

さて木材中に占める運賃の比率はどうかと申しますと、これは国鉄の調査は、われ／＼業界の調査と大体において一致しております、妥当なものと思われれます。これを検討するときに、素材については一トン当り四千七百二十五円、製材については九千円、これに対する運賃は、東京市場における最近六箇月間の実績による推定を別表に出してございしますが、これから得るところは、素材の運賃は六百三十九円四十六銭、製材においては六百八十九円三十七銭と相なっております。従つて価格中に占める運賃比率は、素材においては三・五四％、製材は七・六六％と相なっております。他の物資に比して、いかに運賃比率が高率であるかということがわかれるのでございします。なお木材価格中に占める運賃比率の高い点におきましては、前回の運賃値上げの際にも特に問題となりまして、国会の御議決にあたりまして、負担能力の低いところの木材については、特に考慮して下さるという附帯条件がついておたはずでございますが、この事情は現在においても何ら変化なく、改訂されずにいる現状でございます。

とを主張したのでございします。その結果として普通木材は七級に是正されたのであります。木材全般としてその結果、約七割の値上げと相なっております。であります。前回の値上げに際しまして、一般経済状態から見て、消費者価格に転嫁することの不可能なことは、業界として大いに力説いたしました。昭和二十五年当初の運賃の高騰にかかわらず、木材価格は七月まで低落の一途をたどりまして、別表にもございしますが、木材市場価格の変動は、製材について一応申し上げれば、昭和二十四年度公定価格の約二〇％安に相なつたのでございします。その後朝鮮動乱の影響によりまして、今年の四月までは上昇をたどりまして、四月以降は再び下落をしております。現在の価格は最終公定価格に比しまして、二八％の値上りにはかきまません。従つて旧々の運賃値上率と木材の負担限度は、大体次のようになつております。運賃の値上率は、前回は七割上げにいたします。一・七〇に今回三割上げにする。一・三を乗じますと、二・二一になります。木材の負担限度は、先般の一・三八に対して一・二八を乗じますと、一・七七となりまして、八〇％になります。現行のものとかかわらない。これ以上の負担がないということがここに見受けられるのでございします。それから販売業者の利潤と値上げの吸収率はどういふふうにかかわるか。木材価格は運賃の高騰にもかかわらず、現在の水準以上には高騰し得ないといふことは、一般経済事情より見て予測し得るのでございします。特に木材につきましては、木材の有効需要の減退、世界情勢による特需の減少見込

み、木材需要が弾力性を有する特殊性により、しかも現在の市場販売価格を見ますと、発取価格でございまして、運賃諸掛を差引いたところで、製材について営業費が平均石当り百五十円、仕入原価に対して約八割にしかすぎないものであります。これに比して東京市場への製材品一トン当り貨車納金は六百八十九円三十七銭、これが今回三割値上げせられるといひますと、石当り約四百五十円になります。この四十五円はとうてい吸収する能力がないのでございします。してみるとその及ぼすところ、値上り分は立木価格に食い込んで行くという結果に相なります。ゆゑに立木価格の影響度を今ここに考えてみますと、現在全国平均の立木価格は、林野庁の調査によりまして四百八十円でございます。これに運賃値上分が食い込むといひますれば、立木価格は一割弱低下しなければならぬ。その結果といたしまして現在の立木価格をもつてしても、どうしても再造林ということが困難視され、林業の経営はますます破滅に陥るのでございします。治山治水、国土保全といふことに対して、非常に憂慮される段階と相なると思うのでございします。

ほかに木材樹種別の混載の關係の不合理、以下需要、樹種別等に対していろいろ申し上げたいことがございします。時間の關係でこれは割愛させていただきます。木材の需要關係の影響度を申し上げます。東京都内への入荷需要出荷地別、表にもありますように、最近の入荷状況は長距離の輸送は減少しております。近県生産地に依存する傾向を示しております。この傾向は運賃値上げによりまして、さらに拍車をかける結果と相なるのであります。この樹種別、価格別におきまして、非常に複雑なところの木材の需要に対して、限定された地方から集めるというところは、とても困難でございまして、不利な輸送をも行わなければならないという結果に相なると思ふのであります。また最近改正されました森林法による計画伐採の実施によりまして、各生産県における伐採数量は限定されます。従来の近県地帯の過伐は不可能となりまして、しかも需要を充足するには最小限度の伐採量である關係上、今後は遠距離の輸送ということにまたざるを得ない關係もあつたので、木材業者の負担はさらに拡大されるのでございします。従つて遠距離の輸送に対する割引率の引上げを要望したいと存するものでございします。

以上のような理由によりまして、木材については特段の措置を願ひたいと思ひますが、基本的に一律に二級引下げてもらいたくないというのが、業界の声でございます。しかし今般の改正は、等級に対しては変更はしないといふことが原則になつておるのであります。で、最小限度の要望を申し上げますれば、樹種別の不合理の是正をしていただくこと、品種別におきましては素材、製材の二分野にわけて、距離關係において三百キロ以下は素材で一〇％、製材において五％、三百一キロ以上七百五十キロに対して素材一五％、製材一〇％、七百五十一キロ以上に対しては素材で二〇％、製材で一五％といふふうに、これを最小限度として減率を願ひたい、かく希望するものでございします。

なお木材というものは、特殊な貨車を要望されるものでございまして、木材の合理的な輸送という面について、貨車の配分を大いに御考慮願ひたい。新車を建造するにあたりましては、この点を特に御注意くださいまして、新車の構造改良に當つていただきたい、かように要望するものであります。

その他こまかいことにつきましては、先般行われた運輸審議会の運賃改訂の公聴会の際に承る述べてございします。資料も提出してございします。それをごらん願ひたい、かく申すものでございします。

以上がわが田に水を引くということでありませう、専門の立場で木材を例にとつて申し上げたのでございします。冒頭に申し上げましたように、この際運賃の高騰を見るところは、一般中小企業者に大なる影響を及ぼすといふことを十二分に御考慮の上、御検討あらんことを切に御願ひ申し上げる次第でございします。

○大澤委員長代理 次は高橋秀雄君に御願ひいたします。

○高橋秀雄 委員長の御指名によりまして、私の意見を申し上げます。まず申し上げる前に、全体を通じて私の結論を先に申し上げたいと思ひます。運賃の値上げの問題に對しまして、意見を求められるといふことになりますれば、多くの場合賛成をする人はほとんどないと思ひます。しかし私は交通學研究という客観的な立場から判断したものであります。必ずしもこれに反對するものではないと思ひます。運賃はむしろ適切な調整をなされていることが、輸送力を合理的に利用するということに

なりますので、この際旅客、貨物ともに三割の値上げをいたしまして、そうして旅客関係におきましては、特に負担能力の少ない通勤旅客の運賃に対しては二割五分、また貨物運賃に対しては、負担力に乏しい特定の貨物に対しては、運賃の割引あるいは等級の修正を行いまして、全体の調整をしていただくようにお願いしたいと思ひます。

これに対する理由を、以下申し上げてみたいと思ひます。まず第一に、今度の運賃値上げの問題が起りましたのは、国有鉄道の財政に赤字ができたというところが原因のようであります。その原因は、昨年の朝鮮動乱に伴う物価の騰貴、またこの物価の騰貴に関連しまして、生活費の高騰による給與ベークスの改訂、こういう関係から経費が膨脹して来た。そこで運賃値上げの問題が起つて来たものと思ひるのであります。

こういう問題がありますと、まずそれに対して運賃を値上げしないで、何かほかの方法を講じたかどうかということがここに言われ、その第一として経営の合理化ということが取上げられるのであります。しかしながら国鉄の財政状態を見ますと、昭和二十四年度はほぼ収支が償うようになりまして、一〇三%の営業ケースでありまして、二十五年度は営業ケースが九八%でありまして、ほぼ収支のバランスがとれておつた。二十四年度以前には二割あるいは五割という赤字が出ておつたのであります。それがいろいろ経営の合理化が行われ、相当経費も削減されて、とにかく収支のバランスはとれて来たのであります。そこへ朝鮮事変の関係から経費の高騰が起りました。

たので、運賃値上げの問題がまた起つて来たのであります。経営合理化ということはまだやる余地はあるとは思ひますが、経営合理化だけで、この赤字を解消するほどの経費の節約ができるとは思へないものであります。

そこでこの赤字に対してどうするかという、運賃値上げをしないといふれば、一般会計よりの補給にまたなればならぬということになるのであります。運賃の問題は、受益者負担の原則によつて、鉄道を利用する人が運賃を負担すべきものであります。一般会計がそれを負担するということは、必ずしも適當でないと思ひるのであります。また一般会計としまして、鉄道ばかりでなく、ほかの各企業で出た赤字を、一般会計で補給するといふほどの余力はおそらくないことと思ひます。またそれをやろうとすれば、一般の増税ということが必然的に起つて来るのであります。この増税は結局国民が負担する。運賃の形で負担するか、税金の形で負担するかという問題に帰するのでありますから、やはり運賃は適切なものであることがむしろ望ましいのであります。もし運賃が不当に安いということになりますれば、そこにはやはり鉄道輸送力の濫用といひます。か、アビエースが行われるのであります。その実例は今度の戦争後の輸送状態に、各所に現われておるのであります。また極端に社会主義をとつてゐるソビエトのような国でさえも、やはり適切な運賃に調整がなされてゐるのであります。でありますから運賃はやはり適切な運賃であることが、むしろ経済の健全なる発達のためには望ましいと思ひるのであります。

運賃は元來生産原価の一部をなしておるのでありますから、他の原価が高騰するのと同じ意味におきまして、経営原価が上れば、運賃も調整される。その調整される面が、価格調整の一つの要素になるということが、当然考えらるべきものと思ひるのであります。これも外国の例であります。フランスで一九五〇年に約一千億フランの赤字を出しました。フランスの場合は、自動車運送との競争の影響から出た赤字でありまして、運賃値上げによつてこれを補ふことはできない。そういう関係からこの一千億フランに対して、一般会計が負担する、あるいはそのほかのいろいろな対策を講ずるというよう

なことが行われたのであります。しかしインフレに伴う各種の高騰に対しては、やはり運賃で調整することを目指したいと思ひるのであります。そこで運賃を調整いたします場合には、その基準をどこに置くかということが、次の問題になつて来るわけでありまして、運賃を調整します場合には、まず鉄道の経営原価、適切な減価償却、それから公正報酬を加えたものが、運賃の基準になる。これが一般の原則でありまして、まず原価の問題から考へてみる必要があると思ひのであります。

そこで国鉄の経営原価はどのくらいだろかということでありまして、これは一般物価指数によつて判断することと、必ずしも適切な判断が得られないのであります。と申しますのは、一般物価指数の構成の内容と、国鉄の消費する物資の内容に、相当大きな開きがありますので、国鉄経営原価の傾向を見るためには、国鉄物価指数を計算

して、それによつて判断をすることが必要だと思ひのであります。その影響を見ますと、大体二十五年度に対しては二十六年度が三割見当の値上りになつております。そのほか一般の給與指数の問題であります。職員の給與は、生計費の高騰に伴う調整が必要であることは言うまでもないのであります。これに對しましては、先般中央調停委員会の結論が出ておりますが、それを一応取上げることがこの際適當と思ひのであります。そういう関係から両者の関係を見まして、全体を平均しますと、約三割の値上げが適切であると思ひのであります。しかしながら国鉄の運送原価そのものの性格からいたしまして、運輸数量が増加します場合には、原価は減減して行く傾向を持つのであります。昭和二十五年度の原価を見まして、運送原価の絶対額そのものに比較しますと、インフレの関係から適切でありませんので、やはり国鉄の物価指数を用いて、昭和十一年の当時の価格に換算して、十一年当時と二十五年度とを比較してみますと、旅客関係におきましては五十一%、貨物関係におきましては六十一%になつております。というのは、旅客関係の運輸量が二倍半になり、貨物が二倍になつてゐる。こういうふうな運輸量があつた結果、旅客の方は十一年当時の原価の半分になるし、貨物は六割一分になるというふうな減少しておるのであります。この関係から見ますれば、二十六年度は二十五年度よりも運輸量はふえておることが想定されるのでありますから、運輸量の増加によるところの運送原価の減減という面を考へてみますと、三割上げつ放しとい

ことでなくて、やはりそこに財源が出て来ると思ひのであります。その財源を、後に申し上げますように、運賃の財源に充てるべきでないかということ考へるわけでありまして、

また旅客関係と貨物関係のバランスの問題であります。国鉄の経営原価の内容としての間接費的なもの、これも正確な言い方ではありませんが、一応通説に従つて、間接費の取扱いは、必ずしも直接費だけを標準にして配付すべきものとも限らないのであります。場合によつては直接費の関係以外の他の客機事情、運賃の負担力あるいは過去の運賃値上げの状況というやうな関係を考慮して、運賃の制定をすればいいのであります。間接費の割掛を直接費の基準によつて、そのまま割掛けるというやうな考え方をとるべきではないと思ひのであります。そういうたしますと、旅客と貨物について輸送原価の割合が少く、旅客の方が赤字の出る割合が少く、貨物の方が赤字の出る割合が多いたうに、日本の経済自立の面からは、やはり低物価ということが望ましいのであります。から、貨物の運賃値上げを旅客の値上げよりも多くするといふことは、この際望ましくないではないかと思ひのであります。でありますから私は旅客と貨物は一応同率で値上げをし、財源が出たところでその財源を利用して、旅客関係のうちでは負担力の比較的乏しい、またわれわれの生活の必需的な旅行であるところの、通勤旅客の運賃値上率を低くするといふことが考へらるべきであらうと思ひのであります。また貨物においては、インフレの特色と

して各種の物価が平等に値上りするものではなから、あるものは五割、六割、二倍あるいは三倍にもなるというように上りますが、また他のものは一割か二割しか上らぬというようなこともありがちであります。またそういう現象があるのもつてインフレというのでありますから、この価格の上り方を考慮いたしまして、負担力なきものに對しては、貨物等級の修正を考へられる必要があると思ふのであります。今回の法律案は、貨率一般の改正であり、等級修正といふことは予定されておらないのでありますが、貨率の改正後、引続いて等級の修正をなすべく早く行われまして、負担力の乏しいものについて運賃の調整、等級の調整をすることが必要ではないかと思ふのであります。また貨物の種類あるいは地方の特長事情により、貨物等級表だけで調節のできないものがあります。また一般貨率だけで調節できないものが中にあるわけでありまして、そういうものについては特に特殊な事情を考慮いたしまして、運賃の割引をして調整をするという措置が講ぜらるべきものと思ふのであります。

以上は運賃の一般的な問題について申し上げたのでありますが、次に各運輸機関の運賃のバランスという問題について、一言申し上げたいと思ふのであります。国鉄の運賃を幾らにするかということは、また私鉄あるいは自動車、船の運賃等とも密接な関連を持つております。と申しますのは、現在のわが国における全交通運輸量を見ますと、旅客関係におきましては国鉄の輸送する数量よりも、民間の経営するところの交通機関による輸送の方が、はるかに多いのであります。また貨物におきましても、国鉄の輸送する数量よりも、民間輸送数量の方が相当大きな割合に達しております。たとへば最近の状況で見ますと、国鉄の輸送数量が全体の六割を占めるのに對し、国鉄以外の運輸機関による輸送数量が約四割を占めております。従つて各運輸機関の運賃がそれ／＼調整されておらないと、合理的な輸送が行われないことになるわけでありまして、また国鉄があまりに安過ぎると、他の運輸機関に影響を與へますし、他の運輸機関の運賃が相当上つておれば、また国鉄の運賃もある程度上げなければならぬということになるわけでありまして、この面から見まして、他の運輸機関の運賃が現在まである程度上つておる現状におきましては、国鉄の運賃も相當の程度まで調整して行くことが必要だと思ふのであります。

もう一つは、国鉄の運賃に對して今までの／＼社会からきびしい目で見られておつた。それは従来鐵道の運賃が独占性を持つてゐるということから、それに対する政府の干渉が相當強かつたのであります。先ほど申し上げましたように、各運輸機関が相當の輸送量を持つており、これらが競争をしてゐる現状であります。現在においては交通機関全体としての輸送力が足らないという状態でありまして、競争関係はそれほど緊切ではありませんが、しかしこれが一旦ゆるむということになりますと、ただちにその間に猛烈な競争が行われる可能性が非常にあります。ことに一般の企業でありますれば、大企業と小企業が競争すれば、大企業が勝つという現象を呈するのであります。

りますが、鐵道、自動車あるいは海運というような場合におきましては、大きいものが必ずしも勝つわけではなく、大きいものが小さいものにいじめられるという現象が普通なのであります。これはひとりが国だけの現象ではなく、これはアメリカにおきましても、やはりそういう現象が現れております。従つてヨーロッパ大陸あたりにおきましても、自動車の營業で大きな鐵道が相當いじめられて、悲鳴をあげてゐるというのが現状でありまして、ことにフランスは非常な困り方をしており、それに対する対策も、運賃だけでは調整できないという現状になつております。また英國のごときはこの競争を避けるために、国鉄と自動車を一緒にした公共企業体に改めるといふようなことも行われておるのであります。國鉄の運賃の独占制という面に對しましては、だん／＼従来と意味がかわりつつあるといふことを申し上げておきたいと思ふのであります。

最後に、運賃問題とは間接的な関係であります。國鉄の經營に對して一つの希望を申し上げたいと思ふのであります。第一は、國鉄の經營において、資金の關係その他から、十分に戦災の復旧がなされておらないといふこととであります。従つて安全な輸送が行われたいのではないかといふことを考へるわけでありまして、これに對する対策として、運賃によつてその資金を生み出すことはどう困難でありますから、戦災復旧特別勘定が何かをお設けになりまして、資金の調達に對しましては、別に何か政府資金または民間資金を流入するような道をお考へ願うことが必要ではないかと思ふのであります。そうして安全な輸送をし、サービスの質をよくし、實質的に運賃を下げて行くといふことをお考へ願うことが必要と思ふのであります。

第二は、經營の合理化の問題であります。が、合理化につきましても、運賃値上げをできるだけ少くするという意味におきまして、一層強度にこれを行つていただき、高率率、高賃金という原則によつて、賃金の問題を考へていただきたいと思ふのであります。必ずしも公務員の一般ベースによらないで、能率を上げた場合にはそれ／＼に對して相當賃金も払う、いわゆる信賞必罰といふことを行つて行く必要があると思ふのであります。國鉄も公共企業体となりまして以上、いわゆる企業としての存在、企業としての經營成果といふことに對して、従事員が十分な関心を持つことが必要であり、また従事員の関心いかによつて、その成果が上るか上らぬかがきまるのであります。成果が上つた場合には、従事員の勞に對してそれを還元することが、勤勞意欲を高揚するために特に必要であらうと思ふのであります。

以上簡單であります。私の所信を申し上げた次第であります。

○大澤委員長代理 次に大和與一君にお願いいたします。

○大和參事 國鉄労働組合の副委員長の大和であります。本日お招きを受けまして、運賃値上げに關する参考人の役を勤めるわけでありまして、この問題は國民生活に直結しておりますので、なか／＼微妙な問題であります。先ほど高橋先生からもお話があつたように、この運賃値上げについては、基本的に、これはだれも反對であるといふことが前提になると思ふますが、われ／＼労働組合としましては、基本的には運賃値上げには反對である。ここにあられる國民の選良としての皆様の立場としても、やはり選挙区に行つて、おれは運賃値上げをしたなんてことはまじか言へやうもないし、國家財政にとらみ合せてやむを得ないのだといふことにもなるやうかと思はれます。そういう苦しみというのか、哀情というのか、忠孝兩全の道というのか、そういうことはいろ／＼苦勞があるわけでありまして、それで私は基本的に反對であるが、運賃を値上げするとなつたならば、適正運賃であつたならば承するにやぶさかではない、こういう持論を前から持つておりますが、さて適正運賃とは何かといふことになると、なか／＼議論があるわけでありまして、それにつきまして二、三の点を申し上げてみたいと思ひます。時間がないうことと、簡單でありますので意を盡さない点がありますが、その点は御覽察いただいてお聞き取りいただきたいと思ひます。

第一に、客観的條件について申し上げます。戦後わが國は戰國として失意のどん底にあり、經濟的復興は至難のわざだと思はれておりました。インフレーションは惡性的相貌を呈し、國家財政の破綻は焦眉の急となつてゐました。そのときに占領下にある特異性に加えて、アメリカからドッジ・ミッシンが来て、再三の勧告によつて思い切つた削減のメスがかつた。惡性インフレーションの様相は小康を得、いわゆるデイスインフレーションになつたといふことがいわれております。しかし昨日の新聞を見まして

も、大蔵大臣の御答弁は、少くともデイスインフレーションの時代は去つたといふことであるが、今後悪性のな業を持つのではないかとこの心配も考へられます。ですから政府が、このインフレーション政策に対してどう考へているか、こういうことが私たちが一番心配になるわけでありまして。何とか調節をしないと非常に苦慮されておることはよくわかりますが、それに対して運賃の値上げのみをとかく言うのではなく、基礎産業に要するあらゆる物資の値上りを、もつと大きな国家財政の見地から、ぜひとも上らないようにしてやらうといふことが、最も大きな先決問題でなければならぬと思ひます。それでそれらの物資とにらみ合せて、政策的に均衡を考へて運賃を上げる。上つてしまつたものはしょうがない。だからそのしょうがないものに合せざるために、運賃なり電気料金なりを上げなければいけない、こういう形にやむを得ざるものではないかというように考へられます。石炭なり、枕木なり、鉄鋼なりといふものは、直接国鉄に非常な影響を與えるので、それらの値上げをなすままにまかせるといふのは、はなはだ困るのであります。またこれらの値上りによつて、零細な資本によつて生活をしてゐる中小企業家の方々あるいは給料生活者は、相当の部分を足代に使わなければならぬといふことで、生活の脅威が直接に考へられ、インフレーションによる他の物価の値上りによつても、給料はそれと比例して上らない。こういう現実もよく考へていただかなければならぬと思ひます。かつて政府は価格差補給金を出しましたそのときにも国鉄に対して

は運賃を押えて、補給金を出さずにがまんをするように強圧された。その結果は戦災復興費も自分で持つたために、車両の改修、保安度の安全性もはかばかしく行かず、不十分のままに今日に至つております。また国鉄電化の促進も、涙をのんで延期中止のやむなきに至りました。この点も先ほど高橋先生がお触れになつたところであります。このことはひいては従業員の待遇問題についても、物価の変動にかかわらず置き置きとなり、非常に労働強化をしいるといふ傾向が出るのではないかといふ心配がござります。また今回二十六年度の予算を組むに際しても、初めから朝鮮動乱の見通しもきわめて不徹底だつたと思われまして、三月に組まれた予算が当時の物価を基準にして、その値上りについてはどうも考へが足りなかつたのではないかといふことも考へられるのであります。予算が足りなかつたといふことはやむを得ないとして承知してしまつて、その穴埋めに運賃の値上げによつてその一端を補つた、こういうお考えでは困るので、ぜひとも大所高所と申しますか、国家財政全般の、国民経済全体のにらみ合せから、政府が適切な処置をしていただくことをお願いしたいと思ひます。

第二に、主目的の条件について申し上げたいと思ひます。公共企業体になつて独立採算制といふことがいわれておりますが、公共企業体労働関係法あるいは日本国有鉄道法というふうな、いろいろのややこしい法律があつて、しかもその法律は一夜にしてなつたといふか、はなはだ不十分な点が多く、今後ぜひともこれをもつと正しいものにかえてもらわなければいけない。そのために、独立採算制という言葉はあるが、実際に国鉄の企業は独立採算制にならない。あらゆる資金面において、すべて国会なりその他の承認を得なければならぬ、こういうことでは健全な企業の独立採算制といふことは考へられない。こういうがんじがらめの形では困るので、この点もぜひとも御考慮いただきたいと思ひます。

第三に、具体的条件について申し上げます。おおよそ一個の企業が健全に成り立つためには、收支のバランスがとられ、赤字がなく、減価償却を行いつつ、新規事業の計画が進められるほどの安定性を持たねばならぬ。これは、論をまつてもありません。今回の運賃値上げも、その安定性を肯定する一面もないわけではありませんが、すなわち生産費に該当すべき輸送原価と、商品に値すべき運賃との割合を、経済が比較的安定して、国鉄企業が健全に運営されてゐる昭和二十一年を基準としてみると、昭和二十六年を基準にすると、昭和二十六年の輸送原価は、旅客において輸送原価が百五十倍になつてゐるのに反し、運賃は百七倍にしかなつてゐる。貨物においては輸送原価は百五十五倍の高騰に對し、運賃は百三十八倍の上昇になつてゐる。この限りにおいては輸送原価と運賃とのバランスは、企業経営の観点からは決して合理的なものとは言えません。また昭和十一年の基準年次における物価を百とすると、今年一月における物価指数は、卸売物価において二百九十六倍となつており、鉄道運賃と物価との上昇率に、大きな懸隔がある。運輸収入と人件費の割合は、ほとんどかわつておらない。昭和十一年度は三四%、二十五年度は三六%。こういうふうに

あわせ考へると、赤字の原因が物価高騰に起因してゐるというのを雄弁に物語つております。国鉄経営の主たる財源が、旅客、貨物を主とする運輸総収入によつてまかなわれてゐる現在、物価は前述のごとく約三百倍の上昇を示しているにもかかわらず、運輸総収入が二百三十七倍にしかなつていないことを、注目する必要があるまいやう。このように輸送原価ないしは物価との関連から、主として経費の合理性の上に立つて見るときは、現行国鉄運賃制度は必ずしも當を得ていないといふことができるであらう。これを打開するために、当局が苦心しておつくりになつた鉄道運賃改正資料を一通り目を通して見たのでありますが、なるほどつじつまの合つたりつばな資料には違ひありません。しかしたとえば経営の合理化について十八億の節約ができるとありますが、これは的確な資料を手元に持つていないので正確ではありませんが、まだ、何とかが節約ができるのではないか、こういうような点にはなお一層のお骨折りをいただきたい、こういうふうにか考へるわけでございます。それで適正運賃の徹底ということがありますが、私たちが先言わねばならぬ、公共企業体労働関係法なり、日本国有鉄道法なり、そういう法律の矛盾は別といたしまして、も、それでは労働組合が経営に参画して一緒にやる。私、最近オランダ、イギリスに行つて参りましたが、そういうところでも国際運輸労働者會議の議題としても、ぜひとも経営に参画したい、こういうことが主たる議題となつております。このように私たちが経営に参画して、適正運賃をもしはじ

き出すことができるとするならば、これは私たち消費者に対して、そういう人たちのことを十分考へながら、何とかそこを幾らかでも適正な、絶対とは言えませんが、そういうふうな運賃が出るのではないか、こういうこともぜひとも今後できるようにお願いしたい、こういうことを考へるわけでございます。

以上を要約いたしましたして、理論と現実といふことが言われますが、筋を通そうとすれば、もちろん運賃値上げには反対である。しかし現実にはいろいろな面において、たとへば一つは私をして言わしめれば、政治の貧困もあるだらう、こういうふうには考へますと、何とかこういうことをやらないで、一般會計からの繰入れ、貸付け、あるいは建設公債といふような、いろいろの方法も考へられまして、もしもそれではまかなつていただけるなら非常に幸甚だと思ひます。しかしそれが困難だといふことになれば、今回の一応当局から出されたところの資料の内容といふものが、はたして適正であるかどうか、こういう点は十分皆さんの御察にまかせて慎重に御審議をいただきたい、そしてこれが不当なものではない、先ほど申し上げましたように企業体の形として、どうしてもある程度はやむを得ないといふようなことがあり得るかもしれない、そういう点は一に皆様の慎重な御審議に待つといふようなことになると思ひます。先ほど申し上げたように十一年に人件費は五八%、物件費は四二%でありましたが、二十五年には人件費が四三%、物件費が五六%といふふうになつてゐるのであつて、決して人件費の増大によつて、今

から、これに即応いたし、まするよう
に、貨物の等級の御修正をお願いいた
したい。またさらに今回貨物運賃の値
上げが行われましたならば、今申し上
げた等級の御修正を願うとともに、遠
距離を動く貨物なり、またその他経営
上諸般の点から御研究を願ひまして、
運賃の割引制度を十分御活用願ひま
して、それらの物資の実情に即するよ
うにおとりはからいを願ひたい。
以上申し上げましたのが、私のお願
ひ申し上げる骨子でございます、あ

と数分の時間をいただき、ごく簡単にそれを敷衍させていただきたいと存ずるのであります。私の方で先刻申し上げた多数の全国にわたる会員、すなわち荷主につきましてはろ／＼意見を調査いたしておるのでありますが、ただいま集計できました千二十五枚の回答につきまして、内訳を御参考までに申し上げますと、第一、貨物運賃の値上げに反対であるという意見が、四百五十六に相なっております。それから第二に、値上げはやむを得ないとするが、二割五分程度にとどめていただきたい、かような意見が三百三十、また第三に、三割以上の値上げはやむを得ないとは考えるが、その実施の條件としては、運賃の等級の改正その他をお願いするというのが三十七であります。それから三割以上の運賃値上げもやむを得ないかと考えるというのが百六十三というような数字でありまして、意見不明なのが三十九、かような次第でありまして、約四割五分程度は今回の値上げに反対の意見を持つておりますし、三割三分程度が二割五分程度の値上げにおとどめをお願いしたいというような回答であるのであります。以

上率直に調査の結果を申し上げる次第であります。

運賃値上げのやむを得ない事情につきましても、荷主側といたしましてはもとより今申し上げたような状態で、ある程度了承したものでございまして、なお旅客と貨物の値上げの率の差異等につきましても、いろいろ意見があるものであります。なるほど国鉄の輸送原価コストの面から見ますと、旅客よりは貨物の方が費用がよいかつかつておる、原価が高つくということに相なつてはおりますけれども、これも見方をかえて考究の余地があるかと存するのであります。と申しますのは、いろいろ諸掛のうちで、共通的なものを旅客と貨物とに振りわけざるを得ない方法でございしますが、これなどはなお相当考へる余地があるかと存するのであります。もしも輸送原価という点のみから申しまして、輸送原価を相償うという、その一本やりだけの考へで参りましたならば、たとえ旅客運賃の中におきましても、定期旅客については最も著しい赤字を生じておるのでありますから、これにつきましてはさらに高率な引上げをせねばならぬという、非常におかしな結果にも相なるわけであります。これを要しますに旅客といひ、貨物といひ、あわせて鉄道一本としての收支を勘案されて、値上げの率なり何なりをおきめ願へばよろしいのではないかと、かように考へるのであります。こまかい種別ごとの輸送原価といふものに、あまりとらわれることのない方がよろしいのであります。一本としての御勘考をお願いしたいのであります。

の値上りの幅でございますが、これはすでに御承知かと思ひますが、私の方で調べますと、昭和十一年を基準として、現在の普通旅客の運賃を見ますと九十三倍となつております。定期旅客は八十六倍であります。これに對しまして貨物運賃は百三十一倍という大幅な値上りになつておるのであります。なおまた最近の昭和二十一年を基準にとつてみますと、現在旅客運賃は十九倍でありますのに対して、貨物運賃は四十五倍の値上りであります。今もしも原案のごとくに旅客運賃について二割五分、貨物運賃につきまして三割の値上りが実施されるといたしたならば、これを昭和十一年を基準としたものに比較いたしますと、旅客は百十九倍の値上りとなるのであります。これに對して貨物は百七十六倍と非常に大幅な開きがあるのであります。また二十一年を基準としたものに對比いたしますと、旅客は二十四倍の値上りでありまして、貨物は五十八倍というよう大きな値上りの幅の差異があるのであります。最近国内におきましては、インフレの高進を抑制し、外には輸出の振興をはかるということが、刻下の急務として各方面から要請されておるのでございしますが、この内におけるインフレを防止し、外に對する輸出を増進するということは、とりもなおさず物価の高騰を抑制いたすことに、その基調を持たねばならぬと存するのであります。一般物価の最も基礎をなしますところの運賃の値上りということが、産業なり一般民生に對して、物価面上非常に広汎な、かつ大きな深刻な影響をもたらすことは、いまさら申し上げるまでもないわけでありまして、値上りを必ずしも——各産業が、その産業々々の合理化によりまして吸収いたすことは、なか／＼困難な状況でありますので、自然一般物価にそれが転嫁され、物価の高騰を惹起するということに相なるわけでございますから、この点特に国会といたしまして、十分の御勘考をお願いいたしたいのであります。一口に貨物運賃三割値上げと申しますけれども、物により、地区により、あるいは距離のいかんによりましては、たとえば一つの例であります、三割二分以上の値上りになるものもあるものでございまして、しさいに見ますと、必ずしも三割以下にとどまるわけではないのであります。また朝鮮事変以來、一般に物価が高騰したといふことも事実でございますが、なお十分御検討をお願いいたします。また朝鮮事変以來、一般に物価が高騰を來してないものもあるものでございまして、かような面におきましては現在の運賃すら、辛うじてこの負担に耐えておるといふようなものも相當あるのであります。冒頭に他の参考人の方から、中小企業のお話も承つたのでございしますが、多数の中小企業などの荷主におきましては、現在の運賃の負担につきましても、相當難澁いたしておるわけでありまして、これ以上の負担といふことになりますると、その難澁、また吸収でき得ないという点は、十分御勘考願へるかと思ひます。

以上私が申し上げたことにはほゞ盡きるわけでございしますが、なお最後に、全国から集まりました反対の数字を御参考までに読み上げてみますと、今回の貨物運賃の値上げ問題についての反対理由として、一番多いのは、やはり一般物価の値上りとなる、これが百三十六倍でございます。それから第二に、インフレの助長となる、これが五十三、鉄道の合理化を前提とする、これが四十四、生産者に対する打撃がはなはだしい、かようなのが三十六、それから取引が縮小する、少くなるというのが十九、価格の中で運賃の占める割合が高くなつて、輸送ができなくなるといふのが十五、第七に、低物価政策に反するというのが十四、経営が困難になる、できなくなるというのが十一、また貨物運賃の支払いに円滑を欠くようになるというのが四、それからかくのごとく運賃が値上げされたのでは、自動車輸送に転換せざるを得ない。自動車輸送に依存せざるを得なくなるといふのが三つほどございします。その他若干ございしますが、かような調査によつて現われた実情を率直に申し上げておるのであります。

なお最後に、鉄道の経理はなるほど独立採算制ということに相なつております。また本則といたしましては、なるほど受益者負担ということが望ましい姿でもございまいしうけれども、御承知の通り日本といたしましては、実に長い間政策運賃、いわゆる貨物運賃といふものは、国内の物価に對する見地なり、あるいは輸出の振興といふような見地からいたしまして、長い間貨物運賃といふものは政策的に、その輸送原価を必ずしも相償わない方式をとられて來たのであります。これは果たにわが国の特殊な事情から、さうな

長い間の慣行と相なつたことと思ひのであります。かような点も大局的の見地から、十分御審議をお願いしたいと思ひます。

なお鉄道貨物は承りますと、今年の上半期におきましては八千三十一万トンの輸送実績であつたのでございしますが、おそらく今年の下半期におきましては、上期の八千三十一万トンを越える輸送数量があるかと推察いたすのであります。御承知の通り現に駅頭に荷物がたまつておりますが、それが二百萬トンを越えてゐる状況でありますから、下期において八千萬トンを越える予想は、必ずしも失当ではあるまいと存するのであります。かような趨勢が持続できましたならば、本年一億五千六百萬トンを予想されております輸送量に伴う予定収入は、輸送量が一億六千萬トン、あるいはそれを出るくらいにふえる關係上、増収が必然的に起るものと思ひます。従つて値上げの考へて参りますならば、増収もあるわけでありまして、従つて値上げの率も今少しく圧縮して行くことは、可能であらうかと考へる次第であります。

以上申し上げたことに盡きるわけでありまして、だん／＼申し上げたことからいたしまして、一番初めに申し上げた結論に到達するのであります。お聞き取りいただきまして、これを厚くお礼を申し上げます。

○大澤委員長代理 次に東京新聞論説委員福良俊之君にお願いをいたします。

○福良参考人 もうすでに各方面の方から、いろいろ御意見の陳述があつたのでございしますから、なるべく重複

を避けまして簡単に申し上げたいと思
います。

今度国有鉄道が運賃の値上げをする
のについて、ある程度の値上げは私も
やむを得ないと思ひます。しかしこの
値上率は、できるだけ小幅にすべきで
あると考えます。その理由が二つ考
えられます。一つは、先ほど御指摘に
なりましたけれども、国有鉄道の持つ
性格から考えて参りたい。他の一つ
は、国民生活への影響、また物価への
影響、こういう点を考えてみたいので
あります。

第一番目の国有鉄道の性格について
であります。現在日本国有鉄道は独
立採算制を建前としております。しか
しながら大和さんからも御指摘があり
ましたように、完全に独立採算制がと
られておるかという点、必ずしもその
通りには行っていないように思ひので
あります。たとえば日本国有鉄道法の
最後の一條に、国有鉄道は年末の賞與
を支給せずという一項目がありますが、
企業が企業努力によつて生み
出した利潤というものをどのように配
分するかという問題は、その企業の持
つ性格によつていろいろ違ひます。け
れども、企業努力によつて生み出され
たものが、賞與としても支給されない
というふうな状況であつて、現在国有
鉄道が独立採算制だといつても、必ずし
も妥当ではないように思ひます。ありま
す。さらにもっと独立採算制というこ
とを強く主張して行くならば、現在国
有鉄道が持つておられます營業的に採
算の合わない路線、あるいは航路とい
うものを廃止しなければならぬので
ありますけれども、国有鉄道の持つ一
つの性格からいって、そういう營業に
合わない線までも經營して行かなけれ

ばならない、こういうふうな点から考
えて参りますと、營業の收支に赤字が
生じた。従つてこの赤字を補填するの
に、他方において企業努力によつて生
み出すものがあるけれども、大部分を
運賃の値上げによつてまかなわなけれ
ばならないというところは、そこに少し
疑問があるように思ひます。であります。
第二の問題であります。国民生活
への影響、この方面につきましては、
先ほど主婦連合会の方からお話があ
つたと思ひますけれども、特に私も
として強調したいのは、さきに電
氣料金の値上げがあり、これはまた来
年の四月には再び値上げが行われると
いうことであるが、続いてガスが
値上げを予定され、水道料金も上り、
また通信、電話、郵便料金というよう
なものも上る。そこに今度の国有鉄道
の運賃値上げ、こういった公共性の強
い企業、公益的な性格の強い企業が料
金を上げるということは、他の産業が、
いろいろの原料資材が上つたからとい
つて価格を引上げる場合に比較しま
すれば、はるかに大きな影響を持つも
のである。そういう点を考えて、今度
の国有鉄道の運賃値上げについても、
かなり考えさせられるものがあるの
であります。

最後に、一般物価への影響でありま
すが、この点につきましては、先ほど
他の方からいろいろとお話がありま
した。計数に出て来たところでは、
現在の個々の価格に占める運賃の比率
といふものは、はつきりとした数字で示
されませんけれども、實際問題として考
えてみますと、おそらくここに示され
てゐる比率以上に物価にはね返りをする
のではないかと、かように考えるので
あります。

こういった国有鉄道の持つ基本的な
性格の点から考え、また国民生活及び
今後の物価一般に與へる影響の点から
考えまして、今回の国有鉄道の運賃値
上げについては、できるだけ慎重を期
せられたい。またもし引上げがどうし
てもやむを得ない場合でも、できるだ
けその引上げの幅を小さくすべきであ
ると私は考えるのであります。私の意
見はこれで参ります。

○大澤委員長代理 これにて参考人の
陳述を終りました。委員より御質疑
がありましたら、これを許します。

○岡田(五)委員 一つ簡単にここで
さいますが、上田さんにお尋ね申し上
げたいのであります。先ほど上田さん
のお話を承つておりますと、あるい
は私の誤解であるかもしれませんが、
今度の鉄道運賃の引上げは、結局物価
の高騰にはね返つて来ないで、むしろ
生産者または販売者の利潤の中にし
て寄せられる。利潤という言葉がある
は悪いかもしれませんが、生産者また
は販売者の側にし寄せられる。たと
えばもなかのようだというところをお
しやつておられましたが、そういうよ
うな現在の經濟界といふか、購買
力の状態における經濟界においては、
そういう見通しをおつけになつてお
りますのでございませうか。またこの
運賃の値上げは、大部分は物価の騰貴と
いうところにはね返つて行くものであ
るといふようにお考えになつてお
りますのでございませうか。その辺の
ところをもう一度伺ひたいのであり
ます。○上田参考人 ただいまお尋ねの件に
つきまして、簡単に答えたいと思
ひます。もちろん中小企業の立場におきま
しては、私が冒頭に申し上げましたよ

うに、わが国の商工業の九十九%が中小
企業者でありまして、これが国民生活
に及ぼす影響度というものは、非常に
高いのでございませう。従つてこの国
鉄の値上げといふことのみなならず、あ
らゆる面において、中小企業者に常にし
て寄せられるといふことが、一般の状
態に相なつております。この基本的な
国民層がうまく行かないといふことは、
國家の存立に影響度が非常に大きい
といふ点を、まず國會としてお考え願
ひたい。

もう一つ、木材の面につきまして私
が申し上げたのは、これはおよそマ
ージン格差において、非常に縮減されて
おるのでございまして、これが吸収率
が悪くなれば立木に影響する。そう
なると、森林法の改正もされ、また治
山、治水、国土保全の施策もせつた
行われてゐるのでありますけれども、
最善といふことはどういふ現状にお
いては不可能であります。治山、治水、國
土の保全といふことに対して非常な影
響がある。かかる点からして、相なる
べくは運賃値上げはできるだけ小幅に
願ひ、特に木材の観点から見ますと、
非常に運賃の負担力が重過ぎると
いふことではあります。これは一般に何
割上げるといふことでなく、基本的
には等級の引下げを、負担力の観点か
ら願ひたいという一例を申し上げた
のであります。どうかさう御了承を願
ひます。

○岡田(五)委員 もう一つ、この機会
にお伺ひいたしておきたいことは、よ
く承ることでございませうが、鉄道運賃
は原則として現払いといふか、前
払いといふか、貨物を託します
と、直ぐ現金払いをしなければなら
ぬ。ところが送られたもの及び原料の
ようなものの代金は、小切手だとかで
相当長い期間の後払いで支払われるの
で、こういう現払いのものが上ると、
運賃資金が多くなるというふうなこ
とで、引上げられる率は比較的少く
も、實際に事業經營上、また商売をや
つて行く上において、相当打撃を受け
る、こういう話をよく承るのでありま
す。また事實現在の商取引の現況から
いたしましてさうだと想像いたすので
ございませうが、その辺のところはど
のような模様でございませうか、上田
さんにお伺ひいたしたいと思ひます。
○上田参考人 業界数ある中には、た
だいまのお説のように金融難のために
運賃の負担力が非常に大きい、重いと
いう面のあることも、苦しい現在の情
勢下においてはやむを得ないと思ひま
す。そのよつて来るべき原因はどこに
あるかといふと、負担力が非常に重
いといふことが、一つの原因に相なつ
ておると思ひます。この点、
運賃バランスがすべて当を得ます
れば、そういうふうな不合理な面はな
くなる。今日そんな面は数としては一
部分であると思ひたいと考えて
おります。

○大澤委員長代理 他に質疑がなけれ
ば、参考人に対する質問は終りたいと
思ひます。

参考人の皆様方に一言お礼を申し上
げます。お忙しい中を長い間、いろい
ろ参考になることをお聞かせいた
だいて、ありがとうございました。
〔大澤委員長代理退席、岡田(五)
委員長代理着席〕

○岡田(五)委員長代理 それでは質疑

を続行いたします。

なお運輸大臣は目下予算委員会に出席されておりますが、予算委員会が終了いたしますれば、当委員会に御出席になるようになっておりますので、運輸大臣に対する御質疑がございましたら、その節にお諮りを願いたいと思ひます。

○淺沼委員 この際二、三の点についてお伺いしたいと思ひます。

第一は、運賃値上げに関連する従業員の問題は、調停委員会が調停が成立いたしました、それによつて予算に組まれて来るようであります。

しかし、これは四月に調停が成立したにもかかわらず、八月から予算に組まれて来るようであります。現在仲裁委員会にかかつておるようであります。しかし仲裁委員会にかかつて決定ができません、今回の予算には間に合わないといふことになるのであります。労働者側から申し上げますが、労働者側の結果に対しては非常に注目しておると思ひます。

私もがうわさに聞くと、よりまするならば、この二十日ごろには裁定ができるであろう、こういうぐわいに伺つておつたのであります。日時は大体いつごろになるのか。裁定ができれば、その裁定を重んじて予算の修正というようなことをみずからやるようなお考えがあるのか、こういうような点についてお伺いしておきたいと思ひます。

○長崎説明員 ただいまの従業員の賃金ベース・アップの問題でございますが、これは調停にかかりまして、調停案が一応できて、組合の方もわれ／＼

の方もその調停案を受諾したのであります。その受諾にはおの／＼條件みたいなものがついておりました、なかまともりがつかない。そこで調停委員会が裁定の方へ上して行つたというようになつてございまして、けれども、その調停の本旨というものは、ぐつと碎けて申し上げますと、つまり期間の問題で、どこまでさかのぼるかといふことなものであります。これは労使双方でもう少し歩み寄れば、話し合いがつかぬのではなからうかと私もは考へる次第でございまして、裁定の期間は本月の二十一日でございまして、それが、それをもう少し延ばして、その間にもつと労使の間で歩み寄りをする道はなからうか、どうであらうか。またせつかく国会において運賃法の一部改正、あるいは補正予算なるものがつかつておる時期であるから、それらのことも勘案いたしまして、組合側に私から、二十一日にいつ／＼裁定の期間が来たのだが、どうですか、期間をもう少し延ばしてもらつて、政治上の国会の情勢その他も互いに見てみようじやないかといふことを申し上げたわけでありまして、それに対して、組合側においてもたいへん議論があつたようでございますが、私どもの考へと合致いたしました。その結果、それではしばらく延ばそうというので、労使の間に合意ができて、双方相携えて中裁委員会を訪問いたし、しばらく裁定を延ばしてくれぬかという申出をしておるのでございます。従ひましてまだ裁定がございせんから、どういふ裁定になりますか。私もはせつかく調停のラインにある線が出て、これが双方で努力しさえすれば、まともらぬ

限りのものでもないものでありますから、初めてのことでございまして、できるならば調停のラインで双方まともつてみたらどうかというので、せつかく今努力いたしております。裁定の問題については何とも今のところはお答えいたしかねます。

○淺沼委員 そうすると政府側の原案に出て参つておりますのは、八月から値上げをしよう、従業員側は四月からやろう、この期間の問題についてお互いが努力しようといふことで継続をされてゐるわけですが、さうに理解してよろしいのですか。

○長崎説明員 そうでございまして、いづれにいたしましても双方が努力をしておるといふことになれば、話し合いがつかないことになつて、八月でもないし四月でもないといふことが、大体話し合いのものにならうと思ひます。そういうものが出たときには、やはり予算の裏づけはされるということになるのでしようか。

○長崎説明員 そこはまだ話し合いがついておりませんから、わからないので

○淺沼委員 今度の官庁におけるベース・アップは、勧告より下まわつておりますけれども、年末手当として〇・五であつたものが〇・八になるようであります。従ひまして国鉄の方には年末手当並びに氷手当といふものが、夏季のそつちのものがありませんか、本年は夏季手当を中心として相当深刻な闘いがあつたやうであります。他の官庁にあつて国鉄にないといふところに、しかも賃金ベースの点から申し上げても、何も特別に国鉄

がいいというわけでもないやうでありまして、その年末手当あるいは夏季手当等について、今後お考えになるといふ考へを持っておられるでしようか。

○長崎説明員 手当の問題については、私詳しいことを存じませんけれども、何か立て方が違ふやうであります。

○淺沼委員 次に伺ひたいのは、首の問題です。行政整理は政府の方針をきめたやうであります、その結果、われ／＼の知る範囲においては二万二千二百三十二名とか、国鉄側において首を切られるやうであります。しかし首を切るということは、従業員、労働者にとつては非常に重大な問題でありまして、今のやうな失業者が繰出をしており、こつちやうな深刻な経済界においては、ある意味から申し上げますならば、間接的な死刑の宣告のようなものであります。こつちやうことはなるべく避けなければならぬことであらうと思ひます。しかも当局側において一万六千人の増員を必要とする、それでは現在の国鉄が円満に動けないといふことを言われて、国鉄としては政府の方に一万六千人の増員を要求したやうに承つておるのであります。一方において増員を必要としながら、一方において政府の方から首を切れといふ、そこで国鉄側としては当然首を切らないで、一万六千人の人間を収容するやうなことになるなければ、国鉄全体が能率的に、なおかつサービスの機関として、奉仕的な仕事ができないといふ結果にならうと思ひますが、この矛盾をどこで御解決になるかといふ考へでしようか。

○長崎説明員 これは淺沼さん御承知

だと思ひますが、昭和二十六年年度の最初の予算においては、年度末までに一万数千人を減員する予算になつております。その減員を見通しての一万六千人の増員という要求をしたわけでありまして、今回の整理は九月末現在人員で、それから二万何千人、最初の案は三万幾らでありましたが、い／＼折衝の結果二万二千人、しかもその二万二千人の中には、長期欠勤者の一万数千人といふものが入つておるのであります。でありますから、現実整理されるというものは、私はさう大なる苦痛なしに行ける、かやうに考へます。と申しますことは、われ／＼の仕事は一般官庁と違ひまして、事業の繁閑、いろいろなことに応じて増減員いたしておりますから、私は本来ならばいゝゆる行政整理なるものはないのであります。こつちやういふ趣旨を政府においても認められた結果、ただいま申し上げたやうな僅少の数にとどまることとに相なつた次第であります。

○淺沼委員 そこで長期欠勤者の問題であります。長期欠勤者は事故のある者が欠勤をしておるといふ形にならうと思ひます。長期欠勤をすべき條件がなければ、長期欠勤をしないわけでありまして、事故のある者が長期欠勤をしておる。主として病気が欠勤その他のものがあつたと思ひます。病気で長期欠勤しておる者を首切るといふことになれば、自然そのうちの生活はやつて行けないこととなる。病気でない者は、他に転業といふことも許されるのであります。しかし病気で欠勤しておる者が首切られたら、自然淘汰の形になりますけれども、家庭の生活はやつて行けないとい

う形が出て来るのでなからうかと思
うのであります。そういう意味におい
て長期欠勤者を首切りの対象にするとい
うことは、相当真剣に考えなければなら
ぬ問題だろと思うのであります。その
点について、長期欠勤者について
もつと親切なやり方というものを考
えにあらぬでしょうか。

○長崎説明員 はつきりしたことを申
し上げかねるのですが、長期欠勤者の
扱いは、ちよと休職みたいな形にな
つて、これに対する立法が今度出るは
ずだと心得ております。

○淺沼委員 休職だということになり
ますれば、待命制度という形を採用
する結果にならうと思ふのでありま
す。まだ私どもは国鉄の内部に待命制
度があるというのを伺つておりま
せん。しかし今の答弁によりますと、
鉄における人員整理は、待命制度を採
用する結果になりはしないかという
考えを持つのであります。そういうよ
うな結果になるであらうでしょうか。そ
うすると莫実の意味における整理では
なくして、待命制度による整理という
形になりますか、さよう理解してよろ
しいでしょうか。

○足羽政府委員 ただいまの總裁の説
明に、私補足さしていただきたいと思
ふのであります。先ほど整理人員とし
て總裁があげられた数の中には、病
気の長欠者がその人数のうちに含まれ
て、定員外の扱いとしてめんどうを見
る。こういう意味に總裁はさつき説明
をされたわけでありまして、待命制度と
おつしやいまして、休職という扱い
になると思ひます。そうして籍を残し
てめんどうを見る。それはさつきの整
理人員の数の中に入るわけでありま

から、つまりそれだけ整理者が減るわ
けであります。

○淺沼委員 そうすると二万二千有余
の人を首切つて、そのうち長期欠勤者
が一万三千人ほどある。その方々は整
理ではなくして、待命制度で休職を命
じて、それに対して手当を支給するとい
う結果になるでしょうか、そういうた
しと、これは整理ではないとい
ことになる。要するに整理ではなくし
て、新たに休職制度を採用する、待命
制度というものを採用するような結果
になつたと理解してよろしうござい
ますか。

○足羽政府委員 待命という名前では
ございせんが、大体そういうふう
に御理解いただいてもよろしうと思ひま
す。

○淺沼委員 そうすればこれらの人に
は、賃金の中の何ばかを支給しなければ
ならぬということにならうと思ふので
あります。いわゆる待命であるがゆ
えに、全額賃金を支給しないので、その
うちからある程度の額をきめてやらな
ければならぬと思ふのであります。が、
基本的な賃金がありまして、何ばくら
いのものをそのうちから支給して、そ
の人の生活にどういふ影響を及ぼす結
果になるでしょうか。これについて
は、資料で御説明していただいてけ
うです。

それから首切りの問題については、
団体交渉をやつて行われるのか、この
行政整理については、前の定員法の施
行と同じように、一切団体交渉をやら
ないということになるでしょうか。労
働組合の自主性を認めての首切りの問
題ということになれば、労働組合にと
つては、これほど重大な問題はござい
ません。従ひまして、労働組合で持つ

ております基本的人権保護のための団
体交渉権は、明らかに活用されて参ら
なければならぬと思ふのであります。
そういう意味合いにおいて、この首切
り問題については団体交渉権を活用さ
れるのか、あるいはこの団体交渉をや
らないでずばりやつてしまふのか、
こういう点について、ひとつ伺つてお
きたいと思ひます。

○足羽政府委員 団体交渉の対象にな
ると思ひます。

それから先ほどのお話でございま
す。実ははつきりした資料を持つて来
ておりません。たしか本俸と扶養手
当、勤務手当を加えた総額の最高八
割以下のものを、それ／＼公傷病ある
いは私傷病という／＼区別があると思
ひますが、支給するような内容できめ
られる予定になつております。

○淺沼委員 その話を聞けば聞けば
ど、行政整理ではなく、待命制度の採
用だということになるわけですね。

○足羽政府委員 はい。

○淺沼委員 わかりました。それから
もう一つ、これに関連をして伺いたい
と思ふ点は、人員整理に伴う退職金
か。これは總裁には少しこまか過ぎる
から、監督局長の方から願ひます。や
はり首を切られることになつて、人員
整理が行われる場合には、退職金は何
ばくらい出せるのだということが、首
を切られる者あるいは自発的に退職し
ようという者にとりましては、非常に
重大な問題だと思ひます。そこで一体
何ばくらい出されるものかというこ
と、またこの出す額についても団体交
渉にゆだねられるのかどうか、これに
ついてお伺いしたいと思います。

○足羽政府委員 どのくらいな率で出
すかというところは、私、実はまだはつ
きり知らないでございまして。今回の
行政整理に関連をして、あるいは税法
上の軽減の取扱ひとか、いろいろ／＼問
題がありまして、まだそういう点がき
まつておりませんが、近々きまるはず
でございまして、それに歩調を合せ
て大体今後きまると思ひますので、今
私、ちよととはつきりとはまだ申し上
げかねます。

○淺沼委員 それに関連をいたしまし
て、恩給法のことをお伺いいたした
のであります。一般公務員の恩給法の
ことについても、いろいろ議論がある
やうであります。それと同時に国鉄の
関係においても、この問題については
もつと現状に即した恩給が必要ではな
いか。人間がある仕事に自分の生命を
捧げて働き、それがやめた後において
その人の老後をよく見るといふことは
当然なことでありまして、恩給制度と
いうものは、必ずしも否定すべきもの
ではないと私は考えておるのでありま
す。しかしその恩給制度をきめるには、
やはりその作業々々の関係において、
その実情に合せたようにしなければ
ならぬと思ふのであります。国鉄当局
においては恩給法の改正、現実に
合わない恩給に対しては、改正をする
というようなお考えを持つておるのか
どうか、この際承つておきたいと思
ひます。

○長崎説明員 私は従業員の老後の問
題、職をしろいた後の安心感といひ
ますか、そういうものについては、淺
沼さんのお考えと同じようなことを考
えております。どうしてもこれを安定
させて、安心して職務に従事してい

だくということとは、きわめて重要なこ
とと思つております。なお恩給法の改
正につきましては、今たしか人事院そ
の他で案を練つておるやに私は承つて
おります。しかしその内容は、私まだ
はつきり存じません。

○淺沼委員 それからこの際鉄道当局
から伺つておきたいと思ひますが、今
出されて参りました法案は、運賃値上
げに關するものであります。しかし鉄
道関係の法案を審議するにあたりま
して、当然付随して来なければならぬ法
案があると思ひます。大体どうい
う法案を出されるのか、この際これを承
つておきたいと思ふのであります。こ
とに今労働者側において非常に問題に
なつておりますのは、交通事故に對す
る法律が非常に要望されてゐるやうで
あります。もちろん政府側において
は、鉄道保安法というやうなものを考
えておられると思ふのであります。が、
こういうやうなものについて、どうい
うやうなお考えを持つておられるの
か、これを説明願へれば非常にありが
たいと思ふのであります。それから国
鉄に災害が起きたとき、従業員の立場
は保障されておらないのであります。
この災害補償に對して、どういふやう
な考えを持つておられるか、この際承
つておけば非常に幸いだと思ひます。

○足羽政府委員 この臨時国会に提案
いたします法律は、この運賃法の改正
と、先ほどちよと申し上げました長
欠者を休職にするという点に關して
の、現在の国有鉄道法の一部改正を出
すことにならうと思ひます。

それから今お話のありました保安
法、それから施設基準法の話かと思ひ
ますが、実はこれら二つの法律は、国

鉄といわずあるいは私鉄といわず、鉄道全体に通じましての施設の基準が、現在それ／＼省令でまわつてゐるわけでありまして、そういうものを法律に格上げをして、内容をもう少し明確にいたしまして、かつそれらのきまつた時期がずつと以前でありますので、時代も非常にたつておりますから、見直して、一定の基準を與えて、鉄道の施設を輸送機関の安全という面からはつきりいたして行きたい。それが施設基準法の抽象的な立法をしたいという趣旨でございます。それから鉄道保安法と申しますのは、鉄道の運転につきまして、やはり国鉄、私鉄を通じて、その共通の基準をもつて運転の安全、保安という観点から、明確な一つの線を出して行きたい、こういうことではないか。内容を立案、検討いたしておるわけでありまして、実はまだ国会に提案して御審議を願うという運びになつておりません。内容の詳しい点については、そういう次第でありますから、ここで説明することを省略させていただきます。

○淺沼委員 最後に一点、これは大臣並びに国鉄總裁に伺つておきたいと思ふのですが、今労働三法の改悪問題が問題になつております。しかし国鉄におきましては、労働者の罷業権というものはとられておるわけでありまして、しかし罷業権がとられたときの客観的情勢というものは、二、三日前後における日本の客観的な情勢が、そういうような立法になつて現れておると思ふのであります。しかし大体において労働組合も、民主的な労働組合として労働運動をするようになっておるものでありまして、国鉄におきましても、この労働者の基本的人権であります

罷業権という問題については、真剣に労働者の立場を考へて取組んで行くべき問題ではないか。そういう方面における法律の改正ということも考へてしめるべきだと思ふのであります。大臣並びに總裁は、労働者の基本的人権が狭められてゐる国鉄の従業員の間にかんがみつつ、これをやはり元の基

本的人権を認める立法に返すというようなお考えにはなれぬものでしょうか。その点をひとつ伺つておきたいと思ふのであります。いわば独立が行われるようなことになつて参りますならば、日本は日本人自身の力によつて、日本の再建をやつて参らなければならぬと思ふのであります。従ひまして占領政策施行のために、いろいろとなされておりました政令あるいは法律というものは、当然日本の労働者の自主的立場を考へられまして、憲法で規定されております基本的人権を認めて行くという立場をとるべきであらうと思ふのであります。そういう意味合

いにおいて、自然公共企業体労働関係法を改正して参らなければならぬというところになるだらうと思ふのであります。監督者の立場から考へ、また監督当局の立場から考へて、基本的人権を奪われておる鉄道従業員の基本的人権を、返してやるというようなことは考へられぬものでしょうか。

○山崎國務大臣 お答えいたします。ただいま御指摘の点は、すなわち公労法により罷業権を抑えられておる点をお尋ねと考へるのであります。もちろん今お話の通りに、当時の国情が今日の立法の姿を得たことは、御説の通りであるのであります。しかしこれを高所大所から通観いたしました場合には、

いは、国情が徐々に安定をしつつかる今日の際でありますから、これをさらに狭めるといふ点には、私も十分賛成はできないのであります。これはむしろ今後改悪があるような場合には、御説のような線に沿つて進むべきではなからうか、かように考へておる次第であります。

○淺沼委員 山崎運輸大臣から非常に心強い答弁を伺ひまして、非常に喜びにたえません。というのは、ややもいたしますならば、日本が独立をしいよいよ自立をして行こうという傾向のときに、せつかく持つております基本的人権を狭め、あるいは民主主義の立場を狭めて参るという傾向が非常に多いのであります。そのことがあつて現われ、あるいはそのことが労働三法改悪というやうな形になつて現れておるのであります。今大臣は、今持つておるものを狭めることはやらないであらうとおつしやつたのであります。これは当然なことでありまして、

鉄道従業員各位が持つております憲法で保障された人権を、これ以上狭めるといふやうなことは考へ得ないことだと思ふのであります。しかし私が質問をいたしましたように、占領政策施行のための一環となされたものに対して、慎重に考へて、やはり時代に合つたやうなことにしなければならぬというのを伺ひまして、心強く感じます。これをただちに取上げるかどうかというところは、大問題であらうと思ふのであります。堅持の上におきましても、そういうやうな堅持で従業員の基本的人権を尊重されて、總裁並びに大臣は大いにやつていただきたとい

いうことを心から念願いたします。以上をもちまして私の質問を終ります。

○江崎(一)委員 関連してお伺ひしておきたいのですが、今の長崎總裁の言によりますと、二万二千三百二十二名の人員整理を、九月現在の人員から行ひ、しかし一万三千名の者が長欠者であり、これを含んでおるから、実際の首切りの人員はもっと少くなり、大体九千人くらいになるといふお話のよう

に承つたのです。この九千人という人員整理は、やはり血が出る首を切るわけなんです。この人員整理でこういふやうな減員をやつても、国鉄はやつて行けるのかどうか。自分はあちらこちらを見まして、この減員が国鉄を半身不随にするのではないかと危惧を持つのですが、その点についてはどうですか。

○長崎説明員 それは先ほども申し上げましたように、二十六年年度の予算において、すでに年度内において一万数千人を減員する計画のもとにできておるのであります。

○江崎(一)委員 実は非常にふしぎなことを、私はこの間国鉄の労働者から直接聞いたのです。それはこういうこととです。今度ひとつやめてもらわなければならぬ、しかしこれは前の首切りとは性質が違ひ、今度は君に新しい任務を與へる、今度やめてもらつたら、さつそく警察予備隊に入隊してもらふ、そして給與その他は決して悪くしない、また在職年限は引續いてこれを換算するようにはからうつもりだから、そのつもりでよく考へておいてもらいたいというやうなことを、ある自分の監督者から言ひ渡されたということを聞いたのです。總裁はこういうことを

部下がやつてゐることを御存じやうか、またそういうことについてどう思われますか。

○長崎説明員 私はそういう話を聞いておりませんし、そう無理なことをしなくても、大丈夫整理ができるのじやないか、こう確信しております。ただ一番困難なのは何かと申しますと、配置転換なのです。私の職場は、御承知のようにある一箇所に集中いたしておりません。日本全国にばらまかれております。しかもその職種の間には、過剰のものもあり、非常に少いものもあるというやうな、非常なアンバランスがあるというところは御承知の通りだと思ひます。それを是正することが一番むずかしいのであります。四十数万人の間から、八千や一万の整理をするというやうなことは、私はそう無理な、いわゆる血で血を洗うというやうな無理をしなくても、可能だと確信しております。

○江崎(一)委員 これははなはだしき暴論であると思ひます。今首を切られたら、首を切られたらその日の生活に困る労働者の生活を知らぬのかもしれぬ。だからそういうことをぬけ／＼と言われるのかもしれませんが、実際は先ほど淺沼委員が言われたように、これはまつたく死刑の宣告である。そう輕々しく考へられては困る。またそういう九千人からの整理については、今何か具体的な整理基準について考へておられるか。その点、整理基準を何か考へておられるやうであつたら、それを話してもらいたいと思ひます。

○長崎説明員 今着々準備をいたしておりますので、まだお話しすることはで

きません。

○江崎(一)委員 この十一月一日から運賃が値上げになる、それに引続いてこの整理をやるというのに、いまだに具体的の方針が立つておられないようなことでは、国鉄総裁としてお役が勤まらぬ。そういうことを言うて今あなたに逃げておられる。現実には同答をさぼつておられるのだ。こういうことは当局として、もうはつきり方針を立てていると思う。あなたが御存じないならしかたがないが、着々準備をしておられますというところで逃げることは卑怯だと思ふ。その点をはつきりしてもらいたい。

○長崎説明員 私は逃げてゐるわけでも何でもないのであります。予算のできるちよつと前にきまつたことは御承知であらうと思ひます。それを今すぐどういう方針でというような、そういうこまかいことは申されません。御説の通り、人の整理をするというようなことは、決して軽々にやるべきことではないのであります。慎重にやります案を練つて実行しなければならぬものと思つております。

○岡田(五)委員長代理 江崎委員に申し上げますが、この間のあなたの質問に對しまして、当時経理局長の答弁が十分であるということでありました。が、今吾孫子職員局長が参つておりますので、今追加答弁をしていただきます。

○吾孫子説明員 先般お尋ねのございましたのは、青函連絡船の火手の整理の事実があるかどうかというお尋ねであつたように承つたのでございます。が、本年の四月からだいままでの間におきまして、火手の整理というよう

なことは別にやつておりません。ただ乗務定員を二十五年度に比較いたしましたら、二十六年は若干削減いたしておりますので、現在火手の面におきましては、多少過員のやうな形にはなつておりますが、これについて何か整理をしたというやうな事実も、調べましたけれどもございせん。ただいままでにやめた者は、なくなつた人と合せて十名程度でありまして、別にそのやうなことではないのでございます。

○江崎(一)委員 なくなつた人とやめた方、合計十名というやうな御回答であつたのですが、なくなつた方もあります。しかしやめさせられた人があるわけですから、そうして聞くところにより、現在二百二十名になつております。それで労働強化が行われる。火夫の人は非常に疲れてやり切れないといつてゐる。こんなひどい労働強化の状態で行くつもりかどうか。この前の委員会でも聞きましたところ、これはメカニカル・ストリーカーがとりつけられたから、これでよいのだというやうな、でたらめな答へでした。で、この問題をさらに説明してくれというところをつけ加えておいたのです。この点をあらためて追加して御回答を願ひたい。

○吾孫子説明員 ただいま定員の件について、数字をあげてお尋ねになりましたが、火手の昭和二十五年の定員は九百四十二名になつております。それを本年度は七百九十四名に削減いたしましたので、差引百四十八名の定員減になつておるわけでございます。それで現在員は八百八十三名おりますので、差引いたしますと、新しい定員に

對して八十九人は過員になつておる、こういう数になつております。それでメカニカル・ストリーカーというお話しもございましたが、この定員を査定いたしましたのは、実は従来一つ一つのボイラーに全部定員を張りつけてあつたわけでありまして、船によりまして五つのものもあります。六つのものもあるやうであります。それでそのボイラーのうち、一つだけはいつも予備といふことで使つておられます。その使つておられないボイラーに對しても、使つておられるボイラーに對しても、定員を張りつけてあつたわけでありまして、予備のボイラーを使ひます際には、どれか現在動いておられますボイラーを休止するといふやうになつておりますので、その予備に張りつけてあつた定員だけを削減した、こういう關係になつております。それからたゞいまい何かに無理にやめさせた者があるといふやうなお話がございましたが、その点も実は現地の方にも聞き合はせまして、一応調べたのでございまして、無理にやめさせたといふやうな事實はないといふやうに聞いております。

○江崎(一)委員 いろいろな官庁で、職制を通じて調べた結果と、われわれが直接労働者に、だれの目も光つていないところで聞いたのでは、まるで反對の結果が出て来るのです。これは私たちが労働者の方に直接聞きまして、そうしてこの委員会でもその真偽をたゞしておるのであります。ところが職制で調べられますと、労働者はなかなか正直には言わぬのです。そういう点をよく考慮して考えられませんか、とんだことになると思ふのです。そういう点について特にこれから考慮して

もらいたい、そのことをつけ加えておきます。

○原(彪)委員 昨日は總括的な御質問を申し上げましたが、今日は少し細かい点をお聞きいたしますから、大臣、總裁以外の係の方でつこうでございまして、答弁を願ひたい。

大臣に先に一点だけ伺ひたい。これは新聞紙上でもよく報道されておりますが、線路、まぐら木の耐久年数は、御承知の通り大體線路は三十年、まぐら木は八年と私は記憶しております。まぐら木は全国的にこれの補修取替といふものをやらなければ、交通の安全性といふものは確保できないと思ふのであります。しつかりした線路の上に汽車が走り、國民が安心してそれに身をゆだねて旅行するのでなければ安心して行けないと思ひますが、今後貨車、客車の安全性といふ見地からして、安全のためにこれを保守し、改修して行くのには、相当な費用がかかると思ふのであります。資材もいろいろありますが、大臣として今後これに對してどういふお考えでおやりになるか、その一斑を伺つておきたいと思ひます。

○山崎國務大臣 特にお名指しのお尋ねであります。今日の國有鐵道の姿は、先般申し上げたように、十年といふもの酷使に酷使を重ねて参つておりますから、ひとりまぐら木ばかりではなく、レールも、その他の施設も、相当危険線の手前まで行つておるやうな箇所が、技術的にはあつたかと考へるのであります。今お話の通りに、資材の供給の關係もあります。これの予算の裏づけも用意しなければならぬ

のでありますから、全国的に一斉に改めるといふことは、経済的にも不利益なことでもあります。できないことではあります。が、こういうことは今まで調べたやうな、いろいろな施設の比較、研究、較量をして、危険の迫るものから徐々に重点的に、予算の許す範囲においてやつて行かなければならない、當議論であります。さう申し上げざるを得ないと思ふのであります。さらにこれを技術的にはどうかという掘り下げたお尋ねになりますと、私は技術面についてはまことにしつうとであり、申し上げようと思ひます。

○長崎説明員 ただいまの原委員の御意見は、きわめて重要な御発言でありまして、線路のまぐら木、これは非常に大切なものでございまして。今のお尋ねは、現在のまぐら木をとりかえて行くのに、資材の面、資金の面、その他でだん／＼きゆう／＼になつて来る。従つてそれをどうするかといふお話だろ／＼と思ひますが、これはまたこれらいろいろ／＼方法を考へなければならぬと思ひますけれども、たとへば私どもが鐵道におりました当時、資材などで、だん／＼／＼がなくなつて来る。くりがなくなつて来たから、まぐら木をどうしようかと心配したこともございましたが、しかしその後注入の方法によつて松でも。あるいは場合によれば、ぶなでも使えるやうになつたといふこともございます。今日ではまだこのぶな材はあまりたくさん使つておられぬと思ひますが、ぶな材をいろいろ／＼／＼／＼を加へまして使ひますれば、御承知の通りぶな材は日本に相当ございまして、まあ資材の供給の方は何とか行く

○**原(地)委員** 全国的の線路を考えますと、これを完全にやるには相当な年数と相当な費用と相当な資材がいると思います。これを現在の物価で直すとするならば、概算どれくらいの費用で、どれくらいの鉄材がいるか、また何年計画でやりになるか、そういう計画を現在お持ちになつておるかと思つてお尋ねしたのですが、概略でけっこうですか御方針を承りたい。

○**長崎説明員** 大体私の経験から考えますと、正確な数字はわかりません。

懸念もあるのであります。当初予算のときには四千六百両の予定でございましたが、現在何回くらい貨車ができておつて、年内にはたして五千七百両全部製造ができるかどうか、これが滞貨の掃に大きな役割を果すものでありますために、一応お尋ねしたいのです。

○長崎説明員 金の払いのおそかつたことは、これはかつてあつたようであります。最近はそのうことは絶対にないはずであります。もしあるとす

かと思いましたが、手数料をとつておつた。一時手数料が廃止になつて、また復活したようであります。またうわさによりますと、切符を売つた金を国鉄に払う、その期間中において、その金を二億ばかり交通公社が浮貸しをしたということも聞くのでありますが、かようなことが事実であるかどうか。またこの金の交通公社から国鉄に入る猶予期間は幾日ぐらいあるのか。また交通公社に出しておる手数料というのは、現在は何分であり、またこれを

予算上出なくなりましたので、公社の経営といたしまして、いろいろ多角的な経営を企図したということも、一つの原因だと思っておりますが、その出版事業の取次を行いました際に、先に雑誌の売掛代金を前払いいたしました、もちろん割掛でございますが、七割五分か何かでございました。それを小売店に流しまして、小売店からの取立金を回収するということを行つておつたのであります。それが出版事業の不況に伴いまして、小売からの回収が遅

たします。明日は午前十時より再開を
いたします。

午後四時二十三分散会

昭和二十六年十一月一日印刷

昭和二十六年十一月二日発行

衆議院事務局

印刷者 印刷所