

第三十四回 参議院運輸委員会會議録第二十号

昭和三十五年五月十九日(木曜日)午前
十時五十五分開会

委員の異動

五月十八日委員堀木鐵三君辞任につ
き、その補欠として谷口慶吉君を議長
において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 平島 敏夫君
理事 天竺 良吉君
江藤 智君
村上 春蔵君

委員

金丸 富夫君
谷口 慶吉君
三木 與吉郎君
相澤 重明君
大倉 精一君
重盛 壽治君
中村 順造君
白木 義一郎君

政府委員

運輸政務次官 前田 郁君
運輸大臣官房長 細田 吉蔵君
運輸省鉄道監督局長 山内 公敏君
運輸省鉄道監督局長 廣瀬 真一君
運輸省自動車局長 国友 弘康君

事務局側

常任委員 古谷 善亮君
会専門員 道常務理事 磯崎 敏君

説明員

日本国有鉄 道常務理事 磯崎 敏君

本日の會議に付した案件
○参考人の出席要求に関する件
○運輸事情等に関する調査
(自動車行政に関する件)

○委員長(平島敏夫君) ただいまより
委員会を開会いたします。
昨日、委員長及び理事打合会を開
き、国有鉄道運賃法の一部を改正する
法律案の取扱いについて協議いたしま
したところ、本日質疑を行ない、二十
四日、火曜日、参考人の出席を求め、
意見を聴取し、さらに質疑を行なう
ことに決定いたしましたから、御報告
申し上げます。

なお、本日は運賃法の質疑に入る前
に、若干運輸事情等に関する調査を行
ないます。
次に、委員の変更について御報告い
たします。昨十八日堀木鐵三君が辞任
され、谷口慶吉君が選任されました。

○委員長(平島敏夫君) 次に、参考人
の出席要求についてお諮りいたしま
す。
国有鉄道運賃法の一部を改正する法
律案の審査のため、参考人の出席を求
め、意見を聴取いたしたいと存じま
す。御異議ございませんか。

○委員長(平島敏夫君) 御異議ないと
認め、さよう決定いたします。

なお参考人の人選、手続等につきま
しては、委員長及び理事に御一任願
います。
○中村順造君 自動車局長にお尋ね
いたしますが、内容は、青森県弘前市の弘
南バスのことについてであります。弘
南バスは、現地調査に参りまして、い
ろいろ実情を調査いたしました。その
中で、バス路線ですが、バス路線が、い
わゆる会社の言っているロッキアアウト
というふうな考え方、非常に運行確
保というところに都合を来たしてあり
ます。特に県民の非常に迷惑に及んで
いる。一方で、労働組合のストライ
キが行なわれておりますし、さらにそ
れに加えて、今ロッキアアウトという考
え方で、全面的なロッキアアウトではあ
りませんが、就労の意思のある者を拒
否するということ形のロッキアアウトが行
なわれて、そのために大体二〇%ない
し四〇%ぐらいの確保ができない、こ
ういう実情であるわけですが、ハイ
ヤー・タクシーの場合ならいざ知らず
ですが、バス路線のそういう考え方
に経営者が立つて、就労の意思のある者
を拒否してロッキアアウト、こういう
考え方は正しいのかどうか、その点一
つお考えを伺いたい。

○政府委員(国友弘康君) まあ労働争
議の解決については、経営者と労働組
合とが話し合つてきめるのが、これは
もう原則でありまして、その方向で大
体交渉が行なわれるべきであります。一
般のバスの場合におきまして、一
部のロッキアアウトが行なわれておると
いう状況も調べたのでございますが、
このロッキアアウトについては、解釈が
いろいろあるんであります。これら
については、まあ定説のごときもの、
あるいはその他いろいろございませ
うが、会社側がストライキに對しまして
の対抗手段としてロッキアアウトをす
る、こういうような場合には、ロッキア
アウトも可能である、これはハイヤー・
タクシー事業でありますし、あ
るいはまた乗合バス事業であります
が、まあ私どもの考えますところ
で、まあロッキアアウトを行なうような
場合には組合員なら組合員と会社と
が、争議の状態にあり、また労働者の
行なう争議行為に對抗する会社の争議
手段として、会社の立場を有利なもの
とするためにロッキアアウトを行なうと
いうような場合でありましたら、不適
当ということも言えないのでございま
すが、これらに關しましては、その具
体的な事情々々によつて判定すべきで
あらうと思つたので、今私は、常識
的なことと申しますか、理論上、理屈上申
し上げたのであります。具体的な事
情につきましては、地労委等の問題も
ございまして、その判定をすべきところ
で判定をされるものだと考えておる
のであります。

○中村順造君 私は、この弘南バスの
場合、労働争議でありますから、内容
について、とかく言つておるわけ
ではないわけでありまして、少なくとも
乗合バスというふうな業事の内容は、
あらかじめその地方の県民に對して運
行を示し約束をしたものであります。
こういうふうな公益性の強い事業だと
いうことは否定できないと思つた。
その場合、ストライキだからといつ
て労働組合が、何時間かを継続してス
トライキをやる、さらに日常の業務の
中で、会社側はロッキアアウトと稱し
て、組合の就労を意思のある者すら就
労を拒否する、こういうことになりま
すと、これはストライキの手段なり戦
術でありますから、この点、私はとや
かく言ひわけではないわけでありませ
うが、一番迷惑を感じるのには、やはり県
民なんです。そういういたしますと、そ
れがもし、合法非合法は別にいたしま
して、会社側が、たとい合法的だとい
ましても、現実の問題としては、やは
り行政全般の問題として、これは取り
上げなければならぬ。
今自動車局長は、地労委の問題等も
あると、考えられると、こういうふう
にお話しになりましたけれども、私
は、会社の幹部と会いましたけれど
も、地労委については、全然これは信
頼ができない、こういう極端な発言を
いたしまして、地労委の介入を拒否す
る。それから地元市長等も、やはり非
常に心配をされて、県民の立場、
市民の立場から心配をされて解決
に努力をされておる。これすらも、会
社が一方的に受け入れない態度をとつ
ておる。重ねてこの争議の対抗手段と
してロッキアアウトをや、さらに、こ
れは会社も認めておりますが、暴力団
を介入させておる。こういう経営者の

態度なんです。これは会社が、現在暴力団はおらないと思ひますけれども、私も視察した当時には、かなりの数がおりましたが、解雇しました。臨時雇を大体百名近い暴力団をその中に入れておりましたが、多少の人が出ておりましたが、そういう経営者に、公益事業の非常に大切な路線を、ただそれが争議手段の対抗手段として許されておるといふ一片の見解だけで、これをそのまま放置されるということ、自動車の行政なり運輸行政全体として多くの問題があるんじゃないか、こういうふうには思ひますが、私は、そういう場合には、たとえば既設の青森バスなり弘前バスあるいは近くにある国鉄バス等を一時的にでも乗り入れてでも、県民の不自由は解消しなきゃならぬ、こういう手段もあるのではないかと、いろいろ考へておりましたが、それらの面を含めて、一つこの際、御回答願ひたい。

○政府委員(国友弘康君) この弘前バス株式会社は、青森県の要部地区における乗合バス及び貸し切りバスを担当しておる会社でありまして、弘前バスが担当しております地域は、青森県の西の部分を含めて、他の事業者は、青森市街が隣接しておりますのと、秋北バスが弘前まで路線を持っておりますが、まあ大体その程度でございます。ほとんど青森県の西北部は、弘前バスが独占の形で運営しております。私もどもといひましたも住民の足の確保といふことは、これは絶対必要だと考へますので、長い期間、争議等でその足が乱されますことは望ましくないのであります。これらの点に關しましては、運輸省及び陸運局としても、

その態度、対策を考慮しておつたのでございまして、この本月十七日に弘前バス株式会社の社長及び弘前バス労働組合の執行委員長等にて、仙台の陸運局長からバス事業の公益性にかんがみて、今回の争議のすみやかな円満な解決をはかるために最大の努力をするようにという要望書を手渡して、できるだけ早く、争議がすみやかに円満に解決するようにという措置を現在も鋭意講じておるのでございまして、地方労働委員会としても、このあつせんに乗り出すかどうかということに關しまして、本日、この十九日に態度を決定することになっておりました。これらの点に關しましては、陸運局長からも地方労働委員会のあつせんにその他の方途についての打ち合わせをいたしますと同時に、先ほど先生から御質問のありました他の隣接の既存会社のバスの乗り入れ等にも關しまして、私もこの長期の争議の行なわれております間に、他のバス業者に對しまして、必要な路線について臨時免許をいたしますことは、争議の当事者のいづれか一方に有利な、または不利な結果をもたらすものとは考へられないので、争議の介入にはならないと解釈いたしておりますが、十七日の日に陸運局長から地

方労働委員の會長に對しまして、このような労働争議のストによりまして、バスの運行が停止となつた場合の交通確保の措置について臨時免許というふうなものをするのが可能であるかというふうな意見照会もいたしまして、これらの点、その他の点に關しまして、地

会の態度の決定と相持ちまして、私もとしまして、他のバス業者の臨免その他の措置も考へていきたいと思つておるところでございまして。

○中村順造君 この問題、それぞれの措置がとられておるといふことでございまして、私は、これ以上あまり深く申し上げる余裕はないのでありますが、ただ、今局長のお話の中にありますように、津軽のあの地域における独占の形で弘前バスというのがあるわけですね。同じような業者が、同一地域に入つておらない、こういうことから非常に私どもが見た印象では、会社が非常にわがままな態度をとつておる、地

はストライキであり、一方はそれに應じる対抗手段をとつておる、こういうことになりまして、ただ、だからといって、そのまゝおくといいわけには、この問題の本質からいって許されないと。これまでも、せつかく仙台の陸運局長から、十七日というお話でございまして、効果は、きょう、あすあたりから、ぼつぼつ会社も反省をする時期ではないかと思ひますので、一つ弘前バスの問題に限つては、陸運行政全体の面から、嚴重な監視なりあるいは関心を一つ当局の方で持つていただくようにお願いをして、私は、これに關する質問を終わります。

○委員長(平島敏夫君) 次に、国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を議題といたします。御質疑のある方は順次御発言願ひます。

○中村順造君 この今回提案されました運賃法の改正であります、この内容に關しては、私は二、三の点について質問いたしたいと思ひます。

まず、この鉄道運賃制度調査会の答申というのがあります、この内容に基づいて、いろいろな措置がされたと思ひますが、この改正案の中に、答申されたことが、原則として全部採用され、またはした、こういう考え方、今回の改正がなされておるのかどうか。その点を一つ、まずお尋ねしたい。

○政府委員(山内公敏君) 調査会の答申は、非常に広範にわたるものであります。かつまた、非常に運賃の基準的なものを論議し、答申をいたしております。

それで、答申案のつとつて改正をいたしました、百パーセント答申案通りということではございません。答申案自体にも、その点は相当触れておりますが、運賃といふものの改正が、従来国鉄の運賃は、御承知のように、負担力といひます、利用者の負担力に應じてきめられておつたものが多いわけではございまして、それが鉄道の独占性を失ひますとともに、ある程度原価に近づけなければならぬというところ、この調査会の答申ができておりますが、それは急激な運賃といふものの変更をいたしますために、そういう点におきましては、そう大幅な改正にはなつておりません。

○中村順造君 この運賃の決定の四原則があります、この点に對する考へ方はまとまつておられますか。その点、一つお答え願ひたい。

○政府委員(山内公敏君) 国有鉄道運賃法第一条によりまして、四原則というものは、第一に「公正妥當なものであること」、第二に「原価を償ふものであること」、第三に「産業の発達に資すること」、第四に「賃金及び物価の安定に寄与すること」。この四つの原則が運賃を決定する要素になつておるわけではございまして。

これは日本国有鉄道に對する運賃の決定の原則でございまして、従来運賃は、どういふふうには決定することが合理的であるかといふことは、ある程度学問的には、原価主義と負担力主義といふものを調節して適用するといふことが、運賃のいろいろな学説があります、大体の傾向でございまして。御承知のように、道路運送法におきましても、この二つの原則を並べて書いて

あります。第一に原価を償う、それから利用者の負担というものを考えて考慮することです。それで、鉄道といふものが、元来総括原価というものが、この原価を償うものであるといふふうにわれわれ解釈いたしております。といふことは、鉄道が個々輸送種別ごとの原価というものを償ふことは相当困難である。不可能とは申しませんが、完全に個別原価というものを原価計算からはじき出すということは、ほかの一般産業におきまして生産企業の原価計算のごとく正確にはできないものでございます。ただ、しかし、この総括原価方式で、負担主義だけで運賃決定をいたしますというところは、これは鉄道が独占といふものを前提として考えられることといたしまして、従来は鉄道の独占といふことが大きな原因で、総括主義のもとに、個々の運賃の決定は、負担主義が非常に強く現われて決定されたわけであります。

ところが、最近自動車、あるいは航空機という対抗機関が非常に発達して参りまして、従来のような独占的な、そういう運賃決定が困難になつてきた。そこで今回は、この総括原価という原則は、私どもの解釈では、個別原価を否定するものではない。それで個別原価といふものも考慮に入れて改正をしていかなければならないといふふうに考えたわけでございまして、第一条のこの四原則にのつて改正案を提出いたした次第でございます。

○中村順造君 今のお話ですと、ちょっと理解に苦しむんですが、一つ、原価の話から先に承りたいと思ひますが、原価で輸送する、この原則は

なつてゐるんですが、実際問題としては、原価主義になつたという理解が立ちにくいんです。従来のものさうですが、今回のもの、私どもの説明を聞いた範囲では、少なくとも、この半数に及ぶものが、これが輸送原価を割つてゐる、こういう説明がなされたと思ひんですが、この点は、原則と、実際された措置とは、なぜそれまでに食い違ふのか。たとえばその原則は正しいとあなたの方で認められるなら、同じ回答をされるなら、この際、思い切つて原価の……。少なくとも常識で考えて、半数も原価に及ばない、こういうことは、ちょっと理解ができないんです。この点は、どうなんですか。

○政府委員(山内公敏君) ただいま申し上げましたように、鉄道企業という本質からいまして、絶対的な原価主義といふものはとり得ません。また運賃といふものは非常に歴史のあるものでございまして、この運賃額のもとに、いろいろの日本の国の経済というものが動いております。

たとえばそれを全部原価主義でいきますと、通勤、通学といふものは、ほとんど問題にならなくなりまして、通勤、通学は全部やめてしまふ。貨物等級におきましても、一本等級になるといふようなことでございまして、これは一つの方向を指示したものでございまして、従来非常に過度な負担力といふものの運賃制度が行なわれておりました、これが国鉄の、何と申しますか、運賃といふものに非常に困難を与えて参りましたので、漸次この個別原価主義という要素を取り入れて、国鉄の経営といふものに、将来の安定性を

もたらしめていくことでございまして、完全なる業種別の原価主義といふものは、本来鉄道というふうな企業にはとり得ないものであるとわれわれ考えております。第一条にいますところの、第二の「原価を償ふものであること」といふことは、これは総括原価主義を指しておるわけでございまして。先ほども申し上げましたように、総括的な総収入対総支出の原価でございまして、この中には、個別の原価を全然考へてはいけないう趣旨はないわけでございます。そのほかの第一、第三、第四というふうな条項を勘案いたしまして決定していくべきものであるといふふうにわれわれは、この運賃法の第一条を解釈いたしておるわけでありまして。

○中村順造君 それでは運賃の原価の問題は、ちよつとたな上げにしておきましてお尋ねしますが、国鉄の企業形態であるこの公共企業、それから独立採算、こういうことになつておると思ひますが、その通りなんですか。

○政府委員(山内公敏君) 日本国有鉄道法によりまして、鉄道は公共企業体であり、かつまた能率的な運営をやるということになつておりますので、企業としての要素も持つておる、二面の要素を持つておるわけでございまして。

○中村順造君 そつちいたしますと、一方では、運賃の方では原価を割つたもので輸送しなければならぬ、これはあるわけですね、これはお認めになつておるわけですが、それからもう一つは、この前から言われております非採算線区がたくさんある、それから、なおその上に明らかに非採算だといふこ

とがわかつておりながら、新線を建設しなければならぬ。そこで、これは公共企業性を持つておるからやむを得ないと言へばそれまでなんです、運ぶものについては、原価を割つたもので運べ、それから採算がとれない線区でも、それを新しく建設してやつていけ、なおたくさん従来からの赤字線区をかかえておる、それで国鉄の経営といふものがやつていけるのかどうか、だが、そこを調整をし、めんどろを見るような仕組みになつておるのか、その点が、これはきつめて常識的な話なんです、そういう要素を帯びておるなら、やつていけないはずだと私も思ふのですが、その点どうなんですか。

○政府委員(山内公敏君) 国鉄のあらゆる企業活動が、ことごとく赤字を出しておるわけではございません。たとえば貨物の賃率につきましては御説明申し上げます、現行で御説明をいたしますと、貨物の賃率は現在十二等級に分かれております。七等級におきまして指数九五という数字を持つております。これが一応原価ととんのところでございます。それよりも六級、五級、四級といふふうなところがもうかつておるわけでありまして、このもうかつておる利益分を八級以下の物資につぎまして、何といひますか、地ならしをしてやつておるというところでございまして、運賃法の建前といひましては、全部で総括的に原価をまかなうといふことになつておるわけでありまして。

ところが、ただいま御指摘のありますように、国鉄の現在の輸送情勢が、そういう高級品が、先ほども申し上げ

ましたように国鉄の独占制が破れましたために、自動車でありますとか、その他の交通機関に流れていつてしまふ、そしてふえますものが原価を割つておる低級の貨物でございまして。そこに大きな問題があるわけでございまして、それで、まあ非常に今度の改正も、そう大きな変化ではないわけでございますが、ある程度高級品を下げ下級品を上げるということをやつたわけでございます。

〔委員長退席、理事江藤智君着席〕 完全に、それではこれで、自動車にいったものが返るかといひますと、われわれとしては、今の自動車の運賃と鉄道の今回の運賃を比べまして、完全に返つてくるというところは考えられませんが、従来のようにほとんど高級貨物が減つていたといふものはある程度防ぎ得るというふうに考えておるわけでありまして。

また採算線区、非採算線区の問題にいたしまして、採算線区におきまして利益を上げ、非採算線区の赤字を消し得るというものが、われわれの一応理想的な経営形態でございまして、北海道あるいは四国といふような非常に僻地の地におきまして、これを採算に合ふような運賃といふものは非常に高くなつております。これは、国鉄の運賃とその地方の私鉄の運賃といふものを比べればわかるわけでございまして、ところがこの国鉄全体といひまして、そういった面で不つり合ひがきておるというものが大きな問題になるわけでございます。

もう一つ鉄道建設の問題、ごもつともでございます。ただし、鉄道建設につきましては、やはりこれは公共

性がありますので、私どもは何でも鉄道を引くというのを現在考えておるわけでございます。鉄道建設審議会におきましても、昨今、その点に非常に議論されておるところでございます。私どもは、国鉄が交通手段を与えたいとしたとしても、国が道路を作ると、自動車の交通の利便を提供するにいたしまして、ひつきよりそれは国の富が投下されるわけでありまして、投下された国の資本というものが、国民に対して最も効率のよい輸送手段を選ばざるを得ないかという検討をいたしております。先般鉄道建設審議会でも非常に、不十分な研究ではございますが、一定限度以上の輸送量のある場合には鉄道建設がよい、一定限度以上の旅客の輸送がある場合には鉄道のほうが有利である、それ以下では自動車の方が有利であるというふうな資料も、非常にラフではありますが、御提出申し上げまして御批判を受けております。この点は、非常に未開のまだ分野でございます。非常に、地域的に交通というものがあつたために、その地方地方の経済というものを十分調べないと結論が出ないわけでございますが、一応そういう考え方で鉄道建設というものは、単に鉄道を引かなければならぬというのではなくて、バスに置きかえられるものは、バスに置きかえた方がよいということを考えております。

ただしかし、国鉄をして鉄道をどうしても引かなければならないというところには、やはり国鉄の公益性からいまして引かなければならないわけでございますが、ただそれには、国鉄と

いうものが、現在利益を相当上げておれば、当然の責務であると考えておりますが、御指摘の通り非常に財政状態が不如意でありますので、国において、少なくとも鉄道建設費の利子補給程度はやつてももらいたい、進んでは鉄道建設に対する出資を政府から願いたい、ということ而努力いたしております。残念ながらその実現を見なかつたわけでございますが、この点は鉄道建設審議会におきまして、再三再四にわた

りまして建議はいたしておるわけでございます。ぜひとも実現をいたしたいというふうに考えております。

○中村順造君 私の上申しておるのは、建前として、先ほど申し上げたように、一方では非採算線を従来から持っており、さらに明らかに赤字だというところがわかつておつても、新線の建設を今度でもやるわけですが、それから今運賃の問題を一つだけ取り上げて、原価にはるかに及ばないものもたくさんある、私はそう申し上げた

ら、鉄監局長は、いやそれは、そう言つても、全部が全部赤字でない、それから貨物の等級にしても、もうかるものもある、だから線区でも、もうかつておる線区もあるし、それから輸送してもうけになる品物もある、だからその心配は要らない、こういうことなんです、さうですか。

○政府委員(山内公敏君) 心配は要らないというわけではないのでございまして、そういう理論の運賃の構成になつておるけれども、それがくずれて参つておる、それがやはり収支相償うように運賃の面においては是正をしていかなければならぬ、ところが今回の運

賃で、完全にさうなるかといふと、完全ではない、さう言つております。ただしかし、漸次さういうところになる、さういふ運賃制度になりつつあるというところでございまして。

○中村順造君 それは、不完全なものだといふことは認められておるようですが、なぜ一度合ひもありまうけれども、なぜそれを完全なものに、うんと前進をさせられないのですか。その点は、どうですか。

○政府委員(山内公敏君) この点につきましては、ただいまの運賃法でいまして、産業の発達に資しますとか、物価の安定に寄与するといふような社会的な影響を十分考慮してきめなければならぬわけでございます。何といたしましても鉄道運賃というものは、産業の根幹をなしておりますので、この急激な変化をいふものは、産業界に大きな影響を与えますので、漸を追つて修正をしていくべきものであるといふふうに考えております。

そこで、運賃というものは、原価を償ふものである、鉄道企業だけからいいますと、それだけでよろしいわけでございますが、そのほかの条件がついておるのは、単に鉄道企業だけのものではなくて、やはり社会一般といふことの影響を考へつ、運賃といふものを構成しなければならぬといふ第一の趣旨にのつておるのでございまして。

○中村順造君 その完全なものにならないうのは、やはり物価の安定だとか、いろいろなものを考慮したもので、さういふことですが、今回の運賃法の改正については、説明されたのは、やはり不増収、不減収、さういふ原則に立つてやつたのだ、さういふ説

明があつたわけです。さうしますと、今私が初めに申し上げたように、建前として国鉄は、さういふ建前にあるのだが、その点の矛盾は認められておるわけなんです。これは赤字線区を持ち、不採算線区を持ち、それから運賃も原価に及ばないものがある。それを建前として認めておいて、しかもそれが完全なものに前進ができない。不増収、不減収という原則を立てて運賃法の改訂をやられる、これがどうも、納得できないので、これは今、利子補給の話もありましたけれども、これも、実現をしておらない。これは政府の怠慢か、当局の力の足りない点か、知りませんけれども、さういふ矛盾があるにもかかわらず、前進をしない。

しかも、この運賃調査会の答申の内容を見ますと、まだかなりのものを私は要求しておると思つております。この点も、どうも不増収、不減収という、なまぬいもので、徹底した徹底したまでではないかと思つて、もう少し、より前進ができるはずだと思つております。この点は、なぜやらないのですか。

○政府委員(山内公敏君) 今回の運賃法の一部改正は、従来の運賃改正におきましては、増収を目的としたものじやございせん。運賃制度というものが、非常に戦後の経済のあり方が急激なインフレに見舞われまして、あるいはいろいろな社会情勢というふうなものでも極端な、いびつなものに戦前よりもなつておるわけでございます。さういふものをまづ正常な姿に直すといふように努力をしなければならぬといふことで、今回の改正が考えられたわけでございます。

たといは遠距離運賃といふようなものも、戦前に比べますと非常に大幅になつております。かつまた、今回は法定事項から運輸大臣の認可にしてい

たださういふ提出してあります。特別急行料金、急行料金あるいは準急料金といふものも、戦前の基本運賃との、それらの料金との比較におきましては、非常に高くなつております。それは結局基本運賃といふより

なもの、戦後の経済におきまして運賃といふものが、大幅に上がつていくといふときに押えられてきた。それで、非常に運賃制度そのものが変わつた。運賃のあり方として、正しくないとは言えないのでございまして、あまり好ましくない姿になつておるので、それをまづ是正をするといふことでございまして、先生のおっしゃるやうに、鉄道の経営といふものの将来にわたつて、これでも十分やつていける運賃ができた。運賃の問題でござい

ますが、さういふ趣旨ではございせん。運賃制度といふものを正しくするための制度でございまして、不増収、不減収という原則のもとに、各輸送種別ごとの負担のある程度の均衡を考へて参りたいといふことでござい

ます。

○理事江藤智君退席、委員長着席

○中村順造君 どうも説明が、私は納得できないのですが、中身は多くの矛盾がある。しかし出したものは不増収、不減収という原則——号して不増収、不減収——でなければいかぬのですか、その点一つ、はつきり言つて下さい。不増収、不減収といふのは何

です。矛盾を直せば、あるいは減収になる場合も——矛盾を直すのですか

たといは遠距離運賃といふようなものも、戦前に比べますと非常に大幅になつております。かつまた、今回は法定事項から運輸大臣の認可にしてい

たださういふ提出してあります。特別急行料金、急行料金あるいは準急料金といふものも、戦前の基本運賃との、それらの料金との比較におきましては、非常に高くなつております。それは結局基本運賃といふより

なもの、戦後の経済におきまして運賃といふものが、大幅に上がつていくといふときに押えられてきた。それで、非常に運賃制度そのものが変わつた。運賃のあり方として、正しくないとは言えないのでございまして、あまり好ましくない姿になつておるので、それをまづ是正をするといふことでございまして、先生のおっしゃるやうに、鉄道の経営といふものの将来にわたつて、これでも十分やつていける運賃ができた。運賃の問題でござい

ら、減収にはならぬかも知れぬけれども、増収には少なくともなっていないの
ですが、その点、どうして不増収とい
う言葉をおっしゃるのですか。あなた
の説明のように、内容の矛盾を直すとい
うならば、矛盾を直す、当然妥当
なものになる。そうすると増収になら
なければならぬはずで、その点は、
どうなんですか。

○政府委員(山内公蔵君) 先ほど貨物
の例で御説明を申し上げましたが、も
うかつている物も損をしている物もあ
る。ところが、もうかつている物は、
どんどん減つていつて、もうからない
物がふえる傾向にある。このまま置い
ておきますと、ますます鉄道というも
のが、働けば働くほど赤字を出すとい
う結果になるわけでございます。そう
いった場合に、百円の収入がある場合
に、将来その百円に対して、たとえが
違いますが、現在は百円の支出をし
ていると仮定をいたしまして、将来
この百円が、同じ量の運送をやつてお
りまして七十円の収入で百円の支
出をしなければならぬというふうな
傾向になりつつありますために、将来
とも、現在百円の収入があるものは百
円でやれるようにというのを考えて
の制度でございます。その際、鉄道
の収入が悪くなれば、運賃の値上げを
したらどうかということも、御議論に
はあると思いますが、今般は、そうい
う運賃の値上げというものを考えない
で、具体的にプラスマイナス・ゼロと
いうことで、負担の均衡ということ
と、将来の国鉄が、今申し上げました
ように、働いても働いても赤字になる
というこのないという制度を、まず
第一歩として考えていかなければなら

ないということ、今回の法案を御審
議を願つておるわけでございます。

○中村順造君 そういたしますと、私
が尋ねているのは、不合理、矛盾を直
す、たとえば運ば運ぶだけ損だとい
う品物があれば、その点を是正する。
それから——値上げを私は認めるわけ
じゃない、これは誤解しないようにし
てもらいたいと思うのですが——とに
かく矛盾を直す、その企業の形態から
いつて、そういう矛盾のないようにす
るということならば、これはきわめて
自然的なこと、しかもそのことに
よつて大きな改革がされる、こうい
う理解に立てるわけですか。ところが、あ
なたの説明内容には、そういうまだ完
璧なものではない、多くの不完全なも
のがある、それから形としては、それ
でもうかる線区もあるし、もうかる品
物もあるから、これでいいのだ。しか
も、それを不増収、不減収ということ
を前提に非常に固執されているようで
すから、私は納得できないというので
す。

それがあなたの認めておられるよう
に不完全だとすれば、よりこの答申に
ありますように、中身は前進できるも
のもあると思うのです。この点は、全
然ないのですか。これですべてです
か。

○政府委員(山内公蔵君) 御質問の趣
旨は、よくわかつておるつもりでござ
います。たとえば先ほど貨物の例
で申し上げましたように、なぜ完璧に
しないか。たとえば七級が収支とんと
である。八級以下において損をして
いる。それで八級以下をそれでは原価
そのものにする、送つても送つても赤
字が出ないようにする、といひますこ

とは、自動車の貨物の運賃と同じよう
に、全体の品目を七級と同じ一本均一
にすることになるわけでございます。
が、そういたしますと、結局七級以下
の運賃の値上りというものが、相当大
幅になるわけでございます。ところが
先ほどからも繰り返して申し上げてお
りますように、運賃というものの、や
はり一つの物の価格を形成する大きな
要素でございますので、急激なそれに
変化を来たすといふことは、社会的に
非常に影響が多い。

そこで、そうした物資というものの
運送といひますか、それは距離の移動
による価値の増加でございます。そ
の増加価値の中で占める割合を見つ
つ、大きな市場価格に變動のないとい
う限度を考へつつ、国鉄においては、
そういう運賃制度を考へたわけござ
います。そうしますと、結局それで限
度がついて参るわけでございます。し
て、それを現在高級品でドンドン国鉄から
逃げていく貨物の値を下げるといふ方
向に使つておるわけでございます。

先生のおっしゃる通りに、一本の運
賃にしてやるということになると、非
常に国鉄企業としては、原価がはつき
りいたしました。やりやすいわけござ
います。それは、やはり国鉄とい
うものが、公共的なそういう制限の下
に運賃というものができているので、
やむを得ないのではないかと思つてお
ります。

○中村順造君 内容の等級について
は、また、具体的なものが示されてお
りますから、その点についてはやれば
いいと思うのですが、ただ、私は、国鉄
の企業全体から見ると一つの運賃政策、
それから企業のあり方、こういふもの

についてお尋ねしておるわけなんで
す。もう少し具体的に申し上げると、
今回運賃の改訂がたとえばされたとい
つたしまして、あなたの方の今まで説明
された考え方は、これは将来ともそれ
でいいわけなんですか。

○政府委員(山内公蔵君) 将来永久に
いいかどうかといふことは、永久には
こういふ制度ではないだろうといふこ
とは言えるわけでございます。ただ制
度といふものは、やはり相当慎重に考
えなければならぬもので、鉄道運賃
の調査会におきまして、二年にわた
りまして十分御検討の上結論を出して
いただいたようなわけでございます。し
て、そう軽々に一年とか二年とかい
ふようなことでまたこの制度が根本的に
変わるというよりなものでないと思
います。

○相澤重明君 関連。鉄監局長の先
ほどの中村委員に対する説明で、不増収
不増収という原則、それについては統
一的な賃率にするといふことはなかな
かむずかしい、こういふことを言われ
ておるのは、今回の提案は原価主義な
のか、政策運賃を通ずることなのか、そ
の解釈を政府はどういうふうに行なつ
ておるのか、いま一度それをはっきり
してもらいたい。

○政府委員(山内公蔵君) これは先ほ
ど申し上げましたように、運賃法第一
条の第二項第二号の「原価を償ふもの
であること。」これは私どもは総括原
価主義であるといふふうに考へており
ます。ただいま御質問のような個々の
運送種別の原価といふものの方針を表
わしたものではありません。考へておりま
す。ただ個々の原価を償ふといふふう
に努力する、近づけるといふ、運賃構

成の面におきましては、一般的な原則
に譲つておるものであると考へておる
わけでありませう。

○相澤重明君 私のお尋ねしているの
は、政府の今回のこの賃率改訂にあ
つたての基本的態度が原価主義なの
か、それとも政策運賃でいくのか、そ
のいずれを主張をされておるのか、こ
ういふことを聞いておる。

○政府委員(山内公蔵君) 運送種別ご
との原価主義といふことは、ただいま
御説明いたしましたようにとれませ
ん、それは一本運賃になつてしまふこ
とでございますから、それで従来とつ
ておりますのは非常に極端な負担力主
義でございます。その極端な負担力主
義が鉄道の財政を非常に危殆にらしめ
ているといふので、個別的な原価主義
にある程度修正するといふことでござ
います。白であるとか黒であるとかい
ふようなはつきりしたものでは、運賃
はとうてい作り得ないわけでありま
す。諸情勢を考へつつ妥当公正な運賃
を作るといふことが非常に重要であ
り、かつ困難なところでございますの
で、原価主義と申しますのは、総括的
な原価主義のもとにおきまして、従来の
負担力主義の非常に強度に各種の運賃
が作られておつたものに、ある程度原
価に近づけるような努力を今度した
わけでございます。

○相澤重明君 そうすると、これはい
ずれ、今は関連質問でございますが、今
の鉄監局長のお話ですと、個別的集団
安全保障ということと同じで、個別負
担力の極度の制限といふものを緩和を
して、そしてある程度のいわゆる原価
主義も含むといふことであつて、鉄道
の本来の使命からくる政策運賃といふ

ものについては基本的には変わってお
らぬ、こういうふうに考えてよろしい
のかどうか、その点をお答えいただき
たい。

○政府委員(山内公猷君) 言葉の意味
が非常に端的でありますので、お答え
しにくい点があるわけでございますが
が、鉄道運賃におきましては、全部が
全部政策運賃ではないわけでございま
して、政策運賃でありますものは、従
来いろいろ議論されております国鉄の
持つておる公用、公共負担という面
において強いわけでございます。そうい
うものを国鉄というものがあつた程
度負つていかなければならないとい
うことにおきましては、従来と変わつたこ
とはございませぬ。しかし国鉄の財政
というものがそれを許さなくなつたこ
ときには、その負担というものをどうす
るかというところは、この運賃以外の問
題も相当あるわけでございまして、こ
れには国鉄の企業の方というものを
を根本的に政府において近き取り上げ
まして、恒久的な施策を講ずること
になつておりますので、その財政問題
として運輸省としては取り上げたいと考
えておるわけでございまして。

○大倉精一君 今中村君の質問の答弁
の中にたびたび出てくることは不増収
不減収ですか、出てくるんですけれど
も、これはほんとうにそういう結果に
なるか、ならぬかというところは、各品
目別によるところの貨物等級ですね、
これを最終的に決定して総合判断しな
いといふと、そういう結論はわからぬ
のじゃないかと思ふんだ。その等級は
全部整理されておるんですか。

○説明員(磯崎敬君) 私からお答え申
し上げます。貨物の等級表は千二百品

目ぐらゐございまして、私の方とい
ひましては、これは現場の末端におい
て使つた資料でございまして、すでに整
備してございまして。ただ今ちやうど印
刷してございまして、現物はまだ
ちよつとでございまして、現物はまだ
稿その他はちよつと整理されてござい
ます。それからその大体的骨子になる案
は、制度調査会においてもちよつと検
討いたされてございまして。

○大倉精一君 整備ができておつた
ら、その資料を出してもらいたいと思
ふんです。それを検討しないといふ
と、今の答弁がほんとうか、うそかわ
からないことになる。ですからほん
とに不増収不減収に今のところなるの
か、ならぬのか、その資料を整備がで
きておつたら、一つ拝見したいと思
ひます。

○説明員(磯崎敬君) 各品目ごとの詳
細の正確な計算は、全部計算の過程を
表わしたものはまだできかねますが、
こういふ計算でございまして、これは
全部出ております。提出いたします。
○大倉精一君 そうしますと、あれで
すか、計算の方法だけがきまつておる
のであつて、千何百種の品目について
は、この品目は何級だといふことはま
だ整備されておらぬわけですか。

○説明員(磯崎敬君) それは全部計算
されております。それはトン数ないし
トンキロまで計算いたしまして、トン
キロごとの運賃を旧運賃、新運賃全部
かけ合せて、不増収不減収に申
されまして、一応貨物運賃では約一
億五千万円程度の赤字になります。千
三百億ぐらいの収入の中で一億五千万
円ぐらゐの赤字になる。旅客運賃につ
きましては約五千万円ぐらゐ黒字にな

る。両方相殺いたしましたして一億円ぐら
いの減収になるかと思ひます。三千億
の収入でございまして、本来ならばこ
ういふ制度改正の作業をいたします場
合には、差引ゼロにいたすのが筋で
ございまして、どうしても三千億ぐらゐ
になりますと、びつたり差引ゼロとい
ふことになりません。その結果約一億
円の赤字が出るということに相なりま
す。これは各品目について全部新旧の
等級並びにトン数、トンキロを計算し
て積算したものでございまして。

○大倉精一君 それでございまして、等級表
の冊子か何かでございまして、うそか
が、そういうものをお持ち願ひたいと
思ひます。できれば新旧等級の対比で
すね、旧等級表だつたらこれは何級、
新しくはこれは何級と、こういうのが
あつたら提出願ひたいと思ひます。

○説明員(磯崎敬君) 多少鉛筆で書き
加えた点で、完全な印刷物でない点が
ございまして、その点はあらかじめ御
了承願ひまして、原稿を作つておりま
すので、その原稿を急遽印刷屋に今回
しておきますので、ある程度鉛筆その
他で書き入れたものでございまして、願
ひたいと思ひます。

○中村順造君 今の不増収不減収と
んだというところは、これはそれはな
らぬと思ふんです。鉄監局長どうで
す。今あなたの説明では、先ほどあつ
たんですが、たとえば自動車と競争す
る、私鉄運賃と競争する、業態が競争
する、そうして自動車には食われると
いう議論がされておるわけですが、こ
の改訂をすれば、これは説明のときに
もあつたと思ひますが、そういうもの
が国鉄に返つてくる、こういうことな
んでしょ。そうしますと、これはは

たして結果的に私は不増収だといふわ
けにはいかぬと思ふ。今磯崎理事の話
では、これはやはりそういう計算をし
てやはりとんだと。しかし、これは
三十三年度を基準にしてその数字が
じき出された場合には一億四千万円の
赤字だと、こういうふうに言つておら
れますが、現実の問題は、この改訂の
ねらうところがそこにあるとするなら
ば、自動車へ逃げたものが国鉄に返つ
てくるとすれば、これは決して不増収
じゃないと思ふ。増収にならないわけ
意味がない。この点はうそだ。うそ
言へば失礼ですが、間違ひじゃないか
と思ふのです。まあ、それはいいん
です。私はそれを追及するわけじゃあ
りませんから。そういう結果にならな
ければ、これは必然的にもそうなるわ
けです。もし、かりに自動車に逃げた貨
物がこちらに返るとすれば、これは増
収になると思ふのです。

それからも一つは、さっきの話の
続きなんです、少なくとも私どもの
印象から見れば非常になまぬい、行
き届かないところの運賃改訂を出され
ているわけですが、私から言わせれば
けれども、あなたは、これでやつてい
けると。私は、なかなか国鉄の経営自
体から見ても無理じゃないか、こういう
ことを具体的に非採算線区その他を申
し上げておるけれども、あなたは、も
うかる線区がある、もうかる品物があ
るからいける。少なくとも軽々に運賃
改訂なんかしよつちやうやるべきもの
じゃない。これがきまるまでに三年か
かつたのだから、将来二三年、三年
運賃改訂はあり得ない。こういうお話
ですから、その点はいが、話が一番
初めに戻りますが、この運賃調査会の

答申の中で、私が申し上げたようにこ
れがなまぬいといふのは、やられて
いないものもあるのです。それはなる
ほど、旅客の三等級を二等級にする
と、あるいは遠距離運賃をやめると
か、あるいは貨物の等級を少し内容を
修正するとか、こういうことはやられ
ております。それから急行料金の大臣
の認可の問題等、これらのものが骨子
になつておりますが、まだまだ従来か
らいへば大きな問題がこの答申の中
にあるわけなんです。これは御承知だ
と思ひますが、定期運賃の問題、それ
から通行税の問題、これは全然手が触
れられておらない。これはやはり手
入れれば増収になる。だから、不増収
だといふことにとらわれて、こういう
の手に手触れなかつたのかどうか。こ
れは物価に影響すると言われるかも
しれませんし、また、国鉄が公共企業
だからやむを得ない、こういうふう
に言われるかもしれませんが、少なく
とも定期運賃なり、あるいは通行税の
問題は、今までの経緯から考へて、ほ
かのものよりこれに手をつけるべき
じゃないかと、こういう感じがするの
ですが、なぜそういう点に手をつけな
いのか、その点を一つお答え願ひま
す。

○政府委員(山内公猷君) まず、初め
の上級貨物が引き下げられるから、不
増収、不減収といふのが増収にな
るのではないかと、この点についてま
ずお答え申し上げます。鉄道の貨物が
トラックに転移するといふことは、運
賃の問題も大きな要素であります。し
かし、トラックにおきましては、ド
ア・ツー・ドアという非常に業者に便
利な面が相当あるわけでございま

て、その点では、鉄道は、この運賃という点だけでなくて、運送というものの近代化というものをあわせて考えないと、鉄道貨物がトラックに転移していくという事は防ぎとめられないものでございませう。そこで、われわれは、昭和二十八年の改訂の際におきまして、上級貨物がある程度引き下げまして、これは当時の引き下げは、等級指数の最高限二百五十を二百に引き下げたわけでありませう。その結果、上級貨物のトラックに転移するという状況に對する經驗を持つてゐるわけでございませうが、その場合に、これらの上級貨物が全貨物に占める比率というものは、むしろ逐年やはり減りつつあるという事でございませう。そこで、従つて、今回上級貨物を引き下げまして、その輸送量の増加を期待することはいくらも無理ではないか。むしろ上級貨物が他の運輸機関に転移するのを防止する程度でございまして、今まで転移したものを取り返すという程度のものでございませう。先ほどからおっしゃつておられますところの原価というものには近づいていないので、不増収、不減収ということになるのではなからうかと考えておられます。

それから、定期運賃あるいは通行税というふうな問題につきましては、もちろん、これも社会に及ぼします影響が非常に大きいので、慎重に今後の検討をして参らなければならぬと考へておられます。

○中村順造君 慎重にはいいんですがね。適當の機会、こういうことが書いてあるから、いいんですがね。なるほど、貨物の等級の修正というよりか、問題としては、やはり定期運賃が大きな問題にならなかつたらぬと思ふんです。これは、私、なぜそういうことを申し上げるのかといふと、この客申の中にも書いてありますが、最近の通勤手当と申しますか、通勤のためのいわゆる電車賃、汽車賃というものは、大体事業者が負担をするような、ほとんどがそういう形になつておる。それから公務員についてもやはり通勤手当というものを支給されておる。そういう中で国鉄だけが非常に大幅な割引をするという事は、これは直接と言つてもいいほどその事業者に對する国鉄の出血サービス、こういうことが言えるわけなんです。これは特に最近こと一、二年來そういう傾向にあるという現実を見るなら、まずこれに手を付けるべきである。それは、いろいろ抵抗や世論の多少の反響はあると思ひますが、あるけれども、經營のあり方自体からまづ正直にやるなら、不増収、不減収ということよりは、まだ先にこのことの方が大切じゃないか。通行税なんかも明らかにこの中に指し入られておるけれども、今までの経緯から見て、この際これに手をつけるべきだ。今お話しのように、少なくとも向こう二、三年間は運賃改訂ということを考えてられないとするなら、この際これに手をつけるべきだと私は思ふ。そういう考え方についてどうなんですか。

○政府委員(山内公猷君) その点につきましては、国鉄が法規上認められておられますところの公共性以上の國家負担、たとえば、たゞいま御指摘の定期で申し上げますと、運賃法においては五割以上は上げられませんが、五割は當然国鉄が負担をするというのが法律の建前でございます。それが八割、九割という高率の割引をしておりますので、この五割以上の負担をしておる金額、あるいは特別の貨物の運賃の特等割引と申しますもの、その他暫定割引というふうなものを全部合わせますと、五百数十億の運賃は公共的な負担を負つておる。それで、国鉄は公共企業であり、公益を旨とすべきものでございませうから、国鉄の財政状態が豊かであれば、これは當然国鉄が負担すべきものであるという事は言えると思ひますが、御承知のように、非常に財政状態が悪く、しかもこういう社會政策的な負担を負つておるという事は、国鉄におきまして今大きな問題になつておられます。それで、たゞいま御指摘の定期運賃を含めまして、この公共負担というものをどう政府として考へていくかといふことを、大臣は非常に考へておられるわけでございませう。運賃の問題も重要でございませうが、そういう点においては本格的に運輸省において検討するばかりでなく、大臣の御意見でございませうと、閣僚懇談会にその問題を持ち出して、真剣に国鉄の将来にわたつて検討しなければならぬといふ御決意でございませうので、われわれもその驥尾に付しまして、この問題は真剣に解決すべく努力したいと考へておるわけでございませう。

○大倉精一君 関連して。たまたま今私がお尋ねしようと思つたところを御答弁があつたのですが、かつて運輸大臣が関係閣僚の周で、国鉄のあり方を含んで輸送全般のあり方について検討中である、こういう発言があつたのですが、その経過についてお尋ねしたかつたのですが、どういふ経過になつておりますか。

○政府委員(山内公猷君) その問題は貨物の暫定割引の問題が契機といたしまして、国鉄の運賃、あるいはその他もの全体を大臣は取り上げるべきであるといふことで、兩三度經濟閣僚懇談会でも議論になりました。非常に問題がむずかしいのでまだ結論に達してないわけでございますが、經濟閣僚懇談会におきましては、すでに取り上げられておるわけでございませう。ただ結論がまだ出ておりませんが、大臣といたしましては、もつと強力にその問題を進めようといふ御決意でございませう。

○大倉精一君 私は、原則的に言うならば、その問題を政府は責任をもつて先に結論を出さなければならぬと思ふのです。今のずつと答弁を見ておりましたも、非常に矛盾したところがある。たとえば國有鉄道法の第一條を見ても、能率的な運賃をやると書いてある。ただこの場合の能率的な運賃というものは、私企業のような營利事業としての能率的なという意味じゃないです。これはずつとこの趣旨といふものは、公共の福祉を増進するためにのみ能率的な運賃があり得るのである。で、それ、このもうかるとか、もうからぬとか、盛んにそういう話がありませうけれども、これは全然違ふと思ふのです。それからまた、運賃法を見ましても、四つの原則をあげておられますけれども、これも第三項の「産業の発達に資すること」、これはいかにも軽々しく取り扱われておる。その前の「原価を償ふものであること」、これを一生懸命を大にして強調して、肝心の「産業の発展に資すること」といふことが非常に軽く扱われておる。これは今の國有鉄道のあり方からいって、そうなる運命にあるのです。これは、ですから國有鉄道のあり方自体をやはりこの際根本的に検討する政府はその責任があると思ふのです。特に民間企業のトラックと競争しよう、あるいは電車、バスと競争しよう。競争もけつこうなんですけれども、それだけでは國有鉄道と私企業と何ら選ぶところがなくなつてしまふ。でありますから、それが結論つかないと運賃を審議するなり、あるいはその他云々と云つても、本末を転倒するのではないかと私は思ふのですが、お考えをお聞かせ願ひたい。

○政府委員(山内公猷君) 御指摘の通り國有鉄道法第一條の能率的な運賃といふものは、たゞもうけることだけを考へて、公益を眼中に置かなくていいという趣旨ではございませう。これは常に議論されておるわけでございませうが、公共性と企業性というものを完全な姿においてマッチして國有鉄道といふものは經營を行なへといふ、日本語では非常にむずかしい日本語でございませうが、この能率的な經營といふことは、やはりまあ公共企業であるから、一つ一つの企業行為が案に、能率を考へないでやつていいというわけではなく、やはり民間企業におけるように經濟的に能率的に行なへといふ趣旨でございませう。ただし、その目的は營利というのではないので、公共の福祉を増進するといふことを目的とするのだといふことで、私が御説明しなかつても十分御了解をいたしておるところでございませう。かつた運賃法第一

条の「原価を償う」ということだけを重視して、ほかは重視してはいないのではないかと、ということですが、私たちはそれは考えておりません。現在の運賃制度そのものが、この「原価を償う」ということよりも、先ほど乗御説明申し上げておりますように負担力主義によっておるわけであります。この負担力主義というものは、利用者の利便というものを十分考へての負担力主義ということでもあるわけでございます。それは貨物の運賃制度を考へてならねばしてもわかりますように、国鉄における定期旅客制度というものを考へてなつてもわかりますように、この「原価を償うものである」ということの、先ほど来の御質問と逆になります。非常に強くその面が現われてきておるわけでございます。ですから、この運賃法第一条は、繰り返して申し上げて申しわけございませんが、まず総括原価を償うということを一つのワクにして、その中においてこの第一号、第三号、第四号の原則によつてやつていくのだというふうに考へておるわけでございます。

ただ、いろいろ運賃法以外に問題が多々ある、解決すべき問題がたくさんあるということは十分存じておりますので、運賃法の改正だけで事足りりというわけではないわけでございます。これが第一歩でございますして、国鉄の財政の建て直しは次々に根本的な問題について手を触れていかなければならないというふうに考えております。

○大倉精一君　まあ、きよりは関連質問でもあるし、時間もありませんから、どうぞこう言いませんけれども、先ほどから原価を償う、原価を償うとい

うお話があります。が、原価とは何だということだ、原価とは何だというのです。総合的な原価のごときでございませうけれども、総合的な原価というのは何かということ。そうしますと、極端なことを言うならば、さつき中村君が言つたように、赤字線を作るんじゃない、作らされるんだが、これも原価だな。それからあるいは定期の割引、これも原価に入るでしょう。これは本来ならば政府がめんどうを見なければならぬですよ、この割引なんというものは。ですから原価というが、原価の中心は非常に疑問ですよ。これはそういうものを一部の運賃なり一部の料金なり、みんな負担しなければならぬ。そういう原価を、不当な原価を、そういうことをやはり国鉄自体として、まあこれは局長の責任じゃないかもしませんけれども、政府が真剣にこれから取り組んで、その上に立って運賃を考えるのだ。そうしてトラックとの競合関係はいかにあるべきか、これをやらなくというところ、どうも私は国民諸君は納得しないんじゃないかと思うんですが、まあ、それだけですが、お考えが

あったら一つお聞かせいただきたい。
○政府委員(山内公猷君) 繰り返す
ようで申しわけございませんが、原価
原価といましても、原価に二つある
ということをお願いしております。私
はこの運賃法にいう原価というのは、
総括原価といえますのは、総取入対総
支出というものが償い得るようにとい
う趣旨だと解釈しておるわけでござい
ます。そのほかに個別的な原価という
ものがある。その個別的な原価というの
は、鉄道企業においては生産企業にお
けるように正確に出ない。たとえば管

理費が非常に多いということで、先生のような専門家に申し上げますのは……。

○大倉精一君 何が専門家だ。

○政府委員(山内公猷君) 釈迦に説法のごときでありますけれども、ただ、あまりにもその個別原価というものは、非常に卑近な例におきましては、定期の面におきまして、あれが原価を償なっておると常識的にも考えられないものがある。そういうものは今回問題にしておりませんけれども、貨物の面におきまして、その他いろいろあるので、そういう明らかに個別原価を割つておるといふものは、原価にまで近づけるというのではなくて、なるべく考えられる原価に近いようにしておくというところでございまして、その点微温的であるということ、われわれも認めておるわけでございますが、その二つの原価を考えて作業をしておるわけでございます。

○大倉精一君 まあこの問題はまた衆議院も上がってきておりませんので、こちらに回ってくれば、一つさらに詳しくお尋ねもしたいと思うのですが、

最後にきよりは私も議員総会がありますので、あまり長くできませんので、私はこれで保留しますけれども、こちらに上がってきましてらすつと突っ込んでお尋ねしたいと思います。

○相澤重明君 前田次官に一つ聞いておきたいんだけれどもですね、政府は、この今の鉄監局長の説明ではないけれども、公共性、公益性、企業性、こういうその解釈の中でですね、いわゆるこの公共性ということをあくまでも説明をされるのかどうか。国鉄の場合ですね、公共性ということをはり

政府は看板ははずしていないと、こういう閣議で話が進まっておるのかどうか、いま一回その説明をしてもらいたい。

○政府委員(前田郁君) 国鉄といたしましては、私どもはやはりこの公共企業性ということが根本になっておるんじゃないか、こう考えております。ただいま赤字の問題もいろいろございませうけれども、一切これは建設審議会においても国鉄側からも、しよつちゅうお話があつて、赤字線が非常に多い、これをどうするかということでございますが、結局は公共企業性というものがものを言っておるので、その赤字の問題もその見地から相当研究をしていかなければならぬじゃないか、こう実は考えておるわけでございます。

○相澤重明君 そこで次の委員会に私も質問をいたしますから、そのために一つお答えをいただいておりますので、建設審議会の答申を政府は尊重をする、しかも公共企業性であるというところになると、政府は赤字線ということも現実として承しておるのであるから、十一路線建設については、これを暫工するとすれば四十億の赤字による

それからいまだ一つ、それは独立採算
ということ、先ほども大倉委員から
運賃法の問題で質問をされておるけ
れども、あくまでも独立採算というもの
を進行するつもりなのかどうか。もし
そうであるならば、四ヶ所の赤字になる
ということも、これはもうはつきりし
ておるわけですね。そういうよりなこ
とを、こういう賃率を改正する際に国
民の前に明らかにしなければならぬと
思うのです。そういうことをまずどう
いうふうに政府は国民の前に明らかに
するのか、それを一つこの次の委員会
で答弁してもらいたい。

それを強行しないで、先ほどの言ひ国民の国鉄であるという建前で、公共性というものを含んだいわゆる政策運賃というものを持つならば、一体今のいわゆる固定資産税なり政府の補給金なりというようなものについてどういう見解をお持ちであるか、これを一つ基本的な問題として次の委員会にやはり答弁してもらいたい。

第三、それは今回の運賃率の改正が、当面の赤字を若干でも解消をする、不減収不増収という説明を、むしろかしい日本語を言われておったけれども、それにしても、五千万からの貨物、旅客のバランスをとれば赤字になる、こういうことを言われておるのだが、次の国会で国鉄運賃についての改正を政府は提案をしない、今後運賃の改正をしない、こういうことが言われるのかどうか、そのことについて政府の見解を明らかにしてもらいたい。

以上三つについて、あとこまかい点は次の委員会の際に各角度から私から御質問申し上げますが、基本的な問題ですから、そこは一つ前田次官から大

目を、お話しになつて、政府の見解を明らかにしてもらいたい。以上です。

○中村順造君 大体私はまだまだ質問したいのですが、時間もないようですから、ただ要望しておきますが、この次はやはり今まで議論されたように、運賃の問題一つ取り上げても、やはり原価運賃だとか政策運賃だとか言われております。それから国鉄のいわゆる公共性、企業性ということから見て、やはり非常にこれは政策的なものであるわけです、なけらねばならぬわけです。そういう面で大臣にも今度は出ていただいて、国鉄の、去手の八月どつ

たと思いますが、やはり本委員会では、先ほど大倉委員から言われたように、国鉄の企業そのものにもやはり根本的に考えなければならぬ面があると、こういうことも本委員会でも言われておりますので、大臣に一つ出てきていただいて、それから私は、ちょうど今まで言いましたのが中途半端なことになりましたけれども、まだこの運賃の改訂については多くの問題を含んでおると思います。だから適当な機会がありますれば、また質問を續けてやらしていただくということで、きょうは保留して私の質問を終わりたいと思います。

○金丸富夫君 あるいは関連するようなどにもなりますが、この運賃改正自体は、先ほど御説明もありましたし、また、いろいろ配付になりました資料を通過いたしますと、国鉄は旅客の面においても貨物の面においても、今回の運賃改正をもつて増収をはかつて、鉄道の経営を好転させようというこの意図はないように思いますが、それはそう解釈していいわけでしょうか、それが一点。

○政府委員(山内公猷君) 繰り返してお答え申し上げますに、不増収不減収を建前としたしております。

○金丸富夫君 そうしておりますといふと、今度の改正自体は、結局旅客のいろいろ、今日まで経営してきたいわゆる鉄道政策というものを、いろいろの時代的に次々に改善されてきておるが、それ全体的のバランスが非常にとれておらない。従って運賃自体の増加はしないという範囲においていわゆるバランスをとっていく。そうして現状に合った運賃制度であり、旅客運

賃制度であり、貨物については、各等級が新しい観点に立つての産業及び国民生活必需の輸送というものについて適合するように改善をしていく。そしてその総額において下級品を上げる、それから非常に高いものを下げ、競争にも対処する。同時にまた、この方策としての原価主義、遠距離運賃法等の従来の負担主義というものを是正していくという方策のように私は見えるのですが、これは間違いのないわけですね。

○政府委員(山内公猷君) 旅客におきましてはおっしゃる通りでございます。ただ貨物の面におきまして、鉄道自体の企業の要望からいいますと、先ほど来御説明しておりますように、まだこれはこれで目的を達したというもののじゃございません。ただ繰り返して申し上げますが、運賃法第一条にありますように、貨物の等級の改正といいますが、いろいろの社会的な影響といふものを考えておるわけでございます。これによってトラックに転移をしたものが完全にまた鉄道に返ってくるというこれは考えていないわけでございます。ある程度トラックに転移するものが防げるであろうと、これだけではだめなんであって、鉄道の輸送の近代化、荷主の要望に応じた輸送改善といふものが相待てば、またある程度のそういう効果を生ずるであろうというところであるわけでございます。

○金丸富夫君 貨物についての問題ですが、いわゆる負担主義、まあ距離でいえば、遠距離運賃法、また負担主義の貨物等級表というよりなものが基本になっておるものが、自然原価主義というよりなことに転移するということについては、世界各國において、今日の情勢はまさにきょうな線に沿っておる。言いかえれば、企業自体というものが、やはり原価を基本として考へられなければならないというおそれがある。そこで各國がこれにやっておることを考え、われわれはそれの意味において、わが国有鉄道の貨物運賃というよりなものが負担主義から原価主義にやはり是正するということは当然だろうと思ひます。

ところで、具体的問題で一つお伺いしたいのですが、最近の産業界の情勢において、特に科学進歩の結果、非常に新しい品目というものが、そういうものがふえてきておるわけですね。新設品目に、ここにあげてあるのも拝見しましたが、こういう特殊のものだけではなしに、たとえばアルミ製品であるとか、あるいはプラスチックというよりなことで、建築用材から食料品から家庭用品からすべて、こういうものがそういふことになっておる。言いかえれば普通の炊飯器というよりなものでも、昔ならば鉄製品、今日においてはアルミ、その他、非常に軽量品であるとかというよりなことに転移し、特に軽電機機いろいろなもの、最近非常にふえてきておるわけですが、そういうものの貨物に対してのいわゆる等級といふもの、言いかえれば軽量品に對する等級のごときはどういう工合にして是正されることになっておるか、資料をいただいた範囲だけではわからないのですが、私の考えとして疑問を持つのは、かりに不増収不増取の原則であっても、たとえば米を何

がしか上げるといふよりなことになるならば、今日非常に負担力もあるでしょうが、いわゆる軽量品で、実質主義から考えて、貨車一ぱい積んでもあまり積めない。トン数だけのものを積みめないうよりなものが、今日やはり重量で全部計算されておりますね。そういうものに對する、いわゆるこれを調整するのは私は等級だろうと思ふのですが、この等級については、今回はそういう点を考慮しておるかどうかが、これは広範囲にわたると思うのです。たとえば貨車一車というよりな点から考えても、従来は相当の重量であつたから、相当の運賃がやはりとれておつた。ところがそれが今度は非常に軽量品になって、一車かかつても、十三トンが八トンにも足りないというよりな状況に、これは相なるだろうと思ふのですが、これに對してはどういうことになっておりますか、その点を一つちよつとお伺ひしておきたい。

○説明員(磯崎觀君) ただいまの御質問でございますが、新設品目の中に納入品目を増加いたしました。私どももいたしましては、今の傾向から申しまして、負担主義が原価主義に近づいて、従って、やはり品目数を増加していきたいという気持ちも持っておりますが、最近の化学製品、その他の発達、新製品の発売等の関係で、これだけふやした。それらの点で軽量品が多いことも事実でございます。軽量品につきましては、御承知の通りいわゆる減トンの制度をとつて、減トンと申しますか、軽量割引の制度をとる、これにつきましては、やはり千二百品目の全品目につきまして、通産省、農林省と共同調査いたしまして、貨車の積載

率を計算いたしました。と申しますことは、もちろんおのの重量の変化もございまして、また荷作りの変化もある、あるいは取引の単位が違つてきているというよりな種々の理由によりまして、今までの減トン制度を当然修正しなければいけない。ちょうど貨物の価格が上がつたり下つたりしますと、運賃が上下いたしますように、やはり貨物の荷作りなり取引単位が変わつてくると、当然軽量減トンに影響するわけでございます。これらにつきましては、もちろん全品目につきまして、新しい軽量減トンを作成しておるわけでございます。それらも提出いたします資料の中につけて提出いたしたいと、こう思つております。

○金丸富夫君 今軽量品目については減トン制度と言われまふけれども、減トン制度というのは結局車扱いじゃございせんか。そうするといふと、一般の小口扱いと車扱い以外のものについては、算級割増しとかいうことになっておりますが、従来通りにやられるかどうか、その点……

○説明員(磯崎觀君) 車扱い以外の小口貨物につきましては、基礎貨率は今一回いじらない。ただ割増しにつきましては、今の軽量減トンあるいは物の価格と同じように、その貨物自体の物理的性質なりあるいは取引単位の変化、あるいは荷作りというよりなこともございまして、小口貨物につきましても、個々の品目につきましても、ある程度割増しその他の変更をすることもございまして、しかしながら、小口貨物の全体の基礎貨率及び基準貨率は、今回変更いたさないということになっております。

○金丸富夫君　そうすると、実際の個々のものに対して、今日この科学の進歩によって、また変更によって、非常に変わってきておる情勢についての個々の研究及び割増しというか、そういう点は是正される御意思でありますか。また、されないで、そのままでいくわけでございますか。

○説明員（磯崎觀君）　現在の減トンなりまた割増しは昭和三十二年、もう少し、大部分のものは実は昭和二十八年、正確に申しますと、昭和二十七年の九月一日現在の重量荷作り等によって査定されております。ですから、その後八年の時日を経過いたしておりますので、これは法律問題としてでなしに、当然これは時期の経過によりまして、ある一定の年数が参りますとこれを修正する段階になっておる。ちょうど今回はまたまこういう改正がございますので、これと一緒に修正いたすということを考えております。

○金丸富夫君　そうすると、これは今回の改正でそういうものが考慮されるということに理解してよろしいわけですか。あらゆるものについてここに出した、あげられておるこの品目だけかどうか、そこはわかりませんが、おそらく従来のものについて、たとえば建物の窓ワクにしても何にしましても、非常に品目、あらゆるものについて軽量の現象というものは、質の科学的進歩に伴って変わってきておると思っておるわけですか。従って、この点は同じ改正をいたしますならば、そういう点を一つ十分に調整をされてお取り扱いを願いたいと思ふのです。

次に、今回の運賃改正を、ちょっと研究が不十分であるが、答申には出て

おりますが、この營業キロの関係は改正はあるわけでございますか、ないわけでございますか、お伺いしたい。

○説明員（磯崎觀君）　營業キロと申しますと、旅客キロの營業キロ……。

○金丸富夫君　貨物の連帯あるいは海陸連絡における通算キロですね。

○説明員（磯崎觀君）　それは一切変更ございません。

○委員長（平島敏夫君）　本日はこれをもって散会いたします。

午後零時三十七分散会