

第三十四回国会 衆議院 運輸委員會 會議録 第二十四号

昭和三十一年五月十八日(水曜日)
午前十時四十九分開議

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 川野 芳満君 理事 木村 俊夫君

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

宇田 國榮君 高橋 英吉君

高橋 清一郎君 竹内 俊吉君

塚原 俊郎君 長谷川 峻君

原 健三郎君 福家 俊一君

三池 信君 村瀬 宣親君

島口 重次郎君 館 俊三君

正木 清君 内海 清君

菊川 君子君

出席國務大臣

運輸大臣 檜 橋 渡君

出席政府委員

運輸事務官 山内 公敏君

(鉄道監督局長)

委員外の出席者

日本国有鉄道総 裁 十河 信二君

日本国有鉄道副 總裁 吾孫子 豊君

日本国有鉄道常 務理事 磯崎 淑君

専 門 員 志録 一之君

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)

○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。質疑の通告がありますので、これを許します。關谷勝利君。

○關谷委員 運賃法に關連をいたしまして、私は一点だけお尋ねを申し上げたいと思います。

國鉄の今度の運賃改正はいろいろ合理化の面ということが非常に強く現われておるわけでありまして、その合理化の線から見放されております点が、ありますので、その点をお尋ねしてみたいと思います。と申しますのは、國鉄の連絡航路の關係であります。私は以前から國鉄連絡航路の民營移管というふうなことをしばしばお尋ねしたことがあったのでございまして、その際に検討しようとか……

〔発言する者あり〕

○平井委員長 御静謐に願います。

○關谷委員 そういふような御回答も得ておるのでありますが、以前に、昭和三十年の六月に開會中の第二十二特別國會の參議院の運輸委員會において、仁田竹一君から國鉄連絡航路のうち國鉄經營でなくてはならぬ幹線航路を除いては民營に譲渡する気はないかとおるので、民營に移譲する気はないかと質問いたしましたところ、當時の三木運輸大臣から、事務當局の話では本件は検討の余地があり、かつまた必要であるといふことであるから、そのように取り計らわるといふ答弁をいたしております。そこで業者団体であります日本旅客船協會から、さっそく國

鉄に對しまして、青函、宇高を除くその他の連絡航路の民營移管を要望いたしましたところが、同年の九月、國鉄から、この問題についてはそのつと業者の具體的の要望を検討したい旨の回答があったのであります。その後國鉄當局と瀬戸内海汽船との間に、仁方——堀江航路の移管問題について具體的交渉が行なわれ、目下懸案となつておると聞いております。また國門航路につきましましては、國門海峡汽船並びに日本旅客船協會より、年來數回にわたつて民營移管を要望してきたのであります。が、これに對して國鉄は何らの意思表示もなく、むしろ黙殺といふふうな状態になつておるのであります。

國門國鉄連絡航路も、以前は幹線でありましたが、同區間に鐵道トンネルの開通以後は、これは幹線としての意義を失つて、一地方的の交通機關にすぎない状態でありまして、さらにまた國道トンネルの完成以後は、民間バスはもちろんで、國鉄バスまで相互乗り入れを行なつております結果、國鉄の連絡航路の存在意義といふものは今失われておるような状態でありまして、昨年の十一月十九日付の朝日新聞の西部本社版によりまして、十一月十五、十六日の兩日の利用者を國鉄下關駅で調査をいたしましたところ、どの便も一船当たり五十人平均で、定員の二割しか乗つておらぬ。しかも國門兩市の客が全体の九〇%を占めておつて、列車の乗り継ぎにはほとんどこれが利用せられておらないといふ事実がわかつたの

であります。そして昨年度は三千五百萬円の赤字を出しておるといふのが事實であります。國鉄の性格上一路線の赤字のみを取り上げるといふことは適切でないといふことはよくわかります。しかしむだな赤字は極力排除せねばならないと思ひます。前の朝日新聞の報道によりますと、國鉄では國門連絡航路の合理化のために、現在の五百二十トンと四百トンの石炭だきの船をやめて、新たに百トン程度の小型ディーゼル船二隻を作つて、現在の二十分置きを十分置きにして往復回数をふやし、また現行運賃四十円を汽車並みの三十四円に下げるといふふうな案も考へられておるといふことであるが、これでは合理化といふよりも、よりかえつてむだな赤字の上塗りといふふうなことになるで参ります。

幸いこの付近には國鉄と同様に國門市民の海上連絡に當たつております民間業者が二社ありまして、すでに七十年の歴史を持つて營業を續けておるのでありますから、國鉄のこの連絡航路を廃止いたしましたも、市民には、前に申し上げたような数字の状態でありまして、何らの不便はないはずであります。ただその発着所が多少離れておる關係から、現在の民間業者の発着所のはかに、國鉄の現在の棧橋あるいは待合所等を民間業者にあわせて經營させるようにしますと非常に利便を増進することができまして、このことについていたしますと民間業者もこれで利潤を上げます、國鉄も赤字を

なくすることができまして、一般市民も非常に利益を受けることになりまして、これは一石三鳥の良策であるといふふうに考へられて、あの地方ではこれがうわさになつておるのであります。國鉄では近來その付帯業務といふものをなるべく切り離して民間に移譲するといふふうな方針をとつておるのであります。が、すでに國鉄幹線の連絡航路としての使命を果たし終えておるこの國門航路も當然そうあるべきだ、こゝういふふうに考へます。なお私は同じようなことが仁方——堀江の航路についてもいえると思ひます。が、これを民營に移して民間業者の圧迫を除く、そゝういふことになりまして、民間業者もよくなりますし、國鉄もむさむさこれだけのものを入れて赤字經營を續ける必要はない、こゝういふことになるのであります。が、この点については以前にも私さういふふうなことを御質問申し上げました際に、國鉄はやるかのごとき答弁であつた。仁田君に對してもさういふふうな回答をしておるのであります。が、一向實際問題として進んでおらないのでございまして、こゝういふふうなことは合理化の面から早急に實現すべきだと思ひます。

これについてどういふふうにお考えになりますか。これは大臣と副總裁おられますし、營業常務理事もおられますから、三人の方から御答弁を願つておきたいと思ひます。

○吾孫子説明員 國鉄の連絡航路の合理化の問題につきましては、実は内

外に對するいろいろな影響がありますので、部内限りで検討は続けておるのではありません。何もまだ発表はいたしてありません。と申しますのは、実は合理化の対象になる場所が、ただいま關谷先生からお話のございました通り、全部西の方に片寄っております。申しますと、今は中国支社の所管になるわけでございます。仁堀航路にいたしましたとしても、そのほか大島航路とか宮島航路とか小笠原航路と並びに西部支社も關係いたしておりますけれども、それらの方の關係になります。昔國金連絡船のありました当時は非常に大きな陣容を持っておりましたものを、その方も急激に縮小いたしました。その後、実は船舶は船舶なりに毎年相当な合理化をうちの中では続けてきております。そういふようなことで、要員の方も相当減少いたしておりますので、たまたま船の關係で特に船員關係の労働問題等もありまして、うちの中で、これは部内のことでございますけれども、いろいろ影響が大きいのはつきりした結論は出しておりません。また民間の会社との關係につきましては、一時そういうお話が出たこともございましたけれども、ただいまのところ、そういうような事情で表立って何も話は行なわれておりません。しかし方向としては、合理化しなければならぬというところ、合理化の方針で部内で今検討をいたしておるというふうな状態でございます。

○關谷委員 今ほかから話がない、とい

うふうなことでありますが、ほかから話があつても國鉄が繁榮して、何もこれに回答しないというふうなことや、あるいは瀬戸内海汽船の仁堀航路、宮島航路あたりこれも問題になっておる。何も交渉がないわけじゃありませんよ。それはあなたが事情を十分御存じないのであると思います。國門あたりでもそういうふうなことで、これは民間に移譲してもらいたい。そして施設を利用してもらいたいというところは、門司、下関兩方の市民の要望でもありまして、そうして業界でもあの連絡航路の任務は果たしておるのだ、終わつておるのだ、もう両市民の連絡だけになっておるのだというふうなこともなっています。以前の千分の一くらいしかこの連絡關係にはなっていないといふので、すから、ほとんどないといつてもいいくらいなもので、そういうふうなことで赤字を重なおる國鉄の経営なりです。ああいうふうなものを今後整理して、それだけの赤字がなくなつて、それだけのものを赤字があつたと考へて、それだけをほかの連絡航路の方へ回していくというふうなことになる。サ、サービスの改善もできるのです、そういうことは思い切つてやらなければなりません。前に私質問したことがありますが、その際に払い下げするのだといふことで、瀬戸内海汽船あたりが話を持ちかけました。それに對しても國鉄がいろいろな態度をはつきりしませんので、そのまゝになっておるのです。國門のものもその通りです。宮島あたりもみなそうです。これはほかから話がないのではないので、ほかから話をしても國鉄が回答しないので

す。一切何もしないというのですが、これはよく一つ事情を聞いて——今までそういう話がないので、民間に移譲してくれというふうな書類も出したりしてないで、そのまゝになっておるのです。言わなければならぬのなら、みんなまた申し出はするはずなんです。が、國鉄は赤字でありながら、民間に移管するといふと、非常に高いことを言つたりしてなかなか國鉄がむずかしいことを言つたり、黙殺したりしているのが実情なんです。この点磯崎常務理事は非常によく御存じのはずですが、あなたからよく御答弁をお願いいたします。

○磯崎説明員 私の方でやっております小航路につきましては、いろいろ附近の民間業者から公式あるいは非公式等にお話を伺つております。しかしながら今副總裁から申し上げました通り、やはり付帯業務の整理といふことになりまして、何と申しまして多数の職員がそこで働いておられますので、その職員の措置の問題、あるいは相手方の業者におきましても必ずしも一社だけでないといふような問題等もございまして、ただ、いずれにいたしまして、今相当赤字が出ておまして、私どもの小航路を整理したいという気持は持つております。その整理の方法としてどういふふうな方法によるかといふようなことにつきましては、内外ともに非常に影響するところが大きいものでございまして、目下まだ検討中の段階でございます。具体的にこれを外に払い下げるとか、あるいはどうするといふようなことまでには結論を得るに至つておりません。

○關谷委員 總裁が幸ひ出てきておられますから伺いますが、この連絡航路でも幹線輸送の背面問題は別です。これは赤字がどう出ようと、性格からいいますと別です。しかしほかのものは民営移管をやらない。前にやると言つておつたのです。それがそのまゝになつておる。今副總裁と常務理事の答弁が食い違ふように、一方は交渉はないのだと言ふ。一方は交渉はあるのだ、しかも一社だけではない、二社も三社もあつたりするのだというふうなことを言つておる。これは早急に國鉄の内部で御相談の上で、結論を得て、一つ早急にこの委員会の方へ報告をしていただきたい。お願いしておきます。

○平井委員長 久保三郎君。

○久保委員 この前の質問で引き続いて、鉄監局長から御答弁があるはずであります。鉄監局長からまず御答弁をいただいて、それから次に入りたいと思ひます。

○山内(公)政府委員 先般の御質問の趣旨は、今回の運賃の改正は、運賃法にいうところの原価主義と申しますか、原価を償わなければならぬといふものを審議会の答申に従つて、何と申しますか、徹底してやるべきものであるかといふような御質問の趣旨と考へておりました。きようでございまして、原価を償わなければならぬといふところが先生の一番問題にされた点であらうと思ひますが、その点におきましては、先般の委員会におきまして先生の御発言になりました、これは總体の収支が償ふべきではないかといふ意味に私どもも解釈いたしております。そのほか公正妥当であらねばならぬ

きつつある運賃を定めざるを得ない状態になつてきておるわけでございます。そこで私も運賃法第一条の原価を償わなければならないということ、もちろん総収入対総支出が、国鉄の場合におきましては、赤字を出さなうということもあらうでございますが、これをもつて個別的原価主義をとつてはいけなうといふふりをしていゝわけではない、非常に回りくどい言ひ方をしておりますが、鉄道企業におきましては、個別的原価主義といふものはなかなか出にくい。これが生産事業でございますと非常にたつきりしておりますが、鉄道事業におきまして、小荷物、旅客、貨物と一つ一つ分けて、それぞれの原価主義といふものを正確に出し得るということとはなかなかむずかしいわけでございます。それで總括的な原価主義といふものが一応とられてゐるわけでございますが、しかしこれは困難だといふことで百パーセントその原価計算ができてゐないわけではございません。たとへば定期の運賃が赤字を出してゐる、あるいは貨物におきましても等級の非常に負担のない貨物が赤字を出してゐる、こういうことは明らかな点でございます。そして、そういう点がある程度全体的の計算によつて得ましたところの原価に近づけるということはこの運賃法の第一条は禁止しておる趣旨ではない、そう考へておりました、今回の鉄道運賃法の第一部を改正する法律は、この運賃法の第一条にもつておるものであるといふふうには私も考へてゐないわけでございます。

○久保委員 今の御答弁で、今回の改正の趣旨は国鉄運賃法にもつておら

ぬ、こういう御趣旨でございますが、この四つの原則をどういふふうに理解しどういふふうに通当はあつたかといふことを確立しなければ、今回の改正が妥当であるか否かと思ふのであります。今までの御解釈では、どうも原価主義だけははつきりしてゐるが、あとはどうもあいまいだ、こういうふうにとり得るのではなからうかと思ふのであります。しかもその原価主義にいたしましては、扱い別あるいは個別の原価といふものは、残念ながら今の機構の中で出しがたい、こういうことではなからうか。そうするとこれは基準の置き方によつて妥当であり不当である、こういうことになる。ところがはつきりした基準がないのでありますから、妥当であるか不当であるかわからぬといふふうにも一応は言へるわけですから、そこで私が申し上げたいのは、先般も申し上げたが、この原価主義といふのは、運賃のあり方としてはこれはオールドドックスなことであらう、こう思ひます。しかしその原価主義は、直ちに運賃をもつて總括原価をペイするといふことに国鉄の場合にはならぬではないか。といふのはこの三つの原則をもつて、二番目の原価を償ふといふことでなくてならぬ。これはの足りない部分が、もつと端的に言へば公共負担といふものは政策的な負担であります。政策的な負担から支出する、これは当然国の予算から支出をまかなうんだ、こういう意味でなければならぬといふふうには私は思ふのであります。こういうことについてはっきりした見解が出ないから、どうも提

案された理由にしても、単に原価主義に近づけるんだとかあるいは他との競争に打ち勝たねばならぬとか、あるいは遠距離運賃法にはどうも不合理があるとかといふようなことであります。が、遠距離運賃法そのものにはたして不合理があるから、四地帯から二地帯に旅客の場合は修正するのが正しいかどうかといふことについても、私は疑問があると思ふのです。それじゃはたして二地帯にしたなら遠距離運賃法の趣旨に基づいて、原価とにらみ合せて正しい方法であるかどうかといふことについては、これはさっぱり私は見当がつかぬと思ふのです。よつて、私はそういう總括的なことをまずお尋ねしてゐるわけですが、はつきりしていただきたいのは、四原則といふのを正しく解釈すればどうなるかといふことを簡単に一つ御説明をいただきたい、こう思ふのです。

○山内(公)政府委員 四原則は先般申し上げましたように、二十三年ごろの社会的な情勢といふものをバックにしてできたわけでございます。調査会におきまして、この原価を償ふといふ以外のこと、はたしてこれでいいかどうか疑問を持つておるということが、先般先生からも指摘されたわけでございます。われわれ運賃をきめる場合には、これは私たちでございせんが、学者がきめるときは、合理的な運賃とは何ぞやといふことが今まで非常に議論されてきております。そういう原則は何かといふことは、まだ定説はございせん。何を表わそうとしておるかといふと、これは鉄道と旅客、荷主双方に対して不当でない貨率であり、またそれが社会のために利益で

なければならぬといふ抽象的な意見は、いろいろ本を見たのでございせんが、みんなそういう抽象的なものをどう表わすかといふところに、いろいろの学者がいろいろの説をなしておるのでございます。この運賃法の第一条も、ただいま私が申し上げました趣旨を書き表わそうといふのが一応の趣旨ではなからうかと考へるわけでございますが、この客申の中の第四項はどうなるかといふことは、やはり具体的な運賃を決定する際に、こういう四原則といふものを全部考へて、妥当であるかどうかといふことを考へていかなければならぬわけでございます。しかし国鉄の運賃法の運賃といふものは、日本の国鉄の運賃といふものは、歴史的なものでございまして、これを急激に変更するといふことは、ここに書いてあります産業の発達であります。かあるいは物価の安定といふものに非常に大きな影響があるわけでございます。たとへば今回かりに国鉄が原価主義をとるといたしましても、それはどうしていきがたいこととございまして、漸次そういう原価主義といふものをかりに強く押し進めようといふし、まして、漸に漸を過つてそういう目的を達しなければならぬわけでございます。それとも一つこの鉄道運賃といふものは、繰り返すようでございますが、独占企業としての運賃制度をもつてきた。それが半独占の状態といふよりは、非常に現在では自由競争の運賃構成をしなければならぬとなつてきた。そこに運賃のあり方といふもの、やはり時の流れに従つて改正していかなければならぬわけでございます。

して、それには公正妥当とか産業の発達に資するといふようなもの、そういう面からの解釈をしていくべきものではなからうかと思つております。たとえば非常に卑近な例で、どうも言ひにくいのでございますが、お客さんからいたしますと、運賃といふものは安ければ安いほどいいので、これは産業の発達にも資するのだといふことになるかも知れませんが、ただ安ければいいとはいふのは、ただ安ければいいとはいふのではなくて、やはりそれは企業の成り立つ程度において、安いといふ合理的な安価性といふものは、顧客の点からも要求されなければならぬわけでございます。その点やはりこういうものは、時代とともに具体的に適用する場合には変わつてもいいのではないかと、いふふうに考へます。

○久保委員 私は今の御答弁で、はつきり申し上げて、どうもよく理解し得ない面が多いのですが、私はこの原則は別段に修正する必要はないのではなからうか、こういうふうには考へております。ただ問題は、これの裏づけが一つ抜けてゐる、こういうことだと思ふのです。これは先ほどから申し上げるように、運賃は二の「原価を償ふものであること。」これは正しいと思ふ、これでいい。これが基本であつて、さらにその原価を償ふ方法として、これは原価を償ふさえすればあとの要素は全然考へなくてもいいかといふところではないかと、あとの三つの要素は必ず考へない。考へた場合にこの二と相反する、いわゆる原価を償ひ得ないという部分は、法律を出した責任がある個所が、そこが補充すべきものだ、こういうふうには私は考へてい

んじやないかと思う。ところが今回の運賃改正の方向は、二を重点に置いて、あとは今までの沿革それから現在の急激な変化にたえられないという社会情勢、こういうものを加味して、漸進的に原価主義に近づいた、こういうようなことだと思ふのでありまして、これは安価な妥協であつて、国鉄の経営全体からいつてもやるべき筋合ひではないし、もう一つは大きく陸運の分野において占める国鉄のあり方からいつても、矛盾が出てくる、こういうふうに私は考へております。そうして今考へてみますれば、大体国鉄を取り巻くいろいろな条件というものがございましょう。そこで、今までお話があつた中から拾つてみますと、まず第一に国鉄は今日独占性を失つた、独占性を失つたといふことはどういふことかといふと、これは他の輸送機関との対抗、いわゆる競争をしいられるという立場にある。もう一つは現在の国鉄がその競争にたえ得られるかどうかといふと、たえ得られない面も出てきた。これははっきり言つと、日本の国におけるところの陸運の輸送の原価、こういうものが計測として一つもない。いわゆる自由放任主義の立場でもって、道路あるいは鉄道、あるいは内航、航空、こういうような面でもやつてゐる、こういうのが第二の特徴。それからもう一つの特徴としてあげられるのは、国鉄は独立採算制を建前とされなければならぬといふこと。もう一つはこの新線建設、あるいは公共負担、年間五百億ないし六百億という公共負担といふものをしよつていく。これはいづれも中身を見てみると矛盾をはらんでゐる。その矛盾の解決とし

て経営の合理化といふか、今までの合理化のコースはどうかといふと、きのうも指摘されたように、いわゆる稼働施設の近代化といふのが、今日のマスコミといふか、そういうものにあおられて、実はやつてゐる。これは一つには独占性を失つた形のもので出ております。しかしながら、反面、基礎施設といふものの老朽は、なるほど五カ年計画では予定以上に回復したといふが、土台の置き方が違ふのであるから、実際は輸送力増強のためにはさつぱり前進しておらぬ。あるいは稼働施設の近代化にしても、これは単なるサービスの向上だけであつて、真のサービスである輸送力といふものはさう大幅にはふえておらない。こういう矛盾が出てきています。こういうことをやつて、それで今度はどういふことを反面やるかといふと、最近大きな問題になつてゐるいわゆる貨物の集約輸送の問題が出てくる。あるいは非採算線区の合理化の問題が出てくる。これはいわゆる公共的な性格から逃避する。輸送を使命とする国鉄が輸送から逃げようとする傾向が出てきた。これは輸送力拡充と相反する問題であつて、どこをとつても矛盾だらけだ。そういうふうになつてくると、これは独立採算制が強化されればさるほど、そういうものが出てきて、その一環として今回の運賃法の改正が出てきた、こういうことだと思ふんです。これはますます、一つだけの矛盾を解決しようとしても、連鎖反応的に拡大していつて、とうてい収拾がつかなくなつてくる。極端な言ひ方をすれば歪曲がだんだん歪曲を生んで曲がつた形になる。運賃を今のままで原価主

義に落ちつけるといふことになりますれば、当然他との運賃競争にはこれはたえられない。あるいは設備の近代化もできなくなる。いわゆる輸送力が少なくなる。輸送量が減つてくる。こういうことで、結論からいへばだんだん没落の過程を示すのではないか。なるほど、原価主義に落ちつけるといふ思想は、私はつべんから否定はいたしません。いたしません、今まであげられてゐる矛盾といふものをちつとも解決できないで、さうして運賃の合理化といふことだけで、あるいは近代化といふことだけでこれを持ていくところに、国鉄の前途は憂うべきものがある。しかも残念ながら、政府と国会と運輸省と国鉄、この四者でこれはいかうにも料理ができません。といふのは国の費用を一銭も使わぬでも、法律さえ改正すれば、どんどんできてくる。あるいは運輸大臣が判を一つ押せば定期運賃の値上げもどんどんできる。こういうすべての矛盾に目をおつて、いわゆる原価主義に近づけるのだといふような、一つのしきの御旗のようなものを振りかざしてやつていくことであつて、これは私はことしの一月ごろまでは、まさかこういふことではないだらうといふことから、とうてい今の日本では国鉄の斜陽化といふものは考えられないといふ結論を得たのであります。この運賃の衝に当たるそれぞれの関係者がこういふ方向でいくとすれば、遠からず鉄道は没落過程を踏んでいく。しかも急速に踏んでいくだらう。こういうふうには私は心配する。と同時に、東海道新幹線は財源に無理をして、これ

を強行していつていくことになりますと、新幹線の場合にも申し上げましたが、東海道新幹線だけが残つたのが国鉄であつて、あとはもう要らなくなつてしまふ。こういう結果が、極端なことをいへば、出やしないか。さういふさなかにいつてこの運賃改正をさういふコースでやることについては、どうも疑問が多い。多過ぎるといふことを私は申し上げたいのでありますが、それについてどういふふうに考へるか。それから、なお続いて申し上げますれば、この運賃法ができたのは昭和二十三年の七月七日だとすれば、たしかこれはマッカーサーからいわゆる労働問題に關連してマッカーサー・メモラムが出まして、国鉄等は公社に切りかえる、さうしていわゆる労働争議はこれを取つて、仲裁裁定の制度をもつていこう、こういうので翌年の二十四年に国鉄が企業体になつたといふこととあります。経営自体の問題から国鉄が企業体になつたのじゃなくて、労働問題をチェックするために企業体にした。その後この企業体に対するところの政府なりあるいは国鉄当局の一貫したといふか、基本的な原則といふものが今日まで打ち立てられない。やつたとするならば強制的なつけ足しで、そのときどきの問題を処理してきたのではなからうか。そこが今日大きく傷口として出てきてゐる。むしろ運賃法を改正するよりは、この際国鉄が企業体としてどうあるべきかといふ基本線を内閣はきめるべきだ。これをきめないでやることにはわれわれはどうも納得しがたいと思ふのです。こういう企業体に対する問題と同時に、今申し上げた疑問に対してお答えしていただ

きたい、こういうふうに思ひます。○山内(公)政府委員 最初の御質問は、運賃法改正だけでは国鉄の斜陽化はせきとめられないのではないかとのお話でございしますが、ごもっともだとわれわれも考へております。ただ、今非常に強く叫ばれておりますことは、鉄道事業といふものは近代社会におきまして、自動車、航空機といふ對抗機関のために急速に斜陽化していくであらうといふことを、盛んに御心配の向きも多いわけでありまして、それについてはもちろんわれわれも国鉄といふものの独占性が破れて、経営が相当困難になつてくることを考へておるわけでございますが、アメリカやヨーロッパにおけるような急速な方向はとらないであらう、といふことは国のあり方、道路の状態あるいは人口密度といふものからいへば日本におきましてはまださういふ鉄道の大量輸送といふものが相当長く要請されるのではないかと考へております。ただそれで安閑としておるわけじゃないのでございまして、急速に斜陽化をするといふことが国家のためにも非常に大きな損失になりますために、さうならないように前もって、ヨーロッパとかアメリカの轍を踏まないような施策を事前に講じていくことが必要ではないかといふので、いろいろ苦心をいたしておるわけでございます。それで先生のおっしゃることに国鉄だけの近代化、合理化といふことではやはりこの目的を達するわけには参りません。それにはやはり企業体としてどうあるべきかといふことととも、国においてなすべきこともたくさんあるといふふうに考へておるわけでございます。この運賃法の改正はそれ

らの第一段階でございまして、これだけで国鉄がもう将来ともに安心だといふふうには考えていないわけでございます。今後国鉄のあり方というものを根本的に調査いたしまして、解決を出したいと思つておるわけでございまして、先般も大臣が当委員会において御説明いたしましたように、単に運輸省の問題でなくて、閣僚懇談会にもわれわれの方の考え方を示して、基本的なそういう解決策を早急に打ち立てたいといふふうに努力いたしておるわけでございます。

○久保委員 今お答えがありました。私は運賃制度調査会の答申に盛り込まれた、国鉄並びに政府に対する要望事項についてお尋ねをしたいのです。時間もありませんし、全文を読み上げる必要はないのでありますが、お手元に全文あると思うのですが、国鉄に対しては輸送力の拡充整備をやれということが一つ、次には経費の節減あるいは運送原価の低下をしろ、コスト・ダウンをはかれというように、それから通動輸送の緩和、あるいは滞貨の解消、輸送のスピード化、こういうような改善に努力しろ、その次には運賃体系の確立でありまして、これには原価計算制度というものがまだ不十分であるから早急に改正すべきだ、こういう四点が国鉄に対する調査会の要望であります。これに対してどういふふうな方法を持っておるか。片方では運賃の改正はやるが、この方はどうなんだということ。この方はどういふふうに対処しようとするのか。いわゆる五カ年計画はどういうふうに修正し、どういふふうに行きかたいと思ふのですか、こういう点を中心にして御説明をいただきたい、こういうふうに思ひます。

○香澤子説明員 五カ年計画につきましては、この前も当委員会でも申し上げたことがあったかと思ひます。当初の計画に比しまして一年ないし二年の遅延をすることもやむを得ないような状態になってきたといふことを申し上げました。五カ年計画も今年度、三十五年度は第四年度に当たるわけでございますが、発足いたしましたから四年間の間にいろいろ事情の変化もございまして、また国鉄の経営の将来のあり方というものについて、根本的に考え直さなければならぬという問題も逐次明らかになって参りまして、政府の方でもこの問題をお取り上げ下さるということは、先ほど山内鐵監局長からお答えをした通りでもございまして、そういうような新しい情勢の変化が起こつてきておりますので、それらの点を考えまして、三十六年度を第一年度にいたしまして、あらためて長期的な見通しのもとに新規の五カ年計画というものを策定する方針のもとに、目下作業をいたしておるような状況でございます。

○久保委員 たとえば今度は来月一日からダイヤ改正があるわけであります。これは副總裁ではおわかりにくいかもしれませんが、たとえば駅頭滞貨の一掃、これに關連しまして貨物の輸送キロはどういふふうになるか、あるいは貨物の運用効率はどの程度に計算としては向上するか、こういう点が裏づけとしてあるのかないのか、運賃は貨物としては大体体系的に上がるわけですね。あまり減るのはないのです。実際そうだとすれば、せめて駅頭

滞貨はなくてははいというのがいよいよ大衆の要望だと思ふのです。貨車が必要なきに貨車が回つてこない、こういうことですね。そういうのがさあたりなければ、運賃改訂に大衆が国鉄に対してだけでもなるほどという話はないのじゃないか。もちろん政府はあとから答弁をいただきますが、政府に対する要望事項は何一つもめどなく、運賃改訂だけは先行するといふことでは、私は大衆は納得しがたいものがあると思ふのです。特にこれは何回も言うことですが、今年度の予算にしても、新線の利子補給三億ぐらいどうだろうかというの、新幹線の百億出資もびた一文こないといふこと、片方はいわゆる運賃を修正するといふことでは、どうも大衆は納得しないのではないかと、こういうふうな貨車なら貨車はいわゆる回りというか、そういうものはどういふふうにか好転するのかわるか、そういう計画はおありになるのかどうか、それを一つお聞きしたいと思ひます。

○磯崎説明員 ただいま貨物輸送の今年度の見通しの問題につきましては、過般も島口先生から御質問がございましてお答え申し上げましたが、最近の経済状況の発展に伴ひまして、昨年から非常に出荷が盛んになってきた。けさ現在百三十万トンぐらいの滞貨がございまして、ちよと二分でございますので、今のところは大体非常に順調な在貨の形でございまして、ただこれが、この秋になりまして農作物の關係、あるいはその他の一般の鉱工業の伸びによりまして相当な出荷の増が期待されます。これに對しましては、現在、過般御審

議いただきました予算によりまして多少貨車を重点にするということにいたしました。約七千両の貨車を新設することになっております。さらに列車キロにつきましては、今後少し考え方を變更しまして、臨機応変に臨時列車をその時期々々あるいはその土地々々の状況によつて機動的に動かすといふようなことを考えておりますし、また貨車の運用効率につきましては、大体三〇前後後というものは、これは現在といつたしましてはほとんど最高の運用効率になっておりますので、操車場の、こゝに大操車場の工事が逐次完成して参りますので、それによりまして多少の好転はいたしますが、あとはもっぱら列車の牽引力の充實あるいは臨時列車の運転といふようなことによりまして、極力今後の秋冬繁忙期に際しまして貨車繰りによつて荷主に御迷惑をかけることのないようにといふことで現在施策をいたしております。ただどういたしまして、地方には農産物の出荷がございまして、農産物でないといふえは鉱産物、石炭、そういうたようなものにつきましては極力夏場の輸送力の割に余裕のあるときにぜひ出荷してもらいたいといふことも荷主にお願いたしました。平均の出荷と申しますか、輸送力の余力がむだにならないようにといふことでも現在現地で荷主と折衝を重ねておるわけでございます。

なほ、こゝしの秋の具体的な見通しにつきましては目下経済企画庁ときわめて具体的な数字を持ち寄りまして、いかにして今後の殺到する秋冬繁忙期の貨物をさばるかといふことにつきま

しては具体的に検討をいたしておる次第であります。

○久保委員 現在の滞貨百三十万トンというお話であります。今までの常識からいけばもう夏枯れ期に入るわけでありまして、百三十万トンといふこれは昔の繁忙期の滞貨あるいはそれ以上といふことになるのです。この百三十万トンでいくとすれば、おそらくこの暮れは、秋冬繁忙期においては相当膨大な滞貨が出るだらうと思ふ。こゝういふ問題が一つも解決できないといふところに悩みがあらうと思ふ。しかしながら運賃だけ先に上げて――上げるといふのは語弊がありますが、運賃だけ合理化して輸送の方はちつとも合理化できないといふところに、私は大衆としては素朴に理解できないところがある、こゝういふふうに思ふので、私は今の場合百三十万トンの滞貨を一掃しろと言つても不可能だと思ひますが、少なくともそういう大衆の受け取り方を計算の中に入れておけない今の政府のやり方については不満がある。そこで運輸大臣にお尋ねしたいのであります。少なくともこゝういふサードピスの改善が――サードピスというのは送れるといふことなんです。荷物を送れるといふこと、あるいは乗れるといふこと。ところが通動の場合、これは定期券で安いのだ。山手線、これは安いというが、原価計算して山手線は赤字なのか、こゝう言いたい。これは全くの黒字なんです。しかも世間にはわけておるところの、定期券は割安だから原価を割つておるのだ、原価を割つておるのがなぜ黒字になつておるのか。これは赤切符だけではないのです。普通の赤切符の問題は大した問題はない。山手線は定期券が相当

多い。だからこれを考えても、片方では今度は貨物輸送がいわゆる逼迫しておる。こういうことでどうも貨物では原価を割っておるのだ。原価計算すれば営業係数は貨物は割っておるのだ。赤字だというのが、もっと運ばばいい、運べない、こういうところに矛盾がある。これを解決する一つの大きな問題は、先ほども申し上げたように、結局国家でもっていわゆる負担せねばならない部分がある。ここで運賃だけで解決しようとしても無理なんでありまして、ところが、今までそういう努力をされておるようでありまして、ちつとも具体的には前進してない。なるほど先ほど来からお話がありましたが、いやとても運輸大臣だけでは解決しない。わかつています。だからむしろこれは委員長にお願いするのですが、きょう法案が上の予定でございまして、その前に岸総理を呼んできて、岸総理の責任でこれはどうやるのか話をしてもらいたいし、実際聞きたいと思う。というのは、実際どうと、運輸大臣とか大蔵大臣の問題だけでは解決できません。だから岸総理自身がどう考えるかもって問題がきまらなく、よって、これは岸総理に聞くほかはないと思うのですが、さしあたり安部の方へ行っているようです。運輸大臣にお伺いします。くどいようですが、具体的にこの調査会から出てきたような要項事項は、いつ、何とき、どういふふうにしてやるわけなのか、これをお尋ねしたい。

○橋樑國務大臣 輸送の増大ということ、またサービスの徹底化というようなことをやるためには、どうしてもやはり第一に考えなければならぬことは、現在の国鉄の財政の問題でありまして、国鉄の財政の問題は、今、久保委員がある申されるように、一方では公共割引の問題が五百億近くあり、一方には運賃の問題につきましても諸物価等に与える影響等から、原価計算その他においてなかなか修正ということが困難性があるというような立場に迫り込まれておいて、一方にはまた後進地域の開発のために新線を建設しなければならぬ、こういうようなことで、ここへすれば論議されますように非常に矛盾を含んだ事態にあることは、これは説明するまでもないのであります。これを解決するために、やはり大きなメスを入れるのは国鉄自体の在来の行き方から一歩前進して、合理的な立場に立つ。たとえば、今までの独占性の立場にあったことの機構から脱却して、多くの自動車その他によって蚕食される事態に即応するような体系を作る。こういうことがつまり今回の運賃改正法の問題でありまして、これは第一歩であるのであります。鶏が先か卵が先かということでありまして、鶏が先だろうと私は思うのだけれども、鶏が先ということにはどうしても今おっしゃったように、やはり国が相当に力を入れてやることによって初めて解消し得るということでありまして、私がここでしばしば申し上げておりますが、政府で経済閣僚懇談会等において国鉄の問題を、今、久保さんがおっしゃいましたようなことも含めて一つ討議に付そうということと準備をさせておいて、近々、安部問題等もありまされども、並行してこの問題を閣議に持ち出してやり

たい、こういうふうに考えております。○久保委員 次に参加しよう。次に旅客運賃でございまして、遠距離運賃法を四地帯から二地帯に分けたわけですが、そこでこれは御存じのように、大体旅客の地帯別人員の割合を見てみますと、三百キロまでのものが大体全体の九八%です。こういう地帯が今度、早くいへば一応値上げの格好になる。しかもこのカーブをとってみますと、これは必ずしも妥当性はない。一つの曲線でありまして、なるほど二百キロから四百キロの間は今まではあまりにもたるみ過ぎておるといふことであります。今度は一挙にうんと上がってきたというカーブが出ています。やや均衡を保っている地帯といふのは五百から六百までの間だけで、あとはその前後が異常な形をしている。だから前とあとが相当値上がりしている。私が調べた範囲では中間地帯の五百、六百というのは、旅客人員がそうたくさんはない。ところが一番多く金を払うところが全部上がってしまった。こういう現象が出てきておる。こういうのはもう少し科学的に、運賃法なら運賃法らしくならす方法をなぜ研究できないものかと思ふ。なるほどこの運賃法の改正から見れば、三百キロで切った。こういう形は簡明直截でいいけれども、ところが負担する方からいけば、どうもカーブの上がり下がり非常にきついたり弱いたりして出てくる。これでは運賃の公平は期せられないのではないか。こういうふうには私は思ふのです。カーブをならすような方向を研究できなかったかどうか、これについてお伺いします。

○磯崎説明員 旅客運賃の遠距離運賃でございまして、その基礎になります定期のお客さんを除きました定期外のお客さんの距離別の人員から申しますと、三百キロ未満は先生のおっしゃった通り九八%でございますが、実はそのうち今度運賃の全額変更のございせん百五十キロ未満のお客さんが九六%でございます。従って三百キロ以内のお客さんは多いでございますが、九八%のうちの九六%は今度運賃に変更のないう百五十キロ未満のお客さんでございます。それで、現実にはこの変更を受けますお客さんはその二%となっております。それは、先生のおっしゃいました通り、確かに遠距離がある程度負担が重くなるかと思ひまして、その点は、千キロ以上の往復割引を考へるといふことによりまして、遠距離の負担が中距離と比較いたしましたものでは大きくないといふこともなりましたので、今回初めて、実は昨日も参考人の方の御意見がございまして、遠距離につきましてもの往復割引という、国鉄始まって以来の制度を考へてみたわけでありまして、その点は先生のおっしゃいました遠距離の運賃率をある程度修正するといふ意味で作った制度でございます。それから二段階につきましては、これはいろいろ議論もございまして、大体急行列金の三百キロ未満のものとの歩調を合わせたので三百キロで切ったわけでありまして、

○久保委員 幾分修正したというが、修正の仕方をもう少し考へるべきではないだろうか。単に簡明直截に二つにぶつかくというだけじゃなくて、もう少しきめこまかに考へる必要がありはしないか、こういうふうに私は思ふのであります。もうやめるの音が出ていますから、簡単に端折っていきまします。とたえは急行と急行の問題です。急行は最初からずつと値下げをしております。これは遠距離に対する運賃操作の問題を含めたといふのでありますから、これはまあよろしゅうございましょう。ただし急急の場合は単一個にして百円にしたということでありまして、急急の最初の百五十キロまでは今日七十円でございます。ところが急急の乗車のキロ程はどの程度になるか、いわゆる距離別の利用はどうかというところ、これは平均乗車キロにして百六十キロくらいであります。そこでそのうちの大半が百五十キロ以内だ。しかも急急列車の走る距離というか、区間というか、そういうものは現実には考えられます。そういうことを考へると、急急の方は残念ながら相当の負担増になりはしないかと考へるわけですが、これは急行列車に焦点を合わせて、そのカバリーを急急でやったのではなからうかと思ふのでありまして、現在の利用層からいまして、大体急急列車利用は日常圏、毎日圏とまでいかなくても、週日圏くらいだと思ひます。ところが急行列車利用は短くて一週間だろろうと思ふ。しかも一週間のものは安くして、週間圏という、一週間に一回平均して乗るといふのに対して値上げするというのは、少し話が違ふのじゃないかと思ふのですが、どうでしょう。○磯崎説明員 急行につきまして三百キロ以内の特別割引制度を作りまして二百円にいたしましたのは、やはり先

らにいわゆる指数ダウンをしてトランプからこつちを持つてくるということ
は、大体期待に反してこつちに流れて
参らぬのじゃないか。もちろん全然な
いとは言いません。言いませんが、そ
ういう傾向だろうと思います。それでお
話の特別等級指数の間差が非常に開い
ておる、これはいかなることとこんな
に開いてきたのか。今までの間差は
もつと縮まっていったと思います。

○磯崎説明員 特別等級につきまして
は、最高の九五から最低の七五を四つ
にいたしました。原則といたしまして
は基本等級の九五以上のもの、すなわ
ち高級品から下がってくる特別等級、

これを九五と九〇にする、それから八級以下から下がつてくる特別等級を下の二つにする、こういう原則を立てましたために間差が開いた。本来なら七五を入〇に上げておきますと間差は一五になりますが、今度は間差が二〇になりますので、七、七、六という間差にいたしましたわけでありす。七級以上から下がつてくるものは上に二つ、それから七級以下から下がつてくるものは下に二つ、こういう原則に立つたために間差が広がったのであります。

○久保委員　非常に間差が大きくなつたというのは、各貨物についてのいわゆる差別がひどくなつたということにほゝるなりです。こういうものはやはりもう少し配慮すべきではないか、こういうふうに私は考えております。

それから続いて貨物の問題でお尋ねしたいのは、この車扱といふ小口扱いのいわゆる運賃負担の相違、これは車扱のいに対して小口扱いが三倍になっておる。こういうものの調整は今回は考えられないのか、こういう調整はど

ういふふうで考へておられるか。いわゆる車扱品の品物は独占物資であり、小口扱いになるものは非独占物資である。今日の経済の実情から申しますれば、独占物資に對して非独占物資は三倍の運賃を払わなければならないという矛盾は国鉄で調整する以外にない。それに対しては今後どうする考へてあるか。

○磯崎説明員 小口扱いにつきましては今回は現状のまま据え置くことにいたしてあります。ただ物の物理的な性格による増減等につきましては再査定をいたしておりますが、貨物の基礎貨率は全然いじらないようにしております。小口扱いにつきましては零細でありますし、しかもトラック運賃との関係からいたしまして、小口の貨物を上げることはむしろ小口貨物の減少を来たすことになりまので、今回は小口扱いの貨率はいじらないことにいたしてあります。

○久保委員 それでは最後にお尋ねします。これは山内鉄監局長に伺います。運賃決定機構について運輸省はどういう考へでおられるか、これを伺いたい。

○山内(公)政府委員 運賃決定機構につきましては、大臣もこの委員会におきまして申し上げたことがございますが、諸外国の実例を見ましても、アメリカにおきましてはICCというところがございますし、イギリスにおきましても、運賃審判所というような準司法的な機関でやっておるところが多いわけでございます。それで国会の御審議を得るというものは、現在の財政法第三条で、日本におきましてははつきりいたしておるわけでございます。

単に国鉄の運賃だけでなく、公共料金というものの對する国家の政策がそうはつきりきまつておるわけでございます。しかしこれはやはり国鉄というものが独占的な性格を持つておるものであつて、単に恣意的にきめるということとは、独占価格決定によつてもうかれはいいという運賃の決定をするということを強く押さへようという意思が現われて参つておるわけでございます。ところが先般来いろいろ御議論があらますように、国鉄運賃というものの独占性が非常に不慮に強つてしまつていってある。ある程度弾力性を持たせなければやつていけないという国々につきましては、イギリスのごときにおきましては、運賃の公表性と申しますか、貨率を公表するということもやらず、あるいは貨物におきましても弾力性のある貨物貨率制度というもので実施をいたしておる状態でございます。將來こういう問題につきましてもどうするかというところは、軽々には申し上げられないわけでございますが、再検討をして適切な運賃決定機構というものをとつて考究しなければならぬというふうに考へております。

○久保委員 最後に二つだけお尋ねします。一つは定期旅客運賃は——これは答申に出しておりますが、この線に従つて改訂する意思を持つておられるかどうか。今後定期旅客運賃の値上げについては——この答申案でいけば、現実的な値上げになりますから、こういうものを考へておられるかどうか、はつきり御答弁をお願いしたい。

もう一つは今回の法改正案では、急行料金を運輸大臣の認可事項にしていただきたい、こういうことでありますが、

この急行料金を運輸大臣の認可事項にした理由はこういうことなのかどうか。というのは急行列車にもいろいろな列車がある。たとえば東海道を走るデラックス版の急行列車がある。あるいは常磐、東北のようなすけたものもある。これが同じ料金では困るので、列車別、個別の料金を作るためには、すのかどうか、そういう点を二つお尋ねしておきたい。

○吾孫子説明員 定期の運賃につきましては、この調査会の御答申の中にもございしますが、この問題につきましても、今後国鉄全体の経営安定方策の問題も取り上げられることでございまして、慎重に検討を續けて参りたいというふうに考へております。

○山内(公)政府委員 急行、準急料金等を法定事項から認可事項に移すというところにつきましては、本来財政法第三条の特例に關する法律にありまします。この急行料金、特別急行料金、あるいは準急料金といふものは、基準の貨率ではございせんので、付帯的な料金の範圍に入るべきものでございします。それで法律的には、財政法第三条の特例に關する法律によりまして、要法定事項ではないというところは明確になつております。それでこれを法律的に押さへておく必要があるかどうかという問題が残るわけでございますが、今般準急料金あるいは急行料金というものを値下げをいたします。そういうような情勢のもとにおきまして、今後の鉄道のあり方というものは、やはり非常にスピードというものを要求されて参つておるわけでございます。このスピードを要請して参ります国民の要求というものは多種多様でございます。

たとえば非常に卑近な例を申し上げますと、函館を出まして札幌まで急行で入りまして、それから釧路まで準急で行くという汽車が現在ありますが、これが急行料金と準急料金というものが別建てで法定になっておりますために、札幌へ入りまして、相当の時間をこへ置まして、別の列車としてまた仕立てなければならぬという非常な矛盾が起つておるわけでございます。今ある一定のところまで急行で行き、それから準急で行く。いろいろな組み合わせが考えられるわけでございます。ある程度そういうサービスに適應いたしました準急なり急行というものを設定することが輸送事情に適應するのではないかと、こういうものを強く縛つてしまふことは、かえつて輸送需要に應じられないものではないかというところで、運輸大臣の認可にすることが適當であると考えているわけでございますが、われわれ監督者といつたしましては、従来法定事項であつたものが運輸大臣の認可事項であつたといういきさつにかなりがみまして、そういう点に關しましては需要者の不利にならないように厳重な監督をして、その趣旨を全うするやうな料金の決定をいたさなければならぬというふうに考へております。

○久保委員 定期旅客運賃については慎重に検討していきたいというのです。検討をされて大体山にきています。思ふのでありますが、いつごろまでに結論をつけるのでしょうか。

○吾孫子説明員 いろいろまだ研究すべきところがございます。時期のこと

も今後十分検討いたしたいと存じます。○平井委員長 他に質疑はございせんか。——ほかにないようでございますので、本案に対する質疑はこれにて終局いたしました。

○平井委員長 これより討論に入ります。高橋清一郎君。○高橋(清)委員 私は自由民主党を代表いたしました。国鉄運賃法の一部を改正する法律案に對し、賛成いたしたいと思ふのであります。

国鉄経営につきましては、今日までいろいろの角度よりしばしば論議を重ねて参つたのでありますが、すでに日本国鉄法改正に際しての附帯決議の趣旨にもある通り、その五カ年計画には多大のおくれを生じ、その資金經理の実情は極度に悪化しており、二千億に上る東海道幹線増設工事の早期実現の必要に迫られておるという実情でありまして、国鉄財政は真に憂慮すべき事態に到来しておることは、各委員すでに御承知の通りであります。

他方、最近におけるわが国内輸送の分野の現状を検討いたしますと、国民経済の発達、驚異的な技術革新等の経済情勢の変化を背景といたしまして、鉄道以外の他の輸送機関の発達に著しいものであります。国鉄が従来占めてきた独占性は著しく弱められ、その結果は鉄道輸送の質に大きな影響を与へるとともに、国鉄運賃体系の基盤に大なる変革を要求して参つたのであります。しかしながら、発足九十年になんなんとする国鉄の運賃制度は、今日まで

根本的にはほとんど改革されることなく、必要に応じて部分的に改訂されたことと見ておきまして、特に戦後数次にわたって行なわれた運賃改訂は、インフンの高進による財政の窮乏を救うことに主眼を置いて、ほとんど旅客、貨物とも一律的な改訂に終始してきたのが実情であります。

かかる事態に対処いたしまして、国鉄当局は、昭和三十三年、五カ年計画の発足とほとんど同時に同年十月、鉄道運賃制度調査会を設け、新しい運賃制度を検討する一方、輸送情勢の変化に対応した輸送の近代化、サービスの向上に努力して参ったのであります。

この鉄道運賃制度調査会は、委員としてわが国における財界、学界、労働組合、利用者、操縦界等、すべての階層の代表を網羅して、二年有余の審議期間をもちまして、現在及び将来の鉄道輸送のあり方を考えた上で、利用者並びに国鉄双方にとって、公正妥当な運賃体系の確立をはかることを目的として、慎重審議を行なったのであります。

本改正案は、この調査会の答申に基づき、旅客、貨物ともに現在の運賃体系の合理化を眼目とし、運賃負担の公正と国鉄経営の健全化という見地より、原価主義を強調いたしましたものであります。その改正点について申し上げます。旅客運賃の二等級制はすでに世界の趨勢でありますし、旅客運賃の遠距離運賃制の是正も、原価との関係及びあわせ実施する遠距離往復運賃の復路割引、急行料金の引き下げ等を勘案すると、妥当と考えられるのであります。これらにつきましても、運輸委員会に出席された各参考人

の方々の御意見も、おおむね異論はなかったように承知いたしました次第であります。

また、貨物等級の改正については、国鉄で扱う千九百十九品目のうち、今回の運賃制度の是正による真のいわゆる値上げとなる品目は百五品目であり、その代償として下がるものが三百二十一品目ということであり、旅客、貨物を通じ、総体としては不増収、不減収であります。

従いまして、今回の運賃改訂による一般国民の生活費並びに物価に及ぼす影響という点に關しましては、心配は全くないと思われざるのであります。このことは、従来のいわゆる運賃値上げと大いに性格を異にしている点であり、今日まで、今回の運賃改訂問題が新聞紙上等にいろいろ取り上げられました主張や批判、あるいは公聴会等の席での意見の内容等からも、このことは断言できるのであります。

もとより、今回の改正におきましても、実質的に値上がりとなる面が出てくるのであります。負担の公平並びに国鉄経営の健全化のため、必要やむを得ないものといたざるを得ません。が、この際国鉄当局に対して、今後一そう経営の合理化により原価の切り下げに努めるとともに、わが国経済の成長と社会の進歩に即応し得ることと輸送力の増強並びに近代化に努め、サービスの改善のために努力するよう要望いたしますとともに、政府当局に対しては、特に以下述べます諸点について、十分関心を持って、今後検討していただきたいと考える次第であります。

その第一点は、運賃制度の合理化を完璧ならしめるためには、運輸委員会

でもたびたび論議の中心となった、国鉄の公共性の内容を明確にすることが必要と考えるのであります。国鉄の当然負うべき公共性の限界というものを、政府内部で明確にして、その限界を越える公共負担については、正當に評価して、あるいは補償、あるいは出資、あるいはまた財政資金の貸付条件の緩和を行なう等の措置を制度化することでありま。

次に、第二点として、今回の運賃改訂は、運賃体系の合理化であります。が、これを国民経済的な観点から申し上げますと、国鉄が他の輸送機関と公正な立場に立ってその輸送分野を担当し、国民経済に占める役割を完全に遂行していくための運賃改訂なのであります。が、しかば、わが国に、現在、鉄道、自動車、航空機並びに海運等の各種交通機関に及ぶ、海陸空にわたる総合的な交通政策があるかといひますと、その実情は寒心にたえない程度であります。わが国のような国では、いささかの過剰投資も、競争上のロスも許されなことを思います。総合交通政策のすみやかな樹立により、国民経済的に見て、各種交通機関が公正な基盤のもとで経営し得るよう、適正分野の確立をはかることが肝要と存する次第であります。

これを要しますに、国鉄財政の窮乏打開という観点からは、今回の改正案による運賃制度の合理化だけでは十分といわざるを得ないのであります。運輸大臣が運輸委員会においてたびたび答弁されておられるごとく、内閣に国鉄問題を審議する委員会を設けていただいて、すみやかにこれら諸問題を検討していただきたいことを要望

して、賛成の討論を終わる次第であります。(拍手)

○平井委員長 久保三郎君。

○久保委員 私は日本社会党を代表して、反対の討論をいたしたいと思います。ただいま自由民主党の代表から、条件付賛成ということでありまして、要する事項はすなわち条件だと思ひますが、いずれにしても国鉄の経営が現在悪化していることは、これは衆目の認めるところであります。ところが、この悪化している原因は、要する事項にもございまして、国鉄の公共企業体としての性格が明確でない。この明確でないままに今回の運賃改訂だけ先行しようというところに、われわれの反対の一点がございします。しかもこの経営の悪化したことが、もう一つは、政府自体に陸運政策に明確なるものがない、そういうことが第二点であります。

こういふ中で、運賃だけを原価主義に近づけるといふことでは、とうていこの問題の本質を解決するわけには参らぬと思ひます。さらに、この運賃を個別に見ましても、旅客運賃において遠距離運賃法を四地帯から二地帯にするといふことも、何ら科学的な根拠がここにはうかがえない、非常に薄いと云うことでもあります。

さらには、貨物運賃等についても同様であります。なるほど上位のものを引き下げるといふこともありましようが、これは、見ようによつては過当競争を激烈にする一つの要素も含まれてゐる。あるいは日本全体の輸送の面からいって、いわゆる施設の二重投資があるいはそこにおいて非常なロスというも

のも、今日もうすでに見受けられつつある。それがさらに激化するのではなからうか、こういうふうにも思ひわけであります。それから引き上げるもの、こういうものについては言うまでもありません。これによつて特に警戒しなければならぬのは、車扱貨物と小口扱貨物との運賃の相違であります。先ほど申し上げた通り、独占物資に対する非独占物資のいわゆる重圧というものが、さらに大きくなつていくであらう、こういうことでもあります。何らこういうものの不合理は一点も解決できないのではなからうか、こういうふうに思ひます。いづれにしても、運賃制度調査会から答申があつたように、その答申の部面の一層重要な部面は、これは運賃だけでは解決できないという一点に尽きるところであります。しかもできない点は何かといふと、国鉄に対する要望、特に政府当局に対する要望、この要望は、先ほどお話を申し上げた通りであります。この要望に今日の政府は何らこたえておられない。こたえる姿勢も今日まだできていないといふことの中で、運賃制度だけをこういうふうに変更していくといふことについては、われわれは反対であるといふことでもあります。

以上、終わります。(拍手)

○平井委員長 これにて討論は終局いたしました。

○平井委員長 これより採決いたします。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。(賛成者起立)

○平井委員長 起立多数。よって、本案は原案の通り可決すべきものと決しました。

本案に関する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○平井委員長 異議なしと認め、さよう決しました。

この際、政府当局並びに国鉄当局より発言を求められておりますので、これを許します。橋樑運輸大臣。

○橋樑國務大臣 国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を当委員会において御採決いただきましたことは、まことに感謝にたえません。この改正法案によって国鉄の運賃制度は合理的なものとなり、また国鉄の経営改善に資するところ、さらに政府におきまして、国鉄の使命にかんがみまして、国鉄の経営の全般にわたって検討を加え、輸送力の増強、近代化、合理化を進め、国鉄の健全な発達をはかるために強力に指導して参りたいと思ひます。なお有益なるお話を承りましたので、これも一つ参考にして善処いたしたいと思ひます。

○平井委員長 十河国鉄総裁。

○十河説明員 今回提出いたしました運賃法の改正は、多年の懸案でありまして、長い間各界の権威者によって検討をしていただきました結論であります。委員会の今回御承認を得ましたことはまことに感謝にたえません。この審議の経過中皆さんからいただきました貴重な御意見は十分に身に体しまして、この上とも国鉄の健全なる経営に渾身の努力を傾ける覚悟であります。

何とぞ今後とも御支援のほどをお願い申し上げます。(拍手)

○平井委員長 次会は来たる二十日金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。

午後零時二十一分散会

〔参照〕

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案（内閣提出第一二三号）に関する報告書

〔別冊附録に掲載〕