

第三十四回国会 衆議院 運輸委員會 會議録 第二十三号

昭和三十五年五月十七日(火曜日)

午前十時五十九分開議

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 木村 俊夫君 理事 関谷 勝利君

理事 久保 三郎君

宇田 國榮君 高橋 英吉君

高橋清一郎君 竹内 俊吉君

長谷川 峻君 福家 俊一君

三池 信君 館 俊三君

正木 清君 内海 清君

菊川 君子君

出席政府委員

運輸政務次官 前田 郁君

委員外の出席者

日本国有鉄道副 吾孫子 豊君

総裁 磯崎 毅君

日本国有鉄道常 磯崎 毅君

務理事

参 考 人 細野日出男君

(中央大学教授)

参 考 人 大島藤太郎君

(中央大学教授)

参 考 人 渡辺三樹男君

(毎日新聞論説 委員)

参 考 人 中林 貞男君

(日本生活協同 組合連合会事務 理事)

参 考 人 志録 一之君

専 門 員

五月十六日

委員兒玉末男君辞任につき、その補

欠として飛鳥田一雄君が議長の名

で委員に選任された。

同日

委員飛鳥田一雄君辞任につき、その

補欠として兒玉末男君が議長の名

で委員に選任された。

委員兒玉末男君辞任につき、その補

欠として淺沼稻次郎君が議長の名

で委員に選任された。

同日

五月十六日

道路運送法の一部を改正する法律案

反対に關する請願外三件(山下第二

君紹介(第三七四二号)

船舶航行安全のための強制施設に關

する請願(池田順治君紹介(第三七

四八号)

名古屋、豊田及び稲武間鉄道敷設促

進に關する請願(小林鈴君紹介(第

三八三二号)

三鷹市新川公園住宅地内にバス乗入

れ反対に關する請願(山花秀雄君紹

介(第三九〇〇号)

北海道の国鉄路線廃止反対に關する

請願(横路節雄君紹介(第三九〇一

号)

出雲崎漁港口に航路標識設置の請願

(三宅正一君紹介(第三九二二号)

国鉄自動車営業係臨時雇用員の定員

化に關する請願外四件(辻原弘市君

紹介(第三九〇三号)

長野県の観光施設に対する融資順位

の引上げに關する請願(中澤茂一君

紹介(第三九一四号)

同(原茂君紹介(第三九一五号)

同(松平忠久君紹介(第三九一六

号)

観光事業に対する財政措置に關する

請願(中澤茂一君紹介(第三九一七

号)

同(原茂君紹介(第三九一八号)

同(松平忠久君紹介(第三九一九

号)

新玉川線東急線の早期実現に關する

請願(床次徳二君紹介(第三九三〇

号)

大系線の輸送改善に關する請願(中

澤茂一君紹介(第三九三二号)

同(原茂君紹介(第三九三三二号)

同(松平忠久君紹介(第三九三三三

号)

同(増田甲子七君紹介(第三九七四

号)

国鉄長野、新潟間の各駅停車デー

ゼルカー導入に關する請願(中澤茂

一君紹介(第三九三四号)

同(原茂君紹介(第三九三五号)

同(松平忠久君紹介(第三九三六

号)

小海線の輸送力増強等に關する請願

(中澤茂一君紹介(第三九三七号)

同(原茂君紹介(第三九三八号)

同(松平忠久君紹介(第三九三九

号)

鹿児島に管区海上保安本部設置に關

する請願(山中貞則君紹介(第三九

七五号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

国有鉄道運賃法の一部を改正する法

律案(内閣提出第二二三号)について

参考人より意見聴取

○平井委員長 これより會議を開きま

す。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法

律案を議題とし、審査を行ないます。

本日は、本案審査のため、参考人よ

り意見を聴取することといたします。

この際参考人各位に一言ごあいさつ

申し上げます。参考人の方々は、御

多忙にもかかわらず、本委員会に

御出席下さいまして、まことにありが

とうございます。本案は御承知のよう

に、日本国有鉄道の経営の合理化を促

進するため、旅客運賃の等級を二等級

に改めるとともに、旅客及び貨物の運

賃率を是正すること等を内容とするも

のでありますが、本案につきまして、

それぞれの立場から、忌憚のない御意

見を承ることができれば幸いと存

じます。

議事の順序は、まず参考人各位より

御意見を賜わり、御意見の開陳が終

わつた後、委員各位より各参考人の方

方に対し質疑を行ないたいと存じま

す。

それでは細野参考人よりお願いいた

したいと存じます。

○細野参考人 参考人、中央大学の教

授細野日出男でございます。五十七才

であります。

私の今日意見を申し上げたいこと

は、順序をいたしまして、ハンド・ラ

イティングのカーボンでございますが、

項目だけ書いて差し上げてございま

すので、それについてごらんを願ひ

たいと存じます。

まず第一に、総合的意見を申し上げ

ます。今度の国有鉄道運賃法の改正案

は、国鉄運賃体系の正常化ということ

が、私は一番基本だと思ひます。同時

に、それは運賃体系の近代化、合理化

をはかるものとして、私はこの法案に

積極的に賛成いたします。運賃には、

本運賃と附加運賃あるいは料金がある

わけでございますが、戦後後国民経済

や国民生活の窮乏、それからインフ

レーションの熾発の高進というよう

な時期に、本運賃は経済政策的な見地

あるいは社会政策的な見地から引き上

げられて、あるいは率は非常に低く

なされております。その収入欠陥を

補う意味でもって、附加運賃的なもの

の方が、ことに急行料金のごときもの

が割合に高く引き上げられたのであり

ます。また一般運賃に対して、定期券

運賃とか学生割引というような社会政

策的な運賃が、著しく低く定められて

参りました。これが、インフレーション

終息後の国鉄運賃のインフレ乗りお

くれを回復するという改正のことが、

たびたび行なわれましたが、そのつ

ど、終戦後の初期の三、四年の間にき

められましたという一時的に歪曲され

た運賃体系というものが、プロラ

タで引き上げられて参りました。その

ために、運賃体系全体が非常に歪曲さ

れたアンバランスのものになってきておったのであります。貨物運賃につきましても、特別運賃率や各種の割引運賃というようなものに、そういう傾向が出てきておったのであります。今般の改正はこれを正常化し、また航空機やバス、トラックというようなものの競争の激化に対して対抗できるような近代化、合理化案であると思ひますので、私はこれに賛成する次第であります。たとへばアンバランスの例といたしまして、急行料金というものは、国鉄道の昭和三十三年度の旅客収入千六百億円のうちでもって、急行料金収入が実に百四十三億円、全体の九%というような大きなものに達しておるのであります。戦前に比べますと、大へんな伸び方であります。またそれに対して、非常に問題になります定期券の収入はどうかと言いますと、わずかに二百七十六億円であります。急行料金の二倍までないのでございます。世間では定期券のことは非常に問題にいたしますが、急行料金のことはあまり問題にしないというような、そういう盲点がございます。そこでこの付加運賃的な急行料金というものが、やはり大幅に大幅にと引き上げられるという結果を生じたわけでありますが、定期運賃の実に五二%——急行列車の利用者は大体七千万人程度ではないかと思ひますが、定期券の利用者は実に二十八億人に達しております。二十八億人の払っておるものと、七千万人の払っておるものとがわずかに四八%しか違わない、つまり定期券運賃の五二%が急行料金の収入に当たる、こういう収入の状態でございます。これは非常なアンバランスであります。いろいろな物価

が上がつて、三百五十倍見当に平均上がつておりますうちに、国有鉄道の旅客運賃は平均十五倍前後というようなことでございますけれども、実は急行料金は、東京―大阪間の例でとりますと、三百五十倍に上がつております。特別急行料金は、東京―大阪間の例でとりますと、三等について四百倍に上がつております。そういうように、一般物価水準よりもはるかに上がる、もしくはほとんどそれと同じ程度まで上がつておるわけであります。また本運賃に比べてみますと、急行料金というものとは本運賃の一割五分から二割ぐらいというところであり、大体世界的に普通というところでありますが、日本の場合は、東京―大阪間の例で申しまして、普通急行料金が三五%、それから特別急行料金がほとんど八〇%に達するというような、非常に高いものです。特別急行料金のごときは、もう少し距離が短くなりますと、特急料金の方が本運賃よりも高いというような、そういうケースが出てくるわけがあります。こういうことがいわば体系のアンバランス―歪曲ということであります。今度はこれが改正されるんだという点において、私は賛成する次第でございます。

その次に、収支の見地から申し上げますと、今回の改正は不増収、不減収を目標としておりまして、国民経済上あるいは国民生活上与える悪影響は、全体としては少ないということが言えるわけでございますので、その点につきましても、全体としては積極的に賛成をする次第であります。今度の改正は、旅客については相当思い切った改正でございます。いわば抜本的な改正でござ

ざいますからして、個々の利用の面から見ますと、値上げになる場合、値下げになる場合というものが当然出て参ります。相当の変化は避けられない。一般運賃について言えば、もちろんこれは値上げになるわけでございます。しかし、それは急行料金の方の引き下げということとバランスをとりまして、多くの主要地点におきましては、大体事実上不増収、急行利用客にとつては不増収、不減収というようなことになるわけでございます。一番大きな影響を受けますのは、百五十一キロから三百キロまでのところの人たちが、これは数が比較的多いのでございますからして、影響を考えなければならぬ点でございますが、国鉄側の調査されたところによりまして、「図表でみた国鉄運賃の問題点」の七ページに、百五十一キロから三百キロのこの二番目の棒図が出ておりますが、このところで見ますと、急行の利用客が四六・七％、それが三十四年度においては五八％に達する見込みである。これはもちろん三十四年度におきましては、ディーゼル準急や電車準急が非常にたくさん増発されて、これがやはり百五十一キロから三百キロまでのところでもって非常に利用が多いわけでございまして、私も旅行してみますと、普通列車はがらがらだけれども、準急は常に満員だというような状態でございます。百キロ未満でもずいぶん準急に乘る常磐線とか「第一号以下」のものを見ておりまして、常に満員でございます。九州の「ひかり」という準急のごときも、私、乗ってみました。が、これまた満員、普通列車の方はかなりすいてしまっているというような

状態でありまして、国民所得が上がつて、国民生活のレベルが上がつてきておりまして、国民は、いいサービス、快的なサービスを鉄道に対して要求しているということが非常に現われてきております。急行、準急等の利用客がどんどんふえておりますからして、百五十キロから三百キロのところの人たちにおいても、急行がとまる、準急がとまるというより、大した負担にはならない。中間駅は、御承知の通り乗客の少ないのが例でございます。そういうところの人たちはお気の毒でありますけれども、やはり全体の体系としてはこれでよくなるものだと考えておる次第であります。

三番目に、国民経済、国民生活の発展向上は、国鉄輸送力の改善拡充をきわめて必要としておるのであります。国有鉄道の輸送力が経済発展の隘路である、あるいはわれわれの楽しみたい旅行におきまして、常に行列あるいは満員状態、立ちこんば旅行をさせられるというようなことが、御承知の通りずっと続いておりますが、これは結局国鉄の輸送力の不足である。それを改善拡充するためには、国鉄財政の健全化が根本なのでございます。その国鉄財政の健全化をはかるためには、今回は不増収、不減収でございますから、今回の改正だけでは足りないであります、やはり引き続いで、できるだけ早い機会に広範囲な財政健全化をはかり得るような運賃の改正が必要だと私は思っております。これは国有鉄道にまかされた運賃の決定というものを相当含んでおりますが、しかし世論等も大いにあるので

ございまして、国会の十分な御理解と御推進とを要望申し上げたい次第でございます。

もう一つ、実は自動車というものが非常に伸び方でございます。国鉄の伸び方が割合少ないことはその図表等に出ておりますが、これは結局自動車にすぐれた点がたくさんあるということでもございます。しかし一方、国鉄の輸送力が不足だということが自動車を伸ばしておるといふことでもあるのであります。国鉄の輸送力が十分であつて、いつでもすわれる、あるいは荷物が出せるというふうなことであるならば、これは必ずしも自動車にいいところでも済む。それどころか、実は鉄道の方が安いというケースの方が多い。ところが、それが不十分でありますから自動車にいく。一たん自動車にいったものはなかなか戻つて参りません。これは結局国民の財産である大きな固定施設の国有鉄道の利用効率を悪くするというにもなるのであります。して、交通政策の見地から見まして必ずしも適当ではない。適正なる分野というものが必要であります。そのためには、やはり輸送力を拡充し、質を改善し、健全なる交通の分野に持つていくということが必要だろうと思ひます。このためには、過度の社会政策的あるいは経済政策的な公共負担が伝統的に国有鉄道に負わされておりますが、この過度の分は近い将来において是正する必要があるものと考えますので、国会の皆様方の十分の御推進をお願い申し上げます。

第二に、旅客運賃でございますが、第二条の改正点、これは等級改訂と改

称でございますが、一等の廃止は当然でございます。私は昭和十年に「国有鉄道旅客等級制度の研究」という論文を、もう二十五年も前に書いたことがございますが、そのときに私は、一等、二等を廃止して単級にすべし、モノクラスにすべしということを提唱しております。と申しますのは、これは結局運賃理論から申しますと、負担力のあるものに高い運賃をかけて鉄道が少しよけいもうけるという趣旨である。ところが実際は、一等、二等は国鉄にとっては赤字でございます。急行列車の一部は二等でもペイしておるでありまして、普通列車等においては二等はほとんどペイしているとは考えられません。一等は、もちろん特急は「とつめ」しかございせんが、ペイしているとはとうてい考えられないわけでございます。結局三等運賃を負担している一般公衆の負担において、一等、二等の旅客が安楽な輸送を受け、サービスを受けているというふうなことに事実上なつてしまつております。そういうことを直すためにモノクラスがいいのだ、寝台車と座席車というふうに分けて、普通座席車というものはずっとよく、今日の「つばめ」や「こだま」の三等車のような、ああいうものにしてしまえばモノクラスでいいのだという趣旨のことを書いてございまして、二十五年たちまして一等がようやく廃止されるということになりました。私はその意味からも賛成でございます。

今度名称の方は格上げということでございまして、これはもちろん名称だけのことでありまして、イギリスあたりは一等と三等、途中の二等というものは廃止しつぱなしになつております。三等を二等に格上げするというようなことはいたしません。それはイギリスという国が非常に保守的な国で、ものをあまり変えないという性格の国民でありますからなんでしょうが、日本におきましては、サービスという点から見しても、二等が一等になる、三等が二等になるということはけっこうなことだと思います。現在の状態では、モノクラスにするというところは、まだなかなかわかに断行できないかと思ひますけれども、将来の方針をいたしましては、東海道新幹線等におきましては、もうモノクラスでしかるべきだというふうな考えておる次第であります。それから外人等に対しては、特別車を作りまして、特別賦課料金を取ればいいのだということでございます。

この(2)の法第三條の改正点は、遠距離運賃の縮減と単純化ということでございますが、旅客運賃は御承知の通り世界的に距離正比例であります。アメリカのような大國でも距離正比例であります。しかし日本は伝統的に遠距離運賃制度をとつて参りました。それはやはり国土が非常に細長いことと東京、大阪というような大都市が、地方から見ますと相当な距離の位置にあるということが影響しておるのであります。日本におきましては距離正比例制度に完全に踏み切つてしまつておることは、私はやはり反対なのであります。途中で一ぺん変わるくらいのものであります。遠慮くらはいはやむを得ない制度ではないか。地形的に、人口配置的に、そういうふうな考えております。今度はそのれが二段に変わったわけでありまして、

で、この変わる点を三百キロにするか、四百キロにするか、五百キロにするかというふうなところは問題のあるところでありまして、やはり三百キロというあたりのところがちよいどいいところではないかと思ひます。そしてこれは運賃が非常に単純化されまして、百キロ二百四十円は変わりないわけでありまして、次の段階は百二十円というところで非常に単純になりまして、運賃の計算等をしろとがします。場合にも、きわめて簡単にできるというところになりまして、はなはだ単純な一般運賃体系を持つということになつたので、この点も賛成でございます。三百キロまでの普通列車の旅客の負担増ということが問題でございますけれども、コストから見ればこれはやはりやむを得ないところである。旅客運賃はあまり遠距離によつて減額いたしません。初めのうちは今の運賃では十円の最低運賃でも損である。やがて余つてきまして、百五十キロ先減額しております。一ぺんに半分になつてしまつて損になつてしまつてという面がございまして、百五十キロ以内の旅客が主として負担するといふよりも、三百キロまでの旅客が負担するといふことの方がもっと公平だと考えております。国民所得が増加し、国民の高速かつ快適とかいふことに對する要求が非常に上がつてきております。国鉄もこれに對してディーゼル急電や電車車急というふうなものを大幅に増加しておるのでありますから、三百キロメートルの圏内でも急電の利用者が非常に増加して、急電料金が均一化でもつて百円の値下げになりますので、準急利用者にとっては三百キロ以内で

も負担が大して重くはならないという結果になつておるわけでありまして。旅客運賃の大幅の減額のために著しい不合理を生じております例として、徹底した環境保護の例で、私の研究指導しておりました学生が、實際旅行した報告を聞いておるのであります。東京から関西線まで出て、それから別府から別府の船で出て、それから博多へ出る。門司、下関、大阪、それから北陸線、羽越線回りで青森に行く。それから東北本線もしくは常磐線で東京へ帰る。これが全部つながります。途中で船が入りますが、連絡運輸をやつております。それでこれが三千五百五十キロほどになりまして、その運賃が、現行でもつて二千七百五十円でありまして、二千七百五十円でもつて、日本じゅう、北海道を除いて、四國にもタッチしまして、全部回れるわけでありまして、これは、大阪へ行つて、帰つて、また行くぐらゐの運賃でもつて日本全國が回れるというように、そういうひどく安い運賃でございます。これを學生が五割引で乗れるのでありますから、私の研究指導しておいた學生の報告では、船まで入れて、二千三百円で日本全國回れた。これは極端に激しい遠距離運賃の結果なのでございます。これが今度は正されるということでありまして、私は、やはりあまり極端な遠距離運賃というものは正すべきである、これが實現されたものとして、賛成するわけでございます。ただ、遠距離客の負担増に對しましては、往復割引の割りの方が一割ということができるとありますが、これは大へん

けつこうであります。従来の国鉄の運賃体系におきましては、往復に對しては何らの特典がございせん。どころか、通用期限の制限というハンディキャップさへつくのであります。ところが、航空等は、御承知の通り、割引をやつております。船なんかはもうろんやつておるわけでございます。そういうものに対してまして、国鉄がやはり往復に對する割引を実施して遠距離客の負担を軽減するということも適當であり、また競争機關對抗上も必要なことだと考えております。

それから(3)の第六條の改正で、これは急行料金、寝台料金等の決定権の国鉄への移譲ということでございますが、これは基本運賃に對する付加運賃という性質のものでありますから、將來とも、実情に合わせて変更の機会、本運賃よりも多いものと考えます。これを一々國會のお手にかけるといふことは、時期的に間に合わないという問題もございまして、また、比較的問題が輕微であるというふうな点もございまして、第九條の二によつて、運輸大臣の認可に待つ。これは、結局運輸審議會が審議し、客申して大臣が認可するということになるわけでございますが、そういうやり方は、きわめて適當なやり方だと考える次第であります。

なお、急行料金等については、今度大きな改正が行なわれるわけでございますが、この国鉄に移譲された事情から、法律では直接問題になつておりませんが、つて出されておりますように改正は、私は賛成でございます。準急を百円に均一化する、急行を二百円

と三百円にする。それから特急料金につきましては、これは非常に問題があるのをごさいます。名古屋―大阪間、あるいは熊本―鹿児島間とか、博多―鹿児島間、博多―長崎間というより、こういう端のところ―東京から離れた、ある特急列車の端のところというものは、どうしてもこれは空席が出ます。従来のような六百円というような特急料金では、これはどうしてもあきが出てしまうのであります。現に名古屋―大阪間のごときは、近畿日本鉄道は二百五十円の特急料金で、しかも国鉄の三等よりはいい座席のサービスをやっているわけでありまして、ですから、このところで三百円程度の区間を設けるというところは、空席利用、空席をできるだけ出さないという見地から必要なことでありまして、その地域に住んでおる人たちにとりまして、また、その地域の旅行者にとつても、これは非常に福音だと思ふのであります。

次に、第三は貨物運賃でございますが、第七条、車扱運賃等級の改正というところでございまして、これは主として自動車対抗の競争として、どんどん出てきておりますトラックというものに對抗する改正という面と、それから物価変動、価格が上がったとか下がったとかというにに対応するこの負担の比例というものを維持するという点からの改正でございます。千四百十九種の等級品目のうち、上がるのが二百三十三、下がるのが三百二十一、変わらないのは五百六十五だそうでございまして、上がるのは二百三十三、そのうちの六〇％は価格が騰貴したからプロラータ的に等級が上がるといふもの

のようでありまして、百五種のものが一ないし一九％の値上げになる。これは、値上げということとは、やはりその業者にとつては、関係者にとつてはつらいことではございまして、けれども、しかし、大体経済界の最近の情勢を見ておられますと、鉄道にうんと赤字を出させておいて、それを使っている産業が非常に黒字を出して大もうけをしておる。何割という配当、利益率から言えば五割、六割といったような大利益を上げておる事業が相当あるものであります。これは相当やはり是正をして、国鉄の赤字分は回収するだけの負担力が十分にあるものとして改正されていくべきだと考えるわけでございます。貨物運賃については、簡単にございしますが、その程度にいたします。

第四は、その他の希望の意見でございますが、これは、特に国会の皆様方に、一交通学徒といまして希望を申し上げたいと思ふ。それは、運賃決定機構と国会との関係でございます。運賃の決定ということと国会との関係。私は、運賃というものは物価である、つまり国営企業の物価なわけでございますが、物価体系のうちの一つのものであります。つまりマーケットにおけるプライスというものでございまして、それに対して国会が法律でもつてこれを決定するということは、実は欧米においても以前はあったことではございまして、ずっと前からこれはなくなつておりまして、専門の判定機関に判定をまかせ、ちよつと裁判所が一つのケースについて判決を下すといふような式のものにまかされておる。専門判定機関にまかされるということになつております。これは実は私は、

国会が国有鉄道の運賃、国営企業の料金等についてなすべきことは、その料金決定の基本方針は何であるか、基本原則は何であるかということとを根本的におきめになるということ、これが一番大事なことでございまして、これはぜひ国会でやっていたかなければならぬ。今までの国有鉄道運賃法の第一条に、決定原則らしいものが四カ条あげてありますが、そのうち原則らしいものは原価を償ふことという一つでありまして、あとは抽象的でありまして、結局それは要するにつけたりの、希望的な、物価に影響を与えないことなどいひましても、国有鉄道の運賃の改正をやつて、物価に影響を与えないでおくということとは、根本的にはこれではできないことではございまして、やはり物価に影響を与えることはやむを得ないけれども、それをいかによくとどめるかということが問題なわけでございますが、結局国有鉄道の運賃というものを、あるいは電電の料金でも郵便の料金でもそうでございますが、こういう料金というものはどういふ原則で定めるのかというこの原則を、十分に国会でもつておきめを願ひたい。公正、合理料金の原則というものが公益企業の料金原則にございまして、しかしながら、近ごろは運輸公益事業につきましてはだいたい競争が激化してきております。独占を奪われてきておりますので、その公正、合理料金の原則というものは、必ずしもそのまま適用できなくなつてきている。こういうものをどういふふうに直していくかということ

は、非常に重要な問題でございまして、これが国会でもつて、大いに論議して基本原則をきめていただく

い。国有鉄道運賃法ではなくして、国有鉄道運賃決定法、決定原則法というふうな、そういう法律をお作りになつていただいたらということをお考えます。そうしてあとの実際の決定ということとは、これは個々のケースでございまして、個々のケースというものは、専門機関をこさえてその判定にまかせ、それはこの国会が承認して任命したところの公正な委員―アメリカにおいては州際交通委員会、イギリスにおいては運輸審判所というふうなものがございまして、そういう機関をこしらえて、これにまかされるということが適当であると考えます。現在の運輸省の運輸審議会が大体それに当たります。これは独立規制委員会ではなくして、大臣の諮問機関であるという点が違つておるわけではございまして、しかし、大臣が国民経済全体に対する運賃に関する責任を負われるということとございまして、運輸審議会の答申に対して大臣が認可をするという制度は、日本におきましては当分維持する必要があるかもしれません。そういうような機構に変わることが理論上、実際上正しいのではないと思ひます。国会が運賃を直接おきめになります。国会が議員諸公もお困りになる場合が事実おありになると思ひます。というのは、有権者というのは国有鉄道の全面的利用者でございまして、値上げというふうな問題が起こる場合には、有権者は全部利用者でありますから当然反対でございまして、従つて、選挙の上に立たれる国会議員の皆様方といふものは、どうしても有権者の意を迎えなければならぬ。場合によつては、自分の信念に反してでもこの意

を迎えなければならぬといふようなことも起こるわけではございまして、そういう苦しい立場を国会といふものはとるべきものではない。従つてこれは公正なる判定機関にまかせる。その公正なる判定機関がよつてとるべき原則といふものは国会がおきめになるということをおやりになることが必要ではないかと考える次第でございまして、それから、次にやはり法律のことでございまして、ちよつとここで申し上げさせていただきますのは通行税の問題でございまして、通行税といふものは悪税だといふことで三等については廃止されました。しかし二等については全面的に残つております。二等の座席指定料以外は、全部あらゆる二等の料金といふものに二割の税金がかかる。ですから、二等の運賃といふものは実は三等の二倍ではなくて二倍四分である。これは利用率を悪くする大きな原因でございまして、また実際は、出張等におきまして、二等の旅費はもたつていくけれども二等はあまり運転してないところもある、それでなくても三等で行けば安くつく、一倍四分がふところへ入つてしまふというふうなケースが実際は相当ございまして、出張させている機関は運賃として全部払つておりますけれども、国鉄にそのうち三等の運賃しか入らないというふうなケースが相当あると思ひます。国鉄の運賃の通行税は三十億圓余りということではございまして、実は一般公衆のふところに入つてしまつておる通行税が相当あるということ、こういうことは廃止すべきである、通行税といふものは廃止すべきである、廃止できないければせめて基本運賃にだけ認めるか、あ

るいは特にたいと認められるところの急行料とか寝台料にだけ認めるか、基本運賃の方を廃止した方が私はむしろいいのだと思います。そういう運賃をおとりになることを一つ御推進願いたい、一学生として御要望申し上げます。

次には国鉄への要望でございます。ここで申し上げるほどのことでもございせんが、国連がございまして……定期運賃、これが先ほど申しましたように、昭和二十三年くらいまでの改正というのは通勤費を安くしておかなければならないという事情のもとに、定期券というものを非常に低く抑えている、それがそのまゝの割合もしくはさらにその後も追加されて値上率が低くされるというたことから、七割からあるいは九割一分という大きな割引率になっている。学生などは十二人寄らなければ一人前の収入にならぬという状態になっているわけでありますが、これは国鉄だけではない、私鉄にも今非常に財政的な大きな影響を与えております。こういう運賃はやはりある程度是正する必要がある。国有鉄道運賃法には三カ月までのものは本運賃の五割以内、六カ月のものは四割以内という規定がございまして、その規定よりもずっと大きな割引が実は行なわれているわけでございます。私は、やはりこれはどうしても近い将来において直さなければ、鉄道というものの不健全財政は直らない。今までは普通運賃、普通旅客の運賃があらゆる鉄道の財源になっているというのが実情、あとはみんな赤字だと言つてもいいというふうな状態のようでございます。そういうことによつて、定期券の運賃

の改正ということがどうしても避けられない必要なものだと考えます。これをして初めて国有鉄道運賃体系の正常化、合理化がほぼ完成するといふふうに考えておる次第でございます。

それから車両設備、急行列車や準急列車、いい車両を作る、いい列車を運転する、これは最近国鉄が非常に推進されておる政策でございますが、これはもつとやつていただきたい。というのは、非常に利用が多い、国民生活が向上してきていると申しますか負担力がふえてきていると申しますか、優秀列車の利用が非常に多い。ですから、やはりこういう優秀列車というものは、ほとんどふやす方針をとつていただきたい。三等車などの設備も、今度は二等と名前を変えられれば、やはり名前だけではなく、従来の古い車両の改造というより、新しい車、二等らしくなつたというより、なにもにしたいだきたい。それから座席指定制度、これが特急と一部の急行、準急にあるようでありますが、ほとんどの座席指定が当日では間に合わないというのが多々の場合、実情でございます。これでは困るのでございまして、やはり座席指定制度というものはもつと拡充する必要がある。安心して乗れるという制度をもつと拡充する必要がある。それから、そういう場合に、ことに乗車中などにおきましては、御婦人、老幼、傷病者等の優先取り扱いというふうなことも、これは規則でできるかどうかかわかりませんが、車掌等の権限で乗車区域の乗りかえといったような場合には、そういう人たちの優先

取り扱いを許すということもやつていただきたい。

それから、寝台料金は高過ぎる。ことに三等の料金は高過ぎると思ひます。二等でも三千円をこえるものもございまして。三等の上段などは、戦前に比べますと実に税金込みで七百二十倍、あらゆる物価の中で一番高くなつてゐるものの一つであります。一晩一円でありましたものが七百二十円になつてゐる。本料金は六百円、二百二十円が税金でございますが、三等の通行税なんというものは、何といつてもまず第一に廃止されてしかるべきものだと思います。この寝台料金のある程度の値下げがやはり必要ではないか。国民が長距離のオーバ・ナイトの旅をするならば、大い寝台車に乗れるというより、なにもにしたいだきたい。それから、寝台車というものは昼間遊んでいる区間が相当あるのでございまして、その遊んでいる区間が非常にむだでございます。しかも普通の三等車や二等車は超満員であるというふうな状態で、そういうことにおきまして乗務員も非常に困つてゐるようでございますが、昼間使用料制度、これはアメリカの寝台車にはあるものであります。そういう制度をこしらへることによつて、寝台車なども昼間でも十分に空席なく利用できるというふうな、あるいは区間についてもこういう利用ができるというふうな、もつと合理的な、そしてゆるい——ゆるいと言つて何ですが、弾力性のある料金体系を設定されてはどうかというふうに考えている次第であります。

大へん長時間にわたつて、委員長にも御迷惑をかけました。……

○平井委員長 次は、大島参考人。

○大島参考人 私、細野先生と机を並べて研究している大島藤太郎であります。意見はだいぶ細野先生とは違つておりますが、しばらく御清聴のほどをお願い申し上げます。

実は今回のこの法律案に現れております諸問題は、昨年発表せられまして鉄道運賃制度調査会の答申の一環として出てゐる、こういうふうに理解をいたしてあります。従いまして、運賃制度調査会の答申の中でこれは理解しない、これだけがこつ然と出てゐるわけではない、私はそういうふうな理解をしてあります。それからまた、運賃制度調査会の答申というものは、考えてみますと、実は五カ年計画の問題、さらには、中では東海道新幹線の建設が始まつてくるというふうな問題、これと切り離してはやはり運賃制度調査会の答申も理解できないのではないかと。さらにその二つの問題をさかのぼつてみますと、三十二年から始まりましたいわゆる国鉄の五カ年計画という工事の問題にやっぱ入りつて参るわけでありまして、従いまして、今回の法律の問題をよく基本的な理解いたしますために、若干序言といたしまして五カ年計画の問題、新幹線の問題、運賃制度調査会の答申の問題というものの私の考えを述べさせていただきます。私の考えを述べさせていただきます。見を申し上げ、最後に、しからばどういふふうにしたら、今非常な危機に陥つておる国鉄が更生していけるかという私見を申し上げてみたい、こういうふうに考えております。

最初に五カ年計画であります。これは御承知の通り、三十一年が神武景気の頂点でございまして、非常に輸送が行き詰まりました。当時、電力と鉄鋼と輸送が日本経済の隘路であるといふことを予算の基本方針に大蔵大臣などが申しまして、そういうふうな関連の中から五カ年計画というものは三十二年に出発したものと私は理解をいたしております。御承知の通り、このときに一割三分でしかた運賃の値上げが行なわれまして、部内の合理化とともに運賃の値上げという形で一千億に達する新しい工事をこれからやつていくという膨大な計画がこゝで出発をいたしましたわけでありまして、値上げを受けた国民大衆といたしましては、五カ年計画が終れば、さぞかし輸送が楽になるであろう、おそろしく見通しをもつてこの運賃の値上げを甘受したことは私は間違いないではないかと思つております。しかるに、この五カ年計画は、出発するやいなや、三十二年度早くも例の神武景気がとたんにしほみまして、いわゆるなべ底景氣に移つていく中で、設備投資の抑制という政府の命令を受けまして、早くも一千億のうち一割程度のものを抑制を受けてしまつたわけでありまして、あるいは三十二年になりましたと、貨物輸送が非常に減送になりました。このためにこれまで予定よりも七、八十億に達する資金の不足を来す。さらにまた他方では人件費が非常に増加をして参る。この人件費の増加につきましては、実は国鉄の労働者を調べてみますと、平均年令というものは逐次上昇して参つております。しかも最近十年未満の経験年数の労働者というものは一割くらいし

かおりません。戦前におきましては三割、四割は十年未満の経験者だったものであります。つまりこのことは何を意味しているかといえますと、定員法以来ほとんど新規増員といふものを抑制してきた。従つて国鉄労働者の平均年齢は上がつて参ります。ということとは、非常に腕のいい大体三十才前後の者が今一番多いのであります。戦前におきましては二十四、五才程度の者が一番多かったものであります。非常に熟練者が今たくさんおる。従つて国鉄の労働生産性と申しますか、労働者一人当たりの仕事量といふものも非常にふえてきております。昭和二十三年に比べて、人トンキロにいたしまして倍近くに増大して、非常に現場では忙しい、人が足りない、労働強化だといふ問題が起きているわけでありまして、労働者も当然年令をとれば結婚もしますし、結婚すれば子供がふえるわけでありまして、従つて労働者一人当たりの扶養家族もむろんふえてきております。そういうふうな関係から人件費といふものがふえて参つておる、こういうふうに理解をいたしておるわけでありまして、人件費がふえたから労働者が案になったといふような形ではない。むしろ新陳代謝といふものは非常に行き詰まつてきておる。ここに私は国鉄の経営の非常に大きな問題点がある、こういうふうに理解をいたすわけでありまして。

次は利子の増加。これは非常に無計画な借金の増加、つまり外部からもそういう事情からして抑制せられる、五カ年計画が削られる、これに対してやむなく当面を糊塗するために借金を増加して参りますから、当然利子が増

加して参ります。あるいは工事面におきましては、車両の問題、あるいは電化の施設費、車両などをとりまして、たとえば六つばかり大きな車両メーカーがござりますが、いずれも社長さんは前の国鉄の局長さんであります。しかもこういう大メーカーを調べてみますと、二十社くらい大メーカーがござりますが、下請を二次まで入れますと、一千以上に達する下請工場があるものであります。しかも材料は大体半分以上国鉄が支給するというような形でござります。こういうような車両メーカーの方にそれこそ合理化の必要があると思ふのであります。ところが、どうしてもこういう関係でメーカーの価格といふものは高くなつてくる。あるいは電化の施設にいたしましても、すでに先年漢谷代議士が国会でも明らかにいたしましたように、新生電業、日本電設工業、この二つが六割以上の仕事をいたしておりましたが、この会社は大体六割くらい国鉄の退職者がおられるわけでありまして、そういうような関係になつておまして、やはり私はこういう方面にこそ相当合理化の必要があると思ひますけれども、実情はそういうような実態になつておるわけでありまして。

かくして五カ年計画といふものは非常に狂つて参りました。もうほとんど今では解体状態になつて、七カ年計画なり六カ年計画といふような言葉に変わつて、やがて長期計画に今移り変えようという段階にきておると思ふのであります。ところが、そういう苦しい資金状態の中で、国鉄当局が辛うじて筋を通して、こういう特色は、やはり企業性といふことで、これが問題が出てきておると思ふのであります。新しい支社制度、管理所制度というやうな形で、せめて資金の使い方は収益の上の方面に使うことによつて、この資金の不足を当面補いたいという、いわゆる厳密なる投資効果といふもの、当局の言葉で言いますと経済効果と言つておられますけれども、そういう形で資金は使つていこう、つまり資金を使う以上は、何らかの経費の節約になるもの、あるいはまた収入の増加になるものに使う以外にないといふところへ追い詰められてきておるのを見られるわけでありまして。

そういうやうな結果、どういふことが起つてくるかといふと、やはり資金の使い方としては、競争的な分野といふのは国鉄に依存せざるを得ない独占的な分野との資金の使い方が非常にアンバランスになつてくるという問題であります。一方では、確かに東海道線を中心にしたしまして、あるいは観光地その他に非常にいわゆるデラックス版の車両、急行の増発、こういうことがたくさん行なわれております。しかし、その反面には、非常にじみな場面におきまして、非常に施設、サービスが落ちておる。たとえば、最近この一カ月間に、朝日新聞の「もの申す」といふところに国鉄のことについて投書が三つ出ております。ちよつと読ましていただきますと、四月二十三日の「もの申す」といふところには「新宿駅の京王線ホームから南口へ通ずる陸橋は古くは狭く、毎朝のラッシュ時にはゾツとするほどの混雑ぶりだ。小田急を降りた客とカチ合つて狭い通路にひしめき、整理に駅員が声をからして呼びつけているが、大した効果もない。大きな事故が起きないのが不思議なくらいだ。惨事を招かないうちに関係者は真剣に対策を考えたらどうか。」五月三日になりますと、「五反田駅の東急池上線と国電との連絡階段は、高く、狭く、けわしくて有名だが、いっこのに改められる気配がない。池上線の朝のラッシュは日ましにひどくなつてゐる。ラッシュ時間にこの階段で二、三人つまづいたら人津波が起きるのは必至だ。いったい国鉄と東急は対策を考えているのだろうか。」それから五月十三日、「国電恵比寿駅裏口の階段はコンクリートづくりだが、痛み放題に痛み、アナボコだらけ。そこをラッシュ時には、こぼれるほどの通勤者がひしめき合う。夜は離れたところに電灯が一つで足もとは見えない。国鉄のものだから、渋谷区のものかハッキリしないが、とにかく事故のないうち手を打つたらどうか。」一カ月の間に三つこういうやうな山手線についての投書が出ておるわけでありまして、これは九牛の一毛だと思ふのであります。あるいは汐留駅、秋葉原駅などとも、ホームは馬車時代の配置でござります。ですから奥に参りますと、ホームが狭くなつて、自動車が転換ができません。このため、馬車は転換ができません。あるいは秋葉原の駅のホームの高さにいたしまして、あれは馬車時代でありますから非常に工合が悪い。こういうことこそ荷物が自動車にいく非常に大きな原因ではないかと考えております。あるいは肝心の東海道線でございますが、これほど非

常にすばらしい汽車が走つておりますけれども、これまた驚くべき実情がございまして、二カ月間の新聞を拾つてみますと、東海道線に実に六回の事故が起つて、汽車をとめております。三月十二日には鶴巻、名鉄管内の各地で送電線が故障する。四月十一日は蒲原一由比岡で電気機関車のパンタグラフが故障いたしまして、これがとまる。四月十四日には新子安と東神奈川間で踏み切り事故があつた。四月二十日には、風と雨で、彦根で「こだま」のパンタグラフが故障いたしました。四月二十一日には浜松駅の構内で脱線事故が起つております。五月十二日には、東神奈川で連結器が故障して汽車がとまる、こういうやうな状態でありまして、これを分類いたしますと、線路の故障が二回、踏み切りの事故が二回、それからパンタグラフの故障が二回、さらに連結器の故障と送電線の故障、こういうやうな分類になつております。これはわずかに二カ月はかりでありまして、一つの大きな問題点をいろいろ示しておる、こういうやうに考えております。実は今のこの問題は、線路の保守費の問題、実は非常に財政が苦しいので修繕費にしろ寄せて参るわけでありまして、中でも一つの典型は線路の保守費だと思ひますが、これが非常に不十分であるといふことの結果、線路が非常に老朽してきておる。保線課長なども、はつきり雑誌の中で、この近代化のアンバランス、つまり上を走る方の近代化と土台の近代化が非常にアンバランスである、自分たちはいかにしてこのアンバランスを回復するか、線路の立場の人として、そういうことを雑誌にもはつきり

書いておられますし、いろいろな白書などを見ましても、まさにそういうような実情が私は立証されておると思っております。

もう一つ申し上げますと、東北線の場合なんでもございですが、これまた重大なことなものであります。たとえば大宮と北海道との輸送というのは、非常に国鉄の戦後のネックであり、非常に苦しい場面でございますが、東北線が単線でありまして、国鉄は非常に不経済な輸送をしなければならぬ状態に置かれておるのであります。一日平均を大宮操車場と青森との間にとつてみますと、北海道向けの貨車は、東北線を直通するものが二十五車、これに對しまして、裏線貫線——羽越と奥羽で青森へ行くものは百二十二車、それから常磐線經由が四十二車ということになっております。ところが、裏線貫線を經由いたしますと、大宮—青森間が千九百九十五キロ、常磐線經由が七百五十キロ、東北線經由が七百九十五キロで済むわけでありまして、まさに裏線貫線經由は東北線よりも六割以上長くなるわけでありまして、むろん運賃は北海道向けは最短距離の計算でございしますから、たとい裏線貫線を回つたからといって運賃をよけい取るわけではありませぬ。これは一に東北線がネックになっておるために、国鉄は非常に不経済な輸送をしなければならぬ、こういう状態だと思ふのであります。しかも、あの五カ年計画の始まりましたときの新聞を読んでもみますと、東北の局長は、やはりこの東北線の複線化を先にしたい——しかし、本社では、やはり東北線の電化を先にしている、こういう意見の食い違いがあつたように見えますが、結局先刻お話ししましたような企業性ということから、むしろ電化の方が優先されていつている。むろん東北線の複線化も進んでいつておりますけれども、順序はそりう形になつていつておるというところ、これまた一つの金の使い方の、投資の方向の原則、そういうところにも具体的に生きておるのではないかと、私はこういうふうに思ひます。あるいはまた、要員事情等におきまして、北陸線などにつきましては、本社の安全委員会の答申を見ましても、実際に業務職が多い。つまり、下級職の労働者が責任あるいろいろな仕事を現場でさせられておる。ダブルットの交換であるとかというふうなことのために非常に危険だ、あるいはまた、信号なども、雨が降つた場合、だんだん列車が長くなつてきまして、昔のような腕木式の信号機——これは八割くらいあります、これは非常に見通しが悪い、危険であるというふうなことで、勸告いたしておる状態でございます。私はそういう点で非常に心配をいたしておるわけでございます。でありますから五カ年計画がくすつてくる条件の中で、やはりこの投資効果を上げるというところに優先される工事の進め方になつて参りますと、今のようアンバランス、つまり本来の輸送力拡充は、やはり私は現在の場合には鐵路の拡充とすることが中心になつていくべきだと思ふのでありますけれども、それよりも、やはり一方では、今、現実には電化であるとか近代化というふうな点が優先されてきておる。その結果今申し上げたようなアンバランスが起つて参つておる、こういうふうに感じるわけでありまして、こういうような苦しい現実を当局は当局なりに解決していかうとしておるわけでございますが、その解決方法は、やはり新幹線と運賃値上げの問題になつてきておる、こういうふうに私は理解をいたすわけでございます。新幹線の問題につきましましては、いろいろな説明があつたのでございしますけれども、最近の日本経済新聞に、これは三月十五日ですが、総裁が端的に言つておる。これがほんとうのねらいじゃないかと思ひます。「東海道線は国鉄のなかで最ももうかり、客や貨物が多い線だ。新幹線で東京—大阪間を三時間にちぢめれば気楽に東京、大阪が往来できるよになり客はもつとふえる。そしてもうかる。いつてみればドル箱の東海道ももつとかせこうというのが新幹線のねらいだ。」私は、総裁は正直にそのものずばり言つたと思ふのであります。そういうふうな苦しい中から新幹線をやるということもわからないわけではないのでございします、しかしながら、今申し上げたような苦しい財政の中でこの新幹線をやつていくということ、これはまた並み大抵のことではないことは火を見るよりも明らかでございます。で、新幹線の場合に、率直に申し上げますと、タスキの皮算用でもうけのいい話がたくさん当局から出てきておるのでございしますけれども、これは輸送量の他の問題で、學者の間でも実に議論百出でありまして、当局のような数字が出るかどうか非常に疑いを持つておりますとともに、さらに問題は、旧東海道がどうなるかということについて、やはり納得する資料が出ていない。新幹線がもうかるから旧幹線が

けであります。こういうような苦しい現実を当局は当局なりに解決していかうとしておるわけでございますが、その解決方法は、やはり新幹線と運賃値上げの問題になつてきておる、こういうふうに私は理解をいたすわけでございます。新幹線の問題につきましましては、いろいろな説明があつたのでございしますけれども、最近の日本経済新聞に、これは三月十五日ですが、総裁が端的に言つておる。これがほんとうのねらいじゃないかと思ひます。「東海道線は国鉄のなかで最ももうかり、客や貨物が多い線だ。新幹線で東京—大阪間を三時間にちぢめれば気楽に東京、大阪が往来できるよになり客はもつとふえる。そしてもうかる。いつてみればドル箱の東海道ももつとかせこうというのが新幹線のねらいだ。」私は、総裁は正直にそのものずばり言つたと思ふのであります。そういうふうな苦しい中から新幹線をやるということもわからないわけではないのでございします、しかしながら、今申し上げたような苦しい財政の中でこの新幹線をやつていくということ、これはまた並み大抵のことではないことは火を見るよりも明らかでございます。で、新幹線の場合に、率直に申し上げますと、タスキの皮算用でもうけのいい話がたくさん当局から出てきておるのでございしますけれども、これは輸送量の他の問題で、學者の間でも実に議論百出でありまして、当局のような数字が出るかどうか非常に疑いを持つておりますとともに、さらに問題は、旧東海道がどうなるかということについて、やはり納得する資料が出ていない。新幹線がもうかるから旧幹線が

もうからなくなつたのでは、これはあまり変りないわけでありまして、この点がほとんど触れられていない、私はこう考えます。さらに、これは当然別勘定でおそらく政府にやつてもらおうというものが、当局の初めのお考えだつたと思ふのであります。現実には、これが工事経費の中に割り込んできたわけでありまして、利子を含めて二千億に達する工事経費が、今五カ年計画がくすれておる中で入つて参りましたことは、全くこれは壊滅状態で、これは何と申しますか、お先まつ暗で、二年、三年先はどうなるかということを中心配せざるを得ないのであります。世銀の借款の問題が起つておるの、皆さん御承知の通りでございます。しかしながら、これは非常に政治的な銀行であると思つておられます。有名なアスワン・ダムの問題でナセル大統領がソ連の方に少しなびいたといふことになると、たちまちダムの世襲その他借款が中止された。そのために、かの大統領はスエズ接収という大きな政治的な手に出たわけなのでございします。そういう中で、最近なども、フルシチョフ首相がインドやインドネシアに行きますと、世界銀行の方は、これまたパキスタン、インドを調査して、投資者の面も、後進国開発でありますから、非常に問題があるのでは、ないか。さらに最近の動向としては、世銀が日本を後進国としては認めない。そうなる参りますと、民間投資の導入の問題を抱き合せてくるのではないかと、私は事情を知りませんけれども、

でも、そういう心配をいたすわけでありまして、こうなると、貿易自由化の問題と安保の改正の問題につながつてくる問題でございますが、民間投資が入つて参りますと、すでに私の知つておる日本電気その他でも、重役室の隣にはちゃんと向こうの人の部屋が一つ設けられまして、日常の業務まで見ておるといふような事情が方々にあるわけでございます。これは非常に国民の国鉄として私は心配にたえない。こういうことを感じるわけでございます。

さらにもう一つ、東海道新幹線の問題は、飛行機と競争の問題が当然に起つて参るわけでありまして、すでに「こたまた」その他が相当そういう心配があるわけでありまして、実はここにいらつしやる磯崎さんが雑誌の中にこういうことを書いておられます。「この点でわれわれが一番注目しなければならぬのは、羽田—東京間の自動車利用道路がどうなるかといふことであり、これが竣工して朝でも昼でも晩でも、一五分から二〇分で行くとなれば、飛行機の利用者はぐつとふえ、せつかく鐵道に來たお客がまた飛行機に戻る結果になるのではないかと思はれるので、それまでに何とか対策を講じておかねばならない。」これまた正直なお話で、こういう形でこの競争というものが國鉄の政策の中に大きなウェイトを占めてきておる、こういうふうに感じるわけでありまして、これは当然運輸省の交通政策のあり方の問題であつて、いろいろ申し上げたいのでありますが、そこが一つ問題だと思ひます。こういうわけで、新幹線は、さらにそういう問題を含みますとともに、次

ません。わかります。しかしながら貨物と旅客に分けた場合の原価も、これはもうかなり伝統的にやっておりますけれども、しからば各等級別の原価、あるいは扱い別の原価、貨物の場合には貨物別の原価なんということになつて参りますと、これはまだまだ試算程度であつて、ほとんど実態がわかつていない。等級表の上位のクラスに入つてゐるものが、はたしてこのコストが安い高いか、あるいは下の方に、低級に入つてゐるものがコストが安い高いかといふことは、これはわからないうわけでありまして、極端なことを言つて……さらにまた最近では運送種別原価と申しますけれども、そういうわけでも、非常に原価の概念がいまいである。かりにジャガイモ一トン送る場合でも、北海道のあいり積雪地帯で送る場合と、九州で送る場合と当然コストが違ふわけでありまして。あるいは東海道線で送る場合、北陸線で送る場合、非常に違ふわけでございます。これの原価計算といふものは、ほんに進んでいないわけでありまして、そういうような現下の実情で原価主義を押し通すといふことについては、私は非常な疑問を持っておるわけでありまして。特にこの中で私が感じておりますのは、長年国鉄といふものは旅客輸送がもうかりまして、貨物輸送といふものはもうからなかつた、こういうふうにいふ数字もたくさん出てゐるわけでありまして、その旅客輸送の中で特にもうかるのは申すまでもなく三等旅客であります。二等車の場合には車両の価格が、おそらく最近の車両になりましては三等の二倍半から三倍くらいの製作費がかかります。しかも輸

送効率、乗車効率が三等は満員し詰めてございまして、そういうような状態でありまして、一番もうかつてゐるのは近距離の三等旅客である、こゝろ私は推定をしておるわけでありまして。そういうような関係から、近距離の三等旅客といふものが非常にもうかつてゐる。さらに東京地方の場合におきまして、電車区間だけをとりまきと、三十二年の場合には電車区間だけで七十億の収益が上がつてゐるわけでありまして。山手線のごときは二〇〇の収益に対して五〇以下の支出でありまして、定期券の割引率が非常に高いと申しますけれども、サービスが非常に悪いわけでありまして、これはやはりもうかつてゐる、私はこう思つておられます。定期券の旅客だけの原価計算といふものができていないわけでありまして、そういう状態で、私は原価主義には相当の問題があるといふふうに見ておるわけでありまして。そこで本論なんでありまして、実は前置きが長くなつてまことに恐縮であります。大體申し上げたことはこれからの中に出てくるわけでありまして。

一等廃止の問題ですが、これは現実にはもう確かに飛行機の関係からしまして、事実上一等といふものは有名無実でありますから、廃止することは私はけっこうだと思ひます。ただ、実態的なサービスの内容はどうかと思つて見えますと、私は最近くらい三等、二等の実質的な差の出た年はないと思ひます。同じ三等にしまして、東海道線のようなところの三等と、ローカル線のようなところの三等、同じ二等にいたしまして北海道のよう

なところの二等と東海道線の二等の差なんといふものは、非常にひどいものがあるわけでありまして。特に電車化、ディーゼル化がこれだけ発達して参りますと、実質的なサービスの差異といふものが非常に離れて参りまして、バランスがくずれる。そして、そういう意味での等級制度といふものには何ら触れないで、ただ一等だけを廃して単純化したつて、ちつとも問題は解決しないのではないかと、こういうふうに考へるのであります。遠距離通過の問題であります。これは確かに、一応コスト的に見ますと旅客の場合には遠距離になつても下がらない。発送、到着地の費用といふものが貨物のように多くありませんから、原価主義からいけば一応遠距離通過は廃止すべきだと思ひます。しかしながら私は、先刻すでに申し上げましたように、逆に言うと、近距離が非常にもうかつてゐるということになるわけでありまして。だから遠距離通過をやめるよりも近距離を下げるべきじゃないか、そういうことによつて実質上このカーブを並行させていくのが私は本来の道ではないか、こういうふうに考へるわけでありまして。

それから急行料金を法律からはずす問題であります。これは私問題だと思ひます。と申しますのは、国鉄運賃法にはいふん穴があるように私は思ふのであります。実は最近も鹿児島県に指宿線といふ新線が開通いたしました。そこで運賃計算キロ程といふものを大體六割増したしまして、事実上ここは一般の路線の場合よりも三割か高い運賃になつたわけでありまして。これは新線建設の問題に関連してであります。従来この運賃計算キロ程を變へることによつて運賃を操作するといふような例は、青函とか下関一門司間の、いわゆる海については聞いたことがありますが、線路につきまして、運賃の計算を變へることによつて、実質的に運賃そのものを變へていくことは、今回初めてじゃないかと私は思ひます。これは能登線にも適用されるようでありまして、こうなつて参りますと、事実上当局と運輸大臣との間だけの了解によつて、鉄道の方の線路が幾らでも變えてこれるのではないかと、こういう心配が出て参るわけでありまして。これは法律が一つ大きな盲点を持つてゐることになりはしないか。

○平井委員長 大島さん、時間の関係がありますので、結論をお急ぎ下さいます。

○大島参考人 そういふわけです。さらに急行料金をこれからはずしますと、これは急行料金のウェイトからして、実質的にこれによつて完全に急行に対する運賃といふものは操作できる。上げることでも下げることでもできることになつてゐるわけでありまして。だから国会を通さないうで事実上運賃操作のできる範圍といふものはさらに広まつてくる。さらに貨物の営業割引といふものがありまして、その場合は局長権限だけでもできるものであります。石炭の水川、川崎地区の間、これは大量輸送であります。事実上石炭は規定通りの運賃でも二割程度の赤字になります。さらにその区間を限つて一割の特別営業割引をいたしておるわけでありまして、事実上これによつて、特殊な……たとへばセメント・メーカであるとか、

先刻細野先生もおっしゃつた、非常に景気のいい事業に、安い貨物の運賃が供給されておるといふのが現実にあるわけでありまして。こういうようなわけで運賃の急行料金を法律からはずすといふことは、事実上これによつて当局が運輸省との間で相当操作できるという結果を招いてくるものと私は考へるわけでありまして。ですから国鉄運賃法といふものがさらにざる法になつていくのではないかと、こういう危惧をいたすわけでありまして。

それから四番目に、貨物の等級制度の改正の問題であります。これはすでに触れましたように、高級の貨物の減量と低級の貨物のふえる量との、数量上のいろいろな収入収支の関係が出ておるもので、私は相当増収になるのではないかと、これは結局野菜その他の特別割引制度に、値上げの問題が起つてきはしないか。これはすでにいろいろ国会でもんでおりますので、私があらためて申し上げるまでもないわけでありまして、そういう意味で大衆負担になつていくのじゃないかといふことが、この問題に対する私の考へでございます。

最後に結論でございます。しからばどういふふうにしてお前は国鉄を解決していくのかといふ点を若干申し上げてみたいと思ひます。

その一つは公共負担の政府支払いというところであります。国鉄は当局の計算によりまして約五百三十一億の公共負担があるといわれております。フランスの国鉄などは、一九五二年に政府と国鉄の間に協定ができて、公共負担につきましては大幅に政府がめんどうを見る。たとへばこの協定により

ますと、国鉄の監督の任に当たる官吏、あるいは陸海軍軍人、学生、生徒、傷残軍人、労働者の定期割引、その他の公共割引、こういったもの。あるいは運賃値上げをしたい、しかし値上げが国会で許されない場合、そういう場合の補償金、あるいは赤字の場合の補給金、こういったものまで見ておきまして、現実とそれによって行なわれたものは、政府が二三%を支出している事実がございします。私はこれはやるべきであると思ひます。

それから二番目は資本金の増加であります。国鉄は八十九億円で、実体財産二兆をこえ、帳簿面でも一兆四、五千億に達する。しかも借金は長期負債で二千七、八百億に及んでおります。こういったようにきわめてアンバランスな資本金と財産、長期資金の関係では、国鉄はまともな経営はできない。当然その結果利子の増大という問題が起ってくるのはあたりまえであります。少なくとも公共投資と称するものについて投じた資金については、当然資本金に繰り入れるべきである、私はそういうふうに感じておるわけでありします。

次に車両メーカーの合理化、これはすでにお話ししたことなので、省略いたします。

それから次は本社機構の簡素化であります。これは事情がいろいろ違ひますけれども、イギリスの鉄道経営委員会、レールウエー・イクゼキューティブ、これなどは五百人だといつております。国鉄などは二千くらい本社におるわけですが、そういうようなことが問題になるのではないか。たとえば本社の局が現在十四、五ありま

すが、戦前はこれは六つです。技術系統が四つ、事務系統が二つであります。が、現在事務系統の局だけで九つにもふえておるのであります。これは当然事務が煩瑣になる。すでに監査委員会もはつきりその点を勧告いたしておるのであります。当然地方分権に伴つて、本社は基本的な計画の策定、つまりトップ・マネージメントの仕事に限るべきであつて、執行業務は本社がやるべきでない、そういう形の簡素化、これは合理化の最も大事な問題点である、こういうふうに私は感じておるわけでありします。これなくしては、幾ら管理の末端で三人、五人の労働者の合理化をやりましたが、問題にならないのではないかと、問題にならないので、このようにして得た資金によつて、輸送力拡充の本来の仕事にそぐべきである。それは当然線路の増設の問題を中心としたしまして、操車場の改良、駅舎の改善、こういったようなほんとうのじみちな輸送の本筋——日本ほど単線区間の多いところはございせん。しかも列車回数が多いのは世界一であります。外国では大体五、六十回であります。一部では百回をこしておる、こういう極端な輸送状態でありすが、それを本来の姿に直していくということが、私は基本的な筋だ、こう考えております。

最後に、結局これは運輸省、特に輸送の問題におきましては、当然監督している運輸省の国鉄の監督は何をやつておるのか。特に今交通政策のあり方、国鉄との競争につきましては、民間の私鉄の経営者やバスの経営者は非常に不満を持つておると思ひます。たとえば東海道線をめぐつて、今、貨物

の場合でも、私鉄が大規模にトラック会社の買収を始めておりますが、おそらく、日通の合同トラックの設立というような問題、さらに国鉄の新幹線の問題をめぐつて激しい貨物輸送の問題が起くるのではないかと、こういう危惧をいたしております。運輸省というものは、おのれの国鉄の守るべき分野、私鉄の守るべき分野というものをある程度打ち出すべきではないか。ことに、国鉄のように、重大な国家的な使命、公共的な使命を持つておる場合には、財政的な配慮とともに十分交通政策というものを確立して、国鉄本来の経営を確立していくということは、一に運輸省並びに内閣のなすべき問題である、こういうふうに考えるわけでありします。

だいぶ時間を超えたので申しわけないと思つておりますが、一応私はこれをもつて意見の開陳を終わることいたしました。

○平井委員長 大島さん、結論において賛成ですか。

○大島参考人 大島さん、結論において賛成です。反対は四つに分けておりましたが、四つに分けておりましたが、大体反対ないし疑問を開陳したわけでありします。

○平井委員長 次に渡辺参考人。

○渡辺参考人 毎日新聞論説委員の渡辺です。私は、ただいま大島先生が開陳された国鉄に対する種々な注文もしくは苦情、不満、不平というふうなものに相当多くの部分に対しては賛成いたします。しかしながら、今私に与えられたものは、国有鉄道運賃法の一部改正案であつて、これに対する私の意見は、国鉄に対する苦情、不満、不平とは一応切り離しても論ずることができ

るような気がするので。

実はこの国鉄に対する国民の不平、不満もしくは注文というものはほとんど数限りなくあるものであります。大島先生があげられた朝日新聞の「もの申す」ばかりでなく、毎日新聞も、読売新聞も、あるいは交通新聞などという新聞も、しつこく国鉄に対する不満、不平を取り上げておられますけれども、何しろ国鉄という機関はばかにずうたいが大きい方です。国土は日本の方がずっと小さいのですけれども、ソ連の鉄道などと匹敵するくらいずうたいの大きいものであつて、国のあらゆるところに張りめぐらしておるのでありますから、これはもう日常絶えずづづからさるを得ない、ほとんど毎日のようにぶつかつておるわけです。私も実は国鉄で旅行するたびにいろいろと不満に思ふことがあります。さきに四月半ばに開かれた運輸審議会の公聴会でも、私は率直に実例をあげて、ここ数カ月間に私の経験したいろいろな事例をあげて非常なアピールをしたわけですが、しかし、それは国鉄に対する苦情、不満もしくは注文であつて、今ここに私たちが与えられた国有鉄道運賃法の一部改正というものについていふならば、ここに問題点が四つ上がつておりますが、第一は先ほどから問題になつております一、二、三等の問題、第二は旅客運賃の問題、第三は急行料金を法定事項から運輸大臣の認可事項とするということ、第四は貨物運賃、この四つについて私の意見を申し上げます。

第一は一、二、三等の問題ですが、これは今日世界的に文明国は大体二つのクラスになつております。特に、二十何年前でありましたか、だいたい前に開かれた世界運輸会議というもので、将来世界じゅうが二階級になることが望ましいという決議がされておるくらいであり、事実ヨーロッパ、アメリカ、ソ連、中共もこの二階級制であります。この点は資本主義国も社会主義国も二階級でありまして、必ずしもこれは資本主義特有の階級制度ではないわけですが、私は毎日新聞のモスクワ特派員として前後六年間ソ連におりましたけれども、一、二等について感ずることは、これはこれでいい。さらに細野先生の理想論としてモノクラス、つまり一つのクラスにするということにはさらにけつこうです。これはいづれ世界の大勢はその方向にいくものと思われまふけれども、さしずめ、一、二等はいいとして、私は名称を何とか考へていただきたと思ひます。服飾評論家といひますか、デザイナーの花森安治さんがどこかの雑誌で、一、二等という階級的な呼称をやめて、立てばシャクヤク、すわればボタン、の、シャクヤク、ボタンという名称にした方がいいのではないかと提唱をされておるようでありまふけれども、私はシャクヤク、ボタンというのでは少し飛躍があり過ぎるように思ひます。これは、たとえば社会主義国に例をとると、中共は革命以後、軟車、硬車という名前をとつております。これはそのまま日本でも採用できるかどうか。どうして軟車、硬車という名前になつておるかといふと、その祖先はソ連なんですから、ソ連ではミャーフキー・

ワゴン、ジョッキー・ワゴン、英語に直すとソフト・ワゴン、ハード・ワゴンということになるのですが、そういう名称を持っております。それは要するに向こうの大陸国の汽車というのは、日本と違つて——日本では汽車といへば大体それである、例外として寝るものという観念ですけれども、ソ連、中共では汽車とは寝るものである。すわるのは例外であつて、たとえはモスクワの日常会話でも、おれはあすから出張するといふと、それは何日間かかるといふと、何時間かかるところかといふふうな時間が単位で、向こうは日にちが単位になつておるくらいに寝台がある関係上、寝台にやわらかいシートが敷いてあるのか、たい木のものがあるといふので、名称はきつめて分けやすいのですけれども、日本の場合はなるべく一、二等という名称を、先ほどのシャクヤク、ポタシほどではなくても、何か国民の気分にもマツチし、実際の列車の状態にも合うように一つ工夫せられんことを望みたいのであります。しかしながら、私は第一項は賛成であります。

第二の旅客運賃、これが一番問題な点ですけれども、これは次の三点から私は意見を述べます。

第一点は単純な値上げでないという点であります。新聞も昨年値上げしまして、非常に悪評さくさくだったのですけれども、値上げというものは私は何でも反対です。特に単純な値上げならばできるだけ値上げしない。これは原則的にそうでありまふけれども、今度の国鉄の値上げを見ますと、単純な値上げでなくて相当長年調査した結果そ

うなつたということについて、私は重要視しないわけにいかないものであります。現に国鉄内部では数十年前にわたつて運賃を検討してきて、今日のこのシステムをだいたい前に主張された方がおられたといふことを聞きましたが、さういふこと近頃は一昨々年ですか、昭和三十三年の十月に鉄道運賃制度調査会といふものを作つて、各方面の学識経験者、専門家に委任を願つて、研究を足かけ三年にわたつてやられたあげくに作り上げた結果であるといふ点、これは私はやはり重視しなければいけないと思ふのです。急にあらわて何かの情勢につり合せて値上げしたといふのでなくして、ある一つのシステム、ある一つの合理的な体系に基づいて、長い間かかつて調査した結果である、こゝろいふふうに見ざるを得ないので、まず、その点、第一に、この制度についての今日の結論に対しては理解を持つといふことです。

第二点は原価主義に近づいたといふこと、先ほどの大島先生のお話ですと、原価主義といふことも非常に疑問だといふことでありましたが、私は非常に厳密に原価主義と言つておるわけではありまふけれども、大ざっぱに見てたといふ赤字線が非常に多い、あるいはどういふ分野には大体どれたけ金がかかつておる、こゝろいふ分野にはこれくらいしかかかつてないといふのを大ざっぱにつかまえた原価といふものは、私は国鉄の場合もあると想像します。また事実あるらしいですけれども、もういった大ざっぱな意味でも原価主義に近づくといふ意味で、これは資本主義社会の当然の結論であつて、なるべく原価に近い値段を決定す

る。これは需給の法則からいつても当然のことであつて、遠距離運賃というのは、考へてみるとおかしいものであります。この点、細野、大島両先生も別な角度から遠距離運賃には御反対の意見を述べられましたけれども、これは非常な保護政策といふか、まだ汽車ばつぽといつて珍しがつておつた明治、大正時代ならいざ知らず、昔は鉛筆を買つたつて、一本一円の鉛筆を一ダース買つても十円で、二円おまけだつたのですが、今は一円の鉛筆を一ダース買つたつて十二円取られます。それは当然であつて、ことに鉄道の場合は、たくさん乗つてくれたからおまけをするといふ精神は、およそ時代離れをした観念であつて、私は原価主義に近づきたいといふことは、そのこと自身として非難することはできないものと思ふのです。従つて第二点として、私はこの運賃体系には賛成するわけですが、

第三点として、これは第二点と矛盾するのですけれども、原価主義に近づきながら、しかも独占的な公社として——この公社といふのがなかなかむずかしいのですが、画一主義を一応保存し、それを貫いたといふ点、これも私は賛成する第三の理由としてあげたいと思ふのです。原価主義ならば、極端に言えば東海道線はうんとサービスして、東北のつまらぬ——と言つては失礼ですけれども、非常にもうからないう線ではもつとも今よりもサービスが悪くしても本来ならいいと一見思へますが、それは公社——コーポレーションとデパートの違つたところで、デパートならば特売場であつて安くして売つて、そつとしてお客を集めて、そのかわりどこか高級品のところでは相当

のサービスをする。そういうところは一私企業のデパートではあまり非難はできませんけれども、いやしくも一国の独占企業である公社といふものは、純然たる営業会社でもなく、相当の公共性を持つておるが、しかしながらるつきり国家機関でもないといふ妙な制度なんですけれども、公社として画一主義を保存したといふことは——九州の指宿線ですか、今度上げておる。これはただ一つの例外であつて、この画一主義はやはりある程度保存しておくべきではないか。将来とも絶対に全国一律でいけとは私は言いませんけれども、できるだけ貫いていくべきではなからうか。この三点から、私は大体において今回の旅客運賃改正に対しては賛成します。

ただ、法案の方の第三の急行料金の問題ですけれども、先ほど大島先生も御指摘になりましたが、私はこの三項に対しては若干の疑問を持つのです。現在国鉄の運賃に關しましては三段階あると思ふのです。その第一は国鉄總裁がきめられるもの、第二は運輸大臣の許可を要するもの、第三は一番きびしい法定事項といふ三つに分かれていふと思ひますけれども、急行料金の第三段階の法定事項といふことを運輸大臣の認可制の第二の形式にするといふことは、どうも少し下げたおいて、また少し上つたおいてあるまいかといふ多少の危険を感じます。しかしながら反対の細野先生のように、むしろ国会があつて関手しないで、別個の専門の機関と申しますか、判定所のようなものを設けた方がいゝという御意見もありまふけれども、私は比較的やさしく運輸大臣の認可事項となつ

ても、急行料金は、ここで改められたものが、下げる分には少しも差しつかえありませんけれども、そう急に上げられては困ると思ふ。聞くところによりますと、この三項の含みとしては、急行料金に對しても今後とも柔軟性を持たせるといふ考え方のようでありまふけれども、それならばそれで、たとえば今度東海道線の「つばめ」と「こだま」に電話がつくそつてありますけれども、その場合、電話をつけたから急行料金を上げるといふのではなしに、電話のついた特急の方はそのままにして、そつでない方の電話のついていない方をむしろ下げるといふ精神でこれを活用していただきたい、かやうに思ひます。

第四は省略します。私ごとき者には貨物の数種類にわたる運賃の是非が非かといふことに対しては、判定が非常にむずかしいので省略させていただきます。最後に、実は四月半ばの運輸審議会の参考人として呼び出されたときにも申し上げたのですけれども、条件付賛成で、条件とはどういふことかと申しますと、一部大島先生のお言葉の中にも出てくるのですけれども、この法案とは關係ないことをあらかじめお断わりしますけれども、要約して国鉄に対する根本的な態度の反省といふか、改革をこの際お願いして、私の最後の言葉といたします。前にも申した通り、これは言い出せば切りがないのです。いろいろありますけれども、私はこれを要約して三点にしばつて注文する次第です。第一点は、官僚主義といふか、形式主義といふか、煩瑣主義といふか、何

でも国鉄には規則の印刷したものだけでもわれわれの背よりも高い書類があるそれで、実にごまかなことまで規定されておられますけれども、あまりごまかい規定にとらわれることがすなわち形式主義であり、官僚主義であり、逆にそれが日常の円滑な回転、運用をじゃましてはならないかというところとあります。例をあげれば幾らでもあるのですけれども、あんまり規則に縛られて、また規則を作つて、それをしゃくし定木に適用するということがかえつて不便であり、また実際に効果をそぐというところに関しては、私、戦争中にモスクワにおいて、ドイツとソ連との戦争のときに体験したのです。ドイツは進撃しているときは非常に強い。操典を開いて操典に書いてある字句通りに行動する。どういふふうな状態のときにはどうしろ、タンクがこうなつたらどうしろ、敵の攻撃があつたらどうしろということが書いてある。それを、ドイツ兵がやつてきた、勝ちいくさになつていくさはいくさだけれども、一たん負けいくさになつてその適用が効果がなくなるとがたがたとつづれていくというところを見聞しました。

戦争の話と国鉄と直接結びつけるのはどうかと思ひますけれども、どうも形式主義、官僚主義が少し多過ぎるではないか。考へてみますと、国鉄は今日では公社でありますけれども、長いこといわゆる鉄道省であつた。その前はもつと別な名前があつた。その前が、国鉄だけを責めるわけにはいかない。日本国じゅうにそういう風潮が相当強くなるわけですから、特に今日国鉄が公社となり、いろいろな困難と戦つておられるのですから、この際

さらに一歩前進されて、こういう方面の弊害をなくすように一種の自己批判をお願いしたいと思ひます。

第二点は、やはり赤字解消の努力をもつとすべきではないかということとあります。これは運賃改正もその一翼をになつておると思ひます。すけれども、二兆円という膨大な財産を持つておる今日の国鉄としては、もつともつといふいろいろな方面の経費を節約し、黒字の源を探り出す手が打てるのではないかと。吾孫子さんを前に置いて言ひかけですけれども、どうか一つ——これも私は専門家でありませんから具体的にこのこととどこ、あれとあれとあれをこつとやつたらどうかということまでは提案できかねますけれども、専門家に聞いてみますというところあるやに何つておられます。

第三点として私は赤字線の問題、これももちろん第二点に関連しておると思ひますけれども、特に一つ赤字線の合理的解消という問題を取り上げたいと思ひます。今国鉄の持つておられる二百二十五線です。そのうち、わずかに十五線が黒字であつて、あとの二百十線は赤字だといふ、実に驚くべき状態なんです。そこでたまたまかた国鉄ではそのうち五十線、特に赤字の多い三線とか何とかいう線にバスをかわりに運行することを検討中だとか聞いていますけれども、私は非常にけつこつだと思ひます。しかし、そうやって一方において、政府、自民党からまた十一線、あまりもうからぬ線を押しつけてこれられるといふことは、これはますます矛盾の積み重ねであります。新線建設というものは、よほどの重大なもの、どうしても国民

経済上なくてはならないものに限つていたいただきたいのでありますけれども、残念ながら、新線建設審議会というものは自民党、民社党も入つておるかもしれませんけれども、代議士諸公の利害関係が相当反映するやに承つておりますので、これは細野先生の提唱にもありますように、むしろ学識経験者や専門家、そういう人々を主とした別な審議会に改革する必要があるのではないかと。そうしてもつと合理的に新線を検討する。百歩を譲つて、どうしても新線を建設しなければならぬというのであれば、政府や自民党の御意向がそつとあるならば、当然赤字であることが最初からわかつておるのでありますから、私は国庫から補助してしかるべきものだと思ひます。しかし国庫となつてこれは予算となり税金といふことに相なつてきまして、今度は国費の節約という観点からは矛盾します。それではその点をどうするか、その財源をどこに求めるかといふは、一つの具体的な提案としては、たとえば鉄道公債といふようなものを作つてはどうか。現在すでに電電公社では電話公債といふものを作つておりました、電話を新設する人たちに有無を言わずこれを売つてくれるという制度をとつておられますけれども、私は一つの私案として、全然赤字であることが前からわかつておる新線建設などに對しては、しかるべき方法で公債を考へてもいいのではないかとこの意見であります。

以上私の意見を終わります。
○平井委員長 次に中林参考人。
○中林参考人 私は日本生活協同組合連合会の中林でございます。しかしながら、きよりは私は全国消費者団体連絡会という消費者団体の責任者をしておりますので、消費者と申しますか、利用者という立場で少し私の意見を述べさせていただきますと思ひます。先ほどすので三人の方がいろいろとお述べになつておりました、いろいろ重複する点、国鉄に対する運動時などの問題については大島先生から詳しくお話しされました、いろいろしますので、できるだけ簡単にその時間もあるですから述べることにいたしますと思ひます。今度国鉄運賃改訂という大きな問題にいろいろお取り組みになつて、そうしてここにそれに関連する法律案が出ているわけがあります。私は国鉄が現在国民経済なり国民生活にどういふ意義があるかという点を考えますと、四、五年前あるいはもっと古くという時代と今日の国鉄といふものを考えれば、国民生活の中に非常に深く食い入つてきている。従つて国鉄の運賃なりすべつての問題は、利用者の、利用者といふことよりも国民の生活、憲法でいふことを考へます健康で文化的な生活といふことを考へました場合に、国鉄がその中で非常に大きな役割を果たしている。たとえば最近家庭の奥さんたちが旅行される旅行会が非常に多くなつて参つております。私が知っている中でも、奥さんたちは一年に一べん旅行するといふことでみな積み立てをやつておいでになるわけなんです。あるいはまた労働者の間でもそういうことが行なわれているわけなんです。従つて旅行といふことは単にぜいたくだといふことではなくて、国民の生活を高めていくといふ上において、なくてはならない一つのものになつてきているのではないかと。

か。私は国鉄の運賃の問題もそういう立場を十分考へていただきたい。せんだつても私はある婦人団体の会合に参りましたときに、秋の旅行などの積み立てをしているのを、国鉄の運賃がかわつていくことでまた計算をし直さなくちゃならないといふことを言つておいでになつたのです。そういうふうには、非常にささいなことかも知れませんが、これは国民感情にとつて非常に大きな問題であるといふことを十分お考えをいただきたい。

そういうような点から今度の運賃改訂の問題を見ますと、原価主義といふような点を強く打ち出しておいでになる、あるいはまた等級制の問題などでも、先ほどの前の方がおつしやいましたように、等級制を改めたといふことなどは、私も外国の例などから見てこれは非常にいいことだといふふうに考へるわけでございますけれども、もつと国鉄は国民のものだといふ立場からお考へていただいた方がいゝのじゃないかと。国鉄の赤字の解消といふことも、国鉄がほんとうに国民のものになつていったならば、もつと打開の道があるのではないかと。従つて国鉄はもはやわれわれの日常生活になつてはならないものだから、もつと国民経済的な立場から国鉄の運賃なりいろいろな経営の問題が考へられてしかるべきだ。そういうことを考へますと、今度の鉄道運賃制度調査会の答申の中にもあるように、たとえば自動車とか船舶とか飛行機、そういうものに関連する道路とか港湾とか空港等のいろいろなことが国の負担においてなされるが、国鉄は国鉄の負担において、いわゆる利用者

さらにもう少し具体的に触れてみますと、これは今度のこの法律には関係がないかも知れませんが、私が利用者の立場に立つて国鉄というものを考えました場合に、私は最近国鉄のことで私自身非常に憤慨したことがあるのです。急行の座席指定でございますが、この座席指定ということは混雑を防止するということがもとものと理由だったと思うのですが、最近準急に座席指定が非常に多くなりまして、たとえばウイークデーなどで列車ががらがらにすいておる。しかしその中で準急券のほかに座席指定料金を取られる。たとえば熱海だとか伊豆の方にウイークデーに旅行する。そういうような場合に、新橋で乗りましたときに座席ががらがらだ、そうしてすわつても準急券だけではなくて座席指定券の料金を取られる。私は一度車掌さんに文句を言ったことがある。こんながらがらになっておつて座席指定料金をどうして取るのだと言つたら、こういう制度になっていきますから私に文句を言われなくても仕方がないと言われたのですが、その後乗りましたらやはりほかのお客さんが同様のことを車掌さんに言つておる。がらがらにすいておるにもかかわらず、準急の中において座席指定券の料金を取るということは、これは料金を値上げしたと同じようなことにならぬのではないだらうか。そういうことが何か知らないうちにになくすしめになされるということは、やはり国民の国鉄という立場からいって、そういう点は国鉄のために私は非常に好ましくないことではないかという工合に考えるわけでございます。

それから学割の問題とか、あるいは学生の通学定期のことが、すでに一部実施されたりいろいろしているわけでは、今度の改訂で学生の負担が大きくなるという問題がございす。私は、外国のように教育のことが国家負担でいろいろなされているところにおいてはいいかと思うのでございす。しかし、今日私たちの生活において一番親の負担になるものは子供の教育費でございす。教育費の負担というところが今日家庭生活にとって一番大きな問題だろうと思うのです。その教育費のことで家庭の主婦などが一番頭を痛めているのでございす。教育費の負担の問題が何と解決されずに国会の諸先生方は学割なりあるいは学生の通学定期というのは待遇し過ぎるというふうにお考えになるかも知れませんけれども、そのことは一般の教育費の負担がどういうふうになっているかというこの関連において考えていただきたいし、それを国鉄だけに一方的に原価計算してしわ寄せすることがいけなければ、それは国の負担においてやるべきであつて、やはり学割なりあるいは学生の通学定期

このことは、実際に私自身も通学している子供を大い持っておりますし、そういう方たちからいろいろ言われておりますので、もうすでに一部実施されている点があるのでございすけれども、今度のそういう点については十分諸先生方にお考えをいただきたいという工合に考えるわけでございます。それから等級制において二等級制にしましたけれども、今度の二等と一等というものをを見ましたならば、その運賃について、それからまた先ほどのなにかおっしゃいました三等寝台券の問題にしましても、大衆に対する負担というところの方が、より強く大衆にしわ寄せされているのではないだろうかという工合に考えるわけでございます。そういうような点については、国会の御審議の中において十分御検討をいただきたいというふうに考えるのでございす。

それから、この赤字の解消ということについては、先ほど渡邊さんちよつとお触れになりましたが、新線ができるというふうな場合には、それができたらその周囲の人はそれだけ利益を受けるわけでございますから、何か国鉄の債券なり利用債のようなものを発行して、そういういろいろなことを考えることによって一般の利用者に対する負担ということではなくて、新線ができれば地価が上がる、私鉄などでは新線を作つて経営者が地価をつり上げてもらうというふうなことがありますが、国鉄も、敷かれたらその付近の地価が上がり、いろいろ利益する人がたくさんあるわけでございます。そういうような方たちに国鉄の公債か何か債券のようなものを負担していただくというふうなことも一つの方法ではないだろうかという工合に考えるわけでございます。従つて、非常に簡単に恐縮でございすけれども、今度の改訂の趣旨なり方向については了解する点もあるわけでございますが、利用者という立場に立ちました場合においては、国会の御審議の中でもう少しいろいろな点を御検討いただきたいという工合に考えるわけでございます。

○平井委員長 これにて参考人の方々の御意見の開陳は終わりました。質疑を行ないます。質疑の通告がありますので、これを許します。久保三郎君。

○久保委員 大島先生に一つお尋ねしたいのですが、運賃制度調査会の答申をござらんになったと思うのであります。その中で、現在の国鉄運賃法の運賃決定の四原則がございす。これに答申は言及いたしております。第二番にある原価を償ふものであること、これが主力であり、あとの三つのものは現状に合致ぬから修正するのが望ましいといふことも答申されているわけでありす。と同時に、この調査会では、あとの三つの条件については、それぞれ適宜に加味して現状に即した解釈をして今度の答申をした、こういうことになっておるのであります。これに對する先生の御所見はどんなものか。

○大島参考人 私は、そういう解釈にも反対なんです。やはり国民生活、それからまた産業の発達ですか、もう一つは物価でございすかね。そういう点は十分考慮しなければいけないと思つております。

○久保委員 そこで、今度は細野先生にお尋ねするのであります。先生は先ほどの御所見で、この答申案に大體全面的に御賛成の御意見でございす。さうしますと、先生の御所見では、第二番目の原価を償ふものであるという趣旨一本でお貫きのように押張したのでございす。さういふことでございす。先生は、さうだと思つたならば、先生の御所見だけではないと思つたのですが、現実には、先ほど来その

他の方からも御意見が出ています通り、原価を償ふのには相当問題があるといふことなんです。そこで、先生に關連してお尋ねしたいのは、現在公共負担の問題に言及されておられます。五百億ないし六百億の公共負担がある。これは原価主義と相反する問題であります。が、公共負担についてはどういふふうにお考えになつておられるか、この点を一つ。

○細野参考人 原価主義のことが国有鉄道運賃法第一条にございすけれども、原価とは何ぞやといふことについては何も規定がないわけでありす。これは非常に不備でありす。ためにいふことも運賃改訂のときに問題になるので、これをはつきりおきめになることが国会でやつていただきたいことなのであります。原価と言います場合には、独占といふことを前提とした歴史を経て発展してきたものでございす。公正なる利益といふ原則がございす。消費者、利用公衆の公正なる利益、公正なるということが大事です。それからこれにサービスを提供する公益事業、国鉄等の健全なる発達といふことを調和させるということが基本のまた基本であります。それを調和させる、つまり消費者の方は安ければ安いほどいいといふことは当然でございすけれども、それが公正なる利益でなければならぬ。いわゆる一方的な欲望が、安ければ安いほどいい、原価を割つても安くしろと主張することとは公正なる利益ではない。だれが見ても無理がないところの利益といふものは消費者に対してぜひ守らなければならぬ。さういふ公正なる利益と、

これに對してサービスを提供するところの国有鉄道といふものの健全なる発達のためには、必要な資金が集まるということが一番必要なわけでございます。必要な資金が集まるということが調和をするという点がいわゆる総括原価主義といふことになるわけですが、総括原価主義、かかたただけは取り、かかた以上は取らないといふこと、その場合に独占公益事業でありますといふと、総括原価の方でカバーができれば、個々の運賃とか料金とかいふようなものは原価に比べて高いものがあり、安いものがあるといふことは、独占の場合にはそれが可能なのであります。独占でありませんといふと、それが非常にむずかしくなる。しかしながら独占である場合には、それが可能なのであります。

そこで総括原価といふものを割り振るときに、どういふ方法でやるのかといふこと、これはいわゆる従来長くとられてきたのは、負担主義といふのであります。ですから、定期券の運賃は非常に安くしておき、しかしそれで出る赤字は一般定期外で負担させるといふことで、総括原価がカバーされるというところ、総括原価が一応公正合理的金です。総括原価はカバーされていくわけでありす。ところがこれにも程度の問題があるわけですが、あまりに片方が安くて、あまりに片方が高いといふことになれば、それはやはり負担の不公平という点の方がひどくなつて参りますから、その辺のところをどこでとめるかといふことが、非常に問題になるわけでありす。赤字地方線がたくさんできておる。たくさん

らうということでもつていいのではないか、こういふふうに考えておる次第でございます。

○久保委員　時間もございませんから、それでは中林さんに一つだけお伺いしたいと思います。

先ほどの御所見の中で、赤字線区の問題、これは渡辺さんも大体同じような御所見でございましたが、いわゆる新線建設というかそういうもの、あるいは赤字線区の問題で、たとえば鉄道債券等を御負担願うのもいいのではないか、こういうお話でございましたが、これは電電やその他のものと国鉄はだいぶ違つたとわれわれは思つておるのです。電電は大体事業としてもペイする事業だとわれわれは考えております。国鉄は今の実態では、残念ながら、これを大きくどういふふうにか性格を変更すればできるのですが、どうもゆるふん的な立場に入つて、公共性と企業性がどこでマッチするのかどうもわからぬような事態では、これでは少しもの足りない。何かさらにゆがむのではないか、こういうふうに考えるわけでありませう。そこで一つの問題として、こういう赤字線区のある地方は、大体線路だけ長くて収益はないというので、赤字が出るわけです。ところが、一方では、地方財政の穴埋めということで、御案内の通り、三十二年に運賃値上げをされたと思うのですが、約三割を切つて、これを固定資産税見合いの納付金ということで各町村へ還元しています。国鉄自体の観点からいけば、そういう債券を持つてもらふよりは、むしろ赤字線区もこういう固定資産税見合いの納付金等を減免しつてもらへば実際いふとやつていける線

区も相当あると思うのです。ただし当該市町村にとってみればそれだけ非常に穴があくわけでありまして、これは本来ならば地方交付税の中でまかなうべき性質のものだろう。地方の開発ということ、あるいは低開発地区の問題を最近も地方行政委員会に取り上げておりますが、そういうものをからめてむしろ債券というよりはそういう問題を解決するのが先決ではなからうかと思ふのですが、どうですか。

○中林参考人 私は、今、久保さんがおっしゃいましたような税制なり、いろんな面でそういうことをお考えいただくことは賛成なんです。しかし、ただ私が思いましたのは、東武とか、西武とか、私鉄ではないのなことがあります。また新聞などで見ておりますと、国鉄の場合も新線を敷くと、その駅をどこにするかということ、いろいろな利権が伴つておるといふことも事実だと思ふのです。そういうような点を見ますと、やはり新線を敷くことによつて、赤字経営というようなこともちろんありますし、それをどうしていくかということについては、税金の面などでも十分考えなければならぬ面もあるが、一面において、そういう利権というものが非常に伴っている。そういうような点から、そういう債券のようなことも考える余地があるのじやないか、それだけが全部というのではなく、その中に取り入れていっていいのではないかという工合に考えましたので申し上げたわけでございます。

○館委員 関連して。今大ぜいいらしたのですが、この際私の疑問としておることをちょっとお聞きしたい。たと

えば、お話の中に、一等をなくして二、三等にしたところで、ローカル線の二、三等とそれから東海道線の二、三等とが違ふという矛盾ができてくる。いろんな矛盾ができてくる、そういうことなんですが、それは大島さんがおっしゃったように、利潤を目的としての投資をしなければならぬという状態にだんだん国鉄が追い詰められてきたという傾向が出てきたというふうにも考えられる。そこで根本的に、問題は公共性を主体としたものと国鉄といいますが、そういう形でなければ問題は解決しないのか、純然たる営利を目的とした一私企業の会社という形でやった方がいいのか、この両方の問題を根本的に解決しないと、今お話を承った諸問題はいつまでたっても続くとは私は思うのです。そういうことから国家の補助の問題もやかましくなってきましたし、それはかりでではなく、新線はやはり建設したいのだという建設審議会の、利権問題かどうか知りませんが、すなおに考えれば新線を建設したいという問題が建設審議会からこたえられてくる。そうすると国鉄の内部ではそれは利潤を生まないのだ、赤字線が五十線もあるのだからやれ切れないという問題ができてくる。この矛盾は性格をはっきりしないといつても解決しない。それから交通機関がどんどん荒廃しててくる。道路が非常に発達して来るといふ姿も解決しないで、要するに最高の交通政策というのですか、それをすっきり確立して、その中におけるいわゆる国鉄といふけれども、利潤を追求しなければならぬ形に半分ばかり迫

い詰められておる、その国鉄のあり方をどうするか、こういう問題を深刻に考えないことには、国鉄の幹部諸君が非常に努力しても、ちぐはぐな政策が具体的に現われてくる。この問題について、参考人の方、大島さんでもどなたでもいいですが、簡単な御意見を発表していただければいいと思います。

○大島参考人 私はいや公共企業体という形で、本来の公共企業体にするという考えです。そのかわり、それに負担させるには、やはり負担させた分だけは政府は持て、こういう考えです。ね。だから一般の企業体とはちよつと違ふわけです。本来利潤追求じゃなくていく、十分公共性を考えながら、それなりの独立計算をやっていくという考えなんです。そうすると、労働慣行なども一般の民間並みに、あつ程度アメリカのようになっていくわけですが、そういふ中で経営委員会などにはやはり荷主なり乗客の代表が入るような形でやっていく、経営者にははたして経営的なセンスのあるすぐれた人になつてもらふという形で当面やっていくことを私は考えているわけです。

○細野参考人 私企業でありまして、も、公益事業というものはある程度以上上の利潤を認められていないわけでありす。しかし国営事業、公営事業となれば、利益を上げることが目的ではないことは非常にはつきりしております。これは要するに、私企業におきましても公益企業の場合には、健全なる事業の発展と公正なる利用公衆の利益の調整ということなんでありますが、国営事業の場合には、そのうちに私利利潤というものが入らない。ただ国営

事業的なものはとかく能率において下がるというような問題がある。あるいはいわゆる政治的干渉というような問題が多く入るというような傾向が世界的にあつたわけでありませう。そういう問題に対して、能率を上げるといふことと、いわゆる政治的な問題で赤字が出てくるというようなことを防ぐために、公共企業体というものが作られておるといふことでございますが、公共企業体の目的は明らかに公益であります。公益の追求が第一であります。ただ、その公益を追求していきます場合にも、企業としては独立採算を命ぜられておるといふ場合には、片一方においては赤字サービスがあるという場合におきましては、片一方において黒字を上げるという努力をしなければ独立採算ができないのでありまして、やはり企業性というものを大いに努力しなければならぬ。しかし公益性が第一であるといふことは非常にはつきりしております。その公益性を第一として、そしてその公益性を達成するために企業がペイしなければならぬという意味合いにおける能率の向上——必ずしも利潤の追求という言葉は当たらないのだと思ひまして、能率を上げていく、そして収支を適合せしめるということだと思ひます。しかしながら、その収支適合の場合に、国民の総意として、赤字的なものを埋め合わせる方に黒字的なものの方をこれ以上上げることができないというような場合には、税金の補給、国費の補給といったような問題が出てくるということだと思ひます。

○平井委員長　本日は御多用のところ御出席いただきまして、いろいろ貴重

ありがとうございました。ここに厚くお礼申し上げます。

次会は明十八日水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。

午後一時二十九分散會