

第十五回国会
衆議院

運輸委員會會議錄 第十三号

昭和二十七年十二月十三日(土曜日)
午前十一時三十分開議

出席委員

委員長 澤澤 寛君
理事 尾崎 末吉君 理事 關谷 勝利君
理事 田原 春次君 理事 正木 清君
荒船清十郎君 岡田 五郎君
賞家 喜六君 佐々木秀世君
玉置 信一君 徳安 實藏君
中野 武雄君 永田 良吉君
松岡 俊三君 山崎 岩男君
山田 彌一君 伊東 岩男君
白井 莊一君 河本 敏夫君
松浦周太郎君 青川 大介君
熊本 虎三君 竹谷源太郎君
榎 兼次郎君 松原喜之次君
武知 勇記君

出席國務大臣

運輸大臣 石井光次郎君

出席政府委員

運輸事務官 植田 純一君
(鐵道監督局長)

委員外の出席者

日本國有鐵道總裁 長崎惣之助君
専門員 岩村 勝君
専門員 堤 正威君

十二月十三日

委員佐々木秀世君辭任につき、その補欠として荒船清十郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員荒船清十郎君辭任につき、その補欠として佐々木秀世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、第一五五号)

○澤澤委員長 これより開会いたします。

國有鐵道運賃法の一部を改正する法律案を議題といたします。

○田原委員 議事進行について――委員外の方が委員席についておるようですが、これはどういふことになつておりますか、調べてもらいたい。

○澤澤委員長 暫時休憩いたします。
午前十一時四十二分休憩

午後二時十九分開議
○澤澤委員長 休憩前に引続き、會議を開きます。

これより討論に入ります。通告がありますので、これを許します。河本君。

○河本委員 私は改進黨を代表し、今回の運賃値上げ法案に反対をするものであります。

その反対理由の第一は、運賃の値上げが経済の再建に重大なる脅威を与えることにあります。すなわち昨年の十一月貨物三割、旅客二割五分の値上げに引続き行われる今回の運賃引上げは、約一割、すなわち年間約二百十五億の増収を計画しておりますがゆえに、実質は一割以上の値上げとなり、かつ、同時に貨物の等級制度の改正をもあわせ企図するがゆえに、主要物資の中には、實際上の運賃値上げが三割ないし六割に達するものが多いのであります。かくては産業界に対する影響

も甚大なるものがあり、当然それが諸物価の値上りを惹起することが予想せられるのであります。

さらにまた、現在の国民生活の水準は、全国平均九二%に回復しておりますが、都市においては逆に低下気味であつて、最近は一〇%を割つておるのであります。従つて今回の値上げは、特に都市の勤労生活者に対する影響は甚大なるものがあり、その生活に重大なる脅威を与えるものといわなければなりません。わが國當面の経済政策の根本は、現行爲替レートの線に沿つて、物価の安定をはかることに置かねければならぬことは当然であります。

このために國際物価水準より二、三割も高いわが國の物価を、設備の近代化、企業の合理化、一部産業に対する國家の補助政策、あるいは二重価格制度を採用することによつて引下げるべく全力を傾けなければならぬのであります。かかる観点より、われわれは大規模の減税、主食の二重価格制度による消費者価格のすべ置きを強く主張すると同時に、今回の運賃値上げに対し、根本的に反対の意見を有するものであります。

反対理由の第二点は、國鉄運賃の一般物価水準よりも低位にあることは、當然の理由に基づくこととあります。すなわち、政府は今回の値上げの基本的な理由として、昭和十一年の物価に比べ、一般物価は三百二十倍であるにもかかわらず、國鉄運賃中、旅客は約百十倍、貨物は約百六十倍で著しく低いことをあげておられますが、われ

われの考へによれば、國鉄運賃が安いのは、昭和二十四年五月國鉄が発足したとき、政府が國鉄の全資産を、當時の簿価約八百億といふきわめて安い価格で出資したことに、根本の理由があるものであります。もし、現在新たに建設するものとすれば、実に二兆一千二百億を必要とし、これを復成価格で計算しても、一兆八十億余に達するのであります。従つて、政府が時価で出資しておれば、その運賃も、当然一般物価と同程度に、あるいはそれ以上に達しておつたはずであります。運賃騰貴率の低い根本の理由はここにあるので、政府のいう理由は、その根本を忘れた暴論といわなければならぬのであります。

第三の理由は、工事費は、原則として借入金または建設公債によるべきで、一般収益よりは、余裕があつたときまわすべきであると確信いたしております。すなわち國鉄の本年度工事勘定は約四百三十億であります。これが財源を政府借入金百三十億と一般収益約三百億に求めておられます。一般収益約三百億は、償却三十七億と、特別補充取替費二百六十七億にわかれて

いるが、このうち特別補充取替費も、實質上の償却であることは、國鉄の説明から明らかであります。三十七億の償却費を計上することは、現在の簿価より当然であります。資産再評価をやつておらない國鉄が、資産再評価をしたものと仮定し、その仮定から、二百六十七億という償却を計上すること

は、名目は別になつておつても、企業

の経理原則上、まったく納得が行かないのであります。一つの仮定をつく

り、その仮定から國民負担を重くする

ような運賃値上げを実施せんとする政

府の態度は、われわれの断じて承服し

がたいところでありまして。かりに一歩

を譲つて、再評価が実施せられておる

ものとしても、國鉄のうちに著しく公

共性の強い場合は、償却年限内に償却

を完了すればよいのであつて、すなわち経済が再建せられ、國民生活が安定したときに大幅の償却をや、現在の

ごとき経済が再建途上にあり、國民生活水準の低いときは、その償却は最小

限度にとどむべきものであります。國

鉄運賃法に、運賃の原価計算に關し明

確に規定せず、幅を持たせてあるのも

またこのためであると確信するのであ

ります。従つて、特別補充取替費のご

とき仮定の上から計算した償却は、こ

れを工事勘定に充当すべきものではな

く、營業費の不足する國鉄の現状から

は、これをまず營業費の方にまわすべ

きであります。本年度はこの特別補充

取替費二百六十七億より約百億これに

充当すれば、運賃値上げをしない、で

しかも國鉄裁定を八月一日に遡及して

完全に実施し得るはずであります。こ

れによつて生ずる新規工事勘定の不足

は、その財源を鐵道建設公債または政

府借入金に求むべきであります。本月

八日政府の発表によれば、資金運用部

資金を別に、約二千八百二十七億

円の財政蓄積資金があり、しかもこの

うち約千九百億はインヴェンツリー・

ファイナンスによる蓄積であります。

従つて、借入れ財源がないという運輸省並びに国鉄の言は、まったく虚構であつて、われ／＼は運輸当局の政治力の貧困を、安易な運賃値上げによる国民負担の増加に求めておるものと断ぜざるを得ないのであります。

さらに、この際一言強調しておきたいことは、国鉄の経理を詳細検討いたしまするとき、なお各種増収対策により、収入の増加をはかり得る道が相当あります。また企業合理化によつて、経費の節減をはかり得る余地も存することを幾多発見するのであります。従つて、かかる面においても、今後一段の努力をすべきである。かくてこそ、初めて国鉄の公共性と独立採算制の調和を保ち得るものと確信するのであります。

以上三つの理由により、われ／＼は今回の国鉄運賃値上げに反対せんとするものであります。(拍手)

○遠澤委員 次に閣下君。

○岡谷委員 私は自由党を代表いたしました、この運賃値上げに賛成の討論をいたすものであります。独立採算制を堅持しております国有鉄道が、ベース・アップあるいは石炭の価格の高騰等によつて生じますところの赤字を補填するための最小限度の値上げをいたしますことは、当然であつてやむを得ないことであります。この運賃の値上げが、経済上に及ぼす影響が非常に多いといふことで、もとより運賃値上げをせずして済むものでありますならば、それに越したことはないのではありませんが、ただいま申し上げましたようなベース・アップあるいは石炭代の高騰による赤字補填のためでありますので、これは石井運輸大臣も説明をせ

られておりましたように、必要最小限度にとどめておるのであります。私たちといたしましては、やむを得ざる値上げであると考へておるのであります。

一方においては野党の諸君は、ベース・アップはしなければならぬということをお説きなさるが、もしこの運賃値上げをしないといふことになつて参りますと、ベース・アップもできないといふ結果になつて来るのであります。一方にベース・アップを叫びながら、一方に運賃値上げに反対するがごときは、その矛盾はなほはだしと申さなければならぬのであります。私たちは当然値上げをすべきものでありと考へておるのであります。

なおまた、ベース・アップあるいはその他の石炭代等の高騰によります赤字を、値上げによらずして、一般会計からこれを繰入れるといふような御意見があります。一般会計にはいろいろの施策等がありまして、なか／＼そのような財源がないといふことは、先般の大蔵当局の説明によつて明らかであります。他に繰入れるべき財源が豊富にあるといふ議論には、賛成をいたしかねるものであります。

なおまた、一説に、過去の荒廃を現在の利用者によつて負担せしめることは適當でない。しかるがゆゑに、一応これを借入金によつてまかなう、そして将来これを払つて行くべきである、こういうふうな議論もあるのではありませんが、一般会計からすべてのものを求めるというふうなことになつて参りますと、国鉄の堅持いたしております独立採算制といふものは、くずれて参るのであります。なおまた、過去の

荒廃を現在において負担すべきものではない、こういうことになつて参りますと、これは本年のみでやろうというのではないのであります。これを五箇年あるいは十箇年に復旧をいたしまして、二十箇年に払おうといふのであります。これは当然現在におきましてはその負担を受くべきものであります。もし、このような議論をするのでありますならば、戦犯者あるいは追放者等のあやまちによつてやりそこなつた日本の再建といふものは、現在の人間が負うべきでないといふような議論も出て来るのであります。もつてのほかといふなければならぬのであります。

なおまた、いろいろと公共性の面から、運賃を値上げすべからずといふことと、すべてを運賃にしわ寄せをいたしておりますことは、国鉄当局といたしましては迷惑なことであらうと、私たちは考へるのであります。公共性を十分に認めておつて、あの程度の運賃にとどめておるのであります。なおこの上に公共性のゆゑをもつて、運賃を引下げて行く、あるいは値上げをしないといふようなことに對しましては、私たちは賛意を表しかねるのであります。

なおまた、原価を割つてはならないといふにもかかわらず、輸送原価を割つておるものが三百三十億あるではないか、これは公共性からするものは一般会計で負担すべきものである、こういうふうな言つておりますけれども、これは国鉄の実情を知らないものであります。そういうふうな運賃原価を割るものがありますかゆゑに、国鉄におきましては、固定資産税あるいは

は事業税というふうなものは、免除をせられておるのであります。かりに一般の企業と同じような議論をするのでありますならば、これらの税金等が加へられて、さらに運賃が上つて来るというふうなことも考へなければならぬのであります。このような議論をいたしますのは、国鉄のほんとうの姿を御存じない方の言われる議論であつて、私たちといたしましては、これに對して賛意を表しかねるものであります。

なおまた、現在野党の方々から御希望があらまして、日本国有鉄道法を改正したらどうかといふお話があるものであります。私たちもそれに対ししてはまことにごもつともである、そういう方向をたどらなければならぬといふ考へておるのであります。その根拠となりましては、国鉄の独立採算を強制する以上、国鉄の自主性を認めるといふことで、国鉄の自主性といふことが独立採算といふところから出て来ておるのであります。もしも独立採算を堅持せずして、あらゆるものはこごとく一般会計から繰入れろ、余つたものはこれをまた一般会計へ返還しろといふようなことになるのであります。したならば、いつまでたちましても国鉄の自主性は望み得ないのであります。このような観点から、新線建設あるいは電化等の問題は、別途であります。新しい投資でありますので、これは当然鉄道公債あるいは借入金等の方法によつて、しかもこれが利子のない金でやつて行くべきものであるといふことにつきましては、私は賛意を表するものであります。この日本国有鉄道法をまさに改正しようといふ議論

をなさる方におきまして、すべてを一般会計からの繰入れによれと言はれることは、国有鉄道法の改正を一方で叫びながら、改正の根拠をみずからくつがえして行く、こういうことになつて行くのであります。趣旨が一貫しておらないと私は考へておるのであります。

なおまた特別補充取替費その他の工事勘定は、一般会計で持つべきもので、再評価がしてないのだから、これは資産増加と同じ形になるという御意見もありました。資産増加、出資といふような形になるのであるから、これは一般会計からまかなうものであるといふ議論をせられるのであります。先ほど河本議員も、仮定のもとにいう話がありましたが、単なる手続上の問題のみを基礎といたしまして、国有鉄道の現実を離れた運賃値上げに反対すること、これはまさしく仮定以上のものがあると私は考へるのであります。現在の国有鉄道の実際の状態、手続上の問題を論議いたしまして、復旧が遅れるといふようなことは、とうてい許されぬことであるのであります。私は単なる再評価といふ一片の形式にとらわれて、現実を無視して運賃値上げに反対するがごときは、當を得ざるものであると考へておるものであります。

なおまた、参事人数の方々を呼んで、いろいろ意見を聞かれておりますけれども、そのほとんど大部分の人が、運賃値上げはやむを得ない、こういうことになつておりますので、輿論という点から申しましても、私はこの運賃値上げに對しましては、決して反対でない、かように考へておるのであ

ります。

なおまた今回の運賃値上げが、たまに時を同じくして等級改正と相重なつておりますがゆえに、この値上げが何割になるというに相なつておりますけれども、運賃値上げと等級改正とは全然と分離せらるべきものであります。なおまた、等級改正の面からいいますと、従来の不均衡を是正したものでありまして、これを本来の姿にまでもどすというのが、等級審議会の答申案になつておるのであります。従来の経済状態になぞんでおるといふようなことで、その間の便法といたしましては、割引その他をもつて急激な変化を避けようとする当局の苦勞も、ここにあらうと私たちは存じまして、この等級改正によりましてこの議論を、運賃値上げと同時にして考えるということは、私はこれは混同をいたしておるといふふうな考えを持つておるのであります。従来きわめて安かつたところの、引下げられておつたところのこの産業というものは、他の産業の犠牲において非常な恩恵を受けておつたのであります。負担し得るような場合になつたならば、なるべく他の産業の犠牲によらずに行つて行くのが当然であらうと、私たちは考えておるのであります。

非常に差があるということにつきましても、このような割引等で緩和して行こうというふうなことで、一般の利用者に対しては、はなはだしい負担を避けようとしたしておりますことは、各委員もよく御承知の通りであります。そのように、遠距離等につきまして、いろいろ考慮を加へられておるものであります。今回の一割値上げが不当であるといふふうなことは考えられないのであります。

さらに勤勞大衆に及ぼす影響といふふうなことから、世界に類例のない定期割引の割引率もそのまま置くといふふうなことをいたしておるのであります。公共性、勤勞大衆への影響を考慮を加へられての今回の運賃値上げでありますので、私たちはどうも反対する理由なしといたしまして、賛成の討論を終えます。(拍手)

○遠澤委員長 熊本虎三君
○熊本委員 私は日本社会党を代表いたしまして、残念ながらこの案に反対の意見を述べたいと存じます。

先ほど遠谷委員からいろいろ御意見が述べられました。これは国鉄の社会性、いわゆる公共性というものを非常に輕視されておる議論だと考えます。私も、まず第一に国鉄の性格を十分認識して、その上に立つて今度の値上げ問題に論及しなければならぬ、かように考えておるわけでありま

す。あらためて言うまでもなく、国鉄企業というものが、一には国家の産業開発のために、進んでは国民生活の安定のために、さらに国民文化向上のための機関であるといふことは、何人もいふまでもない事実であらうと考えるのであります。従つて、この企業はあくまでも国家的見地に立脚した経営、運営の方法が樹立されなければならぬと確信いたしますのでございます。それだからこそ、三百線区の八〇〇に当る二百六十線区が赤字の経営であるにもかかわらず、終日、しかも熱心なる努力を續けて、これが経営、運営をされておる事実があるのであります。さらに新線開発につきましても、これが建設費の回収等々は何年後に達成され得るか、何十年後になつたならば採算がとれるかといふやういふ見通しは明確でないにもかかわりませず、本年度の予算におきましても、百二十五億という費用を計上して新線開発のために目下工事着手中である。このことは、現在工事着手の進行線に至つておらない、いまだ予定線のまゝに放置されておるもの、でき得る限り早く着工して実行線に繰入るべきであるといふ情熱をわれわれは持つておるのであります。これらの観点からいたしまして、これが国家的、社会的、すなわち公共性の重要なためであるといふことを見のがしてはなりません。従つて、これらの建設費につきましては、当然国の責任においてまかなうべき方針が樹立されてしかるべきと考え、これを原則としなければならぬと確信いたしますのでございます。特に戦争の被害及び戦時中の国家財政の窮乏からして、保守、改善等を放置された結果、補充、改編のため緊急に要する費用として一千五百六十億を見積られておるのである。耐用年数を越えたものは約四千億と称されておるのでありますが、かようなものは、要するに当時の国家で当然負担をなし、これを改修すべき責任

があつたにもかかわらず、これがなされておらないという事実であります。従つて、これらの問題から考えましても、終戦後の二十年から二十四年までの五箇年間ににおきまして、国庫支弁五億に對して自己支弁はわずかに十八億といふこの経営、運営の実態こそが、雄弁にこれを物語つておるといふわけになりません。これが二十五年に公社に切りかえられることによりまして、一切のいわば国家的負債ともいふべきものを、現在の国鉄経営に肩がわりしておるといふ事実であつて、そのままこれを一般経常費から支弁せしめるといふことがござんとは、都合千万と断ぜざるを得ないのでございます。なお現在計画中の電化区間に對しましても、実行に移さんとするもののみによる予算を見ても、六百三十二億という数字が出ておるのでございます。従いまして、たとへて言いますならば、新線工事費、補充取替費及び電化に要するところの現在進行中のものの予算総額をもつていたしまして、二千三百七十七億といふものが見積られておるわけでありま。かような状態の中で今後国鉄がいかにして運営するかは、神ならぬお互いの能力をもつてしては、とうてい樂觀を許さざる現状にあるといふわけになりません。従つて私どもは、従来国家的責任においてなして來つたこの国家的、社会的公共性を有する国鉄の運営につきましては、將來といへども、以上申し上げましたような事由に基いて、国家は重大なる責任を持つてこれに對するところの協力態勢を整えなければならぬ、かように考えざるを得ないのでございます。さらに、本年度の当初予算を見ます

るならば、修理費に對しまして五百四十九億、償却費に對しまして三十七億、特別補充取替費に對しまして二百六十六億、合計いたしまして八百五十三億といふ数字に相なつておるのでございます。今年度損益勘定予算の収入総額二千九十一億に對しましてこの八百五十三億は、僅に四二%に相なるのであります。これらの修繕及び取替等に要する人件費を含めますならば、まさに総収入の五〇%を突破するといふわけになりません。かくのごとき経営予算の運営が、一他のかかる経営にあるでありましようか。おそらくかくのごとき困難にして無謀なる経営内容といふものは、他に類例がなきものと断ぜなければならぬ。従つて、かような不健全なる経営をもつて獨立採算制のみに比重を置いて、運賃値上げといふこれら受益者のみ負担をかけようとするがごときは、まことに不都合千万であり、重大なる問題であるといふわけになりません。従つて、政府は当然国鉄自体の性格と、経営の現状とを十分考究いたしまして、そうしてこれらを一般會計等より責任を持つて支弁し、もつて不当なる運賃値上げによつて補填をさせようとすることは、改めてもらわなければならないと考へておる次第でございます。しかるに政府は、この動かすべからざる原則を無視し、さらに戦争中における負債ともいふべき復元費の問題等を、国鉄の獨立採算制にこれを転嫁してんとして恥じない。簡単に責任を回避することのできる運賃値上げにこれをまとうとするのは、断じてわれわれの賛成せざるどころといふわけになりません。もちろん、われ

われといたしまして、いかに公共企業体でありまして、最終の希望といたしましては、健全なる、しかも公平なる受益者の負担による独立採算制へ到達することについて、基本的に反対をするものではない。国鉄の現状は、そうしたような甘い一般的な問題とは、その基本において相違があるのでありますから、この際におきましては、どうしても政府の責任というものを回避してはならない、かように考えておる次第でございます。

なお、いま一つ申し上げておきたいことは、公共事業の受益者負担によるところの独立採算制という基本的な問題でございます。もし二十七年の経営予算のようなものを、そのまま現実に受益者に負担せしめて行くということになりますならば、それは公平なる意味における受益者の負担を超越して、不当となるということを考えなければならぬ。第一には、国鉄公社になる以前の国家の負債を背負わされ、将来の日本の開発のための投資であり、また新線あるいは電化の費用を、現在の受益者が負担をさせられることになるのでありますから、これは公平なる受益者負担とはいえないのであります。

なお今度の値上げの「つの要因」といたしまして、国鉄従業員のベース・アップに関する問題が、その原因の一つのごとく言われておりますことは、はなはだ私どもの遺憾とするところであります。裁定に基づくベース・アップは、現在の国鉄従業員諸君の上げて参りました努力、すなわち一般産業がよりやくにして戦前の一三〇%に到達したといつて喜んでおりますけれども、

しかし国鉄の能率上昇の比率は、すでに皆さん御承知の通り、旅客に對しましては三四二という数字が現われ、貨物輸送につきましてもすでに一九〇という、他の産業に類例なき上昇率を示しておる。しかも、これに對する賃金の問題は、他の産業に比較して非常に低位にあるという観点からいたしまして、遲きに失するものである。特に裁定に基づきベースといえども、とうてい従業員諸君が喜んで満足すべきものではないと私は確信するのであります。それは今日の国鉄経営に關する従業員諸君の厚きしんしやくの点が、裁定でがまんしようとしてにすぎない。従つて、これらは当然国鉄が、あるいは国家が保障してベース・アップすべきであるのであります。

これが運賃値上げの要因としてその責任を負わされることは、断じて不都合であるといわなければなりません。従いまして、私どもは、かような意味における運賃の改訂につきましては、その理由の一つといたしまして、断じて承服はできない次第でございます。要するに、運賃値上げの要因となるべきものは、今回の裁定に基づくベース・アップによるものにあらずして、先ほど来、るる述べましたところの、国家がなすべき義務を果さずして、独立採算制という名目によるところの責任転嫁が、すなわち運賃値上げの原因をなしておるということを断言してはばからないのでございます。

なお、今回の運賃値上げは、ようやくにして日本の物価が横ばいの状態をたどつて安定しようとしておるのであります。が、いやくしも公社の経営する鉄道運賃の値上げというようなことが

ここに行われますならば、それが一般物価に及ぼす影響は、まことに甚大であるといわなければなりません。従いまして、われ／＼としましては、単に他の理由がないといたしまして、公社のような公共的な運賃の値上げといふものは、十分しんしやくしなければならぬ。先ほどの關谷君のお話によりますれば、参考人の意見によつても、大体は賛成であると言われましたが、私の聞くところによりますれば、高橋教授は、原則としてやむを得ないといふことをお認めになつた。しかし、他の参考人のこととくは、みづからの關係する運賃に對しては上げはならない、やむを得ない運賃値上げがあつても、これには影響があつてはならないといふことを主張されたのであります。これが運賃値上げの原則的賛成にはならないのであります。

要するに、自分の關係する運賃値上げは反対であり、他はかまわないといふことであれば、ことごとくが運賃値上げ反対という結論になるのであつて、これは關谷君の大いなる感違ひであらうと考えます。

なお、今度の運賃値上げは、勤労階級あるいは農村の農民諸君に影響を及ぼすところの過重なる値上げである。そしてこれらの問題がそのまま行われますれば、ただちにこれらの勤労階級諸君の賃金問題と錯綜して参るのであつて、これがまた労働運動に對しても大きな刺激を与えずにはおかぬ。このやうな状態をながめまして、私どもは、せつ／＼の物価の安定のときであるから、こいねがわくは物価をこの程度に押えて、金額的にはより低い価格をもつてわれ／＼の生活が安定することこ

を望ましいのである。この際にあたり、逆に国鉄自体が先端を切つて再び物価の値上りを誘発するがごときことは、断じてつてはならない、かように考えまして、これも重大なる反対の理由であることを御了承願つておきたいと存じます。

以上のやうな理由によりまして、わが党といたしましては、あくまでも今回の運賃値上げは絶対反対を主張するものでございます。政府は、この際の追加予算にあたり、いわゆる財政余裕金その他の方法をもちまして、今回の国鉄の運賃値上げによらなければならぬ不足分を、国家の責任において支弁すべきであるといふことを強く主張いたしたいのでございます。なお国鉄自体といたしましては、国家治安の責任を有する公安官の國家警察等への予算の組みかえ、さらに鉄道用地の賃借料改訂あるいは高架橋下の使用料の社会的な点への引上げ、あるいは不用不急の土地建物等の処分、進んでは死蔵物の処分等によりまして、数十億円の増収をはかり得ると考えておるのでありますから、これらの経営の合理化とともに、まず／＼経営の健全化のために留意するべきであらうことを申し添えまして、以上の理由により、この際の運賃値上げ絶対反対を主張いたします。(拍手)

○邊澤委員長 次に永田良吉君。
○永田(良)委員 さきにわが党を代表して關谷君が詳しく賛成の意を表されましたが、私もつけ加えて本案に賛成の意を表明したいと思つたのであります。その前に、私どもは長くいなかにお

つた關係上、こつ／＼法案等については、たいへん認識が薄かつた。法案が上程されて以來、各委員の方が熱心に御質問をなさり、また当局としても詳細にわたつて説明があつたのであります。われ／＼はその質疑応答の間における両方のまことに真剣な態度について、心からある意味の喜びと感謝を保持している一人でありまして、この法案がいよいよ最後の決定を見んとするにあつて、今まで私どもが数日にわたつて討議した間に、私のごときまづい者が、誤つて委員長初め委員の皆様御迷惑をかけた点多々あつたろうと思つております。なお当局に對しては、熱心に質問した余り、申し上げた言辭においても、多少誤解を招いた点もありはせぬかと思つたので、その点をここに釈明をしておきます。

私が当局に對して質問する際に、大隅地方の鉄道の現状について、こんなことを言つたように記憶してあります。あの地方の駅員なんかは、冬の寒いときに、ストーブにあつて薪を打つては、これはものの聞きようによつては、いかにも鉄道当局が怠慢で、遊んでゐる、ふらちだといふように、何人も解釈はせぬかと思つた。そのやうに解釈されては、私はいへん困る。私の申し上げたのは、そういう意味ではありません。私は終戦當時から現在まで大隅地方にいて、鉄道に従事している諸君が非常に真剣にやられてゐることは、よく目撃して知つております。心から感謝している。たまに列車とバスの衝突などの事故があつて、いろいろ言われているが、大体鉄道当局がまじめであつたことは知つてゐる。決して怠慢という意味ではなかつた。

私の地方では、戦前にはガソリン・カーと普通の蒸気機関車と両方運転して、一日に十一回走っていた。それが戦後には五回に減つてしまつた。だから都城から志布志を経て鹿屋市に来る間においては乗降時間の待合せが三、四時間もある。だから寒いときにはストーブにあたり、暑を打つことは当然であると思う。さうなわけですから誤解のないようにお願いいたします。

さて、今回の国鉄運賃の改正は、石炭並びに電力料金の値上げ等による経費の増加並びに仲裁裁定による国鉄職員給与ベースの改訂から生じた国鉄財政の不均衡を救うための処置であつて、これは当然事情やむを得ないものと認めなければならぬと思うのであります。当初、国鉄の方は三割の値上げを考へていたのであるが、わが国の産業経済並びに国民生活等に及ぼす影響等から考へて、総体としてまず一割程度の増収ということで、そのようになつた次第と、われ／＼は解釈したのであります。国鉄経営の健全化、運輸の確保等のために、このたび値上げをされたのであつて、これはやむを得ない処置と思うのであります。

国鉄が正確に、また安全、迅速なる列車の運転を期して、国民経済に寄与せんとせられることは、事新しく私が申し上げるまでもなく、皆さん御承知の通りであります。これがためには人と資材と施設とが基礎をなすものであります。昨日の本委員会においても、野党の方が言及せられて、いろいろ質問があつたのでありますが、その際国鉄総裁からいろいろ御説明があつたことは、皆さん御記憶の通りである。特に人に関する問題は、その中でも重

大ではないかと思うのです。かりに他の條件が完備してあるといたしまして、これを動かして、これを利用する人の問題が最も大事であります。今回の運賃改正の及ぼす影響は、まず／＼比較的軽微であると言われております。しかも職員の処遇に重点が置かれておると思ふのであります。私は、今回の改正が、資材とか施設の改善に資するといふ点においても、また重要であると思ふのであります。特に職員の待遇改善に關連する点に思ひをいたすときは、わが国の産業経済の動脈である国鉄の運営を円滑ならしめるためにも、どうしても今回の値上げのごときはやむを得なかつた処置であるといわれは認めまして、あくまで本法律案に賛成する次第であります。(拍手)

先ほど、よけいなことを申し上げまして失礼いたしました。お許しください。

○逋違委員長 次に松原君。

○松原委員 私はたいだいま議題と相なつております国有鉄道運賃改訂案に対して、日本社会党を代表して反対をいたすものであります。

独立採算制を建前とする企業であるところの国鉄が、その健全なる企業経営の立場から、最初三割の値上げを計画立案したことは、一応当然の処置といわなければならぬ。しかるに、これに對して政府は、運賃値上げの各種産業に及ぼす影響並びに直接国民生活に加える圧迫等を避ける意図をもつて、この三割案を一割にとどめしめたのであつて、その意図を自身は、これまた正しいと思ふのであります。ゆゑに、わが国政府はよつて生ずるところの国鉄の償却不足、荒廃施設とりか

え等に要する経費は、別途措置するといふのであります。そこで問題の第一は、一体国鉄の健全なる経営が可能なる程度に、政府ははたして別途措置を講ずることができようかといふ点にあるのであるが、政府提出の補正予算案等をもつては、その約束はまつたに運賃大臣の御答弁によれば、将来といふことも必ずしもその保証はできないといふことになるのであります。換言すれば、国鉄の健全なる経営は、まつたに犠牲と相なつて顧みられないのであります。

次に、第二の問題点は、国鉄の健全経営を犠牲にするこの一割値上げの運賃改訂案でもつて、はたして政府の意図のごとく産業及び民生に与える悪影響を避け得られるであらうかどうかといふ点であります。この改訂案によれば、ある種の貨物にあつては二割、三割、はなはだしきは五割を越える運賃値上げとなるものがあり、たとえば、大衆魚たる魚類、あるいは木材その他農産物、鉱産物等、主として原始産業に属する生産物の運賃に意外の影響を及ぼしまして、業界各方面に多大の不安を与えており、今やこう／＼たる非難の声を聞くに至つておるのであります。また戦前の生活水準をも回復し得ないところの多くの勤労者や、あるいは学生やその他大衆に對しても、深大なる痛苦を与えることは、火を見るより明かである。すなわち、政府のせつかくの意図も、これまたまつたく水泡に帰しておるのであります。ゆゑに本案は、一面においては国鉄の健全経営を切り、他面においては政府の

産業政策、民主政策を切るところの両刃の剣といわなければなりません。

そも／＼国鉄運賃法の第一條の運賃原則が、いふところの原価を償ふ運賃といふのは、公共企業体たる国鉄運賃の最高の基準であるとともに、最低の限度でなければなりません。公共企業体といふのも、企業体であつて、独立採算を原則とせられる以上は、コストを無視して経営することはできない。健全なる立場より見たところの国鉄のコストなる三割値上げを一割に抑制したものは、国家の産業政策から来るところの要請であり、また民生政策の結果であるとするならば、これは当然国家がこれを補うべき義務があるといわなければなりません。一体国鉄の荒廃しつつあるところの施設は、ほとんどことごとく自由なる経済価格であります。統制価格であるところの電力に至つても、今や採算価格であることは周知の事実である。すなわち、国鉄のその足は自由価格の上に立つて、上体は国策運賃に縛られ、身動きもならないといふ姿が、現在の国鉄の姿であるといわなければなりません。しかも、その不合理とその矛盾のしがが、主として国鉄従業員四十万の上にかかつておるに至つては、まことにわれ／＼の納得の行かないところでもあります。国鉄規定の給与ベースは最低限のものであるといふことを、仲裁委員長から過日の人事委員会、労働委員会、運輸委員会の連合審査会の席上において言明しておるし、また国鉄総裁みずから、この裁定を適當なるものであると認めておるのであるが、その最低限度の裁定ベースすら完全実施をしないといふのは、われ／＼としてどうしても理解し

がたいところである。かかる不條理な、無謀なしわざせが従業員に寄せられる限り、よつて生ずるところのあらゆる事態に對して、公労法の精神をみずから蹂躪しておるところの国鉄当局は、その全責任を負わなければならないと思ふのであります。

いづれにいたしましても、政府は失ふところ、いたずらに多くして、得るところ、きわめて少い今回の値上げのごとき不徹底なるものは、一応これを中止し、そうしてそのために生ずるところの国鉄財政の欠陥は、これを一般会計の負担とすべきものであると信じます。財政上の点については、關谷委員からもいろいろ議論があらまされたけれども、われ／＼の意見をもつていたしますならば、その財源に苦しむところはいささかもありません。しかしながら、この点に關しましては、その論議を予算委員会に譲りたいと思ふ存じます。

さらにこの機会に、独立採算制と政策的要請との關係、換言すれば、経済運賃と政策運賃との關係並びにその合理的処理という問題を根本塞源的に解決し、もつて国鉄の健全なる発展を期する恒久的対策を立てられよう、政府並びに国鉄当局に對して、私はこの際強く要請するものであります。

以上の理由によりまして、遺憾ながら今回の運賃改訂法案に對しては、絶対に反対をいたすものであります。

最後に、特につけ加えておきたいことは、物件よりもより大事であるべきところの人員、すなわち従業員の待遇についてさらに深甚なる考慮を払い、いかなる非常手段をとるにしましても、現在労働の要求のごとき最低限度の要求

は、これをすみやかに全面的に受入れられるよう、国鉄總裁並びに運輸大臣に要請をいたしまして、私の反対討論を終ります。(拍手)

○逄澤委員長 これにて討論は終局いたしました。

これより採決いたします。本案を原案の通り可決するに賛成の諸君の起立を願います。

〔賛成者起立〕

○逄澤委員長 起立多数。よつて本案は原案の通り可決いたしました。(拍手)

なお報告書に關しましては、委員長に一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○逄澤委員長 御異議がなければ、さように決します。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時二十三分散会

〔参照〕

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案に關する報告書

〔都合により別冊附録に掲載〕

昭和二十七年十二月二十五日印刷

昭和二十七年十二月二十六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局