

第七十八回国会 衆議院 運輸委員會 議録 第二号

昭和五十一年十月五日(火曜日)

午後四時十分開議

出席委員

委員長 中川 一郎君

理事 加藤 六月君

理事 浜田 幸一君

理事 齊藤 正男君

理事 梅田 勝君

理事 木野 晴夫君

理事 佐藤 文生君

理事 葉梨 信行君

理事 前田治一郎君

理事 森 美秀君

理事 綿貫 民輔君

理事 久保 三郎君

理事 楠 兼次郎君

理事 三浦 久君

理事 河村 勝君

出席國務大臣

運輸 大臣 石田 博英君

出席政府委員

經濟企画庁物価局長 喜多村治雄君

經濟企画庁総合計画局長 宮崎 勇君

大蔵省主計局次長 松下 康雄君

厚生省社会局長 翁 久次郎君

運輸省鉄道監督局長 住田 正二君

委員外の出席者

經濟企画庁長官 官房参事官 官房参事官 官房参事官

資源エネルギー庁石油部流通課長 宇田川治宣君

運輸大臣官房審議官 真島 健君

理事 佐藤 守良君

理事 増岡 博之君

理事 坂本 恭一君

理事 木部 佳昭君

理事 關谷 勝利君

理事 細田 吉藏君

理事 宮崎 茂一君

理事 山下 元利君

理事 太田 一夫君

理事 兒玉 末男君

理事 紺野与次郎君

理事 松本 忠助君

運輸省鉄道監督局長 杉浦 喬也君

労働省職業安定局特別雇用対策課長 清水 傳雄君

自治省行政局選挙部長 佐藤 順一君

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 吉武 秀夫君

参考人 篠原 武司君

運輸委員會調査室長 鎌瀬 正己君

委員の異動

九月三十日

石田幸四郎君 補欠選任 矢野 絢也君

同日 矢野 絢也君 補欠選任 石田幸四郎君

十月五日

竹中 修一君 補欠選任 綿貫 民輔君

同日 德安 實藏君 補欠選任 山下 元利君

野田 毅君 補欠選任 木野 晴夫君

同日 渡辺 紘三君 補欠選任 前田治一郎君

同日 木野 晴夫君 補欠選任 野田 毅君

同日 前田治一郎君 補欠選任 渡辺 紘三君

森 美秀君 德安 實藏君

山下 元利君 丹羽喬四郎君

綿貫 民輔君 竹中 修一君

九月三十日

國鉄運賃値上げ反対等に関する請願(紺野与次郎君紹介)(第四三三号)

國鉄運賃の値上げ反対に関する請願(楠兼次郎君紹介)(第九二二号)

國鉄の運賃値上げ反対等に関する請願外四件(楠兼次郎君紹介)(第一五二二号)

本日の會議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

國有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出、第七十七回国会閣法第一六号)

○中川委員長 これより會議を開きます。

第七十七回国会から継続審査となっており、國有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案につきましては、前国会におきましてすでに趣旨説明は聴取いたしておりますので、これを省略いたしますと存じますが、御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○中川委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

國有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

(本号末尾に掲載)

○中川委員長 これより、本案について質疑に入ります。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。久保三郎君。

○久保三郎君 まず、最初に、運輸大臣にお尋ねしたいのでありますが、審議に入っております二つの法案は、國鉄の財政改善というか、そういうことに尽きるわけでありませんが、この法案は、言うならば、内容の是非は別として、すでに年度半ばを過ぎております今日まで、この法案に基づくとこの財源というか、そういうものには職入欠陥があるわけですね。

そこで、職入欠陥をどうするのかという考え方が示されることが一つではないかと思うのでありますが、この点については、運輸大臣及び大蔵省から御答弁をいただきたいのであります。いかがでしょうか。

○石田國務大臣 御承知のとおり、予算には六月一日から実施することになっておりまして、すでに五カ月おこなわれているわけですが、これは最大限の節約を國鉄当局がいたしまして、まあ一言で言えば無理に無理を重ねて今日まで参ったわけでございます。これがこれ以上おこなわれますと、もうすでに短期借入れ限度の枠すれすれまで来ておりますし、さらに、このおこなわれてきた物件費あるいは工事費等の削減のために関連企業に深刻な影響を与える。そして、その勤労者各位にも非常な不安と迷惑を与えつつある状態でございます。

現在まではいま申しましたような財源措置をとってまいりましたが、これ以上おこなわれた場合には非常な混乱を来し、國鉄の円滑なる運行にも影

警を及ぼしますので、ぜひ今国会で成立するよう御協力をお願い申し上げます。

○松下政府委員 ただいま運輸大臣からもお答えがございましたように、この九月末までの国鉄の予算に對しますところの収入の減少は約二千億に達しているわけでございますけれども、これに對しましては、その減少額に見合った支出の抑制、削減ということをもままして對処してまいりたいわけでございます。

どうしてそういう必要があったかということでございますけれども、それは、年度内を通じまして収入が減りました場合に、やはりそれに應じた支出の削減がある。そこで、年度内を通じまして国鉄の収入と支出とはバランスをとりまして、実という姿が大変なことではございまして、実は、大蔵省の資金運用部からの短期の融資をいたします場合にも、それが年度内に返されるということが確實でなければならぬのでございましてけれども、その償還を確保にいたしますためにも見合いの歳出の抑制を行ってまいりたいわけでございます。

ただ、九月いっぱい二千億、主として工事費その他物件費の削減で對処してまいりましたけれども、非常に苦しい事態でございまして、法案の成立の早からんことを私も衷心から期待しておる次第でございます。

○久保(二)委員 運輸省にお尋ねした方がいいのかもしれないが、これまでの歳入欠陥に見合った二千億の経費を抑制あるいは削減したと言うが、抑制と削減では、いふん違ふと思うんですね。これは抑制なのか、削減なのか、いずれですか。

○住田政府委員 今月末に運賃法が成立するであらうという期待をいたしているわけでございますが、そういったと五カ月間のおくれになるわけでございます。そのための減収額は二千六百五十億になります。

二千六百五十億の減収に對してどう對処しているかと申しますと、そのうち二千九十億は工事費

の抑制によつて對処いたしております。残りの五百六十億は物件費等の経費を削減いたしまして財源に充てているわけでございます。したがって、工事費の方を抑制、経費の方を削減とお尋ねいただいたいいのではないかと思います。

○久保(三)委員 次に尋ねたいのは、大臣は交代されましたけれども政府は交代していないようです。その中で、財政再建措置法というか、その度の法案の中では、財政再建措置法というか、そういうものはもうやめたということになるんですね。これをつくつたのはたしか四十四年ですね。昭和四十四年につくりました。その当時十カ年計画というものでございまして、途中若干の改定をしましたが、これは成功しなかった。

これが成功しなかった責任というものは、どんなふうに感じておられるのか。しかも、反省の上に立つて新たな施策を展開したと言いますが、どういふ点で反省したのか、その点を明確にしてみたい。

○住田政府委員 前国会でも御答弁申し上げたわけでございますけれども、確かにこれまで二回にわたりました、十カ年という長い計画のもとに国鉄の財政再建を行おうとしたわけでございます。ところが、今回の財政再建は従来と大きな点で違つております。

一つは、従来は長期的な、十カ年という非常に長い期間をかけて国鉄の財政再建を図るというものであったわけでございますけれども、今回は短期の間に再建をやりたい。なぜそのような考え方をとつたかといふことは、前回の計画では十年間というところでございまして、非常に不確定要素が多すぎたわけでございます。特に、オイル・ショックという大きな経済上の変化がございまして、そのために人件費、物件費が高騰してしまつた。同時に、国鉄の財政のアンバランスというものが極端になつてしまつたわけでございます。

また、同時に、従来の長期計画は高度成長というものを前提に考へておりまして、将来とも日本経済は大幅な発展を続けるという高度成長を前提

にして、需要がふればその需要増によつて経営の健全化が図れるということも前の計画では想定いたしておつたわけでございますけれども、そういうような前提が全部崩れたために、今回は短期の間に収支均衡を図つて健全経営を回復するということになつたわけでございます。

○久保(三)委員 余り反省してないのですね。たとえば、十カ年計画については当時この委員会で議論をいたしました。十カ年という長い計画について、それは予測なら別ですが、計画としては役に立たないであろうという議論をしたので、すね。ところが、確信があるような数字まで入れて、実は十カ年でとんとんであります。十一カ年ならば黒字になりますという説明まで堂々としていたわけですね。われわれはその当時から、かかる再建計画ではだめだ、やはり根本的に財政悪化の原因にメスを入れて十分な施策を講ずべきだというので提唱しているものであります。今度の提案された中身を見ても、政策的なものも幾つかあるが、十分な手当てではないのですね。しかも、短期にやろうという事です。短期にやろうというのは、前の説明によれば、運賃値上げは今年度並びに来年度二カ年でそれぞれ五〇%ずつ上げて、それで再建をやりやうというお話のようでありまして、年度半ばを過ぎた今日、来年度についても予測しなければならぬ時期だと思つたわけですね。もう一カ月もしないうちにコンクリートしなければいけない時期になつておる。

あわせて聞きますが、いままで話が出たように、来年度の値上げを含めて短期でやりおせつてもう一つは、来年度の計画といふのは、対策要綱に示したように運賃の値上げを含めてやる考へているのか、どうでしょうか。

○住田政府委員 先ほど御指摘がありましたように、私どももいたしましては、反省をいたした結果、長期計画から短期的な収支の均衡を図る方向

をとつたわけでございます。たしかこの前の再建法の審議の際に、久保委員から長期的な計画ではだめではないかという御指摘があったように記憶いたしておりますが、先ほど申し上げましたような、再建がうまくいかなかったりいろいろ原因を検討いたしました結果に基づいて短期的に収支均衡を図ることになつたわけでございます。

短期的というのは、こゝし来年を含めた意味でございます。来年度幾ら運賃値上げをするかという点につきましては、現在まだ検討中でございます。来年度収支じりか黒になるか、ゼロになるか、いずれにいたしましても、赤字が消えるような程度の値上げを行う方向で現在検討をいたしております。

○久保(三)委員 そうしますと、昨年の十二月三十一日に閣議了解で決めた国鉄の再建対策要綱に基づいて、これを修正することなく来年度までやつていって、来年度収支均衡を図るといふ考え方があります。それだとするならば、もはや来年度の予算編成期でもあるのであります。これは、やはり全体を通して計画を御発表いただくのが筋かと思つたのですが、どうでしょうか。

○住田政府委員 いまお話がございましたように、昨年の暮れに閣議了解いたしました国鉄財政再建対策要綱に基づいて再建を図つておるわけでございます。その要綱の中で示された方針を変更することは考へておりません。先ほど申し上げましたように、来年度で収支均衡を図るといふことで値上げ率を検討いたしております。

現在の段階では、まだ来年度の値上げについても御決定をいたしていないと、あるいは貨物の問題とか地方交通線の問題についてなお検討を必要とする事項がございまして、そういう点を勘案した上で最終的に値上げ率を決めたい、さう考へておるわけでございます。

○久保(三)委員 先ほどのお話で、工事費については抑制するといふ説明ですが、それは、これは繰り延べ、繰り越しをして工事をするというのか、最悪の場合には切ることか、どつちなんです

か。

○住田政府委員 現在成立いたしております予算から申し上げますと、抑制した分は切り捨てということになるかと思ひます。

○久保(三)委員 そうすると、これは削減ですね。抑制ではなく削減ですね。もはや回復しませんが、抑制というふうなことになるんじゃないですか。抑制というものがなくて削減ですね。

それじゃ、現時点では、おっしゃる通りに二千六百五十億減収で、その後二千九十九億ですか、言うならば、その額だけは予算から削減するということであるわけですか。

○住田政府委員 予算の支出権は別に減るわけではございませんけれども、支出に見合う収入がございませぬので、二千九十九億分だけ工費費を抑えざるを得ないということになるわけではございませぬ。

○久保(三)委員 先ほどお尋ねしたように、年度半ばを過ぎて、いまの鉄監局長のような説明でいくなれば、当然予算は減額なり何なりの補正をしなければならぬだろうと思ひます。

しかも、皆さんというか、政府の方では、いまの説明では、この法案が今月いっぱいでは通ることを前提にしていると言ふ。だから、今月いっぱいまでには少なくとも運賃の値上げはないものですね。こういうことになるわけだ。そうなれば、取

支ともにはやはりこれは減ってくるのか、あるいは何かで補正をするのか、補いをするのか、いづれかだと思ひます。今後の方針がもっとも明らかではない。当初の、いわゆる法案を出した時点でその形だけをずっと踏襲して、実際は支出は抑制しますとか、あるいは削減しますと言ひているが、収入の方も減ってきているわけだ。そうなれば、今後の方針としては、年度末まで少なくともどういふふうにおやりですか。

たとえば、あなたの方の御方針どおりいくならば今月いっぱいでは法案が成立する。そうなればこういう形で事業はやっていきますとか、あるいは

再建計画はこういうコースでやっていきますと言つても、すでに半年たつていっているのでありますから、計画どおりにいっていかないことは事実です。

ね。だから、短期で、来年を含めて二年間でやるというの、言葉だけならいいですが、実際はだれも信用しないんじゃないですか。そういう信用できない計画を前提にしている議論することは無理だろうと私は思ひます。まじめに審議を尽くすというのなら、これからの下半期におけるところの国鉄の財政はどんなふうにするのか、あるいは予算はどうするのか、あるいは再建の計画はどういふふうな修正していくのか、あるいはどういふふうな手直しが必要なのか、あるいは先ほど言ったように来年度の計画はどうするのかというふうなことが明らかでなければならぬ。いまだに来年度のことにはまだ考えておらぬという話であります。もう目睫の間に迫っているのです。

だから、言うならば、来年を含めて再建計画を考へているとするならば、十八カ月ですか、そういうものの予算、そういうものの財政措置、そういうものの計画に基づいて提案をし直すという時期ではないかというふうな私にも思ひます。ところが、全然当てにならないような予算や当てにならない法案を前提にして一年間の議論をしようというのですから、これは無理だと思ひます。

本来ならば補正予算を組んで出すのがあたりまえだと思ひます。もともと、三木内閣にはそういう力もないのか知りませんが、いかでしようか。くどいようであります。運輸大臣、先ほどの御答弁ではどうもはつきりしない。何もせずというの、語弊がありますが、すでに半年たつてしまつているので、まじめに再建をすると言ふならば、これからの半年をどうやってやるのかというところは当然明らかにして、その上で法案の成立が必要であるか、財政措置はこうしますとか、これは提示するのあたりまえじゃないですか。

○石田国務大臣 われわれの方といたしましては、できるだけ早く、今月いっぱいには成立することをお願い申し上げているわけでありませぬ。たとえ今月いっぱいには成立をいたして、財政上の欠陥が生じ、歳入の欠陥が生じているのは御承知のとおりでございますが、その成立するという前提の上に立ちまして、新しい再建計画を検討し直して、明年度予算その他でこれを処理していかなければならぬと思ひます。

ただ、現在のところ、今国会に補正予算を考へる段階ではないと思ひます。

○久保(三)委員 段階ではないと言つても、それは大臣の見解か知りませんが、審議をする方にとれば段階ではないという話はないんじゃないですか。大臣はかわつたばかりでそういうことは余り関心がないのかもしれませんが、少なくとも半年たつているので、しかも、この法案の成立を期待することは御自由でありますけれども、現実には成立していませんから、十一月一日から値上げがあるものとして計画を出してもらいたい。来年いっぱいには収支の均衡が図れると言ふならば、どういふ方法で図るのか、あるいは予測はどうなのか。十年計画じゃないからだからだとは最初から申し上げませぬけれども、一年半だから一年半の計画を出してもらいたいと思ひます。これはいかがでしょうか。

○住田政府委員 運賃値上げがすでに五カ月おくれで、二千六百五十億の減収が見込まれていられるわけではございませぬ。この減収は、確かに、現在考へております国鉄財政再建にとつて大きな影響があるわけではございませぬが、収支の面から見ますと、本年度赤字となつてあらわれるのはそのうち二千億でございます。二千六百五十億のうち五百七十億は経費を削減いたしますので、その分は赤字になりませぬので、差し引き二千億程度が赤字となつてふえるわけではございませぬ。

本年度六月一日から運賃値上げが成立するといふ前提で約五千億の赤字が見込まれておりますので、いまの二千億を含めまして七千億が本年度の赤字となるわけではございませぬ。その七千億を含めまして、来年度末までに累積欠損をなくし、か

つ、半年で収支均衡を図るといふ前提でいろいろの作業をやつていられるわけではございませぬ。その作業をやる上において、本年度新たにふえさせた二千億の赤字のために考え方を根本的に変えなければいかぬというところではございませぬ。その二千億を含めて来年度予定どおり収支均衡が図れるのではないかと、そういう方向で現在作業をいたしているわけではございませぬ。

○久保(三)委員 お話しのうちに、七千億の赤字になる、これを含めて来年度で、方針の変更なく大体収支の均衡を図れるという御説明だと思ひますが、七千億を含めて収支の均衡を図れるというの、何か手品でもあるのでしょうか。同じようなやり方であつて、算術計算では図れるはずはないというふうな思ひます。もともと、これは御答弁をお願いするのははつきり言つて大変無理なことだと思ひます。しかし、審議する方の側から言へば、いいんばい返事、ああそうですかという返事ができないほどの深刻さがいま国鉄にはあることではございませぬ。

だから、来年度も含めて一週試算を出してください。この問題だけで時間をとるわけにはまいりませぬから、来年度を含めて収支均衡を図ると言ふならば、試算としてはどういふふうになりませぬかということを出していただきたいと思ひます。いいですか、おわかりですか。

○住田政府委員 先ほど申し上げましたように、新たに解消しなければならぬ赤字額としては二千億ふえるわけではございませぬ。もちろん二千億という額は非常に大きい額でございますが、国鉄としてはなお相当の積立金も持っておりますし、また、来年の運賃値上げの幅をどうするかという過程においてその解消を検討いたしたいと思ひます。

最終的には来年度予算で決まる問題でございますので、この段階で具体的な数字を出すことは非常にむづかしいのではないと思ひます。

○久保(三)委員 十年計画でさへ数字を合はせて出してきたのだから、一年半ぐらいの数字の合はせができませんから、そろばんをはじいて持ってきてください。(発言する者あり)

○浜田委員長代理 静粛に願います。

○久保(二)委員 次に、これは運輸大臣に、その道の専門家でありますからお答えをいただきたいのですが、仲裁裁定の問題が先般本会議でも質問がありまして、総理大臣から適切な答弁がありました。しかし、仲裁裁定と国鉄財政の全体の問題は関係はもろんありませんから、公労法十六条によるところの手続がなされていることは御案内のとおりであります。しかし、全体として、世間でもあるいは皆さんの方でも法案の成立に絡めておられるようではありますが、その心情はわからぬわけではありませんが、しかし、法律的に見て制度を絡めることは正しくないと思うのであります。いかがでしょうか。

○石田国務大臣 公労法の三十五條の規定の付加は、当時私が労働大臣でございました。ほとんど私の独断で組合と話し合いをつけた問題でございます。そして、これが争議行為を禁止しておる代償として守らるべき公労法の精神であると理解をいたしております。したがって、政府も公労法の精神を尊重するから組合も公労法の精神を尊重してくれという約束のもとに行つたものでございまして、政府は以来十八年間にわたつてこの約束を実行してまいつたつもりでございます。ただ、組合側の方は三十五年まではお守りをいただいたと思つてありますが、その後変化が生じたことは大変残念でございますが、それをとやかく言うつもりはございません。私としては、そういう経緯にかんがみて、公労法の精神はあくまで三十五條の義務を負うものと考えておる次第でございます。

したがって、財政その他と絡み合わせるべき性質のものではないと思つていますが、現実の問題として支払う余地がないという状態にぶつかつています。そして、しかも、そのエクスキューズとして十六條の規定がございますので、やむを得ず議決案件として出した次第でございます。直接絡むとか絡まないとかという問題は別といたしまして、政府として運賃及び電話電料の料金の改定が成立することを希望するのは当然であると考へておる次第でございます。

○久保(三)委員 お話のとおりでありますれば、

後段の問題は、大臣のお立場として、政府の立場としてそれは当然かもしれませぬ。しかし、前段のお話があったように、理論的に割り切りますれば、これは別個のものだということか、そういうふうな理解していいと思うのです。また、絡めていくところ、それぞれの組合というか、職場で問題がないわけではありませぬ。だから、できまじならばこの際議決案件としてお出しなつたものを政府は取り下げを願つたらどうか、そこまでおっしゃるなら取り下げを願つていくべきではないだろうかというふうな思ふのですが、重ねてお答えいただきたいのです。

○石田国務大臣 一昨々年、昭和四十八年までは毎回議決案件として出しておつたわけでございます。そして、御審議を願つておる途中に財政的措置ができたとき政府はこれを取り下げたわけでございます。

現在のとこは財政的措置ができたというわけにまいりませぬ。したがって、そういう現状の上に立つて国会の御判断をお願いするということでございます。

○久保(三)委員 よしんば政府の立場に立ちましても、法案の成立と兼ね合いたと見ても、予算上は御承知のとおりすでに半年減つてゐる。その分については、先ほどのお話のように多少の手当てはした。しかし、完全な手当てをできるかという点、先行きそういうふうには考えられませぬ。しかも、予算上の問題として五%程度は組んであるかも知れぬが、裁定実施のための予算は組んでない。その分に相応するものは予算上はない。そういうことを考えますれば、せめて予算は、あなたの方のお立場になるなら、先ほど言つたように法案の成立を前提にして、予算の補正をして出してくるのが当然の手順ではないのですかと聞きたいのです。そのこともしないで、補正の予算案も出さないで、それでこの裏づけになる法案の成立だけを急ぐというのは、やはり、何といつても少し筋が違うのではないだろうかというふうに思ふのですが、いかがでしょうか。

○石田国務大臣 先ほどから申し上げておりますとおり、三十五條の精神を貫きたいという強い願望は持っております。

それから、御指摘のとおり、五%程度は仲裁裁定が行われた場合を予想して編成はしてございませぬが、その残余の分について何ともしや繰りつかないという苦境の中に現在あるわけでございます。つまり、予算措置が不可能な、困難な現状にある、したがって、これを実行いたすためには、国会において許された予算の中では、決められた予算の枠の中では現状においては困難だ、こういうことで議決をお願いをして、こういうわけでございます。

○久保(三)委員 次にいきたいと思います。

国鉄の経営悪化について、もう十年以上も国会で議論して居るのです。この議論の焦点というのは、われわれの方としては余り変わつていないのです。特にいつも焦点になる一つである運賃の値上げの問題であります。

運賃値上げについては見方が幾つもあります。しかし、一つの見方は、国民生活に關係の深い物価対策として、公共料金の中の大きい柱とも言うべき国鉄の運賃をどうやって決めるかということの一つの問題だと思つて居る。それから、もう一つは、われわれが主張するように、負担する分野というか、負担する責任のあり場所というものが明確でない。そして、結論として赤字であるから値上げをしなければならぬというふうな二つの問題があつて、いつでも議論がかみ合わない。世間でも、二つの問題が依然としないから、運賃の値上げというか、改定にはやはり賛成しかねるという者が多いと思つて居る。国鉄の経営改善というものは、単に赤字、黒字という問題以前に、もう一つは、国鉄の輸送というものが国民経済にとってどんな部面であるかという問題であるかという証明がなされなければならぬ。証明がなされないままに、赤字であるから運賃を値上げするということについては国民はなかなか納得しないのであります。大体この三つを抜本的に反省をし、検討していかなければならぬと思つて居る。

そこで、前段の物価政策の問題は後から聞くことにして、国鉄の経営全体について、財政的な面

で、赤字の要因になるもので、利用者が負担するのには理不尽なものがある。その理不尽なものの中には理不尽なものが幾つかある。その理不尽なものが何となくあることではあります。これはむづかしいと思つて居る。これをまとめて幾つかに申し上げます。たとえば現在国鉄には長期債務が六兆八千億くらいある。その六兆八千億すべてではないにしても、これは国鉄のこれまでの改良工事とか、そういうものに使つた金が大半である。たとえば昭和三十三年から第一次五年計画が始まりましたが、終戦直後当時は全部現有勢力と施設をもって増産増送ということを送つてきた。そのために、線は荒れ果てた中で何の手当てもなくて三十年までやつてきて、いよいよもはや国鉄自体の運営は危なくなつてきて、トンネルにはひびが入り、橋梁にはゆがみがきて、いろいろな状態です。これではとて、第一次五年計画が始まつたのであります。

第一次五年計画も国家政策の遂行上必要ならば、道路や港湾と一緒にこれは当然国家の手でめんどろを見るべきであつたのであります。御承知のとおり、五年計画は借入金を中心としてやつてきました。今日もほとんどそのとおりです。わずかに最近工事費の利子補給を三・五%までめんどろを見ようというふうなことだけなんです。結局、三十二年からの長期投資というか、改良工事の資金は六兆五千億にもなつて居る。ところが、政府からめんどろを見てもらつたというか、政府の出資はたしか三千七百億ちつとだと思つて居る。一割にも達しない。しかも、これが年々七千億ないし八千億の経営上の負担になつて居ることは御案内のとおりであります。他の輸送機関と比べて、道路と鉄道と比べて、なるほど道路にも重量税なりガソリン税なりは今日ではかかる。あるいは有料道路もあつて、この道路との關係では、イコールフットインの観点からするならば大きなアンバランスがあるわけですね。だから、そういうものを考へてみ

れば、長期債務の始末というものは一番大事だと思ふのです。

今度の提案では、二兆五千四百億ですか、これの長期債務の処理をやるというのであります。ところが、これは二十二年の年賦償還で利子補給をして、言うならば無利子ですね。ところが、二十二年の償還計画はどうなっているかというのであります。国鉄の資産処分をもってこれに充てるというのであります。そうですね。この国鉄の資産というのは幾らあるか。財産は大体六兆円足らず。これはいまの金に換算してあります。大体その半分の金を長期債務の返済に充てる。もともと、将来のことでありますから、目の前のことじゃありませんから余り心配する必要はないと言えはそれまでの話でしょう。しかし、計画として聞いた場合は、果たしてそれが可能なんだろうか、必ずやまたいまと同じように国鉄の一般財政の中に重圧になってかかってくることは当然ではないかというふうには私は思ふのであります。この処理が完全ではない。しかも、再評価積立金を半分これに繰り込んで二兆五千四百億という金にした。

来年もあとの半分を繰り込もうというのであります。再評価積立金というのは将来何にするつもりで持っていたのか、これは運輸省と大蔵省から聞かされたのであります。資本積立金ですね。これはどういふことで持っていたのか、政府の施策の不足をこれは補うものであるのかどうか、これをお聞きしたい。

○住田政府委員 国鉄が再評価をいたしましたのは昭和三十一年であつたと記憶いたしておりますが、その当時再評価いたしましたのは、国鉄の所有している資産の簿価が非常に安い、そのために再投資の資金が得られないおそれがあるというところで再評価をいたしましたのであろうと考えております。これは一般に昭和二十年代に民間の企業で同じようなことが行われているわけではございません。趣旨としては同じではないかと思ひます。

ましたとおりに思つておりますけれども、この再評価積立金につきましても、御承知のように、この三兆一千億の繰越欠損金の半分を取り崩すことによりまして一部相殺処理をしたわけではございません。

それは繰り越しの欠損金は存在をいたしてありますけれども、別途に自己資本が充実をしております。実質的にこれは企業といたしまして完全にその部分が穴があいておるといふふうには判断する必要が全部についてはなからうということから、資本金そのものには手を触れませんでしたけれども、再評価積立金につきましては、本年度その半額を取り崩すという御提案を申し上げておる次第でございます。

○久保三三委員 どうも御説明がはっきりしませんね。何となく取り崩したような話であります。いすれにしても、これはそういうものの趣旨に合う使用方をしているのかどうか問題だと思ふのであります。そういう趣旨をわきまえないで使つていふこととするならばこれは問題だし、また、そういうことで使うというのならもつと早く使えばよかつたのだという考えも出るわけでありまして、いすれにしても、何かないかと探して、あああつたあつた、ここにあつたといふことで、半分もやつておこつたといふ、言うならば手当たり次第といふか、場当たりの財政措置ではないかといふふうな一つはとれるわけでありまして、これはもう一遍考へてほしい。便宜主義なやり方では財政は処理できませんよといふことを言いたいのであります。

次に、財政悪化の原因は、言うまでもありませんが、地方ローカル線の赤字の問題がございまして、今年度予算では百七十二億を助成するということになりました。実際には、この赤字は、とりよつたことによりまして、二千三百五十億ほど赤字だと言われております。この二千三百五十億に対して百七十二億といふのはどんな計算なのか。これが一つ。

のは、十カ年計画をつくる段階では、二万一千キロのうち約一万キロと言われていた。最近聞きますと九千六百キロといふ話が出ております。実際のところ、そういうものを出す根拠はどうか。ものを根拠にして出したのか、正確には何キロあるのか、しかも、具体的にはどういふ線区がローカル線として当然政府の助成に値するものなのか、それ以外の幹線系路線といふのは助成に値しないという理論は何だらうか、これが答えの二点目でありまして。

それから、もう一つは、この再建対策要綱によりますれば、国鉄の責任をもってローカル線の処理をするといふのです。国鉄の責任において取り扱ふことを検討する。いわゆるやるかどうするかということなんですね。もはや半年もたつていふのでありますから、国鉄の責任においてその取り扱ふを検討するといふ基準といふか、考え方は固まつたと思ふのであります。もし固まらなくて、大体こういう構想でやりたいといふものがあつてしかるべきだと思ふが、これはどういふふうになつていふか。

そういう方針がもっとも明確にならないままに、赤字であるから運賃も値上げしなければならぬといふことだけでは困る。地方ローカル線の処理はこういふふうにか、この部分だけは国がめんどうを見ますとか、この部分だけは国がめんどうを見ますとか、こがめんどうを見ますとか、そういうことが政策上あつてしかるべきだと思ふのであります。地方ローカル線を撤去するばかりが能てはない。よく言われるシビルミニマムという観点から言つても重要な線路はたくさんあるわけですから、そういうものをどういふふうにしていくのか。この地方ローカル線の経営について、一定の方針がないままに抽象的に国鉄が取り扱ふを検討するなどといふことでは今後の再建策にはならぬと私は思ふのであります。

ものをやらないままにいつときやり出したのは、ここは扱ひが少ないからやめよう、ここは短いからやめようといふことで、幾つかやめた。それも、住民の大きな抵抗を受けながらやってきたんですね。これからのそういう方法でやるのかどうか、明確な基準を示してもらいたい。

○住田政府委員 五十年度の地方交通線九千二百キロの欠損は二千二百五十億でございます。これは従来は一万一千キロ程度のものを地方交通線として扱つておりましたが、したがって額も多かつたわけでございますが、五十年度の決算からは九千二百キロを対象に赤字を計算いたしております。一万一千キロとか、一万キロあるいは九千二百キロといふふうないろいろな数字があるわけではございますが、今回九千二百キロという数字を挙げておりましたが、これは確定的なものではございませんで、一応暫定的に数字を出しておるわけでございます。

それで、従来の地方交通線あるいは今回の九千二百キロにつきましても、考え方といたしましては、鉄道特性のある分野とない分野とを分けて、鉄道特性のある分野に分けていられるわけではあります。そして、鉄道特性のある分野については、それを一体として国鉄が運営して、その際適正な運賃をとつていけば十分経営できるだろうといふふうに見ているわけではあります。したがつて、幹線の中にも赤字の路線があれば黒字の路線もあるわけではありますけれども、幹線の中の赤字線を取り上げて特に助成策を講じなくても全体として経営できる、そういう判断をいたしてはいるわけではあります。

その際の考え方といたしまして、従来輸送量の少ないものは廃止するとかいうことでやっておりましたけれども、今後はできるだけ選択的な案を出していただいて、その案を地元の方といろいろ御相談して選択していただくということにいたしましたと思っております。

選択的な案というのはいろいろ考えられるわけでございますが、たとえば地方公共団体に委譲するとか、あるいは第三者機関をつくってそこで運営するとか、あるいは地方交通線の場合には経費も非常に高くなっているんで、特別な運賃を負担していただくとか、いろいろな選択的な案が考えられると思いますが、そういう案を地元にお示しした上で、地元の意向を十分尊重して処理方針を決めていきたい。

いずれにいたしましても、私もいたしましては、地方交通線の赤字が国鉄の財政上の負担になつては、明らかなこととござりまするので、今後健全経営を維持する上におきまして、地方交通線の赤字を何らかの形で解消いたしました、国鉄財政の負担をなくすように配慮をいたしていただきたいと思つておられます。

○久保(三)委員 二千三百五十億も赤字なのに、百七十二億だけ補助したのか、その理由は答弁漏れになつてはいるが、いかなる計算に基づくのか。

それから、もう一つ、九千二百キロも固まつていないようなお話なんです。これは非常に不謹慎な考え方じゃないかと思うのです。赤字ローカル線はこれだけあります、赤字はこれだけでいいことを公表してはいるので、九千二百キロは、多少端つぱがあるのかもしれませんが、どういふ線区であるのか、これはやはり明確にすべきです。明確にしないまま百七十二億を助成するというのは、これはどうもわれわれとしては納得がいかない。

それから、もう一つ、いまの答弁の言葉じりをとらえるわけじゃありませんが、鉄道特性のある部分が残す、いわゆる助成はしませんということ

で、特性とは何だということになる。国鉄の特性、鉄道の特性がある部分は助成の対象外にします。特性というのはいろいろな解釈があると思つておられます。特性と言ふならば、いままでの皆さんが使つておられる言葉で言へば、いわゆる中長距離・大量輸送ということなんだ。あるいは都市圏の輸送ということだ。そうすると九千二百キロは、全体は要らない線区という、特性のない線区ということになるのです。たとえば積雪地帯におけるところの交通をとつてみますと、バスは特性がないのです。雪が積もる。そういう場合にはどうしたって鉄道が必要になつてくるのです。だから、単にいまのような中長距離・大量輸送、都市圏輸送、都市間旅客輸送というふうなことに限定することが鉄道の特性ではないにもわれわれは考えている。

その辺が非常に明確でないのです。そういうものを国家政策が当然カバーすべきものが、乗る人や荷物を送る人の負担に転嫁することが冒頭に申し上げたように納得がいかないと思つておられます。政策の責任がきちんとしておられるならば、だれでも納得がいくのです。運賃の改定にはそれが納得がいかないから異論を唱えるのです。

だから、いまの赤字線の——これはまだはつきりしていないのだから、もうそれ以上答弁ができないので、しかし、怠慢だと思つておられます。最近新聞でも見たし、いまも答弁があつたけれども、やつと運輸省の中で政策審議会がローカル線の問題を取り上げたというのだ。半年何をやっていったんだ。半年以上です。去年の十二月にこの対策要綱を出してはいるのです。もはや十月月になるのに、そういうものが全然運んでいない。しかも文句だけ詰めば、運輸省の責任ではなくて、国鉄の積極的な支援のもとに、国鉄の責任で取り扱ひを検討するということだ。国鉄はどうしてはいるのですか。いかがでしょうか、鉄監局長、前の話だ。

○住田政府委員 本年度予算で地方交通線の補助金として百七十二億を計上いたしてはいるわけですが、これは九千二百キロの運営費の一部を補助するということにいたしてはいるわけでございます。それで、この補助金を今後どうするかという点につきましては、先ほど申し上げましたような地方交通線対策の一環としてさらに再検討をいたしたいと思つておられます。本年度の運営費の一部を助成したというところで御理解いただきたいと思つておられます。

○高木説明員 九千二百キロというものをローカル線として概念をしようとするのは、政府のペーシで決められたわけではございませんので、国鉄の経営をいろいろ考えるときに、幹線とローカル線を別にして経理がどうなつておられるかということとを区分して見た方がよろうということ、昭和四十年代の中間の時点くらいから私の方の諮問委員会でも御議論を願ひまして、いろいろ検討の結果一万一千キロというものをい出したと聞いておられます。

その後、昭和五十年の段階でもう一遍これを見直そうということと各線区別にいろいろ検討が行われまして、それで九千二百キロということと、国鉄の経営状態をいろいろな角度から見ても、いろいろ場合の基準として一応決められたものでございまして、政府の段階でそういう区分をして物事を考えるというところまではまだいってないかたわつておられます。

それで、その後の問題といたしましては、ただいま鉄監局長から御説明がございましたように、政府のペーシで一遍この問題をきつと議論していただきまして、その上で個別処理については国鉄の責任において処理をいたさうということと、政府におかれましては、運輸政策審議会においてその問題を取り上げるということとが決められたわけでございますが、国鉄の方といたしましては、国鉄としてやはりそれと並行して作業を進めなければならぬというふうな考えまして、現在の段階では、外部の委員の方にお願ひをするという形ではなくて、国鉄の中で事実上の

委員会のようなものをつくりまして検討を始めておられるわけでございます。ただ、この問題は今日まで長い間言われながら解決がつかないでおりますのは、過去におきましては八十三線区を撤去しようというふうなことも考えたようでございますけれども、これは現実問題として非常にむずかしい。また、むずかしいというのはいろいろに住民の強い要望があるということを示すものでございまして、撤去するということを示すものではなして、ただいま鉄監局長から御説明がありましたような形で別途いろいろな組み合わせで考えていかねばならないのではないかと考えておられますが、その細目につきましては、国鉄は国鉄の立場において内部の討論を重ねて大至急見当をつけていきたいというふうな思つておられます。

○石田國務大臣 いまの御質問にお答えする立場としては、国家的と申しますか、政治的な判断の上で立つて対処しなければならぬことが幾つかあると思つておられます。私は就任まだ間がないので、いろいろ見当違いなことを言うかもしれませんが、私も、いま考えておられる概要を申し上げてみたいと思つておられます。

国鉄が赤字になつた原因は幾つかあると思つておられます。昭和三十八年まではとにかく黒字であつたわけでございます。三十九年から約三百億円の赤字が出た。その原因については、いわゆる高度成長下の産業構造の変化、立地条件の変化というふうなものにうまく対応できなかったという一つの原因でありまして、もう一つは、運賃、料金等が適切に行われなかつた、時期がおくれた、おくれたために赤字が累積したというふうなことも原因だろつと思つておられます。そういう面から今度は運賃の改定をお願いをしておりますが、それだけで再建が成るとも思つておられませんし、それだけで再建をすべきだとも考えておられません。やはり、赤字を背負つておられる国鉄が限度を超えた負担をしてはいるのではないかと。たとえばいまお取り上げになつた地方の

委員会のようなものをつくりまして検討を始めておられるわけでございます。ただ、この問題は今日まで長い間言われながら解決がつかないでおりますのは、過去におきましては八十三線区を撤去しようというふうなことも考えたようでございますけれども、これは現実問題として非常にむずかしい。また、むずかしいというのはいろいろに住民の強い要望があるということを示すものでございまして、撤去するということを示すものではなして、ただいま鉄監局長から御説明がありましたような形で別途いろいろな組み合わせで考えていかねばならないのではないかと考えておられますが、その細目につきましては、国鉄は国鉄の立場において内部の討論を重ねて大至急見当をつけていきたいというふうな思つておられます。

ローカル線の問題は、これはたとえ離島振興などのような政策的な意味から取り上げられる。あるいは奥地開発という意味から取り上げられる。そういう面から取り上げた場合に国鉄の運賃コストと非常に食い違ってくる。そういうような場合の負担まで国鉄が負うべきかどうかということが第一点です。

同じような見地から、たとえば学生の割引が必要であるとするならば、それは文部省の予算で処理すべきであって、赤字の国鉄に覆いかぶせるのが適当であるかどうか。そういう面の検討を行う必要があると私は考えておるわけでありませう。

そこで、いまのローカル線の問題でございますが、審議会に御相談を申しまして、国鉄としても一定の幾つかの案を示して、それをたたき台にして御検討願うということがやはり前進を図っていく道ではなからうかと現在考えておる次第でございます。

○久保(三)委員 大蔵省の主計局次長にお尋ねしますが、いま大臣から質問以外の答弁もありまして、私が言わんとするところでありますが、一応ローカル線の助成は今年度は百七十二億、これは前段それぞれ答弁がありました、二千三百五十億がいかに悪いかは別にして、百七十二億というのは余りにも少ないし、どういふ計算で来たのか、これはわれわれにはなかなかよくわからぬ。まあ、わかるわけには別にして、今後これは来年度はさらに前進させる方向で考えておられるのかどうか。いかがでしょうか。

○松下政府委員 本年度のローカル線関係の国の助成金につきましては、国鉄の再建を図ってまいります上に、ローカル線問題を根本的にどういふ形で解決いたすべきかという点につきまして、昨年再建のあらましの道筋を決めましたときにはまだ具体的な結論までは至りませんでしたので、その問題につきましても引き続き政府、国鉄よく御相談をする、できるだけ早く御相談をしようということにいたしました。その結論が出来ますまで、とりあえずの措置といたしましてローカル線

のコストの一部分について助成を行うという趣旨で計上されたものでございます。

この問題につきましては根本から考えなくてはならない問題がたくさんあると思っておりますので、私もここで意見を申し上げます。まだ考えが進んでおりませんが、百七十二億円で問題を解決したのではございませんで、むしろ根本的な問題解決のためにはどういふ方法をとっていくべきかということをご検討するつもりでございませう。

○久保(三)委員 続いて松下主計局次長にお伺いしたいのですが、いま運輸大臣からもお話があった公共割引の問題ですね。これに關しては、社会党としては前国会からずっと引き続いて国会に提案をしていっているのです。提案の自身が全部妥当かどうかということについては問題があるかもしれないが、少なくとも政策的なものに基づく割引は政策担当が負担するというのが運輸大臣のお話のように妥当なことなんでしょう。学生割引にしても、これは文教政策上必要だから割引引いていける。あるいは農林物資の問題もそのとおりです。しかも、そういう制度は長い伝統というか、歴史の必要性から今日あるわけですね。

〔浜田委員長代理退席、委員長着席〕
だから、これをやめるといふことじゃなくて、これは政策の発動をした者が負担していくということでは当然だと思っております。ところが、これがいままでは全然一顧だにされていらないのです。しかも、この公共負担は、極端な言い方をすれば一般の利用者の負担になっているのです。これは筋としても通らぬことでもありますから、公共割引に対しては、いかに方針でおられますか。いかがでしょうか。

○松下政府委員 国鉄も、沿革的に国の企業としてスタートしてまいりました。そのスタートにおきましては非常に独占的な事業でございましたので、この事業に關連をいたしまして、単に営利を目的として経営をしてまいったということとは違っています。やはり、公共のために最もよい輸送

サービスを提供するというたてまえで長く運営をしてまいったのだと考えております。

そして、国鉄は長い歴史を持っておりますけれども、昭和三十九年ぐらゐに至りますまでは取支相償って独立採算におきまして経営をしてまいり、その間に、御指摘の公共負担につきまして、これを負担しながら問題なく経営を続けてまいったわけでございます。その後、最近の十年余りの間のいろいろな情勢の変化によりまして現在のようないろいろな状況に立ち至りましたので、ここで改めて御指摘のような公共負担と言われますものをだれがどういふふう負担すべきであるかという問題が生じたのであらうと思っております。

この問題は、私もとしましては、これも非常に基本的な問題でございますけれども、今日の状況でございますと、やはりいろいろな角度から検討してまいらなければならないと思っております。たとえば公共負担と言われて業務を続けてまいっておりますものをまたよくながめてみまして、その中で、たとえば長年の間続けておりますうちに所期の目的から離れてきておられますか、あるいは情性的になりまして効果が薄れているというふうなものもあれば、いかに解消していくことを考えなくちゃならないというところもあるかと思っております。

この件につきましては、これも再建の問題を考えてまいりますに伴って検討してまいらざるを得ないと思います。現在のとおり、たとえば予算要求というふうな形で統一した結論が出るというところまでは立ち至っておりませんので、私もそういう幅広い角度でこの議論には参加してまいりたい、ただいまのところはそのように考えております。

○久保(三)委員 公共割引を整理するかどうかは広い観点から再検討する必要もあるかもしれない。しかし、原則として、公共割引は、政策発動に基づくものはその政策担当者からの負担にするということだと思っております。これは過去におい

て、国鉄が独占時代には、内部的な相互補助方式というか、そういうのもので一つの国家政策を遂行したというところはそれなりの評価があつていいと思つた。しかし、独算制を前提にして、運賃収入を基本にしている限りは、やはりこれはきちんとして整理すべきだと思つた。大臣、これはあなたがおっしゃったことですが、これはやはりきちんと整理をして、負担区分を明確にしてもらいたいと思つた。こういうものが一つも片づかぬままに運賃値上げはどうするかという議論は、議論が成り立たないと私は思つた。そういうことをどうも早くやつてほしい。

それから、もう一つは、地方ローカル線の話に關連して、鉄道公団ができて、やはり生き物でありますから今日どんな事業は拡張していく。ところが、後の運営については全然、向お構ひなしです。片方では、ローカル線の処理をどうしようか、いまの話じゃないが、百七十二億じゃ少ないか、どうするかというばかしの議論がある。これに關係なく新線建設はやつて、御承知のように鉄道敷設法があります。公団に命令する。公団が決めてこれを国鉄に運営させる。こういうばかばかしい話はいまの時代に通るはずはないと思つた。私には、私はまるっきり全部新線建設やめろとは言つていません。鉄道でなければならぬところ、そういうものは限定してやるべきなんです。

しかも、予定線が百線もあるのです。そういうものにはちびりちびり予算をすつと、つつけている。完成にはかなり長い年月がかかっている。できたときにはこれは老朽な交通機関になつてしまふ。最も有用なものができないで無用なものがある。それがよく、そういう矛盾を解決しなければ、国鉄経営ばかりじゃなくて、日本における総合交通体系が狂つてくると思つた。これは資源のむだ遣いですね。そういうものはこの際やはりきちんと整理するのが国鉄再建の大きな柱だと私は思つた。

あえて私は後から国鉄の貨物の問題にも言及しますが、国鉄の貨物を何とかしようということじゃなくて、国民経済的に見て、いま申し上げたようなフレームの中でどうやら一番いいのがあるか、その中で国鉄はどうすべきかというところがあつてしかるべきだと思うのです。ところが、いまのところは何にもないですね。そういう中で旧態依然として国鉄の経営をやつていく。これではだめになっていくのはあたりまえだと私は思っているのです。しかも、前段に幾つか申し上げたような制約をしようしているわけでありまして、これを解放しない限りはだめだと私は思うし、いまのように政策的に筋道が立っていないかなければならぬというふうに思うのです。

まあ、いずれにしても具体的にどういう政策を立てましたか。どういう政策を推進してありますか。たとえば私が前段に質問したように、新線建設や新幹線鉄道網についてはどういう政策なんですか。

○宮崎政府委員 お答えいたします。各交通機関の特性に応じてということにのっとりまして、鉄道につきましては、特に都市間の旅客輸送、大都市圏の旅客輸送、それから中長距離の貨物輸送という点に重点が置かれております。

○久保(三)委員 それは物の考え方でござつて、そうだとするならば、新線とか新幹線はどこまでどういうふうにするのかという具体的な政策がなければいけないのじゃないですか。まあ、いまの局長の御答弁は文章上の話でありまして、政策ではない。国鉄の特性をいまお述べになつただけだと思つては、特性をどうやって生かすかという問題が政策として出てこなければいけないのじゃないですか。これは急な質問でありますから御準備もできないようでありまして、できていないというなら、いずれ文書でお示しください。しかし、いまの御答弁のようなものでは、これは政策ではなくて物の考え方でありまして、これは念のため申し上げておきます。

運輸省に聞きますが、これはだれに聞いたらい

いのですか。真島さんだ。大臣にお聞きしてもいいのだが、専門的だから審議官に聞きますよ。

総合交通政策というか、そういう問題については、特に運輸省は陸海空の全部を持つていられるので、持つていないのはただ道路ぐらいなんだ。しかし、上を走るものは行政として持つていくわけですね。一番先に総合的な政策が発動できるのは運輸省なんですね。いまだ寡聞にしてそういうものを聞いたことがないのですが、あるのですか。

○真島説明員 お答えいたします。

先ほど経済企画庁の方に御質問になりましたが、先ほど触れになりました総合交通体系については、その基礎になる案といたしまして、私も運輸省といたしまして、四十六年に総合交通体系に關しまして運輸政策審議会にお諮りをいたしました。答申をいただいておられます。その答申を経済企画庁その他関係省庁と一緒にいろいろと検討いたしました結果が先ほどお触れになりました総合交通体系でございます。

そういう意味では、私も、四十六年時点において、ある程度のそういう体系的な需要予測あるいはそういう需要予測に應ずるような交通の資本整備、運賃バランスというふうなことに對しての一応のものを持つておりました。ただ、最近石油ショック以来の非常に大きな経済変動の中で、今後の安定成長というふうな経済フレームの中で物を考えようということになりますと、当時の考え方が高度成長ということのある程度前提にしながらいろいろの予測を行つておつたということになりまして、私も事務的には部内いろいろの試算を行ひ、検討を行つておつたところでございますが、先ほど企画庁からのお話のとおり、昭和五十年代前期経済計画というものが本年の五月に閣議決定を見たわけでございます。この計画フレーム等に準拠いたしましたので、私も現在私どもなりに五十五年程度までの短期のいろいろ

るな需要予測、そのための資料その他を集めまして、現在総合的にどういふような輸送需要をどういふような交通機関がそれぞれ特性に応じて分擔することになるだろうかという試算を鋭意行つておるのが現状でございます。

○久保(三)委員 輸送需要の予測というのは、いまお話があつたように、あの当時のものは全然当てが外れた。いまも輸送需要の予測をやつていられるのでありますが、それもやつてはいかぬとは私は言いません。しかし、これはすべて予測でありまして、どういふものを配置するかということに多少関係がありますが、不確かな予見を土台にしてやつていられるのでありますから、これだけを総合交通体系の前提にしていくことは間違ひだと私は思ふのです。前につくりましたやつは、いわゆる五つか六つの条件というか、さつき言った省資源、省エネルギーなど幾つかある。そういう中で見直す時期が来ているという事はだれも異論のないところだと思つておられます。

ところが、いままでのお二人の御答弁を聞いてみると、そういう見直しについては別に何も触れておられない。これは全くどうかと思つておられます。無関心なんだろうか。それから、もう一つは、学者の論文を期待しているのではないんです。いかにしたならば国民経済に寄与でき、効率的な輸送網ができるかということなんです。その中には、国鉄の特性をどうやって生かすべきかというものが当然あつてしかるべきなんです。政策的には何も無い。提案されてきていられるものは、単なる、赤字だから財政助成も多少やりましよう、運賃値上げも二年間続けて五〇%をさせましようというだけの話です。極端なことを言えば、この中には政策のかけらもないのじゃないですか。対策要綱の中には、はつきり言つて政策は全然ないんです。

そういうことを考えていけば、もはやそういう輸送需要の予測に血道を上げていられるのじゃなく、もう一歩踏み込んで政策をどうするかという事を検討していくべきだし、また、国鉄自身も

そういう観点から政策を要求すべきだと思つておられますが、總裁、いかがですか。

○高木説明員 いろいろな事情で現在経営がぐあひ悪くなつておるわけでございまして、その事情の中に私どもの内部の問題がやはりいろいろあるわけでございます。たとえば、これは一例として適當かどうかわかりませんが、ローカル線のうち一部はやめるかということ、八十三線区、二千六百キロについていろいろ議論があつたわけでございます。過去におきまして、国鉄といたしましても地方住民の方々といろいろお話をして整理をする努力をやつたわけでございますが、その成果は上がつていないわけでございます。

それはいろいろ事情があるわけ、地方住民の方にも、経営のいかんにかかわらず従来どおり列車、電車を走り続けるようにしてほしいというたつての強い御要請があるという動かすべからざる事実がございまして、また、その間において、これはいろいろ見方にもよりましようけれども、私どもの職員自身が村の方々と一緒にお話し合ひをいたしますが、働きかけをして反対運動に回つていられることもあつたわけでございます。そういう実態からいいますと、私も、国鉄の立場といたしましていろいろお話ししたいことは山ほどあるわけでございますけれども、それと並行して、やはり、内部の全体としての物の考え方次第に変わつていかなければならぬわけでございます。

赤字の原因といたしましては、お客さんが少ないということが非常に大きな理由でございますけれども、内部としてできるだけの合理的な経営をといひますか、経費の切り詰めといひますか、そういうこともやつていかなければならぬので、外に向けて声を大にしてお願いをするにつけても、やはり内部の方もまた同時並行的にも少し直していかなければならぬ点があると思つておられます。したがしまして、御指摘のように、私が国鉄にかくあるべしということをお話を大にして言えとおっしゃる気持ちも非常にわかりますし、そのよ

うに時が至りましたならばしてまいりたいと思いが、同時に、また、内部につきましても、自分自身の問題として、経営者だけじゃなくて職員全体がいろいろともう少し考えるような雰囲気をつくっていかねばならない。それを並行的に進めてまいりたいと思っております。

○久保(三)委員 お話に関連して前へ進みます。

お話では内部的というお話がありました。これはそのとおりなんです。世間に対して果たして国鉄はまじめにやっているとかがどうかという問題は、まじめにやっていると断言は私はいませんけれども、これまでやってきた近代化、合理化といふのはまじめのそしりを免れないものも数多く見られるという事です。ここに重役から局長までずつとそろっておられますが、これまたやってきた近代化、合理化といふものについてはだれも責任を負っていないのです。二年か三年足らずでみんな御破算にしてどんだん先へ行ってしまふ。これもはつきり言って無理からぬこともあるかもしれせん。

いままでは、人件費を圧縮しようという事、予算上の人件費を圧縮しようという人減らし、五万人合理化とか十万人合理化という事で、いわゆる数字を合わせるために何をやったかという、いままで国鉄職員がやっていた仕事を外注や下請に出している。こういうことをやってきました。いまや、国鉄全体の関連産業を含めて働いている労働力というものは、むしろそこには減っていない。減っていないというよりは、むしろそこにむだがありはしないかということなんです。外注や下請という問題で、ですね。

私は、言にくいことではありますが、この際申し上げておきたいが、たとえば一つのCTCをやると、その前に単線自動をやっちゃう。各駅には継電運動でパネルも備えておく。ところが、日ならずしてこれは要らなくなっちゃうのです。CTCでどこかの指令所で全部やっちゃうのですからね。そういうことを平気でやっているので、あるいは、ある駅では、石炭がもう斜陽になつて

いるというのに、それは目に見えているのに、これは小さい話であります。構内の拡声電話を取りつけているわけだ。これはいまじゃありません。ずつと昔だ。これは何百万くらいだから大したことはないかもしれせん。しかし、目に見えてわかっているのにそういうものをやっていくわけだ。

たとえば国鉄のバスだが、これは自動車局長は来ておられません。——いないですね。常務でわかるでしょう。バスというのはこのバスでも大体同じだと思つたら、国鉄には国鉄の規格がある。そうですね。国鉄の規格がなぜ必要なのか。一般に市販されているバスを何で買えないのか。規格に沿ったバスを特別に注文すれば高いのがあたりまえです。

それから、ついこの間ダイヤ改正で新聞にも載つたが、寝台車のコンバートの新しい車をつける。結構な話です。けれども、いまや寝台車のそういうコンバートの、一人乗りのものをつくる時代であるのかどうかという事です。これは極端な言い方をすれば道楽だ。そういうものをチェックできないところが国鉄の経営のずさんさがあると思つておす。

たとえば、保険の仕事にしてもそう。列車が間合がないのに大きい機械を入れてきて使ひ物にならぬ。そういうものをやつた責任ですね。たとえばだれがやつたのか、全然責任は感じられていないのです。局長がやつたのか課長がやつたのか知らぬけれども、二年なり三年たてばそういう者は責任部署から全部移動していくわけですよ。小さいことかも知れませんが、出札の窓口もそうです。券売機をたくさん入れた。券売機で売れる切符というものは決まっています。乗り越しの人はたくさんいる。昔は車掌というのはいま列車に二人から、その辺なんです。案内、誘導が中心なんです。いまやまさに切符売りが専門になつておる。それに追われている。そうかと思つ

と、それによつていわゆるただ乗りもできていない。そういうものについてちつとも関心を持っていない。いまだらうかという憤りさえ私は感ずるのであります。

よく世間では国鉄の職員の生産性の問題を言うけれども、生産性が上げられないような仕組みになつておる場合もあるのです。たとえばダイヤ編成についてもそうですよ。非民主的だ。私はある線でもこの間列車のダイヤを調べて乗ろうとしたのですが、そうしたら、先の方から来る、私が乗る駅からのものは途中までしか来ない。ある主要駅から先へは行かなければならぬのだが、時刻表で見たら、そのある中間乗り継ぎの駅から先に行く電車が十分前に出ちゃう。十分おくれに到着するようになっておる。なるほどいろいろ事情があるかもしれない。ダイヤ編成上の事情もあるかもしれない。構内の問題もあるかもしれないが、しかし、こういうものを見た場合に、はっきり言つて国鉄は民主化されていると思つておる人は一人もありません。しかも、ダイヤばかりじゃない。貨物の輸送にしてもそう。扱ひの廃止をたくさんやつておる。

貨物についても時間があれば後からやりますけれども、いまや到着はその駅の収入にならぬといふことなんです。だから、発送だけはなるけれども到着はならぬというので、扱ひが少なければやめようというのです。やめれば、その到着の貨車の出る発送の方は、これもやめざるを得なくなつておる。一貫性がないですね。そういうことはどこへ行つてもたくさんある。極端なことを言えばたくさん目につく。そういうものに対する検討はどうなつておるのか。近代化や合理化は、たとえば貨物の問題でも、この対策要綱に書いておるが、固定経費でとんとんになるように、五十五年までに二〇%固定経費を削減して、そうして収支を均衡させるというふうになつておる。二〇%固定経費を減らすという原点がいくならば、国鉄の貨物はなくなつてしまふのです。しかも、いままでのやり方では、高度成長経済に乗つてトラック

と競争しようというので二つやつてきた。一つはいわゆる物資別適合輸送、専用線の荷物、それからもう一つはコンテナの輸送をやつてきたが、いずれも経済成長がぼんやりと折れたからこれはだめになつてきた。だめになつてきたばかりじゃなく、国鉄が当然受け持つべきところの一般車扱ひ貨物といふものが扱ひの廃止をやつてきたから全部なくなつてしまつた。いまや荷物は集まらぬといふ。だから、貨物列車の輸送は牽引定数の半分も引張つていないのがたくさんあるじゃないですか。しかも、通運との二人三脚が国鉄の貨物本来の姿なんだ。それをあの当時は通運と競争しようという。国鉄には荷物を集める能力は絶対になつた。また、そういう仕組みなんだ。輸送を売るといふことが国鉄の任務なんだ。それを忘れておる。これは運輸省にも責任がある。

そういう中で、結局国鉄の貨物はヤードバスの直行方式にした。拠点輸送方式だ。いままであったヤードは改良した途端になくなつてしまふ。空っぽになつてしまふ。結局、中間駅というか、そこにある程度扱ひがあつてもやめて行つてしまふ。やめていくのでは、これは縮小再生産の方向でありますから、国鉄の貨物は減らざるを得ないのです。

もう一つ、時間がありませんからついでに申し上げますが、小量荷物の問題です。手小荷物と称するものですね。前には小口扱ひの貨物といふのがあつたが、そういうものもいまやまます子扱いなんです。採算に合わないのかもしれない。しかし、先ほど言つたように、国鉄といふのは国民経済にとつてどれだけ有用であるかといふところに使命があり、値打ちがあるのです。ところが、頭に考えた合理化、近代化といふので、そういうものも行ってしまつて全部切つていく。それだけの駅へ行つてごらんない。荷物は山ほど到着があるが配達はしません。だから、これを一々手紙を出したり電話をかけたりに引き取りに来てもらふ。ところが、これは到着になつておるのでありますから、遠いところまで何倍もの運

と、ヤードを整備するというより整理することです。そういう方式でいくことは、先ほど申し上げたように、国鉄の貨物の中核は物資別適合輸送とコンテナであるという前提に立つての話かと思うのですが、そういうことに頼ることは非常に危険である。景気の波動につれてこれは問題が出てくる。いわゆる貨物で言うベースカーゴというのをどこへ置くのか。「車扱」と呼ぶ者あり）

車扱という話がありましたが、車扱に置くのなら、いままでの話は誤りであるということなんでしょうね。あるいは国鉄の使命で、ほかの分野でタッチできない少量荷物の輸送はおやりになるのか、ならないのか。やらぬということになれば、いままでの方針どおり扱いの廃止をする、あるいは先ほど指摘したように配達をやめるというようなことに尽きるわけですね。その辺のこの考え方はどうなんでしょうか。簡単に答ええただきたい。

○田口説明員 簡単に御説明申し上げます。固有経費二〇%削減というのが目標でございます。私どももいたしましては、今後も集約は進めていきたいと思っております。ただ、貨物集約に誤解がありましたと思っております。発送だけを考えて集約をしようとしたわけではございませんで、発着を考えた扱いトン数を頭の中に入れて集約を今日までしてまいりましたというのをもう一度念を押しておきたいと思っております。

それで、物の考え方が、三つの方式、すなわち物資別輸送、コンテナ、そして一般車扱はもう捨てたのかということでございます。一般車扱は私どもの考え方としては、一般車扱をいを主体にいたしまして、量から申ししても、四百六十六億トンキロのうちの三百億トンキロは一般車扱でございますので、一般車扱を基調といたしましてコンテナあるいは物資別輸送をやっていくということでございます。通運との連携その他を非常に考えまして、できるだけ国鉄の

輸送に乗るように、たとえば現在の主要ヤード間につきましてはコンピュータシステムを使って、自分の送った貨物はどの貨車に乗って現在どこにあるかということを経営目標にいたしまして努力をしていきたいと思っております。

○久保三三委員 一番最後ですが、経済企画庁に念のため伺っておくのですが、今回の国鉄運賃の値上げが実行されれば物価に対してはいかなる影響があるのか、いかがでしょうか。

○中川委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○中川委員長 質疑を続行いたします。梅田君。○梅田委員 私は、まず委員長に申し上げたいのでありますが、本日は参議院の予算委員会に総括質問が行われておるのでありますから、当委員会の開会を私どもが理事会で反対したにもかかわらず、あえて強行されたことはまことに遺憾であります。私は、日本共産党・革新共同を代表して、厳重に抗議をいたします。

とってやっていただきたい。また、あすは公聴会が行われるわけでありませうけれども、「あさってだ、公聴会は」と呼ぶ者あり）失礼しました。あさって公聴会が行われるわけでありませうけれども、前回は地方公聴会も開催いたしております。現地調査を含めまして、これらを十分時間をとってやっていただくことが必要であります。そのほか、参考人の意見聴取等、とにかく慎重審議をやるということも国民が求めておられるわけでありませうから、それを十分にやっていたくように要求するものであります。

また、徹底審査をやるために昨日私が理事会でいろいろな資料要求をいたしました。たとえば昭和五十年年度における出荷契約トン数つき割引で、セメントや石油、鉄鋼及び同製品、自動車、紙パルプといった重要な品目についての発駅、契約企業名、輸送量、割引率、割引額といった諸資料を要求したのであります。本日の理事会でようやく大筋の承認がなされたわけでありませうけれども、これらの資料はまだ私の手元へ届いていないのであります。私はこの資料を十分に研究して質問をしたいと考えておりましたので、本日の質問の後、これら関係分につきましては後日再質問を許してもらえようをお願い申し上げます。

また、本日は運輸大臣以外に四人の関係大臣の出席を求めたのであります。福田経済企画庁長官、早川厚生大臣、大平大蔵大臣、天野自治大臣といった関係大臣の出席を求めたのであります。これはいま予算委員会を開いておるのであります。これはいまや予算委員会を開いておるのであります。この点委員長の見解を承っておきたいと思っております。

○中川委員長 梅田君にお答えいたします。予算委員会も大事であります。当委員会も並行して重要でございますので、並行審査は当然でございます。徹底審査を要求される共産党の要求にもこたえてきよう委員会を開いた次第でございます。

います。なお、公聴会、参考人、資料要求等につきましては理事会で相談をさせていただきます。

○梅田委員 まだ資料をいただいておりますから、これらを十分吟味して、後日再質問をやらせていただきますか。どうですか。

○中川委員長 再質問を許す気持ちはございません。○梅田委員 全く不当ではないか。どうなんですか。「資料を渡してあるじゃないか、うそを言うなよ」と呼び、その他発言する者多し）

○中川委員長 速記をとめてください。○中川委員長 速記を始めて。○梅田委員 資料につきましては、私が要望している内容とは似てもつかないものが来ているわけですよ。こんなものは全然話にならない。私が求めていれるものを出していただきたい。○中川委員長 梅田君に申し上げます。先ほど理事会において協議をして、出せるものは出せる、出せないものは出せないと整理した結果を出しておりますので、それ以上のことは委員長として受け付けません。質疑をしてください。○梅田委員 国鉄のきわめて重大な財政破綻の状態、あるいは公共輸送としての機能を消失しているという、こういった問題を徹底審査するために私は資料を求めたのです。前の国会のときにも私が要求した多くの資料を出さなかつたので、それをあえて強行したということについては、そのときにも抗議をいたしました。今度の国会におきましても、政府当局はきわめて不誠実な態度をとっているという問題はございませぬ。私は、厳重に抗議をしながら、時間がありますので、後日再質問をするということを念頭に置きます。また、理事会で協議をしてもらうということも申し上げて、それでは質問を続けていきます。

資料が出ておられますのに出でておられません程度のことと意見を申されることは遺憾であります。再質問を念頭に置くことは結構であります。理事会で諮ることはいたしません。質疑を続けてください。

○梅田委員 委員長、何を言いか。私が先ほど読み上げたものは出ていないのは確かです。昭和四十九年、五十年における顧客台帳整備基準規程に基づく五万トン以上の大口荷主の事業所別発送トン数、輸送トン・キロ、運賃収入その他の収入、これは出ていないですよ。

国鉄の今日の危機の実態につきまして質問をしていきたいと思います。

御承知のように、今日の国鉄の危機はきわめて深刻であることはだれの目にも明らかであります。十二年連続の赤字であり、累積赤字は五十年度末で三兆一千六百十億円、長期債務は約六兆八千億円に達しております。

〔委員長退席、浜田委員長代理着席〕

本年度の利払いは、一日当たり十四億円の多額に達しておるのであります。このように、だれの目から見ても国鉄財政は破綻している。しかも、国鉄の危機が深刻なのは財政破綻だけではありません。地方線の赤字を理由に、それが廃止や間引き運転、これでサービス低下が重大な問題になっております。無人駅や貨物取り扱いの駅の廃止が続いております。国民は大変な不便にさらされておるのであります。いわば公共輸送機関としての機能が破壊されてきているというところに今日の国鉄の重大な危機があると思っております。

さらに、相次ぐ労働者に対する合理化攻撃がある。労働者はスト権が剝奪されている。きわめて低い労働条件である。ところが、仲裁裁定も実施されない。踏んだりけったりであります。国鉄再建の上で労働者のエネルギーを発揮するという点がきわめて重大であるにもかかわらず、これが軽視されている。今日、国鉄の職場における正しい労使関係の確立というものはきわめて重要であります。これが再建問題にとって不可欠であるにもか

かわらず、その点をはっきりしていない。

そういう点で、今日の国鉄の危機というものは単に財政問題だけではない、公共輸送機関としての機能が破壊されている、職場がきわめて不安定な状態になっているというように私は思うのであります。大臣は今日の国鉄の危機というものをどういう視点で考えておられるのか、明らかにしていただきたいと思っております。

○石田国務大臣 国鉄が今日の状態になりました原因はいろいろあると思っております。先ほどもお答えを申し上げましたように、また、あなたも御指摘のように、三十八年までは黒字経営を続けてこられたわけでありまして。その後の経済構造の変化、産業立地条件の変化というものの対応の仕方問題があったことが一つでありまして、もう一つは、適正な運賃改定が予定よりおくれ、そのおくれが負債の増加につながり、金利の増加につなげて経営の悪化を来したこともまた事実でございます。

その国鉄が本来の役目を果たすためには、まず、その経営基礎の安定が第一であり、そして、国民に対して責任を持った運営ができる体制の整備が肝要であると考えまして今回運賃改定を含む法案をお願いしておるわけであります。

それだけでなく、政府も、なすべきものとして、二兆五千四百億円に上ります負債をたな上げいたしました。これに対する利子補給その他の処置をとっていることは御承知のとおりであります。また、国鉄のサービスの問題あるいは国鉄の地方線の運営の問題もやはり国鉄経営の現状、財政的現状と切り離しては考えられない問題でございます。しかし、国鉄経営全体が従来の発想にとらわれることなく発想を転換して、そしてこの危機を乗り切って公共輸送機関としての役割りを担っていくように、その第一歩として今度の法案の御審議を願っております。

○梅田委員 今日、国鉄財政の破産の問題あるいは公共輸送機能の重大な危機という問題を、いま大臣のおっしゃったようなことで問題の本質をす

りかえるということはきわめて重大だと私は思うのです。

私も、あの再建計画自体が今日の財政破綻をつくり出した重要な原因だと思っております。あれが出されて審議をしたときに、この計画自体が非常に問題だ、心ず失敗するというように指摘をしてきたわけでありまして。御承知のように、当初の計画によりまして、昭和五十年は長期債務は六兆三千五百四十四億円、十年後の昭和五十七年度には十兆九千八百九十九億円となる計画でございます。借金はだんだんふえるという計画だったのであります。十年間で十兆五千億円、こういう莫大な設備投資が計画されておったのです。年平均いたしますと一兆円を超える設備投資計画というものがあつたわけですよ。今日の借金のふえ方を見ますと、いわば計画どおりで、借金は一年くらい早い速度で進んでおるといふことでありまして、いろいろの要因で誤算は生じたといふこともありますが、大局的にはあの計画どおりにおつたというわけでありまして。

いま、大臣は、運賃値上げが適切にできなかったとか、あるいは人件費等が値上がりしておるといふことを言われるけれども、もともと政府はインフレ政策を進めているんですし、そして計画自体の人件費の予想額というものは少ないんですから、われわれは当初からそういう弱点は指摘してきたんです。コストが上昇するといひまして、それは皆さん方の計画がきわめてずさんであつたといふことの証明でありまして、これはもう今日までの政府のつとてきた方針の誤りというものは根本的に明白だろうと思つておつた。したがって、もともと破産するような計画で事を進行させてきた政治責任というものはきわめて重大だと私は思いますから、その点の見解を示していただきたいと思つておつた。

○石田国務大臣 前の計画がいりいろの事情で計画の基礎が動揺したために、新しい計画に基づいていま再建策を御審議願つておる次第でございます。

○梅田委員 計画はそこを来して、再建計画をもう一度やり直さなければならぬ。これはあなた方が進めてきたことが失敗したということでありまして、このところは率直に失敗を認めていただきたいと私は思つておる。政治責任は重大だと思つておる。

七一国会で新谷運輸大臣がどういふことを言つておつたか。大体これで国鉄の再建の可能性が出てきたといふことを発言しておりました。当時の田中総理はどう言つておつたか。四十八年六月十二日の委員会におきましてこのように言つておりました。私も、このように無謀な運賃値上げをやめて、十兆五千億円の設備投資を含む再建計画の再検討が必要だと思つておる。ただ、一五％の値上げをするような法律を御審議していただいたのに対して、当時の田中総理は、「いま一五％の値上げをするような法律を御審議していただく」といふことで、全く耳をかさない。その上、こういふことを言つておるんですね。「設備投資は、さしあたり大都市の通勤輸送力の増強や地域住民、中小荷主の利用できるような輸送力の整備、こういう必要なもの最優先的にやるように改めて、規模を大幅に縮小する」、「利子補給を含めて年五千数百億円の国の支出を行なえば再建可能になる」と私が言つて、国民が求めておるのはそのような根本的な再建策だといふことを私どもが提案したのに対して、彼は十兆五千億円ではまだ足りないといふように言つておる。それでは最善だと言つておる。このように、幾らやりとりをやりましても、自分たちの計画が正しいといふように言ひ切つたわけですよ。

それから、七三国会の徳永運輸大臣のときには、計画が延びまして、その問題が審議されたわけでありまして、計画を変更し、あるいは、願すといふ考えは全くないといふように当時の責任者は言つておりました。しかし、今日このように法案の変更をなさざるを得ないといふことは、明らかに失敗しておるといふことの証明ではありませんか。その点はどうですか。

○石田国務大臣 これは表現の問題でございますね。その後にいわゆる石油ショックもありました。あるいはまた世界的な不況の中の物価高、いわゆるスタグフレーションとでも申しました。また、わが国だけではありませんけれども、物価安定策の裏側としての深刻な不況もあつたわけでございます。

そういう情勢の変化を見まして、その変化の影響を受けて、あの計画を長期のものから短期のものに振りかえ、そのかわり政府の負担すべきものは負担するというたてまえに変えたのでございまして、前の計画といま出している計画とが違つたという事実は、これは事実でございます。それを失敗と御判断なさるか、あるいはその後の情勢の変化によるやむを得ないものと御判断なさるか、これは御自由でございます。

○梅田委員 計画どおりに借金がふえて、失敗しているという事は事実なんです。その点をはっきり認めることが必要だと思つては、四十八年の六月でありましたが、国鉄の財政改善に関する五項目の提案といふものを発表いたしました。一つは、基礎施設の建設費は国の出資で賄うようにして、公共輸送機関にふさわしい、いわゆる費用負担原則を確立すること、二つには、大企業本位の運賃体系を抜本的に改革するということ、三つ目には、設備投資の規模を縮減して、投資の優先順位を科学的、民主的に決めるようにすること、四つ目には、長期債務を縮減して、利子負担を軽減するような措置をとること、第五には、国鉄の管理、運営を民主的にすること、こういう五項目の改善を当時提起をいたしました。こういうことを政府がまじめに取り上げて検討してきたならば、今日の危機はもつと違った形になつたであろうと私は思うのですが、こういう警告を無視してやってきたのでありますから、その責任は非常に大きいと私は思います。

今回の提案は、いわゆる再建要綱によりまして、長期でやってきたから失敗したんだ、今度は短期決戦で行くのだという構想でございます。これは真の解決策にはならないと思つて、私どもは、今回の再建に当たりましては、三つの民主的な転換が必要ではないかと考えております。一つは、先ほど申し上げましたように、公共交通機関にふさわしい費用負担原則を確立して、国鉄財政を民主的に転換するということ、二つ目には、大企業本位ではなくて、国民本位の輸送力増強への転換を図る、陸上貨物輸送におきましても国鉄の役割りを高めるということ、第三には、国鉄の管理運営の民主的な転換を図つて、もつと国民の声を聞くということ、こういう制度的な改革を思い切つてやる必要がある。この三つの民主的な転換が必要であらうと思つて、

言つてもありませんが、長く続いた不況でまだ国民経済は苦しい状況にあります。その上、最近では激しいインフレでありますから、国鉄運賃は物価の王様だとか、あるいは物価値上げの機関車と言われております。こういう大きなウエートを占める運賃値上げをやることはどうして許されないと思つて、問題は、なぜ今日の失敗が起つたのかという根本原因を明らかにしない、いわば本質に触れないで、運賃値上げによつて国民に犠牲を転嫁していくというやり方は絶対に許せないと、思つて、したがって、いま出されている国鉄二法改正案は撤回して再検討すべきだといふことを私は求めたいと思つております。

○石田国務大臣 第一の御提案でございますが、費用負担を国庫に求めることは一見非常に平等かつ民主的であるように考えられますが、国鉄をたくさん利用する人と、そう余り利用しない人があることはよくおわかりだと思います。そうすると、その御提案は、国鉄をたくさん利用する人には有利でございますが、そうでない人には不利でございます。やはり、これは利用者負担を原則とすべきだと考えております。

それから、第二は、国鉄の輸送は大企業優先という方針をとつておりません。恐らく御指摘は、運賃等が、大量な場合、あるいはまたトラックその他との競争の場合、それに対抗する手段として特定措置をとつておられることを指摘されたよろうかと思つておりますが、いま申しましたように、大企業優先というふうな、企業の規模によつて割引率を変えたり、あるいは便宜を計らつたりはいたしてありません。

先ほどの御質問の中で、仲裁裁定についてお触れになりましたが、これについての答弁は、先ほど久保さんにお答えしたとおりでございます。以上の理由をもつて、本案を撤回する意思はございません。

○梅田委員 いま申されたことは、いずれも後ほど詳細に反論していきたいと思つて、前回も申し上げましたように、必ずこれはまた失敗するのです。われわれの警告に耳を傾けないでやってきましたものが、ついに失敗してきているのですから、その点はよく覚えておいていただきたいと思つております。

それでは、次に、運賃値上げが国民生活にどのような深刻な影響を与えるかという問題で質問していきたいと思つております。

この九月は物価が非常に上昇いたしました。先日の新聞報道によりますと、東京都区部における九月の消費者物価指数は五十年比一一・五％、前月比二・八％の上昇、前年同月比が九・三％の上昇となつております。とりわけ消費者米価が上つておられて、主食の関係が六・七％の上昇で、電気代も上がつておられるということで、電気ガス代が九・三％の上昇、野菜が一七％の上昇といふように、最近の物価上昇は非常に激しいものがあるわけでありまして、新聞は「またもや狂乱物

価が再来か」というように書いておられるわけでございます。

こういうときに、国鉄の再建計画によりまして、ことしは約五割を上げて、来年もう一度五割を上げていくことだが、これでいきましたと、実際の値上げ率は、二年後には二倍以上、二・二五倍になるのではないかと、過去にも国鉄の値上げによつてそんなに諸物価には影響がないということを繰り返して言われてきたわけでありまして、でも、実際は値上げごとに諸物価に大きく波及していったということは事実です。

経済企画庁からお見えになっておられると思つて、けれども、そういう点で諸物価に対する波及をどのように考えておられるか、明らかにしていただきたいと思つております。

○喜多村政府委員 五十一年度におきます、このお願ひしております運賃改定に伴う消費者物価指数への影響は〇・五％強と見ております。

また、家計負担の増加額でございますけれども、五十一年の家計消費支出額は、これは総理府統計局から出ておるもので、全世界で見た場合でございますと約四百円、それによりまして計算いたしますと約四百円、八百円が千二百円になる。こういう計算ができるわけでございます。

○梅田委員 〇・五％ぐらいの影響がないとおつしやるのですけれども、そういう予測自体が非常におかしいのです。あなた方はウエートを決めて、これだけの比率だとおつしやるけれども、しかし、国鉄運賃のような重要な運賃を上げていくと、もう波及することは確かなんです。よそが上からない場合はこれだけの影響とあなた方は計算されるわけだけれども、そうじゃないんです。右へならえしていくのだから、ぐつと上がることは確かなんです。

りますように、過去の歴史を、百年の歴史をしよったものでございますから、時間をかけていろいろお願いをしてまいらねばならぬと思っております。

しかし、国鉄の立場といたしましては、先ほど来運輸大臣がお話しになっておりますように、漸次それぞれの行政の範囲内において解決をしていただくようになる時期が一日も早いことを願っております。

○梅田委員 文部省なりが予算を組んで補助をしてくれれば一番いいということですね。

京都大学で私が調べたのでありますけれども、最近、教育実習履修学生が非常にふえておりますが、京都市でこれを受け入れられないというので、全国のそれぞれの学生さんの出身校方式に移行せざるを得なくなっております。統計的に昭和四十四年と昭和五十年を比較いたしますと、京都大学では一五二％になっております。また、これは京大以外ですが、東大の場合でも一八二％とふえております。名古屋大学が二二二％というように、教育実習に学生が非常にたくさん参加するようになりまして、ところが、これの委託費というのは非常に少のうございまして、とうてい学生の交通費を見ることができません。今日では全部個人負担になっております。

こういう点におきましては、学割を使っているわけですけれども、これは教育的な仕事ですから、その関係で汽車に乗るわけですから、こういうものは公共負担として国の方で国鉄に対して補償するように、運輸大臣、ひとつはだ脱いでいたいただらうですか。

○石田國務大臣 国の方、国の方とおっしゃいますけれども、当該行政官庁の問題だということ、結局すればそういうことになるわけでございます。

いまの御質問は私がお答えすることではなくて、文部大臣がお答えすることだと思っております。

○梅田委員 運輸大臣、いまあなたが主管している国鉄が大変だ、大変だと言っているんですよ。

あなたも政府の一員だったら、それを閣議で要求すべきだ。そういうように積極的姿勢を持ってほしいということをお私に言っているんですが、どうなんですか。

○石田國務大臣 先ほどから何度も申し上げておりますとおり、公共負担は当該行政官庁が負担すべきものが原則だ、そういう立場を運輸行政においてとってまいりたいということは私は何回も言っています。

○浜田委員長代理 前に進んでください。

○梅田委員 全く理解できない答弁ですね。さらに、続いて、内部身体障害者に対する割引問題を申し上げたいと思っております。これは私は何回も今日まで主張してきたところでございますが、非常に深刻ですよ。人工透析のために毎月十回前後国鉄を利用して通院をしている腎臓患者がございまして、福知山から京都市への例では、毎月二万二千二百二十円が、今回の値上げによりまして三万三千三百二十円になります。もともと病気でハンディがあるわけですから、交通費が非常にかさまるといふことは非常に重大であります。

そういう点で、これは前にも厚生大臣にお尋ねしたことがあるのでありますけれども、きょうは厚生大臣がお見えにならぬということですので、社会局長がお見えになっておられるようでありまして、からお伺いしたいと思っております。昭和四十八年六月八日に、厚生省社会局長名でもって国鉄の旅客局長あてに「身体障害者旅客運賃割引について」という要望を出されております。これは、「従来」の措置に加えて、心臓又は呼吸器に障害を有するいわゆる内部障害者にも割引措置を講ぜよ」とか、その他のことが要求されておりますけれども、現在でも厚生省におきましてはこういう考え方でおられるのかどうか、明らかにしていただきたいと思っております。

○翁政府委員 お答えいたします。厚生省では、従来から国鉄の方で身体障害者について、要するに手足に障害のある方について割引制度をとっておられることについて非常に感謝

をされているわけでございます。その後、法律の改正によりまして、御指摘のような内部障害者も身体障害者として福祉の措置をとるようになります。私どももいたしましては、そういう方々に対しても割引制度が採用されるということは非常に望ましいことだと思っておりますけれども、国鉄には、先ほど来いろいろとお答えのありますように非常に非常なむずかしい問題もあるようにござい

ます。厚生省といたしましては、身体障害者の福祉というものを所得保障で、例で申しますと、障害年金あるいは障害福祉年金、ことしの十月からさらに重度の障害者に対しては月五千万の福祉手当というようなことで措置しておるわけでございます。私どももいたしましては、障害者の福祉というものは総合的にやっております。もし事情が許すならば、従来の障害者に対する割引措置についてさらに国鉄の方でお考えいただくならば大変ありがたい、かように考えておるわけでございます。

○梅田委員 先ほど大臣の意見もありましたけれども、厚生省としてこれらの割引が必要だということから従来言っていたのですから、公共割引の問題を予算で保障していくという考えにはならぬのですか。

○石田國務大臣 厚生省の現在とっておられる方針はそれでよろしいけれども、先ほども申しましたように、国はいま財政上非常に困難な状態にあります。そういう状態にあり、先ほど妙なたとえを申しましたが、生活保護世帯にお祭りの寄付を強要するといふような形の状態にはとても耐えられない。したがって、これからの予算折衝、その他国鉄再建策の進行に当たっては、いままで申しましたような態度で臨みたいと思っております。

○梅田委員 全く問題にならぬと思っておりますけれども、これからは絶対値上げをしようというのですよ。われわれは絶対にこれは認めることはできません。国民は絶対に納得しませんよ。そういう状況のもとで、身体障害者に対してとか、

あるいは失業者に対してとか、あるいは苦勞して学んでいる学生諸君に対してとか、いわば温かい処置をとってこそ国民の支持は得られると思うのですよ。今日の状態を生活保護にたとえること自体が全く——これは後でまたちょっと問題にしようと思っておりますけれども、こういう考え方は国民は納得しないということを再度強調しておきたいと思っております。

次に進みますが、新幹線は御承知のように非常にうまくおるわけですね。五十年決算が先日も発表されましたけれども、千八百十九億円の利益を上げておられます。一日当たりいたしまして約五億円ということになる。新幹線はきのうも五億円もうけ、きょうも五億円、あしたも五億円、あさっても五億円もうける。そういう大変なもうけですよ。特に東京—大阪間で言えば、営業係数は四九でございまして、いわば、この間乗車される方については原価の二倍の運賃、料金をいただいております。この上のことし五割、来年また五割だということでは国民は本心に承知しませんよ。きのうも五億、きょうも五億もうけ、あしたも五億もうける、そしておまえたちからは運賃を二倍にするでは、これでは全く国民は納得ができないのでございます。

そこで、なぜ新幹線がこのような高い運賃、料金をとっておられるのか。そこで内訳を見ますと、現在東京—京都間で運賃より特急料金の方が高いのです。これは間違いありません。

○吉武説明員 現在運賃が二千六百十円、料金が二千七百円となっております。

○梅田委員 今度運賃値上げをしますとどのようになりませんか。

○吉武説明員 運賃が四千円、料金が四千円というふうになっております。

○梅田委員 いま国鉄が明らかにされましたように、普通乗車券よりも特急料金の方が高いのですよ。なぜこんなに高いのですか。理由を言うてください。

○高木説明員 現在、新幹線は御指摘のように黒

字になっておりますけれども、各線区別に赤黒を明らかにするということは、これはいろいろな意味で、経営の面から言いますと、それから運賃問題について広く国民の皆様からいろいろ御批判をいただく上においても必要なことだということと線区別に表示をいたしておるわけでございませぬ。しかし、本来、東京から博多の区間で見ますと、幹線であります東海道線あるいは山陽線も実は赤字になっておるわけでございまして、一応技術的な理由で新幹線は分離して計算してお示しをいたしておりますが、果たしてそれだけで物を見ていただくことがいかどうか。やはり、東京から大阪まで全体を通じて、在来線と新幹線を通じて見ていただくというふうな考え方も必要であらうかと思ひますし、それから、また、新幹線を御利用いただいております方々は必ずしも新幹線沿線の方ばかりではないわけでございまして、東北の方、北海道の方、九州の方も利用していただいておりますので、新幹線だけを外して物事の判断をしていただくということについては、私もはいささか異論があるわけでございませぬ。

また、特急料金あるいは新幹線特別料金と普通運賃との関係でございますが、これはいまの赤黒でおわかりいただきますように、特別料金をいただきましてもやはり新幹線にお乗りいただく方が多いわけでございまして、旅行サービスの価値としては、それなりに新幹線の価値を皆様から評価をしていただいでいることではないかと思ひます。

皆様の御都合から言いますと早く目的地へ行きたい。また、それがサービスの内容でございまして、速いものと遅いものとの間ではやはりお値段に差があつてよろしいのではないかと以前提でいるわけでございまして、その場合に、運賃と特別料金とが逆転をしているというのものが、かというわけで、いまお答えいたしましたように、今度は逆転をしないで、せめて同じにいたしましよというところでございませぬ。

この運賃問題の水準問題というのは非常に皆様の生活に御関係のある問題でございませぬし、それからまた負担の問題もございませぬし、また、いろいろ御批評もございませぬので、今後とも広く大ぜいの方々の御批評をいただきながら対応してまいりたいと思つておりますが、その場合には、何と申しましても、結論的には、余り変な体系をとりますとその列車にはお客様が乗らなくなるといふこととございまして、体系がバランスがとれていればそちらに乗っていただけるといふこととございませぬ。

私どもの案だけが絶対的な案だとは思ひませぬけれども、まあまあいふところ、基本の運賃と特別の料金の同額というのにはまざるのところではないかというふうには私に判断をいたしておるわけでございませぬ。

○梅田委員 いま、総裁は、新幹線は非常に速度が速いし便利だからお乗りになるのだというふうにおっしゃつたですね。これはいわば新幹線に匹敵するものが地上交通としてはないからそこに全部お乗りになるのだというふうなことでございませぬ。その点はどうですか。

○高木説明員 一般的にはなかなか申し上げられないわけでございますが、新幹線だけをとりますと、東京―博多間で競争の輸送機関はたくさんあるわけでございまして、私どもは、飛行機を利用される方がどんどんふえるということについて、率直に申し上げて脅威を感じておるわけでございませぬ。

○梅田委員 京都―東京間では、普通乗車券で行けば二千六百十円で行けるわけだ。速度の遅いやつで行くのだから、それで行けるわけだ。しかし、新幹線が速いから、そちらに皆乗る。そのときには二千七百円をプラスしなければならぬ。基本運賃よりも高いものを払わなければならぬ。私にはそれだけの値打ちがある、あるいはそれしか乗らざるを得ないということ、いわば独占的な路線ということになるのじゃないですか。私は空のことを言うておるのじゃない。地上の鉄道のことを言うておるのだ。

○高木説明員 交通機関のサービスに対していかなる対価で臨むべきか、つまり、運賃はどういう水準であるべきかという場合には、旅客についてはやはり飛行機も非常に競争相手でございますし、自動車も競争相手でございます。また、東京から京都まではやはりな道路もできておるわけでございませぬ。先ほどは飛行機の例だけを申しましたけれども、自動車でもって東京―大阪間を通行されるし、特にレジャーのような場合にはそういうお客さんも非常にふえておるわけで、私どもとしては、飛行機だけじゃなくて自動車もまた競争相手としてきわめて強敵であるというふうな考えをしております。

○梅田委員 新幹線の特急料金が普通運賃よりもたくさん取れる客観的な条件というのか、問題は何かというのを聞いておるのですよ。それは新幹線が独占的な路線だから取れるんじゃないですか。新幹線が原価計算したら、いわば超過利潤を上げておるわけでしょう。独占的な価格を取れるというのはいささかじゃないからじゃないですか。どうですか。

○梅田委員 自動車で行けば相当高くつくんだもできるし、自動車でおいでになることもできるという状態にある状態を独占という表現でお話になるのは、私にはどうも理解できないわけでございます。

○高木説明員 現行の法制がございまして、公共企業体になりましたのは昭和二十五、六年のこととございませぬ。そのときには明らかに東京―大阪間を通行される方は飛行機もございませぬでして、高速道路もございませぬでして、独占的状態を呈しておつたわけでございませぬ。

○梅田委員 これは重要な問題ですから大臣にお

伺いでいるのですけれども、事実上新幹線というのには独自の路線ですよ。その料金が基本運賃よりも高いという事は、どう考えても、財政法三条の運賃は法定しなければならぬという精神から明らかに外れているのですが、国鉄は越権行為をしているとは思いませんか。

○石田國務大臣 安い来線が十分利用できるわけなので、その利用は別に禁じているわけではないので、法定運賃で旅行をなさる自由はちゃんと現存をいたしておるわけでありませぬ。

それに比べて新幹線は、それこそ世界有数の高性能を持ち、そして現在非常に高い利用率が示しているように、お客様にも御愛顧をいただいております。したがって、この料金がそれにふさわしい料金をかけられることは、在来線をなくしてしまえば別ですけれども、在来線はちゃんとあるのですから、法定主義の精神に反しているとは思いません。

○梅田委員 在来線があるといつても、そこはきわめて遅い列車が走っているわけですよ。そもそも新幹線と比べると自体がおかしいのです。新幹線の条件と同じようなものを持っているのはほかにはないんだから、そこしか乗らざるを得ない。これはまさに独占的な状態だ。その運賃、料金というものを今日のような状態にしておくという事はきわめて重大だと思っております。

まあ、国鉄はようやくこの改正において同額にまで持ってきたわけですが、しかし、それだつて一〇〇%です。運賃の方は法定しているんだ、料金の方は勝手に決められるのだから、こんなことは重大な問題だ。これはあくまでも改めるように要求しておきたいと思っております。

続いて地方線の問題に入りますが、地方線が赤字が大きいということで、地方線を整理していく必要があるのか、あるいは地方線については特別の運賃が必要であるとか、さまざまな盛んに議論がなされております。しかし、国鉄は、日本国有鉄道と示すように、全国どこへ行っても一貫した路線であるというところに国鉄としての値打ちが

あると思うのです。日本は非常に細長い国でありますから中心の都会には人口が集中する。しかし、僻地へ行けば人口は非常に過疎である。まあ、これはどの国でもそうでありませぬけれども、とりわけ日本のような国土形態ではどうしても過密過疎という問題は起こるわけですね。とりわけ、今日の非常に極端な過密過疎状態というのは、自由民主党政府の今日までとってきた農業政策やその他の産業政策というものが間違っていたために起こってきた現象だと思っております。だから、国の政策の問題とか国土形態とかいろいろな点を考えましても、地方線はもともと都会と比べて乗る人間が少ないのは当然なんです。そういう点で、国鉄の運賃制度は総合的な見地で考えられておりますけれども、地方線につきましても、当然の補助というものは必要だ。国鉄財政再建を考える場合に、そういう見地を念頭に入れなければ、これは今後うまくいかないと私は思うわけですよ。

今回地方交通線特別交付金は百七十二億円計上されましたが、これはむしろ当然なんです。市町村納付金というものを国鉄は百七十八億円も納めておりますが、それと比べるとまだ少ないくらいだという点で、今日の必要な地方線の確保につきましても、そこで発生している赤字は当然の補助というものが必要であると思っております。

交付金をつくったということ盛んに自慢されてははなはだ少ないし、問題だと思っております。その点、もっとふやすという考えはありませぬか。

○住田政府委員 本年度の予算に計上いたしました地方交通線特別交付金の百七十二億というものは、先ほども御答弁申し上げましたように暫定的な意味でつけてあるわけでございます。先ほど来申し上げておりますように、地方交通線の赤字が国鉄の財政にとって大きな負担になっており、圧迫になっているという事は事実でございます。国鉄の健全経営を維持するためにはやはり地

方交通線の赤字を解消する必要があるということ、現在運輸政策審議会でこの問題をいろいろ御検討いただいているわけでございます。その御検討をいただいた結果、いろいろな御提案がある一環として地方交通線の補助問題についても根本的に考え直したい、私もといたしましては増額をいたしたい、さように考えているわけでございます。

○梅田委員 幹線系統と地方線の系統と国鉄は区分をされておるようでありませぬけれども、新幹線を除いた幹線系統と地方交通線の線区と、この累積赤字額はどんなぐあいになりますか。

○馬渡説明員 新幹線を除きました幹線系統の累積赤字額を、赤字が発生をいたしております昭和三十九年度以降で申し上げますと二兆八千八百三十九億でございます。地方交通線の累積赤字額は一兆二千八百四十八億でございます。

○梅田委員 新幹線を除く幹線系統は営業キロメートルでは幾らか。地方交通線は営業キロメートルは幾らか。

○馬渡説明員 営業一キロメートル当たりということで申し上げますと、幹線がおよそ一万二千三百キロございまして、それで先ほどの数字を割りますと、キロメートル当たりの赤字額が幹線系統が二億三千万円で、地方交通線が九千二百キロございまして、それを割りました場合に一キロメートル当たり一億四千万円でございます。一応一・七倍というところでございまして、これはキロメートル当たりで割った場合でございます。お客様を運び、貨物を運んでおりますトンキロ当たりというところで見れば、トンキロ当たりと、幹線系統の場合の損失額が一人トンキロ当たりの赤字額四億三十二銭、地方交通線の場合は同じく十八億六十三銭、約四倍の割合に幹線と地方交通線はなっております。

○梅田委員 いまの数字で明らかのように、地方線は赤字赤字と言いましても、確かに収支係数でいきますと幹線の方が成績はいいことはもう明らかでございます。これは人間が多いのだからね。ところで、累積赤字を出しているという点ではやはりそれほど大きいのです。一キロメートル当たり、新幹線を除く幹線のところは地方線に対して一・七倍です。地方線の方がキロメートル当たりは赤字は少ない。だから、地方線が今日の国鉄財政をたがたさせている何か根源みたいなことを言いますけれども、先ほど言いましたように、国土というものは全部人口が稠密なところばかりじゃないのですから、農村地帯もあれば、中都市もあれば、大都市もあるのですから、そういう状況の中で線路をつくっていつているのですから、ただ収支係数が悪いからそこはとっていいということになりますと、そっちの地域に住んでいる国民にとつてみたら一体どういふことかというものはあるわけですから、都市と農村の形態は全然違うのですから、そういうものは総合的な見地で政府が見ていくべきだ。いまキロメートル当たりを出してみたら地方線の方がはるかに累積赤字が少くないという事実が明らかになったわけでありませぬから、地方線の対策につきましても国がもっと根本的に考えていただきたいと思っております。

〔浜田委員長代理退席、佐藤(守)委員長代理着席〕
そして、同時に、幹線系統区におきまして赤字が大きいという原因の一つに貨物運賃の問題があると思っております。東海道本線は昔はドル箱だった、新幹線ができて後はごつい赤字を出す路線になつちやうした。それで、走っていないかと思えばどんどん走っている。貨物もたくさん走っていますよ。そこで赤字が出ているということは貨物運賃の問題が果たして適切であったかどうかというところになるわけでありませぬ。

昭和四十一年以降貨物の営業係数は、一・二五から四十九年二・六九というように激増いたしております。四十一年から四十九年までの貨物の欠損額は累積で一兆七千七百七十四億円となっております。

す。これは四十九年度末の累積赤字二兆二千四百六十三億円の七八・五%にも相当しております。五十年度も恐らく欠損だと思いますが、どの辺まで計算されておるかわかりませんが、ほぼ四千万から五千万くらいは出ておるのじゃないかと思ひますけれども、国鉄、どうですか。

○田口説明員 四千億を下らないと思ひます。

○梅田委員 そういたしますと、二十年の間に貨物の赤字は二兆一千七百六十六億円になる。仮に四十九年と五十年が一緒だとしたらです。これは大変な赤字になっていくわけですね。この問題を真剣に考えない限り、これは重大な問題になると私は思ふのです。ここにはっきりメスを入れなくて通つていくことはできないと思ふ。大体、過去十年の間に発生している国鉄の累積赤字の四分の三は貨物がつくつたということになるかと思ひます。もう原価をはるかに割つて三分の一近くしか料金をもらっていないということになると、これは重大な問題です。それだけ奉仕しているのに、貨物の関係におきましてなぜ今日引き続いて割引をしておるのか。私は全くこれが理解できない。

国鉄運賃法第八条によりますと、国鉄は軽微な変更は可能だということになっていて、これによっておられるのだと思ひますが、しかし、今日の赤字の主要な原因という問題を考えた場合に、なお引き続いて割引をしておるといふことは重大な問題だと私は思ひます。私が聞いたところによりますと、四十六年当時、いわゆる営業割引というものは七十六億二千七百万円、四十七年度は八十八億六千二百万円、四十八年から八十八年度は八十八億六千二百万円、これを減らさなさいかぬといふことので六十四億四千四百万円になり、五十年になつたら二十九億四千四百万円となり、五十年は二十七億二千二百万円となつてきた。だんだん減ること自体はよろしいのですよ。どんどんふえていったら問題ですからね。この五十年で二百七十七億。もともと三分の一ほどしかもつていないのに何でこんな特別サービスをするのか。

ずつとこの十年の問題になつていふのですか、十年間でどれくらい上げたんですか。

○田口説明員 十年間で申し上げますと、実は、四十一年から四十五年度は比較的順調に貨物が伸びておりまして、その五年間の合計が百二十八億でございます。それから、御指摘のように四十六年から五十年までは二百七十七億でございます。合計いたしますと十年間で四百六十六億になりました。

○梅田委員 国鉄運賃法によりますと、原価を償うもの、等いろいろ基準がありますね。いまあなた方は値上げをしようとして、これでずつと来ているのですよ。新幹線みたいなものはもうけてもうけて、もうかつてしようがないという状態だ。きのうも五億、きょうも五億もうけ、あしたも五億もうける。それだけもうけておつてどんどん上げるというのはいけません。地方線が赤字になるのはあたりまえだ。これは国が補助すればいいんだ。しかし、何で貨物はこんなに原価を割つてまでサービスしなきゃならぬのか、これはどう考えてもおかしいと思ふのですが、大臣、いかがですか。

○高木説明員 私は、基本的には先生の御意見に全く反対でございます。むしろ、割引をよけいし過ぎるということに非常に国鉄が気がしたということも貨物が減つた大きな理由であると思つております。貨物の場合は旅客の場合よりももっと競争が激しいわけでございます。荷主は経済計算に詳しいわけですから、どうしてでも安い方へ安い方へと荷物は移つてまいります。ですから、日本の交通の形が変わつてまいりまして、内航海運がどんどん伸びる、陸上のトラック輸送がどんどん伸びるといふときには、やはり、地域別、商品別に競争関係を置いて、競争に耐え得る価格をもつて運ばなければならぬという原則で臨みまされんと、これはどんどん競争に負けてまいるわけでございます。

上げることによつてお客さんに十分利用していただけるフィールドがたたくさんございます。でございますから、全体としての水準は上げなければなりません。個別の対策はきめ細かくならないとお客さんがどんどん落ちるといふことになると思ひます。

割引が大きいことが赤字をふやしたのだという御意見には私は真つ向から反対でございます。むしろ、割引制度をうまく使うといふことを考えなければならぬといふことをこの機会に申し上げておきたいと思ひます。

○梅田委員 私の質問に答えてもらわなければいけません。私も原価を割つておるのに何でそれ以上にサービスするの。こんなものは国鉄運賃法第八条違反ですよ。そんな権限まで国鉄総裁には与えてない。

運輸大臣、その問題についてはどう考えるのか。

○石田国務大臣 国鉄も商売でありますから、これは電話や電信と違つて一つの競争相手がおるわけ、それから地域によつて事情が違いますから、そういう営業政策上の配慮はやむを得ないと私は思ひます。

それから、また、政策的要求がある。たとえば北海道とか九州とかといふところの農産物の輸送等につきましても政策的要求もござります。これは本来農林省が持つべきだと思ひますが、そういうものも従来あつたと思ひますが、国鉄の赤字の一番大きなものは貨物であるといふことはよく承知しております。そして、この赤字をなくするためには計画的な努力をいま続けているところでありまして。

ただ、新幹線がもうけるのはけしからぬ、赤字の方は国庫で負担しようといふことは、これはやはり、国鉄という全体としての企業は総合的バランスをとつていかなければならぬ問題だと私は考えております。

○梅田委員 バランスをとるといふ考え方でいけば、むしろ大企業の貨物からはもっと適切な運賃

を取ればいいのですよ。それが欠けておるから今日の財政破綻が出てきておるといふことをもつと、はつきりしてもらわなければ困る。貨物だつて、無人駅がふえ、取扱駅が減つていく。どんどん減らしているじゃないですか。そういう点で、中小の企業が国鉄の貨物を利用しようとしても、取り扱いが減つていくのですからだんだん不便になる。だから、荷物が寄つてこないように国鉄はやつておるとしか考えられない。

ところが、大企業の方には違いますね。たとえば岡多線という問題があります。これは三百十二億を投じて、現在新豊田まで開業しております。これはできてから貨物ばかりやつておつた。旅客はことしの四月にようやく開業したのですね。それまで使つていたのは一体どこの企業ですか。トヨタじゃないのですか。どうですか。

○田口説明員 企業の名前は直接お調べ願えればわかりますが、二、三使つております。

○梅田委員 圧倒的に使つておるのはトヨタ自動車です。(知つておるのなら質問しなければいい)と呼ぶ者あり)それをあなたの口から言ひなさいよ。

ところで、この岡多線が昭和四十五年十月に開業しておりますが、割引率はどのように変化してきていますか、言うてくだされ。

○田口説明員 榎塚から自動車を出します場合の割引率を申し上げます。

四十五年十月一日開業でございます。四十五年から四十七年の上期までは二八ないし三〇%で、このパーセントが波があります。輸送量が多くなればそれだけ割引をするという形になります。それから、四十七年の上期から四十八年の上期までは二二%、それから四十八年の下期は一六%、四十九年が八%、五十年が六ないし途中で三%が入りますが、現在は五%でございます。

○梅田委員 とにかく、四十五年開業当時は二%から二九%の割引率で、それからその翌年は最高三八%で、ものすごく割引しておつたのです

よ。これは四十八年の運賃値上げ法案の審議のときにも問題になったが、三八%の割引率は大変です。こんなことをしておいては国鉄はもうかるはずがない。ところが、相手のトヨタ自動車は大変もうけているわけだ。これはこの間新聞に載っておりましたね。「トヨタはくく空前のもうけ、税引きで千億円近く」と書いています。五十年年度決算におきまして経常利益が千九百億円、税引き利益でも千億円、配当は一六%もすると書いてある。それだけもうけているトヨタ自動車に対してなぜ今日までこんな高い割引をし、さらに現在も割引引いておられるのか。どうですか。

○高木説明員 余り個別企業の個別問題を深入りすることはいかかと思えますけれども、いまの例で申しますと、実は、割引率の低下に伴いまして輸送量が逆に減ってくるという関係が出ております。割引率を減らして高くなればほかの輸送手段で運ぶということになるわけでございます。割引が国鉄経営にマイナスの程度を——どうせ貨物の場合はマイナスになってしまいうわけですが、マイナス増加に貢献したかどうかというところは必ずしも言い切れないと思うのでございます。

○梅田委員 大企業はそんなに減らしてはいないのです。不況になったら、それは全体として減ります。しかし、そこを利用するという点では、後でもいろいろ問題を挙げますけれども、大体五万トン以上を発送する事業所は四十八年度実績では四百三十三事業所あります。発送トン数比では全体の五八%。大体でつかうところがほとんどです。私の住んでいる京都の山陰線二条駅を調べてみたのですけれども、ここは昭和四十三年十月以前は自動車はそんなに扱っていませんね。どうですか。現在どうなっていますか。

○田口説明員 総貨物につきまして、四十七年から五十年の発着の二条駅の貨物取扱量は減っております。

その間自動車はどうなっているかということですが、実は、自動車の問題は誤解のないようにお願いしたいのですけれども、これは、も

とも自動車はトラックが自動車を運ぶほどの大型化されていないときに自走をやっております。要するに運転手を雇ってプレートナンバーに赤いのを付けて走っております。非常にコストが高くなっておりまして、国鉄も設備投資をいたしまして、そういうことでは非常に道路の混雑上問題があるし、国鉄も非常に集約輸送ができていまして、二条駅にもその方式を取り入れたわけでありました。

しかしながら、最近になりまして、大型トラックの発達によりまして、四両ないし六両積みのトラックができてまいりましたために、かなりの競争になってきております。現に、二条駅の貨物の自動車の取扱数量は、四十七年度をピークにして現在相当の量下がっております。

○梅田委員 五十年年度では、発送、到着で何ぼ扱っていますか。

○田口説明員 総貨物から申し上げますが、総貨物の発送が六万トンでございます。それから、着が三十一万九千トンでございます。合計三十七万九千トンの発着でございます。

それから、その内訳でございますが、自動車は発送が二万五千トンでございます。着が五万五千トンで、合計八万トンというところでございます。

○梅田委員 昭和四十三年十月以前はほとんどなくて、現在は八万トンも扱っておられるわけですね。地整備に莫大な金を使って、一万一千平米の広いところを、ここを自動車だけ使っているんです。いろいろな載せる機械がありますけれども、そんなものは全部自動車会社に無料提供しているわけですね。ところが、それは採算的に言えば、ごつい赤字になってるんだ。そんなばかな話はな

い場合が多い。タンクローリーを使うというよりなことで、輸送分野における国鉄の受け持ちというものは確かに変化してきていると思いが、内陸地帯は違ふと思うのです。これは通産省から流通課長さんが見えになっていっていると思いが、内陸地域における石油の輸送における国鉄の依存度というのはどうなんですか。

○宇田川説明員 お答えいたします。昭和四十六年と昭和四十九年の輸送量のうち、タンク車で運ばれている比率は約六%程度というふうな承知いたしております。そのうち内陸地域と、それから沿岸地域という地域別の輸送量につきましては、府県別の統計は手元に持っておりませんが、その中のタンク車の比率という具体的な数字につきましてはたまたま手持ちがございませんので、後ほど御説明にお伺いしたいと思います。

ただ、概念的に申し上げますと、北海道、関東及び中部地域の内陸地帯と、それから東北の一部というところにつきましては、タンク車の依存度が平均よりも高いというふうな承知いたしております。

○梅田委員 昨年の十二月のストライキのときに南松本で石油不足が言われたわけでありまして、あの辺の地域に対して国鉄はどのような比率を持っていますか。

○田口説明員 全体として、県としてお答え申し上げます。関東内陸各県のうちの長野県で、国鉄の比率は九一%になっております。

○梅田委員 流通課長、どうですか。
〔佐藤守〕委員長代理退席、浜田委員長代理着席

○宇田川説明員 お答えいたします。五十年年度におきます南松本の石油の到着量につきましては四十五万一千七百トンというふうな同っておりますが、その四十五万一千七百トン申しますのが南松本におきます全体の石油流通量のうち何%を占めるかという点につきましては、ただいま統計を持っておりません。

○梅田委員 内陸地帯におきましては非常に大きなウェイトを持っておることが明らかだと思っております。それで、四十六年度と四十九年度の対比におきまして、石油の輸送は、宇都宮貨物ターミナルの場合には、十八万四千九百六十九トンから四十四万七千二百九十五トンというように、二四・一八%に増加しております。それから、郡山に到着するものにつきましては、十九万二千八百二十三トンから三十五万一千五百八十四トンと、一八・二%に増加している。いま言われた南松本につきましては、二十二万七千八百四十七トンから三十三万八千四百七十九トンと、一三五・四%に増加している。ここに非常に詳細な資料がありますけれども、「主要品目別貨物駅別発着明細年報」というところから拾い出しても、このように特定品目につきましては減らないのです。

日通の社長が言っている内容で、新聞に載っているのを見ましたら、あくまでも国鉄と手を組んでいく、国鉄離れは考えていないというように日通の社長は言うておられるけれども、貨物に対して運賃をもっと適切に取っても減らないというふうな理由で、貨物が非常に大きな赤字の原因になっておるときに、これに対して適切な措置を考えないというのは非常に重大だと私は思っています。

現在、プレートライナーは若干の料金を取っておられるわけでありまして、東京—大阪で考えました場合、プレートライナーでいくと時間は何分かかかるか、車扱の二級でいったら何分かかかるか、それから、旅客の急行「銀河」の場合には何分かかかるか、時間ではどうですか。

○田口説明員 普通の場合ですと恐らく十二時間ないし十四時間、両ヤード梅田—汐留という形で、集結輸送でまいりますとそういう形になります。しかし、プレートライナーでいきますと、やはり両端の積みおろし時間を頭に入れたて輸送をいたしますので、現在では十時間前後だと思っております。

もでございますので……(発言する者あり)

○浜田委員長代理 御静粛に願います。

○梅田委員 こういう点につきましては、われわれの要望したものをしっかりと出していただくという点で、私ははなはだ不満でございますので、再度理事会等においてこの問題は協議をしていただきたいと思っております。

○浜田委員長代理 ただいまの梅田君の発言中、特に委員長が注意すべき点がござります。

本日の理事会において、本資料要求に対する説明については、自由民主党を代表し、加藤六月君よりその資料提出に対する説明がなされ、理事会はこれを了承しております。そして、ただいまの梅田君の発言を承りますと、異なったものが出てくるという点でござります。東北新幹線需用業者名の一覧等については、その御要求のありました部分の請負業者名は的確に出されております。ただし、請負金額について出していないだけのことでありまして、その資料要求がためであるとか、あるいは間違ったものであるという点には必ずしも相なりません。あなたの要求されたものに対して、理事会において合意を得たものの範囲内においてはすべて正当に提出されていると思っておりますので、その点は改めて御確認をいたしておきます。

もう一点ござりますが、これに対しては回答を求めます。

過般の発言中、委員長に対して侮辱的な発言がありました。それに対してあなたの御見解があれば承りたいと存じます。

○梅田委員 理事会等におきましては、われわれは繰り返し資料の全面提出を要求してきたのでありますから、きわめて不当であって、いま浜田委員長代理が言われたことについては承服できません。

○浜田委員長代理 この際、委員長より注意を申し上げます。

過般梅田君が発言冒頭委員長に対して侮辱的な発言をいたされたことはまことに遺憾であります。

ます。今後そのようなことのないように御注意をいたしていただきたいと存じます。
同時に、私といたしましては、日本共産党を初め各党の資料要求に対しましては、過去は過去、今後は国政調査権を正しく活用するために公平な行動をとることをこの際申し上げておきます。
次回は、明六日午前九時五十分理事会を開き、午前十時委員会を開くこととし、本日は、これにて散会いたします。
午後八時二十分散会

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律

(国有鉄道運賃法の一部改正)
第一条 国有鉄道運賃法(昭和二十三年法律第百十二号)の一部を次のように改正する。

第三条第一項中「五円十銭」を「七円九十銭」に、「二円」を「超える」に、「二円五十銭」を「三円九十銭」に改める。

別表第一及び別表第二を次のように改める。

別表第一(第四条関係)

第四条の規定による航路の普通旅客運賃表

航路	運賃
青森 — 函館	900
宇野 — 高松	230
仁方 — 堀江	600
宮島口 — 宮島	100
大島 — 小松港	100

別表第二(第七条関係)

第七条第二項の規定による車扱貨物貨率表

(1トンにつき)

等級	等級			等級	等級		
	1	2	3		1	2	3
キロ程	円	円	円	キロ程	円	円	円
キロメートルまで				キロメートルまで			
5	314	281	254	600	4,803	4,302	3,884
10	372	333	301	625	4,970	4,451	4,019
15	429	384	347	650	5,136	4,600	4,153
20	486	435	393	675	5,302	4,749	4,288
25	544	487	440	700	5,469	4,898	4,422
30	601	538	486	725	5,635	5,047	4,557
35	658	589	532	750	5,801	5,196	4,692
40	716	641	579	775	5,968	5,345	4,826
45	773	692	625	800	6,134	5,494	4,961
50	831	744	672	825	6,292	5,635	5,088
55	888	795	718	850	6,450	5,777	5,216
60	945	846	764	875	6,607	5,918	5,343
65	1,003	898	811	900	6,765	6,059	5,471
70	1,060	949	857	925	6,922	6,200	5,598
75	1,117	1,000	903	950	7,081	6,342	5,726
80	1,175	1,052	950	975	7,238	6,483	5,854
85	1,232	1,103	996	1,000	7,396	6,624	5,981
90	1,288	1,154	1,042	1,050	7,554	6,765	6,108
95	1,347	1,206	1,089	1,100	7,712	6,907	6,236
100	1,403	1,257	1,135	1,150	7,870	7,048	6,364
110	1,472	1,318	1,190	1,200	8,027	7,189	6,491
120	1,540	1,379	1,245	1,250	8,185	7,330	6,618
130	1,608	1,440	1,300	1,300	8,343	7,472	6,747
140	1,676	1,501	1,355	1,350	8,501	7,613	6,874
150	1,744	1,562	1,410	1,400	8,659	7,754	7,001
160	1,811	1,622	1,465	1,450	8,817	7,895	7,128
170	1,879	1,683	1,520	1,500	8,975	8,037	7,257
180	1,947	1,744	1,575	1,550	9,133	8,178	7,384

190	2,015	1,805	1,630	1,600	11,181	10,014	9,042
200	2,083	1,866	1,685	1,650	11,497	10,297	9,297
210	2,152	1,927	1,740	1,700	11,812	10,579	9,552
220	2,220	1,988	1,795	1,750	12,127	10,862	9,807
230	2,288	2,049	1,850	1,800	12,442	11,144	10,062
240	2,356	2,110	1,905	1,850	12,758	11,427	10,318
250	2,424	2,171	1,960	1,900	13,073	11,709	10,572
260	2,491	2,231	2,014	1,950	13,389	11,992	10,828
270	2,559	2,292	2,069	2,000	13,704	12,274	11,082
280	2,627	2,353	2,125	2,050	14,020	12,557	11,338
290	2,695	2,414	2,180	2,100	14,335	12,839	11,592
300	2,763	2,475	2,235	2,150	14,651	13,122	11,848
310	2,831	2,536	2,290	2,200	14,966	13,404	12,103
320	2,900	2,597	2,345	2,250	15,282	13,687	12,358
330	2,968	2,658	2,400	2,300	15,596	13,969	12,613
340	3,036	2,719	2,455	2,350	15,912	14,252	12,868
350	3,104	2,780	2,510	2,400	16,227	14,534	13,123
360	3,171	2,840	2,564	2,400	16,543	14,817	13,378
370	3,239	2,901	2,619	2,450	16,858	15,099	13,633
380	3,307	2,962	2,674	2,500	17,174	15,382	13,889
390	3,375	3,023	2,730	2,550	17,489	15,664	14,143
400	3,443	3,084	2,785	2,600	17,805	15,947	14,399
410	3,511	3,145	2,840	2,650	18,120	16,229	14,653
420	3,580	3,206	2,895	2,700	18,436	16,512	14,909
430	3,648	3,267	2,950	2,750	18,751	16,794	15,164
440	3,716	3,328	3,005	2,800	19,067	17,077	15,419
450	3,784	3,389	3,060	2,850	19,381	17,359	15,674
460	3,851	3,449	3,114	2,900	19,697	17,642	15,929
470	3,919	3,510	3,169	2,950	20,012	17,924	16,184
480	3,987	3,571	3,224	3,000			
490	4,055	3,632	3,279				
500	4,123	3,693	3,334				
525	4,293	3,845	3,472				
550	4,464	3,998	3,610				
575	4,633	4,150	3,747				
				以上50キロメートルを以て増す	315	282	255

(日本国有鉄道法の一部改正)

第二条 日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)の一部を次のように改正する。

目次中「第五章 監督(第五十二条―第五十四条)」を「第五章 監督(第五十二条―第五十四条)」を「第五章の二 経営の健全性の確立(第五」

五十四条の二―第五十四条の十一)」に改める。

第四十七条中「第四十二条の二第一項、同条第三項但書、同条第六項及び同条第八項」を「並びに第四十二条の二第一項、第三項ただし書、第八項及び第十項」に改める。

第五章の次に次の一章を加える。

第五章の二 経営の健全性の確立

(趣旨)

第五十四条の二 日本国有鉄道の経営の健全性を確立するための特別の措置に関しては、本章の定めるところによる。

2 日本国有鉄道は、本章の定める措置により、その事業の収支の均衡の速やかな回復及び維持を図るとともに、その業務の適正な運営を図り、もつてその経営の健全性を確立するよう務めなければならない。

(経営改善計画)

第五十四条の三 日本国有鉄道は、その経営の健全性を確立するため、運輸省令で定めるところにより、輸送の近代化、業務の運営の効率化、収入の確保、経営管理の適正化その他運輸省令で定める経営の改善に關し必要な事項についての計画(以下「経営改善計画」という。)を定め、これを実施しなければならない。

2 日本国有鉄道は、経営改善計画を定めるときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。これを変更するときも同様とする。

(計画変更等の指示)

第五十四条の四 運輸大臣は、日本国有鉄道の経営の健全性を確立するため必要があると認めるときは、日本国有鉄道に対し、経営改善

計画の変更その他その経営の改善に關し必要な事項の指示をすることができる。

(長期資金の無利子貸付け)

第五十四条の五 政府は、特定債務(日本国有鉄道が政府から貸付けを受けた長期の資金に係る昭和五十一年三月三十一日における債務のうち政令で定めるものをいう。以下同じ。)について、昭和五十一年度からその償還が完了する年度までの期間(以下「特定債務償還期間」という。)中の毎年度、国の予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、政令で定めるところにより、その償還に要する長期の資金を無利子で貸し付けることができる。

(利子補給)

第五十四条の六 政府は、特定債務について、特定債務償還期間中の毎年度、国の予算の範囲内において、日本国有鉄道に対し、日本国有鉄道が当該年度において支払うべき利子に充てるべき金額を補給することができる。

(特定債務整理特別勘定)

第五十四条の七 日本国有鉄道は、昭和五十一年度に相当する事業年度から第五十四条の五の規定により貸付けを受けた長期の資金の償還が完了する事業年度までの期間(以下「特定債務整理期間」という。)における特定債務及び当該長期の資金に係る債務の処理に係る計理については、その他の計理と区分し、特定債務整理特別勘定を設けて整理しなければならない。

2 特定債務整理特別勘定の計理に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第五十四条の八 特定債務整理期間における収入支出予算又は会計規程については、第三十九条の五中「工事勘定」とあるのは「工事勘定並びに特定債務整理特別勘定」と、第四十三条第一項中「及びこれに基く政令」とあるのは「並びにこれに基く政令及び運輸省令」とする。(損失の処理の特例)

第五十四条の九 日本国有鉄道は、毎事業年度、前事業年度から繰り越された損失があるときは、運輸大臣の承認を受けて、資本積立金を減額してこれを整理することができる。

(特別の配慮)

第五十四条の十 政府は、第五十四条の五及び第五十四条の六に規定するもののほか、日本国有鉄道の経営改善計画の円滑な実施その他その経営の健全性の確立のため必要があると認めるときは、財政上の措置その他の措置を講ずるよう特別の配慮をするものとする。

(準用)

第五十四条の十一 第四十七条の規定は、第五十四条の三第二項及び第五十四条の九に規定する承認、第五十四条の四に規定する経営改善計画の変更の指示並びに第五十四条の七第二項の規定に基づく運輸省令の制定及び改正について準用する。

第五十五条第三号中「前条第二項の規定に基づく」を「第五十四条第二項の規定に基づく」に改め、同条第六号中「前条第一項の規定に基づく」を「第五十四条第一項の規定に基づく」に改める。

附則

(施行期日)

1 この法律中、第一条の規定は昭和五十一年六月一日から、第二条及び次項の規定は同年四月一日から施行する。

(日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の廃止)
2 日本国有鉄道財政再建促進特別措置法(昭和四十四年法律第二十四号)は、廃止する。

理由

日本国有鉄道の経営の現状にかんがみ、その経営の健全性を確立するため、運賃を改定するとともに、日本国有鉄道の経営改善計画、国の援助の措置等について定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。