

第七十七回国会 運輸委員會 議 録 第十号

昭和五十一年五月二十一日(金曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 中川 一郎君

理事 江藤 隆美君 理事 小比木三郎君

理事 加藤 六月君 理事 西銘 順治君

理事 増岡 博之君 理事 金瀬 俊雄君

理事 齊藤 正男君

上田 茂行君 本部 佳昭君

佐藤 孝行君 關谷 勝利君

竹中 修一君 徳安 實藏君

丹羽喬四郎君 細田 吉藏君

三原 朝雄君 宮崎 茂一君

渡辺美智雄君 太田 一夫君

久保 三郎君 兒玉 末男君

坂本 恭一君 橋 兼次郎君

梅田 勝君 紺野与次郎君

石田幸四郎君 松本 忠助君

出席國務大臣

運輸大臣 木村 陸男君

出席政府委員

運輸大臣官房審議官 中村 四郎君

運輸省鉄道監督局長 住田 正二君

運輸省鉄道監督局長 杉浦 喬也君

運輸省自動車局長 高橋 寿夫君

委員外の出席者

大蔵省主計局主計官 宍倉 宗夫君

建設省道路局企画課長 浅井新一郎君

自治省財政局財政課長 石原 信雄君

日本国有鉄道総裁 高木 文雄君

日本国有鉄道常務理事 田口 通夫君

日本国有鉄道常務理事 馬渡 一眞君

日本国有鉄道常務理事 橋高 弘昌君

日本国有鉄道常務理事 吉武 秀夫君

日本国有鉄道常務理事 加賀山朝雄君

日本国有鉄道常務理事 菅田室長

運輸委員會調査室長 鎌瀬 正己君

委員の異動

五月二十一日

辞任 佐藤 文生君

補欠選任 上田 茂行君

田村 元君

竹中 修一君

同日 上田 茂行君

補欠選任 佐藤 文生君

田村 元君

五月十九日

国鉄バス名田庄線の運賃等に関する請願(堂森芳夫君紹介)(第五六八八号)

国鉄旅客運賃の値上げ反対等に関する請願(紺野与次郎君紹介)(第五六八九号)

山陰本線等の輸送力増強に関する請願(田中昭二君紹介)(第五六九〇号)

養蜂振興のため国鉄運賃の特別割引に関する請願(武藤嘉文君紹介)(第五六九一君)

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願(梅田勝君紹介)(第五六九二号)

同(木下元二君紹介)(第五六九三号)

同(瀬長亀次郎君紹介)(第五六九四号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

同(岩垂寿喜男君紹介)(第五六九五号)

いうような場合が出てまいりますので、その分はこの中には一応入ってございませぬ。トンネルは一応もとの中に入っております。

○紺野委員 昨日は、車両費を中心としたものを除いた大部分は基本的な建設の部類に属するといふ答弁があったのですが、これはどうですか。それによると大体三年間の累計で一兆八千億ぐらいのものが基本建設関係の投資部分と見られるけれども、どうですか。

○馬渡説明員 先ほど御説明が抜けましたけれども、新幹線の関係は抜きまして在来線で申し上げましたので、その点が抜けておりまして、新幹線の建設費を申し上げますと、四十八年度が三千五百十億、四十九年度の決算で二千八百六十二億、五十年年度は恐らく千八百五十億程度ではなからうかと思ひます。それが新幹線の建設費でござい

す。それから、私は先ほど駅の点につきましては申し上げませんでした、これは入れてございませぬのでこの中には含まれておりませぬ。

○紺野委員 そうすると、先ほどの四千二百億の金に七千数百億の新幹線の費用が入って明らかに一兆円を超えているのですから、基本的な建設費として私たちが考えているのは、車両その他を除いたところの固定設備として駅その他を入れれば、それを除いてもいまの計算では一兆一千億以上ですが、一兆八千億ぐらいの基本建設費がやはりあるということがほぼ推定される。もちろんこれは概算ですが……

そうすると、そういうものに関連する利子部分というものが建設費の中で三年間で千三百四十四億で、国が出資すればそのうち約一千億ぐらいの軽減が可能ではないかと思う。そういうことで、これらを合算してこれを五十年年度の長期債務六兆八千億から引いてみると、実際には長期債務といふものはずっと減ってきて、わずか三年だけでも、ふえるのではなくて、むしろ大体四兆九千億ぐらいになるのではないかとこのうふうに見られるわけですね。長期債務がそれだけ減ることは当然で

しょう。

○住田政府委員 新幹線等の工事をやる場合に、その財源をいたしまして、借入金ではなくて出資あるいは工事費に対する直接助成をすればそれだけ借入金が減ることはそのとおりでございませぬ。

○紺野委員 それから、もう一つの要素としては減価償却費ですね。これの三年間における、旧法による定額法と新法による定率法との差額をちょっと出して下さい。

○馬渡説明員 ただいま国鉄の償却制度は定額法という形でやっておりますが、その中で車両、自動車、船舶、機械類等だけが定率法によっておるわけでございます。

現行制度はそういう形でございませぬが、全部を定額法による場合ということで試算をいたしますと——これは五十一年度予算を加えまして、予算をそのまゝ実行したものととして試算をした数字でございませぬので、合わせた数字で恐縮でございませぬが、現行制度による償却額が四十八年度から五十一年度の四年間で八千八百五十二億ぐらいと想定されます。全部定額法によりました場合には八千八百二十億、約三十二億ほどの差がございませぬが、しかし、年々でそれぞれ出たり入ったりしております、五十年度においてはむしろ定額法によった方が安うございませぬが、五十一年度そのまゝ実施いたしますと現行制度の方が安いというところになりまして、年々で出たり入ったりするといふぐらいの差でございませぬ。

それから、なお、全部定率法によりました場合は非常に大きくなりまして一兆二千五百七十五億。これは想定を加えました数字でございませぬが、その場合には現行との差が約三千七百億ほどの償却の差が出てまいります。

○紺野委員 だから、それだけ赤字の方が減るようになると思ひます。

それから、もう一つは、もしも政府出資で基本建設をやるような場合に、その部分についての償却費はゼロにしてもいいと学者が言っておりますが、どうですか。

○住田政府委員 出資と工事に対する助成とは別でございまして、出資は資本金に該当するものでございまして、一般企業の場合でも、出資をしたから、資本金があるからその分は償却しなくていいということではないわけでございます。国鉄の場合も、出資はいたしておりますけれども償却は償却するといふたてまえにいたしております。

○紺野委員 しかし、実際には減るんじゃないですか。その点はどうですか。

○高木説明員 いまの紺野委員のお尋ねは、国鉄の基本的資産である線路とか駅舎とかいうものについては一一般会計から出して、そしてそれはもう償却対象にしない計算にしたらどうだということだと思ひますが、その場合は、理論的にはそれは出資というよりはむしろ補助金という形で、出資と言ひ以上は資本として残るわけでございますから、一般会計と公金ととの関係ではその出資額を食つてしまふわけにはいかないわけで、出資という形で出しても片一方ではやはり償却はしていかなければならぬわけでございませぬ。

出資をしたが何年かたつたらそれが償却をしませんとなくなつてしまふというか、ゼロになつてしまふわけでございますから、もし御趣旨のようであれば、言葉は正確にすると申しますと失礼でございませぬが、正確にするために申し上げますと、出資という形ではだまされなくともよろしいという金をいたしまして、出資という概念よりは補助金といふか、何かそういう形でいただかないと償却しないでもよろしいということにはならないだらうと思ひわけ

でございます。

出資でありましたならば、やはり、片一方の勘定では見合ひとしては出資が資産として出てきますから、それは償却していかないと、出資していただいてもいつか解散するときに返しができないといふかっこうになるわけでございます。ですから、御趣旨のようにするためには出資ではなくて補助金にしなければならぬということだらうと思ひます。

思ひます。

○紺野委員 そのように政府の金を、利子のつかない、あるいは返却しなくていい、あるいは償却の上でも過大な負担をさせないといふいまの補助金のようなものにすれば——要するに政府の金をそういう合理的な形でやるとすれば六兆八千億のようによい形ではないで、これがいまの計算だけで概算しても四兆五千億あるいはそれ以下ということになると思ひます。でありますから、今後とも建設費を政府の補助金というふうな形にして、その上に長期負債に対して今度やつたような二兆五千億の肩がわりをするといふふうなことをもし加えてやるならば、国鉄の基本的な財政の仕組みという点においては、ほとんど二兆円ぐらいの長期債務が残るだけになるのじゃないかと思ひます。

いままでの四年間の経験を振り返つてみて、基本的にはその方向に道をとるべきであり、そうする方が国民にいろいろの巨大な負担をかけることをしないで済む、中の仕組みそのものの合理化によつて経営の破綻に追い込まれることがないと思ひますが、そういう考えはどうですか、ちょっとお聞きしたいと思ひます。

○高木説明員 私からお答え申し上げますのは適切かどうかはわかりませんが、現在の仕組みでは、たとえばもろもろの公共投資の中で、いろいろな治本事業でありますとか道路事業の主要なものでありますとかいうものについては一般会計で、主としてそういう形でやっております。ところが国鉄の場合にはもう鉄道省の時代から、基盤的な工事費といふか、そういう資産を含めて独立採算でやるといふたてまえになつておるわけであり、公金体になりましてその点は変わつていないわけでございます。

ただいま御指摘の点は、そういうふうになれば国鉄の経理がよくなる、よつてもって運賃を上げなくても済むではないかという御議論だったといひますか、そういうことだったと思ひますが、論理はそのとおりでございませぬけれども、全体のたてまえ論をいたしましては、輸送サービス業とし

ての国鉄の経営のあり方という点から申し上げますと、その最も基本的なものを一般会計から援助していただくという行き方は、先般来運輸大臣も御答弁になっておりますような、現在の国鉄のたてまえである独立採算の原則を志向してやっつけていくのだという基本原則からはずれてくるわけでございます。

そこは国鉄全体の組織論と言うよりはむしろあり方の基本問題でございまして、いまのところは、それを運賃と関係なく一般会計でいただくというのでは本来の意味の独立採算から完全に離脱をするということになりますので、私も経営に当たります者自身の立場といたしましては必ずしも賛成いたしかねるというか、そこまで落ちぶれたくないという感じがいたすわけでございます。

○紺野委員 確かに合理的であるという点はいま総裁が認めたと思うのですが、問題は独立採算性の現在のたてまえですね。それを変えなければそれはできない。だから、いま必要なのは、その独立採算性のたてまえを改革することです。決して落ちぶれたからというのではなくて、正しい方向に前進するためにはむしろそこを突破しなければだめだということでもあります。これは後の経営論とも関連しましてもう一度立ち返りますけれども、いずれにせよいまの制度は非常に不合理であり、やり方、仕組みを少し変えれば蘇生が可能であるということを示しているわけなんです。

それと関連してお聞きしたいのは借金の内容でありますけれども、長期債務の内容についてお聞きしたいと思ひます。特にお聞きしたい点は鉄道債券の額と、それからその内容で、イとかロとかハとかいうふうなことではなしに、だれがどのくらい持っているかということですね。特に、市中銀行あるいはその他の政府関係の銀行にせよ、銀行が大体どれくらい現に所有しているかということと、大手の建設業者やその他の大企業が持っている目とされる鉄道債券はどれくらいか、これをちょっとお聞きしたいと思ひます。

○馬渡説明員 鉄道債券の内訳といたしまして

は、政府で引き受けていただきますものと、それから政府の保証のございします政府保証債と、そのほか自己調達と申しておりますが、いま先生からお話のございましたような金融機関あるいは関係会社、地方公共団体あるいは国鉄の共済組合というふうなところに引き受けてもらっております自己調達債がございします。

実績はつきりいたしております四十九年度末において一応残高として約二兆ございしますけれども、そのうち一兆五千億というものが自己調達の残高として残っております。そのうちの約一兆が金融機関でございまして、その他関係会社が約二千億程度でございします。

これは引受先で申し上げたわけでございします。債券の性質上転々と変わるというところでございまして、ただいまどういふところでその債券が保有されておるかというところはちょっとわかりかねるわけでございします。

○紺野委員 二兆円の債券のうち少なくとも一兆五千億は自己調達で、その中で金融機関が一兆円で、関係会社が二千億というところでございまして、こういう借金でつくる巨大なシステムの中で大きな利益を得ている者という側から見ますと、大銀行が一兆円貸してあり、この利子は大体八割か九割ぐらいじゃないかと思ひますが、そうすると銀行の利子だけでおよそ八百億ないし九百億である。それに、共済組合なんかは別として、そのほかのいろいろな関係会社の二千億の金を入れれば、これらの大手の会社や特に銀行に対して一年間に概算で一十億の利子が入っていくということになると思ひますが、どうですか。

○馬渡説明員 引受先でそのままと持っております場合にはそのようになるかと思ひますけれども、先ほど申しましたようにただいまはそれが流通をいたしておりますので、そこにそのまま入るというところではないと存じます。

○紺野委員 だから、そういうように見ると事のあいまいさを通じてしまうのだけれども、とにかく、その他のいろいろと地方団体等が持っているも

ので銀行のもとに戻っているものがかえって多いと思うのです。だから、少なくとも引き受けのときの一兆円よりも決して少なくはない。むしろ転々として銀行の手に渡るものが多いと見られるわけですね。

それについて、それを現在だれが持っているかというところの資料をもらいたいと思ひますが、これは後で答弁してください。それと、大体一十億円ぐらいの金が大手の銀行を中心とするところに入っているというところはどうか。その点を明らかにしてください。

○高木説明員 私も鉄道債券のことはまだよく存じませんが、一般的に債券でございしますから、金融機関の方の統計なり決算なりを見れば、ある期ある期の残高で鉄道債券を幾ら持っているかというところは統計表上出ておるかもしれませうけれども、これはむしろ金融行政上の統計の方からつかめるかどうかという問題でございまして、私の方は金融機関にお願いして余り喜ばれないものを引き受けていただいておりますわけでございまして、それがそこから先にどこに行つたか、金融機関はそれをだれに売つたかというところは、債券でございしますから転々と日々流通しておりますので、うちの方で調べるのはちょっと困難ではないかと思ひます。

しかし、御趣旨でございしますので、何らかの方法で調べ得るかどうか、鋭意努力はいたしてみたいと思ひます。

○紺野委員 それではそういうことにしますが、いずれにせよ一兆円ぐらいの金だから、毎日三億ぐらいの金を国鉄は日銭として銀行その他に運んでいくということになっているわけですね。だから、縮小的に言つて、レールは借金でつくり、利子の列車が走つて、終着駅が銀行というふうな性格があるということですね。独立採算制のもとでそれを強いられてでき上がった体質でありますけれども、国が財産をつくつて、それを勤勉に走つて出た利潤というものは必ず国鉄の中に積み立てられていくという制度にどうしても変えなければ

いけないということ、それ以外に本當の解決の道はないのではないかと私は思ひます。そういう点で第一問は終わります。

それから、その次の問題といたしましては、十一年計画というものは十年間に四回の値上げ法案であつたわけですが、この設備投資の内容について計画があつたわけなんです。それは主として新幹線を中心とした高度成長政策に合わせたところの計画でありまして、新幹線が四兆八千億、その他の幹線については三兆五千億、それから通勤その他の都市関係の建設費が七千億、公害その他が一兆五千億となつていたと思ひますが、そのときの構想は新幹線七千キロをつくるということが思想としても計画としても根幹にあつて、それがだめで、いまやこの計画をやめて二年計画になつたとすれば、この工事計画、設備投資計画というものは御破算になつたのか、それとも実存しているのかどうか、それを聞かせていただきたい。

○住田政府委員 これまでの再建計画では、いま御指摘のように十年間で十兆五千億の投資をすることになっておりました。その内訳は新幹線が四兆八千億、在来線が五兆七千億円ということになっておりますが、今回の新しい再建に当たりましては、当然のことながら従来の計画はなくなつていくわけでございします。

今回の新しい計画の基礎といひますか、今度今月の十四日に閣議了解されました新しい経済計画の中で国鉄の投資が決められていくわけでございまして、この投資計画の内容はまだ最終的に固まつていくわけではございせんが、大体五年間で五兆九百億程度の投資をするというところを考へております。しかし、先ほど申し上げました十兆五千億といひますのは四十七年度価格で計算した五兆九百億円というのとは五十年年度価格でございまして、四十七年度価格と五十年年度価格の間では四四％ほど工事費等が値上がりしたてしておりますので、いま申し上げました五兆九百億というのとは十兆五千億と比較いたしますと実質的には三兆を

下回る程度の数字ではないかと思ひます。したがって、従来から見ますと工事規模はかなり縮小しているという事でございします。

また、内容でございますが、この内容も最終的に固まっているわけではございませんけれども、五兆九百億のうち新幹線は一兆五千億程度を考へております。したがって、在来線の方が三兆五千億ないし六千億に近い数字になります。したがって、新幹線計画も従来とは大幅にトーンダウンしたといひますが、テンポを緩めて考へているわけでございます。

○紺野委員 そうすると新幹線計画は、何遍も鉄道建設審議会であつたのは押しつけられて反対したのですが、あつた無謀な計画は一応たな上げですか、どうですか。

○住田政府委員 いま申し上げました新幹線計画では、現在工事をやっております東北新幹線、上越新幹線あるいは成田新幹線等の工事費のほか、すでに整備計画まで決まつております工事費の一部が入つてゐるわけでございます。

今後新幹線をどういふふうに整備していくかにつきましても、新しい第三次の全国総合開発計画の中で決めたといひ考へております。

○紺野委員 では、その次の質問ですが、運営に關係する問題で、まず貨物輸送についてお聞きしたい。

見るところ、昭和四十八年からの貨物の収入はほとんど停滞状態であつたのではないのですか。これはまさに驚嘆すべきことでありまして、方針上に根本的な誤りがあつたのではないかと思ひますが、どう思つておりますか。

○木村国務大臣 国鉄の貨物輸送量がずっと減つてまいつた原因にはいろいろあると思ひますが、しばしば御意見が出ておりますように、道路の整備が非常によく進んで自動車輸送がふえてまいつたといふことが一つの大きな理由になつておると思ひます。それから、同時に、自動車は戸口から戸口への輸送ができるわけでございますが、鉄道輸送によりましてそれは出来ない、末端は未

端として別の小運送でやらなければならぬ、途中でヤード等でも停滞するといふふうな、そういう到達という点から言ひましても違つてきております。

それから、従来は遅いなら遅いなりその遅さを是認して、それでも間に合つて、料金の上でよろしければその需要はあつたわけでございますけれども、特に最近違法スト等が頻繁に行われまして、国鉄に頼つておつたのでは大切な物がお客さんのところへ計画的に届かぬといふふうなことから、鉄道離れといふ傾向も非常に強くなつてまいつておりました。それから、貨物の輸送全体がいまのように自動車あるいは海運等輸送構造の変化があつたわけでございます。それに対応して鉄道といひましたし、適時に適切な輸送改善対策を進めていけばできるだけの防止はできたわけでございますが、努力はいたしてまいりましたけれども、願ひて必ずしも対応が十分ではなかつたといふことと、いろいろな条件が競合したまゝして現在のようないふ貨物輸送のシエラになつておるわけでございます。

そこで、今回は、将来にわたつてこれをどう見るかといふことについて専門家のいろいろな方の意見もいろいろ聞いたわけでございます。そして、それらも総合したまゝして努力はしますけれども、結果としては、現状以上に、昔のように鉄道路物が集中するといふことも非常にむづかしいからといふような前提で今後の貨物輸送計画を考へておるわけでございます。

○紺野委員 私は、いまのお話を聞くと二つほど大きな問題があると思ひます。

その一つは、自動車に敗北するといふ敗北感、敗北主義があるといふことで、貨物のシエラは自動車は現在三五%です。鉄道は一四%弱です。海の方は五%ですが、そういうことで、自動車は三五%、鉄道が一四%はもう宿命であるといふふうな言つておられますが、これについてはやはり敗北主義があるといふことか、なぜそうなつてゐるのかといふことについては後で触れたいと

思ひますが、もう一つは、現在までの国鉄は非常に氣負ひまして、三年前にも、われわれは世界一の列車をつくるのだ、新幹線もそうだし、その他すべてそうだ、物資別輸送あるいは中長距離大量輸送、都市間輸送、大都市圏輸送といふふうなことでバラ色に夢を描いて洋々たるものであるといふふうなことを言つておつたが、三年たつてみると、いふほどに思つてゐるのです。さうして外れてゐると私は思ふのです。そういう点に根本的な考え方の違いがあつたのではないかと私は思ふのです。

第一、あのときにはもう見るもいやらしいような形でやつておりましたものとして、小さな駅は無人工化だ、それから荷物駅はもう捨てるのだといふふうにしてばつさばつさと切つてきたのです。小口貨物などは余り大したことはない、大量の物資別輸送に適さないようなものはもうできるだけお断り申し上げるのだといふふうになつてきた。漁業や畜産や地方の地元産業とかいふものが、それほど大量なものを運ぶわけじゃないが、それぞれの生活と密着したこれらの輸送物資を重視して、大企業あるいは大量の輸送貨物だけに限定するような方向をとつたといふことですね。これが大きなそごを来しておるのじゃないかと私は思ふ。高度経済成長政策が一定の限界にぶつかつて、捨ててしまつたものがほとんど自動車に拾われてしまつたといふふうなことになる、そういう点で方針上に国民的な貨物についての輕視があつたのじゃないかと思ひますが、この点はどうか。

○木村国務大臣 貨物につきましても輸送構造の変化といふものが確かにあるわけでございます。また、そのことの事實を認めて、その前提に立つて考へなければいけないと思ひます。そうしますと一方において貨物は減つていくが、しかし、できる限り国鉄によつても貨物を輸送しなければならぬといふことと同時に、輸送構造に対処するためには、鉄道の扱ふ貨物そのものの内容あるいは輸送の体系も逐次変わつてくるわけでございますので、それらを考へながら一

方においては合理化等も考へなければいけないといふことで、貨物の駅の廃止とか統合、集約といふこともあわせて進めておるわけでございます。それから先の国鉄の貨物輸送体系がどうあるべきかといふことを常に考へながら集約化等もやらなければいけないと思つておるわけでございます。

いづれにいたしましても、貨物を輸送するのに国鉄にこれを求めるという、その必要性的範囲がどうであるかといふふうなこともこれからはよく検討していかなければならない問題であらうと考へております。

○紺野委員 それで、最初にお聞きしたのは、無人工化駅は何かといふことと、それから荷物取扱駅を廃止したところは幾つかといふこと、これをちよつと聞きたいと思ひます。

○吉武説明員 お答えいたします。無人工化駅についての最近三年間の実績は、昭和四十八年度が八十一駅、四十九年度が二十九駅、五十年年度が七駅、合計百十七駅でございます。それから貨物集約につきましても、最近三年間におきましては、昭和四十八年度に百二十三駅、四十九年度に九十二駅、五十年年度に五十四駅、合計二百六十九駅でございます。

○紺野委員 それで、この間村木参考人も言つておりましたけれども、無人工化駅を中心としていまでは非行が盛んにふえてゐるとか、あるいは無賃乗車が非常にふえてゐるとか、これは調査の結果わかつてゐるといふことで、これは非常にマイナスになつてゐるのじゃないかといふことを言つておりましたが、これはどうですか。

それから、荷物取扱駅を廃止したところが約二百七十ぐらいだといふことですが、こういう切り捨てによつて切り捨てられた駅の貨物はどういふふうな処理されてゐるのですか、調べましたか。そして、何トンぐらいのものがそれで離れたと見られますか。

○吉武説明員 無人工化によりまして青少年の非行化の果になつておるのじゃないかといふふうな御

質問だと思いますが、停留所化された後の駅舎につきましては、巡回保守等によりまして清掃管理に留意をいたしておりまして、青少年非行化の犯罪の場にならないように巡回をいたして万全を期しておるわけでございます。

それから、無賃乗車等につきましては、車掌によって集札をやるとか、あるいは集札箱をつくるとか、あるいは特別改札を行うとか、そういうことで極力無賃乗車のないように処置をしておるわけでございます。

それから、貨物の集約のことでございますが、貨物駅を集約いたしますとその駅では取り扱いはやめませんが、その隣接の扱っておる駅に持っていくように設備を行うとか、そういうふうな処置でやっております。

ただ、そのトン数につきましては、ただいま現在どの程度あるかは持っておらないのでござい

す。

○紺野委員 これも、何ともはや非常に甘いんですね。だからそういうことでどんどん減ってしま

うわけですね。

それで、その荷物駅の廃止の駅名と、いまま

でそこで扱われておった荷物の種類やらトン数、そ

ういふものをひとつ資料として出してください。

それからお聞きしますが、今度は非常に力を入

れてふやしたものは何かということですが、前に

比較して増加したと思われるものの中で実績で

わかっている品目と、それから減っている品目とを

管理の米ですから、自主流通米はほとんど自動車

で行っているようですが、政府米の方は大体九〇

%ぐらいやっておる。しかし、農山漁村に關係す

る鮮魚と冷凍魚が十九・九億トンキロから八・二

億トンキロ、それから木材が四十三億トンキロか

ら十八・四億トンキロというふうにながって

いる。こういうふうになっているが、実際にふえて

いるものは自動車、石油、化学肥料、紙、コンテ

ナなどですね。こういうふうに見ると、あなた方

国鉄は大企業のためのものではないと言っている

けれども、大企業のためのものが非常にふえたの

です。画期的にふえたのです。パーセンテージで

言っても七割から半分ぐらゐは国鉄の方をこれら

は利用しておりますが、減っているものは、国鉄から

離されたものは野菜、果物、水産品、繊維加工

品、木材等みんな地方産業であり、そして農、漁

及び畜産というところでありますから、高度成長時

代のこれらの高度成長品目に全力を投入したとい

うことは明らかで、その裏目に国民の生活本位の

ものが冷遇され、国鉄から離れたということな

るんですね。これももちろん自動車の輸送の特徴と

いうものもあると思ひますけれども、そういうこ

とで、国鉄の運営方針が余りに明らかに国民の物

資を輸送するという点から逸脱しているというこ

とですね。それが低成長時代のようになると来る

と全面的に窮屈になってしまつて、自分が天につ

ぼするみたいな形で自分のところにはね返って

くるということすら起きてきているのだと思うので

す。そのことについて、現国鉄の技師長の瀧山養と

いう方が前に、「小口貨物のサーヴィスの悪さが

国鉄の内部にあつては小荷物への転嫁を促し、外

部にあつては貨物自動車進出の好餌となつて

採算が合わないからといって部内でも小口貨物を

見放す思想があるが、こんなことを続けている

と、やがて小口貨物だけでなく取扱貨物をも失

う危険がある。」ということを指摘している。そ

のとおりになつてしまふ。車扱の輸送というも

のがぐんと下がつてほとんど減退してしまつて

いる。ですから、貨物輸送は明らかに落ち込むべ

くして落ちたもので、これは方針上の誤りがあると

思ふのです。

つまり、モータリゼーションの影響というものと別に、国鉄自身の国鉄運営方針の中に、国民の

側にも立つてもっと独自にやるべきことがあるの

ではないか。北海道や九州あたりに行くとか畜産の基

地がたくさんできていますから、そういう畜産物が

もっと便利にどんどん運ばれるような冷凍車をど

れだけつくつたかというところ、そういうようなこ

とについてはやはりやらないのです。肉にし

ても、牛乳にしても、魚にしても、野菜にしても

そうなんです。もっと安直にこれらをどんどん国鉄に

はうり込んでいけるようなことはできないもの

か。そしてコンピュターで何らかの整理をし

て、ちゃんとしかるべきところにそれを生かして

いくという、そういうことから逸脱しているとい

うことですね。物質別輸送とか何とかというふう

に単純化されていっていることが、国民から見た

だくことのできる貨物運賃の収入というものをみ

ずから制限したことになつたのではないかと

いたしたい。

○木村国務大臣 私は紺野委員の御意見に必ずし

も賛成できない点があるわけでございます。やは

り、他の競争貨物輸送交通機関というものが強化

され、あるいは変わつてきております。いわゆる

貨物における輸送構造の変化というものがあ

るわけでございますから、したがって、国有鉄道の貨

物が、いわゆる一般国民生活に直接必要なもの

でも何でも何となく送らなければならぬという

ことはあり得ないと思ひます。他の輸送機

関に利用者があることが利用者の利益になればそ

れに頼めばよろしいのでありまして、それをどん

どん国鉄が全部として送らなければ国鉄の使命を

果たせないというものではないと思ひます。お

わけでございます。

それから、たとえば化学製品であるとか、油で

あるとか、紙であるとか、そういう大企業に奉仕

する輸送に偏したという御指摘でございますが、

これまたその輸送構造の変化から見まして、国有

鉄道の貨物輸送体系がそういう貨物輸送を引き受

けるのに適しているというか、そういう輸送機

関としての使命を持つておるからそうござい

まして、それらの原材料はすべて国民の日常生活に絶

対必要な物ばかりでございます。何も鮮魚とか

いたものだけが国民生活に密着したものではなく

て、基本的に国民生活に必要な基礎物資的なもの

を送つておるわけでございますから、そういう意

味で、輸送の物体を見まして、それが大企業のため

の輸送であるとかないとかという議論は、私は

ちよつと紺野委員の御説には賛成しかねる点があ

るわけでございます。

○紺野委員 私の聞いてゐるのはこういうことな

んです。つまり、ふえたものがそういう大企業の

工業製品であり、他の生鮮物資、つまり、野菜

類、果物、水産物、畜産物、木材あるいは繊維加

工品というふうな、庶民の生活にもっと密着した

ものは国鉄に適していないと考へてゐるのです

か。それとも、大いに適している、さあいらつし

やいらつしやいという考へですか。どうです

か。

○木村国務大臣 これは荷主の選択によるべき問

題でありまして、私が申し上げておるのは、他の

輸送機関に頼つて送ることが出来るものまで国鉄

がそのけそのけで、送つてやるからおれの方

によこせという性質のものではないということ

を申し上げておると同時に、そういう国民の生活に

直結した物資が他の輸送機関によつても送れなく

て困つておるというふうな場合にはもちろん国鉄

が送るべきである、と、こういう考へ方で申し上

げておるわけでございます。

○紺野委員 それはやはり自動車からの、貨物

からの非常な後退ですね。ある意味においては撤収

作戦だ。そういう危険な方針だと私は思ひます。

だからこそ国民の必需物資の生鮮食品や畜産とか

てしまうので、それは当然だと思ふのですね。
私はお聞きしたいのですが、大きく言えばそれは政府のある圧力がかかっているのじゃないかと思ふのです。国の政治の中で方針を決定するところにおもしろいのかかっているのじゃないか。たとえば自動車工業会というのからだけ自民党が政治資金を最近受けているか、ひとつ、四十四年ごろからの調べたものがありましたら知らせてください。こういう数字は堪能であるであらうから、政治献金がどれだけ自民党にきているかです。

○江藤委員長代理 だれに答えさせますか。

○紺野委員 運輸大臣か、またはその他の知っておられる方に……

○木村国務大臣 そういふことは私の方で調べようと思ふは幾らでも調べられますけれども、いまここで調べて御答弁できるような資料も持っておりません。

それから、そういう業界からの政治献金というものは確かにありますが、それだから政府が国鉄へ命令して自動車で送らなければならないかぬぞというふうな指導をしたことは一通もございせんし、また、そういうものは全く関係のない、輸送そのものの実態としてこれは論議すべき問題であると思ふわけでありませう。

○紺野委員 大臣、いまの問題についてはここに資料がないからということですが、これについては保留して……(発言する者あり)まあ、では皆さんのたつての御要望のようですからあれしませんが、これはわれわれも調査が不十分なんです。だから、これについての正確な調査資料をぜひ出していただきたい。われわれの雑誌にあればいいけれども、国民協会に対して出されませんでした日本自動車工業会の政治資金はこうなんです。昭和四十四年七月に三百万、それから十一月に一億二千万、十一月にまた一億、それから十二月に三億四千万、それから四半期ごとに三千六百万、合わせて大体六億以上です。それから今度は四十六年は、三月に三億九千万、十一月に一億円、四半期

ごとになお三千六百万、だから大体五億以上ですね。それから四十七年十月に三億円、十一月に四億五千万、四半期ごとに三千六百万。それから四十八年六月に三千五百万、六月にまた五千万、四半期ごとに七千二百万、これもやはり五億円かそこらになると思ふ。それから四十九年、三月に四億八千万、四半期ごとに五千四百万、だからやはり六億かそこらになる。十億近い金があるの派閥にずつと来ているんですね。派閥の大將に入っているようでありませう。大臣、こういうことで、まさに自由民主党は国民協会を通じて年に十億ぐらいのものをもらっている。これは黒いビーナツだかわからない、白いビーナツかもしれない、とにかくそういう献金を大量にもらっているといふことなんです。

それから、もう一つお聞きしたいことは、政府の道路整備五カ年計画というやつなんです。道路に対してはほとんど国費を投入しております。これは第一次から二次、三次、四次、五次、六次、それから今度の第七次の計画まで合算すると、時間がたつていまだに私の方から言うけれども、全体としていまだに大体九兆八千三百九十五億円の国費を投入しております。それに対して国鉄にいままで金をくれたのは一兆三千五百五十三億である。これはいろいろな利子補給やその他を含めたものでありますけれども、出資としては約四千五百億であったことはこの前から明らかであります。四千五百六十億円で、その他すべてを合算しても、一次からずつといまだに有史以来で一兆三千億で、道路に対しては約十兆円、こういう開きがある。国の資金を渡す場合に、これは高木総裁からも話がありましたけれども、いろいろな仕組みが考えられているにせよ、いづれにせよ、これだけのものは大体言つて自動車のためのロードですよ。それが全部がそうだとはいいませんけれども、自動車産業は今日年産七百万台ですね。そして保有台数は二千八百万台ぐらい保有していると思ふ。急上昇でこういう状態になったわけ

でありまして、こういう点を見て差があると思ひませんか。

こういう政治の大きな根本のところ、国鉄は非常にアンバランスである。自動車輸送や自動車産業に対するいろいろな便宜を与えていることと関連してみれば、国鉄に対する独立採算制といふ、これは明らかにアンバランスであるといふふうに思われませんか。この点は大臣と高木総裁から伺いたい。

○木村国務大臣 先般もそのことで話が出て答弁もあつたのでございますが、道路整備の国費というものは、国費と一言で言つてしまえば政府が全部金を出しておるといふふうには受け取られるわけでございますが、その財源は、燃料税を中心として、自動車の関係の諸税、つまり道路を利用する自動車関係から税金を取つた、その税金で支弁しておるといふことになっておりますので、鉄道の場合、鉄道を利用されるお客さんからもらつた運賃収入で支弁するといふことと考へ方としては大体同じように見られるものではないかと思ふわけでございます。

もう一つは、少し前でもございましたが、先般の紺野先生の御質問の中に、政府が出資をふやすとかあるいは補助金をふやすといふふうなお話が出ましたときに、そういうことをやれば国民に負担をかけずに済むではないかという御質問がございましたが、これは私はちよつと考え直してみなければいかぬと思ふわけでございます。結局、出資もお説のように減価償却もしないで出せばなというところになると補助金と一緒にあります。これは国の出資でもあるいは補助金でも、すべてこれは国は税金から払うわけでございますから、つまり、国鉄の経営に必要な費用をどこからひねり出すかといふことで、直接国鉄を利用されるお客さんの運賃収入でやるのか、あるいは一億の国民全般から一人頭幾らで取つた税金でやるのかといふことの違ひでございます。その点から考へますと、国有鉄道のような鉄道事業というものは、経費の支弁を、国の援助と、利用するお客

あるいは荷主からの運賃としての収入とどの程度のバランスをとつてやるべきであるかといふことの判断、調整が一番問題であるわけでございます。これはもちろん公共企業体でございますし、独立採算制を指向するといふ根本理念がございませうので、この根本理念を前提にしてこの点も考へなければならぬわけでございます。

そうしますと、その独立採算を指向するといふいまの公共企業体の制度を根本的に考え直さなければいけないかといふ議論にさかのぼるわけでございますが、たまたまスト権問題に関連しまして現在政府がいろいろ検討をしておりますと思つております問題の中にも、こういう公共企業体そのものの経営のあり方の本質までさかのぼつて検討してもらおうといふことになっております。いづれそういう問題につきましてもしかりべき答申なり意見が出まして、それを参考に政府は検討をいたすといふことになっておるわけでございますので、その点も申し添えておく次第でございます。

○高木説明員 私、大蔵省におりましたときに予算あるいは税を通過して道路あるいは国鉄のことにはいささか関係がございましてので申し上げさせていただきますが、確かに戦後道路に非常に力点が置かれたことは御指摘のとおりだと思います。そのために、いろいろの御意見がございましたが、ガソリン税あるいは自動車重量税というふうな新しい税が戦後設けられまして、それを主たる財源として道路整備が行われてまいつたことは御承知のとおりでございます。そのような特別な税制度まで設けて道路を整備いたしましたのは、やはり、日本の道路は諸外国の道路と比べて著しくおくれがあるという認識に立つておつたわけでございます。それが数次にわたる整備計画の結果かなりの水準に達してきたといふことでございます。そのあふりが国鉄に及んでいふことも事実でございます。

現在の段階でどういふバランスでどうあるべき

さように努力すべき問題であるということとは基本的には変わりはありません。そういうことでございます。

○高木説明員 貨物見直し論をいろいろ御提示

いただいたわけですが、私どもはまだ不勉強でございますが、そういう点も私自身も少しよく勉強してみなければならぬと考えております。きょうのお話をいろいろかみしめてみたいと思っております。

○紺野委員　まだたくさんあるのですけれども、この辺できょうは一応終わります。

○中川委員長 石田幸四郎君

○石田(幸)委員 国鉄問題の質疑をこれから行なうわけでございますが、まず最初に大臣と総裁にお伺いしたいわけです。

会期末になりました。新聞等の報道によりますれば、会期延長がないということはすでに与野党間の合意事項となっておるし、参議院の河野議長からも、本質的には会期延長なし、それから財政法に就いては継続審査、値上げ法案は断念という、その方向で了承しているというようなニュースが伝えられております。それに伴つて、政府は、仲裁裁定が出されても国鉄、電電についてはペアに成らないという態度を最終的に確認しておる、ある意味ではまた赤字経営を続けている国鉄に対しては夏期ボーナスの凍結もやむを得ない、それから工事の延期も検討している、と、そのようなことが報道されておるわけでございますけれども、もし償還

与の凍結等ということになりますれば国鉄においては組合との協調関係というものは極端に悪化をするであろう、破局的なところまで追い詰められるのではないか、こういうふうに私は思うわけでございます。また、国鉄当局におきましては夏のボーナスを資金運用部資金から借り入れを行いたいというような希望などもあるようだというふうに報道されておるわけでございますけれども、もし、この新聞報道のとおり値上げが今国会でできないということになりますれば、この問題の結論をどうつけようとしておられるのか、まず国鉄総裁からお伺いいたします。

○高木説明員 私どもといたしましては、あくまでも当初にお願いしておりますに法案を通していただきたということでございますけれど

も、それは国会の御都合のことでもございますので、片方においてももしうまくいかない場合があった場合にはどうするかということについて内々検討はいたしております。

その場合には御承知のとおり一カ月平均五百三十億、十カ月で五千三百億の穴があくわけでございますが、この穴があくという意味が二つありまして、一つは損益面でつじつまが合わなくなるといふことと、もう一つは資金面で不足を来たすといふことでございますが、いま当面何よりも弱っておりますのは、資金不足を来すわけでございまして、いろいろと支払いにも事欠くような事態になるわけでございます。それに対応する措置といいたしましては、経営の常道といたしましていろいろと各方面からお金を借りる努力をしなければならぬと思うわけでございますが、こういう財政状態でございますので容易にお金を借りるといふこともなかなかむずかしい。貸す方から言へば、こういう状態のところにお金を貸すわけにもなかなかいかないといふことのお感じをお持ちになるのは、ある意味で申しますとこれまでやむを得ないところでありますが、私としてはあくまで何らかの方法で資金調達に努力を重ねてまいりたいと思ひます。

しかし、資金調達がうまくいきません場合には、いまお触れになりましたようないろいろな事態が起こり得るということでございまして、結論はどのようなか、最終的に決まりましたからいろいろな本格的に走り回ってみたいと思っておりますが、どうしても残念ながら各方面にいろいろと御迷惑をおかけすることになろうかと思えます。

○木村国務大臣 国会が延長がなければ二十四日
で終わるわけでございますので、いま御審議をい
ただいております法案の成立については非常にお
ずかしい段階に入っておることは事実でございます
す。しかし、まだ日にちがありますので、私とい
たしましては、国鉄の現状を十分御認識いただい
て、限られた残りの期間内にぜひとも成立させて
いただくことを期待いたしておるところでござい

ますが、仮にもしそれができないというふうな場合に一体どうなるかということでございますが、いま国鉄総裁が申し上げましたような現状でございますして、現在のままで運賃が推移いたしますと、すべての運輸収入を人件費だけにつき込んでまだ足りないという状況でございます。予定どおり六月一日から実施ができてしましても、五十一年度は運輸収入全額を挙げて人件費と物件費にちょうど使われるということでございまして、あとの工事費その他利子というような金は全部他の、つまり補助金なりあるいは借金なりで賄わざるを得ぬというのが現状でございますので、ここでお話しの仲裁裁定とかあるいは六月のボーナスの問題を言うのは非常にむずかしいわけでございます。

仲裁裁定はまだ出ておりませんので、どういふふうに対処するかということはこれから検討しなければなりません。六月のボナスというのは一般的にはもう予定されておる時期でございますので、もしも万一今国会でこの法案が成立いたしましたときには、先ほど国鉄総裁が申し上げておりますような資金面の上におきましても非常にむづかしい点がございますので、いまここでそういう場合にはこうできますと言う確信ももちろんございませぬ。いろいろこれから検討をいたさなければなりません。いろいろこれから検討をいたさなければなりません。きわめて困難であるということでございます。

○石田(幸)委員 現時点におきますお考えとして
はそれなりの答弁かもわかりませんけれども、す
でに新聞等に報道になっておりますように、会期
延長ということとは事実上もうできないということ
ははっきりしておるわけでございますから、そう
しますと、少なくとも賞与問題については何らか
の方針をすでに出さなければならぬのじゃない
のですか。特に、この問題がデッドロックとい
うことになりましたと、組合との協調関係という
ものは非常に極端に悪化することは目に見えて
おるわけでございますが、こちら辺に対して総裁
はどう対処されるつもりですか。

○高木説明員 名前はポーナスということになつ

てはおりますけれども、業績が多いときにはよけい支払うとか、業績が悪いときには余り払わないとか、そういうかつこうでの民間の企業におけるボーナスの実態とは大変違っておりますし、過去におきましてボーナスということで支払つてまいりました支給額も一般会計の公務員の皆さんの支給額と大体同じような額で出ており、職員の方の生活の実態から申ししましても、ごく一部は過去の借金の返済に充てるとか臨時支出に充てるとかいうことはございましょうけれども、実態として、全般的に見ましたならば生活費の中に完全に組み込まれており、それを前提とした生活設計が立てられておるといふ事実がございますので、なかなかこれは容易ならぬことであると考えております。

組合との間にうまく話ができるとかできないとかというこの前に、私の立場といたしましては、そういう職員諸君の生活の問題を考えることがどうしても先決でございまして、それなくしてはうまく汽車を走らせてくれと言うわけになかなかいかないわけでございまして、いたく苦慮いたしておるわけでございます。しかしながら、現実には本間に金がないわけであります。払うものがないわけでございますから、したがって払えない場合には払えないということとは起こり得ると言わざるを得ないわけでございまして、ではどこから借りてこいということになりましようけれども、この破産状態では貸す人がないということになるわけでございます。

したかいますして、それはあらゆる努力はいたしますが、なお相当むずかしい事態であるというところを率直に申し上げておきたいと思います。

○石田(幸)委員　それでは大臣にお伺いします。が、国鉄四十三万人の職員というのは、日本の世帯構成が三・九人と言われているのでございますけれども、独身者もおりましようから約三倍としてよろしいと思うのですが、約百三十万人という人たちが生活設計のための賞与を大変に当てておられると思うのです。そこで、金がないという

○石田(幸)委員　大臣の御答弁でございますけれども、私はそれでは納得できない。いずれにいたしましても、この問題の方向性というものが全く明示されておらないところに私は非常に大きな不

そういうような日本の給与の慣行の上から考えても、国鉄の従業員の人たちは当然これはいないだけのものという前提に立つて生活設計をしていることは言うまでもないわけでありまして、いわゆる人間としてお互いに生活をしていく上においていろいろと金がかかるわけでございますから、やはり、同情的にこの問題に対処するという方向性が少なくとも出されなければならないのではなにかと思います。もしこの問題でそういう人間性を加味した解決方法を明示できないということになれば、三公社五現業のそういうところに働いて人たちにも大きな収入上の格差というものが出て

で、何とかしてあげたいという気持ちにはもちろん
持つておるわけでございます。

しかし、具体的にどうやって資金の面を捻出
していくかという問題は非常に困難なことではな
いのです、それらの問題について政府部内におき
ましては、国鉄と十分連絡をとりまして、国鉄総

そうしてみますと、この五十年の問題を考えれば、少なくともかなり安定した目標を立て、

また、そういう経済推移であろうというふうには政府は見ているわけですね。それにもかかわらず二年間で再建の方向を明確にしなければならぬというふうには急がれる根本的な原因は何なのか、そこら辺をまずお伺いしたいと思います。

これは国鉄の場合と運輸省の場合とは終局的には当然合意をされたでしょうけれども、当初においては違つておつたのではないかと私は思いますので、御両所からこの問題について御答弁をいただきます。

○木村国務大臣 四十八年に立てました十カ年計画は、仮にそのとおりに実行に移つたといつても、四十八年から今日までの間に経済情勢もすでに非常に変わつてきておりますし、輸送の構造等も変わつてきておりますので、やはり、その年度その年度で多少の軌道修正をやりながら十カ年計画を実現せざるを得なかつたであらうと思ひます。

この四十八年からの十カ年計画について一番最初にわれわれも不安を持ち、また、そのとおりに、と言つては適当でございせんが、挫折いたしましたのは、あの中の一の大きな問題は、四回にわたる運賃改正が予定どおり本当に出来てゐるであらうかということがやはり当初から一番気がかりでございました。また、これが十カ年再建の一番大きな要素になつておりましたけれども、しよつぱなでこれが崩れてしまつたという過去の痛い事実があるわけでありまして、そこで、今回改めて国鉄の再建計画をつくり出す際に考えたのは、まず、長期の計画というものは、その間に客観的な経済情勢の変動その他予測できない変化がどうしてもあつて、なかなか実現しにくいということとです。そういうことは必ずあり得る。今後

も安定低成長が続くとはいひながら、十カ年という長い期間ではやはり変化があると思ひます。五カ年でもあり得ると私は思ひます。そういうことで、今度でも国鉄の財政の再建は最後である、今回でなければ本当にもう文字どおり国鉄は解体だという危機感を持つて再建案をつくりまし

た。本当を言いますと、一年間で再建の見通しができるような再建計画をつくりたかつたわけでございますけれども、それにはやはり運賃の面におきましても国民に非常な負担を一時にかけなければならぬと、あるいは国の財政の限界もあるわけでございますので、そこで、二カ年でも相当な負担になるわけでございますが、二年といういままでには比べますと非常に短期間でございすけれども、急いでやるといふことを先ほどおつしやいたしましたけれども、ぎりぎりのところで、二カ年で計画どおりに全責任を持つてやろうといふことで短期の再建計画をつくつたわけでございます。

この計画が予定どおり実施に移されますと、二カ年を経過いたしますれば、普通の状態ですれ以後の国鉄の運営は行い得る、総裁の責任で十分やり得る状況になるであらうと、こういうことで短期再建の計画をつくつたわけでございます。

○高木説明員 従来ありました再建計画と今回の再建計画とがどういふふうなつながりになつてゐるかといふことは、率直に申しまして私はつまびらかでございせん。

ただ、ただいま運輸大臣から御説明しましたような従来の計画がいろいろな経済情勢によつて破綻を来したといふことは事実として私は承知をいたしておるわけでございますが、昨年の十二月に閣議で決定されました今回の再建要綱を拝見いたしておりまして、あの線に沿つて事が進められますならば、大変困難な道ではございすけれども解決できるものと私は考へております。

○石田(幸)委員 そこにもいろいろ議論があるのですけれども、そんな問題で頭から突つかへていたのではいたし方ありませんので前へ進みますが、この財政再建の目標が二年間で、そして貨物の方においては昭和五十五年までに共通費負担を除いた固有経費を回収する、そういう収入を得たいといふようなことを考へていらつしやるわけ

で、その上で独立採算制を指向した自主経営を行いたいといふのが国鉄の目標であるわけなのですけれども、この独立採算制の問題で私はお伺いを

したいわけでございます。

まず、国鉄にお伺いしますけれども、先進諸外国の例で、二つか三つで結構でございますけれども、いわゆる独立採算制という軌道に乗つてゐる国鉄といふものがございすか。御答弁をいただきます。

○馬渡説明員 いま先生がおつしやいましたようなかつて、運輸収入だけで支出が賄えるという国はございせん。諸外国とも、その意味での収入と支出のバランスは、助成という形あるいは収入補てんという形で補われておるといふのが各国の例でございす。

○石田(幸)委員 いま御報告がありましたように、バランスをとるといふことはあり得ても、独立採算制でやつてゐる諸外国、特に先進諸国という例は一つもないわけですね。今回政府が助成をした措置を考へてみましても、二兆五千億のたな上げは資本収支への助成ですね。それから、地方閑散線の赤字の一部についての特別交付金が百七十二億ですか、これは経常経費への助成となつてゐるわけですね。

本来、独立採算制といふのは、いわゆる収入で固定支出を賄うといふのが独立採算制の定義でしょう。そういう意味から言つて、これは前の国鉄総裁の磯崎さんの時代において事実上国鉄は独立採算制が崩壊をいたしております。また、新谷運輸大臣のときもその説は認めざるを得ないといふふうに言われておるのでございすけれども、現状において国鉄は独立採算制がすでに崩壊をしてゐるのだといふことについては、運輸大臣、これをお認めになりますか。いかがですか。

○木村国務大臣 独立採算制といふ意味をいま国鉄の常務理事が申しましたように解釈をいたしますと、過去においても独立採算は実行されてゐないといふことは事実でもございす。しかし、そういうことから言つて、かつて磯崎総裁なり新谷運輸大臣が独立採算制は崩壊したと言つた意味はど

ないんだといふことの意味としては理解できるわけでございます。

○石田(幸)委員 そういふわけで、国鉄経営のバランスは独立採算制ではとれないといふことは、諸外国の例から言つても、あるいは過去の、特に近年の国鉄の現状から言つても事実なわけでございますから、この二カ年間に於けるいろいろな対策をした上での独立採算制を指向するといふことについては非常に疑問がある。なぜ独立採算制を指向するといふようなこととこんなに独立採算制にこだわらなければならぬのか、意味がわからない。また、それを信ずる人もなからうと思ひます。

これは後でも議論をいたしますけれども、たとえば国鉄はいま総合原価主義に基づいてやつておるわけでしょう。そうしますと、少なくともここ数年の間に貨物が十分な収益を上げ得るといふような状態にはないわけですね。貨物をさらにスミーズにするためには近代化をやらなければならぬ、かなりの投資をしなければならぬといふ、そういう投資問題まで考へてみれば、少なくともここ十年くらいのうちに貨物が黒字になるなんといふことは毛頭考へられない。あるいはもつと赤字になるかもしれない。そう考へていけば、総合原価主義の上からいけば、当然これは旅客利用の方に多くの負担がかかつてくるわけですね。そういうような問題、さらにはまた、そういう面を配慮しての政策上のいろいろな問題、定期旅客の割引の問題、こういう問題も現在なされてゐるわけでございますから、そういうような問題をいろいろ考へてみますと、将来ともに独立採算制を指向することはとてもできない。あるいはまた、新幹線じゃなくても在来線あるいは地方線の建設等も計画されてゐるのを見ますと、これは両運賃の収入で国鉄の固定支出を全額賄ふなんといふことは将来とも不可能ではないかと思ひます。仮に五〇%値上げを認めたところで無理であらうと私は思ひます。

そういうわけで、この独立採算制を指向すると

いうことについては、国鉄が経営努力目標として掲げるのはわかるけれども、政府の方としてはそれに政策的な問題を加味する必要があるというところも生ずると私は思う。そういう意味において、運輸省が独立採算制を指向するということが認められた理由が全くわからぬわけですから、独立採算制という問題については、運輸省としてはその方向は捨てるべきではないか、どうやってバランスをとるかということに重点を置いた、政治的な技術を配慮した上でのバランスのとり方をむしろ考えるべきではないかと私は思います、大臣の御見解を承りたい。

○木村国務大臣 日本国有鉄道の使命は日本国有鉄道法で決められており、公共企業体ということ、日本国有鉄道の本質であるわけでございます。その考えからいいますと、やはり独立採算ということが原則でなければいけないと私は思うわけでございます。

独立採算制という経営形態がいかに悪いかという議論については根本的にいろいろな御意見がございまして。今回のスト権問題にも関連いたしまして、政府としては検討機関をつくるわけでございまして、そこで検討していただく中でもこの基本問題にまでさかのぼって議論をしてもよろしいということにしておるようなわけでございまして、これはやはり根本的に議論しなければならぬ問題でございまして。しかし、現在独立採算制を基本原則として運営をいたしておるわけでございまして。しかし、これは、運輸収入でもってあらゆる費用を支弁して国鉄の運営をやつて、運輸収入以外の資金に頼つてはならないという厳密なものではございませんので、そこは公共性という問題も絡みまして政府もいままでも財政的な助成をしてまいつておるわけでございまして、基本はあくまでも独立採算制を指向するということには変わりはないと私は思います。

そこで、その独立採算制を鉄道事業として指向するといふ限りにおきましては、運輸収入でもって必要な最小限度の費用は賄うべきであり、その運輸収入のものでありますところの運賃というものは適正なものであるべきであるというところがすべて前提となつておるわけでございまして。そういうことから考えまして、現在の国鉄の運賃が同じ日本国内で営業いたしております陸上交通機関のどれに比べてもきつめて安いというふうな点はやはり修正するべきであるというふうなことから、今回は大幅な運賃改定をお願いいたしておるわけでございまして、それにいたしまして、五円十銭のものが七円九十銭になるわけでございまして、他の交通機関は一キロ十五円から二十円というものが普通でございまして、それでもなお他の交通機関よりも少ないという状況でございまして。

そういうふうなことも勘案いたしまして、独立採算制を指向するという原則の上に立つて、運賃収入を含み、また、政治的に配慮いたしました過去債務の累積赤字のたな上げというふうな政策も織り込んでおるわけでございまして、政府自体が厳密な意味の独立採算制そのものを国鉄に完全に強いていくんだということではございません。その点は政治的な配慮を加えながら国鉄の運営をやつていくということではございまして、独立採算というものはあくまでも基本の原理であり、指向目的であるということに理解をいたしておるわけでございまして。

○石田(幸)委員 大臣はちょっと御所用があるようでございまして、その前に鉄監局長にお伺いします。いま大臣は独立採算制は事実上崩壊したことを認めるというふうなニュアンスの発言をなされたけれども、原理的にはいろいろな政策的な問題を加味して、なお独立採算制を目指してやつていくんだ、努力目標だというふうなことをおっしゃいましたけれども、そういう言葉を使うところにこの国鉄問題のあいまいさがあるわけなんです。そこで、独立採算制というもののについては、運輸省は一体どういふふうに定義をしておるのですか。

○住田政府委員 国鉄の独立採算制ということが問題にされましたのは近々十年ぐらいのことではないかと思ひます。国鉄創立以来昭和三十九年まで大体黒字でやつてきたわけでございまして、その黒字の時代においては、いま御指摘のよう、国鉄は独立採算でいくべきではないかといふべきであるとかいふような議論はなかったのではないかと思います。国鉄の事業の中には、幹線とか在来線とかあるいは貨物とか旅客とかいろいろ分野があるわけでございまして、その中には赤字のものもあるわけでございまして、そういうものを一応内部補助関係で処理してきておつて、しかも独立採算制を維持してきておつたわけでございまして。独立採算制の問題が起きてきたのは、恐らく国鉄の独占力がなくなつてしまつたということに起因するのではないかと思ひますが、独占力がなくなつたために国鉄の競争力が弱まつてしまつて、そのために貨物の赤字であるとか地方交通線の赤字が国鉄の経営を圧迫しているということになつてきているわけなんです。したがつて、国鉄としては、独立の企業体でございまして、国鉄運賃法においては原価を償う運賃を収受することになつておりますから、本来適正な運賃さえ取れば独立採算制というものは維持できるはずであるわけなんです。したがつて、独占力を失つて十分な運賃が取りにくくなつたということが独立採算制が維持できなくなつたというところが問題になつておるわけでございまして、そういう赤字の問題については今後どういふ合理化をやつていくか、あるいはどう対処していくかといふいろいろな対策を講じた上で、なおかつ内部補助関係が従来のようにやつていけない、内部補助関係が独立採算という収支バランスの維持ができないという段階においていろいろな措置を検討すべきものではないかと思ひます。今回のように地方交通線の運賃補助を出していくことが独立採算制を害するということではないと思ひます。

○石田(幸)委員 がちやがちや言うけれども、結局独立採算制の定義は述べられないじゃないですか。では、観点を變えて伺ひますが、この五〇%の値上げ、いわゆる運賃改定をしなければ独立採算制を指向することは不可能であるといふことはもう間違いないわけですね。いま仮に五〇%のものを一〇〇%にすればあるいはそういうものが出てくるかもしれないが、しかし、物価政策上そんなことはできないでしょう。現に、この五〇%の値上げに対して、予算を確定する際に運輸省、大蔵省、経済企画庁に当然御相談をされたでしょうが、そのときに経済企画庁の意見はどういう意見だったんですか。

○住田政府委員 昨年国鉄が新聞広告をいたしまして運賃を倍に上げたいといふことを言つたわけでございまして、今回の再建に当たつても、大体一〇〇%ぐらゐ運賃を上げれば健全財政になる、収支アンバランスは改善できるというように考へておつたわけでございまして、一遍に倍に上げるということは物価上も問題があるし、運賃法の中にも物価に配慮をするといふことは書いてあるわけでございまして、そのために関係各省と話をし、所要の運賃値上げを二年間にわたつて行うということにいたしましたわけでございまして。

○石田(幸)委員 さつぱり答えにならぬが、まあそれはいいでしょう。わかっていることを聞いていようなものですから。総裁にお伺ひしますが、私がなぜこんな議論をしていふかといふことは、これはやはりまじめに考へなければいけません。これはやがての経営プランを、国鉄は国鉄の企業ベースとしての経営プランを当然立てなければならぬと私は思ふ。国鉄が鉄道運営するに当たつては政策上の問題を余り加味する方法はよくないといふことは、私は、積極的にプランを立てるべきだ。それを制限するのがあるいは誘導するのといふ問題はやはり政府の問題だと思ふのです。こういうふうに分けて考へなければいけないのではないかと思ふので

す。たとえばこの再建計画の内容にいたしましていろいろの問題があるわけですね。問題がたぐさんふくそうしてあるわけですから、そういう意味において、現在の既成の法律の枠内での国鉄の再建問題を考へてはいないプランは出てこないといふ私は思う。むしろ、各地方鉄道管理局ごととそういう法律の枠を一切外してみて、そして現場の再建計画について収支のバランスはどうしたらとれるんだというものを地域ごとにつくって、それを全体で集約してみて、そしてそこどういう制限が加えられなければならないのかというような問題については改めて運輸省と協議するといふような形でこの再建の細部の計画がなされなくちやいけないんじゃないかと思うのですけれども、そこら辺の問題についての御見解を承りたいと思います。

○高木説明員 独立採算というのは、あくまでもどなたからも援助していただかないでちゃんとひとりでやっていかれるという意味だと思ひます。が、先ほど来いろいろ御指摘がございしますように現状ではなかなかそうはいかない。運賃を上げると申ししても競争相手があることでもございしますし、単に物価政策という面だけからではなしに、やはりお客さんの方の選択との関係で、いたずらに運賃を上げていきましてもうまくいかないという現状にあるわけでございます。

そこで、ここ当分の間は、現在お願いしております過去債務のたな上げなり、あるいはまた地方ローカル線についての助成なり、その他いろいろな面におきましていろいろと従来の枠にとらわれない形で御援助いただかないとやっといかれないと思ひます。しかし、基本となるべき部分だけはやはり自分でやっていくんだ、運賃でやっていくんだということにしなければならぬと思ひますし、そのためには、いま御指摘がありましたように全体をグローバルに見ているのはだめであつて、地域別に見たらどうかということも非常に貴重なサセクションでございますし、また、旅客、貨物、自動車、船というふうに分けて見ることも

必要でございまいし、いろいろな角度からそれれ縦割り、横割りに見ましているいろいろな知恵を出す。そして、そのためには国鉄の中でできない部分もございしますので、法制的あるいは行政指導的に多少変えていただかなければならぬ部分もあると思ひますので、それらについてはおしやるのとおり地域別の検討も必要でございまいし、部門別の検討も必要かと思ひますので、そういう積み上げをしていく必要があると思ひます。

ただ、全体を通じて基本はやはり自分たちでやっていくんだということでございます。と、うまいかなかつたらだれかに助けてもらうということではいつまでたつてもうまいきません。経営の気持ちといふは、営業精神といふは、俗な言葉で言へば商売といふは、そういう気持ちを持ててしまつては普通の情勢とは違ふわけでございますので、いけませんので、やはり指向するところは独立採算で、それでやっていかれないやむを得ないものはお助け願うということをやつていこうと思つておるわけでございます。

○石田(幸)委員 総裁、お助けしてもらつたという言葉は不適当だと私は思ふのです。それは政策的な問題でいろいろなものを国鉄は押しつけられておるわけなんだから、その分は当然政府が負担をすべきであるという原則論を立てなければいかにぬと思ふのです。これは私が申し上げるまでもないからやめまされども、そういう気持ちで取り組んでいただきたいという御要望を申し上げます。

こういう質問だけでも私は三十項目ぐらい用意してあるわけなんです、もうすでに小一時間たとうとしておりますけれども、いま二項目なんです。そんなわけでもまだ議論が残つておりますけれども、さらに先へ進ませてもらひます。

〔江藤委員長代理退席、委員長着席〕

運輸省にお伺いをいたしますが、今回経常経費への助成措置が行われたわけでございますけれども、たとえばこういう助成の仕方というものは、ハンガリーにおいては国家負担は二分の一、利用

者負担は二分の一という原則でバランスをとつてゐるんだということをこの間の参考人の意見聴取の中で伺ひました。特にフランス等は経常経費への支出を大幅に認めておる。ところが、いままでの政府のやつたものを見ますと、経常経費への助成措置といふのは今回初めて芽を出したわけですね。そういう意味において、この助成措置をやろうとする場合、二年なら二年、三年なら三年というように、どういう原則で行つていくということをは明確に運輸省の方として出さなければいかにぬと思ひます。場当たり的なことをやつてい

たんで国民の皆さんは納得しませんよ。

そういう意味において、今後どういう方針を立てられるのか、この方式を継続するのか、この二点についてお伺いをしたい。

○住田政府委員 国鉄に対しては、諸外国の例を見ましてもいろいろな形で助成をやつてゐるわけでございます。それはやはりそれぞれの国の事情があるわけでございますが、私どもの考え方といひましたし、諸外国の例と日本と、鉄道をめぐる環境の点において一つの大きな点が違つてゐるのではないかと申すのです。といひますのは、たとえばドイツと日本を比較いたしますと、ドイツは約三万キロの鉄道を保持してゐるわけですが、日本の場合には、東海道とか山陽というメガロポリスがあつて、人口密集地帯がある。したがつて鉄道特性がまだ十分残つてゐる。外国と比べれば日本の場合には鉄道がその長所を發揮し得る分野が十分残つてゐるというように見てゐるわけでございます。

今回の国鉄再建の助成の基本的な考え方を申し上げますと、現在国鉄は三兆一千億という赤字を持つてゐるわけですが、この赤字を抱えたまま健全財政を維持するといふことは非常にむづかしいし、同時に、こういう赤字を将来の利用者に負担させるということは負担の公平を欠くことになるので、したがつて、過去の赤字はこの際きれいにすると、いふことで過去債務の助成をやつてゐるわ

けでございします。この過去債務の助成は今後二十年間継続されることになると思ひます。過去債務の助成は一面から言へば確かに資本に対する助成であるわけでございますが、同時に、債務から生ずる利息が必要でなくなるわけでございますから、その面ではやはり損益に対する助成という意味も持つてゐるわけでございます。

今後二年間の運賃値上げによりましての収支のアンバランスが改善された以降、国鉄として健全経営をやつていかなければいかにぬわけでございますが、その場合に先ほど来御指摘になつておるようないろいろな問題点があるわけでございます。まして、そういう問題点を検討し、先ほど申し上げましたが、内部補助ではどうにも賄ひ切れないといふような問題があればそういう問題点をつかまえて、助成が必要であるかどうかいろいろ検討いたしたいと思つてゐるわけでございます。

○石田(幸)委員 それではもっと具体的に伺ひます。

地方閑散線の赤字は全部で二千五百三十一億で、それに対して百七十二億という助成を行つたわけですが、これも、この問題は今後継続されるのかといふことが第一点と、それから百七十二億という助成はどのような根拠ではじき出したのかといふこと、この二点を伺ひます。

○住田政府委員 最初に百七十二億の積算根拠を申し上げたいと思ひますが、百七十二億の積算根拠は、現在国鉄が持つております二万二千キロのうち九千二百キロを取り上げてまして、その運営費の一部の補助をいたしてゐるわけでございますが、九千二百キロといひますのは、自動車運送のコストと比較いたしまして、コスト面から見た場合には自動車の方がむしろ有利ではないかと一応考えられる線を九千二百キロ取り上げたわけでございます。しかし、この九千二百キロは全部自動車に持つていく対象になるわけではございませんで、一応その半分程度が対象にならうかといふことで、九千二百キロのうちの半分の運営費、必要経費を計算いたしまして、それに一方その九千二

国鉄さんにお伺いしますが、仮定の話ですが、仮に一千五百億をさらに今回投入するとすれば、いまの名目五〇%以上の値上げはどの程度に下がる見込みですか。

○馬渡説明員 仮定の計算でございますが、千五百億をそのまゝないと申しますか、運賃改定を行わないでよろしいということにいたしますと、

もともと増収額が五千三百億円でございましたので、その分が引かれまして三千八百億円の収入があればよいということになります。それを計算いたしますと、名目改定率で約三六%、実収では二六%になる計算でございます。

○石田(幸)委員 まだこの議論をしたいのですけれども、ちょうど一時で休憩時間でありましてから、この問題は以上で打ち切ります。

○中川委員長 この際、午後一時三十分から再開することとし、暫時休憩いたします。

午後一時休憩

午後一時三十分開議

○中川委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。石田幸四郎君。

○石田(幸)委員 それでは、次に五万人の合理化問題について国鉄にお伺いをいたします。

昭和五十五年までに要員の五万人合理化を進めるといふふうに言われておりますが、その中で実質的に一万五千人は完全に減少せしめるといふようなことが言われておるのでございますけれども、これは事実でございますか。

○高木説明員 一方において大体五万人をいろいろな合理化によって削減し得るようにはいたしたいと考えておりますが、東北新幹線あるいは上越新幹線が開通いたしますとか、その他通勤輸送の拡充でありますとか、改めて輸送サービスを向上いたします部分もございますし、それから勤務時間の短縮に伴いまして本来要員がふえてくるを得ない部分がありまして、それがまだ実現できていない

部分もございますので、それをいたさなければならぬというふうなことを考えますと、相当抑制をいたしましてやはりふやす方の数が三万五千人ぐらになるかというふうに見積っておりますわけでございます。それによりまして差し引きでは五年間で一万五千人のネットの減というふうなことを頭に描いております。

○石田(幸)委員 何と申しても、この合理化問題については実質一万五千人減というふうなことになると思います。これは労使改善を進めなければならぬ国鉄の現状として非常に困難な問題ではないかと思うのでございますけれども、この五万人合理化問題で労使間におきまして話し合いの可能性というものはありますか。徐々に行われるのだと思ひますけれども、その話し合いはいつごろから行つてもいいですか。そこら辺の御見解を伺いた

い。

○高木説明員 合理化というのはただ減らすわけではなくて、一方において設備を拡充いたしましたり、新しい設備を入れたりいたします。それによつていままでよりは少ない人数で作業ができるではないかというふうなことを通じて数の調整をやつていきまじたり、あるいはまた先ほどもいろいろお話が出ておりましたように無人駅をつくるとか、そういうことを通じてやっておるわけでございます。そういうことで、全体として何かいろいろ話し合いをするというよりは、具体的に詰めていくわけでございます。それから、これはある意味から申しますと常時話し合いが行われているという方がよろしいかと思ひます。

いわば、五年間にわたつてこうしようというのとをまとめて議論するということでなしに、個別の問題ごとに具体的に詰めていってそこへ持つていくというところでございまして、総体として交渉するとか話し合いをするとかということではなしに、個別個別にいろいろなプランの進みに応じて詰めていくというやり方をいたしておるわけでございます。

○石田(幸)委員 五十五年までに五万人と言いま

すけれども、もうすでに五十一年度は始まろうとしてゐるわけでございますから、年度別の計画、特に五十一年度、五十二年度は具体的にどのような合理化をしていくのかという、そういう面の計画はできていますか。

○橋高説明員 合理化計画は、先ほど総裁から説明申し上げましたように、個々の内容が具体的に確定いたしましたから労働組合に提案するというようなことでございまして、現在年度別の計画は一応積算の基礎としてはありますけれども、まだはつきりとしたものとはなつておらないわけでございます。年度ごとにそれを出していくということでございます。

○石田(幸)委員 この問題は組合との関連もあるからいさぐさ公にしたいというふうな問題もあるろうかと思ひますので、その問題はそれ以上深く追及をいたしませんけれども、むしろ私が心配をいたしておるのは、実質的に一万五千人の減というふうな形で推移をしていくのでございすけれども、これ自体も非常に問題だと思ひます。特に、国鉄職員の年齢層別一覧を見ますと、四十五歳以上から五十歳の方が十二万五千人で、五十歳以上の方が七万九千人で、実に二十万四千人、四七・五%、約半数ですね。そうしますと、今後この問題を考へていきますと、五年後に完全な逆ピラミッド型になつてしまふ。そういうことを考へると将来大変不安を抱かざるを得ないわけでございますが、まず今後五年間という目標を考へましても、国鉄当局においては一体職員数はどの程度が適切な数であると思つていらっしゃるのか、これが第一点。

それから、いま申し上げました逆ピラミッド型というふうになつてしまふと、特に体力を必要とする職種あるいは運動神経の鋭さを必要とする職種もあると思うのでございすけれども、そういった面に全然心配がないのかというのを思ひます。そういう意味において今後五年、十年後を考へたときに、当然青年層を補給していかなければならぬわけですが、これを合理化問題

との関連でどう考へておられるのかということ、また、現在一年間で大体どの程度退職して、どの程度採用しているのかということ、これを概数で結構でございますからあわせて御報告をお願いいたします。

○橋高説明員 将来の数につきましては、先ほど総裁から説明申し上げましたように、五万人の合理化を行つて増を三万五千に抑えるということでございます。それから、現在の四十三万の人間が一万五千人減つて四十一万五千人になるということでございます。それを目標にやつていくということでございます。

それから、現在の年齢構成が非常にいびつではないか、キノコ型で将来どうなるのだという御指摘でございますが、これについては私どもも大変大きな問題だという自覚はしておりますけれども、さりとて先行きの年齢構成の平準化を図るためにゆとりを持たせ、と申しますか、その分だけよいに新規採用をしてゆとりを持たせたいではないかという問題につきましては、御存じのようにな大変厳しい財政事情でございすので、われわれとしてもあくまでも厳しい要員査定をいたしまして必要最小限の人間でやつていくというふうな基盤に立つておられますので、現在の要員運用につきましてはそういう線りでの線をやつてま

いつておるのでございす。

先行きどうするかという問題でございすけれども、将来体力の要るような仕事については若い者を採つておかなければいけません。これは言われまじけれども、新規採用は昨年約一万採つております。これは新幹線の博多開業などがありまして平年より少し多うございすますが、その程度の者は採つておりました。先生のおっしゃるような逆ピラミッド型を正してピラミッド型に直すためには必ずしも適正な数ではございませぬけれども、そういう中で職種別にはございませぬけれども工夫しながらいけば先生の御指摘の点はまあまあ解決できようかと思ひます。

それから、もう一つは、鉄道は何と申しまして

もまだまだ労働集約型産業でございますので力仕事も多く残っておりますが、こういうことでは人手不足の時代になかなか人も来てもらえないということでございますので、これを装置型産業に切りかえていって、省力化投資をどんどんやっていると、体力の要るきつい仕事は機械に置きかえていくことがまず第一でございます。この意味でますます合理化を強力に進めていかなければならないと思っております。

その他またほかの方法としては、退職年齢の引き上げを図るとか、あるいは女子職員を採用するとか、いろいろ多角的、総合的に検討して、将来の人員構成のいびつなことからくる問題については対処してまいりたいと思っております。

○石田(幸)委員 いま、平均退職年齢は何歳ぐらいになっていきますか。

○橋高説明員 従来五十五歳でございましたが、一昨年退職年齢に関する協定を改定いたしました後におきましては平均五十六歳——正確にはちょっと端数が出ると思いますが、おおむねのところ五十六歳と言っております。

○石田(幸)委員 そうしますと、仮に五十六歳が平均の退職年齢だといしますと、四十五歳以上の方は二十万四千おられるわけですから、これから十一年経過いたしますとこれらの方々がいなくなってしまうわけですか。これはどうされるのですか。

○高木説明員 御指摘のとおり、いまの退職年限といえますか定年を従来どおりにしておきますと、ちょうど十年先に二十万人マイナスが立つわけでございます。それで、毎年の採用人員が大体一万人前後でございますから、いままでの採用人員でいきますと十万人入ってまいりますから差し引き十万人足りないというわけになるわけでございます。要員計画と実員の差との間にギャップが出てくることになります。

そこで、先ほど来お話がございましたように、片一方で五十五年までには五万人の要員の合理化を図り、三万五千人増員をいたしまして差し引き

一万五千人の減になるわけでございますが、さてその次の五年間をどういうふうにするかということとは、私自身としては確とした方針をまだ持っておりません。ただ、先ほど担当理事が御説明いたしましたように、何とかして国で総体的に人件費がだんだん高まってまいりましたから、したがって省力化を図ることによって総体コストを下げることで、その分をどの程度に考えるかということが一つの問題でございます。それから、それにいたしましても十万人というのは非常に大きなギャップでございますから、それをどういう形にして埋めていくことにするか問題でございますが、何かちょっと触れておりました若干の定年の延長の問題であるとか、あるいは人の採用の仕方を少し変えるとか、この辺で新しい工夫で五年先ぐらいにはスタートできるようなことをいまからぼつぼつ考え始めなければならないと思っております。

こういふふうにいたしますというところまで明確に申し上げるほどの計画を立てるところまでまだ至っておりませんので、いづれ申し上げられる段階が来るかと思っております。

○石田(幸)委員 確かに大分先の話でございますけれども、この合理化問題は、実際的に見まして、私たちとしましては、国民の立場に立って考えてみても細部のことまではわからないわけですね。そういう立場から見ると、十年後にやってくる差し引き十万人の減という現象については、定年退職を多少延ばしたとしても、かなりの要員を採用しなければ必然的自然現象的に削減になるという形が出てくるわけですが、それ、それ、これはあるいは素人的な発想かもしれないけれども、国民の立場からは非常に不安を感ずる要素が出てくることになるわけなんです。

要員を削減するということになります。これは、要員を削減するけれども、現時点においていますぐ発表するところまでは至らないにいたしまして、仮に一年後であっても二年後であっても、近き将来においてそういう面の不安を一掃するようなビジョンを国鉄としては発表なさる必要があるというのを私は感ずるのでございます。いかがでしょうか。それだけ短期には見通しはつきませんでしょうか。

○高木説明員 問題は二つありまして、まず、要員の方との関係でございますけれども、これは一つは、いま今後の緊急課題になっております貨物の位置づけをどうするかという問題でございます。それから、地方のローカル線の位置づけをどうするかという問題があります。つまり、国鉄としての仕事の量をどこへ持っていくのか、多少とも減らす方向へ持っていくのか、相当程度減らす方向へ持っていくのかという問題がございます。ここの仕事のボリュームの方を決めていきたいと思います。要員数が決まるといふ問題がまず一つあるわけでございます。

それが決まりましたら、今度はどうやって実員を埋めていくかという第二の問題があるわけでございます。実員をどうやって埋めるか、先ほどのギャップ十万人というものをどうやって処置するかというのを考えます。ここ数日当委員会でも熱心に御議論いただいております。貨物の問題と地方ローカル線の問題等をもう少し具体的に詰めていきたいと思います。それから、そのうちの方である程度輪郭が浮かび上がりますからそれに伴う要員計画が立ち、そして実員補充計画が立つていくというこの段取りになっていくかと思っております。

○石田(幸)委員 どうしてもこれは抽象的な話になるのでございますけれども、総裁、ひとつこれは国鉄の総体的なビジョンを早く立てなければならぬわけですね。作業として非常に困難であることは私もよくわかるのでございますけれども、部分的なものであればこれはその都度国民の前

に明らかにしていただかなければならない。これは強く要望を申し上げます。それから、橋高さんにお伺いをいたしますが、退職準備金はいま何名分あり、あるいは金額にしてどの程度でございますか。

○橋高説明員 御指摘の退職準備金というのは、国鉄の場合は考えておりません。

○石田(幸)委員 これは聞き方が悪かったかと思いますが、将来十年後には十万人の方が退職されるわけで、この財政的な措置というものが大変なことだと思っております。ここにまた一つのピークがやってくるわけでございますので、この点についても十分な御研究をお願いいたしておきます。それから、いま私は二十三間を用意したのでございますけれども、ようやく通過しましたのは七間でございまして、これはどうにもならないので少しはしつぱかりお伺いをいたすわけでございます。

一つは、これは国鉄の財政問題との関連で受けけれども、臨海鉄道に対して国鉄が出資をしていらっしゃる。十一社、四十六億二千二百万、これについて伺いますが、この投資に対する見返り収入は一体どうなっているか。

経営的に見ればこれは本来手を出すべきものではなかったのではないかと私は思うのです。確かに臨海工業地帯の発展ということがございまして、それに貨物を運搬する必要性があるというのでこのようものがございましてきたのでございまして、経営的に見て国鉄は出資をするだけの余裕がなかったんじゃないか。また、出資をしていても、投資の見返り収入というものは恐らくこれではほとんどなかりうと思うのです。そういう意味におきまして、貨物運搬でどれだけ利益を上げられるか等の見通しを十分立てた上でやらなければならぬかと思っております。全部を申し上げてはわかりにくくなりますが、まず一つ、この四十六億二千二百万の投資に対する配当と申しますか、これは全部株式会社で

でございますから、どの程度あったか、お答えをください。

○田口説明員 お説のとおり、十一社に対して四十六億二千二百万円に対する配当はゼロでございます。

○石田(幸)委員 それからもう一点伺いますが、この臨海鉄道を敷設して、貨物の運搬で運賃収入をどの程度上げることができたか。数字的に各年度別ということになりますとややこしいですが、いづれにしても貨物全体は赤字なわけですから、今日までの程度欠損を出したか。大体想像的な金額でいいのですけれども、どうでしょうか。

○田口説明員 四十九年度におきましては、臨海鉄道から出ました輸送料に対して国鉄の取り分の貨物収入が百六十九億でございます。四十八年度が百六十一億、四十七年度が百五十億、四十六年度が百三十四億、四十五年度が百一十一億というふうな計数になっております。

○石田(幸)委員 貨物収入全体からいけば百六十億前後、毎年そういうことになっておりますけれども、この経費の点についてはどうですか。

○田口説明員 経費の点につきましては個別的な計算をいたしておりますのでお答えできかねますけれども、実は、こういう大数観察ができますと思います。

この臨海工業地帯から出てまいります貨物の大宗はほとんど石油、それから化学薬品あるいは肥料、えさというように、これが約半分以上を占めております。こういう大量貨物といえますが、中長距離大量貨物に属する貨物は現在の運賃でも比較的固有経費に近いコストで運ぶという、収入で大体固有経費を賄い得るに近い貨物でございます。そのうち、そういう大数観察から申し上げますと、貨物の固有経費と共通費の区分はおおむね半々というふうに考えますと、大体において今後ともそう悪くない貨物ではないかというふうに考えております。

○石田(幸)委員 固有経費と共通費とを考えま

して、固有経費に近い収入だということでございますから、共通費を考えますと、これは要するに必要経費は倍額というふうな結論が出たわけですね。

そこで、総裁に伺いますが、臨海鉄道の性格というのは、一つはそういう大手の企業が臨海工業地帯を占めているわけでございますが、それから地方自治体等の要請あるいは業界の要請というものが多分に重なって臨海鉄道に対して国鉄は出資をするというふうな形になっているわけですね。

ところが、投資に対する見返りはゼロで、固有経費は賄えるけれども共通経費は賄えないというふうになりますと、こういう問題については地方のそういう業界あるいは自治体にむしろ投資をさせるべきではなかったのか、また、産業政策の上から言ってもどうしても必要だというならやはり政府出資というふうな形にしておくべきではなかったのか、と、こういうふうには私は思うのです。

そこで、いまからでも遅くないのですけれども、そういう方向に進み出せませんか。

こういう状態になっているから、どこかの党みたいになんか企業率仕というふうな形で言われるんじゃないでしょうか。わが意は必ずしもそういう見方をしております。貨物というものはやはり市場メカニズムによって左右されますからわが意は必ずしもそういう見解は持ちませんけれども、そういう非難があることも事実でございますから、そういうところからも国鉄の健全経営という問題に対してはもっとも努力をすべきではないだろうかという感じを私は持つのですけれども、いかがでしょうか。

○高木説明員 ただいまのお尋ねの点は貨物問題の一つの重要なポイントではないかというふうにお考えしておりますが、まだ私も考えがまとまっております。結論的にはどちらがどうというところまではいっておりませんが、非常に大きな問題ではないかと思っております。

と申しますのは、近來港灣の計画が非常に整備されまして、大港灣地域においてどんどん新しく埋め立てが行われまして、あるいは新しい港灣

ができたというわけでございますが、その場合にそこへ臨海鉄道を敷いておくというのをしておかないと、何年先かあるいは何十年か先のお客さんを鉄道に乗せてくるというのにはやはり投資をしておかなければならない、設備をしておかなければならないということではないかと思っております。けれども、最近数年間やってまいりました跡をいま裏づけてみますと、それは必ずしも熱心にやってきつてはいるというか、十分でなかったのじゃないかと思われる面もあります。

それは、一つには、日本全体としまして物資輸送はトラックでよろしいのだという風潮がずっとありまして、したがって鉄道離れというのか、自動車依存的な考え方が強かったもので、いまでも臨海鉄道の整備については必ずしもその熱心であったとは言えないと思うのでございますけれども、近來、やはり自動車にも限界がある、その地域の荷物を全部自動車で運ぶということは実際問題として非常に不可能だということから、後からやはり鉄道を敷いておけばよかったというふうなお話もあるようにございまして、そこらはどう考へたらよろしいのか、個別、具体的場合との関係もありまうけれども、もう少し考へてみたいと思ひます。余り消極的にそういう場合にそういう設備をしないという形だけでもいけないのではないかと思ひますし、その辺のあんばいはどの程度のところに置いたらよろしいのか、私もよく見当がつきません。しかし、十分検討すべき問題だと思つております。

ただ、その場合にでき得ればなたかお金を出して敷設をしておいてくださればよろしいわけでございますが、これはまた臨海工業地帯に企業が入っておりますので大変時間がかかりますものですね。それから、この投資は相当長い間収益を生まない、懐妊期間の長い投資になりますので、そういう意味で民間だけでやっていた方がいいと思ひます。それではなかなか進まない。そこで、利害関係者である国鉄もやはり一口乗ってくれとか、あるいは相当多く乗ってくれとか、それなら

ばやってほしいというふうなことになるようにございまして、おっしゃるとおりの事情から申しますと、当社の経営状態がこういう状態だということから申しますと、そこらはこちらもなかなか出にくいところでございます。しかし、ただそれだけ言つておりましたのではなかなか会社そのものができないというふうな事情もあるようにございまして、そこらのあんばいはなかなかむずかしいわけでございます。

さて、そこで何かほかの方法があればいいのですが、たとえばいま御指摘がありましたように国の方で出してもらえるというふうな方法があれば一番ありがたいわけでございますが、そういう投資がいまの国のものもろもの投資の中でどういう優先順序で考えられますか、その辺も研究してみたいと思ひます。しかし、いづれにしても、この貨物問題の中で大変重要な問題だと思つております。二、三具体的なきえ思ひますので、少し詰めて勉強をしてみたいと思つております。

○石田(幸)委員 大臣にお伺いします。

いま私は地方関係線と類似しておりますのでこの例を取り上げたのですけれども、しばしばこれは問題になっているわけですね。いわゆる地方開発線という問題に対して、五十一年度で三百五十億の投資をするというふうなことが言われております。現在計画のあるのが三十一線、千三百五十三キロですが、そういうふうになつておるのですけれども、こういうものをたとえ鉄建公団で建設をいたしましても、いわゆる営業指数の上からいけば非常に困難な路線の建設をしようとしておるわけですね。一方においては赤字のために地方関係線は整理をしなければならぬというふうな声も出されるわけですから、これを将来とも五年、十年の間を見たとし、この相矛盾する二つの問題を一体どう整理をしていこうと運輸省はお考えなのか。片一方では赤字路線を消さなければならぬと言いがらこれをつくっていくというのは、これは国鉄の営業収支のバランスを崩す大

きな原因なんですよ。そこを原則的に整理しなければいかぬと思うのですが、大臣の御見解を承りたい。

○木村国務大臣 この地方の赤字路線の存廃の問題と現在建設中の地方開発線との問題を一つの一貫した考え方で貫くべきではないかという御意見でございますが、いままで、現在すでに運営をしておりまして赤字線になっておる地方路線存廃をこれから検討していこうという、この路線、これらの中にも建設をいたしましたときには採算もとれ得る可能性のある路線もあったでありまして、輸送が、やはり、公共的使命の国鉄の一つとして建設をし、運営をしてきたわけでございまして、輸送構造の変化その他によりまして赤字路線になり、国鉄の非常な重荷になっておるといふことで、これにつきましましては地元の需要その他等も十分勘案しながら整理の方法も検討していくわけでござい

ます。それでは、いま建設中の、今後国鉄が公団から引き受けてやる路線は一体いまのままでいいのかという問題になります。これもやはり両者について一貫して言えますことは、国鉄の持つておる公共的使命の遂行ということが何としても両者を通じての一貫した考え方に立つわけでござい

ます。現在建設をいたしておりますもの、やはり地方的な需要、必要があればこそ建設をいたしておりますわけでございまして、しかも、以前と変わりますのは、現在鉄建公団が建設をいたしておりますけれども、採算上当然赤字の地方開発使命に終始する路線ということになりますと無償で国鉄に使用するというふうなこともやっております。昔とは大分変わっております。

は今後赤字路線の対策を考えると同じように、現在建設中の、また今後予定線となっておりますものを建設に着手の中に取入れられるかどうかという問題も、ただ単に公共使命ということだけでなしに、今後の国鉄の経営の状況、再建の状況というものも勘案しながら検討をしていかなければいけないと思っております。

○石田(幸)委員 大臣、私がこの問題を取り上げましたのは、国鉄経営の企業性という問題と公共性という問題があるからです。いまの赤字路線の問題については、確かに政治路線というふうな非難もありますけれども、一番ウエイトの重いのは、公平に見て地方開発線という使命が一番ウエイトが重いと私は思うのです。そこに多少の政治的な策略があったとしても、その地域住民には大きなメリットを与えていることは事実なんですね。そういう点を考えてみたときに、その企業性、公共性というものを金の面でどうリードしていくかという原則論を立てなければその非難を免れることはできないと思うのです。これはお

答えは出ないかと思っておりますけれども、しかし、この問題は四十年代からずっと値上げのときには毎回の議論になるわけでございまして、何とかこの辺を整理して、これらの問題についてはこういう原則でいくのだというものをいせません。もちろんいさぐとは言いませんが、半年ないし一年後においていせません。総合交通体系との問題もあるでしょうけれども、どうでしょう。

○木村国務大臣 なかなかむずかしい問題であることは間違いないと思いますが、しかし、いま石田委員が言われますように、何か共通の一つの原則的な考え方ができないものかというところは検討してみたいと思っております。

いままでは、すでに廃止した路線もありますし、同時に建設してきた路線と両方あるわけでございましてけれども、それらに共通して言えることは、公共性がいかに高いかということ、かつての公共性がもう使命を失ったかどうかということが判断になっておるわけでございまして、政治路

線ということばがよく使われますけれども、政治路線ということばは余り使いたくはないと私は思います。鉄道そのものが全部政治ですから、国鉄は全部政治路線だという意味では政治路線かも知れませんが、地方開発という大きな地域開発の使命を持つておる路線でございまして、いわゆる世間で言われる政治路線という観念で律することは誤りがあるかと私は思っております。

○石田(幸)委員 もう一つ地方開発線を建設するに付いては御要望を申し上げたいのですが、私は御存じのように愛知県出身の議員でありますけれども、今度岡多線が瀬戸まで通過するというような状態になっておるのです。これは将来に対する非常に大きなメリットはあろうと思っておりますが、しかし、現実には、運営をいたしますれば大幅な赤字が出るわけです。ところが、こういう問題を考えたときに私たちも腑に落ちないのは、国土庁との打ち合わせと、それから建設省との打ち合わせが非常にできていないのではないかと思うのです。

〔委員長退席、増岡委員長代理着席〕

たとえば豊田市というところがありますけれども、ここに県営住宅と公団住宅が建っているのです。大変大型の団地ができています。すけれども、交通の便が悪いものですからがらなんです。恐らく三〇％も入居していません。もう一つは、これは地下鉄の終点になります。日新町というところがあります。ここに住宅公団が四十万坪の土地を買って建てたのですけれども、大型の団地ができてますと学校とか保育所とかいろいろの付帯施設をつくらなければならぬというので町は大反対をしておるわけです。それで七、八年手がつかずにこの土地があいておるわけなんです。そういうような問題を考えますと、地方開発線、特に大都市周辺の交通事情というもののについては、運輸省、建設省あるいは住宅公団、県営住宅等との綿密な打ち合わせの上に行われなければ赤字が増大するだけで、両方ともま

というところになってしまふ。一体政治は何をやっているのだということになり、国民は、これは運輸省の問題だ、これは建設省の問題だというようにとらえ方はしません。トータルで、政治は一体何をやっておるのだという一言で言う。細かい行政がわからなければもうなると思うのです。そういう意味で、そういう今後の開発線については十分なお打ち合わせをお願いしたい。これは答えは出ないと思っておりますので、そういうふうに御要望申し上げておきます。

それから、路線の赤字問題に絡んで高速バスの問題について国鉄にお伺いをしたいのでござい

ますけれども、東名、名神高速バスがいま走っておりますけれども、この収支状況を御報告をいただきます。これで見ますと、四十五年までは計数で見ても確かに利益が上つておるわけでござい

お客様の足は大体百キロないし百五十キロを主体としていたしております。ちょうど新幹線とバスという形で東海道を補完いたしておりますと同時に、たとえば新幹線から外れております御殿場―東京というような形の輸送での鉄道とバスの補完関係といえますか、そういう機能を果たしております。

現在それでは非常に赤字を出しておるのはなぜかといえますと、実は、国鉄の高速線の運賃を申し上げますと七円六十四銭ということでございます。今度鉄道の方で申請をいたします第一地帯の七円九十銭よりも低くなっておりますし、一方、東名に出ても区間バス、たとえば富士急行、遠州鉄道、静岡鉄道という鉄道のバス運賃は一キロ当たり約倍以上になっております。十六円から十九円というような形になっておりますし、いずれ運賃の値上げの申請をいたしまして、適正なコストを償う方向と、さらに一層合理化を進めまして、できるだけお客様の便利になるような運行をしていきたい、こういうふうに考えております。

○石田(幸)委員 お伺いしますが、いま走っている高速バスをどうやって合理化するのですか。合理化ができるのですか。どの点を合理化するのですか。

○田口説明員 人間の面ではおっしゃるとおり合理化はできないと思っておりますけれども、修繕関係で技術開発等をいたしまして、できるだけ修繕期間を延ばすとか、いろいろの方向で合理化をしていきたいというふうに考えております。

○石田(幸)委員 まあ、この問題はやめまじょう。いずれにしても、すでに単年度だけで十二億五千四百萬の赤字でございますから、この収支のバランスをとるといふことは、今後も多少値上げをしたってかなりむずかしいのじゃないですか。今回の値上げで収支とんとんになりますか。いかがですか。

○田口説明員 ただいま直ちに民間バス並みの十六円にしてほしいとか十九円にしてほしいとかは

申しておりますので、鉄道利用の補完として、国鉄の運賃が上がりますればそれ相応の運賃アップをお願いしたいというふうに考えております。で、この十二億が直ちに消えるというふうには考えておりませんが、早急に解消したいという意欲は持っております。

○石田(幸)委員 この問題はこれでやめまじょう。いずれにしても、国鉄が新しい事業を始めるときにはもう少し収支をめぐらして行わなければならない。いろいろな必要性は私どもわからぬではないですけれども、必要性があるから直ちに投資をするというやり方は国鉄にはもう許されない現状にございますので、その点は慎重に今後は対処していただきたいということを御要望として申し上げておきます。

それから、もう少しはしりまして、貨物輸送の近代化、合理化問題のことでお伺いをしたいわけでございますが、国鉄側からいうのをいたしました「貨物輸送の将来」という問題を読んでみますと、「鉄道路貨物輸送量は過去全体としては横ばい、最近では微減であったが、品目的に輸送量の傾向を検討してみると、およそ三種類のグループに分類される。」と書かれておりました。第一グループの品目については、石灰石、石油、セメント、化学薬品、紙パルプ、コンテナ等を挙げられております。そして、「第一グループの品目については今後低成長経済に移行するにせよ経済成長が続く限りは増加すると考えられる。」と書いておられます。そして、第二グループの鉱石、石炭、砂利、木材等の問題については、「経済成長の如何に拘らず減少を続けてきた」と言われております。ゼロにはならぬだろうけれども減少を続けることが予想される、そのような状態になっていくだろうということを予測いたしておるわけでございます。

これらの貨物輸送量の推移を国鉄が予測しているのは、全体として微増と見込むのが妥当であるというふうに言われているのでございますけれども、私はそれに対して非常な疑問を持つわけでは

ございます。それは何のためにかと申しますと、今回の値上げによって多少貨物が減るだろうということは国鉄当局の見解でも明らかなのですから、そのほかに貨物輸送の輸送機関別分担率の推移を見てみますと、貨物輸送について、国鉄は、四十七年が一億八千二百萬トン、四十八年が一億七千六百萬トン、四十九年が一億五千八百萬トンというように下がっている。パーセントは下がっていないけれども、微減の形で下がっているわけです。そこで、お伺いをするわけでございますけれども、五十年度はどう見込んでおるか、五十一年度はどう見込んでおるかをお伺いしたい。

それから、輸送トンキロの方で見ますと、四十六年度がピークで六百十三億トンキロ、四十七年が五百八十六億トンキロ、四十八年が五百七十四億トンキロ、四十九年度が五百六十六億トンキロというように下がっており、パーセントも一六・九から一五・一、一四・一、一三・七というふうの下がっております。五十年年度、五十一年度はどういうふうに見込んでいらっしゃるのか。

この輸送機関別の分担率の推移から見ましてもやはり減っていく傾向にあるのではないかと、いうふうに私は考えるわけですが、そこら辺の見解についてお伺いをいたしたいと思います。

○田口説明員 五十年年度、五十一年度の見通しでございますけれども、五十年年度の概算を申し上げますと、一億四千六百萬トンないし八百萬トン程度に落ちつくだろうというふうに考えております。これは私鉄との乗り入れ、私鉄への出しというものの精算ができておりませんので、概算で申し上げます。

それから、五十一年度は運賃値上げを五八・六%、名目改定率五三・六%でやりますので、四十九年度の実績に対して一〇・八%のトンキロで計算をいたしております。

○石田(幸)委員 私が申し上げているのは、国鉄の見解は微増というふうなことになるおるけれども、いまの数字の推移から言って、これはむしろ減少と判断するのが正しいのではないかと

と私は伺っているわけですが、いかがですか。

○田口説明員 四十八年度を一応境にいたしました。四十九年度、五十年度と落ちてまいりましたのは、一つは外部的な石油ショックあるいは不況の影響もございまして、貨物輸送全体で落ちております。その中で国鉄が特に落ち込んだ。その原因は何かということになりますと、やはり、四十八年、四十九年、五十年にかけましてしばしば行われましたストあるいは輸送障害等がございまして、結局荷主に対する安定輸送の安定感というものを欠きました結果こういう事態になったのだらうというふうに私どもは分析いたしております。

しかしながら、これからの安定経済の中でわれわれとしてしっかりやっつけていかなければならない問題といたしましては、早急に貨物の体質改善をいたしまして、伸ばすべきものは伸ばし、切るべきものは切つて、本間に国鉄の鉄道の貨物にふさわしい貨物、たとえば再建対策要綱にございまして、たまたま中長距離大量貨物輸送というふうな貨物を非常に峻別いたしまして営業努力を重ねていきますれば安定経済成長に沿った輸送量が確保できるのではないかと考えます。そして、その間、人為的な運賃値上げあるいはいろいろの輸送障害等の問題で一時は落ちますけれども、長い目で見ていただきますと、一つの傾向としては微増の傾向をたどるに違いないという信念を持っております。

○石田(幸)委員 それではお伺いしますが、短期的に見て今回の五八%アップは割引率の関係でどうなるかということですが、いま平均の割引率は何%くらいになっておりますか。

○田口説明員 割引率による割引額は二十九億でありまして、本来いただく運賃に対する割引率をいたしましては七%でございます。

○石田(幸)委員 価格は、社会主義体制になれば別ですけれども、少なくとも現在においては市場メカニズムによって決定をされるわけですから、五八%アップをした場合にとってもこれだけで

はいけないと思ふのです。その割引率は相対的にさらに下がるのではないかと思ふのですけれども、その点の予測はできていますか。

○田口説明員 実、五八・六％をアップいたしました。たとえばトラックとの運賃比較をいたしますと、トラックはタリフ運賃の上下一〇％ずつの余裕を持っておりますけれども、車扱いで言いますと、二百キロまではトラックの方が安くてそれ以上は国鉄が割安であるというように出ておりますので、五八・六％上げても一応概算的には十分競争ができるというふうに考えております。しかし、たとえば大都市間あるいは都市—大都市間のようにトラックにとって往復貨物があるというような地域では御指摘のように非常にシビアな競争もしてはならぬというふうに考えておりまして、全体的には割引率はどうするかということよりも、そういうシビアなところにおきましては、本来将来とも国鉄に確保しておきたい貨物につきましては具体的に検討いたしまして、割引制度を適用してできるだけ輸送量を確保したいというふうに考えております。

○石田(幸)委員 いまお答えがありましたようになかなか厳しいですね。これは大臣に伺いたのですが、二百キロまではトラック運賃の方が安からう、それ以上は国鉄の方が有利であるというお話でありますけれども、国鉄の貨物輸送は本来長距離、中距離が適していると言われる。これは大臣からいろいろ御説明の中でも伺っておるわけでありまして、そういう中にもわかつて長期によって赤字を克服するということはむずかしい、特に五十五年までに固有経費を回収する収入を得たいという現状でございますから、五年先でもまだかなり厳しいわけですね。そうしてみると、国鉄の貨物量や収入を得る何か独自の政策的な対策というものがどうして必要だと私は思ふのですか。これはドイツなんかで行われていることはよく御存じのとおりでございます。

それから、もう一つは、これからヤードの開

設、合理化のための新設、新規合理化投資をしていかなければなりません。そういうような問題をとらえますと、やはりこれは特別な財源というものがなければやっていけないのではないかと思います。とにかく、貨物については私もあちこち見て歩きましたけれども、非常にリッパにできている。聞きますとこれは三百億、四百億の投資をしておるわけですね。それを回収するなんということは実に容易なことではないのです。これはやはり政策的な政策導入をしなければならぬんじゃないかと思ふのですけれども、大臣の御見解を承りたいのです。

○木村国務大臣 午前中にもそれに関連したお話がございましたが、今度の再建案をつくりますのに私のところで私的に設けました再建懇談会でもいろいろ意見が出ました。極端なものはもう貨物は全廃しろという御意見も非常に強い意見としてございましたし、おしなべて貨物について非常に見通しが明るいというふうな見方をされる方はございませんでした。ただ、せめて国鉄の使命として貨物を輸送することは非常に重要なことであるし、これらに必要な施設も維持しなければいかぬということから、さらにそれが企業ベースに乗るような合理化その他を考えて少しでもふやしていくという方向にいくべきであるという意見に集約されたというわけは見まして、再建案の中でもそういうふうな考え方をいたしておるわけでございますが、同時に、いまお話がございましたように今回五〇％以上の値上げになるわけでございますが、この辺が貨物運賃としてはほぼ限界に近いのではないかと、これをさらにこれ以上上げるといふことはちょっとむずかしいんじゃないかというふうな感じも私はいたしております。まあ、輸送率もはじいてはおりますが、今後実施をいたしましてからその実績を見て次の方法を考えなければならぬと思っておりますが、なかなか困難ではないかという感じを持っております。

そういうふうな状況に置かれております中には、やはり貨物の輸送構造の変革等があるわけでは

ございます。それに国鉄の貨物輸送の形態が本当にどの程度即応し得るか、採算性を一方において考えながら即応できるかという問題については国鉄自身も現在いろいろと検討をいたしておるわけでございます。ヤードの作業の効率化であるとか、あるいは機械化その他合理化であるとか、いろいろな点もございまして、駅の集約化等もその一環としていろいろ検討いたしておりますが、石田委員の御指摘のように、貨物輸送の国鉄の将来に対しては非常にむずかしい問題が多々あるということは私も想像をいたしております。そういう状況のもとで今後の対策を講じていかなければいけないと思っております。

○石田(幸)委員 それから、これは鉄監局長に伺います。がよろしいかと思ふのですけれども、現在の国鉄の貨物輸送というのは見ていると非常に単純作業だと言つては申しわけないのですけれども、現在の物流のシステムという点から考えますと、単なる運び屋的な地位にあるのじゃないか、そういう面を担当しているんじゃないかというふうに考えられて仕方がないわけですね。最近の物流システムが前進をした一つのかぎは、物流の中に金が落ちていくというところから積極的に進められてターミナル方式なんというものがとられておるのですけれども、国鉄も都市の貨物基地的なそういう能力を持たなくてはこれからの貨物輸送の中の地位を確保することはできないのではないかと私は思ふのです。だから、現在の法律の枠は超えるかもしれないけれども、倉庫とか民間のトラック等も活用した相互都市間の本格的なターミナル基地、近代的な物流機能としてのターミナル基地、貨物基地というふうな、そういう方向でいかなるかはだめなんじゃないかと思ふのです。

盛岡の貨物基地の建設現場も見せていただきましたけれども、これはわたりと都市に近接しておるのですけれども、しかしながら、何といつても盛岡はまだ小さい都市ですね。そういう点を考えてみますと、こういうような人口二十万、三十万

の都会のそばにはこういう形の貨物基地、貨物駅というものがこれからは必要になってくるのではないかと、その方が貨物輸送を確保する上においても大きなメリットがあるのではないかと、このように私は思ふのですけれども、いかがですか。

○住田政府委員 国鉄の貨物につきましては、先ほど来いろいろ御指摘がありましたようにたくさん問題を抱えておるわけですが、国鉄貨物の今後の行き方といたしまして考えられますことは、中長距離のバラ貨物の輸送と、いまお話がございましたコンテナを中心とする中長距離の貨物輸送ではないかと思ふます。

中長距離のコンテナ輸送につきましてはトラックとの競争が非常に激しいわけですが、そのためにコンテナは非常に伸びておりますけれども、現在まだ十分な機能を果たしていない状況だと思ふます。これまで物流の問題としてトラックと鉄道と組み合わせられた輸送とか、もつという考えられてきておるわけですが、いざいざにいたしまして、やはり、トラックとの競争に勝てるという体質を持つ必要があるのではないかとと思ふます。そのためには、いま御指摘のよう都市における物流基地を整備する必要があるわけでございますが、そのためには相当な投資が要るということでもあります。

その投資に伴う償却金負担というものも今後の貨物の収支には大きな影響を与えることになりまますので、国鉄の貨物を今後近代化して、どこら辺まで競争力がつき得るかというのを十分見きわめながら、いま先生の御指摘のような問題を今後検討していく必要があるのではないかと、さように考えております。

○石田(幸)委員 荷物の問題をちょっと伺います。わけですが、私は前回隅田川駅を視察させてもらいましたけれども、ここでは四十九年度で三百三万トン扱っているわけですね。年間の口数にして二千三百万個です。こういう問題を考えてみたときに、これは相当な人員を配置していらっしゃいますね。要員が構内に三百六人、小荷物係に四

百七十七人というように、営業係数は約二倍以上、こんなふうになっている実態を見まして感ずるわけなのですけれども、確かに国鉄ではトラックのそういう営業などということはできないことになっておりますけれども、発想を変えまして、もう少しこの辺は手際よく整理できないのかと思ひますが、いかがでしょうか。

もう少し申し上げますと、これは一日六万個を各駅から隅田川の貨物駅まで集めてくるわけでしょう。それを集めてくるだけの能力があるならば、その途中において、少ない数のうちでこれは何県に行くやうだということであるならば民間トラックだつて活用する方法はあるんじゃないでしょうか。六万個集めて、これをまた分配するわけでしょう。そして貨物へ入れて、貨物の編成をして、それから出していく。時間的に能力的にこれは非常にロスだと思ひます。

これは国鉄さんに見解を承りたいのですけれども、こういうことをやめただけでも、トラック輸送に切りかえただけでもかなりの経費の節減と時間の節減ができるんじゃないかと思ひますが、これは私の素人的発想でございましょうか、御教示をお願いいたします。

○吉武説明員 小荷物につきましては、いま少量のままもう少し運んでいった方がよろしいのではないかとふうなお話がございましたが、鉄道輸送はもとより大量の荷物を長距離に運ぶ場合には一番適性を發揮するというところでございまして、近距離で少量の場合にはトラックの方が適するということでございます。

荷物の場合には貨物よりも個々の荷主さんにはおりに少量ずつ駅に持ち込まれて、それを各地に輸送しておるわけでございます。御指摘のように短い距離の場合にはそういうことも可能かと思ひます。たとえば東京の都区内相互間であるとかあるいは大阪の市内の相互間でありましたならば、受け付けた荷物をそのまま鉄道に乗せずに着地まで持つていくことを現実にはやっております。ただ、百キロとかあるいはそれ以上にな

りますと、その行く先別にまとめた方が大量かつ安価になるというふうな観点から、隅田川のような拠点駅でもつてまとめてやるということで、積みかえそれ自身には若干のロスはあるかもしれないが、輸送距離が長くなる、大量になるということで、この方が合理的な輸送であるというふうな考へてやっております。

○石田(幸)委員 大変論理的で明快なように思ひますけれども、見ておきますと、現実的には大変非合理的に感じます。これは見解の分かれるところかもしれないけれども、路線バスだつて走つておるわけですから、もう少しそこを合理的に考へたらどうかということをお願い申し上げます。

時間がありませんかこの問題はこれ以上議論しません、一遍それでは詳しく説明を伺つて、この問題を改めてどこかで議論しましょう。しかし、これはどう考へてみても、実際経費は営業係数から言つて二倍か三倍以上に上つておるんじゃないですか。まとめて運べば安いに決まつておるというふうな発想ではなくて、やはり、総合的な経費の中においての算出を考へなければこれはだめなんです。あそこで集配している姿を見るともう全くため息が出てきます。しかし、もう大分時間も経過しているようでございますからこれは別の機会に議論をしましょう。

さて、大臣、先ほどの問題にもう一遍返つちやうでございますけれども、いわゆる公共性の問題でございますが、いま貨物の問題をいろいろ議論をいたしましてたけれども、将来ともに、少なくとも二十年のうちに、貨物収入が共通費まで賄うような時代が来るかどうかはきわめて見通しが暗いわけでございます。そういう状況から見ますと、一つは、五十年程度の損益状況を見ても、予定でございますけれども、貨物収入と旅客収入合計で一兆六千七百七十七億、人件費が一兆五千五百億と見込まれておるわけですから九三%ですね。要するに収入額の絶対数が不足をいたしておるわけですね。そういうふうな考へてみると、いろいろと公共負担なん

かで国鉄の営利性の足を引っ張つておる問題もあるわけですね。貨物、旅客、新聞などを合わせる二十四九年度で四百四十八億公共的な負担を行つておる。

そういう点から独立採算制を指向するのは非常に無理だと私は思ひますが、こういう形で貨物と旅客収入という問題を考へていったときに、受益負担の原則から見て、あるいは総合原価主義という考へ方に立つて将来ともにこれを推し進めていくとするとどうしても旅客を利用する人たちの方により多くの負担がかかる。と申しますよりは過重の負担がかかる。今回五〇%値上げというところになって来年また五〇%値上げということになると、二年間を合算してみると一二%ぐらいの値上げになります。これはちょっと問題だと思ひます。そこでこれは何とかしてやらなければならぬ。

たとえばイギリスにおいては、ことしですか、確かに相当な値上げをしておるわけですが、ところが、物価の委員会がありましてそれによつて頭を押さえられておまして、たしか一三%、一五%、一五%ぐらいで、合計してみると四八%ですけれども、恐らく実質で五五、六になるでしょう。相当な上げ幅なんですけれども、物価の委員会があつて、これは政府の関係の委員会のようにすけれども、それによつて物価政策の上から頭を押さえられておるために上げ幅はその都度小さくなつておるわけですね。

そういうふうな物価政策との関連でどこら辺が受益者負担として適正であるのかということ、総理府が発行いたしております五分制方式を見ますと、大体公共料金の支出が、四十九年度の数字ですが、第一分制で一五%、第二分制で一四%、これはそう低い支出じゃないわけですね。たとえば十万円もつておる人は、公共料金のために支出をしておるの人は第一分制の人は一万五千円払つておるわけですね。だからかなりのウェイトになつてきておることは事実なんです。だから、そういう消費支出というふうな問題から物価指数で見ま

すとこれはちょっと意味が違つてくるわけなんです。物価指数というのは、公共料金は国鉄なら国鉄が毎年値上げするということのようなシステムではありませんが、物価に与える影響というものはその都度算出する以外にないのですけれども、公共料金の支出がいま第一分制が四十九年度で一五%でございましてけれども、これは国鉄が上がりましてと恐らく一七%ぐらいまでは上がるのじゃないかと思ひます。そういう意味において、物価政策の上で運賃の上げ幅の上限というものをやはり決める必要があるのではないかと、これが質問の第一点です。

それから、もう一点は、やはり収入の絶対額を上げない限りはこれはだめなわけですよ。そこで、それは運賃の値上げでいま賄おうとしておるわけでございますけれども、公共性というものをもう少し何らかの形で加算をしていかなければならない。そうしないともう利用者負担の方にばかんと値上げという形でかぶさつてくるので、公共性の問題について、くどくどはなるかもしれませんが、独自の財源があるいは政府の財源のうちで何%というふうな原則を立てるとか、何かそういうふうな方法を考へることはできないのか。

この二点をお伺ひしまして、質問は一応とめておきます。

○木村国務大臣 いままでも運賃の改定の際には、これは国鉄のみならずすべてにわたつておるわけでございますが、消費者物価との関連をいまおっしゃいます消費生活との関連を常に検討しながらその上げ幅を考へてまいつておるわけでございます。これは常に考へておるわけではございません。

したがつて、今回も五〇%という大幅な運賃改定でございますけれども、そういう点で経済企画庁といういろいろ検討いたしまして、消費者物価に与える影響は少なくとも五〇・五%内外で済むのではないかと、そういうふうなことから、この程度の影響であれば利用者負担をこの程度はお願いし

なければならぬまい、と、かように考えておられるわけですが、今後運賃値上げは皆無ではございませんが、常にそういう配慮はいたすつもりでございます。

それから、いま言われますように、ともかく収入の絶対増を図らなければならぬが、なかなかその点がむずかしいかというところは、おっしゃる通りでございますが、とにかく、いまの運賃は陸上の、かつ他の各交通機関の運賃等という比較をしてみますと、きわめて不均衡であり低いということはもう客観的な事実でございます。たとえば現在一キロ五円十銭のものを七円九十銭にいたしまして、すでに他の交通機関は十円以上、高くなっております。一キロ二十円にもなっており、さらには一キロ三十円というところの交通機関もあるという状況下でございます。すので、国有鉄道でございますからできるだけ運賃が低いことは結構でございますが、他の交通機関と横並びにそろえるというところはわれわれも考えておりませんが、それに多少でも近づく程度には利用者負担をお願いしないことや健康な経営はできない、収入の絶対増加を図るという面ではそういう点に力点を置いて運賃値上げということとをどうしも考えなければならぬまい、このように考えております。経費の減を図るということももちろん必要でございますが、まさに、運賃の絶対増加というものはいまの国鉄の再建にはどうしても必要であるわけでございますから、今回の大幅の運賃改定というものはその面からもひとつ御理解をいただきたいと思っております。

なお、午前中から公共性、独立採算制の話いろいろ出ておりました。とはいいますが、国鉄が全部収入で賄うという完全な独立採算ができる企業体であると思いませんし、また、公共性を持つておる以上は、収入だけで経営が成り立つようにすべきであるということではございません。独立採算制というものを中心に今後の健全経営を考えていきたいということでございます。

で、世間並みの運賃水準までまず持っていき、それから先はさらに公共性あるいは独立採算制という問題をそこで一度振り返って考えてみるという、そういう行き方で行ってみたいと思っております。

○石田(幸)委員 これをやめますが、運輸当局が一般的な運賃水準まで引き上げたいという気持ちにはわからぬではないのです。しかし、これは物価との兼ね合いが大事な問題でございますので、ここで一つ提言をしたいのですが、いま運輸審議会等がございまして、国鉄が今回上げますと、通勤通学定期あるいは一般運賃においても私鉄との大きな格差がまた出てくるというところがございます。それから、貨物運賃にいたしても、これはトラックの運賃値上げ等の問題もあるわけですので、航空運賃も含めて、かなりいろいろな各層からの意見を吸い上げるための運賃委員会なるものを考えなければいけません。私は思うのです。いま個別認可という形で行われておりますけれども、そういう形ではどうしても全体とのバランスをとることはむずかしい。もっと専門家をたくさん糾合した運賃委員会なるものを総合的に運輸行政の中におくことになる必要があるのではないかと、御意見を一つは申し上げておきます。

それから、もう一つは、自民党の加藤委員からも総合交通体系の問題で話がございましたけれども、先ほど来地方開発の問題で申し上げましたけれども、地獄的な総合交通体系というものをぜひひとつ御検討をいただきたい。その上で、国の総合交通体系というふうにならなければいけません。もう時代は中央から問題をながめてというふうな時代ではないと思っております。これは卑近な例で申しわけありませんけれども、たとえば名古屋市のある一つの区の見立公園の設計図まで運輸省へ持っていくって相談をしなければならぬなんて、そんなばかな行政はないと思うのです。もうある程度は地方なら地方に任せるといふ方法でいかなければならぬし、また、地方は地方なり

のいろいろな発案があるわけですから、そういう意味での意見を十分吸収した総合交通体系をつくらなければ、かえって中央のそういう一つの発想が地方のいろいろな行政なり社会開発を阻害してしまうのではないかと、こういうふうに思いますので、この点は御要望としてぜひお願いを申し上げます。

以上で終わります。

○増岡委員長代理 太田一夫君。

○太田委員 私は、ローカル線対策、在来線と新幹線の関係、新線建設、国鉄の輸送分野と、大きく言えばこの四つの見出しに集約してお尋ねをしたいと思っております。

いま石田先生からいろいろとお話があつて、お答えになっているのを途中で聞いておたのです。最初には大臣にお尋ねをしますが、もう一遍復習になりますので教えてください。

この五十一年度は、運賃値上げ助成金等をもらつて国鉄の経理はどうなる、五十二年度はどうなる、五十三年度はどうなる、五十四年度はどうなる、五十五年度はどうなる——何か、五カ年計画でこの目標に達するようなお話をひよいと聞いたので、五十一年度から五十五年度までの大づかみな数字で結構ですが、計画をひとつお示しくださいませんか。

○住田政府委員 今回の再建計画は、五十一、五十二年度の二年間で収支のアンバランスを回復するということになっているわけでございます。

五十一年度に約五〇％値上げいたしますが、この段階では約五千億の赤字がまだ残るわけでございます。五十二年度に値上げをいたしまして収支均衡とれるということになっております。

五十三年度以降の収支でございますが、現在の考え方といたしましては、人件費、物件費等の値上がりに応じて、それを償う程度の運賃値上げをしたい、と、さように考えているわけでございます。

○太田委員 では、五千億残るといふ数字を、どこがどうなつて差し引き五千億になるかというこ

とをもう少し教えてください。

○住田政府委員 五十一年度の収支でございますが、この席で大臣からはたびたび申し上げておると思ひますが、五十一年度の運賃収入では、大体経費のうちの人件費と物件費だけが賄えるということになっております。五十一年度の予定いたしました収入は、運輸収入、雑収入、助成金あるいは赤字運転資金等を入れて二兆七千億、それに対して経営費とか鉄建公団の借料、市町村納付金、利子等を合わせて二兆七千億というところでバランスがとれているわけでございます。

五千億の赤字は、赤字運転資金の二千五百億と、それから減価償却費の二千九百八十八億を足したのが五千億の赤字でございます。

○太田委員 いまの局長のお話は、五十一年度に五千億の赤字が残る、五十二年度は運賃値上げによつて五千億増収するということですか。

○住田政府委員 五十一年度は五千億の赤字が残るわけでございますけれども、そういう五千億のアンバランスを解消する値上げを五十二年度に行つて収支のバランスを回復するということでございます。

○太田委員 そうすると、運賃値上げによつて、それだけでそれを埋め合わせるということですか。

○住田政府委員 今回の再建計画では二兆五千四百億の過去債務の返済を実施いたします。五十二年度に実施いたしますし、また、工事補助金の交付ということも当然継続いたします。そのほか、国鉄の合理化努力等を入れて、五十二年度で収支のアンバランスを回復するという考え方をとつておられるわけでございます。

○太田委員 どうもわからないのですが、来年度になれば物件費は下がるの。人件費は来年度も不変である。皆上がるのでしよう。ベースアップも見込まなければならぬでしよう。ですから、この状態では五千億の赤字があつて、その五千億が来年度とんとんになるといふことのために、

単純に五千億をどこかで増収するかもらってくるかして、そして出る方のものは皆抑えておくという事でなければいけません。どういふことですか。いまとんとんとする、とんとんとするとおっしゃるけれども、素人にわかるように教えてください。

○住田政府委員 五十一年度で五千億円の欠損が出るわけでございます。その五千億に、五十二年にはさらに人件費の値上がり、物件費の値上がりが予想されますので、そういうものを含めると恐らく五千億より相当大きな数字になると思われますけれども、そういうものを運賃値上げによって解消するという考え方でございます。

○太田委員 では、その運賃値上げの率と、その見込み増収額は幾らですか。

○住田政府委員 五十二年にどのような方法で値上げをするとか、どのような助成をするとかことは現在まだ決まっておられませんので、最終的に何%値上げするかはまだ決めていないわけでございます。

○太田委員 大臣、どうなんですか。そういうことですか。これはだれが決めるんですか。運賃法定主義ならば、大臣が一番腹の中にそれを持っていらっしゃるわけじゃないか。御説明申し上げましたように、二年間で再建のめどを立てて、三年目からは通常の状態で経営できるように持つていこうというのでございまして、その第一年目におきましては、いま説明申し上げましたように、五十一年度の予算ではなお五千億ぐらいの赤字を五十二年に持ち越さなければならぬ。そして、五十二年の予算をどういふふうにするかというときに、その五十一年度から持ち越した五千億の赤字は五十二年で解消しなければならぬという問題があるわけですね。それと同時に、いま御指摘がございましたように、低成長とはいえないが多少物価も上がりまして、人件費等も上がると思われますから、経費の面ではそういう点も考慮をしなければいけません。同時に、運輸収入の

面におきまして、五十一年度の五〇%を基礎にして考えますが、国鉄自体もいろいろな企業努力をいたしましてさらに増収の面においても努力をいたしまして、それから、経費の節減の面においても合理化あるいは近代化等をさらに進めて経費の方もできるだけ抑えていく。ふえる面ももちろんありますが、抑えていくというふうな努力と相まって、しからば五十二年度はどうなるかということになるわけでございますが、それだけの要素をいろいろ考えてみましても、やはりこのままで収支相償うというわけにはいかぬと思ひます。

なお、累積赤字のたな上げの方策は続けてまいります。そうしますと、ことしから来年に持ち越す約五千億の赤字の解消を中心にして、他の収入増あるいは経費増、経費減というもろもろのものを計算したときに、差し引き五十二年に幾らの赤字が出るかということになるわけですね。それをそのまますぐり運賃改定ということに持つていけば、今日ただいま考えておりますところでは大体それが五〇%を超すであろうと思ひます。

しかし、五十二年の予算をいよいよ編成する際には、それをすべて運賃に賦課して運賃改定をいたしますか、あるいは積立金の取り崩しとか、ほかにもまだ残された方法もあるわけでございますから、それらを勘案しながら運賃改定の率というものは物価負担力ということも考慮しないと行けません。これはやはり五十二年の予算編成の時点にいきまして、いま申し上げたようなもろもろの点を総合勘案して五十二年の予算を編成いたし、そしてその結果は五十二年で、五十三年度にはそういう大幅な運賃値上げをしなればならぬといったような赤字持ち越しはもうなくしようという考え方でございます。

〔増岡委員長代理退席、委員長着席〕

○太田委員 国鉄総裁に伺いますが、いまの大臣のお話から、五十一年度、五十二年の二年計画で何とかとんとんしたいというのが一つの願望であり、腰だめの話だということがわかりまし

た。細かい検討が省略されておりますが、あなたの国鉄のPRを見ますと、財政悪化の原因について、運賃水準が非常に低くなったという事を挙げられておられる。昭和十一年度に対して、消費者物価が倍率千四百七十七倍になったのに国鉄運賃は旅客の場合三百二十七倍、新聞代が千七百五十三倍と比べておられる。新聞代と比べてみれば、新聞代の方が消費者物価より高いのであります。それが、それと比べると五分の一ぐらいいで、消費者物価と比べれば三分の一ぐらいいで、いわゆる上り幅が狭いという事をここで強調されておられる。あなたの方からおっしゃれば、それは言いたいところであらうと思ひます。そういうことを言わないと国民が納得しませんからね。せつかく何億もかけた広告も出したことですからね。それから、その次がモータリゼーションのせいだ、過密過疎という両極端の現象ができたせいだとおっしゃる。その次は流通戦争に破れたとおっしゃる。流通戦争に破れた敗残の国鉄だとおっしゃる。四番目は借入金によって改良工事等をやった借入金依存政策だとおっしゃる。

私はこれを見て、いまの運輸大臣、鉄監局長の御答弁というものは、いまの段階では、この場を切り抜けるためにはそう言っていられしやるより方法がないような気がするのです。しかし、心もとなないことがいっぱいあるじゃないですか。運賃水準が低いからこれを上げるといふことで、こ

ととと来年度五〇%大づかみに上げていまの倍にするという事を計画していられしやるという話だ。これで運賃水準の低さというものはある程度カバーができるが、だが、モータリゼーションとか、過密過疎とか、物流戦争に破れたこととか、借金依存政策というものを対する解決にはならない。借金を幾らしてもそれは返せませんというふうにはならないからいろいろのことが今度の対策にあるわけですが、しかし、モータリゼーションとか流通戦争というものの影響をこうやって財政が悪化したということになれば、来年度とんとん

なるという事はどう考えてもうそだと私は思うが、総裁はどうお考えになりますか。

○高木説明員 計算上は運賃をいまの倍に上げていただければ十分償還することになります。これは競争でございまして、上り上げれば上り上げるだけお客さんは利用していただけない危険があるわけでございます。そういう意味におきまして、そう安易に運賃を上げるだけで物事が片づくとも考えていないわけでございます。サービスの内容を向上するとか経営の合理化を進めていくとかいうことを総合的に行うことが必要である。運賃は最も重要な要素ではございますが、それだけで片づくものでもないというふうにお考えしております。

○太田委員 これは鉄監局長は専門ですからあなたにお答えいただければいいのですが、総裁の話によりまして、運賃値上げをすればお客は減るであらう、荷主も減るであらう、と、そういう影響を考えていらつしやる。だから、五〇%上げたから五〇%というわけにいかぬと云う。実質運賃値上げ率が三十何%というのはそのから出たと思ひます。いま総裁は運賃値上げだけでは賄えないという認識を持っていられしやるのです。そういうととと何だという、大臣のおっしゃったサービスの向上と節約だということですね。

それで来年度とんとんになるという見通しについては、局長、専門家としてどうですか。請け判が押せますか。保証できますか。

○住田政府委員 御指摘のように、運賃を上げますとお客さんが逃げるという事で、そのまま収入の確保が図れるわけではないわけでございます。したがって、五十一年度、五十二年の二年間大幅な値上げをやるという事は相当なことであるという事は覚悟をいたしているわけでございますが、しかし、先ほど来御指摘がありましたように、現在の国鉄の運賃というものは他の物価に比較いたしましても決して高いものではないわけでございます。

私どももいたしましては、この五十一年、五十二年の値上げができますれば国鉄の収支のアンバ

ランスは解消される、しかし、今後そう簡単には運賃値上げがでないであろう、そのためには国鉄としてサービスの向上をするなり、あるいは経費の節減を図るなり、そういう面の努力が必要である、しかし、五十一年と五十二年の値上げは努力すれば可能である、仮に可能であれば収支のアンバランスは回復する、と、さように考えているわけでございます。

○太田委員 あなたは国鉄部長もやっていらつしたから国鉄の中のことにはよくわかつているはずだが、どうもわれわれにはわからぬ御説明をなさるわけですね。しかし、まあいいでしょう。そういうふう聞いておきましょう。

そこで、国鉄運賃の値上げの影響について、民鉄と比べてちょっと例を申し上げますと、たとえば大阪―三ノ宮間というのは、阪急の方がキロでは二キロ長いのに九十円も安い。渋谷―横浜間に至っては、東急が距離が五キロ短いので百二十円も安い。大阪―京都間においては、京阪が七キロ長いのに百二十円安い。こういう状態になつてきますと、お客さんは国鉄に義理があつて乗るようになる。まあ、義理があつて乗るのか、国鉄の方がサービスがいいから乗るのか――先ほどの総裁じゃありませんが、サービス向上に努めると言われるが、サービス向上ということによって乗るといふことが確保されるのか。

増収率一〇〇%を見込んでいないだけにお客が減ることはわかつていなければならない、これだけの差をつけて、さらにまた来年度何十%か上げようというのですから、そんなものあればやありませんか――いまのお客さん、つまり国民は、この不景気のもとにおいてオイルショックの打撃を受けて、以来、狂乱物価に対して身を守る方法はお金を効率的に使うことだということで、新聞に入ってくる折り込みを見て、一番かたい、安い物を目指すというように、自己防衛能力が発達してありますからね。そんなに高くなくてもさらにこれを高くしていくという国鉄に乗るといふ義理がどうして生まれてくるのですか。

○住田政府委員 お客さんは別に国鉄に義理を感じて乗っているわけではないと思うのですが、やはり、お客さんが交通機関を選ぶ場合には便利さというものがその選択の基準になると思ひます。私鉄と国鉄との間の運賃格差というのは今回に始まったわけではなくて、これまでも存在いたしておつたわけでございますが、いま御指摘の問題は非常にむづかしい問題でございます、二つの競争交通機関があつた場合に、片一方の運賃が上げればお客さんは流れるのかどうかについてわれわれの方もいろいろ検討はいたしてみたいわけでございますが、しかし、交通機関の輸送分野というものはもう大体安定してきているのではないかと、今回の運賃値上げが全く影響ないということは申し上げませんけれども、現在安定している輸送分野をそう損なうものではないのではないかと、と、こういうふうに見ておるわけでございます。

たとえば通勤の場合には、通勤の定期は企業負担が大半でございますし、また、通勤以外でも、片一方の国鉄に行くには五分間で駅まで行くが私鉄の方は十五分かかっていくという場合に、仮に私鉄の方が五十円安いといふにしても、やはりお客さんは早い方を選ぶのではないかと、ということ、お客さんが選ぶ場合には、もちろん運賃面の要素というものは無視はできませんけれども、最近のように時間価値が高くなつてまいりますと、むしろ早いというところの方がお客さんの選択基準になるのではないかと、そういう意味では、影響は全くないとは申し上げませんけれども、現在の輸送分野を覆すような影響というものはないのではないかと、と、さように考えているわけでございます。

○太田委員 いまのお客さんは、実際そうなるかならないかという現実によつて解決されるわけですから、そのようにむづかしい問題ではあるけれども、輸送分野は落ちついていふのだから、こちらへ来るものはこちらへ来るよという前提でお考えになりますれば、それは安気なものでございませう。そういうことですね。

そうすると、仮に私鉄の方が運賃値上げなどというものをそれによつて申し出てきても、国鉄運賃値上げによつてお客が流れてきたから輸送力増強をせよならぬというようなことは理屈にならぬわけですね。そういうことでしょうか。

○住田政府委員 いま申し上げました輸送分野が安定しているというのはいくつかの事例として申し上げたわけでございます。一部の路線のように国鉄と私鉄との競争関係が非常に厳しいような場合には、あるいはお客さんが流れることもあり得ると思ひますけれども、しかし、国鉄運賃を上げたために私鉄の路線を増強しなければいかぬというような事態はまず考えられないと思ひます。

○太田委員 ちょっと古い話で恐縮ですが、昔梅田の阪急のターミナルに梅田の阪急食堂というのがありました。そこで一さら五銭のソーライスというものを売つていたことがあるのですが、だれか御存じの方はありませんか。総裁、どうですか。

○高木説明員 ちょっと記憶がございません。○太田委員 運輸大臣や鉄監局長はどうか知りませんが、阪急食堂というのは阪急電鉄の直営であります。昔のことですが、関西の私鉄華やかなりしころに食堂でソーライスというものが非常によく売れた。一さら五銭です。昭和の初めごろだと思ふのですがね。まだ皆さんは生まれていらつしやらないか知らないが……これはさらの上にご飯を乗せて、それに福神づけがついてあるのです。言うならば、いまで言うソーライスなのです。単なるライスです。ライス一さらというところでお客さんがみんな買うのです。不景気ですからね。五銭でライスを買ってテーブルの前に来るとソーリスが置いてある。ソーリスはただですからそれをかけました。それで、これを世間はソーライスと申した。それが非常に人気だった。食の道楽の大阪においてソーライスはどえらいものでした。そこで、小林一三さんが阪急電鉄の社長として商売繁盛を考えたときに何を考えたかといふと、ソーライスをソーリスをじゃぶじゃぶかけてたちま

ちにしてソーリスは空になつてしまふから余りもうからないといふことで、そこで彼は一さら二十銭でうまくて安いというカレーライスを売ることにした。またどんどんお客が来まして、阪急の梅田のカレーライスを食べに行こうというわけに電車に乗ってじゃんじゃん来たんですよ。それはもちろん大阪市内の人にも来ますから電車に乗らない人もあるが、ついでに宝塚に行こうか箕面に行こうかといふことになつた点もあるでしょうが、とにかくその二十銭のカレーライスというのは、大量に長い時間かけて仕込みに全力を挙げ、欧米各国のカレーライスの秘伝を克明に記録してつくつた。御飯は少なく炊くか、多く炊くか、何時間炊くか、どうするか、と、それをやりましたらもうどんどん売れた。これを当時世間は薄利多売主義と申しました。よい物を安く売ればお客は必ずやってくる、それが一番いい方法だといふ考え方で、当時の阪急の小林社長が天下に有名な阪急食堂の二十銭のカレーライスを売り出した。薄利多売をやつたのです。それ以来この商法は天下周知の一つのモデルといふのです。事実になつて、いまでは常識になつておるのです。あなたたちがこれを御存じないといふのもおかしい話で、これはぜひひとつ研究してほしいと思ひます。

そういう点から運賃を見てみると、あなたたちのやることは反対のことだ。どうせこれしか乗るものはなからうから、おれの方都合が悪いから高くしろというところはどうかです。いまの薄利多売主義という主義から言つて全然範疇外のことだ。よい物を安く売ればお客は必ず来るのです。とにかくサービスの向上に心がけるとおっしゃるが、国鉄さんのサービスも必ずしも悪くありませんから、私もサービスが悪いといふことは申しません。高木総裁、あなたも現場をごらんになればそんなに悪くないですよ。生産性を上げていますよ。東京駅の改札係は一人で出入り口両方を持つておる。よくやっていますよ。ですから、サービスはそんなに悪くないと私も思う。ところが、

どんなにサービスをしてもその中身が高くては、お客さんから言うとうと、ありがたけれどもまあ敬遠しようということになるのじゃないですか。だから、運賃を値上げすれば赤字が埋まるとか、料金を値上げすれば増収になるとか、そういうことはいささか独占に隠れたわがままではありませんか。その辺はどうですか、大臣。

○木村国務大臣 いまの国鉄の場合は、薄利であれば結構なんです。利益があつて、その利益が非常に薄いならなお結構なんです。二十円のライスカレーで十九円かかっておれば薄利ですが、いまの五円十銭という原価はとも利益どころではない、たとえ五円十銭のものを五円十銭に減らすといつたような状況でございますので、実は困つておる。そこに一つの大きな国鉄の経営難があるわけでございます。そこで、五円十銭という値段をせめて七円九十銭なり八円なりというところに持つていっていただいても、なおまだ薄利までいかないのです。まだ足らない。そういう状況でございます。

しかし、阪急のかつての小林社長のようなきめの細かい経営努力のお話は非常に参考になりましたし、また、おっしゃる通りに国鉄としてはそういう意気込みでやらなければ国民にこたえられる、かように私は思つておるわけでございます。

○太田委員 原価を償わないということは、それはそれなりにあなたの方の御説明として聞いておいてもよろしいですけれども、国鉄運賃法はただ単なる原価だけではありません。物価にも影響しないようにということなのです。本来は、日本国

有鉄道法というのは、国民の福祉の増強のために「ここに日本国鉄道を設立する。」ということになつておるわけでありまして、これはその辺の営利を目的とするものと同じではないということは何遍も言われておるわけですね。そういうことから言つて、私はもうけてもいいとは思わぬが、資本財に投下した借入金金を国が持つてくれないという今度の改革案、再建案は画竜点睛を欠くというのですか、何か一つ欠けておるのじゃない

ませんか。様にならぬじゃありませんか。それがずっと残つていく、何だかんだと理屈をつけて、それでちょこっとしか出さぬということなので、なぜ借入金金の全額をたな上げするということにならぬのか。これはこの間参考人の先生がだれかおっしゃつたですね。会社更生法と同じようなものだから、会社更生法ということならばこれは借入金はたな上げですよ。利息は支払い停止ですよ。どうしてそこまで踏み切らなかつたか。その理由は何か。

○住田政府委員 国鉄の借金は確かに六兆八千億でございます。今回たな上げたのは二兆五千四百億でございます。今四兆三千億の借金が残つておるわけでございます。国鉄の借入金というものは、最近赤字になりましてからは赤字運転資金の借り入れがございまして、本来施設をつくるための借入金でございます。もちろん国鉄の使命は国民の利益に奉仕するというところでございまして、しかし、そのことが国鉄のかかる経費の全部を賄わなくていいのだということにはならないわけでございます。もちろん利益を出して配当する必要があるわけでもないけれども、国鉄のかかる経費は回収するというのがたてまえだと思ひます。したがつて、現在残つております四兆三千億の借入金につきましても、それに見合う資産があるわけでございまして、たとえば山陽新幹線等現に利益を上げておるような施設があるわけでございまして、そういう収入から借入金を返すということが可能である限りにおいてはそれで差しつかえないのではないかと思います。

もし、将来適正な運賃をとつてもなおかつ国鉄の赤字が解消できないという面、先ほど来申し上げておりますように内部補助関係ではカパーし切れぬという面がございまして、それはその問題として、その対策を講ずる際に新たな助成を検討するということもあり得ると思ひますけれども、原則的には借入金というものは資産になつておるわけでございますから、その資産が運営されて収入が上がつておる範囲内においてはその

借入金まで全部国が肩がわりするという必要はない、と、さうに考えておるわけでございます。

○太田委員 このごろ大蔵省が各企業に対して指導することは、こういう非常の際であるから各企業は借入金に頼る経営をしては相ならない、だから借入金の比率を極力圧縮して自己資本率を高めてという指導をしておられますね。これは高木総裁の方が本物だからあなたに聞いた方がいいが、自己資本を高めてと言つておるのだ。それが実際に健全な経営である。いま局長のおっしゃつたことは、設備に投じた金というのは別だから借入金として残しておくということだが、設備に投ずる金というのは、そもそもは資本として、企業で言うなら増資をして、それによつて賄うというのが一番正しいやり方です。新たな借入金だつたら、借入金を資本に振りかえたらどうですか。そうでもしなければ、これは設備に使つたものだから借入金で元金返済もいたします、利息も払いますなんて言つたら、百年たつても国鉄の赤字は解消しませんよ。

そのところをちょっと聞きたい。この議論は私の本筋の議論じゃありませんが、総裁、どうですか。

○高木説明員 おっしゃるとおり、安定経済に入りまして場合には、経営の場合に余り巨額の借入金に依存することはおおよそ経営圧迫になるわけでございまして望ましくないことは申すまでもないわけでございまして、国の場合にも、この種のものにつきましても従来からしばしば一般会計から出資をするということをやつておつたわけでございまして、長い歴史の間に財政需要がどんどんふえてまいりましたのでそれを出資で賄うことがだんだんできなくなつてまいりました。国鉄に限らず他のフィールドにおきましても、とりあえず資金運用部等の借入金をもつて資産の形成をして、そして必要とあれば利子補給を行うことによつてその経営体の経理の負担の軽減を図るというふうな転化をしてきたわけであります。

財政の体質の角度からいきまして、本来ならば借入金でやるよりは出資でやることの方が財政全体の健全性という角度からも望ましいわけでございますが、昭和三十年代の中間ぐらゐからはだんだん出資をすることをやめて、各事業体で借り入れをして利子補給をしてとりあえずつないでいくという形になつたわけで、実は、そのようにして漸次財政全体の体質が弱体化してきておるわけでございますが、今回のような多額の国債をきでございまして、今回のような措置がとられましたのも財政の立場からいふならば、これはいい方法があり、選択の問題であると思ひますが、現在の財政状態のもとではこれまたやむを得ないのではないかと、われわれとしてがまんせざるを得ないのではないかと、いふふうに考えます。

○太田委員 国鉄総裁とすれば、運輸省や政府に遠慮なさることはないですよ。ここにも自民党の幹部がいらつしやるけれども、そんな人たちに遠慮して物をおしやる必要はないのだから、これはどうやって直すか、どういふふうには正したならば国鉄の再建のために一番いいことかという最良の道を一緒になつて見つけていただくことに努力をしてみたい。

昭和三十年の中ごろから借入金で資産を形成するという風習になつたとおっしゃるが、やがてこれは高度経済成長時代に行き、その昔は配当という問題と金利という問題の微妙な比較論がありましてね。配当するということは、銀行金利の安いときにははるかに企業の負担になるわけですよ。しかも、株主の対策が一つ要る。株券はつくらなければならぬ。これは株式課を増強しなければならぬから、そういうことでそろばんをはじいて借入金というものを一般にやりましたね。しかし、国がやる企業が膨大な借入金を抱えて、その金利の負担が五千億で、その負担によつて打ちひしがれようとしておる国鉄が資本形成に使つたところの借入金を、資金運用部資金であらうと

私も詳しい財務関係のことはわかりませんけれども、大まかに考えまして、赤字に弱っている国鉄が立ち直るためには、とにかく経営ができ、過去の借金も払っていくのに必要な金は運輸輸入収入で賄うか、足らないものは、主として政府で

の債務の返還の赤字等年間で大体三千億ぐらい
なろうと思いますが、それらも含めまして五十一年
度の再建の計画は運賃を五〇％程度上げ、とり
あえず累積の赤字の分のたな上げをし、工事費等
については赤字の補給をする。それから、赤字路
線のはなはだしところの赤字分の一部を補助金
で出す。これでやって、さらに五十二年度は引き
続きそれらの助成方策は講ずるとともに、さらに
もう一度運賃改定をして、それによってようやく

か、かように考えるわけでございます。

○太田委員　そうすると、念を押しますが、四兆三千億ほど現在の借入金が残りましたが、来年年度もやはりその中から新たにたな上げ分に加わるものと、別勘定に入るものと予想しておいてよろしいですか。

それから、借入金の返済に充てる原資は償却と
利負担になっております。

なるわけでございますが、償却を見ますと、五十一年度で国鉄の経費のうちに占める比率が一〇〇％程度でございます。私鉄の場合には一、二％になつてゐると思ひます。したがつて、その面から見ても償却負担が大きいということではないわけでございます。したがつて、適正な運賃を収受することができれば金利も償却できるといふことでございますので、現在の計画どおりいけば新しい過去債務の肩がわりの必要はない、さように考えてゐるわけでございます。

○太田委員 国鉄総裁、聞いていらつしやいますね。いまのお話はそれでいいのですか。償却原資というものは、あなたの方では借入金返済に回してゐるのですか。それは償却だから改良費の方に回すのじゃないですか。借入金の返済原資というの何ですか。これはどう考へてゐても方便主義だと思ひますが、それは正しいのですか。それはよろしいのですか。

○住田政府委員 借入金によつて施設をつくるという場合の借入金返済というのは、第一次的には償却の金が借入金の返済に当たるといふことになつております。国鉄の場合には損益勘定、資本勘定といふいろいろ分かれておゐまして、その辺の關係が非常にわかりにくくなつておゐますのでいろいろな見方もできるかと思ひますけれども、損益勘定の方で黒が出て、それが資本勘定に移つていくというのが本来望ましい姿であるわけでございますが、損益勘定で黒字が残るといふのは償却に当たる金でございますので、償却に当たる金が資本勘定へ行つて、それが借入金の返済の原資になるというふうな關係になると思ひます。

○太田委員 先ほど総裁がおつしやつたように、償却をしなれば物が最後にゼロになつちやうというわけですね。そういうことでしよう。先ほど紺野先生のお尋ねに対してそういうことをおつしやつたが、その理屈だと思ひます。

償却するといふことは、物が減つていくから、それに充當する準備金でしよう。ですから、車両を廃止する、線路を直す、駅舎を改築するといふ

ような償却原資でそれを使うべきである。政府から何兆円の金を借りてきました、線路をつくりました、運賃値上げによつてもうかりましたからもうかつたもので返しますと、そんなぜいたくなことだつたら、公企業じゃありませんね。それはどこかの小さな会社か何かならそういうことがあつたつて別にどうとも思ひませんが、いまの日本国有鉄道法から言ひましてそんなことは考えられない。それがあつたのだつたら、なせいままで六兆八千億もはつたのだつたら、だから、私も償却論を引き續いてやろうと思つておゐませんが、少なくとも来年度は四兆三千億余りの長期借入金の残について何らかの手当てを考えなければならぬ。国鉄はつまずくよといふことを私は言ひたいのであります。

そこで、今度の「再建の基本理念」の中に「自立経営を行ふ」といふことが書いてありますが、この「自立経営」といふのは全く新しい言葉のよな感じがするのです。これはだれか聞きましたかどうか、私も聞き漏らしてありますので説明してもらひたいのですが、字引を引いてみましたら、大ざつぱに言ひまして、自力で独立すること、自主の地位に立つこと、これを自立と言つて書いてあるのです。ですから、五十年、五十一年の二年間の計画といふのは、政府はもうめんどろを見やらないよ、何もめんどろは見ないよ、国鉄みづからでやりなさい、あんたは一人前だよ、ということなんです。そういうことかと思ひますが、この言葉はどこから出てきたのでしょうか。

日本国有鉄道法の目的の第一条には、「能率な運営により、これを發展せしめ、もつて公共の福祉を増進することを目的として」とある。能率的な運営によつて国鉄を發展せしめ、もつて公共の福祉を増進することを目的とするといふことはよく似た地方公営企業ではどんなことを言つておるかといふと、「経営の基本原則」といふのがありまして、これには、「企業の経済性を發揮するとともに、その本来の目的である公共の福祉を増進する

るに運営されなければならない」とあるわけですね。そういうことになつてゐます。

○木村國務大臣 あそこでおつしやつた「自立経営を行ふ」といふ意味は、その前にあります「独立採算制を指向した」といふことに續いておゐまして、要するに独立採算が維持できるようなことは自分の力でもつて経営ができるということにもつながるわけでございますから、そういう意味で自立経営をねらつてやるべきであるという意図で書いておるのでございます。もちろん、それは、いま言ひますように当事者能力とかいふ問題もその背後には必ずあるわけでございます。そういう必要があるわけでございます。そういうことも、政府としては、今後改めてできる限りの当事者能力が持てるようにしていこうといふ含みもあるわけでございます。

○太田委員 大臣、そうすると、これが通れば今後国鉄の幹部を呼びつけて運輸省がおしかりになることはないといふことですか。

○木村國務大臣 国有鉄道といへども、国民の委託によつて国の財産を管理しながら事業経営をやるわけでございますから、政府としてはこれの監督をするといふことは当然のことでございますが、呼びつけてしかるとかなんとかといふようなことは——これは注意を与えろとかいふようなことともあると思ひますが、その關係は從來と変わりはございません。

ただ、当事者能力といふますか、国鉄総裁が自分の権限で処理し得る事項をなるべくだんだんと

広げていつて、自分の責任の範囲を広げて自主経営ができるように持つていこうといふ意味でございます。

○太田委員 自立経営、自立経営と新しい言葉をお使いになつたんだから何かがあるのではないかと思ひましたが、それではちつとも変わらぬじやありませんか。ちつとも変わらない。だから、依然として当事者能力はある部分にはあるが、ないものにはない。制限された当事者能力だ。ですから、そういう点が明らかにされておらないから、自立経営、自立経営とおつしやるけれども、みづから自主の地位に立つといふようなわけにはいかないですね。

そこの中には運賃法定主義も撤廃しようとする意図が何かあるのですか。運賃は自由に決められるようにしよう、高ければ低める、低目なら高めるといふようなことを自由に国鉄が決めるようにしようといふ、そんな気持ちも含まれておるのですか。

○木村國務大臣 前段の第一の項目は、「国鉄の役割」といふことで今後の国鉄の役割の方向を示したものでございますので、あれに書いてありますことを二年間で全部実現するといふことではないことは御理解いただきたいと思ひます。

「おつしやるように、独算にして収支が償つて自主経営ができるようにしていくためには、運賃の取り扱い一つにつきましても、国鉄総裁ができる限りやりやすいようにしてやるべきであると私は考へております。そういう意味から言ひますと、現在の世界にも例のない、国鉄のみにあります運賃法定主義といふものも私は検討しなければなら

ないと思つております。

○太田委員 本會議が迫つておるようでありまして、この際ちよつと休ませていただきます。その後、引き続き質問させていただきます。と思ひます。

午後四時二分休憩

午後五時開議

○中川委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。太田一夫君。

○太田委員 ちよつと話題を変えまして、ローカル線の問題についてお尋ねをいたしますが、余り時間がないようでありますから質問も要約をしますが、今度これを一番中心にしようという課題でありますから、お答えの方もそのつもりでお答えいただきたいと思ひます。

この間ちよつと聞きましたが、いままでは一万一千二百キロをもつてローカル線と言つていた、地方交通線と言つていたと思ひます。これが今回九千二百キロだといふお話を聞きましたが、一体、いままでの地方交通線からどこどこが幹線系統に昇格をしたのか。

○馬渡説明員 結論を申し上げますと、地方交通線から幹線系統に移りましたのは二十七線、二千四百五十一キロでございます。逆に、幹線系統から地方交通線に移りましたものが九線、二百八十キロでございます。

線区を一本として見たことによりまして、全体の輸送密度が幹線系統に編入されるべきであるという見方が入りましたもの、例としては函館本線等がございます。

それから、実は、前回のときの作業は四十三年度の数量をもとにして算定をいたしておりますが、今回は四十八年度の数量をもとにして算定をいたしております。輸送量の増がございましたもの等がございます。これが五日市線等でございます。

それから、将来性の観点から地方交通線に編入したが、輸送量が当時減るであらうと思つていたほど減らなかつたといふことがございまして、その、夕張線等がございます。

それから、幹線から地方交通線に移りましたもの

の中では、全体の輸送密度として線区全体を通して見たことによつて地方交通線に編入する方が適當であるといふことで、宗谷本線等が入つております。

それから、輸送量が落ちましたもの、これは清水港線等でございます。

それから、将来性の観点から幹線系統に入れなかつたけれども、輸送量がまだそこまで及んでいなくなつたといふことで見直しまして地方交通線に入れましたもの、例としては鹿島線等がございます。

以上でございます。

○太田委員 今度の国鉄再建の中心をなす柱が、ありますね。「対策要綱」の中に出ておりますが、

「1、過去債務のたな上げ 2、工事費の補助 3、地方交通線対策 4、合理化促進」といふうになつておるわけでありまして、その中の大事な地方交通線対策について、地方交通線とは何だ、百七十二億円を特別交付金で交付するが、一体それは何だといふことについては、あなたの方からは何ら資料は配付されない。

「委員長退席、江藤委員長代理着席」

いまのお話で、古い資料やなんかから引き出して、ではあれが移つたのかこれが移動したのかと思はせているだけじゃ審議するのははなはだ不親切なことだと思ひますが、運輸省としては、いままで一万一千二百キロと言つておつたのを九千二百キロとお変えになつたならば、どうしてその資料をお出しになつたのでしようか。

○住田政府委員 いま国鉄から御答弁申し上げましたように、従来一万一千キロで区分をいたしておつたわけでございますが、その後区分の見直しをした結果九千二百キロという数字が出たわけでございますけれども、これは最終的なものではございませんで、今後運輸省としても関係の審議会等の御意見を伺つてどういふものを対象に取り上げるかを決定したいと思ひますので、この九千二百キロというのは暫定的なものである、と、そのように御理解いただきたいと思ひます。

○太田委員 そういふことになると、それは常時

変化はするといつても、あなたの方は地方交通線対策は一体どうするつもりなんですか。地方交通線対策の基本といふのはできれば自分の方ではやりたくないという気持ちで国鉄にあるのじゃありませんか。あるいは運輸省にそれがあつたのじゃありませんか。

今度の場合、この「経営の合理化」の中に書いてある言葉は、「赤字ローカル線の運営は、地域住民の利便と自立経営上の負担の程度とを勘案しつつ、国の積極的な支援のもとに、国鉄の責任においてその取扱を検討することとする。」などといふことが書いてあるような気がするけれども、これを総括すれば経営の合理化といふ中に入つてゐるのだから、赤字ローカル線を何とかして切り捨てていこうといふことにはならないと思ひますが、局長、どうですか。

○住田政府委員 赤字のローカル線をどうするかといふことについては、現段階で具体的な措置を決めてゐるわけではございません。

その「対策要綱」に示されておりますように、地域住民の利便と国鉄の自立経営に対する負担とを勘案しながら、先ほど申上げしておりますようにいろいろな選択的な手段があるわけでございますから、そういう手段について地元とよく話し合ひをして今後の処理方針を決めたいといふのがその対策要綱の考え方でございます。

○太田委員 国鉄の監査報告によれば、「旅客輸送はもとより貨物輸送についても、国鉄の役割、使命はますます大きくなるものと考えられる。」となつており、そして、「地方交通線及びこの一部のいわゆる地方閑散線並びに建設線のうちの地方線については、これら線区の存続、維持運営は単に輸送量、収支等の観点からのみならず、関係地域社会及び住民の生活、経済等諸般の観点から決定される必要がある」と書いてある。先ほどのお話だと、輸送量の見直しから上へ上がった下へ下がつたりしたといふことでありますが、これまた監査報告のせつかつの提言に対しては余り考慮を払つておらないように思ひますが、いかがです

か。

○住田政府委員 その「対策要綱」の中では、輸送量が少なから九千二百キロを——暫定的な数字でございますけれども、そういうものを廃止するといふことを申し上げてゐるわけではないわけ

です。

地方交通線の赤字が国鉄の経営の圧迫になることは明らかでございますが、その圧迫を減らすためにいろいろなことが考えられるわけでございます。たとえば地方公共団体等に経営を委託するなり、あるいは別の法人に経営を委任するなり、あるいは一昨日も申し上げましたけれども、特別運賃制の設定といふことも地元負担の一つの方法として考へられますし、いろいろな選択的な手段があるわけでございますから、そういう手段を通じて国鉄に対する経営の圧迫を除いていきたいといふのがその考え方でございます。

○太田委員 さつき夕張線は幹線から地方線区に落としたとおつしやつたが、あれはもととも地方交通線の中に入つてゐるじゃありませんか。何か違ひのですか。

○馬渡説明員 逆でございます。地方交通線から幹線系統の方へ移したものでございます。

○太田委員 夕張線というのは昭和四十九年度の営業収支係数三八四で、赤字の額においては地方交通線百八十六の中の一十三位なんです。それは貨物が多いからそこに入れたのであるか。赤字は十六億四千八百万円、赤字の金額でそんなに少ないところじゃないですよ。多いところですよ。だから、赤字の金額は問題にしない、交通量だけだと言ふのなら、貨物なり旅客の交通量のあるところは幹線系統として赤字の金額にかかわらず存続する、位置づけるとおつしやるならよくわかりませんが、その点はどうですか。

○加賀山説明員 まさに先生の御指摘のとおり、一つの輸送量を基準にいたしまして今回のやつは分けております。専用通路をもちましてやるような輸送量に達しないといふような線区、しかもそれを自動車と鉄道と、いわゆる通路費まで、道路

あるいは線路部分まで入れました総合的な国民経済的なコスト比較をいたしまして分類したものでございまして、基準としましては輸送量を基準にして分けております。

○太田委員 あなたの方はどういう基準か知らないけれども、はたから見ると貨主客貨ですね。貨物の輸送量が御主人であつて旅客の輸送量というのは従だという感じがしますが、その点はどうか。

○加賀山説明員 線区によりましていろいろな線がございまして、貨物が非常に多くて旅客が少ない線もございまして、旅客が多くて貨物の少ない線もございまして。夕張線のような線区は確かにお説のように貨物が旅客に比べて圧倒的に多い線区の一つでございまして。

○太田委員 夕張線は赤字の順序ではローカル線の中の百八十六分の五十三である。百八十六線の中の五十三に位置して、十六億四千八百円の赤字を四十九年度に出してゐる。この線が貨物が多いから幹線系統に昇格をするということとはどう考えてみて、内容が明らかにされておりましたからどの線どの線という全部の比較はできませんが、これは貨主客貨の疑いがある。大臣、そういう考え方はどうですか。貨物を中心にするかについてですね。

たとえば幹線系統区というのでも、塩釜線というのは営業係数五〇一である。五億一千万の赤字であるが、お客はほとんどないが、貨物が相当ある。だからこれは幹線系統区だ。それでしよう。それから、富山港線、十一・三キロ、係数四七七、五億九千六百万の赤字、こういうところは旅客を中心とした旅客の回数の多いところだから旅客だろと思ひますけれども、港にたぐりつたため、貨主客貨の政策ということから今度の幹線とかあるいは地方交通線の選択というものが行われていくような気が私にはしてしようがない。

その証拠に、地方ローカル線といながら——これはどうなつておるか知りませんが、地方ローカル線という中に本線と名がつくのがいますまで十

九ありましたね。本線という名がつく路線が十九入つております。本線が地方交通線とは、これはどういふわけですか。本線と名のつきの十九ありますよ。例を申してみましようか。関西本線四日市・奈良間九十六・七キロ、紀勢本線亀山・白浜間二百七十六・九キロ、久大本線百四十一・五キロ、高徳本線七十四・八キロ、山陰本線出雲市・幡生間二百九十三・七キロ、鋼網本線百六十六・二キロ、宗谷本線寄寄・稚内間百八十三・二キロ、高山本線二百二十五・八キロ、筑豊本線六六・一キロ、徳島本線六十八・九キロ、土讃本線高知・窪川間七十二・一キロ、名寄本線百四十三・一キロ、日豊本線宮崎・鹿児島間百二十一・七キロ、根室本線釧路・根室間百三十八・一キロ、函館本線長万部・小樽間百四十・二キロ、これがどうも今度上がったと先ほどおっしゃつたような感じがしますが、日高本線百四十六・五キロ、豊肥本線百四十八・八キロ、予讃本線松山・宇和島間百三・二キロ、留萌本線六十六・八キロ、これが全部地方交通線なんです。これは大臣、どうですか。そのことを御検討なさつたことがありますか。何か感じが合いませんね。

○木村国務大臣 幹線系統とか地方交通線ということの客観的な定義は私もいろいろ聞いてみましたけれども、実は、これはもともとないのです。線路の姿等を見て分けてゐるということでございます。その境界線はきわめて明確でないといふ思つております。

しかし、いずれにいたしましても、いわゆる幹線系統と地方交通線と言われておるものすべてを含めまして、日本国じゅう、新幹線と山手線と高崎線をのけたらそれぞれ全部が赤字ということでございます。大体七千億ぐらいの赤字の中で幹線系統に属するものが五千億以上ありまして、地方交通線に属する赤字が二千五百億前後だったかと思ひますが、そういう状況でございますので、今回いわゆる地方赤字路線対策として考えます場合には、一応いまままで一万キロ内外で地方交通線というものをいろいろ選択はしておりますが、改めて

よく一線一線を見まして廃止なりあるいは他の交通機関にかえるなりということを考えたい、その検討の対象には厳密に一線一線を見まして決めていきたい、そのように思つております。

○太田委員 大臣の話の方がよくわかるんですね。そういうことでですね。もう一べん一線一線見なければいかぬわけですね。だから、九千二百キロをもつてローカル線と定めつけてしまふのも残酷な話ですね。十九の本線がその中に入るので、十九本線は本線と言ひながら、それは実はローカル線でございます。だから、市町村によつて地方鉄道公社でもつくつてやつてもらふつもりであります、と、こんなことになつたら、それは話にも何にもなりませんわ。これは皆長いでしよ。百キロ、二百キロというのはざらにあるわけですからね。

そこで、もう一つ聞きますが、赤字を減らすために地方交通線というものを抜き出して、地方交通線対策を一つずつ点検しようとするのか、赤字に關係なしに、何かよその他の交通機関があるかないかということ、で、存廃を決めるつもりで選出されたのか、どういふことでしょうか。これはだれか答えてください。

○加賀山説明員 国鉄がいわゆる幹線系統と地方交通線の区分をいたしましたのは四十六年からでございますが、これは四十五年に諮問委員会の答申を受けまして、道路が発達したし、自動車が発達したし、非常に陸上交通のパターンが変わつてまいりました中におきまして、鉄道が将来とも特性を發揮していきけるような線区と、それから、むしろ非常に輸送量も減つてまいりまして、あるいは並行道路等の発達によりまして鉄道として非常に負担が重くなつてきたような線区というように、グループが非常にはっきりしてきたわけでありまして、それらの線区の素質を二つに分けてましてグループ分けしたのが地方交通線と幹線系統ということでございます。地方交通線を即やめるとかという問題はございせん、今後国鉄の経営に与える影響とか、あるいは経営上どうするかというよ

うな問題を把握していきますためにこういう分類をしたわけでございます。

なお、先ほど御指摘がございました本線のうちで、今回見直しまして根室線とか函館線とかいう本線は幹線系統に入れております。それから、また、残つて本線と名がついて地方交通線の中に入つてゐる線もございまして、国鉄の線がどういふいきさつで本線が付き、あるいは本線がつかないかというところは実ははっきりした歴史が残つておりません。上越線とか常磐線のようなものは本線でありながら本線という名前がついていないという状況でございます。したがひまして、本線があるとか本線がないとかということにかかわらず、先ほど申し上げましたように輸送量を一つの尺度として分類をしたわけでございます。

○太田委員 本線と名がついておらないところが常磐線にあるから、本線と名をつけてみたところ、それは太郎とつけたから必ずしも長男じゃない、三郎とつけたから必ずしも三男ではないというのと同じようなふうに聞かえて、どうも縦と横の気持ちが合わない。これは何とか整理されることを望みますが、新しいローカル線と幹線系統というものの資料を一度お出しただけですか。

○馬渡説明員 提出いたしました。

○太田委員 私の質問が終わつてから出しておいだ方が楽だろうから、なるべくローカル線の資料は後の方にしようというつもりだったかもしれないが、これは国民の足を守る大事な大事な地方の交通というたてまえから国鉄もあるし、運輸省の運輸政策もあるのですから、資料がまだ全然整理されておらないという状態でこの再建要綱をわれわれが見るといふことは、どう考えても残念千万でならない。

たとえばもう少しローカル線を話しますが、飯田線というローカル線がありますが、これは全長百九十六キロでありまして、東海道側からアルプスの向こう側とを結ぶ連絡線ですね。この百九十六キロの飯田線が、四十九年度の赤字が七十六億、営業係数は四二二でございまして、それで、い

ままでの分類による赤字の地方ローカル線の中の赤字の金額では三番目に属するわけですね。ところが、これは輸送人キロもトンキロも実に多いのです。収入も二十三億ありますが、残念ながら、どういふことか七十六億の赤字、営業係数四二二でございまして、これはもう三番目の大赤字です。大型赤字の首位に座しておるわけでございますが、ここにいま何本の列車を運転しておるかという、三十七往復動いておるわけですね。その中に急行、特急と見られるものが四往復ある。三十七往復とか三十八往復とか、四十往復に近いところは相当重点を置いていらっしゃる線区だと思ふのです。

ところが、そんな大きな赤字がどうして出るのだろうか、この支出にはあるいはともない総経費がかぶさっておるのじゃないかという気が私はしてしょうがないけれども、こういうところですね。この線のいろいろな計画を見てみると、三十七回というけれども、朝晩のラッシュには比較的列車は多く通りますが、昼中は一時間以上待たなければ来ないということですから、何と云うのですか、かつて昔はそこは私鉄だったわけですから、昔の私鉄だった時代の方が三十分一本か二十分に一本来たのだから乗りやすかったというのです。国鉄になってから列車が減ってしまった。ですから、モータリゼーションとともにだんだんと道路交通がふくそうしてまいりました。こういうところなどについて、何か、営業係数の改善と収支係数の改善という手をもうちょっと打つと申しますか、列車ダイヤと営業成績との絡み合わせということについてももっともって考えてもらいたい。言うならば、先ほどの乗ってちょうだい、サービスをよくしますというところは減らすことじゃないでしょうか。乗ってちょうだい乗ってちょうだいと言うならば、バスは一時間待たなければ出ないが、電車なら三十分おきに出ますぐらいのことにならなければ、省資源とか、新しい交通政策とか、あるいは国鉄の新計画ということにはならぬと思うのですが、そういう点はどうですか。

か。

○馬渡説明員 飯田線につきましては、いま先生からは支出の額が多いということで御指摘がございましたけれども、もともと私鉄から買収をいたしました線でございます。線路の形が非常によろしくない。率直に申し上げますとそういう場所を走っておるわけでございます。特に、長野県側におきましては地形の関係上ものすごいカーブのところを走っております。その関係で、山を越えまうところの災害を多く受ける線区であるというふうなことで、その意味で経費がよけいにかかっておる線区でございます。それと、先ほど申しました線形と申しますか、そういう基本的な設備が私鉄当時のままでございます。というところは、ちょっとの改良費を入れましても、改良がいた方がよいというくらいは線区でございます。そのために一回当たりの列車の連結両数がふやせないというためのマイナスと申しますか、実は、その点もその線区については非常にあるわけでございます。

しかし、事実、現在のお客様の流れを見ましても非常に大事な線区である。北の方は、中央本線とつながって新宿へ参りますお客様の数から見ましても、中央本線を御利用いただいたお客松本側からのお客様と飯田線からおいでになるお客様の数がほとんど半々くらいであるという点、それから南の方にきましては豊橋へ出るお客様の通勤等が非常にあるわけでございます。私どもとしてはぜひ何らかの手を打って改良してまいりたい線区であるというふうに思っております。

○太田委員 その他の線についてちょっと私の所見を申し上げますが、これからこれは重要な線だとおっしゃれば私は認識は一致しますから結構ですが、高山本線二百二十五・八キロがありますね。これは六十四億三千万円の赤字を出しております。これは、この順番はこれも五番目である。百八十六線の中で第五番目の赤字を出しておる。その高山本線もまたこれは日本アルプスを越えるわけですが、その高山本線は列車が何通過しているかという、三十八往復であります。飯田線と同じようなものだ。そして、その中に急、特急が十三往復ある。これはローカル線だローカル線だと言いつながら、実は、重大な観光路線とか、あるいはもつと大きな基幹的な交通路として位置づけられておる。だから、六十四億の赤字があるうとも、これは回数の問題で、輸送力の提供において欠ける点があるから地域の足になるのに非常に不便な点がある。

すが、その高山本線は列車が何通過しているかという、三十八往復であります。飯田線と同じようなものだ。そして、その中に急、特急が十三往復ある。これはローカル線だローカル線だと言いつながら、実は、重大な観光路線とか、あるいはもつと大きな基幹的な交通路として位置づけられておる。だから、六十四億の赤字があるうとも、これは回数の問題で、輸送力の提供において欠ける点があるから地域の足になるのに非常に不便な点がある。

関西本線の四日市―奈良間九十六・七キロ、約百キロについては、五十四億二千万円の赤字です。関西本線が赤字なんです。名古屋―四日市間は、これは幹線に入っております。枝線じゃない。幹線に入っております。線を二つに切るわけですね。そのところがどだけだけの赤字になっておるかという、これまた百二億。これは何もちよつと黒字じゃない。けれども、名古屋の近辺のところでも将来需要がふえるだろうからというんでしょうね。幹線系線区に入る。それで、その関西本線は三十八往復運転しておりますが、急行、特急を九往復運転しております。三十八往復、少ないですね。

それから、紀勢本線というのはいま白浜間二百七十六・九キロ、八十七億三千万円の赤字であります。この営業係数は二九〇です。三十四往復で、その中の半分の十七往復というのは急行、特急の観光列車です。ここは、これをどうしてローカル線に入れておるか。急行、特急を走らせていて十七往復です。こういう点がおかしい。それは一つ一つ見てくるとどうも腑に落ちない。わざと半分に割ったような気がします。

さらに、一番独得の三江線についてお尋ねしますが、三江南線は二十八・四キロ、北線が五十・一キロです。このたび連絡をいたしましたのが、何回運転しておるかという、いままでの三江南線の区間は七往復、三江北線の間は九往復、真ん中の浜原と口羽間は四往復しか運転してない。両わきは七往復と九往復です。これもアンバランスですよ。真ん中の一番の、きせるで言えばラオ

ですか、そこが四往復しかないのです。それで、営業係数は三江南線は一二四四でございます。北線は九一四です。ともにこれは名だたる赤字線ですね。ところが、連絡したら、早く直通運転をすればいいが、それは信号装置ができないからやれないとか何とか言っておる。全然やらない。地域の人は何と言っておるかと言つて、直通運転になればお客様の数は四倍になると言っている。いらつしやい、いらつしやいと言つたのだらう、そういうところから早くダイヤを変更し、保安設備を改良して、速やかに直通運転を実現すべきだと思ふが、どうでしょうか。

○吉武説明員 三江線は五十年の八月に口羽と浜原の間約三十キロぐらいが完成いたしました。江津から三次まで直通したわけでございますが、御指摘のように、現在の信号方式ですと口羽の駅で折り返しということになっております。私どもとしましては、保安上から見ましても要員上から見ましてもCTCの方式によつてやりたいということ、この点につきましては、現在それを前提にして直通運転をやることで努めておる次第でございます。

○太田委員 サービス改善がこれからの国鉄再建のかぎだと言われたことを忘れないうでください。サービスを改善しなければ乗れない。運賃を上げて後は何をやるか、何を反対給付でやるかといったら、運賃は高くちやうだいいましたからサービスを改善いたしますというのが片方の勘定でございます。それは少なくとも忘れてもらつては困る。

さて、そこで、そのローカル線の対策について、十月十七日に日本国有鉄道諮問委員会が日本国鉄再建のための提案をいたしておりますが、その中ではなかなか思い切つたことを言っています。それと、なかくに国鉄の内部にローカル線勘定なるものを設け、ローカル線に関する収支はこの勘定をもつて整理し、この勘定に生ずる赤字は全部政府負担とするというのですが、これはどうですか。所見をひとつ……。

○住田政府委員 昨年国鉄の諮問委員会からいまだ御指摘のような答申が国鉄になされたことは承知いたしております。その御意見は、ローカル線は全部国鉄の責任でやれという御意見でございますけれども、残念ながら、私もその御意見に賛成しかねるというところでございます。国鉄はこれまで二万一千キロの幹線、地方交通線を国鉄の責任で経営してきていたわけでございまして、一万一千キロの地方交通線がある日国の責任になるんだということを言われましても、私も私としてはそのまま受け取るわけにはいかないということでございまして。

今回の国鉄再建に当たりましては、国鉄は地方交通線を含めて全路線についての運営の責任を持つていくという前提、従来からのそういう体制をそのまま踏襲いたしまして、ただ、国鉄の責任だけでは赤字をなくすることができない面もあるわけでございまして、国として行政的あるいは財政的な支援を与えて、地方交通線の赤字が国鉄の経営の圧迫にならないように協力してやっていきたい。しかし、あくまでも地方交通線の経営の責任は国鉄にあるんだということで、対策要綱の中で国鉄の責任ということを明記いたしているわけでございまして。

○太田委員 ここで関係する大蔵省、自治省、建設省の各省の御意見についてちょっと聞いておきたいと思うのですが、いまの局長のお話によれば、そういう意見もあるが国鉄の責任だ国鉄の責任だということへ逃げ込んで、国が出せないものは国鉄が負担するか、負担できなかったらほうり出すか、どちらかだと逃げていらっしゃるわけですね。そこで、諮問委員会においてさらに、もし困ったときにどうするんだという次の第二案が出ておるのです。県と関係市町村とに呼びかけて、これを車両つきで無料贈与するがどうかという呼びかけ、そして、その維持をしたいと地方の自治体が言ったローカル線にはどのくらい補助金を上げましょうかという県とそういう方面

の交渉を行う、それでも譲り受ける人がなかったら廃棄処分をしようというのです。何か、ロッキードの資料のような気になる。

そこで、大蔵省に聞きますが、ローカル線の維持のために国の積極的な支援を期待して今後ローカル線の運営をやるうとこの要綱の中で言っておるように思いますが、その決意があるのかどうか。

ついでにお答えしてもらいたいことは、ローカル線の交付金は百七十二億円であります。百七十二億円でいまの二千五百億の赤字というものが消去されるものじゃない。それから、同時に、国鉄は市町村納付金を納めております。市町村納付金は五十一年度百七十八億です。百七十八億が市町村に納めておりますが、納めつつ、市町村が引き受けないローカル線の運営のために百七十二億円を国が出さうという。ローカル線対策というのはどうも国の積極的な支援というようには思えないのだが、本当に大蔵省には、国には、積極的な財政的支援というものの決意があるかどうか。

○大倉説明員 お答えいたします。

再建対策要綱に「国の積極的な支援」と書いてございまして、この積極的な支援と申しますのは、第一義的には行政面での積極的な支援というふうに私も考えております。もちろん、そうかといって財政的な支援を全然やらないということとを私は申し上げてはおりません。そうではあります。とにかく行政的な支援を第一義的にやる。そして地方の赤字ローカル線の処理につきましましては、おっしゃる通りに、百家争鳴みたいにいるいろいろな議論があるわけでございまして、あるいは地方公共団体にゆだねたらどうかとか、それでもだめなら廃止したらどうかとかいう意見がございまして、それにつきましましては、とにかく今後国鉄の責任においてその取り扱いを検討するわけでありましても、国の積極的な支援のものとにどうするのだというのを早急に決めていこうということと承知しております。その結果、検討いたしましたようにどうなるのかというこ

とがはっきりいたしました段階におきまして、必要あらば財政的な支援ということもあり得ることかと考えております。

第二点目のお話の百七十二億円でございまして、けれども、百七十二億というの、先ほど来御返答が鉄監局長から御説明がございましたように、九千二百キロの赤字分が約千八百億、その対象にいたしまして、千二百キロの赤字額といいますが、運営費の単価を九百万円と見まして、約九千二百キロの半分ぐらいが——先ほど来御議論がございまして、千二百キロそのものがみんな対象になるというわけじゃない。その九千二百キロの中から何キロを一本本に対象として考えていくのだというの、これから検討するわけでございまして、大体それを一応半分と見まして計算して出てきた額が百七十二億ということと、結果的に見ますとおっしゃるように——私もいまだ初めに気がついてたわけですが、大体似たりよつた額の額だということがわかりませんでございまして、それと関連づけた計算をいたしているというわけのものではないかと。

○太田委員 大蔵省、後でもう一問尋ねますから、その間ちょっと休んでおってください。自治省の方にお尋ねしますが、自治省は地方道路公社等で県市町村管としてこれらの赤字の鉄道を引き受けてやる気がありますか。

○石原説明員 そのようなことを検討したことはございせん。

○太田委員 木村運輸大臣、ちょっとお答えいただきたいのですが、この対策要綱はどちらから見てもそれぞれに見えるように書いてあります。国鉄の積極的な支援だとか、地域住民の利便だとか、そして国鉄の責任で取り扱いを検討するとか書いてある。その取り扱いを検討するというのは何だろうと思ひますと、先ほどの諮問委員会が十月に答申したことも含んでおると見るを得ない。そうすると、諮問委員会の答申にありましますようにある路線を地方公共団体が譲り受けると決まった場合

合、それは県営市営等の企業とされる場合もあるが、私企業として運営される場合もあるが、いずれにしても国鉄としてはそれだけ身軽となり、国家が国鉄に向かつて行方不明な赤字額は、その程度減額される。かつてこれは新しい関係者の能力次第だ。

ずいぶんこれは本臭い話を書いてあるものであります。大臣、いま自治省の方じゃそういうものを引き受ける気は全然ない課長さんがおっしゃったが、どうですか。将来の赤字地方交通線の運命はどうなるのですか。

○木村國務大臣 今回の再建対策の一環として、国鉄の赤字線の中で特にその存廃を検討しなければいけない路線というのがあるということで赤字線対策というものを考えておるわけでございまして、先ほど太田委員からその存廃を決める基準は何だという御質問がございましたが、ごもっともな御質問でございます。

まず、一般的に言いますと、その地方における利用価値がきわめて少なくなつておる路線ということで、利用価値が小さいというところは地域住民の役に立っていないという意味にもなりますし、鉄道の側から言いますと、利用価値が小さいということは利用する人間が少なければ赤字の率が非常に高いということになるわけで、そういう路線を今後どうするかというのをその存廃の対象にする路線としてこれから検討していくわけでございまして。そして、その地方において利用価値が非常に減つておるといふそもその原因が那邊にあるかというところも考えてみなければいけないと思ひます。客観的に他の交通機関ができたマイカーがふえたりすること、幾ら鉄道のサービスをよくしても利用価値は増加しないというものもございまして、幾つかお挙げになった中には、もつとサービスをよくすれば利用価値が高まるのではないかと、幾つものものもありまして、検討してみればそういう結論の出る路線もあるいはあるかもしれせん。まず、そういうことを考えながら存廃の対象の路線を選びまして、そして存廃の

いずれにするかというところではいろいろの方法を、いまお説みになりましたような方法を考へておるわけでございます。

その中には、地方自治体と十分相談して、自治体の立場でどうしてもこれは残したい、大変な赤字だけれども残したいというふうな希望のあるところはひとつ自治体の方で何とか考へてもらえないかと、そういう交渉もしなければなりません。そういうふうにしてこれから一つ一つ処理をしていくが、これもやはり少なくとも一年はかかるでありませんかというふうなことを考へておるわけでございます。

したがって、諮問委員会の答申の中に赤字地方ローカル線は国が責任を持てというふうに言われておりますけれども、これを国鉄から切り離して国が経営するというようなことでは万が一なかりうと思ひます。もしそういうふうなことで日本国有鉄道というものは名前を変えなければいかぬということにもなる重大な問題でございます。

要するに、そういうところについては経済の面、財政の面その他の面で国が大いに責任を持って応援しなさいという意味だろふと思ひますが、そういうふうなことで今後国もローカル線の実態を一番よく知っておるのは国鉄でございますから、国鉄がまずいろいろ検討をして、それに従つて政府も応援をするとか、あるいは地方に譲るとかなんとかいうときに税金その他の問題が起きたときには、そういう問題は国が責任を持って考えとか、いろいろあると思ひます。そういう意味合いのことをそこで申しておるわけでございます。

○太田委員 国鉄という名前がある以上、日本国有鉄道法によつて運営されなければなりません。單なる経済性の追求というようなことでは法律の制定の趣旨に反します。先ほどの大蔵省の方は行政面において積極的に配慮するということと言つたが、行政面において配慮するということはいまの大臣の答弁ではありません。国鉄という使命を持つておる一部の路線について、行政面でローカ

ル線なるがゆゑに何か配慮するということは具体的に言うとは何のことですか。行政面ですから想像することはできませんが、どんなことですか。

○尖倉説明員 たとえば先ほど来議論がございました赤字ローカル線の基準といふこと、どういふものが赤字ローカル線だといふことの基準は国鉄が決めるのか、それとも行政府で決めるのかといふ、国鉄もなかなか決められれば行政府で決めるというふうなこともなろうかと思ひます。

それから、あと、赤字ローカル線の問題に絡みましては道路輸送がどうしても関係してくるわけでございますが、道路輸送につきましては、その道路の建設、改良というふうなことは建設省関係のお仕事に非常に関係があるかと思ひます。

それから、いまお話がございましたように地方公共団体が絡むということになれば自治省の御厄介にもならなければならぬということにもなるうかと思ひます。

たとへばで申し上げましたが、そういうこともろもろ含めて私は申し上げたつもりでございます。

○太田委員 自治省にお尋ねしますが、もう一回課長さん答えてください。

いまのように、大蔵省においては地方経営と地方自治体経営というところにかなり指向していらつしやる向きもあるが、それならば、検討しておらないというふうなことでなしに、もし来たときにはどうするかというところについてだれかいままでちよつとでも相談されたことはあつたはずだと思ひますが、ないのですか、あつたのでしょうか。

○石原説明員 お答えいたします。

先ほど地方公社等による経営ということについてで、そう考へるかというお尋ねでございましたので、そういう具体的な問題についての検討は現在までしておりませんと私は申し上げたわけであり

ます。赤字ローカル線の問題に關して、昨年の要綱について、あるいはその前に一度かなり議論

があつたことはございます。ただ、この問題を考へるに当たりましては、ローカル線をどのように位置づけていくか、どのように整備していくかというところは、第一次的には国と言ひましようか、国鉄と言ひましようか、全国的なレベルで検討されるべき問題であると私も考へております。

それから、地方自治体が希望する場合にその経営の責めに任ずるかどうかというふうな問題になりますと、現実の問題として、ローカル線と言わ

る地域の地方自治体がおおむね弱小団体である、財政的にも非常に困つてゐる、いわゆる過疎地域が多いという自治体の現実の姿も考へてこの問題の取り扱いを考へていかなければいけない、このように考へております。したがって、全く検討したことがないというわけでもございませんけれども、この問題はそういう各地域の実情、各自治体の行政能力等も十分念頭に置いて考へていかなければいけない問題であらうと思つております。

ただ、具体的にどうするかということにつきましては、ローカル線の処理の問題について私どもはまだ具体的な提案はいたしておりませんので、具体的な意見を申し上げる段階には至つておらないということでございます。

○太田委員 それは課長さんは財政家ですから金の面から考へてみても、いまさら市町村がそれぞれ単独事業をやろうとしてもやれない。学校も建たなければ保育園も困つておるといふときに、赤字路線を国鉄さんからのしつて持つてこられましてからありがたくちよつとだいたひしますなといふわけにはいかぬでしよう。これはいかぬと初めから言つておかないと、そういう話じゃ大蔵省の行政面における積極指導がいきますよ。

そこで、ちよつと建設省にお尋ねいたしますが、そうすると建設省は道路を引き受けねばなりません。いまの地方交通線の鉄道によつて輸送されておる貨物はどれくらいあるということについて検討をされたことはありますか。道路輸送になれば貨物がトラック輸送に転化するのだから

ね。検討されたことはありますか。

○浅井説明員 赤字ローカル線に絡んで貨物がどういふふうに変換するかという具体的な話は検討したことはございませんが、全般的な貨物のシェアとしては、御承知のようにトンキロで、トン数にいたしまして約九〇%のシェアを道路交通で受け持つておるといふふうに承知しております。

○太田委員 そのようにトンキロは発表されておりますからおよそ見当はとれますが、それが道路交通に移つてくるということになれば道路の供給というものはよほど急ピッチで進めなければなら

ませんし、それから山間僻地等におきましては非常な難工事のところもあるでしようから、そう簡単に、ここにありますが、たとへば先ほど申し上げました飯田線について、ああそうですか、飯田線は沿線市町村によつて経営しますから、貨物の方は私が引き受けますといふて天竜峡の付近に大規模な道路をつくるなんてできないでし

う。あるいは鉧路一網走間の線路は百六十六キロをやめてしまふと、今度は貨物が、これも大型ではたくさんあるから、それはひとつやりましよう、高山線も大型の貨物が来るが、それはトラックが通れるように全部いたしますなと言つたらば、道路はどれだけつくつても足りませんし、とても

つくるゆとりもない。ですから、絵にかいたもちと言つてはなんです。空理空論というのがあるのであります。空理空論がローカル線地方経営移譲という案だと思ひます。

私はどう考へてみてもローカル線の問題は非常に重大な問題であるし、国民の足を守るのが国鉄だといふ観点に立つて輸送のサービス向上を考へるならば、運賃を二倍にしての輸送のサービス向上といふことを基本的な方針となさるならば、ローカル線の問題は止んだな上げにして、地方だとかあるいは廃止だなどというところは論ぜられない方がよいのではないかと。大蔵省としては、そういう場合には国の責任ですから、国の積極的な支援といふことを言うならば、金を出さず口を出す

すなわち余りいいことじやないです

ね。その点をぜひ再考してほしいと思う次第であります。

運輸大臣の所見を承って、私の質問は、申し合
わせの時間でありますので終わります。

○木村国務大臣 ローカル線の問題につきまして
は、数々の有益な御意見を拝聴いたしまして、大
変参考になりました。

私も思うのですが、日本国有鉄道という
ものの使命は、日本国民の足を保障する最後の交
通機関であるという使命があると思うわけでござ
います。そういう意味で地方ローカル線もいまま
でできておりますし、今後存廃を検討いたします
場合にも、その地域において日本国有鉄道はその
地域の人の最後の足の利便は保障するんだとい
う、そういう使命を忘れないで存廃を検討すべき
であると考えておりますので、御意見の点も十分
参考にさせていただきたいと思ひます。

○江藤委員長代理 次回は、来る二十四日、午前
十時理事会、午前十時三十分委員会を開くことと
し、本日は、これにて散会いたします。

午後六時一分散会

運輸委員会議録第十一号中正誤

ペジ 段 行

誤

正

一 三 六 以上四君の方々 以上四名の方々