

結論的に言いますと、人口希薄地域のように需要が絶対的に少ないところにおいて、そのコストを全部利用者が直接負担する形でやるべきであるということにはならないということを申し上げたいと思います。

今度の運賃法改定につきまして、私は四十三年に財政のほうから国鉄への補助が始まりましたときに、ある新聞に書いたのですが、よほど抜本的な対策をいまのうちに講じないと、これは第二の食管会計になるということを書きまして、多くの識者に第二の食管会計とは何事かというのでおこられたわけですが、残念ながら状況はそのままのようであったわけです。現在におきましては、ものはや国鉄が総合原価主義をとるということは、実は多くの矛盾をはらんでいるということを申し上げる必要があると思います。これは何も国鉄だけではありませんで、地方のバスについても全く同じで、企業単位で総括原価主義をとる場合でも全く状況は同じであります。総合原価主義が矛盾を持つようになった理由は、一言で言いますと、市場の構造の変化であります。これは地域間で人口が非常に移動して、大都市へ人口が集まり、そして一方で人口希薄地帯ができた。それから貨物の輸送の市場と旅客の輸送の市場についても、自動車やフェリー輸送というものができてきました。こういう市場の変化がありまして、旧来ですと、鉄道が、大都市であろうとそれから地方であろうと、ほぼ独占的な輸送機関でありましたから、したがつてその運賃を適当に全国一律できめても、一部で損失を生じてもそれを補てんする事が可能であつたわけです。しかし現在となりましては、すでに国鉄の輸送サービスの需要というものは、大都市の近郊を除きますと、必ずしも需要は運賃について弾力的ではない。つまり運賃を若干上げたところで、お客様が減らないというようになつていいわけです。したがつて、こういうふうに総合原価主義で、内部相互補助を行なううござが、すでに矛盾をはらんでいるということであります。そういう状況のもとで総合原価主義をさ

らに貢く、要するに全國一律の貨率でやつしていくことになりますと、実は本來鉄道にとって市場の条件が有利である、つまり鉄道がより機能をよく果たせるような場所において、鉄道の競争力が弱まるということになるわけです。そこで今回の運賃法の改定につきまして、率直に申し上げまして、私はこういう大幅の運賃値上げを、しかも今までの国鉄運賃法の条件の制約下で行なうわけではありません。しかし、國鉄の財政再建ということを考えてみますと、今回の運賃改定は私にはやむを得ない。ただし条件がありまして、現在の財政再建の措置によりますと、今後十年の間に三年ごとにさらに何回かの運賃改定をしなければならない。しかもそれは実収一五%増収をめどとするような引き上げでありまして、私は特に長期的に考えまして、この際この財政再建の措置についてもっとド拉斯ティックな措置をとつて、國鉄の旧来のあかを落として、そこで将来運賃の値上げを、回数も少なく、やらないで済めばそれにこしたことはありませんが、少なくとも運賃の改定の回数を少なく、しかも幅がずっとと少なくて済むというような形にしなければならないというふうに考えております。これを達成するためには、思い切った財政措置を、十年間というような長い期間でなしくすしにするのではなくて、思い切って行なうことと、それからヨーロッパの鉄道がそういう傾向にありますけれども、財政措置をとった上で國鉄の営業について労使の協力で自主的に、かつ責任を持たせて積極的にやらせる。財政措置をとつたからといって、その經營にあまりくちばしをいれないで責任を持たしてやるということが必要であるというふうに思つております。基本的には言いますと、戦後の二十数年間に交通の条件が非常に変わつた。一方では国民のほうも、交通の新しい鐵道の体系を生み出すということによつてサービスについての欲求の構造が、所得が増加しまして非常に変わっております。こういう状況を踏まえて、これまでのいわば旧来の鉄道の構造か

て、鉄道の役割りといふものは私は十分發揮できること、ふうに考えております。

○小堀委員長 ありがとうございました。

次に、村木参考人にお願いいたします。

○村木参考人 村木謙介でございます。私は、国鉄運賃法と国鉄財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案に反対の立場から意見を申し上げます。

一般の利用者が、運賃値上げに反対しておる理由を整理いたしますと、三つあると思います。第一は、直接負担が重くなるということ、中身は省略いたします。第二は、間接的に物価の上昇を発生するということ。第三は、値上げの理由が納得できないということ、同時に、負担の不公平が、一そうひどくなる差別運賃も納得できない。そういうことのようでございますが、私ももつともだと思います。

そこで私は、この三つの反対理由を支持した上で、この二つの法律案について意見を申し述べさせていただくことにいたしました。

この二つの法律案は、申すまでもなく一つのふのでござりますが、同時に、別に用意されている国鉄再建新十年計画を強引に実施するための立法措置だと思っております。したがつて、この法律案が公布されると、運輸大臣と国鉄裁の権限に基づきまして、一般の利用者と国鉄労働者の上にさらにひどい負担がかけられますので、全体として反対するわけでございます。要するに私は、国鉄再建新十年計画が民主的な性格を持つていてない、だから反対する、そういうふうに主張するわけでございます。

それではこれから、民主的でないという事実の一部について申し上げることにいたします。

四十四年の五月に公布されました国鉄財政再建促進特別措置法によりまして、国鉄の守備範囲は、新幹線網を中心とした都市間旅客輸送、中長距離大量貨物輸送、それに大都市の通勤通学輸送の三つに置かれましたわけでございます。国鉄は、この三つの守備範囲に重点を置いて、同時にこの

三つの守備範囲を裏返しにして、地方交通や中小
交通は切り捨てるのだ、そういう方針で運営をして
おります。政府の御指導もまた同じだと承知して
ております。

国鉄を運営する上で日本国有鉄道法や国鉄運賃
法は、運輸大臣と国鉄総裁に大きな権限を持たせ
ておりますのは、御承知のとおりでございます。
たとえば営業路線や駅の廃止、それに貨物や手小
荷物などの取り扱いの廃止をはじめとして、
国鉄運賃法に定めていない運賃・料金 この変更
が自由にできるのでございますが、これらは必ずしも
民主的な処理になつてゐるとはいません。
この処理のしかたは、一般的の利用者や国鉄労働者
にとってみれば、ときには生死にかかわる問題が
ござります。こうした権限が実際に行使されてお
りますときに、一体だれの利益を中心にして、だ
れの負担や犠牲が重くされて国鉄が運営されてい
るのかが、私にとっては問題でございます。

第一次五ヵ年計画が始まつてからの貨物の扱い
を例にとって申し上げてみるといたします。
三十二年当初、全國に貨物を扱う駅は三千八百四
十九ございました。これが四十五年度末には二千
五百二十七駅に減らされておりまして、一千三百二
十二の駅で貨物を取り扱わなくなりました。(ま
り三分の一以上も廃止されておるわけでございま
す。これを五十年度末までは千駅にするという
計画でございます。三十二年当時には貨物駅とい
うのは平均して五キロメートルおきにございました
た。現在はこれが八キロメートルおきと長くなっ
てしまふになる、五十年度末には何とこれが二十一
キロメートルおきになるということでございま
す。これは大量貨物輸送を迅速に確実に、そして
安上がりに送るために、中小貨物を扱う駅が
車時代の遺物だと国鉄当局が公に言つておられま
すけれども、はたしてこれは馬車時代の遺物でござ
いましょうか。中小荷物を託送しておる荷主は
そうは考えておりません。こうした運営によつて
確かにこの大量貨物輸送は迅速に、確実に、しか

も割り安な扱いを受けておりますけれども、しかし中小荷主へのサービスは一体どうなつたのでございましょうか。レールの上だけの輸送時間が多小短くなりまして、運賃が比較的割り安であつたいたしましても、戸口から戸口までの輸送時間は長くかかります。しかも運送費用全体はたいへん高くなつたというのが実情でございます。

ますけれども、こうした事実が日本国有鉄道法の第一条に定めておりますところの「國が国有鉄道事業特別会計をもつて經營している鉄道事業その他一切の事業を經營し、能率的な運営により、これを發展せしめ、もつ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。」そういう定めに照らしてみますと、現在の国鉄の運営のしかたは私は問題がある、このように思います。だれの利益を第一にして、だれの犠牲と負担が重くなつてゐるかということは、この例を一つ申し上げただけでも、御理解いただけるのではないかと思います。例をあげれば切りなくございます。

次に工事資金調達の面から意見を述べることにいたします。

「二兆九千七百二十億円」という大変な金をどうして調達するかと申しますと、私どもが政府に金を出してくれというと大蔵省は反対して、国鉄というものは、明治以来、りっぱな企業なんですが、借金をしてそれを運賃で返し返して、これだけの財産ができたんだ。だから、国鉄はとにかく力があるんだから自分でやりなさい、ところが「うん」といって、これは講演録でござりますけれども、これにそぞ載っております。また、前の石田國鉄総裁のことばによりますと、「国鉄の資産は二十数兆円にのぼるが、国の出資はわずか四十億円だ。借金があるが大したものじゃない」こういうふうにおっしゃっておりました。これも記録がございます。こうした国が金を

出さないできた百年の歴史、自分の力と借入金資本でやつてきましたこの無理がたまりまして、財政的な危機に追い込んだ最大の原因であるということは、これはよく知られていることだと思います。したがつて、いま二千数兆円といわれる規模の国鉄に政府が一千億やそこいらの金を出したからといって、大援助をしたよう吹聴するには当然まい、私はこのように理解しております。

ともかく經理担当の専務理事の話でもわかりますが、ようやく國鉄に課せられている任務は、全社會的な、公共的な役割りを果たすことだと考えます。が、その公共的な役割を果たすにあたりましての方法は、企業的にしらわれる仕組みになつております。國鉄は力があるのだから自分でやりなさい、そういうふうでござります。そこで公共性と企業性の対立、矛盾が生まれるのでありますて、これがヨーロッパ諸國の國鉄と根本的に違うのであります。こうした矛盾のもとで企業的の解決を迫りますのが、大藏省當局からの予算執行による事實上の監査、監督だと思います。予算統制を通して、独占的な大企業の利益を第一にいたしまして、働く者の犠牲と負担を重くして、國鉄に与えたこの三つの守備範囲を遂行させる、これが國鉄經營を貫いている政府の民主的でない政策だとは思ひます。

そこで、日本国有鉄道法は第二条で、国鉄は営利を目的とする企業ではない、そう定めておりました。国鉄は営利を目的とする企業ではないと定めていることに照らして考えますと、国鉄の運営の基本をきめるこの二つの法案には、その根本に日鉄法の精神とは違った問題があると考えますので、提案に反対するわけでございます。

さて、國鉄の公共性ということならば、ほかの交通機関でも同じでございますが、常にその時代の政治的な、経済的な背景を反映して用いられてきました。戦時中の公共性というのは、国家目的を第一にしておりました。戦後の民主主義の高揚期には、多少の混乱を伴いながらも、一般国民の利益における公共性を第一にしている一時期がござ

いましたけれども、これは間もなく民主的な力が弱められましたので、公共性と企業性をどう調和させるかという取り上げ方に変わってまいつております。そして今日まではどうかと申しますのに、公共性というものは企業性、つまり企業採算がとれて、その上で初めて公共性を生かすのだ、そういうあいに後退しておりまして、採算がそれなければ公共性もハチの頭もない、こういう考え方が国鉄の経営方針を貫いているよう思いますし、この二つの法案にも、また四十七年度の国鉄予算案にも、この方針が貫いていると思ひます。こうした民主的とは思えない方針は、第一次五ヵ年計画が実施されるにあたりまして、特に鮮明になつてきたものでございます。たとえばこうでございます。ここに機輪國鉄給裁が三十三年に當業局長時代にまとめられた「鐵道運賃」という書物がございますが、この序文に、「運賃制度の近代化とは、鐵道運賃を純粹に企業の立場から見直して、過去の権柄を振り切った自由な姿での運賃制度の実現である。即ち、財政運賃的な運賃改正から一転して、企業運賃的な運賃改正への猪足である」、このように述べておられます。この文章から考えますと、公共の福祉を増進するための国鉄の使命は、二義的になつてしまつております。「能率的な運営により、これを發展せしめ」という手段と、「もつ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」という本来の目的と、その手段とがあべこべになつてゐる。またこの書物には、「三十二年四月の運賃改正は、國鉄五ヵ年計画を実行するための所要資金を確保することを第一義としておこなわれた」そういう趣旨の説明がござります。

そこで、どんながいにして昔から工事資金を確保したのか、ごくかいつまんで申し上げてみることにいたします。

いましたけれども、これは間もなく民主的な力が弱められましたので、公共性と企業性をどう調和させるかという取り上げ方に変わってまいっておられます。そして今日まではどうかと申しますのに、公共性というものは企業性、つまり企業採算がとれて、その上で初めて公共性を生かすのだ、そういうぐあいに後退しておりまして、採算がそれなければ公共性もハチの頭もない、こういう考え方が国鉄の経営方針を貫いているように思いますが、この二つの法案にも、また四十七年度の国鉄予算案にも、この方針が貫いていると思ひます。こうした民主的とは思えない方針は、第一次五ヵ年計画が実施されるにあたりまして、特に鮮明になつてきましたのでござります。たとえばこうでございます。ここに機輪国鉄輸送が三十三年に當業局長時代にまとめられた「鐵道運賃」という書物がございますが、この序文に、「運賃制度の近代化とは、鉄道運賃を純粹に企業の立場から見直して、過去の桎梏を振り切った自由な姿での運賃制度の表現である。即ち、財政運賃的な運賃改正からの使命は、二義的になつてしまつております。」能率的な運営により、これを发展せしめ」という手段と、「もつ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」という本来の目的と、その手段とがあべこべになつて

いる。またこの書物には、「三十一年四月の運賃改正是、國鉄五ヵ年計画を実行するための所要資金を確保することを第一義としておこなわれた」そういう趣旨の説明がございます。

そこで、どんなぐあいにして昔から工事資金を確保したのか、ごくかいつまんで申し上げてみることにいたします。

昭和十一年から四十年までの三十年間について、旅客と貨物に分けた損益を見ますと、旅客は一貫して黒字でござりますが、貨物は、初めの四年間だけわずかに黒字を出しているほか、一貫し

して赤字であります。これを四十年度の物価で修正してまとめてみますと、旅客は一兆二千三百四十八億円の黒字、貨物は八千八十八億円の赤字であります。貨物の赤字を旅客の黒字で補つて、りまして、貨物の赤字を旅客の黒字で補つて、残った利益で工事資金がまかなわれているのであります。大まかに申し上げまして、旅客収入の九割は昔流に申し上げますと三等旅客からであります。貨物収入の六割以上は大企業が荷主でござりますから、資金確保のやり方のおよその性格が明らかだと思います。三十二年から四回行なわれました運賃値上げも、国鉄の部内資料によりますと、所要資金を確保することを第一義として行なわれたと述べてあります。昔から今日に至るまで、いつも工事資金を調達することを目的として、一般大衆の負担に重点が置かれて運賃値上げが行なわれたのは、これは歴史的な事実でございます。しかしながら、工事資金を調達するためには運賃値上げをする、そういうのでは説得力が弱いと見えまして、今回の法案の提案説明も含めて、いつでも赤字が値上げの主要な理由になつております。

そこで、赤字について私の考え方を述べることにいたします。赤字には二つの問題がございます。

第一は、見せかけの赤字でございます。第二は、赤字の生まれる根本的な原因についてであります。

第一の見せかけの赤字は、修繕費と減価償却費による利益操作によるものでございまして、これは御必要ならば資料を持参しておりますので差し上げますが、四十五年度末の繰り越し欠損金が五千六百五十四億円計上されておりますけれども、この赤字は全額帳消しになる性質のものだと思ひます。四十七年度の減価償却費についてだけ申し上げますと、一千九百三十億円のうち八百億円以上がこれは大き過ぎるものと判断されます。ともかく毎年度赤字は誇張されておりまして、運賃値上げと合理化をやるために説得材料に赤字が利用されているという問題を申し上げたわけでございま

それでは、赤字というものは全部見せかけかといふと、そうは言えません。今年度が赤字になるのかどうかにつきましては、詳しく立ち至った分析が必要だと考えます。いずれにいたしましても、なぜ財政危機といわれるのか、そういう問題は短い時間に簡単に述べるわけにはまいらぬわけでございます。それにいたしましても、赤字の生まる根本的な原因については、貨物輸送、支払利息、資材購入と工事請負の契約のしかた、そのほか公共負担とか市町村納付金などのさまざまな要素がございますけれども、説明は省略させていただきます。

等による人件費の大幅な上昇等のため、国鉄財政は、さらに悪化し」と、赤字の原因に国鉄職員の賃金が問題にされております。しかし、新経総社会発展計画の中にも、一人当たりの雇用者の所得が一二・一%ずつふえることを予想しているところでございますし、国鉄労働者の生活状態から考えますと、今日までのベースアップが満足すべきものだとはとても考えられないでございます。そういたしますと、人件費が経営を圧迫するといつても、ほんとうの原因は政府の物価政策に求めなければならぬいということになろうと思します。政府の措置によつて、いかようにでもなる公共交通料金を抑制することが、とりわけ国鉄運賃を据え置くことが、まず第一の措置だと考えます。

そのためには次に申し上げる五つの措置が必要だと考えます。第一には、収支の決算を、つまり見せかけの赤字ではなくしに、企業会計の原則に基づいてこれを適正にしていただくということ。その上で第二に、政府からの借り入れ金の支払い利息は全額たな上げにすること。第三に、民間からの借り入れ金の利率は引き下げる。第四に、一般会計からの利子補給を増額すること。第五に、なお運営上不足する額は一般会計からの欠損補助とすること。これは公共性という、公共の福祉ということを貫徹するのに、どうしてもこの措置が必要になるわけであります。

なお、以上の措置がとられた上でどうしても連賃値上げを行なうといふのでござりますれば、差別連賃制度を点検して差別連賃をなくするようにしてほしいという希望を私は持っております。工事勘定と資金計画についても結論だけ申し上げておきます。第一に、償還期限の来た借入金の期限を延長してほしいということ。第二には、政府出資について再検討してほしいということ。第三に、工事計画について再検討してほしいということ。これらの措置をとるにあたりましては民主的な審議を必要とすることは、これはもう申し上げるまでもないことでございます。

大切なことが最後になりましたが、国鉄職員の大

定員を三十五万人に減らす、ベースアップを一〇%程度に抑える、これで二兆四千億の資金を合理化でひねり出すのだという計画が国鉄財政再建の一つの柱となっている問題についてでございます。こんな無理なことができる可能性は私にはどうぞございません。いまでさえ合理化によって安全性が脅かされておりまして、国鉄労働者は仕事と暮らしの両面から不安な気持ちになつてゐるのに、どうしてこれ以上のことができましようか。あえてこれを强行なさざるというのでございましたら、たいへんな混乱が起るだらうということを私は申し上げておかざるを得ないわけであります。

節約することなどはいたらないとして事実をこじめます。たとえば四十一年の十一月号の「国有鉄道」という雑誌に、經理担当の常務理事がこう述べておられます。「過去においては外注するということによつて職員数を押えたのであります。經費としてはそつは変わらないのです」、定員を押えたけれども経費は変わらない、こう述べていますが、こんなばかばかしいことがあっていいものでございましょうか。定員は押えたけれども経費は減らぬ、こんなことにならないという保証が一体この計画でいえるかどうか。

これと同じようなことだと思いますけれども、

五年以内に三千四百キロのレールをめくるということが新十年計画の中に織り込んであります。予算の裏づけもしてあります。過去においては外注するということによって職員数を押えたのですが、経費としてはそう減らない、こういうことがこの中にも同じようなことがいえないのか。八十三路線、二千六百キロだけをとりましても、四十五年度には収入が七十四億円であります。これに要する経費が三百十四億円、欠損が二百四十億円というふうに報告されておりますが、これを切り捨てて二百四十億円だけ国鉄は身軽になります。三つの守備範囲に専念するために身軽になりたいというのでしようけれども、ここでの交通

現在、鉄道建設公團で地方路線が四十七ほど建設中でありますが、このうち二十五路線は、建設の手前のレールをめくることになつております。先のほうは建設しておるのですが、手前はめくるということになつております。こんな矛盾したことはないわけです。建設公團の幹部にこのことを尋ねてみると、國民経済的な觀點からは廃止することがおかしい、そういう御意見でござりますけれども、私もこの答えに同感でございます。これらのこととすべく含めまして、問題は、國需要はバスとトラックで代行するのでありますから、經濟的にいくかどうかわからぬと思います。三百十四億円で輸送できるという保証が一体あるかどうか。

山経済全体から見まして、日鉄は与えられている任務つまり日本国有鉄道法に定められている公共の福祉を増進することを第一の任務として国鉄の運営が行なわれますように切に願うものでござります。そのためには国鉄再建十カ年計画はつくり直してほしいわけです。こうした願いからこの二つの法案が廃案になることを切に希望いたします。

まだ申し上げたいことがたくさんございますけれども、与えられた時間がたいへん超過したようでございますので、これで終わることにいたします。

○小學卷四

○小笠委員長 ありがとうございました。
以上で参考人からの御意見の開陳は終わりました。

100

○小峯委員長 質疑の通告がありますので、順次これを許します。加藤六月君。

卷之三

いへんお忙しいときにわざわざおいでいただきまして、厚くお詫び申し上げます。貴重なる御意見を聞陳いただきまして、厚くお詫び申し上げます。

御礼を申し上げる次第でございます。

にさらに質問させていただき、御意見を承りたい
と思います。

岡野参考人の御意見、私たちたいへん考え方させ
られる点がたくさんあつたわけでございます。特
に自民党、政府与党といたしまして、今回の再建方
案をつくる過程におきましていろいろな多くの論
議を繰り返してきたわけでございます。また当公
義

員会の国鉄問題小委員会におきましてもいろいろ議論をいたしてきたわけでございますが、その中で、岡野参考人がおつしやいました財政再建に motif とド拉斯ティックに、国鉄の旧米のあかを落とせという意味のことをおつしやいました。そしてその骨子としては、できるならばそうやって運賃値上げをしないほうがよろしい、あるいはやむを得ない場合は回数を少なくあるいはまた実収アップ率一五%という率を、幅を小さくしたらどうだ、こういった御意見等も出てまいりましたし、また十年間でなしに、もう少し短期間にやれ、こうおっしゃいました。これを実施する前段として、労使の協力と、労使が責任をもってやらなくてはならないということ等も言われたわけでございますが、特に、最後におつしやいました国民の側からの交通に対する欲求というものと、新しい鉄道の体系というものをつくり上げなくてはならない、こうおっしゃつておられました新しい交通の体系ということでございましたのですが、具体的にはどういう新しい鉄道並びに交通の体系

○岡野参考人 これは例の総合交通体系の問題と関連があるのですが、私はなぜ、人口が減ったとなるのだろうか、そのことをまずお教え願いたい、こう思う次第でございます。

いうこと以外、国鉄を利用するお客様がそれほど伸びないか。要するに人間が非常に動くようになつてゐるわけですが、新幹線のようなものは別にして、本来であればもつと国鉄を使はうのものが、とりわけローカルな交通においては減つてゐるわけです。これは過去の国鉄が、いわば獨占時代であつたときの国民というの、所得も低かつたということもあります、交通サービスについていえば鉄道を決して満足し切つて使つていたわけではありませんのであって、鉄道しか輸送機関がなかった。本来であれば大体人間の交通サービスに対する欲求といいますのは、一番いい例がおとぎ話に出てくるのでして、剣斗士、あれは剣突もないし、非常にソフトであつて、スピード感があつてどこでもおりられる。あるいは魔法のカーペットも全く同じであります。これが本来人間の持つている交通サービスに対する欲求である。これをどういうふうに満たしてくれるか。よりよく満たしてくれるものを国民は選択するわけです。

もあります、したがって、小さい荷物は集約され、駅まで持つていいよろしい。しかも先ほどからお話をありますように労働者の賃金は当然高くなつてしまふべきである。とすれば、そういう小さい荷物をわれわれが——確かに年とった父親が東京に何か送つてやろうというのにはうるわしいことではありますけれども、そのために非常に手がかかるということであれば、われわれはやはり集約された駅まで自分で持つていくということをするべきである。そういうことがほかの輸送機関を使つてできるという状況であるからには、集約化を行ない、貨物の輸送の効率を高めたほうが国民全体としてプラスであるといふように考えます。

この場合でも、特に問題なのは輸送サービスの質の問題であります。なぜ旧来国鉄で運ばれていたもの、これは必ずしもすべてが国鉄で運ばれていたものがトラックに移つたわけではなくて、エネルギー源の変更、変化といいますか、それによつて旧来石炭の輸送が多かつたものが石炭がなくなるというような事態もありましたけれども、貨物が国鉄からトラックに移つたということの背景には輸送サービスの質がある。これはだれが勝負をきめてくれるかといいますのは荷主であるわけで、安ければ安いほど、そしてサービスがよければよいほど、問題は自分のところから荷物を出して自分が先へ荷物を送りたいという、まあ届け出ですね、そこへ安全に、しかも所要時間が非常についていえば荷主、それから旅客についていえども利用者ですが、いかに利用者に歓迎してもらえるようなサービスを提供するかということが輸送機関の任務であるというふうに考えます。したがつて駅まで持つていいよろしい。しかも先ほどからお話をありますように労働者の賃金は当然高くなつてしまふべきである。とすれば、そういう

○加藤(六)委員 次に木村参考人に御質問いたしましたが、今回の法案には反対である、直接負担が重くなる間接に物価の値上げを懲罰する、値上げの問題が負担の不公平を招き、差別運賃をさらにも拡大する、こういうようにおっしゃつておられ、また、あるいは運賃と料金の問題にも触れられて、ときには生死にかかる問題を含んでおる、だれの犠牲において国鉄を再建するかというような問題等あげられ、特に工事資金の調達方法についての矛盾を追及せられ、あるいはまた国鉄の公共性と企業性の問題についても御意見を承り、あるいはまた償却のしかたその他にも問題があるようにおっしゃつて、最後に三十五万人に減らすということはいけないというような理由をおっしゃつたわけでございますが、先般、公労委の一万余四百四門という裁定が出てまいりました。これを完全に実施するかどうかはこれから問題でござりますが、御存じのように、ことしの一五%運賃アップの運賃改定、四月一日から実施したとして、千七百七十億円になります。これは五月八日の今日、まだ衆議院でこの法案を議題といたしておりますわけでございますから、相当おくれるわけでござります。いつ通つて、いつどうなるかわかりませんが、かりに六月一日ごろからこの法案が施行されることになりますと、昭和四十七年度の国鉄の運賃增收分というものは、千四百億を切るのはないかと思います。千三百億前後、千三百五、六十億になりますしないかと思います。ところが一万余四百四門の裁定を完全実施いたしますと、千五百億円の経費が必要です。過去、私たちは、昭和四十四年の國鉄財政再建計画をつくったときに、ベースアップをしますと、国鉄は経費として八十五億円前後要ります。千円のベースアップをいたしました。それが、実質上ベースアップは非常に大幅に行なわれてきました。御存じのように、一%でござります。今回一万円二十四円の完全実施をいたしますと、いま申し上げましたように、大

ざっぱに申し上げまして千四百億円の金が新しく
要るわけであります。再建計画におきましては、
私たちには、過去の苦い経験にかんがみまして、四
十七年度から当分の間は一二・八%のベースアッ
プを織り込んだ再建計画をつくりました。しかし
工事費に回す金が、今までの調達のしかたが、
われわれも率直に申し上げまして必ずかつたと反
省いたしておりますが、運賃値上げをやる自民党
といって悪口を言われて、実際は国鉄四十七万人
の職員のために自民民主党がどるをかぶって運賃
値上げをしてやるのだということになつてくるわ
けであります。ここに私たちの非常な苦しみがあ
ります。

そこで工事費の調達方法でございます。運賃の
中から工事費を完全に調達しようと私はとも考
えておりません。その工事の費用というものを一
体どこから出せばいいのかとお考えでしようか、
それをまず承りたい、こう思うわけであります。

○村木参考人 申し上げます。

経営の中で賃金を考えますれば、お説のよう
に、これは上げれるものではございませんです
ね。今日国鉄労働者の賃上げが一二・九%ほど認
められたようでございますけれども、これは私は
経営の中で幾らやりくりをしたつて払えるもので
はないと思います。しかしこの一二・九%の賃上
げ、これは先ほど申し上げましたように、新経済
社会発展計画の中にも一二・一%の賃上げは当然
だというふうに政府が認めておるわけでございま
すからね。その認めているものがああやつて、當
事者能力があるとかないとかいうことかもしれない
せんが、御承認なさらぬから、ああいう紛争が
起ころるわけでございましょう。

○加藤(六)委員 私が質問しておりますのは、工
賃と国鉄労働者の賃金とを、対立するようには私
考えてはならぬと思うのでございます。経営の中
で賃金を考えれば、賃金というのは安いほうがい
く内容であります。

○村木参考人 それはいまから申し上げます。運

いにきまつておるわけござりますよ。資金の割合には能率のあがらない年寄りはやめてもろうて、どんな仕事にでも適応できる若い人を雇うたほうがいいにきまつております。そういうことを前提にしなければ、お答えしても私は意味がないと思うのでござりますよ。そのことを前提にしなければ意味がない。ですから、もともと国民は、国鉄は国有企業なんだからさだめし国がたくさん資本を出しておるだらうというふうに勘違いしていらっしゃいます。四十六年度は三十五億円追加されましたけれども、今回また六百十六億でござりますかお出しになるようでございますけれども、国鉄の今までの資産というものは一千数兆円だと前の石田総裁はおっしゃつておるわけですね。それはいろいろの計算のしかたがあると思いますので、にわかにどの数字が正しいかということとは私も申し上げませんが、国鉄の今までの矛盾がずっと累積したわけでございましょう。政府の交通政策が矛盾して今日のような国鉄の危機が起つてきただけでござりますよね。どうにもなけれども、こうした状態は本来資本主義的なやり方で生んだ矛盾でござりますから資本主義的なやり方でございますが、いま国鉄経営は構造的危機だといふふうに昨年の監査報告書に書いてござりますので、にわかにどの数字が正しいかといふことは私も申し上げませんが、国鉄の今までの矛盾がずっと累積したわけでございましょう。政府がこの工事費をお出しになるのは、これはあたりまえでございましょう。それから、たとえば四十七年度の予算書を拝見いたしましても、工事費と減築償却費の関係と借入金の関係などを見ましても、かなり自己資金でおやりになるわけござりますね、減築償却費と除却費ということで、一方、政府がたくさん金をお貸しいへん少のうございましょう。こういうようないともひとつ抜本的に考えていただかなければ、こ

の百年の間積もり積もった矛盾などというようなものは、そう簡単に解決できるものじゃないわけでございます。どうぞひとつ政府は思い切ったことを今年度やり頼みたいと思う。新十カ年計画は思い切ったことをやりになるようでございますけれども、一般的の国民大衆と国鉄労働者の犠牲によって思い切ったことをやりにならうとしている。以上でございます。

○加藤(六)委員 次に、御質問いたしたいと思いましたが、細田委員が関連質問をやりたいと言わられるので、私あまり時間をかけたくないございませんが、村木参考人にもう一つお伺いします。

先ほど岡野参考人がおつしやいましたが、国鉄の旅客におけるシェアは三三%ぐらいに落ちてきました、貨物におけるシェアは一五、六%に落ちてきました。私たちは前のときにも申し上げたのですが、せめて旅客や貨物におけるシェアが五〇%以上であればわれわれはもう少し思い切ったプラスチックな革新的な財政援助ができるのではないかと思う。ところが、そこまで落ちてきた国鉄というものに対して、政府の援助をおつしやいますけれども、私たちはそのシェアの問題を非常に心配しております。われわれは、一億国民の生命と財産と幸福とを預かっておるわけです。これをどうやってシェアを持ち上げらすか、せめてもう少しシェアが前向きに伸びていくという可能性があるならば、もう少し手当てができるのではないか。率直に言つてです。われわれは、一億国民の生命と財産と幸福とを預かっておるわけですから、そのシェアの問題といふのは必ず念頭に置かなくちゃならないわけであります。国鉄は赤字だから國が思い切ったことををする、そうすると公共性があるといわれるバスでもタクシーでも、すべての問題についてそういうようなことをやらなくちゃならなくなる。そうすると、企業の努力と責任というものの存在が薄くなってくるというところが、ほんとうは一番の苦しみなんですね。

○村木参考人 よく、総合交通体系を確立するところが打ち出の小づちみたいに問題が解決するよう言われる向きがございますが、この総合交通体系といふ問題意識は幹線輸送だけが日程にのぼっておりますね。これは先ころ機崎国鉄総裁が日本交通協会で講演なさいました記録がここにござりますが、その記録にもそういう御不満を述べております。つまり総合交通体系を政府が問題にしているのは幹線部門だけで、地方路線のことばは日程にあまりのぼってこない、こういうふうに述べておられます。私も當時講演を聞いておりまして、「もつともだと思ひました。このような交通政策のあるもとで、いま先生のおっしゃつていたような方法をどうやって解決するかと言われますても、私も別に妙案はございません。問題はやはり国民経済全体の立場から全体の貨物輸送をどういうふうにするか、国鉄の旅客を含めた輸送をどうするかという問題を一緒に考えなければ、別に妙案があるうわけはない」と、どうもお答えになりませんけれども、私はさように存じております。

○細田委員 村木さんに一点だけお尋ねをしたいと思います。あなたの述べになつた御意見はあなたの体系でいろいろのお述べになつておりますので、いろいろな点で私たちと見解を異にしておる点が多いのであります。まあこれを一々みんなやつておりますと、これはなんぞござりますが、ですから、あなたの大体お述べになつておりますのでも、少し問題があるのじゃないだろうか、どうなたのお考えになつておることをかりにあれとしても、少し問題があるのじゃないだろうか、どう考えたらいいだろうかという一点だけしほって伺いたい。ですからほかのところはみな賛成といわけじゃありませんが、大体平行線ぢゃないかと思うから、まあ議論もいたしません。

それは、これはよくある話なんですが、どうも旅客でもうけて貨物で撮をしておる、そういう数字を国有鉄道で出しておりますね。監査委員会でわざ出しております。私はこの分け方自体にも問題があると思っておりますが、この貨物運賃を特に安くしておるんだ、独占に奉仕しているんだということ、まああなたはいま独占ということばはおつしゃいませんでしたが、何かしかし非常に零細な荷主に高くして大企業に安くしておる、こういうお話をございました。私はこれは非常に問題があります。そこで、あなたのつしやつておる真意を伺いたいのです。国有鉄道は貨物運賃を上げたら、国有鉄道の貨物はそうでなくても減つておるものをお話でございました。私はこれでございます。そこで、あなたのつしやつておる真意を伺いたいのです。国有鉄道の貨物運賃というものは、もともと鉄道ができたとき海運との——陸上輸送は物資輸送ではたいしたものじやありません——海運との関係の制約を受けて、大陸國家で見られるような貨物運賃制度でないのですね。これは私、积迦に説法だと思う。あなたは御存じのとおりだと思う。そこへ戦後のモータリゼーションで自動車が出てきておりますね。そこで端的に伺いますよ。日本の物資の運賃そのものが全体が低いんだ、しわがそこへ寄せられておるのだ、こういうお話をしようか、そうではなくて、国有鉄道の運賃だけが安いんだ、こういうことなんぞござります。

しようか。この辺をぜひお聞かせいただきたいのです。それともそうじやなくて日本が与えられるおる条件が、海運やトラックとの関係において國有鉄道は非常に不利だ、こういふことなのか。それとも全体として海運貨も自動車運貨も國鉄の運賃も全部が貨物運賃は低くて、結局一般の産業界、つまりコストの中に占める運賃の部分が日本では非常に安くなつておるのだ、安過ぎるのだ、こうおっしゃるのでしようか。どつちでございましょ
うか。

○林夢老人

安いか高いかということになればこれは比較の問題でございますので、ちょっとお答えしようがないわけでござりますけれども、どこを基準にして安いか高いかという問題でございますからね。国鉄の運賃というのは、運賃水準の問題と運賃制度の問題がございますわけですね。今回の法案もそうでござりますけれども、運賃水準を一般的にどうするかということと、それから中にある運賃制度をどう再編成するかという問題でございますが、この運賃制度のほうは、細田先生おっしゃつてあるように、歴史的にずっと見てまいりますと、貨物運賃制度の変遷をずっとたどってみますと、鉄道だけの考え方できまつたのではないことはけは、これはもう先生御承知のとおりでござりますね。海運の関係、道路の関係、そういう問題で非常に政策的にきまつたわけでござりますから、たとえば遠距離通減の問題にいたしましても、それは海運との関係で、特に戦争中それが非常にシャープに政策が出ておるわけでございますね。こういうことでござりますから、私は、国鉄の企業の中でこの運賃——さつき岡野先生がおっしゃつたように、全体の輸送にかかる費用をどういうふうに配分するかという上で、私どものことばを使ってみれば、運賃制度というのはきわめて階級的な色彩を持っている、こういうふうに私どもは申しております。それは非常に階級的な性格を持つていてるものだ。これは本日事實を申し上げる余裕はございませんけれども、そういうふうに

ら、あるものが安くて、あるものが高いのじやないかといふ御議論はいいのですが、全体を上げるには制度だけじゃ上がつてきません。あなたがおつしやつたようなこれだけの赤字を埋めるためには大幅な、しかも大量の荷物をアップしなければだめです。ところがアップをすれば貨物は減ります。ですから、どうしても海運賃との関係、自動車運賃との関係を考えなければいけない。私が言いたいことは、獨占に奉仕しているとか大企業に奉仕しているとかということではなくて、もつとそこに根本の問題があるのじやないか。日本における運賃、海陸空全部を通じて運賃の問題があるのじやないかと、私はずいぶんと私は言いたいわけで、あなたのおつしやつているあるものに厚く、あるものに薄いといふ問題は、これはまた別な議論としてあるでしよう。これはいろいろ私も見解はありますけれども、まあ伺ひません。そういうことでござりますから、どうも。

○村木参考人 ちよつといまのことに関連して。
貨物運賃は、第一次五ヵ年計画が始まりました昭和三十二年、それまでを基準に十六年間の値上がりを平均してみますと、平均でござりますけれども、一・八倍でございますから、これはほんと一般物価並みに上がっているというふうに思いますが、しかし旅客運賃は、今度の御提案がもし御承認願うことになれば、三・一倍になります。定期運賃は四・三倍になるわけでございますね。これは平均ですからびんときませんけれども、たとえ

に逃げますか。たとえばガソリンなどの輸送量は、全体の二万トンの輸送量の中で一万四千トンでございますから、七〇%がタンク輸送でございます。タンク車で送られている。一体どこへ逃げますか。あるいはバラ積みのセメント輸送がどこへ逃げますか。かなり独占的な貨物といふのははつきりしております。これは時間の都合で私は申し上げませんでしたけれども、必ずしも運賃を上げたからといって荷物がなくなるということはございません。ある一部の貨物は逃げるでしょう。それだからこそ、政府が全体の・細田先生すでに御承知のような運賃政策を民主的におきめ願いたい、かように思うわけでございます。

○小笠委員長　齊藤正男君。

○齊藤(正)委員　最初に、参考人の皆さん御苦労さまでですが、岡野参考人に伺いたいと思います。原則的に先生は、今回の二法案は条件つきであるけれども賛成だということで、その条件について短いことばでありますけれども、数点触れられております。このうちで最も重要な点に最も優先してやらなければならぬ条件とは一体何か。二つか二つしほって先生からもう一度御説明を願いたい。と申しますのは、先生も必ずしも全面的に賛成ではないわけなんで、運賃は安ければ安いほうがいいし、また、こうした再建特別措置は別な形でやればやつたほうがいいのだけれども、この際やむを得ないという言い方であつたと思います。したがいまして、重点的に優先的にどういう

満を申し上げたいわけですが、やはり交通の条件、市場の構造が変わってきたときに、初めから相当の赤字をもたらすということがわかっているような——ということは、それだけ鉄道がコストをかけても輸送がついてこないというような線をなぜそぞらくさんおつくりになつたかということあります。これからもまたそれをおつくりになつているということあります。

それから第二は、私自身、地方の交通についてこういうふうにしたらよろしいというふうに考えていることはあります、これを申し上げますと非常に長くなりますので……。私は、赤字線をすべて切つてしまえという考え方を持っていますと、赤字線の中にもいろいろな形態のものがありますので。ただし、この赤字線の中でやはり廃止すべきものというものははあると思います。これをやはり廃止すべきであり、そういういわばうしろ向きのことと、要するに累積債務を十年間かかる向かいのことを、なるべく早くいくといふことは、過去の収益を生まない投資資産が残つておるわけですが、その資産が新たに急に突如収入をうんと生み出してくれる、その結果財政状態がよくなるということはあり得ないわけです。そうしますと、結局これは、比較的内算がとれるような、要するに運賃を上げても収入があがつてくるようなそういう線へかぶせてやつていかなければならぬということになりますと、私は、やはり日本の国鉄として国民に親しまれておる鉄道がそ

○畠田委員 考えるわけであります。したがつて、この運賃がいかに高いかという比較の問題をここでお答えする用意が私ではないわけでございますが、問題は運賃水準の問題じやなくて、運賃制度のはうの問題に非常に不均等な、働く者が主として犠牲を受けているということを強調しまして、差別運賃制度といふものを特に強調したわけでございます。お答えにはならないわけでござりますけれども……。

ば東京一大宮間にとつてみますと、昭和三十一年
までは七百七十円だったわけでございます。これ
が四千六百七十円に、何と六・一倍になるわけで
ござりますね。これでは通勤者は、二階に上がつ
てはしごをとられておるようなものだ、こういう
ふうにおこるのは私は当然だというふうに思うの
です。このことでひとつ御理解いただけるだらう
と思う。

それから、貨物運賃を上げると荷主が逃げると
おっしゃいますけれども、タンク輸送が一本ど二

○岡野参考人 施策をやらなければならないのか、二点にしほつてひとつお答えをいただきたいと思います。

○岡野参考人 重点的に一、二しほれとおつしやるのですが、一、二にしほつて、ほかをやらなくていいというふうにお考えになつていただいては困ると思います。私は、いま現在の累積債務がこれだけできているということの裏には、かなりの投資をしてきたわけですが、少なくともその投資は収益を生むようなものではなかつたということの反映であるわけです。この点について、私は

いう形で改善されていくのは望ましくない。したがって、累積債務を一掃してしまえというののが私的根本的な考え方です。それによつてまず第一に過去のあとくされをなくしてしまつて、そうしてこれから的新しい国鉄のあり方というものをもう一回新たな立場からやつしていく、これはちょうど行き詰まつた民間企業が会社更生法にかかるとの同じようなことでありまして、そういう点では、ここで抜本的な対策を早くやることが急務であると、いろいろうふうに考えております。

○齊藤(正)委員 お答えの条件として、これさえやればいいのだということではない、ほかにもいろいろあるのだがということで、私が二点にといたいへん失礼な条件をつけたものですから、そのように言われたと思うのですけれども、村木参考人おっしゃいましたけれども、鉄建公團がいま建設を進めている新路線が四十七線ほどございまして、そのうち二十五線は、半分以上でありますけれども、その手前——ある線があつてそのままをやつておるわけなんですけれども、その手前が廃止をする予定線になつておるというような事実があるわけなんですが、これは私どもも非常に矛盾を感じておるわけであります。おそらくこの新線はでき上がつたとたんに廃止予定線になりはないか、その手前が廃止予定線ですから当然だと思うわけでありますけれども、こういう矛盾、いみじくも先生が言いましたけれども、ただ單なる国鉄の責任ではない、われわれ国會議員の責任も、遠慮いしいし言つたように思ひますからなんですが、ございますけれども、ありますよといふざつくばらんな御意見、拝聴いたしました。まさに私はそのように感じてゐるわけであります、御承知をしたといふ経緯があつて、本格的な論議、論争のように、前回の法案改正にあたりましても、今回のような空き詰めた審議は行なわれなかつたわけでありまして、強行採決という手段で通過成立をしたといふ経緯があつて、本格的な論議、論争のものはなかつたわけであります、今回いろいろこうして時間をかけてやつてある中で、貴重な参考人や公述人の意見を私どもが聞いている

中で、いろいろ矛盾点問題点が明らかになつてきました。そうした中でひとつ先生に伺いたいのは、五月二日に鉄建審が東北の延長、そうして北海道、北回り、九州という新幹線を基本計画の中に組み入れるということで決定をなしておりますが、こういう新幹線建設が、いまほんと並行して走っている既設線との関係においてどういう結果を招来するであろうか、でき上がれば当然亦字だと明らかなのに年々建設を進めている線が一方にある。東海道新幹線や山陽新幹線がドル箱だからということと、また成田、上越あるいは東北に上のせして、東北の延長、北海道、北回り、九州といったような新幹線が基本計画に入れられる。東海道新幹線や山陽新幹線のようなわけにいくのかどうか、あるいは東海道新幹線や山陽新幹線のおかげで在来線が非常な圧迫を受け、利用者はたいへんな迷惑を受けているという事実もございますけれども、その内容は別として、私はやはり東海道新幹線や山陽新幹線のようなわけにはいかないよ、柳の下にドジョウはないよ、さらに在来線はいまの東海道線や山陽線よりももっとひどい荒廃した線路になりはしないかといふことを心配するのでありますけれども、岡野先生、どのようにお考えでございましょう。

いわけであります。これはお客様の中には在来線を
使って新幹線に乗り継ぐ人もいるわけであります。
する。要するに東北あるいは新しい計画にあがつて
いる新幹線につきましても、問題は需要の構造い
るかん——需要の構造といいますのは、確かに連貨
収入を計算しますときには、大体長距離通勤はあ
りますけれども、人キロ幾らということことで計算す
ればいいわけですから、したがつて、ある線でど
のくらい、何万人キロを運んだかということがわ
かれれば大体収入はわかるわけです。しかし問題は
人キロの問題ではないわけであつて、その線のど
こを、だれが、どういうふうに、どれだけの量を
使っているかということが問題なのであって、こ
れはたとえば仙台と盛岡の間と、東京と大宮の間
ではたとえば人キロが同じになつても全く別の財
であります。要するに収入の計算上だけが同じ財
であつて全く別の財で、これは代替することがで
きないわけですから、したがつて東北の中とそれ
から東京から北海道まで、要するにその沿線のす
べての需要の構造といふものいかんでこれが国民
経済にとって有益なものであるかどうかというこ
とがきりますし、また、その在来線につきまし
てもこれと新幹線とどういうふうに使わせるか。
これは在来線も新幹線も同じ鉄道ではありますけ
れども、よくいわれているインターモーダルトラ
ンスポーテーションであつて、在来線と新幹線を
乗り継いで使う。そういうよな便をどういうふ
うにはかるかでも影響がありますので、私こまか
くはとても予想できませんけれども、もちろん東
海道新幹線や山陽新幹線に比べますと条件は悪い
というふうに思つておりますが、これはその需要
の構造をよく調べてみないとわからないというこ
とであります。

れないのだ、間引きをするとかあるいは停車しない駆がでるとかいうようなことで、国鉄側がやはり新幹線本位の経営主体になつてしまつた。したがつて、利用者の意思いかんにかかわらず、そういう形の強制をさせられるというおそれがあり、利用者の立場、国民の立場から立てば在来線というのは非常に冷遇されやしないかという心配があつて伺つたわけあります。まあけつこうです。

そこで最後に、最近ある筋では三年に一ぺんなんという、しかも国会で長時間の時間を、空費とは言いませんけれども、政府あるいは国鉄関係者が連日国会にくぎづけにされ、巨大なエネルギーをこのために消費をして、しかも実施がたいへんおくれていくといふようなことは不経済であり、不合理であり、非能率的だ、したがつて交通輸送機関の業種別に合理的な経営コスト指數を作成し、政府はこれを基準として毎年運賃、料金を査定する方式を導入することが望ましい、こういう提言をしているグループがあつて、先生も御承知だと思います。一休国会無視とかあるいは反民主主義だとかということを抜きにして、客観的に経営コスト指數を交通輸送機関の業動別に合理的にできるとお考えでございましょうか。これがでけるということになれば、また別の角度の問題提起があるわけでありますけれども、経営コスト指數というようなものはできるものかどうか、そしてできたとしたならば、それはかなり客観的なものであるかどうか、先生から御意見を伺いたいと思います。

といいます。これはどうしてそういうことができるか、いわゆる独占の横暴が慟らでもふるおうとすれば、ふるえるわけですが、現在のように非常に市場が競争的になつてきますと、幾ら国鉄さんがもとの夢を追つて、上げれば収入がふえるだろうと、いつお上げになつてもふえないのであります。これはもうすでに三十年代からその徵候があらわれておりますし、四十一、四十年だったかの運賃改定のときには、その翌年の運賃に白書に盛んに書いてあります。國鉄の財政は運賃値上げをかくかくしかじかしたにもかかわらず収入は伸びなかつた、それから財政は運賃改定したにもかかわらず改善されなかつたと盛んに書いてあるわけです、が、私から言いますとこれはあたりまえの話で、すでに輸送の市場というのは非常に競争的になつておりますから、需要者はそれに応じてちゃんと調整行動をとるわけであります。したがつて、いままでのようにつきつりとがんじがらめにする必要があるかどうかということについては、たいへん疑問に思つております。

それから第二の合理的なコスト指数をつくつて毎年査定するという方法があり得るだらう。これは私はこういうことができれば非常にけつこうだらうとは思いますが、私自身これをやれと命ぜられました場合には、幾つかの点でこの問題は私は解決できないというふうにいわざるを得ない点が出てまいります。

その一つは、これが非常に短い区間の單一の輸送であれば、これはわりあいにコストの計算は正確にできます。どのくらいの人が技術的に必要であるか。それからどれだけの頻度で動かした場合にどれだけのコストがかかるか、査定は比較的容易であると思いますが、たとえば国鉄のように貨物と旅客を同じレールの上で運んでいると、たとえば同じレールの部分のコストは、これは共

トレースすることはできません。普通、会計学的にやつておりますのは、その線路の費用を列車回数か何か、あるいは列車本数あるいはトンキロあるいは換算車両キロ等で配分するということですが、そういうふうに配分して、たとえば平均的な費用をまかなくよう逆算をきめたとします。そうするとお客様のほうはそれに対応する。そうしますと今度輸送量 자체が変わつてしまりますと、かつて基礎にした換算車両キロは変わつてしまふ。そこでまた共通費の配分をし直すということになる。この共通費の配分につきましては、これは客観的に配分するということは實際上不可能であるというふうに私は思います。この点は市場が競争的であるならば、その場合にはむしろある意味では差別運賃を使って共通費用部分を回収するということを認めていいというふうに私は考えています。これは、一九六〇年ごろにアメリカで何人の学者が集まって鉄道の最低運賃をどうきめたらしいかというときに出了報告もあります。ように、市場が競争的であれば差別運賃を使って利用者にたいへんな差別をして便益を多く受けける者ではマイカーを使おうというような調整は實際上できませんから、その点については問題があると思いますが、少なくとも都市間については問題はないというふうに考えております。

○村木参考人 公共性と企業性の問題を申し上げましたのは、運賃をどうきめるかという問題意識のところで本日申し上げたわけでござりますが、そうした問題意識のところで見ますと、元来個別原価と個別運賃を対応するよう徹底するということはたいへんむずかしいことでござります。さつき田野先生もおっしゃったように、私も同感でございますが、個別原価を計算する上では、たいへんめんどなことがたくさん出てまいりますし、同時に個別原価を計算し得たとしても原価主義で運賃をきめるのか、それとも負担し得る負担力主義と申しますか、こういうようなことによつて運賃をきめるかということで、たいへん問題が起こるわけでございます。むろん、運賃が安いと需要はそこにかなり殺到するという問題は、これはいまの社会の仕組みでは当然のこととございますので、企業性と公共性という問題はいろいろなところで矛盾、衝突するというのが御理解のとおりでございます。

そこで、私は結局は、民主的な運賃体系というもの、合理的な運賃体系というものははどういうものかということを判断する基準といたいものは、だれがだれのためにどういう運賃体系をきめるか、そういう立場の問題だと思います。だれの利益を至上に解釈するわけでございます。そうちう考え方方が、これは私流の解釈でございますけれども日本鉄法が「公共の福祉を増進する」といふところなのでございますから、当然それは企業的な立場からいはきめかねるわけでございます。それ自身も、あそこに矛盾する四つの原則を掲げておるわけでございます。これはまさに四つの原則

は矛盾するわけでござりますけれども、このようないふたつの立場の違いがあることは、結局はこの委員会の御審議で私の由しげ上たことが、自民党的な先生方には必らずしも御了解いただけなかつたのは、これは立場の違いによるものであることは前提になるかもしれません。あるいはそうでないかもしれません、それは御判断にまかせますが、もう一度申し上げますと、だれがだれのためにどういう連貸制度か、連貸水準が公正妥当であるかということをきめるのは、これは先生方が民主的に御審議をなさいます問題意識だ、かのように存じております。

○齊藤(正)委員 ありがとうございます。

次に、現在の国鉄が赤字を出している原因はいろいろあって、具体的に御指摘になりました。大半の部分私も了解をし、そのとおりだと思いましたが、一つ、具体的に、この問題は一体どうしたらいいのかということを伺いたいと思いますが、国鉄は通過している地方自治体に納付金なるものを納めております。先生は、一体この納付金というものはどんなに国鉄が赤字であっても続けて納めるべきものなのかどうなのか、もうこれはイエスかノーかでけつこうです。地方自治体六々といふことになってしまいますと、またいろいろになりますので、的確にお答えください。

それから通勤定期の割引をいたしておりますが、これは今日大部分が企業の一部分負担なり大半の部分負担になつておりますけれども、そうでないところもあるわけであります、この通勤定期の割引は、一体どういうように扱うべきか。同様に通学定期についても恩典があるわけであります。この納付金と通勤割引、通学割引、これは一体、いまの国鉄の財政の現状からいっていかにすべきであるか、どんびしやりお答えをいただければ幸いだと思います。

○村木参考人 申し上げます。

納付金の問題は、今日地方自治体では大きな財源になつているという点では、何らかの措置をしていくにわざにやめることには、私は反対でござります。これは当然 地方自治体の財政を援助す

るという別の裏づけをしていただいて、国鉄からはこの納付金をやめるべきだ、こういうふうに考えます。

それから定期券の割引がございますが、元来、法律で認めております割引率と申しますのは、あたかも普通運賃が公正妥当であるという前提に立って、割引というものがけしからぬという言い方を例示されるわけでございますね。これは昔からそうでございますけれども、普通運賃というのはべらぼうに原価を上回った運賃がきめられていましたわけでございます。そのような意味から考えますと、はたして通勤定期が原価を割っているかどうかという点についても問題がございます。しかし通学定期に至つては、これはもう例外でございまして、原価を償うわけのものではむろんないと思います。これらのものは当然なこととして、普通運賃をどういうふうにきめるか、あるいは国鉄の全体の総括原価をどういうふうにそれぞれの人間に負担させるかという民主的な手順を経てこれを審議していただきたい。にわかにこれが差別運賃であるかどうかということについて、私はここまで即答しかねるわけでございます。一体、差別運賃とは何かということにもわかつに申し上げにくいことをございますので、これはどうぞ民主的な機関をおつくりいただき、はたして国鉄の運賃制度の中にはどのような差別運賃制度があるかといたりよななことを含めまして、もし差別運賃が一般的に承認されるならば、これを取り除いていただくということと、同時にこれが一定の、だれでも承認する運賃原則に照らしてこれが著しく割り引かれているという場合には、これは政策的なものでございますから、国がその分について負担するということも当然考えられることでございます。

私は基本的に今回の運賃値上げに對しまして、反対の立場をとっておりますが、端的に申しますと、いろいろの理由はござりますけれども、まず政府の、国の努力、そして国鉄自身の企業努力、それと国民の皆さんにも応援をしていただく、この三者一体とということことで国鉄というものの再建をはかる。これは基本的な考え方になつておるわけがありますが、どうもいろいろと検討いたしてまいりますと、政府のほうの努力が非常に足りない。先ほども話が出ておりましたが、いままでは国鉄自身で努力をしていけということで、何ら援助をしてなかつた。今回からは多少援助をいたしておりますようであります、また国鉄自身もいろいろな面で、企業努力という面が欠けておるというふうなこともあり、私は矛盾を幾つか考えて遺憾に思つております。したがいまして、お二人の先生方に一つずつ御質問をいたしたいのですが、特に政府の努力が足りないとさうな点におきましては、岡野先生にその点をまず伺いします。

北道などは相当痛手をこうむる。知事さんなども往復で二百億くらい、この割引制度を全廃いた場合に、金額いたしましてもそのくらい響いてくるということを仰せになつておつたわけであります。また政府は、この新全國総合開発計画という中に、北海道といふものはそういった主要農産物を中心にして、これからどんどん発展をして、北方領土との交流をはかるというような、政府の経済政策 자체は北海道をそのように盛り上げていこうというふうな基本計画になつておりますが、それが逆にこういたことで運賃が値上げしていくという、値ばの上にさらに割引制度が全廃されるということにおいて、一四・六%といふことになつておりますけれども、合計いたしますと、五〇%ぐらいになるというふうなことで、極端なことばで言いますと、そういった生産に従事している人たちが消費者に影響を与えないよう切り詰めていきまして、もうわれわれが犠牲になるんだ、早く言えば仕事もう成り立つていかないんだというようになりますが、それともしょうがないから消費者の方々にかぶつていてただく、そういったものは消費者物価の値上げということで、生産者が守られていくためには皆さん方に負担してもらわねばならないということです。物価が値上がりしていくということになつてきておりまして、これは非常に深刻な問題であります。まあ割引制度などといふものは、政府がそれだけの援助をすることからとうう前提でしておりましたことも約束を破つたというようなこともありますが、こまかいことは別といたしまして、基本的にそのような問題に対しても、先生はどうお考えになつておるかという点をお伺いします。

違うもののがはじめてあります。たとえば通学定期は、これはなるべく教育を均等に受けさせようと、いう配慮であるわけですし、それから通勤割引は、かつて職工定期という割引から始まりましたように、比較的低所得層の労働者の負担を減らそうと、いう考え方でもあったわけです。いま御指摘の農産物の件ですが、非常に簡単にお答えいたしますと、短期的には生産者にとって痛手になるだろうということは間違いないと思います。ただ、こういうふうにとりわけ長距離の貨物について、特定の商品について大きな割引があるということが、もしかつたならばいまどうなっていただろかということは間違いないと思います。たとえばそれを考えてみる必要もあると思います。たとえばそのコストは比較的高いけれども運賃負担はわりあいに低いところで生産されている農産物と、農産物の生産性が非常に高く、しかしその割り運賃負担が市場に出荷するには非常に大きくなるような場所で生産されている場合、もし公共割引がなければ実は前者のほうで農産物の生産がよけい行なわれているかもしれないわけです。これは端的に言いますと、比較的大都市に近いところで農産物の生産が行なわれるということになります。また、これは長期的に見ますと、私は、これはかなり調整の行動が行なわれますので、その影響は短期的な影響に比べますと小さいと思います。これは他の輸送機関によるたとえばフェリーによるわざわざますから、したがって公共割引の現象が短期的には生産者にショックを与えるということは間違いないですが、長期的には短期的に考えるほどショックにはならないだろうと思います。

それから第二に、消費者と生産者どちらが負担するかという問題ですが、これはあるいは東京をとりますと、東京における市場の状態によるわけであって、たとえばその生産物についての需要

の弾力性が大きい場合には、これは生産者が實際上運賃負担をかぶらなければなりません。それから生産物の需要の弾力性が小さければ、これは相対的に多く消費者がかかるということになります。したがって、その負担の大きさがどういうふうになるかということにつきましては、それぞれの農産物の場合でも、それぞれの農産物に対する市場での需要の条件によって異なつてくるということになると思います。

○宮井委員 たいへんありがとうございました。

私はまだ当委員会におきまして質問をいたしておりませんので、これから審議に入る段階におきまして、こういったいまのお話なども参考にいたしまして、徹底的に審議をするというふうに考えておるものでございますが、それでは、村木先生にお伺いしたい点は、先ほども申しました国鉄の企業努力という、また国鉄自体の体質の問題。お話は抽象的になると思いますが、どうもマンモス化いたしまして大きなこの国鉄は、サービス問題一つとっても何をいたしましても、相当改善といふことが叫ばれても、なかなか進んでいかないという根本的な体質問題というのがあるわけでありますが、そこで、国鉄を取り巻く外郭団体というものがござりまして、これは国鉄出者がそこの主要な地位につきまして、いろんな仕事をしておる。特に資材の買い付けなどにおきましては、間に入りまして、そして二割から二割五分のそういう手数料を取りまして仕事をしておる。国鉄には資材局というのがありますし、直接購入いたしますと非常に安く買えるものが、そういったもののが間に介在いたしまして、もう市価の何倍にもなつていくということで、そういった外郭団体自体が百数十といふものが国鉄を取り巻いて全国にある。これはもう御承知のとおりであります。根本的に国鉄を最も愛し、国鉄を育てていかねばならないこの国鉄の先輩が、極端に申しますと国鉄を食いものにして、そうして赤字に拍車をかけておるというふうなことで、私は憤りを感じるものであります。そういったことが是正されていくならば、資材の

購入の節約という面、大幅にそういったものを、むだに購入するとか——毎年会計検査院からも指摘されておりますように、むだなものが多く買付けたり、あるいは高く買つたりというふうなことでは、国鉄のお金のないところにおいてさらにそこになると思います。

○宮井委員 たいへんありがとうございました。

私はまだ当委員会におきまして質問をいたしておりませんので、これから審議に入る段階におきまして、こういったいまのお話なども参考にいたしまして、徹底的に審議をするというふうに考えておるものでございますが、それでは、村木先生にお伺いしたい点は、先ほども申しました国鉄の企業努力という、また国鉄自体の体質の問題。お話は抽象的になると思いますが、どうもマンモス化いたしまして大きなこの国鉄は、サービス問題一つとっても何をいたしましても、相当改善といふことが叫ばれても、なかなか進んでいかないという根本的な体質問題というのがあるわけでありま

すが、そこでは、國鉄を取り巻く外郭団体といふのがござりまして、これは國鉄出者がそこの主要な地位につきまして、いろんな仕事をしておる。特に資材の買い付けなどにおきましては、間に入りまして、そして二割から二割五分のそういう手数料を取りまして仕事をしておる。国鉄には資材局というのがありますし、直接購入いたしますと非常に安く買えるものが、そういったもののが間に介在いたしまして、もう市価の何倍にもなつていくということで、そういった外郭団体自体が百数十といふものが国鉄を取り巻いて全国にある。これはもう御承知のとおりであります。根本的に国鉄を最も愛し、国鉄を育てていかねばならないこの国鉄の先輩が、極端に申しますと国鉄を食いものにして、そうして赤字に拍車をかけておるというふうなことで、私は憤りを感じるものであります。そういったことが是正されていくならば、資材の

購入の節約という面、大幅にそういったものを、むだに購入するとか——毎年会計検査院からも指

摘されておりますように、むだものを多く買付けたり、あるいは高く買つたりというふうなことでは、国鉄のお金のないところにおいてさらにそこそこの外郭団体の今日のあるべき姿というよ

うなことについて、日ごろお考えになつております点がございましたら、参考のためにお伺いいた

したいと思います。

○村木参考人 お答えいたします。いまお話のご

ざいましたような点は、ただ、ひとり国鉄だけで

はなしに、國やそれからその他の国有企業におきましても同様なことが行なわれておると存じます

ので、これは国鉄だけをやり玉に上げましても、たとえば契約のしかたにいたしましても、なかな

か容易に問題は解決しないわけでございますの

で、ひとつ全体の、國や國有企業の資材や工事請負の方法について、民主的なメスを入れると申

ますか、会計検査院などがござりますけれども、

どうも私どもが見ますと形式的に行なわれている

ような気がしてならないわけでござりますので、

ひとつ民主的な監査機関をつくっていただきて、

特に国鉄には監査委員会というのがござりますけれども、あの監査報告を總裁や大臣に行なうので

はわからりますが、そのときにレールの上の輸送時

間は多少縮短できるかもしれないけれども、戸口から戸口への輸送時間といふものは逆に長くなる

のだとということを述べられましたが、何かそれは根拠がござりますが、それを伺います。

○岡野参考人 私は労使の協力体制をとつて、そ

して責任を持たせて経営をやらせるべきだという

ことを申し上げましたが、きわめて具体的な形で

こうしたというところまではいっておりません

が、今まで公共企業といふものは企業性と、それから國の事業といいますか、政府といいます

か、そのいいところをとるのだということにはなつてゐるわけですが、実はどうもこれは全世界

的に見てそうですが、悪いほうをとつた例になると

いう形が見られるようあります。ここで一

つのルールができ上がって、やはり国鉄の労働

者——たまたま私は毎年一人ないし二人の若い委

託生を聽講生として預かって、いろいろ勉強して

おるわけですが、やはり労働者のほうに勤労意欲

がわからなければ話にならない。しかしこれは客観

的な条件としまして、かつては國鉄が膨張の時代

にあるときには、次々に昇進の道といいますか、

そういうポストがあつたわけですが、こういう時

代になりますと、それが非常に閉ざされてくる。

やはり労働者にとって勤労の意欲がひとつ盛り上

がれないということがあります。それから企業で

それが成果の配分ということが行なわれるのです。

○河村委員長 河村勝君。

○河村委員 お二人に、時間もありませんからまとめて質問をいたします。

最初に岡野さんにお伺いいたしますが、条件つ

き賛成の、その三つの条件のうちの一つの中で、

持たせてやるという意味のことがあつたと思いま

す。現実にこれから再建をやろうとする場合

みたわけです。交通生産というものは元来土地に固着して行なわれている。生産と同時に消費が行なわれるというような性格になつておりますので、地域的にコストを見ていきますと問題がはつきりしないわけでござりますけれども、本日旅客と貨物というふうに二つに大づかみに分けて、旅客の一般的性格、貨物の一般的性格、こういうようなものから判断してみますと、抽象的でござりますけれども差別運賃という問題が浮かび上がってくるわけでございます。これは具体的な事實をたくさん積み上げた上で私は差別運賃という問題を申しておるわけでございまして、はたして差別運賃と感ずるかどうかはその人がどういう立場でその運賃を見るかということとかわり合いがあるわけでございます。私がそれは差別運賃だと言いましても、ある人は、いやとんでもない、それは公正妥当だ、こういうふうにおっしゃるだらうと思います。このようなことから、何が差別運賃であるかということについては、これは時間をお願つた上でおやりただくことが望ましい、こういうふうに思います。

おはをわちまでまれでゑに説はれし〇

みたわけです。交通生産というものは元来土地に固着して行なわれている。生産と同時に消費が行なわれるというような性格になつておりますので、地域的にコストを見ていきますと問題がはつきりしないわけでござりますけれども、本日旅客と貨物といふふうに二つに大づかみに分けて、旅客の一般的性格、貨物の一般的性格、こういうようないぬものから判断してみますと、抽象的でござりますけれども差別運賃という問題が浮かび上がつてくるわけでございます。これは具体的な事實をたくさん積み上げた上で私は差別運賃という問題を申しておるわけでございまして、はたして差別運賃と感ずるかどうかはその人がどういう立場でその運賃を見るかということとかわり合いであるわけでございます。私がそれは差別運賃だと言いましても、ある人は、いやとんでもない、それは公正妥当だ、こういうふうにおっしゃるだらうと思います。このようなことから、何が差別運賃であるかということについては、これは時間をかけて具体的に委員会などをつくつてひとつ御審議願つた上でおやりいただくことが望ましい、こういふふうに思います。

河村委員 私わからぬのですが、運搬距離が長くなると多少両側の費用があふえるということは想るのですが、時間的に手続がめんどうで戸口から戸口の時間も延びるというの、どう考へても私にはわからないのですが、具体的にそういう根拠がありでしようか。

村木参考人 それはいままでのよう五キロおに貨物駅があります場合には、小さな荷主も直に国鉄の窓口に委託することができたわけですが、それね。ところが四千からありました貨物駅が駅になってしまいまして、二十一キロごとに駅ができるということになれば、これはもう当然なこととしていろいろな手数がそこにかかるわけございましょう。そのことを私は問題にしているわけでございまます。

河村委員 はい、やめます。

細田委員長代理 田代文久君。

田代委員 まず岡野参考人に一言だけ質問いたしましたが、先ほど、今度の法案の内容になつておますけれども、貨物の集約化という問題はこれほは正しいのだ、これは支持すべきであるという御説明がありました。この点が、國鉄法の第一条、わゆる公其性の問題、福祉の増進というそういう観點から見まして非常に疑問に思うわけなんですが、この貨物の集約化によって國民全体としてこれがプラスになるのだということをお話しになりましたですね。どうもその点が理解できないのよつておるわけなんです。それから基本的には値段も高くつくし時間もかかる、非常に不便を感じるということが現実にあって、全国のこれまた、中小の荷主ですね、ただいまお話をありますから、レールの上の輸送時間といふもの非常に短くなっている、こういう傾向を申し上げわけでございます。

河村委員 私わからぬのですが、運搬距離が長くなると多少両側の費用がふえるということは想うのですが、時間的に手続がめんどうで戸口から戸口の時間も延びるというの、どう考へても私にはわからないのですが、具的になら根拠がおありでしょか。

河村委員 私わからぬのですが、非常に近代化されてしまうから、レールの上の輸送時間と、いうものは、常に短くなっている、こういう傾向を申し上げわけでございます。

河村委員 私わからぬのですが、運搬距離が長くなると多少両側の費用がふえるということは想うのですが、時間的に手續がめんどうで戸口から戸口の時間も延びるというの、どう考へても私にはわからないのですが、具的になら根拠がおありでしょか。

河村委員 私はいままでのよう五キロおきに貨物駅があります場合には、小さな荷主も直に鉄の窓口に委託することができたわけでござりますね。ところが四千からありました貨物駅が駅になってしまいまして、二十一キロごとに駅ができるということになれば、これはもう当然なことでしていろいろな手数がそこにかかるでまいわけございましょう。そのことを私は問題にしているわけでございます。

河村委員 はい、やめます。

細田委員長代理 田代文久君。

過密の問題、この問題が現在全体的な経済現象の中で、現在の政策の中で問題になつて、これをどう解決するかという問題にもなつてゐるときに、この貨物の集約化ということはますます過疎地域を過疎化し、国民に、その地域における住民ですね、その人たちに不便とあるいは割り高の負担をかけるのじやないかという点で、国民全体としてこの貨物の集約化ということがプラスになるといふうはどうしても理解できないのですね。これは一部の方には、一部の荷主には、明らかにこの集約化が利益になるし、またそういう意図でこれが非常に重要な柱として据えられておるのじやないかというふうに思うわけなんですが、国民全体の関係から見てそのように考えられない。とすると、われわれとしましては全国民の代表なんですから、そういう一部の産業人の利益によつて他の中小の荷主が犠牲を負うということについては、これは黙過するわけにはいかない。全体としてこれが国民の利益という方向で私たちは法案について対処しなければならないわけでござしますし、そういう点からいわゆる国鉄法でいう公共性とそれからこの集約化との関係ですね、原則として面、また実際上の面から見て、これが国民全体のプラスになるのだという点について、ひとつ御説明願いたいと思うのです。

く、しかもその各駅において搬う荷物の積はそれほど多くなくて、しかもある程度の人員を配置しなければならないということになつて、その人員のコストは以前よりもずっと上がつてているという状態のもとで、中小荷主は相変わらず安い運賃でその鉄道の駅を使わせろというふうに言うのは、私はこれは利己主義であるうといふうに考えます。要するに他の人の犠牲において自分だけが安いコストで運ぶということの特権を維持しようとすることにはかならないわけあります。それからいまの中小荷主の関係になるわけですが、実際の日本のトラックの保有の状況を見てみますと、とりわけ小型のトラックについては中小企業の所用が非常に多いわけです。これは自分で貨物の輸送を自家用トラックでやつておるわけであります。貨物の駅が集約化されたときに、そこへ持つていくという程度のことをやるのは、私は資源の配分を考えて当然のことであるというふうに思います。なお、過疎過密の解決にこれもなつているかといいますと、小さな貨物駅をそのまま残していくことがこれまで過疎化を実際に防いでいたかどうかということを考えましても、小さな駅の貨物の取り扱い量は年々減つております。一つは、これ以上減らしたらもう減るのではないかといふことがこれまで過疎化を実際防いでいたかは、われわれ乗客として鉄道を利用する場合よりもっとそろばんをはじくわけでありまして、与えられている状況のもとで、それを最も有効に利用するということをやるのが企業者としての、中小企業といえども義務であると思います。

の貨車の量がたまつて列車を編成するまでは操車場に置いておかなければならぬ。しかもその操車場に置いておく時間が長くなればなるほどそこでの従業員もよけい要るということになるわけで、しかもそれが輸送サービスについては質の低下ということになります。したがつて、集約化によつて列車編成がはるかに楽になる。したがつて以前よりも操車場の滞留時間も短くなるということになった場合には、荷主としても、自分が集約化された駅へ持つていくコストを含めてもそれは全然マイナスにはならないで、輸送サービスの向上といふ形で返つてくるのですから、したがつてまるまる負担になることにはならないので、場合によつては、とりわけなまものを扱うようなものにつては、これはむしろプラスの恩恵を受けらるかも知れないわけです。したがつて国民全体、それも各員個々の国民をすべてピックアップして全体といひますとちょっと問題があると思いますが、私はやはり絶対としての国民にとってはプラスであるといふふうに考えております。

○田代委員 ただいまの御説明はなお納得しかねるわけですが、これは議論をする場ではありませんからあれしませんが、やはり基本的にいわゆる国

鐵という名前そのものが示し、あるいは國鐵法自身の第一条に明確にいつているように、公共の福祉といふことで國民全体として受け取つてゐるの

は当然であるし、またそういう一般の営利企業でないことは明らかなんですね。それから實際の問題として、今度の法案の基本的な解釈のしかたなどにおきまして、どうしても法律自身にこの公共性といふ大原則をうたつておるその問題を空洞化する。實際上公共性とか何とかいうのはまだ答弁をするときいふいのいよいよに抽象的に言うだけであつて、具体的な内容においてはその公共性がだんだんとむしり取られてしまつて、そして産業の特に大きな産業の営利主義の方向へ持つていかれるといふことについて、國民全体が非常に不安と危惧を持つてゐるわけですね。それに対しでは、私どもとしてははつきりそういう國民の立

場に立つて、これは全体を解決しなければなりませんので、特にその公共性を國鐵法でいつている

かといふことは、今度の法案の一つの重大なボイントになつてゐると思うのです。その点でお尋ねしたわけですが、これは議論するつもりはありませんから……。

○岡野参考人 ちよつ申し上げます。きわめて簡

単に申し上げますが、私はその公共性ということと

自体がどういう意味でお使いになつてあるか、む

しろ伺いたいくらいなんですが、私は最近ある雑誌に公共性について考えたわけですが、鉄道の輸

送サービスというのは本来私的なものであります。われわれは個人個人、自分が消費するわけで

あり、荷主も自分が消費するし、消費しない権利も

あるわけです。この点では、国防のサービスであ

るとか、それから人間が生存の上で病気になつたときに一定の病人を救うというような意味でのミ

ニマムの医療サービスを確保するといふこととは違つわけであります。鉄道についての公共性とい

う問題をむしろ國民に正確に理解させるといふこと

は、そこ政府の義務であるといふふうに私は考えます。國民の個人個人がむしろ自分の利害にかかるわ

ることを公共性の名において要求する。これはお

そらく相手が私的企業であれば要求しないこと

を國の企業であればその損失は政府がしりぬぐい

をしてくれるといふことで要求するのであれば、私はむしろそういう考え方を改める必要があるといふふうに考えます。

○田代委員 ただいまの説は、公共性に対する理

解が私の考え方と根本的に違つてゐるわけなん

で、その点については私はいまは議論する場では

ありませんからこれはいづれ政府、法案を提出し

た当局と私は大いに徹底的にやるつもりですが、これは参考人の御意見として承つておきます。

○村木参考人 お答えいたします。

最初の御質問は、私が公述いたしますときには、

けれども、先ほど御説明していただいた中で、い

まの公共性と企業性との関係において日本の政府

とそれから國鐵との関係、特に路線を敷くとか新

しいいわゆる新幹線を敷くとかいうようなそういう工事面における経費、これはばく大なる投資がなされているわけですが、そういう面において日本の場合とヨーロッパ諸国の場合には相当相違があ

るようと思うといふふうにお話があつたようですが、その点がどのように違つてゐるのか。これはやはり赤字問題を解決する重要なポイントだと私は思うのですが、その点の御説明が一

点。それからもう一つは、今度の法案の趣旨説明の中で、値上げしなければならないのは人件費の

ベースアップによる、人件費が上がるのだという

ことを非常に大きなウエートにしておるわけですね。私自身の理解によりますと、労働者の賃金、

したがつて人件費という問題とこの運賃上げとい

う問題は全然無関係だとは言えませんけれども、

大体本來人件費とか賃金とかいうものはそれ自身の独立性を持つたものであつて、したがつてこれ

はベースアップしたから、だから運賃はそれにスライドしてそのまま上げるんだというような形

で、これを運賃値上げの条件として出すべき性格

のものではない。人件費とはそういうものではないとい

い、労働者の賃金とはそういうものではないとい

うことだが、私どもの基本的な考え方なんですが、

いうことに、何もかもそういう国鐵に勤務してい

る労働者あるいは國民の旅客全體に負担をかける

といふような方向が打ち出されていることは、ど

うしても納得ができないわけです。そういう意味

で、人件費が本来持つ原則的な意義、労働者の賃

金の持つ意義、それとこの値上げとの関係につい

て御説明していただければ非常に幸いです。

○村木参考人 お答えいたします。

最初の御質問は、私が公述いたしますときには、

五つの措置を政府がやつてほしといふふうに思つたわけですが、これはヨーロッパ諸

国、これはすべて国有鉄道でございますが、これ

らではみなやられていることでござります。これ

は当局の監査報告書をごらんいただきますと具体

的に出ておりますが、そういうことがすでにやられておるわけです、單年度の欠損という問題につ

いて。それから、新しく設備投資をするというつ

まり工事資金の問題についても、これはたてまえ

として國が出資するというのが基本でございま

す。したがつて、冒頭申し上げました私の意見

は、特別に何も資本主義の世の中から飛び離れた

ことを提案しているわけではないわけでございま

す。すでにヨーロッパ諸国では、第一次大戦後、

企業がオートノミーという形で民主化されてきて

おるわけでございますが、そのような中でこれは

すでにやられておるわけです。その一つの例を、

私たちがどうも外國の国有鉄道についての認識が

不足しているんじゃないかと存じますのは、たとえばよく閑散線区を廃止するという問題がござい

ます。たとえばイギリスの場合でいえば、最盛期には三万キロほどあつたのが、今日では一万キロ

整理して二万キロになつて、そういうふうに

言われて、あたかも三千四百キロの路線を廃止す

ることが当然のように言われるのですが、たとえば

たとえば三万キロほどあつたのが、今日では一万キロ

整理して二万キロになつて、そういうふうに

言われるが、たとえば三万キロの路線を廃止す

ることが当然のように言われるのですが、たとえば

比べて倍ぐらいの乗客になります」「どれぐらいの数になりますか」「いまは一日十二人ですが、夏には二十五人ぐらいになります」こういうふうに胸を張つておしゃつてられる。「夏の間はたいへんですね」心の中では何がたいへんなものか、たいへんなのはイギリス国有鉄道のほうではないかなどと思いながらも、美しいお嬢さんに對する礼儀は欠かさなかつた、なんていうようなお話があるぐら、閑散線区のけたが違うわけですよ。岡野先生がさつき、ことばのはずみでございましょうけれども、利己主義とおっしゃいましたけれども、沿線に住んでる人はもう少し私は、利己主義という概念が問題でございますけれども、利己主義になるべきだと思うのです。自分の権利をもう少し主張すべきだ、こういう点が少し弱いと思うのでございます。國鉄を維持していくためには、今日のような条件のもとでは、國鉄を独立採算でやっていくことはむずかしいわけなんですね。いろいろな条件があつて。ですから、政府がいろいろ援助するのは、これは当然なことでございまして、特に日本はもう百年からのがたまつて今日の状態になつてきたわけです。外国じゃそういうわけです。あかんてそんなにたまりはしなかつたのだけれども、今日のようないい處をやつておるわけなんです。こういうふうに私は外國鉄道の援助については理解しております。これは監査報告書に書いてある事実を申し上げたわけでございます。

次に、國鉄労働者の賃金と國鉄經營の問題と結びつけることについては、全く同感でございま

す。企業の中で、先ほど申し上げましたけれども、労働者の賃金をどうするかというよなことを、收支の上で考えたのではこれは賃上げなん

て実際にはできるものではございません。もともといまの社会では、労働者は雇われて働いてるだけなんです。國鉄職員といえども雇われて働いているというルールは、これは自由民主党の先生方もお認めになるだろうと思うのです。雇われて働いているという事実で國鉄労働者は賃金を要求

しているわけでござりますから、どうぞひとつその権利は承認してやつてほしいと思います。以上でございます。

○田代委員 どうもありがとうございました。
○小峯委員長 これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

この際、お二人の参考人にお礼を申し上げます。
○田代委員 どうもありがとうございました。
○小峯委員長 これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

本日は、御多用の中、当委員会に御出席いたしましたとして、貴重な御意見をお述べいただき、またにありがとうございました。委員会を代表して厚くお礼申上げます。(拍手)

この際、暫時休憩いたします。
午後零時二十七分休憩

○小峯委員長 午後三時二十三分開議

道路運送車両法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案に対する質疑は去る四月十八日終了いたしております。これより本案を討論に付するのであります。別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決の諸君の起立を求めます。

○小峯委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。(拍手)
由民主党提出をもつて、本案に対し附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

本動議を議題とし、提出者から趣旨の説明を求めます。加藤六月君。

○加藤(六)委員 ただいま議題となりました本案に対し附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党を代表いたしましてその趣旨を御説明申し上げます。
附帯決議の案文は、お手元に配付してありますので、朗読は省略させていただきます。
本附帯決議案は、当委員会における本法律案審査の過程におきまして、委員各位から述べられました御意見及び御指摘のありました問題点等につきまして、これを六項目に取りまとめたものであります。今回、本法により軽自動車の検査制度が実施されるにあたり、政府において積極的に措置すべきところをここに明らかにし、本委員会の決議をもちまして、その実施に遺憾なきことを期すことといたした次第であります。

附帯決議案の内容につきまして簡単に申し述べます。まず第一項は、今回新たに認可法人として設立されます軽自動車検査協会が、國にかわりまして軽自動車の検査を実施することと相なるわけになりますので、協会の検査業務の適正かつ厳正な実施を確保いたしますため、當局の協会に対する監督指導に万遺憾なきを期すべきであるとの趣旨であります。第二項は、協会の役職員の選任につきましては、その選定の主たる範囲が一部に偏ること等によりまして、世論の非難を受けることのないよう、特に公正妥当を期するよう配慮する必要があるとの趣旨であります。

第三項は、協会が選任いたします軽自動車検査員の確保充足につきましては、民間業界における人手不足の実情をも十分に配慮いたしますとともに、軽自動車検査員の職責の重要性にかんがみ、軽自動車の検査が厳正に実施されますよう、當局において適切な措置を講すべきであるとの趣旨であります。

第四項は、道路運送車両法の目的のうちにあります自動車整備事業の健全な発達をはかりますとともに、民間車検制度の拡大に資するため、自動車に限らずすること。

五 軽自動車の検査手数料の適正について配慮すること。
六 軽自動車検査協会による車検制度は、軽自動車に限定すること。

右決議する。

○小峯委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

本動議について採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○小峯委員長 起立多数。よって、本案は、宇田國榮君外四名提出にかかる動議のごとく、附帯決議を付することに決しました。

この際、政府から発言を求められておりますので、これを許します。丹羽運輸大臣。

○丹羽国務大臣 ただいまは、道路運送車両法の一部を改正する法律案について、慎重御審議の結果、御採決をいたしましたて、まことにありがとうございました。

また、決議されました附帯決議の内容につきましては、その趣旨を十分尊重し、誠意をもつて実施に当たる所存でございます。

まことにありがとうございました。(拍手)

○小峯委員長 おはかりいたします。

ただいま議決いたしました本案の委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○小峯委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○小峯委員長 次回は、明九日午前十時から理事会、午前十時三十分から委員会を開くこととし、本日はこれにて散会いたします。

午後二時二十九分散会

正誤	債券	行段	正
運輸委員会議録第十四号中正誤			

昭和四十七年五月十六日印刷

昭和四十七年五月十七日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

C