



たいと存じております。また直接輸送の一線とは申しかねるかもしれませんが、電話の自動化等も来年度相当努力いたしまして、職員の手を省きましてこれら現場の輸送方面に回していく、それから現在すでに事務の機械化につきまして検討を進めて参っております。これももちろん直ちに効果を現わすというわけではございませんが、来年度からは部分的にでも着手いたしまして、これらによって生み出されたい要員を輸送の方に回していく。また管理部門の人員につきましても、従来からできるだけこの要員を節減するという方針で処理して参りましたが、その連中もできるだけ輸送の第一線において活躍していただく、こういうような政策をとって参りたいと存じております。

○濱野委員 だいたいお答えの方向はまことにけっこうだと思ひます。合理化する、オートメーション化する、これにはいろいろ議論のあるところでございますが、私もその方向としては納得がいくのであります。もしそうだとすれば、この工事勘定、それから中間勘定等の人員をさしあたりどのくらい第一線に回す余裕ができるか。たとえば資本勘定においてこれだけ増を来たして、その資本を活用して御説明の通り生産を上げるためには、人員をどれだけ配置転換する必要があるか、こういう具体案がなければ、こうした責任ある予算書というものは作成できないのでございますが、それを一つ承りたい。

それから昨日の御説明の中に中間勘定から千五百人を減じて、そして第一線に回すという御説明がありまし

たが、これだけの膨大な資本を活用するにきましては、一千五百名を中間勘定から流用いたしまして、なかなか所定の貨物輸送の増送を期待できるわけはない、こう考へてゐるのでありますけれども、率直に御説明願ひたい。たとえば先日調書によりますと、中間勘定には六万六千八百八十八名しかありません。三十二年度工事勘定は一万一千六百八十九名しかありません。この中間勘定から一千五百人を第一線に回すという御説明を昨日承つたのでありますけれども、千五百名を第一線に配置転換しただけでは、これだけの資本を消化して所定の増送を行うことはとうてい不可能である。一つの魔術を使えば別であるけれども、実際の事業に關係しておりますけれども、実際の経験からするならば、これはなかなか容易ならぬことだと考へてゐるわけでありまして、たとえば中間勘定では炭鉱などの人員もありますし、電気、工場、用品等もございまして、こういうものも一体どれだけ第一線に転用することができようか。この目安がなければ、この予算案というものは実に砂上に楼閣を築いたようなものになるのでありますけれども、この点についてもう少し突っ込んだ率直な御意見があれば承つておくことが、われわれは都合がよろしい。力以上にこの金を利用して、そして予算は予算だ、大幅帳だといふようなことがもし将来起きるとするならば、これはあなた方も御迷惑であらうし、立法院としてこれを協議したわれわれとしても非常に迷惑が起る次第であります。この点、一つ率直に申し述べてもらいたい。

○小林説明員 他の職場に異動いたし

ます点につきまして、ただいま具体的に検討いたしておりますのは、工場の職員でございますが、先ほども申し上げましたような鋼体化の完了、それから工場自体の配置につきましても、もつと検討する時期にきておるのじゃないかと思ひます。今まで動力車も蒸気機関車を中心にしていました修繕態勢でございましたが、将来は電気機関車やディーゼル・カー、ディーゼル機関車というものが中心になった修繕態勢に切りかえますので、工場の配置等も検討する必要があるのではないかと考へております。現在の工場調査委員会を設けてございまして、私が今ここに考へておりましたところの数字は、先ほど申し上げました鋼体化工事が終りました要員でございます。これは千数百名は予定できるのでございますが、そのうち一部は本年度におきまして配置転換を行いました。また年度末におきまして高年齢者の退職がございまして、今のところまだはっきりした数字はま

とまっておりますが、四、五百名くらいは退職者が出るのではないかと考へます。その退職者の穴埋めを工場においてそのまま行わずに、他の職場において新規採用を行ひまして、それでもって配置転換と申しますか、定員をふやしていくという方法を考えて参りたいと思つております。特に本年度におきましては車両工場も製作能力が相当上りましたので、貨車の新製も一部やつたわけでありまして、しかし修繕工場も貨車の製作をやりますことは必ずしも能率的ではないのでございまして、過剰人員をかかえておりましたために、一応穴埋め的手段とし

て貨車の新製等を行いました。来年度はこれもやめまして、さらに五百名程度の工場からの配置転換を計画しております。もつとも配置転換と申しましても人間の場所的移動も伴いますし、従来の経験を捨てまして新しい仕事につくといふようなことで、職員にいろいろ精神的な苦痛を与えますし、生活条件、労働条件等の転換等もございまして、これらの点につきまして、組合と十分協議いたしまして、組合の理解のもとにそういう配置転換なりを遂行して参る必要があると存じております。なお五カ年にわたります給計画につきまして、今要員の需給計画につきまして検討を進めて参っておりますので、後ほどまた具体的に御説明をいたします機会をお与え下さることをお願いいたします。

○濱野委員 第三表の給手の内訳の奨励手当の次にその他というのがあります。それが三十二年度になりますと、二十三億超過勤務手当としてこれを見込んでゐる、こういうようなことではあります。これは非常な手当の額になると思ひます。超勤手当というものの本質は一体どういふものか、これを一つ御説明願ひたいと思ひます。これはどういふものを使うのか。それから二十三億という膨大な増になつてゐますけれども、一体これはどうしてこんな増といふ数字を見込んでおるのか、この点一つ御説明願ひたい。

増賃金を支払つてゐるわけでございます。その賃金に充てるために計上されたものでございまして、これは季節的波動等にはこの超過勤務によりまして対処していくというわけでありまして、○濱野委員 これは社会党の諸君が聞きたいところであり、与党もまたこれを聞きたいところでありまして、申し上げておきますが、人間をしばつて、そして人間の労働力を限度以上に使用し、労働基準法からいけば時間だけで規定しておりますから、すぐにその超過勤務手当が出ておりますが、定員をふやさないで、そして労働を強化する、要するに昨年度よりは二十三億も膨大な超過勤務手当をここに取つて、そしてその労働者が酷使されるという危険がここに生まれるのではないかと、もしそうであるとすれば輸送運営に備へてゐる労働者は危険の上にもないことだ、労働者が危険ばかりでなしに、旅客輸送などについても、貨物輸送等につきましても、当然に事故が起きてくる、こういうことにわれわれはどうもこの数字を見ると考へざるを得ないのでありますけれども、ただ超勤手当の二十三億は結局時間外勤務の人たちに支払うのだけでは説明がつかない、どうして二十三億という膨大な金を昨年度より増したのだ。私の考へ方は、重ねて申し上げますが、定員をふやさないで、そして所期の貨物輸送、旅客輸送の生産をあげようとするところに、この超過勤務手当といふものの二十三億という膨大な数字が出てくるのじゃないだろうか。もしそうだとするならば、これは労働者を過酷に使用することであつて、これは新しくここに働いてこなければならぬ、こう

思うのですが、これらについて解明を願いたいと思います。

○小林説明員 御承知の通り鉄道の輸送につきましては、季節的な波動はございます。これは過去に比較いたしますと、本年度あたりはこの季節的波動が割に縮まってきておりますが、しかしそれにいたしまして、四月とかあるいは秋冬繁忙期というものは、非常に輸送が張って参るわけでありまして、それ以外の季節につきましては、もちろん最近では相当輸送が詰まって参っておりますが、結局秋冬繁忙期とか春の貨客、こういうピークを何とか乗り越えようと申しますか、輸送の要請にに応じていくということが最も必要なのでございまして、その波動輸送に對しましてはやはり常時職員をかかえておくというよりも、現在の職員の超過勤務によつて何とか切り抜けていくという方向をとらざるを得ないのではないかと思います。もつとも超過勤務を重ねておりますと、もちろん列車の運転の危険度というような結果も起るおそれもございます。第一線の運転関係と申しますか、動力車乗務員や列車乗務員につきましては、できるだけ要員を充足いたしまして超過勤務は避ける。直接輸送に携わらない職員につきましては超過勤務で何とか仕事を間に合せていただく、こういうような方途をとつて参りたいと存じます。

○濱野委員 それも一つの許された運転の方法かもしれませぬけれども、しかしそういう操作は最近までの操作であつて、労使間が今日のように激しくなつてきた場合、そういう考え方は大きな間違いが起るのではないか。なるほど国鉄の仕事に季節的、波動的なこ

とはあり得る。それは確かにあり得るものであります。そのときに定員を多くしておくよりは、少くしておいて、そうして超過勤務でカバーしていくというところは鉄道経済についてあるのだ。これは理論としては、またことに最近までの社会情勢では、あるいは労使関係では、それは許されたことであらうと私は思います。しかしそういう観念で将来国鉄の運営をするとするならば、これは労使関係はますます先鋭化してくる、私はそう思つております。なぜそういうことを私は申し上げねばならぬかという、昨年の十月ごろ新潟管区の輸送力は非常に滞貨が多くて、これは一般経済人も非常に苦しんだ事例がございまして、どうしてそういうふうなその貨物の滞貨があつたかと申しますと、これは手の打ちようがない。もう行き詰まりだ、こういう説明でありました。しかもそれはレールか貨車の行き詰まりかといつてたまたまと申します、その方の理由もあるけれどもやればやれます。けれども人間が足りないのだ、そうしてこれは他の管区から、仙台その他から一つ出張を命じて、そうしてダイヤの増を計画したけれども、なかなか労使関係が激しくて、その人間の転換ができないのだという説明を、私はあなたの方の責任ある人々から報告を受けておるわけでありまして、そういうような労使関係にあると、定員をむやみにしぼつてそうして生産を上げる。定員をしぼつたことの埋め合わせは結局その超過勤務というような方法で、一つその効率を上げていく、こういう考え方は、これは国鉄の労使関係にとんでもない事件が起るのではないかと思います。小林

さんその点についてのお考えはどうでございませうか。

○小林説明員 濱野先生のおっしゃる通り労働組合との関係もございまして、配置転換に相当困難をきわめておりますことも、一部の管区におきましては事実でございまして、その点につきましてはよく組合とも協議いたしまして、配置転換に際してはいたしたいと思つておるような次第でございまして、それから先ほども申し上げましたように、一千億の資金を投下いたしますと、その効果が漸次現れてくることと思つておるのでございまして、ただ本年度といたしましては直ちに効果が現れないために、一応超過勤務手当で乗り切つて、再来年それからその翌年になりますと、いろいろな設備の合理化や事務の機械化、そういう方面から人が捻出できるようになると思ひます。本年度は非常に苦しい立場に立ちますが、将来はそういうような根本的な解決策も検討いたしておりますので、本年度だけは季節的な波動に對応いたしまして何とか超過勤務で乗り切りたい、こういうような考え方であります。

○濱野委員 そういう説明をしまして、これは事業家に見せる予算案でございまして。日本で国鉄が一等大きい資本を持った一等大きい事業でございまして、国鉄の事業は別だと申しますけれども、国鉄の計算している数字もわれわれの数字もやはり同じなんですよ。ですからそういうことではなかなか了解できない点が多いのじゃないか。私は小林さんの御意見に反駁を加えるわけではございません。私は三十二年のこのことを心配しておるわけ

です。ですから、改善され改良されて効率が上がるようになった設備とか施設とかいうようなものは三十二年度において利用する。利用することによって定員増を必要としないという飛躍した予算の執行は私は不可能だと思つております。三十二年、四年、五年と将来のこととはこれはまた別です。たとえばあなたのおっしゃいました事務の簡素化、原子力による計算機を使い、あるいは電話なども必要ないような、アメリカのような経済機構、経済の仕組みができれば、人間というものは現状でもできるかもしれませんけれども、私はとてもそれだけでは無理な御説明じゃないかと思つて、さらに私が質問申し上げたいのは、動力費でも十七億増になつておる。石炭は七億、電力は九億、これらの動力費がこれだけ増になると、これは輸送力の増になるのだけれども、これらについても並行して若干の定員増というものがなければ生産は上らないのだ。どうもこの予算はこのところから少く無理があるのじゃないか、こういうふうな考へておるわけ

です。何かもう少しわれわれを了解させるだけの経費の内訳の説明ができないと、これは突を言えれば物笑いなんです。そして間違へばこれを執行するで無理がでると思つておる。先ほど小林さんは組合と十分談合の上とおっしゃいました。それが目的なんです。近ごろ労働組合というものは政治的な動きが多量にあるようだが、しかし基本的なものはやはり労働賃金の増を要求すべきものであります。どうでしょう。そこに経理局長がいるが、どなたでもないですよ。この表は国の大きな事業の予算内容をなす、要するに運営の効率を上げるにしかるべき数字なんでありまして、これは何人もこの問題については異存はないと承で、確かに国鉄の予期した通りの政策の実効が上がるのだ、こういうような説明ができれば私はけっこうだと思つて、これは査定した運輸次官でもよいですよ、どうですか。国鉄の方で、われわれは事業家なんだから幾らか納得するくらいの説明をせなければいかぬだろう。

○小林説明員 濱野先生の御指摘もございまして、経費をいたしましては非常に切り詰められておりました、われわれといたしまして、血のにじむような努力をしなければこの予算の執行は困難だと思ひます。なお超過勤務手当といたしまして二十三億計上してございまして、私といたしましては先ほど申し上げましたように配置転換、季節的な波動につきましては、輸送の第一線にある者につきましては、できるだけ定員を与えて、第二線と申しますか、そういったものにつきましては超過勤務をやつていただく、こういうような処置をやつて参ろうと思つておるわけでありまして、情勢によりましては、場合によつては超過勤務手当を増員の方に回すというような措置も考へていかなければならぬ場合もあるかと存じますが、その点御了承願ひます。

○濱野委員 この点はこの程度にして、いずれ社会党がやるでしょうからやめておきましょう。国鉄總裁に一つお尋ねやらあるいはまた要望をしておきたいと思ひます。

今回一三%の運賃値上げが国会にかかっております。しかし各距離ごとの運賃は一三%値上げびつたりというような計算は実施上できないことも私も了解しております。この点についてなるべく五〇%とか一〇〇%とかいふようなものができないように一つ配慮してもらいたい。そういうことで一割三分の値上げだと思つておつたところが、それはとんでもない話だ、五〇%にもなりひどいものは一〇〇%にもなる、こういうようなことができません、世間ではなかなかうるさくなつて参ります。この点について總裁のお考えを承りたい。

○十河説明員 ただいまの御意見まことにごもっともな御意見だと存じます。私ももて得る限りそういう処置を講じたいと思つております。たとえば貨物で申しますと、特殊のものは割引をするとか、旅客の方面でもやむを得ないところは今お話のようにするためには非常に手数がかかるとかいうようなことはきわめてまれな例であります。そういうものはごかんべんを願つて、その他のことはでき得る限り今お話のような趣旨に沿うように処置したいと存じております。

○濱野委員 私の質問はこれで終ります。す。でき得る限りそういうふうな方法を講じたいと思ひます。

○十河説明員 ごもっともでございます。今一三%の運賃値上げが国会にかかっております。しかし各距離ごとの運賃は一三%値上げびつたりというような計算は実施上できないことも私も了解しております。この点についてなるべく五〇%とか一〇〇%とかいふようなものができないように一つ配慮してもらいたい。そういうことで一割三分の値上げだと思つておつたところが、それはとんでもない話だ、五〇%にもなりひどいものは一〇〇%にもなる、こういうようなことができません、世間ではなかなかうるさくなつて参ります。この点について總裁のお考えを承りたい。

鉄部内に相当台頭しておるようになり私聞いておるわけでございます。この国鉄の意向を反映いたしまして、運輸省の内部でもそういう意見が有力であります。かつまた先般運輸大臣の諮問機関として設けられました国鉄経営調査会の答申の中にも、この一項目が権威ある結論として述べられておるのであります。御承知のように本会議では言ひませんが、聞きつばなしであります、まことに意見を尽せない点が多々あつたわけでございまして、きょう運輸大臣の御出席を求めて、重ねてこれらの点についての所見をただしたいと思つておつたわけであります。予算委員会の都合で御出席できないということでありまして、これまたやむを得ないことではございません。しかしせつかく十河總裁がお見えでございますから、国鉄の立場からどうお考えになつておられるかという一、二の点について御質問を申し上げたいと思つてございまして、

○十河説明員 ただいま中居委員が御質問の中にお話しになりました通り、鉄道はかつては交通の独占機関でありました。ところが今日は独占機関であつた間は、世界各國とも非常にむづかしい拘束をする必要があり、またそういう制度ができておつた。ところが今日独占機関でなくなつたために、運賃制定の機関につきましても、世界各國とも漸次改められてきつたのであるであります。もうすでに大部分の國で國会の議決からはずして、独立の機関によつて決定せられておるという事実があるのであります。日本におきましては、私個人の考えとしてそれが正しいのではない、か、そういうふうにしてほしい。何となれば競争機関がございまして、競争機関の一方は自由に決定せられる——自由というのは語弊がありますが、特別の別の機関で決定せられる。国鉄は国会で決定せられるという事になります、どうも公正な競争ができない。公正な競争をして最も適当な分野において、一番経済的に輸送をする機関がその輸送をつかさどるということが、国民経済にとって輸送のコストを最低にするゆえんではないかと私は考えるわけであります。ついでながら申し上げておきたいと思ひますが、運賃の根本理念である負担力主義といふものも、かつて独占時代に世界共通の運賃決定の根本原理であつたのであります。今日では負担力主義によつて運賃を決定せられておる国はほとんどなくなつてきた。いずれもコスト主義、原則主義を多分に取り入れてやつておるといふふうな状態になつておる。そういう点からも時宜に適した運賃を制定することが交通機関を発達せしむるゆえんであるといふことが、大体世界の大勢になつておると思ひます。私自身もそういうふうな考えをもち、国鉄でもそういう検討に續けておるような次第でございます。

○中居委員 ただいまの十河總裁の話を承つておりますと、結論は、かつての鉄道省当時は、国有鉄道は独占企業であつたにもかかわらず運賃決定は政府部内の権限で、国会の議決権限からはずされておつたが、最近のように独占企業の形態が薄らいだ今日、逆に財政法の拘束を受けて国会の議決権限にまかされておるという事は、時代の交通趨勢にかんがみて不適当であるといふこと、もう一つは、外国においてはすでに運賃審判所であるとか、あるいはその他の国会ならざる機関において決定しているのだから、日本もこれにならうことが正しいのだといふこと、要約するとこういう意見のようでありまして、しかし私はこれに對しましてあえて申し上げますが、わが国において独占企業であつた当時の鉄道省においては、政府部内で決定権を持つておつたところの運賃決定を、なぜ公共

企業体になつてから国会の議決権にまかせたかといふと、国有鉄道は政府みずからの直接責任監督のもとに行われる事業であります。ところがこれが昭和二十四年公共企業体になつたことによりまして、企業体といういわゆる運営に重点を置くことによりまして、直接政府の責任がなくなつて経営上の責任が薄らいだ。そこで国会を通じて国有鉄道に對する強い監督権なりというものを對する強い監督権なり発言権なりといふものを保持しなければ、全く国有鉄道が民間企業と同一の性格運営に墮するのではない、か、こういうことを懸念いたしまして、公共企業体になると同時に運賃決定権を強化いたしまして、財政法の規定による国会の議決権限に移したのであります。

○中居委員 ただいまの十河總裁の話を承つておりますと、結論は、かつての鉄道省当時は、国有鉄道は独占企業であつたにもかかわらず運賃決定は政府部内の権限で、国会の議決権限からはずされておつたが、最近のように独占企業の形態が薄らいだ今日、逆に財政法の拘束を受けて国会の議決権限にまかされておるという事は、時代の交通趨勢にかんがみて不適当であるといふこと、もう一つは、外国においてはすでに運賃審判所であるとか、あるいはその他の国会ならざる機関において決定しているのだから、日本もこれにならうことが正しいのだといふこと、要約するとこういう意見のようでありまして、しかし私はこれに對しましてあえて申し上げますが、わが国において独占企業であつた当時の鉄道省においては、政府部内で決定権を持つておつたところの運賃決定を、なぜ公共

企業体になつてから国会の議決権にまかせたかといふと、国有鉄道は政府みずからの直接責任監督のもとに行われる事業であります。ところがこれが昭和二十四年公共企業体になつたことによりまして、企業体といういわゆる運営に重点を置くことによりまして、直接政府の責任がなくなつて経営上の責任が薄らいだ。そこで国会を通じて国有鉄道に對する強い監督権なりというものを對する強い監督権なり発言権なりといふものを保持しなければ、全く国有鉄道が民間企業と同一の性格運営に墮するのではない、か、こういうことを懸念いたしまして、公共企業体になると同時に運賃決定権を強化いたしまして、財政法の規定による国会の議決権限に移したのであります。

企業体になつてから国会の議決権にまかせたかといふと、国有鉄道は政府みずからの直接責任監督のもとに行われる事業であります。ところがこれが昭和二十四年公共企業体になつたことによりまして、企業体といういわゆる運営に重点を置くことによりまして、直接政府の責任がなくなつて経営上の責任が薄らいだ。そこで国会を通じて国有鉄道に對する強い監督権なりというものを對する強い監督権なり発言権なりといふものを保持しなければ、全く国有鉄道が民間企業と同一の性格運営に墮するのではない、か、こういうことを懸念いたしまして、公共企業体になると同時に運賃決定権を強化いたしまして、財政法の規定による国会の議決権限に移したのであります。

○中居委員 ただいまの十河總裁の話を承つておりますと、結論は、かつての鉄道省当時は、国有鉄道は独占企業であつたにもかかわらず運賃決定は政府部内の権限で、国会の議決権限からはずされておつたが、最近のように独占企業の形態が薄らいだ今日、逆に財政法の拘束を受けて国会の議決権限にまかされておるという事は、時代の交通趨勢にかんがみて不適当であるといふこと、もう一つは、外国においてはすでに運賃審判所であるとか、あるいはその他の国会ならざる機関において決定しているのだから、日本もこれにならうことが正しいのだといふこと、要約するとこういう意見のようでありまして、しかし私はこれに對しましてあえて申し上げますが、わが国において独占企業であつた当時の鉄道省においては、政府部内で決定権を持つておつたところの運賃決定を、なぜ公共

企業体になつてから国会の議決権にまかせたかといふと、国有鉄道は政府みずからの直接責任監督のもとに行われる事業であります。ところがこれが昭和二十四年公共企業体になつたことによりまして、企業体といういわゆる運営に重点を置くことによりまして、直接政府の責任がなくなつて経営上の責任が薄らいだ。そこで国会を通じて国有鉄道に對する強い監督権なりというものを對する強い監督権なり発言権なりといふものを保持しなければ、全く国有鉄道が民間企業と同一の性格運営に墮するのではない、か、こういうことを懸念いたしまして、公共企業体になると同時に運賃決定権を強化いたしまして、財政法の規定による国会の議決権限に移したのであります。

わが国の交通運輸業というものが大きな影響を受ける。こういうところに外国と同じような待遇、同じような見方をすることは、まだ日本の国有鉄道というものは早いんじゃないか、こういうことを私は考えるのであります。これに対しては、一体総裁はどうお考えですか。

○十河説明員 前段の御質問はお話の通りであると思いますが、しかしながら公社になって、公共企業体になって後の国鉄というものは、何だか今の話では、大へん自由、自主性を与えられておるかのごとく聞えるようなお話であつたのですが、国鉄総裁というものはほとんど権限がないのです。今日の労働問題につきましても、国鉄総裁はお手上げなんです。何の権限もない。今やかましくいわれておる給与の点につきましても、給与総額というものはびしゃつときまつておる。これ以上出すことはできないのです。ところが盛んに組合からは責められる。私は組合の言うことはもっともであると思う場合においても、総裁として何らこれにおこたえすることができないような拘束せられた状態に置かれておるのであります。私就任当時、国会におけるどなたかの御質問に対してもお答えしておいたのですが、国鉄総裁は独立採算を要せられておるが、他方において手足をがんじがらめに縛られておる、責任を負う機械である、こういうふうには私も考えておるのであります。そういう点において私は運賃についても、他の企業と同じように、何か民間の鉄道と同じように独立の機関で決定せられた方がよろしいのじゃないか、私は個人としてそう思っております。

ます。ただしそういうことを制度として今日お願いしておるわけではないのであります。

それから第二の御質問につきましても、なるほど欧米諸国といろいろな事情が違つております。日本の特異性と申しますものは、道路が非常におくれているにかかわらず、自動車と比較的にならぬほどおくれおるにかかわらず、自動車の競争の圧迫というもので相当程度脅威を受けておる。今日国鉄の財政が非常に困難をきわめておるということは、もちろんわれわれ経営能力の不足から来ておることが多いと思ひますが、しかしながら過去における負担力主義による運賃制度によつて、値段の高い負担力のある雑貨類のごとき、これは大部分は自動車にとられてしまつた。高い運賃を払つてくれておつた貨物は自動車にとられ、安い運賃で、しかも遠距離運賃法でさらに割引をされ、生活必需品で特別の割引を強要せられるというふうな貨物だけが国鉄に残されておる、こういう状態で、この点も外国とは非常に違つておるのであります。そういう点を考慮いたしますと、私は国民経済のために一番利益になることは、これは日本も外国も同じだと思ひますが、交通機関を同じ基準において、出発点を同じにして、どれが一番安く輸送をすることが出来るか、どういふものかという輸送機関にまかせ、どういふものかという輸送機関にまかせるといふふうにして、輸送費を負担すること最も少いものにまかせるといふことが、大体国全体これは国鉄の利益とか私鉄の利益とか、バスのどうかというところではないか、国全体として、日本が生産を発達させ、外国貿易を伸展させるためには、どうしてもそういうふうにする必要があるのではないかと私は存じております。

○中居委員 今の総裁の答弁から受ける全体の感じというものは、国有鉄道の運賃をもっと気軽に、もっと素直な方法で値上げする方法を講じたい、値上げする機関を持たない、こういうふうな私どもは受け取るわけでございませう。それはあなたが国有鉄道の経営責任者として、あるいはそういう心境に立たされることも否定できない事実かもしれないわけでございます。しかしながら国有鉄道というものが国経済に及ぼすところの影響、これに対する国民の期待というものを考える場合に、むしろ運賃というものは、私は政治的に大いに論議して、政治的な配慮を払つて、国全体というものを考えるべく上げにくいような方法、制度のもとに置くということが妥当じゃないか、こう思ふのです。しかし一面、国有鉄道も一つの企業でありま

をいただきましたが、あなたは運賃法というものを読みになつて御存じでしょう。この運賃法には御承知のように、国有鉄道の運賃は産業の発達に資するものでなければならぬ、物価の安定、賃金の安定に寄与するものでなければならぬと書いてあります。こういう前提に立つて原価を償ふものでなければならぬというのが、国有鉄道運賃決定の原則であります。従ひまして常にこういう原則に立つて、大局的に考へて国会で論議し、国会でその結論を出すということが、私は最も妥当な方法ではないかと、こういうふうにお考えおるわけでございます。今別にこの問題が国会に提出されて論議せられておる問題ではないから、私は私の意見を申し上げ、あなたはあなたの意見を申し上げ、今後大いに論議することとばかりでございますから、これはこの程度にしておきます。

強、これに伴うところの国有鉄道五カ年計画を実施するための必要な経費であると、こういう提案理由であります。聞くところによりますと、当初二〇%のアップのもとにおいて計画せられました国鉄五カ年計画というものが、経済の趨勢にかんがみてさらに大幅な修正をしております。輸送力の何%かの増加を見ようとする再修正の五カ年計画というものが出ております。二〇%で計画したものよりも上回る計画を、一三%の今の値上げ案によつて実施するところの十分なる確信をあなたは持つておりますか、これを伺いたういふ世論が起きております。国鉄は当初二〇%を値上げしなければ、今日の輸送力を解決することはできないと言つておりました。ところが一三%の値上げ率でこの五カ年計画を実施すると言つております。国鉄というものはしほればしほるほど経費に余裕が出るのだ、こういう印象を持つております。ちやうど大道のバナナ売り商人です。二〇%、一八%、一五%、一三%、これでもかこれでもかというように国民の批判にあつて率を下げております。一体この点については総裁はどういう心境を持つておりますか。先ほど申し上げましたように一三%の案で五カ年計画の推進に十分自信が持てる、こういうことですか。

○十河説明員 前段のお話に対してお答えを要せられたわけでありませんが、ちよつと中居委員に誤解があるように思ひますから、その点だけ申し上げておきたいと思ひます。今日国鉄は競争機関をたくさん持つておる。たく

く、国全体として、日本が生産を発達させ、外国貿易を伸展させるためには、どうしてもそういうふうにする必要があるのではないかと私は存じております。

○中居委員 今の総裁の答弁から受ける全体の感じというものは、国有鉄道の運賃をもっと気軽に、もっと素直な方法で値上げする方法を講じたい、値上げする機関を持たない、こういうふうな私どもは受け取るわけでございませう。それはあなたが国有鉄道の経営責任者として、あるいはそういう心境に立たされることも否定できない事実かもしれないわけでございます。しかしながら国有鉄道というものが国経済に及ぼすところの影響、これに対する国民の期待というものを考える場合に、むしろ運賃というものは、私は政治的に大いに論議して、政治的な配慮を払つて、国全体というものを考えるべく上げにくいような方法、制度のもとに置くということが妥当じゃないか、こう思ふのです。しかし一面、国有鉄道も一つの企業でありま

をいただきましたが、あなたは運賃法というものを読みになつて御存じでしょう。この運賃法には御承知のように、国有鉄道の運賃は産業の発達に資するものでなければならぬ、物価の安定、賃金の安定に寄与するものでなければならぬと書いてあります。こういう前提に立つて原価を償ふものでなければならぬというのが、国有鉄道運賃決定の原則であります。従ひまして常にこういう原則に立つて、大局的に考へて国会で論議し、国会でその結論を出すということが、私は最も妥当な方法ではないかと、こういうふうにお考えおるわけでございます。今別にこの問題が国会に提出されて論議せられておる問題ではないから、私は私の意見を申し上げ、あなたはあなたの意見を申し上げ、今後大いに論議することとばかりでございますから、これはこの程度にしておきます。

強、これに伴うところの国有鉄道五カ年計画を実施するための必要な経費であると、こういう提案理由であります。聞くところによりますと、当初二〇%のアップのもとにおいて計画せられました国鉄五カ年計画というものが、経済の趨勢にかんがみてさらに大幅な修正をしております。輸送力の何%かの増加を見ようとする再修正の五カ年計画というものが出ております。二〇%で計画したものよりも上回る計画を、一三%の今の値上げ案によつて実施するところの十分なる確信をあなたは持つておりますか、これを伺いたういふ世論が起きております。国鉄は当初二〇%を値上げしなければ、今日の輸送力を解決することはできないと言つておりました。ところが一三%の値上げ率でこの五カ年計画を実施すると言つております。国鉄というものはしほればしほるほど経費に余裕が出るのだ、こういう印象を持つております。ちやうど大道のバナナ売り商人です。二〇%、一八%、一五%、一三%、これでもかこれでもかというように国民の批判にあつて率を下げております。一体この点については総裁はどういう心境を持つておりますか。先ほど申し上げましたように一三%の案で五カ年計画の推進に十分自信が持てる、こういうことですか。

○十河説明員 前段のお話に対してお答えを要せられたわけでありませんが、ちよつと中居委員に誤解があるように思ひますから、その点だけ申し上げておきたいと思ひます。今日国鉄は競争機関をたくさん持つておる。たく

貨決定の機関が国鉄と国鉄以外では違つてゐる。国鉄は国会の議決を経なければならず、他の競争機関の運賃は国会の議決を経なくてもよい。こゝういふことは、どうも公正な分野で交通輸送を分担するといふことは不可能になりはしないか、こう思ふのであります。国鉄の運賃もまた物価の一つであります。中居委員が運賃法の中で御指摘になりましたように、一方には産業の発達に資することを考えなければならぬが、一方には原価を償ふことを主義としてゐるのであります。国鉄の使用する石炭なり鉄なりがほとんど上つていく、しかるにもかかわらず、国鉄の運賃は上げられない、これでは独立採算制を確保せられるのは御無理じやないか、こう私は考えます。私は何も国鉄が運賃値上げをすることができないようにといふことを申すのじやないのではありません。運賃決定機関が競争機関の間で違つてゐるということは私はおもしろくない、こゝういふことを申し上げてゐるのであります。

運賃値上げの率であります。最初二〇％と発表しておつたものでありますが、あれは発表したのじやないものであります。ここに新聞記者諸君もいらつしやるのです、新聞記者諸君がうちの研究をスクープせられて、いろいろなお書きになるのです。それが二〇％であります。正式にきめた国鉄の意思は一八％、これは昨年の八月ごろの情勢を基準にいたしました作業したところでありました。大体国鉄経営調査会の結論に沿つたものであります。ところが御承知の通り昭和二十五、三年ごろ朝鮮事変が起りまして以来、十年までは大体日本の経済は安定いた

しまして、国鉄の輸送量というものはほぼ安定して、わずかのカーブでもつて上昇して参つてゐるような次第であります。ところが三十一年になりました、ことにその下期になって、飛躍的にこれがふえてきたのであります。そこで国鉄の収入も相当にふえて参り、従つて自己資金でまかない得る部分もふえて参りました。収益も相当にふえて参りました。運賃の値上げは国民のどなたも喜ばないところでありました。それゆゑに、できるだけ下げようといふことで下げて参りました。なおその上に御承知の通り、国鉄の工事は従来大体五百億が限度でありました。その五百億のうちで、半分以上は財政投融資や民間の借入金でまかなつてきたのであります。ところがこの財政投融資も借入金もきつめて不安定でありまして、従来も五カ年計画といふものを立てておりました、五カ年計画は机上の空論に終つてしまつて、計画的の輸送力増強ということができなかったものであります。それゆゑに今日のような窮状を來たしてゐるのであります。ところが運賃を値上げしていただきまして、自己資金でまかなえる部分が増加して参りますと、それだけこの五カ年計画にも安定性ができまして、国鉄の一定の計画のもとに進めていくことができるようになるのであります。その点が相当有利になりますから、前よりか合理化、節約が可能に相なつて参る。私は皆さんが国鉄運賃の値上げを御承認下さるものと期待いたしました、もうすでに国鉄が取引をいたして参りますおもなる業者、たとえば鉄鋼業者、炭鉄業者あるいは車両工業、あるいは土建工業の社長さんや専務さんに

お集まりいただきまして、実はこゝういふ形勢になつてゐるのだ、ついでにこゝういふ安定した計画を進めていくことができるようになった以上は、こゝで一つ思い切つて合理化、節約をしていくれないか。たとえば土建にいたしましては新しい機械を購入するとか、あるいは車両工業にいたしまして、一定の合理化、近代化の投資をすることができ、そゝういふふうなことをして、思い切つて安くいいものを作つてくれないかといふことを皆さんにお願いいたしております。それで大体皆さんが御了承下さつてゐるわけであります。私は皆さんがそゝういふふうな御協力下さる以上は、確信を持つてこの計画を実行したい、またできるものと存じてゐるような次第であります。もつともこゝに物価の変動とか非常に大きな増減がありますと、これは私の力の及ばざるところでありますから、何ともいふしかたございません。

○中居委員 時間もないことですから、簡単に申し上げますが、私の質問いたしたしたのは、当初国鉄は五カ年計画を立てて、年間人員においては四十八億人、貨物は一億九千万トン、数字に多少の違いはあるかと思ひますが、大体そゝういふ程度の年間輸送量を確保するために、一八％の値上げをしなればならぬ、こゝういふことを運輸省に申請を出したはずで、ところが今一回一三％の原案となつて出てきております。ここに明らかに五％の差があり、五％といふと、年間約二百億圓に相当すると思ひますが、五％の相違のある今回の値上げ率で、当初一八％のアップ案で計画された五カ年計画が推進できるかどうかといふことなん

です。もしもこれができるとしたら、どうして最初一八％という案を立てたかといふことに對して、国民は疑惑の目を向けるでしよう。そしてさらに国鉄の経営自体といふものが信用できない、しほればしほるほど中には国民の知らざる何かがあるのだ、こゝういふ疑惑を国民が持つことは當然だと思ふわけですが、これに對する御答弁を私は求めておるわけです。

○十河説明員 今申し上げましたようにいたしましたが、もちろん相当困難は覚悟しております。私は内に対しては、今朝もこゝに出席する前に工事担当者のかける運賃値上げをしてもらう以上は、国鉄職員としては従来のようななまやさしい考えでいつては相ならぬぞといふことで、きびしく戒めまして、外は取引先の皆さんに一つ新しく合理化の計画を進めてもらわなければ、この切り詰められた経営ではとうてい遂行ができないから、どうか合理化の計画を進めてもらいたい、そゝういふことによつて内外相応じて努力をすれば、まあどうにかできるだらう。従来の一八％が一三％になつたといふことは、収入自体が飛躍的にふえましたことと、今申し上げますような安定した計画を進めることによつて、内外に合理化、節約を要望いたしました、その両方でまかなつていきたい。バナナのたたき売りのようなことでやるわけではないのであります。その点は一つ中居委員のような有力な方から、国民によく説明してやつていただきたい、これはつけ加えてお願い申し上げる次第であります。

○中居委員 もう一つだけお伺いします。それは今回の一三％の鉄道運賃値上げは、原価を償わなければならぬといふ公正な原価計算に基づく率でございませうか。それともまた抽象的に、わが国経済のネックになつてゐる輸送力の解決をはかるための国鉄五カ年計画を推進するために必要な金であり、まあ、抽象的でけつこつでありますか、どつちですか。

○十河説明員 理論的に申し上げますと、一三％ではとうていだめなんです。私は部下を戒めて、お前たちは人間と機械の区別を知つてゐるか、機械はトンのクレンは一トン以上のものは上げられない、しかし人間は精神がこもれば一人で二人前も三人前も働けるのだ、そゝういふことを申しておるのです。理論的には私は非常に無理だと思ひます。理論的には無理だと思ひますが、そこを一つ国民にもがまんしていただく、取引先にも勉強してもらふ、それから職員も一生懸命にやるといふことでこれをやつていききたい、こゝう考えております。

○中居委員 私の聞いてゐるのは、原価を償わなければならぬといふ法律の規定に基いて、数字的な計算に基づくところの一三％といふ数字であるかどうかといふことです。原価は、あと一三％アップすれば償ふのだといふ計算に基く運賃改正案であるか、あるいはそゝういふことは第二、第三段階として、とにかくこの五カ年計画を推進しなければならぬ、そのための自己資金の幾分を確保しなければならぬ、こゝういふ目的での値上げであるか、この二つのうちいずれであるかといふことを私は聞いてゐるのです。

から参りますと、一三%では足りないのです。一三%で足りませんから、そこを補うために今申し上げましたような努力をいたしてやる。この努力によって理論上できないと思われるような一三%であれだけの仕事をやりたい。あの仕事は仕事としても、これはまた必要な仕事よりはるかに少い程度であります。あれだけの仕事で国民に十分満足な輸送をすることができるとはとうてい私たちが思っておりません。おりませんが、そこは国民にも一つがまんをしていただくということをやつていきたいと思ひます。

○中居委員 きようは総裁お一人でございませうから、総裁も御多忙でございませうから、私はこの程度にします。が、後刻新進気鋭の局長、常務連中の御出席を願ひ、かつまた運輸省から大臣等の御出席を願ひてこの問題を進めたいと思ひますから、きようはこれでやめておきます。

○淵上委員長 井岡大治君。

○井岡委員 実は予算並びに今後の国鉄の経営等の質問は後日に譲りまして、ただいま総裁がお話しになつておられた中に、組合との交渉をいたしておつて、なるほどこれはかわいそう、何とかしてやらなければならぬ、こういうふうに考えることがたびたびあるけれども、予算の総額や給与の総額において縛られておるから、私はお手上げた、何ともすることができません。総裁はいわゆる文句を言われる機械である、こういうような御答弁をなさつておつたと思うのです。そこで今国鉄当局の中には、国鉄労働組合と当局との間に賃金の問題をめぐつてかなり激しい交渉が行われております

し、その交渉が国鉄部内において解決をしないから、お互いにお互い平和のうちにものを解決しようという立場から、調停委員会にこれを提訴をしております。そうしてその裁定を待つておるわけですが、今日の新聞紙上に、十一日にもいよいよ実行行使というものが行われるならば、国鉄当局は解雇処分をもつて臨むということが発表されておりました。自分の権限の範囲ではどうにもできないので、かわいそうであるけれども首を切ることだけはできるというのが、今日の国鉄法の実体であります。国鉄の実体であります。このことについて総裁にまずお尋ねしたいのです。できるだけものが円満に解決することが望ましい。そこで総裁がほんとうに国民の経済を救うかつかつておる国鉄の総裁であるとするならば、自分に権限はないけれども、一つ組合と話をしておれにまかしてもいい、こう腹をたたくだけの自信があるかどうか、この点をお尋ねいたします。

○十河説明員 私はそう強い確信はありませぬけれども、今朝もこへ出る前に組合の幹部に來てもらひまして、こういう状態だから、自分はできるだけ努力をするから諸君も一つがまんしてくれ、そうして労使協力して国鉄再建に邁進したい、そういうじやないかということ、けさも頼んできたわけでありませぬ。

○井岡委員 頼まれた組合はどう言いましたか、お尋ねいたします。

○十河説明員 それはむしろあなたの方の御親類がお仲間ですから、そちらの方からよくお聞き願つたらいいかと存じます。

○井岡委員 私は確信はないけれども頼みました、こう言われるのです。頼んだ人についてどう答へましたかという質問をしているのに、あなたの方がよく知つてゐるから、あなたの方で判断してくれ、これは総裁、少し軽率な答弁だと思ひます。もう一度お伺ひいたします。

○十河説明員 私は、組合はもちろん私に協力してくれるという考えの上に立つて今お答えをいたしましたのです。お答えの言葉ははなはだどうも悪かつたかと思ひますが、つい率直にお答えしようと思つてあつたことになつたのは、はなはだ相済みませぬ。

○井岡委員 そういう問題であつたとおもうと思ひませぬから、私はこの問題についてはこれ以上追及いたしません。ただ総裁は私の氣持をくんで何とかやつてくれるだろうという確信を持しましたと、こういうことなんです。ところが本年の予算を検討いたしますと、総裁に確信を持つてやれる予算が組んでないのです。その結果はどうなるのです。総裁がから引き受けをやるから毎年々々この問題が起つておる。同時に政府はそのことをいふことにしてゐる。あなたが先ほどお手上げたと言われたように、給与総額をできるだけ切り詰めて、人間を切り詰めて、小林独行が答へたように、全くこの予算執行ができないような状態を押しつけておるのです。これについてあなたは何をたいて自信を持たれるのであれば、なぜ政府に対してそのことを要求しないのか、もう一度お伺ひいたします。

○十河説明員 私は先刻申し上げたのは、本年度の話なのです。本年度はもう給与総額というものがきまつておりまして、どうにもならぬ。ただなることは収入が増加しましたから、そこで業績手当で埋め合せをするということなんです。そのことは私限りでできません。それで今政府にお願いしておるところであります。それでありませうか、政府がどう言うか、組合がどう言うか、私には確信を持つてこでお答えすることができないのであります。そういうことを申し上げた次第であります。

○井岡委員 今起つておる問題が、単に本年度の問題として総裁はお話になつておりますが、私は大きな錯覚だと思ひます。聞くとところによりますと、調停委員会の労使双方の委員は、昭和三十一年度以降の賃金について一千二百円の増額をする必要があるという調停案を作成しつたあるということなんです。ところが私は本日予算の審議に入らうと思ひませぬから、このことは後日に譲りますが、今年の給与総額の中にはあなたの言われた業績手当というやうなものでなくて、ベース・アップが一銭も組んでないのです。このことに対して総裁はどういうお考えか、このことを聞いておるのです。一方に組合は持つけれども、まじめに調停委員会に出して、その調停案を実施するに當つて総裁はお手上げたというやうなことで、今後いかに労使の慣行を作ろうとしても作れないじやありませんか、この点についてお伺ひいたします。

○十河説明員 どういう調停案が出るか私はつきり存じませぬから、調停案が出た場合には、私としては調停案をできるだけ忠実に実行したい、それには政府に御相談をして、政府の承認を得なければならぬ場合がある、こう考えまして政府と協議をいたしてあります。

○井岡委員 総裁が従業員を非常にかわいがつていただいておりますことについては敬意を表します。しかしながら先ほどからの答弁を聞いておりますと、

をできるだけ忠実に実行したい、それには政府に御相談をして、政府の承認を得なければならぬ場合がある、こう考えまして政府と協議をいたしてあります。

それからな三十二年度以降の問題につきましては、私としては先刻申し上げましたように、内に対してもできない限り合理化、節約をやつてもらいたいということをお尋ねいたします。先刻小林常務からお答えいたしましたように、なるほど国鉄の人員もあるところでは非常に詰まつておりますが、他のところでは多少の余裕がある。そういうところの配置転換ができるようになれば非常に楽になる、従つて業績手当も超過勤務手当も出さなくても済むようになることもあるだろう、そういう場合にはまた多少の考慮はできる。そういうことを考えておきます。

ベース・アップにつきましては、私は国鉄の職員の給与はできるだけ上げてやりたい。今の給与で十分だとは絶対に思つておりません。それゆゑに私はいつも上げてやりたいということをお尋ねしておりますけれども、しかしながらこれは国鉄だけでできる問題でもなし、国鉄の職員だけのベース・アップをするわけにも参りませぬ。どうしてこれは政府の承認を得なければならぬ。政府の御承認を得た範囲内におきまして、私はできるだけ従業員のために生活の向上になるように懸命の努力をいたしておるつもりであります。

非常に矛盾があるのです。と申しますのは、経営の合理化をはかって冗費の節約をはかるとか、配置転換をするとかいうことは、濱野委員が小林常務にお尋ねになったように、千億に及ぶ工事を完全に実施するためにそういう方法をとりたいたいのだと言われている。私はこの問題については非常に困難ではあるけれども、本日この問題を討議しようとは思いませんが、小林常務の答弁は配置転換をやるとかあるいは企業の合理化をやるとかいうのは、工事現場にその人を回して、千億に及ぶ改良工事をやって国鉄の老朽化を若返らせ、近代化していくのだと言われている。総裁はそういうようにやるならば業績手当が出るでしょうと言っておられます。それは出るでしょう。しかしその問題を私は質問しておるのじゃないのです。本年の予算総額を見てごらん下さい。予算総額は現行ベースのままで組んであるじゃないですか。総裁は十分お知りもないようでございますから、私は小林常務にお尋ねをします。小林常務は昨日の説明に、三十一年度の給与単価に本年の昇給をプラスしたものだ、こう言っておられる。それから期末手当、奨励手当を含せたものが明年度の給与総額であると言われている。ところが今組合が調停に出しているのは、繰り返して申し上げますよ。昭和三十一年度以降の賃金について言っている。政府は一方の職員について千二百七十円というベース・アップを予算化しておるわけなんだ。そこで国鉄当局は同様にいつて、そうして調停を出したら——今出ようとしている、そういう場合に振りかえたら精勤手当が出るのか、あるいはいわゆる割増賃

金が出るのかということは、これは問題外なんです。もう一度お伺いいたします。小林常務、昨日の御説明に間違いありませんね。

○小林説明員 間違いないですね。

○井岡委員 総裁、間違いないという事なんです。あなたが、組合に話をして私の気持ちを十分了解をいただいたと私は自信を持っておりまして、言いますが、そうしたらその自信の結果どうなるのです。政府に敬願をしますと言っておりますが、政府がそれを承知してくれませんか、今から聞いておきます。

○十河説明員 私の先刻申し上げましたその点は、本年度のことを申し上げたのであります。本年度についてということを私はあとからつけ加えて申し上げました。来年度のベース・アップにつきましては、これは今労働組合と話し合ひも何もまだついておりません。今年度のことにについては、今朝、どうかまましてやってもいいといううことを組合の幹部に頼んだ。来年度についてはそういうことでは組合の幹部はなかなか承知しない。その点はこれからどういふふうになりますか。私もとしてはでき得る限り組合の意向にも沿い、また政府の方針にも沿うように努力をいたしたいと考えております。詳細のことは——できるだけ努力をするという以上のこととはちょっと申し上げかねます。

○正木委員 ちょっと関連して。国鉄当局と労働組合との間で待遇の問題で非常に紛糾しておるようでございますが、今同僚の井岡君からも質問いたしましたように一般公務員の諸君の待遇については、政府は人事院の勧告をもと

にいたしまして三十一年度の予算案にこれを計上して、衆議院の段階においては明日日本会議を通過して参議院に送付されるというところまでできております。そこで井岡君が非常に心配されておる点は、今朝の新聞を見ますと、国鉄当局は行き過ぎた行動があれば断固解雇をもつて臨む、こういうように出ているところからの質問であらうと思ふのです。ところが総裁は三十一年度の会計年度内のことについては、非常に業績が上つておるからその点で処理をされる、こうおっしゃるのですが、私も三十一年度の予算案を拝見しますと、実は定期昇給その他の予算処置は講じられておりますけれども、調停委員会等にかかって調停案が出た場合の予算処置というものは、全然触れておらないように見ております。それからもう一点、いすれ運賃の法案を中心にして議論をされるべきであらうが、私も聞きしように思っております。それが、国鉄がこれだけの大きな業績を上げて、旅客においても貨物においても非常に大きな輸送をしておるとき、人員も三十一年度と比較してみると目立つた増員というものは全然予算が講じられておりません。それをあなたの言葉をかきれば、機械は一トンは一トンの力しか出ないが、人間は出しようによれば三人分も四人分も出るのだ、こういうことだと思ふのですが、お年寄りのあなたと私は議論しようとは思いませんけれども、一体そういうことであなた以下四十五万の人が、ほんとうにあなたに心服して四人分も五人分の力が出せるのか出せないのか、これは総裁、残念ながらなかなかそうはいかぬと思うのです。そこで私は国鉄当局

だけを責めても仕方がないので、運輸省にお聞きしたいのですが、政務次官は就任されて日が浅いのであなたにお尋ねしても無理かと思ひますから、運輸当局にお尋ねしたいことは、国鉄当局は当然こういうことが大きく問題になることを考え合せて、三十一年の予算原案の中で、運輸省を通じて大蔵当局にすでに予算処置を強く要望したというこの確たる情報を私は知り得ていふのです。人員の点についても予算の点についても……。そこで運輸当局は大蔵当局と三十一年度予算の最終決定の予算交渉をなさったとき、一体どういふ交渉をなされたのか、この点は私は監督の立場にある政府の機関である運輸当局から、この際明らかにしておいてもらいたい。

○樺田政府委員 お答え申し上げます。昭和三十一年度の国鉄の予算の編成に当りましては、国鉄からの申請に對しまして私どもとしても十分検討を加えまして、また大蔵当局とも再三にわたつて慎重に検討いたしました。一番大きな問題は、まず第一は収入の見方でございます。これについてもいろいろ実績がすでに出て参つておりましたので、ちょうど当時は十二月分までが大体はつきりした数字がつかめました。一月、二月、三月の見込みについて、いろいろ実績を基礎にいたしまして、過去の二十八、二十九、三十などの数字も調べまして収入を検討いたしました結果、今御審議を願っておりますような数字に査定をいたしました。

支出の問題では、御指摘のようにまづ給与総額の問題、それから動力費の問題、それから修繕費、物件費の問題、これらは非常に大きな問題であり

ますが、予備費等につきましては、これは大体私どもの要求いたしました通り増額に相なっております。それからまた経営の合理化に見合いますところのいろいろな退職者の引当金の問題、これらも在来は実際いろいろ修繕費の流用や何かでやっておりましたのを、今回ははつきりそちらの方で増額して計上いたしております。それから動力費につきましては、電化も進行して参りますので、大体三十一年度完成いたします電化区間もわかつておりますから、それから石炭の関係を計算して落しまして、電力料金の方を入れてございまして、それから修繕費につきましては、これは在来かねが御指摘のありました点で決算じりをもとにいたしまして、これにいろいろな業務増に見合うもの、経営合理化に見合うもの、三分くらいの割合かと存じました。これで査定をいたしました。

最後に問題の給与総額でございます。給与総額についてまず問題は御指摘のように人員でございます。四十四万七千何人が、約四十五万の人員、これは一切の損益勘定その他中間勘定の人間も含んでおりますがこれにつきましては、三十一年度に関する限りは、三十一年度の実績特に三十一年の秋に御承知の通り時刻改正をいたしました。これらで運輸関係等相当の手配をすでにいたしてありますので、この四十四万七千何人の範囲内で全勘定を通じてやっていけるということ、これは一応三十一年度の業務量増に見合うものを繰り込んで、これでできるということ、人員の増加は認めておりません。その次にいろいろな給与でございます。

すが、諸給与につきましては、いろいろな手当、その他これは業務量増に見合うもので、超過勤務なりあるいは乗務手当、その他を見ております。それから今御指摘の一つは期末手当でございます。期末手当につきましては、一般の公務員は御承知の通りに前国会で法律でございまして、〇・一五ふえまして、二・四計上いたしました。これは在来は御承知のように二・〇でございました。それで一般公務員が二・二五でございます。従ってその〇・二五を業績賞与その他でこれを見合うように、在来業績賞与で支給してきておる。これを今回一般公務員の差をどうしたらいいか、在来の〇・二五の差にするか、あるいは〇・四の差にするか、これは国鉄限りの問題でもございせん。三公社に見合う問題でございまして、他の公社の経理内容はよく存じませんが、私どもはその振り合いも見まして、結局大蔵省の査定に同意したわけであります。従いまして、この差はいろいろな輸送量増、いわゆる業績手当によって努力の結果これを支給できるようにしたい、かように予算上の措置はなっております。

それから次に御指摘の給与単価の問題、給与単価につきましては、三十一年度の予算単価がございまして、これに年々あります定期昇給が〇・四でございまして、それを織り込みまして、これを三十二年度の予算単価として計上しております。従いまして、その結果そういうようなものが全部今度合せましたものが、給与総額で御提出したような内容になっております。私どもはこの給与総額のワク内における運用によって、三十二年度の給与総額を予算的に措置して

もらいたい、かように考えております。それから今問題になっております調停の問題、これは三十二年度のベース・アップにからみまして、労使の間で相談いたしております。今調停にかかっております。これは調停の内容がいかが相なりますか、実は私どもの方ではまだはつきり情報もわかっておりませんが、これは先行きどうなりますか、調停がかりに出まして、これで妥結するか、あるいは労使相方において異議があつて、仲裁に上るかどうか、仲裁に上りまして、またこの仲裁がいづ出ますか、今のところ見通しは不明でございまして、仲裁が出ますと、これはすでに御承知の通り公労法から政府もこの裁定は尊重いたさなければなりません。かりに何らかの仲裁が出ますれば、私どもはもちろん公労法によりましてこれを尊重する、そのときは、昭和三十一年度の今御提出をいたしております予算総額のワク内の操作によって善処をいたしたい、かように考えておる次第であります。ただこれは調停、仲裁の成り行きがまだはつきりいたしませんので、今どうするかというところはつきり申し上げる段階には至っていないのでございまして、さよう御了承願いたいと思ひます。

○正木委員 だんだんの御説明でございましたが、ただ一点でいいのです。簡単に御答えを願ひたい。調停でかりに解決ができない最悪の場合裁定にかかりますね。裁定で最終結論が出れば、労使双方尊重しなければならぬのが法の精神でございまして……そこで政府もこの際は人事院の勧告を尊重して予算措置を講じた、ここまで

は私十分理解できるのですが、その場合今あなたの答弁を聞くと、議会を通過するであろう予算の総ワクの中で操作できますか、財政法上、それからその他の方法でできますか。

○樺田政府委員 お答え申し上げます。公労法が御案内のように前回改正になりました。弾力条項がついております。その弾力条項で運輸大臣、大蔵大臣が協議をいたしまして、その結果できる場合もございまして、さらに内容にはよりますけれども、あるいは国会の議決を求める、こういうような制度になっておまして、従いましてその内容によりまして、いろいろな方法がありますので、今私はその一例として弾力条項のある点に触れて申し上げたわけであります。どういう内容であるかは仲裁の内容が確定いたしませんとお答えができないわけであり

○井岡委員 今鉄監局長がお話しになりましたので、大体おわかりになったと思うのです。従って私は今日なぜこの審議をしなかつたかと申しますと、この予算の中に私は十分総裁が活用でき得る金額のあることを知っておる。この点総裁は、今の監督局長のお話を十分承わつておいていただきたい。同時に次官もこの点は十分心しておいていただきたい。私の質問は後日に譲ります。

○淵上委員長 この際休憩いたします。

午後零時五十七分休憩

（休憩後は開会に至らなかつた）

昭和三十三年三月十二日印刷

昭和三十三年三月十三日発行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局