

第六十一回 参議院 運輸委員会公聴会會議録第一号

昭和四十四年四月十八日(金曜日) 午前十時十四分開会

出席者は左のとおり。

委員長 岡本 悟君
理事 江藤 智君
金丸 富夫君
谷口 慶吉君
瀬谷 英行君

委員

河野 謙三君
佐田 一郎君
菅野 儀作君
平島 敏夫君
前田佳都男君
山崎 五郎君
渡辺一太郎君
上田 哲君
加瀬 完君
森中 守義君
田代富士男君
三木 忠雄君
中村 正雄君
市川 房枝君

事務局側

常任委員会専門員

公述人

専修大学教授 池田 博行君
日本空港ビルディング株式会社社長 秋山 龍君
早稲田大学教授 根本 誠君
流通経済大学教授 高橋 秀雄君
吉田善次郎君
池田 博行君
秋山 龍君
根本 誠君
高橋 秀雄君

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)

○日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(岡本悟君) ただいまから運輸委員会公聴会を開会いたします。

本日は、国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案並びに日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案につきまして、四名の公述人の方々に御意見を伺います。

公述人の皆さま方に一言ごあいさつ申し上げます。本日は御多忙中のところ、本委員会のために御出席くださりまして、ありがとうございます。厚くお礼を申し上げます。

それでは、これから公述人の方々に、順次御意見を述べ願うわけですが、議事の進行上、お一人大体二十分程度で述べ願ひ、公述人の方々の御意見開陳が全部終わりましたところで、委員の質疑を行なうことにいたしますので、御了承願ひます。

それではまず池田公述人をお願いいたします。○公述人(池田博行君) 専修大学の池田でございます。

今日の国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案と日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案について、不十分なが多少の意見を申し上げたいと思っております。

御承知のように、この二つの法案ともメダルの裏と表の関係にあるように感じておるわけでございます。この両法案を御提出になるまでの国鉄当局の方々の御苦労のほどはかねがね敬意を払っておりますし、御苦労のほどをお察し申し上げておるわけでございますけれども、この運賃値上げが今度、特に旅客運賃についてだけ提案された理由

については、これはかねがね問題になっておりますように、国鉄経営の危機ということがいわれております。で、この国鉄経営の危機についても、さまざま議論がなされておることは、もうすでに御承知のとおりなんです。簡単に申し上げておきますと、昭和三十年ないし三十五年のころから始まるころの成長政策の過熱という問題が、

きわめて大きな外部的要因として、この国鉄の経営の問題に大きな影響を与えているというふうな考え方をしております。実は、いろいろ書かれておることで、こまかいことは申し上げませんが、それによって、日本の国民経済全体の問題として、過密・過疎という問題がきわめて深刻な事態を生み出している、深刻な事態になっているというところが問題になるわけです。したがって、過疎の地帯では御承知のように、国鉄だけをとり見ましても、収入減という形がきわめて深刻な問題になっておること、これは後に申し上げますように、赤字線の問題としても、これは再び登場してくるわけでありまして、

もう一つの面は、過密の現象であります。これは今度のあのほうの法案にうたわれておりますように、これはちょっと比喩がましいと思ひますが、穴のあいたバケツに水を入れるようなものでありまして、これはいつまでもたっても水がたまりぬという現象に似たような形の、通勤、通学をはじめとするような交通需要がきわめて激増してくるという状態が見られるわけです。

したがって、年々投資需要が、輸送能力をつけるための投資需要というものがきわめて増大してくる。これは簡単に申し上げますと、これもきわめて腰だめの議論でありまして、申しわけないのですが、これはこのような過密現象を呈するというふうな、特に日本だけの現象でないというふうな思われるわけです。この点については、これはちょっと余談ですが、たとえばソ連においても、

そういうふうな現象が、きわめて深刻な事態が見られているように考えられます。したがって、この過密現象というものは、そのもとを、穴のあいたバケツをどうしようにするかという手が打たれない限りは、これは一個別資本であるところの国鉄ないしは私鉄というふうな経営の方々の努力によっても、なかなか解決できる問題ではなからうというふうな考えられるわけです。同時に、特に国鉄が外部からの影響によってマイナスの問題を出しているという面につきましては、これは特に日本の敗戦後の事態に關係するわけですが、エネルギー革命という問題があると思ひます。

これはほかならぬ国際的な石油資本の日本市場の開拓という問題と、戦後の日本の鉄鋼資本の機械工業への新たな形での進出というものが、モータリゼーションというふうな耐久消費財の面においてもあらわれて、それがひいては国鉄経営に対する競争激化という形でもってあらわれてきておる、こういうふうな考え方をしております。したがって、その過程において、国鉄という経営体においては、公共性と企業性をどうしように考えるか、どういうふうにするかというふうな問題が出ておるといふように、この両法案が提出されるまでに至った背景については、そういうふうな理解を持っておるわけでございます。

そこで、実はきょうお呼び出しをいただいたわけなんです。残念ながら十分な準備ができませんでしたが、多少、設問というふうな形でもって問題を八つばかりまとめてまいりましたので、申し上げます。したがって、意見としてもきわめて心情的であり、あるいは陳情的という形にもなるわけなんです。第一の問題は、これは衆議院のほうの議事録も拝見しましたが、かなり議論に議論をなされておられるように見受けられますが、

国鉄の昭和二十四年度以来にとらわれているところ

の独立採算制という問題を、政府の方々、国鉄の方々がどういうふうな形でもって理解をなさって
おるかという点です。ね、簡単にいいますと、なぜ
これを堅持しなければならぬか、どういふふう
な理由でそういふふうな考えをおられるかとい
う問題ですね。それからまた議事録を拜見しま
すと、財政援助を、国家投資並びに融資という形
のものが、独立採算制という金料玉条というよう
な体制を、直ちに瓦解させるようなふうにとら
えておられるのじやないかという点、合理化努
力、企業の合理化努力というものがなくなるとい
うふうな考えをおられるようですが、この点は
ちょっと疑問があると思います。俗にいます親
方日の丸制というふうな考え方、政府から、そ
ういふふうな赤字になれば金を出すと、いふよう
なことをすると、経営を担当している人物はすぐ
なくなる。これはかなり人間べつ視的な考え方
ではなからうかというふうな感じのわけです。

それから第二番目が、輸送革命ということばが
よく最近使われておりますが、これは特に国鉄当
局の方々と政府の当面担当されておられる方々
が、どのように輸送革命という問題を理解されて
おり、その輸送革命というものは、どういふ
方向づけがなされなければならないかという
ふうにお考えになっておるか、その点について
かなりの疑問を持つわけです。この点は、いわゆる
輸送交通政策というもののビジョンが、かなり
いまままで不明確であるのじやないかという
疑問をわれわれは持つておるわけですが、その
点で、この輸送革命というものを野放しにする
ということ、これはもちろん資本主義社会であ
りますから、当然そういうところに強く規制を
するということには大きな問題がございませう
が、後に申し上げますように、いわゆる社会資本
とあるいはインフラストラクチャーとあるいは
インフラストラクチャーというふうなことで、
社会資本という範疇で、戦後特に公共事業一
般を範疇づける考え方が多いわけでありませ
うという公共事業と、従来の日本語でいわれる

のについて、利潤獲得のためのあるいは商業採
算ベースでのその事業への参画、参入ということ
は、ある程度、これはチェックする必要がある
じやないか、手綱をつけてほしいというのが、
われわれの考えであります。もちろんこれには
いろいろ理論的な問題もあるわけですが、その
点はちょっと省略しておきます。

それから第三番目が、これはもちろん戦後の現
象であります。受益者負担あるいは利用者負担
というふうなことがよく使われますが、使
う方々の考え方あるいはイメージ、ビジョンとい
うものがかなりちがうな場合に考えられるので
す。この受益者という場合には、これはたまた
私の友人の明治大学の清水さんが衆議院でその
ことをやはり触れておられますが、これは外部
経済の立場にあるものを特に取り上げて受益者
として規定しなければならぬ。——ことばじり
をつかまえるようではありますが、したがって、受
益者と利用者というものは違ふといふふう
に考えておられます。したがって、受益者につ
いては、変な例をあげるのでありますが、たと
えば戦後の農地改革についての補償の
手直しを現在の政府ではおやりになってお
られるわけでありませうが、この外部経済
においてきわめて流通的な、何と申しま
すか、擬制価格と申しますか、たとえば
土地価格の値上がりによって、きわめて
法外なものを得るといふような問題
ですね。そういうふうな外部経済、特に
受益者という立場の人に対して何らか
の措置を、あるいは何らかの手を打つ
ていふことを考える必要があるのじや
なからうかという問題。

それから第四番目が公共負担の問題ですが、こ
の公共負担という事柄、これはなかなか歴史的
ないきさつもあるわけでありませうが、
現在のようにきわめて競争の激しい
経済社会においては、国鉄だとかある
いは私鉄だとかというふうな個別資本
の経営が、社会政策的な意義を持つ
ような事業の企業努力によって、それ
を負担しなければならぬという現象、
これはきわめてやはり疑問がある

のじやなからうかというふうな考え
ます。特に今度の場合、国鉄の地方自治
体への納付金の問題は、これはもう先
刻、先生方も御承知だと思ひますが、
地方自治体におけるこの財源の一つ
として、世にいわれる三割自治と呼ば
れるような問題においても、かなり大
きな資金源、なげなしのさいふの
実入りとなっておるのであります。
したがって、納付金をやめるという
ことによつて、地方自治体へのしわ
寄せがいかないような方向でも
って、公共負担というものは当然
国鉄からは取り去るべきであらう
といふふうな考えをします。したが
って、その公共負担一般について、
これは社会政策的な意味をきわめ
てたくさん持つておられるわけ
ですから、そういうものは、もう一
べん政府当局者の方々が考え直
してはなからうかというふうな
考えをします。

第五番目が、先ほどちょっと申し上げました
社会資本の問題、これはやや訳語として
社会的な接資本の他いろいろな訳が
ついておられます。ですが、これは御
存じのように、社会資本といふのは、
いろいろな物的な施設、それを土台
とするところの経済活動、したが
って、その生産物と申しますれば、
物的なものもあれば、無形のサー
ビスもあるといふように一般的に
包括できると思ひますが、その社
会的な役割りとして、御承知のと
おり、いわゆる社会的な労働手段
という役割りが第一、第二には、
社会的な共同消費手段という役割
りだといふふうなわけにわれわれは
理解しておられます。前者のほう
は御存じのとおり、これは主として
経済活動のための物的なものは無
形のサービスという形で、後者の
ほうは社会的な共同消費手段とい
うものは、御存じのとおり、これは
国民大衆一般の日常生活に必要な
施設ないしはサービスを提供する
ものといふ役割りが、このことばに
包括されると考えておられます。
したがって、この社会資本といふ
ものは御存じのとおり、戦後き
わめて大きく役割りが取り上げら

れ、社会資本の充実のために多くの
資本を投下するといふことが、い
ろいろな立場の方々からも話さ
れるわけでありませうが、いま申
しましたように、社会資本といふ
のは、理論的には二つの役割り
に分けられるのであります。こ
れは道路をとつてお考えになつ
てもわかるように、ようかんを
二つに割るにははつきりその機
能が分難でないといふ点がござ
います。したがって、道路をつ
くつても、だが、それを最も利
用し、先ほどの利用者や受益者
といふふうに分けた場合の受益
者であるか、利用者であるか
ということを判別するマルクマ
ールをつけにくいという特徴を
持つておられます。したがって、
社会資本の充実するように、歩
行者ないしは国民の日常生活に
対する便宜供与といふことにな
つておられます。うかといふふう
に私どもは考えておられます。
そういう意味からいへば、この
五番目に取り上げました社会資本
といふものは、この企業あるいは
経済活動における、私的企業
が無制限にそこで競争的活動を
するといふことにはかなり疑問
がある。これには何らかの対応
策といふものを考える必要があ
るのではなからうかというふう
に考えます。

それから第六番目の問題ですが、第六番
目は、利用者負担という非常によく使
われる、これはどうにもしきの御旗
のようになつて使われておること
ばでございますが、この利用者負担
といふのは、ちよつと時間がない
ようでありませう。少しはしよ
りますが、これは特にイギリスの
いわゆる封建時代から生産資本の
勃興期において登場して、その
ころのころの一つの考え方、
その制度でございませう。特に
具体的に申しますれば、従来
たえば道路の普請といふものを
取り上げますと、これは従来
賦役制でやつたものを、資本
主義的な経営に変えていくとい
うために取り上げられたもので
あります。したがって、利用者
負担といふ料金は、金額とい
うものは、生産物なり商品な

りあるいはサービスというものの、特定のサービスというものの特定の人物による独占ないしは占有あるいは他人の利益享受を排除するといふその排他性に対するところの対価、報酬、補償といふような意味合いを持つものなどというふうな考えをわけです。したがって、これは近代経済社会において利用者負担制というものは生産的にしる、あるいは個人的にしるあるいは生産的にしる、あるいは消費的にしる、その特定の施設、サービスを利用するものは当然その対価を支払うべきであるという意味におきましては、当然きわめて合理的な正しいものだと考えるわけでありませう。しかし、これはやはり適用の場面というもので時代というものを考える必要があるのではなからうかというふうな考えをもちます。特に日本における歴史的に見た場合、国鉄のいわば生産力配置という問題を考えました場合に、国鉄の運賃において、特に利用者負担制という形のみを独走させる形で取り上げるといふのは、かなり問題があるのじやなからうかというふうに思います。それは簡単にいいますれば、かなり大衆負担的な形になりやすい、しかも、おまげがつかまされて、サービスの低下という現象がついてくるわけでありませう。このサービスの低下というものは、国鉄の方々のために申し上げておきますが、これは国鉄経営者当局の責任ではなくて、先ほど申しましたように、六のあいたバケツに水を入れて水がさつぱりたたらぬというふうな人口、特に首都圏あるいは従来の先進的な開発地域に対するところの人口集中、流入という問題によって引き起こされておるわけでありませう。したがって、その経済生活圏というものが拡大するにつれて、サービスないしは生産物を受け取るという一般大衆の可能性とその現実というものにかなり断絶が出てくる可能性がある、断絶するのじやなからうかと思われたい点でございます。

それから第七番目ですが、赤字線の問題ですが、今度も赤字線八十三線の改廃をめぐって問題が出

ておりますが、これは当然、先ほど申し上げましたように、国鉄自体が、国鉄というふうな個別資本が、国民経済の経済政策の一環として取り上げられるべきところの、あるいはまた従来の政策の手直し、あるいはひずみとかいう表現もございませうが、その過疎対策の一環というものを個別資本がになうということについてはかなり疑問があるというところで、この赤字線というものの存在意義については、時間がありませぬから申し上げませぬが、きわめて日本の国民生活においては重要であるということだけ申し上げておきます。

したがって、第八番目、これは結論ないしはお願という形になるわけですが、八番目の第一番目のこととして、これはかねがね指摘もされておりますが、国鉄経営者自身におけるとこの中期計画そのものについての反省というものを、どういふふうな具体的に今度の計画でお取り上げになるつもりであるかということ。それから第二番目、これは衆議院でも議論になっておりましたように、政府の運輸関係の方々、国鉄の経営の方々において、交通運輸政策というもののありべき姿というものがもう少し具体的ににならないと、どうもわれわれが納得のいかない面があるということ。それから第三番目、今度の運賃引き上げの問題については、かねがね指摘されておりますように、非常に内的な矛盾があるというふうな感じのわけですが、運賃というものは、私個人これは独断ですが、運賃というものは、かなり担当者の政策的な形でもって定められるものだというふうな歴史的な理解を持っておりませうが、今回はきわめて、たとえば旅客運賃だけの引き上げをとるといふ意味では、きわめて原価主義的なにおい、あるいは原則的なものを振りかざし、貨物については、これは引き上げればたちまちトラックに取られてしまうというふうな、いわば競争的運賃の形でもって、運賃設定をお考えになつておられるというふうな運賃設定で、その苦しさ、御苦勞のはどはわかるわけでありませうが、ど

うも取りやすいところから取っていくという非常にイージーゴーイングな運賃設定のしかたが考えられておられるのじやないかということを感じるわけですが、第四番目の問題として、これは運輸省の方々と企画庁の方々もおっしゃっておられるようですが、国鉄運賃の引き上げは必ずしも私鉄運賃の引き上げにつながるというところを再三言われておられるようですが、これはどうも歴史的経験についても、あるいは経済的に見ましても、これは当然私鉄運賃の引き上げを誘発すると思ふべきではなからうかと思ひます。

もうそろそろ時間だと思ひますが、これはたまたま町の中で聞いたうわさでございまして、はなはだ国会などというところで申し上げるような比喩ではないかと考えましたので、一応、きわめてうまいせりふだと考えましたので、ちょっと御披露申し上げておきますと、かきかき悪いけれども、きわめて気の多いだんなを持つて苦勞するところの二号さんだということ、ある人が国鉄のことをきいて言つておりました。決してこれは私が考え出したせりふではないのですが、きわめてなかなかうがった批評ではなからうかというふうな考えをおるわけですが。

したがって、最後に申し上げたいことは、財政投融資という形において、この一年間だけ運賃引き上げをお待ちになつたらいかであらうかという点が問題なんです。従来、政治学的に、一定の社会経済における危機という問題がよくいわれますが、その危機というものはどういふような現象をさすものかと考えますと、二つぐらいあげられるわけですが、国民大衆全般が——この全般というものが非常に問題がありますが、従来の生活を続けることのできないような、生活条件の悪化というふうなものが、次第に濃厚化、濃密化してきたような事態を第一の条件、第二には、それを受けて立つ政策あるいは政策担当者が、従来の政策を継続できないような、あるいは単一のと申しませうが、理論的に筋のおつたような理論づけのな

い政策をとらざるを得ないということ、つまり従来の政策をそのまま継続できないような事態が、事情が発生するような段階を、かなり政治的な、社会的な危機だといふふうな政治学の規定がございませうが、まさに国鉄経営につきましても、そういう危機の反映といふものを、個別資本であるところの国鉄が一手に引き受けて悩んでおられるという現状じやないかというふうな考えをもちます。

以上、非常に大ざっぱでございますが、意見を申し上げます。(拍手)

○委員長(岡本悟君) ありがとうございます。

○委員長(岡本悟君) それでは次に、秋山公述人にお願ひ申し上げます。

○公述人(秋山龍君) 私、ただいま御紹介を受けました秋山龍でございます。

私は、国鉄財政再建推進会議の末席を汚しました関係かと思ひますが、今回内閣から提出せられた当委員会御審議になつておられます国鉄財政再建推進特別措置法案及び国有鉄道運賃法の一部改正法律案に対しまして、意見を述べようというお呼び出しを受けた次第であります。

まず結論から申し上げますと、私はこの二法案に賛成でございます。その理由を一口で申し上げますと、国鉄の財政が、まあことはどうかと思ひますが、破産前前という状態にあるようございまして、これを立て直しまして、将来にわたつて国民経済上及び国民生活上、国鉄に課せられております重要使命を果たさせるといふには、これよりほかに方法がないのではないかと心配するからでございます。

以下、国鉄財政再建推進会議の審議経過と、これは少し古いことになりまして、恐縮でございますが、私が多少関係しておりました当時の感触といたつたようなものをあわせて、若干理由を申し上げてみたいと思ひます。

国鉄財政再建推進会議につきましては、すでに御高承のとおりと思ひますから、詳しくは申し上げ

げませんが、昨年の五月に閣議了解によりまして、運輸省に設置いたしましたので、委員は大学の先生方、言論機関の論議委員の方々、産業界の指導的立場におられる方々等三十七人をもって構成されて、会議の座長は、その方面の権威であられる脇村先生でございます。会議は五月から十一月にかけて三十数回にわたって開かれまして、十一月に運輸大臣に意見書を提出した次第でございます。

会議の冒頭に、国鉄財政の現状について報告されたのでございますが、それによりまして、国鉄の収支計算は、ここ数年赤字の連続でございます。三十九年度に三百億圓、四十年に千二百三十億圓、四十一年に六百億圓、四十二年九百四十億圓と、赤字を計上してまいりました。さらに四十三年度にも千四百億圓ぐらいの赤字が見込まれるという状態でございます。さらに悪いことには、このまま推移いたしますと、四十四年度には償却前の赤字が出るのではないかと、四十五年に見込まれることでございます。償却前の赤字が出ますと、これが処理上また借金をせざるを得ない状態になります。その借金の利払いにまた借金をしなければならぬということになるのでございまして、いわゆる雪だるま式に赤字がふえていくということになるのでございます。民間企業ならば、確実に破産という状態になるのでございまして、償却前の赤字ということは、企業にとりまして実に重大な事態であると思っております。

それでは、なぜこんな状態になったのだろうか。いろいろ理由はございまして、私の感触では、根本的には、戦時から戦後にかけてインフレ抑制のことで、国鉄運賃を使っていたという、国の政策の余波が今日に及んでいるのじゃないかということも感ぜざるを得ないのでございまして。昭和十一年を一〇〇としたときの指数で見ますと、国鉄旅客運賃は現在二一・七と、数字は二四・〇とございまして、これに對して、

して、卸売り物価は三六〇・三、都市消費者物価は四六四・四、郵便はがきは四〇〇、消費者米価は四八〇、入浴料金というように対象になるかどうかわかりませんが、五六〇、という数字を示しているのと同じです。また、鉄道運賃は、主要諸外国に比べて見ますと、頗る省きまして旅客だけに比べて見ますと、日本を一〇〇といたしますと、イタリヤは一六二、フランスは一八二、西独は一八一、イギリスは二二一、米國は二五〇、こういったようになっているのであります。で、第二には、こういう環境から来まして投資不足でございまして、戦前、国鉄はかなり優秀な経営成績と輸送の余力を持っておたうたのであります。しかし、このインフレ克服期に課せられたきびしい環境の中で蓄積も食いつぶしました。かつ時勢の進運に應ずる投資が不足してきたのではないかと、こういふふうに考えました。その間道路の改良、自動車の発達、航空機、海運等に対する技術的なあるいは経済的な進歩というふうなものが著しいためにシェアがだんだん減ってきておる、こういうことではないかと、いふように考えたのでございます。推進会議は大体こういうような基本的な認識の上に立ちまゝして、三つの主題について検討されたのでござい

第一は、総合的な交通体系の上における国鉄の役割は何であるか。そのためには、いかなる投資を必要とするのであるかということでありまして、この問題を討議するため第一小委員会が設けられまして、委員長としては一橋大学の都留教授が当たられました。第二は、現在の収支状況にかんがみ、国鉄の経営はいかにあるべきかということでありまして、国鉄当局もきびしい環境下ではあります。ここ十数年近代化、合理化の努力をされておりましたが、その実績もまた相当に見るべきものがあると信じているのでございまして、なお今日の段階に於いて国鉄の経営を近代化し、合理化し、能率化するにはどういふことが行なわれるべきであるかということもございまして、これが

第二小委員会で取り扱われました。委員長は東京の土光さんでございました。第三は、財政再建のためにとらるべき資金上、財政上の措置はどうかということもございまして、第三小委員会がこれに当たりました。委員長は土屋清さんでございまして、この各小委員会の結論を持ち寄りまして、総合調整せられましたものが国鉄財政再建推進会議の意見書であります。その大筋を申し上げますと、まず今日の交通輸送界において、国鉄の役割はどうかという点であるかといふこと、すなわち一つは、都市間旅客輸送、第二は、中長距離の大量貨物輸送、第三は、大都市周辺部の通勤・通学輸送、こういうふうな規定されました。この三つの分野では、国鉄は他の輸送機関では果たせない重要な機能を持っているわけでありまして、しかし、国鉄の財政の現状では、その使命達成に重大なる支障を来たすことが明らかであります。すなわちその収支の改善に着手する必要があります。そのためには、十年間を再建期といたしまして、逐次収支の均衡をはかる、再建期間の前半には、おおむね償却前の赤字発生を回避しつつ、その間の輸送力増強や合理化投資の効果等を合わせまして、後半には、ほぼ収支の均衡をはかり、十年目には何とか経営収支の均衡を得られまして若干の黒字を見るようにする、そういうことを考えてみたらどうかということを出発したわけでありまして、

その投資規模は、幾ばくが妥当であるかということもありますが、これはいろいろな角度から検討されたのでございまして、国鉄の近代化、合理化及び安全対策を含めまして、現在の第三次計画をやや下回る三兆七千億圓ぐらいが適当であろうという結論になったのでございまして。この中には新幹線の工事経費は山陽新幹線の分しか含んでおりません。将来問題となってくるかもしれないけれども、その他の新幹線につきましては、国鉄財政の現状ではどうにもなりませんので、国鉄財政の負担にならないよう別途の方法を講ずる必要はないと考えられるので、今回は一応対象外として考えたわけでございます。

さて、国鉄の使命とその投資規模をたゞいまのうちに考えまして、十年間で財政再建を考える場合には、これは一般の企業の場合と同様でございまして、まず、三つの点を考える必要があるかと考へます。

第一は、国鉄自身の経営の合理化、すなわち能率化、経費の節減化と増収でございます。これに關しまして徹底的な真剣な当局の努力が要請せられるわけでございます。

経費の面では、定員規模の問題もございまして、ローカル線区に対する自動車輸送への切りかえの問題あるいは小駅の無人化、進んでは整理というふうな問題もありません。また、職員給与につきましても、物価の情勢と生産性の向上等に見合った適正なものにしていこうというふうな必要があるかと考へるのでございまして、この面でも局長のきびしい真剣な企業努力が国鉄当局にまず要請されると存じます。

収入をふやす面では、特に近代化のおくれていく感じのございまして貨物輸送の抜本的な合理化、近代化の方策、たとえばフレートライナーでございますが、物資別適合輸送でございますとか、またはドーラー・ツー・ドーラーのサービスの確立といったような事柄などいろいろあると思っております。また、国鉄の事業本業の範囲を逸脱しては困ります。民業の不当な圧迫も困るのでございまして、すけれども、まだまだ国鉄当局に余地があるのではないかと、こゝにいたることが国鉄の経営努力の問題として強く要請されたわけでございます。

次は、政府に對しての要望でございますが、その第一は、適正な総合交通政策の確立ということもございまして、これはなかなかむずかしい問題でございますが、少なくとも各種の輸送機関の公正な競争が確保され、交通需要が望ましい輸送分野に流れるように各種分野の交通機関の経営上の基礎条件が適正であるかどうか、不適正なものは

これをすみやかに是正していただきたいというところとあります。たとえば鉄道と自動車の間と鉄道と航空機の間、鉄道と海運の間について、その経営上の基礎条件が適正であるよう合理化の配慮が望ましいのでございます。先ほどもちよっと申し上げましたが、国鉄ローカル線区のあるものの自動車輸送への切りかえ、あるいは新線建設の再検討といったことなども、政府にぜひ考えてもらいたい問題でございます。そのほかいわゆる通運体制の問題、鉄道敷設に伴う開発利益の鉄道への還元問題といったようなことが、いろいろ議論があつたわけでございますけれども、これにつきましては、委員会といたしましては時間の関係もございまして、問題の指摘にとどめさせていただきますのでございます。

こういう配慮を政府に要請いたしますと同時に、特に資金調達及び財政措置に關しましては、次のような提言を行なつたのでございます。この提言が、今回の二法案に關係があるわけでございます。

第一は、国鉄資金の長期性と低利回りにかんがみまして、新規の投資分に対しましては、その利子負担を六分にとどめるよう、また、再建期間一ぱい利子差額を補給してほしいという提言でございます。現在、昭和五十年までは利子六分五厘との差額をそのまま国鉄財政再建補助金として出されておりますけれども、これを強化してほしいというのでございます。できれば六分五厘にしてほしいというのでございました。

次は、財政投融資としての借り入れ金でございます。つまり政府関係機関から出ております借り入れ金でございますが、債務総額二兆円のうち約六千億円の利子を十年間たな上げにしてほしいというのでございます。このたな上げの方法につきましては、相手側のほうも、政府機関とは申しませんが、金融制度でございますので、いろいろな方法があると思ひます。単なるたな上げは必ずかしいと思ひますが、その方法につきましては、別に具体的な提言はいたさなかつたのでございませ

す。

次には、固定資産税にかわるべきものとして国鉄から地方自治体に納付している納付金を、地方財政の問題もたまたま池田先生の御指摘のいろいろな問題あると思ひますけれども、国鉄の危機にかんがみまして、若干でも、できれば大幅に軽減して国鉄の再建を援助していただきたい、こういう希望でございます。

以上の諸点を政府に要望いたしましたのでございませぬ。

最後に運賃を考えたのでございます。実は、以上の諸方策だけでは、どうしても破産直前と考えられております国鉄の財政が立ち直らないのでございませぬ。そこで、その分だけはやむを得ず利用者者に御負担願うほかないと考えるに至つたわけでございます。もちろん大衆の立場を考えれば、運賃値上げは避けることができればそれにこしたことはないのでもございますから、何とかならぬものかということも十分いろいろ検討したのでございませぬが、ほかに方法がございません。まことにやむを得ず提言の決心をした次第でございます。それは取りあへず再建の初期において、公共負担の是正も含めまして実収一〇%程度の運賃改定を行なう必要があると提言したのでございませぬが、一回だけで済みますか、今後も物価や賃金の状況いかにによりましては、弾力的に措置をしていく必要があるのではないかと予想されておりますけれども、今回は第一回の運賃値上げだけを提言いたしました次第でございます。もちろん、あまり頻繁では困るわけでございます。

私は、もちろん国鉄運賃の引き上げが国民の家計や物価に対して与える影響を決して軽視するわけではございません。推進会議でも、この点特に慎重なる審議が行なわれたのでございませぬが、結論として、この程度の引き上げはまことにやむを得ないのではないかとこの結論に落ちついたわけでありませぬ。総理府の家計調査によりますと、全国都市家計支出における国鉄運賃支出の占める割合は、昭和四十一年度におきまして約〇・八

九%、また全国勤労者世帯の家計支出におきまする割合も大体これと同じでございます。〇・九%、この数字を基礎として一〇%程度の値上げを考えますと、何とかごしんぼう願えるのではないかとこのように考えた次第でございます。また、一般物価に対する影響はもちろん心理的影響もございませぬし、また、便乗値上げといったようなことも出てくるおそれがありますから、上げないで済めばそれにこしたことはないのももちろんでございますけれども、計算上は今度の場合には、消費者物価に与える影響は〇・二%程度であろうというのでございませぬ。といたしますと、国鉄財政の窮迫の現状、また、冒頭申し上げました運賃指数の水増し等から考えまして、どうにか甘受していただけたらいいなというふうにか考えた次第でございます。

すなわち、国鉄財政を立て直しまして、この窮迫した現状を救うには、国鉄みずからも、もうほんとうに血みどろになつて努力をする必要がある。政府も思い切つて行政あるいは財政上の援助もする。それと同時に、利用者も足りないところを負担していただく。結局、三者協力してこれに当たらなければならない。これはあくまでも結論でございます。ただし、これはあくまでも三位一体であるべきでございまして、国鉄も政府も国民も、どれ一つでもその負担をのがれるようでは成り立たないと思ひます。いわゆるえり食いをされては困るというのが推進会議の立場でございます。すべて一体の關係で措置が行なわれまするよう、確実に、そうしてすみやかに進めたい。政府に対しては、総合的に国鉄財政再建法とでもいうようなものを、臨時立法法あるいは緊急立法とでもいうようなものとして、国会に提出せられたいということを特に強調いたしました。政府に強く要望した次第でございます。

その後、政府の御措置を見てもいりますと、行政上のことは今後待つていたしまして、財政的措置といたしましては、国鉄再建補助金は六分の要求が六分五厘になつたのはまことに遺憾でございますが、ともかくも再建期間一ぱいまで、これを認められるというふうな方向のように承つております。また、利子たな上げは、利払い必要額を財政投融資として貸し付けまして、その利子を国鉄再建補助金として見るという、いわゆる孫利子方式でございませぬが、ともかくも実現をいたして

おります。固定資産税にかわる納付金の減額もあつた程度容認されたようでございます。国鉄の経営努力は、これを国鉄が考えておりますところを基礎として、予算として計上されておるようでございます。そして、ここに国鉄運賃法の一部改正法案及び日本国鉄道財政再建促進特別措置法案が提出されておる次第でございます。

国鉄運賃法の一部改正案の内容は、旅客のみ一五%、貨物は上げない。それで全体として一〇%程度の増収を確保しようとするものでございませぬ。また、旅客運賃につきましても、一等を廃止して、特別な車両利用料金制というふうなものにしてしようとするのでございませぬけれども、これは、他の交通運輸機関との競争が非常に激しくなつておるから、国鉄の競争力を強め、収入を確保する目的から申しますと、適切な考え方はないかと考えております。と、妥当な考え方はないかと考えておりましたので、さきに述べました一般論とあわせてこれに賛成したいと思ひます。

また、日本国鉄道財政再建促進特別措置法案につきましても、国鉄財政再建推進会議の提言と多少の相違があるようでございますけれども、大綱としては、同じ目的をねらつておられるようでございます。また、目的達成上は大した支障もないようでございますから、これも賛成でございます。

国鉄財政窮迫の現状はまことに見るにしのびないものがございますので、どうか一日も早く再建の途につきまするよう御指導、御協力を与えられますようお願い申し上げます。私の公述を終らせていただきます。 (拍手)

○委員長(岡本悟君) ありがとうございます。

○委員(岡本悟君) 次に、根本公述人にお願ひ申し上げます。

○公述人(根本誠君) 私は、早稲田大学の根本であります。

今日公聴会に、二法案についての意見を述べようというので、公述人の一人として、私見を述べられる機会を得ましたことを皆さまに厚く御礼申し上げます。

ただ私は、本論に入ります前に、ちょっと一言皆さまにお願いをしておきたいと思うのであります。と申しますのは、先ほどありました衆議院の問題に対する会合であります。自民さんは単独決議でもよいからしようというなかまを御見せになりましたし、あるいは他の党を強引に自分の仲間を引き連れ、そうして要するに私の考えでは、審議を十分ならぬうちに問題を通過させてしまふ。これは私としては、たいへん遺憾である、こういうふうな考えがあるのであります。良識ある参議院におきまして、同じ法案を取り上げられるにおきましては、どうぞそういうことの再びがないように、私は皆さまにこのことを強くお願いしたいと思つております。

本論に入りたくはありますが、池田先生や秋山先生と違つて、私はこういう問題につきましても、全くしろうとであります。こまかい経済理論あるいは数値をあげて皆さまに御説明する、こういうことはおそらくできないと思つております。しかしながら、私はけさもラッシュアワーにゆられながらここにやつてまいりましたので、国鉄を利用する一員であります。身をもって国鉄が何であるかというようなことを体験しておるものであります。私の教えている学生は、みな定期券というよなものを所持して、この問題が起りましたときに、通過しましたときに、これは困つた、これは困つたというやうなことを異口同音に申されまして、私も同感である。こういう機会があるならば、私もひとつ皆さまに自分の私見を申し上げたい。

い、こういう考えで、今日参上をさせていただきます。

国鉄運賃値上げにつきまして、政府は一五%とする、こういうことをおっしゃいました。その一五%、これは平均値でありませう。私には数字のほんとうの意味がよくわかりません。しかしながら、平均値であろうが、何であろうが、よく表のよなものを調べてみますと、一五%じゃなしにいろいろなたぐいがあります。いろいろなケースがあります。あるものは二〇%、あるものは二四%、あるものは五〇%、短距離のいままでの二十円が三十円、これは五〇%、一五%ではないです。いろいろ類型があります。しかし、これは平均値である、こうおっしゃるが、その五〇%なりの負担を感ずるところの方々はやはりそれだけ一家の三人が、それぞれ定期を利用する、持つ。こういうことになりまふという、おそらくその一家には月千円以上の負担増、こういうことがある。したがつて、定期の値上げというものは、一五%であろうが何であろうが、それだけの負担をかけてくる、これはもう事実間違いないと私は思つております。先ほど池田先生が穴のあいたバケツのよなものを、こういうよな比較を申されましたが、運賃を値上げしても、国鉄は倒産寸前というよな表現をもつて言われている。それを救うということがはたしてできるのかどうか、これは経済学者のよな綿密な研究をなさつた方に譲らなければならぬと思つておりますが、私としては、でもなかなかそうはいかぬ。やはり比較のとおり底の抜けたバケツのよなものである。むしろそれを国民あるいは定期券所持者に、通勤者に課するということは、一番取りやすいものだ。この話も先ほどありましたが、一番取りやすいものから取ると、こういうよなことを。私は国鉄さんを責めようと、こういうよな考えで言うんではありません。ただ、ここがおかしいじゃないか、ここは何とかなるではないか、そういうことを国鉄さんにもう一度はつきりと考え直してもらいたい。

い。おそらくそういう問題の起つてくる理由は、長い間の因習で赤字というものがだんだんたまっていく、それを何とかしようというよな、そういう考えから起つてきたのであるか、これも赤字はどうか起つてきたのであるか、これもいろいろ数字、いろいろな問題、先ほど秋山先生がお話しになり、あるいは池田先生のお話しになつたお話しでありまして、重複することを避けませんが、国鉄の歴史で見ますと、昭和二十四年に公共企業体に切りかわつております。そのときの資本が八十九億、これは政府が援助してくれたんだらうと思つておりますが、あるいはそうでないかもしれませぬ。とにかく八十九億という資本がありました。そして、そのころは多少黒字のよな状況が見えておつたのでありますけれども、それから二十年の今日になりますと、いふと、そうじゃない。第一次計画のよなものが行なわれ、第二次計画のよなものが行なわれ、その計画がやはり完全に成功しているとはいえない、むしろ失敗に近い、こういうよなことになるのであります。むしろその間、国鉄さんはいろいろなくふうをなさいました。そして、その黒字を育てていこうというよな考えをおやりになつたに相違ないのであります。この輸送の発展のために、さらに電化をやるとか、あるいは会計制度のよなものを改良するとか、独立採算でいこうとか、いろいろ新機軸を出して自分の体質を改良しておるわけでありませぬけれども、日本全体の経済の進歩というものとやればマッチしない。おくれおつた。われわれは一般に国鉄さんにはたいへんお気の毒なんです、国鉄は国鉄一家と、こういうふうにおつたけれども、それはもうすでに昔の状態である。いまは斜陽産業である、そういうふうにも評するのであります。いろいろななくふうをなさいましたけれども、時代がマッチしなかつた。そのためにだんだんと赤字が増大していき、その赤字を何とか黒字に変えていこう、そしてさらに新しい長期計画のよなものが行なわれ、それと同時に、新幹線のよ

うなものによって黒字に変える方法をとり、その努力はよく私にもわかるのであります。けれども、現在膨大な赤字を持つたということは今日に始まつたことではなしに、長い間にやつぱり蓄積されてきた、それが今日いよいよ大きくなつた、自分があせつて、発展しようともがけはよくほどき、それが大きくなつてくる、こういうふうになつておられる、あるいはそのなかから腐線しなければならぬだらうと、こういうよな数を見上げていくと八十三線あると、こういうよな数を見上げておると、あるいは切りかえをするというよなことになるのであります。切りかえてたいへんよかつたというよなこともありますが、とにかく赤字線というよなものが、全体の率からいまして非常に大きい、こういう点に、マイナスになるべきところの大きい原因がたかさんある。われわれはしろうとでありますから、数字のマジックに踊らされるおそれもあるのですが、どうもそうではなしに、しろうとなりにそこら辺の問題がある、こういうふうな考えがあるのであります。普通運賃についてはこれを上げる、しかし、貨物についてはこれを据え置く、こういうところにも、国鉄は国鉄なりの考えがあるんであります。そこにもやはり赤字になつてくる一つの理由があると思つてみますと、これは数えきれないほどあるのだらうと思つてます。そうしますと、これは企業体になつたといひながら、その企業的な努力、それを合理化していく合理性に欠けるところがあつたんじゃないか、これが最も大きな問題ではないかと私は思つてます。先ほど池田さんがおっしゃつたのですが、たいへん卑俗な比較かもしれないが、国鉄は二号さん、そういうことを聞くと、なるほどそうかもしれん話だ、私はこういう

ふうにも考えられます。いや政府にとって低姿勢である、そして国民にとって高姿勢である、サービスの話がありましたけれども、やはり国民にとっては高姿勢である。その証拠にはいま申しましたように、一番取りやすいところから運賃を上げていく、こういうような事実が起つておるのであります。それは赤字を埋める一番直接的方法である、こう言いつながら、どうもいま申しましたように、二号ではないけれども、どうもいけれども、国民にとっては高姿勢をとる、もうすでに斜陽的な経営になっている、企業になっている、こういう考えを御自分ではお持ちになつておられるか、あるいは、やはり昔からの独占企業の夢を追いながらあるいはそういうような伝統に乗りながらあぐらをかいておられる。そのために、そういう態度あるいはそういう観念がなかなか払拭できない。企業を整備するあるいは合理化する、そして自身自身が全く体質を改めて新しく出発する、こういうようなことになりまして、それがうまく効果をあげることができない、こういうことだと思つておられます。先ほど、政府にとっては低姿勢である、私はここにやはり一つ政府にも、批判するといふよりもお願いしなければならぬと思つておられます。やはり国有でありますから、国鉄は國家のものである。したがって、政府の直接監督下にあるべきものである。にもかかわらず、ままた子扱いをする。そのまま子扱いをするといふことで、国鉄さんにとっては政府に低姿勢ではないか。ならば、こういうような関係になるのではないか。たとえば、國家あるいは政府がもっと積極的な援助を与えるべきである。日本政府の援助のしかたといふものは実に微々たるものだ。先進國の国鉄に対しての援助のしかたといふものと比べると違つておられます。それを言を左右にしながら、八十九億なら八十九億でやれ、独立採算でやってみろ、こういうようなかけ声で国鉄さんのしりをたたく。これはやはり政府がもっとはっきりした態度をとりながら、援助を惜しまないようになつていただきたい。そういうことは公共企業体に切りか

わつたと先ほど申しましたが、その公共企業体だけの独立採算、ことに赤字を持ったという点に非常に大きなアクセントを置いて、それに努力するために国民なら国民の、特に最も取りやすいものに向かつて運賃を上げていく、こういうような非常に直接的な方法をとつて、国民を忘れておる。したがって、公共企業体の公共といふものと企業体といふものをうまく両立させないで、むしろ公共企業体といふものを軽く見ている。そういうことであつては、私は、政府の政治のしかた、あるいはそれに従つておられる国鉄さんのしかたが、どうしてもこういう運賃の値上げといふようなものにしほられてくる、こういうふうな思ふのであります。ですから私はどうして、先ほど三位一体といふことがあつたが、国民と国鉄と政府とがもつとがっちり組んで、もつと腹を割つて、そしてほんとうの政策を打ち出してもらいたいと思つておられます。(拍手)

○委員長(岡本悟君) どうもありがとうございます。委員長(岡本悟君) それでは最後に、高橋公述人にお願ひ申し上げます。高橋公述人。

○公述人(高橋秀雄君) 私は、流通経済大学におりました高橋秀雄であります。したがって、国鉄の運賃問題につきまして、交通業の経営並びに交通経済論の立場から所見を申し上げます。

本件につきましては、結論から言いますれば、国鉄財政再建のための長期計画の一部として、運賃改定に賛成であります。同時に付帯条件として以下順次申し上げますような希望事項を達成されんことを要する次第であります。

まず第一に、国有鉄道の経営と運賃の関係であります。この問題につきましては、政府の国鉄財政再建推進会議におきまして、先ほど御説明ありましたように、三十数回も慎重に御審議になり、その結果出た結論でありまして、その意見書につきましては、私もその大綱につきましては賛成であります。国有鉄道につきまして、施設や

サービスの近代化するか、あるいは合理化するための投資、また通勤輸送力を増強するための投資といふようなことなどが、いままでもどつちかといえはばおられておつたのでありますから、高度成長を続けておられる日本経済の現状のもとにおきましては、国有鉄道として、この際、投資を増額することは、これはやむを得ないのであります。したがって、借入れ金は急速に増加しております。また、利子の負担額もまた当然増加しております。また、鉄道は巨額の建設費を要する資本主義的な産業といわれるのであります。一面、またその経営は労働集約的でありまして、ちよつと矛盾するやうな両性格を持つております。したがって、人件費につきましては、毎年仲裁裁定によつてベースアップがおります。これも人件費がだんだん増加している一つの原因をなしております。経費はかようにだんだん増加してまいりますが、収入のほうは必ずしもこれに伴はず、伸び悩みの状態でありまして、そこで国鉄の経営者として極力経営の合理化、あるいは近代化、近代的な輸送方策といふことを講じまして、能率向上によつて経費を節約する、あるいは増収につとめるといふやうな努力をなされると同時に、また、政府からも政府関係融資資金の利子相当額の補助とか、あるいはその援助に關連するところの補助金を出されるやうな法律案が準備されておりますが、これを負担するだけをもつては、この際な国鉄としてはまだ欠損が出るという状態でありまして、まさに推進会議のいわれる破産寸前といつてもよい状態に追い込まれておるのであります。でありますから、国民からあつておられる国有鉄道の経営を維持し、国民経済に貢献させるためには、運賃の値上げといふことは避け得られないといふことである。私も、この点は承認しなければならぬと思つておられます。その対策として、成果の期待できますのは旅客運賃であり、貨物運賃は見合せることになつたこととあります。

ス、トラックともに著しく増加しております。航空機もまただんだん発達しております。東海道など、国鉄の輸送と民間のトラック輸送の数量の關係から見た国鉄輸送は、全数量のわずか一割しか占めておらぬといふくらいに競争關係は非常に激しくなつておりますので、貨物ばかりでなく、旅客關係においても、またこれらの關係は樂觀を許せない現在の状態でありまして、経営当局者は十分な覚悟と施策を誤らないようにしていただきたいと思つておられます。

そこで、運賃の決定基準について考えますのに、現在は、各交通機関とも発達しておりますので、当然独占時代のような安易な方法によることのできないのであります。国鉄における運送の原価は、個々の運送ごとに直接費として発生するものでなく、ほとんど全部が間接費でありますから、営業政策上、他の運輸機関の運賃のあり方や鉄道輸送の特色、スピードアップによる時間的価値などをよく考えまして、間接費を割り掛けるといふことによつて、それがきまつていくことは当然であります。しかも、企業全体としては、常に収支の均衡を考へて経営されなければならぬのであります。公共料金だからといって、これを押えておくといふことは、一時的には可能であり、長期的には不可能であります。また、国営だから抑制するといふことは許されないのであります。ことに、競争機關がある現状におきまして、国営だけに低賃率のままとし、國の一般會計の援助のもとに民間の交通機関と競争することは、適切な措置といふことは言えないのであります。ただし、国有鉄道なるがゆえに部分的に營業關係を離れて國の政策による低賃率を要請されることや、運輸量の少ない赤字線区の経営による欠損が出ます場合に、独占時代ならば黒字線区と總合して企業内の調整ができ、収支の均衡をはかることができたのであります。現在のやうに黒字線区が少なくなり、その線区でも競争があるのでありますから、もう企業内調整の余地はほとんどなくなつております。したがって、いわゆる

交通革命が進みまして、自動車は、乗用車、バ

る公共負担分は一般会計の援助を求めるとはやむを得ないと思つております。

この際、公共性と企業性の調和の問題について一言したいと思つておりますが、競争関係のある現状におきまして、企業経営者は、企業性の立場から計画を立て、健全経営を考へるべきであります。公共性により企業に負担をかけるような政策を国が企業に要求するときは、その犠牲部分を補給することに努めるのは、これはまた当然でありまして、フランスや西独の国鉄でも行なわれておるのであります。そこで、国有鉄道も一つの企業でありますから、健全経営を行なうためには、根本的に企業としての経営理念を確立することが重要ではないかと思つております。技術革新が進み、高度成長を続けている日本経済のもとで、今日は多数の新しい商品や新しいサービスが開発されております。ことしの商品は来年はもうそれが古くなって、新しい機能を持った新しい商品が市場に出回るといふように、その転換が激しいのでありますから、かつての紡績会社は化粧品のようなほかの業種のものをも開発しておりますし、肥料会社が化学繊維を開発するといふようにして、現在の職員を増加させながら企業経営を維持し、発展させているのが民間企業の現状であります。国鉄の場合にも、斜陽化した国鉄でなく、近代的な国鉄企業とするために、合理化して能率も上げる。そうしてその結果、余力ができませんれば、他の商品やサービスを開発して、これを付帯事業または兼業として経営し、職員に対し国鉄企業の職場に魅力を感じさせるようなものとなりますように、四十六万の職員を持つ企業が包括的に存続し、発展していけるような積極的な経営理念、働く目標といふか、考え方を明らかにして、安心して働ける職場にすることが必要ではないでしょうか。新規採用中止とか、不補充による減員というようなことでなく、伸びゆく国鉄企業にすることを目標にしていくことが大切であります。このためには、新しい商品やサービスの開発が必要であります。国鉄財政再建推進会議の意見書にもあり

ますように、パイプラインを経営するというのもよいでありましょう。そのほかにもいろいろな方法があると思つております。国鉄企業だけが一般企業の例外だということでは、それだけ退歩を意味するものでありまして、職員も合理化に反対することにもなるのではないのでしょうか。そこで、付帯事業を行なうためには、国有鉄道法の改正が必要になります。それは当然改めたいのであります。新しい商品やサービスであれば、民業圧迫にはなりません。法律はしよせん静態的なものであります。社会が動態的に変化して、交通革命も進行しておるのでありますから、英国の運輸法改正のように、必要により改正していくべきであります。

次に、交通革命の進行に伴つて鉄道営業法なども改正してほしいと思つております。弾力ある鉄道営業が行なわれるようにすることが必要であります。

次は、物価問題と運賃の関係でございますが、運賃の値上げが行なわれれば、その結果として、長期的に見れば影響は少ないかと思つております。短期的には何となく影響することと思つております。しかし、これに対しては別の見方を持っております。日本の現状を見ましても、卸売り物価は過去数年間横ばいがあるいは多少の値上がりがあるわけでありまして、消費者価格が比較的高率に上がつております。国民の関心が高まっております。この消費者価格の高騰の原因は流通費の増加によることが多いのであります。流通サービスは分散的であり、工場の生産のように資本集約的でなく、機械化の余地も少なく、労働生産性の上げにくいものであります。現在のように労働力が足らなくなり、労働集約的な作業において、労働賃金が高くなれば流通コストが高くなり、それが消費者価格の高騰を招きやすいということになっておるのであります。そこで物価抑制をしようと思つれば、消費抑制あるいは購買力の抑制——節約ということが必要であります。消費者が購買力を多少で

も抑制するようになれば、運賃の値上がりがあつても、それを消費者に達するまでの中間において吸収されるように努力する可能性も多いと思つてあります。生産者も品質や見かけのよい高い商品が売れなければ、安くても必要条件を備えた商品を提供しようになるのではないのでしょうか。このころは、米国などでもメーカーの生産原価の高騰率よりも流通コストの高騰率が高いので流通革命という旗じるしのもとに流通の合理化、近代化に乗り出してあります。わが国でももう少し物価抑制のために国民の協力を求めて、消費抑制その他いろいろな方策を講じてほしいと思つております。

次は、交通政策の問題として、都市政策と投資関係について述べたいと思つております。

まず第一は、都市通勤運輸に対する輸送力増強施設費の負担の問題であります。現在の国鉄は、まだ古い時代に建設された線路が相当利用されております。山手線などその典型的なものであります。地下鉄道とする必要があらわれます。モーターゼーションが進んでも、通勤は高速大量交通機関によるのは必要ありません。したがって、その建設費は巨額を要するのであります。ことに地下鉄など一キロの建設費が五十億円にもなります。その結果、運送原価中の資本利子は著しく多くの割合を占め、とうてい運賃では負担できなくなります。そこで、米国など一九六四年に都市大量運輸法を制定しまして、建築費の三分の二は連邦政府が無利子の融資をなし得ることになりました。このころの道路は全く自動車の利用を主にしておりませんが、その道路に政府が出資することは決して無理な要求ではありません。ことに、通勤輸送機関は朝夕のラッシュのための十分な能力を持つていなければなりません。それにもかかわらず、昼の間はその交通量が十分の一にすぎない程度に減少いたしました。利用率が著しく低くなるのでありますから、経営能率は悪くなり、原価も相対的に

高くなるのであります。これもやむを得ない現象であります。昔は通勤定期客は輸送力に余力があつてサービスをしていたのでふえることは歓迎されたのであります。今日は通勤客のために輸送力を増強しなければならぬのであります。通勤客は通勤客の費用を負担すべきであります。しかし、鉄道の輸送力は徐々に交通量の増加に合わせ増加できるものでなく、複線化、三線化といふような大きな単位で増強しなければならぬ性格を持つておりますので、先行投資を余儀なくされる関係もあつて、その利子の全部を直ちに通勤者に負担させることには事実上無理がございませす。したがって、国鉄、私鉄を通じて少なくとも建設費については、政府の強力な援助が必要なのであります。これに対して一部の都市関係地域開発の問題を扱つている学者の間には、通勤定期運賃の低減は過大都市を一そう促進させることになりまして、都市政策としては好ましくないといふ意見もあつてあります。

それから次は、ローカル赤字線に対する問題でございます。赤字線のうちで特に必要なものは廃止して自動車運送に切りかえるべきであるといふ推進会議その他の意見がありますが、これに対しては私も賛成であり、自動車のほうが運転回数も増加させられるし、発着地点も比較的良好な調節できて好ましいのではないのでしょうか、諸外国でもこの方針で推進されております。

なお、もう一つ付け加えておきますが、政府はいろいろな援助を国鉄企業になさるのであります。それは国鉄が一本として総額幾らというように包括的にきめるのではなく、それぞれ援助の対象と理由を明らかにしてきめこまかに定め、それぞれの経営部門について、経済性の計算ができるようにすることが要件ではないかと思つております。

以上、簡単にありますが、終わる次第であります。(拍手)

○委員長(岡本悟君) どうもありがとうございます。以上で公述人各位の御意見の開陳を終わりました。

以上で公述人各位の御意見の開陳を終わりました。

た。

○委員長（岡本悟君） それでは、これより公述人に対する質疑に入ります。御質疑のある方は順次御発言を願います。

○森中守義君 たいへん貴重な御意見を拝聴いたしました。二、三のおおの公述人にお尋ねしたいと思ひます。

まず最初に秋山さんにお伺ひしますが、確かに推進会議の一員として、たいへんな御活躍だと承っておりませんが、率直に申し上げて、今回の再建計画で推進会議が指摘をされておられるような成果が期待できるという確信をお持ちでございますか。

○公述人（秋山龍君） 私は、審議の過程を通じまして、何しろ十年間ということでございますから、人知の及びがたいいろいろな条件があると思ひますけれども、現在の専門家、学者その他の方々が寄つて下さる程度であらうという想像をされたものでございますから、私としては、まずこれとに近しいものになるだろうというふうにか考へております。

○森中守義君 それからちよつと技術的なことでございまして、報告書の中で、四十八年及び五十二年の二回にわたる一〇〇程度の運賃値上げ、それと別に、もし諸般の情勢等の推移によつて必要があるとするならば改定もやむを得ないであろう、予定される二回の以外に、その際には運賃法によらない特段の配慮を加える必要がある。つまり、運輸大臣の認可によつてですね、立法措置にゆだねなくてもいい、こういう御趣旨も触れられておるようですが、これは間違いなくそのとおりでございますか。

○公述人（秋山龍君） 国鉄を、池田先生の御指摘になりましたように、一つの個別資本による企業というふうに考へまして、そして、それを独立採算、これは能率の問題がございまして、による一つの経営体として把握して行く。それを破産寸前という状態から再建するという立場をとりました

場合には、やはり運賃その他についての弾力性というものが必要であらうということで、推進会議といたしましては、十年間に限り国鉄運賃を運輸大臣の認可にかかわらしてはどうかということ提言したことは事実でございます。

○森中守義君 そこで、先般その委員会における一つの議論の中心は、国鉄の企業努力による合理化節減及び増収による資金の確保ですね、それからいまい一つは、政府措置、なおかつそれに足りない場合に利用者負担の財政と、こういう三段がまの資金需要の対応策が指摘されているので、私、ここで議論というわけでもございませぬが、しからば、非常に可能性がない。少くとも増収関係においては対策次第ではやや可能性があるであろう。しかし、合理化節減等によればきわめてこれは不確定要素が強すぎる。したがって、約一兆近いそれらのものによつて生じ得ると予定されている金額、資金確保では無理ではないか、こういう主張を繰り返している。

そこで、四十八年及び五十二年の平均一〇〇%値上げの指摘というのは、要すれば、単年ごとに流動している資金確保の状態から不足を生ずる場合、やや調整的な意味合いで、この二回の運賃改定というものを設定されているような印象が非常に強い。したがって、先般政府を代表して総理から、やむを得ないだろう、こういうお答えをこころでいただいたわけですが、推進会議それ自体も、そういう趣旨のもとにあれをお出しになったのかどうか。それと、最終的にあの数字というものが、固められるという確信をお持ちになってお出しになったのかどうか。そのことをもう一回秋山公述人から承つておきたい。

○公述人（秋山龍君） 推進会議といたしましての公的立場を申し上げるほかにしようがないと思ひますが、推進会議といたしましては、十年間の見通しの数字はあくまでも試算である。したがつて、現在の想像される情勢では、こういう数字を入れればまず再建のめどが立つ。しかし、そこにはいろいろな流動する状態もございまして、か

りに国鉄合理化の努力が非常に進む、あるいはまた合理化投資が効果を發揮する、あるいはまた収入増進対策に關する投資が何らかの事情によつて、あるいはまた道路交通が何らかの事情によつて、というのはわれわれは非常に可能性を考へるわけですが、行き詰まる——そういうことがないことが国家全体としては望ましいのですが、少なくともそういう予見し得ない事情によつて収入がよくなることがあるかもしれない、そういう気持ちは推進会議といたしては持つておりましたので、あれはあくまでも試算である。したがつて、十年間にあつた二回の運賃改定を予定するというところまでは決意いたしておらなかつたというのが事実でございます。

○森中守義君 池田公述人、それから根本公述人のお二人からお答えをいただきたいと思ひます。この国鉄の経営体制に対してどういふお考えをお持ちでございますか。具体的に申しますと、今回の特別措置法は、これは見方を変える

と、国鉄への再建管理、こういうかかなり強烈な規制が措置法によつてとられようとしている気がしてしまつたのではないのです。で、そうでなくとも、現状においては、国鉄の独自性というものは一体系制の中で非常に希薄な状態に置かれておる。私、私はこういう見解を持つておる。そこで、十カ年間の再建計画をやる、まあつては措置法という期限立法によつてかなり窮屈なワケがはめられておる。したがつて、現状ではむしろ国鉄の独自性をより拡充あるいは拡大するための努力が必要ではないかというふうな固有の意見を私は持つておるのです。しからば、今回の措置法は、推進会議の報告を受けて政府が出してまいつておるわけですが、結果的には、現状の独自性をもつと強固なものにする。これではたして企業採算がとれていくのか、しかも、その主要な目的である公共性が果たし得るかということになると非常に疑問がある。この点についてどういふふうにお考え

でございますか。で、運輸省対国鉄というふうな関係でなくて、むしろ国鉄自体にトップマ

ネーションメントとも言うべき何か経営体制を確立する委員会、端的な言い方をすれば、よくいろいろなものにつくられておる経営委員会、こういうものの設置によつて国鉄の独自性を高めていくということが考へられてもいいのじゃないかというふうに思ふのですが、この点についてのお考えを承りたいと思ふのであります。

それと、国鉄の今日の事業の内容ですが、これも一つの将来の研究課題というように私も考へておられますけれども、旅客及び貨物の運賃収入というものは必ずしもバランスがとれておりません。大体今回の再建計画の方向づけとしては、やや新幹線等を中心として旅客収入にその根元を求めようとするならば、非常に濃厚であります。ところがはたして、そのとおりいくかどうかということもかなり問題です。また私は今日の通運事業法によつてチェックされておる通運事業というものをむしろ国鉄にも適用すべきではないか、こういう意見を持つておるのですが、これもひとつつ合わせ

てお答えいただきたいと思ひます。

○公述人（池田博行君） いま先生からの御質問ですが、はなはだこれは申しわけないことで、私、国鉄経営そのものについてはかなり不勉強でございます。十分なお答えを申し上げることが残念ながらできないのでございまして、いま先生がおっしゃつた第一問の最後の最後におっしゃられました経営あるいは管理委員会ということをおっしゃいましたけれども、これはその組織のあり方はいろいろ技術的にも問題があると思ふのですが、これはいづれ先ほど申しました利用者の、受益者と分けた利用者の意見というものが率直に反映され、それが合理的に実施されるような形の組織であり、機能を持つものならば、はなはだけつこうであるというふうに思ひます。もう手を上げて賛成だ、こういうふうに申し上げたいと思ひます。それから第一問の初めのほうの、経営問題で、いわゆる国鉄経営自体の独自性の問題と申しますが、これは結局はどうも、私の受け取り方が、先生のおっしゃつたことと違つたかもしれませ

んが、私はいわゆる言われておりますところの公共性と企業性の矛盾というものは現在の社会における相克がある程度あらわれている。これは国鉄の方もきわめて御苦勞なさいっていると。これは従来のような形でいくならばもつと大幅に与えられてしかるべきだというふうにも考えるわけでありませぬ。しかしながら、このようにまあ経済が高度の成長をしまして競争が激しくなつた段階で、先ほどの議論と同じようなことを申し上げるわけですが、公共事業一般の大きな仕事というものは、どうしてもやはり、どうも国営だとか、官営だというところも悪い印象を、われわれは戦前の印象があまりまして、持ちがちであります。これはやはり何らかの措置というものが講ぜられて、これはやはりしやなかろうか、これは私個人の判断でございませぬが、したがって、これはいまおっしゃつたような独自の問題をどういうふうにやつていくかというのには、そういうふうな考え方から私自身は考えておりませぬ。ですから、第一問については、どうも十分な答えがでないわけなんです。が、落として、第一問の中で再建管理的な体制が押しつけられるようになってくるとおっしゃいました。その問題もいま申しましたようにも一度次元の高い政策的な観点から、国鉄経営をどうするか、と同時に、国鉄をそういうような財政危機というふうな状況に追い込んで、外部的な諸条件というものを対して、やはり次元の高い観点からの御検討をひとつ政府の方々にお願いしたいと、そういうふうな私自身思っております。

うのは非常に高度の、機能の高い、コンピュータその他を使つてすべての情報を集めて、その上で合理的なある程度の期間の諸条件の変化を合わせて加味しながら当然その計画というものは立案されるべきだというふうな考えをわけです。もちろんそれはまあかなり机上の空論だ。別にちよつと例を変えまして、ソ連の国民経済の運営のしかたが計画経済であるというところは御承知であると思ひます。また、計画経済ということばの理解も皆さん方いろいろなところから思ひますが、その場合の国民経済の組み立てというものは、いま申し上げましたような特定の期間を置いて中における相互の変化というものを加味して派生的な変化あるいは相互の変化というものを加味して計画上で計画を立てない、被害者かなり広範に及ぶのじやないかという点、それからまた一つの国家的な国民経済の資金というものは何かがあるものであつて、打ち出の小づちがあれば何でも資金を出して手当てをする、ばんそうこうをはるといふこともできる。ところがそういうことが許されぬ。そういうことをかなり甘く考えるところに、親方日の丸が出てくるというふうな思ふのですが、したがって、いまおっしゃつた第二の問題で、新幹線を中心とするような旅客重点の収入対策というものは、うまくいかないのじやないか、この点はちよつと腰だめなんです。が、それほど国鉄の経営者の方々が考えられるほど、まじかかないところが出てくる。これは技術革新の段階でありまして、現在のような競争が行なわれているところでは、特に鉄道とそれ以外の特に自動車ですが、これは競争は予断を許さないような競争の状態が航空機をまじえて出てくると思ひます。したがって、おっしゃるとおり旅客重点策が効果をあげてくるかどうか、かなり問題があると言わざるを得ないと思ひます。

それから通運管理委員会ですか、どうもいろいろ知らないことばかりで申しわけないのですが、私、通運関係のことは非常に不案内でございまして、この点ちよつと答え申し上げます。

○委員長(岡本信吾) 速記をとめて。
 ○委員長(岡本信吾) 速記をつけて。
 ○委員(根本公述人) 簡単にその二つについて共通点を申し上げたいと思ひます。国鉄さんが新しい計画を持つてそれが進みたい、そのときに経営独立ということがいかに大事なことであるか、これはよくわかりませぬ。しかし、運輸省であるとか、大蔵省であるとか、それがまじり非常に冷たい態度で国鉄さんをおしやうようには私には見えない。その冷たい態度でというのには、あるいは国鉄さんにも何かそういうところがあるか……、けれどもむむと古い体制を持つておる。もつと新しい体制を持つていく。ことに私はそういう重大な問題をスムーズに話し合うために共通の場があると思う。やっぱりこれはその国民大衆の利益を考へる。国民の利益というものを考へて、お互いに腹を割つて自分の要求を申し込み、それを納得することができるような広い気持ちで政府が向かう。こういうことになれば、国鉄さんの運営独立というふうなものもがそう乱れないで済むと思ひます。やはり一番大事なのは国民の利益というものが両方に考えられて、お互いにひびきを突き合せて、腹を割つて、話し合うべきであると思ひます。

ために、私鉄等との競争線との間に格差が生じておられます。たとえば一カ月定期で名古屋—豊橋間は大体国鉄が私鉄の倍、こういうことになれば、これが合理的だということになれば、逆に私鉄の運賃の値上げというものを最初から容認せざるを得ないんじゃないか。この点、今度のこういう原価計算一本でやつて、競争線よりはるかに高い運賃というものを国鉄が出せば、私鉄の運賃値上げを誘うということが議論にならなかつたか。第五は、最初に秋山先生からお話のございましたように、いままで運賃と公共料金を押えて物価あるいはインフレというものを押えてまいりましたね。それが野放しにしたときに、これはインフレの刺激剤ということにならなかつたか、こういう物価対策というのから、ただ原価計算という一本で数字を出すということについて議論はなかつたのか。

○公述人(秋山龍君) お答えいたします。まず、過密・過疎現象の点でございませぬが、過疎というほうは通勤輸送の問題でございませぬ。過疎のほうはおそらく赤字線の問題だと思ひます。ございませぬが、確かに委員の中には、加瀬先生のおっしゃつたような議論がずいぶんあつたことは事実でございませぬ。特に、通勤輸送につきましては、高橋公述人からもお話がございましたように、何しろ一番、ごく短時間の間に十分に輸送力をつけなきゃならない。ところが、そのあとの時間は非常に利用率が低い。そういうふうな投資が通勤者だけの負担でやれるというふうなものではないか、ございませぬから、しかも、その現象というものは、単に鉄道の責任に帰すべきものではないわけではございませぬ。そういうふうにするのが妥当ではないかというふうな議論はずいぶん強く主張されたのでございませぬが、結局総合されました最

後のときには、まあもう一度ひとつ、国鉄の企業努力で総合原価でひとつやってみようじゃないかというふうに着つたように理解しております。それから何がございましたか。

○加瀬完君 政府の金の出し方が少ないじゃないか。

○公述人(秋山龍君) 政府の金の出し方が少ないじゃないかというところは、実は予算がまきまりましてからは、もう委員会は開いておりませんので、少ないではないか、今回の処置が適当であるかどうかについての委員会の議論はまだにいたしておらないわけでございますけれども、感じとしては、公共負担というふうなもの、性質、その総合原価主義に対する影響等から見て、もう少しそのものは、高橋先生から御指摘がありましたように、フランス、西独等の例にもかんがみ、やはり一般財政で負担したほうがいいんじゃないかというところは、さういふ強く主張されておるようでございます。

○加瀬完君 原価計算制をとっておりますから、競争線の倍などという運賃が生じておられますので、ここに問題があるんじゃないかという点です。

○公述人(秋山龍君) 私鉄との関係の問題、これはもうどうも非常にむずかしい問題でございますが、確かに政府のとっておられるように、今回の国鉄運賃の値上げを機会に、まあ便乗値上げと申しますか、いろいろ物価問題に波及することは非常にお互いに困るといふことは事実でございます。その根本方針につきまして、推進会議の意見としては、まともな同調いたしておるのでございます。しかしながら、具体的問題として、同一地点に発着いたします場合のその利用価値——変化があれば、これはいいと思ひますが、たとえば一方は非常におそいとか、あるいは遠回りをしているとか、たまたま同一地点に発着するけれども、輸送利用上の価値が違つておるといふときにはやむを得ないと思ひますが、全く価値が等しい場合に著しく運賃が違つておるといふ場合には、おそらく偏

流と申しますか、一方に片寄つて流れるという現象が起る、そのために適正な利用が行なわれないうことになって、公衆も迷惑するというふうな事態が起るであろうというところは、これは想像できるわけでありまして、したがって、推進会議といたしましては、やはり詳しくそこまで突っ込んで、いろいろございませぬけれども、何らか一般物価に影響を及ぼさない、あるいは特に私鉄会社といたつたようなものに便乗的な値上げとか、あるいは不当な反射的利益というふうなことが起らないような方法でなるだけ技術的な調整をしたらいいんじゃないか、するべきではないかという議論があらたことは事実でございますが、答申書にはそこまであらわれておりません。

○加瀬完君 競争線で大體条件の変わらない所で、国鉄が私鉄の二倍の一カ月定期の運賃ということになれば、それが原価計算で正しいということになれば、二倍でないにしても、現在の私鉄の運賃といふものを上げることは肯定せざるを得ない。そういう原価計算という一方の方法をとつて物価を押えるといつても、あるいは物価のものとある私鉄の運賃を押えるといつても、押える根拠を失つておるといふんじゃないか、そういうことは議論されなかつたかどうかということでございます。

それからいま御説明がございましたように、一般会計からの出資金が少ないということであれば、推進会議はさらに一般会計からのものと持ち出し分といふものを、あるいは国鉄に対する繰り入れ金といふものをふやすべきだといふ答申をいいますか、勧告をなさるお考えがございませぬか。

○公述人(秋山龍君) ちょっと先ほど申し上げましたように、原価主義だけが運賃の基本原理でもないのではなからうか、多少価値論もあるといふふうに申し上げた次第であります。したがって、推進会議といたしましては、そういう私鉄のことは問題として施設、経営、内容に至るまで論議したわけでもございませぬ。そこまでは議論をしなかつたというのが事実でございます。

○加瀬完君 私が伺ひしているのはそういうこととじゃなく、同じ競争線で国鉄のほうが一カ月定期で二倍、こういう運賃をきめた場合に、私鉄から値上げするといふ要請があつたときに、しかも国鉄に伺ひますと原価計算でどうなるか、それならば私鉄のほうが二分の一の運賃で据置かなければならぬという要求を、あるいは言ひ分を政府のほうでは押し通すわけにはいなくなつてくるんじゃないか。同じ距離で二倍に上がつてくるのですから、私鉄のほうも上げたいと言はばこれらを押えられないんじゃないか。そういう運賃体系をつくるようになっていくのに、私鉄の運賃は上げないと、物価になるべく響きを与えないということであれば、こういう問題はどう議論されたかといふことを伺つておるのです。

○公述人(秋山龍君) お答えいたします。どうもそこまでは突っ込んで、私鉄の問題はかかつておりましたので、議論をしなかつたというのが実態でございます。あとは政府の御措置にお願いして善処を御期待するということになつたわけでございます。どうも申しわけございませぬ。

○加瀬完君 ですから、もっと金を出せといふ御勧告はなさいませぬか。

○公述人(秋山龍君) そういつたような事柄のことについての委員会としてアクションをとるかどうかということでございますが、あの推進会議はもう解散になつておられるんじゃないか、私ども任期終了しているんじゃないかと思つておりますから、ちょっとその点は私からお答え申し上げかねるわけでございます。

○三木忠雄君 根本先生にお伺ひしたいと思ひます。国鉄が公共企業体として発足した当時においては、独立採算制が限界を越えた場合の吟味が十分行なわれなかつたのではないかと、こう考えるわけでありまして、今日、国鉄がこのような危機に至つて独立採算制には限界があるのでないか、こう考えるわけでありませぬか。この点についてどうお考えになるでしょうか。これが第一点であります。

それからもう一つは、国鉄の財政危機を救う方法を具体的にどういふふうにお考えになつておられるでしょうか、この二点だけお伺ひいたします。

○公述人(根本誠君) 仰せのとおり限界があると思ひます。それは何回も、賃金を上げ、運賃も上げておられることに最も端的に出ている。ことに今度の問題において、はつきり一つの限界が出ていると思ひます。しかし、私は先ほど公述するときにあまりはつきり言ひましたので、利益者あるいは利用者は絶対に賃金を、運賃を払つてはならぬというふうな誤解してお受け取りになつた方もあるかと思ひます。そうではなく、あれほどの赤字になつておられるので、自分が利用する限りにおいて、減価償却していくというふうなやりかた、幾ぶんはそれを負担する、これはやむを得ないと思ひます。ただし現在のような状況において、賃金を、運賃を上げるということは適当な時期ではない。なぜならば、先ほど皆さんからお話をありましたように、国鉄の運賃が上らなければ、必ずそれは競争者を刺激して、自分たちの運賃も上げる、こういう要求が起つてくるだろうし、やがては一般物価の上昇にもかかわつてくる。ことに現在すでに一般物価といふものは上昇しておる最中でありまして、そういう際に国鉄運賃を上げるということ、これは時期的にはなほだよろしくない。どういふときがいいかと申しますと、やはり国民の生活が安定するといふようなとき、あるいは国民が生活を安定して、そして余裕が出てきたといふ、多少上げられてもそれに何ら痛痒を感じない、要するに、国民の生活を脅かさないような時期になつたときに、当然上げるべきだ。いまちよつと時期尚早だと思つ、これが第一点であります。

第二点は、さらにもっと簡単に申し上げます。赤字を解消する方法、あります。先ほど国鉄の営業独立制というふうなお話がありました。要

するに政府と國鉄と國民とが一体となる。そして政府が親心を出しながら、國鉄のこの苦しい立場を救う。そのためには、どうしてもここでほんとうの必要な経費というものを、分配の方法はいろいろありましようけれども、必要とされるところの経費、少なくとも現在までおやりになってきたようなそんなけちな問題ではなく、もっと大きな補助、助成をなさるべきであらう。これは一番手つとり早い解決法であらうと思ひます。

○金丸富夫君 高橋公述人にお伺ひいたしますが、先ほど過密地方における輸送ということについてお話をあり、特に通勤通学ということについて、投下資本においても最近では高くなつておる。また輸送効率の点からいいますと、いわゆるピークの十分の一が平素の輸送力というやうな実情から考へて、その輸送経費の面において、投下資本の面においても非常に大きな負担になつておるといふことをお話になりましたが、これに対する現在の鉄道運賃、いわゆる定期運賃といふものについては非常に割引率が高いが國において、いま學生なんかは九割近くも割引を引いておる。こういうことを、また一部は法律においてこれを定めておるといふやうな状況になつておるとは、諸外國の例から考へて、今後あるべき國鉄の定期運賃の方向といふものはどういふやうに考へておられるか、そこをひとつ詳しく伺ひたい。いかがでしょうか。

○公述人(高橋秀雄君) 定期運賃の問題、都市交通の問題に限定してお答えしたいと思ひますが、これは先ほど申しましたように、これからあとの都市交通につきましては、輸送力の増強がこれは避けられないのでありまして、現在も定員の三倍くらい乗つておるといふやうに通勤のラッシュアワーのときは非常に混雑でありますから、輸送力をどうしても増強しなければならぬ。輸送力を増強するとすれば、現在の山手線のような場合でも、もしあそこに新しい複々線をつくるということになれば非常な金がかかるのでありまして、その金の利息を少なくとも企業ベースで考へ

ば運賃で回収しなければならぬのでありますが、それは非常に高いものになりますので、やはり定期運賃でカバーするということはおそれるべきなことに思ふのであります。でありますから、都市交通につきましては、ラッシュアワーはうんと能率よくりますが、ラッシュアワー以外には、逆に非常に能率が悪い、それを平均すると何といつても能率が悪い。そうして、コストをカバーしないといふことになるのでありますから、それに対しては國が補助する。だから先ほど公述いたしましたときも申しました米國のように、三分の二は連邦政府が無償で融資をする、そうしてそれに對して利子は払わなくてもよい、もし將來相當運輸量が多くなつて運賃で回収できるやうになれば、そのときは返したらよからうといふやうな条件をつけて融資することに踏み切つておられます。またほかのサンフランシスコの例もあります。やはり特別な措置を政府として講じておられるのでありますから、都市交通については、少なくとも何らかの対策が十分に講じられなければならないと思ふのであります。そこでやはり計算上どの程度は通勤者が負担し、どの程度は國が負担するかどうかという限界をはつきりしたいと思ふのであります。あまりまた定期運賃が安過ぎますと、かえつて過密を促進するという逆の現象もあつたので、その辺もあわせ考へて適切な限界を考へていただきたいと、こう思ふのであります。ヨーロッパの諸國におきましても、都市交通につきましては、ドイツのような場合は基礎構造について援助するが、経常費については援助しないといふやうな方針をきめておるところもあつた。いづれにしても、どの程度に援助することが道路交通の負担との関係から考へて公平であるかといふことを考へながら、限界をきめていくことが必要ではないかと思ふのであります。

○瀬谷英行君 最初に高橋公述人にお伺ひしたいのであります。ただいまのお話ですと、都市交通に對してアメリカでも連邦政府が無利子で融資をする、こういうお話が述べられました。ところが國鉄の場合は、その赤字の大きな原因になつておるのが借り入れ金である、この借り入れ金の利子も雪だるま式に増加しておる。これが赤字の大きな原因であるといふことは否定できない事実だらう、こう思ふのであります。そうしますと、國鉄の負担になつておるの、赤字路線と、公共負担、それをカバーするための借り入れ金、そういうことだらうといふやうにだれが考へても判断されるころなんであります。そういうことがこのまま続けられてまいりますと、ちよくちよく運賃の値上げをいたしてまいりますと、ちよくちよく運賃の値上げが出てくるのではないかと思ひます。その問題を根本的に解決するために、は、ときどき今回のやうな運賃値上げでもって赤字の根本原因をそのままにしておくといふことは、これはどうにもならないのじやないかといふ気がするのであります。この赤字の根本原因をそのままにして推移していかぬものか。これは諸外國で行なわれておるやうな例がある。それだらうと思ふのであります。日本の國鉄の場合いかにすべきであるか、どのように考へておられるか。これは赤字の根本原因をなくするために、現行のまま國鉄運賃の値上げをやるということをやむを得ないといふやうに考へておられるかどうか。その点をひとつお伺ひをしておきたいと思ひます。

○公述人(高橋秀雄君) 國鉄の赤字の原因は三つあると思ふのであります。一つは、一番簡単なのは赤字線でありまして、この赤字線の考へ方につきましては、はつきりやはり國の政策として、赤字線を将来やめるのかやめないのかという態度をはつきりきめていたかどうか。これは國會でどうしてもきめていたかなければならぬと思ふのであります。それでもし赤字線をやめるといふ方針がきまれば、赤字線に對する將來の政策としては、赤字線の現在の財産というものは、これはいわゆる破産した企業

の財産と同じでありまして、その財産について減価償却するということも必要なくなつてくるであらう。それは切り捨てておくということでは破産企業の場合と同じにやむを得ないと思ひます。ですからそれについて、もし企業を継続するとして、経常費としてアウトポケットコスト、現実に出す金を基準に運賃を考へていくということも考へるべきであらう。しかし、それにしまして、現在は自動車と競争するのでありますから、自動車の運賃が安い場合、鉄道だけに現金支出が多いからといって運賃を高くきめるのは、これは架空の問題でありまして、独占の場合なら別として、現在のやうな競争状態では、對抗運輸の運賃とか、自分の國鉄の輸送の価値、サービスの価値といふものを考へながら、運賃はきめていかなければならぬ。そうしてきめた場合の運賃が、現実のコストと比較して赤字が出る場合に、赤字が出て、経営を続けなければならぬといふことを、國から要求された場合には、その差額はやはり國が負担するといふ政策をとらなければ、この問題は解決しないと思ひます。

それからもう一つの原因は、都市交通であります。都市交通につきましては、先ほどもちよつと申しましたように、そのコストのうちの少なくとも建設費の利子分は一般會計で負担し、それ以外は、その交通機関を利用する通勤者が負担することを原則として考へる。この通勤者の運賃の安いといふことは外國でもその例があるのであります。ドイツの國鉄のごときは、通勤者の運賃に對して相當大きな割引をしておりましたが、それは独占時代のことでありまして、終戦後はだんだん競争関係が多くなりましたので、運賃については定期運賃は五割の値上げをして、普通運賃については一割しか値上げをしないということに、やはり割引の是正をいたしました。できるだけそういう是正をいたしましたとしても、その運賃が急激に上がるということについては、やはり通勤者は困るのでありますから、企業ベースで考へて、上げるべき限界、その限界といふのは、利子関係

の財産と同じでありまして、その財産について減価償却するということも必要なくなつてくるであらう。それは切り捨てておくということでは破産企業の場合と同じにやむを得ないと思ひます。ですからそれについて、もし企業を継続するとして、経常費としてアウトポケットコスト、現実に出す金を基準に運賃を考へていくということも考へるべきであらう。しかし、それにしまして、現在は自動車と競争するのでありますから、自動車の運賃が安い場合、鉄道だけに現金支出が多いからといって運賃を高くきめるのは、これは架空の問題でありまして、独占の場合なら別として、現在のやうな競争状態では、對抗運輸の運賃とか、自分の國鉄の輸送の価値、サービスの価値といふものを考へながら、運賃はきめていかなければならぬ。そうしてきめた場合の運賃が、現実のコストと比較して赤字が出る場合に、赤字が出て、経営を続けなければならぬといふことを、國から要求された場合には、その差額はやはり國が負担するといふ政策をとらなければ、この問題は解決しないと思ひます。

それからもう一つの原因は、都市交通であります。都市交通につきましては、先ほどもちよつと申しましたように、そのコストのうちの少なくとも建設費の利子分は一般會計で負担し、それ以外は、その交通機関を利用する通勤者が負担することを原則として考へる。この通勤者の運賃の安いといふことは外國でもその例があるのであります。ドイツの國鉄のごときは、通勤者の運賃に對して相當大きな割引をしておりましたが、それは独占時代のことでありまして、終戦後はだんだん競争関係が多くなりましたので、運賃については定期運賃は五割の値上げをして、普通運賃については一割しか値上げをしないということに、やはり割引の是正をいたしました。できるだけそういう是正をいたしましたとしても、その運賃が急激に上がるということについては、やはり通勤者は困るのでありますから、企業ベースで考へて、上げるべき限界、その限界といふのは、利子関係

は別にしまして、経営を維持するための費用を基準にしてマージナルな長期限界原価と申しますか、アウトポケットコストまたは現金支出というふうな費用を中心として考えて、これを基礎としてきめた運賃と、それから現実に負担できる運賃との差額はやはり国が負担する、あるいは地方自治体が負担するか、何らかの方策をパブリックな形で考えていかなければ問題は解決しないと思うのであります。

もう一つの問題は、給与改定あるいは物価騰貴の関係からコストが一般的に上がるというこの問題は、物価がおさまればこの問題は解決するのではありませんが、物価がおさまらない限りはやはり赤字は続き、ある程度の是正ということはこれはやむを得ないと思うのであります。

簡単にござりますが、お答えになりませんかもしませんが。

○瀬谷英行君 そうしますと、赤字の原因である諸問題については見解は、現在国鉄が行なおうとしていることは是認をされておるわけですが、つまり国鉄は、その建設費の利子負担を負担する——国鉄はというより政府はですね、いまおっしゃっておられる負担ということは考慮に入れてないわけでありまして、今回、いまこれからやろうとしていることについて、そうしますと、結論的に言えることは、どうもこのままでいいかという問題は根本的に解決しないのではないかと、ということになるのじゃないかと思うのであります。つまり、いまのようなやり方でいったのでは、問題はいつまでもあとに尾を引いて問題は根本的に解決しないのじゃないかという気がするのですけれども、そういうふうな理解してよろしいでしょうか。

○公述人(高橋秀雄君) 私の申しましたような意味が、推進会議の意見書の中にも十分とは申せませんが、大体あらわれておまして、やはり赤字線に対しては廃止するという方針が筋道として一応申し述べられておりますし、それからまた都市交通の問題なんかにつきましても、そういう意味

をくんである程度一般会計から補給をし、そうして物価騰貴その他の関係を考慮してコストの増加する分に見合う程度の運賃の是正を漸次行なうていく、とりあえずは一割の取値上げによって現状を救い、なおそれからあとと推移によつて、一回なり二回なり是正をすれば十年間維持できるという見通しでありますから、一応は私持てはそういう考え方でいくのはよいと思ひますが、しかし、なおもう少し国の援助と、それから国鉄経営の負担すべき限界というものはつきりさしていただくようにしたほうが、よりよいと私は考へるのであります。

○瀬谷英行君 それでは最後に池田公述人にお伺いいたしますが、ただいま高橋公述人からもお話がございましたが、推進会議の意見書の中でも、たとえば赤字線をやめるべきではないかという点について触れておられますが、赤字線をやめるという問題、都市交通、こういふ問題がないと、鉄道の赤字というものはどうにもならないということは、今回の運賃法に賛成の立場に立たれていて高橋公述人からも言われたわけでありまして、そうしますと、一体今後どういふふうにしていったらいいのかがという問題があるのであります、赤字線をやめるにいたしまして、全然人気のない所に鉄道が走っているなら別なんです、今日赤字線といえども無人地帯に敷設されている鉄道というものはないわけでありまして、何がしかの人が住んでいてるわけですね。それが過疎地帯になったというところで採算が合わなくなっただけの話、そうしますと、そういう人々を見殺しにする、うば捨て山のように見捨ててしまふというわけにはいかないだろう。その場合に、自動車でもって間に合うということがあれば別なんであります、鉄道がない。特に東北地方では、雪の期間になると、鉄道が持つていかれてしまふと、自動車も通れないというところから、雪の中に孤立するというふうな事情もあることを聞きました。そういうふうな

地域においてすら、国鉄の企業性ということを重点的に考へて、赤字線を廃止するということが妥当なのかどうか。もしそれができないとするならば、そういう場合には、一体どうすべきであるというふうな考えられるのか。これは都市交通の問題でも同様のことが言えると思うのであります。今日のように公共性と企業性と両方調和をさせろというふうなことを、きれいに言つておつても現実にはこのように公共企業体としての国鉄は、大きな借金でもって動きがとれなくなつていゝ。いまのような機構とかシステム、こういうので今後も続けていって、はたして輸送機関としての使命を果たし得るのかどうか。根本的に改めなければならぬという必要があるとすれば、どういふふうにしたらよろしいのか、この点についてお伺いしたいと思います。

○公述人(池田博行君) いまの先生の御質問、一応二つぐらいの問題が分かれるのじゃないかと思ひますが、もう一点だけあつてつけ加えますが、いま第一に赤字線の問題ですが、どうもいままでいふような諸先生方の御意見を伺つていまして、名前を出して悪いですが、高橋先生もどうやら、それは私どもと意見が食い違つていられるように思へない印象を受けるわけですが、この赤字線の廃止の問題につきましても、よく私ども研究を、勉強しておりますものは、政府や財界なんかのやとを言われまます。政策はさっぱり言わぬじやないかということをやられるんです、余談ですが、この現状の批判というか、問題点の取り上げ方の中に政策のあるべき姿というのが当然出てきていゝというふうな、われわれは自分たちで理解しておるわけですね。したがらわればこれは逃げ口上ではあります、私どもも赤字線をどうするかという政策を担当する立場にはないわけですが、赤字線のすべてですね、たとえば答申書に上がつておる八十三本についても、私どもはほとんど一つも見ておらないという状況にあるわけですね。ただその印刷物その他には目を通してありますが、

しかしながら、歴史的に考へてみた場合、日本の国鉄というのは、もう諸先生方御承知のとおり、きわめて国民経済上、政治的にも社会的にも経済的にも大きな意味を持つていゝ。また、その役割りをになわされてきたというふうな宿命にあるわけですね。先ほどおっしゃつたように、これはもう技術的な問題ではしたが、列車を——客車、貨車を自動車にかえてはたしてそれで従来どおりの役割りがいなくなるか、これは技術的というよりは、かなり疑問が持たれるところでもあります。特に最悪の例として先生のおっしゃつたような積雪寒冷地帯の道路というものは、この間の飛騨川の事件をごらんになつてもわかりますように、あれはたしか、私の中途はんばの記憶によりますと、主要地方道を国道に格上げして、拡幅ないしは舗装をしたというふうな記憶しておるわけですが、その際に、従来あつたところの河川を舗装して、そこに土管を通しただけというふうな道路建設の状況です。これが特に飛騨川事件の惨事を激しくしたというふうな印象を持ていゝわけですが、これはもう意味におきまして、赤字線を撤廃する、これはやはり非常に具体的な状況を見てからでないといけません。赤字線撤廃云々は言えないと思ひます。先ほどおっしゃつたように、確かに算術的にいいますと、五年、十年たつと人口はゼロになるのじゃないか、と申しますのは、若い年齢層の人々は男女ともに外に出ていく。残つたのは年寄りばかりで、これでは再生産ができるわけがない。これは自然的に消滅するといふような形になるわけですが、死んでしまふとそこの地帯はゼロになる。ゼロになる地帯が、かなり、裏日本という表現は悪いと思ひますが、過疎地帯には見られておるわけですね。したがらわれば、もし人口がゼロになつたところに鉄道が日に一回ないしは二回運行するとナンセンスだ、いまの学生諸君のいうことはで言つと、ナンセンスに当たると思ひます。したがらわれば、その赤字線のあり方と、赤字線が現在になわされていゝとこ

るの、これまたある程度の歴史的な期間をとって、自然条件や何かも加味しなければなりません。はたしてそれが鉄道に代替し得るものとして自動車の運行とか、そういう問題はもっとやはり綿密に、あるいは具体的な、あるいはむしろ文学的にいいますと、民主的な精密な調査に基づいて答申を出していかないと、地元の人というのは、都会に住んでいる者の想像する以上に、生活に対する影響が、マイナスの影響が大きいんじゃないかと思っております。赤字線全体について廃止すべきか否かということも簡単に言うのは、これはやはりどうもあまりにも腰だめの議論にすぎないかというふうに考えております。そういう意味で、赤字線の問題は考えております。

で、途中でちょっと申し上げますと、どうも委員会の答申の値上げの問題を確かに三回というふうにあの中にならうたつてありますが、あと二回はやるかやらぬかわからぬ。これは先ほどおっしゃったように試算であるということで、これはどうもいままでのわれわれの歴史的な生活の経験でいいますと、これはまた上がるなという予感しか持てないわけでは、これはもともとと数学的に計算していけば、必ず上げるだろうという予測も、現在のようなコンピュータによるユートピア——ユートピアでなくして逆の形が出そうですが、コンピュータの答えもそういう答えが出るのじゃないかというような皮肉な印象を持つんじゃないか。どうもお茶を濁しているのじゃないかという印象がやはり今回の運賃値上げについては申し上げられると思います。ですからこの際、抜本的ということばは、政治的な用語らしくてよく使われますが、基本的な改正というものを、先ほどから申し上げておるように考えていただく必要がある時期にきているというふうに考えます。

それからもう一つの都市輸送について、これはすでに高橋先生が反対という立場でおっしゃったことの内容は、そのまま私どものほうでも大体利用できないんじゃないか、反対の立場に持ってこれ

るのじゃないかという印象しか持っておりません。結局、印象ばかり申し上げて恐縮ですが、どうも生きて、うるさいネコに鈴をつけるのはむずかしいから、死にそうでもたよたよになっているほうのネコに鈴をつけようというような政策的な動きの印象が強いわけです。これも余談ですが、フランスの学生運動の中においての学生のいたずら書きに、壁に耳あり、耳の中に壁がある、というようにいたずら書きがあったようですが、その点、私どもこのほかいろいろと発表されていることに耳をかしていただきたいものだというふうに考えております。

○委員長(岡本悟君) これにて質疑を終了いたします。

公述人の皆さまに申し上げます。本日は、長時間にわたり貴重な御意見の御開陳を賜わり、ありがとうございます。本委員会といたしましては、皆さま方の御意見を今後の審議に十分役立たせたいと存じます。

本日は、どうもありがとうございました。(拍手)

これをもって公聴会を散会いたします。

午後零時二十八分散会

昭和四十四年四月三十日印刷

昭和四十四年五月一日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局