

第十二回 参議院運輸委員會會議錄第五号

昭和二十六年十月二十六日(金曜日)午後一時四十分開会

出席者は左の通り。

委員長 山縣 勝見君

理事

岡田 信次君

委員

小泉 秀吉君

前田 穰君

石原幹市郎君

内村 清次君

小酒井義男君

高木 正夫君

村上 義一君

政府委員

運輸省

運輸局長

足羽 則之君

運輸省

監督局長

石井 昭正君

運輸省

局長

常任委員

古谷 善亮君

常任委員

岡本 忠雄君

事務局側

常任委員

津田 弘孝君

本日開会に付した事件

○派遣議員の報告
○国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣送付)

○委員長(山縣勝見君) 只今より運輸委員會を開会いたします。

先ず議事に入ります前に、東北、北海道の議員派遣の御報告をお願いいたします。

○岡田信次君 運輸事情の現地調査のために九月四日から十五日まで十二日間、互りまして、北海道、青森県及び岩手県に派遣され、小樽、札幌、釧路、阿寒、函館、青森、釧路、三戸、宮古、釜石、盛岡、山田線沿線諸村において、道、県、市町村の理事者並びに議會代表者、管区海上保安本部、海上保安部、管区気象台、海洋気象台、測候所、海運局、陸運局等運輸省地方機関並びに鉄道管理局、營業事務所、工務事務所等國鉄地方機関その他民間関係者より、運輸事情並びに運輸関係要請を聴取すると共に、港灣、巡視船、観測船、鉄道敷設、工機部等について現地調査いたしましたのであります。

以上の視察の詳細につきましては、お手許に北海道及び東北における運輸事情調査報告書として差上げてございまして、これを御覽願うこととして、詳細の報告はお許しを願いたいと思ひます。なおその際派遣議員の受任いたしました。陳情書は、それ、参議院規則第七十三條の規定による陳情書として取扱ひ、本院において審議することとしたのであります。なお私は都合によりまして、北海道の視察には参加いたしませんので、鈴木委員が全行程を視察いたしました次第でございまして、以上甚だ簡単でございますが、先ほど

申上げましたように、詳細なる報告書を提出してございまして、この程度で御了承を願いたいと思ひます。

○委員長(山縣勝見君) 只今岡田派遣委員より御報告がございましたが、何かこれに関連して御質疑ございませんか。

○委員長(山縣勝見君) 御質疑がないようでありますから、次に国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を議題といたします。速記をとめて。

(速記中止)

○委員長(山縣勝見君) 速記を始め

通商産業委員會から國鉄運賃法の一部を改正する法律案に關して、委員會の決議を以て當委員會に申出がございまして、お手許に差し上げてありますから御覽を願ひたいのであります。要點は、第一に國鉄の経営合理化を更に徹底せしめること。第二に、貨物運賃値上げによる負担力の均衡を考慮し、可及的速かに貨物等級の調整を行うこと。第三に、貨物等級の調整実施までの応急措置として割引運賃制、最低運賃制等の運用に弾力性を持たせること。第四に、國鉄の輸送力増強、サービス改善に特段の考慮を払い、特に貨車の新造と港灣設備の拡充を図ること。以上、こういうふうな申出が出ておりますから御了承下さつて、通商産業委員會の意向等も考慮して、當委員會で審議を続けたいと思ひます。ついで本法案に關する質疑を続行いたします。

○前田穰君 貨物の運賃につきましては、先般お話ししておいたような具體的問題について、御當局で御研究なりお考えになつてゐることを一つ一般的に御説明願ひたいと思ひます。

○説明員(津田弘孝君) 今回の貨物運賃の値上げにつきましては、車扱、小口扱ともに一律に大体三割を目途としたしまして、運賃の改正を御審議願つておるのでございますが、この中でも只今も通産委員會のほうから御要望のございましたような、貨物運賃についての貨物等級の調整の問題、或いはそれに至ります暫定的な応急措置といったしまして、割引運賃等の問題につきまして、目下具體的に研究を重ねておるのでございますが、この中の貨物等級の調整につきましては、先般も本委員會におきまして御報告申し上げたかと思ふのであります。國鉄部内におきまして等級改正に關する委員會を作つておまして、これに基づきまして非常に大きな資料に基づきまして改正の準備を續けておるような次第であります。いつ改正をするという期限を限るような運びにはまだ参つておらないのであります。これにつきましては熱意を持つてやつておるということを御了承頂きたいのであります。

なお、この等級改正に至りますまでの応急的な措置といたしまして、數種の物資、只今衆議院の運輸委員會でも採決をされました際、文章の中に石灰石とか、鮮魚とか、木材とかその他の數種の品目につきまして暫定的な割引を施行することを勧奨せられておるのであります。これらの物資につきましては國鉄部内におきまして、それぞれ關係の官庁或いは關係のかたんと御相談いたしまして大体そういう方向に向つて進んでおる次第でございます。何か特別の問題につきまして御質問でございますればお答えいたしたいと思います。

○前田穰君 最後の特別の考慮を今私

いつあるという品目は何と何ですか。それから衆議院で何か問題になつておるといふのはどういふ品目であり

ますか。

○説明員(津田弘孝君) 私家議院の採決の際におきましても、ここに貨物課長がおりますが、貨物課長から聞きましたところによりますと、石灰石、それから木材、鮮魚、無煙粉炭等でございます。それでこれらの物資につきましては、従来ともに特段の措置、例えば一定の輸送距離以上のものに對しまして一定の貨率の割引をいたしておるものがあるものであります。そのまゝ続けるものもございまして、或いは更にこの運送の距離につきまして、従来よりも更に短い距離の輸送それに対しまして割引をするというような措置を講ずるものもございまして、適用範囲は廣くなるわけであります。

○前田穰君 醬油は問題になつていないのですか。

○説明員(津田弘孝君) 醬油につきましては私の知る範囲におきましては、今回は衆議院におきましても、又その他の方面からも余り問題を聞いておりません。

○委員長(山縣勝見君) 速記を始めて

通商産業委員會から國鉄運賃法の一部を改正する法律案に關して、委員會の決議を以て當委員會に申出がございまして、お手許に差し上げてありますから御覽を願ひたいのであります。要點は、第一に國鉄の経営合理化を更に徹底せしめること。第二に、貨物運賃値上げによる負担力の均衡を考慮し、可及的速かに貨物等級の調整を行うこと。第三に、貨物等級の調整実施までの応急措置として割引運賃制、最低運賃制等の運用に弾力性を持たせること。第四に、國鉄の輸送力増強、サービス改善に特段の考慮を払い、特に貨車の新造と港灣設備の拡充を図ること。以上、こういうふうな申出が出ておりますから御了承下さつて、通商産業委員會の意向等も考慮して、當委員會で審議を続けたいと思ひます。ついで本法案に關する質疑を続行いたします。

○前田穰君 貨物の運賃につきましては、先般お話ししておいたような具體的問題について、御當局で御研究なりお考えになつてゐることを一つ一般的に御説明願ひたいと思ひます。

○説明員(津田弘孝君) 今回の貨物運賃の値上げにつきましては、車扱、小口扱ともに一律に大体三割を目途としたしまして、運賃の改正を御審議願つておるのでございますが、この中でも只今も通産委員會のほうから御要望のございましたような、貨物運賃についての貨物等級の調整の問題、或いはそれに至ります暫定的な応急措置といったしまして、割引運賃等の問題につきまして、目下具體的に研究を重ねておるのでございますが、この中の貨物等級の調整につきましては、先般も本委員會におきまして御報告申し上げたかと思ふのであります。國鉄部内におきまして等級改正に關する委員會を作つておまして、これに基づきまして非常に大きな資料に基づきまして改正の準備を續けておるような次第であります。いつ改正をするという期限を限るような運びにはまだ参つておらないのであります。これにつきましては熱意を持つてやつておるということを御了承頂きたいのであります。

なお、この等級改正に至りますまでの応急的な措置といたしまして、數種の物資、只今衆議院の運輸委員會でも採決をされました際、文章の中に石灰石とか、鮮魚とか、木材とかその他の數種の品目につきまして暫定的な割引を施行することを勧奨せられておるのであります。これらの物資につきましては國鉄部内におきまして、それぞれ關係の官庁或いは關係のかたんと御相談いたしまして大体そういう方向に向つて進んでおる次第でございます。何か特別の問題につきまして御質問でございますればお答えいたしたいと思います。

○前田穰君 最後の特別の考慮を今私

いつあるという品目は何と何ですか。それから衆議院で何か問題になつておるといふのはどういふ品目であり

ますか。

○説明員(津田弘孝君) 私家議院の採決の際におきましても、ここに貨物課長がおりますが、貨物課長から聞きましたところによりますと、石灰石、それから木材、鮮魚、無煙粉炭等でございます。それでこれらの物資につきましては、従来ともに特段の措置、例えば一定の輸送距離以上のものに對しまして一定の貨率の割引をいたしておるものがあるものであります。そのまゝ続けるものもございまして、或いは更にこの運送の距離につきまして、従来よりも更に短い距離の輸送それに対しまして割引をするというような措置を講ずるものもございまして、適用範囲は廣くなるわけであります。

○前田君 それならばここで伺いするわけですが、醬油に關して我々の手許にはいろいろ陳情等が來ておるのではありませんが、これは無論當局のほうにも來ておると思うのですが、それに対してどういふお考えを持っておられるか。ここに挙げられた石灰石等の品目とは非常に違ふ。若しくは程度の差が非常にあるといつたようなことで醬油についてはお考えにならないのですか。

○説明員(津田弘孝君) 只今の醬油につきましては、醬油の等級は現在九級となつておられまして、貨物等級の中では十一級の中の最も低い部類に近いところにございまして、これは日本人の食生活の中で醬油の占める地位を考えまして、これはまあいゆる米、味噌、醬油と申しております非常に必需品でございますので九級になつております。従来國鉄等に対する陳情の中にソースを醬油と同じ並みに扱つてくれというお話があるのをご存じです。ソースは現在四級でございますが、このソースと醬油と比べて見ますと、先ほど申し上げました日本人の食生活の中に占める地位と申しますか、そういつたような点でも相當醬油との間に隔たりがありますので、ソースはやはり現状通り四級にしておきたいと思つております。醬油そのものにつきましては、醬油は先ほど九級と申し上げましたが、これは八級でございますが、現在通りにとめておきたいと思つております。併しまあ將來の貨物等級を根本的に検討するといふような際におきましては更に十分検討したいと思つております。

○前田君 それからそのほかに一々

言うのは面倒ですから我々の承知しているものを申しますと、砂利、それから陶器、今お話が少し出ておりまして陶器の中でも非常にいい陶器と非常に粗雑な陶器とある。その粗雑な陶器の負担力がどうか、こういう問題が我々としては多少考慮を払わなければならぬ問題じゃないかと思つてます。こう考へているのでそれらについて何か……。

○説明員(津田弘孝君) 只今前田委員からお話のございました砂利でございますが、この砂利は國鉄の輸送料の中でも相當大きな部分を占めておるのでございまして、又砂利は川にあるときは何らの値打もないものが輸送されることによりまして初めて価値を生ずるというふうな關係から申しまして、市場価格の中に運賃の占める割合が非常に高いものの一つに属しているのをご存じです。従いまして、この砂利につきましては運賃の割引というやうな問題がなくてはならないのをご存じですが、御承知のように、最近非常にこのセメント、或いは建築、土木、土建、そういうつたやうな關係におきまして砂利の需要が、なかなか都府縣等におきましては多いのでございまして、砂利の市場価格も相當上つて來ておりますので、今回ほかのさつき申上げましたやうな物資並みに特定の割引をするというのとどうであらうかというやうに考へております。但しまだこれにつきましては結論を得ておられないわけでございます。それから後段にお話のございました陶器につきましてはこれ又建築その他生活上いろいろな方面に使われるのでございまして、目下研究中でございます。

○前田君 それでは只今申上げましたのは、御研究中のやうでありますので、なお御調査を煩わしいと思つたのでありますが、衆議院のほうで問題になりまして石灰石以下の四品目は、どういふふうにお取扱ひになるのか、それもやはり調査中ということでありますれば、それと同様に一つ今申上げました三品目についても御研究をお願いしたい。いつ頃までにこの応急的の処置の御研究が終ることが出来るか、この見通しを伺いたい。

○岡田信次君 今の前田委員の質問に關連してちよつとお伺いしたいのですが、先ほど貨物等級の改正ですね、これについて極力速かにやるやうに努力するといふお話があつたんですが、昨年一月に貨物運賃の八割値上げを断行したときに際しても同様なことをおつしやつた。ところがすでに一年半も過ぎておる間に、無論途中朝鮮事變その他いろいろな關係もありましたけれども、一向これが進捗してない。今回もこの陶器を將來の研究に待つとおつしやるのですが、この点一十分本當に早く御研究をされて実施をやつてもいい。

○説明員(津田弘孝君) 貨物等級を根本的に改正せよといふやうな昨年の一月に貨物運賃の改正がありまして、その間に、国会の御要望事項の一つにそういうのがありまして、その後とりまして処置につきましては、先般この委員會でも御報告申し上げたと思つております。目下國鉄といつたしましては、非常に多くの資料を集めて、着々準備をいたしておるのでございまして、何分にも非常に価格の変動が著しい。例えば昨年木材につきまして等級を分け

まして、下級の木材につきましては割引をいたしたのであります。その後朝鮮事變が起りましたので、非常に木材価格一般が高騰するといふやうな状況、これ一例によつてもわかりますやうに、非常にまだ経済が安定しない。従つて物価も非常に凸凹が甚だしいといふやうな状況でございますので、今日只今すぐに全面的な等級改正をするといふのは、未だその時期ではないと思つておりますが、併しなから決して國鉄といつたしましてはこれをゆるがせにいたしておるわけではありません。大いに熱意を以て又迫力を以て研究を續けております。不日等級の改正に運びたい、かように存する次第でございます。單なるその場逃れをしておるわけではございません。どうぞ御了承を願います。

それからもう一つ、先ほどの前田委員の御質問に對しまして、只今我々が考へております今回の貨物運賃の値上げにつきましての應急的な措置として考へておりますものにつきまして、我々の考へております方向を申し上げたいと思つてます。

一番初めには無煙粉炭でございますが、これは家庭用の煉炭の材料でございます。主として山口県等におきまして生産をされるのでございまして、その工場が都会にあるといふやうな關係から申しまして、相當遠距離輸送をされるのでございまして、これにつきましては從來通りの割引を續けて参りました。具体的に申上げますならば、三三〇キロから五百キロまでのものに對しまして貨率に對しまして一五%の割引、又五百一キロ以上のものに對しまして二割の割引をやつて参りたいとい

うふうに考へております。これは從前通りでございます。

その次に石灰石につきましては、これ又価格のほうが余り上りません。これ又、砂利と同じやうに山にあつてはただのもので、それが製鉄の原料に使われ、その他のものに使われず、最初に初めに価値を生ずる、つまり運賃が非常に価格のうちで大きな割合を占める。今回の値上げによりまして、価格のうちで占める割合が六割、六〇%近いといふやうなことでございまして、これにつきましては從來は二百五十一キロ以上に対して一割の割引をいたしておたのであります。今回は更にこれはそのまま存置するといつたしまして、百一キロから二百五十キロに至りますまでのものに對しまして、五%程度の割引をしたらどうかと思つております。それからなおこれは從來もあつたのでございまして、この石灰石が非常に短距離に運ばれる場合が多いのでございまして、その百キロ以下のものに對しまして、石灰石の山元に一定の割引、例えば貨率に對しまして十四とか、二十四とかそういったやうな割引を個々にいたしたならば、どうかといふやうに考へております。

その次に木材でございますが、これにつきましては去年の一部の等級改正に伴いまして、木材を上級材と、下級材とに分けたのでございまして、その上級材の解釈をいたしまして、解釈と申しますか、分類といたしまして、檜類、樺類、櫟類と、類の字がついておられまして、この類のうちに入るものはこれの木材であるといふやうな註釈がついておつたのでござい

すが、今回農林省当局ともよく連絡をいたしまして、この類を取りまして、上級に属するものは樺、樺、樺と、こいつたようなものに限定をいたしまして、その他のものは下級のほうに入れるということにいたしましたのであります。この木材につきましては、従来とも七百五十キロ以上に対しては一割の割引があつたのでございまして、この木材のうちの普通木材でございまして、一割の割引があつたのであります。この割引につきましては従来通り継続したいと思つております。ただこの木材のうちで坑木につきましては、若くは去年等級改正をいたしましたときのいきさつもございまして、坑木につきましては七百五十キロ以上という距離を縮めまして、四百キロ以上に対して一〇%の割引をしたならばどうかというふうに考えております。

それから木炭につきましては、昨年と同じように七百五十キロ以上に対して一割の割引、それから問題の鮮魚、冷凍魚につきましては、従来は七百五十キロ以上に対して五%の割引をしておつたのであります。申し遅れましたがこの鮮魚は三分類をいたしておりまして、上級魚、中級魚、下級魚というようにいたしております。その下級魚に対しては今今申上げましたように、七百五十キロ以上に対して五%の割引をいたしておるのであります。それを今度は水産庁ともよく相談をいたしまして、この距離を若干縮めまして、従来の七百五十キロ以上というのを、下級魚につきましては五百キロ以上に縮めたならばどうかというように考えております。従来長崎から大阪方面に入りまする魚、或いは北海道から東京に参ります魚は、従来とも七百五十キロ以上の割引の適用を受けたのでございまして、下関から大阪に、京阪神に参りますもの、或いは三陸方面から東京に参りますものは、この七百五十キロという長距離ではその適用を受けなかつたのでございまして、今回は下関もの、或いは三陸のうちの一部は除けますが、大部分の三陸地方のものは適用を受けるというようになるとに相成るわけにございまして。

その他細かいものは除きまして、金鉱につきましては、これは国際価格が一定しているというふうな関係から申しまして、価格の、金鉱石の運賃の値上りを製品にかぶせることができないというふうな特殊事情もございまして、この又通商産業省とよく連絡をとりまして、これは区間毎に特定をいたしておりますが、大体二〇%の割引をいたしたいというふうに考えております。大体以上でございまして。

○前田君 只今伺つておりますと、無煙粉炭以下十数項目ばかりについては、御研究になつておるようであるが、そのほか今申上げました砂利は、只今一応御説明は何つたのであります。資料として頂いておる表を見ても石灰石が運賃負担力においては、國外に比べて大きくおる。それほどではないけれども、砂利の運賃負担というものは非常に大きくて、他の品目とは群を抜いておるようになつておる。果してこれだといふかどうかというところに疑念を得ないと思ふのであります。これはここに専門家の岡田委員がおられるから或いは何か専門的の御意見を述べられるかも知れません。

んが、私としてもそういうふうに一応考えるわけですが。

それから醬油のことは、やはり只今一応御説明は伺いましたが、何つたところでは、他の品目ほど深く御研究になつていないにも思ふ。味噌との関係、それから容器運送の関係、そういうふうな問題があるように思ふ。研究をして、まあどういう結論が出ますか、只今無煙粉炭以下の品目の御研究と同時に、一応の結論を出して頂きたい。こう考えますが、それと先刻申上げました大体いつ頃までに具体的研究を終えられのお見込みであるかというところをお伺いしたい。

○説明員(津田弘孝君) 只今砂利につきましてはお話がございましたが、元来この砂利と申しますものは、先ほど申上げましたように非常に運賃の価格の中に占める割合が多いのであります。従いまして余り遠い所から砂利を需要地に持つて参るといふようなことは、まあそれ自体として引合をしない仕事なのでございまして、先年砂利公団というふうなものがございまして、運賃をプールにいたしておつたことがあつたのであります。その際に非常に、どこから持つて参りまして運賃は公団持ちというふうな関係から申しまして、相当遠距離運送が行われておるのであります。併しながら鉄道の運送から申しますと、こういうふうな大量の貨物を、而も長距離に亘つて運送をされるというところは、現在輸送力逼迫の折から輸送上余り望ましくないと申す。従いまして、今後自由経済に相成りますれば、だん／＼とその距離は、自然に縮まつて行くべきものというふうな考えでございまして、併しながら現実の問題といたしましては、実際に鉄道の運賃の如何によりましては、その河を対象としております砂利業者が潰れるというふうな結果にも相成りまします。又現実にはそのような事態が發生しないというふうな次第でございまして、この砂利の問題につきましては、一つ慎重に研究をさして頂きたい。また現在におきましては結論を得ておらないのでございまして、醬油につきましても、同様一つもう暫く稽すに時日を以つてして頂きたいと考えております。

なお、この等級改正の根本的な等級改正をする時期につきましては、はつきり明確化せよというお話でございまして、これは非常にまあ困難な問題でございまして、今後の日本経済がどのようなふうな推移をして参りますのか、従いまして価格がどのような変動を辿つて行くのかということが、今日におきましてはつきりとはわかりませんので、何月何日までに等級を改正するといふようなことを申上げることは、非常にむずかしいと思つてございまして、先ほど来申上げておるようになります。この問題は非常に重大な問題でございまして、運賃と同様に重大な問題でございまして、又産業各般に關係のある問題でございしますので、できるだけ早い機会に等級改正の運びに至りたいと思つて、一つ御了承願ひたいと思つております。

○委員長(山縣勝見君) 速記をやめたいと思つて。

○委員長(山縣勝見君) それじや速記(速記中止)

○委員長(山縣勝見君) それじや速記

を始めて。

○前田君 私のこの研究の見込みについてお伺いしたのは、根本的な等級の改正の研究ではない。根本的な等級改正の場合には数年を要すると私も考えるので、だからそれをお尋ねしておるのではなくて、今お述べになつた緊急措置の研究をいつ頃やられるか、こういうことをお伺いしたつもりであります。

○説明員(津田弘孝君) 緊急措置につきましては、先ほど申上げた無煙粉炭以下の数品目につきましては、これは本運賃法の改正案が通りました十一月の一日に若し間に合えばその日から実施したいというふうな考えておるのでございまして。

それから砂利、醬油につきましては、ちよつとそれに間に合はん、結論を得ることがむずかしいと思つております。

○前田君 それでは貨物の運賃につきましては、私は一応これで打ち切りまして、航路運賃についてお伺いしたいのであります。聞くところによると衆議院で航路運賃の修正について意見が出ておるといふので或いは重複するかも知れませんが、簡単に申上げますが、この航路運賃は今度の値上げが大体五割見当になつておる、五割以上上つておるものもあると思つておりますが、その結果航路運賃の収入が四十四億でしたかになつておるの、そしてその航路の経費を見ますと補正後が三十三億、その関連費をどういふふうな計算しますか、関連費を収入で按分して見たつて、恐らくは七、八億にしかならないのじやないか、だから原価ということであれ

ば、四十億程度あればそれでとん／＼になるのじやないかというふうな気持ちがあるのですが、関連費がちよつとどういう計算になるかわかりませんが、私の見当ではそういうふうになる。そして航路運賃というものは一面航路の原価を見ることが必要であるかも知れませんが、同時にこれは先ほどもちよつと申し上げたようにワイダーの意味が非常にあるのじやないか。かように考えますので必ずしも原価に拘泥する必要はないと言つては言い過ぎかも知れませんが、それはどうも気にする必要もないのじやないか、これも考えられます。而も今のやつは旅客、貨物を含めてであります。旅客運賃だけで言へば、むしろ普通の鉄道の旅客運賃と同じような割合で行つていいのじやないか。こういう感じを持つのですが、精密な計算がちよつと資料がないのでできませんが、私の頂いた資料だけを見ても感じはそういうふうに思うのです。それに対する御意見、或いは衆議院のほうでどの程度この問題が進んでおりますか、それを伺いたい。

それからもう一つ序でに、提案されておりますのは鉄道と船舶でありますが、国鉄自動車についてはどういふふうにお考えになつてゐるのか。この点について一言も今日まで触れていないように思うのでありますが、その点を一つ承りたいと思ひます。

○説明員(津田弘孝君) 只今前田委員からお話のございました青函の航路運賃につきまして先ずお答えを申し上げます。

が、鉄道の部内といたしましては成るべくこうした鉄道、船舶、自動車ごとに独立採算制に近づけて参りたい。それぞれの部門に属します職員、企業意識を高めるといふ点から申してもできるだけ独立採算制に近づけて行きたいというふうな考え方を持つてゐるのでございますが、その点から申しまして青函の旅客運賃につきまして運送の原価を見ますと、昭和二十五年の実績によりまして旅客一人当り二百五十二円という数字に相成つております。ところでこの一人当り二百五十二円という中には一等旅客も二等旅客も三等旅客も引くつるのになつておりますので、これを三等の旅客に換算をいたしますと、これを三等に換算の一人当りの青函間の旅客運賃、船賃の総額は百八十九円というふうに相成ります。これは二十五年の原価でございますので、これに對しまして昭和二十六年におきましては相当の原価の高騰があるわけでありまして、仮にそれを四割二分程度と見ますと、百八十九円に對して一・四二をかけた二百六十九円という数字が出るのでございます。従いまして現在の旅客運賃の百六十円を二百五十円に改訂しようという国鉄の当初の案、又それが同時に政府案として国会に御審議を願つてゐるわけでございますが、その原価計算の面から見ますと、二百五十円の青函の旅客運賃を設定するといふことは安当な値上げだといふふうにお考えられるのでございます。併しながら一般の鉄道旅客運賃が、国鉄の三割五分の値上げ申請に對しまして二割五分というふうなふうに査定され、又その二割五分案で国会にかかつてゐるといふような状況

におきまして、又一方におきましてこの北海道と本州との間を交通される旅客のかた／＼の負担というふうな面も考えられまして、衆議院におきましてはこの国鉄の二百五十円の値上案に對しまして、国鉄と申しまするか、原案の二百五十円に對しまして二百円というふうなふうに査定をされたというふうにお承つております。なおその他航路運賃につきましても、原案よりもそれ／＼若干ずつ下廻つたところで衆議院は訂正をされまして、参議院に送り込まれるというふうな運びになつてゐる模様でございます。それは航路運賃がこの衆議院の訂正の上でなごで初めの原案よりもどの程度減収になるかという点を念のために申し上げますと、大体七千万円程度でございます。この程度のものでもございまして、この程度のものではないかといふふうにお承つてゐるものでございまして、それからもう一つ御質問のございました国鉄自動車の運賃でございますが、国鉄自動車の運賃につきましてはいろいろ／＼な経緯がございましたが、最近と申しまするか、ここ何年前から、一般の自動車の運賃、旅客運賃、貨物運賃ともに一般の民間自動車と同じ振合ひによつて設定をいたしてあります。従いまして今年の初めでございまして、トラック運賃が値上げになりましたが、それに即応いたしまして国鉄自動車のトラック運賃もすでに値上げいたしましたし、又旅客運賃につきましても、今回一般のバス運賃が値上げになりましたのに即応いたしまして大体それと歩調を揃えまして運賃

の値上げをいたす予定でございます。承るところによりますれば、バス運賃につきましては会社ごとに三業建てを、私はつきりした数字を記憶しておりませんが、二円七十銭、三円、三円三十銭ではなかつたかと思つたのであります。その運賃を会社ごとにそれ／＼運賃が査定して適用するといふような運びになつてゐるに聞いております。国鉄自動車につきましては、大体まん中の三円といふところを標準にいたしまして、一キロ三円といふようなことで運賃を算出してあります。従いましてこのバス運賃の値上げによりましてやはり数億の増収が見込まれるのではないかと。従来国鉄自動車の運賃収入が旅客、貨物合算をしまして二十五億でありますからやはり数億の増収になるのではないかとこのように考えております。

○前田君 只今の御答弁の一番最初に言われた鉄道、汽船、自動車それぞれの部門において独立採算制をやつて行きたいのだという御答弁に對しては、私は別な機会に、営業局長でなく経理局長に御質問申し上げたいと思ひますからそれは御了承を願ひます。

その次に青函の原価の説明がありましたが、船舶全体として私が今申し上げた四十四億の収入に對して三十三億の経費費、そのほかに関連費がまあこれはラフなもので、七、八億、四十億あればいいんじやないか、無論その資料が大ざつぱな資料しかないので、それが、そう申上げたのですが、それは間違ひなんですか、どういふ点に誤謬がありますか。

○説明員(三木正君) 詳しい数字を持つておりませんので、はつきり申し上げかねると思ひますが、仰せの通り今度の予算書で見て頂きますといふと、収入が四十四億ばかりになりまして、船舶費の経費は三十三億ばかりになつております。あなたのおつしやる通り管理費及び鉄道公安費、營業費、或いは減価償却費、特別補充取替費、利子及び債務取扱諸費、そういうようなものをそれ／＼のウエイトによつて、例えば減価償却費とか特別補充取替費のやうなものは、これは主として利益の財産額の高に對して按分すべきでございまして、或いは管理費のやうなものは人員を基礎において按分すべきであると思ひます。そういうやうなものを加えたものが大体船舶の経費と云ふべきであると思ひます。更にそこでもう一つ考慮しなければなりませんことは、船舶費と申しますのは、全く船舶の運行及び着橋いたしました費用だけ挙げてゐるのであります。一般の原価計算的に経費を考へます場合には、運賃を定める場合には、発着費と輸送費と別に考へて、それ／＼それが基礎になつておりますが、我々の経営いたしてあります連絡航路におきましては、船舶自体の発の貨物といふものは、原則としてないものであります。必ず前後航送されて発着とも、ほかの航路の習慣でないところにあるのでございまして、その発着費といふものの負担をしなければならぬと思つたのであります。ちよつと速記をとめて頂きたいのですが。

○委員長(山縣勝見君) ちよつと速記をとめて。

(速記中止)

○委員長(山縣勝見君) 速記を始め

○岡田信次君 私は運輸委員でなく、同僚議員の依頼によつて、りんごの輸送並びにそれに關連する運賃についてお伺いしたいと思ひます。りんごを世の中には資派品と考へてゐるようですが、今日では大抵野菜に近いという意味合いでりんごの等級を野菜並みにできるかどうか。又將來しても然るかかどうか、それからりんごの輸送の実態が大体七〇%乃至八〇%しか積めないといふことに鑑みまして、りんごの運賃計算を十トンの数にしてもらへるかどうか。それから更にりんごの輸送につきまして、距離運賃をもつと考慮してもらへるかどうか、この三点をお尋ねいたします。

○説明員(津田弘孝君) りんごにつきましては、一般の野菜と同様に扱ふべきものかどうかといふような点につきましては、これは一般の何と申しますか、常識が非常に大きな要素となつて決定をせらるべきものと思つてあります。併しながら戦前におきまして、そのりんごが九州中国方面には朝鮮りんごが非常に豊富に入つて参るといふような時代と違ひまして、青森でできるりんごを、やはり鹿兒島のかたにも、なかなか児童のかたには食へて頂きたいといふような配慮もありまして、一時りんごにつきまして運賃の割引をいたしたこともございます。その割引を継続いたしますかどうかにつきましては、目下考案中でございます。それから、お尋ねのございました三点につきましては、今直ちにお答えできませんが、一つ研究して頂きます。

○村上義一君 先刻前田委員からお尋ねになりましたのに關連してでありますが、貨物運賃の特別措置として土管

並びに陶器がそれは三百五十一キロ以上は一〇%割引をされてゐる。それを更に瓦を追加して三百十キロ以上一〇%引く措置を運賃値上と同時に実行するといふ御計画のように伺つたのですが、この陶器關係につきましては、ただこの陶器の特殊のものに接近した粗雑なものも随分あるものでありまして、例えば信樂焼の火鉢といふようなものはかなり粗雑な陶器であります。九谷焼、伊万里焼等と同一視するといふことは彈力がない。そのために製造業者なども破産するものも少くないといふようなことを聞いておるのであります。元來十一等級でありまると、そこに非常に無理があるのではないかと、こゝに非常な特別措置をとられるといふことにもおのずから限度があると私は思ふのであります。そういう等級以外に他の特別措置をとつて行くといふことも技術的には困難だと私は思ふのであります。こゝにいつたような点を考えますと、現在の等級が十一等級といふことに無理が介在してゐるのであつて、もう少し等級を多くして、そうして負担力その他の点を検討考案して當てはめるといふようなことが必要なんじゃないかと考へるのであります。その点についてはどういふ御見解を持つておられるか、ついでながら伺つておきたいと思ひます。又今申上げました信樂焼はきわめて粗雑な火鉢なんかに對しまして、何らかの特別措置をとられる意思がないかどうかといふことをお伺いしたいと思ひます。

○説明員(津田弘孝君) 貨物の等級は現在では十一等級になつて、その中にありとあらゆる物資を適當のウエイトで分類をいたしてゐるのでございます。が、この貨物の等級につきましては非常にいろいろと沿革もございまして私の記憶してあります限りにおきまして、二十等級ぐらゐであつた時代もあつたように思われるのでございませう。現在の分類の根本的な考え方といひましては、大体この価格を一番根拠におきまして、価格の高いものからこれを五等級に列べる。そして例えばトシ当りの価額が、金は幾らで瓦は幾らだといふようなふうに考へまして、五等級に分類をいたしまして、それに価格だけではないのであります。これは産業政策的な見地或いは場合によりましては国鉄の營業政策の面から考へまして、これに對しまして、更にその等級を一応五等級にきまつたものを下げる。更にもう一つの要素といひまして、そこに容積と重量との考へ方を入れまして、いわゆる国鉄では嵩高品と言つておりますが、そういう要素をそれ／＼からみ合せまして、現在におきましては十一等級に相成つてゐるのであります。この十一等級のものを、今度は更にそれを多くするか少くするかといふようなことにつきましては、未だ何らの結論を得ておらないのでございませうが、先ほど来お話のあります貨物等級の改正、全面的な等級の改正といふような際には、この問題も取上げて研究をされて頂きたいといふふうにお考へてあります。それから三州瓦なり、陶器なりに匹敵するようなものもあるではないかといふような御質問のうちに承つたのでございませうが、元來、今仰せられたような事態はこれは非常に発生する可能性もありま

な一つ十分に研究されて頂きたい、かように考へております。

○村上義一君 ついでと申してはなんですが、国鉄の当局にお願いをいたしたいと思つてゐますが、それは非常に複雑な、又甚大な調査であります。すでにもうございまして、お尋ねの如く知れませんが、とにかくこの国鉄全体の施設の復旧、復興の計画を各線別に立てて、その所要改良費がどれだけのなるかといふことを、一つお示し願ひたいと思つてゐます。只今申す通りこれは非常に甚大な調査を要することでありまして、まだできてないといふことでありまして、相當の時日を要すると思ひますが、是非一つ御調査を願つてお示し願ひたいと思つてゐます。

○説明員(津田弘孝君) 東海道線のごときはもう電化工事、浜松以西の電化工事、又京都駅のヤード、又駅舎、その他若干のものは考へられますが、大体東海道線のごときは復興が完成といふ域に進んでおると思つてゐます。併しながらその他の幹線におきましては、なおよほど東海道線に準じた復興計画、改良計画といふことになりまして、相當今後多額の経費も必要であらうと思つてあります。特に幹線でありながら、山陰線とか北陸線、中央線等を見まして、よほど今後大きい改良費を要するのじゃないかといふふうにお考へられるのであります。常備編成車におきましては、まあおこつた幹線の常備編成車でも、小荷物車を改造して急急の三等車にしたといふものが常備編成車に加つて運転されてゐる。又一般の問題ですが、貨車のごときでも耐用年度を経過してそうして使用されてゐるものが随分少くない。又固定設備におきま

しても駅舎が相当老朽化してゐる。更に跨線橋のごとき、スタラップ供出といふ意味合で戦時中に撤去せられた跨線橋がそのまゝに今日まで放置されてゐる。北陸線で十数カ所跨線橋を撤去したまゝで今日に及んでゐる。何ら復旧しておらんとするといふ現状であるのであります。とにかくこゝに非常に修繕費が多かるかと、そこに非常に修繕費が多かるかと、つまり合理的の経営と言へないと思つてゐる。まして、この運賃原価を見る場合も、特に普通の施設ができてゐる場合と、今日のような老朽化した施設を危険なからしめるように必要限度の保安度を保つように維持して行くのには非常な多額の修繕費を要するといふようなことも考へられるのであります。一面サビの点においても遺憾になつて来ることは勿論であります。

それから更にもう一点、この調査をお願いしたいという理由は、新線建設計画及び建設費との關連でありまして、つまり建設費と改良費との調整均衡を脱むといふ見地からこの調査が必要であると思つてゐます。或いは建設審議會等の御要望によりまして、すでにこの復興復興計画の調査を指示しなつておられるかも知れません。願くば各線別に所要の工事改良費、それから何年計画ぐらゐで遂行するといふお考へであるか、そういう点お示しを願ひたいと思つてゐます。

○説明員(三木正君) 戦争中並びに終戦後の取替へ不足と申しますか、修繕不足といふものにつきます。前から鋭意その改善を図つておりますけれども、同時にどれほど残つてゐるかといふことを着々研究いたしております。

から、そう遠くない機会にそういうものをまとめたものをお目にかけることが出来るのじやないかと思ひますが、改良と申しますか、そういう部面に對します分は、如何なる規模においてこれを見るかということによりまして、非常に額が違つて参りますので、どの程度に見るかということも十分研究し盡してありませんので、暫く時間を頂かなければできないのじやないかと思ひますが、非常に平常の状態よりも枕木の状態が足りなかつたり、レールの耐用年数が過ぎておつたり、或いは車両の耐用年数が過ぎておつたり、そういうものにつきますは不日調査したものを差上げることで出来るのじやないか、かように考えております。

○村上義一君 只今の経理局長のお説御尤もでありまして、頗るこういう御注文を申上げるといふのは御手数だと思ひますが、で、基準が問題だといふお説であります。私もそれを思ふのであります。先ずA線、B線、C線といふようなふうに大体区分しておられることは承知しておりますが、併しなから先ずそのうちでも非常に線のウェイトが各線間において違ふことと思ひます。それらの標準をおきめになるということも、一つのこれは国鉄当局が国鉄を經營せられる重要な方針の一つだと思ひるのであります。とにかく決定してない場合には、それらの点を一つ御計画願つて、半年かかるか何ばかかるか存じませんが、とにかくそういう結論を一つお示し願ひたい。ただ私先刻も申します通り、建設審議会において新線の建設がどうしても今後やかましくなつて来ると思ひるのであります。別に私は改良偏

重の主眼をするのじやありませんけれども、新線の建設費と、そして現況のごとく痛めつけられておる諸設備の改善という間にバランスを維持して行くことが緊要であると思ひますが、故に、是非御面倒でしようが、まとめて頂きたいのであります。重ねてお願いをしておきます。

○高木正夫君 昨今日はお話を申上げんつもりでおつたのですが、先ほどの津田營業局長のお話を聞きました、念のため伺つておきたいことがあるのです。それは例の貨物等級改正の問題ですが、お説の通りこの貨物等級の根本的な改正はなか／＼困難であらうと思ひますが、それまでには特別措置を講じよう、割引等においてやつて行こう、こういうお話で御尤もだと思ひますが、先ほどからお話を聞いておりますと、これは私の聞き違ひであるかも知れないのですが、相当距離のある所、遠距離の間に、或いは五十キロ……、百キロの場合には倍とかいふお話が重点のように思ひますが、それで我々の希望する点には行かぬのじやないかと思ひます。例えは一定の目的地に定期的に多量の荷物が出るといふ場合に、いわゆる特割と申しますか、そういう処置を十分に講じて頂くのが一番利用者の目的も達するのじやないかと、こういうふうに考へます。その点について一応念のため伺つておきたいと思ひます。

○説明員(津田弘孝君) その点につきましては、先ほど申し上げましたものは概して申しますれば、遠距離割引、遠距離の割引ではありませんが、その遠距離の距離を少しづつ縮めて行く、例えは坑木について申上げましたように、或いは下級の鮮魚について申上げましたように、そういうふうな例でございしますが、今高木委員からお話のものは、発地も着地も一定になつていて、而もその中を大量に、まあ我々が俗にピストン輸送と言つてゐるような方法で輸送されるというふうなものにつきましても、特段の措置を講じると、こういうような御意見のように承るのですが、まあそういうふうなものもなきにしもあらず、例えば一番問題がございしました石灰石等につきましては、百キロ以下の近距離に對しましては、山元に割引率をきめてゐるというふうなものでございまして、具体的問題といひまして、具体的に研究して頂きたいというふうな考へます。

○高木正夫君 これはむしろ請願になるわけかも知れませんが、いろいろ先ほどから品目が出ておりましたが、しゆる製品ですね。たわしたとかほうき、大分細か話になるわけですが、これがまあ家庭生活になか／＼重要な地位を占めてゐる。これは御承知の通り、今のところでは価格と運賃と殆んど同じなんです。今度運賃が上りますと、却つて赤字が出るというふうなことになつておるらしいのです。これはまあ農産物の中に含まれておるかも知れませんが、特にこれだけは頭に入れておいて頂きたい。これは請願になるかも知れません。

○説明員(津田弘孝君) 只今のお話は御意見としてよく承つておきますが、但しそのたわし、ほうきは何かその遠距離から取寄せないでも、どこにでもあつたと思ひますが、ただししゆるでございしたたわしとかいうようなものになりますと、しゆるといふものはやはり日本でも南の、九州の南でなければできないものと思ひのでございしますが、どうもそういうものを遠距離まで運んで、しゆるでなければいかんというふうな用途もあるのかないのかよく存じませんが、併しなから御意見としてよく承つておきます。

○高木正夫君 いずれ又実情を申上げる機会もありまして、○内村清次君 總裁に御質問しますが、今回の運賃改正の要綱を見まして、物件費の値上りによるところの額が、これが大半占めておるようでありますが、そこで国鉄のほうでは従来用品の購入に對しましては、入札制度で買つておられる。やはり国鉄もこれは諸物価の値上りを勘案せられることも一つの條件でありまして、大体国鉄所管の予算において一つの基準線といふものを持つて、そうしてできれば入札がその下位のほうに競争的に下つて行くといふことは、これはまあ好條件として認められるべきであらうが、先般の枕木の購入に對しましては、苦しい経験が国鉄自体も考えられたやうであります。それは折角入札されたものが納入がなか／＼困難である。その原因をつきとめて見ると、どうもそれと語弊がありまして、とにかくそういうふうな形の、中間ブローカー的な性格を持つ人たちが入札に携つておる。そういうふうなことで、現品の納入が予定通り来ない。そうして而もそういう人たちはあとでは権利を放棄して行くからして、国鉄は迷惑するのだと、こういうふうなことがやはりこれは相当行われておりはしないか。そこ

でそういう制度そのものといふものが、總裁としては今後改善をして行かれるような御意思があるかどうかですね。又行かれるとすれば、まあこれに對してどのような方法を考へておられるか、まあそういう点を一つ御説明願ひたい。

○説明員(長崎徳之助君) 今おつしやつてゐることはいゝゆる自由競争というお話だろと思ひますが、いゝゆるオープン・ビッド、これは私はオープン・ビッドをやるといふのは、前提條件がいろいろ要るのではないかと申すのです。実は物が少なくて需要が猛烈だといふときには、何もオープン・ビッドといふものがその物の値段を下げるということには無縁で、ただ物の豊富な場合には、而も品物を見て買える、物がどん／＼できる、その生産状態も非常にいい状態であるといふ場合には、私はオープン・ビッドといふものは非常に効果があると思ひますが、日本のように生産量もそうたくさんはない、殊に鉄道だけが使うような品物、そういう今のお話の枕木といふやないもので、実はあつたやうに材料を短く切つては、これはどうにも使えない物なのです。特殊な品物になりますと、これはなか／＼オープン・ビッドだからいいのだといふわけではなくて、むしろ品物がよくて納入の時期等についても正確を期することが出来るという、いゝゆる信用のある製造業者によりやらせるのが私はいいと思ひます。そういう場合にはオープン・ビッド必ずしもいいものじやない。更に進んでいけば本建築のやうなもの、こういうものはコンクリートの建物ができ

たので、それはなか／＼オープン・ビッドだからいいのだといふわけではなくて、むしろ品物がよくて納入の時期等についても正確を期することが出来るという、いゝゆる信用のある製造業者によりやらせるのが私はいいと思ひます。そういう場合にはオープン・ビッド必ずしもいいものじやない。更に進んでいけば本建築のやうなもの、こういうものはコンクリートの建物ができ

たので、それはなか／＼オープン・ビッドだからいいのだといふわけではなくて、むしろ品物がよくて納入の時期等についても正確を期することが出来るという、いゝゆる信用のある製造業者によりやらせるのが私はいいと思ひます。そういう場合にはオープン・ビッド必ずしもいいものじやない。更に進んでいけば本建築のやうなもの、こういうものはコンクリートの建物ができ

ちやつてからいいとか悪いとかいつたつてしようがないので、やはり信用のある技術者の立派な人がいるところを相手にして契約をしなければならんものだと思ひます。承わるところによると、アメリカのようなあいつ生産力、が旺盛であり、マス・プロダクションをやつて品物がたくさんできる場合にはいいが、やつぱり單純に値段が安いからといつて契約するといふのはなくして、その中にある技術がよいとか生産設備の豊富なもの、こういうようなものをいろいろ勘案して後に契約をされるとかといふことにならなかつたと思ひます。今日の自由競争の下において純然たる自由競争だけに頼つて行くといふことはむしろ危険である、この際はむしろ考へ直さなければいかん。これは我々は鐵道を動かすのが使命でありますけれども、物が入つて来すや鐵道が動かないのでは、値段だけが安くても困りはせんか、これは阿方の線くいのいづれにも一長一短がございますが、物によりことによつては必ずしもオプン・ピツドによつて行ける物ではない。むしろ自由競争とか或いは資格審査を嚴重にやりまして各社にやらせろといふような方向に行くべきものじやないかと思ひます。

○内村清次君 私もその点はそういうふうな今回の枕木、それから石炭問題から勘案いたしまして、やはり一応その資格審査その他の制度に対して再検討をする必要はなからうか、かように存じましたからお伺ひしておる次第であります。今後の国鉄の職員に対しましても相当何と申しますか、勞務管理のほうで現状より以上の能力態勢を築く上においては、やはり総裁とさ

れましても、現在の機構その他一般におきまして再検討の必要があるうかと思いますが、問題は例えば今回職員がやめて行きました、そのやめた後の国鉄従業員の生活安定と申しますか、そういう点に対して現在の状態ではやはりこの失業者の吸収というものが非常に手ぬるいために、折角まだ働くらだを持ちながらこの狭められておるところの就職の面に対して、非常に悲惨な鉄道退職者の生活がなされておるといふ状態でありまするが、今でも例えば鉄道と関連した事業の一端を担うておられる鉄道弘済会とか、或いは又交通公社とかその他関連した契約工場あたりに対してのこの受入態勢の機能というものを相当やつぱり考えてもらわなければいけないと思ひますが、こういうような御斡旋についての見通しですね、こういう点はどうぞございませうか。

○説明員(長崎徳之助君) 内村委員の御説誠に御尤もなのであります、やはり従業員諸君が安心して安定した形で使われて行く、就労して頂くということは、これはいうまでもなく、最も大事な条件の一つだと私は思ひます。従いまして今回人員の整理をやるということに際しまして、何とかして、そういうやめて行かれるかたは非常にお気の毒ですが、残つた人に対して、いやどうも先輩がやめたのがえらいことになつてしまつた、それでは我々の前途は真つ暗しやないかというやうな感じを与えますと、やめて行く人だけじゃなくて、残つてゐる人も、非常に私は悪い影響を与えると思ひます。そこでこれを何とかいたしたいのですが、世の中の変転いたしまし

た今日におきましては、過去において私どもの先輩が受けられたような安定感がないのですね。これを何とか、まあそこまで行かなくても何か幾らかなりとも、お世話を頂いた、世話をしてくれたなという気持ちになつてもらいたいと思ひまして、今折角その心持だけでもそういうところに行きたいと思つていろ／＼考えておりますが、氣の付いたことを申し上げるとこれということとは申上げられませんが、本来の鉄道業務、それと余り関連のない、そんなことを鉄道自体がやつていなくても列車の運転の安全であるとか或いは旅客荷物のサビビにそう影響のなかりそんなものも可なりあると私は思うのです。そういうようなものはこの際どういう形になりますか知らんが、そういう仕事に退職されるかたがお廻りになつたらどうかと思ひます。これはなかなか数だけの問題でなくて、やはり能力の問題もありますから、或る面では非常に能力があつても、そういう仕事に向かない人もあります。それでまあそこらはなか／＼むずかしい問題ですが、氣持はそういうつもりであります。

○内村清次君　いま一遍伺ひたいのですが、報償制度というのが確立したしたわけですね。第一次の裁定によりまして明瞭ですが、今なお実施されておられない、細則の決定もなつておられない。そこでこの石炭報奨金だとかなんかという問題は逐次当局のほうでやつておられるようでありますが、これも又どちらかすると、組合とは話合ひはあるとしても、どうしてもやはり一方的な形である。その制度化における、黒字のときの報奨制度を確立す

るというように、これはないようであるが、何かこれを実施する上におきまして非常に困難なことがあるかどうか、この点に対して總裁は今までお考えになつたことがあるかどうかですね。これは私は今後この機能をも上げて行きますに、一番重大な問題ではなからうかと思うのであります。国鉄の運営が非常に円滑に行き、又従業員がはずんで、そうして働いて行く、こういうのがやはり独立採算下の国鉄の機能増進の一番大事なことだろうかと思ひますが、これはどこに支障があつて、これが締結できないかということにつきましての御意見を伺いたいと思ひます。

○説明員（長崎總之助君） 実は私甚だ怠慢なんです、仲裁裁定がなんかにその話があつたらしいのですが、まだ詳しく聞いておらんです。どこに支障があるのかよく伺つておりませんが、聞いた上でなるだけ早く、そういう線ができれば考へて行きたいと存じておる次第でございます。

○委員長（山縣勝見君） 速記をとめて……。

〔速記中止〕

○委員長（山縣勝見君） 速記を始めまして……。

○石原幹市郎君 我々地方の者として、今回の値上は或る程度止むを得ないと思つておりますが、値上だけやつて相も変らず四等車、五等車級の車に乗せられておる。そればかりではなく、実は人命にも危険を感じるような、これは先般の委員会でも申上げたのであります。そういう車にしばしば乗せられるような感を持ちます。こういういわゆるローカル線のサービス

向上といふことは、私利私欲の爲め、御用を
を払つてもらひたいと思ふのであります
すが、この点重ねて繰返にお願いまし
す。

○説明員(長崎徳之助君) 誠に御尤も
でございます、どうもローカルの線
と申したいいんですか、ローカル輸
送のほうがいいかも知れませんが、先
ほど衆議院で常磐線のごときは、あ
れは本線ではないか、本線の上を走つ
ている近距離の列車はひどい。あえて
支線ばかりではないというお話した
が、ローカル輸送でございますといふ
と思いますが、これがどうもまだなが
な手が届かないでいるといふことは、
私身を以て体験いたしております。こ
れはどうかして何とかなくてはなら
んものですが、石原委員御承知のよ
うに、戦争たけなわになりまして、資
材が少くなるとか、あらゆる面で窮
屈になりまして、実は当時でござい
た車面輸送に、実は当時でございました
にはかなり手を抜いて設計したもの
が多いのであります、もはや壽命の来
ておるような車もありまして、それ
から線路のようなものでも、当時は
争に勝たせえればいいんだ、あと十
年ぐらいいやつて、あとのことはそ
とというやうなことで、相当手を抜
いてあるのですが、その穴埋めがな
かならないで、そこで今度の値上
が容易でない。そこで今度の値上
りまして、それとどういふ關係に立
つかといふお話であります、この値
上によつて増収をしました分の中には、
減価償却或いは特別取替の費用とい
うようなものが入るわけです。それが
今までのままで値上をやらなければ、
仮に例をとつて申しますと、二千両
なら二千両の客車が毎年々々改造さ
れ改良されて行くべきは、それが

物価騰貴によつてできないというような結果になるわけですから、今度値上して頂きますと我々の計画通りでいきますから、予定通りだん／＼進捗して行きますして、そしてローカル輸送も改善されるわけでございます。併し又そのやり方についても、とかく二等、一等は至つてよくなつてゐるというお話でございますが、大体我々としてしまつてはやはり飽くまでも大衆のサービス、三等のサービス、これが私どものお客様のうちでは一番ドル箱でございますから、これを是非やつて行きたい、かように考へております。

○石原幹市郎君 これも又重ねての質問なのでありますが、只今総裁から計画通りに今度の値上によつてやれるというお話を聞いたのでありますが、最初国鉄が要求した三割五分の引上げが二割五分或いは三割に下げられたのでありますが、これでも計画通り遂行し得る自信を持つておられるかどうかというだけでいいのです。

○説明員(長崎總之助君) 成るほどお説の通り我々の予定よりは幾らか減りましたけれども、これは一つは物の値段が幾ら上がるかという見込の相違でございます。まあ若干のものは、これは運賃値上をして頂いた以上、我々のほうでも能率を挙げ、経費を節約して既定の計画通り持つて行く義務を私は持つてゐると思ひます。

○石原幹市郎君 それから今日の新聞で地方鉄道も一斉に何か運賃値上をやるといふようなことが出ておるのでありますが、私はこれは先日の委員会で運輸大臣にお尋ねしたときに、この地方鉄道或いは地方のバスですね。これが国鉄運賃の値上げによつて、一斉に

右をならえというやうな形をとることば果してどうかという感じを持つておるのであります。中には非常に黒字の、殊にバスなどによつては独占企業の關係から非常に営業状態のいいところがあったりあるのじやないかと思ふのであります。これらが一斉に右をならえをして値上げをするということについては、慎重に研究してもらわなきゃならぬと思ふのであります。が、この点について運輸省当局から御意見を聞いておきたいと思ひます。

○政府委員(足羽則之君) バスのほうは所管外でございますので、私は詳しい事情は存じませんので、私鉄について御説明を申し上げさせて頂きたいと思ひますが、この前もたしかここで御説明いたしましたかと思ひますが、私鉄につきましても、動乱発生以来の資材の値上り、或いは給与ベースの改訂、その他資産の再評価の問題、いろいろ原因がございまして、どうしても値上げをして行かなければならぬ／＼やつていけない、そういういろいろ／＼な事情があるのでございます。又この私鉄は非常に公共性の強い、公益的な、丁度国鉄と同じような性格、使命を帯びたやうな事業でございますので、運賃なんかにつきましても、従来認可制度をとつておつて、自由に運賃を上げるわけには行かないので、常に値上げが抑えられておる企業でございますが、非常に収益性のない企業でございますので、従つて非常に企業としての赤字が、大部分の共通した現象としては赤字が非常に多い、こゝろまあ觀察されるやうな状態であつたのでございます。詳しい数字は今ここに手許に持つておりませんので、ちよつとはつきりいたしません

んが、昭和二十五年度の状況で見ましても、大体四、五十社程度は無配という状況でありまして、ほかと比べても配当いたしておるところは非常に少い。或いは配当の率なんか非常に少い、そういう状態にあつたのでございまして、従つてこれが事業発生以来、只今申しましたやうな事情で自然値上げの必要に迫られてゐる。そこで従来も昨年の五月に運賃を改正いたしましたのでございしますが、その後小さい鉄道につきましても、申請によりまして緊急止むを得んものについては、それ／＼値上げをいたしておつた、そういう状況であつたのでございしますが、最近に東京及び大阪を主として中心とする大きな会社十六社、この運賃は大体国鉄と時期を同じうして値上げをいたしたい。こういうことなのでございします。これらの鉄道は取扱数量におきましても非常に私鉄の中で占める割合も大きくて、いわゆる国鉄とのいろいろ／＼な連絡事務の關係もあり、それらの点から見まして、時期を同じうして運賃値上げをすることが必要であり、且つ便利であります。そういう点から実は相当前から申請があつたのでございしますが、いろいろ／＼内容を検討いたしております。国鉄と時期を同じうして出すことにつきましても、国鉄も運賃値上げをするから、これらの私鉄もいたすという因果關係でないかというのを御了承願ひます。

○石原幹市郎君 つまり私は一斉に右をならえと国鉄にまねをして、地方の交通運輸機関が一斉に値上げされるやうなことがあれば地方民は困る。それぞれの状態をよく周知させて頂きますので、必要止むを得ざるものを認めるの

はこれは止むを得ないのでありますが、そういう処置をとつて頂きたいということをお願いいたします。バスのことを何回も聞かれましたが、いつも所管が違ふというところで、これは国有鉄道運賃法と直接關係はありませんが、やはり運送事業の料金問題でありますので、バスのことも適當な機会に誰か来て答えて頂きたいと思ひます。

それから総裁にもう一点、先日大臣が近く鉄道の建設公債をい／＼出すように近く閣議でもきめて、建設方面にも今後當るといふやうなお話をされたのでありますが、よく私前から建設公債の話をしておりませんが、これは極く近々にこういうことが始まるのかどうか、一遍承つておきたいと思ひます。

○説明員(長崎總之助君) これは何か日本国有鉄道法に鉄道債券というやうなものを出すことができるやうになつたらいいんです。ところが政令がまだ出ていない。その政令を今度閣議に出しまして、交付して発動ができるやうな状態にまで持つて行くというところであります。今から実行してどの程度にどうするかというやうなことは、これは国全体の経済財政とも非常に大きな關係を持つたやうな思ひます。私どものほうで鉄道債券を出すならば、僅かばかりのものでないものであります。相当大きな額になります。かやうに考へております。併し御承知のやうに建設公債、或いは電化問題、いろいろの鉄道の設備増設と申しますか、増加と申しますか、拡張と申しますか、そういう御要望は各地に相当多くあるものであります。これらの財源を如何にして調達するかという問題は、これ

も一番大きな私の一つの仕事なのであります。ただこれはやはり普通の会社のように銀行と話し合ひをするとか、或いは証券会社と話し合ひをして云々というわけには行かないのじやないか。やはり国の財政と大きな關係を持つておりますから、大蔵當局との話し合ひもありましようし、いろいろ／＼な経過を経て……

○石原幹市郎君 そうすると政令は出て、あと資金内容とかその他の問題でとにかく発動し得るやうな状態にはなつた……

○説明員(長崎總之助君) その通りでございます。

○石原幹市郎君 それからこれも、むしろ返してあります。運輸大臣にもお願いした問題ですが、戦時中は将来は必ず復活してやるといふ約束のもとに従来営業しておつた線を引離して、まだ復旧してもらえない線が私の聞いておる範囲では全国に三カ所と聞いております。その一つが私どもの福島県の白河、棚倉間の線でありまして、これは数年血の叫びを上げてゐるのであります。実は一時復活が認められて起工式もやる、一部分線路を敷きかけたのであります。それが又中途で二度の引離しを喰つた、沿道民は誠に悲歎に暮れてゐるのであります。その鉄道でその地方の産業なり経済の状態ができておるといふことは、私から申上げてきてもないことでは、これは今度新規の建設の始まるその際には、私は最も優先して取上げてもらひたい。戦後の経済状態や産業の状態が変つておるから、総合的に考えなければならぬという見地もあるかと思ひますけれども、とにかく復活はやるという約束のもと

○説明員(長崎惣之助君) 鉄道を離し

た分につきましては、私も相当責任があるわけなんです、今度造るとなりますと、何か今度新しく鉄道建設審議会ですか、できておりまして、私もその委員に任命せられておりますから、私は委員として石原委員のおつしやつたお言葉をよく考慮の上に……。

○石原幹市郎君　建設審議会には、どこからか原案を作るところがなければならぬと思うのですが、その原案はどこで作成されるのですか。

○政府委員(足羽則之君) 新線建設審議会は運輸大臣の諮問機関でありまして、鉄道監督局がその事務局としての仕事をいたしております。いろいろ資料を私たちのところで差上げまして今後建設審議会が新線を如何に選定すべきかという点についてのいろいろ御検討を願うわけでございます。

○石原幹市郎君 よろしうございませう。

○前田櫻君 予算の關係のほうがむしろ主なのですが、運賃關係に關連するだろうと思つて大綱だけお伺ひして置きたい。細目は予算のときに譲るといふことにしておつたわけなのですが、そのほうに入つてよろしいですか。

○委員長（小縣勝見君） どうぞ。

○前田種君　それでは時間の関係もありまして、細かく切つて一つお尋ねして見たいと思うのですが、先ず今度の補正予算を見ますと、いろいろなことをやつて足りない、それは運

質の値上げでこれだけ賄うのだ。こういうことになっておりますが、そのいろいろなことをやる中に、節減として石炭と修繕費と二つ主な項目が上つております。この石炭も修繕費もおおの増額の面があり、そうして節減の面があり、両方の面があるようであります。そして殊に修繕費では細かく費目に分れておるのですが、その中で直修と申しますか、国有鉄道で直接修繕する部分だけが節減のほうに入つておるようであります。そこで私は多少疑問を持つのでありますが、しゝ寄せは石

炭と修繕だけにかたよつておるのが、人件費のほうにしわ寄せが行つておつても、この表ではわからないようになっておるので、一向その点の判断がで

きないのでありますが、先ず以て削減は石炭と修繕だけに固めてあるのかどうか、人件費にはないのかという点。それからもう一つ、ここに附加えてお伺いしたいのは物価騰貴等によりまして工事費が予定よりも高くなる。そのために運賃資料のほうで頂いておる平年度の特別補充取替費は七十五億ほど増えておるのでありますが、今年の補正予算には特別補充取替費という

ものは一文も殖やしていない。これはどういふわけなんだらうか、これだけのことを先ずお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(石井昭正君) 御質問の趣旨を或いは取り違えてお答えすること

に相成るかも知れません。そのときは

又改めてお叱りを頂くことにいたしました。そして、節減額と申しまでも、これは石炭につきましてはいわゆる消費の節約ということを考えておるのであります。ところが、修繕費につきましては当初予

定しておりまして、例年より、定額に達して、昨年度中に安い単価で買入れておきます貯蔵品を使うその差額を考慮しておるわけでございまして、特段に消費の節約を強制するという点にはなっておりません。それから人件費の点につきましては、これは例の給与改訂につきまして当初調停案通り四月からというところで考えておりましたが、結局財源関係上八月からということに予定いたしましたおりまするほかは、特段に圧縮してはおりないのでございます。

○前田種君 特別補充取替費の点につ

○政府委員(石井昭正君) 特別補充取
替費の増額は、これは本年度におきま
しての工事費の自己資金の財源でござ

借入金百億と政府からの交付金二十億と並びに特別補充取費、減価償却費と合せまして工事財源を三百十二億といたしておるのでございますが、今般の補正におきましては、借入金五十億並びに昨年度からの剰余の資金を約十五億、約六十五億の資金を追加することができましたので、従いまして借入金が百五十億、それに自己資金といたし

ましては終戦後の百十二億に對しては十五億を追加いたしました二百七十億程度に相成るかと思いますが、そういう状態に相成りましたので、ほぼ丁度事資金の財源の資金のバランスはとれておるものと考えておる次第でございます。

ます。

○前田種彦 特別補充取替費の件によつとよく私理解できないのですが、先ず以て石炭の増額と減額ですね、大體石炭費は四割ばかり増されて、そうして一割ばかり節減せられておるよう

に見えるのですか……それなら一
列車キロは一割くらい殖えておる。そ
れから八トンキロの増加とこの列車キ
ロの増加とどうなるか知れませんが、
とにかく列車が重くなるということだ
あるうと思うので、石炭が殖えるとい
うのはよくわかるのですが、この一割
減らしたというのはどういような節
約方法を講ぜられるつもりなのか、そ
の点をお伺いしたい。

○政府委員(石井昭正君) 石炭の増額
のほうは、これは単価の引上げに見合
つた増額をいたしております。そのほ

送量の増加。つまり増収、運賃値上げによる増収でなくて運輸数量の増加による増収に伴う経費が約九十億あると

やはり石炭費は入つておるのであります。従つて單価の値上りと使用數量の増加は、やはり列車キロに見合つて見えておるわけでありませう。その全体に對しまして消費節約額は約六%程度であります。

○前田櫻君 減のほうはどういうことをやつて減らされるのかということをお願いしたい。

この説明にあつた通りでございますが、この予算を編成いたしましたのは、昨年の八月頃でありまして、その当時から一年間鋭意石炭節約に努力しました結果、実績としましては三〇%余りのす

でに簡約を実行いたしております。更

に今年は濃縮剤というようなものを使
水処理をいたしまして、もう三％節約
できる見通しがつきましたので、約六
％の節約をしたいと考えております。
更にそれに対してしまして、大蔵省では

数量としては、機関車一キロ当りの所要石炭量としては、その一％引きました約二十億の節減を見ております。数量はそれだけ減ると同時に、列車キロの増加に伴ひまして、機関車キロの増加に伴う所要石炭の量は見込んでございます。その見込みました数量と、それから單価が御承知の通り非常に値上りいたしましたので、その値上りしました單価を、下期の契約の金高を基礎といたしまして、それで所要の増加額を挙げたわけでございます。ところが上期におきましては、下期に契約いた

しましたのよりも、相当低い値段で購入していたしておりますから、平年度を見ますときには、下期の数値を見なければなりませんけれども、今年度として

は上期で現実にあく契約しております
石炭の單価を差引くために、そこに準
げたわけです。それから修繕費につ
きましては、先ほど石井部長のお話の通
り手持ちの資材、安く購入しました資
材を、昨年度中に購入し、或いは昨年
契約し、今年度に入つて来た安い資材
を、取得した値段で払出して決算して
行くということによる節減額、来年は
本当の節減額ではございませんので、

一部食い潰しと考えられます、そういうものをごさいます。電力料金は値上げのものを一応挙げまして、値上げが実施以前の、八月以前の額をそれだけ引いた、こういう勘定でございます。

それでは、これら一受会計の節約方法

針と歩調を合せまして、いろんな辨品・石灰であるとか、修繕材料以外の物品のうち、特定用品と申しまして、運輸帳票費であるとか、シート網、或

いは油脂 ウェスト、こういうようなものは値上りを見ましたけれども、その他のものにつきましては、値上りを見ていない現予算の単価で数量を節約しろということを見たのが五億、こういう勘定でございます。

○前田 藤君 そうすると石炭は熱管理の能率を上げるようにやつたというように承知していいですか。それから修繕費は安い物件費を今日使うからだということは、結局貯蔵品の払出しは時価か、或いは平均、そういう方法でやつておるのを購入価格で決算した、こう見ていいわけでありませんか。

○説明員(三木正君) 石炭について、その数字は確かに上期の安い単価の数字だと心得ておられて、七、七、七の約にいたしました分は、今後それで行くために、来年度予算を見る場合にも便宜なように、左側の増加の分のところに入つておるのです。その分はだから上期の五百円増して三千五百円で購入しましたものを、今度下期で購入します四千三百円と比べまして、その差額だということふうにお考え願いたいと思います。

○前田 藤君 そうしますと残りは特別補充取替費と、先刻の御説明よくわからなかつたのですが、本年度やる工事は値上りをしておるのであるけれども、減価償却の意味で、特別補充取替費をとるにはまだ時期でない、こういうふうにお考えいいですか。そうではないのですか。

○政府委員(石井昭正君) 減価償却、厳密に減価償却を行なつておりますといふことは、いろいろむづかしい問題もあるかと思うのであります。極く大雑把に私どもはこの自己資金の範

囲を、本年度施行いたします工事のうちで、取替的な性質のものに見合う経費が、先ず自己資金からの繰入れに、いわゆる損益勘定からの繰入れで賄い得られれば、ほぼそれで安当な財政計画ではないか、こういう非常に大雑把な考え方になります。従来ともその考え方では特別補充取替費というものを考へて参つておるわけでございます。従つて減価償却のごとき一定の金額が必要だというように限界にはまだ研究もできておりませんし、それだけの調査もできておらないのでござい

ます。この意味で、今年度の補正を当初予算から通算いたしました見えた場合に、先ず大体これで差支えないのじやなからうか、こういう考えでございます。

○前田 藤君 特別補充取替費は一番これは最初のほうにちよつとお伺いした、ところが本年は特にこの再評価式のことをやつて殖やしたんだ、そういうふうなお話があつたので、よほどこれは厳密にやつておられるのだというふうに了解しておつたのでお伺いして見たわけなんです。無論これは一面新しい工事と説明合せてやるわけですから、一応この程度ということならばそれでも仕様がなないと私は思います。それで一応了解しておくことにいたしますから、残るところは人件費いたしますが、これは昨日お願いしておいたのですが、二万二千二百三十二人の整理を引受けられたのは成算があるんでしよう。それはどういふふうな人員配置並びに交流なりをしてやられるお考えであるか、それに対する研究は或いはまだ御発表願えないかも知れ

ませんが、大体の目途がおありになるんだらう、それを伺いたいということをお申上げておいたわけなんです。

○政府委員(石井昭正君) 二万二千三百人ほどの定員の縮減でございますが、実はこれは御承知のように国鉄は行政官庁と違ひまして、定員法の適用を受けておらないのです。国鉄には行政官庁のいふがごとく定員はないのであります。ありますものはいわゆる給与総額でございます。この給与総額と一定の人員を乗じて計算いたしました額を以て人件費の範囲と定められておるわけでございます。その計算の基礎となりまして人間がまあほぼ定員という概念に相当するならば相当するかと申すのでありますけれども、一面又国鉄の場合には実際人員というものがございまして、そこで本年度の実際人員は、これは大体年度当初におきまして四十七万三千何がしかであつたと思つたのであります。それを大体欠員不補充という方針に基きまして、年度末までに、四十六万一千人程度まで減らさなければこの給与総額の枠に合わないというところになつておりました。これは当初からそういう考え方で予算が組まれてあつたわけでございます。そこで現在行政官庁のほうと折衝いたしまして出しました結論は、この現在の九月末に持つております国鉄の人員から、これは二万二千二百三十人落すということとしたのであります。これはどういふことを意味するかと申しますと、これは現在持つておりますところの人間を当初の計画に基いて、新規採用を極力圧縮いたしまして、当初の予算の考え方を持つて行

つた人間をこの中に含めてよろしいという考えになるわけでありまして。そういたしますと実際問題といたしましては、二万二千の人数から約一万四千名か或いは三千名か、その辺の人数は当然初めから、今年行へべき欠員補充をしないことによつて生ずる自然減耗の予定と言へるわけですね。それから今度の定員の取扱ひ方といたしまして、一般公務員につきましては病欠欠勤者、長期欠勤者は定員外とする、但し給与は或る程度、只今のところでは八割というところになつておりますが、その程度支給するというところにいたしておるわけでありまして、この取扱ひ方も国鉄の考え方と全く同じように適用すべきである。こういうふうになつておるわけですね。そこで結局この人員が一万人でございまして一萬三千人か程度ある見込みでございますので、この分に対する給与は別に計算いたしまして計上いたすことができるわけでございます。従つてその長期欠勤者をそういう取扱ひをいたしますと、そこで実際に働きます人間につきましては、当初考へておりました自然減耗の数字をそのまま実行いたしておく、こういう面につきましてはもうやり方で以てはば実働人員に響かないで済むのじやないか、かように考へておるわけでございますが、なおその業務量等も増加いたしておりますので、必ずしもそれで足りるというふうな結論も出て参らな

いかと思つたのであります。その点はやはり或る程度国鉄の経営の合理化、或いはそのほかの人員の欠陥を補充する措置、まあ例えて申しますと臨時人夫を採用するとかそういうことで補つて行く、こういう考え方になつておると

思ひます。

○前田 藤君 このいわゆる無定員といひますか、予算定員に単価をかけた給与総額と、それから実際の給与の総額との間に開きがあるということは、これはもう昔からあることなんぞでちつともおかしくはないのだが、それが昔と今日と客観的情勢が非常に違つたというのを考へて見ますと、何だか今のお話を伺つておると、昔と同じような考え方の下に人事管理がなされておるようにも思ふのですが、昔は判任官の定員は例へば千つと昔ならば千円とか、委任官ならいくらかたといふやつに予算定員をかける、実際はそれよりも少い人員で仕事をしておつた、だから何人整理せよと言つても、実際の人員の整理というのは割当より少いということではやあ／＼して行けたわけですが、今日は單価のほうに役所が勝手にきめたのではなくて、国有鉄道の場合には労働組合との団体交渉で調停とか仲裁とかいうことで抑えられた、一面勤務の條件のほうに労働基準法というものがあつて、それで或る程度抑えられる、だから勤務時間のほうも、給与のほうも客観的情勢で国有鉄道の経営者が勝手にやるわけには行かない。そういうふうになつておる時代に昔と同じような考え方では人事管理をやられて、それでうまく行き得るかどうかという懸念を起さざるを得ないのです。従つてそういうことに迫込まれるのはなぜであらうかといふことを考へて見ると、公共企業体にはなつたが、やはり国家公務員と同じ振合ひといふことが頭の底に意識するとなつたといふことがあつたのじやないか。そうすると公共企業体としての本當の機

○説明員(三木正君) 先ほどの石井君の説明の通りなでございしますが、国有鉄道の定員というのば一応ございせんので、給与総額というもので、それが今お話しのようにベースがきまり、予算がきまりますから、総額がきまる。こういう恰好に置かれております。併しその定員はずつと二十四年の行政整理以来常に年度当初の実員よりも少い定員である、それを若し定員と称しまするならば、少い頭数であつたわけであります。毎年三%ずつ減耗して行く、不補充でやつて行くというところでございまして、常に年度当初には何人かやめなければ給与が払えない。こういう給与総額を持つておつたので

理する、こういう勘定になるわけであります。なお業務量の増加に對しましては、超過勤務手当というようなものも幾分含められておりますので、その程度の補いはできるのではないかと思います。ただ非常に人が足りないのごさいます。ところが、整理を積極的にやらないうと、こういう方針でやっておりますので、地域的に又職種のに人員のアンバランスがございます。これを配置轉換によつて埋めるので、人がやめるとどん／＼配置轉換、職種の変更をして對処して参つたのでございますけれども、なか／＼最近のような社会事情におきましてはこれも殆んど限度に来まして、非常に困難を伴うような現状に

で、整理の方針に超然としておるかという問題だと思います。ところがこれはまあ政府の方針でありますから、私どもは公共企業体、先ほど石井部長からもお話申上げましたように事業の繁閑に応じて人員を按配すればいいものでありまして、いわゆる行政方針と申しますか、そういうものによつて動けるべきものではない、本質的にそうじやないと思ひますけれども、それじや国有鉄道には絶対にそういう余地なしということもこれ又余りにも行過ぎであるのであります。そこでまあ俗な言葉で申しますれば、今前田委員のおつしやつたようなおつき合なのかというお話がございましたが、まあ簡単に申

しまして、こういうことであるから、まあ多少苦しいところもあるだろうが、まあお互い勉強してやろう、まあそういうようなことで納得したとは申しませんが、協力して行けると私は確信いたしております。

○前田種君　そうすると二、三年来こういうことを予想して人員を減しておつたといいますが、その意味は加賀山前総裁が一万数千殖やす必要があるということを含めて今日まで下準備をして来られたとそう解していいのでありますでしょうか。それからもう一つはこの国有鉄道の人員配置というものは全体の数量によつて見たつて少ないゆゑ、実際の仕事の分量如何にかかわらず、

したように、殆んど何といひますか、四十何万から見ましたら極めて微微たる割合なんでありまして、それだから私はやり得るのじやないかしらと思つております。というのはもう一つ考え方をこの機会に述べさして頂きますと、今度国鉄に参つて見ますと二十三年以来でありますか、約十数万人の整理をやつて以来、新規採用は一つもやつていない。それからむしろ配置転換で場合によると降職になつておる、今まででしたらば御承知のように何年か経つたらば長になり、助役になるといふ、そういうブライتنا面があつたのですが、何にもないので、これではいけないのでありまして、こういう機

会に何にも無理をして整理する必要はないですが、希望者がありましたならば、できるだけそういう面にもブライトな、明るい面も持たして上げたい。かような考えもまあ意図としては持つておるわけでありませう。

○小酒井義雄君 今の總裁の御答弁の中でお尋ねしたいのですが、先ほどからお話があるように、この前の予算編成のときには私の記憶ですと一万六千人の増員を要求されたというふうに記憶しておるわけなんです。今度二万二千人ぐらゐの人員は微々たるものだといふお話であります。一六六千人の増員を必要とするところへ二万二千人逆に減員するということになると三万八千人ということになつて、大体国鉄の総人員数の八割ぐらゐに當るものであつて、私は微々たる数だなどというのではならぬのじやないかと思つたのです。なおそういう余裕がありながら、それでもなぜ増員が必要だといふ、増員要求がなされる根拠があつたかといふことに対しては非常に疑問が持たれておるわけなんです。これだけの人数を減らして、人員配置というふうな部分的なことでは勤務時間という問題に觸れることなしに、国鉄がこれから客貨の数が殖えて行く見通しの下に国鉄の事業が果してなじ得るだらうか。例えば貨車が殖えればその修理の手数も殖えるでしようし、駅におけるところの増結なり或いは場合によつては列車の本数が殖えるというふうな問題、操車場に行きましても操車に必要な人員はやはり必要になつて来ると思ひます。こういう現実問題がありながら、こうしたことが勤務時間等に何ら影響することなしに実現可能だといふ確信

をお持ちになつておるのかどうか、そういう点について一つ御見解をお聞きたいと思ひます。

○説明員(長崎總之助君) 人数の問題については大分ややつこしいことになつてゐるんですが、二十六年度の予算それ自体が、定員はないのですけれど、年度当初に実際おつた人間よりも、年度末になると一万数千人減つたことになる予定だつたそうです。そこへ輸送数量で相当な増加があつたから私はそれに向つて必要なりとして人員を要求したのじやないかと思つておりませう。ところが今度は人員整理という問題になつたときには、いわゆる予算の上に出てゐる数は問題にせず、現在實際働いてゐる頭数、九月末でしたらば九月末に現に働いてゐる輸送数量の増加に對処してゐる現在人員、それを根本にしたわけでありませう。そこに相違があるわけでありませう。何人でありませうか、私今数は記憶しておりませうが、ともかくも、この八月九月というふうな時期に、これから大いに増送になるかも知れませんが、いずれにしても今年などは八、九月にも、いつもならば夏枯れで荷物がないうのに相当荷物があつた、その現実を支配しておつた人間の数を基にしたのでありませう。そうしてそれから二万何千人の減員と、こういうふうなことでありませうが、併しながらそのうちの一万数千人というのは長期欠勤者であります。これは現に仕事に當つていないもの、今でも休んでゐるもの、それをも二万何千人の人員の中に含める。ですからそれはマイナスになるわけですね、それだけ……ですからあとは一万何千人であります、ところがこれは自然減も毎

年二分とか三分とか出るそうです。それらを差引いて見ましても、仮に二分といたしましても四十万なら八千人であります。そうするとあとは極く少い人間で、成るほど一万何千人の増員といふことは、予算の上の数だからそういうことになるのですが、私の交渉した、話し合いをしたのは現実に九月において働いておつて運営してゐた人員を基にして申上げてゐるのであります。その点一つ御了承願ひたいと思ひます。

○小酒井義雄君 その点無理な出血はないという御説明はわかるのですが、あとの作業が、勤務時間に觸れることなしにやり得るかどうかという点は如何ですか。

○政府委員(長崎總之助君) それは今申上げましたように、九月現在で毎年四十万トンなら四十万トンの荷物が出ますが、その四十万トン出る荷物を現に扱つてゐる人間がゐるのであります。そのくらいですから……

○小酒井義雄君 ですから、現在の勤務時間というものに何ら觸れることなしに行けるという御回答だといふふうな受取つてよろしくございませうか。

○政府委員(長崎總之助君) さやうでございます。

○委員長(山縣勝見君) 他に御質疑がありませんようでしたら、本日はこれを以て閉会いたします。

午後四時二十三分散会