

第二十六回 参議院運輸委員會會議錄第十号

昭和三十三年三月二十二日(金曜日)午
前十一時三十分開会

委員の異動

本日委員井野碩哉君辞任につき、その
補欠として加賀山之雄君を議長におい
て指名した。

出席者は左の通り。

委員長 戸叶 武君
理事 江藤 智君
木島 虎藏君
三木 吉郎君
大倉 精一君

委員

植竹 春彦君
成田 一郎君
平島 敏夫君
相澤 重明君
柴谷 要君
中村 正雄君
松浦 清一君
高良 とみ君
森田 義衛君
市川 房枝君
岩間 正男君

国務大臣

運輸大臣 宮澤 胤勇君
政府委員 運輸省鉄道
監督局長 権田 良彦君
運輸省鉄道監督
局国有鉄道部長 細田 吉藏君
事務局側 常任委員 古谷 善亮君
会専門員

説明員

日本国有鉄 小倉 俊夫君
道副総裁
日本国有鉄 小林 重國君
道常務理事
日本国有鉄 並木 裕君
道常務理事
日本国有鉄 石井 昭正君
道常務理事

本日の会議に付した案件
○国有鉄道運賃法の一部を改正する法
律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(戸叶武君) これより運輸委
員会を開会いたします。

委員の変更について報告いたしま
す。三月二十二日井野碩哉君辞任、加
賀山之雄君補欠選任せられました。

○委員長(戸叶武君) 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。

御質疑のおありの方は順次御発言願
います。

○江藤智君 この前お願いしました運
賃改正の結果、五カ年計画がどうい
ふことになるかということ、まあこれ
までもいろいろ案があつたようござ
います。そのうち一案を一表にまとめ
ての資料をお願いしたのできておる
ようでございますから、当局の方から
この表についての説明を承わりたいと
思います。

○政府委員(権田良彦君) それでは、
ただいまお配りいたしました五カ年計
画におきます国鉄の申請の一八%の場
合、これを運輸審議会当時一五%に

査定しました場合と、今回の一三%の
場合を比較した表で御説明申し上げま
す。

五カ年間のまず収入の見通しでござ
います。一八%当時は、五カ年間で
一兆五千三百五十七億、これをその後
のいろいろな状況の推移によりまして
一五%の場合には一兆五千九百五十三
億、今回査定いたしましたのが一兆六
千六百億、この数字は、予算のときに
も御説明いたしました。前回も御説明
いたしました通り、年々の増加率を修
正いたしました新しい輸送量の改訂計
画によつて見積つております。従いま
して、収入において、比較欄におきま
すごとくに、C案におきましては、A
案に比べて七千四百九十九億、B案に
比べて百五十三億増額して見通し
をつけてございます。一方、これに見
合いますところの五カ年間の支出で
ございます。支出として当然あげ得
べき経費、利子その他、借入金等返
還、固定資産税、これを小計いたしま
して一八%の場合には一兆四千二百六
十五億、一五%の場合には一兆四千七
百三十七億、今回の一三%の査定が一
兆三千九百五十八億、従いまして、C
案においては、A案に比べて三百七
億、B案に比べて七百七十九億減らし
て査定してございます。

その内訳は経費におきましては、
A案に比べて三百四十七億、B案に比
べて四百九十一億減となつておりま
す。利子その他の支払につきますと
は、A案に比べては十二億増、B案に

比べては百九十二億減、借入金などを
返します金につきますと、A案に比
べて三十億増、B案に比べては七十七
億減、固定資産税につきますと、A
案に比べて二億、B案に比べて十九億
の減と査定いたしております。こうい
たしますと、差引設備資金に充當でき
ます額は、この収入から支出を引い
たものでございますからして、A案
では千九百九十二億、B案では千二百六
十六億、C案では二千四百八十八億、差引C
案では、A案に比べて千五百十六億、B
案に比べては九百三十二億の増になつ
ております。

一方、必要な設備資金でございま
す。これはすでに御承知のごとく当初
は五千二百億を立てたわけでありま
す。大約五千億、それを一五%の増
から情勢の変化その他を勘案いたしま
して修正五カ年計画と申します。前
回お手元に配りました資料内容の増加
額を五カ年計画で五千九百七十億、こ
ういふふうに改訂したわけでありま
す。この五千二百億、五千九百七十億
には、この右の備考欄に書いてござい
ますように、新線建設費は含まず計算
をいたしておたのであります。一
三%の場合の査定では、実際の予算を
の他の見合いがございますので、新
線建設費を年額約七十億ばかり入れま
して五千九百八十六億、この工事内容は
五千九百七十億時代の改良計画に、今
申し上げた新線建設を足したものでご
ざいます。こういたしますと次に借入

金の計画でございます。借入金は、
A案の場合には千三百五十億、それか
ら一五%の場合も二千四百四十億、こ
れに新線建設費、こういふ状態であり
ましたのを、今回の改訂案と申しま
す。今審議願つております案では、新
線建設費を入れますと千八百八十億、
こういたしますと、自己資金により
ます必要設備資金が、A案では三千六
百七十億、B案では三千五百三十億、
C案では四千六百億、こうなります。
このカッコで六億と書きましたのは、
実は自己資金の中でその後資産充當と
申しまして、不要品を払い下げたり、
いろいろないたします収入で、工費に
見合う資金をこまかく計算いたしま
したので、一三%の場合にはこれが六億
別ワクで作つてございます。こういた
しますと、この自己資金によります額
と、先ほど御説明いたしました差引設
備資金に充當できる額との差が今回の
自己資金の不足額になるわけござい
まして、この不足額が、A案では二千
五百七十八億、B案では二千三百四
十二億、それから一三%の場合には千九百五
十二億、こういたしますと、これが
運賃値上げの対象額になるわけであり
まして、この運賃値上げの対象額に見
合います五カ年間の収入額は、A案で
は一兆四千三百三十六億、B案では一
兆四千八百七十四億、C案では一兆五
千十五億、これは今回の運賃値上げの
対象になります。鉄道、船舶その他を
いう運賃収入に見合う総額でございま
すので、これに見合ひましてそれぞ

○委員長(戸叶武君) ちょっと速記をとめて。

(速記中止)

○委員長(戸叶武君) 速記を始めて。これをもって休憩いたします。

午前十一時五十八分休憩

午後二時二十七分開会

○委員長(戸叶武君) これより運輸委員会を再開いたします。

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。

御質疑のおありの方は順次御発言を願います。

○中村正雄君 運賃法の議題に關しまして、特に五カ年計画と、来年度の予算の面から、運輸大臣なり、国鉄の總裁に質問したいと思ひます。

運輸大臣にお尋ねしたい第一点ですが、これは今までの国鉄の運賃を見て参りますと、経営が行き詰ると運賃の値上げという声が出てきて、そういう面から運賃の改正がなされておりますが、ただ、国鉄の運賃がどういふふうにあるべきかという根本的な問題について、今の政府はどういうふうにお考えになつてゐるか、その点についてお伺ひしたいと思ひます。

○國務大臣(宮澤胤男君) お答えいたします。過去において、まあ二十六年、二十八年に運賃を引き上げました。この点は御承知の通り、あまりに経営が困難であり、また運賃のあり方、いろいろの点から考えられて引き上げましたが、この一兩年來また運賃値上げの問題が世間いろいろと、またこの国会におきましても、いろいろ話に上つた点は御承知の通りであります。しかるに、やはり運賃の値上げは

なるべくしないで経営を合理化していかなくちゃならぬという議論に押えられて、なかなかそれが運ばなかつたわけでありまして、昨年以來、産業経済の拡大が非常な急テンポで開けていきまして、現実、昨年においても相当に国鉄関係において努力したのであります。その輸送の成績も相当に上つておつた。上つておつたにもかからず、二百萬トン内外の滞貨を生ずる。乗客においても依然として混雑をきわめておるといふようなことからいたしまして、国鉄当局におきまして、運賃の一分八分を上げて五千億圓という五カ年間の計画、これは従来の工費費の約倍に當るものであります。そうして老朽施設を初め国鉄の近代化をやつて、この輸送力を増強する案を立てておつたのであります。また、産業経済の実際を見ますと、その伸び方が企画庁あたりの調べにより、また世間の常識から見ても非常に拡大をしていく。国鉄が現在のようなあり方で行くならば、一兩年を出でずして日本の経済は輸送力の面から首をくくるのではないかと、こういうことから国鉄の老朽施設並びに固定資産の償却並びに近代化、輸送力の増強という一連の施策をいたします。その費用をどこに求めるか、世間から非常にいろいろ批判を受けておる国鉄の経営合理化という面からも捻出すべきはこれに當るものであります。それから従來通り借入金に相当の程度を依存しなければこれはやつていけない。なお、その上に運賃もある程度値上げをして、そしてこれに即応していくという計画を立てたわけでありまして、私が就

任いたしましたその実情を聞きまして、それからちやうど審議会の答申も御承知の通り一分五厘に出まして、これを決定して本議院において御決定を願わなければならぬという段階に参りました。経済の伸びは、昨年までは一二割も伸びたといふのですが、今後企画庁の見通しは七、八割が伸びていくだろう、その線に沿ひまして輸送力増強を考えてみますと、伸びていくときはやはり予想したよりも速度が早まるのじゃないか、こう考えましたので、再びこういう事態を引き起さない、少くとも三、五年は引き起さないといふ考えからいたしました。さらに二割をつけ加へまして五カ年間に六千億の資金を捻出しよう、しかしながら、国鉄運賃の値上げといふことは物価の上にも、国民生活の上にも相当の影響をもたらすものでありますので、これもいろいろ検討をいたし、国鉄の経営の面をさらにしぼるといふような点からいたしました。一割三分の値上げによつて六千億圓の資金を自己資金と借入金によつて捻出する、こういう計画を立てまして、このたびの運賃値上げを国会の御承認、御決議を得るに立てたわけでありまして、この運賃値上げについては、衆議院におきましても、またこちらにおきましても、いろいろな御議論がありまして、国鉄の公共性から見ても、また家賃金でまかなうべきものがあるじゃないか、それを怠つておつて運賃値上げだけに依存するのはどういふわけかといふような御議論も盛んに伺つたのであります。まあ今日の日本の財政のあり方、相当の余裕もできまして、国鉄自体の力もまた増

加をして参りましたので、今年の段階においては一つこのように程度においてまかなつて、さらに明年からのことも考えていきたい、こういう考えで、まあ私どもの立場とすれば、妥協の線と考へましてこれを提案した次第であります。

○中村正雄君 私のお尋ねしているのは、国鉄の運賃の決定が、いつの場合でも国家の予算の面から値上げするといふことがきまつておる。私の質問しているのは、国鉄の運賃はいかにあるべきかという点についてどういふふうにお考えになつておるか、こういう質問なんです。運賃法によりますと、一応四原則はきめておられますが、今度の運賃値上げはこの四原則のうちどの原則を基準にして一割三分という線をお決定になつたか、それをお聞きしているわけでありまして。

○國務大臣(宮澤胤男君) これは四原則を総合的に考へまして、そのうちのやはり基本的な線は、何といつても国鉄の運賃は原価を償ふ、こういう線も太く出ておりますので、それらも相当に勘案いたしました次第であります。考へて決定いたしました次第であります。

○中村正雄君 もう一つその点についてお伺ひしたいのは、国鉄の運賃の決定と私鉄の運賃の決定とにおいてどういふ点が違つておるか、その要素について、運輸大臣の見解を承わりたいと思ひます。

○國務大臣(宮澤胤男君) 国鉄の運賃は、この運賃四原則を建前として今日まできめてきております。私鉄もやはり私企業ではありますけれども、公共性を持つておりますので、新しい国鉄の運賃の基準から見まして私鉄の経営

状態、その地方における実情を勘案しまして、それぞれ適當と考慮するようになつて決定してきてゐる次第であります。

○中村正雄君 そうしますと、運賃をきめる場合の基本原則は、私鉄の運賃も国鉄の運賃も同じ観点からやると、こういうふうに理解していいのですか。

○國務大臣(宮澤胤男君) 公共性という点は同じでありますけれども、やはり私企業は私企業の立場を考へてやらなければならぬので、私鉄の経営状態をも勘案いたしました。それは別にやはりその方は個々の場合を見て決定してゐる次第であります。

○中村正雄君 国鉄の運賃の決定についても国鉄の経営という面は考慮なさつてゐるわけでしょう。従つて、企業経営、運輸という面については、私企業も国鉄も同じように経営面から、やはり一つの基準を求めるとすれば、その点は同じではないですか。

○國務大臣(宮澤胤男君) 大体さうに考へます。

○中村正雄君 今回の運賃値上げの経過を見て参りますと、これは国民的な感じなんです。最初国有鉄道として五カ年計画を立てて、それを達成するために一割八分の運賃の値上げを必要だと、こういうことで廣んに宣傳なさつたわけでありまして、その後、運賃の答申が一割五分になり、政府の決定は一割三分となつて国会に提案されたわけですが、そういう経過を見まして、国民が感じております点は、一割八分値上げしてもらはないと国鉄の再建はできないのだ、輸送力は増強できないのだと、さう言つてゐるの

が、いつの間にか一割三分になつても同じ五カ年計画の数字、言いかえれば、もつと大幅な数字が発表になつてゐる。そうなりますと、一割八分から一割三分、差額の五分というものは相当の金額になるわけですが、これは経営の合理化なりあるいは節約、こういうことで数字の上では言いわけされてゐるわけでありまして、国民として受ける感じは、国鉄はこれはやはり節約すれば幾らでもできるのだ。一割八分の線のでんでは節約せぬでもやつていける、一割三分にぎりぎり迫り込まれるとあれだけ節約し得る内容を持つてゐるのだ、こういう感じを受けるわけだ。そうすれば、たとえば一割三分を一割にする、こうなつても足らない三分は、また何か企業の合理化なりあるいは節約でやつてゆくだろう、そうすると結局値上げしなくてもやつていけるじゃないか、こういう印象を現在の国鉄の不人気の点から受けるわけだ。その点から見ても今度やはり運賃の値上げの決定に至るまでの政府なり国鉄なり、そういうものが国民に与えた感じというものは、国鉄は何をやつてゐるかわからない、節約すればどんなことでもできるのに、大きなことをふつかけて運賃値上げを言つてゐるのだ、こういう感じを受けるわけなんです。こういう国民的な感じに對して、数字の上ではいろいろ言いわけはしてありますが、大臣としてどういふふうにお考えになつておるか、また、国鉄の総裁として、こういう点についてはどういふふうにお考えになつておるか見解を承わりたいと思ひます。

○国務大臣(宮澤胤男君) まあ一応お説のような感じもありましようが、これも程度の問題でありまして、一割八分が一割三分になつたが、そんなら値上げしないでもいけるかということも、一応の言い方としてはそれは成り立つわけでありましようけれども、實際の問題としては、やはりその程度の問題で国鉄もある程度の運賃値上げをしなければ、他の諸物価と比べても、またすべての点から考えても、今日のまゝではやつていけないという感じは私は国民の多くの人々も持つてゐるのじゃないかと、私もはさう考へておる次第であります。

○中村正雄君 特に午前中の五カ年計画の修正について、国鉄から経過の案が出ておりますが、これによりまして、一割八分の案を決定したときと、一割三分の現在におきましては、運輸収入において七百四十九億、経営において三百四十七億のこれは上下があるのです。合計一千億という金が五カ年間に捻出できるような数字になつておる。机の上ではこれは可能かもしれないが、これがほんとうに可能なのであれば、国鉄は運賃の値上げをするといつてゐるが、今よりも、わずかな数字でなくて五カ年間に一千億の金なんですよ、一割八分の決定のときよりも一割三分の決定のときの方が七百四十九億も増収できるという見込みが立つてゐるわけなんです。節約の面においては三百四十七億も節約できる、こういつてゐるのです。こうなると一体どれを信用していいのかわからなくなるのです。わずかな差ではなく五カ年間に一千億の金が、一割八分から一割三分になつたときにわずか三、四カ月の間にこれだけの数字の開きを来たしてゐるわけなんです。この点は

どういふ感じがしますか。

○国務大臣(宮澤胤男君) その点はお説の通りですが、また運賃値上げからくる収入も、五カ年間に合せますと約二千億近くになるのでありますから、それを無視するといふわけにもいかないわけでありまして、ただいまのようなお話も、この国鉄が申請をし、これを審議会にかけ、また私も査定をする過程においてはいろいろないきさつはありましたが、大體してみて、まあこの程度のことは程度という問題で、まあ無理のないようにおさまつていく、そこでつじつまを合せ、国鉄合理化の問題も、これはやはり今後相当な国鉄において努力をしなければ出てこないわけでありまして、その努力を目標に置いてこへ縮めていく、こういふようなわけではやつてゐるわけでありまして。

○中村正雄君 わずかの差とおっしゃいます、一割三分の運賃値上げによつて、五カ年間に一兆六千六百億ですか、これだけの収入を見込んでゐるわけなんですか、一割三分によりまして反対に増収と節約額と二千億、こうなつておきますと、一割三分の値上げによつて、おそらく五カ年間は今のようになつておきまして二千億までの増収ですね、そうすると一割三分上げても二千億まで、それでわずか三、四カ月の間のそのぼんのほじき合合によつて一千億の金が捻出ができるというのであれば、僕は程度の差では済まないような感じを受けるわけなんです、どうです。

○国務大臣(宮澤胤男君) まあそれは決して申請の方がずさんであつて査定の方が正確なんだというわけでもありませんけれども、まあ大體国鉄の希望としては、初めそういうそらばんをはじいておつたのであります、まあだんだんそれを押し詰めて、切り詰めていきまして、そうしてまあ国鉄も努力をし、計画も変更をし、できるだけ一年後の努力によつてこれを捻出しよう、こういうことでできたわけでありまして。

○中村正雄君 この点について幾ら御質問しても満足な答を得られませんが、また別な機会に譲りますが、もう一つ、運賃について運輸審議会の答申一割五分が出ておられますが、その答申の中に、貨物等級表の再検討をせよといふことを述べておられますが、大體この点について、いつごろ国鉄として検討の時期に入るのか、この点について国鉄の方がいらつしやれば御答弁をお願いしたい。

○説明員(石井昭正君) 運輸審議会は、ただいまお話のような御趣旨のものがあつたと存じております。私どもは、単にまあ等級ばかりなく、運賃体系そのものにつきましてもまあいろいろと検討しなければならぬ。たとへば運輸審議会においてもお話がありましたように、旅客運賃では等級をもう少し単純化する——これは旅客です、そういふようなサセション——御示唆もあるようであります。そうしたものは、新年度になりましたら早々その検討に着手し、これは単にわれわれ内部からだけではなくて、広く学界その他有識者の方々の御協力を得ましてやつて参りたい、かように考へておる次第でございます。

○中村正雄君 運輸大臣にお尋ねしたいわけですが、御承知のように政府は政府としての五カ年計画を一応持つておられるわけなんです、特にまあ現在一番際路といわれております鉄鋼、石炭、電力、輸送、この四つの基幹産業の増強をはからなければ政府の五カ年計画の遂行もできないわけですが、私、一つ不思議に思つておられます、政府が五カ年計画を樹立したときに、国鉄の輸送力の増強という点についてどの程度までお考えになつておつたか、政府の方針を承わりたいと思ひます。

○国務大臣(宮澤胤男君) 政府としては、ただいまお話のこの電力、鉄鋼その他と見合ひしまして、大體今後の経済の伸びが七、八割といふ点から、国鉄の輸送力増強に對しては、現在の段階において年に四、五割ずつふやしていけばそれで間に合ふといふような考へ方でありまして。

○中村正雄君 国鉄の五カ年計画は政府の五カ年計画の一環としておやりになつておるのか、あるいは政府が五カ年計画の見通しをつけたから、それに對して国鉄が輸送力増強の五カ年計画をお立てになつたのか、その関連性についてお尋ねしたいと思ひます。

○国務大臣(宮澤胤男君) 両方、つまり国鉄自体としてもこのまゝでおけないて、それと政府の計画と両方合せて考へてやつた結果であります。

○中村正雄君 政府がこれだけの国鉄の五カ年計画も国全体の計画に合してやつておるんであれば、なぜ政府として国鉄の輸送力増強について財政措置をお考えにならなかつたか、この点は運輸大臣の御見解を承わりたいと思ひます。

すわけでありますが、政府としては、ある程度の国鉄への支出ということは

必要じゃないかと思うわけなんで、特に国鉄の副總裁にお尋ねしたいのは、来年度予算編成に際して、これだけの資金調達を迫られておる国鉄が、政府に對しては出資要求をしたかどうか、この点をお尋ねしたい。

○説明員(小倉俊夫君) この五カ年計画の遂行につきましては、巨額の財源を必要といたしますので、それにはやはり取りかえその他の部門につきましては、自己資本でいたさなければなりませんし、さらに輸送力増強につきましては、借入金、公債でやっています。こゝろふうな方針を考へまして、借入金につきましてもお願いを申し上げたのであります。

○中村正雄君 政府出資については、何ら要求はされなかったわけですか。

○説明員(小林重國君) 今お話のごさいますした政府出資の点でございますが、新線建設につきましては、国鉄といたしましては国民的視野に立つてやらなければならぬものではあります。これはむしろ借入金より政府出資でお願いしたいということで、昨年度もたしかそうございましたと思ひますが、政府出資をお願いいたしておるわけでございます。また政府出資がどうしてもできないならば、何とか借入金につきましても、利子補給等を考へていたいただきたいということをお願いいたしたような次第でございます。

○中村正雄君 この国鉄の政府出資の要求に對して、来年度予算には載つておらないわけですが、政府の方針としては、何で、政府出資については、ほかの企業に對しては四百億以上の政府出資をやっておりますが、国鉄の政府

出資を認めなかったか、監督官庁の大臣としての御見解を承わりたいと思ひます。

○國務大臣(宮澤胤男君) 新線建設は御承知の通り昨年度五十五億、本年度約七十億を投じておりますが、日本のこの国民経済の発展の現状からすれば、この新設は私どもも少いんじゃないか、もっと大きくやらなければいけないのじゃないか、こゝろ考へておりますが、今年度は、従来の行きがかりからこゝろ程度にとどまつたわけなんです。従つて、ただいまお話の新線に關する分だけは、政府投資ということは、これは何人が考へてもそうした方がいい、こゝろ考へるところであります。今日この程度も除きましてたといふ点は、やはり国民経済も、なるほどお話の通り、今日までの日本の財政としては、終戦以後こんな恵まれた年はないというわけでありまして、その次からやはりこの勢いは推し進めていかなければならぬ。そこで、国鉄としても新線建設の問題も、今後の輸送力増強も、さらに状況によつては伸ばしていかなければならぬ、そういう段階においては考へなければならぬ。しかも、まあ利子の補給だけではどうしてもこれはしなければ無理だ、皆さんの御意見もあります、考へておりますが、こゝろはその運びに至りません。これはどうしても、私も監督の立場にある運輸省としても、来年度においては実現をしてもらわなければ筋が通らないのじゃないかというように考へております。

○中村正雄君 最小限度の利子の補給ですが、いつの委員会でも、私の経験

で申し上げるわけですが、どの運輸大臣も、これだけはないかぬといつも明言なさるわけですが、五年も七年も同じ人が大臣であるわけがないのです。おやめになればそのまゝになるわけですが、少くとも現在の大臣の御答弁は、自分が一生運輸大臣をしておらなくてもこれだけはおやりになる決意だと了解してこの問題は打ち切ります。

もう一つ、今の出資に關連して来年度の予算を見まして私、ちよつと思ひに思つた点は、政府から一文の出資もつておらない国鉄が、来年度予算で三億地下鉄に出資するやうな予算が提示されておるわけなんです。なぜ地下鉄に日本国有鉄道が現在の段階において出資しなければならぬか、この点についての理由を御説明願ひたいと思ひます。

○國務大臣(宮澤胤男君) 御承知の通り、東京都の交通というものは非常に行き詰まりを來たしております。こゝろに、今後における三年、五年、十年といふものは、このまゝでは大へなことになる、そこで都市交通審議会におきまして非常な昨年来真剣な態度をもつて十年計画を立ててもらひまして、これは大体もう適切な案だと思ひます。それが国鉄中心の輸送計画を立てております。国鉄の今の省線電車といふものを増強し、それにつけて加えて地下鉄も東京都の中をあつちこつち、いわゆる地下鉄路線といふものを完成させ、それをもつて都市の交通を一つ緩和していく、こゝろいふので出資をいたしました。従つて、この地下鉄は大体国鉄の輸送力増強の一環としてこれは作つております。そういう意

味からして国鉄が都市交通の重点的な職責を果す、また責任も持つという点からして、この営団に對する出資というものを国鉄にしてみたら、こゝろいふことであるわけでありませう。

○中村正雄君 国鉄のいわゆる培養線的な問題という点から見れば、地下鉄も、あるいは都電もバスも、あるいは都市に入つております私鉄もあまり変らないと思ひます。それに、国鉄が地下鉄だけに私には出資するといふのは、これは法律的な基礎があると思ひますけれども、どうも納得できない。これはやはり都市交通全体の面から見れば、国鉄自体が負担するのじやなく、政府なら政府が負担するといふのはこれは筋が通りますけれども、金に困つておる国鉄が地下鉄に三億出資するといふのは、どうしても私は納得できないのです。こゝろは政府が、当然今のような御議論であれば、負担すべきものだと思ひます。ところが、運輸大臣、どうお考へになりますか。

○國務大臣(宮澤胤男君) 都市交通の問題は国鉄と、それから今の私バス、私鉄、東京都の都電の問題がありまして、東京都とそれから政府、国鉄においてこれをやつていく、こゝろいふ意味から営団に對する出資は国鉄と東京都と両方から半分ずつ出す、こゝろいふやうないきさつでやつておりますので、これは究極するところ、直接政府が出すが、国鉄といふことも今独立企業体ですが、これは何といつても資本の全体は政府のもので、政府の機関であるに相違ありませんから、これはまあ何十億という金を国鉄において非常な負担を持たせるといふ段階になればまたこれは考慮すべきものかもしれませ

んが、また、今の営団に對する三億とか五億とかいふ程度は、国鉄もこれだけ大きな仕事をして、東京都と協力してやつておる、その責任を果しておるといふ点から出資していいのじやないかと、こゝろ考へております。

○中村正雄君 そういふ理由からいきますと、今後大阪にしましても、今都市交通審議会で大阪市の交通の調整をやつております。また神戸におきましても、名古屋におきましても、地下鉄の計画があるわけなんです。そういうときに東京の地下鉄に對しまして、交通営団だからこゝろで国鉄がそれだけ負担しておれば、今後名古屋、大阪、神戸等にこゝろいふ問題が起きたときに、やはり国鉄は出資するやうな一つの前例を作ることになる。また地下鉄でなくて、一般の私企業なり、あるいはその他のものが、国鉄の輸送力の緩和、都市交通全体の見地からこゝろいふ企業をやる場合に、国鉄が投資するといふ事例が起きると思ひますが、こゝろいふ今後起き得る問題につきましては、この問題をどうお考へになつてゐるか。一つの前例になつて思ひわけ

○國務大臣(宮澤胤男君) まあ、大阪もしくはその他におきましては、今のところ、国鉄が輸送力の増強の、むしろ大阪においても大きな役割を果しておりますけれども、現在のところは大阪市といふものが中心でやつております。営団といふやうなものを作らないで、地下鉄も市がやつております。こゝろいふやうな形で東京都とはおのずから形が違ふと思ひます。それから日本全体の全体から見ても、人口の約一割を東京に集め、今日はほとんどすべて

の産業、経済の中心が東京に集まつておるといふことから、東京の国家的な役割と地方とは幾らかの相違がある。ことに交通の行き詰まりは、大阪は相当でありますけれども、東京におきましてはほとんど非常な行き詰まりの状態にあり、しかも、現在の東京の輸送というものは国鉄中心でやっているというより、点から、国鉄が大きな役割を果してもらうというところに都市交通審議会でもなつてきたわけでありまして、それから出てきた話であります。これがこのまま他に及ぼすということは今のところ考えておらないのであります。

○中村正雄君 私はこの点の一つの例になるということを中心とするので、しかし、今おっしゃつたような議論からいって、国鉄自体が地下鉄に出資しなければならぬという根拠についてはどうも納得できないものがあるわけですが、この点も見解の相違で片づけられればそれまでの問題でありますので、次にまあ移りたいと思つて、けさ出された国鉄の五カ年計画修正と、またそれにいろいろな資料をもらつてゐるわけなんです、そのうち特に私、けさ江藤さんからちよつと質問があつたようにも思つたわけですが、まあ部分的にはそれぞれの数字は合つてゐると思つて、国鉄がまあ常識で考えてみまして、国鉄が出した計画書によりまして、この五カ年計画完成後においては、旅客が約三九〇、貨物が三四〇増強すると、こ

ういうより発表になつております。その輸送力の増強と国鉄の運賃収入の上り工合及び経費の使い工合、これを見ましてどうも常識的に納得できない

点があるわけなんです。一応ちよつと自分でまあ数字をこしらえてみたわけなんです、大体三十一年から三十六年までをずつと見まして、三十六年度の国鉄の運輸収入の総額が、三十一年に比べてまあ大体三四〇程度の増収になつてゐると思つてゐるのです。このうちには一三〇という運賃値上げがあるわけなんです、実際の増収は二割程度にしかなつてゐないと思つてゐます。そうしますと、結局輸送力は三九、三四伸びて、実際の運賃収入の増加は二割程度ということになります。と、何か常識的に合わない点があると思つてゐます。ただまあ旅客につきましても、荷員の者があつてはサービスだけというふうになつてはサービスだけになりまして、貨物につきましても、三四〇増強するのがあるならば、大体これに見合ひ収入が上つてくるものと考えられるわけなんです、輸送力の増強の工合と運賃収入の増収の工合の関連はどうなつておりますか。

○国務大臣(宮澤胤男君) 国鉄当局からお答えいたします。この輸送力の増強とそれから収入の点につきましては、いろいろ問題がございますが、大体かつての統計をとつてみますと、大体におきまして輸送量と運賃収入がまあ並行的に行つてゐると思つてゐます。で、めんどとして言えると思つてゐます。ただ、この五カ年計画の輸送力は、実は季節的の波動を組み込んでございまして、ただいまの三十一年度のことは非常に貨物を旅客も幅狭いたしたもので、いつもほとんどぎりぎりの輸送力を一ぱいに使つておりました。

従ひまして、季節的——非常に出荷が旺盛な時期にはやはり送り不足というものが出てきて、それが現在の滞貨の原因になつてゐるが、将来まあ輸送というものはピークを考へていかなければならぬと、こういうことが一つの使命でございまして、五カ年計画におきましては、三十一年度のよりいづれもぎりぎり、従つて、出荷が非常に旺盛のときには送り不足をすといふふうなことをなるべく避けていきたい、交通機関として持つべきだけの余裕を持つていきたい、こ

ういうふうなことを考へて、こ

まあ年度ごとのやつをもらつてゐる数字で見ますと、三十一年度の予算は、御承知のように二千二百八十八億が経営費になつておりますが、本年度は決算しておらないから、僕もはつきりとした数字はわかりませんが、大体まあ五十億程度は経営費がふえてゐるだらうと思つてゐます。従つて、私、まあ五十億をプラスした二千三百三十八億といふものが今年度の経営費だと、こ

ういふものが今年度の経営費だと、こ

ういふものが今年度の経営費だと、こ

ういふものが今年度の経営費だと、こ

につきましては、仰せの通り、来年度を例にとりますと、大体九十億円ぐら

の経営費の増加になつておるが、その中に固定資産税が含まれてお

りますので、ネットとして経営費とし

ては五、六十億の程度かと考へてお

度の人員の増という事は、これは輸送力が増強するにしないにかかわらず、平年並みの増加しか見ておられないという結論になると思ふのです。そうしますと、四〇〇ぐらいの輸送力の増強をやつて、それで輸送力増強に關する人件費の増というものは全然見ておられない、こういう結果になるわけですが、それに対してはどういうふうに処置するお考えか、基本方針だけ副總裁からお聞かせ願ひたいと思ひます。

○説明員(小倉俊夫君) 人員につきましては、もちろんいろいろむずかしい点はございますけれども、とにかく今回国鉄を再検討いたしましたいろいろな近代化をはかつて参りたい、あるいは先ほど申しましたように、機械化をはかつていきたい、かようなことによりまして、ある面におきましては人員の過剰も出て参ります。たとえば、先ほど申しました修繕につきましても、修繕の人間が浮いてくるというようにも考えられますので、そういう浮いてくる人間を緊急必要な面に配置転換もいたしますし、また再教育もいたしまして、できるだけ現在の人間の中でやりくりをいたしていきたいと思ひますが、しかし、それによつて労働過酷とか、労働条件の低下ということがないようににはからうつもりでおります。

○中村正雄君 言葉の上の答弁としては、一応どんなことでも言えると思ふのですが、私は常識的に不審を感じますのは、輸送力が四割近くふえて人は一人もふやさない、いわゆる各部門においてははふえる人もできるが、現在の四十四万によつて何とか内部操作でやつていきたい、こういう全体の構想の

ように聞くわけなんです。一般の民間の生産企業であれば、これは機械の新設によつて三割も四割も人を全然ふやさなくても生産は上がる場合もあると思ひます。ところが、国鉄のようなところで、幾ら機械化を採用しようとしても、いわゆるそれによつて浮く人の数というものは、僕は局限されたものだと思ひます。たとえば四割近い輸送力の増強をやるのであれば、やはり輸送力増強の根本は、列車の増発だと思ひます。列車をふやすのであれば、動力車の乗務員と列車の乗務員は必ず要するわけなんです、四割や五割ふやすとすれば、そればかり見ても要すると思ひます。特に私が考えますのは、本年度から五カ年計画で、いわゆる工事関係でも二千何百億という金を五カ年間に使ひわけです。こういう金は、これは一般の民間が請け負つてやるのかもしれないが、立案し、企画するだけでも相当な人も要すると思ひます。国鉄自体もやはり内部において実施する仕事もあると思ひます。こういう関係にも相当人が要すると思ひます。輸送力増強に伴います人の面が、機械化その他によつて浮きます人によつてまかなうことは、私は常識じや考えられないと思ひます。従つて、私は初めから感じております点は、この国鉄のお出しになっております五カ年計画は、私は人の面からくずれていくと、この計画には人の面については全然考へておられない、金の面と仕事の面、これは相當徹底的に詳しい資料に基いてお考えになっておられますが、裏づけする人の面については、端的にいへば全然考へておられない、現在の人を断絶することによつて五カ年計画を達成しよう

うとしか考へておられない、こういうふうにしなくてはならないわけなんです。これはここで幾ら議論しても仕方ありませんが、具体的な問題については後刻また御質問するとして、この五カ年計画については、もう一度人の面から再検討したいという点を要望しておきたいと思ひます。

もう一つ、今の予算に關連して、来年度予算ですが、非常に心配いたしてありますのは、今度の五カ年計画の修正によりまして、特に出されております政府の資料の冒頭に、工事費の割を節約して九百五十億の修正部門の割に充てたい、こういうことを書いてあるわけなんです、果して工事費の割、計算によりまして約三百億以上になるかどうかわかりませんが、節約できるのかどうか。これはまあ言葉の上、数字の上では節約できると思ひますが、實際上、これ節約ができるのであれば、なぜ今まで節約しなかったか。これから節約できるのであれば、言いかえれば今まではむだな金を使つておつた、こういうそりを免かれな

いと思ひますが、その実現の自信については、副總裁、どういふふうにお考えになっておられますか。

○説明員(小倉俊夫君) この問題につきましては、一割が今後可能ならばかつては甘かつたんじゃないかというおしかりをこらわりますと、はなはだ恐縮なんです。ございまして、たゞ今回は工事費がふえましたので、いろいろの点につきましては従来よりも有利な点がございまして、たとえばものを買いますにつきましても、多量買ふと、あるいはいろいろバランスをとり、あるいは

は工程を請負業者のやりやすいように組んでやるとか、いろいろな点で考えられるわけでありまして。最近に聞きましたもので、たとえば北海道あたりで電化の電柱を立てますにも、この春から夏にかけての仕事のしやすいときと、それから冬のときの仕事のしにくいときとでは、工事費で三、四割ないし五割ぐらい違う場合がある、こういうようなことを最近聞きました。そういう点もございまして、今回は工事費も相当多額にちやうだいできるとしますれば、そういう点をやりくりを極力いたしまして、できるだけ現場で仕事のやりやすいようにしていく。また請負業者あるいは資材のメーカー、その他にもできるだけ注文を上手にやりまして、そうしてやはり請負業者あるいはメーカー等の企業意欲を十分に利用いたしまして、そうしてそういうことによりまして工事費をできるだけ安くして参りたい、かように考えております。

○中村正雄君 それができれば非常にけつこうなことであつて、まあそういうふうにはぜひともやつていただきたい、こう思ひわけなんです、それと歳出予算の面で特に私、受けます感じでは、今まで終戦後国鉄の予算を見ておつて、ことしほど私は弾力性のない予算はないような気がするのです。端的にいへば、運賃値上げを政府に認めさせるといふことのために、あらゆる点に譲歩して悪い予算を押しつけられた、こういう印象を受けるわけですが、これについては、今後国鉄当局で十分自信を持つておやりなさることだろうと思ひます。言及いたしません、具体的な点について二、三お伺ひした

いは、動力費のうちで予算が上つておりますが、このうち石炭の購入価格、単価はどのくらいに今見られておるか、ちよつとお知らせ願ひたいと思ひます。

○説明員(小林重國君) ただいま数字を持つて参りませんので、はつきりしたことは申し上げかねると思ひますが、山元購入で五千円前後だつたと思ひますが、今資料を持つて参ります。

○中村正雄君 カロリー当りどのくらいですか。

○説明員(小林重國君) カロリー当り八十銭見当であります。

○中村正雄君 おそらく七十五、六銭か八十銭ぐらいの単価じゃないかと想像するわけなんです、現在の石炭の需給状況等から見て、その程度の予算で来年度所要の石炭の購入ができる見通しが国鉄当局にありますか。

○説明員(小林重國君) 石炭は御承知のように非常に強調を示して参つておられます、来年度単価の値上りが予想されるわけでございますが、われわれといたしましては、できるだけこれを安く入手できるように現在折衝はいたしております。それにいたしまして、今年度と比較いたしまして多小値上りになるのじゃないかという観測をいたしております。御承知の通り、石炭業界におきましても、輸送の隘路のために石炭が満足に輸送できないという点で非常に不満を持つておられるわけでありまして。国鉄といたしましては、来年度も相當の石炭輸送の關係の増進をいたします。そういう点も石炭業者に十分考へていただいて、何とか安く調達

したいという考え方で仕事を進めてお
る考えであります。

○中村正雄君　そういうふうに進める
のはけっこうなんです。本年度の予
算準備で所要の数量が確保できるとい
う見通しがあるかないか、その点をお
聞きしているわけなんです。巷間伝え
られるところによりますと、これはや
みの価格ですが、コロニー一円二、三
十銭前後になっている現在なんです
が、わずか八十銭足らずの予算で所要
数量は買えますかどうか、そのお見通
しを僕は聞かせたいと思うので
す。

○説明員(小林重國君)　石炭の確保に
つきましては、これはわれわれといた
しましては相当心配いたしております
が、先日も総裁のところへ各石炭業界
の御連中にお集まり願ひまして、国鉄
といたしましては石炭の輸送の打開の
ためにこれだけの設備を投資するのだ
し、また皆さん方に対しても相当協力
をするのであるから、国鉄に対しても
同様に御協力を願ひたいということを
申し出たような次第でございます。石
炭業界におきましても、国鉄の石炭が
確保されなければ、ひいては石炭の輸
送自体に相当の影響を受けるわけでござ
いますので、この点につきましては、
石炭業界も相当の覚悟を持って輸
送用の石炭の確保に協力してくれる状
態になっております。

○中村正雄君　石炭の確保に関連し
て、国鉄が今直営の炭鉱であります志
免炭鉱の問題であります。これが
いわゆる民間に払い下げられるとい
うわけが飛んで相当さわりでいるわけ
ですが、運輸大臣と副総裁に念のため
にもう一度御答弁願ひたいと思うので
す。

すが、今こういう問題が起きているた
めに、やはり志免炭鉱所の従業員の間
に相当動揺が起きている。従って、こ
ういうことは今考えておらないとい
うことを、この機会に運輸大臣と副総裁
から御答弁願ひれば幸いなんです、
いかがですか。

○国務大臣(宮澤廣義君)　その問題
は、志免炭鉱の従業員の方、それからま
たあそこ地の元の町村の方などが見え
まして陳情がありました。ただいま
の段階ではそういうことを考えておら
ないことをはっきり申し上げてお
ります。

○中村正雄君　監督者としての運輸大
臣としては、今そういう意思はない
ということとを当委員会で明言されたわけ
ですが、国鉄の経営者の代表としての
副総裁はいかがですか。

○説明員(小倉俊夫君)　これは財産の
処分につきましては、国鉄限りでは
あるものでもございまして、非常に大
きな問題でございますので、慎重に考
慮しておるわけでございます。ただ
いま大臣の言われた通りでござい
ます。参りたい、こういうふうに思
います。

○中村正雄君　もう一つ、歳出予算の
面で、来年度から五カ年計画を遂行す
るために相当な貨車、客車、機関車等
の車両の増備をやるわけなんです、
現在国鉄自体にたくさん工場を持
ておいて、その工場でこういう客車な
り貨車の新造ができる能力があるわけ
なんです。特に貨車につきましては、
昨年度一応実施いたしまして相当好成
績を上げておるよう聞いておるわけ
なんです。来年度以降について、この
国鉄自体の持つておる工場で、五カ年
計画に即応する貨車、客車の新造とい

うことをおやりになる意思があるか、
当然おやりになると思うわけなんです
が、その計画もお聞かせ願ひたいと思
うわけなんです。

○説明員(小倉俊夫君)　国鉄の工場は
本来修繕を主にいたしておる工場でござ
いますので、また、新車につきま
しては、現在相当数の民間のメーカーも
ございまして、方針をいたしまして
は、やはりその建前をとりまして、地
方の工場では修繕をし、新車は民間に
注文して参りたいと存じます。ただ、
いろいろむずかしい試作等がございま
すので、試作につきましては、地方の
工場を利用して参りたい、かように考
えております。

○中村正雄君　五カ年計画に関連して
の車両の多数の新造について、何か国
鉄自体の方針は、修繕方式から新造方式
に変わるような方針を工作関係で定め
ておたというようなことを聞いてお
るわけなんです、その関係で現在の
国鉄の工場の修繕の量が減ってくる、
そうすると相当設備その他について遊
休なものが出てくる、しかも、現在
でも貨車につきましては、三十一年度
やりまして相当優秀な成績をおさめて
おるわけですが、客車につきましても
新造の能力があるわけなんです。外注
のみに依存しない、なぜ国鉄自体の
工場で新造をやらないのか、私、その
点不審に思うわけなんです、やはり
修繕をだんだん減らしていつて新造方
式に方針を変えたとするならば、なお
さら今の工場の設備は相当遊んでく
ると思うのです。そういう関係で設備な
り人を遊ばしておいて、今後の新造は
全部民間の会社に注文するということ
は、どうにも私は金が足りない足らな

いといっておる国鉄の方針として納得
できないわけなんです。従って、来年度客
車、貨車の新造について、自分の工場
どの程度のものをおやりになるのか、
すでもう一月もたたないで来年度に
入るわけなんです。もう計画も立つてお
るわけなんです、その計画も具体的
なものができていない、全貌だけで
も一つ御答弁願ひたいと思います。

○説明員(並木裕君)　ただいま副総裁
から御説明のありました通りに、国鉄
の工場につきましては、修繕を主とし
ておりますので、新造につきまして
は、来年度におきましても考えてお
りません。それで今後動力の近代化に
しまして、五年乃至十年の先を見ます
と、現在の蒸気機関車というものが電
気機関車あるいはディーゼル動
力化に重点が移る、今、目下国鉄
におきましては、工場調査委員会を開
いておりまして、今後十年先におきま
して工場というものがどういうあり方
が一番合理的かということを考えてお
ります。それでまた新造になります
と、もちろんそれに対するところの修
繕が少なくなることはありますが、しか
し、国鉄のこれだけ大きな世帯にお
きましては、やはり車両修繕ということ
が大事な問題だと思っております。今御
質問のような問題にはならぬかと思
います。

○中村正雄君　本年度は貨車の新造を
やっておりますが、国鉄の工場
貨車の新造をやった成績と、民間にお
いて注文した貨車の製造成績とにお
いて注文した貨車の製造成績とにお
いて、国鉄の直営工場をやった場合には
民間に比べて経費の面で劣っている
か、まさっているとか、何らかの数字

も出ておると思いますが、私は直接資
料をもらっておりませんから、正確な
質問はできませんけれども、聞くこと
ろによりますと、民間に外注するより
も自分のところの工場をやった方が経
費の面からいって非常に助かる、こ
ういうことも聞いているわけなんです
。で、ありますから、ただいま設備を遊
ばせておいて外注するよりも、設備の
ある限りにおいては自分の工場でも
を作るといのが常識的な考え方じゃ
ないか、こう思うわけなんです。従
って、本年度は貨車だけについても国鉄
の工場をやったわけですが、来年度は貨
車も客車も国鉄の工場でおやりになる
計画があるか。もう全然ないとする
ば、現在の修繕だけで現在の客車ある
いは人員を十分収容するだけの仕事量
があつて、それ以上は手が回らないか
らやらないのだ、こういう意味であ
れば話がわかるのですが、いずれで
すか。

○説明員(並木裕君)　ただいまの御
質問によりまして、本年度におきま
して車両新造をやりましたものは、貨車
のみにつきまして実施したのでありま
すが、これも当時は、昨年度の七月上旬
ころにおきまして計画の変更をいた
しましたもので、なかなかにそこ
のしわ寄せが年度末の方に参つてお
りますので、ただいまでは、自分の
ところで作った車両費というものと外注
というものがどれくらい比率である
というところにつきましての資料がござ
いません。ただ問題は、御承知の通
り、国鉄の工場経理勘定というものが
非常にデリケートでありまして、間接
費がほとんどありませんので、そこで

間接費のいろいろなものが入りますといふと、なかなか全体のものがどのくらいで上つてくるかという点については、ちよつとその点見当がついておられません。まあいづれこまかい資料がございしたら……、ただいまのところではそういう……、来年度におきましては、今のところ修繕費で一ぱいでございまして、新しい車両を修繕のほかにやるというほどの現在余裕は実はないわけでございます。

○中村正雄君 重ねてお聞きするわけですが、来年度は国鉄の工場においては、人及び設備の面において修繕だけで手一ぱいであつて、貨車、客車の新造が能力が全然ないからやらないのだ、こういうふうな国鉄当局の方針だと了解していいでしょうか。

○説明員（小倉俊夫君） 車両修繕につきましては、先ほど申し上げましたように、大体の方針をいたしまして新車は外注、修繕はうちでしたい、こう思つております。しかしながら、これが近代的、新しい車両がふえまると、修繕が比較的手が浮いてくるというところはございまして、今回のいろいろな合理化ということによりまして、車両修繕費も節約いたしていきたいと考えております。そういうふうな関係上、あるいは特定の工場で業務能力だけの用がないのもでてくるかもしれません、そういう場合には、一部業務の縮小もやむを得ない、かように考えております。

○中村正雄君 並木理事と副総裁には幾分答弁に食い違ひがあると思ひますが、そういった点と、いわゆる今副総裁のおっしゃった修繕は国鉄でやる、新車は外注するという基本方針と

れがなぜそういう基本方針を樹立しなければならなかつたかということについて、私はまだ疑問を抱いてゐるわけですが、国鉄でやれば高つくとか、あるいは外部でやる方が安いとか、あるいは外部の方が能力がいいとか、設備がいいとか、そういう理由があれば、やはり外注の方がすべての面においていいということはあると思ひます。国鉄は修繕だけやつて、それで新しいものは民間会社がやらなくちゃいかぬという方針の樹立自体が私は納得できないものがあるのです。なぜそういう方針を決定したかという根拠について、それじゃ御説明願ひたい。

○説明員（小倉俊夫君） 国鉄の修繕は、これは各方面で車が動いておられますので、各地で修繕をいたさなければ非常にむだでございます。かような意味合いから、昔から発生的に国鉄は修繕を指定した工場を考へて参つたのであります。戦後はことさらに車両の悪化がありましたので、それからあれは海軍でございしたもので、それから、そういう意味で少し急場の間に合せのために車両工場を国鉄で買ひ上げたことは御承知の通りでございます。それでやりましても、やはり現在におきましては、極力やはり修繕をいたしましては地方工場であるのが便利でございます。一方、車両のメーカーにつきましても、ある程度の車両を流しませんが、これは成り立つて参りませんし、従来はおそらく民間工場の五割くらいしか稼働しておりませんでした、今この五カ年計画をいたしまして、おそらく能力の八割くらいはそこが稼働する、八割か九割くらいでございまして、この車両工場の育成ということも、やはり最近の車両の輸出といたつたようなことを考へますれば、これもまた設備能力をなるべく有効に使わせてやらなければならぬ、かような点もございしますので、従来、昔から国鉄は自分の工場を修理しておりましたし、注文はメーカーということですが、参りましたので、そういう点を根本条件で踏襲して参りたい、こういうふうに考へております。

○中村正雄君 修繕を国鉄の工場で行ふことにしては、これは異存ありません。これは確かにその方が有利であり、便利であるのがわかつてゐるわけなんです、ところが、外部の車両会社の育成ということも一つの国家的事業であるというところはわかります。しかし、国鉄自体の工場を縮小してまで外部の車両工場を育成しなくちゃならぬというのを公共企業体としての国鉄の経営者として考へなければならぬかどうかという点について、私は疑問を持っております。言いかえれば、修繕だけやつて手一ぱいである、従つて、新造は外部にまかすというなら、これはいわゆる両方いいわけですが、国鉄は今後修繕はだんだん少くなる、そうすると現在持つてゐる工場の設備があく、余つてくる、それはやはり縮小しておつて、外部の車両会社を育成するということでは、どう考へても私は納得できないわけですが、従つて、国鉄の設備なり、人が余つておれば、そこで余つた分だけは、今までやつた経験もあり、例もあるわけなんです、新造をやらせて、なおかつそれ以上のものは外部の車両会社にやらすとい

う方針が、私は国鉄としてはとるべき方針じゃないかと思ひます。しかし、今おっしゃいましたように、現在は大体外部の車両会社の五割くらいしか設備の注文をしていないという、これはそれでよろしい。今度の五カ年計画で新たにふえるわけですから、今までの五割を減らして国鉄にやれというのであれば、これは今まで国鉄が育成した民間の車両会社を危機に陥れる、こういうふうになるかも知れません。五カ年計画によつて急激に車両の新造はふえるわけですから、ふえたものの一部を国鉄がやるといつたつて、まだ民間はそれ以上の恩恵をこうむるわけですから、副総裁の方針にも僕は反しないと思ひます。少くとも結論を申し上げますと、国鉄の設備を縮小し、人を減らしてまでも民間の車両会社を育成するという方針はお改めを願ひたいと思ひます。（第一理由がはつきりしないと呼ぶ者あり）

最後に、時間ありませんので、一点だけお尋ねしたい点があるので、これは国鉄の現在の人の問題ですが、大体四十四万人あまりおられますが、各五カ年間に年々退職なされるわけですが、退職する一カ年間の平均人員は大体どのくらいになっておりますか。

○説明員（小林重國君） 数年前には、大体総人員の四割くらいは減耗するといふ状態でありましたが、健康管理等も進んで参りました、そういう面から自然に退職すると申しますか、任意に退職するものは非常に減少して参つております。去年、一昨年あたりからそういう減少が漸次発生いたしております。

また給与面でも、まあ非常に安定してきたと申しますか、昔に比べますと安定いたしまして、従業員も落ちついて国鉄の仕事をやつていこうというふうな気持ちも強く現れた結果、そういう自然減耗が減つてきたのじゃないかと思ひます。大体年間にいたしまして四千八百人前後の数字になっております。本年度は年度末に五千人くらいの新陳代謝の意味で退職もございしますので、五千名をこえて六千名くらいの減少という姿になるのではないかと思つております。

○中村正雄君 私の質問する趣旨は、すね、かりに国鉄の職員の平均勤続年限を三十年と仮定してしましても、大体一カ年に四割程度の新陳代謝がないと円滑な人事の交流はできないわけですね。そうしますと、大体一カ年間に一万五、五千人のやめる人と新しく入る人と必要なわけなんです。ところが、今お聞きしますと、一カ年四千八千人しかやめる人はないということになりますと、ここにやはり国鉄の運営の面では、人事の面で私は行き詰まりが来るのではないかと。それは結局国鉄だけの責任でなく、現在のですね、生活の不安定ということがやはりそういう希望退職の少ない大きな原因になっておるし、またやめた後の就職という点が非常に問題になっておると思ひます。従つて、こういう本人が仕事をさあればやめたい、こういう高齢者も相当あると思ひます。そういう人のいわゆる就職、鉄道退職後の生活の安定、こういうものがあれば、国鉄のいわゆる人事の新陳代謝はスムーズにいくと思ひます。そういう面について、国鉄の副総裁としてどういふ策をお持ちになっておるか、

この機会にお聞きをいたしたいと思ひます。

○説明員(小倉俊夫君) この退職の問題につきましては、いろいろ考へ方がございまして、定年制をしるのがいか、しかない方がいかにとすれば、現在の五十五才程度のものではないのか、あるいはもっと勤ける人には長く働いてもらふのがいいかというふうな、いろいろむずかしい問題がありまして、それぞれ一長一短ございまして、けれども、各方面から検討されております。ただ、ただいま先生がおっしゃいましたように、ただいまの時勢では退職金をもらひ、恩給をつけていただいても、なかなか老後の生活が保障されません。ことに、教育をしていかなければならないという人は、教育費が非常に高くなつておりますので、その点で非常に生活上困りの人が出てくる。昔は退職金で大家家を買へましたし、恩給で日常生活もできましたので、ただいまではなかなかさういふことも行きますまいと思ひます。しかしながらまた一方、やめた人の次の就職ということになりますと、これまた昔よりもっと困難な時代に際会いたしておりますので、まあ私もそれが一番頭痛の種でございまして、また地方にはそれぞれいろいろな関係もございまして、できるだけ各方面にお願ひして、退職後の仕事の採用をお願いし、また地方の機関、鉄道管理局その他を動かしまして、無理からぬ範囲で極力退職後の就職というふうなことも考へてゐる次第であります。

○大倉精一君 ちよつと関連してお伺ひしておきたいのですが、五カ年計画と人員の面について、今副総裁は配置

転換その他の方法によつて解決してきたい、こういうような御答弁だったので、五カ年計画ではなくて、現在国鉄には、いろいろ服務規定等があると思うのですが、国鉄の職場において、この服務規定通りに服務するに足る人員が配置されているかどうか、こういう状態についてはどういふふうにお考へになっておりますか。

○説明員(小倉俊夫君) ただいま労働基準法という法律がございまして、私どもは各機関に対して、労働基準法以上上労働の過重にならないようにと注意を申しておりますので、それをこゝろ考へております。

○大倉精一君 私は交通関係については、それに配置される人間の問題を非常に重視をしておりますが、国鉄にはいろいろな職場があつて人目につく所、つかない所がたぐさあるわけですが、さういふ所でもつて労働基準法なり、あるいは国鉄の内規と申しますか、さういふものに合わないような人員配置、人員が足りないといった方面につきましまして、国鉄としては、やはりそれは人員を増加したり、さういふような方針でおられるのですか、今。

○説明員(小倉俊夫君) 労働基準法以上の過酷な労働があるとすれば、これは緩和するにやぶさかではございませう。

○大倉精一君 関連質問ですが、私はせんだつて名古屋へ行きまして、あすこのヤードの職員ですね、これを十七名ふやしてくれという要求でもつて労働組合が当局に問題を起しておりました。私もヤードへ行つて見ますと、作業をしておりまして、ところが、大

へんな仕事をやつてゐることを私は発見したのであります。ああいうところは、人目につかないのです。まあ専門的な言葉でいへば、一操三連と申しまして、旗振り一人について三人いる。これが四人いなければ仕事ができないというのを訴えておりました。私も現場を見てもみまうと、非常に荷物を取り混んでくると、三人じやとても手が足りない。たとえば信号手が信号をする、それから車に乗つて行く、向うへ着く、車を一箱ずつ切り離す、さういふことをやるのですが、それができない。適当な距離でスピードを落して、大体このくらいなら向うに着くだろうというところではつと飛びおりて、向うへ走り抜けて、次の貨車に乗らなければ間に合わないという作業をやつてゐる。さういふような仕事を規則通りにやれば、ヤードは混雑してとてもやり切れないといふことであります。たとえば一人乗つていくのに十軸という規定があるのですが、小型車両なら五両、それは五両だけ乗つていくのではとてもやり切れないから六両、七両でもつて乗つていく、さういふような現状を私は見てきた。これは笹島駅の構内が立て込んでくると規則通りにやつていたのではとてもだめだ、規則通りにやつてもなおかつ混み合つてくるとだめなんです。これを現場へ専門の監督者が視察に来た。その目の前で

てくれといふことを、これがどうして聞かれないのですか。当局では三名でいいだろうといふことを言つておられるようですが、その後六名にされたさうです。ところが、現場の實際にやつておるところでは十七名は最低限要ると思う。これは個々の問題だと思ひますが、口では配置転換でやる、とか言つておられますけれども、現在現にこ

ういふことがある。しかも、それが人目につかない、さういふ所ではなぜ当局はさういふ危険な仕事をやらしてゐるのか、これは今労働基準法とおつしやいますけれども、これは列車のダイヤに合わせた仕事をやれば基準法に合わないのです、さういふ関係はどういう工合になさるのですか。

○説明員(小倉俊夫君) ヤード操車の関係は、労働も非常に強ひてございまして、危険も伴つてゐるというところで、いつも注意いたしております。で、仰せの通りに一操車係三連結手、四連結手、これを一操三連とか一操四連とか言つておられますけれども、さういふのは各所においていろいろ問題になつておられますが、それぞれの所におきまして、種々具体的に列車回数その他を勘案いたしまして定めております。操車ヤードなども普通の人力といひますと、十七、八才ないし二十才くらいの連結手が坂阜を一日に七里も八里もかけ足で上つたり下つたりしてゐるといふことを私も承知しております。この坂阜の仕事などは今後できるだけカー・リターダーを設置いたしまして、危険な非常につらい仕事を極力機械的設備で救済して参りたい、かように考へております。なお、大体の原則

とありますが、これに十七名ふやして

化あるいは合理化によつて、労働の過激な点を十分に救済して参りたいと存じております。また、貨物駅でこなども集中でこなどもつて労働を相当緩和できることなどを聞いておりますが、さういふふうな合理化の面におきまして、労働につきましましては極力緩和して参りたいと思ひております。

○大倉精一君 関連質問はあと二、三ありますが、ベルが鳴りましたので保留いたしますが、ただ、私は国鉄の内部のさういふ事情についてはあまりよくわかりませんが、名古屋でたまたまさういふふうな職場などは非常に代表的なものだと思ひますが、事情をよくお調べになつて、さういふ場合にはこゝろするのだという具体的なものを聞かせ願ひたいと思ひます。機械化することというのは将来のことです、今言つたのは現在、ただいまのことです、さういふことについて、よくお調べになつて具体的に解決案についてお知らせ願ひたいと思ひます。あと保留いたします。

○政府委員(橋田良彦君) 先ほどの御質問でございまして資金運用部資金の利率を取り調べましたので申し上げます。日本国有鉄道も六分五厘、電源開発株式会社も六分五厘でございまして。電源開発株式会社は資金運用部からの借り入れと出資がございまして、これ

で社債の発行をとりやめ、これによつて資金コストが四分一厘三毛となる見込みと、さういふ数字でございまして、それから石炭費でございまして、三十二年度予算における石炭のカロリ

は六千四百五十カロリ、予算単価は五千五百六十二円でございまして。

昭和三十二年三月二十二日 【参議院】

第十部 運輸委員会会議録第十号

一

○委員長（戸叶武君） 本日は、これにて散会いたします。

午後四時七分散会

三月二十日本委員会に左の案件を付託された。

一、国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案（予備審査のための付託は三月六日）

昭和三十二年三月二十八日印刷

昭和三十二年三月二十九日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局