

第十二回国会 運輸委員會 會議錄 第八号

昭和二十六年十月二十六日(金曜日)

午前十一時八分開議

出席委員

委員長代理 理事大澤嘉平治君
理事岡田 五郎君 理事原 隆君
江花 靜君 岡村利右衛門君
尾関 義一君 黒澤富次郎君
高田 弥市君 田中不破三君
圓谷 光衛君 島山 鶴吉君
藤井 平治君 山崎 岩男君
淺沼稻次郎君 江崎 一治君
飯田 義茂君 石野 久男君
出席國務大臣

出席政府委員

運輸大臣 山崎 猛君
運輸政務次官 關谷 勝利君
運輸事務官(鐵道監督局長) 足羽 則之君
運輸事務官(鐵道監督局副局長) 石井 昭正君
運輸事務官(鐵道監督局副局長) 石井 昭正君

委員外の出席者

日本國有鐵道總裁 長崎總之助君
日本國有鐵道總務局長 三木 正君
日本國有鐵道營業局長 津田 弘孝君
專門員 岩村 勝君
專門員 堤 正威君

十月二十六日

委員尾崎末吉君、片岡伊三郎君、坪内八郎君、前田正明君及び瀧尾君亮君辭任につき、その補欠として田中不破三君、江花靜君、高田弥市君、藤井平治君及び圓谷光衛君が議長の指名で委員に選任された。

十月二十五日

諸寄漁港に燈台設置の請願(有田喜一君紹介)(第二四〇号)
けい石に対する貨物運賃の等級引下げに関する請願(有田喜一君紹介)(第二四二号)
道路運送法改正に関する請願(木下榮君紹介)(第二四二号)
船舶港務工事施行の請願(佐々木秀世君紹介)(第二四三号)
越後線全通促進の請願(岡村利右衛門君紹介)(第二四二号)
金田岬に航路標識設置の請願(佐々木秀世君紹介)(第二四三号)
宇津野、落合及び小本間鐵道敷設促進の請願(小澤佐重喜君紹介)(第三一四号)
大樹、浦河間鐵道敷設の請願(伊藤郷一君紹介)(第三一五号)
三陸沿岸鐵道敷設促進の請願(小澤佐重喜君紹介)(第三一六号)
落合浦水路開通に関する請願(内海安吉君紹介)(第三一七号)
自動車運送事業免許制度廃止反対に関する請願(松木弘君紹介)(第三一八号)
同(島山鶴吉君紹介)(第三一九号)
同(庄司一郎君紹介)(第三二〇号)
同(三浦實之助君外三名紹介)(第三二二号)
同(坪川信三君外二名紹介)(第三二二号)
同外一件(神田博君紹介)(第三二三号)

同外一件(遠藤三郎君紹介)(第三二四号)
同外四件(五島秀次君紹介)(第三二五号)
同外一件(中村幸八君紹介)(第三二六号)
同外二件(宮崎靖君紹介)(第三二七号)
の審査を本委員会に付託された。
本日の會議に付した事件
國有鐵道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出第一号)

○大澤委員長代理 これより會議を開きます。
委員長不在でありますので、私が委員長の職務を行います。
國有鐵道運賃法の一部を改正する法律案を議題といたします。質疑を続けます。江崎君。

○江崎(一)委員 この十月に國電のダイヤの改正をやつたのであります。が、これによると乗務員の勤務時間が、戦争中の東條時代と同じようになつたといふことを聞くのですが、その状態は改正前とはどのように變化したのか、御説明を願ひたい。

○石井(昭)政府委員 鐵道職員は勤務時間については、労働基準法によつても保障されておられますし、また団体交渉の対象となつておるのでございと思います。ただいま具体的な資料を持ち合せておりませんので、調べましてお答えすることになつたと思ひます。

○江崎(二)委員 われ／＼の調査によりますと、乗務員の乗務時間が大体二割余り増加することになつておると思ふのです。乗務員の体力その他から考えまして、これは無理ではないかと申します。その点十分御調査の上、次會に御回答願ひたいと思ひます。

次にこれも労働強化の最もひどい例と思ひますが、それは大崎の國鉄被服の工場です。これは試験的であり、血沈を調べます。それから十分に労働をさせる。また晩に血沈をとる。その血沈が少しか下らない。もう少し使えろ、こういうふうな労働に耐える体力の限度を調べておるようであります。

○長崎説明員 ただいまのお話は、私まだ就任早々でございまして、よく承知しておりませんが、科学的ないろいろな研究をすることについては、むしろそういう方向に進むべきものであつて、ただ勤であるとか何とかではなしに、科学的にやりたいと思ひます。

○江崎(一)委員 こういう席上で、その實際をよく御存じなく、科学的だから最も合理的ではないかという議論は一応立つようであります。しかし實際はそういう科学的な観点から、労働

者の健康を保持するために血沈試験が行われておるのではなく、どれだけ使えるか、どれだけしければ油が出るかという考え方からの血沈検査であるのであります。現実はその通りです。だから總裁が今頭の中で考えてお答えなさつたことと事實とは、大分違つておる。これは私は念のために申し上げておきます。これもよく勉強しておいてもらいたい。

その次に、これは國鉄全体の従業員の問題ですが、御存じの通り考査制度が設けられました。考査制度によつて十分勉強させ、そのために輸送の能率や旅客の安全をはかる、こういう御意見でありました。が、実はこれが非常に大きな従業員の、必要以上の負担になつておるのです。今申し上げたように、國鉄現業労働者の労働負担はますます／＼重くなつて来る。そこへ考査制度がありますために、もしもこの試験に落ちたら降職させられてしまふ、そういうわけで、現場から解放されて家に帰つても、やはりこの試験のことが頭にこびりついて、十分な休養もとれないという現状になつております。この考査制度については、理論的には非常によいように見えるのですが、實際はそういうふうな國鉄の労働者諸君の健康に、非常に大きな害があるやうな形で現れておるということについて、われ／＼非常に多方面から陳情を受けておるのですが、そういう点についてはどういふふうに考えておられるか。

○長崎説明員 もしそれが非常に害があるならば、これは実際と理論とよく調和させなければならぬと思ひます。

○江崎(一)委員 たいへん簡単に答えていただくのですが、これは誠意をもつてやれば十分に勉強して検討してもらわなければいけません。その結果はやはり次会でもよろしいから御報告をお願いいたします。

○石井(昭)政府委員 運輸考査のお話かと思つておりますが、これは私も運輸省の立場といたしましては、旅客の生命、財産を保全する意味から、ぜひ実施してもらわなければならぬと考へておるものであります。これを緩和することは思つておりません。

○江崎(一)委員 支配者の立場になると、そういうことが平気で言ひ得るのである。しかしながら労働者の立場から考へますと、そういうことは言へない。なるほど国民の生命、財産は大切なものです。それと同様に労働者の健康ということも非常に大きな問題です。それを簡単に片づけては、大きな問題が起ると思ふ。これは警告しておきます。

その次にもう一つ伺ひたいことは、ただいま無事故月間運動を展開しておられます。この運動によつてほんとうに事故がなくなつておるのかどうか、統計によりますとなくなつていふやうになつておりますが、実際はどうですか。

○石井(昭)政府委員 私の承知しておりますのは、無事故月間というやうなことは、中央なり何なりの命令でやつておるといふことでなくして、御承知の桜木町事件以来、国鉄の各現場の職員が自発的に、ああいう社会的に

歌ない事故を起した、ぜひ運輸の安全を守りたいという気持から、各地区ごととに團結して、その地域の現場職員の申合せでやつておるといふ話は聞いております。従つてその効果は相当上つておるやうに聞いてはおるのでございませう。私どもの方で具体的数字をもつて集計はいたしてございせんので、ただちにお答えはできませんが、非常に成績良好のやうに聞いておる次第であります。

○江崎(一)委員 ただいま御説明のやうに、これは当局から各現場に命令したのじやありません。各現場が自発的にやつておるのだという形になつてゐるのです。しかしながら実際はどうかという、当局の意思に従つてこれにやつておるものだとわれわれは解釈しております。この無事故月間運動は、実際に下へ行つて実情を聞いてみますと、戦慄すべき状態を現出してあります。例をあげてみますと、東京機関区で、構内で働いておる従業員——これは決して乗務員じやありません。その人たちが、手不足であるために列車の運転をさせられたわけですから、そこで三人が機関車に乗つております。おそろしく構内で貨車を動かしておつたのだらうと思ひますが、キヤッブリンがはずれた。それで一人が転落いたしました。片手片足を切つてしまつた。こういう事件がいつの間東京機関区においてあつた。ところがこれについては、無事故月間であるといふことで、これは別に指示もしない、しかもこの車は廃車である、これはかつてにやつたのだといふことで、この事故が公傷といふまつた。ちよつとした事故が起つて

も、今までつた事故として届けられるものが、この月間の運動のために、まるく治めてしまつて表に出さないう、さういふ悪風が現場にある、さういふ事実を皆さん御存じかどうか、その点を御存じなかつたとしたらたいへんなことだと思ふのだが、その点当局はどうですか。

○石井(昭)政府委員 無事故月間運動は、事故をなくするための運動であつて、事故を隠すための運動ではない、さういふ信じております。お話のやうな事例は、いつ何日どこで起つたのか、お知らせ願へば調査をいたしたいと思ひます。

○江崎(一)委員 今の事故は、この十月の中旬に起つたばかりです。しかも皆さんのおひざ元の東京の機関区で起つたことでありまして、これは十分に御調査をお願いしたいと思います。次会にぜひ報告をお願いいたします。

その次に、これは問題がちよつと飛びますが、下山事件のあつた直後の話です。当時の副総裁が、制服の警官に對しては無賃乗車を許せというやうな通牒を出したのであります。これは責任行為ではないか、責任を構成するのではないかと疑ひを持つておりますが、その点総裁はどう考へておられますか。

○石井(昭)政府委員 総裁にお尋ねであります。総裁の御就任前のことで全然御存じないと思ひますので、私から御答えいたします。これは現在でもさうございしますが、当時われわれは占領軍の命令に従うという義務を持つておりましたので、その趣旨にのつとつて通牒を發した次第であります。

○江崎(一)委員 そうしますと、これはなるほど責任を構成するのだが、占領軍の命令でこれをやつたのだから、いたし方ないのだという御意見で

○石井(昭)政府委員 責任を構成するものとは考へておりません。

○江崎(一)委員 今の警官が無賃乗車を全部運賃をとりますと、今度の首切りを予想されているところの二万人余りの従業員を首切らないで済む。十分それくらい財源が出るのであります。それを一片の通牒で、当時の副総裁の腹でこれを免除したといふことは、理由なくしてこの国鉄公社に大きな損害を與えたといふことになるので、これは当然責任行為であるといわれは考へるのですが、その点はどうですか。簡単に私はそう思ひません。これは通らぬと思ふ。

○石井(昭)政府委員 見解の相違であると思ひます。

○江崎(一)委員 はなはだ不親切な答弁です。見解の相違といふことで——これはさういふ国会で言うべき言葉ではないと思ふ。少くとも誠実に答弁すべきさういふ委員会が使うべきではない。これは答弁の意思がないやうだから、それくらいにしておきましよう。

次に、現在国鉄がずいぶんたくさん下請会社に、工事を請負わしてゐると思ひますが、現在年間どれくらい工事を請負わしてゐるのか。

○三木説明員 詳しい数字は手元に持つておりませんので、後ほど調べて御報告いたしたいと思ひます。

○江崎(一)委員 経理局長が一年間にどれくらい下請を使わなければならぬ

かといふことを、今御存じないといふことははなはだふしぎに考へるのだが、それでは一体経理局長の職が勤まるだらうかと私考へるのですが、どうでしょう。それで務まりますか。今度の行政整理では一番にやめてもらわなければならぬと思ひますね。どうですか、わからぬですか。下請に出しておる仕事を全部国鉄内部でやるといふと、どういふ点にぐあいが悪いことがでるのですか、それともわかりません。

○三木説明員 鉄道の仕事には、修繕の仕事と新しい工事をやる仕事と二種類ございします。修繕をやる仕事におきましては、大体において例年の工事量といふものは、線路の増減であるとか、輸送力の非常な短縮などない限りにおいては、一定するわけでございます。でありますから修繕に関するものにつきましては、主として直営と申します。自分のところの職員にやらせるのを事前にいたしておきます。しかしながらこれにもたゞさんの例外がありまして、特に電氣のように非常に便利であるけれども、施設に大きな金と資材を要するやうなものにつきましては、その保守の全勢力を常に保持することが、かえつて不経済のやうなものもあります。でありますからさういふ修繕の工事であります。外部の請負業者に請負させる、あるいはまた戦後修繕を要するものが非常に多い。資材、資金も手当てできたといふ場合には外注する。たとえば電車のモーターとか、貨車、客車の修繕といふやうなもの、一部外部に出したのもございします。普通の状態になれば、原則として修繕工事は自分でやり

まして、例外的にテンボラリーのもの、あるいは異状なものを外注するといふ形になります。それから建設関係の工事につきましては、その年々の事情によつて非常に違ひのであります。ある年は非常に電化が多かつたり、あるいは貨車の製造が多かつたり、そのとき々の経済状態と輸送状態、資金の状態、そういうようなものとのらみ合せで、一方また産業経済政策的にきめられる場合も非常に多いので、これに對して十分な自営能力を持つていふことは、非常に不経済になります。これに對しては設計の能力あるいは工事を監督する能力、そういうものを自分で持つことにいたしました。原則として外注をするというのが建前でございます。しかしもちろん原則はそういうふうな外注をして請負わせるのであります。特別の線路を敷く作業でありますとか、あるいはポイントをどうするとか、信号機をどうするとか、そういう運輸の安全性に非常に重要な關係を持つ設備につきましては、直營でやらなければ安心ができませんので、そういうものは直營でやるといふ方針でございます。もちろん大体の予定は、年度の初めにどの程度外注するといふことをきままして、予算的にも科目を設けまして、外注と直營というものを全部わけてあるのであります。とにかくそのとき々の情勢に應じて、その予算をかえてやることはやるわけでありまして、それでたゞいま明確にどれだけを外注しているか、どれだけを直營しているかといふことは申し上げかねる、こういうわけでございます。

○江崎(一)委員 これは非常に重大な問題だと思ひますので、後ほど詳細な資料を出していただきたいと思ひます。今経理局長からいろいろ答弁していただきましたけれども、この前の青函連絡線のメカニカル・ストーリーカーの問題、これはきのうその直接の係の人が来て話をしておりましたが、まだメカニカル・ストーリーカーを使用しておらぬのです。それからまた新鶴見のカー・リターダーのとりつけの問題ですが、これはなるほどとりつけられましたが、これは雨が降ると役に立たぬ。實際は二人で操作しておつたのが、一人少くなつたために、雨が降るとカー・リターダーはブレーキがきかない。そして重い車になります。非常に苦勞するのです。かえつて労働強化が起つてゐる場合がある、こういうことでありますので、ここで説明していただいたのと実情はなかく大きな差がある。そういう観点から申しましたも、これからはこの委員会はおしやべりするところではありせんから、實際の問題をよく調べて、責任をもつて報告してもらいたいと思ひます。今の外注の問題、下請の問題など、国鉄としては非常に大きな問題であります。なぜこれはひとつ詳細な資料を出していただきたいと思ひが、いつごろ出していただけますか。

○三木説明員 メカニカル・ストーリーカーをつけてないといふことは、だれが申し上げたか知りませんがつけております。新しい旅客船にはみなつけております。しかしこれの機能が、ある特定の石炭でないとうまく行かない。ところがその石炭の配給が、このような情勢のもとではうまく参りませんので、うまく操作はいたしております。ただ渡島丸を改造しまして、昨年の十月であつたと思ひましたが、完成しました分は、それを改良したものでありまして、これは相當うまく動いております。將來はそういうものにもつと改良を加へれば、もつとよくなるのではないかと思ひます。それから新鶴見のカー・リターダーにつきましては、私どもの持つております貨車は、車輪の幅の種類が非常に多いのであります。それで圧搾空気による圧力が幾分不足する。車両によつて幅の広いものは非常に早くきくし、幅の狭いものはなかくきかぬといふような關係がありますので、その点がまだ十分ではありませんが、今度吹田にとりつけることになりましたれば、その点は改良して、もつといいものができはすのであります。新鶴見におきましては、非常に効率を上げておること、動かしたい事実だと思ひます。それから先ほど御要求の資料は、なるべく早く作成いたしましたしてお届けしたいと思ひます。

○江崎(一)委員 自由党の諸君もつづく言つておられたのですが、どうも国鉄は伏魔殿のような気がするといふことを……(だれがそんなことを言つた)と呼ぶ者あり) われ／＼もそういうような気がするのです。私ども非常に不思議に感じること何かといひます。国鉄は赤字々々といひながら、また總裁はサビスこれ勢めるといひながら、地方の三等車はなかくできない。ちよつと大きなシヨックでも與えられたら、ボディがこわれてしまふ。やうな木造車もまだたくさんあります。それにあの国鉄の本庁は、実にりつぱになつてゐる。特に總裁のお部屋なんか、宮殿みたいになつてゐる。これは一休金の使い方はどういふふうにしておるのか、はなはだわれ／＼はふしぎに思ふのですが、この点について總裁はどうお考えになりますか。

○長崎説明員 お説のように、地方の三等車はなかくりつぱになりません。これは戦災の結果もございまして、それを急速にやりたいのですが、なか／＼資材、資金、いろ／＼な面で制約を受けますので、その急速には参りません。私の部屋が非常にりつぱだと申されますが、けさ見えられた私の友人は、どうもお前の部屋は寒々として、はなはだ殺風景だ。こういうことを言われる方もございまして、いずれが真なりやは、おいで願つてとくと御調査願つた方がいかに思ひます。なお国鉄の鉄道が伏魔殿である、こういうお言葉は、少し私は言い過ぎではないかと思ひますが、いかがでございますか。はなはだ私は遺憾に存じます。

○大澤委員長代理 話を禁じます。

○江崎(一)委員 次は定期の割引の問題です。「国鉄運賃の改正について」というパンフレットをいただきました。これが、この二十一ページ、定期旅客は、一人キロ当り運賃収入三十一銭九厘に對し、運送原価は七十銭一厘でありまして、非常に赤字が出るやうな印象を與へると思ひます。この書き方は、自體に非常に大きなうそがある。これはほんとうですか、この点についてひとつお答え願ひたいと思ひます。

○津田説明員 お答えいたします。これは最も正確な、定期の運賃は定期人キロと申しまして、輸送人員と輸送距離をかけて割り算したもので、数字にうそいふわりは毛頭ございせん。

○原(彪)委員 ちよつと議事進行について。何かこの前のお話によりまして、この法案をきよ／＼上げてしまふといふお話であります。その前に一度理事會を開いていただくことを委員長にお願いいたします。

○大澤委員長代理 ただいま質問中でありまして、この質問が終つてから理事會を開きたいと思ひます。

○江崎(一)委員 われ／＼定期乗車券を利用する人たちは、勤め人あるいは学生といふ人たちが大体きまつております。この人たちが乗るのは、朝夕のラッシュのときです。だから少し詰めてなつて乗つてゐる。そうしますと、から列車に對して鈴なりに乗つてゐる電車、どちらが一人当りの原価が少くなるのか、こういう点から考えると、この数字は虚偽である。實際に原価は安くなつてゐると考へるのですが、その点は考慮しなかつたのですか。

○三木説明員 定期のお客さんはラッシュに乗るときが多いので、非常に満員になつて乗つておるのに、原価が高くなつてゐるのは、ちよつと奇異に思へるのですが、御承知のように定期旅客は、郊外から都心へ向つて朝はお乗りになり、晩は都心から郊外へお帰りのなる方が多いのでございまして、それです。しかも朝郊外から来た車を都心に置いておいて、お帰りのなるときに都心から出すという設備

方法でもあればいいのですが、そういう場所もないわけでありまして。だからから車で帰つて、またから車で迎えるということになるのであります。ほかの車両につきましてもいろいろ組合せもありまして、晝も働いて、夜も働いているという車両が多いのであります。しかし通勤、通学の車両、山手線のような車両は幾分違ふのであります。東北線、京浜線その他各県庁の所在地というような、都市におきまします通勤、通学というような輸送は、またたきの片道輸送になりまして、しかも一時に非常にたくさん乗る車両を動かさなければならぬために、運転士、車掌というような従事員も、その最中には非常にたくさん置かなければならぬというふうなことになります。私も何度も精査いたしましたのでございますが、こういう非常に高いコストがかかるのであります。

○江崎(一)委員 大都市近傍の問題を取扱うというふうになるかもしませんが、私滋賀県選出です。滋賀県というところは米の移出県であり、人間の移出県である。滋賀県の人はいま京都、大阪に行つて働くのです。朝の通勤時間には、列車が二本も四本も一緒に出ます。あるいは続いて出ます。そうして帰りはやはりその車がラッシュ時に続いて帰つて来るのです。これはから車で動いておるとは考えないのです。これはこまかい問題になると思ひますが、こういう点についてどうも数字が納得し兼ねたものであります。お伺ひした次第です。

次に、今度は客車並びに貨車の貨物の輸送賃金の値上げをやめるのですが、進駐軍関係は三個月ごとに運賃の更新

契約をするというのを聞いております。たしかこの十月がその更新期だと思つておりますが、そういう点について何か、今度の運賃改正に對応したような契約の改正をやられたかどうか、その点をお伺ひしたいと思ひます。

○津田説明員 進駐軍関係の運賃につきましては、一般の日本人の運賃の立つて方と違つておまして、大体輸送原価をまかなうという法則のもとに、一車一キロを走つた場合の原価がどれだけかかる、それに伴つて収入を頂戴するというような方法でやつております。従いまして運送原価がかわりますれば、これまた改訂をやらなければならぬのでございまして、その準備をいたしております。

○江崎(一)委員 そうしますと、いつごろから改訂してらうのですか。

○津田説明員 本年の三月にいたしましたので、今交渉中でございまして、はつきりした時期はまだ申しかねる段階でございまして。

に上つたといつておりますが、大体どれくらいまで達しておりますか。

○津田説明員 ただいま御指摘のありましたように、最近では非常に貨車の効率を上げておまして、大体三七％、つまり三日以内に回転するというような状況にあります。

○江崎(一)委員 われ／＼国鉄関係の人からお話を伺いますと、大体平均二六％が限度である、これ以上はなか／＼むずかしいというのだが、そういう魔術のような数字はどうして出されたのですか。

○津田説明員 現在はたとへば戦前と比べてみると、貨車の足が非常に伸びております。一例を石灰石にとりまして、以前は四十キロぐらいの運送距離でございましたものが、現在ではその倍の七十キロから八十キロぐらいは運ばれておるような状況であります。運ばれたら、たゞいま私が三七％と申し上げましたのは、大体以前の貨車足に引直して修正をしてみると、こういうことになるというものであります。これを生

○江崎(一)委員 二九％になん／＼とする貨車の運用効率というものは、労働強化であるとか、停車時間を短くするとか、そういううちよつとむづかしい、相当な方法を講じないとできないと専門家が言つておられますが、二九％という数字は、何か特別なうまい方法があつたのですか。

○津田説明員 貨車の効率を上げます方法といたしましては、結局積んどら

おろしたりする時間を、みんなが一生懸命働いて早く仕上げてしまふとか、あるいは現在北海道、九州の石炭輸送等において行つておる、われ／＼はピストン輸送と言つておるのであります。が、石炭だけ積んで機械式にやるというふうなことにしまして、相当貨車効率を上げて、少い貨車で、貨車をつくつたと同じような状態を現出しておるような次第でございまして。

○江崎(一)委員 今のお話だと、ほんとうに効率が上つたような御説明の仕方なんですけれども、われ／＼いろいろ話を聞きますと、なか／＼ずい／＼こ

とをやつておるらしいです。東海道線のようないわゆるピストン輸送をやれるところは、どん／＼やつたでし

う。ところが貨車をそこへ集中してしまふ。北海道とか僻地の地、特に米が出まわり、農産物をどん／＼運ばなければならぬ所をおつぽり出しておる。その結果、十月十四日現在では二百四十万トン、敗戦後最高レコードですが、こういうような現象を来した。従つてつまり戦時物資関係はなるほど上手に動いたかもしれないけれども、国民生活をほんとうにささえるところの農産物、その他平和工業の材料、こういうものをほうりつばなしにしておる。この結果今言つたようなところでもない効率、魔術のような効率が出たのだとわれ／＼は考へておるのですが、その点はどうですか。

○津田説明員 ただいまお話のございました点は、どういふ点を特に具体的に御指摘になつておるのか、よくわからなないのでございまして、国鉄といたしましては、民生物資の輸送につきましては、ありとあらゆる努力を拂つておるのでございまして、ただいまお話

の中にございしました米の輸送等につきましては、農林当局とも打合せをいたしまして、特設の手配をして、現在でも数本の米の臨時列車が走つておるような状況でございまして。またこれから多に向いますに際しまして、木炭あるいは薪炭等、そういうたようなものの民生物資の輸送につきましては、輸送力をあげて努力をいたしておるような次第でございまして。

○江崎(一)委員 今米の特別な臨時列車を出しておるとおしやいました。が、それについて思ひ当ることがある。一つお聞きしたいと思ふ。なるほど臨時列車は出しておられます。しかしそれに使つておる車両や機関車は、一体どんなものを使つておられますか。九十七台機関車を動員してあります。その機関車はDの五〇型、Dの五〇型で、昔の悪いものを修理をして、非常に危険な状態で無理に動かしておる。それで乗務員がこれによつて非常に骨を折つており、ひどい目にあつておる。こういうことを御存じですか。

○津田説明員 国鉄の職員が戦後だんだん能率を上げて、労働の生産性を高めて参つた事象につきましましては、先日数字をあげて御説明をしたかと思ふのであります。ただいま江崎委員から、非常な労働強化になつておるというふうなお言葉がございましたが、これは言葉の使い方、見方でございます。私は労働の生産性を高めて、という、また江崎委員は労働の強化、酷使というふうな表現の仕方を用いておられるのであります。しかしながら国鉄自体といたしましては、法律によつて定められました労働基準法を確

に守りまして、現在輸送業務に邁進を
しておるという状況でございます。

○江崎(一)委員 労働強化の問題がま
た組上り上つて来たので、もう一つお
伺いしておきたいと思う。それは、大
体四トンくらい石炭を燃やして行かな
ければならぬ行程を走る機関車には、
機関士が大体二名乗るのです。ところ
がこれを一名にさして、百五十円やる
からこれだけやつて来いということ
で、百五十円でつて肉体の磨耗をや
つておる。米の臨時列車ができてか
ら、なおさらこういう傾向がはなはだ
しくなつておるのです。こういう点ど
う思われますか。基準法が何のかん
ど、口ではうまいことを言うが、実際
にはこういうふうに逆行しておる、そ
の点御存じですか。

○三木説明員 御承知かも知れませ
んが、戦時中におきましては、四トン半
を基準にしまして、それ以上を越える
ものについては二人乗務というよう
なことをやつておつたのでございます。
戦中非常な食糧事情が悪く、また強
健な者がみな兵隊に参りまして、鉄道
で採用いたします職員は、非常にか
だか弱いと申しますか、そういう事情
もありましたので、四トン半以上を越
えるものについては二人乗務にしたの
であります。しかし最近におきまして
は、そういう事情も非常に減りました
し、その程度の作業をすることは、肉
体的に悪影響を及ぼさないという確信
のもとに、四トン半以上のものも一人
乗務にしたい、こういうことを考へて
おるのであります。

○江崎(二)委員 最後に一つお伺い
いたします。ついこの間金剛丸が座礁し
た。あれはたしか開釜連絡船の船だつ
たと思ひますが、米国軍にチャーター
されておる。この座礁によつて起つた
損害は、一体どこが持つのか、この点
を最後にお伺いしたいと思ひます。

○三木説明員 当時の運搬の状況等を
十分精査いたしておりませんが、これ
を十分に精査しなければならぬと思
ひます。そうしてその後損害の負担箇所
がきまると思ひます。最後にどこに
責任があつたかという点に
きましては、意見の相違等がございま
すれば、海難審判所の判定によつて、
損害の負担場所等もきまることと存
じます。

○大澤委員長代理 次に石野君に質問
を許します。

○石野委員 先日鉄道監督局の方か
ら、これは多分予算委員会の際にも
らつた資料だと思ひますけれども、二
十六年度運輸省査定日本国有鉄道収
支比較表というものをいただきました。
この中に、収入の増加分について、国
鉄の申請しているものと運輸省の査定
しているものと比較が出ておるので
ございします。ただいま江崎委員から
お話がありました、最近の国鉄輸送
においては、相当に従業員に対する労
働の強化が拡大されている、という
ことについてはおおいに得ない事実であ
らうと私は思つております。そういう
事実があつて、なおかつ国鉄から旅客
運賃三割五分値上げの申請があり、そ
れに対して運輸省では二割五分とい
う査定をしていただいておりますが、
その際、旅客の増加人員について、
大体国鉄は三十一億三千三百万人を見
込んでおられます。それに対して運輸
省では三十二億六百万人という査定を
し、貨物の方は、一億五千五百万ト

ンに対して一億五千七百万トという
査定をしていただいております。こ
の問題について、二つの点で運輸省の
監督局長にお尋ねしたいのでありま
す。第一に、輸送増加という問題につ
いてであります。これはどういふ点
から輸送増加が見込まれるかという点
でございします。貨物においても、旅客
の面におきまして、運賃値上げを契機
として、こういう輸送増加が手放しの
ままで行われるかという点、私ども
もにとつては非常に危惧されますの
で、これについて一応当局のお考えを
承りたい。第二は、運賃値上げとは別
個に、最近の輸送事情は、相当程度国
鉄従業員に対する労働強化がいられ
ておるのでございまして、これ以上施
設、あるいは貨車あるいは旅客車の増
加というところが、早急に間に合ひま
せん場合に、来年の三月までの二十六
年度における輸送増加というものを
見られるといたしますならば、それ
によつて来るゆえんのもの、おそれ
労働の強化に基くというものを想定に
置いておるのではないかと、こういう
うに私は思つておる。そういう
しますと、西面から見まして、労働
強化が一層苛酷になるのではないかと。
そういう前提に基いて、この輸送増加
というものを予定しておるのかどう
か、こういう点について少し詳しく御
説明をお願いしたい、こういうふうに思
ひます。

○石井(昭)政府委員 石野委員がた
だいまお話になりました数字は、その通
りの数字でございします。数字の上では
何ら違いはございしません。国鉄の申請
は、大体本年の八月下旬だつたと思
ひますが、運輸省に申請して参つたので
あります。八月下旬でありましたの
で、大体本年度の運輸量の実績は、六
月までのものをとつて申請して参つ
た、かように記憶しております。とこ
ろが私どもが査定をいたしますとき
は、すでに七、八月の実績がわかつて
おつたわけでありまして、そこで例
年のいわゆる運輸量の趨勢をいたしま
しては、旅客については七月は多少減
る、貨物については七、八月は少くな
るという点で、輸送が衰える。この
一つの波動をやはり一応の基準にし
て、六月以降の推定をいたしておるわ
けであります。ところがこの予想に反
しまして、旅客も貨物も輸送がきわめ
て好調であります。結局その差だけが
伸びたといふこととあります。従つて
それ以後の見方は、国鉄の見方も運輸
省の見方も、はなはだしく食い違つて
はおらないのであります。従つて特
に国鉄の見方に対して、運輸省がさらに
プラスして労働強化を考へておるとい
うようなことはありませぬ。それから運
輸量の増加と労働強化という考え方で
ございしますが、労働につきましては、先
ほど申し上げましたように労働時間、
その他労働条件につきましては、労働
基準法の線がございしますし、また組合
と当局との団体交渉の対象にもなつ
ておることとございします。私ども
は労働内容の充実、生産性の増加とい
うことはあるかと思ひますが、労働
強化という言葉に該当するようなこと
はない、またそういうことはできない
ような仕組みになつておる、かように
考へておる次第であります。

○石野委員 国鉄当局の方では、ただ
いま石井部長からお話になりましたよ
うな点については、どういふ御所見を
持つておられるかということ、それか
ら石井部長が今労働強化の問題につ
いては、法的関係からいつてもそれはで
きないのだというふうに、簡単にきめ
つけておられますけれども、それは非常
に素朴な考え方だと私は思ふ。むしろ
最近の当局と組合との交渉の事情から
行きますと、法を巧みに隠れた労働
強化が行われておるのが事実である。
これは先ほど江崎委員から言われまし
たように、機関士の非常な強化労働が
いられておると同じように、港務
労働者等におきまして、やはり二十四
時間ぶつ通し作業が行われるとか、あ
るいは十二時間ぶつ通し作業が行われ
て、八時間三交替をやる場合の諸手当
をひつくるめたものと考えあはせ
ると、比較的非常に低賃金をいられ
ておる事実があります。これらのこと
はまた労働関係調整法等、いろいろ
問題がありまして、基準法があつ
てもなおかつその法の下をくぐつて
行われるのが、労働強化の実態であ
ると思ひますので、これは石井部長
の労働強化は絶対にできないという
仕組になつておるといふことは、そ
のまま受取れない。これはまた他日
いろいろと論議する資料になるだろう
と思ひますけれども、その点を私は
きり申し上げておきます。まず経理局
長にお尋ねいたしますが、石井部長
の言われる通りでありますかどう
か。

○三木説明員 石井鉄道部長からお話
のあつた通りでございまして、講和会
議のために池田蔵相が渡米される以前
に、われわれの三割五分という運賃値
上げを申請いたしました当時における
運輸量は、四月、五月の実績を基礎と

たと思ひますが、米国軍にチャーター
されておる。この座礁によつて起つた
損害は、一体どこが持つのか、この点
を最後にお伺いしたいと思ひます。

○三木説明員 当時の運搬の状況等を
十分精査いたしておりませんが、これ
を十分に精査しなければならぬと思
ひます。そうしてその後損害の負担箇所
がきまると思ひます。最後にどこに
責任があつたかという点に
きましては、意見の相違等がございま
すれば、海難審判所の判定によつて、
損害の負担場所等もきまることと存
じます。

○大澤委員長代理 次に石野君に質問
を許します。

○石野委員 先日鉄道監督局の方か
ら、これは多分予算委員会の際にも
らつた資料だと思ひますけれども、二
十六年度運輸省査定日本国有鉄道収
支比較表というものをいただきました。
この中に、収入の増加分について、国
鉄の申請しているものと運輸省の査定
しているものと比較が出ておるので
ございします。ただいま江崎委員から
お話がありました、最近の国鉄輸送
においては、相当に従業員に対する労
働の強化が拡大されている、という
ことについてはおおいに得ない事実であ
らうと私は思つております。そういう
事実があつて、なおかつ国鉄から旅客
運賃三割五分値上げの申請があり、そ
れに対して運輸省では二割五分とい
う査定をしていただいておりますが、
その際、旅客の増加人員について、
大体国鉄は三十一億三千三百万人を見
込んでおられます。それに対して運輸
省では三十二億六百万人という査定を
し、貨物の方は、一億五千五百万ト

ンに対して一億五千七百万トという
査定をしていただいております。こ
の問題について、二つの点で運輸省の
監督局長にお尋ねしたいのでありま
す。第一に、輸送増加という問題につ
いてであります。これはどういふ点
から輸送増加が見込まれるかという点
でございします。貨物においても、旅客
の面におきまして、運賃値上げを契機
として、こういう輸送増加が手放しの
ままで行われるかという点、私ども
もにとつては非常に危惧されますの
で、これについて一応当局のお考えを
承りたい。第二は、運賃値上げとは別
個に、最近の輸送事情は、相当程度国
鉄従業員に対する労働強化がいられ
ておるのでございまして、これ以上施
設、あるいは貨車あるいは旅客車の増
加というところが、早急に間に合ひま
せん場合に、来年の三月までの二十六
年度における輸送増加というものを
見られるといたしますならば、それ
によつて来るゆえんのもの、おそれ
労働の強化に基くというものを想定に
置いておるのではないかと、こういう
うに私は思つておる。そういう
しますと、西面から見まして、労働
強化が一層苛酷になるのではないかと。
そういう前提に基いて、この輸送増加
というものを予定しておるのかどう
か、こういう点について少し詳しく御
説明をお願いしたい、こういうふうに思
ひます。

○石井(昭)政府委員 石野委員がた
だいまお話になりました数字は、その通
りの数字でございします。数字の上では
何ら違いはございしません。国鉄の申請
は、大体本年の八月下旬だつたと思
ひますが、運輸省に申請して参つたので
あります。八月下旬でありましたの
で、大体本年度の運輸量の実績は、六
月までのものをとつて申請して参つ
た、かように記憶しております。とこ
ろが私どもが査定をいたしますとき
は、すでに七、八月の実績がわかつて
おつたわけでありまして、そこで例
年のいわゆる運輸量の趨勢をいたしま
しては、旅客については七月は多少減
る、貨物については七、八月は少くな
るという点で、輸送が衰える。この
一つの波動をやはり一応の基準にし
て、六月以降の推定をいたしておるわ
けであります。ところがこの予想に反
しまして、旅客も貨物も輸送がきわめ
て好調であります。結局その差だけが
伸びたといふこととあります。従つて
それ以後の見方は、国鉄の見方も運輸
省の見方も、はなはだしく食い違つて
はおらないのであります。従つて特
に国鉄の見方に対して、運輸省がさらに
プラスして労働強化を考へておるとい
うようなことはありませぬ。それから運
輸量の増加と労働強化という考え方で
ございしますが、労働につきましては、先
ほど申し上げましたように労働時間、
その他労働条件につきましては、労働
基準法の線がございしますし、また組合
と当局との団体交渉の対象にもなつ
ておることとございします。私ども
は労働内容の充実、生産性の増加とい
うことはあるかと思ひますが、労働
強化という言葉に該当するようなこと
はない、またそういうことはできない
ような仕組みになつておる、かように
考へておる次第であります。

○石野委員 国鉄当局の方では、ただ
いま石井部長からお話になりましたよ
うな点については、どういふ御所見を
持つておられるかということ、それか
ら石井部長が今労働強化の問題につ
いては、法的関係からいつてもそれはで
きないのだというふうに、簡単にきめ
つけておられますけれども、それは非常
に素朴な考え方だと私は思ふ。むしろ
最近の当局と組合との交渉の事情から
行きますと、法を巧みに隠れた労働
強化が行われておるのが事実である。
これは先ほど江崎委員から言われまし
たように、機関士の非常な強化労働が
いられておると同じように、港務
労働者等におきまして、やはり二十四
時間ぶつ通し作業が行われるとか、あ
るいは十二時間ぶつ通し作業が行われ
て、八時間三交替をやる場合の諸手当
をひつくるめたものと考えあはせ
ると、比較的非常に低賃金をいられ
ておる事実があります。これらのこと
はまた労働関係調整法等、いろいろ
問題がありまして、基準法があつ
てもなおかつその法の下をくぐつて
行われるのが、労働強化の実態であ
ると思ひますので、これは石井部長
の労働強化は絶対にできないという
仕組になつておるといふことは、そ
のまま受取れない。これはまた他日
いろいろと論議する資料になるだろう
と思ひますけれども、その点を私は
きり申し上げておきます。まず経理局
長にお尋ねいたしますが、石井部長
の言われる通りでありますかどう
か。

いたしまして、それに月別波動を考慮いたして出した数字でございます。その後政府當局において御審議中に、七月、八月の実績が出て参りました、その実績が相当強いので、これを考慮に入れますと、同じような算式をやつても、あるいはさらにこれより四十三億の増収が見込まれる、こういうことであらうな数字になつたのでございます。

○石野委員 その結果に對しまして、ただいまでもそういう見解を持つておるか。特に電力事情が最近のうちに非常にきつてくつになつて参りますと、安本等の算定におきましても、下期における生産が非常に減少するといふことがいわれております。そういういたしますと、おのずから輸送量の面に対しても、影響するところが大きいのではないか、こう考えますけれども、その点についての一応の考慮はどういうふうになつてゐるか、それを開かせ願ひたい。

○三木説明員 仰せの通り電力事情が相当悪化して、また好転の見込みが相当困難なように見受けられますので、下期における輸送量がどうなりましか、はつきりした見通しは持たないのでございますが、大分以前から電力事情が悪くなつておりますにもかかわらず、滞貨は先ほども御指摘のありましたように二百十万吨でございまして、しかもその内容構成が農林物資がふえて、商工物資が減つておるといふのであります。電力事情の結果だといふふうに想像し得るものであります。ただいまの滞貨の状態を見ますと、あなたがさういふ傾向でもございませぬので、ただいまのところではそ

ういふ趨勢で進むのじやないか。しかし電力事情がさらに悪化するような場合にどうなつて行くかは、私としてもはつきりした見通しは持つておりませんが、現状におきましてはこの数字よりもまだ強いのではないかというやうな感じも持つておる次第であります。

○石野委員 下期における電力事情の影響といふものは、おそらく非常に大きく出るだらうといふことは、一般の見るところでございまして、またかりに生産がそういう形で低下いたしました場合に、輸送の内容が非常に違つて来るわけなのでございまして、しかしその場合は、輸送の内容が非常に違つて来るやうです。少くとも現在緊急要務として鉄道が動いてゐる形と、それから現在滞貨がすでに二百十万吨を越えておるといふやうな実情の中には、そこにおのずから日本の運輸行政上における、一つの方向が示されてゐるのだと思ふのでございまして。しかし下期においては、生産低下がもたらされた場合においては、運輸量の内容について政治的な方向といふものが、また非常に影響して来ると思ひます。私は、それで運輸量をまかなひ得るといふやうな形よりも、むしろそういう場合になりますと、非常に貨車が不均衡を来しまして、貨車能力が低下するといふ実情が来やしないか、こう思ふのです。ことに私は先般貨車の一車当たりトン数のことを當局にお尋ねしまして、経理局長からその資料をいただいたのでございまして、この資料によりまして、昭和二十五年における一車当たりトン数が十六・一トンになつてゐるわ

けでございまして。このトン数は大体昭和十八年度ないし十九年度のそれに匹敵するものであつて、それは戦争中ににおける最も大きな輸送が軍需に使われおつた時期であり、しかもこの貨車トン数は、なるほど大きい方が能力がよいのだといひますけれども、特に十五トン以下の、十トンないし十二、十三トンの貨車を使う輸送の内容が、十六トンを越えるものの内容は非常に違つてゐる。ことにこの中には二十トン、三十トンに及ぶやうな大型車が相当程度含まれておることによつて、平均トン数が上つておるものと私たちは思ひますが、自然そういう貨車を使うことの困難な事情が出て来るのじやないかと思ひます。従つてそういう意味から、貨車の効率は非常に低下するといふことが予想されるのであります。それについてはどうのやうな御見解でございませうか。

○石井(昭)政府委員 貨車の平均の積載トン数が最近増加しており、いわゆる貨車が大型化して来たことは事実でございまして、しかしながら本年度におきましては主として十五トン貨車を新造いたしてあります。今後大体十五トンを中心に新造を進めて行くことと思ひます。従つてわが国の経済事情から見ましても、大体この十五トン程度の貨車が一番経済事情にも即応し、また輸送能力の上からいつても、あつてよろしいのじやないかと考えております。ただ大型貨車も現在では、石炭とかあるいは木材については特段に必要があるのでございまして、現状におきましては必ずしも大型貨車が余つてゐるというやうなことではないやうでございまして、決して御心配になるやうなことはないかと考えております。

○石野委員 大型貨車の問題につきましては、私は、私はもつとこまかいデータがほしいと思つてゐます。われ／＼のふだん見ておるところでは、大型貨車はほとんど軍需輸送に動いており、特に大きいものはほとんどそのやうに見受けられる。先ほど江崎君からも話がありましたが、今占領下であるから十分な資料を出せないという話でありましたけれども、おそらくこれは非常に大きなウエイトをもつて、国有鉄道の上面に／＼の影響を與へてゐるものと考えるのであります。そこで私は運賃値上げをしたあとにおける貨車の問題について、国鉄の考え方としては、特に總裁はどのように考えておるかという点で、一つ、二つお尋ねしたい。それは先ほど江崎君からも話がありましたが、現在でもまだ各所に雨漏り客車がたぐさんある。これはおそらく長崎總裁も御存じだと思ふのでござい

ます。すでに処理をしなければならぬC、Dクラスのものをまだ持つてゐるという事実は、サービス改善の上からいつても早急に改めなければならぬ。二等車や一等車を相当に増加し、あるいはその設備を増強すること以上に、国鉄運賃の大きな部分を占めておる三等旅客に対するサービスを改善されなければならぬと思ふ。そこで今度運賃の値上げをいたしますことと関連して、この雨漏り客車とか、あるいは非常に危険な貨車等を、年度内にどの程度更改し得る見通しを持つておるかという点でございまして。予算の上ではなか／＼それを見るのができないやうに思ひますけれども、それについてどういふ意図があるかといふことを、はつきり總裁から聞きたい。

○長崎説明員 ローカル線などにまだ非常にひどい客車を運行してゐるという点に對する御質問は、本委員会を通じてたび／＼あつたのでございまして、これは御承知のやうに戦争中ずつと増強されて来た關係もあり、あるいは戦争中には物資の不足であつた關係上、非常に簡易な設計のものでございまして、客車等が相当あるのでございまして、これらのものがだん／＼と壽命が盡きて、危険の一步手前くらいのところまで来てゐるといふものも相当ございまして。その取替と申しますか、償却と申しますか、これは急を要する問題でございまして、他方資金の面その他いろいろの点に制約されて、今日まだ残つてゐるものがある。しかし雨漏りといふやうなものは、ごくまれにはあるかもしれませんが、そんなにたくさんあるはずはないと思ひます。

「大津委員長代理退席、岡村委員長代理着席」
しかしこれもむろん早急にかえなければならぬ問題で、漸次かえて行くつもりであります。それから今度の運賃の値上げに関連してといふお話でございまして、これは経費の中に取替費あるいは減価償却の費用といふものが見込んでありますから、運賃値上げの中にはそういう経費も含まれておるわけでありまして。ただこれが半年とか一年の間に一掃できるというほどにはなつておりません。そのためにはまた特別に資金を調達するか何かして、特殊なことを考えなければならぬので、それについてはいろいろ私も考えておりますが、現在の日本の経済状態から見ても、資金の調達もなか／＼容易なことではないと思ひますので、何かうまい

方法はないかと思つて、実は頭を悩ましておる次第であります。お説のようにローカル線の三等の改造ということは一、番力を入れなければならぬことと思ひます。

○石野委員 雨漏りの客車などもうないはずだと言ひますけれども、事実あるのです。ローカル線と言ひますが、常磐線はローカル線の中に入つていないだらうと思ふ。これはおそらく本線です。この本線の中で青森まで行く列車と、平や高萩でとまる列車とは、もちろん違ふかもしれない。けれども本線を走つておることに間違ひないし、確かに本線を利用する方が乗るわけですから、これにはまだ雨漏り汽車はたくさんある。これは山崎運輸大臣も御存じのはずです。私はローカルはいから本線だけをどうと言ふのはない。ただいま長崎運輸のお話で、一年や半年ではなかりできないということですが、そうではなくて、二十六年度予算の中にA、B、C、Dと分類したうちの、C、Dだけは削るのだという考え方を少くとも持つていたはずだ。ところが朝鮮事案の影響を受けて、それがなかりできないからというので、それが意圖通りに行かなかつたのです。一年や半年ではとてもできないなどというのを、ここで總裁から聞くのは心外である。そういうことで鐵道のサービスができるかどうか疑問である。そんなことなら二等車のある、特別な施設は、はずしたらいい。そして三等車やその他のものをもつと整備される方がよろしいのではないか。國鉄は大量のためのサービスというのを、もつとこういう方面に考へていただくべきであつて、一等や二

等の改善即サービスというやうな特殊の考へ方、ブルジョア的な考へ方は、拂拭されなければならぬと思ふ。總裁自身は、國民のものとしてこの鐵道の總裁の任務を果すのだということをしは言つておられます。そういう点から考へるならば、もつと／＼こういう点に對する積極的な意圖が出なければならぬのではないかと思ふ。これについては總裁の考へ方を改めてほしいと思ひます。

なおいま一つだけお尋ねしておきますが、補正予算の一環としての運賃値上げは、おのずから二十七年以降に考へられるべきであつたものとして考へられておるというふうには、私は理解してゐる。その建前から電化についても、当初計画したやうな電化の遂行を考へておられるかどうか。それをまた繰延べるとかなんとかいふやうな事情が出て來ておられるかどうかという点についての御意見だけを、ここでお願いしたいと思います。

○長崎説明員 電化あるいは新線の建設といふものは、營業の勘定でなしに、別途の資産の勘定と申しますか、そういうものでありますから、運賃値上げとは実質的に別個に財源の調達ができますれば、これを考へるというところでございませう。

○石井(昭)政府委員 一、二等車の中に集中してゐるというお話でございませうが、三等車につきましても鋼體改造あるいは新造をやつておられます。御承知のやうに、一、二等車の方は数が少ございませうので、お目にとまる機会といふものが非常に多い。三等車は数が多くて全国にばらまかれますので、相当新造なり、改造をしてゐるのもお氣

づきにならないものがあると思つてございまして、決して一、二等車だけに集中してゐるわけではございませう。

○石野委員 電化の工事の問題については、これは營業勘定とは違ふのだといふことはよく承知しておられますけれども、この運賃といふものは、補正予算の一環をなしてゐるということを關連して私は聞いたわけですが、ただいま石井部長から、一、二等車は数が少いから目立つのだというお話がありました。が、そんな数の少いものに對してあれだけの施設をするのだつたら、少くともC、Dクラスぐらいは排除する努力をなすつた方がいいではないかといふことを私は言つておる。この点については釈明ではなくして、總裁の意圖を開きたい。來年度においてどの程度確信を持つて、われ／＼國民にそれを排除する約束ができるか、いま一度總裁の御意見をばつきり承りたい。

○長崎説明員 私はしばしば申し上げております通り、三等に重点を置きます。今ここで來年度何とどうという詳細なことを申し上げるわけには参りませんが、三等に重点を置いて行く。しかもこれが客数においても一番多いのですから、これに重点を置いて行く、かやうに申し上げます。

○岡村委員代理 これにて本案に對する質疑は終了いたしました。この際暫時休憩いたします。午後零時三十分休憩

午後一時十九分開議
○大澤委員長代理 休憩前に引続き會議を開きます。

で、その提出理由の説明を求めます。岡田委員。

國有鐵道運賃法の一部を改正する法律案に對する修正案
國有鐵道運賃法の一部を改正する法律案の一部を修正する。別表第一を次のやうに改める。

別表第一 第四條の規定による航路普通旅客運賃表

航路別	三等運賃	二等運賃	一等運賃
青森	200円	400円	1,400円
宇仁	40	80	
宮島	130	260	
宮大	10		
下関	20		
間宮	20		
松島			
江島			
高松			
西宮			
森野			

別表第二「中」第六條を第六條第一項に改める。

○岡田(五)委員 このたびの運賃法の一部改正政府原案によりますと、航路旅客運賃は現行に對して十割ないし五割の値上げになつておるのであります。これは一般旅客運賃の値上げ二割五分に對しまして、非常な高率になつておるのでございまして、これを一般旅客運賃と同率の約二割五分の値上げにとどめたいというのが修正の趣旨でございませう。なお今回の改正により、第六條に第二項が加えられましたので、別表第二に「第六條の規定による

急行料金」とあるのを括弧いたしました。第六條第一項の規定による急行料金」と改める必要があるものであります。かやうに字句の整理をいたしまして、修正をいたしたのが修正の第二点であります。

以上簡單でございませうが、修正案の理由を御説明申し上げた次第でございませう。

○大澤委員長代理 これより原案及び修正案を一括して討論に入ります。討論の通告があります。原君。

○原(彪)委員 私は國民民主党を代表しまして、このたびの運賃値上げ問題につきまして、反對の意圖を申し述べたいと思ひます。

このたびの鐵道運賃値上げの根本原因は、朝鮮動亂以來の物價の騰貴によることは、當局の説明理由の中にもございませうが、このことはかねてわが党が予算を採決するときにあたりまして、二十六年度予算はその内容において、この予算を採決する三月末日において、この予算を作成する十月、十一月のころの物價を基礎としてつくつた予算であるので、すでに三月末には二割以上の値上げがあるにかかわらず、何らその修正も加えず、すなわち繰り込んでない予算であるので、これは當然補正予算を出さざるを得ない運命にあることを申し上げて、この二十六年度予算には反對の意圖を表明いたしました。これはたゞの今、政府は、補正予算を出さざるを得ない境地に相なつたのであります。その當時池田大蔵大臣が、二十六年度予算こそは超均衡予算であり、デフインフレを基幹にした予算であると言ひしてはばからなかつたにかかわらず、はたせ

るかな今日のような物価の騰貴を来し、池田蔵相のいわゆるデイスインフレーション政策が破綻に瀕したと言わなければならぬのでありまして、この一環としての鉄道運賃の値上げでございまして、われわれはこの意味においても反対をしなければならぬのでございしますが、一步を譲りましてわが党は、理論的には予算編成の方針には反対でありましたが、現実の物価騰貴にあえて国鉄四十数萬の従業員のことと考へ、国鉄の再建のことも考へた場合に、このたび政府が提出せられた貨物三割、旅客二割五分のこの貨率は、消費生活面に及ぼす影響が重大でございまして、これを貨物二割五分、旅客二割に低下する修正案を出そうと試み、その筋と目下折衝中であるにかかわらず、急遽採決を迫られたので、遺憾ながらわが党の意向がいられないために、反対せざるを得ない境地に陥つたわけでございします。一言申し上げさせていただきますのは、わが党の修正案によりまして、大体三十一億の不足財源がさらに生じて参りますが、この三十一億の不足財源は、いわゆる物件費が九百三十億もございまして、この三分を削つてこれに充ててもらいたいというのでございします。なほ物件費の三分程度を削るかと思しきと、これによつて国鉄が真に経費の節約、経営の分理化に進ずる、それを要するするための物件費の削減をいたしましたのでございします。終戦六年、その間におきまして、いつも物価騰貴という理由によりまして、今まで五回の国鉄運賃の改正がなされております。その改正の場合に、いつも理由とするところは、経費の節

減、経営の合理化ということとを常套語のように言われておりますが、はたして国民の満足の行くような経営の合理化と経費の削減ができたか。甘い見方によれば、終戦後よくもこんな鉄道がよくなつたと言われるかもしれないが、われわれは国民大衆の消費生活の面を考へる場合に、もつと経費の削減と経営の合理化をしてもいいために、先ほどの修正案を出したのでございします。遺憾ながら今日の段階においては、ここに提出することができないのは残念でございしますが、根本に立ち返りますと、現在の国民の消費生活の面を考へまする場合に、このたびの三割と二割五分の値上げは、少し過大であるとわれわれは認めざるを得ないので、反対するわけでございします。

以上をもちまして反対の理由といたします。

○大澤委員長代理 次に岡田五郎君。

○岡田五郎 委員 私は自由党を代表いたします。このたびの国鉄運賃法の一部を改正する法律案に對しまして、希望を付しまして賛成の意を表するものであります。

国鉄の運賃は、わが国経済の復興、国民生活の安定に重大なる関係があることは申すまでもないのであります。従いまして、鉄道運賃の値上げは、できる限り最小限度にとどむべきであります。朝鮮動乱あるいは国際情勢の影響を受けて、資材の高騰、生計費の増加による職員の給与ベークの改訂等、真にやむを得ざる経費の増加をまかなうためには、国鉄の独立採算上、今回の旅客二割五分、貨物三割の運賃値上げは、まことにやむを得

ないものと私は認めるのであります。ただ政府及び国鉄当局は、経営の合理化、輸送力の増強等によりまして、極力経費の削減と収入の増加をはかつていると言明いたされておるのであります。私はこれにつきましても、必ずしも満足すべき完全の状態にあるとは考へないのであります。さらに一層の徹底的な経営の合理化、輸送力の増強をはかつて、もつて国鉄財政の健全化を期すべきであらうと思ふのであります。ついでには輸送力の増強をすることともに、経営の合理化の徹底をここに希望いたします。

さらに今回の運賃の値上げによりまして、価格に占める運賃の割合が非常に割合になつており、負担が重いと認められる貨物が数種あるのであります。すなわち石灰石、れんたん用無煙炭、木材、畜産物及び農産関係貨物に對しましては、ぜひ運賃の割引その他適切な措置を講じて、運賃負担の軽減をはかることが必要であると思ふのであります。

なお貨物等級につきましては、当局においては鋭意調査研究中であるそうでございしますが、可及的すみやかにわが国経済の現状に即応するように、根本的に改正を行うことを希望するのであります。

さらに北海道その他の一部には、相当量の滞貨があるのであります。政府におきましては、この滞貨一掃のために特段の措置を講ぜられるとともに、青函間におきまして貨物営業キロ程につきましては、相当研究すべき余地があると思ふのであります。政府においては、海上運賃関係その他に深く勘案せられまして、この点につき

まして十二分に御検討あらんことを希望いたします。私は本法案に賛成をいたすものであります。

○大澤委員長代理 次に淺沼稻次郎君。

○淺沼委員 ただいま議題になつております国鉄運賃法の一部を改正する法律案、すなわち運賃値上げに関する法律案であります。これに對する法律案であります。これに對しまして、運賃値上げを他の物価政策と切り離して、国鉄の再建整備並びに従業員の待遇改善、こういうような点のみについて考へてみますならば、考慮される余地がないわけではありませんが、しかし運賃の値上げは、現内閣において行われている電力の値上げ、ガスの値上げ、米価の値上げ、さらに地方鉄道運賃の引上げ、あるいはバス、電車の運賃の引上げというように、電車の運賃の引上げと、一般物価にはね返るといふ結果になつて、国民生活を破壊に導く結果を招来すると思ふのであります。従いまして、物価政策全体との関連のもとにおいてなされないこの案に對しましては、反対せざるを得ません。よつて私はこの案に反對する次第であります。

○大澤委員長代理 次に江崎一治君。

○江崎(一)委員 日本共産党は、ただいま上程されました国鉄運賃法の一部を改正する法律案に對して反對いたします。

日本国は憲法によつて明らかに戦争を放棄したのであります。吉田自由党政府は、国連協力といつて、好んで朝鮮戦争に介入したのであります。この一年数箇月の間、日本の大資本家は特需注文、すなわち戦時物資の生産によつて巨万の利潤を得た。反面、平和

産業、特に中小企業は、資材の値上げと欠乏その他の理由によりまして、破滅的な打撃を受けたのであります。一方失業者、半失業者一千數百萬が巷にあふれ、最近の新聞は、毎日のように一家心中を報道しております。今回の国鉄運賃の値上げは、朝鮮動乱に基因するものと当局は説明しておりますが、これは一パブリック・コーポレーションである国鉄だけの問題ではないのであります。これは一連の問題でありまして、国鉄の運賃の値上げ、電信、電話料の値上げ、郵便料金の値上げ、電力、ガス、水道の値上げ、肥料の値上げ、主食の値上げ、これみな朝鮮戦争へ参加したために起つた現象であります。これはまたたく一國の政治の問題であります。朝鮮戦争で金持ちが幾らでもうけはうだい、そのしりぬぐいを人民に押しつける憎むべき帝國主義者に奉仕し、ますく人民の生活を窮乏に陥し込むような案に對しましては、絶対に反對の意を表する次第であります。

○大澤委員長代理 石野久男君。

○石野委員 私は労働者農民党を代表しまして、ただいま上程になつております日本国鉄運賃法の一部を改正する法律案に反對をいたします。

今回のこの改正法案に盛られております運賃値上げは、すでに政府が説明しておりますように、昨年の朝鮮事変問題が起りました以後の物価騰貴に基くものであります。それは国鉄の経営の内部的な面から来るものも多少はありましようけれども、主として朝鮮事変による物価騰貴に原因する運賃値上げであることは、はつきりしてゐるわけであります。従つてこの点は

国民の負担に帰するといふよりは、むしろ政府の政治的な責任の結果として、この運賃値上げが出て来ているといふふうに考えるのでございます。このように意味合いかから行きますと、赤字を補填するにあつては、運賃値上げをするという道理がかなわない。のみならず日本国有鉄道の持つ公共性と、その営利性の問題は、日本国有鉄道の機構改革の問題にもからみ合せまして、われ／＼としては真剣に考えなければならぬ問題があると思つております。私どもは、日本国有鉄道の持つ公共性の問題にかんがみましても、今日日本の国民経済の実態と照合いたしまして、この朝鮮事変に起因するところの物価の高騰による運賃値上げの要請に対して、それをそのまま運賃の値上げに持つて来る考へ方については、絶対に反対なのでございます。のみならず当局が説明しております今日の日本の国民の運賃負担能力の問題に關しまして、政府の考へ方とわれわれの考へ方は、まったく反対である。むしろ国民生活は、この運賃値上げに基いて起きて来るであろうところの、日本の経済の一種苛酷な重圧に耐えるだけの力はないと見るのが、至当であると思われるのであります。従つて私たちとしては、こゝういふ運賃値上げの問題について国民的な立場に立つて、特に働いておる労働者や農民、中商工業者の立場に立つて、この運賃値上げの問題の及ぼす影響を深刻に考へるものでございます。のみならず、この運賃値上げが一般経済界に及ぼす影響は、それが基幹産業であるだけに非常に重大でありまして、このことは

日本経済の自主的な独立のために、非常に大きな障害となることも、また率直に認めなければならぬ点であらうと私は思うのでございます。いろいろこのように考へて参りますと、今日日本国有鉄道におけるこの赤字が實在しているといふことについては、われわれも率直にこれを認める。けれども、この赤字を処理する方法を、運賃値上げの方に持つて来ているといふことは、非常に論議薄弱である。しかもそれは誤まつていふと言わなければならぬのであります。これは明らかに日本国有鉄道の性格に帰する問題であり、しかもこの点はむしろ政府が一般会計において、これを処理すべき内容を持つものであるといふふうに考へるのでございます。私は今日国鉄の持つておるところの赤字を補填するため、運賃値上げをし、しかも大衆の犠牲において、これをカバーして行こうとする考へ方には、絶対に反対であります。以上のような意味から、労働者農民党は、今回の運賃値上げに對しましては、絶対に反対の意思を表明するものであります。

○大澤委員長代理 次に飯田義彦君。○飯田委員 私は農民協同党を代表いたしまして、今議題になつておりますところの日本国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案に對して、反対の意を表するものでございます。近年たび／＼運賃の値上げを行つておりますが、こゝういふぐあいに値上げになりますと、物価も高くなることは当然であります。また生産のコストも無論高まつて来るのであります。従つて私は国民の生活は年々苦しくなることは論をまたないのであります。ことに部分的なことではあります。が、青森と函館の間の連絡航送の運賃であり、あそこは百十三キロしかないの、百五十キロといふことで通算をして、運賃を支拂つてゐるわけであり、これは昨日もよく總裁にお話を聞きますと、原価がかかるというお話であり、もとより原価は幾らかかかります。ところが、陸上運賃と海上運賃を見ますと、大体海上運賃の方が安くつてゐるのであります。ですから、いろいろ御説明がありますけれども、船に對しての減価償却も相当見込んでゐるのではないかと考へるのであります。そうなりますと、国鉄の營業なるものは陸道に多く金がかつたならば、その陸道の償却も見なくちやならぬ、あるいはここに金が多くかつたならば、これも多額に見なければならぬ、こゝういふことになりましたと、通算という制度はでき得ないのではないかと思ひます。私は一部分のことをお話するわけではありませんが、あそこは大体北海道に關係がありまして、御承知の通り北海道は、今の北海道開発法が第七国会で法律になりました。今後狭い日本が北海道に力を入れて、北海道の生産を高めるといふことになつてゐるのであります。そこへ四倍の運賃をとられる、たとえば三割上げしても、二割上げましても、やはり四倍の純益、運賃のかさが上つて来るのでありますから、これは国鉄のような大企業体として、かくのごとき運賃法を出すべきものではないと思ひます。従つて私は本法案に對しましては、反対の

意を表明する次第であります。○大澤委員長代理 これにて討論は終局いたしました。日本国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を採決いたします。まず岡田委員提出の修正案について採決いたします。本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。〔賛成者起立〕○大澤委員長代理 起立多数。よつて修正案は可決いたしました。次にただいま可決いたしました修正案の修正部分を除く原案について採決いたします。これに賛成の諸君の起立を求めます。〔賛成者起立〕○大澤委員長代理 起立多数。よつて修正部分を除く原案は可決いたしました。よつて日本国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案は修正議決いたしました。なお委員会報告については、委員長に御一任願ひます。本日はこれにて散會いたします。午後一時四十九分散會

〔参照〕日本国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案（内閣提出）に關する報告書〔都合により別冊附録に掲載〕

昭和二十六年十一月二日印刷

昭和二十六年十一月三日発行

衆議院事務局

印刷者 印刷 庁