

第三十四回国会 運輸委員會 議 録 第二十二号

昭和三十五年五月十三日(金曜日)
午前十時五十二分開議

出席委員

委員長 平井 義一君

理事 天野 公義君 理事 生田 宏一君

理事 關谷 勝利君 理事 井岡 大治君

理事 久保 三郎君 理事 土井 直作君

高橋清一郎君 長谷川 峻君

福家 俊一君 村瀬 宣親君

兒玉 末男君 館 俊三君

内海 清君 菊川 君子君

出席國務大臣 橋本 渡君

運輸 大臣 橋本 渡君

出席政府委員 細田 吉藏君

運輸事務官 (大臣官房長) 山内 公敏君

運輸事務官 (鐵道監督局長) 廣瀬 眞一君

委員外の出席者 日本國有鐵道常務理事 大石 重成君

日本國有鐵道常務理事 (新幹線局長) 中村 卓君

日本國有鐵道常務理事 兼松 學君

日本國有鐵道常務理事 磯崎 敏君

專門 員 志録 一之君

五月十三日

委員淺沼稻次郎君辭任につき、その補欠として兒玉末男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案件
参考人出席要求に関する件

國有鐵道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出第二二三号)

○平井委員長 これより會議を開きます。
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。

この際、参考人招致に関する件について、お諮りいたします。本案について参考人を招致して意見を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕
○平井委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

なお、参考人の人選等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕
○平井委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

なお、参考人を招致する日取りは、理事会の申し合わせにより、来たる十七日火曜日の予定になっておりますので、御承知お願います。

○平井委員長 これより質疑を続行いたします。質疑の通告がありますので、これを許します。兒玉末男君。
○兒玉委員 私は、國鉄の当局にお伺いしたいのですが、最近國鉄の赤字線

区の問題が非常に問題になっておるわけでございます。先般三月の二十二日

から新線開業しました枕崎線等の事態も調査いたしましたして、國鉄經營のあり方について、やはり根本的に検討すべき段階にきているように感ずるわけでありまして、新聞その他当局の資料によ

りまして、現在國鉄の經營している線区のうち、營業線が二百二十五線あるわけでありまして、そのうち赤字線が二百十線、黒字線はわずかに十五線しかない、こういふふうな状態で、營業係数の状態におきまして

も、大体ほとんど二〇〇から三〇〇、ひどいところは係数が一〇〇をこえるというふうな状態にあるわけでございますが、このような状態を維持するならば、年々赤字は増加する一方でありまして、このような状態の中において、この赤字線区に対する対策について、國鉄当局としてはどのような将来に対する対策をお考えになつてお

るか、お伺いしたいと思います。
○吾孫子説明員 ただいまお尋ねのございました通り、國鉄の各線区別の収支状態というのを見てみますと、二百二十五線のうちの十五線、キロ数にいたしまして約四千キロに当たるところが黒字で、残余の一万余キロ、二百十線というものは赤字であるという姿になつております。その赤字線区のうちの約半分、八千キロほどは、間接費を除けば一応そろばんがとれてお

る。しかし、八千キロほどは、直接費すらもカバーすることができないという

ような程度の状況でございます。それで、國鉄の将来の經營を安定させますために、やはりこれらの赤字線区の赤字を解消する、あるいは少なくともその額を少なくさせるということに對して、いろいろな方法を考えなければなりません。まず第一に考えてお

りますことは、やはりできるだけ冗費を省いて、經營を徹底的に合理化すること、このことを考えております。そのための手段といたしまして、今日の輸送情勢に合わせまして、ある程度、たとえば貨物駅の集約というふうなことも実施しなければならぬというふうに考

えております。ただいまいろいろ検討をいたしておりますが、また、これも線区のいろいろな客観的な条件によることでございますが、場所によりましては、現在の鐵道線路を撤去して、これを自動車に置きかえるというふうなことが、合理化方策に、赤字軽減の方策になるといふ場合もございます。そう

いうようなことも検討いたしております。そして、それからまた他の方法といたしましては、ただいまお話に出ました九州の山川線のように、ある程度頻制キロを設定いたしまして、運賃収入の増加をはかるというふうなことも方法の一つであるかと思われま

す。なお輸送財源と申しますか、國鉄のこれはどの線区についても当てはまることとてございしますが、やはり少しでも収入を増加せしめますために、旅客、貨物の誘致をはかる、それらの線区に對する輸送量の増加によって増収を期待する

というふうな努力をいたすことももちろんでございます。いろいろな方法はあると思ひますが、それらのいろいろな手段を総合的に検討し、かつ、できるだけ効果の上から方法を選びまして、少しでも赤字を減少せしめるように、そして将来の國鉄の經營安定に寄与せしめるように現在努力をいたしております。今後なお一そう努力いたしたい、そのように考えておる次第でございます。

○兒玉委員 今副總裁の御意見を聞いておりますと、結局、赤字をできるだけ少なくする手段として、冗費節約、經營の合理化あるいは非採算線区のスへの切りかき、または財源としての収入の増加をはかるための客貨の誘致ということを言われておりますが、もちろん、これは積極的な政策としてわれわれも賛成できるわけでありま

すが、國鉄經營全体の赤字の最大の原因がどこにあるか、その点についての副總裁の見解を承りたいと思ひます。

○吾孫子説明員 國鉄の赤字の原因はどこにあるかという非常に大きな問題についてのお尋ねでございますが、一口にお答え申し上げることはなかなかむずかしいかと思ひます。やはり根本的には、國鉄というものがかつては陸上交通機關の中の王座を占めた、いわゆる独占的な地位に置かれておつたのでござい

ますが、他の交通機關の発達、經濟事情の変遷というふうなことに

によりまして、いわゆる國鉄の持つております陸上輸送機關としての独占的

な地位が失われたということが根本の原因であると思ひます。国鉄の独占的な地位がなくなつたにもかかわらず、独占を前提にした社会的、経済的その他いろいろな制約が国鉄に加へられておる。大きな問題といたしましては、ただいま御審議をいただいております運賃制度の問題などはその最大なもの一つでございます。いわゆる国鉄の運賃というものは、負担力主義の原則によつて運賃体系が作られておるわけでございまして、これはやはり国鉄が陸上輸送機関の中の独占的な地位にあつたという姿が前提になつて考へられることとございまして、今日のように独占性がすでになくなつておるという時期には、当然いわけの原価主義と申しますか、輸送のコストというものに見合つた運賃体系に変へられなければならぬというところから、ただいま運賃法の御審議を願つておるようになつてございまして、大きな目で見まして、これなどは国鉄を閉んでおりまして、客観情勢の変化というものに合致せず一番にやらなければならぬ処置ではないかというように考へておる次第でございます。なお、いろいろ申し上げますと切りがないことになるのでございまして、独占体制を前提としての公共的な負担というものが、これもしばしば問題にされておることとでございます。たとえば、運賃について各種の公共負担というものが、三十三年度の輸送実績をもとにして計算してみましても五百三十億というやうな額に上ることがいわれておるのでございまして、これなども、国鉄が独占企業であつたということが一つの背景にあつてこういう公共負担を

課せられておるのでございまして、この点はやはり客観情勢の変化に即応して、このような運賃面における公共的な負担をどうするかということについて、国鉄自身も検討いたしますが、政府、国会等におかれましても御検討をお願いいたしたいというふうに考へておるこの大事な問題の一つでございます。そのほか、業務上のやはり独占体制を前提にしたと思われるやうな公共的な負担がいろいろございまして、たとえば、先ほどもちつと御指摘があつたかと思ひましたが新線の建設、その多くが直ちに必要という採算がとれる見込みがないというやうなところも、やはり国鉄の公共的な使命ということから、新線の建設をせざるを得ないというやうなことも問題でございます。また先ほどの御質問にありましたやうな非常に赤字の大きい線路をそのままの姿で今経営をしなければならぬというやうなことも、やはり業務面における大きな負担になつておると思ひます。それから、鉄道本来の仕事ではございませぬけれども、国鉄自動車に對しましてこれまたいろいろな制限が課せられておりますが、こういうことも問題であると思ひますのでございまして、大まかに申し上げまして、これはやはり国鉄の公共的な使命という点からきておることだと思ひますが、国鉄がいろいろ採算を度外視した投資をしなければならぬ。一方において独立採算ということを厳格に要求されておるのでございまして、独立採算というものを一方において要求されながら、他方において採算を度外視した投資をしたり、あるいはまた、採算を度外視した仕事を続けていかなければならぬというやうなところに、国鉄の経営が非常にむづかしくなつてきた大きな原因があると思ひますのでございまして、なおそのほかこまかく申し上げましたばいろいろな制約なり負担なりがございまして、それらの多くのものは、やはり国鉄というものが陸上輸送機関の王座を占めておつた、独占的地位にあつた当時の姿を前提にして課せられたそれらの負担が、今日の社会情勢の変化に即応するように改められたいというところに大きな原因があると思ひます。と同時に、しかし国鉄自身の経営者並びに国鉄職員全体の考え方という面におきましても、反省すべき点は多々あると思ひますのでございまして、やはり何と申しましても、企業意識に徹するといふことで今まで足りなかつた点が多々あると思ひまして、それらの点について私どもは深く反省をし、少しでも国鉄が企業体として独算制を確立していかなければならぬのだといふことに対する内部の合理化、またわれわれ国鉄従業員の努力による増収方策というやうなことにつきましまして、なお一そう努力いたさなければならぬ面がこれまたたくさん残されておると思ひます。

いづれにいたしましても、今日の国鉄の経営状態というものの将来を考えますと、率直に申し上げましてまことに前途暗たんたるものがあるものでございまして、先ほど申し上げましたやうないろいろな手段を今後さらに根本的に検討を加へ、また政府その他関係各方面からの御協力と御援助を得ましまして、国鉄将来の経営を安定させるやうに努力いたしたい、かように考へておる次第でございます。

○児玉委員 今赤字の原因となつてゐる根本的な問題について説明を受けたわけでありまして、私はやはり現在の国鉄のあり方というものが、高度の公共性と一面においては企業性といういわゆる独算制という両面の立場を持つてゐる、ここに非常に経営上の矛盾が生じてゐるやうに感ずるわけですが、先ほど副総裁が言われました企業性に徹するといふ面におきましては、資料によりまして、昭和十一年の職員一人当たりの業務量といふものが、指数で示しますと、一〇〇とした場合に、終戦当時の一九四六年で九九、それから一九五八年、昭和三十三年におきましては八四といふやうに、ほとんど倍近いの係数を示しているわけですが、そういう点から私申し上げますならば、職員一人当たりの業務量というやうなものにはこういうやうな指数が示す通り非常に増加してゐる。こういう点からいいますと、国鉄の企業面に対する積極的な政策というものはこの職員の業務量が明らかに示しておるわけでありまして、やはり赤字の本質というものは高度の公共性という立場から非常に高い賃率による割引を行なつてゐるということ、それから新線建設といふものがほとんど赤字線であるといふことがはつきり予想されながら、これが鉄道建設審議会によつて決定されて、そしてそのしわ寄せを国鉄自体で背負つていかななくては行かない、こういう経営上の本質的な問題を改革しなければ、この赤字の根本的な改革はできないのじゃないか、私はこういうふうに感ずるわけですが、この点について副総裁並びに大臣の見解を承りたいと思ひます。

○樫橋國務大臣 ただいま児玉委員が御指摘のやうに、国鉄の今日の赤字つまり行き詰まりと申しますか、そういうことは、やはり一面公共性において非常に過度の割引その他を要請され、一方にはまた商業ベースをもつてやれないという建前があります。従つて、運賃その他もまた一面からいへば、自由な立場に置かれぬ、同時に後進地方その他のために新線建設等が要請される、こういうことから国鉄が二律背反と申しますか、苦しい立場に追い込まれておる。従つて、これを赤字線だからやめたいといふ線からいへば、これも、公共性という線からいへば、いって、この点について日本の全体の国土開発といふものは、そういう立場からいつてもこれは認めなければならぬ。そこで問題は公共性と独立企業体としての行き方とをどう調和するかという問題であります。これは国鉄だけで片づけようとしても片づけ得ない問題でありますし、じや運輸大臣としてこれを片づけるといつても、なかなかこの問題の解決は私だけの力でもできない立場にあるので、やはりこれは政府で国鉄というものを一体どうするんだというものを国の立場から一つ十分に考へてもらふ。御存じのやうに暫定割引一つの問題にしても、農林水産委員会では猛烈なる反対があつて、こういう特別割引でも手がかけられない、各省の大臣がこれに對してまた反対するといふやうな状態等もありますので、今私の方の事務当局等にいろいろ整理させておきまして、これをやはり内閣で取り上げさせる。いろいろな資料を整えましたら、さしずめ経済關係

○**兒玉委員** 大臣のその構想は了とするわけですが、たとえば国鉄の借入金の状態を見ましても、昭和三十一年に千九百七十九億、三十二年度に二千六百十二億、三十三年度には二千五百四十億と全く雪だるま式に長期あるいは短期の借入金をもって借金をしながら経営をやっておるわけであつて、私はこの改革についてはきわめて急を要する問題だと思ふわけです。そこで借り入れの対象も、たとえば郵便年金とか、郵便貯金とか、こういうような利子の低い国家資金等をこの際十分利用すべきではないか、こういうようなことを考えるわけですが、これは経営上の担当である副総裁の方からお答えを願ひたい。

資金運用部の資金の借り入れを認められておるような例もございまして、私もといたしましては、これらの借り入れ条件等につきましても、今後いろいろ政府御当局の御検討もお願いしたいと考えております。幸い先ほど大臣からお言葉のありましたように、国鉄の経営の将来の安定ということはどういうふうにして実現するかということについて、本格的に政府としてもお取り上げの上御検討願うというお話でございまして、そういう際に資金調達等の条件の問題等につきましても、これは当然一御検討の対象にしたいができたというふうな考えておる次第でございまして。

○児玉委員　大臣にお伺いしたいので

すが先ほど大臣も少し触れられたわけですから、これだけの多くの赤字をかかえておる国鉄が、たとえば學朝にしましても九割近くの非常に高率の割引をしておる。その他身体障害者あるいは団体割引、通勤割引、こういうふうに公共的な問題あるいは政策的な面において相当の割引をとっておるわけです。こういう点については当然私は国家が補償すべき性格のものであると思うわけです。先ほどフランスの例もとりましたが、資料によりますと、昭和三十三年にフランスとしては大体運賃割引の補償金が百九十九億フラン、それから國家の分担金というのが九百四十七億、運賃値上げによる補償金が二百二十二億、これだけの國家的な補償をして、さらに全体的な立場から生じた赤字の三百億、こういう面についても國が補償を見ておる。こういう非常に徹底したところの補償政策をとっておるわけです。このような点

○樞樞國務大臣　ただいま御指摘のありましたように、たとえば字割で九割もやつておる、その他身体障害者等についても割引をやつておる、文部省あるいは厚生省その他各方面にまたがつて、国鉄の犠牲においてこういう割引をされておるということは現実の事実であります。従つて、この問題は、やがて提案します經濟團體懇談会等につきまして、国鉄側からも出ていただきまして、つまり国鉄のそういう公共割引をやつておる各細目についての性格等を検討し、そういうものから一つの歸納的な結論を出して、いかに国にかわつてこういうことをやつているのかというよりなことも逐次明白にして対策を立てたい。今、兒玉さんがおっしゃつたようなことはごもっともでありまして、私も最近専門委員が参られました外國の例等を見まして、国鉄から出ました文獻等を見まして、これは大いに一つ国鉄の根本的な対策を立て

が、新線建設費は政府出資を原則とし、止むを得ず借入金などによりまかなう場合は利子の補給がなされるべきだと思ふ。これらの補償措置を政府へ見ないのはまことに遺憾である。こゝういうふうな総合的な結論を出しているわけです。それにまた、今年度から新線建設については、今までの着工の二十五線にさらに十一線が加わつて、三十六線が着工の段取りになつてゐるわけですが、先般営業を開始しました札幌線につきましても、私は具體的な数字をあげて指摘したいと思うのでありますけれども、相当の利子というところで、赤字の大体八割近くを占めておるわけですが、この点については先般の建設審議会においてもさういふふうな大体の結論が出されているやに伺つてゐるのでありますけれども、この新線建設の投資に対する、あるいは借入金に対する利子補給だけでも早急

いうことは、御存じのように、鉄道建設審議会から要請がある。それはやはり後進地域における開発、鉄道の公共性というより立派な要請されてくる問題でありますので、従って、新線建設についての利子補給はしてもらいたいというわけで、本年もいろいろと折衝をいたしましたが、不幸にして成功することができなかったものであります。鉄道建設審議会からもその報告を受けておりまして、総理大臣、あるいは局長、長官、大蔵大臣等にもその旨を私の方からも申しておるのであります。この新線建設に対する利子補給という問題については、やはり運輸当局といたしましては、やはり運輸の実現を期したい、こういうふうに思っております。ちやうどこの前の委員会におきまして、主計局の佐藤次長等が出まして、相当にここで論議が行なわれておりましたが、大蔵当局もそういう点について十分に認識させる必要があると実は私も思っておるのであります。この点は十分に御意思を尊重して努力をいたしたい、こう思います。

○香孫子説明員 ただいま大臣の御答弁にございまして通りの事情でございまして、国鉄といたしましては、御質問のように、せめて建設関係の費用の一部なりとも政府出資をお願いいたしたいということも予算編成の前にお願いたしましたこととございまして、また新線建設費の利子補給というようになことにしてもお願いいたしたかった。いろいろ政府の御理解あるお力添えもあつたのであります。最後の結論としてはお認めいただけなかったということになりまして、その点はまことに残念に

思っておりますが、今後国鉄の経営安定方策について根本的に御審議願います際にこのこともあわせて御検討をお願いいたしたい、かように考えております。

○山内(公)政府委員 枕崎線につきましては、御指摘のように、一般の国鉄線と違ひました営業キロをとっているわけでございます。これは鉄道建設審議会でもいろいろ御審議をいたしました問題でございまして、鉄道建設審議会の意見といたしましては、ただいまいろいろ見といたしましては、ただいまいろいろ御質疑のありましたように、国におきましては、この鉄道建設の投下資本に対する利子補給を考慮、また、利用される上においてほかの線より幾分の御負担を得て国鉄の赤字を少しでも少なくしてでも建設はやっていくべきであるという御意見であります。御承知のように、今までの鉄道建設の歴史を見まして、今般国鉄が手をつけております東海道新幹線というよりな線は、また特別でございまして、ほかの鉄道におきましては、いかなる鉄道を敷きまして、大体において十年ぐら

いまして、現在でもあるわけでございますが、私鉄の建設線につきましても、六分に至るまでの補助をやつておる、建設補助というものが戦前から戦後も引き続いて行なわれておるわけでございます。まして、大体どの線をやりましても、赤字であるというものは常識でございます。しかし、この線によりまして地方が開発されて、漸次黒字になるというものが、鉄道の歴史であるわけでございます。

それで、国鉄におきまして、こういう特別な営業キロを設定するというこ

とは、実はこれは国鉄総裁だけの権限で行なつておるものでございまして、われわれといたしましては、好ましいものとは思っておりません。できるだけこういうものはない方がいいというところは考えておりますが、この点も、いろいろ御指摘になりましたように、国鉄財政が豊かであれば、総収入対総原価の関係で決済していけばよろしいわけではあります。先刻来副総裁がいろいろ御説明いたしておられますように、あらゆる点において経費を切り詰めて、収入をふやすという以外に、国鉄の財政を持つていく方法がありませんので、好ましくないものであります。それが、それで新線ができて経営をする状態になつておるのでございまして、このように制度をとらざるを得なかつたということとでございます。

○山内(公)政府委員 ただいま大臣の御答弁にございまして、これは運輸省が指令をいたしましてやつておる制度ではございませぬ。国鉄が自己の財政的な見地からやむを得ずやつておる制度でございまして、私どもも、現在におきましては、やむを得ないと考えておるわけでございます。鉄道建設につきましても、根本的にいろいろ御意見があるというところは、われわれも十分拝聴いたしております。ただ、地元の非常に強い要望があるからといって敷くとい

は、これは国鉄総裁だけの権限で行なつておるものでございまして、われわれといたしましては、好ましいものとは思っておりません。できるだけこういうものはない方がいいというところは考えておりますが、この点も、いろいろ御指摘になりましたように、国鉄財政が豊かであれば、総収入対総原価の関係で決済していけばよろしいわけではあります。先刻来副総裁がいろいろ御説明いたしておられますように、あらゆる点において経費を切り詰めて、収入をふやすという以外に、国鉄の財政を持つていく方法がありませんので、好ましくないものであります。それが、それで新線ができて経営をする状態になつておるのでございまして、このように制度をとらざるを得なかつたということとでございます。

○山内(公)政府委員 ただいま大臣の御答弁にございまして、これは運輸省が指令をいたしましてやつておる制度ではございませぬ。国鉄が自己の財政的な見地からやむを得ずやつておる制度でございまして、私どもも、現在におきましては、やむを得ないと考えておるわけでございます。鉄道建設につきましても、根本的にいろいろ御意見があるというところは、われわれも十分拝聴いたしております。ただ、地元の非常に強い要望があるからといって敷くとい

は、これは国鉄総裁だけの権限で行なつておるものでございまして、われわれといたしましては、好ましいものとは思っておりません。できるだけこういうものはない方がいいというところは考えておりますが、この点も、いろいろ御指摘になりましたように、国鉄財政が豊かであれば、総収入対総原価の関係で決済していけばよろしいわけではあります。先刻来副総裁がいろいろ御説明いたしておられますように、あらゆる点において経費を切り詰めて、収入をふやすという以外に、国鉄の財政を持つていく方法がありませんので、好ましくないものであります。それが、それで新線ができて経営をする状態になつておるのでございまして、このように制度をとらざるを得なかつたということとでございます。

は、これは国鉄総裁だけの権限で行なつておるものでございまして、われわれといたしましては、好ましいものとは思っておりません。できるだけこういうものはない方がいいというところは考えておりますが、この点も、いろいろ御指摘になりましたように、国鉄財政が豊かであれば、総収入対総原価の関係で決済していけばよろしいわけではあります。先刻来副総裁がいろいろ御説明いたしておられますように、あらゆる点において経費を切り詰めて、収入をふやすという以外に、国鉄の財政を持つていく方法がありませんので、好ましくないものであります。それが、それで新線ができて経営をする状態になつておるのでございまして、このように制度をとらざるを得なかつたということとでございます。

は、これは国鉄総裁だけの権限で行なつておるものでございまして、われわれといたしましては、好ましいものとは思っておりません。できるだけこういうものはない方がいいというところは考えておりますが、この点も、いろいろ御指摘になりましたように、国鉄財政が豊かであれば、総収入対総原価の関係で決済していけばよろしいわけではあります。先刻来副総裁がいろいろ御説明いたしておられますように、あらゆる点において経費を切り詰めて、収入をふやすという以外に、国鉄の財政を持つていく方法がありませんので、好ましくないものであります。それが、それで新線ができて経営をする状態になつておるのでございまして、このように制度をとらざるを得なかつたということとでございます。

は、これは国鉄総裁だけの権限で行なつておるものでございまして、われわれといたしましては、好ましいものとは思っておりません。できるだけこういうものはない方がいいというところは考えておりますが、この点も、いろいろ御指摘になりましたように、国鉄財政が豊かであれば、総収入対総原価の関係で決済していけばよろしいわけではあります。先刻来副総裁がいろいろ御説明いたしておられますように、あらゆる点において経費を切り詰めて、収入をふやすという以外に、国鉄の財政を持つていく方法がありませんので、好ましくないものであります。それが、それで新線ができて経営をする状態になつておるのでございまして、このように制度をとらざるを得なかつたということとでございます。

は、これは国鉄総裁だけの権限で行なつておるものでございまして、われわれといたしましては、好ましいものとは思っておりません。できるだけこういうものはない方がいいというところは考えておりますが、この点も、いろいろ御指摘になりましたように、国鉄財政が豊かであれば、総収入対総原価の関係で決済していけばよろしいわけではあります。先刻来副総裁がいろいろ御説明いたしておられますように、あらゆる点において経費を切り詰めて、収入をふやすという以外に、国鉄の財政を持つていく方法がありませんので、好ましくないものであります。それが、それで新線ができて経営をする状態になつておるのでございまして、このように制度をとらざるを得なかつたということとでございます。

は、これは国鉄総裁だけの権限で行なつておるものでございまして、われわれといたしましては、好ましいものとは思っておりません。できるだけこういうものはない方がいいというところは考えておりますが、この点も、いろいろ御指摘になりましたように、国鉄財政が豊かであれば、総収入対総原価の関係で決済していけばよろしいわけではあります。先刻来副総裁がいろいろ御説明いたしておられますように、あらゆる点において経費を切り詰めて、収入をふやすという以外に、国鉄の財政を持つていく方法がありませんので、好ましくないものであります。それが、それで新線ができて経営をする状態になつておるのでございまして、このように制度をとらざるを得なかつたということとでございます。

うわけではないわけですが、この点につきましては、現在鉄道建設審議会において非常に真剣な御討議をいたしております。その御討議は、大体現在の状況において、すべてを鉄道をもってその地方の交通の要請を満たすという事は、はたして正しいのかどうか、自動車をもって代行できるのではないかと御議論も、相当強く反映いたしております。が、この点につきましては、運輸省といたしまして、鉄道を敷くのがいいか、バスあるいはトラック運送でいいのかという事は、単に国鉄の営業面からのみ議論をすることも妥当ではない。結局、これは国民経済的に見まして、自動車運送によつた方が国民経済的に利益であるか、あるいは鉄道によつた方が利益であるかという全体的の見地からこれを決定すべきであるということと、先般の鉄道建設審議会におきましても、理論的な一般的な基準というものを、一応、十分ではございませんが、出して、議論をしていただいております。国鉄がやはり公共的な使命を持つておりますので、そういう面を満たしつつ、なお現在鉄道の財政状態を勘案して、どういふふうにしてこういふものを国民の利益と鉄道の経営状態と調和させていくかということに苦勞いたしておるわけでありまして、その一端としてわれわれが強く要望いたしておりますのは、先刻来御指摘のありました鉄道建設に対する利子補給あるいは出資ということ、強く財政当局に要望いたしておるわけでございます。

○兒玉委員 副総裁にお伺いしたいのですが、今の局長の説明を聞いておりますと、特別運賃設定の責任は鉄道当局にあり、こういうふうには言われるわけでありませうけれども、この点は、多少国鉄当局の、何といひますか、運輸省なりあるいは大蔵省等に対する積極性がなくして、結局自分たちが作らしたのだから仕方がない、そういうふうな、この特別運賃制度については、国鉄当局の運輸省等に対する、そういうふうな強力な働きかけがないのではないかと、その点に対しては私に感ずるわけですが、その点に対しては副総裁の見解を承りたいと思ひます。

○吾孫子説明員 国鉄といたしましては、先ほど山内局長の答弁にもございましたが、少しでも赤字の程度を減らしたいというところのために、いろいろの方法を全般的にも考へておるわけでございます。その方法の一端として、こういうふうな新規開業路線についての特別運賃というふうなものを作らしていただいたわけなのであります。これにつきましては、建設審議会におきまして昨年の十一月九日の日に御決議がございまして、その御決議では、「今後の新線については、その健全なる運営に資するため開業後一定の期間特別運賃を設定することを適当と認める。」というふうなことでございまして、はたまた、国鉄自身としては、少しでも収支状態を改善したいというふうなことから、特別運賃を定めさせていただきます。ただ、今後のこれらの新規開業されるであろう新線の問題、あるいは今後建設に着手されるであろうような路線というふうなところに対しましては、先ほどちよつと言及いたしま

した、国民経済的な見地から見ても、鉄道によるのがいいのか、自動車によるのがいいのか、その辺のことも十分検討を加へまして、国鉄のためにも、また国民経済的にも、一番いいと思はれるような方法をお考へいただきますように、政府初め関係の御当局にもお願いをいたしますし、私ども自身としても研究をいたしていきたいというふうに考へております。

○兒玉委員 今の見解には私はきわめて不満であります。それで次に私が伺ひたいのは、たとへば枕崎線の場合にいたしましては、現在南薩バスというのが片道十で、それから結局十往復走つておるわけですが、それから国鉄バスが十四往復です。か、こういうふうに往復の私鉄並びに国鉄のバスが走つておるわけです。しかも鉄道線を敷かれていて地帯というのは西頭を除いてはほとんど畑の中を走つておる。そして駅の周辺には全く人も見当たらなければ家も見当たらぬ、こういうふうな状態では、これでは私はわざわざ遠くの駅まで来て乗るという人はないと思ひます。これは当初国鉄が考へたか、あるいは建設審議会が予定線にされたかわかりませんが、線路の設定にあつて、その辺の人口、人家の配置とか、そういうふうな問題をもう少し考へておるべきではないか、おそろく常務理事なりあるいは副総裁が現地を見られたらよくわかるかと思ひますが、全く畑の中を走つていて、これでは利用するはずがない。それから、そういう競合路線のバスが二十何往復も走つておるのですから、こういうところに建設をやる、今後枕崎までの延長、さらに将来、指宿、伊集院、枕崎間をつなぐ構想があるように聞いておりますが、枕崎までの道床はできております。あ

ないわけでございます。ある新線が引かれて、貨物なり旅客なりが一定限度に達するまでは、やはり現在の国鉄の状態でございますと、そういう制度は必要ではないかというふうに考へております。

○吾孫子説明員 枕崎線の今後の建設という点につきましては、建設審議会にもお諮りいたすことが問題として出てくるかと思ひますけれども、ただいまのところでは、さらに続行して線路を延ばすということに予定されておるわけでございます。ただ、今お話のございました南薩鉄道の買収というふうなことも、将来は問題として出てくるかと思ひますけれども、その点につきましては、まだはっきりしたことはきまつておらないように存じます。しかし、いづれにいたしましても、このよう

な線区の経営状態というものが近い将来において好転するということは、率直に申し上げて考へられませんか、国鉄としましては、これの経営をできるだけ赤字を少なくするという方針で考へていく以外に道はないと思ひます。将来全体としての経営の安定方策というものが確立されまして、国鉄経営の将来に明るい見通しが得られるようになりますれば、地方において不経済な線区を経営するということが、国鉄の公共的な使命という面から、これはまだできるだけのことをいたしていただくものではなからうかと思つておりますが、さしあたる問題といたしましては、極力簡素な経営形態をとりまして、また収入の方は少しでもふや

○山内(公)政府委員 実は新線の営業係数を他を十分見まして、われわれは利子補給、それから営業キロ程という二つの方向をとつておるわけなのでございます。もしも利子補給をやつたといつたとしても、大体におきまして、詳しい数字は覚えておりませんが、赤字の四〇％程度が消える程度でございまして、これを利子補給だけで国鉄があと全部やるといふことも、現在の状態ではなかなか困難な状態があるの、われわれがその問題を考へましたのは、国におきかしても利子補給をしてもらひ、利用される住民も一部負担をしていただく、国鉄もある程度の犠牲を払うという、一つの行ないをやりますのに、みんなが相協力してやつていくという建前をとらざるを得

たといつたとしても、大体におきまして、詳しい数字は覚えておりませんが、赤字の四〇％程度が消える程度でございまして、これを利子補給だけで国鉄があと全部やるといふことも、現在の状態ではなかなか困難な状態があるの、われわれがその問題を考へましたのは、国におきかしても利子補給をしてもらひ、利用される住民も一部負担をしていただく、国鉄もある程度の犠牲を払うという、一つの行ないをやりますのに、みんなが相協力してやつていくという建前をとらざるを得

たといつたとしても、大体におきまして、詳しい数字は覚えておりませんが、赤字の四〇％程度が消える程度でございまして、これを利子補給だけで国鉄があと全部やるといふことも、現在の状態ではなかなか困難な状態があるの、われわれがその問題を考へましたのは、国におきかしても利子補給をしてもらひ、利用される住民も一部負担をしていただく、国鉄もある程度の犠牲を払うという、一つの行ないをやりますのに、みんなが相協力してやつていくという建前をとらざるを得

たといつたとしても、大体におきまして、詳しい数字は覚えておりませんが、赤字の四〇％程度が消える程度でございまして、これを利子補給だけで国鉄があと全部やるといふことも、現在の状態ではなかなか困難な状態があるの、われわれがその問題を考へましたのは、国におきかしても利子補給をしてもらひ、利用される住民も一部負担をしていただく、国鉄もある程度の犠牲を払うという、一つの行ないをやりますのに、みんなが相協力してやつていくという建前をとらざるを得

たといつたとしても、大体におきまして、詳しい数字は覚えておりませんが、赤字の四〇％程度が消える程度でございまして、これを利子補給だけで国鉄があと全部やるといふことも、現在の状態ではなかなか困難な状態があるの、われわれがその問題を考へましたのは、国におきかしても利子補給をしてもらひ、利用される住民も一部負担をしていただく、国鉄もある程度の犠牲を払うという、一つの行ないをやりますのに、みんなが相協力してやつていくという建前をとらざるを得

たといつたとしても、大体におきまして、詳しい数字は覚えておりませんが、赤字の四〇％程度が消える程度でございまして、これを利子補給だけで国鉄があと全部やるといふことも、現在の状態ではなかなか困難な状態があるの、われわれがその問題を考へましたのは、国におきかしても利子補給をしてもらひ、利用される住民も一部負担をしていただく、国鉄もある程度の犠牲を払うという、一つの行ないをやりますのに、みんなが相協力してやつていくという建前をとらざるを得

すように努力すること以外にないよう考へております。

○児玉委員 次に札幌線に關してでございますが、これは今後全国に營業を開始する新線にも關連ある問題でありまして、四月八日の朝日新聞の鹿兒島版においても「私も現地に行きまして、西郷氏の町当局並びに學校關係等の代表、議會代表とも直接面談しまして、いろいろな問題を聞いたわけでありまして、そういうこまかいことはいいませんが、やはりまず運賃が高いといふことが一番の不満になっておるわけでありまして、これは四月八日の朝日新聞の鹿兒島版を見れば、おそらく鹿兒島の人にとってはおもしろいので、よくわかると思ひます。それから手荷物も全然一緒に取り扱ひをされておらない。西郷氏だけでありまして、あの三つの委託駅でも、その設備はしてあるようにございまして、現在取り扱ひをしておらない。それから、この終着駅の西郷氏等においては、鹿兒島までの直通ができるということで相当の予算の節減をしたものであります。が、残念なことには鹿兒島までの直通は上りと下りが一本ずつであつて、しかも向こうの用事を済ませて歸るには午前中でないといふ、というように非常に不便であつて、せっかくの新線開業の意義というものがきわめて薄い。しかも運賃についても非常に不満だといふふうな苦情が末端の西郷氏の駅長にはしつちゅうききておつて、仕事も手につかぬくらいだ。これは營業局長の問題だらうと思ひますけれども、今後新線開業にあつて、これらの点を考へて指導すべきではないかと思ひます。

すが、現在四往復であります。この点に關する見解を承りたいと思ひます。

○磯崎説明員 札幌線の列車のダイヤのことにつきましては、ただいま先生のおっしゃつた通りで、現在四往復やつております。鹿兒島直通だけは一日一往復でございますが、開業いたした後の利用者の割合等を見ますと、開業當時は割合にお客さんも多かつたのですが、やはり半月くらいいたしましてずつとお客さんが減つて参りました。大体計画通りのお客さんしか乗つていただけないというふうな情勢でございます。今後鹿兒島直通客が非常にふえる、地元の方から具體的なお客さんの増加の現実等の問題がございまして、十分それは一特に建設線だからどうこうという問題でなしに、全般的な輸送改善の一つの問題として取り上げて参るつもりでございます。

○児玉委員 次に、これに關連しまして、これは特異なケースとして、ちょうど三月の半ばから、山野線と宮之城線の管理所が設置されたわけですが、一方指宿新線においては、八百一十萬の予定収入に対して六千四百八十八萬の赤字というふうな、ものすごい赤字をかかえながら新線開業をしていまして、ところが宮之城線の管理所に伴うところのこの経費の節減といふのは、どういふふうな数字になつていのかと申しますと、第一期において十四名でしかの人を減らして、わずかに三百二十万くらいしか経費の節減はできない。盛んに全国的に、管理所設置を通じて、鉛筆一本、消耗品の使い方まで事こまかく指導しながら、あるいはまた踏み切りの無人化あるいは駅員の無配置というふうに、非常に無理な形でこういう経営合理化をしても、わずかに三百四十、五十万しか節約はできない。もちろん私は節約をすることに反対はしないわけでありまして、けれども、一方においては、同じ管内において六千四百萬も赤字を出す。おやじが一生懸命苦勞して金をためても、息子さんが遊びをするようなことが、現実と同じ管内において起きているわけですから、こういうふうな点から考えますならば、もう少し経営合理化を——しかもサービスだサービスだと言つておりますけれども、現実に駅に駅員を配置しないで、決して私はほんとうの意味のサービスはできないと思つておる。こういうふうな面の合理化といふことについて、人減らしだけがあたかも合理化の最先端をいくかのような方式がとられることについては、私は非常な矛盾を感じるわけでありまして、当局側の合理化の進め方について、もう少し私は本質的なものを考えるべきじゃないかと思つておる。これらの点に対する見解、並びに今度の管理所設置においても、大体平均五万円以上の高い月給を取つておる人を、三人も配置した。この点は、一万人程度の若い人を入れたとすれば、逆に十人ないし十二、三人程度の人が入れられる、こういう勘定にもなるわけであつて、私たちが経験上あるいは客観的に見ても、ポスト作りのための管理所設置であるかのような印象を非常に受けるわけだ。こういう点に対する見解を承りたいと思ひます。

○孫子説明員 國鉄の現在の経営の上において、何と申しましても、人件費の圧迫ということが一番大きな問題でありまして、全体として人件費の膨張といふものをどういふふうにして押えていくかといふことは、経営方策として大きな課題になつておるわけでございます。それには、やはり他面では、いろいろ新規事業その他でもつて新しい必要な人員を配置しなければならぬといふところもございまして、國鉄四十五萬といわれております総体の人員の中でできるだけやりくりをいたしまして、必要な部分に必要な人を配置し、人間を減らし得るようなところでは、いろいろ他の方法もあわせ考えまして、いわゆる配置転換を行なうといふようなことで、人件費の膨張を抑制するような方法をとつておるわけでありまして、その一つの手段といたしまして、地方の支線区等におきまして、それを一つの小さな經營單位のようになさして、それぞれの線区の經營の合理化をはかるというところは、これまでの相當な効果も現実に上がつておりますので、管理所でありますとかあるいは運輸区でありますとか、あるいは管理長であるとかいふふうなものを配置することによつて、今まで相當の合理化の実績も上がつてきております。そういうふうな意味では、ただいま例をお引きになつたお話では、何か老練者の給料の高い人の救済場所に使つたかのようなお言葉もございまして、けれども、決してそんな意味ではございませんので、やはりそういうふうな支線区の一つの單位の經營責任者として、相當経験もあり老練な職員を配置する必要もございまして、そういう年配の人も置かれておると思つておる。

費の圧迫ということが一番大きな問題でありまして、全体として人件費の膨張といふものをどういふふうにして押えていくかといふことは、経営方策として大きな課題になつておるわけでございます。それには、やはり他面では、いろいろ新規事業その他でもつて新しい必要な人員を配置しなければならぬといふところもございまして、國鉄四十五萬といわれております総体の人員の中でできるだけやりくりをいたしまして、必要な部分に必要な人を配置し、人間を減らし得るようなところでは、いろいろ他の方法もあわせ考えまして、いわゆる配置転換を行なうといふようなことで、人件費の膨張を抑制するような方法をとつておるわけでありまして、その一つの手段といたしまして、地方の支線区等におきまして、それを一つの小さな經營單位のようになさして、それぞれの線区の經營の合理化をはかるというところは、これまでの相當な効果も現実に上がつておりますので、管理所でありますとかあるいは運輸区でありますとか、あるいは管理長であるとかいふふうなものを配置することによつて、今まで相當の合理化の実績も上がつてきております。そういうふうな意味では、ただいま例をお引きになつたお話では、何か老練者の給料の高い人の救済場所に使つたかのようなお言葉もございまして、けれども、決してそんな意味ではございませんので、やはりそういうふうな支線区の一つの單位の經營責任者として、相當経験もあり老練な職員を配置する必要もございまして、そういう年配の人も置かれておると思つておる。

さいいます。全体としまして、これらの支線区の合理化の手段として、管理所や運輸区の設置を行ない、あるいは管理長といふようなものを置いたことによりまして、今まで相當の成果が上がつておりますので、これらの点につきましては、私も今後は、できるだけ支線区の合理化をはかるという方策は続けていきたいと思つております。しかし、何と申しましても、これらの支線区の合理化といふことによつて得られます利益といふものは、絶対額という面から申しますとそれほど大したことはなりませんので、やはり幹線区の輸送増強あるいは經營改善といふことが大きく響きますことは当然でございますから、今までは赤字のひどいといわれておつた支線区について、ただいま申し上げましたような方策をとつてきたわけでございますが、幹線区の方でも、今後収支の改善のための努力を続けていきたいといふふうに考へておる次第でございます。

○児玉委員 この宮之城の管理所設置の場合においても、地元で相當の反対もありましたけれども、当局側の強引な、警察官の導入等もやりまして開所式をやつたように新聞にも出ておりますけれども、それまで無理をして合理化をやつても、わずかに三百萬そこそこだ。しかも今後赤十字線が次々に、三十六線出てくるわけでありまして、結局赤字といふことははつきりとかかつておりながら、そのしわ寄せが従業員の人減らしあるいは地域住民へのサービスの低下、こういう形の中で合理化が進められるといふことは、新線建設の問題と相矛盾した形で合理化が進められておると思つておる。同時に

にまた志布志管理所の場合においても、交通新聞等において、非常に成果が上がつておる。——これは数字の上で確かに上がつておると思ひますけれども、その陰には、従業員のオーバー労働による、たとえば団体募集なりあるいは客貨誘致、こういう陰の犠牲に於いて積み上げられておる。もちろん前だれがけの奉仕の精神でいくといへばそれまでであります、やはり人間である以上は、国鉄の労働者といへどもサービスの限度というものはあるのじゃないかと思うわけです。たとえば保線区の工事さんなり線路工夫の人たちが切符の集札を加勢するというようなほほえましい状態があるということ、ある新聞でも見ましたけれども、私はこれは本筋をはずれたやり方ではないかと考えるわけでありませう。しかし現実には事業を切り詰めたところの管理管内の従業員としては、やはりネコの手でも借りたいという実情の中からもそういう情景が出てくるわけでありまして、もちろん協力をしてもらうということを拒む理由はないにいたしましても、そのことが当然であるかのようない印象がだんだん深まっています。このことは、国鉄労働者の現在の一人当たりの業務量というものが、統計が示しておられますように、昭和十一年の一八四〇という倍近い倍率を上げておるわけでありませうから、これ以上の無理な人減らしは避けていくべきであつて、むしろ真の意味の経営合理化というものは、労働時間の短縮なり労働量の軽減をはかることこそ、私は近代的な産業における合理化の真意じゃないかと思うわけでありませう。そういうような新線建設に伴うところの赤字のしわ

寄せというものが一方において国鉄労働者の無理な経営合理化によるオーバー労働によつてなされていく、あるいは地方民へのサービスの低下によつてなされていくということはきわめて遺憾であり、この本質的な問題についての今後の構想について、私は副総裁の見解を承りたいと思つておられます。

○香澤子説明員 従業員の労働生産性と申しますのが戦前等に比較いたしまして決して落ちていないのみか、相当上がつてきておるということにつきましては、今お話のございました通り、私どもも大いに感謝しておる点でございます。それがために労働負担が過重になるといふようなことのないように、労務管理の面におきましてはその面から十分注意をいたしていく考えでおる次第でございます。同時に地方的サービスの低下ということがやはり問題ではないかという御指摘がございましたが、この点もお言葉の通りであると思ひますけれども、この点は先ほどもちよつと申し上げましたが、地方の支線区等におきましては、むしろほんとうの意味の地方的なサービスを向上させるというところのために鉄道を撤去して自動車に置きかえるというところの方が地方的サービスがよくなるという場合もあり得まじやうし、また現に前に線路があつたところを自動車に置きかえて、その結果地方の方にも喜んでいただいておりますというところもございいたしますので、地方的サービスの問題につきましては、今後はあまり鉄道のことにとらわれないで、全体として輸送サービスというものがどうしたらよくなるかというところに、国鉄も研究いたしますけれども

も、地方の方々の御理解も得まして、国民経済的に一番いい方法をとつていただくようにお願いしたいものであるというふうに考えております。

○児玉委員 あと二、三問で終わりたいと思ひます。次に、この管理所の運営の問題で非常に——今は影響は出てないと思うのですが、国鉄全体の統計から見まして、いわゆる平均レベルの上を通過するトン数ですね、この指数というものが昭和二十六年が一六〇で、昭和三十三年も大体一八〇という高率の指数を示しております。一方修繕費の方は、最高の昭和二十八年が大体百五十億くらい、ところが三十三年度においては百億程度に落ちておるわけでありませう。全く通過トン数の指数と、それから修繕費の指数というものは逆の形になつておるわけですね。その影響は、たとえば管理所設置の場合におきましても線路の補修費等が極端に減らされておる。そのために現在管理所長としては非常に成績を上げていいかもしれないけれども、これから五年、十年と、だんだん長期にわたつて線路自体が非常に弱まってくるというところが保線関係の一致した見解になつておるわけですが、国鉄全体のこの修繕費の減少ということ、一方通過トン数の増加に伴うところのアンバランスということについての見解を私は聞きたいと思ひます。特に東海道なり山陽等の重要な線区においてはその必要性が痛感されるわけでありませう。この点について、管理所における非常な節約の無理がそういうような、特に線路保守の面において重大な事故の発生する危険性というものが、今二、三年はありませうが、今後五

年、十年先に必ず起ってくる、こういうことを私は感ずるわけでありませうが、このような面について目解を承りたい。

○倉松説明員 ただいまの児玉先生の御指摘の通り、修繕費が比較的抑えられてきておることは事実でございます。これには二つの原因があります。基本的に申しますならば、経営費が非常に、人件費の増大と、収入の源泉は同じ運賃の単価でございますので、非常に苦しくなつて、しわ寄せが修繕費にいつておるということで、人件費のしわ寄せがいつておるという点もございませうけれども、これを補いますために、一面におきまして線路の強化という資本投下をいたしております。たとえば東海道線で申しますならば重軌条と交換をするとか、あるいはまくら木を全部コンクリートにかえて、下に碎石を入れて完全な線路を作る。こうすることによつて線路自体の構造を強くいたしまして年々の補修費を減らすやうにということ、修繕費はかかるな方が資本はかかるという安全度の高い方式にもよつております。また車両につきましても修繕費の高かつた木製車を廃止いたしまして、もとの経費は多少高いけれども修繕費の安い鋼製車を作つていくというやうな形で、科学と技術の進歩と資本の投下によりまして安全度を増して修繕費を節約するといふ努力もいたしております。ただ御指摘のありました南九州の諸線区等につきましては、まだ近代的な投資というやうなものが入つておる段階ではないと思ひます。むしろしわ寄せの段階の方が多い面もあるかと存じますが、これも次第に両方から相待つて安全度を下げないよ

うに、そしてまた修繕費はできるだけ機械化その他の方法によりまして、経費を安くして安全度をそこなわないようにいたしたい、こういうやうな努力をいたしております。安全度の方では以上のような姿で対処はいたしておりますけれども、全体としての予算のワケとしては仰せの通り、やうなことになつております。

○児玉委員 あと二問になります、第一問は、四月の七日ではなかつたかと記憶いたしますが、営業係数の二〇〇前後以上のところを線路をはずしてパスに切りかえる、こういうことを放送で總裁談話の形で、NHK等も取り上げたわけでありませうが、これによつて私は今から作られるところの新線もほとんど係数は二〇〇以上といひますか、二〇〇よりも上になる。こういうやうなことは大体予想されておるわけでありませうが、そうなりますとせつかく莫大な金を入れて線路を作りながら、これをまたこわしてパスに切りかえる。全くさういふ川原の石積みみたいなことを今後やっていくとするならば、今後ますます国鉄の財政は雪だるま式に赤字がふえるばかりではないかというところで、特に私の宮崎県の場合においても妻線と日ノ影線がその対象になるということが報道されて、非常に眼と鼻とでも驚いておるわけでありませう。これらの線区は将来電源開発なりあるいは高森への延長を通じて今後の見通しも立つておるわけでありませうが、そういう面の一つの心配と、それから今後の新線が係数が二〇〇以上になるということが明瞭であるわけでありませうが、こういうやうな先般の總裁談話等の問題について、一つ副総

裁

裁

裁

裁のはつきりした見解を承りたいと思
います。

○香孫子説明員 先般新聞に出た問題とおつしやるのは例の五十線の問題だと思つておられますが、あれは別に国鉄当局として積極的に発表したというわけでもなく、また総裁が談話を発表したというふうなことで、実際はございませんでしたので、新聞記者会見の際にそれらの問題についての二、三の質疑応答のようなことはあつたようございしますが、その際非常に勉強家の新聞記者の方が、国鉄の審議室でいろいろ検討しておりました資料をいわばスクープされたようなことがもとなりまして、そういう研究しているものがあるならみんなも見せろというふうな話になつて、あの資料を国鉄の記者クラブの諸君にお見せした、こういうことでございします。それで、その中身はと申しますと、これはいろいろな仮定を置きまして、審議室の方で今研究をしておるわけなんですございします。一応の目安として、線区別に見て、貨物がその単位線区について一年間の取り扱ひ数量が十八万五千トン以下、旅客が百四十万人以下というふうなところは、国民経済的な見地から見て、むしろ自動車の分野であるというふうな目ざされる線区ではなからうかというところで、ただいま申し上げましたような線区を、貨物十八万五千トン以下、旅客百四十万人以下というふうな基準で拾つてみますと、それがたまたま五十線になつた。キロ数にいたしまして大体千六百キロほどになるわけございします。五十線の線区が、この基準に合つて申しますか、あげられたわけございまして、具体的に実際に

この五十線区について直ちに線路を撤去するとかしないとかいうようなことを、もちろんきめておるわけでもございませんで、また国鉄限りでそのようなことがきめ得る性格の事柄でもございせん。ただ、私もといたしましては、何とかして国鉄の全体の収支を改善し、安定させるために、どうしたらいいかというふうなことを、いろいろな面から検討をいたしておりますので、その一つの方法として、一応の目安を置いて考えてみたのがあの五十線である、こういうことでございします。具体的にとりやるかというところについては、なお今後十分検討をした上できめたいと考えておりますし、またそのように地方の支社等にも指図をいたしまして、検討を加へさせておるといふ段階でございします。

○児玉委員 最後に意見を含めて申し上げたいと思うのですが、今までの質疑の中からも私が感じますことは、国鉄の経営のあり方というものを根本的に変へるべき段階にきているというところ。そのことは、新線建設がもたらすところの負担が非常に大きい。それからもう一つは、やはり政策的あるいは政治的な面から、あるいは公共性から、非常に高率の運賃割引によつて、国鉄の赤字の相当大きな原因をなしている。こういう問題を、一つ私は、根本的に再検討すべき段階にきているので、早急にこれの解決に努力をしてもらいたい。それから、経営合理化、赤字解消の一環として行なわれまふところの管理所設置については、少なくとも私は、駅員を無配置にするというところは、その地域住民が相当な反対をしようと思つておりますし、また、実

質的に数字の面においては確かに営業成績が上がつて、経費の節約はできたにいたしましても、その裏側には、相当の国鉄労働者の犠牲、あるいは地域住民へのサービスの低下というところを、本社としても十分に検討しまして、ただ審議室等その機の上の、頭の中だけの計算ではなくて、やはりこれを利用する人たちの立場というものを十分にきみ入れて、今後の対策を講じていただきたい。同時に、この一環として行なわれまふ貨物の集約制度については、後日質問することにしたしておりますが、この点も、昨日いろいろと当局の方も来ていただいて討議をいたしたわけでありまして、昨日いろいろ現在これに並行する道路等の整備ができない今日、あるいはまた鉄道以外にたよるべき機関のない地域など、非常に多くの問題を含んでおりますので、この合理化政策の一環として行なわれまふ貨物の集約制度につきましても、十二分に地方住民の意見をきんしゃくしながら、この制度をいかにしていただきたい。このことを御要望申し上げまして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○平井委員長 久保三郎君。

○久保委員 時間もだいぶたちましたから、簡単に申し上げます。これは、鉄監局長並びに副総裁にお尋ねしたいのですが、ただいま提案になつております運賃法の改正は、国鉄の性格を更なる第一歩であるのかどうか。先ほどお話しに出ましたように、国鉄当局としては四十五万を、全体として企業性に徹しなければならぬ、こういうお話しであります。企業性に徹するということは、企業の目的を完全に達成することだといわれれば了解する。企業の目的を達成するためには、ただそれだけでは裏づけがございせん。やはり企業財政というのか、そういうものの確立が不可欠な条件です。企業財政の確立というのは、言うまでもなく、その企業の再生産を確保するというところだ。ところが、今も御質問にありましたように、今日一番大きな問題は、何と云つても裏づけになる企業財政の確立ができないというところに大きな問題がある。そのために、本来の国鉄事業の使命達成に、主體的な条件では、残念ながら限界がきておる、こういうふうなことを申し上げておる。限界にきたとすれば、二つの方法以外にない。その一つの方法は、言うまでもなく、本来の事業の性格を変えていくか、もう一つは、本来の使命達成を抑へつけようとする、客観的条件を変えていくか、この二つに一つだと思ふ。ところが運賃制度調査会の答申からも類推しまして、今回の運賃法の改正は、客観的な諸条件を變更させるということにはちつとも相ならぬ、いわゆる主體的な条件を変えていくということになつていく、こう思ふのです。だから、そこで私がお尋ねしたいのは、国鉄本来の事業というものの性格を変えていく第一歩であるのかどうか、これを前提としてお伺ひしたいと思ふ。

○山内（公）政府委員 今回の国鉄運賃法の改正が、国鉄の性格を變更する第一歩であるかどうかという御質問でございしますが、非常にむずかしい御質問で、簡単に回答することも困難であらうと思つてございしますが、国鉄が企業性に徹するということは、とりよりにけでございしますけれども、これは国鉄法の第一条にありますように、国鉄が公共性と企業性というものを、両面、完全なる姿において調和して持たなければならぬというのが理想的な姿でございします。その場合に、国鉄がなぜ企業性というものを現在強調しておられるかといふことは、元来国鉄といふものはすでに公共性があるのだ、その上に企業性の面が足りないといふ点を反省されておられるのではないかと申します。学者が講義をするようなことを申し上げまして非常に申しわけないわけでございますが、ヨーロッパに移りますのに二つの行き方がございまして、アメリカにおきまふすような、私企業の面から公企業に移つた過程の行き方と、それからヨーロッパに多く見られますような、国家経営であつたものがコーポレーションに移つた行き方という二つの行き方がございまして、それぞれやはり、その本来持つていた性格が相当強く出るようございします。アメリカの公企業体の方々にもいろいろ御意見を伺つたことがあるわけございしますが、向うに行きますと、逆に公共性を強く發揮しなければならぬというところを、非常に強く力説されておることを聞きまして、私は非常に興味深く思つたわけでございますが、本来国鉄といふものは公共的なものであり、国民もそう考えております。ただ、これは一つ一つの経営行為をいたしましては、やはり経済的な企業性を發揮していかねばならぬというところがあるわけございまして、それが完全に

かと申しますと、ただいま先生御指摘のように、そういう公益性を発揮する面におきましても、企業性を発揮する面におきましても、いろいろな制約がありまして、この制度本来の考えているような方向には十分いっていないとわれわれも反省いたしておるわけでございします。そこで、国鉄自体としてやり得る範囲も、この国鉄の組織からいって割合に狭い、これはもう御指摘の通りだろうと思ひます。これは政府、国民の御理解によりまして、十分そういう面を発揮していかなければならぬといふふうな考慮を要するわけでございします。それで一番問題になりましたのは、先ほど来副總裁がしばしば繰り返して申し上げておられますように、国鉄の主体的な状態も相当変わつてきた、それは従来国鉄が独占企業であつて、価格の形成におきましても、独占企業におきましますところの価格の形成理論というものは割合に簡単でございします。一つの目的を達するような価格の形成ができるわけでございますが、現在では半独占といふか、そういう言葉以上に独占性といふものがくずれてきた。そこで、この運賃法といふものが、独占形態のもとにおける運賃価格決定の方式に従つておりましたために、ますます一般の競争機関との関係におきまして、国鉄の経営を将来とも危殆に陥れる要素を非常にたくさん持つてゐるということ、十分ではございせん、今度の改正におきまして、十分これによりまして国鉄の運賃の性格が正常化したとわれわれは考えておりますが、その正常化の第一歩を踏み出したという程度の改正をお願いいたします。ただ、こ

こでわれわれも反省いたしておるわけでございします。国鉄だけを考へて国鉄の問題を論ずるわけにいかないわけでございます。何といひましても、日本の社会、経済に非常に大きな影響がありますので、国鉄だけのために運賃制度といふものに急激な変化を来たすといふことの影響もまた相当大きなものがあるわけで、これは漸を追つて改善していかなければならぬと思ふわけであります。今後の国鉄の運賃のあり方は、今回の運賃法におきまして踏み出しました。新聞等においては一步を進めたのではなくて半歩を進めたと思ひます。ところが、こういう方向がやはり国鉄の将来の運賃のあり方である、その意味におきましては、ただいまのお話のように、国鉄の主体的な体質改善の一つの方法として取り上げた問題であるとわれわれは考へております。

○吾孫子説明員 ただいまの鉄監局長の御答弁に大体尽きておるのでありますが、現在の国鉄といひましては、このままでは、端的に申し上げて将来がない、どこかで壁を突き破つて外的条件の方を変えていただくかないと、このままでは国鉄に将来がないということになると思ひます。それで、今度の運賃法にいたしまして、先ほど申し上げました、山内局長のお話にもございしますが、すでに独占性といふものを喪失した国鉄としては、やはり運賃体系といふものを原価主義に一步でも近づけるということが、将来これ以上収入を減少せしめないために、どうしてもやらなければならぬことである。たまたま、外部のいろいろな学識経験者によつて構成されまし

た運賃制度調査会等におきましても、今の国鉄の運賃制度といふものは合理化すべきものであるといふような御指摘をいただいておりますので、それらの事情を考へまして、今度の運賃制度の改正をお願いしておるような次第でございします。どこかで壁を突き破る、今回の運賃法の改正の程度では、ただいま久保先生も申されましたように、客観的条件を変へさせるというほどのものではないかもしれせんけれども、しかし、これ以上はうっておけば悪くなるものを、少なくともある程度これによつて阻止できるという効果は確かにあると思ひますので、その意味で改善すべきものはほかに多々あると思ひますけれども、そのうちの重要な一つの方法としてお願いしているようになつてございします。

○久保委員 ちよつと用語の使い方が悪かつたので、私のお尋ねすることと少し違つて了解されているのじゃないか。客観的条件といふのは、悪い意味での政治力で不良資産を押しつけられるという現実、それからもう一つは、悪くはないけれども、誤った政策でそのまま放置されている公共負担、こういうものを先ほど客観的条件といふか、客観的条件、こういうふうな申し上げることは今日不可能だと考へていわけ、こゝろお尋ねしたのであります。これが一つ。もう一つは、先ほどの御答弁にある通り、提案理由にもありましたように、われわれも、今日国鉄は遠くの昔の独占性は失いつつある、また、はつきり申し上げて失つたと断定してもいい。これは認める。独占性を失つたならば、直ちにそいつに企業性をつくるまで、運賃の性格とは収入目的のみである、こゝろいふに考へていいのか、それが正しいか、正しいとすれば、ここに大きく国鉄は変貌しなければならぬ、こゝろいふになるわけですから、こゝろいふ点をお尋ねしたいのです、前提として。

○山内（公）政府委員 質問の趣旨を取り違へまして申しわけございせん。第一段の、そういう政治的な制約が主体的な面だけで解決しようとしたのかといふ御質問でございますが、私は国鉄の置かれてゐる状態におきまして、国鉄自身がし得る限度は、先ほど申し上げましたように、その広くなつた。このみでは国鉄の将来のあり方といふものの確立はむづかしいのではないかと考へております。それで、企業性といふことをいいますと、いかに公益性を没却したような考へ方にとられるわけでございますが、たとへば、私ども間違つてゐるかもしれせんが、こゝろいふに解釈しております。定期運賃の面におきましては、法律におきまして五割以上の割引をし、こゝろいふ規定になつております。これは国家から与えられた国鉄の位置をいたしましては、いかに国鉄の財政状態が悪くても五割は引きなさいといふことと考へますから、五割を引くまではどうしても国鉄の義務としてやらなければいけないのじゃないか、それ以上の割引といふものは、これは国鉄の余力があつたときにやるべき問題である、その辺に公共性の限界といふものが一応法律的にもこの面では明らかになつてきてゐるのじゃないかといふふうな解釈をいたします。その面が先生のおっしゃる客観的な情勢といふ面にも一部当たらうかと思ひますが、そのほか、今までのいろいろな御質疑がありました新線建設におきまして利子補給の問題でありますとか、いろいろ解決しなければならぬ問題がたくさんございします。それで、これは国鉄に先ほど来申し上げました主体的な合理化あるいは経営能力の向上、生産性の向上といふものを政府がいたしまして要望しますとともに、政府がやるべきことも相当あるのではないかと考へて、先ほど来大臣がおっしゃつておりましたことと考へまして、この点につきましては大臣も非常に強い決心を持つておられます、われわれもその作業を命ぜられてゐるわけでございします。経済閣僚懇談会にわれわれの意見も出して政府として検討してもらふといふ段階になつております。現在まだ具体案がございせんので、これ以上御説明することはできないのでございしますが、何とかして運輸省におきまして、何となく壁をぶち破りたいという熱意に燃えているといふことは、大臣の命令のもとにやつておることと考へますので、申し上げて差しつかえないかと思ひますが、十分そういう点は今後努力をして参りたいと思つております。

ことになれば、これは貨物の面でいいまでも、トラックと同じように一本道にするというところが、非常に極端な意見になるわけですが、これを十二等級を十等級にしてそう大きな変革をしないというところは、これも先ほど申し上げましたように、ただ国鉄だけの運賃をどうすればいいということではないので、やはりこれによりますところの日本の社会経済の影響というものも十分考えながら、できるだけ将来とも原価主義に近づいて、貨物の面でいいますと、対抗機関であるトラックとも対等に戦える——われわれは民間企業を国鉄が運賃の面において不当に圧迫するということはもちろん考えておりませんが、やはり対等に適正貨物を——鉄道に適正な貨物は鉄道に、トラックに適正な貨物はトラックに移るようになるのがわれわれの運賃政策として最もよいのではないかと考えておりますが、現在の状態では非常にその点がアンバランスな国鉄の貨物運賃の等級制度になっておりますので、これをわずかに変えたというわけでございます。これによってトラックに行つた荷物が十分歸ってくるというところは考えられませんが、減つていく荷物を十分防止できるとも考えられない、ある程度引きとめられるという程度の改正をやつたわけでございます。その面におきましては、微温的だという御批評はあらうと思ひますが、単に国鉄の運賃だけを考へるわけにいきませんので、やはりその及ぼす影響をいろいろ考へながら、国鉄当局もこの貨物運賃なり旅客運賃なりの改正を考へられた結果、現在におきましては一応この程度が妥当ではないかと

いうことで御提出申し上げたわけでございます。

○久保委員 今回の運賃法改正が微温的だとか積極的だとかいうことにはまだ判断がつかないところがあるのです。この前提のお尋ねがはつきりしなければ——性格が変わつたのであるということになります。なるほどこれは微温的だと言へる、そうでないと言へるならまた別というふうに機械的に判り切ります。まだその結論はいつてもいいから、一つこれからお尋ねすることをお願いいたします。

それで独占性が失われたから、トラック、バスとの競争をやらなければならぬ、それに耐える力をまず運賃体系の中でも相当考へていきたい、こういうお話のようであります。これは運輸省自体の責任かと思ひます。これは運賃の性格というものは収入目的のみをもつてやるものではないでしよう。しかも国鉄運賃の性格でも一面忘れてならないのは、結局輸送用役の適正配分ということだと思ひます。ところが、独占性が失われて、国鉄の運賃の性格だけでさういふことが可能かどうかというところ、これは御指摘の通りなかなかにむづかしい。むしろ現在あるいは将来の展望に立つて輸送分野というものをやはりある程度調整していくという規制がなくてはならぬ。現在は早くいへば、輸送力を非常にむだにしておる、ロスが多いという面はあるわけですね。これは将来も多くなつていく。それからたとえば内航船と石炭輸送の問題等も最近はやや回復したか

と思ひますが、内航船が貨物運賃に押されて手をあげていくという傾向も今日まで続いておる。そういう二重投資なりロスというものをどういうふうに適正に配分していくかというふうなものがまず前提にならなければならぬと思ひます。それは国鉄の運賃法だけで考へていくのではできないというところでありましようが、少なくとも国の動脈としての国鉄はその使命はあるわけですね。それをやはり考へてもらわなければならぬ。ところが運賃法の提案理由を見ておると、さういふものが一切おかまいなしで、さっき言つたように企業性に徹するということは、いわゆる企業財政を確立するというところに一歩でも半歩でも前進するのだ、こういう空気がいいますか意見にずっと支配されてきておる。これは性格はもう変へるほかはないじゃないか。公共性というのはいろいろありましよう。そこに社会に対して輸送用役を提供するというのも一つの公共性、商店を開く、商品販売も広範にいうべき公共性です。さういふ意味の公共性はある特定のものの以外はどういう事業でも達成しておるわけですね。ところが国鉄が従来使命としてやらねばならぬ公益性というのとはさうじゃない、もっと狭められた公益性だと思ひます。先ほど御質問がありましたたとえば枕崎線の問題は、あなたが御答弁になつたように、これは地方開発のため、これは公益性です。これをやるというのです。やらなければならぬ使命だと思ひます。ところが、実際はさうは言ひが、性格は変へていきたい、変へていかなければならぬという気持ちが濃厚に出て

きておる。だから現在ある公益性を自分から放棄して、いわゆる過当競争の渦巻の中に入つていくという傾向があると思ひます。たとえば集約輸送の問題が一つ。自分がレールに乗つて集めてきておる、今日の窓口を閉鎖して他に迫りやつてしまふ、これは輸送の事実の問題にもなりましようが、極端な言い方をすればさういふことが言へる。あるいは閑散線の合理化もさういふ傾向がある。これはどれ一つとて合理的化という名のものとかわゆる公共性発揮、いわゆる誤つた企業性の発揮、さういふようにも見られる面が多いわけですね。

そこで私が言ひたいのは、今回の運賃法改正は、これは運賃法の第一条の四つの原則があるわけですね。この原則の中に、その二番目に、原価を償ふものであること。ということになっておる。今回の提案も原価を償ふという原価主義に置きかえてきたでしよう。これはいかなる事実ですか。さうだとすれば先ほどのお話の通り、ここで運輸省、いわゆる政府は、あるいは国鉄は、その性格をどう変へなければならぬ状態にある。なるほど運輸大臣が今答弁されたように政府も思つておるといふが、今年三十五年度の予算を見て、なるほど財政投融資はあつたでしよう。ところが利子補給の三億足らずの金、あるいは新線建設の百億の出資はびた一文持つてこない。この現実、しかも三十五年度の予算は、この運賃法改正が通らなければ、特に貨物収入の面においては予定収入には近づけない。これは予算審議の際にも申し上げた。貨物の列車キロはふえないのに貨物の運賃収入は七・二%の増加

になつておる。列車キロは二%くらいの増加になつておる。当時貨物の運賃効率を向上するからというのだが、私もしろうとだからよくわかりませんが、運用効率向上で運賃収入が上がるはずがない。列車キロにまず土台を置く。だから、さういふことを考へるというところ、どうもこの四つの原則のうちの一つだけである。しかもこの運賃制度調査会は、この原則は現状には即さない、ここで修正するのが正しい。この四つの条件のうち三つはもう現状に適さないから修正すべきであるという御意見。これもいろいろな情勢を見られて、學者その他権威者がお集まりになつたのであります。特にその中で指摘されておるのは、さういふながらも、国鉄の努力だけでこの企業は持つていけない、国鉄の使命は達成できないから、政府はめんどう見ろということをいつておるのです。それは、わずかに一縷の望みをかけていつている。だから権威者も學者もあなたたちも、全部が客観的な条件を、いわゆる壁をぶち破るというところは不可能だという前提に立つた運賃法の改正、さういふふうにはわれわれは見ている。これではわれわれは困る。さういふのは、なるほど今度の運賃法改正では、見ようによれば大した影響もないかもしれません。しかし、見ようによれば、これは大へんな要素を含んでおる、こゝろ思ひます。これはあとで、まあ各論というか、そつちの方でやります。さういふ要素ばかりでなくて、この調査会から出てきた答申、これで今度の運賃法改正に乗りない部面が相当ある。乗らない部面は運輸大臣の認可事項であり、国鉄總裁の権限にまかされてい

る。これは一連の傾向として、いわゆる一連の方法としてやっていかざるを得ないのじゃないか。

そこでお尋ねしたいのは——そういう性格論はもうやってもしょうがないですから——この答申に盛り込まれたものは、今後これに引き続いてやっていくことになるのか、これをまずお尋ねしたい。

○山内(公)政府委員 今回の改正も、その答申に基づきまして考えておるわけでございます。ただ御提案申し上げました運賃法の中には盛り込めないものもございますし、また法律によらなくて済むものもあるわけでございまして、今後答申の趣旨を尊重してやって参りたい、かように考えております。

○久保委員 そうだとすれば、先ほど言ったように、運輸大臣なりあなたの方からは、運賃に関する限り、もう用がないということですね。用がないというのは、大臣もさっき言ったように、いわゆる経済閣僚懇談会でもやっておるが、閣議の場所に移しているというお話をすけれども、これは要らないですよ。たとえば、一番問題になる定期の問題でも、これはやっていけばいいぶん合理化といえますか、進歩します。そこに私は問題があると思うのです。今回提案のものは布石というか先行するもの、あとからくるものがこわい。これはなるほど學者その他が寄り集まって、衆知を集めてやったことではありませんから、現状としてはあるいはやむを得ない線かもしれません。ところが、これによって、利用するあるいは旅客あるいは荷主というものは、今日の段階でこれを容認するだろりかという問題が私はあると思う。

もう一つは、先ほどから繰り返すように公益性、公共性というものは、これでは逆に退歩しつづいてくれないか、こういふふうにわれわれは考へる。この点はどうです。

○山内(公)政府委員 その点は御指摘の通りでございます。答申に盛り込まれたものをすぐさま完全に実施をすれば、われわれの方は用がないという御指摘はごもっともだろうと思ひます。ただ先生御指摘の通り、そういうものを實現するにいたしまして、その間の時と方法、また利用者の理解、そういう点においていろいろまだ問題があるだろうと思つております。そういう点を逐次解明して、国鉄の財政状態、これは現在だけでなく、将来の財政状態も見通して、国鉄の健全な発達をはかるにはどうしたらいいかということが問題でございまして、そこに出ておりますのは結論でございまして、その結論をいかにしてスムーズに實現していくかということが、われわれに課せられた大きな問題である、かように考へておるわけであります。

○久保委員 時間もありませんからもう一点だけお尋ねしておきますが、あとでどうせ繰り返して御質問申し上げたいのですが、この四原則ですね。現状には即さないから修正することが望ましい、こう答申されておるわけですが、決定にあたっては原価を償ふことというよりなことを基本として、その他の三原則については、勝手といつては語弊がありますが、これを現状に即応するように解釈して、その趣旨を適宜加味していくべきである、という答申をなされておる。加味していくといつても、一挙に原価を償ふ原価主義に置きかえられるはずもございません。これは大へん失礼かもしませんが、あと残った三原則は、これは自動的にくつついておるようなもの。適宜加味されたいといふことは、今度の運賃改正法にも出てないし、あるいはこれ全体から見ても、どうも出ていないように、われわれはひがみかもしませんが、が見えています。そこで、こういう修正することが望ましいという答申があつたが、運輸省としては、これはどういふふうに考へておられますか。

○山内(公)政府委員 運賃決定の原則といたしましては、今まで長い間いろいろ學者が議論しておられますが、具体的にありますのは、原価主義であるか、負担力主義であるかということが一番大きな問題でございまして。これは交通論としてのいろいろの議論のあるところとございまして、この原価主義と負担力主義というものをどうあんなばいしていくかというところに、いろいろな運賃が出てくるわけでございします。その点、私も、実はこの四原則は、これでいいか悪いか今具体的に答へろと申されましても、ちよつとわからないところがあるわけでございします。ただわれわれ見ておるわけですが、この運賃法の出来た昭和二十三年といふ時代の背景を考へますと、非常にインフレの高進をいたしておつた時代でございまして、やはり法律を作りまして、どうしても当時の社会的情勢、経済情勢といふものが非常に大きくクローズ・アップされて出てくるわけでございますので、そういう背景を考へなければいけないと思つてございします。四条件といふものを一連運賃

にどうとるか、どう適用されるかといふことを具体的に説明するといふことは、なかなかむずかしいのではないかと。われわれ政府当局といたしまして、国鉄の申請のありましたときには、やはりこういう四つの条件というものを頭に置いて審議をするということとございまして、御答申にはならないかもしませんが、その運賃制度調査会という御議論のありましたのは、運賃論としての御議論でございまして、やはり社会的な背景といふものにおいて、その時代々々に国鉄に何が強く要請されておるかといふところをわれわれが見て運賃といふものを考へていくのがいいのではないかと、そうすると、これを改める必要があるかないかといふことは、やはりそういう状態において議論していかなければならないわけとございまして、まあ直ちにどこをどう改めたいかといふことが、ちよつと私もここで御答申するほどまだ勉強いたしておりませんので、今後さらに検討いたしてみたいと思ひます。

○久保委員 それでは勉強するといふから、せつかくの勉強ですから、次の機会にお聞かせを願ひたい、かように思ひます。

そこで鉄道局長、運賃の立て方といふ事について御意見を伺いたいと思ひますが、原価主義がいいか、あるいは負担力主義がいいかといふことでありますが、運賃法の精神は、これは原価主義です。私は運賃の立て方は原価主義でいくべきだと思ふ。これに徹しろといふのです。ただし、原価主義を貫くものは、この四原則のうちの第二番、第二号ですね。あとの三つが公共性を織り込め、こういうふうにも解

釈します。ただし、この三番目はとりよるによつては、これは「産業の開発に資すること。」こうなつていますから、そうなればこれは從價主義といふか、そういうものも考へろといふ意味で、これはできたのかもしれません。今日の状況では、そうではなくて、いわゆる通例の産業の発達といふふうに考へればよろしいのではなからうか。だから私は負担力主義は、これはやるべきじゃない、原価主義でいくべきである、こういうふうに考へます。あとの三つの条件はこれに付加されるものである、付加されねばならない。そこに国鉄の運賃の特殊性があらうと思ひます。たとえば先ほど言つた公正妥當なものといふので、枕崎線に特殊な運賃料金を課するといふこと、こういうものも議論のあるところとす。こ

ういふものと産業の発展と、一番と三番をからみ合わせた場合に、はたして枕崎線の特種運賃といふものが正しいかどうか。このときに原価主義と適合する場面がある。その判定はどこでやるかといふと、これは總括原価が方式なんですね、全体の原価、その方式です。そうだとすれば、そういうものは二と三とかみ合わせの方で決着をつけるべきではないか、こういふふうにもわれわれは考へる。いづれにしても今回の運賃改正法といふのは、出てきた法案だけでは問題は少なからうとは思ひますが、これが一連の答申に基づき、第一歩であるといふことになりまして、われわれも十分お尋ねもして解明もしてから一つやっていきたいと思ふので、一つ懇切なる御説明をいただきたい、こういふふうに思ひます。

きようは時間がありませんから、あとに延ばします。

○平井委員長 次会は来たる十七日火曜日午前十時より理事会、午前十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時五十三分散会

運輸委員會議録第二十号中正誤

ページ 行 誤 正

六一 末三 不便である 不便である

二 八 いずれにしても 九 いずれにしても

昭和三十五年五月十八日印刷

昭和三十五年五月十九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局