



ました倉庫業法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

昭和三十一年に現行倉庫業法が制定されました、倉庫業の開始にあたっては、運輸大臣の許可を受けしめることとした次第でございますが、冷蔵倉庫業につきましては、当時の事情により、当分の間は届出制にすることにいたしました次第でございます。

しかるに、その後の冷蔵倉庫業の実情にかんがみまして、この際、上記暫定措置を廃止いたしまして、普通倉庫業と同じように施設の改善、業務運営の適正化をはかることが必要と考えられるのでございます。

このほか、倉庫業者は、保管する物品の種類を表示させることによって、寄託者及び倉庫証券所持人の保護をはかる等の必要がございます。

以上がこの法律案を提出するおもな理由でございます。何とぞ慎重御審議の上すみやかに可決せられるようお願い申し上げます。

○三池委員長 本案に対する質疑は次会に譲ることといたします。

○三池委員長 次に、鉄道軌道等の事業における公共負担の国庫負担等に関する法律案を議題とし、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。關谷勝利君。

○關谷委員 提出者に御質問申し上げますが、まず第一にお尋ねを申し上げますのは、この鉄道軌道等の事業における公共負担の国庫負担等に関する法律案、これを提出せられ

まする際に地方鉄道軌道整備法とのことを考えられたことがありますか。

○久保議員 ただいま御質問の点でございますが、これは一応考慮の中へ入っております。

○關谷委員 そういたしますと、これには一つも触れていないが、どういふふうな処理をせられるおつもりですか。

○久保議員 この鉄道軌道法との関係であります。この法案の全体とこの問題とはもちろん密接な関係はございます。でございますが、一応公共負担の問題に限定しておりますので、この関係は触れておらないわけでありまして。

○關谷委員 これを出される理由として書いておられるのは、そのために経営が赤字になるから、それだから公共負担をしろというのが趣旨なんです。そうでしょう。これをあなた方は提案理由にしておられますが、地方鉄道軌道整備法は、赤字が出た場合あるいは新線建設等をやっている資金を投資した場合に、六分を限度として

の補てんをするのだ、こういうふうなことがきめてあるのです。あれを切り離してまたこれをとらうということになると大へんなことになってしまいますが、その点何も触れずに出しておられるということとはまことに不向きなものであると思ひますが、どうお考えになりますか。

○久保議員 お尋ねの冒頭であります。この法案の提出の理由として、赤字経営であるからという理由で提案をしたとおっしゃいますが、そういうことには触れておりません。この法案を提出した理由は、これは私企業にしてもあるいは国鉄企業にしてもいづれも本来の使命としての公共性は持つてお

るわけですね。それ以外に、先般提案説明で申し上げた通り、いわゆる外的なそれ以外の条件、そういうものによって制約される部分もこれはその根源の責任において解決すべきである。

もう少し砕いて申し上げますれば、いわゆる公共性といわれる公共的な使命、これはたとえば産業政策上、あるいは社会政策上、文教政策上、そういうものに基づくものでも、そういう企業が負うべきでないという思想から出ております。よってその企業が赤字であるか赤字であるかの問題とは別個であります。よって御指摘のようになります。よって軌道整備法でありますか、この法律によりましては、赤字であるという場合には法律に基づいて助成をするという規則がございまして、これとはまた別です。でありますから、一つの

鉄道企業が赤字であっても、たとえば国家の政策上通動あるいは通学の定期が相当に割引をさせられているという現実、あるいは貨物運賃の暫定割引、こういうようなものは当然これは政府の政策上から出たものであるから、よってその責任は政府において解決するという思想が公共負担のこの法案の精神でございまして。

○關谷委員 もう少し地方鉄道軌道整備法を読んでからにしたいんですが、これは公共性があるがために地方鉄道軌道の場合においても、赤字が出た場合には補助する、あるいは新しくやった場合にはこれを補助するということになっておるので、これは公共性を基礎として補助するということになつておるので、これは公共性という点からいって、いづれもう一回この点は次の機会に重ねて御質問をしたいと思います。

これを見ておきますと国鉄の場合と私鉄の場合とを一本にしてやっておられるようであるが、これを一つにしておられるのは非常な無理があると思うのです。それで私どもこれを議論する場合には私鉄と国鉄とを別々に全く切り離して御質問したいと思ひますが、これを一本で公共負担はすべて、ということとは非常におかしい、矛盾がたつたかと思ひます。そういうことを前提としてお尋ねしたいと思ひます。

この前、あなた方は運賃の計算を、これは原価主義でなければならぬということを非常に説いておられたようでありまして、この原価主義というのはどういふふうなことが原価主義なのか、一つその原則をちょっと承つておきたいと思ひます。

○久保議員 原価主義は運賃制度審議会でありまして、最近の方針というのか、一つのオーソライズしたものの解釈を出しております。この中には当然経常の運営費はもちろんであります。そのほかに退職引当金とかあるいは建設のある程度の利子とかあるいはその償還とか、そこまで含めるのが当然だという原価主義がございまして。この原価主義は一応今の運賃法からいって原価主義が中心であらうということでは、これはわれわれもある程度理解しております。ただし公共負担というものと原価主義というものは別個に理解するべきだと思ひます。たとえば一つの例であります。貨物の暫定割引というものは、これは原価主義からいいますれば、一つの暫定割引は原価を割るということは当然だと思ひます。この原価を割ること自体が、この総体原

価でまかなう、いわゆる貨物の暫定割引をしたそのマイナス面を全体の原価で償却するという方法は、形を変えていえば、いわゆる相互扶助的な形で国家政策を行なうということにとれます。そういう思想は原価主義から排除すべきである、こういうふうな考えでお尋ねをいたします。

○關谷委員 お尋ねすることだけを答えて下さい。横道に入らないようにして下さい。

原価主義の中にあなた方が考えておられるのは、もちろん資本に対する利息も含んでおられます。それから適正なる利潤も含んでおられるはずですが、それも含んでお尋ねいたします。んか、まずこれをお尋ねいたします。

○久保議員 国鉄というかそういうものに限定して考えた場合に、これは公企業でございまして、この場合に適切な利潤というものを含みまかさないべきかというのとは両論ございまして。われわれの考えは、いわゆる利潤というものは当然還元すべきである。ところが国の場合には還元する方法としては株主配当というものがございまして、そういう必要はございませんか、それはあげてその企業の整備発展に使う。それも満足するほどできておつて、その必要はないというのであれば、当然還元を下げるところがわれわれの考え方でございます。

○關谷委員 これはあなた方はいふに妙な答弁をしておられる。資本に対する利子、それから適正利潤は含むのか含まないのか、こういうことを私はお尋ねしておるんで、これをよくお尋ねしておきまさんと、これから先議論をしていくのにこれが前提になります

○關公委員 私がこれから言うのは、あなたが先へ先へ逃げよう逃げようとして答弁するから(発言する者あり)変な答弁をすることになるんですよ。これは運賃原価を計算するということになったら、資本費と利潤を見なければならぬですよ。それを計算した場合には、現在国鉄が公共負担として負担しておる額以上の収入が現われてくると思います。それと比較しなければならぬという議論がここに起きてくるんです。この議論は当然起きなければならぬと思うんです。そうしてそれでおおかつ公共負担が上回るという場合に、私はこれをやれと言うので、一方で運賃を押えておるから、それで国鉄が非常に無理をしておる、そのために公共負担分が頭を出すから、その面を国庫負担をやれというふうなことは、これは運賃の原価主義と矛盾するもの

ことからくるわけです。それからもう一つは、資本に対する利潤、これは御指摘の通り、当然原価には含まれなければならないかぬ。ところが、利潤というのはこの提案している法案というものは、計算が違ふということです。別個なものである。それから、御指摘の

○關谷委員 私がお尋ねをいたしますのは、これは資本費は計算をしなければならぬのだ。そうしてそれを計算して、それが国鉄あたりの場合には含まれておりません。そうすると、それを含んだ場合にどれだけの額になるか。これに二兆という資産が国鉄にあったこととします。そして資本利がかりに一割ということになると仮定をいたします。すると、原価主義のときには、これは含まれるべきであります。そうしてそれを入れますと、二兆の一割ということになると二千億というものが出てきます。それを合わせて適正な運賃原価と

○久保議員 後段から申し上げますが、運賃の決定原則は、關谷委員御承知の通りでありまして、原価主義はなるほどのものの考え方を中心ではあるが、それ以外の三つの要素がございますから、これはやはり勘案していかなければならぬ。特にわれわれが運賃値上げに反対している理由は、もうすでに申した通りであります、いわゆる

○關谷委員 これは私が言うように、今の資本利子も含めて計算をし、税金等の面についても免除してあるのです。そういうふうなことを計算して、そうしてやった場合に出てくる原価主義の運賃というのが、ほんとうの運賃なんです。それで利潤が出てくる場合

合に、その利益の面を国民に還元する。国民の資本だから還元するんだというだけで運賃を下けてもいいし、それから先の方法はいろいろあるのですよ。運賃の原価計算というふうなことの場合には、その原価の中には資本利子も含め税金等も計算して、そうしてやるのが本来なんです。私企業との比較があるのですよ。今、海陸の輸送分

野とかあるいは自動車と鉄道との分野等、いろいろの交通政策を総合的に一貫性を持ってやろうとしたしますと、すなわち、もとのような自然の姿に戻そうとしたしますと、国鉄の運賃が安過ぎるために、すべての総合政策ができないというのが今の状態です。あなたの方総合政策というものをよく検討せられたら、国鉄の運賃が安いのために、総合政策がみんなくずれていることがわかるのです。そういうふうな検討をしてみられたことがありませんか。

○久保議員　御指摘のように、国鉄の

のは、あなたがおっしゃるのは、原価主義に立脚して運賃制度の中でお話しであります。原価主義というものの取り方自体に、今の国鉄の運賃の中にあるいは私鉄の運賃の中にあるようないわゆる公共負担というものを含めて原価主義をやっていることで、矛盾がある

る。この矛盾を解決することが公共負担の性質である、こういうふうなわれわれは考えておりますので、総合的な体系、いわゆる陸運の国内輸送におけるところの相互調整あるいは発展、そのための運賃の基礎はどこに置くかと

いう問題は、これは別個の問題とわれわれは考えております。全然関係ないとは言いませんが、この法案とは別個のものであると考えております。

○關谷委員　これはあなたとだいぶ見解が違いますが、私たちの考えておるのは、計算すべき運賃は原価計算なら原価計算という基礎があるべきもので、私鉄でも国鉄でも区別すべきじゃないのです。そして、それで今度利潤が出た場合に、国鉄の場合には公共負担があるんだから、その公共負担の面については利潤によって消化をして、それだけのものはまかなってやれ、な

お余りがあつたら運賃を安くする、こ  
ういうところへ持っていくのが原価主  
義の建前だと私は考えております。そ  
ういうふうにしなくて国鉄の運賃をき  
めておるから、国鉄の運賃が非常に安  
い線とどまっておる。そのために、  
今ほんとうの総合交通政策等をやろう  
とする場合にもできないことになつて  
おります。だから、この公共負担の面  
を論ずる際には、まず適正な原価とい  
うふうなことをやって、その中で公共  
負担が消化できないという場合には一  
般会計から入れなければならぬです  
が、適正な原価がきめられた場合には  
それで余るようなことに私はなつてく  
ると思うのです。公共負担をその中で  
吸収をしておいて、さらに余つたもの  
を運賃の値下げとかいろいろ政策的な  
面へ持っていく、こういうふうなこと  
にすれば、私はこれがほんとうの行き  
方であると思うが、あなたの意見を聞  
かせていただきたいのです。

○久保議員 お話は、適正原価をきめ  
て、その中で利潤が出れば公共負担に  
これを充てようという御論法のようにで  
ありますが、われわれは公共負担に利  
潤を充てるのではなくて、そういう原  
価計算の仕方じゃなくて、公共負担が  
国の政策から出ているのでありますか  
ら、これが前の国鉄のようであります  
れば、そういう一つの政策を執行する  
機関として国鉄はあつたかと思ひます  
が、今日は国鉄も企業体として一つの  
独立体をなしておりますから、そうい  
うことになりますれば、当然国家政策  
とは切り離すというのが建前ではなか  
らうか。でありますから、利潤が出ま  
すれば、先ほどから申し上げるよう  
に、これは当然輸送力拡充なり何なり

に振り向けて、旅客公衆に還元するこ  
とが国家の企業として当然ではなか  
らうか。でありますから、少し語弊がご  
ざいます、その中にはみじんも公共  
負担のないいわゆる社会政策的なものは  
含まれないでもないじゃないか。もし  
それを強要するならば、その面は政府  
が補充しろ、こういうことだと思ひま  
す。というのは、公共負担の原則から  
いっても、社会政策的なものを旅客な  
り荷主が負担することに矛盾がありは  
しないか、こういう思想です。

○關谷委員 今のようによつていま  
と、国鉄は独立採算だけをやってい  
て、公共性の面は一般会計から負担し  
るという結論になるようでありま  
す。私たちがどうもそれには賛成しか  
ねるので、私は今の国鉄運賃の原価計  
算のやり方に問題があると思つてお  
ります。それをほんとうに計算をして  
いって運賃をきめたならば、そこで私  
は公共性も發揮ができるし、独立採算  
というふうなものもやつていけるし、  
さらに公共負担も吸収できる。だから、  
そういう形態に持っていくべきで、今  
の運賃の決定方法というものは間違  
ておるんだ、こういうふうな気持ちで尋  
ねてゐるのです。あなたは運賃の決定  
方法というものは間違つておるとい  
ふに考えませんか。

○久保議員 適正原価のきめ方であり  
ますが、この原価は、先ほどお話を  
ありましたように、運賃の決定の中心  
的な柱ではあるけれども、その他の三  
つの要素を勘案するところに、国家企  
業としての国鉄の運賃があると思ひま  
す。だからそれ以外のものはこの中に  
とるべきじゃないと私は考えてお  
ります。

○關谷委員 押し問答のようで、行き  
違い、行き違いで並行線をたどつてお  
りますので、その点あたりはその程度  
でやめたいと思ひます。  
国鉄のいろいろな問題が議論せられ  
る際に、公共負担は一般会計で負担す  
べきものであるというふうな議論が出  
ておるのであります。道路あたりで  
も、これは国がやっておるとかいろ  
い言ひますけれども、その財源を考え  
てみますと、ガソリン税というふう  
に、やはり利用者というふうなものが  
持つておるわけでありまして、公共  
負担も利用者で負担すべきものであ  
る、そういう面から運賃面あたりも考  
えるべきものであるという点等から考  
えてみても、私は国鉄の運賃の決定方  
法に非常な誤りがあるのだ、そしてこ  
れは改正すべきものであるというふう  
なことを考えておりますが、そういう  
面からも考えてみたことはあります  
か。

○久保議員 道路や港湾はそれぞれ利  
用者の——たとえば道路だけお話をあ  
げましたが、なるほどこれはガソリン税  
で負担するということがございまし  
う。その場合そのガソリン税は当然運  
賃に入ってくるから、受益者負担であ  
るという問題もありませんが、それでは  
それだけが全部そうであるかという  
そうではない、こういうふうにおわれ  
ればとつておるわけですね。だからた  
えば道路にしても港湾にしても、なる  
ほど受益者負担ということも当然あり  
ますが、そればかりでこの整備がされ  
ておるわけではないのは御案内の通り  
であります。でありますから、やはり  
そういう点のバランスをとるというこ  
とも一つ考えなければいかぬ。こうい

う意味からも、これは妥協的な産物と  
してこういうものを出しておるのであ  
ります。でありますから、繰り返し申  
しますが、国鉄の主張してきた年間公  
共負担が五百二十五億あるというこ  
ろをとらぬのは、そういうところにあ  
ります。

○關谷委員 それから私が今公共負担  
を一般会計から持つというふうなこと  
に反対する理由は、運賃というものを  
物価指数等から考えますと、格安など  
ころにあるわけなんです。これは今ま  
でいろいろ物価政策とかなんだという  
面でこういうふうなゆがめられた運賃  
でがまんしろというふうなことになる  
ておりますが、私は物価指数等の面か  
ら言ひましても適正なところへ直して  
正しくされるということが必要だと思  
ひます。そして公共性という面から今  
度はその公共負担というものもその中  
で消化をしていくというのがほんとう  
の国鉄のあり方だろう、こういうふう  
に考えておりますが、その点について  
はあなたはこういうふうな考えられま  
すか。

○久保議員 特に物価指数の問題から  
この運賃の問題についてお話がありま  
したが、物価指数のとり方には御案内  
の通りいろいろございまして、物価指  
数とたとえば鉄道の運賃そのものと比  
較した場合に、なるほど御指摘の通  
り非常に安いレベルにある、こういう  
ことは言われるわけです。ところがこ  
のこと自体で、だからこれは上げて  
もいいのじゃないかという論法は、  
ちょっと私は理解しがたい。と申し  
上げますのは、物価指数は平均であり  
ますから、たとえば特定の方が十年に  
一ぺんぐらゐる品物が一割上がるの

に比べて、毎日使わなければならぬ品  
物が一割上がるのは、指数は一割だ  
けの値上げであります、影響するこ  
ろは大へん大きいのであります。だ  
からそういうことも考えますと、物価  
指数の云々ということとは、とりよ  
うて違ひます。運賃の決定は、やは  
り何といつてもすべての産業、経済の  
基盤でありますから、これはそういう  
ように簡単に割り切るものではないだ  
ろうとわれわれは考えています。

○關谷委員 十年に一ぺん使うような  
ものは物価指数の計算の基礎には入  
っていないんです。日常の生活必需品が  
基礎になつて、それを平均してこの物  
価指数はできておるのです。その平均  
の仕方がかりに悪いとしましても、出  
ております物価指数は昭和十一年に比  
較いたしますと三百三十六倍です。そ  
れに對しまして、改正後の運賃が、貨  
物は二百十四倍、旅客が百七十九倍と  
なりますと、これはけたはずれの低い  
指数なんです。そういう点から考えま  
しても、物価指数に近くするように計  
算していけば、こんな公共負担の国庫  
負担をやらずとも、適正な運賃をき  
めておけば、公共企業体としての公共  
性も持たせ得るし、独立採算もやつ  
ていけるので、こういうのが本来の方法  
ではなからうか、それについての御意  
見を伺つてゐるのです。

○久保議員 十年に一度ぐらゐしか使  
わない品物というのは、たとえば家を  
建てるなんというのは三十年に一ぺん  
くらいでしょう。ところが木材の指数  
はだんだん上がつていく。こういうの  
が物価指数の中に入りますから、そう  
いうことを一例に申し上げたのです。  
いづれにしても——物価指数でだ

う意味からも、これは妥協的な産物と  
してこういうものを出しておるのであ  
ります。でありますから、繰り返し申  
しますが、国鉄の主張してきた年間公  
共負担が五百二十五億あるというこ  
ろをとらぬのは、そういうところにあ  
ります。

○久保議員 適正原価のきめ方であり  
ますが、この原価は、先ほどお話を  
ありましたように、運賃の決定の中心  
的な柱ではあるけれども、その他の三  
つの要素を勘案するところに、国家企  
業としての国鉄の運賃があると思ひま  
す。だからそれ以外のものはこの中に  
とるべきじゃないと私は考えてお  
ります。

○久保議員 適正原価のきめ方であり  
ますが、この原価は、先ほどお話を  
ありましたように、運賃の決定の中心  
的な柱ではあるけれども、その他の三  
つの要素を勘案するところに、国家企  
業としての国鉄の運賃があると思ひま  
す。だからそれ以外のものはこの中に  
とるべきじゃないと私は考えてお  
ります。

○久保議員 適正原価のきめ方であり  
ますが、この原価は、先ほどお話を  
ありましたように、運賃の決定の中心  
的な柱ではあるけれども、その他の三  
つの要素を勘案するところに、国家企  
業としての国鉄の運賃があると思ひま  
す。だからそれ以外のものはこの中に  
とるべきじゃないと私は考えてお  
ります。

○久保議員 適正原価のきめ方であり  
ますが、この原価は、先ほどお話を  
ありましたように、運賃の決定の中心  
的な柱ではあるけれども、その他の三  
つの要素を勘案するところに、国家企  
業としての国鉄の運賃があると思ひま  
す。だからそれ以外のものはこの中に  
とるべきじゃないと私は考えてお  
ります。

○久保議員 適正原価のきめ方であり  
ますが、この原価は、先ほどお話を  
ありましたように、運賃の決定の中心  
的な柱ではあるけれども、その他の三  
つの要素を勘案するところに、国家企  
業としての国鉄の運賃があると思ひま  
す。だからそれ以外のものはこの中に  
とるべきじゃないと私は考えてお  
ります。

基本的なお考えについて、提案者の御説明を承りたいと思います。

○久保議員 ただいま御指摘になりましたように、この法案を提出しようという考えを固めたものとは、御案内の通り運賃値上げの問題も出ておりますが、長年国鉄の運営については問題がありませんでした。特にその中でも、国鉄の

から出たということは、まことに遺憾ではありますけれども、この際やはり国鉄は一緒にになってこの法律を通すために努力することが、国民に対する負担にこたえる道だ、こういうふうに思うんですが、どうなんでしょう。

○吾孫子説明員　ただいまのお尋ねのこと、お言葉の中に、国でできるべきものと国鉄がきめるべきものとおのずから區別があるというようなお言葉がございましたのですが、このいろいろな諮問委員会とか監査委員会等で御指摘のあります公共負担の問題、これをどうするかということは、やはり国鉄が国鉄だけできめられることでございませんで、それらの委員会やあるいは諮問委員会等の御指摘の中にも、そういうような問題については政府でもよく考えていたところのようにするようになり、

とは書いてございます。それで国鉄自身がまずやらなければならぬはつきりしておりますことは、国鉄の輸送力を整備して、国民経済の発展にじやまにならないように、臨路にならないようにやっていくということは、これはもう当然私どもがやらなければならぬことでございますので、それに必要な財源の一部に利子のつかない金を得られるようにしていただきたい、それには運賃の改定ということもございするし、公共負担あるいは税金の一部とかいうようなものを政府でめんどろをみていただくという方法もあるかと思ひます。そういうような点を総合的に一つ御判断いただいて、私どもの進むべき道をお示しいただきたいということとを、運賃法改正を御審議願います前に、前段において政府の方に申し上げました結果、政府がいろいろ御検討下



鉄の経営を何かの基準をもって一つ診断をしてみた上で、これじゃどうも公共負担をさせておくことは条理の上から見て不適当だというような結論が出たときに国家としてそういうようなことを考へべきようなことがあるんじゃないかというような含みのあるお話がありましたので、私もそういうふうに今日でも思っておるのでございますが、ただ、国鉄だけの今の経理内容をよく

していこうというようにただに立脚、着眼いたしましてもの考えて参りますと、今の暫定割引のものと、その他の公共負担の問題というところについていろいろ御議論がこころで出るし、私としても議論をいたしたいと思

いますけれども、やはり、いろいろ日本の産業全体と経済全体に広い考え方を持って視野を広くしてみますと、今の暫定割引というものは今にわかに撤廃していくとか是正していくとかいうようなことは、これはどなたが運輸大臣になっても政治的になかなか困難じゃないかというふうに私は考えておるわけでございます。国鉄といふものを指導誘致してこの経済を健全にしていくという運輸大臣の立場と、また国務大臣の一人として運輸の影響の及ぼすところが日本の産業経済にどうあるだろうかということを視野を広くして見る場合とは、おのずからそこには違いのあることもやむを得ないことだろうと思うのでございまして、現在におきましては、先ほど私が申し上げましたような筋で、今の国鉄が負担しております公共負担というものは、直ちに国家財政においてこれを現在新線建設の借入金の子補給をやっておるとか、あるいは御承知の戦傷病者の無賃乗車の補助をやっておるとか以上に踏み込んでやるべしということについては、にわかには賛意を表することができないのが現在の財政の実情であるというところを申し上げたようなわけでありまして、お前の気持はどういうところにあるか察せられるとおっしゃられれば、どうにでも御推察を下さってけっこうであります、速記録に残

りましたことを私の意見として一つお認めを願いたいと思ひます。

○勝澤委員 大臣の大へん美しいといいますが、政治的の御答弁といいますが、まあよくわかるわけですが、たとえば今の暫定割引を取り上げた場合も、やはり政治的にこれはたが運輸大臣となつてもなかなか困難だと言われればその通りだと思ふ。また運輸大臣という立場からだけ見て、国務大臣という立場から考えるならば、物価の問題を考えるとなかなか是正できないことだと思ふ。そのことはその通りだと思ふ。片方はその通りでいいながら、片方では運賃値上げをやつて、運賃値上げの方は運輸大臣でも国務大臣でもないわけですから、その辺は矛盾なんですよ、大臣。その矛盾をだれが負担をしているかといへば庶民なんですから、別に国鉄が背負っているのではないわけですか。ですから先ほど閣下委員は、輸送原価といふものをきめて、そしてその中から今度は公共負担をきめよう、こう言われているわけでありまして、別にああやうな場合、こうやうな場合においても、そんなに変わりはないものじゃない。ですから行き詰まっておる現実というものが今ここにきておるわけですから、そこであまり突っ込んで、答弁する大臣も大へんございまして、それから、利子補給といふものについての——今度でございましたけれども、考え方、あるいは今おっしゃいました戦傷病者に対する考え方、これはどういふお考え方ののでしょうか。

○岡本政府委員 鉄道新線建設に対しまして利子補給でございますが、これは御承知のように、鉄道の新線建設はそれ自体相当巨額の金がかかりますし、また経営していきまふ場合に大部分が赤字である、従ひまして、国鉄の経営に對しまして相当の圧迫になつておることは今さら申し上げるまでもないのでございまして、そこでこういふ負担を少しでも軽減しようというのが今度の新線建設補助法案のねらいとするところでございます。また戦傷病者の無賃乗車に対する国庫負担も、これもやはり政策的な運賃割引といひますか、あるいは無賃乗車といひますか、そういうことを国鉄に負担させておられますので、それを国が肩がわりしてやろう、つまり一種の公共負担を国家が背負つていく、こういう格好であろうかと存じます。ただこの際申し上げておきたいのは、よく公共負担の国庫負担の問題につきましては、欧州各国の鉄道の例が引き合ひに出されるのでありますけれども、(まだ質問しないよ)と呼ぶ者あり、大へん言い過ぎになるかと存じますが、ちょっと申し上げておきたいのです。御承知のように、欧州各国においては、なるほど公共負担の国庫負担を一部いたしておるところはございまして、しかしながら、そうかといつて、それじゃ運賃改定、つまり利用者負担によつてその財政を維持してないかと申しますと、やはりフランスにおきましてもあるいはドイツにおきましてもあるいは利用者負担も願つておるわけですから、ただこの利用者負担という原則がくずれて参りましたのは、あるいはなかなかそればかりによつておりましてはできなくなつて参りましたのは、對抗機關の關係から利用者負担に對する限界がきておる、そういうことから利用者負担による、つまり運賃値

上げによる増収によつてその健全性を維持するといふことができなくなつたところ、むしろかしくなりつゝあるといふのが現状でございますが、そうかといつて、やはりフランスにおきましては、ドイツにおきましては、一部は運賃改定によりまして利用者負担を願つております。これが真実の姿ではなからうか、かように考えますので、この際公共負担の国庫負担につきましても、欧州各国の例をよく出されまして、欧州ではすべて国庫負担によつておるのだといふ説が一部に出ておるもので、そこあたりから議論のこんがらがりが出て参りますといふことが存じまして、申し上げたような次第でございまして。

○勝澤委員 鉄監局長、私たちの言っていることは運賃を利用者が負担しろといふことを言っているわけですか。何も国で負担せよと言つていないわけですか。しかし、輸送原価が十円なら、十円で運びなさい、輸送原価が十円であるにかかわらず、農家やセメントの運賃を東京の通商者が払うようでは困る、こう言っているわけですから、その点は何でもかんでも国で負担せよといふようなPRの仕方というのはちよつと極端だと思ふのです。適正な運賃を払つて、なおかつその上に不当な運賃を払わされておる。これをとりなさい、こう言っているわけですか。これは諸外國の例も同じことでは。特に今社会党から提案されている案は、ヨーロッパ各国に比べてたらんと低いやつで、せめて保守党の政權ですからこの程度はできるだろうと言つておるもので、予算も、国鉄ですと今までは五百二十五億と言つておりましたが、これ

は運賃が改定されておるにかかわらず三百億なんです。まことに粗末な、ほんのわずかな負担なんです。こゝういふふうにお考えをいただきたいのです。提案者はどうなんでしょう。

○久保議員 鉄監局長から議論を巻き起こすようなお話がございましたので、提案者としての今までの検討の結果を申し上げます、なるほど鉄監局長のお話は一面をとらえておりますが、全体ではないといふことであります。結局、公共負担に限界がきておるから、だからやるのだ、こういう理論といふか、そういう見方で終始されておるようでありまして、限界にきていふといふことは、どこの鉄道も同様でございまして、いわゆるフランス、イタリアあるいはドイツ、こゝういふ国の実態も日本の実態も、その規模は違ふかもしれませんが、模様、情勢は大体同じであります。いわゆる鉄道が独占性を失つてきたといふのは、これは世界各國の傾向であります。これは当然です。道路あるいは自動車、こゝういふものの発達に従つて、鉄道の独占性がなくなつてしまつた。だから独占性の中で今までは公共負担をやつてきた。そのかわり日本の国有鉄道はいわゆる國家の直接の機關としてそういう意味でやつてきた。ところが日本の国鉄は公共企業体であるし、かたがたいわゆる新興競争機關といふものが発達してきて、そこに独占性が失われてきたといふことがある。だから西洋各國に比べて、これが条件としては何ら違ひがない。それから御指摘のように、公共負担は全部が國家でやつておるのじゃない、その通りです。われわれの提案し



今申しますようにそういう相違がある  
ということ、やはり矛盾であるとい  
言っても過言ではございません。その  
矛盾というものをどういうように合  
理的に解決していくかということに、私  
は政治というものがあろうと思うの  
です。その努力というものが、わずか  
ではありますけれども、赤字の新線建  
設に対して融資の利子だけでも補給  
してやろうということになったのだ、こ

理解をしておりますが、いかがですか。

○木暮國務大臣 たいま御指摘のよう、国鉄のいわゆる経理の健全性を高めるとかあるいは独立採算制というふうな見地から見ますと、いろいろ赤字になる仕事を負担するということもございしますが、また一方、いつも言う通り、日本国有鉄道の成り立ちから見まして、これは公共福祉の増進ということを目標として、高い公共性によって経営されるべきものでございまして、たゞいまお話しするような、そのことが社会政策的から出ましてもあるいは国全体の産業政策から出ましても、地方の開発というふうな見地から発足いたしまして、公共負担ということをや、事業の性質上独立採算制に藉口してこれを拒否するということではできない立場にあるのでございまして、いつもこの委員会でお話がございましたように、矛盾といえは矛盾であるのでございまして、この矛盾をうまく調節いたしまして妙用を今行なっておるということでございまして。これは国鉄ばかりでなく、人生至るところ矛盾ならざるはないわけでございます。理屈のうちに割り切つてものごとければこのくらい簡単なことはないものでございすけれども、ここにおもしろみもあるし、むしろかきさもあるように感ずるのであります。そのまゝが今の国鉄の経営に出ておるのでございます。そこで先ほど来お話がございましたように、日本でも新しい交通機関ができて、日本国有鉄道というものが日本の輸送機関のただ一つの独占的な王者であるという地位をいつまでも維持し

ておることにならないような状態になりましたことなどを政府としては勘案いたしまして、そういうふうになったにかかわらず、やはり事業の性質上、高い公共性から発露する公共負担もこの通りやらなくちゃならぬのだということの事情をよく勘案いたしまして、たゞいまの国の財政の実情から見まして、この程度なら負担を国家としてやつてもしかるべきだろうという見当をつけたものが、たゞいま御指摘の新線建設の借入金に対する利子補給であると私も考えておるのでございまして。まあこれは金額は小なりといえども、国鉄経営の上から見ますと、画期的な政府の政策の展開であるようにも原則的には考えられるので、国鉄としても喜んでおるし、政府としてもこれをやつたことに對して、国鉄に負わしめておる公共負担に對して、義理を一部分果たしたという気持ちがこのものであると私は考えております。

○山口(大)委員 運輸大臣のたゞいまの答弁では、確かに矛盾であるということはお認めになつてのことだと思ふのです。しかしただ財政上その矛盾を全面的に解消し得ない状態にあるのだ、こういうふうに答弁をされておるのだと私は思ふのですし、その通りの行政が現在行なわれておるのだと私は思つております。

そこで私はお尋ねをいたしますが、運賃法が通りましてその翌日、国鉄は三十四年度並びに三十五年度は引き続いて全体として黒字である、三十四年度におきましては三十五億円の黒字、三十五年度においては五十億の純黒字が出ておる、こういうふうに新聞に発表せられました。国民は、何だ国鉄は

赤字々々と言ひながら黒字を公然と発表しておる。しかも運賃値上げの理由は新線建設その他諸施設の拡充等に必要資金が得られない。しかもこのまゝの姿でいけば四十年には、運輸大臣の説明によると一兆円以上の借金になつて、七百億以上の利子を支払わなければならなくなる、こういう御答弁です。そうすると、私、今度歸つて参りまして、中小企業の方々やその他多数の方々と面談をいたしました。しかし私の説明とその新聞に発表になつてゐるものとは全く違つてゐる。国会というところは一体何をやってゐるのですか、こういうことで運賃値上げをされたのでは、ますますもつてわれわれとしては立ち行かないじゃないか、所得倍増、所得倍増というけれども、われわれの方々はちつともその所得の向上は望めない。むしろ全体の収入はそのかけ声によつて低下をして、大へんな迷惑だけがわれわれにしわ寄せされてゐるのだ、こういうことでさんざんなつるし上げにあつて私は帰つてきたのです。これは一体どういふことなんでしょうか。私はこれについては国会の威信というふうなことでなくとも、政治の信用性からいつても、国民の納得のいくよう、その内容を明らかにしてもらわなければならぬと思ひます。いかがですか。

○兼松説明員 お答えいたします。国鉄の経理の上で、現在の運賃改定の場合も、大きな資金が要するということは申し上げたのでございしますが、現在赤字とは申しておりません。収支はほぼとんとんであるということを示し上げて参つた次第でございします。ところで国鉄の予算と申しますものは収

入の見込みでございまして、この収入が上がりますればそれだけの事業が実行できるということで、予算上の支出権として国会で御承認をいたしております。経費の方は予算で御承認があつただけしか使えません。と

も、収入の方は国会で御承認いただきました額が保障されてゐるわけではなくて、多い場合もあるし、少ない場合もあるわけでございします。そこで昭和三十三年には予算より少ない収入でございしたので、工事経費をうんと切りまして、その関係で決算上差額として若干の益を出すことに、五カ年計画がおくれたようなことになつております。三十四年度につきましてはほぼ御指摘の通りでございします。三十五年度は予算の方の見込みよりも若干の収入増がございまして、もし当初からそれが見込み得ましたならば、その年の資本勘定繰り入れとして工事経費に入られるべきものでございすけれども、ことしの収入は私どもの制度の上で、国鉄の法律の四十二条によりまして締めた上で、その上で黒が出たならば翌年の資金に充当することになつておるわけでございします。従いまして、今年度の決算として若干の収入と支出との許された額に差額が出ましたならば、それは法律によりまして来年度の工事の経費の財源になるのが原則でございまして、たゞいまのところ、その額は当初の見積もりはとんとんでございしましたが、五十億ないし六十億あり得ると思つておられます。ただしこれはもつと当初に見込まれております。ええ、五カ年計画の資金がもう少しふえたわけで、八五%の完成率が六なり七に上がつてくる性格のものでござい

まして、その点は収入予算の方が毎年度の運輸実績から見ると見通してございします。若干の差額が出てくる。それは翌年度の財源になるのが建前になつております。

○山口(大)委員 時間がないようですから、次会にいたしますが、兼松理事の新聞に発表になっております定期運賃の値上げの考慮など重大な新事態が発生してゐるのときに、私は極端に言えば、国鉄がこんなことをやつて、そうして予算を提出するときは過小評価の甘い見積もりをして予算を出して、運賃値上げの口実にしてみたり、いろいろのことをやつてゐる。こんな甘いことをやるなら一切の値上げなどすべきでないし、こんな補助なんてやるべき性質のものでないかと考へてゐるのです。ですから私は次会にもつと突つ込んで質問をすることにいたしまして、すべて質問を保留いたし、本日はこの程度にいたしたいと思ひます。

○三池委員長 次会は来る十四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。

午後零時三十三分散会

運輸委員會議録第十五号中正誤

ベシ段行 誤

正

二一末 確保がき 確保ができ  
る

七四〇五 生み出した 生み出しに  
ハ一二 独立採算性 独立採算制

運輸委員會議録第十六号中正誤

ベシ段行 誤

正

二二末七 学説を 学説と  
六四〇二 のに、 のは、

二〇一 五 実体率 実耐率  
二三 一四 抗木 抗木

一四〇 九 ここで

運輸委員會議録第十九号中正誤

ベシ段行 誤

正

四 五末六 迫迫 逼迫  
六一〇 監監 監督

運輸委員會議録第二十一号中正誤

ベシ段行 誤

正

一 三末五 委員 提案 委員長提案  
二五 一六 ごさません ごさいます

〃 〃 末八 委員長を 委員長に

昭和三十六年四月二十四日印刷

昭和三十六年四月二十五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局