

第六回国会 衆議院 運輸委員會會議錄 第十四号

昭和二十四年十一月二十八日（月曜日）

午前十一時三十分開議

出席委員

委員長 稲田 直道君

理事 大澤嘉平治君 理事 岡村利右衛門君

理事 關谷 勝利君 理事 前田 郁君

理事 松本 一郎君 理事 米澤 滿亮君

理事 佐伯 宗義君 理事 田中 堯平君

理事 木下 榮君

岡田 五郎君 尾崎 末吉君

尾関 義一君 片岡伊三郎君

木村 公平君 黒澤富次郎君

佐藤 榮作君 周東 英雄君

高橋 定一君 土倉 宗明君

坪内 八郎君 畠山 鶴吉君

満尾 君亮君 村上 勇君

松井 政吉君 清藤 唯七君

柄澤と子君 山崎 岩男君

石野 久男君

出席國務大臣 運輸大臣 大屋 晋三君

出席政府委員

運輸政務次官 原 健三郎君

（運輸大臣官房 長）運輸事務官 荒木茂久二君

（大臣官房 觀光部 長）運輸事務官 間嶋大治郎君

（海運局長）運輸事務官 岡田 修一君

（鐵道監督局長）運輸事務官 足羽 則之君

（鐵道監督局長）運輸事務官 石井 昭正君

（國有鐵道部財政課長）運輸事務官 紙田千鶴雄君

（自動車局長）運輸事務官 牛島 辰彌君

委員外の出席者

日本国有鉄 道営業局長 藪谷 虎芳君

協考人（船主 協会理事） 淺尾 新甫君

参考人（全日本海 員組合副組合長） 有井 澄君

参考人（全日本 中小工業協議会 中央常任委員） 伊藤 英男君

参考人（日本国有 鐵道労働組合中 央執行副委員長） 菊川 孝夫君

参考人（日本石 炭協会専務理事） 天日 光一君

参考人（日本 トラック協 会専務局長） 森田 賢君

専門員 岩村 勝君

専門員 堀 正威君

十一月二十七日

委員坪内八郎君辞任につき、その補 欠として金原舜二君が議長の指名で 委員に選任された。

十一月二十八日

委員金原舜二君辞任につきその補欠 として坪内八郎君が議長の指名で委 員に選任された。

同日

委員岡村利右衛門君、黒澤富次郎 君、小西寅松君、及び高橋定一君辞 任につき、その補欠として佐藤榮作 君、周東英雄君、木村公平君及び村 上勇君が議長の指名で委員に選任さ れた。

本日の會議に付した事件

國有鐵道運賃法の一部を改正する法 律案（内閣提出第五四号）

國際觀光事業の助成に関する法律案 （内閣提出第五六号）

○稲田委員長 それでは會議を開きま す。

國際觀光事業の助成に関する法律案 を議題とし、審査を進めます。前會に 引続き質疑を許します。關谷君。

○關谷委員 この觀光宣伝を実施し、 その他觀光に関する事業を行う法人で あつて、營利を目的としないもの、こ の團體がどれだけの団体へ何ほど今まで 助成して来たか。なお二十四年の今度 の補正予算で、どのくらいこれに組ま れてゐるか。なお来年の見通しという ようなことをちよつとお尋ねいたした いと思ひます。

○間嶋政府委員 過去の実績からまず 申し上げますと、昭和二十三年度にお きましては觀光事業に対する助成金と いたしまして、全日本觀光連盟に対し て一千万円、これは鐵道特別會計から の補助金でございます。この全日本觀 光連盟は社団法人でございます。それ から財団法人の日本交通公社に対しま して、これも鐵道特別會計からの助成 金でございますが五百万円、それから それ以外に昨年度は日本海上觀光協會 というものがございしますが、これは法 人格はございせんでしたが、これに 対しまして一般会計から七十五万円の 補助金が出ておつたのでございます。

本年度におきましては、予算編成の際 に、この三社に対してそれ／＼要求を

いたしましたのでありますが、遺憾ながら 本予算におきましては、金額を認めら れなかつたのでございます。その後折 衝いたしました結果、幸いに全日本觀 光連盟に対しまして分だけ補正予算に 認められまして、今回の補正予算には 一千万円だけ全日本觀光連盟に計上し 得たのであります。今年度からはこの 補助金は一般会計からの支出というこ とに相なります。二十五年度におきま しては、目下のところ全日本觀光連盟 に対しましては、本年の補正予算と同 額の一千万円を予定いたしてございま す。日本交通公社に対しましては二千 万円、同じくこれは一般会計でありま す。予定になつておりました、通常 國會に提出予定になつております。来 年度の本予算には計上いたす予定でござい ます。現在この法律がもし通りま したならば、政令でこの法人を指定い たさなければならぬのでございますが、 これに対しましては、今申し上げ た通り本年度と来年度の兩者を合せま して、日本交通公社と全日本觀光連盟 だけが補助の対象として考えてございま すので、とりあえずこの二つを指定い たすつもりでございます。しかし将来 の問題といたしましては、あるいは 一二全國的な、また代表的な觀光機關 がございましたら、補助の対象とするこ とも考えられますが、しかしこの性質 からいまして一やはり日本の代表的 な觀光機關でなければならぬと考 えますので、その数が多くなるとは は、私どもといたしましても考えては

おらないのであります。

○岡田（五）委員 今政府から説明を承 りますと、大体觀光事業団体、すなわ ち日本交通公社、全日本觀光連盟に対 する補助金のお話があつたようであり ますが、配付されました資料によりま して、大体ホテル事業の基本調査のた めに、八十五万円ばかり補助金を出し ておられるようであります。かよう な觀光事業關係方面に、今提示いたし ました八十五万円のほかにどういふう なものがありますか。参考のために お聞かせ願ひたいと思ひます。

○間嶋政府委員 ただいまの御質問 で、先般お手元に出いたしました資 料の中で、ホテル關係の調査費として 八十五万円と書いてありますのは、こ れは昨年度におきまして、緊急にホテル を整備しなければならぬ箇所がたく さんございましたので、それらの關係 府県に対しまして、ホテルの新設に関 する諸般の調査を依頼したのでありま す。これは補助金としてでなしに、調 査費というものをこの中に計上いたし ました。他に必要な経費を都道府県と契 約を結びまして、調査費として支出し たのであります。それ以外に昨年度 は、たとえば日本觀光通訳協會にたし か十五万円だつたと思ひますが、やは り調査費を支出いたしました。これは 觀光客の消費額——實際ガイドが觀光 客に付添ひまして、事情はよくわかつ ておりますので、調査費を渡しまし て、そしてどのようなところなどのよ うな金を投じたかというふうな調査も

依頼したことはございますが、しかし本年度におきましては、われ／＼の方の行政費も全部一般会計になりましたので、予算の余裕がございませんので、遺憾ながらそういつた調査費は、本年度におきましては全然計上し得ておらないでございます。

○岡田(五)委員 次に先ほど政府委員からお話があつたようであります。大体外客誘致海外宣伝のために、財団法人日本交通公社、国内の観光事業者の指導、またはホテルの整備という受入れ態勢の関係は、社団法人全日本観光連盟がやる。こういうことで、外は日本交通公社が一手に引受け、内は一手に全日本観光連盟が引受けておる。

こういふように、独占という言葉は多少強いかもしれませんが、一応單一形態をとつておられるようであります。が、先ほど政府委員の御説明の言葉の中には、ほかに有力なりつばなかな機関ができれば、そいふものを利用してもよい。こいふ意味の言葉があつたように思ふのであります。が、政府としては、必ずしもこの形態を唯一無二の最善の形であると考えておられるのであるかどうか。私はむしろ国内の受人れ態勢整備の面におきましては、これが指導育成といふ面には、あるいは一本建が一定の期間必要であるかもしれぬと思うのであります。が、やはり海外宣伝におきましては、ある程度の統制のとれた競争によつて国外の宣伝をやる。こいふこともまた必要であるのではないか。また内地に來られた外客に対する案内、サービスといふような面におきまして、統制のとれた競争によつてサービスの充実をはかる。こいふことがよいのではない

か。かように考えますので、観光事業の宣伝及び外客のサービス、案内というような面については、あるいは複数制もまた可なりや、かように考えるのでありましたが、かような点につきましての政府の御見解を承りたいのであります。

○**原健策** 政府委員 ただいま岡田委員から非常に根本的な御質問がございましたので、お答えいしたいと思うのでございます。われ／＼も日本交通公村と全日本観光連盟、この二つに現在のところは一応限つたようになっておりますが、将来ともこれだけに限定して、ほとんど独占的にこれらを援助し、支持しよう、こういう意図は決し

てございませぬので、ある程度の自由競争によつて、外客の誘致その他をしてもらうのはけっこうでございます。しかしこの外客の誘致宣伝とか、旅客のあつせんということになります。外客の誘致というようなことは、ほとんど宣伝の費用ばかりいりまして、實質的の収入がございませんので、こういう面におきましてはやはり政府の援助が必要となるし、またそういう援助をしない場合においては、外客の誘致の單なる収入のない宣伝だけは、民間のものではやれませぬので、この点も勘案し、今の岡田さんの御希望などを勘案して、將來大いに善処いたしたいと思つておるのであります。

○岡田(五)委員 次に簡単に御質問申し上げますが、観光事業振興の重要性にかんがみまして、内閣に総理大臣の諮問機関として、観光事業審議会というものが設置されておるようでありますが、せんだつての政府委員の御説明によりますと、審議会の整理というよ

うな関係もこれあり、また事実何もしておられない。従つてこの審議会の活動も全然始まつていない。かようなことを承りまして、私多少落胆をいたしましたのでありますが、観光事業の重要なことにつきましては、提案理由にもなる説明してありますし、それが貿易外

数字を見ましても九箇月間に二十億圓の收入として國家に益することは、この収入と見ても可い。然し、この歳入は、年間の十億の收入があるのではないか。相當重要な事業である、かうに考へるのでありますが、もし審議會が廢止されたならば、運輸大臣のものにおいて何か民間のあらゆる人材のものを吸収いたしましたして、適切な海軍を建設した。

いのであります。

○原(健)政府委員　御趣旨の点はわれわれも賛成でございますして、内閣に観光事業審議会というものを置くということになつておりましたが、委員の選定その他でずいぶん遅れましたが、最近審議会とか委員会とか、いろいろなものを整理するという政府の建前になりまして、目下のところ行き悩みの状態であります。これを何とかこのままにするか、委員の数をどうするかという点につきまして、こまかい点はまだ一度再検討いたしましたして、政府といたしましては岡田さんの御希望のように、ぜひこの観光事業の審議会というものをこしらえる必要を認めておりまして、早急にこの機会にこの点についてもう一度研究し直し、関係各社とも相談をいたしまして、これを設置いたしたい、こう思つております。

○岡田(五)委員 次に條文に入ります。簡単に質問を申し上げたいのでございます。第六條の二項でございますが、これら補助金を受けておる法人が、前五條の規定に反したり、また交付金に剰余金ができ、運輸大臣の承認を受けられないで、還付しなければならぬものと見

ならないというような場合における規定のようでありますが、この場合に当該業務を執行した者がなおその職にあるときは、当該法人に対しては補助金を交付しない。こうなつておるのであります。もしこの執行責任者が職を去つてしまつたら、この余つた金もまた交付金も返さなくてもいいのか。そういう解釈が反面出て参るのであります。

す。またかような執行責任者が去つてしまつた後の法人に対して、なお補助金が與えられるのか。かようなことをこの法文を見まして疑問を抱くのでありますが、明快に御説明願ひたいと思ひます。

○間嶋政府委員　その点につきましては、第五條でまず補助金を觀光事業の振興に役立たない用途に使用してはならないということになっております。また第六條でこういうふうな規定に違反した場合、及び支出額が收支見積り書に掲げる支出額の見積りに達しなかつた場合において、運輸大臣に申し出て、その承認が得られなかつた。こういうふうな場合には還付を命ぜられるということになつておるのであります。そのあとにございますように、正当な理由がないのに還付しないときは、補助金を交付しない。またたといは、正当な理由がありましても、当該業務を執行した方がなおその職にあるときは、当該法人に対する補助金を交付し

ないというふうに、さらにこの制限を
厳重にいたしました。そういつた法律
に定めました観光事業の振興に役立
たない用途に、使用してはならないとい
うふうな規定に違反したような役員が
おります間は、その法人に対しては
おき、その後における補助金をやらない

ということになりました。厳重にいたした。こういうことになつておるのであります。そういう事情によりまして、かように第六條によりまして還付を命ぜられましても、場合によりましてはすぐこれを還付するというふうなことができない場合もございます。しかし、その他の場合も考えられます。しかし、そういう違反行為をやつた役員がおお

いたしまして、その後における補助金を全然やらないというふうな、嚴重にいたす、こういうことに相なつております。

○溝尾委員　簡単に三、四点お伺いします。前回御質問申し上げましたときに、さしあたりわが国の対外観光宣伝の重点をどの国に置かれるか。まんべんなくやつておつても効がないと考えられますが、どういう国に要点を置いておられるかという点についてお伺いいたします。

○間嶋政府委員　御質問の点につきまして、まず観光宣伝の対象となる国につきましては、皆様もすでに御承知の通り現在参つております観光客その他の外客の中で、数字の上から見ましても、また實際消費額のウエイトから見ましても、何と言つてもアメリカ人が非常に多いのであります。ことに観光客は大部分がアメリカ人であります。一部に從來から中華民国人の中で香港あるい

は台湾の人たちが、観光団を組織して参つたのかなりございますが、これが最近中国があいような事情になりまして、遺憾ながら少しストップいたしております。ことに最近新聞に出ましたように中華航空会社の飛行機が、中共地区へ全部飛び立つたというようなこともございまして、今月から中絶のような状態に相なつて、お月かす。何と申しましては、誘致宣伝の対象といたしましては、当分の間はアメリカ重点で行かなければならないと考えております。

○満尾委員 第一條について伺いたいのですが、これは事業を助成するということになつておりますけれども、人格が別でありまして、観光のために非常に役立つようなことを計画している場合に、事柄自体に対する補助金というものはないのでございまいしょうか。

○間嶋政府委員 今のお尋ねの点につきましては、私どもはさしあたり対象として考えております団体の中で、全日本観光連盟は、先日もお話を申し上げた通り、国内の受入れ態勢の準備の促進ということの主たる使命にいたしておりますので、その事業活動の大部分は、いわゆる国際観光事業を振興するために必要な事業であると言ひ得るのであります。それから交通公社の方は、私どもは交通公社をやつております仕事の中で、対外観光宣伝のもので、一応補助金を考えたのであります。それ以外にもいろいろした団体で、国際観光事業の振興に役立つ事業をやつております場合におきまして、それが全国的な、また代表的な観光機関で、国家的に見て助成の必要がある

というふうな考えました場合には、第一條による政令で追加することになると思うのであります。その場合におきましてもやはりその団体の行つております事業の中で、この国際観光事業振興のために役立つ事業に対して、経費の一部を補助する。こういうことに相なると思ふのであります。

○満尾委員 別に現在の二団体だけに限つておるのではないというお話を聞きました了解いたしましたのであります。が、NAAという団体が日本におきまして、英語のロード・マップを作成しております。東京から日光、東海道路線あるいは九州幹線の自動車交通路に関する相当役に立つロード・マップ、またたく観光客専門のためのロード・マップをつくつております。これに對して政府でどうしても育成したいという考えを持つておるのであります。御調査の結果、これを追加せられる御意思があらうか。

○間嶋政府委員 その点については全国的な観光機関としての活動をしておるものも、まだほかにも二、三はございしますが、私どもとしてはさしあたりは予算のにらみ合いとの関係もございまして、早急にさういつたものに補助を出すといふことは、ちよつとむずかしいのではないかと考えております。が、今後においては十分その点は研究いたしたいと思ひます。しかし全日本観光連盟は先ほども申し上げました通り、全国の観光機関の総合団体でありまして、ほとんどさういつた機関をその傘下に持つておるのであります。さういふ意味で傘下の団体の事業の助成というふうなものもある程度やつておるのであります。さういつた意味に

おいて、今後法律が通りまして、全日本観光連盟が事業計画を立てることに相なりますが、もしさういううちにさういつた計画があれば、私どもとして十分考慮はいたしたいと思ひます。

○満尾委員 今の政府委員の御説明の中に、この補助金を受ける団体という観念の中に、全国的という意味が非常に強調されて聞えるのであります。が、さういふことになりまして、将来ともこの二つの団体が補助金を受けるポスの存在になりはしないかということをおそれる。なるほど北海道なら北海道地区だけの観光宣伝をすることに對して、補助はしにくいということをお考へになるのは、一応ごもつともであります。が、少くとも全国のどの地区も全部役立つように漸次勉強しようという団体は、団体の大小を問はず、事柄の軽重に従ひ、観光事業にどれだけ役に立つかという見地から十分御調査願ひたい。その意味において私はNAAについて再び政府が虚心坦懐に、全国にわたるロード・マップの作成事情を十分御認識あつて、御考慮を煩わしたいと思ひます。

もう一つ第五條の解釈であります。が、第五條に「補助金を国際観光事業の振興に役立たない用途に使用してはならない」と云う書いてあります。が、補助金を御交付になりましたときに、その法律のような簡単な文句でなしに、どの事業、どの事業に對して助成するといふことを当事者に対しては明示せられるものであるかどうか、伺ひたい。

○間嶋政府委員 第一段のお尋ねに對しては、私どもも決してさういふ団体の大小といふことを別に區別はいたしておらないのであります。先ほどもちよつと御説明申し上げました通り、実は二十三年度には海上観光協会には七十五万円出したのです。これは大小からいへばさう大きな団体ではございせんけれども、この団体は折衝いたしました。が、認められなかつたのであります。海上部門にもさういふ認められぬ部門がありまして、さういふ点は私どもとしてもほんとうにその団体が全国的な事業に携つておるといふことを認めますならば、虚心坦懐に十分審議はいたしたい、さういふふうな考へます。

それから第二段のお尋ねに對しては、第四條にその団体がもし計画等を變更しようとするときは、あらかじめ運輸大臣の承認を受けなければならぬといふことになつておりますので、私どもとしては事業計画が出ましたならば、それが適当なりやいなやといふことを審査いたしまして、事業別に内容を審査して、さういふ用途に幾らといふことで、一応きめてやる。そしてその事業種目の中で、ある程度の経費が動くという程度のことでは、あらかじめ承認してよろしうございしますが、計画を變更する場合には運輸大臣の承認を要する。さういふことで、この事業が確実に遂行されるということ、監督いたしたいと考えております。

○稲田委員長 これにて通告者の質疑は終了しました。以上をもつて本案に対する質疑を終局いたしたいと思ひますが、御異議ございせんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○稲田委員長 御異議がなければこれにて質疑は終局いたしました。これより討論に入ります。

○關谷委員 本案に対する討論はこれを省略して、ただちに採決せられんことを望みます。

○稲田委員長 關谷君の動議を採決いたします。關谷君の動議に御賛成の諸君の御起立を願ひます。

〔賛成者起立〕

○稲田委員長 多数であります。よつて關谷君の動議は成立いたしました。国際観光事業の助成に関する法律案について、採決いたします。本案を原案通り可決するに賛成の諸君の御起立を願ひます。

〔賛成者起立〕

○稲田委員長 起立多数。よつて本案は原案の通り可決いたしました。

なおこの際おはかりいたしますが、衆議院規則第八十六條による本案に対する報告書の作成に關しましては、委員長に御一任願ひたいと思ひますが、御異議あらうせんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○稲田委員長 御異議なしと認めまして、さうとりはからいます。

○満尾委員 一昨日御相談があらました観光ホテルに関する主務大臣の件でありますが、あれはわれ／＼もその後よく考へてみましたところ、どうしてもの際運輸委員会におきまして、明確な意思表示をする必要がある。そこで委員会としては運輸大臣を主務大臣とすべしといふように意思表示いたしたいと思ひますが、いかがでございせんか。

○稲田委員長 ただいまの満尾君の動議であります。先ほど観光特別委員長にお会いいたしましたときに、きょう向うの方では大体採決いたすから、

○稲田委員長 承知いたしました。

○關谷委員　この運賃の問題につき

この今回の運賃改正を見ます

○足羽政府委員 扣答之申し

NAME _____

○關谷委員 採算運賃に重点を置いた

の運賃——今回値上げをいたします汽

めておられることは、私まことに不都

のあたりが、運賃の上る率が多いとい

に、非常に矛盾がある、このように考

$\alpha = 0.05$ (two-tailed), $n = 10$ (degrees of freedom), $t_{\alpha/2} = 2.228$ (from t -table).
 $t_{\text{calc}} = \frac{\bar{X} - \mu_0}{s/\sqrt{n}} = \frac{1.05 - 1.0}{0.05/\sqrt{10}} = 3.162$
 $t_{\text{calc}} > t_{\alpha/2}$, so we reject H_0 .
 There is sufficient evidence to conclude that the mean weight of the fish is not 1.0 lb.

○足羽政府委員　今お話の点につきま

○關谷委員 運輸審議会におきまして

とになつておりますにもかかわらず、

主張したか。こういうことを国有

却も十分見ていたしますと、**關谷**さん

を少くする。こういうふうな努力を考

を留保いたしましたして、一応私の質問を

に生産費が上つて来るのでございませう。

100

て、何%くらいしか上らない、それけ

〔委員長退席、關谷委員長代理着席〕

負担いたしますか、あるいは中間に

微少なものでございまして、いろいろ

きまして物価方面の当局と、もちろんお話のように折衝はあつたのでござい
ますが、私どもの承知いたしてござ
います折衝の過程におきましては、物
価に影響があるということについて、
いろ／＼議論があつたわけではなくし
て、物価当局といたしましてはいずれ
にせよ、なるべく値上り率は少くとも
た方がいい。従つて国鉄の運賃を上げ
ることは、これはやむを得ない現在の
情勢であると思うが、できるだけ少く
上げた方がいい。そのためにはこうい
う点で国鉄の経費が多くなかないか。あ
るいは国鉄の経費のうちに減価償却を
来年度は相当見込んでいくけれども、
これはまだ時期尚早ではないかという
ような点について、いろ／＼折衝があ
つたのでございまして、物価そのもの
に及ぼす影響が大であるからというよ
うな点についての、大きな根本的な反
対というようなのはございせんで
した。

それからただいまお話のように何か
資料に基いてということとござい
ますが、これはこの法案を提出いた
します際に、お手元に一そろそろえ
て差上げてございまして、なおまた簡
單に御理解を願えるようにと、図表も
一そろそろえ差上げたつもりでご
ざいます。

絶括的な数字を申し上げますと、現
行の運賃は、これは国有鉄道の輸送に
かかつております主要な品目二十六品
目を取りまして、その生産価格に對し
まして運賃がどのくらいの割合になる
かということ運輸数量のウェイトに
いたしまして、すべて平均いたしました
ときに、これが現在では二・三％にな
つてゐるわけでございます。これを国

鉄の全貨物について考えますと、少し
推算も入りまして、正確な数字とは申
しかねるのでございますが、われ／＼
のいたした調査では〇・七七％程
度ではなからうか。特に鉄道にかつ
ております二十六品目について見ます
と、御承知のように石炭というよう
な運賃の価格に對します割合が高いも
のが大宗を占めておりますので、そう
いふものの数量のウェイトが高くなつ
ておりますが、それでも二・三％程度
でございます。これを昭和十一年の実
績で検討いたしますと、この二十六品
目に對しまして四・六一％となつて
いたしまして、その割合は四・一％に
したとしてもその割合は四・一％に
しかならない。大体物価というものが
ある均衡を得た形に回復いたして来る
ということを考えますときに、絶括的
な考え方といたしましては、こういう
数字でもつては今回の運賃値上げが
原価の点から見ても、また物価との関
連から見ても大体妥当なところではな
からうかと考えるのであります。しか
しながら個々の品目について見ます
れば、いろ／＼御議論もあり、いろい
ろ御要望もあることと存するのでござ
います。最も基礎物資であり、従
来の運賃改訂にあたりまして問題とな
りました石炭につきましては、これは
鉄道の大宗貨物でございまして、鉄
道の方から見ますれば収入源の大きな
問題でありますけれども、また物価の
方から見ますと、最も基礎的な材料
でありますので、各種産業に及ぼす影
響がきわめて大きいということで、問
題が常に石炭の点にかかつておつたの
であります。今回は石炭は御承知のよ
うに価格統制並びに配給統制が撤廃さ

れた結果といたしまして、配炭公社の
廃止その他によりまして、相当中間的
なマージンの節減ができる。従つて有
効需要の現状とにらみ合せて、石炭の
価格が消費者に對して負担されるとい
うようなことはなからうということに
ついて、物価当局におきまして、ま
た石炭方面の主管官庁におかれまして
も、あまり御意見はなかつたのでござ
います。この提案に至りますまでの経
過について申し上げますと、かような
ことであります。

○米運委員 この問題はきわめて重要
な問題で、先ほど申し上げた通り、当
時運輸大臣はまだ御出席にならなかつ
たようですが、運輸大臣の提案の御説
明でも、大して物価に響かないとい
うお話であつて、ただいま政府委員から
詳細のことを伺つたのであります。が、
十一月一日通産省振興局管理課の調べ
によつて見まして、相当の影響があ
るということ、消費者価格の点にお
いて、一、二の品物を例をとつて見て
もわかる。たとえば硫黄は二九％の
値上げ率になり、また石灰石におい
ても三二％、ドロマイトにおいて五
一％、砂利において三四％、こういう
ぐあいに生産者価格の値上りというこ
とは、一、二の品物を除いてはそう影
響はない。消費者価格には相当の影響
があるということ、私が信じておる
ところの物価に響いて、それが結局は
国民生活の安定を脅かす様相を示して
いることは、今私が拾ひ上げた一、二
の品目についても明らかにこれを示し
ておる。この点がただいまの御説と若
干の開きがあるのですが、これは物価
庁及び通産省方面の意見を参酌して、
先ほどの御説明があつたのであるが、

あるいは運輸当局だけのお考えでそう
いう御説明がなされたのであるか。そ
の辺を明らかにしていただきたい。

○石井政府委員 ただいまのお尋ねで
ございしますが、もちろん鉄道の輸送
は、運賃という観点から見ますと、
原材料的なものに対して、生産者価格
というののに対して運賃というものの
率の高いことは、これは当然でござい
ます。従いまして原材料になればなる
ほど、運賃の割合が高くなりますが、
私が先ほど御説明申し上げましたの
は、それが平常な形における価格と運
賃との割合に對して、今回の八割値上
げは決して多過ぎるのではないとい
うことを申し上げたことが一つ、それか
ら硫黄のお話もございしましたが、な
るほどおつしやるように硫黄に付き
ましては、運賃の値上げが消費者価格
に一応転嫁されて参るようなことにな
ることも、ある程度事実だらうと存じ
ますが、硫黄自体はただちに国民生
活に及ぼすものではなくして、これは
やはり第二次、第三次製品となつて国
民経済の中に溶け込んで参るのではな
いかと思ふ。そういうように高次の製
品になつて参りますと、鉄道運賃がな
るほど硫黄自体に對しましては、か
なりのパーセンテージになりますけれ
ども、そういう生産過程を経て参りま
す中において見る時においては、今回
の値上り程度のごときは、そう大きな
影響はなからう。こういう考え方でご
ざいます。

それから今の物資主管官庁と一緒の
見解かということとでございますが、
個々の品目には、どれがどうのとい
うところまで、具体的に主管官庁とお話
はいたしてありません。もちろん主管

官庁としても、いろ／＼個々の品目に
ついて御意見をもちたところも相
当でございます。それらにつきまして
いろいろ御懇談を申し上げて、協議を
していることはございしますが、しかし
すべて凡百の物資につきまして、全部主
管官庁と協議してきめたことではござ
いません。さらに硫黄に付きまして
は、その主管でありますところの通産
省方面から、特段のお話が運輸当局に
あつたということ、これもまたござ
いしませんで、そういう意味におきま
して私どもは硫黄等につきまして、一
応原材料としては価格の値上りはやむ
を得ない。しかしながら高次の製品を
つくり出す過程におきましては、相当
程度吸収していただけることだと、か
ように考えておる次第でございます。

○米運委員 運輸大臣が御出席です
が、ただいま説明があつたのですが、
何といつてもこれは物価に響いて、国
内的にはやはりインフレを助長する結
果になる。国際的には三百六十円一
応押えているところの為替レートは、
どうしてこれでは押え切れない現状に
おいては、すでにやみ為替の形におい
て国際貿易が行われていることは、天
下周知であります。三百六十円が五百
円くらいで、品物をよけい渡すか、あ
るいはその他の方法で、三百六十円
レートは実質的にはもう破れてゐるこ
とは、皆さん御存じの通りで、いかに
と、皆さん御存じの通りで、いかに
総理大臣がたび／＼聲明して、三百六
十円は堅持すると言つても、實際海外
との貿易関係におけるところの取引に
おいては、三百六十円は破れてゐる。
これはもう明らかである。そのとき
に、結果において生産費が上つて来る

ような運賃の値上げというものは、国
際的には日本の輸出貿易がその点でも
非常な危惧というよりも、破壊的な、
壊滅的な原因になるおそれがある。そ
こで運輸大臣にお尋ねしたいのは、運
輸大臣はしばしば物価に対して影響は
ないと言っているが、私が先ほどお尋
ねした二、三の点だけでも、相当の影
響がある。これはなるほど直接消費者
価格に響かないかもしれないけれども
も、二次的、三次的な品物であるかも
しれませんが、結局はやはり消費者価
格に響いて来まして、インフレを助長
すると同時に、国民生活は脅かされ
る。また海外貿易においては、やはり
申し上げたように三百六十円のレート
が保てなくなる一つの原因になると思
うのですが、この二点について運輸大
臣の御信念を伺いたいと思います。

○大屋國務大臣 だいたい米運賃の御
説ですが、前提が私どもとまったく異
なっているように思われるのでありま
す。三百六十円の為替レートが全然破
壊しているというような事柄は、私は
毛頭信じないのであります。現在はい
ろ／＼な点におきまして十分ではご
ざいませんが、ともかくもインフレは
高進の速度をますますゆるめて、むしろデ
フレイトしている。つまりデイス・イ
ンフレの方向に向つておると私は信じ
ておるのであります。元来インフレ
ションが高進しておりますときに
は、いかなる微細な政策でも、少しで
も物価に影響を與えるというような種
別の政策は、とつては相ならぬのであ
ります。今日はよりやくこのイン
フレの速度が鈍りまして、かつ各種の
産業界並びに国民消費大衆におきま
しても、それ／＼のいわゆる耐乏経済と

いうような点に対しまして、相当の鍛
練ができて参つておる次第でありま
す。そこへもつて参りまして、由來運
賃なるものが、正当の運賃である場合
には、政府はほかに財源を求めまし
て、これを値上げするというようなこ
とは考えないのであります。大体米
運賃御承知の通り、貨物運賃というも
のは、コストを償つておらぬ。大体に
おいてコストの四八％しか、平均にお
いて貨物運賃は徴収されておらない。
非常にびつこになつておりました。そ
ういう意味合いにおきまして、やは
りこれをアジャストいたしますとするな
らば、国民経済が今ダウンウエアズ・
テンデンシーをとつておる最もいい
ときで、しかも運賃がコストをカバーし
ないということとは、助成金を與えてお
ると同じような作用をなしておるの
でありますから、御承知の一連の経済政
策が、助成金というやうなものは全部
これを撤廃するということを今やつて
おるときでございしますので、なるほど
現在のものを八割上げるのであります
から、多少の微細な響きはあっても
しれませんが、私はそれは国民消費経
済の中で十分吸収し得る。決してこれ
が為替相場三百六十円の破綻のもとに
なるとかいうことは、私は考えておら
ぬのであります。

○米運委員 対外的の問題について
は、三百六十円のベースをいかに内閣
が堅持すると言われても、堅持せられ
ておらぬ。また将来これがこわれて行
くという見通しと、運輸大臣がそれを
そう考えないということは、結局見解
の相違であります。私が先ほど運輸
大臣にお尋ねした国内的の問題、すな
わちこれは消費者価格が上つて、イン
フレを誘発することになりますと同時に
に、国民の家計費に相当響いて来ると
いう点、この点についての御説明がな
い。

○大屋國務大臣 それは大体日本の経
済が最も平常な時代であると考えられ
ます。昭和十一年の場合を考えて見ま
す。そのに、各種の商品、とりわけその
うちで鉄道が運送いたしております
主要なる二十六品目について統計をと
つて申し上げます。昭和十一年度にお
きましては、二十六品目の商品の中
に含まれておる運賃の割合が四・六％に
なつておるのであります。しかるに現
在はこれが二・三％にすぎないのであ
ります。そうしてこれを八割値上げい
たしまして、四・一％にすぎないので
で、ちょうど健全な経済状態の昭和十
一年の割合と比較しまして、十一年の
数字の四・六％に対して、今回八割値
上げをいたしたとしても、四・一％で
おると、まだこのバランスは十分とて
おるといふふうに考えられると存じま
す。なかつく米運賃御指摘のごと
く、硫化鉄その他の分は、ただいま石
井政府委員の御説明の通り、これは第
一次の商品でありまして、これが国民
生活にまわつて来る間には、たとえ
硫化鉄が硫酸になり、その硫酸がいろ
いろな化学製品になり、その製品がま
た最後の消費物資にかわるといふよう
な二、三段、四段の階梯を経て、最
後に国民生活に滲透して参るといふ
わけで、私はその影響は絶無であるとは
申しませんが、このくらい程度は十
分に国民消費経済で吸収し得ると考え
ておる次第でございます。

○米運委員 今回の鉄道運賃の値上げ
によつて、大物体価に影響を與えない
というだけのお話で、私が冒頭にお願
いした、何らわれ／＼の納得するよう
な資料というものが御提供がないの
で、これ以上はやはり見解の相違とい
うことになるのでございますから、私
の質問は他の点に移つて行きたいと思
います。

次にお尋ねしたいのは、この春
鉄道旅客運賃を上げたときの説明をわ
れわれは思い起すのですが、先ほど貨
物運賃の値上げについて閣下委員から
その理由をお尋ねになつたのに対し
て、約四割ばかりの理由をあげられて
おります。しかし一番おもな理由は、
やはり日本鉄道公社の独立採算制にお
いて赤字が出て、穴があくのを埋めよ
うというものが、最大の理由であると思
う。そこでこの春の旅客の運賃の場合
において、やはり当時あつた赤字を
埋めるために六割の値上げをしたので
すが、当然運輸当局は歩どりの点を
お考えになつて、六割でカバーでき
ると思つたのが、いわゆる収益減説が
事実に見られて来て、旅客の運賃をせ
つかく上げたけれども、運賃増額が予
定通り行かなかつたということ、こ
れが依然として残されて、その結果貨
物運賃八割値上げというところに来た
のではないかと私は思います。そうす
ると、今年の春の旅客運賃でわれ／＼
が味つたその苦しい経験を、再び繰
返すおそれが全然ないと思われるの
か。歩どまりはどの程度に考えて八割
ということにしたのか。その辺のこ
ろをお伺いします。

○石井政府委員 旅客運賃の値上げに
伴う利用減の見方につきましては錯誤を
いたしたために、今日こいうような
状態になつたのだというおしかりでご
ざいます。当時の旅客運賃は、これ
はいろ／＼の事情もありましたが、御
承知のようにあるべき姿に對しまし
て、多少上まわつてゐるというよう
な上げ方をいたしたわけでございます。
今回の貨物運賃の是正は、非常に低い
水準にありますものを、あるべき水
準、あるいは多少それに下まわる程度
のところにとどめるのでございます。
で、これによりまして海運あるいは自
動車というやうな各種の輸送機関との
間の調和というものは、自然の姿に返
るのじやないかと思つてあります。
その程度におきまして、現在鉄道で背
負つておりますところの貨物輸送の幾
分かは、こいういふほかの運輸機関に転
化するということは考えなければなら
ぬと思つてゐるのでございます。輸送
の需要そのものにつきましては、私
どもは日本経済が安定期に向ひまして、
今後ますます生産が増加する。またそ
うしなければならぬものと信じてお
りますので、大体におきまして貨物の
輸送需要そのものが減少するといふこ
とは考えておりません。従いまして本
年あるいは明年度に對します貨物運賃
の値上げによる影響は、輸送分野が正
常化することに伴うところの歩どまり
と申し上げます。利用減はある程度やむ
を得ないものと考へておりました。そ
れは大体大まかに見て三三％程度の
減があると思へるのでございまして、
しかしながらこれは現在の数量に對し
て三三％でございますから、多少生産等
が増加いたしますことを念頭に置きま
すと、大体五％ぐらゐ減ると考えた
と同じ結論になるのではないかと申す
のであります。

○米運委員 だいたい私どものところ

へも来ているのですが、おそらく内閣の方にも與黨の方にも来ていると思います。この鉄道貨物運賃上げに付随して起つて来る業者の陳情は、各品目に等級の引下げを盛んに言つて来る。仄聞するところによると、政府の間においても、與黨の民自黨の間においても、各品目ごとの等級引下げをどう取扱うかということが、この問題に關連しての最大の政治問題になつてゐる。一部でも全部とは言わないでしようが、大多数がもし引下げをしなければならぬという政治情勢というものを加味するということになれば、この八割値上げというところの根本のベアスはくずれて来る。そういう陳情をもし政府当局なりあるいは與黨当局が聞かぬならば、八割値上げというものは根本的に乱れてしまつて、あるいは五割になり、あるいは六割になるというところが起つて来るのでありまして、運輸當局はそういう陳情に対しては、この法案編成後の責任の立場において、それは聞き入れられない。どうしても聞くことができないと考えるか。あるいは考え直すというお考えであるか。この辺のところを運輸大臣にお尋ねします。

○大屋國務大臣 たいだいま米運委員の仰せられたような点があることは、私も存じております。つきましてはこの法案は御審議、御可決を願ひまして、さらに運賃に關します等級の点は、なるほど等級作成がずっと以前にかかりましたので、あるいは多少かれこれの比率権衡という点、あるいはあるもの、あるもの等級自体について、多少妥当を欠くようなものがあるかもしれませ

んの、これを全面的に検討する用意を持つておる次第でございますから、その検討の結果に従つて成案ができれば、来年度四月一日から新等級表に従つて、かれこれ調節いたす考えをいたしております。

○米運委員 先日各業者が陳情に參つたときに、たとえば木材の運賃の値上げに対する木材業者の陳情が来たときに、私もその陳情に會つた。民主自由黨の方もいた。私は名前を言ひませうが、相当有力な人が行つて會つた。その人は、等級の変更という陳情に対しては相當わが党も考慮してゐる。従つてこの法案は八割値上げであるけれども、そういうことを考慮すると、實質的には四割になるから、君ら心配する必要はないじゃないかということ言つてゐる。そうだとすれば、この基準に基いて出た八割値上げという法案が、根本からくずれて来ると思つてゐるが、そういう考え方は誤りである。運輸大臣はよく考へてゐるのか。その点を確かめたいと思ひます。

○大屋國務大臣 本年度はともかくといたしまして、来年度は等級のアンパランスを直す用意は持つておるのであります。

○米運委員 はなはだ含みのある大臣の御答弁でございました。来年になるとどうなるかわかりませんが、ともかくも本年は總體的に平均して八割の値上げという御意見を、堅持して行かれるお考えであると承してよろしゅうございますか。

○大屋國務大臣 本年度は原則的にはこの八割を堅持いたして行きたいと思つております。

○米運委員 そうすると等級の引下げ

ということは一月一日と仄聞しておりますが、一月一日から実施される値上げに対しては、少くとも今年度内においては、そういう陳情があつても聞き入れられない。こう驕傲して考へたらよろしいですか。

○大屋國務大臣 それはただい何とも申し上げられません。

○米運委員 はなはだ不足でありまして、さらに別の点からお尋ねいたします。先ほど申し上げた通り運賃の八割値上げというものの理由はいわゆる日本国有鉄道の独立採算性を保つてということにあると思つてゐる。そこでお尋ねしたい点は、九十億赤字があるから、歩どまりを考慮して八割上げるというふうな考え方でなしに、もつとほかに経費の節約であるとか何とかして、今の運賃面から余裕が出るのじやないか。先ほど局長から運賃の合理化ということを言われており、再々運輸當局から伺つておる御意見ですが、今まで何れわれ／＼の納得するようない点において実現されておらない。たとえば入札の場合におけるトンネル会社あるいは指定会社が、不労の所得をとつておるものが、運輸省に付随してたくさんあることは天下周知のことです。なぜそれにメスを加えないか。そういうところからいゆる運賃、行政費の節約分が出て来るのに、そういう点は口では言つておつても、よく行われておらぬ。これに対して御當局は現在どういう手を持つておるか。また今後はどういう方針でございませうか。この点を伺ひたい。

○大屋國務大臣 今回八十数億の赤字が出ましたのは、旅客運賃の収入の遞減の法則がきつ／＼響いたという点が、最も大きな原因でございませうが、赤字が出たのままでよいというものではない。むしろ、努めて國鉄の運賃の合理化をはからしてゐるのであります。その合理化の目標といたしまして、まず一番に最近足になりましたのが、石炭統制の撤廃で石炭公団というものが廃止になりました結果、十二億の節約ができたと考えられております。なおまたこの鉄道の在來のいろいろな車両の修繕は外注をいたしておりましたが、これもほとんどこのコーポレーション内の工場で行つてゐるものは、それを引上げて手前料理で修繕いたすというように切りかえたというふうなこと、それからまた石炭のカロリが当初予算で出したものよりも上昇して、石炭の節約というふうな点に大分改善の余地が認められたこと、また日本通運あたりに仕事を請負わしておりました面を鉄道自体に回収いたしまして、これも手前料理でまかなうというぐあいにはいたしまして、いろいろな能率化をはからせておりますが、今回は八十六億円の赤字が結局出て参つたというところで、まことにこの点は私といたしましても遺憾であります。が、今回大八割値上げをいたしましたので、将来はさらに進んで米運君御指摘のような方面にも、まだ／＼整理の余地があるように考えますので、引續いて能率化をいたしまして、再び赤字が出た、ただちに運賃でこれを收拾するようなことは一つもないように、十分留意いたすつもりでおります。

○米運委員 繰返して申し上げるようですが、日本の各方面において——必ずしも全部とは言ひませんが、一番そ

ういふ弊害の多いのは、從來は鉄道關係が多かつたと思ふ。すなわちそれはどういふ弊害かというと、表面は競争入札の形をとつておりながら、実は談合をして、一種の指名入札にひとしいことになつてゐる結果は、その間相當の不労の手数料をとる。いわゆる一次的な引受者がとつて、それを下請負をさせる。下請負も二次的、三次的にわたつて行くということになり、結局はほんとうのコストに手数料が加わつてゐる。こういう契約が行われてゐるのであります。この点、先ほど運輸大臣の御答弁の中になつた実例をあげると言われれば、私あげてもよいのであります。この際ですから実例をあげません。この点はすでに運輸大臣お聞きのことだと思ひます。そういう点を今後は係の者に命じて、絶対にさせないという御言明をこの際得たいと思ひます。

○大屋國務大臣 在來の鉄道のいろいろな物品購入ないし建設面における方式が、必ずしも完全で公正であるとは申しがたいことがあつたかもしれませうが、昨今は御承知の通りこの請負の点にいたしまして、あるいは物品の購入にいたしまして、いわゆるオーブン・ビッドという方式にこれを切りかへまして、たくさんさんのものに公告をいたしまして、自由な競争のチャンスを与へ、その中から高入札をいたしまして公正にきめることにいたしましたので、在來の米運君御心配のような弊害は、ほとんど一掃できると考へてゐる次第でございませう。

においては、この八割値上げが、旅客運賃の場合と違つて、確実に予定通り行つた場合においては、当然給與ペー
スを引上げてもらいたいという要求を
出そうという機運があります。大体そ
れは今度の値上げのうちに、そうい
う給與ペーの値上げということをお考
えになつておられるのかおらないのか、そ
の点を――多分これは考へておられぬと
いう御答弁があると思ひますが、一応
御質問申し上げます。

○大屋國務大臣 米窪君御想像の通り
で、考へておられぬのでございます。

○米窪委員 質問を保留して、大臣に
対する質問をこれで終ります。

○關谷委員代理 暫時休憩をいたし
まして、午後三時参考人を呼びまして、
本法案に對する意見を聞くことに
なつておりますので、午後一時に時
間を厳守して御參集願ひます。
休憩いたします。

午後零時二十一分休憩

午後一時五十分開議

○稲田委員長 これより再開いたしま
す。

午前に引続き、国有鉄道運賃法の一
部を改正する法律案に對する審査を進
めて参りたいと思ひますが、これから
先般の委員会において決定いたしました
通り、ここにおいてを願ひました各
階層の方々より、本案に對する御意見
を承ることにいたします。

この機会に簡単にごあいさつを申し
上げます。御承知の通り本法案は国鉄の
貨物運賃を八割値上げしようとするも
のでありまして、これによつて国鉄の収
支の均衡をはかり、輸送力の維持増強
に必要な経費をまかなうとしており

ます。この値上げに對する当局の
見解といたしましては、現段階の社会経
済の状況から見まして、消費者価格に
影響する所も僅少であり、消費海上運賃
はこの鉄道貨物運賃値上げによつて、
採算ベースに基き自由運賃形態に到
達することが期待され、海陸の調整は
十分その目的を達し得ることとなるも
のと考へておるようであります。しか
しながら国鉄は物資の移動の大動脈を
なすものでありまして、まことに経済
の基礎をなしております。従ひまして
この運賃の値上げが、はたして当局の
予想するがごときものであるかどうか。
すなわち国民の消費生活に與える
影響が僅少であるか。あるいはまた海
陸運賃の調整が實現できるか。さらに
は各種企業の経営が現在以上に悪化す
ることなきか等々の諸問題につきまし
て、各位の多年にわたる研究と経験に
基き貴重なる御意見の御発表を通し
て、關係各業者、いな全国民の声を聞
き、本法案の慎重な審議を期することに
いたした次第でございます。私はここに
本委員会を代表いたしまして、本日御
出席くださいました参考人各位に對し
まして、深甚なる謝意を表しますと
も、本案に對する率直公明なる御意
見を述べていただくことを願ひする
次第であります。

なおこの際念のため参考人の方々に
申し上げますが、参考人の各位の發言
は、公聴会における公述人に準じまし
て、委員長長の許可を得ること、またそ
の發言は、意見を聞くこととする事件の
範圍を越えてはならないことになつて
おります。また委員は参考人に對し質
疑はできますが、参考人より委員に對
する質疑はできないことになつており

ますので、念のため申し上げておきま
す。それではこれより御意見を承ること
にいたしますが、時間の關係から、参
考人一人当りの發言は大体十五分以内
といたし、一応全部の御意見の陳述が
終つたあとで、委員各位の参考人諸氏
に對する質疑を行うことにいたします。

それでは参考人の方々は順次御紹介
申し上げます。まず初めに船主協合理
事長代理淺尾新甫君。

○淺尾参考人 私の意見はごく端的に
申し上げます。まず第一に、国有鉄道
自体の立場から見て、八割値上げが安
当であるかどうかという点、それから
第二にいたしましては、競争關係にあ
る船会社ないし私鉄に對していかなる
影響があるか。この二つの点から申し
上げて見たいと思ひます。

第一の点の国有鉄道自体から見まし
て、国有鉄道は今後独立採算制を實施
すべきであるという点につきまして
は、これは當然でありまして、独立採
算制がはたして今度の八割の値上げで
できるかどうかという点であります。
私運輸審議会の公聴会において述べま
したが、八割値上げではまだ不十分で
あるという意見であります。と申しま
すことは、国有鉄道が従来一つの企業
体としてやつて参つておらなかつたの
であります。これを一つの企業体とし
て今後完全に經營して参りますに
は、償却の面に相當な考え方を入れな
ければならない。それから従来保險等
において、これは国有財産でありまし
たから、保險にかけておらなかつたの
であります。その保險料を見積るべき
であるということ、こういうことから

申し上げまして、かつまた貨物運賃が
御承知の通りコストを割つた運賃であ
るということ、こういうふうな点から
考へまして、八割値上げでは不足
ない。少くとも九割の値上げにすべき
である。こういう意見であります。し
からばこの九割の値上げによつて、物
価にいかなる影響があるかと申し上げ
ますと、かりに九割値上げいたしました
としても、大体物価に對する影響は二%
ないし三%である。こういうことであり
まして、戦前の運賃が物価に對してい
かなる割合であつたかと申し上げま
すと、これは四%以上になつておつた
のであります。でありますから、国有
鉄道を完全な独立採算制企業体として
見て参りますには、どうしても八割
以上の値上げを必要とする。これが私
の意見であります。

次に競争關係にある産業に對して、
いかなる影響があるかと申し上げますと、
国有鉄道の運賃は、私企業として考へ
ますならば、国有鉄道におきまして
は、これは税金はかかつておりませ
ん。一方これと競争關係にある船会社
あるいは私鉄におきましては、非常な
税金の負担をこうむつておる。そうい
う税金を拂ひながら、同じく輸送の立
場におりますから、これを公平な立場
に見ますならば、国有鉄道の方がよ
い運賃をとつても、ちやうど調整が
できるわけでありまして、国有鉄道に
おきましては、またこれを完全な一つ
の私企業と見るには不適当な点もあり
ますから、その点は考慮の外におきま
して、少くとも競争關係におけるある
企業体をも、ともに立ち得させるよう
な運賃を制定してもらわなければ、競
争關係にある企業体が非常な迷惑をこ

うむる。こういう結果になるのであり
ます。そこで国有鉄道の貨物運賃を八
割値上げするときに、海上運賃は九割
三分という案になつたのであります
が、九割三分という数字をはじまし
て、それではたして採算が立ち得るか
どうかという点については、なお多く
の危惧があるのであります。と申し上
げますことは、九割三分の海上運賃を
値上げいたしますのは、石炭の原価
を現在よりも一五%も安く見積るし、
それからまた修繕費その他においても
三割減ということにそろばんをとりま
して、そうしてやつと九割三分の値上
げで国有鉄道とつり合ひがとれるとい
うような結論になつたのであります。

ところが石炭の値下りを一五%見得る
というふうなことは、六千カローリ以
上の石炭におきましては、これはなが
なかわずかしいことであるし、修繕費
を現在よりも三割以上も減らすとい
うことは、これもまたはなはだむずか
しい問題であります。さういふわけ合
ひでありますから、海上運賃におきま
して九割三分値上げいたしましたも、採
算点に達することはなか／＼むずかし
い。こういう結論に立ち至るのであり
ます。私鉄につきましては、私詳細な
数字は持ち合せませんが、おそろしく
様なことが言えるのではないかと考へ
ております。さういふ意味合ひにおき
まして、国有鉄道の今般の八割の値上
げというものは、これは最般限でありま
す。私どもの希望するところは、むしろ
運輸審議会において決定した九割値上
げを支持するものでござります。冒頭申
上げましたように、私はただ結論的に
ごく端的に意見を陳述いたしました。な
らば

あつた。さういふ結果になるのであり
ます。そこで国有鉄道の貨物運賃を八
割値上げするときに、海上運賃は九割
三分という案になつたのであります
が、九割三分という数字をはじまし
て、それではたして採算が立ち得るか
どうかという点については、なお多く
の危惧があるのであります。と申し上
げますことは、九割三分の海上運賃を
値上げいたしますのは、石炭の原価
を現在よりも一五%も安く見積るし、
それからまた修繕費その他においても
三割減ということにそろばんをとりま
して、そうしてやつと九割三分の値上
げで国有鉄道とつり合ひがとれるとい
うような結論になつたのであります。

ところが石炭の値下りを一五%見得る
というふうなことは、六千カローリ以
上の石炭におきましては、これはなが
なかわずかしいことであるし、修繕費
を現在よりも三割以上も減らすとい
うことは、これもまたはなはだむずか
しい問題であります。さういふわけ合
ひでありますから、海上運賃におきま
して九割三分値上げいたしましたも、採
算点に達することはなか／＼むずかし
い。こういう結論に立ち至るのであり
ます。私鉄につきましては、私詳細な
数字は持ち合せませんが、おそろしく
様なことが言えるのではないかと考へ
ております。さういふ意味合ひにおき
まして、国有鉄道の今般の八割の値上
げというものは、これは最般限でありま
す。私どもの希望するところは、むしろ
運輸審議会において決定した九割値上
げを支持するものでござります。冒頭申
上げましたように、私はただ結論的に
ごく端的に意見を陳述いたしました。な
らば

あつた。さういふ結果になるのであり
ます。そこで国有鉄道の貨物運賃を八
割値上げするときに、海上運賃は九割
三分という案になつたのであります
が、九割三分という数字をはじまし
て、それではたして採算が立ち得るか
どうかという点については、なお多く
の危惧があるのであります。と申し上
げますことは、九割三分の海上運賃を
値上げいたしますのは、石炭の原価
を現在よりも一五%も安く見積るし、
それからまた修繕費その他においても
三割減ということにそろばんをとりま
して、そうしてやつと九割三分の値上
げで国有鉄道とつり合ひがとれるとい
うような結論になつたのであります。

○稲田委員長 次は日本トラック協会事務局長森田賢君にお願いいたします。

○森田参考人 国鉄運賃の値上げについては、第一、国鉄運賃と物価との関係、第二、国鉄運賃の旅客と貨物との関係、調整、第三、陸上輸送と海上輸送における運賃の調整、第四、陸上輸送における鉄道輸送とトラック輸送との運賃の調整、これらの点が検討さるべきだと思ひます。第一、第二、第三の点につきましては、それ／＼これら関係の方々の御意見に譲ることいたしました。私はトラック輸送事業者の立場から、第四の陸上輸送における鉄道輸送とトラック運賃の調整について意見を申し上げます。

トラック輸送の輸送量の問題であり、まずが、本年度の輸送計画量は二億一千五百万円であり、経済情勢の変転、特に有効需要の減少に伴う物資生産計画の改訂を考慮いたしても、これを大巾に下まるとは考えられませんが。そこで鉄道運賃の八〇%の値上げを見ました場合に、鉄道貨物の距離にいたしまして、貸切り貨物、すなわち車扱いでありますが、これは五十キロ圏内、小口貨物にいたしまして、百キロ圏内のものが、トラックに転移されるものと予想されるのであります。この数量は、私どもの調査によりますと、年間約三百五十万トン程度と推定されるのでございます。

次に鉄道とトラック運賃との関連でありますが、車扱いによるトラックと鉄道との現行運賃の比較につき一例をあげますれば、一トンの荷物を三十二キロ輸送する場合に、トラックは五百

十四円、鐵道は五百八十三圓五十錢になります。さらに一トンにつき三十六キログラム輸送する場合には、トラックは五百六十円に對しまして、鐵道は三十二キログラムの場合と同じく五百八十三圓五十錢であります。現行運賃においては、三十六キログラムが運賃面より見た輸送分野の限界でありまして、三十六キログラム以内においてトラック運賃の方が安くなつておられます。改正運賃は、八〇%の値上げを見ました場合に、この限界は五級品で四十キログラム、三級品で四十四キログラム伸びることとなります。さらに貨物等級の格下げを考慮いたしますならば、おおむね五十キログラム以内ではトラックの方が安くつくといふことになります。

次に小口扱いの方では、小口扱いによるトラックと鉄道との貨物運賃比較に関するトラックの輸送に依存すべき分野は、現行運賃については、三十キログラムの荷物を六キログラム輸送する場合、四十キログラムの貨物を三十キログラム輸送する場合、六十キログラムの貨物を十キログラム輸送する場合が、運賃面より見てトラックが安くなるという限界であります。改正運賃においては、六十キログラムの荷物と百二十キログラムの貨物の場合六十キロの輸送がその限界となり、さらに鉄道運賃の取扱料を含んだ場合を比較するならば、六十キロの限界がさらに八十キロまで伸びることとなります。言いかえますれば、現行鉄道運賃が八〇％増の運賃改正を実施された場合、現行トラック運賃面と比較した限界が、三十キログラムの貨物において六十キロから百五十キロへ、六十キログラムの貨物は三十キロから百二十キロへそれく伸長

されることになります。さらに取扱い料を含んだ場合は、六十キログラムの貨物は百五十キロまで伸びる結果、小おむね現行の四十キロの限界が百キロ口扱いはお程度まで、トラツクの方が安くなるという結果になります。それゆへ鉄道運賃八〇%増の改訂によりまして、トラツクの小口扱いの分は、車扱いの分よりも距離において大きく伸びます。トラツク運賃は昭和二十二年十二月にトラツク実働一日一車当りの経費実績が二千九百円となりまして、これに基きまして当時一日一車当り九百円であつた認可運賃の改訂を要望したのでありますが、昭和二十三年六月になりました鉄道運賃の二十五割の値上げのとき、トラツクは十五割増しの

一日一車二千二百五十円に原価を割つて認可されております。爾來トラックはサービスの向上、諸資材の愛護、経費の節約、人件費の節減等、企業維持のために極端な合理化に努めて来たのであが、その後地方税法が改正され今後ります運賃を改正した場合は、損益にかかりなく、外形標準で運輸収入の二・四％になりますが、これが課税されることとなり、現行の車税負担額の四割五分を占めておりますガソリン税が実施されており、ガソリン、油脂、タイヤ、車輪等諸価格の値上り、道路損傷負担金、道路改修協力費等の、自動車に特別課せられておる公課並びに一般諸税の改正累加、さらに帳簿価格に基づく不合理の現行車両償却制度等の点からいたしまして、当然トラック運賃は値上げを必要とする段階に来ております。しかしながら一方陸上輸送における鉄道と自動車との貨物運賃面より考察いたしますれば、輸送分野の見地か

ら遠距離は鉄道に、近距離はトラックの根本方針が立てられ、政府において国鉄輸送量の八・五％、それから都市中心の私鉄一五％の貨物は、それ／＼トラックに転移せしめる計画が策定されました。昨年十一月から六大都市を中心に、また本年三月から全国地域にそれ／＼実施されることになりましたが、その成果からかんがみまして、これを行うためには鉄道近距離貨物の受託の停止、近距離貨物輸送における鉄道とトラックとの運賃の調整、資材の裏づけ等が強く要請されるのであります。近距離鉄道貨物の受託の停止とありますが、近距離鉄道貨物の受託の停止という問題に關しましては、行政措置が種々の点から困難でありまして、ただちに実施はむずかしいと思ひます。

第二の近距離における鉄道とトラックとの運賃の調整については、今回の鉄道運賃八割値上げに関連して、トラック運賃をかりに値上げせず、このままですとして鉄道運賃改訂額と比較して、先ほど申しましたように、車扱いにおいて五十キロ、小口扱いにおいて百キロ程度の取扱いが、トラックに転移するものと思われる。この三百五十万トンの貨物の流れに期待をかけておるものでもあります。結論といたしまして、陸上輸送の総合的調整については、つとに諸外国においても研究され、すでに実施されておるところであり、わが国においては終戦後ただちにこれに着手されておるところでありますが、鉄道近距離貨物のトラック転移に不可欠の條件である運賃の調整を行うために、鉄道運賃については近距離を高くしてもらわなければならない。従いまして今回の鉄道運賃八割値上げはやむを得ないものと考えるのであります。

○**稻田委員長** 次は日本石炭協会の理事
長代理、天日光一君を御紹介いたしま
す。

○天日参考人　私は石炭生産業者の側から見ました本問題に対する意見を申し上げたいと存じます。申すまでもなく石炭生産業者は輸送機関の利用者側でありますから、もとより運賃の引上げのないことを望み、また引上げやむを得ずといたしましても、その率の低からんことを希望いたします。ですから、今回の引上げ率が動かしがたいものでありましたならば、そのわくといえますか、その引上げ率の適用の細部の点におきまして、遠距離通減なり、あるいは石炭に対する運賃の等級の調整をお願いいたします。かような結論

を持つておるわけであります。

少し事情をつけ加えて申し上げますと、かように考えておるわけであります。国鉄は元来公益事業の一つでありますから、公共的政策に沿つて運営されなければならない。これがわが国の主要鉄道が国有鉄道となつてゐる大きな理由の一つであらうと考えるものであります。従いまして運賃を決定したすにあたりまして、單に鉄道の經理の面からのみ決定さるべきではなくて、公共的の政策の必要に沿うことを、十分に考慮されなければならないというふうに考えるわけであります。

運賃は、輸送原価のほかに、負担能力とか、その他一般物価問題にも重点を置いて決定されねばならないというふうに考えておる次第であります。かような事情からいたしまして、従来長い間わが国の貨物運賃というものは、政策運賃であつたということが、すなわ

す。そういう社会が一日も早く来るようにわれ／＼は主張して、闘争を続けたい。かように考えておる次第であります。その観点からいたしますならば、できる限り現在の運賃を低位なものにしておきまして、採算割れの一部分が一般会計から繰入れられることが、最も好ましいことと考えております。しかしながら現在の国の経済を考えますときに、そうした余力はむしろ六・三制の完全実施とか、あるいは社会保障、失業対策事業の方に振り向けられて、戦争の影響によつて非常にいたんだとはいいながら、どうにかまわつて行けるという国有鉄道は、まず独立採算制をとらざるを得ないのではないかと考えます。そういう点からいたしまして、今回の運賃値上げはやむを得ない処置として認めざるを得ない、かように考えるものであります。また国鉄予算の面から考えまして、本年度の当初に承認されました国鉄予算そのものは、私たちの考え方からいたしますならば、これはどうしてもむりであつた。最初に運賃値上げをされる際にも、旅客運賃の値上げをされるよりも、むしろ貨物運賃について再検討するべきであるということ、われ／＼は主張して参つたのであります。しかるにもかかわらず、国会におきましては貨物運賃の値上げは認められず、旅客の方にこれを振り向けられたことは、私たち遺憾に思つておりました。しかし幸い今回貨物運賃の調整という問題が論議されるということにつきましては、一応いい傾向だと考えておる次第であります。そこで旅客運賃については、これ以上の負担力はない。どうしても私は旅客運賃に

ついてはある程度下げるべきであると考えております。なぜかと申しますと、運賃値上げをいたしまして以来、利用者側からいたしますならば案になつたとおしやるかもしれないが、非常にすいた車がたぐさになつて、特に高級車についてはすいて参つておるのであります。これは高級車を廃止すればいいのであつて、われわれは何も高級車の値下げをせよというような主張にくみするものではない。しかしながらそういうふうな状態だから、限度をついておるということだけは、常識的に認めざるを得ない。私たち駅に勤務しておりますも、すいたが／＼の車が走つておることは、実に情ないような気がいたします。実際問題として国鉄の従業員として、少し詰めたつておる車をながめて、これはけつこうだというふうには毛頭考えておりません。一応座席に皆さんがおかけになつて、大体において満ちておるといふ状態が、一番いいと思ひますが、そういう状態になつていない。が／＼の車が走つておるのはさびしい気分が起つておるわけであります。そこで旅客運賃については、定期を除いては一応輸送の原価を多少上まつております。ただいま表をもらひましたが、これを見るまでもなく、われわれの方で検討しても多少上まつております。しかしながら貨物運賃が、輸送すればするほど赤字が出ておるといふことは、これは運輸省当局あるいは国有鉄道当局が調査いたしましたも、そういう結果が出ております。し、私たち組合側から調査いたしましたも、やはり貨物運賃が、貨物を輸送すればするほど赤字が出ておる。しか

もこの赤字を単に国鉄の労働生産性ばかりに押しつけられることになると、すぐ人が多過ぎるとかいうので、労働の生産性を強調され、しかもこれは運賃値上げをこのままにせずに、一般会計の繰入れもされないままにやつておられると、ますます労働の生産性、労働の生産性について押しつけられて来まして、特に法的に労働運動は遺憾ながら制約を受けておるこの段階におきまして、非常に労働組合としては窮地に追い込められ、闘いをやろうとすればすぐ法律で何だといつて、締めつけられてしまふ。こういう段階におきましては、むしろ以上のような考え方からいまして、一応やむを得ざるものと考へておる次第であります。

次に、この表にも示されておりますように、昭和十一年との対比からいたしまして、八割値上げをされたあかつきに、おきまして、あの昭和十一年の水準に早くも、もうこの努力から考へておる、まだ／＼余力はあるのじやないか。この表を眺めまして、われ／＼から調査いたしましたも、たとへばきわめて常識的に、従来名古屋から東京へ参りますために、われ／＼農民の子弟といたしまして、米を何升売つて東京へ来られたという、採算制をほんとに常識的に考へておる、現在米をどれだけ売つて東京へ来れるかという旅客運賃との対比を、われ／＼一応闘争の時代に、今の運賃がどうだといふことを数字的に示しまして、絵を描いて出した見ただけですが、米だとか、なすだとか、そういう野菜ものとの比較をいたしまして、私は八割はそういう点から考へてもちよつと認めざるを得ないじやないか。ただこ

が、東海道線はややどうにか日本の鉄道を少しはなつておりますけれども、これを一步中央線なり、あるいは東北線、奥羽線、北陸線あたりへ足を踏み入れられましたら、痛切にお感じになるだらうと思ふのであります。これが日本の鉄道かと、情ないような状態だといふことはお認めだらうと思ひます。特に目には触れさせんけれども、線路もその通りに弱つておるよう考へるのであります。そういう点からいたしまして、赤字になるからといつて運賃は値上げするが、そのかわりに補給金は出さないといつてはつておかれたならば、客車はこ五、六年すれば、線路は二、三年もすれば、動かないような状態になる。この際にはどうして水を注がなければならぬ、かように考へる次第であります。特に最近の国鉄の、今年度九十億程度の赤字が出るというふうな状態から、一般の車両工業あたりに対する発注なんかほとんどとまつてしまひまして、これが崩壊の状態にあります。現在戦後日本が許された軍工業部門といたしまして、車両工業や自動車工業、それから造船工業等の事業は、どうしてもこれを育成して行かなければ、ほんとうに植民地的な軽工業ばかりになつてしまふために、この車両工業を育成する面においても、この国鉄の今回の運賃値上げを認めて、どうか黒字になつて来たならば、国鉄の経理状態なんかも再検討を加へまして、こういう面にも新しい車の発注をたとい一両でも二両でも向けられ、それに関連いたしましてはかの産業も起つて来るのであります。

次に、労働の生産性につきまして

は、これは労働力の再生産、あるいは労働の生産性ということ、いろいろ議論もございましょうが、私たちがやはり国民各位が苦しい中から運賃を負担されるということを十分理解いたしまして、労働の生産性につきましてはやはり努力をいたしたい。これだけの決意は、現在の国鉄労働組合では十分持つてゐることだけをひとつ御認識願いたいと思ひます。

次に、インフレというのは、どういつても労働者に不利である。これは今日本へ来て一番問題になつておられますドッジ公使も、この間われわれの代表が会つた際にも、インフレというのは労働者には一番不利だから、何とか切開しなければいけません。そういうことを言つておられますが、私どもはインフレの初めごろから、常にそのことを主張して参つた次第でありまして、従いまして一日も早くこの運賃が値下げされるような傾向に持つて行く。すなわち一般会計からの補償なり、あるいは経済状態がそういうふうに向くようになつて、一日も早く値下げをされるような政策をおとりくださることを前提といたしまして、今回は賛成するものであります。

次に、だからといひまして、このまま温存して置きますと、昔の鉄道省から運輸省、それから国有鉄道、一応看板こそはかわつておりますけれども、やはり根強い官僚性というものはそのまま温存されて、公共企業体に移行しております。従ひまして戦時あるいは戦後を通じて、この国有鉄道事業というものは国家の独占事業として、ある程度、非常にあたたかい温室の中に育てられて参りましたために、しか

もそういう官僚性を温存しておりますために、事業経営の面においても私どもは改善すべき余地が多々あることを指摘せざるを得ないと思つております。そういう面につきまして、運輸委員会の各位におかれまして、十分運賃上げはされたから、これでどうか黒字になつたから安心だといつて、いすの上でふんぞりかへつておるような高級官吏の行動については、十分批判されまして、そういう連中の行政機構その他の面についての改革その他に思つては、十分なる監視を願ひたいと思つたのであります。われわれ組合側といたしまして、今度の公共企業体労働関係法に定められた通り、労働協約締結にあたりまして、そのまますういう官僚性をいつまでも温存しておいてはだめだといふので、アメリカのI.V.A.の考え方をそのまま一応取り入れて、協力会議をぜひ設置せよ、その席におきまして徹底的に論議しまして、たとえば先般も新聞紙上に載つておりました、札幌の鉄道局長が建設工事業者との悪い結託があつて、収賄罪に問われて、今東京の地方裁判所に引張つて来られておる。名古屋方面でもその資料収集に来ておる。これは現われた事実であります。これは現われない。そのほかにはないとは保証できない。そういう点につきましては協力会議等を通じて、十分に批判を加え、そして改正いたして行きたい。かような観点に立ちまして、まことに突然呼び出されましたために、十分な系統立つた証言ができませんでした。まことに遺憾でございます。結論といたしまして、冒頭に申し上げました通り、好ましくない運賃改正で

はあるけれども、現段階におきましてはやむを得ないものと確信するものであります。以上証言いたします。

○稲田委員長 次は全日本中小工業協議会中央常任委員の伊藤英男君を御紹介申し上げます。

○伊藤参考人 私は中小企業のうちの中小工業団体の一員でございますが、皆様御承知のごとく、全日本の工業のうち、われわれ中小工業の占める数字は、その工場数におきまして九九％強を占めております。労働者数におきましては六五％を占めており、戦後の輸出品に対するわれわれの担当部門は、六三％を占めておるのであります。いろいろ業種は種々雑多でございますが、今度の運賃値上げにつきましては、最も多く打撃をこうむりますのは、御承知のごとく木材であります。また先ほど御証言がございました石炭もそうでありまして、また金属産業もそうでありまして、すでに数字的なものは論議し盡されておると思つたのであります。大体私たちが中小工業の仲間が、実は現政府が出現するにあたりまして、多くの期待を持ち、これに多くの支持を與えたのであります。私たちの多くの仲間は、民自党政府支持者が多いのであります。今度のこの結果を見まして、この運賃値上げの問題が取上げられるや、労働者と一緒になつて、われわれの死活問題を擁護すべく、立上らざるを得なかつたのであります。すでに幾たびか御指摘いたしておりましたように、いろいろわれわれ弱小の零細の経営者の知らない御苦労が、国会のうちにあります。これは考えられるのでありますけれども、この結果どうなるかといふことを簡単に申し上げます

ならば、一言にして、首を一方ではくつてゐるありさまを、一方では足をひつばるやうな結果になることを、私は証言できると思ひます。木材は、運賃の占めるパーセンテージは、その販売価格におきまして従来は一四％を占めておるのであります。今度の結果二六％というやうな状態になるのであります。その他数字は私が申し上げるまでもなく、いろいろ出ておることでございます。私たちが一応政府に首肯したいことは、私たちが一応政府に首肯せられ、また鞭撻されております点は、大ざつぱりに申し上げまして企業合理化であります。この企業合理化の線を耐乏によつてなし得る。そのことによつてまたドッジ氏の九原則に従うべく、日本の経済自立化と輸出振興といふことに最大の目的があるかのごとく、私たちは日々鞭撻されて来ておるのであります。一方において私たち個々の企業が、今日極端な程度にまで企業合理化をしいられております。一方において、今国鉄の方の御証言もありまして、今国鉄の方の御証言もまた、たごとく、官業においてはその合理化が等閑に付されておるといふ事実に至りましては、何と言つても憤激を覚えずを得ないのであります。個々の小さい企業におきましては、すでに限界に達しておりますので、企業合理化はもつと大きい国家関連企業において、その目的を達成されなければならぬのではないかと私は思ふのであります。この結果どうなることか。私はいろ／＼な面におきまして、最近われわれの仲間が現在の政府に、また民自党に期待するところが大きかつただけに、最近い／＼と今日のやうな政治の結果に対して、い

ろいろと不審を抱き、また危惧を抱きつつある情勢になつております。その結果を私考えましますときに、私たち仲間に対して、本席のこの空気を私たち仲間報告する場合において、現政府がわれわれの立場をほんとうに御理解のもとに、私たちの生きる政治をやつていただくやうに御盡力いたしておるのだといふことの証言が、帰つて報告ができるやうでありたいと私は念願しておるのであります。もしこのまま八割の値上げがやむを得ないといふそのことで通りましますならば、われわれ小さい企業家は、この独立採算制に対する根本的なものに対して、多くの不審と危惧を抱くことの結果となると思ふのであります。その結果はどうなるか。私の予言の現実が現われて、社会不安と政府に対する呪詛がふえて行くといふことになつて、その結果みんな政府が考へておられるやうな理想は、夢と消え去ると私は思ふのであります。いろいろ数字も多少調べてございしますけれども、すでにいろいろ論議し盡されておると思ひますので、今日塗炭の苦しみを追ひ込まれておるわれわれ中小業者が、現在の政府と民自党に対する期待とその結果について大きな疑問符と、また一方に期待をかけたつ最後まで望みを捨てないやうに、むしろ念願しつゝあるといふことを皆さんにお伝えいたしまして、何とかわれわれのために、この値上げ問題について善処していただくべく御盡力いたしてください。従つて私の結論は、今度の値上げ問題に対しては反対でございます。以上抽象的でございますけれども、簡単に証言申し上げます。

次第であります。

○稲田委員長 次は全日本海員組合副組合長有井澄君を御紹介いたします。

○有井参考人 私全日本海員組合の者であります。結論として申し上げたいのですが、私も働く者といいたし、は、いかなる場合におきまして、物価に關係のあるこういう運賃というやうなものが上ることには、賛成ではないのであります。が、現下の情勢及び當然あるべき海陸の平常なるバランスを保つ点から考えまして、この際はやむを得ざる処置と考えまして、本組合は賛成をいたすものであります。その運賃の採算問題につきましては、先ほどからそれ／＼当面の専門の方々の御意見がありましたから、私も若干立場の違ひ者が／＼申し上げることは差控えますのと、今日突然お呼出しの御通知をいただきましたので、資料等を調べておる間がありませんでしたので、はなはだ不十分な証言になるかと考えます。

大戦前のノーマルな状態におきまして、鉄道の便と海運の便とは、運賃の点におきまして、また運ぶべき荷物の種類におきまして、それ／＼の立場がはつきりしておつたのであります。しかるに戦争のためにこれらがごちやごちやになつてしまつて、今日においては海運と陸運とのバランスが全然アブノーマルになつておるやうな次第であります。しかも海運はほとんど壊滅的な打撃を受けて、今日自由貿易を許されても、出て行く船は何艘あるかといふに少な状態にあるばかりでなく、いまだに多少の曙光を認めたといへども、われ／＼の働くところはことごとく閉鎖されておつて、ただこ

の日本の狭い範囲の中で、何とか余喘を保つて、他日の奮起の機会を待つておるといふやうな状態に置かれておるのであります。これは單なるバランスを保つという意味では決してないのでありまして、先ほど國鉄の菊川さんの言われましたバランスのために云々といふことは、われ／＼ももちろん同感であります。が、そういうバランスとは全然意味の違つたバランスであるのであります。日本が四つの島に追いつめられた以上は、一日も早く國際的に進出する機会が得られなかつたならば、われ／＼の生きる上に非常に大きな役割を持つべき海運は、壊滅してしまふ状態にあるのであります。しかも今日におきましては、多少の曙光は見えたといへども、まだ決して樂觀を許されたいし、たとひ許されなくても、おそろくさま／＼の條件がついて、決して昔大手を振つて七つの海に活躍したやうな情勢は、近い将来に期待することはできないだらうと私は思うのであります。それで今日この運輸交通の委員の諸公におかれまして、また経営者におかれまして、この問題については日夜非常な御盡力してくださつておること存じております。が、私も労働組合といたしまして、英米の組合に連絡をとりまして、過日代表の行きましたときにも、この問題を大きく取上げて、この窮状を訴えて、世界の同情を少しでもこちらに持つて来て、一日も早くこの目的が達成されることを念願しておる次第であります。が、今日の情勢におきましては、昨年切り離された機帆船のごときは、ほとんど壊滅の一途を辿つて、いまだにその営業を續けておるも

のはほとんどないやうな状態にあります。本年八月に切り離された小型船に至つては、まさに瀕死の状態に陥つて、マル公の運賃すらキープして行けないやうな状態にある次第であります。それでわれ／＼は運賃を上げるといふやうなことにつきましては、決して心から賛成とはいへないわけでありまして、現在この日本の置かれた立場においては、海外進出に絶対必要ならざる船、及びその海運なるものを保つて行くためには、どうしても海陸の運賃のバランスが得られることが必要と私は考えまして、今度の処置はやむを得ないものと考え次第であります。同時に先ほどちよつと淺尾参考人が触れられました、國鉄の運賃が八割上つたら、海運もそれに従つて同じやうに上げるのだというなら、ただいたずらに運賃を上げて物価を高騰させる以外に、何の得るところがないものと考えまして、この点は採算のとれる運賃にきめられることを私は希望するのであります。しからずんば海運は海外に出られることがきまつても、動かすことができない状態に追い込まれるものと私は信ずるものであります。はなはだ不得要領であつたかもしれませんが、私の証言はこれをもつて終ることになります。

○稲田委員長 これにて本日御出席になりました参考人各位の意見の発表は終りました。なお本日御出席予定の全日本材組合連合会副会長武市昇太郎君は、都合によりましてお見えになりません。御了解を得たいと思ひます。これより参考人の方々に對する質疑を行います。

○石野委員

参考人の方々に伺ひたい

たしたいのでありますが、最初にトラック協会の代表されております森田さんにお尋ねしたい。トラックの輸送限界が、今度の八割の値上げによりまして、およそどの程度まで伸びるかといふことについて、先ほどそれ／＼小口扱いあるいは車扱いについての話があつたのであります。これを總体的に見ますと、大体どの程度のものになるのでございましょうか。量の点についておおよそおわかりになりましたら……

○森田参考人 小口扱い、車扱いにわけまして、小口扱い幾ら、車扱い幾らという二つの別は算定いたしておりましたが、大体三百五十万トンの鉄道荷物、トラックに移行する計算になつております。

○石野委員 その三百五十万トンは、先ほどありました小口扱いはキロ数にいたしまして約百キロ、車扱いにしましてはどのくらいでありましたか、忘れましたが、その距離の限界点をもう一度教えていただきたい。

○森田参考人 車扱いの場合で五十キロ圏内のものがトラックに移行し、小口扱いで百キロ圏内のものがトラックに移行することになります。

○石野委員 次に淺尾さんにお尋ねしたいのであります。淺尾さんの言によりますと、競争の立場にある業種に對しましての關係から言つても、當然國鉄が独立採算制の立場に立つて値上げがさるべきであり、それは八割ではまだ少い、九割くらいにすべきである、こゝういふお話があつた。ただいま最後に御発言のあつた有井さんもおつしやつておりましたが、競争業者に對する立場からの値上げ、それだけではありませんが、それが非常に大きな理由でありましたが、この場合に特に船の場合からいたしまして、海外貿易という観点からいたしますと、つきまして、日本の海運業界が他國船との運賃の競争点を考えます場合に、國內的な鉄道輸送、陸上輸送と海運との關係の観点からだけで、そういうやうな結論を出されるのは、ちよつと淺尾さんの立場からいたしまして、そんな簡単な意味ではなかつたやうに思うのでございまして、それで私は海外貿易の観点からしまして、外國船との關係における船賃の問題等を考へて、なおその点を御主張なさるのであるかどうかといふ点について、御意見を伺ひたい。

○淺尾参考人 先ほど海上運賃を九割三分値上げしても、なおコストを割ると申し上げたのは、現在のコストから申し上げたわけでございます。現在は船舶運賃といふ計画経済のもとに立つておりますから、コスト計算からなつておる運賃でございます。自由の企業として海運本然の姿にまだ立つていない。そういう意味合いにおきまして九割三分ではまだ少い、こゝういふやうなことを申し上げたつもりでございます。もしこれが全部自由になりましたら、世界各地に日本の船が行き得るといふやうな状態になりますれば、これはまた話が違つて参ります。

○石野委員 次に天日さんにお尋ねいたしますが、石炭の場合からいたしまして、いろ／＼の理由があるけれども、率を下げてほしいといふやうな結論でございます。しかし石炭の鉄道輸送貨物中に占めるところの率の問題や、あるいは石炭は最近において輸送距

離が非常に延びたというような意味からいたしまして、こういう値上げをされたときに、輸送量が相当に減退するであろうというようなこともまた申されたわけでございますが、この八割の値上げということによりまして、石炭業界におけるところの炭の輸送量というものは、現在よりはどの程度減少するであろうかということにつきまして、おおよその見通しがありましたらお尋ねいたします。

○天日参考人 私には先ほど運賃引上げによりまして、石炭の輸送量が減るといふところまでは申し上げなかつたつもりでございます。但し一般論といたしましては、今春旅客運賃引上げの際に、国鉄が予想されたよりも旅客数が減つてゐることは事実であります。また今回貨物運賃引上げに際しまして、八割上げたならば、三%貨物輸送量が減少するといふふうに想定されておるようであります。今の経済界の情勢から見まして、荷動きがはたして三%程度の輸送量見込み減で済むかどうかというところは、非常に疑問だらうと思ふのであります。もう少しよい響いて来るのではないかと思ひます。それから石炭につきましては、昨年の数字であります。先刻申し上げたのは二十三年度におきまして、全輸送量が一億三千万トンにつきまして、石炭が三千六百九十九万八千トンであつて、パーセンテージは二七・八四%といふふうに、昨年の例をとつたのであります。しからば今年石炭の輸送量がどれだけ減つて来るかという問題でありますけれども、御承知のように本年の出炭目標は、四千二百萬トンといふペースが掲げられておつたのであり

ますが、先般その筋からのメモランダムによりまして四千二百萬トンという論は消えてしまつたのであります。ただいまのところ本年どのくらい出るかというものが、一つの問題であります。配炭公団閉止後の石炭の情勢が、いまだはつきりと定まらぬところにあるといふふうに考えられるのであります。安定本部などでは、本年度の有効需要三百六十六萬トンから八百萬トンくらい見込んでおられるようでありますから、そういたしますと、輸送量は昨年とそう大きく開かないのではないといふふうに思つております。ただ運賃値上げのために、石炭の輸送量がどれくらい減るかというのを的確に申し上げかねるの遺憾でありますけれども、最近御承知のように下級炭などにつきまして、荷動きがちよつと鈍つておるといふ関係がありまして、生産業者の貯炭がふえておる傾向がありますから、その辺少し減るというふう

に現われて来るのじやないかというふうに考へております。

○石野委員 最近の有効需要の観点から見まして、当初の予定でありました四千二百萬トンが、三千六十六萬トンないし八百萬トンくらいになるだらう。それに最近の売行き不振による手持量が、山元に非常に多くなつておる。こういう実情に加えて、今度の八割の運賃値上げといふものがかかつて参りますと、たゞいま申されましたように、一層輸送量といふものが、出荷量が減つて来るだらうと思ふのでございませう。しかしその場合に現在石炭業者のうちにおきまして、この打撃を受ける業者は、大中小のいろいろな企業がございしますが、大企業と中小企業との間

における差は、どういふふうに出て来るであらうかということについてお伺いしたいと思ひます。

○天日参考人 ただいまのお尋ねの問題であります。最近の石炭界の情勢は御承知かと思ひますけれども、大体中級以上の炭、原料用炭であります。か、発生用炭、一般炭級の中級以上であります。これに對しましては需要が相当強く出ているのでありますけれども、中級以下の炭につきましては、需要が鈍つておるといふのが実情であります。従つて以上申し上げたところの炭の生産業者の振合ひを見ますと、大体におきましてはこれは外見でありませうけれども、上級炭は大ざつぱに申せば大手筋、業界ではよく五社と言つておりますけれども、この五社とは限りません。いわゆる大手十九社と俗に言ひますが、この方面が割にいい炭を比較的に出しているであります。しかししもとより企業は小さくても、良質の炭を出してありますけれども、銘柄等がまだ十分に通つていなかつたり、名前が売れ込んでいなかつたり、また古くから通つていなかつたために、いい質の炭を出していながらも、売れ行きが鈍いというのがありますので、従いまして運賃が上りまして石炭の値段が高くなりますと、値が安ければこの程度の炭でもといつて、使いの方でそれだけ押さえてしまふので、運賃の負担は同じであります。売れ行きの面から行くと、響きは下級炭の方によい響きかと思ひます。

○石野委員 その次に菊川さんにお尋ねいたします。値上げは好ましくないので、菊川さんは、値上げは好ましくないけれども、やむを得ないものであるというこ

とで、いろいろな点について好ましくない観点における、たとえば競争事業におけるバランスをとるといふ見方からは反対だ。あるいはまた現状における貨車、線路の状態から見ても、むしろこういう方面に国鉄の独採制の問題について強く思ひをいたしてほしい。あるいは労働の生産性は労働組合自体において極力維持するようにやつて行きたい。またインフレは労働者にとつては不利であるから、従つてまたこういう値上げは本質的には反対であるけれども、現状ではやむを得ないのだ、こういうふうなお話でございませう。そこで私お尋ねしたいのでございませうけれども、労働組合の立場からいたしまして、現状におけるところの貨物運賃なり、あるいは国鉄の経理内容自体から見ますところの赤字は、どうしてもこの運賃の値上げをしなればカバーができないものであるかどうか。これはもう少し経理内における赤字を消すといふことについての余地はないのであるかどうかといふことについて、ひとつお伺いしたいのです。

○菊川参考人 ただいまの石野さんの御質問につきましては、私たちの考え方からいたしますならば、国鉄の経理内においては、運賃値上げをカバーするだけの膨大な繰出といふことは、とうてい困難であらう。しかしながら今後経費節約その他において、ある程度の繰出する余地があるでしょうが、その分はむしろ先ほど申し上げましたように、新車の増備とか、線路の補修等にまわすべきであると思ひます。またほつておけばあふないところはたくさんあります。そういう面へ経理面の合理化したものをまわしたい。そういうこ

とによつて労働者もそこへ吸収され、一般関連産業もそれによつて大いに起つて来るのであるからして、先ほども申し上げましたように、値上げしたからこれで安心だといふように、今の官僚連中を安閑とさせて置いてはだめだ。経理の面について、そこから出したものは、車両の増備、線路の改修、橋梁の改修、そういう方面にまわすべきである。そういう観点に立つております。

○石野委員 よくわかりました。菊川さんは国鉄内部におられますので、こまかいことをお尋ねしたいと思ひますが、政府の今度の損益勘定の方から見ますところの減収見込みは、約八十六億と見込まれておるのであります。この減収が最近の旅客輸送等の形態において考えますと、九月、十月の比較からいたしますと、十月の月比較より少なくなつておるわけでありませうが、こういうふうな観点からすると来年の三月までにわたるところの見込みにつきまして、はたしてこの八十六億の当局から出ております減収見込みといふものは、そのままのんでよろしいのでありませうか。それともこれはもう少し見込み違いであるのではないかといふことについて、お調べがあるだらうと思ひますが……。

○菊川参考人 この点につきましては、私たちの調停委員会、仲裁委員会においても、当局側とも相当論争いたしました。しかし九月も十月も旅客の面において多少上昇するのは、ちよつと十月は昔から旅行シーズンであり、特に国鉄の従事員がこの際運賃の値上げという問題よりも、まず旅客に乗つてもらうという線から、旅客のサービ

スに努力して行こうということをまず第一に置いて、相当サービス改善については労働組合もやりました。特に団体客の吸収という面につきましては、現場の駅の助役とか、あるいは旅客の輸送を担当している諸君が、わざわざ出かけて行って、学校の先生、あるいはお寺の坊さんを勧誘して、団体客の誘致についてまで当つた。そういう効果も多少現われて来たのであります。組合もそういう点までも考えなければいけません。今まで汽車は込むものだ、殺人的な汽車だと悪宣伝をされておつたけれども、現在においては多少楽な列車もできましたし、旅行は決してせたくてではなくて、国民厚生の中から考えて大事なことですからというわけで、または、インフレの収束の一つにもなるという観点から、労働組合も相当協力いたしまして、旅客誘致に努めたために、上昇を示しております。また年々十月になりますと、東北方面ではちょうど秋の刈入れを終つて出て来る。関西方面では刈入れ前の農閑期を利用して旅行するので上昇するのであります。この年末から来年へかけましては、歴大な税金をとられますので、相当旅客に影響して落ちて来るのではないかと心配しております。従つて九十億の赤字は、大体において私の方の見方としても出るのではないかと思つておりますが、今後もし幾らかでも赤字が減りますれば、夜勤手当の方にも振り向けたいと思つております。これは調停委員会に今申請しておるのですが、一晩徹夜勤務をやつて、一番よく走りまわる連結手なんかでさえ十円しかもらえない。われ／＼若い時分にやつておるころは三十五銭もらいましたが、

当時の物価からすると、これでうど二はいくらい食べて、タバコ銭くらい出て、徹夜の慰勞になつたのです。今日の十円では光二本よりすえな。うどん一ぱい食えないというので、そういう面をなるべく上げさせる。せめてうどん一ぱいぐらい食える程度まで上げさせたい。そのためには組合としては旅客の輸送をもう少しふやすことに努力しようと考えております。幸いにしてこの九十億の見込みにおいて主張して、これを獲得したいと考へておる次第であります。

○石野委員 今いろ／＼とお話がありました。結論的に菊川さんといつたしましては、大体八十六億何がしの赤字が出るというところは、大きく違わないというお見込みなんですか。

○菊川参考人 さようでございます。○石野委員 それではもう少しお尋ねしますが、組合の方で運輸協議会等でお調べになつております資料によりまして、相当程度赤字の見込みについて減るような数字が出てくるように聞いておるのでございませうか。

○菊川参考人 運輸協議会からそういう回答が本部に出されたことをよく承知しております。私たちが検討いたしました。しかしながらあくまでも見込みでございます。論争になりまして、水かけ論になりますので、今までの旅客の運賃その他から考えまして、私たちがこれをそのまま組合の決定的な予想として、確信を持つて赤字を減らすということを、ここで断言できない。今後の経済状態のいろ／＼な影響、いわゆるドッジ・ラインといわ

れておりますものが、どういうふうに響いて来るか。それが敏感に旅客の輸送にも響いて参りますので、そういうことを考えましたら、運輸協議会から出ました案についても、私は私なりに意見があつて、いろ／＼論争いたしました。これは結局水かけ論に終りました。われ／＼の予想から見まして、これだけは遺憾ながら見込まざるを得ないのであります。また先ほど申し上げましたように、それが少しでも減らされるならば、まったくお話にならない。低位の徹夜料にまわされるべきである。これは委員の皆様方も十分御理解がでるのではないかと。かりにそういう見込み違ひが出たならば、たつた十円で徹夜しておる者にまわしてやるべきであるということについては、皆さんの御理解が願ふのではないかと。私も一文でも見込み違ひのあることを望んでおります。それだけは黙認といひますか。目をつぶつていただきたいと思います。

○石野委員 見込み違ひがあつたならば、給與とか手当の方面にまわすことについては、いろ／＼とまた御意見もあると思ひますが、私もそれは同感でございます。ただその差額がどの程度になるかということ、ここで一応問題にしません。もう一つ菊川さんにお尋ねしますが、経費節約の問題は、特に石炭が国鉄の経費の中で非常に大きなパーセンテージを占めていゝことは事実であります。今日までに大きな赤字を出しましたのも、ここにあつたと思うのでございます。最近になりまして石炭の事情が従前と非常にかわつて参りましたので、当局においても本年度内の石炭節約量を約二億くらい

見込んでおるように聞いておる。この点については組合側の立場からいたしまして、相当技術的な面等における考慮、また熱量の上昇等によつて、あと三、四億のものが節約できるのではないかと。見込みを持っておるようには聞いておりますけれども、これも架空な数字でございませうかどうか。この点お答え願ひたい。

○菊川参考人 今石野さんがおつしやいましたように、確かに石炭は良質炭が入るようになったので、石炭の面においては節約ができるのではないかと。いろ／＼に私も考へております。しかしながらそれは今東海道線の夜行にお乗りになつても、実は東京を立つときには寒くて、そのままふるえて——私も昨日名古屋から帰つて参りましたが、こういう点については、この方面へ少しはまわしてやつて、旅客のサービスに努めるといふふうにさすべきではないか。今のままでいいのだということではなしに、厳寒中でもヒーターが通らずに走つておつたのを、今年は少しでもヒーターを通して、カローが上つて来て節約した石炭は、各線ともそういう方へまわすべきではないか。これがほんとうの国鉄の使命ではないかというふうに考へておるようなわけでありまして、今までの国鉄の石炭が、ただ去年のような調子で、ヒーターも何も通さずに、そのままやつて行けというならば別であります。そういうことは運輸委員会でも十分責任を追究していただきたい。先ほど私が申し上げたように、当局は眠つており、その独占事業の上に立つて官僚制を打破しようという面をやつておるので

ありまして、多少の検出ができたのは、やはり旅客のサービスの方面に振り向けるべきである。えらいことを言うようではあります。そういう点も徹夜料の値上げと申しても、なか／＼一つの問題だけでは出て来ないのであります。そういうところから少しづつ繰出して、こういう圧迫された下級労働者の待遇改善の方に向けるような主張を、私たちは協力会議を通じて申し上げたい。

ここで石炭問題が出来ましたから、最後に申し上げたいのですが、今年の六月一日に、あの定員法の首切りの際に、この石炭料の節約できたものが、首切り料に四十億からのまわされたという事実がある。こういう点については仲裁委員会においても、調停委員会においても、私は組合を代表して、当局側の代表と激論をやつた。こういうことにまわすのは断じて許さるべき問題ではない。こういう点についても目も注いでいただきたいということを、くれ／＼も申し上げたいのであります。こういう予算のからくりという点について、十分御戒心願ひたい。組合も協力会議を通じて、社会の輿論に訴えて、今後はそういうことはさせないようになつてほしい。こういうことは国会の権威を蹂躪するものではない。このだとして考へておるのでございませう。

○石野委員 菊川さんのお話の点で、私の聞きたいのは、そこから出て来たものをサービスの向上に向けるのか、あるいは給與の問題にまわすとかいうことではなしに、現実の問題として石炭節約によつて、当局の予定している二億以上の節約費が出て来るだろうかどうかということを、私ははつき

要な緊急欠くべからざる通告をするために、拡声機の設備はあつてよろしい。しかし軽音楽を放送するために拡声機を使うがときは、拡声機の濫用だ。それだけ真空管も年をとるわけでありまして、いらぬことだと思ふ。私もほんとうに要求するところは、たとへば急行列車において水が出ない。朝多く水が出ない。便所は非常にきたない。国鉄の資材がいかに老朽いたしまして、労働組合の皆さんにおかれて、ほんとうに客に対するサービス、客は何を欲しておるかということをよくお考えいただければ、まず洗面所の水を断たぬように注意していただく。便所の掃除を励行していただく。それらのことはやる気さえあれば必ずできる。ところがこういう利用者の立場に立ちまして、最も緊切に感ずる問題は行われなくて、ほたるの光くらいで送つていただくということは、どうも要点的置きどころが違つていやせぬか。従つてこれらの国鉄の今後国民に対するサービス面において、もう一ぺん御反省願いたい。国鉄の国民に対するサービスの本質は何であるかと言え、一つは低運賃であり、それから回数が多いこと、乗つた場合に座席に若干のゆとりがあつて、コンファタブルな旅行ができること、コンファタブルな旅行というのが、列車内が清掃されておることが第一義であります。座席に二割か三割の余裕のある程度の輸送力を用意してもらいたいことが第二である。どうしても洗面所の水は断たないようにし、便所はしっかりと掃除していただかなければ、国鉄が相次ぐ運賃値上げをもつて国民に訴えて、しかも国鉄側における国民に対する

待遇がこれに伴はぬに至つては、非常な不満が出ると思ふ。このことは国鉄の幹部をいかにしかつてみたところ、実際はあなたの方のお気持ちがそこまでするで、今日と来たまお見えになつた機会に、ぜひお願いしたいと思つて申し上げるのであります。

○菊川参考人 たいだいま満尾さんの御指摘になりました点は、私たちがかねがね痛感しておるのですが、そういう点の基本的な考え方としては、国鉄は国民大衆の公器であるから、国民大衆の利益と幸福のために運営しなければならぬ。この観点に立つて組合もやつて行かうということ、今日まで強くわれ／＼叫んで来ましたが、逐次満尾さんの御指摘になつたような点が改善されつつあることは、お認めになると思ひます。戦争も終つてから四年になり、逐次改善されつつあります。が、しかしながらまだ戦時中から、いわゆる汽車に乗せてやるんだといううな考え方——これはすべての官庁、商工省にしましても、何にしましても、そういう考え方があつたのです。が、民主化の音がだん／＼高くなるに従つて、そういう面に非常にこのころは力をいたして、大分改善されて来たことはお認めくださると思ひます。

それからレコードの問題に対しては、何も組合からやろうと言つたのではないのであります。駅には協力会議がございまして、そういうところからレコードの寄進などがあつたり、あるいはレコード会社から特に広告の意味も含んだ寄贈があるとか、そういうようなその駅の協力会議などの篤志家というふうなものに、非常なつながりを持つてやつておりまして、経費もある程度そういうところから集めてやつておる面が多いのであります。決して国鉄の予算の中からは、あつて、あつて、レコードを買つてやつておる面はないと思ひます。今まで私もそういうことに気がつきまして、駅長なんか聞いてみると、そういう面によつてやつておるんだということ。たとへば駅頭に菊の花を植えたりしておるの、たいがいいたた、国鉄の金を出さずに、少しでもこれを楽しんでもらいたいというふうな駅長の考え方でありまして、そういう面より本質的に便所のきれいな方がいい。あるいは荷物運搬に來られた場合に、タバコを吸つておつて待たしておるものが、むしろ逆効果になつてしまふから、こまかいことではあるが、お互いにそういうことに気をつけようじゃないかというように、大分向いて来ましたが、あの闘争一点張り、赤旗を振りまわした時代から一歩成長して、世界労連につながろうといふところまで来ておるのでございまして、そういう点もお認め願ひたい。いましばらくの間大きな目で皆様も見ていただきたいと思ひます。

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

持つてやつておりまして、経費もある程度そういうところから集めてやつておる面が多いのであります。決して国鉄の予算の中からは、あつて、あつて、レコードを買つてやつておる面はないと思ひます。今まで私もそういうことに気がつきまして、駅長なんか聞いてみると、そういう面によつてやつておるんだということ。たとへば駅頭に菊の花を植えたりしておるの、たいがいいたた、国鉄の金を出さずに、少しでもこれを楽しんでもらいたいというふうな駅長の考え方でありまして、そういう面より本質的に便所のきれいな方がいい。あるいは荷物運搬に來られた場合に、タバコを吸つておつて待たしておるものが、むしろ逆効果になつてしまふから、こまかいことではあるが、お互いにそういうことに気をつけようじゃないかというように、大分向いて来ましたが、あの闘争一点張り、赤旗を振りまわした時代から一歩成長して、世界労連につながろうといふところまで来ておるのでございまして、そういう点もお認め願ひたい。いましばらくの間大きな目で皆様も見ていただきたいと思ひます。

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

○柄澤委員 反対です。努力いたしますが、要旨だけ徹底するために……

運賃の調整という問題は、海運の興隆にかかっている問題の中心であるかと思ふのでございますが、今度貨物の運賃を上げますと、ただいま義理しております海運が、それによりまして多少海運の方に貨物が移つて、この義理した海運を振興することができるといふお考えから、そういう御意見が出たのでございましょうか。

○有井参考人 お答えいたします。本来海運と鉄道とは全然違つた建前をとつて行けるはずのものでございます。しかるに先ほど申し上げましたように、これが非常に戦争以来混乱して参つて、こういう今日のような事態を来しております。しかし日本が今後生きて行くためには、どうしても海運をつぶすことができない状態にあります。昨午切離された機帆船はもとより、今年八月に切り離された小型船に至つては、マル公の運賃を割るような状態では、どうにかこうにか余喘を保つてゐるという状態でありまして、われわれの期待いたしますような、世界に出て行くことができる状態になるまでは、どうしてもこれは保つて行かなければならぬ海運でありますから、そういう面も私どもは考へていただく。というのは、陸運の方へ全部荷物が移りますことは、戦後の企業状態がはなはだ規模が小さくなつたので、石炭のごとく大口の、船で何千トンも買ふような人が少なくなつたという事情もあつて、陸運の方へ移るといふますが、海運は、船腹の方に持つて行きますものが、荷役賃とか何とか、掛りが多いものですから、今日の状態では運賃が同じであつてもそういうことになりやすいので、何としても海運を

適当な時期まで温存しなければ、日本の運命は推して知るべしだといふ観点から、私どもこの際こういふ調整もその一助になるだろうと考へたのであります。国鉄の言われまますように、決してバランスとか何とかといふ意味じやない。本来バランスとか何とかいふて、競争するやうな意味の立場じやないと思ふのでありますけれども、今日の置かれた状態におきましては、それらの点も一つの助けになるだろう。それらで少しぐらい船が動かなければ、国がどん／＼予算を費さなければならぬことになつて、これでははなはだ意味をなさぬことだろうと思ふ。早くおきうこのことのないように、皆さんの力で海外へ出られるようにしていただきたといふことを切願いたします。

○柄澤委員 簡単に御答弁願へばよろしゅうございしますが、要領を得ませんので、もう一言聞きたいのですが、つまり私のお伺ひしたのは、海外の問題は別にいたしまして、国内の貨物の輸送が、陸上の方の運賃を上げますことによつて、多少ながらも海上の方に移ることにになり、それで海運が幾らかでも行けるということをお考へになつておるかどうかということでありまして、海外に対しての問題じやございませんで、国内のやはり問題だと思ふのであります。

○有井参考人 その意味も含んでおひます。

○柄澤委員 浅尾さんにお伺ひしたいのでございますが、海上運賃は、今度の国会が始まりました当初、運輸大臣によりまして、陸上の貨物の運賃を上げると同時に、九割三分ぐらゐ上げる

といふことをはつきり言明されております。ただいま有井さんに御質問申し上げます。たゞいまは国内の貨物の操作の問題でございしますが、そういたしますと、大体今の吉田内閣のとつて参りました方針では、むしろ採算の上から申しますれば、貨物の運賃を上げた方が当然であるものが、旅客の運賃を上げることによつて解決されました。これもやはり赤字の原因となります。今度は貨物の運賃を上げるということを言われまして、海上の運賃はまだ今のところ不明でございしますが、しかし当時海上運賃も上げるといふことはすでに言明されておりますので、その一つの前提條件になるおそれが多分にあるわけではございまして、やはりそういう観点からお考へになりますと、広く世界を相手にして、大きな立場から海上の輸送に當つておられまして浅尾さんたちの御意見として、こういう大きい国際運賃の建前から、貨物の運賃が陸上で上げられますことは、海上運賃にも関連して来るというふうにお考へにならないかどうか。ただ単に海陸運賃のバランスという国内の問題だけで、われわれ考慮すべきではなからうと思ふのでございしますが、そういう広い国際場裡で活躍なすつたお立場から、今度の陸上運賃の値上げというものは、やはり海上運賃にも関連して来るのではなからうかとわれわれ考へるのでござい

○浅尾参考人 先ほど石野さんにもお答えしておいたのでございしますが、日本の海運の本然の姿は、海外に自由に歩けるということにございします。海外に自由に歩けますれば、船会社の採算等もぐんと下つて参ります。そうしますと、鉄道運賃との関連におきましては、現在におきましては、海外の活動区域が非常に局限されておりましたから、内地の航路が主体になつておりますから、そうしますと船の方のコストも上つて来るわけでありまして、先ほど私が申し上げましたように、かりに国内運賃を九割下げるといふようなことになりまして、現在すでに原価を割つておる状態ではございしますから……

○柄澤委員 菊川さんにひとつ御質問申し上げます。お伺ひしたいのでございしますが、労働組合としては、いたしかたないという御意見でございまして、いろ／＼先ほどから伺つていたわけではございしますが、国有鉄道の赤字の原因が、今度の運賃値上げの原因になつておりますが、これにつきましては、私ども野党といたしまして、今までのいろ／＼政府とも交渉を加えて来たわけではございしますが、当局の説明では、赤字の原因は、政府のインフレ政策、物件費だと言われておるのでございしますが、今度運賃を上げますと、このインフレ政策というものは、一応今終息しておるか何とないのだという運輸大臣の御答弁でございしますが、その点ではきょうあなたも、多少影響して行くといふことをおつしやつたと思ふのでございします。今国鉄労組の幹部としては、賃金要求をお出しになりました、仲裁にもかかつておりますが、御承知のよう

に池田蔵相は、実質賃金が低下して行くような方針のもとに、予算その他すべての財政方針をお立てになつております。そういたしますと、労組自体がこの運賃値上げはやむを得ぬといふことになりまして、あなたの方のたゞいまの御要求といふものと、どういふ関連になりますか。今度の予算では、新しい賃金の要求に対しまして予算は何にも含んでおりません。きょうはつきり運輸大臣は言明されて、そういうことは考へておられないといふことを言つておる。運賃の八割値上げは、賃金の値上げといふものを裏づけしておらぬと言つております。そういう点であなたも、労働組合の代表として、どういふお考へを持つておいでになりますか。

○菊川参考人 柄澤さんの御指摘の点、これは確かに全然響かぬといふことではないので、私も先ほど申し上げましたように、確かにこれは響いて参ります。それでわれ／＼の賃上げ要求は、今度の補正予算には全然含まれていないが、これを一体どう考へるか。こういう御質問で、ぜひ発言したいのでございしますが、それは、仲裁案が期限が参つておりますので、きょうあすのうちに示されるものとわれ／＼は確信しております。しかし私たちが仲裁に出すという決意をした以上は、ここでどういふ裁定をされようとも、われ／＼は服する。賃金を下げようといふものは、このまますえ置けと言つても、服さざるを得ない。そう考へておりますから、補正予算に含まれていないが、しかしわれ／＼組合員がそれだけの決意を持ち、当局も承知して仲裁に持つて行つてゐる以上、出た以上は政府といへどもこれに服してやつて行くと

いうことになつてこそ、初めて仲裁委員会の権威が成立つのだ。しかるにもかかわらず吉田総理大臣が、仲裁委員の裁定中に、どういふものが出ておれわれはやれないのだ。ドッジ・ラインといふものがあつてやれないのだといふことを声明されることは、仲裁委員会の権威をまるきり冒瀆しておるものであつて、せつなく総理大臣が指名した仲裁委員を冒瀆するものであつて、この点、民主主義はいふにありやと言いたいのでございますが、この点に關しまして、特に日本の労働運動の指導に參つておられます関係方面の高官に、先般土曜日に面会いたしました、あなたはこの点どうお考えだといふことを言つたところ、それは君の言う通り、ああいう声明をするのはけしからぬ。それじやあなたがひとつ聲明してくださいといふことまで私言つたのでございますが、仲裁委員会といふものは、最後の決定としてどういふものが出ようとも、双方が納得するのだといふことで仲裁委員会に持つて行く。これが仲裁委員会のほんとうの性格である。従いましてどういふ案が案としてございまして、政府もそういうつもりでやつていただきたい。政府がそういうふうな踏み切られまして、少くとも現在の予算が多少とも上るといふことになつても、政府は予算案を練つて国会にお出しになるであらう。この場合には公共企業体労働関係法第十六條に定めるところによつて、国会の開会中だつたら十日以内、閉会の場合には開会されてから五日以内に国会にその予算を提出することになつております。おそらく政府も考えられまして、それが

ら皆さん方の御協力によりまして、五日以内にあらためてこの問題についての補正予算を出されるものと私たちは信じております。そういうふうな持つて行つてもらえるだろう。そうした場合には、現在の政府が出したのだから、その政府の與党が絶対多数を衆議院においては占めておられますし、参議院においても、緑風会その他の今の協力関係から言つても、おそらくこの問題は通過するだろう。それを破壊的に、政府が出したものを衆議院で否決されるとは絶対考えておられない。政府が出して、與党が絶対多数を占めておつて、政府の出した案を衆議院において否決されるというふうなことは、おそらくそんな例を示しておる国会は少いだろうと思ふ。そういうことから考へて、私はそういうふうに行けるだろうと確信しておりますので、今の段階におきましては、この予算には組んでなくとも、仲裁委員が明日か明後日あたりは示されると私は見ておりますので、その上で政府が善処するべきであつて、またされないとするならば、われわれは國際的な輿論に訴えてまで、最後まで闘争するという決意を持つておりますし、私たちは現在でも、すえ置けといふのなら、遺憾ながらこれに服従して、この年末を見送るというふうな、悲壯な決意を今日持つておるというところだけを御理解願いたいと思ひます。もし少しでも改訂せよという案が示されましたならば、ぜひとも政府が十六條に定める措置をとるようになつて、運輸委員各位が絶大な御支持を賜わらんことをお願いしておきたいのであります。柄澤さん、よろしくお願いいたします。

○柄澤委員 労働組合としては、仲裁には完全に服従するというところでございまして、それを実行してもらいたいといふことでございまして……
○稲田委員長 広汎の質問はよくござい。運賃問題に關する範圍内においてやつてくだされ。
○柄澤委員 運輸大臣がきようはつきり、運賃の値上げの問題に關連いたしまして、給與を上げるといふことは全然考慮しておらぬといふことを言われたいのでございまして。それについて組合といたしまして、どういふふうなことを考へておられるか。この運賃の値上げが妥当だといふ裏には、当然労働者も、労働條件の問題や、今の徹夜勤務してももらえないといふような問題を解決してもらふために、この運賃の値上げにも賛成されるのかどうかといふこと、それは当然だと思ふのでございしますが、その点がはつきり出なかつたと思ふのでございまして。
○菊川参考人 運輸大臣がどうお答えされたかしれませんが、私がただいまも申し上げましたように、まだ仲裁案が示されておられませんし、どういふふうな仲裁案が出るかわからぬ。われわれは九千七百円を主張しておりますが、現在ですえ置けといふ仲裁案が出ないとも限らないと思ふのです。嚴肅なるドッジ・ラインの前には、遺憾ながら認めがたいといふふうに仲裁案が示されるかもしれないと思ひます。それで運輸大臣がこれを組むわけにも行かなかつたのだらうと、私はそういうふうな思つておりますし、この予算案通過によつて、われわれの賃上げを認めてもらおうとは考へておりませんし、その出て来たもの、それによつて

さらにあらためてこれは十六條の法律でしつかり定められてあるのだから、それによつて処置をとつていただきたい、こゝろいふふうに考へております。
○稲田委員長 柄澤君の御質問は冗長に走りましますから、もう打ち切りを願ひます。
○柄澤委員 簡単にいたします。
○稲田委員長 賃率の範圍内においてやつてくだされ。
○柄澤委員 もう一つ伺ひたいしますが、戦後運賃の改訂は何べんにもわたるわけでございますが、石野委員よりも御発言がありましたように、石炭の値段、鉄の値段といふものが、日本では独占価格で、物件費の中で非常に高い比率を占めておるといふのが、赤字の大きな原因だといわれておりますが、この石炭につきましては、多少の御節約があつたように承りました。が、私どもとしましてとりました資料によりましますと、自由販売になりましたから、公団から売り渡しますよりも、三井等の会社などから入つております値段が、逆に高くなつておるといふような資料をとつております。こゝろいふ点につきまして、補助金をなくするといふ方針がきめられてはおりますが、国有鐵道が企業体になりまして、今度は国有でなくなつた建前から、労働の方たちが、石炭の価格について、物件費の高率について、人件費と物件費が逆になつた戦前と戦後のこの状態につきまして、どういふふうな見解を持つておるか。もつと石炭費などの点について、本質的に縮小せられる條件があるように私ども考えられるのでございしますが、一億とか、二億、三億とかいふ問題でなく……。そういうふうな御

意見はおありにならないかどうか。こゝろいふふうなことをちよつと承つておきたいと思ひます。
○菊川参考人 柄澤さんのおつしやる通りでございまして、戦前と戦後との物件費と人件費の関係ですね。戦後におきましては、物件費がかなりで、人件費は戦前よりも低くなつてゐる。この点につきましてはわれわれも反対しております。いつも機会あるごとにそういう点を指摘しまして、人員整理にも反対し、すべての場合に反対し続け参りました。
最後にちよつと石炭の三井からいふ問題でございしますが、これはあなたの方の常におつしやつております独占資本に對する——これは國家がこれに對してやるということについては、われわれも反対であります。ところが三井の山元へ行つて見ますと、やはりあなたの方の黨員の方が相当おられるのです。が、あなたの組のところはどうもけしからぬぞと言つてみたところで、なかなか独占資本から吐き出させよう、もつと安く売らせようと言つても、組がなか／＼協力するといふぐあいに行かないで、むしろ最近の傾向は、どこの組合でもうちの山から買え、これ以上は下げられぬといふような主張が多いのであります。これは石炭の労組とも話合つて、もつと安く納入するようには勧めてもらひたいと言つて、そういう運動も続けてもらひたいと私は思ふのであります。なか／＼そういうふうに行つていないのですが、將來はそういうふうな労働戦線が統一されまして、悪いところはこゝろいふふうな示し合ひまして、遂次そういうふうな持つて行きたい。従つて戦前戦後のこの人

件費と物件費の關係が逆になつて來た
 というようなことについては、私たち
 は大きな不満を持つてゐる。この点を
 いつでも突いておりまして、あなたの
 お考えと私同じような考えを持つてお
 るのであります。御了承願ひたいと思
 います。

○天日参考人 石炭の値段の話が出ましたので、ちよつと……。

ただいま石炭の価格のお話が出たのですが、石炭は独占価格にはなつておりません。これを、よく御記憶願いたいと思います。これはくどく申し上げませんが、配炭公社のありましたときは、平均炭価三千三百四十四円八十六銭となつております。そのうちの九百五十六円というのは、配炭公社の諸経費等になつております。公社が廃止になりましたあと、自由価格になつております。一部の石炭の値段が高くなります。

ましたのは、これは本来自由経済になつた場合に、当然あるべき姿にもどりがけておるということであります。ということとは、メリットということがよくいわれますが、石炭の持つている品質等に應じた値段が、従来低く人為的に押えられたものが、本来の需要者にも要求の度合いによつて、本来の姿にもどりがつてあるということでもあります。

ただ公團廃止後、全体として石炭の値段はどうかと申しますと、全体としては公團当時の平均価格よりは下つておるといふのが実情であります。鉄道の方では平均二千七百円台でおりになりなつていたはずでありまして、公団がなくなつたあとも、入札制度をとられませんでしたので、おそらく多くのかわりはなないだらうと考えております。

のが二十五分過ぎましたから、もう打ち切りを願います。石野君、さつきの続きを願います。

○石野委員　伊藤さんにお尋ねいたしますが、先ほど木材、それから木工家具等におきまして、いろいろと受ける打撃が非常に大きいということのお話があつたわけでございますが、この運賃値上げだけではなくて、すでに今までも二十四年度予算の当初予算がきめられましたから後、中小企業の受けている打撃が非常に大きいと思うのです。今度また八割の値上げがきまりました場合には、たして耐え得られる企業というのは、どういう中小企業でありましょうかということのお見通しと、さほどの影響がないかどうかという点についてちよつと……。

○伊藤参考人 お答えいたします。大
体におきまして自分たち中小、特に数
においては、弱小の工場主といたしま
しては、今石野さんからお話がありま
したように、大部分がもう参つてしま
うというような傾向にあると思います。
もつともそのままでは済まされません
ので、われ／＼におきましても生きる
べくできるだけ一層の合理化と奮起は
いたしますが、そのあり方につきまし
ては、さらにこのできた結果によつて、

より一層深刻な様相において現われて来るであろうということを、一言付言したいと思います。

○石野委員 ただいま合理化と申されましたが、中小企業において八割の運賃値上げがありまして、それがコストに響いて来る面が多いことはおおわれないのでございますが、中小企業における合理化は、はたしてどういう線で見れば合理的とされようとしておられるか、

れましようか。これは非常に大きい問題だと思えますのでちよつと……。

○伊藤参考人 合理化の問題につきま

しては、実は自分たちの望みますところ
ろは、より積極的な面でお願ひしたい
と思つておるのであります。いささか
運賃とははずれますけれども、われ
われすでに腐朽しております機械の
修理であるとか、新しい機械の買入れ
であるとかいうことにつきまして、
ほとんど資金に詰まつておりまして、
その合理化が不可能になつておりま
す。なお今私たちがつくり出すものが、
現在のような状態におきましては、
ほとんど滞貨をして来がちでありまし
て、いささかさばけて行かない状態で
あります。なお先刻も申し上げました
ように、輸出の点につきまして、現

状はこの通りでございますので、その面において合理化々々々ということにつきましては、私たちは非常に不満を持つてゐるものであり、容易にそれが達成したいものであり、すでに限界に來ておるといふことは、先ほど証言申し上げた通りでありまして、その合理化の面はわれ／＼よりも、先ほども指摘いたしましたように、国家関連産業において多くお願いしたいと存する次第であります。

○石野委員 合理化を国家関連産業においてやつてもらいたいという、中小企業の皆さんの御意見は一応わかりますけれども、しかしそれは希望ではありましようが、事実上にはおそらくできないのだらうと私は思うのであります。国家関連産業におけるところの合理化の線よりもより以上、皆さん方の現実の問題としまして、企業がやつて行けるか、やつて行けないか。滞貨

が現在非常に多いという実情に加えて、この運賃値上げというものが、はたしてそういう希望的な面だけで、あ

なた方の企業が持ちこたえて行けるかどうかかという点が、私どもにとつて非常に大きな問題だと思つたのでございます。この点についてもつとこまかく、八割値上げが行われた後におけるあなた方の合理化を、どういう線で行うとしておるのかということを、つぶさにひとつ御説明願ひたいと思つたのです。

○稲田委員長 石野君、あまり広汎にわたることは……。それは非常に微に入り、細をうがつことはいいのですか、大休ひとつ……。尾崎君。

○尾崎(末)委員 そこで委員長に申し上げますが、今言つたような運賃値上げが、どういふふうに企業その他に響

くかということを今日聞いておるのであつて、響いた後における合理化をどうするといふような問題は、第二段の問題でありますから、その点質問者に御注意願ひます。

○稲田委員長 委員長は承知しております。伊藤参考人。

○伊藤参考人 お答えいたします。一言にして申し上げますならば、困難であります。従ひまして、私今日証言に出ましても願ひする点も、ぜひ値上げ

の点を、皆さん方の御協力によりまして阻止していただくようにお願い申し上げたい、こういう次第であります。

○大澤委員 参考人に対する質疑はこれにて打ち切り、政府に対する質問を続行されんことを望みます。

○稲田委員長 大澤君の動議に御異議ありませんか。

〔異議なし〕異議あり」と呼ぶ者あり

○稲田委員長 御異議ないのを多数と認めます。

それではこれにて参考人の方々の意

見を承ることは終ることにいたしました。参考人の方には御多用中をお繰合せをくださいますて、まことにありがとうございました。

引続き法案につきまして、政府当局に対する質疑を続行いたします。満尾君。

○満尾委員　私は大臣の御出席を求めておるのでありますが、すぐにお取運びを願いたい。

それでは政府委員に伺います。議会にたゞいま身体障害者福祉法案というものが出まして、その五十條に、鉄道運賃をこれらの身体障害のある人に相当割引するという法案が出ておるの

であります。この事柄の実態につきましては、私どもも社会的見地からこれに異存はないのでありますけれども、それ／＼の法律で、当運輸委員会に對しまして連絡なしに、思い／＼に国鉄の運賃制度を改変するような法案が出ますことは、将来非常にこれは重大な問題でありますから、当委員会といたしましてかくのごとき立案をせられる場合は、あらかじめ当委員会に十分なる連絡をとるよう、委員会の意思

表示をいたしたらどうか。かような決議案をつくつたらどうであらうかという動議を、私は皆様に提議いたしたいのであります。どうぞ御審議を願います。

○稲田委員長 この際運輸省当局の御意見を承つておきたい。

○石井政府委員 ただいまの身体障害者の運賃割引に関する件でございますが、これはいささつを申し上げます

いて、これだけの赤字が出るのだから、これだけの率にきめるのだと見るべきではなからうか。あとのくらいあるからと言つて、それによつて値上げの起案の率を変更するということは、運賃値上げを取り運んで参ります。基本的な技術の面において、疑惑を生じているのであります。そのお考えを教えてください。

○藪谷説明員 満尾さんの御質問に対してお答えいたしますが、私の先ほどの説明が、あるいは言葉が足りなかつたかと思いますが、御承知のように国鉄運賃の収入の中で、貨物運賃の収入は、平年度において約三百億でありまして、八割値上げして若干の減収を考慮いたしますと、おそらく二十五年度においては二百三十億内外にならうかと思つております。それを二十四年度の予算においては、一月一日からもし改正が実施せられるといたしますと、大体五十七億程度の増収にとどまるかと思いますが、今年度の八十六億に對しまして、大体三十億程度の赤が生ずるのであります。これは合理化と一般会計よりの補填によるほかはないと考えております。最初八割を計画いたしましたのは、十月ごろから、こういうことであります。それを一月に直しますと、やはり三十億ばかり赤字が出ますから、その穴埋めとして、今言つたような処置をとるよりほかないと存じております。

○満尾委員 私は本年度のこの政策そのものには、大して異存はないのであります。お尋ねしたい要点は、遅れば遅れるほどたくさん値上げをしなければならぬということです。なるほど当該年度の赤字を埋めるにはその通

であります。しかし運賃値上げというものは、その立案当時の経過年度の残存月数の関係で、非常に高率をかけた、翌年以降はまる／＼十二箇年、その高い率でとるということは非常に不合理じやないか。運賃のベースを動かすことは、平年度を念頭において、値上げの率をきめるべきではなからうかと思つておりますが、これはつまり運賃値上げというものの対する、基本的性格に関する疑問であります。今年の運賃値上げという議論以上に、その点についてどういふふうにお考えになつておるか、お伺いしたい。

○穀谷説明員 二十五年における財政の収支を予想いたしますと、一応その経費は現行程度にとどめまして、なお物価補正等の見込みあるいは節約等を考へまして、現行運賃では二十五年の平年度において、なお二百三十億程度の赤字が出るのでありまして、それには今申しした通り、八割を値上げしてちようど減収を見込んで二百三十億程度の財源ができて、これでつじつまが大体合うのであります。本年度の点については先ほど申しした通りであります。やはり来年度においても、なおかつ二百三十億程度であるから、八割を値上げしていただかないとつじつまが合わない。こういうことであります。

○満尾委員 そういたしますと、今年度の経過的な年度の赤字の補填と、二十五年度の平年度の赤字の関係が、偶然一致したというわけでございますか。

○穀谷説明員 そういうことでございます。

○満尾委員 それではさらに伺います

が、一体この運賃というものは、なぜこういうぐあいに小刻みに改正するか。わが国の国民経済のベースをなすべき国鉄の運賃というものが、数箇月ごとに始終動揺しているというところは、これはまことに遺憾なことであると思ふ。そこで運賃率の安定性ということ、御当局はどういふふうにお考えおられるか。この点はさらに大臣が見えまじしたときもう一ぺん伺ひますが、事務当局の御意見一応伺つておきます。

〔關谷委員長代理退席、委員長着席〕

○石井政府委員 小刻みに上げているというお話でございますが、貨物運賃は昨年七月に改正いたしました以来、今度が初めての改正でございます。

○満尾委員 貨物運賃は初めてでありまされども、旅客運賃はついでこの間上げたばかりでありまして、結局国鉄の運賃という一貫した点から言へば、これは小刻みでありましたが、これはいづれ大臣が見えまじしたときに譲ります。

それでは貨物運賃の基本的な観念についてひとつ伺ひたい。国有鉄道からパブリック・コーポレーションになりまして、独立採算制ということがきつて言われて來ましたが、今後この貨物運賃の基本的な考え方を、やはり負担力説、あるいは実費主義といふものを、今後相当強く見られるお考えかどうか。その点について伺ひたい。

○石井政府委員 貨物運賃につきましては、小運送実費主義と負担力説との両主義があることは、御指摘の通りでございます。現実の貨物運賃につきましては、そのいすれだけと決定してい

るわけではなくして、その両方相まつて決定いたしておるのであります。今後も実費説あるいは負担力説の両方を彼此勘案いたしまして、公正妥當な運賃を設定するのが、貨物運賃のあり方であると考えて次第であります。

○満尾委員 今の御答弁ではなほ不足であります。今日まで運輸省直営の鉄道として、貨物運賃の構成を考えたておりましたが、その基本的な観念に変更がないかどうかを私は伺つておるのであります。もちろん一つの主義に一方的に偏するということとは、かなり困難であらうことはよく存じておるのであります。独立採算性という特殊、と言つてぐあいが悪いが、特にそういう強い光に照らされて、今後パブリック・コーポレーションとしてお歩きになるとすれば、従來にも増してコスト主義といふものが加味せられるという必要がありはせぬかと私は考へる。従來は非常に負担力説の色彩が強かつた。それを今後薄くして、漸次コスト主義にそえらるべき筋合いのものではないかと考へたので、その点について当局の意見を伺つたわけでありま。

○石井政府委員 貨物運賃の平準化いたしましたレベルにつきましては、お説の通りパブリック・コーポレーションともなりますれば、これは原価主義、実費主義にのつとて行くのが當然であり、また今度の改正も、その点が重要な大きな要素となつて御審議をお願いしておるのであります。しかしながら個々の貨物に對します賃率の配分につきましては、相当負担力といふものを考へてやるのが、これは満尾さんも御承知の通り、世界各國の鉄道に

共通な貨物運賃の体系ではないかと考へておる次第であります。

○満尾委員 私の質問の要点をやはりばかしておられる。私は従來やつておつた比率よりも、コスト主義を重く見るように、方針の変更があるかないかを聞いておるのである。方針を変更しないという御意向であるか、するといふ御意向であるか、その点を伺つておるので。

○石井政府委員 重ねて申し上げますが、個々の貨物に對しまして賃率の配分をどうするかというところは、負担力を相当念頭において考へなければならぬこととございまして、その点については今後とも従前とかわりないと私は信じております。

○満尾委員 運賃割引でございますが、運賃割引は運賃法の中に現われて來ておらぬのであります。従つてこれはコーポレーションの總裁が独断で專決できる事項であるか。あるいは国鉄監督局長のところで出して、大臣の認可を要する事項であるか。もし認可を要せずしてできるということになりますと、運賃制度としてはここに一つ大きな穴がある。その点について主務官庁はどういふふうにお考えになつておられますか。

○石井政府委員 運賃割引につきましては、これは運賃法で御決定願つておる基礎的な賃率についての変更は、きわめて輕微な、全体として国鉄の財政收支に影響のないようなものに限つて、国有鉄道總裁が總裁限りでできるやうになつておるのであります。従いまして、ただいま満尾委員は、大きな穴があるとおつしやいましたが、そういう大きな変更については、割引は国

有鉄道總裁にはまかされておらぬ、かやうに考へられる次第でございます。

○満尾委員 これまた御答弁がはなはだけておるのですが、運賃割引と言いましても、現行の貨物等級表を見ますと、ほとんど恒久的に割引政策をとつておられるものがある。これなんかはいつまでも割引主義をとつて行かれるつもりか。本來ならば当然等級の変更があつてしかるべきではないかと思ふが、これについても一つ問題がある。これは国鉄總裁に限りできるものであるかどうか。私はさらに聞きたいのは、季節的である期間を区切つて、あるいは陸地地域、着地域を区切つて、季節的に地域的に、かつ個々の貨物別に行われるところの營業政策上から來る運賃割引、あるいはまた國策的な社會政策的な見地からするところの運賃割引というようなものについての取扱ひは、どういふふうになつておるかというのを伺ひたい。

○石井政府委員 ただいまのお話のございましたやうな運賃の変更は、全体として国鉄の財政に影響を及ぼさない範囲におきましては、国有鉄道總裁限りで行ふことになつております。しかしながら營業政策と申しまして、他の運輸機關等との関係によりまして、不当な競争の行われるやうな運賃の割引は、国有鉄道總裁がするとは思つておりません。かりにもしそういう事実がございませしたときは、運輸大臣は公益上必要な命令を發して、これを修正させるつもりでございます。

○満尾委員 どうも政府委員はことさらに私の質問の要点を避けておられるやうに私は感ぜられるので、どうもピントが合わないであります。運賃法

第八條の国鉄の収入全体に影響のない輕微の云々というものは、私は割引政策のことではないと思ひますが、その点について当局の御意見をたゞしたい。ここに割引というものは、あの八條にいうものではない。八條のいうのは、別個の基本的な運賃の質率、あるいは等級の変更を指しているものではないかと思ひますが、第八條の解釈からお伺ひしたい。

○石井政府委員 だいたいの御質問でございませうが、これは私當時立法當事者として關係方面とも折衝し、また国内的にも責任を持つて立法いたしましたのであります。御指摘の運賃割引のごときは、八條によるものであるという解釈でございませう。なお付言いたしますが、條文の表現の仕方が、今までの法律と非常に異なつておりますので、あるいはそういう御解釈をいただけなかつたかと思ひますが、この点は終戦後における日本の特殊事情にかんがみまして、御了承を願ひます。

○満尾委員 それでは運賃割引に関しては、大臣の認可は要らないというわけですか。

○石井政府委員 第八條の規定による限り、大臣の認可はたゞいまりませう。

○満尾委員 この運賃の値上げに關しまして、たゞの反面をなしますものは、鉄道の合理化であり、サービスの改善でなければならぬことは、私先ほど菊川氏にもたゞしたようなわけでありませう。今回はコーポレーションの方にお伺ひしたのでありますが、一体いかなる合理化を並行的に考へておられるか。またその合理化にも二つの

面があると思ひます。一面におきましては増収のくふうをこらされる面が一つあるだらうと思ひます。一面におきましては経費の節約を考えられる面があるだらうと思ひます。第三面においては、将来の利益を生むべき基本的な施設の改良計画というものがこれにあるであらう。こう考へるのであります。そのおのづかにつきまして、ごく簡単によろしゅうございませうから、アウトラインを教へていただきます。

○穀谷説明員 まず第一の、二十四年度において国鉄として、経営合理化によつてどれほどの節約をしたかという点であります。従来日通に委託しておりました小口貨物の取扱ひ事務を直営することによりまして、まず本年度は二十五億浮かしました。また石炭の節約によりまして約二十億、入札制度によりまして大体十五億から二十億程度節約いたしました。車両の修繕費につきましても二十億から二十五億程度の節約をいたしましたのであります。そのほかに物件費としましては、前議院においていろ／＼御注意がございました死蔵物資の減少であります。これにつきましても、前年度に比しまして貯蔵品が約三十億程度節約になるかと思ひつております。そのほかに第二の人員整理であります。過般御承知のように全員の約二割、十二万ばかりの人員整理を断行いたしました。本年度はこれによつて給與は大体五十億と推定いたしておりますが、退職資金等考慮いたしますと、そう大きな経費の節約にはならぬと思ひます。来年度におきましては、相當の節約にならうかと思ひつております。大体以上申し上げたところを概算いたしますと、確かなところは

百億から百二十億程度の節約を、前年度に比してはいたしたと思ひつております。来年度以降におきましても、なおこの上に節約ができるかどうかにつきましては、目下来年度予算の編成にあたりまして十分注意して、できるだけ節約を期して行きたいと思ひつております。

今後増収方面としていかなる政策を持つておるかという第二の御質問であります。旅客におきましても貨物におきましても、輸送量の増加に対応して輸送力を増強して行かなければならぬことは確かでありまして、旅客においては外客の誘致であるとか、近距離の列車の回数を増すとか、いろ／＼方法があります。また貨物につきましても、出荷誘致運動、増送運動などを展開すべきでありまして、たゞいまにおきましては、増送運動を展開しておる次第であります。増送運動を展開して、広告料とか、あるいは諸料金の改正とか、そういうことについても本年度においては、前年度よりも約十億程度増収を期待しております。今までの実績ではほぼ計画通りに進んでおります。

第三の、今後の施設等においてどういう節約、合理化の計画があるかという問題であります。まず一番大きいのは御承知の電化であると思ひます。石炭の節約につきましても非常に大きな問題かとも思ひますが、ただ石炭節約もまたいろ／＼もうかるのではなくて、やはり電力の差は、動力におきまして大体半分でございます。しかしながら電化工事による原価償却、あるいは利子とか、補修費等に、非電化区間よりもよけいにかかりますので、かれこ

れ差引きますと、電化すれば約二〇％の節約が可能であらうと存じます。しかしながらこれは東海道等のごとく、非常に條件のいい路線でかような実績を収めておりますが、今後行々五箇年計画の約三千キロの電化に對しましては、差引條件が悪くなるので、六〇％ないし一〇〇％くらいに下るであらうと思ひます。電化以外の事項につきましても、いろ／＼と御意見があらうと思ひますが、今までやつてゐる項目をますます強化して、できるだけ節約をして行きたいと考えております。

○満尾委員 大体合理化のお話を伺つたのでありますが、その中でもう一言伺ひたいことは、増収対策の中に旅客の誘致、貨物の誘致運動を展開せられることもまたことにけつこうであらうと思ひますが、このごろ新聞等で拜見しますと、とき／＼第三者から見ても、わがわがと思はれるような企画が、運輸省の国鉄の企画として現れる。この間も去る委員から質問がございましたが、映画のスターをおとりにしたり、あるいは酒を飲ませるとか、あるいは女ばかりのハイキング乗りをしたということがあると思ひますが、いかにも国鉄が赤字を出しますことは、めぐりめぐつて国民の不利になり、国鉄の健全なる経営は、公共の福祉にも深くつながつておりますが、反面考へてみますと、国鉄が赤字になりさえすればよい、増収になりさえすればよいということ、国民経済的に見ましてまづたゞ浪費と目せられる、あるいは道義的に見てどうかと思はれるような、目的誤解を受けるような企画があるように散見せられるのでありますが、一体国

鉄当局としてこれらの企画に對して、どういうようにして指導してやつておられるか、お伺ひしたい。

○穀谷説明員 もちろん御注意のようには、国鉄の増収をはかるのが第一目的であります。ただこれだけに終始して、何が何でも増収すればよいというような指導方針はとつておりません。ただ地方に参りますと、その地方の希望をいれて計画した結果、中央の方針とはやや違つて、行き過ぎたものも一、二あるかと思ひますが、いろ／＼の運動をやるに際しまして、一つや二つは間違ひのあるのは常であります。地方に對しても御説のような指導方針をできるだけ徹底して行きたい、かように考へております。

○満尾委員 私はこの際特に国鉄の当局にお伺ひしたいことは、結局目前の国鉄の黒字よりも、国鉄の黒字を念願する根本は、国民経済の健全な発達にある。従つて国民経済の利益と合致する限度において、増収政策というものは存立するのであつて、その点の考慮を絶対に忘れられぬようにお願いいたします。実は前の委員会において當局から、今私の申し上げるような筋から脱線したと誤解されるような御答弁がありましたので、私は是非常に心配しておつた。きょうも菊川君に申しました通り、国鉄は国民に対するサービスにおいて、その軽重先後を誤らぬように御勘案を願ひたい。私どもから言へば、国民は何を求めているか、この本質的なところに対して十分サービスしていただいて、末梢神經的な、皮膚の上の感覚的な面でなく、もう少しはつきりした御経営をお願いしたいということを申し上げてお

きます。

○稲田委員長 それでは暫時休憩いたします。

午後五時七分休憩

午後六時五十八分開議

○稲田委員長 それではこれより再開いたします。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案に対する質疑を続行いたします。

田中堯平君。

○田中(堯)委員 第一にお聞きしたいのは、五月一日に旅客運賃の値上げをしたときに、政府側の御説明では、旅客運賃は値上げしても、物価にはあまり響かないが、貨物運賃を値上げすると、物価に響くからやめぬということでありました。その当時委員会では、貨物運賃の方を少し値上げして、旅客運賃の方は少し緩和してくれというような要求を出したにもかかわらず、そういうような見解であつた。ところがそれから半年しかたたぬ今日、今では事情がかわつたから、貨物運賃を値上げをしても、しかも八割というやうな大幅な値上げをしても、物価にはさほど影響なしということの説明をされておるが、何としてもわれ／＼はその点は納得が行かぬ。しかも二％、三％というやうな、ほとんどとるに足らない程度の影響しかないということでありますが、しかも石炭などは、鉄道の輸送量のうちの二七％—三〇％近いものを持つておるが、こういう石炭なら石炭、あるいは鉄鉄とか、いろいろ他の物価に及ぼす影響というものは、決して軽視すべきものではない。かように考えますが、この点について、一

体物価にさしたる影響なしということ

は、どういふふうに考えておるのであるか。納得の行くように御説明を願いたい。

○足羽政府委員 その点については、あるいは前に御説明申し上げた際に触れたかと思うのでありますが、この半年の間の経済界のいろいろな情勢の変化もありまして、現在ではいろいろな物資にわたつて統制も解除され、また経済界もだん／＼安定して参り、従つて先般旅客運賃の値上げが論ぜられ、隔たりと、それに伴う経済情勢の変化というものが相当あつたと思ひます。かつだん／＼物資も統制のはずれるものが多くなつて、いわゆる有効需要によつて価格も決せられるという時代になりましたと、しば／＼御説明を申し上げたやうな、現在程度の運賃の値上げによる価格に対する運賃の占める割合というものも、流通過程でだん／＼それが吸収されて、その影響も少くなるのではないかと。こういう考へ方を持つておる次第であります。

それから石炭の例をあげられたわけでありませんが、素材に対する値上げは、ことにそれが原料品でありますだけに、いろいろそれが物の製造に使われるものでありますと、二次製品、三次製品というふうに、価格の大きなものの原料になるわけでありまして、やはりそういうものは生産過程において、運賃というものの値上げが的確に、直接に値上げに響いて行かない。こういうふうに考えておる次第であります。

○田中(堯)委員 その点については、当初すでに五月一日當時は、インフレも上昇カーブをたどつておるわけではないし、今日といえどもその事情はかわつておらぬと思う。さしたる情況の変化ということもないし、時日もわずかに半年しか経つておらぬ。いろいろな事情を考えてみると、今日ただ三％とか四％あまりしか物価に対する影響がないという点は、まことにどうも了解に苦しむのですが、さらにお尋ねしたいことは、一体国鉄の当局は、今度の八割値上げということによつて、今度こそは大体收支償うやうな経営ができるかどうか。この前旅客運賃値上げのときには、これを上げれば何とかなるといふことでありましたが、ふたをあけてみると、半年もたたぬうちに九十億近い赤字が出て来るというやうなことになる。国民は少しも国鉄当局や政府を信頼することができない。また旅客運賃を上げる。さらにはまたもう半年もたたぬうちに貨物運賃も上げるということであつては、まことに不安状態に陥ることになるが、この際はたしてこれで大丈夫やつて行ける。独立採算上大丈夫という御確信があるかどうか。独立採算上だめだ、相当額国庫から援助を得なければならぬという考へであるかどうか。その点、独立採算制をめぐる将来の見通し、それから将来に対する覚悟のほどを御披露願ひたい。

○足羽政府委員 その点につきましては、これによりまして私たちは、お話をの独立採算制を確保し得る、こういう見通しを持つております。

○田中(堯)委員 この八割値上げによつて、五十七億の増収ということになるというのでありますが、しかし調べると、小口扱いの方は約十五億減、車扱いの方が約七十一億増であつて、差引五十七億ということになっております。ところで中小企業が関係しておる部門は、大体小口扱いが多いかと思ひますが、そうすると十五億減といふのは、中小企業の状態といふものが、まったく衰微するといふことを見通しての計算でありますか。

○足羽政府委員 ちよつとお尋ねいたしますが、小口扱いの減といふのは、どの表でござらんになつておるのでしょうか。

○田中(堯)委員 これは祕書の方に調べさせた結果をお尋ねしておるのですか。

○石井政府委員 そういふことを一向私たちのところで存じませんが、こういうことならわかるのでございます。当初予算に對しまして、小口扱いの方は、今度改めました予定収入は少くなつておる。しかるに車扱いの方はふえておる。こういうことならよくわかるのでございますが……。

○田中(堯)委員 それはどういふわけですか。

○石井政府委員 それはさういふわけでありまして、小口扱いの方は、当初予算を組みました當時は、御承知の日の通の請負つております業務を還元して、国鉄の手で直営するといふことが予想されておらなかつたのでございます。その後いろいろの関係から、急遽六月一日から、日本通運のやつております小口の積みおろしの関係を国鉄職員の手で直営いたしますことに、これは一部経費の削減の目的をもつて、やらざるを得ないことになつたのであります。その結果膨大な小口扱いを国鉄の従業員の手でもつて処理いたしました。

て、一方従業員につきましては、定員法の関係で十分なる充足ができないといふやうな関係でございましたので、極力小口混載扱いを奨励いたしました。この小口混載扱いと申しますのは、小口のものをまとめて車扱いにして、鉄道の方は託送になるわけでありまして、そういう制度を大いに奨励いたしましたもので、その結果といたしまして、小口は約半減いたしましたのであります。その見通しをもちまして、小口の方は減収の見通しになる。また車扱いの方は、過日御説明いたしましたかと思ひますが、さういふ小口からの転賃もございしますが、また一面一トンのあたりの輸送キロが、公布予算を考へましたときよりも少し延びて参りましたので、その関係を勘案いたしますと、トン数は減つておるけれども、トン数とキロ数をかけ合せたトン・キロでは、幾らか増して参る。さういふ関係で若干の車扱いは増といふことになるのであります。

○田中(堯)委員 提案理由の一つには、海上運送との調整ということが載つておりますが、それでまずお聞きしたいのは、海上運賃は今度はどういふ措置になるのではありませんか。

○岡田政府委員 海上運賃は、鉄道運賃の八割引上げに伴ひまして、平均九割三分程度の引上げ方を考慮いたしております。

○田中(堯)委員 いつからですか。

○岡田政府委員 これも一月一日から実施いたします。

○田中(堯)委員 そこで海上運賃との調整ということですが、今海上運賃が非常に高くて、海上の荷物が陸に上る。そこで困るという問題があるわけ

なのですが、ところで陸上運賃を八割値上げをし、またそれ以上に海上運賃を値上げするという事になれば、依然としてその調整はとれないということになると思うが……。

○岡田政府委員 現在鉄道の方に比較したしまして、海上の方が高いと申しますのは、運賃そのもののほかに諸掛を加えて、全体の輸送経費を見た場合に、海上の方が高いという意味であり、すなわち海上の場合の輸送経費を見ますれば、たとえば石炭について申しますと、山元から港までの鉄道運賃と、港の積込みの費用、それから揚げ地におきますおろす費用と、解、回船、こういうものを込めて見た場合に海上の方が高い、こういうのであります。運賃そのものは海上の方が非常に低いのでございます。たとえば割合に接近しております若松・大阪を例にとりまして、現在鉄道運賃が五百十七円に對しまして、海上は三百三十六円、従いまして鉄道の方が八割上げますと四百四円増すのでありますが、海上の方を九割引上げました場合に幾らになるかという、三百四円余りでございす。その間においてやはり百円の開きが出来る。従つて鉄道運賃を八割上げ、海上運賃を九割上げましたも、その他の港の経費が固定しているか、あるいは下りの傾向にありますので、海運の方が非常に割がよくなる、こういうわけでありす。

○田中(義)委員 今度の運賃改正によつて、海上の運送が今の窮状を打開されるというのを盛んに言つておられますけれども、どうもわれ／＼から見れば、それは一つの幻想ではないかと思われ。というのは、片一方が値を

上げ、また片一方が値段を上げるといふことになりすれば、今のような説明にかかわらず、やはり陸の荷物を少しでも海上に移すという事は困難ではないか。約三割というものが海上に移るように出ておりますが、しかし三割の荷物をもちつて、海上運送がそれで息がつけるかどうかという点について、御説明願ひたい。

○岡田政府委員 大体今海上から鉄道の方に移つていゝと考えておりますのは、月平均二十五万トンから三十万トン程度であります。この程度の荷物は、今度運賃引上げが実施されます場合に、海上の方に轉つて来るもの、かように考へております。なおこの運賃引上げの前提といたしまして、これはまだ決定ではありませんが、かりに運賃が民間側の手にその内航業務を移すことが実現いたしますならば、これはまだ決定はございせん。日本側でそういう希望を持つておるのであります。そういうことが実現いたしますならば、この措置によつて、この運賃引上げと相まつて相当のものが海上の方に流れる、かように考へます。

○田中(義)委員 大臣にお伺いします。この木材とか硫化鉄とか砂利とかいうような、日本の経済再建には非常に重要な基礎資材が、やはり運賃値上げで困つておるわけである。ことに農業増産についても相当しつゝかえて来ると思ふのですが、これはとりもなおさずドッジ・ライン、言いかえるならば、日本に健全なる産業の発達をはかつて、それによつて健全なる物価の引下げを行おう、インフレーションの克服をやろうという、根本的なラインと非常に違つたことになつて来る。やたらに基礎資材が高くなつて来て、再建をやるうにもさつぱりできないというやうな結果になりはしないかと思ふのでありますが、この辺の見通し並びに見解を大臣から伺ひたい。

○大屋国務大臣 この運賃値上げによりまして、国民の消費生活に対する影響は相当吸収ができるという見地で、運賃の値上げを目途としたのであります。影響が、もちろん上げまして、少しも影響がないというふうに申しかねることは、私も認めておるのであります。しかし一面におきまして、しばしば申し上げました通り、たとえば木材にいたしまして、あるいは鉄石にいたしまして、その他のものにいたしまして、基本生産資材が国民生活の面に直接に現れるまでには、二次製品、三次製品あるいは四次製品の形をとりまして、運賃の値上げがかりに木材に、あるいは硫化鉄に多少影響を及ぼすことは事実であります。たとえば硫化鉄にいたしまして、それが硫酸に製造される。その硫酸を使つて肥料をつくる。その肥料がまた農業に使われる。また一面化学繊維というやうな方面に硫酸が行つて、その繊維がまたいろ／＼二次、三次の製品になつて、国民生活に影響いたします。これは、何分の一の影響を持つてというやうな事例で、私たちはさきで国民大衆の生活には圧迫を加えない。こういうふうな考へておる次第であります。他面われ／＼は今回の補正予算、あるいは来年度の予算を考へますときに、少くともやはりこの運賃値上げといふことが、多少の影響のあることは

いふまでもないので、これは話せば、大したことではありませんが、マイナスのフアクターでございす。しかし一面プラスのフアクターといたしまして、しばしば／＼総理大臣の施政演説あるいは大蔵大臣の財政演説でも申し上げました通り、シャープ勧告案による税の軽減とか、あるいは補給金の減少とか、あるいは公共事業費に多額の経費を計上いたしますとかいうやうな面で、インフレーションの収束を大いに目途といたしまして、物価はなるべく上げない。たとい運賃の値上げだけが、今回のわれわれの予算的措置におきまして、多少の申せばマイナスの面といふことも言えるかもしれませんが、これをプラスの面で補つて、總体的に見ました政策では、決してこれが不適当な措置ではないと考へて、さやうな信念でおる次第でございす。

○田中(義)委員 きようは参考人の意見もいろ／＼伺つておりますが、中小企業の方々の言葉によると、たとえば石炭の方では、今度のような値上げをされたのでは、石炭生産者の方でもこの値上げ部分を吸収することができぬ。また消費者側の方でも、これを吸収する能力がない。そういうやうな言葉になつておるし、中小企業の方では、おそらく大半は壊滅するであらうといふやうなことまで極言をしておるわけでありす。それはどの重大問題であるので、今これを大急ぎにやつて行く。ことにこの前の大臣の答弁では、いろ／＼等級の点などについては再考を要するがゆゑに、衆国会でまた新たに慎重に審議を重ねる方がよいと思ふといふ意味の答弁がありました。

○大屋国務大臣 衆国会において、あるいは来年度の会計年度におきまして、等級表のいろ／＼なアンバランスの点のあることは事実でございます。その点を十分に検討いたしまして、適当なものにいたしたいという考へは持つておりますが、今回のこの運賃値上げの措置を、衆国会まで延ばすという考へは持つておりません。

○田中(義)委員 ことに非常に困つておるの木材関係なんです。これはどうします。このままでは、たとい一月から四月までの間といえども、非常に困つた問題になると思ふが、その辺について、ことに木材関係について不測の困つた問題が起るのではないかと考へておりますが、そういうことについて大臣は十分なる覚悟を持つておられるのですか。

○大屋国務大臣 衆国会において、あるいは来年度の会計年度におきまして、等級表のいろ／＼なアンバランスの点のあることは事実でございます。その点を十分に検討いたしまして、適当なものにいたしたいという考へは持つておりますが、今回のこの運賃値上げの措置を、衆国会まで延ばすという考へは持つておりません。

○田中(義)委員 ことに非常に困つておるの木材関係なんです。これはどうします。このままでは、たとい一月から四月までの間といえども、非常に困つた問題になると思ふが、その辺について、ことに木材関係について不測の困つた問題が起るのではないかと考へておりますが、そういうことについて大臣は十分なる覚悟を持つておられるのですか。

○大屋國務大臣 覚悟は常にいろ／＼な覚悟を持っております。木材その他の点についても、原則的に今回八割値上げの措置を認めていただくことを希望いたしておる次第であります。

○田中(務)委員 最後に、最初質問をしたのですが、ちょうど大臣が不在でかわりの方がお答えになりましたが、五月一日からの旅客運賃値上げのときにも、相当自信ありげな政府の答弁でありました。旅客運賃値上げをすれば、これでもつてどうにか収支がとれるような答弁でありました。ところが半歳ならずして、たちまち今度はこのような八割も貨物運賃の値上げをしなればならぬというような状態に來ております。幣制とところ私どもの見解は、これは元來交通事業というような公共性を持ったものを、独立採算で行こうというところに、根本的なむきがあると思うわけです。ところがこの根本的な建前をいままでも独立採算制でつづけて行こうというならば、おそらく私どもの見通しでは、旅客運賃、さらに貨物運賃の再値上げと、次々にそういうむきをしなければやつて行けないことになると思う。そこで伺いたいことは、一体今度こそはこの貨物運賃の八割値上げによつて、もうこの当分は大丈夫、これでもつて国鉄の収支はとれるというような、そういう見通しがあるのか、ないのか。まあちよつとやつてみようという程度のものであるのか。その辺のところのはつきりした心組みを大臣から伺いたい。

○大屋國務大臣 この春の旅客運賃の値上げによりまして、国鉄の収支をカバーするということは私も申し上げたのでありますが、これは私の見通し

で、その当時はさように確信いたしておりましたが、やはり経済現象というものは、時間の経過とともに種々変化する場合がありますので、当時の見通しといたしまして、旅客運賃を上げました場合には、利用者の減耗が一〇％減るだろうという見込みをしておりましたところが、その後のドッジ・ライソンの浸透、その他の経済現象から、旅客の利用率が一〇％以上も下りまして、この点は私も誤算を自認せざるを得ないのであります。つきましては田中君のただいまの御忠言は、まことに私も感謝いたすのですが、またぞろ貨物を八割上げて、時間がたちますとまたぞろ収支が合わないものではないかという御警告ですが、この点は大いに肝に銘じて注意いたし、さやうのことのないようにいたすつもりであります。

○大澤委員 国有鉄道運賃法の改正によりまして、運賃の値上げをすることになったのでございますが、これも先ほど來の政府の答弁なり、あるいは経済事情の面から見て、一応やむを得ないということはよく承知でき得るのであります。今国有鉄道法の改正によりまして、公債の募集ができ得るようになりまして、これによりまして加賀山国有鉄道総裁は、東海道線並びに上信越線等の電化をしたいということを発表しておるのでありますが、その電化によりまして採算上のコストが下つて参ることは、もちろん当然であると思うのであります。すなわちこの電化によりまして赤字の補填ができ

るならば、現在の貨物運賃の値上げにいたしましても、あるいは本年五月の旅客運賃の値上げという点も、これに

よつて一応採算が合えば、また値下げをする意思が政府にあるかどうかというところを、一応お尋ねしたいと思ひます。

○大屋國務大臣 東海道本線その他の線の電化が完成したといたしますならば、營業費の面につきましても相当の節約が行われると思ひますので、その場合にはただいま正確な計数上の材料は持ち合せませんが、旅客運賃あるいは貨物運賃の面も、これによつて相当に節約ができますから、あるいは値下げをすることが可能であらうと私も存じます。

○大澤委員 先般運輸委員会におきまして、委員各位が全国的に実地に国有鉄道の面、あるいはその他の面を休会中に視察をして参つたのであります。が、私たちも視察して参つた結果が、東海道線のごときにいたしますと、電化によつて、電化に投下したところの資金は、二箇年間でこれが回収がつくというやうなことを、鐵道局の局長なり、あるいは労働組合の諸君なりが申されておつたのであります。が、かように大資本を投下して電化した結果が、わずか二箇年でこの投下資本の回収がつくということならば、いかなる処置を講じましても、現在わが国の国有鐵道が赤字であるというやうな現状からかんがみまして、これを一刻も早く全国的に電化をなくてはならぬというやうなことは、私たち視察して参つた結果当然考えられる問題であるのであります。ここで資金その他の面ももちろんあることは存じますが、先ほど申しましたやうに、このたび国有鐵道法の改正によりまして、公債の募集ができ得るという段階に立ち至つて

おる以上は、これに対して積極的に政府はこの方針で進む意思があるかどうかということ、一応お尋ねしておきたいと思ひます。

○大屋國務大臣 資本を電化に投下いたしまして、二箇年で回収ができるといふやうな御意見でありましたが、二箇年ではむづかしいと思ひのであります。しかしながらこの電化によりまして利益というものは相当に考えられるのであります。従来から見返り資金においてこの鐵道電化の資本を調達したいという線では、盡力をして参つたのであります。が、これが成功をいたしませんので、また今回の補正予算におきましても、予算に組み入れることを考えましたが、これも一応成功いたしません。また二十五年度の予算におきましても、電化の費用を計上いたそうと努力いたしておりましたが、これもまだ全然不可能というほどでもございせんが、いろ／＼な関係で、目下電源が不足というやうなことからもならみ合せまして、ただいまはまだ何とも確定をいたしておらないのであります。いづれにしましても電化するということは、われ／＼當局といたしまして、また國民生活あるいは輸送の面の改善という点からも、非常に望ましいことではございます。で、まだそこで、運輸当局といたしましてはかく／＼にするというほどの決定を見ておりませんが、いわゆる鐵道債券というやうなもの、鐵道の建設面の仕事にこれを使ひ得るという意に、今回會計法の一部改正の中にそういう規定を設けた次第でござい

ますので、いづれ予算に計上の能、不能というやうな問題とにらみ合せまし

て、鐵道債券による電化事業その他の建設面の仕事に着手するかいなかというところにつきまして、十分に考慮をいたしたいと考えておる次第であります。

○大澤委員 加賀山国有鐵道總裁が、東海道線並びに上信越線の電化に鐵道公債を引当てるというのを申されしましたので、この点に対して私は、本日加賀山總裁がおりませんから、藪谷營業局長に質問をしたいと考えておるのであります。すなわち東海道線並びに上信越線の電化をするということは、最も適切な処置であり、当然のことであると存じます。なお上越線と一貫するところの両毛線という線がありまして、こゝういふ両毛線のごときは、もちろん現在のわが國の経済事情からいたしまして、外貨獲得という面からいたしまして、最もわが國の重要な産業地帯でございせん。すなわち高崎、前橋、伊勢崎、桐生、足利、佐野、栃木、小山というやうな所は、御承知の通り機業地帯でございまして、かかる産業の育成という面から見まして、なお外貨獲得という面から見まして、このやうな重要産業地帯をこの機会に電化することは、緊要であると私は考えるのであります。藪谷營業局長の見解を一応伺いたいと思ひます。

○藪谷説明員 国有鐵道の電化が、国有鐵道の財政の健全化のみならず、わが石炭資源に対する國策的な見地から申しましても必要なことは、申し上げるまでもありません。そこで國鉄といたしましては電化の順序といたしまして、従来は勾配線の多い所、あるいは煤煙の多いトンネル区間の救済のために、こゝういふことでありましたが、こ

れを今回新しい観点から、運輸量の多い所から電化する。こういう方針を立てまして、東海道、山陽、東北、奥羽線等の本線からまず電化いたしました。それからこれに関連する支線で運輸量の多い所、これは全国をながめまして、いろいろございしますが、今お話に出ました両毛線のような、非常に交通量が多く、かつ本線に関連してあります所は、設備費もそれだけ少なくて済みますので、非常に有望な電化区間だと私も存じている次第であります。しかしながら順序は今申し上げたような順序でありまして、今すぐにはいつからというようなことは申し上げかねますが、本線を電化したあかつきには、非常に有力な線だとわれわれも考えている次第であります。

○大澤委員 たいだいま穀谷営業局長からの答弁によりまして、わが国の産業の上からいたしましても重要な地点であり、鉄道としての採算の面から見ても、最も必要であるということであり、私が、私は先ほども申しましたように、旅客に対しましては貨物に対しましては、運輸の値上げというものは、われわれ国民生活にとりましてとくに重大な問題であり、しかも現在中小商工業者といいたしましても、本日の公聴会でありましたかの機会にも、いろいろ御意見が述べられたのであります。かような点からかんがみましても、この運輸の値上げという面に対して、政府は一日も早く電化を実施して、運賃の採算が、すなわち国有鉄道の採算がバランスがとれるようになるならば、この運賃の値下げをする。あるいはこれに対して適切な措置を講ずる。こう先ほど運輸大臣は申されまし

たが、先ほど申しましたように宇都宮管理部といいたしましても、両毛線のごときは最も採算がとれ得る線であるといふことを、私たちが本年視察に参りましたときもはつきり申されております。かような点から参りましても、また重要産業地帯であり、しかも採算の点から見ても十分とれ得るということを申されておりますので、こういう重要産業地帯の国有鉄道に対して、一日も早くこの電化を実施する意思があるかないかというのを、運輸大臣にお伺いをいたしたいと思ひます。

○大屋國務大臣 この電化の順位等につきましては、たいだいま穀谷君から御説明がございました通り、大体基本の觀念は幹線本線からスタートして、順次それ以下に及ぶという観点で参っております。本線はもとより、これに準ずる重要な支線も相当ございますので、たいだいま大澤君の仰せられた両毛線のごときも、もし資金の關係等とにらみ合せまして、本線の建設あるいはそれに準じて、やつてもよろしいといふふうに持つて行けることができれば、非常に仕合せだと考えている次第であります。

○石野委員 大臣は生計費等に対しての影響は、この八割値上げによりましても大してないであろう。いろ／＼とその間において吸収されて行くであろうというふうに言われているのでありますけれども、先ほど参考人の意見としては、国鉄労組の諸君なども、約六％ないし八％ぐらいの影響があるだろうと言つております。中小工業の諸君にいたしますならば、これは生計費の問題だけではないに、企業はつぶれてしまふだろうというふうに言つてい

るのであります。再三の重複した御質問であります。この点についてはつきりひとつ、どの程度に生計費等に響くものであるかどうかということのお見通しをお伺いしたい。

○大屋國務大臣 これは凡百の商品がございまして、またその商品の生産過程、消費過程、あるいは採算状態といふような点で、單に数字の上の現象だけでは、十分ではないのでございまして、たくさんあるものを、一々これはどうだということを吟味いたすのも、むろん必要であります。まず大量觀察をいたしているものでありまして、それはつまり現在のこの運賃が物価に占める割合、その物価も、国鉄が運搬しております重要な二十六の品目に對しまして、日本経済がまずバランスのとれておつた昭和十一年を基準をいたして考へてみますときには、昭和十一年にはこの運賃の占める割合は四・六％であつたのでございしますが、現在それが二・三％になつてゐる。これを八割値上げをいたしましても四・三％にしかすぎない。これは平均でございします。もつともこの個々の割合を申し上げますならば、木材とか、あるいは鉄鋼とか、あるいは石灰石とか、砂利とかいうものに対しては、は、相当大きな割合で値上がりがあるものであります。かようなものは国民の消費生活には二次、三次、四次というようなくらいに分割されて、運賃の値上げをしたその影響の割合の何分の一、あるいは何十分の一が、結局の国民生活に、お互いの生活の面に響いて参ります。こまかく一々何％どう響くかという事は申されませんが、一応運賃と物価の關係はそういうふうに考えま

す。まずインフレーションは大方ストツアの過程にあり、むしろデフレ傾向、あるいはデイス・インフレといふ今日の時代におきましては、やはり国民生活の中でまず吸収できる。一部分の個々の商品については、あるいは吸収のできないものもあるかとは思つておりますが、全体といたしましてはまずできるという観点で、実はこの案を提出いたしました次第であります。

○石野委員 生計費に響くか響かないかということについては、いろ／＼見方の相違もあるだろうから、私はこれで聞きますが、資料によりまして、大体今度の値上げによつて、小口扱いあるいは車扱いは三％ぐらいの利用減だ。どう。こういうふうになつてゐるわけでありまして、はたしてこの三％で食いとめられる見通しがあるかどうかという問題でございします。これは先ほど田中君からの質問にもありました。ですが、旅客の運賃を値上げしました場合にも、大きな誤算を起しているわけでありまして、今度の場合、はたして三％ぐらいの利用減でとまるのであるかどうかということについて、この三％ぐらいを見込んだことについて、一、説明をしていただきたいと思います。

○石井政府委員 大体三％の減少を見込んだ理由は、海運への転嫁を考えまして、石炭、鉄鋼、木材等の主要物資の貨物運賃について、これを検討いたしまして、そうして九州・本州間・北海道・本州間等について、石炭の海運への転嫁を予想いたしました。またそのほか九州・本州・北海道・各相互間の貨物のうち、原木、セメント、魚貝

類、わら工品、種ばれいしよ等につきましても、およそ月間平均の見通しをつけたのでございします。このほか自動車への転賃でございしますが、これはすでに相当距離貨物は自動車へ転賃しているものであります。さらに現状のトラック輸送に對しまして、五十キロ車扱の貨物につきましては、五十キロ程度のものはこれは品目等によりまして違ふのでございしますが、大體的な觀察をいたしまして、月間の輸送量の減少を大体見込んだのでございします。こういうような点を見込みまして、月間約三百万トン、あるいは多少それ以上が、大体転賃数量だと思つております。しかしお話のようにほんの多少は、運賃の高いために動かなくなるといふものも、考えられることは考えられるのでございしますが、これは旅客と違ひまして、貨物の輸送は生産事業でございしますから、必ずしも運賃が高くなつたからといって、旅客の輸送が抑制されるようなぐあいに抑制されるとは、私どもは考へておりません。のみならず日本の経済の再建は、着々として進んでいることを信じておりますから、本年の輸送量に比較いたしまして、来年度の全体の貨物の輸送量の要求が落ちるといふことは、予想いたしております。本年よりも来年、来年よりも再来年と、貨物全体の輸送を要求する量は多くなる。ただそれが海陸いずれの分が多くなるかというだけのことでございします。そういう点を勘案いたしますと、三％の減少も実は来年度について見ますれば、あるいは五％なり六％という減少までにはわたるというふうな考へ方もできるのではな

○石野委員 輸送量が減少するであろうという見通しについては、いろいろの見方があると思います。先ほどの参事官のお話によりまして、たとえばトラック業者の場合によりますと、相当トラック業の距離が延びるであろうというとも言われております。そこにおいては相当な量がトラックにまわつて来るであろうということも数字をあげておるわけでありまして、ただいまの御答弁にありましたように、おそらく三%か五%になり、一〇%になつて行くかどうかと私は思います。時間がありませんので、あまりこの点につきましても、長くお尋ねできませんのを遺憾と思ひますけれども、次に今度の補正予算を組むにあつて、特に赤字を埋めなくちやならぬという意味合いから、提案理由にもありましたいわけの三十六億二千六百九十七万七千円という赤字についてであります。運賃の値上げをいたすについて、どのような形で当局はこういう赤字の見込みをされたのであるかどうかということについてお尋ねしたいのでございませう。それは二十四年度の補正予算を提出するにあたりまして、当局から出された資料の中において、政府機関の予算補正の内訳の中に入つております八十六億二千六百九十七万七千円というものは、当局の同じ資料の中にあるところの運輸収入月別通算表によりまして、それが少くとも六十二億四千六百万くらゐのものになるので、その間約二十四億の差があると私たちは見ておるのであります。これは同じ表の中に入つてゐる数字でございまして、この見込みの相違というものは、どうして八十六

億二千六百万になつたのであるかどうかという点について、御説明願ひたいと思ひます。

○石井政府委員 ただいまの資料でございまして、おそらく私が考えますには、ごらんになつた資料は、総体としての結果と出ております八十六億の収入減の内訳をいろいろ書いた。その中にあるのは増収するものもあり、減収するものもあり、差引結局八十六億になります。その減収の方だけをごらんになつてのお話ではないかと思うのでございませう。

○石野委員 減収の方だけという意味ではないのであります。二十四年度の補正予算の説明資料の中の、月別の取扱い収入旅客計というものは、七百十六億七千五百二十四万三万四千というところになつてゐるはずでございませう。この数字の中から純収入を出しますと、約六百八十億ぐらゐになるはずでありまして、ここでは当初交付予算であるところの七百三十四億三千万との差が約六十二億ほどの不足になるはずでございませう。従つてその説明によりまして、この政府機関予算の補正内案というものに出しております九百八十六億五千七百四万四千との差において、約七十四億の差があるはずであります。決して片方の減だけを見てゐるわけではございませう。

○石井政府委員 失礼ですが、どの資料でございませうか。

○石野委員 予算の説明に出しました資料ですから、ここにもらつてゐる資料ではないのです。

○石井政府委員 ここに差上げました補正予算の表は、今国会に提案御承認を得ましたものをそのまま写したものでございまして、食い違ひはないと考へております。

○石野委員 予算の八十六億二千六百万というものについて、これはもうすでにこの経費の中に入つてゐるわけですから、この数字を出す資料が問題なわけです。

○石井政府委員 八十六億二千六百万の減少を計算いたしましたのは、これは本年の第一・四半期におきます実績をそのまゝ出しまして、その後の旅客運輸量を第二・四半期まで、前半期の九月末の実績を基礎といたしまして、後半期は月別パーセントをとりまして、この月別パーセントを九月末におきまして、この標準数量に当てはめまして、毎月の運輸量を想定いたしました。これに對しまして一人当りの平均賃金をかけまして、算出した次第であります。

○石野委員 当局の算定の基礎になつておりますのは、そういう数字を出すにあたりまして、八月を基準にいたしました。いわゆる人員一人当りの旅客運輸というものを基準にして、その後数字を出したというように説明があつたわけでありまして、また私どもからいたしますと、その八月基準がはたして正しいかどうか。八月は御承知のように国鉄の人員整理がありましたので、最も能率の悪かつたときと考へております。そのときを限つて出してあります数字は、私たちとしてはふに落ちないのであります。なお収入を一人当り旅客人員に出して出しておるということに對しても、疑問があるものでございませう。私どもはやはり収入を基準にして出すべきだ、こういうふう

○石井政府委員 差があるとおつしやつておるのでございませうが、私どもはそういう間違ひは絶対にないと思ひております。

○石野委員 どうも間違ひがないとかあるとかいうことを待つておつても解決がつかせませんが、いずれにいたしましても当局の見込みでは来年度の三月、年度末におけるところの旅客収入の増が、七百六十六億七千五百二十四万三万四千という見込みがあるはずでございませう。そこで二十四億の差が出て参ります。そのみならず私どもいろいろ調べておるところによりますと、この八十六億というものが約三十三億ぐらゐのものになるはずだということが、運輸協議会等によつて出ておるはずでございませう。この点非常に私どもも疑問があるわけをございまして、運賃の収入を値上げによつて求めなくてはならないのであるかどうかということの疑問点が、ここに出て来るのであります。

○石井政府委員 誤解を申しましては失礼であります。お考え違ひになつておるのじやないかと思ひます。ございませう。と申しますのは、国鉄の収入は、取扱収入と純収入とございまして、取扱収入と申しますのは、日々各駅でもつて運賃を上げました収入の総額を言つておるのであります。これ

○石野委員 対しまして七百十六億という年度末におけるところの取扱収入を、旅客に對して計算してあります当局が、この八十六億二千六百万というところの赤字を出すについては、その数字だけでも二十四億の差があるわけをございませう。これがどうしてもふに落ちない点であります。

○石井政府委員 差があるとおつしやつておるのでございませうが、私どもはそういう間違ひは絶対にないと思ひております。

○石野委員 差があるとおつしやつておるのでございませうが、私どもはそういう間違ひは絶対にないと思ひております。

○石井政府委員 誤解を申しましては失礼であります。お考え違ひになつておるのじやないかと思ひます。ございませう。と申しますのは、国鉄の収入は、取扱収入と純収入とございまして、取扱収入と申しますのは、日々各駅でもつて運賃を上げました収入の総額を言つておるのであります。これ

に對しまして純収入というものは、そのうちから社線に拂うべきものを拂ひ、逆に社線からもらうべきものはもうというように清算をいたしまして、ほんとうに国鉄収入となりますものを純収入といたします。それで取扱収入と純収入とは常に差がございまして、旅客運賃につきましては、常に取扱収入の方が若干純収入より多いのであります。この純収入は連帶運輸の清算が済まなければ確定いたしませんので、そこで運輸収入の想定をいたしますときには、とりあえず取扱収入をもつて想定いたしまして、それを一定の比率で純収入に還元いたすわけでありませう。その差がおそらく疑問の点ではなからうかと思ひます。

○石野委員 ただいま御説明になりました純収入と取扱収入との差があるというところは、十分承知の上で私は言つておるのであります。従つてまた七百十六億というものを純収入で計算したときに、約六百八十億になるだらうということ、先ほども申し上げたのであります。純収入との差が、この赤の二十四億の差が出て来ると私は申し上げておるわけでありませうから、決してその点は私は誤解をしていないはずであります。

○石井政府委員 御質問の数字の中には、連合軍関係の運賃収入もお込めになつておるのでございませうか。一ぱんお確かめ願ひたいと思ひます。

○石野委員 連合軍収入は別途計算いたしておるのであります。連合軍収入はそのほかにあるのでございませう。その点は別に含んでおられません。それからなお時間がありませうので、関連して質問をもう一つさせていただきます。

○石井政府委員 御質問の数字の中には、連合軍関係の運賃収入もお込めになつておるのでございませうか。一ぱんお確かめ願ひたいと思ひます。

○石野委員 連合軍収入は別途計算いたしておるのであります。連合軍収入はそのほかにあるのでございませう。その点は別に含んでおられません。それからなお時間がありませうので、関連して質問をもう一つさせていただきます。

○石井政府委員 御質問の数字の中には、連合軍関係の運賃収入もお込めになつておるのでございませうか。一ぱんお確かめ願ひたいと思ひます。

○石野委員 連合軍収入は別途計算いたしておるのであります。連合軍収入はそのほかにあるのでございませう。その点は別に含んでおられません。それからなお時間がありませうので、関連して質問をもう一つさせていただきます。

と思ひます。それは大臣は現下国鉄の電化の問題につきまして、できる限りそうしたい。しかしそれは電源の不足等によつてなかなかできないし、予算的な措置もできないのだとおつしやるのでありますが、もし電化が解決がつくような場合においては、電化の構想については、相当考慮するべき余地があるのかどうかという点について……。

資料について、間違ひは絶対ございません。八十六億の赤字が出ました原因は、旅客収入が予定より八十七億足りないためでございます。これは当初予算におきまして、七百八十一億の旅客収入を見込みまして、――これは連合軍を含めてでございますが、それに対して、本年度の上半期の実績をとらえまして、その後半期は最も科学的な推定によつて推定いたしました。その合計が六百九十三億九千万円となるのであります。その差八十七億が旅客収入の減収となつておる。これは間違ひない数字であります。

○大屋國務大臣 大体石野君の説の通りと考えております。

○石野委員 先ほどの問題に返りますけれども、私はなぜこの問題を取上げると言いますと、八十六億の赤字があるのかないのかということ、第一われ／＼の問題にしろくちやならな

いわけであります。われ／＼といたしましては、八十六億の赤字がなければ、提案の説明通り八割の値上げをしなくてもいいわけでありまして。旅客におけるといふわけでありまして。旅客に、若干取扱い収入額よりは下まわりますけれども、貨物の場合においては、当然社線等との計算において、それよりも上まわるはずであります。このように関係から、私は旅客におけるところの八十六億の赤字というものは、当局の説明だけでも六十二億くらいにしなければならないはずであります。それがなおこういふような形で論議されて行くことになりましたと、国民経済に及ぼす影響が非常に大きいだけに、私はこの八十六億という赤字が出て来た根拠について、明確な御答弁をいただきたいと思ひます。

○尾崎(末)委員 動議を提出いたしました。質疑のことに關する問題ではな

く、各委員の御了解をいただきたいと思ひます。それは国際観光ホテル整備法案に關する動議を提出いたしました。各委員の御賛成をいただきたいと思ひます。国際観光ホテル整備法案に主務大臣と規定せられてある。その主務大臣は運輸大臣であることを明らかにいたし、同法に定める事業の所管は運輸省に属するものであることを、本委員会において決議せられんことを、提議いたす次第であります。その理由をいたしましては、この法律案の目的から考えまして、また運輸省設置法第三條に規定する運輸省の任務、並びに同法第二十二條の運輸省の所掌事項の規定から判断いたしました。また他面観光事業と運輸省との沿革から考えまして、国際観光ホテル整備法に定める事業の所管は、運輸省の所管であるべきが明白であるからであります。右国際観光ホテル整備法の事業が、他の省に一部關係

を持つ点がありといたしまして、この事業の所管が運輸省であることを明らかにいたしまして、この事業の興隆をはかる目的のために、この決議を要求いたす次第であります。この決議を提出いたします。御賛成を願ひたいと思ひます。

○稲田委員 たいだいまの尾崎君の動議であります。本日午前中にこれと同様の趣意の動議が満尾君から出ておりましたので、満尾君の動議と一緒にいたしまして、お諮りいたします。ただいまの尾崎君の提出の動議を決定するに御異議ありませんか。

○岡村委員 このたび貨物運賃を八割値上げするということは、九十億の赤字を埋めるためには、あるいは必要かもしれませんが、そのために中小工業などが相当の影響を受けることは、確かだと私は思ひます。運輸大臣はどういうふうにお考えになりますか。

○大屋國務大臣 運賃値上げをいたしたとしても、この計数上の点、あるいは各取扱いの貨物の内容、日本経済の振興の状況という点から判断いたしました。まず国民生活において吸収が可能であります。また中小工業の面においても、一部は多少の影響をこうむるものはあると考へておりますが、大部分においては、全体の大量観察の点から見ましては、まず／＼国民生活並びに中小工業生産者自体においても、大した影響はなからうかと考へておる次第であります。

○岡村委員 大臣の答弁は、大体において一般産業についてのお話のように承りますけれども、その影響する産業といたしまして、私は石炭であると考へます。そうすると治山治水に與へる影響は大きいだろうと思ひますが、運輸大臣はいかがお考えになつておりますか。

○大屋國務大臣 多少の影響は認めますが、

○岡村委員 その多少とはどの程度でございますか。

○大屋國務大臣 木材工業がこの措置によつて増減するまでは、私は考へておりません。多少の影響はあらうと思つております。

○岡村委員 相当の影響を受けるということは、大臣がお考へになつておることは、大臣がお考へになつておる。何か救済方法をお持ちになつておるか、いかがですか。

○大屋國務大臣 原則的にはこの法案は、全部八割上げすることに對しまして、十分なる御審議をいただいたことと考へますが、ただいま岡村君御指摘の木材工業等に対しましては、私も皆さんの御意思があれば、その線を尊重いたす用意をいたしております。

○岡村委員 ぜひとも十分に御用意あらんことを切に願ひいたします。またこの木材工業が相當に影響を受けるために、あるいは五十キロ以内はトラックによつて相當運ばれるということ、言われましても、そのために近山はすいぶん濫伐になり、遠山あるいは北海道であるとか、奥地の木材は、全然運送することができないというところになると、結局近山の木材を濫伐することになる。そうすれば赤裸の山がたふさぐでございまして、夕立一つで大水が出るということになると私は考へます。そうすると治山治水に與へる影響は大きいだろうと思ひますが、運輸大臣はいかがお考えになつておりますか。

○大屋國務大臣 先般來数次の台風の影響によりまして、戦前にはかつて見ない大きな被害を受けております原因は、いわゆる戦争中の濫伐等に起因してゐる実情がよくわかつておりますので、今回政府といたしまして、治山治水の方面には相當の公共事業費を支出計上いたした次第でございますが、たま／＼私の所管の運賃の値上げのために、治山治水に障害をこうむるというところになりますと、せつ／＼この方面の措置も水泡に期しますので、ただいまの御注意を十分拜聴して遠慮いたします。

○岡村委員 これは運輸大臣といたしましては、あるいは農林省關係、建設省關係の方の部署であるとおつしやるかもしれませんが、國務大臣としては十分お考へになる責任があると私は考へる次第であります。これで終ります。

距離の刻み方によつて、運賃のとり方がそれ／＼の地帯によつて違つて参りますので、連帶をいたしております私鉄線は比較的距離が短くて、国鉄線の双方が相当に長いために、通算をして出た運賃を国鉄線と私鉄線の双方に割付いたしますと、大体において結果的に国鉄の方の負担が約八億ぐらいになる計算であります。それらの点を考へ、かつ従来の併算から通算に移した事情等をも考えまして、通算にいたしますことは、今回の貨物運賃の値上げに際しましてはやや困難だ、こういうふうな考へておりますが、なおその点はいろ／＼検討いたしております。

○岡田(五)委員　三つばかり項目をおげますから、簡單でつこうです。それから、御説明を願ひたいと思ひます。最低運賃が千三百円台であつたと思うのであります。大体一般の貨率は八割値上げになつておるにかかわらず、これに對して四割増しというふうにおきめになつておるようであります。これがひとつ、それから發着手數量が、車扱ひにおいては二倍にされておりましたが、小口扱ひにおいては一・六倍、増割増、こういうようなことをされておるようでありますが、この理由を簡單でつこうでありますから、御説明願ひたい。

○石井政府委員　最低運賃は、大きな会社を使ひましても、小さな会社を使ひましても、今まで同じでございます。たが、これは不合理でございます。で、その点を是正いたすつもりでございますが、これをならしますと、四(一)％ぐらいの値上げになるといふわけでありま。それから發着手數量の小口と車扱ひについての差でございます。

○石井政府委員 減価償却は本年度は十三億で、これは帳簿価格でやつておりますから、今までとかわりはありません。それから借入れでございますが、補正予算の借入金は、運賃値上げの時期のずれと、お話のありましたたばこ、石炭、寒冷地給を支出するために、結局十一億だけ支出を減ずるのをとどめ

も上る。あるいは運賃も上るといふやうなわけで、これが上りますことは、私ども家庭を持つておる者から見ますと、現在でさえ生活が成り立たない状態でございますから、相当の影響を持つのでございます。そういう国民の終落からお考えになりまして、これははたして些少という限定なさつていいか

当数は必ずしも当てにならないのでありまして、いろ／＼な商品の生産事情あるいは特殊ないろ／＼な關係を考慮いたしまして、ものは判断をいたさなければならぬのでありますが、ものによりまして相當の値上げになるものものでも、たとえば先ほど硫化鋳の例を引きました、硫化鋳から硫酸ができて

いるものではないという信念を持つておる次第であります。

○柄澤委員、ただいまのお話では、公共事業費を増すとか、いろいろ御答弁がございますけれども、新しく組みます公共事業費などには、運賃の値上げというによりましてやはり影響するとお思います。そういう点は御考慮

のをひとつ御説明願いたいのであります。私どもの得ました資料によりまして、となるほど自由販売になりまして、石炭の購入価格も多少減つておるような御報告でございますが、一つの例を申し上げますれば、三井鉱山の十一月分の入札などは、平均トン当り公同の入札のときよりも四百三十六円七十五

銭増加してゐる。総額では二十八万三百六十七円の三井にとつては利得を得ておるといふことが、資料としてあるのでございます。そういたしますと、小さい企業がたくさんございまして、競争入札の相手の多い場合には、あるいは安くなるかもしれない。その場合には粗雑なものが入札になるといふ傾向もあり、独占的な事業の場合には、今の三井のように、かえつて高いものを公団時代よりも国鉄が買つような結果になるおそれがあるのではないかと、この点當局はどのような御配慮があるかといふこと、この事實は間違つておるかどうかといふことを御答弁願ひたいのでございます。

○石井政府委員 公開入札のやり方は、何ら資格に制限はございません。何人といふことも自由に入札に参加できる仕組みになっております。但しその入札におきまして、その結果として非常に不正な納品等をいたしました場合には、そういう実績が上つた場合に、初めて爾後の入札を許可しないという建前でやつております。その実績はまた本年の当初から始めたばかりでございますが、はつきりした成績はございませんが、ものによりましては非常に安く入札できておるものもございまして、中には必ずしもそうも行かないものもございまして、大体において標準価格に對しましては、九〇%ぐらいの入札価格になつております。それからただいまお話のありました石炭の問題につきましても、具体的な例を存じませんが、御承知のように石炭は自由販売になりましてから、カロリーの高いものを高く買わなければなりません。現

在国鉄が欲しておりますものは、価格が高くとも、カロリーの高く、従つて一トン当りの能率が非常に高い石炭を買つておるわけでありまして、おそろくそういう良質炭を買つたために、平均の炭価よりも上つておると思ひますが、結局その方が国鉄の経営上得策でございまして、そのための炭価の値上げでございます。量の方においては百万トン近く減じまして、そのかわり質の方においては相当向上いたしました高い炭価で買つような計算をしておるわけでありまして。

○稲田委員長 柄澤君、もう時間ですから簡単に願ひます。

○柄澤委員 今の点でございましてけれども、石炭の点では詳しいことはわかりませんが、簡単に答へが願ひたかつたのでございまして、そういう事実があつたかといふことだけを御答弁願ひればよかつたのでありまして、私も聞かないでもいいこととまでいふ御答弁をしていただきまして、その方が質問の時間から引かれますので、私も迷惑でございまして、そういう点を御考慮くださいまして、発言の時間なども少し……。

○稲田委員長 そう言うておるうちに時間がたちます。

○柄澤委員 非常にそういう点でたびたび経験しておりますので、御考慮願ひたいと思ひます。

実は藪谷局長がお見えになつておりますので、ひとつ御質問申し上げたいと思ひます。きようトラック業者の方や海運関係の方が参考人としてお見えになりまして、国有鉄道の運賃の値上げによつて、海運産業の今沈

滞しているのを救ふことができるというのや、トラック業者はトラック業者の立場から、荷物が自分らの方に四百万トン近くまわつて来るというようになことをお述べになりまして、この国鉄の立場から考えますと、収入が減る條件が非常に多く参考人から述べられたのでございまして、これを考慮いたしますと、三分ぐらゐの減りではどうも追いつかないのじやないか。これは旅客運賃のときにすでに経験があるのをごいふますが、藪谷局長はこの点をどういふふうにお考えになるかといふこととでございまして。

○藪谷説明員 公聴会におきまして、トラック業者から約三百二十五万トンのトラックへの転賃がある、こういうこととでございまして、ちようど一億三千万トンの国鉄から見まして、わずかに二・五%であります。海運においても同様の転賃があるものと思つております。そうすると合せて五分でありまして、これに對して収入増、来年度の増送をまず二分見まして、石井君の言ひましたように大体三%と踏んでおるのです。国鉄としてはわずかなものであります。自動車及び海運の輸送力が、国鉄に比べてまして大きくありますから、非常に助かる点もあるかと思ひますが、国鉄としては失う点が少ない。しかも海陸の運賃調整ができるというところを、われわれとしては確信いたしておる次第でございまして。

○稲田委員長 柄澤君、もうあと一回に全部お願ひします。

○柄澤委員 旅客運賃のときに経験しましたことは、運賃を上げたことによつて収入が減つたという結果、つまり乗客が減つたということが生れて来て

おるのでございまして。このことは原価に比べて二百七十二というふうな運賃をとつております。旅客の場合には減らした方が、収入がふえるのではなからうかという結論になるかと思ひのでございまして。これはひとり国有鉄道だけではなくて、私鉄にいたしましても、大阪方面の宝塚などの乗客が減つておることや、嵐山のもみじ狩りというところで、決して運賃収入によつて独立採算を立てる建前の條件、経済的な條件といふものが、日本の国内には今非常に欠如しております。運輸大臣はこういう観点から大きな運賃に對するところの、いわゆる運賃法の根本原則をもう一ぺんここでつきりお立てになりまして、旅客の運賃をお下げになる考えがないかどうか。そのことの方が国有鉄道の赤字を埋めることになりはしないかとわれわれは考えるのでありますが、その点の御意見はいかがでございましてか。

○大屋國務大臣 ただいま御指摘の点は真理であります。経済状態を日本が相当整備いたしました、いろいろな物の出まわりが非常に多くなるといふ状態が到来いたしました場合には、むしろ旅客運賃にしまして、貨物運賃にいたしまして、下げた方が収入がふえるというところは、一般の事業の原則でございまして、これはさように信ずるものであります。ただいまのところそれらの要因はまだ発生してないと考えますが、あなたのおつしやつたことはほんとに真理だと考えますので、その点を心しまして、先行きの成行きを十分注目いたす考えでございまして。

○稲田委員長 満尾君。

○満尾委員 私は質問能率を高めるために、最初に質問を列挙しますから、順番にお答へ願ひたい。

第一点は、今回旅客運賃の値下げが同時に行われることは、運輸大臣としての政治感覚を非常に高く評価し、かつ前回の当委員会の修正案通りであつて、私も喜んでおつたのであります。これが延びましたことにつきましては、私はまことに遺憾の意を表す。それで御説明にありましたけれども、最初の提案理由にありましたけれども、あらためて旅客運賃距離減を、来る四下期に必ず提案するといふことの言明を得たことが一つ。

第二は、貨物等級の改正を考えているという御説明でありましたが、前回以来の運輸省の運賃改正といふものは、どうも目前の赤字に追われ、いつもどうなるかわからない計画であるやうな感じが私には受けるのであります。この貨物等級の改正というものが、今から三箇月やそこらでどうもできると思ふのであります。従つて私はこの等級改正の委員会というものをご常設せられて、国鉄運賃法第八條によつて、個々の貨物の貨率の変更を随時にやれるやうな方策をおとりになつたらどうかと考える。政府にその意思があるかどうか。

第三点は、今回の貨物運賃の値上げで、実に機械的の一ぺんに小口も車扱もそのまますばつと八割を上げておられるという機械的な方法をとつておられる。そのために国民側における難儀といふものは相当深刻な部門が出て来ることは明らかであります。そこでこれを救済する方法としては、

はオープン・ビッド制、いわゆる公入札制度という点、あるいは石炭の買入れ方法の非常な改善、また従来は外注をいたしておりました車両の修繕その他の仕事も、全部鉄道の自営の工場に引取りまして、いわゆる手前料理をいたすというような、いろいろの事柄を加味いたしまして、企業合理化に邁進いたしたのでありますが、何分にも時間の足りない関係上、この方面の十分なる効果を期待できなかったものであります。

さて今回は、木下さんのお話の通り、将来に向いては、ぜひともいわれる安易な運賃の値上げというより、な方面に持つて行かずに、企業合理化、その合理化はどういうことをするかというところは、今ここで一々列挙はできませんが、あらゆる点に対して、合理化を十分にいたしまして、この企業のバランスをとり、またこの運賃の値上げというようなことをしばしば繰返すという愚はやらない覚悟をいたしておきますので、もう少し時間をかしていただきたい。かように存するの、決して無責任にその点を看過いたしておるわけではないことを御了承願いたいと思ひます。

○木下委員 ちよつとお伺ひしたいことは、今ある運輸大臣が、合理化とか、いろいろな方面で答えになりまして、よくわかりましたが、さしむき買収線とか、直営の自動車とかいうふうなものを民間に委譲して、そして赤字を防ぎ、一方において国庫の収入をはかる。こういうふうなお考えを持っておられませんか。もし持つておられますならば、おさしつかえない程度ににおいて御答弁願ひます。

○大屋国務大臣 戦時中に鉄道で買ひ上げた鉄道、再び民間に拂下げをするという考え方は、前国会において提案されたのでありますが、それが可決に至らなかつたのであります。でき得べくんば、来通常国会にそれを提案したいと考えております。また自動車路線の民間拂下げの問題に關しては、目下十分可否を考究いたしておりますので、いましばらく言明をする用意を持つております。

○關谷委員 運賃に關しましては、いろいろ論議がなされたのであります。各方面の意向を総合いたしまして、運賃に關する等級は、全国的に研究して、四月一日より新等級を実施すること、但し木材、亜炭、一部の貨物等、物価に重大な影響を與へ、生産に多大なる障害を與へる物資に對しては、本法案通過後可及的すみやかに何らかの方法によつて運賃を適正に軽減すること、このような要望が非常に多いのであります。運輸大臣はこれに對していかなるお考えを有せられるや、御答弁を願ひます。

○大屋国務大臣 御趣旨を尊重いたすつもりであります。

○關谷委員 本案に對する質疑はこの程度にて終了し、討論に入られんことを望みます。

○稲田委員長 ただいまの動議に御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○稲田委員長 御異議なしと認めます。〔異議あり〕と呼び、その他発言する者多し〕

これより本案に對する討論に入ります。討論の通告があります。順次これを許します。松井政吉君。——松井

君、討論がなければ次に移りますよ。

〔発言する者多し〕

○松井(政)委員 私は日本社会党を代表いたしまして、本案に對しては反対をいたします。

その前に、ただいま委員会の運営について、一言遺憾の意を表したいのであります。今朝委員長及び理事会の……。

〔発言する者多し〕

○稲田委員長 御静肅に願ひます。

○松井(政)委員 約束がありましたように、理事会の打合せによりまして、本日質疑を打ち切りまして、明日朝討論をやるということが約束になつておるはずであります。従ひましてそれに基づきまして、私の方は先ほど與黨の方の理事の方々に、毎朝九時半から国会対策委員会を開いておりましたので、明日この問題について賛否を委員会に於けて、明日予定通り討論に入るように、幾たびかこの会場で懇請をいたしましたのであります。ところがそれにつきまして、一言も取上げることがなされないのであります。さらにまた、前から申し上げておりましたが、いろいろ議論がありましたので、委員長にも、非公式ではありましたが、討論に移る前に休憩をしていただいて、理事會を開くなり、懇談をしてから相談をも申し上げたというところを、幾たびも申し上げたのであります。ところがそういうことも一つもお取上げにならない。さらにただいま質問を打ち切つて討論に入れという動議が出た場合に、同時に緊急動議が出たのであります。が、これもお取上げにならないで、ただちに討論採決に入ろうとしたのであるのであります。こういう事柄は、いかに與黨が多数を持つておりまして

も、私は休憩をして打合せをする程度の機度は持つていただきたいのであります。そういうことを考えずして、ただちに多数の横暴は、決して民主主義ではないのであります。多数の横暴はややもすれば独裁に走る場合が多いのであります。こういうことにつきまして、はなはだ遺憾の意を第一番に表しておきます。

それで、反対の理由をただいまから申し上げます。大体本案に對しまして、反対する理由の第一は、運賃値上げの理由が、独立採算の上からして、赤字を補填するためだという理由でございまして、この理由だけで運賃を八割も値上げするということについては、納得が行かないのであります。なぜ納得が行かないかといふことは、御承知の通り国有鉄道は公共事業でありまして、公共性を強く發揮しなければならぬ企業体であります。従ひまして單に国鉄だけの採算制、赤字補填という考え方よりも、公共的な立場に立つて経営というものが考えられなければならぬ。その上に立つて、また国は国鉄の持つ公共性を生かすために、国自身が負うべき責任は負わなければならぬ。というものが、今日の国有鉄道の企業体の本質だと考えております。そういう言ひますならば……。

〔発言する者多し〕

○稲田委員長 御静肅に。

○松井(政)委員 單に赤字を埋めるため、あるいは独立採算制を完全に行うためといふことのみによつて、四方八方に影響を及ぼす運賃の値上げの理由が正しいものであるかどうかという点については、遺憾ながら私たちは正しいとは考えられないのであります。

さらにその影響の面を拾ひ上げてみますならば、質疑応答の過程においていろいろ御答弁をお伺ひしたのであります。が、上げられた貨物運賃の引当てにつきましても、ある政府委員は、この額は従業員の待遇、福利厚生には一銭も充てられてないとお答えをせられておられます。さらにまたある政府委員からは、この引当ては總体の赤字として引当てるのであるから、上つた分を何に使うかということについては、はつきりしておらないという程度の御答弁をお伺ひしております。御答弁をわれわれは少くとも八割の貨物運賃を値上げする場合におきましては、どの返落にどの程度、あるいは従業員の待遇にまわつた分がどの程度と、明確に資料の上において、あるいは答弁の上において多角的な答弁がなされなければならぬはずであります。ところがこれはなされておられません。従つて引当の問題についてはほとんどわれわれは了解するに至らないのであります。さらに貨物運賃の値上げによつて、物価に影響があるかという同僚委員の質問に對しまして、影響がないとは考えないが、きわめて軽微であるというお答えをいただいております。ところがこの七月までにおける物価及び運賃のパーセントによる資料は、七月以降におきまして、補助金の打ち切りあるいは補助金の打ち切りによりまして、石炭を初めその他の物価が七月から今日まで非常に上つてゐるというところは、資料の中にもなければ、御答弁の中にもないものであります。従つて一例を申し上げますならば、石炭の三千三百四十八円の計算に基づいて、現行運賃のパーセントが基礎をなすところの資料になつてお

りますが、九月十五日に公同が廃止されてから以來というものは、右炭の価格が所と場合によつては三割以上下つてゐるのであります。現行運賃でも炭価の下つた分だけは、物価の中における運賃率の変動が起つておるのであります。にもかかわらず今日八割上げるという事になります。ならば、三千三百四十八円の石炭がかりに宇部、常磐のごとき平均二千円か二千一百円に下つたといひますならば、それに八割の運賃をかけますと、運賃が三〇%、四〇%を占めることに相なりますので、石炭を初め中小企業の生産部門というものは、八割の運賃値上げによつてこうなる影響は大なるものと言わなければならぬのであります。そういう観点からこの点について賛成がでさかぬ。

さらに食糧品の運賃の問題につきましては、農林委員会の方におきましては、食糧品を中心とする運賃値上げについては、運輸委員会と合同審査をしてほしいという委員会においての申合せがなされてゐるのであります。これは何を意味するかといひますならば、生産者たる農民が運賃値上げによつて困るばかりではなく、消費地における主要食糧を中心とする物価の値上げによつて、影響があるという事を考えるからであります。これも合同審査の何らの協議もしないで、本日ただちに採決をしようということになるのであります。この農林委員会の合同審査を申し込むという意図は、ただいま申し上げたような生産者の農民と消費地における消費者の物価変動によることを中心に考えられてゐるということも、われ／＼十分に考えなければなりません。従つて物価に対する変動及

び中小企業体に対する影響というものはきわめて大でありまして、公共性を中心として運賃、経営をしなければならぬ国有鉄道の企業体といひました。単にその企業体の赤字、あるいは独立採算制の建前から、かかる影響のあるものを考慮なしに値上げするということについては、どういふ角度から考えましても納得できない点であります。従ひまして日本社会党はこの運賃値上げの問題に對しましては、全面的に反対の意を表明いたす次第であります。

○稲田委員長 關谷勝利君。

○關谷委員 たいだいま社会党から、この運賃値上げに對しまして反対の御意見があつたようでありまして、去る五月の第五国会におきましては、海陸運賃調整の立場から、私が趣旨弁明をいたしましたのであります。その際社会党は米糶君を初めといたしまして、全員この運賃値上げに對しまして賛成をいたしましたのであります。しかるに今日この運賃の値上げに反対をいたしましたことは、その信念のいづくにありやを疑ふものであります。私は運賃原価から申しまして、あるいは鉄道の独立採算制から申しまして、海陸運賃の調整の面から申ししても、この運賃の値上げは当然であると思得まして、運賃値上げに賛成をするものであります。但しこの運賃に関する等級は全面的に研究して、四月一日より新等級を実施すること、並びに木材、亜炭、一部の貨物等、物価に重大な影響を與へ、生産に多大なる障害を與へる物資に對しては、本法案通過後において可及的すみやかに何らかの方法により、運賃を適正に減減すること、この

條件は嚴に政府当局としては守つていただきたい。この條件を付して賛成をいたします。

○稲田委員長 柄澤や子君。

○柄澤委員 日本共産党を代表いたしまして、この運賃値上げに對しましては反対するものでございます。さきに第五国会におきまして、政府は旅客運賃の値上げをいたします。旅客運賃は物価にあまり影響をしないけれども、貨物の場合には影響が多であるという観点で、貨物の運賃が当時すえ置きになつたと心得ております。また運賃の値上げ全体に對する方針は、たいだいまの與党であります。ところの民主自由党は、從來これに反對をして來られたものであります。運輸大臣の御趣旨によりまして、経済情勢が変化したので、たいだいまではこの貨物の運賃が安当であるという御答弁であつたのであります。先日来休会中にも私も運輸委員会を開きまして、たいだいまの国有鉄道に関する視察の結果、六月一日に公共企業体に移りました。国有鉄道が、旅客運賃を六割値上げいたしました。今日九十億からの赤字を出してありますところの原因は、経済情勢が変動してあるから当然である。その経済情勢によつて赤字が出てゐるということを、当局御自身が証明されておるのであります。すなわち経済九原則の実施によりまして中小企業がづぶれ、大衆が失業と賃金の遅拂いと、この今日の窮乏の中に乗客の数が減つたといふこと、貨物が減つたといふことが、今日の国有鉄道の赤字の最大の原因であるといふことを言われておるのであります。そういたしますと、運輸大臣のこの御答弁、御趣旨と、当

局の申しますところの答弁とは、まったく相矛盾するものであります。さらに將來の見通しにつきましても、私どもは運輸大臣の御答弁にはまづたく信頼をおくことができないのであります。たとへば道監の地方委員の問題にいたしまして、當委員会がその權威にかけて決議案をもちまして、当時運輸大臣までが賛成されておりました地方委員の問題が、わずかの間に心境の変化といふような無責任なことで、決議がまつたぐつがえされてしまつたことは、ごく最近の問題でございます。われ／＼がきよう参考人として呼びましたところの中小企業家は、全力をあげて日本の中小企業家の、全力を主張いたしました。この中小企業家の危機にかけても、運賃の値上げに對して反對しております。今日では、どういふような政策が、この法案の持つております本来の趣旨を、つまり国有鉄道の独立採算制の赤字を埋める見通しを証明するまでには足らないといふ観点からも、反對せざるを得ないのであります。さらに私も主張いたしましたことは、日本国有鉄道の今日の会計が、政府によりまして明らかに引継がれていないという点であります。それは當運輸委員会におきまして、會計検査院の証明によりまして、二十三年度までの會計検査は終了してあるけれども、現在の日本国有鉄道の會計が、新たに今度日本国有鉄道の一部分改正法案によりまして、まつたく国有財産から切り離され、新しく充足する重大な変革に際しておりますにもかかわらず、その引継ぎが十分にされてないといふこと、つまり現加賀山線裁が、国有鉄道は伏魔殿といはれてゐる

と言つて、みづから証明されておりますごとく、また審査委員会におきましても、種々なる国有鉄道の不正の問題が討議されておりますごとく、その會計につきましては世間の疑惑が多いのでございます。私も今日国民あるいは多くの業者の反對を押し切りまして、この運賃の値上げを断行いたしました。前には、まずその国有鉄道の財産の引継ぎにつきましても、會計の検査につきましても、国民に對しまして明らにガラス張りの箱の中のような形にいたして、これが明々快々に示されなければならぬのであります。ところが今日ではその点にまだ多くの疑問を付しました。しかも今日日本會議に上程されましたところの日本通運事業に關しますところのあの問題につきましても、国有鉄道の株を九十九万株持つておりましたものを、国有鉄道所有地内のこの施設と交換するというような形で解決されております。こういう形のもとにこの赤字の根本の原因が、われわれの納得の行かない形のまま、ここで大衆の負担としての運賃の値上げに転嫁されますことは、私も私どもといひましてはどうしても賛成することができないのであります。これは何を示すかと申しますれば、今日の国有鉄道の独立採算制そのものが、大衆の窮乏にその原因があるといふことであります。つまり吉田内閣は、民主自由党の政党内閣であります。この民主自由党の政策であります。國營事業を民營に移すといふこの政策が、首を切つて運賃をいくら上げましても、決して独立採算制を償ふことのできないという政策の根本的な破壊、あの農林大臣に對しますところのわれ／＼の不信任の決議

が、吉田内閣に対する不信任の決議であつたと同じように、われ／＼はこの運賃の政策に對しますところの破綻は、吉田内閣の政策の破綻であるという、こういう観点から、つまり今日の敗戦後の日本におきまして、こういう状態のもとにおきまして、つまり公共性を持った国有鉄道の経営は成立たぬという観点からも、この法案に本質的に賛成することができないものでございます。ですから私も前の會計の方針につきまして、新しい変革を當委員會が決議しましたときに、共產黨の建前から反對したのでありますが、あの法案に明らかなごとく、運賃をいくらか上げて、いくらか首を切つても、国有鉄道の赤字というものは解決できず、依然として追加予算を組み、あるいは補正予算を組み、あるいは交付金をもらい、政府から補助金をもらつて、あくまでも國家財政をたうらうという……（発言する者多し）この際私も運賃の値上げをするくらいであるならば、あさやかに独立採算制ができないということ、皆さんはみずからこれを認められて、そうして国有鉄道というような公共性を持ちましたこの事業は、もう一ぺん國家の手において、國家財政の温床のもとに、あの帝國鐵道會計法が昭和十二年に返還されましたあの趣旨のもとに、私も運賃の値上げに求めずに、國營にして、社会化したところの、企業性を捨てたところの、公共性を持ったところの方向に行くべきだと信ずるものであります。でありますから今の鉄道の營業方針というものは、加賀山總裁が明らかに言われましたごとく、われ／＼は今まで公共性を中心にして来たために、

現在の経営方針は企業性をもつて進むというところとございました。その具体的な現われといたしましては、たとえばきよう満尾委員が参考人に質問されました中に、サービスの問題が出て参つたのでありますけれども、これは労働組合に望むのではなく、民自党みずからに望むべきだと思うのであります。すなわちほろ酔い列車というやうなもので、マーシャヤン・カーとか、ダンス・カーというやうな、一部特権階級の乗りますものだけはふやしまして、へいわ号とか……。

〔発言する者多し〕
○稲田委員長 御静肅に。——御静肅に。

○柄澤委員 あるいは観光列車であるとか、展望車であるとか、食車であるとかいうやうなもの、新しい予算に組まれると聞いておりますが、一般の勤勞大衆の乗りますところの三等列車というやうなものの新造計画はまつたなく、通勤列車などはへいわ号を通しますために、二本も減らされておるのであります。こういう観点から見まして、この公共性というものは、運賃の値上げをいたしました、決して保障されないものであります、あくまでも大衆の收奪のみであります。私も、九万数千の労働者を首切つて、運賃を六割引上げて、さらにここで貨物を八割も上げて、さらに採算制の破綻というところをこの方面に転嫁して、しかも國家の財政からまた新しい予算を組んで盗みとらうというやうな、こういう吉田内閣の、民自党の政策を中心にして運賃の値上げに對しましては、絶対に賛成することができないのでございます。

れによりまして国有鉄道はその運営の上に大きな破綻を来し、むしろ赤字が出るであろうということを予言いたしまして、反對の趣旨といたしたいと思ひます。

○稲田委員長 石野君。

○石野委員 私は労働黨を代表いたしました、本案に反對するものであります。

この法案が民自党の内閣である吉田内閣から出されたということに對して、私は驚きを感じておるのでございます。昨年一月の選挙におきましては、さしあたり運賃の値上げはしないのだというのを、民自党の諸君は公約して絶大多數をとつた、今の公約を無視した八割の値上げが、今九万五千を首切りした後のコーポレーションとして発足してある。國鉄の独立採算制を維持するためにどうしてもなさなければならぬのだという、ふに落ちない点が幾多あります。しかもまた、この問題についてそれがはたして独立採算制を維持し、この赤字を埋めるであろうかどうかというところの疑問も、たくさんあるわけでありまして、それはすでに旅客の運賃値上げをいたしたときに、それ自体において收支が償うであろうと見られておるものが、その予定をはるかに下まわるやうな、このやうな膨大な赤字を出すということ、今日伝えられておることから見て、はつきりすると思うのでございまして。しかもなお私も、このやうな政府當局の発表であるにもかかわらず、いろいろと政府の出しておる資料の中には、逆にむしろこの赤字は少ないのではないかということ、先ほどの質問の際においても答弁を求めたので

ありました、その点に對しては十分な答弁がありませんでした。私ももの見通しによりますと、國鉄の赤字八十億というもの、對して……（発言する者多し）政府の数字だけをもつても、六十二億ぐらゐであると思つておるのであります。しかもまた、この八割の値上げが行われた後に出て来るであろうところのこうした赤字の減少額を、当初の赤字予定額よりも少いという点をおおひ隠して、そして今日ここで八割の値上げをするというそのほんとうの意味が、全然理解されないままに、八十六億をそのままの赤字と見てこの八割の値上げをしておるといふことは、國民經濟の上にも對しても、國民生活の上にも對しても、非常に大きな負担をのこすといふことになるのであつて、絶対反對であります。しかもまたこの八割の値上げは、一般産業に及ぼす影響等につきましては、すでに反對された各黨の諸君が述べておりますやうに、特に本日の参考人諸君の言をかりて言へば、中小企業、諸君は現に首を切つておるのだ。ところがこの八割の値上げをするのだ、その首つり人の下から足をひつるのだ、こう言つておる。それは残酷な運賃値上げであることを私は申し上げたいのであります。このやうな残酷な政策が、このやうな法案が、はたして再建さるべき日本經濟のためによいであらうかどうかというところ、特に考えてもらわなければならぬと私は思ふのであります。はたしてこの運賃の値上げによつて、貨物の輸送力が予定通り得られるかどうか、また民自党の……。

〔発言する者多し〕
○稲田委員長 靜肅に願ひます。

○石野委員 ……中における條件といたしまして、政府は早急の間にいろいろ不利を来すであろうところの産業に對しては、等級の変更をも考慮すべきであるといふことも言われております。等級変更を行つて、はたしてこの赤字を埋めるだけの収入が得られるであらうかどうか。かりに上げるというやうなものがはたしてあるであらうかどうか。少くとも木材の上におきましては、現在六級のもの、九級あるいは十級に下げようという意圖が、すでにあるといふことを聞いておるのでございます。もし九級を十級に引下げる収入減はおびただしいものがあつて私は予想するのであります、この八割の運賃の値上げといふものは、むしろ逆に一般大衆に對して大きな負担をかけるだけであつて、決してそれ自体が國鉄の収入減をまかなうものにならぬといふことであつて、収入減をまかなうだけの点から行きますならば、本來政府はもと／＼經營内部における観点に立つて、いろいろな企画をなされなければならぬといふふうなことを考へるべきであります。現に國鉄の内部における企業の状態がどうであるか。客車あるいは機關車その他のいろいろの操作さるべき車が、どの程度に困難があるであらうかといふことを考へますとき、これらのものに対する考慮を少しも拂ふことなく、すなわち企業内における合理化といふものが、ただ人員を首切るということだけにとつて来ておるのでございます。しかしこの首切りといふことによつて、はたして經營内の合理化が行われるものであらうかどうか。決してそれは行われな

いのであります。私たちはむしろそういう点に立つて考えます場合に、この赤字八十六億の問題が、まったく一方的であるという事を言わなければならぬのであります。またわれ／＼はこのような観点に立つて運賃の値上げをされる当局は、これが決して一般の国民生活には響かないのである。それはごく微塵なものであると言われております。しかし現にこの運賃値上げが影響しまして、各勤労者の諸君がどの程度に大きな影響を受けるであろうかという事は、すでにもうその生活自体の中にはつきりしておる。現に今日の参考人の中において、国鉄の労働組合の諸君が、やむを得ず賛成するという事を言われました。今民自党の諸君が、組合の諸君が賛成であるという事をもつて多としておるのでありますけれども、それは本来の意向ではないとわれ／＼は思つておるのでございます。むしろ国鉄の本部の菊川君の言をかりて言うならば、多くの反対すべき理由を持つておるのでございす。今日の参考人の発言はやむを得ずしてこれを認めると言つております。それは……(発言する者多し)……その裏に含むものがあるという事を考えなければいけない。これは当局の諸君はよくわかつておるはずであります。われ／＼は組合の諸君があのような発言をしたことに対して、遺憾だと思つてゐる。むしろ私たちはあの発言に対しては、諸君自身がもつ／＼あの裏に隠されたものをくみとらなければならぬと思つてございす。またわれわれはこのような観点からなされる運賃の値上げというものが、至るところに多くの欠点を見出しまして、その

こと自体が日本の経済を破壊の方向に追い込んでしまふであらうということ、特に中小企業の立場に立つた本日の参考人の意見をもつてしても、はつきり言えるのでございす。本日の参考人は先ほど申しましたように、木材労働組合の意見、特に木材企業家の意見ではつきり申しておりました。本日の委員会にも石川一郎氏から運賃改正問題に関する要望書が出ておるのでございす。また林業団体連絡懇談会代表といたしまして、民自党の大村清一氏はこの運賃改正によつて反対の意見を述べられておるのでございす。民自党の中においても多くの反対点があることを如実に物語つておるのでございす。私どもはこうした不備な点を持つておる八割の値上げというものによつて、もし民自自由党が再建されると……。

〔発言する者多し〕

○稲田委員長 御静粛に願ひます。

○石野委員 再建できるとお思ひになるならば、あやまちもはなはだしといわなければならぬ。私どもはあらゆる観点から見まして、この八割の値上げに対して反対するものであります。またこの八割の値上げをすることによつて、金詰りによつて苦しんでおるところの今日の日本経済が、一層大きな混乱の中に追い込まれるであらうという事を憂えるものであります。

私たちはすべからず民自自由党の諸君は、ただ単に自己の立場だけを守るというだけではなくして、もつと大きな観点に立つて日本の経済を見、日本の産業を見、もつと皆さん方は本心から選挙民の前に立つて言うところの言葉をもつて、この委員会の審議に当ら

れんことを切望するのであります。諸君たちの言葉が、ほんとうに民自党の諸君の本日のこの討論において述べるところの言葉が、はたして一般の消費者生活者、一般の選挙民に対して、そういうような言葉をもつて皆さんがもし言うというならば、私は可とする。けれども決してそうでなからうと思つておるのでございす。もつと／＼真剣に日本の経済の将来を見て、この八割の値上げ問題を検討していただきたいということ、特にわれ／＼は要望しなければならぬし、またもしそれをしないならば……(発言する者多し、聴取不能)と言わなければならぬ。私は思つておるのでございす。私どもはいかなる観点からいたしましては、この八割の値上げに対しては反対であります。

また本日の委員会におけるところの審議の状況においても、また国会がこの問題を討議する時間的な問題から見まして、大きな不満を持つものである。この問題の討議に際して、今日までわずか九時間そこ／＼しか持つていないのであります。しかも参考人の意見を聞くのも約三時間、休憩時間を持つこと約一時間あります。こうした短い時間の間にこの重大問題を討議し、それを多数によつて押し切ろうとするところの民自党諸君は、数をもつてするところの横暴である。それはファシヨであるという事を言わなければならぬ。私は絶対にこの八割値上げに反対するものであります。

○關谷委員 これにて討論を打ち切り、採決せられんことを望みます。

○稲田委員長 關谷君の動議に御異議

ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○稲田委員長 御異議なしと認めます。よつてさう決しました。

以上をもつて討論は終局いたしました。これより国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案に対して採決いたします。本案を原案通り可決するに賛成の諸君の御起立を願ひます。

〔賛成者起立〕

○稲田委員長 起立多数。よつて本案は原案通り可決いたしました。

なお本案に対する衆議院規則第八十六條の報告書の作成につきましては、委員長に御一任を願ひます。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○稲田委員長 御異議なしと認めます。本日はこれをもつて散会いたします。

午後九時四十三分散会

〔参照〕

国際観光事業の助成に関する法律案
(内閣提出)に関する報告書
国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出)に関する報告書
(都合により別冊附録に掲載)

昭和二十五年一月十日印刷

昭和二十五年一月十一日発行

衆議院事務局

印刷者 印刷所