

第七十八回国 参議院運輸委員会 會議録第七号

昭和五十一年十月二十八日(木曜日)
午前十時三十二分開会

出席者は左のとおり。

委員長 上林繁次郎君
理事 岡本 悟君
中村 太郎君
瀬谷 英行君
三木 忠雄君

委員 木村 睦男君
佐藤 信二君
橋 直治君
永野 厳雄君
福井 勇君
宮崎 正雄君
青木 新次君
加瀬 完君
杉山善太郎君
目黒今朝次郎君
内藤 功君
和田 春生君
松岡 克由君

國務大臣 運輸大臣 石田 博英君

政府委員 經濟企画庁長官 官房参事官 大蔵省主計局次長 運輸大臣官房審議官 運輸省鉄道監督局長

運輸省鉄道監督局長 杉浦 喬也君
運輸省鉄道監督局長 関 英夫君
運輸省鉄道監督局長 池部 幸雄君
運輸省鉄道監督局長 大蔵省主計局主計官 矢澤富太郎君
運輸省鉄道監督局長 大蔵省主計局税制第一課長 梶原 清君
運輸省航空局長 高木 文雄君
運輸省航空局長 日本国有鉄道総裁 田口 通夫君
日本国有鉄道常務理事 高橋 浩二君
日本国有鉄道常務理事 篠原 治君
日本国有鉄道常務理事 馬渡 一真君
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 豊原廉次郎君

事務局側 常任委員会専門員

説明員

大蔵省主計局主計官 矢澤富太郎君
大蔵省主計局税制第一課長 梶原 清君
運輸省航空局長 高木 文雄君
運輸省航空局長 日本国有鉄道総裁 田口 通夫君
日本国有鉄道常務理事 高橋 浩二君
日本国有鉄道常務理事 篠原 治君
日本国有鉄道常務理事 馬渡 一真君
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 豊原廉次郎君

参考人

鉄道弘済会専務理事 豊原廉次郎君

本日の會議に付した案件

○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(第七十七回国会内閣提出、第七十八回国会衆議院送付)
○派遣委員の報告に関する件
○参考人の出席要求に関する件

○委員長(上林繁次郎君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

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を議題といたします。

当委員会は、去る二十五日、北海道に委員派遣を行い、いわゆる札幌地方公聴会を開会し、現地における意見を聴取してまいりました。

つきましては、これより派遣委員の報告を聴取いたします。岡本君。

○岡本君 派遣委員の報告をいたします。

去る十月二十五日、上林委員長、中村理事、瀬谷理事、三木理事、青木委員、内藤委員、和田委員及び松岡委員と私は、目下当委員会に付託されております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の審査に資するため、札幌市共済サロンで開催されましたいわゆる地方公聴会に出席し、学識経験者など七名から、それぞれ本案に対する意見を聴取してまいりましたので、その概要を御報告申し上げます。

まず、北海道副知事原泰明君の意見の概要を申し上げます。

その論点の第一は、北海道がわが国の面積の約五分の一を占め、人口密度が稀薄であり、一次産品や大量輸送貨物が多いなど、客貨とも鉄道輸送が根幹的役割を果たしており、国鉄に対する道民の期待もきわめて大きく、したがって、今後、国鉄輸送力をさらに強化していただきたいということとであります。

その第二は、国鉄財政の現状、国鉄関連企業への影響等から見て、国鉄財政の健全化を図らねばならず、そのためには国鉄運賃は国民生活と生産活動に密接なかわりを持つので、その引き上げ幅については最小限にとどめ、国鉄に対する財政援助の強化を図るとともに、国鉄の過去債務の処理については国が責任を持つなど、さらに積極的に対処していただきたいということとであります。

その第三は、北海道新幹線鉄道及び青函トンネルの建設促進について、北海道新幹線鉄道及び青函トンネルはわが国の骨格的交通体系の一環を形成するものであり、北海道の開発はもとより、わが国の発展に大きな役割を果たすもので、その同時完成が最も効率的であると考えられること等から北海道新幹線の着工に配慮されたいということとであります。

次に、滝川市長吉岡清栄君の意見の概要を申し上げます。

第一に、国鉄は法律上独立採算制による能率的な経営が行われ、その運営経費は利用者の応益負担が原則とされておりますから、過去の累積赤字は別として、毎年度の運営経費は、特別な場合を除き原則的には運賃収入によって賄われるべきものである。今回の約五〇%の運賃改定は、国民生活に影響があるが、改定はやむを得ないことであり、当然の措置と思うということとであります。

第二に、膨大な累積赤字は、その原因の一つとして、国鉄運賃改定が公共料金の抑制等、国の政策などによって必要時期に改定できなかったことから、改定システムの検討が今後の重要な課題であるということとであります。

第三に、累積赤字につきましては、今後の利用者の負担に帰すべきではなく、国の適切な措置が必要なこと、地方交通線に対する交付金については一層の配慮が必要なこと、地方交通線の存続整備を図ること及び通勤、通学割引等の制度を拡充するとともに、これを国の負担によって行うこと等とあります。

その他、函館・青森間の擬制運賃制度の廃止等について要望がありました。

次に、浜頓別町長坂下堯君の意見の概要を申し上げます。

ら判断して、国民の意思確認が不十分であり、この地方公聴会も遅きに失するとの意見が述べられ、続いて、

一、地方交通線の収支係数の大小のみを基準として合理化することは、北海道民の生活を無視するものであり、過疎化を深刻にするものである。特に地元、美幸線が赤字の代表格のように言われるのは当を得ていない。

一、輸送体系について行政的計画の強化が必要である。

一、国鉄の赤字解消は運賃負担によるべきではなく、特に累積赤字については、国の一般会計負担で解決するのが当然である。

一、国鉄の公共的性格から考えて、最小限、基礎施設については国費負担とすべきである。

一、地方自治体における今日の財政状態からでは、国鉄の施設あるいは経営について全く負担できる状態ではない等の意見が表明されました。

次に、北海道青果輸送商業協同組合顧問村川嘉一君の意見の概要を申し上げます。

第一の点としては、国鉄財政再建の基本についてでございますが、まず、国の積極的な財政援助、すなわち、今回実施されます国の諸施策に加え、設備投資面においても道路、港湾、空港等と同様の財政援助を行うこと、第二に、国鉄みずからの徹底した経営の合理化、輸送の効率化について一層の努力をすること、第三に、以上を前提として運賃の値上げによる応分の利用者負担という三本柱を組み合わせるべくでございます。

第二の点としては、労働組合のストライキ等により列車運転を取りやめるようなことは排除して安定輸送の確保を図るとともに、物流近代化のため十分な設備投資を実施し、荷主サービスの向上を図るというところでございます。

第三の点としては、貨物運賃について遠距離運賃減制を拡大し、空車回送方向について特別運賃を設定すること、また、青果物の貨物運賃に特別措置を講ずるようお願いするというものであります。

第四の点としては、運賃法定制について、適時に改定できるよう法定制を根本的に改めるとともに、わが国経済の発展に最も効率的かつ安定的な交通体系の形成にあらゆる努力を払われるよう強く要望するところでございます。

次に、北海学園大学経済学部教授森本正夫君の意見の概要を申し上げます。

まず国鉄は、その公共性や企業性の問題について、政策上の位置づけが不明確のまま、破産させることもできず放置されていた状態であつて、今回の再建対策提案が、これまでの多くの論議があつた経緯からすれば遅きに失したと思ふが、従来の総論的な政治的論争の性格から脱し、責任ある意欲的な対応姿勢が見られるので、国鉄の長期的な再建への一歩であると思ひ、運賃改正は賛成したいがやむを得ないものであるとの意見が述べられ、

また、本法律案は、国民に責任ある経営体制の確立を示すことを求めると同時に、国鉄の公共性の自覚のもとに自主性、創造性ある経営改善計画が作成されるなど、国民へのサービスの向上を期待していること、あるいは政策上の課題として、国鉄の運輸交通体系上の位置づけを明確にし、長期的視点に立脚した交通手段と、それらの連結網の合理的配置と調整した計画を早急に作成し、国民の協力を求めるべきであること、

さらに、地方交通線について、公共性の観点から、住民の生活向上と地域産業発展のため投資は全額、経常的経費は二分の一の政府助成のような高度な政策判断による対策の確立を望みたい等の意見が述べられました。

次に、北海道道運代表幹事石川一美君の意見の概要を申し上げます。

まず第一に、列車のダイヤと増結問題について、前回の値上げの際、峰延で事故が発生し、朝の通勤時の混雑に対処するため増結を要求したが、事故後にやっと一両の増結をしてもらった。このような要望は全道各地で起こっているが、町

ぐるみで要求していかなければならない実情にあること。

第二に、国鉄運賃の値上げが家計に及ぼす影響について、今回の値上げに伴い、本州に出かけている学生、出稼ぎ者の帰省に当たつての足の確保もできず、通勤、通学費が家計全収入の一〇%以上を占めるようになる。また、修学旅行も関西をやめて東京にも行けなくなるなど、子供の夢を奪い去ることになりかねない。さらには、他の物価へのはね返り、北海道価格引き上げの要因ともなること。

第三に、国鉄の赤字宣伝に対する意見として、国鉄赤字の原因は、国が国鉄に独立採算制を押しつけ、政府は金を出さず、借金政策をしてきたこと。また、貨物の赤字を旅客に負担させていることにある。

以上のような観点から、真に国鉄の再建を図るためには、国民と国鉄労働者の犠牲で切り抜けることとするとは認められず、税金を適切に使い、国が負担すべきものは負担する必要がある、合理化による再建ではなく、老人、子供も喜んで乗れるような国が助成してほしいとの意見が述べられました。

最後に、北海道民生活安定審議会委員辰田義太郎君の意見の概要を申し上げます。

今回の国鉄運賃の値上げは、第一に、物価の上昇を促進し、特に北海道価格の上昇を見ること。第二に、他の輸送機関の運賃値上げが追いついて行われること。第三に、運賃改正がそのまま収入増につながらないこと等から、このような大幅な運賃改正は国民の犠牲だけが大いことを意味するものである。また、国鉄財政再建を図るためには、運賃値上げで対処するには限度がある。さらに大きな問題として、今回の値上げが実施されても、なおかつ大きな赤字が生まれる等の諸点から、国鉄再建対策を実効あらしめるために、

一、過去の長期債務を全額国が肩がわりして、国鉄が新たな意欲をもって、再建に努力する体制をつくること。

一、地方交通線の合理化によっても不可避と見られる赤字は国が負担すること。

一、以上の対策を実施し、かつ、今後の経営努力をもつて収支均衡しない部分は、運賃値上げによつて賄ふこと。等を提案し、あわせて労使関係の改善、輸送信頼度の向上、総合輸送体系の整備などの課題に取り組み、早期に国鉄経営の健全化を切望するとの意見が述べられました。

以上、七名の公述人の意見の概要について報告いたしました。意見聴取の後、各委員との間に熱心な質疑が交わされ、地方公聴会が終了したことをお伝えして私の報告を終わります。

(拍手)

○委員長(上林繁次郎君) この際、参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

松岡克由君の本案に対する質疑の際、鉄道弘済会専務理事の豊原康次郎君を参考人として出席を求めることに御異議ございませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○委員長(上林繁次郎君) 御異議ないと認めます。

つきましては、出席日時決定等については、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○委員長(上林繁次郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(上林繁次郎君) これより本案の質疑を行います。御質疑のある方は御発言願います。

○和田春生君 これまで相当長時間質疑が続けられておりまして、できるだけ各委員の質問されたこととの重複を避けたらと思ひますけれども、質疑のやりとりを伺つておりました、どうも腑に落ちないといひますか、政府の方針、また国鉄当局にも混乱があるのではないかと気がしてな

りません。特に私は本会議で質問をいたしました際に、今回の提案というものは、つぶさに検討してみたい、従来に比して多少前進した内容を認めるにやぶさかではない。しかし、どの点についても不徹底で、しかも中途半端である。これでは机の上で数字のつじつまを合わせることはできても、国鉄の財政再建はとうていおぼつかないと考えている。で、原案どおりやうなとしても、日ならずして挫折をして、根本的な手直しを迫られることは必至である、こう考えるが、そういう点についていろいろお伺いをしたいという趣旨の質問をいたしました。これに対して、確かにいろいろ問題もあるんだと、しかし、当面はこの程度しかできないので、これでもとかくやってみると、そういう点を一つ含んでほしいという率直な政府答弁があれば、これから質問することの大方は不要になるわけでありませうけれども、三木総理は、二年間で国鉄の収支は均衡を図るという目的は達成できると、こういうふうに言い切つて、私の質問に対してはほとんどまともに答えておられないわけでありませう。

そこで、最初に基本的な問題を少しお伺いをいたしたいと思うのですけれども、今度の提案の基礎になっている日本国有鉄道再建対策要綱、これは五十年十二月三十一日の閣議で了解をされているわけですが、その冒頭に「独立採算性を指向した自立経営を行うものとする」、こういうふうにして書いてあるわけですが、この点をまず運輸大臣にお伺いしたいのですけれども、「独立採算性を指向した自立経営」というのは具体的にどういうことを意味しているのかということでありませう。これに関連して、きのうの連合審査でも福田副総理は、独立採算制でいくのはあたりまえだ、と、こういう趣旨のことを委員の質問に対して答えておられるわけでありませう。独立採算性でやるというなら、それはそれではつきりわかるわけですが、「独立採算性を指向した自立経営」というのは、一体国鉄という公共企業体をどういうふうに考えておられるのか、具体的にこの内容はどういうこ

となのかということがどうもはつきりしない。その点をまずお伺いをしたい、こういうふうに思います。

○国務大臣(石田博英君) まず、独立採算性を指向するということは、独立採算制で全部をやるということとは違つたわけでありませう。しかし、独立採算性というものを利用するものでありますから、大きな前提はやつぱり利用者負担ということになると思ひます。それから同時に、経営の側から申しますと、経営の合理化、あるいは予算の効率的な活用、あるいは、従来まで拘束されておりました、いろいろな独立採算制を実施するために障害になるような拘束の排除、それから、元来国鉄の負担にならない、負担すべき性格のものでないものを国鉄に押しつけられてきたものがたくさんございませう。これは国鉄が健全な経営を続けてきた時代はそれで負担もできたでしょうけれども、今日の状態では、そういう部分については、これはやはりそれぞれ政策実施機関、部門が責任を負つてもらう。こういうことを含め、それから赤字分について政府が負担するということも含めまします、いわゆる独立採算制そのものではない。それをやつぱり指向していくんだということになるものと、こう考えております。

○和田春生君 当面国がいろいろ手助けをして、どうにもならなくなつていく国鉄を何とか立ち直れるようにしていこうと、そうして、目標としては独立採算制でやらすんだというなら、それは一つのあり方としてわれわれは理解するわけですが、しかし、いまの運輸大臣の御答弁を伺つておりました。そうすると、国鉄に対していろいろ挙げられましたけれども、政府もテコ入れをするが、独立採算制そのものではない。むしろここで言つていく独立採算性を指向するということとは、利用者負担ということを一歩大きな柱にして国鉄の経営をしていくんだが、国鉄という企業体そのものに独立採算、その制度をとらせるといふ意味ではないのだと、こういうふうに理解していいわけですか。

○国務大臣(石田博英君) 独立採算性そのものを目指すならば、企業としての成り立ち得る条件を整つてなきやならぬ。逆に申しますと、運賃コストを割つた負担を政策的な意味で強いたり、いろいろそういうことが一方にあって、独立採算制そのものの実現を図るということは、これはむしろ正しいことではあります。したがつて、そういうものを排除していく過程においては、国が負担すべきもの、あるいは他の実施官庁が負担すべきもの、あるいはこれは明らかに負担をしてもらつて、また同時に、国鉄自身もそれこそ発想を転換し経営の改善、合理化を図ると。それから、いままでの制限されておるいろいろな拘束を排除するといふようなことをあわせて、そして独立採算性を目指すと、こういうことであると思ひます。特に地方線なんかの問題、あるいは貨物輸送の問題、これをにわかに独立採算性を現在のままの制度で目指すといふことはむしろかしい問題でございませう。そういう点について国の援助といふようなものは当然期待をしていくことでございませう。

○和田春生君 その点について、昭和五十年の十月十七日、閣議了解の前、日本国有鉄道諮問委員会から「国鉄再建のための提案」というものが出されていることは御承知だと思ひますが、この委員会の委員になつていらっしゃる方々の顔を拝見いたしますと、恐らくこれは、国鉄問題に関してこれ以上の方を集めることは、もちろんこれに漏れている人もおるにしても、無理ではなからうかというぐらゐに大変りっぱな委員会がつくられていて、この提案を私も拝見をして、これはこのとおりの余地があるにせよ、大変りっぱな提案だと思ひます。この案をどうも、もしいま運輸大臣のおっしゃる通りに、独立採算制そのものではないんだけれども、国鉄に負わせてはならないものを国が肩がわりするとか、そういういろいろな手だてを講じていくんだという形になると、この「国鉄再建のた

めの提案」というものを私は十分に生かしてしかるべきではないかと。しかし、この閣議決定では、せつかくこれだけのものをつくつて、時間をかけておりながら、余り生かされてないように思ひます。

時間を節約するために、それが何だといううな間い方ではなくて申し上げたいと思ひますけれども、これはまず、国鉄といふものを建て直すといふときに、採算割れの路線をたくさん抱えていゝ。第一点としては、国鉄は一切の公共負担から解放されるべきなんだと。もしも国家の側で何らか特定の都合、国鉄をして採算割れの輸送を行わしむる必要があると認めるならば、国家は国鉄にその損失を補償しろ。これは当然のことだと思ひます。そういうふうに行つていく。

そして、採算割れの路線となると話は複雑であるけれども、大体が国鉄が有機的なシステムと認めていゝもの、これについてはナショナルレールウェーとして全国をネットワークして行つたわけだから、それは国鉄の経営として考えて行つたらいゝ。そういういゝゆる幹線と認めていゝもの、ローカル線と認めていゝものの区分といゝものには問題があるけれども、ローカル線の運行を今後継続するかどうかといゝことについて、国鉄としては経済的に見てお荷物をしやうといゝわけにいかないんだと。したがつて、それらの路線を取りはずすのか、続けるのか、終局的な処理は次の問題として、ローカル線から生まれる赤字について、その全額は国家が補償をする、国鉄の側からいゝば国家補償を受けるべきだ、これが第一点になつていゝと思ひます。これも当然のことだと思ひます。背負わすべからざる公共負担といゝものを国家に補償させる、そして収支のつじつまが合うようにするといゝのは、これは当然のことである。

それから、六兆円に及ぶ借入金金の利子負担が非常に莫大な金額になるけれども、これは非合理的な条件のもとに置かれた結果としての債務なんだと。だから、これを国鉄が引き続き負担していく

ことは合理性は認められない。そこで、国鉄の借入金の中の幹線区のために投資されたものがあるわけであるから、その分は分離して国鉄の負担に残すにしても、残余の部分は国家がすべて肩がわりをしなければならぬじゃないかと。この三つというのが、つまり公共負担、ローカル線、既存の債務と、これについて合理的な原則が採用されることによって国鉄は大筋として合理的な財務の基礎が与えられることになるんだと。しかも、これはいわば基礎工事であって、この基礎工事がされなければどんなことをやってもだめですよと言ひ切っているわけだ。これは再建案そのものではない、これを解決することが国鉄を再建する基礎的な工事なんだ、こういうふうに着目しているわけですね。その後、スト問題と、給与問題と、運賃問題というものもありましたけれども、特に運賃問題では、そういう基礎工事ができれば、あとについては受益者負担の原則に立って決定して差し支えないことになる。これもまたことに当然のことを言っているわけだ。

ところが、その基礎工事の三つについて、この閣議決定並びに今度出された提案というものはまことに不徹底である。たとえば、ローカル線の赤字にいたしましても、その補助というのはいわゆる百七十億程度でございまして全然問題にならない。過去の債務負担に対しても中途半端である。そして運賃の引き上げだけは非常に大幅なものが前面に出てきている。一体、こういう諮問委員会をつくって国鉄にこれは答申をしたわけですが、その事実を知りながら——私はこれはだれが見てもきわめて合理的な、国鉄再建の基礎工事としては最も初歩なことを言っている。それをいころかげんに値切って、そして「独立採算性を指向した自立経営」というような、わかつたようなわからぬような言葉を使っているわけだ。どうしてこれを素直に受け入れられなかったのか、その提案を素直に受け入れられなかった一番大きな理由は何かということをお伺いしたいと思う。

○政府委員(住田正三君) 諮問委員会の意見の当

時は大臣おられなかったわけでございますので、諮問委員会の意見をどういうふうに評価して今回の再建対策要綱になったか、その関連について御説明申し上げたいと思います。

諮問委員会の意見は、長い間いろいろ御議論いただいた上で国鉄の方に答申が出されたものでございまして、意見の中にはもちろん参考にするべきものは多々あると考えておるわけでございすけれども、私どもといたしまして、国鉄の赤字の大きな原因は、地方ローカル線と同時に貨物にもあるんじゃないかという意見を持っておるわけでございす。残念ながら諮問委員会の御提案の中では貨物をどうしたらいいかということについて全く触れてないという点に、私どもはまあ疑問をいいます。また、いま御指摘のございました地方ローカル線の問題については、私どももいたしまして、地方ローカル線の赤字が国鉄の経営の負担になっているという点で、この点についての対策がぜひ必要であるという判断をいたしておたわけでございすけれども、その点についてはやはりいろいろ問題があるわけでございす。第一に、諮問委員会の中では、国鉄の責任ではなくて国の政策上必要な路線については国がめんどうを見ろという言い方をしておられるわけでございす。一体、国鉄がやりたくない、まあ率直に言ひまして廃止をしたい路線はどの範囲かということについて、諮問委員会からも、あるいは国鉄からも特別の明確な意思表示がなかったわけでございす。そのためにどういふ範囲のものを対象にしたらいいかよくつかめなかった。また、諮問委員会の意見では全額国が持つておられるわけでございすけれども、ローカル線については当然地方の公共団体、あるいは地域の住民の方も相当の利便を受けておられるわけでございまして、現在中小私鉄について私どもでもやっております運賃補助と同じように、やはり地方公共団体も当然負担をしていいんじゃないかというように私ども

もは考えているわけでございまして、そういう点を含めましていろいろ検討をいたしたわけでございすけれども、最終段階では地方交通線をどうしたらいいかという方針が決まらなかったために、暫定的に運営費の一部を補助するということが、来年度予算までに地方交通線についての基本的な対策を決めて来年の予算編成に計上いたしたいということで現在運輸政策審議会にいろいろ御意見を伺っているわけでございまして、私どもも意見を伺つても、地方交通線については何とか解決策を見出さないと、将来の国鉄の経営の負担になり圧迫になるという認識はいたしているわけでございす。

また、国鉄の持つております長期借入金約六兆八千億あるわけでございす。それについて全額たな上げしろという御意見があるわけでございす。しかし、その点については、これまで大臣からも御答申申し上げているわけでございす。国鉄の借入金というのは全部一応資産をつくるという前提で借り入れをしているわけでございす。今回私どもの考え方は、累積赤字についてこれを将来の利用者に負担させることは適当ではないのではないかということ、累積赤字にかかわる債務については国が肩がわりをいたしたわけでございすけれども、現在国鉄の資産として残つておる債務については将来の利用者に負担していただくといういんじやないかということで、諮問委員会の全額という御提案は受け入れることができなかったわけでございす。仮に全額債務をたな上げいたしますと、赤字を解消した上でなお約四兆円以上の資本金といふ、債務免除の利益が出るわけでございまして、実際に国鉄の資本金が約五兆四、五千億という大きな資本金になつておるわけでございまして、国鉄の資本金を五兆円以上になさないうような合理的な理由も見出せなかつたというようにございす。で、先ほど来申し上げましたように累積赤字に相当する債務は国が負担する。それ以外の債務については将来の利用者に負担していただくという措

置をとつたわけでございす。

○和田春生君 企業経営というものを前提に置いて考えた場合に、いまの鉄監局長の御答申は客弁になつてないですね。少なくとも独立採算制そのものではないが、この書いてあるように、都市間の旅客輸送、大都市圏の旅客輸送、中長距離・大量貨物輸送と、これで重点的に国鉄は役割りを果たすが、同時にその本来の使命から見て、これら以外の分野をも含めた全体について独立採算性を指向したと、こうなっているわけですね。そうすると、ローカル線なんかもある程度抱えさせると、それは国鉄という経営から見れば、本来採算に全然乗らない、採算割れのお荷物なんですから、そういうものを国鉄に背負わせるんならそれは全部国家が補償しろと、これを言っているわけですね。当然でしやう、それは。成り立っているわけないことがわかり切っているものを国鉄に押しつけるんだからその分については全額を国家が補償してしかるべきではないかと。合理性を求めればそれは当然で、そのお荷物を外せと、こう言っているわけですね。

それから国鉄というのは有機的なシステムなんだから、私鉄のように特定な、もうかりそうなる将来の開発利益も上がりそうなるところだけを単線に経営するんじゃないかと、全国をネットワークにする国鉄としては必要な部分、そういうものに投資されたものというのは国鉄に残しておいてもいいけれども、それ以外の初めから赤字ということがわかつておつて、いろいろ政治家の圧力や地元元何やらでもうだめなことがわかつておつて、ものをつくつておつて、そういうようなものに対してほとんど投資をしてきて、初めからもうつじつまが合わないことがわかつておつて、投資があるじゃないか、そういうものは全部国が押しつけたんだから国が肩がわりしろと、こう言っているわけでしょう。そういう合理的なことをやらぬことには、それが再建の条件じゃなくて、再建をする

ための基礎的条件づくりなんで、それが行われなければ何をやってもしないんだということを言っているんです。私はそのとおりだと思ふんです。独立採算制というのを全然考えずに、赤字が出たら、国鉄の責任において出した赤字は別だけれども、それは全部国家がしようんだ、あるいは地方自治体に持たせるんだ、こういうことならまた話は別なんです、少なくとも企業体として見ていくという形、しかも自立経営を目指すんだと、こう言っているんですから、そうならば当然ここで指摘されていることは議論の余地のない当然のことなんだ。なぜそれを不徹底にしたのか。貨物のことに触れていないとおっしゃっていますけれども、そういう基礎的な条件をつくれれば、後は企業体としての合理的な基盤に立つんだから独立採算制という立場に立つて運賃については受益負担の原則でやればいいじゃないかと、こう言っているわけなんです。高過ぎりやお客さんが利用しないだけのことなんです。そうして、国鉄を利用した方がプラスになると考える企業があれれば、大臣も何度か言われていたけれども、取れるところから取ったらいわけですから、それをやればいいわけですね。しかし、本来国鉄に背負わしてはいけないものを背負わしたらいかぬじゃないか。貨物だってそうだと思います。地域開発のために本来それは採算がとれないだけどもルールを敷いてその物資を輸送してやるんだ、だから、国鉄がやれと言えはこれは当然国鉄の経営という見地から見ればお荷物な公共負担になるわけだから、その点は貨物も含めてみたら当然じゃないでしょうか。

○国務大臣(石田博英君) 私もこの「国鉄再建のための提案」というものを就任早々読みまして、もっともな提案だと思ひます。いま和田さんの御意見のように感じます。で、ただ、それが全然生かされていないかというところはなくて、議論の余地はございますが、二兆五千四百億の赤字分の大部分を政府が肩がわりする、それから二千億を超える赤字に対して、スズメの涙くらいじゃないかと云われますが、百七十二億という補助も今回初めてついたわけでございます。で、そういう意味で、この意見書の中に含まれております構想というものが、まあ程度から言えばこれは問題がありまして、足がかりとして広げていきたい、こう私もは考えているわけでありまして、で、資産として見られる部分の、残されておる部分のものについても、いまこの中にも指摘されておる通りに、やっぱり二通り資産があると思ふんです。それはバランスをとれるだけの収益を上げられる資産もあれば、むしろその資産をもつてそれを運用するためにかかって赤字になっていく、こういうことになれば、一応は資産かもしれないけれども、企業経営の上から言えばこれはお荷物のような資産になると、そういうようなものについて第二段階で努力をしていくべきものじゃないかと思っております。また、昨年度のお金の財政の置かれておった事情というやうなものをも勘案をいたしまして、一言に言えは、欲を言えどもと言いたところでございますけれども、一応の前進を見せたものだ、こう考えている次第でございます。

○和田春生君 ですから、質問の最初に申し上げたように、従来に比べて一応その前進した内容があるというところは認めるにやぶさかでない私は言っているんです。何もやっておらぬと言っているんです。しかし、中途半端で不徹底だから、結局こういうことでは国鉄の再建はできないんじゃないか、日ならずしてこれはもう挫折をして、根本的な手直しを迫られることになる、こういうふうに私たちは考えているわけですね。しかし、二年間でやるんだとおっしゃるわけですね。運輸大臣はこれを足がかりとしてやるという形になる、五十二年、五十二年度でともかく問題を解決しようというわけですから、今年度不徹底になつた分は五十二年度の予算で相当大きく見ていかなくちゃいかぬことになる。すでに十月も終わりであります。普通ならもう予算編成が非常に大詰めといえますか、山にかかっているところではないかと。もちろん年末に最終的に決められるわけですが、じゃ、もう五十二年度は半分以上過ぎていくわけですから、五十二年度予算でこの趣旨に沿ったことをおやりになるということをはっきりお約束できますか。

○国務大臣(石田博英君) 財政事情もあり、従来の行きがかりもありますので、一遍にできるということはお約束はできませんが、最善を尽くしてこの趣旨の方向へ向けて努力をしたい、こう考えております。

○和田春生君 これはまた五十二年度の予算審議その他の際に、最善を尽くされたかどうかということは判断をすることになるわけでありまして、けれども、しかし、それにいたしまして、いろんな面で不徹底のために運賃に不当にそのしわ寄せをしていくわけでありまして、一体この案で本当に再建ができるのかどうか、こういうことについて今度は具体的にひとつ数字を挙げながら伺いをいたしたいと思ふんですけれども、まず、今回では運賃の値上げによる赤字補てんというところが一番大幅でありまして、国鉄のパンフレットによりますと、今回の運賃を改定してもなお不足金が五千億円出るんだという、こういうパンフレットが大量にばらまかれていくわけでありまして、しかも、その運賃の改定増収分としては五千三百億円を見込んでいくわけでありまして非常に大幅なんです。

○政府委員(住田正二君) 今回の再建では、従来とも同じでございますけれども、やはり一応国鉄の経営というものは利用者負担の原則に立つという考え方で、必要な経費の全部ではないわけでございますけれども、本年度は人件費と物件費程度を賄うということで五〇%の運賃値上げをお願いいたしておるわけでございますが、すでに五カ月余り運賃法の成立ができておりますのでその影響は出ておりますが、今後いろいろ工夫いたしまして、この一連のおくれについては何とか対策を講じたいと考えているわけでございます。

○和田春生君 そういふことではなくて、それはこれから順次開いていきますよ。今度の再建計画の一番大きな柱は運賃改定なんだ、だから、この運賃の改定というものが狂うと——実施がなければ御破算になる、そう受け取っていいですね。

○国務大臣(石田博英君) もう一つの柱がやっぱり累積赤字分の国庫負担、利子負担でありますから、その二つ。これが御破算になれば、両方合わせると、それこそ再建どころでない騒ぎになります。

○和田春生君 そこで、今度は運賃の問題ですが、出された資料、政府の説明によっても運賃改定は名目で五〇%アップ、実質で三七%増収、こういうふうな予算書に書かれておりますね。この名目で五〇%アップするに比べて三七%の実質の増収にとどまるというところは、この運賃値上げによって輸送量がある程度落ち込むと、こういうことを見込んでいらっしゃるわけですね。

○和田春生君 その運賃弾性値はどれだけに見込んでおりますか。

○説明員(田口通夫君) 具体的に申し上げますと、改定前の旅客が、人キロで申し上げますと、もし五十一年度運賃改定がなかったとすれば五十一年度からどれぐらいの差で伸びていくであろうという想定をいたしましたのが二千二百七億人キロでございます。で、改定後、名目五〇%の値上げをいたしまして落ち込みます、落ち込んだ差の輸送量が、平年度で申し上げますが二千十三億人キロでございます。旅客の場合は低減率は九%でございます。

それから貨物の場合を申し上げますと、やはり五十一年度運賃値上げなかりせばどれぐらいの輸送量かというのを想定いたしましたのが五百十六億トンキロでございます。それに対して、名目五二%の運賃値上げをいたしますと四百六十億トンキロでございます。低減率は一〇・八%でございます。

○和田春生君 そうすると、大体旅客、貨物ともに、運賃値上げがなかったとした場合に比べて約一割落ち込む、それが前提になって実収三七%、こういうふうに言われたわけですが、そうすると、その推定輸送量に名目平均五〇%の運賃アップを掛けたというのが五十一年度の運輸収入の予算数字になっている、こう理解してよろしいですか。

○説明員(田口通夫君) 少し事務的になって申しわけございませんが、四十九年度十月から運賃改定を旅客、貨物ともいたしたわけでございますけれども、その場合の手法を用いまして——と申しますのは、そのときにもし運賃改定なかりせば、十月から以降の半年分は人キロなりトンキロはどいういうふうに伸びるであろうという想定をいたしまして、実績をとりまして、そこで運賃弾性値というものをばじまして——と申しますのは、名目改定率分の低減率というもので一定の方向を意味づけます運賃弾性値をとりまして、これを固定いたしまして、その弾性値を使いまして今度の実収率をばじ出したわけでございます。名目改定率が多くなりますと低減率も多くなるという意

味で運賃弾性値を固定したわけでございます。で、今回の場合は所要の改定前の人キロに対して、旅客で例を申し上げますと、それに対して名目運賃改定率を掛けて、それから低減率で金額を出しまして実収率を出した、こういう計算をいたしております。

○和田春生君 そのとおりだと思ふんですね。そうすると、この五十一年度の予算で出している運輸収入、これは旅客、貨物を含まして二兆三千五百六十億、この数字に間違いございませんね。

○説明員(馬渡一真君) 間違いございません。○和田春生君 そうすると、ことしの八月、国鉄の監査報告書が出されておりますが、それによると五十一年度の運輸収入は一兆五千五百六十七億とになっておりますね。これは間違いございませんか。

○説明員(馬渡一真君) 間違いございません。○和田春生君 そうすると、その一兆五千五百六十七億に対して五十一年度の予算は二兆三千五百六十億円でですね。何%アップになりますか。——時間がかかるようだから、ぼくが計算したやつを申し上げますよ。四八・一%アップです。間違いありません、これは。単純な計算ですから。さて、そこでだ。さっきからぼくが念を押しているのはそこを言っているんですけども、あなたの言ったことと重大な食い違いがありますね。いいですか、五十一年度の実績の運輸収入というのは一兆五千五百六十七億、そうすると四八・一%それよりふえた二兆三千五百六十七億の運輸収入を見込んでいますわけですから、減る余地がない。五十一年度で輸送した実績と、運賃を上げてても全く旅客、貨物ともにとんとんでいくという前提にならなければこの数字は出てこない、その点はどうですか。

○説明員(田口通夫君) いま御指摘のは、私よく理解できないのでございますけれども、五十一年度の要するに輸送量と違ひまして、私どもの出したのは五十一年度から五十一年度に対してどれぐらい伸びたかという人キロとトンキロを出したわけです。そのあるべき姿の五十一年度の運賃値上げなかりせばこれぐらいのものがあつたと。しかし、運賃値上げをすることによってこれだけの通減率でこれだけの実収率に落ちつく、こういう形でございます。五十一年度そのものとは関係のない計算をいたしております。

○和田春生君 いんちき言っちゃいけませんよ。五十一年度の予算に対してちょうど三七%アップになっているんだ、運輸収入は。計算してごらんなさい、ね。だからこれを、前国会に、通常国会で出したときにはまだ五十一年度の実績というものは出ていない。いいですか、だから、一応五十一年度の予算というものを前提にして組み立てたと、それは当然あり得ることだと思ふんです。それに對して五〇%ではなくて三七%のアップ率にして二兆三千五百六十億という数字が出てくるんですよ。計算してごらんない、そうなりますよ。

○説明員(馬渡一真君) 具体的な数字ちよつと計算いたしておりましたが、先生のおっしゃるような形になるわけでございます。

○説明員(高木文雄君) 要素三つあると思ひます。一番大きな要素は、いまおっしゃつた五十一年度の予算を編成するときに見込んでおつた五十一年度の収入見込み、これが決算をした場合に落ちました。いろんな要素がございましたけれども、一つは、昨年の十一月から運賃でなくて料金部分の改定が行われましたけれども、料金部分の改定による増収見込みが多少落ちたということもございまして、それからまあ長期のストがありまして収入が減つた部分もございまして。そういうことがありまして、とにかく五十一年度予算を編成するときに、五十一年度は幾ら収入があるだろうかと見込んだ数字が落ちたからだという点で、いま和田委員の御指摘の点が非常に大きな要素になっております。

そのほかにもう一つの問題は、結果的にちよつど予算と予算と比べて三十幾つというふうにいまだ計算したとおっしゃいますが、そういう意味から言うともマイナーなポイントになるかと思ひますけれども、去年の十一月から料金改定が行われまして、その平年度化の計算が一つ入ってくるわけでございます。五十一年度の予算のときにはある程度それは見込まれておりますけれども、それは大体下期分といひますか、半年分だけでございまして、それがひとつ平年度化することによって運賃改定がなくても収入がふえるという部分が一つございまして。その二つの要素が主たるものでございまして。ちよつと計算上いま申しわけございませんですが、そういうことで御理解をいただきたいと思ひます。

○和田春生君 そういたしますと、五十一年度の実績における運輸収入という金額はすでに確定した金額が出ていますわけですね。確かに総裁の御指摘のように、急行料金その他を引き上げたと、それが平年度化してくるからその増収があるということとはわかりますけれども、少なくともこの五十一年度の予算で計上されておるところの二兆三千五百六十億と、こういうものを確保するという形になれば、五十一年度の運輸収入に対して四八・一%の増収でなければこの予算数字というものは達成できない。これは間違いのない事実だと思ふんですが、いかがですか。

○説明員(馬渡一真君) 五十一年度の決算で確定いたしました収入対予算の数字、五十一年度予算の数字で言えばそのとおりでございます。

○和田春生君 で、仮にこの五十一年度の実績に三七%掛けて数字をばじいて、そして二兆三千五百六十億と差額を計算すると千七百三十億、これは、じゃどういう構成になってこれだけふえるかというわけですか。

○説明員(高木文雄君) いまはそれほど落ちるとは見えておりません。その理由は、いまおっしゃつておりますように、去年の実績にいきなり三七を掛けて掛けていただかないと、この見当が出ないわけでございます。いまのところは、大体この四月以来の様子を見ておきますと、私どもの見当で

は、どうも狂ってきそうだと部分が五、六百億円から千億円弱くらい範囲内であるかと思つていま大変心配をしている数字はその辺の数字でございます。

○和田春生君 いま国鉄総裁、実績から見てもぐらゐ狂つてくるだらうかと心配していらつしやるといふことでございますが、そうすると、これは五十二年、五十二年度へかけて再建をする、その再建の前年、第一年度なんですね。この運賃収入というものが再建の柱であると。すでに五十二年度は四月から九月までの上半期分は済んでいるわけですね。それとですよ、この運賃値上げの前提となつて五十二年度の収支予算として、いまこの国会に継続審議になつてかかつているもの内容と、それとどれぐらゐの食い違いが前半期でありますか、この運賃の値上げのずれというものがありますけれども、その数字はどれぐらゐですか。

○説明員(馬渡一真君) ただいまの時点で、実はまだ精算された姿で上期がわかつておりません。速報の姿で年度を一応推定いたしますと、約三百億円ぐらゐの減収になるうかというぐらゐに想定をいたしております。そのうち九割ぐらゐが旅客でございます。残り貨物というふうに見ております。年度を通しての数字でございます。

○和田春生君 三百億程度の落ち込みだと、予算に比べてですか。ずいぶん少ないじゃないですか。それなら万々歳じゃないですか。もう心配することないや。

○説明員(馬渡一真君) ただいまは運賃改定のおくれを抜かしまして、大変申しわけございませんが、ただいまのペースで行つた場合の金額で年度を想定した数字を申し上げました。実はそのほかに、ただいま十月までの分の減収見込み額二千六百五十億円というのがございますが、それにさらに三百億ぐらゐというふうにお考え願ひたいと思ひます。ただ、月別のそれぞれの収入目標というのがなかなか的確に割り振りがたい面がございますので、いずれもおおむね推定をいたした数字

でございます。

○和田春生君 そうすると、先ほど総裁がお答えになつたように、特急料金、その他のいわゆる料金の改定というのは、ここの四月からはもうすでに平年度化している。いいですか、それが平年度化しているにもかかわらず、速報ですからばつきりした数字ではないけれども、運賃改定のおくれの分を除いても三百億程度減じているというわけですから、もし運賃を値上げをして、先ほど御説明になつたような形で一割見当落ち込むという形になると、それはさらに大きな差額になつてくるでしょう。それは思ひませんか。

○説明員(田口通夫君) それを計算いたしましたので、少し御説明を申し上げます。

四月から八月の実績が、旅客では輸送人員、人キロで申し上げますと、五十二年の四月から八月の実績が輸送人員が三十三億五千六百万人。人キロが九百三十二億人キロ。これをそのまま、その実績を引き伸ばすといたしますと、年度末には二千八百八十二億人キロという形になりまして、金額として約六百六十五億ぐらゐのショートを見込まれますが、台風十七号等がございまして、すでに金額的には百二十億の減収になつておりますので、合計いたしますと約二百八、九十億の旅客においては現在減収になつております。

それに対して、一方貨物でございますけれども、貨物は当初、先ほど申し上げましたように、もし運賃値上げがなかりせばあつたであろうという五百六十六億人キロを今年度の実績に合致してトン数で申し上げますと、これは五百五十六億トンということになりまして、その後荷主といろいろと折衝いたしまして、五二%運賃値上げをした場合にどういふ姿で落ちつくであらうかという勉強をいたしました。

その場合に、まず前提の当初予算の一億五千六百万トン、今年度に見込みとしては一億四千五百万トンという見込みで貨物は立てまして、それからさらに、運賃値上げの分がダウンいたしますので、その分を一〇・八%といたしますと、一億四

千五百トンの一〇・八%ですから千五百万トン、こういう形で、当初一億五千六百万トンに対して実際は一億三千九百万トンでございましたが、一億四千五百万トンに対して一億三千九百万トンという考え方をいたしております。しかしながら、先ほど申しましたように、いろいろの荷主さんと個々別々に折衝いたしまして、運賃及び料金の制度の弾力的活用をいたしますれば、落ち込み先が一億三千六百万トンに抑えられる。したがしまして、当初の予算よりは三百万トン減で抑えられるという確信を最近持つに至つておりました。これの大減収が三十億。先ほど申し上げました旅客の分と合わせますと大体三百億程度ぐらゐになるんじゃないかという感じをいたしております。

○和田春生君 まあ、貨物も赤字の部分の構成をしていくわけですが、金額的に言つても、国鉄の収入の大宗は旅客運賃なんですね。いまお聞きしたところでも明らかのように、先ほどの説明によれば、運賃の改定なかりせば、そのときの輸送の見込みというものは二千二百七億人キロとおっしゃいましたね。それが五〇%アップによつて二千三百億人キロと、こうなる。ところが、いまあなたの御説明によると、運賃改定がしていなにもかかわらず、このペースでいつたとして二千八百八十二億人キロだと、こう言つていますね。すでに落ち込んでいくわけだ。これに五〇%アップをされて九%落ち込むという形になると、予算の数字とどれだけ狂ひますか。

○説明員(田口通夫君) 約五、六百億になると思ひます。

○和田春生君 したがって、すでにある程度希望の観測を入れてやつている状況においてもそれだけの差が出ていくわけですね。

で、私が言ひたいことは、当初この再建計画を立てて五十年の実績がはつきりしないというときに、五十年の予算というものの、あるいはそれまでにわかつている実績というものを一つのめどにして予算を編成するということがあつてしかるべきだと考えているわけですね。しかし、継続審議とはい

え、すでにこの事態になれば五十年の実績というものも明らかになつた、しかも、五十二年度も半分経過してきたと、当然それに沿つて予算の数字というのは修正されてしかるべきだと思ふ。そのまま出しているというのには横着じゃないですか。運賃が再建の柱なんだと、これが崩れたらどうにもならぬと、そして、その運賃値上げ実施のおくれによつて二千六百五十億円の得べかりし収入の損失があつたと、工事費で二千九百億円削るんだと、物件費、人件費で五百六十億節約するんだと、そして、この二千六百五十億は埋め合わせはやらなくちゃならぬ仕事をカットすると、あるいは列車も減らすと、旅客に対するサービスも落とすと、安全その他についても、もうぎりぎり以下にやつていくと、そういうことが盛んに言われて、そのしわ寄せは利用者の方にいつていくわけだ。しかし、それはつじつまが合わないで、何とかして二千六百五十億を埋め合わせるためにそういうことをやつていくわけなんだ。

さらにそれに加えて、いまお話しした数字というのは、比較的希望的な観測ですが、私はそういうこまかい弾性値、ないしは実績の推移という数字を持つておりませんけれども、ざっと私の概算によると、恐らく千六百億ないし千七百億円の予算よりも減るんじゃないかという、そういう一応の計算をしていふんです。そんな減りませんか。

○説明員(馬渡一真君) 私どもとしては、いま先生のおっしゃつたようなふうにはならない、むしろこれからまあ年度後半、あと半年もあるわけでございます、その間の増収努力を重ねてまいりたいといふことでございます。

○和田春生君 増収努力を重ねたいというのは希望的観測で、サービスが悪くなつて運賃が上がるばやめたといつて国鉄離れができることは明らかで、事実であつて、弾性値もこれは一つの予測で、国鉄当局、政府当局も認めておるわけでしょう。そうすると、もう一遍重ねて聞きますけれども

も、運賃値上げ実施がおくれた分以外に、見込みで減る分は幾らですか。確定しておきましょ、来年の予算審議のときにはっきりわかつてくるわけだから。どっちの言うことが本当か。

○説明員(馬渡一真君) 私是最初申し上げました三百億円と申しますのは、確かにこれまでの分から推定をいたしました分と、希望の観測を含めた分という点が含まれておりますけれども、先ほど申し上げたように、増収努力を重ねてまいらうというつもりでもありますが、三百億円というものを一応目標にがんばりたいということでございます。

○説明員(高木文雄君) いまの点は非常に重要な点でございますが、実は私、三月に参りましてから、大体毎旬その収入実績報告を見ておるわけでございます。それで、初め年間を通じて予想しておりました見込みに比べますと、まさに御指摘の中心である旅客について、思ったほどの収入になっておりません。それで、非常に不幸にして、どうも気のせい知りませんが、たとえばゴールデンウィークの時期だとか、そういう時期に非常に雨が降ったり天候が悪かったりということが続きました。またこの夏も、御存じのように七月の末ぐらいまで非常に涼しいシーズンが続きました。もうですから、毎年比べてお客さんの乗り込みが少ないわけでございます。それをそのまま実績で伸ばしていきますと、いま常務の方から説明しました数字よりも大きい数字が出てきます。

しかし、そう一年じゅうを通じて異常気象といえますか、そういうことで予測するのはまた少しオーバーに下向き過ぎるという観点から言いますと、いろいろな努力も加えて三百億ぐらいにおさめることができるんじゃないかというこの見方も一つございます。私が申しました先ほどの、どうもそれではなかなかおさまりにくいんじゃないかという感じは私自身は実は持っておりますので、計算とは別に私自身の直感といえますか、感じを申し上げたわけでございますけれども、そのあたりのところは率直に申しまして、改定が行わ

れませんが、思うほどはいま収入がないと、お客さん少ないという事態が起こってきておるわけでございます。それは深刻に心配をいたしておるわけでございます。

○和田春生君 総裁のは大変率直な御答弁だと思ふんですが、私が先ほど来たこのことを執拗に問題にしているのは、運賃の値上げがおくれたと、それで二千六百五十億円ほど穴があいたと、大変だと。工事費まで全部削減をと言っているところ。それがそれ以前に、すでにこの予算の運輸収入というものが実現する可能性というものは失われている。その差額が三百億にとどまるのか、五百億になるのか、私の言うように千五、六百億になるのか、これからのことでなければ、いま希望の観測でいけば三百億だけれども、もっとふえるかも知れぬと申す方が、まずくいつた場合のマジシマの落ち込みはどれぐらいと一応見当をつけていらっしゃいますか。

○説明員(高木文雄君) まずくいさますと、やはり先生のおっしゃるようなことにはならぬと思ひますけれども、非常にまずくいさば、七、八百億から千億に近い数字になる可能性を持っております。これはその原因をいろいろ調べさしてありますけれども、国鉄離れなのか、全体としての何と申しますか、実質所得の落ち込みとか、そういうこととの関係で一般的にレジャー支出的なものが減っているのか、その辺のところははっきりいたしませんので、今後の世の中の基調が変わってくれば変わってくるようなこと、率直に申しまして、私はいま読み切れない状態で弱っておるわけでございます。

○和田春生君 結局、そういう形でうまくいったとしても、かなりの落ち込みですから、三百億、五百億というのは大変な金ですね。いまでさえも、もう工事費はほとんど削っちゃまっていますから、もう削る余地は全然ないわけですね。今度は、それじゃ支出の方で主として人件費は、いまこの運賃値上げ法案等との絡みで仲裁裁

定の完全実施というのはまだ行われておりませんが、けれども、仲裁裁定どおり完全実施をしたとした場合に、予算の数字と、その結果との支出におけるプラス、マイナス増減は幾らになりますか。これは常務理事で結構です。

○説明員(馬渡一真君) 予算の中にベースアップ分としては五分一応見込まれております。で、なお定昇分が二・二%分入っておりますので、たゞいまの予算の人員費から今回のベースアップを完全に実施いたしました場合の差額としては、約二百億ぐらい人員費分としては直接は不足をすることがつくりになりますけれども、一方で、いまだかつては慣例でございまして、そうするという意味ではございませんが、予備費の金額が今年度四百億でございますが、これまでの予備費の使い方、残りベースアップの改定に使ってまいりましたのが慣例でございまして、そういう点から申しますと、四百億という予備費の金額の中に入り得る数字だというふうに思っております。

○和田春生君 いまのは重大な答弁ですよ。そうでしょう。四百億の予備費の中に二百億狂ってもいれるから仲裁裁定は実施をする。それは労働者の基本的な待遇の問題ですから、実施することとは私は結構で、ぜひ実施してもらわなければならぬと考えておるわけです。しかし総裁、国鉄の経営という点からいけば、結局支出がそれだけ予定費よりもふえることは明らかなんです。一方で工事費まで削減をして、もう何か特急の石けんも出さない、シートの洗たくもやらない、電気も消すんだ、保線の工事なんか差し控えるんだ、車両の間引きもやるんだと大宣伝をやっているわけですね。一体つじつまが合わないことになるんじゃないですか。二百億円予算よりもふえても予備費の中でおさまるんですと、その点はどうなんですか。

○説明員(高木文雄君) 予備費は四百億ございまして、いままの災害復旧費にそれを充てなければなりませんし、それからいま説明しました人件費に充てなければなりませんし、ほかに、たとえば電気料金の改定というものの、動力費の増加というようにございまして、ことしの場合には予備費を全部きりきりたたき出すというふうな結果になるかと思っております。

○和田春生君 次に伺いしようと思つたのですが、電力料金が改定になりますからその分がずつと、現在国鉄の動力としては電気料金が一番大幅に占めているわけですが、一体それがどれぐらいふえていくだろうか。そうしますと、事業費の中で人件費、物件費、そういうものをひくくするめまして公団借料、市町村納付金というのは大した金額でもございせんし、これはそういう影響を受けるものではないと申すけれども、一体予算よりも支出全体としてどれぐらいふくらむというふうにお考えですか。これは常務理事で結構です。

○説明員(高木文雄君) 予算の中で予備費を除きました、支出項目の決まっているものをちょっとのけて、それでいまの大きな項目としては三項目でございます。災害と電力料金と、それから人件費でございます。それをたたき出しまして、あとは片一方、既定予算の中で五百億ほどの春以来節約計画を立てておりますので、その分を減らして、どうにかその中で回していくと、つまり、たとえば歳出予算の改定をお願いしなくとも何とか回していくということ、今日までやってきたわけでございますが、それについては、非常にいろいろのサービスダウンを伴うような節減まで織り込んでどうにかやっていくという形になっております。

○和田春生君 いまままでの私たちが聞いておる節約その他については、これはもっぱら収入減、運賃実施のおくれによる二千六百五十億の対策である、もうこれがぎりぎりである、こういうことが強調をされてきたわけですね。それが新聞、マスコミを通じて一般国民にも広く出されて、国鉄はもう大変なんだと、こういうふうに出てきておるわけですが、そのほかに、じゃ、そういう人件費のはみ出す部分、動力費のはみ出す部

分、物件費等を含めて事業費が予算よりもふく上る分については、節約によって他の部門に吸収する余地があると、したがって、その点には心配は要らぬのだと、こういうふうに向つていいわけですか。

○説明員(高木文雄君) その予備費の四百億は、いまの立て方では、それが使われることを前提にしてそういう組み立てになっておりますので、その分は使われなくても、いま審議をお願いしております前提の損益金額には響いてこないわけでございますが、そのほかに、先ほど来細かく御指摘がございましたように、収入の減がどうしても生ずるだろうというふうに考えられますので、その部分はやはり損益の方に響いていくということでございます。

で、その点はいささか改定のおくれを強調し過ぎたきらいはございますけれども、実は六月、七月、八月という経過におきまして、先ほど来も申しておりますように、そのベースになる部分の見込み違いというものが、どうも夏の非常に多客期間の期待に反しましたとか、それから九月の段階で台風のために、悪いところでは十日以上列車、電車がとまりましたというところで、そういう事態はごく最近になって起こつてまいったわけでございます。さらにまた、何といひますか、世の中を余り騒がしてもいかぬというところで、また、そこはさつきからの客の食い違いでお気づきのよう、何とか取り戻したいという気持ちを持つていて、何とか関係もありまして、余りいまままで強調して対外的には御説明してないということでございます。

○和田春生君 運輸大臣、ちょっとお伺いいたしますけれども、結局、私はいまの審議している時点に立っているの伺っているわけですけれども、本会議の答弁において三木さんは、五十二年、五十二年度については達成できると言い切られた。私は、中途半端な面もあるし、これはぐあいが悪いんじゃないかということでお伺いした。しかし、すでにこの質疑の中で明らかになりました。

国鉄当局自身がかなり希望的な観測、ないしは努力が実であるというところを前提にして、なおかつ予算の数字よりも落ち込むわけでありまして、運賃収入の実績が、おくれたことによる二千六百五十億にとどまらないと。まあうんとよくいって仮定しても、すでにその面では、収支いろいろつじつま合わせて計算しても三千億円を越す予定収入がマイナスになる。下手をすれば三千五、六百億円になるかも知れぬということが明らかになってきたわけですね。そうすると、もうそのことでこの再建計画は壊れているんじゃないでしょうか。

○政府委員(住田正二君) いま御指摘がございましたように、一応予算上では本年度五千億の赤字が出るようになってはいるわけでございますけれども、昨年度の実績も大幅にダウンいたしておりましたし、実は本年度の赤字は五千億ではとどまらないだろうと。その上に運賃値上げのおくれが加わるわけでございます。したがって、八千億程度の赤字が本年度残るといふような感じであるわけでございます。先ほど総裁から申し上げましたように、非常に痛いところを突かれてはいるわけでございます。余り減収があるということも言いますと、さらにいろいろな対策を講じてつじつまを合わせなさいかぬということ、そのために隠しておいたといひますか、余り公にしないか、その点があるわけでございます。そういう八千億を含めまして、来年度末で累積赤字がなくなるといふ方向で対策を講じたいと思っております。したがって、運賃値上げのおくれ、あるいはそれ以外の減収によって二年間で収支均衡をとるといふ方針は崩れない方向で処理したいと考えているわけでございます。

○和田春生君 国鉄の予算は、国鉄がつくって、形式的に言う政府に提出して、閣議でこれを議決することになってはいるわけですが、そういう前提に立って、五十二年の予算要求原案、国鉄はすでにつくって御提出済みですか。

○説明員(馬渡一真君) ただいまの段階ではまだ

概算要求の形で提出をいたしております。

○和田春生君 これは政府の方にお伺いしたいんですけれども、そうすると、いま鉄監局長の答弁によつて、これは運輸大臣に確認したいんです。が、ここですでに審議をしてはいる中身よりも赤字が相当ふえたと。しかし、それを合せて五十二年、五十二年で解消をするという前提に立つという形になると、政府が予想されておった五十二年の財政諸対策に、もうすでに出ることが明らかになっておる赤字の増加分を乗つけて政府はそれを措置すると確認してよろしうございませうか。

○國務大臣(石田博英君) この法律案の成立のおくれによつて生じたものは、節約によつて処理していくわけでありまして。したがって、この節約分によつて処理するというのは、工事費を発注すべきものをしないわけですから、物件費で節約したやつは響くわけですが、だから、そういうものはこれから財政政策との関連で考えなさいかならぬと思ひますけれども、そういう減収分のふえた分を含めてバランスをとろうということになりますとそれだけ多額の予算的措置が必要になると、これは当然だと思ひます。

○政府委員(住田正二君) 補足させていただきますが、累積赤字の解消の方法といたしましては、もちろん財政面の助成ということも考えられますが、同時に一般の企業でやっておりますような資本金、積立金の取り崩しということも考えられるわけでございます。今再評価積立金の半分を累積赤字の解消に充たしたしておりますけれども、なお積立金は八千億近いものを持っておりまして、また、資本金も四千億を超える資本金を持っておりまして、そういう面も考慮しながら累積赤字の解消策というものを考えております。

○和田春生君 その資本金の關係は後からたづねました質問いたしますから、国鉄の企業のある方として、それはそれですけれども、積立金があるから処理できるんだということは再建ということと關係ないことなんでしょう。それで、それはここに持

っているからそれで埋め合わせをしたと、仮に。それだけ積立金は減つちまうわけだ。国鉄の財産は減るわけ。そして、しかも赤字を生じた理由というのは支出がふえる、収入が減ると、両方の理由によつてふられてきているわけですから、そのベースの上に立てて考えていかないと。先ほど来、国鉄総裁初め当局は、台風とか、災害とか、異常気候とか言ってますけれども、わが日本国というのはそんなことはしょっちゅう起こることとございまして、ことしだけの特異現象じゃないわけ。しかも、ここに配られてはいる資料で見てもらいますように、国鉄の、あるいは政府の立てた長期予測、長期収支(試算)と実績の比較というのをずうととつてくると、もう毎年実績が落ち込んでいくわけであつて、ことしだけの特異現象でいままでは見通しとほぼ同じにいったんという年は一つもないんですね。そうでしょう。

そうすると、当然これからの再建計画を考えるという場合には、それだけの開きが出れば、それを国鉄が抱えていけば累積赤字がどんどんふえていくだけですから、そして積立金の取り崩しで埋めたとすれば、それだけ国鉄の資産内容というのは弱体化をしていくわけですから、何かの形で埋め合わせてやるといふか、これからの再建計画ではやらないでやるようにしてやらないかぬじゃないですか。だから、そうした分も含めて、五十二年で政府は責任を持って処理すると、そういうふうな確認をしていかないと私は聞いてはいるわけなんです。その前提になるのは、五十二年、五十二年でやると言っているわけなんです。総理大臣が本会議で私の質問に答えたんです。五十二年、五十二年で達成できると言いつつてはいるわけだ。

したがって、その達成できるという三木さんの答弁というものを裏づけするために、運輸省当局として、大蔵省からも来てもらつてはいますけれども、これは大蔵省にもお伺いしたいんだが、それは、いま出ているものについてはきちんとして埋め合わせをするのであると、政府の責任で。国鉄

でかせがない、見込み違いによって生じた部分である。しかも、予算のときと実績が大幅に狂ってきている。その狂ってきたというのはことしだけのことじゃないんです。ずうっと長期予定でも狂ってきているんです。だから、そいつについて政府が責任を持つということでは、三木総理大臣が本会議で五十一年、五十二年で収支は均衡を図るという目的は達成できると言い切っている。これはうそだということになる、総理の答弁は。この総理の答弁を裏づけるためには、収支の均衡が達成できるといふことのために政府がそれを措置しなくちゃいかぬと、これは運輸省と、それから大蔵省にもお伺いしたいと思うんです。

○国務大臣(石田博英君) その目的を達成するために必要な措置は、政府としてこれは当然とるべきだと思ひます。

○和田春生君 大蔵省来ておりますか。——そういう予算要求が出てきたとか……

○説明員(中倉宗夫君) 収支を均衡するということは、累積的な収支を均衡するという意味ではないと思ひます。収支を均衡するというものは単年度の収支を均衡する。そうすると累積的に、いまおっしゃいますようにことし最終には五千億、約四千九百五十億ですね。それに対して運賃改定のおくれがございます。それからいま御議論になっておりましたようにベースの落ち込みが若干ございます。よくわかりませんが、先ほどの御議論で言いますと、大体三千億ぐらいというふうなお話でございますが、三千億を乗っけますと約八千億になりますね。その八千億の、累積的にまた新しくことしでございましてこの部分につきましては、五十二年にその累積分を全部解消するという意味ではないわけでありましてけれども、それは、その後予算のときに考えておりましたのは、五年程度ぐらいで累積的なものは解消していけるんではなからうかと、こういうふうにご考へております。

○和田春生君 それは大蔵官僚的な答弁なんです、が、少なくとも三千億、あなたもおっしゃっている

るようにふえて八千億の赤字になる、累積赤字がつけ加わる分なんです。初めてここにゼロからそれだけ出てくるわけじゃないんです。従来の分につけ加わるわけなんですよ。いいですか。従来の分については償還額について一部政府は補助金を出す、あるいは利子補給をする。完全な形ではないがやっておりますわけですが、ふえた分については、またそれだけが完全に消し去られなければ国鉄の債務として残っていくわけですから、それに対する負担というものは生じてくるわけですね。だから、私が聞いていたのは、そういう分について、その政府が予定しておったよりもふえていく分が国鉄の経理を圧迫せぬように、その部分を全部ひくるため五十二年に処理するんだと、こういうことがなければ単年度の収支の均衡だつて図れないじゃないですか。

○説明員(中倉宗夫君) ただいまのお話のお気持ちにはわかるんですが、私もそのように考へておりましたんで、と申しますのは、これまでございまして三兆一千億円の赤字につきましては五十二年に一応けりをつけたと、これは過去の赤字でございまして将来も利用者の負担にならないようにしようということではたな上げ措置を講じているわけでありまして、したがって、五十二年区切りがございまして、過去のものはこれで一切もうたな上げたわけでありまして、五十二年度以降これ新しくまたことし残念ながら最終に約五千億、いまのお話で約八千億出てきてしまつておるわけでございますが、これは五十二年以降の利用者の負担で片づけていただきたいと、こういうことで考へておるわけでありまして。

したがって、その五十二年以降の利用者負担で片づけていくという分につきまして、五十二年度と五十二年の単年度のこの二年間でもって片をつけてしまふということになりますと相当、明年度の運賃の改定率につきましてはいろいろ御議論がございますけれども、それは高くならざるを得ないということになりますし、逆に、それじゃ高くなければ国家助成をふやせばいいじゃないかというお話もあるかと思ひますが、御承知のような窮迫した国家財政でございしますのでその力もない、したがって、五十二年、五十二年度でこの八千億を片づけるということは、これはとうていむずかしい話です。最初からそのように考へております。

○和田春生君 だんだん事態が明らかになつてきた、それでね。そうすると、五十二年で仕切つて過去の債務についてはけりをつけたと、大蔵省の考へ方ですね。ぼくはそれは完全にけりつけないで中途半端だと思つておるんだけれども、その論争は置いて、大蔵省はとにかくけりをつけたと言つておるわけですね。その後に生ずるものについては利用者負担でやつてもらうんだと。それは運賃値上げをするという場合に五十二年、五十二年で全部運賃にかぶせるということは無理があるから、それはある程度引き延ばすかどうかかわからぬけれども、利用者負担と言へば運賃で見るといふことになる。そうすると、そういうことを提案をしたわけではないが、いままで衆議院における質疑の中でも言われておるうちに、鉄監局長も答弁をしておるわけですね。ここに議事録がありますけれども、今年度において平均名目五〇%の運賃値上げだ、そして五十二年度においてほぼそれに見合う五〇%の運賃値上げだ、そういう形で一応政府の再建計画というものはバランスがとれるんだ。

けれども、運輸大臣がおっしゃる通りに、五十二年度については五〇%値上げをするということを確認しているわけではないので、できればやりたくないし極力抑えたいと言つておるんだが、肝心の大蔵省の方に言わせると、ここで生じてくるものについてはそつちの方で片づけると言ふんだから、言へば五〇%の予定の上さらに乗っけることにはつじつまが合ふぬということになつてくるんじゃないですか。極力抑える、抑えるんだと言つておつても、すでに現在それが出ておるんです。私はさつきからずっと聞いてきたのは、そういう問題を確認するために、この数字というのは

架空のものじゃないか、したがって、実際にはそういう問題が生じておるんだからどうするんだ、政府がめんどう見れない、五十二年で仕切つたんだということになれば、その分については五十二年以降の運賃に政府が考へておつたよりもさらに乗せて処理をしなければつじつまが合ふぬという形になる。どうですか。

○政府委員(住田正二君) 五十一年度、本年度発生いたします赤字、当初は五千億ということであつたわけでございますけれども、さらに三千億程度ふえて八千億程度になるうかと思ひますけれども、その赤字の処理につきましては本年の予算、あるいは再建対策要綱をつくりましたときに運輸省と大蔵省の間でいろいろ話はいたしてありますが、最終的に方針が決まつておるわけではございませんので、今後、来年度の予算の問題について、大蔵省にいろいろ要求したいと思ひ考へております。

○和田春生君 運輸省としてはそういうことでまあ概算要求という形にもなつていないということですが、運輸大臣、いまのその質疑でも明らかになりましたように、ここで見込み違いその他の理由によつて生ずるであろう予定よりもふえる赤字というのは、私は決して五十二年度だけの特殊事情ではない、それ自体は五十二年以降に於いても赤字をつくり出すと、その要因になり得る性質のものではないかと思ひます。これはもう、うんと天気がよくて、日本の景気がよくなつて、消費ブームがわいて、レジャーがわんわんわんわんやつてきて、思ふぬそのもうけががっぽり入つたというふうなことになるわけですね。絶対来てはほしくないけれども、それは日本というのはいさういふ地理的条件にあるわけですね。景気の回復というものはなかなか思ひつかない。そういうふうによつていくと、この問題は、もしこれを政府としては過去債務の、あるいは累積赤字の処理というものは五十二年で仕切つたんだと、それが大蔵省の見解であり政府の方針で

あるとすれば、その分は全部利用者負担にかかっていく、運賃を上げなければならず、国鉄は赤字がふえていつてにっちもさっちもいかぬことになって再建はバーになると、こういう形になるわけですね。

そこで、私は質問のとき前提として、これはそもそも不徹底であるから、この再建計画というものは日ならず挫折をして根本的な手直しを必要とするであろう、こういうことを伺っているわけですから、私も、私はいまの質疑を通じて、私の申し上げていることがむしろ当たっているんじゃないかと思ふんです。運輸大臣が一生懸命言明したように、できれば五十二年の運賃値上げはやりたくない、やるとしてもできるだけ抑えたいというけれども、そうではなくて、予定した運賃値上げよりもさらにふくらませなければならぬという要因が存在しているのじゃないか、その点はいかがですか。

○国務大臣(石田博英君) 財政的な処理の方法、たとえば再評価償立金の残りをどうするかという技術的な処理の方法というものは残っていると思います。思いますが、少なくともそれだけの赤字分が生じているということは事実でありまして、しかし、運賃値上げということを言っても、限度があつて、上げた分が増収になるとは限らないんです。したがって、そういう面から私はなるべく上げたくないし、やむを得ないとしても低くしなきゃならぬ。ましてやそれが国民生活、特に食料品その他の輸送などに響くというふうなことになることを考えれば、なおさらそういう方向で進みたい。そのための折衝、あるいは公共負担の問題の折衝、それはこれからの問題でございますが、全力を挙げるつもりでおります。

○和田春生君 結局それは、運輸大臣のおっしゃる気持ちは私どもはわかるわけですね。運賃を上げたからといって、それが国鉄の増収につながるわけではございませんし、かえって国鉄離れを促進するかも知れない。したがって、できるだけ上げずに何とかしたいという気持ちはわかるけれども、できるだけ上げずに何とかするんだつたら、五十二年で過去債務の問題については仕切ったんだということにはならないし、新たに生ずる赤字についても何とかしてやらねえとかなると、持っていく先は政府しかない。あるいは地方自治体に持たせるといっても、それは政府の責任でやらざるを得ないことである。そういうところに帰着すると思ふんです。

そうすると、これは函館の地方公聴会で、いみじくも指摘をされた方がおりましたけれども、政府は国鉄を何とか殺さずに置いておるのは、破産させるために国鉄を残しておるんじゃないかという皮肉たつぷりな意見が出ておりました。まさにそういう状況になるわけでありまして、独立採算性を旨とした自立経営なんというのとはとてもないことだという形になる。やはりこの五十二年、五十二年の再建策というものは抜本的対策ではなくて、当面の数字のつじつま合わせにすぎないわけですね。やはり、これを根本的に手直しをして、どこへ持っていくか、これを考えなければならぬ、こういう状況にきていると思ふわけです。

そういう点については当然五十二年の予算に盛り込まれ、審議をされると思ふわけでございますが、ここで運輸大臣に、そういう五十二年の予算編成その他に含めて、これは国務大臣の一人として責任を持って処理すると思ふお考えだと、こういうふうにご確認していいでしょうか。

○国務大臣(石田博英君) 五十二年の予算編成に当たって、いまおっしゃった趣旨の最大限の努力をするつもりでございますが、一方、国鉄自身の増収努力、これもぜひやってもらわなければならぬ。合理化、あるいはまた関連事業の範囲の拡大とか、日本国有鉄道法の運用再検討を含めた範囲の拡大、あるいは不用品売却、あるいはまた資産の利用効率の悪いものの改善、そういうような努力も当然やらなければならぬことだと思ふんです。

○和田春生君 国鉄の持っている企業体質とか、あるいは努力というような問題については、後から項を改めて御質問いたしたいと思ふんですが、ちょうど切りのいいところですから、ここで午前中の質問は打ち切らせていただきます、こう思ひます。

○委員長(上林繁次郎君) 午後一時十五分まで休憩いたします。

午後一時十九分開会

○委員長(上林繁次郎君) 運輸委員会を再開いたします。

○和田春生君 午前中は、国鉄再建の基本問題についていろいろとお伺いしたわけでございますが、さらにそれを裏づける意味で、各論についてそれぞれお伺いをいたしたいと思ひます。

やはり国鉄の再建が成るか成らないかということについての一番大きな問題の一つは、過去の累積債務の重圧から逃れるということ、どの程度に見るかは別として各人の一致しているところであると思ひます。ところで、長期債務といつても、あるいは累積赤字も含めて考えてみても、これは国鉄の努力によつてはどうにもならなかったという部分があると思ひます。

いうものを全部そのまま国鉄に背負わせる、こういうことは不合理でございますが、では、どの部分まで国鉄に背負わしてもいいと考えているのか、不合理でこれは国鉄に背負わしてはならぬという部分はどの部分か、そういう点についてお伺いをしたいと思います。

○政府委員(住田正二君) 国鉄は一つの企業体でございますので、原則として独立採算制を維持するたてまえにいたしていただいておりますが、ただ利用者負担の原則によりましてどうしてもカバーできない部分があるわけでございます。その主なものは、公共負担と言われているものではないかと思ひますけれども、公共負担の中にもいろいろな面がございます。割引——学割、通勤割引、通学割引等の割引制度、ほかにはいわゆる地方交通線というものの地域住民のために国鉄として負担せざるを得ないという性質のものであるわけでございますけれども、そういう公共負担的なものについて、やはり国としてある程度の援助をいたしませんと独立採算制の維持はむずかしいのではないかと思ひます。

○和田春生君 どうも抽象的ではつきりしないんですが、「公共負担額の推移」というところに表が出ていますけれども、これを公共負担と、そういうふうにするのがいいかどうかということについては議論があるかも知れませんが、一応提出された資料に基づいて言うと通勤通学定期の割引、学生の割引、あるいは貨物については政策等級、暫定割引、特別措置と、こういう表が出ております。ずうっと見ていきますと、大体この表による公共負担額というものは、ローカル線は別にいたしまして、大体四十一年以来の十年間、特に四十一一年は六百九十二億と多くなつておりますけれども、三百億から四百億の間で推移をしているわけです。それから、貨物の方がここでも公共負担というものをみますと、大体百億前後で推移しております。四十一一年以降過去十年間これを累積すると、国鉄として旅客関係ではこの表によるとすれば四千四百二十五億、貨物では

七百四十三億、両方合わせて大体五千二百六十八億、この程度の公共負担というものを国鉄が強い
られていると、そういうふうに確認してよろしゅうございますか。

○政府委員(住田正三君) 大体そのとおりだと思
いますけれども、いま挙げられました中で、たと
えば学生が北海道へ旅行する場合に二割引きの制
度をとっておりますけれども、そういうものまで
公共負担として扱う必要があるかどうかについて
は問題があらうかと思ひますけれども、従来の線
に従ひますと、いまおっしゃったようなことにな
ります。

○和田春生君　そうすると、ともかくこれ「公共負担額の推移」という形で資料が出てきているわけですが、政府の方から、国鉄当局がつくったんだと思うんですが、このうち国鉄が本来負担すべきでない、無理に国鉄に背負わしておるの、鉄監局長の言う政府として何とかしなくちゃならぬという部分はどれぐらいですか。

○政府委員(住田正三君) そのうちの大きなものは「通勤通学割引」であるわけでございますけれども、通勤割引につきましては現在企業負担でやっておるのが多いわけでございますので、政府でめんどろ見なきゃならないいろんなものは通学割引ではないかと思っております。

○和田春生君 それは大体どれぐらいの見当と考へておりますか。

えておりますか。

○政府委員(住田正三君) 五十一年度で四百十六億になっておりますが、ただ、こういうものを政府の方で助成する場合に現在の制度のままでいいかどうか。御承知のように、通学割引は非常に高率の割引になっておりますので、そういうものについて検討を加えた上で、適正な割引率にした上で助成をするということになりますと数字がもう少し少なくなろうかと思えます。

○和田春生君 通勤や通学の割引は私鉄の場合もやっておりますよね。

○政府委員(住田正二君) この点につきましては、大臣からたびたび申し上げているわけでございませ

すけれども、国鉄の場合にも独占力があって黒字経営の時代にはその範囲内で賄えるわけでございますけれども、現在大きな赤字を出しておりますのでそれは負担できないと、私鉄の場合には幸いといえますか、健全経営でやっておりますので、こういう公共負担も現在の収入の中で十分賄えるという事ではないかと思えます。

うことで聞いているわけじゃないんですよね。国鉄に背負わせていけない公共負担というのを政府としてどの程度に考えているかということを知っているわけです。で、この程度はそうだと言えば、それはめんどろ見にやいかぬわけでしょう、本来国鉄に押つけやいけないんだから。もうかつているからやらせるとか、もうかつていないからやめたという便宜主義的な論点で聞いているわけじゃないんで、公共負担の分については何とかせにやいかぬと言っから、じゃ、政府が何とかせにやいかぬと考えている公共負担はどの部分で、

その金額はどの見当かって何っているわけです。
○政府委員(住田正二君) 国鉄のように全国的に公共サービスをいたしております企業体の場合には——国鉄だけではなくて電電の場合も同様だと思いますが、もうかるところと、もうからないところとがあるのが普通でございまして、それを内部補助関係でカバーしていると、そういうことでこれまでやってきたわけでございますけれども、

やはり国鉄の場合には独占力を失ってしまつて大きな赤字を出してきておりますので、そういう内閣補助関係ではカバーできないということで、公営負担について政府がめんどうを見る必要が出てくると思います。

○国務大臣(石田博英君) 私は、原則として全部国鉄が負担すべき性質のものでないものを押しつけられてゐると、そう考えております。

○和田春生君　ますます抽象的になったんですがね。いや、そういうことは総合経営しておるんだから割引は一つの運賃政策、企業の一つの政策としてやるんだから国鉄に任せるといふんならこれ

はお聞きしないわけです。しかし、その国鉄の財政を再建するために、公共負担の分については政府が何とかせにやいかぬと、こういうことを政府側も言っているから、じゃ、何とかせにやいかぬという公共負担の分はどれぐらいで、どれぐらいの金額なのかと、その腰だめもなければ何とかせにやいかぬという口約束だけで実態は進まないでしょう。それをどう考えているかと聞いているわけだ。そういうことは聞きますよと言うて通知してあるはずだ。

○國務大臣(石田博英君) いや、それは現在までやつてきた経緯もありますが、理論的に考えれば先ほどお答えしたとおりで、そういう筋に向かつて関係省庁と協議を重ねて実現を図りたい、こう考えております。その金額は先ほどお述べになつたものだと思います。それは割り引きした方がよけい収入になるとか、お客さんが多くなるとか、そういう性質のものはこれは別でありますけれどもね。

○和田春生君 さっぱりはっきりしないんです
が、さっき私が言ったのは、私が計算したのでは
なくて、そこから出てきた資料の「公共負担額
の推移」というもので見ればそれぐらいの見当に
なるが、これは全部見るといふふうに考えている
のか、そのうちのどれぐらいか……

○国務大臣(石田博英君) 過去のやつも含め……

○和田春生君 いやいや、見るべきであったと考

えているのか。これから出せということをい言
っているんじゃないですよ。何とかするといふのは、
それに對してのどの程度かといふことを――
腰だめでもなけりや何とかします、政府がめんど
う見なきやいかぬと言いながら、結局何にも行わ
れなくて、相変わらず国鉄がかぶっていくことにな
るわけでしょう。ほかいろいろあるんです、こ
れから。ローカル線の問題もありますしね。

○国務大臣(石田博英君)　したがって、いまあなたがお述べになりましたやつが、これは全部私はそれぞれ政策実施機関がやるべき性質のものだと考えておるんです。ただ、一遍にそれを実現せ

と言われても従来の行きがかりもありますと、こういうことを言っている。

○和田春生君　かなり重要なことをおっしゃったわけですが、それはひとつ確認いたしておきまして、同じ公共負担といいますが、これはごく特殊な例ですが、ローカル線の問題がある。しょっちゅう地方交通線の赤字ということが問題になるんですけれども、幹線系と、それから地方交通線というふうに分けておりますが、分け方も必ずしもきちんとしているわけではなくて、最近においても、たしか四十九年からですか、一部、分類を変えておりますね。

そこで、そういう従来の何といいますか、何となく言われてきた幹線、地方交通線という形ではなくて、これは国鉄の方にお伺いをしたいんですが、経営をしている国鉄自体の立場において、赤字とか何とかいうことではなくて全国を、何度も言っておりますけれども、国有鉄道として総合的、有機的に運営をしていくというためには、赤字であろうと必要な線があるわけですね。そういうような赤字だとか、黒字だとか、急行の走る幹線だとか、ローカル線だとかということではなくて、国鉄自体が経営的見地に立ってこれだけはやはり持っていないと国鉄としては困るんだと、そういう国鉄の営業キロ数、線、それはどこどこ、どこどこであるか、一々細かく時間の関係もありますから伺いませんけれども、そう考えた場合にそれは何キロなのか、その点を伺いたい。

○説明員(馬渡一真君)　ただいまの直接のお答えにならない点がございしますが、国鉄でただいま分けておりますのは、道路と鉄道とのコストの比較をいたしました上で、鉄道の方が有利であるという分野についてこれを幹線系と考え、そして、その他の線を地方交通線と考えたものでございします。

四十五年度の時点と五十年度の時点におきまして、それぞれ四十三年度ないし四十八年度の数値をもとにして計算をし直して、結果として当初幹線系一、二、二百キロと言っておりましたのが一、二、三

千キロになったわけでございます。地方交通線は一万一千二百キロと言っております。たゞいまのところ、決算の上におきまして会計上の区分としてそれらを分けておるものでございまして、その点国鉄が経営すべきかどうかという意味の判断はたゞいま持っておりません。

○和田春生君　いまの答弁は、私は国鉄当局としてはなほ不見識だと思ふんですね。道路と比べて有利か有利でないかなんというの、幹線であるかどうかということと違ふわけでしょう。もし道路に比べて国鉄が有利であるというなら、国鉄離れなんという現象は起きないわけですから、これは後からそういう面についてお聞きしますけれども、ともかく国鉄として、一つの単一企業で全国をネットワークしているわけですから、そういう立場に立つて必要とすると、それは一体何キロかということをお聞いているわけですね。その点については、先ほど私が例に引いた日本国有鉄道諮問委員会でもその点は詰める必要があるということを提言されているわけですね、去年の十月に。それを国鉄のお考えを聞いているわけですね。

単に赤字だとか、幹線系だとか、道路に比べて有利だとか、従来の情性じゃなくて、これから国鉄が本当に再建していくときにこの部分は国鉄は迷惑なことなんだ、政策的に押つけられているところなんだ、国鉄としては経営する必要がある線なんです、これは。しかし、この部分は国鉄としては国鉄の体をなしてきて機能していくためにどうしても持たなくちゃいかぬのだということがきちんとなやうそじゃありませんか。そうでなければ赤字負担が困るとか、どうかということとは言えないから、それは何キロかということをお聞いている。

○説明員(高木文雄君)　まさにおっしゃる問題があるわけなんですけれども、率直に申し上げまして、いま馬渡常務からお答え申し上げましたように、そこらに詰めていってなかなか詰められないという状況で結論を出しております。

せん。具体的にどの線が国鉄としてはどうしても全体の経営上必要なんだ、どの線は実は国鉄から見れば手離してもいいと申しますか、なくていいんだというの、一つの考え方だと思ふんでございませうけれども、うっかりそういう表を出しますとえらい騒ぎになるわけでございます。国鉄の方ではここまでせひやりたい、ここからは知らないよというの、なかなか現実の問題として非常にむずかしいということがございまして、そこで、余りこれが決め手とも思いませんけれども、いま言った、むしろ道路の方が能率的ではないかという意味で線が引かれたものだけしかいま基準を持っていないわけでございます。

おっしゃることは非常にわかりますし、私もそれを発見することができれば一段と物事の区分が進むと思うのでございませうけれども、現実には頭を浮かびますいろいろな線、これをどうちい入れるかということになりますと、ちよつといま方法がありませうし、諮問委員会だけでなくて、いろいろの方の御意見もちよつと聞いては見ますけれども、どなたもこういう基準で選んだらどうかという明確な意見がなかなか出ないわけでございます。

○和田春生君　それは、国鉄としてはめんどろ見切れぬからやりつ放しにするといえは大変問題になるでしょう、従来のいきさつから見て。しかし、国鉄というものが本当にこれで再建されて、国有鉄道として役に立っていくためには、これだけの路線というものが残っていないことには有機的、機能的に国有鉄道としてはやっていけないので、赤字とか何とかは別にしまして、それだけ必要だという考え方があつてしかるべきで、そして、それ以外のところについては、国有鉄道としては本来やらなくてもいいのだけれども、国鉄にやらす方がよいというならお引き受けいたしますが、その分についてはそれは政府はめんどろ見てくれるか、地方自治体はどうするか、こういう話にならなければ、赤字だから切っていくのだというのではこれはもう国鉄じゃなくて、民間企業にして

ばらばらにしてしまったらいいわけなんです。だから、それがいいかということをお伺いをしてい

るわけですね。ないといふれば、いつごろまでにそれをはっきりさせるかということ、これはいままでの質問でも出ておりましたけれども、ローカル線赤字特別補助金として百七十二億円が五十一年度予算で計上され、運輸大臣は、これは大体の腰だめで、今後やりますというおしるしでございますか、その程度であつて、これで赤字補てんにはならないということをおっしゃつていましたね。そうだろうと思う、ほんのおしるし程度で。しかし、それは一体どこまでふやしていくのかというめどをつけるのは、それがなければいかぬわけでしょう。と、国鉄の経営で負担すべきからざるものについてはひとつめんどろを見てくれ、残っている分は、仮に赤字がうんと出てもその線を外すことによつて、たとえ国鉄がずたずたになつてくあいが悪いと、貨物列車もそれを通つて走っていくのだという形になれば、それは全般的に運賃でまかなうべきであらうわけですから、そういうものをやっぱりいつごろおつくりになるか、その作業はどの程度進んでいるかということをお伺いしたい。

○政府委員(住田正二君)　地方交通線の問題につきましては、いま御指摘ありましたように、本来国鉄としてどこまで経営したい、どこまでは経営したくないという基準を求めているいろいろ対策を講じているのが筋だと思つております。実はそういうことも、私もどつちかしてはこれまでも期待はいたしておつたわけでございますけれども、いろいろな問題がありまして、国鉄の方からこれはいやなんだということは言えない。まあ国鉄としてはむしろ政府の方でどこまでやれと、これはやらなくてもいいということをはつきりしてもらいたいというやうなことでいままでできておつたわけでございます。

しかし、私もどつちかしては、とにかく地方ローカル線等は現にあるわけでございます、また地域の住民がそれを利用してゐるわけでございます。

います。したがつて、再建対策要綱の中でも、地域住民の利便と国鉄経営に対する負担というものを勘案して将来の方針を決めるといふことをうたつてゐるわけでございます。まあ国鉄の方で決めるのが非常にむずかしいといふことを前提に、これまで委員会で申し上げましたように、運輸政策審議会にいろいろお諮りをいたしているわけでございますが、その考え方は、現にあるものをで

きれば残したい。しかし、残す上においてそれが国鉄の負担にならないようにするためにはどういふような措置を講じたいかといふやうな観点で御意見をいただくことにいたしてゐるわけでございます。したがつて、その御意見に基づきましてあるいはやめるものもあるかもしれませうけれども、あるいはいろいろな負担を伴ひまして措置するといふこともあろうかと思ひます。そういう意見が出た上で来年度の対策を決めたい、さうに考えてゐるわけでございます。

○和田春生君　来年度対策決めるつてね、もう十月の終わりのことです。年末には選挙になつて特別国会が召集されるわけですから、たちまち予算を審議しなくちゃいかぬわけ。政府は五十一年度、五十二年度、両年度で再建を軌道に乗せると言つてゐる。そして、その方法についてはいろいろあるけれども、そういう国鉄に負担さすべからざるものについてはめんどろを見ないかぬだらうといふことを言つてきたわけですね。さらに独立採算性を目指して自立経営という形になれば、ローカル線についてもこの補助が本格的になれば、そういういわゆるローカル線について、つまり便宜上、サービス上、国鉄に運営をさしてゐるというところについては特別会計を設けて、そこに政府からの補助金なり繰り入れて、その特別勘定で生じた赤字については全部これは政府が負担する、地方自治体となるかといふのはいろいろ方法はあるでしょう。そこまではいま聞きません。この段階で見ると。残つた分については、これは国鉄の経営上の問題であるから合理的な運賃を設定するといふ場合にきちつと目標がつくわけ

だ。

ただ赤字だとか、赤字じゃないとかいう形でやっておつたらずいぶんためになることになるわけ。だから、そういうものはきちんと決めにやいかぬ。国鉄が決めにけりや政府で決めてくれというならもう政府で案がなけりやいかぬはずでしょう。来年で終わるといふんだから、再建はいろいろ検討して御相談をしようというんじや間に合はぬじやないですか。だから、結局口ではきれいごとを言っているけれども、そういう国鉄の赤字の一番大きな原因になっている地方交通線に對してさへ腰だめどころか、腰だめさえないというわけじやないですか。一体どれだけの部分について、どういふ根拠に基づいてどれだけ補助するか、それがなけりや数字が出てこない。百七十二億円なんというふうなまことにわけのわからぬ、説明しろと言へば運輸大臣立ち往生するような数字しか出てこないわけですね。それを聞いているわけですね。

○政府委員(住田正二君) 国鉄の経営上大きな負担になっておりますのは、地方交通線と貨物の問題ではないかと思ひます。いま御指摘がございまして、国鉄の赤字部門を明らかにするためには、そういう赤字部門を別の会計に持つていつて、その中で合理化を図つたり、あるいは対策を講じたりしてきつちりした方がいんじやないかという意見もわれわれの部内の中にあるわけでございます。ただ法律的な問題にもなりますけれども、必ずしも特別会計をつくらなくても区分計理によりましてそういう問題を明らかにすることも可能ではないかと考えておるわけでございますが、まだ来年の予算編成まで数カ月ございますので、その間に先ほど申し上げました運輸政策審議会の意見をいただいた上で、その意見を生かすためにどういふ方法をとつたらいいかということを考えまして、場合によっては御提案のような特別会計という形で経理を明らかにすることもその過程で検討したいと思つております。

○和田春生君 私は特別勘定と言つたんです、国

鉄の中の。予算で言う特別会計じゃなくて特別勘定にしておいて。なぜそういうことを言うかという、独立採算制そのものでなくても、国鉄という企業を合理的に運営をしていかなくちゃいかぬという場合に、いまのように累積債務の負担も、ローカル線の赤字も、公共負担も込みで赤字がふえておれば一体どこからどこまでが国鉄の責任に於いて生じているものであるのか、どの部分は当然受託者負担、利用者負担としてかぶせていいものなのか、そういう区別がはつきりつかない。そして赤字ばかりふえていけば、これはやる方だつてやる気なくしますよ、働けど働けど目標がないんですから。

きちんとそういうもので、この分は国鉄に便宜上経営させているのだが、それは国鉄という企業体としては、何度と同じこと言うようだけれども、本来持たなくていいやつを持たしているのだから、これは特別勘定でその分の赤字は見るのだから、残つたところは国鉄の責任じやないか、したがつて、それについてきちんとしてやれと、その部分については全部プールで計算されますから、もうかるところもあればもうからぬところもある、そういう点については受託者負担でもらつてしめるべきであるというところが出てくるわけ、それがなければ再建をする。国鉄の企業の體質を改善せにやいかぬ点はたくさんありますよ。それはこれから順次指摘しますけれども、基本的な問題の視点が一つも定まらないという形になる。極端なことを言えば、じゃ、独立採算制がやつていけるようにするということになると、出た赤字は毎年度毎年度予算で全部カバーしてやれと、そういう極端な話にもなりかねない、そういうことですね。

そういう点で、これ以上お尋ねしておつても出てきそうにありませんが、本当に性根を入れてそういう点を検討してもらいたい。また高木総裁の方、国鉄を預かる立場においてそういう点は政府にはつきり言うなら言つて、地域住民に向かつても言つたらいと思つたのですね。やりつ放した

り打ち切るといふことではないのですよと、引き受けてもいいが、こういうことなんだということに言うべきじやないか。

○国務大臣(石田博英君) 一応地方交通線として九千二百億円という数字を出し、地方交通線の二千二百五十億円という赤字はその九千二百億を対象として考えたものと理解をしております。しかし、その九千二百億というものが妥当であるかどうかといふことを含めていま運輸政策審議会で検討をいたしておる段階、こういうことでございます。

○和田春生君 そういう点は、従来の情性ではなくてきちんとひとつ詰めていただいて、五十二年度の国鉄再建策を論議する時にはきつちりひとつ答えられるようにしておいていただきたいといふことを希望をいたしておきます。

さらに、国鉄の財政を圧迫しているもう一つの問題は長期債務でございます。この過去の債務のたな上げ措置に關しまして今度は少しばかり質問をしてみたいと思ひますけれども、しばしば言われているように、私たちはいま国鉄をたん身輕にして、本当に努力ができるという、今後出るやつについては国鉄の責任だぞと、そういうふうにするためには、一応どうにもならぬ赤字はこの機会に全額たな上げすると、つまり会社更生法を適用して再建をするのと同じような考え方です。と、こういう主張を持つて、そういうふうにする考え方はないかと伺ひをしてきたわけですね。政府は、ありませんと、こゝろ言うわけですね。一部についてやる。そうすると、過去の債務についてもいまよりあつた会社更生法を適用してやるような考え方、全額たな上げして身輕にして再建を進めるのだという考え方じやないか、それが不合理だからそうはいけないという形になれば、現在の国鉄の長期債務のうちどの部分が国鉄に背負わせる合理的な部分で、どの部分が国鉄に背負わせる合理的でない不合理な部分かという仕分けは当然あつてしかるべきだと思ふ。その仕分けはどういうふうに行われているか、政府にお伺ひしたい。

○政府委員(住田正二君) 今回の国鉄の再建に當たりましては、やはり会社更生法と同じような考え方でも無理をいたしたつもりでいるわけでございます。国鉄の債務のうち、将来の経営の圧迫になるようなものについてはそれを國の方で肩がわりするといふ措置をとつたわけでございますが、長期債務のうち、施設になつていくものはその施設から今後とも収入が期待できるわけでございますので、そういう施設に見合つていけるもので國が肩がわりする必要はないだらう。やはり國が肩がわりするといふことは、累積赤字に相当するものについて國が肩がわりすれば十分であるといふ判断をいたしたわけでございます。ただし、累積赤字のうち再評価積立金の一部を充當いたしておりますので、肩がわりしたした債務は二兆五千四百億円になるわけでございます。

○和田春生君 どうも私の質問していることと答弁食い違つていようなんだけれどもね。国鉄に背負わせる部分は何の部分が合理的なのか、どの部分が合理的でないか、仕分けがなければいかぬじやないかといふことを言つていけるわけですね。それに対して、あなたはいま的確に答えていないので、資産に見合つた部分はいじやないかと、こゝろ御答弁をされたわけですね。しかし、この国鉄の貸借対照表によれば、これは民間企業の貸借対照表と見ると大分問題はあつたんですけれども、そこそこは一応ネグツて見ていくと、これによればいま国鉄の施設に見合つていく分と、こゝろいふふうにおつしやいますけれども、固定資産と建設費勘定の額の合計というのが一応現在の国鉄の施設と考へていいわけですね。その額を長期債務の額が上回つていけるじやありませんか。そうですね。

○政府委員(住田正二君) 国鉄の長期債務の中には資産に見合わぬ分、すなわち赤字運転資金等に見合つていける分があるわけでございますので、そういうものを除きますと資産と見合つていけるというところでございます。したがつて、赤字運転資金に相当するようなものについては、政府が肩が

わりをすれば、残った債務については資産に見合うということになるわけでございます。

○和田春生君　そういう勘定は一応成り立つわけですけれども、そういうふうな形で資産と見合っている分は、一応国鉄に持たしていいんだと。それは一般的に言えば投資をしたやつですから、それが有形固定資産になっていると、あるいは建設中であると、あるいは無形固定資産として保持していると、見合つてればいいというのは一般論として言えるわけですね。しかし、そういう一般論から見えていくとなると、国鉄の場合に減価償却しているけれども、これは減価償却をしているのは、いわば簿価を減価したというだけで相手勘定はありませぬ。

○政府委員(住田正三君)　御質問の趣旨が、国鉄は減価償却を実際に行っているけれども、しかし、それだけの収入というか、裏づけの資金がないから架空のものになっているという御質問かと思えますけれども、そのために赤字が発生しているというところであります。累積赤字の中には償却前の、いわゆる赤字運轉資金の分と、償却不足の分と両方あるわけでございます。

○和田春生君　帳簿価額から、減価償却のやり方の金額が適当かどうかは別として、差つ引いていく純資産を計上しているわけ。そして、減価償却やつてきた額に相当する相手勘定がないわけだから、架空というよりも、ここでやつていることは資産を食いつぶしてしまふというこのことは財務諸表なんだ。たとえば家が軒あると、一千万円だったと、それを減価償却やつて一千万円はこちらに残つておつたら、この家がだめになったときに建てかえをする資金に入らなわけ。もちろん物価が上がつておつたりすればそのとおりいかな面があるけれども、国鉄はそうじゃなくて、ここで国鉄が減価償却と言っているのは、あなたのいま言ったようなことももちろん関係があるけれども、資産を食いつぶしてしまふよと。それに見合う、減価償却額に見合う相手勘定というのはいまありませんよと、そういう

内容になっていきますね。認めますね、それは。

○政府委員(住田正三君)　先ほど申し上げましたように、確かに減価償却をいたしましてそれに見合う金が国鉄の中に保留されてないことは事実でございます。しかし、それがすなわち累積赤字になるわけだろと思ひます。

○和田春生君　累積赤字なんかにならないよ。将来の赤字になる原因ですよ。新しく駅舎を建てかえなくちゃいかぬとか、やりかえなくちゃいかぬというふうなときに、大きな経費が要るときに、相手勘定なければ新しくそれを投資せにゃいかぬことになるわけじゃないですか。

○政府委員(住田正三君)　国鉄が健全経営を維持しておる状態を考えますと、償却をいたしますと償却資金で借入金返済に充てるという形になるのではないかと思います。現在では償却いたしましてもその裏づけになる資金がないわけでございます。借入金金は借りかえという形で残つておるわけでございます。今回そういうものを含めまして国が肩がわりをするというところで、したがって、そういう従来の償却不足に伴う借りかえ金も国が肩がわりいたしているわけでございます。

○和田春生君　大分わかつてきたようなんです。が、そこが実は非常に問題で、先に投資したやつを償却していつて返していくと。返していかない。しかし、その貸借対照表の上では固定資産を減価しているわけですから、つまり、いまそれ食いつぶしてしまふよというこんなですね。ぼくはそれを言つたわけ。非常に不健全な内容である。そして返せない分はどんどんどんどんたまってきて、その利息負担というのが圧迫をしてくると、こういう形になるわけですね。そうすると、この再建をするというこのためには、その償却をしてきている分も含めて、政府がめんどう見てやらぬと国鉄ではどうにもならぬと、運賃の値上げによつて増収を図る分があつても、過去のそういう分についてはどうにもならぬという形になつてくるんじゃないですか。

○政府委員(住田正三君)　どうも私の説明が悪いかもしれないが、過去の償却不足というのは累積赤字の形で貸借対照表に出てくるわけでございます。その累積赤字につきましては国が肩がわりをいたしたわけでございます。今後はいままでの償却不足が将来の利用者に負担されるということはないわけでございます。

○和田春生君　じゃ、ちよつと論点変えて質問したいと思ひますけど、その累積赤字については国が肩がわりをした、肩がわりをしたと、こういうふうにおつちやつていらっしゃるんですけれども、それが五十年度末の累積赤字の三兆一千八百億円から固定資産再評価積立金の一兆一千二百九億円の半分を差つ引いていきますね。そうして二兆五千四百億円という数字を出しているわけですね。この分については利子補給をする、償還をする分については政府が無利息で貸し付けると、なるほどたな上げのようになつていっている。固定資産の再評価積立金の半分と相殺したというのはどういう意味がある。それによつて国鉄の企業の経営という面から見てどういうメリットがあるんですか。

○政府委員(住田正三君)　先ほど会社更生法の話が出ましたが、一般の企業であれば累積赤字についてはまず積立金を充当すると、それによつても足りないときには資本金を充当し、さらに債務たな上げを行うというのが一般的な順序ではないかと思ひます。国鉄の再評価積立金は約一兆二千億近くあるわけでございますが、これは昭和三十一年に出したものでございまして、国鉄の平均の耐用年数は約二十年くらいでございます。当時再評価した資産の償却は大体終わつていふところではないかと思ひます。そういう再評価した資産の償却が、やはり累積赤字の一部を構成しているわけでございます。で、今回の再建に当たりましては再評価積立金の半分だけを累積赤字の解消に充当したと。全部充当するといふ考え方もございまして、一応半分だけを充当した、なお半分は残しておるという形をとつたわけでございます。

○和田春生君　全部これを取り崩せという意味で

ぼくは質問しているんじゃないんですよ。再評価して財産ふえたわけでしょう。その再評価分に対する積立金やつていられるわけでしょう。国鉄の資産じゃないですか。それを取り崩してやつていられるのは内部でタコ足食つていられるようなものじゃないですか。本当に国鉄を身軽にしてやるうというなら、なぜこの累積赤字というものを全部にいたたな上げをしてめんどう見るというのをしなかつたのか。結局国鉄の資産内容を悪くすると、しかも、減価償却も実際に相手勘定のない資産を減価してやつていられるだけで、食いつぶしてしまふよというこれは内容になつていふ。

そういう中でとらの子のような固定資産の再評価積立金というものを内部で取り崩す操作をしてやるというのは、ここで会社が一遍店じまいして何とかやるというんじゃないんですよ。再建してやろうというんじゃないんですか。だからこれを半分じゃなくて、全部取り崩せというんじゃないんです。むしろ累積赤字そのものを全部たな上げをして、身軽にしてやるということが必要じゃないかという観点から、こういう資産状況の悪い国鉄の中心においてなぜこんなことをやつていられるのかと、中途半端であるといふことを言っているゆゑなんなんです。だから、このメリットは何があるかと聞いている。こういうことをやることによつて、国鉄の再建にこういうプラスが出ますということがあるんですかと聞いているわけですね。

○政府委員(住田正三君)　累積赤字の全部を対象にするのがいいかどうかにつきましては、多ければ多いほどいいということにはなると思ひますけれども、先ほど申し上げましたように、一般的に申し上げまして企業の再建をする場合には、まず積立金等があればそういうものを赤字の解消に充当するといふのが普通の手続であるわけでございます。で、再評価積立金の半分を充当いたしまして、なお国鉄の資本金、積立金は一兆二千億程度になるわけでございます。それだけの資本金、立積金を持つておれば十分ではないかと、さよう

に考へておるわけでございます。

○和田春生君 大怪しげなことになってきましたけれども、まあ、よろしいですわ、こればかりで時間とっているわけにいかないけれども、私は、しかしこういふ、つまりこれは数字のつじつま合せて、紙の上で印刷してあれば勘定合っているように見えるわけですね。実態的には国鉄の中身を悪くしているわけですよ、再建と言いつつながら、そこを問題にしているわけなんです。

本当に再建してやるというのなら、なぜ赤字ができたかという過去の責任もあるけれども、そんなことを言っておつたらしょうがないじゃないかと。しかも、これだけ大きな企業なんだから、そういうものを一遍全部除いて軽くしてやると、これからは国鉄の努力でいけるだろうと、これからふやすというわけについて、おまえさんの方が悪いぞと、運賃も適正にしてやつたぞというこでなければいけないわけ、こういうような、まことに固定資産再評価積立金の一兆一千二百九十九億円の半分ぐらいいいだろうと、そうすると残った六千億ぐらいいれば国鉄の資本としては十分ではないかなんという、これはちょっと聞いたらふんおかしなこと、もう企業経営のイロハのイもわかつちやないというこにばくはなりかねないんじゃないかと。政府がそういう認識だから、これ、ばくは再建策というのはいかぬのじゃないかなと、こういう感じがするんですが、ひとつそういう点につきましても、ここまでは問題として残しておきますから、五十一、二年度ですから、来年度のときにどういふ形になるかというこは、ひとつまた改めてお伺いをするというこにいたしたいと、こういうふうに思います。

それから、もう一つは工事費の問題なんです。今度の場合も、運賃の値上げ実施のおくれによって損をしたというわけですけども、ふえた二千六百五十億円については、そのうち二千九十九億円という膨大な額を工事費の節約で埋めておりますね。で、私も公労委の委員をやつておつてよく承

知しているんですけども、賃上げをする、予算で賄えない、こういうときに、まず一番先に国鉄がこういうふうにして資金上対策を講じますと言つて持つてくるのは、必ず決まつて工事費の削減ですわ。ある意味でいくと、工事費というのは本

当に国鉄を安全に、確実に運行していかうというこのために予算が設定されておつたというより、そういうような過去の対策を見てみると、ある程度国鉄財政のバックアップスプリング——緩衝地帯においてつじつまが合わなくなると工事費を削減する、合わなくなると工事費を削減する。今度も二千六百五十億のうち二千九十九億円を工事費で削減すると、こういうふうに出ておつたわけですから、これはそういう役割も持つておつた、いいことであるとは思いません。いいことであると思ふのが、そうであつた。その工事費の補助策というものがこへ来て前年度から大分減額になつておるわけですね。その減額とした主な理由、そういう点についてお伺いしたいと思ひます。なぜ減らしたか、補助金。

○政府委員(住田正二君) 本年度の予算におきましても、工事費につきましては三分五厘まで利子補給をいたしているわけでございます。制度については別に変更はないわけでございます。ただ、金額が減つておりますのは、先ほど来話が出ております長期債務を二兆五千四百億円国が肩がわりをしたというこの結果、工事費助成金が減つてきたわけでございます。

○和田春生君 しかし、午前中の質疑でも明らかにしたように、予備費も食いつぶしても予定よりも大分怪しげなことになりそうで、多少数字は私どもの見方と食い違ひましたけれども、少なくとも見積もつても三百億、あるいは国鉄側にすれば一千億ぐらいいやうなギャップが生じるんじゃないかと言われているんですね。ですから、再建で財政助成したというけれども、十分じゃない、不十分な面が残つておる。そこへやつてきて、今度にもう運賃の実施がおくれたからといつて二千九十九億円工事費の節約をした。しかし、こ

れは全部がなくなるといふものじゃないと思う。中身を見ると、今年度ではとりあえずそういう形で勘定を合わせるけれども、これは繰り越していかなくちゃならぬ、あるいは本当に国鉄の安全を確保するためにはそういう面でも工事費を突つ込まなければいかぬ。一応現在のところは節約した形になつておるが、やっぱりそれはいづれやらなくちゃいかぬ。そういうものがむしろ繰り越されていつておるわけでしょう。そういう中でばくは工事費の補助金というのを減らしたという意図がわからない。

むしろそれは悪く勤めれば工事費の助成金を減らしておいて、運賃の値上げがおくれたら、その工事費をほとんど全部削減して、こんなことになつたからさあ大変だといふPRの材料に使うために減らしているんじゃないかとさへ感じられるわけですね。だから、工事費が前年度よりも減つておるのですけれども、少なくとも前年度並みに、ないしはそれにプラスをしておればそういうような安全の確保とか、いま言われておるところのいろいふ赤字節約対策としてサービスを低下するとか、どうとかこうとか、そういうような点についても、こうまでひどい形で利用者をおどかさなくとも済んだんではないかと。したがつて、工事費の削減というものは一体どういう意図のもとに去年よりも減らしたのか。

○政府委員(住田正二君) 工事費補助金という制度は、本年度を例にとりますと、五十年年度までに行いました工事についての助成金でございます。五十一年度にやります工事については来年度助成金を出すことになつておりますので、いまお話がございますしたような助成金の関係で、助成金の減少と、それから二千九十九億の工事費の削減とは関係ない話でございます。

○和田春生君 とんでもないことですよ。政府が出す金の裏に、おれに工事費と刷つてあるわけじゃないんですから、どんな形でも返つてきたやつは国鉄の経理に入つていくわけでしょう。だから、ばくはさつき言つたように、たとえば仲裁裁

定を実施すると、予算が低く見積もつておつたんではぐあいが悪いと、じゃ工事費を削つてやりましよう、という形でもやつていくわけですから、これは前年までの工事費の補助金だと言つても、補助金は金として国鉄に入つて国鉄の経理の中にプラスになつていくわけでしょう。それを減らせば、それだけ国鉄に対する政府の助成がその分について言えば少なくなるわけだから、ほかの面をやつたから、あなたさつき言ひましたね、だからこつちの分を減らしていいんだと、こういう形になれば相殺をしていくという形になる。

そのためにどういふことになつておるかというと、これは国鉄自体の努力という問題はこれから申し上げまされども、財政再建計画に対する財政措置でこの印刷物だけ見ると、大変やつたやつたと政府は言つておるわけ。それを全部ですわ、バランス相殺をしてみると助成金、これが工事費の補助金、財政再建債利子補給金、特別利子補給金、合理化促進交付金、これの合計で三千四百二十二億、それにローカル線の助成金百七十二億加えて一応数字では三千五百九十四億円措置いたしましたと言つておられますが、五十年年度に二千六百七十九億円助成してあるわけですから、鳴り物入りで大宣伝をしたことしの助成というものは五十年年度に比べて九百十五億円ふえておるだけなんです。九百十五億円ふえておるにすぎないのです、実を言つと。そして、運賃の方は五〇％上げると、その見込みも違つてきておる。で、再建をし

政府は三本の柱でやると言つて大宣伝しているけれども、運賃値上げの方の柱はこんなに大きいけれども、助成の方の柱は割ればしみないなものを突つかえただけじゃないですか。だから看板に偽りありだ。そういうふうな私は感じを持つもので、工事費の問題についてもどうして減らしたのか、何か明確な理由があるのかということなんです。片方だけやしたからこしら減らすというのじゃ、相殺すれば全体としては縮むのがあたりまえで、去年の工事費の助成金だと言つても、去年助成

金というふうにもちゃんと裏に印刷をしておつてそれ以外に使えないわけじゃないわけでしょう。とにかく国鉄は再建で金が欲しい。予算の流用をしようが何しようが、ともかく何とかやっつけていかなければいかぬという状況でしょう。だから、そのことについて工事費を減らしたというのはどういう意図があったのかということをお伺いしたい。

○説明員(高木文雄君) ちよつとややこしくなつておりますので御説明申し上げますが、工事費の補助金という制度は従来からあつたわけでございませう。この制度は今回も変わっておりません。それで昨年の工事費補助金として私どもがいたしております金額が千三百三十七億でございます。これは五十年年度までに十年間工事費を控除いたしました分について三分五厘で計算した金額でございます。一年たちますから一年ずれるわけでございまして、四十年年度工事については今度は補助金ももらえなくなりまして、五十年年度工事についてももらえなくなりまして、その差額が二百八十億ございまして、本来なら二百八十億補助金がふえるはずのところでございます。

○和田春生君 総裁の御答弁はそれとおりだと思ふのです。

ところが、逆に約百六十一億結果としては減る計算になっておりますが、それはなぜかといひますと、工事費補助金の対象となつたもののうち過去債務のなす方へ移つてしまつたものがあるものであります。計算上四百四十一億だけの元金に当たる分が過去債務の方に先へ持つていかれまして、そしてその残りについて補助金をもらうことになりました結果生じたものでございまして、これはある意味から言ひますと、対象基礎債務が、工事費補助金のベースになるその袋からこつちの過去債務の方の袋に行つたものですから、計算上減つたという形のものでございます。

私、ここに五十一年度予算について国鉄が要求をして復活要求した数字と、政府原案になつた数字とを持つていふわけですけれども、ちなみに読み上げますと、過去債務対策として国鉄の復活要求したのは二千七百六十八億であり、政府原案はこれが二千四百四十一億に減らされた。地方交通線の対策が九百九十三億である、それが百七十二億に値切られた。工事費補助金も、国鉄の復活要求は千四百二億、これが九百七十六億に削られた。合計して五千一百六十八億の要求に対して三千五百九十四億に政府は値切つてゐる。こういう数字があるわけだ。

それから、五十一年度に工事費を値上げがはれたからということであつてけしからぬ——けしからぬと言つちやいけません、減つたじゃないかという話については、これは私どもとしては実は減らされては困るわけでございます、いままでのところは資金繰りの問題として、何といひま

すか、予算の問題というか、歳出の問題というか、そういうことではなくて、資金繰りの問題として繰り回しがつきませんので、二千億ほど工事費をとりあえず抑制するということでやつておるわけでございまして、いまやもう時間が経過して、もとへ戻してもらひましたも、すでに経過してありますから、そうたくさんは仕事はできませんけれども、これは私どもとしては、とりあえずつなぎ的といひますか、資金繰りの問題としていま処置してありますので、今後この問題につきましては、このまゝ全部返上というわけにはいかないと、いふふうには私は考へております。

んというのには画餅に帰する危険があるのではない。か。そういう点で大変長期の累積赤字、あるいは過去債務に対する手当て、工事費の補助金、それらをひくくする、はなはだ中途半端であり、不徹底であるといふことは、事実上この質疑において証明をされたといふことは考へてゐるわけでありませう。

こういう点は、先ほど来同じようなことをこの件についても申し上げましたが、五十二年で再建を軌道に乗せるわけですから、必ずこれは五十二年にこの問題は尾を引いていくわけだ。その対策をしかとひとつ考へておいていただきたい、いふふうには考へます。

それでは、今度は運賃の問題と国鉄の再建の努力についてでございますが、ずつとこの委員会のやりとりを聞いておつて、私は政府も、大変失礼ながら高木新総裁を初め国鉄のトップの方々も、運輸サービス業における企業経営といふものについて基本的認識が少しおかしいのではないかと、いふ感じがしてゐるわけだ。ここに一九七五年「国鉄の実情を訴へる」といふ実に分厚い一冊なパンフレットがあります。この中で、たとえば「省エネルギーに役立つ」、「石油がなくても電車は動く」とか、「鉄道のエネルギー効率は非常に高い」とか、「鉄道の土地利用効率は高い」とか、いふことが宣伝してあります。

いまでも質問のたびに言われることは路面輸送、トラックやそういうものに比べて、レール輸送というのは非常に効率がよいんだ、有利なんだ、いふふうな言ひにしばしば強調される。確かに駅から駅のオンレールで計算をすればそのとおりになるでしょう。それはもう鉄道の敷設という資本も投下をしてゐるわけでありまして、それから本も下らないが、利用する側の受け取りサービスといふのは、駅から駅まで運んでもらうことじゃないんです。ドア・ツー・ドアなんです。そうすると、その間においてやはり国鉄だけではどうにもならないので、トラックも利用するとかいふ形に對していろいろな経費がかかつてきますから、そ

ういふドア・ツー・ドアでいつた場合に、国鉄といふものが果たして単純な計算で有利であるといふふうには言ひ切ることができない。ところが、それを言ひ切つてゐるわけだ。それは工場の中に鉄道のターミナルがあつて、相手の工場に行つておつて、それが専用線で行つてゐるといふなら、それは話は別でなければ、そんなのは限られてゐるわけだ。

それともう一つは、輸送を受け取る側のサービスについては、たとえば商売のチャンスといふものがあるわけだ。一日着荷がはやくれたために莫大な損害をしたといふことだつてはしばしば起こり得るわけですから、特に品物によつては、いつ何月何日に確実に着くか着かないかといふことが重大な勝負になる。その保証がないとすれば、多少運賃が安くたってそんなものは利用できない、危なくて仕方がない。高いものを金にかけても確実な輸送を選ぼうと、いふ形になる。

それともう一つは、スピードといふ問題があると思ひます。新幹線とそれから飛行機の競争の場合考へてみても、東京—大阪は確かに飛行機の方が非常に時間が早い、東京駅の近くにゐる人が大阪駅の近くに仕事に行くといふ場合には、羽田空港に行つて伊丹の空港から行くのを考へてみれば、時間がほとんど変わらない。じゃ、ひとつ新幹線で行くと、こうなるわけですから、所要時間といふものがその人がどういふ形を利用するかといふものと密接に関連を有する。そうすると、輸送のいわゆる最終的完結に要する輸送時間、それからいつ何月何日到着をするかといふ確度、確実度と、そして手間、暇がかかるか、かかるまいかといふ利便性、そういうものを総合したものが輸送サービスをj受ける側にとつての利益だと思ふのです。その視点が欠けてゐるのじゃないか。

だから何か言つと、鉄道の方が有利だ、土地の使用効率がよいといふ。なるほど鉄道だけ見れば土地の使用効率はよいでしょう。しかし、駅から工場まで、駅から店まで自動車では運ばなくちやい

かぬということになれば、その自動車で運ぶその道路も、鉄道の効率の中に含めて計算しなくちゃいけないわけです。そういう観点で欠けているところ、親方日の九とか、殿様商売とか言われる根本の理由があるのじゃないか。その点について、これは国鉄総裁、経営の立場でどういう対処策をとられようとしているのか、お伺いしたいと思ひます。

○説明員(高木文雄君) 国鉄の経営の立場で申しますと、言うまでもなく、経費をなるべく合理的に節していくということ、収入をふやしていくということ——収入をふやしていくということ、つまりお客さんの方からサービスを評価していただくときに初めて収入がふえるということになると思ひます。それで、いままでも一生懸命にやってきました。それで、いままでも一生懸命の点についてはどちらかというと、ルールとトラックとの競争というところにいさか気をとられ過ぎであつたのではないかと。特に旅客と違ひまして、貨物の場合について申しますと、二つの点が問題であつたと思ひます。

一つは、安全に、正確に輸送ができるかどうかという問題で、必ずしもしばしば引用されますようにストのような場合に限りませず、それ以外の場合でもどうもうまく着かなかつたということがあつて、そこで値段にかかわらず、国鉄が安いにかかわらず、他の輸送手段を求めざるを得なかつたという事例が相当数あると思ひます。

それから次の問題としては、いままさに御指摘のような戸口から戸口までというサービスをどうやっていくかということでございますけれども、その一つの手法としてコンテナによる輸送ということも十数年前から考えましたことは、それは一つの新しい発想であつたと思ひますし、そのおかげで他の運送が減つておりますにもかかわりませずコンテナ輸送はだんだん伸びてまいりましたし、の最近状態でも余り減つていないということでございます。あとは車扱の荷物をどうするかということでございますが、この点につきまして

は万事につけて両端の輸送費というものを考へて、また輸送時間というものを考へて、そうして通運業者と密接な提携を持つてやっていく。真ん中のところだけ幾ら一生懸命やつてもだめで、両側のサービスを合わせたところでやっていくというところを中心に収入を図るといふますか、お客さんをまた再び鉄道に帰つてもらふような施策をぜひ相当早いスピードで進めていきたいというふう

に思ひます。

○和田春生君 その点をしっかりと踏まえてやつていただかないと、幾ら運賃を抑えても国鉄離れが進んでいきますし、上げれば上げたで、観測よりももつとはなはだしく国鉄離れになる可能性がある。たとえば旅行なんかの場合でも、東北地方に旅行する。確かに国鉄の運賃安い。ところが、駅までタクシーで行く、向こうに行つて着いてまたバスを利用したりなんかをする。それならば、うちの前までバスが来てくれて、そこへみんなが集まつて乗つていって、そして向こうで泊まつて帰つてくれば、総合的にはうんと便利がいいというところにもなるわけですから、そういう点でひとつオン・レーンで物を考えるというその考え方を根本的に変えて、ドア・ツー・ドアで国鉄を利用させることがいかにいいサービスになるのかというところをぜひ考へてもらいたい。

それからもう一つ私はお伺ひしたいのは、かつては日本の国鉄は世界で一番正確であると言われた。最近は大変怪しくなつてきたわけですね。私はいつも言うんですけれども、時刻表として売り出されてゐるものは国鉄というサービスの商品の品質表示だと思ふんですね。それがしばしば狂うわけですね。確かに、たとえば順法闘争というやうなことが行われる。やる方は、労働者の権利だと言つてやつておられるかも知れない。ところが、そのことによって時刻表どおりにいかない。たまたまそのときに当たつた人は、欠陥商品つかまされたことになるわけですね。幾らんか詰めて、一つくさつたやつが入つておつて、それをつかんだ人は、

これはだめだということになつちやうわけですね。そういうことがどれだけ国鉄に対する評判を落としていくか。これは、労使ともに考へてみにかねと思ひます。

やはり品質表示をしてゐる以上、それをきちつと守つてサービスをやるということがなければ、全体で見れば大したことはないように見えても、そのこと自体は欠陥商品である、こういう形になるわけですね。そういう点でこれは労使関係の改善もしくやならぬと思ひますけれども、きちんとそういうことをやはり職員自体、国鉄の体質として表示した品質表示というものを守る、それが国鉄の企業としての生命線であるんだと、欠陥商品はつくらないと、これは労使問題とは別に、その基本認識が非常に必要だと思ふ。その点に、国鉄のトップには欠けてゐるんじゃないか、どうもルーズではないか、こういうふうにいふまでの状況を見てゐるわけですね。これは労働者の基本的権利を抑えるとか、抑えないとかという問題とは別なんです。それをきちんと徹底していかどうかということが重要なんです。その点について総裁のひととお考えを聞いておきたい。

○説明員(高木文雄君) 旅客についても、まさにおっしゃる通りでございます。正確で安全ということがきつめて重要なことでございます。率直に申しまして、ここ数年その内容が低下してゐることは認めざるを得ないわけでございます。しかし、幸ひにしてこれではいかぬという空気は全体に浸透しつつございまして、その空気を大いに助長いたしますか、その雰囲気を広げてまいつて御期待に沿ふなければならぬと思つております。

○和田春生君 それから、貨物の点についてもう一つの問題点があるのは、鉄監局長も国鉄の諸問委員会、貨物の点に触れてないのが非常に不満であるとおっしゃられました。確かに現在貨物から赤字が出てゐるという数字が出ております。しかし、国鉄のトータル収入でいくと、運輸収入の八五%が旅客収入、一五%が貨物収入ですね。そ

うすると国鉄の施設、その主たる目的は旅客輸送のために提供されてゐる、それを利用して貨物を運んでゐるというところだと思ひますね。そうすると貨物で出てゐる赤字という、ぼくはあの計算の所要経費に非常に一つの擬制というか、ごまかしと言つては言い過ぎでございますが、正確なものがあるのではないかと、こういうふう

に思ひます。で、貨物によつて赤字が多い、赤字が多いと言われまふけれども、実はそれは貨物を全然運ばなくても、旅客輸送で生ずべき赤字が貨物で生じた赤字というふうな、数字上転嫁されてゐる部分がかなりあるのではないかと、こういうふう

に思ひます。

そこで、国鉄を再建するといふときには発想を転換して、政府が助成するにしても何にしても、旅客輸送というものを主体にした国鉄の再建策というものを考へていく。貨物はいわばプラスアルファだ、遊んでゐる施設と言つたら悪いけれども、たまたまある施設だから、そのレールの上に乗せることによつて収入を得ればプラスになつていくではないかと。たとえば船が、定期船で輸送してゐる、もうそれで任務は終わったのだけれども、たまたまホールディングがあつたから、スポーツ物を拾つて帰つてきてその点はプラスアルファと、そういう考へ方もあるのですが、性質は違ふけれども、そういう考へ方である、貨物というものは国鉄の営業戦略に使つていく、その考へ方になる

と、運賃法定主義というものはいろいろ言われておりますが、旅客の方は別に考へて、貨物については私はむしろ法定主義というものはつきり外してしまつて、そして取れるところから取るという式をやれるようにして、国鉄をぜひ利用させてくれ、幾ら出すか、そしてたまたまそのときにはコストで計算すれば損かも知れないが、走らせることによつて収入になるという形でやれば、うんと安くぶつてでも荷物を取る。民間業界をめぐくちやに圧迫したらそれはいけませんけれども、それは公正競争のルールは守らなくてはいかぬが、そういう意味での国鉄の一つの戦略部分

として、機動的に貨物輸送というものを考えていく、そういう発想はないかどうか、それを聞きたいのです、国鉄総裁。

○説明員(高木文雄君) 数字で申し上げますが、実は四十八年度の貨物の収入が二千三百八十六億で、支出が、原価が五千五百七十億で三千億の赤字になっております。この場合に非常に困りますのは、原価の中の個別費だけ取り上げまして三千億の経費でありまして収入が二千三百億というところでございまして、これではどうにもならぬ。いまおっしゃるようなのは直接費、原価と収入と比べて黒でございすれば、いろいろな共通費まではとも出せないけれども、とにかく少しでも貨物が走った方が国鉄経営に貢献することになるわけでございしますが、どうも非常に困ったことには現状では個別費だけを収入が賄えない、こういうことになっておりますので、それではどうにもならぬという現状でございまして、しかし、それは改善の余地があるということで、例の再建要綱におきましても、貨物については五年間ではありますけれども、とにかく個別費だけは十分賄えるようにしましうとということにございまして、全体としてとても貨物をとんとんに持つていくことはいまのところほとんど不可能に近いわけにございまして、個別費だけであれば、そして、いまいろいろと施設の整備その他をやりますして経費の効率化を図りますればそこまでする。そうすれば、むしろいわば旅客をメインに考えてその余力でもって少しも収入に貢献するという形になっていくだろうというふうに思っております。

○和田春生君 確かにそのとおりで、いまの貨物に必要とする直接の経費も賄えないのは困るというのはおっしゃるのとおりだと思ふ。しかし赤字、赤字と言われているのが本当にそういう計算でいかどうかというの、幾つかの仮定条件を置いて原価計算をやっておるわけですから、私はそのまま受け取るわけにはいかない。同時に国鉄を使つた方が便利がいいし、使わなくてはいいけない。

運輸大臣もおっしゃるように、もつと取れるところがあるはずなんだ。取つたらいいじゃないですか。もつと取れるところから取つても、なおかつ国鉄を利用してもらいましうとということところがあればいいわけですから、それはね。そういうようなやっぱり商取引のベースに立つという形になると、貨物運賃をこんな事細かに、しかも運輸収入の五〇%の部分である貨物について法定をしていくというのは、私はどうも余り得策じゃないんで、もつと大いに弾力性を持つてやれるようにすべきではないかということに、いまのような考え方はあるのかと聞いたわけですから、その点はひとつ政府の方から。

○政府委員(住田正三君) 国鉄の貨物につきましては、先ほど総裁から答弁申し上げましたように、再建対策要綱では、法定主義につきましては、貨物はすでに独占力を失つておりますので、できるだけ自由に国鉄で運賃が決められるような方向に持っていきたいと考えております。

○和田春生君 そうすると、法律改正が必要になるわけですが、いつごろまでに準備されるのか。

○政府委員(住田正三君) 来年の通常国会にぜひその関係の法律を出したいと思っております。

○和田春生君 旅客運賃の方ですが、この閣議了解の再建対策要綱によりますと、旅客運賃も含めて検討すると書いてあります。しかし、午前中の大蔵省の答弁でもわかつておりますように、それがきちんと基礎ができて、再建がレールに乗るというかつこうにきちちりなれば、またそれはそのときだけども、すでにこの段階でも、もう過去債務については五十一年度で仕切っちゃったので、あとはひとつ運賃という大蔵省が存在をしておるといふときに、法定主義を外したら歯がめがなくなつちやうて、えらいことになる危険があるんじゃないかという感じもするんですけれども、旅客運賃も含めてもう法定主義というのは根本的に変えて、認可制か何かにしてしまおうと、こういうお考えですか。

○政府委員(住田正三君) 来年度旅客運賃を幾ら上げるかについてはまだ決めてないわけにございしますけれども、この点については大臣がたびたび申し上げておりますように、旅客運賃は幾らでも上げられるというふうな状態ではないわけにございします。上げればそれだけ減収になるというところで、旅客運賃の値上げについても限度があるというふうに考えておりますので、仮に法定主義を緩めたいとしても、むちゃくちゃに運賃を上げるというふうなことはあり得ないと考えておるわけにございします。

○和田春生君 それは、まあ大臣はできれば上げたくないとおっしゃっていますけれども、ことし五〇%上げて、来年五〇%上げることになければ、私が指摘したような問題点について、かなり政府が財政負担をしない限りつじつまが合わなくなるわけですね。必ずこれは五十二年度に大幅の運賃値上げが数字のつじつまを合わせるために出てくる可能性がある、そういう問題というのが一つの懸念になっていると思うので、おっしゃる通りに競争力の面で独占的立場を失っているから、限度があるなんといつて澄ましておるわけにはいかない問題もあると思ひますけれども、この点については私は機動的にやるといふこと、何でもかんでも法律で決めるという主義には、私自身は基本的に賛成じゃないんですけれども、この国鉄の再建という重要な問題と、国有鉄道であるという面を考えたときに、旅客運賃もひくくろめて法定制度を外すかどうかというのはよほど慎重に取り組まないと、かえつてそれが大変危険なことになる可能性をはらんでいる、そういう意味でひとつ十分検討していただきたいということだけを私は指摘したいと思ふんですが、大臣いかがですか。

○国務大臣(石田博英君) まあ国鉄の来年度の再建計画について、再建計画と運賃との関係についての御議論ですが、確かに問題点はたくさんございしますし、私が幾ら運賃を上げたくないという願望を持っておりますけれども、それだけでは通らない

ことになるかもしれません。しかし、一面におきまして、和田さん御指摘のように、競争力がないのですから、これ以上上げた逆に減収になる可能性も出てくるのです。経営という面から見ても、もう限度は明確にある。来年五〇%を上げるということを前提としてのお話ですが、さような引き継ぎは受けておりませんし、したがって、さようなことにどういふ話し合いがあったか私はよく知りませんが、私は拘束されるつもりはございません。

それから法定主義の問題でございしますが、国鉄の赤字がこう累積してきまして一つの原因は、やつぱり適時適切な時期に運賃の改定が行われなかつたということも一つの原因だと思ひます。それが一年半もおくると、そのおくれた分の歳入欠陥が債務になって、利子分であつてくる、こういうこともありますので、適時適切な時期に改定が行われる必要があると思うことが一つ、それから公共企業体のあり方について、スト権を含めて検討はされておりますが、その一つの条件として、国鉄経営者の当事者能力の問題ということも関連をいたしてまいります。そういうことと関連をさして、そういういま申しましたような運賃法定主義を排除するという議論が出てきていますわけにございしますが、結論を得ているわけにはありません。ただ何度も申すようでありまして、運賃だけに頼つて解決するという時代は、もう今日はそういう時代ではない。これはもう民生の安定、物価の安定という面からだけではなくて、現実そのことが期待する収入を伴わない、そういう現実の上からも考えなければならぬ、こう思っております。

○和田春生君 大臣として引き継ぎを受けていらっしゃるというのを、確かに来年度五〇%上げるといふことが閣議で決定するとか、政府の方針としてがつちり固まつているという形ではないかと思うのですけれども、国鉄の宣伝パンフレットを見ても、ここに衆議院の運輸委員会のやりとりの議事録があり

ますが、その中における政府委員の答弁を通じてみて、ことしの五〇％に引き続いて、来年さらに五〇％上げるといふことは、およそ既定の事実といふか、暗黙の前提として論じられていることは否定できないと思ふんです。同時にまた選挙が済んだ後で石田運輸大臣引き続きおやりになつていかうかとも、失礼ながらこれは不確定要素でございまして、ですから、引き継ぎがあつた、なかつたといふことになる問題なんです、そこで、いろいろ議論されている。私はそのことは別に、いま運賃の法定という問題について、国鉄の再建といふことの絡み合いで全部それを外してしまふといふことがいいか悪いかといふことは、いろいろの意味で検討を要する点があるんではないかといふことを申し上げたわけですから、その点については御検討をいただきたいと思ふわけでございます。この場における御返事は要りません。

さて、そういうような形で、大体質問時間も残り予定よりも少なくなつてきたわけですからけれども、本会議でどう言つた、ああ言つたといふことは責任追及いたしません、私は午前、午後におたる質問で明らかになつたと思ふのですけれども、印刷の上の数字ではつじつまが合つていないけれども、もうこれはぼろが出てゐる、必ずパンクをする、そういう点について、これは政治的責任をどういふふうにとられるかといふふうに聞いたことについて、本会議質問でもその点はなほだあいまいになつておりました、これは総理大臣がおれば総理大臣にお伺いすることですが総理おりません。運輸大臣に、これはひとつ、もしそれができなかったときに、まあ内閣が変わつたとしても、これは全然野党内閣なんかになれば別ですけども、仮に自民党内閣が続いているといふことになると、言つたことに対しての責任をとつてもらわなければ困るわけですね。で、私はもうぼろが出てゐる、だめだと思ふのですが、やれるとおっしゃるわけですね。やれなかつた場合の政治責任はどういうふうにおとりになるつもりなのか、その

点を一遍運輸大臣に確かめておきたいと思ひます。

○国務大臣(石田博英君) 現在の状態からいろいろな当初再建案を立てたときと違つた状態が出てきていることは確かに事実であります。しかし、同時にまだまだ経営努力をする余地がたゞさんあると思つております。それから、まあこれは野党の皆さんも御賛成をいただいているように思ひますが、公共負担とか、あるいは地方の交通線のマインナスの欠損の補てんとか、そういうような部門についてさらに財政当局、あるいは政策実施当局と交渉を重ねていく余地が残つてゐると思ひます。そこで、来年度五十二年以降、単年度で健全経営を維持するといふことを目標とする計画の変更を現在する段階ではない、そしてまた、そういう努力を重ねれば、そういう目標達成は可能だと私も思つてゐる次第でございます。

できなかつた場合はどうするかという場合のことであります。私はこれはあくまでやるように全力を注ぎたいと思ひますし、もしも大きな障害でも起こつた場合はその障害の今度は補てんに対してわれわれは努力するといふことが政治的責任をとるゆゑんではなからうか、かように考えます。

○和田春生君 できると思つて賛否があつても決めた、ベストを尽くしたけれどもできなかつたといふことは人間世界にはあることだと思ふんです。私が特にその点をお伺ひしたのは、もうできないことがわかつてゐるという前提に私は立つてゐるのですから、それをできる、できるとおっしゃるから、どういふふうな責任をとるかといふふうにお伺ひしてゐるわけですが、いまの大臣の御答弁をしかと承つておきたいと思ひます。

運輸省と国鉄関係の質問はこれで終つて、最後に労働省、来ておりますね。——では質問をいたしたいと思ひます。

過日の本会議で私が質問したことに対して、まことに労働大臣というのは失礼な人物で全然答えないわけですね。答弁漏れだと言つて党内交

渉係も出ようとしたんですが、最後の質問でありまして立ちかかつてゐる議員さんもおきんおつたので、まあいいよという形でおいておいたんですけれども、全くぼくはあれは不届き千万だと思つてゐるんです。人がきちんとしてゐることに全く答えずに、答弁漏れだと言つてゐるのにかかわらず、にたつと笑つて引き揚げるなんというの、国務大臣の資格なしと、こゝろ言いたいわけですが、私もきょうは労働大臣おきませんので、かわりの人に来てもらふように注文をしておつたわけですが、私が質問した内容を要約を言つて、いまは公労法という特殊な法律がある、これでスト権を制限してゐる、それに対してはぼくらも批判を持つてゐるわけですね。一定の条件を整備してスト権を認めるように公労法を改正すると、こゝろいうわれわれも主張を持つてゐるから公労法自体に賛否の立場や適否といふことの判断はあるだらう。しかし、現行の公労法体系の中でいけば強制仲裁制度といふのは明らかにストライキ禁止に対する代償措置ではないか。

私は現在の公労法をつくるときの労働法令審議委員会をしてゐるんですからずっと立法のいきさつよく知つてゐるわけなんです。明らかにこれはスト禁止に対する代償措置なんだ。だから、民間においてはそういう制度はないんですね、御承知のように。それは両方が合意をして申請した場合に任意仲裁が行われますけれども、強制仲裁制度はないんです。わざわざ公労法をつくつて強制仲裁をやつて、そして予算上、資金上の問題があつてもこれを実施しない、これはまさにスト禁止に対する代償措置ではないかと。したがつて、労働者の権利だからといってストライキをするという立場は労働運動としてあり得るとは思ふ。

しかし、それは結局ストライキもやる、強制仲裁もといふのは、これはもう根本的に矛盾しているわけですね、そういうことをやる場合には、強制仲裁による仲裁実施といふものを今度は見捨てるといふことが代償措置と当然なつてくるんじゃないか。これはバランスとれた問題なんです。

したがつて、仲裁裁定を実施するといふ場合にはあくまで法律に守る、法律に従ふ、そういうことが前提になつて初めて仲裁裁定を完全実施するといふ問題が出てくるのではないかと。そういうけじめといふものが全然はつきりせず、うやむやのうちに問題をやっていくとする。そればかりではなくて、そうではないと否定はされるが、明らかにその仲裁裁定の実施といふことを運賃値上げとてんびんにかけてその取引材料みたいな形で国会に出てきてゐるわけですから、そういうやり方といふのはけしからぬじゃないか。いゝばそういうことを要約をして質問したわけですね。何も答へなかつたわけ。ひとつ労働大臣いらつしやいませんけれども、労働省としてその点どう考へてゐるのか聞いておきたい。

○政府委員(関英夫君) 先生おっしゃいましたように、確かに現行法の公労法におきましては、公共企業等の職員の地位の特殊性と、それからその職務の公共性にかんがみまして、争議行為を禁止し、その代償措置として公労法による調停、仲裁の制度が設けられてゐるわけでございます。この点はもう先生の御指摘のとおりだと考へております。ただ、現実にはそういう現行法上本来ストライキは起り得ない制度になつてゐるにもかかわらず、しばしばストライキも起り、まことに遺憾な事態が最近多いのは事実でございますが、そういうストライキが起るにはそれなりに理由、あるいはその原因があるかと思ひますが、政府といたしましては、関係当事者が現行法がある限りその趣旨を十分認識していただきまして、労使紛争を平和的に解決するといふ立場で最大限の努力を尽くされるよう期待してゐるところでありまして、労働省としてもそういう方向で常々努力してゐるところでございます。

現に、今回国会召集後間もなく関係の組合——公労協関係組合、あるいは全官公の関係の組合の方々と労働、運輸、郵政三大臣がお会いする機会もございましたが、そういう際に公労協関係組合員につきましては、この問題をめぐつて九月末

にストライキが計画されておりました。そういうものにつぎましては強くその自重を政府から要望いたしたところでございます。ただ、ストライキの代償措置といたしましての強制仲裁によります裁定につぎまして、国会の予算審議権との調和を図ることがどうしても必要な場合が出てまいります。その点が十六条の現行の予算上、資金上不可能な場合の規定だろうと思うわけでございます。そういうわけで現在国会に御判断を仰いでいるわけでございますが、政府の方針といたしましては、ストライキの代償措置としての仲裁裁定を完全実施したいと、またその方向で努力するという立場は昭和三十年以来その立場を堅持して努力をいたしてきているつもりでございます。

○和田春生君 それは、一応の説明にはなっておりますが、その答弁になっていないと思うのです。たとえば、ことしの仲裁裁定の問題についても、これは運輸大臣が大変御苦勞なされたようですね。けれども、現に運賃値上げ法案が通らないと資金的にぐあいが悪い、そういう形でこれとてんびんになった形で議決案件で国会へきたわけですね。そこで、一体何が起ったかという、いままで公労法は悪法ではあるが法治国家の国民としてあくまで公労法を守っていくと、こういう立場をとってきた鉄道労働組合も、この仲裁裁定が実施されないという形になれば、われわれ仲裁裁定というものがスト禁止の代償措置であるというのを前提にして法を守ろうと言っているのだからストライキをやらなくちゃいかぬということを言ったわけでしょう、直前。全国大会を控えて、地方の大会では決議したところもあった、ぼくらのところにも来たわけだ。そういうことになる。むしろ逆にそういうことが公労法に従ってストライキをやらないと言ってきた組合さえも、それはストライキに追い込むという寸前までいったわけ。

幸いあそこで一つの政治的措置がとられてそれは回避された。それがけしからぬじゃないかと言っているのだ、ぼくは。そういう形で出すのが。

むしろ仲裁裁定を実施しないなら、これはストライキやった組合は怒るかも知れぬよ、怒るかも知れぬが、ストライキがでけないという前提になつてから強制仲裁があるけれど、その強制仲裁を資金上、予算上問題があるけれども誠実に実施するというのがその前提なんだから、ストライキやるのなら仲裁裁定実施できないと言った方がよっぽどはつきりしているわけでしよう。そうでしょう、法律のたてまえでいけば、それを運賃と引つかけて持つてくるから、ストライキをやらないという組合までストライキをやるところに追い込んで何のこともかきつぱりわけがわからなくなるわけでしょう。そのけじめを政府がきちんとしなさい。法律を守る第一の責任というのは政府にあるわけですから。組合の方は労働者の権利だから、公労法というのは労働関係法だけれども罰則規定がない、御承知のとおりでしょう。やろうという組合が出てきたらとめようがないですよ。やることはいかぬかという批判はあるけれども、とめようがないのです。

しかし、問題はそこにかかっているんで、ストライキが自由でやるなら当然当局にも自主性を与えますから、そこへある程度、強制仲裁なんてよけいなことをする必要がないんです。民間と同じように団体交渉なりストライキを通じて解決をしないさいと、ぐあいが悪くなりストライキはとめますよと。緊急調整か何か知らぬけれどもそれでいいわけ。しかし、強制仲裁をやっているのやりくりしてでも実施するということは、スト禁止の代償措置じゃないかと。なぜその点のけじめをはっきりさせないかと。ぼくは聞いているわけなんだ。運賃とてんびんにかけるからおかしなことになるんじゃないか。政府自体が間違っているというんですよ。その点、もう一遍はつきりしてください。

○政府委員(関英夫君) 先生のおっしゃっていることはよくわかるわけでございますが、やはり現行法上、国会で御審議いただいた国鉄の予算をもつてしては、どうしても予算上、資金上実施不可能な場合につぎまして、ストライキの代償措置として十六条がございまして、そういう意味で十六条を今回は発動せざるを得なかったわけでございます。その辺のところは、先ほど来国鉄の現在の財政問題でいろいろ御審議いただいておりますので、入りますが、今回の仲裁裁定につきましては、やはり収入というものを十分確保する見通しがない以上、どうしても現在国会で議決いただきました予算では資金上、予算上実施不可能というふうに政府としては判断せざるを得なかった。そのために十六条を発動せざるを得なかったという事情をひとつ御了解いただきたいと思うわけでございます。

○和田春生君 了解できません。十六条というのは予算上、資金上実施がむずかしい仲裁裁定について、あれは当然それを実施するという場合には国会の承認を求めると書いてあるんです。いいですか、ぼくはその法律をつくった当事者の一人ですからよく知っているわけだ。承認を求めろ、承認の前提はやりませんと、こういうことについて承認を求めろのわけでしょう。やらなかったら承認を求める必要はないんで、銭がないからと言っておけばいいわけですね。債務として残るだけだ。国鉄は、それは、組合は怒るでしょう、かんかんになつて、組合員はけしからぬと言って。だから、やらなくともいふなら何も国会にかかる必要はないんですよ。予算上、資金上むずかしいやつをやるといふ場合には国会の承認を求めろというのが十六条の趣旨なんですよ、これは、明らかに。それはもう書いてあるんですよ、それは、明らかに。それが、その場合には国鉄当局としては仲裁裁定を実施しますという意思が固められる。それをやらしてくださないと、政府としてもやりくりして、それを実施したいと、こういう意思が前提になつて、さてしかし、国会で議決された予算ではぐあいが悪いから御承認を願いたいと出るのが当然なんですよ。そういう意味で全部国会の議決案件だと。通るか通らないかによりけりだ。

いう形で政府が逃げちゃって国会にげたを預けているんです。結局したがって、形としては運賃値上げとてんびんになってきた。そして、いまのスト禁止との代償措置である強制仲裁というものが、どこかに宙に飛んでしまったという意味で、まさに公労法の現在の法律がいかに悪いかは別に、立法の精神と基本的なあり方を踏みにじつたのは政府なんです、ぼくに言わせれば。そういう点はけしからぬじゃないか。きちんとさしておきなさいと言ふんです。それがやっぱし公労法を改正する場合にも大事なことでしよう。そういう形ではなかなかうまくいかないんで、これを改正をしてくださいという形で、初めて改正案というものがルールに乗ってくるわけですね。

だから、そういう点で、もう予定のお約束した時間少しオーバーしたようでございますからこれ以上は申し上げませんが、労働大臣に直接聞く機会がありますと思ひます。あるいはおやめになつちゃってだめになるかも知れませんが、これは短命で、どうしようもないかも知れませんが、けれども、それはまた改めて時間があればお聞きしますけれども、しかと労働大臣初め首脳部に言っておいていただきたいんです。そういう点がいふんな面では問題を悪くしている私は大きな原因の一つだというふうに思ひます。やはり労働行政をする場合には、そういう前提というものを押さえてしつかりやっていたいただきたい。このことを特に希望をいたしておきたい、こういうふうに思ひます。

以上で質問を終わります。

○松岡克由君 期待を一身に背負つてこれから質問させていただきます。

このたびの国有鉄道運賃法、日本国有鉄道法の一部改正案、これについていろいろと論議が展開され、私なりに伺つて非常に高いところから、または論理的に的確にいろいろな委員から質問があり、まだ山のように残っているような状態でございます。私のところはもろろん論理的もさることながら、庶民の代表としては非常に感奮的なこと

ろを含めて聞いていきたいと思うんです。感覚的というところが非常に私は大事でございまして、少なくとも私に対する答弁に的確なものがあれば、もちろん私はマスコミを通じてみんなにこれを発表する義務がありますんで、国鉄の電車の中にビラをぶら下げて、あるときは助けてくれと言ひ、あるときは全くだかしていろいろな文章を並べるよりも、私に対する答弁を的確にした方がはるかに効果があるんじゃないかと、こう自負しております。

あの一般大衆というものは、総裁何度言うけれども、論理的な部分よりも感情の動物ですから乗れない、または態度が悪い、国鉄の職員。それから込んでいっていか、非常にそういうところから発想するんですね。国鉄に対するコミュニケーションというものを、それが納得しないと、そこへマスコミという文化人がつけ込んできて不満を正義に転化させてくるわけだ。それでそっちがまいつちやうわけですよ。だから、最も大事なところを押さえるというのかな、サービス、納得するようにしていかないと、老婆心ながら私は申し上げるんですが、大変なことになるんじゃないか、こう思うんです。

まあ私は毎日乗っているんです。きょうもちよつとおくれましたけど、電車に乗ってこへ来ているわけですね。私自身で感じたことはずいぶん前、昭和二十七年、八年でしたか、私当時目黒にいました、目黒から目白に師匠の小さながいますね。当時十円だったんです。それがある日突然に目黒から恵比寿までが十円になったんだね、これはぼくは非常に記憶力がいい方ですから、そういうことに対しては、こういうことがどかんと感じるんですね。

私はいま乗っていて、非常にきさいなことから聞いていきまされども、要するに庶民として頭にくることは、車内で乗客のマナーが悪いんですわ。まあ、ほとんど若者というのは足を組んで乗っているんですね。その乗っている態度たる

や、われわれ物のない時分に育っている、戦争を幾らかでも知っている人間にとつては不愉快以外の何物もない。それに対する、次はこへ着くんだという説明はあつても、彼らはいさめる行為みたいなものは全くないわけですね。ああいうのをなぜ指導しないんですか。人間、指導されずと職員に対して職員そのものがリーダーシップ持つようになるといいですね。これは非常にいい教育になるんです。どちらの係かわかりませんが、そういうサービス面における報道をしない。

○説明員(吉武秀夫君) いまの先生のお話の中で車内放送の部分でございすけれども、車内放送はただいまお話がありましたように、一つは業務放送といひますか、着駅案内とか、あるいは乗りかえの問題とか、そういうこと。それからもう一つは、いまお話のありましたように、ちよつとモラル的な、そのときそのときに応じた放送というものがあつておるわけなんです。たとえば非常に入むときにはお子さんをひざの上に座らせてくださうとか、あるいは雨の降る日に、かさを隣の人にさわらないようにしてくださいとか、そういうあれはやつておるわけなんです。放送というのは一番後ろで行きますもので、実際に目についたあれじゃなくて、一般的に放送しておるといふのが実態なんです。これは管理局とか、あるいは車掌区というところで、そこで放送のテキストみたいなものを持つてまして、そのときそのときに応じてこういう放送をしたらどうかということ。現実にはやつておるといふことになっております。

○松岡克由君 ちつちやいことにござりますけれども、やつてないんです。やつていないというの、電話をかけたけれどもないかたというのと同じことであつて、それはやつていないことにならぬのだ。やはり、やるというのは効果がなきや何にもならぬでしょう。うるさいくらいやつても罰当たりませんよ。銭がかかるわけじゃないです。罰当たりませんよ。銭がかかるわけじゃないです。一銭もかからぬです。

これ。国鉄で足を組まないでください、かさは置いてくださいと、これ、どれだけ迷惑しているか、あなた方乗ったことがないからわからぬのだ。乗ったことないから車掌が一番後ろにいらして、そういうふうでございすことを堂々とこでばさくわけだ。言葉が悪かつたらごめんないね、腹にそれほど他意はないんだから。それ言ひなさいよ、言わせるようにしなさい、このぐらいいろと変わつてきますよ、あなた。おどかさうじゃないけれども、しなさい、これ。

○説明員(吉武秀夫君) いや、私も毎日電車を通つておりますけれども……
○松岡克由君 会いません。(笑聲)
○説明員(吉武秀夫君) このお客様の御意見でいろいろございまして、放送がうるさいという意見と、それから、もつとやれという御意見と、いろいろの御意見がございまして、私は何回かいまのよう放送は自分であつたことがあるものでございすのでそういうふうにして上げたいんですが、足りないといふことについて、もう少しきめ細かく指導したいと思ひます。

○松岡克由君 ないんだ。減るわけじゃないからやればいじやないの、そんなの。本当に迷惑を感じているんだ。ぼくは乗るたびに腹が立つのはその一点。ただ乗っているから余り文句も言えないんですけれどもね、ぼくは。その一点です。私はね。それはやつてないの。やつぱり、何度何度もうるさいほどやらないとだめですよ。いまの右翼を見習いなさい、うるさいやつての。あれは余り効果はないけれども。あのぐらいいやつぱりやらなければいけません。それが、庶民に対するサービスです。それをうるさいからやめろと言われたとしても、それはあなたの方のリーダーシップでとめるぐらゐの度胸がなかつたら、こんなもの国鉄の再建などというところからできやしないですよ、この程度がでないようじや。車中で足を組んでいるのも直せないで、何が国鉄再建ができますか、あなた。庶民はこういう

発想なんです。わかりますか、ね。頼みますよ、頭下げればやつてくれますか、あなた、ね。
率直に伺ひますけれども、総裁、昨年の十二月三十一日の閣議了解の、例の国鉄再建対策要綱ですか、これ見て感じたんですが、さつきも和田委員がどうやつたつて再建できつこないと言ひ。これはプロとアマチュアですか、そのぐらゐの差のあるプロが言うんですから間違ひないと思う。このアマチュアである、運輸委員会の非常にまだ浅い私が見ても、どう考えてもできつこないような気がするんですがね。じゃ、和田委員は納得させることが無理だつたら、せいぜいこの浅い私ぐらい納得できるように、ということば庶民と言ひかえてもいいです。一般大衆に納得できるようにわかりやすく、アメリカでは何か大統領が子供相手に演説するといふことを言ひますよ、ね、ということば非常にわかりやすくしゃべるということばです。この際どうですか、国鉄として。納得するよううに、ひとつお願いいたします。

○説明員(高木文雄君) まだ私も日が浅いわけでございますが、やはり二つ問題がございまして、先ほど来お話したのは国鉄の経営といひますか、経理といひますか、そういう財政面からいひますが、それはまさに非常にむづかしい問題である、なかなか容易にできる問題ではないと思つております。しかし、それにも増して重要なのは、やはりほかの製造業などと違ひまして、人の手によつて行つておるサービス業でございます。その意味におきまして、その人の、しかもそれがきわめていろいろと分業になつておりました、駅におる者、運転に当たる者、車掌さん、信号、あるいは修理といふあたりまできわめてたくさん分業になつておる。それが非常に多くの場合に入手によつて行われておる。それがうまう一緒になつて、毎日、先ほど御指摘を受けましたように、きちつとダイヤのとおりには動かぬかどうかというところは、かなり現状では理想から離れておるわ

れを売りますから再建できずと、こういうふう
に言えないものなんですか。

○国務大臣(石田博英君) これは不動産ですね。
それから、ある場所、いろいろな条件が違います
から……

○松岡克由君 基本的態度として。

○国務大臣(石田博英君) 基本的態度としてはそ
ういう未利用地——そういう効果の上がらないも
のはあるいはもつと効果的に——売ることばっか
りが能くないと思ひます。貸して貸し賃を取っ
てもいい。そういう余地はすいぶん私は残ってい
ると思ひます。

○松岡克由君 基本的態度として、それはやりま
すから——やれない理由はいろいろあると思ひま
すね。それはいろいろ不動産とか……。やりまし
たらどうぞ御期待くださいというのと、これがで
きれば何とかなるでしょうという、こういうこと
が非常にあいまいに感じますね。

○国務大臣(石田博英君) はい、わかりました。

○松岡克由君 わかりましたね。

○国務大臣(石田博英君) はつきり申します。私
は、そういう種類のものは、思い切つて処分でき
る物は処分し、利用する物は利用するということ
をやつてもらいたいと思ひます。私は直接じゃな
い。直接は国鉄ですからね。

○松岡克由君 総裁、よろしゅうございますか。

○説明員(高木文雄君) ただいまのような点をし
ばしば大臣からお指図を受けておりますが、私
もそういうことでやらねばならぬと思つておりま
す。

○松岡克由君 それから、これは質問というより
もアドバイスします。たとえば、いま貨物のこと
が出まして、貨物は戸口から戸口へ行くもんじや
ないと、そういうマイナス面があると。しかし、
そのマイナス面は——人間というのは感情の動物
ですからね。できないかもしれないが、これは
うちは幾らか高いかもしれない。高いかもしれ
ませんが、それを皆さんがやつてくれることに
いて国鉄が潤うし、値上げも少なくなるんです。

税金もそれほど使わなくなるんです、助けてくだ
さい、お願いいたしますという方法があれば、これは
また解決できないことでもないんです。そうい
う姿勢というのを持たないで、計算づくだけでや
るとそういうことになってしまふんです。

私は沖繩——沖繩の話は余りしたくないんです
けれどもね、私は(笑)たまたま沖繩へ海洋博を
見に行った人が、つまり万博と比べて落ちると、
さう言うんだ。私だったら堂々と同じだとい
う言ひ方をしないで。それは万博と比べれば設
備も落ちるかもしれない。食べ物もまづいかにし
れない。しかし、沖繩が仲間に入つて初めての行
為なんだ。お金のある人は幾らかでも沖繩に落
してやつてくれと。君たちが内地よりちよつとま
ずいかもしれない物を食べること、不自由をする
ことにしておいて仲間がこれだけ助かるんだとい
う。こういう発想があれば、私はまだまだマイナ
ス面もプラスにできることが可能なんだという、この
人間の心情を信じてくださいよ、総裁。これを信
じないと、すべてがだめになりますよ。

○説明員(高木文雄君) 確におつしやる点はご
ざいます。長年の間、どちらかというと、お客
さんが来ればそれを運びましようというふうな姿
勢が見られたわけでございまして、それではいけ
ないので、こちらから積極的にお客さんをお訪ね
して、それを載せてもらおうというふうにするべ
くいま指導をいたしておるところでございまして、
だんだん成果が上がるものと確信をいたしてお
ります。

○松岡克由君 これは別に、失礼だったらおわび
しますがね、そういう意味で今回の総裁は非常に
体も小柄だし、同情を国民から何か買うという
失礼ですけれども、傲慢な感じがしないんで、す
ごく適役ではないかと、私は期待しているんです
がね。ところが、そういう内容と違ふところとい
うのは大事だということの関連なんです。ど
うぞひとつ使つてくださいますか、という態度
を忘れないようにしてほしいと思ひます。
再建対策要綱でも触れていますがね、営業面

国鉄の直面している問題は、累積赤字の問題を除
きまして三つあると、私はこう思ふ。一つは地方
の赤字線ですね。もう一つは貨物の問題、もう一
つは運賃の法定制度の問題です。

この最後の運賃の法定制度のことをちよつと伺
いたいんです。私、運賃を国会で決めるとい
うのがどうもなじまないような気がするんです。
ということとは、これは議員心理として値上げしな
きやならないと、早い話が資本主義というの
の上がついていくものであつて、物価が上がるの
が悪い政府で、上げなければいい政府であると思
わしているとしたら、これは政府が最大の悪いとこ
ろであつて、物価というものは上がるもんであ
る。ただ、自分の収入とこのバランスがどうかとい
うことが問題だといふ、百も承知のこの意見が意
外にわかつていない。これは逃げちまう政府に私
は責任があるんじゃないかと思ふんです。すけれど
も、まして、切り下げ経済に私は恐ろしいまの国
民というのは耐えられないだろ、こう思つて
いるんです。洗剤がなくなる、トイレトペー
パーがなくなるんであれだけの騒ぎをする国民です
から、やつぱり成長経済でないと持たない。上
がつていくのはしょうがない。

与党の議員でも、やつぱり値上げというのは心
情的に上げなきやしないかと思つていても、
私は選挙民にはなかなか言ひづらいと思つて、ま
た野党の方々でも上げなきやならないと思つて
も、やつぱりこれはどうして議員心理に反する
んだね。(「違うぞ」と呼ぶ者あり)違ひますかね。
後ほどまたゆつくり先生の意見を伺ひますがね、
私は無所属ですから、齒に衣を着せないで言ひま
すがね。運賃の改定という、私は経済的行為が与
野党の取引の材料にもなりかねないと思ふ。そう
いうこともあり得るんじゃないかと、材料に。与
野党ばかりじゃなくて、与党の内紛のとはちり
を受けることもあるんです。

たとえば、いまここにいらつしやるからちよ
ど伺ひますがね、木村前運輸大臣が五十一年十月
十六日の「世界日報」という雑誌に「三木首相へ

の提言」という欄で書いています。六月当
時、私が運輸省の最高責任者の立場で国鉄運賃
上げ法案を即刻成立させたいと一時間に
わたつて首相に談じ込んだことがある。それに対
して、首相は何らの返事もせず、ただ聞き流して
いただけであつたといふ、さう書いてあります。
恐らく前運輸大臣がおつしやるんだからそでな
いと思ひます。ということとはね、三木さんは三木
さんで、当時権威さんに追い落とされたいと思
はね、三木おろしを迫られているので、早い話が
陣工作が活発になつていから、国鉄の運賃ど
ろじやないんです。国事に打ち込めなかつた
と、さう解釈せざるを得ないですね。

私は、運賃というのにはある程度を決めて、つまり
自主的に決めるような機関にまかせたらどうか
と、国会はもつと基本的な審議をした方がいいん
ぢやないか、さういう一つの、突拍子もないと思
ひるかもしれない、このアイデアを運輸大臣の
立場でなくともいいですけれども、どう感じます
か。

○国務大臣(石田博英君) この運賃の法定主義、
これは国鉄だけでなく電電公社も郵政もさうで
ございまして。これは独占的な立場にある企業であ
るという意味で、それから公共性、さういう意味
で法定主義というものは定められたものだと思
ひます。しかし、先ほどから長い議論でおわかりだ
と思ひます。実際を見ておわかりのとおり、国鉄
はもう独占企業じゃないんです。そして、事実過
度の競争関係にありますから、運賃を勝手に幾ら
上げたからといって急にそれだけの増収になるも
のでもないで、実際上の制限がある。さうい
う意味で、法定主義というものを直していいんじ
やないかというあなたの議論は私は決してとつ
つな議論とは思ひません、ごもつともな議論である
と思ひます。

○松岡克由君 謙遜して言つたのでとつとつ
たのですがね、まあ肯定してくれてありがた
い。ひとつさういふものも考えなければなら
ない、だからこそぎりぎりになつてどうかあんと上げ

なければならぬことが起きてくるのですね。もうちょっと、ちよびちよびちよび上げていく分にはさほど感じないんですが、こう追いつめ追いつめいくなことをやったらあぐんどおんとくるからショックが大きいと。で、問題になつてくるという部分が、そういう制度を設けることにおいてどんな困難があつてもいいとなつたら、それはやるべきことがやっぱ政治家の道ですから、それがいいとなるならばそのようなことを進めるように、ひとつどうです、皆さん、いろいろと考えるようじゃありませんか。

で、貨物輸送なんですけど、私、これはまあ再三、再四いろんな議員の方々が伺つていられる、何度聞いても同じことかもしれないんですけどね、五十五年を目標に収支の均衡を図ると言っているんですけども、具体的に一言でどうです、図れますか。

○説明員(田口通夫君) 私ども簡単に申し上げますと、やっぱばりコストを下げる、徹底的に効率化することというのが第一番目の大きな問題でして、これはいままでやってまいりました貨物集約——貨物駅の集約、それから貨物の操車場の統廃合、それから列車体系の体質を徹底的に簡素化する、こういう三点で、具体的な計画を現在詰めておりまして、十一月中に労使がこの問題について話し合うという予定になっております。

それから二番目は、やはり御指摘もありましたように、運賃制度が非常に硬直化しておりますので、これを弾力的に活用いたしまして、できるだけの輸送需要を持っていきたいというふうに考えておりますし、すでに多くの荷主さんとの折衝を開始いたしまして、需要増につきましてはかなりの自信を持っております。

最後は、やはり午前中総裁が申しましたように、できるだけトラックと競争することよりも、トラックを上手に使いまして、トラックから見た場合に動く道路としての鉄道というような形の機能を発揮したいと思っております。すでにコンテナ輸送が五十年の実績で千二百万トンですが、

その六割に当たりますフレイトライナーという特急列車を走らせておりますけれども、その約三六%が実際のトラック業者が利用いたしております、こういう実態もございまして、できるだけトラック業者を問わず国鉄を利用していただくという方向で勉強していけば、五十五年、五十六年度の初めには、国鉄再建対策要綱に書いております「固有経費で収支均衡する」ということも可能である、また自信を持ってやり遂げなくちゃならないというふうに考えております。

○松岡克由君 結構でございます。

赤字ローカル線はどうですか。これはそれは言

いにくいでしょう、正直にひとつ……。

○説明員(馬渡一真君) 昨年末に決められました再建対策要綱の中で、地方交通線問題についての答申が出ておりますが、その中で、国鉄といましてまず努力をいたしますことは、やはり自分でできる合理化をすることでございます。しかし、まあその点で申しますと、実は収入と支出のバランスが、それをやりましてもなお覆い得ない線区であるというふうにその面では考えておりますが、できるだけの努力をいたしましてなおそういうふうな状況になりますので、その点につきましては、先ほど運輸省からもお話しございましたように、運輸政策審議会の面でも検討いたしたい形の中で私どもも努力いたすべきものは努力をいたしますし、まあ今後の取り扱い方もその点で決めてまいりたいと思っております。

○松岡克由君 いまの答弁の言葉の感じからつかむと、最初の二つ聞いたうちの貨物の方ではわりと自信がある。いまのローカルの方はまずばつきり言え答弁の内容といいますが、そのニュアンスからは、なかなかむずかしいと。赤字ローカル線だけを言えば、切り捨てるものは切り捨て、合理化すべきものはしてでも、やはり無理であるというふうなことに私はとれたんですが、こういう考えはどうですか。国鉄が独立採算性を指向して自主経営をやるといふんなら、まあこれ経営を合理化徹底するためにいまの国鉄を、大臣ね、総

裁ね、三つに分けちゃうんですよ。一つが幹線旅客公社、これはどうやらやっていると申すんだ。もう一つが貨物運輸公社、それから地方交通公社と、こうすると、もうかつているのと損しているものがはつきりわかつてくるわけですね。これ三つに分けると幹線旅客公社は、どうやらこれやうていけそうじゃあ。うなずいてはいますがいいますね、やうていけませんという意見はなくていいですね、通してね。貨物輸送公社も、いま何とおっしゃいましたか——田口さんおっしゃったように、どうやらなるだろうと、いろんなことにおいて。そうすると、非常に単純な計算であれすけれども、残るのが地方交通公社と、こうなるわけですね。公益性をしよつては、公益性というのと収益性というのとは完全にこれは相反しますからね。

ところが、もうかつているのも、もうかつていないのも一緒にしてもうかつてないのといふのと、こう分けちゃうと、地方ローカル線だけはわかるんだ。さっきのぼくの話しじゃないけど、助けてくれと言いたいんだ。そうすると、また土地の方も、この間公聴会の際には余り応援したくないと、全部金出してくれという浜頓別村長だか町長言っていましたよ、あれは失礼な話で、全部出せというの。場合によつちや、ローカル線の場合、幾らかコストが高くなつてもしょうがないと思ふんです、私は。この辺は答弁しにくいからいいですけどね、こういう三つに分けるやり方、その上にやれ、いろんなことを考える、その考えるのも後ほど言いますけど、こういうアイデアというのはどうでしょう、総裁。大臣でもいいですよ。

○国務大臣(石田博英君) 前の二つについては、これは一つの考え方だといふような感じがします。それでなくても、労務管理の面から見まして、四十何万人というものを一つの団体として管理することは大変ですからね。ただ一番最後の問題は、処理をするのなら、そういう一括したものとしてしないで、それぞれの地域にたくさん

の、その地域ごとの機関で、自治体なりなんかを加わつたものとしてやうて、そうすると、これは鉄道でなくって自動車の方が便利なんだというところも出てくると思ふんです。だから、これはやっぱ一括してやるとなると非常にむずかしい問題、たとえばね、現に国鉄に働いてる人、どうやら黒字になるところへ残る人はそれはたくさんいるでしょうけど、赤字になるに決まっているところへ出かけていくという、移っていくというのはむずかしいなつてくるだろうと思ふし、それぞれ地方によつて事情が違いますから、やはりその地方の地方住民、あるいは地方住民の代表、そういう人たちが関与したものとしまして、こう分離というところの方がいいなと私は思ふんです。

○松岡克由君 なお結構です。私の意見もまたその先に進めたような感じがしてね。二人でコンビを組むといふのが何か再建できるんじゃないかと思ふのですが、政務次官にどうですかと言ふとひびいたかたなりな感じがして(笑)そういうアイデアは——アイデアというよりもここに行かないともたないんではないか、そういうやり方をすると、同じ赤字を助けてくれと、税金という形から、または運賃値上げという形から国民の協力を得る場合でも非常にやりやすい。そして、それに加えて私はもつと不動産、私はもうスパーでも何でもどんどん、これは後でまた、きょう来ていただいては弘済会との兼ね合いなんかいあるの伺いたいと思ふんですけども、縛られている法律があつたらどんどんそれは解くものは解いて、改めるものは改めていって、私はやうてい

場合によつちや駅の上に寄席をつくつてもいい、いつでも私は参加しますよ。いやいや、こういう健全な芸を残しておかなきゃいかぬですよ。ありとあらゆる、一般的には笑い話かもしれない、非常識かもしれないけれども、常識論で解決できないならば、ある意味においては非常識という

数の少ないという意味での非常識、めちゃく

ぢやという意味じゃないです。その私はやっぱり感覚も利用せねばいかぬし、アイデアも入れなければいけないところまで来ているんで、笑い声の上がるのを承知で私は質問しているんですけれども、これは笑わせる稼業というのがバックにあるからいいんだけれども、なかなかまじめな顔をした議員はこういうことは言えないと思うんで、あえて犠牲的精神で申し上げているんですけれども、それはどうもないですがね。このアイデアを、いま私と大臣との一問一答を聞いておりました総裁、どんなもんでしよう。

○説明員(高木文雄君) 今日まで地方ローカル線についてはしばしば管理局が中心になりまして、地元の方々とお話し合いをしてきたわけでございますけれども、その場合には、やはり一つの機構としての国鉄という立場がどうしてもこちら側も出ますし、地方からもそういうふうな受け取られるわけがございます。地方から言えば道路もあつた方がいいし、鉄道もあつた方がいいという事になってしまふわけでございます。そこで、いま大臣からも提案されましたような形で、地方自体の問題としてどういうふうにした方がいいかという事を、どちらかというところ、むしろ地方の方に中心になっていただいて、いろいろ検討していただくというふうな仕組みができるならば、いまとは全く違った方法で解決の道が開けてくるのではないかと考えています。いままでは率直に申しまして、さっぱり成果が上がっていないわけでございますけれども、かなり努力は出先、出先でやってまいつたわけですが、率直なところうまくいかなかったわけでございます。いまの御提案は今後のローカル線問題の解決にとって非常に重要なポイントではないかと思ひます。

○松岡克由君 ちょっとこれから弘済会のことで伺いますので、大臣お眠でしたら少し早い時間構いませんからいいですよ。いや本当に眠いからさ、ぼくよく知っておりますからね。居眠りしながら法律決められるとたまりませんけれども、このことはちょっと大丈夫ですから自由にしてくだ

さい。

どうもお忙しいところ弘済会御苦勞さまで。この弘済会が今まで発展した最初の目的というのは、最初のできた何と申しますか、理由とか、いわれとか、床次竹二郎氏ですね、鉄道大臣の。これが昭和七年に五千円の金を出して国鉄の公傷退職者、永年勤続退職者及びその遺族並びに殉職者の遺族を救済し、鉄道の従業員の後々の憂いのないようにすること、これを目的として設立してきたと、こうありますがね。戦前はそういった救済の方法というか、機関がなかったから、実にこれはすばらしいことであり、大変ないことをした、できたという事なんですけれども、いま、それは昔の産物としてならわかるんですけれども、こういういろいろと救済する制度ができた現在、本来の目的は達しているような気がするんですが、どうでしょう。

○参考人(豊原康次郎君) お答えいたします。

いまの先生がおっしゃいましたように、昭和七年当時は確かに国鉄の殉職者というお気の毒な方も、多いときは一日に二人平均ぐらいで発生しておつたと記憶しております。また、当時は大変な不景気でもございまして、その当時と今日の状態とは確かに変わつてまいりまして、国鉄の安全対策も非常に進みまして、恐らくたゞいままでは、前に一日に二人であつたのが一週間に一人以下になつておるのではないかと私は何っておりますが、そこで、確かに共済組合の活動も昔に比べまして進んでまいりましたし、いろんな福祉の国としての対策も進んでおりますから変わつたわけでございますけれども、私どものやつております社会福祉事業は、たとえば精神薄弱の方たちの救済とか、身体障害者の救済とか、あるいは保育所を持つておりますとか、駅に旅行中に御病氣になつたり、けがをなさつた方々の援護を申し上げる施設とか、または義肢、義足を製作いたしまして、それの着用訓練というふうなことでございまして、昔のできませんでした当時からだんだんに発展してまいりまして、その分野が少しだんだん時代とともに変

えてきておるわけでございます。私も微力でございます。その目的を完全に達したとはまだ考えておりませんので、まことに微々たるものではございませうけれども、社会福祉の仕事というものは並にその必要なる財源を得るための収益事業といふものにつきましては、いまでも存在価値があると思ひます。

〔委員長退席、理事瀧谷英行君着席〕

○松岡克由君 微々たるもの、そのとおりです。微々たるものです。社会福祉に対しては。しかし、発達がし過ぎています。これは最初の床次さんが考へていたものよりも、私は福祉という名をかりた、隠れみのにして、発展することが悪いことでもない、もうけることが悪いことでもないんです。私はもつとじみな存在であるべきものだ。ところが、社会福祉という名をかりて私は発達してきて、これ調べてみたら余りにも大きくなつてい

るんです。だんだん言いますがね、一日の売り上げが四億四千万、それも現金ですからね。こうまでこうきて、ありとあらゆるところへ出して、もうそれこそやつてない分野のものを採るのが少ないんじゃないか。しまいに基石から基地の世話までするんじゃないかと、それぐらいの勢いで広がつてきています。それはもうそば屋、喫茶店、食堂の経営、結婚式場、貸しロッカー、電話セン

ター、クリーニング業、もちろん不動産もやつて、それから料理、華道の教室、時間表、サービスマ、印刷販売、もうありとあらゆるものをやつています。いま弘済会恐るべしという、面積の売り上げから言つたら三越の数倍になつていゝんです。これは私はちょっと福祉といふもの、もうけていゝものとのバランスがとれてないような気がしますがね。

○参考人(豊原康次郎君) いま、福祉と売り上げと申しますか、収益事業との関係でございましてけれども、弘済会でやつております駅の売店を主としたしまして、ただいまお話しのように、あるいはそば店もやつておりますし、喫茶店もやつてお

るところがございませうけれども、しかし、何と申しましても、駅の売店の売り上げがもう大宗でございまして、収益事業から得ました収益をもちまして社会福祉事業をやつておりますが、社会福祉事業の規模は年間に、五十年で申しまして三十億四億ぐらいの規模でございまして、それをもつて弘済事業自体にも、先ほど申し上げましたように義肢をつくつて、これを安い値段でございまして、が、売つておりましたり、あるいはほかの施設でも、施設に入つておられる方から収入として使用料的なものをいただいております場合もあります。また、国や都道府県等から補助金、または措置費と申しますけれども、そういうお金をいただいておりますのが十一億ばかりございまして、結局福祉事業の赤字二十三億というものを収益事業の収益から補てんをしておるといふことでございます。

いま先生のおっしゃいましたいろんな事業は、これは関係会社をつくりまして、そういうものにやらせておるものがございますから、いろんな業種は確かにございまして、それらから配当その他を受けて社会福祉事業の赤字の補てんということ、年によつていろいろございまして、けれども、どうやらこうやらやつておるといふような状況でございます。

○松岡克由君 昨年度の売り上げは、総売り上げの数字を……

○参考人(豊原康次郎君) 約二千四百億でございます。売り上げでございます。

○松岡克由君 で、なぜこんなことを聞くかというです。一般の国民は疑問を持つておるわけですから。本家本元の国鉄が赤字でどうしようがないというときに、これだけ全盛を誇つていゝと。私は、不動産なんかの場合でも、国鉄の先をやつたり買い占めていゝ部分もあるし、まあそれは先見の明があると言つたらそれつきりですけれども、国鉄側に支払われている構内の使用料というのは、まあ売り上げの四%から、そんなものでございませうね。

それで、これは私のけすの勘ぐりでなければいいんですけどね、まあ国鉄も余りつつつけないというところがある。なぜかと言うと、わりと天下りが多いと。一〇〇%と言ってもいいんじゃないかと思う。ところが、弘済会の心証を損ねると後がこわいといううな、私はこういうことも聞いているんです。福祉だ何だと言っているうちに、それだけの売り上げがあったら本家本元の国鉄を救おうという見にはなりませんか。

○参考人(豊原廉次郎君) お答え申し上げます。

いま、俗に本家と申される国鉄が大変な状態にある。私も、もちろん国鉄の再建が一日も早く行われることを願っていたとおるわけでございますが、いま先生がおっしゃいましたように、売り上げの約三%少し、年間にいたしまして、昨年度七十五億の構内営業料金というものを国鉄にお納めしておるわけでございます。で、確かに福祉事業の財源として収益事業を営んでおるわけでございますが、それは財源的にそういうつながりがあるわけでございまして、収益事業は収益事業といたしまして、世の中の一般の小売業に劣らないように私どもは精を出しておりますが、何分にも至りませんので、いろいろ小売業としてのサービスが悪いという御批判をいただいております。私は私もよく存じておりまして、そういうことのないように今後とも努力をいたしたいと考えております。

○松岡克由君 サービスのことはそっちが反省しているんならそれで結構です。別にぼくは聞いているわけでも何でもないんでね。昔は国鉄というのは花形だった。小学校のぼくが一、二年のときに向こうは六年、この子が国鉄——いま考えると国鉄だったんでしょね、国鉄へ勤めてうれしくてたまらないんでしょね、久しぶりに帰省してくると——国鉄の方ひとつ聞いておいてください。うれしくて、ぼくら後輩ですから——そのころの子供はしっかりしていましたからね、もう小学校を出たぐらいいで国鉄用語を入れながら、鉄道用語だったんでしょ、非常に目を輝かせてばかりにしゃべってくれた。ああ、この人の職場というのはよかったです。ああと子供心にあらがれた、その知らない職場に対して。事実、鉄道というのははばりしかなかった。そのころの花形であり、また危険も伴った。危険が伴うと花形になるものなんです、男にとつてはね。そういうところであつた救済機関というのはいくらもよくわかるんですけれども、私は、もういまの国民の一般感情としてはどうも受け取れない。また国鉄の方もそうだと思うんです。

大臣もお目覚めになったんで何うんですけれども、こんなにもうかつているもの、大家さんとしてはたな子がばかにもうかつていますが、大家さんどういふ気持ちですか、大家さん。

○国務大臣(石田博英君) 大家さんはいまになくなつちやうです。

○松岡克由君 じゃ、大家さんの代理の差配人どうですか。

○国務大臣(石田博英君) 確かに本家が大赤字で、そして分家がそれぞれ黒字で、そこへみんな国鉄の関係者が定年になってから出ていくというような状態、それは非常におかしいことだとは思っています。

それから、いまあなたが四%と言われたが、こちらのお話を聞くと三%ぐらいいだそうで、やはりちよつと安いんじゃないかという印象を私は持ちます。社会事業もやつておられるんですが、利益率がどれくらいあるか知りませんが、やっぱり適正なものである必要があるような気がいたします。そして、いろいろな社会事業も現実にやつておるのですから、この存在を否定するといふのもどうかと思うんですが、ただ独占的であるといふことがどうかという、これも考える必要があるんじゃないかと思ひます。

○説明員(篠原治君) 先ほどの先生の御質問の中であつた私から申し上げておきたいと思ひますことは、収益事業でございまして、二千四百億円売り上げがありまして、そこから得ました収益事業の収益が九億円でございまして、それで公益事業

でございますね、先ほどの福祉事業に赤字を補てんいたしましたので、会といたしましては昨年は十四億円の赤字の決算になつてゐるということでございます。

○松岡克由君 ぼくは余りきょうは急にやりましてので数字のことを、これ一番いけないことですが、けれども、しかし、もしその赤字というのを堂々とやっているとしたら、あれで赤字になるなと言つたら頭どろろかしているわ、おれに言わせりゃ、おれにやらしてくれ、本当に。あんなものが赤字になるなんてばかなことがあるもんか、そんなもの。冗談言つちやいけない。堂々と赤字だからこれで許してくれなんて、そんな了見を疑るよ。平気な顔して言つちや困りますよ。どうだ、あれだけ持つていて赤字になるなんてばかことがあるもんか、あんなもの。道楽息子だ。道楽息子だつて何と申しますよ。それは小言ですよ、ぼくの。素直に言つて、あんなものはもうからぬなんてだれも思ひやしませんよ。そんな、もうかりますよ。そういうことを言つちやいかぬのだ、数字の上から言つていけるけど、それはあなたの数字の上からは言つたらいいんですよ。だけれど、それは絶対赤字としたら、赤字にしちやいかぬ。大黒字になるはずですよ、そんなもの。しているはずですよ。どう数字が出ようが、そんなもの納得できつこないですよ。言つてごらんないあなた、笑われつから。みんなの前で、弘済会は赤字でござんす、助けてくださいと言つたら、ふざけんと言ひますよ。

○参考人(豊原廉次郎君) ただいま篠原常務からお話のございましたのは、収益事業では決して赤字は出しておりません。いま申されましたように、昨年でも九億の黒字を出しております。ただ、社会福祉事業に補てんいたしました足らず前が赤字だと、こういうことでございまして。

○松岡克由君 もし間違つたら謝りますよ。それなんだね。それで、私は国鉄職員の救済機関というならまだまだ納得ができるんですけれども、それなら国鉄そのものを救済しようという発想がそこにあるからですよ。それがここで見ていると、「民間社会福祉事業のバイオニア」として、時代と社会の要請にこたえる福祉を目ざし、年来不断の努力をつづけて」というようなこういうラッパを吹かれると、思ひ上がるのもいいかげんにせいで。御本家が思つてゐる。私は、できれば、もしやらしてもらへるなら、国鉄だつて一緒といううか、うちの大家さんのところへたな子も入れられるものなら入れたいと恐らく思つてゐると思ひます。それこそ、いまもう、どんなところでもお金が欲しいときですからね。国鉄どうぞと言つたら、恐らくやらしてくれと言ひし、またそれを言ひなきやおかしいわけなんですけれどもね。そこまでの私は——国鉄を救ひなさいよ、なら。どうですか。

○参考人(豊原廉次郎君) 元来、設立いたしましたところは確かに職域の社会福祉事業というところで、国鉄の方々のためにももちろんやつたわけではありますし、いまもやつておりますが、戦争が終つた段階で、そういう一つの団体だけに對する社会福祉ではいけないという連合軍からの話もございまして、二十四年に一般の方々に對しても社会福祉事業を行うというこゝに変わったわけでございます。それで、いま先生が御指摘になりました、たしかそれは四十八年度の事業報告の冒頭に「バイオニア」というようなことを書いたわけでございますが、その点につきましては、私どもも謙虚に考えなければいかぬということと、その点につきましては深く反省をいたしておるわけでございます。

○松岡克由君 いろいろやつてますですよ、弘済学園、それから御自慢の何と申しますか、身障者に対する病院などもやつてゐる。ところが、これはやつてゐるけれども、だれでも入れるかといふば入れやしないのだ。私も頼まれましてね、いろいろ頼んだら、何のかんの理屈こねられて結局だめなんです。だつたらもう厚生省に任せたらどうですか、こういうことは。それでね、私は、なら、いっそのこと国鉄もこれは赤字ついでに福祉

まで手を出したらどうですか、そんな気がしますよ。どうです、これ、この意見、弘済会の理事。

○参考人(豊原康次郎君) いまお話しした精神薄弱児と薄弱者という分け方をしておりますが、これは子供と成人でございますが、その施設は確かに神奈川県にございます。しかし、そこはやはり施設の制限がございますので、大体二百人ぐらいの方をお世話を申し上げておりますが、国の施設もなかなか不足しております、お入りになりたい希望の方が非常に多いわけでございます。それで、全部の方の御希望をかなえるということは事実上困難になっておりますので、そのあきができるまでお待ちを願うとか、あるいは私どもの能力もございまして、医療施設がありませんものから、本当の御病氣という方々には、まことに氣の毒でございますが、お断りしておるような例があるわけでございます。

○松岡克由君 福祉ということを否定するというのはこれは言いにくいし、福祉とか、愛とかいうことを否定するというのはタブーみたいなものですわ。福祉なんぞはどうだつていいと言つたら袋だたきに遭うでしょう。しかし、そういう意味でなくて、それは福祉も結構です、だから厚生省に任せると言っているんです。こんなもうかつてある金を国鉄に納めなきゃいかぬです。国鉄はもつとこういう、もちろん法人だからそう高く取れないと言ふかもしれませんが、極端に言えば幾ら取つたつて、どれだけ高く金を取つたつて、一般のところの二倍も三倍も取つても、あれだけいいところやつていけます。つぶれやしませんよ。私は、そのぐらいの優位なところにあるものを、国鉄大家としては弘済会たな子を見過ごしちゃいけない。素直に言つて、やれるものならやつてみたいと思うでしょう、あれ。思いませんか、総裁、経営を。

○説明員(高木文雄君) 経営をやることはいかどうかにつては、たとえばうちの方の全体の運営が非常に硬直化したしておりますので、小売業というような仕事がないむかどうかはいささか自信がない面もございまして。したがつて、私どもの方が仮に駅の売り場等について直営にした場合に、いまのよりもさらに能率が上がるかどうかについては、率直のところ余り自信がないわけでございます。

ただ、いまおっしゃいますように、もう少し収益を上げて、私どもの方に助けてもらいたいという気持ちには非常に強く持つておるわけでございます。先般来、私自身も時折担当局を通じてそういうことを言つておるわけでございますが、今日ただいまの状況は、ここ数年間国鉄の旅客収入の伸びが好ましくありませんでしたのと同様に、お客さんが少ないわけなんです。弘済会の方も福祉事業を別にした事業の方の成績があまり上がつていないということで、私の方も実は急にこちらへ納めてもらう額をふやすわけにいかないということ、そうかなということ、そのわけでございます。しかし、基本的にはもう少し私どもの方に上げてもらいたいというふうに考へております。

○松岡克由君 それはまあ遠慮して、そういう商売やつたことないから、いきなりやられても困るというはあるかもしれませんが、でも、そんなこと言っている場合じゃないんで、できるできないはともかく、もうかるものは何でもやつぱりやつていかなきゃならぬ状態にも陥つていられるわけですから。素朴に考へて、駅というのは昔で言う宿場です。これはあれだけの人数が一日に、新宿駅見てもそうすわね。あんなすばらしいところを持つていけるものを活用しないべらぼうがあるかとだれでも思ひます。こういうものを解決しないで、それは極端に言えば、弘済会全部こちへ入れて一緒にやつて、それで余つたら福祉――福祉などあまりいきつこないです。それから、ぼくが回しなさいと言ふよりも、あれは厚生省に回しますとそちの方で言うんじゃないかと思ふくらい、そういうふうにしていかないと国民納得せぬです。それはおたく様には申しわけない、やつぱりお

家大事だから、わかりますね、それはもう自分のね――それはもう国も大事だけれども、家族はもっと大事だから、それはわかりますよ。それはわかりますけれども、あなた方はあなたの方の立場でいいです。こちと言いますから、あなたの方一生懸命大事なんです、大事なんですと言つてなさい。国鉄としてね、できればやつぱり話し合つてあいうものをそのまゝ放置して、幾らか売上金をもらつていける、それも低い、もらつていける、それから向こうは福祉をやつていましてから勸告してくださるので、この平行線の意見をつなげてい

それこそできるできないは別ですよ。できるできないは別だけれども、事あるごとに弘済会が欲しい、弘済会があれば何とかなるというくらいのこと、あなたに聞かれる前にこれをやりたいたいんだと、やりたいたければどうしようにほえてなくて、言われて初めて返答をするようなことでは、私はいい意味で、さつきも言いました国民に協力を得なければならぬんだ、これは。協力というよりも、協力じゃないんだ、助けてくれだ、がまんしてくれ、助けてくれということですよ。協力という言葉はもっと簡単にできることですよ。協力なんという傲慢な言葉を使つちやいかぬ。助けてくださいと言つているときに、言わねばならないときに、弘済会の繁盛結構です。もうけちやいかぬとは言つてないんですよ、ぼくは。もうけなくちゃいけないです。しかし、これをいまみたいな答弁で、やつてもこちの小売をやつたことのないからできないとか、また事情があるとかというふうな答弁をしていられる場合じゃないと思ふがな。仰せごもつともだと、やりたいたすねえという、これが私は、こうでなきゃおかしいです、国鉄は。どうですか総裁。――相談中、大臣どうですか。

○政府委員(住田正三君) 鉄道弘済会の存在意義につきましては、これまで国会でもたびたび御指摘があつたわけでございます。

問題は二点あるかと思ひますけれども、一点は、国鉄がこれだけ赤字になつていけるのに、国鉄におんぶして社会福祉事業を続ける必要があるんだらうかと、まあいま御指摘のように厚生省に肩がわりしてはどうかというふうな御意見が一つと、それからもう一つは、弘済会と国鉄との関係で、適正な対価が払われているかどうかという問題でございます。

二番目の問題につきまして、先ほど総裁が申し上げたわけですが、国鉄はいろいろ関連事業収入をあげなきゃいかぬわけでございますけれども、自分でやつた方がいのか、やはりモチ屋はモチ屋に任した方がいのかという問題はあるのではないかと思ひます。したがつて、私どももいたしましては、できるだけ高い収入が国鉄に払われるようなことを期待いたしてゐるわけでございます。この点については大臣がたびたび申し上げておるわけでございますが、今後やはり関連事業収入をふやしていかなければ、国鉄としてもやつていけないという状態にありますので、そういう問題の一環として今後検討していただくかと思ひます。

また、第一の問題の社会福祉事業につきましては、私どももまあ公共負担と同じように国鉄が何で負担しなきゃいかぬかということについては疑問があるわけでございますけれども、やはり長い歴史と実績があるものだから、いますぐに厚生省に全部かぶつてくれということとはなかなか実現むずかしいと思ひますので、御指摘のような財政状況でございますので、そういう点について今後検討していただきたいと思います。

○説明員(高木文雄君) 弘済会からもう少しだけ国鉄の方に納めてもらいたいという気持ちを持つておるわけでございます、そのためには具体的に協賛金という形で売り上げの何%というのを納めてもらつていけるその率を上げたいというふうな考へておるわけでございますが、実はここ二年ほど弘済会の売り上げの伸びがスローダウンいたしまして、弘済会の人件費の上昇カーブと売り

上げの方のカーブがうまくいっておりません。したがって、非常にこの弘済会の採算状況がここ二、三年悪くなってきたておりますものから、ある種の何といひますか、賃金水準の変化が安定的な状態になるまでちょっと無理をしない方がいいんじゃないかということで、いまのところ上げないでたわけてございすが、こちらがこういう事情でもございすが、弘済会の方の経営もだんだんある種の安定にまた戻ってきたと思ひますので、そう遠からざる時期に協力を金上げて、納めてもらう金額をふやしてもらいたいということを内々検討いたしておる段階でございす。なるべく早く実現をしたいと思ひます。

○松岡克由君 まあ世の中景気、不景気がありまから、ダウンするのあればアップするのもあるけれども、しかし、あんないい条件を持てるところの会社がつぶれるようだったら、世の中企業なんというものが、じゃあ、もう商人も要らない。要らないと言つたら変だけれども、そんなばかなことがあつたらね、努力しないですよ。あそこにあつて、それがもうからないなんという事はないんでね。それは幾ら、時代がそう急激に変化しているわけじゃないですから、もうかつている。もうかつているものをうちでやれたらやりたいう素朴な感情を私は当然持つだろう、こう言ひ切つてゐるんです。しかし、まあそれにはいゝんな理由があるでしょう、向こうも向こうの状態もあるし、モチ屋はモチ屋だという意見もあるし。ただ、言つておきますけれども、天下りをするためにあまり刺激をすると後がこわいからなんという理由でもって、そんなことだけは言つてほしくない。

そして、適正な金額を取られちゃうんじゃないかと、助けましようかと、つらいでしようかと、やはり恩恵をこうわつてゐる部分があるんですからね。高木さん、つらいでしようかと、石田運輸大臣、わざわざ間だけでもつらいでしようかと、その辺から私はやっぱり進んで行くべきだと、何も取れと、いやだめだ、と、取れないというんじゃない

くて、そうなるようなひとつ姿勢を見せてくれることが、やっぱりこれだけ努力してゐるんだぞと、そういうのがあると、はつきり言へば、わりと泣きの部分に弱いんです、国民というのは。いばつてこれだけやつたというよりも、これだけ努力しているんですというのがわかつたときの——親切だけが人を説得するという文句がありますけれどもね、それを進めていってほしいな、何らかの形でわかるように。それをお願いしておきます。

○参考人(豊原廉次郎君) ただいまのお話、非常によくわかりましたし、私も国鉄のお役に立つように常々考えておりますし、今後ともそういうことに努力をいたしたいと思ひます。ただ、確かに先ほどお話しのように、新宿とか東京とかという駅はもうお話しのとおりでございすけれども、国鉄に地方赤字線がございすように、私どもの売店にも地域によつてはそういうものが相当ございすことだけ御理解をお願いしたいと思ひます。

○松岡克由君 大臣何かありますか。

○国務大臣(石田博英君) 先ほどから何度も申し上げておりますように、国鉄がいろいろな事業を直接やれないように拘束した法律があるわけですから、これは拘束を解いて、そして収益事業等積極的にやるべきだと。ただ、いわゆる武士の商法というやつがあつて、この人たちが直接やつたからもうかるかどうかということについては、ばくも余り信用しないんだ。結局やっぱり専門家がやつて家賃をとつた方が安全、確実のような気がしないでもありませんけれども、こういうことはもつとも積極的に行はせたいと思ひます。

それから、いま松岡議員がおつしやつたような弘済会に対するもう一つの不満は、独占的な形じゃないかというような不満だと思ひんで、こういう点はやっぱり考慮を要するんじゃないかと思ひます。

○松岡克由君 もう一問でやめますけれどもね、その独占的であつても、私は国鉄を救つてくれるならそれでも構わないと思つてゐるんですよ。それが独占的であつて救われないから文句言つてゐるんだ、これが一つ。

それから、武士の商法だけれども、武士でいちゃいかぬですよ、あなた方は。あきんどでも何でもならにゃいかぬんだ。場合によつちや助けてくれと、門づけして歩くぐらいの勇気がなきゃいかぬですよ。武士だなんていばつてちやいかぬですよ。

○国務大臣(石田博英君) 私が言うたんで、こつちが言うたわけじゃないからなあ。(笑聲)

○松岡克由君 まあいいです。そういうことで弘済会ありがとうございしました。その辺でひとつ皆さんに、言つたことをひとつ言つておいてください。

小さいことを二つ三つ聞きます。これは専門の方の方で結構でございすから……まず、学割のことなんですけれども、恐らく議論が出てゐると思ひますけれども、当初の意義を失つてゐるという部分はあると思ひます。昔は勉学のために出てきた、たまに帰省する、学生さん大変だろう、やつてやる。いまは全くそうでない。五十年程度の負担額が三十六億、それは微々たるもんです、国鉄の赤字から言つたら。しかし、実は学割というもにおいて、私はレジャーを求めたりしてゐるものとは——あつても人間というのはいろいろ役得がありますからね、役得というのは余り不正という名のもとにおいて、または過酷に合理的でないというところで切り捨てちゃうのもどうかという非常に人間味があるつもりなんですけれどもね。そのために乗客が迷惑をこうわつてゐる場合があるんですね。夏休み中なんか乗れないんですわ。オール学生が観光という名のもとにおける——何でも勉強の足しになると言へば勉強の足しになりますかね。私もここでしゃべつてゐることが落語の足しになるかも知れませんがね。だけれども、やっぱり一般乗客に少なくともレジャーと見受けられる、そのために乗る者も乗れないという部分になつてくると、私はちよつと甘やかし過ぎではないかという気がするんですよ。

あのね、大臣、こういう話があるんですよ。林家正蔵という八十何歳の現役で一番長い落語家さんです。これは通勤定期というのを持てゐるんですよ。通勤のときにはちゃんと乗るんですよ、それはその定期で。それ以外のときは、これは通勤でないからと言つて払うんですよ。これは昔の人だといふに言へない。私はすげえ、これこそ落語家が何か武士になつたんじゃないかと思ふような感じがするくらい私は偉いなと思つたことがあるんですよ。ということは、ばくばくに全くだきませんからね。こういう感覚を持つてゐる人もゐる。しかし、元来それが本当なんですわね。遊びのときはやっぱり使ふべきでない。

まして働いてゐる人たち、学校へ行くだけでも行けない、年は同じだ。条件は向こうが学校へ行けるのは親が金があるから行けるんで、自分で学校へ行つてゐる人もゐるでしょうけど、大部分はね。それが学割で乗つていて、働いて税金を納めてゐる側にとつてはそれがいいという矛盾、これはもう物すごく感じるらしいですわね、その年齢において。なぜ学割がないのだと。だから両方にしてやるならともかく、その前にやつぱり赤字の現在、私は学生たちの利点を取つちまうのはかわいそうな気もしますがね、その予算は文教の方から分捕つてくるとか、または少なくとも日曜祭日、土曜日の午後だけは学割は使わせないとかいう段階的なことがいろいろあると思ひますが、この意見に対してどなたか返事を……

○国務大臣(石田博英君) 実は私も、あなたといまおつしやつたと同じ感じを持つて労働行政をお預かりしてゐるときに大学へ行ける、上級の学校へ行けるのは比較的恵まれてゐる。それから中学校や高等学校で働きに出ていく人は恵まれてゐない。恵まれてゐない方に割引がなくて、恵まれてゐる方に割引があるのは不当じゃないかというところを文部省に対して、あるいはその当時の国鉄に対してしばしば申しました。その結果として、訓練所へ通う者に対する取り扱いが改まつて、逆にふえた形になつちまつて赤字をふやした原因をつ

くったことになるかもしれないけれども、そういう点は御指摘のとおり非常に不当だと思うんです。より恵まれない人の方の割引がない、それから、より恵まれている方の人に割引があるというのは私も不当だと思います。

○松岡克由君 それで、その対策に対して何かありますか、土、日がどうのこうのといまいろいろ言ったことに対して。

○説明員(吉武秀夫君) 実は、これは学割は学校の方で発行するものですから、現場の方でこの人が何回使ったかというこの識別がなかなかできないものですか、そういう意味で使用制限というのが非常に実務的にむずかしいということでございます。

○松岡克由君 素直に言って総裁、学割はこまめに発達というのか、利用度が多くなっているといいますが、レジャーに使われているという具体的なことを言っているわけですが、行き過ぎとは言わないまでも甘やかし、言葉がいやだったならそれ使わなくてもいいんですが、ちょっと適切な言葉が、非常に刺激のない適切な言葉を探してなかなかありませんで、と思いませんか。

○説明員(高木文雄君) 率直に言って同様私も共感を覚えるわけでございます。で、最近どうしているかと申しますと、学生さんの数はふえているけれども発行枚数をふやさないという形で、やや消極的に、方向としては縮小の方向、しかし枚数を減らすということなしに、学生の数はふえるけど学割の数はふえない、こういうことでできているようにございますが、この辺は当方の赤字状態が一層悪化している現状にもかんがみまして、もう一遍、より積極的な御意見を国鉄に取り組んでまいりたいと思います。

○松岡克由君 その中に土、日を使わせないと、これは欧米のどつかに私はあるような気がするんですが、日曜祭日、または半日間の学校の行き帰りと関係のない時間みたいなものはカットする……

○国務大臣(石田博英君) 通学パス……

○松岡克由君 失礼しました。それはちょっと頭の中で一緒にして、私は通学パスのことを言っていたつもりなんですけど、ごめんなさい。それみたいなものはどうですか。

○説明員(吉武秀夫君) 実際に学校も必ず月曜日から行つて土曜日に帰るといふことのほかに、たとえば日曜日に実習があるとか、そういうことで、これを全部どういう理由だということまで追及ができませんので、実際に日曜日はだめだとか、土曜日はだめだとかですね。たとえば夜学の方がいる。実習ができない。あるいは出てこられて集中的に講義を受けられる。そういうものについての一つのチェックが非常にむずかしいということがございます。

○松岡克由君 そうですか。全面的に廃止せよとは言いませんけれども、さつきから言ってますが、いろいろな意味で働いている人たちが、思いがたか、どちらかというと思われている学生たちに、そういつたのがある。あることはいいことなんですけれども、そのアンバランスに反発を感じさせる何かのひとつ方法を打つときに来ているような気がします。で、いろいろ言つたところは、言葉が足らなくて、ごっちゃになったところはおわびします。

シルバーシートのことをちょっと聞きたいんですが、あれが何か役に立っていないような気がするんです。というところは、わりと徹底してないんです。徹底させるためにはもつとあすこのところをどう臭くてもいいから真っ赤に塗っちゃうとか、いろんなことをしないと、ほとんど乗っているのは大人というか、成人の丈夫な人が乗っているような現状で、ただシルバーシートというのがある。国鉄は老人対策といいますが、そういう人たちの対策をやっているんだということであつて、実際の効果がないと見ましたが、どうでしょう。

○説明員(吉武秀夫君) シルバーシートにつきましては、電車——国電の区間、東京と大阪は現在

やつておるわけでございますが、確かに御指摘のように、実際にシルバーシートのある位置、車両に対する表示というのはやつておるわけです。それに対して、乗客の方が席があいていればお座りになると。その前に立つてもなかなか座りにくいじゃないかという声も確かに聞いております。で、これはやはり放送その他を通じて、きめ細かくサービスをしていくことになるかと思ひます。で、そういう指導をしたいと思ひます。

○松岡克由君 本来なら、理想的な形から言えば、あいていても——満員は別ですよ、普通だったら立つておる人がいても、その部分だけはあけておかなきゃいけないというのが、これがまあ本来の姿勢だと思ひます。なかなか人間、あいていりゃ、つい座つてしまふんですけれども、やっぱり立つておる人がいて、そして老人用があいておるといふのは、これは外国の人が見たら、すばらしい国だなと恐らく思ひます。そういうところはやっぱりふだんの放送であるとか、または宣伝のビラ——ビラは金がかかるが、放送はかかるので、毎度言つておるのとおりね。そういうところでは、だんだんにしていく。いろんな方法がある。たとえばテレビドラマの中にほんとか、NHKでやるところへ、そういう部分をはうり込んでおるとか、非常にそういうのは効果があるわけです。だからそういう宣伝を使う、そういうことの私は裏からの話し合いがあつてもいいと思ひます。こういうシンをいれとくれと、これはもう国民がよくることだつたら、私は可能だと思ひます。で、そういう美しいシンにそれが点火して、そこに当代の人気者が出てくるようなことになる、ああ、こういうスタイルというのはいい手——相談にいつでも乗りますから、いらつしやい、また私が、そういうマスコミの方は、だから、いろんなことを考えて、発想させて、銭がなきゃ知恵をしぼると——生意気なことを言つてますけれども、ひとつ意義のある

るように。つくつたはいけど、活用できないというのは、さっきの冒頭に言つた足を組んでおると同じようなことで、効果のあるような方法をやつてみてください。その試行をする方法というのは、ありとあらゆるところからやることを考えてください。大臣もテレビでは皆さんの意見を、投書を欲しいなんて、それはまあいろいろ財産を探してくれというときに発言したあの十二チャンネルの発言でございましたけれどもね。

国鉄に直接の関係はないんですけれども、駅の中にコインロッカーというのがあるんです。あれが何か犯罪の、一番有名なのは子供をほうり込んでおいたつていうのがずいぶんありましたね。あれ、そんなに必要なのか、どうも手荷物預り所ではないんじゃないか。それがいやで一番使うのは、学生が制服とあれの着がえに使つて、いつも悪いことに使うわけですね。それからシンナーを売つたりなんかしている。最も新宿の駅のコインロッカーなんていうのは、その温床になつておるんだね。あそこへ入れておいて売賣をしているというの、ぼくはこの目で見ておるんだ。ぼくは買いに行つたんじゃない、見ておるだけですよ。——よく知つておる、またそういうやじを飛ばしちゃうじゃない。——これ、どうなんですか。もちろん必要だから置いてあるんですけれども、ちょっとこれ、何か考えないと悪の温床の手助けするやうなことになるんですが、これはだれが係ですか。

○説明員(篠原治君) ただいま御指摘の問題は、実は私どもにとりましても一番頭の痛い問題でございます。ただ、先ほどのお話とちよつと別でございます。ただ、先ほどのお話とちよつと別でございます。ただ、先ほどのお話とちよつと別でございます。ただ、先ほどのお話とちよつと別でございます。……

……

……

に都会ではいつでも満員でございまして、私どもといたしましては、こころ、二年來幼児の死体の中にありましたり、凶器が中に取りましたり、爆発物がございまして、いま御指摘のようなことがございまして、その方面についてはできるだけ配慮をしながら、まず何と申しますか、コインロッカーをやめるということではなくて、やりながらなるべく犯罪なり、そういう問題を防止しようというところで努力してまいったわけでございまして、昔は、たとえば五日間が限度でござい

ましたのが、最近三日になつておりますとか、あるいは巡視員と申しまして、たとえば東京地区にいままで十人おりましたのを十五人にふやしまして、いままでは午前、午後一回ぐらゐ巡視いたしておりましたが、最近二、三回、午後は五、六回。あるいは反射鏡をつけまして、陰に隠れる部分がございまして、それから、だんだん台数がふえてまいりますと、どうしても二列、三列になりまして奥の方が見えにくい。それで、外から見

ていまして、中の行動がわかるような反射鏡をつけるとか、その他の方法をとりまして心理的な圧迫と申しますか、抑制と申しますか、そういうことをとつて犯罪なり、非行がなるべく少なくなるようにわれわれは努力はいたしておるわけでござい

ますけれども、実のところ非常な需要と申しますが、御要請が強いものでございまして、その設置台数を減らすということは実は考えておりません。考えずに、どうしてそういうような非行なり事故なりが起ることを防止し得るかということでは実は考えておるわけです。

○松岡克由君 その姿勢があれがいいと思ひます。なるたけ表面に出ないというの、変な感じが、事件にならないように。また表面に出て国鉄はもみ消したるから、この間の腹痛事件みたいな。ああいうことを——あれはどうなんですかね、事のついでに伺うんですけれども、恐らく過去ずっともみ消してきたことがあるから、今回も大丈夫だろうと恐らくやったんじやないかとするの、われわれストレートな物の見方、さもない

きや、まさか初めてあれをもみ消したとは私は言わせませんがね。また、あれが表へ出てこない、ばれないと思つていたこともおかしいし、また矛盾するようだけれども、過去はばれなかったんですかね。

○説明員(高木文雄君) 率直に申しましていろいろな出来事がある限り、まずいことが表に出ないように済めば済ませたいというふうな空気が私はないと言えないと思ひます。全般として、まあ何か問題がなかったように処理した方が、事が荒立たないで済むというふうな空気がどうしてもあるように思ひます。しかし、それは事安全に關連いたします限り、決して美談だというふうなことを言

つてゐるわけにはいかないわけでございまして。いろいろな事故がありましてならば、その事故の原因を究明するということは、責任追及ととられがちでございまして、そうではなくて次の事故を、同種同様の事故を起こさせないためのむしろ教材である、教訓であるという意味において、事實は事實として、あくまでも明快にしていく必要があるという精神でなければならぬと思ひます。

ただ、先般の場合は、無人運転の区間があつたということ、これはきわめて異常なこととございまして、その前に運転士、運転担当の人がブレーキをかけないで座席を離れたというところは、これはある意味から言へば基本的な問題であり、また異例なこととございまして、ああいう非常に速いスピードで走る新幹線のような形のもののつきまして、ブレーキをかけずに運転士さんが離れたという事実、そうしてその間にドアが締まつたからといって車が走り出して、無人で、ある区間運転されたという事実、これは非常に異常なことではないか、それがそんなにしつちゅうあつては大変でございまして、ですが、これほどではないと

も、ちよつとした事故について、ちよつとしたトラブルについて全部が全部報告されてこないというふうな実態になつてゐるのではないかと心配をいたしてゐるわけで、これをむしろいい機会として、こ

として、こつちの風潮を直していきたいということで、先般も私から現場の方に注意といひますか、具体的な指図をいたしましたし、また、今週の月曜日に全国の管理局長を東京に招集いたしました、今回の事件をむしろ貴重な教訓として安全確保、規律の行使に全力を傾注するよう指示をいたした次第でございまして。

○松岡克由君 その姿勢で結構でございまして。不正乗車とはちよつと違ふんですけれどもね、この間も町で歩いてゐるのをいろいろ話を聞いてみると、国鉄は一体どうするんだらうと、暴動の起きない程度に値上げをして、後は国からもらへるだけもつて何年続くかというのが勝負じゃねえのかなんて言つていた人たちがいて、なるほどうまいことを言ふものだと思ふ。暴動の起きない程度に値上げをして、国からもらへるだけもつてだけ延ばすかという。彼らが言うんだね、われわれの自衛手段はききせるあるのみだと、庶民に与えられた最小というか、最大のレジスタンスはききせるしかない、自衛手段はね。こ

ういうことを酒のさかになつてゐるんだけれどもね。なるほどね、酒の上とは言いながらいい会話ではない、庶民の会話ですからね。しかし、もつともものような氣もしましてね、いろいろうんうんと私は話を聞いてたんですけれども、あの不正乗車——いいことではないんですけれども、この問題に關連して、駅を降りますね、降りると乗り越しを払うところがある。乗り越しを払うところは恐らく一カ所ですね、多くて二カ所、大きな駅です。有楽町あたり二カ所ぐらいですかね。

すると、そこへ払う。小銭を持って、十円なら十円乗り越しをその駅員に渡して降りてきますわな。あれはもちろん向こうへ納めるんでしょけれども、本来は領収書をもらうもんですわね。

○松岡克由君 いいと思ひます、そういうことはね。ということは、目の前にあるとだれでもはし

大概、百円なら百円乗り越し払うとそこで領収書を渡します。そうすると、そこは領収書ないんだね。ないって言うのは、もらへばくれるでしようけれども、これはめんどうくさなくていいんだ。またもし、そこでもつて、そこへ行つてくださいよなんて言う、乗つてゐる方の心理として、うるせえな、このやろ、いいじゃねえか、このやろ、文句あんのかというふうなことを言うし、向こうへ持つていかなきゃならぬ理屈があるかというふうなことを言う人もあるし、いろいろある。だから、両方わかるんだ。だから、ああいう形になつてゐることは自然なんだよ。おい、乗り越しだよ、ポーンつて事實乗り越しだけの金を払つて降りてくる。金銭的には不正はない。ただ、問題はそこで受け取つてゐる次元において、その方が乗だけでも、両方は不正が起きる可能性があるんじゃないかということ心配する。それは払う方じゃないですよ、受け取る方がね。これ、どうでしょうね、こういう懸念は。

○説明員(吉武秀夫君) ただいまの御指摘のことは、確かにお客様は十円か二十円かお払いになれば、それは正規に言うところと精算所に行つて払つてくださいよと申し上げるのが筋なんです、非常に数が多くなつたり、あるいは乗り越しの場合に十円か二十円かというふうなときにはそのまま払いになるというの、このあたりは国鉄も私鉄もよくやっております。精算所が少くないということもございまして、それをやっておりますが、ただ、そのお金は正規の国鉄の受け取つたお金としまして取り扱ひをちゃんとやるわけですが、目に見えないところでも危ないんじゃないかというふうなこともありますので、いまは現金箱といひますか、かきかけてその中に入るといふような形で、係員が直接手の届かないような形でやるようなことを考へまして、そういうことでやつていきたいというふうに考へております。

○松岡克由君 いいと思ひます、そういうことはね。ということは、目の前にあるとだれでもはし

いわね、わかんなければ持っていきたいからね。だから、そんなことで国鉄棒に振っちゃっちゃばかばかしいと思うんだ、せっかく、つまらぬことで。それはなるだけできないようにしてやるのが逆に親切であるんだと思うので、どうぞひとつそういうような制度をどんとつくってやるようにお願いします。

羽田の方の方、お待たせしました、済みません、どうも長々とお待たせしました。

これは、国鉄のことではないんですけれども、大臣、ちょっと聞いていただきたいんですが、羽田の空港の診療所ですね、これは毎日午後五時までで、それ以後全く無医村になってしまふ。何とおっしゃいましたか、一人でやっていらつしやるんですね。それこそその記事を読んで見ると、もうやっぱり飛行機というものの非常に興奮するんですね、初めての旅行、初めての入国、いろんな意味において、で、いろんな形で病気が起きてくるんですね。そういうものの処置がし切れないという状態、この状態をちょっと説明してくれませんか。

○説明員(梶原清君) 現在、東京国際空港には空港ビルの嘱託医でございまして菊地先生というお一人のお医者さんが空港診療所を開設していただいております。日曜祭日を除く午前九時から午後五時まで空港関係者の診療のほか、一般乗降客の応急診療に当たっていただいております。また、このほか救急患者につきましましては、空港から至近距離にございまして高野病院というところと緊密な連絡をとりまして、そこで診療もお願いをするという体制をとっております。願ひでございます。

○松岡克由君 これは、その菊地先生自身がある新聞に書いてあるところなんですけれども、とにかく私一人しかいない、あとは日航なら日航の社員のための医者はいても、乗客のための医者はいない。だから救急車だけなんです。それで、この先生が言っている、うそでなくそのいろんな形の病人がとにかく医者を必要とする状態が数限りなくあると。中には死に至る例も幾らもあるんだと。で、それが診療所が一所、それが五時までというんですね。で、飛行機の発着が一番激しいのは午後五時から八時なんですけれども、このときはもう絶対必要な全く無医村羽田村になってしまふと。これ、私はどうしていいの自分でもわからない。ただ、この状態ではいけないということだけわかるんですよ。どうしたらよろしいのか。またほうっておいてもいいわけじゃないしね。これはどういう考え方を持っていられつるか、聞かしてくださいます。

○説明員(梶原清君) 国際空港におきまして応急医療体制につきましては、先生御指摘のとおり状態でございます。先生御指摘のとおりでございます。いますことは先生御指摘のとおりでございます。したがって、私どもといたしましては、現在のこの制約条件が何かあることはあるわけでございますが、診療所、空港ビル、その他の関係者と十分に打ち合わせをいたしまして、診療体制を整備、充実することを早急にいたしたい、かように考えて前向きで検討、努力をいたしたいと、かように考えておるわけでありまして。

○松岡克由君 そのとおりですよ。きょうにでもやらなくちゃいけないことですよ、ね。これは露骨な言い方をすると、関係者の親類でも、当人でもひっくり返れば幾らか身にしみるのかもしれないけれども、なかなかそうでもないしやらないというのには非常によくないあれで、早い話がミスが、事故があつても呼ぶという状態ですからね。これ、どっちの係になるかわかりませんが、ソルの一声で何とかならないものなんです。これは、大臣、どうなんですか、これよくわからないう、体系、ちょっと……。

○説明員(梶原清君) 先ほど申し上げましたように、現在には空港ビルの嘱託医というわけですが、診療所が設けられておるわけでございますが、場所の関係が現在非常に制約を受けております。成田空港が開設できますれば、ビルの方があいてまい

りますので、ロビーのすぐ近くに診療所を設け、設備もろっぽに、お医者さん増員をいたしまして御期待に沿えるような状態に持っていきたいと。現在では非常な場所がないものでございまして、フレートビルというところに、ちょっと遠いところに二階を借りてやっておるというのが実態でございます。私も早急に打ち合わせ検討をいたしまして御期待に沿えるように努力をいたしたい、かように考えておるわけでございます。

○松岡克由君 それじゃ、スペースさえできれば、そのでる理由は、成田ができれば早急にできるし、できるんだと、こう認識していてよろしゅうございませう。——結構でございます。

じゃ、これは国鉄と直接関係のないことです。最後にしましよ。交通博物館、あれは国鉄の範疇ではない、独立したものだと思ふんですけども、資料を提供したりしているのは国鉄だということをお願いしたんで、この際ちょっと伺っておくんですが、諸外国、特にアメリカはあんな新陳代謝が、諸外国、歴史も浅いんで、非常にさういったものを世界的にしようとか、子供の夢を育てるとか、いろんな意味において博物館がやっぱりだということはずばらしいことです。予算のけたも違うし、金持ちのけたも違いますから、国でやることも、個人でやることも規模の違ってくるのは、これはまあしょうがないとしても、非常に楽しいところですよ、博物館。特に物が動いている。もう子供連れでいって恐らくみんな喜ぶ、親は迷惑しているかもしれないけど、ああいいうところから国鉄に対する信頼、夢、次代を背負う国鉄マンが生まれてくるものだと思うんです。そういう直接なものではないけど、こういう——毎度くは心情的なものをバックホーンにして生活してましますから聞くんですけれど、この対策が間違っていないか。それ、それは、あの万世橋のところですからあれ以上広げろというの無理だらうけども、ならうことなら広げるところも考えたいし、たとえば、あ

れを本店なら支店でも、さっきじゃないけども、大家さんにな子でも何でももしらえるのもよし、もつともつと、小さなスペースでもいいですけども、予算をいろんな意味において応援をしてやる方法というのは可能ですか。どうでしょう、この際。

○説明員(吉武秀夫君) 交通博物館、いまの万世橋のところにある博物館でございますが、これは昭和十一年にできてまして、もう四十年ぐらいたっているわけですよ。それで、確かに手狭でございますし、ことしもCの57という機関車を新しく入れまして、それが非常に人気を呼んだわけなんです。さういふことで、観客もふえておりますし、何とかしなきゃいかぬという声は前からございまして、それで昭和四十七年でしたか、鉄道百年記念ということで、その記念事業の一環として交通博物館をもう少し拡充しようじゃないかと、さういふことで交通博物館の整備委員会というものをつくったわけですよ。問題は、委員会はつくったんでございんですけども、御指摘のようにあそこは非常に手狭でございますので、いろいろ議論を重ねておまして、場所をどういふふうにするかとか、あるいはさきさきと御指摘がありましたけれども、博物館だけにせず、もうちょっと全体を含めまして運営をうまくやる方法はないかというところいろいろ意見が出て、まだちょっとまとまらずにございまして、まだちょっと、非常に意義のある事業でございまして、努力して進めたいというふうな感じでございます。

○松岡克由君 それは進めることは、こつちにその気持ちがあれば可能ですか。

○説明員(吉武秀夫君) 進めるようにしております、委員会もございまして。

○松岡克由君 以上で終わります、十五分ばかり残っています。

まあ、いろいろ聞いておる中に私も教ええられることも多々あるし、中にはこつちのアイデアみたいなところ共通するところも出てきた。たとえば地方線、三つに分けたらどうかという、実際は

どうか知らないけれども、アイデアとして買うと言
つてくれた大臣の意見、それから運賃の決めるの
をいんな、国会ばかりで果たしていいものかと
いうそういう意見であるとか、それから個々に小
さなことは——小さなことはほとんど何か意見が
合ったような気がする、あとは熱意と予算と、
そういうものの兼ね合わせで私は成ることを期
待しております。これをひとつ方々へしやべつて
おきますから、成らなかつたら国鉄がやらないぞ
と方々へ言つてまたとなりますから、ひとつ。
別におどかさなくてはなくて、よくするために言
っているだけです。ただ、毎度言つていゝとおり、
国鉄一般に言いたいことは、非常に情動的な面
で私はまだまだ傲慢だと思われている部分がある
ということ。それを改めていくといゝんな意味
でプラスになる。同じとこへ頼むんでも、コスト
が高くて、人間というのはそういうものなんだ
す。

いい例が、これは豊中の方の団地の中にスパー
マーケットがある。その目の前に何か荷物をし
よつてくるおばさんがいるんです。総武線を通
てくるようなおばさんですわ。そのおばさんのと
この商売が繁盛している。なぜならば、ここに会
話があるんですね。まけなさいよ、いいじゃない
の——そういう会話があるんですね。非常に、買
つてくださいますよとか、いゝんな意味での会話があ
る。そういう人間が生きていゝところから始ま
っている部分に非常に救いがあるといゝことは、私
は議員生活は短けれど芸人生活は長いですから、私
そこでかみ合っているもので、庶民が何を考へて
いるか、何を思っているか、何を忌み、何を憂
え、何を喜びを感じているかという同じサイクル
で生活してないともたないんですよ、これ。その
もたないといゝこの一点には自信を持っています
代表の議員が、たまたま大衆芸能から出てきた議員
が言うんですから、心情的なことだけは自信を持
つて、総裁、間違いないと言へますので、その辺
を加味した上での今回の再建を、なかなかむずか
しいだらうけれども、せいぜいまあその辺でもつて

カバールをすることも頭の中に大事に入れておいて
ほしい。
以上で質問を終わります。一言ありましたらど
うぞ。

○説明員(高木文雄君) 全体として、どうも、た
とえば先般来申し上げておりますように、営業的
精神が乏しいといゝか、商売人的気分の持ち方が
足りないといゝか、いろいろな客扱いその他につ
いて、何となくどうもぶつかりあひかぬといゝ
ことではしばしば投書があつたりいろいろして
おります。それをどういゝふうにして教育といゝ
か、考え方を改めるような雰囲気をつくるかとい
うことは私どもの悩みでございますので、いま
いろいろ挙げられました事柄は、そういう意味で私
どもにとつて非常に大事なことだと思ひます。い
ろいろな機会にまた後援をしていただくよう願
ひをいたしたいと思ひます。

○加瀬完君 最初に総裁に伺ひますが、あなたは
いままで主計局長なり次官といゝしまして、予算
を切る立場にいたわけでありましたが、今度は国鉄
総裁として国鉄財政を改めて診断をなさつたわけ
であります。切る立場と切られる立場と、立場を
異にいたしましたといゝ御所見をお持ちであり
ますか、最初に伺ひます。

○説明員(高木文雄君) 私は、実は大蔵省にお
りました時分に、必ずしも直接運輸省、国鉄の予
算、あるいは融資を担当したことはございませ
んでしたが、やはり中におりますといゝござい
ました。議論に参画をいたすわけでございます。そ
で、もうすでに十年ぐらゐ前から一体どういゝ
うにしたらいいのかわかるといゝことは、大蔵省の内部
におきましていろいろと議論があつたわけでご
ざいますけれども、そのときの印象では、どうも
国鉄といゝものの実態がもう一つ明快になつてこ
ないといゝことでありまして、言つてみれば国鉄
に対するやや信頼が十分なかつたわけでございま
して、切るといゝかなんとかといゝことの前に、どう
も実態がもう一つつかめないといゝようなことが

問題の解決をおくらしてきたのではないかといゝ
ふに思つております。こちらへ参りまして見て
おりまして、何となくまだ閉鎖的といゝいます
か、自分たちだけで何かうまく処理しようといゝ
うような空気があるわけでございますけれども、
これは国鉄はいわば国民の国鉄といゝことでござ
いますので、もつと経営者側も、あるいは従業員
の方のサイドからも、もう少しよろもろの実態を
さらけ出して、そうして国民の皆さんに理解をし
ていただくといゝことがまず大事なことではないか
と思つております。財政当局に対する働きかけ
も、いままでもやつてきたと思ひますけれども、
なお積極的に取り組んでまいりたいと思ひます。

〔理事類合英行君退席、委員長着席〕
○加瀬完君 私は、いろいろ原因があるかもしれ
ませんが、最大の原因は大蔵省といゝますか、政
府の財政当局の国鉄に対する見方に認識不足があ
つたと思ひます。これは議論になりますが、後で逐一
申し上げます。

総裁が国鉄に臨まれまして、先ほど明快になつ
ていゝなかつたといゝ言ひますけれども、ある程度も
う在任期間も過ぎて再建計画の衡に当たつたわけ
でありますから、相当程度財政事情といゝものは明
らかになつたと思ひます。そこで、いままでの大蔵省
の再建はできないといゝ御認識をお持ちになつた
のではないかと思ひますが、この点はどうです
か。

○説明員(高木文雄君) 率直に申しまして、何と
いゝますか、重病であるといゝますか、きわめて
再建がむずかしい、外で見ておりましたのより
も、中で見てみますと、いわば非常に病気が重い
といゝ感じがいたしますので、一方において利用者負
担の原則はきわめて重要でございますけれども、
同時にやはりいろいろな形での財政援助を求めな
いといゝかなかなかやつていかれないといゝことを痛感
いたしております。

てお伺ひをしたいわけでありまして、いままでの
議論でも赤字原因の究明、国鉄の現有財産の分
析、事業内容の検討、こういうことが十分に果た
されておらないといゝ御議論が展開されたと思
ひます。これはお認めになりますか。そのほか御
所見がありましたら承ります。

○説明員(高木文雄君) たとえば一例を挙げます
と、赤字ローカル線の問題なんかにつきまして
も、初めてことし補助金がもたらえるようになった
わけでございますが、金額がまだきわめて少ない
といゝ現状でございますし、そういうことにな
つておりますもう一つの理由としては、先ほど他
の委員から御指摘がございましたように、国鉄の
サイドにおいて、いろいろな赤字分析等の努力は
決してなされてはなかつたと思ひますけれども、
まだ十分であつたといゝことを言わざる
を得ないわけでございます。そういう点につ
いてはだんだんと、たとえば貨物は貨物、ローカル線
はローカル線といゝことで、いままでよりはだ
んだんと実態がわかつてきたと思ひますけれど
も、さらにそれを深めていゝかなければいけない
といゝふに思ひます。

○加瀬完君 国鉄当局の努力が不十分といゝこと
よりも国の、財政当局の国鉄に対する認識が不十
分といゝ面が非常に多いと思ひます。
そこで、いづれにいたしまして、独立採算制
といゝたつて、独立採算ではやつていけないといゝ
う、そういう構造になつておるわけですから、し
たがつて、総裁には国鉄を賄つていく新財源の構
想といゝものをお考へになつていゝと思ひます。ど
ういゝ財源によつてこの実質上の赤字がなくなるよ
うな再建計画といゝものをお考へですか。新財源
についてのお考へはありますか。

○説明員(高木文雄君) 私はまだ、どういゝ形で
何か新しい財源をつくつて、そしてそれを補てん
してもらつたらどうかといゝことについては、必
ずしもまとまつた見解を持つに至つておりませ
ん。むしろ問題は、まだ確かに財政当局の理解も
不十分だと思ひます。私自身の経験から言つ

でも、正直なところそうだったと思いますが、それを何とかいいますか、理解を深めるためにはこちらからのアピールももっととどんでんやうていかなければならないと思うわけでございまして、お言葉ではございませうけれども、財源対策も考えなければならぬことは事実でございませうが、それはある程度財政側に任じて、こちらとしてはぜひこういうものが欲しいのだということの主張をもっと強く展開してまいるのが当面の仕事ではないかと思っております。

○加瀬完君 総裁は財政の専門家でございますよね。したがって、高木さんが総裁になるからには、財政専門家としての国鉄に対する説明をしていただけるものという期待がこれは内外とも大きいと思う。

そこで、そういう御知識もあられるあなたでありますから、独立採算制という原則が貫徹しないということは、これは自明の理だ。しかも、国鉄が経営努力が非常に欠けておって赤字になったとのみは言えない場面も、いままでの述べられたように多い。そうであれば、国がある程度金を出さなければならぬということに、これは大臣が前述べになるように帰結すると思う。どうして国鉄再建を十分賄うだけの金を国がいままで出せなかったのか。これは出さない側の責任者でもあった総裁でありますから、どうして一体ここまで追い詰められるまで国鉄という名の公共企業体を赤字倒産寸前に追いやったか。これは国鉄の責任だけじゃないと思う。国の財政当局も当然責任があると思う。なお閣僚協議会といったものが何回か繰り返されている。後で申し上げますが、さっぱり効果をあらわしていない。これは政府の責任です。

そこで、財政専門家としてのあなたに、どこが一体これはまずかったのだという御所見を重ねて承りたい。

○説明員(高木文雄君) 大蔵省の内部におきましても、そうでございませうね、十年ぐらひの間何回も繰り返してこの問題を議論したことは事実でござ

います。全く放置してあったということではないと思います。しかし、どうもこれをやれば間違いないくは国鉄の方がきつと引き受けるだろうという目安がなかなか立たなかったわけでございまして、金を出す方の立場から言いますと、何と申しますか、最初ある種のたとえば補助金とか、援助とかという形の金を手配いたしますが、それがずるずると、ただふくらんでいくということが一番心配になるわけでございまして、際限なくどんどん援助を求められるということが非常に困るわけでございまして、そういう意味で、これだけ出せば後はちゃんとやってくれるだろうという見通しを持ち得なかったというのが一番大きな原因だと思ひます。

今度、私どもの立場といたしまして、財政当局に向かつてこまでは出してもらわなければ困るということについても、先ほど来他の委員から御指摘がございましたように、たとえばどこまでをローカル線と考えるのかというような例でおわかりただけです。こちら側にも、どうももう一つ明快な覚悟といひますか、一つの思想といひますか、そういうものがまだ不十分な点があると思うわけでございまして、私はそういうものを、皆さんから御指摘を受けておりますほとんど全部、先日来の御議論で御指摘がございましたが、そういう面を固めていくということになれば、おのずから道は開けるのではないかとこのうに考えております。

○加瀬完君 大蔵省に伺いますが、出すべき理由というものはお考えになりませんか。それから出せない理由というものは一体何ですか。大蔵省にもう一度伺います。いま高木総裁と質疑を重ねてきたわけでありますけれども、国鉄赤字再建について大蔵省は金を出すべきだという理由が考へておられないか、それから出せないという理由があるならば一体それは何か、この二点についてお答えをいただきたい。

○政府委員(松下康雄君) 国鉄の再建につきまして、私どもの考え方といたしましては、本来公共

企業体として健全な事業の維持、発展を図ります見地からは、原則といたしましては受益者負担に基づいた独立採算の基礎の上に立ちながら、その上に立った十分な企業努力と、さらに必要に応じた場合の国による助成と、この三者を柱といたしまして再建を行うべきものであらうと考えた次第でございませう。

その考え方の基本に立ちまして、過去にすでに発生いたしました累積債務につきましては、これをそのまゝにしておきますという、ただいまの原則から申しまして、仮にこれを受益者の将来の負担にゆだねるというような措置を講ずるといたしますと、非常に過大な負担を受益者に期待することになり、また公平の点からも問題があるのではないかと種々考慮いたしました結果、過去の繰越欠損の金額に見合いますところの過去債務につきまして、一部は再評価積立金の取り崩しによりますけれども、残余の大部分につきましては一般会計による当面のたな上げ措置というものを講じることといたしまして、過去の累積いたしました欠損が将来の企業の経営の健全性を妨げるといふ点を断ち切らうというのが第一の考え方でございます。

その目的のためには、一般会計といたしましては二兆五千億に上る長期債務につきまして利子の完全補給と元本のたな上げというこのために資金の支出を将来長期にわたって行うということを決めていたという次第でございませう。で、そのほか将来の問題につきましては、ただいま申しましたような原則の上に立つて経営をやっていくべきでございませうけれども、鉄道事業の今日置かれたいろいろな状況を考えますときには、完全にこの受益者負担の原則だけで事業の経営ができればどうか、これは問題のあるところでございます。すので、一方におきましては投資に対する工事費の補助のやり方を継続をいたしまして投資負担の軽減を図る道を講じておる、それからまた地方交通線の問題につきましては、これは種々の角度からこの交通線対策を御検討を願ひまして、その御

検討の結果によりまして改めてこの措置については御相談をいたすという方針で考えた次第でございます。

○加瀬完君 その一応の方向は関係者からたびたび述べられたから、いままでから比べれば幾らか国が財政負担をするということがわかったわけですよ。しかし、その国のいま計画されている財政負担が完全に行われても、国鉄の赤字というものは解消するという解決には全然なっていない、それが一つの私どもの疑惑です。そして、今後完全に解消するように財政支出が大蔵省で行われるかという保証もどこにもない。その根底には、出すべからざるものが出してやるといふ物の考え方が大蔵省にある、意見がましくなりますが、それはあなたもさつき説明した独立採算制がたてまえだということですよ。公共企業は独立採算制というものは而立しないんです、これ。そうでしょう。公共サービスのためには、独立採算を考へないでもやらねけりやならない仕事そのものを含んでいるわけですよ。

したがって、独立採算制がたてまえですよという物の考え方をしている限りは、大蔵省の態度というのはいずれ打ち切りの補助金ですよという形に変わってくる。公共企業というものはこういうものだから、当然これは公共負担というものを国がしなければならぬという立場に立てば、それじゃその出し分というのはいくらでどれを對象に幾ら出さなけりやないかという問題になつてくると思う。私はそういう物の考え方をしておりますから、そういう考え方のもとに質問をいたします。

いろいろ詰めてまいりますと大蔵省は金がないと、こう言うかも知れぬ。この財政特別法でも、結局金がないから財政特別法で金を集めるんだという方法をとっていますけれども、財源の完全な取集というものを大蔵省は怠っているんじゃないですか。問題が少し派生的なようになりまして、これから少し財源の問題で、いまの財政当局は怠慢だと思ひますので、質問を進めてまいります。

東京都のこの税関係に対する調査の作業を御存じですか。

○説明員(矢澤富太郎君) よく存じております。

○加瀬完君 東京都の、これが一〇〇%信託性があるとは言いませぬけれども、少なくとも一つの方向として国も同様と考えてみなきゃならない問題点を含んでいると思う。これはお認めになりますか。実態調査で現行法には相当の欠落分があると、こういう指摘があります。そして、その実態調査の実質税負担率と「法人企業の実態」による実質税負担率では、欠落分の軽減税額が九千二百七十七億円と推定されると、そこでさらに「法人企業の実態」から算出した一兆六千五百六十億円と合算すると二兆五千八百三十七億円なる金額が欠落分として認めざるを得ない、こういう一つの試算をいたしております。

同じような方向でこれ革新首長会が試算をしております。これは数字は全部の、全国の市町村を計算したわけではありませぬから推計をいたしますと、数字は省いて、大きな企業は現在より四割増の税負担ができると、こういう結論を出しているんです。四割増の税負担ができないにしても、少なくとも担税能力のあるものがそのまゝ見過ごされていくということはお認めになりますか。

○説明員(矢澤富太郎君) お答え申し上げます。

東京都の資料では先生いま御説明のとおり、軽減税額が約二兆六千億あるという説明でございします。ただその中でいろいろ項目につきましましてかなり私どもと見解の相違するものがございます。それを差し引きしますと、とても二兆六千というような大きな数字になるとは私ども考えておりません。で、一例として申し上げますと、東京都の数字では企業会計原則で明確に費用であると認められていた引当金も、これは企業優遇税制であるからその分の税金が欠落しているのではないかと、いう指摘をしております。その引当金と申しますのは、たとえば貸倒引当金とか退職給与引当金等等でございまして、将来の損失に備えるために引き当てるものでございします。

○加瀬完君 それは、あなた方の現在の計算と、現在の法則というものを適用すればあなたのような説明になりますよ。だが、東京都は見方を変えてこういう方向から見ればこういう指摘も可能ではないかと、言っているわけですか。ですから、あなたの方の指摘が全部間違つて、あなたの方と同じ方法でやっても東京都は取れる、こう言っているわけじゃない。しかし、これは国鉄財政そのものとは関係がありませぬけれども、こういう国家財政の窮乏しているときに、いままでの見方だけで税金を取っているかという事です、いままでの見方で税金を取っているか。担税能力のない者から税金を取ろうとしているんだから、担税能力がある者からはもう少し負担を加えていいじゃないか。

たとえば東京都の法人三税の資本金階層別軽減税額は次のとおりというふうに言っていますね。百万円未満の資本では四・五%、それが五百万円以上になりますと八・四%、それが五千万円以上になりますと八・五%、それが五十億以上になりますと三〇・一%、百億以上の資本になりますと四二・一%、これが軽減されている。それなら、こういうところからはもっと税負担というものが参加してもらった方がいいじゃないか、こういう私は理屈が出ると思ふんです。

時間がありませんから先に進みますが、あなたの御指摘のように、企業優遇をいろいろやっておりますけれども、たとえば利子・配当所得の軽減税額というのがございますね。これは一体どれくらいございしますか。

○説明員(矢澤富太郎君) 利子・配当の軽減税額、五十一年度の平年度減収額のベースで約千二百億余りでございします。

○加瀬完君 東京都の試算によるともつと多いですね。それはそれでも幾らか取っているからいい。株式譲渡所得課税というのは、実際はそういう税目があったつて余り取っていないじゃないですか、いかがですか。

○説明員(矢澤富太郎君) 御指摘のとおりでございます。

○加瀬完君 有価証券譲渡所得税制は、高額所得者を特別優遇しているという現実、これはお認めにならないざるを得ないでしょう。いかがですか。

○説明員(矢澤富太郎君) 有価証券の譲渡益の課税につきましては、有価証券取引そのものが非常に大量かつ頻繁と行われますので、把握の体制をどう整備するかという問題がございしますけれども、課税範囲を拡大する方向で検討をする必要があるかどうかと私どもは考えております。

○加瀬完君 これは自治省でも、大蔵省でも、税金取るときに取らうものには後にしようという考え方があられるわけです。取るに手間のかかるものは、これは簡単なものにしてしよう。しかし、国民感情からすれば、取りづらくとか、めんどくさいというものは、これは集める者の方の努力で解決できる問題で、担税能力のあるものから担税してもらおうというのとは当然のこと、簡単に取れるからといって、いろいろうわさされているような大衆課税というのを加えられるというのを国民は必ずしも喜んでおられない。したがって、少なくとも私は、大蔵委員じゃありませんから余り質問ができませんでしたが、ここで若干触れますと、税制整備をすれば、もっと国家財政というものは別の方から収入を上げることが出来る。そして、いまこういう財政法でも適用しなければならぬというときは、そういう作業を大蔵省としてやるべきときじゃないか。

そして、ある財源というものがあくらんでくるならば、その財源の中で、国鉄の問題だつてもっと幅広く処理することもできるということにもなり得るわけです。ですから、現在の財政で金が足りない、金がないということ、出すべき筋合いのものもあつて出さないということとは許されません。そこいらがあなたの方に御迷惑でもここに来ていただいた大蔵省の考え方というものを覚えてもらわなければならぬと私は思いますので、その点の御見解を承りたい。ちょっと消極的じゃないですか。こういう財政窮乏のときに、取れるものから

取るということを積極的に考えるということをやらない。怠慢ですよ、大蔵省。どうでしょう。

○説明員(矢澤富太郎君) 今後の財政運営の指針をいたしましては、たとえば企画庁から出された五十年代の前期経済計画、あるいは大蔵省の方から国会に御提出いたしております財政収支の試算等があるわけでございますが、そこでは五十年代前半に社会福祉、社会資本の充実にこたえつつ、赤字財政から脱却するためにはある程度税負担を上げると申しますか、歳入面でがんばらなきゃいかぬという指摘があるわけでございします。私どももいたしましては、九月から税制調査会にこのことを念頭に人れて、今後の中期税制どうあるべきかということについて御審議いただいております。

九月以来第一部会、第二部会に分かれまして毎週一回ずつ所得課税、消費課税、それから資産課税の全般にわたつて慎重に御審議をお願いし、来年の秋を目途といたしまして、そういう財源対策の見直しをお願いしておるところでございます。

○加瀬完君 税制調査会では、利子・配当については総合課税が望ましいという原則的な答申はなさっているんじゃないやありませんか。

○説明員(矢澤富太郎君) 先生御指摘のとおりでございます。

ただもう一つ言葉が続いております。一挙に総合課税に移行する場合に把握体制が十分に整理されておられませんと新たな不公平を生ずる、そこで、把握体制の整備ということも十分に考えてほしいという言葉がございしております。

○加瀬完君 一挙に総合課税方式とれば問題があるけれども、しかしその答申は、総合課税方式は無理だからとちやいけないうる答申じゃないわけですね。総合課税方式とれない理由は何ですか。

○説明員(矢澤富太郎君) ただいま申し上げましたいわけの把握体制の整備という問題でございまして、利子所得については、一部は一五%の源泉徴収で総合課税にいくもの、それから三〇%の分

離課税でそのまま分離いたしまして総合課税としていないという二つのもの、もう一つは三百万円以下のものについてはマル優の非課税と、三つの制度があるわけでございますが、いわゆる利子所得の総合課税という問題は、この分離課税をやめろということでございます。もし分離課税をやめましたときに、そのすべてがたまたま一五%の源泉徴収率を取られております総合課税の分野に移つてまいりますと、税務署で支払い調書を一々チェックして架名だとか、金額の突合とか、大変な手間がかかるわけでございまして、そういう体制がうまくできないまま総合課税に移行すれば、そこで把握漏れというまた新しい問題ができるのではないかと御指摘だと私も理解しております。

○加瀬完君 結局税制当局としては取りづらいか、問題が起ころうとどうかというのとはあつてしまふわけですね。そうではなくて、取りづらいたら取りやすい方法を考えるし、問題が起ころうならその問題点を解決して、少なくとも少しでもよい取れる税制に移行しようという態度がなければならぬと思うのです。これは税調はどうであらうとも、大蔵省当局はそういう物の考え方をしなければおかしと思う、このときに、

で、こういうことを私が聞きますのは、地方の住民税なんか三倍に上がりましたね、人頭割りが。一方は大衆課税といいますが、庶民課税というのはいくらも上げています。ところが、担税能力のあるという大口は、取りづらいつつ、急いでやれば問題が起ころうとかいうことで引き延ばしている。これは怠慢と言わざるを得ないと思ふ。ですから、とにかくもう少し工夫して取れば財源はある。大衆課税でなくとも財源はあると、こういうことをお認めになりますか。

○説明員(矢澤富太郎君) 先ほど利子所得の問題につきましては把握体制の問題もございしますが、利子所得をできるだけ一歩でも総合課税に近づけなければいけないというのは私どもの悲願でございます。たとえば昭和五十年におきまして

は、従来源泉、分離選択の税率は二五%とされていたわけでございますが、これを三〇%に引き上げた次第でございます。また租税特別措置につきましては、五十一年度税の公平の観点から見て非常に問題があるという御批判もございまして、ところから、かなり思い切つた縮減を図りまして、たとえば法人企業関係の特別措置につきましては、金額にいたしまして約三分の一の縮減を行ったところでございます。

なお、この租税特別措置の中には、先生御承知のように、たとえば中小企業関係の措置があるとか、先ほど利子の減収額を二百億と申し上げましたけれども、そのうちの約九十億はいわゆるマル優、少額貯蓄の利子等の非課税でございます。そのほか財形貯蓄の非課税、あるいは生命保険控除が約一千億あるとかいうようなこととございまして、一概に高所得者優遇、あるいは大企業優遇ということにならぬものもございまして、その整理には限界があるということも申し上げておきたいと思ひます。

○加瀬完君 だからといって、大口取らないでいいという理由には一つもならないんですよ、それは。ですから、私も知っています。当然、租税特別措置法として残さなきゃならないものもある。しかし、外さなきゃならないものもたくさんある。だから、その区分けをしる言ひなんです。あなたもさっき引当金、準備金言いました。引当金、準備金大体二兆二兆ぐらいあるのじゃないですか。五十年で二兆二兆ぐらいあるんですよ。これが全部残しておかなければならない問題じゃないでしょうか。その区分けをする作業が進んでいきますというなら話はわかる。めんどろからいって一つも区分けをしなれば、これはいつまでたつて新しい財源はでききませんよ。

大臣に伺いますけれども、大蔵省は取れば取れる金あるわけですから、国鉄の補助金がちびちびちびちび、あるのなのというところにはならない、取らせるように閣議でも御主張をいただきましたかと思ひますが、いかがでしょうか。

○国務大臣(石田博英君) その租税がどういふぐあいに取るか私の所管ではございせんが、私の所管である国鉄再建は、やはり独立採算制を維持するということにいく以上は、公共負担とあるいは政策負担とか、そういうようなものは原則として政策実施機関で負担をせよというべきものであり、またそのほかの部門につきましても、もう国鉄の経営は昔日の面影はないんですから。これを健全にするためにできるだけの努力をいたします。

○加瀬完君 これは釈迦に説法で、総裁ははるかにわれわれとは違つた専門家でありますから、少なくとも国庫から相当額の国鉄が再建されるための支出は、これは将来にわたつても得られるはずだという御認識はお認めいただけるでしょうね。

○説明員(高木文雄君) いま大臣からお答えございましたように、基本は独立採算制でなければいけません。けれども、ローカル線等にあらわれておりますように、本来独立採算制の範疇の外に飛び出してしまつておるものもございしますので、まづそういうところを順次片づけていくと申します。か、そういうものについてはしかるべき負担を国鉄側でお願いをするというふうなことを通じて、こちら側が独立採算制でやっていますように財政措置をとつてもらう努力をいたしてまいりたいと思ひます。

○加瀬完君 揚げ足を取ろうとは毛頭思ひませんが、独立採算制でいくべきだという考え方が先にすると、それじゃ独立採算制でおやりなさいというところにしつぱ返しにくるんです。現状の国鉄は国鉄の法規によつての運営というものは独立採算ではできないんだ、こういう立場が私は前提になつておかしと思ふ。いままでみんなそれでやってきているんだ、独立採算制、独立採算制、何回も何回もやつて独立採算制の趣旨は一つも通っていない。独立採算制ではできないんだ、現状の国鉄は。そういう私は認識を持っていたかな。そこで、独立採算制というなら、先ほど来お話し

出ておりますように、まず国鉄の処分可能の保有財産、こういうものは明確になつていまして、ね。これは大臣も言つたように、まず売れそうな物から売つて、そこで借金を払つていく、当然なことだ、これは。それなら、その財産目録なり金額なり一切そういうものは、それから何と何は処分していいけれども、これは処分し値しない、こういったものは明確になつていまして、

○説明員(高橋浩二君) 五十年末の資料でございますけれども、ただいま現在国鉄側から見ると要らない、いわゆる処分が可能という範疇に入りま

す土地は千二百八十万平方メートルでございます。ただ、先ほどからいろいろ意見ございまして、に、いま私の申し上げたのはたまたま現在でございまして、実際には貨物駅を集約いたしましたり、あるいは都心にあります線路を高架化等を進めてまいりますと、それによつてまた新たに余剰が発生する、あるいは本年度になりましてから私どもも売却いたしておりますので、ただいま現在若干数字は狂つてまいりますけれども、五十年度末で千二百八十万平方メートルの処分可能であるという土地を持っております。財産価値にいたしまして、これをもし仮に全部いま直ちに売れたということになりますと、およそこれが価値にいたしまして三百億円でございまして、

○加瀬完君 ですから、現在の未利用地を全部、処分可能なものを処分したとしても、希望的な見方をしても金額は三百億だと。だから、それだけでは国鉄の赤字というものは、九牛の一毛でもないけれども、どうにもならないということですね。なら、国鉄の再建計画というものは、そういうものを出して、これとこれとこれだけは国鉄の財産なり国鉄の経営努力でカバーできますけれども、これだけのものはどうしても国の財政補助を受けなければどうにもなりませんということとは明確になつていまして、

○説明員(高木文雄君) たとえば現状で申しますと、ローカル線とか貨物につきましては、いかに努力をいたしましても何ともならないわけではござ

いますし、ローカル線の場合には本来に人口の少ない地点で車を走らせなければならぬという公共的使命を帯びておりますから、そうしたものにたいしてはとも独立採算というわけにはまいらないわけでございますけれども、たとえば幹線地区につきましては、今回お願いしておりますような形で運賃の改定と並行しながら、いろいろと企業努力を払ってまいりますれば十分独立採算でやっていけると思われるわけでございまして、独立採算でやっていける部分と、それではやっていけない部分が混在をしましてございまして、その仕分けをしていく必要はございすけれども、その基本的な部分といえますが、幹線部分についてはあくまで独立採算でやっていかなければならない。

そうでございませんと、何といひますか、企業の一つの目標がはつきりしなくなつてまいりました、どんなに能率の悪い経営をしても助けてもらえるということでは、企業としてはうまいかないわけでございます、やはり歯を食いしばつて、ここは自分でやるんだというフィールドをはつきりして、その分野については明確に独立採算でやっていくという精神を持たねばならぬと思つてございす。問題は、そのどこまでをそれで行くか、どこからはもうこれはとてだめだからお助け願うかという線をどうやって引くかというのが先般の御議論の中で御指摘を受けておる点で、大変むずかしい問題でございすけれども、方向づけをだんだんと深めてまいらねばならぬというふうに思ひます。

○加瀬完君 今度の再建案の中には、独立採算というものでやつてカバーできるものはこれだけ、財産処分なりその他のいろいろの営業の努力によつてカバーできるものはこれだけ、これとこれとではどうしたつてカバーできないのでこれは国の対策を待たなきゃならぬという煮詰め方が大蔵省との間で完全にできて再建案が出てきたんですか。

○説明員(高木文雄君) いや、まだそこが明確に

なつていないわけでございます、先ほど他の委員から御指摘を受けましたように、たとえばローカル線につきましても、どういふものは国鉄の経営としてどうしても必要だと考えるのか、どういふものはもうできれば勘弁してほしいというふうにも、まだ残念ながら私も明確にできないでおるわけでございます。ただ一部、たとえば貨物などにつきましては、もうちょっとしばらくお待ちいただきます。数年、ですから大体五十五年末にはこういう方向で私もどこまでかはやってまいります。でございすので、何しろいろいろの問題がありますものから、非常に不明確で恐縮でございす、経営全体につきまして、ここまでは私もどこまでやつてございす、ここまではなかなかできませんというの、今日たまたまの段階においてすべてのフィールドではつきりしてゐるというところまではいつていないわけでございます。

○加瀬完君 しかし、再建案を出すからには、その詰めというののできなければ再建案に私はならないと思ふのです。その詰めは、総裁のように財政通の方でなければ、その詰めの完全なものを大蔵省とやるわけにはまいりませんよ。で、いまは、伺いますとそれはできていない、これは早晩大蔵省との間に相当の詰めができて、再建計画の財源的な、財政的な裏づけが確立されると希望を持つてもよろしいですね。

○説明員(高木文雄君) 大筋においてはそのとおりでございます。ただ、いまひとつ私どもで一番悩んでおりますのは、もし仮に今回の運賃改定をお認めいただきました場合に、名目では五〇%増でございますが、実際では三七%ぐらいを見込んでおるわけでございますけれども、これは午前からの御質問で非常に追及されましたように、うまくさういふふうにいささかどうか、そして、またそのベースになる部分にいささかの狂いが出たというふうな問題がございまして、率直に申しま

すと、今回の改定をお許しいただいた後でどういう収入軌跡をたどるかということ、本当は承知をいたしたいわけでございます。そうでありまさんと、さらにどの程度の値上げをやつてもお客さんに乗つていただけるかどうか見当がなかなかつかないというふうな問題ありまして、時間的にもここ数カ月の間に一〇〇%という方法でここまでは独立採算でいたしますと、ここから先は財政でないとだめですという線引きを、非常に早い時期に立てるといふのに難渋をいたしておるというのが実情でございす。

大変泣き言のようでございすけれども、実際問題としてなかなか競争が激しくなつてまいりましたから、どういふふうに行つていけば、どこまで完全な独立採算でやつていけますという確実なるめどをつけるのにいささかの時間がかかるわけでございます、だんだんと時間の経過とともに明確にはしてまいりますが、その点は非常にいま率直なところ弱つておるといふか、悩んでおるといふか、そういう問題でございす。

○加瀬完君 はなはだ不満ですけれども、大蔵省に伺ひます。まあ現状の再建案にはそういう具体的な、完全なものはないけれども、将来そういうものを詰めていくということについては、大蔵省も現状の国鉄の財政状態というのを認識をして、これに協力をしてもらへるものだと考えてよろしいですか。

○政府委員(松下康雄君) 今回の再建案をつくりましたときの考え方が、国鉄につきましてこれを一回限りの措置で、一年間で再建がすつかりで上がるものとは考えなかつたわけでございます。運賃の問題につきましても、その他経営上のいろいろの問題につきましても、やはり国鉄を完全に再建の軌道に乗せて、健全な企業になつていただくためには、ある程度の時間も必要でございすし、またその時間の間に、関係当局者がよく話し合ふことも必要であると考えております。したが

途でできるだけ早く検討するというような取り決めになつてございまして、私ももうこういう問題につきましては運輸省、あるいは国鉄当局のお話もよく聞きながら、国鉄経営の実態に即した健全な再建ができることを念願しつつ、この問題の処理を考えてまいりたいという気持ちでございす。

○加瀬完君 いままでの若干の認識の不十分さといふのはお認めになるわけですね。

○政府委員(松下康雄君) これは認識が不十分と申しますか、私の感じでは、それぞれの公共企業体がある時点において置かれておるその環境によつて考えていくべきものではなからうかといふふうに思つてございす。同じ公共企業体でございまして、たとえば電信電話産業のようなものと、この鉄道事業とを比較いたしました場合に、その時代的な背景におきまして、あるいは企業としての力におきまして差が生じておるといふことは、これは当然あることでございす。したが

いまして、私も一方では企業体としての健全な経営を維持していただくために、独立採算制といふことも申しす、また企業努力といふこともお願いをいたしておるわけでございますけれども、仮に鉄道経営につきまして、これまでの環境と環境が変わつておるといふ点は、そのときそのときで認識をしながら対処すべきものだと存じております。

○加瀬完君 それが認識不足ということなんです。よしとばかりと国鉄が赤字が出たわけじゃない。毎年毎年、三十九年以降赤字が出て、そのたびのたびに政府は再建案といふものをつくつて一回も成功しない、みんな失敗だ。失敗といふことは何の失敗ということになつたら、営業の失敗じゃないですよ、これは、財政政策の失敗ですよ。財政政策の失敗といふことになれば、大蔵省もこれはいまになつてこんなことをやつておかしなことになつておるんことをやつておかしうことになつたこと、出す金だつて少なくて済んだこと、これは常識的に当然さういふことを考えられるわけだ。あなた方は、まるで国鉄が

何かやり方が悪くて、突然赤字になって、大蔵省の方におんぶしているような考え方をもちかもしませんが、そうじゃないんですよ。こういうように国鉄をにつきもさつちも動かさないようにしたのは、国鉄に対する国の財政の対策が未熟だったからこういうことになったのです。どんなにあなた方抗弁したってこれだけ赤字が出ていくという事は認めざるを得ない。国鉄が。これだけ赤字が出て、動きがとれなくなっているという事は御認識なんではないですか。黒字になっているとはましか言わないでしよう。

○政府委員(松下康雄君) 国鉄の赤字の実情については、これを十分認識をいたしまして、今回の再建案を考えた次第でございます。

○加瀬完君 その赤字の原因をつくったのは大蔵省です。だから、それは認識がなかったということになるんだ。

そこで、これは大臣と総裁に伺いますが、衆議院では幾つかの附帯決議をつけているようであり、特に財政再建関係についての附帯決議というものが何項あります。これについて大臣と総裁のそれぞれ御所見を承ります。

○国務大臣(石田博英君) 第一の「過去債務を積極的に処置する」という意味であります。過去債務のうち赤字分については皆さん御承知のとおりでございます。しかし、資産に見合う分についても、もう初めからこれは採算に合致するものではない性格のものであると思いますが、それを一切を含んだという意味ですと、その点についてはやっぱり実質上資産に見合うものも相当あると考えております。しかし、これを今回の処置だけでそれで終わらだというふうには私は考えておりません。あとの部分についてはごもっともでございますので、尊重してその実現を図りたいと思っております。

○加瀬完君 総裁、同じことですが、お答えいただけます。

○説明員(高木文雄君) ただいまの大臣の御答弁

と同じ感覚であります。

○加瀬完君 そうすると、附帯決議の過去債務の処置、これは部分的には問題もあるけれども、大要においてはよろしいということですね。大体においてはよろしいと了解してよろしいでしょうか。

○国務大臣(石田博英君) その大体とか、大要とかというのには非常に漠然としておりますが、経営の資産に、経営にプラスするものに見合う資産の分ですね、それはやっぱり受益者負担でやるべきものだと思うのです。しかし、見合わない、押しつけられてはいるが、引き受けたらこれは赤字になるに決まっていますと、これは資産とはどうも純粹には申しかねるようになっています。そういう部分については、やはり政策負担という形でお願いするの筋だと、こう思っております。

それから、前にもちょっと仙台のことでお答えをいたしました。先ほど売れる物は三百億とこう言う。それは現在の未利用地で、現在各目では利用しておいても、もっと有利な利用の仕方もあるえられし、たとえば従業員の人たちの住宅ですね、あれみんなほとんど平家なんですよ。しかも一等地が多い。そういうものは高層に変えれば土地は余る。そういうようなことも十分考え、いろいろ考えられると思うんで、数字は現在までの感覚の計算ではわずかなものでありますが、これはそれこそ発想を転換すればいろいろ出るものがあると思っております。鉄監局に命じて、そういう事態を広く国民から、あれはもう売ったらいんじゃないかとか、あるいはこうした方がいいんじゃないかという意見も集めて、そして国鉄当局と協議をしたい、こう思っております。

○加瀬完君 改めて確認をいたしたいと思っております。この資産に見合わない過去債務の処置は了解をいたします。地方交通線の運営費の欠損、これも附帯決議の線も了解をいたします。公共割引の負担責任についてもこれは同様でございますと了解してよろしいでしょうか。

○国務大臣(石田博英君) 私、何度もお答えした

とおりでございます。そのとおり。

○加瀬完君 そうすると、私は再建計画は固まっております。その上に運賃の改定が出たと思いましたが、そうでないと言ふならば、来年度にわたって固められてまいります再建案の中には、この附帯決議の内容が確定していくものと了解してよろしいでしょうか。

○国務大臣(石田博英君) いろいろ歴史的経過もありまして、これを全部一遍にいうことはむづかしいと思いますが、この附帯決議の方向に向かって努力をして実現を図りたい、こう思っております。

○加瀬完君 総裁に伺いますが、今回の再建案の中にはこの附帯決議の指摘の内容は十分盛り込まれていない、したがって、将来は附帯決議で指摘された点が保証されるように再建案が固められていくと確認してよろしいでしょうか。

○説明員(高木文雄君) 私どもは運輸省にお願いをする立場でございます。私どもとしては、この一の点についてはかなりの程度今回見ていただいておりますけれども、まだいささかお願ひしたい点が残るのではないかなあという感じがござります。二の点につきましては、これは先ほど来御指摘のように、地方交通線というものをどう考へるか、線引きをどうするかということ、そこを詰めてまいりたいと思っております。三は、従来から大臣のお答えのとおりでございます。

○加瀬完君 国鉄が当事者能力を失ったこととが、大蔵省の無理強ひとともに、もう一つのこれ再建を困難にしている原因です。独立採算をやれという至上命令を出されておいて、その当事者が当事者能力がなくてどうして一体やっていけます。当事者能力というのは、国鉄財政の再建の主眼というものを、強ひに私はやるべきだと思ふんだ、総裁以下。それができないくらいなら、さっさと、わしにはできませんからほかの者やれというくらい、汚い言葉ですが、しりをまくった構えでやらなけりや再建なんかできませんよ。恐る恐る願ひしますと言つておつたってね、石

田さんのようになかなかいい答えをポンポンポン出す大臣ばかりは来ねんだ。そのときには、いい答えを出さなけりやあなたと差し違ひだすよ。そういうことで国鉄総裁におなりになったとわれわれは拍手を贈ったわけですが、これは間違いないでしよう、お覚悟は。

○説明員(高木文雄君) あくまで何とかして再建を図らなくちゃならぬと、それが私の役目だと思つておりますので、どうしてもやっていたかなきゃならぬ点は最後までがんばってお願ひをいたすつもりでございます。

○加瀬完君 国鉄だけの努力でこの財政再建はできないわけですよ。ですから、国鉄がまず踏ん張って、もう自主的な態度を明確にして、まず運輸省を動かすと、運輸省、大臣をして政府を動かすと、こういうふうによつていただけるものと了解をいたします。

次に、大蔵省に伺いますが、文句ばかり言っているわけじゃありませんが、国鉄の赤字財政ということが御了解をいただいたならば、国鉄総裁はあなたの方の先輩でもありますから、しかも財政の専門家でもありますから、そういう方の主張することには十分耳を傾けて、これは相談に乗るものだと考えていいですか、大蔵省の態度としては。

○政府委員(松下康雄君) 国鉄の実情も十分お聞きいたしました。十分に御協議をしてみたいと思っております。

○加瀬完君 腑に落ちないことをひとつ聞きます。けだね、先ほどから独立採算制、独立採算制と言いましてね、あなたの方の出されたものにも「独立採算性を指向」と、こう言っておりますけれども、これどういふことですか。どういふことですか。この独立採算制と百万遍唱えて独立採算にはさっぱりならないし、国鉄の赤字も解消しなかつたわけだ。また、念仏じゃあるまいし、もう一回独立採算性の指向とこで言っているんだけれども、いままで言っていることと今度言っているこ

とは内容的に違っているのかどうか。方法的に何か具体策があるのかどうか、それを伺います。国鉄理事でもだれでもいいや、わかつてる者答えてくれ。

○説明員(高木文雄君) 現に過去債務のたな上げということは行われて、過去に生じた債務までを現在の利用者の方の負担に持っていくことはいたしませんと、それからローカル線のような場合については、これはもうとても自分ではやってまいりません、そういう点を明確にした上で、メインの主要幹線等については、これは原則として利用者負担で列車、電車を走らせるようにいたしますというあたりでございますが、考え方はそういう考え方でございますが、問題は、たとえばどこからどこまでが主要幹線と考えるのか。それから赤字線につきましても、たとえばローカル線に乗って、途中で乗りかえて本線に乗っていただく方もあるわけでございますので、これはもう全部が全部、財政あるいは地方で負担をしなければならぬのかどうかというあたりにつきましても、これはまだもう少し詰めてみる必要があります。

したがって、どこからどこまでが独立採算制でいくのかということについての限界点は、なお今後の議論を詰めてみまないとわかりませんが、独立採算制ということを通じてまいりますと、先ほども申しましたように、企業目標を失いますので、やはりそれは中心の柱として据えておかねばならぬというふうに考えておるわけでございいます。

○加瀬完君 このたびいただきました文書によりまして、「国鉄の財政は」「急速に悪化の傾向をたどつてきた。」「昭和四十六年度には繰越欠損金を計上するに至り、昭和四十六年度には繰越前赤字の状態となつた。」「昭和四十八年度には繰越欠損金が資本金及び資本積立金の合計額を上回り、資本合計がマイナスとなつた。」と、この報告をされておりますが、この悪化の傾向に、いままでの国鉄なり政府なりはどういう歯止めをかけたきたか、そしてまた、それがどう効果を奏した

か、その経緯について伺います。

○説明員(高木文雄君) ちょっと詳しい御説明をする能力がございませんが、最近の部分につきましても、やはり何といひましても、石油ショックによりまして日本の価格体系が全体として変わつたと、物件費も上がりまして、人件費も上がりましてということと、この四十八年、四十九年、五十年の赤字は、大変そういう物価調整に對してついていけなかったと。逆に申しますと、日本の全体の物価政策に協力するために赤字になることを承知の上でがまんしておつたということとございまして、それによる影響が非常に大きいわけでございます。

その前の再三の再建計画が途中で挫折した理由につきましても、これはいろいろ言われておりますけれども、見通しがいろいろ意味で違つたというところにあるんだというふうに言われておりますけれども、そこところはまだ詳細に、その当時おりましたし、細かにトレースする機会を持ちませんでしたので明確に御返事はできません。最近三年間は何といひてもオイルショックに關連する価格体系についていけなかったということが一番金額的には大きな要素であるというふうに思つておるわけでございいます。

○加瀬完君 オイルショックによつて金額が上がつたということは認めますけれども、オイルショックによつて物価が上がつたというのは若干私は違つていふと思ひますね。田中前首相の日本列島改造論のときから物価がぐんぐんぐんぐん上がつていふんです。それにオイルショックが加つただけで、問題はもっと大きなんです。ですから、これは国民の側が物価を上げたということにはならないと思ひます。

そこで大蔵省に伺ひますが、いまのような点が、国鉄なり運輸省なりからそのときどきにおいて国鉄財政の困難さというものが十分に報告をされておつたか、あるいは御相談に上がつておつたか、この点はどうです。

○説明員(高木文雄君) 実はその当時、私、大蔵

省の方におりました、たとえば四十八年の十一月に現金画庁長官が大蔵大臣になつて見えまして、き、せつかく国鉄、運輸省の御努力、それから国会の御承認によつて四十八年の秋に価格改定が御承認になりました、そして四十九年の三月三十一日から上げてもよろしいという法律が通つた後でございましてわけですが、そのときにやはり狂乱物価を抑えるために米の値段の改定を後へずらすと、それから運賃につきましても三月三十一日の予定であつたものをもう一遍法律を出して十月一日までずらすと、それから一方において公共事業費を抑制する、あるいは二兆円減税だけは実施するといふようなことを決められましたときに、私も大蔵省におりましたので、率直に申し上げてある程度の価格改定についてはこれは実施をさしていただかないと後年問題が起りますよといふことを當時福田大臣に申し上げたわけでございますけれども、これは政治の問題であると、それから物価といふのは生き物だからこの際としては政府の手の届く範囲内においては無理をしても抑えにやめたんだといふことでそういう政策をお決めになりました、私も当時それに従つたわけでございます。そして、そういうものも、しかし結果として今日こういう赤字を進めるフクターになつたといふことは否定できないと思ひます。

その意味において、その場合にただ価格改定を後ろに延ばしたからといふことで、それに対して金融でつないだわけでございますけれども、そういうことが問題があつたといふことを言われれば、そういう反省をしなきゃならぬと、私自身そういう時点におりましたから、決して今回のこういう事態に至つたことにつきましても国鉄だけの責任ではなくて、財政当局にそういう立場での責任があるといふことは、そういう衝におりましただけ

に身をもつて感じております。

○加瀬完君 物価対策は、私はそれは正しかったと思ひます。福田さんの物価対策正しかった。今度の欠陥は物価対策との関連がどこにもないといふことが大きな欠陥ですよ。だから、大蔵省に

反省してもらわなければならないのは、物価対策上国鉄運賃を抑えるというなら歳入欠陥を生ずるわけですから、それをどういふ財源で補うかといふことが施されておれば国鉄は赤字がいまのような状態にはならなかつたといふことにもなるわけ、むしろそういう点を、これは出し渡つたなと、もう少し出しておけばよかつたなという御反省を私もはいたしたいと思ひます。これは意見になりますから。

そこで、長期負債が六兆七千七百九十三億だと言われますが、この内訳並びにどこまで発展してしまつた理由、いままでの国鉄財政再建計画との關係について御説明をいただきます。大蔵省、もう少しいてください。簡潔に質問しますから簡潔に答えてください。

○説明員(馬渡一真君) 債務の關係で御説明申し上げますと、ただいままでの累積の債務残高は六兆七千七百九十三億円でございまして、その中で、先ほどからお話が出ておりますように累積赤字相当分三兆六千六百十億、これの出でまいるした時点で申しますと、昭和四十一年度から発生いたしております、その間、途中でございまして四十四年度、それから四十八年度、そういう形で再建計画を組んでまいつたわけでございまして、その間に私もいたしましてはこれらの赤字の発生をしないであらうという想定のもとでの計画を立てましてやつてまいりましたけれども、途中の段階におきましてやはり人件費、物件費と、こういう、直接のお金で申しますればそのようなものの見込みの食い違いというふうなもの、それから四十八年度以降におきましては、先ほどからお話に出ておりますように、同じく結果として人件費、物件費でございまして、そういうものの高騰がございまして、結局ただいままでの赤字が発生をいたしております。この中で、もともとの資産を形成いたします部分につきましてはやはり政府の出資をお願いをし、長い目で見れば赤字を発生させないような対策もお願いをしてまいりましたけれども、しかし、全体の金額から見ても直

ちに当該年度においてその分が赤字を補うという
ような形になりませんので、結果としてここまで
まいった次第でございます。

○加瀬完君 納得できませんがね、先へ進みま
す。

昭和四十四年と四十八年の財政再建基本計画の
柱は何であつたのですか。

○政府委員(住田正三君) 四十四年、四十八年の
再建計画をつくりました当時は高度成長の時代で
ございまして、長期的に考えれば国鉄は十分再建
できるだろうという見方をいたしたわけでござい
まして、その一環といたしまして過去債務の負担
のうち利子につきまして国がめんどうを見る。こ
れは再建債という形でございすけれども、めん
どう見ても将来黒字になったときはそれは返せる
だろうという前提で再建債方式の利子の軽減を図
ったわけでございす。

○加瀬完君 それ一本かい。

○政府委員(住田正三君) まあ柱ということでも
れ申し上げたわけでございすけれども、四十四
年から工事費について補助金を出してございす
し、また四十七年—実際には四十八年から実施
されてるわけでございすけれども、工事費の一
部について出資をするということもいたしてござ
いす。

○加瀬完君 結局ね、これ成功しましたか、失敗
しましたか。失敗でしょう。失敗したこと自体
は、この計画の柱の立て方に問題はなかったで
すか。

○政府委員(住田正三君) 先ほど申し上げました
ように、当時は高度成長という前提で物考えた
わけでございすので、その後経済の基調が変わ
ったために失敗したということでございますの
で、そういう前提が変わったということは認めさ
るを得ないと思ひます。

○加瀬完君 高度成長のために失敗したというな
ら、失敗した時点でもう一回再建計画というの
は立て直されるべきでしょう。それを一つもやつ
ておかないで、高度成長のためといったら、今度も

失敗した何かの理由があつて何々のためと、それ
ではいつまでたつたつて国鉄の再建できないじや
ないですか。柱の立て方という、その柱のまだ説
明されないもう一本があるでしょう。労使一体に
なつて、いわゆる国鉄一家と言われるような経営
状態でやつてきたわけですから、労働組合に
も、ともに憂いを分かつて一緒に、一体になつて
再建しようということではなかったでしよう。

にしても失敗したということはこれは覆うべくも
ありませんね。それで、そうして各関係省庁相
談をして失敗したということになれば、これは政
府の無策であつたということですね。少なくとも
も、国鉄再建の計画については政府は全くなす
べがなかった、こう判断をせざるを得ませんね。
そういう状態は、今度の再建計画なり運賃値上げ
についてどういふ反省として生かされてきました
か。

○政府委員(松下康雄君) 四十四年度の再建計画
は、四十四年度から五十三年度までの十一年にお
たりますところの長期の計画であつたわけでござ
いす。この計画策定の当初におきましては国鉄
当局、運輸省、財政当局それぞれ御相談をいたし
ながら、政府全体としてこれはつくり上げたもの
でございす。ただ、その後の諸事情の変化等が
予想を超えておりました点がございまして、この
計画につきましては、計画の途中で改定をするとい
うことで、四十七年に一回作業をいたしました
けれども、実際には四十八年度から計画途中なが
ら改定をいたしましたわけでございす。ただ、
この計画につきましても、実際は五十七年度まで
の長期の計画でございまして、その後の
話題になつております石油ショック等の状況もご
ざいまして、このままで実施していくわけにまい
らないということから今回の第三回目の再建計画
になつてまいりましたわけでございす。そのように
私も実情をながめながら、これはつくり直さ
なければならぬ事態になつてきたというとき
に、各省御相談をいたしまして、再建計画の練り
直しをやつてきたということでございます。

○加瀬完君 経過はよくわかりましたよ。いずれ

また、国鉄の累積赤字は非常にふえてございま
して、四十八年、四十九年、五十年、三年間だけで
二兆を超えるような大きな赤字になつておるわけ
でございまして、こういう大きな赤字をしょつた
ままで健全経営を維持するということは不可能で
あるという認識のもとに、累積赤字についてはそ
れ相当の債務を国が肩がわりするということでは
国鉄の負担を減らしたわけでございす。

○加瀬完君 それは同じことですよ、繰り返し
ですよ。

で、さつき総裁が言つたように、福田企画庁長
官のときに物価対策上国鉄運賃の値上げをストッ
プをかけたわけだ。それならそのときに運輸省は
当然、ストップをかけたから再建計画は成り立
ちませんと、ストップをかけて欠損が出る分は国
の財政で補つてくださいという主張をなさいまし
たか。

○政府委員(住田正三君) 運賃値上げのおくれに
伴います借入金につきましては、全額国の方で助
成をいたしているわけでございす。利子分につ

きまして全額国が助成をするということで処置を
いたしたわけでございす。

○加瀬完君 さつきの説明と違うじゃないです
か。運賃値上げをストップされたことがききょうの
赤字財政を生む一つの原因であつたかもしれない
と、あのときに運賃値上げというものをしておれ
ばこういうことにならなかつたという総裁の説明
でしよう。だから、運賃値上げがでないなら
ば、物価対策なんだから、物価対策上国鉄運賃を値
上げしないというなら、その物価対策としての資
金が当然国鉄の赤字分に回さなきゃならないとい
う主張を運輸省はしなけりやあつたと思ひ
ますよ。まあいまの大臣にお世辞言ひわけじゃ
ありませんが、何遍も私はこの運輸委員会でも、
この運賃のときには必ず出てやつておつた。大臣
初め運輸省が腰がすわつていませんでしたよ。運
賃上げのことだけ一生懸命だけれども、政府の方
から金を取つてくるというような主張というのは
非常に希薄だつた。

田中前総理は出しましよと、こう言つたわけ
だね。大臣がたびたび、公共負担分というのはい
これは国が出すべきものだから出しましよと、こ
う言つた。これいい機会だから、何に出させるの
か、幾ら出させるのか。で、国の出す分と、運賃
で受益者が負担する分というのはいこで区分けを
はつきりすべきではないかというのを私は当時
の大臣に申し上げた。しかし、運賃を通してくれ
ということばかりで、その運輸省としての財政当
局に対する努力は、総理大臣のお声がかかりがあ
つたにもかかわらず十分やらなかつた。そういう怠
慢がききょうの問題を生んでいると私は思ひます
よ。したがらしまして、今度は来年にかけまして再建計
画をいこですけれども、私はいまの大臣の
いるときにこの枠組みだけはきちんとしてお
いてもらわなけりや、またものもくあみだ。そ
こで、先ほどからしつこくお願いをしているわけ
であります。

質問を先へ進めますがね、今回の法改正の趣旨
は、日本国有鉄道の財務事情はこのままではその

任務を果たし得なくなった。そして、そのことは望ましい総合交通体系の形成を困難にするので、したがって、この際抜本的な措置をとる必要があるということでは法改正がなされるということですね。

○政府委員(住田正三君) そのとおりでございます。国鉄は日本の交通体系の中で重要な役割りを果たしているわけでございますので、国鉄の財政が破綻に瀕しますと、そういう役割りは果たせない、と、そのために国鉄の再建を図る必要があるという趣旨でございます。

○加瀬完君 このことは昭和四十六年の閣僚協議会の決定の内容と同じですね。

○政府委員(住田正三君) 国鉄の役割りについては、四十六年当時決められた役割りと大体同じ役割りであると考えているわけでございます。

国鉄といふのは、申し上げるまでもなく大量輸送、あるいは高速輸送、定時輸送という点に特色を持っているわけでございまして、そういう特色を發揮する部門というのは、都市間の旅客輸送であるとか、あるいは大都市の通勤輸送であるとか、あるいは中長距離の大量貨物輸送、そういう面で国鉄の特色が發揮される。そういう認識については変わりはないわけでございます。

○加瀬完君 昭和四十六年に決めたことをまた昭和五十一年になって新しく決め直して衣がえをして出してきたわけですので、この昭和四十六年から五十年の間一体何しておったのですか。いまと同じことを四十六年に決めて何やっておった、運輸省は。

そこで、この四十六年から五十年の間、閣議決定をどう政府は履行したのか。特に重点は、財政再建対策の再検討ということがあったでしょう。財政再建対策の再検討ということが主題であったわけだから、このことについて政府は努力してきたはずですね。どう努力をしたか。努力してきたもまたこういう法案を出さなきゃならないというのはどういうわけか、これを運輸省に伺います。

○政府委員(住田正三君) 国鉄につきましては十四年に第一回目の再建計画を作成いたしましたわけでございますが、その後の情勢の変化で、途中で計画を變更ざるを得ないということになったわけでございます。その際四十六年の閣議了解の線に基づきまして第二回目の再建計画をつくった。そういう経緯でございます。

○加瀬完君 五十一年になって四十六年に戻ったというの、四十六年から五十年までは何もやっておらなかったということだ。そうでしょう。四十六年で決まったものと同じことを今度決めている。どうしたんだと言ったら、四十六年の線に戻してことし決めたと言え。そんなら四十六年からいままでは、四十六年に決めたことは具体的に何もやっておらなかったということになるのじゃないですか。こういう怠慢が今日の問題を生んでいるわけですよ。その中でも最も怠慢は、財政再建策の基礎に総合交通対策上の国鉄財政の再建と、こういう柱が組まれていたかどうかですよ。

もう一度申し上げます。総合交通対策という土台の上に国鉄の財政再建という柱ががっちり組まれているかどうか、四十六年にそういうことを言っているのだよ。今度のあれも総合交通体系の形成の上に国鉄の再建計画を位置づけると、こう言っているんだ。この関係がどうなっているか。

○政府委員(住田正三君) 国鉄の主たる任務という点については、四十六年の閣議了解の線と現在の行政との間に特に変化があったわけではございませんで、先ほど申し上げましたような国鉄の特性が發揮できる分野については変わりがありません。認識をいたしているわけでございます。したがって、再建対策要綱の中にも同じようなことを言っているわけでございまして、その後国鉄の任務が変わったというふうな情勢ではないと思えます。

○加瀬完君 四十六年の閣僚協議会ではこういうことが決まっていますね。経営の合理化、これは大蔵省等からたびたび指摘されるところだ。それから公共割引の是正を含む運賃改定、財政援助措置

置の見直し。それならば、合理化は一応おくとしても、運賃改定しても財政再建はできなかったわけですね。四十六年以後運賃改定されているんですから。公共割引の是正というものは問題として掲げておいて一つも行われていませんね。いまの大臣になってから公共割引はしからぬ、そんなものはいま国鉄では負担できない、こう言ったの初めてでしょう。財政援助措置というものが出てくる、どういふ財政援助措置がきよに至るまで政府として行ってきたか。こういうことを閣僚協定決めておいて何にもやっていないじゃないですか。

○政府委員(住田正三君) 四十六年の閣議了解に基づきまして第二回目の再建計画をつくったわけでございます。その計画の際には、たとえば財政援助については工事補助金の率を増額いたしておりますし、新たに投資をするという措置もしております。また、公共負担についてはもちろん十分でございますけれども、貨物についての公共割引を是正するというような措置も行っております。

○加瀬完君 後で細かいことを聞きますけど、再建計画に見合うような財政措置は何にも講じられていないじゃないですか。公共負担分の措置も何にも行われていないじゃないですか。

ですから、さらに伺いますが、それならば財政援助措置というものを考慮してくるということになるならば道路、港湾、空港、国鉄、この国の財政援助関係というのはどういふふうになっていきますか、数字で言って下さい。三十九年から四十九年でもいいや、五十年でもいい。

○政府委員(真島健君) 先生の御っしゃるとおり面ではございせんが、最近の五カ年間につきまして簡単に申し上げます。

五十年の分につきましては予算でございますが、一応これを確定したものでございまして、道路につきましては、事業規模が四十六年から五十年まで十二兆九千四百三十二億円でございまして、これ

に対しまして国費は四兆八千八百十億つけております。したがって、国費の割合は……

○加瀬完君 そんなこといい、金額だけ言ってくればいい。

○政府委員(真島健君) はい。港湾関係につきましては、やはり同じく四十六年から五十年までの合計でございますが、事業規模が一兆六千六百九十七億、これに対しまして国費が六千五百十八億、空港につきましては五年間で四千三百十三億の事業規模に対しまして、国費をいたしましては三千三百三十三億ということになります。

○加瀬完君 国鉄は。

○政府委員(真島健君) 国鉄につきましては、事業規模と申しますよりも、国鉄自身の工事勘定と鉄建公団の建設事業費、これを合計いたしましたものが、これも五十年度が予算額でございますので確定額ではございせんが四兆一千九百二億でございます。これに対しまして国費が一兆一千四百三十五億、こういうことになっております。

○加瀬完君 どうして政府関係というものは都合のいいとだけ説明して、都合の悪いところを説明しないんですか。あなた大蔵省、それとも運輸省、どっち。

○政府委員(真島健君) 運輸省の官房でございます。運輸省がこういう寝ぼけたことを言っているからどうにもならないのですよ。三十九年から赤字が出たでしょう。三十九年から四十五年では道路に対しては二兆九千三百四十四億、国鉄に対しては二百七十七億でございます。こういう実態があったということを伏せて、幾らかよく言ったところだけ説明しておいて、そういうふうな認識です。三十九年から四十五年程度、道路は大きな財源を与えられたのに国鉄は一つも財源を与えられておらない、こういうことが赤字の原因だという認識を持たなくて再建なんかできますか。私の言った数字、間違ってますか。質問するのいやになったよ。

○政府委員(住田正三君) 道路の方に昭和三十九

年から四十五年度までどれぐらい国費が出ているか、ちょっと承知いたしていないわけでございますけれども、国鉄に關しましては、いま先生のお話のような非常に少ない額しか出てない。ただ、道路につきましては特定財源ということで、ガソリン税等の金が出ているわけでございますので、税金とはいいながら、やはり利用者負担の一環ではないかと考えております。

○加瀬完君 運輸省がそんな寝ぼけたこと言っているから、いつまでたつたて国の補助というの
は少ないですよ。

これは総裁に聞きますよ、総合交通対策というものを考えて、その上に国鉄の再建を乗せると言うんでしょ。総合交通対策というのが土台にあるわけですね。そうすると、道路は目的税があるから国の支出額が非常によけいだと。国鉄は目的税がないから支出しなくてもいいと、そういう論理が成り立ちますか。総合交通体系ということか。考えれば、道路よりもむしろ国鉄の方が中心

○説明員(高木文雄君) 目的税ということを別にしまして、とにかくガソリン税で言いますと、ガソリン税は一応ガソリンの代金を通じて利用者が負担をしておるわけでございますので、その意味では道路の予算全体を見まして、そうしてその比較をするのは余り適当でないのではないかと思います。しかし、道路は今日まで全部ガソリン税だけでやられてきたわけではないわけでございまして、その他のいわゆる一般財源からも出されておったという経過を見ますと、最近ではほとんど目的税部分、ガソリン税部分だけで道路予算が組み立てられておりますけれども、それはごく最近のこととでございまして、その前はかなり一般会計からのつぎ込みがあったわけでございますので、その意味では全部が磯崎前総裁言われたとおりだとは私は言えないと思いますけれども、相当部分において、一般会計からのつぎ込み方という点について、いささか道路の方が有利な立場になっておるということとは否定できないと思います。

ただ、国鉄の方も全く援助がないわけではないわけでございます。負担が三分ないし三分五厘になるようにということでの補助金をもらつておるわけでございますから、ただ、工事のボリュームだけでは比較できませんので、その辺の議論、私ももう少し厳密に勉強してみたいということとで、いま研究さしております。どの辺のところまで、両方の何といひますか、比較ができるのか、それをもう少し財源別に、あるいはまた、さきにガソリン税でいただいております後から、そのさきにいただいでしまふ分と、われわれの方のように借入金をして、そうして利子を三分にして、そうして後からお客さんに払つていただく関係とどうなるか、もう一遍ちょっと、相当かなりややこしい計算になりますのでいま研究をさしております。一既に全額が、道路は国が出したし、こっちは全部お客さんの負担だとも言えませんが、その真ん中辺のところではなからうかというふうに思つております。

○加瀬完君 大蔵省に伺いますが、先ほども申し

それから、ガソリン税を道路だけに使わなければならぬというのはいまの法律だ。総合交通体系というものから考えれば、ガソリン税というものを国鉄の方に振り向けるということも法律改正で可能ですよ。もっと、ある程度完備した道路に対して、非常に欠陥があり、施設も悪い国鉄にガソリン税の一部を回して使わせるといふ構想は全然とり得ないものかどうか、この二点をまず伺います。

○政府委員(松下康雄君) 国鉄と道路に對します
 国の負担の差額についてでございますけれども、
 まあ恐らくこの三十年代を通じて、一方道路
 の方は、当時世銀の借款団が日本に参りまして、
 日本国には道路予定地はあるけれども、道路とい
 うべき道路はまだ全然ないという批判をいたした
 ところでございます。当時国鉄につきましては、償
 却後も何とか黒字を維持した企業でございました
 ので、そういう実態の違いが、国の国鉄と道路に
 對するあるいは姿勢の違いとしてあらわれていた
 のかと考える次第でございます。

最近五年につきましても、計数的には恐らく御指摘のように道路投資の割合が多いことは事実であらうと思いますが、これは道路整備全体

の事業の必要量と鉄道におきますところの資金の所要額、これは投資の場合と損益の勘定と両方ございまして、道路と比較することは容易ではございませんけれども、その両方につきまして、どうも実情から見て国鉄の方に対する国の助成を行うことが相当重要なことになってきたと、二回にわたる再建計画を立てたというような事態を背景として、御指摘のように国鉄に対する助成

の割合がやや増加をしまいたかと思ひます。ガソリン税の問題につきましては、私も税制の専門家でございませんでお答えしにくいところでございますけれども、一般に目的税を起こしますときには、その目的税を課税するその負担と、この税の収入によりますところの受益との間に相当緊密な関係があるということを一般の人々が御理解になる点が大事なところであるというふうに聞いておりますので、そういうことから、従来このガソリン税につきまして、これは道路にとつて財源というようなことでまいってきておるのであると思ひます。

○加瀬完君　それはわかりますよ。じゃ、どこから国鉄の財源を与えればいかという問題ですよ、ね。じゃ、ガソリン税は確かに目的税でしょう。目的税がないのに、港湾に対しては六千五百十八億財政措置を政府がしているでしょう、これは参事官の報告だ。空港に対しては三千三百三億も政府の飛行機だけが使うわけじゃないですよ、これは。みんな民間ですよ。国鉄で新駅つくります、地元負担でなければ新駅許可しませんよ。なぜ空港に、あるいは港湾にだけこれだけの補助を与えるわけですか。国民の一番の足である国鉄が、財政再建にちもさつちも動かないというのに、それには財源を与えることにちゅうわちゅうするんですか。私は、あなたがさつき、このふえてきましたと、御指摘のとおりですと私のことを言つたけれども、私はふえたことを指摘しているのじゃない。ふえてもまだ五倍、道路の方によけい財政措置をしてもらつていふと、これは

不合理じゃないかということを言っているわけですが。こういう状況ではまだ国鉄の再建については国が財政措置をしなければならぬ私は義務というのがあると思う。

これ運輸省に聞きますよ、こういう実態をあなた方は毎年毎年見られてきたのだ。それでもつと国鉄に金をくれという主張がどうしてしてないのか。(そのとおり)と呼ぶ者あり)それから、国鉄も金もなくて御無理ごもつともでガソリンのない車走らせるようなことをしておつて、どうしてガソリンがなければ走りませんよという要求を堂々としたのか。私は歯がゆくてしょうがない、いままでの国鉄当局。今度は總裁がかわったから違うでしょうけれども。国鉄は一体経営努力をしているかどうかという前に、経営能力があるかどうかと疑いたくなる。運輸省と、それから国鉄と、それから大蔵省と、三人答えてください。

○国務大臣(石田博英君) 空も海も、それから自動車も私の方の所管でございますから、いま加瀬先生御指摘の点は、私、就任して一番最初に感じたことでございまして、したがって、各それぞれの道路、港湾、鉄道、空港に対する国庫の支出の状況というものをすぐに出してもらったわけでありまして、で、正直に申し上げて、三十九年に赤字が出た、そのときは、石油が安くって大量で、そして、モーターゼーションに破れたわけでありまして、そういう情勢の大きな変化、それからそういうものの先の先まで見通せというのはなかなか無理な話でございますが、しかし、そういう変化によって生じたものに対する対応の仕方、これはやっぱり私はやっぱりなものであったとはとても言えません。

それから、要求すべき点を要求しなかった。たとえば、先ほど御指摘の運賃の値上げを物価政策上半年おくらせると、そのこと自体は、いい悪いは別といたしまして、そのかわりこれは借金で利子を負担してもらおうじゃない、これは返さなくともいい金で見てもらわないと、後で返せという

話はやっぱり筋が通らなかつたように思います。したがって、御指摘もあり、われわれが主張すべき論点も明確でございます。そこで、特に過去三年間非常に赤字がふえてこういう処置をお願いするわけでございますが、その明確になった論点に基づきまして、国鉄再建のための所要措置というものをできるだけ全力を挙げて努めてまいりたいと思っております。

○説明員(高木文雄君) その総合交通という観点からの投資のあり方がどうもおかしいということ、私は、私も就任当初から感じておるわけでございまして、したがって、それをどういうふうに進めたいか、これはいささか私もガソリン税だの、従量税だのに主税局で関係もいたしましたが、考えてみなければならぬと思っておりますが、先ほどもだれかが答弁しておりましたように、どうもこの自動車を使つていらつしやる方の負担であるガソリン税をほかへ回すということは、私がガソリン税その他の税金について国会その他で議論を願いましたときの過程から申しますと、経験から申しますと、非常にむずかしいことではないかというふうに思います。

やはりそうなりますと、時間をかけてそういう点にだんだん踏み込んでいかなければなりません。これは納税者といいますが、広く皆さんの御理解が得られないとなかなかそこへ踏み込んでいけませんので時間をかけて御理解を得なければならぬと思ひますが、そうなりますと当面、さつきから加瀬先生が御心配になっておりますように、何とか金をもつてこい、こういうことでございまして、また出さう方から言へば、加瀬委員がお触れになっておりますように、何か財源も探してこいということになってくるわけでございまして、そこで、私はいまはその投資のためのお金と、それから当面差し迫つておりますいろいろな赤字処理のためのお金と、どっちをより優先して、あれもこれもということができるばよろしいわけでございますけれども、そういう意味から言いますと、やはり今度の過去債務のたな上げ

であるとか、ローカル線の赤字とかいう、いままですぐしりから火がついた問題をもう少し何とかしなうというのをまずやるのが先決ではないかと思つてございまして、ただし、やや時間をかけて投資についてのバランスの問題も、これもこのまま放置しておいてはいかぬと思ひますけれども、いまはどちらかというと、急務なのは当面の赤字の方をもう少し何とかしないとなかなかやつていかれないということじゃないかと思つております。

○政府委員(松下康雄君) 投資のバランスにつきましては、それぞれの事業官庁におきましても長期計画を、たとえば作成をいたしまして、この事業の事業量について算定をし、いろいろそれを全国的な、また総合計画にもまゝとてバランスをとりになつておられますので、財政当局としましては、そういうものを尊重しながら、それぞれの事業の種類ごとに助成の内容がどうあるべきかは、また御要求官庁との協議を重ねながら、従来から決めてまいつたところでございまして、したがって、これからは、来年以後もこの投資の問題を含めまして国鉄に対する助成の額、あるいは港湾事業、空港事業等に対する国の補助額ということのバランスがいかによいのかという点につきましては、予算編成の過程を通じて、関係省との御相談をしながら私も検討してまいりたいと思つております。

○加瀬完君 そこが認識不足なんです。関係閣僚協議会では総合交通対策の中心に国鉄再建を置く、こういう規定をしてゐるわけですよ。したがって、その国鉄の正常な運営のためには合理化と、公共割引の是正を含む運賃の改定と、財政援助措置の見直しをしなければならぬと決めているわけですよ。したがって、この四十六年の関係閣僚協議会の後では、少なくとも道路は十分に財政措置が講ぜられてゐるのに、国鉄の財政援助措置というのは希薄ではないか、これをもう少し上げなかならないじゃないか、こういう議論が当然行われな

それから公共割引の是正というものが一つの柱になつてゐるなら、公共割引の是正というものが十二分に議論されなかならないわけだ。そういうことが一つもされないで、相変わらず道路が圧倒的、そして港湾にはさつき申し上げましたように六千五百十八億、空港には三千三十三億、幾つ空港があります。これは閣僚協議会が決めた基本線に違つてゐるんじゃないか。違つてゐるのに対して運輸省も国鉄も大して、この閣僚協議会の決定を主張する熱意に欠けていたんじゃないか。しかも、大蔵省もこういう閣議決定があるのを、それをひとつも考えない答弁をしている。そこが問題だと、こう申し上げてゐるわけですよ。少なくともそういう決定があつて、それを引き継いで今度はまた再建計画を進められるというわけでありまして、ひとつそれらのつり合いを十分考えていただきますように、これは要望をいたします。

そこで、次に移りますが、この過去債務のうち総額、二兆五千四百億に相当する債務については対策を立てるということでありまして、二兆五千四百億に相当する債務について対策を立てれば赤字対策は万全だという理由は何ですか。それから、残りの赤字分は今後どう処理するのか。この二点について。

(委員長退席、理事瀬谷英行君着席)
○説明員(高木文雄君) この現行の法案でお願いしております二兆五千億というものをたな上げをして、あと五千億を再評価した資本金を崩してやるというところまでは一つの考え方であると思ひます。で、問題は残りの三兆六千億の問題でございまして、この分についての問題はむしろどちらかといひますと、現在利子補給をもらつておるわけでございますが、その利子補給がうまく処理できるかどうか。三分ないし三分五厘の負担をしておるわけでございますが、そこまでは利子補給補助金をもらつて軽減してもらつてゐるわけでございますが、それをさらに、それでいけるのかどうかというところは、これは先ほど来詰めて議論いたしております五十二年度の立て方を

どうするかということの関連において大いに議論をしまいたいと思つておるわけでございます。この考え方できておりますから、私もこのレールの上に乗るが、さてこれをポリウムの問題として、あるいは補助の仕方の問題としてどういうふうにかつたらいいか、そしてそれが、経理全体にどういうふうな響きになってくるかという事を詰めて、それを五十二年の予算要求といひますか、予算編成といひますか、再建の二年目の問題の処理として詰めていかなければならないというふうに考えます。

○加瀬完君 そうすると、二兆五千四百億はわかりました。あの残った分については運賃改定の一部でこれを賄うというふうなことは絶対ではないという保証はしてよろしゅうございませうか。もう一度申し上げましょうか。二兆五千四百億は御説明のとおりわかりましたけれども、それでも残る赤字は来年の計画の中に入ると思ひますが、その赤字分の処理は運賃の値上げによつて賄うと、こういうことになる、いまの再建計画で一応公共負担分なり赤字分なりというのはたな上げするということと変わつてくるわけだ。そういう心配は絶対にないと思つてよろしいですか。

○政府委員(住田正三君) 先ほど総裁が申し上げましたように、五十年末に存在いたします三兆一千億の累積赤字は一応解消する予定になっております。したがつて、新しい赤字といひますのは五十一年度に発生する赤字になるかと思ひます。五十一年度に発生する赤字は、けさほど和田委員にも申し上げたわけでございますけれども、当初予定いたしております五千億の赤字と、運賃の値上げ、あるいは需要の伸びが当初の予想より下回るといふようなことによつて生ずる減収であると思ひますけれども、大体七千五百億から八千億ぐらいの赤字が本年度に発生することになると思ひます。その処置でございますけれども、今後、来年度の再建対策の方針を決めます際にその一環として処理いたしたいと思ひますが、現在なお再評価積立金等も七千億以上のものを持つてお

りますので、そういうものを使いながら五十一年度末には赤字が残らないような形に持っていきたいと、さうな方向で努力いたしたいと思つておるわけでございます。

【理事瀬谷英行君退席、委員長着席】

○加瀬完君 赤字の起こらないような方向に持っていくことはそれは当然でございませう、赤字は赤字として起こります。また、残ります。その場合の措置を聞いています。しかし、これは来年同じことは繰り返されたいと思ひますので先へ進みますが、そこで、赤字ローカル線の再建のために百七十二億を今年度お出しただいたと。ところが、赤字ローカル線の一体財政再建のための金額というのは総計で幾らになるか、年次計画としてどういうふうにかつたら返済していくか、これは呼び水の穴があいただけで将来のことはまだわかつておらないでございませう、一応運輸省として、あるいは国鉄としては、将来の計画といひますが、見積もりといひますのは立つていふと思ひます。これはどうなつていひますか。

○政府委員(住田正三君) 昭和五十年度の地方交通線九千二百キロの赤字は二千二百五十億でございます。これにつきましては、来年すぐということにはまいらないと思ひますけれども、一定の期間をかけた上で赤字が生じないような方向に持っていくたいと思つております。その方法といひましては、国、あるいは地方の負担、あるいは国鉄の合理化等があるわけでございますけれども、ただいま運輸省の運輸政策審議会にいろいろ御意見を伺つておりますので、その御意見を参考にしながら最終的な方針を来年度の再建対策に織り込みたいと思つております。

○加瀬完君 ことしの一番の骨組みの一つがこの地方赤字ローカル線の赤字の解消ということでしょう。ですから、ことし、今回一回で解決するといふことでなくとも、将来の見通しといふのは、枠組みがきちんとして決まらなければならぬわけですね。ですから、いまお答えいただいたかどうか、もう一度確認をしたいと思います。

は、百七十二億はわかつた。一応政府が推定する、解決しなければならぬと思ふ赤字ローカル線の赤字総額は幾らだ。それから百七十二億引いたあとの残りはどういふように解決をしていくのか、このアウトラインぐらゐははつきりしていなければならぬわけだから、それを聞いています。

○政府委員(住田正三君) 先ほど申し上げましたように、五十年度の九千二百キロの赤字は二千二百五十億でございますが、今回の運賃値上げ等によりまして若干減少すると思ひますけれども、昭和五十五年程度を予想いたしまして、九千二百キロでやはり二千億程度の赤字が生ずるのではないかと見ております。その赤字の解消につきまして、先ほど申し上げましたように、国、あるいは地方公共団体の負担、あるいは国鉄の合理化、そのほかいろいろの方法が考えられると思ひますけれども、そういういろいろな意見を参考にいたしまして、その二千億の負担が国鉄にからぬといふような措置を講じていきたいと、さういふに考えているわけでございます。

○加瀬完君 これが国鉄に残らないように解決をしていくといふことでございませう、あなたの御説明の中で腑に落ちない点が幾つかあります。第一、国と地方と言つても、地方はさういふ財政負担するような財政余裕はありませう。しかも、これは過疎地域が多くて、財政力の貧乏な市町村です。それに財政負担をしろと言つたつて、財政負担なんといふのは無理です。国がどうしたつて主力になつてこの問題の解決をしないければならぬ。その具体的なものが何にもないじゃないか。運輸審議会にかけると言つたが、運輸審議会にかけると運輸審議会が明快な解決策を出せるというお見込みですか。それを出せるくらいなら、再建策なんといふのはとくに運輸審議会が答申してはつたよ。

これはどうしたつて運輸審議会じゃなくて、運輸省自身がやつぱり計画し、立案をしなければならぬものだと思ひます。何も細かいことを言

えと言つてゐるわけではない。大臣がおっしゃる通りに、百七十二億といふのは、一つの穴のあかないところへ穴をあけたのだからそれで来ますよ。来ますけれども、それだけじゃ飲み水に足りないわけだから、後の、たつぱりとは言われないけれども、どうやら水を潤すだけの水をどうして引いてくるか。その水源はどこなんだ、それで水の量はどのくらいだ、さういふことのアウトラインを伺いたい。

○国務大臣(石田博英君) 運輸政策審議会がそのものずばりの答申を早い機会に出してくれたいといふことは、なかなかむずかしいとは思ひます。それから地方交通線の問題といふものを一般的にかけたならばおむずかしい。そこで、運輸省として考えられる幾つかの考えをやつぱりたたき台として出す必要はあると思ひます。しかし、そのたたき台を出してもなお、そのものずばりの返事がなかなか返つてこないし、返つてきても、今度はなかなか実施上の問題点が幾つかあるように思ひます。

で、百七十二億といふのは、それはもう、もちろん金額的には問題になりませんが、しかし、地方交通線といふものは、奥地開発とか先行投資とか、さういふやうな国全体の政策的な意図を背景として生まれてきているものであるから、国費がそれを負担しなければならぬといふたてで、これはもう認められたことになるわけでありまして、さういふことを広げる努力を努めてやつていかなければならぬと思つておるのであります。

それから、それらの路線が敷設されたときの交通状況と現在との間に大きな変化がございまして、したがつて、その土地の人々と話し合はば処理されることもまた出てくるだらうと、さういふふうには私も考へておる次第であります。

○加瀬完君 そうすると、いまの大臣のお答えは、さう受け取つてよろしいですか。国鉄財政の圧迫要因のうち、国鉄の責任外と推定されるいまの問題になりましたやうな項目については、政府が責任

を持って解決していくんだと、そう了解してよろしゅうございますか。

○国務大臣(石田博英君) まだ関係各省庁との間に十分な連絡もしておりませんから。同時に長い歴史が背景にございます。したがって、一遍にこれが処理されるという約束はできませんけれども、しかし、そういう方向へ向けて努力をしていくつもりでありますし、いくのが当然で、それから、私どものそういう要求はきわめて正当性を持っておるものと、私はそう考えております。

○加瀬完君 これは国鉄総裁も同じようなお考えだと承してよろしゅうございますか。

○説明員(高木文雄君) 結構でございます。

○加瀬完君 繰り返しのようになりますが、何回か結局再建計画が失敗したのは過去債務の未解決、それから地方交通線等の欠損の解決、公共負担分の処理、こういう点だと思っておりますが、これらの点は、いま大臣も、総裁もお答えになられましたように、これからの再建計画に十分盛り込んでいくものと了解してよろしゅうございますか。

○国務大臣(石田博英君) そのほかに、やっぱり私は産業構造と申しますか、輸送構造の変化、産業の立地条件の変化に依りていけなかった。その応じ方が間違っておった。それから経営姿勢の中にやっぱ甘えと申しましょうか、よく言われる、通俗の言葉で言えば親方日の丸というような意識が潜在しておったというように、それから運賃の値上げがやっぱ的確に行われなかったというように、その原因の中に入るものだと思いますので、そういう点についても、国鉄の経営当局の姿勢の改善というものを強くもうすでに何度も求めているところであります。

○加瀬完君 そこで、さっきのこの公共負担の問題でございますが、運賃の改定というものを幾らやってみた、その他の赤字原因というものを除去しなければどうにもなりませんので、くどいようですが、もう一回伺いますが、各種公共負担の累積額は幾らと現在はいっていますか。

○政府委員(住田正二君) 昭和二十四年から昭和

五十一年までの総計は一兆三千九百七十三億円でございます。四十年から五十一年とりますと七千億でございます。ただ、先ほども申し上げたわけでございますが、これは全部いわゆる公共負担に該当するかどうかについてはなお検討の余地があるかと思っておりますけれども、そういう検討をいたしましても公共負担という範囲から除かれるものはそう多くはないと思っております。

○加瀬完君 それから公共負担分と、いまの赤字路線分ですね。さっき五十五年になれば二千億と言いましたけれども、五十年現在では幾らですか、赤字分は、五十年でも四十九年でも一番近いところではないんです。

○政府委員(住田正二君) 昭和三十九年から五十年度までの累計は一兆二千八百四十八億でございます。

○加瀬完君 この「区分損益計算書」、「公共負担分」、こういうものを十分分析の上に債務のたな上げ分が決定されたことになりましょうか。

○政府委員(住田正二君) 国鉄の累積赤字は五十年度末で三兆一千億でございますけれども、その中身は、いまお話しのような地方交通線の赤字もあれば、あるいは貨物の赤字もあるわけでございます。三兆一千億のうち貨物の分が幾らである、あるいは地方交通線の分が幾らである、あるいは公共負担の分が幾らであるというところはなかなか計算しにくいわけでございます。

○加瀬完君 この明確な分析をしてまいりませんと赤字額が動くんですね。予想しないふくらみをする、結局計画がまたずさんな計画で赤字のものとをつくるということにもなりかねませんので、大蔵省に折衝するにしても、運輸省はもう少し明確な数字をもって折衝しなければならぬと思うんですよ。その明確な数字がつかめておらないように私には疑われてならないんですが、それ大丈夫ですか。どうも当てる推量の部分が多いように思われます。きちんとはじいて間違いないこれだけだという推定をしているんですか。

○政府委員(住田正二君) いま御指摘の点は、赤

字原因である公共負担、地方交通線、貨物、それについてどれぐらいな赤字になっているかという御質問ではないかと思っておりますが、そういう点については十分把握いたしているつもりでございます。

○加瀬完君 この先ほどの方の御質問にもあったわけですが、完全に解決する年次計画というものは、赤字分を、完全に解決する年次計画というものがなけりやならないと思っております。これは来年の再建計画で年次計画が出るということですか。ことは出ていませんね。これはどうですか。

○政府委員(住田正二君) 今回の再建計画の基本的な考え方は、五十一年、五十二年で収支均衡を図ることと、五十年度末の累積赤字は解消するというのが基本的な方針になっておるわけでございます。先ほど来問題になっております貨物、あるいは地方交通線の将来計画でございますけれども、これについては今後五年間かかって、まあ五年になるか、もっと長くなるかわかりませんが、長期的にどうやって赤字を解消していくかという計画をこれからつくっていくわけでございます。そういう赤字があるために五十二年度末に赤字が残るということではなくて、五十二年度末にそういうものを含めてできるだけ収支均衡に持っていきたいと考えているわけでございます。

○加瀬完君 経済企画庁に伺いますがね。いらしてあります。この公共料金が主として政府や自治体の管理下に置かれている理由は何ですか。

○政府委員(朴木正君) 公共料金は概して地域独占がございまして、その地域独占のために不当な価格にならないように原価をチェックして国ないし地方自治体が価格の査定を行うのが理由かと思っております。

○加瀬完君 物価に占める公共料金の比重はどの程度ですか。

○政府委員(朴木正君) 一割強かと思っております。

○加瀬完君 この前に一七〇という数字をおたくの方で出しているんですけれども、これは間違いですか。

○政府委員(朴木正君) 米とか麦を入れますと一七〇になります。そうしたものを除きますと一二〇でございます。

○加瀬完君 国鉄運賃は公共料金として見ることに変わりはないですか、企画庁は。

○政府委員(朴木正君) そのとおりでございます。

○加瀬完君 公共性に伴う制約はどういうことですか。公共料金と国鉄運賃を見るならば、その公共性に伴う当然の制約があるはずだと思いますが、それはどういうことをお考えですか。

○政府委員(朴木正君) 現在の運輸手段におきましては、私鉄でございますれば一地方の運輸を独占して運んでおります。まあタクシー等別にございますけれども、そういうことで運んでおりますが、国鉄は全国のネットワークを形成して貨物、人を輸送しております関係で、公共性が非常に高いというぐあいに考えております。

○加瀬完君 消費者物価が上れば付随して運賃や料金は当然上がるべきだと、こういう考え方が公共料金に許されますか。

○政府委員(朴木正君) 公共料金は、先ほど御指摘がございましたように、狂乱物価のときには物価の抑制の観点から非常に抑えてまいりましたわけでございますが、狂乱物価の状態も一応鎮静化いたしましたので、公共料金を、サービスを提供しております企業体の収支の悪化を招くのを防ぐために、そうした観点からコストの計算をいたしまして、必要な値上げを、適正な値上げを認めざるを得ないかと思っております。

○加瀬完君 いや、適正な値上げを認めるか認めないか議論しているわけじゃない。公共料金というものは物価が上れば必然的に上がるものだという前提に立ってよろしいかどうか。そうではないくて物価の安定という一つの基盤を置いて、それの兼ね合いというものを考えなきゃならないの

だろ」と私どもは思いますが、違いますか。

○政府委員(朴木正君) 公共料金の決定に当たりましては、当然そのコストが非常に大きな問題になるわけでごさいます。物価が上がりますと当然人件費その他物件費の高騰が必要で、その公共企業体のサービスの提供に必要なコストの上昇は当然あるかと思ひます。ただ、そのコストだけの理由を、全くすべてそれに帰するわけではございせん、物価との観点等を見まして、たとえば狂乱物価のときのように若干抑制をするというような政策的な配慮も当然持つてまいったわけでごさいます。

○加瀬完君 ある国で物価対策上公共料金を一〇%下げた、こういう実例がありますね。公共料金を下げることに物価を下げるという方策をとったわけですが、公共料金というものは物価の上下には非常に関係があるわけですから、ある場合には、あなたも説明されたけれども、公共料金を抑えなきゃならぬ場合がある。三木内閣は物価の安定ということを組閣のときの公約にしたわけです。物価の安定というものが内閣の公約であるならば、公共料金を上げないで済む方法というのはいくつか考えられなければならないわけですよ。いままでの公共料金なり運賃の値上げの場合、企画庁はいつでも無条件な公共料金の値上げというものは賛成しかねるという態度をとってきたわけですよ。今度は、経営内容というものがバランスとれなければ、公共料金幾らか上げていいだろう。そうすると、いまの政府というものは、あるいは企画庁というものは、物価政策というものは全然考えておられない、こういうことですか。いま物価は公共料金上げて安定しているという状態ですか。そういう数字があなたの方にお持ちなんですか。

○政府委員(朴木正君) 狂乱物価のときには消費者物価は一年間に二十数%上がったこともございしますが、その後一四%台、一けた台と、狂乱物価の状況は解消されてきております。しかし、現在でも一けた台になりましたと申しましても、まだ八%ないし九%という非常に高い水準でござい

すので、物価はそういう意味では安定したとは言えませんが、まあ安定基調にある、そして、さらにできれば定期預金金利以下に持つていきたいというぐあいに考えております。

○加瀬完君 いいかげんなことを言つては困りますよ。経済企画庁の一体消費者物価指数というのはどこに置いたんです、何%に置いたんです、昭和五十一年度の計画は。

○政府委員(朴木正君) 八%程度でございします。

○加瀬完君 そうじゃないでしよう。実際の経済計画ではもっと下へおろしたんです。八%と抑えたって、八%は高物価ですよ、これは。金利よりもはるかに上ならこれはインフレですよ。明らかに高物価。物価政策というものが八%だの一〇%だのと、そんなところを抑えて平然としているならこれは物価政策ありませんよ。一応希望としては四%抑えたんじゃないですか、経済計画は。少なくとも四%程度に抑えなければ金利を下回るといふわけにまいりませんよ。狂乱物価というのは異常な状態でしょう。あそこには物価政策ありませんよ、狂乱物価には。仮に八%と抑えても八%にはとどまりませんね、公共料金軒並みに上がっていくわけだから。

企画庁の長官は、物価安定した安定したって、安定していませんよ、一つも。あなた方は専門家のにはじいて物価が安定したと。八%におさまると思ひますか、これ。それと、公共料金を国鉄運賃だけ問題にしているんじゃない。電気、ガス、水道、米、みんな上がっているんですよ。あなた方は、たとえば電気料金でもこれは一家庭平均三百七十三円しか上がらない、物価に対する影響は〇・二六%だ。しかし、一部の学者では、電気だけ見れば三百七十三円だけれども、電気が上がればガス、水道が上がる、もろもろの電気関係の通信も上がるということで、四千四百円これは影響することになる。卸売物価にして〇・九九%だと、こういう数字も出しているんですよ。国鉄運賃に私はブレーキをかけるわけではありま

ふうに野方図に公共料金というのをみんな上げることを許容するというのはインフレ内閣だということになりますね。物価安定を基本にするという政策はどこにもなくなりませんよ。企画庁はどうしても物価が一〇%にも一二%にもなりそうだとすることに警戒をしないんですか。そういう立場で公共料金というものをとて考えないのはなぜですか。

○政府委員(朴木正君) 狂乱物価のときには卸売物価、消費者物価は非常に高い高騰を示して……

○加瀬完君 狂乱物価は物価じゃありませんよ、あれは。

○政府委員(朴木正君) それを安定させるのが一つの物価政策の大きな目標としてあつたわけでごさいます。一挙に非常に低い水準まで持つてまいるわけにまいりませんので、福田副総理が絶えず国会で答弁されておりますように、三十九年度をもつて調整をしていくということで四十九年度は一五%の目標を掲げまして一応一四%台におさまったわけでごさいます。五十九年度は一けたの目標を掲げまして八・八%におさまった。五十一年度は一応八%を目標掲げましてそれに向かつていまい一生懸命努力をしております。そして、昭和五十年代の前期の経済計画におきましては、最終年度の五十五年度におきましては六%以下におさめたい、こういうことで物価の目標を掲げておる次第でございします。

○加瀬完君 そうなりますか。

で、国鉄運賃なり電気なり、いろいろなものが上がって、一体どれだけの影響があると見ているんですか、政府は。消費者物価に。

○政府委員(朴木正君) 二%強でございします。

○加瀬完君 そうすると、結局八%に抑えたものが幾らになるということですか。二%上がったものが八%におさまるということですか。

○政府委員(朴木正君) 現在公共料金は国鉄、電信電話を除きましてかなり一巡をいたしております。今後考えられますのは、国鉄と電信電話でございしますが、そうしたものを見込みますと二%

強、そして、年度末の目標は八%程度でございしますが、現在のところでは八%程度になんとかおさめ得るんじゃないか、そういう方向で一先懸命努力をしたいということでございします。

○加瀬完君 一生懸命努力をしたいということは認めます。努力をしたいということはそうなるということと違ひますからね。卸売物価が十四カ月も続けて上がっているんですよ。それで公共料金も上がる。卸売物価も安定する、公共料金も上がらないというときに八%というのを抑えたでしよう。八%を考えると、国鉄運賃は上がります、卸売物価は十四、五カ月続いて上がりますというのを予定して八%に抑えたんじゃないでしよう。希望は希望としてもそういうふうになりませんよ。だから、これはもっと企画庁がしっかりと、物価を抑えるためには、公共料金というもののためにはもっとブレーキをかけなければ。ブレーキをかける役所は企画庁じゃないでしよう。しかも、国鉄赤字というものを解消するためにはどうするかといったら運賃をなるべく下げるといふ形でなければ物価はおさまらない、そういう点で同ったわけですよ。これは担当でもない大臣に聞くわけにまいりませんから、希望ですね、おさまるといふ約束はできませんね、八%に。希望、努力ですな、努力目標だな。

○政府委員(朴木正君) 八%におさまるようには最大の努力をいたしますれば可能であろうかと思ひます。

○加瀬完君 公共料金上げたり、卸売物価野放しにしたりして、努力していると言われたいでしよう。まあこれでいいや、時間が大分たちましたので。

それからね、これは大臣と総裁に伺ひますが、受益者負担ということをよく言ひますがね。国鉄の受益者負担というのは、厳密に皆さんは解釈しているでしようか。たとえばですよ、まあ例が適切じゃありませんが、飛騨の高山線が赤字路線だと仮定します。だから、東京近郊の電車の通勤者

が、受益者負担だから、おまえらあの赤字分を受益者として上げるという理屈は成り立たないと思ふ、私は。

もう一つ、受益者といえ、国が交通政策上赤字路線というものを引いて、また運行を国鉄にさせているわけですから、一番利益している者は国家じゃないですか。政府じゃないですか。受益者という觀念の中に政府という考え方はいままでの解釈では一つも入っていない。政府が受益をしているんですから、公共サービスを、政府のやるべきものを国鉄がやっているんですから、公共負担分というのは政府が受益をしているという考え方も私はこじつけじゃないと思う。受益者負担という、汽車や電車に乗る者を全部受益者だ——受益者かもしれないけれども、赤字路線を負担しなきゃならない関係はありませんよ。こういう考え方、違っていますか。

○國務大臣(石田博英君) 国鉄は総合的な、全国にわたっている機関でありますから、どこからどこまでが赤字、どこからどこまでが黒字というのはなかなかむずかしい面もあると思います。まあ、たとえば横須賀線が赤字線だと言いますけれども、大船から向こう側だけとって計算しているんですから赤字になるのあたりまえの話で、しかしながら、いわゆる地方交通線というのは政府の奥地開発、その他の政策的な意図から建設されているものでありますから、受益者という言葉は適当であるかどうかかわかりませんが、そういう意味の考え方で地方交通線を考えるのは間違いない、やはり政策的なものだと考えます。

○加瀬完君 それならよくわかります。受益者というところで、いままでの運賃値上げのときの主張は、赤字が出ればこれは受益者負担ということ、で、利用者の全部にかけてくるというのを定石としていましたけど、これは私はもっと考えを、観点を變えて、いま大臣のおっしゃるような考え方というものをと盛り込まなければ、赤字路線を国に負担させるという考え方が出ないと思ふ。

そこで、先ほども運賃料金の問題で、運賃の法定主義が問題になりましたけれども、国鉄と私鉄の運賃料金の比較をわれわれはたびたびこの運賃改定のたびごとにいたしました。そうするとね、私鉄が安くて国鉄が高いという傾向が非常に顕著になってまいりました。そうなりますと、一応の並行路線のところでは、これだけ上げればこれだけ収益が上がるだろうという計算どおりにならない。国鉄に乗る者が私鉄に乗りかえる。定期を買いうのにも、国鉄の定期を買わないで私鉄の定期を買うということも考えられる。そういう細かい計算というもので、これだけ上げればこれだけの収益ということに計算したんでしょうか。いわゆる歩減りというものを十分差し引いた上での計算で運賃改定の増額分というものが出来たんでしょうか。

○説明員(高木文雄君) 五〇%強運賃を上げさせていたとしますと、たとえば六百キロまでのところでは五円十銭から七円九十銭にいたしますと、その場合に五〇%だけ収入がふえるわけではなくて、三七%ぐらいに実収としてはなりましようという計算をいたしておるわけですが、その計算は非常にグローバルに全体としてやっているわけでごさいます、個別にどの路線でどうなるというのを積み上げたわけではないわけでごさいます。

そこで、ただいま御指摘の都市近郊の競争私鉄との関係は大変心配なわけでごさいます、その場合に、それは場合によりまして、五〇対三七という関係でなくて、もう少し下手をすると落ちるかもしれないという心配もありますし、また一方から申しますと、やはり何と申ししてもその方の住宅の所在地と勤め先の所在地の関係で、国鉄の方が高くなりまして、もう急激にはかるところにないで現象が起るという心配はまずないのではないかと見通しを立てております。そこらは率直に申しまして、過去の経験から先ほど和田委員の御質問に対して事務方から説明いたしましたような数値で出ていますけれども、確

かに御指摘のように心配はありますけれども、それを含めて何とか三七%のところにとまるだろうというところでやっておるわけでごさいます。

○加瀬完君 少し急ぎますが、料金法定主義というものがどうして決められたと運輸省はお考えですか。

○國務大臣(石田博英君) いま法定主義になっているのは郵便と電信電話、それから国鉄でございしますが、それぞれこれはその当時においては独占的な、公共性とともに独占的な仕事であると、そういうことが基礎になって決められたものと考えております。

○加瀬完君 独占的ということもあるかもしれませんが、せんでしょね、公共性というものは私鉄の一つのエートだと思ふ。公共料金というのはですね、公共サービスというものが勘案して決められるというところで、これが法定主義に私鉄はなつたのではないかと。具体的に一つの例を挙げますと、これは水道でございども、ある県の水道料金で、同一市内で四十円と百円と、その経営者によりまして、それから同一県内で古くつくられたところは五十円、これからつくるところは三百五十円という単価が出てくるわけ。公共料金として、同じ県内で施行者が違つても五十円と三百五十円という違いは、公共料金としてこれは認めるわけにはいかないということになると思うんですよ。なぜならば、公共料金ですからね。公共性というものを無考に独立採算制で三百五十円かかってんだからお前のところは三百五十円で、お前のところは十分もう、もうけているから四十円でいいというわけにはいかないと思う。こういう性格が私は公共料金というものはあると思う。

ですから、国鉄運賃にしても独立採算制、独立採算制ということだけがたてまえで決められるべきものではないと思ひますが、これは総裁、いかがでしよう。独立採算制が全部破棄されてもいいとは言いませんけれども、独立採算制のみで、損をするからこれだけもらわなきゃならないという決め方は、国鉄運賃の場合はそれオンリーではま

かり通すわけにはいかないというのが公共料金の性格だと思ひますが、間違ひでしょうか。

○説明員(高木文雄君) 公共料金の決め方についていろいろの形のものがあるわけでごさいます、私どものように国会でお決めたという方式が一つあります。そのほかに、たとえばいろいろの各省大臣に任せられておいて、各企業が勝手に動かすことができないというものもありますし、また、その過程においていろいろ審議会その他を通じて広く意見を聞いた上でないと決められないといううなことで、手続で決められているものもあるわけでごさいます、これは必ずしもうまく統一がとれないわけでごさいます、なぜ現実には国鉄と郵便と電電公社について一番強いといひますか、慎重な手続を予定しているかといひます、やはりそこはいま大臣から御指摘がありましたように、昭和二十四、五年に公共企業体制度ができましたときに、大變国鉄全体が荒廃しておつたわけでごさいます、そういう郵便とか、電話とか、国鉄のような通信、交通の基本的サービスというものについての重要性和、国土再建のためにそういう基本的なものは強い制約下に置かなければならぬだろうという考え方から出てきたのではないかと、いふにひそかに考へているわけでごさいます、現在のような状態の場合に、一体どうしても法定主義でなければならぬかどうかというところについては、私も個人的にはいささか疑問を持っておるわけでごさいます。

○加瀬完君 時間がだいぶたちましたからこれで終わります。

これはあまり聞きたくなかつたのですけれども、国鉄の幹部の皆様の踏ん張りが必要ならばなかなか赤字解消、再建計画というのが進みませんのであえて申し上げますが、日本国有鉄道から関連会社に役員として入社した過去三年間の方は四十六人いると思ひます。そこで、この方々は国鉄の赤字の解消にどう寄与いたしましたか、また寄与しつつありますか、伺ひます。

○説明員(高木文雄君) ちよつといまその四十六人という数字を伺いましたときに、一人一人のお顔をこう思い出せませんのではつきり申し上げられませんが、私としては、何分しろとうが飛び込んだわけでございますので、皆様方にとどきいろいろ意見を承って御指導を仰ぎながらやっておるわけでございますが、少なくとも精神的な問題としては非常に私どもに対して強いサポートを向けていただいております。ただ私も、どうも現在の状況におきまして、一体国鉄の経験者が何らかの意味において関連のありますところにはさか集団的になつてしまつていゝるということについては疑問を持っておりますわけでございます。もう少しその問題は、この再建法のようなむずかしい問題が片づきました晩におきまして、いろいろと考えなければいけない問題だといふふうに出ております。大変抽象的で恐縮でございますけれども。

○加瀬完君 再就職をされることは結構なことです。から、これに文句をつける気持ちはありませんけれども、結局私の心配するのは、げすの勘ぐりかもしれないが、国鉄の新旧幹部は国鉄の赤字の解消にかかわりなく次のポストが決まつていゝるということでは、自己責任といふものの感じ方が少ないんじゃないか、そういう心配を持つわけがあります。国鉄の赤字にかかわりなく、幹部だけは退職後の生活が安定するということでは、いまの職場に踏ん張るといふ気持ちも果たして十分かどうかという疑いを持つわけがあります。これは政府の人事であり、あるいはそれぞれの会社の人事であり、国鉄の人事であるかもしれないけれども、もう少し、従業員がどうだのこうだのという前に、国鉄の幹部自身がまず、赤字を解消できないならばもうわが責任を果たせじという気概を持つてもらわなければ困ると思う。世界的に見ても、いろいろあつても国鉄の職員くらい私は正確に仕事をしている階層といふのは少ないと思うんです。職種は、国鉄が一分おくれたら大騒ぎでしょう。何秒の間に列車が来るんでしょう。それ

をとにかくまんべんなくやっているわけですよ。私はこの問題を聞く前に当局の方に聞きました。昭和十二年ごろ、十六年ごろ、十九年ごろ、二十年ごろ、二十三年ごろ、そのころの一体国鉄の状況といふのはどうでしたかと。これはもう二十三年以前といふのは全然ダイヤも何も計画できなくてどうにもなりませんでした。それと四十五年なり五十年、いまの状況といふのはどうですかと。比較にならないほど完全に仕事が進められておりますと。それならば、こういう者を何人やめると言つてみたり、こういう者のしりをひっぱたいと。もつと能率を上げると言つたつて限度がある。そうではなくて、もつと、いわゆる国鉄一家といふ一体感で、まずそれには幹部の人がみずから、次のポストが決まつていゝるからいままあ安心だと、ベンチの選手みだいだ。ゲームに出ないですから過失はありませんよ。しかし得点も重ねない。こういう気持ちでやられておつては、どんなに政府が金を注いでもどうにもならない。そこで、賢明な総裁のもとにひとつ幹部から踏ん張つていただきたい。これは勝手ではありますが、希望を申し上げまして質問を終わります。

○説明員(高木文雄君) いまの点は十分心得て運用に当たつてまいります。

○委員長(上林繁次郎君) 本案に対する本日の質疑はこの程度とし、これにて散会いたします。

午後七時三十三分散会