

参議院運輸委員会公聴会会議録第一号

昭和三十六年四月三日(月曜日)

午前十時二十五分開会

出席者は左の通り。

委員長 三木與吉郎君
理事 天竺 良吉君
金丸 富夫君
村上 春蔵君
大倉 精一君

委員 井野 碩哉君
重宗 雄三君
谷口 慶吉君
島島徳次郎君
野上 進君
平島 敏夫君
小酒井義男君
重盛 壽治君
中村 順造君
大和 与一君
片岡 文重君
白木義一郎君
加賀山之雄君

政府委員
運輸省鉄道監督
局国有鉄道部長
事務局側
常任委員
会専門員
古谷 善亮君

公述人
中央大学教授
武蔵大学教授
鉄道貨物協
会理事長
大槻 丈夫君
全日本金属鉱山
労働組合連合会
中央執行委員長
原口 幸隆君
日本観光協
会副会長
平山 孝君

本日の会議に付した案件
○国有鉄道運賃法の一部を改正する法
律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(三木與吉郎君) これより運
輸委員会公聴会を開会いたします。
国有鉄道運賃法の一部を改正する法
律案について公述人の方より御意見
を拝聴いたしたいと存じます。

この際、公述人の方々にごあいさつ
申し上げます。

本日は御多忙のところ公述人として
御出席いただき、まことにありがとうございます。
公述にあたりましては、
皆様の忌憚のない御意見を承りたい
と存じます。なお、御発言は一人二
十分間以内でお述べを願ひ、各公述人
の発言が終わったのち、委員の方より
質疑があると存じますので御承知願ひ
ます。

それでは細野君より御発言を願ひま
す。

○公述人(細野日出男君) 中央大学教
授細野日出男でございます。

私はまず第一に結論を申し上げま
す。大局的には今回の運賃改正法案
は、私の専攻いたしました公益事業料金
原理の立場並びに国民経済基盤の調
整、それから経済の二重構造の是正と
いう立場から賛成申し上げます。

次に、理由を幾つかに分けて申し上
げたいと思います。国鉄は輸送力の増
強とサービスの改善が最大の使命であ
り、また急務であると考えます。日本
経済並びに社会の発展テンポは非常に
早いのでありまして、輸送の需要の伸

びは実に著しいのであります。そうし
て所得倍増というより十カ年にわた
る長期の計画が策定されまして、ます
ますこの需要増の情勢ははつきりして
くるわけでありまして、ところが国有鉄
道の輸送力の現況は、国民が毎日経験
しておりますように、旅客輸送におき
ましては通勤輸送の混雑はもとより、
また長距離旅行におきましては、急行
券、特急券、あるいは座席指定券、寝台
券のようなものは、ほとんど二週間前
に手配しても手に入らないような状況
であります。非常な混雑を続けており
ます。また貨物の方は一日に二百万ト
ンといったような駅頭滞貨を毎日繰り
返しているような実情にあるのでござ
います。これは輸送力が極端に逼迫
しておるということを現わしておるも
のであります。新五カ年計画はこれを
解消するために立てられたわけであり
ますが、私の見解をもつてすれば、こ
の九千七百五十億円のうちの、こ
れは増進計画の前半年の分に対応する
ものとしてしましても足りないくらいで
はないかと考えます。東海道新幹線のご
ときは、最も急務中の急務であると思
えます。中には東海道新幹線をぜいた
く視するという議論、あるいは国民感情が
あるかのようでありますが、実はこれは
最も国の最大幹線であつて、これが現
在の複線では全く行き詰まっておる、
これを新しく線路を増加するというこ
とになれば、必然に最新技術を利用し
た今回の新幹線計画になるのでありま
して、これが決してぜいたくというこ
とではなくて、むしろ新しい鉄道の必

然の姿というものになるのだと考えま
す。こういふものを至急やる必要があ
ると思ひます。

次に第二に申し上げますことは、国
鉄の資金源のあり方という問題であり
ます。これは端的にいへば、資金があ
る程度必要であるということを申し上げ
たい、国鉄の資金源は、国営企業で
ありますからして、一般に借り入れ資
本をもつて行なわれます。で、減価償
却費というものが自己資金として
ございまして、これがいわゆる取り
かえ償却や取りかえ改良的な面に使わ
れるのが原則である。借り入れ資本
は、収益力を伴う、つまり利子、減価
償却費の負担にたえるというものの対
しては、借り入れ資本でもつてやって
いくことが当然であると考えます。こ
れは企業原則からでございます。し
かし、国鉄の改良と事業のうちには、
収支の償われないものが多々あるので
あります。これは、サービスの改善とい
うことは必然にそういう面を伴うので
ありまして、通勤輸送の改善のごと
き、そのいい例であると思ひるのであ
りますが、こういふものに對してはやは
り利子負担のかからないような資金が
必要である、これがすなわち資金とい
うことになるわけでありまして、また、
地方新線の赤字がしばしば問題となり
ます。こういふものは、新線建設であ
りまして、実は採算に乗らない。こ
ういふものを外部資本の借り入れに頼
りますという、財政を悪化するという
ことになりまして、これもできれば
ば資金でもつて支弁する方がよろしい

のであります。しかし、資金を資金とし
て使ふというものは、これは実は過去の
利用者——運賃を負担してくれた人に
對して、サービスの改善によって還元
するといふ意味を持つておるのであり
ますからして、新線の建設に資金を回
すといふことはサービス還元というこ
とには必ずしもならないという点から
見ますと、これはやはり新資本が必要
であり、借り入れ資本が必要である。
しかしこれは、むしろ利子の伴わない
国家出資といったようなもの、あるいは
国家の利子補給というよりなことが
必要であると思ひます。今回は
三億円の程度の利子補給が認められた
ようでありまして、これは私ははげつこ
うな端緒を得たものだと思ひます。た
だし、国家が利子補給をするからと
いって、多々ますます赤字線の建設と
いったような方にいくということ、こ
れは国民資金のあり方という点から
見まして、利用程度の悪いものに資
金を投入するといふことが望ましくな
いという立場から、賛成することはで
きかねるのであります。それから、国
鉄の資金というものを最も端的に表わ
しますものは、営業係数という数字で
あります。現在の国鉄の営業係数とい
うものの出し方は、営業収入に對して
利子を含んだ営業費のパーセンテージ
であります。戦前は七〇%前後であ
つた。ところが戦後は一〇〇%をこ
えております。最近の三年間ほどは
一〇〇%を割つたのであります。し
かし、三十二年の九五%、三十三年、四
年は九九%何がして、ほとんど赤字す

れすれの状態にあるのでありまして、これは決して国鉄の財政の健全なあり方ではない。営業係数という点から申しますと、私は八五〇程度になることが国鉄財政の健全な行き方、従つて、見込み運賃収入という点から申しますと、大体六百億円前後の益金上がるというところが、国鉄が健全財政を続けて発展していくために必要な程度ではないかと考えております。今回は四百八十六億円の増収ということが打ち出されておるようでありまして、これで長期自給していくということに対しては、私は多少の懸念を持つておるものであります。

次に、国鉄財政難の原因としていろいろなことが考えられますが、能率が問題であるか、つまり、非能率なのであるか、あるいは運賃水準が過低位であるのか、低過ぎるのであるか、この二つが問題になると思います。で、個々の計数につきましては、国鉄の経営にはいろいろ批判されるべき点であると思いますが、全体的な立場から見ますと、世界の主要国と比べてみまして、一キロ当たりあるいは一人当たりの輸送量——人トンキロというようなものから申しますと、国鉄は世界有数の高効率の域に達しておると言えると思います。また、国鉄自身の累年比較から見ても、過去十年間において非常にこれは能率が向上しておると見ていいと思うのであります。従つて能率の面よりは、能率に対しては国鉄は大いに努力してもらわなければならないのであります。しかし財政難の主因は、これは運賃水準の過低位、低過ぎるということにあります。これは物価指数の比較において最も端的に表われ

るのであります。しかし運賃水準が今の状態でありまして、いわゆる赤字、公共負担と称されるものがそれほど多くなければ、それでもやれるはずであります。ところが公共負担と称されるところの地方の赤字線が非常に多いということ、それから貨物、旅客等につきまして社会政策、経済政策、あるいは文化政策というような立場から、割引が非常に大きく強制されているというものが多く、この多いことが、これが今の運賃水準では負担し切れないという問題になつてくるのだと思ふのであります。公共負担は負担力のある利用者階層が負担するからあるいは国家の負担とするかという、この二つの行き方、またその両方を使う、ともにやるということがあるわけでありまして、従来伝統的に公共負担は独立採算の範囲内、すなわち負担力のある地域、あるいは階層の負担において公共負担が行なわれているというのが現状でございます。これに対しては、公共負担は公共の負担であるからして、国家もしくは公共団体が負担せよという議論がしばしば行なわれます。

これは確かに一部その通りだと思ひますが、国家財政の事情というものが、なかなかこれを優先順位に置いてくれない。これは実は国家財政の逼迫ということがあるのだと思ひますが、一つは長年の伝統でありまして、この伝統を破るということがなかなかできない。結局それは負担力のある階層に負担せよということだが、従来ずっと行なわれてきておつたのであります。これに對してはやはり限界があるということをお考えなければならぬ。つまり定期券客というのは、お客の頭数から見

れば六割五分を占めている。輸送量から申しましても四割六分を占める。ところが収入の方では一割七分にしかならない。つまり国鉄の非常に重要な業務であるものが、大きな公共負担になつておるということに、非常な問題があると思ひます。貨物につきましても、特別等級の貨物あるいは特別割引といったものに、そういう面があると思ふのであります。この黒字部門で赤字部門を負担するということに対しては、完全独占のもとにおきましても、絶対的な限界があるわけでありまして、近ごろのように運輸機関の競争がだんだん激化して参りますと、競争の面から、黒字のものの運賃をもっと上げて赤字のものの赤字を吸収するといふようなことが困難になつてくる、そこに限界があるのであります。そのことを考えて運賃を決定しなければならぬと思ふのであります。公益事業料金の原理の立場から申し上げますと、国家が国鉄その他の公益事業の運賃料金を決定し、もしくは認可するということの目的はどこにあるかという根本的な問題であります。これは独立であるところの事業に対して、価格は自由放任はできない、これは国家が定め保護というところに第一の理由があるわけでありまして、ところが利用公衆の保護の方に重点がい過ぎますと、実は利用公衆の保護というのとは、安んずいふことのほかにサービスの確保もしくはサービスの向上——独占でありまして、サービスの向上といふことを積極的にやらなければ、自由競争ではサービスの向上は行なわれず、独占下においてはほつておけば

なかなか行なわれない、そのサービスの向上をさせるということも、これもまた利用公衆の利益になるのであります。運賃が安いということだけが利益なのではなくして、サービス水準の維持向上ということもまた利用公衆の利益であります。ところがこの後者をやらせましたためには、企業の財政が健全でなければ、つまり資金の吸収力というものがなければいけないということでありまして、ですから近ごろの公益事業立法は、ことごとく一方において企業の健全なる発達ということと、一方において消費者、利用者の利益という二つの二つをあげておるのであります。この二つを調和させるということ、これが調和両立させるということ、これが公益事業料金決定の政府の任務だと思ふのであります。ところが過去、戦後の状態におきましては、運賃料金を安くしておくことに重点が置かれてまして、サービスの向上という面がサービス水準の維持向上という面の方がなおざりになる、これは結局料金が高からう悪からうというような結果を招きまして、安いものは悪いというところを招きまして、国鉄を初め各種公益事業のいわば拡張再生産が困難になつて、輸送力不足とか、電力不足とかといったような、そういう問題を引き起こしておるわけでありまして、ですから私はやはり根本原理に立ちまして、この両者を両立させるような料金政策を、政府国会において確立されるということを目指すべきであります。この観点からも、今回の運賃引き上げは是認せざるを得ないのであります。

それから国鉄運賃法第一条におきましては、第二号に「原価を償ふこと」といふ条項をあげております。これはいわゆる公正合理料金原則をうたつたものだと思いますが、しかし原価とは何ぞやということがきめてないということがよく問題である。その原価の中に構成資本報酬的なものを含むということなのであります。それがはつきり打ち出されていない国営事業の場合には、構成資本報酬はいくゆる益金についてどう考えていくかという問題が国営事業の場合と違つて参りますが、どうしてもこれは国営事業の場合でも益金が必要なのであります。それはサービスの改善のために必要なのであります。また経営の安定のために必要なのであります。ただその程度は民営よりもずっと少なくてよろしいということなのであります。そういう点から見まして、運賃法はもとより原則、原則的なものを詳細に規定される必要があると考えるのであります。なお、このいわゆる総括原価というものを各個の運賃料に配賦して、運賃料金を決定しますときに、いわゆる差別価格の理論というものをもち、負担能力のあるものには高い運賃、負担力の少ないものには安い運賃をという社会政策、経済政策、文化政策的な政策が織り込まれるわけでありまして、これに限界があることは先ほど申し上げた通りであります。

最後に、国民経済の基礎再建、あるいは経済二重構造の解消という立場から一言申し上げたいと存じます。戦後公益事業の料金に対する政府の政策というものが、できるだけ安くということをお強調し過ぎたあまり、公益事業とい

うものが、実は非常に企業的に採算困難の状態に陥っている、他の一般自由企業に比べまして非常に悪い状態、つまり企業格差が大きくなつております。これがいわゆる二重構造の問題なんでしょうが、いろいろ二重構造がございまして、しかし公益事業に對する二重構造というものは、これは政府の直接責任である。料金そのものを政府がきめる、あるいは認可するということをやってきているからであります。この点につきましては、もう時間がございせんので、あまり詳しい数字を申し上げられせんけれども、国鉄の總資本に對する純益の割合、いわゆる總資本利益率というものは、三十二年は〇・九七%、一%以下であります。三十三年は〇・四二%、三十四年に至つては実に〇・一三%にしかすぎない。ところが全産業に對しては、これは株式会社であると思ひますが、見ますと、三十二年下期五・五八%ないし四・一三%、それから三十三年度はちよつと下がつておりますが、三十四年になりますと平均が四・三二%、五・三三%というふうになつておりました、平均と比べまして国鉄が三十二年は五分の一の収益であります。三十三年は八分の一、三十四年は実に三十八分の一といったような低い収益率でございまして、国営と自由民間企業との間に相當の格差があることは當然でありますけれども、これは大き過ぎる、これは結局端的に申しますと、国鉄の安い運賃を使つてるところの一般企業は、非常に利益を上げてゐるというものであります。このままこれをのばしていられるということになりますと、つまり安いものはますます

ますます苦しく、従つて資金が集まりにくい、高いものはますます発展し、ますます輸送需要を起し、あるいは過剰投資というやうな問題さえも起こすというやうなことになるて参ります。ですから經濟の基礎を再建するということは、高過ぎるものは下げ、低過ぎるものは上げるという物価體系の均衡をはかるということでありまして、この点につきましては國有鐵道の運賃は低過ぎるものの方の部類に属し、これを引き上げるることによつて均衡をはからせるといふことが必要であると思ひのであります。

なお、運賃を上げれば國民の生活に非常に影響がある、あるいは物価に影響があるということが心配されますが、これはもちろん、上げれば影響があることは確実であります。影響がないといふことは言へない。しかしながら、いかに影響がありましても、結局國民經濟の長期發展をはかるためには、經濟基礎を均斉にする、二重構造を解消するといふことが必要である。このことは端的に申し上げますと、高過ぎるものの方が、超過利益的な利益を引き下げて、鉄道貨物運賃あるいは旅客運賃の引き上げを吸収する。家庭生活においては、個人の生活におきましては、やはり個人の消費の膨脹してきてゐる面を削つて、吸収するといふことをしなければならぬ。それを何とやらしないで、すべて運賃をアップックスする、つけ加えたものにするといふことでは、これはもちろん困るということは當然であります。それではなくて、高過ぎるものの方、あるいは使い過ぎるものの方でもつて、これを吸収するといふことをやるより

に政府は、並びに国会におかれては、一つ、國民に對して十分の心がけを持つやうに説得をしていただきたいと思ひのであります。國民は——民主國家の國民は主權者であります、主權者であるところの國民といふものは、自分の足代、あるいは自分の荷物の運賃といふものをみんな払うのはいやだ、だけれどおれの分を払つてくれといふやうな態度は、これは自主獨立の國民とは言へない。自分のために買ったものは自分が払うという覺悟を持つてもらう。それのできない氣の毒な人たちが、いふものに対しては、社會保障政策といふものでもつて臨むといふことが、これが本則であると思ひのであります。

運賃法の各条につきましても一言申し上げたかったのでありますが、時間が参りました。運賃法の第三条の普通運賃につきましては、これは私の考へとしては、やむを得ない方の賛成であります。急行料金や寝台料金を上げなかつたことは、これは賛成であります。二等寝台の税金が免除になつたことも非常に賛成であります。

通行税を、一等運賃におきまして通行税二割がそのままであつて、しかしそれを全体の二倍にするために本運賃の方を一・六六倍にするといふことは、苦肉の策でありますけれども、これは私は通行税を二割というやうな高のものを一割程度に減らすことの方がむしろ望ましいと思ひのであります。が、しかしこれはやはり賛成いたしません。それから定期券運賃につきましても、これは法律案以外の問題でございしますが、先ほどから申し上げましたよ

うに、私は直接費程度はカバーするといふところを上げることが長期の計画としては望ましい——今度はそこまで行つていないのでありますが、望ましいと思ひのであります。

それから貨物の運賃は大體一五%程度の引き上げのやうであります。これはスライド的な引き上げでありまして、全面的に賛成いたしません。

私としては、この引き上げでもつて今後五年あるいはそれ以上の長期の運賃安定が行なわれることを非常に望むものでありますけれども、しかしながら貨物運賃と定期運賃についてはある程度の危惧を残しておるものであります。

公述を終わります。
○委員長(三木與吉郎君) ありがとうございます。参りました。

○委員長(三木與吉郎君) 次に、蔵園君にお願いいたします。

○公述人(蔵園進君) 武蔵大学の蔵園であります。

私、結論的に最初申しますと、私は今回の運賃値上げにつきまして反対いたします。その反対の理由といふものを私は四點ばかりについてこれからここで述べておきたいと思ひます。

まず第一点、それは今回の運賃値上げがそもそも資本を調達するといふやうな観点においてなされてゐるというやうな観点であります。で、それは原価の問題ではなくして、むしろ利益金をその中から生み出すといふやうな観点からなされてゐる。なるほど、現在の國鉄輸送が逼迫しておる点につきましては私もそれを認めるわけでありましてけれども、そのような逼迫を運賃で解決

するといふことは、私はそういうことは間違ひではなからうか。それはむしろ政府が出資するなり、または借入金で行なうといふことが正しいのではないかと考へるわけでありまして。今回の提案理由の中に、採算に乗らないから借入金によるべきではないといふやうな理由が述べられておるわけでありまして、それはどういふ……採算に乗らないといふこと、それはどういふ……採算に乗らないといふことは、これは論理的には合わない。つまり國鉄が借入金によるべきでないといふこと、それはなぜそのやうな借入金によらないで運賃によるのか、あるいは借入金といふものをなぜやつてはいけなかつたといふやうな理由としては非常に薄弱であると思ひわけでありまして。つまり國鉄が、一企業といつたしまして採算に乗らないものを、なぜそれでは建設しなければならぬのかといふやうな点もありません。また採算に乗らないなら、政府出資によつてもいいのではないかと、これもあるわけでありまして。そうして新しい設備の投下といふことは、これは現在の運賃法におきまして原価を償ふに足るものといふやうなことから申しまして、その原価の内容の規定が不備であるといふふうに申しまして、この運賃法に規定された原価といふものは、あくまでも原価なのであつて、決して剰余金を含むやうな、利潤を含むやうな、そのやうな意味での原価ではなかつたのではないか。それが立法の精神ではなかつたか、そういうふうに考へるわけでありまして。従つて新規設備のための資本の調達を原価の中に算入いたしまして運賃を合理化す

ということとは、私は反対であるわけであり。剰余金は、会社などの場合、私企業の場合を申しますならば、利益金はこれはもちろん価格の中から生み出されるわけであり。国鉄でいうならば運賃の中から生み出さるべきであり。しかしながら公企業の場合、特に公益事業の場合、低運賃政策というよりな観点から、または一般公衆に対する影響というところから考えますと、剰余金を生み出すということは、これは運賃の規定原則にはやはり反すると思つておられます。もし、たとえこれを値上げしたと、こゝういたすならば、利用者が建設費を負担するということになります。同時に減価償却の費用をも負担するといふようなことになりはしないか。つまり二重の負担をしなければならぬのではないかと。これもまたあるわけであり。これが反対いたします第一点でございます。

それから第二点は、現在、国鉄が黒字である、にもかかわらず、なぜ運賃値上げをやらなければならないのか、私にはその理由がよくわからないわけであり。なるほど黒字というものはそれほど大きくもないし、また今後いつまでも続くというようなものではないかもしれないわけであり。しかし現実にはそのような黒字を出しておる団体において、なぜあつて運賃を値上げしなければならないのか、私には理解できないわけであり。そればかりではなくして、原価主義ということを書くならば、貨物と旅客との間に大きな開きがあるわけであり。つまりお客さんの場合には非常に多くの利益をあげておる。現実には

でにあげておる。しかし貨物の場合には赤字である。かように貨物と旅客との不均衡という問題は全然今回の場合は考慮してないといつて差しつかえないのではなからうか。それだけではなくて、いろいろな経理の内容について、新聞などで見ますと、いろいろな点が指摘されておるようであり。またたとえば預託金制度というものが、これは国鉄の監査報告書によりますと、預託金が現在四十億ばかりある。しかも一日平均の国鉄の残高は百五十億ある。そういう預託金の四十億については無利子である。百十億につきましては、これは金利が、わずか年利でいたしますと二、三%しかつかない。このような状態でありながら、なおかつ多くの資金を借りなければならぬ。しかもそれは預金部資金を利用いたしたとしても、六・五%ばかりの金利を払わなければならない。片方ではそのような金がありながら、なお片方ではそのような高金利の金を借りなければならないというやうな、こゝういふような預託金制度というものは、やはり今後解決しなければならぬものではないか。そゝういふものばかりではなくして、たとえば地下鉄に出資しておる、この地下鉄への出資というやうなことが国鉄にとつて必要であるか、このやうな一つの、いわばこれはごくありふれたものではありましようけれども、そのやうな経理上のいろいろな操作というものが、完全に行なわれていないといふ点が第二点なのであります。そのやうな完全な経理上の処置をした上でなければ、運賃の問題を極く論ずべきで

はないというのが第二点なのであります。それから第三点といたしまして、私はやはり公共負担といふことは、これは国家で補償するべきではなからうかといふふうに考へておるわけであり。今回の国鉄の資料によりますと、五百二十五億の公共負担がある。そして三十六年度の運賃値上げによる増収見込みが大体五百億足らずといふことが見込まれておるわけであり。もしこの公共負担といふものを、国家が補償いたしますならば、今回の運賃値上げの問題は起らなかつたであらうといふふうに考へるわけであり。ではなぜ公共負担といふものを国家が補償するのが当たり前であるかといふふうに考へるかといふと、これは国鉄に對しては独立採算制を強制しているわけであり。しかも、なおかつこのやうな負担を一企業に負わせるというところは、これは国家の政策によるのではなからうか、そのやうな国家の政策に對して一企業がその負担を負うといふことは、これは不当ではなからうか、こゝういふふうに考へるわけであり。つまり公共性といふことを非常に強くうたうことによつて、一切の犠牲を国鉄に負わせるというところは、これは必要ではない、そのやうなことはやるべきではないといふやうに考へるわけであり。そればかりではなくして、税金の問題だつてあるわけであり。片方では税金を、固定資産税だ、通行税だといふやうな名前前で税金をとつておるわけであり。また、そのやうな税金にいたしまして、国家の事業がこのやうに行き詰つてゐる時期に、このやうな税金を国鉄

に負わせるというところは、これはいい政策とは言えない、こゝういふふうに考へるわけであり。それから第四点といたしまして、総合的な交通政策といふものが確立されておらなければならぬ。にもかかわらず、そのやうな総合的な交通政策が確立されておらないがゆゑに、いろいろな問題が起つておるわけであり。同時に運賃値上げも、そのやうなところにも根ざしてゐるわけであり。従つてそのやうな点では総合的な交通政策を早く樹立した上で、この問題に取り組むべきであるといふのが第四点としての私の意見であるわけであり。たとえば新線建設といふやうなことをいふわけであり。そのやうな新線建設につきましては現状はどうかといふと、国鉄当局は企業意識といふものが非常に強く前面に出ておるわけであり。それはばかりではなくして、同時にいろいろな政治的な配慮から、新線を建設しなければならぬといふやうなこともあるように承つておるわけであり。これは非常に矛盾したものであります。これは非常に矛盾したものであります。一方では企業意識に燃えながら、やはり新線建設をしなければならぬ。同時に他方では企業意識ではなくして、政治的な配慮のもとに新線を建設しなければならぬ、このやうな矛盾した状態に置かれてゐる。従つてそのやうな矛盾した状態を一日も早く解決しなければならぬ。そのためにそのやうな、たとえば地方を開発するために鉄道が必要であるといふこと、同時に地方を開発するための道路が必要であるといふこと。しかば道路と鉄道とどちらを優先させるべきであるか、このやうな点についても十分な検討がなされてゐないのではないか、こゝういふふうに考へるわけであり。そのやうな点から申しますと、自動車と道路、ないしは海運あるいは航空といふやうないろいろな問題を総合的に交通政策として樹立して、その上でなければ今回の運賃問題を考えることはできない。でなければ道路も建設され、鉄道も建設されるというやうな二重投資といふやうなことが行なわれるし、また鉄道を建設したといふしましても、それは明らかに赤字線である。黒字にはならない。しかもそれに対しては国家による何らの補償も与えられない。いたずらに国鉄ばかりがその犠牲を負わなければならない、同時にその犠牲が利用者になるのではないか。こゝういふことをおそれるわけであり。

以上四つの点につきまして、私は今回の運賃値上げにつきましては反対なのであります。まあ要するに現在の所得増進計画といふものに、このやうな運賃値上げといふことは、やはり相反した政策ではなからうか。値上げがムードを申しますか、そゝういふものが現実的に常に起つてゐる。今回の値上げが物価への影響がないといふことは、言ひ得ないし、しかも物価への影響は、いろいろな独占的な商品とか、そうでないものととかいふやうな、物によりましてそれぞれ物価の影響の与え方が違つておるやうな、またいろいろのお客さんの場合から言ふならば、これは旅客運賃は明らかに負担が増加になるわけであり。山手線の短縮キロといふものも廃止されるとか、し

鉄道等に比べますと非常な差でございます。そういふような状態で鉄道をおいておいて、そうして片方において輸送力をつけろつけろ、何をしているかというように非難をするということは、問題ではなからうかと考えるのでございます。それから貨物でもそういうことがいわれると思うのでありますが、先日私の友だちが大阪で印刷機械を買いました、そうしてそれを東京まで持つてくる。相当重いものでありまするか

ら、これは当然貨車で持ってきたのだらうと思つて聞いてみますと、これは自動車で持ってきました。どうして自動車で持ってきたかといふのは、御承知のように、貨物といふものは、それを選びます場合に、荷作りをしなければならぬ。あるいはそれを貨車に積み込み、積みおろす、それからさらに前後に小運送がある、そういうたよりのものをみんなひつくるめまして、そうしてこれがいわゆる消費者が実際に運搬に払ふ金なのであります。その中で鉄道はまん中のごくうまみのない、ほんとうにうまみのありますのは

両わきでありました。うが、まん中のこ
くうまみのないところだけをやつてい
るわけであります。従いまして、物を

送る方の立場から考えますと、この全体、いわゆる輸送に払う金の問題な
んであります。その全体をわれわれは

輸送の費用と考えているのであります
が、従いまして、貨物運賃が上がると
申しますと、一割五分上がるといい

ますと、その全体が一割五分上がるような錯覚にとらわれてしまうのであります。そこでこれは大へんだというよ

うな考へ方になると思うのであります
が、實際は、これは鉄道へ行きまして

聞きました。お米が一キロ当たり七十五円、その中で鉄道の運賃はどのくらいかといいますと、八十四銭、今度値上がりしまして、十三銭それに足しますが、それでも一円にならない。七十五円のうちの一元以下であるというよりなことなのですが、それが非常に物価に影響する、値上がりをするのだということで、みな心配をするわけでございますが、実際問題といたしましては、そういうような状態でございます。今まで数回運賃値上げをやりましたが、ほとんど物価には影響していないというようない事実がこれを示しておるのでございます。

私考えまするに、むしろ運賃というもの、ある程度はやはり物価が値上がりし、いろいろのものが値上がりしていたしまして、そうしますとやはりそれにつれてある程度は上げまして、そして輸送力をつけるというところがはるかに大事なんではなからうか。運賃の問題よりも、たとえば先H米雪でもって貨車がとまったというようなことになりましたと、その地方の魚とか野菜というものは一挙に四倍、五倍と値上がりしてしまします。運賃の問題よりも、むしろ一番大きな問題は輸送力ということが一番大きな問題ではなからうかと、かやうに考えるのであります。ただ現在の国有鉄道が、先ほど申しましたように、施設が非常に悪い、従いました輸送力がつかない、従つて殺人的な輸送が行なわれるというふうなことは、根本はどこにあるかと申しますると、大体運賃を値上げするといふことについて皆腹からは賛成をしない。いやな気持がする。そのいやなことをやるのがいやさに、運賃は

なるべく据え置きをする。定期のごときものは、今までもも運賃値上げをして、これは据え置きだ据え置きだといいうので九十何パーセントの割り引きというようなことが起こつてしまいうのでありまして、そのいやなことをやらないうがために、知らないうちに輸送力はどんどん低下しておる。つまり現在の人がいやなことをやるのがいやさに、それがわれわれの子孫に対して非常な不幸をもたらしおる。子孫に対して非常な輸送力不足の交通機関を提供しておるといふようになってきておるのではないかと思うのであります。今後この輸送機関を整備していくとい

うことは、現在の者の務めではなからうかと私は考えるのでございます。それから今度は一、二、三等がなくならしまして、一等と二等になりました。大へんけつこうなことだと思つた。であります、この一等というものを特權階級、あるいはぜいたくな者が利用するんだというような考え方は、私賛成いたしたかねるのであります。私は、一等の運賃というものは二等のせいぜい五割増し以内、こういうことで、老人でも、子供でも、あるいは病人、そういうったような者が、少し乗に旅行をしようと思えば一等に乗ると、いわゆる一等を大衆化するということが必要ではなからうかと思うのであります。一等を特殊の特權階級だけが乗るような考え方は、これは間違つておるのではなからうかと、ことに一等と申しましてもういろいろございまして、たとえば地方の一等、これは昔の二等でございしますが、ただ箱に背く塗つただけでございまして、大した設備はない。東海道線の一等と地方の一等とい

うものは、これは大へんな差でございます。その地方の一等が二等の二倍と
いうようなことはおかしいと思うんで
す。これはせいで五割増し程度のも
ので、そして少し金を出せばだれでも
乗れると、病人とか老人とかいうもの
はこの一等に乗るんだというふうなふ
うに一等を大衆化する必要があるんで
はないか。従って地方の一等というも
のと東海道の一等とはだいぶ違います
るが、東海道の一等につきましては、
これは相当ぜいたくな設備があるので
ありますから、これは特別な料金を
とればいいのでありますが、地方の一
等はせいで二等の五割増し程度のも

のがいいんではなからうかと、こう私は考えるのであります。特にそれに対して通行税をつけるというのは、私のもつてのほかだと思ふのであります。通行税のごときは、戦争中みんな旅行してはいかぬというので、これを禁止するような意味の税金、いわゆる戦争中の税金でございまして、これを鉄道の一等に通行税をつけるというふうなことは、これは非常に時代錯誤ではなからうか。ことに飛行機の通行税が二割で、鉄道の通行税が二割というよりなことは非常な矛盾ではなからうかと私は考えるのでございます。

それから建設線でございますが、建設線につきましてはすいぶん非難がございします。ことに新しく建設をいたします場合に、それに沿ひまして道路がある、そこには自動車がいばい通つておる、それにもかからず建設線をやる。なぜ地元の方がそれを喜ぶかと申しますと、結局鉄道がでますと、非常に安い運賃、ことに定期というものは非常に安いのであ

りまするから、定期客だけがその壁設線を利用する。朝と晩との定期客だけが乗りまして、あとはこの沿線にあるバスにみんな乗っていく。鉄道は採算が合いませんから、なるべく運転回数は少なくする。従つてますますバスの方が繁盛する。ただ朝晩の学生その他はこれに乗りますると非常に安いのでそれに乗る、こういうようなことになるのでありますが、しかしともとも各地方には自動車に対する反感というものが相当にあるのじゃないかと思ふのであります。それはどこぼこな道にはこりを立てて、そりして雨が降りますると、泥をひっかけ

る。とにかく各地方にとってはいやな感情を自動車に対しては持っているのじゃないか。これは今の道路が悪いので、その道路の悪いところへ走らせませうから、自動車に対しては非常に悪感情を持っている。それがために鉄道をぜひ建設してくれというようになるわけでありますが、私は考えますに、鉄道には省営バスというものがあるのではありませんから、この省営バスのおい立ちが、もともと建設線の先行ということになっておったのであります。鉄道にまず建設する前に自動車をやらせる、その条件としては、道をベークして、そうしてそれに自動車を走らせる、こういたしますと、おそらく地方ではあまり鉄道の新線というものを希望しなくなるのではなからうか。それともう一つは、そのバスによりまして学生、定期等の者は非常に安くするというをやりますならば、建設線の問題も解決するのではなからうかという感じがいたすのであります。

ことになるのでありまして、やはり鉄道は鉄道としてある程度の運賃値上げを認めて、そうして輸送力を少しでも大きくするということが私はぜひとも必要であり、またそれがわれわれの子孫に対する務めであるうと私は考えるのであります。

私の公述を終わります。
○委員長(三木與吉郎君) ありがとうございます。

○委員長(三木與吉郎君) 次に、原口君にお願いいたします。

○公述人(原口幸隆君) 私は金属鉱山の労働組合の原口と申します。働くものの立場から今回の運賃値上げからくるわれわれの労働環境あるいは生活実態というものの影響がどういふふうに見られてくるかというふうな点から述べさせていただきます。

結論から申し上げますれば、国鉄における公共負担が補償すべきであるというふうな考えがおります。この運賃の値上げという影響が一体どういふところに一番多くかかってくるのかというところが問題だろと思うわけですが、それは低所得者あるいは中小企業の人たちあるいは日の当たらない産業というふうなところに、このしわ寄せが一番かかってくるというところに大きな問題があるというふうに考えます。失業者あるいは潜在失業者を含めて約一千万というふうなわれわれは考えておりますけれども、そういう層に運賃の値上がりというものが響く度合いというものは一般の方が考えておられるよりもっと深刻なものがあるわけですね。たとえば通勤の定期にいた

しましても、二十キロで現在一カ月八百四十円になっておりますが、これが今度千三百四十円に上がるかもしれない。もしこれが実現されるとするならば五百三十円の値上がりでありまして、六五%という大きな値上りを示すわけですね。こういうことが低所得者に対してどれだけの大きな影響を与えるかという点については、やはり運賃を一般的なものとして考えないで、社会の暗い層、弱い層というものを保護育成するという立場で、産業全体の政策としてこの運賃の問題をとり上げていただきたいというふうに考えるわけですね。すでにわれわれの生活費というものは昨年一カ年の間に標準世帯で約四千円の物価値上がりからくる生計費が上がっているわけですね。それに今度の国鉄の運賃値上げということによってさらに大きな影響を受ける。これが電気、ガス、水道あるいは食料品というふうに至るまで値上げの大きな要因になる可能性が強いというところを考えた場合に、やはり運賃の問題については特に重大な影響を受ける低所得者、勤労者層の実態というものを考慮された上で判断をしていただきたい。さらに中小企業あるいは貿易の自由化に備えての各産業の格差というものが現在生じつつありますけれども、日の当たらない産業というものは、あとで申し上げますような例から申し上げて、非常に重大な影響を受けようとしておるわけですね。たとえば私の属しております金属鉱業を例にとりますと、貿易自由化に備えて、今の状態では金属鉱山は外国の鋼に競争することができないというふうな残念な状態におかれ

ています。それで今のままの政府の鉄業政策、あるいは会社の方針というものが放任されるならば、国内鉄山は二〇%から四〇%を休廃山しなければならぬのではないかとというふうに見通しをされております。そうして今度の運賃値上げによって金属鉱山のふえる運賃の負担額というものは、約十億に上ります。この大半は中小鉄山、鉄石を売って成り立つておる売鉄山が大半、これをかぶるわけですね。しかもこの中小鉄山の出しておるたえは硫化鉄を例にとりますと、非常に鉄石としては重たい。ところが品位は非常に少ない。その重たいのを遠距離に運ぶということからくる負担増というものは非常に大きなものがあるわけですね。数字を一例を上げてみますと、硫化鉄の出る鉄山では、鉄石の価格がトン当たり千九百八十四円に現在なっておりますが、この中で運賃が千四百十八円という比率になっております。で七・一%の比率になっておりますが、さらに今回の値上げによって千六百五十三円、八三%という比率になります。そうすると鉄石の値段の大部分は運賃による。しかも買いたたかれておるといふような関係から、鉄石は工場渡しになっておりますから、運賃はあくまでも中小鉄山、売鉄山の負担になる。もしこういう売鉄山の鉄石の運賃の問題が、今の計画通りに実施されるならば、われわれの働いておる鉄場、山の損失自体が、労働組合という立場からみても非常に危い状態がはつきりと予想されるわけでありまして、貿易の自由化に備えて、国内の資源というものを十分に保護育成しなければならぬ段階であるにかかわらず、これが逆な方向で弱い山等にお

いてはこういふことがきつかけとなつて休廃山になる可能性を非常に持つておるといふ現状を、こういう運賃の値上げの深刻な影響性というものについて御認識をいただきたいというふうに思っております。さらに同じ地下産業の石炭においても同様なことがいえるわけですね。御承知のように、昭和三十八年までに、石炭はトン当たり千二百円を下げなければなりません。コストを下げなければなりません。さらに能力を四・五トンから二六・二トンに上げなければならぬ。そのためには石炭の労働者が十三万人の解雇が必要だということが政府の方でも明らかになっております。で、このことは現実には石炭の労働者に対して首切り、賃下げ、労働強化という形で現われておるわけでありまして、すでにこの二年間で百五十の中小鉄山が休山をいたしております。そうして五万人の労働者が職を離れてしまった。いわゆる炭鉱地帯においては黒い飢饉地帯というものを現出しておるわけですね。しかもその背景によって上清炭炭あるいは大社炭炭というふうな大きな災害も同時に現われておるといふような深刻な現状にかかわらず、今度の運賃の値上げによる約三十億の負担がここにまた重なってくる。こういう状態では重要な国の基礎産業である石炭産業というものは大きな脅威にさらされるわけであり、そこに働いておる労働者は全く前途に対する希望というものを失うし、社会不安を起し、大きな政治的な問題にもなると思われられます。

問題にもなると思われられます。そういうふうな状態の中でこの運賃がどういふ影響を与えていくのかというふうな産業全体としての政策面の御配慮がぜひ必要であるというふうに考えています。それから国鉄の運賃値上げについて私はおそらく国民も疑問を持つておると思ひますが、国鉄労働組合、あるいは私鉄の労働者、あるいは国鉄の動力車労働組合、あるいは都市交通の労働組合というふうな交通関係の労働者がこれに対して反対をしているという事実であります。特に国鉄の内部を知悉しているはずの国鉄従業員をもって構成する労働組合がこれに対してはつきり反対をしているというところは、私は重大に考えていただきたいというふうに思ひます。それは組合だから反対をするというふうな理解ではなくして、自分の職場をよく知つておる労働者がこの運賃値上げについてこそぞ強い反対を行なつておるといふ事実を私は重大に考えたいというふうに思ひます。そしてまたこういう疑問を国民の前に当局がもつと慎重な態度をもつて明らかにすべきであるというふうに考えます。というのは、やはりその当事者が、大多数の国鉄従業員が反対をしておるといふような問題を強行してしまつていくことは、私は非常に問題があるというふうに考えます。私は、昨年のILO総会に出席をいたしましたけれども、そこで一つの勧告ができております。公の機関と労使の協力関係を促進していきつていくという意思決定をされたわけですね。これは、はたしてこの運賃の値上げの案ができるまでに、公の機関、つまり当局や政府と労働組合との間に十分な話し合いがなされなかつたのではなからうかという疑問を抱きます。貿易自由化

スの向上といったことがおくれおる
ように思いますので、どうか特に今後
は貨車の増備という点を重点に置か
れまして、貨物輸送力の増強にも格段
の努力をはかっていかれたい、かよう
に希望する次第でございます。

以上をもちまして私の公述を終わ
ります。

○片岡文重君

本日の公述人の一人
である阿部静江君が急病のため時間ま
で出席ができないというので、公述意
見を後刻文書として提出することをお
許しただきたいという申し出があ
りましたので、当委員会において委員
長からお諮りをいただき、できま
すならば、その意見を会議録に収録し
ていただくようお願いいたしたいと思
います。動議として、委員長にお取
計らいをお願いいたします。

○委員長(三木與吉郎君) ちよつと速
記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(三木與吉郎君) 速記を始め
て。

ただいまの片岡君の動議の通り、会
議録に掲載することに御異議ござい
ませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(三木與吉郎君) 御異議ない
と認め、さよう決定いたします。

ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(三木與吉郎君) 速記を始め
て下さい。

以上をもつて、公述人の御意見の開
陳は終わりました。

○委員長(三木與吉郎君) 平山公述人
の御都合によりまして、この際、平山

公述人に対する御質疑を先にやってい
ただくことにいたします。

○大倉精一君

平山先生に私から二、
三御意見を拝聴したいと思ひます。御
意見の中に、たとえば大阪から印刷機
械をもつてきたときに、鉄道ではなく
てトラックでもつてきた。それはいいわ
ゆる荷作りとかあるいは集配、積みお
ろしの繁雑でなくて、非常に簡便であ
りかつ云々ということがございました
が、そうなるにつれて、非常に将来の
問題として、たとえば新線建設なりあ
るいは設備の増強に關しまして、道路
と鉄道という非常に大きな問題が出て
くると思うのです。そういう場合に
おいて、私も委員会でも、しばしば、
そういう意見も戦々としておるのだけ
れども、どうも今の政府の政策とし
て、鉄道と道路に對する一貫した思想
なりなんがない、こういうところ
に今日輸送の混乱の原因も一つあると
思うのですが、私はそういう点からい
きまして、やはりこれからの道路と
鉄道の役割というものは、従前とは非
常な大きな変化があるのではないかと
、こういうことを考えておるのですが、
こういう点についての御意見を聞か
せたい、ということ、もう一
つは、幸い観光関係をおやりになつて
おりますが、今度御承知のように、国
鉄の運賃は上げるが、その他の公共料
金はストップをするという、こういう
閣議の決定がございました。これに基
づきまして、もしそういう場合に実施
をされますという、国鉄の運賃は非
常に高くなつて、そして電車やバス
の運賃が安くなつて、そこにいわゆる
変則的な現象が起こるのではないかと
いう質問をいたしましたところが、当

局の方では国鉄の運賃は安いからだ
ら上げていく、またその他の公共料金を
ストップしても影響がないのだという
お話がありました。ところがたまたま
きのうの毎日新聞を見ますと、
現実に東京一日光間の運賃を比較検討
してみますと、東武線の方が非
常に安くなるのです、国鉄の方が東
武線より九十四円高くなる。この例、そ
れからずつと表がございすけれど
も、これを利用する人がほとんど観光
客である、こういう点から国鉄運賃値
上げ、それからその他の公共料金のス
トップという、こういう関係が観光客
のこれから何と申しますか、利用度
といひますか、そういうものに對して
の変化があるのじゃないか、こういう
ことを考えるのですが、御所見を承
ておきたいと思ひます。

○公述人(平山孝君)

ただいまお説の
通り、今後は鉄道と道路との関係とい
うものは、これはよほど考えて、いわ
ゆるこれがおそらくは交通政策であろ
うと思ひますが、この点をよ
ほど考える必要があつて、私も考えて
おります。ことに貨物輸送等につきま
しては、最近なかなかコンテナであ
りますとか、あるいはまた外国では貨
車そのものをそのまま自動車に積んで
持つていくというふうなこともあるよ
うでございすが、その道路と鉄道と
のコンビネーションというものを非常
によくやるということが今後は必要で
あらうと思ひますが、それが
いわゆる私は交通政策ではなかつたか
と実は考えておるのでございす。

それからまた第二点の、観光客に對
する運賃の問題でございすが、最
近は鉄道の方の団体旅客というものが
どんどん減りまして、そしてほとんど
と自動車の方に移つておるといふ話で
ございすが、これはおそらく自動
車というものが非常に小単位にまと
まつて、しかも自分のうちから目的地
まで乗りかえせずに行けるというよう
なこと、自動車の方の観光自動車と
いうものが非常に発達したのであらう
と思つておりますが、しかしやはり運
賃というものは、同じ便利さでありま
すればどうしても安い方に行くのが当
然でございまして、競争線を申しま
すか、並行線と申しますか、そういう場
合におきましては、やはりお客が片
寄つていくということもございする
ので、ただいまの日光の例のような場
合は、あるいはしかし東武の方に片
寄つてしまつてもどうも困るだろうと
思ひます。思ひますし、国鉄に片寄つて
も困ると思ひますので、そういう場
合には、適當な營業政策と申しま
すか、あるいは營業割引と申しますか、
そういうことをやる必要があるのでは
ないかと私考えております。

○大倉精一君

そこで今政府が公共料
金は当分上げないと言われますけれど
も、国民の皆さんは、それは国会のあ
るうちはあつたから上げずにおい
て、国会が終わつたら上げるのじゃな
いかという、こういう心配を国民はし
ておるのですが、政府は当分の間上げ
ないといふけれども、当分の間とい
うことを聞きますと、政府は値上げム
ードが終わるまで云々といふことで、
さつぱりわからないのですが、今の
話によりまして、並行線なりあるいは
それと関連する私鉄、バスについては
上げなければならぬという、そういう

必然的な結果になるのじゃないかと考
えるのですが、いかがですか。

○公述人(平山孝君)

私は東武の方が
上がりますかどうか、あまりわかりま
せんが、しかしそういう場合におきま
しては、東武の方を上げるというよ
り、むしろ鉄道の方が營業割引で適
当な調整をとるのがいいのではないか、
つまり鉄道の方を下げた方がいいの
じゃないか、かように考えております。

○大倉精一君

私は議論してはいけ
ませんが、結局運賃は値上げしない方
がいいということになるのですが、わ
れれ心配しているのは、各々様方が
おつしやいますように、鉄道の建設
なり輸送力の増強ということが大いに
必要でありますけれども、決してこれに
反對しておるわけじゃないですが、や
り方あるいはお金の調達の方、こう
いうことについての疑問を持つてお
るわけなんです。と同時に、現在のよ
うな物価の情勢なりあるいは政府の施
策からいまして、物価並びに国民生活
に及ぼす影響の非常に大きいといふこ
とを心配して、いろいろ議論をしてお
るわけでありまして、結局は、
今割引すればいいというところで、何
か運賃値上げをしない方がいいといふこ
とになるのですが、そういう点が心配
をされますが、おそらく従来、特に国
鉄が上げれば私鉄は右へなすり、こ
ういふことでありますので、私ど
もは政府がそういうおやりをすれば
も、いずれは私鉄もバスも運賃を値上
げをするし、それがいわゆる物価に影
響する、これは心理的にも影響しま
す。何パーセント何パーセントじゃな
くて、いわゆる心理的な、社会的な

は、これは問題じゃなからうか、こう
いう考え方なんでしょうか。

それから側線の問題等につきまして
は、私はそつちの方の専門でございま
せんから詳しくはいたしません、集
約輸送等によりまして側線が取られ
ば、これはもう申し分ないと思うので
ありますが、しかし先ほど申しました
ように、今の国有鉄道というのはわ
かに一三%しか複線がない。こうい
うことになりましたと、貨車の輸送な
ども相当な側線がないと、急な輸送、こ
とに私が申しましたのは戦争中までで
ございまして、あのころには特に急
速に輸送しなければならぬというよ
うなものがあつたわけでございますが、
そういうたようなものは、そういうも
のがないで済むというところで申し
上げましたので、側線の例は、つまり
鉄道はあまり余裕のある輸送をやつて
おらぬという例に申し上げたわけでご
ざいます。

○重盛壽治君 大体幾つか意見が出ま
したが、私は平山さんは非常に正直な
ことをおっしゃっていただいたと思
う。ほんとうは上げたくはないのだ、
けれども、幾らか上げなければやれな
いだらうというところは私は本心では
なからうか。私もほんとうは上げ
たくはないのだというところは、単なる
国鉄の経営全般だけでなく、日本経
済の伸びが、上げてそれについてい
くような状態にあり得るかどうかに
うと、より悪い影響がそつちこつち
にあるのではなからうか。私も国鉄
の内部の関係、国鉄の運営だけを考
える場合には、あるいは考えなければ
ならぬのじゃないかというところは当
然この値上げの中で考えられること
です。

しかしいよいよ物価の値上がりムード
といひますか、こういふものを考え、
これに準じて日本の経済の伸びが並行
できるかというところ、そういう状態
ではない。いわばいよいよ所得倍増とい
うものを打ち出したりあるいは特定の
ものの給手の引き上げを大幅にやつた
り——国会議員であるとか地方議員で
あるとか、そういうものを大幅にやつ
たり、さらに国鉄運賃を引き上げられ
るというところになると、私は経済全
面に悪影響を及ぼすのではないかと、
そういう意味合いかから国鉄の運賃、い
わゆる公共料金の値上げというものは
の箇ストップして、その間に所得倍増
政策というものが行なわれ、それに見
合っていくというところ、たとえは来
年から値上げをしていくということも
これも可能でなからうか。そういう意
味合いかから十分慎重に検討しなければ
ならぬのではなからうかというところ
をこの審議の中でも申し上げたことがあ
るのです。あなたの方のお話を聞いて
おつても、やはり私は殺人的なあの中
央線——東京を中心とする周辺の混雑
の問題の値上げによつての解決はやは
り困難じゃなからうか。そしてまた、
そつちこつちにできる交通地獄、特に
踏切の改修、こういうようなものは当
然立体的な踏切にしなければならぬ、
交差点にしなければならぬ。そこまで
この程度の、率直に言つて、値上げに
よつて、乗客料金、貨物料金の値上げ
によつて、国鉄の運営がなされるかど
うかというところを考えたならば、私は
いかぬではないか。私は値上げに賛成す
るものではない。いよいよ当面を
糊塗するために、若干の値上げをして
いくと、たとえは五カ年計画を立て

て、これはあとで、大槻さんにも細野
さんにも関係のあることだと思ひます
が、御質問申し上げますが、そんなこ
とによつて私は五カ年計画を完遂でき
るとは考えられないんです。むしろそ
れより先に、今申しますように、一応
物を押さえる、物価の値上げを抑えて
いく大きな役割をする国鉄の値上げが
当分ストップをして——大臣に聞くこ
ういふことを言うのです。国鉄の運
賃の値上げはやむを得ないと存じま
す。そしてあらゆる物価にそれでは影
響するのはどれくらいだ、まあ一%く
らいであります。これは国鉄の値上げ
からだけの話でありまして、物が、物に
影響するのは一%であつて、いわんや
その他卸売物価の中には値下がりした
ものもあるんだと、こういう説明をし
ておられますが、これは論外だと私は思
うんですが、そういういろいろなことを
考へて参りますと、あなたの方が御期
待するように、国鉄がその中でせつ々
と値上げをした。しかし実際には従来
通りによりやく過していくだけにす
ぎない。というところは、今申しますよ
うに、おそろくはこの所得倍増という
計画で、国鉄の運賃が値上がりしたと
いうこと、各階級議員の給料が引き
上げられたというやうなところ、いろん
な影響からいいますならば、当然資材
の値上げ、人件費の値上げというやうな
問題が一括に並行して、より急速度
に上がってくるんですね。そうすると、
その方を償ふのに急であつて、あなた
の方の考へていただくやうな根本的な問
題を解決することができないという状
態になります。そこで私も困難で
はあろうけれども、それは国の予算に
も限度があるが、出し得る人間はない

ことではない。もう一つ、これだけ公共
性のあるものは、これは平山さん従来
国鉄におられたから私一つお聞きした
いんだが、妙な理屈になるかもしれま
せんが、何れも私が言つておるが、国
鉄が戦争中非常に国家に貢献した最大
のもので、輸送力の増強で戦争に貢献
したという、これは最大のものではあ
る。その後、それでは国鉄は国からい
わゆる補助金をもらつて、戦争による
被害に対して援助をしてやろうという
ことが一体何かあつたか、そういう交
渉をしたかといつたら非常に不明確で
ございまして。幸いあなたが国鉄にお
つたとなつたことがあるとすれば、それは
矛盾した考え方であるのかどうか、そ
ういふのも一つ御参考に、今言つたよ
うな角度で一つあなたの御意見を一言
私お伺ひしておきたいと思ひます。

○公述人(平山孝君) 私、正直に申し
上げますと、今回程度の運賃値上げ
で、たとえは中央線のラッシュが著し
く改良されたとか、そのほかの踏切が
よくなったとか、そこまで、形に出る
ほどはとていまいかなんじやないかと
私は思つておるんですが、しかし、今
かし、今より悪くならぬ程度には持つ
ていけるんじゃないかと思ひます。さ
が、今のままで置いておいたら、さら
にさらに悪くなるんじゃないか、さ
ういふやうな感じがするんでございま
す。

それから私、終戦当時に鉄道が一
般会計に、あるいは政府に対して何か
回復について援助を求めたかというお
話でございますが、とてもそのころ
は、政府自体も貧乏でございまして、
鉄道がそんなことを言つても全然問題

にされませんので、そういう事実はご
ざいませんでございまして。ただし
し、先ほどもちよつと申し上げました
ように、この際運賃を値上げするのは
困るから、それは政府でもつてその分
だけのものは出してやるというやうな
のは、これは進駐軍がやつてくれたこ
とはございませうけれども、それ以外
はございませう。

それから先ほどちよつと申しおくれ
ました、貨物の点ですが、貨物が赤
字になつておつて一般旅客が黒字に
なつておる。つまり普通客は相当黒字
なんでございまして、定期客は赤字だ
と、それから貨物が赤字だということ
なんでございまして、これからはやは
り、とにかくとんとんでいきません
と、その貨物の赤字までを旅客に持た
せるといふことは、どうもこれは不
合理なんじやなからうか。いわゆる
さつき細野先生からも原価主義の問題
のお話でございまして、やはり原価
を償ふ程度のものでは支出できるように
しなせんと、結局輸送というものがゆ
がめられてくるんじゃないか、こ
ういふやうに私考へておるのでござ
います。

○片岡文重君 平山さんは国鉄経理の
権威者でいらつしやいますから、そ
ういふ点で一つ二つ教をいただきたい
んですけれども、一つは国有鉄道法が
改正をされて、現行国鉄法では、
黒字になつた場合には一般会計に繰り
入れますが、赤字になつた場合につ
いての対策というものが、借入金以外
の点については何ら述べられておりま
せん。で、かつては赤字になつた場合
には国庫からこれを補てんするといふ
ことになつておりました。その当時は固

定資産税もかけられておりませんでしたが、しかるに今日では固定資産税等の公租公課は課せられておるのに、しかも先ほどお話しになりましたように、独占企業ではもうなくなつてきておる。激烈な競争企業の中にあつて、非常な不利な状況に置かれておつて、むしろ赤字の心配のなかつたときには赤字の処理が法定されておる。赤字の心配ができてきたときになつて、かつたなかつた負担が課せられて、しかもその赤字による対策というものはなされておらない。こういうやり方は、はたして国鉄をよくしていくためによろしいものかどうか。少なくとも今日の混雑緩和のためにこれが役立っているとは思われませんけれども、どういふことになるのであるか、それが一つ。

それから公共負担について、これも先ほど来細野先生その他の方々からもお話がございましたが、何としても多過ぎるのではないかと、特に諸外国ではもう公共性というものは、そう多く国鉄に負担をさせておられない。しかるに国鉄は依然として独算制と公共性をほとんどと、しごくあいまいな言葉でやっておりますけれども、独算制という経営の面についての責任はきつめて重く国鉄総裁にかけておりますけれども、公共負担ということについての政府の責任というものはほとんど一顧もしておらない。その行き詰まりをすぐに運賃改定に求める。こういうやり方について、もっとも国鉄の立場というものを、口先だけでなしに、国鉄当局並びに政府は現状、つまり国鉄の現在置かれておる企業の立場というものをしっかりと把握し認識すべきではないか、口先ではもう独占企業じゃなくな

りましたと言つておりますけれども、やつておるところを見ると、一つもそういう具体的な施策は見えておらない。こういう点について私も非常に遺憾だと思つたのですけれども、平山さんとしてはどうお考えになりますか、教えていただきたい。

○公述人(平山孝君) 私、鉄道の経理をやつておりましたところは、非常にいい時代でありまして、先ほど申しましたように、運賃は一銭五厘でもつて据え置かれますし、それから公共負担はほとんどみな鉄道が持つておりました、その上になお一般会計が困ると臨時軍事實に鉄道から金を出しておつたやうな非常にいい時代でございました。しかし大抵戦争が始まりましてからは、相当まだそういういい時代がございましたが、そのころもうすでに今は後は自動車との競争が出てくるというので、私がおりましたころに一般会計に納める金のほかに、なお余剰金があった場合は、従来の鉄道のそういうことに備えてというんで、平衡資金というやうなものを置きまして、そしてその中に入れて、将来の鉄道の改良に備えようということまでやつた時代があるのでございますが、終戦後は戦災でひどく痛めつけられた上に、道路が急速に発達し、自動車が発達したというので、鉄道というものはそういう余裕がなくなつたわけでございます。通、固定資産税を課するとか、あるいは通行税をやるとか、そういうたやうなものはなるべく免除をし、それからまた、公共負担はなるべく一般会計負担にして、そしてもう少し鉄道が輸送力増強にある程度の金が使えます

ように、これは会社でも減価償却があらまして、そしてそれによつてある程度改良をやつてゐる。昔の鉄道は、ちやうど益金でもつて改良は全部やつておりました、鉄道の新線建設だけを公債でやつておつたわけでございますが、鉄道の改良まで、改良と申しますのは、一種のもうやむを得ざる支出、取りかえてございますから、当然出さなければならぬ金でございまして、これまでも借入金でやつたら鉄道財政というものが非常に危殆に瀕すると思つたのです。昔のやうにやはり改良資金というやうなもの、補充資金というやうなもの、こういうものはやはり益金でいかなければいけないんじゃないか。しかし今の鉄道ではそれだけの余裕がございませんから、従いまして税金の免除、これはまあ公共的な特別な法人についてはやつてゐるんでございますから、そういうものはなるべく免除をし、それからまた公共的なものはなるべく一般会計負担で、鉄道は輸送に全力があげられるようにしてやる必要があるのではないかと、かように考えております。

○委員長(三木與吉郎君) 他に平山公述人に対する御質疑はございませんか。
○重盛壽治君 言葉じりをとらえるわけではございませんから、気を悪くしないで聞いていただきたいと思ひます。もう今になればいい、当時は私は工合が悪かつたと思うのですが、臨時軍費費なんかの寄贈というのか、出したのはいつごろどのくらいお出しになつたか、きょうここで答えになればいいし、お答えが工合が悪ければ、あとで書面でお知らせしたいと思ひます。

○公述人(平山孝君) 正確な数字を覚えておりません。むろんこれは鉄道当局の方がよく御存じじやなからうかと思つたのでございます。

性というよりも企業性というものを非常に強く強調をされてゐるのではないかと、こういうまあ感じがするのです。特に国鉄におけるところの企業性というのとは一体どういふことを意味するののか。つまり益金というお話もありましたが、収益をたくさん上げるということとが企業性ということであるのか。あるいはそうじゃなくて、国有鉄道はいちまゝこれは企業体ですから、これが一般のいわゆる電話とか、あるいは郵便等と違つて、貨物あるいは旅客という、景気の変動によつて左右される、そういう企業の性質を持つてゐる。こういうことから企業性というやういふ表現を使つてゐるのか、こういうことを考えると、非常に公共性と企業性の調和というものが複雑になつて参ると思ひますけれども、こういう意味において、一つ先生のお考えを承りたいと思ひます。

午後一時四十分開会
○委員長(三木與吉郎君) ただいまより公聴会を再開いたします。
公述人の方々に對する質疑を続行いたします。
○大倉精一君 細野先生にお伺ひしたいと思ひますが、先ほどの御意見の中で公共性と企業性の調和をはかる、これが一つの運賃の要素である、こういうお話があつたやうに思つたのですけれども、最近には公共性とそれから企業性の調和といふことを何かこうはやり言葉といひますが、そういう表現が方々で使われておりますけれども、實際問題として公共性と企業性といふものの調和といふことがしかくさうにたやすいものであるかどうかといふことは、私は非常にむずかしいと思つたのです。たとへばこの前の委員会におきまして、国鉄総裁から、両者の調整は非常にむずかしいという表現がありました、具体的な問題にぶつかつて考へる場合に、はたして公共性と企業性というものは調和ができるかどうかといふ問題点と、それから現在ではむしろ国鉄に關する限りは、公共

○公述人(細野日出男君) 公共性と企業性とは通俗的には背反するといふふうに考へられてゐるわけでありまして、しかしながら、私は先ほど公營企業料金の決定について政府の役割は何だといふことを申し上げましたときに、企業の健全なる発達といふこと、それから利用公衆の公正なる利益、この二つならば調和、両立するといふことを申し上げたのであります。この利用者の利益といふものが、もしいわば徹底的な、勝手な利益を主張するものであるならば、これは企業の健全なる発達とは両立しないといふことになりまふ。つまりかかつてゐるのはわかるけれども、おれは私のはいいや、だから植上げには反対であるといふやうなことでは、これは企業の健全なる発

達、すなわち企業性というものと公共性とは両立しない。そこで私は国家公共団体の公営企業料金を対する任務というものは、企業の健全なる発達というものと、それから利用公衆の公正なる利益、合理的であつて無理のないところのジャストでフェアな利益を守るということであるならば、これは両立するのであるということ、そうでなければ、政府はとうていこの公営企業料金の決定の任務を果たせないということになります。つまり安い方がいいということでもって安く押えつけないということであれば、企業の健全なる発達はできない。企業の健全なる発達ということは、いわば社会経済の発展に連れて、鉄道その他の公営企業に対する需要が増大いたしますし、また質の向上も必然に求められるわけです。それをやるためにはどうしても資金が必要である。民営企業の場合には、この資金というものは、やはりある程度の報酬率があるということではなければ集まらないわけでありまして、ですから健全なる企業の発達と公正なる使用者の利益というものが両立するという点は、必要な資金を吸収するに足る最低限度の資本報酬を含むコスト、これを料金総原価、総括原価とするということが、いわゆる公正、合理料金原則のごく簡単な表現の仕方なわけでありまして、ただその場合でも、利用者の利益というもののうち、支払い能力が非常に足りない、低いけれども利用させてやらなければならないというものがあつたわけでありまして、こういうものに對して、これは最低限度の必要な公共負担ということになるわけでありまして、これを負担するのは、従来資本主

義体系における企業の経営におきましては、独立採算ということを建前にしておきまして、それは負担力の強いものに負担させる、負担力の低いもののための赤字は負担力の強いものに負担させるということでもって、黒字と赤字がとんとんになって必要な資金を吸収するに足るだけの利益が残るという行き方である。国有鉄道が明治四十年の特別会計以来昭和十九年まで、いわばそういう行き方でもって公共負担をやつたが、一般賃金水準が今から見れば比較的高かつたわけでありまして、その高かつたということにおきまして、割引的な運賃の赤字を黒字的な旅客、貨物の収入でカバーして、なおかつサービス改善の資金を生み出すだけの剰余金、利益金を生んできた。国鉄が自己資本をほとんどゼロに近いものからスタートいたしましたして、昭和十二、三年ごろには自己資本の方が借り入れ資本よりも多くなつたというように入れた実績をかせいでおつたわけでありまして、戦後は国鉄はそれが消えてしまつたわけでありまして、黒字でもって公共負担の赤字をカバーできないという状態が続いておつた。これが公共負担が多過ぎるという見方もできますし、運賃水準が低過ぎるという見方もできるわけでありまして、しかしながら、国鉄ではありませんが、同じ国営の大企業であるところの電電公社、電電公社の最近の実績というものは、完全にこれは巨額の益金をあげ、三十四年度には五百十四億の益金をあげる。特にさらに電話を引くには電話債券を負担させるという大きな行き方がありまして、非常に大きな発展をしておられるわけです。最近の日本の企業において一番

発展のテンポの早いものは電電公社の事業だと思ひます。この電電と国鉄と比べてみます場合に、あまりに差がひどいということ、私はやはり国鉄運賃に對する戦後の運賃の抑えつけ方というものの度がひどかつたということがこの結果を生んでいゝと考へるわけでありまして。

○大倉精一君　そこで私は、その企業の健全なる発達ということなのでありますが、これはむしろ私企業と違ひますので、公共企業体における健全なる発達という中身はどういうことかというところについて問題点があるのです。その前に、私が冒頭お尋ねしたように、企業性と公共性を調和させるといふことは、政府にそういう決意がなければこれはできないと私は思ふので、政府に決意がなければ、運賃料金決定の要素としまして、いわゆる公共企業体である以上は、先ほどおつしやつたように企業の健全なる発達、公正なる利用者の利益、これ以外に多分に私は政治的な配慮が必要だと思ふのです。公共性という意味におきましては、たとえばこの運賃料金の値上げというものを、何もわれわれは未来永劫にやつてはいけぬ、こういうことを言つておるのではないのでありまして、現在のこういう情勢のもとにおける国鉄運賃の値上げというものは、これはいろいろ矛盾した、あるいはまた一貫性のない、あるいはまた内容的にも検討しなければならぬ非常に重大な要素があるのではないか、こういうことを申し上げておる。

そこで、たとえば先ほどおつしやつた平山さんにお伺ひしたのですけれども、一方においては、いわゆる物価並

びに国民生活に對しまして非常に大きな影響があるからという、こういう理由のもとに公共料金の値上げをストップをする、こういう政治的な配慮が行なわれておる。ところが国鉄の運賃に對しましては、これはあたかも物価に對しましては、あるいは生活には影響がないというふうな考へのもとにこれだけは独走している。こういうところにも一貫した政策がないというところに、私は非常に疑問を持つわけですが、はたして、その他の公共料金というものが物価並びに国民生活に影響があるから当分の間ストップするといふのであれば、当然これは国鉄の運賃料金につきましてもそういう配慮があつてしかるべきものである。これがいわゆる公共性と企業性の調和するものであると思ふのです。それがためには、そういう政策をとるころの政府において、そういう決意がなければ、公共性と企業性の調和はできない。これを国鉄だけに公共性と企業性の調和をせよといつたつて、これは無理だと私は思ふのです。で、現在そういう混乱が起つておるのは、政府にそういう決意が起つておるのではないかと思ふのです。従つて、いわゆる新規建設五カ年計画というものは、われわれはそれにして反對するものではないと思ふ。大いに建設をしてもらわなければならぬませんが、それにはやはり他の方法を考へる。たとえば今度のこの仲裁裁定等によりまして二百億円の原資が要る。これに對しまして、政府は五カ年計画を変更することは、原資とは別に考慮をする、こういう決意を

しておりますという運輸大臣の答弁もありました。そういうところから見ますと、この国鉄運賃に對しまして、その他の公共料金と同じように、そういう政治的な配慮が加えられる、これがいわゆる公共性と企業性の調和といふものである、こう私は考へておるのですが、これは間違ひでありまして、一つお伺ひしたいと思ふのです。

○公述人(細野日出男君)　政府に一貫した政策ないし決意というものが必要であるということには全く御同感申し上げます。しかし、従来戦後の政府――主としてこれは保守政の党首の交代はさういふんごうございましたが、保守政で一貫した政策がほつたれてきておつたわけでありまして、公共料金の引き上げということが、これは政府の認可権を持つていゝところの、制定権を持つておるころのものと唯一の物価である。そこへこの低物価政策の要求というものをしわ寄せしたといふこと、これが今日の企業格差の二重構造を生んでおるのでありまして、全くおくれおくれ、常に物価水準に比べますと格段に低い格差を持つてしか値上げを認めてこなかつた。これは一貫した政策のようには見えません。そういう状態において公共性と企業性を調和させようとしても、これは結局できないといふことが、今日の供給不足あるいはサービスの低下といふことを来たしているのだと思ひます。ところが、電話料金だけは違ひまして、二十八年のときの値上げに改良費込みの料金を認めたといふことが、今日の電話事業の大々的な発達

第十部附屬　運輸委員會公聴會會議錄第一号　昭和三十六年四月三日【參議院】

一三

えは、日本の人口九千万人、九人に一人でありまして、われわれ政治家としてましては、やはりこういう人をどうするかというところに思いが当たるものですか、いろいろ意見の相違が出さるうと思ひます。競輪は私行つたことありませんけれども、聞くところによると、ほかに手段方法がないから、競輪場で一つもうけようという人が、ずいぶんあるようでありまして、ここにもやはり低所得階層の苦悩の色が現われておる。パチンコに出入りする人でも、私前を通りますと、なるほどこれ

は生活の苦悩をしてゐる人が来ておる。よりに、服装から見ればそう思ふのでありますが、こゝういふ宛り上げが多くなつたといふことは、半面私はそういふ世の中の苦悩が多くなつたのじやないかといふ氣もするのです。ですうから、逓賃問題につきましては、一般の物価と違つた要素もありまして、であるがゆゑに、政府としても公共料金五トップ、これは物価並びに国民生活に影響があるからといふことをみずから認めておやりになつておるのです。逓賃といふものを私はもう少し学問的でなくて、政治的にやはり見る必要がある、かように考えておるわけなんです。でありますから、まあ、私は今

この場合、この段階におきまして、たとへば一三%値上げしたときの情勢とあまり変わつてない。よくなつておるとおつしやいましたけれども、なるほど景気はよくなつておるかも知れませんが、しかし物価とかあるいけんけれども、今言つたような低所得階層の国民生活なり何なりという、そういうような関係からいきますといふのと、相当その当時とは違つた要素がある

るから、私はこの際、この場合には、国鉄運賃の値上げというものは適当ではない。やはり建設は他の方法を考慮すべきであるという考えを持っており、これはお互いに意見の相違でありまして、大へんいろいろ貴重な意見を伺いまして参考になりました。ありがとうございます。

○片岡文重君 細野先生にちょっと伺いたいのですが、これは、できますれば蔵閣先生にも一つ御教示いただきたいのですが、国鉄の経営についてどういふふうにござんておるかということでありまして、いろいろと御高説を伺っておりまして、筋として、賛否は別として、筋としての御高説はよくわかりました。国鉄の経営内容といふ点から、経営の方針、努力といふ点についての御意見をさらに伺いたいのでありまして、いろいろの、戦前はたゞ鉄道省時代においては、いわゆる鉄道大臣といふものは、場合によっては閣議の待遇を受けておる。任期も半年とか一年とかいう短期ではなくて、相当長期にわたって積極的に国鉄育成の努力をされたように私どもは見ております。ところが最近においては、早ければ三カ月か五カ月、長くて八カ月、一年という大臣はほとんどない。そうして国鉄の事務当局と政府との間にメッセンジャーボーイくらいしか、言葉が少し通じないけれども、国鉄の内容なんたるかもしらないで、就任早々すぐに運賃値上げに奔走する、これが今日の政府のようか、大臣のやり方である。こんなことで国民が、はあ、そうですかというわけには、これは参らぬ

と思うのです。やはりその所管大臣がまず国鉄の内容を知悉して、初めて、ここに運賃を値上げするとか、押えるとか下げるとか、いろいろ、まあ下げることはないでしようけれども、とにかくそういう確固たる信念に基づいた意見によって運賃されてこそ国民は納得すると思つておる。従つて、政府としても国鉄に対する熱意といふものはそれだけではない。内容がわからぬのですから熱の入れようがない、これが一つ考えられる。この点についてどうお考えになりますか、お伺いしたい。

それからもう一つは、国鉄当局はもつと私は経営を積極化すべきではないか。競争の激しい企業形態の中に今日置かれておるのですから、国鉄として旅客に有利な、利益だとか考えるような施策については、どんどん積極的に乗り出すべきではないか。といつて別にホテルを作れとかデパートを作れなどという、民営企業とあえて競争をしてまで、あるいは民営企業を圧迫してまでやれといふのではありませんけれども、そういうことをしなくとも、いろいろと積極的な考え方をすれば、私ができる道はたくさんあると思つておる。

たとえば、これはほんの思ひつきですけれども、今では長野あたりから千葉県房総半島の突端までバスで遊びにくるわけですね。道路も御承知のようによくないわけですから、長野あたりからバスで房総半島を一周するというところになれば相当疲れる。ところがこれは国鉄に頼むと、まず上野で乗りかえて、秋葉原で乗りかえて、千葉で乗りかえる。そうしてまた館山か千倉あた

りて乗りかえなければ海岸に出られない、こういうことで、やむを得ずバスに乗り。ところがこれを国鉄の長野駅から増車をするなり、一本列車を立てて、上野、秋葉原で乗りかえしないように、金町を通すなり成田を回すなり、幾らでも乗りかえなしで来れる。そうして館山あたりで国営バスに乗せて、ゆつくり海岸を見せるということもできるわけですね。ところが、これは車がない、線路容量がない、客車が足らないといふことで、そういう車両増備をやろうとはしない。まあできないのかもしれない。——これはほんの一例です。そういうことで積極的に改善の手を打とうとしない。鈍子にせいかく秋サバがたぐさんあがつた。ところがこのサバの需要地は、一番ほしいのは大阪である。大阪へ送るのに、鈍子で水揚げされたサバは小田原にバスで運んで、小田原から冷蔵車で、国鉄で輸送される。まさにこれは国鉄経営者としては非常に恥ずかしいことではないかと思つておる。こういうやり方はないかと思つておる。いろいろ熱意がない。こういうことでもっと、私は消費者に負担をかける前に、国鉄として、また政府として、この国鉄経営について考へべきではないかといふふう

に考えられますが、そういう点について一つ忌憚のない御意見をお聞かせいただければと思つておる。ことにこの臨港貨物とか短期連絡等については私はもつと考へべきだと思つておる。それが一つ。

それからもう一つは、これはまあ全般の交通政策に影響するのですが、たとえば私鉄とか住宅公団、土地会社等が勝手に土地を物色をして、勝手に住

宅団地あるいは工場誘致をいたします。そうしてこれに關係する旅客、貨物の輸送等について、私鉄が負担をできるところはけつこうですが、たとえば住宅団地の場合に、私鉄沿線で団地が造成されて、そこから都心に通勤がされるような場合には、たとえば新宿とか渋谷とか池袋、上野等にその私鉄が入ってくる。そこから先はもう一切私鉄としては責任を持たない。それが全部国鉄の中に流し込まれてくるわけですね。こういう、交通政策としては何ら秩序のとれたやり方がなされておらず、政府も考へておられない。これに對して、たとえば都市交通対策委員会とか、あるいは首都圏整備委員会の中の交通対策部門であるとか、あるいはその他いろいろと交通に関する委員会を作つておるようでありまして、ところが、これがみなそれぞれ勝手な方向を向いてやつておられる。首都圏なら首都圏全体を通して総合的に計画を立てて、そうしてしかもこれを、私鉄も東京部も、あるいは大阪の場合は、京阪神でも、大阪府でも、そういう国営であるとか私営であるとかを問はず、一切を総合的に調整し得るような秩序だった交通政策を私は立てるべきではないか、そういう努力が政府としてなされておらない。こういう無秩序な交通状態によつて引き起こされる殺人的な混雑といふものが、これまた国鉄の責任として追及をされねばならない。こういうやり方は、今後ますます私はひどくなるであらうと思つておる。これらに對して現状のままではよろしいのかどうか、もつと私は秩序だった交通政策を立てて、そうして混雑緩和が、運賃だけではなく、政策の面か

らそれが緩和されてくる、少なくとも今日以上に激しくなっていくようなことのないようにすべきではないかといふふうに考へるのですが、私もいろいろ意見——これはほんのしろうと意見であるかどうか、一つ両先生から御忌憚のない御教示をお願いしたいと思います。

○公述人(細野日出男君) ただいま片岡議員からお話のございました交通行政、運輸行政の主管大臣というものの任期が非常に短いといふことは、これは私もほんとに困つたことだと思つておる。戦後十五年間に、私勘定してみますと二十四人大臣がかわつておられる。そういう最高責任者がそんなに短期——平均八カ月ぐらいでありますか、一番長い方でも一年ぐらゐといふようなことでは、やはり十分に総合的交通政策を立てるということもできませんし、国有鉄道に對して指導監督といふようなこともなかなか行なえないのではないか。国有鉄道はせつかく公共企業体になりましたが、これは公共企業体といふものは、政府の行政機関から分かれて、独立した国の企業体として専念するといふことが立場であるのでありますが、実は国会との關係、政府との關係等は、すべて運輸大臣を通じて行なわれるという建前になつておるはずであります。ところが、実際はなかなかそうはならない。国鉄總裁も副總裁も常務理事も、国会には期間中常駐していなければなかなか法案も通らないといふような、こういうことでは、せつかくの總裁、副總裁、常務理事といふような、経営に専念すべき人たちがエネルギーをその方に非常にたくさん使かれてしまふといふことで

ありまして、こういったようなことは、やはり運輸大臣がもつと責任を持つて、政府関係、国会関係のことはやっつけられるべきではないかと思うのであります。総理大臣はかわらないのに、各省大臣がしばしばかわるといふような戦後の慣行は、これは何とか改めていただかないと、大臣が最高行政の責任者としての機能が弱くなるということは、まさに片岡議員のおっしゃる通りだろうと思います。

それから国鉄の経営のあり方というものにつきましても、私はまあいろいろ考え方もござりますが、やはりこれについては国有鉄道の方ですでに三十年ですか、国鉄経営調査会の答申が出ております。それから去年も日本国有鉄道諮問委員会の国鉄の経営改善方法に関する意見書というふうなのが、大部の調査報告ができておりまして、私はこれらの報告書に言われているところは、国鉄として忠実にやっつけていってしかるべきものだと考えております。

それから住宅、工場、団地といったようなところが、勝手に土地を選び、そうして交通機関があとからついていかなければならないような問題は、これは国の土地政策が皆無に近いといふところに最も大きな原因がある。都市交通、首都交通の問題は、ことに私も、学者だけの研究会をこしらへましたが、過去三年ほど取り組みましたが、やはり東京におきましては、少なくとも交通企業の大統合といふことを断行しなければ、根本的な問題の解決はないといふ考え方を持っております。その報告書を出し、またいかなる方法でもって大統合をやるか、いかなる形の大統合体をこしらへるかというふうなこと

も、法律の草案みたいなもので學者グループだけでこしらへてみておるような次第であります。やはり、実はこの問題につきましては、首都交通の問題については、国有鉄道の任務が非常に重いといふことになっておりますが、国鉄の全国的な輸送という任務に對して、都市交通といふものが同時的に行なわれておる。これが実は都市交通が国鉄にとつては非常な重荷になつてきている。ことに財政的な見地から新投資をしなければならぬという立場から申しますと、大きな負担になつてきております。こういう点から言ひましても、私はこの問題は政府当局、国会の当局においても眞剣に御研究になつていただく必要がある問題だと思つております。

○公道人(蔵園進君) ただいまの御質問の三點につきまして、私の意見といふものを申し上げます。

まず、第一點の國鉄の經營、つまり大臣の問題であります。これはまあ御質問の御趣旨、それから細野先生のお話の通りであります。私もそのように考へております。

それから第二の點、積極的なサービスの問題であります。この點は、まあ大いにサービスをよくしていただくたい、これはわれわれ國民みなそのように考へておりますし、國鉄當局にとつてもその點についてはかなり努力されておられるのではないかとも思ひますが、この點につきましては、私は二つの問題があると思つております。つまり第一は、事務的な面においてサービスを非常によくしていただくといふ點、それから第二は、本来の意味のサービスといふことではなしに、むしろ積極的に大いに新しい線路を建設して、それによつてサービスをやっつけていこうじゃないかといふようなことなのでありまして、この第二の、大いに新しい新線建設などをやつてサービスをよくしていきうじゃないか、あるいは自動車との競争上、どうしてもここに鉄道を敷かなければならぬといふような面における新規投資の面におけるサービスをこしらへては、これは私述べましたように慎重にやつていただきたい。でなければ、これはいたずらに競争をするといふ観点だけから行ないますと、いたずらに自動車や船などと問題が起りまして、國民経済的には二重投資といふような問題が起るわけでありまして、この點についてはぜひ慎重に扱つていただきたい、こういう意見であります。

それから第三番目に、非常に方々で私鉄や住宅公団などがいろいろなことをやつて、そのために交通政策があとから追つかけていくといふような交通問題が起つてくるといふようなお話をございましたが、これは細野先生と同じように全く同感であります。このような事態を一日も早くなくしていただくたい。それは都市交通の問題であるばかりでなくして、日本の産業発展の問題でもあらうと思つております。従つて、こういう問題につきましても、現在の場合で申しますと、これはわれわれが幾らこのようなことを要望しても、どうにもならない点であります。これは皆さんの方で大いに実は考へていただきたいし、それから、そのために、現在の行政機構といふものが、私は交通政策をさういふような観点で、総合的な観点で行なう

る積極的な大いに新しい線路を建設して、それによつてサービスをやっつけていこうじゃないかといふようなことなのでありまして、この第二の、大いに新しい新線建設などをやつてサービスをよくしていきうじゃないか、あるいは自動車との競争上、どうしてもここに鉄道を敷かなければならぬといふような面における新規投資の面におけるサービスをこしらへては、これは私述べましたように慎重にやつていただきたい。でなければ、これはいたずらに競争をするといふ観点だけから行ないますと、いたずらに自動車や船などと問題が起りまして、國民経済的には二重投資といふような問題が起るわけでありまして、この點についてはぜひ慎重に扱つていただきたい、こういう意見であります。

る積極的な大いに新しい線路を建設して、それによつてサービスをやっつけていこうじゃないかといふようなことなのでありまして、この第二の、大いに新しい新線建設などをやつてサービスをよくしていきうじゃないか、あるいは自動車との競争上、どうしてもここに鉄道を敷かなければならぬといふような面における新規投資の面におけるサービスをこしらへては、これは私述べましたように慎重にやつていただきたい。でなければ、これはいたずらに競争をするといふ観点だけから行ないますと、いたずらに自動車や船などと問題が起りまして、國民経済的には二重投資といふような問題が起るわけでありまして、この點についてはぜひ慎重に扱つていただきたい、こういう意見であります。

それから第三番目に、非常に方々で私鉄や住宅公団などがいろいろなことをやつて、そのために交通政策があとから追つかけていくといふような交通問題が起つてくるといふようなお話をございましたが、これは細野先生と同じように全く同感であります。このような事態を一日も早くなくしていただくたい。それは都市交通の問題であるばかりでなくして、日本の産業発展の問題でもあらうと思つております。従つて、こういう問題につきましても、現在の場合で申しますと、これはわれわれが幾らこのようなことを要望しても、どうにもならない点であります。これは皆さんの方で大いに実は考へていただきたいし、それから、そのために、現在の行政機構といふものが、私は交通政策をさういふような観点で、総合的な観点で行なう

る積極的な大いに新しい線路を建設して、それによつてサービスをやっつけていこうじゃないかといふようなことなのでありまして、この第二の、大いに新しい新線建設などをやつてサービスをよくしていきうじゃないか、あるいは自動車との競争上、どうしてもここに鉄道を敷かなければならぬといふような面における新規投資の面におけるサービスをこしらへては、これは私述べましたように慎重にやつていただきたい。でなければ、これはいたずらに競争をするといふ観点だけから行ないますと、いたずらに自動車や船などと問題が起りまして、國民経済的には二重投資といふような問題が起るわけでありまして、この點についてはぜひ慎重に扱つていただきたい、こういう意見であります。

それから第三番目に、非常に方々で私鉄や住宅公団などがいろいろなことをやつて、そのために交通政策があとから追つかけていくといふような交通問題が起つてくるといふようなお話をございましたが、これは細野先生と同じように全く同感であります。このような事態を一日も早くなくしていただくたい。それは都市交通の問題であるばかりでなくして、日本の産業発展の問題でもあらうと思つております。従つて、こういう問題につきましても、現在の場合で申しますと、これはわれわれが幾らこのようなことを要望しても、どうにもならない点であります。これは皆さんの方で大いに実は考へていただきたいし、それから、そのために、現在の行政機構といふものが、私は交通政策をさういふような観点で、総合的な観点で行なう

る積極的な大いに新しい線路を建設して、それによつてサービスをやっつけていこうじゃないかといふようなことなのでありまして、この第二の、大いに新しい新線建設などをやつてサービスをよくしていきうじゃないか、あるいは自動車との競争上、どうしてもここに鉄道を敷かなければならぬといふような面における新規投資の面におけるサービスをこしらへては、これは私述べましたように慎重にやつていただきたい。でなければ、これはいたずらに競争をするといふ観点だけから行ないますと、いたずらに自動車や船などと問題が起りまして、國民経済的には二重投資といふような問題が起るわけでありまして、この點についてはぜひ慎重に扱つていただきたい、こういう意見であります。

それから第三番目に、非常に方々で私鉄や住宅公団などがいろいろなことをやつて、そのために交通政策があとから追つかけていくといふような交通問題が起つてくるといふようなお話をございましたが、これは細野先生と同じように全く同感であります。このような事態を一日も早くなくしていただくたい。それは都市交通の問題であるばかりでなくして、日本の産業発展の問題でもあらうと思つております。従つて、こういう問題につきましても、現在の場合で申しますと、これはわれわれが幾らこのようなことを要望しても、どうにもならない点であります。これは皆さんの方で大いに実は考へていただきたいし、それから、そのために、現在の行政機構といふものが、私は交通政策をさういふような観点で、総合的な観点で行なう

る積極的な大いに新しい線路を建設して、それによつてサービスをやっつけていこうじゃないかといふようなことなのでありまして、この第二の、大いに新しい新線建設などをやつてサービスをよくしていきうじゃないか、あるいは自動車との競争上、どうしてもここに鉄道を敷かなければならぬといふような面における新規投資の面におけるサービスをこしらへては、これは私述べましたように慎重にやつていただきたい。でなければ、これはいたずらに競争をするといふ観点だけから行ないますと、いたずらに自動車や船などと問題が起りまして、國民経済的には二重投資といふような問題が起るわけでありまして、この點についてはぜひ慎重に扱つていただきたい、こういう意見であります。

ますと、たとえば諮問委員会の答申等に忠実に従つていこうとされる、その努力はけっこうですけれども、その努力といふものが、ややとすると経営の合理化であり、あるいはその経営の節約といふことに向けられるわけですが、つまり一言で言へば、非常に努力が消極的に向けられておる、経営に對して消極的に考へられる。そうではない、もつとその経営を積極化して、広げて考へたらどうか、こう思ひますけれども、どうもその点が足りないのではないかと思はれる。この点一つおそれ入りますが、もう一度蔵園先生の御意見を伺いたいと思ひます。

○公道人(蔵園進君) 私ただいま御質問の趣旨をサービスといふ点だけで、そのサービスの内容が二つあるといふふうに申し上げましたが、御質問の職員さんのお話ですと、私の言つた二つの意味ではなくして、一つの意味でございまして、その点につきましても、これは全く私も同感でございまして、ただ単に合理化といふことを国鉄内部にばかり目を向けて、つまり従業員の問題だとか、あるいは労働条件の問題だとか、そういうような点だけに目を向けてサービスといふことを言うのは、これはいささかの外に向かつてのサービスといふ点でございまして、この点では私全く同感でございまして。

○片岡文重君 大槻さんに一つお伺ひしたいのですが、先ほど平山さんから話が出ておりますけれども、側線の少ないといふことも全く平山さんのおっしゃった通りである。同時に専用線の延長も私は少な過ぎるのじゃないか。

ますと、たとえば諮問委員会の答申等に忠実に従つていこうとされる、その努力はけっこうですけれども、その努力といふものが、ややとすると経営の合理化であり、あるいはその経営の節約といふことに向けられるわけですが、つまり一言で言へば、非常に努力が消極的に向けられておる、経営に對して消極的に考へられる。そうではない、もつとその経営を積極化して、広げて考へたらどうか、こう思ひますけれども、どうもその点が足りないのではないかと思はれる。この点一つおそれ入りますが、もう一度蔵園先生の御意見を伺いたいと思ひます。

これに対して専用線を作りたい、国鉄で側線ができないのなら、会社として専用線をもつて設けたい、こういう希望が相当あるようですけれども、これに対して、今の国鉄の専用線規定は少しやかまし過ぎるのではないかと。もつとオープンにしようか、ラフに考えたらどうか。たとえば、国鉄の駅から工場地帯の奥の方にある工場が専用線を設けたいという場合に、その専用線を作りたいという会社が三つも四つも、あるいはもっとあったような場合に、共用する線がどうしてもできてくるわけですから、利潤追求の面からいって共用する部分の負担などということは好まない。その幹になるところから自分の工場へ来る分だけは引き受けるけれども、その幹になる分については、国鉄までの幹になる部分については出したがらない。かりに会社同士で出すと、今度はその代表者といいますが、管理者が問題になってくるというようなことで、なかなか今の国鉄ではそれが思うようにいかないという話を聞いております。で、貨物関係についての権威であられる大槻さんの一つその点で考えを聞きたいんですが、もつと、今の積極経営ということにも関するのですけれども、そういう面は少し乱暴すぎるくらいに民間の便益をはかってやって、そして貨物等をほとんど吸収する。もつとも原価を割っているような貨物をほとんど吸収したのでは、ますますもつて、これは赤字をかせぐことになりまして、それでは困りますけれども、やはりそういうことではなしに、経営の面においてプラスになるというのであるなら、あまりやかましい

ことを言わないで、積極的に吸収をしていくという方向をとつた方がいいのではないかと、こう思うのですけれども、そういう点について大槻さんどうお考えですか。

○公述人(大槻丈夫君) 最初の側線の話は、これは貨車の運用をいかにスムーズにするかというところにのみあつて、多くしたり少なくしたり、それぞれの場合によつての考慮があるだろうと思うんですが、そういう配車の面からの考え方によつてきまつていくのではないかと思います。第二の専用線の問題につきましては、私たち全く同意でございます。一昨年でござい

も、さらに緩和する余地はあり得るんじゃないかというふうに思います。さらにその専用線政策という点については、もつとほとんどをうけたことが大きい工場なり鉱山その他でできていくように施策してもらいたい、全く同意の意見でございます。

口も増加するというふうなことから考へて参りますと、何といつてもこの輸送という面はすべての産業の基幹である、こういう点から今日の国有鉄道の使命がある。まあ高度な公共性を持つておるということになりまして、一面またこの企業性というものが、十分生かしていかなければ、公共性一本で、そして経営が合理化される、経営が悪かつたのを全部国民に転嫁されて、そして政府が負担する赤字の補てんをするというふうなことは、これははなはだ経営としてはゼロであらうと思ひます。そういう意味におきまして、二重構造といひますか、公共性とまた企業性というまい一つのコントロールといひますか、ミックスによつてそれを調整しているのが、今の日本の国有鉄道の妙味ではないか、そういうシステムになつていては私は思ひます。それでこの問題がいか悪いかということは、これは別問題であらうと思ひます。これはいづれ後日そういうことを国会なりまた皆さん方のお知恵を拝借する場合もありまして、さつきのお話では、ともかく四千万円の負担が加重になるから反対だと言われまして、現在の国鉄の経営、運営の面におきまして、私二、三多少争党という立場でありますけれども、率直に申し上げたいと思ひるのは、一昨年、昨年、あるいは本年もこれからであります。鮮魚の問題にしまして、冷凍車が足らぬために、途中で何十トンという鮮度の高い鮮魚が腐つてしまふというふうなことが、あるいはまた、今度の雪害によつて、国鉄の施設が満点でなかつたというために、三日で解決する問題が一カ月もかかつて、多数の人

命を失うとか、また食糧輸送、それらに対しても大きな障害となつておつたというところ。最近私夜行列車に一回乗りまして、何か夜中に非常に煤煙がほとんど入つて参りますので、ボーイに聞きましたところ、ただいまトンネルに入つておられますといふことで、全くナンセンスものでありまして、いやしくも国鉄が経営する上において、トンネルに入つたから煤煙が云々といふことは、これは理由にならぬと私は思ひます。こういうこと、いづれを列挙いたしましたけれども、結局国鉄に相当の大幅の投資をして、そして施設を拡充する、また合理化するといふ必要のあるといふことは、これはもうだれが見ましても当然のことだと私は考えます。こういう意味におきまして、この今度の引き上げに対してはやむを得ず賛成すべきものだといふ考えを持つている私であります。先ほどの原口先生の四千万円という問題につきまして、理屈でお尋ねするわけではありませんけれども、さつき通勤定期の問題が、二百万円で八百万円が千三百四十円となる、そうすると五百三十円の値上がりになるという、ごく大幅な値上がりという御意見があつたよりであります。これと同じところで東京・川崎、これを比較しますと、さつきのお話のように、二百万円で八百万円というものが、これが百八十二キロでありまして、やや似ております。それで七百九十円が九百四十円となるのでありまして、百二十円しか値上がりにならないといふことであります。われわれからいへば、百二十円といふと、あるいは五

も、さらに緩和する余地はあり得るんじゃないかというふうに思います。さらにその専用線政策という点については、もつとほとんどをうけたことが大きい工場なり鉱山その他でできていくように施策してもらいたい、全く同意の意見でございます。

先刻原口先生のお答えの中で、どうしても料金の引き上げには反対だ、しかも、われわれ労働者は一人当たり四千円からの負担の加重になる、こういうふうな結論のように聞いたので、原口さんは何といつても労働組合の委員長といふことで、一千万人労働者の代表の方である、もちろん大衆のほんとうの代表者である、こういうふうな気持ちから私はお尋ねを申し上げたいと思ひますが、私の考えるところをこの際ちょっと申し上げまして、そしてお答えをお願いしたいと思ひます。は、私現在の運賃の値上げというものは、当然国鉄の近代化、いわゆるまた経済の成長という点にスライドしてそれらの施設をするといふことだけに、お尋ねこれははなはだ異議のな

口も増加するというふうなことから考へて参りますと、何といつてもこの輸送という面はすべての産業の基幹である、こういう点から今日の国有鉄道の使命がある。まあ高度な公共性を持つておるということになりまして、一面またこの企業性というものが、十分生かしていかなければ、公共性一本で、そして経営が合理化される、経営が悪かつたのを全部国民に転嫁されて、そして政府が負担する赤字の補てんをするというふうなことは、これははなはだ経営としてはゼロであらうと思ひます。そういう意味におきまして、二重構造といひますか、公共性とまた企業性というまい一つのコントロールといひますか、ミックスによつてそれを調整しているのが、今の日本の国有鉄道の妙味ではないか、そういうシステムになつていては私は思ひます。それでこの問題がいか悪いかということは、これは別問題であらうと思ひます。これはいづれ後日そういうことを国会なりまた皆さん方のお知恵を拝借する場合もありまして、さつきのお話では、ともかく四千万円の負担が加重になるから反対だと言われまして、現在の国鉄の経営、運営の面におきまして、私二、三多少争党という立場でありますけれども、率直に申し上げたいと思ひるのは、一昨年、昨年、あるいは本年もこれからであります。鮮魚の問題にしまして、冷凍車が足らぬために、途中で何十トンという鮮度の高い鮮魚が腐つてしまふというふうなことが、あるいはまた、今度の雪害によつて、国鉄の施設が満点でなかつたというために、三日で解決する問題が一カ月もかかつて、多数の人

命を失うとか、また食糧輸送、それらに対しても大きな障害となつておつたというところ。最近私夜行列車に一回乗りまして、何か夜中に非常に煤煙がほとんど入つて参りますので、ボーイに聞きましたところ、ただいまトンネルに入つておられますといふことで、全くナンセンスものでありまして、いやしくも国鉄が経営する上において、トンネルに入つたから煤煙が云々といふことは、これは理由にならぬと私は思ひます。こういうこと、いづれを列挙いたしましたけれども、結局国鉄に相当の大幅の投資をして、そして施設を拡充する、また合理化するといふ必要のあるといふことは、これはもうだれが見ましても当然のことだと私は考えます。こういう意味におきまして、この今度の引き上げに対してはやむを得ず賛成すべきものだといふ考えを持つている私であります。先ほどの原口先生の四千万円という問題につきまして、理屈でお尋ねするわけではありませんけれども、さつき通勤定期の問題が、二百万円で八百万円が千三百四十円となる、そうすると五百三十円の値上がりになるという、ごく大幅な値上がりという御意見があつたよりであります。これと同じところで東京・川崎、これを比較しますと、さつきのお話のように、二百万円で八百万円というものが、これが百八十二キロでありまして、やや似ております。それで七百九十円が九百四十円となるのでありまして、百二十円しか値上がりにならないといふことであります。われわれからいへば、百二十円といふと、あるいは五

十円といえども決して賛成——値上げのみの面を見れば賛成するものではないが、先のお話のものは相当大きい、四百円からの食の違ひがあるよりであります。これを別にあえて責めるわけでも何でもない。ただ先ほど四百円というお話がありましたので、四千円というものは相当大幅の負担だと私は考えたので、これは一応調査してみたいところがそういう結果になっておりますので、今の点もお含み下さって、先刻冒頭私が申し上げたように、国鉄の性格から見ても、またこの二面経営から見ても、どうしても国鉄の施設の改善をやり、また輸送を高めることによって、所得の倍増の裏づけとなる、また物価が安定するから、かえって逆なはね返りが大衆にくるのじゃないか、こう考えますが、この点についてはどういふお考えでございましょうか、率直に。理屈の問題じゃないと思います。

○公述人(原口幸隆君) 四千円と申し上げたのは、国鉄の運賃値上げ以前のことで、ここ一年の間にわれわれの生計費というものが、諸物価の値上がりで、標準家族で約四千円上がった。従って、これから国鉄の運賃が上がるれば、さらに生計費の中に占める割合がふえていく、負担が。従って、国鉄運賃を中心にしてほかの物価がさらに上がっていくとすれば、また、いく可能性もありますから、非常に大きな負担になる可能性を持っているという点をお話し申し上げたわけです。

それで私は二十キロ、八百十円という例を申し上げたのですけれども、結局、今国鉄という公共性の企業体であればあるほど、われわれとしては、国

鉄自体の中で改善すべきこと、あるいは乗客のためにもっと合理的に改めたいという点はどうやらやってもいいというふうに思っています。そのやる際に、その負担を受益者である国民に負担をさせていく、大衆負担を求めていくというところは反対だということを申し上げておいて、結局、公共負担は国の補償でやっつけてほしいというのが結論であります。先ほど来の議論の中で、お話の中で、一千万の低所得者、そういった人たちが、さらに苦しい状態に追い込まれることによって、どういふような影響がくるのか、あるいは日の当たらない産業に対する影響というものが実際にどういふふうに出てくるのかというところになれば、国鉄の繁栄ということが多くの大衆や産業の直ちに疲弊をもたらす、あるいは社会不安をもたらすというところを大衆的に見る場合には、おのずからそこに別な政策というものが当然出てこなければならぬというふうに考えております。

強い者だけが残って弱い層は切っ捨ててののだというふうなのが政府の、政治の主であればやむを得ませんけれども、今度の国会の中でも、政府の方であげられておりますことは、所得倍増というところで膨大な設備投資が行なわれて、その出てきた生産量というものは、輸出には一五%くらいしかいかなののだ、あとは国内でそれを消化していくのだ、しかも、国内消化のうちの六%は健全なる勤労者層の個人の購買力によって消化をしていくのだというふうな言明がされました。そういう言明をほんとうに実施するためには、この際、一番低い層、被害を受ける層に對する配慮というものが非常に重要にな

なってくるのではないかとというふうに考えておる次第であります。

○島島徳次郎君 その点は一応了解できる点もあるわけなんです、あなたのお考えでいきますと、運賃値上げしないで、政府なり国がやはり補償すべきものだ、こういう御理論のように思いますが、国がやるということは、すなわち、一応国民が負担するということ、全体の負担をするということ、で、そういうことは、やはり大衆が負担するという制度であって、今のような運賃に一部転嫁するということは、受益者といえますか、利用者といえますか、それに一つの線を引いての負担であって、大衆が乗らない人は何らこれに對しては負担をする必要がないというふうな、一つの二重経営になる。こういうことで二つ比較しましたときに、大衆に転嫁するといふお言葉の中に、さらにそれを国が補償する、百パーセントまるがかえに補償するといふことは、経営の合理化とか、あるいはまた経営努力というものを無視して、そうして赤字が出れば全部国民に負担をさせてやろうという補償に通ずるといふように考えられますが、その点はいかがでしようか。

○公述人(原口幸隆君) 結局、国が補償するといふことは、国民全体の税金によってまかなうわけですから、当然、国の予算の分配の問題に歸着するだろうと思われたいです。従って、適正な予算の分配という点で私は処理できるのではないかとというように、結論的には考えております。なお、午前中の公述でも申し上げましたように、国鉄従業員の大部分をもつて構成しておる労働組合が、運賃値上げ

をしなくても、こういう方法でやればできるのではないかとという具体的な案を持つておられるわけです。われわれとしては、やはり国鉄の事情を知悉しておる、そういう人たちの意見というものをやはり政府なり当局なりが十分に聞かれて、そうして結論へ持っていくというところが、私は非常に大切なことではないだろうかというふうに考えております。

○島島徳次郎君 最後にちょっとお尋ねしますが、結論的に、そうすれば、あなたは公共性と企業性の二重構造の経営がいいというお考えですか。公共一本で行った方がいいというお考えなんです、簡単に。私はこれで終わります。

○公述人(原口幸隆君) やはり国鉄という性格、使命からいって、これは企業体に本質があるのではないに、公共性というもののやはり本質があるのではないかとというふうに考えております。

○谷口慶吉君 関連して。原口先生、私、ちょっと一点だけ、実は割り切れないものを感じておりますからお尋ね申し上げますが、自分の身分を申し上げてどうかと思っておりますけれども、私は鹿児島県の農協の会長をいたしております。ただ、国鉄の公共性と企業性という問題について、当然四百八十六億圓に当たる今度の運賃改定の金額は、国家が何らかの形でこれを負担すべきであるという、こういう御議論が非常に多いのです。ところが、国家が負担するといふことになれば、先ほどもおっしゃったように、これは国民の税金で負担するということにならざるを得ないことはお認めになっておら

れるのですが、その際に、まあたとえば、国民が納める税金にもさまざまございいます。所得税もあり法人税もあり、あるいは、たばこの税金が千三百五十億くらい一般会計に入っております。なおまた、先ほど細野先生が言われましたように、酒税が二千四百億もある。これはほんとうに大衆の課税になっておるのですが、汽車を利用しない人も負担していいんだという議論がどうしても私には出てこないのです。その辺はどうなんですか。

○公述人(原口幸隆君) やはり当然、予算の中で適正なる予算の配分ということでは無理ですが、国鉄に乗りふりに考えておりますが、国鉄に乗りふりに人間的に負担がかかるのではないかとというお話なんですけれども、やはりその点はわれわれは、たとえば、われわれの税金の中から自衛隊というものが作られておるわけですから、われわれにどういふ関係になるのか、その辺も私個人として多分に疑問を持つておるわけなんです、いろいろ税金の使い方についてはそういう例がありますから一がいに言えないのじゃないかと一がいに考えております。

○加賀山之雄君 本日はお忙しいところ各先生方大へん有益な公述をいただきました。ありがとうございます。私は参議院同志会に所属する加賀山と申します。

蔵園先生にお伺い申し上げたいのでございますが、先生が反対の理由の第一にあげられた、とにかく資金調達の方法としてやることは反対だ、運賃値上げをやる、資金調達の方法としてやることは反対だとおっしゃって、これは

政府の出資あるいは借入金によつたら
よからう、こういうお話でございまし
て、私もその御所説はよくわかるので
ございませう。で、戦争中あるいは終戦
後政府がもつと、先ほどから御議論が
出ていましたように、鉄道のめんどろ
うの見方が足りなかつたといふことは一
方にあると思ひますけれども、しかし
先生が言われた採算に乘らないものを
なぜそういう資金を投入するのだとい
うようなお言葉もあつたように拝承
いたしました。今度のこの国鉄の三
十六年度の予算額を見ますと、一切
がつかひ合せて工事に使用いたします
金額二千二百億といふことになつて
おりまして、そのうち国鉄の収入から
いゆる自己資金としてその中に繰り
入れるものが千八百億になつておるわ
けでございませう。で、問題は、その中
に今回の運賃増収によつて現れる四
百八十六億が含まれるわけにございま
すが、この中には収入は伴わないけれ
ども、非常にどうしても国鉄として、
いわゆる企業としてやらなければなら
ぬ面が大部分が含まれておることは御
承知の通りで、六百五十億程度のもの
が減価償却的な経費として入つており
ますし、そのほか公共対策と申しま
すか、これはあるいは踏切道をどうし
てもこれは一般の公共との関係でやら
なければならぬ、これは収入はふえる
わけではないのでございませうけれど
も、その改善をしていかなければなら
ぬ。あるいはいろいろな、信号、保安
設備、これはそのいわゆる保安度、安
全度の向上といふことで、これも収入
には関係ございませうが、安全確保の
面からどうしても改善をしていかなけ
ればならぬ。あるいはまたサービス向

上と申しますか、先ほどからお話が出
ております通勤輸送にいたしまして
も、決してこの輸送力を高めること
は、収入には返つてこないでも、ただ
サービスが高まつて今より楽に通勤が
できるといふことになるわけにござい
まして、そういう面の資金がどうして
も私は見込まれる必要があると思ひ
てございませう。そこで、そういう面を
ぜひとも今度の四百八十六億に期待し
たいといふのが今度の趣旨と思ひので
ございまして、これを率然と、それじゃ
それは必要なことは認めるから、借
入金によつたらよからうといふことで
ございませうが、国鉄の今までの収入
に上つておりました、三千億をこして
おるわけにございまして、国鉄はその利
払いだけでも年間二百二十億あるとい
ふ三十六年度から二百四十億、うなぎ上
りに上つて、これがまた非常な採算上
の重圧になつてゐる。これも先生御承
知の通りだと思ひのでございませう。さ
ような点から、全部もろろ運賃でま
かなつてやろうといふのじゃないが、そ
のうちの大事な分をぜひとも、ことに
それが収入を伴わないといふようなこ
とであれば、これは借入金でやるの
は、一般民間経営としても不健全なこ
とでございませう。で、これを運賃に求
める、それが非常な過度の値上げなら
ば、これは控へなければならぬと思ひ
ますが、先ほどからお話が出ておるま
すように、非常に低位にあることで
ございませうし、さようなことから、や
むにやまれず運賃値上げの案となつた
と私は承知いたすのでございませうが、
もう一度その点について御所見を承り
たい。

○公述人(蔵園進君) 私の意見を申し
述べさせていただきます。資本の調達
を、採算に乘らないものについてはお
か、借入金でやつたらいふいじやないか
といふような御質問でございませうが、
私は資本の調達に採算に乘らないから
借入金でやるという、こういう提案理
由が私にはのり込みなかつたわけ
です。借入金でなければ、利子のつか
ない出資といふ考えもあるはずなん
では、私は借入金か、または出資と
しては、私は借入金か、または出資と
いふことを考えた意見を持つてゐるわ
けでございませう。具体的に申します
ならば、たとえば踏切、先ほど御質問に
出ました踏切の問題にいたしまして
も、この点につきましては、むしろ私
の方からお伺ひしたいくらいでありま
すけれども、現在の踏切の設備につま
まして、どのような具体的な措置がとら
れておるかといふような点、私はまあ
不幸にして、または私自身が不勉強の
せいかと思ひますが、この点について
は少しも改善されてゐるようなことを
伺はないわけでありませう。たとえば建
設費、それから地方公共自治体といふ
ようなものとの間の経費分担の問題、
そのような点についてどのような処置
をお考えになつておられるか、私には
よくわかりません。そのような問題を残
しながら、なおかつ踏切設備といふこ
とをやらんがために、金を運賃によつ
て課するといふのは、まだまだ問題の
解決が少しも進んでおらないのに運賃
値上げをやるといふ点において、私は
疑問とせざるを得ないといふことを申
し上げたわけでありませう。

ではなにかといふ点であります。通
勤輸送が案になつて、この点について
緩和されて、国鉄はさっぱり収入はあ
がらないのにサービスばかりよくし
た、それはどうしても運賃値上げによ
る以外にはないじやないかといふこと
を御質問されたわけでありませうけれ
ども、私は現在の都市交通の問題にいた
しまして、これは明らかに過去の累
積がこのような結果をもたらしてゐる
のであつて、一朝一夕にしてどうい
う問題が起つたわけではないのであり
ます。従つてそういう意味では、ただ
単に運賃を値上げすることだけでは、こ
うの問題を解決することは、ほん
しろ過去の累積であるといふことを中
心にして、この問題の解決に取り組
んでいただきたい、そういう気持ちから申
し上げたわけでありませう。

○加賀山之雄君 でございますから、
過去の累積がこんなになつてきておる
ことは、これは事実でございませう。
確かに先ほどからお話に出ております
ように、戦争中は比較的よくいって
入れたくらい、終戦後は、これは荒廃
いたしましたけれども、インフレー
ションのために、なかなか運賃が追
いついていけません。一番あとから国鉄運
賃はしぼり上げていただいたことが
続いて、そしてそれらの間いづれもこ
の賃率は、国鉄が、これくらいまでし
ていただければといふことを申しまし
ても、これはやはり低い方に押えられ
ることは当然でございまして、低い方
に押えられる。さようなことで、たと
えば昭和二十三、四年から六、七年と
いったような時代には、われわれとし

て、どうしても八百億以上の工事費を
注ぎ込まなければ国鉄の危ない施設の
取りかへもできないといふことを主張
いたしました。が、運賃、自己資金が
ございせんために、政府のいわゆる予
算として認められる、政府から予算と
して認められる金額は非常に減らされ
ておる。年々、つまり三百億くらい
ものが資金として投入すれば、もつと
早く老朽施設も取りかへられるだらう
と思ひのでございませうけれども、そ
ういふ点でございませう。これは先生が
累積したといふことを言われるのはそ
のことだらうと思ひますが、その通り
でございませう。そこで、今度の運賃
が、一気にこれで何でもかんでも解決
するといふことは、私どもも委員会の
審議におきましても考えておりません
ので、もちろん政府の今後国鉄に對す
る出資の問題であるとか、あるいは
さつきお話のございました預託金制度
の問題でありますとか、制度全般、会
計制度をやつていくのにはふさわしい
ような形をとつてもらう。これは当然私
は政府として考えるべきことであると
いふように要望しておるのでございま
すが、そればかりに頼りまして、今申
しました運賃を今のままで放置いたし
ますといふことはどうしても、それだ
から運賃を上げないでいいじやないか
といふ御議論は、少し私は飛躍し過ぎ
てゐるのじやないかといふように、大
へん失礼でございませうがお伺ひするわ
けでございませう。

それからもう一点、最後に述べられ
た、総合的な交通政策が確立するまで
は運賃なんかいじるべきじやないとい

る御所見でございまして、これは私はどうも、ちょっと伺いまして、私としては理解がでない問題でございまして。政府なり国としての総合的な交通政策がない。ことに、道路、港湾等を含めた政策が確立されてないことは、私も常々感じておりまして、ぜひともこれはしなければならぬと思ひますが、しかし、一方におきまして、このいわゆる交通政策以前の問題として、今日のように船あるいはトラック、バス、鉄道というふうに、いろいろの交通機関が競合してございまして、まず運賃を適正なところに置く、そしていわゆる輸送分野というものをその面から経済的に解決していくというところはきわめて大事なことでございまして一方の運賃が高過ぎて一方が安過ぎるというところは、どうしても安い方へ流れて交通秩序を乱すことになるわけでございまして。その面から交通政策を立てる上においてもきわめて支障になるのじゃないかと、先生の御説を批判するよりなことを申し上げて大へん恐縮でございすけれども、私はさように理解をいたしますが、いかがでございましょうか。

つまり、戦時中においてすでに国鉄が荒廃を始めたところが、戦後においてそれについて何ら適當な処置を政府として、国家としてその点について考慮してやらなかった、こういう点。しかも、なおかつ戦後は換算制というよりなことを国鉄に押し附けた。このように押し附せの中で、なおかついろいろな施策をやつていくというところは、はなはだ困難であつたであらうと思ひわけでありまして、従つて、そういうような点について、ぜひ国家の方でやつてもらいたい。しかも、これは運賃値上げのたびにこの点はすでに問題になつていくことは、皆様御承知の通りだと思ひわけでありまして。しかも、それが今に至つてなおかつこういう問題の解決が少しも進展してない。まあ、最近になつてようやくそのような点についていろいろ議論されるようになつたといふ、いろいろな点で配慮されるようになつたことは、われわれとしてはまあありがたいわけでありますけれども、しかし、いすれにしても、それがまだ基本的にそのような点についての配慮が不十分であるという点なのであります。

それから、第二の御質問に移りますと、総合政策を確立した上でなければならぬといふに私は申しましたわけですが、それは要するに、二重投資をできるだけ避けなければならぬという点があるわけでありまして。で、道路を作る、それから鉄道を作る。ところが、鉄道の方は朝晩二回しか通さない、道路の方は大いにバスをじゃんじゃん通すと、そういうようなことが行なわれておるのに、なおかつ新しい建設その他について、国鉄が自前でやつていかなければならぬような状態をなくさなければ、この運賃の問題あるいは国鉄経営の問題がいつまでたつても解決しない。そのような問題の解決を先によつて、それまではそういうことをやつて、なおかつこの運賃の問題を考へればいいのではないかと私の意見であります。しかもその場合、たゞ重なる、運賃値上げのたびにこういうことが言われながら、なおかつ運賃値上げが行なわれ、そのために経済界がかなり混乱するのではないかと。それは運賃の負担の仕方がいろいろ異なつてゐるからであります。先ほどのことに関連して申し上げますならば、あるいは運賃が税金かというよりなことが言われたわけでありすけれども、私の考え方は、むしろ運賃が税金かというよりな考え方——運賃と税金とは全然本質的に違ふといふふうに私は考えております。運賃の問題につきましては、これはできるならば安定した形でいつまでも継続的に、運賃はできるだけ変えない方がよろしいという意見なのであります。でなければ、日本のある一つの企業が投資する場合にいたしましても、一定の運賃を前提にして投資が行なわれるわけでありまして。しかも、運賃がたびたび変わるようなことがあれば、企業といたしましては、これは非常に困つた状態ではなからうか、運賃というものはそれほどしばしば変えるべき筋合いのものではないからうといふふうな意見を持つてゐるわけでありまして。それは、国民経済を発展させていく、ないしは一つの企業の興廃を決するような、そのような運賃改定というものは、当然やめなければならぬ、これが政策として当然

のことはなからうか。そういう意味で、いろいろな問題をかかえておりながら、なおかつ運賃値上げに踏み切ると、これはまた早晩、新しい運賃の問題を起さなければならぬやうな内容を持った運賃改定ではなからうかと、いふことをおそれているわけでありまして。従つて、国民経済を混乱させることではなしに、むしろ運賃というものをできるだけ安定した姿においていろいろな問題を解決することが先決ではないかと、こゝろよりな意見でございまして。

○加賀山之雄君 最後にもう一点だけ伺ひ申し上げて、これは細野先生にもお答えがお願いできるなら伺ひたいと思ひますが、運賃の値上げ問題が起きますごとに起きます問題の一つとして、運賃の引き上げがいわゆる物価を刺激して、物価を引き上げはしないかという問題でございまして、これは当局が発表しております資料によれば、旅客、貨物とも、直接に影響する面は、パーセンテージとしては非常に高くはない、むしろ低いと、われわれが考える以上に低いといふことが考えられております。で、たとえば鉄道運賃というように大ざっぱに見られておる中に、大きな部分に、いわゆる荷作り、包装費というやうな問題があつて、これは運賃なんかよりはるかに大きなウェイト、パーセンテージを占めてゐるというふうに私も理解しておるのでございまして、運賃の値上げはそのまま物価にはねかえる面は非常に少ないんだといふことが言われるわけでございます。それよりはむしろ、今お話し出ております、これを財政投融資にそれじゃ回して、いわゆる借入金で、財政投融資として支出したらどうかという、まあこれは代案として考へられるのでございしますが、むしろ景気を過熱したり、あるいは物価をつり上げることは、そのいわゆる投融資ならかまわないんだといふことも言えないので、この方の影響の方がむしろおそれなかりやうな感じがしないかといふようにさへ言われておりますが、つまり、運賃値上げがよること、これを借入金等で処理する、まあ財政投融資で片づけるということの比較考察の問題、これは私は程度問題だろと思ひのでございまして。運賃もむやみに大きく急に上げれば、もちろん影響度は大きいでございまして、財政投融資についても同じやうなことが言へると思ひますが、それらの点について御所見が何あれば大へんありがたいと思ひます。

○公述人(細野日出男君) 私も、加賀山議員のおっしゃることに同意見でございまして。実は、低物価政策といふことののために、過去において運賃その他の公益事業料金を低く押さへてきた。ところが、それに対して見合ふべき資金の供給を国がやらない。これを私は、一方的な低物価政策の押しつけといふことを申すわけでありまして、国家が運賃料金を安く据え置く、そのかわりにしかし財政投融資をするというならば、これはやはり投資不足は起さなからうか、これをやらない、一方的に低物価政策をしわ寄せしたといふことが、今日の事態になつてゐるのだと思ひます。それから運賃を引き上げれば、これは物価や生活費に転嫁するといふことは、これはきわめてあたりまえのこと

でありまして、やはりそれは何がしかの影響を与えるにきまつておるのであります。しかしながら、従来のものをすべてそのままにしておいて、運賃の引き上げだけをやれば、これは当然それだけ生活費が高くなったり、物価が高くなったりするということでありまして、必要なものならば上げなきゃならない。それに対しては、企業の面においては、超過利益というものを引き下げるといふことも、物価水準そのものは上げないで済むということろへいける。また生活費の方でもせいぜい、たかものは少し差し控えるということでもって吸収することができるといふことでもって、私は国民も企業も、この上がるべき運賃、つまりサービスを改善し、輸送力を増強しなければならぬといふところの費用というものは吸収する努力をする。また政府もそれをさせるように思ひ切った説得力を発揮してもらわなければ困ると思ふのでございます。実は生活費も企業もそのままであるといふ場合と違ひまして、非常に発展的であり、国民所得が上がつておる。企業収益が上がつておるといふ状態でありまして、これらのものは、運賃のこの程度の引き上げというものは吸収して、全体としては物価レベルにそう大して影響がないようにな、心理的な影響がなかなか大きく言われるのでありますけれども、国民にその点をしてもらえば、それは要するにいいサービス、いいサービスを、よくつたサービスを買ふのだ、それは原価が高くなっている、高くつくんだから、その原価分は負担するといふことに帰着するわけでありまして、財政投融資でやるか、運賃料金でやるかということが、物価水準全体に對し

てどういふ影響を与えるかということ、財政投融資が国民貯蓄のうちから出されるか、あるいはインフレ的紙幣の増発といったようなことでもって行なわれるかといふことでもって、まあ物価に及ぼす影響は違つてくるわけでありまして、現段階におきましては、不換紙幣の増発によつて財政投融資を行なうというよりは、これは行ないておりませんし、また行ないてもいいと信じてますし、また、やつてはいけないことだと思ひます。あまりお答えにならないかもしれませんが……。

○白木義一郎君 私は皆さん方に一点だけ御意見を伺うことができたか何つておきたいと思ひますが、それは大衆の立場に立ちまして、先ごろから当委員会におきましては種々論議を尽くされております。また今日も有益なお話をたくさんいただきました。ものの見方に面があるんだ、いずれもそれぞれの利害得失の立場からの御研究あるいは御討論であつたように何つて参りましたが、目先の問題といたしましては、すでに衆議院も通過いたしておりますし、それから予算も成立いたしまして、政府もがんとして所信を曲げず、運賃改定に踏み切つておるようでございますので、いづれ、残念ながら運賃は改定の必至の状態に立ち至つております。そこで、今日の混雑した運輸事情の中にはさまれて、乗客は非常に不安をもつてこの問題の解決に目を向けておるんじゃないかと思ひます。そこで国鉄總裁は、四十万職員に對しては子供か孫のような愛情をもつて接してきておると言ひながらも、その孫や子供の生活の問題について、いささかも積極的な気が見えを見えていな

かつたために、ついに職員はその生活向上のために、お客さんののど元を締めて、そうして汽車をストップさせても、おやじから生活費を巻き上げてみせる、このような行動に出たために、おやじもついに裁定に持ち込まれて、ここでベラスアップが確立されたわけでありまして、国民としては、金がな金がない、こんなに混雑するのは、設備に投資をしなければならぬ、やむを得ず値上げをするのだといひながらも、ここで二百億の金を出さなければならぬ。そこで政府は五カ年計画を變更しなければならぬ、このようない意見も出しておりますし、また總裁並びに副總裁は、あくまでも新五カ年計画は遂行していくのだ、その間には再び運賃改定はしない決意である、このようない発表もしております。そこで乗客としては、運賃は上げられるわ、これではいつになつても国民としては浮かぶ瀬がない。どうしても改定をしなければならぬ情勢になつた以上は、国民に對して、政府あるいはそれぞれの立場にある方々が、どう大衆に運賃改正を納得さしていくべきか、賛成の方々も、消極的、やむを得ず運賃値上げに賛成する、せざるを得ない、このようないお氣持の議論を何つて参りましたので、どうしても運輸大臣としては、運賃値上げはサービスによつて還元する、じゃそのサービスは一体何年たてばいいの、何年乗客は運賃を投資したならばそのサービスを受けられるのか、このようない不安も言葉にはならない現状ではございまして、不安をもつて暮らさなければならぬと思ひます。そこで近々の問題と

して運賃が改正されるならば、この広の影響のある運賃問題に對しまして、国民にいかようにしてがまんさせ、またいかようにしてそうならねばならぬといひ、ごく感覚的な身近な説得といひますか、あるいは納得をさせる方法、そのような方法がもし御意見としてありましたら、一言お伺ひしておきたいと思ひ次第でございます。

○委員長(三木武吉郎君) 白木さんどなたに……。

○白木義一郎君 なければつこうです。

○公述人(原口幸隆君) 国鉄の従業員、最近の仲裁裁定の話が出ましたけれども、実際は、公共性を持つておる国鉄の従業員の賃金といふものは、民間といふものは、民間の有力産業に比べて、今でも非常に低いわけなんです。従つて今労働組合として、やはりこういう大切な生命に結びつくような仕事をしておる人たちは、特に保障されなければならぬといふように考へております。またこれは一つの具体的例ですけども、今「こたま」に乗つておる運搬士、これは優秀な運搬士ですけども、十九年勤続の人で、税を抜いた手取りが約二万二千円くらいです。こういうような状態で、激しい十何秒に一回のシグナルを見ながら仕事をしておるわけでありまして、こういう実情をもつと国民の皆さんに知つていただきたいといふように思ひます。さらに私の立場で申し上げれば、今度予定されておりますような国鉄運賃が実際に何の措置も施されずに実施される場合には、石炭産業、金属鉱山といふような中において労働関係がさらに悪化をし、社会不安が出てくるということとは

必然だろうと思ひますし、さらに國の基礎産業といふものを政府が一体どういふふうに見ているのかといふことに對する重大なる疑問も出てくるというふうに考へておりました。運賃の問題は、抽象的な国鉄の内部の問題というよりは、産業全体の中で消化をされて判断されていかないと非常に困るというふうに考へております。

○白木義一郎君 乗客は、運賃の値上げがまた諸物価に影響があるんじゃないかといふような心配もしておりますし、また政府は、公共料金に影響がないのだ、諸物価の値上げに對して影響はごく僅少だといひながらも、ついに公共料金のストップをかけなければならぬ、そういうような状態にありまして、子供たちが、お客さんの首を締めながら小づかいをねだらなければならぬ以前に、もつと職員の生活というものに對して責任者はより以上の関心を持つて、そして當たつていけば、もつと話し合ひによつて、この賃金問題もスムーズにやつていけるんじゃないかと思ひます。裁定まで持ち込んだのでは、払う方、払つたつもりでは、もつと職員の方としては、闘争してとつたのだ、このようない氣持にならざるを得ないと思ひます。いづれも出す方は少ない方がよい、とる方は多い方がいいにきまつております。それから、今度は職員の方が總裁からお客さんに迷惑をかけるような取り方は、これは非常にまずいと思ひます。あくまでも利用者、乗客を職員の方方にしながら、おやじのすねをねらつていく、おやじは子供をかかわいがりながら、子供が要求を出す前にこは

うびをやっていく、子供の苦しい立場も察して、そしてみずから親たるべき者が職員の労苦をねぎらっていく、このような態度であれば、もともと国民に迷惑をかけずにこの問題が処理していけるのじゃないか、そういうような問題も、今後国民の不安として残っているわけで、国民に対して、運賃改定に際しまして、何らかの安心感、何らかの納得のいく所信の表明があればそれを何っておきたい、このように思ってお伺いした次第でございます。

○委員長(三木興吉郎君) 公述人の方より別に御発言がないようでございます。この次は重盛君にお願いいたします。

○重盛壽治君 いろいろ御高見を拝聴したので、特に御質問申し上げることはなによりも考えますが、細野先生に、二点、それから大槻さんに、立つたもので、それから、御兩名にお願いしますが、私がお聞きしていると、大槻さんのお話からいくと、前段は、値上げすることも賛成であるけれども、できることなら値上げはしてもらわない方がいい。さらに後段において、いろいろな、率直に言うと条件をおつけになつておる。政府も十分責任を持つてやらなければならぬ。あるいは計画実施中には絶対値を上げてはならぬ。さらにまた、貨物輸送をするためには、これは貨車の増強をしなくてはつきりそのことが打ち出され、国鉄の現状からいくならば、あるいは反対の中にも賛成者が出てくるかもしれないけれども、私どもは冒頭から言うのは、国鉄のワクの中で考えても、そういうことは五カ年計画はうたつても不可能である。

る。過去に実績を見ますならば、四カ年やつて、その四カ年の中でまあ八〇%やらなければならぬのが六七%であつたという、それであつたとしても、かなり国の経済状態、それから日本のあり方等からいくならば、当然八〇%はなし得たはずであるのができなかった。できなかった原因はどこにあるかという、これは見通しの誤りでありまして、私どもの失敗でありました。このように総裁が答えた。ところが、今五カ年計画を始めて、白木議員の話ではないが、一方わずかな給手が引き上げるといふことだけれども、それを大へんたまためたことだという妙な感覚を持つておる。そういう中で、私は五カ年計画は非常に困難ではないか、困難だとするならば、あなたの御意見からいくならば、これは反対だといふことにならうかと思ふのですが、その点おっしゃつていただけるような形でできるなら非常に幸いだと存じますが、私は非常に危惧を持ち、その他、先ほど来反対の方の公述の中にもあるように、ただ国鉄というワクの中でこの問題を処理してよいかどうかといふことが、一つ大きい問題になつてくるのであります。そういう点をもう一つ考えて、私は大槻さんの場合は、引き上げをすることに賛成ではなくて、まあまあできそりもないことだけ並べているから、反対する方がいいんだというふうにちよつと聞えたのです。あとでまた御意見は拝聴させていただきます。

せんが、国鉄の現状、それから国鉄の運営のあり方というのは、私どもの言うように、公共負担というよりなことを考えていよいよ考えられる。もちろん、この公共負担の問題では、まあ自民党の諸君が自分でやつたもの、あなたの意見の中にもあつた。自分がやつたことについては、自分が使つたことについては当然支払うべきじゃないか。これは国鉄のワクというもののなかで考えれば当然だと言ひ得るであらう。しかし政治全体から考えるならば、これはやっぱり、今おやじ論が出たが、おやじが働いて子供を食わしていくという場合もあるものであつて、いわゆる税は納税負担によつてやつぱり払われておるのでありますから、その一般的な納税負担によつて払われておるものが、一千万に属するボーダーラインにおける諸君に若干の恩典がいつている。それが悪いという政治は私にはあり得ないと思ふわけです。これは決して議論を吹っかけるわけじゃありませんから、お気にせぬように願ひます。

のです。私は、先ほどちよつと平山さんに質問の中に触れたけれども、あらゆる物価の値上がりというふうな原因は、所得倍増とか、あるいは特定議員の給与の引き上げとか、それからさらに、国鉄の運賃引き上げというふうな経済混乱を引き起こす悪い要素が含まれておるはせぬか。それだから国鉄運賃の引き上げというものは当面見送つて、他の方法で考えたらどうだ。

せんが、国鉄の現状、それから国鉄の運営のあり方というのは、私どもの言うように、公共負担というよりなことを考えていよいよ考えられる。もちろん、この公共負担の問題では、まあ自民党の諸君が自分でやつたもの、あなたの意見の中にもあつた。自分がやつたことについては、自分が使つたことについては当然支払うべきじゃないか。これは国鉄のワクというもののなかで考えれば当然だと言ひ得るであらう。しかし政治全体から考えるならば、これはやっぱり、今おやじ論が出たが、おやじが働いて子供を食わしていくという場合もあるものであつて、いわゆる税は納税負担によつてやつぱり払われておるのでありますから、その一般的な納税負担によつて払われておるものが、一千万に属するボーダーラインにおける諸君に若干の恩典がいつている。それが悪いという政治は私にはあり得ないと思ふわけです。これは決して議論を吹っかけるわけじゃありませんから、お気にせぬように願ひます。

のです。私は、先ほどちよつと平山さんに質問の中に触れたけれども、あらゆる物価の値上がりというふうな原因は、所得倍増とか、あるいは特定議員の給与の引き上げとか、それからさらに、国鉄の運賃引き上げというふうな経済混乱を引き起こす悪い要素が含まれておるはせぬか。それだから国鉄運賃の引き上げというものは当面見送つて、他の方法で考えたらどうだ。

のです。私は、先ほどちよつと平山さんに質問の中に触れたけれども、あらゆる物価の値上がりというふうな原因は、所得倍増とか、あるいは特定議員の給与の引き上げとか、それからさらに、国鉄の運賃引き上げというふうな経済混乱を引き起こす悪い要素が含まれておるはせぬか。それだから国鉄運賃の引き上げというものは当面見送つて、他の方法で考えたらどうだ。

売とか電電公社というものは、これは独自の営業を続けてやる、独自の立場でやり得る。国鉄には、私鉄あり都市交通あり、あらゆる競争機関がある。しかも公共性を持つておるといふために多くの犠牲をしいられておる。こういう環境の中にあるわけです。それはそういう産業の中にあるながら、国鉄だけで独立採算制を一つ考えようといふところに、大臣の答弁のむちやなことが出てくる。それはどういふ答弁をしたかという、いわゆる経済の伸びにおいて、それを物価の上昇率に適用して、このくらい当然上げなければならぬといふことは、これはわからぬこともないかもしれないが、そのときに、それじゃ一般のものはどうするかと言つたら、当分の間公共料金の値上げはストップすることは閣議で決定をいたしましたと言ふのです。そうすると、国鉄は値上げはするけれども、たとえば都市交通、私鉄はほんとうに行き詰ましている。やつていけないといふようなものに対してはこれはストップをする。大動脈の方は血は流れて、高血圧になつてきてもかまわないんだ、こういう議論を振り回す。当分の間とは一体いつのことだ。まあ露骨に言へば私がやるまでだといふことになるかもしれないけれども、そういう自分の在職中だけは責任を負うて国鉄の運賃だけはやらしてくれないか、こういうことに聞かせるのです。そういふものもろの情勢を考えれば、過去長い間、いわゆるここであつたお話を、運賃というもののに対しては、現状では変えられない状態にあるやに考え

のです。私は、先ほどちよつと平山さんに質問の中に触れたけれども、あらゆる物価の値上がりというふうな原因は、所得倍増とか、あるいは特定議員の給与の引き上げとか、それからさらに、国鉄の運賃引き上げというふうな経済混乱を引き起こす悪い要素が含まれておるはせぬか。それだから国鉄運賃の引き上げというものは当面見送つて、他の方法で考えたらどうだ。

られるというのを仰せになったと思
うのです。私はそこで、現状ではも
や国鉄の運営というものは、過去の姿
より一歩前進せしめて、変えていか
なければならぬ段階にきているのでは
ないかというように考えるのでありま
すが、その点先生のお考え方はどう
か、私の聞き違いであったかもしれぬ
けれども、それが一点。

それからもう一つ、先ほど来いろ
ろな話から触れましたけれども、やっ
ぱり自分で使ったのを自分で払って
くのはあたりまえじゃないかという御
議論の中に、ただいま一、二の例を申
し上げましたけれども、やっぱり赤字
になる公共負担、そういう形、何らか
の形も変えなければいかぬじゃない
か、もつと率直に申しますならば、私
はかりにこの値上げをのんだと仮定し
たとしても、国鉄が言っているよう
に、五カ年計画の完遂は非常に困難
だ、現状維持がよりよくではないか、
結論から言いますならばこのように考
えるものですから、せつかくおいでに
なつたときに、いわゆるこの二点につ
いて御説明を願えれば幸いだと、か
よりに考えております。

○公述人(大槻丈夫君) 最初の新しい
五カ年計画の問題について、何だか大
概の言っていることが端的にわからぬ
じゃないかという意味のお話だったと
思うのですが、私実は先ほど申し上げ
しましたことは、私たち全国で会員約一
万名ほどございまして、三十の支部を
持つて運営しているわけなんです、
大体全国の支部長が意見を待ち寄りま
してまとめました最大公約数の意見で
ございまして、特殊の物資につきまし
ては、影響度その他の面から多少の異論

があるにいたしましたが、全体とい
しましては、どうしても現在の輸送力
を少しでもふやしていくということが
第一なんだという観点に立ちまして、
最小限の運賃値上げはやむを得ない
というの、これは一致した意見に
なっているわけでございます。で、実
は、それでは今度の五カ年の新しい問
題と過去の問題とはどうであらうか
というのを比較して見ますと、この
前の運賃改定が三十二年に行なわれ
たのでありますが、この前の三十一年
の十月、一番集中繁忙期の取っかかり
が、つてきつたときでございまして
が、そのときの国鉄の月間輸送量が千
五百五十万トンでございまして、一
平均にいたしまして五十万トン、こ
の三月、これが三月というのは必ずし
も年間中で特に忙しいときではないわ
けでございますが、千七百八十万ト
ンでございまして、千七百八十万ト
ンで、一日平均が五十七万トンとい
う輸送力になっております。従つてこ
の五カ年間に、一日平均に對しまして
五十万トンから五十七万トン、七十
万トンの増でございます、一四%の
力がついて、こつていふことは言
えると思つてございまして、今度の
新五カ年計画では、三十四年基準に
いたしまして一、二%の増といふこ
とを計画しております、過去五年間
にふえた量よりも相当上回つた輸送
力の増強が計画されているわけであ
ります。私たちそれぞれによつて多
少とも現状以上の改善がされるとい
うふうに期待しておるわけなので
ございまして、ただ、先ほどちよつ
と申しましたのは、所得増進計画に
よる生産の伸びというものが、はた
して輸送にどれだけ響いてくるかとい
う問題

によりまして、多少その間に二一%
というものが小さいじゃないかとい
う危惧される面があるというのを申
上げましたのでございまして、過去
の実績に比しましては、相当大きい
増強の計画になっていると承知して
おるわけでございます。

それから給与の値上げ、その他情
勢の変化等によつて、この五カ年計
画が完遂できないおそれがあるのじ
ゃないかというお話のように承知し
ましたが、これは私たちが実は二百
億の給与の引き上げといふことにな
りますと、国鉄が今回の五カ年計画
の財政計画の中に、どれだけ人件費
の増が盛り込んであるかといふ点
を詳しくは承知いたしませんので何
とも申し上げかねますが、もしそれ
が非常に大きく負担になるといふこ
とになりますれば、その点では五
カ年計画の資金計画に狂いがくるの
ではないかといふ点は心配いたすわ
けであります、その点は新聞等によ
りますと、責任大臣の運輸大臣も
国鉄總裁等も、必ずそれにひびを入
れないで、ほかの方法で何とか講ず
るというふうに答弁されておるよう
に聞いておりますので、私たちそ
ういった責任者の言葉を信頼して
いくより目下のところは手がな
いだらうと思つておりますし、
ぜひそれを期待しておる次第で
ございまして。

それから、公共負担と申します
が、国鉄内部のワケだけで考
えるのはどうかというお話があつ
たように思ふのでございまして、
それはやはり裏から言へば、公
共負担等の問題についての政府
の考え方というより問題と関
連するかと思ふのでござい
ますが、これはだん

だん内容によつて種類が違ふとい
うに思つております。たとえば新
しいローカル路線のような問題につ
きましては、これは先ほど申しまし
たように、必ずしも今急いで作る
必要はないのじゃないかろうか、
もしどうしても必要だといふこと
になれば、そういう先がはつきり
赤字と見えておるようなものにつ
きましては、これは国鉄の企業負
担ではなくして、ほかの方法で考
えるのが適當ではないかといふ
ふうに思ふますが、たとえば定期
の割引の問題でありますとか、あ
るいは赤字線路の問題等の場合
におきましては、それを考えるより
公共負担を云々というより、利用
者負担といふことを考へてやつ
ていくべきではないか、こつてい
う工合に思つております。

○公述人(細野日出男君) 重盛委員
の御質問で、時間がたつてしま
いまして、どうしてもはっきりし
なく申しわけないのでありますが、
国鉄の経営のあり方に何か革新
があつてもいいじゃないかとい
ふことではございまして、

○重盛委員君 長い間の伝統で
国鉄の経営がやられてきたが、
そのワケの中でやはり今後とも
こつていふ程度の値上げはやむ
を得ないのじゃないかとおつ
しやられたけれども、そういうい
わゆる長い間の伝統といふもの
を変えてもいい段階にまで来て
はせぬか、もつと新しい角度
から見方がいい時期にきている
といふことはございませんか
といふことです。

○公述人(細野日出男君) 公共企
業体といふものをこしらえたとい
ふことが、実は非常に大きな
経営の革新であります。この公
共企業体といふものを

本来の公共企業体であるように持
つていくというところが、実は私
どももこの数年來主張してきてお
る点であります。それで公共企
業体に独立分離したということが、
それほど効果を上げていないとい
う面がありますことは、ことに
自主性の問題、自主性が足らな
くて、いわば政治の関与が非常
に多いといふ点、この点を改め
るというところは、私は非常に望
ましいことだと考えます。それ
から、いわゆる前だれがけ精神
といふものが役人——官庁時代
に比べてよほどよくなつてきた
と思ふますが、これはしかしまだ
改善する余地がある。これは経
営者、首脳部のみならず、従業
員全体の問題であると思ふ
ますが、公衆にサービスする、こ
れは文字通りパブリック・サー
ビスとしての積極的な前だれが
け精神を発揮してもらいたいとい
ふことは、これは先ほど御議論
がございました点であります、
国鉄はもつと積極的なサービ
スを、たとえば長野から千葉の
房総半島の先まで直通列車を
出せといふように、こつてい
ふ企業意欲、これは確かに民間
に比べますと少い。広告とい
つたようなことも、国鉄は民間
の鉄道やバス事業等に比べ
れば、積極的にやるといふ気が
足らない。この点は確かにそ
うであると思ふますが、最近
はしかし、いわゆるマーケティング・リ
サーチといふような積極的な
開発をやる部局もできました
し、東京ではそれほど目立ち
ませんが、地方に参りますと、
地方の局や駅などでは、かなり
たとえば観光団体を募集する
といったようなことに對する
積極的な動きといふものがある
ように思ふます。しかし、輸
送力が不足

だということのために、積極的なそり
いりものが制約されているという面が
あるということも認めざるを得ないと
思います。

それから、国鉄の従業員の賃金が上
るといふことのために、五カ年計画の
完遂がむずかしいのではないかと
御意見に對しましては、私は三十二年
の値上げが、やはりその当時の五カ年
計画の完遂を理由として上げられたわ
けであります。給与の引き上げと退
職金の増加というよりなことに關連し
まして、それだけではなかったと思
います。五カ年計画が、たびた
び御指摘の通り、四カ年でもって三
ちよつと分くらいしかできなかったと
いうように、できなかったという実績
を持つていたわけでありました。その
から、今度の国鉄予算は拝見して
いないのでありますが、国鉄予算の中
に人件費増というものをどれだけ見込
んでおられるかという問題でありま
すけれども、二百億がまるまる四百八
十六億に食い込むといふことはま
ない。それを食い込みましたら五カ年計
画は全く御破算になってしまふと思
います。これはある程度はきめられた予
算のうちから捻出されるものというこ
とで、四百八十億圓といふものは、こ
ととしては五カ年計画の第一年度分の大
体ではあるのではないかと、問題は来
年以降といふことではあるが、毎年の
ゆる界給といふものは、毎年の予算で
見られるのであります。好況状態にお
きまして、輸送量は相当大幅にふえ
ておる。三十五年度は計数を拝見し
ておりませんけれども、予定よりはだ
いぶ増収になるように思われます。こ
の状態であれば、第一年度よりは、むし

ろ第二年度の方がいいのではないかと
思ふ。第二年度にまたベース・ア
ップが行なわれますと、これは前と同
じようなことになってしまふと思ひま
す。ベース・アップ、実は私は個人的
には、国鉄、電電、郵政といった事業
といふもののベースを見ておると、
やはり国鉄が仕事の割合、仕事の内容
の割合には分が悪いと思う。やはり
鉄の賃金はもう少し、深夜勤務だ
とか、危険が多いとか、常に公衆と接
する面が多いといふようなことから
見ましても、もう少し格差があつて
いふのではないかと。ところが、これ
がどうしても、労働組合相互間の関係
もあつて、労働組合相互間の関係も
あつて、労働組合相互間の関係もあ
つて、労働組合相互間の関係もあ
つて、労働組合相互間の関係もあ

ば、これはすでに物価騰貴になるとい
ふことになるわけでありまして、
もう一つ、実は私も、近ごろつくづ
く考へるのではありませんが、税金とい
うものは、これはプロラータ価格であ
る。つまりアド・バロレムと申しま
す。従価価格であります。ですから、
国民所得がふえまると、税金の収入は
ふえてきます。ですから、税金で給与
を出してもらへる公務員の給与の引
き上げは、これは比較的簡単である。
値上げといふ問題なしに行なわれる。
ところが、ものを売つたり、サービ
スを売つたりする方は、これは価格が物
價価格であります。ですから、物價格
の方は、国民所得増といふような
ことでもって、給与をできるだけ平均
的に上げるのだといふことになりま
す。という、値上げをしていかなければ
ならないという問題が起る。ところが
問題がある。私は、そういう意味から
アド・バロレムの税金から、公益事業
等の労働者の賃金といふもの、税金
的なものから出すといふことの根拠が
出てくるのじゃないかといふことを近
ごろいろいろ考へてみております。し
かしまだ、これははっきり結論的に自
信をもつて申し上げるほど研究が積ま
れていない状態でございます。

○重盛壽治君 私のお尋ねの仕方が悪

だかなくとも存じますが、お答えをいた
だかなくともいいのですが、私は、税
金によつて給与を支払ふとか、それか
ら税金によつて、いろいろしろとい
ふことは、特に給与に對しては申し上げ
ていない。税金によつてやつてもいい
のじゃないかといふ……一部はたと
えば先ほど言ふように、産業の発展のた
めに新線を引かなければならぬとか、

あるいは僻地開発といふようなために
引く、そういうときに、あなたのおつ
しやつた、いわゆる、自分で使つたも
のは自分で出すべきじゃないかと……
出したくてもそれを出し得るだけの、
もつと率直に言ふならば、国鉄全体の
ワタからいって、現在のような値上
りなり何なりにあつて、そういうも
のができない現状だといふことを私は
申し上げてゐる。従つて、そういうも
のに對して国庫負担とか何とかいふも
のは別に考へる必要があるのじゃない
かといふことです。まあそれはそれで
よろしい。

それからもう一つ、給与が上がつた
ために五カ年計画が困難ではないか、
そういうふうにお聞き取りになつたよ
うであります。私は、そういうふう
には申し上げていない。わずかばかり
の給与が上がつたくらいで、運輸大臣は
非常に驚いておる。所得が倍増に
五カ年計画が、十カ年計画がかりま
せけれども、所得は倍増になる。そう
して大臣の給与は三〇%も三五%も上
がつてゐる。一番はんと前に前線に働
いてゐる諸君の方は一〇%足らずだと
いふよりなときに、その一〇%が上
がつたと、仲裁裁定といふものが、こ
んな高いものを出すのかと云つて驚い
ておる。そんな感覚で、五カ年計画が
できるのかといふところをお聞きした
はずでありますけれども、そこは私
の聞き方が悪かつたかどうか知りませ
んが、そういう意味であります。

従つて当然、今、給与は所得倍増を
唱へ、自分の給与がかりに三〇%か三
五%上がったとするならば、きつめて
近いうちに、三〇%は引き上げられる
くらいの感覚を持たなければならぬ
であります。それに準じて、あらゆ
る資材が値上がりをしてゐる。そういう
資材の値上がりは、国鉄じかにはね返ら
なくても、全般——あらゆるものが上
がつてきたことは、やはり国鉄工事の
上にも、あらゆる面に影響してゐる
のだから、そういうときに、率直に
言つて、それじゃ、それだけの値上げ
をしたといふことで、五カ年計画が遂
行できるか、私はできないのじゃない
か、そういうふうにお聞きしたのであ
ります。答へは聞かなくてもよろし
うございませう。その給与が上がらな
い、五カ年計画がでないのだと思ひま
す。お聞き取りになつたのだと思ひま
す。ちよつと違ひますので、一言申し
上げさせていただきます。

○小酒井義男君 閣下、細野さんに、

今、重盛委員の質問にお答えになつた
ことと關連して、ちよつと御意見を伺
いたいと思ひます。先ほど、公共負担
が、公共負担が受給者負担かとい
ふよりなことで、それぞれ意見が出
て、御答へがあつたのを私聞ひてお
つて感じたことですが、たとへば國民
所得が非常なレベルになつてきて、そ
うして全体の國民の所得がふえてきた
状態、運賃が非常に低く、それに携
わつてゐる労働者の賃金なども非常
に低い。こういうような状態のときで
す。やはりある程度運賃を上げて、そ
うして一般の國民と均衡のとれるよう
な給料に、こちらも引き上げていく。
そういう状態ができてくると思ひま
す。

費は会社負担というよりなところもある。ところが日本の産業の構造を見ますと、非常に中小企業が多くて、中小企業の労働者というものは賃金も非常に低い。そういうような状態の中で、しからば、運賃をどうして適当なものにきめて、格づけをしていくかということが、なかなか私はむずかしい問題じゃないかというふうに思っています。そこで、受益者が負担するべきであつて、税金の中からそれを出すのはおかしいという、こういう意見ですね。

私は、現在国税の中に、給与所得者が負担をしてゐる税負担というものは、相当なウェイトを占めてゐる。しからば、その給与所得者の納めてゐる税金が、はたして納税者である給与所得者のために、どれだけ使われておるかということは、やはりいろいろ問題点があるかと思うのです。それをまあどれだけになるかというところは、これは予算の分析をしてみぬと、結論的なことは言えませんが、現在の場合、私のぼく然とした感覚では、給与所得者の納めてゐる税金が、給与所得者の生活に必要な面には、どれだけ使われておるかというところになると、納めておるほど使われておらぬのじゃないかという、こういう私は印象を持っておるのです。

そういう場合、低額の所得者である通勤者あるいは低額の所得者である通勤者の子弟の通学に使うというような運賃を、これはある程度低い線に押えていく。そのために企業体に負担がかかってくる、あるいはそういう通勤通学のために必要な輸送力増強をしていかなければならぬ、こういうような部分に対して予算を使っていくというところは、これは決して問題にならぬとい

う話でなしに、一つの方法として、政策として、そういうことが考えられてもいいのじゃないか、こういうふうに私は考えるのですが、細野先生、御意見があったら一つ承りたいのです。

○公述人(細野日出男) 税金というものは、アットラジが原則でありまして、払ったから、それに対して対価的サービスをやるといふものではない。目的税だけが使途を一応きめたものであると思ひます。おっしゃる通り、私もどうもいふん税金を取られております。大学の講師をしておりまして、月に三千円ぐらいもらいますけれども、税金に地方税を取られますと、一千三百何十円取られますと、三千円のうち、手に実質的に入るのは六割まで入るから入らないかというぐらひひどのです。通勤費も何も出やしません。それほどの重税なんでありまして、そのためにわれわれ一体、政府に何をしてもらつてゐるかというところは、実は一つも思ひあたぬものがない。地方税に至つては、ことに道路か下水でもよくなつてくれれば身にしみて思ひます。が、それもほとんど行なわれないうやうなわけでありまして、実に不満なんでありまして。それについてはやつてもらいたいというところは、たくさんあるわけでありまして、お説の通り通勤者が税金を納めて、その税金によつて見返りの通勤費くらいは持つておつしやるお氣持も確かに一つの御意見であると思ひます。

しかし私は、結局企業というものが、税金に頼るといふこと、つまり親方日の丸思想的なものが入ってきますと、それによつて企業の能率が阻害される傾向をもつておる。つまり企業意

欲を阻害するといふ面をもつてくるというところ、いま一つは、先ほど申し上げました直接費的なものもカバーしてないといふような場合には、税金で補給しなければならぬものがある。どんふえてきて、逐年累増してくるというやうなところ、結局、現在でも私はちよつと調べてみたのでありますが、国民一人当たりの国税は戦争前、昭和十一年当時と比べて、六百倍くらいになつております。これは、払わぬ人は払わぬのでありますが、払つてゐるものは非常に重いものを払つておるといふことになるのであります。要するに政府が税金で払えということにもつていくといふことは、政府が打ち出の小づちを持つてゐるかのやうな態度が、いろいろなところから税金で払え、税金で払えといふのを言つてくる。国鉄といふ企業の赤字的な公的負担を税金で持つといふことの優先順位といったやうなものが、国家財政の税金を配分する中で、どの辺にあるかということが、これが結局問題なんだと思ふのであります。

納税者の立場としましては、目的税以外には直接反対給付のない税金でありますから、とられるといふことは非常に苦痛に感ずるわけでありまして。サービスを受けて運賃を払うといふことの苦痛よりは、ただでとられるといふ税金の感じの方がずっと苦痛がひどいわけでありまして、今は日本の国民経済において、税金としては、相当重いとこへきておるといふところから、これ以上、増税というやうな方向へもつていって、そういう公共負担がカバーされるのでなくして、何か政府の支出において、もつと合理化が行な

われて、それから生み出されるということならば、私は賛成できると思ふのでございます。

○中村順造君 税金の話がいろいろ出たのですが、これは先ほど話がありましたが、税金についてはいろいろ考え方もありますし、また具体的に従来の例もあると思うのですが、何か特別な公共的なもの、あるいはその他の問題について税金で、こういう議論が繰り返されておりますが、これはあながち税金の面だけ取り上げて、ここで私はとやかく申し上げるつもりはございませんが、例から申しますと、民間の私企業である外航船舶あたりは、国鉄の約三倍の利子補給を昨年やつておりました。またことしも、そういうことが提案されるわけでありまして。それから飛行機なんか、日航あたりにも、相当多額の税金がつき込まれておりますから、利用者本位か、税金でまかなうのがあたりましたかという議論は、私はこの際、差し控えたいと思ひますが、そこで細野先生にお伺ひいたしますが、朝来、いろいろのこと、私には伺ひまして、私なりに、ここにメモをとつてゐるわけでありまして、公聴会でございまして、そのための議論を私はする用意はあつたんですが、一々ここで質問をするといふことと、解明をするといふことになりまして、非常に時間が長くなりますので、私の納得のいかな点だけを申し上げて、あと一、二の質問をいたしたいと思ひます。

先生のお話の中で、冒頭に、二十分の時間でお話しされましたが、今回の国鉄運賃というものは、大局的には賛

成であるという前提のもとに、国民経済基盤の調整とか、二重構造の解消だとか、こういうお話がございましたけれども、私は非常にこれは何と申しますか、靴の底から足をかくすやうな気がいたしました。この点については、時間の関係もございまして申し上げられども、先生の御説明の範囲では、なかなか理解ができないわけでありまして、私の力の足りない点かもしれせんけれども、国鉄の運賃を一五％程度上げて、そのことが国民の経済基盤の調整に、一体どう影響するか。従来言われてゐる日本の経済の二重構造は、非常に根深いものがあるけれども、これにどこまでの貢献をし得るかというところにつきましては、多分に私は成果的に見ても疑問があると思ふ。こういう点、私はまだ、理解ができておりませんけれども、質問はいたしません。

それから問題の、この公共負担を、独立採算の範囲でやるべきだと言われた中で、また公共負担は、国家財政の負担を認めるのが、従来のしきたりなり、あるいは伝統上というところが許されておらない、こういうお説もございまして、この点も、まだあの程度の説明では、私はまだ理解をいたしておけません。

それから、まして先ほど質問の中でございしましたが、原口全鑑委員長の説明に対する質問がなされて、国民の低所得階層、これに対する影響というものが非常に深いのだという、こういう質問に対して、先生は競輪とか、パチンコとか、いろんなやういものが非常に繁盛しているから、それほど深刻でないというお話もござ

価のアンバランス、企業格差といふものを起こしている。つまり、健全なる発展ができないような料金に押えられておつて、その上に一般自由企業や社会生活が築かれてしまふということになりますと、これは、低い者は苦しむから上がりたいたいという運動を始終せざるを得ないということでありまして、物価がいつまでもたつても安定するということにならないということであります。

ですから企業の格差を公益事業と自由企業との本来の程度の格差のところまで直すということをやつて、その上に経済の発展といふことを築くということが望ましいということでありまして、国有鉄道の運賃引き上げだけが、その効果を持つということではなく、

その処置を待つておられる間に、ついでに、
もつと各種の公益事業群の料金も皆、
それをやらなければいけないのだ、国有
鉄道は、ただその重要な一環を占めて
いるという程度のことでございます。
それからパチンコだとか競輪その
他とかの例を申し上げて、これは、私
がいかにも一千万の低所得者たちが、
皆それをやっていると言っておるかの
ような印象をお与えたかも知れませ
んが、とにかく八百何十億円という
ものが使われているのであります。これ
は、いろいろな社会的な弊害を出しな
がら、なかなかいわずのヴェステッ
ド・インテレスト。既存の利益享受
者の存在のためにやめられない。地方公
共団体の一つの財源であるということ
もあります。実はこれに寄生して生活
している人たちが大きな圧力団体とな
りまして、廃止させないというような
ことがあるのだと思いますが、どうも

たような、これは三十四年度の数字であります。三十五年度は、またふえていようというふうに推定されるわけでありまして、こういつたようなものは、低所得者階級の中でも、暮らしが悪いのに、さらにそういうところに行つて妻を泣かしている者が非常に多い。つまりそれらの人たちは、生活の合理化をしなきゃならないのに、生活の合理化をやつていない。ですから国としては、そういったようなものを、もっと締めていくというふうな政策をとられることが必要であるという、これは必ずから生活の合理化や企業の合理化をやつていく者のみが、国営企業に対して公共負担を要求する権利があるのじゃないか、今、そういう考へております。自分たちの方は野放しにしておいて、国営企業にだけ公共負担を強く要請するというようなことは、これはおかしいじゃないかという考へ方でありまして。

それから通勤、通学輸送についてのなにごとがありました、これは実は通勤通学輸送は、車両の増備の程度、あるいは停車場の改良の程度ならば、国有鉄道では、東京地区におきましては、電車区間では、相当に益金を上げておりますから、それをほとんど投入してやつていくわけでありまして。しかしながら、線路増設ということになりますと、この投資の金額が格段に違つてくるということになりますから、そこまでは国鉄当局がなかなか、それに對する資本利払いといったようなことの目安なしには、なかなか踏み切れないというのが実情じゃないかと思ひます。これは私鉄は、一そうその点は激

しいわけでありまして。

それから益金の意義ということ、これは益金という言葉を比較のきつたわれまじけれども、私は国営もしくは公営の企業だからといって、益金という言葉を遠慮するということはおかしい。むしろ剰余金なんというわけのわからない言葉を使うよりは、はつきり益金という字を使つた方がいいと思うのであります。これは国営企業の場合におきましては、利益を上げること自身が目的ではない。配当をすることも、国家の財政収入に入れることも目的ではない。これは国営公益事業の場合には、もつぱらそれはサービスの改善の資金にするということが目的であります。けれども、サービスの改善の資金としての必要の限度のものを一般資金市場から、必要な借入金を集めることができないということが、これが過去の事情であります。しかるに投資計画としては、増強計画としては、これだけのことはやらなければならぬという場合に、その一般市場で集めることができない。これはことに大蔵省が、そういう借り入れ、鉄道債券の発行の統制をやつていくわけ。その統制をやつていくために、どうしても認めてもらえない、しかしやらなければならぬというふうなもの、これは運賃ペーに入れた益金としては自己資金を補充するということをやつていいのじゃないか。それぐらいは認めなければならぬんじゃないか。

明定いたしました、そして再評価積立金に對しましては、その半分の二・五割を認めるということ、去年の三月、きめたのであります。それは地方公共団体の公営の電気事業であります。国営の公益事業におきましても、一般民営よりは少ない、率が低くて、当然でありますけれども、やはりある程度の率までの益金を、資本報酬の中に――資本報酬ではありまじけれども、――一種の民営公益事業における資本報酬と同じように認めて、料金ペーに入れるということが必要である。電気とガスについては、すでに実行されておるわけでありまして、その他のものでは、それが比較的まだ、原価を償ふことといったような条件の出しっぱなしでありまして、はつきりしていないことが非常に問題なんだと思ひます。

○中村順造君 大へんあれなんです、私は冒頭、これは公聴会でございますから、私は議論をしたくはないのですが、何かお言葉の中では、必要な引き上げも野党的な立場で認めないというふうなお話ございましたけれども、これはまあ必要であるかないかという認定は、党が独自の考へ方で判断をするわけでありまして。今の政府、自民党は、これは必要であると認めて、私の所屬しております日本社会党は、必要でない、こういうふうな判断もできるわけでありまして。これは別に、ここで議論する対象になる問題じゃないと思ひますが、そういうことを私はお尋ねしているわけじゃないのです。私の具体的にお尋ねをしたのは、まあ益金の問題でございますが、先生の御説明の中で総資本対純利益と、こういうお言葉がございました、国鉄の場合

は、一割にも満たないのだ、民間産業では大体五割程度は、大体あることになつておると、こういうお話がございましたから、先生は、いろいろ総合的な判断をされる前提として、まあ重ねてお尋ねいたしますが、国鉄の総資本を、どのように評価をされておられますか。ことに利益というものを、純益金というものを、どこに認められておるのか、その点を私お尋ねしておるわけです。

○公述人(細野日出男君) この一般企業の方の総資本収益率というものは、経済企画庁調査局編さんの経済要覧、一九六一年版の企業の業種別財務比率及び利益率というのからとつております。これは各種の企業について一々、三年間の上期、下期のものが出ております。で、国鉄の場合、私がとりましたのは、実は総資本の分をとりました。この総資本の分というのは、これは国鉄の貸借対照表における資産の部の合計額、これを総資本といたしました。それに対して、その年度の純益金というものを分子にして出した数字でございます。これが企画庁の方の数字と、これならばまあ、ほぼフルに対比できるんじゃないかと思つて、自己資本に対する収益率を出した次第であります。これは、この企画庁の方の数字では出しておりません。私は去年の九月期の個々の企業については、貸借対照表の公表がおります資料につきまして、ある程度調べておりますが、これは自己資本の収益というものは非常に高い。自己資本――つまり株式資本と、それから内部留保金、それから再評価積立金といったよ

ですが、必ずしもそういうことになっておらぬのじゃないか、こういうふうに考えるわけですがね。

私これで質問を、あとまた同僚議員がいたしますから、やめますけれども、そういう点を一つ解明できれば、一般のいわゆる企業、公共企業体でない企業体、あるいは社会通念的に見てそういうものの考え方がいいのか悪いのか、具体的に数字を、私ここにお示したわけですから、それに付いて、一つ具体的な数字に触れて、パーセントでも何でもけっこうでございますから、そういう面で一つ、お答えをいただきたいと思います。

○公連人(細野日出男君) 私も三十五年度は、実績がどうなるかわかっておりませんし、三十六年度の予算案も、

奥に三十一丁にここへ出るという話をしていただきましたから、大阪方面に昨日まで旅行しておりませんしたので数字を底ただいておりませんから、三十六年度の数字を拝見しておりますので、今お示しをいただいた収入四千七百十七億円、そのうち運賃収入が四千五百五十三億円で、経費三千二百四十億円で、営業経費は六十九%になるなら大したものだと思いますけれども、これは私、三千二百四十億円の中には、何が入っているのか、何が入っていないのか、かわかりませんので、この差額が純益になるのかどうか、私にはちょっと判定がつきません。あらためてこの予算の面の計数を拝見しないと、何とも申し上げられません。

○中村順造君 昨年の予算、ことしの予算、まだ昨年ののは出ておらない、一昨年ののはわかっておるわけですが、三

十六年度は、まだごらんになつておられぬといふことなら、具体的な数字をあげて大へん恐縮でございましたが、お答えをいただかなくともけっこうでございますが、私がお尋ねしたかったのは、四千七百七十七億の損益勘定としてあげられた金額の中で、運賃収入が四千五百三十三億、それから経費として三千二百四十億、六九〇、その他としてあげられておる四千七百七十七億から三千二百四十億を引いたものとして、どういふものがあげられておるかとお申しますと、従来の借入金、利子及び債務取り扱い諸費が二百四十九億、五〇、それから予備費が八十億で二〇、受託工事費が四十億で一〇、残りの千八百八億、二三〇を全部資本勘定に繰り入れられておるが、こういうことを、私はバランスの上に立つて、一般の民間企業なり一企業体といつても、それぞれたくさんありますけれども、そういうことが、常識的に見て、あるいは専門的に見て正しいかどうか、あまりに過大ではないか、しかも従来、しばしば主張されておるように、赤字だから、五カ年計画ができないうんとか、金がないからできないんだといふことでなくして、こういう内部操作があるかどうかといふことをお尋ねしたのでございますが、お答えがなくてけっこうでございますが、今後、何かの機会でお聞かせいただければけっこうかと思ひます。

それから、第二の、借入金でやつたらどうかといふことでございますが、これは私は、借入金だけではなくして、政府出資といふようなことも言っているわけでありまして、なぜならば、借入金という場合には、金利の問題が当然起こってくるわけでありまして、ですから、できるだけ安い金を動かさなければならぬ。でき得べくんば、それは利子を払わないでいいような資金であるべきである。特に鉄道が国有化されたといふこと自身、すでに鉄道が、もうからないからであります。これは、そういう議論を御説明する時間的な余裕もないかと思ひますので、省略させていただきます。私は、国有化されたこと自身が、すでにもうからないうという前提の上で行なわれたのではなからうかといふ一つの意見を持つてゐるわけでありまして。

それから三番目の、全額国庫負担の問題でございますが、これは、国庫負担を行なうべきである。しかし、もちろん独断制というような問題、それから、その他経営内容がルーズになるのではないかと、いろいろなおそれがある。たまたまのことではありますけれども、いづれにいたしましても、国庫負担、それはずっと述べて参りましたところでありますから、私、確かに国庫負担すべきだといふ意見を持つておるのであります。

と申しますのは、輸送は何も国鉄だけではないわけでありまして。先ほど申しましたように、自動車によるということもあり得ることでありまして、特に国鉄が、ほとんど運賃を上げていくとするならば、むしろ自動車の方が安くならないかといふような懸念すら持つてゐるわけでありまして。従つて、そういう点では、私は非常に現実を無視してゐるつもりはもちろんないわけでありまして。

先刻先生のお答え、また御意見の御発表になりましたときに、今度の運賃の引き上げに対しては反対だ、こゝろ承つたのであります。次に内容的には、採算のとれないような、不採算線の路線に対しては中止せよ、こういうふうに承つたと思ひます。それから、金、金が足りなくて、国鉄の施設の改善や新線の建設ということが不可能であれば、借入金でまかなつたらどうか、こゝろいふふうにも聞いたように思ひますのであります。それからもう一つは、全額国庫で負担する、こゝろいふような御意見があつたように思ひますが、もし間違つておれば訂正をいたしますが、この点、重ねて一つお尋ねしておきたいと思ひます。

それから、さきに借入金の問題でありましたが、これは今回、本年度も、多少の利子補給をやるようでございますが、この借入金と政府出資といふものは、これは大体、性格としては同じような性格であります。むしろわれわれは今後外国のように、国営でやるか、あるいは民営でやるかといふようなことまで、将来考えなければならぬといふような事態に入つておるのではないかと思ひますが、先刻の不採算路線の中止といひ、また政府出資といひ、これらをいろいろ総合して考えますといふと、運賃引き上げの反対といふものは、あまり現状に即さない御意見のように考えるのであります。いかがでありますか。

それから第二点、借入金と政府出資と同じではなからうかといふ御意見だつたと思ひますが、私は、借入金の場合と政府出資の場合とは非常に異なつて、借入金の場合には、利子を負担しなければならぬわけでありまして、政府出資の場合には、それはいいえなし、特に設備も、長期にわたつて設備に投下される場合には、むしろ民間企業であるならば、当然資本によるべきである。これは、私がこゝで申すまでもないところでありまして。

と申しますのは、企業には、総じて危険といふものが、非常にリスクといふものが多いわけでありまして。従つて、そのようなリスクを、やはり負担できるのは、それは資本でなければならぬわけでありまして。で、従つて今回の問題とからみまして、政府出資といふことを申し上げて、そうしてまた借入金ないし政府出資といふふうにしておいたわけでありまして。

○鳥島徳次郎君 大へん時間もおそくなつたようでありますが、簡単に蔵園先生にちよつとお尋ね申し上げ、かたがた今後のわが国の輸送交通に対するわれわれの参考にもいたしたい、かように考えましてお尋ね申し上げるわけ

○鳥島徳次郎君 不採算線に對しましては、いゝゆる中止をしたらどうか、新線の建設であるとか、それらを中止したらどうか、それでいいんじゃないかといふような御意見であつたように承りましたが、その点について。

○公述人(蔵園進君) 確かに、私、不採算線につきましては中止すべきではないかといふ意見を持つております。理由は、先ほど申しましたように、道路、最近における自動車輸送の発達といふことを考えにおいて、この問題を解決をした方がよろしかろうといふような考え方を持つてゐるのであります。

○鳥島徳次郎君 そうですれば、ちよつともう一回重ねてお尋ね申し上げますが、採算のとれないところは、中止したかどうかといふ御意見でございますが、これはあまねく国民をいたしましては、どんな山間僻地に参りまして、無医村があつてはいかぬ。それで

○公述人(蔵園進君) 最初の不採算線の問題を、もう一度おつしやつていただきたいと思ひます。

○鳥島徳次郎君 不採算線に對しましては、いゝゆる中止をしたらどうか、新線の建設であるとか、それらを中止したらどうか、それでいいんじゃないかといふような御意見であつたように承りましたが、その点について。

○公述人(蔵園進君) 確かに、私、不採算線につきましては中止すべきではないかといふ意見を持つております。理由は、先ほど申しましたように、道路、最近における自動車輸送の発達といふことを考えにおいて、この問題を解決をした方がよろしかろうといふような考え方を持つてゐるのであります。

○鳥島徳次郎君 そうですれば、ちよつともう一回重ねてお尋ね申し上げますが、採算のとれないところは、中止したかどうかといふ御意見でございますが、これはあまねく国民をいたしましては、どんな山間僻地に参りまして、無医村があつてはいかぬ。それで

○公述人(蔵園進君) 最初の不採算線の問題を、もう一度おつしやつていただきたいと思ひます。

○鳥島徳次郎君 不採算線に對しましては、いゝゆる中止をしたらどうか、新線の建設であるとか、それらを中止したらどうか、それでいいんじゃないかといふような御意見であつたように承りましたが、その点について。

○公述人(蔵園進君) 確かに、私、不採算線につきましては中止すべきではないかといふ意見を持つております。理由は、先ほど申しましたように、道路、最近における自動車輸送の発達といふことを考えにおいて、この問題を解決をした方がよろしかろうといふような考え方を持つてゐるのであります。

○鳥島徳次郎君 そうですれば、ちよつともう一回重ねてお尋ね申し上げますが、採算のとれないところは、中止したかどうかといふ御意見でございますが、これはあまねく国民をいたしましては、どんな山間僻地に参りまして、無医村があつてはいかぬ。それで

○公述人(蔵園進君) 最初の不採算線の問題を、もう一度おつしやつていただきたいと思ひます。

○鳥島徳次郎君 不採算線に對しましては、いゝゆる中止をしたらどうか、新線の建設であるとか、それらを中止したらどうか、それでいいんじゃないかといふような御意見であつたように承りましたが、その点について。

○公述人(蔵園進君) 確かに、私、不採算線につきましては中止すべきではないかといふ意見を持つております。理由は、先ほど申しましたように、道路、最近における自動車輸送の発達といふことを考えにおいて、この問題を解決をした方がよろしかろうといふような考え方を持つてゐるのであります。

○鳥島徳次郎君 そうですれば、ちよつともう一回重ねてお尋ね申し上げますが、採算のとれないところは、中止したかどうかといふ御意見でございますが、これはあまねく国民をいたしましては、どんな山間僻地に参りまして、無医村があつてはいかぬ。それで

○公述人(蔵園進君) 最初の不採算線の問題を、もう一度おつしやつていただきたいと思ひます。

○鳥島徳次郎君 不採算線に對しましては、いゝゆる中止をしたらどうか、新線の建設であるとか、それらを中止したらどうか、それでいいんじゃないかといふような御意見であつたように承りましたが、その点について。

○公述人(蔵園進君) 確かに、私、不採算線につきましては中止すべきではないかといふ意見を持つております。理由は、先ほど申しましたように、道路、最近における自動車輸送の発達といふことを考えにおいて、この問題を解決をした方がよろしかろうといふような考え方を持つてゐるのであります。

○鳥島徳次郎君 そうですれば、ちよつともう一回重ねてお尋ね申し上げますが、採算のとれないところは、中止したかどうかといふ御意見でございますが、これはあまねく国民をいたしましては、どんな山間僻地に参りまして、無医村があつてはいかぬ。それで

○公述人(蔵園進君) 最初の不採算線の問題を、もう一度おつしやつていただきたいと思ひます。

○鳥島徳次郎君 不採算線に對しましては、いゝゆる中止をしたらどうか、新線の建設であるとか、それらを中止したらどうか、それでいいんじゃないかといふような御意見であつたように承りましたが、その点について。

○公述人(蔵園進君) 確かに、私、不採算線につきましては中止すべきではないかといふ意見を持つております。理由は、先ほど申しましたように、道路、最近における自動車輸送の発達といふことを考えにおいて、この問題を解決をした方がよろしかろうといふような考え方を持つてゐるのであります。

○鳥島徳次郎君 そうですれば、ちよつともう一回重ねてお尋ね申し上げますが、採算のとれないところは、中止したかどうかといふ御意見でございますが、これはあまねく国民をいたしましては、どんな山間僻地に参りまして、無医村があつてはいかぬ。それで

員の収入が、一カ月二万二千五百円だとおっしゃったように聞きました、あれは、たまたま私、あまりに、あれだけの長距離をフル・スピードで走っている激務としましては、二万二千五百円の待遇は、あまりに少ないと考えましたので、直ちに調査をしてみたいところ、ちょっと違っておりましたので、それだけお耳に入れておきたいと思ひます。さっきの二万二千五百円というのは、本給が二万二千五百円でありまして、それに、いろいろの旅費とか、あるいはまた勤務給というものがプラスいたしまして手取り三万一千四百円とおっしゃるようでございます。それだけちょっと申し上げておきます。

○委員長(三木與吉郎君) 他に御発言ございせんか。——それで質疑は終了したと認めます。公述人の方々は、長時間にわたり、きわめて貴重な御意見を述べたいただき、まことにありがとうございます。これをもって、公聴会を終了いたします。

午後五時二分散会

〔参照〕
国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案への反対理由
阿部 静枝

国鉄運賃法のこのたびの一部改正について反対いたします。

この反対は、一般の間にありがっておりまして、値上げ反対陳情書は、地方議会にも出されております。私の住んでいます豊島区議会では、これを採択し、運賃値上げ反対

を決議して、国鉄や運輸当局に請願してあります。

反対理由の一つは、庶民生活の計画が乱される点であります。

物価はあがりつつありますが、公共料金据置というところで、やがて落ちつくだらうという、政治への信頼があります。国鉄運賃があがるのは、この信頼をくつがえすことになり、庶民の大方が、まじめに積み重ねている生活設計への不安となり、政治への不信となります。

生活の不安、政治への不信を大幅にするように、運賃値上げは、これ以上に物価の値あがりを見せしめます。

諸物価への影響は〇・一％との経済企画庁の見方ですが、消費を受け持つ家庭婦人や零細業者が直接に感じるのは、買物物の殆んどが何％宛かあがっていることです。運賃と郵便料があがりそうだと、手数料の二五％の値上げを既にやっております。この気分は値上げ後に一層はつきり現れるでしょう。このような値上げ機運を、公共企業が作り出すのは不適当であります。

反対理由の二は値上げ案の率、一般には重く、特殊な方に軽く、生活事情の上に公正を欠く点であります。

一等が二等の一・六六六倍、即ち通行税込み二倍となっております。これは一等の座席を増してこの方へ乗客を従来以上に吸収しようとの考えでしょう。今までに較べてはそれほど高くないから、一等に乗りろと思わせるためでしょう。

これらの意味をも含んでいるとすれば、利潤を重点とする企業に似て公共性を弱めます。二等車が混雑した場合、やむなく一等車に移る乗客が相当あります。この人たちは予算超過になります。また余裕があつてもつましい気持で二等に乗っている人たちは、サービスが薄すぎることにあります。

ダフ屋、シヨバ屋が、大阪、京都、東京に残っており、東京では、東京、上野、新宿に二十数人のシヨバ屋常習者がいて、鉄道公安職員が苦慮しているようですが、これは二等車を利用し易くすることで解決が出来るでしょう。

通勤バスの割引率据置きはよいとしてその値上げですが、この影響も、弱い勤労者へ強くかかります。国鉄の調査で、勤務先負担に對し本人負担が二五％になっております。この二五％の勤労者は、自己経営の場合は利潤が低く、勤め人の場合は、身分保障、社会保障が薄くギリギリいっばいの生活をしています。会社工場では採用の場合通勤距離に限度をおく傾向がありますが、バスの値上げによって、中心部に遠く不便な地に住む者は、一層不利な立場になります。この人たちの値上げ反対は、嘆願の形になっております。

バスを持たないで内職的な仕事をしている人もたくさんあります。国電はこの人たちにあって、国から便宜を与えられるありがたいものでした。今のところは、出発点から九つ目の駅まで十円で行けるのは二つ目までです。池袋から東京駅までは

三十円ですから、地下鉄が安いことになります。が地下鉄も国鉄にならって値上げするだろ、細かな収入から割高な交通費を出さねばならぬことで立ち行かぬ内職があります。これまでの便宜を奪って追いつめる殘酷な値上げは賛成出来ません。

次に、国鉄が示す値上げ理由に疑義を持ち反対いたします。値上げ理由として、五カ年計画に於て経済の伸びに伴う輸送の増強、通勤輸送の緩和、フミキリ設備の改善などあげてあります。まことに望ましいことです。

しかし、五年にわたる効果をかかげて、値上げを法律化するのには、サキモノを押しつけて買わせるたぐいでは、昭和三十年に政府が樹立した経済五カ年計画によって、六千億の予算で国鉄近代化への努力が払われました。本年三月第四年度の終りまでに次年度クリコシ額を加え五九八六億を消化して進捗率は平均六七％になっております。進捗率の進んでい

るのは新線建設の八四％おくれであるのは幹線輸送の四五％、通勤輸送は六一％です。万事予定通り進んで、通勤輸送も四年度には八〇％になつていたならば、冬の厚着のためなどで、先頃のような朝のラッシュの混乱は避け得たでしょう。予定の進捗に到達しなかつた原因には、うなずくべき支障がありますが、こうした支障は、今後の五カ年計画にもないとは言えません。支障を克服してやれるかどうかはサキモノです。公共企業への国民の納得を求めた上で、サキモノへ協力させるべきで

す。現に納得していない今は、値上げすべきではありません。

以上反対理由を述べました。値上げによらずに五カ年計画は果して欲しいのです。値上げに代る考えを申し上げます。

参考として申し上げますことは、国鉄バスと民営バスの両方ある地域について感じたものです。大抵民営バスの方が繁盛しています。両方に乗って見た私には、国鉄の方に旅客が少ない理由の一端がわかりました。国鉄バスは客の少ない暗い小部落まで送って廻ります。民営は重点的に賑やかなところを行くので、時間がかからずすみすみます。聞いて見ますと、国鉄は戦時中貨物輸送をした名残りの路線を通じて、公共性に基いて不採算線を通り、定期運賃の割引率が高く、この利用者が八四％を占めているそうです。一般乗客に民営よりさびれている様子を見せ、実際に赤字を出している理由は、不採算線を抱えていること、定期割引高率にあります。

これを国鉄の上で考えさせることが出来ます。民営鉄道ならば、早く合理化の出来るものを、国鉄は昔の名残りとして引いています。今後の国鉄経営の問題点は、運輸審議会から出されているのを受当と思ひます。政治路線の再検討、その国家保障がなされねばなりません。公共性の旅客運賃定期割引については、学生分を文部省で、身体障害者分は厚生省で、農産物、建設材等の貨物輸送はそれぞれの関係省で割引率分を保障して欲しいのです。優待

バス、過剰優待輸送についても再考あつてよいでしょう。一般乗客の運賃収入が、他に依つて生ずる赤字を補つてゐる現状を改めることが先です。目下、四つの役所の監督を受けてゐる国鉄が、国鉄の主体性をはつきりさせることで、運賃値上げによらぬ輸送力の充實を果されることを期待します。