

第六十一回国会 運輸委員會 議 録 第十六号

昭和四十四年三月二十五日(火曜日)

午後零時四十七分開議

出席委員

委員長 砂原 格君

理事 阿部 喜元君

理事 德安 實藏君

理事 細田 吉藏君

理事 野間千代三君

加藤 六月君

川野 芳滿君

木部 佳昭君

四宮 久吉君

西村 英一君

福井 勇君

井上 泉君

久保 三郎君

内藤 良平君

米田 東吾君

麻生 良方君

松本 忠助君

出席國務大臣

運輸大臣 原田 憲君

國務大臣 菅野和太郎君

(經濟企画庁長官)

出席政府委員

運輸政務次官 村山 達雄君

運輸省鉄道監督局長 町田 直君

委員外の出席者

日本国有鉄道総裁 石田 禮助君

日本国有鉄道副総裁 磯崎 毅君

専門員 小西 眞一君

三月二十二日

委員川野芳滿君及び玉置一徳君辭任につき、その補欠として葉梨信行君及び麻生良方君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員葉梨信行君辭任につき、その補欠として川野芳滿君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員四宮久吉君及び矢尾喜三郎君辭任につき、その補欠として小宮山重四郎君及び久保三郎君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員小宮山重四郎君及び久保三郎君辭任につき、その補欠として四宮久吉君及び矢尾喜三郎君が議長の指名で委員に選任された。

三月二十日

交通運輸關係諸法律案に関する諸願(佐野進君紹介)(第二四五号)は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇号)

日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案(内閣提出第一号)

日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

○砂原委員長 これより會議を開きます。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案、日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案及び日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案を一括議題とし、質疑を続行いたします。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。

す。板川正吾君。

○板川委員 前委員会に引き続きまして、国鉄運賃値上げ法及び国鉄財政再建法二法案に對しまして質疑を行ないたいと思います。

国鉄運賃値上げ問題は、今後あらゆる価格の値上がりをも誘発し、消費者物価の高騰により、国民生活に重大な影響を与えるものとして重要であります。また、国鉄財政再建問題は、ただに国鉄財政の再建問題ばかりではなく、今後のわが国の交通体系、交通政策のあり方をきめるものとして、国民の生活にこれまた重要な関連を持つものであります。そして、その賛否につきましては、慎重な審議を國民は要求しておると存じます。

以下、私はあらゆる点から質問をいたし、論議をいたしたいと存じますので、委員長においても同感と存じますから、どうぞひとつ慎重審議ができるようにお計らいをお願いいたします、まず要望をいたしておきたいと思ひます。

そこで質疑に入りますが、主として運輸政策の基本問題について、私は運輸大臣に質問をいたしたいと思つております。

戦後、日本の經濟の再建に重大な役割りを果たしてきた二つの基幹産業があります。しかも、それがいま、くしくも經營上の転機を迎えて、その再建法案が国会の重要な議題となつておるのであります。言うまでもなく、第一は国鉄であり、もう一つは石炭産業であります。そして政府の再建方式も、いずれもスクラップ・アンド・ビルド方式である点も、非常に共通いたしておるのであります。ただ違ふ点があります。それは石炭産業の再建には、実は閉山というスクラップ化と、産業の維持のために膨大な國家資金が投ぜられるというところに反しまして、これから輸送力を増強しようという国鉄の再建には見せかけの利子補給だ

け、これは見せかけであります。国鉄に負わせている公共負担の何分の一かの利子を補給するといふだけで、国鉄に對しては独立採算制を押しつけ、合理化を強制し、あまつさへ再三の運賃値上げで、國民の負担によつて国鉄の再建をはかろうとする、こういう点が石炭政策と運輸政策の根本的に違ふ点であらう、こう思ふのであります。

運輸大臣に伺いたいことは、石炭がなぜそういう石炭再建政策が必要かという点、これは申し上げるまでもなく、石油によるエネルギー革命の犠牲者であります。この石炭産業に對しましては、過去において三千億円の國費が投ぜられております。さらに、今後五十年間に四千二百億圓という膨大な合理化資金を投ずる、そしてその立て直しをはかろうとしておることを御承知かと思ひます。

あります。しかるに、石油による道路整備が進み、自動車の普及が行なわれ、交通面の犠牲者である国鉄に對しましてはこれとどう対策はない。独立採算制を押しつけて、そして自力で更生せよ、こういうやり方、なぜ石炭政策と国鉄の再建にこれほど差ができるのか。石炭に對しては膨大な國家資金が投ぜられるのに、国鉄再建についてはほとんど國家資金が投ぜられない。これは一体どういふわけか、この点からひとつ伺つておきたいと思ふのであります。

○原田國務大臣 石炭は、日本のエネルギー政策としてのとらえ方をいたしておると思ふのであります。したがいまして、このエネルギーが石油に変わつてきた、こういうことに対しての政策的な措置としてとられておる。したがって、その石油にいま何億という金が投ぜられたと言われますが、それはいわゆる石油の關稅というものをもち、エネルギー政策という面から取り上げて処置をすることが可能であつた、私は、こういう面が別に存在しておると思ふのであります。したがつ

て、国家財政の中で、石炭にそうしたから国鉄にもそうしなければならぬという理論にはつながらないと思うのでありまして、国鉄の場合に、ものの輸送としてどういう方を取り上げているか、こういうことから考えて、私どもが見まして、正直に言います、いままで再三言っておりませんが、いままで大蔵省は一般財政の面で国鉄に少しはめんどろを見ていいじゃないかということに対して、私のことばで言いますと、冷たかったのではない、その面をつかまえて、今度は財政再建の推進会議では、その面において、いわゆる三位一体という形で、国、地方、それから利用者の皆さんにも願います、国鉄みずからも近代化につとめる、こういう方式をとった、こういうことに相なると思うのであります。

○板川委員 すると、石炭に対する膨大な資金は関税の原資があるからだ、こうおっしゃいます。が、関税というのは、これは一般財源じゃないのですか。原則として、関税というのは一般財源です。だから、たとえば、その一般財源をもってして国鉄に金を投じたって、別に悪いことはない。いずれにしましても、国鉄が今日収入が伸び悩み、財政が悪化したという一つの原因は、自動車との競争力によるものと思えます。その自動車がなぜ普及しているかといえば、これまた石油が低廉に入手できるということが大きな条件でしょう。あとから議論いたしますが、石油が非常に安く豊富に入る。同じ石油の輸入によって直接的被害を受けた石炭産業もあるでしょう。そこに自動車という一つのクッションを置いて被害を受けた鉄道もあるでしょう。この石炭産業には、とにかく七千二百億円という膨大な国家資金が一般財源から投じられる、しかし国鉄には、補給金といったって、あとで議論いたしますが、ほとんどスズメの涙ほどの金を出したというだけにすぎなくて、そうして合理化を押しつけ、運賃の値上げをやり、労働者の首切りを行なう、こういう形で国鉄だけにそういう再建方式を押しつけるのは、どうも平等ではない、こういう感じがする。もう一

べんひとつ大臣から答弁願いたい。

○原田国務大臣 私はエネルギー政策という面から取り上げた問題があるということを、ひとつ申し上げたのであります。したがって、いまの国鉄が、この前にも板川さんにお答えいたしましたけれども、独占的な交通機関であった時代とは時代が変わって、いまもおっしゃいましたが、競争するものができてきた。したがって、国鉄というものがいままでのような経営状態では、運賃収入を見込んでおいても、なかなかそれが入ってこない、どうするかということから新しい七カ年計画を立てたけれども、収入のほうは思うように入ってこない。投資した資本の増高で圧迫される、毎年ベースアップで賃金は出ていく、こういうことから、根本的な、抜本的な対策をやらなければならぬ、こういうことでありまして、何度もお答えするようでございますが、それに対して、これは決してスズメの涙というようなものではないのでありまして、企業に対して思い切った策を国としてはとっておくというのが、今度の策であらうと私は考えております。

○板川委員 これは石炭政策と運輸政策の大きな差ですね。石炭で閉山をする、そうすると、そこで離職する労働者の賃金、退職金、こういうものは政府の金で、合理化資金で七五%以上を保障する方式になっておる。そして、その石炭山の石炭を運搬しておいた私鉄の労働者、運輸労働者には何らの救済措置もない。国鉄と石炭、鉱山で働く者と運輸に働く者との差というものは、大臣、どういう説明をしても、なかなか納得できるものではないですね。この交通政策の立て直しのために、もっと国費が投じられてしかるべきだという議論を私はしておるのであります。ひとつこれから先に進みましょう。しかし、納得したものでありません。

今度の法案の基礎になりました国鉄財政再建推進会議の意見書、この意見書の答申に基づきまして政府は運賃値上げも提案し、財政再建特別措置法という法律も提案しておると思えます。この国

鉄財政再建のために、この意見書では次のようにしておるのであります。それは「国鉄財政再建のために、各般の施策が一体としてすべて確実に実行されることが必要であり、このためには政府を始め関係各方面の再建への不退転の決意と一致した協力が不可欠である。」よって政府は、国鉄財政再建促進法なるものを制定して国鉄財政を立て直しをはかりたい、そういう意味で結んでおるのであります。

そこで言わんとするところは、都合のよいところだけを食い逃げしてはいけません。とにかく、こういう方針で今後国鉄の財政再建をはかれ、こういう主張をされておるのでありますが、この意見書に対して運輸大臣はどういう見解でありますか、これを伺っておきます。

○原田国務大臣 これを要約いたしますと、再建の目標を四十四年度から五十三年度までの十年間を財政再建の期間とするということになっております。それから、再建の措置としては、国鉄の合理化、近代化、それから国及び地方公共団体の財政措置、その内部には、政府管掌資金にかかわる利子の事実上の猶予、国鉄財政再建補助金の拡充、市町村納付金の大幅な軽減、長期低利資金の確保、次に、再建期間の初期における一〇%程度の運賃改定とその後の適切な運賃は正、三番目には、投資規模を三兆七千億円とする、立法措置として国鉄財政再建促進法(仮称)を制定する、これが私は今度の国鉄再建推進会議の指摘をしておる要旨であらうと思えます。このほとんどを今度の法案の中へ盛り込みまして、二つの法案で御審議を願っておる、このように解釈いたしております。

○板川委員 そうしますと、この答申を全面的に尊重して、そして今後これを基本として、この国鉄の財政再建なりが国の交通体系なりを考えていこう、こういうふうな考えてよろしいですね。いかがですか。

○原田国務大臣 大体さようでございます。

○板川委員 そこで、これはきょうは十分に慎重審議をするために、まず序論的な質問をいたして

まいります。これは今後の質問の考え方を明らかにするために必要だと思えますから、序論的な質問で恐縮であります。これは大臣に伺います。国と国鉄の関係をわかりやすく説明していただきたい。一体、国と国鉄はどういう関係にあるか、伺いたいたいのであります。

○原田国務大臣 国と国鉄との関係といいますが、国鉄というものが特殊法人として出発をした、そのときに日本国有鉄道法という法律によっていまの国鉄というものはでき上がっており、これが国といまの国鉄との関係であらうと私は思います。

そこで、これを逐条読むわけにもいきませんが、国と国鉄の間というところ、「国が国有鉄道事業特別会計をもって経営している鉄道事業その他一切の事業を経営し、能率的な運営により、これを発展せしめ、もって公共の福祉を増進することを目的として、ここに日本国有鉄道を設立する。」これが、簡単にいいますと国と国有鉄道の関係である、このように思っています。

○板川委員 国が国有鉄道という事業体をつくって、行政行為として事業運営をさせるということでありましょう。

そこで、次に伺いたいのは、国鉄総裁と運輸大臣との関係、これはどういうことになっておるのでしょうか。たとえば国鉄法六十三条では、国有鉄道を国とみなし、国鉄総裁を主務大臣とみなすというみなす規定もあるのですが、一体、国鉄総裁と運輸大臣というのはどういう関係にありますか、この点、伺います。

○原田国務大臣 これは事実問題でありますから、政府委員から答弁させます。

○町田政府委員 お答えいたします。法律上の問題でございますと存じますので、私からお答え申し上げます。

法律から申しますと、国鉄は国の監督を受けるわけでございます。五十二条に「日本国有鉄道は、運輸大臣が監督する。」こういうことになっておりますので、運輸大臣と国鉄総裁との関係は

監督者と被監督者との関係、こういうように理解できると思います。また、任命につきましては、内閣が国鉄総裁を任命する、こういうことに相なっているわけでございます。

ただ、具体的にいろいろのこまかい点を申し上げますと、国鉄というものが公共企業体であるという意味において、できるだけ企業体としての自由な活動をするように、こういう趣旨でこの法律はでき上がったに、こういうふうな御理解いただいていかと思います。

○板川委員 運輸大臣は、国鉄を監督する、こういう責任以外に責任はありませんか、国鉄の運営について。

○町田政府委員 責任ということばでございませうけれども、たとえば会計規程等を見ますと、その翌年度の会計予算等は運輸大臣に提出して、運輸大臣が大蔵大臣と協議をして閣議にはかかってきめる、こういうふうな面でも、まあ責任と申しますか、監督と申しますか、そういう立場にあるというところは言えると思います。

○板川委員 国鉄の会計ばかりじゃありません。あらゆる国鉄の事業というのは、運輸大臣の認可を受けなければできないようになっていくのじゃないですか、国鉄法によっても、会計ばかりじゃありませんよ。

したがって、私が言いたいのは、国鉄の運営について、たとえば私鉄の会社に対して一般的な監督権があるという場合の運輸大臣の一般的な監督権というものの、運輸大臣が国鉄を監督する権限と、そのほかに、国鉄の運営について、総裁からの申請を認可なり許可なりしなければ、ほとんど国鉄運営というのにはできておられない。だから、俗に言うならば、国鉄株式会社というのは、会長が運輸大臣であつても、総裁というのは、雇われマダムじゃないけれども、支配人が雇われ社長ぐらゐの格ではないか、運輸大臣に大きな責任があるのじゃないか、こういうことを私は言いたいのであります、この点は運輸大臣、どう考えます

か。社長じゃないですか。

○原田国務大臣 国鉄経営の責任は、やはり国鉄総裁が負つておる、私はこういうふうに解釈いたします。

○板川委員 国鉄総裁の見解を、ひとつこの際承つておきます。

○石田説明員 国鉄総裁は国鉄の経営を一任されておるのであります、ただ、その運営につきましても運輸大臣の指導監督を受ける、また、人その他の任免につきましてもその御承認を得ておる、こういうふうなことになるかと私は考えております。

○板川委員 国鉄においても、たとえば投資する場合でも、あるいは理事の決定でも、それから会計上のいろいろの扱い方でも、すべて運輸大臣の認可を受けなければ、国鉄総裁というのは国鉄の運営ができない。まあ雇われ社長か支配人が会長に一本全部報告しなければ国鉄運営の責任がとれない、こういう形であつて、私は、国鉄の運営について、運輸大臣がただ一般的な監督権限がある、指導権がある、こういうだけであつたのでは問題だと思つて、そういう点、大臣、何かぼそつと一言言つて、大臣の一般的な権限があつた、国鉄のじゃまになるような考え方を持っておるのは間違ひじゃないですか、どうです。

○原田国務大臣 私は、もう決してじゃまになるなんて考えておりません。私は、経営の責任者は国鉄の総裁である、その総裁が仕事をしていく面において十分に力を発揮されるように、私も微力でございますが、全力を投入した、また、今後もしていきたい、このように考えております。

○板川委員 国鉄という事業は、先ほど公共企業体である、こういう議論がありました。公共企業体という概念は、本来、労働法から入ってきた概念であります、最近改正をされて、国鉄法の四十三条でも公共企業体だという規定をするようになったようであります。

しからば、この公共企業体というのはどういう性格の企業体であるか、この点をひとつ、国鉄当局でも運輸大臣でもいいですが、公共企業体というの、一体どういう性格の企業体であるか、この点を伺います。

○町田政府委員 公共企業体の正確な定義というのは、はなはだむずかしいと思ひますけれども、非常に一般的にお答えさせていただきます、非常に公共性の強い、国家がやるような事業であるけれども、その運営を能率的に行なうために企業的な形で行なわせる、そういう趣旨で戦後にできた制度である、こういうふうに理解いたしております。

○板川委員 公共性と企業性、この二つをあわせ持つ企業体ですか。公共企業体というのはどういうのですか、もう一ぺんちょっと言つてみてくださう。

○町田政府委員 この第一条の目的に先ほど大臣がお読みいたしましたように書いてございませうが、要するに、国有鉄道特別会計というものを、もつて国が経営しておりましたような、そういう鉄道事業の一切を能率的な運営によつて発展せしめて、もつて公共の福祉を増進する、こういうことが目的になつておりますので、企業性そのものは、能率的な運営を行なうということが目的だろふと思ひますけれども、それによつて、公共の福祉を増進することを目的として設立されたものであるというふうに理解いたします。

○板川委員 それじゃ伺いますが、公共性ということはどういうふうに理解しておるのでしょう。この国鉄法第一条にある公共の福祉を増進することを目的とする、この場合の公共性というものを、国鉄の財政というものに結びつけて考えた場合に、公共性というのはどういうふうに具体的に考えておられるのですか、この点を伺つておきます。

○町田政府委員 ここでいっております公共性というの、この前に書いてございませうように、国有鉄道特別会計をもつて経営しているような鉄道事業、これは御承知のように、全国にわたります非常に基幹的な輸送施設でございまして、そ

うような鉄道事業を安全、確実、低廉な、国民に十分なサービスのできるような形で提供すること、そういうことそのものが公共性である、こういうふうに理解いたします。

○板川委員 公共性というのは、安く安全に、そして全国民にだれでも利用できるようにする、社会万人がこの役務を利用することによつて利益を受ける、こういうふうなことだということならば、いま後のほうで議論がありましたように、今度運賃値上げしたり、六千キロも廃止するということ、は、公共の福祉に反することになりませんか。

○町田政府委員 運賃の問題につきましては、原則として、運賃というのは原価を償ふべきものでございまして、ただ安く申しまして、適切な値段、こういうふうな理解をすべきであらうと存じます。また、赤字線の問題につきましても、これは津々浦々まであるべき鉄道ではあるかもしれせんけれども、輸送構造の変化によつて、別の輸送機関でもまかなひ得るというものについてまで国有鉄道でやらなければならぬ、こういう趣旨ではないというふうに理解いたします。

○板川委員 公共性という問題に議論がひつかつてくるのですが、公共企業体の定義というのは、これは外国から輸入した定義、概念でありますから、いまだ日本では固まつていないのです。

公共企業体というのは、たとえば、公企労法における山田教授の学説によると、私企業なり営利企業をもつてしては、十分に役務の供給が期待し得ない分野における行政の経済的活動をする事業体、こういう概念規定をされておる。また、美濃部さんの学説は、国または公共団体が直接に社会、公共のためにみずから経営する非権力的な事業である、そして、事業体は国または公共団体でなければならぬ、私人であつては行けない、事業目的は直接社会、公共の利益に奉仕するものであつて、営利を目的としては行けない、事業の性質は、事業の経営が役務の提供とか非権力的なものであつて、たとえば警察というふうなものであつてはい

けない、こういうような議論があります。国鉄の公共性というものを考えた場合には、もちろん営利を目的としない、運賃はなるべく安くして、容易に国民が利用できるようにする必要があり、多少の赤字でも、国民の利便を考へて、これを廃止しないで継続するというようなものが公共性として要求されておるのじゃないかと思うのです。ところが、これはあとで議論をいたしますが、修繕費を過大に見積もつて、あるいは償却を膨大に行なつて、赤字を誇大に宣伝して運賃値上げをもくろんでおる、しかもそれによつてローカル線を大幅に廃止するというようなことは、どう考へても、公共性を使命としておる国鉄の方向としては疑問がある、こゝ言わざるを得ないのでありますが、大臣、いかがですか。

○原田国務大臣 公共性という問題に結論が出てないというお話がございましたが、私もそのように思います。要は、その利便を受ける人たちがサービスを受けられたかどうかという問題にかかつてくるのであつて、いまのお話は、その経営の手段方法を議しておるというように感じましたのであります。私は、この前にもあなたにお答えいたしましたけれども、ほかに何らの方法がないというときに、国鉄がもう唯一の独占した形態であるというときには、確かに独占の妙味で収入も多かつたし、その余力をさいて、いわゆるあなたのおっしゃつておる少々赤字が出ても償い得るというところまでほとんど事業というものを伸ばしていった。ところが、いまはほかにかわるものができてきて、あるいはそのほうが国民経済的に見て、ほんとうはその利便を受ける者にとつては、得ではないかという点が出てきたときに、なおかつ、赤字であつてもやらなければならぬのかという問題が生じてくる。それらの問題がいまの推進会議で議せられたときに、まあ簡単にいえば、赤字八十三線ですか、これらのものはほかにあるから廃止したほうがいい、こういうような答申になつて出てきたのかと思うのであります。しかし私は、やはり運輸大臣といたしまして

は、これはあくまで意見でございますから、それらの問題につきましては、やはりいまあなたのおっしゃつておる公共的な面は考えなければならぬ面がある、こういう見地に立つて慎重な態度で臨まなければならぬということを答へをいたしておるわけでありまして。

○板川委員 鉄道に乗る人が少なくなつて、そして道路が発達して、自動車の方が利便だ、こういう人が全部であれば、私は、たとえば八十三線の廃線が発表された後、各地において反対運動は起こらないと思うのです。なるほど、場合によつては、自動車で行く人があるかもしれない。しかし、その沿線の地域の人が、鉄道が廃線したら自動車になつて便利になつたというのは、皆無とは言いません。皆無とは言いませんが、いま各地に反対運動が結成されておりますように、大部分反対ですよ。そういう一例を取り上げて、自動車になつたほうが便利になる、だから八十三線をつぶすんだ、そのほうが諸君の利益じゃないかという押しつけはおかしいと私は思います。この議論はまたあとでいたします。

そこで、国鉄の企業性というのは、一体どういう意味なのか、伺つておきたいのです。特に国鉄運営と結びつけて、具体的に説明をしていただきたい。これは、国鉄も企業性を持たなくちゃいけない公共企業体だ、こういう場合に、この企業性というものが非常に大きく評価されるおそれがありますから、伺つておきたいのでありますが、国鉄における企業性というのは、一体どういう具体的な意味を持つのでありますか、この点、いかがでしょうか。

○町田政府委員 これも第一条に書いてございすように、その運営を企業を行なうような形で能率的に行なう、こういう趣旨で書いておることであると思ひます。

そこで、具体的に申されますと、実際の運営を行なうに際して企業のような方式で能率的に行なう、こういうことだろうと思ひますが、先ほど先生の御指摘がございました四十一條の会計方式

なども、その一つのあらわれであると考えます。これは歴史的に見ましても、そういうことが言えると思ひますが、国鉄は特別会計でございすけれども、赤字が出た場合には国がそれを補てんし、それから黒字が出た場合にはそれを一般会計に入れる、こういう制度になつておりまして、公共企業体になつてまいりました場合にも、そのまゝの形でございまして、その後改正がございまして、四十一條にございすように、これは会計規程でございすけれども、利益が出ましたならば利益積み立て金として積み立てておく、欠損が出ましたならば欠損として処理をいたしておく、こういうことで、いわゆる独立採算制というようになります。これも公共企業体の企業的な運営の一つのあらわれであるというふうに考えます。

○板川委員 この企業性とは、通俗的にいへば、事業の継続性を維持する範囲、営利追求的な姿勢ではない公共性と反対概念である非公共性というものを持つておるんじゃないかと私は思ふのです。これは公共企業体といふと、どうしても公共性が優先するの、企業性も同列なのか、こういう考へになりやすく、国鉄の場合、ともすれば、国鉄法第一条の目的である公共の福祉の増進という目的から逸脱して、かえつて企業性のほうが強調される、こういうおそれがあるわけでありまして。公共性と企業性というものが相反する概念だと私は思ふのでありますが、これは当然、国鉄としては企業性よりも公共性を第一義的に考へていくべきだ、こういうふうに考えますが、大臣、いかがでしょうか。

○原田国務大臣 私は、先ほど言ひましたように、公共性、企業性というものは相対立するものではないという考へを持つておるのであります。それは公共の福祉にどういう方法によつて貢献し得るかという問題にかかつてきておる、私はそのように考へておるのであります。ゆゑに、いまの企業性とは何ぞやということ很简单に言ひますと、独立採算制をもつてやつてい

くということをしてたゞまゑにして仕事をしていく、それで公共の福祉にサービスをしなさい、国有鉄道の場合には、国がすべての経営を責任を持つていくという経営方式、運営方式、管理方式というもの、その企業性というものをとつた場合の変つた形がそこに出てくるであらう。よく世間では通俗的に、お役所の仕事を、お役所仕事だとか、親方日の丸だとか、非能率という典型的な代名詞に使うのでありますが、私はそういう方式でやつていて、全部が非能率であるとは断定をいたしませんけれども、やはりそういう面はなきにしもあらずである。特に、いわゆる一般の役所の仕事と違つて、事業というものを明らかにしておる場合には、そこに能率よく運営をしていくためには、いわゆる企業性というものを取り入れて独立採算制でやつていく、こういう形でやるべきことが、いわゆる国民の福祉に対する貢献度が高い方法である、こういうことじゃないか、このように私は解釈しておるわけでありまして。

○板川委員 国鉄関係、運輸省関係は、公共性と企業性というものは相反する理念ではない、こういうふうな考へ方を強調しようとしております。企業性というものは、いわば別な表現でいへば独立採算制だ、こう大臣はおっしゃいました。しかし大臣、独立採算制をやるために、公共性が失われるということはありませんか。

○原田国務大臣 絶対とは言ひかねると私は思ひます。したがつて、今度またもとの法律に戻りますけれども、再建推進会議というものの答申にのつとつて私どもがいま御提案申し上げております措置法は、この面を取り入れて独立採算制でやればならぬのじゃないかという面を具体的にした方法であらうと考へております。

○板川委員 独立採算を貫いていくというなら、私は公共企業体とか、国がやる必要はないと思ふのです。独立採算でやつていけるならば、それは民間にまかしたつて別に問題はない。独立採算、企業性では、公共の利益、福祉が守れないおそれがある

るからこそ、公共企業体という事業体をもって国が経営に全責任を持つておるといふのではないでしようか。

この国鉄の独算制というのは、法的な根拠は一体どこにありましようか、これを伺っておきま

○町田政府委員 法律上の根拠は正確にはございせん。したがって、先ほど会計上の処理の規程が一つのあらわれであると申し上げましたが、原則としてそういう考え方で運営すべきものである、これは公共企業体の企業というものの一つの性格でもあるのではないかと思います。そういう趣旨で申し上げているのでありまして、法律上、独立採算であるというはつきりした規程はございせん。

○板川委員 先ほど言いましたように、独算制、企業性を貫くというのであるならば、何も公共企業体で国がやることはないわけですから、公共企業体である国鉄としては、独算制なり企業性が望ましいけれども、しかし、これは望ましい姿を要請しておるだけでありまして、要請しておる範囲であつて、絶対のものではない。あくまでも国鉄の目的は公共の福祉にある、場合によつては、独算制がそのなされたとしても、公共の福祉の増進をはかるというところに国鉄の使命というのがあるのじゃないでしようか。

○原田国務大臣 そこが私と板川さんと考えがちよつと違つてゐるであつて、独算制でありまうけれども、この場合には、いまの局長の話で、会計の処理方式は、もうけたものを何も国へ納めなくても、国鉄で持つていたらいというところは、いわゆる公共性というものを相当考えた会計処理方式であらうと思ひます。だから、たとえば赤字が出て、それはほかの方法で埋めてもいいんだ、そのほうが公共性だという議論からいひますと、それじゃ、別な赤字をいひ込んだときにはどうなるのか。その部面だけはそれでいいかもしれないが、ほかの部面ではどうなるんだというところが考えられてきますから、事業という

ものを営むときに、企業性を取り入れたよさというものをそこに發揮させようとしたのが現在の国有鉄道法であらう、このように私は考へておるの

○板川委員 私が言いたいののは、たとへ赤字が他に出たとしても、そのために公共の福祉が増進されるということであらう、これは国鉄として、やむを得ないんじゃないか。この企業性なり独算制なりというところというところにあまりポイントを置きますと、国鉄の第一義である公共の福祉の増進というところに欠けるものがあるんじゃないだろうか。こういう点が、大臣と認識の、ニュアンスの違いがあるのですが、どうです。

○原田国務大臣 それはやはり基本的なものの考へ方が、そこで率直に言つて、社会党と自民党の違いというところにつながつてくるのではないだろうかと思ひます。というところは……（それはおかしいぞ）と呼ぶ者あり）一方で赤字が出てもいいじゃないかというところですね。それはここでよく議論が出るところですね。その赤字を埋めるといふことは、それはここでいうと税金です。直接乗車券で買った人が払うか、回り回つて税金で払うか、こういう違いになつてくる、こういうことになるのです。（そんな言い方はないよ）と呼ぶ者あり）

いま、社会党と自民党の違いじゃないかと言つたことは、取り消しておきます。
〔発言する者あり〕
○砂原委員 御静粛に願ひます。

○板川委員 国鉄という事業が営利を目的としておるといふなら別です。それなら別ですが、国民の福祉、公共の福祉を増進する、それは具体的にどういふことかといへば、全国に鉄道路網を配して、そして国民のために利便を提供する、あるいは都市の通勤輸送を確保する、いろいろなことがあるでしょう。そういう目的を果したために、場合によつたら、赤字であつても、その目的のためならいし方がない場合があるんじゃないか。そ

れを、企業性あるいは独算制というものにあまり重点を置く、その独算制の範囲で仕事をしよう、こういうことになれば、国鉄の目的である公共の福祉というものの、その役割を国鉄が果たさないことになる場合がある、こういうふうに考へるのです。その点は、大臣は独立採算制と考へるのを金科玉条のように考へて、あくまでもこれを守つていくんだ、こういうのはおかしいんじゃないかといふことが一つですね。

○原田国務大臣 私は、先ほどから言つてゐるように、独算制というものはたてまえであつて、これを金科玉条にしてはいない。だから、今度の場合も、いわゆる三位一体方式を財政再建方式としてお願いをしておる、こういうことを申し上げておるのではありません。

○板川委員 三位一体論については、私はあとでゆっくりひとつ議論をしたいと思つてゐます。大臣は三位一体と言ひますが、実際はこれはごまかしです。三位一体じゃありません。これは一般国民と労働者が損するだけであつて、損しないのは政府だけですよ。三位一体論なんというのは、あとで私は議論いたしましう。

じゃ、ひとつ運賃問題に入つてみます。財政法第三条には、国の独占にかかる事業料金は、法律または国会の議決を要するとあります。今回、旅客運賃、貨物運賃の基本料金の値上げについては、法律を出したというところは、この国鉄運賃法にもありますように、財政法第三条を受けて議案として提案されたものと思つておりますが、いかがでしようか。

りでしうか。
○磯崎説明員 私から御説明申し上げます。財政法第三条は、課徴金、独占事業における専売価格及び事業料金の法定主義、これに基づく第三条でございまして、租税以外の、国が国権に基づいて収納する課徴金、その次でございまして、及び法律上又は事実上国の独占に属する事業（云々、この「事実上国の独占に属する事業」ということから運賃法ができてゐるわけがございまして、当時昭和二十二年でございまして、二十二年にはまだほとんど他の交通機関がございせん、国鉄が電電あるいは専売と同じように、事実上国の独占に属する事業であつた、こういう趣旨から昭和二十二年、まだ運輸省時代です、国有鉄道に

なる前にできた法律でございまして。
○板川委員 国という膨大な背景を持った事業体であり、全国民の生活に重大な関連を持つ独占価格であるから、私は財政法が、法律をもつて改正する場合に国会の議決を要すべし、こういうふう

に規定したものと思つてゐます。ところが、過日、当委員会に明大教授の清水教授を参考人として呼んだ場合に、その参考人の意見にもありましたように、基本賃率は、国会の議決が必要だと定めた趣旨に基づくならば、かつては、大臣権限の認可事項である定期運賃、急行料金、寝台料金等が国鉄収入の中でわずかな位置を占めておつた、しかし、最近乗客の七割が定期利用者であるといふことを考へますと、定期運賃、急行料金、寝台料金は非常に値段が高くなつておりまして、こういう点も、私はこの財政法の趣旨からいふならば、国会の議決を要すべき事項になると思つてゐますが、もちろんいまの法律はそうではない。この現在の国鉄運賃法なりの法律が、実態からいって、財政法の趣旨になつていないようになつてきたのではないか、こういうふう

が強い力を持っているからこれを法律できめろ、
こういう趣旨で、私も大体そういうことであらう
と思います。

したがって、その場合には何から何まで全部法
律で議決を経てきめようのか、あるいは、基本
的なものだけをきめて、あとは公共企業体という
先ほども御議論の企業体でございますから、でき
るだけ政府なり企業体の運営にまかせるという含
みを残しておくべきか、こういう基本的な考え方
の問題であらうと思います。そうして、いま御指
摘のございましたその他のものが、金額が多くな
るから法律できめなければならぬ、こういう趣旨
でなくて、基本だけをきめるか、すべてをきめる
か、こういう違いではないかというふうに私は考
えております。

○板川委員 基本運賃の場合には、これが全体の
料金の体系の基本をきめるのだから国会の議決が
要る、しかし、国鉄運賃法ができた当時は定期券
収入も少ない、急行料金もごくわずかである、あ
るいは寝台料金もわずかである、ところが、最近
は新幹線等ができて、急行料金もたいへん高額に
なってきたおる、寝台等もずっと料金が高まつて
おる、また、定期の利用者が乗客の七割も占め
る、こういうふうな時代になったならば、財政法
三条が規定しておる趣旨は、本来ならば、大臣の
認可事項ではなくて、国会の議決を要すべき性
質のものに変質してきたのではないか、参考人
もそう言っておりますが、私はそういう感じが
いたします。しかし、これは議論の分かれるところ
でありましょう。

次の質問に入りますが、ちょうど区切りがい
いものですし、代議士会があるそうでありますか
ら、理事からの話で、ひとつ休憩していただい
て、私はここで区切っておきまして、再開後に次
の質問を留保いたします。

○砂原委員長 本会議散会後再開することとし、
休憩いたします。

午後一時四十八分休憩

午後七時三十三分開議

○細田委員長代理 再開……（発言する者、離席
する者多く、議場騒然、聴取不能）

○加藤（六）委員 委員長……（発言する者多く、
聴取不能）……いたします。……（発言する者多
く、聴取不能）……願います。

〔発言する者多く、議場騒然〕

○細田委員長代理 ……（発言する者多く、聴取
不能）

〔議場騒然〕

〔細田委員長代理退場〕

午後七時三十六分