費の中に占める交通費といふもののペーセンテージが高いか安いかとどう質問を受けて、望むべしと考へておる線よりは高目になつておりますといふことをちゃんとおなだの前で答弁したじやありませんか。その辺のところを何百何十倍と数字を出しになつて電車がどうだ、電話がどうだといふことを仰せになることは、少なくとも石田禮助總裁のプライドにおいて——比較するのは悪いといふのじやないが、あなたは國鉄運賃の生計費に占める割合といふものを電電その他と比べていいとお考えですか。これは全然話が違うので、天下國家を御論じになるならば、その庶民の生活の上に立つて出発しなければならぬ。あなたに御答弁いただくと意味のない数字がたくさん出るからこれはこれでやめておきますが、だからひとつここで仮の問題として天下国家を論じていただきましょう。いまとにかくお伺いをしたいのですが、数字が何兆にものぼる——赤字になることもあります。總裁自身がお認めのように十九年計画の出発点といふことは、ことばをかえれば値上げ年度の出発がついていかなければ何の意味もないわけです。現にここで日ちがおくれるだけでも減収になる。こういうことを挽回するためには、國鉄の値上げがついていかなければ四十一年度のシリーズとして四十八年度、五十二年度の値上げがついていかなければ四十一年度のあとの四十八年、五十二年とあるところの三つのシリーズがあることによつて初めてこの値上げの意味が出てくる。まあ一回はともかく、二回、三回目の値上げ

が先ほどお話しのベースでいかない場合には、国鉄はどういう危殆に瀕するのかということを御説明いただきたい。

○説明員(磯崎教君) これは財政再建推進会議の意見書もごらん願つたと思いますが、一応の試算として、あと二回の運賃値上げをすればこうなるという数字でございます。したがつて、いま先生のおつしやつたとおり、あと二回運賃値上げが全くできなかつたらどうすると、これは非常に仮定の御質問でござりますし、するほうも仮定です。し、しないほうも仮定でございます。しかしそれと同時に、しかばはベースアップはどうするか、全体の三兆七千億の計画をどうするかという問題と総合的に考えなければならぬ問題であろうといふふうに私は考えております。

○加瀬完君 セっかく上田さんが質問しているところを横合いから恐縮なんですが、總裁この間から、戦前と比べて運賃が非常に割り安だということを主張しておりますけれども、二つの点で、もつと専門的に御答弁いただきなきゃならないと思ふ。といいますのは、今度の一五%の値上げといふのは、一キロの基本料金からすればそういうことになりますが、基本料金の割合が全部の換算の基礎にはなつておらないのですね。区間で一キロから五キロとか、あるいは六キロから何キロといふふうな計算になるわけだから、ですから一五年間に三銭のところが、区間によつては三十円になつてゐるわけですよ。それは千倍です。あなたのようになつて二百何倍とか、そういうものではないところもあるわけですよ。これは計画的なことだけでは議論はしませんけれども、ですから、たゞ基本料金だけをとつて戦前の何倍という見方は成り立たないと思う。実際にわれわれが、利用者が運賃を払うときには、戦前と比べれば七百倍とか千倍になつてゐる区間というのが出てくるわけです。それだけ。これは御答弁いただきなくとも子がいるのかないのかといふ、そういうことを

けつこうです。簡単にお話があつて、われわれがそれをやはり國鉄運賃は安いといふ認識を持つたとされては困りますから、それだけ申し上げておきます。どうも失礼。

○委員長(岡本悟君) 答弁いいんですね。

○加瀬完君 いいです。

○上田哲君 さつきいらないと思うたら、いま紙がきて、經濟企画庁いるわけですね。答弁席に着いてください。

經濟企画庁長官は、きのうの連合審査でも、こ

の運賃の値上げが物価にどれくらい影響するかと

いう問題については、どちらかといえれば心理的効

果であると、おれも上げることができるであろ

う、おれも上げたいといふうになるだらう、こ

れを警戒せにやらぬだらう、こういうことを

おつしやつてゐる。そういう面でいいますと、い

ま副總裁は、總裁がおやめになるものだからす

ばつとお言いにならなかつたかもしれないが、副

總裁のたひへん慎重な話として、上げることも上

げないことも仮定であるとおつしやいました。そ

んなものは常識中の常識ですよ。副總裁自身後段

でおつしやつたように、もしあの二回のシリーズ

ができなくなれば國鉄の計画ができなくなる。

そういうシリー<sup>ズ</sup>があとに完全に続いている。そ

うでなければ、完全に続いてなければやめなきや

ならぬ、抜本的な方式を考へなければならぬとい

うでなれば、完全に続いてなければやめなきや

ならぬ、抜本的な方式を考へなければならぬとい

うでなれば、完全に続いてなければやめなきや

ならぬ、抜本的な方式を考へなければならぬとい

うでなれば、完全に続いてなければやめなきや

ならぬ、抜本的な方式を考へなければならぬとい

うでなれば、完全に続いてなければやめなきや

ならぬ、抜本的な方式を考へなければならぬとい

が、そういう点で、企画庁長官はいないけれども、經濟企画庁はきのうの連合審査との関連において、一体それからあと、当然に付属してくるべきシリーズの値上げについて、物価影響との関連において認めるべきであるか、相談を受けているか、オーケーと言つたのか、その辺を簡単に御説明いただきたい。

○説明員(小川潤次君) それにつきましては、菅野長官答弁されておりますけれども、公共料金のうち、國鉄だけは例外として取り上げて、それにについては極力抑制していきたいということで、企画庁の方針としては一貫しております。

○上田哲君 何を言つているかよくわからぬですけれども、もう一ぺん聞いても同じことを言つて下さいから、それはやめましよう。けれども、三月二十日の衆議院運輸委員会で、さつきも總裁一

言、言われたけれども、やせこけた子供に大きくなれば總裁としてもそういう感じがなさるのでしょ

う。隣にいらっしゃる運輸大臣にもつと出してくださいとか、大蔵省へ行つてくれといふ話もあるでしょ

う。しかし、ほんとうに、いま運賃値上げを前に、ほんとうに大きなおもししが頭からのしか

かつてくると思ってるのは國民ですよ。こうい

う問題を非常に何かコストアップだ、プライスアップだと、これが經濟原則たうそぶかれる、

これを年の功で見のがすことはできないが、石田

飛んで、ここで何度も言われたことなんですか

お答えをいたしておるのでござります。

○上田哲君 それだけつこです。だから、そ

ういう形でやはり總裁も答えていただけません

と、議論がこれはどうしてもあなたのこところに集

中できなくなると思うのです。時間がありませんから、私は前に進みますけれども、その実は受益者、利用者も含んでいる受益者ということではなくて、利用者自身に——言ふところの意見書の中では明確にされてない部分もあると確かに私は思ひますけれども、この利用者のほうにがばがばと負担がかかるいかなければ、これから先の十年間の再建、赤字を消すだけのことでありましょけれども、これができないということは、これは全く独立採算制といふところにすべてがかかると思うのですよ。さつき次官が、何しろ公共性と独立採算制という二つの命題を掲げられているものだから、それで苦しんでいるのだ、こういう

るがゆえに受益者である、こういうことなんですね。それでは國鉄運賃は安いといふ認識を持つたとされては困りますから、それだけ申し上げておきます。どうも失礼。

○上田哲君 全然議論にならないですね。利用者と受益者というものは今日もう少し、きわめて明確な区分がなされておりますよ。これはひとつ運輸大臣から明確な御定義をお願いしたい。

○國務大臣(原田憲君) これは上田さんは明確に把握しておられると思いますが、この意見書を読んでみましても、この意見書の中に使つてあるのは、利用者といふことは一つもないわけですね。全部受益者と書いてある。この頭の中には、電車に乗つておる人も、それからあなたが言つておられるいわゆる受益者、國鉄あるがゆえに利益を得る人を乗らぬとかといふことは別にして、益を受ける人たち、これを二編に分けておるのではありませんと、これは明確に、電車に乗つておるのではないか、私はこのようによつておるむつておる、乗るとか乗らぬとかといふことは別にして、益を受ける人たち、これを二編にしてともに受益者であるというところの提案がなされおられるのであります。したがつて、私はお答えをいたしておりますときに、これは明確に、電車に乗つておる人を利用者といふ、別な面の開発利益を取つておるのであります。

○上田哲君 それだけつこです。だから、それが前に進みますけれども、その実は受益者を得る人を受益者、こういうふうに使い分けをしてお答えをいたしておるのでござります。

○上田哲君 それだけつこです。だから、それが前に進みますけれども、その実は受益者を得る人を受益者、こういうふうに使い分けをしてお答えをいたしておるのでござります。

○説明員(石田謙助君) 利用者と受益者というの

は、これは実に私はむずかしい問題だと思うのです。それで、いざれにいたしましても、やはり國

鉄はこれからできるだけ合理化に徹してやる、そ

して政府にできるだけ出してもらうということになれば、結局やはりあとは乗客に、受益者に負担

をしてもららうもらう以外にはない。乗客、利用するがゆえに受益者である、こういうことなんですね。それでは國鉄運賃は安いといふ認識を持つたとされては困りますから、それだけ申し上げておきます。どうも失礼。

のです。公共性こそ中心なんであつまして、公共性のために独立採算制がなければならないし、独立採算制が目的になることによつて公共性といふものが踏みにじられている分があるならば、これは全然両立すべき概念ではないと思うのです。非常にいまこうした、やむを得ざる利用者負担とおつしやるでしょけれども、これは利用者負担の増大政策とでも言ひべきこの十ヵ年計画の展望ということを踏まえるとき、この独立採算制といふものは問題になると思うのです。總裁、いま運輸大臣が答えられた程度までは明確にして、ひとつ独立採算制とは何かということを御説明いただきたい。確認をしたいのです。

○説明員(石田禮助君) 私は、独立採算制といふことは要するに収支を合わせるということなんで、国鉄といふものは公共企業体なるがゆえに独立採算制といふことは放棄していいといふわけにはいかぬ。やはりこれは公共企業体、企業体といふことは要するに能率的に經營していくといふことなんで、そのための一つの手段としてやはりワクといふものをちゃんときめなければいかぬ。こ

ういうことが独立採算制といふことであるので、しかもそれが彈力性のある独立採算制、全然、ほんとうにきらうとしたものではなく柔軟な、い

まの国鉄といふのは独立採算制を全く放棄しているような形であります。ここに私は非常に妙味があると思う。そういうことで、独立採算制といふことを

○上田哲君 独立採算制というは、まさに独立採算制といふことが合格にならぬことを認めないといふことです。根本的にフレキシビリティを前提にして——隣から受験生がカンニングさせてもらつたら合格できるなんていうのはこれは合格にならぬです。特に長らく経済人としてお暮らしなつてこられた總裁が、ただいまおつしやるよくな定

めです。公共性こそ中心なんであつまして、公共性のために独立採算制がなければならないし、独立採算制が目的になることによつて公共性といふものが踏みにじられている分があるならば、これは全然両立すべき概念ではないと思うのです。非常にいまこうした、やむを得ざる利用者負担とおつしやるでしょけれども、これは利用者負担の増大政策とでも言ひべきこの十ヵ年計画の展望といふものは問題になると思うのです。總裁、いま運輸大臣が答えられた程度までは明確にして、ひとつ独立採算制とは何かということを御説明いただきたい。確認をしたいのです。

○説明員(石田禮助君) 私は、独立採算制といふことは要するに収支を合わせるということなんで、国鉄といふものは公共企業体なるがゆえに独立採算制といふことは放棄していいといふわけにはいかぬ。やはりこれは公共企業体、企業体といふことは要するに能率的に經營していくといふことなんで、そのための一つの手段としてやはりワクといふものをちゃんときめなければいかぬ。こ

ういうことが独立採算制といふことであるので、

○上田哲君 私もこれは経済学の講義を云々して

いるつもりはありませんから、ことばの定義を

しっかりとおきたいと言つているんですよ。國

鐵財政の整備拡充といふことは非常に重大なこと

なんですから、これは野党も同じですよ。そ

う意味で、原則をしっかりとおかなければ、原

則は大乗だと言つているがそういう意味でお話

をしておられるのであって、多少のフレキシビリティ

は原則が立つたものならばわれわれも認めるわけ

です。たとえば公共負担はもうちょっとどこから

かめんどうを見ようということは、これはいまの

お話をのように、私たちも独立採算制といふのが財

政的に破綻をしたということはそこに求めようと思つています。利子補給その他ですね。これは

どうですか。

○説明員(石田禮助君) 私は独立採算制といふ

ことは理解をいたします。ということは、独立

採算制を脱線することはありまするが、やはりで

きだけ早い機会において独立採算のペースに戻

さにやならぬ、これが私の国鉄としてのるべき

方針だと思います。

○上田哲君 どうもコンニャク問答でよくわかりませんので、具体的に伺いましょうか。

きのうあなたは、連合審査の中で、まあ他党の

話だからこまかくは申し上げませんけれども、磯

崎副総裁がちょっとと違ったニュアンスで答弁され

たときに、あなたが二回にわかつて御答弁になつた

のは、どんぶり勘定しかわからぬのだといふ話

と、そもそもローカル線なんといふものは赤字に

なるのは初めからわかつてたんだとおっしゃつた。

独立採算制のフレキシビリティはとにかくわ

きにかかるとしても、どうしてもこれを堅持し

なければならぬ、それを言われるならば、赤字が

わかつておるものをするのは独立採算制からいつ

たらおかしいじゃないですか。

○説明員(石田禮助君) 現在国鉄が抱いてる赤

字線といふものは政府の命によってつくった赤字

なので、その時分の国鉄といふものは、それはそ

の線そのものからいえれば非常に赤字であるけれど

も、ほかに余裕しゃくするものがあった。

全体において決してしつぽを出すことになかつた。ところが、現在においてはすつかり情勢が変

わつてしまつて、全体において非常にしつぽを出さなければならぬ。ここにおいて赤字路線といふ

ものは整理しなければならぬと、こういう意味で

がふくれ上がつた、ある限度以上にね。そういう

意味で破綻したなんといふことは、ちょっとこれ

は形容し過ぎると思うな。

○上田哲君 国鉄總裁は、經濟企画庁長官の答弁

答弁については、原田運輸大臣、いかがですか。

○國務大臣(原田憲君) 私は總裁が、赤字線はわかつておつたんだと言われたときには、それは少し言い過ぎじゃないかと。ということは、それぞれの一線一線はその当時の状態ではわかつておつたがやつたといふものばかりではない。これはやはり法律によつてきめられ、そうしてこれを審議に作用しておることは相当あると私は考えております。したがつて、いま赤字線であるから今後も赤字であるかどうかということについて私は相当問題点があると、こういうような見解を持つておるわけなんです。

○上田哲君 けつこうだと思うんですよ。私はその辺の御答弁に食い違ひが出てくるといふのは、そこへ手を突つ込んでかき広げようといつもり

じゃなくて、結局するところ、それは石田総裁に独立採算制といふことばをあやふやに使おうとされる政策的意図があるだらうと思うんですね。それ

をそんなに気にされることはないだらうと思う。これはひとつあなたが何をおっしゃるかというこ

とは、やがて歴史に残ることなんですね。これはいままで何十年かかってやつてきた国鉄の、とにかく小づちをもつてたたき直そうという時期のそ

の出発点を、あなたはボタンを押して、いこうとおっしゃるわけです。われわれの立場としては、そ

の方法論についての異議はともかく、たとえば赤字線についてはきよらうは議論いたしませんが、意見はあるのですよ。たとえば私たちが赤字線といふものを単なる独立採算制のためにやたらに取り上げちゃならぬといふ意見です。これはおそらく公共性といふことばから言なれば、公共性があるならば、山の中でも、たとえ一人でも、国鉄があらゆるところに及んでいるほうが多い。だけれども、程度の話ですよ。そういう意味から言

るれば、私は独立採算制といふのが延びようとすると、レールの足を押えているといふことになるだらうと思うのです。だから、独立採算制といふことがやましくなり過ぎてゐるのじやないでありますから、時代の変遷といふものがそこに作用しておることは相当あると私は考えております。したがつて、いま赤字線であるから今後も赤字であるかどうかをということについて私は相当問題点があると、こういうような見解を持つておるわけなんです。

○上田哲君 けつこうだと思うんですよ。私はそ

の辺の御答弁に食い違ひが出てくるといふのは、そこへ手を突つ込んでかき広げようといつもり

じゃなくて、結局するところ、それは石田総裁に独

立採算制といふことばをあやふやに使おうとされ

る政策的意図があるだらうと思うんですね。それ

をそんなに気にされることはないだらうと思う。

これはひとつあなたが何をおっしゃるかといふことは、やがて歴史に残すことなんですね。これはいままで何十年かかってやつてきた国鉄の、とにかく小づちをもつてたたき直そうという時期のそ

の出発点を、あなたはボタンを押して、いこうとおっしゃるわけです。われわれの立場としては、そ

の方法論についての異議はともかく、たとえば赤

字線についてはきよらうは議論いたしませんが、意

見はあるのですよ。たとえば私たちが赤字線とい

うものを単なる独立採算制のためにやたらに取り

上げちゃならぬといふ意見です。これはおそらく

公共性といふことばから言なれば、公共性があ

るならば、山の中でも、たとえ一人でも、国鉄が

あらゆるところに及んでいるほうが多い。だけ

れども、程度の話ですよ。そういう意味から言

るならば、私は独立採算制といふのが延びようとすると、レールの足を押えているといふことになるだらうと思うのです。だから、独立採算制といふことがやましくなり過ぎてゐるのじやないでありますから、石田総裁の頭の中は独立採算制でないとでも

言つたらえらいことになるのじやないか。まさ

に、まことに古典的な財政論があるなら、御退任

とともに払拭されるのが正しかろうと私は思いま

す。だから、そういう意味でここで問題とすべき

命題は公共性だと、その公共性のために、ある

意味では独立採算制を、あなたが言われているよ

うな種のフレキシビリティではなくて、余裕

ではなくて、思い切つて打ち破つていくといふこ

ともこの際必要なことではないかと思う。こうい

うふうに思うのですが、いかがですか。

○説明員(石田謙助君) あなたのねつやる独立

採算といふのは、独立採算なんといふのは全然無

視してやれと、こういう議論であります。どう

も現在の法律においては独立採算で經營しなけれ

ばならぬと、こういうのが私自身に課せられた問

題であるがゆえにこれはやむを得ない、その点は

ひとつ御了承願わなければならぬ。それは何でも

かんでも独立採算を無視してやるならきわめて簡

便明瞭であるが、そこに国鉄總裁としてのいまの

悩みがあるので、ちゃんと法律といふのがある

のですから、どうもやむを得ないのです。

○上田哲君 それでは磯崎さん、この点はどうで

すか。私は公の立場で独立採算制を破棄していい

といふ政治論はぶてないだらうと思います。しか

し、そういうよくな方法針が、國民に対してのサ

ービスといふところでは低次元過ぎるかもしませ

んけれども、それはやっぱりひとつやらなければ

ならないと思うのです。独立採算制といふまさに響

きの冷たい、そういう財政論というものがあまり

重くのしかかつてゐるため、大藏省のさいふがど

うなっているか庶民は知らないのですよ。そういう

庶民の中に国鉄財政論といふものがぐんぐん冷

たく響き渡つて、運賃が上がつてくならば、こ

れは非常に少しあらがったニクアソス

思ふ。そういう意味でもう少し違うところであ

ります。たゞ、それでお答え願いたいと思

います。どうですか。

○説明員(磯崎教君) ただいまの御質問でござい

ます。ですが、公共性と独立採算制の問題につきまし

て戻ると思いますが、やはり国鉄の存立目的とい

うものはあくまで公共の福祉を増進することにあ

る、これははつきりしておると思います。ただ、

その方法論として、独立採算制でいた時代ある

いは独立採算制である程度足を出さなければや

ついていけない時代、それはやはり交通機関として

持つておる一つの歴史的宿命がそこに出ているの

ではないか、こういうふうに思いますので、私は

やはり總裁と同じことを申しますが、いわゆる独

立採算制にはある程度の公共目的に沿つた融通性

といいますが、そういうものが出てくるのではなく

いかと思いますが、しかし、かといって企業經營

の精神を失うことこれまたいけないし、やはり

親方日の丸をやればどうしてもラフになってしま

うといふこともあります。その点はやはり

両方から縮め合ひながら、たがのよろにバランス

をとつていくことが大事だと思います。抽

象論でございますけれども、そういうふうに思

ります。

○上田哲君 次官が何回かお答えになつておるこ

とばによる、きよらうと言われたけれども、別に

配当負担があるわけではなく、そういう税金上の

恩典もあるわけだから、こんなに優遇されている

企業はないし、やってやれないはずはない。

いまこの独立採算制を失わしめることになれば

中をやりくりしても公共性を高く掲げるといふこ

とが國鐵に課せられた国民的課題だと思ひます

て、これは国民全体の問題として考えるならば、

法律の精神にのつて自立目的として独立採算

制を掲げて、執着されるのではなくて、少なくと

も御答弁の中の、二つの柱があつて困るのだ、どつ

ちつかずなんだといふような言い方ではなくて、

明らかにこれは公共性を大事にするのだ、その方

向でやつしていくんだというのでなければ、これは

やつぱり運賃値上げといふことに対する正当性は

生まれてこないだらう、私はそういうふうに思

うんです。それについてちょっと伺つておきま

す。

○説明員(磯崎教君) ただいま申しましたとお

り、私は、あくまで国鉄の存立意義は国鉄法第

一条にある。第一条はあくまで國民の福利増進

ということが目的であつて、その方法として能率

的な經營をする、こういうことがはつきり書いて

あります。私はそのとおりだと思います。

○上田哲君 重ねて恐縮ですが、運輸大臣からも

ひとつ。

○國務大臣(原田憲君) 私も何度もお答えいたし

ておりますが、いま磯崎君が言つたことは、これ

いつも言っておることなんでございまして、そ

のとおりだと思います。それで独立採算制といふ

ことで、ほかからそれでは金を取つてきただら

うと過ぎじやないかと、原則は私はそれはそんなに

探算制じゃないのか、原則は私はそれが独立採算

制といつておつたんだから、だらうそれでお

くおつしやる。これは修身

らしいが悪いと、こうおつしやる。これは修身

の教科書のよくなレベルでありまして、やはりそ

いがないときはほかの手を考えるといふことは、

決してそれをつぶしにかかっておる議論ではない、私はそのように考えております。

○上田哲君 まさに私はそこまで議論をしたかったんです。私はことばのてにをはをとらえたり、あるいは財政学上のカテゴリをどうしようといふうな点をここでやろうと言つているんでない。

それはどうでもいいんです。どうでもいいんですが、まさにおっしゃるよう若干の融資がどこからあつたり、あるいは公共負担の埋め合わせぐらいは当然の社会的義務でもありますから、そういう意味ではその種のフレキシビリティは認められないとは言つていない。そういう原則が確立してフレキシビリティがあれば、これはやむを得ない政治というもののだということで私は賛成していると思います。ただ私が、いま運輸大臣が言われたことは、まさにそのことから発展して何が出てくるかということなんです。それは何かといえば、問題は独立採算制なんかどうかでもいいんですよ、どちらにとつても、赤字が出ることが不可避だと、いうことが現実なんですよ。国鉄の今日の財政は、今日の国鉄の経営からすれば、どうしたってこれだけの累積赤字が生ずる得ませんよ。というのが、まさにあなた方がお出しになつておる数字の示すところ。問題は経営いかんといふことで、そこで独立採算制をとるがどるとまいが、そんなことはことばの問題で遊んでいてもいい。あえてそれにもかかわらず絶対的な問題は、赤字が不可避的に出てしまふということ、この不可避免的に出てしまふ赤字をだれが埋めるかというところに政策的選択がある。赤字をだれが埋めるのかという政策的選択を、たとえば一挙に国が——減価償却を昔やつた人が総理大臣になっている世の中だから、そういう四十年、五十年の昔に戻つて一切国が国鉄のめんどうを見ようといふなら、それも一つの選択ですよ。ところが今回独立採算制をこねどおつしやるのは、その政策的選択といふのは、一にかかる利用者負担であつて、国鉄運賃の増額によつてこの赤字を埋めようとする選択を

されているから、どうしても金科玉条のように、公共性と独立採算制などと一緒に並ぶべき概念で出てくるはずがないのが当然なのに、独立採算制を目的にするのは、そこに問題があると私は思うのです。これをひとつ国鉄総裁から伺いたいと思います。

○説明員(石田禮助君) あなたのおっしゃるところによれば、もう公共のためであるならば独立採算制ということはほつたらかして、そして自由奔放にやれと、こういうことになると思います。これは私は不賛成です。それは少なくとも現在の規則において私にそういうことをやれと言つたてこれはできませんよ。これは私がさつきから

言つたと、いうことは今までとだいぶ違うなと

いふことを私は実は感じたのです。きのう話を聞

ぬけれども、その独立採算制に対する

は彈力性があるので、現在は独立採算制といふように、独立採算といふことでやらにやなら

うものは、まさにそのことから發展して何が出てくるかといふことなんです。それは何かといえば、

問題は独立採算制なんかどうかでもいいんですよ、

どつちにとつても、赤字が出ることが不可避だと、

いうことが現実なんですよ。国鉄の今日の財政は、今日の国鉄の経営からすれば、どうしたつて

これだけの累積赤字が生ずる得ませんよ。とい

うのが、まさにあなた方がお出しになつておる数字の示すところ。問題は経営いかんといふこと

で、そこで独立採算制をとるがどるとまいが、そ

なことはことばの問題で遊んでいてもいい。あえてそれにもかかわらず絶対的な問題は、赤字が不

可避的に出てしまふということ、この不可避免的に

出てしまふ赤字をだれが埋めるかというところに政策的選択がある。赤字をだれが埋めるのかといふ政策的選択を、たとえば一挙に国が——減価償却を昔やつた人が総理大臣になっている世の中だから、そういう四十年、五十年の昔に戻つて一切国が国鉄のめんどうを見ようといふなら、それも一つの選択ですよ。ところが今回独立採算制をこねどおつしやるのは、その政策的選択といふのは、一にかかる利用者負担であつて、国鉄運賃の増額によつてこの赤字を埋めようとする選択を

して入れ歯とめがねの金を取ろうというのです

よ。それでいま与党の中で問題を呼んでおるとい

う姿。また私も事実三年ほど前に、ちょうどウイ

ルソンが政権をとつた労働党の大会で、ウイルソ

ンが党内に向けて、どんな方法が君らあるか

といふことでおさめている姿を見て、やはり政権

を取つたと、いうことはいままでとだいぶ違うな

と、いうことでおさめている姿を見て、やはり政権

を取つたと、いうことはいままでとだいぶ違うな

れども御協力を賜りたい、まことに御迷惑と思ひますけれども御協力を賜りたい、こういうことを言つています。これはことばの上の違いであつて、実際はこの人も私はそう思つておられるのだと思つております。それで、それをやはり先ほどからお

します。それをおさめていたところです。やじのふところといふ表現を使われましたけれども

国家財政上の見地というところでそ

こも加瀬さんの質問でやりとりしたところです。あらゆるほかの問題まで入つていかなければその問題を尽くせないと、いろいろところへ到達していかざるを得ない。だから、私はこの点ではやはり何度も申し上げるようでござりますが、このたび政府

は思い切つた措置をしました。それがまことに皆さんからすれば一対二対三・五あるいは四じやな

いかという御指摘がありますけれども、私たちもとしてはこれは相当思ひ切つてやつた、こういうふうに考えております。ひとつ御理解を賜わりた

い、こういうことでございます。

○上田哲君 そういう問題の奥にやはり利用者負担ということが横たわっている。利用者負担が出

てくるのは、国鉄の原価主義の思想に立つわけですね。その原価主義の思想というのにやはりメスを入れて考えてみなければならぬと私は思うのです。その辺のこまかいところはまた出てくるところもありますから大きくなれば大きいのかどうかは考慮の余地はあるのじやないか。その基本の考

は、公共性の重視というものをあくまでも基本線としてとつていくといふならば、独立採算制だけ

でありますから大きな柱にする運賃の値上げといふようなことを

○上田哲君 そういう問題の奥にやはり利用者負

担ということが横たわっている。利用者負担が出

てくるのは、国鉄の原価主義の思想に立つわけ

ですね。その原価主義の思想といふのにやはりメスを

入れて考えてみなければならぬと私は思うのです。その辺のこまかいところはまた出てくるところもありますから大きくなれば大きいのかどうかは考慮の余地はあるのじやないか。その基本の考

は、公共性の重視といふものをあくまでも基本線

としてとつしていくといふならば、独立採算制だけ

でありますから大きな柱にする運賃の値上げといふようなことを

○国務大臣(原田憲君) それはいいです。運輸大臣からひと

つ……。

○國務大臣(原田憲君) これは残念ながら私は上

田さんの考え方をとらない。きのう和田さんが

言つて、ちょうど、自治大臣どうだと言つたら、

自治大臣は好ましくないと、そんなら辞職したら

どうだと。例のベパン、ウイルソンが——たま

たまめがねと入れ歯ですね、これを無料にした

○國務大臣(原田憲君) その点は、私と国鉄の総裁とは少し違うところがあると指摘されるのは、

国鉄の総裁は運賃といふ問題をつかまえて、先ほ

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

う

す。だからいいとは言いませんよ。しかし少なくとも総裁がコストアップ・イコール・プライスアップ、これは当然だということでは、これは利用者負担の原則というような変な、最近妙なところからひねり出されてきた考え方の根底があり、原価主義に立ち戻つて、じゃ何で旅客を上げてくるのだといふ議論から始めた始めなければならぬと思う。そういう意味で、今回の原価主義という思想から出ておる利用者負担という原理からしても、やはりその中心が貨物でなくて旅客のほうにきてるといふ点についての政治的な判断というのは、方向つけじやなくて、申しわけないとおしゃつた部分についてもう一べんひとつ運輸大臣から話を聞きたいと思います。

○國務大臣(原田憲君) これはやはり今後の問題もからんできます。やはり利用者負担という面だけではなくて、国鉄の経営のやはりこれは根本なんです。運賃の問題でございますから、これは根本の問題であります。したがつて、貨物運賃について磯崎副総裁がもう正直に、いわゆる政府答弁的な言い方でなしに、はつきりもう言つたのは、これは上げたらよそへとられちやうと、こういうことは事実あるわけござります。

ほかのものとの競合といふことを考えなければならぬ。そういう面から考えますと、それじゃ今後この国鉄といふものは、だめかといつたら、そうでないといふことは明らかである。その面に立つて、再建策の中にいわゆる貨物運賃といふものを確保していくための投資といふものをやり、そのときの時点においては当然検討されていくべき問題であろう、私はそのように考えております。

○上田哲君 貨物の問題については副総裁が、上

まる」と呼ぶ者あり) そういうことありますと、鶴見十八王子は五十キロとします。五十キロの場合に私が運びますと、幾らで、アメリカ軍の火薬は幾らで運んでくれるのですか。

○説明員(磯崎觀君) いまちょっと数字を持っております。

○上田哲君 時間を省くために申し上げると、間違つていただけ訂正いたしますが、私がかりに

火薬を運ぼうとすると、五十キロの鶴見から八王子までで、一トン九百八十円です。ところがアメリカ軍の場合は七百二十円あります。まあ一ト

からもう一つは出荷責任つき。これは結局、ある

分量のものを出していただいたら、これだけ引かれます。——主としてこれは農産物が多いわけであります。そういう出荷責任をつけた割引。これは実はもう戦前からやつておつた一つの営業政策でござります。あととはいわゆる政策割引きこれは別でございます。

○上田哲君 そうすると、その二つのカテゴリーに入るのは先ほどのお話のように上げても取られない。逃げつこないものですね。その逃げつかないものの中にはアメリカ駐留軍の物資輸送があります。これは二つのうちどちらに入るんですか。

○説明員(磯崎觀君) アメリカ駐留軍の物資は全然両方に入つておりません。したがつて、全く日本的一般荷主の貨物と同じ運賃でござります。

○上田哲君 ちょっとこまかくこれはお伺いをし

たいと思うんですけれども、最近しきりにガソリンなどの石油だの火薬だのが運ばれています。危険

であることの問題はしばらくおきますけれども、たとえば一番使われているところで例を一つ引いてお尋ねをしたいんだが、鶴見から八王子あたり

こつちで頼むよと、こういうことになつておるの

であります。(「旅客だつて上げたらとられてしまつた」と呼ぶ者あり) そういうことありますと、鶴見十八王子は五十キロとします。五十キロの場合に私が運

びますと、幾らで、アメリカ軍の火薬は幾らで運んでくれるのですか。

○説明員(磯崎觀君) いまちょっと数字を持っております。

○上田哲君 数字をお持ちになつてないんだか

ら、違つていると言われても困るので、私のほうもちゃんと調べたつもりです。一種から三種まで

あって、一種は十割増し、二種一割五分増し云々

というのは、私のほうの数字もあります。数字が違うかも知れないとおっしゃるのならば、それ

は後ほど数字を出していただくようにお願いしますが、アメリカ軍が輸送する貨物とわれわれが輸

送するものとの値段の違いがある。それもわれわれよりもアメリカ軍のほうが安いということは問

題ですね。

○説明員(磯崎觀君) それは火薬の種類によつて

違つておるんじゃないと思いませんが、黒色火薬

と黄色火薬で違いますので、その差をこらんぐだ

さらないと、一律に比較するのはちょっとおかしい

と思います。

○上田哲君 数字をお持ちにならずにお話しになつておるので、何とも言ひようがないのです

が、ひとつ早目にお出しいただきたいのですが、

仮定の問題として、原則の話だけだけつこうです

が、同じものをわれわれが輸送する場合とアメリカ

軍が輸送する場合と、値段の開きがあつて、アメ

リカ軍のほうが安ければ問題ですね。

○説明員(磯崎觀君) 同じものならそういうこと

はございません。ただ、たとえば問題なのは、雜

貨でございます。これは一品一品対前年度の実績

によってやりますので、年度ごとに多少食い違ひ

がござります。しかしながら火薬とか石油とかい

うものにつきましては、同じでございます。

○上田哲君 時間の制限を委員長から受けいま

すから、こまかくは言えません。電話かけねば

ぐわかることがありますから、五分かそこらで……。国

鉄は何せ早いことは自慢なんだから、すぐ電話か

かるかと思います。その一点だけでいいです。終

まるまでにそれを御連絡いたくだくということでお進みと、進みません。それを留保しながら先へ進みます。

○委員長(岡本悟君) ちょっと上田委員に申し上げますが、七時十分ころから再開する予定でござります。そのときどうぞよろしくおぞいますか。

速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(岡本悟君) 速記を始めます。

○上田哲君 雑貨の話なんかしばらく別にしましょ、こまかいことはいいですかから。やはり火薬というのは、雑貨とは違いますからね、びんとくることだから。これはすぐお調べをいただきたい。

そこで、データないですから、原則の話になってしまふんですけれども、御確認いたいたいよ。

に、火薬という物騒なものをわれわれが輸送する場合とアメリカ軍が輸送する場合で値段で開きがあつて、しかもその開きがアメリカのほうが安いということじやないへん困るということまでは明らかになつた。そこで問題は、諸事万端物価が値上がりするわけです。物価が値上がりして運賃も値上がりしなければならぬことになつたとおっしゃるわけだし、しかし、われわれとアメリカ軍との輸送費や運賃が違うといふのはしばらくおいでおいても、これは確認してもらいますけれども、去年に比べてアメリカ軍の輸送運賃がことしのほうが安くなつてゐるといふのはどういわけですか。

○説明員(磯崎觀君) それは全体の収入でござりますが、個別の運賃でございますか。

○上田哲君 個別の運賃です。何なら数字を申し上げてもいい。たとえば、米軍の場合は去年の七月までは五キロまでは一トン当たり二百八十六円でありました。七月以降は二百六十五円になりました。また五十キロまでは七百五十七円が七百二十八円になりました。一百キロは千二百八十二円が千三百六十一円、この場合は国民一般が輸送する

場合の二千四百六十円に比べて六百九十九円も違っているんです。実に三〇名といふ違いがあります。

○委員長(岡本悟君) ちょっと上田委員に申し上げます。そのときどうぞよろしくおぞいますか。

速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(岡本悟君) 速記を始めます。

○上田哲君 雑貨の話なんかしばらく別にしましょ、こまかいことはいいですかから。やはり火薬というのは、雑貨とは違いますからね、びんとくることだから。これはすぐお調べをいただきたい。

そこで、データないですから、原則の話になつてしまふんですけれども、御確認いたいたいよ。

に、火薬という物騒なものをわれわれが輸送する場合とアメリカ軍が輸送する場合で値段で開きがあつて、しかもその開きがアメリカのほうが安いということじやないへん困るということまでは明らかになつた。そこで問題は、諸事万端物価が値上がりするわけです。物価が値上がりして運賃も値上がりしなければならぬことになつたとおっしゃるわけだし、しかし、われわれとアメリカ軍との輸送費や運賃が違うといふのはしばらくおいでおいても、これは確認してもらいますけれども、去年に比べてアメリカ軍の輸送運賃がことしのほうが安くなつてゐるといふのはどういわけですか。

○説明員(磯崎觀君) これはたしか毎年——去年

一ぺん公開したことがあると思います。しかし、

これはたしか何か字句の協定か何かで、あまり本質的なものでなかつたと記憶しております。私は

ちょっとサインしておりませんので、正確には覚えておりません。

○説明員(井上邦之君) 若干補足的な御説明をいたしますが、先ほど副總裁からも申し上げましたように、駐留軍の貨物については、火薬類、タンク車積みの貨物、その他と三種類に分けて賃率をきめておる。それはなぜそういうことをいたしておるかと申しますと、米軍の輸送申し込みは一つ一つ英語で書いてござりますし、いろいろな制度の違いもございまして、それを一つ一つの物品について国鉄の内部の輸送規則どおりにやつておりますと、非常に事務が煩瑣でございますので、したがつてこれを一括してやつておるわけでござります。そして、一括してやる場合に毎年の実績を調べまして、その実績に基づいて翌年度の平均賃率を出しておるということあります。したがつて、年々多少の賃率の動きはある。これは輸送量によつて変わつてくるわけでござりますか

んが、上がる場合もあると思います。先ほど副総裁から毎年公開すると言つておりますが、別に協定を公開するわけではありません。実績に基づき違つてゐるんです。これは明らかに個別の数字の上でこれだけの違つてきています。

○説明員(磯崎觀君) その点につきましては、米軍と日本との協定によりまして、協定の第五条で、この協定に基づき甲が提供を受ける役務に対する運賃・料金は、乙が一般に適用しているものと同一のものとする。こういうような規定がござります。多少端数整理その他の関係は何があるかもしれませんのが、そんな米軍のものが下がつたという事実はないと思います。

○上田哲君 アメリカ軍のこうしたものを運ぶ、アメリカ軍の軍事物資を運ぶ場合について協定があつて、その協定は毎年一回ずつ公開をされていりという事実はいかがですか。

○説明員(磯崎觀君) これはたしか毎年——去年一ぺん公開したことがあると思います。しかし、これはたしか何か字句の協定か何かで、あまり本質的なものでなかつたと記憶しております。私はちょっとサインしておりませんので、正確には覚えておりません。

○説明員(井上邦之君) 若干補足的な御説明をいたしますが、先ほど副總裁からも申し上げましたように、駐留軍の貨物については、火薬類、タンク車積みの貨物、その他と三種類に分けて賃率をきめておる。それはなぜそういうことをいたしておるかと申しますと、米軍の輸送申し込みは一つ一つ英語で書いてござりますし、いろいろな制度の違いもございまして、それを一つ一つの物品について国鉄の内部の輸送規則どおりにやつておりますと、非常に事務が煩瑣でございますので、したがつてこれを一括してやつておるわけでござります。そして、一括してやる場合に毎年の実績を調べまして、その実績に基づいて翌年度の平均賃率を出しておるということあります。したがつて、年々多少の賃率の動きはある。これは輸送量によつて変わつてくるわけでござりますか

○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。

休憩前に引き続き、国有鉄道運賃法の一部を改定する法律案及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案を便宜一括して議題といたします。

○説明員(井上邦之君) ただいま先生の御指摘のございました駐留軍の運賃と一般の場合の運賃についての問題でございますが、特に火薬の運賃について、一般的のものと比べて米軍のほうは安い運賃を取つておるという御指摘でございましたけれども、若干これは御説明を要しますので、基礎賃率は、一般の場合も米軍の場合も、いずれも同じ手に入らないけれども一覧表があるのだし、事実おっしゃるようだよ、三種類に分けて。おっしゃるようだよ、三種類ちゃんとあるのです。三種類のうちでペーセンテージを全部はじき出してください。違つてならないか突き合わせばすぐわかるわけです。仮定の問題で議論してもしようがないから、さつきの資料をすぐ出していただいて、なかなか手に入らないけれども一覧表があるのだし、事実おっしゃるようだよ、アメリカの輸送運賃のほうがわれわれの輸送運賃よりも安い、しかも去年に比べればことしきらに下がつておるならたいへんない問題だと思います。これは私の理解が間違ひだらうと思う。私の理解が間違ひなら間違ひのように、すつきりした数字を出してはつきりしてもらいたいと思う。そうではないとこの議論は先に進まらないようだ思うのですが、いかがですか。

○委員長(岡本悟君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(岡本悟君) 速記起こして。

午後七時三十分まで休憩いたします。

午後六時三十四分休憩

午後七時三十九分開会

申し上げましたが、この二百七十に実際に積載されておるトン数は七一・五%でございまして、〇・七一五をかけますと、百九十三という数字が出てまいります。そこで先ほど申しました百三十五分の百九十三という数字をかけますと——四百五六円にかけまして六百五十三円、一般的の場合が九百十二円ということで米軍のほうが安いというような感じを持たれるかもしませんが、実はこれはトン当たりのことを申し上げておるのであります。トントン当たりの運賃はどういう計算をしておるかといいますと、米軍の場合は標記トン数を用いております。十五トン車でありますと、十五トン分を取るということで、先ほど申しました六百五十三円に十五倍いたしまして一車当たりの運賃、こういうことになります。六百五十三円をこれが一車当たりの火薬の米軍の場合の運賃ということになります。ところが一般の場合は、一車当たりは、先ほど申し上げましたように、九百十二円ということで、だいぶ米軍の場合よりも高いような数字になつております場合も、実際に十五トン車に積んでおりますけれども、実際には合の火薬といふものは調べてみますと、九トンちょっととしたくらい、それぐらいしか積載されおりません。で九トン何ぼの場合でも十トン分の運賃を取る、こういうたてまえになつております。九百十二円を十倍いたしました九千百二十円というものが一般の場合の一車当たりの運賃でござります。したがいまして、米軍の場合は先ほど申しましたように、一車当たり九千七百九十五円、それから一般の場合ですと、一車当たりが九千百二十円、こういうことで、むしろ米軍のほうが一車当たりにいたしますと高い、こういう結果に相なっております。ところで、先ほど先生の御指摘になりましたように、年々これが安くなつておるというお話をございましたが、これはたまたま安

くなつたときのお調べではなかろうかと思うのですが、先ほど申しましたように、一年に一回実態調査をやります。実態調査といいまして、〇・七一五トンしか積んでないという場合は、いまだ申しましたとおりの数字でござりますけれども、かりにこれは十トン車の場合で七トン分積んでおったという年度がございますと、その翌年度の基礎賃率は先ほど申しました百三十五分の百九十三という指数を多少下回っていますので、基礎賃率をそれに応じて若干下げてくる場合もあり得る。逆に高くなる場合もあり得る、こういうことになります。

○上田哲君 賃率表というのがあるのですか、な

いのですか。

○説明員(井上邦之君) 賃率表はござります。

○上田哲君 なぜ賃率表が出ませんでしたか。資料としてなぜ提出ができませんでしたか。

○説明員(井上邦之君) 賃率表の資料の御要求は先ほどあつたのでございましょうか。

○上田哲君 ごまかしからやいけませんよ。おそれなりなさい。そういうことをおつしやらないということだから、休憩前に、私はそんなことはそれ以上追及しないと言つたのです。何です、あなたそよ。いまの説明は何ですか。常識で考えて、あなた賃率表といふのは、何もトラックに乗せなければ持つてこられないような大きなものじやありませんよ。議論をするときに、賃率表を見ないでどうちが安いか高いか議論ができますか。あなた何年国鉄にいらつしやるか知らないが、資料を提示しろと言われたら、高いか安いかといふときに、貨率表を見せなければこれは資料にならないから、出しちゃけたことなら、私は少しおこりますよ。

○上田哲君 ごまかしからやいけませんよ。おそれなりなさい。そういうことをおつしやらないということだから、休憩前に、私はそんなことはそれ以上追及しないと言つたのです。何です、あなたそよ。いまの説明は何ですか。常識で考えて、あなた賃率表といふのは、何もトラックに乗せなければ持つてこられないような大きなものじやありませんよ。議論をするときに、賃率表を見ないでどうちが安いか高いか議論ができますか。あなた何年国鉄にいらつしやるか知らないが、資料を提示し上げます。実はいまの時間の間、私もいろいろ算出の基礎を勉強いたしておきましたし、やつと基礎が頭に入つたわけでございまして、貨率表を持参するのを忘れましてたいへん申しわけありません。また井上常務理事の発言ははなはだ不穏であります。私が先ほど貨率表と言つたか言わないかということは、そこでやればいいでしょ。そんなことを言うまでもなく——お弁当を持っていらつしやいと言つたら、お弁当を包むものを別にしろと言われたんですか

○上田哲君 了解いたします。私は、そのことと自体を追及することによって時間を浪費したくあり

な、そういうばかげたことをここでおっしゃるなれば、私は初めからやり直しますよ。あなたはすわりなさい。ここは質問をする場であつて答弁が先じゃない。無礼ですよ。私はこれは理事会の皆さんにも申し上げるけれども、理事会の決定に従つて私もすなおにやるつもりですよ。何ですか。これはおかしな話だけれども、前もって十分なデータの説明を受けようとおつしやるから私は受けたじゃありませんか。全くああいう三百代言めいたばかりた数字のこね回しをして、私も貨率表の問題まで、そこまで追及しよろとは思わないでください。

○上田哲君 賃率表をそれに応じて若干下げてくる場合もあり得る、こういうことになります。

○上田哲君 賃率表といふのがあるのですか、な

いのですか。

○説明員(井上邦之君) 賃率表はござります。

○上田哲君 なぜ賃率表が出ませんでしたか。資料としてなぜ提出ができませんでしたか。

○説明員(井上邦之君) 賃率表の資料の御要求は先ほどあつたのでございましょうか。

○上田哲君 ごまかしからやいけませんよ。おそれなりなさい。そういうことをおつしやらないといふことだから、休憩前に、私はそんなことはそれ以上追及しないと言つたのです。何です、あなたそよ。いまの説明は何ですか。常識で考えて、あなた賃率表といふのは、何もトラックに乗せなければ持つてこられないような大きなものじやありませんよ。議論をするときに、賃率表を見ないでどうちが安いか高いか議論ができますか。あなた何年国鉄にいらつしやるか知らないが、資料を提示し上げます。実はいまの時間の間、私もいろいろ算出の基礎を勉強いたしておきましたし、やつと基礎が頭に入つたわけでございまして、貨率表を持参するのを忘れていたいへん申しわけありません。また井上常務理事の発言ははなはだ不穏であります。私が先ほど貨率表と言つたか言わないかということは、そこでやればいいでしょ。そんなことを言うまでもなく——お弁当を持っていらつしやいと言つたら、お弁当を包むものを別にしろと言われたんですか

○上田哲君 了解いたします。私は、そのことと自体を追及することによって時間を浪費したくあります。

○上田哲君 あなたがなかつたんだとかということに類するよう



り扱い及び保守に關する日本国有鐵道とアメリカ合衆國との間の協定、以上の四つの基本的な協定が現在駐留軍と國鐵側との間で締結されておりまして、その契約期間はいずれも原則として一カ年になりますときがございます。そういう場合には、これらの方に對しまして補足協定をそのつど締結いたします。また、もう一つ別の問題で、車の改造等が不定期に発生する場合には、そのつど新たに別個の協定を締結いたしております。ちなみに、協定の当事者は、國有鐵道側は本社の外務部長、それから駐留軍側は在日米陸軍調達局契約官ということになつております。

○上田哲君 おっしゃるところだと思います。公務鐵道輸送支払い手続設定のための日本国有鐵道とアメリカ合衆國との間の協定、これが一年に一ぺん——さつき申し上げた七月に一ぺん更改され、残念ながら日本の國民が火薬を送るときよりもアメリカの火薬を送るほうが安く——しかも一年ごとに、去年から見ると今年と——少なくとも今年のほうが安くなっている。こういうことになつて、いるわけですね。これが根拠になるわけであります。そもそもこうした協定を存立せしめている基礎になるものは、講和条約の前の行政協定に基づいています。そこで法制局、来てますか。これは今日こういうものが生きているということに、そもそも問題があると思うのですが、これは法制局の見解としては適法であると思ひます。

○政府委員(角田礼次郎君) ちょっと私、そのほうの専門家でございませんのであれでございますが、いま先生が御指摘になりました行政協定とおつやいましたのは、旧安保条約に基づく行政協定をおさしになつたのじゃなくて、おそらく占領當時に何らかの形で日本政府と占領軍との間に、あるいは國鐵と占領軍との間で取りきめが行なわれていた、その取りきめをおさしになつたのじやないかと思います。そこで、それが今日の安

保条約、現行の安保条約及びそれに基づく合衆國軍隊の地位に關する協定というもののもとにおいで、そのような協定がどのような法的効力を持つか、こううことに問題をかえてお答えをしてよろしくござりますでしようか。現在の安保条約及びそれに基づく地位協定というものがござりますと、それとの関係といふうに。

○上田哲君 そうです。けつこうです。

○政府委員(角田礼次郎君) そういたしますと、安保条約の六条で、御承知だと思いますが、「日本国は、その陸空軍及び海軍が日本国においていろいろな行政取りきめに従つて一定の利益といいますか、そういうものを与えられるわけです。それの

本国の安全に寄与し、云々で、結局アメリカ合衆国は、その陸空軍及び海軍が日本国においていろいろな行政取りきめに従つて一定の利益といいますか、そういうものを与えられるわけです。それの

協定の、地位協定の問題を抜きにして考えますと、國有鐵道運賃法の問題に戻つてくると思います。したがいまして、國有鐵道運賃法で御承知だ

と思いますが、一応基本的な貨率というものがきまっておりまして、それ以外の部分につきましては、九条に、「この法律に定めるもの外、旅客又は貨物の運送に因連する運賃及び料金並びにこの法律に定める運賃及び料金の適用に關する細目は、日本国有鐵道がこれを定める」というのがござりますから、おそらく国内的にはこの九条を根拠にして若干の特例的な扱いをしているのではないか、こううふうに私は考えます。

○上田哲君 だから、そこで問題になるのは、それじゃあ特別な運賃は、だれがどうやって、どういう権限においてつくつていいかということになると、これは日本国有鐵道法の第五十一条ですよ。「日本国有鐵道における運賃の設定及び変更に関する法律」の規定を適用する」といふことになつて、財政法の規定を適用する」といふことになつて、財政法三條であります。三條では、「日本政府の各省その他の機関に當該時に適用すべきである。で、そいたしますと、ここでは

「日本政府の各省その他の機関に當該時に適用されるべきである」と書いてありますから、直接どうも抵触しないように思います。しかしちょっとこれは

の具体的な取りきめの内容を理解できませんけれども、日本が高いというのは、ここで不利でない条件でやると書いてありますから、直接どうも抵触しないように思います。

○上田哲君 これはですね、アメリカ軍のさつきから問題になつています車扱い貨物貨率ですね。これは先ほど、割引をする場合にはカテゴリーが

幾つかという質問をしたら、副總裁は、私有貨車の運賃割引というのと出荷責任付割引の二つであつて、そのような協定がどのような法的効力を持つか、こううことに問題をかえてお答えをしてよろしくござりますでしようか。現在の安保条約の特別の契約で運賃の割引なんというものが日本の中できるものかどうかと、こうう問題が出てくるわけですね。法制局いかがですか。

○政府委員(角田礼次郎君) 結局このいまの行政協定の、地位協定の問題を抜きにして考えますと、國有鐵道運賃法の問題に戻つくると思います。したがいまして、國有鐵道運賃法で御承知だと思いますが、一応基本的な貨率というものがきまっておりまして、それ以外の部分につきましては、九条に、「この法律に定めるもの外、旅客又は貨物の運送に因連する運賃及び料金並びにこの法律に定める運賃及び料金の適用に關する細目は、日本国有鐵道がこれを定める」というのがござりますから、おそらく国内的にはこの九条を根拠にして若干の特例的な扱いをしているのではないか、こううふうに私は考えます。

○上田哲君 だから、そこで問題になるのは、それじゃあ特別な運賃は、だれがどうやって、どういう権限においてつくつていいかといふことになると、これは日本国有鐵道法の第五十一条ですよ。「日本国有鐵道における運賃の設定及び変更に関する法律」の規定を適用する」といふことになつて、財政法三條であります。三條では、「日本政府の各省その他の機関に當該時に適用すべきである」と書いてありますから、直接どうも抵触しないように思います。しかしちょっとこれはの具体的な取りきめの内容を理解できませんけれども、日本が高いというのは、ここで不利でない条件でやると書いてありますから、直接どうも抵触しないように思います。

○上田哲君 特例法の特例の部分にはなればならない、こううことになるわけですね。

○上田哲君 特例法の特例の部分にはなればならない、こううことになるわけですね。

私は、二十何年間、法解釈の網をくぐれば——いまのように明文の規定をかざしては問題だけれども、まあまあ片目をつぶれば、こううことがまかり通つたとしても、通れないことはない。これは最終的にどうが違法なのかといえば、特に違法ではないといふ部類に入るでしょう。だから、そういう見解で言うならば、私は違法だから云々と言ひ切れないと想ひけれども、しかしいま云々と言ひ切れないと想ひけれども、しかしいまや國鐵運賃というものが、國民多数がこれだけの

政法第三条の特例に關する法律もあわせて準用に

不安や反対の声で表はにらみつける中でも、通さなければならぬところにきていたことは、何としても、ここで重大なことは、先ほど申し上げましたように、あと十年間にこれを含めて三回といた値上げを予定している背景で考えれば、國鉄は国民に対して、先ほど来ことばがようやく出ますけれども、相手がないけれども、ということを実態的に明らかにしていく必要があるだろうと思ふ。そういう面でいえば、全運賃収入の一%であるとしても、少なくとも国民感情にかなりナーバスな問題を提起するであろう、こうした問題。われわれの大事な公共性といふものは一体どういふ範囲であるかという議論もあるであります。けれども、われわれの平穏に生活するレールの上を火薬が走っていく、その火薬は、われわれの運賃が上がるのにアメリカの運賃が下がっていく、こういう問題をそのまま見過ごしている道理はない。そういう問題について、いま政治としての立場を一步進めるときについとと思うのです。特に、日米行政協定の二十七条にも「この協定の各当事者は」つまり日本国も、アメリカも「この協定の規定中その実施のため予算上及び立法上の措置を必要とするものについて、必要なその措置を立法機関に求めることが約束する。」となつておるのでありますから、これは運輸大臣なり佐藤総理が、今日その決意を持たれれば、十分これにつきるだけの私は努力をいたしたいと思います。

○上田哲君 じゃけつこうでした。いろいろな問題はありましたけれども、とにかくそいう御答弁がありました、私は言うまでもなく、基本的には運賃値上げには反対でありますし、別な論点を持つのでありますけれども、幾つか今までの長い間の議論で確認すべきところもありましたし、一つの例をあげて言えば、公共性と公平の原則、この問題を少なくともアメリカに向かって、

ぜひ運輸大臣からその方向に向かってこの不平等を是正していく、日本とアメリカとの――不平等をうして国民相互間の不平等といふもの、あるいはいたように、あと十年間にこれを含めて三回と貨車と旅客の不平等といふもの、この原価主義の誤算した適用の部分を含めて、若干の前進が見らわれるだらうということを了いたします。で、いろいろ申し上げたけれども、根本的に公共性といふものに立って、この國鉄の再建整備といふことが、もっと真剣に行なわれていかなきやならない時期にあたつて、独立採算制というよくなことを、あたかも自己目的に「金縛りにみずからをしながら、実は不可避的に起つてくる赤字の大穴をだれが埋めるのか」という問題の隠れみのにして、國が十分な財政的な補てんを行なうといふことではなしに、実に三兆三千七百六十億円というような金額を、利用者負担といふ、われわれにとつて何も言うことのできない原理の中で、構築をしていこうといふことには、「私たちの賛成ができるまぜん。もう一つ國鉄をつくるうといふのはどの大きなかつ公取委員長に一つ、二つせひお聞きをしたいと思うのですが、きょう新聞を見ますと、たいへん残念ですが、それは總理への質問は一応しかるべき機会にして、了解をいたします。

それでは公正取引委員長さん、たいへん合併問題でいろいろとお骨折りいただいて、しかも、きょうはおそらくまして――そういう關係でひとつ公取委員長に一つ、二つせひお聞きをしたいと思うのですが、きょう新聞を見ますと、たいへん八幡と富士の合併問題について勧告を出され、あるいは緊急停止命令の申し立てが出ていて、うとここまで措置をとられたということで、非常に御苦労なさっていることだと思いますが、少なくともこれについて私は、きょう若干運賃問題について御検討を迫りたいと思います。

なお、いろいろといま御議論申し上げた賃率の問題、大臣のお約束がありましたから、私も格段の注目を今後とも続けていくことにいたして、さらには質問を留保しておきたいと思います。

以上で私の質問を終わります。

○木村美智男君 実は、佐藤総理の出席要求を私、瀬谷理事を通してやつていただいたのですが、これまでの注目を今後とも続けていくことにいたして、さ

○委員長(岡本悟君) 「速記中止」

○委員長(岡本悟君) 速記をとめて。

○木村美智男君 委員長、理事の間で手配をして、手配がつかないということであれば、これはもうそれもやむを得ない事情だと思う。ただ、こ

れだけの大きな問題で、しかも締めくくりの段階だから、この前のいきさつから言ふと、總理は一回だけじゃないのだということ、この前一時間だけ出て、それで終わりになつてゐるわけです。ですから、きょうは少なくとも總理には万障繰り合わせて、とにかくこの委員会の会場だけなしに、國民全体がこの問題について注視しているのだから、したがつて私は、私が自分の質問だということではないに、からだをあけてやはり出てくれるものと、実は期待しておつたのであります。たいへん残念ですが、それは總理への質問は一応しかるべき機会にして、了解をいたします。

それでは公正取引委員長さん、たいへん合併問題でいろいろとお骨折りいただいて、しかも、きょうはおそらくまして――そういう關係でひとつ公取委員長に一つ、二つせひお聞きをしたいと思うのですが、きょう新聞を見ますと、たいへん九月からである國鉄の十カ年間の再建整備計画に、もつと別な観点から論点をあらためて、ひとつ御検討を迫りたいと思います。

そこで私は、きょう若干運賃問題についてお聞きを保留しておきます。

それでは、鐵道用レールにつきましてお尋ねでございましたが、御承知のように昨日付で相手方に――当事者側に勧告書を手渡しました。これがますます以前のこととは、とてもお答え申し上げましたこととく、どこまで厳正に公正に適用をいたしていただきたいと、こういう決意でおります。

○政府委員(山田精一君) ただいまのお尋ねでございますが、私どもは獨占禁止法をたびたび申し上げましたこととく、どこまで厳正に公正に適用をいたしていただきたいと、こういう決意であります。

それから、鐵道用レールにつきましてお尋ねでございましたが、御承知のように昨日付で相手方に――当事者側に勧告書を手渡しました。これがますます以前のこととは、とてもお答え申し上げましたこととく、どこまで厳正に公正に適用をいたしていただきたいと、こういう決意であります。

○木村美智男君 大体、委員長の言わんとするところはわかりますが、二十日までの回答の問題としては、せつかくの機会ですから、じゅこれから問題の扱いについて幾通りかやつぱりあると思うんですね。それを、まあこれは独禁法を読めばわかるんですね。

○木村美智男君 とはわかりますが、二十日までの回答の問題としては、せつかくの機会ですから、じゅこれから問題の扱いについて幾通りかやつぱりあると思うんですね。

○政府委員(山田精一君) ところが、まあこれは独禁法を読めばわかるんですね。それを、まあこれは独禁法を読めばわかるんですね。それを、まあこれは独禁法を読めばわかるんですね。

ざいます。それから勧告を受諾いたしません場合におきましては、これは当然審判開始決定と相なる、かよくなことになるわけでございます。

○木村美智男君 もしこの勧告を拒否した。その場合は審判に持ち込まれるということなんですが、審判については、これは法的拘束力はどういうことになつてゐるのか。したがつてその場合に、まあ相手方としては何か手段があるのか、徒わないでやる手段があるのかといふことなんあります。

○政府委員(山田精一君) わよつとお尋ねの意味がよくわかりませんのでございましたが、審判が開始されて、審判になつておりますときにおいて相手方が何か合併をする道があるかと、こういうお尋ねでござりますか。

○木村美智男君 それでもいいです。

○政府委員(山田精一君) これは、緊急停止命令がなければ、それは一応でき得るかと存じます。同時に私どもいたしましては、昨日付をもちまして東京高等裁判所に対し緊急停止命令の命令方を申し立ていたします。これは申し立てがござりますれば、当然合併というものは停止されいるということになると思ひます。審決が終了いたしますまで停止されることになると思ひます。

○木村美智男君 事情はよくわかりました。実はなかなかこの問題については——きょうは要するに公正取引委員会が、鉄道レールの問題は、新会社が合併した場合には十五条の違反になるといふ勧告をしたということを——新聞は当然なんですか。委員長から実はお聞きをする機会に、今日までたいへん物価その他の問題を通して、委員長にはいろいろきつたことを申上げまして、私自身は、個人的な立場じゃなくて、国民的な立場から考へても、これはまあ一つのこれからある産業政策の問題、独裁政策の問題としてきて、重要な展望を開いた、あるいは開きつてゐる、それだけに困難もたくさんある、こういう意味でぜひひきようまでの御苦労をねぎらうと同時に、

ひとつ御検討いただきたい。それできょうは委員長は、もうほかに質問者がなければお帰りになります。かよくなことになるわけでございます。

○木村美智男君 もしこの勧告を拒否した。その場合は審判に持ち込まれるといふことです。これが審判については、これは法的拘束力はどういうことになつてゐるのか。したがつてその場合に、まあ相手方としては何か手段があるのか、徒はないでやる手段があるのかといふことなんあります。

○政府委員(山田精一君) わよつとお尋ねの意味がよくわかりませんのでございましたが、審判が開始されて、審判になつておりますときにおいて相手方が何か合併をする道があるかと、こういうお尋ねでござりますか。

○木村美智男君 それでもいいです。

○政府委員(山田精一君) これは、緊急停止命令がなければ、それは一応でき得るかと存じます。同時に私どもいたしましては、昨日付をもちまして東京高等裁判所に対し緊急停止命令の命令方を申し立ていたします。これは申し立てがござりますれば、当然合併というものは停止されいるということになると思ひます。審決が終了いたしますまで停止されることになると思ひます。

○木村美智男君 事情はよくわかりました。実はなかなかこの問題については——きょうは要するに公正取引委員会が、鉄道レールの問題は、新会社が合併した場合には十五条の違反になるといふ勧告をしたということを——新聞は当然なんですか。委員長から実はお聞きをする機会に、今日までたいへん物価その他の問題を通して、委員長にはいろいろきつたことを申上げまして、私自身は、個人的な立場じゃなくて、国民的な立場から考へても、これはまあ一つのこれからある産業政策の問題、独裁政策の問題としてきて、重要な展望を開いた、あるいは開きつてゐる、それだけに困難もたくさんある、こういう意味でぜひひきようまでの御苦労をねぎらうと同時に、

ひとつ御検討いただきたい。それできょうは委員長は、もうほかに質問者がなければお帰りになります。かよくなことになるわけでございます。

○木村美智男君 もしこの勧告を拒否した。その場合は審判に持ち込まれるといふことです。これが審判については、これは法的拘束力はどういうことになつてゐるのか。したがつてその場合に、まあ相手方としては何か手段があるのか、徒はないでやる手段があるのかといふことなんあります。

○政府委員(山田精一君) わよつとお尋ねの意味がよくわかりませんのでございましたが、審判が開始されて、審判になつておりますときにおいて相手方が何か合併をする道があるかと、こういうお尋ねでござりますか。

○木村美智男君 それでもいいです。

○政府委員(山田精一君) これは、緊急停止命令がなければ、それは一応でき得るかと存じます。同時に私どもいたしましては、昨日付をもちまして東京高等裁判所に対し緊急停止命令の命令方を申し立ていたします。これは申し立てがござりますれば、当然合併というものは停止されいるということになると思ひます。審決が終了いたしますまで停止されることになると思ひます。

○木村美智男君 事情はよくわかりました。実はなかなかこの問題については——きょうは要するに公正取引委員会が、鉄道レールの問題は、新会社が合併した場合には十五条の違反になるといふ勧告をしたということを——新聞は当然なんですか。委員長から実はお聞きをする機会に、今日までたいへん物価その他の問題を通して、委員長にはいろいろきつたことを申上げまして、私自身は、個人的な立場じゃなくて、国民的な立場から考へても、これはまあ一つのこれからある産業政策の問題、独裁政策の問題としてきて、重要な展望を開いた、あるいは開きつてゐる、それだけに困難もたくさんある、こういう意味でぜひひきようまでの御苦労をねぎらうと同時に、

ひとつ御検討いただきたい。それできょうは委員長は、もうほかに質問者がなければお帰りになります。かよくなことになるわけでございます。

○木村美智男君 もしこの勧告を拒否した。その場合は審判に持ち込まれるといふことです。これが審判については、これは法的拘束力はどういうことになつてゐるのか。したがつてその場合に、まあ相手方としては何か手段があるのか、徒はないでやる手段があるのかといふことなんあります。

○政府委員(山田精一君) わよつとお尋ねの意味がよくわかりませんのでございましたが、審判が開始されて、審判になつておりますときにおいて相手方が何か合併をする道があるかと、こういうお尋ねでござりますか。

○木村美智男君 それでもいいです。

○政府委員(山田精一君) これは、緊急停止命令がなければ、それは一応でき得るかと存じます。同時に私どもいたしましては、昨日付をもちまして東京高等裁判所に対し緊急停止命令の命令方を申し立ていたします。これは申し立てがござりますれば、当然合併というものは停止されいるということになると思ひます。審決が終了いたしますまで停止されることになると思ひます。

けで、その点はそこだつてはいませんけれども、一応重要な微妙な時点の中で、国鉄も通産省や経済企画庁と同じように歩調をそろえて、何かの話をしているようだとられたという点は、これは決して何というか、ほめられたことでもなき、そうなんです。やっぱりああいう問題について、それは慎重にしたほうがいいだろう、こういふうに申し上げたわけです。ただ、いま言つたように一ヵ所しかないわけです。だからしたがつて、ここにも会計規程もあるわけですし、この中でこまかに規定してあることは知っていますから、そして先ほど申し上げたように不正とか、あるいはやましい点があるとかというようなことはない、それは私のほうも承認をしておるわけですね。ただ、この随意契約というものが法律的な用語として一般的に使われておるということ、それは単に相対で何かやつておるといふような簡単なものではないと思いますけれども、しかしながら、規定の精神は公開競争入札ということが原則である。それは私のほうも承認をしておるわけですね。

○木村美智男君 やるつもりでいるということは、それはまあいいですよ。だから大いに努力もしてもらいたいと思いますけれども、じゃ、長官にお伺いしますけれども、今日の物価上昇の原因となつてゐるのは、これは——どうも私は本会議で質問したら、あなたに大きっぽな答えをされ実際は核心をつかめなかつたんだから、一體いまの物価上昇の原因は何と何に主たる原因があつたのかといふことを、これを一つ長官から聞かせてもらいたい。

○國務大臣（菅野和太郎君） 物価というものは、御承知のとおり、これは政府の経済政策といふものが非常に影響します。これは金融財政その他いろいろの経済政策によつて物価に影響を及ぼしますが、一つはやはり国民の経済活動によつて物価といふものに影響します。ものをたくさん買ったり、あるいは生産が間に合わなければ、それが、一方で、この構造上の問題については、この生産性の低い産業の生産性を高めるということについて、これは四十四年度におきましても各部門において相当の予算を計上いたしまして、生産性を高めることについて努力をいたしておるのであります。しかしこれは、ことしやつたから、すぐことはその結果があらわれてくるものではありませぬ。で、これには数年かかる問題もござります。しかし、さしあたり、いま私のはうでは、ますますの効果があらわすべきものとしては、元来、今日の物価が政府の主導型であるといひ考え方を国民一般が持つておるということです。それはすなわち、公共料金を政府が上げておるということです。そこで、最近まで消費者物価が高いといふことについて、これは政府自身の経済政策も原因のあります。で、たとえば公共料金を上げたところが、あらわれてきておると、こう思うのであります。そこで、最近まで消費者物価を上げたとかいうことが、やはりいつても物価の問題に実は関係をしてくるのです。昭和三十八年からとにかく五年間続けて年率五・七%。去年は若干下がつたけれども、ことし

はまた五%という問題——これがまた国鉄運賃そ

の他という関係があつて、ちょっと自信が持てない」と、こういつたところに実はきてるわけなんですかね。長官として今回国鉄運賃の値上げを認め天の公約だから、一応それ以内にとどめてやつていけるという自信があるかどうか。その点は天下の公約だから、一応それ以内にとどめてやつていけると、この點は天下の公約だから、一応それ以内にとどめてやつていけるといふことは、今ままで規定してあることは知つていますから、いつたとおりの値段も上げよといふ話も出ました。たびたび申し上げております。

○國務大臣（菅野和太郎君） この点については、もうたびたび申し上げておるのであります。十四年度においての消費者物価は5%以内にとどめられるということで全力を注いでやるつもりであります。

○木村美智男君 やるつもりでいること、それはまあいいですよ。だから大いに努力もしてもらいたいと思いますけれども、じゃ、長官にお伺いしますけれども、今日の物価上昇の原因となつてゐるのは、これは——どうも私は本会議で質問したら、あなたに大きっぽな答えをされ実際は核心をつかめなかつたんだから、一體いまの物価上昇の原因は何と何に主たる原因があつたのかといふことを、これを一つ長官から聞かせてもらいたい。

○木村美智男君 あれやこれや答えてくれたわけ

は思つて、公共料金の抑制ということを決定いたしましたのであります。国鉄の料金の値上げ以外は大体公共料金は極力抑えるという方針でやってまいりましたので、たびたび申し上げております。で、たとえば麥の値段を上げよといふような話も出ましたが、それもストップしました。塩の値段も上げよといふ話も出ましたが、それもストップしました。最も大きな影響を物価に及ぼすところは、日本の経済機構が二重構造ということが、これは生産性の高い産業と生産性の低い産業があるということ。そこで、生産性の高い産業ではこれは多くの労働者を集めることができますし、したがいまして、またそれだけの高い労賃を払うこともできます。生産性の低い産業におきましては、したがつて労働者がその生産性の高い大企業のほうに行きますからして、したがつて労働者が集まらない。やむを得ず高い賃金を出さなければならぬといふようなことで、たとえば最も労力を要するサービス事業などでは、おのずから高い賃金を出さなければならぬといふようなことで、これが実際は核心をつかめなかつたんだから、一高くなつておるといふことありますので、そこで、この構造上の問題については、この生産性の低い産業の生産性を高めるということについて、これは、これは四十四年度におきましても各部門において相当の予算を計上いたしまして、生産性を高めることについて努力をいたしておるのであります。しかしこれは、ことしやつたから、すぐことはその結果があらわれてくるものではあります。で、これには数年かかる問題もございます。しかしながら、さしあたり、いま私のはうでは、ますますの効果があらわすべきものとしては、元来、今日の物価が政府の主導型であるといひ考え方を国民一般が持つておるということです。それはすなわち、公共料金を政府が上げておるということです。それだから物価が上がるのだというこの国民一般の考え方。そこで、政府の主導型の物価であるといふことである。そこには、政府が物価を抑止するということがあります。そこには、公共料金を抑制するということがあります。そこで政府は、このたび

国鉄運賃について集中的に国民の目がそこへ行つて、そうして国鉄運賃がやり正に上がつてゐるわけですよ、逆にね。そういう場合にはやはり経済企画庁長官としては、できるだけ他の物価を抑えしていくといふ政策というものを、一面で強力に推進していくかないと、これはやはりあなたは政府主導型の物価上昇といらムードを消すことが、ある程度できるなんということを言つてゐるけれども、とんでもない話。これはやはり生産者米価、消費者米価を押さると予算委員会では總理も答えて、これは二割高になつて、上がつていてるじゃありませんか、実際に。だから国鉄運賃とお米がやり玉に上がつて、事実上自由米によつて、これは二割高になつて、上がつていてるんじゃないですよ。だからそういう点で、もう少し

第一番に、構造的な要因といふやつ、これがひとつ問題なんです。どうも政府の答弁を聞いてみると、言いわけのために構造的要因といふことを言つてゐるようだ感じられてならない。これは、たとえば生産性のおくれている中小企業あるいは農業、サービス業——じや、こういったところに一体どれだけの予算をつぎ込んでるか。ほんと金を押しつけるといふ形が、商品の価格にはね返つてきている。これは人間も大企業ならどん採れるけれども、中小はとれないといふです。いまの二重構造が近代化のおくれた部門の金を押しつけるといふ形が十分にやられていないでしょ。中小企業や農業のほうで多少上がっても、大量生産方式で最近やつてるんだから生産コストは下がつてゐるわけだから、当然価格といふものはある程度下がつていいはずです。これはプラス・マイナスすれば安定するじゃありませんか。そういう政策をやらないでいるから、どうしても全体的に上昇ムードになつてしまう。このところが問題なんぢゃないです

いうのならば、道路予算に六千億つき込んでい

る、こういつたような考え方で思い切つて、これでやつぱり中大企業の近代化なりサービス業についてのやはり近代化をはかつていくといふようなことについて、物価対策としてそれはやつぱりそれがこそまとまつた金をばかんとつき込むといふ、こういう政策がやられてない。ここに一つの致命的で問題点のあることは知つておるといつて、この前から物価安定推進会議で全部問題点が出されてゐるわけです。出されているが、これについて、こちよつびりしかやってない。そらして何といふか、いまも言われましたが、この効果はなかなか直ちにはあらわれないので、そのうちには大臣がまたかわつちやつて、同じことを言つ。これは三周年来聞かされてることなんです。だから、ほんとうに五年以内にとどめる、あるいは社会経済発展計画の中で四十四年度を三%のところに持つていくのだといふ、ほんとうに目標をきめたら、そそのやり方をやらないから、だから押さられたところは別にして、国鉄の運賃だとかうようものがビックアップされて、ますます世論の指揮を受ける、そういう状態になる。これは実際問題として、だからといって私、国鉄運賃上昇に賛成という立場をとつてゐるわけじゃないけれども、片方で上げるときには片方で押さる、そういう政策をもう少し政府はやるべきじゃないのか。大企業製品についてだつて野放しじゃないですか。これについて一回でも最近、管理価格の問題について相当強力な手を打つといふことをやられたか。やられていなかつていいでしょ。中小企業や農業のほうで多少上がっても、大量生産方式で最近やつてるんだから生産コストは下がつてゐるわけだから、当然価格といふものはある程度下がつていい

か。だから需要と供給の関係でそれは上がつてしまつて、たとえば野菜、生鮮食料品、肉類なんかもそうです。輸入政策もよつぴり考えておるようだけれども、この問題だつてそうですよ。それ以後はやつぱり中大企業の近代化なりサービス業についてのやはり近代化をはかつていくといふような政策がやられてない。ここに一つの致命的で問題点のあることは知つておるといつて、この前から物価安定推進会議で全部問題点が出されてゐるわけです。出されているが、これについて、こちよつびりしかやってない。そらして何といふか、いまも言われましたが、この効果はなかなか直ちにはあらわれないので、そのうちには大臣がまたかわつちやつて、同じことを言つ。これは三周年来聞かされてることなんです。だから、ほんとうに五年以内にとどめる、あるいは社会経済発展計画の中で四十四年度を三%のところに持つていくのだといふ、ほんとうに目標をきめたら、そそのやり方をやらないから、だから押されたところはかんべんできないんだ。少しこら、土性骨の、この対策費といふものをちゃんととつて、そくのところでは、ことしはこいつだけは、おれがやるといつづつを一つ示してみてくださいよ。

○國務大臣(菅野和太郎君) 先ほど具体的な理由を申し上げたんですが、第一線の仕事は各省がすることであつて、経済企画庁ではこういふようなことをやつてください。こういふことをやつたらいいんじやないかといふ案を立てて、そらして園議なりあるいは経済閣僚会議で決定いたしましたので、そらして実行は各省がすることになります。でありますからして、たとえば先ほど申し上げました農林省から麦の値段を上げたいという希望を言つてきましたけれども、それはいかぬといふこととで——農林省の言い分は麦の値段を上げて、パンを食べる習慣のついている国民には、にわかに米を食べと言つたところでだめだと。やはりパンを食べると思えば、米を多く食べるだろうといふような理由で言つてまいりましたから、どうぞ。これが、たとえば、麦のほうも押さえるといふこと

か。だから需要と供給の関係でそれは上がつてしまつて、たとえば野菜、生鮮食料品、肉類なんかもそうです。輸入政策もよつぴり考えておるようだけれども、この問題だつてそうですよ。それ以後はやつぱり中大企業の近代化なりサービス業についてのやはり近代化をはかつていくといふような政策がやられてない。ここに一つの致命的で問題点のあることは知つておるといつて、この前から物価安定推進会議で全部問題点が出されてゐるわけです。出されているが、これについて、こちよつびりしかやってない。そらして何といふか、いまも言われましたが、この効果はなかなか直ちにはあらわれないので、そのうちには大臣がまたかわつちやつて、同じことを言つ。これは三周年来聞かされてることなんです。だから、ほんとうに五年以内にとどめる、あるいは社会経済発展計画の中で四十四年度を三%のところに持つていくのだといふ、ほんとうに目標をきめたら、そそのやり方をやらないから、だから押されたところはかんべんできないんだ。少しこら、土性骨の、この対策費といふものをちゃんととつて、そくのところでは、ことしはこいつだけは、おれがやるといつづつを一つ示してみてくださいよ。

○國務大臣(菅野和太郎君) 先ほど具体的な理由を申し上げたんですが、第一線の仕事は各省がすることであつて、経済企画庁ではこういふようなことをやつてください。こういふことをやつたらいいんじやないかといふ案を立てて、そらして園議なりあるいは経済閣僚会議で決定いたしましたので、そらして実行は各省がすることになります。でありますからして、たとえば先ほど申し上げました農林省から麦の値段を上げたいという希望を言つてきましたけれども、それはいかぬといふこととで——農林省の言い分は麦の値段を上げて、パンを食べる習慣のついている国民には、にわかに米を食べと言つたところでだめだと。やはりパンを食べると思えば、米を多く食べるだろうといふような理由で言つてまいりましたから、どうぞ。これが、たとえば、麦のほうも押さえるといふこと

か。だから需要と供給の関係でそれは上がつてしまつて、たとえば野菜、生鮮食料品、肉類なんかもそうです。輸入政策もよつぴり考えておるようだけれども、この問題だつてそうですよ。それ以後はやつぱり中大企業の近代化なりサービス業についてのやはり近代化をはかつていくといふような政策がやられてない。ここに一つの致命的で問題点のあることは知つておるといつて、この前から物価安定推進会議で全部問題点が出されてゐるわけです。出されているが、これについて、こちよつびりしかやってない。そらして何といふか、いまも言われましたが、この効果はなかなか直ちにはあらわれないので、そのうちには大臣がまたかわつちやつて、同じことを言つ。これは三周年来聞かされてることなんです。だから、ほんとうに五年以内にとどめる、あるいは社会経済発展計画の中で四十四年度を三%のところに持つていくのだといふ、ほんとうに目標をきめたら、そそのやり方をやらないから、だから押されたところはかんべんできないんだ。少しこら、土性骨の、この対策費といふものをちゃんととつて、そくのところでは、ことしはこいつだけは、おれがやるといつづつを一つ示してみてくださいよ。

○國務大臣(菅野和太郎君) 先ほど具体的な理由を申し上げたんですが、第一線の仕事は各省がすることであつて、経済企画庁ではこういふようなことをやつてください。こういふことをやつたらいいんじやないかといふ案を立てて、そらして園議なりあるいは経済閣僚会議で決定いたしましたので、そらして実行は各省がすることになります。でありますからして、たとえば先ほど申し上げました農林省から麦の値段を上げたいという希望を言つてきましたけれども、それはいかぬといふこととで——農林省の言い分は麦の値段を上げて、パンを食べる習慣のついている国民には、にわかに米を食べと言つたところでだめだと。やはりパンを食べると思えば、米を多く食べるだろうといふような理由で言つてまいりましたから、どうぞ。これが、たとえば、麦のほうも押さえるといふこと

だ、農林省から報告だけ受けて、したがって、輸入したから下がったなんという話をしておつたて——下がつておつたのは去年の七月ですよ。去年の七月はだらんと暴落をして全国の冷蔵庫という冷蔵庫は、畜産事業団の冷蔵庫全部一ぱい買い込んで、それでも豚が余つてどうにもならぬ。キロ当たり三百二十円の値を割つてしまつた。ところが、ことし三月末に全部はき出しちやつて、いま百姓は——百姓といふか、最近は酪農のほうでは先を見て、政府の言ふ道を行つたらもうかるといふことだから、一生懸命つくれというときには遠慮する。それからもう買い控えるというときには一生懸命増産する。こういふことが長い間の経験でわかつてきているのですね。だからそれは食肉なんかの場合は、これは輸入政策といつても、いまの輸入政策は、少なくとも日本の總需要量が食肉では百四十万トンくらいです。年間。ところが八十万吨くらいなんです。だから約四十ないし六十万吨くらいことには輸入しなければならないでしょう。しかしそうはできない。アメリカとオーストラリア、ニュージーランドだけでは間に合わない。したがつて中国にも何とか、自民党としてもいろいろ意見があつたようだけれども、長谷川農林大臣は船上加工方式といふ一步前進の形を打ち出したりして、そろしてやつたけれども、しかし根本的にあすこには口蹄疫なんといふことを盛んに言つてゐるものだから、結局中国不信じやないかといふことで、あの交渉はパンクしちやつた。大臣、それはよく知つていてるじゃないですか。だから、そういう点から考へていくと、やはり物価の関係について、今日、それは国鉄の運賃といふものが特にアピールされ、浮き彫りになつてくるというのは、これはやはり政府の全体の物価対策がよくなきからなんですよ。運賃値上げそのものについても基本的には問題はあるが、しかし、それでもなおかつ国民のやはり物価値上げムードといふものを冷やすということのためには、めづ少し、たとえばガスであるとか、電気料金であるとか、こういうふうなものを場合によつ

ては、十年先までは据え置くなんて言わないで、ここで下げられるだけ下げてみりやいいんです。一つでもそうすれば、値上げムードの頭を冷却することになるのですよ。ところが、そういう手は一つも打たれない。それで、いま言つたように、ここに問題があるわけなんです。その点をあなたに——これはもう菅野長官には本会議の質問では大ざっぱな答えで逃げられたから、きょうはどうしてもきつとしてもらわなきゃいかぬ。そういうことをやつてもらえば、それは何とかなりますよ。しかし五%をとえていけば——銀行預金の利子が五分五厘ですよ。それが過去五年間五・七%といふのは銀行預金の利子を上回ることですよ。ということは、銀行に定期預金を預けてもなおかつ、ほかだといふことになるんですから、金の値打ちの問題からいけば、そしたら大臣は逆に、それはたんすの中へしまつておくことよりも安心でいるから、政府に預けておくんだといふようなことで、これは大藏大臣は、予算委員会で少しこまかされましたが、そういう甘いことはいかぬと思う。これはもう物価が五%以上上がつたら、物価担当大臣はそれはもう首です。やつぱりね。別にやめると言つてゐるんじゃないんですよ。だけれども、五%以上物価が上がるような状態であれば、これは何といつたつて政治をやつてはいるとは言えない。そこら辺少し菅野長官、あなたの非常にまじめなわりには受けとめ方がやわらか過ぎるから、少し決意のほどをひとつ聞かしてもらいたい。

○國務大臣(菅野和太郎君) 先ほどから私がだいぶ申し上げておるのであります。それで御納得もいかぬようあります。私が見れば最上限の物価指数です。これ以上上げちゃならぬといふ私は固い考え方をしておるのであります。どうしても押えなきゃならぬということは、めづ少し、たとえばガスであるとか、電気料金であるとか、いろいろふうなものを場合によつて、先ほども申し上げましたとおり、いろいろ手

を打ちたいと、現に打つております。また今後も打ちたいと、こう考へておるのであります。お話をとおり、五%以上になるということは、決して日本の経済にとつては利益になりません。その点を私は非常に心配しているので、どうしても五%以内にしたい。ところが実勢から申しますと、五%以上になる可能性は強いです。そこで、どうしても五%以内までにするにはどうしたらいいかということについて、いまいろいろと苦慮もいたしております。まだ四十四年度始まつて間もない月でありますからして、今後の物価の推移によつてはまた打つべき手を考えなきやならぬ、こう考へておきます。諸外國におきましても、この物価の騰貴の問題に悩んでおりまして、それぞれ手を打つております。それで先ほどもお話をありましたが、私のほうでもこの物価の問題は經濟企画庁だけがただ考へて、ああせい、こうせいと言つただけでは役に立たないので、各省とともにやってもらいたいと、いうことで、各省大臣には特にいつもお願ひしておるのであります。去る三月二十日にも閣議決定いたしました。こういうような方針で物価の安定をやるからということで、各大臣の了解を得ておるのであります。これはもう政府が一体になつてやらなきゃならぬ。国鉄ひとりがやつたつてやらなきゃならぬ。それを物価といふものは抑えられるものじやありません。その点において幸い各大臣ともいろいろ心配していただいておるのであります。でありまして、今はこのように内閣が一致してやられれば、物価といふものは抑えられるものじやありません。その点において幸い各大臣ともいろいろ心配していただいておるのであります。でありまして、今後のひとつ実績を見てもらいたいと思う

として、今後の一連の実績を見てもらいたいと思う

て具体的にメスを入れて、ほんとうに調査機関を持つてやるといふ姿勢をまずひとつとてみたらどうですか。これは、あとで考え方を開きたいですがね。

それから、独禁法の二十四条の二に再販制度というやつがあるでしょ。これは、もうあらかじめメーカーが小売り価格を指定をして、品物をこれで売らなかつたら荷どめをするという制度があります。これは非常に心配しているので、どうしても五%以内にしたい。ところが実勢から申しますと、五%以上になる可能性は強いです。そこで、どうしても五%以内までにするにはどうしたらいいかということについて、いまいろいろと苦慮もいたしております。まだ四十四年度始まつて間もない月でありますからして、今後の物価の推移によつてはまた打つべき手を考えなきやならぬ、こう考へておきます。諸外國におきましても、この物価の騰貴の問題に悩んでおりまして、それぞれ手を打つております。それで先ほどもお話をありましたが、私のほうでもこの物価の問題は經濟企画庁だけがただ考へて、ああせい、こうせいと言つただけでは役に立たないので、各省とともにやってもらいたいと、いうことで、各省大臣には特にいつもお願ひしておるのであります。去る三月二十日にも閣議決定いたしました。こういうような方針で物価の安定をやるからということで、各大臣の了解を得ておるのであります。これはもう政府が一体になつてやらなきゃならぬ。国鉄ひとりがやつたつてやらなきゃならぬ。それを物価といふものは抑えられるものじやありません。その点において幸い各大臣ともいろいろ心配していただいておるのであります。でありまして、今はこのように内閣が一致してやられれば、物価といふものは抑えられるものじやありません。その点において幸い各大臣ともいろいろ心配していただいておるのであります。でありまして、今後の一連の実績を見てもらいたいと思うとして、今後の一連の実績を見てもらいたいと思う

て具体的にメスを入れて、ほんとうに調査機関を持つてやるといふ姿勢をまずひとつとてみたらどうですか。これは、あとで考え方を開きたいですがね。

それから、独禁法の二十四条の二に再販制度といふやつがあるでしょ。これは、もうあらかじめメーカーが小売り価格を指定をして、品物をこれで売らなかつたら荷どめをするという制度があります。これは非常に心配しているので、どうしても五%以内にしたい。ところが実勢から申しますと、五%以上になる可能性は強いです。そこで、どうしても五%以内までにするにはどうしたらいいかということについて、いまいろいろと苦慮もいたしております。まだ四十四年度始まつて間もない月でありますからして、今後の物価の推移によつてはまた打つべき手を考えなきやならぬ、こう考へておきます。諸外國におきましても、この物価の騰貴の問題に悩んでおりまして、それぞれ手を打つております。それで先ほどもお話をありましたが、私のほうでもこの物価の問題は經濟企画庁だけがただ考へて、ああせい、こうせいと言つただけでは役に立たないので、各省とともにやってもらいたいと、いうことで、各省大臣には特にいつもお願ひしておるのであります。去る三月二十日にも閣議決定いたしました。こういうような方針で物価の安定をやるからということで、各大臣の了解を得ておるのであります。これはもう政府が一体になつてやらなきゃならぬ。国鉄ひとりがやつたつてやらなきゃならぬ。それを物価といふものは抑えられるものじやありません。その点において幸い各大臣ともいろいろ心配していただいておるのであります。でありまして、今はこのように内閣が一致してやられれば、物価といふものは抑えられるものじやありません。その点において幸い各大臣ともいろいろ心配していただいておるのであります。でありまして、今後の一連の実績を見てもらいたいと思うとして、今後の一連の実績を見てもらいたいと思う

て具体的にメスを入れて、ほんとうに調査機関を持つてやるといふ姿勢をまずひとつとてみたらどうですか。これは、あとで考え方を開きたいですがね。

それから、独禁法の二十四条の二に再販制度といふやつがあるでしょ。これは、もうあらかじめメーカーが小売り価格を指定をして、品物をこれで売らなかつたら荷どめをするという制度があります。これは非常に心配しているので、どうしても五%以内にしたい。ところが実勢から申しますと、五%以上になる可能性は強いです。そこで、どうしても五%以内までにするにはどうしたらいいか

とは、これはもうみな学者も認めているところです。そういう意味合いかから、やはりこの問題も一つの大きなウエートである。

それから構造的要因と特に政府が言うのだから、この解決のために、つまり中小企業、農業、それからサービス業、ここへ思い切った資金投入をやることを——ことは予算がきまつてしまつて間に合わないですから、来年度、あなたの寿命が——多少寿命の関係はあるけれども、しかし予算編成は九月ごろ大体つくらでしよう、これは大体間違いないと思うから、だからひとつその関係で、構造的要因というこの指摘がまさに正しかつたが、手を打つたことを的確に打つたと、こういうようなものにひとつしてもらいたいと思う。これは思い切って、ことし一回長官にお願いしたい。

そういう問題と、あとは需要供給の関係、財政金融政策の問題と、だから財政金融政策の問題は、あなた方わかっているのだから、政府部内でひとつ各省とこれは十分に議論をして対処してもらえないので、いま大体具体的に六つぐらい出したわけですから、こういう対策を一面できつとやっていけば、かりに賛成反対は私は別としても、国鉄運賃が特に何か物価上昇のムードをつくったり引っぱったり、押し上げたりするような役割を持つといふにだけ社会からながめられなくとも済むんだ。そういう対策がないからこそ、きわ立つてそれだけが目立つんだ。ちょうど三十六階のビルみたいにね。そういうことをひとつこの際長官を要望をして、その見解を伺つて、あなたへの質問は次に移りますよ。答えいかんじやそらはいかないよ。

○國務大臣(菅野和太郎君) もう再質問ないようにお答えいたします。

第一の問題で、大企業のを押えてないじゃないかといふお話をあります。大体、日本の市場は御存じのとおり自由競争的な市場でありまして、それによって各業者が競争をして価格を決定しておるのであります。そこでわれわれといたしまし

ては、彼らが競争を自由にして、そして公正な価格を決定するようにまあしてもらいたい、それがいまの木村委員の言われる日本の経済が発展しがいまでの木村委員の言われる日本の経済が発展してきただけの原因になつておりますからして、そういうようにわれわれのほうでは考えておるといふか、そういうように奨励をいたしておるのであります。

それから大企業がもしも市場を独占して、そして価格を決定するようなら、リーダーシップをとるような場合があれば、それは公取のほうにお願いをして、公取のほうで調査をして、そしてそれに応じる適確な策をつてもらうし、またあるいは直接関係のある通産省なり農林省においては、それに対して特に価格が高い場合にはあるいは勧告するとかいろいろなことも考えられると思うのであります。現に私が通産大臣時代には鉄の問題で、鉄の小棒が特に高かつたので建築業者が非常に困ったので、私はメーカーの富士鉄や八幡の社長さんを集めて、そして小棒の値段を上げないようにしてくればとお願いしたら、よく聞き入れていただいて、小棒の値段を抑えることにしてもらつたのであります。そういうよう

に、直接の関係の各省で勧告してもらつといふよな方法をとつてもらつたらしいと思うのであります。それから再販売制度は、これは御存じのとおり、われわれはそれを認めております。そこで問題は、この再販売制度において売られる商品を、ひとつもう少しこの際検討する必要があるじやないか。これはもともと中小企業を保護する意味で大体できた制度であります。そこでこれは今日公取におきましても、どういう品種がいいかということを実は公取で調査中で、その結果をわれわれは待つておる次第であります。

それから大型合併の問題であります。私は、今まで、もうその決定については、これを合併しまして、もうその決定については、私はとやかく言るべき筋合いのものではありません。公取として公取制度については、これは中小企業擁護の

されたことと思いますからして、私のほうでこれをおとやかく言うわけではありません。私の立場からすれば、独占禁止法といふものはむしろどんどんやつてもらいたいという考え方を持っておるのであります。

年中小企業に対する予算は相当出しております。私の通産大臣時代、まあ相当思い切つて予算を増加したのであります。昨年四十四年度におきましても、相当予算の増額をやってくれております。これは、私が大蔵大臣に非常に感謝いたしておるのであります。まあいろいろこれは中小企

業の問題についてはやる仕事はたくさんあります。団地の問題あるいは流通機構の改善の問題など、あるいは農林省といたしましても、流通機構の改善の問題などについても、農林省としては苦慮いたしておりますし、またそれがための支出も相当やつております。というようなことで、これらの効果が出てくるのは、先ほど申し上げましたとおり、これはやはりその年に効果があらわれてくるものでありますからして、その効果があらわれてくるのはやはり数年後でありますからして、これは結果としては数年後の結果を見てもらう。これは結果としては数年後でありますからして、その効果があらわれてくるものであります。これは通産省も農林省もこの問題については相当力を注いでくれておるよう私に見受けおるのでありますからして、来年度におきましてもこの中小企業の問題、その他生産性の低い産業についてはできるだけ国が金を出して、生産性を高めるように国がやるべきであるという考え方を持っておりますからして、この点については来年度におきましては十分大藏省とも折衝して、この問題をきめたいと考えておる次第でございます。

○木村美智男君 いまの問題は、時間の関係もありますから、これ以上論争しませんが、ただ長官、再販制度については、これは中小企業擁護のために出発した制度じゃないんですよ、それも多

少目的はあります。これは日用品の防止のためにこういう制度を立てなんです。ところが、いまはそうじゃなくて、大体販売系列を縦のカルテルのようにつくり上げて、ここから利潤をあげていく一つのテコにもうこの制度が変わつてきておる。こちらもよくつかんでもらわないと再販制度の問題はうまくないのです。それはまあさよろはいいです。

それでもう一つですが、経済企画庁という立場から考えれば——これは運輸大臣にも関係はあるのですけれども、私は今日のよくな國鉄の輸送力増強というよな問題について、やっぱり相当な資金投入については国全体として——國が今日道路に、あるいは港に、鉄道に、いろいろの投資を相当やつておるわけでしょう。これについて経済企画庁は当然その国家投資全体を再配分するといふか、その緊急性と重要性に応じてこれをどこへ幾らするかといふくらいの原案を経済企画庁がつくるべきじゃないかという考え方を実は持つておるのですが、これはどういうふうに考えておられますか。

○國務大臣(菅野和太郎君) その点は、木村委員の御存じのとおり、交通を整備することがひいて物価の安定といふことに役立つておるのであります。しかし、したがいまして交通をいかに整備するかと云ふことは、これは日本の今後の経済をいかに発展せしめるかということについて重要な役割りをもつておられます。私のほうでも、今後の交通をどうするかということについてはいろいろ案を立てて、そういう運輸省あるいは建設省のほうにおいても案を立てておるのあります。したがいまして、建設省が先般五ヵ年計画を立てたときも経済企画庁の案に沿うてやつておるというふうに書いてあります。あるいは建設省が治山治水の五ヵ年計画を立てたときも、経済企画庁の案によつてこの計画を立てたということを書いてあるのであります。そういうことで港湾などは私ども初めから経済がここまで拡大すれば、もつと港湾の拡張をやらなければならぬと

いろいろなことは前からも主張してまいつたのであります。また今後の交通については、たとえば空港の問題なども、もつと整備しなければならぬし、将来は遠距離はもうほとんど飛行機によつて交通するということになると思ひますから、もつと空港の整備をやらなければならぬといふようなことについては、われわれのはうでも運輸省とよく相談して、その点は案を立てておるのであります。そういうことで、交通関係についてはお話をとおり、それはもつと思い切つた整備をする必要がある、整備ということもよりもむしろ拡張する必要があるという考え方をしておりまして、私は、經濟の發展については、この交通というものが重要なエレメントであるということについては、そういうように十分認識しておるつもりでありますからして、公共投資におきましても、交通関係の投資は、それはできるだけ思い切つてやるべきだとかいうことを思つておる次第であります。

○木村美智男君 少し私申し上げておるので、か

ら、そのうえでお話をとおり受けとめます。そいつが、そういう計画をひとつ企画室が持つて、そして大蔵省との間に予算編成の前に話をするといふことが必要じゃないかと言つておるんですよ私は、いまはそうじやないですよ。さいふを握っている大蔵省のほうが、一般予算の中でどれくらい各省から要求が出てきたから、こいつを適当に削つて、そして財投のほうで、多少削つた分を見ても大蔵省のほうで、こういうやり方をやつている。そこではなしに、もつと国家資金全体を有効に、しかも効率的に活用するという意味で、そういうことが必要なのじゃないかということで、そういうお考へがござりますかと言つておる……。

○國務大臣(菅野和太郎君) これは、私の体験をしておったときには、総理の佐藤さんが大蔵大臣申上げますと、私が十年前に經濟企画庁長官をしておったときには、総理の佐藤さんが大蔵大臣でございまして、予算を編成する前の私の意見を聞いて、そして二人でゆっくりいろいろ話話し合ひをして、そして予算の大体の方針をきめたのであります。また私、この四十四年度の予算を編成するにあたりましても、「四十四年度の經濟の見通し」というものをつくりまして、それによって大蔵省がその見通しによって予算の編成をやっておられます。この四十四年度をきめる場合にも、大蔵省が全体で十兆なら十兆であるとすれば、これと一体交通関係に幾ら、海の関係に幾らといふ、こういうつまりその必要性といふが、重要性と緊急の度合いに応じて大もとをがつちり握つて、配分計画をきめる——ところがいまはそくなつてない。それは大蔵省が握つておつて——大蔵省といふ頭の下げるあいによつてとまでは言わぬけれども、大体こう分けておるというのが、大体の実際でしょ。そこら辺が、やはりぼくは問題があるんじゃないかな、特に資金といふやつは、郵便貯金その他大蔵省の預金部の金といふのは、相当のウエートを占めているし、それから今度の財政再建推進会議なんかでは、特に道路・港湾・空港と比べて、

たとえば鉄道の場合にはその競争条件において、これはやはり前提となるべき競争条件にもうすでにハンドルがあるんだから、そういうことをやはり考えて、全体の國家投資の資金の再配分というか、そういう計画をひとつ企画室が持つて、それを考えておるのと、日本ではどういたしましても、大蔵省との間に予算編成の前に話をつけるといふことが必要じゃないかと言つておるんですよ私は、いまはそうじやないですよ。さいふを握つて、それで運輸大臣に少し個別的に伺つておきたいのですが、輸送分野の調整といふ問題は、この前もちょっと大綱としては伺つたわけです。具体的にたとえば、国鉄の今度のかせぎ場所をどこへ置くかといふことになると、つまり新幹線方式、大都市の通勤輸送——かせぎ場所といふ、重点の置きどころね。中長距離の貨物と、こういつてゐるんだが、最近の道路の発達に伴つての路線バス、路線トラックの発展といふものは、それはもうすごい。自動車も大型化してきている。これら荷物の関係と路線トラックの関係は、これは一体辺が長中距離の——長距離は別として、中距離の荷物の関係と路線トラックの関係は、これは一体どういうふうにやるのか。ある程度は、ここら辺も、もうほんちばら輸送調整をやらなきゃならないところにきてるんじゃないかなといふふうに思うのですが。

○國務大臣(原田憲君) 具体的にどうするかということにつきましては、今後総合交通政策といふことで陸海空の問題を、この前もお答えを申し上げましたが、それぞれの分野に応じた交通政策といふものを持っていかなければならぬと思っております。いま自動車の問題を出されまして、道路の整備とともに路線トラック、大型トラックによるところの輸送といふものがますます伸びていくんですね。私は見通しとしてはそな簡単にはいかないじやないかといふふうに考えております。そこにありますとおり、長距離大量輸送といふ問題につきましては、鐵道輸送といふものが十分その機能を果たし得るところがある。また、それを伸ばしていくべきである。ただし、それは近代化された、いわゆるターミナルからターミナルではなくて、戸口から戸口へと、そういうところの一貫した方式といふものに力を入れていく必要がある、こういふように考えます。もちろん、自動車がそれじや滅つてしまふかといふことになると、そなではないんです。やはり自動車の需要といふものも私はまだ伸びていくと思います。もちろん対外的な輸出度といふ面にも力が入っていくございましょう。また新しく自動車でまだまだ自動車といふものも見込みはあると思いますが、輸送といふ問題をどうとらえるかといふ問題——經濟企画室にお聞きになつておる点があるのではないかといふふうに思います。そこにあります。佐藤さんが大蔵大臣のときには、おつしやつておる総合交通の問題として、どうとらえるかといふ問題——経済企

しによって、やはり大蔵省は金を出さなければいけないのでありますので、その点をよくひとつ話合つてやつておりますから、さよろひとつ御了承願いたいと思います。

○木村美智男君 必ずしも看板どおり受けとめます。なぜですか。まあいいですね。これ以上ちよつと時間の関係で議論できないから。それで運輸大臣に少し個別的に伺つておきたいのですが、輸送分野の調整といふ問題は、この前もちょっと大綱としては伺つたわけです。具体的にたとえば、国鉄の今度のかせぎ場所をどこへ置くかといふことになると、つまり新幹線方式、大都市の通勤輸送——かせぎ場所といふ、重点の置きどころね。中長距離の貨物と、こういつてゐるんだが、最近の道路の発達に伴つての路線バス、路線トラックの発展といふものは、それはもうすごい。自動車も大型化してきている。これら荷物の関係と路線トラックの関係は、これは一体どういうふうにやるのか。ある程度は、ここら辺も、もうほんちばら輸送調整をやらなきゃならないところにきてるんじゃないかなといふふうに思ふのですが。

○國務大臣(原田憲君) 具体的にどうするかといふことにつきましては、今後総合交通政策といふことで陸海空の問題を、この前もお答えを申し上げましたが、それぞれの分野に応じた交通政策といふものを持っていかなければならぬと思っております。いま自動車の問題を出されまして、道路の整備とともに路線トラック、大型トラックによるところの輸送といふものがますます伸びていくんですね。私は見通しとしてはそな簡単にはいかないじやないかといふふうに思います。そこにありますとおり、長距離大量輸送といふ問題につきましては、鐵道輸送といふものが十分その機能を果たし得るところがある。また、それを伸ばしていくべきである。ただし、それは近代化された、いわゆるターミナルからターミナルではなくて、戸口から戸口へと、そういうところの一貫した方式といふものに力を入れていく必要がある、こういふように考えます。もちろん、自動車がそれじや滅つてしまふかといふことになると、そなではないんです。やはり自動車の需要といふものも私はまだ伸びていくと思います。もちろん対外的な輸出度といふ面にも力が入っていくございましょう。また新しく自動車でまだまだ自動車といふものも見込みはあると思いますが、輸送といふ問題をどうとらえるかといふ問題——経済企

題でトラックといふものと大きく競合しないよう取り組んで、新しい分野でまだまだ自動車といふものも見込みはあると思いますが、輸送といふ問題をどうとらえるかといふ問題——経済企

に考えて、うまくやつていくことが一つの今後の問題ではなかろうか、私はかように把握いたしておるのでございます。

○木村美智男君 大体ですね、突っ込んで議論することはなかなかむずかしいかと思うんですが、これはあまり問題ではないと思うんです。トラックが減らうが、ふえようが、問題はあまりない。中距離が問題です。したがって、じゃ、トラックを押えろと言つてはいるわけではないんですが、少なくとも並行路線になつてあるものについて、たとえば新免であるとか増車であるとかといったものは、ある程度これは過当競争を避けるという意味もある。片方で錢をつき込んで再建計画をやつているわけですから、その金が生きるよう、やはり貨物がそこに寄るよう、それがやはり輸送調整ではないかと思うのです。そういうことをもう考えていくべき時期に来ているのじゃないかといふことです。これはまあそれだけにします。

それから大都市輸送の問題ですが、この中で一番肝心なことは、この間本会議で私は官庁とか、大学とか、工場とか、住宅の分散をして、そろしてできるだけ土地税制の問題、あるいは政府財貨サービスをこういうところから優先的に買入れるとかいうようなことで、工場を分散していくよなことも一応言つてみましたが、やはりそれは消極的な方法なんです。まともにぶつかって大都市交通を解決するとすれば、これは何といつても重装備の大量輸送網ということで、地下鉄ではないかと思うのです。この地下鉄問題をやはり相当やらないと、これを東京なんかの首都圏の場合、大阪もそうですが、国鉄によって通勤輸送を全面的に解決するなんということは、私はこれほども相当無理だと。したがつて、この際やはり重装備大量輸送機関である地下鉄を、高架ができるなら高架でもいいですよ。地下鉄に相当力を入れる。そのためには、それこそ政府が錢を貸してやるなんというみみつちいことを言わないので、この際、政府自体が、あとの経営はどこへま

かすか別として、ひとつおれのところで、この地鐵だけは政府がつくったぞといぐらのことが減らうが、ふえようが、問題はあまりない。中距離が問題です。したがつて、じゃ、トラックを押えろと言つてはいるわけではないんですが、少し距離によつては、長距離については、こ

うといふことでね、いまの國鉄見てみなさい。東京駅から中央線を見たつて、とてもどう広げようといつたって、それは無理な話ですよ。せいぜい三鷹。あの辺を高架にした、こういふようなところでいくらいが精一ぱいで、もつと地下鉄をやはり郊外から全部中心部に入れてくるような、そういうことで、ここへ一兆円くらいの金を政府がつき込んで、大都市間の輸送問題でモデルをつくるくらいの――運輸大臣どうですか、気がまえありませんか。

○國務大臣(原田憲君) 私は、実はそれをやりたい、そういうことをやりたいということを考え、土地政策といふ問題を取り組んできつともあります。いまこの國鉄の十年先の見通しを立てた推進会議の意見書をもとに御審議を願つておる最中に、そういうことを申すのは、なんだおまえは、ということになるかと思いますが、私はあなたのおつしやつておることは十分御意見として承つて、今後はそういういろいろなことを考えて、これはただ金だけの問題でなしに、やはり府県の問題でありますと、これは現在の府県だけのいいのかどうかというような行政上の問題とか、いろいろな問題がからんでくると思います。大都市の再編成、大都市の再開発といふような問題、それに適応するための交通機関はこういう方法でやるということを基本にした考え方を具体化するといふことが、いまあなたのおつしやつておる構想が実現していく方向になるのじゃないか。それがどうするのだといふ、こうじうものとして關係の個所がこれは負担をしていくといふことが、やりようによつてできるのじゃないか。ところが、どうするのだといふ、こうじうものとして關係の個所がこれは負担をしていくといふことが、やりようによつてできるのじゃないか。ところが、どうしても残さなければならぬ身障者の無料扱いとか、天災時にたたで運ぶとか、勤労青年少年の関係など、こういったようなものはやはり存置すべきものだといふことならば、それはその負担の合理的なものは国として一般的な助成といふ形の中で見てやる。そうでないものについては、多少關係の個所が負担をするといふようなことを、少し公

共負担といふようなことの抽象論争ばかりやつておつしやるような考え方でいく

ほうが、國鉄だけに背負わせるよりいいんじやないかといふことになつていくわけであります。これらのこととは非常に貴重な御意見として、私は行政にいま携わっておりますが、御意見は御意見として承りまして、今後の大都市交通といふものに対処していきたいと考えます。

○木村美智男君 それから、公共負担の問題でこれを是正するということですね。公共負担の是正について、やっぱりこれを利用者負担、受益者負担という形で、これは意見書にはそりいふうに出ているんですよ。しかしそれは、ほんとうの意味で公共負担を是正することにならないのですよ。つまりどこが負担するかといふ負担の場所をかえただけであつて――やはり公共負担といふものを是正するというのは、それは国なり政府の補助なり援助というもの、これがほんとうの意味での是正じやないか。で、そういうことを理屈だけ言つておつてもしようがないので、ひとつ大臣、公共負担は正について基準をつくつてみたらどうか。どういう基準をつくるのかといつたら、たとえば公共負担といふもので、これはどうしても存

在しておかなければならぬといふやつと、それからある程度商業ベースで割り引いていくといふ、割り引きをしていつてもいいんじゃないかといふやつと区分して、それでたとえば新聞、雑誌、農林物資、石炭、こういう問題はある程度、私は商業ベースのルートに乗つけて、これの割り引きをどうするのだといふ、こうじうものとして關係の個所がこれは負担をしていくといふことが、やりようによつてできるのじゃないか。ところが、どうしても残さなければならぬ身障者の無料扱いとか、天災時にたたで運ぶとか、勤労青年少年の関係など、こういったようなものはやはり存置すべきものだといふことならば、それはその負担の合理的なものは国として一般的な助成といふ形の中で見てやる。そうでないものについては、多少關係の個所が負担をするといふようなことを、少し公

共負担といふようなことの抽象論争ばかりやつておつしやるような考え方でいく

ものさしをつくつてみたらどうか。これはひとつ、この問題を一步進めることに役立つのではないかといふことならば、それは大臣、どきか、あるいは助成によつてこれを補うべきかと利用者が持つのがほんとうではないかといふ気が私はするのであります。しかし、これを法律によつて五〇%で抑えまして、これが定着をしておる姿が現在あるわけであります。したがつて五〇%まで金額が幾らになりますか、この間から再三議論されておるのであります。これをそれ以上また値上げをして負担しろということは、これはなかなか定着をしておる現状といふものを、理屈だけでひっくり返すといふことは、なかなかむずかしい問題でありますから、これら問題についてどうしたらよいのかといふことについては、よく検討を要する問題があると思います。ただ正面いまして、私は日本のいわゆる定期通勤通学といいますか、通勤者がよそにあまり何へんも行くことはありませんが、この間どなたかの御質問の中に出できましたが、きせる乗りが多いといふことが、びっくりするほどの数がございました。それから通学といふことで、もう学校といふものを日本ほど優遇しておるところはございません。ほとんど各種学校といふ制度でそこで定期を発行する。それを受けた人は何回でも通勤しておる人でも学生でいるといふようないろいろなこまかいことを言つておつたら、非常に、これはほどサービスしなければならないのだろうかといふ問題もなきにしもあらず。こういうこといろいろなこまかいことを言つておつたら、非常に、これが申し上げるのは、その一番問題である公共負担といふものを利用者が負担すべきか、あるいは

ことで、この点については私は、この前も少し申しましたが、学校という場合には、そのすべての学校といふわけにはいかぬが、義務教育学校といふような問題については助成することができないものであろうかといふような考え方をもつております。しかし、まだそれらのことについても検討をいたしました。また、まだそれらのことについても検討をいたしてみたいと思いますが、私は原則としては利用者側といふものが持たなければならぬということをたてまえにいたしておりますが、今度も激変するということは問題があると思いまして、昨年定期の運賃の改正をした。今度はまた、意見書には書いてござりますけれども、私はあえてそれをやらなかつたといふことは、検討すべき点があると、こういふことを考えておるからであります。

○木村美智男君　しかし、大臣、いまの政府の考え方として、受益者負担の原則といふ立場をとつて、いるからといって、無理にあなた利用者が負担をするのが正しいと言わぬでもいいのだね。これはあなたは、おれみたいにやはり野人なんだから、自分の思いどおりに言つたほうがいいのだ、この辺は。

そこで聞くのだけれども、たとえば農林物資割引なんといふものの関係を考えてみると、これは受益者といつたら全國民なんだね。そうでしょうね。それからちょっと資料をいじつてみたら国鉄に乗る延べ人員は年間七十億人乗っているのだね。そしたらとすると一億の人間として一人が一年に七十回乗つておるわけだ。平均ですよ。そらだとすれば、政府が税金でそれを払うのはおかしいなんということはどうもおかしいのだね、それこそ。年間七十回も一人平均乗つておるような、そういう利用をしている状態にあるということは、全国民のはとんどが乗つておるということじゃないですか。そらだとすれば、もし利用者負担といふ名前がつくのだとすれば、それは全国民といふことになるのだから、税金で払うのはおかしいと、そういう考え方にはちよつとならぬのじやないのか。そういうことを一面では言いながら、じゃ、空港はどうなんだ。空港の受益者といふのは一体だれなんだ。それでは航空運賃の中に空港

整備の費用負担といいうものが入っておるかということを考えてみたら、入っていないでしょ。道路の場合ではあとで使用料を取るけれどもね。初めはガソリン税で取り、あとで使用料を取るから、これは幾分利用者負担ということになるかもしませんが、しかし港湾はどうですか。港湾の整備はほとんど金額を国がやつておる。それを利用者負担ならば船を持つておる人がある程度分担したらいい。なぜ国鉄運賃だけ、あるいは国鉄の公共負担についてだけ受益者負担だ、利用者負担だということをもやみやたらに強調するのか。七十億人乗っているんじゃないですか。ここのことろを、あなたがあえて利用者負担にすることが正しいと思うと言ふから、ほくは聞くんですが——いや、いまのような考えが常識だと言はなら別に聞かなくてもいいと思つておつたのですよ。これが実際問題なんだな。いつも予算編成の段階になると受益者負担が原則。そんなら通勤定期、これの受益者は一体大臣だれだと思っておりますが。ほくは、これは大企業ほど通勤定期によつて利益を受けておると思う。個人人は多少の割引を受けておるという意味ではそうかもしらぬが、最近は会社が負担している。そうなると、あまり個人が負担しているという、利益を受けているというかつこうにならぬですよ。これは、会社がその意味で実は個人の汽車賃を負担するくらいなら、ほくはやっぱり、この際相当膨大な輸送力増強の金が必要なんだから、企業もそいう考え方方に立つて、たとえば、いま市町村が受け持つているような利用債を会社が持つと、これはなかなか——どれくらいの会社に幾らぐらい持たせるかという、そのむずかしさはあると思ひますよ。しかし、考え方としてはそういう考え方をとるべきじゃないか、利用者負担ということを徹底させるならばですよ。そうでなければ、空港や港湾の関係を考えてみると、国鉄のよるな、全国民が一年に七十回ずつも乗るのだから——税金で払うことはおかしいなんといふよな大蔵省の言い分、運輸大臣が言つているのじや

ないのだ。これは、そういう言ひ方はもうばらばらぢやめて、そうしてもう少し——そういうことを言つてゐるから、実はこの運賃値上げなんといふものがまた大きな障害になつてきているのだからね。もう少し常識的にものごとといふものをやっぱりやつしていくといふ意味で、受益者負担といふ関係、この利用者負担という、この大臣のさつきの答弁には私ども納得できません。これはどう考えますか。

○國務大臣(原田憲君) 私は、あえて議論をするために申し上げたのではないのです。まあ私の率直な気持ちを申し上げたのであります。まあ私の率直な気持ちをおつしやつておる段階の、その事業所がから取るべきではないかというような構想、これは私は考えておつたことがあります。これらは、先ほどと同じように、今後の都市再開発という問題と同時に考えていかなければならぬ問題ではないか。いままで、かつてにこしらえて、そしたら人が乗つてくるのを、それを運ぶのがあたりませんだけであります。まあ港湾あるいは空港に対しても何も取つてないかといふと、取つてないこともございませんが、私は、いまあなたがおつしやつたような点を、今後の輸送ということについて考え方ながら、政策的にやつていかなければならぬということについては、決して反対意見は持つております。

○木村美智男君 それでは大体その点はそれでいいですが、ひとつこのいま赤字路線を取りはずすという話が一方で出ている関係上、今までで多少これは質問があつたわけですが、新線の建設の関係——この辺で新線建設についてはやっぱりもう、がちっとワクをはめてみたらどうかといふ気持ちがあるのですよ。というのは、この鉄道建設会社に関係があるから、何もかもやつしまえと言ふのじやないのです。一面では、重点的にやるべきものはもうどんどん進行を進めると。たとえば

○國務大臣(原田憲君) 考え方については、私はここで何度も申し上げておりますように、あなたの御意見は十分わかつておるつもりであります。

今後鉄道審議会といふものが機関としてございまして、これらがこの問題について一番御意見をちょうだいいたすところでありまして、私は、いまのこの時代の感覚といふものを十分とらえていただいておると思います。御意見も聞きまして、これから対処していきたいと思います。

○木村美智男君 そこで個人意見といふことをなしに、具体的に運輸省として、いまの問題はぜひひとつ検討してもらいたい。

最後になると思うんですが、ほんばん飛ばしていませんが、国鉄当局に実は例のローカル線の廃止問題ね、これは相当地方の人たちにはやはり不安な場所によっては縁談のこわれた話まで聞かされてきているんですよ。つまり鉄道が今まで通っていた、曲がりなりにも通っていたけれども、今度は通らぬ、というところへ娘をやるわけ話のようではんとうの話。そういうよくな状態が実はあるものだからいろいろ社会党としても全国的に幾つかの線の調査をしてみたわけです。ところが、もう赤字だからといふ理由だけはどうしてもこれは廢止ができない、実際問題として。たとえば鳥山線へ行くと、朝約五千ちょっと下回るくらいの例の通勤客がおるわけですね。これを自動車代替輸送をやると言つたって、まさか百人以上いることを国鉄当局、石田総裁は、ここでひどく言つべきじゃないか。それは何ぞ口にすることができない。ゼロにすることじやないが、運賃は二千六百キロについては、これはひとつ運賃値上げによつて、これを契機に再検討をするといふことであります。そういう点があるから、八十三線、二千六百キロについては、これはひどく運賃値上げによつて、これを契機に再検討をするといふことです。そういう点があるから、運賃は二千六百キロは出直すといふくらいのことを言つてもらいたいのですが、ほんとうの気持ちはいえばこの際、出発点に出直す、八十三線二千六百キロは出直すといふくらいのことを言つてもらいたいのですが、そもそもいかぬだらうから、いま言つたような趣旨でやっぱり運賃を上げるのだから足は守る、ほんとうに一日一列車に二人が三人しか乗らぬといふよくな、そういう運賃をしていく以上は、雪の関係でここは残さなければならぬ、通勤の関係で残さなければならぬという関係について、國の援助をきちっと持つていくといふことはちょっとできません。したがつて、こういう問題がある。あるいは、参宮線へ行きますと、二見浦といふ昔は修学旅行に行つてたいへんにいとろだけれども、いまや町全体がつぶれそらなんです。なぜかといふと、参宮線をとっぱずと発表したわけですよ、まだはずれないですが。だけど、これを取られると、高速公路が町のはずれを走つているわけです。そうして今度は何と近鉄が百億をかけてわざわざあそこの津から一見まで、あそこのところへ

線を敷くわけですよ。これは私もちょつといよいよな感じを持つたが、これが民間会社との違いかなとも思つたのですが、とにかく二見の町はこれによつてすっぱ抜かれて、あそこに何百軒といふ旅館があるわけですが、あの町全体がつぶれちゃうという問題が起つていますね。こういう観光地もあるわけですよ。しかし、そういう点もあるひとつその線路をどうするかという問題については、やっぱり地元の代表を入れた、利用者代表やら自治体の代表やら入れた中でほんとうによく検討をして、そらしてやはりもう北海道の場合なんか、特に雪が降つたら鉄道しかもう足はないといふ、こういう個所があるのは、これは御存じのとおりです。そういう点があるから、八十三線、二千六百キロについては、これはひとつの運賃値上げによつて、これを契機に再検討をするといふことであります。そういう点があるから、運賃は二千六百キロは出直すといふくらいのことを言つてもらいたいのですが、ほんとうの気持ちはいえばこの際、出発点に出直す、八十三線二千六百キロは出直すといふくらいのことを言つてもらいたいのですが、そもそもいかぬだらうから、大体わかっているところを見れば、まあいいだらうと思はけれども、この際やはり運賃値上げを契機に、これは「賛成」と呼ぶ者あり) そうでしよう、与党のやはり委員の皆さんもそういうことにして、そうしてやっぱり國のほうもその運賃をしていく以上は、雪の関係でここは残さなければならぬ、通勤の関係で残さなければならぬという関係についてはよく話し合つて代替輸送を考えるといふことにして、そうしてやっぱり國のほうもその運賃をしていくよくな、三者一体になつて、なるべく集約的に質問をしてみたいと、こう思います。

○瀬谷英行君 だいぶ時間がおそくなりましたが、それに期当長時間質疑を行なわれましたので、なるべく集約的に質問をしてみたいと、こう思います。

国鉄財政の赤字の原因については、もうすでにございました、たいへん恐縮でしたが、国民負担が三・五で、国鉄が二で、そうして政府が一といふ話については、これは私は総額ではなるほど国民負担もたいへんだけれども、やっぱりこの二者一体になつてもらわないと、鐵道を負担するばかりじゃうまくない。どう思いますか。

○説明員(石田禮助君) 赤字線の問題は、議論すればするだけ、ますますむづかしくなりつつあります。結局私は、これは国民経済的立場から、また実際の赤字線以外を利用しているお客様さんの負担の問題等も考えて、これはやめなければならぬということを考えていますが、日を経るに従つて大きな反対といふものが政治家から、国会議員から出てくるので、国鉄としては至難の問題だろう。やろうと思つても事実困難じゃないか。ことに、この問題は運輸大臣の許可を得なければならぬ。運輸大臣のようないつまでも、つまり政治家からみれば、この問題はわれわれ考える以上に頭の痛い問題であると思いますので、この問題はできるだけ慎重にやります。慎重にやりますが、どうしてもこれがいけない、こういう場合にはそれじゃ国鉄の收支の問題をどうするのか、御承知のとおり非常に大きな負担です。年々負担といふものがふえてくる。この場合には政治家の御意見に従つてやらないことを国鉄当局、石田総裁は、ここでひどく解しにくい。そういう住民感情の問題もある。だから、とにかく十分住民の意見を聞いて、赤字問題については対処するといふよくなことで、ほんとうの気持ちをいえばこの際、出発点に出直す、八十三線二千六百キロは出直すといふくらいのことを言つてもらいたいのですが、そもそもいかぬだらうから、いま言つたような趣旨でやっぱり運賃を上げるのだから足は守る、ほんとうに一日一列車に二人が三人しか乗らぬといふよくな、そういう運賃をしていく以上は、雪の関係でここは残さなければならぬ、通勤の関係で残さなければならぬという関係についてはよく話し合つて代替輸送を考えるといふことにして、そうしてやっぱり國のほうもその運賃をしていくよくな、三者一体になつて、なるべく集約的に質問をしてみたいと、こう思います。

国鉄財政の赤字の原因については、もうすでにございました、たいへん恐縮でしたが、国民負担が三・五で、国鉄が二で、そうして政府が一といふ話については、これは私は総額ではなるほど国民負担もたいへんだけれども、やっぱりこの二者一体になつてもらわないと、鐵道を負担するばかりじゃうまくない。どう思いますか。

を書いたパンフレットを見ますと、一番大きい原因は借金であるといふように書いてあるのです。利子を含めた返済額が一日七億円ある、こういうようなことが出ております。その次に、人件費があふえているということを書いてあるのです。ですが、予算の中で数字を拝見いたしますと、昭和十四年度では一兆一千億の収入が見込まれておる。運賃値上げによる增收分はその中で九百十億、こういうふうになつております。全体の予算の中に占める運賃値上げの分は、そんなに大きくないという感じがするわけであります。さらには件費のほうを見ますと、四千百億、こいう数字が出ております。あたかも人件費が増大をして、これがすべて国鉄赤字の最大要因であるかのようないい印象を与える言い方は、數字的に私は間違つてゐるのじやないかといふ気がするのであります。

その点なぜせなおに、國鉄の赤字の最大の原因

といふものが借金にあるのだ、その借金は過去における投資——輸送力増強のための必要な投資にあるのだといふことを明らかにしないのか、特に人件費といふことをあげているのは、何か働く者の費用があふえ過ぎたからだと、いわば従業員に何伺いしたいと思うであります。

○國務大臣(原田憲君) 私は、予算委員会でも、またこの委員会でも、また本会議でもお答えをいたしておりますが、國鉄のこのたびの財政危機と称されておるものの原因は何かと、これはもう正直言いまして、いわゆる入つてくる金が思つたように入つてこない。これは競合するものができてきた。そこへ投資をしたための借金の利息といふものがますます財政を圧迫していく。一方では、いまお話の人件費といふものが毎年上がりていく。これは事実でありますし、ことさら、それがあるからそんなどいふことを意識的に申したものではございません。事実を申し上げた。予算委員会でも、それは国鉄の従業員は

企業の成績が悪いんだから月給を上げないのかと、いうようなこととの御質問もありました。私はそれに対しては、企業が赤字だから即ち給与を上げないというわけにはいかぬと。もちろん働く人たちに対するところの報酬といふものは、どういふことに對するといふふうなことは、どういふことを言つておりますが、これらのこととは考えきりならない時代がきておる。こういう点から、國鉄の財政が赤字だから、すぐに給与を上げないということはいかぬでしよう。ただ、意見書の中にも、労働生産性の問題なんかを見ても、そこは適当にといふことを言つておりますが、これらのこととは考え方をなすりたいことを見せて、そこは適当にといふことを申上げておきます。敵対といふような意識は一切持つておらないといふことを申上げておきます。

○瀬谷美行君 国鉄総裁にお伺いいたしますけれども、總裁もだいぶいままでの御答弁で、努力し

てさしだし発言がございまして、如何に問題を

解決化するかということであります。われわれが感

じるところは、國鉄の合理化といふのは、ともかく人件費を節約することにあるかのよう聞きと

れられる。少なくとも、管理職も——下級管理職の人間の考え方といふものは、なるべく働く人間を少

なくして能率を上げようと、いろいろなことが合理化であつて、それがどこに向けるよなに思われる。國鉄の考え方もあるが、そなたの考え方もあるのだとすると、非常に私は

危險な事態が出来きやせぬかと思う。つまり輸送

力はふやさなければならぬ。しかし人間は節約しなければならぬといふことになると、安全とか

サービスが必然的に犠牲になる、そういう結果に

なりはしないかと思うであります。その点、はたしてどのようにお考えになつておられるにか

点をお伺いしたいと思ひます。

○説明員(石田聰助君) まず第一に、さつき人件

費は四千百億といふ話でしたが、これは全体の

人件費じゃなくて、全体の人件費としては、四十

三年度におきまして五千百十二億になつておりますと、いふことはやん。現に最近におきまして

す。この点はひとつ瀬谷さんに御訂正願いたいと

思ひます。それで、今度、四十四年度になります

短縮するといふようなことをやつておる。その点はどうぞ心配ないようにお願ひしたいと思うで

す。

○瀬谷美行君 私は、昭和四十四年度の日本国有

鐵道予算説明に基づいて先ほど申し上げたので

す。それによりますと、四十四年度の職員給与については、定期昇給と期末手当、獎勵手当合わせて四・二カ月分を貯込んで四千百三十八億円といふふうに書いてある。これを私は言つたのです。

数字的には私間違つたことを言つておりますが、それを読んで言つたのですから。さらに、ここに

書いてある収入を見ますと、旅客が七千九百十

億、貨物が二千六百六十九億、雜収入として三百五十五億、國鉄財政再建補助金が七十一億、財政

再建債利子補給が十三億、合計一兆一千億、こ

ういうふうになつておるわけです。この私が申し上げた数字は間違ひでしよう。これは運輸省

の刷り物ですからね、これに基づいておるわけですね。

そらすると、収入は一兆をこすわけです。運

賃の値上げ分七百億をみなくとも一兆をこすわ

けです。これだけの収入があるということは、

日本の企業の中にそろそろにかろうと思いま

す。そらすると、これだけの収入がありながらな

お赤字だ、赤字だといふことは世間にやはり納得

できない印象を与えると思う。しかしその原因は

何かといふと、大きな割合を占めているのが借金

であるといふことも、いままで論じ尽くされてお

ります。その借金の利息が千五百億であるといふ

こともいわれております。それらの点について、

あえて私は重ねて申し上げようと思いませんが、

これだけでも——じゃどうしたらしいか、いかに

すべきかという観点に立つて申し上げるならば、

まず旅客収入と貨物収入の割合が少しつり合いで

おなき過ぎるわけです。旅客収入は約八千億に

なる。ところが貨物収入は二千六百億。それなりに

貨物運賃の値上げは見送られた。一たんこれ

のことは貨物収入には多くを期待できないということになつてしまふ。旅客収入により多くの期待をかけなきやならぬということになるわけです。そうしますと、この貨物収入の増収をはかるといつ目の目安があるのかどうか。もしそれがなかつたならば、たとえば値上げをすれば自動車に逃げれる、船に逃げるということであるならば、逃げるものは逃げてもいいんじゃないか、これは何も無理に国鉄が運ぶ必要はないんじゃないかといふ気もいたしますが、その辺やはり、特に公共負担の中に相当これはもう貨物収入の問題も出ておりますが、国鉄としては貨物収入の増収ということのはどういう方法でもつて考えておるのか、将来の見込みがあるといふふうにお考えになつてゐるのかどうか、その点をお伺いしたい。

し、それから海産物がある。あるいは日用品等がある。こうなりますと、貨物運賃の赤字でもつて運んでいる物資というものは、汽車に乗る乗らないにかかわらず、日本の国民がその恩恵を受けているということになるのでしょうか? といふ気がするわけですね。これはいままでの運輸大臣のお話だと、これは利用者負担あるいは受益者負担ということをききに言われた。それは汽車に乗る人にもやっぱり運賃を払つてもらうといふ思想だと、こう言われた。ところがですね、汽車に乗らない人でも米、麦、野菜、鮮魚、薪炭、肥料、味噌、しょうゆ、こういったようなものは国鉄が割引運賃でもつて運んでいるわけでしょう。そうすると、これは国民がひとしく恩恵を受けているということになるのじゃないですか。そうでしょう。そういうものは汽車賃を払ふ払わないにかかわらず、国として十分にその赤字分は見るとのが正しい行き方になるのじゃないでしょうか。諸外国にそういう例がないのかどうか、この点も私は運輸大臣に聞いてみたい。

○瀬谷英行君 検討に値する考え方であるといふことをお認めになるならば、政府としてもやはり積極的にやるべきじゃないかと思うのです。今までそういう公共負担について保証するということは、これまでといった点きわめて消極的だったといふよりも投げやりだったという気がするのです。こういう投げやりなことをやっておいて公共負担を国鉄にそのまましょわせていく、こういうことであればいつまでたつたって、少しぐらいの運賃値上げをやつたくらいで追いつかないことになるんぢゃないですか。国鉄の財政構造の問題点については、すでにいままでもう多く論議されましたから、あえて私はそのことについて重ねて触れようと思いませんけれども、こまかに問題を一つ一つ取り上げてみますと、いまの貨物運賃の問題等でも、私は政府としてこれを補てんをするということは一向に差つかえないし、理にかなつたことであるというふうに考えられるのですが、総裁はどういうふうにお考えになりますか。

○瀬谷英行君　自由民主党政務調査会の国鉄基本問題調査会のパンフレットを私は拝見したのです。ところがここにも資金調達方法については政府出資というふことを書いてあります。そうして明治以来国民の支払った運賃の集積が二兆円といつて國鉄の資産だ、これに対しても政府の出資があまりにも少な過ぎるということで、こう書いてあるわけです。これは社会党的パンフレットじゃない、自由民主党のパンフレット、こういう点を見るに、われわれが言つておることとあまり変わらないことが書いてある。政府出資、こういう点でやるべきだ、こういうことが書いてある。それから特に通勤輸送等についてもこれは政府が十分に考えなければならないということを書いてあるわけですが、自由民主党の政務調査会で書いてあることがなぜ自民党政府によって実行されないのかはなぜだ不可解だと思うのであります。その点は自由民主党を代表するという形でもって運輸大臣の見解をお伺いしたいと思います。

○國務大臣(原田憲君)　皆さんよく御存じのことろでありますから、包み隠さず過去から申し上げますと、いまおっしゃつておる考え方といふものには予算折衝時において運輸大臣はこれをもつて財政当局と交渉をいたしました。たとえば、あるときには九百億に及ぶ出資金を財政当局に要望しました。しかし、財政当局は国家財政上それだけの余裕はない、こういうことでこれが実現しなかつた、こういうこともあったわけであります。昨年度は、たとえば国鉄の納付金百三十億を、これを何とかまけてもららう、これは運輸大臣としての主張。しかし、これは自治大臣との間の意見が一致を見なかつた、こういうような問題があつたわけであります。今回四十四年度予算におきまして、私が大臣に就任をいたしまして、そのとおりにはまいらなかつたんでござりますが、出資とひとしょに、結局国鉄の重荷を軽くするために、現金がございませんから、財投から金を借りてきて、それを利子補給して、現金と同じような形

で、利子のたな上げをするといふやうなことを一つは考へたといふやうなこともお考へくださいまして、このたびは政府ができるだけのことをしましたと御了解を賜わりたいのでござります。

○瀬谷英行君 それじゃ自治大臣を要求したのでありますすが、政務次官。

市町村納付金の問題についてちょっとお伺いしたいと思うのですが、市町村納付金の問題は、自民党政調会のこのパンフレットを見ても、廃止すべきだと書いてあるんですね。国鉄も廃止すべきである、こういうふうに言つてきた。ところが昨年は、中曾根運輸大臣のときにもこれは廃止すべきだと思う、こういうふうに言わされたが、歴代の自治大臣は廃止すべきではない、こういうふうに言つておられるわけです。昭和三十一年以降、これは市町村納付金という制度ができたんですね。それまではなかった。そうすると、これは理屈からいうと、市町村の財政に対する補助をするためにこういう制度を考えられたんだろうと思うのですが、これははたして妥当な方法であるというふうにお考へになつておるかどうか、これは将来一体どのようにお考へになるのか、その点をお伺いしたいと思うのです。

○政府委員(砂田重民君) お答えいたします。国鉄の市町村に対しまして納付金の制度といふものは、自治省の見解をお答えをいたしましたが、国鉄は、自治省の見解をお答えをいたしましたが、國鉄の市町村に対する納付金の制度といふものも、國鉄からいうと、市町村の財政に対する補助をするためにこういう制度を考えられたんだろうと思うのですが、これははたして妥当な方法であるというふうにお考へになつておるかどうか、これは将来一体どのようにお考へになるのか、その点をお伺いしたいと思うのです。

ひいては地域社会住民の福祉の向上に役立つてもらっています。國鉄の持つております公共性にもまたこれで、一般の住民の方々が負担をしておられます固定資産税と同じ程度の納付金ということでもこれは妥当ではないか、そういうことから、先生御承知のよりな四十二年度から固定資産税を二分の一に軽減をいたしまして、さらに四十二年度からは新線部分についてはさらに軽減措置をとりまして、さらに今年度に地方税法を改正いたしまして、私鉄の持つております公共性に認めております軽減措置をさらにとったわけでございます。これは、この赤字線の中にはつまり幹線のもうけ制度のよつて起こつた考え方も、また国鉄の持つておられます公共性にこたえるための軽減措置、いずれも妥当な措置である、このように考えております。

なお、つけ加えて申しますならば、先ほど先生御指摘になりました自民党政調会の資料でござりますが、自民党的ほうの国鉄関係の調査会、交通部会等で出されました資料を、先生御指摘になつたと思いますが、同じ自民党政調会の地方行政部会はまた少し違つた考え方をしたわけでございまして、各部会によつていろいろ議論をなさいました結果、最大公約数的に出ましたよ

うな減額の措置でござります。

○瀬谷英行君 私は自民党政調会の国鉄基本問題調査会と、こう書いてあるから、これがまあ自民党的考え方である、一般的の考え方だと思つたのです。そうすると部会によつてはまた別の考え方がある、そういうことなんですかね。まことにやつかいだと思うんですが……。

そこで總裁に今度お伺いしたいと思うんですが、赤字路線の問題ですね。国鉄の赤字路線といふもの、これは公共負担と見ていいかどうかといふ質疑もこの間行なわれました。しかし、もしその赤字路線の赤字分を公共負担とみなしたとすればどのくらいの金額になるか、その点をお伺いしたいと思います。

○説明員(石田禮助君) 現在黒字線といふものが

九百三十億、それから赤字線といふものが四十二年においては千三百億のマイナス。そして四十三年においては千七百億のマイナス。こういうことで非常に大きなものになりますが、この三千億といい、千七百億といい、これだけが全部が赤字線のロスということには考えられぬ。ということは、この赤字線の中にはつまり幹線のもうけをヘルプしているいわゆる浮揚効果というものがあるんでもありますし、そういうようなもの、それからさらに都会を連結しているものというのは、これは赤字線ではあるが、普通のつまり地方開発のための赤字線といふものとは性質が違う。そういうことで、ほんとうに赤字線として解決せにやならぬ線から出でてくる損といふものは大体一年に四五五百億じゃないか、こういうことに考えておられます。

なお、つけ加えて申しますならば、私は赤字線非常に膨大しているといふことと、これは国鉄としては将来非常に大きな負担になる、それで

要するに、国鉄といふものがこの赤字線によってそれだけの負担をしていくことになると、それはやはり政府で見てくれるべきものじやないか。ことに、そういう赤字線といふものは結局その負担といふものが一般の乗客の負担になる、

こういうことになるんでありますからして、これはやはり政府で見てくれるべきものじやないか、公共負担じやないか、こうすることに考へて

ありますので、国鉄がつまり政治のために犠牲をやつしているということに対しても、政府として涙あつてしまふべしなどいうことに考へておりま

す。

○瀬谷英行君 赤字線の問題についてわれわれ社

会党も実態調査をやつたわけでございます。そろ

すると、どこへ行つても関係市町村は非常に大き

な関心を持っておるわけです。自動車を使えばい

いじやないかといふ話もあるわけですが、バスと

鉄道と比較してみると、ある線では、通学の場合

を例にとると、汽車だったならば一ヶ月八百円の

ものがバスにすると三千八百円になる。それから

通勤の場合は、片方は二千円なのにバスにすると

五千円だ。こういう大きな開きがある。それとま

た場所によつては、冬季、道路のほうが雪でもつてまるつきり通れなくなる、頼みにするのは鉄道だけであるという場所もあるわけですね。こうい

う地城にとって赤字線を撤廃をするかしないかと

いうことは死活問題であるうと思うのです。これ

であります。だから、これであります。だから、これ

だけであるといふことから、企業ベースに合わないからといつて

あつさりと撤去してしまふということになると、

今までの投資といふものはむだになるだけでは

なくて、地域住民にとってはきわめて重要な問題になつてくると思うのです。だから、これら

の赤字線の存続というのは単に採算上の問題だけではなくて、地域の開発とか、あるいは住民の死活問題ということを考え入れてやらなければ

ならないと思います。もしも国鉄の財政といふことだけを考えやつたならば、私は赤字線

なんといふものは大部分廃止しなければならぬことになる。これは一応は廃止すべきであるといふ

結論を出されることは思ひますけれども、

もう一度これは活用するといふ方法を考える。そ

れから財政上の問題についても政府が考へるか

あるいは地方自治体が考へるかどつちかにしなけれ

ばならない。ただ私が感じたことは、どもかし

こもみんな反対の陳情書を出しておられますね、市

町村が。そうすれば日本全国から集まつた運輸大臣なりあるいは国鉄總裁であつてのこの廃止反対の陳

情書といふものは山のようになつておれば、その責任者なり運輸省

当局の人たちが、それはもうとてもともと全部見切れないということになつてゐるのじやないか、

こういう気がするのですね。だからいつそのこ

と、これは一つの県の中だけ走つてゐるローカル

線、あるいは二つの県の中また走つてゐる程度のい

わゆる地方の赤字ローカル線といふものは地方自

治体の経営にゆだねる、地方自治体の経営の中で

これを処理していく。もちろん財政的な援助はこ

れは政府がしなければならないけれども、そういう形でやつていくならば、一々中央へ陳情に来な

くてもいいし、それぞれの県でもつて処理できる

ということにもなるのじゃないかと思うのですが、そういうような考え方について自治庁としてどのようにお考えになつてあるか。國鐵としてどのようなお考えになつてあるか。國鐵としてどのようにお考えになつてあるか。國鐵としてどのようにお考えになつてあるか。

○國務大臣(原田憲君) まあそれはいわゆる公営事業として払い下げをして運営をさしたらどうかということをございますが、確かにそれは私は一案であろうと思います。まあそれはいまの國鐵赤字路線と直接の問題ではございませんが、いわゆる過疎対策として新しい私鉄に対する助成策までついていることでございます。これは自治省と国がお互に負担をして助成をしようという制度でございますから、これらの問題を勘案するときに私は確かに一案であろうと思いますが、実際上の問題として、はたしてそういうことを地方団体があなたに負担をしてくることがあるだろうか、裏聞にありますから、これらはまだ聞かないでございます。これは自治省側からもお答えがあると思いますが、一案であります。

○政府委員(砂田重民君) 國鐵の赤字ローカルの八十三線の廃止の問題は、やはり地域社会に非常に大きな影響があることでございますから、先ほど國鉄縮減もきわめて慎重にこれをケースペイケースで考えていくといふお話をございました。実は衆議院の地方行政部会でもこれはたいへん議論が先般あつたところでございますが、その節にも國鐵当局からケースペイケースで地元公共団体とも十分の話し合いの結果決心をつけていくというお話をございました。私どもはやはりそれに期待をしていきたい。十分地方公共団体の意向をくみ取つてくださるような御意見でございました。自治省はどうかということをございますならば、自治省は地方公共団体側に立ちます。地方公共団体の意向、希望を十分國鐵当局なり運輸省なりに反映させていく努力を考えているのでございます。したがつて、いま先生御指摘の一つの方策につい

ては、私どもはまだ具体的には考えておりません。やはり当然地域社会に及ぼす影響は十分慎重に考慮をしてください。地方公共団体が苦しいさいふのなかから納付金の今回の減額措置を講じましたのも、まさに國鐵の公共性を思えばこそでござります。そういう立場でケースペイケースで十分慎重に地方公共団体との話し合いが持たれると思いますが、それで、それに期待をしていきたい、このように考えております。

○説明員(石田禮助君) 國鐵としての意見を申し上げますが、さつき瀬谷さんの言われたように、自治体が國鐵にかわって經營してくれると、こういうことになれば國鐵としては実にありがたき次第で、ぜひひとつこれを自治体にお渡ししたいと、こういうことに考えておりますが、これは事実なかなかむずかしい問題じやないかということに私は考えます。しかし、むずかしい問題であれば、國鐵からいえばなおむずかしい問題であります。上がつたけれども、運賃が上がつただけで自ら慎重に考えてもらいたい。いずれにしましても、この問題はいかに地方の人たちに対して重大であるかということについては、もう最近日を経るに従つてますます身にしみて考える次第でありますからして、國鐵としては単なる一ぺんの調査によつてやるとかやらぬとか、実行するとかといふことは絶対に考えておりません。また、やるにしましても、御記憶願いたいのは鉄道をひっぺがしてそれでおしまいといふわけじやなくて、鉄道にかわるのに最も經濟的な、便利な輸送機関をもつてする。これが國民經濟的に見て最もとるべき施策でござります。また、地方民からいっても、ちつともこれは不便じやない。一日五回か六回の輸送しかやつていい鐵道によるよりも、一日に三十回以上も走る、そして駅の数も多いバランスがなんかにするといふことがいかに便利であるか。さらに地方の赤字線に共通しての問題というのは、これは利用者の最大のものは通勤・通学者であります。かりにこれをバスにかえましても、

○瀬谷英行君 私は今回の法案の審議にあたつて、最後に注文をつけたいと思うのです。國鐵の運賃といふのは、今まで何回か上がりまして申上げておきます。

○瀬谷英行君 私は今回の法案の審議にあたつて、最後に注文をつけたいと思うのです。國鐵の運賃といふのは、今まで何回か上がりまして申上げておきます。

○説明員(石田禮助君) 國鐵がいかに通勤輸送に対して努力をしておるかということは、これはもう瀬谷さん十分御承知のことだらうと思います。たとえば、その仕事には三十七年、三十八年、三十九年の三ヵ年なんというのは一年に百億ぐらいしか使っていない。ところが、第三次計画において四十年から四十三年の間に二千九百億を使って

ては、私どもはまだ具体的には考えておりません。ありますからして、ある年限を限つて國鐵としてはその財源を負担する。急激に迷惑をかけることにはしません。いずれにいたしましても、この問題については慎重にひとつ調査をいたして、最後の段階においては地方へ行きまして、地方の人たちとひざを合わして、ひとつ何かして地方の諸君の御納得を得た上で決する。決するについては運輸大臣の許可を得ることでござります。で、これは運輸大臣のほうにあらかじめお願ひを申し上げておきます。

○瀬谷英行君 私は今回の法案の審議にあたつて、最後に注文をつけたいと思うのです。國鐵の運賃といふのは、今まで何回か上がりまして申上げておきます。

○瀬谷英行君 私は今回の法案の審議にあたつて、最後に注文をつけたいと思うのです。國鐵の運賃といふのは、今まで何回か上がりまして申上げておきます。

○説明員(石田禮助君) 國鐵がいかに通勤輸送に対して努力をしておるかということは、これはもう瀬谷さん十分御承知のことだらうと思います。たとえば、その仕事には三十七年、三十八年、三十九年の三ヵ年なんというのは一年に百億ぐらいしか使っていない。ところが、第三次計画において四十年から四十三年の間に二千九百億を使って

いることに対しても、これはすでに例があるのです。ありますからして、ある年限を限つて國鐵としてはその財源を負担する。急激に迷惑をかけることはしません。いずれにいたしましても、この問題については慎重にひとつ調査をいたして、最後の段階においては地方へ行きまして、地方の人たちとひざを合わして、ひとつ何かして地方の諸君の御納得を得た上で決する。決するについては運輸大臣の許可を得ることでござります。で、これは運輸大臣のほうにあらかじめお願ひを申し上げておきます。

○瀬谷英行君 私は今回の法案の審議にあたつて、最後に注文をつけたいと思うのです。國鐵の運賃といふのは、今まで何回か上がりまして申上げておきます。

○説明員(石田禮助君) 國鐵がいかに通勤輸送に対して努力をしておるかということは、これはもう瀬谷さん十分御承知のことだらうと思います。たとえば、その仕事には三十七年、三十八年、三十九年の三ヵ年なんというのは一年に百億ぐらいしか使っていない。ところが、第三次計画において四十年から四十三年の間に二千九百億を使って

いる。さらに四十四年から五十二年までに五千五百億を使つたといふ計画で、いかにも国鉄といふものが損得なんといふものは眼中に置かないで努力しておるかということは、この投資の額から見ても十分御承知のとおりであります。ただ問題は、この通勤輸送の改善をするためには、やはり輸送力をふやさなければならぬ。ところが、その輸送力をふやすところの工事といふものは二年や三年ではどうしてもできません。その間にトレーニングの車両の数をふやすとか、あるいはヘッドウェーの短縮をするとか、いかにいくつ何と、非常な改善をやっておるのであります。それ以上にお客さんがふえてにつらもつらもいかなくなつてきたり。ということで、いかに改善しているかといふことは、いかに多くの年々増加するお客様を運んでいるかといふことで十分御承知のとおりで、これは進歩して、かくに「一、三年をもつてすればこれはもう相當に国鉄の通勤輸送力といふものはふえてしかして、サービスはよくなつております」など、しかも、量の点においては非常にこれはうものをその点は御信頼くださいるよにお願いしております。

○瀬谷英行君 私が確約を求める、注文をつけたいと言つたことは、具体的にわれわれが現地の

調査もした、それから委員会において指摘もした

通勤問題等について、宣伝にもかかわらず実際はよくなつてないといふ点が多々ある、いままで

指摘したことがあるわけでして、それらの点について責任をもつて対処するかどうかといふことなのです。これは運賃が上がつたけれどもサービス

は依然としていままでと同じ、これでは国民は納得できまいと思う。それらの点について具体的な

たくさんの問題がある。一々私は指摘をいたしません。時間もないのでありますから指摘をいたしませんが、それらの問題について責任をもつてやるといふことを約束できるかどうかといふことを聞いているわけであります。

#### ○國務大臣(原田憲君) 国鉄の今後の問題について

(田代富士男君「最後に一言」と述べ)木村君は通勤・通学の問題は最重点事項でございますか  
（木村君「午前中の委員会に、私は全力を投じてこれに対処していくべきだ。しかし、私はまだ東海道関係は、新幹線ができたために少々の緩和ができます。特に瀬谷さんが何度も指摘されておりました。」と述べ)木編です。特に瀬谷さんが何度も問題が多いといふ点を具体的な事例を示されたことは私は十分承知をいたしております。今後これらの問題については全力をあげて国鉄に取り組ませるよう、私の責任を十分果たしてまいりたいと思います。

#### ○瀬谷英行君 それでは大臣の約束でありますか

（田代富士男君「長い時間とりませんから、木村先生、一言だけ。長い時間とりませんから、間だけお願いできませんか、委員長」と述べ)木村君、一間に限つて。田代君、一間に限つて。  
○田代富士男君 じゃ、一間に限つてと、私もそのように、長く時間をとろうと思っているわけじゃありません。たびたび私が発言をすれば、速記をとめたり、そのようにまた立つとか何とか言われますから、すつてやります。私は、で、私は委員長にお伺いしたい。一つは、きょういま討論にとめたり、そのようにまた立つとか何とか言われるなりますから、すつてやります。私は、で、私は委員長をお伺いしたい。一つは、きょういま討論に入ろうとされる。木村委員が、この委員会の現在非常に終裁の心意氣としては私はりっぱであると思つております。不老長寿の注射でも打つて、もう少し長生きをして終裁を続けてもらいたいと思っておるくらいなんありますけれども、しかしやはり問題は実行なんあります。ここでわれわれが決議をしたことは、また指摘をしたこと等について、やはり責任を持つてこれを実行すると、いうことを約束をしていただきたい。それができるならば、私は国民も一るの救ひがここに得られるのじゃないかといふ気がするわけであります。その点を再度終裁のほうから決意の点を表明していただきますして、私の質問を終わりたいと思います。

#### ○説明員(石田謙助君) 瀬谷さんのおっしゃること

とはよくわかりました。ひとつ今後とも、反省し

つつ最大の努力をいたしまして、御期待にそむか

ないようにいたしたいと存じます。

#### ○委員長(岡本悟君) これより、二案を一括して

討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べを

願います。討論時間は各自十分以内に願います。

木村君。(田代富士男君「委員長、最後に一言」と述べ)木村君。(田代富士男君「発言があります、最後に一言」と述べ)木村君。

（木村君「午後からの関係につきまして一

言。一言お願いします、委員長」と述べ)木村君。

（木村君「一言だけ。長い時間とりませんから、

間だけお願いできませんか、委員長」と述べ)

（木村君「長い時間とりませんから、

木村君。

○木村善智男君 私は日本社会党を代表して、今まで本委員会において審議を重ねてまいりました。日本国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案並びに反対の理由を述べる前に、今回の国鉄運賃値上げ

対象理由がわざか一回出席しただけであると。また、慎重審議の継続の過程において与党が突如として質疑打ち切り動議を提案し、議事を中断せしめたことは議会制民主主義を否定する暴挙であり、このことがかえって議事運営の円滑を欠く結果となつたことはきわめて遺憾であると思うのであります。

次に、反対理由を申し上げます。その第一は、

國鉄運賃の値上げは消費者米価と並んで物価値上げを刺激し、物価上昇ムードに一そなうの拍車をかける点であります。すなわち、國鉄運賃の値上げを認める以上、これと競合する私鉄バス並びに

三年来申請の出ているタクシー代の値上げを抑え抑制することは言つておりますが、はなはだ自信のない態度である。いまや國鉄運賃の値上げを口実にして、日用品あるいは食料品など値上げムードの中の便乗値上げを誘発することによって、四十四年度の物価上昇率を五%以内にとどめることは絶望と言わなければならぬのであります。

本来、公共料金こそは政府が開拓し、したがつて政府が税の自然増収など財政措置を講ずることによつて、一般的な物価の値上げを押さえ得るにむかわらず、あえて大衆課徴による値上げを行ない、利用者たる国民の負担によつて財源調達をする。われわれは断じて納得できないからであります。

反対の第二は、國鉄の赤字は運賃が安いからではないという点であります。國鉄は経済成長に見合う輸送力増強のために毎年四百億近い設備投資をして、政府はこれに対し、今日までほ

とんど財政援助を行なわず、もっぱら運賃収入といた結果、その利子負担は、年間千五百億円にぼついているのであります。このように赤字の主要な原因是、借金政策による資本費の負担の増大にあります。

一方政府は、公社、公團など、政府関係法人に対する二兆円近い出資もしくは財政援助をしているにかかわらず、國鉄への出資はわずかに八十九億円にしかすぎないのであります。また、定期割引き、農林物資の割引きなど、過大な公共負担を背負わせ、本来、國が行なうべき政策を國鉄に肩がわりさせながら、財政措置を全く顧みない

第三の反対理由は、諸外国の鉄道事情に従事して、最近の交通事情の変化によって、鉄道運営の多くは赤字となつてゐるのであります。しかしながら、イギリス、フランス、西ドイツ等においては、その赤字の大半を政府の補助金によって処理しているのであります。この点からも、ひとりわが国だけが政府補助を切り詰め、そのかわりに一般大衆や労働者の負担に押しつけていることは納得できないのであります。

第四の反対は、物価上昇はもとより、國鉄運賃の値上げによってどの階層に最も影響を与えるかについて、あまり重視されてないうらみがあることであります。多數の家族をかかえる低所得層、恩給や年金をたよりに細々と生活をしている人たち、通勤費の会社負担を受けられない中小零細企業に働く労働者、生活保護世帯、これらの人々に

対して何らの救済措置もないことは、大の虫を生かすために小の虫は犠牲になれという血も涙もない官僚的な財政至上主義を露呈したもので、断じて納得ができないのであります。

反対の第五は、國鉄の財政再建十カ年計画は、総合的な交通政策を持たず、かつ公共負担をはじめとする國鉄財政圧迫のネックになつて、抜本的に改善することなく、なおかつ政府自身が

經濟社会発展計画の手直しを行なわない不安定な展望のもとに立てられている点であります。

最後に、今回の國鉄運賃値上げは、運輸大臣の諸問題である國鉄財政再建推進会議の意見書にすれば、今後四十八年と五十二年の二回の運賃値上げを予定し、しかもローカル線の廢止や小駅の廃止を計画しておりますが、經濟社会発展計画すら最低の手直しをしなければならない情勢のもとで、しかも國民へのサービスを切り下げる運賃値上げをするという、このような措置によってほんとうの國民のための國鉄の再建はおぼつかないと

思つて、私は政府がすみやかに社會經濟発展の将来を展望した総合交通政策を確立し、日本社會党が提案をしてる國鉄施設整備特別措置法案を骨子とする再建築を、國の負担と援助を主

体としてこれを断行する以外に眞の國鉄再建の道はないと確信をし、両法案に対して反対であることを明らかにして、討論を終わります。(拍手)

○谷口慶吉君 谷口君。

私は自由民主党を代表して、ただいま議題となつてある國鉄関係二法案に対し、賛成の意見を申し述べたいと存じます。國鉄の財政は近年、運輸収入の伸び悩み、資本費の増高、人件費の増大等によつて急速に悪化の傾向にある状態に至るものと見られております。も

次に、國鉄運賃の改正につきましては、昨今の物価事情等から見ましても、できることならこれまでに着実に財政の健全性を回復することが期待される次第であります。

次に、國鉄運賃の改正につきましては、昨今の物価事情等から見ましても、できることならこれまでに着実に財政の健全性を回復することが期待を行なわざに済ませたいものではあります。しかし、國だけが政府補助を切り詰め、そのかわりに一般大衆や労働者の負担に押しつけていることは納得できないのであります。

今回の國鉄運賃の値上げが消費者物価に及ぼす影響は〇・一八%という僅少なものであります。が、それとても今後政府の政策運営がよろしきを得ますならば、國民の消費生活にさしたる影響を与えずには思われるであります。

知らないほど重大なものになるものと思われるの知れないとあります。

このよくな國鉄財政の現状にかんがみますと、國鉄をして将来ともその使命の遂行に遺憾なきを期せしめるためには、すみやかに現在の國鉄財政の行き詰まりを開ける抜本的な再建策を確実に提出されたただいまの國鉄関係二法案は、まさにこの要請にこたえるものと申すべきであります。

率直に申しまして、今まで國鉄に関してとらえてきた諸施策は、ややもすればびほろ的、部分的なものにとどまるうらみなしとしなかつたたたかつた政府の怠慢によつて今日の赤字が累積されてきたのであります。したがつて、その責任は政府にあるにかかわらず、これを國民大衆に転嫁し、運賃値上げによってつじつまを合わせようとすると不當性については了解できないからであります。

國鉄をして将来ともその使命の遂行に遺憾なきを期せしめるためには、すみやかに現在の國鉄財政の行き詰まりを開ける抜本的な再建策を確実に提出されたただいまの國鉄関係二法案は、まさにこの要請にこたえるものと申すべきであります。國鉄をして将来ともその使命の遂行に遺憾なきを期せしめるためには、すみやかに現在の國鉄財政の行き詰まりを開ける抜本的な再建策を確実に提出されたただいまの國鉄関係二法案は、まさにこの要請にこたえるものと申すべきであります。國鉄をして将来ともその使命の遂行に遺憾なきを期せしめるためには、すみやかに現在の國鉄財政の行き詰まりを開ける抜本的な再建策を確実に提出されたただいまの國鉄関係二法案は、まさにこの要請にこたえるものと申すべきであります。

また、運賃の値上げにかえて、國の大額な財政援助をもつてすべきであるとの論議も多く聞くところであります。が、國の財政援助と申しましても、結局は國民の負担する税金からこれを支給することになりますので、國鉄を利用する方のために、直接の受益者でない一般國民がかわってその運賃を負担することになり、利用者負担の原則に反するばかりでなく、わが國の財政事情全般から見ましても、その論には確かに賛成しがたいのとござります。

以上申し述べましたとおり、このたびの國鉄關係二法案により、國鉄財政の再建に向かって力強く一歩を踏み出すことになったわけであります。

が、その実現のためには何と申しましても、まず國鉄みずからが姿勢を正して、國鉄再建に寄せる國民の期待にこたえるよう懸命の努力をすることが肝要であります。今後、近代的經營体制を確立するための合理化対策をはじめとして、財政再建の具體策の実施にあたっては、容易ならざる問題が数多くあることと思われますが、國鉄關係者は一致協力して、その実現につとめなければならぬと思います。そしてまた、このことなくしては、國民の協力を期待できないものであることを深く銘記すべきであります。

また、政府においては、すみやかに我が國の総合的な交通政策を確立し、その中において國鉄の果たすべき役割と将来の方向を明らかにするとともに、その使命遂行のために必要な制度的あるいは財政的措置について、今後さらに検討を進めるべきものと考えます。

以上、政府と國鉄に対し、今後一そなうの努力を要望しつつ、私の賛成討論を終わります。(拍手)

○委員長(岡本悟君) 三木君。

○三木志雄君 私は、公明党を代表して、國有鉄道運賃法の一部を改正する法律案並びに日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案に対しまして反対の討論を行なうものであります。

反対の第一として、当初の慎重審議という約束をひるがえし、十分な審議が全くされない段階で

質疑打ち切りといふ良識の府としての立場を破棄

する暴挙が当然のこととなられたのであります。

す。わが党はあくまでも、最重要法案であり、國

民生活を圧迫する要因であるだけに、実質審議を

全くすべきと主張してまいりました。にもかかわらず、多数を頼みとする政府・自民党的姿勢は、國民の切なる要望を踏みにじる國民不在の何もの

でもないと断ぜざるを得ず、まことに残念であ

り、遺憾に思ひます。さらに、審議を差し戻すに至った時点においてさえも、質疑の打ち切りをなした事実を見ても、國民の声を代表する正常なる審議は無視されたものであります。

第二に、今回の審議にあたり、政府が唱えられております三位一体論は、その実質を見るならば、利用者が再建資金の半分以上を背負わざるといふことであります。現在、國鉄が本来の使命とする安全、確実かつ便利な輸送サービスを低廉な運賃で提供云々といふことは将来の夢としか考えられない実情にもかかわらず、三位一体などといたことで安易に利用者の負担をいふことは断じて納得いかないのであります。國鉄のラッシュ時における通勤輸送対策を見ても、それがいかに解決困難な問題であるかは、これまでの値上げ実施後の経過を見ても明瞭であります。通勤者の苦痛は非常な過重労働ともいえるものであります。通勤地獄はいつまでもつきまとい、その上に値上げ地獄をおおいかぶせるようなものであります。

第三は、今回の値上げが、さらに國民生活に与える影響は重大な問題であります。政府が唱える消費者物価への影響○二%程度といふものは、あくまでも数字の魔術にしかすぎないものであり、公共企業といふ性格から、値上がりムードを助長し、私鉄、バス、タクシー等は手すべねを引いておるといふのが現状であり、公共料金と名のつくものは、すべて足並みをそろえ、その他諸物価の上昇を大きく誘引してきているのが従来の経過であります。年頭における佐藤總理の施政方針の中の最重要課題とされていた物価問題をみず

から手でくつがえしてしまった責任は重大なものであります。たとえば、私鉄運賃値上げは、断じて認めないという段階から短期間のうちに他物

でもあります。國鉄がいかに合理化、近代化を叫んでしても、これでは國民經濟社会における使命を確立し、長期展望に立つての効率的総合輸送体

転してきた事実は、物価抑制ということばそれ自体機上の空論でしかあり得なかつたものと断ずる

ものであります。私鉄大手十四社の値上げ申請、全国通運業界の料金値上げ等を考えるとき、國民生活を一そら不安におとしいれる結果を招来するものと懸念するものであります。

第四に、國鉄内部における企業努力、經營姿勢の抜本的改善が放擲されているという問題であります。わが党が指摘してまいりました國鉄用地の無駄な管理及び電気料をはじめとする國鉄の資材管理・処分、また民衆観等における不當な用地貸し付け、さらに國鉄官僚の天下り等は、國民が最も怒りを覚えるものであります。運輸大臣及び國鉄總裁もこの点については十分に認識されたことと思ひます。これらの問題を放置して、運賃値上げによって國鉄再建の方途を求めるようとすることは、あまりにも安易な考えであると同時に、國民が納得できないのは当然のことであります。

(拍手)

○委員長(岡本悟君) 中村君。

○中村正雄君 私は、民主社會党を代表して、二法案に反対いたします。

国鉄財政再建推進会議が國鉄の再建に關し政府に答申した意見書は、危殆に瀕した國鉄企業運営の再建することについて総合的な一つの方策として、その価値を認めるにやぶさかではありません。特に再建の柱として政府、國鉄、利用者の三者の協力で明らかにしたこととは、従来の國鉄企業運営のあり方について一步前進せしめたものだと考えます。私が反対いたします理由は、現時点においては、國鉄利用者に協力を求めるごと、すなわち運賃の値上げが妥当でないという点であります。危殆に瀕した國鉄財政を立て直すことは一日もゆるがせにありません。きりぎりのところまでききておると思います。これを再建するについて三者の負担協力によつてなすこととも、國鉄を公共企業の形において運営する限りにおいては正しい

にすることはできません。きりぎりのところまで

思います。しかし、現在の政治の面におきます最も重点施策は、物価の安定であります。消費者物価の抑制であります。これは政府自体も認めております。今国会におきます佐藤總理の施政方針演説の中にも、最重要点として述べられておることによつても明らかであります。今回の運賃

値上げが家計に与えます影響はわずか一%足らずだと説明されております。数字としてはそのとおりであります。しかし、物価は経済法則のみによつて上下するものではありません。心理的な影響が大きな要素であることは、過去の事例に微して明らかであります。国鉄運賃値上げは必ず消費者物価上昇の導火線となると思います。幸いに昨年は戦後最大の好況に恵まれて、税の自然増収も一兆円をこえております。今回計画されておりまする国鉄運賃の値上げ額は、年間わずか九百億円前後であります。この際、運賃値上げはこの数年見送つて、その間の不足額は国の財政措置によつてまかうのが正しい政治の姿勢だと私は考えます。私がこの法案に反対いたしまする根本の理由はこれでございます。

以上によつて討論を終わります。

○委員長(岡本悟君) 市川君。

○市川房枝君 ただいま議題となつております国鉄の運賃値上げ及び財政再建促進特別措置の二法案に対し、私は、政府当局及び国鉄当局の苦心のあとは認めますが、国民の立場として不満、心配があり、賛成いたしかねます。

私は、国鉄の問題に対してもいろいろとあります。この委員会での各委員と政府及び国鉄当局との質疑や、私自身の質疑を通じての感想を一言で申し上げますと、国鉄が氣の毒だということです。もつとも、国鉄といいましても、前には感心しないいろいろなことがありましたし、経営も親方日の丸でルーズな点があり、国鉄の今日の苦境はその結果と思われます。しかし、前総裁の十河さんの時代から幾らかよくなり、特に現既成事實等々があつて、なかなか困難なようお見受けします。たとえば、多額の公共負担を押しつけられながら、しかも独立採算制を強制され、昨年までは政府は全然財政負担をしなかつたので

あります。それだけでなく、好況時代にいわゆる政治路線として敷設せられた多数の赤字線を經營させられております。もつとも、その赤字線の最もひどい八十三線については、国有鉄道諮詢委員会の答申に従つて、廃止ないしはバスへの転換を計画していられるようありますが、これを実行することはなかなか困難だらうと思います。その上、現在もなお鉄道建設公団に赤字線を建設させ、これを国鉄に強制的に經營させて赤字を累積させている実情でござります。これらも明らかに公共負担であります。政府が当然財政的援助をなすべきだと思いますのに、それをしております。その結果が国民にしわ寄せされ、運賃の値上がりとなつたものと思われる所以、納得できません。それに、政府は、運賃値上げが家計や一般物価に及ぼす影響を過小評価しており、一般国民ははなはだしく不満であります。

再建促進特別措置法案も、公共負担に対する政府の現在の考え方では、はたして再建できるかどうか疑問で賛成できません。しかし、この法案は多數決によつてやがて成立するであります。から、この際、直接国民と接触される国鉄に一つ二つの注文を申し上げておきたいと思います。一般国民は、値上げされても乗らなくてはならないのであります。この際せめて乗客に対してものサービスをよくしていただきたい。これを強く総裁、副総裁にお願いを申し上げておきます。

なお、最近一般国民が困っている問題は、しばしば行なわれておる国鉄のストの問題であります。これはなかなかむずかしい問題でございますが、そういう事態が起らぬないように、ひとつ国鉄当局の御努力を願いたいと思います。

○委員長(岡本悟君) 討論は終局したものと認めます。

○瀬谷英行君 私は、ただいま可決されました二案は多数をもつて原案どおり可決すべきものと決定しました。

○委員長(岡本悟君) 多数と認めます。よつて、ラブ共同提案の附帯決議案を提出いたします。まず、案文を朗読いたします。

國有鉄道運賃法の一部を改正する法律案及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案に対する附帯決議案

國鉄財政の再建促進にあたつては、政府及び国鉄は、特に左の事項に留意し万遺憾なきを期すべきである。

一、国鉄は輸送力の増強と安全の確保に万全を期し、特に通勤輸送の改善には手段の努力を払うべきである。

一、地方における赤字線の存廃は関係地域の住民にとつて極めて重大な問題であるから慎重に検討し対策を講すべきである。

一、公共負担はじめ国鉄財政圧迫の要因となつてゐる諸問題については検討を加え適切な措置を講ずべきである。

一、政府は新国土総合開発計画の構想に基いて期本的な交通政策の確立を期すべきである。

一、国鉄は企業努力にあたつては、労使間の円満な協力体制を維持するように努力すべきである。

右決議する。

○委員長(岡本悟君) ただいま述べられました瀬谷君提出の國有鉄道運賃法の一部を改正する法律案及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案に対する附帯決議案を議題といたします。

瀬谷君提出の二案に対する附帯決議案に賛成の方の起立を願います。

〔賛成者起立〕

○委員長(岡本悟君) 討論は終局したものと認めます。

○瀬谷英行君 討論は終局したものと認めます。

○委員長(岡本悟君) 討論は終局したものと認めます。

○瀬谷君提出の二案に対する附帯決議案に賛成の方の起立を願います。

〔賛成者起立〕