

第七十一回国会 参议院 運輸委員会公聴会 會議録第一号

昭和四十八年七月十六日(月曜日) 午後一時四十分開会

出席者は左のとおり。

- 委員長 長田 裕二君
理事 江藤 智君
木村 陸男君
山崎 竜男君
小柳 勇君

- 委員 岡本 悟君
黒住 忠行君
高橋 邦雄君
松平 勇雄君
渡辺一太郎君
杉山善太郎君
瀬谷 英行君
森中 守義君
阿部 憲一君
三木 忠雄君
田淵 哲也君
山田 勇君

政府委員

- 運輸大臣官房長 蘭村 泰彦君
運輸省鉄道監督局長 秋富 公正君
運輸省鉄道監督局国有鉄道部長 住田 正二君
常任委員会専門員 池部 幸雄君

説明員

- 日本国有鉄道総裁 磯崎 毅君

公述人

- 交通評論家 澤 富彦君
早稲田大学商学部教授 中西 睦君
横浜国立大学経済学部教授 井手 文雄君
日本民営鉄道協会理事 佐藤 光夫君

本日の会議に付した案件
○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、衆議院送付)

○委員長(長田裕二君) たいだいまから運輸委員会公聴会を開会いたします。委員の異動について御報告いたします。君健男君が委員を辞任され、その補欠として菅野鏡作君が選任されました。

○委員長(長田裕二君) 本日は、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きまして、四名の公述人の方々から御意見を伺います。この際、公述人の方々に一言ごあいさつ申し上げます。皆さまには御多忙のところを御出席いただき、まことにありがとうございます。皆さまから忌憚のない御意見を拝聴し、今後の本案審査の参考にしたいと存じております。

これより公述人の方々に順次御意見をお述べ願うのでございますが、議事の進行上お一人二十分程度でお述べを願います。公述人の方々の御意見の陳述が全部終わりました後、委員の質疑を行なうことといたしますので、御了承願います。 それでは、まず澤公述人にお願いたします。 ○公述人(澤富彦君) 澤富彦でございます。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反対の立場から公述いたします。

述が全部終わりました後、委員の質疑を行なうことといたしますので、御了承願います。

○公述人(澤富彦君) 澤富彦でございます。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反対の立場から公述いたします。

国鉄運賃の赤字が年々増大いたしました。国鉄再建法の立て直しを必要とするようになった背景には、他の交通機関に対して投資が立ちおくれおったこと、また他の交通機関より競争をいどまれたことなどの理由があると思えます。そこで新たな投資を行ない技術革新をはかれることはけつこうなんでしょうが、鉄道、営業トラックの公共輸送機関相互を過当競争させられ続けまことは、外部不経済を伴い、物価に対し逆効果をもたらしていると考えられますので、公正な規制に復するべきであるとの立場から意見を述べさせていただきます。

まず貨物運賃の調整は物価調整の重要な手段なのであります。これは吾孫子豊氏が念願としておられました交通基本法の構想の遺稿の中で、一八七一年のドイツで制定されましたベルリン憲法の運輸関係条項を紹介しております中に、次のようなことが載っております。運輸関係の条項がこの憲法には八カ条ありまして、その第四十六條に、生活必需品の価格が上がって困るときには、貨物運賃の貨率を操作して物価を下げる要領を具体的に規定してあると書いておられます。この原文を申しますと、「緊急事態なかんずく生活必需品の異常な値上りを示す場合には、皇帝は参議院の当該委員会の申し出によって決定する生活必需品の特別割引貨率を指示し、これには各鉄道経営当局は服従する義務がある。ただし原材料の運賃は異常に安くしてはならない」と、こういうふうに憲

法に載っておるのであります。

憲法にこのような規定がありますことは、当時のドイツの歴史の中でたびたび運賃の公正が乱され、大企業が力関係で自分を取り扱っており、原材料の運賃を不当に安くさせ、小企業者の扱っており、生活必需品の運賃にいわせをさせ高くさせていた。これを公正な政治力でもとに戻す処置をしたところが、騰貴していた生活必需品の価格が下がってしまったと、このような経験の積み重ねが次第に常識化して法制化したものと考えられます。

そこで、当時から一世紀を経た今日の日本において、緊急事態発生ともいえるような物価問題が急を告げております。政府当局はケインズ政策を中心とした需給調整だけをたよりにして事態を解決しようとしておりますが、事態はますます悪化の傾向にあるのであります。かかるときに、ドイツ人の経験、良識を生かして、わが国の生活必需品関係の輸送コストが高くなっているのではないか、また原材料関係の運賃が不当に下がり過ぎていてはなからうかと見てみることは、決してむだなことではないと考えるのであります。

まず、国鉄運賃制度の中で、こういう立場から見ても、貨物等級表の中で、この変化の有無を考へてみますと、等級表というのは量の多い原材料、たとえば石炭などを基準に一〇〇として、ぜいたく品の指数を二五〇というふうに高くきめ、生活必需品は一番最低に五三・七五というふうにするのが普通であります。昭和二十八年から三十五年ごろまでは、こういうところの運賃負担力制、上下の差の非常に大きな運賃負担力制をとっておったのでございまして、最近に至って、物価の問題がなかった昭和三十一年ごろから、十数年を経ました最近に至りまして、貨物等級が四等級、また今度の改正におき

ましては三等級に減らうとしております。原材料は、いわゆる石炭関係は三級、今度は二級ですが、一〇〇として生活必需品が九〇—九一というふうに、原材料の賃率と非常に接近してしまつておるのであります。両者がこういうふうな接近しておるといふことは、具体的に考えますと、生活必需品の運賃が、賃率が非常に上がつておる。原材料の輸送費は不当に下がつておると見ることができらるんであります。ベルリン憲法の定めで処置を必要とするような事態が、この運賃表の中で認められるのであります。

これは運賃表の面だけで生じておることでありませんが、実際面はどうかと言いますと、そのベルリン憲法ができましたドイツの事情のときには、鉄道だけが貨物輸送機関であつたわけがございしますが、現在では代替的なトラックのほうが主役を占めるような現状になっております。そこで昭和三十五年の貨物輸送の状態と十年後の四十五年と見てみますと、この運送部門の面で非常に大きな差異が認められます。それはどういふことかと言いますと、昭和三十五年ごろは大企業と小企業と別なく、公共輸送機関であり、鉄道、営業トラック、また私的輸送機関であります自家用車というものが共通して各分野に使われておつたのであります。ところが、この十年間のうちに起きました変化は、この途中で運賃の自由化ということが行なわれたわけがございしますが、十年間たった最近に至りましては、公共輸送機関であります国鉄と営業用トラックというものが大企業のように集まつてしまひ、小企業のはう、これには自家用トラックがたぐさん集中してしまつておる。いわゆる輸送部門が乖離現象を起しておるといふ現象が見受けられます。

さらに、各交通機関を一つ一つ明細に見てみますと、鉄道の場合どうかと言いますと、取り扱いは、昭和三十五年から四十五年、十年間にはほとんど発着トン数は三億五千万トン前後で一定しておりますのに、その内容たるや専用線の扱いが急増しております。昭和二十五年度の専用線の扱

いは全体の発着トン数の中で三三%であつたものが、昭和三十五年には四六%になっております。四十五年には五八%と、三分の一が三分の二に倍増してきておるのであります。いわゆる大企業の貨物を国鉄はそれに専属して運ぶ形態になってきておる、こう言えるわけでありまして。現在国鉄の主要な荷主は約三千五百といわれておりますし、その中の特に本社で指定されております荷主は九十六前後といわれております。全国には会社の数が六十八万社からありまして、また事業所と名のつくものは四百八十万カ所あります。そうしたときに、現在の三千五百の国鉄の荷主というのは特定の大企業の一部に過ぎないと、こういうふうに見えるかと思ひます。プキヤナンという経済学者は、公共財の定義を次のようにやつておられます。同時にすべての人に供給される財サービス、これが公共財と、こういうふうなきめておるわけですが、国鉄の貨物輸送というのは特定の荷主にサービスしておるといふ現状からいいますと、公共財ではないではないかという議論が出ようかと思ひます。国鉄の旅客はこれは国民のすべてに利用されておりますので、明らかに公共財であります。ところが今日の貨物輸送のサービスは、この大輸送機関であるという特性もございしますが、全体の取り扱ひの六割に近いものが専用線の扱ひ。専用線というのは各都市におきます超大型企业なのであります。残る三分の一につきましても、専用線のなところのそれに次ぐような大きな企業が国鉄を利用しておるといふことにかんがみますと、公共財ではないではないかという見方が出ようかと思ひます。

一方、国鉄貨物の収支状態は、昭和三十九年ごろから赤字になりまして、四十五年には収入一〇〇に対して原価が一七三、四十六年には一九〇という数字も私聞きますが、こういうこの原価に対して収入が半分しかないというところは、国鉄利用の大企業者に対して、実費の半分国が補助しておる。半分しか実費を取つていないという解釈もされるわけでありまして。そうして先ほどの議論から

いいますと、私的財に対してどうして半額、昔の学生割引運賃みたいな五割引き運賃をどうしてかけておるのであるかという矛盾が出ようかと存じます。

こういうふうな、大企業の運賃が実質的に低下しておる。実際の価格の半分しか利用者の負担になつていないということは、とりもなおさず大企業が扱つておるといふところの原材料の運賃を異常に低下させておるといふふうな言えようかと思ひます。

次に、営業用トラックの現状を申しますと、運送単価が一トンキロ当たりで見まして、昭和三十五年に二十九円でありましたが、十年を経た四十五年には二十円に低下しております。これは、この十年間は非常に物価も上がり輸送量もふえたときなんでありまして、一トンキロ当たりの単価が二十九円から二十円に下がつておるといふのは、この間で、いわゆる競争原理の導入で、営業用トラック相互間、また国鉄との競争というところが非常に起つたから、この単価が下がつておるのであります。同時に、この営業用トラックのほうも、国鉄と同じように大企業にそのサービスの重点が向かつております。昔、小企業のもので自分で自家用車も持ち、営業用も頼んでおつたというところの状態のものが、いつしか小企業者が自分で自家用トラックをたぐさん入れてしまつて、営業用を頼まなくなつた。また営業用のほうも、たまに言つてきて高い運賃を言わざるを得ないというふうな状態が重なりまして、営業用トラックの現況は、大企業のはうに集中してきておる傾向は明らかに認められます。このことは、経済企画庁で各物資の流通費の調査を四十年から四十六年の間の変化を見ておられますが、この中でメーカーの輸送費、これは明らかに減少しておる。いわゆる原材料製品の関係の輸送費が明らかに減少しておるといふことが、各物資の調査のすべてに共通した現象として出ておるのであります。このメーカーの輸送費が下がつたということ

は、とりもなおさず卸売り物価の安定に寄与して

いることは当然なのであります。日本の国鉄は、かように半額を国家が運賃を補助しておるといふような状況なのであります。アメリカ、ヨーロッパの各国では鉄道の赤字の国も多いわけですが、そのほとんどが旅客の赤字なのであります。貨物は黒字で収支償つておる。旅客は赤字で日本とちよとさかさまの状態なのであります。外国の輸送費の場合は、大企業者も運賃の全額を負担しておる。ところが日本は原価の半分しか負担してない。大企業者が半分しか負担してない。このことは日本の輸出商品の価格と外国の輸出商品の価格の競争の場において、日本の輸出商品のほうが安い。いわゆる輸出ブッシュの原動力となつておると思ひます。

昔は、わが国の輸出商品をソーシャルディング、いわゆる賃金が安かつたということで悪名をとつていたこともありますが、今日では大企業の運賃を国が半額負担してやるとか、また営業用トラックを競争させて、その営業用トラックの運賃のコストが非常に安い状態で大企業に適用されておる。いわゆる雲助ダンピングによる輸出ではないかと、こういう非難もあるいはされるかと思ひます。

以上が公共輸送関係の状態でありまして、一方、生活必需品関係のほうには自家用トラックが全く無制限なはんらんを来たしております。推定によりますと、昭和四十五年では約八兆円をこえておるといふことは、運輸当局もすでにお認めになっておるところであります。一トンキロ当たりの単価を調べてみますと、昭和三十五年ごろ、一トンキロ当たりの単価が自家用車の場合八十円であつたものが、四十五年には百二十円、約五割の増加が見られます。先ほど営業用トラックのほうが一十九円が二十円に落ちておるといふことを申しましたが、自家用のほうは八十円が百二十円にふえておるわけでありまして。営業用の下がつた分と自家用のトンキロの上がつた分を差し引きしてみますと、やはり相当大きな輸送単価の増が国民に負担増としてふえておることがわかります。今日の

日常生活におきまして、生活必需品の中には家用トラックの輸送費の入っていない商品は皆無であります。そしてその家用トラックの輸送費の総計が、米、たばこをはじめとする十八種類の公共料金の総額よりも上回っており、国家予算よりも大きな数字になっておる。昭和三十五年と四十五年の十年間の開きは九・三三倍になっておるというふうな推計が出ておるのであります。明らかに生活必需品の輸送費が急騰しておるのであります。このように生活必需品の輸送費が非常に大きくなっている。原材料関係の輸送費が非常に下がっており、明らかにドイツのいわゆる運賃の公正の乱れから生じたところのインフレ状態が日本にそのままの状態であらわれておる。これを日本は需給政策だけで解釈しようとしておるといふところに間違いがあらうかと思ひます。

以上の運輸全般の情勢を踏まえまして、今日の国鉄運賃改正反対の理由を個条書き的に申し上げます。一、貨物等級を減らして均一運賃制に近づけることは、物価政策に逆行するところの運賃政策である。生活必需品のための特別貨率をすみやかに設けるべきであると考えます。二番目に、均一運賃制は鉄道とトラックの過当競争の産物なのであります。赤字化するのの当然の運賃制なのであります。均一運賃制はマルクスが支持した制度でありまして、ソ連が戦前戦後の二回に、マルクスの教条とおりの均一原価運賃を実施してみましたが、いずれも独立採算制が困難になりました。やめております。そして現在は負担力運賃制、いわゆる従価運賃制にソ連もなっておりますのであります。このような他国の経験が、わが国の国鉄もその運賃制において見習うべきだと考えます。

三番目、営業用トラック、家用トラックを現在のような自由化のままに国鉄運賃を二四・一％値上げしたと仮定しますと、総貨物運賃、いわゆる自家用、営業用含んだところの総貨物運賃である約十兆円ばかりの貨物運賃というものは、二四・一％引き上げられる結果になりかねないのであります。物価への影響をよく考へて、トラックに対するところの対策と並行したところの鉄道運賃の値上げを必要とするのではないかと思ひるのであります。

四番目に、現在までの貨物の赤字が一兆二千億でございます。そして今後十年間に三兆五千億の赤字が出るかもしれない。それを国家予算で補てんする必要があるので、また旅客の値上げでそれを負担する必要があります。こういうことは、先ほど申しましたように、一部の大企業の運賃を半分補助してやるという結果にしましやらないのであります。国民はどうして納得するはずがないと存じます。

さらに、これは申し上げにくいのですが、国鉄指定の約九十六—百ばかりの特定荷主に対してはその貨物を確保するために、俗なことばで言いますと、貨物ほしさに運賃を一五％ずつ三カ月ごとに割り戻すというふうなことは、公企業のものなすべきサービスではないと思ひます。国鉄運賃法第一条にも、公正な運賃であるべきこと、となっておりまして、他の道路運送法をはじめ交通法のほとんどに、特定の荷主に差別してはならないと、嚴重に禁じてあります。

十兆あまりの技術革新のための大きな投資をなされることはけつこうなんでありまして、一方、均一運賃制で、いわゆる赤字運賃制度で、公共輸送機関の市場を競争下のまま技術革新をおやりになつても、その投資額十兆五千億円は死に金になるおそれがあるかと思ひます。大企業の原材料運賃を異常に割引をしておるということが、輸出価格を通じて外国にまで外部不経済を及ぼしておるといふことに気づくべきであらうかと存じます。

以上の理由を申し述べまして、国鉄運賃法改正に對します絶対反対の意思を申し上げます。公述を終わらしていただきます。

○委員長(長田裕二君) どうもありがとうございます。次に、中西公述人をお願いいたします。

○公述人(中西陸君) たいま御紹介を受けました早稲田大学の中西でございます。私は、本案件に對しまして基本的に賛成の立場から公述をさせていただきます。失礼でございますが、すわらしていただいでよろしくございませうか。

○委員長(長田裕二君) どうぞ。

○公述人(中西陸君) 国鉄は、わが国の国内交通システムの中で、これまで中核的な交通機関としてのその役割りを果たしてきたというところは何人も認めるところでございます。そして今後、その役割りが都市間高速旅客輸送並びに大都市通勤通学輸送というふうなところにおいて、今後その重要性がますます増大してくるということも間違いないことだと思われまます。しかし国鉄の繰り越しい損失は現在一兆一千六百四十億圓に達してございまして、いまや非常に重大な危機に直面してございまして、見るを得ません。国鉄がこのような、将来に對しても国内交通システムの中で中核的な交通機関としての役割りを果たしていくためには、またその機能を十分に發揮するために、旅客貨物輸送に對して、質的にも量的においても輸送能力が現在十分であるとはいひがたいと考えますので、今後とも相当の投資を行なう必要があると考えます。それゆゑに今回の本案件は、独立採算制を前提とする以上は、国鉄の財政再建と不離一体的に考えなければならぬと考へております。

運賃は交通サービスの対価でございます。最終的には利用者負担が原則でございます。もちろんその際の、サービスの提供側であるところの発生する費用は、必要最小限に押さなければなりませんし、またどのような生産条件の中で生産が行なわれ、またどのような市場条件の中で販売がされるかというところは考えなければならぬ点もあ

り、これは一がいに言うことのできない問題もありません。しかしながら、今日における国鉄赤字基調化は、立法院が、国鉄の交通革命期への対応投資に對して、借金依存の投資を行なわせたところにその主たる原因の一つがあると私は考へております。その結果、借り入れ金、鉄道債が累積しまして利子負担も増加したのであります。これは立法院の交通政策における失敗であり、その責任は免れないと思ひます。

赤字基調化の第二の原因は、各種輸送機関の発達による交通体系の変化並びに利用者の輸送機関の選択機会の増大であり、それに対応する国鉄を含めての交通政策のあり方に問題があつた点がございませう。

第三の原因は、過密過疎に代表される地域構造の変化及びエネルギーの石炭から石油への転換など、重化学工業に伴う産業構造と立地の変化にあるとも言えます。言いかえまして、この二と三の原因に對する国鉄の対応投資に對して、国鉄自体の行なうべき責任と、国自体で行なうべき責任の配分に失敗したと言つてもよろしいと思ひます。これらの諸点は、ただ単に、立法院、行政機関の失敗だけということは言えないと思ひます。立法院の審議に對しまして、われわれ国民、私も含めまして監視が不足し、これまでの経済政策を容認した国民の責任も見がせないと私は考へております。そういう中において、国民全体の責任として、この国鉄の危機を解決しなければならぬと、私、個人は考へております。

では具体的にどうするかとすれば、そのような第一の原因である国鉄の赤字化の原因であるものに對しまして、公共負担をどのようにするかといふことを考へなければならぬと思ひます。

公共負担は、所得再分配の政策に對してはかなり評価できる政策ではございませうが、資源配分をゆがめるという形では、社会がそのコストを負担せざるを得ないことになりませうので、これはほんとうの意味で言へば好ましいことではございませぬ。しかしながら、国鉄がその将来に与えられ

た使命を果たし、健全な財政再建をはかるためには、公共負担を、今日の限界ではできるだけすみやかに国鉄のあかを落とす意味でも、せざるを得ないというように私は考えております。

そこで私は、国の援助、それから国鉄の企業努力、利用者の負担という三本柱のもとに調整をとるならば緊急に国鉄の財政を行なうべきであるという線には賛成しております。今回の法案は、現行計画及び昨年度廃案になったものに比べて、大きく国の援助が増大している点、その点では私は評価されるべきであると考えております。その割合は現在五、五、八の割合になっておりますが、これにつきまして、現在国の援助をさらに増大して利用者の負担を少なくすべきだという声もございしますが、これは公平の原則から見て、今時点では妥当な線であると私は考えております。しかしながら、今後十年間に三回、四十八年、五十一年は実収の一五増、五十四年には実収一〇〇%の運賃改定を計画しておりますが、運賃の改定はわれわれにとって回数が少ないほどいいわけではございまして、その上げ幅も少ないことにしたこととはございせん。そういうために、次のことを私は、今回の値上げ賛成の条件として提言したいと考えてます。

すなわち、現在国鉄は総合原価主義をとっております。確かに国鉄が独占形態の市場を維持してきたときには、全国輸送網の確保、それから地域開発の促進、所得再分配政策の要請にこたえて、相当な功績があったことには、正当に評価されなければならぬと考へます。しかし現在、国鉄は、貨客両面において国鉄の独占性は次第に失われつつあるのが現状であります。もしも、今後このような総合原価主義を続けるとするならば、内部相互補助によって採算を成り立たしめるとするならば、本来、鉄道分野であるべき輸送分野において競争力を弱めるとともに、公正の原則にも反する事態が生じてくると考えられるからであります。しかしながら、この総合原価主義の利点並びに個別原価主義の欠点を考へるときには、ここに

非常に多くの問題がございしますので、その辺の調整は常にはかられるべきだと考えております。

その場合に、具体的に私が特に考えますときには、現在国鉄の中で考えられておりますこの総合原価主義修正の問題につきましては、幹線系統区と、地方交通線の問題に私は非常な注目をしなければならぬと考えております。幹線系統区と地方交通線の収支の推移をながめてみますと、この幹線系統区におきましては、四十一年、四十三年度の定期運賃改定、四十四年度という運賃改定によりまして、収支採算がある程度均衡し、その維持ができることころの線区ではございしますが、地方交通線においては、そのような運賃値上がりにもかかわらず常に赤字が恒常的に拡大していつていく線区であります。しかしながら、この問題は、地域開発及び地域住民の福祉という観点から、国家とし、また地方自治体としても、地方地区として、これを維持しなければならぬとするならば、この国家の財政補助や、また当該地域住民のうちの直接受益者から、工事負担金ないし固定資産の寄付など、または第三セクターの創立など、種々の形態を講じて地方交通線の問題を地域住民の福祉と相関せしめながら解決しない限り、国鉄の赤字克服というものは、今後起こり得ないと私は考へざるを得ないわけではございせん。

第二番目の問題は、旅客と貨物運賃の相互関係でございせん。国鉄の利用貨物は、私の研究する限り、運賃の面から見ますと、大手メーカーから卸業、また卸業からその他の仲間取引というような形の大量貨物を鉄道の特性の中から運送しているものが多く、卸売り物価指数には関連するところの多い貨物が多いのでございせんが、しかしながら、この点につきましては、今後、個人の考へ方としましては、今回の案におけるところの貨物運賃の上げ幅が適正であるとは考へません。そういう面でも、なぜ私が賛成するかと言いますと、政策運賃を当分とらざるを得ない環境が国鉄にあるからでございせん。

そのまず第一は、国鉄が非常に貴重な人材とし

て持っているところの国鉄職員、ことに貨物関係職員というものの能力を維持し、やがて来たるべきシステム変更によって新しい時代を迎えたときに備えておかなければならないという一つの方策が考へられなければならないからであります。私は、現在の国鉄貨物営業の問題は、いま非常な努力をもって、またこれは国家、行政府においても援助をなさっていただいて、早く牛馬車時代の貨物輸送形態から新しき時代へのシステム変更をするべき時代だと思ひます。その過渡期に現在はあるのである、それをもって、今日一がい旅客貨物の相互関係を云々することは問題であると思ひます。

さらにもしも、現在の形の中で、これは私は国鉄当局者のいわば貨物運賃上げ幅に対しては失敗があったと考へているわけではございせんが、それを急遽その原形に戻すとすれば、これはたとえは私は現在の情勢からいって、荷主は国鉄から離れるでございせん。荷の多くが離れていくということが考へられると思ひます。ものも多しと言ったほうがよろしいかもしれせん。その場合に、道路交通の混雑、われわれの社会におけるところの環境の破壊というものを考へるときには、ここ当分の間は急激な上昇を行なわしめるといふことはまことに問題があると思ひます。しかし、この次にもしもそういう改正が行なわれるときには、この辺の修正は非常に慎重に行なわれるべきであるといふことを第二の条件にさせていたきたいと思ひます。

第三の条件は、国民に非常に関係のある小口貨物に対する問題でございせんが、これは現在のよりに直接運賃制度によって行なわれるべきものではなく、別個の形で国家またはいろいろな形で行なわれるべきだと考へております。そういう意味で基本的には私は本法案については賛成でございせんけれども、ことに幹線系統区と地方交通線の問題並びに旅客と貨物運賃の相互関係については、今後深く研究をされて、現在ある総合原価主義の体制についての考案を行なうこととして、私

は基本的に賛成したいと思ひます。

最後に、私はいろいろな形で交通流通問題を勉強しております。そのすばらしい職員能力を持っておられる国鉄当局が、労使の協調体制を早く回復されて最大の能力を発揮されることを期待いたしまして、私の公述を終わります。

○委員長(長田裕二君) どうもありがとうございます。

○委員長(長田裕二君) 次に、井手公述人にお願いたしました。

○公述人(井手文雄君) ただいま御紹介にあずかりました横浜国大の井手でございせん。

ただいまお二人の公述入から非常に造詣の深い御陳述がございましたが、私は実は交通論を専門としたしておりませんので、一人の市民あるいは国民といたしまして、これまでいろいろ国会討論その他を通じて伺ったことについてまあ疑問もございせんので、そういう角度から意見を申し上げたいと存じます。大体この二つの法案については基本的には反対の立場から申し上げたいと存じます。

私は国鉄運賃の値上げに対して、何が何でも反対だと、こういうわけではございせん。ただ時期の問題、タイミングの問題あるいはその程度、それから納得のいくような値上げの理由が国民に説明されているかどうか、まあこういうことがひっかかっているわけではございせん。

現在の消費者物価の騰貴はおそろるべきものがございまして、政府はそれこそ奮勇をふるってこの趨勢を阻止しなければならぬ、まあそういう時期にあると存じます。福祉政策の根本は物価あるいは貨幣価値の安定でございせん。政府は公共事業の繰り延べ等々インフレ抑制に努力をされておられ、その点は評価いたしますが、そういう際に公共料金の引き上げをなさいましては矛盾するのではないかと、こういうふうには存じます。政府は、旅客運賃の値上げの消費者物価への影

響はたしか〇・三四%、あるいは貨物運賃値上げの影響が〇・九%でございますか、合わせまして〇・四三%ぐらいであると、まあこういうようなことを申されたかと記憶しておりますが、しかし私鉄あるいは一般企業、国民心理への波及効果というものは非常に大きいわけでございます。特にこの時点におきましては、こういう算術的な試算だけで済むとは思われません。この公共料金の値上げというものがインフレーションを激化することとは必ずであるかと存じます。せつかく物価抑制のために非常な努力をされております——金融、財政政策両面にかけてですね、そういうときに、わざわざこういう物価値上げに拍車とかけるような公共料金の値上げ、公共料金の中核たるべき国鉄運賃の値上げを提案されるということ、タイミングとしてよろしくない、こういうふうな国民として私は考えております。

それから次に、それでもなおかつ国鉄運賃の値上げをやるといふことであれば、国民を納得させるだけの理由の明らかな説明がなければならぬ、こういうふうな存じます。ところが、国民にとりましてよくわからない、国民にとりましてどうか、むしろ私にとりましてよくわからない点がございまして、もちろん私の勉強不足という点もございまいしょうが、その点はおくみ取りたいので、この点でございますが、貨物輸送部門は赤字、旅客輸送部門は黒字と、こういうふうになっております。この点についてはまたあとで申し上げますが、一応こういうふうな点になっております。このようにして生じた国鉄の赤字を旅客運賃値上げで補てんするというのが納得できないわけでございます。これと関連しまして、国鉄の運賃体系のあり方が問題となります。旅客運賃よりも貨物運賃のほうが割りと安くなっているのではなからうか、同じ貨物運賃でも主として大企業の製造品についてはいろいろの割引政策がとられておりますが、国民の生活に必要な物資の運賃に対してはそういう恩典はなくなっているのではないかと。政府の政策を大企業優先の政策だとい

いにきめつけるわけではございませんけれども、国鉄の運賃体系を見ますというのと、われわれしるうとの目から見まして、やはりそういうように映るわけでございます。大企業優先的な運賃体系になつていように見えるわけでございます。このため貨物運賃部門が赤字になつていよう。しかし、貨物運賃を大幅に引き上げると貨物輸送の国鉄のシェアが低下すると、これは好ましくないから貨物運賃はあまり上げられない、それで旅客運賃を政府は引き上げようであるという御説明を政府はされていようでございますが、この旅客運賃の引き上げは平均で二四・一%ということに聞いておられますが、特に貨物運賃のうち自動車、機械というふうなものが七%——六・八%ぐらいでございますか。米麦、生鮮野菜などが三〇%ぐらい、二九・六%でございますか、大体三〇%ぐらいの引き上げと、こういう引き上げのしかたを見ましても、まあ大企業優先主義という面があらわれておるわけでございます、国民生活についての深い配慮が欠けていようと思われま。

ところで、国鉄のシェアが低下するということは好ましくない、むしろこれを引き上げねばならぬ、というの、適正な総合交通体系の確立という観点からであらうと存じます。そういうわけで、あまり貨物のほうを引上げることができないんだと、こういうことだろふと思ひますが、そういう御説明があつたと思ひますが、それならば、貨物運賃を大幅に引き上げないために赤字が解消しないとなれば、その赤字は税金によって補てんすべきではなからうかと存じます。適正な総合交通体系の確立というところは国民全体にとって有益だといふわけだからでございます。有益だと思へばこそ、この総合交通体系の確立のために貨物運賃を大幅に引き上げないんだろふ論理だと思ひうのでございまいからして、これは適正な総合交通体系の確立は国民全体にとって有益であるといふことになりま。

ために貨物運賃の引き上げを大幅にできないならば、それは国民全体にとって有利なことのために、それでありますから、それは税金という形で、それによって生ずる赤字、補てんできない赤字といふものは税金という形で補てんしなければならぬ、これが筋ではなからうかと思ひます。もちろん、ただしその前提をいたしましては、現在の大企業優先といわれておられますところの税制の改革といふことが前提にはなつておられます。こういう現在の税制では問題があるわけで、前提として税制の改革といふこと、福祉優先の税制の改革、これが前提で、そういう税制のもとにおける赤字の補てん、貨物運賃の引き上げが小幅であるといふことは、短絡的に旅客運賃の引き上げで埋めるといふことではなくて、それは税金でなければいけません、こういう論理が一つ考えられるのじゃないか、という疑問が出てまいります。

貨物運賃の割引をして需要を多くしたり、貨物運賃の値上げを小幅にとどめてシェアの縮小を阻止しようとしたら、それは、貨物の国鉄輸送の価格弾力性が大きいことを前提としたしております。企業は貨物運賃が引き上げられれば、相対的に運賃の低い他の輸送機関、たとえばトラックというふうなものに移つていきまして、運賃というコストの上昇を免れることができる、こういうことが前提になつておられます。貨物運賃の引き上げを大幅にしないで旅客運賃を引上げるというのであれば、やはり国鉄のシェアは旅客輸送の面において縮小しないかどうか、おそろく幾らかは縮小するであらまいしょうか、これが一つ。しかし、おそろく縮小するであらうけれども、その程度はそんなに大きくはないだろふといふことも考えられます。国鉄輸送は国民にとって必需品に近いものでございまいからして、その価格弾力性は小さいはずだからでございます。そうすると、旅客の運賃値上げは直ちに国民の生活を圧迫することになりま。しかるに貨物運賃の値上げは必ずしも企業経営を圧迫しない。にもかかわらず貨物運賃の値上げを小幅にして、黒字を出してお

旅客運賃の値上げで補てんする、こういうことが一国民をいたしましてよくわからない点でございます。旅客運賃の値上げをやめて貨物運賃の値上げのみとして、それがあまり大幅では困るといふなら、値上げ不足分をさき申しましたように、税金をもつて補てんするほうが国民を納得させるのではございまいせんでしょうか。こういう感じがいたします。

次に三番目といたしまして、国鉄の独立採算制に疑問を持っております。たとえば国鉄は赤字線をかかえる必要があります。ただし赤字線に二種類ありまして、一つは申し上げにくいことと存じますけれども、たとえば政党や個人の票田確保あるいは開発のためのもので、国民経済的に見て無価値なもの、そういう赤字線というものがございます。この種の赤字線は一日も早く全廃しなければなりません。もう一つの赤字線は、国土開発のための先行投資的な意義のあるものなどがございます。こういう赤字線の運営こそ国鉄の私鉄と異なる任務であるといふべきであると存じます。黒字線のみとするならば国鉄事業を経営する必要はなく、全部私鉄にまかせるべきではないかと、しるうのと私はそういうふうな気がいたします。このような意味の赤字線つまり国民経済的に見て望ましい赤字線、これをかかえるといふことは独立採算制を困難にいたします。また輸送という政府サービスは公共財の一種でございます。最も本来的な公共財の効用は国民に均等不可分の供給されるわけでございます。たとえば社会秩序を維持することによりまして、国民の生命財産を守つてやるといふようなサービスは最も本来的な公共財でございます。その財源は受益者負担の原則によつては調達することは困難でございます。租税によつては調達するしかございまいせん。その場合の租税は応能原則によつて公平に徴収、徴税されるべきでございます。

しかし政府の供給する公共財の中には、その効用が国民に対して可分のものもございまい。その財源調達の方法として受益者負担の原則、受益

者負担の原則と利用者負担の原則とは必ずしも同一ではございません。しかし、ここでは便宜受益者負担の原則を利用者負担の原則と同様に解して、簡略化のために解してお話をいたします。受益者負担の原則の導入される余地が、こういう国民に対して効用が可分のな公共財の場合はございます。受益者負担の原則の導入の余地がございませぬ。国鉄のサービスはこれに当たります。しかし公共財は、いかに効用が可分のといっても、そうじゃない部分、つまり国民全体に不可分均等に与えられる効用部分がございませぬ。効用可分のものについては受益者負担の原則に基づいて料金により財源を調達し、効用不可分の部分については税金によって財源を調達すべきでございます。公共財の公共性を高く評価し過ぎると料金による割合が過小となり税負担が過大となります。効用可分性を高く評価すると料金主義になり、個々の利用者の負担が重くなって家計を圧迫する、こういうふうになります。

国鉄の赤字補てんの問題は上のような問題、つまり料金主義が租税主義かの問題を含むわけでございます。いずれにしても、国鉄の財源は租税を含むべきで、この点からも独立採算を固執するのは間違っていると存じます。しかし料金、つまり運賃収入と税金と、どの割合にすべきか、これはむずかしい問題でございますが、政府としてはこの費用負担の原則についても突っ込んだ検討をなさる必要があるのではないかと、こういうふう存じます。こういう研究をやった上で、国民を納得させるような論拠に従って、運賃を上げるなら上げる、税金でどれだけ埋める、そういう説明をしていただきたい。その上で実行していただきたい、こういうふうに一国民として考えている次第でございます。

この料金の部分と租税の部分との問題は御検討いただくとして、むずかしいことでございますが、私としてもその辺はどういう、じゃあ割合にしたらいいかというところは、はっきりここで答弁する能力を持っておりませぬけれども、一案といたしま

しては、線路というような設備投資は政府負担、税金によるという方法が一つの例として考えられます。

道路建設は一般会計の公共事業費として税金負担で行なわれております。有料道路というのもございませぬけれども、有料道路のことはしがらくおきまして、一般の道路については申しますと、税金で行なわれている。道路の効用は国民全体に均等に及ぶという考え方にはこれは基づいているわけでございます。鉄道の線路を道路とみなせば税金によるべきこととなります。国鉄の独立採算制を守るために財政資金、つまり税金の投入をしない運賃収入に依存するという考え方は改める必要があるのではないかと、こういうふう存じます。

最近、先ほど最初のほうで申しましたように、国鉄が旅客部門、これは四十六年度経営実績といまして、旅客部門で十億円の黒字、貨物部門で二百五十三億円の赤字になっているというふうな発表をいたしました。これは国鉄のほうで発表なさったものでございます。これまで線路別の収支は出されておりましたけれども、今回初めて旅客、貨物の部門別集計が明らかにされたというところでございます。四十六年度国鉄赤字は二千三百四十二億円、鉄道部門の赤字は二千二百七十七億円となっておりますが、この二千二百七十七億円の赤字は、貨物輸送部門の赤字に大部分よっている、こういうふうな発表でございます。

この事実が旅客運賃上げ反対の論拠とされるに至ったわけでございますけれども、そうしますと、今度はこの旅客部門と貨物部門の黒字、赤字の区別は明確にしない、たとえばレールや鉄道保安施設などは、旅客、貨物ともに共通する費用、どちらもレール、保安施設というふうなもの、貨物の場合も旅客の場合も使いますので、その費用の振り分けがあいによって、旅客のほうに赤字になる、あるいは貨物のほうに赤字になる、どうなるかわからないと、こういうふうな説明がまたなされてきました。それならば、なぜあのような貨物部門は赤字で旅客部門は黒字だとい

うような発表が可能となったのか、この辺のところ国民の疑惑を深めているのではないかと、こういうふう存じます。路線別原価主義は可能でも、部門別原価主義は不可能であるのか、赤字線切り捨て論、この赤字線というのには上述のような意味におきまして、国民経済的に有用な赤字線を含んでおるわけでございますが、赤字線切り捨て論は路線別原価主義によっておるわけでございます。部門別では総合原価主義をとりながら路線別には個別的原価主義をとっている、こういうことになるわけですね。赤字線切り捨てのためには個別原価主義、それから貨物運賃、特に大企業のための貨物輸送擁護といいますが、そのためには総合原価主義を利用すると、こういうふうな便宜主義がとられているようにも思われます。この辺が、やはり私どもの疑惑を招くといえますか、納得しがたい点でございます。路線別原価主義は可能でも部門別原価主義はほんとうに可能ではないのかどうか。部門別原価主義も可能ではないのか、そして路線別、部門別の原価主義がともに可能として、総合原価主義をとるべき領域では採用すると、たとえば有用な赤字線の維持のためにというふうな場合にですね、採用するということが必要なのではないかと、こういう気がいたします。

赤字線だから高い運賃、黒字線だから安い運賃という方法はとられてはいないわけですね、現在黒字線、赤字線は総合原価主義になっているのではないのでしょうか。これは具体的には、路線別では個別原価主義が可能であっても総合原価主義で赤字線を抱き込まれておるわけですね。そうして、総合原価主義によって赤字線を抱き込みながら、今度独立採算制のために赤字線を切り捨てなければならぬというときには路線別の原価主義でいくと、こういうふうな、この総合原価主義と個別原価主義というものが非常に恣意的に利用されているという気がいたします。

一体、運賃決定の原則といたしまして、総合原価主義と個別原価主義というものを、どういふふうにして国鉄当局ではお考えになつておるのか、この

点が国民といたしまして、非常にあいまいで納得がいかないと、こういう点がございませぬ。

いろいろ申し上げましたが、以上のように国民にとつてすっきりしない点が非常に多い。国会の論議を通して注意深く意見をいたしておきまして、政府の御説明の中に、われわれを十分に納得させるものがないわけでございます。そういう段階において、特に旅客運賃の値上げをやつていくと、今後十年間に四回もまたやつていくというふうなプランができておると、こういうことがどうも賛同できないというところ。それと、一番最初に申し上げましたように、現時点において、政府は何をおいても奮勇をふるって物価騰貴、インフレというものを押えなければならぬ。所得政策すらも考えなきゃならぬ。これは所得政策の問題はそう簡単に言えませぬけれども、そういうことさえも問題になつておる。そうして政府はやつておられる、現に。公定歩合、金融政策の面でも、財政政策の面でも努力はされておる。そのときにこういう公共料金の値上げという、国鉄運賃の値上げというものを出されるということは、政府の政策の斉合性を欠くものであると、こういうことを最初に申し上げましたが、あらためてここに、終わりに臨んで申し上げます、今回の国鉄料金の値上げについては反対だということを申し上げます。

○委員長(長田裕二君) どうもありがとうございます。

○委員長(長田裕二君) 最後に、佐藤公述人にお願いたします。どうぞ。

○公述人(佐藤光夫君) 日本民営鉄道協会理事長 佐藤光夫でございます。

私ども鉄道事業に直接関係をしておる者ももちろんでございますが、国民の皆さま方も、鉄道というものが国交通の将来においてどういふ役割りを果たすものであるかということ、ただいま非常に深刻に考えておられる、こう思うわけ

でございます。

端的な例を申し上げますと、私の直接関係しております地方の中私鉄でございますが、昭和三十五年におきます営業キロが三千五百七十一キロ、これが四十六年には二千二百三十七キロ、つまり四割はやめておるといふような状態でございます。この大部分が赤字で苦しんでおるといふような状態でございます。したがって鉄道というものは、もう将来必要がないものであるかというふうな感さを持つ方が多いと思っております。都市におきましても御承知のように、路面電車等がモーターゼーションの結果、逐次撤去をされておるといふようなことを考えますと、もう鉄道というものは要らないものだ、したがって、これに対して新しい投資をし、その経営を持続させるといふような必要はないのではないかと、いふような考え方が一部にはあるわけでございます。

しかしながら、皆さま方も御承知のように、わが国の経済の成長に伴います輸送の要請というものは逐年増加しておられるわけでございます。特に一例を申し上げますと、大都市における旅客輸送の要請というふうな点から考えますと、とうてい自動車等において輸送をすることは、その物理的能力においても不可能であるということが申し上げられると思っております。

非常に端的な数字を申し上げたいへん恐縮でございますが、大都市の輸送におきまして、鉄道が一時間に、現在の施設能力等から計算して運び得る数が四万二千人という算定がされておりますが、それに対してバスは四千二百人、その十分の一にすぎない。乗用車に至りましては一千八十人というふうな数であるといふような点からいたしまして、都市交通におきます旅客輸送の中で、鉄道の果たす役割りというものがそう近いうちになくなるというふうなことは考えられないのでございませぬ。したがって、これを経営的にどういふふうに維持していくことを考えるべきかというものが政策の大きな課題となると思っております。ところが御承知のように、鉄道やバス等のいわゆる公

共交通機関の経営状態というものは、これは国鉄私鉄を問わず、モーターゼーションの影響、その他需要の相対的減少というものと人件費をはじめとする諸経費の高騰というふうなものの挾撃を食らう。同時に物価政策等の配慮からする公共料金の抑制というものを受けるというふうなことで、経営的には非常に苦しい状態、国鉄のたゞいまの経営状態がそれを端的にあらわしているわけでございますが、いふことも皆さん方御承知のとことろでございます。

で、総合的交通体系をどういふふうにするべきかと、つまり鉄道というふうなものよりも他の新しい交通機関にかえられるというふうな状態を将来考えられるかどうかというふうなことにつきましては、御承知のとおり、運輸政策審議会というものが四十六年七月に、それまで相当長期間をかけて検討されました答えを出しておられることも皆さん方すでに御承知のとおりでございます。それによりまして、昭和六十年におきまして、昭和四十四年をベースといたしまして輸送需要指数を計算いたしますと、旅客が二・六倍貨物が五倍といふような数字を相なっておられるわけでございます。わが国における国内の輸送力の増大状況ということにつきましては、これも御承知のとおり、運輸政策審議会が検討が加えられておられるわけでございますが、ごく概括的に申し上げますと、最近十年間には比較的ゆるゆる輸送基礎施設の投資がなされたわけでございますが、しかし、それでも輸送需要の増加に及んでいない。このことが全体には輸送施設の整備のおくれという結果になっておるといふことは、これももうすでに御承知のところでございます。

そこで、なぜこういふような状態になったかという点の反省でございますが、その一番大きな理由といたしましては、やはり運賃政策というものが、私はあると思っております。先ほど来いろいろ御意見が出ておりましたが、ごく端的に申し上げますと、交通は財政におおきく利用がよい、いやなか、運賃料金などの利用費を利用

者が負担をするというだけでは避けたいというふうな考え方が基礎になりまして、それによつて運賃の抑制というふうなものが出てくる。ただ、しからばそれに対して財政上の助成というものが大幅に期待できるかといふと、必ずしも従来はそういう状態ではなかったといふことであると思っております。

昨年、欧州における都市交通、特に運賃制度の調査というのを目的といたしまして調査団が派遣されて、その報告書が手元にございますが、それにはいろいろ書いてございます。「欧州各国においては輸送基礎施設は公的補助の対象となつておるものが大部分である。」つまり先ほど他の公述人の方からも御意見が出ておりましたが、輸送基礎施設の整備を公的に補助するといふような考え方が、程度の差異はあるようでございますが、まあ一般的な考え方になってきておる。しかし運賃費につきましては、原則的に運賃収入によつてまかなうという考え方が欧州各国においてございませぬといふ報告でございます。これから見ますと、やはり運賃というものは、少くも運賃費をまかなうに足るものを見るのだといふような原則が外国においてはとられておるといふ報告でございます。その若干、内容的にございませぬが、そういうふうな結果からいたしまして運賃水準は日本に比べて高いと、それから最近においても運賃値上げというものがかなりひんぱんに行なわれておるといふような報告でございます。

一例を申し上げますと、パリの地下鉄でございますが、最近におきましても、一九六七年、七〇年、七一年と引き続いて上げられました結果、一九四九年を一〇〇とした場合に、七一年は八〇〇と、つまり二十数年間に八倍になっておるといふような数字が出ておられます。で、比較のために一九四九年、昭和二十四年の国鉄の基礎運賃率と、一九七一年昭和四十六年の国鉄の旅客の基本運賃率でございますが、比較をいたしますと三倍に達しております。二・九倍弱といふような数字でございます。こういうふうな数字からごらんになります

しても、運賃の抑制の効果というものがわが国において相当出てきておるといふことが御判断いただけると思っております。

で、物価対策という観点から、いわゆる公共料金を低位に抑制すべきであるといふ一つの考え方がございます。数字的にはこの運賃改定がどの程度影響があるかといふことは、先ほど来もお話ございました。その非常に驚くような数字にはならないといふことは、先生方十分御承知のとおりでございますが、一番重視されておりますのは、物価上昇に対する心理的影響というふうなことで、あるいは異常な物価高で、国民生活がますます深刻になっておるときに、政府が先頭に立つて物価をつり上げることが好ましくないといふような御意見であります。

しからば、従来の経緯をここで振り返つてみたいと思つてございませぬが、そういう考え方の集積でございます。昭和十一年に比較してみますと約六倍といふようなことでございませぬ。それに対して国鉄あるいは大手民鉄等の運賃の指数は大体三倍前後といふような数字になっておられるわけでございます。一般にそういう抑制ぎみの結果、運賃の指数は三倍程度である、しかし消費者物価指数は六倍程度になっておるといふことが一つの数字でございます。しからば運賃改定の時期に消費者物価指数といふものが特に上がつておるといふことでございますが、これは毎年の指数をごらんいただきますとおわかりいただけます。必ずしもそういうふうな数字は示しておらないわけでございます。もちろん物価政策の重要性とか、また物価対策の運用のむずかしさといふことは否定するわけにはまいりませぬし、政府等におきましても、これについては非常に御苦心があることは重々承知しておるところでございます。たとえ過去数回、いわゆる公共料金ストップ令といふものがとられた経緯がございますが、この結果をごらんいただきますと、全くこれは一

七

時しのぎに終わつておる。やはり物価政策の重点というものは、こういうような公共料金を一時押えるとかいうようなところではなくて、もっと他のものにあるべきではないかと、この観察の結果明らかであると思われるのでございませう。

こういうような従来の運賃の抑制あるいはその結果による交通輸送施設投資の不足というようなものが、どういふ結果になるかといふと、先ほど来お話がございましたような各輸送機関、特に国鉄と他の輸送機関とのいろいろな問題を生じておるわけでございます。私は、したがって、こういうような基本的の観察の結果、ただいま問題になっております固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対して賛成を申し上げる次第でございます。

なお、先ほど来申し上げました鉄道の将来に対する任務及び従来の運賃政策に対する反省を前提といたしまして、なお本案に関する二、三の意見をここに申し上げたいと思ひます。

第一でございますが、運賃改定はすみやかに原案どおり実施されるべきであると考えます。改定の率は、むしろ私の感じでは低過ぎる。すなわち先ほど御意見が出ておりましたが、いわゆるオペレーションコストをまかなうに足る増収率といふものを試算していただきますと約二四％程度といふふうになっておりますが、今回の案によりまして、実収率は一五％程度といふことになってございまして、オペレーションコストをまかなうに足るものではないという、非常に内論の数字であるわけでございます。しかも、この運賃改定が四十八年度当初からではなくて、すでに現在第二・四半期に入つておるといふような時期的の点を考えますと、本案をすみやかに御決定をいただきまして、実施に移していただく必要があるといふことを申し上げたいと思ひます。

二番目でございますが、改定の内容につきましても若干申し上げたいと思ひます。必要増収額に対

する運賃制度というふうなものがある場合に、個別原価に対応するものがあるべきであるといふような御意見があります。特に路線別の運賃設定ということが学者において相当研究されてきておるといふことも承つております。旅客、貨物のそれぞれの原価に依じた運賃を考へるべきであるといふような御意見もあるわけでございます。ただ、私も実務家から見ますと、個別の原価算定ということにはまだまだ学者に研究をしていただく必要があると思ひます。特に鉄道のようによく通算的のものが比較的に少ない事業と比例する原価といふものが比較的に少ない事業といふようなものにつきましては、この原価の算定ということとは相当技術的にむずかしゅうござい

ますし、また理論的に割り出したものが必ずしも現実には合つかどうかといふような感じがわれわれ実務的に見てするのでございます。あまりに理論的に過ぎて、国民経済的に見れば不合理、不経済な輸送分担に結果的になるというふうな制度では困るわけでございます。やはり市場の条件あるいはサービスの質などのもの、あるいは制度的な

従来からの経緯というふうなものを考へてきめられるべきである。したがって、いろいろ意見がある現状におきまして、しかも鉄道の財政再建はすみやかに行なわれなければいかぬといふような状態からいたしますと、まことに理論的にはいろいろ御意見があるところでございしますが、やはり総括原価主義による現在の算定原案といふものを支持せざるを得ぬといふことでございます。ただ先ほどもちょっと触れましたように、鉄道が最も能率的に動くといふことがやはり計算の前提となつておられるのでございませう。問題がある貨物につきましても、貨物の国鉄の使命といふこととは、やはり拠点間の直行輸送というふうなもの、あるいはコンテナ輸送というふうなものが中心となるべきであるのに、そういう状態になつていないといふことは、すでに皆さん御指摘のとおりでございます。こういうものにシステムチェンジをするという前提でコスト計算をされると、ある

いはそれで輸送力の配分がされるということが前提であり、またそれによつて運賃が設定されていくということが当然考へられるべきであり、またそういうお考えをいれて、今回の総括原価主義に基づく計算が一部修正をされておるといふふうには私に考へております。

最後に、国の助成の問題について一言申し上げたいと思ひます。このように非常に経営的に問題がある事業、特に日本国有鉄道につきましても、利用者負担あるいは受益者負担といふべきか、利用者負担といふことばを用ひますが、原則といふものをはずして全面的に財政負担といふものを考へたらどうかといふような一つの考へ方があるように伺つてございませう。これはやはり、先ほど外国の例を援用いたしました。原則としては利用者負担といふものがあるべきであり、財政負担の公平といふような見地から、運営の効率化といふような観点から考へましても、やはりこの原則は私は守られるべきではないかと思ひます。再建計画の中を拝見いたしますと、政府出資あるいは金利負担の軽減といふようなものがとられておられて、これによりまして、いわゆる総括助成方式がとられておるといふこと

でございますが、まあこの助成の程度についていろいろ御意見があると思ひますが、今回の案におきまします財政当局の配慮による金利負担が三％程度といふようなものにつきましては、現在の財政状態その他からいって、まあこの程度ではないかといふふうな評価をいたしておられます。ただこの助成の形につきましては、私も率直に申し上げまして、将来いろいろ考へる点があるのではないかと

思ひます。一例を申し上げますと、いわゆる総括助成主義といふようなことをいっておられますが、事項の内容におきましては、いわゆる政府保証の女性格を考へたほうが、むしろ制度の運用として望ましいものではないか。たとえば福祉政策の一環として身体障害者に対する輸送対策といふようなものがございませうが、こういうようなものは必ずしも

国鉄だけではなくて、その他の輸送機関においても同じような問題がございませうので、そういうものを一括して国が特に助成を考へていくといふような制度が検討されてもよいのではないかと、こういうようなことを考へるわけでございます。

以上、申し述べましたように、私は将来の鉄道のあり方、特に国鉄のあり方からいたしまして、まことに国民としてはやむを得ないものがございます。この負担を前提といたしまして、国鉄がさらにさらにその経営効率を改善をされまして、将来の担当する輸送分野に十分その力を発揮することができるよう、政府の施策を講じていただく必要があると考へるわけでございます。

○委員長(長田裕二君) 以上で公述人各位の御意見の陳述を終わりました。

○委員長(長田裕二君) それでは、これより公述人に対する質疑に入ります。質疑のある方は順次御発言願ひます。

○岡本悟君 澤さんにお尋ねしますが、澤さんは、ここ数年、非常に物流システムについて研究を重ねられて、その理論的な結論として、きょう表明されたような御意見が出たんだと思ひますが、どうも、その点は尊敬を申し上げるんですが、こうすればいいんだといふような対案はつきりしないですね、国鉄の財政再建といふものについて。だから、端的に言ひますと、貨物運賃をうんと上げたらどうか、こういうふうなふうな聞かされたわけですね。

そこで御承知のように、国鉄の貨物輸送分野におけるシェアというのはほとんど低下してきておりますね。トンキロで一八％を割つておられるような状況なんです。これも十分御承知のとおりであります。運賃を原価に見合うように上げようになかなか上げられない。どんどん逃げていくわけですね。ですから、この前、四十四年のときは、貨物は手をつけなかつたわけですね。これも御承知の

とおりであります。

そこで、あなたの、たとえば負担力主義、貨物運賃のね。これはむしろ長い国鉄の歴史で、貨物運賃制度審議会なんかにおきましては、負担力主義を原価主義にむしろ直すべきだと、是正すべきだという声が非常に強い。機会を求めてはそれに直してきておいたわけです。これも御承知のとおり。しかし、それはあなたに逆を言われる。やっぱり負担力主義に戻すべきだと言われる。そうしてこの物価の安定に資すべきだと、こういう御意見を開陳された。

それからトラックの営業車と自家用車のことと言及されて、わが国は、特に欧州の諸国に比べて非常に自家用車が多い。これは物流におきまして価額の高騰に非常に大きな寄与をしているという表現が悪いんですが、元凶だと、だから自家用トラックをうんと整理して、そして営業車を充実させて、そして物流コストを下げて、それから国鉄とのシェアを確定して、制限競争といいますが、競争を制限して、そしてある程度国鉄も原価に見合うような運賃値上げができるようにしたらどうかというふうな話のように聞こえるんですが、よく実際わからないです。

そこで私、結論として言いたいのは、あなたの理論を、かりに負担力主義を認めるにいたしましたも、それから貨物運賃を原価に見合うように上げるにしましても、きわめて人為的な条件がなければいかぬように思っています。つまり、トラックのほうは全部営業車に集約して、きわめて能率のいい体制にして、それから国鉄との輸送分野というものは、たとえば二百キロなら二百キロで距離でいえばそういうふうにきめますか、そして、もう法令的に制限してシェアをはっきりさせる。そういう人為的な条件をつくり出さなければ、あなたのおっしゃるようなことはまず不可能じゃないかというふうに思われます。

それからもう一つ、ついでで恐縮でございますが、井手さんにお伺いしたいんですが、さっき、貨物の運賃を競争の関係から、独占的地位を喪

失しておりますから、競争の関係からそう上げられぬとすれば、貨物の赤字は税金で埋めるべきだという説をお述べになりましたが、その根拠をもう一度おっしゃっていただけませんか。この二つでございます。

○公述人(澤富彦君) お答えいたします。おっしゃるのとおり、昔、負担力運賃であったものがトラックの競争が激しくなりました、自然と原価主義に変わったと、これは認めます。しかし現在の国鉄の運賃は、いわゆる原価主義と称せられるようなものじゃないわけですね。原価の半分しか収入してない。いわゆる原価に見合った運賃というより、これはおこがましく言えなような運賃なんです。いわゆる均一運賃ということなんです。負担力運賃に対して、ちょっと逆の、あらゆる品物を同じ値段を取っているというとならないんです。これに自然となりまして、商売というのは一山幾らで売るときには、もう在庫品の整理をするようなときの売り方なんです。やはり高いものは高く売、安いものは安く売って、やって初めて利益というものがあがるわけです。競争がだんだん激化してきまして、そうして同じ運賃しか取れないといういま状態になっておるわけなんです。だから赤字が出るのは当然なんです。均一原価運賃、これはソ連の場合にその例があるわけなんです。一九三一年と四九年の二回に、あらゆる品物の運賃をほとんど同一額にしておられます。これはちょうどいまの三等級あるときの状態と、ほとんど比率的に同じです。上下比率は一・二四ですか、それぐらいの比率になっておられます。九〇、一〇〇、一一〇ぐらい、そういう状態のときに……。

○岡本悟君 ちょっと失礼ですけども、ほかの方もたくさん質問されますので、簡単でよろしくお答えいたします。端的にひとつ……。

○公述人(澤富彦君) その均一原価運賃をもう一度負担力主義に戻すということは、いわゆるトラックを含めて、その市場の独占を毎回やらなければならぬ、こういうことを申し上げるわけです。トラックのほうは、これはもうまぼろしの公共料金だとして、簡単に公共料金の取り締まりをおやめになったでしよう、当局は、それをトラックのほうも運賃を管理して、そして鉄道の運賃のほうも管理しますと、これは負担力運賃が同時にできるようなわけでありまして、そのトラックのほうをほったらかしておいて、鉄道のほうだけを負担力運賃にするというのは、これはとうてい不可能なことです。

だから私の申し上げようとしておりますのは、公共輸送機関でありますトラックと鉄道の両方ともを公共規制をやる必要があるということを申し上げておるわけです。そうすると負担力運賃に戻ると、そうすると生活必需品の運賃を安く、原材料の石炭なんかの運賃を、こう難すことができると、そうするときに、初めて日本の、この公共料金の関係の運賃がいよいよ負担力に戻れると、そういうときに鉄道も明瞭に黒字になりますと、いま国鉄は赤字になって困っておるわけです。それを税金で埋めるか、旅客で上げるかというふうなことで困っておられるんですが、黒字になす方法があるんじゃないかと、トラックのほうの規制をなせしないかと、こういうふうには言いたいわけです。

○公述人(井手文雄君) お答えいたします。私への御質問は、貨物の赤字はなぜ税金で、貨物の運賃はあまり上げないと、そのための赤字をなぜ税金で補てんするのかと、こういうことでございまして、貨物の運賃をあまり上げられないと、国会などでの政府側の御答弁を拝聴しております。というところ、それは上げると、お客さんが逃げていくと、つまり輸送面における国鉄のシェアが非常に低下すると、こういうことを申されておられます。それについては、またちょっと複雑で、お客さんが逃げていくから運賃を上げるとかえって運賃収入が減るんだという意味もちょっとある。それからもう一つ、もっと重要なのは、国鉄輸送から逃げていくトラックとか、いろいろほか

にありません。飛行機もありまじょうし、船もありまじょうし、ほかのところへ逃げていくというところが、つまり輸送面における国鉄のシェアが低下するということ、総合的な交通体系あるいは総合的な輸送体系としては好ましくないことであるという認識があると思っております。だから国鉄のシェアを確保しなければならぬ、もっとシェアを高めなければならぬ、ところが、そうするためには、あんまり国鉄の運賃は上げられないという論理なんです。運賃を上げ過ぎて収入がえって減るといふ論理もあるように思いますが、それは一応おきまして、そうするということ、貨物の運賃の値上げをあまりしないということは、適正な総合運輸体系、輸送体系、適正な総合交通体系を実現するために貨物の運賃を押しえているんだということ、適正な総合運輸体系、輸送体系あるいは適正な総合交通体系の確立、これは国民全体にとってプラスであるという認識があるわけなんです。というところは、国民全体としてその利益をエンジンにするわけなんです。ですから、特に一々国鉄に乗る旅客だけがエンジンにするわけではないわけなんです。したがって、そういう均等に、均一に国民全体がエンジンする、あるいは国民全体に対して均等に不可分な与えられる一つのいわばサービスということになるわけであって、そのための負担というものは、これはギブ・アンド・テークの関係ではなくて、税金という方法によって埋める、その税金の取り方は能力原則による、そういう以外にないんじゃないか。それをそういう適正な総合輸送体系、総合交通体系を実現するために貨物運賃を上げられないで赤字になるのを旅客だけが負担する。旅客に直ちに短絡的に、そのうちの料金を上げることで埋めるといふのはおかしい、国民全体の負担、税金という形で負担をする、ただし税制というものは改革しなければならぬ、こういうふうなことでございまして。

○岡本悟君 井手先生、こういうことなんです、いまの貨物というものは、国鉄のシェアというものはほとんど低下してきている。これは国鉄自

らばならない、こういうことを申し上げるわけです。トラックのほうは、これはもうまぼろしの公共料金だとして、簡単に公共料金の取り締まりをおやめになったでしよう、当局は、それをトラックのほうも運賃を管理して、そして鉄道の運賃のほうも管理しますと、これは負担力運賃が同時にできるようなわけでありまして、そのトラックのほうをほったらかしておいて、鉄道のほうだけを負担力運賃にするというのは、これはとうてい不可能なことです。

だから私の申し上げようとしておりますのは、公共輸送機関でありますトラックと鉄道の両方ともを公共規制をやる必要があるということを申し上げておるわけです。そうすると負担力運賃に戻ると、そうすると生活必需品の運賃を安く、原材料の石炭なんかの運賃を、こう難すことができると、そうするときに、初めて日本の、この公共料金の関係の運賃がいよいよ負担力に戻れると、そういうときに鉄道も明瞭に黒字になりますと、いま国鉄は赤字になって困っておるわけです。それを税金で埋めるか、旅客で上げるかというふうなことで困っておられるんですが、黒字になす方法があるんじゃないかと、トラックのほうの規制をなせしないかと、こういうふうには言いたいわけです。

私への御質問は、貨物の赤字はなぜ税金で、貨物の運賃はあまり上げないと、そのための赤字をなぜ税金で補てんするのかと、こういうことでございまして、貨物の運賃をあまり上げられないと、国会などでの政府側の御答弁を拝聴しております。というところ、それは上げると、お客さんが逃げていくと、つまり輸送面における国鉄のシェアが非常に低下すると、こういうことを申されておられます。それについては、またちょっと複雑で、お客さんが逃げていくから運賃を上げるとかえって運賃収入が減るんだという意味もちょっとある。それからもう一つ、もっと重要なのは、国鉄輸送から逃げていくトラックとか、いろいろほか

にありません。飛行機もありまじょうし、船もありまじょうし、ほかのところへ逃げていくというところが、つまり輸送面における国鉄のシェアが低下するということ、総合的な交通体系あるいは総合的な輸送体系としては好ましくないことであるという認識があると思っております。だから国鉄のシェアを確保しなければならぬ、もっとシェアを高めなければならぬ、ところが、そうするためには、あんまり国鉄の運賃は上げられないという論理なんです。運賃を上げ過ぎて収入がえって減るといふ論理もあるように思いますが、それは一応おきまして、そうするということ、貨物の運賃の値上げをあまりしないということは、適正な総合運輸体系、輸送体系、適正な総合交通体系を実現するために貨物の運賃を押しえているんだということ、適正な総合運輸体系、輸送体系あるいは適正な総合交通体系の確立、これは国民全体にとってプラスであるという認識があるわけなんです。というところは、国民全体としてその利益をエンジンにするわけなんです。ですから、特に一々国鉄に乗る旅客だけがエンジンにするわけではないわけなんです。したがって、そういう均等に、均一に国民全体がエンジンする、あるいは国民全体に対して均等に不可分な与えられる一つのいわばサービスということになるわけであって、そのための負担というものは、これはギブ・アンド・テークの関係ではなくて、税金という方法によって埋める、その税金の取り方は能力原則による、そういう以外にないんじゃないか。それをそういう適正な総合輸送体系、総合交通体系を実現するために貨物運賃を上げられないで赤字になるのを旅客だけが負担する。旅客に直ちに短絡的に、そのうちの料金を上げることで埋めるといふのはおかしい、国民全体の負担、税金という形で負担をする、ただし税制というものは改革しなければならぬ、こういうふうなことでございまして。

体の貨物の輸送力が非常に貧弱でございまして、もう荷主が信頼できぬということなんでしょうね。もう到着の時間というものは不明確だし、だから到着時間が非常にかかります。それから、しょっちゅう輸送障害がある、違法なストライキがある、もうたよりにならぬというわけですね、非常な不信感がある。ですから、国鉄の貨物輸送というものは確かに、先ほど佐藤さんもお述べになりましたように、将来の総合交通体系からいいますと、トラックというものは、御承知のように運転手はほとんど不足してまいります。それから交通公害ですね、騒音だとか、あるいは事故だとか、排気ガス、こういうことからいって、いずれから見ましても、やはり国鉄の貨物輸送力というものを充実強化して、うんと飛躍的に改善して、そういうふうにしていかなければ、いま直ちに、あるべき総合交通体系から国鉄へ持っていくかしようとしても、国民経済的に見て、非常に、何といいますが、マイナスなんです。国鉄の貨物輸送力というものは、そういうふうには他の競争機関と比べて、非常に不安定なんです。そういう状態です。それから、やはりとらあえずは、私どもは総合原価主義から旅客にもやむを得ず負担してもらって、そして前向きな投資、政府が三分まで利子補給しますから、前向きな投資で貨物の輸送力をどんどん改善していきませんか、とうてい総合交通体系に基づく政策は実施できないのです。そのことをよく理解してもらいませんと、直ちに税金で埋めれば、うまく総合交通体系的な姿が出てくるかといえます。輸送力自体の質量に關係しますので、そう出でこないと思ひます。

○公述人(井手文雄君) そういう結果になったことは、貨物輸送部門のつまり近代化が立ちおくれたというところでして、その貨物輸送部門の近代化をはかる努力がいまなかつたわけですね。財政資金を投入しなかつた、こういうこと、それは独立採算制に固執されたからじゃないかと思ひます。ですから、そこで独立採算制にあまりこだわらずに、これはほとんど財政資金を投入して、過

去のことはしかたがありませんので、いまから財政資金を投入して、その貨物輸送部門の近代化をはかって、トラックなどに負けないような近代化をはかって、総合交通体系的な適正化を目ざす。もしそういうことが国鉄のシェアを高めるということが適正であるならば、そういうことをしなければならぬわけですね、しかし、その場合は、これはやはり私は、国全体、国民全体、国民経済全体にとって利益を与えることなんでしょう。旅客が汽車に乗るから乗ったものだけが利益を受けるということではないわけなんです。シェアが拡大するということ、ほかの国鉄を利用するもの以外に及ぼす、国民経済的に見て重要なことなんです。適正な輸送体系というのは、それは直ちに旅客運賃の値上げというのじゃなくて、もっと幅広い財政政策的な観点からバックアップしなければならぬ、つまり公共投資によって行なわなければならないものじゃなからうか、公共投資の一つの対象じゃなからうか、こういうふうには私思ひます。

○森中守義君 各公述人に二、三問ずつお尋ねいたします。

最初に、佐藤公述人にお尋ねしたいのですが、十四年の再建計画が、御承知のように、二年間で崩壊をしております。崩壊をした最大の理由は、何であつたのか、これをひとつお尋ねいたします。それから次は、昨年の審議末了で国鉄が受けた影響はどういうものであつたのか、その後一年間、国鉄は再建に向かつて、法案は審議末了になつたが、国鉄みずからはどういふ努力と再建の手さぐりを行つてきたのか、並びに運輸省はどのような行政指導で国鉄の将来の打開をはかるうとしたのか、この二点をお尋ねいたします。

それから中西公述人にお尋ねしたいと思ひますのは、投資の規模が十兆五千億、政府の投資規模が一兆五千億、この数字の開きを是認をされるのか、適当でないと思はれるのか。この前の質問も、この質問についても、固有の意見を私は持ちますけれども、ここは討論の場所でございます。御

意見を承る、お尋ねするところから、意見はあえて私は差し控えたいと思ひます。それから料金制度をどのように現状において考へられるか。おおむね私どもが、手に入れていくの料金の中身というものは、おおむね三〇%ぐらいのもの、国会の議決事項でございます。したがって、この料金制度は現状のままでよろしいとお考へになるのか。単なる許可認可という制度で、異常に料金というものが拡大をしていくということを容認すべきであるかどうか、この二点をお尋ねいたします。

それから井手公述人にお尋ねいたしますが、御承知のように、新幹線網の整備法、これが約三年ほど前に制定をされておりますが、一言で言うならば、まさにこれは国策というように私は判断をする。言いかえるならば、国鉄の営業政策として新幹線網の整備法というものが制定されたものではないように考へる。であるとするならば、当然、国策である以上、政府が建設費等々財政負担をにならすべきであるか、こういうふうに思ひます。これをどういったように考へになるのか。

それから今回の再建計画は言うまでもなく十カ年間、今日のように、まことに流動性の激しい時代に、一つの政府計画というものが、いわば十カ年間という長期性を持つべきであるかどうか、これを一体どう考へになりますか。

それから澤公述人にお尋ねいたしますが、今回の貨率の計算の根拠を妥当性ありと思はれるかどうか、つまり旅客運賃二三・二%、貨物四・一%、この算出の根拠というものが、いまだ本委員会の審議が十分でございませぬので明らかでない。よって貨率の算出の根拠を妥当性ありと御判断になるやいなや、これが第一点であります。

その次は、公共負担の問題ですが、御承知のように、政策割引等というものが、国鉄の場合には、今日の財政負担にかなり大きな比重がかかつております。よって、この政策割引という制度を、将来なお持統していくべきであるかどうか、もちろ

ん固有の見解としては別に方途を考究すべきであるという私は前提に立つものであります。よって、公共負担の今日の状態というものを可とされるや否とされるや。

それから最後ですが、最近競争原理の導入ということが、しきりに政策展開の中にございまして、しかし、これは再建二法、この関係法案の一番大きな問題でもございまして、最近航空関係におきましても、航空貨物専用の空港等の計画もあるように聞いております。そうならば海運、航空、トラック、これらきわめて激烈な過当競争の中に突入せざるを得ないでございませぬ。よって、国内における輸送総量をどういった数量として受けとめるのか、その中に国鉄の占める位置あるいは航空なり海運なりトラックなり、こういうものを持ち合ひというものはたして計画的に持つべきであるか、単に競争原理ということ競争によつて輸送政策を展開をすべきであるか、つまり計画輸送か、競争輸送か、こういう大別すれば論拠にならうと思ひますが、そのいずれを選ばべきであるか。

以上、それぞれの公述人からお答えいただきました。

○公述人(佐藤光夫君) 森中先生の御質問の第一点は、十四年の再建計画の中身と今回の計画との対比、特にその間、国鉄が具体的にどういふような努力をしてきたかということをおまえが答へるというふうなお話でございまして、実はそれはむしろ国鉄から、いろいろいまままでお話があつたかと思ひますが、私は私なりに非常に貧弱な知識で恐縮でございまして、承知しておりますところでは、前回の再建計画案に比較しまして、今度御承知のように、非常に助成を大幅に上げたというところ、しかし値上げ率が、前回の計画が実収一〇%程度であつたのが一五%に変わったというふうなそこに差異があると、その内容につきましても、これは詳しく内容は承知してございませぬが、やはり前回の計画に比べて、その後の人件費等の支出の伸び、あるいは輸送数量の相違とい

うようなことがあったというように承っておりま。しかし、その間に国鉄は近代化計画を推進する、あるいは旅客においては特に大都市交通の改善に、従来やっております努力を続けられておられるという点を、われわれ外から見ても、私も評価をしておるわけでございます。

○森中守義君 私、非常に大事なことを各公述人に漏らしてしまいました。今回の再建計画は、間違いなく十カ年間貫けるという御所信をお持ちなのかどうか。これひとつ各公述人につけていただきたいと思います。

○公述人(佐藤光夫君) 今回の再建計画は、先ほど申し上げましたように、助成の内容等につきましても前回の案に比べて画期的になっておりますし、道路投資その他の比較からいまして、将来経費の内容におきましては、たとえば人件費の問題その他がや或未確定の要素があるように思われますけれども、しかし全般的に申し上げまして、この計画は妥当なものであり、非常に将来、経済情勢が著しい変化があるということでは、これで実施はできるものというふうに私は考えております。

○公述人(中西隆君) ではお答えさせていただきます。

森中先生からの私に対する質問は、政府の工事負担金がこの十年間に対して十兆五千億円であるということに対して、私がそれを是認するかというのが第一の質問であつたと思つております。

第二の質問は、現在議会においてきめられず、国鉄において一応責任をもつてきめ、それを認可をいただいております。大臣の認可をいただいております。料金制度、しかもそれが三〇%を占めておられるに對して、これをどう思うかという二つの御質問であつたと思つております。

まず第一の質問でございますが、工事負担金の十兆五千億円という総額につきましては、私は妥当であると考えております。しかし、その内容につ

きましては、前回の廃案に比べて、今回案においては、新幹線の建設費に對しまして三兆九千億円という形の出ております。で、この問題につきましては、私はそのような三千五百キロの新幹線をつくるという形が、実際に、これからのいゝろんな形の中で進行するんだらうか。また経済的にどうであらうかと、国民経済的に見た場合、そういう面では少し疑義を持っております。

そこで、しかしながら、その十兆五千億というワクの中で、非常にむずかしいことだと思つてますが、相互に、たとえば大都市通勤通学輸送の充実だとか、いゝろんな形に、相互にこれを弾力的に使用されるようなことが許されるとするならば、この金額は妥当であると、私は現段階では考えております。

第二番目の問題でございますけれども、料金制度に関する問題は、これは御存じのように、料金と申しますものは、その質的改善並びに質の差に應じて、いわゆる与えられるところの付加価値的な輸送サービスに与えられるものでございます。

そういう意味から考えますと、私自身、これは国鉄の公共企業体としてのあり方に対する個人の私見もございませぬけれども、非常に長い慎重審議をもつて、そのようなものでもすべて議會を通じて行なわなければならないとするならば、サービス、質の改善、緊急な態勢に應じられなければならない考へ方の中から、この料金というものは国鉄において判断し、というのは、私は基本的に国鉄の人材をもつて、国家的な責務の中において、現在の能力において、国鉄にもう少し自主的な経営がゆだねられるべきであるという、私自身の信念を持つておるからでございます。ただそれが三〇%になっている点でございますが、この点は、やはりいゝろんな形はこれまでの経過、経緯がありまして、そのパーセンテージにつきましては、私もここで五分、三分で言えませぬけれども、一つの問題点を持つております。そういう意味で申し上げております。

それから十年間の問題でございますが、私自身も経済企画庁はじめ国土開発その他につきましても、経済計画のお手伝いをしてまいりました。私自身の研究分野の中にも、計量経済学の分野というものは、外国留学以来つとめてまいりましたものでございませぬが、その予測につきましては、私自身にもまだ完成されておることも考えませんが、種々の問題点がございませぬ。現在の需要予測を前提として考える場合、また市場分野がそのようになるという前提に立ちました場合には、これは妥当な形で進行するであらう。しかし経済の変化と申しますものは、一応私どもの研究分野からおきまして、一、二年というところはある程度予測可能でございます。三年、五年、十年というところになりますと、私も非常にこれだということをおし上げられないような点もございませぬ。そういう意味から申しますと、学者といたしまして、これがそのとおりに推移するということ、私自身も確信を持ってません。そういう意味では、いまの森中先生の御質問に對して、絶対だじようぶかといわれれば、私はできません。わかれないと答える以外に方法はございません。しかしながら、私たちの予測が推移して行かないならば、このような形で進行することは、私は行なわれべきであらう。またそういう意味では、私先ほど公述のときにも申し上げましたけれども、いわゆる政府の負担が、これは公共負担というものはあまり考えますと資源の不適正配分を起しますけれども、そういう意味から申しまして、これまでの経緯といふことを考えますと、すみやかに国鉄のあか落とさなければ、今後財政回復ができませんといふ観点から考えまして、これは一応妥当だと考えております。

○公述人(井手文雄君) お答えをいたします。特に、私に對しましては二点ございまして、たしか一つは新幹線整備計画というものが国策として決定せられた以上は、財政負担で実施すべきではないかということが一つ、もう一つは国鉄の再建整備計画というものが、十カ年の長期計画でございませぬが、そういう長期的な計画というものを立てるべきかどうか、こういう二つであつたと思つておられるけれども、間違いございませんでしようか。

○森中守義君 そのとおりです。

○公述人(井手文雄君) では第一点につきまして申し上げますと、新幹線整備計画というものが国策として決定せられた以上は、しかも、これはいかに新幹線といえども、新幹線だから必ず全部赤字、東海道新幹線のようなふうにはまいらぬ。全国的なものでありますれば赤字のものもある。こういうような新幹線整備計画というものを、国有鉄道という公共企業体に負わせるということではなくて、国家として、もちろん財政負担で行なうべきである、こういうふうには思つております。

それから二番目の十カ年間の長期計画でございますが、長期計画は確かに必要でございます。したがって国民全体についても何々五カ年計画とか十カ年計画、経済社会発展計画とか基本計画とか、そういうものが行なわれておりますけれども、計画期間が完了しないうちに改定せざるを得ない。こういう状況になっております。これを見ましても、この十カ年間の長期計画にわたつて長期計画を立てて、しかもその十カ年間に四回の運賃値上げを含みながら、そういう計画を立てていくということがはたして妥当かどうかということをお考えますと、結論だけ申し上げますと、これはあまり妥当ではない。つまり長期計画といふものが、ほかの国全体の長期計画が次々にくずれ去るようなものでございませぬので、こういう流動的な状況を前提とすれば、こういう計画は途中にして崩壊するのではない。しかも、四回の運賃値上げといつても、これはとてもあれだけではあるいはできないかも知れない。かえつてそういう値上げ計画を前もって示すということはその値上げを必要ならしめるような状態に追い込むこともあり得る、こういうふうには思つております。こういう十カ年計画というものが可能なためには、まず何をしておいても、通貨価値なり物価というものを安定させるという福祉政策の根本、原点に立ち

返った政策をまずやる。そうしてもう少し経済を安定化させる、そういうことが前提になければいけない。そういうことをさしおいて、まず十カ年計画だ、運賃を上げるんだということでは、これは悪循環になるのではないか、こういうふうに考えておられます。

○公述人(澤谷彦君) お答え申し上げます。

最初の問題の貨率が旅客運賃の二三・二%、貨物運賃二四・一%が妥当であるかという御質問でございますが、私の見解は、旅客運賃二三・二%の値上げは必要ないと思っております。原価を償っております。現在で、そうして貨物運賃の二四・一%というの、私はいまの原価に見合うような貨率といえますか、たとえば一七〇原価がかかっているとしますと、七〇%上げることが理想だと思っております。そうすべきだと思います。しかし、それをトラックのほうの対策なしにやりますと、それは貨物はトラックにいくのは当然でございます。ですから、トラックのほうの運賃を管理しまして、運賃管理機構というものが、外国にございまして、そういうものをいち早くございまして、運賃の管理をして、そうしてトラックの運賃のほうも貨物が逃げないぐらいに単価を上げてやって、そうしてそれに並行しまして貨物運賃を、いわゆる原材料関係の運賃を上げることは、原価に見合うほどの運賃を上げることは早急にすべきだと思っております。しかし、この中で注意しなければなりませんことは、原材料関係の運賃は当然原価に見合うべく上げるわけですが、現在運んでいまして国鉄の貨物の中の生活必需品、米麦、そういうものは、ぐっと開きまして上げるべきでないと思っております。そういう配慮が必要だと思っております。以上が貨率に對します私の意見でございます。

ないわけでありませぬ。当然その運賃の負担力を持つておられます。ところが政策的な割引といふのは、たとえば、物価問題に對するようなものをとりました場合には、これには現在の物価高を押しやる意味においては、早急に政策的な割引を必要とする事象にあると思ひます。相手を見て、いわゆるそれが公共一般に利用されておるといふ面におきましては、大きく割引をし、一部の企業のための割引はすべきでない、こうお考え願ひたいと思ひます。

次に競争原理の導入の件でございますが、鉄道がトラックのために、競争させられたために原価がとれなくなつた、同時に営業用トラックもきわめて縮小化しております。全部のトラックの中に占める比率は、昭和三十五年当時は一三・七%になつておりました。ところが最近に至りましては全部のトラックの六%に減つております。シェアが縮小してしまつております。鉄道も同じです。取り扱ひ量が非常に小さくなつたというのと同じように、営業用トラックのほうも小さくなつて、そうして公共的なものだと、こうするサービス機関が、両方とも競争原理導入によつて小さくなつてしまつております。国民の利用に供せられなくなつております。自家用トラックという私的な輸送機関がむやみやたらにふえて消費者物価を押し上げておるわけでありませぬ。そうしたときに、競争原理の導入がいか悪いか、一言にしてわかると思ひます。必要ないことではありませぬ。

次に、十カ年計画でやることかどうかというお尋ねでございますが、近代化のために公共投資をやり、国鉄のおくれを取り戻すというところは、当然おやりになるべきことだと思ひます。十年や二十年かかろうとも、計画的におやりになることは必要だと思ひます。ただし、赤字をこの計画にあらせぬことだと思ひます。五年も六年も続けてやることは許されぬことだと思ひます。赤字を起さぬという運賃制度にすれば簡単に済むわけでありませぬ。赤字を起さぬようにするためには、まずトラックを取り縮まる必要があるわけだ、そうして公共輸送機関の両方の面を運賃規制をいたしますと、収支はたちどころに——たちどころとは言いませんけれども、この一、二年のうちには私は明瞭に戻ることをできると思ひます。両方とも競争させて、何で日本の公共輸送機関というものを無視してしまふかと言ひたいのであります。

以上であります。

○瀬谷英行君 澤公述人に対する質問は、いま私が聞こうとしたことについてもある程度お答えいただいたわけでありませぬが、ただ岡本議員の見解とだいぶ食い違つたわけだ。いま岡本議員のほうは、御質問の中では、貨物輸送に對する不信任ということをおっしゃるわけだ。つまり俗なことばで言へば当てにならないといつたようなことからそうなんだと、その中にはストライキといふことも言われた。年じゅうストライキが行なわれておるといふことも付言されたけれども、澤公述人のお話によれば、制度上もしくは構造上の問題である、貨物の赤字は、というふうに一言でいへば聞き取れるわけだ。岡本議員の発言によれば、これは経営手腕の問題であるいは企業努力の不足である、というふうなことになるわけだ。だからそこでいふ赤字に對する見解が食い違つておるわけだ。赤字に對する見解が食い違つておるわけだ。赤字に對する見解が食い違つておるわけだ。赤字に對する見解が食い違つておるわけだ。

○公述人(中西健君) それだけだとお申しております。

○瀬谷英行君 まあそれが大きな原因だといふ意味のことですね、大体において。

それで、立法府の責任が大きいという点ではないと思ふんですが、そういう意味のことですね。それならば、今回の再建計画に對する政府の補助といったようなものは適切であるといふふうにお考えになるかどうかという問題が一つあるわけだ。今回の再建計画だと十兆五千億になるわけだ。十兆五千億のうち約半分の四兆八千億というのは新幹線の整備計画であります。ところが、いままで委員会で私も質問をいたしましたけれども、新幹線の問題は、必ずしもただけで済むかという金額はつきりしておられません。特に、問題になつておられます東京都、埼玉県、この辺の住宅密集地に對してどういふ補償をするのかという点はつきりしておられません。具体的に言うると坪当たり一体どれくらい補償するのかという問題が出てくる。こういう点は相当膨大なものになるんじゃないかといふことが考えられるわけだ。それからもう一つ、たとえば東北新幹線ですけれども、東北新幹線は、いま盛岡までですけれども、盛岡でおしまひになる東北新幹線ではこれは事足りると思ひます。これが青森まで延びて青函トンネルもつくとつて北海道まで行く、そのために青函トンネルもつくとつて北海道まで行く、そのために青函トンネルも含めての北海道

新幹線は総額で、それだけで二兆二千億だという  
答弁がありました。そうすると、今度は北陸新幹  
線は幾らかという、北陸新幹線は長野県からア  
ルプス突き抜けて富山を抜けて大阪へ行く、こ  
れが一兆一千億だ、こういう答弁がありました、  
具体的に。それにプラスされて上越新幹線があり  
成田新幹線があり、さらに九州新幹線があるとい  
うことになってくると、これらの新幹線というの  
は、今後十カ年計画の十年以内にもとが取れると  
いう見込みはないと思ふんです、どの線をとりに  
しても、できるかできないかというよりもとが  
取れるか取れないかきわめて疑問だと思ふ。

これだけの大きな計画が新幹線だけでもあるん  
だが、それに対する政府の出資というものはた  
えば一兆五千億である。こういう割合になってく  
ると、新幹線だけでも相当な負担になるんだが、  
あらかたは独立採算制のワタの中における国鉄の  
負担になってくるということになるわけです。こ  
れで一体赤字を出さないでいけるのかどうかとい  
うことも問題じゃないかと思ふのであります。借  
金政策はとらせないとしようにするのがほんと  
うじゃないかと思ふ。借金政策をとらせないと  
は、たしてこの十兆五千億の中の、これだけの  
内容を持った計画に対して、政府がいまどうと  
しておる措置がこれで妥当であるかどうかとい  
う疑問も出てくるわけなのであります。その辺の  
見解をお伺いしたい、こう思ふ。

それから、井手公述人と佐藤公述人にお伺いし  
たいと思ふんですが、お二人のおっしゃったこと  
は、きわめて対照的で、特に個別原価主義につ  
いての見解が全く相反しておる。個別原価主義が不  
可能かどうかという問題、これは運賃の割り出し  
方にも関係してくるわけでありませうけれども、佐  
藤公述人は非常に、たとえば同じ共通費等がある  
からこの計算の割り出し方、個別原価主義という  
ものは実質的にはむずかしいんだ、こういう意味  
のことをおっしゃいましたが、しかしそれじゃ建  
設費といったようなもの、たとえば新幹線なんか

はつきりしておりますが、これらの建設費という  
ものをかりに政府が全額負担をするという形を  
とった場合に、個別原価主義というものはよりは  
じきやすくなるんじゃないかという気がいたしま  
す。そういう方法をとって——とらなくたって私  
はできると思ふんだけれども、そういう方法をと  
れば、個別原価主義の算出の方法というものはそ  
んなにむずかしくなくなってくるんじゃないかと  
いう気がいたしますが、そういう方法でもって個  
別原価主義というものを割り出した場合には、や  
はり旅客運賃と貨物運賃のアンバランスというも  
のが出てくるわけです。その旅客運賃でもって取  
り過ぎるといったような問題について、これは個  
別原価主義というものを一応取り上げてみて算出  
をするというほうが、利用者負担の原則から言っ  
てみて正しいんじゃないかという気がするわけ  
でありますけれども、この個別原価主義の割り出  
しといったような問題について、井手公述人並び  
に佐藤公述人の、相反した御見解だったものです  
から、その点もお示しをいただければ幸いです、  
こう思ふ。

○岡本信吾 関連。

瀬谷委員が私の発言を指摘されたんであります  
が、私は、私の意見を述べて、あなたとの食い違  
いということも澤公述人に申し上げたんじゃない  
んです。

澤さんの具体的な提案、こうすれば財政再建が  
なるという具体的な提案が必ずしも明確でないか  
ら、もう一回明確に述べていただきたいというこ  
とを申し上げたんであります。結論としては、澤  
さんがおっしゃるのは、営業トラックを全部規制  
して運賃管理までやる、もちろんその半面家用  
トラックを極端に制限するわけですね、そして、  
それと国鉄とのシェアというものを確立して、相  
互の競争というものをなくして、そして、本来理  
想的な澤さんの理想とするところの負担力主義に  
戻すこと、そして原材料にもっと高い運賃をかけ  
て、いわゆる適正な運賃を取れば、それで貨物の  
赤字がなくなると、こういう説なんです。それを

確かめておったんです。ということは、それは私  
は、まず現在の行政能力をもってしては不可能だ  
というところが前提にあるんですから、その明確  
な主張を求めておったんです。

そこで、いまた再び、瀬谷委員が私を引き合  
いに出されたもんで、もう一つつけ加えて  
お願いしたいことは、あなたの理論というものを  
もっと完成するために、海運が御承知のように、  
輸送トンキロでは六%近いシェアを持っていま  
すから、海運の運賃管理といえますかね、これの競  
争制限もやらぬと、たとえば鉄鉱ですね、これはほとん  
ど材料輸送、たとえば鉄鉱ですね、これはほとんど  
いま海運ですよ。だから、そういうところも含め  
て管理しないと、あなたの言うような、理想的な  
理想体系というものを理論的に描かれて、そうす  
れば貨物の適正な運賃値上げが、それでカバーで  
きるんだということにならないんです。それも  
つけ加えておっしゃっていただきたい、瀬谷委員  
の御答弁の際に、  
どうも失礼しました。

○公述人(澤公述君) いまの岡本先生からの御質  
問のほうに先にお答えさせていただきます。

海運も当然競争の相手としていたわけですが、  
海運の運賃というのは比較的小さいわけでありま  
す。その輸送費の面、いわゆる物価に入った輸送  
費という見方からしますと、海運の運賃というも  
のは、比較的物価全体に与えるところの量という  
のは少ないわけなんです。ところが、陸上の運賃のほ  
う、営業トラックの運賃、それから家用トラッ  
クの運賃、国鉄の運賃というのは、運賃、輸送の  
対価、価格としてのシェアが非常に広いんです。  
ですから荷物の取り合い、そういうことを考えず  
に、物価に与えている影響という立場で考えてみ  
ますと、海運のあり方というものはそうたいして  
問題にならなくなります。  
ですから私は、物価に対する輸送費の影響を考  
えてトラックと鉄道を管理すれば、運賃も負担力  
制に戻せる。そして世界の中で、アメリカ、あの  
自由な国が、一番運賃を強く管理しております。

日本の場合一・二四対一になっておりますが、アメ  
リカはきょう現在でも一八対一なんです。負担力  
運賃の上下差が一八対一あります。自由な国の代  
表たる国アメリカがそういう負担力運賃をいまも  
維持している。それからヨーロッパのEECの国  
にしてはかりです。イギリスだけが自由制をと  
っておりますが、各国の場合に、負担力運賃をや  
り行政力で——日本の場合はそれは不可能だと、  
こういう見解をとっておられるわけでありませ  
うが、トラックの場合に運賃負担力制ということ  
をおつくりになって不可能となったのかどうか。そ  
ういうことを全然おやりにならないで不可能とし  
てを投げられたのは、現在の日本の運輸当局  
じゃないかと思ふ。

それから、先ほどの御質問にお答え申し上げま  
すが、私の説明が悪かったためにちょっとこんが  
らがった感じがあるわけですが、総合原価主義と  
して旅客と貨物を一緒に考えないのかと、こう  
いうような意味であったんではなかったかと思  
いますが、そうじゃなかったでしょうか……。

○瀬谷英行君 岡本さんの話が出ましたからね。  
だから引き合いに出すこととまた関連で——やられて  
もけっこうですがね。

岡本さんの話によれば、これは国鉄の赤字とい  
うものは、不信感、つまり当てにならないとい  
つたような不信感の原因にある。だから、もっと突  
き詰めて言うならば、これは、国鉄にしてみれば、  
企業努力が不足をしている、経営手腕が不足をし  
ているというふうにも聞き取れるわけです。そう  
いう構造上制度上の問題なんだ、これは赤字は出  
るべくして出た。澤さんのお話は、大企業中心の、  
引き込み線の問題も例に出されましたが、これは  
赤字は出ないほうがふしぎだと、出るべくして出  
ているんだ、こういうお話があった。それに対し  
て岡本さんは、当てにならない、要するに経営手  
腕の問題であるという意味の御発言があったわけ  
です。ストライキを引き合いに出されてね。だか  
ら、これは現在の機構の中でも、企業努力によっ  
て赤字を克服することができるような性格のもの

であるのかどうかということなんです、根本的には。だから、その辺を私は、引き合に出したけれども、そういう性格のものであるのかどうかということも再度お聞きしたかったわけです。

○公述人(澤田彦彦) わかりました。企業努力が悪かったとは私は考えません。企業努力が悪くて赤字が出る場合には、一割か二割のものだと思います。五割も赤字が出るということは、運賃制度が、運賃の取り方が、収入の取り方が、いわゆる、先ほど私はおかしな例で話しましたが、一山幾ら式の運賃の取り方ですね、これでは利益があがらない、赤字になるのは当然だと、こう言っているわけです。

例をあげますと、昔の黒い貨車での十五トン車、十トン車という貨車の場合には、この貨車からは五万円取ると、同じ十五トン車でこの貨車からは一万円取ると、同じ距離の運送で五万円、一万円取ったわけなんです。ところが、今度はコンテナになりまして、色は青くなりました。そして全部五トン車なんです。内容のいかんにかかわらず均一運賃を取っておるわけなんです。いわゆる一山幾らの、何を入れても同じ運賃。こういうやり方をしたら、これは少なくとも、運送を事業としてやった者であれば、赤字の出ることはあたりまえだということなんです。ですから、決して私は、企業努力が足らなくて赤字が出たとは思いません。

以上であります。

○公述人(中西隆吉) もう一べん瀬谷先生の御質問に対して確認をさせていただいてお答えさせていただきます。私、現在の国鉄赤別の基調化というふうなもの、の非常に多くの、主要な原因の一つとして立法府の責任があるというように申し上げたこと、その辺はもう御了解していただいたと思います。しかしながら、そのあとにも、私最初の公述のときに申し上げましたように、いわゆるわが国の産業構造の変化、立地の変化、それから地域構造の変化というものが、大きくこの国鉄の赤字に関係を与えたということも申し上げたと思いま

す。そうして、それに対して、私どもも全体、私どもも含めまして、国民も含めまして、いわゆる政府自体並びに国家自体と云ってもよろしいと思いますが、国鉄自体の責任において行なうべき配分というものが、いろいろ努力をされてきたのだけれども、それが適正なものでなかったがゆえに、今日の形が生まれたのだ。そういうところで、私どもは国鉄の今日の危機を緊急に打開するために、やはり国鉄の努力並びに国民の負担、そして受並者の、利用者の負担という三本立てに頼らざるを得ないであろうという法案の原案には私は賛成であると申し上げたと思えます。

その割合において、現在五、五、八というような割合になっておりますけれども、これがどうかということになります。私は現段階において、これが正しいとは絶対に言い切れませんが、いろいろなものを考えた結果、一応妥当な線であるというふうなことを考えているということも、これは森中先生にお答えしたと思えます。

そういう意味で、考えてまいりますと、この独立採算制というものを、ある程度今後も堅持していく際の十兆五千億の内容についてでございますけれども、それは先ほど瀬谷先生からも言われましたように、私は経済計画のお手伝いをしてきて十年間、それがそのまま正確に実施されたという

ことは、世界の中でも古今東西行ない得なかつたものでございます。これは御確認いただけたと思えます。すなわち、この状況の変化に同じながら国民のコンセンサスを得つつ、しかも公正妥当なものとして、こういう計画は推進されるべきものであると、私自体考えております。そういう意味では、すでに森中先生にも申し上げたように、私は十年間、いまの需要予測、想定輸送市場分野というものが確立されたときには、これは実施可能であるけれども、状況の変化が起こったときには、これは変更せざるを得ないだろう。そのときには、やはり英知を集めてこれは改正せざるを得ないであらうという趣旨のことを申し上げたと思いま

す。そういう意味で、十兆五千億という今日におけるところの公共負担につきましては、一応私自身は妥当な金額だと思っております。しかし、それを総額で考えるべきであるということも、私は森中先生に御回答申し上げたと思えます。その中で新幹線——瀬谷先生が申されましたけれども、その中のいろいろな状況変化の中で、新幹線に四兆八千億円ばかりのものを費やされる、ことにその中で一兆円ぐらいということがあったと思えますが、三兆八千億円をはたして今後が国の新しい鉄道の交通体系として整備していくという過程の中において、私自身は、それがどちらにその十兆五千億円が配分されるべきかという点においては、その重要、非重要というように分けることはむずかしいかもしれませんが、その辺では私は疑問を持っていろいろということも、前にお答えしたと思えます。

そういう意味で、私は私個人の見解を申せたいことにならぬだろうと思えますけれども、私はやはり現在のわが国の今後の、これはどういふふうに変化するかわかりませんが、現在見られる輸送環境の変化、輸送市場の変化というのに対して、その需要の増大はいろいろな需要予測の中に、四倍、五倍云々のものがございまして、それはその実数値は別といたしまして、今後増大して行くことは間違いないわけでございます。われわれ国民のいわば空間克服に対する要望も質的向上がもたされることも事実でございます。

そういうものに対して、現状のままではいいかというところになりますと、二つの分野からわれわれは考えていかななくてはならない。新しき時代のためのシステム変化、現在におけるところの不足能力をいかに克服して、多くの大衆に満足を与えらるか。この二つの観点から考えてまいりますと、私は現在の三千六千キロという一つの想定は、国民のコンセンサス並びに私の個人的な現在の感覚から申し上げても、それはある場合によっては、

少し他の通勤通学のための投資というふうな形に回してもいいんではないかというふうな感覚が現在の私の心境でございます。しかし、それを的確にこうだ、これはこういうふうに配分すべきだということに對します私の確信は、またその数字的には、私自身は現在のところ持っております。お答えになりましたでしょうか。

○瀬谷英行君 私が申し上げたのは、十兆五千億、これは妥当かどうかということじゃないんです。一兆五千億という数字が出てきた。しかし、その半分は新幹線経費だ。で、私は、いままでも委員会の中で質問をして出てきた答えとしては、青函トンネルを含めて、東北新幹線から北海道までの新幹線、これだけで二兆二千億だということです。費用が。それから北陸新幹線が、これだけで一兆一千億だということです。そうすると、東北新幹線、北海道新幹線、北陸新幹線だけで三兆三千億になるわけです。これは、しかも、この東北新幹線にしても、北陸新幹線にしても、これはでき上がるまではもちろんだけれども、でき上がってからも、すぐに北海道新幹線のようにもとを取るといふわけにはいかないじゃないか、こう思われます。つまり、間違っても今後十年の間にもとが返つてこない、俗なことばでいえば、もうからない投資だということになる。それを独立採算制のワクの中で国鉄がしょっていかうことになる、これはまた借金依存の経営は立法府の責任だとおっしゃったけれども、同じような過失を繰り返すことになりやせぬかということをおっしゃりたいところなんです。立法府の責任だということは、別にここで遠慮しいいおっしゃる必要はないのです。何かわれわれに対して遠慮しておっしゃっているのかのように聞き取れたのですが、前の石田総裁ですら、これは立法府の責任じゃないか、政府の責任だ、国会の責任でもあるということをおっしゃっているのですから、それはそのとおりなんです。そのことを私は決して非難してはおりません。しかし立法府の責任であるということが指摘される、過去においてされたんだが、今後においても、

す。

す。

す。

す。

す。

す。



のがなくなるという効果はあると思えますけれども、しかしやはり減価償却の計算というふうなもの、当然原価理論上は出てまいりますので、そう著しくその情勢が違ふということには相ならぬと思えます。もっとも償却というふうなものは国鉄には要らぬのだという御議論がある。そうでございますので、そういう前提に立てば資本費は全部計算外にして、ランニングコストの計算だけということになると思えますが、ランニングコストの計算においても、先ほど申し上げましたような事情はやはり同じように出てくるというふうに私は考えます。

そこで問題の十カ年計画の中で、新幹線というふうなものをどうふうに評価し、それに対する取支あるいは運賃のあり方についてどう考えるかという点でございますが、私は十分、詳細に内容を承知しておるわけではございませんが、問題になりました新幹線建設計画に合わせまして、並行する在来線の性格を貨物輸送を強化せよという点に変えるという計画があるやに承っております。したがって、新幹線だけの経済計算をすることは、そういうような点からしても若干問題があるのではないか、それから収支についても若干問題がございますが、これは専門家の方がいろいろ御計算になると思いますが、非常に大ざっぱな言い方でございますが、線区の状態によってはそれぞれ変わってくると思えます。その点は御指摘のとおりでございます。したがって、建設の計画速度等についても配慮が私われてなされておる。東海道新幹線というふうな、非常に高密度の線区の収支状態はお話のとおりでございます。そういうような輸送密度、それから開発効果の及ぶ時期等を勘案されて、この建設は当然計画されるべきであるというふうな、またそういう配慮のもとに、○小柳勇君 私も各公述人に質問をいたしたいと思えます。

貴重な時間を、せっかくおいでになりましたので、お忙しいと思えますが一、二問ずつ質問い

たします。

まず、佐藤公述人でございますが、民鉄協の理事長でございますから、そういう意味も考えながら御質問をいたします。さっき、物価は公共料金抑制では下がらぬということをおっしゃいました。ことばじりをとらえるわけではありません。澤公述人の意見では、貨物輸送のために運賃及びコストで十兆円もかかるのであるから、この貨物が、鉄道の貨物が運賃を上げれば当然トラック運賃も上がるであろう、したがって二四〇のアップというのは物価に相当影響するといふ、そういう公述がありました。佐藤公述人のほうでは、物価は公共料金抑制では下がらぬというふうな意向がありましたが、旅客のほうが大體概算いたしました約二兆、鉄道の旅客が上がりますと、また民鉄のほうもおそらくこれに追隨して料金が上がるのではないかと、また飛行機も上がるのではないかと考えますと、二兆の二割三分という考え方もあながちこれは即断ではない。したがって私どもとしては、いまこそ公共料金を抑制することが物価の値上がり抑制するのだと、これが一番大きな私どもの考えです。おそろく国民の皆さんもそうではないかと思つて。

したがって、この面についてのお考えをもう一度お聞きしたい。特に国鉄が上がりますと、また民鉄なども運賃値上げを申請するのではないかと、そういう心配もありますから、この点、重ねて御意見を聞きたいのであります。

それからもう一つは、労働集約型の産業である鉄道あるいは民鉄、そういう産業では、人件費が上がりますと、やっぱりすぐ運賃を値上げしなければ収益がない。ただ民鉄の場合には付帯事業とやらがあります。現在国鉄では付帯事業をうんとやめることを許していません。ただ民間企業に出資を若干認めることにいたしましたけれども、付帯事業というものを認めていない、大きな付帯事業を認めていない。したがって将来の国鉄を考えると、民鉄がやっておるほどとはいきません

けれども、もう少し付帯事業について考えてよいのではないかと、こういう考えもあるのではありませんか、この点についての佐藤さんの御意見を伺いたいのであります。佐藤さんに対しては以上でございます。

それから井出公述人に対しては、これは公述にありませんでしたけれども、私も、この国会が始まって、この運賃法が国会に出されました以来、新聞報道を十分注意をしまして、各新聞あるいはラジオ、テレビ、ほとんどの報道陣が運賃値上げ賛成を主張していません。社説に一回も今回の運賃値上げについてはやむを得ないというふうなものを書いてない。したがって経済学者として、全体的な国民の経済感覚から見ると、運賃値上げするよりも、むしろいまの段階では国民の足として、税金でこの赤字を補てんしたらいけないかという国民的な感覚があるのではないかと、私どもとしてはそういうふうな考えをお取り上げ方であるかお聞きしたいのであります。

それから中西公述人には、四人のうちで一人だけ労使関係をおっしゃいました。労使関係は是正です。私どもも労使関係については非常に心配をし、是正しなきゃならぬ、そして国民の足としての愉快な旅行ができるようにしなきゃならぬと常日ごろ考えています。現在の国鉄の労使関係というものをどうお考えであるかということ、もう少し付言いたしますと、国鉄の労働者の賃金は全体的に比べてもいはいほうではあります。また最近の情勢を聞きますと、高等学校を出ました優秀な若い労働力が国鉄に入社を希望してないといふ、そういうふうな実績を聞いています。それからもう一つは、もうここ数年、合理化というものが非常に、あらゆる機会に言われています。昔も合理化はありました。新しい機械が来れば、その職場で人が減るのは当然だとわれわれは考えてきた。ところがいまは、まず合理化というものが先に出来て、それから職場が改まってまい

ということですが、したがって労働条件がよくて、職場が住みよくて、簡単に異動する心配がないなら、そう労使間の紛争は起るはずはないと私は思うわけですね。労使間の紛争が起るには起る理由があるだろう。その理由は、労働条件の不満があるでしょう、賃金の不満もありましょう、あるいは常に合理化によって職場を離れるという心配もあるのではないかと、こういうことも考えるわけですね。そのやさきに、今度の国鉄再建法では十一万人合理化というのが正面に打ち出されてきています。これから十年間でありますから、もちろん新しい機械も研究されましようし、ある職場では全然人間が要らぬようなことも起るかも知れません。これは機械の日進月歩の段階では、あるいは起り得ることかも知れません。しかし、それかといまして、初めから十一万人合理化だということでは打ち出しましたこの再建法については、先生方が考える以上の恐怖心、不満があるわけですね。そういうものが全体の日本の労働者に広がっていきまます。こういうものをどうお考えであるか。たまたま労使関係についての発言がありましたから、重ねてこれをお聞きしておきたいと思つて。

それから澤公述人には三点だけ聞きますが、一つは物価の抑制は、運輸調整によって可能であるということをお頭に発言されました。この問題について御発言を願いたい。第二は、運輸規制するには、さっき岡本委員からも発言がありました。現在の行政能力ではないかと思つて。一体この運賃規制をやるにはどういふ具体的な構想があるのか、考えがあるのか。この運賃管理機構についてのあなたのお考えをお聞きしたいのであります。それから最後は、私もこの国会で、一つの大きな問題は、家用トラックのはらんを何とかしなければならぬ、これが総合交通体系を整備する根本であると考えて、あらゆる場で発言してまいっておりますが、家用トラックの規制の方法及び規制した場合の運転手の失業問題などについてのあなたの平素の御研究の結果を御発

表願いたいと思いません。以上、三点を質問いたします。

○公述人(佐藤光夫君) お尋ねの第一点の、物価に対する影響がないと言ったではないかというお話でございますが、私が申し上げましたのは、ないとは申し上げませんけれども、その程度が必ずしも非常に大きいということではないんじゃないか。専門家の試算によりまして、消費者物価の中に占める国鉄の運賃のウェイトの計算がございしますが、これはもう先生方御承知のとおり、旅客におきまして〇・三三三%という計算、貨物におきましては、シェアの低下を考慮して〇・〇九二%という計算があることは御承知のとおりでございます。現実に、一家計の中に運賃がどういふ形で出てくるか。これはまあ話のように、物の値段その他をくぐって出てくる関係もあるかと思いますが、昭和四十六年の人口五万以上の都市世帯の消費状況を調べた数字が手元でございますが、この中で消費支出全額九万七千四百十円という数字が出ておりますが、この中で国鉄、民鉄を合算して、電車、汽車、定期代というものを合計いたしました千十四円、つまり一・一%という数字に相なっております。自動車の関係、マイカーその他を利用されるものの平均が千九百四十七円、二・二%、つまり国鉄、私鉄と合わせて消費生活の中ではマイカーの数量のちょうど半分というものが四十六年における都市世帯のウェイトでございます。

なお、お話の中に、私鉄の運賃値上げを出すのではないかとのお話でございますが、昨年の七月にすでに申請を提出済みでございます。

それから第二番目には、国鉄のようなこういう労働集約型の産業においては民鉄と同じように付帯事業が考えられるべきじゃないかという御趣旨でございますが、全く御趣旨のとおりだと思いません。私は国鉄の公共企業体としての性格を書しない限り、あるいは国鉄事業にプラスになる性質のものについては付帯事業を考慮していただいたい。しかるべきものではないか。ただし、そういう性格上の制約、あるいはそう言っちゃたいへん失礼ですが、国鉄の方がもしそこにおいてになつて事業をされるというときには、経営経験というふうなものもございましょうから、その辺の問題があるかと思いますが、基本的に申し上げますれば、先生の御趣旨まことにけっこうだと、こういうふうにご考慮しております。

○公述人(井手文雄君) 私に対する御質問は、マスコミ、新聞報道、ラジオ、テレビ等々を見ても、この運賃値上げ賛成というふうな意見はあまり見られない、こういうことから、一般国民の経済感覚としては、運賃を上げないで税金で補てんすべきだということが国民感覚としてあるのではないかと、こういう御質問でございますが、まさにそのとおりだと思っております。

これは私に私、ちょっと国鉄運賃値上げ問題で参議院に行くとと家内に申しましたら、運賃値上げは困りますよなことを申しましたけれども、これは私の家内によく事情わからねわかれけれども、一庶民として運賃が上がったら困るとびんときたと思ふんですね。そんなことを言われて実は支障が出てきた。別に女房から言われたから国鉄運賃値上げに反対しているわけじゃない、私自身も、そういう一例を見ましても、私の家内のようなものが、平凡な主婦が、一女性が、打てば響くように、国鉄運賃値上げという困りますよと、これは事実なんです、けさ出るときに言いました。こういうことから推して、

庶民感覚としては国鉄運賃値上げ困る、すぐ家計に響くぞ、それで自分がどれだけ汽車に乗るか、国鉄を利用するかは別として、とにかくこれまでに値上げが、波及効果が物が上がるといふことがびんとくる、これはどうもそういう感覚になっていると思ふんです。それで、インフレというのはムーブもございまして、政治というのは、そういう数字で机の上でコンピュータで計算をして、これだけだからこうなるということだけではいかぬわけでして、国民の心理とか、そういうものをキャッチしないといけないと思ふんです。したがって、今日のこういう庶民感覚というものが値上げというのに対して非常に敏感だ。普通るときならいいですけども、最近の情勢は非常にあぶないと思ふんです。予算も非常に大型でありますし、ですから政府のほうでも、公共事業の繰り延べなどで一生懸命になっておられる。四十八年度で間に合わないければ四十九年度でも公共事業費を多年度にわたって繰り延べようじゃないか。単年度主義とか会計年度独立の原則ということにあまりこだわらないで、上期から下期に繰り延べただけでは間に合わない、四十九年度にでも公共事業費を繰り延べようじゃないか、こういうふうなことがすらすらいわれて、単年度主義に改定しなければならぬ、考え方を改めなければならぬ、そういうふうな深刻になってきておられる。

国際収支の関係もありまして、金融界の過剰流動性ということもございまして、たいへんなインフレムードになっておる。ですから非常に国鉄運賃というふうなものをまた国がやるのか。こういうのが、あまりわけのわからない国民一般の感じ方である。ただ上げなければ税金だ、税金はやはりあなたたちの負担だぞというところまで、税金はやらない。つまり運賃値上げ反対だ、たいへんなことになると、何でも上がるぞ、私鉄も上がるぞ、そういうところまで考える人もあれば、私の家内のように、税金というふうなところまで考えない

で、ただ運賃値上げに拒絶反応をするというふうなものも多いと思ふんですが、しかし一般には公共料金、特に運賃値上げというのは、現時点において引き上げられるというインフレ促進効果というのに対して非常に恐怖心を持っておる。恐怖というものは、ことがひどいようございませぬけれども、ほんとうに物価が上がってきたら、それこそ国鉄の計画はございませぬけれども、われわれ庶民の生活の計画というものが立たなくなってきたら、それから恐怖的なんですね。

ですから税金でやってもいい、そういう気持ちがあると思ふんです。ただその場合に、税金というものが不公平だということはお承知のとおり、いまの税制でいいとは思わない。個人と企業との関係なり、あるいは大企業と中小企業との関係なり、あるいは個人の中でも高所得層と中所得層との間なり、あるいはまた資産所得層と給与所得層との間なりにおいて、非常に御承知のよう不公平があります。したがって運賃を値上げしない、貨物運賃や旅客運賃を値上げしない、税金で負担するということに、いまのままの税制で負担するということになると、うっかりすると、これは個人なり庶民なりの負担増になって大企業はそれほど打撃を受けないということになって、またそこに不均衡が生ずるおそれもある。

〔委員長退席、理事江藤智君着席〕  
ですから私は、税金をもつて補てんすべきであるが、その前に、税制を思い切つて公正なものに改革しなければならぬ。今日の税制は、やはり改革すべき段階にきているわけなんです。これはどなたでも認識されていると思ふわけです。この税制の改革をして、公正な税制のもとにおいて、税金で補てんすべきである。そんなことを言っておいたら税制の改革もできない。しかし、それはそう抽象的に、やれ法人擬制だ、実在説だといまして、根本原因にさかのぼっていきば、また長期的に考えていかなければならぬ。しかし、さしあたってやるべきことはやれると思ふんです。です

から、さしあたって補正予算なり、来年度の予算なりで税制の改革のやれることはやって、さしあたり公正化することは公正化しておいてどんどんやって、そうして税金で赤字を補てんして、そうして国鉄運賃は絶対値上げをしないというタ イミングの問題として、先ほどいろいろ申し上げました条件のもとにおいて考えなければならぬけれども、いまの時点において国民のコンセンサスを得ないような、いろいろな面が、国鉄運営上 ある上に、いまのタイミング、インフレムードといふことの中においては、上げずに税金でやる、税制の改革は、補正予算でも、四十九年度の予算でも、直ちに手をつけられるべきところからやる。そうして長期的には、もっと税の理論に従った長期的な改革はあわせて考えていく、あまり長期的なこと、根本的なことはかり言っておきますと間に合いませんので、両方、拙速と長期と並行した税制改革を考えていく。こういうことが必要じゃないかと思ひます。こういうふうな思ひます。これでよろしゅうございませうか。

○公述人(中西健君) 小柳先生から私に受けましたのは労使関係の問題なんでございませうけれども、私そんなにかまかく、詳しくこの問題を知っているわけではございせんので、ただ私のいままでの勉強した範囲で問題としてお答えしたいと思います。

私自身は、国鉄の職員というふうなもの、昔からいわれているように半農半鉄、いわゆる地域の中に非常に根をおろされて働いておられる方々が非常に多い労働環境をつくってこられた、いわば労働構造であったということが一つだと思ひます。だから、あるところに地域構造や産業構造の変化が起こって、それを流動せしめようとしてもなかなか困難な問題がある。これは、日本通運にも言い得る一つの方向だと考えております。その辺がやはり調整するときには非常にむずかしい。

それからもう一つの問題は、やはり戦争中から戦後、非常に激しい時代にわが国の輸送の動脈と

しての中でたいへんな御努力をなさった方々、また、ある場合には海外まで出られた方々を吸収して、そして今日の労働構造の中で、年齢構造から申しますと非常に中高層の方々が非常に多い構造を持っている企業であると考えております。

そういう二つの構造が現在、やはり国鉄の労働問題を考えるときに、非常に慎重に考えなければならぬ問題だと思ひます。その場合に、先生が申されたように、十一万の整理ということがうたわれたときに、そういう方々に相当な不安を与えるであろうということは、言われたとおりだと私考えております。しかし、だからといって合理化に対して、それに対する努力も、これは経営者が非常に考えて、そういう不安を起こさせない施策をとっていくことが非常に重要でございませう。そういう意味から申しますと、この十一万人の中には、私こまかくは言い得ませんけれども、そういう中高層の年齢の方々が自然に退職されていく数、それからいろいろな形で問題も含まれていることだと考えておりますし、おそらく国鉄経営者の中でこれを推定されたのには、いろいろな根拠を考へられてきている問題も多いんじゃないかと思ひます。しかし合理化の問題でございませうけれども、私交通学者といたしまして、いろいろな各国の生産性とそれから労働力の問題の相関を考へてみますと、わが国の場合は、これはいままでの関係で、そういうシステム化だとか新しい問題が解決されない分野がありまして、一がいには申せませんが、ただ労働力の関係と生産性の関係から申しますと、相当多いという関係は出てきております。しかし、これはわが国の今後の労働問題から考へてまいりまして、非常に重要なポイントでございまして、私国鉄も非常に重要な教育機関をお持ちでございまして、私自身が今日勉強しております物流問題というふうな点から考へても、ああいう職場の中で、非常に熟練をされた方々というものが、私は今後の生命の延長から考へても利用させていただかなければ、また働いていただかなければならぬ環境と

いうのは、私は生まれてきているのだ、またくるのだという信念を持っております。そういう意味では、そういう不安解消というふうな意味も兼ねて、私は国鉄職員の方も、ある種の、いわば弾力性を持たれて、私たち大学教授も同じでございませうが、毎年勉強をしないといけないのだと同じように、やはりこの問題につきましてもある種の努力を労働者自身も考へていかなければならぬ問題もあるのではないかと、私、個人は考へております。

私はいろいろな勉強をしてみまして、やがて、たとえば倉庫管理一つにしろ輸送管理一つにしろ、国鉄で学ばれたら技術がある程度これから再教育自身でされる、また国鉄自身が責任をもつてされることによつて、相当な能力の方々が結果しているすばらしい能力集団であるというふうには私は考へております。そういう点を考慮されていって、先ほど先生の御指摘のように、この十一万人の方々に非常に不安感と圧力を与えるものとするならば、これは両者で非常によく話し合われて行なわれる必要があると思ひます。私先ほどの論述の中で申し上げた問題は、そういう不信感というものがいつの間にか生まれてしまつた。そういう不信感のゆえをもつていわけほんとうの人的能力が国鉄内部において発揮されているだろうかという点に私は疑問を持っているわけでございます。

〔理事江藤智君退席、委員長着席〕

それが、いわば現在のように各種交通機関が発達し、そして選択の自由が生まれてきた場合に、やはりこれは問題でございますが、われわれ国民も企業も、いわば輸送機関を選択する機会というものはふえてまいっております。そういうときに、いわばわれわれは信用ある交通機関、私の子供のときから最も正確だと思われていた交通機関の信頼というふうなものが薄れてきていることも事実でございませう。そういうものは、システムと申しますものは変更いたしますとなかなか返ってまいりませぬ。私たち個人にしろ、また個人が流動を行

なうためにも慣性を持ちます。しかし、それと同時に企業が物を流す場合にも慣性を持ちます。そういうものが一挙に返ってくることはできないのでございませう。そういう意味から申しますと、私は自分自身が私的なことを申し上げますけれども、鉄道研究会などに入って非常に鉄道を子供のときから愛してきている人間として非常に悲しいというところを、研究者と同時に考えざるを得ないわけでありませう。そういう意味で、私は、早くそういう関係を改善していただいで、新しい前途に向かつて進んでいただきたいと申し上げたのが公述の趣旨でございませう。

○公述人(澤富彦君) お答えいたします。

物価と貨物運賃の関係につきまして、当初申し上げましたのですが、さらに詳しく御説明しますのに、パネルを準備したのですが、出してよろしゅうございませうか。

○委員長(長田裕二君) どうぞ、どうぞ。

○公述人(澤富彦君) これは昭和三十五年と四十五年の輸送の需要等の違いを出しておるわけでございます。そして、この三十五年当時は輸送機関というものが、大企業の輸送機関も小企業の輸送機関も赤が自家用車、水色が公共輸送機関、いわゆる鉄道が営業トラックというものでございまして、両方共通して使われておったわけでございます。そして大企業の製品がこの輸送機関を利用して卸売り物価、輸送物価を押える、そしてこの製品がまた小企業を経過してこの輸送機関を利用して消費者物価、国民に渡る、こういう経過を經ていたのであります。ところが、この輸送機関が十年間の間に、ここで貨物運賃の公共規制の解除ということが四十一年当時行なわれたわけでありませう。そうしましたところが、この輸送機関の配置が、鉄道、営業用トラックというものが大企業だけの輸送機関に集中する結果を来たした。それから赤い自家用車の存在が、大企業が自家用車を使うことをほとんどやめました。ということは、小企業に自家用車が非常にたくさん集まりました。こちらに赤いのが非常にふえてきたわけでした。

て、この青いのと赤いのが乖離現象を起こしたわけでありませう。どうしてこういうふうなことが起こるかといふと、これはビグロも申しておりますが、単純な競争の条理におきまして、私的限界生産物の価値と社会的な純生産物の価値が乖離現象を起こすということを言っております。社会的な限界、純生産物の価値というのは、いわゆる価格でありまして、いわゆる営業用トラック、国鉄の運賃というような価格であります。それと私的限界純生産物、いわゆる私的サービスというようなものは、輸送費というものは、自家用トラックとして小企業の方に寄つてしまつた、こゝなつたところが、大企業の運賃が非常に安いものであります。卸売り物価、輸送物価というのが非常に安くなつたわけでありませう。そしてこれできつた物価指数というのは非常に安定しております。ところがこれから小企業に回つて、この流通段階、小企業の流通段階の自家用トラックの段階を経て消費者物価ができるわけですが、この消費者物価が非常に上がった。消費者物価が上がり、卸売物価が上がるにつれて、比較的安定しているという状態が起きておられるわけなんです。これは運送機関の公共規制をやめたという現象によつて乖離現象が起きておられるわけなんです。こういう現象で卸売り物価と消費者物価の乖離現象が起きておられるんじゃないか、こういう私、意見を持っております。卸売り物価と消費者物価が、じゃ運輸を調整した場合に乖離現象が直るかということ一度やってみてみたいと思つてます。

消費者物価は昭和四十五年で一三〇・八という指数になつております。この指数は昭和四十年が一〇〇であります。そうしまして、昭和三十五年から四十五年までの十年間の経済の伸びを考へてみますと、名目のGNPが四・五二倍、国民所得が四・四五倍、消費支出が四・一五倍、経済の伸びは約四・五倍程度の名目の伸びを来たしてあります。そうして、この消費者物価に占めるところの輸

送費の状態を見てみますと、昭和三十五年で自家用車の輸送費が八千九百九十九億円であつたのが、四十五年には八兆二千九百五十八億円でいう推定の数字が出るわけでありませう。そこで昭和三十五年に八千九百九十億円でいう自家用車があつて、そしてこれらのGNPとか国民所得、消費支出をつくらせておつたのでありますから、経済が全般的に均衡して伸びたといふと、自家用車もこれが四・五倍になつておけばいいわけなんです。四兆四千九百九十億円の四・五倍をしますと、四兆四千九百五十八億円になります。ところが現実には八兆二千九百五十八億円という、自家用車の猛烈な増加のために、いわゆる輸送効率が非常に悪くて、車が多過ぎて空車で走る状態がふえましたので、八兆二千九百五十八億円という自家用トラックの経費になつております。そこで四・五倍した四兆四千九百五十八億円というものを、必要なだけの自家用トラックを、昭和三十五年当時にあつたと同じぐらしいの比率の、四・五倍した四兆四千九百五十八億円の自家用車をこの八兆二千九百五十八億円から引きますと、四兆二千五百三十三億円のものが、いわゆるむだにふえたということになります。

ですから四兆二千五百三十三億円の自家用車のむだな伸びを、何とかこれならぬかと考へてみた場合に、営業用トラックで自家用トラックのむだにふえた分、超過してふえた分を代替してみようという考へてみます。そうした場合に、営業用トラックのほうは自家用トラックよりも輸送効率が、先ほども私、説明の際に申しましたように、営業用トラックは二十円、自家用トラックは百二十円という単価になつております。といふことは、約六倍の輸送効率が営業用トラックを持つておりますので、営業用トラックを持つてきて超過分の自家用トラックと代替してみようといふ考へてみますと、四兆二千五百三十三億円の六分の一、いわゆる七千八百四十四億円という自家用トラックを持つてくれば代替がきくということになります。四兆二千五百三十三億円から必要な七千八百四十四億円を引きますと、三兆五千四百九十九億円という代替に

よる節約が出てまいります。この三兆五千四百九十九億円というのは、昭和四十五年の消費支出三十七兆五千八百五十八億円の九・四％に相当します。九・四％の指数が減るといふことは、一三〇・八という物価指数の九・四％が減るといふことになつておつたので、物価指数は一八・五になりませう。いわゆる自家用トラックの非常にふえた分だけ営業用トラックと代替してみますと物価指数は一八・五に減ると、これは運輸の代替だけでこれだけの指数に減るといふことが言えます。そうして、これは直接波及で一八・五です。それから、間接波及を入れますと、まだこれはさらに下がる可能性がおります。

一方、卸売り物価指数のほうですが、昭和四十年一〇〇の指数が、これを四十五年に一・一・三と、わりあい消費者物価指数に比べてふえておられません。一・一・三なんです。この際に、国鉄貨物の赤字が千八百二十二億円で出ております。これは本来からいいますと、先ほども私、説明しましたように、原材料の輸送費なんかが多いわけです。大企業者がほとんど使つておられるわけですから、この千八百二十二億円の赤字といふのは当然荷主に持たせるべき額なんです。実際の実収額が二千六百七十五億円で、これと合算して四千四百億円で、かかつた経費は当然大企業に持たせるべきなんです。決して、公共財じゃないから私的財だからといふことで、やめる必要はありません。対価をとればそれでいいわけですから、その赤字分を当然卸売り物価に負担させるといふことが考へられるわけなんです。ところが、この運賃を倍にしますと、当然荷物が逃げるという現象が起きます。そこで、逃げる先は営業用トラック、または自家用といふことも一部考へられるかも知れませんが、いずれにしてもトラックに逃げるわけですから、トラックのほうも運賃を管理して、その単価を上げてやると逃げなくなりませう。じゃ幾ら営業用トラックのほうの運賃を上げればいいのかといふと、昭和三十五年から四十五年までに二十九円が二十円に下がつたという説

明を先ほど申し上げましたが、その二十九円が二十円に下がつた分の半分、これは道路がよくなり車も大きくなつたといふこともありますので、その半分はそういう合理化のために安くなつたんだと、こう考へまして、あと半分は、いわゆる競争原理の導入で、営業用トラックが自家用トラックまたは国鉄と大いに競争を始めたといふために単価が下がつたんだと、こういう観点に立ちまして、トンキロ当たり四円だけふやして、二十円を二十四円の単価にすれば、貨物が国鉄から流れてこなうといふことになつてます。

ですから営業用トラックの運賃も、二十円を二十四円に上げて、そして運賃はピンチャツと管理させるといふことをしますとどうなるかといふと、この四円上げたことによつて、その年の扱ひトン数、六百七十三億トン、これをトンキロ当たり四円上げるわけですから、掛けますと、二千六百九十二億円という金額が大企業の運賃負担としてふえるわけでございます。そうしますと、国鉄の千八百二十二億円で、いまの営業用トラックの増加分の二千六百九十二億円、合計して四千四百七十六億円という金額を、大企業のほうに輸送費をふやしたということになります。どうなるかといふと、卸売り物価のほうは、生産財と消費財と二面ございませう。生産財は三十九兆九千億、消費財が二十三兆円、合計して六十二兆八千億、非常にその間口が広いわけなんです。それによつて、その四千五百十六億円の運賃がふえることは、物価指数に対する影響は比較的小さいといふことになつてます。この面だけでは、どれだけになるかといふと、六十二兆八千億に對する四千五百十六億円といふのは、〇・七％の影響といふことになつてます。一・一・三に〇・七％の指数をふやしたものを考へますと一・一・二・一になります。そしてこれは、こちらの場合と同じように、間接波及を入れますと、この場合にはさらに上がる。これよりふえる可能性はあつても、減る可能性はない。少なくとも一・一・二・一以上になるだらうといふことは考へられます。そうしま

すと、消費者物価のほうが一・八・五で、これはまだ減る可能性がある。卸売り物価のほうは一・二・一でさらにふえる可能性がある。ということは一・一八と一・二二の中間は一・一五ぐらいであり、一・一五に対して、両方が、片方は下がる可能性がある、片方は上がる可能性があるということ、一・一五に近づいてくることになり、そうしますことは、昭和四十年が一・〇〇なんですから、四十五年が一・一五の指数にお互いが近づくと、四十五年は一・一五に近づいたということ、五年間に一・一五に近づいたということは一年間に三％です。昭和四十年から四十五年までの五年間に消費者物価指数と卸売り物価指数が三％ずつふえて、そうして消費者物価指数が一・一五になった、卸売り物価指数が一・一五になったと、こういう状態になるわけであり、

昭和三十五年以前は物価に一つも問題が起きておりません。そうしてそれまでの物価指数の伸びというのは、大体年間、対前年度比で約三％前後の伸びを続けてきたわけでございます。そうしますと、いま申し上げたような運輸の調整をやりますと、消費者物価指数も、卸売り物価指数も一・一五、いわゆる年間三％前後の伸びで、理想的な経済の成長ではないかということが言えると思います。

消費者物価指数の一三〇・八を一・一八・五に減すためには、少なくとも三兆五千四百十九億円という金額のいわゆる合理化が必要なのです。ところが三兆五千四百十九億円というような、消費支出総額の中から約一割程度の大きな金額のものを節約できるものは、これは輸送費を除いては一切ありません。こういう大きな金額を節約できる。生産性の合理化をやらなければ物価は下がらないわけなんです、三兆五千四百十九億円というような大きな金額が、生産性の合理化ができるということ、いわゆるむだなエネルギー浪費をしないで、自家用トラックの余分な分ですね、昭和十五年の四・五倍した自家用車はそのまま残すんですよ、そのまま残して、超過した分だけを営業

用トラックに切りかえただけで、物価指数はお互いに年間三％の伸びで五年間進んだということになり得るわけ、  
かように貨物輸送費と物価との大きな関連性がございまして、

○委員長(長田裕二君) 澤公述人、まだほかに質問者もございまして、簡略にお願いします。  
○公述人(澤富彦君) じゃ、運賃の規制について御説明申します。

先ほどから私、岡本先生の御質問に答えて申し上げたわけですから必要ないと思いますが、営業用トラックのほうも国鉄運賃のほうも、野放しにするのはなしに、やはり公正な運賃、だれに対しても差別をしないという公正な運賃を規制することは、当然私には必要じゃないかと思っております。運賃制度は、こういう状態になっているわけ、  
原価運賃を目ざして負担力運賃の規制をやめたわけ、ところが、実際は原価運賃になるのではなく、逆進運賃になっているわけ、こちらは税金の場合ですが、累進税というのがある、非常に金持ちに対して重くかける、貧乏人に軽くかけるという累進税がございまして、それが、比例税といって一定比率をかける税金、それから逆進税といまして、金持ちに軽くかける、貧乏人に重くかける、一例を言いますと均一人頭税、同じ十万円ずつかけるということにしますと、金持ちには非常に楽なわけですが、貧乏人は非常に重く感じます。

これと同じように、運賃負担力も、上級品に対して、ぜひたく品に対しては重くかける、生活必需品の下級品に対しては安くかけるという制度が従来されたわけ、ところが原価運賃というところで、同一額でいいじゃないか、このほうが合理的じゃないかということ、この規制をやめたわけ、これになるつもりだったわけ、ところが現実には、これになるのではなくて、大企業には安い運賃、小企業には高い運賃、先ほどから私、説明してきておりますように、大企業の原材料の輸送費が非常に安くなって、

て小企業の自家用トラックの輸送費が非常に高くなって、国民全体での輸送費の負担が、かように逆進運賃の状態になっておるわけであり、  
そこでこれをもとに戻す必要があるわけ、  
この原価運賃になるということは、これは負担力運賃よりもさらに強い規制をやりませんと、この原価運賃というものは維持できないわけなんです。決して規制をやめて原価運賃が維持できるといふことはどうも考えられません。規制をやめたならば必ず逆進運賃にしかならないわけであり、そういう逆進運賃制度の状態が、現在、日本の貨物運賃制度全体の運賃制度だと言え、と思っておりますが、これを規制するためには、当然営業用トラックのほうの管理機構というものが必要になってくると思っております。

一番自由なアメリカで、トラックの場合、I C C という州際交通委員会がその予算の七割を営業用トラックの運賃の管理に充てておられます。あと三割を鉄道を管理し、バス、タクシーを管理しておられます。七割をトラックの管理に充てておられます。これは管理機構と申して、決して民間でやるものじゃないと、政府的なものであります。ところが民間的には共同集金制度というものが全国にできておられます。ヨーロッパのE E C の各国におきましても、トラックの運賃の管理機構というのは整備されておまして、ヨーロッパの場合は伝票を検査する制度、共同集金というよりも伝票を検査する制度で運営をされております。運賃の規定の幅以外に出たものは訂正させる非常に強い規制をしておられて、そういうトラックの運賃の管理をやっております。日本みたいに、免許だけはするのだが運賃の管理機構は全然ないというのでは、いわゆる逆進運賃になるのは当然なんです。大きな企業者に安くて、自分なりにやらしてくれやうと、そして今度は小さな企業が言うてくると、認可運賃の三倍も五倍も取っておるというの、現在の実情なのであります。いわゆる需助運賃なるおそれが当

然あるわけでありまして、これを管理すること、それは国の役割じゃないか、こう思うわけであり、  
この負担力運賃を、実際に日本のトラックに施行する場合には、荷主とトラック会社の間にその運賃管理機構というものをこしらえて、この運賃管理機構と荷主との間では負担力運賃をとらせるわけ、そして管理機構と業者との間には原価運賃を支払わせる、こういう運賃管理機構が必要かと思っております。そうしますと、トラックといえども負担力運賃制のトラックの面におけるところの管理が十分に十分とは言えませんが、確立可能じゃないかと思っております。各国ともトラックの運賃の管理、これについては大いに努力をしておるわけでありまして、日本みたいに、むずかしいからもうやめたというような体制ではないわけであり、

次に自家用トラックの規制について御説明申し上げますが、この自家用トラックは、現在小型以上で五百八十万台近くありますし、軽トラックは約二百万台近くあります。そうした場合に、この自家用トラックの抑制をおやりになる前に、まずおやりいただきたいと思っております。経済企画庁で、全国各地に駐在員が出ておられますが、それをして、貨物輸送費がどれくらい物価に入っているかということの調査を始める、いわゆる貨物運賃に対する注意を喚起させるというようなことが、まず準備として必要じゃないかと思っております。

規制手段としましてはいろいろございますが、まず第一に、この場合も大事なことは、代替的な輸送機関を準備してからじゃないことには、ただ自家用トラックはエネルギー浪費をしておる、物価騰貴の原因になっておるといふことで、単にそれを使うというふうなむちゃなことは言えないわけでありまして、おやめなさい、こちらのほうが便利ですよという、いわゆる認可運賃どおりにいつでもやりますよという営業用トラックの準備をして、そして自家用トラックを規制にかかると

とが必要かと思ひます。

次に、ドラスタックな方法をとりますと、トラックの製造台数を押えるとか、または燃料の供給量を押えると、これはすでにエネルギー資源の浪費を押える意味でアメリカなんかでは始めておるわけなんです、日本の場合、自家用トラックというものは必要以上に非常に大きくなっておるわけですが、まず燃料の配給面で規制しますと、不要不急の、いわゆる一番積載効率の悪い、利用効率の悪い自家用車からまず使わなくなるという動きが出ようかと思ひます。

それから直接的な抑制の方法としては認可制にする、いわゆる自家用トラックを置くといつたときに認可制にして、エントリ制を多少加えていくという方法もあるかと思ひます。

それから課税の方法としまして、重量税を自家用トラックに少し大目にほつとつけて、そして徴収された費用でもって生活必需品の輸送機関の補償運賃に充てるということが、非常に現在の情勢に合った方法じゃないかと思ひます。生活必需品のほうには安い運賃を適用しなければならぬわけですから、そちらのほうの運賃補助に充てる、そして自家用トラック全体に対しては重量税をかけるというやり方をするわけです。

それから、これは各企業ごとに輸送費のワケをこさえる。これは八兆二千億という大きな金額になっておいて、実際は四兆円ぐらいでいいんだという状態にあるわけですから、浪費を押えるという立場に立つわけですから、交際費が一兆円をこえた、非常にむだな経費だということと各企業にワケをこさえました。それと同じ考え方で、各企業の輸送費のワケをこさえる基準をこさえて、それを越えたものは、決して使用してはならぬというのを言うのではないが、その経費の負担を利益から落とさないというやり方をすれば、これはきめんに効果があらわれるかと思ひます。

それから物品税の場合に、乗用車のほうには課税しておるがトラックに課税していいかと、その

ためにトラック買ったほうが有利だというふうな動きも出ております。自家用乗用車のほうは、これは直接その費用が物価に入っていないという面もありますが、ほんとうはトラックのほうは物価に与えておる影響は大きいわけですから、こちらのほうにやはり負担をかける、自家用トラックのほうに負担をかけるという配慮が必要じゃないかと思ひます。

生活必需品の輸送を担当するところの配送センター、こういうものを各都市にこさえられまして、米や主要食糧、野菜、魚、そういうものに限った輸送を、いわゆる認可運賃とやりやるところの輸送設備を各都市に設けられまして、そういう生活必需品がたちどころに下がるといふことは、これは最初申し上げたようなドイツ人の経験に基づいて、日本もそうなるんじゃないかと思ひます。おそらくそうなるはずですよ。

以上でございます。

○小柳勇君 自家用トラックの失業者の問題は……

○公述人(澤田彦君) 自家用トラックの失業者の問題でございますが、現在八百三十万台近くの自家用トラックがあるわけですから、これを半分にしろというふうなことをしますと、これは当然失業が出るじゃないか、もちろんその面からの失業は出ます。しかし日本の総人口の半分が労働人口でございます。現在休日を短縮するための人がいないわけですから、極端に失業状態が小さくなっておるわけですから、労働条件としての八時間制を七時間制にする、また土曜日をやるというふうなことをしますと、当然人間の数が必要なわけなんです、その面に充てることによって失業はおそらく出ない。いまやる時期ではなからるか、こう考えております。

以上であります。

○阿部憲一君 いままでの公述人のお話、それからまた各委員からの御質問などの中におきまして、大体公述人のお考えというものを理解するこ

とができましたんですが、なおかつほんの二、三だけお伺いしたいと思ひますのでお答え願ひたいと思ひます。

まず中西先生にお伺いしますが、先生は最後に労使の協調ということを非常に強調されておりました。また先ほどの御質問の中にも、御返事として、国鉄職員の努力ということを御強調なさっておられました。労使の協調についての具体的な何か策といましようか、具体策、これについてお考えがありましたらひとつお述べ願ひたいと思ひます。

それから井手先生にお伺いしたいと思ひます。今度の国鉄運賃の値上げ問題につきまして、先ほど来、庶民の立場、国民の立場からのお考えというふうなことで、お断わりになって御説明なさったと思ひますが、私もそれなりによく理解することができました。運賃値上げ、これは非常に国民生活に影響する、要するに国民の反発を買っているというところは、先生のお考えと同感でございますが、先ほど国鉄運賃の値上げ、これについて先生は、先ほどタイミングがよくない、ということ、非常に物価騰貴のさなかだからという意味だと思ひますが、それじゃタイミングのいいときが近い将来といましようか、期待できるか、あるいはまた、じゃ物価がいまのように一、二%も上がっている時期でなくて、たとえ三%か五%のときならばタイミングがいいというふうにお考えになるか、その点についてお伺いしたいと思ひます。

それからさらに、このような運賃の値上げが物価騰貴に非常に大きなねつ返り、影響を及ぼすわけでございますが、しかし国鉄の赤字を解消するための一つの手段としての運賃の値上げでございますと、それじゃ運賃値上げをしなければいけません。これは税金で、言うならば財政負担でというふうな御意見か承りましたが、この辺について、もう一度、恐縮でございますけれども御説明願ひたいと思ひます。

さらにまた財政でということになりますと、結局いまの国鉄の企業性と申しましようか、独立採算制というのから一歩、さらに国営的なものといましようか、いままでの国有鉄道というふうな考え方、近づくように思われましようか、そのような経営方式をとった場合に、いわゆる能率の向上とか、あるいはサービスの向上ということについて、何か不安がないかというふうにお伺いしたいと思ひます。

それから佐藤先生にお伺いいたしますが、佐藤先生のお立場から申されたかと思ひますが、今度の運賃値上げ、さほど国民生活に影響はないだろう、物価についてはねつ返りもそうではないだろうというふうな御考えでございますが、しかし私は、いまのような、先ほどからもいろいろのお話がありましたような、非常に物価騰貴が激しい時期におきまして、このような大幅な運賃値上げをするということは、やはり避けるべきじゃないかと思ひます。したがって、国鉄の今度の値上げ法案そのものには、私どもとしては反対しているわけでございますが、その辺につきまして、もう一度先生のお考え、要するに国鉄の運賃の値上げということは、非常に国民生活を苦しめることなんだ、こういう立場に立つて、ひとつ政策が正しいかどうかという点についての御批判をいただきたいと思ひます。

以上でございます。

○公述人(中西陸君) 非常に、たいへんむずかしい御質問を阿部先生からいただいたわけでございますが、具体策がもしも私、はっきり言えるならば、先生方からも御支持いただいで、国鉄の対策はもう終わっていたんじゃないかと、そういう協調関係はでき上がっていたんじゃないかと思ひます。私いま感想を持っているものだけ具体的に申し上げます。

まだ私は、部内における、そういう十一万削減に対するほんとうの意味での広報活動が、ほんとうに徹底されているんだらうか、現場の末端まで。

非常に御努力はなさっているんだらうと、私、国鉄当局に対して思いますけれども、その辺が非常に数字のほうに先に出てきてしまつて、その中におけるところの先ほどの国鉄の特殊な労働構造の中で、こういう形で進めていくんだよというところが、非常にこまかく末端まで、正しい意味で伝わっていつているだろうか、例のいろいろな事件もあつて、そういうものの不信感ができてきていますから、非常にそれがむずかしい問題をかかえていくけれども、これはやはり努力をしていただくしかないんだと、これは非常にじみだけれども、これをやっていたら必要がある。

第二番目の問題は、先ほど申し上げたように、今後のやはり貨物輸送の重要性というふうなもの、国家的にも国際的にも重要性を増してまいります。そういう人材は要請されてまいります、社会から。そういう意味で、いろいろな形で再教育を施されるのが非常に必要だらうと、私自身が現在考えておられますと、やはり非常に、職務の業種が専門化され過ぎていくんじゃないか。それはまた重要でございます、専門職がいるということ。もう少し応用動作のできる、たとえばほんとうの貨物営業ができるのはどのくらいいらつしやるか。私、貨物関係のほうを特に勉強しておりますので、見ますと、やはり運輸管理だとか、そういうような方面が非常に強いですけれども、実際の意味で、現在の物流管理というものに対して、どういふふうに対応しなくちゃならぬか、そういうふうな訓練は、やはり私は、これから必要だと思つてます。そういう訓練ができ上がったときには、私は非常に、いろいろなところの社会から要請される方々になり得るような素材の方々が一ぱいおられるんじゃないか。具体的には、現在私の考えていますところは、この二つでございます。

危険な状態である、だからこういうときに公共料金を引き上げるといふことは、最も望ましくないことであるといふことを、私は申し上げたわけでありまして、それに対して、それならばタイミングというか、時期を得たならば上げていいか、そういう時期に近い将来にやってくるか、こういう御質問であつたらうと思つて、非常にむずかしい問題でございますが、まあインフレであるかないかという議論がそもそもあるようでございませけれども、そういうインフレとは何ぞやという定義は別として、物価が、特に消費者物価がどうな上がつてきていることはもう事実であります。

そういう物価騰貴、貨幣価値の低落というふうなことに対する政策というものは、これは一つ一ついろいろ政策がありまして、ただ一つそのポリシーミックスでございます、それからあれやこれやの政策を、何らの連絡もなく、個別的に思いつくままにやってもいけない。これはいろいろの対策、国の政策を有機的に結びつけてやらないければ効果はあがらないと思つてます。もちろん、したがって、そういうようなやり方で経済を安定して、そして安定成長の路線へ持っていくなければならぬ、国鉄政策というの、その一環として行なわれなければならない、そしてそういう安定成長路線へ持っていくことができたときに、それがまあタイミングを得たときでありまして、そのときにあらためてこの運賃引き上げ問題といふことが考えられるといふこと。それでは、それが近い将来かという、それは国のやり方、非常にこれはむずかしいからこういうことになつてきていると思つし、よその国でも、アメリカその他も困つていては思つてますけれども、やはり日本だけについて言へば、ある程度、私が文字を二、三度使いましたあの蛮勇的な政策というものを、オーバークールでもかまわぬといふぐらゐの心がまえでないといふ、ずるずるといくのじゃないか。ですから、政府のほうでどういふふうなやられるかといふこと

とによつて、このタイミングというものがきまつてくるということなんです。

それから、どの程度に値上げをするかしないかといふことにつきましても、じゃタイミング——一応その安定成長路線に乗つたから値上げがいいかといふと、それはいいかいいわけ、先ほどからいろいろと納得のいかない点があるで、申し上げましたわけであつて、そういうような納得のいかない点、わかつたようでもありわからないような点もある。そういうような事情を国民に対して政府側で、あるいは国鉄側で懇切に説明をして、そして国民の合意を得た上で、どうしてもこれだけのものは運賃引き上げによつて補てんし、あとは税金で補てんする、そういう合意を得た上でやる。

そういう非常に抽象的でございますけれども、そういうところらうと思つて、時期は政府の政策、インフレ、物価騰貴に対決する政府の政策にかんよつてそういう時期が来る。それから国民に対してどの程度親切にコンセンサスを得るため、この点、第一問についてはそういうぐらゐに考えられます。

それから第二番目はサービスの問題だと思つてますが、大体国営企業といふものは非常に非能率的なものであるといふことはアダムスミス以来、もういわれていくわけであつて、もとは国鉄も特別会計で国が直接やつておつた。まさに文字どおり国営企業であつたわけだけれども、それではいけない、もう少し民間企業の効率的な経営方式を取り入れ、またサービスもよくしなきゃならぬと、こういうことで公共企業体になつたと思つてます。専売公社、電電公社、日本国有鉄道といふものが公共企業体といふことになつたと思つてますが、専売公社は財政収入を目的としていのでちよつと違つて、とにかくそういうことで、実質的には国営企業のようなものだけれども、民間企業の経営上の長所を取り入れてやろうと、こういうことで公共企業体になつたと思つてます。

そしてまた、同時にそれが、独立採算制でいこうといふのは、そもそも国が国営企業でやつていくといふ場合に、なぜそのように非能率的になるかといふと、なに赤字が出てても税金で埋めればいいといふようなことなんです。民間企業だつたら倒産しようけれども、国営企業であれば税金というもので埋めてさえおけばいいと、こういうふうなことで、きわめて非能率的、無責任な経営が行なわれるといふこともある。だから公共企業体にして、そしてひとつ独立採算制でいって税金で埋めぬぞと、こういうこともあつたと思つてます。それはそれなりに理由があつたと思つて、またある時期までは、国鉄も今日のように赤字ではなかつた時期もある。そういうふうなことだつたと思つてますが、もとは国鉄はかなり独占的であつて、そのためにある程度非能率的でも、あまり赤字を出さぬで済んでおつた。ところがシエラがだんだんと、先ほどからのお話しのように低下してきまして、独立採算といふことが非常に困難になつてきておるといふ事情ですが、私から言わせると、公共企業体であるにしても、これは国がやっていることなんです、国がこういう事業をやる以上は、独立採算といふのはそもそもおかしい。独立採算ができるくらいならば、これは民間に移すべきです。ですから私は、いまの国鉄といふものはこれは独占的でもないし、民間の私鉄がかなり発達している。私鉄だけではないトラックもある、あるいはまた飛行機もある船もある。ですから、独占じゃないんです。だから、これはパブリック・ウオントを、公共企業を充足する一つの手段でありますけれども、パブリック・ウオントの中の社会的欲望を充足するための手段というよりも、むしろマスマグレイブのいわゆるメリット・ウオントという、価値欲求といふんです。そういう、話がわき道に入ります、少し長くなりますのであれしますが、そういうわけで、今日ではこの独立採算でいくべきであるといふことが不可能になつておると同時に、独立採



くべきである。個別原価主義で一応立てて、その上で総合原価主義でいくべきであるというふうに思っています。

それから部門別の場合に、これが個別原価主義が可能かどうかという点ですが、これが私自身よくはつきりしない。国鉄側では一応部門別原価主義で貨物と旅客との間の赤字、黒字を出しておいて、あとでそれが必ずしもそれとは限らないんだということで、否定的な意向を出されておられるわけでありまして、門外漢の私としては、その辺のところは疑念を持つというのを申し上げたわけですが、しかし、もし可能であれば、この場合は個別原価主義でいい、特に大企業と個人との間の不均衡ということについては正しなきやならぬ。こういうふうには可能であればやらなきやいけない。それから先ほどのように、設備投資を国で持つと、財政負担で持つというときには、多少御意見もございまして、必ずしも簡単にはいかないという御意見もございましたけれども、かなり部門別の個別原価主義というものは可能ではないかと、こういうふうには思っております。

○公述人(澤富彦君) お答えいたします。

自家用トラックの輸送費用というものは、これは価格としてやりとりされたものじゃございませんで、明確に出すことはできません。しかし推定で出すことは可能であります。これは例を農業生産の場合にとってみるとよくわかるわけですが、農家が米や野菜をつくって、それを販売した額、これが農業生産総額になっているかといいますが、そうではなくて、農家の自家生産、自家消費した分、いわゆるわが国の一億人の人口の中で二千五百万人は農家人口とこういわれておられるわけですが、自家生産、自家消費した分の農業生産も、また推定で出されて、それを販売額と合算して農業総生産に入っておるのであります。農業総生産を出すことによって、それに対する肥料の計画もできましよう。それからあらゆる計画はすべて農業総生産に入るわけですから、GNPに入っております。

また農業総生産には、いわゆる農家の自家生産、自家消費した分、これは価格として明確には出されませんが、推定でその消費したであろうという量と市場の単価を掛けて出しておられるわけでございます。

これと同じように、自家用の輸送費というものは、車が行き回っておりまして当然費用がかかります。それを販売して、それが幾らになったという営業用トラックの運賃、国鉄の運賃の場合と違いますが、自家用トラックの費用というのは、これは推定で出す以外にございせん。その推定で出す出し方につきましては、「運輸と経済」という昔の本は何通りも出ておりますが、私だけが出したわけではございませんで、幾通りも出し方が出ております。出した方もおられます。私は昭和三十年ごろから四十四年までの毎年の自家用トラックの費用というものを四通り出してみました。その一つの公式はここにございせんが……

○木村健男君 ちょっと、私のお聞きしたのは輸送費じゃなくて、運賃と輸送費は違いますから、運賃のことでお尋ねしたので、輸送費のことはわかりませんから、けっこうでございます。

○公述人(澤富彦君) だから輸送費と運賃を合計して、それが総貨物輸送コストだと、こう考えて物価への影響を考える必要があるわけでございます。

○江藤智君 長時間にわたって、たいへんに貴重な御意見を各公述人の方から拝聴いたしました。たいへんよく御意見はわかったつもりでございますが、井出先生に一点だけ伺いたいと思っております。

ということとは、今度の財政再建案では、いわゆる独立採算というものは、これはやっておられないと私は考えております。いわゆる先ほどからお話がありました三本の柱でやっておられることは御承知のとおり。したがって、三兆数千億に上ります過去債務についての利子は、実質上財政再建期間には、これは政府の助成によってたな上げをいたしております。それから将来に対しまする、国

鉄の近代化に対する十兆五千億という投資に對しても一五%の、いわゆる政府出資と、それからその残りのものに対しては、三分五厘になるまでの利子補給を国がいたしております。したがって、十兆五千億の投資に對する利子というものは三分というところまで国が助成しておる。したがって、たゞいま財政投融資などの利子も大体七分でございますけれども、それを三分になるまで国が助成している以上は、五割以上、六割近いいわゆる金を政府が出しておるということになっておりますから、これはもう独立採算と私は言えないと思っております。

ただ私が、非常に疑問に思うと申しますか、どこから出して、税金で出しているかどうかという点で迷っておりますのは、いわゆるランニングコストの問題でございます。ほんとうに、もう利子も償却費も考えないで、人件費といわゆる物件費、列車を動かすだけの金について考えてみた場合にどうすべきであるかということでございます。これは昨年度でございます。運輸収入に對する人件費の割合が七七%でございます。それから物件費、これはいわゆる修繕費であるとか、ものもの、燃料費であるとかいうような、ほんとうに列車を動かさなければいけないお金でございます。その物件費の割合が二六%、これだけで一〇〇%を占めております。利子は一八%でございます。したがって償却費を除きまして一二%、その中で、利子を除きまして一〇三、四%ということでございますが、いわゆるほんとうに列車を動かすための金に、マイナスになっておる。今年度の方は、これは予想でございますけれども、すでに決定いたしましたのは、仲裁裁定によりまして、御承知のように、千二百八十六億、一六・五%の人件費の値上がりがございます。物件費につきましても、最近の御売り物価の増加の傾向から見ますと、ある程度物価の値上がりというものが考えられる。しかし物件費を除きましても大体五、六百億の、いまのまま

でいけば増収しか考えられないわけでございますから、人件費の増加だけで約六百七十億というものが、さらに国鉄のランニングコストに穴があいてくる。こういうものも、やはり税金で補うほうが国民のコンセンサスが得られるものであるか、あるいはそういうものについてはやはり、直接国鉄を利用しておる方が負担をなすたほうがいいか、どちらのお考えであるかという点をひとつ聞かしていただきたいと思っております。

○公述人(井手文雄君) 非常にむずかしい問題でございますが、一つは、この十一年計画、私よく実はこういう方面あれなんですけれども、十一年計画でいろいろ、十兆五千億、その中の一五%の出資というふうなことで、あるいは利子補給等々で事実上独立採算制はくずれて、国の負担、こういうものがかなり入っております。まずこの点は一応評価をいたしますが、十一年計画、まあ物価の変動その他は一応別として、あの十一年計画でもたしか赤字は解消していないで、相当、十一年計画をやっても、十一年間再建計画をやってもなお赤字の累積負債、赤字の負債というものが相当残るような仕組みになっておりますので、そのところが私としては、十一年間努力されるのだったら、もう少し思い切った出資をふやすなり、思い切った手段によって十一年間でひとつ赤字解消、債務のたな上げも含めましてそういうことができないか、その点も含めまして、そういう計画を立てるといことは少し無理であるか、とどうと考へて一つ思ったことでございます。独立採算制をやるのならば、思い切ったことで、十一年間でケリをつける、こういうふうなことが、そういう計画を立てられなかったのだから、こういうことを一つ考えました。これは全く詳しくないし、それらもう一つは、いろいろ申されましたけれども、人件費の問題でございますが、この人件費の問題は非常にむずかしい問題で、たしかあの十一年計画でも十一万人ぐらゐの整理が考えられておる。これは、いままです国鉄の中に多くの、四

十何万人という巨大な方がおられて、それがまた戦後のいろいろないきさつで、戦争と敗戦というようないきさつで膨大な人員をかかえられておったという事実もあるでしょう。したがってまた、人件費も多くなつたということもあるかも知れない。それからベースアップは、これはまたほかの一般のベースアップとの関係で、国鉄の方だけが特に高かつたかどうか、私に急にあれですけれども、普通並みのベースアップが行なわれ、一般並みのベースアップが行なわれていたのじゃないかと思ひますが、戦争から戦後へかけてのいろいろないきさつで過大な人員をかかえられておつたということはちよつと聞いております。それが十一万人ですか、大体四分の一——現有人員の四分の一ぐらいの整理を十カ年間に考えられておる、こういうようなことがこの計画に入っているようにすけれども、この辺のところ、いろいろ問題がデリケートにあると思ひますが、ある意味においては、もつと総合的な国全体の産業構造なり労働配置計画の中においてこういう問題も考えなければならぬということ、かりにこの十一万人の方のことを考えましても、かりにそうなたたとしても、新しい労働配置関係の中で決してその生活条件なり何なりが落ちない、生活が安全である、そういう形において新しい就業戦線に出ていられる、こういうふうな経済全体の構造なり体質の変化の中でこういう国鉄の十カ年計画も考えていかなければならぬのじゃないかと思ひます。

それから、人件費が非常にふえていくということ、その金額の計算をしてみますと、いうと数百億になります、これをどうして埋めるか、国の負担か、税金か、あるいは運賃の値上げで負担すべきかということでございますが、これはよくわかりませんが、国鉄全体の収支の関係で、人件費だけを取り上げて人件費がこれだけで、これに対応して運賃収入の値上げがこうだ、運賃値上げで運賃と人件費だけを出して対応させるといふのがいいのか、その辺のところですね、運賃収入——運賃を値上げすることによって人件費の増大をまかなわなければならぬかとか、あるいは税金で人件費の増大をまかなうほうが合理的であるか、これは一がいに言えないと思ひます。税金で充てるのか、運賃収入なのか、財源が運賃収入と税金と一方にあって、一方にいろいろの経費があるという場合に、物件費は税金だとか料金だとか、あるいは人件費は税金だとか料金というふうに分けてやるべきものか、支出と収入と一体そういうふうに分けてやるべきものであるかどうか、私、こういう企業経営の原理について詳しく存じませないので、ここで確たることを申し上げられませんが、ただ人件費がふえた、人件費がふえたのを税金で、国民全体の負担でやるのはおかしいじゃないか、国鉄を利用する者が負担すればいいじゃないか、だから運賃値上げで人件費をまかなへばいいじゃないか、国鉄を利用しない者からも徴収する税金というのはいかがいじゃないか、こういうふうな短絡的に言えるかどうか、ちよつと疑問に思つております。

江藤君 よくわかりました。  
田淵君 だいぶ時間も経過しておりますので、二、三の点について簡単に伺ひたいと思ひます。  
初めに澤公述人に対して伺ひをいたしますけれども、国鉄の競争力の低下のところ、投資、技術革新はけつこうだけれども、トラックとの過当競争を放置しておいては、かぬということをおっしゃつたわけですが、そうすると、このトラックと鉄道との調整を、先ほどの話をお聞きしております、運賃制度の管理というところをおっしゃつたわけですが、運賃制度の管理だけでトラックと鉄道との調整が可能とお考えなのかどうか、あるいはそれ以外の何らかの調整措置というものがあわせてやられるのかどうか、この点が第一点です。  
それから第二点は、自家用トラックと営業用トラックの問題でありますけれども、確かに輸送コストが現在営業用トラックが二十円、自家用トラックが百九十円ということをおっしゃつたわけ

です。ところが現在においても、中小企業が自分たちの貨物を自家用で運ぶか営業用で運ぶかは、自由な選択の余地があるわけですね。それにかかわらず、コストの高い自家用トラックを使つておるのはなぜだろ、これも先ほど言われた運賃制度の管理を行なえば、この点は解決するのかがどうか、あるいはそれ以外に、営業用トラックに現在問題点があるのかどうか、この点について伺ひをしたいと思います。  
それから第三点としましては、貨物等級を減らし均一運賃制は物価政策に反する、特に生活に必需品は特別な措置をとるべきだと言われましたけれども、これはいわゆる負担力主義をとつて、生活必需品の運賃を安くして、その分はより高級な貨物によってカバーするという趣旨なのか、あるいは生活必需品については、特別な政策割引を実施して、その分をたとえ国庫負担をするというふうな考え方は含まれているのかどうか、この三点について伺ひをしたいと思います。  
それから次に、中西公述人についてでありますけれども、確かに借金依存というものが赤字の大きな原因だと思ひます。特に数字を見ますと、借金がふえてきた、これは特に工事費が昭和三十五、六年前後からふえてきております。そして見ますと、この工事費がふえた、大体それに見合った額が借入れ金の増加になっておるわけですが、したがって、まるっきり借金に頼つて工事をやってきたということが、大体明らかだと思ひますけれども、問題は、それなら工事費というものをどうして調達すべきか、もちろん理想的には政府の出資と工費の割合というものをどうも、政府の出資と工費の割合というものをどれぐらいに考へるのが妥当なのか、これからの十カ年計画では、十兆五千億の投資に対して、政府は一兆五千億の出資であります。しかし、そのほかの金利の助成によりまして、まあ大体三割の金利ということになります、事実上は半分ぐらい政府出資で、あとが財政投融資と、財政資金というふうな考えられないこともない、損益の計算上

はそう考えられないこともない、この点について、大体どれくらい政府出資があれば望ましいのか、この点について伺ひをしたいと思います。  
それから二つ目は、総合原価主義について修正が必要ということをお聞きしました。そして幹線系線区と地方交通線の分離が必要である。としまして、先生の趣旨は幹線系線区については、幹線系線区の全体の原価によって料金を出す、それから地方交通線は地方交通線の原価によって料金を出して、二本建てにしたほうがいいというお考えなのか、あるいはそうすると、地方交通線はかなり高くなると思ひます。その分は特別に国あるいは地方公共団体の補助によってそれをまかなうという考え方なのか、この点について伺ひをしたいと思います。  
それから次に、佐藤公述人にお伺ひをしますけれども、佐藤公述人は総合原価主義はやむを得ない、現状では総合原価主義をとるべきだということをお聞きしましたけれども、特に総合原価主義の矛盾という点で大きく出ているのは私鉄との関係だと思ひます。特に大都市近郊におきましては、国鉄の大都市近郊は、黒字線がかなりあるわけですが、ところが地方の赤字線の分を負担して国鉄は私鉄に比べて、現在でも割り高になつておると思ひます。こういう矛盾をどう見とおられるのか。したがって、この総合原価主義というのは、特にその地域における他の交通機関との競争関係において、非常に大きな矛盾があると思ひますけれども、特に佐藤公述人の立場から、この問題についての見解をお伺ひをしたいと思います。  
以上です。  
委員長(長田裕二君) たいへん恐縮ですが、時間も過ぎましたので、お答えを簡明にお願いできればありがたいと思ひます。  
公述人(澤藤彦君) お答えいたします。  
技術革新は大いによろしいが、トラックと国鉄との競争をやめさせるべきである、こういうふうにして、申しましたが、これを自由競争させまし

たところが、いかにも単価が下がったわけなんです。一方、一面自家用トラックという存在が倍もふえたわけなんです。この八十円が百二十円になった、片一方、二十九円が二十円に下がったと、総合すれば多くなつた、こういうわけなんです。そこで私の申し上げたい点は、この自家用トラックの輸送費と公共輸送の国鉄並びに営業トラックの費用、全体を足したものが総体的に減るような施策をしてみたい、かように考えておるわけでございます。その片側だけじゃなしに、両方総合したもの、輸送費が国民の負担総額を減すことを考えてもらいたい、こういうふうに考えております。

第二番目のお尋ねの、この自家用トラックのほうは非常に高くつく、営業用トラックは安い、どうして——その選択の自由はあるじゃないか、こうおっしゃるのですが、この営業用トラックのほうの運賃管理をやっておりまして、これは、だれにも公平な運賃を要求しておたわけですね。ところが最近、大企業にだけは非常に安い運賃を申し出て、やらしてくれ、やらしてくれと、こう言うのですが、一見のお客さんなんかたのみますと、まあこの東京都内で二トン車で十キロぐらいの認可運賃というものが実は二千五百円ぐらいなんです。ところが一回の運賃を一万円から一万二千円、いま取って、しかも陸運局当局は何らそれに対して監督してないわけです。一方、大企業の方に對しては、たとえは鉄鋼の荷主に対しては、二トン車をトン当たり八百円という事で契約しております。二トン車だつたら千六百円、民間運賃よりも安い状態です。

そこで、そういう大きな差助現象がありますので、自家用トラックを小さな企業者に入れざるを得ない。一回々々一万二千円私がおったのでは商売とうてい成り立たないという考え方のもとに自家用車を入れる。それが非常に数多く、どの企業も営業用をやつてもええなという事になると、商品を取扱つておる企業はすべて自家用車を入れなければ事業の継続はできないということになります。

りますので、ふえておるのであります。この営業用トラックの運賃を公正な運賃で二千五百円程度の企業に對してもサービスするような状態をつくりますと、自家用トラックを使つておるものが公共輸送の営業用トラックのほうに切りかえるかどうか、一回実験してみるとすぐわかると思ひます。

それから第二番目の、均一運賃にした場合に負担力運賃に戻すのか、こうおっしゃいましたと思ひますが、当然負担力運賃に戻すことをすべきだ、こういうふうに私申し上げたわけなんです。それから、一挙に全部を負担力運賃をきめてこのとおりやれ、こういうわけにまいりませんから、過渡的な方法として、一時国庫から補助しても、まず生活必需品におけるところの特別貨率を、割引した貨率の実現を早急におはかりになって、そして時期を待つて高いものから高い運賃を取るといふ、ぜひいたく品からずつと高い運賃を取つて、そして総合的な総合原価主義の状態、いわゆる負担力運賃制に基づくところの総合原価主義の状態に持つていられることを希望します、こういうふうに申し上げておるわけでありまして、過渡的なもので、国庫から補うものは、以上です。

○公述人(中西睦君) ではお答えいたします。

私は、やはり運賃は交通サービスの対価であるから、最終的には最初に申し上げましたように、利用者負担が原則であると考へます。しかし公共負担というやうなものが、いわゆる所得再分配政策、いわゆる運賃政策の中の一つの重要なこれはメルクマールでもございまして、そのために非常に評価できる問題があるわけでありまして。しかし、それが過ぎますと資源配分がゆがめられてくるというまた欠陥を持つておるわけです。だから、できるだけ公共負担は押えながら、できるだけ利用者負担にのつとるべきであるという考え方は、私、従前から持つております。おそらく、いままでの過程の中で行政府その他も、その考え方を是認して今日に至つたんだらう。その段階に至つた場合に、

国鉄の財政再建をどうするかという問題に立つたときには、私は公共負担というものの役割りをふやしていかざるを得ない環境に追い込まれてきたんだ。いま現時点において、国鉄のあか落とさない限り、永久にイギリス国鉄道のように、非常な国民の負担になってしまつた。そういう意味で、いま現時点が段階である。では御質問のうちに、現在の公共負担の額でいいか、これはいろいろ先生方からききやう質問を受けた一つの点でございまして、私は先ほど申し上げましたように、国鉄がこれから非常な努力をして、三本柱の中で考へた場合に、五を受け持とう、それからあとの五を、やはり国鉄の努力に對して、これは国民全体で持とうという割合の中で、国鉄を基準として考へた場合に、あの金額はある程度妥当であるし、また八という割合で利用者負担という形の割合が大きいという点でも、ある意味での国民的なコンセンサスを得られるであらうし、私も納得できる。そういう意味で考へまして、御質問のように、いまのようなあり方で、現時点においては妥当であると思へます。

〔委員長退席、理事江藤智君着席〕

それから第二番目の問題で、総合原価の問題でございまして、これにつきましては、私はこの幹線系統と地方交通線の決定は、これは国鉄内部でなされたものでございまして、すなわち前者の幹線系統は、国鉄が、これからも自分として経営も運営も可能であるという線区として認定されたものであり、それから地方交通線は、運営はできるけれども、経営としてはこれ以上できないんだということ認定された線区でございまして、それでその線区は、これからの経済状況の変化の中で、このままの状態が続くかどうかということ、私は常に国鉄当局が修正を行なつてきたこと、これは、私に考へる線区でございまして、そういう根拠に立つて、この両線区を分けた場合に、私は前者においては、いままでの運賃値上げが適正であつたかどうかは別として、常にこれが程度かばりさ

れ、フランスのとれた線区である。私は今後も、その辺ではいろいろな論議があるけれども、これは自主的に国鉄が経営を行なつていくべき線区であらうというふうに考へます。しかし後者の点につきましては、すでにいろいろところで論議をされておりますけれども、やはりこれは高くなつていいとは、私は申し上げてはおりません。論述のときに申し上げたように、地域の開発、それから国土の総合的な開発との調整、それから地域住民の福祉という三点から考へますと、これは井手先生も言つておられたと思ひますけれども、重要な赤字線、国民にとって重要な赤字線、また地域住民にとって重要な赤字線と、そうでない赤字線とに分けられると思ひます。そういうところで考へる場合には、ある場合には、これが国家の財政補助という形で、地方住民がそれを負担できないとするならば、これは行なわざるを得ないでありましょう。しかしながら、これは東京の黒字線のもの、その同じ国民であるものの赤字線を全部受け持たなくちゃならないのか、赤字線を持たなくちゃならないのかという、これはまた不公平でございまして。そういう点から考へますと、常にいわれるように、国鉄の基礎的な施設並びにそれに関連するやうなものを、これを国家が持つとか、または当該地域の住民の直接受益者から工事負担金としてそれを取得するとか、第三セクターの経営に移すとか、いろいろな形で、その国民の需要とするネットワークは維持していかなければならぬ。その辺の判断が非常に重要であるし、この分け方も、私は固定的なものではない、このことを申し上げさせていただきます。

○公述人(佐藤光夫君) 実際原価と運賃との乖離という事は、かりに先生がおっしゃいましたやうな個別原価主義をとる場合にも生ずると思ひます。たとえば同一路線を走るトラック、あるいはフェリー等の場合にも、新規参入と前からの事業者との間には実際原価との乖離、違いというものはあるわけでございます。この際に運賃をいかに

設定するかという事は、政策当局の運賃政策の判断に待つよりほかにないのでありまして、必ずしも正確に實際原価に即応する運賃が設定されるという事ではないと思ひます。

○山田勇君 山田でございます。私がおそらく最終質疑者にならうかと思ひます。長時間たいへん御苦勞まででございます。簡単に、重複を避けて質問させていただきます。

まず中西公述人にお伺ひしたいと思ふのですが、今回のこの国鉄再建法というものの十一年という期限について、できましたら御意見をいただきたいと思ひます。

〔理事江藤智君退席、委員長着席〕

先ほど来の質疑応答の中で、交通体系の変化、地域構造の変化等述べられました中で、社会変革のテンポが非常に早くなつております。その中で、十一年という長期の計画を立てられた国鉄側に私

は問題がある。先ほど来、立法院の責任云々等も出ておりましたが、ここでほくは、一番重大な点のわゆる自然というものを忘れておられると思ひます。たとへば、まあこういう小説を引用させていただきます。いへん恐縮かも知れませんが、最近ベストセラーが続けております「日本沈没」という本を私も一読しました。その中で、島嶼の爆発

というのは阿蘇山の爆発だとか海底爆発、北海道の火山帯の活動というようなことが列記されております。事実そのようなことが徐々に新聞等で報

ぜられておられる。そうしますと、この十一年という計画の中で、そういう大きな天地異変というふうな問題が出てこないとはだれしも断言できない問題だろ

うと思ひます。その中で、そういう天地異変というその中、それとまた、そういういろいろな地域構造の変化とか社会変革のテンポの早い中で、十一年のいわゆる再建計画を立てられたという点についての御意見を伺ひたいと思ひます。

それと次に、これは井手先生にお伺ひしたいのですが、これは私の理解度の確認だということですが、もう一度重複をして申し上げたいと思ふのですが、さっき最初の質疑の中で、岡本先生と井手公

述人の間の質疑応答の中で、若干私もわからないところがありますので、その確認という意味でちょっとお尋ねいたしますが、井手先生のいままでおっしゃつた中では、一応国鉄近代化をするためには、これは一つの公共投資である、そうして総合交通体系というものを維持していく、ということ、それは全国民に対する利益である、だからこ

そい、わゆる税によって負担をしてもいいじゃないかと、そうして貨物運賃の値上げ幅を少し低く押えたらどうかという事だろ

うと思ひます。岡本先生の発想は、国鉄の近代化をすればこそ旅客運賃のほうにも負担をしてもらつて、その中から国鉄近代化をはかつていくと、大きな発想の時点で、こうお互ひに意見が違つたのだらうと思ひますので、再確認のために井手先生にこの問題をもう一度お答え願ひたいと思ひます。

最後に、佐藤公述人にお尋ねしたいと思ひます。東京と関西との私鉄と国鉄の競合路線というのは関西のほうはいへん多うござい

ます。その中でこの十一年の間に四回国鉄運賃が上がるわけですが、その四回の中で、民営鉄道が、今後料金

の問題に対してどの程度の値上げという事をお考えになるのか。端的に申しますれば、いままで国鉄運賃が上がるれば若干の期間は

おいらにしろ、必ずといっていいくらい民営のほうの運賃値上げの申請が出てきて上

が、ついでと、もちろんそういうことだから四回上がる値上げについてどのよう

なお考えを持っておりますのか、その点をお尋ねしてお、私の質疑を終わりたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

○公述人(中西睦君) では、山田先生にお答えさせていただきます。

私個人といたしましては、自分自身がいままで経済予測をして、経済計画を立てた形から申しますと、先ほどからもお答えしてまいりましたように、五年後の問題というものが非常にむずかしい問題がある。だから前提条件としては、いまの環境がそのままで伸びていった場合に、このような形で

考えられるということでは、考えなくちゃならないとすれば、私はある面では、五年というよりな形で考えたほうがよろしいんじゃないか。しかしながら、国鉄はいま非常なシステムチェンジをしてい

かなくちゃなりません。これはたいへんな能力不足でございます、いろいろな面です。そういうものを考えますときには、五年単位で考えますと、いろいろな財政投融資の問題から、いろいろな問題がからんでまいります。そういう意味で、一応十年という

ことを選ばれて、そして非常な御苦心もあつたのではないかと思ひますが、や

つと償却後損益が黒字になりますよという線、非常な御努力もあつたのではないかと思ひますが、や

つと償却後損益が黒字になりますよという線、非常な御努力もあつたのではないかと思ひますが、や

つと償却後損益が黒字になりますよという線、非常な御努力もあつたのではないかと思ひますが、や

つと償却後損益が黒字になりますよという線、非常な御努力もあつたのではないかと思ひますが、や

つと償却後損益が黒字になりますよという線、非常な御努力もあつたのではないかと思ひますが、や

つと償却後損益が黒字になりますよという線、非常な御努力もあつたのではないかと思ひますが、や

つと償却後損益が黒字になりますよという線、非常な御努力もあつたのではないかと思ひますが、や

○公述人(井手文雄君) 税金が料金かということ

でございますけれども、国がそういう輸送という

サービスを提供する場合には、個別的な受益者とい

うものがはつきりしていません。と同時に個別的な受益者がはつきりしていません。国民全体に不可分の効用が与えられる部分もある。その

のところを勘案しまして国鉄の財源としては運賃収入と税金との二つの要因によってカバーして

いかなければならない。運賃だけではいけない、税金だけではいけない。国民の生命財産を守るという

ようなサービスは税金だけで行なわれる。いわばただです。われわれはただで国から生命財産を守つて

もらつておるわけですから、たくさん税金を出したからといって、民間のガードマン会社のように、たくさん

の人が守つてくれるわけでは、そういう意味におきますと、ただなんです。ただということでは、実は税金だということでは、た

合的な交通輸送体系というものが好ましくない状態になるのだ、国鉄のシェアを高めるということが総合輸送体系というものを適正化することなんだという考え方が背後にあるわけですね。そういうことのために運賃を上げられない。思うように運賃は上げられないということであれば、それは全国民にとって望ましい総合的な輸送体系実現のために国鉄運賃を思うように上げられない、そのための赤字ですから、それは国民全体が能力原則に従って税金によって埋めるということが、まず考えられなければいけません。すぐ、国鉄を直接利用している者だけが運賃値上げによって、旅客だけがそれを埋めるために値上げをこの際受ける、そういうことはおかしいのじゃないか。こういうことを言ったわけでございます。

○委員長(長田裕二君) 公述人の方々には、まことに長時間にわたり有益な御意見をお述べいただきまして、ありがとうございます。(拍手)

午後五時五十八分散会