

第二十六回 参議院運輸委員會會議録第十二号

昭和三十三年三月二十六日(火曜日)午前十時二十九分開会

出席者は左の通り。

委員長 戸叶 武君
理事 江藤 智君
木島 虎蔵君
三木興吉郎君
大倉 精一君

委員

石原幹市郎君
植竹 泰彦君
後藤 義隆君
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
加賀山之雄君
高良 とみ君
森田 義衛君
市川 房枝君
岩間 正男君
宮澤 胤勇君

國務大臣

運輸大臣

政府委員

大藏省主計局長

運輸省鐵道監督局長

事務局員

常任委員

説明員

日本國有鐵道總裁

十河 信二君

日本國有鐵道副總裁 小倉 俊夫君

日本國有鐵道常務理事 藤井松太郎君

日本國有鐵道常務理事 小林 重國君

日本國有鐵道常務理事 並木 裕君

日本國有鐵道常務理事 石井 昭正君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 道厚生局長

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

日本國有鐵道常務理事 長尾 頼隆君

て見れば、イギリス、フランス、ドイツ三国の七分の一の設備でございまして、また貨物ではイギリスが日本の二倍の線路と一〇倍の貨車を使って、ちやうど日本と同じ量の貨物輸送をやっております。日本の貨車の運用効率が三〇％ぐらいになっているというこ

とは、そんなことが可能なかと驚異の目を見張られるほどで、人間の能力の限界までの能率をあげているといっ

ても過言ではないと思います。」「こ

うような感想を述べておられるわけ

でありますけれども、こういう点につ

きまして、今問題になっております輸

送力の増強、その輸送の増強の基本的

な問題として、当然これは線路容量と

車両を増設する、こういうところに

はつきりあると思うのでありますけれ

ども、それは戦後久しい間線路容量並

びに車両の増強が怠られてきたという

事実を具体的に物語っておるのではな

いかと思うのです。こういう点から、

今度の計画も出てきておると思うので

あります。今までのこの輸送力増強で

歴年とられてきた戦後のあり方です

ね、これについて、どういふような問

題につきまして、どういふふうな考

えをお持ちになつておられますか、こ

の点總裁から承りたいと思います。

○説明員(十河信二君) お話の通り、

戦中、戦後、施設の補充、車両の取り

かえ等が不足いたしました。それがだ

んだん積り積つて今日の現状を来たし

たものと私は考えております。それゆ

えに、それを修正をしなければならぬ

のです。何さま財政状態が赤字になつ

ておりました。償却費を十分計上する

ことができなかった、そうして政府の

資金も得られないというふうな、国家

財政、国鉄財政の両方から、やむを得

ずという結果になったことを承知い

たしております。

○岩間正男君 この新年の所感という

形で述べられたですね、總裁のお言葉

は、一面非常に驚異的な日本の国鉄の

運営の状況について、これは誇りを持

ておっしゃっているような面があ

ると思うのですが、同時に、これは

非常に誇れない面があるように思う。

非常にむしろ悲しむべき面が国鉄の破

壊として出ているのではないかと考

え、その点いかがですか。

○説明員(十河信二君) お話の通りで

あります。一面は誇りというてよから

うかと思ひますが、一面は非常に恥辱

であると思ひます。

○岩間正男君 そういう事態に立ち

至った今までの国鉄の経営が、やはり

ここで今運賃値上げの問題が非常に世

論の中にさらされておる中で、私たち

はやはり検討してみることがあるとい

うふうな考へる。そういう中で、ずつ

と戦後の国鉄の投資状況を見て参りま

す。最近特に目立つて参つておるの

は、電化設備というふうな方向に非

常に多くの資金を投入しておるのでは

ないか、こういう点が見えるのであり

ますが、たとえば昭和二十八年の工事

費の内容ですが、これは資料をお持ち

でしたらちよつとお聞かせ願いたいの

であります。路線増強費と比べて、電

化設備費はどんなふうな数字になつて

おりますか、この点ちよつと資料的に

知らしていただきたいと思ひます。

○説明員(小林重國君) 二十八年の実

績について申し上げますが、新線建設

が六十七億、それから幹線電化が五十

八億、通動輸送対策が二十六億、幹線

輸送力増強が十五億、諸改良、取りか

えといたしまして三百四十八億、それ

に総係費を加えて合計が五百五十

二億であります。

○岩間正男君 私がお伺いしているの

は、電化設備費と、並びに線路増強費

を対比して、そういう資料はないので

ございまして、まあこれは計数をお出

しになつておられないと思ひますが、

私の方で大体計算してみたいのですが、

當てているかどうか、多分正確だと思

ひますが、昭和二十八年度の例をとつ

てみますと、工事費の中の電化

設備費は、全体の六三・七％、これを

昭和九年から十一年の戦前の状態に比

べますと、これは戦前は二一％

です。ところが、線路増強費の方は反

対して、戦前は二六・四％、これに對し

まして、昭和二十八年は一一・六％と

低下している。つまり二分の一、逆に

なつておるわけですね。ですから、電化

設備費の方は戦前の三倍になつてい

けれども、線路増強費の方は、これは

二分の一に低下している。ここに最近

の国鉄の経営の傾向が出てくるように

思ひます。

○岩間正男君 昭和二十八年の工事

費の内容ですが、これは資料をお持ち

でしたらちよつとお聞かせ願いたいの

であります。路線増強費と比べて、電

化設備費はどんなふうな数字になつて

おりますか、この点ちよつと資料的に

知らしていただきたいと思ひます。

○説明員(小林重國君) 二十八年の実

績について申し上げますが、新線建設

が六十七億、それから幹線電化が五十

八億、通動輸送対策が二十六億、幹線

輸送力増強が十五億、諸改良、取りか

えといたしまして三百四十八億、それ

に総係費を加えて合計が五百五十

二億であります。

○岩間正男君 私がお伺いしているの

は、電化設備費と、並びに線路増強費

を対比して、そういう資料はないので

ございまして、まあこれは計数をお出

しになつておられないと思ひますが、

私の方で大体計算してみたいのですが、

當てているかどうか、多分正確だと思

ひますが、昭和二十八年度の例をとつ

てみますと、工事費の中の電化

設備費は、全体の六三・七％、これを

昭和九年から十一年の戦前の状態に比

べますと、これは戦前は二一％

です。ところが、線路増強費の方は反

対して、戦前は二六・四％、これに對し

まして、昭和二十八年は一一・六％と

低下している。つまり二分の一、逆に

なつておるわけですね。ですから、電化

設備費の方は戦前の三倍になつてい

思うのでありますが、この点はいかがでございましょうか。

○説明員(十河信二君) 輸送力を急速に増強するためには、電化が比較的手っとり早く輸送力を増すことができる、牽引力を増し、それからスピードアップをし、そういう点において比較的早く輸送力を増すことのできるものが電化であります。それで電化に相当力を入れてやったものと承知しております。

○岩間正男君 むろんこれは予算の問題になると思うのでありますが、予算にそういうような余裕があつて、そうして電化の方に力を入れていくということは、これは望ましいことだと思ふのです。しかし、肝心の、最も基礎になる線路並びに車両の輸送力の一番根幹であるところのそういう方面が、逆に二分の一弱という形で行われていたところの、いわば頭でっかちで、足が非常に弱つておつて、頭だけでっかくやつていく、そうして輸送力を——速度を増すというようにサービスをやる。それから、後にもう少しお伺いしたいと思ふのでありますが、この電化に方針をずつと集中していかなくちゃならなかつた理由も、いろいろ総合的な、他の政策との関連があつたのではないかと、これは輸送政策との関連において、そういうような点を強化しなければならぬ理由があつたのではないかと思ふのですが、その点について、これは先ほど総裁もおっしゃつたような、非常に不十分であつたという点はお認めになつていらつしやると思ふ。そこで私はこの際、やはりここで大体占領も終り、一応独立だといふことで、それから公社の独立採

算制なんかということが大きくなりたいと思ふ中におきまして、なぜこのような状態が起つたか、つまり根本的な輸送力の問題を解決する点に十分に力が払われていないで、そうしてまあ比較的第二次的な方向に主力が多く使われていたというところに、今日の国鉄の輸送力の貧困原因があると思ふのでありますが、この原因をもつとこれは科学的にメスを入れてみて、はつきりこの正体をわれわれはここで摘発してみよう、そうしてそれに対して最も正しいこの対策を立てるということになければ、これは一つの政策として今後の輸送政策を推進することはできないと思ふ。こういう観点からお聞きしているものでありますが、このような状態を出現させたところの原因について、いろいろあると思ふのでありますが、この点は総裁としてどのようにお考えになつていらつしやいますか、お伺いしたいと思ふ。

○説明員(十河信二君) 先刻申しましたように、私はそれは主として国鉄の財政状態をやむを得ずそういうことになつたのだと思ふのであります。そこで先刻申し上げましたように、少い金で一番手とり早く輸送力を増し、日本経済の実情に適するようになつて、ただ国民に満足を与えるようにするにはどうしたらいいかといふことを考へまして電化といふことを進めて参つたのだと思ふ。それはひとり日本だけでなく、世界の大勢を見ますと、どの国でも、今日不経済な蒸気機関車で運転をするというふうな方針を統へておる国は文明国にはほとんどないのじやないかと思ふ。

○岩間正男君 私がお聞きしているのは、つまり線路や車両の今日のようない非常に不十分な、ある意味では破壊的とも言つていいような原因についてお伺いしたのでありますけれども、ただいまの総裁の御答弁によりますと、電化はやはりこれは第一義に推進しなければならぬ、こうお考えになつていらつしやるような御答弁だと思ふのです。しかし、これはどうでございましょう、今度のこのやはり修正五カ年計画を見ましても、線路、車両の増強には、相当資金量のウェイトからいっても、パーセンテージも変わつてきていると思ふ。私お伺いしたいのですが、ここに今度の計画で幾分変更があるのです、今までの方向に。これはお認めになりますか。つまり電化もやるが、しかし、電化だけを——電化、ディーゼル化といふものを大わらわになつて進めておる、それだけでなくして、線路の増強、車両の増強といふことをこの修正五カ年計画でうたつておるわけですか。そうしますと、これは今御答弁になつた点とは少し食い違ふ点が出てくるのですが、その点はこの計画の中でののはつきりした変更の面として、これは確認なさるわけにございましょうか。

○説明員(十河信二君) 従来といへどももちろん線路容量の増強といふことを計画して参つたのであります。ただ、幾分その電化の方に力を入れて、少い金でできるだけ多くの効果を上げようといふ方にウェイトを置いたといふことを申し上げたわけでありまして、今度は工事資金が少しふえましたから、今御発言の中にもありましたように、線路容量の増強という根本的の方向に少しウェイトを今度は多く置くといふ方向に進んで参らうということにいたしました次第であります。

○岩間正男君 そうすると、いつごろ、そういうような方針が少し変わつてきたのですが、これはいつごろから変わつてきたわけですか。まず第一義に掲げていたのは、先ほど私が数字でもあげましたように、戦前の三倍も電化、ディーゼル化の方に力を注いでおつた。資金の投資の現況は何よりよく物語つてゐる。それに対して、線路の方は、戦前の半分以下というふうな形で投資計画がなされておるわけですが、それが今度は幾分変わつてきたのです。それが今度の基本的な線路並びに車両の増強といふことをやらないう限りは、輸送力は隘路といふことは打解できない、こういうことからこれは始まつたのではないかと思ふのです。これは今度の修正五カ年計画で、そういう面が今までと少し変わった形が出てきた、こう解釈していいと思ふのでございまして、ところが、どうでございましょうか、昨年の三十一年の八月にたしか修正の前に、原案みたいな五カ年計画が発表されたと思ふのですが、そのときの投資の状況を見ますと、これはどういふ形になつておりますか。そのときの原案について、ちょっとお伺いしたいのですが、私のお伺いしたいのは、全貌についてではございせん。電化、ディーゼル化に対しての資金の配分、それから線路増強、車両、こういうような点だけについてでけつこうであります。これは全体の資金配分の傾向について、資料的に示していただきたい。

○説明員(石井昭正君) 御説明申し上げました。前の五カ年計画原案と、修正五カ年計画との投資内容の相違でございまして、これは前の計画を減らした分はたしかでございまして、このプラスいたしました分が、全体で九百五十億でございまして、その内容は、線路増強その他に四百四十億、電化が六十億、電車化に四十三億、ディーゼル機関車化に四十三億、車両増強に百七十九億、ディーゼル動車化——ディーゼル化でございまして、これに八十四億、通勤輸送対策に五十二億、その他これは信号保安設備、操車場、通信設備等、いろいろ各種のものでございまして、それが七十九億、合せて九百五十億、こういう配分になつております。

○岩間正男君 それは大体私たちがいただいた資料の中でわかるのですが、私のお聞きしているのは、やはりここは政策論議でありますから、この資金配分の性格というふうな点で、これをやはり明らかにしていかなければ、私は政策面が出てこないと思ふのです。ですから、実はそういう点から作業をされてないのかもしれませんけれども、私たち作業をしてみたのです。原案によりますといふと、電化、ディーゼル化に対しては大体資金が三十一億、それが修正案では二十四億といふふうになつております。線路増強費に至りましては、これは原案の一三億がこの倍の二六億といふふうになつております。車両は八億が一〇億、こういうことになつておりますので、つまりそこにパーセンテージからなめてみますと、いふと、今度の修正五カ年計画の中で基本的な車両、線路容量の増強といふことが、少くともこれは大きくずつと出てきているのであります。電車、

ディーゼル化よりも線路、車両の増強費の方が絶対額でもふえている。パーセンテージにおきましてはこれはものすごい飛躍です、二倍ですから。そうしますと、ここにこれは今後の運営の仕方、性格が変更されてきている。この点を私は政策的に論議していくのでありまして、今のうちに、ただ資料をすらすらと並べられただけでは、われわれは政策論議の役に立たないのです。ですから、こういうことを作業されていらないとすれば仕方ないですけれども、少くともやはり質問に間に合うような答弁をお願いしたいと思うのです。どうも先ほどからながめていると、羅列的に、そうして持ってきた資料を出されただけでは政策論議にはならぬわけなんです。そういう点で私はこの電車、ディーゼル化だけでは間に合わない。これはこの前、劈頭に江藤委員、木島委員あたりからも質問のあった点と関連するわけなんです。まずけれども、この点私、非常に重要だと思ふわけでありまして、そこで、先ほどの問題に戻りたいのであります。なぜ国鉄が、今日のような輸送力の貧困に見舞われざるを得なかったという原因について、これは総裁はまだ十分にこの点はつきりされていないのです。これは運輸大臣とされても、これはどうお考えになりますでしょうか。今までの日本の運輸行政をずっとごらんになって、その中で今言いましたような基本的な輸送力の根幹をなすところの問題が解決されなかったこの原因で、すなわち、こういうものについて、私はやはりつきりこれを科学的にこの辺でライトを当てて明確にしておく必要がある。そうでないと、今後の方

針が正しいものに私はならぬのじゃないかと、こう考えるのです。そういう点からこれは大臣としての大まかな御意見でもけっこうでございますが、この点をどういうふうにお考えになるか。

○國務大臣(宮澤胤男君) 御承知の通り、戦争以来国鉄というものが非常に酷使された。そうして資材も工事も、その酷使したのに伴って補強することでも改善することもできない、固定資産の償却もできなかったというようなことから、終戦後のこの日本の経済のあり方そのままでなってきた。そこで、今日経済が大体立ち直ってきたから、それに順応して工事の面もたまたまお話の電化その他の近代化の面も、あるいは車両もしくは線路補強という量的な面も順次改善していく、現在のところではそういうふうに向っているのじゃないかと思ふ。

○岩間正男君 やはり大臣の御答弁の中に、私たちも考えておる戦争時代の酷使の問題、それからさらに戦後におきましては、第一占領軍のやはり貨車あるいは客車の独占、この量につきましまして、まあ現在では非常に微々たるものだというのは、これはこの前決算委員会だっと思ふますが、御説明を受けました。しかし、占領中は相当なウエートになってくるんじゃないか、それから数量の問題もありまして、数量の問題よりも、性格が非常に問題じゃなかったかと考えられます。つまり優先的にやらなくちゃならない。つまりそれに集中して、もうほかの民間の、国民の要求は切ってもこれに奉仕しな

車が通る、タンク車が通る、冷蔵車なんというものも、これは非常に乏しい費用の中でどんどん向うのむしろ横紙破りのなや方によって独占的に率仕させられた、こういう形で、そのためにそのような、たとえばいろいろなサービス車なんかを作らなくちゃならないために、一般の客車や貨車を新造することができなかった。また老朽車を廃止したり、新たに改造することもできなかった、こういう状態があると思うのであります。この占領政策のやはり圧力というものが、国鉄経営に対しては非常に今日のような破壊を及ぼした一つの原因になっておるといふのは争えない事実だと私も考えるのでありますけれども、この点については、これはそうお考えになりませんか。

○國務大臣(宮澤胤男君) 戦争も、それから戦後の占領政策も、むしろやはりこの国鉄に対してはいろいろ大きな負担になっておったことと思ふ。○岩間正男君 その点は総裁も御同感でございますか。○説明員(十河信二君) 同様に考えます。

○岩間正男君 まあ、私たちの輸送の上から見ても、これは目にある点か実はあつたんじゃないかと思ふのであります。今日の国鉄の破壊を招く一つの原因には、確かにこの占領政策が横暴きまわるものであつたという点を、今日やはりわれわれはつきり指摘していいのじゃないかと思ふ。こういう態勢の中で、たとえば元二・一ス卜時代の共闘委員長をやつておりました伊井弥四郎君なんかは、白いはち巻の列車が通る、そうして一方では、もう鈴なりになって命の危険を冒してまで電車にぶら下つておるときに、その目の前を五、六人の兵隊が乗った白はち巻の列車が堂々と通る、こういうような演説をしたときに、すぐに占領政策違反だということで引っぱられた。そうして軍の法廷に回されて何カ年かの懲役を課された。そうして獄中に服役しなければならなかった。こういう時代もあつたのであります。あの占領時代のやり方というものは、まことに今日の一つの破壊の原因にははつきりなつておるといふことを私たちは見のがすことができない。こういう点について、何か国鉄の各部局の方々が、占領時代の米軍の輸送のやり方、政策、こういうものが日本の国鉄運営に与えた影響について、今日各部局において一応調査をされておるといふことをわれわれは仄聞しておるのであります。が、こういう事実はございまいしょうか。

○説明員(石井昭正君) 別に占領軍ということではございませんが、日本の歴史にあまり芳ばしくない歴史でございまして、一つの歴史的な時代でございまして、過去の記録にとどめておきたいというところで、終戦後の輸送管理その他についての記録はまとめておくように提案しておりますが、決して占領政策そのものの影響を直接に探究するというようなことではないと存じます。

○岩間正男君 この作業はやはり日本の独立とも関連して必要なことと思ふますので、これは相当努力されていい点ではないかと考えるのであります。もう一つの破壊をもたらした原因として、

○説明員(十河信二君) 私の承知しておる限りにおいては、ただいまのお話は少し事実と相違するかに考えられます。実は国鉄は世界の大勢に依じて、世界各国でやっておるやうに電化、ディーゼル化をやつたか、進めようとしておつた、ところが、占領中にそれを幾分抑えられた、そこで、電化、ディーゼル化というものはしばらく停止して、電化のスピードが落ちてきた。それを私の時代になって、一昨年でしたが、朝野の権威者にお集まりを願つて、こういうふうな方向で

て、こういうことは言えないですか。つまり独立採算制をとられたために、与えられた資金を全般的な、ことに基礎的なものに向けることができない、それからいきなりもうかる部分に大部分投資しなければならぬ、そうしてそのために一方で問題になって参りましたところの自動車との競争をやらないければならぬ、こういうようなことで高級貨物を自動車と奪い合はなければならぬ、競争しなければならぬ、そのために一方では高級貨物の貨率を引き上げるといふようないろいろな万般の措置がなされた、同時に、電化、ディーゼル化を推進しなければならなかった、こういうような面が私はあるんじゃないか。政策的に独立採算制そのものを持たされて、しかも、資金の面において十分な保障なしに独立採算制に落されていったところから起つて、そういうような結果が出てきた。

それが電化、ディーゼル化というやうな形で施行されていった跡がうかがわれるように思ふのであります。これはいかかでございますか。この点について総裁からお伺ひしたい。

○説明員(十河信二君) 私の承知しておる限りにおいては、ただいまのお話は少し事実と相違するかに考えられます。実は国鉄は世界の大勢に依じて、世界各国でやっておるやうに電化、ディーゼル化をやつたか、進めようとしておつた、ところが、占領中にそれを幾分抑えられた、そこで、電化、ディーゼル化というものはしばらく停止して、電化のスピードが落ちてきた。それを私の時代になって、一昨年でしたが、朝野の権威者にお集まりを願つて、こういうふうな方向で

進んでいったらどうであらうかということ御検討を願った結果、電化、ディーゼル化を進めることが日本の国鉄としては絶対必要だということ、この近代化の計画を進めるようになったわけであり、実は国鉄の方針は、前からもつと電化を促進したかったというふうに私は承知しております。

○岩間正男君 そうしますと、そのところがさっきからの論争になっておると思うのでありますが、輸送力の増強ということが非常に問題になっているときに、何が一体基礎的なものか、少くともそういうところにはつきり日向を向けて、その問題を解決する方向に国鉄のこの政策というものは行われなければならぬということになるわけでありまして、つまり車両増強あるいは線路の容量の増強ということが、基本的には輸送力を解決するところのこれは一番解決策としてはおかざりなっている。ところが、この問題は資金投入の面から見ても非常に不十分であります。そういう形で進む電化、ディーゼル化をどうしても第一義に前進しなければならぬ、それを、それだけをお考えになってというと語弊がありましようが、そこを重点的にお考えになつていったということになりますと、何のために、今度のこれは修正案というものがこういう形で、先ほど申し上げましたように、変らざるを得なかつたかというその理由がはつきりしない、貫いていられないということになる。方針では、修正五カ年計画では少くともこれは相当大きな転換がここに行われていくと思うのでございますが、いかがでございませうか。

○説明員(石井昭正君) 御承知のよう

に、大体昭和二十四年ころまでは、国鉄の資金はほとんど戦災復旧に投せられたのでございまして、輸送力増強ももちろん必要でございしますが、その前に、戦災復旧が最も急務でございします。戦災復旧に使われて参った。それから電化、ディーゼル化というようなものは、先ほど総裁が御答申申し上げましたように、占領政策中は一たん私どもは電化、ディーゼル化を計画いたしました。が、むしろこれを逆にとめられておつたという状況でございまして、従いまして、私どもの輸送力増強という点についても、当初からそういう意向を持ち、またその方に資金を電化、ディーゼル化とあわせてつぎ込んで参つたのであります。ただ、修正五カ年計画でその方面が非常にプラスされましたのは、昨年末以来の経済界の発展が、当初経済企画庁等で御算定になりましたスケールよりもはるかに伸びが急激に参つた、これはまことに日本国家のために慶賀すべきことではございしますが、しかしながら、私どもの計画は、その前の企画庁の御計画の線に沿つておりましたので、その点を勘案いたしました。さらに一段と線路容量、車両等の増強に重点を注ぐべきだと考へて修正計画を立てたわけでございます。何らその点計画の変更、方針の変更というふうな意味合いはございませんでございします。

○岩間正男君 説明ではそういうことになると思うのでありますが、私たちがやはりこの数字の分析とか、そういう基礎の上に立つて論を進めているわけなんでありまして、私の申し上げたいのは、ここに同じ資金がある、それを大部分この電化、ディーゼル化の方

に使う、二つ極力並行してやりたいのだけれども、しかし、一方は結局置き去りにされて、一方は大きく推進されていく、そこにやはり重点がどこに置かれていくかという点を私どもはその数字の上から見なければならぬと思うので、そういう点は単に私たちが申し上げているだけではなく、現に行政管理局におきまして、その他でも指摘されておるのでございしますが、これはいかがでございませうか。総裁、御存じでございませうか。はつきり指摘されてい

る。行政管理局の資料によりまして、非常に線路容量、車両の増強、基本的な輸送力の増強面が怠られてい

○説明員(十河信二君) これは先刻米申し上げましたように、金がないものですから、自然そういうものは非常に

てきた一番基礎的な問題は何かといったら、車両並びに線路の増強が非常に多年にわたつて怠られていた、こういうところにあるのでありますから、この点ははつきりさせなければならぬ。それで電化、ディーゼル化の目的というものは一体どういふところにあるのか、電化、ディーゼル化の目的そのものはどういふところにあるかという点をもつとお聞きすれば、この問題はもう一歩進むのではないかと思ひますが、その点をお伺ひいたします。

○説明員(十河信二君) 一例をとって申しますとわかるかと思うのでありますが、日本は先刻申し上げましたように山国で、勾配線が非常に多いのであります。たとへば福島—米沢間は、電化する前には、旅客列車の速力は、時速—一時間に二十五キロでありました。それが四十二キロに上つております。それから三百二十トン引っぱつておつたものが、六百トン引っぱれるようになった。それから貨物で申しますと、貨物は電化前には二十キロの速力で走つておつたのでありますが、それが電化後は三十六キロの速力に上つて参りました。それからトン数で申しますと、三百二十トン引っぱつておつた貨物列車が、六百五十トン引っぱれるようになったのであります。かくのごとく電化は輸送力増強に非常に手つとり早く役立つのであります。根本的には、お話の通り線路容量を増すというところが必要であります。限られた資金でもって急速に輸送力の増強をするにはこれがいい。その上に電化、ディーゼル化をやりますと御承知の通りトンネル区間は、従業員は非常に苦しいのであります。寧ろ息をしたとい

うような例もあります。いつまでも蒸気機関車で従業員をいじめることは私たちが忍びない。できるだけ早く従業員にも仕事に果てることができるようにしたいというところもありません。お客に對するサービスはもちろんのことであります。そういういろいろな点を考えまして、電化、ディーゼル化という方針を促進したい、こう決定した次第でございします。

○岩間正男君 私の言ひ方が悪くて、電化、ディーゼル化に反対するといふふうなことに聞いたらこれはまずいわけでありまして、そういうことではございせん。むしろそういう意味の電化、ディーゼル化の有利点というのは考へているわけですから。ただ、問題になりますのは、やはり総裁がさきにあげられましたように、非常に人間のわざとは思へない、神わざのような形で国鉄が経営されて、線路も車両も非常に不十分で、ことに、まあイギリスあたりと比べますと、貨車なんか十分の一で、それ、線路は二分の一、こういう形でやられておる実情をそのままにして、その上に電化、ディーゼル化の方

うような面も、これは電化ではずいぶんある、それからサービスの向上、こういう面もあると思いますが、何と云うても基本的な体力をほんとうに改善するという面が非常に重要じゃないか、従って、総裁が新年号の巻頭言で、先ほど悲しむべき現状だというお話がありましたけれども、結局、このように非常に不如意な形で、体力がないのにやせ馬に打ちを打つような格好で今日まで国鉄が経営されてきた、この中にはやはり国鉄の労働者四十四万七千ですか、五十万の国鉄労働者の大きなやはり犠牲があったのじゃないか、こういうふうな考えられます。そこに労働強化の問題も出てきておる。それから国鉄は人が非常に多い。しかも、その人が、けがの性格からいって、やはりけがをするという、ほかの官庁なんかの統計とも私比較してみたいのでありますけれども、やはり死亡率が非常に多い。つまり重傷を負っておるのです。そういう形にはつきり現われておると思うのです。この点は総裁としては、これはお認めになりましたか、これはいかがでございますか。

○説明員(十河信二君) もちろんそういう点につきましては、私は最も心を痛め、苦勞をいたしておるものであります。

それから念のために申し上げておきますが、その「国鉄線」といいますのは、国鉄の従業員の間で読まれておる雑誌でありまして、私は年頭の辞として従業員に感謝したい、あまりに世間が国鉄に対して非難をされる、国鉄の従業員は幾ら働いてもほめられず、ということはないのであります。そ

こで、私はせめて親心を出して、この際従業員をねぎらつてやろう、激励してやろうという意味もありまして、そういうふうな書いたものであります。

○岩間正男君 その点はまあ大へんけっこうなことと思うのであります。しかし、どうもちょっとこれはねざらでもありますが、悲しみの言葉でもあるように思えます。こういうものをやはり具体的に解決される努力をや

はり国鉄の労働者諸君は期待しておるのじゃないか、つまり人員を増強する、労働強化をやったりやめる方向に行く、待遇をほんとうに改善する、その他、とにかく愉快な労働力を提供して

みんな国鉄発展のためにやりたいと国鉄労働者の諸君は考えていられると思う。ですから、まあこういううなぐさめの言葉はありがたいわけでありますけれども、しかし、これだけじゃやはり絵にかいたばたもちみたいになると

思うのですが、この点いかがでございますか。今度の金額を見ましても、輸送力は五カ年間に三十何%進む

のだが、しかし、人員は一向ふやそうとお考えになつていられない。輸送力はある、機械化で一部分吸収されるとおっしゃつておられますけれども、こ

れども、何か精神主義の方に切りかえていくというふうな、そういう点にとられるとしたら非常にまずいと思うのです。だから、あくまでもこれは、こ

れに対して具体的に裏づけ、労働条件の改善、こういう点に基本的な対策をお

持ちになるということが基本的だと考えますが、その点いかがでございますか。

○説明員(十河信二君) もちろん、そういう点においても極力努力いたしております。また電化は、先刻申し上げましたように、従業員の勤務状態を

幾らか楽にする、そうして少い人で比較的多くの輸送をできます、人員にも

そこ若干のゆとりが出てくる、こういういろいろな点を考慮いたしまして電化を促進するという方針をとつておる次第であります。

○説明員(並木裕君) 国鉄におきまして、先ほど総裁から御説明ありました三十三百キロの電化区間を、今後の計画として十カ年計画を立てており

ますが、十カ年計画におきまして、石炭は昭和四十年のときにおきまして、年間二百六十万トンの石炭が節約

されることになりまして、並びに経費の節減は年間九十五億くらいであります。問題は、国鉄で消費いたしますところの石炭は非常にカロリーの高いものであります。わが国の年産約四千

六百万トンのうちで五〇%くらいに当るところの、いいカロリーの石炭を二百六十万トンばかり節約されることになりまして、燃料面から見ますならば非常に効果的であると思ひます。

○岩間正男君 あれであればどうなんですか、キロ当たりとか、そういうコストの計算では出ておりますか。

○説明員(並木裕君) 一キロどのくらいということは、実は計算してございせんが、この三千三百キロのその電化の消費量を二百六十万トンで割れば出てくるわけでありまして、

ますので、電化後の消費量というものは、四十年におきましては、三百六十六万トンという姿になつて参ります。

○岩間正男君 それから重油ですね、日本のエネルギー源を石炭から重油の方に、二十八年あたりから全般的に

日本の燃料対策を切りかえていっている面が出ておると思うのです。こういうものとこのディーゼル・カーとの関係はないのですか。こういうものとの関係はどうなんですか。

○説明員(小林重國君) 国鉄の燃料使用量は、もちろんディーゼル・カーの運転、それからディーゼル・ロコモ

ティヴ——ディーゼル機関車でございますが、これらの運転によりまして増加して参るわけでございますが、主として

軽油の面で増加して参ると思ひます。現在重油も相当消費いたしておりますが、これは御承知だと存じますが、石炭と重油とを混焼いたしまして、それによりまして多少でも輸送力を増強したいということで重油の混焼を行なつておるわけでございます。そういう区間は将来漸次電化していき

なっております。これに對しまして軽油の消費量は四万二千キロ・リットルでございます。それから五カ年計画の最後の年でございまして三十六年度にどういうふうになるかと申し上げますと、電力消費量の方が三十一億二千キロリット・アワー、軽油の消費量は二十四万キロ、こういうような数字になる見込みであります。なお、電力の消費量も、国内総生産量に對しまして、現在の三十年度におきましては三・一％の割合になっておりますが、昭和三十六年におきましては四・二％という割合になる見込みでございます。軽油につきましては昭和三十年におきまして、全国消費量の五・四％でございまして、三十六年におきましては一九・九％程度の割合になる見込みでございます。

○岩間正男君 五カ年計画によつていふ動力源の内容が變つてくると思ふのです。これはやはり何ですか、重油と換算する重油火力発電というのはアメリカとの提携で最近ずつと行われておると思ふのです。ことに、アメリカ系の電気機械会社、ゼネラル・エレクトリック、それから世界銀行なんかの提携によつて、御承知のようにすでに電力会社が重油発電の方向に大きく体制を整備しつゝあると思ふ。こういうものと國鉄の電化、ディーゼル化というふうなものとの関係があるように考へるわけでありませうけれども、これは全然無関係ではございませうな、こういう点のなにはどうなつておるまいやうか。これはどうでしょうか。まあ大臣からお聞きしなくちゃならぬ問題だと思ひますが、まあ後に宇田長官の出席を求めて、この点明確にした

と思つておりますが、しかし、大臣も担当の大臣として、この点非常に、どういふ政策をおとりになるか、つまりエネルギー源の問題で、現在火力発電は御承知のようにゼネラル・エレクトリックと、世界銀行の提携で重油発電という方向に大きく体制を切りかへてゐるので、こういう関係と國鉄の電化、ディーゼル化とは無関係であり得ない。少くとも総合的にこれの計画は進められなくちゃならないと私は思ふ。この点、國策としても運輸大臣はどうお考えになつておられますか。

○國務大臣(宮澤胤男君) ごもつとも御質問と思つておりますが、しかし、動力源として、今の石炭から電力に移り、電力が水力、火力から原子力というものに移つていく今日のこの科学的な世界的な革命に順應していかなくちゃならぬことはもちろんであります。今日におきましては、やはり原子力の動力の問題は、まあ五カ年を目標に、一応の形はできていきますが、これを實際化していく上には、もう少しやはり日本の原子力関係の施設の發展を、實際に即してもう少し考へていかななくちゃならない。ただ夢のようなことになつてもいけないわけでありまして、そういう点で私もこれは、しかし、大きな期待をかけ、今、世間でも非常に慎重に、とされておりますけれども、慎重はけつこうですが、もう少しテンポを早くしていかななくちゃならぬ、こういう個人的な意見を持っておりますけれども、しかし、國鉄という大きな設備の上における動力の問題というのは、むしろ原子力、その他を総合的に考へなくちゃなりませんけれども、やはりもう少し模様を見て、

順次施策をしていかななくちゃならぬのではないか、これだけのことを考へております。

○岩間正男君 本會議で私は宇田長官に、日本の総合エネルギー政策をどうするかという点を質問したのであります。このとき、今檢討中で、これから研究するんだというふうなこと、あまり具体的なあれをいただけなかつたわけですね。しかし、これは國鉄の輸送計画が進んでおり、一方では日本の火力発電の問題なんかが騒がれてゐるのです。そうしますと、もうすでにおそきに失してゐるというふうな考へるわけでありまして、従つて、担当大臣とされても、これはやはり重要な輸送政策の中の根本的な一つの問題になるのでありますから、具体的にこういう問題はやはり一つの大綱だけでもお立てになる時にう来てゐるんじゃないかと思ひますが、これはあとに譲ります。

その次に、今度の電化、ディーゼル化の問題は、やはり自動車道路計画、これは不可分なように思ふのであります。先ほどのお話では、そういう貨物の取り合いというふうなことではないというふうなお話があつたのですが、しかし、この点で私お聞きしたいのでありますけれども、東海道線のスピード化、すでに五カ年計画とは別に、そのような案を國鉄当局では目下立案されつゝある。さらにまた十河総裁は、その案でも今はもうあきらまないう飛行機でも競争できるような、もっと時間を短縮するよう案を立てるべきだと、すでにこのよう立案を見せたいだいてゐるというのを私も仄聞してゐる。仄聞というけれど、

も、これはもう公然としたもので、これは関係者の間では論議されてゐる問題だと思ひます。この計画というものはどういふことでございませうか、ちよつとお聞きしたいと思ひます。

○説明員(十河信二君) 私は交通機關の進歩は大体スピードというものが中心になるのじゃないか、こう考へておられて、絶えず安全に、迅速に輸送するのには一体どうしたらいいかというのをべつ檢討いたしてあります。ただいまはまだ、新しき變つた御満足のいくような新規計画はまだ出ておりません。

○岩間正男君 当時のなんでは、十河総裁は、何か時速二百五十キロ、大阪―東京間ですか、これを二時間で行く―これは飛行機よりも早くなるかもしれないですね。空中滞在時間はほん短かいけれども、伊丹へ行つて引返してくるということになるよりは、はるかに汽車の方が早い、こういうことになりまして、そういう立案をおやりになつたということをお聞かしておりますが、いかがでしょうか。

○説明員(十河信二君) かつて戦時中、昭和十六年に東海道線の複々線計画を樹立いたしました、実行に着手しておるのであります。その当時の案によりまして、広軌でやる計画になつております。広軌で大阪まで新しい複々線を作るといたしますと、大体、技術的には二時間半か三時間くらいでいけるという話でございませう。しかしながら、まあ最も安全に見て、三時間半か四時間くらいには行けるだろうというふうな見当で、今いろいろな案を檢討中でございます。まだ結論が出ていないのであります。

○岩間正男君 五カ年計画と並行して今進められておる高速輸送計画というものは、大体の骨子だけでもこの委員会でも示していただかせませんか、今ちよつと大体の計画をここで知らしていただきたいと思ひます。

○説明員(十河信二君) それは目下檢討中でありまして、今委員会のお歴々の皆さんのところへお見せするようなどころまでは、まだ進んでおりませんので、あしからず御了承願ひいたします。

○岩間正男君 そうすると何でございませうか、この修正五カ年計画とこれは並行して、今年からというわけにもいきませんが、いづれ五カ年ですから、五カ年もそういうものを持つておるわけにいかないといつて、東海道の大阪―名古屋間の高速自動車道路はほとんど進んでゐる。今年度だけでも名古屋―大阪間の道路を開通する、こういうことで三百億の予算が計上されておるのであります。そういうことになりまして、これはやはりこれと競争するといひますか、何と申しましたも、そうならば國鉄は不利になつてくるので、どうしてもこれは競争するやうな立場から、この計画を並行的に進めなければならぬという事態が起つてくると思ふのですが、いかがでございませうか。これは運輸大臣……。

○國務大臣(宮澤胤男君) この自動車による輸送と國鉄の汽車によるこの輸送とを、総合的に日本の今後のこの輸送の上に組み立てていかなければならぬことは申すまでもございませう。しかしながら、國土開発の中央自動車道路というやうな、國土開発、産業開発という点をも含む道路、また東海道を

○岩間正男君　この自動車道路計画に
ついては、運輸大臣はすでに御承知だ
と思いますけれども、昨年建設省の招
聘によりまして、ワトキンス調査団と
いうものが日本に参つて、そうして神
戸―名古屋間の道路の立案をしたの
は、これはもう事実だと思ふのです
が、このワトキンスの案というのはい
ただけですでしょうか。道路計画――
建設省のあれかもしませんが、運輸
省としては御存じだと思ひます。い
かがでございますか。

○岩間正男君　だれか建設省の関係の
方いないのですか、ちょっと出てもら
えないでしょうか、今でなくても……。
あとでこれはやはり総合的な問題とし
て検討してみたいと思います。これは
資料をやはりほしいと思うのです。
「まあいいや」と呼ぶ者あり、いいやと
いう話もありますけれども、まあそう
言わないでお互いのことですから……。
そうしますと、道路計画とこの国鉄の

を得ない、この点、非常に私は重要だから、先ほどからいろいろな点をお聞きしているのであります。ワトキンスの調査団の報告書をいただきたい点も、実はそのことからでありまして、国鉄の問題を、国鉄内部だけの問題として論議しておったのでは、私はほんとうにこれは当委員会の任務を果すことはできないと思うのであります。少くとも国策として、これを総合的に見ていくということが重要であり、しかも、運輸大臣の最も当面された重大時期にあり、政治責任の問題だと思つておりますが、そういう点からお伺いするのであります、どうでございましょうか、この点に対してはつきりしたお見通しをお持ちになるか、大臣、この修正五力年計画、これしか私たちはいいだいていないのですが、これ一冊で修正五力年計画をやるのでありますか。何かほか材料があるのですか。

○國務大臣(宮澤胤男君) この五力年計画は一応当面の問題でありまして、私どもの希望としては、この五力年計画も一年か、もやってみたらば、もつとテンボを早くする、また資金の面があつたら、さらに第二次の修正も加えていくというようなことになっていけば非常にけっこうだと思つます。そういう順次これを伸ばしていく際に、今あなたのお話のようなことも、ただ議論だけでなく、実際に取り入れていくことは何人も考えていることと思うのでありますから、そういうように進めていきたいと思つます。

○委員長(月叶武君) ちょっと速記をとめて下さい。

〔速記中止〕

○説明員（小林重国君） 五カ年間の所要資材、所要数量につきまして、一応

の計画を持っております。ただ、工事の具体的設計がきまりませんと、確実な数量というものはつかめないのです。ございますが、今立てております方針の内容に従いまして、ごく概算的につかんでみますと、鉄材といたしましては、五カ年間の所要量が百八十八万トンになります。それから銅でございすが、銅が五万七千トン、セメントが百八万トンでございます。それからまぐら木が、工事計画に所要のものといはしましては五百二十四万丁、これ以外にももちろん損益勘定の保守用のものについては別にございますが、工事に必要なものといはしましては五百二十四万丁、それから木材が九百四十四万石ということになります。鉄材につきましては、御承知の通り最近鋼材の需給は非常に詰まっております。これは申すまでもございせんが、しかし、鉄鋼メーカーにおきましていろいろな設備増強計画を立てておりますので、五カ年間の間に相当生産も増強されると思っておりますので、この調達にそう困難を来たようなことはないと思っています。ただ来年度といたしましては、鉄鋼の増産もまだ緒にいたしたばかりでございますので、多少調達に困難を感ずるかと思っておりますが、この点につきましては、鉄鋼メーカーとも十分懇談を遂げておりますし、また鉄鋼の生産に必要でございすスクラップにつきましても、国鉄内部のスクラップをできるだけ供出したしまして、それをリンクいたしまして、鋼材の所要量を確保いたすように話を進めて参っております。鉄鋼メーカーにお

きましても、輸送力の不足が鋼材の生産に相当影響を及ぼしておることも十分承知いたしておりまして、鉄道の所要のその鋼材につきましては、優先確保するような態度であります。まくら木、木材等につきましても、相当需給の逼迫いたしておる資材でございますが、これらにつきましても、国内需要がもし不足いたしますような場合には、南方材の輸入等も考えて参りたい。また木材にかかりますコンクリートまくら木の使用といったようなものも考えて参りたいと考えております。

○岩間正男 まあ、なかなかこの資料の面で今お話しありましたが、数字にあげてみればさもないことのようにですが、これはほんとうに具体的に工事を円滑に進展させるための入手ということは、これは非常に大へんだ、ことは、一番の中で隘路になってくるのは、鉄材の問題じゃないかと思うのですが、これについて、一方では鉄鋼需給安定法というようなものが考えられていて、なかなか総合的な今後の需給の問題が出ておりますが運輸大臣は、こういう点についての打開策は、これは国鉄総裁なんかもお考えになって、すでにこれは閣議なんかでも問題にされておられるわけでありましょうが、この五カ年計画を遂行するというのは、単に運賃値上げのこれは一つの宣伝だけじゃまずいので、ほんとうにこれはやるのだとすれば並み大でいい努力で、今からすでに計画をしなればやっていけないだろう、そうでなければ、これは運賃は値上げた、これは五カ年計画の三分の一やればいいのだ、鉄鋼が入らなくて、どうも最初立てた計画がうまくいかぬ、こういうふう

うじや國民はこれは絶対に満足しない。そうするとよほどの決意でもって、すでにそういう点を先見の明をもつて打開されなきやならぬというふうに考えるのでございますが、この点いかがでございますでしょうか。

○國務大臣(宮澤風勇君) この総合的な見地からこの問題を政府において取り扱っていくことはもちろんでありますが、しかし、この五カ年計画がこれだけ具体的なものとしてなった以上、今後国鉄当局者の私は努力によってこれらに完成していかなれる、国鉄当局に信頼しておかれて、この計画が遂行せられると考えております。

○岩間正男君　ちよつと担当のこれは大臣としては、やはり政治的責任を
持っていただきたいと思うのです。何
も私は国鉄の肩を持つわけじゃありま

せんか。これは船屋だけで解決できない問題が必ず出てくる。すでに先ほど申し分ましたように、もう造船なんか、三カ年分も先の発注をやっているのですよ、鋼材を。これは宇田長官が出たらもっと詳しく、総合的に聞きたいと思うのですがね。そういうところにはり一応意をお使いになつて、今から手を打っていくということをやれなきゃ、とても大へんだ、鉄鋼不足は御承知のように非常に深刻なんです。こういうふうな中で、果してこの国鉄五カ年計画を完成するために必要な鋼材の入手ができるかどうか、国鉄だけにまかせておくと、おとといのようなことになりませんか。あるいはそういうことになつた一番最近の著しい例だと思ふのです。国鉄當局だけにまかせておいて——やはり政治的にこれは大臣がこれの大所高所から、こういう問題をこれ

はやられなきやならないと思いますが、これはしかし、並み大ていな御努力じゃないと思うのです。というのは、この計画は決して——とにかく膨大なものですからね。私たちはこの資材の入手の面から考えても、五カ年計画というやつはすごいぶん危ない基礎の上に立っているのじゃないかという気がする。

その次に、工事計画であります、工事要員の問題であります、これは昨日も関連質問でいろいろただされた。で、どうなんですか、これは外注を主にしてやられる、こういう形でこれは中村君からも昨日、一昨日ですか、ただされた問題であります。こういう点で、たとえばトンネルとか橋梁というようなものですね、こういうものを外注に出されるのですか、これはどうなりますか。

たしております。しかも、これを当方で監督いたしておる、こういうことであります。

○岩間正男君　これはどの程度までなんでしょうかね。相当高度な専門的技術でなくちゃいけないでしょう。それは国鉄のそういう蓄積があるわけだ。今までの経験で、これをフルに私は動員して、今後の計画の中で大きな指導力をふるわなくちゃならない面だと思ふのです。ただ計画だけはやる、しかしこれは外注だと、こういうことになりまして、これは責任が持てますかな、これは。どうも国鉄関係の技術をさしていらつしやる方から見ても、私はどうも不安な面がつきまといってくるのじゃないかと思うのですが、どうでしょう。

○説明員(藤井松太郎君)　その点に關

○説明員(藤井松太郎君) この問題に
関しましては、昨日お答え申し上げた
通りでございますが、過日も申し上げ
ましたように、国鉄の大部分の工事
は、当方国鉄で計画いたしましたて、そ
れを實際に施工するのは業者である
と、メーカーであるとかということに
なっておりまして、これらの技術面も
相当上つてきましたので、ただいま御
指摘のように、施工は抗道といわず
道といわず、業者がいたすのでござい
ますが、大した問題のないものは、そ
の中心の計画だけを示せば、業者の設
計においてもある程度はなし得る、か
ように存じております。

○岩間正男君 今のこれはどうです
か、このトンネルとか鉄橋です、ね、こ
ういうものはどうなるのですか。

○説明員(藤井松太郎君) これは当方
で設計をいたしましたて、業者が施工い

しましては、外注に出すのにいたしまして、中心の計画並びに指導はいたすのでございまして、外注いたしても差しつかえないと申しますと言いつてもございしますが、輕易なものを外注いたすということとございまして、十分に責任を持つつもりでございます。

○岩間正男君　どうも外注問題はしばしば決算委員会なんかでも論議されてきたし、昨日も論議されたから、くどいことを申しませんけれども、どうも、とにかく工事量の不足とか、それから実際不当工事というのが指摘されているわけなんですわね。それはやはりほんとうに専門的な技術を擁するそういうものが、しかも、ほんとうにフルに活用して、それを増強して運転するという方策をとらないで、外注の方向にウェイトをずつと変えていくというところ、やはり五カ年計画の中で非常に私

は危ない問題があるというふうに考えるのです。で、外注にすれば安くなるというようなお話が昨日あったように思うのですね、これはそうなんですか。

○説明員(藤井松太郎君) 昨日申し上げましたのは、こういう設計であるとか、施工計画といったような、団体も漸次発展して参りましたので、これらのものはひとりで国鉄と申さず、建設省であるとか、道路公団であるとか、こういうものの仕事を漸次転じていくということでもやりますれば、国鉄でやりますよりも高くは相なりません。かように存じておりまして、お答え申し上げます。

○岩間正男君 この問題はやはり決算委員会で問題になったのですが、これは外注の場合ですけれども、直接その

業者にまかせれば安くなるのに、中間の人がまた入ったりなんかして、そのために非常に、ちよつとした二、三千万の工事でもすでに二百万とか三百万とか高かった例があるのです。それから設計料一つ見ましても、たとえば三千万の工事をやる、これは設計料は大體工事費の五％は取るのじゃないかと思う。百五十万くらいになる。ところが、内部で設計すればどのくらいですか。大體三十万とか四十万でこれは工事局で設計すればできるというように聞いておるのでありますが、そうすると、その設計料一つをもってみましても、これは大へんな損害になるのじゃないんですか。これは人員を、その分だけ熟練した人員をもつて充てる、さらにそこを補充していくというやり方の方がずっとやはり国鉄の機動力を發揮するように思うのでありま

すが、どうでございましょうか。これは一例にすぎません。この設計料の問題は、そういう実態はございせんてすか。

○説明員(藤井松太郎君) 私の中し上げましたのは、外注と申しましても軽易なもの、差しつかえないものを、そういつた団体の力を借りようということとでございまして、あくまでも中心になるものは現在の人員をもって十二分にやる、かようなことを申し上げた次第でございす。

○岩間正男君 そういう度数のあればあつても、従来もそういう方法じゃなかったのですか。今度は、工事は二倍になるでしょう。ところが、重要なことだけは依然として工務局でやつていくということになりますと、現在の人員でまかなえますか。

○説明員(藤井松太郎君) 従来やつておつたよりも、そういう面を強化いたして、いくということとでございまして、百八十度方向を要するというものではございせん。

○岩間正男君 そうすると、工務局内部の機構というものは今までと同じですか。そして重点的なところは、こちらで押えていく、しかし、工事は大体昨年の二倍、こういうことがはつきりしているのですか。そうすると、これは経営が大へんことになりはしませんか。今の人員でこれをまかない切ることが出来ますか。たとえば設計のときは、これは簡単なものなら外へ出せるかも知れませんが、重点的なものは全部内部でやるんですか。そうなんです。

○説明員(藤井松太郎君) 昨日も申し上げましたように、工事と申しまして

も、非常に多様でございまして、たとえば車両のごときものは、一つの設計をすれば何十両も作れるといったような性格もあり、あるいは機械のごときものも、その機能を示しましてメーカにこれを設計さすというふうなものもあり、かのごときものは、従来もそういう方法をとつておつたんです。電化といつたような土地に張りついたものは、一々物が違ひますので、こういうものはそれらの数だけの設計が要するというでございす。そのうち、その方法だけを示して、先ほど申しましたように、業者の技術力も高まつてきましたので、これをまかせまして、でき上つたものをチェックして、こちらの注文通りでできたか、かといふことによつて施工する方法もあり、こういう方法も、もちろん国鉄は従来そういう方法よりも、こちらの手で行つたという方法も、これをやつておつたのであります。これを若干緩和いたしましても、現実には差しかえなからう、かように考える次第であります。

○岩間正男君 大体なからうというふうなところなんですか。これはやは私たちがこの点については懸念を持っております。大体外注して、まあ大いにならう。しかし、やはり専門的な業務があつて、その観点から見ると、外へ出して見たが使いものにならない、やり直しというふうなことになるなら、これは非常に不経済なことになるわけなんです。それよりは蓄積力のある国鉄の態勢を強化して、そのところが中核になつて進むのがど

うも本筋のように考えるのであります。けれども、それにしても非常に人員が少い。少くとも一方で工事を二倍にふやすというふうな態勢の中で、私は本会議でも申し上げたのであります。将来、今年度は千三百人、来年度はこれは六千三百人、それから先に行つて一万人くらいは増員はどうしても必要だ、こういうふうには考えられるのであります。そういう点は差しつかえないと、こういうふうには見て進ま

れるのですか。現在もなんじやないんです。仕事はマキシマムになつておるんじゃないんですか。ちよつとちやうと耳にしたのですが、東京工務局の場合だけ聞いても、昨年度、三十一年度は二十七億の工事は二億も余つておる。ところが、三十二年度になると四十二億になる。三十三年度ではお

そらく九十億のこれは工事は二億になる。最終年度になれば二百億になる。これは外注にやる。そうしていろいろな協力を得るとは言いがら、どうして専門的な保安度からいつても、どうしてこれは国鉄のそういうふうな専門的な業務を土台にしなければ、保安度は期しがたいという工事が非常に多いのではないかと、こういう態勢の中で人員の増強をしない。そうしますと、全部がやはりこれは関係者の労働強化というふうな形で、そこにどんどん過大なものを押しつけられるという結果が来ると思つておる。この点を打開することなしに、やはり今度の問題を私は解決するのは非常に困難だと思つておる。この点は十分にやはり考慮してほしいと思つておる。

その次には、五カ年計画を遂行する

面、これは資金の面ですけれども、東海道線なんかとの関連で、これも資金調達はもう十分できると、こういうふうにお考えになつておるのですか、総裁にこれはちよつとお伺ひしたい。思つておる。

○説明員(十河信二君) 十分で思つておる。

○岩間正男君 池田蔵相は、私が本会議で質問したときに、資金調達について、輸送が経済、産業の動脈であることにかんがみまして、輸送計画ができれば、財政あるいは民間の資金を動員してその計画遂行に努力するつもりであります。この答弁しているの

です。これは議会答弁ですから、どうもあまり当てにならない。これと全く反して、今度の予算を見ますと、国鉄当局は最初の要求で政府出資に六十五億を要求されたと思つて、これはゼ口になった。それだけじゃなくて、今までの政府借入金も三十億返還を命ぜられて、そこへもつてきて年末の輸送増強対策のために八億も金を出され

た、そうすると百三億も見込み違ひができた、こういうふうな予算面の問題があると思つておる。これは総裁もすでに御存じだと思つておる。こういう形でぐんぐん締めつけておる。こういう中で、しかも一方では、民間の資金と、民間の資金は御承知のように、最近の状況では非常に逼迫している。こ

ういう中で果してこの五カ年計画を遂行する資金面の計画というものは、今後円滑にいく見通しをお持ちになることができるかどうか。それから政府に對して、これは当初にも中村君からずいぶんこの点は追及されたわけであり

ますけれども、こういう問題についての確固たる見通し、この点は、先ほどの資料の需給計画と並んで運輸大臣並びに国鉄総裁からこの点に対する決意を承つて、私の質問を終りたいと思つておる。

○国務大臣(宮澤胤男君) この資金計画につきましては、しばしばもう少し借入金をもつて値上げをしないで行つたらどうかというふうないろいろの御意見も承りましたが、やはり資金計画は全体としてお話の通り窮屈でもありません。国鉄の大きな尾台をもつて、そして三百七十億、新線を入れます三百七、八十億の資金の調達というところは困難を感じない、この程度にしておく。これを膨大なものにしていけば別ですが、この程度ですと資金の調達は心配ない、こういう見通しをもつてやつておる。

○説明員(十河信二君) 私も同様の見通しを持っております。

○委員長(戸叶武君) これをもつて休

午後一時三十分開会

○委員長(戸叶武君) これより運輸委員会を再開いたします。

午前中に引き続き國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

厚生施設に重点を置いたが、昭和二十四年ごろから保守の復元と一部改良に手をつけているけれども、いまだ戦前の状態に復しておられない。輸送上に重大な支障がいつ起きるかかわからぬという多量な支障がいつ起きるかかわからぬという御存じの通りであります。この点に閣下をいたしまして、少しく御質問をいたしたいと思ひますが、国鉄の輸送の中で、この延長が大体八百十八キロということをおかれれば承知をいたしておりますが、この延長の現在の状態はどうなつておるか、いわゆる耐用年数は四十年と聞いておられるけれども、耐用年数ははるかに過ぎておられるものがどのくらいあるか、あるいは構築材料別にどういふ経過がどういふ形であるか、これが修繕をされておるか、改築というやうな面で考慮されておるか、これらの問題について、特に老朽度の高いものから詳しく御説明をいただきたいと思ひます。

○説明員(藤井松太郎君) お答え申し上げます。ただいま御指摘の通り、延長の延長は全部で八百十八キロでありまして、大体その中で四十四キロ、これは約二十分の一に該当しますが、こういったものが相当老朽度が高くなつておる。しかも、初期にやられたものにおきましては、レンガで巻いておりまして、このレンガの継ぎ目がだんだん弱くなつておるもの、中期のものは、半分はレンガのブロックでやつておるといったやうなものもございまして、早晩取りかえなくちゃならぬものが先ほど申しました四十四キロである。しかし、これは単に耐用年数とか何とかといふものでは、御承知の通り、その延長

を設けました山がどんな山であるかといふやうなことに閣下は承知をいたして、それから、そういった状態をにらみて、最も急を要するものからせつて、改築にかかつておるという状態でございます。いまして、そういったレンガ巻きのやうな資料がございまして、これは御要求があれば提出したい、かように考えております。

○柴谷要君 今のお話だとすると、老朽度の高いものが四十四キロある。これに要する経費といふものは大体どのくらいか。しかも、五カ年計画の中でこれらの問題をどう繰り込んで計画を立てられておるか、その点を御説明いただきたいと思ひます。

○説明員(藤井松太郎君) この四十四キロを改築するといふことになりまして、大体金にいたしまして六十二、三億程度である。かように思ひます。五カ年計画におきましては、千五十九億といふやうな保安対策といふものを計上いたしておりますが、この大きな部分を占めるものは、こういふたひと、延長にとどまりませんが、これらの取りかえでございまして、今後急を要するものから取りかえて、少くとも二年くらいうちにその大半を完了いたし、三年くらいで全部取りかえといたすつもりでおります。

○柴谷要君 非常に計画が緻密であり、しかも、早急にこれが行われるという御答弁でありますので、二、三年という期間中に不祥な事態の発生する憂いがあるかないか、この点当局の意向を聞かしてもらいたい。

○説明員(藤井松太郎君) 不祥の事態が起りましては申しわけないことは当然でございますので、老朽をいたして、そのものも極力警戒を厳にするとか、そういった方法を講じて、こゝろ、二年のうちにそういった事態を起さぬ確信は持っておりますが、とにかくこの老朽度とか何とかいふことが根本的原因でございまして、できるだけ早く取りかえたい、かように存じております。

○柴谷要君 不祥の事態を起したくないといふことで努力をされるということでありまして、かつて国鉄白書が示しておりますように、非常な危険状態にあるといふことが白書で出た以上、国民としては非常に国鉄輸送に對して心配をされていると思ふ。そこで、これに必要な対策として十分予算の措置並びに人為的配慮一切が完全に行われなければ、確信のある回答が行われないと思はれるので、それらの面については十分に対処し得る状態にあるかどうか、再度お尋ねをいたします。

○説明員(藤井松太郎君) この予算処置につきましては、五カ年計画の六千二百億のうち千五十九億を計上いたして、その過半はこういふた線路、車、阿、橋梁、延長といったやうなものになつております。従いまして、先ほど米の国鉄の工事予算が円滑に行われるかどうかといふ心配をいたしたものでございまして、そのうちで、かくのごときものが最も重要なものでございまして、私どももいたしましては、第一次的に力をこらういふ方面に集中してやっております。

○柴谷要君 線路一切を含めて五十九億の予算で、しかも延長だけ手を入れ

ていこうとするのは六十二億というのですが、あまりにも必要な経費に對して盛り込んだ数字が五十九億といふ少い経費に對して、先ほど自信のある言葉を言われたけれども、それで十分やういけるかどうか重ねて質問します。

○説明員(藤井松太郎君) 私の申し上げましたのは、五カ年計画で千五十九億あるうち、延長の復元を要するものが六十億である、こゝろいふに言いました。

○柴谷要君 それでは次の質問をいたしたいと思ひます。橋台、橋脚、これらの問題について、緊急取りかえを必要とするものがどのくらいあるか御説明願ひます。

○説明員(藤井松太郎君) 国鉄の橋梁の延長は大体七百三十九キロでございます。そのうち橋台であるとか、橋脚であるとかいふものの緊急に取りかえなければいけぬものが、大体三千二百カ所見当の取りかえになつておる。これも先ほどの延長と同じく千五十九億の五カ年計画のうち、少くとも二年くらいで大半をやりたい、かように思つております。

○柴谷要君 三千二百カ所二年でやるということになると、少くとも一年に千六百カ所やるといふことになるので、現在の国鉄の陣容なり、予算の実態でできるかどうか。

○説明員(藤井松太郎君) 三千二百カ所と申しますのは橋台であるとか、橋脚の一本々々の数でございまして、その数にしてはむやみに大きい数字とは私どもも考へておりません。従いまして、この五カ年計画の遂行をする行事には異常な努力を要することはあら

んでございまして、十分行へる、かように考えております。

○柴谷要君 それでは次に停車場、構造物、跨線橋であるとかあるいは、橋台、乗降場、こゝろいふものに対して、総数あるいは緊急を要する手入れすべきもの、それから乗降場のような所は木造をいまだ相当数持つておると思ひます、こゝろいふやうな問題について、五カ年計画の初年度にどういふ計画でこれらの問題を予算の中に繰り込んでやういこうとしておるか、それをお聞かせ願ひます。

○説明員(藤井松太郎君) ただいまの御質問にお答え申し上げますが、跨線橋は総数で九百五十カ所ございまして、うち急いで取りかえを要するといふものが百二十一カ所、こゝろいふことに相なり、転車台は総数で四百七十三カ所ございまして、そのうち不良なものが七十一カ所ある。乗降場は千四百九十カ所、すなわち百四十九カ所は木造であるといふことでございまして、これらの取りかえは、もちろん五カ年計画の取りかえの先ほどの千五十九億の予算の中に含んでおるのでございまして、このうち危険であるといふたやうなものを優先的に取り上げまして、これも大体二年くらい、二年少し出ましても三年くらいの間には片づけるつもりでおります。

○柴谷要君 跨線橋はかつて日暮里に大きな事故を起した例があるわけですが、けれども、再びやういふやうな事故の起るやうな情勢にある所はないかどうか、それから緊急を要して修理をしなければならぬ所が百二十一カ所もあり、しかも、これは聞けば二年、三年

という数字ばかり出されておるようですが、果して二カ年で完全にすべて終らせるものかどうか、重ねて質問いたします。

○説明員(藤井松太郎君) かつての事故のようなものを起しましては、まことに申しわけないことは申し上げるまでもないもので、極力警戒を厳にし、なおかつ、危険なものには優先的に措置を講ずるといふようなことをいたしておりますので、そういう懸念はないと、かように信じております。二カ年と申し上げたのでございますが、この五カ年計画遂行の場合にでも、かくのごとき老朽の取りかえ、つまり保安対策といふようなものは優先的に取り上げるものでございまして、大体その金の量にいたしまして、大した金額を占めないで二カ年、おそくとも二年半くらいで取りかえるつもりでございします。

○柴谷要君 ただいままでに質問いたしました隧道なり、橋台、橋脚、停車場の構造物等は、今回運賃値上げを施さなくても当然今までの年間の予算の中で当然行われてこなきゃならなかったと思う。ところが、それが行われずして今回急激にこういふものを二カ年間にやろうという考えになり、しかも、それを實現しようとするには運賃値上げによる増収をこういふ方面に使うという考え方に立つて、しかも、これらの問題によりよく重点的に力を入れていこうと考えられたのか、それとも、ほかの工事と並行して当然やるべきことであるから、これはまあサビスの点にもなることであるから、やろうと考えて二カ年というふうな計画でこの工事につかておるのか、その点を明らかにしていただきたいと思ふ。

○説明員(藤井松太郎君) かくのごとき老朽対策をとりたいということは、国鉄の二、三年來の議論でございまして、一方御承知のように普通の方もございまして、これにも一部こたえなくちゃならぬということもございまして、過去におきまして、十分とは申されませんが、各般の努力を重ねて参りましたが、遺憾ながら予期するやうに片づかなかつた。従つて、今回これに重点的にやつて片づけよう、こういふふうに考えております。

○柴谷要君 国鉄始まつて以來と言つてもいい、神武以來と言つてもいいほど三十二年は工費が莫大にふえた、その工費の中で国鉄がなさんとすることはたくさんあると思うけれども、主として電化であり、しかも、複線化であり、輸送設備の一掃といふことに重点を置いての工事であるかと思ふ。ところが、平常において当然行わなければならない五カ年計画の中に織り込まれてきたということは、いわゆる工費が膨大に取れたという点にかつていふかと思ふ。その工費を十分消化していく上においては、必要なものが備わっていないければならぬ。ところが、これらの工事も究極に終結されるということになると、現在の施設の持つておる要員なり、その他の事情が、果してこの工事をまかな得るだけの要員状態になつておるかどうか、その点を一つ明らかにしていただきたいと思ふ。

○説明員(藤井松太郎君) 五カ年計画の六千億を遂行するというのに相なりますれば、一カ年の工費が一十億をこすというところでございまして、うち車両が大体四割弱、電気関係が三割弱、施設が四割弱といふようなことに相なりまして、初年度につきましては、この施設関係はおよそ五、六〇%増しの計画であるということもございします。従いまして、従来と同じような方法を繰り返す限り、はなはだ至難であるといふことも一応考えられますが、施設を作るといふようなことは、従来国鉄がとつておつたような方法がこれは決して私どもは悪いとは思いませんが、唯一の方法ではございせんので、業界の技術の向上その他を考へまして、もう少し国鉄でやることを外部に請け負わせることができるのではなからうか、かような方法を講ずることによりまして、もちろんその本質をどうこうといふことではございせんが、強化し得る、しなければならぬと、かように考えております。

○柴谷要君 そこで、こまかいことを少しお尋ねしたいと思ふのですが、五カ年計画の一カ年の目標を達成するたためには、いろいろと国鉄当局においても至難な問題があるかと思ふ。特にそのような情勢の中で膨大な工費を監督し、しかも設計をし、これを万端漏なき態勢にしてやらせようとするには、どうしても人の面からいつても相当な人数が必要になつてくるかと思ふ。ところが、平常において定められた定員、これすら足りない、そういう事実が明らかになつております。というのは、これは一例でありますけれども、工事事務所の定員を見ますと、定員が百四十一名、現在百四十二名で五十九名の欠員、技術係においては六百七十三名の定員があるにもかかわらず、四百六十七人、いわゆる二百六人という欠員なんだ、この技術係というのは、御承知の通り設計をしたり、監督をしたり、重要な仕事である。しかも、工事係は百四十三人のところ八十三人で六十人の欠員だ、こういうような事情で平常の業務すらこれらの定員が十分充足されていって手一ぱいといふところへ、こんな膨大な欠員を生じておいて、しかも、大きな予算を振り向けたら、国鉄として、果して今藤井君が言われたような実績を上げられるかどうか、非常に要員面で私は心配するものです。この点をどういふふうに考えられておるか、定員を即時充足する気があるかどうか、これを一つお尋ねしたいと思ふ。

○説明員(藤井松太郎君) 御指摘の面は、従来通りやつておるのではとうていこなせないから、方法を変えようといふことでございまして、定員の面に關しまして、そういう方法をとつて工事を遂行するというので、しかしやれるやれぬの議論にあらずして、それが無理であるといふようなことになりますれば、国鉄全体として考えるべきものでありますので、全体の観点において解決したい、かように思ひます。

○柴谷要君 国鉄全体の問題として処理をしていこうとしてもですね、この工費、事務所関係の技術係とか工事費、こういう職種は簡単に他の職種から配置転換すれば足りるというものは、ないと思ふ。そこで、全般的にないでやることは、経営上必要なことであるけれども、果してこういふような重要な職種の者に対する対策が今日

までとられておつたかといふと、おそらくとられておらなかつた、こう思う。そこで、具体的な例として一つ私どもの方からお知恵を貸して上げたいと思ふことがあるのです。というのは、いわゆる過去において降職者が千九百十六人もいるのです。これは有能な士が、しかも、りっぱな技術者をたぐわえ、知識を持ちながら、これが労働職に下げられて、過去においてははるばるな職責を果しておつたのだが、定員の関係から下へおろされた人があるわけですから、千九百人。その中で調べてみると、あるいはしかるべき学校を出た十分設計もでき、監督もできるような技能を持った人が現在労働職におる、こういうものを上げてその労働を充足すればできるのです。これをやる気があるかないか、この点一つお尋ねしたいと思ひます。

○説明員(藤井松太郎君) 御指摘のやうな方法をとりませんが、それを引き上げたあとをどうするかという意味合いにおきまして、全体的な運用において解決したい、かように思ひます。

○柴谷要君 それを引き上げるという御意思が十分にあらわれるかどうか、重ねて質問します。

○説明員(藤井松太郎君) ただいま申し上げましたように、あとの問題が解決し得ますれば、さうな技能を有する者は当然取り上げて使うべきものである、かように思ひます。

○柴谷要君 それでは、あとの補充をしてもらへれば、そのやうな処置をとつて十分に技能者を適任適所に使いたい、こういふお考えでございします。

か、あとが補充がつく見込みがたてば、

○説明員(藤井松太郎君) 技術者を適在適所に使うということが、ひとり要員が足りる足らずの議論にあらずして、当然の処置であらうと思ひます。全体のワタにおきまして、そういういた処置をとったその穴をどうするかといったようなものが解決すれば、そういう足る足らぬの議論の外に所を得さしむと申しますが、そういう意味合いで引き上げたい。かように存じます。

○柴谷要君 そうしますと、現在国鉄は大きな工事を国民の要望にこたえて完成をしなければならぬ、こういうことに相なりますれば、理想であるところの設計なり、あるいは工事の監督、こういうものに対する必要人員はどうしても充足しなければならぬ、こういうふうな考えをわけです。そのためには今申し上げたように、十分その職責を果せる人が今日勤務で働いておる、これを内部の運営によって引き上げ、しかも、そこに穴があけばそこを充足してもらおうという建前が立つならばより一そう工事の進捗状態なり、あるいはすべての問題が円滑にいくと、こういうふうな考えられるが、そのような方向を打ち出されたならば適切な手を打つ、こういう態度であるかどうか、副総裁からお答えを願ひたいと思ひます。

○説明員(小倉俊夫君) 先般工事事務所長の全部を集めて、工事の施工につき打ち合せ並びに指示をいたしましたが、そのときに要員の点につきましてもいろいろディスカッションをいたしました。国鉄は今回運賃値上げをお願いしておりますので、一方、極

力合理化をはかり経費を節約すると、こういう意味合いからで得る限り増員はいたさないでいきたい、こう考えたい。要するに、毎年々々自然退職もございまして、そういう場合の補充は重点的にいたしていくということを考えております。また、このいろいろの点で、たとえば工事関係につきましても、線路が重軌条になり、まくら木がコンクリートまくら木にするというふうな設備の強化をいたしますれば、やはり保線関係の手がすく、あるいは車両も更新せられれば修繕関係も楽になるというふうないろいろの点がございします。で、直ちに職種のほかの職種に移すというふうなことはできませんけれども、いろいろな総合的な運用によりまして、この非常な手不足な所を比較的楽な所から回すというふうな総合的な運営をやつて参りたい、かように思つております。

○柴谷要君 どうも国会の答弁ですから本音を吐いていただけないような気がするんですが、非常にごもっともですが、国鉄は自體、非常に要員問題については真剣になつてもらわなければならぬと思ひます。というのは、数字が示しておりますように、きのうもちやつと申し上げましたが、昭和二十九年度の国鉄、専売、あるいは電電、郵政、こういうものと比較すると、三十二年度の要員は、二十九年度は四十四万七千七百二十五人だけけれども、国鉄は輸送が上り、線路の増設がなされ、しかも莫大な新規工事を引き受けた、そういう事実の中において四十四万七千七百八人と、マイナス十七人という形が出ておるわけです。ところが、電電なり郵政なり、少くとも一万五千人

いし一万二千人の人間がふえておるわけですから、そののみか、政府が非常な合理化とか何か押つけて——国鉄には非常に極端に押しつけているけれども、国家公務員の関係すら二千九百四十六人、暫定要員で六百二十人と、いわゆる三千五百人も人間がふえておるわけですね。こういう状況と比較して、国鉄があまりにも膨大な数字、いわゆる四十四万という大きな世帯でありまして、それから、まあその中で運用がつくかどうかというところの考えから国鉄に要員というものをながめ、しかも、決定をされて動きのとれないような状態にしておくというところは、これは国家的な損失じゃないかと思ひます。そこで、私ももとしまして、事実国鉄が必要な人員であるならば、とにかく国会の名において、国鉄の要員事情というものを少しくめんどうを見させるという方向に持つていかなければならぬ問題だと、こう考える。そこで、運輸大臣お疲れのようでごさいます、この問題について、政府の中で十分一つやる意思があるかどうか、この点運輸大臣に質問いたします。

○國務大臣(宮澤胤男君) しばしばお答えしておりますように、国鉄の近代化に伴う設備の改良その他によつて、要員をそれから捻出していくというところで、大休今のところはやつていく、こういう見通しであります。

○柴谷要君 大臣は非常に物わりのいい人なんです、今の御答弁ではどうも私びんと来ません。というのは、今数字を申し上げて、非常に工事事務所等が悲鳴をあげておる状態を申し上げたんですが、それらの状態に即してぜひお考えをいただきたいと思ひます。

まあ要員問題は幾ら申し上げても尽きない話でありますので、以上で打ち切りたいと思ひますけれども、国鉄の現実は、人があればもつと貨車も動く、こういうふうな私見でおる。というのは、少くとも私も私どもが地方を視察をし、調査をして参りました結果、貨車の効率が上がることも、乗務員、機関車乗務員がい、しかも、これを担当する操車場あたりの要員をもう少し増し、もらえば貨車の効率は上がる、そういうことを私も見てきておる。ところが、国鉄は要員がいなために、現在の人間でオーバー・ロードさして働かして、まあ、あのような六八%しか要求にこたえられないという状態であると思ひます。貨車の不足あるいは客車の不足というふうなことはありますけれども、少くとももう少し要員の事情を見て勘案していただかなければ、国民の滞貨というものに対する、多少の上回った輸送ができると思ひます。この点は真剣に政府としても一つお考えを願ひたい、五カ年間の事業遂行の上においては、金ばかりいたしても、これに必要な態勢をやはり備えていかなければならぬというところで、一そう大臣の政府内におきます御努力をお願いいたしますと思ひます。

次は、国鉄宿舎の問題について、少しくお尋ねをいたしたいと思ひます。今国鉄の宿舎は、現有数が六万一千七百五十二戸あるということがいわれておる。これは容易ならぬ問題だと思ひます。国鉄の宿舎は、まあ一種二種、三種という宿舎があるわけですが、御存じの通り、国鉄は輸送の第一

線になつておりますから、業務的にこういう宿舎に多くいるわけですね。まあ不祥の事態が起きたときに、官舎に在る連中は夜の夜中でも引っぱり出されて使われる、こういうためにそれを与えておるわけですね。六万一千七百五十二戸もある官舎の中で、その一割以上がすでに危険な状態にある、こういう状態。それから荒廃しておるものが二千五、六百もある。普通健全といえれば、これがまあ二万戸程度のものだ、こういうことになる、宿舎というものは話ばかりであつて、まことにこれに居住しております職員のかく一日の労働を終つて帰る、ここの場所である宿舎が危険な状態にある、こういうようなことで果して国鉄の第一線を完全に守れという總裁なり、あるいは運輸大臣の訓辭だけでは私はいかないと思ひます。で、この宿舎の問題を、どう五カ年計画の中で繰り込んで考えられるのか、これは重大な問題でありまして、特にその責任ある人の明確な一つ御回答を願ひたいと思ひます。

○説明員(小倉俊夫君) 仰せの通り、宿舎につきましては今まで手の回りかねている点がございます。また私も考えます。に、国鉄の輸送力というものは単に車両とか、線路とか、そういうものの強化ということばかりでなく、最も重大なことは働いておる職員の努力、勤勉さにあると考えるのでございします。そういう点から申しまして、宿舎等につきましては、疲労が回復する、あるいは十分休養がとれる、こういうことを念願いたさなければならぬのでございします。で、従来そちらの方に手が回りませんでした、とにかく今回は耐用年数の越えた老朽

また、国鉄宿舎の問題について、少しくお尋ねをいたしたいと思ひます。今国鉄の宿舎は、現有数が六万一千七百五十二戸あるということがいわれておる。これは容易ならぬ問題だと思ひます。国鉄の宿舎は、まあ一種二種、三種という宿舎があるわけですが、御存じの通り、国鉄は輸送の第一

線になつておりますから、業務的にこういう宿舎に多くいるわけですね。まあ不祥の事態が起きたときに、官舎に在る連中は夜の夜中でも引っぱり出されて使われる、こういうためにそれを与えておるわけですね。六万一千七百五十二戸もある官舎の中で、その一割以上がすでに危険な状態にある、こういう状態。それから荒廃しておるものが二千五、六百もある。普通健全といえれば、これがまあ二万戸程度のものだ、こういうことになる、宿舎というものは話ばかりであつて、まことにこれに居住しております職員のかく一日の労働を終つて帰る、ここの場所である宿舎が危険な状態にある、こういうようなことで果して国鉄の第一線を完全に守れという總裁なり、あるいは運輸大臣の訓辭だけでは私はいかないと思ひます。で、この宿舎の問題を、どう五カ年計画の中で繰り込んで考えられるのか、これは重大な問題でありまして、特にその責任ある人の明確な一つ御回答を願ひたいと思ひます。

○説明員(小倉俊夫君) 仰せの通り、宿舎につきましては今まで手の回りかねている点がございます。また私も考えます。に、国鉄の輸送力というものは単に車両とか、線路とか、そういうものの強化ということばかりでなく、最も重大なことは働いておる職員の努力、勤勉さにあると考えるのでございします。そういう点から申しまして、宿舎等につきましては、疲労が回復する、あるいは十分休養がとれる、こういうことを念願いたさなければならぬのでございします。で、従来そちらの方に手が回りませんでした、とにかく今回は耐用年数の越えた老朽

また、国鉄宿舎の問題について、少しくお尋ねをいたしたいと思ひます。今国鉄の宿舎は、現有数が六万一千七百五十二戸あるということがいわれておる。これは容易ならぬ問題だと思ひます。国鉄の宿舎は、まあ一種二種、三種という宿舎があるわけですが、御存じの通り、国鉄は輸送の第一

線になつておりますから、業務的にこういう宿舎に多くいるわけですね。まあ不祥の事態が起きたときに、官舎に在る連中は夜の夜中でも引っぱり出されて使われる、こういうためにそれを与えておるわけですね。六万一千七百五十二戸もある官舎の中で、その一割以上がすでに危険な状態にある、こういう状態。それから荒廃しておるものが二千五、六百もある。普通健全といえれば、これがまあ二万戸程度のものだ、こういうことになる、宿舎というものは話ばかりであつて、まことにこれに居住しております職員のかく一日の労働を終つて帰る、ここの場所である宿舎が危険な状態にある、こういうようなことで果して国鉄の第一線を完全に守れという總裁なり、あるいは運輸大臣の訓辭だけでは私はいかないと思ひます。で、この宿舎の問題を、どう五カ年計画の中で繰り込んで考えられるのか、これは重大な問題でありまして、特にその責任ある人の明確な一つ御回答を願ひたいと思ひます。

資産の取りかえということで、減価償却費も見込んでございますので、そういう資金を利用いたしまして、従来取りかえるべくして取りかえられなかった宿舎等に十分力を入れて更新して参りました、かような方針でございます。

○柴谷要君 これは重ねて御質問いたしたいと思うのですが、実は私が北海道を少し回りましたときに、雪の中で目撃したことなんですが、おもやと便所が別々にある。それで実は夜の夜中子供が小便を足したくなったといつて、あの雪の深い中をおもやから出て便所通いをしますと、もう一時、二時子供のために便所へ連れていく、帰ってくるという朝まで足が暖まらずにしまつてしまふ、十分な熟睡もできない、こういう官舎が北海道にはたくさんあるわけですが、で、こういう実態の中で、しかも、そのおもやたるや、何十年前に作られたのか知らぬが、国鉄は八十五年の歴史を持つておりますから、八十五年前に作つたような家が北海道には並んでおるわけですか。しかも、戸数は六万何千戸あるから、国鉄は一番宿舎もたくさんあるし、どうのこの世間は批判をしておりますが、実態はそのようなものではない。しかも、その職員の勤務というものは、これによつて義務づけられておるようなので、普通の民家に住まっておるようなわけにはいかぬ、家へ帰つても勤務のようない気分が抜けない状態で宿舎におるわけですか。しかも、その宿舎が今申し上げたように、おもやと便所が別々だ、しかも、おもやを調べてみると一問しかない、これでも国鉄職員であるから宿舎に入れてもらつてゐるのだ、こういうことで世間からうらやまれて

おる。ところが、そういう所に住まいたくはないという者が大半おるわけなんです、で、こういうような施設を早急に改善をして、少くともおもやに便所を取りつけて、深夜起きたけれども、あとは足が暖まらずに夜明けまで眠れなかつた、こういうような宿舎を与えておかないように十分に対処する考え方があるかどうか、これを重ねて質問いたします。

○説明員(小倉俊夫君) 私も雪国に育ちましたので、夜便所がおもやと離れておる家にも住んだことがございまして、そういう人たちの難渋はよくわかるつもりでございまして、それで北海道には御指摘の通りに便所がおもやについていない、非常に不便を感じておるといふこともございまして、また水が非常に悪い、こういう公舎があることも承知しております、で、そういう所へはぜひ重点的に住居の改善、更新に力を入れて参りたい、こういうふう

に考えております。

○柴谷要君 今国鉄の方針は、この宿舎はいわゆる通常経費を使つて建てるということになっておらないで、いわゆる鉄筋コンクリート作りは、しかも共済組合の、職員が積み立てたような金の中から鉄筋コンクリートを作つておるわけですか。ところが、そういう戸数では老朽のものと比較をしてまあ近代的な、多少文化的な生活ができるというところで鉄筋コンクリートなどを建てられておりますけれども、これは国鉄のお金を使つておるわけじゃない、さういふ点で、さういふ金を使つて宿舎を作る、さうしてまあ運営をしてきたのでありますけれども、最近はそのういふことは

やめられた。やめられた以上は、従来そこで使つてきたような金はおもに修繕であるとか、あるいは改築等に向けられておつたと思うのですけれども、今後ともやはりその方針を進めていかれるつもりであるか、それとも第一種のような義務的なものは、どんどん建てて充実に得るようになっていくのか、この点一つ重ねてお尋ねいたします。

○説明員(小倉俊夫君) 宿舎につきましては、鉄道経費と合せまして共済組合の資金で建てて参りたい。共済組合の資金で建てましたものは、年賦で国鉄が買ひ上げるといふ両方の方式で参りたいと、かように考えております。

鉄道の経費でただいま三十二年度に計画いたしておりますものは増設で百戸、取りかえて六百戸、更新で三百九十戸、合せまして一千九百戸でございまして、これの予算は概略八億を予定いたしております。また共済組合の資金によりまして新設あるいは取りかえをいたしますのは、大体一千二百戸ばかりでございまして、約十五億ぐらいを予定いたしております。

○柴谷要君 まあ宿舎ばかりに金をかけるわけにもいかないとはいいます。けれども、危険という六千五百戸の戸数に対して、今の計画では非常に少なぬるような考え方がわくわけですが、けれども、この危険というものは、早く取り除くように国鉄としては十分に入つたが危険だと、こういうようなことをかりにも職員に与えるようなことになりまして、これはもう疲労の回復どころではなしに、かえつて家庭に帰つたならばよけに疲労すると、さういふことで、重要な運転に携わ

るような者には危険の上もないと思ふ。どうかその点は十分に一つお考え願ひたい。それのみか、これは宿舎の問題を離れてやはり同じような系統でありますけれども、

「委員長退席、理事大倉精一君着席」

機関士なり、あるいは車掌が勤務をして乗り出す、しかし、夜間目的地に達して次のダイヤに乗つて引き返す、こういう場合、仮泊所があるわけなんです。この仮泊所等を調べてみますと、さういふと、おそろく一人一畳は当らないじゃないかと思ふほど狭い所に、機関士、機関助士あるいは車掌等が雑居して、次のダイヤを待つて乗つてくる。たとえば、仙台から上野へ着いた。次の列車へ乗りかえるのに、上野の仮泊所へ泊るところが、仮眠する場所が一人一畳にも当らないような施設で、果して、これで疲労が回復するか。完全な運転を望むのが私は無理だと思ふ。こういう点にも、一つ十分調査をされて、不備な点があるならば早急に直す、こういうことで調査を一つ至急に願ひたいと同時に、これらの面には重点的に一つ予算を割いて改善をするように、特に強く要望しておきたいと思ふ。まあ、借り上げ官舎とか、あるいは指定官舎がありますけれども、そのような状態が今どういふふうに変更されつつあるか。これは厚生局長さんの方に数字があるかと思ひますので、一つお聞かせ願ひたい。

○説明員(長尾頼隆君) 今の御質問に對しまして御答弁申し上げますが、先ほど副総裁が言つておられましたように、三十二年度といたしましては、大体三十一年度の倍程度の予算を使ひまし

て、こういう悪い宿舎の取りかえ、あるいはまた更新、また、第一種宿舎の不足分の充足ということに努めておるわけでありまして、宿舎の点につきましては、共済組合資金と両々待ちまして、三十二年度におきましては約二千二、三百戸のものが新たに増設されていくような姿になっておるわけでありまして、それから先ほどお話のありました乗務員の宿泊所のことでありまして、これも、前年の倍程度の金をかけましてその整備に取りかかるような本社の計画もございまして、なお、こまかい、休憩室とか、あるいはまた慰安浴場といふような設備につきましては、これはそれぞれ各鉄道管理局で、主管費目によりまして、その管理局の事情に應じまして、管理局長が、御承知のことかと思ひますが、小工事費で適切に今進めていたしておるわけでありまして、それも、三十一年度に比べますと、三十二年度の予算が相当大きくなる、おかげをもちまして、これも約倍程度の整備が行へること今このところなつておりました、私の方でも極力これを推進して参りたいと、こう考えておる次第でございまして。

○柴谷要君 本社の計画では、大体昨年度の二倍ぐらいの予算を使つてやろう、さういふことらしいのですが、二倍の予算をとつて、どの程度の要求といひますか、本社でながめたところの乗務員の宿舎その他が改善されていくか、その内容をちよつとお知らせ願ひたいと思ふ。

○説明員(長尾頼隆君) 内容のこまかい点につきましては、特に、今おっしゃつておられるような乗務員の仮泊所とか、あるいはまた、仮眠をとる宿

泊所のような所につきましては、私どもの方では、予算の大きな計画だけは示しまして、具体的な問題につきましては、それぞれの管理局長が地方の職員に要望に適切にたえていただく、こういう姿勢で参っております。特にこの一兩年、その点につきましては、相当整備の域には達しておるわけなんです、三十二年度におきましては、一そうその点が今よりもずっと改善されていくと私も考へておるような次第でございます。

○柴谷要君 今のお話ですというところ、ある程度本社で計画をされ、予算を支社に渡せば、支社の方で管理局ごとにその計画遂行のためにはいろいろな事情を調べてやると、こういう状態でございませぬ。

○説明員(長尾頼隆君) そうでございます。

○柴谷要君 非常に柔軟性があつていい考へ方だと思ふのですが、より一そうこれらの問題は——かつて總裁が参宮線の事故等においても、犯した罪に對してはまことに申しわけないけれども、乗務員その他のいわゆる疲労度を少なくするためにこういったような面にも重点的に力を入れてやりたい、こういう御発言があつたことで非常に好感を持たれてゐるわけですね。特に私は要望したいことは、今申し上げたように、住居が危険だなどといううちに住まざる、それから一疊に満たない所に仮眠をさせて、一泊して十分休養させられた、疲労度がなおつた、こういうふうにはどうしても言えないと思ふ。この面は厚生面として十分に一つ国鉄として力を入れて、ぜひ早急に十分な施設のできるよう努力をしていた

だきたい、かように考へます。要望を付してこの問題を打ち切りたと思ひます。

次はどうも問題が起きるような気がしてならないことが一つある、これを御尋ねしたいと思ふのですが、それは、東京のどまんなかに東京鉄道管理局庁舎というのがある、これは、御存じの通り、バラックで五棟建つておりますけれども、二階建てのバラックです。これはもうすでに耐用年数といふところ、ね、とにかく地震でもありますというところ、二階にはおれない。重要な書類をたくさん積み重ねると、一階がしなう、こういう状態になつておるわけなんです。私どもはもう数年前から、膨大な用地を管理局は持つておるけれども、用地を整理をして一階建ての近代化建物にして東鉄管理局をつつばなものにしたらどうか、こういうことを提案したのでありますけれども、それが依然としてそこな修繕程度で、膨大な敷地を持ち、しかも、バラック建の五棟を置くわけですね。これは非常に合理化を叫ばれておる国鉄としては、まことにどうもその逆を行つておるような状態にあると思ふ。この点については、とにかくあそこは五千坪と聞いておる。五千坪という膨大な敷地を持つていてああいうような危険な庁舎にたくさん職員を置くというところは、万が一事故が起きてからでは取り返しがつかぬと思ふので、東鉄管理局の庁舎をどういうふうな本社として考へられておるか、この点一つ担当の方から御説明をいただきたいと思ふ。

○説明員(小倉俊夫君) 御指摘の通り、現在の東京鉄道管理局の建物は、非

常に脆弱でございます、恥を申し上げるようですが、たびたび消防庁からも指摘を受けております。それから二階に大ぜい固まつては上れないというような程度でございます、はなはだ恥かしく限りだと思つております。これは早急に何とかいたさなければならぬと考へておりますが、何はさて、目抜きのでございまして、何はさて、それはきつめて慎重にいたさなければ、用地を分割して他に委譲するとか、そういうふうな措置をいたします。については十分慎重に慎重を尽さねばならぬ、こう考へておる、来年度におきましてはできるだけすみやかに何とか処置をつけたと考へておる次第でございます。

○柴谷要君 今までの庁舎の問題については、他の地所との交換とか、あるいは払い下げと云々というふうな申請がいろいろあつたように聞いておるのですが、その中で、あの用地を払い下げることによつて膨大な金が入る。それによつて管理局を近代的な建物に仕上げる、こういうふうな構想がだぶでござい、当時、今の局長さんではありませんが、何代か前の局長さんは非常に熱心にやられたのですが、本社としてまあ決定しかねるというふうなことで、今日までできておると思ふのですが、その中には専門家が多数入つてゐるのですけれども、不祥な事態が起きたときには、国鉄のどうも専門家が当てにならないというふうなレッテルを張られてしまふと思ふのです。私は過日、小さな地震でありましたけれども、二階におつたのですが、とてもじゃないが、いたたまれないくらいひどい、これは運輸委員会の皆さんに御視

察願おうと思ふような場所です。とにかく国鉄としては早急に、東京鉄道管理局の庁舎新築の問題は、来年度あたりというお話でありますけれども、できれば年内にも企画をされて、そう簡単にできるものではないから、そう簡着工されるように、ぜひこの問題を処理されることを希望しておきます。

それから次は、東京駅の小荷物扱い所の隣接の所に用地があるわけですが、これもまた国鉄用地であつて垂ぜんの的だと思ふのです。現在千代田区の土木出張所が使用中でありますけれども、あそこは非常に国鉄将来の問題として、いろいろな設備を国鉄としてしなければならぬ場所であると思ふのだが、国鉄としては将来に向つてあの用地をどういうふうにお考へになつてゐるか。あれから先は組合の労働会館がえんえんとそびえているので、あそこを利用する方法によつては、相当に国鉄としては大きな仕事ができる場所だと思ふのですが、どのようにお考へになつておられますか、この見通しについてお聞かせいただきたいと思ひます。

○説明員(藤井松太郎君) 東京付近の改良計画と申しますか、計画に關しましては都市交通その他関連をいたし、鉄道といたしまして、中央線並びに房総線の処理といったような問題もありません、鏡意研究はいたしておるのですが、かくのごとき案で進むのだという段階までは行つておらぬのであります。

○柴谷要君 まだ大きな用地を持つていても将来どう使うというふうなことは考へておらぬ、こういうお話であります、実はあそこを貸してくれという出願者がたくさんおるといふことも聞いておるわけですね。名だたるものを申し上げますと、日本科学技術連盟会館を作りたいとか、産業交通会館を作りたい、あるいは、東京都観光会館を作りたいというふうなことで、たくさん国鉄に関連を持たせた何々交通会館、あるいは何々観光会館、まあ、あそこも国鉄に密接な関係を持った名前をくつつけて、一そうして国鉄用地を何とか手に入れようという動きがあるように聞いております。ところが、あそこは御存じの通り鉄道会館ができた上に大丸が乗つた。しかし、日本の表玄関、民衆駅とは言いながら、下が駅となつて二階にデパートがある、こういう形はあまりよろしいものではないと思ふのです。まあ非常に交通政策としてまずいんじゃないかと考へます。建物ができただけ以上は、中身にけちをつけるということも好ましくないから申し上げませんで、けれども、あの小荷物の扱い所の方からずつと鐵道會館の方にかけては、これは国鉄として十分に考へて利用されればばりつぱなものができる。しかし、これを外部に渡すことによつて、あそこを東京駅というものがおかしなものになつてくるので、日本の表玄関ですから、少くとも空地の利用ということについては十分一つ、国民の注視してゐる所でもありますから、十分一つお考へ願つてこの処置に誤まりないようにぜひ一つ当局においても考への上でやられていただきたい。これも希望を申し上げてこの問題を打ち切りたと思ひます。

次に、これはお母さん方の要望で、私どもの方にたくさん陳情が来ておりますが、踏切の問題について、少し

りの事故が非常に多くなつてきまして、学校にお子さんを送る、あるいは買物に出かけるというようなことで、国鉄沿線の人々たちは非常にこの踏切りについて心配されているわけでありますが、現在第一種、第三種、第四種といったような、国鉄では踏切りを三つに分けているようでありますけれども、どうも第四種という踏切りは全然警報

りまして、この踏切り事故が最近非常に目立ってふえております。これにつきましては、私ども也非常に憂慮いたしております、この本社の中に踏切り事故対策委員会というものを設置いたしまして、特に踏切りに関する限りにおきましては、この点について特段の対策を研究いたすことにいたしております。

機もなければ、警手もない、この踏切りが非常に事故が多い、こういうことがいわれているわけです。そこで、第一種は踏切り警手のいる所で職員がちゃんとついてこれはやっておりますから大した問題はないと思うのですが、三種、四種について、大体国鉄の方で十分調べられたと思うのですが、三十年度ないし三十一年度に、どのくらいの事故件数が起きているか、またこれが国鉄の責任において起きた事件はどのくらいか、あるいはこれらの踏切りで起きた事故に対して、国鉄はどういう補償をしているか、これらについて、多少こまかい質問でありますけれども、数字をあげてお知らせを願いたいと思います。

なお、一昨年以来踏切りに関する、これはいろいろな諸工事、改良のための費用といたしましても、相当の小工事を踏切り対策として各局に通達いたしております。御承知のように踏切りの問題につきましては、全国に非常に数が多いございいますので、本社で一つの具体的ないわゆるローカルティと申しますか、地形上の諸条件等具体的に条件はなかなかつかみにくいし、また、なかなかそういう莫大な仕事もできませんので、管理局長の判断が一番正しいと思います。いわゆる金額をもって管理局に分けてまして、逐次改善をはかっていただいているのでございします。なお、本年になりまして、政府におかれましても、この問題は非常に

○説明員(石井昭正君) 大へん申しわけございませんが、ただいま御質問になりました数字にびつたり合う数字を持っておらないのでありますが、自動車その他車馬の踏切り事故の件数が最近非常にふえております。昭和二十五年が一千八百五件でございましたのが、三十年は千九百四十六件になっております。それで一般の歩行者の方々、こういう方の事故は、これは昭和二十五年が三百四件、三十年が三百九十八件、こういうような状態でございまして、結局自動車交通の急激な発達によ

重大な問題であるということでお取り上げになりましたして、内閣におきまして交通事故防止委員会の中に特に踏切りに関する部会を設けてまして、この問題についての審議を重ねておりまして、すでに審議が進んで、ある程度の結論に到達するような時期に参つております。私どもといたしましては、この踏切り対策に対しまして、われわれだけの手を打てる範囲内におきましては格段の努力をして、財政上の措置もいろいろやりくりして参りたいと思つております。何分根本的な問題には道路と

関係でありますので、関係の建設省なり、あるいは地方自治団体というような方ともいろいろ打ち合せて実施いたさなければならぬ点もございますので、これらの点については政府にお願いたしましたして、ますます推進をはかって参りたいと、かように考えている次第でございます。

○柴谷要君 私の調べた範囲では、第一種の、いわゆる踏切り、警手を配置している第一種の踏切りで昭和三十年度に七十二件の事故が発生している。その中で大体二十件ないし二十二件ぐらいが国鉄の責任の事故である、こういうふうなデータが出ているわけです。

りておるのにもかかわらず、それを突破したとかというようなのは、これは通行者あるいは車馬の方の責任でございますので、私の方としては補償をしておらないと思いますが、まことに申しわけないことでありますが、警手の遮断器を上げる時期が間違つたというようなことで事故を起した場合には、これは損害額を補償しておる、賠償を申し上げておるわけでございますが、ただいまそれがどのくらいになるかと、いう数字はちよつと持つておりませんので、後刻お調べいたしましたしとお知らせいたしたいと思ひます。

○理事(大倉精一君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

の二つもつけて注意を与えるか、それとも警手をつけるか、こういうようなことについて御検討を願ったことがありますか。それとも調査してみようという気持ちになられますか、この点一つお尋ねしてみたいと思います。

○説明員(石井昭正君) まことにおつしやる通り、第四種踏切りにおける事故が一番多いのであります。これは防禦設備がないために起つておるといふことも確かでございますが、私ども実は毎日運転士の報告を聞いておりますと、率直に申しますと、カラスの鳴かない日はあつても踏切り事故の少ない日はないという工合に痛感いたして

おります。その

所で七十二件も発生して、その中で二十件ないし二十二件は国鉄の責任だ、こういうふうになっておりますけれども、これはまあ踏み切り警手の責任が問われて、二十二件ということが出ているのだと思うのですが、第一種ですらこういう状態です。それから第四種においては千六百件から千七百件に及ぶところの事故が起きておる、こういうことであります、これに対して困

○理事(大倉精一君) 速記をつけて。
○柴田要君 国鉄で一番どうも経理に
明るい、業務に明るい石井さんから御
答弁が得られないので非常に残念であ
りますが、私の調べた範囲では、二千
七百三十五万三千円という支払いをし
ているわけです。二千七百万円からの
支払いを三十年度においてしているわ
けです。だけれども、これは見舞として
も出ているところもあると思う。そ

と、第四種におきます随切り事故の大部分は、これは自動車の運転手の方が一たん停止をなさったならば相当、八〇％ぐらいは防げるといふような事故が非常に多いわけでありませう。従つて、ほんとうにそこに何らかの警報的なものがあれば非常に効果が上るといふことを痛感いたしております。さしあたり、私どもは第四種につきましても、今までの警報と申しますが、ここへ随切りがはいるといふことをつと

鏡の責任ではないと言ひ切つてはお
ておくわけにはいかなさうと思つたので、
これらの事故の問題については、国鉄
としては相当補償というか、見舞とい
うか、支出をしていると思う。それ
大體三十年度、三十一年度は、どのく
らい国鉄として経費を使つておられ
るか、そういう数字がわかりましたら一
つお知らせいただきたいと思ひます。
○説明員(石井昭正君) たゞいまお
のございましたように、警手をつけて
おります踏切りにおいて事故が起つた
場合には、これはちゃんと遮断器が下

こゝて私は第四種の踏切り、全然きつもない、道路はあるけれども、柵もない、こういうような所でもあ千五百件、千六百件の事故が起きている。そういうような第四種の踏切りが三五千六百二十百余カ所もある、国鉄はこう發表している。三万六千のうちで千六百件も起きているのだけれども、この二件も踏切りでも必ずしも一件ずつ起きたわけではない。そうではなくて、事故の非常に多い所があるけれども、二件起きた、三件起きた、こういう所がある、と思う。こういう所には少くとも警報機

明確なものにし、あるいは予告標をつけて、相当百メートルぐらゐ前からでもわかるようにし、あるいは夜間でもわかるように夜光塗料を使うというようなこともいたさせておきます。ただ、これを機械化したしましたり、あるいは踏切り警手をつけるということになりますと、相当の経費あるいは要員を要しますので、この点は私どもといないまして、全部各踏切りの実態調査をやつて交通量との関係、それからその他の諸条件に基く安全度というものの

を、これも非常に最近の統計数字の発
達がございまして、各方面のたんの
うな方にお願ひして、検討して、た
いま取りまゝとております。これらの
結果によりまして、私どものやってお
ります踏切り対策委員会の活動を活発
にして、国鉄のことが急所だというよ
うな所には適切な手を打って参りたい
と、かように考えております。

○柴谷要君 踏切りの問題については
以上で終りたいと思ひます。

重ねて、他の問題に移りますが、次
は、どうも問題が問題だけに、一つ端
的にお尋ねいたしますが、実は衆議院
の決算委員会でも問題になりましたガ
ード下の問題、これに対する国鉄とし
ての態度として管財区を設けてこの問
題を整理したい、こういう気持ちで管
財区の設置をしたようでありまして、
私はこの機構に対して質問いたした
と思ふのです。まあ東鉄管理局のよ
うに管財部を設け、しかも、管財部の中
に事業課と管理課が設けられて、
そこでも十分に仕事をやっておった
わけですが、ところが、たまたま一、二
の不心得者が出たために、国会の問題
になつて追及されると管財区を設けて
処理をさせるということになつたよう
であります。私はこの考え方がどこ
にあるのかさっぱりわからぬ。でガ
ード下だけの問題を処理するの、下の
機構を作つて、そこでやらせるという
考え方が果して妥当な考え方であるか
どうか、私どもはむしろそういうもの
を作らうという考え方がおかぬの
じゃないかと思ふ。区などに問題を処
理させるのじゃなくて、むしろ管理局
の中に、これらの問題の処理に当る委
員会でも作るというのなら別です。私

は担当者が事務的な扱いだけで、かり
にまあ管理課の人にしまして、まあ
管財部の人にして、これは単に職員
は事務的な仕事をするだけだ、しか
も、その大綱の決定その他については、
少くとも管理局長を中心にしたところ
の部長さんぐらゐの間で、施設ある
いは管財部、あるいは営業部、こういう
関係の部長といたつたような人たちが
委員を作つて、最終的にはそこが
すべてをきめる、こういうふうな下
のものをふやすのじゃなくて、上にし
かりした権限を持たして、こう
いう形が私はガード下の問題を処理
するに當つて一番いい考え方じゃない
かと思ふ。最近、これは最近な例であ
りますけれども、むしろ、何といいま
するか、業者等とのつながりが、業者
の方が利口になつて、最高幹部のこ
ろへ行くよりも、何というか、中堅の
事務を扱つてゐる人間をおとりにし
た方が問題がやりやすい、こういうこと
で、一係長、一課長をもうらくるよ
うに方針を変えてきた。そこにどうも
誘惑に乗りがちなものが多くなつてき
たんではないか、こう思ふのです。そ
れをまた管財区などというものを作つ
て、それに事務的な仕事をやらせるよ
うにいたしますと、そういうものに
わゆる飛びつきやすいようなものを
作つてやること自体が、これでは国鉄
が考へてゐる機構改正の考え方と全く
逆な考え方が出てきてゐる。私は将来
を憂へるのですが、こういう管財区設
置については、どういふ確信をもつて
作られたか、どういふ確信でやられる
か、これをまず最初にお尋ねいたした
と思ひます。

○説明員(小倉俊夫君) 御承知の通
り、近年、ガード下の問題がいろいろ
御批判を受けまして、これは国鉄とい
はしまして急速に何とかいたさなけ
れば申しわけがない、ということに相
なつたのでございまして。ところが、ガ
ード下は、戦後いろいろ世の中が混乱し
ておりましたときに、いろいろな、多
少貸し方につきまして疎漏もございま
したし、名義人がまた貸し、また貸しを
いたしまして、はつきりした姿になつ
ておらなかつたのでございまして。そ
れで、それについては従来保線区ある
いは建築区というのが、本来の保守業
務のほかにガード下の監督をしており
になりました、思うような監督もでき
ないし、また帳簿と實際が非常に狂つ
てくる、というような姿になつたのであ
ります。それでどうしてもガード下を
はつきりさせるには、現状の調査をし
分たしますと、今後のまた貸しそ
のほかを嚴重に取り締める、というこ
とで、厳格にいたしますために、どう
しても従来の建築を保線区にまかして
おいたのではいかぬ、また専門のこ
ろで台帳の整備をしつかりしなければ
ならぬという建前で、管財区を作りま
した。従いまして、管財区は全く現場
機関でございまして、ここで判断をす
るという業務は、だれに貸すとか、あ
るいはどうするかという方針的なもの
、あるいは契約関係は扱はせなかつ
てもりでございます。

【理事大倉精一君退席、理事木島虎
藏君着席】
で、管財区の前に作りましてのが管財
部でございまして、これは従来東鉄が
営業部の中の事業課でやっておられ
たので、やはり営業部長というのは運
用に専念するのが、やはり片手間にこ
の重大なガード下の管理をするとい
うことはとうていできない、という意味で
管財部を設置いたしました。管財部長
は管理局長のすぐ下でございまして、
管財部においてはそのガード下の企画を
する、あるいは契約をする、重要なもの
については、管理局長が監督をす
る、こういう建前にいたしまして、従
まして、上から申しますれば、鉄道管
理局長がガード下に対する権限を持
ち、その下の営業部が責任を持つて契
約事項をいたし、その下の管財区は全
く現場の作業をいたしまして、保安、
監督等をいたす、というのと同時に、現
在の帳簿の整理その他をいたす、全
場機関のつもりでこしらへた次第であ
ります。

○柴谷要君 その考え方が私は非常に
危険だと思ふのです。かつてはこうい
う御答弁を当局がしておるわけだ、非
常にガード下の問題については、方針
を立てて処理に當つてゐるけれども、非
常に暴力事件等が起きて、危険な状態
が起きて、しかも、入つてゐる人間が
多い、非常に悪い言葉でいうなら
ば、非常にもうけ仕事をやつてゐる連
中が多い、やまかん仕事が多い、こ
ういふことでこの問題を扱うについては
慎重を要するし、思うやうに行つてお
らぬ、という国会答弁を幹部の方々がさ
れてゐる。そこで私どもが危惧するこ
とは、国鉄が厳然たる方針を打ち出し
て、その方針でやるとするならば、む
しろ複雑な機構を持つことよりも、今
国鉄の責任のある管理局長を中心とし
た幹部の方々が全責任を負つて既定方
針を遂行する、いかまをしない、こ
とには、私は単なる管財区を設けられ

たから十分な監督ができ、そして今
のような不祥事件が再び起きないか
と、そして、そうでなくてむしろさうい
う事件を誘発するものになりはせんか、
こういうふうにかへる。とにかくこれ
は国鉄に向つて一、二の汚職が出たか
らといつて、国鉄全体をガード下で汚
名をきせよう、ということは、これは筋
の通らぬ話です、實際のことを申し
上げて、それじゃどうか権威のある
方が行つて、ガード下の問題がすぐ解
決がつくかといつても、おそらくつか
ないと思ふ。それだけに皆さん方の苦
慮、いろいろやつておられると思うの
ですが、私はむしろ管財区などを設け
て、国鉄の人員の足りない方へ余裕を
振り向ける、ということに、むしろ
管理局長を中心にしてスタッフをそろ
えて方針を下す場所を設けて、現在管財
部があるのですから、管財部に十分な
仕事をやらせる、こういうことの方が
私は国鉄としては筋の通つた行き方だ
と思ふ。たまたま、私はひがみではな
いけれども、国会の決算委員会でも追
及されたので、苦しまぎれに管財区でも
設けて、というふうなことが出てきた
のじゃないか。そうとすれば私はあま
りに輕率な措置である、こう思ふ。
ところが、新聞で、国会で問題にな
つてゐるのに管財区を設けたところが、
某氏がどうのこうのと新聞に出ました
が、私はこの真相というものを調べて
みた。ところが、秋葉原―御徒町間
においてこのガードの売買があつたわけ
です、あの事件の中に、国会で問題にな
つてゐるうちにあつた。一コマ二百四
十万で買ったわけだが、その管財局の
嘱託になつた男に実は二万円を贈つた
わけです。これも本人に手渡したわけ

でなしに、為替が何かでこの二万円を家庭へ送った。これは本人が非常に注意を与えたいのです。今国会でこういう事件が起つていさなかに売買することはいかかと注意をした。そうしたところが、為替で二万円という金額を家庭へ送ってきた、こういうことを実は聞いたわけです。私はそういう点で、これはあとで尋ねたいと思うのですけれども、今度管財区を設けた、しからば、今日のような問題がほとんど起きないかと思う。大いにそういうわけにはいかぬと思う。でありますから、少くともこの問題を扱うについては、かつて四、五年前に、東鉄は非常な決意をして業者に一切新設ガード下は貸さぬという方針を立てられたのですが、それがいつの間にか方針が変つてきた、そこに問題があると思うのですが、国鉄がしっかりした線を打ち出して、これは必ずこれらの問題は排除していくことができるのじゃないか。ですから、国会の決算委員会に合致させるために管財区を設けて、国鉄が真剣にやっているとしよう、仕事をさせるということだけでは問題は解決しない。でありますから、十分事後に問題が発生しないように御注意申し上げると同時に、そういう国会の追及をある程度——これは必要なことを聞かれた場合にはお答え願うことにしてもいいのですが、必要以外のことを、管財区を設けてすぐ処理しますなどということは、これは本旨でもないことを言われたなと私は思ったのです。だから、そういう気持で国会対策で管財区を作つたように私は思つてお

が、あなた方が考えられる実績を上げられるかどうか、これは副総裁に質問するのはちよつと酷かも知れませんが、そういう機構改正は私は好ましいとは思つておりませんので、一つ時期があれば管財区については再検討をする心がまえがあるかどうか、お伺いしておきたいと思ひます。

○説明員(小倉俊夫君) 私の申し上げ方が悪かつたのかと思ひますが、実際の機構は先生のおっしゃる通りでございます。管理局長が全責任を持つ、そのスタッフとして管財部長があるのでございます。実際のガード下のすべての事項は、ここに示はれて決定されるのでございます。ただ、管財区と申しますのは、現場の機関で手足になりまして現地を調査し、台帳も作り、あるいは実情を調査する、こういう機関でございます。これは単なる手足にすぎないのでございます。

それから実は仰せの通り、決算委員会で大へん問題になりましたが、これは重々私どもの方が悪かつたので、この点につきまして、高架下をどういふふうにしたら問題にならぬような措置がとられるかというのを研究いたしました。やはり従来の保線区、建築区、片手間に限るだけではとうていできない、こういう考えのもとに管財区を作つたのでございます。

○柴谷要君 それでは話を次に移したと思ひますが、管財区を作つたところが、またそこに人選をされて行った人間が不祥事態を起したというのでその責任を問われて、東京鉄道管理局長と総務部長が戒告処分を受けた、こういうことが新聞に載つております。私は、これは世間に対するいわゆる国鉄

当局が行なつたこれはまあ新聞辞令かと思うのですが、局長なり総務部長が、管財区の助役なり区長なりあるいは係員を選考する場合に、果してこの人間が適任である、おれが目で見ても、これは管財区の区長だ、助役だ、係員だ、こういうふうな品定めが局長なり総務部長にできるかという、私はできないと思ふ、そのおせん立てをしたのはだれか、こういうことになる。そうすると、少くとも管財区を設置して、その人選を少くとも推薦をし、決定をしたのは、僕は管理局長なり総務部長ではないと思ふ。しかも、いわば人事課長が人事の問題については全責任があるかと思ふのですが、そうでなくして、これらの人選に當つた人は不問に付されていふと思ふのですが、私はこういう、表面の責任を問われたから、問題が発生したから、管理局長をすぐ戒告だ、訓告だ、総務部長が担当だから戒告だ、訓告だ、これで世間をごまかそうとしても私はだめだと思ふ。少くともこれを真実に推薦をさせ、人選を決定したところの人たちにこの誤まりがあつたのじゃないか、私はそう思う。少くとも事前に、彼が保線区にいてどういふ仕事をやってたか、彼の日ごろの行動はどうであつたかというのを十分見ていた人間が管財区の助役なり区長に推薦をした責任者でありますから、これらの連中こそ大いに責任を感じなければならぬ。形式的な戒告なり訓告などというものは、管理局長、総務部長を、簡単にやり得るからといってやるのが、私は実際に今後問題に処理するいい方法ではないと思ふ。これはあえて管理局長や総務部長に僕は同情するわけ

ではありませんけれども、形式的な処分では私はだめだと思ふ。少くとも、新しい機構を設けてそこで人選するかには、多数の人の御意見を徴して決定はされたいと思ひますけれども、おせん立てをし、しかも、それを最終的にいわば局長なり総務部長というのはいくら判を押したのじゃないかと思ふ。そういう人に責任をとりまして、あの実質的にこれを推薦した人間には何ら問題がなかつた、こういうことでは将来やはり問題を残すのじゃないかと思ふ。だから形式的な処分はおやめになつて、実質的に、こういうものをおせん立てをした当面のほんとうの責任者はしかるべく処置をすべきじゃないか、そういう人間こそ、まあ私はひどいことをしろとは言いませんけれども、戒告、訓告ぐらいは当然あつてしかるべきだ、こういうふうな思ふのですが、その点いかでございませうか。

○説明員(小倉俊夫君) この今回の管財区は、ガード下を矯正するという意味のもとにできたのでございませうから、単なるその異動は、厳選に厳選を重ねるべきものだ、実はこう考えたのでございませうが、それでしかし、いかに厳選をいたしましても、この人があるいは司直の容疑を受けるか受けないかというふうなことは、これはなかなか判断できるものではございませう。そういう点につきましては、事情を酌量すべき点はあると思ひますが、何はさて今回の管財区を作りますには、その目的が目的でございませうからして、やはり原則としてはあまり長くそういう職務に携わつておつたような人は、まあ理屈は問はず一応避けて、清新な陣容でやるといふのがいいのでは

ないか、そういうような場合に、まあこれは結果論でございませうが、結局結果として容疑者を出したということにつきましては、やはりそこに慎重さをいささか欠いたのではないか、しかも、人事と申しますのは、これは局といたしまして最も重要な事項でございませうので、やはりそれを決裁した局長なり総務部長なりが責任を持つという点も、これは当然ではないか、かように考えた次第であります。

○柴谷要君 確かに責任体制を確立するという点については、私も副総裁の御答弁の通りだと思ふのでありますけれども、実質的にこれは、こう申し上げると局長を何かかばうようにとれるかもしれないけれども、この間北海道から来たばかりですね、それで人の品定めということができる立場じゃない、ただ管理局長なるがゆゑに処分をされた、こういうことなんですね。そうすると、私どもに言わしめるならば、これは形式的な処分だと、こういうことになる。ですから、この事件を起した機構なら機構という人間をよく知つておつて、これを管財区の助役に推薦することが最も適任だというふうな思つておつて推薦した人間があらうと思ふ。こういう人間こそ管理局長、総務部長にかつて多少の処分をさるべき性格のものじゃないか、こう思ふわけです。私の言うことは無理じゃないと思ひますが、いかがでございませうか。

○説明員(小倉俊夫君) そういうお考え方もあると思ひます。ただ、あると云ふと失礼でございませうが、そういうことも十分思考されるのでございませうが、局長が長くおりました、下の

人の人物、性格なりは全部が全部わかってるとは考えられませんが、やはりそういう点がございまして、人事というものは、最高責任者がその当人は知らなくともやはり責任を持つべきものだ、こういうふうな考え次第であります。

○柴谷要君 まあ、私の考えと当局の考えとは少し違いますから、これ以上追及するのはやめにしますが、実は私は少しおかしなことを局内で聞いたわけですが、というのは、事業課の木藤係長は事件が発生しない前に、これは係長として不適任だから他に移そうと、こういうことで当時局長、次長あるいは関係の課長が相談をして異動しよう、こういう考え方で話を進めていた。ところが、たまたま本社の人ですけれども、東鉄に行かれて、木藤はもう少しあそこでもんだう見てやってくれぬか、こういう話を局に言った。ところが、局の局長さんなり次長さんなりあるいは総務部長が、先輩だか何だか知らぬが、何を言うのだ、お前らは局の人事にまで介入しちやいかぬといっておどかされた人がいるという。こういうことでは何か事件が発生した人間を擁護している人間が本社におるといふことになってしまうので、これは容易ならぬ私は問題だと思ふのです。私が特に副総裁に申し上げたいことは、こういう問題を軽々しく扱つておる本社にそういう重要な人がかりにおるとすれば、これはもう内部の人事という面からも十分検討してもらわなければならぬ、こう思う。幸いにこれがうわさにすぎればけっこうですけれども、これはうわさじゃない、事実らしい。こういうことになると、私は特

段に名前を申し上げる気持ちにもなれませんが、役職も申し上げようとは思っておりませんけれども、これは皆さんよりも後輩であり、何といひますか、労働問題等については最も無理解な人間ですから、私はこういうことを申し上げるわけですが、こういうことは容易ならぬ問題だと思ふので、今後とも部下の中にはそういう不心得なものもいるかと思ひますので、特段と御注意をお願いしたい。こう思うわけですが、以上でもってガード下の問題は終りたいと思ひますが、私も皆さん方とともに国鉄には二十五年もおりましたので、国鉄はどうかかわいものではないとせん。そのためには国会の中においても戦いたいと思ひておりますけれども、少くともこういう問題は、国民全般が興味を持って新聞を見ますので、こういうものが発生した場合には、事実は事実として伝えなければならぬ、国鉄としてのきぜんたる態度を新聞に発表してもらふということも必要ではなからうか、かように考えますので、今後十分につつ御注意をなされまして、ガード問題等の問題をすみやかに解決をして、国民に明るい希望を与えていただくようお願いいたします。

一人で長時間取りましたので、次に相澤さんに譲りたいと思ひますが、輸送の問題についての質問はいずれ目であらためて伺うことにして、以上をもつて私の質問を終ります。

○相澤重明君 副総裁に一つお尋ねしたいと思ふのですが、これは総合的には運輸大臣並びに企画庁長官にお伺いしなければならぬ問題ですが、考え方として一つお尋ねをしておきたいので

すが、今回の国鉄運賃の値上げを行うということは、この修正五カ年計画の理由を見れば、ここに書いてあるのはきわめて簡単に述べておられるわけですが、何といひても輸送力増強のために運賃の値上げをしなければ資金調達はできない、こういうふうなまあいわれておるわけですが、そこで今までのいわゆる政府なり国鉄当局が三十年十二月のこの経済五カ年計画を樹立した当時の考え方である、いわゆる最近の日本経済の伸張が、よく話に出るところの神武天皇以来の好景気だ、今後も神武天皇以来の好景気を持続するのだという、こういうことで運賃値上げというものが考えられたと思ふのであります、その以前における国鉄当局の経営自体というものを考えてみると、これは経営が赤字で悩んでおったと、つまり国鉄自体は、輸送力増強ということ

を今はいわれておりますけれども、今まではつまり国鉄自体の赤字があるから、その赤字を何とか合理化政策なり、あるいはまた減価償却を行うためにいわゆる運賃の値上げというものを考へておったのじゃないか、こういうふうな考へておったのじゃないかと思ふのですが、その神武天皇以来の好景気のために、この輸送力増強というものを今か

ぶせてきたけれども、ほんとうの腹は国鉄自体の赤字をなくする、そのための運賃値上げではないかと思ふのですが、その点いかがでしょうか。

○説明員(小倉俊夫君) 今度の運賃値上げをお願いしましたのは、運輸省にもございす通り、老朽資産の更新と、それから輸送力の増強、こういうことでございす。で、老朽資産の取りかえというのは、これは原則的に減

価償却費でまかなわなければならないのが、従来それだけの余裕がなかった。減価償却費は普通損費にしまったものであります、それがまかなえなかつたというところは赤字であつたということでございす。

それからまた輸送力の増強につきましても、これはある程度の借金しかできない現状でございすから、その不足を補うというためには、やはり自己資本を増強したい、こういう考へに立つてお願いしたものであります。

○相澤重明君 国民大衆から、今度のこの国鉄運賃を値上げする、こういう感情、いわゆる国民大衆の感情論からいけば、

【理事木島虎蔵君退席、理事大倉精一君着席】
運賃の値上げをすれば、自分たちの今までは殺人的な混雑であつたり、あるいは今までは不便を来たしたものが解消するのだ、こういう考へ方に立つてい

ると思ふのです。ところが国鉄自体は今副総裁の言われたように老朽施設をかえるとか、あるいはまた国鉄自体の赤字をなくするために実は何とか運賃値上げをやりたいのだ、しかしただ運賃値上げだけを目標に出せば国民大衆から反響を食う、そこでこの輸送力の増強という、いわゆる最も国民大衆が飛びつくような名目を私は持つてきたのじゃないかと思ふ。いわば国鉄当局にいわゆる政府——これは先ほど申し上げたように政府のお考えを根本的に聞かなければならぬと思ふのです、政府が国鉄当局に命じて、苦肉の策として国鉄の運賃値上げをいわゆる輸送力増強という名目にかえて行わし

めたのじゃないか、こういうふうな考へられるのですが、この点は事務当局の責任者としてはどういふふうな、政府からあなたの方に指示をされたか、あるいはまた国鉄自体としてはどういふふうなそういう問題を考へてゐるか、この点をお尋ねしたい。

○政府委員(權田良彦君) これはこういうことになつて思ふのであります、同じ実体を財務的な面から御説明申し上げるか、あるいは資金的な面から申し上げるかという、一つのことを二つの違った色で照らして御説明申し上げてゐるのでございまして、すなわち財務的な面から申し上げますと、国鉄経理、国鉄財政の再建ということはどういうことであるかと申しますと、まず第一に運賃というものはそのあり方として、少くとも運賃の四原則に従いつつ原価を償ふものでなければならぬ。その原価というものは具体的には経費、利子、債務取扱諸費、租税公課、減価償却費、予備費、さらに若干の設備資金繰入額及び必要最小限の債務償還額、これが原価であらうと思ふのであります。この点については経営調査会をわすらしまして、長期間にわたつて検討していただき

ました結果も同様であらうと思ふのであります。で、これに対してさらに、従つて、こういう原価をまかなう運賃というあるべき姿に置きますと、今度資金的にこれをひっくり返して見るとどうなるかという、この減価償却費を計上するということによって老朽資産の取りかえができる、さらに若干の設備資金繰入額によってこれは事故防止であるとか、

めたのじゃないか、こういうふうな考へられるのですが、この点は事務当局の責任者としてはどういふふうな、政府からあなたの方に指示をされたか、あるいはまた国鉄自体としてはどういふふうなそういう問題を考へてゐるか、この点をお尋ねしたい。

○政府委員(權田良彦君) これはこういうことになつて思ふのであります、同じ実体を財務的な面から御説明申し上げるか、あるいは資金的な面から申し上げるかという、一つのことを二つの違った色で照らして御説明申し上げてゐるのでございまして、すなわち財務的な面から申し上げますと、国鉄経理、国鉄財政の再建ということはどういうことであるかと申しますと、まず第一に運賃というものはそのあり方として、少くとも運賃の四原則に従いつつ原価を償ふものでなければならぬ。その原価というものは具体的には経費、利子、債務取扱諸費、租税公課、減価償却費、予備費、さらに若干の設備資金繰入額及び必要最小限の債務償還額、これが原価であらうと思ふのであります。この点については経営調査会をわすらしまして、長期間にわたつて検討していただき

ました結果も同様であらうと思ふのであります。で、これに対してさらに、従つて、こういう原価をまかなう運賃というあるべき姿に置きますと、今度資金的にこれをひっくり返して見るとどうなるかという、この減価償却費を計上するということによって老朽資産の取りかえができる、さらに若干の設備資金繰入額によってこれは事故防止であるとか、

めたのじゃないか、こういうふうな考へられるのですが、この点は事務当局の責任者としてはどういふふうな、政府からあなたの方に指示をされたか、あるいはまた国鉄自体としてはどういふふうなそういう問題を考へてゐるか、この点をお尋ねしたい。

○政府委員(權田良彦君) これはこういうことになつて思ふのであります、同じ実体を財務的な面から御説明申し上げるか、あるいは資金的な面から申し上げるかという、一つのことを二つの違った色で照らして御説明申し上げてゐるのでございまして、すなわち財務的な面から申し上げますと、国鉄経理、国鉄財政の再建ということはどういうことであるかと申しますと、まず第一に運賃というものはそのあり方として、少くとも運賃の四原則に従いつつ原価を償ふものでなければならぬ。その原価というものは具体的には経費、利子、債務取扱諸費、租税公課、減価償却費、予備費、さらに若干の設備資金繰入額及び必要最小限の債務償還額、これが原価であらうと思ふのであります。この点については経営調査会をわすらしまして、長期間にわたつて検討していただき

ました結果も同様であらうと思ふのであります。で、これに対してさらに、従つて、こういう原価をまかなう運賃というあるべき姿に置きますと、今度資金的にこれをひっくり返して見るとどうなるかという、この減価償却費を計上するということによって老朽資産の取りかえができる、さらに若干の設備資金繰入額によってこれは事故防止であるとか、

す。ですからいわゆる国鉄の運賃というものは国家的ないわゆる交通政策に基いて運輸省なり政府がこの運賃というものの基礎を私に考えておるのだ、こういうふうな考えでいるのです、その点運輸大臣いかがですか。

○国務大臣(宮澤胤男君) 運賃制をそれだからやめるといふわけにはいきませんで、しかしそういう点は政策的に考えておるといふことはございします。

○相澤重明君 そういたしますという、いわゆる国家的な交通政策として、いわゆる総合的な施策の上に立つたのが、今回のこの国鉄の経営あるいは採算、こういう面から考えたのが運賃値上げの問題であるということになると、先ほど相澤局長のいうように、いわゆる財務的あるいは資金的にこれらに投資金額というものを考えていかなければならぬ、こう思うわけですね。

従つてもし国家的なこういふいわゆる交通政策の面から考えてくるならば、先ほどお話があったように新線の建設をすれば、当然これは採算が合わない。しばらく赤字になる。こういうことは私はあると思うのですが、その点は大抵はいかがお考えになっていますか。

○国務大臣(宮澤胤男君) それはもう新線を設けますと、やはりその線が赤字ですから、赤字はふえていくことは事実であります。

○相澤重明君 大蔵省の主計局次長が御出席だと思つておりますが、ちよつとお尋ねをしたいと思つて、国鉄の公共性という建前からすれば、今いった国鉄の利用者である乗客だけにすべての負担をまかせることはできない、こういうのが、今大臣がい

われたところの政府のいわゆる政策的な運賃をきめたことになる。そこでそういうことになるという、乗客だけに、あるいは荷主、国鉄を利用する人だけにいわゆる運賃をまかせるという、資金を作らせるということではなくて、政府も当然援助をすべき立場にある。政府も国鉄に対しては、総合的な判断の中から、政府予算の中から出資を行う、こういう考え方が立つと思つておりますが、大蔵省のあなたの立場ではどういふふうにお考えになって

いますか。

○政府委員(宮川新一郎君) 相澤委員の御指摘の点でございしますが、国鉄の事業を拡充いたしまして、もろもろの建設を行うに当りまして、利用者である乗客だけにその負担をまかせないで、政府としても何らかめんどろをみるべきじゃないかという点につきましては、御承知のように特別会計でやっております時代、並びに公社になつてからの時代を通じて、名目的な政府の資本金はわずかでございますが、すでに国鉄自体の資産再評価額立金は一兆億をこすような状況でございます。まして、時価に換算いたしますと、二兆をこすのではないと思ひます。それにつきましては、その全額を出資しておる政府としては、何らの対価の要求をしていないのでございまして、現在一つの独立した公共企業体としてあります以上、この経営につきましては、一つの企業体としては独自の自立性をもつてやうていくべきじゃないか。それに対して国から国民の税金をもちまして、その経営のために助成をするというところは適當ではない、かように考えまして、政府として

は出資等の形はとらないということにいたしておるわけでありまして、ただ必要な資金につきましては、低利の資金を出すために、全体の財政融資の枠の中におきまして、総合判断をいたしまして、所要額を融資する。かような考え方で臨んでおるわけでありまして、

○相澤重明君 これは私もまあ考えるのに、社会党の考えと与党である自民党の諸君の考えとはやはり若干違ふところだと思つて、これはやはり基本的には少くとも国の基幹産業であり、重要交通政策である場合には、単に乗客とか荷主だけの利用者だけに負担をさせるべきことは、公共性ということは言えないと思つて、

うすると理論的には先ほど相澤委員のいうに、当然政府が出資を行うべきである、こういうことは私は國のいわゆる政策の進め方の中で言えるのではない。ただ大蔵省としては、国鉄の膨大な資産を評価をした場合、国鉄の公共企業体という名目にとられて私はその独立採算制が可能であるという考え方を持っていると思つて、これは明らかに先ほど相澤委員も岩間委員も午前中にいろいろ質疑を行なつた中に言われておる通りに、国有鉄道、いわゆる国有国営の当時の考え方がほんとうに公共企業体というものの精神に立脚したように直つておるかという、それはなつておらない。責任は国鉄公共企業体というものにかぶせておるけれども、実際に戦前から引き継いだそれうしたもろもろの要素というものがなくされておらぬ。こういうところに私は国鉄が実は公共企業体になつておつてもびつこである。こういうふう

に思つてゐるわけなんです。ですからそ

ういうことをもし直すとすれば、当然資産の再評価の問題にしても、あるいはまたそうした総合的な資金調達の問題については政府が援助をすべきではないか。なぜそういうことを申し上げるかという、これはまあ大臣にも伺ひしておかきやならぬのですが、国家的総合的な交通政策ということからすれば、運輸機関の相互間の輸送調整とか、あるいは海陸輸送の適正分野というもののについては当然これは運輸省自体が考え、政府もその政策を考へていかなきゃならぬと思つて、あなたはこの問題についてどうお考えになつてゐるのですか。

○国務大臣(宮澤胤男君) 今のたびたびお話があります、国鉄の公共性のあり方から利用者だけの運賃値上げという負担にまかせないで、国家もその一部を負担したらいいじゃないか、こういう御議論は御議論としては私はもちろん賛成であります。反対はいたしません。しかし日本経済全体から見ると、今日の段階において国鉄というものが非常に大きな国家的資産をまかされておる、そうして独立企業体としてやうていく。そこでこの日本経済全体を見ても、政府の力も限りがあるし、政府の力というものは金の面からいへば税金であります。国民全体から税金をまかなうか、利用者の立場だけでまかなわしていかうかという、これはそのときの経済の段階できめることである。ですから国鉄企業体であるから、政府は一切これには将来とも何らの資金のまかないもしてやらぬという意味じゃありません。今日の段階においては、そういうふうにして国の総合的な力を發揮させて日本経済を發展さ

せていく、この段階においては政府としてはその持つてゐる資金をもつと足の弱い方面に、それはその企業体の方へは金を投じていいが私企業の方へは援助するのはおかしいというふうな意向のお話もあります、私企業でも今日はやはり国家の一つの国民経済を持つていく重要な役目を果してゐる。その一つの部面が足弱であればそれへ持つていって、やはり国民の税金で、ある程度は助成をしていく、こういう形をとつて総合的に考えていく、ですから決してそのあなたの方のお考え方をわれわれは反対するものでもなし、建前が違ふのでもない。今日の段階において国鉄に無理に金を投じなくてもいいんじゃないか、それでも今日の運賃がほかの諸物価、もしくは生活の上非常に高くなつておつて、これではもうこれ以上、運賃にまかなわすことはいけないのだ、しかし国鉄はこうしな

きやいけないのだというふうな段階になつてくれば、国家としてもこれは考えなくちゃならない。そういう点を私は無理のないようにこの日本の経済というものを持つていかなきゃならぬ、そういう観点からであります。また今の運輸の問題を総合的にいろいろ配慮していく、これはもう当然やらなければならぬ。そのときにまた重点をどこに置いていくか、足の弱いところ、力の足りないところへ順次重点を置いて国家的施策をしていく、こうい

うか、常識な考えで、どうも三百六十億に余る運賃の値上げをやめておいて、その金だけを国家から出していけ

ということは、今日の経済全体の調整がこれでとれていくとは思ひないので

あつて、こういう点を一つすなおに御了解を願いたいと思ひます。

○相澤重明君 これは運輸大臣に再度お尋ねしておきたいのですが、あなたのおやり監督をする、運輸大臣が監督をするところの造船ですね。この造船の問題については、二十九年にあれだけ国民全般から批判を受けた造船業が起きたのです。それは莫大なる利子補給を行なつた中に実はあの汚職というものが生れてきたわけですね。その後二十九年度の決算、あるいは三十年度の決算、これを見ても私どもは決算委員会の中でもこの点は指摘をしたのでありますけれども、実は今造船界はいわゆる神武以来の好景気という事で、もう三年も四年もの仕事を持つておる。そうして日本は世界にもう一番になるか二番になるかというところまで実は好景気であるし、また船もどんどん作つておる。こういうおるにもかかわらず、利子補給は今行なつておるわけですね。いわゆるあの当時の四社が問題を起したのがいまだ決算委員会の中でも完全に処理がされておらない、こういうことがあるわけだが、この点について同じ基幹産業として、しかも当時の不景気のときならば、これはまああなたもおっしゃるような問題が私はあるかと思ふのです。総合調整の上からこれは陸上で輸送がしきれないから海上の輸送もやらなければならぬ、あるいは貿易もしなければならぬという意味においてのこの総合政策の中からは出てくるかと思ふのです。しかし今日のような段階でもなおかつそういう利子補給の道が全部断たれておるわけではない、こういうふうな形にもしなるとするならば、国鉄の問題に

ついては何も一割三分必ずしも上げなくても私はやはりそういう点が出てくるのじゃないか、これは一割になるのか、あるいはまた八分になるのか、あるいは一割八分になるのかという議論はありますね。今政府の出したのは一割八分、一割五分から一割三分という線に落ちついてきたけれども、そういう基準はあるかもしれないけれども、同じ基幹産業についてもそういうことが言い得ると思ふのです。そういう点について、これは大蔵省の考えもあるかと思ふのですが、運輸大臣の同じ監督の立場における造船の問題についてあなたはどう考えるか。それから大蔵省の主計局長の方では、同じそういう決算委員会の中でも問題になつておるような利子補給について、あなたが大蔵省としてはどういうふうな考へておるのか、この点をお尋ねをしておきたい。

○国務大臣(宮澤重男君) お話の通りでありまして、造船については、三十二年度から利子補給をやめたわけですね。全部やめてしまひました。しかしながらそれと、あなたの考へとわれわれと同じように、しかし新線をやつていけば赤字になつていく、赤字が多くなる。ですから今日までは新線もあまりやらなかつたのです。実際いいますと、五十億圓や七十億圓の今日の金で新線をやるもやらんもない。私どももやはり今日の日本経済からいへば少くとも百五十億とか二百億というものを新線の方へ入れていいと思ふのです。しかしそうなれば国鉄に対する赤字は多くなるから、そういうように大きな金額を入れようというときには、国鉄に対する新線建設の利子くらは

補給していかねければいけないだろう、こういうふうな考へております。そういう考へを持つておるわけであります。すでに一方において、造船の利子補給はやめてしまひ、この国鉄に対しては将来大きな計画を持つたならば、利子くらは補給して、国家の何でいかなければならぬ。また国鉄の会計全体が利子の補給だけでは足りないのだ、しかし新線はどうしてもやらなければというときになつたら、あるいは今の新線を公債だけでやらしておるものを、借入金でやらしておるものを、一部国庫負担にするという時代もくるかもしれない。しかし、それはやはり日本の経済としては私はうまくいかないときである。しかし、一時的にそういうときを経れば経済が伸びるといふことなら、それはそういうことも考へなければならぬ、こういうふうな考へております。

○政府委員(宮川新一郎君) 利子補給、あるいは出資につきましては財政的の援助がまちまちであるという御指摘であります。確かにその通りでございますが、造船利子補給につきましては、御承知のように日本が戦前海運界におきまして、戦後非常に外航船舶が減つて参りました。それがために物資の輸送につきましても外貨を要する外国船舶に頼らなければならなかつた。外貨の節約、外貨の獲得の面につきましても、外航船舶の補充をはかることが必要であつたわけでありました。しかも金利についても、国際金利に比して国内金利が高いというやうなことで、利子補給をなしたわけでありました。ところが、御指摘になりましたやうに、海運が非常に好況になつて参りました。最近の経営状況は良好になつて参りました。このような段階におきまして、なお利子補給を継続することは適當でないと思へましたので、今回予算ではこれを計上しないことにいたしましたのであります。

また別の例を引きますと、たとえば日本航空株式会社にございまして、これも同じく航空機を利用する旅客を獲得いたしまして、外貨の獲得なり、あるいは日本人が渡航する場合にも外貨を節約するという事で、これはやはり国際的に日本航空株式会社が競争に負けていくためには、経費のお金なり、出資等を行ひまして、経営の基礎を固める必要がある、こういうやうなことから新機購入等のために出資をしたわけでありまして、これにつきましても、補助金につきましては今年度は計上いたさないことにいたしましたわけでございます。

計画から見れば非常にわずかなものであります。新線建設につきまして多少の赤字はふえましようが、現在国鉄自身は営業額と申しますが、黒字の分はおそらく運輸省あるいは国鉄から御答弁がさきにあつたかと思ひますが、私の承知しておるところでは、二〇%程度であつて、あとは赤字というふう聞いております。さうな状況にありまして、国鉄の経営の合理化と申しますが、そういうところにも努力をいたしますならば、大きな予算を動かす国鉄でございまして、さういふ新線によつて出てくる赤字分も、その他の赤字経営の分と同じように総合いたしました、これを回復していく道もあるのではないかと考へられます。

○相澤重明君 これは、先ほど運輸大臣の言うことは非常に無理と思ふのですが、しかし、今大蔵省の立場で言われることについては若干違ふと思ふのです。ということとは、国鉄のいわゆる公共性なる名目によつて、しかも莫大なる資産を持つておるから、少しくらいの新線建設を、五十億や七十億の新線建設をしても、別に投資も必要はないし、利子補給も必要はない、こういうあなたの今のお話だと思ふのです。ところが合理化を進めるといふことで、いつでも問題になつてくるのは、いわゆる国鉄職員的首切り問題、これが合理化の名称なんです。合理化といへば首切り、さうして低賃金政策、こう

いろいろこのほか利子補給その他ございまして、われわれはいたしましては、利子補給というやうな制度は、原則的にあまり好ましくない制度だと考へております。たとえば天災を受けました農民が営農資金を借ります場合に、いかにその害であるから利子補給をするというのならわかるのであります。が、全般的に利子補給の制度を擴張するということは適當でないと思へております。

国鉄の問題に關しましては、初めお答え申し上げましたが、膨大な資産を持つておる、それが政府の出資から成り立っているものであつて、政府はこれに対して何らの利潤の追求を行なつていない。五十億、七十億の新線建設を行おうといつても、国鉄の大きな事業

いうのが今までの私は大蔵省が予算編成の途中でいつでもなたをふるう私は武器と思う。あなたのところは企業をもっと整備しない、合理化しない、節約しない、こう言っておきまされども、実際には国民の要望にこたえる仕事はしていかざるを得ないですね。国民の要望の作業は進めていかなざるを得ない。けれども、その作業を進めるには、それにふさわしい資金の調達なり、あるいはまた要員のいわゆる適正化というものを考えていかなければならぬというのです。ところが、大蔵省の立場では、そういう面には、やはり若干のそうした今あなたの言ったような考え方というものがあつたからこそ、実は国鉄自体が、さつき申し上げたように、いわゆる公共企業体というように名前が変つただけで、実際には政府機関とまったく同じような立場にありながら、びつこな運営をしてゐる。自主性のない、いわゆる政府のそのうちとけた考え方によつても国鉄はどうなるかというところ、国民の要望にこたえられないところがあるのではないかと、こう思ふんですが、あなたのお考えはどうですか。

○政府委員(宮川新一郎君) 御指摘のように、いろいろ問題はございます。しかし、私も考えますのに、一兆何千億というような政府の出資からなる資産を有してゐる。そして、大きな予算を使つて相当な事業をいたす、その中に、いろいろむだもあるんではないか、人の運用の面においてもむだがあるんではないか、これは私も主計局の立場といたしましては、やはりそう

いう面につきまして、経費の節約等、あるいは収入の増加等によりまして、十分国鉄当局が努力していただきまして、そうして、いよいよそれでいいけないという場合につきましては、これは御指摘のありましたように、一つの公共企業体と申しまして、国家的使命を持つてゐる機関でございます。そのときには、なお考えねばならぬ点も出て参ります。財政上の面についても考えねばならぬ点も出て参ります。決算委員会でもいろいろ指摘されておる問題でございまして、国鉄内部の努力の跡につきましては、なおやるべきところが残されております。私も、本年予算の編成に当りましては、人の削減はいたしておりません。ただ、運輸の増強に伴ひまして必要な人員につきましては、工場勘定あるいはその他の勘定から移しかえいたしまして、当面必要な運輸の増強に資するような配慮をいたしております。また、経費の面につきましては、資材の調達費の準備を努力によつて下げていただくようにいたしますとか、あるいはその他のものもろの事業につきまして、できるだけ経費の削減を行うように努力していただく。しかも、なお現在の要請であります事業を行いますために毎年どうしても三百六十億から四百何十億という資金が足りない。これは、この際一三〇程度の値上げをしていただくことによつて当面の輸送量の隘路を開いていただく、こういうことが適当であらう、かような観点に立つて予算編成に臨んだ次第でございます。

○相澤重明君 これは、やはり大蔵省と国鉄、あるいは運輸省とその省のあり方とか、まあ終極的なものもあるでしょう。そういう問題でやはり意見の若干の違いは私もあると思ふんですが、やはり政府機関としては総合的に判断を下して、運賃値上げというものをやる、あるいは交通政策自体の資金調達はどうか、こういうことを行うことにならうと思ふんです。そういう面では、今あなたのおっしゃる会計検査院のような立場の、国鉄自体がまだ節約もできるところがあるかもしれぬ、あるいはむだな人員を持つてゐるところもあるかもしれぬ、こういうところは、これは一つ私も委員会でも国鉄当局を追及していつてみたいと思ふ。これは今私は、あなたの大蔵省の立場で、一体出資金とか利子とかいうものについてはどうか、こういう点で実はお伺ひしたわけなんです。ところが、関連をして、たとえば電力の問題について、特に西側の現在の産業の発達について融資を行う、こういうような場合に、相当の資金というものは今回のいわゆる政府の構想の中にも私は現われておると思ふ。そういう面について、やはりウェートの持ち方、あるいは今年度政府がやろうとする超重点主義で、超重点主義というものを、超重点主義と云ふものによつて大蔵省は考えておられると思ふ。そういう点をちよつと宮川さんからお尋ねをしておきたい。電力の問題等について国鉄とどうしてそういうふうに違ふのか、その違いを一つ説明をお願いしたい。

○政府委員(宮川新一郎君) 財政投融資につきましては、電源開発、国鉄、電電その他いろいろな事業に對しまして、それぞれの会社あるいは公社等の資金計画を見まして、それで電源開発につきましては財政投融資を、ちよつと今計数を持ち合せておりませんが、相当いたしております。これは、やはり電力は足りないからいたしたわけであります。それからなお電力につきましては、今日の段階におきまして値上げをすることは適当でない、かような観点に立ちまして、所要の資金を出してゐるわけであります。国鉄自身につきましても、預金部から八十億を融資するようにいたしております。その八十億がいいのか、九十億がいいのか、七十億がいいのか、これもいろいろ議論はございしますが、一応その程度の融資を行うのが適当ではないか、かように考えておる次第でございます。投融資の対象になります公社、公社等の現状、資金計画等を勘案しまして割り振りいたしておるわけでございます。特に区別して扱つておるというふうなものではございません。私も申し上げては、ただいま電力、国鉄等の増強に意を用いておる。まあこれもいろいろ御議論がございしますが、道路につきましては一部ガソリン税の引き上げをもつて充てゐる、国鉄につきましては一部値上げをもつて充てゐる、その他必要な財政投融資をする、こういうふうにお臨んでおるわけでありませう。

○相澤重明君 今の電源開発等の比較のお話については、これはまあいろいろ議論もあるところだし、また、現実に政府から出された資金運用の面についてもわれわれは承知してあります。そこで、さきほど運輸大臣が言われたように、現在の段階では利子補給等については考えないで運賃値上げだけできまなつていこう、こういうことだと思ふのですが、昨日もお話が出ました、たとえば櫻田局長の言うように二十年計画なら二十年計画という最も西側の希望を盛つた交通政策というものを、あるいはまた日本の産業構造についての構想を持たれておるといふことになる、当然そういう場合には今の運賃値上げをして、第一次五カ年計画——修正第一次五カ年計画です、もしこの第一次五カ年計画を一度遂行したとしても、第二次の面にかつた場合には運賃値上げを考へておるのか、その場合に大蔵省は今からそういうふうな考え方を持つておるのか、こういう点について運輸大臣と宮川主計局長にお尋ねをしておきたい。

○国務大臣(宮澤胤男君) 明年度の予算編成並びに現在の資金計画その他については、それは政府で決定して予算を出したのですから、政府の各部門、大蔵省、運輸省、それぞれみんな事情を詳細に申し上げ得るわけでありませう。しかし、明年の予算、明後年からの予算編成もしくはその他の方針については、政府として一つの考えをまとめて行かなざるを得ないわけでありませう。それを運輸省の意見、大蔵省の意見というふうなものはないという建前でございませう。ですから、第一次の五カ年計画というものが済んでそれから後はどうするかということは政府においてあらためて態度を一定して申し上げなければならぬ、こういうふうな一つお考えをお願いしたい。

○政府委員(宮川新一郎君) 相澤委員が御指摘になりましたように、財政当

局であります大蔵省の考え方は、運輸当局の考え方とはニュアンスの差があることは御指摘の通りでございます。今後の問題につきましては、運輸大臣が御答弁された通りだろうと思ひます。ただこの階段において私が申し上げたいことは、先ほど申し上げましたように、おおよそ利子補給というように制度は、変則的な制度であつて、できるだけこれは拡張したくない、かような考え方をとつております。今の段階におきましては、財政五カ年計画——五年先のことでございまして、これが済んだあとどうするかというところはちよつと見当もつきかねます。五年の計画を進める場合におきまして、一応御協賛を経ますならば、この一三%の値上げを行いますることによつて、私は相当鉄道の増強になると思ひます。その段階におきまして出資をするというやうなことはたゞいま考へてはおらない、かように私にお答え申すよりいたし方ないと思ひます。

○相澤重明君 それではなおお尋ねしたいと思うのですが、つまり第二次五カ年計画というのについては、もちろんまだ構想がまとまつておるわけではない、第一次修正五カ年計画のためには運賃一三%の値上げを行う、こういうことだと思ふのです。そうすると、今回の値上げを行う一三%によつて、これから五カ年計画というものは確実に遂行されるものである、こう考へてよろしいわけですね。大臣、よろしいですか。

○國務大臣(宮澤胤男君) そうです。○相澤重明君 そうしますとお尋ねをしておきたいのですが、いわゆる政府の提案の中には、物価の値上りはな

い、こういうことで、この程度の運賃値上げならば、大した国民生活にも影響はない、物価の値上げもない、こういうやうなお考へで提案をせられておると思ふのです。そこでこれは大蔵省の主計局長にもお尋ねをしておかなければならぬのですが、現在すでに物価が私は、鉄にしろ、あるいは石炭にしろ、重要資材というものは上りつゝあると思ふ。これは一般的な経済界においては、すでに二%以上の値上りをしておると、こういうやうなことを言われておるのでありますけれども、今年度、第一次着手にしても、すでにさういふふうな重要資材が値上りをする見通しがあるのかないのか。またその場合、たとへば、実際に着手した場合に、資材が値上りしてしまつた、予算を超過してしまつた、そういう場合に、大蔵省はどうするのか、この点を運輸大臣と大蔵省にお尋ねをしておきたい。

○國務大臣(宮澤胤男君) この五カ年計画が、物価の値上りというものが今後ある程度あるとして、それはないということは言えない、それで遂行できるかどうか、こういう問題に、まあこれは重要な点であると思ひます、今の御質問。これに対して私も今日のこの五カ年計画で得た収入というものと、その収入のうちに、国鉄のたとへば電化その他の近代化によりまして、一つは、先ほども申し上げました通り、このままでいけば石炭六百萬トン足りると、ところがそれが四百萬トンで足りると、そうすると、二百萬トン分の石炭が節約ができる、それが電力と石炭との間に幾らの差が出てくるか、また電化によるこの経費の面にお

いても、百億円の支出減というものが出てくる。その他これからまたさらに皆さんからは、人員がちつとも同じでやれるかという、いろいろな御質問もありませんけれども、この人員の面もそれだけじゃいかぬと思ひますが、能率化によりまして、先ほども柴谷さんから、国鉄職員にばかり負担をかけた、そうして酷使しておるといふやうな面もありまして、これも合理化で——もう少し考へていくと、先ほど機関士の問題もありましたけれども、これも、これも、同じ機関車を運転していく上においても、もう少し合理的にやれば——非常に負担の重いところと軽いところがあるのであります。さういふやうな点を考へまして、たとえば一つの例ですが、京都から急行で明石まで行つて一往復したきりで一日七時間という作業にも當つてゐるところもある。これらは常識的に見て、だれが考へても、三時間か幾らかは働かないで一日の働きになるなら、こういう点はもっと合理化しなければならぬ。さうかと思つと、夜出て向うへ着くなり引つ返さなければならぬ非常な勤務のところもあるわけですね。こういう点を調整していきますと、私は人員の点においても、もっと能率的に行かにならぬ、それから国鉄自体の人員のなにも法規の上に縛られていろいろ不便なところもある、こういうことは、その職員を酷使しないでもっと楽に仕事ができる、合理的に節約していく面も起つてくると思ふ。こういうやうな点から物価の値上りというものがあつて、度あつても、他の方面を合理化することによつて、相当な金額が生まれてくる。また日本経済が、輸送力は大体に

おいてこの計画でいくと、輸送力は三割ないし四割の増強になる。しかも収入の面は三割も四割も見積つておりません。これはその輸送力一ぱいに働くやうな今の現状が続くとも考へられな

い。しかしこれがまた能率化し、そうして日本経済が拡大して、今われわれが予想しているよりも大きな動きというものができてくれば、この収入というものもこれはさうばんにのつておりません、さういふ計画はできませんけれども、これはまた自然増収というものが、うんとふえないとも限らない。さういふものは物価が高くなつてもまかなつていく面もある。さういふところで、五年先のことで、これは現在の物価と、現在の経営において一応の目安を立てて、それから進んでいく、いかなきやならぬ。さういふ点になりますと、それじゃやれなくなつたら、お前三年目になつてまた値上げをするのか、そんなことは私やらないでいけるという見通しのもとにやつておるわけでありませう。

○政府委員(宮川新一郎君) ただいま運輸大臣からお答えになつたと全く同感でございます。

○相澤重明君 まあ政府が今提案をして、参議院で予算を審議中ですから、まさか二年たつてまた修正をしなげやならぬ、これは当然責任者としては言えぬと思ふ。しかし少くとも五カ年計画といふものを立てる場合には、やはり五カ年間はこれで行く、しかし今の私は見通しとしては、政府当局なりあるいは事務当局としては非常に甘い考へ方を持つておるんじゃないか。ということは、今の国民は少しくらいの運賃

を値上げをされても、やはり国鉄を利用せざるを得ない立場にあるわけですよ。これはあなた方が運賃を値上げをしたら国民が文句を言う、文句を言えば乗らなげやないじゃないかと云へばそれまでですけれども、さういふ立場にはない。今の国民の立場は、国民はどうしたつて国鉄を利用せざるを得ない立場にあるわけですね。ですからこれはやはり大臣の言う、自然増収といふことよりは、どうしたつて国鉄を利用しなげやならぬのだから、これはやはり収入というものは増大していく。さういふことが言えると思ふのですが、これはさういふことだけを私は甘く見ては国民に対するほんとうのサービスにもならぬし、親切でもないと思ふ。従つてさういふ運賃の値上げについては、さうした今の五カ年計画をやる、これだけのいわゆる輸送力の増強ができる、これだけのサービスができる、さういふ点を先ほど大臣の言われたやうに、たとへば二〇%なり三〇%なりの増強ができるのだ、さういふ話だと思ふ。しかしこれは非常に私どもとしては国民の生活に及ぼす影響といふものは、今の当局が考へておるやうなものではないなからう。これはもうすでに物価は上らないといつて本会議でも言つたし、委員会でも言われているけれども、現実には物価は上りつゝある。先ほど大臣が言われたやうに、物価が上らないとは保証ができないと言ふ。すでに上つてゐる。さういふ面から言つと、私は五カ年計画のうちの第一年度として今年度の中でさういふ重要資材の値上りというものを見込んでおるか、さういふ点を実は大蔵省に聞きたかつたのですが、いかがですか。

○政府委員(宮川新一郎君) たいだいま御指摘の点は非常に重要問題でございまして、もし物価が上りまするならば予算の円滑な消化にも事を欠いてくるわけでございます。ただいまの段階におきまして、予算を御審議願っておる段階において物価が上ったから予算が消化ができないということは申し上げることはできません。私どもとしては物価が上らないように政府としては努力をして全体の予算の執行ができるようにしよう、こういう考え方に立っておるわけでございます。

国鉄の資材の調達につきましてはそれぞれ所要の資材につきまして現在の価格をにらみ合せまして適正に算定いたしておりますので、かりに若干の値上げがありましてからといって現在考へておられます事業計画が予定通りでないというようなことがないようには、たとえば、資材の調達方法の改善に工夫を加えますとか、そういうようなことを加味することによりまして、現在の事業計画は計画通りでございするようには参りたい、かように考へております。

○相澤重明君 大蔵省の主計局次長が今物価の値上りをできるだけ食い止めていきたい、あるいは少し他の値上りがたとえばあったとしても、操作で何とか計画を実行に移していきたい、こういうお考えだと思ふのです。ところが、物価の値上りを食い止めるなり、あるいはまたそういう物価の値上りというものをなくするためには政府の立場で低物価政策というものをとる方針なのかどうか、いわゆる具体的にどういふことをやってそれでは物価の値上りというものを食い止めていくのか、

こういう点について御回答願ひたいと思ふ。

○政府委員(宮川新一郎君) これは財政の運用、あるいは金融の運用両方相待ってやる問題でございまして、そのほか外貨予算の活用等によりまして物価の上昇に對応いたしまして適時に必要な措置を講じていくわけでございます。具体的にこの手、この手というふうにただいまから予定するほど私緊急状態にあるとは考へておりません。物によりまして上つて参りましてその資材が足らなくなつた場合に、たとえば外貨予算をつかまして輸入をいたしますとか、あるいは特に片寄つた弊注が政府部内に行われるような段階におきまして調整いたしますとかいふようないろいろな方策を講じていくべきじゃないか、かように考へております。

○大倉精一君 閑遊して。どうも答弁が非常に抽象的で、われわれしうとにはわからないのですが、今あなたが物価の値上げを食い止めるためにいろいろな手を打つていくと言われたのですが、その打つていく内容がわからないうわけですが、それで今私が直感した矛盾というのは、今まで政府がとつてきた物価政策というものは低物価を押さえていく、この低物価を押さえていくための重要な手段として運賃問題を實施されたと思ふのです。つまり物価の主要なる要素といふますか、運賃というものが物価に非常に大きな影響がある、こういう前提のもとにいわゆる国鉄の独占制の採算を無視した、それに関係なく、政府のいわゆる低物価政

策という、こういう政策の要請から運賃の問題を取り上げてこれだと思ふのですが、今この物価を低く押さえるために措置をとられるというのですが、今この運賃を、そういう方針を変へられていわゆる採算を償ふ運賃にするのだ、こういうようなことをやる、それ物価は上らぬのだ、こういうことを言われたのですが、これも従来とてこられた政策と何か矛盾があるような気がするのですが、その点をもう少し親切に御説明をお願いしたいと思います。

○政府委員(宮川新一郎君) 非常にむずかしい問題でございまして、いろいろおしかりを受けて恐縮でございまして、なるほど低物価のために運賃を上げるのは矛盾ではないかといふことは御指摘の通りでございまして。しかし今回の値上げは一三%でございまして、たとへば家計費についてみますならば家計費の中で交通費が占めてゐる割合は一三%程度でございまして。それに対する一三%程度であれば、これはまだ大したことはないであらう。

それから貨物の物資の点につきましては、物価の中で占めております運賃割合の一番大きいのは硫化鉄でございまして。これが全体の中の二〇%八くらゐでございまして。それに対して一三%の影響でございまして、二、三%程度影響がある。こういうことから考へまして、比較的軽微の影響である。先に二十六年と二十八年に運賃の引き上げを行いましたけれども、その際も一向卸売物価に影響をいたしませんでした、むしろ低下したといふような現象も起つておりました、さうに考へまして、今回輸送の増強のためにどうして

ということにかんがみまして、この程度の物価引き上げならば利用者の方にもがまんしていただけるのではないかと、こういうふうに考へた次第であります。

○大倉精一君 何かこの運賃が生活費に響いてくるのは、あるいは家計費に響いてくるのは一%だとおっしゃるのだけれども、それによつて算術計算をされて、いわゆる運賃が物価の中に計算できるのですか。鉄道運賃といふものは重大な問題で、非常に連鎖反応がありまして、特に心理的な作用といふものが非常にあると思ふ。そういうものを一體的に物価の中に何%運賃があるのですか、政府の方には。

○政府委員(宮川新一郎君) 家計調査によりましてこの中で交通費が幾らかつてゐるか、こういうことでもつて算出したしております。

○大倉精一君 それは直接汽車賃を払へば出てくるかもしれないが、ところがこれによつて、連鎖反応があつて、いろいろ物を買ふ、石炭を買ふ、木炭を買ふ、まきを買ふ、お米を買ふ、麦を買ふ、みんな上つてくる、その原因は運賃だとするならば、家計費に及ぼす影響というのはどうやって出すのですか。その汽車賃を払う金だけをもつて、算術計算をもつてこれはこうだと、こういうふうにやつていくのですか。

○政府委員(宮川新一郎君) 確かに算術計算だけでもつて軽微なものだからといふことは限りかもしれませぬが、一応私どもといたしまして、あるめどをつけます場合に、たとえば交通費は幾らかかつてゐると、家計費を調べ

ましてそれでパーセンテージを出しまして、それに対して今度の運賃引上率をかけたとき、どの程度の影響があるかといふことをもつて一応のめどとした次第であります。

○大倉精一君 その議論はまた他日に譲るといたしまして、私は運賃問題ですからこの質問だけしておきたいと思ひますが、先ほど申し上げましたように、低物価政策のために運賃を安く押えた、これは事実だと思ふのです。これを否定されるならば別だけれども、そういう政策を進められようとしてゐるが、これは差しかえないとおっしゃる、これによつていろいろ物価が上がるかもしれない、しかしそれは押えらるゝおっしゃる。それではそういう物価の値上げに對してどういふ手を打たれようとしてゐるのですか。

○政府委員(宮川新一郎君) 運賃を引き上げますことは引き上げないよりも低物価政策をとる上において悪影響と申しますか、物価を引き上げる方向にあることは事実です。しかしながら御承知のように現在滞貨が各方面に起つておりました、輸送が不円滑な状態です。それがために経済活動も麻痺するといふような状態になつてくるものでございまして、むしろこういう状態を打開する方が、コストを引き下げまして物価高の誘因をなくすゆゑに

なるのではないかと、かように考へる次第でございまして。

○大倉精一君 それでは今まで低物価政策をとられた、それは政策の要請から低運賃政策をとられてきたと、こうだと思ふのですが、今の説明によると、従来政府が低運賃政策をとつてきた、いわゆる政策運賃をとつてきた、

その根拠というのはいくつとあるか。そういう一割とか一割三分を上げて大した影響がないなら今までもそういう政策をとられていいんじゃないか。しかもこの国鉄の施設の老朽なり、あるいは荒廃なり、あるいは国民経済の膨張によるその輸送需要増なり、これは当然もうその当時から、従来から既成事実として進行しておったわけでしょう。そういう事実は今始まったわけじゃないですか。前年からやらないわけじゃないですか。運賃値上げによってそういうものをやる、しかも物価には影響がない、こういうことだったら従来そういう政策をとってこられたか、その根拠を一つ明らかにしてもらいたい。

○政府委員(宮川新一郎君) 先にも二十六年、二十八年に引き上げておるのではありませんが、当初の計画よりも低目に押えております。その後さらに経済活動が活発になりまして物の行き来、人の行き来が多くなって現在のような際路になっておるわけでありまして、これを打開いたします必要がどうしてもあるわけでありまして、それがためにその後の経済の好況によってある程度のカバーできる面もあるということも勘案いたしまして今回値上げをすることが適当である、かような結論になったわけでありまして。

○委員長(戸叶武君) ただいまの相澤君の質問に対する主計局長の答えから関連質問がいろいろ伸びておるのですが、何かそのポイントは、相澤君の質問は物価が上った場合にはという想定の上に質問を発しているのですが、政府側の答弁は非常に主観的であって、上らないという前提に立って、上る

というような形においては自分の方では答えることができないというようない形で客観的に物を見て答弁してない傾きがあるのですが、そのことについて非常に食い違いがあるのです。政府の意思のいかんにかかわらず現実において物価の上昇というものは運賃値上げによって可能性があるので、そういう場合にはどうかというのが相澤君の質問だと思えます。その焦点をはずさないように一つ答弁願いたい。

○大倉精一君 この問題を出すと、必ず二十六年に上げたが物価が云々と、二十八年に上げたが物価が云々というあれがあるのですけれども、しかし二十六年当時の客観的な経済情勢は今と同じかというのを考えなければならぬ。あるいは大蔵大臣が本会議においてマル公物価をとったときには運賃値上げをするのと物価は上るのだ、ところが自由経済の自由取引の今日においては、一割三分の値上げによって物価は上らないのだと言われた。私はきょうは関連質問ですから深く入りませんが、これはいすれゆく議論をしていきたいと思います。そうして運賃が上った物価は上らぬのだ、こういうことを国会を通じて国民がはっきりすれば安心してこの運賃値上げに賛成するかもしれない。そういう点を私は掘り下げて別の機会にやりたいのですが、二十六年に上げて上らぬから今度も上げて上らぬのだ、こういうことは、大蔵大臣の答弁とだいぶ違ふのだと思うのですけれども、その点をいすれやるとしまして、もう一点だけ御答弁を願っておきたいと思います。

○政府委員(宮川新一郎君) 私が二十六年、二十八年のことを申し上げましたのは御参考までに申し上げたのであります。この点は私も当日本会議に入っておりますが、大蔵大臣もさようなことを申し上げたと思えます。まあいろいろ全然物価が上らぬかというものはなかなかむずかしい問題だと思えます。これは影響があるのが私当然じゃないかと思うのです。しかし当面これによって多少の物価がその後、たとえば硫化鉄は先ほど引例いたしました、これが多少上りましてもそれによって連鎖反動的に非常に反映いたしまして卸売物価全体が非常に上るような事態にはならないのではないかと、かように考えております。

○岩間正男君 そうですか、物価はあなたに低く抑えていると言われけれども、昨年の三月あたりは石炭はどうなりました、鉄鋼はどうですか。ちよつと、値上り率をあなたはおつかんでおられると思うのです。

○政府委員(宮川新一郎君) 計数を持っておりますが上っております。○岩間正男君 昨日も議論したのですが、石炭は大体一〇%です。九州炭は一〇%。その他五%くらい上っております。鉄鋼に至っては三三・六%という値上り率を示しておる。これはどうなんですか。これを上げておいて、大口の独占物価は上げておいてちゃんと準備はできておる。そうして運賃を上げては吸収して余りあるのですから、とて一三%の物価値上げなんというのとは鉄鋼の場合には三三・六%、それから石炭の場合でも四五%くらい炭炭で、あるいは鉄鋼の値段の中で運賃の占める率は、これは完全に吸収でき、独占物価に対してはそういう措置をとっておる、すでに準備はできてお

る。そうしておいて一般の生活中心の問題についてはなかなかこれは吸収できない態勢にある。だから私は物価が上らぬという議論をやっておりますけれども、ことに独占物価の場合と、それから生活必需品の場合とは非常に格差があると思う。ここが政府の物価政策じゃないですか、どうなんですかお聞きします。これは主計局長にやばり、大蔵省が答えないければ、責任だから……これはどうなんですか。

○政府委員(宮川新一郎君) 物価が上ります原因はいろいろあるかと思えます。運賃の引き上げがなかった時代に引き上げておるに御指摘のように石炭、鉄鋼も上っているわけでございます。今回値上げをいたさなくても、あるいは経済情勢の変更に伴って物価も上りましよう。また下る場合もある。そう考えますと運賃だけを取り上げまして物価に響くじゃないかというふうに考えるのは、今回の措置の御批判を願う場合に御勘察願いたいと思ふ点でございます。今回値上げいたそうといたしましては、非常に滞貨がふえて輸送が円滑にいかない、それがために物のコストが上ってくる。そういうことはかえって物価高の要因になるのではないかと、いろいろなことも含めて考えていたものでございまして。

○岩間正男君 どうも私関連ですから長くはやりませんが、あなたは物価を低く抑える、そのために今後操作するといっておるのですけれども、今言ったように一方においては昨年の三月からそういうことは事実として現われておるのです。こういう点はこれは大蔵省認めておるのでしょうか。そうして物価を抑える政策でござ

いますといつても、なかなかこれは筋は通らないのではないかとと思えます。そういう問題と関連して投資の問題も当然出てくるのでして、たとえば電源に投資して問題とか、国鉄の場合の投資が非常に問題、しかし電力の場合、大口の需要というものが大部分でしょう。パーセンテージからいって七〇%から八〇%は大口じゃないですか。ところが国鉄の場合は大衆なんです。御承知のように旅客運賃は大体五五%くらいは国鉄収入の率を占めておると思う。取りやすい大衆に転嫁しやすい。だから国家の投資はやらなくても、財政投融資はやらなくても、この部分を大衆に負担させればさき相澤君の質問にありましたように、運賃が上っても国鉄に乗りざるを得ないのであって、ぎゅうぎゅうこれはしぼられる格好になってくる。しかしやはり電力の場合はだんなさんは大口なんです。なかなかこころは、大口の工場の電力料金を上げるといふことは非常に困難な面が出てくる。私はこの性格がはっきり出ているのではないかと。国鉄の場合は大衆が相手だ、それは大口のなにもありませんけれども、ウエイトからみると大衆なんです。これはやはり取りやすいのです。上げれば泣きながらも出すというふうな実情です。しかし一方は、大口のほんとうに今の大資本でしよう、こういうところが大需要者です。このところはなかなか上げることはできない、この方面についてはやはり仕方がない、従って電力のコストを上げることは困難だから、従って電力開発に対しては大幅の投融資をする、こういう格好が出てくるのではないですか、この性格をあら

たたちは認められるかどうか、これは非常に重要な今度の国鉄運賃の値上げの中に含まれておる一つの性格なんです。これはいかがでございますか。

○政府委員(宮川新一郎君) 岩間委員の御指摘の点もつとめてございませうが、電力も家庭で消費する電力があるわけでありませう。それから国鉄の点につきましても、もちろんわれわれ大衆がこれを利用したわけでありまして、その影響するところは軽くございませう。しかしこれは御指摘のように大きな貨物を扱う大きな会社に影響するところもあるわけございまして、今回国鉄につきまして値上げを行なう一方、電力につきまして値上げを行わないのは何かそこに政策的に区別してやっておるのじゃないかという御指摘でございますが、さうな考えは毛頭持っておりません。

○岩間正男君 なかなか持っているとお答えにならないと思うのです。その答えたらこれは大へんなことになたでしょう。われわれはものの客観的な資料をあげておるのです。そうして数字をあげてこれは言っているのです。これは主観的なあなたの判断をわれわれはすることはできない。

もう一つだけ言わしていただきますと、もう一つ問題があると思うのです。先ほどなぜやはり国鉄に対して投資融資をしないか、必要以上の財産をやっているのだからその中で適当に運営したらいだらう、大へんな財産じゃないか、こういうことを言っておりませうが、これは私の言葉もこれは中村さんにも答えたのですけれども、検討する必要があるのです。国鉄の財産といっておりますが、二兆といつてい

ますが、政府は今そう言っておりますが、戦争前どうですか、国鉄は黒字じゃなかったか、そのときかせいだもの。蓄積もあるわけですか。そうでしょう。それから黒字が出るという戦争前は一般会計にこれは繰り入れたじゃないですか。取り上げたじゃないですか。政府はそういうときはそうやっているのだ。お前の方はもうかっているからこつちによせといつて取り上げているはずですか。これは軍事費の財源になったはずですか。われわれはちゃんと見ているのです。そうでしょう。

そういうことをやるときには平気でやっているのに、今度はそれは大へんだ、とにかくこれは一つの要請もあつて大口輸送をやらなければならぬ、このだんなさんの要請が一番大きかったと思うのです。輸送力増強の問題、そういう過誤を犯しておきながら、この輸送力増強をやる場合には国鉄の投資はできないのだと、そうしてしかも私はこれも午前中に質問したのでありますけれども、たとえば六十五億の投資に対してはこれは全部切つてしまふ、それだけじゃない、三十億のこれは借入金をもつてというので、こういふ中で今年度の予算編成のときには、当初の予算の場合ですと国鉄の要求を逆六十五億をゼロにしただけではなくて、さらに三十億も今度は取り上げておるわけですか。こういうむしろ縮めているのです。そういうことをやっています。そうすると、私はどうも一連の今のお話を聞いておりまして、そうしていかにも大きな財産を国鉄にやっていると、それでまかなえていけるのは、今までの関係からいって、戦争前までのこれは縁故を考えて

みるという、少しどうも筋が通らないように思うのです。そういうものの背景には、今の電力の場合にあれば、大幅の投資融資をやつておいて、国鉄の方はほとんどこれは今言つたような形で締めつけているというところに現れておるのじゃないか、相手が大衆でこれはしほりやすい、しほるといふ言葉がわれわれの用語だつたらまずいのですからこれはやめませう、そうじゃないですか。ここに国家のやはり財政政策はつきりあるのだということをあなたはお認めにならなくちゃならぬのです。どうですか。これは客観的な例をあげておるのだから、この点はつきりして下さい。この点ではどうですか。

○政府委員(宮川新一郎君) 戦時中国鉄が投資をいたしました場合に、これを今申されましたようにとつた例が確かにあるように記憶いたします。私冒頭相澤委員の御質問にお答えいたしましたのは、全部が全部政府が出しておるという趣旨で申し上げたのはございませう、大部分が政府の出資に基いてできた資産ではある、しかも融資の方においても全然めんどろを見ないわけではないので、見ておりまして、そういうことを申し上げたのでありまして、御指摘になりました三十億の借入金の返済の問題につきましても、これも過去二、三年にわたりました返済を免除して、猶予して参りました。借りたものはやはり一つの企業体としてはつきり片をつけるのが真理だと思ひます。それを一ぺんに返さすのはこれは酷であるから五カ年に分けて六分ずつ返していただきましよう、それがために必要な金はまた別途につ

けましよう、こういう筋でやっておるのでございませうことを御了承願ひたいと思ひます。

○岩間正男君 どうもやはりさうおつてみると、今度のやり方は電力と比べるに性格はつきりしていると思ひます。大臣は少くとも私のような、今貧弱なことを申し上げたのです。が、こういう理論を根拠にして投資をされるように努力されましたか、どうですか。向うの大蔵省が、切つてそのままになっている大臣だとは思ひませうが、今のような点で私は国鉄を擁護するわけではないのだが、主張としては通るのじゃないかと思ひますが、どうですか。

○国務大臣(宮澤勘助君) この問題は、岩間さんに昨日からお答えした通りの根本的な考え方でありまして、昨日申し上げた通りに私の考え方、またあなたの御議論も御議論で経過してきている通りであります。

○相澤重明君 今の私の質問からの関連質問でだいぶ時間がたつてしまつたのですが、これで、やはり宮川さんにはつきり認識をしてもいいか。というの、国民生活というものは、二一天作の五というわけにはいかんのです。現に国鉄運賃の三三%の値上げという中に、いわゆる運輸当局からも説明をされた、この資料の中にある値上げのいわゆる品目でですね、こういうものについて、一三%のものあれば一%のものもあるし、その中に生活必需品のように一七%のものもあるわけですね。ところがこの一七%のものを、それで業者がそれを全部負担するかどうか、という、さうじゃないのです、これ

は。これはやはり物価にはね返つてくるわけですね。物価にはね返つてくれば、それは今度は消費者にはね返つてくる。ここに国民生活と鉄道運賃のいわゆる最も大きな問題があるわけですね。生活費から離れているものじゃないというのを私どもは指摘しておるわけですね。そこで私はきょう、おそろくあなたに物価論議の問題を、低物価政策をとるか、あるいは押えるにはどうするかというのを議論をしても、今までのお答えの通りの城を出ないと思ひます。いづれこれは大蔵大臣を呼んで、本委員会ではやはり究明をしていかなければならぬし、また政府の所信もたださなければならぬと思ひますが、私少くともこういう面では政府が、いわゆる業界の人たちに対する特別なそうした鉄道運賃の値上げなりを見合ふところの資金というものを、あるいはそれだけの手当をするというところであれば、これは議論が成り立つと思ひます。さうでなければ、もうすでに私は運賃の値上げというところでやはり物価の値上げを来たしておる。また来た。さういふやり方は現実の問題を私はあまり認識をしてないで議論をしてもこれは仕方がない、さういふふうに思ひます。ですからこの点については、きょうはさういふ意味で、先ほど他の委員の方からもいろいろ言われた通り、いづれ物価の値上げの問題については一つ大蔵大臣等の御意見をお互いに聞きたいと、さう考えております。

そこでさらに大蔵省の主計局長に一つお尋ねをしておきたいのですが、国鉄は御承知のように支払準備金というものを持っておるわけですね。この

預託金に対して四十億からの資金というものをいわれる準備をしておるわけですが、これらについて利子をどの程度お考えになっておられるのか、あるいはこういうものを考えないのか、この点についてお尋ねをしておきたいと思ひます。

○政府委員(宮川新一郎君) 国鉄につきましては四十億、電電公社につきましてはたしか三十億まではいいける、国庫で無利子でやりますが、それをこします金額につきましては日歩八厘の金利をつけております。当初つけました予算が不足いたしましたので、先般第二次補正予算に所要の予算措置を講じたことも御記憶の通りでございます。

○相澤重明君 今の、四十億をこすものについては日歩八厘の利子を支払う、こういうお答えですね。しかし、この国鉄のいわゆる資金というものは、先ほども申し上げたように、そのほとんどがいわゆる大衆からあつたところの収入である。政府出資というものは、先ほどもお話があつたように、国鉄に出資するかと言つたら出資はしない。借り入れについて、わずかに新線建設について七十億、そして公債について八十億、こういうような考え方を大蔵当局としては持つておる。にもかかわらず、この四十億までなせ無利子でなければならぬのか。その根拠というものは、大衆から見ただけの場合、自分たちがそれだけの、もしそれに対する利子というものが幾分でも還元をされるということになつたら、これはやはり運賃の値上げにも私はかなり影響してくる。たとえば運賃の値上げに影響しなくても、他の施設の問題に私はこれは振り向けられるのじゃないか、こういう点

を思うのだが、一体それはどういう意味なのか、こういう点を御説明願ひたい。

○政府委員(宮川新一郎君) はなはだ恐縮でございますが、この点私の所管外のことでございますが、大体国鉄あるいは電電から預かります金は非常に短期の金でございます、短期の金を国鉄自身が持つております場合に、これを国庫に預託してもらひまして、国庫からまた必要な金を無利子で貸すと、こういう制度をとつておる。かように考へておりますが、詳細な点は私所管外でございますので、後日の回答にお許しを願ひたいと思ひます。

○相澤重明君 これは、所管外であれば、詳細のことについてはお答えできないと思ひます。それから、後日大蔵省の関係の方に、一つあなたを通じて出していただきたい。

それから大臣にこの点はちよつと伺ひしておきたいのですが、今言われている通り、国鉄の支払準備金については、政府が預かつて、そして他に必要の場合にこれは無利子で出す、こういうことなんです。ところが国鉄については、先ほどもお話のあつたように、公債の場合においても別に利子を負けてくれる、銀行が利子を負けてくれる、ということはないわけですね。この点どうですか、負けてくれますか、ちよつと大臣にお尋ねしておきたいのですが。

○國務大臣(青澤風勇君) それは、預金部の金はそれだけ安くなつておりますが、民間資金は普通になつております。別に負けてもらつておりません。

○相澤重明君 これはですね、運輸大臣に一つこれからの運輸行政の中でこれは考へていただかなければならぬものであつて、当然国鉄が一番の収入として持つておる金であるから、やはりこれは成規の手續に従ふべきである。これはリア・ケースとして、政府の骨肉の策としてこれは作られておるものだ、こう思ふのです。ですから、これは当然支払準備金については正規な利子を支払ふことを今後私どもは運輸大臣として、いわゆる当の運輸交通の最高責任者としてこれからの私は政策の中に織り込んでもらひたいと思ふのですが、運輸大臣はそういう点についてはいかにお考えになりますか。

○國務大臣(青澤風勇君) これは今事務当局に聞きますと、私実は知らなかつたのです、こういうことは——検討しておるようでありますが、おそらくは、私もよく知らないのですが、これはこの間から問題になつております。各々国鉄の収入を一時国庫に入れた金だろつと思ふのであります。あるいはそうすると、それはある期間はおつて、それが四十億以上になれば八分の利子をつけるといふのは、四十億くらい全国でたまつてくると、これは国庫においてほかへ使うこともできるかもしれないのですが、この大きな収入の中、三十億が四十億に使うだけの範囲になるのじゃないかと思ふのですが、私よく知りませんから、今研究中だそうですから、またあとで……。

○相澤重明君 これは運輸省の権田監督局長の方がいいと思ふのです、事務的に。そこで、一つ運輸大臣としてはいけません、しかしこれは、運輸

大臣によく考へてもらひたいことは、国鉄の予算が膨大であるから、四十億というものはささいだといふ考へ方は間違ひでありますから、この点はぜひあなたも一つお考え直しいたゞきたい。そこで権田局長にこの問題についてお答えを願ひたい。

○政府委員(権田良彦君) 今御指摘の、相澤先生御指摘の問題は日国法の四十二条二項でございます、四十二條で「日本国有鉄道は、業務に係る現金を国庫に預託しなければならぬ」、いわゆる国庫預託制がしかれております。例外的場合に「業務上必要があるときは、政令で定めるところにより、」言々という事でにお答えした問題があるわけ、その二項で「政府は、前項の規定により国庫に預託された預託金については、大蔵大臣の定めるところにより相当の利子を附するものとする」、こうなつております。これはすでに御存じの通り支払準備金というように入額に見合ひまして、国庫の取入額に見合ひまして、これは当初二十一億でございます、それがその後、現在では四十億まで無利子になつております。現在その四十億をこえる分については日歩八厘という利子がついておるわけでございます。これは当初のいきさつから支払準備金でありまして、いつ支払いに充てる金かわからないう非常な短期の金であるということによつて、一時預託するがすぐ支払うという建前で、その限度においては無利子である、しかし、それをこえるものについては、その性質を越えるから普通の預託金のように利子を付すべきであるといふので、この四十億の額がき

まつたのであります。これをしからば現在の段階でこの四十億がいいか悪いかという問題については、これは大いに議論の存するところでありまふ。われわれといひまして、これは大蔵の財務当局とはこの額についてどう考へるか、あるいは全額日歩をつけべきじゃないか、あるいはこの額を支払準備金の性格で幾らに査定すべきかといふことは、折衝してあります、今日段階では今御説明した通りにやっております。また国庫内でもいろいろ資金操作の関係等から、これらについては相当の利子を付すべきであるという意見も私の方に連絡がきております。これはただいまのところではそうなつておりますので、今年度の予算でも、実は補正予算を組んでもらつて、日歩八厘の全額支払いをできるように今予算措置をとつていただいております。が、今後の問題としては、御指摘の点は十分双方に言ひ分のあるところでございます。それから、私も事務当局として鋭意検討したい、かように考へておる次第でございます。

○相澤重明君 これは運輸大臣もぜひ、重要な関係の中の大蔵として、一つ運輸省の立場、あるいは国鉄を監督する立場において主張していただきたいと思ふのですが、御承知のように銀行法については、非常にいわゆる政府自体としても援助をしておるわけですが、銀行については、ところが国鉄が、今言つた大衆から収入をした金でも四十億までは銀行にただで預けておくことができる。これは実際に政府の必要な資金として出す場合にはもちろん無利子で出す場合もあるかもしれませ

ぬけれども、実際にはこれを取り扱った銀行というものは非常に有利な態勢にある。だから何のことはない、人のふんどしで相撲をとつてもうけているというの、これが今のあり方なんです。こういう点をやはり考えていただかないと、今もうすでに目銀を初め、いわゆる金融というものは、もう利子を下げていい、こういう段階まできておる現在、無理にダブっている所へよけいに金をつぎ込んでいくというような形になつてくるわけなんです。これはまあ、その議論といえば大蔵省の中でいろいろあろうと思うのですが、やっぱり十円、二十円、あるいは百円というような運賃を支払って乗った大衆の尊い金というものを、四十億まで無利子でよくというようなことは、やるべきじゃないか。そのくらいなら、運賃を値下げするなり、あるいはその金によって他にそれだけの施設をし、あるいはそれだけのサービスが行えるように、国民のために使うべきであらう、こういうふうに私は思う。これはもう、銀行だけがもうかる。政府がもうかるかもしれないけれども、政府というより、実際は銀行がもうけておる。こういうことで、私はこの点については、今横田局長が言うように検討をして、少くともそういうふうに取り扱べきであらう、こういうふうにするわけなんです。そこで、その点については、大体事務当局も運輸大臣も御納得がいただけたことと思うのでありますから、あとは大蔵省の方で、先ほどの点をよくお考えになって、今後の政策の中で一つ明らかにしていただきたいと思うのです。

そこで、次にお尋ねしたいのは

は、実はこないだの公聴会で、こういう意見が出されておったわけなんです。それは、国鉄職員が今まで非常に安い給料の中で、しかも、いろいろ午前中に議論のありましたように、一日に何人という職員が死亡し、あるいはまた負傷をしていくというふうな、こういう劣悪な労働条件の中で、最も危険業務の中で仕事をしつゝ、給料といふものは、大蔵省がやはりなかなか、国鉄当局と組合側で団体交渉をしても、それは認めない、こういうことがよく出てくるわけなんです。そこで、そういういわゆる生活面あるいは給与面について、一番大きな関心を持たれておった国鉄職員のバス等の問題があったと思う。ところが、今回の運賃の値上げを機にいたしまして、いわゆる国鉄職員のバスを取り上げるとか、家族の者は制限をするとか取り上げるとか、こういうことを言っておるわけなんです。そこで、公聴会では、それでは国会議員のバスは一体どうしたらいいんだ、国会議員のバスをむしろこの際なくしたいんだではないか、こういうふうな意見まであった。これはまあ、国会議員といふのは、やはりそれだけの重要な仕事をするというのであるから、(笑)少くともそれだけ国鉄が本来ならば当然収入としてあげるべきものが、いわゆるただである、こういうことが、いわゆるたゞである、こういうことは、やはりそれだけのものを議会が手算化すべきじゃないか、こういう点があったと思うのですが、こういう点について、大臣はどのようにお考えになりますか。

○国務大臣(宮澤勘助) 国鉄がまあ世論といいますが、から迫り詰められ

て、そうして家族バスを取る、それから物資の八割の割引もやめてしまおうというふうなことで、それから出る金が幾らかといえ、合計五億圓というふうなことで、まあそこまで窮屈にやらなくても、まだほかに締めるところはありそうなのだと思いますが、これはまあこういうふうになつてきまして、しかし、これを議員のバスと同じように法律でもつてきめるといふことになる、そこまでいかなければ、国鉄は国鉄内部でまた考える時期もあるかと、こういうふうにお考えしております。

○相澤重明君 私のお尋ねしておるのは、運輸大臣、こういうことなんです。自分の自動車を動かしたり、自分で汽車を動かす者が、一々運賃を払つて乗るといふようなことは、これはお考えられないことなんです。これは、今運輸大臣の言う通りに、もう当然、自分の車については自分が乗るといふことは、これは当然のことなんです。けれども、私も言っているのは、それはさうじゃなくて、国鉄がそれまでいわれる世論というものにおもんばかったか、あるいは苦勞されたか知らぬが、自分の子供は頭をたたいてみたり、あるいは子供はつねつてみたりして、これまで自分の子供は仕置きをしております。どうか一つ皆さんも運賃値上げをかんべんをして下さい、こう言っておる反面、国会議員の、何か計算をしてみたところが、一億圓くらいあるそうです。そのくらい必要だろ、というのです。この間の公聴会では、そういう点について、運輸大臣は、国会議員のバスを取り上げて一億の交通費を出すのか、あるいはま

た、バスをやるならばそういう資金を考えていくのか、また、大蔵省は、そういう点について国鉄に非常にこれは気の毒だ、こういう気持ちを持つのか、そういう点をちよつとお尋ねしておきたいと思う。運輸大臣先一つ。

○国務大臣(宮澤勘助) 国会議員の法律をやめてバスを取り上げるなどということは、これは私だけでなんのわけにもいきませんが、その他の点については大してあなたと考える方は変なふうです。(笑)

○相澤重明君 大蔵省は、この予算の問題で、どうですか、一億ばかり出せますか……。続いて一緒に、主計局次長、あなたにお尋ねをしておきたいのですが、いつも国鉄の場合に問題になるのは、警察官の無賃乗車あるいは消防官の無賃乗車、こういうものが非常に一般の人からも見られるわけなんです。しかし、それぞれの職務があつてこれは必要欠くべからざる場合もあると思ふのです。国家的な任務もあるし、あるいは地方の任務というものもある、あるいは正しい方向に行くというものは必要だと思ふ。そういう意味で、必ずしも全部が無賃ということでは、これはまあなかなか問題は解決されないと思ふのですが、少くとも今の国鉄が一般国民大衆に運賃の値上げを要請をしなげなれば、こういうような事態が来たときに、いわゆる国家機関の中で消防官あるいは警察官等に対するそういう予算的な問題についてもどういうふうにお考えになつておるか、こういう点は国鉄の総務局長もおるから、あわせて大蔵省の主計局次長と二人で御答弁を願つておきたい。

○政府委員(宮川新一郎君) 相澤委員の御質問の点につきましては、国民利用者の運賃を上げていなきやならぬというふうな時代になりました場合には、やはり一般の官のこれを利用する者につきましても漸次適正な運賃を支払つていくという方向で考えるべきだと思います。消防官、警察官は、いろいろ業務上の都合で今までこれを無賃にするというふうなことになつておつたと思うのでありますが、やるにいたしましては最小限という制度の適用される範囲をしばらくして十分これは検討をしなきやならぬような問題じゃないかと思ひます。

先ほどお尋ねになりました国会議員のバスの問題につきましては、これは法律で規定されておることでありまして、国会議員の御職務の重要性から考へてまして、今これを廃止するといふようなことは考へておりません。○説明員(石井昭正君) 国会議員の無賃乗車につきましては、法律で定めておられるところであります。私どもといたしましては、法律の規定に従つて無賃乗車を差し上げておるわけでありまして、それから警察官と消防官につきましては、警察官につきましては、一部公務執行中の者につきましては、その担当区域内の公務執行中の者については便宜無賃乗車を認めるといふ通達を出しております。これは、いろいろ問題がございます。警察方面ともいろいろ折衝の結果処理したのでございます。そのほかのいわゆる一般の場合につきましては、私どもとしてこれを無賃乗車の取扱いはいたしておらないのでございます。ただ現実に行わうという習慣と申しますすが行わ

れておるといふことは、まことに遺憾でございます。これはいつも国警あるいは消防本部、そちらの方と折衝して自衛していただくように申し入れをいたしております。私どももその点は今後正して参りたいと思つておる次第でございます。

○相澤重明君 石井常務理事にお尋ねをしておきたいのですが、先ほどのお話では、公務執行中の者については国鉄としてもいゆる話し合いの中でこれをたゞで認めると、こういうような意味のお話であつたと思うのですが、警察官なり消防官なりが無賃で乗車をしておるといふことについて、あなた方は統計的にこれを計算したことがあるか、あるいはまたそういう問題について大蔵省と折衝したことがあるのか、大蔵省のこれは主計局次長に聞かなければならぬのでありますが、国鉄からそういう話があつたかどうか、この点をお伺いしておきたい。

○説明員(石井昭正君) ただいまの御指摘のような点につきましては、非常にケースが何と申しますか、たくさん乗客の中でごくまれに行われるもので非常に実態をつかみにくいというところであります。まだ正確に計算いたしたことはございません。従つてそれに基いて大蔵省其の他の方面に御折衝申し上げたこともございません。

○政府委員(宮川新一郎君) 常務理事よりお答えした通りでございます。

○大倉精一君 関連してお伺いしておきたいのですが、今度の運賃値上げに伴つて国鉄では家族のバスを取り上げたわけですが、これは自発的にやられたものか、あるいは大蔵省あたりの意向でやられたものかということをお

尋ねたいと思つたのですが、私の心配することは家族バスを取り上げたということによつて、いわゆる顔パスがかりにきいてくるんじゃないか、これは顔パスを防ぐために家族バスを出しておつたように聞いているのですが、これは表面家族バスを取り上げていかにもいい工合になつたように思つていゝのですが、今度は逆に顔パスがきいて、これも一緒に乗せてくれ、これも一緒に来たんだから頼むというようにかへつて無賃乗車が多くなるんじゃないかというのを心配するのですが、そういう点についてはどうですか。

○説明員(石井昭正君) 職員バスを取り上げたということではございませんので、ただ家族に対する乗車証の支給を停止した、従ひまして御心配のようなことは万全と存じております。なお一そうそういう点について厳重に自粛させたいと、かように考へております。

○岩間正男君 主計局次長さんは取るものは取るんだ、出すものは出すのだというはつきりした建前で言つたわけですが、それをやつたらいいんじゃないですか。国会議員なんか遠慮する必要はないのです。取るものは取る、出すものは出す。国鉄の場合、やはり家族バスを取り上げるなら反対給付をやるべきだ、これは既得権ですから。そうしなければもつと明瞭になると思つたのです。警官でも出せばいいんです。われわれ国会議員も辞するものではない。そういうふうにするのが一番明瞭だと思つたのですが、実に前近代的な会計、すなわち経理の非民主性が、そういうことを根拠に行われたので、その与へている影響は非常に大きいと思

から、どうでしようか、こういう点についてもつと経理を明瞭にしたらどうですか、近代的にしていこうじゃないですか。

○政府委員(宮川新一郎君) 国会議員に対するバスの支給は法律で古くから定められてゐる制度でございます。岩間委員の御指摘のように、取るものは取る、与えるものは与えるではつきりさしたらいじやないかということも一つのお考えであると思つたのですが、長い伝統でやつてきている制度でございますので、これを改めまして国会議員にそれだけの交通費を出すというふうになりますと、またそれだけ一般会計の財政負担がふえるというふうな格好にもなる問題でございます。この点については十分研究いたしたいと思つた。

○相澤重明君 時間がだいぶ過ぎたので、あとはきょう全部質問することはできないわけですが、明日に回したいと思つたのですが、最後に締めくくりに問題として大臣にぜひお考え願つておきたいというところは、私の先ほど申し上げたのは国民大衆の感情ですね、やはり国民の感情というものは自分たちだけ、弱い者だけが常にいじめられるのだという感情だけはなくするようにこれはしていくのが民主主義の世の中だと思つたのです。ですから警官であれ、消防官であれ公務にかこつてくると言つて大へん語弊があるけれども、もしそういうことでただ乗つてゐるのだということになると国民感情というものはあまりよくない。そこで、だからといってそれじゃそういう低額所得者に——大して給料もくれない警察官や消防官だと思つたのです、そういうものに今度は

交通費を払ふといつてもこれはなかなかできない。そこでそういうものには当然国が必要業務を行わせる、あるいはそういう任務を与へてゐるわけですから、やはり予算的な措置をして、国鉄には先ほど私が申し上げたように同じような扱いをすべきではなからうかというふうに思つたのですが、その点大臣はいかにお考えになりますか。

○国務大臣(宮澤胤男君) 御趣旨はもうごもつともなことであります。国民感情からいふわけでありまして、たとへば警察官の問題にしても業務上乗つておればこれもこれは当然のことのようには思つたが、ただ通勤だけに黙つて乗つて歩く、やはりほかのお客は気持ちよくないということもあらうと思つた。そういうことはやはりお話のようにこれに対して国庫から一つそれに見合うものを国鉄に出すものかどうかというところまで検討をしなければならぬ問題だと思つたが、国会議員の問題は、私もその一部ですが、国民感情は自分たちの選出したものにそのくらの特権はあつてもよからうと思つてゐると思つた。

○相澤重明君 それでは一つ国鉄当局にお願ひしておきたいと思つたのですが、具体的に各線区についてそうしたラブルというものがなるべく起らぬようにしていくために、将来のそうした予算的措置をとるためにもやはり調査はしておかなければいかぬ、そういうものを一つ調査をして、できるならばそういうものが一体予算に換算すればどの程度になるかというふうなことも一つわかつたならばこの運輸委員会に提出していただきたい。

本日はまだ私たくさん質問があるの

ですが、時間もありませんので、委員長きょうあと続けるなら私やりますうかがいます。

○委員長(戸叶武君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(戸叶武君) 速記をつけて。本日は、これにて散会いたします。

午後五時散会

昭和三十三年四月二日印刷

昭和三十三年四月三日發行

参議院事務局

印刷者 大藏省印刷局