

第十四部

第二回 参議院運輸及び交通委員会會議録第五号

公聴会

昭和二十三年六月十六日(水曜日)

本日の會議に付した事件

○國有鐵道運賃法案(内閣送付)

午前十時三十二分開会

○委員(横谷順助君) これより國鉄運賃改正法案に對しまして公聴会を開きます。

開議に先立ちまして、一言御挨拶を申し上げます。本日公聴会を開くに當りまして、公述人各位には、御多忙の中、殊に雨天にも拘りませず、御出席を辱のういたしまして誠に有難く存じます。御承知の通り、新聞或いはラジオの放送によりまして、又お手許に差上げましたる資料によりまして、今回政府が現行運賃を旅客貨物とも三倍半に値上げすることに提案をされたのであります。ところで、この問題につきましては、目下衆参両院の運輸交通委員会におきましても審議中であり、又各政党内におきましても調査研究をしておるのであります。一面國會法の規定に基きまして、廣く民間の意見を聴取することになつておるのであります。この趣旨に基きまして、去る十二日衆議院におきまして公聴会を開いたのでありますが、我が参議院の交通委員会におきましても、二院制度の本義に基いて、更に新しい公述人各位の御参集を願つて意見を聴取いたしたいと考えてゐるのであります。政府の提案によりますれば、國鉄

は創設以來殆んど黒字によつて終始をしたのであります。この近年御承知の通り物價の暴騰、貨銀の引上げ等によりまして、赤字が相當に出ておるのであります。例へば今回旅客、貨物共三倍半の値上げをするといひました。また一般會計において百億圓を補填せねばならぬという情勢にあるのであります。そこで公述人各位におかれましては、現在の我が國の國民生活に軍大の關係のある問題であります。ことに、又現在の我が國の財政の状態につきましても御考慮を願ひまして、自由に忌憚なく各自の御意見を發表されんことを希望いたします。従つて我が運輸交通委員会におきましても、各位の御述べになりましたる御意見を参考といたしまして、今後の審議に當りたいと存じておる次第であります。

そこで各公述者の時間は、別に制限するわけではございませんが、多数の方であります。關係からいたしまして、二十分以内の程度というふうに御承知置きを願つて置きたいと思ひます。又各委員から公述人各位に對して質疑がありましたら、どうか御答弁あらんことを希望いたして置きます。で、本日御出席を願うことになつております公述人各位は、半蔵経蔵君が東大の教授の今野源八郎君、食糧配給公團總裁の梶原茂嘉君、Y.W.C.A.總監事の渡辺松子君、全官公廳労働組合の佐藤誠君、船主協会の理事の浜田喜佐雄君、日本鐵道會議所理事の鈴木清孝君、日本新聞協會会長の伊藤正徳君であ

ります。又一般公述者といひましたし、元会社重役の島本千代藏君、それから夜間學生連盟中央委員長の松田武君、國鉄技術研究所員の村木啓介君、労働問題研究所理事の小田島貞治郎君、日本漁民組合の船井倉市君、日本出版協會の近藤吉雄君が御出席になることになつております。が、その代理として副会長の川崎文治君が御出席になつておりますが、これは委員諸君にお諮りいたしますが、この代理でお差支ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員(横谷順助君) ではお差支ないといひまして、この方に公述して頂きたいと存じます。

これより順次公述を願ひたいと思ひます。それから今日御出席になりました順序によつて順次公述を願ひたいと思ひますが、その計らいでよろしうございいますか、委員諸君に御相談いたします。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員(横谷順助君) それでは第一においでになりました日本鐵道會議所理事の鈴木清孝君、どうぞこの席においで下さい。

○公述人(鈴木清孝君) 最初に私から時間の都合上として頂きましたこと誠に恐入ります。鐵道の独立採算制が叫ばれて、この運賃値上げの問題が非常に論議せられるようになったのであります。が、独立採算制といふのは、單にその支出をその収入を以て賄うといふことだけを意味しておるものではな

いと思ふのであります。独立採算制の思想といふのは、その事業の獨立制と責任制とが基礎となつておるものであります。その事業の遂行の合理的計画が樹立せられ、その不經濟性が回避せられねばならないのであります。そういうことを行つためには、政府がその資金と資材と努力とを保證するということが、私は獨立採算制の思想であり、他の國に叫ばれておる獨立採算制の思想の根柢をなすものだと思ふのであります。

「國有鐵道の赤字の原因と運賃値上げの必要性」といふパンフレットを拜見しました。その中に書いてあります。その箇條整理したところの要旨を申し上げます。私は今ここにその方策の如何を論評する暇ありませんが、ただ私はこの方策を実施するに當つて、政府といふものが、その資金と資材と又努力の適正化に對して保證の責任を取つておるのであるかどうかといふことを非常に考へさせられるのであります。若しこれらの保證がないとするならば、これらの方策は一片のペーパープランであつて、獨立採算制を叫びながら、その本體をなしておるものじやないと思ふのであります。私は今の時代におきまして、ただこの合理化方策が、鐵道當局の單純なる力だけで、責任だけでなしに遂げられるものとは考えられませ

ん。政治の強弱が唱えられ、社會の混乱が叫ばれておる今日において、こういう方策が單純なる鐵道當局官僚によつて行われるものとは思へないのであります。

ここにおいて私はこの公聴會が議會に催された際におきまして、議會の方が強力なる指示をこれに向つて行なわなければならぬと思ふのであります。殊に獨立採算制におきましては、會計制度をも改廢しなければその意味をなさぬ。その他の施設も、改善に對する資材を供給しなければならぬ。資金も支給しなければならぬ。適正な努力に對しては、可成りの強力な政治力が要すると思ふのであります。こういう点に對しまして、この運賃値上げを審議せられる議會の方々は、この態勢を強力に作つて頂きたいといふことを、これは民間人としてお願いする次第であります。

併しながら國有鐵道の赤字という現實の問題を解決するに當つては、どうしてもこれを一般會計から繰入れるか、運賃の値上げをする外ないのではありません。一般會計から繰入れられることが、私は物價騰貴を抑える上において或いは却つてよい方策ではないかと、かねて思つておつたのであります。が、併しながら現在におきまして一般會計における財源を見まするときに、これ以上租稅負担を民間に掛けるというところは殆んどできないことであると思ひます。又こういう企業であればその利用者負担させることも合理的だと考えますので、自分としては運賃値上げは止むを得ないものと考へるのであります。

ただ運賃値上げをするといふことは、旅客運賃と貨物運賃とを、如何なる倍率において値上げすることが適当であるかという問題が残されるのであります。旅客、貨物の運賃をその原價計算によつて倍率を決めるといふことは、運賃構成上以前から唱えられておることではあります。今日のようなアブノーマルの経済状態のときに、こういう原理に基くことは妥當ではないと思ひます。この運賃値上げが物價の騰貴にどちらがより多く影響するか、物價の値上げは止むを得ないといひましたけれども、物價の値上げをより少くし得るかといふことを考えまして、この運賃値上げの旅客及び貨物の倍率を決めなければならんと考へるのであります。

從來旅客運賃の値上げは、物價には間接的であつて微々たるものである、曾ては浮動購買力の吸収によいから、却つて物價騰貴を抑へるという意味で唱えられておつたのであります。今日の場合におきましてはかかる理論は成り立たないと思ひます。旅客運賃の旅客の大宗は定期客であります。而してこの定期の運賃を上げるといふことは生計費の膨大を來すことは必然であります。今日各人の生計費中食糧の占める部分は、エンゲル法則によつても多いのでありますからして、これ以上交通費の値上げをすることは、生計費の非常なる膨脹を來すものだと思ひますので、從つて労銀が上り、物價を上げること必然だと思ひます。併しながらこの定期券の運賃は、旅客運賃を上げるとすれば、これは上げざるを得ないのであります。今日も定期運賃と普通旅客運賃と

を見ますと、定期運賃の割引というものは非常に大であります。而も定期旅客の数は非常に多いのでありますから、定期運賃をそのまゝにするといふことは、從つて運賃構成を亂し、收支のバランスを失ひ、而して普通客の定期轉化を予想するのであります。これは普通運賃を上げると同時に定期運賃を上げざるを得ないと思ひます。又貨物運賃は、從來いふ／＼な政策上からして貨物運賃の値上げを抑へられておりましたので、貨物運賃の物價に占める割合といふものは非常に少いのであります。故に、貨物輸送中貨物收入に影響するところのものは石炭、米及び木材と思ひます。昭和十一年の昭和十一年度におきましますところのこれらの價格の中に占めます運賃の割合は、今たゞ三つの倍率の運賃を値上げいたしました。この昭和十一年の割合から見れば半分に過ぎないようであります。そういたしますれば、貨物運賃の値上げをば三倍半以上に上げて私には物價にさしたる影響はないと考へるのであります。ただ貨物運賃について大きな問題は、小運送費の方が大きい問題であります。現在小運送におい

て一番困つてゐるものはいわゆる自動車の経費だと思ひます。從つて政府は自動車に対する燃料及び部品におけるところの政策を強硬に実行して、その経費の節減を図られる方法を、貨物運賃の値上げと同時に考慮せらるべき問題と考へるのであります。もう一つ、私にはできるだけ貨物運賃も値上げに行きたいと思ひますが、何しろ國有鐵道の收入の大宗は旅客運賃である。旅客と貨物が三と一の割合であれば、旅客運賃を三倍以下にするためには、貨物運賃をどうしても現在より六倍以上に上げなければ、所期するところの收入は得られないと思ひます。かかる六倍以上の貨物運賃の値上げはやはり新物價制定に影響すること多く、物價の騰貴を來すこと甚しいと思ひますので、貨物運賃の値上げを五倍程度に止めて、あと旅客にカバーしなければならぬと思ひます。殊に考へられるのは、ここにおいて私設鐵道であります。私設鐵道は現在七五〇の暫定運賃の値上げをしてありますが、その運賃の値上げだけでは、收入を以て人件費を賄ひ得られないところの會社が可なりあります。御存知のごとく、鐵道はこの頃においては人件費、物件費を五〇〇、蒸氣列車は別であります。それを日途としておりますが、それなのに人件費が收入を超えております。超えざる場合も八〇〇乃至九〇〇を占めてゐる。而して私設鐵道の運賃は旅客運賃によつて制約せられるのであります。然るが故に勿論運賃の値上げせざるべき、或いは倍率を余りに少くいたしますときは、私設鐵道が公企業であるためには、そしてその事業を継続させるためには、私設鐵道に対する補助金という問題を併せて考慮しなければならぬ問題と思ひるのであります。

更にここにおいて特權に御参考に供したいと思ひますのは、先般七五〇の値上げを私設鐵道がやりましたが、突收におきましては三〇〇の値上げの突收を得たに過ぎないのであります。甚だしきになりますと現收入より減つたのもある。それは何かといへば、購買力の減じたことだと思ひます。買力ので、たとへこの國有鐵道の旅客運賃を三倍半に上げて……國有鐵道は五〇の運輸收入の減を見られておるようであります。もつと甚だしいところの運輸數量の減を來し、從つて收入のマイナスを來すものだといふことを考へなければならぬと思ひます。從つて旅客運賃の値上げについても、この輸送人員の減といふものを可なり考慮に入れて、その計算をせられたいと思ひます。以上諸種の点を勘案いたしました。私は運賃の値上げは止むを得ないものだ、而して旅客運賃は三倍、貨物運賃は五倍といふものが妥當だと私は考へるのであります。

ただもう一つ附加して申したいのは、旅客運賃に對するところの遠距離減法に對する再考慮であります。現在においては旅客運賃の貨率を決めるに當つて、遠距離減法を二階率にしまして、これは運賃理論からして、運賃減法の理由なきを以て段々階段を減らして二階率にしたのであります。日本のごとく細長い島國におきましては、遠距離減法は或る程度止むを得ないものであります。故に、又この場合のごとく高額の倍率をいたしますときには、日本の交通をなだらかにするために、又各都市におけるところの經濟地位の不均衡を來さないために遠距離減法をも一度修正して、もう少し階段の多いものとして、東京、大阪より遠いところの都市に對するところの運賃の高さを低めるといふことを再考慮すべきものではな

いかと思ひます。

以上を以ちまして大体私の運賃値上げに對する考へを申し上げました。

○委員長(板谷顯助君) 委員諸君に御相談いたしますが、公述人に対する質疑は各公述ごとにやつた方がいかと思ひますが、如何ですか。

〔賛成〕と呼ぶ者あり。

○委員長(板谷顯助君) それでは公述人に対する御質疑がありましたらならば……ありませんか。

○丹羽五郎君 今鈴木氏のお話の中に、今回の運賃値上げによつて収入減といふお話がありました。鈴木氏は収入減は現在政府は五〇の収入減と見ておりますが、鈴木氏はこれに對してどれ程の収入減を見ておられますか。

○公述人(鈴木清君) 収入減という言葉でございしますが、私は明確に申しますと、輸送人員の減による収入減であります。私は三割以上は収入減をするのではないと思つております。

○委員長(板谷顯助君) 次は船主協合理事の濱田喜佐雄君にお願いいたします。

○公述人(濱田喜佐雄君) 私は今般の鐵道運賃の値上げは、すでに現段階におきましては一應止むを得ざるものとして考へるものであります。それが理由といたしましては、すでに國會並びに各國民の問におきまして十分御検討に相成つておりますので、今更々々々々々もないわけでありまして、先ず第一に、如何なる事業におきましてもコストをセーブすることが絶対條件であります。國鉄が如何に公共事業でありましても、原價や採算を無視したものであつてはならないのであります。第二には、現行運賃は一般物價に比しまし

これは上げざるを得ないのでありま
す。今日も定期運賃と普通旅客運賃と
物運賃も値上げに行きたいと思うので
ありますが、何しろ國有鉄道の収入の
大半は運賃に依りてゐるから、運賃の
値上げは、どうしても避けられないの
であらう。運賃の値上げは、どうしても
避けられないのであります。第二に
は、現行運賃は一般物價に比しまし

て著しく低率であります。従つて今回
値上げをいたしまして現物價体制の
線に到達する程度のものであるのであ
ります。第三には、一部にはこれが値
上げによりましてインフレーションを
助長いたしまして、これによつて國民
生活を圧迫すると言われております
が、私はこのインフレーションの助長
の懸念よりも、貨金、物價のアンバラ
ンスの方が却つて産業の発達を阻害
し、延いては國民生活の安定上障害を
來すものと考えております。第四
には、各産業を通じて赤字は一切
國家補償で辻褄を合致するという観
念は、全國民の能率減退を來します重
大なる素因となります。眞剣な努力と
強い責任感によらなければ、能率の増
進と企業の發展は望まれんと考えるの
であります。

をなしておるものと、考えるのであり
ます。そこで我々は海運におきまして
は民営に還元することによりまして、
これしかもうすでに方法がない、この
還元によつて我々はこの能率の低下を
防ぎ、同時に膨大な國費の負担を輕
減して行きたいと、各方面に対して努
力いたしておる次第であります。鉄
道に於いて、海運にありまして、この
獨立採算制の線を堅持し、自己の危險
と費用において努力しなければならん
と信ずる者であります。

以上申し上げましたごとく今回の國鉄
運賃の値上げは一應止むを得ざるもの
と考えるのでありますが、これが値上
げをするにつきては、旅客を三倍
半、それから負担力のある貨物運賃の
面におきまして五倍程度の値上げをす
ることが適當なものと信ずる者であり
ます。併し同時に先程もお話がありま
したように遠距離減率に對しましては
更に御検討をお願いしまして、この遠距
離におけるところの貨物輸送をでき得
る限り海運に轉換いたしまして、この
運賃率の点を検討される必要があると
考えます。これと同時に政府におきま
しては單にこの値上げということに止
まらず、同時に早速合理的運賃による
ところの能率の向上と諸経費の節減に
つきまして、眞剣な施策を講ぜられる
ことが大切な問題であると存するので
あります。

簡單であります。私はかく感じま
して、鉄道運賃の値上げを賛成する者
であります。(拍手)
○委員(板谷順助君) 公述人に關し
別に御質疑はありませんか。なけれ
ば、全官公労働組合の佐藤君にお願
いいたします。

に抑えてありますけれども、そのうち
間値の生計費の占める割合は七五・四
％というふうに政府は言つてゐるわけ
であります。政府は今回運賃を値上げ
した結果、定期代或いは旅客運賃等
の上分は生計費の極く僅かである。こ
ういふふうに言つております。併しな
がら實際はそうではないのでありまし
て、三千七百円ベースのうち七五％も
間で附うといひますれば、旅客運賃
の間物價の高騰に及ぼす影響は非常
に大ききものであると私は考える
のであります。

私は海運におきまして關係上、これを
海運の面から考へて見まして、現在
の國家海運はすべて船舶運賃會で運賃
しておるのであります。船主附船船
の使用料のみを支拂われておりまし
て、一切のすべては運賃會において運
賃しておりますために、船主自体の費
用に對する意欲と熱意というものが減
退いたしまして、現在由々しき場面に
直面しておるのであります。すでに船
舶運賃會によるところの運賃の非能率
なるところは、遺憾ながら一般周知の
事實であり、定評あるところでありま
して、これによつて起るところの巨額
なる赤字は國家によつて補償されてお
るのであります。すべての企業におき
まして自己の責任と自己のアカカウ
ントによらず、このリスクとアカカウ
ントがすべて國家において補償される
ということがこの能率減退の大きい原因

先ず昭和二十二年年度の当初予算を組
むときにおきまして、一般会計、特別
會計合せまして、政府の財政資金は約
二千三百億要ることになつたわけであ
ります。そのときに昭和二十一年度の
全部の國民所得が幾らかといふと二千
九百億しかない、二千九百億の中から
二千三百億の財政資金といふものを賄
うことができないから、政府はそこで
四千億という國庫所得を、数字を発表
したわけでありました。そういうふうな
方式が次から次へと雪だるまのように
ふくれ上つて参りました。昭和二十二

年度の追加予算を組む際總計で四千三
百億でありましたけれども、そのとき
の國民所得は九千億といふふうに表示
し、更に本年の一月に入りますと一兆
一千億といふふうに表示したのであり
ます。生産力の減退しておる現在にお
きまして、実質的な國民所得といふも
のはさう増加するわけはないのであり
まして、こういふふうに一兆何千億と
いふ國民所得の増加は、すべて政府の
人為的なインフレ政策の結果であると
私は考えるのであります。つまりこの
ような人為的なインフレの増加の結
果、物價が上り、物價に追いついて兎
と亀の競争のように貨金が後からのこ
のこつて行き、それが原因になつて
運賃が値上りしなければならぬとい
ふ、そういう現在のやつておる財政の
仕組が根本的に私は間違つておると、
かういふふうには考える者であります。

今回の予算におきまして、總計九千
億の龐大な財政資金を賄わなければな
らないのであります。それにいたし
まして、又しても國民所得を一兆九
千億といふふうには龐大な額を見込んで
おるのであります。丁度手品のトラン
プのように、次から次へとトランプを
ポケットから出して來て、國民所得を
増大しておるのであります。これが現
在の政府の財政の仕組ではないか。こ
ういふところから運賃の値上げを合理
化しようといふ政府のやり方につきて
は、私は全面的に反對する者であ
ります。

次に第二番目には、我々の勤勞階級
の生活に及ぼす影響をいたしまして、
私はやはり反對する者であります。つ
まり現在政府は官公吏及び一般労働者
の賃金を三千七百円ベースといふふう
に抑えてありますけれども、そのうち
間値の生計費の占める割合は七五・四
％というふうに政府は言つてゐるわけ
であります。政府は今回運賃を値上げ
した結果、定期代或いは旅客運賃等
の上分は生計費の極く僅かである。こ
ういふふうに言つております。併しな
がら實際はそうではないのでありまし
て、三千七百円ベースのうち七五％も
間で附うといひますれば、旅客運賃
の間物價の高騰に及ぼす影響は非常
に大ききものであると私は考える
のであります。

込んでおりまして、そのうち一般会計において負担するもの、それから交付公債を発行するもの、それから運賃の値上げ、そういうふうなその救済策を考へておられますけれども、私は運賃を値上げしないで、而も現在の国鉄労働者の賃金を五十二百円に引上げて、尙且つ運賃を値上げしないで、現在の財政で賄つて行けると信する者であります。何故ならば、現在の歳入歳入の両面を見ますときに、非常にそこに不合理な点が多々あるものであります。例へば歳入の面におきましては終戦処理費の問題、価格調整費の問題、公共事業費の問題、これだけですべてで約二千億近くになるものであります。終戦処理費等は実は私共の職場の方で査定をやつてゐるのであります。これは非常に遅く、而もルーズであります。而も今までの終戦処理費の件数の僅か四十分の一くらいしかまだ検査を終つていない、こういうような現状であります。これをもうと急遽にびし／＼と査定をすれば、現在の終戦処理費の水膨れというものは相当削減できる、こういうふうな考へております。大体私共の方のそういうものを主として研究している者の話によりまして、四割から六割くらいの削減が可能であるというふうな言つてゐるわけでありまして、これだけですでに四百億乃至六百億の財源が浮くというふうなことは考へております。

その次に価格調整費の、或いは公共事業費の問題を言いたのであります。が、時間の関係もありますので、主として歳入の点に移りたいと思ひます。確かに現在の租税負担の現況から行きまして、これ以上の國民に対する租税

負担は無理である、こういうような見解に立つのは至極尤もだと思つておりますが、この租税負担の問題が非常に不均衡なのが現在の状態でありまして、例へば昨年昭和二十二年に於きまして、安本の発表いたしました國民所得は八千億であつたにも拘らず、主税局の発表した國民所得は四千七百億であります。その差額というものがすべて閣下所得になつて、税金の掛らない所得になつて現われて来るわけでありまして、これを今年度にも引直しますと、約九千億というものが閣下所得になつて現在潜在しているわけでありまして、この所得に眼を着けるならば、ここから相当額の財源が見込まれることは当然であります。こういうところから私は幾らでも國鉄の現在の赤字を賄つて行くことはできる、こういうふうな考へるものであります。勿論私といたしましては、國鉄がいつまでも赤字を出していてもよいとは決して申上げないものであります。飽くまでも赤字を克服することがやはり、大きな國家事業である以上、当然であると思つております。なぜ國鉄が赤字を生じたかという根本的な原因に遡つてこれを解決しないならば、到底この解決は不可能であるというふうな考へるものであります。つまり低い運賃、低い農産物価格、低い賃銀、これだけで今までの日本の政治なり日本の経済というものが運営されて来たことは、今までの歴史的な事実でありまして、これを根本的に解決しない限り、この現在の日本の政治なり財政というものを根本的に変えない限り、いつまで経つても國鉄の赤字というものは続くであろうというふうな考へるものであります。そ

ういうような見地からいたしましたして、私は鉄道運賃の値上げには、以上の三つの点から、私は今回の政府の採りまゝ運賃値上げには、全面的に反対の意を表する者であります。(拍手)

○委員(板谷順助君) 御質疑ありませんか。

○仲子君 今のお方にお伺ひいたしますが、運賃を値上げしないで、外の財源からこれを賄うとすれば、特別会計を一般会計の方から賄つて行くという御案でありますか。もう一つは、今の鉄道の費用は、これから見積られるものは賃銀その他に対しての増額が沢山あるのであるが、それらは國鉄の方から赤字を出さないでやつて行くという主張に対しては、どういふふうにしてこれを賄つて行くのか。運賃を上げないで賄ふ方法といへば、行政整理で人員を整理するより外ないのであります。如何なる意味のお考へであるか。この二点をお伺ひいたします。

○公達人(佐藤誠君) 第一番目の点につきましては、國鉄の赤字を、交付公債とか運賃の値上げで賄うのではなくて、一般会計の方からこれを賄うという考へ方でありまして、その財源につきましては、歳入の削減と歳入、特に九千億に上ると予想される閣下所得の捕捉によつて賄うことができると考へております。第二の國鉄の経営の合理化の点につきましては、これを現在の人員費に求めることは、すでに当を外れておるのではないと思ひます。現在の人員費の割合は、政府のパンフレットにもございますように、人員費が四五%、物件費が五五%ということになつておりますけれども、これを現在の五

千二百円ベースに直しましても六〇%くらいにはならないのであります。これをアメリカやその他の人員費に比べてみると、アメリカ等では大体六五%というように私共より承けておりますので、人員費の方からする削減は、やはり現在の状態にいたしまして当を得ていないのではないかと。むしろ私は物件費特に石炭の問題、それから収入の点については、現在國有鉄道が保有しておるいわゆる帳簿外財産の拂下げの問題、これが終戦當時非常に不当な低價額を以て拂下げられたという話を聞いておりますが、こういう問題も嚴密に査定すれば、収入の方も相当増額できるのではないかと。石炭等についても相當の経費減ができるのではないかと考へております。更に現在の國鉄の會計の中に、一般會計の分を負担しておるものがあることを私は聞いておるわけでありまして、こういうものをすべて整理いたしますときには、國鉄の現在の経理というものは相當合理化できる、こういうふうな考へておる次第であります。

○委員(板谷順助君) 尙私より佐藤君に希望いたしますが、あなたが全面的反対であるという御意見はよく分りました。そこで、つまり全財源を代表しておいでになつたので、勿論この財政について、只今のお言葉の中に、何か研究をなすつておるといふことではあります。運賃を上げないで済むならば誠に結構、然らばこれに対する現実の問題として、どういふ点を整理し、或いは又一般會計の中からどういふ点を削減してこれを補うとか、或いは又今のお話のように、石炭の問題も出ましたが、こういう問題について腹

案がありましたならば、今この席でなくともよろしくご意見を述べますが、この委員会の参考のために成るべく至急に一つお出しを願うことができれば、大いに参考になると考へるのであります。如何でございませうか。

○公達人(佐藤誠君) 承知いたしました。

○委員(板谷順助君) 次はY・W・C・Aの総監事の渡邊松子君にお願いいたします。

○公達人(渡邊松子君) 消費の面を担当しておる女の立場から、この運賃の値上げがどんなに皆に感じられるか、どうありたいと願つておるかという生活の切実な立場から、私の意見を述べさせて頂きたいと思ひます。

それですと毎月の不足な生活の中から、ただ汽車賃が三倍半になるということが新聞に一度報じられただけで、いろ／＼な毎日のそれ／＼の品物の値段がどん／＼上つて行く、五月よりも六月に入つての生活費のかかり方がずつと變つて来たということを一番身近に思ふのは、家庭の消費面を與つておる女の生活でございまして。そういう意味からいつて、三倍半に値上げをしなければならぬ状態であることを非常に残念に思ひます。そうして私共の願ひは、何とかして三倍半上げないで済むように考へたいといふこととでございます。それではどの点が妥当かといふことについては、私共資料も持ちませんし、具体的な数字を申上げる準備もございませんけれども、それ／＼の立場から、例へば鉄道の運賃を上げなければならぬという立案をなさつた立場のお話を伺うと、それも御尤もだ、三倍半でもまだ足りないのだとい

ての正し／＼知識がないために、こう

が、今までのい／＼新聞の輿論調査

いて申しますならば、竜子内この女

はつ／＼、半分の二里日

はつ／＼、半分の二里日

はつ／＼、半分の二里日

はつ／＼、半分の二里日

確かに現在の租税負担の現況から行きまして、これ以上の國民に対する租税

國鉄の赤字というものは続くであろうといふふうに考えるのであります。そ

ろ、物件費が五五〇というところになつておりますけれども、これを現在の五

は又今のお話のように、石炭の問題も出ましたが、こういう問題について腹

た立場のお話を伺うと、それも御尤もだ、三倍半でもまだ足りないのだとい

うことも、その一点からだけでは十分了承できませんけれども、それでは、さういふふうにして行くことから起る大きな結果から見れば、結局國民の生活、殊にそれを救つてゐる女の生活が非常に無理が行くということを考えなければならぬと思ひます。さうしてそれが長い目で見て、日本の將來のために暗い影を投げるものだという立場から、三倍半でなくて、できるだけ少い、或いは二倍なり二倍半なりで止めて頂くように考へて頂けないものかというところをお願いしたのであります。

勿論それは旅客の運賃も貨物も両方共、生活には同じように掛かつて来る重圧でございます。さういふ意味で、私は三倍半の値上げを反対し、できるだけ少い、三倍半は反対しますけれども、上げなくては濟まない実情ならば、できるだけ少い上げ方でできるだけ工賃がされて欲しいということをお願いしたいと思ひます。

さうして二つの点について、これは恐らく皆が持つておる疑問として、疑問のままに皆様に申上げたいと思ひますことは、國鉄の六十万といわれておる従業員の人達が、通勤費として、或いはその家族が特別な旅行のためにバスを受取つておるといふこと、金額において全体だけになりませんか、それが相當の額になるならば、勿論それを考慮することによつて二つの対策が出て来ると思ひますけれども、数字の上げばかりでなくて、一つの道徳的な見方といふ意味で、國鉄のさういふ特権がこの際考慮されることができれば非常によいと思ひます。

もう一つは、これは私共がそれにつ

いての正しい知識がないために、こゝういふ疑問が出て来るのかも知れませんが、これも、この國鉄の費用の中に、進駐軍の仕事に廻つてゐる従業員、或いはそのための費用といふようなものがこの中に入つてゐるのかどうか、若しもさうだつたならば、この負担は別に國民が皆で負担するはずで、鐵道の中にそれが入つてゐるのはおかしいと思ひます。なぜさういふ疑問を持つかと言へば、私共が少し詰めの汽車に乗つてゐるときに、随分派山の進駐軍の方に列車が廻されたり、勢力が廻されたりしてゐるのを見ますときに、それがどうなつてゐるだらうかという疑問が自然に湧いて来るわけでありま

す。(拍手)

○委員長(板谷順助君) 渡邊さんに何か御質問はございませんか……私から渡邊さんにちよつとお伺ひしたいのですが、あなたが只今消費者の立場から全面的に反対であるという御意思は分りましたが、若し上げるとするならば、創意工夫をして成るべく少い率に上げて上げるようにというお言葉があつたようですが、その率については何か御腹案はないのでございませうか。

○公議人(渡邊松子君) ございませ

ん。

○委員長(板谷順助君) ただそれだけ

ですか。

○公議人(渡邊松子君) はい。

○委員長(板谷順助君) 分りました。

それでは一般公議人の村木啓介君にお

願ひいたします。

○公議人(村木啓介君) 私は運賃値上

げ絶対反対を叫びます者であります

が、今までにいろいろ新聞の輿論調査や或いは皆さんの声として傳へられました点は、一應物價の騰りますことを前提にいたしまして論議されたように私は考えるのであります。私が今から申上げたいのは、物價の値上げをしな

いで、運賃の値上げも勿論しな

あります。その点先ず申上げたいと思ひます。なぜそのようになつて申上げるかと申しますと、この物價を上げますことによりまして、さういふより、むしろ運賃を上げることにによりまして、次々と物價が大幅に値上げされるであらうことは當然、それからインフレーションも高騰するだらうということ

が、これは常識的にも考えられる点で

ございませうし、そのように現在いろ

いろ申されてゐるわけでありませう。そ

ういふ立場から先ず絶対反対をする者

であります。

國鉄當局或いは政府の運賃値上げの

理由を伺ひますと、その運賃値上げの

理由によつて行われるであらうところ

の合理化、さういふものが私には逆効

果にきりならないというようにしか考

えられないのでございませう。運賃値上

げの理由につきまして一々反駁申上げ

て見たいと思ひます。これはお手許に

「鐵道運賃値上反対とその対策」とい

うプリントを差上げて置きましたので、詳細は、詳細でもございません

が、大體の要點はそれを見て頂きまし

て、時間も余りございませぬので、要

点だけ申上げたと思ひます。

先ず運賃値上げの問題を当局がいろ

いろ御説明なさいますときに御使にな

つた数字の件でございませうが、これが非常にまち／＼であるということ、強

いて申しますならば、籠弁的にこの数字が使われたのではないかと、例へば昨日頂戴いたしました「運賃値上の必要理由」というパンフレットを見ますと、生計費が六十五倍になつておつて、賃金が六十六倍になつておるといふような数字が使つておられるのであります。昭和十一年に對して……その数字がすでに疑問であるといふことはつきりしておるわけであ

る。それから物價の中に占めるところ

の運賃の割合といふような数字が挙げ

られておりますが、その数字も國鉄で

御発行になりました白書の中の数字

と、その後「二十二年を顧みて」とい

う中で使つていらつしやる数字と丸つ

きり違つておるのであります。つまり

今までの「数字が使われておりま

すのは、その政策をお示しになるとき

に、その理由を御説明になるときに都

合のよいような数字を常に使つていら

つしやるという点であります。さうい

う点につきましては、これはしばしば

G・H・Qその他から出ておること

でございませう。これは統計上いろ

いろな困難な理由もあるかと思はれる

のであります。私はむしろそのこと

よりも、可なり政策的にさういふ間

違つた数字を使つていらつしやる、その

ことを先ずよく十分御了解になるよう

に申上げて置きたいと思ひます。それ

から運賃値上げの理由をいたしまし

て、財政の收支の均衡を図るために

うのだといふことが第一の條件になつ

ておる。それから次に經濟の安定

を図るためにさういふことが第二

の点になつておる。それからその次

は私鉄の運賃を上げてやらなければな

らないから國鉄の運賃を上げなければ

ならぬといふ、非常に馬鹿げた理由で

よりまして起々ところの四百八十六億の貨物の穴埋めを三等旅客がやるのだということなのであります。この点を先ず大衆が納得するかどうかという点である。強いて私がこのようなことを申し上げますのは、今までの運賃政策というものに非常に階級性のはつきりしておつたという点である。これは皆さんが十分御了解かと思いますが、過去の統計から調べて見ますと、貨物運賃と旅客運賃を比べますと、旅客運賃は概ね五〇％儲かつておつたのであります。そうして貨物運賃は殆んどいつても欠損をしておつたのであります。つまり旅客の犠牲において貨物は運ばれておつたのであります。原價という立場から考えますと……。それから今度は旅客自身について考えますと、一二等旅客は三等旅客の犠牲において運ばれておつた、こういうことでございませう。それはこの一二等客車の挙げる収益というものと三等客車の挙げる収益益というものを考えて見ました場合に、三等の客車が挙げる収益を一〇〇といたしますならば、今までの統計が示しておりますように、大体八〇％前後が一二等客車の収益率でございませう。つまり一二等旅客は、別に高い運賃を拂つて旅行しているんじゃないに、三等旅客の犠牲においてふんぞり返つて運ばれていったということなのであります。

いうような、一應資本家が負担してそれから製品となつて大衆が負担する運賃、こういうふうに二つに分けてこれを分析して見ますと、はつきりその中にいわゆる大衆收奪的な性格が見られるのであります。このことは貨物の今までの実費統計というようなものを見ますればはつきりいたしておるわけなのであります。但しこの場合には逆にいろ／＼宣傳されております点は、従来ややもしますと、実費ということを考えないで、ただ價格の中に含まれてゐるところの運賃云々ということが言われるのであります。ところが、そのようなことは内容を全然無視したところの詭弁に過ぎぬのであります。いわゆる運賃制度の中にははつきりした階級的性が織込まれてゐるということ、非常に鉄道運賃というものは今まで大衆收奪的なものであつたということ、このことを私は先ずはつきり申し上げたいと思ひます。

その点に立つて、先ずこの現在の運賃法案というものの中に含まれておるところの矛盾、そういふようなものについて指摘をして行きたいと思ひます。これはこんなことを私言つておりますと時間がなくなつてしまひますが、その次に本論に入りまして、運賃を値上げいたしましたして、果して目的が達せられるであらうかどうかという点でございます。第一の狙いでございしますところの赤字を消す方法、これは運賃を値上げしましても、赤字は消さないのでございます。これは現在御承知のように、國鉄の經濟費千三十九億の予算が議會で十分まだ審議されておらないのに、その千三十九億の予算が足許から先ず崩れておることとで

あります。まだ通過しない前から、赤字がすでに予定されている百億以外に出ているということでもあります。今五ヶ年計画の第一年度でありますところの二十三年度、本年度におきますところの一億三千万円、三十六億人の輸送に對しまして、当然この復興計画が行われる筈であるところの二百六十

一億、その七〇％になつておる百八十億に、現在それはもう削減されておるのであります。従つて予定されるところのこの運賃収入というものはむしろかしいであろうという点が先ず考えられるのであります。それから人件費につきましても、すでに三千七百四ペーシの矛盾、この面から起つて來ますところの、若し私共が要求いたしておりますところの五千二百四ペーシというものが支給されるといたしますならば、これによつて百三十三億の赤字が出て來るといふやうな問題、それから七月一日から若し仮に運賃が兩方面共三・五倍に値上げされるといたしまするならば、そのときには現在一日一億七千九百万円赤字、運賃値上げの差額があるのでございますから、これの十五日分、二十七億すでに赤字になつておるのであります。その他沢山いろいろ問題がございますが、ともあれ現在ですでに國鉄の赤字といふものは、ペーパー・プランの上でも崩れておるといふことであります。その上物價を上げること、物價自身が現在予定されている物價で果して止まるかどうか、現在のような物價政策におきまして……このような点から考えまして……も相当矛盾がございますので、千三十九億円の経費費ではとても止まる筈もないし、又収入も当然減つて來るだらう

赤字は絶対に解消しない。その赤金の解消しない程度のは、恐らく第一次、第二次、第三次の追加予算でいろいろいじられるであろうが、こういうようなものは恐らく大きな数字になるだろうというように私は考えるものであります。

國鉄の財政の收支の均衡という問題を
國鉄の枠内でやろうとしておられると
いうことなであります。現在國鉄の
ような非常に荒廢し切つた企業とい
うものが、ただ國鉄の枠内でこれをい
じり廻したることによつて、これが解
消できるかどうか。これは國家の全
體組織の下でこれがいろいろに考慮
され、いろいろに計画されなければ、
これは解決しない。小さい國鉄だけ
の枠内で經常をいろいろ合理化したり、
いじつたりするようなことをやつても、
本質的には問題は解決しないという
ように私は考えるのであります。

それからその次に、物價と運賃の均衡といふことがいろいろ言われておるのでありますが、例えば物價が百十倍になつた場合に、旅客、貨物共に三・五倍にした場合には、八十倍前後というように言われておりますが、まだそれにしても安過ぎるというような議論が行われるのでありますが、現在の國鉄の持つております能力は、大體戰戰の輸送キロその他から考えまして、〇%ぐらゐに低下してゐる、つまりサービスは三〇%ぐらゐに落ちております。これは貨物輸送の場合には若干數字が違つて参りますが、ともあれ質が下つておるのであります。従つて私共が、價格が高いとか安いとかいふ場合

は、当然質を考へて、そのことは言わなければ意味がないのであります。従つて三・五倍になれば八十倍だから云云というような議論程馬鹿げた議論はないといふことであります。以上政府の言われますところの、いわゆる運賃値上げに掛けられておる期待、こういふようなものは全然意味のないものものだ。おやりになつても逆効果になるものだといふことを私は強く申上げたいのであります。

その次に、國有鐵道運賃法案の問題でございますが、これには運賃料金の問題、決定原則といひまして公正妥當なものであるとか、或いは原價を償ふもののであるとか、或いは産業の発達に寄與するものであるとか、或いは貨銀、物價の安定に資するものとかいうような四つの條件が挙げられておるのであります。このことと、先程申し上げました運賃の矛盾、運賃が實數を償ふものであるかどうかという点につきまして、例えば三・五倍に兩方いたしました場合に、当局のお出しになつていらした数字を見ましても、旅客運賃は四〇％儲かりますし、貨物運賃はそれでも尙一六〇％の欠損ができておるのであります。このことを何と説明されますか。同じ運賃法案の、一つの法案の中でさへもこのようにお互ひに矛盾したことを決めていらつしやうわけであります。それから尙この運賃法案について申しますれば、貨物等級の問題とか、貨率の問題とか、いろいろ問題があるのでありますが、こゝでは長くなりますから、その点で省略させていただきます。

それから、然らば君は、物價を改
しないで、運賃値上げをしないで、賃

それと、それからもう一つは、生産資
材でございます。石炭とか、鉄鋼とか
足許から先ず崩れておるといふこと
九億円の経費ではとても止まる等も
ないし、又収入も当然減つて来るだろ
下つておるのであります。従つて私共
が、価格が高いとか安いとかいふ場合
それから、然らば君は、物價を改訂
しないで、運賃値上げをしないで、賃

銀を大幅に五千二百円に上げたいとい
うが、それで一体國鉄の経営をどうす
るつもりなのかという御意見があるだ
ろうと思ひます。それは差上げました
パンフレットの終りに、資金の計画表
と、それから大体の、これは非常に杜
撰でございますが、一應の試算といひ
しまして、このように予算を組めばい
いのであるという一つのテーマを與え
ておるわけでありまして。そういう点
を一つ御了解願ひたいと思ひます。尚
このことを実行いたしますためには、こ
れは全官の佐藤さんがおつしやつたよ
うに、本予算の方を全面的に組替えて
頂かなければ意味がないのでありま
す。本予算自身は物價改訂を前提にし
ておいてになりますし、本予算自身の
三千九百九十四億という膨大な予算の
中には極めて半人民的なおかしな経費
があるものであります。例えばドレー
パー報告書におきましても指摘してお
いになるように、終戦処理費の問題に
も大なる問題があるわけでありまして
そういうような問題を含めまして、根
本的にこの本予算の方を作り直して頂
きたい。そのためには当然これは現在
の政策を変えて頂かなくちやならない
わけでありまして。現在の政策を変える
ことなしに、國鉄の運賃を三・五倍に
する問題は本質的には解決しないとい
ふことを私は申し上げたいのでありま
す。

それから國鉄の経営の合理化がいろ
いろ言われておるのでありますが、こ
れはただ狭い國鉄の枠内での合理化
の問題を取上げておるのみならず、こ
れは強力なる外部の圧力によつて
のみ私は國鉄の経営の合理化ができ
る、それでは足りないのだ、こう
いうことを申し上げたいのであります。
例えば石炭などいろいろ問題になる
のでございますが、この石炭なども例
えば質を良くするやうな問題とか、或
いは御承知の方もあると思ひます
が、現在貨車で運ばれております石
炭は、この検査に當つては別に数量を
正確に計つておるわけじゃないのであ
りまして、五割ぐらゐ欠斤があるの
であります。十トン貨車に積まれてお
る石炭は、十トンと評價されておるの
であります。實際は八・五トンぐらゐ
しかないという欠斤の問題がありま
す。又質と量の問題があるものであり
ます。この問題は國鉄がこれを單獨に
取上げておちや／＼申しまして石炭
業者の方が納得しないのであります。
つまりそういうものは國鉄の部分に考
えられておるわけでありまして。そう
いふ点を、全体の産業面からという問
題を取上げて、適性運轉用炭を配炭す
るかその他のことが言われなければ、
これは言うべくして行われぬ。例え
ば、おれのところは石炭は少し少い
という、國鉄には石炭を納めない、納め
たがらないのが今までの実情なんであ
ります。それからその他外國國鉄の問
題とか、國鉄内部の腐敗の問題であ
る、とか、臭い物に蓋をするやうな方法
は、そういう問題はもう少し積極的にや
らなければならぬ。そういうことを前提
にしてのみ今私の出しました私案とい
うものは成立するものであります。
それから次に、運賃値上げをしてサ
ービスの改善を圖れという御意見が
いろいろ行われておるのでありますが、
これは私は焦点が違ふと思ひますが、
まず、なぜならば、運賃値上げはサ
ービスをよくするために行われるのじや
ないものであります。國鉄の財政の收支
の均衡を圖るためとか、先程言いまし
たインフレの問題とかいふことを、
後を追いつけて行くために運賃の値上
げは行われるであつて、決して三・五
倍の運賃を値上げすることによつて、
車を余計造つたり或いはその他の施設
をよくしたりすることによつて、輸送
力やサービスがよくつたりするのじ
やないのであります。ただ従事員に対
する問題は若干問題があると思ひます
ので、このことは運賃値上げの問題と
別個にお考えを願ひたいと思ひのであ
ります。

それから最後に申し上げたいのは私鉄
の運賃の問題でございます。國鉄の運
賃のみが國會においていろいろ議論さ
れておるのであります。全体の輸
送量から見まして、三〇％は私鉄によ
つて運ばれておるのであります。収入
面においても大体三〇％が私鉄の収入
になつておるわけでありまして。そう
いふ面も考えまして、私は今までのよう
なやり方で、陸運監理局とか或いは物
價廳の二三の官僚の方が、いろいろ
業者の方と議論なすつて簡単に決
める方法では、私は非民主的だと思
ひます。その方法は、私は私鉄は全輸
送貨物の二割を運送するに過ぎない
のであります。それから経営につ
いて申しますと、旅客収入が九五％で
五割が貨物収入に過ぎないのであり
ます。國鉄の現在の赤字は旅客によつ
て起つておるのではなく、現在二〇％
程度儲かつておるのでありますが、貨
物によつて赤字は起つておるのであり
ます。而も走行キロについて申しま
す、石炭を焚いて走つております私鉄
は走行キロにおきまして九割、大体電

氣が八七％という数字でございま
し、補給金の問題もございまして、電
氣料金は非常に安いのでございませ
す。そういう点で、私鉄の性格と國鉄の性
格と非常に内容的に違ふのでありま
す。私鉄の運賃値上げの問題について
は、この席で問題になることではない
かも知れませんが、十分お考え願ひ
たいと思ひます。尚、當局の言
われまします輸送調整をやるために運賃
政策を採るのだというお説ほど馬鹿げ
たお説はないと思ひます。それ
は別途に行われる問題だと思ひので
あります。

以上申し上げましたように、國鉄の運
賃を上げることに何がプラスにな
るか、プラスになる面は恐らくない
のでございまして。私共は私共の労働
の再生産を行うこともありますし、或
いは全産業を活動に復興して行く使
命も持つておりますし、こういう点を
すべて考えまして、物價を上げないで、
運賃を上げないで、その政策の下にお
いてのみ國鉄の收支の均衡の問題も起
るだらうし、インフレの問題も起るだ
らうし、そういうことを私共は主張し
たいのでございまして。非常に長く時
間を取りまして恐縮でございました。

○北條秀一君 只今村木さんから新
しい問題が提起されたのであります
が、それは鐵道の外圍團體即ち交通公
社とか弘済会、現に設立されんとし
ておる停車場株式會社、こういうやうな
外圍團體が鐵道に大きなマイナスを與
えておるといふことを言われたのであ
ります。あなたの研究ではマイナス
は一体どのくらいなウエイトを占めて
いるか。これについてあなたの、研究
をされたならば、それについての御

意見を聞かして頂きたいと思ひのであ
ります。

○公達人(村木啓介君) 十分御納得の
行くように説明いたしますためには相
當時間が長く掛かると思ひますので、
これは他の機会に私は御説明申し上げ
たいと思ひます。これは私は数字
的に現在どれだけマイナスになるか
という結論は簡単にし出しかねる次第
であります。ある程度の調査は、非
常に未熟ではございますが、やつてお
るのであります。その点で一つ御了解
願ひたいと思ひます。

○北條秀一君 それでは今村木さん
が、後で資料をというお話だったので
すが、あるだけの資料を我々に提供し
て頂きたい。そういうことができるか
どうか。

○委員長(板谷順助君) できましたら
一つ……。

○公達人(村木啓介君) そういたしま
す。

○村上義一君 いろいろ私もお話にな
りました数字について疑問を持つので
あります。一二の点だけについて質問
して置きたいと思ひます。あ
とはプリントをよく拜見したいと思
ひますのであります。この運賃改正は大
衆的である運賃改正である、一、二、
三等の普通運賃の關係をお話になつ
て、そして輸送コストから見て三等
運賃は、三等旅客に非常に收斂的な運
賃を課しているというお話でありまし
た。そういうやうに伺つたのでありま
すが、定期運賃なんかのコストにつ
いてはどういうお考えをお持ちでし
ょうか。伺いたい一点であります。

○委員長(板谷順助君) 村上さん、あ
なたに御相談いたしますが、実は一般

公述人の方は午後になりまして、それでゆつくり一つお話を聞きたい、こういうことでありまして、今帝大教授の今野君が時間の都合で……前以て約束されておたのでありますが、午後にゆつくりお話を伺つたら如何ですか。

○村上義一君 結構です。

○委員長(板谷順助君) 堀原さん、先にあなたのおいでになつたけれども、今野君が何か公務の都合で、前以て時間の約束があるそうでありますから、御迷惑でも次にお話を願いたいと思つてあります。それでは東大教授の今野源八郎君にお願いいたします。

○公述人(今野源八郎君) 簡単に申し上げます。運賃の値上げの問題は、極めて重大な影響を國民の生活、経済全体に及ぼしますので、或るべく止むを得ない限度に止めなければならぬという事は当然でございますが、併し今日のように國鉄が歴大な赤字を出しておりますとき、これを利用者が或る程度まで負担するという事は止むを得ないことじやないかと思つてあります。理想的な運賃が如何に決めらるべきかという原則論にいつも還るのではありませんが、私は運賃はやはり運賃を構成する原價に從つて決めらるべきものだと思つてあります。併し又原價のみでなく、利用者の負担力ということも考えるべきでありまして、昔から運賃の負担力説、或いは原價説という問題があるものであります。今日歴大な國鉄の赤字をカバーする案をいたしまして、或る程度まで鉄道の利用者が負担するということが原則として考えるべきじやないかと思つてあります。

考えて見ますと、我が國の鉄道の運賃政策が明治初年以來の傳統的な「カンテリズム」の政策をフォローして來たのじやないかという考えが強いのであります。と申しますのは、資本主義の初期におきまして新しい資本を形成させるためには、どうしても國家の補助によりまして鐵道を建設し、運賃も又或る程度まで一般會計において見るといふようなことは各國においておつたのであります。廣く申しますならば、そういう近代國家の成立當時に見られるような重商主義的政策といふものか、今日の高度資本主義の國におきましては日本のような國におきましても尙見られるのであります。併しそれは非常に考えなければならぬ問題であらうと思つてあります。こういう迂遠なことを申上げますのは、何倍に上げるかという問題につきましても、貨物、旅客共三倍半に上げるといふようなことは私は間違ひじやないか、やはり原價を中心にして考えるならば、旅客におきましては原價をカバーする程度、先程大衆を搾取するとかしないとかいう話があつたようでありますが、私はやはり原價を附つて多少の適正利潤を見る程度にすべきであり、又貨物におきましては、原價を遙かに切つて運んでおるといふならば、それを一般會計において保護するという事になります。これは重商主義的な、荷主を國家の補助によつて保護するといふような極めて古い考え方じやないか、而も旅客で儲けて、若し仮に貨物の方の値上げを少くしてそつちをカバーするといふようなことであつたならば、これも問題であらうと思つてあります。原價を基準にしましてはやはり値上率は決めらるべきものじやないか。甚だ原則論を申上げますが、そう

思ふのであります。日本の運賃の体系そのものにおけるやはり理論的な構成、重商主義的な構成じやなしに、近代資本主義的な構成といふものが、社會性を持たして採入れらるべきじやないかと思つてあります。運賃の値上げが止むを得ないといふことにつきましては、只今申しましたように鐵道内の事情によるといふことも多少はあると思いますが、何と申しましても大きな理由はインフレーションであり、更に鐵道の受けた甚大な戦災であり、すから、インフレーションの影響を調整するといふような意味におきまして、他の價格との均衡の取れる点まで運賃を上げるといふことも亦インフレーションの一つの対策ともなるわけでありまして、特に運賃だけが安く決められるという必要があるかどうかという問題であります。勿論原價が安いために運賃が安く決められるといふことは、國民経済的に見て誠に理想でございます。國民経済的にも、運賃が原價を切つてまで安く決められなければならぬか、原價をそのものが高いんだといふことになれば、これは國有鐵道全体の合理化の問題になります。これは又別問題として、國鉄の合理化は如何にすべきかといふことは別問題であります。只今與へられた原價を以て、今限の前に迫つた運賃問題を解決しようとするならば、やはり運賃の決定は原價によつて考えるべきだと思つてあります。戦災の影響で利用者には負担させるといふことも、或る程度までは負担しなければならぬのであります。全部を負担させるといふことも無理だと思つてあります。従つてそういう方法につきましては何年かの時間を見まして、國庫から補助するといふことになると思つてあります。

結論的には、私は旅客は二倍乃至二倍半、貨物は五倍程度に上げなければならぬのじやないかと思つてあります。貨物を何故かこういふように上げるかといふことは、やはり貨物の原價が高いのに運賃を今まで安く抑えて來た。戦争以來或いは戦争前から、貨物の運賃を全國的に上げることは日本の物價の騰貴を來すといふ傳統的な考えでありますけれども、それは確かにそのとおりであります。併しながら貨物運賃を不当に安く抑えて、そうしてつまり國家の機關をどちからか申しますと安く使つて、正当な値段をそれに対して拂わずに使つて、そうしてそのことによつて日本の物價を安くしようといふ考え方が一つ問題なんじやないか、私自身それが只今考へておる問題なんでありまして。どうもアメリカにおける運賃が、價格構成において占める割合が、割合に高いのもありますが、日本の場合は割合に低いのであります。物價はその割合に安くない。これを逆に申しますならば、日本におきましては運賃の犠牲において價格を安くしようとする考え方が強いのではないかと。やはり正當な交通機關に対しては公正な運賃を拂つて、而も價格を安くするといふような國民経済全体に亘る合理化が必要でありまして、運賃だけを特に原價以下に決めるという積極的な理由はなく、却つて原價を切つて運賃を決めるといふことに問題があらはれないか、そういうたような社會政策、慈善事業的な考え方といふものと純粹な經濟理論といふものとを混同しない方が正しいのではないかと。國鉄の独立採算制が問題になり、その他日本の鐵道、

最も大事な國有財産の健全財政化が問題になります場合に、やはり冷感ではありますけれども、經濟の合理主義を以て貫き、これを必要限度において國家の負担力において、それに社會性を與へて行くことが理想でありまして、余りに政治的な價格を決めるといふことは却つて國鉄をスボイルし、又我々國民が國家のものだからだでよいのだといふような何か感情的な甘えた氣持を持たしめるようになるのではないかと。極端に申しますならば、我々は自分の靴を自分のポケットの金で買ふと同じように、自分が物を運ぶときは、一般會計の世話にならず自分で運ぶといふことが世界共通のことであり、自分の荷物を國家の負担において運ばなければならぬといふようなことこそ不完全なのではないかと。そういう時代はすでに過ぎ去つておると思つてあります。

そういうふうにしてインフレーション、これは恐らく皆さんからもお話をあつたと思つてあります。私は省略いたしますが、インフレーションの影響といふことはこれは物價の値上りに比べますと、運賃の値上りの率が非常に低いこと、實質的な運賃が昭和十一年に比べまして却つて低くならつておるといふ當局の計算がございますけれども、あの数字によつて大體説明が盡きると思つてあります。又戦災の影響があらはなつたので、歴大な眼前の赤字を前にして値上げといふことは止むを得ない、併しその値上げの率は、繰返して申上げますが、原價に基準を置くべきであつて、ただ政治的な、同じように悪平等に三倍半といふようなことを決めるべきじやないと思つてあります。尙アメリカ

政策が明治初年以來の傳統的なマ...
り値上率は決めるべきものではない...
か。甚だ原則論を申し上げますが、そ...
ういう方法につきましては何年かの時...
間を見まして、國庫から補助するとい...
正しいのではない。國鉄の独立採算...
等には三倍半というようなことを決める...
べきではないと思います。尚アメリカ

に比較しまして、石炭におきましても
亦その他の蔬菜類、穀類におきましても、
日本の價格構成における運賃の占
める割合が低いという例を申し上げます
と、アメリカにおきましては、石炭の
價格構成において運賃が五割程度を占
めておりますが、日本では、当局の計算
によりまして五割程度でありま
す。砂利におきましては、日本では一
八割程度であり、アメリカにおい
てはやはり五割以上になつておりま
す。又小麦について見ますならば、我
が國の小麦の價格構成において運賃の
占める割合は〇・三八割でありま
す。アメリカにおきましては一二割で
あります。馬鈴薯については、日本が
一割、アメリカが二割程度あり
ます。又一番運賃の高いと言われま
す生鮮食料品、野菜等につきましても、
日本が二・五割に対して、アメリカの
鐵道運賃が價格構成において占めてお
る割合が三〇割を超えております。
酒、ビール、生糸、材木等考えて見ま
しても、比較的日本の場合には、運賃
の占める割合が價格構成において非常
に低いのでありまして、これら十一級
の貨物の等級がございすけれども、
あの体系をもう一遍科学的に研究する
必要が、細かい問題になります。あ
ると思ひまして、負担力のある貨物に
対してはもう少し、五倍乃至十倍上げ
てもよいと思ひますし、何通も價格構
成の中に入つて来るような鉄とか石炭
につきましては、それほど上げないの
が理想的だと思ひます。

少し多くするといふことが望ましいの
じやないかと思ひます。
御清聴を頂きまして有難うございま
した。(拍手)

○北條秀一君 今野さんにお伺いた
しますが、旅客を二倍乃至二倍半に上
げて貨物を五倍にする程度がよいとい
うお話でありましたが、先程お話の消費
者の負担力という点からいまして、
旅客運賃を二倍乃至二倍半といふこと
は、それに対して御検討された結果、
そういうふうな結論を出されたのであ
りますか。もう一つは、貨物は五倍と
いふことでありますが、今までそれ
ぞれ専門家の研究によりまして、貨物
は現在のところ少くとも六倍以上に上
げなければならぬといふことでありま
すが、先程あなたの御説明によりまし
と、アメリカと日本の比較から見
ると、貨物は当然の負担力を持つてお
りますので、最少限度六倍に上げるべき
であるといふように私は考えるのです
が、この点についてあなたは五倍とい
われたが、見解をもう一度聴きたいと
思ひます。

○公達人(今野源八郎君) 私は赤字全
部を利用者が負担するといふことは少
し無理なじやないか、つまり戦災の
影響を受けておりますから、全國民が
それに對して復旧の分け前を負担する
といふような部分もありますので、そ
ういう意味から六倍以上にしても負担
力があるかも知れませんが、余
り急激に上げるということもどうかと
思ひます。それで五倍程度と考えたので
あります。それから旅客につきまして
は、これも非常に深刻な影響、殊に
私、学生と接觸しておりますので、非
常に深刻な影響があると思ひますけれ

ども、やはり止むを得ないと思ひます
けれども、或るべく定期につきまして
は値上げを少くして、そうして負担力
のあるとみなされます一般の旅客運賃
の方に負担して頂きたいと思ひます。
○委員長(板谷顯助君) よろしくござ
いますか。梶原君に御相談しますが、
あなたは午後六時差支あります。午後
一時半からやりますか。...

○丹羽五郎君 時間も経ちますから、
午前中はこれで打ち切りといたしまし
て、午後は一時から再開するようにお
願ひいたします。

○委員長(板谷顯助君) それでは休憩
をいたしまして、午後一時から再開を
いたします。

午後一時十七分開会
○委員長(板谷顯助君) 午前中に引続い
て公達会を開きます。夜間学生連盟中
央委員長の松田武君にお願いいたしま
す。

○公達人(松田武君) 私は晝間働きの
が、夜、学校に行つておる者であり
ます。一口に言ひますと、いわゆる夜
間学生に相当するわけでありまして。こ
の夜間学生の一人として、今度の
運賃値上げの問題について二三申し上げ
たいと思ひわけでありまして。

日本が民主化されて、教育の機
会均等といふようなことから、夜間学
生といふものの立場も、晝間の学生と
同じように社会的に高められて来たの
でありますけれども、まだ「社会一
般の認識」といふものが、夜間学生に
つては十分ではないのです。一体夜間
学生といふのは、どういふものが夜間
学生なのかといふこと自体、全然分つ

ていないのです。先ず本論に入る前
に、夜間学生の姿態がどんなものであ
るかといふ点を少し申述べたいので
す。夜間学生といふのは、晝間一定の
職を持ちながら、夜、学校へ行つて勉強
しておるものといふことの一言に盡き
るわけでありまして、我々が今年の二
月に東京都下の夜間の大学高専の学生
について調査したところによります
と、九五・五割といふものが定職を持
つておるのです。而もその定職につ
いては、平均勤続年数が三年二ヶ月、平
均年齢が二十四歳、そういう数字が出
ております。これは平均勤続年数が三
年二ヶ月といふのは少いと感ぜられる
かも知れないのですが、平均年齢が二
十四歳といふことを考えるならば、中
学を卒業してから勤めているのだとい
うことで納得がいくのです。こういう
ことから見て我々が晝間職を持つてい
るというところは、晝間の学生が現在の
生活難の中でアルバイトをしている
といふことは異なるものがあるんだと
いうことは明かだと思ひます。更に
この晝間の学生との対照を考えました
場合に、昨年四月に東大に入学しまし
た新入生と、昨年の四月に夜間大学の
学部、これは今専修大学と私の行つて
おります中央大学と二校しかありませ
んが、その学部の新入生の平均年齢を
比較して見ますと、東大の新入生では
二十二歳といふ平均年齢が出て来た、
ところが、我々夜間の学部の一年生の
平均年齢は二十六歳なのです。その間
に四歳の開きがあるといふことは、我
我夜間部の学生といふものは、單に学
生としてそのういう範疇の中に入れて
行くと、先へ行つて間違つた結果が出
て来るんじゃないかといふことを示し

てゐるんじゃないかと思ひます。言い
換えますならば、我々は晝間は社会人
なのです。そうして夜は学生なので
す。晝間は直接間接職場においてペ
ンを握り、或る者はハンマーを振つて経
済の復興に努力をしつゝ、夜は夜で疲
れた体に鞭打つて眼をこすりなが
ら勉強し、少くとも日本の國を文化國
家にしたといふと念願しているわけであ
りまして、そういう我々が二つの使命を
担つてゐるというところは、我々が假に
輕労働に従事したとして一日平均二六
五八カロリ消費してゐる。これも今
年の二月の調査なのです。ところが、
最近出ました「現代学生の実態」とい
う本の百二十三ページを見ますと、晝
間の学生は二四一七カロリだ、その
間に約二百カロリの差がある。それ
だけ我々が肉体的な苦痛をしてゐるの
です。併しこの肉体的な苦痛を我々は
何も好きでやつてゐるのじやない
のです。なぜやらなければならぬか
といふと、大体において経済的に恵ま
れなかつたという理由のために、晝間
は学校に行くことができずに夜行つて
おる。そういうハンディキャップがあ
るにも拘わらず、我々は別に大した不
平も言はず、何だ夜間学生かと社会の
人が輕蔑をし、果は侮蔑さえしてい
ても、我々は笑つて國家のために努力し
て来たのです。我々に言わせれば、我
我こそが國を興すことが出来るのだ
し、文化國家として立派に國際社会の
間に立つて行くことが出来るのであ
つて、現在のように、親の腰を頼りなが
ら晝間はダンスに享樂してゐるよう
な一部の学生には將來の日本を背負う責
任なんか毛頭持てないのだ。我々夜間
学生こそが將來の日本を担ふことがで

きるのだと我々は確信するのです。
 そういふ夜学生の立場から今回の運賃上げの問題について二三御参考になる点を申し上げることは、我々にとつてばかりでなく、大きな目から見て國家のためにもなるのじゃないか、そういうふうに考えまして、ここに参つた次第であります。以下私は今年の二月我々の連盟で調査いたしました資料を本として、鉄道の利用者であるという立場から、夜間学生と鉄道との関係について若干申し上げたいのであります。

先ず我々東京の夜間学生の出身地というものを調べて見ますと、地方から来ている者が全体の四九%に達しております。約半数というものは地方から遙々と勉学に上京している。遠く北海道からも二%、九州からも三%もある。かかる地方出身者が年に一度か二度郷里へ帰る、これも定職を持つていない関係上、現在ではなかつてきないのです。一度や二度郷里へ帰ることすらできないのですが、それをするとしても、今度の運賃値上げによつてそれは不可能になつて来るのじゃないでしょうか。故里にいる老いた父や母に、晝間働きのながら夜勤強しているという元氣な姿を、年に一度見せることすら困難になつて来るのじゃないか。或いは故郷の土に眠つておる父や母や先祖の墓参りすら不可能になつてしまふのじゃないでしょうか。ここに我々として納得できない点が一つあるわけであり

ます。
 併しながらこれは約四九%の学生について言えることでありまして、それは一步譲るとして、もう少し一般的な立場から考えて見ますと、我々の日常

生活の上で、夜間学生は鉄道をどれだけ利用しているかというのを考えて見たいのです。私は朝起きて食事をすると、先ず勤め先へ行かなければならないのです。そして夕方まで勤め先で仕事をし、夕方から学校へ出掛ける。そして三時間なり四時間なり勉強して、夜遅く十一時、十二時頃になつて家へ帰つて来る。いわば自宅、勤め先、学校と三角コースを取るわけなのです。これはたまたま、勤め先や学校や自宅が或る一ところに在る人ならば、その三角コースというものが非常に平べつたい三角形になつて来るのですが、多くの場合にはそれが正三角形であつたり、非常に底辺の長い三角形であつたりするわけなのです。こういう点から見ますと、我々が鉄道を利用する時間というものが、一日二十四時間の中で占めるウェイトというものが非常に大きいのです。これを数学的に申上げますと、夜間学生は一日平均三時間十九分電車に乗つています。ところが、勤め人は平均二時間二分しか乗つていないのです。晝間の学生は、「現代学生の実態」百十七頁によりまして、二時間十二分なのです。従いまして夜間学生が電車に乗つて居る時間を仮に一とするならば勤め人はその六割一分、晝間学生は六割六分しか乗つていません。これを以てしても今回の運賃値上げというものの夜間学生に與える影響が如何に甚大であるかということが分るのじゃないかと思ひます。

而も尙この三角コースはおの／＼一辺を一日に一回しか通らない三角コースでありまして、その全部が全部学生割引定期で乗るわけには行かないのです。その一部分しか学生割引定期とい

うものは使えない。従つて我々の友達の中にも定期を買わずに、その三角コースを一度々々切符を買つて乗つて居る人すらあるわけでありまして、こういうことを考えるならば、学生に與える影響というものは、晝間の学生或いは勤め人よりも更に大きいのだということは分るのじゃないかと思ひます。

ところが、その大きな影響というものがあつたわけですが、それを一應譲歩をしまして、更に何らかの形で、今度の運賃値上げを我々が補うことができるといふふうになつて来ますと、その場合に問題になるのは、やはり我々の収入です。先程も申し上げましたように、平均二十四歳で三年二ヶ月の勤続年数を持つて居ますが、それで一週間に四十五時間三十七分働かして、平均賃金は税込みで一ヶ月千八百九十二円六銭なのです。これは今年の二月の調査です。これは決して大きな数字だとは言えないと思ひます。むしろ晝間の学生が街でビーナツを買つたり、ノートを賣つたりするアルバイトの方が時間的にいつたら遙かに大きな収入なのです。夜間学生は晝間一定の時間に縛られながら、而も尙一ヶ月に千八百円ぐらゐしか取れないのです。これは今までの社会的な認識というものが低かつたために、雇主の方で夜間学生というものは晝間の学生と同じようにアルバイトの一種とみてしまつたり、或いは夜の学校に行く人は晝間仕事を怠けるといふようなことで、雇うのを嫌つたり、そういうような結果から、殊更安く働かざるを得ない、そういう現象、結果が、一ヶ月平均千八百円何角がししか収入が挙らないのです。その中

で我々は自分の家計の補いをし、又みずから食ふ人もあります。そして又自分の勉学費といふものをその中から支出している。勿論交通費も入つております。そうなりますと、今度運賃の値上げによつて我々が勉強したくても、学用品或いは教科書、参考書、そういう物すら十分に買えなくなつて来るのじゃないか。経済的にどれだけの負担になるかといふことは今更申上げる必要はないと思ひます。併しながらたとえ収入は少いといつても、晝間の学生のように家から補助を受ける、乃至は仕送りを受けるということができるならば、それも又いいでしょう。

ところが、我々が調査したところによりますと、夜間学生の家庭の職業の中で実に三五%といふものは無職です。全然職を持つておりません。約三分の一に當る三五%が無職であり、而も全体の二六%といふものが係給生活者なのです。それでどういつた無職であるとか係給生活者であるとかいふものが、この現在のインフレの波にもまれている階級である。その階級が六割以上占めて居るといふことを考えるならば、家から補助乃至は仕送りというものが十分運賃の値上げをカバーするだけ得られるかどうか、望めないのじゃないかといふことは明らかだと思ひます。今大体インフレによつて困つて居る階級が六割だと申し上げましたが、これを今年の五月六日に出版した東大新聞によりまして、今年の四月に入つた東大の新入生と比較してみますと、東大では係給生活者と無職を加えてもその全体の四五%しかならないのです。我々はその六一%といふものは困つて居る。東大の場合には四五%なの

だ。そういうことからいつても運賃値上げが我々夜学生に與える影響が相当大きいんじゃないかというわけであり

ます。
 こういつた点から、私は夜間学生の立場から、今度の運賃値上げの問題に對して反對をするわけでありまして、いつても、我々も運賃の値上げをせざるを得ない環境に日本があるのだ、日本の経済がそういう立場にあるといふことを否定する者ではありませ

ん。勿論そういう立場も認めたい。併しながら我々は衆議院の公聴会では東大の学生が意見を述べましたけれども、そういう晝間の学生や或いは一般の勤勞大衆諸君よりも、夜学生といふものはそれ以上の影響があるのだといふことを、どうか議員の御先生方に知つて頂きたいと思ひます。そうして我々は今、現在、経済再建と文化國家建設という二つの大きな國家的な使命を担つて日夜努力しておるのです。そういう立場を十分今後も活かすように、又十分我々も今後勉強し、且つ働くという態勢をよりよくすることができるよう、そういう立場も十分考へて御審議をお願いしたいと申上げるのであります。以上で終ります。

○委員長(板谷順助君) どうですか、丹羽君。

○丹羽五郎君 今松田君の実に切實なるお話を承りまして、私共胸を打たれる感が深いのであります。同時に松田君は、今回の値上げの件に關しましては、はつきり絶対反対だといふようにも受取れないのであります。仮に絶対反対でありますか、又或いはこれに幾分止むを得ないといふ言葉もありましたが、止むを得なければ、どの程

だ。そういうことからいつても運賃値上げが我々夜学生に與える影響が相当大きいんじゃないかというわけであり

立場から考へて見ますと、我々の日常
は、歩調を揃へて、もう少し、一歩前進
引延びて来るわけには行かないので
す。その一部分しか学生割引定期とい

度のもが、学生として負担できるか
というのをちよつと私聞き漏したよ
うに考へますが……
○公達人(松田武君) 私は現在東京都
下の約十校の大学、高専の夜間部の学
生全体で夜間学生連盟というものを作
つておりました。私その責任者ではあ
りますが、我々の連盟はどちらかとい
へば、そういった政治的な、こころい
問題に絶対反対であるとか、それを何
倍にしろとかいう政治的な意図を持つ
た団体ではありません。まだ、そこ
まで行つておりません。もう少し社会
の公体に、夜間学生というものを認
識して貰いたいという立場から連盟を
作つたのでありまして、今回の運賃値
上げにつきましても、やはり利用者とし
ては上らない方がいいのでありまし
て、万止むを得ず上るとなるならば、
我々の立場も十分考慮して欲しいので
す。殊に先程申し上げましたように、一
日の中で自宅と学校と勤め先と、こ
ういう三角コースを我々が取らなければ
ならないというのに対して、運輸省
あたりでそういう夜間学生には特別な
定期を発行して呉れるとか、そういう
ような措置を取つて呉れるならば、我
我としても今後勉強なり勤めなりがや
りやすいと、そういうふうにも思ふわけ
であります。

○委員(板谷順助君) 君どうだね、
勿論利用者の立場から言つたらば、成
るべく据置とか或いは安くして貰いた
いという希望は尤もであるが、併しど
れくらいの程度にどうというような希
望は別にないのでね。
○公達人(松田武君) 今調べておりま
せんから、まだそこまでは……
○北條秀一君 松田君にお伺ひいたし

ますが、上げる方ばかり考へずに、現
在の運賃が相当諸君の生計費にはこた
えておるのじやないかというふうな僕
は考へるのですが、その点はどうです
か。
○公達人(松田武君) それについて
は、我々は今年の二月に、実は連盟が
できたのは去年の十二月で、今年の二
月にやつと第一回の実態調査をしたの
ですが、その中では家計費の問題の調
査はしておりませんので、何分占めて
おるかということについてははつきり
したことが言えないのです。ただ利用
の時間というのを我々考へて見ました
ので、その点からそういう結論を出し
たわけでありまして。

○委員(板谷順助君) ではよろしく
ございませう。次は鉄鋼関係の馬本千代
蔵君にお願いいたします。
○公達人(馬本千代蔵君) 國鉄運賃の
値上りについては、学識経験者諸氏及
び一般公述者諸氏から詳細なる御意見
がありましたから、私からは簡単に申
上げたいと思ひます。國鉄運賃に対し
ては、世論としては反対論が大きいよ
うに相成つております。併し私として
は石炭、資材、労務、その他人件費も
現在のままでは國鉄の経営上至難の
ことでありまして、政府は旅客運賃
三倍半、貨物三倍半と値上げをするこ
とを、私は当局の値上案を修正するこ
とを必要と思ひます。然らば何ほどに
修正するか。運賃においては二倍半、
貨物においては三倍半ということをし
は主張いたします。更に通勤定期券の
運賃を一倍半にする。それは勤労階級
の生活上に非常な影響がありますか
ら、篤と当局において考慮して貰いた
い。それから学生定期券は現状のまま

ということを私は主張します。定期券
については近頃新興会社、いわゆる闇
ブローカーですね、あの名前を使つて
損益屋というものが大分あるのです。そ
れで定期券を購入する際、國鉄の当局
者は嚴重に調査をして、定期券の購入
者に交付するということが私は必要に
ならないかと思ひます。それを利用して
結局物資もえらい高くなり、或いはい
ろいろな問題も起るのですから、特に
それを一つ強調するわけでございます。
甚だ簡単でございますけれども、公
達を終わります。(拍手)

○委員(板谷順助君) 馬本さんに伺
ひますが、あなたは鐵道にも関係され
たという先程のお話でありまして、今
旅客運賃二倍半、貨物三倍半というよ
うな御主張でありまして、鐵道当局の
側におきましては旅客貨物共三倍半に
してもまだ百億一般会計から補填しな
ければならぬということでありまして
が、あなたは貨物はそのままであつて
も、旅客を二倍半とすると、その一倍
の財源をどうするかということまで
お考へになつておりますか。

○公達人(馬本千代蔵君) 書類を昨日
拜見しまして、深く実は見ようと思つ
たのですけれども、なか／＼見るこ
とができなかつたのです。それで詳細な
る数字を現わすことができないのであ
ります。それを御了承願ひたいと思ひ
ます。
○委員(板谷順助君) 分りました。
○北條秀一君 馬本さんのお話です
と、貨物は三倍半ですが、貨物はもつ
と負担できるのじやないのですか。貨
物は三倍半以上に負担すべきである
というのが私は可なり廣い意見だろ

思ふのですが、あなたの御意見では、
三倍半でなしに、もつと六倍なり六倍
以上にやつても、貨物の方では十分に
これを負担し得るというふうにお考へ
になるかどうか。
○公達人(馬本千代蔵君) それは検討
しませんから、書類を検討した上で、
実際に貨車の扱いがどれくらい入るか
というふうな予想ですね、それを検討
した上で申上げようと思つたのです
が、時間がないものですから、大体の
ところでは三倍半というのを申上げたの
です。御了承願ひたいと思ひます。
○委員(板谷順助君) 他に御質問あ
りませんか。……次は日本漁民組合の
船井倉市君にお願いいたします。

○公達人(船井倉市君) 私は全國沿岸
漁民の意見を代表いたしましたして、本日
のこの公聴会に若干の意見を述べさし
て頂きます。先ず最初に結論から申し
上げますと、現在の日本の沿岸
漁業の経営の実体、及び現在見通し
得る将来に亘つての、これら経営の推
移と申しますか、そういう角度から、
今度の鐵道の貨客両面の運賃引上げに
は絶対反対いたします。

そも、國鉄運賃が物價の形成に重
要なる要素であるということは皆さん
の十分御承知のことと思ひますが、昨
年度の鐵道特別会計は約百六十億赤字
であつた。これは鐵道当局の方面から
言はずならば、鐵道がインフレの犠牲
になつたのだ、つまり鐵道の赤字経営
はインフレ犠牲だというふうに申され
ておるのであります。この言葉に関
する限りは全くその通りであります。
ところが、終戦以來今日まで、刻々に
うなぎ上りに上つて来たところの物價
の運動、その運動のさ中に常に鐵道運

賃が低運賃政策を堅持したということ
は、この鐵道運賃そのものが國民經濟
における物價形成上に占めることの
重大なる一つの要因をなしておるとい
う観点に立つものであります。これ
は言葉を換へて言へば、進行するイン
フレを抑制するというような建前から
認識されておる。又事実上この
政策は取られて来ておつたものであり
ます。それならば、國鉄当局ばかりが
理論的にそういうような國鉄の会計方
針を採るのか、國民は何も知らないの
かということになりまして、國民も決
してそれに無関心ではなかつた。現に
國民は、そういう國鉄の運賃の低運賃
政策なるものが、如何に國民の生活に
直接に影響するものであるかというこ
とを身を以て知つておりますが故に、
昨年度の百六十億になつたという赤
字会計に対しても、或いは國庫の一般
會計からの繰入金金の形とか、或いは日
本銀行の借入の形を以て國民はこれを
補填して来たではありませんか。若し
これが、この鐵道の低運賃政策なるも
のが國民生活に何ら影響を與えない、
つまりインフレを阻止する上において
これは役割を果さないということであ
れば、こういう赤字補填を國民は黙つ
て見ておるわけはなかつたでしよう。
ところが、一方において、それなれば
國民は、鐵道の特別会計はそういう歴
大な赤字を見つゝあるのに、それはも
ういかんとも仕方ない、絶対どころに
もできない問題として、これを不可能
の問題として諦めておつたかと申しま
す。決して國民はそうではなかつ
た。この赤字財政をどうして克服する
か、どうしたら改善できるかというこ
とについては、相當國民の側から爲政

第十四部 運輸及び交通委員会會議録第五号 昭和二十三年六月十六日 【參議院】
472

者に対して意見もあり、その意見の中には、政府当局として容易に手の付けられ得るような具体的な問題まで、國民の側から政府当局に向つて述べて来たところであり、決して無関心であつたわけではない。ところが、國民の側からもう一度それを見直さなければ、一体そういう赤字財政に対して國民が非常な関心を持ち、非常に憂いを持つて叫び或いは示した。そういう國民の要請を以て、政府は果して十分の努力を以て應えたかどうかという問題が一つここに残つてゐるのであります。

先ずその問題は後述にいたしましたし、とにかく今回政府といたしましては、この赤字の克服という当面の対策のために大幅の運賃値上げに着手しておるのでありますが、一体それならばこの鉄道運賃が物價形成に與えるところの、この重要な關係というものはなくなつたかといへば、そうではありません。一昨年よりも昨年、昨年よりも本年、昨日よりも今日というように、こういう政府が取るところの低物價政策、殊に最も國民の生活に直接的に影響を持つところの鉄道運賃というものに對しては、鉄道運賃は二層その價格形成に與えるところの影響は大きく深くなつておると見なければならぬ現在であります。今そういう國民の運賃の一つの作用が、國民経済における一般物價にそういう大きな影響を與える、延いてはこれが現在のインフレをますます高進させ悪性化さすといふことが前提とされるならば、或いはこれは確かに前提とされおられるだろうと思ひますが、そういうインフレが今後ますます物價高を刺激して高進し

て來るといふことは、これは最早論議の余地がないところだと思ひます。最近新聞の傳えるところを見ますといふと、いろいろ議會でもこの問題を討議されておられますが、大蔵大臣でありましたか、國家の健全財政は健全な國民經濟の上には成り立たないといふことをおしやつておられるように見受けましたが、政府は今度の運賃引上げを通して少くとも健全財政といふことを大きな目標にしておられるのであります。その國家の出入れの辻褄といふ点からこれを切離して見れば、これでもよいかも知れません。併しながら、先程申しましたように、國鉄運賃の引上げ如何が物價の上に大きな影響をもち、そして、そうして現在危機的様相を示しておるところのインフレに向つてこれが殺到するかといふことを考えますならば、一方では数字的に辻褄を合せたとは申しましたが、それが國民経済に一層大きな運つた形で、インフレの形で一層大きな作用を及ぼすものではなかつたかと思ひます。ここに私は大きな問題が一つ残つておると思ひます。つまり健全な國民經濟の上には成り立たない健全財政といふものは成り立たないといふわけであるが、今このままに進むならば、國民經濟の健全性ではなくつて、國民経済は片つ端からこのインフレの刺激によつて崩れるといふ一つの現象が必然的に起つて來ると思ひます。

私はその一般的な話より轉じまして、今漁業の分野から、この運賃の引上げの及ぼす影響について若干述べます。御承知のように漁業は戦時中におきましてその漁船といふ漁具その他の一切の生産資材は、大体において六割

から七割、八割に近いものは破壊され或いは喪失して來たのであります。そして戦後どうであるかと申しますといふと、從來の漁区は三分の一に狭められ、終戦以來三年の現在、曾ての漁業が復興しておるその数字を、漁獲の高からこれを見ますならば、戦前の三割六、七分という哀れな慘憺たる状態に漁業は置かれておるのであります。そして終戦以來段々深刻化して來た現在までのこのインフレに押されまして、漁業の生産の基礎となる資材といふものは、他の産業の過少生産も勿論大きな影響が與ありますが、とにかくインフレの高進に伴つて生産資材、基礎資材といふものは殆んど國産に依存しておる状態であり、これもなかなか容易に手に入らないといふような苦しい状態にある一面に、一方では漁獲の全量を強制供出しなければならぬ、出荷しなければならぬといふ漁價の面と、それから輸送の面と、こういう面から非常に強い統制を被つて來ております。漁業においては、もうこれだけで生産原價を割り、生産能力を破壊されつゝあるといふような状態もあるものであります。おまけに、この頃新聞でも盛んにやかましく言われておることであるが、漁業に對するいろいろな地方の獨立税と申しますか、漁民に對する課税問題、これは國民一般に課せられておるところの一般税以外に、特に地方獨立税といふ名前の下に課税されておりますところの漁業権税、特別漁業権税、船舶税、舟税、取

得税、これらの縣税に對する市町村附加税といふように、実に重複的な、或る意味においては收奪的な課税の下に漁業は置かれておる。そしてこうい

う一般生産資材の非常な高騰による閣下當の困難と、それから他の産業とは違つて、金融機關を利用する若しくはそれに低当にすべきところの、いわゆる物質的の根柢を持たないところの漁業は、資金的にもすでに行詰り、一方では次から次へと收奪的な課税に迫られて、現在私達の方の会に向つて入つております情報では、これは勿論数字的のものではありませんが、漁業に對する所得税といふものが特に高率課税となつておるようであり、それが、これがために相當に漁民経済といふものは傷め付けられて、普通生やさしい努力では、つまり漁ではもうやつて行けないといふために、相當地方に亘つて正しい正規の鑑札営業といふのを止めて、つまり廃業してしまつて、國漁業に移りつゝあるといふ情報も今相當に入つておるのであります。これは何もう好んで彼らはそういう世間狭い思いをして、そういう手段に訴へるのではないといふ、あらゆる点からやつて行けないといふ一つの差迫つた背に腹は変えられないといふ立場から、こういう態度に出ておるやうに今情報が入つておるのであります。そして先程から申しますように、資金の面でも資材の面でも漁業の受けておるところの現在の苦しみといふものは実に大きいといふ、それに又税金の重荷によつて、それを漁民はどうしても抜切らなければならぬ、脱出しなければならぬ、その脱出の漁民にとつての唯一の手段は何であつたでしょうか。これは他の営業と違ひまして、彼らは陸によつて他の仕事をするということができない。結局一般日本の沿岸漁民はこのインフレに喘ぎながら、このインフレを切抜け

るためにとつておる最後の手段は、本

に明日の再生産なんかも考へていない、とにかく彼らはこの危機を抜け出すためにとつておる最後のものは漁業の濫獲であります。これは恐しい問題であります。つまり彼らはもう昔ならば人を見向きもしなかつたような豆粒大、豆粒にも及ばない大豆粒のような粒の子を漁り取つて、これを町に賣出す、或いは一秋置けば形をなすところの小さな身の鯛を取つて來て闇に流す。つまり現在の日本の沿岸漁業は、この無差別な、もうまるで全然論理もへちまもないところの無茶苦茶な濫獲手段によつて、つまり漁場を荒し廻つて現在のインフレに對しておるのであります。この事実を我々國民が靜かに今見なければならぬのであります。その結果は、一体三百万漁民と申しますが、これはその家族から全部を引括したらすごい大きな数字を示す。この國民の經濟の一角にこういうような恐しい状態が今行われておる、現れておるということを我々は冷静に考へなければなりません。漁村には金がある、漁村インフレだといふ言葉が盛んに一時はやりました。これは勿論私は否定しません。或る意味においては、例えば特殊な復金の援助を受けたとか、或いは特に担保物件を持つておる一部の有力な資本漁業とか、こういうものは戦後惠まれて早く復興の緒についておりますが、併しこれはこの席では一々検討しません。これは現在の経済難に陥つておるのであります。とにかく非常に漁業に金が集つたといふことは……。

○委員長(板谷順助君) 別に弁論は制限しませんが、目的に逸脱しな

○委員長(板谷順助君) 別に弁論は制限しませんけれども、目的に逸脱しな

更にもう一步進めて言へば、現在の
價というものは果してもうこれ以上
下げることはできないのか、上げる
とばかりではなくて、現在の國情か

鉄の赤字克服には余裕があるのではないか、弾力性があるのではないかといふようなことを、國民はまだ考へておるのが実情ではないかと思ひます。

例を申し上げますと、例えは、
の運賃の値上げによつて、炭一俵につ
いて三円とか五円とか僅かしか上らな
いというのが机上の数字であります。
ところが、運賃値上げという問題が起

いは生産資材、そういうものに影響すると、ころが大いから、結局運賃が影響する、ころいう御感想でありますか。

て、二倍とか三倍とかいう感覚が著明の感覚になつて参りました当初のきつかけであつたかと思つております。そのうちインフレの激化の過程を経まし

て今日に至つたのであります。

今日運賃の問題を検討いたします上におきましても、依然やはり運賃の問題が、物價の問題の上に最も大きな事項であるといふことについては変わりはないと思つております。それが單に個々の物資の價格の形式の上において影響のあるだけでなしに、むしろ全部の物資の價格に影響がある。言い換へれば、物價全体の水準に運賃の問題が最も大きな関係にあるという点が、他の要素と違つて重要な点であると思つております。成る程現在の國鉄の運賃が、他の物價なり他の要素に比べて、比較的低位の序列にありまことは、これは事實であるのであります。併しながら現在及び今後の物價の状況から見まして、運賃のあり場所が低きにあるからとか、或いは独立採算の建前からとか、原價主義の建前からとか、いわゆる通常時における通例の理念を以てこの問題を処理することは、決して適當ではないと私は考えるのであります。鐵道財政の現状が赤字であるから、健全財政の観点から、これを一挙に辻褄を合すといふことそれ自体は非常に無理であつて、敗戦後の日本の実体と掛け離れた考え方だと思ふのであります。單に生じたところの赤字の帳尻を合すといふ行き方は、やがてより大きな破綻を招來する危険を、その考え方自体に藏しておるというふうにも考えられると思つております。現在におきましては、やはりこれは政治的の感覺から、國鉄のごとき國家企業として最大のものが耐え忍ぶところがなければならぬと思つてあります。

鐵道運賃が個々の物資の價格に勿論

影響があるわけでありませうけれども、その間おのずから輕重がありませうと、これまた申上げるまでもないのであります。中には、十分大幅の運賃引上げがあつても、それをこなし得る物資も少なくないと考えます。併しながら比較的その量が大きくて、而もその價格がでる限り安くなければならぬ、安いことが必要である物資、言い換へますれば、農産物とか或いは主要食糧、食料品といふような國民生活の必需品につきましては、運賃の負担が相当大きな影響を持つておるわけでありませう。御承知のごとく従前におきましては、農産物と運賃は、割合から申しますと極めてパーセンテージは少いのでありますけれども、價格それ自体が安い、又その運賃は多くの場合に非ずして、一般消費者に轉嫁されるに非ずして、生産者である農民の方に實際に轉嫁されておつたのであります。都市において生産されるいわゆる工場生産的のものにして農家の必需品は、その運賃は農民が負担し、自分の生産したところのもので市場に出すものの運賃は農民が負担するというのが實際であつたのであります。従いまして運賃の問題は、國鉄においても亦政府當局においても、そういう観点から常に見て來られたと思つたのであります。現在におきましては、勿論運賃は消費者に轉嫁されておるわけでありませう。消費者の負担に相成るわけでありませう。従いまして米なり或いは甘藷、馬鈴薯等の食糧の運賃は、その値上げされた分は直ちに消費者家庭の直接の負担と相成る。これらの國民全体が消費いたしますものの運賃は、たとへそのものの價格の中で占める割合が

少いといひましたとしても、これは直接消費者全部の負担となるわけでありませう。他の工業生産品等におきましては、或いは工業原料におきましては、その運賃は生産の過程において或いは他の面において適當に吸収されてしまひ得る場合も少くないのであります。生活必需品でありませう農産物につきましてはさういふに參らないといふのが現在における状況かと考えます。而も國民の生計費の面におきましては食糧の占めておりますウエイトは極めて大きくなつて參りまして、そこに附加えて運賃の負担を食糧費の面で負担するわけでありませう。相當慎重に御検討を頂きたいと思つたのであります。

と考へるのであります。例へば食糧上重要な立場にありませう馬鈴薯のごとき、御承知のごとく北海道から持つて參るのであります。特に種馬鈴薯等は北海道から九州まで持つて參りまして、そうして、中間端境期におきませう重要な主要食糧として取扱つておるわけでありませう。これらの占めませう運賃の割合及び影響も決して少くないのであります。殊に序でに申上げますれば、種馬鈴薯を北海道より九州なり内地に持つて參りますのには、こちらから古俵を北海道に持つて參るのであります。古俵の價格は現在一枚四円二十錢程度と承知いたしておるのであります。これを北海道に持つて參ります運賃は六円を超しておるのであります。俵の價格よりも運賃の價格の方が上廻つておるのであります。これを又北海道から逆送して參るといふことに相成るわけでありませう。かようにその物自体が安くて、而してそれが直接國民生活に響いて來る物につきましては、三倍半の運賃の引上げといひますものは、直接國民の家庭に響いて來るものでありまして、將來は別といたしまして、現在のごとき窮迫した食糧事情及び生活事情の下におきましては、余程検討を加へられて善処せられなければならぬ問題と考へるのであります。

それから旅客運賃の点であります。が、申上げるまでもなく、物價の問題と國民感情の問題は密接不可分の点がありまして、國民感情は飽くまでこれを尊重しなければならぬことは勿論であります。又旅客運賃の増高が現在の一般國民の家計から見まして、子供の通學費、通勤費等の増加から見まして、これ以上負担を増すといふことは容易ならざることだと考へられます。併しながら通勤なり或いは學生の定期等に対して特別の考慮が拂われませうならば、私は貨物運賃と旅客運賃と比較しまして、勿論現在までの歴史及び現狀において貨物運賃の方が低きにあること、これも承知いたしておるわけでありませうけれども、冷静に考えませうならば、やはり國鉄全体を通じて運賃の改訂は、旅客運賃の方に重きを置いて然るべきであると思つたのであります。尙これに相當高くなりませうれば、恐らく客車に乗る者は無賃の人か、或いは公の費用によつて乗るか、或いはわしい事業による乗客等が多くを占めて、本當に必要によつて乗る國民の利用が殆んど不可能に近くなることと想像されるのであります。そのこと自体は極めて嘆わしいことではあります。が、而も尙全体の物價の今後の進み方等と考へ合せまして、むしろ貨物運賃の方の上げ方を少くして、旅客運賃の方の上げ方を多くするといふ考へ方が好ましいと思つたのであります。こゝういふ現在の三倍半以上に上げてよいというわけではありませうけれども、両方比較した場合に、或いは両方を下げると考へまして、やはり貨物運賃の方に重きを置くのが筋であると私は考へておる一人であります。

尙どの程度にして然るべきかという問題でありませうと、これは初めに申上げましたように、國鉄の財政の状況をよく知つておりませうので、輕々に幾らがよいであらうといふことは申上げかねるわけでありませう。併しながら二三私の疑問とするとこゝろであり、御検討をお願いして然るべ

運賃が三倍半上がれば非常に儲かる一方貨物が非常に三倍半上げても損行くというこの場合において、いわゆる帳尻を合せておる形になつておるけである。今の運賃のやり方は……。

○公達人(梶原茂喜君) 旅客と貨物關係でありますが、貨物の計算と旅の計算と、どういう基礎においてそれぞれ分けられて、そうして貨物は大きな赤字、旅客は黒字である、その内は私よく知りませんけれども、そういう状態であるということとはかねていておるのであります。又その原因或る程度これまでの國鉄当局及び政とされても意識されて、そういう政を取つて來られたかとも思つてあります。併し國鉄としては旅客貨物を

す。それから旅客運賃を上げればいい
いうのではないのでありまして、ど
うにかウエイトを置くとすれば、や
り貨物運賃よりは旅客の方にウエイ
トを置く方がいいのではないか。これ
それによつて一般國民が困らないと
う趣旨では手頭ないのでありまし
て、従ひまして、私の申上げたのは、通

とが学生の定期というふうなものに
いては特別の考慮がそれ自体に拂
るということを前提に申上げたわけ
あります。

○小野哲吾 梶原さんの御意見
で、ちよつと二三お聞きしたいこと
あるのでありますが、先ず第一は、

設改良費の問題でありまして、掘原さんは運賃によつてこれを賄わないで、別個の観点から処理した方がいいであらう、こういうふうな抽象的に言つておられますが、これを具体的に承わりたいと思います。

次は進駐軍関係の國有鐵道の負担の問題であります。これも又適當な方法で切離して考えるべきではないか、こういうふうなお話と承わつたのでありますが、これは具体的にどういふ方法がよいのか、何か御意見を伺つておいでになれるか。それを伺いたいと思います。

第三に伺いたいことは、委員長からも御質問があつたのでありますが、旅客運賃と貨物運賃との問題でありまして、現在の運送原價から申しますと、貨物運賃の方が、旅客運賃に比較いたしまして、極めて原價を割つておるやうな状態になつておるのであります。従つて運送原價の計算から申しますと、むしろ重点を貨物運賃に置くべきではないか、こういう一つの理論上の考え方ができると思ひます。で、掘原さんの御意見は、運送原價というものをどういふふうにお考えになつておられるか。運賃構成理論の關係から申しまして、原價計算と運賃との關係をどうなふうにお考えになつておられるか。又御意見としての旅客運賃に重点を置かるといふことが、運賃の運送原價から考えました場合においては、矛盾があるのではないかと。

第四点は、貨物運賃は成るべく上げないで、低い方がいい、こういうお説であります。これは理論上或いは妥當かと思ひますけれども、只今申しましたやうな運送原價の観点から見ます

という、これを引下げることが相當困難な事情にあるのではなからうか。若し仮に引下げるとした場合におきまして、原價を割つたやうな状態になつた場合に、如何なる具体的な方法によつてこの赤字を補填されるお考えを持つておられるか。この四点を伺つて置きたいと思ひます。

○公達人(堀原茂雄君) 第一点は、建設改良費は別個に考へて然るべきじやないかという点に對する御質問だと思ひますが、これは國鉄の受けております大きな戦災の影響その他の關係を、これを何とかして國の再建上直して行かなければならぬ。これは大きな仕事であつて、そのために要する金を、そのときの運賃収入によつて賄つて行くやうな考え方ではない、國はいろいろの面において、一般的な基本的な事業には金を出しておるのであるから、これを一般會計なり或いは特別の長期の借入れ金で処理されて然るべきじやないか。そういう点で、或いは外資の問題とはどういふのは結び付かないものであらうかというのをちよつと申上げたわけでありまして。

それから第二点の進駐軍の關係であります。これも私實態を審らかにしないのでありますが、相當やばいあれのために國鉄が動いてゐる面には、一般會計なり、或いはどういふ關係か知りませんが、収入はあると思ひます。併しそれに關連して相當の犠牲がありはしないかと思ひます。國鉄自体に……。これはそういうことがあり得ると思ひます。旅行しますと、あれの占めております割合が相當大きいのですから、そういう感じがするのであります。從いまし

て、そういう面で、これも顧み詰めて行けば、一般國民の負担にはなりませんけれども、その方の増額なり、そういう点をこの國鉄赤字問題に關連して検討されて然るべきである。言い換へれば、これはやはり別個の一般會計の負担になりますかどうかわかりませんけれども、その方面の負担になるわけでありまして。

それから旅客運賃と貨物運賃の關係であります。これはひとり國鉄に限らず、他の事業の面におきまして、或るものによつては赤字があり、或るものによつては黒字があり、それによつて総合して運用して參るといふことは決して少くないのであります。國鉄は一つの企業体であつて、いろいろなものを扱つてゐる。又そうであるとして、同じ貨物運賃の上では、例えば私の申しました米、麦、甘藷、馬鈴薯等ではマイナスの方もありません。同じ貨物のものでも、更に内容に入つて原價計算をすれば、そういう結果があらうと思ひます。これは國鉄全体として総合されてお考えにならばいいのであつて、必ずそれだけ檢討されることは必要であります。できれば、それ／＼やはりてんでんになるというところは、これは理論的に正しいと思ひますけれども、現在の状況からいへば、これを急激に直すに、國鉄総合の原價計算をお取りになつていいのではなからうかと、こゝろ思ひます。

それから旅客運賃をより高くしたいという氣持はありません。○小野哲君 そういう意味でなく、最後に貨物運賃の引上げを少くする、こゝろいうお話であつたと思ひます。その場合に、私が言つておるのは現在の狀態を言つておる。理論的に考えればそれは或いは妥當であると思ひますけれども、現行の運賃から考へて、運送原價を割つておるといふやうな貨物運賃を引下げる。或いは引上げを非常に少くするといふ場合においては、何ともしても赤字になることは當然である。従つてその場合においては赤字の補填に補助金とか何とかそういう具体的のお考えを持つておられるか、こゝろいう点を伺いたいのではありません。

○公達人(堀原茂雄君) 現在の物價全体の序列の上において、私は決して運賃というものが安ければ安い程いいという考えは持つておりません。相當の値上げをされて、そうして貨物運賃から来る赤字といふのをでき得る限り少く持つて行くという方法も私結構だと思ひます。おのずからそこは程度があつて、それを一挙に黒字に持つて行くか、とん／＼持つて行くかということは、現状からいつて短兵急過ぎはしないか、従つて三倍半になれば、それでもマイナスになるけれども、そこに持つて行く行き方をもう暫く辛抱させて、例えばこれを三ヶ年に黒字に持つて行く、その間の赤字は暫く一つ見送つて、三年経てばインフレの状況も収まり、外資の問題も収まるでしよう。生産の復興も緒に付くだろう。國鉄が動き出せば、現在の一億何十億で、それを三割持つて動かして行けば、現在の料金でも収入が増し得る。そういう点も考へて行けばおのずから妥當に解決される。この困難の土壌場で、而も漸く目鼻が付かんとしておると、貨物運賃を三倍半とか、旅客を三倍半とか、こゝろいうやり方をとることには賢明じやなからうと思ひます。その間必

要があれば一般會計でやるか、或いはその部だけは特別に他の赤字と違つて、これは今後何ヶ年計画をお立てになれば、必ず解消し得る性質のものである。そうすれば、こゝろいう問題を一つ國鉄としても國會としても御検討の上で、御努力になつて然るべきものじやないかというのが私の氣持であります。

○委員長(板谷廣助君) 次は日本出版協会の副会長の川崎文治君。○公達人(川崎文治君) 私は日本出版協会の副会長川崎文治であります。國會の國鉄運賃引上げの問題に關しまして率直に結論を申し上げますれば、私甚だ遺憾ながら反對の意を表せざるを得ないものであります。そも／＼物價体系の根幹におきまして、運賃といふものが重要な位置を占めてゐる、而もこれが他の心理的に及ぼすところの影響も実に甚大なるものがあるというの点につきましては、敢て私ここに説明の要はないと存するのであります。今日國民がインフレの波に溺れまして、朝に夕に生活難を訴へつておられます折からに際しまして、只今直ちにこの運賃を値上げいたしました、物價の騰貴に拍車を掛くるというやうなことは、これは國民を塗炭の苦しみの中に陥らしめるものである。恰かも首つりの足を引くがごとき感なくばあらずと申上げるより外ないのであります。

先般來運賃は極めて他の物價に比較いたしまして低い故に、これを高き物價の列と同様な線においてこの凸凹を是正することがインフレの一つの安定策であるといふやうなお説も拜聴いたしましたのであります。併しながら私は國民の立場をいたしまして、何故政府は

当かと思ひますけれども、只今申しましたような運送原價の観点から見ます

割合が相当大きいのですから、そういう感じがするのであります。従いまし

ういうお話であつたと思ひます。その場合に、私が言つておるのは現在の状

倍半とか、こういうやり方をとること、は賢明じゃなからうと思ふ。その間必

したのであります。併しなから私は國民の立場といたしまして、何故政府は

この高い線において物價の円回を調節するといふことではなく、低いものの値の線にまで高きを引摺り下して、ここに安定の線を発見するといふお努力を敢てなすつて頂けないのであります。今の政府が今日のこのインフレを防止するといふことの上において、國民の誓ひ、而もそのことに關しましての重大なる使命を担つてゐるに拘わらず、さうな舉措に出でないといふことは、そしてやれないといふことは、これは政治力のいゆる貧困さに基くものであり、この貧困さをカバーせんがために、國民のこの犠牲、この負担によつて直さんとするその意圖に對しましては、私さうに受取れた場合、甚だ現政府のために害しまざるを得ない、かく感ずるのであります。

御参考までに私共の手に成りますところの出版物にこれを例をとりますと、今出版物の價格といふもの、この卸問屋の位置にあります日配の調査によりまするうちに、戦前の三十九倍の値上りにしか過ぎないのであります。他物價の騰貴率に比較いたしますと、極めて低い。従つてなか／＼販賣業者は算盤が採れない、止むなく東京以外の土地におきましては、只今ですら現在のこの運賃によつて薄利利潤の大部分は蚕食されてしまつて、どうしても定價が勵行できない、止むなくそれぞれ打合せの結果、地方は今定價に對しましては一割増の價格によつて漸く販賣業者は露命を繋ぐといふような窮状にあるのであります。而して現在出版物の賣行きといふものは極めて悪い、これは俗に申します夏枯れと申しまして、一年を通じて七月、八月は出版物の賣行きが毎年低下するこ

とが例でありました。然るに今年に限りますでは、この異常なるところの状況がすでに二ヶ月も早く、五月の初旬から賣行きといふものがた落ちに落ちてしまつたのであります。これは一体何を物語つておるものでありましようか。一般國民としては本は読みたい、本は買いたいけれども、情ないかな、その日／＼の生活に追われて、この文化財に對して手を出すことができないといふ、この苦しい國民の姿が血みどろになつて現われた。それがこの出版物の賣れないところの現況である。私は思ふのであります。我が國は今や永遠に戦争を放棄して將た民主的な文化國家をこれから再建しなければならぬといふこのときにおいて、この文化の普及發達の上に出版物といふものは如何に重き役割を果しつつあるものでありましようか。これが賣れないといふことは、この日本の文化國家としての將來のために甚だ私は憂心に堪えないと思ふのであります。こういう状況に置かれておる矢先に、更に又ここに運賃が値上りを見まするといふやうな結果どうなることでありましようか。最も皆様の御注目をここに集めて頂きたいと思ひますことは、今日出版物は用紙が極めて不足いたしておりまする結果として、極めて發行が至難であります。従つて全國に向いて、この出版物を配給いたします上において、いろ／＼な障害が相次いで起つておるのであります。そこへ持つて來て運賃が引上げになるといふやうな結果として、必ずやこの文化財であるところの出版物といふやうなものは、これは大都市にのみ偏在してしまつて、地方の山間僻地には流れない結

果を醸し出すことになりましよう。こゝうなつたならば、やがて文化國家として立ち上らなければならぬ日本といひまして、この文化が全國津々浦々に普及發達を遂げられない、文化の機会均等も果せないといふこの一事に鑑みまして、甚だこれは重大なところの問題でないかと思ふのであります。かく申しますれば、皆様の中には、文化の普及においてあのエロ、グロの出版物といふものはそれは大変に大きな役割を演ずるかどうかといふ御疑問をお持ちになるお方もあらうかと存じます。御尤もなことであります。併しなからこのエロ、グロの雑誌、書籍といふやうなものは、これは別問題でございませう。これは日本がこの封建時代から民主時代に急シシギに移り變りますところの過程に生じたいわばカビのごとき発生物であらうと思ふのであります。こゝういふやうな反動的なものは永遠性は決してございせん。日本出版協会におきましても、関係各種團體に呼び掛けまして、強力な緊密な連絡を取つて、これらの撃滅といふことにつきましては、専門委員會を組織してあります。そうしてこれら低級下劣なところの不健全なところの出版物は、これに對しまして割当用紙の停止、或いは又販賣網からも全面的なところの閉め出し、その他の方策によつてこれを防ごう、これを撃滅しよう、こゝう企てておるのでありまして、こゝういふやうなものもその存在といふものは決して長いことではないと私は考へるものであります。故に、一部にエロ、グロの出版物があつたからといって、他の多くの良き出版物、これをも否定するといふやうなことである

ならば、これは恰かも癩に癩りて腫を吹くが如き類いのものであると思われのであります。かかる見地に基きまして、文化國家として日本が將に雄々しく立ち上るといふことによつてもものを見ましても、是非出版物の運賃のごときはこれは引上げべきものではな、かく考へるのであります。

併しなから今國家の財政が危急存亡のときに際しまして、親の心子知らずの我がままのみを申上げまして、ただ安くして呉れろ、ただ高くしないで欲しいと、こゝう要求を申上げること、は我々身勝手であると存じますので、これによつて生じまるところの歳入減のこの赤字は如何にして克服するか、如何にして補填するかといふやうなことにつきまして、我々業者は鳩首協議を遂げまして、その結果として、御承知のごとく今日は新聞紙のスペースも少い、そこで宣傳廣告をいたしたすにつきまして、いろ／＼不便な場合が生ずるのであります。のみならず宣傳いたしたす際の資材にも乏しい、そういう面から考へまして、あの國鉄の列車の中に宣傳ポスターのやうなものを貼りまして、これによつて廣告料を徴収するといふやうなこと、又鉄道の専有電柱に廣告を掲出するといふやうなこと、それから又軌道敷の空間地を拂下げるとか又は賃貸するとかいふやうなことによりますれば、ここに相當額の黒字を見ることができようかと存するものであります。とにもかくにも政治の要諦といふものは無い袖を振つてやつて行つて呉れてこそ、我々國民は笑に有難いところの信頼感を持つことが出来る。無いからやれない、無いから國民共に苦しめといふやうなこと

で、いつまで國民が果してついでに行けるでございようか。どうぞ皆様の方氣息奄々の間に彷徨してゐますこの國民の姿をよく御覽下さいまして、相當御善処の方途に出で頂きたいと存するのであります。場所柄をも弁ませず、野人礼に細々たる非礼の言も多あつたかと存じます。が、どうぞ私の意のあるところを十分御察察を賜りまして、我々の要望をかなへまして頂きたいと存する次第であります。(拍手)

○委員長(板谷國助君) 川崎さん、あなたによつとお尋ねするが、今の廣告とかいふやうなもの一つの方案だと思ふが、それは凡そどのくらい取れる見込がついておりますか。

○公達人(川崎文治君) それにつきまして後刻先生方に差上げましようと思ひます。データを持つて参りました。それはお手許に後程差上げますから、どうぞ御覽下さいまして、よろしく御検討をお願いしたいと思います。

○丹羽五郎君 川崎さんの出版業界から述べられたいろ／＼のお話、非常に参考になりまして、結局川崎さんはこの値上げには御反對でなく御賛成であるのであります。

○公達人(川崎文治君) 賛成ではな

たいと、こういうな考えであります。

○小林勝馬君　そうしますと、川崎さんの反対としまして、旅客運賃はどれくらい貨物運賃はどれくらいというふうな御希望はございましょうか。

○公述人（川崎文治君）　それを引上げないで欲しいという一点張であります。

○小林勝馬君　現状維持ですね。

○公述人（川崎文治君）　我々は現状維持という望みなんです。この点甚だどうも我がままな要求かも知れませんが、どうも我々の今日の姿としては、それを飽くまでも主張せざるを得ないような窮状にあります。

○委員長（板谷順助君）　有難うございました。そうすると、公述人諸君の中に日本新聞協会会長の伊藤正徳君は御欠席であります。それから労働問題研究所の理事の小田島順治郎君はまだおいでになりません。これにて大体公述人各位の御意見の発表は終わりました。が、総括的に公述人各位に対する御質問がありましたら、この際発言して頂きたいと思ひます。如何ですか、何かありますか。

○丹羽五郎君　総括的質問であります。が、この中には公述人の方でお帰りになつたお方もあるから、本公聴会はこのを以て閉会をいたしまして、尚議員中にいろいろの不明な点なりお尋ねする点があるならば懇談会というふうな形式で以て、これでお話を承るといふことにしたら如何かと思ひます。かように考えますか。

○委員長（板谷順助君）　如何ですか、丹羽君の御提議に対して。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長（板谷順助君）　よろしうござ

昭和二十三年八月十五日印刷

います。この際公述人各位に一言御挨拶を申し上げます。午前、午後、昼間で長時間有益なる御意見の御発表がありましたので、我々運輸交通委員会といたしましては、今後の審議の上に非常に参加になりましたので、或いは諸君の中にもいろいろ賛成、反対或いは率の問題についても御意見があつたのであります。が、尙現在の國家の財政或いは國鉄の現状を十分に調査をいたしまして、できるだけ努力をしてこの問題の解決に当たりたいと存じます。長い間御臨席に對しまして誠に有難うございました。厚く御礼を申し上げます。

それでは一先これで公聴会は閉じまして、尙お残りになつて一ついろいろ御懇談をしたいと思いますから、どうぞ御希望の方はお残りを願つて、又議員諸君との間に十分意見の御交換を願ひたいと思ひます。どうも有難うございました。（拍手）

午後三時十四分散会
出席者は左の通り

委員長　板谷　順助君
理事

委員

丹羽　五郎君
橋本萬右衛門君
小野　哲君
内村　清次君
カニエ邦彦君
小泉　秀吉君
鈴木　清一君
中村　正彦君
加藤常太郎君
水久保甚作君
仲子　隆君
小林　勝馬君
高橋　啓君

公述人

東京帝大教授　今野源八郎君
食糧配給公團總裁　梶原　茂嘉君
Y・W・C・A総監事　渡辺　松子君
全官公廳労働組合員　佐藤　誠君
船主協合理事　浜田喜佐雄君
日本鐵道會議所監事　鈴木　清秀君
元金社重役　島本千代藏君
学生（夜間学生連盟中央委員長）　松田　武君
國鉄技術研究所員　村木　啓介君
日本漁民組合　船井　倉市君
日本出版協會副会長　川崎　文治君

飯田精太郎君
尾崎　行輝君
新谷實三郎君
早川　慎一君
北條　秀一君
村上　義一君

昭和二十三年八月十六日發行