

第七十一回国会
衆議院

運輸委員会公聴会議録 第一号

昭和四十八年四月二十七日(金曜日)

午前十時四十分開議

出席委員

委員長 井原 岸高君

理事 江藤 隆美君

理事 佐藤 孝行君

理事 細田 吉藏君

理事 齊藤 正男君

理事 愛野興一郎君

大竹 太郎君

國場 幸昌君

徳安 實藏君

綿貫 民輔君

太田 一夫君

久保 三郎君

紺野与次郎君

石田幸四郎君

河村 勝君

出席公述人

東京工業大学教

授 菅原 操君

経済評論家 木村禎八郎君

一橋大学名誉教

授 田上 穰治君

交通評論家 村木 啓介君

流通経済大学教

授 中島 勇次君

法政大学教授 広岡 治哉君

主婦 竹森 澄江君

主婦 都丸 泰江君

委員外の出席者

運輸委員会調査

室長 鎌瀬 正己君

委員の異動

四月二十七日

第一類第十号(附属の二)

運輸委員会公聴会議録第一号 昭和四十八年四月二十七日

辞任

阿部 喜元君

石田幸四郎君

同日

愛野興一郎君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

補欠選任

愛野興一郎君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

田中 昭二君

本日の公聴会で意見を聞いた案件

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進

特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出

第一七号)

○井原委員長 これより会議を開きます。

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進

特別措置法の一部を改正する法律案について、公

聴会に入ります。

本日御出席願いました公述人は、東京工業大学

教授菅原操君、経済評論家木村禎八郎君、一橋大

学名誉教授田上穰治君、交通評論家村木啓介君、

流通経済大学教授中島勇次君、法政大学教授広岡

治哉君、竹森澄江君、都丸泰江君、以上八名の

方々でございます。

この際、公述人各位に一言ごあいさつを申し上げ

ます。

本日は、御多用のところ御出席いただきまして、

まことにありがとうございます。

申すまでもなく、本案は重要な法律案でありま

して、本委員会といたしましても、慎重な審議

を続けているところであります。

この機会に、広く各界からの御意見を拝聴いた

しまして、審査の参考にいたしたいと存する次第

でございます。何とぞ、公述人各位におかれまし

ては、それぞれのお立場から忌憚のない御意見を

お述べいただきたいと存じます。

議事の順序について申し上げます。

まず、公述人各位からお一人十五分程度御意見

を順次お述べいただきまして、その後、委員から公

述人各位に対して質疑を行なうことになっており

ます。

なお、念のため申し上げますが、発言する際は

委員長の許可を受けることになっております。ま

た、公述人は委員に対して質疑をすることができ

ないことになっておりますので、あらかじめ御承

知おきを願いたいと存じます。

御意見を述べていただく順序は、菅原公述人、

木村公述人、田上公述人、村木公述人、中島公述

人、広岡公述人、竹森公述人、都丸公述人の順で

お願いをいたしたいと存じます。

それでは、まず菅原公述人にお願いたしたい

と存じます。菅原公述人。

○菅原公述人 東京工業大学の菅原でございます。

今回御提案のございました国鉄運賃法及び国鉄

財政再建促進特別措置法の一部改正法案は、国鉄

経営の現状あるいは今後の国民経済あるいは国民

福祉に国鉄の果たすべき役割というものを考え

ますと、当然必要なものと考えまして、私はこの

法律案に賛成でございます。

国鉄が現在まで国の大動脈としてその役割りを

果たしてきたわけでございますが、経済社会の変

動あるいは輸送構造の変化、そういうものにより

まして、昭和三十一年以降赤字に転じ、昭和四十

七年度で三千六百億円に達するであろうという赤

字を発生するという憂慮すべき事態に至ったもの

でございますけれども、この国鉄をして今後とも

国の大動脈として、国民経済あるいは国民福祉の

向上発展に貢献させる、そのためにはここで根本

的な体質の改善を行わなければならないものと思

います。

この赤字を四十八年から五十七年までの十年間

に解消して、昭和五十七年度に減価償却後の黒字

に持っていくというためには、収入の増加をはか

り、あるいは経費の節減をはかっていくというこ

とが必要でございますが、まず第一に、交通施設

の建設及び維持に要する費用は利用者が負担をす

るのが原則であると思ひます。したがって、

人件費の上昇あるいは物価の上昇に對しまして、

適正な運賃水準の上昇というものは容認されなけ

ればならないものと思ひます。

第二に、しかしながらこの交通市場は必ずしも

一般の市場機構に乘らない面がございます。たと

えて申しますならば、第一には、非常に波動性の

高い都市の通勤通学輸送を担当するというような

ものがございます。あるいは第二に、国の分散政

策というような場合に先行的な投資をしなければ

ならない。効果があがってくるまでに相当な懐妊

期間があるということがございます。あるいは第

三には、ローカルの交通の維持というようなシビ

ルミニマムの役割りも果たさなければならぬ

面がございます。そういった場合につきましては、

必ずしも利用者がそれを負担をするというもので

はございませんで、その目的を達成するために、

適正な国の財政援助あるいは補償というようなの

のがなければならぬわけでございます。

それで、国鉄再建促進の措置を伺いますと、次

の三つのものから成り立っているというところで、

私はそれが当を得ているものと考えますが、第一

に、国の財政援助として約五兆円のもの盛り込

まれておる。第二に、国鉄の企業努力として約五

兆円が計画をされていると伺っております。これ

に對しまして、運賃値上げによる増収分が約八兆

円を見込んでおる。そういたしまして、この再建

期間中に人件費が上がるわけでございますが、人

件費の上昇分だけで七兆四千億、これに基準物件

費の上昇八千億を加えますと約八兆というものが

これは資本費を除く純経常的な経費として上昇し

ていくわけでございます。そういったものをカバーするために、八兆円程度の運賃値上げというものは、これは必要最小限でやむを得ない運賃レベルのアップであらうと私は考えます。そういう意味でこの国鉄再建の計画及び運賃値上げの運賃法の一部改正の法律案に私は賛成をするわけでございます。

なお、この再建の実施にあたりましては、私は、現在の再建計画の実施状況その他から考えまして、ひとつお願いをしたいことがあるわけでございまして、すけれども、まず、現行計画が挫折をした原因を十分に反省をして進めていただきたいと思います。

第一に、その原因が人件費の予想以上の増と収入の伸び悩みというものが原因で、ここに改定をしなければならぬということにもなっているわけでございしますが、今回の計画は本年二月に閣議決定をされました経済社会基本計画というもののひとつとして、経済指標等を想定しておるわけでございします。言うなれば、国の経済社会基本計画と整合した計画であるということがいえると思えます。そういった意味で、相当精度の高い予測がなされておるというふうには私は判断いたします。しかし、国鉄の分担輸送量というものは、これは国鉄のほうで定められるものではないわけでございします。つまり、利用者が自由に交通機関を選択していくわけでございします。そういう意味で、国鉄が予測をしております収入をあげていく、あるいは輸送量を確保していく、そのためには常に国鉄としては輸送構造の変化に対応していかなければならない。そうしないと予想された収入が得られないのではないかと、こういうふうな考えです。交通部門をめぐっております社会的な、あるいは経済的な環境は常に変動しております。流動しております。この流動するニーズというものを常に的確に把握をして、また一方では急速に発展していきます技術革新というものに即応した体制をとっていかねばならない、そういうふうなやつていただきたいと思います。

たとえば、旅客の輸送につきましては、新幹線網の整備、建設の促進でございます。全国に住む大多数の国民が、容易に新幹線網を利用するといふ恩恵に浴せるといふためには、強力な新幹線網の建設促進の措置をとっていただきたいと思えます。また貨物輸送が伸びないということをよくいわれるわけでございしますけれども、貨物輸送について申しますならば、現在全国に二千以上の貨物駅が散らばっているわけでございしますが、そういうところから出てまいります非常に少量の貨物を集めて運んでいく、一カ所に集めて、それを一つの列車にして運んでいくという輸送体系をとっていただくのは、生産性においてほかの社会構造に十分に追いついていけないということになるわけでございします。これを全国数百程度以内の拠点駅に整備をいたしまして拠点間の輸送をやる。そうして貨物のターミナルはほかの交通機関、言うなれば、トラックとかあるいは海運、そういうものと共同して利用できるといふような複合的な性格あるいはターミナルにあわせて補完の機能を持たせるといふような複合的な機能を持ったターミナルに整備していくということによりまして、自動車と鉄道との協同体制あるいはその他の交通機関との協同体制を完成させる。そういうことによつてこそ初めて利用者のニーズに対応できいくというふうなことを考えるわけでございします。また同時にコストの削減がはかれるということもございします。そういうふうなシステムの変換を勇敢に進めていただきたいと思います。

それからまた一方、大都市におきましては、交通空間の制約というものがございします。したがって、そういう場合には国鉄がおのずと通勤通学というように短時間に大量に集まってくる交通を担担しなければならぬわけでございします。したがって、どういった輸送が最も国民経済あるいは国民福祉の向上に貢献するかということから、強力な質的な向上あるいは量的な拡大というものを、通勤対策にも力を入れていただきたいと思います。

それから最後にもう一つお願いしたいことは、この交通の施策と地域との関係でございます。具体的例をあげて申しますならば、第一に、都市開発との一体的な計画でございます。従来、都市の計画とあるいは地域の計画と交通計画とが遊離をしておる、あるいは交通計画が都市の計画に追随をしないで、こういうことでは真の貢献はできないわけでございします。それから都市と交通との計画の一体性と同時に、その実施にあつた協同的な開発というふうな組織面あるいは実行面と一体化をしていくということが必要ではないかと思ひます。またそういうことが、結局は非常にローカルな交通網の生かし方、地方におけるレクリエーション基地の開発といったようなものと一体となります。ローカル交通の活用のかたというものにもつながるのではないかと、こういうふうに考えます。

また、逆に交通施設の建設にあたりまして、常に生じてまいります地域の抵抗というものが、これがどういふところにあるかということも十分に把握をしなければ、この大きなプランを立てただけで、それが実行できないということになってくるわけでございします。そういった意味で、この交通施設の整備あるいは交通施策の推進というものにあたりましては、地域との関連というものを常に考慮に入れて進めていただきたい。

以上、四点、再建計画の実行にあたりましてお願いいたします。全面的にこの両法案の改正に賛成であるという私の意見を終わりたいと思ひます。(拍手)

○井原委員長 ありがとうございます。

次に、木村公述人にお話をいたします。

○木村公述人 御要請によりまして、国鉄財政の赤字解消と、運賃値上げを内容とするこの法律案の改正につきまして、簡潔に意見を開陳いたしたいと思ひます。

まず、結論から申し上げますと、本案は福祉に逆行する再建案であり、運賃値上げ案であるといわざるを得ません。その理由にはいろいろござい

ますが、おもな点として二つをあげることができると思ひます。その第一点は、国鉄財政の再建及び運賃値上げ問題を取り上げる今回の基本的姿勢が福祉に逆行していることであると思ひます。

過去何回かの国鉄の長期計画は、常に運賃値上げとワンセットの形をとってまいりました。今回も計画の最終年次の昭和五十七年には三千五百キロの高速新幹線を国民が利用できる、さらにまた、昨年の大問題となりました地方赤字路線の廃止を取りやめるといふ二つの国民に対するサービスと、十年間に四回の運賃引き上げを行なうという利用者負担の強化をセットした、従来と全く同じスタイルで登場しているわけであります。

国鉄の財政再建と体質強化のための資金獲得は、企業努力によつてだけでは期待できませんので、その解決策をこれまで運賃値上げに求めてまいりました。昭和四十一年、四十三年、四十四年度の運賃値上げの結果がそうでありましたように、今回の場合も、たとえ運賃値上げを予定どおり行なつたといつても、投下資本の借入れ返済、巨額の借金の利子支払いなど、費用の増加を負担できる見通しは立っておりません。今回の国鉄再建計画では、昭和四十八年、五十一年、五十四年の各年度に平均一五%、五十七年度に一〇%の運賃値上げを予定しております。計画最終年度の五十七年度には、それまでずっと続いている赤字が一挙に三千七百九十二億円の黒字に転換するというバラ色の見通しが描かれております。しかしこの間の借金は、四十七年度の三兆七千六百七十六億円の三倍近く十兆九千八百十九億円にふくれ上がります。さらに累積赤字も一兆四千四百三十五億円から約一・五倍の二兆六千七百七十五億円にふえることになっております。現在でも借金に追われ、苦しんでいる国鉄が、十年後にいまより三倍も大きくなる借金の重圧にどうして耐えることができるのか、全く理解に苦しむところであり、現在の国鉄財政再建にとつて大きな問題は、過

承知のように国鉄の予算は全体として、一体として毎事業年度、収入、支出について編成されておりますから、ある部分が赤字であれば、ほかのところが黒字でありましても、相殺されます。全体として考えなければならぬのでございますが、そういう意味におきまして、やはり総原価、全体としての原価というものが償うことが必要である。北海道あたりに特に赤字線の極端なものがあるように伺っておりますが、そういうものだけを解消するということでは済まないでございます。さて、そうなりますと、また国鉄の収支予算を分割いたしまして、ある部分について原価が償うかどうかということを考えるわけにもいかない。そして御承知のように、独立採算制は、利益は損失の補てんに充てる、残余があれば積み立てておくかわりに、損失のほうはすべて繰り越し欠損金として整理することになりまして、先ほども御指摘がありました、当然に国のほうから赤字を補てんするということにはなっていないのでございます。ところで今回は財政再建のほうから考えて政府の出資がかなり認められております。その意味で、これは運賃法とは別に運賃の値上げが相当に、抑制と申しますか、必要が減るのではないかというような考え方もございます。しかしながら、これはもうおわかりのように、もしそのように赤字の補てんあるいは欠損を減らすことが、運賃の値上げによらないで主として政府の出資額を増額するというところで解決するということでありまして、先ほどからのお話のように独立採算制をはずさなければならぬ。独立採算制は、国鉄みずからの企業努力あるいは利用者の負担を若干増加することによってともかく利益をあげて赤字の解消につとめなければならぬという一つの宿命的結論があるのでございます。そういう意味において、今回政府が出資を相当、ある程度ふやしたということは私は敬意を払うのであります。しかし実をいいますと、初めにお断わりしたように、私も必ずしも満足していませんのでございます。

一つはしばしば言われます赤字線があるためでありまして、これはもういろいろよくおわかりのところでございますが、その解消は容易でない。地元の反対があるのみならず国会の中でもかなり困難なところのように伺っております。しかし私の申し上げたいのは、単に現在あります赤字線の申し上げということだけでなく、実は鉄道敷設法をごらんになりますと、第一条に基づく別表という表がございます、建設予定の路線でございますが、ちよつと見ましたところ、約二百本ほどあがっております。これを伺いますと、ほとんどがみな赤字である。こうなりますと、鉄建公団を通して建設されます赤字線が将来どれくらい続くか、どれくらいふえてくるかわからない、こういう状況で、むしろ私は現在の赤字線よりもこれから建設されて国鉄のほうに移管されて、その財政の重大な負担となる新線の建設のほうに非常な心配を持つのであります。そういうふう to 考えますと、これはまさに経営の合理化に反対であり、また独立採算制の趣旨をむしろ破るものであります、今回幸いにして政府の出資がかなり認められましたから、こういうものは、私どもの頭の中では、まず運賃を下げることもともないもう一つと急を要する問題があり、むしろこれの欠損に充てるべきではないかというふうに思うのでございます。

またもう一つは、御承知の公共負担の問題がございます。私どもしろうにとにも一番わかるのは定期の割引率でございまして、運賃法では五〇％になつておりますが、実際には御承知のように、通学に至つては八十何％の割引であり、通勤の場合にも、これはほとんど法律のとおりでございます。が、五十数％あるいは五五％くらいの平均だということでございますが、こういう問題につきましては、国鉄のやはり公共性ということを考えると、当然ではないかという御議論もあるかと思ひます。しかし、私は公共性があるからむしろ経済性のほうを無視してよいとは考えないのでありまして、独立採算制という点は、やはり経済性のある程度、

つまり公共性と著しく矛盾しない限りにおいて経済性を考えるという必要があるのではないか、そういたしますと、結局経済的に見て、たとえば定期でありますと、切符の販売、乗車券の販売の期間が省ける、人件費その他の経費が節約されるといたしますと、その程度は経営の上からいっても割り引くのは当然である。たとえば、私どもの伺っているところでは二〇％ぐらいならば、当然国鉄が割引率を認めなければならない。しかしそれを上回って五〇％、八〇％というふうになりますと、これは明らかにそこに矛盾がございます。この矛盾の解消は独立採算制とは別に、国のほうで負担すべきではないかと思うのでございます。外国にも、ドイツその他にもそういう例があるようでございますが、この点はひとつ今回の改正とは一応別のようでございますが、実は表面に出ておりませんけれども、定期の割引率なども幾ぶんこれを下げる、つまり定期の値段が上がるということを伺っておりますが、今回の法案の表面には直接あらわれておりませんけれども、そういう点をもっと掘り下げて考えないと、ほんとうの財政再建は困難であるというふうに思うのでございます。たとえば、いまの公共割引に関連しまして、貨物の運賃についてもある程度の割引がある。これはもう一つの問題でございますが、貨物の車扱いの運賃の等級制につきまして、現在の四等級を三等級に改める、その点で若干議論になっておると伺っておりますが、一等級、二等級を一本にして、言いかえれば一級の運賃というもののを二級並みに扱う、そして他方では四級あるいは三級、特に四級のような生活必需物資のほうの運賃は多少引き上げるというようなことになりますと、一般の庶民の負担において、貨物の車扱いの運賃が改悪されるような感じもするのでございますが、しかしこういう場合もやはり割引とすることも考えられる。これは一つの政策的な意味が入ると思うのでございますが、そういう割引が、公共割引という名称からわかりますように、社会国家的な、少し大きく言えば社会政策的な、そういう新憲法第二十五条 先ほどもお引きになったようにござい

すが、そういう社会国家的な原理が戦後に公に入ってきておる。その立場からいえば当然だという感じがするのでございます。しかし、そういう場合にもやはりそれは経済性から見ると必ずしもそのまま受け取ることがむずかしいわけでありまして、その調整はやはり国の財政のほうで国庫が負担すべきではないかと思うのでございます。

そういう意味で今回政府の出資が再建法の關係で認められましたことは賛成でございますけれども、しかしまだ十分とはいえない。そのことがしばしば運賃の問題にも影響してくると考えるのでございます。基本的には、独立採算制から見まして、国鉄自体の赤字の解消は政府出資に依存すべきではない、これは現行の国鉄法のたてまえをとりますとそういうふうには私は考えるのであります。したがって、まずその点、もし抜本的な解決が必要ということでありましたら、日本国有鉄道法の四十一条、これに立法的に手をつけないと無理であつて、私は、現在国鉄法の改正が御提案になつておりませんから、現行法の解釈としては、かなり苦しくはあつても、赤字の解消は国鉄みずからの収入によつて解決をすべきであり、そういたしますと、ある程度の利用者負担、旅客のほうにあるいは貨物の送り主、荷主のほうの負担になつてもやむを得ないと考えるのでございます。

さて、当面は、運賃の値上げということについて、国鉄運賃法の改正はどうかという問題をいただいたのですが、これにつきましては、いろいろこまかい点もございます。

基本貨率につきまして、第一地帯と俗に申します従来の五百キロまでの基本貨率、これが六百キロまでに延長されたということは、遠距離遞減の法則というものがある程度の修正を受けている、つまり距離が遠くなりましても原則として貨率は変わらないというたてまえがある程度見られると思うのでございます。私どもがしばしば外国旅行で経験いたしますのは、たしかオーストリーであつたかがちよつとそういう感じがするのですが、日本の場合には遠距離になると非常に運賃が安くなる。

しかし、考えてみますと、国鉄のほうの輸送の経費から申しますと、遠距離だから安くするというのもちよつと受け取れないのでございます。むしろ多くの国が採用しているように、距離に比例する運賃ということもかなり合理的ではないかと思ひます。しかし、これはいろいろ交通学の方の学者の御意見もあるでありまして、私がそういう意味で軽率なことは申し上げるつもりはございませんけれども、しかし今回の基本貨率の改正によりまして、ある程度その点の手直しがあったというところに私は賛成するものでございます。

それから旅客の運賃に對しまして貨物の運賃がどうかという点が、これもひとつ御指摘があるようにございまして、確かにわれわれから見ますと、国によつてかなり違ふようございまして、アメリカなどは旅客と貨物の比較をいたしますとかなり極端なようございまして。旅客のほうは、もう長距離の——輸送の実情、利用者はほとんどゼロに近いものであつて、大多數が航空機であり、また自家用車のようなものでございまして、バスもかなり長距離の利用されていようございまして、旅客の収入は実に惨憺たるものでございまして。貨物のほうはとにかくやつていけるというか、そういう悲観的な見方はないと思ひますけれども、国によつてかなり、これは国の広さあるいは地形などによつても違ふのではないかと思ひますが、わが国の場合には道路が最近非常に整備されてきたということが一つの大きな理由であり、その他いろいろあるようございまして、道路がよくなれば当然トラックの輸送も容易になる。そこでトラックが急速に伸びていることは明瞭でございまして、いろいろの資料によりますと、最近十一年に一五%から四三%のトラックのシェアといひますが、利用する範囲が広がってきた。反対に国鉄の貨物のほうでありますと、非常に逆比例でございまして、十年前が三九%であつたのが、今日は一八%という非常に衰微しておる状況でございまして。こういう問題はなかなか一挙に解決することには困難であり、先ほども、ある意味におきまして

道路の建設が進み過ぎているのじやないか、それが逆に国鉄の貨物の運賃の収入にはね返つてきて非常に赤字にあえいでいるのではないかというふうな感じもするのでございまして。しかし、むしろこれについては十分に国鉄も企業努力によつて解決をしなければならぬ。特にいわれますように、最近のコンテナを中心として大規模なフレートライナーといひますか、そういう貨物列車の、ことにスピードを上げた急行の列車を用意してコンテナの輸送を強化していくということが私どもの大いに期待するところでございまして。こまかいことはもう御承知のところでも申し上げる必要はありませんが、現在の貨物列車のスピードなどにつきましても、その構造上大いに改良すべき点があつて、従来の状況でありまして、トラックのスピードにはとても及ばないという状況でございまして、なおサービスの改善、施設の改良などについて大いに努力を期待するところでございまして。

そして、時間もございせんが、具体的な運賃の値上げについて、おまへはどう考えるかということになりますと、先ほど申しましたように、確かに一般の国民、庶民につきましては相当負担でございまして。かなり生活が圧迫されるけれども、よくいわれますように、物価の上昇率と比較いたしますと、まだ運賃、これは貨物も旅客のほうも含めまして、その上昇率は非常に低いということがいえるわけでありまして。一々の数字は申し上げませんが、御承知のとおりでございまして。さらに、外国の鉄道運賃と比較いたしましても、ちよつと申し上げますと、ごく大ざっぱな数値で、日本が比較的運賃は少ない、安いということでございますが、大体私の見るところでは、フランスが日本の一・五倍ぐらい、それからアメリカが一・六倍、イギリスが一・七倍、西独に至つては二倍以上、二・二倍ぐらいの運賃になっているように聞いております。そういうことを考えると、常識的に、特に日本のこの運賃の値上げが不当なものであるとはいへない。それから、そのほかに、もちろん値上げをする以上はサービスの改善につと

めなければならぬわけでございます。国民としては、値上げになつても一向サービスが改善されないということでは非常な不満でございまして。

負担の公平ということからいへば、受益者として利用者の受ける利益がさらに従来以上に引き上げられなければならないと思ひます。そういう意味におきまして、いろいろこの財政再建のほう、これから今後十年間の再建期間における計画をわれわれが見ておりますと、かなりのものがある。むしろ、これも十年たつてみないと正確なことはいへないかも知れませんが、今日の計画でありますと、先ほども御指摘がありましたが、四兆八千億圓というものを使って、三千五百キロの新幹線の建設を行なうということでございまして。これによつて、たとえば北海道と九州とを結ぶ時間が非常に短縮されるわけでありまして、さらに大都市圏の輸送を考えましても、私どもが東京で郊外から毎日のように都心に出てくるのでございまして、このラッシュアワーのすし詰めの苦しみというものが解消されるのではないかと。御承知のように、定員の三倍詰め込まれますと、ほとんど、これはけがをする、生命の安全も保障されないというのが真実でございまして、私の聞いておりますのは、中央線から青梅線のほうに直通電車がございまして、これが従来からどうも三倍をこえているような状況でございまして、非常に危険である。そういうことがだんだん、二倍幾ら、あるいは二倍より下がるような、一九〇%ぐらいの定員になつてまいりますと、かなり、立つておりましたも、よくいわれますように、週刊誌ぐらゐは楽に読めるとかいうふうなたとえをいわれますが、とにかく、そういう問題は、私どもの日常生活における、大げさにいへば生命の問題である。通勤によつて死ぬかもしれない、あばら骨を折るかもしれないというような状況はすみやかに解消すべきであり、そういうことがもし実行されるならば、これはサービスの改善という、かなり程度の低い問題でございまして、ぜひやつていただきたい。これは大いに私どもも期待するものでございまして。

ものでございまして。

そのほかに、鉄道の公害、今日起る公害はいろいろございまして、特に自動車の排気ガス、騒音などの公害というものがたいへんなものでございまして、その場合、一つは電化する。国鉄が非常に電化を進めたというところは、これは偶然かも知れませんが、非常なやつことなことでありまして、これはまだ騒音のほうは残つておりますから、御承知の、先ほど環境庁、運輸大臣を通して国鉄に勧告があつたように、新幹線の騒音については特別な配慮が必要であると思ひますが、これも八十ホン、八十五ホン以上の場合に、あるいは防音工事を行ない、さらに補償するといふふうな計画がございまして、これもしかし、私はただ聞いただけでございまして、十分とはいへないかも知れませんが、できるだけ徹底したものをやつていただきたい、いろいろこの私どもには注文がございまして。複線化もむしろ必要でございまして、踏切事故をなくするための立体交差も徹底しなければならぬ。信号については、これもいろいろ御意見が分かれておりますが、自動信号についてのできるだけ安全、事故防止の対策を徹底していただきたいと思ひます。かようなことを含めまして、すべてを踏まえて運賃の値上げは今回の程度ならば私はやむを得ない。ですから、さらにこれ以上ということになりますと、先ほどの独立採算制に手をつけなければならぬのではないかと。いふに思ひますが、これは今回の法案に入つておりませんから、意見を申し上げることは差し控えます。

あと二、三議論があるわけですが、こういう問題については、再建計画のほうからいへば国の努力、国の出資というか、そういうものがある。はたし補給とかあるいは補助とかいふような問題につきまして、さらに一そう国庫のほうから支出していただきたいという点も一つございまして、これも何えは約五兆圓という、それから国鉄自体の企業努力の問題もございまして。これも約五兆圓、

そしてさらに運賃によつて八兆円ということにな
ると、だいたい利用者の負担が比較して大きいでは
ないか、バランスがとれないではないかというふ
うな感じもするのでございますが、私としてはや
はり国のほうでさらにもう一奮発して、十分国鉄
に対して財政的に援助をすべきである、かように
思うのでございます。

時間もございませぬから、最後に私の希望を申
し上げますと、現在の法案では、私は一応これで
賛成でございます。しかし、しいて申しますと、
いまの独立採算制という点も問題がございしますが、
もう一つは、運賃法第一条の改正というのを私
は考慮をしていただきたいと思うのでございませ
ぬ。どうもはつきりしない。四つの項目がありま
す、特にその中の二本の柱というふうに申します
が、先ほど言った原価を償うということが一方にあり
他方では物価、賃金などの安定をはかるといふ問
題がございします。これは明らかに、矛盾という
でございします。しかもそれが、調和しかねる問題
でございまして、しかもそれを運賃法では順位を
つけてない。そうすると、同じような原則が二つ
衝突したときにどうなるのかといわれると、私も
のほうの解釈としてにわかには結論が出ないので
ございます。しかし、それが先ほど言った運賃法で
は、実は私もわからないというふうに申すべきで
あります。しかし国鉄法のほうで独立採算制が
あるので、そこにやはり原価を償うということに
かなり重きを置かなければならないというふう
に考えて意見を申したのでございしますが、こうい
う意味において、運賃法の規定はかなりあいまいで
あり、しかしまた実際考えてみると、運賃法一条
ははずしてしまつてもかまわない。というのは、
あとで、二条以下、特に基本賃率の三条とかある
いは公共割引の五条とか、あとのほうの条文です
べて具体的に明示されておりますから、何のため
に第一条で原則、抽象的な規定を設けたのか、要
らないということも言えるのでございします。その
原則をつくつても、それを適用する具体的な答え
がすべてあとの条文に出ているためにどうも無用

な感じもいたしますが、もし教科書的にその根本
の精神を出すのであれば、一条ははなはだ明確を欠
く規定であるということでございます。

それからもう一つは、蛇足になりますが、先ほ
ど申しました不経済線というか赤字線の問題であ
りまして、これはやはり政治的な議論もございま
すから、そう簡単に私もが経理の面で結論を出
すことは困難であります。一つの考えは、やは
り地域によつて地元住民の非常な熱意があれば、
ある程度自治体との話し合いによつて解決ができ
るのではないか。さつぱらんに申しますと、地
元の自治体のほうである程度負担する、と同時に
国鉄のほうも若干の負担は覚悟する、というふうな
話し合いにいく。もしどうしても地元で負担にた
えないというのであれば、やはり地元の自治体が
住民を説得して廃止に踏み切る。むしろ廃止する
ことは、逆に自動車、バス、トラックの輸送など
を十分考え、道路を整備して地元住民に不便をか
けないようにすべきでございしますが、その問題は、
やはり今後も真剣にお考えいただきたいというふ
うに思うのでございします。

時間が参りましたので、以上をもつて私の公述
を終わります。(拍手)

○井原委員長 ありがとうございます。

次に村木公述人にお願ひいたします。

○村木公述人 村木啓介でございます。

私は三つのことを申し上げさせていただきます。
一つは運賃値上げをしない、もつぱら国の資
金援助で事態を処理していただきたいということ。
二つ目には、再建計画は問題が多いから撤回して
いただいて、これをつくり直していただきたいと
いうこと。三つ目には、運賃制度の再編成をめ
ぐつて国会軽視の傾向が見られる点を最後に申し
上げたいわけでございます。

それでは順を追つて申し上げます。

私が運賃値上げに反対しますのは、第一には、
一般国民の負担が大きくなるからでございます。
第二には、間接的に物価値上げを誘発して生活が
苦しくなるからでございます。第三には、値上げ

の理由が納得できないということ、運賃負担が
不公平だということでございます。

ところで、いま国民は国鉄に対してたくさん
の要望を持っておりますが、この要望にこたえるの
には膨大な金が必要なのですが、これは当然なこ
とですが、国鉄の現状では、この金を生み出すこ
とができないのは御承知のとおりでございます。
そこで、政府は運賃値上げをしたい、そういう御
提案でございますが、いま運賃値上げをするのは、
先ほど申し上げました第一、第二の反対理由だけ
ではなくて、そのほかいろいろな理由がありま
して、よくないと私は考えるわけでございませ
ぬ。しかしながら、国民の要望にはこたえなければ
なりませんから、さしあたりこうすべきだと思いま
す。

まず第一には、国鉄の営業収支決算を、だれで
も納得できるようなルールで、まずこれをきちん
とさせていただきたいということです。特に減価償
却制度であります。修繕費についても問題がござ
います。修繕費は、施設が使える間の機能の維
持費でございしますが、減価償却費は施設が使える
間に取得額を回収できれば十分でありますから、
その範囲で決算すべきだと思います。国鉄では新
旧さまざまな施設が膨大な量のぼつておりま
すので、たとえば、貨車は新旧さまざまありますが、
十四万両もこれがあるわけでございしますから、他
の施設を含めまして全部取りかえ法でやるのが合
理的なように私は思います。このような償却方法に
よれば、いまの減価償却費は七、八百億は減るわ
けであります。それだけ赤字は減る勘定になる
のは、これは当然でございします。

こうして決算をきちんとした上で、第二には、
政府からの借入金金は本来出資金と考えられるもの
でありますから、その支払い利子は全額たな上げ
にするのが当然だと考えます。

第三には、民間からの借入金の利率を引き下げ
るとともに、一般会計からの利子補給を増額する
ことであります。
そうすると赤字はほとんど消えますが、赤字が

残れば一般会計から欠損補助とすることござい
ます。

これらの措置をとらないでいて、国鉄に公共の
福祉を求めることは、これはもう無理なことござ
います。こうした措置は、程度の差はございま
すが、ヨーロッパ諸国の国鉄ではそれぞれの政府
がやっていることとございまして、そうでなけれ
ば福祉国家が泣くと私は思うのです。

以上は損益勘定についてであります。工事勘
定と資金計画におきましては、第一に、償還期限
の来たる借入金の期限をまず延長すること、第二に
は、政府出資と工事計画について再検討すること
が必要だと思ひます。国鉄が創業以来今日まで、
国有鉄道でありながら、国が出資しないで、他人
資本にだけたよつてきた政策は、ここで思い切つ
て変えるべきだと思ひます。思い切らないから、
十年間に借入金金が六兆六千億ふえまして、その間
の支払い利子の合計が四兆五千億になるそうで、
これでは、ふえた借入金の七割が国鉄の払った利
子がまた舞い戻つただけでございします。そう
いう勘定でございします。国鉄は創業以来、昭和
二十五年に四十億、四十六年に三十五億、合
計七十五億、たつたこれしき国が出資していな
い。国鉄の自己資本は実態としては十兆兆円とい
われまが、帳簿価額はともかくとして、こんな
に払い込み資本の少ない企業が一体どこにあるか。
近ごろになつて、六百五十六億、八百億と出資す
ることになつていようでございしますが、これで
は十分でございします。借金政策は基本的に
は変わっていませんから、これでは再建のつじつ
まは合わない、こういうふうに私は思ひます。

第二の問題、運賃二法案の撤回を求める理由
と、それに関連した意見を述べさせていただきます。

政府と自民党の説明によりますと、赤字のおも
な原因として、運輸収入の伸び悩み、人件費の膨
張、利子負担の増大の三つをあげておられる。そ
して再建案はこの原因にメスを入れてつくつたと、
そうおっしゃつております。ところで、運輸収入

で、特に五年以内に二四％も国鉄職員を減らしてやれる確信が一体当局にあるだろうか。私の理解では、現場の労働者はとつてもそんなことを納得するわけがない、こう思います。失敗したといわれる再建計画と今回提案の再建計画とがどこが違うのか。失敗の経験を率直に出して、この失敗はこうすれば克服できるというように提案すべきだと私は思います。

最後に、四十五年二月に国鉄部内に設けられた貨物経営改善委員会が国鉄貨物経営改善の方向としてまとめられた報告書について申し上げます。詳しいことは報告書をこらういただくことにして、運賃制度の部分でこう述べておられます。

「車扱貨物運賃率は、国有鉄道運賃法によって、表定運賃率が定められているが、これを廃止、国有鉄道運賃法上は、標準運賃率を定め、貨物取引の実

この種輸送サービスの維持、確保に必要なコストを勘案した運賃制度とする」つまり、ここでは徹底した原価主義をとる。この方針によって、具体的には特殊取り扱い、弾力的な運賃の設定、特約運賃に触れられて、最後に公共政策に基づく運賃割引は国鉄財政の現状から見て廃止するという内容でございますが、この方針はすでに包括運送契約という制度や小口混載車扱い貨物率率制度など

によってなしくずしにすでに実施されているわけであります。この方針が徹底してくると、国鉄は鉄道営業法の趣旨や公共の福祉を軽視することになると私は思います。現に、小口扱いの編成がえは中長距離の大量貨物輸送第一の方針から、運賃とサービスの面から国鉄は少量貨物荷主を自然に追い出すことになっているわけです。高くてサービスが悪くてばかばかしくて国鉄には持っていけぬ、こういう政策をとっておられるように私は思えます。うし、今回の提案もそうなっております。持つてこなくてもよろしい。これらの例でわかりますとおり、国会が国鉄に対して、民主的なチェック機能を持っているのをきらって、この機能を弱め

ようとするあらわれだと私は思うのです。国鉄が日鉄法の定めを逸脱して、資本の論理のおもむくままに企業活動を行なわれるならば、一般国民にとつては困ることが起こると私は思うのです。これらのことを運賃二法案の審議の中で十分に解明していただくように希望して、私の陳述を終わります。(拍手)

○井原委員長 ありがとうございます。

次に中島公述人にお願いたしました。

○中島公述人 流通経済大学の中島でございます。

私はこの国鉄財政を再建するための法律案に基本的に賛成の立場に立って意見を述べさせていただきます。

まず、国鉄財政が今日いわゆる慢性的な赤字体質になったその背後には、いろいろな複雑な問題があるかと思ひます。私はこれを私なりに整理いたしましたので、大体大きな三つの問題点に焦点を当てて、そして国鉄の財政を立て直し、健全な姿に国鉄が運営されるためには、どうしてもこの三つの問題点の中にある病原に早急に何らかの手当てをしなければいけないというふうに考えているわけでありま。

そこで、この三つの問題点といふのは、まず第一点は、長期借入れ金の問題であります。それから第二点は、運賃水準の問題であります。それから第三点は、貨物輸送の収入の伸びの問題であります。この三つの問題点について考えなければいけない。言いかえますと、国鉄の赤字体質から脱却するためには、この三つの病原に対して確実な効果のある治療手段を施さなければいけません。私は冒頭にこの法律案に基本的に賛成だという態度を表明いたしましたのは、その際の、治療手段を講ずる際の処方せんとしてこの法律案の内容が適切なものだというふうに判断したからでございます。

〔委員長退席、細田委員長代理着席〕

そこで、まず第一の長期借入れ金の問題でございますが、これはいまほかの公述人の方からも指摘されておりますように、国鉄はとにかく長期

借入れ金が多すぎる、したがってそこから発生する利子負担が国鉄財政を圧迫しているんだ、こういうふうに指摘されている点でございます。数字の上から見ますと、まさに算術としてはそのとおりでございますが、私はこの問題についてはちよつと別の角度から問題をとらえているのであります。別の角度といふのは、額が多い少ないということよりも、その借入れ金によって行なわれた投資の内容を考えなければいけないというふうに考えているわけでありま。と申しますのは、国鉄と同じような経営形態をとっております電電の場合にも、国鉄よりも若干少ないわけですが、かなり大きな長期借入れ金をかかえております。また民間企業でも、日本は特に金融事情の関係から企業の長期借入れ金が多い。

外国に比べて自己資本よりもどうしても借入れ金のほうが有利だというような傾向でそれが多いわけですね。よしんば民間企業で自己資本によつたとしても、配当とかあるいは法人税などを考えますと、実質的には一般金利あるいはそれ以上に高い資金のコストというものが土台になって民間企業は運営されているわけですね。そういう点からいいますと、つまり一般の企業では長期借入れ金で利子を払ってもそれで成り立っているのに、なぜ国鉄だけがそれが払えないのか、利子が負担できないのか。民間企業ではもっと高いコストを払っても事業が成り立っているのに国鉄は払えないのかというところに問題がある。これは常識的にどなたでもおわかりだと思ひますが、民間企業の場合には元本の保証はもろんのこと、利払いができるという見込みがなければ投資はしないというのが常識であるかと思ひます。またしようとしてもそんなの金を貸す人もないし、金を出す資する人もいない。結局そういうのができないのですけれども、国鉄の場合にはどうでしょう。か。工事をするときにつつ、これは利子が払えないからだめだ、これは利子が払えるからやろうということでは、国鉄はもたないわけですね。したがひまして、御承知のように国鉄の場合には単

年度ごとに国鉄全体の財政の中で資金のやりくりをして、その中で工事資金のワクをきめる、ワクがきまつたならばその中で今度は工事件名ごとにそれをチェックして、そうして必要性、条件、効果その他を判断してやる、そういうことを前提として国鉄は借金ができる仕組みになっているわけですね。これはある一面からいへば非常に幸いなことですけれども、見方をかえれば、そういうような仕組みが結局終戦直後のあの廃退した国鉄が今日のりっぱな姿になるという土台には、そういう仕組みのささえがあつたわけですね、反面においてはやはりどうしても無理をして、利払いというものが二の次になった投資に追われるというところは、これは現実的にやむを得ないことだらうと思つております。

そこで、いままで国鉄で行なわれてきた投資を振り返つてみますと、その中には確かに収益性の増加に結びつかない、利払いなどは初めから無縁の投資もあります。たとえば、安全対策投資のようなものはまさにそれとおりですが、しかしそれはたてまえとして自己資金でやってきている。つまり採算を考へる必要のないものは自己資金でやっている。そういうことからいいますと、いま累積されて三兆幾らになつていふ借入れ金の中身が対象とされた工事は、いずれ時期が来れば必ずそれが収益性を生む、もちろん利子支払いの能力があるということ前提に投資されておりますし、また投資にあつては、その場限りで利子支払い云々は言ひませんけれども、やはり技術的選択あるいは投資順位の選択等において経済計算をした結果、そういう方法に基づいて技術選択をして実施されておりますから、これは生産投資として当然長い目で見ればやはり国民経済の中で生産効果のある投資であるというふうに考えなければいけません。またそういうふうによつていかなければいけないのがたてまえであらう。ただここで一つ非常に弱点は、鉄道投資というものはいわゆる先行投資あるいは継続投資というように非常に先を見て投資をする。いまはたとえば輸

送量が少なければ、将来は非常に大きく伸びるということを前提に、それがたてまえ、またばちばち継続してやることによつて、たとえば武蔵野線にしましても長いこと工事をやっておりますけれども、いま開業したといつても途中まで。ほんとうの効果はまだこれからであります。そういうように、これをわれわれは投資の懐妊期間、効果を発揮するまでの――懐妊期間といふのは、胎児が母親のおなかの中にある期間、これが国鉄の場合には非常に長い。しかし、それがたつてそういう工事が比較的少ないうちは、まだ財政力で負担ができる、あるいは財政力自体が非常に強い場合には、そういう懐妊期間の長い工事をたくさんやつても、それほど財政にはこたえない。

ちよつといまこの時点に來ますと、そういうような懐妊期間の長い工事、投資がたつてきつたところ、一方いろいろベアスアップその他による財政の弱味が出てきた。そこで、財政の危機というものが非常に顕在化してきて、こういうふうにはたてまえとしておるわけですね。したがひまして、この懐妊期間の長い工事で利子負担が非常に過重しているものについては、これは胎児に自分で栄養をとれといわぬで、母親がその間は補給してやるように、そういうような意味で、これは政府が助けてやるべきである。またこういう苦しい間は、さらに新しく利払いを生むような工事はなるべく避けなければいけないについては、政府出資の形で金を出して、そして利子負担の財政の圧力を軽くしてやる。そしてその間に効果を發揮して力がつけば、あとは自力で十分にやつていける。こういうような見方からの今回の対策に対して、私は全く同感でございます。

それから、この問題は、もう一つの運賃水準の問題にももちろん関係するのですが、ここで今度、運賃水準の問題について意見を述べたいと思ひます。これは公共料金一般に通ずる問題ですけれども、鉄道運賃などは、一般物価が上昇期に

あるときにはどうしてもおくれがちになる。まあ
どれだけおくれしているかということについてはい
ろいろな意見もありましようけれども、むしろ、
政策的に公共料金はやはり物価よりおくらすのが
原則であるというようにまで考えられている。私
は、このこと自体は、それに一種の政策的な目的
もあり、意義もあり、あるいは効果もあると思
いますから、いまここでそれを批判したり、非難し
たり、議論しようとは決して思っておりません。

ただ、その事実が国鉄の財政に現実に赤字をもた
らしてある、あるいは赤字といわないでも、少な
くとも収入にそれだけの弱さを直接的に与えてい
る、この事実はどなたでも否定できないだろう、
事のよしあしは別として、私はそこを問題にして
いるわけでありまう。ですから、国鉄の財政を立
ち直らせるということには、やはり栄養をとらせ
なければいけない。栄養をやらぬで栄養失調に
なるのは、これはあたりまえなんです。これには、
またあとで述べますように、いろいろな問題あり
ましようけれども、そこでただ一般物価に対して
運賃がどれだけおくれいているかということ、こ
れは観念論、水かけ論ですからここで言ってもわ
かりませんが、私は私なりにその事実を御理解し
ていただくのに、私の考え方を申し上げたい。

私は、事業の損益計算書を分析することによつ
てその点を示したい。損益計算書は、皆さん御承
知のことと思えますけれども、大きく分けまして、
三つの段階に分けて損益の発生状態、発生経過を
説明することになっている。損益計算書というの
はそうなる。第一段階というのは、売り上げ収益、
つまり商品売って売り上げた収入、それと売り
上げ原価、その商品をつくる場合の製造原価とを
比べて、ここです第一段階の損益の発生計算、
そのときの差益を売り上げ総利益といっておりま
す。それから第二段階は、その総利益の中から販
売費とか一般管理費とかいうように生産と直接関
係のない産業諸経費を吸収する。それから今度第
三段階目では、そのほかに利子その他の財務関係
の経費を吸収して、そして最後に純利益を出す、

こういうふうになっております。

そこで、物価と価格と比べると何か同じことの
ようだけれども、原価というものと価格という
もの、これは見方をかえまうと、そういう賃金と
か物価とかその混合されたものが原価ですから、
生産要素基準とそれの商品基準というものを比べ
る場合には、その第一段階でこれをきめるわけ
です。

そういう角度から、日銀調査の四十六年度の日
本の全産業、これは資本金十億円以上の会社数百
社のトータルですけれども、売り上げ高をトータ
ルしてみますと、六十兆九千三百五億円、これは
売り上げ高、それに対する製造原価が五十二兆九
千八百二十七億円、差し引き七兆九千四百七十八
億円という売り上げ総利益が出て、これは一三
億に当たる。この一三億があと的一般管理費とか販
売費とか利子とかこういうものを全部吸収して、
そうして配当も払い、税金も払い、売り上げ高の
三割に相当する純利益を——この純利益から配当
金を払うわけですが、そういうようなことをした
配当金の基礎が三割出ている、こういうわけ
です。

そこで、これと国鉄のものとを対比してみま
うと、国鉄の場合には売り上げ高に相当するものは
一兆一千六百七十億円、これに対して売り上げ原
価、つまり製造原価に相当するもの、営業原価が
一兆二千三百六十七億円、つまり第一段階で六百
九十七億円、つまり収入の六割に当たる赤字が出
ておるわけ。本来ならその売り上げ総利益で
利子も払え、あるいは本社その他の管理費も払
え、あるいは技研その他の研究費も払いなさい、
こういうのですけれども、それを払う以前の原価
さえも割って六割——私はその内容について詳し
くは議論するひまありませんけれども、程度は
この程度だ。ですから、運賃水準というものをど
うしてもここで考えなければいけません、こういう
ふうに考えているわけ。

私も、運賃というものは個人的には安いほうが
いい。特にいま物価高に悩んでおりますおりに、
また国鉄の運賃を上げるといふことはインフレを

刺激するのではないかという点について皆さん心
配しておられますが、私もその点は全く同感であ
ります。しかし、私は、国民が、おそらく全部の
国民が鉄道の利用者という立場から見ますと、そ
ういう気持ちだろうと思う。これはそういう利用
者の立場になると、鉄道は国民のげただという感
覚でものを考える。しかし、私は、国鉄は国民の
げたではない、国民の足だ。足というのはつまり
自分からだの一部分だ、血の通っている一部分だ、
こういうふうに見なければいけない。ですから、
げたならやはり安ければ安いのもよく、まあこれ
はき捨ててがでますけれども、自分の足なら使
い捨ててというわけにはいけません。ですから、や
はり健全な足を育てるには、それに必要な費用は
やはり国民が負担しなければいけません。

これについていろいろな意見もあります。そう
いう国鉄は運賃ベースが低いという事実は認めて
も、それは物価対策の上からやはり税金でやるべ
きではないかという先ほどの意見もありますが、
しかしツケは結局国民全部のところに回っていく
のです。それは運賃という形でいくと、月給袋か
ら税金として取られるか、みんな税金でやれば、
政府に金のなる木があれば国民の負担にならない
でいくと思えますけれども、ただ配分のしかたが
違うだけ。ですから、私が言いたいのは、その配
分のしかたを利用者負担という形でいくのが最も
公平であり、合理的である。もしこれを税負担で
いけば、合理化の歯どめがなくなってしまう。ど
こからどこまで赤字だか、わからなくなってしまう。
つまり、国鉄が経営を合理化しろとかなんと
かいても、一体、経費をどれだけにして収入を
どれだけにするのが合理化か、経済の比較基準が
なくなってしまうじゃないか。無限にやったら——
ソビエトが革命直後やっただけに、全部ただにし
ていて、半年余りでそれをやめてしまった。つ
まり経済秩序が混乱してしまふ。私はそこまで極
端なことは考えませんけれども、やはり健全なる
経済秩序のためには、プライベートの行動として
鉄道利用を選択するにはそれ相応の費用を負担す

るといふ考え方はどうしても貰かなければならな
いという信念を持っておりますので、ここにあえ
てそれを強調するわけであります。

最後に、貨物収入の収益性の問題ですが、国鉄
の営業実績を検討いたしますと、国鉄全体として
の経費の伸びに比べて、貨物収入の伸びが低調で
あるというところは、これは明瞭であります。もし
貨物収入が旅客収入並みに伸びているならば、国
鉄の財政はもう少し健全であるだろう。つまり、
私が三つの赤字の原因の一つにこれをあげたゆえ
んもそこにあるわけです。

この問題については、いろいろな見方がありま
す。一般的にいわれるように、貨物輸送について
は近代化がおくれている、これは一般論でありま
す。これは、国鉄が再建の初期に設備資金が足ら
ないときに、どうしても緊迫性が強いといううか、
目につきやすいとかあるいは人命尊重という意味
で旅客優先になるというところはやむを得ない意
味、また当然の措置であつたろう。その意味では旅客
近代化は貨物に一步ないし、あるいは数歩進んで
いるかもしれません。しかし、この一般論よりも
私が強調したいのは、旅客輸送と貨物輸送の近代
化の質と意味であります。近代化というのは、こ
れはいろいろな、人によって見方がありますが、こ
れども、私は、輸送パターンというものは需要側で
きめるんだ。つまり需要側がいろいろなパターン
を要求して、あるわけ。たとえば自動車があり
、飛行機があつたら、そういうことを前提に、
鉄道に対する需要のパターンというものは、旅客
があるいは荷主側がつくってくるわけだ。それで
鉄道は、その需要のパターンにいかにして輸送力
を合わせるか、サービスを合わせるか。そこで、
そのパターンに合ったものは金になる、パターン
に合わないサービス改善の近代化は、幾ら近代化
しても金にならないのです。これは一つの抽象論
ですから、時間をかけて詳しくお話ししないとわ
かりませんけれども、要するにこれはサービスの
属性の問題であつて、ポリシーの問題ではない。
そこで一例を申しますと、たとえばスピードアッ

プというサービス改善の近代化があります。旅客の場合ですと、ある一つの列車にきれいな車や配置して、そうして途中駅を少し飛ばして、終着駅へ行く時間を短縮する。そうすると、これを特急列車と称して特急料金を取れる。事実これはサービスがよくなったのですから、利用者のほうもそれを納得し、むしろ喜んで、たくさん乗っていることは、皆さん御承知のとおりであります。

旅客サービスは一元的サービスだから、そういうふうには、一カ所やればすぐにそれが速効性があるのです。ところが貨物のほうは、東海道線に非常速い貨物列車を走らして、この列車につけてやるからあなた特急貨物輸送運賃出しなさいといつても、荷主は出しません。なぜかといえ、荷主の時間というのは、ドア・ツー・ドアで時間をはかっているのですから、末端でもたましていたり、あるいは東海道線だけ速くたつて、ほかの枝線に入ったときにおそくなれば、何にもならない。あるいは適合貨車輸送といつても、少しばかり適合貨車をつくらなければ、こういう便利な輸送方法をつくりませんでしたから運賃を上げますよといったって、それは北陸や北海道の利用できない人と同じ運賃を適用するわけにいかない。ですから、貨物輸送については、抜本的な、全面的なシステムチェンジが完成しなければ近代化の効果が金に結びつかない。だから私は、今回のこの改善計画の中で、貨物輸送に抜本的な投資をして、全面システムチェンジをして、そうしてそれによって金になるサービス、お客が国鉄のほうにたよってくる、これは総合交通体系で、将来性から考えても、どうしても国鉄は貨物輸送にもっと本腰を入れて責任を感じなければいけません、それに備えてやってもらいたい。

そういう意味で、いま現時点で、貨物運賃は赤字だからもっと運賃を高く上げなさいというように意見もあるようですけれども、私はいまの時点ではとてもそんなことを言える状態ではない、まあ旅客と同じようなレベルで、せいぜい一般物価とのバランスをとる程度の運賃値上げをやむを得

ない。ただこれで満足しないので、今後の近代化に合せて、もっと合理的な、需要パターンに合ったサービスをして、そうしてサービスに合った運賃体系で大いに貨物輸送でかせいでもらいたい。これが国鉄財政を健全にする基本的な三要素であるというふうに考えている次第であります。

以上で私の中心的な意見は終わりますが、一言私に希望を述べさせていだきますならば、申し上げたいのですが、国鉄財政再建あるいは国鉄全体の合理的な運営については、幾ら議論しても議論しきれない問題が山ほどあるように私も見ております。しかし一方、国民は、私も国民の一人として同感ですけれども、やはり国鉄がほんとうに健全な姿になってほしい。まあ今日の、この二十七日の、一步国会の外へ出た状態を、皆さんこれは十分おわかりのはずです。やはり国鉄がちょっとたつたつてどういふことになるか。これは国民が、自分たちのげただと思つていたら大間違いです。足を自分が折つたときの痛さというものを痛感したならば、議論は議論して大いにけつこうですけれども、踏みとどまって議論ばかりしていても始まりぬ、やはり一日も早く再建に向かって踏み出していただきたい。そういうことを国民の一人として切に希望いたします、私の意見を終わります。(拍手)

○細田委員長代理、ありがとうございます。

次に、広岡公述人にお願いたします。

○広岡公述人 限られた時間でございますので、要点にしばって申し上げたいと思うのですが、最初に申し上げたいことは、現在の国鉄の直面している状況、私は、これは危篤状態、普通ならば死んでしまうようなそういう状態にあると思うのですけれども、そういう状態にある国鉄を考えますと、現在のやり方では、まず再建が不可能であるというふうに見えているわけです。

(細田委員長代理退席、委員長着席)

なぜかといふと、国鉄をささえている労働者が、何のために、だれのために国鉄を再建するかということについて一つの思想を持っていない。

そういう思想を持ち得るような状況に置かれていない。次に利用者はどうか。利用者は現在の国鉄に対していろいろな不満、疎外感を持っている。それに対してこたえるような回答が再建計画の中に何もない。納税者の立場からいっても、現在の国鉄に対して大幅に税金を投入すべきだといふような結論を出し得るようなそういう一つのプランが、再建計画の中に出てきていない。こういふ国鉄を再建すべき肝心の人たちが、どうやって国鉄を再建すべきか。先ほどの中島さんのことばによれば、自分自身の足の痛さとして国鉄を考えられないような状況で、どうやって国鉄が再建できるか。何も、金をつぎ込んだからといって国鉄が再建できるわけではないわけです。国鉄を再建するのは人間であるわけですから、その再建すべき人たちが、国鉄をやはりわが身だと考えてそれを再建できるような、そういうプランをわれわれは用意する必要があるのじゃないか。これが最初に申し上げたいことです。

そういった現在の危機の深刻さ、そういった現在の人心を失った状態といふものを考えますと、現在の国鉄の体制が、直面している課題に対応していないといふことを示しているのだと思うのです。ではどういふ方向でこれを対応させるのか。これは単に国鉄の問題だけではないのですが、現在の異常に巨大企業に生産力が集中して、そして一般に市民が疎外感を持っているような状態、これを解決していく、あるいは現在日本が全体として直面している物価問題あるいは環境問題、こういったものに大胆に挑戦して解決していく、こういう姿勢のもとに国鉄の再建を考える必要があるだろうと思う。そういうことを考えるためにはどういふ機構が必要なのか。それは国民がそれぞれ国鉄を利用するときには、地域社会において地域社会の一員として利用しているわけですから、その地域社会の実態に合った、そういう利用を確保できるような、そういうサービスを国鉄がやれるような、そういうことに対して人々が発言できるような、そういう機構をつくっていかねばならない。

国鉄に働いている人が、国鉄の運営は自分たちが参加しているのだという自覚を持てるような、そういう仕組みをつくっていかねばならない。ですから、それぞれの地域の単位において、できるだけ国鉄が現在中央集権的に意思を決定しているものを分権化していく。そういう分権化の仕組みと、それに対して利用者、労働者が発言できるような、決定に参加できるような機構をつくる。いく、そういうものの上に中央に機構をつくる。たとえば、運賃問題についていえば、現在の運輸審議会というのは非常に形骸化していると思うのです。あれは国鉄と運輸省のOBしか入っていません。そして全く形式的な審査を繰り返しているにすぎないわけです。あれでもって国民が審査しているといふふうに感じ取れないのは当然であるわけです。ですからそういうものに対しては、地方と中央に人々が参加しているというような自覚を持てるようなそういう構成、これはやはり国鉄に働いている労働者の代表あるいは利用している住民の代表、あるいは関係する他の交通機関の代表、こういったものを参加させて、そこから客観的な資料に基づいて審議する。そこから出てくる結論といふものが一つの審判機能を持てるような、そういうものにしていく。しかし、その審判の結論は当然国鉄に即したものであるでしょうから、そこから出てきた処方せんが、政府が責任を持つ全体的な経済社会の運営の目標と矛盾する場合があるでしょう。その場合に、たとえばその運輸審議会の決定と違った方針を行なう場合には、当然それに対して代替的な方法、つまり見返りになる方法を政府の責任で講ずるというふうなルールをはっきりと確立する必要があると思う。現在の国鉄を見ておきますと、非常に筋の通らないことがいっぱいあるわけです。これは一つ一つ筋を通していくということが、国民の支持を得る方法だと思ひます。たとえば一つの例を申し上げますと、赤字線の撤去ということがやられます。ところが一方で赤字線の建設がやられています。こういうことでどうやって国民の納得が得られる

でしょうか。私は最初に申し上げたいのは、そういう国鉄をめぐる制度的な変革、国鉄が国民のものだというような自覚を持てるような、そういう変革を今日用意することなしに、財政再建について国民全体の同意を得るということは不可能である。その点が一番肝心の問題なのだと、このことを申し上げたいと思う。

次に、私は運賃の問題に限定して幾つかの問題点について申し上げたいと思うのですが、現在国民が求めているものは物価の安定です。しかし、従来の経済政策は物価の安定に失敗してきました。今後についても物価を安定させたいという確信に欠けております。物価を安定させなければならぬ、物価の安定が何よりも重要であるという認識を政府が持っていない。たとえば国鉄の財政再建計画にしても、三年ごとに運賃を値上げするということが再建計画の中ではつきりとうたわれているわけですが、これでどうして物価の安定を求めている国民の同意が得られるでしょうか。私はそれはむずかしいと思います。しかしながら、現在の経済全般を通じて進行をしているインフレーション、それについての政策転換なしに、国鉄の運賃だけを安定させようというのは、これは経済の論理からいって無理です。ですから、国鉄の運賃をほんとうに安定させようと思うならば、これは当然政府の財政金融政策、貿易産業政策全般にわたって、物価安定のための経済計画を緊急に講ずる必要があるというふうに私は考えるわけです。それについて若干の事実を申し上げておきます。これは皆さんが御議論なさる際にやはり共通の客観的な基礎として、ひとつ役立てていただきたいということでも申し上げるわけです。

戦後国鉄の運賃は非常に引き上げられました。戦前は十数年間にわたって国鉄の運賃は安定しておったわけです。第一次大戦後の引き上げ以来第二次大戦までずっと賃率の変更に基本的になかった。それでやっていったわけです。ところが戦後は非常に引き上げ運賃が改定されていきます。なぜか、それは一口にいってインフレーション

のせいであつたというふうにいえるわけです。

ところで戦後非常に破局的なインフレのときには、国鉄はまさに破産状態になりましたけれども、しかし同時に借金が、インフレーションの結果非常に負担が少なくなったというような整理の作用もございました。ともかく昭和三十三年に第一次長期計画が始まるときに運賃の改定が行なわれましたが、この昭和三十三年の運賃水準というのは、ほぼ戦前水準に回復した運賃水準であつたわけです。それは付加価値率とか所得率から考えてそう判断できるわけです。それ以後昭和三十年代においては、卸売り物価が比較的安定して、昭和三十一年以降消費者物価が騰貴するという全体の経過をたどつたわけです。その過程において国鉄の運賃の改定はどういうパターンであつたかといえますと、大体消費者物価が年々数%ずつ上がつていきます。それに対して国鉄は、運賃改定した年次はその消費者物価指数の上昇率に追いつきます。しかし国鉄の運賃というのは毎年変更するものではありませんから、それ以後固定している間に、消費者物価指数と国鉄の運賃との間にさらに開きが出ます。それを三、四年後に追いつかせる、こういうパターンを繰り返してきたわけです。旅客運賃についてはまさにそういうパターンが成立しているわけですが、貨物運賃についてはそういうパターンになつていない。三十年代においてはそういうパターンでしたけれども、四十年代に貨物運賃の改定が抑制されたということによって、全く追いつかなくなつたということになります。

他方原価との関係で運賃を見た場合にはどうかといえますと、昭和三十年代においては旅客運賃は利益をあげ、貨物運賃は運賃改定したときだけどうやら原価を償う。それ以外のときは赤字の年が多い、こういうパターンでございました。ところが昭和三十一年以降運賃を値上げしても原価を償えない。つまり旅客運賃の収益をもつては貨物の赤字が埋められないような状況になつてきているわけです。しかも競争を理由にして貨物運賃の改定は抑制されてきたというのが現実の姿で

ございます。

ここで申し上げたいのは、鉄道というのは非常にインフレーションに弱い體質を持つていて、こういうことなのでございます。大体この間の国鉄の原価の上昇の原因を見ても、原因のほぼ六割は人件費の上昇です。ほぼ三割五分は利子及び債務取り扱い費用でございまして、これは赤字のための借金というのではなくて、投資のための借り入れ金依存、それが利子を増大させてきた、こういうことでございます。ところで、その人件費がともかく六割もの理由を占めるというのはなぜかと申しますと、製造工業あるいは商業等と違いまして、鉄道輸送というのは非常に原価に占める人件費の比率が高いわけでございます。ですから、インフレーションの影響を非常にこうむるわけです。

二番目に申し上げたいことですが、原価と運賃との関係、これをどう考えるかということでありまして、貨物運賃が原価に比べて低い水準に長い間置かれてきた。これはかなり歴史的なものでありますけれども、最近においては非常に著しい。最近においては運賃が原価のほとんど半分になつてしまつて、こういう状態であるわけです。伝統的には市場の競争の状態というものが一つあったと思ひます。もう一つは、戦争中から戦後にかけて非常に足りなくなりますように、旅客運賃の改定は浮動購買力を吸収するという目的を持っておつた。貨物運賃は物価安定あるいは国際競争力の強化あるいは経済の再建というふうないろいろな名目で、そのときどきの理由はありましたが、ともかく流通費を押えるという目的で押えられてきた。しかし結局これは企業の流通費節約、企業の販路拡大に役立ってきたということがいえると思ひます。運賃が安いということはそれだけ市場への到達距離が増大するということで、これは十九世紀以来、著名な経済学者がしばしば言いつてきたわけです。現在においてもそれは変わりがない。

ところで貨物において赤字を出し、旅客で利益

をあげてそれを補つてゐるという方式は、長い目で見て国鉄の運営を非常にゆがめてきたと思う。ヨーロッパにせよアメリカにせよ、鉄道というのは貨物輸送を主体にして運営されているわけでありまして、ところが日本においては、海運という存在があるにしても、貨物がもうからないものから旅客列車で急行を増発して、そこで料金をかせいでいくというパターンになつたわけです。

一つには、長い間鉄道の基本的な輸送力の増強が押えられてきた。国鉄の幹線輸送力の増強の必要というのは、実は第一次大戦の直後に出てきたわけですが、ところがそれをやらないで地方の支線の建設をやつた。それが戦争中及び戦後の事情のもとにずっと押えられてきた。これは幹線輸送力の非常な逼迫として現在の国鉄の運営を非常に制約しているわけです。ですから貨物運賃が原価を割るような、原価の半分にしかならないような運賃であるにもかかわらず、貨物輸送がほとんどどぶえていない。昭和四十年代の初めから現在までほとんどどぶえていないわけです。それから旅客輸送も四十年から現在まで六割ぐらいいしかぶえていないわけですが、インフレーションの影響を受けていゝ体質を持ちながら、しかもこういうふうな幹線輸送力の逼迫のために輸送量がふえない。これでどうやってやっていくのか。どんな企業でもやつていけないわけですね。製造工業の場合には、現在のベースアップの改定率でもって原価に響くのはせいぜい一、二%です。それも非常に高成長を遂げておりますから、吸収することは容易であるわけですね。国鉄の場合にはそれができない。しかし、そういう状態に置かれたのはなぜかといひますと、これはこの数十年の間の交通政策、経済政策の失敗の結果である。これを現在国鉄に働いてる人に負担させるということはどうていできないわけですね。もしそういうことを要求する人があれば、歴代の政府はもっと重大な責任をとらなければならぬというのが私の考えであります。

それで、そういった事態の間でどういふ結果を

て、危険な状態をそのまま続けられるようなことに万が一なりましたらば、何にもならないという不安がございます。

これは、このような席で私のうちの例を引きますのは恐縮でございますけれども、主人は通勤にバスと地下鉄を使っております、この費用は会社が負担しております。主人はときによりまして、会社までタクシーを使いますけれども、タクシー代は以前三百円でございましたのが、近ごろ五百円を支払うようになって、これは五割以上も値上がりしている、たいへん高くなったと言っております。また、長男はバスと国電と私鉄を使っております。また、東横線の日吉まで通学しております。また、長女はバスと国電を使っております。田町まで通学しております。そのうち、バスと私鉄とタクシーはすでに値上げされております。私のところでは、子供たちの通学の定期代は一月に約四千四百円ほどでございますが、国鉄の定期代は一月千円ほどでございます。正確には千八百円でございます。これはバスや私鉄などと比べますと、私どもの交通費の中ではかなり安い分量になっております。

近ごろの物価は、たとえば、昨年末まで私どもでは、豚肉のこま切れ肉は百グラム七十円ほどで買っておりましたけれども、今日現在では百グラム九十円から百円しております。こま切れ肉というのは御承知のように最低段階の徳用肉でございますけれども、こういう肉がこんなに上がっております。ですから、ほかのものはお話にならないわけでございます。それから、やはり昨年の末まで一巻き五十円でした絹糸が、一月に買いましたときは八十円でございます。それが一週間ほど前に全く同じ色の糸を買いましたらば、何と百五十円になっております。びっくりしたわけでございます。もちろんこのような物価高の中でですから、国鉄がいまの運賃をこのまま据え置いて、ずっと続けてくださるならばほんとうにありがたいわけで、ほかの物価がいまお話ししましたように高いので、何となくそのムードで一緒に上げて

しかたがないなどと言っては決しておりません。しかし、ほかの物価がいつの間にかいま申し上げましたように、どんどん——ずるずるというよりもどんどん値が上がりつておりますのに、国鉄だけは公共企業という名前で世論監視にあつてパンクしてしまつてよいのか、私はそう考えたわけでございます。国鉄の運賃を改正いたしますと、ただいまも例に引きましてのように、ほかの物価も上がるのではないかと不安は確かにございますけれども、このたびの改正の場合は、ほかの物価があまりにも上がり過ぎてしまつて、これ以上国鉄だけが別だというのは、これはしろうと考えるでも無理なような気がいたします。物価については国のほうで十分な施策を講じていただいて、経済全体を見通した総合的な政策を立てていただかなければ、とても物価の安定は望めないと思っております。それを、国鉄運賃だけを据え置いて、何か物価対策だというような言い方をされるのですと、これはお国の物価対策はなきに等しい、あまりにもお粗末だと思つております。

そういうことで、国鉄運賃が据え置かれまして、いつまでも通勤対策とか長距離旅行の輸送対策など、一刻も猶予できない問題が犠牲にされてしまふのではかなわぬ気がいたします。利用者の運賃負担が多少ふえましても、現在のような殺人的な通勤通学電車の混雑の解消を一日も早くしていただきたいと思つております。子供がかばんに笛を入れて学校に出かけますと、着いたときには笛がつかれていることがあります。くつが片方脱げても拾えずに、命からがらのような思いで下車することがございます。朝、のりのきいたワイシャツを着て出しましたも、電車をおりたときには蒸し暑いような電車にもみくちゃにされて、見るかげもなく汗にぬれそぼつたワイシャツになつてしまつていふ言つております。こういった状態は親として耐えられないと思つて、御主人を送り出される皆さまも同じことだと思つて、こういう状態を一日も早く解消して、冷房や暖房のきいた電車で通勤や通学ができるように切望いたします。

これも私どもの例でまことに恐縮でございますけれども、母や弟が京浜東北線の北浦和駅の付近に住んでおりますので、私どもはたびたびここに参ります。国電の料金は、市ヶ谷駅から北浦和駅までが百二十円でございます。この区間の電車所要時間は一時間二十分でございます。駅前からバスに乗りますと、待ち合わせが悪かつたりいたしますと、自宅を出まして母のところに着きますのに二時間かかることがしばしばあります。ですから、往復に考えますと四時間費やすことがございます。この四時間近い時間を考えて出まさんと、一日のやりくりにこたえるわけでありまして、ごくたまに上野駅から高崎線で、浦和駅にとまる高崎線に乗れることがございます。これが何と上野から浦和駅までが二十分でございます。私たちは市ヶ谷から北浦和までが必ずしも百二十円ではなくても、現在の運賃が多少上がりまして、いまより三十分早く着くことを望んでおります。

また弟は、この北浦和から都心の会社に通勤しておりますけれども、国電の定期代は一月三千百円だそうでございます。混雑した電車で長時間もまわまして通勤することは非常に心身が消耗するので、できることならば勤務先の近くに引っ越したいといつもこぼしておられますけれども、最近の住宅事情では、便利のよいところでは、とても五千元とか一万円とかいうようなお金では、四畳半のアパート一間借りられないのでございます。今日、今日の電車が、単に距離を運ぶばかりでなくて、もしもつとスピードアップして、短時間にいかに長距離を運ぶかという努力をしていただければ、もつと電車本数がふえてスピードアップするならば、遠距離の通勤が苦にならなくなるので、遠距離からの通勤客も非常に喜ばれます。しよし、あわせて住宅問題も解決できるのではないかと思います。

また、最近特急電車に乗りまして、家族で長野から湯田中へ旅行いたしましたけれども、この特急電車の運賃は一人当たり千七百円ほどでございます。駅前から、たまの休みですのでタクシーを使いましたら、長野から湯田中までが何と二千五百円もタクシー代をとられました。びっくりいたしました。行きも帰りも電車はスキー客の若い学生さんたちで満員でございます。けれども、この若い人たちがこれほど特急が使えるということは、国鉄の運賃が安い、気やすく払えるという一つの事実ではないかとながめていたわけでございます。

国鉄は、私たちに特急という形で乗車時間の短縮というサービスをしてきています。これをさらに今後一そうスピードアップしたり、駅や列車を利用しやすくしてくださるならば、それにふさわしい値段にしていってもよいと考えます。私たち利用者は、適正な運賃を支払うかわりに、それにふさわしい、より高いサービスとより安全な施設の充実を国鉄に求める権利があると思つております。

昔のように、国鉄は安ければよい、のんびり乗つていつの間にか目的地に着いていいた時代で、われわれ利用者は乗りものを考えていません。また国鉄もそのようなお考えで営業をされていらないと思つて、そうであれば困ると思つております。

なまいきなようですけれども、交通機関というもの人間の歴史の中にあつたのは、おそろくまず重いものを運んだり歩く不便をなくしたりといふところから考えられたと思つて、そういうことから発達したのでしようけれども、馬車というものが考えられて、それにスピードというメリットがつけ加えられ、それからさらに力を持つ蒸気機関とか内燃機関といったようなものが便利さをもたらしたわけで、もうこのような素朴なものではなくて、技術が進んでいる現在やこれからの交通機関のメリットは、安全と無公害と便利さと長距離輸送の時間短縮にあるのではないかと思います。国鉄の新幹線はこの要素をかなり果たしてくれる、かなり満ちたてくと思つて、私たち日本人が世界に誇るべき乗りものだと思います。こういうすぐれた交通機関に対して

は、私たち利用者もそれに見合う負担を当然受け持つのも、考えてよいことだと思います。そうしてそのかわりに、サービスとか安全とか、さらに一段と新しい時代に向けた研究を国鉄に提供し続けていただきたいと望みます。

ほかの乗りものの運賃がすべて上がって、国鉄運賃だけは押えておこうというのでは、国鉄が自動車とか飛行機というようなほかの競合する相手にはさまれて、その高速で大量輸送するという大事な役割りを完全に果たし続け得るか疑問に思います。大事な人命と人々の時間を預かっている鉄道の任務と使命は、日々に最も新しく最も高度な施設の改善が要求されるわけでございまして、上から、ただいまのようにセメントは非常に値上がりして品不足であったり、木材も鋼材もたいへん値上がりしている現状では、これらの施設改善に多額の費用値上がりがあるであろうことは、私たちしろうとも容易に想像されるところでございす。利用者としても、むしろこの際ある程度の負担は認めて、新時代に適合した、また現在の国民生活、たとえばカラーテレビとかルームクーラーなども備えらるようになった国民生活のレベルにも適合した、高度な性能の鉄道にしていいただく努力をこの際国鉄に望むべき時代ではないかと考えるわけです。

以上のような理由で、私はこのたびの国鉄運賃の改正に賛成し、新幹線や通勤列車などの高いサービスをさらに積極的に提供してほしいと国鉄当局に希望いたします。

以上で私の公述を終わります。ありがとうございます。(拍手)

○井原委員長 ありがとうございます。

次に、都丸公述人にお願いたします。

○都丸公述人 都丸と申します。私は特に専門的な知識を持たない主婦でございますが、このたびの国鉄運賃の値上げに対しては、諸物価の値上がりともあわせて、全く無関心ではいられないもので、新聞やテレビなどから得たごく一般的な知識と生活実感といったことが

ら、値上げについて反対の意見を述べさせていただきます。

政治は私たちの毎日の暮らしと切り離せないものであります。市井の片すみに生活する一主婦の希望や意見などなかなか政治の中に生かされないで、いつも大きな壁のようなものを感じておりますけれども、だからといってやっぱり黙っているわけにはいかないという気持ちでここに出席をさせていただきました。

日本が自由経済体制の中にあるとはいえ、昨今のように大豆、繊維、木材の買い占めや、さらに私たちの主食であるお米まで投機の対象にされうとしていくことは一種の犯罪行為とまでいわれいままでになく急激で、値上がり率も高く、私たちの毎日の暮らしを脅かしておりますが、これに追い打ちをかける国鉄運賃の値上げや健康保険法の改悪などは田中内閣が唱えている物価の安定とはまさに逆を行くものではないでしょうか。民主主義とか議会主義の政治は国民の代表が国民の声を代弁して国民のための政治を行なうべきはずで、東京都が美濃部知事になってから福祉行政が進み、国でできなかった老人医療や乳幼児医療の無料化、児童手当、福祉手当などを先取りして政策を打ち出したのは、都民参加とか都民との対話により住民本位の政治をしようという姿勢があればこそできたものです。残念ながら国の政治では公害対策、教育、福祉政策など、どれをとっても国民の要望を十分にくみ上げていたとは思えません。企業保護といいますが、大資本優先と申しますが、国民をないがしろにしているのかとつくづく感じられます。

このたびの国鉄運賃値上げについても、その理由に、国鉄の赤字が増大して今後国民生活、国民経済において果たすべき使命を全うすることができなくなるおそれが生じたと提案理由の中で申されておりますけれども、この国鉄の赤字にしても、その大きなものは設備投資と大口貨物輸送が指摘されています。政府の打ち出した新線の建設

や電化、複線化、車両の増備など、独立採算制という制約の中で投資の財源を借り入れ金に求め、その返済と利子の累積が大きな部分を占めているといわれています。四十六年度の客貨の実績は、旅客は十億円の赤字であり、貨物は実に二千五百十三億円の赤字であることが知られておりますけれども、今回の財政再建計画でも大口貨物の運賃の値上げ率が一番低いという事実は大企業保護の政策といわざるを得ません。国鉄はいまや国民の足というほどわれわれの生活にとってなくてはならないものになっていますが、それだけに国鉄の公共性は問われなければなりません。

東京都の総合交通対策会議では一月二十九日、公共交通の駅舎、線路、車両など固定設備は公共財政から支払い、運営費だけ料金収入でまかなうのが妥当と、独立採算制をまっとうから否定する答申を出しています。これは公共交通事業の施設は都市生活における必要な公共施設という考え方に立っていると思えますけれども、国鉄に關してもその公共性を認めて、施設費については国の財源から投資をするというのを考えるべきで、運賃の値上げにたよるべきではないと考えます。

値上げについて反対の理由を申し上げます。その第一は、国鉄の運賃値上げがインフレを助長するということ。国鉄運賃の値上げは私鉄をはじめとする他の交通関係料金に影響を与えていることは過去の実績がこれを裏証しています。国鉄が三十六年四月、四十一年三月、四十四年五月に値上げをしたのに対して、大手私鉄は三十七年十一月、四十二年一月、四十五年十月にそれぞれ値上げを行なっています。また、単に交通機関の運賃値上げを誘発するばかりでなく、他の公共料金の値上げまでも引き起こしています。米、電気、ガス、水道料、医療費、入浴料、郵便料などの公共料金をはじめ、大学の授業料や牛乳にまで及び、国民の生存に直接かかわる費目が多く、本来政府が低廉に国民に保障すべき性格のものまで値上げをしをてきました。特に現在のように一方では買い占め、投機による値上がりをしているとき、国

鉄運賃の値上げを行なうことは、まさにインフレに拍車をかけ、便乗値上げなどを引き起こす危険をはらんでいます。通勤定期でおよそ千円ほど、学割り定期で四、五百円の支払い増になるわけですから、それに伴う天井知らずの消費者物価の値上がりや、それに伴う私たちの家計は維持できるのかと絶望的にもならざるを得ません。

また、その次に、日本国有鉄道の目的は公共の福祉を増進することであり、それは生活上の必要な交通の充足と、快適と安全、運賃の低廉ということにほかなりません。憲法にいう国民の健康にして文化的な生活を営む権利の中の足の確保が低廉に供給されなければならぬと思います。現在の国鉄なりそれに準ずる交通機関はたして国民の必要に応じて快適、安全、低廉に供給されているかというところを見ると、私は大きな疑問を持たざるを得ません。

住宅地の高騰から都内にマイホームを求められないで、近郊都市にささやかな家を建てたサラリーマンは毎朝毎晩一時間半もの時間、満足に立ってられないほどの混雑した電車にゆられて通勤をしなくてはなりません。八時間の勤務のほかに三時間の通勤時間、この疲労度はとても経験をしたことのない方にはおわかりにならないと思います。

また、こんな話がございます。私の知人の老夫婦が定年後ささやかな恩給で小さな家を借りて埼玉県の入間市に住んでいます。入間市に住んだというのも好んでそうしたわけではございません。都内では家賃が高くて住めなかったわけですが、このクリスチャンである老夫婦は、いま唯一の楽しみは毎週一回教会へ通うことで、それが生きがいにもなっているわけですが、しかし、二人で月四回教会へ通うためには現在でも合計二千四百円の交通費がかかるわけで、これ以上値上げをすれば、食費を削るよりほかないと言っておりまして、このように富める者も貧しい者も同一の料金を払って利用する交通機関であるわけですから、より安く供給することが福祉的であると考え

ます。

また、これは私が経験したことです。この春休みに久しぶりに二人の子供を郷里へ行かせるために上野駅まで見送りに参りました。私の郷里は上越線の高崎の近くですから、高崎まで乗っていかばよいのですけれども、近距離の普通列車があまりにも少なくなったのにびっくりいたしました。前には十分一本ぐらゐの割合で高崎行きとか前橋行きというのが出ておりましたけれども、そのつもりで出かけてまいりましたところ、午前中に二本か三本しかなくて、その倍以上の急行列車が出ておりました。二時間で行くところを、一時間半ぐらゐに短縮しただけで急行料金を払い、しかも混雑した列車に乗らなければならぬというところは、たして一般大衆の利益になっていくのだろうか。私たちは好むと好まざるにかかわらず、収奪を余儀なくされていると考えるわけにはいきませんでした。

これと同じようなことで、東京―大阪間に新幹線が走るようになってから、東海道線からは東京―大阪間の直通列車が消えてしまったということです。一方貨物輸送では東京―大阪間を八時間ノンストップで走っているということです。道路が整備され、自動車交通がふえていることは事実ですが、これによる交通事故は一年間に死者が二万人、負傷者が百万人と、ベトナム戦争を上回るほどふえ、日本国じゅうをおおむね排気ガス公害を考へるとき、国鉄などの大量輸送の交通機関は社会全体の生活維持のために、たとえコスト割れであるが財政支出を余儀なくされようが、守っていかねばならないのではないのでしょうか。

政府は、国鉄の赤字の理由を人件費の増大というところで、向こう十カ年間に十一万人の合理化を実施しようとしています。しかし、安全確保の点から見ればこれはたいへん危険なことで、合理化により一方には過重労働がしいられることになり、乗務員の疲労や注意力の不足で事故が増加されることは考えられることです。昨年十二月以来国労が行なった運転保安確保の点検行動の結果を

見ますと、見通し不良の踏み切りや危険なトンネル、老朽した橋などの危険箇所が全部で三千三百三十四カ所もあると聞いてびっくりいたしました。そして昨年一年間に乗務員の注意力で事故発生を未然に防止できた件数が四千二百八十三件にものぼっています。これらの事実から見ると、赤字対策として人減らしをすることが快適と安全をモットーとする国鉄のサビビ精神に逆行していくことは目に見えています。私は国鉄の公共性を認めて設備投資は一般財源からすべきで、利子の多い借入れ金にたよるべきではないということの申し上げでしたが、おそらく一般財源からばく大な予算をつくり出すことはむずかしいと言われるかもしれません。しかし、第四次防衛計画には五兆円以上の予算が組まれています。私は婦人の立場で、日本の再軍備は憲法違反であると考へておりますし、現在日本が軍備を持つことの意味を認めないものです。今回の財政再建にあたって、政府も補助を増額しよう、そのかわり国鉄自身も労使協力して収入の増加と業務運営の合理化に努力し、利用者もその一部を負担せよという趣旨でありますけれども、四次防衛予算を全部国民の福祉のために振り向け、福祉国家としての面目を施していただきたいと思っております。

最後に、国民の代表の選出の方法が適正でないために、国民の意思が正しく国政に反映されていない面がたくさんあると思ひます。一億国民の半数の意思も十分におくみ取りくたさず、強行採決などの手段に訴えることなく、十分な審議を願ひたいと思ひます。もしこの国鉄財政再建案が通った場合には、向こう十カ年間の物価上昇に對して政府の責任を明らかにしていただきたいと思ひます。よろしくお願いいたします。(拍手)

○井原委員長 ありがとうございます。以上をもちまして公述人各位の御意見の開陳は終了いたしました。午後一時三十分から公聴会を再開することとし、この際、暫時休憩いたします。午後四時三十分休憩

午後一時三十六分開議

○井原委員長 休憩前に引き続き公聴会を開きます。

公述人に対する質疑を行います。

なお、質疑の際は、公述人を御指名の上お願いいたします。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。

なお、質疑時間については、理事会において申し合わせのとおりお願いいたします。

加藤六月君。

○加藤(六)委員 公述人の皆さま方には、きょう外ではストライキが行なわれ、それぞれたいへんお忙しい事情をかかえておられるにもかかわらず、それぞれの立場でたいへん貴重な御意見を御聞かせいただきまして、私たち今後運賃・再建法の問題につきまして非常に教えられるところが多かったことを、この席をかりましてまず厚く御礼申し上げます。

私自身は公述人の先生方、全部お聞きすることができなかった――外のストライキ問題で、いろいろ政府、党の關係で呼び出しを受けてまして、一日も早くストが解決するためのいろいろな問題に對しましての運動や意見を聞かれておりまして、全員の皆さま方の御意見を最初から最後まで十分聞かしていただくことができなかったことはたいへん残念に思っておりますが、お聞かせをいただけなかった皆さま方に対しては、後刻速記録を十分読ましていただきたい、こう思っておりますのでございます。

多くの公述人の先生方の国鉄再建問題につきましての御意見を承っております中に、非常に考えさせられ、あるいはまた反省するところもあつたと思ひます。私たちがこの国鉄再建法に取り組みました基本的な姿勢は、いろいろありますけれども、特にその中で、多くの公述人の皆さま方もおっしゃって

おられました。いわゆる国鉄の独算制という問題と公共性という問題についての考え方、また現状認識におきましては、日本国有鉄道は旅客のシェアにおいては三〇％である、貨物のシェアにおいては一八％であるという問題、あるいはまた国鉄が過去百年間わが日本の国民生活の上に果たしてきた大きな役割りというものを踏まえ、そして国鉄に關して今日再建ということばがなぜ使われなくてはならなくなったかという問題、あるいは昭和四十四年の再建法というものがなぜとんざしたかという問題、そういった国鉄の現状に對するきびしい、冷静な反省と分析の上に立ちまします。今回の再建案に取組んできた次第でございます。そして国民の足として――げたではありません。国民の足として、われわれの今日の国民生活、あるいはわれわれの子孫のためにどういう形で国鉄というものを再建して残していくべきか、こういう観点に立ちまして国鉄の再建あるいは運賃に取組んでまいりました次第でございます。

われわれ自由民主党の大ざっぱな立場を申し上げますと、そういう立場で取組んできたわけでございますが、その取組み方に対し、あるいは分析のしかたに対し、あるいは姿勢に対し、いろいろ示唆をいただきましたことは先ほど申し上げたとおりでございます。

そこで私たちも考えさせられたことがあるわけでございますが、私一番最初にごく簡単にお伺ひをいたしたいと思ひますが、それは木村先生、村木先生、広岡先生でございますが、社会主義国家、特に日本に面積その他で比較的似かよつておりますところのユーゴスラビアあるいは日本よりかだいぶ小さくございますが、人口密度が非常に多いチェコスロバキア、ハンガリー、こういった国の鉄道の総収入におけるところの人員費のパーセンテージを御存じならお教えいただきたい。ごく簡単でけっこうでございますから、木村、村木、広岡三先生にまずこの問題から承ていただきたい、こう思っております。木村先生からお願いいたします。

○木村公述人 人件費の割合ですか。

○加藤(六)委員 鉄道収入に對すると、それから鉄道従業員との、私が申し上げましたユーゴスラビア、チエコスロバキアにおけるところの鉄道における総収入と人件費とのパーセンテージがどのようになっているか教えてください、こういうことでございます。

○木村公述人 私、いま存じておりませんので、ほかの方に伺ってください。

○村木公述人 加藤先生もよく御存じのように、人件費の割合というのは、物価体系の中の賃金、料金との割合……。

○加藤(六)委員 簡単にお願いします。

私が申し上げておるのは、総収入と人件費の割合を御存じかどうかということですから。

○村木公述人 各国によつていろいろ違いがございませうけれども、おおむね六〇%から七五%くらいの割合になっているように国際運輸統計の中にしております。

○加藤(六)委員 村木さん、いまおっしゃったのは、各国というのは、私が申し上げたのはソ連や中国は要りません。日本と比較対象になりません。そこで私が申し上げましたのは、東欧の社会主義国家の輸送収入と人件費との割合であります。

各国ということばでは自由主義国家、われわれが問題にしておる再建案の、いわゆる西ドイツやイギリスやフランスやイタリアにおけるところの、あるいはアメリカにおけるところの国家助成という問題が入っておりますから参考になりません。

社会主義国家の、いま申し上げました、もう簡単に言いますと、ユーゴスラビアとチエコスロバキア、この問題をお聞きしておるわけでありませう。

○村木公述人 それは国際運輸統計の中にその国は載っておりますので、私も存じません。

○広岡公述人 私もこの席ではちよつとお答えできませんが、国際鉄道連合の統計の中にユーゴは載っておりますが、私は覚えておりませんが、大体六、七〇%と考えて、たいして間違いないだらうというふうに思っています。

○加藤(六)委員 実は私はこういうソ連、中国を除く社会主義国家におけるそれぞれの鉄道の実態というのを相当詳しく調べております。資料も持つておるわけでございますけれども、私がいま申し上げたいと思ひますのは、単にいま申し上げましたところの西欧の資本主義国家の問題だけでなく、私たちが社会主義国家における運輸収入と人件費との割合も考察しながら、いわゆる今回われわれがつくりました、政府と自民党が責任を持つてつくりました三本柱というものの裏づけを出したいと、こういう立場でやつたわけでございます。

たいへんあるいはいまの質問、失礼になつたかも知れませんが、これはおわび申し上げておきます。

その次に木村禮八郎先生にお伺ひいたしますが、先生、総合交通体系の立場ということも、あるいはまた地域の問題に施策と地域、いわゆる都市開発の問題等にもお触れになり、また企業性と独算の問題、いろいろおっしゃつていただいた、特に総合交通体系の裏づけが今回の案にはなくなつた、昨年廃案になつた分には若干あつた、このようにお話ございました。実は率直に申し上げますと、先生が言われる点は半分正しいと思ひます。政府は一昨年つくつた総合交通体系の中に昭和六十年を目標としての鉄道と道路と海運と航空におけるそれぞれのシェア、パーセンテージを資料としては持つておりましたが、具体的数字によつてあげなかつたわけでありませう。

われわれ自由民主党は同じく総合交通体系を党内で議論いたしました。大激論をやりました。激しいディスカッションをやりまして、一応の数字を出しました。総合交通体系におけるところの鉄道、トラックその他の占めるもののシェアをやつたわけですが、はつきり申し上げまして、われわれがそういう点を考えた過程におきまして、一つの大きな変化が起りました。それは昨年の十月からいままでわが国における貨物の輸送体系の王座を占めておりました海運がトラックに王座を奪われ

れました。昨年の十月であります。この傾向がはたして一時的なものであるか、半永久的に続くものであるかということに悩んだのであります。そして総合交通体系におけるパーセンテージをやるときに政策的に調整していくべきか、あるいは自由なる競争の過程において政策で若干調整していくべきかという問題で苦しんでおつたわけなんです。

そこで、この総合交通体系の問題、非常にむづかしい問題でございます。一分や二分でわからぬと思いますが、もし先生、昨年の十月に海運をトラックが追い越した、この現象についてどうお考えになるかということ、それからこの傾向と海運ストによる影響という一時的なものであるか、どういうお考えを持つておるか、お聞かせ願ひたい。木村先生と広岡先生にこの点についてお教え願ひたい、こう思うわけですが。

○木村公述人 私は総合交通体系に触れましたのは、この前の運賃値上げ法案のときには、総合交通体系、国鉄の業務分野の確立とか、あるいは在来線の選択整備とか、そういうものが裏づけになつていたわけですね。それが今回変わったということ、もう一つは投資計画がものすごく変わった、長期計画の投資案が、四十七年から五十六年まで、この前の廃案になつたやつですね、七兆円でしょう。今度は十兆五千億ですが、四十八年一五十七年。ところが新幹線の投資額が二兆円から今回三兆九千億円になつておるんですね。そうして大都市圏の輸送のほうは五千三百億が七千億になつておる。とにかく新幹線の建設にも

のすごい重点が置かれておるのですよ。この点をひとつ私は問題にしたわけですが、問題点としていま具体的に何か海運がトラックにとられたというようにお話しございましたけれども、これは私はそういう事実をいま伺つたわけですが、しかしそれは国鉄の場合も貨物の収入減がやはりモータリゼーションによりまして、そうしてトラックにとられておる、そういう大きな経済の変化、変革の過程に起きた問題でございますから、私はただ、いま一時的に起きた現象であるというふうには理解しないのです。やっぱりかなりいふ非常に大きく変化している、国鉄の貨物において生じていると同じような、そういうものと私は理解しているわけですが。

それで、とにかく私に率直に言わせていただきますと、田中さんの日本列島改造的な構想が今度のもので強く出ておるのです。そのことと、もう一つは新幹線、今度は新しく五つ加えたでしよう。あれは収益性はあまりないと私は思うのです。あんなところに金をつぎ込んで収益をあげようといつた、私はむしろ逆だと思ひます。東海道線のようにあんなに利益があるはずがない。船や航空機と競争して、東海道線のような考えで、多く投資したら収益が多くあがつて、それで国鉄の赤字を解消せよ、そういう発想は間違ひだ、私はこういう考えでさっきの意見を述べたわけなんです。

○加藤(六)委員 先生方、ひとつ簡単に教えてください。先生方、先ほど村木公述人から私の名前が出たので、私あつたとき途中で失礼しましてたいへん申しわけないと思つておるのです。実は国鉄労働者は過重労働と低賃金に悩んでおるというところまでお聞きして出たわけですが、国鉄の労働者の労働時間を御存じでしょうか、これが一点。それから平均賃金は御存じでしょうか、これが二点。そして三点は、国民平均の賃金を御存じでしょうかという、この三つをひとつ承つて、それから私の質問をやらせていただきたい、こう思つております。

○村木公述人 ただいま手元に統計を持つてきておりませんが正確にはお答えできませんけれども、労働時間につきましては、戦後労働基準法がつくられまして、交通労働の特殊性というのは拘束時間内における実働率が低いという理由で特例がたくさんつくられたわけですが、特に一昼夜交代勤務というのは労働基準法の例外として、諸外国にも一昼夜交代勤務というような勤務形態はござ

いませんほど過酷なものでございますが、この一昼夜交代勤務を中心に、特殊日勤などという始発から終列車までの勤務というような長時間労働がございまして、拘束時間内における実働率が低いという特例をつくったのでございますけれども、今日、実際は拘束時間内における実働率が非常に高くなっているにもかかわらず例外規定のままであるということで、長時間重労働ということが御理解いただけると思うのです。

具体的な統計が御必要でございましたら、後刻お届けいたします。

○加藤(六)委員 いや、私は知っております。知っておりますから……。

○村木公述人 存じておいでならば別にお聞きになることもないし、私も存じておりますが、いま統計的に承知しておらぬだけでございます。

それから平均賃金につきましては、労働構成だとか、いま申し上げました労働時間の問題だとか、福利厚生の問題だとか、さまざまな労働条件とかかわり合いますので、単に国鉄労働者の平均賃金が九万円であるとか民間の賃金が八万円であるとかということで単純には比較できないというふうに承知しております。

○加藤(六)委員 そこで先生、私は時間があつたら具体的な数字をあげて、国鉄労働者の過重労働と低賃金ということばをあまり軽率にお使いいただきたくないということを申し上げたかったのですが、あとあとわが党の議員からいろいろ問題につきまして、具体的な数字、あるいは運賃問題、再建の基本方針問題等について申させていたたくと思ひます。

私たちは、国鉄労働者の賃金と労働条件の問題について一番注意しなくてはならないのは、他の二公社五現業に比べて国鉄労働者は命がけの仕事をしており、非常に生命の危険にさらされておる、そこを特別に加味した賃金体系をつくってさしあげなくてはならないという点はみんな同じであります。しかもそういう精神をもって臨んでおるというのを申させていただきまして、いろいろ失

礼な質問があつたかも知れませんが、私の質問を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○井原委員長 佐藤孝行君。

○佐藤(孝)委員 まくらことばをやめてさつそく本論に入りたいと思ひますが、いま加藤委員の質問である程度わかつたのですが、村木公述人にお伺ひいたします。

先ほどのお話で、昨年までは総合交通体系というものが確立しておつたが本年度は総合交通体系というものが全くなつたんだ、こういう御趣旨に聞いたのですが、いまのお話を聞くと、ローカル赤字線の問題、それから列島改造に伴う新幹線の新たな五線の追加、そういうものがあるから総合交通体系がくずれたんだ、あるいはなくなつたんだ、そういう御趣旨に理解してよろしいわけですか、お伺ひいたします。

○村木公述人 そればかりではありません。

○佐藤(孝)委員 だとすると、全くなつたんだという考え方は私はどうも理解に苦しむのです、いかがなものでしょう。

○村木公述人 それは一番基本的な点について、さつき具体的に公述いたしましたのですけれども、たとえば道路整備計画の問題ですね。十五兆九千億ですか、あれを五カ年間でやる。それと今度の国鉄の再建の十兆幾ら、ああいうものと比較しまして、道路と国鉄との間のアンバランスはものすごくひどくなつてしまつてゐるのじゃないかと思うのです。それにしても総合的な考え方がなされてないのじゃないか、そういうことも含まれておるわけですね。

○佐藤(孝)委員 われわれから言つて、流動する社会に対応した改革をなされたというふうに判断してゐるわけですが、まあその話はその程度にして、それから先ほどのお話の中では、十カ年計画の最終年度には赤字が多くなつて何ら再建にならないじゃないか、こういう御指摘があつたわけですね。確かに十カ年計画で完全黒字にならないのは御指摘のとおりでございますが、先ほど中島公述

人からお話があつたように、貨車等についてはいわゆる懐妊期間が長いのは御承知のとおりでございます。したがつて、最終年度になるとそれだけ投資が生きてくるのじゃないか、収入もそれだけふえるのじゃないか、そういう点を何かお忘れになつてゐるような印象を受けるわけですが、いかがでしょうか。

○村木公述人 私は懐妊期間のことを認めてもよろしいのです。いいのですけれども、しかしさつきも公述人のある方が言われましたが、これは広岡先生でしたか、国鉄の人員費は六〇%くらいでしよう。これは今後のインフレのことを考えた場合、やはり人員費は相当かさむと思ひますし、それから物件費だつていまこの計画で示されてゐる程度のものではないと私は思ふのです。ですから、そういうものをやはり頭に置いて考えた場合、これはいまの懐妊期間のことを考慮に入れましたも、私は十年後に赤字が解消するとも思ひませんし、それから特に、私はよくわからなかつたので、これは質問してはいけないことになつておりますが、私がおかしいと思ふのは、今度の再建案では赤字がずっと最後まで続いて、一番最終年度の五十七年度になつて急に黒字がぱつと出るのです。そういうような再建のしかたというのは、どうも私は常識としておかしいと思ふのです。だんだんに赤字がなくなつていつて黒字になるならいいのですけれども、最後の年度においてぱつと三千幾らでずか黒字になつてゐるという、そういう計算のしかたなんかもずいぶん常識を逸した計算になつてゐるように私は思ふのです。特にインフレの問題ですね、この問題が一番大きく考慮されなければいけない、私はこう思つております。

○佐藤(孝)委員 村木先生と私ののは、だいぶ話が食い違ふようですが、時間もあまりございせんから、次の方に質問をかえたいと思ひます。

村木公述人にお伺ひするわけですが、先ほど公述人は、国鉄の運賃のきめ方が弾力的に過ぎるのじゃないか、したがつて公共性に反する。また具体的に小口混載などの例をあげて、その結論を国

会軽視である、こういう断定的なことを言われたわけですが、それがどのような理論の組み立てで国会軽視になるのか、具体的にお示しをいただきたいと思ひます。

○村木公述人 国有鉄道運賃法では、御承知のように具体的な運賃をきめておるわけでございます。これは逐次それをはずしていつておられますけれども、この国鉄貨物経営改善の方向という報告書に示してありますのは、国会で標準賃率を定めて、他は弾力的にこうやるといふことになつておりますので、そのきめ方が政策制引的に逐次変わつていくと私は思ふのでございます。このことをこの報告書は意図していらつしやうのだと拝見したのでございますが、政策的に運賃をきめてまいりますと、どうしてもそれは企業的にならざるを得ないわけでございます。国鉄が課せられた公共的な任務を企業的に処理されるということになれば、どうしても公共の福祉というものは軽視されざるを得ない傾向に出ていくというふうには私は従来のやり方から思ふわけでございます。

これは私、勉強不足で驚いたわけでございますが、今回小口貨物がコンテナと小荷物に再編成されるということで、あれ、小口混載制度はどへ行つちやつたのだからかというふうにたいへん驚いたわけでございます。そして、いつの間にか小口混載制度というのは別の賃率がつくつてあるわけでございます。いつこんなことになつたのだからかと思つて驚いたわけでございますが、逐次こういうようなものがどンドン、国会では標準的にだけ運賃をきめておいて、あとは政策的に幾らでも政策制引運賃制度がつくれるようなことが、これは国鉄経営をどういうふうによくなるかというお立場からだけ、国鉄総裁と運輸大臣が御相談しておきめになるということになれば、どうして公共性の歯どめができなくなつていくのではありませんか。少なくとも国会といふのは、国民の利益を守つて、いろいろと先生がおやりになつてゐるわけでございますから、そういう点が私は心配だと申し上げたわけでございます。

○佐藤(孝)委員 ちよつと論理が理解できないのですが、私は、たいへん失礼な言い方かもしれませんが、いまの論理でそれが国会軽視だという断定のしかたはちよつと独断的に過ぎるのではないかと、こんな感じがいたします。あるいは私以外に野党の皆さん何と判断されるかわかりませんが、私はそういう感じがいたします。なるだけ慎重な御発言をお願いしたいと思います。

次に、総花になって恐縮なんです、広岡公述人にお伺いしたいと存じます。

先ほど公述人は、今回の国鉄再建について国鉄労働者は何をなすべきか迷っているのではなからうか、また何のために再建するのか、そういう自覚なり思想的なものはない、具体的な例で申されたと思いますが、労働者なり利用者なり、あるいは他の私企業なりの関係者で、そういう国鉄を考へる人たちの組織なり機構ができて、そこで国鉄というものを運営なり再建すべきやなからうか、こういうお話だったと思うわけですが、考え方としては私も賛成です。賛成ですが、理屈の上ではそうなんです、それでは具体的にどういふことをあなたは学者としてお考えになっているのか。現実にはそういうあなたのおっしゃる機構が誕生した場合、それがほんとうに国民なり国鉄労働者なり利用者の声というものが反映できるのかどうか、お答えいただきたいと存じます。

○広岡公述人 基本的な考え方として、これは日本、外国を問わないわけですが、現代の社会で起こっている問題はやはり参加の問題だと私は考えております。そういう方向を、われわれが新しい組織形態あるいは管理形態の探求を通じて実現していかないことには、自分たちの生きがいとか働きがいというのをよくいいますけれども、そういうものが出てこないわけでありまして。要するに、病人を回復させるというのはそれだけのエネルギーに要するわけなんです、そういうものをつくらなければならぬ。

私自身が考えておりますのは、前から感じることですが、たとえば国鉄の現場の駅長に権限が非

常に少ないというようにことが指摘されております。あるいは現場に近い管理局に権限が少くない。あるいは実際に地元で市町村納付金を受け取っている市町村が、国鉄の赤字が非常に大きくなって、たとえば五キロから五キロの路線延長を持って、たとえば五キロの赤字がかりに三千万円なら三千万円かかっておいても、市町村がそれを実感できないような運営の状態にある。これはよくない。国鉄が現在日常的にともかく動脈として役割りを果たしているわけですから、地元の利用者なり地元自治体なりがそういう国鉄の実態をよく知る。またダイヤの編成一つにしても発言できるといふようなものを各地元につくっていく。そこで国鉄をどう運営するかというのを考えていく。そういう参加なしには、こういうような東京の一点だけで国鉄の問題を議論しても、これは地についた議論にならないわけなんです。そういうものの上には、中央で統括して総括的に議論する。そのためには、どうしても国鉄自体ももっと分権化していかねばならないということでありまして。

○佐藤(孝)委員 たいへん貴重な御意見を拝聴させていただきます。

次に、中島公述人にお伺いするわけですが、たいへん専門的なうんちくを傾けた御意見、たいへん貴重な意見と思つて拝聴したわけですが、多くの公述人のお話を承つて、ともに公共性ということとを非常に皆さん強調されるわけですね。一口に公共性といっても、非常に範囲が広いのではないかと。もちろん定義も異なるのではないかと。われわれの考え方を申し上げると、たとえば電気なりそこにある水等、われわれは空気と同じようにあまり感じませんけれども、二十四時間われわれの生活にはなくてはならないものですね。この占める公共性のウェイトというものは非常に高いと私は思うのです。それからいまだ議論されている国鉄ですね。いわゆる大量輸送機関、バスとか都電等も含まれるでしょう。この公共性の割合と比率、さらに航空機、タクシーのようにある程度利用者の選択に依存していいと思われる企業あるいは

は業種の公共性、タクシーとかあるいは航空機といふものはこれは絶対われわれの生活になくてはならないものじやないのじやないか。したがって、利用者支払いの原則は私は貫いていいと思うのです。いま議論されている国鉄とかあるいは私鉄、こういう大量輸送機関は、ある程度国民の同意を得て税金を使うことは当然あつてしかるべきだ。大別すると、いわゆる公共性というものの私がいま申し上げる三つの中で、国鉄の占める公共性というものは第三位といひますか、ちよつと中間に位置するんじゃないやなからうか、こう判断するわけですが、私の考えが間違いかどうか、専門家の立場から御批判をいただきたいと存じます。

○中島公述人 公共性ということばは一般によく使われますけれども、非常に幅広いニュアンスを持つていふ問題だと思つたのです。私の考え方は、ある一つの経済主体の行動のモチブといひますか、どういふことを基準に行動するか、行動のしかたで公共性というものが認識されてくる。たとえば、私は交通事業というものは、お互いに自分の利益といふものを中心に行動する、たとえば電車に乗るかタクシーに乗るかといふのは自分の損得で判断する、これが交通事業の——一般の物の売り買いでもそうですけれども、そうだと思うのです。それに対して交通機関のほうは、もともとその行動がパブリックのものである、つまりわれわれの生活する社会条件を構成する一つの要件としてやるから、交通機関の交通行動といふものは特定個人の私利私欲で行動すべきでなくて、社会全体の立場というものを中心に行動すべきだから、これは公共性が高い、こういうわけなんです。ただしこれも公共性つまり共同手段であるというその範囲の大きさ、小ささによつてその公共性の度合いが違ふ。たとえば個人タクシーのような場合には、これは庶民の足ではあるけれども、自分でもうかるようなところを選んで行くといふような、行動に私的な選択の自由が許されている。しかし、極端な例をいうと、道路のようなものは、ある人が自分のもうけのために道路をつくるという

ことは許されない。社会の環境の一部ですから、空気や土地と同じですから、そういう意味で道路なんかは最も公共性が高い。そこにいくと、国鉄というものは日本全国という国土を基盤にして、国民共同の利益、共通の利益といふことを行動のモチブとして行動しなければならぬから、そういう意味では、交通機関の中では非常に公共性の高い部類に属する。したがって、地域的な、非常に小さい範囲の、たとえば観光地目当ての交通機関といふものは、観光客の共同の足ではあるけれども、一部の特定の目的を持った特定の地域の人たちのものですから、公共性の度合いは低い。

そういう意味において第何位に属するかというような御質問ですけれども、私は、国鉄といふものは——鉄道でなくて国鉄、全国の鉄道網を単一の組織で運営する鉄道といふものは、国道、道路と同じような重みを持つていふ。道路のような効率的な国民の足である、こういうふうで、非常に高度の公共性を持つていふという意味はそういう意味から言つていいわけなんです。

○佐藤(孝)委員 どうもありがとうございます。

(「時間だ」と呼ぶ者あり)何か時間だというようですから、きょうは一般公募の公述人が御婦人の方二人見えていられるわけで、お二人に聞きたいのですが、時間の関係でお一人にしばらくしたいと存じます。

竹森公述人の先ほどのお話を聞いて、何か中産階級の非常に典型的な御婦人の考え方を述べたにふたつうでたいへん参考になったわけなんです。都丸公述人にお伺いするわけですが、公述人は先ほど、当初、私はしろうとです、こういうお話だったので、公述内容を聞いていられると必ずしもしろうとだという印象を受けたいわけなんです。その中で、私から言うとか独断的なような感じも受けたいわけですが、たとえば貨物運賃の値上げが少ないのは大企業への奉仕のあらわれ云々だということとを御指摘されたわけなんです。御婦人を前にしてこういうことを言うのはたいへん恐縮なんです、

大企業に奉仕をしているというのはどういう理論的根拠で大企業に奉仕をされているという断定的なことをされたのか、簡単にでっこのうですからお知らせ願いたいと存じます。

○都丸公述人 私、専門家ではないということをお願い申し上げたとおり、家庭の主婦でございす。実はここに出さしていただくために幾つか新聞やら何やらを見た中で判断でございすけれども、一つだけ覚えておられることの中で、——いまこまかいことは覚えておりませんけれども、たとえば個人が車を一台送った場合には一何千円という運賃がかかるようになる。けれども大量に会社車が送る場合には、一台の運賃が四千何百円になるというところを読みまして、「それはうそだ」と呼ぶ者ありそれがすべてに通用するということに考えました。それから私たちが送る小荷物というのは、大体十キロとか十五キロ、そういうものであるかどうかは私は存じません。確かにそういう小荷物といいますが、公に出ている印刷物の中から私はそれを見てきたわけですが、そういう小さな小荷物の輸送の運賃が上がっているということは事実で、パーセンテージで言う二十何%上がるわけですが、会社の輸送の場合にはそれが十何%に抑えられているということを見てまいりましたので、申し上げたのです。

○佐藤(孝)委員 そういう知識ならばこれ以上追及はいたしません。いたしません、先ほどお話を承って、何か多分に思想的なものが先入感としてあって、再軍備云々あるいは強行採決をするなどといううなきめのこまかいことも出たわけですが、私どもは強行採決などみじんも考えていません。お互いに国民の代表ですから、論議を尽くした上で多数決の原理に従って法案の採決をしたいということ、そういう結論的なことを最初からお考えになることは、私は公平な判断を欠くものじやなからうか、こんなふうに考えるわけでございます。

もう時間だそうですから、たいへんどうもありがとうございました。

○井原委員長 神門至馬夫君。

○神門委員 本日おいでになりました公述人の皆さん方からいろいろと貴重な国民の立場あるいは専門的な御意見を拝聴いたしましたことをまずお礼を申し上げます。

時間が限られておりますからさっそくお伺いいたしますが、まず木村公述人にお尋ねいたします。

国鉄再建問題なり運賃値上げ論の中に単純に引用されることは、税金かからずば運賃値上げか、あるいは納税者国民全体の負担か利用者負担か、こういう論理が——論理と申しますか、単純な訴えがよく二者択一の論理的にいわれるのでありますが、たいへん基本的な問題でありますので、これに対する端的なお考えを承りたいと存じます。

○木村公述人 税金があるいは運賃、料金かという二者択一という考え方がありまうのですけれども、税金の場合は所得税は累進課税です。所得の多い人がたくさん納めるという形でありまうので、国鉄の場合は累進課税がないので、さつきもお話がありましたが、これは前にいままのニクソンも言いましたが、公共料金値上げは、実質的な増税であると言っているのです。彼はそう言っております。それと同じことで、これはつまり、消費税みたいなものですね。間接税みたいなもので、一種の大衆課税です。そういう違いがあります。大衆課税があるいは累進課税か、こういう同じ負担関係からいえばニクソンもそう言っています。公共料金の引き上げは一種の増税である、こういうふうに彼は言っております。その違いがはつきりあると思うのです。

それからもう一つの御質問何でしたかな。

○神門委員 いや、そのことです。税金か運賃か、こういうことに対するお答えのみです。

続きまして、同じ問題について村木公述人にお伺いしたいと存じます。

○村木公述人 税金か運賃かというふうに出てくるべき筋合いの問題じゃないと私は思うのです。むしろ、もし税金か運賃かということで公共の福祉

ということを論じるのでございしたら、社会保険制度というものは成り立っていないわけでございます。

○神門委員 はい、よくわかりました。

次に田上公述人にお伺いしたいと存じますが、公述人は法律学者として、さつき公述されることに非常にいると心の悩みが端的に出ていたように伺いました。

運賃法の第一条の運賃決定の四つの原則、これは今日衝突している現状の中から、むしろ第一条は廃止すべきではなからうか、こういうような悩みも訴えになりました。あるいは日鉄法第四十一条、損金に対しては繰り越し欠損金として整理する。これに対する政府の助成というものは認めないというような法体系になっている。こういうような独立採算制というものを前提に私は論ずればということ、この再建法なり運賃値上げ法案に賛成であるという大きな前提というものが悩みの中から出されております。

それで私はお伺いしたいと思うのであります。が、この独立採算制そのものについて、日鉄法の第一条等の精神から申しまして、公述人はどのようにお考えになっているのか。いわゆる賛成であるのか反対であるのか、あるいは若干の条件をつけてこの問題については独立採算制そのものを継続すべきであるか、そういういろいろのお考えを持っておいでになるやに響いたのであります。が、お伺いしたいと思ひます。

○田上公述人 私はもとともいま御指摘のように専門が憲法、行政法学でございまして、十分なお答えができないかと思ひますが、一つは御質問がありまして運賃法第一条は要らないのではないかと、あるいはそのようなことを申し上げたかと思ひますが、これは別に立法論ではないのであります。運賃を決定する四つの原則が一条にあらば、国鉄当局のほうで運賃を決定するというのなら、大いに役立つわけでございます。しかしその場合に、一つはいまのかなり矛盾する、衝突

するところがございますので、それが問題になると思ひますが、しかし現実には、第二条以下、特に今日の第三条の運賃の基本率であるとか、あるいは五の公共割引の点でありますとか、その他規定がありますので、そうなりますか、いわば基本原則を出しても、それを使うほど余地がないというか、使う必要がない。個別的に、国会のほうで法律の形で出しているの、国会のほうで法律の形で出しているの、余地もないと申しますか、具体的に答えが出てしまっている。そういう意味で、第一条を無理に引き合いに出して議論しても、だから三条以下が一条違反として非難されるかという、同じ法律の条文でございすからそういう余地はないという意味で申し上げたのでございす。

それから、一条自身の問題といたしましては、先ほど簡単に申し上げましたが、原価を償うというところは、いわば経済性でも申しますか、そういう意味の原則でございす。そして、運賃なり、物価に対する安定をはかるということ、公共性の問題でございす。この二つの原則は必ずしも一致しないわけでございます。そういう利益を無視しても公共性のために運賃を低いところで押えなければならぬということも考えられますし、あるいは、公共性は若干犠牲にしても経済性のほうを重く見なければならぬという考え方もあるわけでございます。

そこで、解釈上は、順位をつけておりませんから、四つと申しましたが、特に問題はいまの二つの基準でございす。そのどちらに重点を置くかといううなことも、かなりむずかしいことと思ひます。御指摘の日本国有鉄道法の四十一条にありますが、これを考えますと、どうしても経済性を無視することはできない。明らかに赤字になるような場合であつてもなお、物価あるいは賃金に対する影響を考へて運賃をきめなければならぬというふうには、ちよつと取れないわけ

でございます。同じような問題は地方公営企業についてもある。今日、市電、市バス、都バス、あるいはそういったその他の公営企業が軒並みにひどい赤字で困っていることは御承知だと思いますが、ここでも法律には経済性と公共性という二つをちゃんと出しておられますが、実際には経済性が非常に軽く見られておる。むしろ公営ということから考えても、ある意味で当然でございますが、しかし国鉄のように独立採算制をとった以上は、ある程度、俗にいうそろばんがとれるような経営ということを国会が法律によって認めになったのではないかとすれば、そこに趣旨の若干食い違ふようなところも見られるわけでございますから、そういう意味で私は、法律を改正しなくても運賃法の第一条はある程度の解釈によって結論が出せると思うのでございます。しかし、条文だけを見ますと、しばしば迷い、また誤解される向きもあるので、あるいは適当にこれをまたわかりやすく申しますか、立法院としてお考えをいただくことも、私のほうから一応お願いしたわけでございます。

まあそういう意味で、それからあとは、蛇足になって時間も恐縮でございますが、やはり国会でおきめになる場合、どうしても政治から離れることはできない。政治ということになりますとそこに、国鉄の運賃のみならず、いまの地方公営企業の特にそういった運賃のようなものにつきまして、使用料についても、同じような悩みというか、むずかしさがあると思っております。それを別に私が特に国会のあり方に対して批判めいたことを申し上げているわけではございませんが、同じように非常にむずかしいところでございます。また御質問がありましたら、補足して申し上げます。

○神門委員 討論の場ではありませんから御意見のほどは承っております。ただそのときに、広岡公述人のほうからお話しになりましたように、いわゆる赤字線、地方閑散線といわれるもの、あるいは営業係数が三〇〇以上のものが五千キロ程度

もあるわけでありまして、そういうようなものを現在継続して国鉄が経営をする、こういうことになつてくると社会的な必要性からこれを継続する以上、これは国なり等がその赤字は補てんすべきである。そうして、その総合原価主義の中から多くの赤字線に対しては寄せをするとは、むしろ赤字線のしわ寄せを黒字が負つて今日の大都会周辺の交通、通勤通学の大きなネックになつておるのじゃないだろうか。こういうようないわゆる独立採算制というものと公共性とを加味した独立採算制論と申しますか、こういうようなお話もあつたのですが、この点については田上公述人はいかがお考えでございますか。

○田上公述人 ことばが足りませんでした。私は目下考えておりますのは、独立採算の否定ではないのでございまして、ただ適用する限界を考えたかどうかというのが真意でございます。限界と申しますのは、いまの公共負担のようなものにつきましては、これは独立採算から一応その限度ではずしまして国のほうにおいてお考えいただく、こういうふうにするのがよいのではないかと。一がいに独立採算を全部取り払つてしまふということになりますと、これは昔の、二十四年以前の国が直接国鉄を経営しておつたときとあまり変わりがありません。もともとその場合も特別会計ということでも、余地はあると思ひますが、せつかくあそこで公共企業体をおつくりになつたのでありますから、その趣旨を生かしますと、いまの独立採算は残して、ただその限界、適用範囲というか国との負担区分をお考えいただいたらよろしいのではないかと考えております。

○神門委員 広岡公述人にお伺いいたしますが、いわゆる国民の納得する再建案、そういうものについて非常に力点を置いての公述がございましたが、たくさんの参考意見を拝聴いたしました。その中で特に日本の鉄道は世界に冠たりという常識論にまっこうから反対されて、フランス、西ドイツ等から比べてみてもきわめて貧弱であるといふことばをもつて批評なさいました。こういう批評の根本にあるものが世界第二位のGNPを土台

にしての論理であつて、全く同意を得たものといふように私も感じるわけでありまして、そのようなフランス、西ドイツあるいはイギリス等先進資本主義国家における国鉄の経営のあり方、これは本主義と関連する、国の国鉄に対する助成等の関連を要点的に御説明願ひたいと思ひます。

○田上公述人 いま御指摘のように、二〇〇%というか、定員の倍でございますが、それではちょっと不十分だと思いますけれども、私は百何十%というところまで落ちるといふか緩和されてくれ

○田上公述人 ことばが足りませんでした。私は目下考えておりますのは、独立採算の否定ではないのでございまして、ただ適用する限界を考えたかどうかというのが真意でございます。限界と申しますのは、いまの公共負担のようなものにつきましては、これは独立採算から一応その限度ではずしまして国のほうにおいてお考えいただく、こういうふうにするのがよいのではないかと。一がいに独立採算を全部取り払つてしまふということになりますと、これは昔の、二十四年以前の国が直接国鉄を経営しておつたときとあまり変わりがありません。もともとその場合も特別会計ということでも、余地はあると思ひますが、せつかくあそこで公共企業体をおつくりになつたのでありますから、その趣旨を生かしますと、いまの独立採算は残して、ただその限界、適用範囲というか国との負担区分をお考えいただいたらよろしいのではないかと考えております。

○神門委員 広岡公述人にお伺いいたしますが、いわゆる国民の納得する再建案、そういうものについて非常に力点を置いての公述がございましたが、たくさんの参考意見を拝聴いたしました。その中で特に日本の鉄道は世界に冠たりという常識論にまっこうから反対されて、フランス、西ドイツ等から比べてみてもきわめて貧弱であるといふことばをもつて批評なさいました。こういう批評の根本にあるものが世界第二位のGNPを土台

にしての論理であつて、全く同意を得たものといふように私も感じるわけでありまして、そのようなフランス、西ドイツあるいはイギリス等先進資本主義国家における国鉄の経営のあり方、これは本主義と関連する、国の国鉄に対する助成等の関連を要点的に御説明願ひたいと思ひます。

○田上公述人 いま御指摘のように、二〇〇%というか、定員の倍でございますが、それではちょっと不十分だと思いますけれども、私は百何十%というところまで落ちるといふか緩和されてくれ

○田上公述人 ことばが足りませんでした。私は目下考えておりますのは、独立採算の否定ではないのでございまして、ただ適用する限界を考えたかどうかというのが真意でございます。限界と申しますのは、いまの公共負担のようなものにつきましては、これは独立採算から一応その限度ではずしまして国のほうにおいてお考えいただく、こういうふうにするのがよいのではないかと。一がいに独立採算を全部取り払つてしまふということになりますと、これは昔の、二十四年以前の国が直接国鉄を経営しておつたときとあまり変わりがありません。もともとその場合も特別会計ということでも、余地はあると思ひますが、せつかくあそこで公共企業体をおつくりになつたのでありますから、その趣旨を生かしますと、いまの独立採算は残して、ただその限界、適用範囲というか国との負担区分をお考えいただいたらよろしいのではないかと考えております。

○神門委員 広岡公述人にお伺いいたしますが、いわゆる国民の納得する再建案、そういうものについて非常に力点を置いての公述がございましたが、たくさんの参考意見を拝聴いたしました。その中で特に日本の鉄道は世界に冠たりという常識論にまっこうから反対されて、フランス、西ドイツ等から比べてみてもきわめて貧弱であるといふことばをもつて批評なさいました。こういう批評の根本にあるものが世界第二位のGNPを土台

にしての論理であつて、全く同意を得たものといふように私も感じるわけでありまして、そのようなフランス、西ドイツあるいはイギリス等先進資本主義国家における国鉄の経営のあり方、これは本主義と関連する、国の国鉄に対する助成等の関連を要点的に御説明願ひたいと思ひます。

○田上公述人 いま御指摘のように、二〇〇%というか、定員の倍でございますが、それではちょっと不十分だと思いますけれども、私は百何十%というところまで落ちるといふか緩和されてくれ

○田上公述人 いま御指摘のように、二〇〇%というか、定員の倍でございますが、それではちょっと不十分だと思いますけれども、私は百何十%というところまで落ちるといふか緩和されてくれ

ば非常な進歩ではないか。私どももだんだん年をとってまいりますので、ほんとうは座席に腰をかけたという気持ちがありますけれども、立つのはしんぼうするとしても、どうも近ごろあぶなくて、押されますという足の置き場もないといううかが、くの字なりになってあばらを折られるような感じがいたします。すみのほうの柱に押しつけられたりドアのところに押えられまして非常に危険を感じる。それならむしろ押されて右、左に動いてもまん中にいたほうが安全だというくらいに感じを持ってまいります。そういう意味におきましては、いまおっしゃいましたけれども、大体二〇〇%くらいいまだなれば非常に安心感を持つわけでありまして、まあ血圧あるいはその他を考慮いたしました。決して理想とも思いませんし、できればやはり百何十%というところまで落ちてゆくなくともええ非常にありがたいのですけれども、そういう程度で満足はいたしません、まあそれぐらにならばしんぼうできる、こういう程度でございます。

○三浦委員 まあ二〇〇%といいますと、やっとな週刊誌が読める程度、先生の御本はなかなか読めるような状態じゃないと思いますけれども。

もう一点だけ田上先生にお尋ねいたしたいと思います。

先生は公共割引の点についても強調されておられました。いままでは生鮮食料品について政策割引が年間に六十億円程度行なわれておったわけであり、ところが、昨年、また一昨年、運輸大臣の命令によってこれが廃止されました。直ちに国の負担でこの生鮮食料品についての政策割引を復活させるべきだと私は思うのですが、先生のお考えはいかがでございますか。

○田上公述人 私もどうもあまり専門でございせんが、御意見には賛成でございます。

ただし、蛇足を加えますと、根本の問題は、現在私は貨物の運賃についての等級制に疑問を持っているのでございまして、御承知のように現在の

等級制は価格によっておる。何と申しましたか、従価等級制度とかということでございます。価格の高いものは、運賃のコストからいえば実はそんなにたいしたものでなくてもそれに応じて上のほうの等級になるということには私は徐々にはやはり直していくべきである。むしろわれわれしるうとの考えであります。価格よりもやはり重量のほう、その他コストのかかるほうに運賃を多く取るべきではないかという感じを持っております。そしてその意味で御承知のように徐々に等級が簡素化されて、たしか十五等級が十四等級、それから現在が四等級、そして今回は三等級制度をお考えになっていらっしゃるようでございますが、しかしまたそう簡単に私自身も割り切れないと思えます。重量が多いというか、価格がそれほどでもないというほうに案外今度は大衆の生活必需品のようなものが入ってくるのではないかと。これも確かめておりませんが、こういう席上で私の考えを申し上げることははなはだ謹慎かと思ひますけれども、もしそういうことであれば、日常の生活に大衆の負担にならないようにという意味においては、必ずしも重量に比例しないという考えが合理的である。そういう意味におきまして、簡単にいままでの等級制度を全部廃止せよというふうには申し上げかねるのでございますが、しかし、徐々に等級を減らしてきたということは私は賛成でございます。どうもお答えにならないかもしれませんが……。

○三浦委員 どうもありがとうございます。

村木公述人 お願いいたします。

先生は減価償却が過大にされていることが国鉄赤字の一つの原因となっているというふうにお話しされましたけれども、これは具体的にはどういうことなのかお伺いしたいと思ひます。

また、修繕費についても問題があるということですが、同じくこの点についても具体的にお話が伺えたらというふうに思ひます。

すが、財務諸表作成のものになっている経営学や会計学というものが、もうけをふやすための学問だということが御理解いただければ、財務諸表というものが表示するのは一定の経営政策から生まれてくるということが言われるわけでございます。そういう意味でいけば、損益計算書の経費がその年度の経費であるかどうかということについてはこれはかなりいろいろな問題が起こってくるわけでございます。そうした意味で見てもいいと思います。国鉄の損益計算のしかたというものは一般企業会計の影響と無縁ではなく、そういう法則が貫徹していると思うのです。

そこで具体的に申し上げますと、この減価償却費は、昭和二十三年、二十七年に税法が改正されたわけでございますが、これは資本充実のための優遇措置としてこの税法が改正されたわけでございます。三十三年までは国鉄独自のものを採用しておったわけでございますが、それから運賃値上げとか、その他のいろいろな背景のもとで政策的にこの減価償却制度が変えられてきたというのが私の理解でございます。

具体的に申し上げますと、三十六年度に車両、船舶、自動車及び機器類を、いままでは定額法でやっていたものを定率法に変えた。この背景はどういうことになっていったかということは説明を省略いたしますが、それから三十九年度から従来資産を取得した翌年度から償却していたものを翌月から償却するようになったというところでございます。これは新幹線ができました、新幹線の減価償却を早くするという意図から行なわれたものだと思ひております。

それからこの年度に半額法が適用されるようになったわけでございます。実際にこの減価償却がどのくらいに過大かというのを言いますと、電車の例をとってみますと、普通そこを走っておる電車は十三年が償却年数でございますが、これを定率法でいたしますと四年目に四九%取得価格を償却するわけでございますから、四年たちますと電車は帳簿価が半分になってくるということでは

ございますから、これはだれが考えても大き過ぎるということが御了解いただける、こういうふうな思ひます。またたくさん事実はございすが省略します。

修繕費についても同様なことがいわれてまして、修繕費もかなり、いままでは修繕費とそれから工事経費との区分というのがあいまいでございました。やつを、それらの条件に応じてこれをきちんとするようになったと私は理解しております。

以上でございます。

○三浦委員 再建計画によって十兆五千億円の工事計画が実行された場合、十年後の国鉄はどういうような姿になっているのか、お伺いしたいと思ひます。

○村木公述人 私なりの理解を申し上げます。

国鉄の守備範囲を中長距離大量貨物輸送、新幹線網中心に大都市旅客輸送、大都市の通勤通学輸送ということにすることを裏返しにございまして、近距離の中小貨物は関係ない、近距離の旅客は関係ないとは言わないにしても、そういうような政策がとられる傾向が日を経るに従って強くなっているわけでございます。当然なこととして、いまの再建計画がずっと進みますと一般の国民にしてみれば採算のとれない中小貨物は国鉄は直接扱わなくなるだろう。それから近距離の旅客は不便になるだろう。これは地域住民が結束して大いにそういうことをしないように戦わねばならないと。あるいは私が言うようにならないと思ひます。たとえば、八十三線区の二千六百キロの線路をはずすという問題も、これは地域住民が反対したために、今度は政策をお変えになりました。日本列島改造論などとかね合ひがあるかどうかは存じませんが、やはり地域住民が自分たちの権利を守って戦うことから変わってきますから、将来どうなるかということはこの戦いとかかわり合ひの中で出てくるだろう、こういうふうには思ひます。政策自身は、私ども貧しい者にとってはたいへん都合の悪い国鉄になっていくだろうというところでございします。

○三浦委員 もう一点だけお尋ねいたします。

いま貨物の問題について触れたわけですが、十年後の国鉄が中小零細業者の貨物輸送にどういうような影響を与えるか。これは運賃の面並びにサービスの面、両方の面から先生のお考えをお尋ねいたしたいと思います。

○村木公述人 これは新幹線網ができることとかかわりあい申上げますと、新幹線が三千五百キロできますと、それと並行して在来線が約四千キロ弱、これにあるわけですが、この在来線に貨物本位のダイヤが組める。それで貨物の約八割近くが非常にいいサービスを受けるので、自然に貨物もふえるだろうというのが、これは国鉄総裁のお話でございす。たぶんこの計画ではそうなるだろうと思うのでございす。それで新幹線をつくるのが大都市間の旅客輸送を受け持つだけではなくて、日本列島の再配置に伴う中長距離大量貨物輸送に、陸上交通のうち一番いいサービスを提供することになるというのが、実は総裁のおっしゃっていることのようにございす。これだけ一つ聞いてみるとたいへんけっこうなことでございすけれども、そのためには近距離少量貨物、近距離旅客というのは勢いこれは、無視とは申しませんが、重点が変わってまいると思うのでございす。事実先ごろの運輸審議会の公聴会で、原岡常務理事がおっしゃっておることばの中に、現在の貨物駅の配置は荷馬車時代のもので、貨物列車は多くの駅に発着するので、四十七年度の貨物列車の平均スピードは時速二十七キロ、これを五十一年度には四十・三キロにしたい、スピード化してお客に利用してもらうためには集約が必要だ、集約にあたっては具体的にサービス低下にならないように配慮してやっていくというふうにおっしゃっておりますから、私もこれはこのしわが寄らないようになさることを期待はいたしますけれども、ほうっておきますとこれはほんでもないことになるのじゃないかと思うのです。先ほどどなたかの公述人の方が、荷主にとってはレールの上だけの輸送時間だけではなしに、ドア・

ツ・ドアのスピードが問題だということでもございましてけれども、御説のとおりでございす。中小荷主の場合にはこれがどうしてもしわが寄ってまいらると思うのです。実際にいままでの輸送の状態を調べてみますと、大荷主の場合には迅速に確実に何時に着くということまではつきりして、それで荷主のしなやかな形で輸送が行なわれておりますけれども、それが中小貨物の場合にはそういうぐあいになかなかいかない。そのために大企業の荷物はほとんどサービスがよろしいですから、運賃だけが主になしに、よろしいものであります。中小企業の荷主はトラックで送ったほうが確実だということまで逃げていくというぐあいにあります。これはこれからの先生方の政策をきちんとやっていただいて、それから一つはやはり実際に地域住民の方が自分のところに手寄せされないように、やはり戦う以外には私は手はないのじゃないかと思う。見通しはちょっと言えないと思うのでございすけれども……。

以上でございす。

○三浦委員 時間がありませんので、これで質問を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

○井原委員長 松本忠助君。

○松本(忠)委員 菅原公述人にお伺いしたいと思ひます。

先ほどのお話の中で、再建計画の実施にあたりましては、注文として、現行計画が破滅した原因これは人件費の予想以上の伸び、それと収入の伸び悩み、こういうことを先生あげられたように思ひます。そこで経済の算定については経済社会基本計画にのっとつてある程度高い予測がなされたというふうな、こう私お伺いしたわけで、私の聞き間違いでなければそういうふうになるわけではございますが、意味はそうだったと思ひます。

そこで、先生も御承知のように国有鉄道財政再建促進特別措置法——現行法でございす。現行法の第八条にある再建期間中の毎事業年度に再

建計画の実施状況を報告することになっております。すでに四十四年、四十五年、四十六年と三カ年にわたつてその実施報告が出ております。その報告の概要を見ましても、四十四年度の分におきましては、「支出において仲裁裁定に基づく平均一三・四(定期昇給を含む)のベトスアップによる人件費の増加があつたことが大きな原因」要するに赤字が出た原因はここにある。

(委員長退席、加藤(六)委員長代理着席)

それから、四十五年度の報告におきましてもやはり同様のことがいわれておまして、「営業経費の増こうは、主として人件費が仲裁裁定の実施等により、前年度に比べ八百七十二億四(一四)増加したことに由来するものである。四十六年度のところは営業経費の増こうは、主として人件費が仲裁裁定の実施等により、前年度に比べ大幅に増加した。この三年を通じていわれていることは、同じことがいわれているわけだ。人件費が非常にふえた、そのために赤字になった、こういうふうなことが三年共通してこの報告の中にございす。

それで、先生も御承知のように、四十八年から五十七年までのいわゆる長期再建計画の収支の試算でございす。この中におきましても人件費をどのようアップで見ていくかという、一・二・三というところで試算がなされているわけだ。過去三カ年間の平均をとつてみましても、一四・三%でございす。いま国鉄自身の報告にもございまして、こういうふうな人件費が非常に多い、それが赤字の原因だ、こういうことがいわれております。そこで過去三カ年間の平均よりも二%も低いもので見積もりがなされておる点が一つ。

もう一つ、物件費のほうでも、先生の先ほど触れられました経済社会基本計画で、これは四十八年から五十二年、この物騰率は四・九%に見えておるわけですが、国鉄側では物騰率を三%しか見ていない。この低い見積もりでは計画倒れになると思ひます。

そこで人件費の面においても物件費の面におい

ても同じことがいえるわけではございす。こういう点から考えまして、はたしてこの新しい再建計画なるものがほんとうの再建計画といえるかどうか。これはまた、この三カ年間の報告書にあつたような状態の繰り返しにすぎないかならうと私は思ひますが、先生の御見解はいかがでございましょうか、お尋ねいたします。

○菅原公述人 私が申し上げましたのは、まず現在の再建計画がうまくいかなかったという原因が、まず第一に収入の伸び悩みとそれから人件費の増大と、こういうことになるというのを申し上げまして、その収入の点につきまして、今回再建計画で見積もられたその手法等を拝見いたしますと、こまかい数字はここに持ち合わせておりませんけれども、相当いい精度で見積もられておる。たとえば旅客につきましては、前回の——たゞいま委員もおっしゃっておりますように、ほとんど前計画でこの数年間押しつけておるわけではございす。これはその見積もり方法をどういうふうにしたかというところで、いわば個人消費支出との関連において出しておる。これが非常にいい精度で予測がされておつたわけではございす。今回も同じような予測をとつておると聞いておりますので、私は旅客の伸びにつきまして相当信頼性があるというふうな判断をしておるわけではございす。

第二番目に、収入の減の非常に大きい要素といひまして貨物の減収がございす。貨物につきましてその減収の内容を見るわけではございすけれども、一般貨物とコンテナというものを考えますと、一般貨物の減収に對しましてコンテナの著しい伸びがあらはれます。これは利用者がいかに交通機関を選ぶかということの非常にいい例でございすけれども、戸口から戸口までの到達時間が速い、あるいは明確化しておる、こういうことで選んでおるわけではございす。そういうことで、今回の輸送量の予測の方法を伺うところによりまして、将来コンテナ化が非常に進むということ、七五%程度のものがコンテナ化されるのだ、そう

いう見積もりでございます。現在の伸びのほうから予測していきますとそういったことになってまいらると思ひますが、そういった意味で、今後、現在こんなに減っているじゃないかということでの再建計画の予想はまず合わないじゃないかという御心配に對して、そうではないのだというふうには私は申し上げたいと思ひます。

それから物価のことでございますけれども、一般物価が四・九％上がっている。そうすると国鉄の経費もそのくらい上がるのじゃないかという御心配かもしれませんが、国鉄の使つております物品の価格は一般の物価の値上がりよりも値上がりがおくれているという実績があるというふうにして、ここに見積もられた数字が太いというのじゃないか、こういうふうな考へたわけでは、

それから人件費につきましてはこれは一二・三％——これは経済社会基本計画です。この計画として相当な御審議の上で決定されたものでございまして、ただいまそれと違ふ数字を直ちに私に判断しろと言ひても、これは判断し切れない。そういう意味で私は一二・三％で見積もられまして人件費のアップ率というもので現在としては妥当じゃないか、こう申し上げたわけでございます。

○松本忠委員 御意見を伺つておきます。討論ではございせんから――

次に、田上公述人にお伺ひいたしますが、先生はこの再建計画の中で、先ほどのお話の中で十年たつてみないとわからない、こういう意味のことを言われました。いままでの国鉄の再建計画というものが、第一次の五カ年計画、要するに三十二年から三十六年までのもの、これも三十五年で打ち切りでございますから、現実には四年間しかなかった。第二次の五カ年計画も三十六年から四十年までの計画が三十九年で打ち切りですから、實際的には四カ年でありまして、三次の長期計画が四十年から四十七年までの八年間のものは半分の四年間で打ち切りになり、現行の計画にいたしましたも、四十四年から五十三年までというこの計画

がまずいというところから新しい計画が出てきてゐるわけでございますから、この新再建計画が通ればこれも四十七年で打ち切りということになる結果でございます。そうしたところを見ましたときに、この新しい再建計画というものの、四十八年から五十七年の十年間というものの、非常に長い十カ年間だと思ひます。経済の変動が非常に多い、インフレ傾向にある、こういうときにこの十年間の長期の計画というものでしたかどうか、もちろん、国鉄がこのほかに単年度、単年度にそれぞ

れの計画は立てると思ひますけれども、基本的にはこの長期計画によるわけでございますので、こういう十カ年の長期計画というものでなくて、もっと短い計画で立てるべきではないか、私はこういうふうな思ひしております。その点について一つ、

それから第二点は、長期の収支試算によりまして、御承知のように十カ年間に四回の値上げをするわけですね。そして九年間ははずれも連続の赤字であります。最後の一年だけが三千七百九十二億の黒字になっている。十カ年間で一兆四千四百三十五億という赤字が出るわけですね。現在までのものと合計いたしますと二兆六千億にも赤字がなるわけですね。こういう赤字を、五十八年度以降は毎年黒字になって解消できるのだといううなばく然とした話は言つておりますけれども、はたして五十八年以降どうなるかわからぬわけですね。こういうことを見ますと、この今回の再建計画というものは、はたしてほんとうの再建計画といえるかどうか、これは簡単でけつこうでございます。お答えをひとつお願いいたします。もう一問ございしますので、お答えは簡単でけつこうでございます。

○田上公述人 私はどうも専門が憲法学、行政法学でございます。私の一橋の同僚にはまだ経営学なり御指摘のような問題についてのお答えする仲間がいてと思ひますが、たいへん恐縮でございます。本日の席上にもなお御専門の公述人が見えておりますので、どうぞお許しをいただきたい。私の

は能力上、将来の見込みのようなことにつきまして、はなはだ勉強が足りませんので、ちよつとお答えができませんので、お許しをいただきたいと思ひます。

○松本忠委員 けつこうでございます。失礼申し上げます。

第三点目でございますが、中島公述人にお伺ひいたしたいわけでございますが、先ほど先生のお話を聞きまして、基本的に先生は賛成だというふうにおっしゃいました。

それから先ほど答へていただきました菅原公述人は冒頭に賛成というふうになつておりました。ただいまの田上公述人も大体賛成、若干異論がある、こういうふうな御三方の御意見、賛成の度合い、それぞれ厚薄があるように見受けられます。

そこで、先ほどの田上公述人のお話の中に、現在の赤字線も心配だけれども、赤字ローカル線の新線建設のほうが一そう心配だ、こういう意味のお話がありました。私も田上公述人のお話に同感なわけでございます。そこで中島公述人にお伺ひするわけでございますけれども、御承知のように四十六年度の国鉄の収支決算を見ますと、二千三百四十二億という赤字が出たわけでございます。簡単に申しますと、四十八年のローカル線の建設工事が二千三百六十五億と、四十六年の赤字よりもなお二十三億もよけいに新線建設をしようというふうな計画が立てられております。この二つを対比するといふことは、はたして適當であるかどうか問題はありますけれども、このローカル線の建設、これはさらに赤字を生むものと私どもは考へておることでございます。したがいましめて、この赤字線の建設について中島公述人はどのような考へになられるか。

もう一点は、合理化の一環といたしまして、十万人の削減、こういうことがいわれております。四十四年から四十七年で三万三千人削減をいたしまして、残り七万七千人でございますが、これは五十三年までに削減できるかどうかというところでございます。最近週休二日制あるいは定年制

延長、こういう点がございしますので、はたしてこの十一万人の削減というものができるとどうか、この点に非常に私疑問を持っておるわけでございますが、この点についての先生の御意見を承りたいと思ひます。

○中島公述人 まず御質問の第一点、これからの赤字線の建設についてどう思ふかという御質問のようですが、私はこれからの赤字線を建設する必要があるかどうかというところは、ただ赤字線だから建設がいけない、赤字線でも建設してもいい、こういう単純なものでもないと思ひます。その赤字線がどういう意味を持った赤字線か、つまり日本国民全体から見ればそれはやめてやろうじゃないか、国会でそういうことを御相談して、これは国民の負担になつても国民がやはりそれは必要だとお認めになつたらそれは必要だ。ただ鉄道でなくとも自動車でも十分にその意図が達せられるというところは、無理に鉄道を敷く必要はない。あるいは道路をつくつてそういう方法に変えるといふことがあるわけですから、その点は国会の先生方が十分に公正に御判断になつて、そしてもしやるときは必要ならば国鉄の財政力を考へまして、それを賛成いただいたらいいし、あるいはもしもその必要がないというところになれば、これは国民の意思ですからいいし方がない、私はこういうふうな考へます。

第二点の十一万人の合理化がどうか。これは私も国鉄の責任者ではありませんから、どういふ方法でやるとかどういふ方法でやらないというふうな断定的なことは申せませんが、感じとして申し上げたいと思ひますが、十年間に十一万人といふことは自然退職などを考へますと、数字としては決して無理な数字ではない。私もやはり労働者ですから、なるべく無理な整理といふことは避けるべきだといふことは同感ですが、ただこれは全般的な文化論でございまして、やはり人間はできるだけ少ない人間でやれるような、人間が人間の間に犠牲になるというところは――昔は一人の人間が一人の人間を引いて幾らでも走つた

のですが、そういう労働はだんだん減して、できるだけそういうふうな形の合理化を労使協力して進めれば決して無理でない。また、やらなければいけないことだというふうに考えております。これは経営の財政収支ということではなく、文化論的に、人間的に、お互いに人間が人間のために労働しないで済むような社会をつくらうということには、協力してぜひ進めていただきたいと思う、そういうふうに考えております。

○松本(忠)委員 きょうは八人の公述人の方々、お忙しいところ、たいへん貴重な御意見を伺わせていただき、ほんとうにありがとうございます。以上で終わります。

○加藤(六)委員長代理 河村勝君。

○河村委員 菅原さんと木村さんにそれぞれ二問ずつお尋ねをいたします。

菅原さんの御意見として、国鉄の場合利用者負担が原則であるけれども、市場原理にゆだねるのには限界がある、そこで、通勤先行投資、それからローカル線のようなシビルミニマムともいえるべきもの、こういうものに対しては財政援助とそれから政府の補償措置、そういうものが必要だという御説がありました。財政援助の点についてはお触れになりましたけれども、補償の面についてはあとお触れにならなかったのではありませんけれども、今度再建計画を進めていくにあたって、あとで収入面のことをもう一つお尋ねいたしますが、これは収入に関連をいたしますが、先ほどから議論になっておりますローカル線、あなたもお触れになったローカル線ですね、これもただいゆる赤字ローカル線というふうなああいうほんとうの小規模なもののばかりではなくて、もう少し幅の広い幹線以外の線区、ほとんどいま国鉄の赤字の全部を生み出していると言ってもいいわけですが、これを一体どうお考えになるか。現在の再建計画は、政府の援助といつても資本費の負担の軽減だけです。それだけで一体この再建計画ができるであろうかという事です。それから、もう一つの問題も一緒に申し上げて

おきます。いまの松本委員の質問にも関連をいたします。今後の計画を進めるにあたっての意見として、輸送構造の変革に対応できるようなシステムチェンジ、技術革新を進めていかなければならないという御説でありました。そのとおりだと思いますが、はたしてそれだけで一体いま見込んであるような収入が得られるかどうか、旅客については精度が高いとおっしゃいましたが、私もそうではないかと思いますが、貨物の面についてはいま菅原さんはコンテナ化その他の近代化を進めていけばいいのだからというお話でありました。が、今回の計画を見ますと五十二年度以降くらいからは年率一二%以上の非常に高率な収入の伸びを見ております。そうしますと、自立更生だけでいけるんだらうか、先ほど田岡さんでしたか、レバープランの例を引いてトラックの投資性というふうな御説も出ましたが、そうした総合交通政策的な見地からの誘導政策がなくてはならないという収入が得られて、再建可能な数字が出てくるものであらうか、その二つの点についてお伺いをしたいと思います。

○菅原公述人 それでは、最初の利用者負担が財政援助が補償かということにつきまして、私は交通工学の専門家でございますから、若干この財政経済面にはうとい面もありますが、私の考えを申し上げますと、この問題は先ほどからも御議論のごさいました公共性と企業性という問題から来ると思っています。

それです、国鉄が国鉄法の第一条で、能率的な経営をして公共の福祉を増進するというのが目的でありますから、非常に企業的な手段を使いますが、公共の福祉を増進するという事で、目的としては相当公共的な面がある、こういうふうな考えがございまして、運賃法の第一条で原価を償う運賃、こういうことがございます。そこで、さらに財政援助が運賃値上げか、こういうふうな黒か白かというふうな議論が出てくるのであらうと思ひますが、これは独立採算制の中にいれようとする完全な独立採算制と相当な補助を受けつつ実行して

いく独立採算制とが、そう黒か白かとはきり分けられるものではない、ですから、国なり地方なりの補助といったようなものでもらえる、たとえばコストの安い金とか、あるいはコストの要らない出資の形、そういうものを受けつつでも、やはり独立採算制を守っていくというのが、企業の、能率的な運営ができるゆえんであらう、これが日本国鉄法のもとになっておるのではないかと私は思います。

それで、それではそれを全部補償でやったらどうか、あるいは補助でやったらどうかという事になりますけれども、これは運賃がただだというふうな形になってきて、このういものが資源のむだづかいになるということは、われわれよりも先生方のほうが十分に御承知のことだと思ひます。また独立採算制ということと、何とか赤字に持つていくというの、一つの士気を鼓舞することにもなる、全然これが親方日の丸であるということでは、やはり士気がたるといふ意味で相当額の補助もあらうし、しかも独立採算制を続けていくというのが日本国鉄法であり方ではないか、こういうふうに考えるわけでございます。

それで、利用者負担かどうかというの、おのずとそこにあられまして、先ほど私が個別的に財政補助を受けるべきものは、たとえば通勤輸送のような波動性の高いもの、あるいは先行投資のような投資をしてもすぐに収益があがってこないもの、あるいはローカル線のようなシビルミニマムのもの、そういうふうな例をあげましたのです、そういう個別的な項目で補助をもらっている国もあります。欧米では英、独、仏、それぞれ歴史的な発展がございまして、補助の形式は違いますが、個別的な補償をしているところもございまして、包括的にこれを補償しているところもございまして、全体として収支が成り立つというふうに補償しているところもございまして、ですから、これは補助のテクニックの議論であらうかと

思ひますが、現実問題といたしまして、それでは東京付近の線路を通勤にだけ使っておる、だから通勤の原価はこれこれである、あるいは貨物が割引をしておるじゃないか、あるいは通勤の割引をしておるじゃないか、その分だけこれだけ補助をしたらいいというふうに計量できるものかどうか、極端にいえばローカル線ですえもそうだと思います。ローカル線も本線とつながって初めて役に立っている、あるいは本線からローカル線が出て初めて本線の収益があがっている、こういうこととございまして、そこにおいてさえも切り取ってその収益性を論ずることは相当むずかしいことであらうと思ひます。現在、わが国内の鉄道——国鉄につきましてそういう計算ができるのであれば、新幹線と在来線というふうな分け方はある程度できると思ひます。これなども駅を共用しているというふうな問題はございまして、これはある程度分けて考えられますが、実際問題として在来線の中で通勤に幾らというふうな補助をしていくことはできません。これはテクニカルに非常にできないことだと思ひます。

それで、そういうふうな正確な原価を出すという意味で、そういう原価計算の勉強も十分続けなければならぬということ、十分考えますけれども、現在としてはそういうことも含めまして、包括的に補助をしていかなければいけない。つまり今回の十年間の再建計画が、五十七年に減価償却後の黒を出すという目標に合うように最小限の運賃値上げをやり、それで最後は黒になるように資金コストを平均三%まで下げていく、こういう手段によりまして最終目的を達せられるということですから、包括的に補助金が与えられている、こういうふうな考えのわけです。ですから、それはどちらがいいか、こう言われましても私自身、これはむずかしいことだと思ひます。現在としては包括的にやるよりしようがないんじゃないかと思ひますが、そういうことではないかと思ひます。それから私、先ほど補償ということばをちよっ

と申しましたが、今回の再建計画では補償ということばは使われておりませんが、これは私の現在の考え方としてはいま申し上げたような理由で、それは補助であつても補償であつてもかまわない、同じ効果が出るものと思ひますが、ただ内容的に財政関係の詳しい方のお話を伺いますと、たとえば、ローカル赤字線というものは国鉄としては切りたい線である。ところが、それが地方の要求その他によつて存続せられておる。ですから、これは補助をもらつてという性質のものではない、財政を援助してもらつてゐるのではないのであつて、国の施策の実行のために国鉄が担当せられておるのである。そういう意味で補助ではなくてむしろ補償というほうが正しいではないか、そういうような意見を聞いたことがございまして、補償ということもあると申し上げたわけでございますけれども、今回の再建計画ではそういうふうな言い方はしておらないわけでございます。

以上が第一番に対するお答えでございます。それから第二番のローカル線でございますが、ローカル線につきましては、これは赤字ローカル線をつくるのはおかしいではないか、あるいはその考え方――

○河村委員 いえ、二番目は貨物輸送のことです。

○菅原公述人 ローカル線の問題はこれよろしゅうございませうか。

○河村委員 けっこうです。

○菅原公述人 それでは、次に貨物輸送の問題でございませうけれども、貨物につきましては一番のお尋ねのことは、コンテナ化が非常に伸びておる中で、コンテナ化が五十七年度の主力になつてゐるこの再建計画ならば私は大体いけるのではないかと申し上げた、それに対しての御疑問であるというふうにおっしゃいます、貨物はそういったコンテナ化という施策と同時に相当な投資が行なわれると聞いているわけでございます。

まず第一に四十九年度というものを目標にいた

しまして大井のフレートライナー・ターミナルあるいは鳥飼のターミナルあるいは名古屋の八田のターミナルあるいは福岡の箱崎のターミナル、そういうような大きなターミナルが相次いで四十九年には完成をします。それから武蔵野線につきましても、ことしの春に一部分開業したわけですが、これは貨物輸送にはまだ全然役に立っていないわけですが、これがほぼ完成をしてゐる。そういうことで現在、先ほどなたかの公述人の説明にもございましたような懐妊期間の長い投資が行なわれてまいりましたその効果があらでしてゐる、これが第一段階が四十九年度以降であると思ひます。

それから第二段階は、五十一年、二年にかけまして新幹線ができてくる、あるいはさらに北海道、九州までの新幹線も完成をしてゐる、そういうことによりまして並行してあります。在来線では貨物輸送のためのパイプが非常に太くなる、本線の輸送力が相当ついてくる。そういう意味でターミナルの投資、在来線の線路容量の増大、そういうものが相まってちょうどこの再建計画の末期に近い五十四、五年以降というものは相当貨物輸送力についての見込みが出てくる、こういうことでございます。

最後に、急に貨物輸送が伸びてゐるではないかというところで、これは貨物輸送は伸びておるといふ考えではなくて、私は思ひますに、貨物は、先ほど申し上げましたように荷主が選択をする場合に早く着くあるいは到着時間が明確である、あるいは荷主がしるべき、包装費が安い、そういうことで貨物の手段が選ばれるというふうな大体考えられますわけですが、そういうことで五十七年度のわが国内の全輸送量、そういうものから考えてみますと相当大きな貨物、千四百億トンキロですが、相当大きな輸送量を考へておるようですが、そのうちのものは達せられるのではないか、そういうふうな考へてでございます。

○河村委員 木村さんにお伺ひいたします。一つは、先ほどの御意見の中で通勤輸送などの

割引、通勤定期などの割引で非常な利益を得ておる大企業は、あと正確なことはわかりませんが、したけれども、何か相当負担をしてもいいのではないかと御説でありましたが、具体的にはどういうことをされておられるのか、それが一つであります。

それからもう一つは、福祉経済の転換期であるから利用者、採算性を重視する考へから脱却して、こういうお話でございましたが、その御意見は、こういう時期に入つたのだからもう半永久的に運賃というものは凍結をしてそれでその赤字は国で補てんをしろ、こういう意味であるのかどうか、その二点についてお伺ひをしたいと思います。

○木村公述人 第一点は、大企業がいわゆる通勤輸送によつて非常に大都市なんかでは集積の利益を受けておるわけですね。とにかく大都市に大企業がたぐさん集まつておる。それは国鉄輸送によつて通勤が可能になるわけですね。それは非常に大企業にとつて利益ですよ。受益者負担の原則といひますけれども、非常に利益を受けておるのには、そういう大企業が通勤上において非常に利益を受けておると思ふのです。あるいはまた、それで、いろいろ災害が起こりますけれども、公害等は、大企業は負担しております。みんなこれは地方自治体とか住民の負担になつてしまつておるのです。ですから、これは東京都の場合ですが、いわゆる集積の利益と集積の不利を差し出しておる大企業に対して課税をせよ、増税をするという考へ方から、やはり輸送につきましてもそういう面があると思ふのです。それから政策的に、いままでそういう大企業の原材料輸送につきましてはむしろ政策的に割引をしてきたと思ふのです。そして、国鉄の輸送によつてそういう利益を受けておると思ふのです。ですから、そういう点については、課税なりあるいは国鉄の債券なりを保有させる、そういうことが必要ではないかという考へたわけですね。

それから、独立採算の廃止の問題ですが、これはこういう発想なんです。公共性の考へ方による

わけですけれども、私は、たとえば教育の場合ですね。これは政府が教育につきましては国民に提供する義務があるのでありまして、教育費についてはだれも赤字と言わないですね。一般会計から教育費を出しますけれども、これはだれも赤字と言わないですよ。それと同じように、交通にしてもそれから健康の保全あるいはまた、(公共投資ですよ)と呼ぶ者あり)そういう公共性のものにつきましては、これは教育費と同じように赤字と見るべきではない。それは――

○河村委員 私は端的に、ですから運賃は半永久的に凍結しろということなのかどうかということをお伺ひしたい。

○木村公述人 私は公共料金につきましては――運賃だけじゃないのです。運賃だけじゃなくて、これは食料品なんかの赤字についても同じ考へです。そういうものは赤字と見るべきじゃないのであつて、それはいままでの高度成長的な発想からみんな割り出されておるのです。ですから、ここで非常にもの考へ方を転換しなければならぬ時期にきてゐるのです。ですから、そういう発想の違ひなんですね。従来、国鉄のいままでの再建計画なんといっても、高度成長によつて国鉄が無理に、急速に設備投資をせられたのです。それから鉄鋼とかセメントなんかの需要も、これも大きくするために鉄鋼の設備投資をやつた。あるいは独立採算でそれで借金をうんとやつた。こういう、みんな高度経済成長的な発想です。それが矛盾が起きてこつて大きく転換しなければならぬ時期にきておるのであつて、考へ方の転換ができてないのですよ、発想が。ここに非常に重要な問題があると思ふのです。この転換がなされなければ、私はやはり矛盾は続いていく、こういうふうにして思つております。

○加藤(六)委員長代理 次に、細田吉蔵君。○細田委員 諸先生方には御苦勞さまでございまして、時間がありますので、きわめてしほつてお尋ねしますので簡単に答えたいと思ひます。

最初に木村先生にお願いしたいのですが、先生、社会党の大先輩で、私も先生の参議院の御質問を傾聴いたしたものでございます。この際あなたにお尋ねしたいのですが、戦後十回以上にわたって運賃の改正がこの国会でやられております。そのつど、あなたも所属していらつしやると思いますが、日本社会党は反対でございます。これは全部反対でございまして、かりにこれが上がらないとしますとたいへんなことになっておりまして、これはとても国鉄財政、どうにもなるものではありません。その反対というのでも、一割五分上げようというときに一割ならばよろしいが、一割五分だからいけないとか、ことしの四月からやるのはいかぬが十月からならいいじゃないとか、こういうお話でもあれば別ですけれども、終始にわたって全面的反対。そのつどわが自由民主党は、国民がきらう値上げはみんなわれわれの責任と政府の責任においてやってきた、こういうことになるのですが、(発言する者あり)ちよつと待つてください。これから聞くのです。

そこで、運賃の値上げというのは絶対にいけないのか。経常費をまかなう範囲のことくらいは——運賃値上げは、これは合理化もやる、増収努力もやる、いろいろやるのだが、経常費をまかなうぐらゐの値上げというの、これもいけませんか。たてまえ論として。絶対にいかぬのですか。私はそうは思わないのですがね。これは、どんな、世界じゅうどの国でも、それを推し進めていくと運賃がただになるということなんです、私はそうじゃないので、少なくとも直接経費ぐらゐはいいのだということにならないとおかしいのではないかと思うのですが、その辺を伺いたい。

それから、続けて言います。先生のお話の中で、これは私たちは御訂正いただきたいと思うのですが、新幹線を九千キロもというような案が日本列島改造論に書いてありますがね、これはどうか、いろいろ問題もあるでしょう。しかし、九州に新幹線引いたり北海道に引いたり、北陸なんか実ははつきりおっしゃったのですが、あの新幹

線、引くな、引いちゃいかぬ、こういうふうに関心したのですが、そうおっしゃったのですか。赤字であるからということであつたのですけれども、この点非常に重大な関心を持っていますのでね。先生のような方がおっしゃると、これはたいへんな反響があります。私は、これは絶対に必要なんです、九千キロそのものがどうかという問題、それは多少議論があるでしょう。しかし、九州へ引いたり北海道へ引いたり、北陸新幹線もどうもやめてしまえというふうな話に聞かされたのですけれども、これは聞き違いでなければつこうなんですけれども、ちよつと聞かしていただきたい。結論だけでよろしゅうございしますから。

○木村公述人 これは先ほども一つ御質問があつたのですが、公共料金というものの考え方ですね。さつきもちよつと申しましたが、アメリカのニクソンでさえ公共料金の引き上げはアンフェアタックスと言っているのです。不公平な税金であるというのです。アンフェアタックスというのです。ニクソンが言っていますよ。ですから、そういう考え方、これは公共料金と税金は違ひます。違ひけれども、どこが違ふかといへば、税金は強制力があるのです。ところが料金は、強制力がないといつても、電気、ガス、水道とか国鉄なんかは、選択しようとしてもできないです。国鉄の運賃が上がった場合、所得税を納めることのできない人も、これを税金として納めなければならぬですよ。だから不公平な税金というのです。所得税を納めることのできない人も、あるいはお金持ちでも、納めなければならぬ。しかし、上がったから国鉄を利用するのをよそやというわけにいかぬですよ。通勤でも通学でも——(細田委員)先生、結論だけお願いします。時間がありませんので「と呼ぶ」はいいですから、そこでそれは一種のアンフェアタックス、増税になるのですよ。そういう考え方ですね。増税と見るか見ないか、所得税の場合累進課税ですけれども、その考え方が一つ問題です。

それから第二の新幹線につきましては、今度の

再建計画でも、たくさん投資をしないと、そうしてそれはやがて、——婦人科の話がありましたけれども、それがやがて収益を生む、その収益によって赤字を埋めるといふ発想は、これは新幹線を、最初のこの前の案ですと四つだったでしょう。今度五つふやすでしょう。ところが今度の新幹線は反対じゃないですけれども、あの新幹線をふやすことによつて、東海道のように収益があるという考え方を持って、それで利益が生むから再建ができるという考え方だったら、それは間違ひですよ。こういう考え方なんです。ですから反対しているわけじゃないのです。その収益によつて赤字が、東海道線のようなことを考えてやったのでは間違ひですよ、こういうことを言っているわけ

です。

○細田委員 いまの新幹線の話は、先ほどのがちよつと表現があれでしたから、わかりました。東海道ほど収益があるように計算してありますから、だじじようぶでございしますから——

それでは次に村木公述人にちよつとお尋ねしたいと思ひますが、十年計画はやるというのです、十一年計画はやるという話なんです、十一年のこととございしますから、見通しについての御意見がいろいろあると思ひますね。しかしいままで五十年計画とかいろいろ長期計画で、挫折しましたね。かなり大きなウェイトが、人件費の値上がりが見込まれたより高かつたということにあるのです。これは御承知だろうと思ひます。

そこで今度は、かなりいままでよりは大幅に見えてあるわけですね。しかし政府が一応の見通しとして立てたもので見ているわけですね。いま政府がつくろうというときに、それよりもずっと高いものでつくるといふことは言うべくしてできないのです。またそれより低いものにしたら、これはもちろん問題にならないでしょう。そこでこれをどうしろとおっしゃるか私どもよくわからない。一般的に、このインフレ傾向をもっと押えるあるいは所得政策をやつて、賃金も物価も全部ストップ

しろとか、そういういろいろなことは御意見としてはあるかもしれませんが、少なくとも現実の問題として、いまの状態が計画をつくるのであれば、そういう点については人件費も物価もこういうもので見ざるを得ないというふうに私も思うのでございします。

それから、私は長い間運賃の關係のことを、国会に出る前から仕事しておつたものですけれども、どなたか公述人のおっしゃつたように、戦後の初期においては、仲裁裁定が出た、ベースアップしなければならぬ、金が足りないから値上げをするのだというところで、公労法十六条との関連で値上げ法案が出て、単年度の問題として値上げ法案が国会を通過したことも、これは数多くつと初期はあるわけですね。しかしながらあなたがおっしゃつたように、独算制というものが必ずしもその形で賄ふかれないために、ただ赤字が出るからそれは穴埋めするのだというだけではなかなか国会の審議が通らなかつたので、また投資も計画的にしなければならぬというので、昭和三十三年のとき以来長期計画というものが始まつたわけですね。十年がいかに五年がいかに御議論がございします。そこで私は、つくり直せとおつちやつておるのだが、これはもちろん社会主義国家の社会主義計画じゃございしませんからね。これはたとへば、長くおつちやつていただくことはないので、その辺がわからぬ。これができるかできないかという問題についてはおれはできないと思ひますよという問題はわかります。そうおつちやるとはどうして一体つくるのだ、つくるようなことは初めからやめたまゑとおつちやるなら、これもわかりませんが、つくれとおつちやるならどういふものをつくれとおつちやっているのか、これはわからないというのでございします。

それからもう一つ、例のさつきおつちやつた近距離や小口のごときですが、おつちやるようにかなり結果的には虐待しておるように見える

し、ある程度そういうこともあると思うのですね。問題は、しかし原因と結果が少し違うのじゃないだろうか、つまり近距離の人の動きや近距離の貨物の動きや少量の荷物の動きというものは、非常に新しく出てきておる自動車にふさわしいものであるから、国有鉄道から逃げていくというところが実情なんではないかと、どうしてこれを防げるかというのが、さっきお話しになった混載になったり、いろいろ四苦八苦しておる実情である。追っ払っておるのじゃなく逃げるという性格を持っておるからこういう問題になっておる。だからどうするかという問題はありますよ。しかしさっきの話は、少しそういう面もあります、おっしゃるような面もありますが、原因と結果がすりかえられておるのじゃないだろうか。これは先生専門の学者でいらつしやるので私の言うこともそれはもつともだぞ、こうおっしゃっていただければよろしいですが、そういうことでございます。それからまだいろいろありますけれども、ちょっとそれだけひとつ。

○村木公述人 私は十カ年計画、その先生方おつくりになった十カ年計画がずさんだからつくり直せと言ったのは、十カ年計画ができたと言ったわけじゃないのです。これは久保先生もこの前の討論会でおっしゃっていましたが、大体十カ年計画なんかができるようないま情勢にあるかということでございますね、これは先生方はもうすでに御承知のことです。おまえ、じゃどうするかということは、ですから私はさっき、国民はたくさん国鉄に対して要望を持っているから、当面今年度はああいうふうにしていただきたいということ意見をとして申し上げたわけでございますね、単年度について。

それで運賃というものは、私は利用者の方が御納得なさればやはり上げられると思うのでございますよ。この公共性というものは国民の声、国民の要望を聞くということが公共性の基本でございます。私はそのように考えております。国民の十分意思が反映された料金、運賃でございます。

たら、私は何も反対はいたしませんわけです。いまのような運賃制度は、どう考えても国民が納得できるようなものではないというような事実からこれは申し上げております。

〔加藤（六）委員長代理退席、委員長着席〕

それから、いまのような、国がインフレ政策をとつておいて、インフレ政策というおしかりを受けるかもしれないが、じゃインフレ含みと申してもよろしいんですが、とにかくこういう物価政策をおとりになっていて、国の財政から一十億かそこらお出しになって、でも私は、どうにもなるものじゃないと思うのでございますよ。（「財投を入れるとずいぶん違いますよ」と呼ぶ者あり）はい、そうでございますね。しかしそれは将来に持ち越されて、また雪だるまのように矛盾を巻き起こすということを先ほど申し上げたわけでございますから、結局運賃と物価のつり合いというものはすぐましくずれるわけでございます。

人件費の増加も、それはもう当然なことでございます、まして、もともと二〇％も賃金が上がるといふのは、これはおそろしいことじゃございませんか。そうでございますね。なぜしきしき労働者が二〇％の賃金を上げるかというのを考えますと、これは当然でございますね。戦後いろいろ物価値上げのもとで労働者の賃金が上がりましたけれども、二〇％も賃金が上がったといううなことはたいへんな情勢のものでございます。そのうな情勢にいま置かれておるわけでございます。そういう情勢のもとで十カ年計画などというものはつくりうたつて、そんなものつくれるわけはない、こういうように私は申し上げたわけでございます。

それから最後の混載制度の問題、私は小口混載について反対しているわけじゃございません。あれは確かに顧客運賃からいえば小口貨物よりも二割ぐらい安いかと思います。今度ちょっと上がりましたから同じぐらいになったと思いがすが、それで、ああいう能率的なものをおやりになることに反対しているわけじゃございません。た

だ、今度御提案の運賃制度を見ますと、いかにも営業法があるから持ってきた荷物は断わるわけにいかぬから、サービスを悪くすることによって、運賃を高くすることによって荷主が持つてこぬようにしようというような意図があるように私には思える。それは勘ぐりでございます。それからこうでございます。

○細田委員 たいへん村木公述人いいことをおっしゃっていただいた。国民が納得すれば運賃値上げはしたらいけないか。そのとおりで、どうして納得してもらおうかということでございます。先ほど二人の主婦の方からある意味では両方の意見が出ました。国民の御納得をどうして得るかということにわれわれ努力をしておるわけでございます。したがって、あとからおっしゃった納得が得られるようなものではないというのは御意見でございます。それはおれは反対でございます。国民は納得しないというにひとしいことでございます。ですから、最初おっしゃったように、国民の納得を得るものはやむを得ない、国民の納得は、法律に定められ、そしていろいろなことをやりながら、十分審議の上で国民の多数の納得を得るということではなければいかぬ、これは民主主義ルールである。いみじくもおっしゃったとおりであるといへん承りました。こういうわけでございます。

時間があるけれどもう一点だけちょっと次元の高い問題を。これは少し別なことで中島先生にちよつと伺いたいのですが、私は日本の貨物運賃というものが、国有鉄道だけじゃありませんよ、国有鉄道やトラックや全部ひっくるめて非常に低いところにあるというふうにご考へておられます。それは沿革的な理由とそれから日本の地勢が持つております人口の配分や工場場の配置やいろいろなものを持つております特性から考えまして、貨物運賃は非常に低いところにある。これがたとえ他の鉄一トンの値段とかいろいろなセメントの値段とか石灰石の値段、米の値段——米は非常に安いで

すが、いろいろなものとの比較において、諸外国との比較において低いところにある。しかもその一つの大きな理由が、国有鉄道の運賃がいよゆる公共料金として、政府で国鉄をやつておった時代から低く低く押えられた。戦争中も戦後も低く押えられた。こういうことのために全体の運賃が低いところにあるのじゃないか。ということは、日本は、これは宿命的に海運との競争関係——非常にほかの地域、アメリカの鉄道やフランスの鉄道と一緒に話してはいけないと思ひます。そこでいま、鉄道が困っているだけじゃありません。トラックだって繁盛している、これは困っている。内航海運も困っているのです。四苦八苦しているのです。ですからこれについて国有鉄道だけではない貨物が赤字だから貨物を上げるなんていう意見があります。あるいは政府から出せという意見があります。こんなことで問題は解決しない、こういうふうには私は思ふのです。

そこで総合交通体系の問題で、これは皆さんにお聞きしたい時間がありませんので、中島先生に伺いたいのですが、ずばり言つて、その私が言うことに対する御批判と、ずばり言つてどこから始めるべきだ、たとえば遠距離の自動車はストップすべきだ、法制的に規制すべきだ、あるいは旅客も含めて徹底的に自家用車の征伐というところ語弊があるでしょうか、自家用車を押さえるべきだとかいろいろあると思うのです。総合交通体系、いろいろ言つてみたつて、具体的にやらなければだめなんですね。そこで、先生は何を一体手始めにするべしというふうにお考えになるか、これをお聞かせをいただきたいと思いますし、この点に關しましては広岡先生にもちよつと御感想があれば、ついでと言つてはたいへん申しわけないのですがお聞かせいただきたいと思います。

〔発言する者あり〕

○井原委員長 お静かに願ひます。
○中島公述人 お答えいたします。

ただいまの御質問の前段は私全く同感でございます。と申しますのは、たとえばアメリカと比べてみますと、アメリカの場合には西部でできた野菜とかくだものは東部へ持っていくなければ役に立たない。東部の人は西部から七千キロも鉄道で運ばなければ野菜が食べない。あるいは南部から北部、北部から南部、これは非常に大きいですね。それだけに、貨物の輸送による要するに付加価値といいますが、それが非常に大きいわけです。運賃の負担力が大きい。ところが日本はどこでも同じようなものがとれる。それから港があるからどこからでも原料が入る。つまり末端の消費配給程度しか輸送にかからない。ですから輸送の距離と付加価値というものが非常に少ないから、要するに貨物は運賃負担力が少ないというのはこれは日本の伝統的なものなんです。それが一つ。

それから日本が明治開国以来非常に産業開発でやって、当時独占機関ですからとにかくできるだけ安いものを作って、そうしてそこに産業を開こうという政策で歴代長いこと貨物関係の産業開発的な運賃に国鉄が利用されてきた。それが途中になりまして非常に情勢が変わってきたから急に貨物を上げなければならぬといってきたところが、そういう体制です。貨物があるいは一般の経済の体質が固まっちゃっているのですから貨物運賃の値上げに対しては非常に抵抗が強い、これが現実である。

そこで第二段の、それならこれをどういうふうな体質改善したらいいかというときに、先ほどの、ドイツあたりでやりましたように遠距離トラックの抑制という方法もありますけれども、私は長期的な総合交通体系からいけば、たとえば経済企画庁あたりで出している数字でもおわかりのように、これから十年もたてば貨物輸送量がいまの五倍にも六倍にもなる。それを一体トラックで運べるか、結局やはり効率のいい国鉄が大きなウェイトをかぶるようなことをしなければいけないことはもうわかり切っていると思う。これは人的資源からいって全部トラックの運転手になって

も運び切れないような数量ですね、逆算してみればすぐ出てきます。ですから、それに対していろんなトラック方面の規制も必要ですね、その前に国鉄がそれを受け入れる体制を——道をつけないで、おいてトラックを押さえるというのは私は順序が逆だと思ふのです。ですから、私が先ほど貨物の抜本的な体質改善が必要だと言ふのは、トラックがどうだ何だといっている前に、まず国鉄が、お客はもとより、パターンに合うような鉄道を提供しなければいけない。サービスを提供しないでおいてトラックを押さえて鉄道へよこしてくれというのは非常に一方的な方法であります。ですから、荷主が喜んで国鉄に乗ってくれば、そうしたらそれに応じて大いに運賃も上げたらいいいでしょう。納得のいく運賃を上げたらいいいでしょう。しかしいまの運賃でそういうようなことは——ですから、結論を申しますと、まず一番最初に始めるのは、鉄道の輸送、特にレールだけでなしに末端をあわした合理化が絶対必要だ。まあこれは通運問題につながる問題ですね。でも、貨物輸送の合理化には絶対に末端がうまくやらなければ、販売業務を人にまかしておいてレールだけ一生懸命走っても、これは汽車の中でかけ足しているのと同じじゃないですか。ですから、私は、今回の再建計画の中にはそういう意図を盛り込んである、フレートライナーなんかそういう意味で効果があがってきたから運賃も高く上げます、それでもお客は乗ってこれ、けっこうだと思ふのです。この方向を大いに進めていただきたい。抜本的な貨物の進め方が先決であるというふうな考えです。

○広岡公述人 何か始めるべきかということですが、私は、まず第一に始めるべきことは、国鉄が国鉄の中でまず再建するという気持ちになれるような、国鉄の労働者が自分の愛する国鉄を再建できるような、そういう気持ちになるような、そういう改革からまず出発すべきだと思います。それからもう一つは、やはり地元で国鉄を残していくためには、われわれが国鉄を利用するんだ

ということがはつきり自覚できるような、末端においてまず国鉄再建のためのそういう機関をつくらなければいけない、これが基本的だと思ひます。

貨物の問題について言いますと、いま中島さんがおっしゃったように、ともかく現在すでに幹線で筋を引くのに苦労しているような状況でトラックを押さえてもどうやって幹線で貨物を運ぶのかというところが一番心配であるわけです。ですから、トラックを押さえて国鉄へ移すべきだ、そしてそれが日本の経済社会の発展のために望ましいということとは多くの人が考えるわけですから、現実にはその信頼にこたえ得ない、これをどうするかということこそをまず考えていただきたい、そう思ひます。

○細田委員 これでもやめますが、いまお二人からお答えがあった、貨物の近代化の施設を大いにひとつやべしということ、非常に意を強くいたしております。

どうもありがとうございます。

○井原委員長 兒玉末男君。

○兒玉委員 本日は諸先生方の貴重な御意見をいただきましたことを、冒頭感謝申し上げます。

最初に菅原先生にお伺いしたいと存じます。皆さんにもあとでまとめて御質問しますので、それぞれ御答弁いただきたいと思ひます。

先生の言われた中で、特に貨物制度につきまして、現在の二千以上の小口貨物などのこういうふうな取り扱い関係を重点的な拠点間輸送に切りかえるべきだ、こういうことが指摘をされ、同時にまた運賃の問題については受益者負担の原則を強く主張されたわけですが、資料によりまして、昭和四十年から四十五年までの六年間の傾向を見ますと、貨物の赤字がふえ、しかもそのシェアが毎年毎年減少の一途をたどっているわけですね。こういう点から、このような拠点間輸送というもののにかりに巨大な投資をしたとしまして、国鉄の貨物のシェアというものが減少する段階において投資における経済効果というものが、そ

れから先ほども総合的な輸送体系ということの話が出ましたが、たとえば今次の道路整備五カ年計画では五年間に十九兆五千億という巨大な投資がなされるわけですが、こういうふうな同じ物資を輸送する道路関係あるいは航路関係また国鉄輸送、この関係におきまして、輸送される物資の総合的な調整なりあるいは輸送する分野というものをある程度総合的にチェックをしなければ、この経済効果なりそういうことは私は期待できないと思ふのですが、これに対する御所見を伺いたい。

それから木村先生にお伺いしたいわけですが、まずけれども、いわゆる受益者負担の原則というものについては、国鉄の持つ公共性から考えた場合に、二万一千キロの営業路線の中において、やはり地方におけるローカル線はほとんどが赤字になっておるわけでありまして。おそらく全体の七〇%以上が赤字でございまして。こういう点等から考えた場合、同時に、赤字になりました昭和三十九年以降のいわゆる公共負担、通勤通学あるいは木材割引、新聞雑誌、災害物資の無料輸送、こういうふうないわゆる公共運賃政策について先生はどういうふうな御所見をお持ちなのか。

それから中島先生にお伺いしたいわけですが、まずけれども、先生の特に貨物輸送に対する御所見を承っておりますと、いわゆる輸送体制のシステムチェンジということについて抜本的な改革をはかれないかということをお聞きしたわけですが、今回の国鉄の考えている貨物輸送体制の中で、特にいままで一般の零細企業者が活用しておりましたところの小荷物運賃制度というものがある程度変わって最低五十キロの小口貨物制度になるわけでありまして。そうしますと、これは大幅ないわゆるシステムチェンジでございましてけれども、まずまず中小関係の小口貨物の分野というものが運賃制度面におきましては、具体的な例で申し上げますと、五十キロの貨物を東京—名古屋、あるいは東京—大阪、あるいは東京—福岡、特に零細商工業者は五十キロ単位の貨物を送る場合が

多いわけであります。そうした場合に平均の貨物運賃のアップ率の二五%に比較した場合に、いま申し上げたこの運賃というものは、東京一名古屋間で一五〇%、それから東京―大阪で七六・三%、東京―福岡間で約六四%、平均貨率の三倍から六倍近いところの高運賃になるわけであります。そういったしますと、やはり私は、このシステムチェンジの効果というものがこのような高運賃に転化することによって消費家の、いわゆる大衆の負担率というものに非常に比重が高くなっている。こういう点について、このシステムチェンジの考え方というものについてどのようにお考えなのか。

以上三点について、それぞれの先生方から御答弁いただきたいと思ひます。

○菅原公述人 たいだいまの御質問は、一つは受益者負担の問題、それから二番目は貨物輸送における需要調整等をやらなければあんなふうな貨物の量が出ないのじゃないかというふうなお話、もう一つはシェアが落ち込んでくるの将来どうして予想されているような貨物が出るか、こういうふうと考えてよろしいわけでございますでしょうか。

最初に受益者負担の問題ですが、これにつきましては、先ほど、公共性と企業性の問題ということからお話を申し上げたわけでございますが、同じことになりまして同じことは省略いたしますが、受益者負担あるいは、受益者負担というよりは利用者負担ですね、利用者負担の原則が適用されるのはどういふ場合か。この総合交通体系の分野の中で申しますならば、それは大きな都市間とか全国的な輸送という場合に、代替的交通手段がある、利用者が自由に選べるというふうな場合に利用者負担という原則が成り立つわけでございます。ですから、これは貨物から離れますが、たとえば大都市の通勤にあるいは地下鉄、そういったふうなものに全額利用者負担ということには現になっておりません。これは都市のようなどころは空間的な制約がございます。小さな空間でたくさんものを運ばなければいけない。

い。だからこそ地下鉄というものに都市交通の大きな役割があり、国鉄もまた大都市付近におきましては通勤通学輸送に大きな役割を持っていますわけでございます。ですから、そういうところは、先ほどお話し申し上げたような補助というふうなものが入ってくる。が、何回も申し上げますが、それでは通勤分に幾ら、貨物分に幾らというふうな原価が計算できるものでございませんで、再建計画としては総合的な、包括的な補助方式になって、トータルで五十七年に償却後の黒字が出るように持っていく、なるように投資のたてば資金コストを調整していくというふうな方法になっていくと思ひます。ですから、利用者負担の原則というものはそういうような場合に適用されるものであります。まあ原則的にどうか、交通における原則としてはそういうもので、むしろその大都市とかローカルというふうなものに地域的な制約があるというふうな考えをいただいたかどうかと思ひます。

それから二番目に、これだけの貨物を運ぶというために、需要の調整、経済的な調整、総合的な調整をする必要があるのではないかといたして、これは総合交通体系の考え方というところで、一つは長期にわたります投資政策がございします。投資の面でどのような交通機関が最も国民経済的に有利であるか、あるいはそれが選択的に、あるいは重層的に地域によって考えられるわけでございますけれども、そういう意味で長期のものと考えておりますので、投資に主力を置いておる。今度の再建計画も十年計画という、経済的な計画としましては相当長期なものになるわけですが、そういう意味でこの投資政策につきましても相当力が入られておると思ひます。交通調整、非常な小さな意味で、たとえばレーバープラシにございしますような長距離の貨物に特定の課税をするというふうなものは、短期的に見た場合の一つの総合的な施策であるというふうには私は考えるわけですが、そういう意味で、需要調整というふうなものも当然この期間中には考えていくべきもの

のでございまして、将来におきましても、たとえばレーバープラシに相当するような手段、あるいは重量税、車軸税、すでに日本でも取り入れられているわけでございますけれども、そういう面はまた別の場でさらに検討されて進めたいかされるべきではないかと思ひます。これは、この十年計画をトータルで見たときの議論としては少し短期的な施策ではないか、こんなふうな考えをしております。

それから三番目に、貨物がこの四十四、五、六の間にどんどんシェアが下がってきたではないか、それで五十七年度にここに計画されておるような大きな貨物が国鉄に来るであろうか、こういうふうな御質問だと思ひますけれども、先ほどちよつと申し上げましたけれども、いまこの手元にその内容別に、品目別にどういふ貨物が減り、どういふ貨物がふえたというののございませんが、大ざっぱに申しますと、一般貨物はへこんできておりますし、コンテナが非常に大きなふえ方をしております。これは量は小さいですから、比率からいうと十倍ぐらいの伸びをしておると思ひますが、それはなぜか。これは交通需要予測の一つの手法になるわけですが、貨物におきましては時間価値というものがございします。時間価値が現在幾らになっているかというふうなこともありますが、たとえば全部平均すると二十七円・トン・パー時間だというふうなこともございします。こういうものも時代とともにふえていくわけですが、要するに、将来は、旅客のほうはむしろこれは著しいわけですが、旅客は現在時間価値で五百円そこそこですけれども、昭和六十年には二千六百円ぐらいになるというふうなことが言われておりますが、貨物におきましても同じように迅速ということがより重要視されてくるということはございします。貨物の場合にはその本線部分だけの迅速ということではございませんで、戸口から戸口までの迅速ということではございします。ですから、利用者が五十七年度の時点ではどういふ観点から交通機関を選択するであろうかというふう

うに考えますと、戸口から戸口まで早い時間で運んでくれる、しかも値段が安い、そういうものを選ぶであらう、まあそういったふうな考え方から、五十七年の経済指標から考えられますブロック間の貨物の動きというふうなものからこの鉄道の貨物量を推定しているわけでございますから、相当大きな数字になっておる。現在の趨勢から見ると、一見大きいように見えるわけでございます。

ここで一つ問題がございしますのは、現在の貨物がなぜ減ったかということの中に、先ほどからも何回か御説明がございましたように、たとえば大阪あたりで物を送ろうとしても東京の受け口がない、ターミナルがない、どっかで待たないといけない、ターミナルがない、ということがあります。それで東京付近では、いま大井のフレイトライナー基地というのが鋭意建設されつつあるわけですが、こういった受け口、つまりターミナルが四十九年付近を目標にして相当できてまいりますし、先ほど申しましたような新幹線の建設に伴う途中の輸送力というもののうんとついてまいります。そういうものを合わせまして、その受け口のほうもある、それから需要にもマッチしておる、そういう意味で将来コンテナが非常にふえるであろうということが考えられるわけでございます。そういうものから割り出して出てきた数字が、現在提案されております再建計画の五十七年の貨物量であるというふうなわけでは聞いておりますので、そういう意味で、その輸送需要は十分に達成される輸送需要ではないかというふうな考えをわけでございます。

○木村公述人 私は、独算制には反対ですけれども、しかし経営主体の独立化ということには必要だと思ひます。経営効率率というものはこれは必要でありますから。ただ、独立採算と経営主体の独立化というものは別に考えておるわけですが、その場合、やはり国鉄なら国鉄が、本来の業務による収支とそれから通勤とか通学とかその他、政策的な場合の割引とは、これははっきり区別すべきで

あつて、たとえば通勤の場合はこれは労働省とか、通学の場合は文部省ですね、それが補助と与えるべきだと思うのです。それははっきり区別しまして整理をしませんと、ごっちゃにすると経営の効率化ということ、これは私、反対しているわけじゃない、経営主体の独立化には私は反対じゃないんですから、そういう立場でやるべきじゃないか、こう思っております。

○中島公述人 私に対する御質問は、この小荷物と小口貨物を一本にした制度の御質問のように伺っておりますが、これを先生は、何かシステムチェンジの一環としてというふうにおっしゃいましたが、私が先ほどから申し上げております私のシステムチェンジのイメージというのは、もっとスケールの大きい、根本的なことを言っているわけであつて、これはきわめて実務的な制度改正だと私は理解しております。ですから、私はこれをもつてシステムチェンジができたというふうには、国鉄の方には申しわけありませんが、まだまだそういうイメージには遠いものだ、こう考えております。

そこで小荷物というのは、これは皆さん御承知のとおり、昔はなかつたです。お客が乗るときに手荷物を預ける。客車へ持ち込めないのは、だんだん困つて、じゃ託送手荷物という制度ができた。ところが、手荷物だけ運んでいたのではどうも荷物車がつたいない。そこで郵便局に持つていく小包と、それから今度小口の貨物というと貨車の中へ俄や何かと一緒に積み込まれて、そういう性質ではない、要するに中間的なものを、それじゃ手荷物車のあいてるところで運んでやったらいよいよいいじゃないかというのできたのが小荷物制度であります。

ところが、これはまあ昔のそういう歴史的なものです。そういう見地からいいますと、小荷物は客車で運ばれるから、わりと小ぎれいで早く行くものだという印象があるわけなんです。貨物は、運賃は安いけれどもおそいんだ、こういう前提があつたわけです。ところが最近では小口貨物と

いうもののスピードアップができてまして、それから小口貨物のほうの輸送方法も、そういういままでのような小口貨物とは変わつてきたから、そこでこういうふうに一括してやったほうが荷主さんのためにも便利である、国鉄のためにも便利である。といいますのは、小荷物では、客車に積みますから大きな制限があるわけです。そうすると、私もこれは事実体験していますけれども、宇野の先のほうで学生服をつくつてるところがあります。学生服の大ききからいくと、どうしてもボール箱に入れてやりますと小荷物にはちよつとこのことではまらない。しょうがないから、貨物でやつたらおそいから、しかたなく非常にコストがかかるけれども、うちでは宇野から東京まで全部トラックで運んでいます。これを何とかしてくれないかというような話を私は聞いたことがありますが、これはコンサルタントを頼まれました、合理化のときにそういう話を聞きました。私はさつそく国鉄に、そういうしやくし定木でやらないで、もっと使える方法はないかということをお話しました。それがありませんけれども、そういう意味で、そういうことで、現実合つて、そうしてしかも荷主さん方にも都合のいいような制度にしようというふうな意図だろうと私は考えております。したがつて、先ほど先生がおっしゃつたように、ある特定の区間のある特定の荷主の特定の貨物について計算いたしますと、そういう矛盾があるかもしれません。しかしその反面、この制度ができたことによつて、中小企業で私のところは非常に助かつた、トラックでやっていたやつが今度は国鉄でやつてもらえるようになったということ、非常にプラスになつて面もあるんじゃないかと思うのです。片方だけで私にこれを答えろというのは、ちよつと私、お答えようがございません。

そういうことです。どうぞひとつ。お答えになるかどうか……。

○児玉委員 もう時間が来ましたので、私もその点もう少し論争したいわけですが、これ

で終わりたいと存じます。
○井原委員長 これにて公述人各位に対する質疑は終了いたしました。

公述人各位には、御多用のところ長時間にわたりますして貴重な御意見をお述べいただきまして、まことにありがとうございます。委員会を代表いたしまして、厚くお礼を申し上げます。

以上をもちまして、公聴会は終了いたしました。

本日は、これにて散会いたします。

午後四時十五分散会

昭和四十八年五月十一日印刷

昭和四十八年五月十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

N