

第三十八回国会 参議院運輸委員会會議録第十八号

昭和三十六年三月三十日(木曜日)

午後六時十三分開会

出席者は左の通り。

委員長 三木與吉郎君

理事 天竺 良吉君 金丸 富夫君 村上 春藏君 大倉 精一君

委員 井野 碩哉君 佐野 廣君 重宗 雄三君 谷口 慶吉君 野上 進君 平島 敏夫君 重盛 壽治君 中村 順造君 大和 与一君 片岡 文重君 加賀山之雄君

國務大臣 運輸大臣 木暮武太夫君

政府委員 運輸政務次官 福家 俊一君 運輸大臣官房長 辻 幸男君 運輸省鉄道監督局長 岡本 悟君 監督局長 廣瀬 眞一君

事務局側 常任委員 古谷 善亮君 会専門員 日本国有鉄道総裁 十河 信二君

第十部 運輸委員会會議録第十八号 昭和三十六年三月三十日【参議院】

日本国有鉄道 吾孫子 豊君 道副総裁 日本国有鉄道 中村 卓君 道常務理事 日本国有鉄道 兼松 学君 道常務理事 日本国有鉄道 四郎君 道常務理事 日本国有鉄道 磯崎 敏君

本日の會議に付した案件 ○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(三木與吉郎君) これより委員會を開会いたします。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を議題とし、昨日に引き続き質疑を行ないます。

○中村順造君 国鉄当局にお尋ねいたしますが、今日まで数次の運賃値上げが現実行なわれたわけであり、この際今回は値上げの目的というものが従来と異なっておると判断に立ちましてもお尋ねいたしますが、今まで行なわれました数次の運賃値上げに對しましてどういふ趣旨でそれぞれ行なわれたのか、一応説明を承りたいと思ひます。

○説明員(十河信二君) これはたびたび申し上げましたように、国鉄は今輸送力増強の必要に迫られ、また近代化を推進するに必要に迫られております。これには相当多額の資金を要する。その資金をどうして調達したらいいか。また、国鉄の財政は次第に窮乏して参りまして、このままでは国鉄の財政の健全性を維持することもだんだん困難になつて参りました。そこでこの資金を調達するにあたりまして考えられることは、国鉄部内における合理化を推進してできるだけ経費を節約して、これによりまして自己資金を調達するという方法、それから借金をして、借金でもって資金を調達する方法、それからいよいよ公共負担というものを幾らかでも軽減していただくという方法と、この三つの手段しかないと思つております。国鉄は高度の公共性を持つて居るところから、ある程度の公共負担はどうしても避けられない。公共性と企業性という問題がありますが、この問題は非常にデリケートであります。ある程度の公共負担は避けられない。たとえば定期の運賃の割引率が非常に高くして運賃が非常に安いというふうなことをもう少しゆるめていただけぬものか。また財政投融資等ももう少し増してもらえないものか。いろいろなことをお願いし御相談をいたしました結果、多少の要望はいれられて、たとえば新線建設の利息の補助というよりなことも認められましたし、また財政投融資というよりな面においても、ある程度増していただくことができましたが、それ以上は、国家の財政経済の全体を総合的に勘案した結果、これ以上はできないということをやむを得ず運賃の値上げをお願いして、そうしてこの新五カ年計画に要する資金を調達するということと相なった次第であります。この資金が調達されまし

て、国鉄の輸送力がある程度増強し、近代化が進みますと、国民に対する国鉄のサービスもだんだん向上いたしますから、そういう点において運賃値上げに對する何といふ心配もありません。しかし、償いをできるだけいたしたいところを考へまして、はなはだ御迷惑ではあるが、この程度の運賃値上げをしていただくたい。たびたび説明がありまして、低位に押えられておりました、この程度の運賃値上げは承諾してもらえないかと考へまして、提案をいたしました。な次第であります。

○中村順造君 私の質問につきましてお答えがありました。今の総裁のお答えは大体今次の運賃値上げに對する考へ方なりその理由と、こういうものを考へて総裁お答えになりました。お答えはただの総裁でなくとも、こうでございますが、私がお尋ねしておるのは、国鉄が戦後今日まで何回か運賃値上げを行なつた。そのつど運賃値上げを行なわなければならぬという理由があつたはずなんです。こういう点を數次にわたつて行なつておるとするならば、第一回はこういう理由だ、第三回はこういう理由だ、こういう点を今日の沿革についてお尋ねをしておるわけでありまして、当局の中で、そういう方面を担当しておられる、担当の方でけつこうでございますから、お答えいただきたい。

○説明員(磯崎敏君) 私からお答え申し上げます。便宜上、逆に最近のころから昭和二十一年までさかのぼつて申し上げます。昨年の七月に当委員會の御承諾を得まして行ないました運賃の改正は、これは運賃のレベル・アップでなしに、運賃体系の是正を主眼といたしまして、御承諾の通り、旅客にございましては、旅客の遠距離運賃制を改正する、あるいは、三等級を二等級にする、急行料金を下げるといふ問題、貨物につきましては、貨物の等級を根本的に二年がかりで再検討いたしました結果できましたので、この再検討の結果によりまして貨物等級を改めまして、従来の十二等級を十等級にする、今までの負担力主義を多少ほんのごく一部分原価主義に近づけたという程度の申請をいたしました。この昨年の七月の改正は、国鉄運賃全体としてみますと、増収減収なしという運賃制度の是正をいたしましたのであります。その一つが昭和三十三年四月でございます。これは、過般来当委員會でも御質問のありました第一次五カ年計画を実施するための値上げでございます。當時は主として老朽施設の取りかえ、輸送設備の増強その他諸設備の近代化のために要する設備資金の一部をまかなうといふことをいたしました。同時に、貨物につきましては、御承諾の通り、青函航路のキロ程を四百五十キロメートルから三百キロメートルに引き下げる、その他種々の制度改正を同時にいたしましたわけでございます。

その前は昭和二十八年の一月、これは旅客運賃、同じく二十八年の二月が

貨物運賃であります。これは、当時の石炭及び電力の値上がり並びに給与改訂により、経費の増加のために、国鉄財政の収支のバランスをはかるという事を考えましたことが一つ、貨物につきましては、等級をやはり根本的に改めまして、そして、このときに六十五品目程度の公共割引ができました。旅客が一〇%、貨物が一〇%でございます。

この二十八年度の改正、これから申し上げます以前のは、ほとんど全部が経費のつじつまを合わせるという意味の値上げでございます。その前は昭和二十六年の十一月でありまして、これは一般物価の騰貴及び給与ベースの改訂による支出増加というよりは、経費の収支の均衡を保つという意味で、旅客が二五%、貨物が三〇%。それから、その前は昭和二十五年一月で、これは当時の占領下におきますドッジ政策の実施によりまして、いわゆる収支均衡した予算というために、約九十億の不足を補うために行ないました運賃値上げでございます。これは貨物だけ約八〇%上げております。

その前は昭和二十四年の五月で、これは御承知の通り、当時インフレーションの高進が依然として続きまして、経費に非常に大きな赤を生じておりましたが、このときは、貨物運賃の値上げは物価に影響するということで、旅客運賃のみ約六〇%上げております。

その前は昭和二十三年の二月に貨物運賃、同じく二十三年の七月に旅客運賃、それ以前は非常に急激な御承知の通りのインフレの高進が早かった時代でございますが、旅客が一五五%、

貨物が二五〇%という非常に大きな値上げをいたしました。

さらにその前が二十二年七月、その前が二十二年三月、それから終戦直後二十一年三月と、いずれもこの三回は当時のインフレ高進によるところの運賃値上げでございます。以上でございます。

○中村順造君 今のお答えで大体今日までの運賃値上げの沿革についてはわかりましたが、ずっと以前のインフレ高進という事は別にいたしまして、今回の運賃値上げの必要と似たような意味の値上げというのは三十二年四月の第一次五カ年計画で、これはもちろん今回のように線増その他は含まれておられないかもしれませんが、老朽施設あるいは車両その他を含めて増強する、こういう意味でありましたから、目的においてはそり大きな差異はなかったと思っております。さらに、この歴史的な沿革の中で、最近五カ年間は、きわめて抽象的でございまして、国鉄の輸送力の増強という生産性の向上、こういうものの数字があらば、なるべく近いものがないんですが、一つお示しをいただきたいと思つて。

○説明員(香孫子君) 最近数年間にわたる生産性の向上がどういふふうな経過であったかというお尋ねでございますが、これはいろいろな指摘がございまして、まず普通に使われております換算車両キロでふえて参りました業務量並びにその職員の数当たりの換算車両キロというものの指数で申し上げますと、換算車両キロそのものは、昭和二十七年を一〇〇としたとすると、二十九年が一〇八、三十一年が一、三十三、三十三年が一、二五、三十四年が一、

三三というふうな上がり方を示しております。それに対して、職員の数のほうは、これも指数で申し上げますが、昭和二十七年を一〇〇としたとすると、二十九年は九九、三十一年は一〇〇、三十三年は一〇一、三十四年は一〇〇でございます。職員の数は横ばいでございますので、換算車両キロで言いますと、職員一人当たりの業務量はそれだけ上がつてきておるといふことが言えると思つております。そのほか、人トンキロ当たりというふうな見方もございまして、いろいろ見方はあると思つて、一番普通に見方一般的に換算車両キロ当たりの人員といふものを生産性の目安として使つておられますので、なお、ほかのデータも必要でございます。もし調べまして申し上げようと思つております。

○中村順造君 そりいたしますと、二十七年が一〇〇で、三十四年が換算車両キロにおいて一三三、職員で一〇〇だ、こういうことになりまして、だいたい三〇%以上生産性を上げておる。これはお認めになると思つて、一体国鉄の生産性の上がった分について、生産性の向上については、どういふ基本的な考え方におられるのか、その点をまずお聞きしたいと思つて。

○説明員(香孫子君) 基本的な考え方というお尋ねでございますが、国鉄というものが他の諸産業に比べて、一つの企業体として立ちおくれなようにして参りますためには、なおさら、この生産性というものを引き上げるように努力しなければならぬ、そのためにたとえ新たな投資をいたしますにあたりましても、職員の生産性を向上し得るような対象にやはり投資していくのが、企業体として当然のことであるというふうな考え方にとつておる次第でございます。

○中村順造君 私の尋ね方が悪かったのかもしれませんが、生産性を上げさせるには、生産性そのものについて、なるほど経営者の立場からすれば、ほとんど生産性が上がりさえすればよいと単純に考えて、しかし、生産性の向上というものは、これは無条件でせういふ単純なものではないと思つて、答えてございまして、今副総裁のお答えでございまして、なるほど生産性は三三%上がつておるけれども、今日以降においても、さらに生産性を向上させたい。特に私は生産性とお申しまして、これはどういふ今日まで、今までの説明を聞きますと、確かに生産性は三三%上がつておる。けれども労働生産性の向上については、できるだけの真づけがしてあるかどうか、こういう点がやはり私には考えられるのであります。そこで、一般に生産性が向上すれば、この生産性の基本的な考え方として、私も理解しておるのは、やはり三三%の生産性の向上については、その三三%の向上した分の何%かは、これはやはり労働者に還元されるべきものである。あるいは一般の、国鉄なんかと違ひまして、ほんとうの生産部門における生産性の向上については、やはりこれはコストを下げて国民なりあるいは購買者に対する一つの還元をする、その残りでもって設備の増強なり、あるいはこれは株式会社の場合には株主に配当をする、還元をする。こういう考え方に、大体いわれておる生産性の向上という

ものは立つべきだと考えるわけですが、しかし、今の説明では、その点については副総裁の説明がないわけですが、ただ経営者の感覚から生産性を上げさせるには、あるいは近代化して生産を上げる、これは経営者の考えとしてはもつともなことだと思つて。しかし生産性の向上というものは、そういうものが無条件で、ただ馬の鼻先から下げたニンジンのように、ほとんど生産を上げさせればよろしい、こういうものじゃないと思つて。私が今申し上げたような観点から、一体生産性の向上というものについては、国鉄はどのようにお考えになつておられるか、再度その点をお答えいただきたい。

○説明員(香孫子君) 職員の生産性の向上、別の言葉で申せば能率の向上ということに見合ひまして、当然それに対する給与というものも並行して改善されていかなければならないものと考えておりますが、今までの、先ほど換算車両キロの伸び方を申し上げましたが、職員一人当たりの人件費の指数を御参考までに申し上げます。これは昭和二十八年を一〇〇にいたしまして、二十九年が一〇八、三十年が一、一八、三十一年が一、二六、三十二年が一、三五、三十三年が一、四三、三十四年が一、六二、三十五年は一、八八というふうなふうに、一人当りの人件費のふえ方は換算車両キロの伸び方よりもはるかに上回つておると思つて。

こういふふうになつて参りましたのは、それぞれそれだけの理由があつて上がつてきたに違ひありませんけれども、今日の国鉄の経営費というものを、

○中村順造君 生産性のことはこの程度でやめたいと思うのですが、大体この三三%を、昭和二十七年を一〇〇として三十四年七年度間に三三%上がっている、三三%生産性が上がっているとするならば、私のお尋ねしているのは、もちろんこれは労働者に還元をされたとかされないとかいうことは別にして、やはりこの上がった分から設備の増強、輸送力の増強に若干振り向けられておるはずだ。それから本来この一〇〇から三三%上がったということ、それだけ収入もふえておるわけですから、その分を普通の、たとえばカン詰工場ならばカン詰工場とすれば、それだけの生産が上がればもちろんカン詰工場に働いている労働者の賃金も上がるであろうし、それからカン詰工場の工場自身の一つの拡張ということにも振り向けられるでありましょうし、さらに大切なことはカン詰のコストそのものを下げていわれる国民に還元をする、その利益の上があった分です、こういふ考え方に立たなければならぬのが、国鉄の場合は三三%上がりつぱなしじゃないか、大体もの考え方としては、先ほど来言っているように、金に色がついておらないから、これが生産性の向上の分、これが一般の向上の分でない一〇〇%のうちに含まれる分という差別はつけられないと思えますけれども、もの考え方としては、そういうふうなものがこれはコストを下げる分と一々下かつておらないのですから、先ほど冒頭説明を聞いた分では逐次ずつこの運賃は上がっているわけですから、これはコストを低下して国民にサービスをするということ、残念ながら国鉄の場合はでき

なかつた。カン詰工場のように、生産は三三%上がっておるけれども、このコストを下げて国民にそれを還元するといふわけには国鉄の場合は現実的になかった。それから設備の増強のためには幾ら使つたといふこともこれは見分けてつかないからわからぬ、こういう御説明、ただわかっているのは労働者の賃金が一八%上がったといふことだけがわかっているだけで、もの考え方としては、そういう考え方に立つて処理をしなければならぬといふ考え方が、その点はどうか考えておるかといふことを聞いておるわけです。わかりましたか。

○説明員(兼松学君) お話の点は、結局国鉄の職員の生産性の考え方にあると存するのでございますが、これを他の公社、たとえば電電公社というよりなものに比較いたしました場合に、職員一人当たりそれでは収入がどれだけになっておるかといふような点から見ますれば、国鉄の収入といふものは非常に低いのでございます。これはいづゆる運賃といふものが自由価格でございます。せん関係上、職員の能率が悪いといふわけには参らないと存じますけれども、今先生のおっしゃいましたより一般的な自由市場の場合に、コストが下がつたならば還元して消費者にも労働者にも分けるとおっしゃいますだけの値段に余裕がないのでございます。従いましてそういう中から利潤を生み出して分けるというよりな状況にない国鉄の価格そのものである、従いまして結果としてはいづゆる金銭に換算いたします生産性は、職員一人当たりにおりました場合には、年間他公社に比

りよりな関係でございます、利益が出て参りません以上、現在までの価格の実績の上に立ちまして、どれだけ配分できるかといふことを申し上げることは必ずかしいのではないかと存じます。

○中村順造君 その点は労働者に対する還元といふことは私はいふ言わないのです、これ以上。それはある程度、一八%上がつておると言われるから、それをまるのみするわけにはいかないけれども、現実には上がつておるとするならば、多少の還元はできたといふこと、多少の還元はできたといふこと、解釈しても差しつかえないし、ただ生産を上げろ上げろで、毎年前年の実績に何%かどんどん付加されて、ことし目標額は幾らだ、こういうことをずつとやってこられておるわけですね。そうすると、ここに必然的に、少なくとも前年よりかあるいは前々年度よりか生産性が上がつてきておる、これは現実、人が一〇〇%ですからね。そうすると、そこにやはり利潤といふものがあるはずだ、その利潤を全部国鉄の場合には国民に還元することもできないし、それからこれは株主がおりませんから株主に配当するわけにはいきませんけれども、一部を労働者に還元しただけで、あとは全部国鉄の、すなわち輸送力の増強に使わざるを得なかつた、こういうことを聞いておるわけですよ。だから国民に本来なら、カン詰会社を例にとりましたけれども、カン詰会社の場合ならば、生産性がそれだけ上がれば、カン詰のコストを下げて国民にサービスをするべきだが、それ国鉄の場合にはできない、生産性の上がったものは、あつてこれらを輸送力の増強に今日までつき込んできた、こ

ういふふうな解釈になるがその通りかどうかといふことを聞いておるわけですよ。

○説明員(兼松学君) 大体増強にまで手が回らない、維持にやつつき込んできたといふのが過去の事情であつて、増強は主として借入金の方によつてやつてきたと言へると思つておる。

○中村順造君 大体この点についてはこれ以上、生産性の配分については私は今の兼松理事の語で、今日まで四十数方の職員が一生懸命に努力して、三三%といふ三十四年度の生産をあげておるけれども、そのことは一部は労働者に還元されたかも知れないけれども、全部あげて国鉄のいづゆる現状の維持、こういうところに使つた、あと設備増強についてはことごとく借入金だ、そういういたしますと、今の生産性の向上の分については、少なくとも国鉄の場合は一般的な生産性の向上といふこの考え方からは全然変わった姿にならざるを得なかつたといふことになるわけですね。

○説明員(兼松学君) 現在の財政上やむを得ない結果でございます、仰せの通りでございます。

○中村順造君 それではその点は一応私はわかりました。

そこで次にお尋ねをいたしますが、そういう考え方立ち、そういう国固有の鉄道あり方であつた、そこで、先ほどの説明では、三十二年の四月に第一次五カ年計画といふものを策定して、これから五カ年間に今の老朽施設の取りかえだとか、いろいろなことを言われておりますけれども、これはやはり一つの輸送力増強だと思つておるが、三十二年四月に策定をされて五カ年間

にやるということですよ。これは従来断片的には説明を受けておりますが、大体第一次五カ年計画といふものはどういふ考え方に立ち、具体的にどういふことに進めてきたのか、その経過を一つ説明をしていただきたいと思つておる。

○説明員(兼松学君) その点は前回の委員会の際に、一応御説明を申し上げたかと思つておるが、現在の五カ年計画は大抵三本の柱があつたわけでございます、一つは老朽荒廃したあぶない施設を取りかえるといふこと、もう一つは輸送力の増強、さらにもう一つは近代化、サービスの改善といふようなことであつたと思つておる。その実際の実績はどうかあつたかといふことも前回は申し上げましたが、資金投入の状況の方から申し上げますと、三本の柱のうち第一番に申し上げました老朽荒廃した施設の取りかえ、改良といふことにつきましては、三十五年年度末までに計画に対して二二%の資金を投入いたしておる。おかげさまでこの老朽荒廃した施設の取りかえといふことだけは、おおむね完了したと申し上げてもよろしいのではないと思つておる。しかし他の輸送力の増強、あるいは動力の近代化といふような事柄につきましても、遺憾ながら収入が予定の通りなかつたこと、あるいは支出が、たび重なる仲裁裁定等による人件費の膨張で、大幅に支出がふえたといふようなことから、資金の不足といふようなことになりまして、輸送力増強や電化を含む近代化といふような項目は、実行の時期をずらせる、それをおくらせることによつてつじつまを合わせざるを得ないよう

な状況になったわけでございます。それでどうして国民経済の発展に迫っていくべきでないかと、これではいかぬということ、今度の新五カ年計画を策定したようなことになったわけでございます。

○中村順造君 一一二%で老朽の取りかえというものはほぼ完了した、こういう説明でございまして、これは重点的でございますが、どういふ面が済んだのですか、この老朽施設の取りかえというものは、どなたからでもいいですから。

○説明員(関四郎君) お答え申し上げます。この一一二%と申しますのは、実は四カ年でございまして、平均で申しますと八〇%で予定通りというのとに對して一一二%でございますが、この主要なもので申しますと、これは緊急取りかえと申して、ほりつておいたら数年間に非常に危険になるといふものについてやりましたんで、たとえて申しますと、橋げたの腐食状態がはなはだしくて、実耐率という言葉を使っておりますが、実際の実という字と、それから耐は耐久力の耐であります。実耐率という言葉を言っておりますが、これは大体断面が鉄のさびによつてだんだん小さくなつていく。それが当初の設計に對して何%になるかというのが実耐率でございます。この七五%以下のものは緊急に取りかえする。こういうことを一応基準をきめまして、その基準のものは一応全部完了した。こういうようなことと申して、それから、たとえばD52のボイラーでございます。これが戦中、戦後の悪い鋼材を使つておつたために、これが非常に亀裂を起す危険がある

というので、これについては全部取りかえを完了した。それから、たとえば川崎の火力発電所でございますが、これも非常にボイラーの腐食がはなはだしくて、これも危険に瀕した、これも全部完了しました。たとえば一、二の例をあげますとそういうようなものでございまして。

○中村順造君 一、二の例では、やはり老朽施設というものがほんとうになくなったのかどうかほんとうに心配なんです、もう少し詳しく説明願ひたいですがね。

○説明員(関四郎君) 詳細なデータはたゞいま手元に持ちませんですが、大体緊急取りかえというものは数年間に一、二の例を申したように、そのまゝおくと、たとえばトンネルの壁がくずれて非常に危険になる、こういうようなもの、また今申した通り、橋梁なんかも非常に腐食がはなはだしくて強度が不安になるといふようなものを取りかえたのでございまして、まゝこれはしかし技術的な判断の問題でございます。現在実耐率をさらに一〇%ぐらい上げて考えた場合どうなるかということになりまして、これは緊急取りかえではなくて、今後数年間に十年ぐらいの間に取りかえていかなければならないというものがそこに出てくるわけでございます。こういうものについては順次、現在まだ取りかえ諸改良という項目でこのものが載っておりますから、順次やつていくわけでございます。完了と先ほど副總裁が申したものは緊急取りかえというものについてのことでございます。そのため、その後生じた調査の結果、こういうところを直しておこうと

いうようなものがありましたのを、安全のために特に重点を置いてやつたというところから予定よりもっと決算額がふえた、こういうような状態でございます。

○中村順造君 第一次五カ年計画の全体の予算の何%ぐらい使つて、どのくらいの金額を使つたんですか。

○説明員(香孫子君) 全体の計画に對する資金の投入率は、昨日天禁委員からお尋ねがありました際に項目別に申し上げたのでございまして、全部平均で申しますと六七%計画に對して三十五年末までに資金を投資したことにあります。

○中村順造君 その六七%というのは前から言われておること、四カ年だから八〇%やらなければならぬが、いろいろな事情で六七%しかやれなかつた、こういう数字は私に聞いておるのです。この特に完全したと、こういうふういふ言われるから、従来国鉄には老朽施設があつた危険だとか、いろいろなことがPRされておるわけですが、だからその点は文字通り完了したのかどうか。完了したとするなら、今閣下理事の言われるように、今後改良工事としてこの実耐率を一〇%上げて逐次その安全度を高めると、こういうことはわかるのですが、これは今説明のうちに、やはり橋げたのように鉄の断面が腐食をして、年々これは実耐率は下がると、これは当然のことだと思ひますが、そういういたしますと、これは全部完了したという考え方に立つなら、多少まだ危険も残つておるんじゃないか。どの程度の完了の度合いか、どのくらいの予算を使つてどうなつたのか、こういうところをもう少し詳しく

く、担当理事の方からでけつこうです。から説明を願ひたいと思ひます。

○説明員(関四郎君) 先ほどの御質問は取りかえ諸改良について、第一次五カ年計画で大体どれくらいの金を投じたかという御質問だったかと思ひますが、これは取りかえは、老朽取りかえと、それからそれに対して、取りかえのついでに近代化も含めるといふようなこともございまして、その内訳が、ちよつとこまかい数字はわかりませんが、取りかえ諸改良という項目で申しますと、全体の約四〇%を投じております。

それから今後の問題でございます。先ほど完了と申したのは、繰り返して申し上げますように緊急取りかえの分といふことと申して、第一次五カ年計画の取りかえ諸改良の年平均の、最近三十二年から三十五年までの四カ年の平均の取りかえ諸改良の投資額は三百九十五億でございます。それで、新五カ年計画に盛りました取りかえ諸改良は、年平均四百九十九億、約五百億を投じておりました。前よりだいたい増額しておりますので、安全度はさらに高まっているものだと思ひております。

○中村順造君 第一次五カ年計画といふのは、この緊急取りかえの分だけを組んであると言われたのですが、老朽の分については……。

○説明員(関四郎君) これは行政管理庁からの指摘によりまして、当時その方面の学識経験の方々に調査報告を作つていただきました。そして調査の結果、これは緊急にやるべきだといふものを予算に盛つたわけでありまして、その後の調査の結果、多少、もつとやつた

方がいいというので安全を期して計画より以上に取りかえをやつたというわけでありまして。

○中村順造君 そうすると、第一次五カ年計画でいう老朽、非常に安全の面から見ると心配な面があつた。しかし今日ではそれはことごとく解消した、こういうふういふに理解をしていいわけですね。

○説明員(関四郎君) 施設は年々やつぱり老朽して参りますので、それについては、どの程度までが絶対安全で、どの程度からあぶないといふふうなきちんとした線を引くことは非常にむづかしいのでございまして、なるべく財政に余裕のある限り安全を期していくといふことをわれわれ常に心がけていかなければならないと思ひます。ただ、最近では、とにかく三十二年度の第一次五カ年計画の発足当時のような、そのよふな危険な状態のところは非常に少なくなつておると、こういうふういふに考へております。

○中村順造君 閣下理事はたしか技術関係の人だと思ひますがね。かりに今説明をされたような巨額の予算を使つてやつて、結果的にどの程度が安全でどの程度が安全でない、私はことに運輸部門のことを言つておるわけですが、詰りめ所が倒れるとかどうとか、そういうことを言つておるわけではないのです。私、運輸の施設に關して、どの程度が安全で、どの程度が安全でないのかわからぬといふことは、これは私にはわからぬのでございまして、だから、それは年々老朽するといふことはわかりませんが、わかりませんが、少なくともこれだけの施設を今日維持していけば絶対安全だ、そこまでの確信がなければ、こ

しても非常な経済になっておりまして、それに対して、さらに最近交流を直流に直します整流器にシリコン整流器というのができまして、これが日本が、やっぱり機関車用の整流器では、世界でトップ・レベルになっておりまして、こういう関係から、日本の交流両用電車というのが非常に進歩して参りました。

それが世界的にどんなレベルにあるかと申しますと、三年前にインドの国鉄の電化に対して、日本の機関車を輸出することがきまりました。一方は欧州連合——欧州のフランス、ベルギー、ドイツ、スイス、イタリー五カ国連合というものと日本とが競争入札しまして、欧州連合百両の日本が十両というものを製作しまして、実は先月の二月初旬に、インドのカルカッタの近所でもって試運転をしまして、この引き継ぎの試運転をしまして、この日本の交流機関車が欧州連合よりも非常にすぐれていたという点が出まして、私も非常に自信を持ったわけでござい

ますが、今まで何と申しまして、全く新しいものを切り開いていくために、多少の故障はやむを得なかったと——まあこういうことを言っちゃしかられるかもしれませんが——思っておりますが、このために、日本の電化技術というものは非常に進歩いたしましたし、また世界の水準まで引き上げることができ、今後この交流電化によって、大いに電化を安く確実なものにしていきたい、こういうふうに、今後私も努力していきたい、こういうふうに考えております。

○中村順造君 まあ、しかられるかもしれぬという前提で話をされたのです

が、私は決して、しかるとか何とかということじゃないのですがね。事実昨年、ちょうどあれは何月でしたか——開通式のあった当時ですよ。はなはなしくきよりは電化の開通式だ、だけれども、動いている電気機関車は徹々たるものだ、こういう非常に、まあ国民の前にさらけ出した場合に、これは目につくことですから、一方では万国旗を飾って開通式をおめでたくやっておる。何か走っておるの、煙をふく機関車が走っておる。これは不細工なわけですが、こんなことがしばらく続いたわけですよ。

これは開通式は一日で済みました、が、事実電化区間に蒸気機関車が走らなければならぬという状態も、今の説明では、なるほどあなたの方の、いわゆるこの野心的な世界的な記録を作ろうというふうな気があったかもしれせんけれども、それでは電化がせつかく開通して、非常にそれに対して大きな期待を持ち、喜びを感じておった国民の側からすれば、これは大へんなことだと思ふ。今、その交流両用にして常に進歩したものができたと、こういうことでありますけれども、今説明されたものでは、どうもまだ自信がないように思ふのですがね。この点は、重ねて一つ。

○説明員(関四郎君) 何か誤解がおありのようかと思ひますが、実は、東北線の福島までの電化の開通以来、これまでは開通式といいますが、全部電気機関車——客車も貨物列車も、全部蒸気機関車を電気機関車にとりかえるというところで、機関車が全部揃わないとき

は、電気運転を開始しない、電化開通をやらぬというものが、それまでのやり方でもございましたが、この福島から、機関車が入り次第これを逐次蒸気機関車を電気機関車に置きかえていく、そして開通式は、地元が一番都合のいいときに開通するのだ、こういうことになっていったわけでありまして、それともう一つは、このときは、すぐダイヤを電気機関車のダイヤに引きかえるというので、現地で計画しておりましたので、これについては、とにかく逐次置きかえていって、全部そろったときに、たとえば旅客列車なら旅客列車全部電気にかわったときに、それを電気列車のダイヤというように引きかえなければ困るだろうというところで、これをかえさせたわけでございます。

そういうふうなことが誤解の種になったんじゃないかと思ひのでありますが、そういうことでございまして、直流電化におきましても、交流電化におきましても、今後は電化は、相当期間の間、蒸気と電気——電車が一緒に走るといふ場合があるわけでございます。現在でも岡山、倉敷の間は、蒸気機関車がたくさん走っておりまして、その中に電車が走っているという状態でございます。

○中村順造君 開き直った言い方をされるのですが、岡山——倉敷の条件と、東北本線の電化の開通とは、これは条件が違ふ。それから、何か私が誤解をしておいて云々と言われるけれども、それじゃ実際に、当時不都合がなかったかということをお尋ねすると、これはあなたとしても、そういう面の不都合はあったと答えにならないざるを得ないと思ひますよ。現に本線の営業線路の上で、一月月間に十回も救援列車を運搬するという状態では、これは国民の側からすれば、不都合がなかったとは言ひ切れないと私は思ふ。特に今、あなたは電気の非常にエキスパードであるから、自信を持って物事をやられていると思ひますけれども、しかし、それにおいても、まだあなたのお説明の中では、やはり電化においては、日本が世界に勝るべきものがある。しかも技術者の野心的な云々とか、こういうことで、国鉄の営業というものが、一技術者の野心的な気持でやられたものではなかったものではないと思ひます。現実には何も、あなたが確信を持ってやられておられたら、この営業線区——事実東北線という営業線の上で、一月月間に十回も、その上も救援列車を運搬するということがあり得ないと思ひます。救援列車を運搬するということが、貨物にしても、旅客にしても、ある程度、その間に汽車は動いていないわけですよ。別に、これは過ぎたことですから、私は、第一次五カ年計画の中で、今内容はこの中央線の混雑その他の点を含めて、そういう面が、将来も心配をされるし、今日までも、そういうことがあったから、私は、このことを指摘して、あなたにお話しているわけですよ。どうですその点は。

○説明員(関四郎君) 私大へん、開き直ったような感じを与えまして、大へん申しわけなく思っております。最初申し上げたときに、これも申し上げたのですが、蒸気機関車が一緒に走っているのは、その次に申し上げ

ましたような理由で走っていたので、決して故障のためばかりではないというふうなつもりで申し上げました。したがって、大へん御不快の念を与えたかと思ひますが、その点は、御訂正申し上げます。

それで、私も、それからもう一つは、技術者の野心というふうにとられましたことも、大へん私の言葉が足りなかつたと思ひますが、御承知のように、いろいろな産業が、みな技術革新の時代でございます。絶対に安全だと、みんな試験済みだといふのをやっていたら、これは一番間違いないことでございますが、私、先の技術の進歩は、このくらいだという見通しをつけましてやるということも、ある程度必要ではないか、こういうふうに私も考えているわけでございます。実はシリコン整流器ということを申しまして、非常に自慢話をしたようなことになりました、そういう意味ではない、これもやはり交流電化に着手しますときに、あと四、五年すれば、シリコン整流器というものは、日本で非常に進歩するということの見通しをつけてやりましたところが、ちょうどその予定よりも、まだ一年ぐらい早くできたので、それが嬉しさのあまり申し上げましたところ、これが非常に自慢のように入りました、これはほんとうに申しわけなく思っております。

○説明員(関四郎君) 私大へん、開き直ったような感じを与えまして、大へん申しわけなく思っております。最初申し上げたときに、これも申し上げたのですが、蒸気機関車が一緒に走っているのは、その次に申し上げ

ましたような理由で走っていたので、決して故障のためばかりではないというふうなつもりで申し上げました。したがって、大へん御不快の念を与えたかと思ひますが、その点は、御訂正申し上げます。

それで、私も、それからもう一つは、技術者の野心というふうにとられましたことも、大へん私の言葉が足りなかつたと思ひますが、御承知のように、いろいろな産業が、みな技術革新の時代でございます。絶対に安全だと、みんな試験済みだといふのをやっていたら、これは一番間違いないことでございますが、私、先の技術の進歩は、このくらいだという見通しをつけましてやるということも、ある程度必要ではないか、こういうふうに私も考えているわけでございます。実はシリコン整流器ということを申しまして、非常に自慢話をしたようなことになりました、そういう意味ではない、これもやはり交流電化に着手しますときに、あと四、五年すれば、シリコン整流器というものは、日本で非常に進歩するということの見通しをつけてやりましたところが、ちょうどその予定よりも、まだ一年ぐらい早くできたので、それが嬉しさのあまり申し上げましたところ、これが非常に自慢のように入りました、これはほんとうに申しわけなく思っております。

○説明員(関四郎君) 私大へん、開き直ったような感じを与えまして、大へん申しわけなく思っております。最初申し上げたときに、これも申し上げたのですが、蒸気機関車が一緒に走っているのは、その次に申し上げ

ましたような理由で走っていたので、決して故障のためばかりではないというふうなつもりで申し上げました。したがって、大へん御不快の念を与えたかと思ひますが、その点は、御訂正申し上げます。

○説明員(関四郎君) 私大へん、開き直ったような感じを与えまして、大へん申しわけなく思っております。最初申し上げたときに、これも申し上げたのですが、蒸気機関車が一緒に走っているのは、その次に申し上げ

られましょるかお伺いしたいと思いま

す。
○説明員(十河信三君) 非採算線につ
いてであります。国鉄は、強力に合
理化を進めていくという必要があると
考えますが、なかなか今お話のあり
ました非採算線については、一そう合
理化を促進していかなければならぬ
と考えております。それでいろいろ
合理化をやっております。

たとえば本日まで、大きな機関車を
動かして、そして列車回数に非常
に少ないところ、これはそういう重
車を動かさないで、ディーゼル・カ
ーのような軽いものをしばしば動か
して、地方の方々の御便利に供する
ことが必要じゃないか。そして国鉄
といたしまして、一面においては収
入を増加し、一面においては、経費
を節約するということもできますから、
そういうことをやるべきであると思
えてやっております。

また管理組織の面におきましても、
なるべく地方の実情に沿って、地方
の方々のできる限り御満足のできる
ようなサービスをするためには、地方
の線ごとに一つの管理所長とかある
いは管理長とかいうものを置かして、
そして広範な権限を委譲いたしまし
て、それらのものと地方の皆さんと、
よく意思の疎通をはかって、そして
サービスをよくして、なるべく経費を
少なくするように、いわゆる企業的精
神に沿って経営のできるようにする
ことがよからう、こう考えまして、た
しか今日まで、九十あまりのそういう
組織を作りまして、人の面では千四百
人ばかり人が浮いて、これを他の繁
華な方面に従事してもらおうにできま

して、収入の増加、支出の節約で、た
しか年間十億程度の——収入の増加と支
出の節約で十億程度の金が浮いてくる
というふうなことになるかと
これらの点につきましては、初め
は、地方の方々の非常に反対をせられ
た向きもありましたし、またうちに
は、従業員諸君もいろいろと不安を
持つてこられた向きもありましたが、
いろいろとお話をいたしまして、それ
らの方面の了解も得て実施いたしま
した結果が、皆さん喜んでいただけ
るようになって、そして、そういう成
績を上げることができたのでありま
す。そういうふうなことをいたしてわ
れは、できる限りこの赤字を少な
くする。そしてあわよくば赤字を黒
字にかえたい、こういうふうな考え
をして、小さな支線だけでなく、たと
えば関西線というより相当地の幹線
の部分につきましても、赤字を少な
くするために合理化を進めてお

関西線で申しますと、淡路から奈良の
間を、これをディーゼル・カーに
しまして、サービスをよくして収入を
増し、経費を節約する。それからま
た関西線の名古屋、淡路間に準急列
車を二、三本入れまして、ディーゼ
ル・カーの準急列車を入れまして、サ
ービスの向上と、収入の増加、経費
の節約をはかるといったようなこと
をやっております。四国は離れ島で、
モデル地区としてオール・ディーゼ
ル化を考へまして、四国は全部デ
ィゼル化したしまして、列車回数を
増し、そして収入の増加、経費の節
約をはかることができましたが、こ
の三月で、ほぼディーゼル化が完了
いたします。来月は、皆さんにお集
まり願

て、皆さんが、いろいろ御尽力、御協
力下さいましたそれらの面のお礼を
いって、ともに喜んでいただきたい
というふうな考えをしております。
そういうふうな電化、ディーゼル化
を、電化は、まあ赤字線区の幹線
のところは、将来は電化する必要が
ありますが、支線区は電化をしないで、
ディーゼル化を進んでいきたい、こ
う考へまして五カ年計画完成の
程度——ちよつとその割合は間違
つておるかもしれませんが、そういう
ふうに進めていって、今申し上げ
ましたような合理化を促進して参
りたい、こう考へております。

○金丸富夫君 これは最も適切なやり
方だと私も考へるわけですが、こ
う考へるが、このうちでも、特に
ディーゼル化あるいはまた電化等
の關係は、積極面でございますが、
もちろん、けつこうでございますが、
消極的な面、いわゆる今までの非
採算線の非常な赤字、これを今ま
まで参りましたとき、説明を聴
いたしまして、調べましたので、そ
の例によりまして、従来相当の赤
字であったものが、大体とんと
程度になつたというふうなことを
伺っております。

しかし、かような線を今の管理
組織に切りかへしても、これは大
体、今までの支出というものを相
当に詰めていくというところの消
極的利益だと思へます。ある場所
におきまして、非常にそれが効果
が上がり、採算上利

益になつたというふうな線もある
かと思ひますが、政府委員でよろ
しゅうございますから、そういう
例がございましたら承りたい。あ
るいはまた九十九カ所のうちに、
どのくらい程度は、前より利益
を上げるようになったか、その
線が承りたいと思ひます。

○説明員(磯崎君) これは、一線
に資料を持って参りませんでした
が、総体から申しますと、先ほど
の線と、ちよつと重複するかも
しれませんが、全体でそういう
特殊な管理組織をいたしました
ところは、名称はいろいろ違つて
おります。

たとえば今先生のおっしゃつた
ことは、仙石線管理所という、こ
れは昭和三十一年の十月に作
つたものでござい。そういう
管理所というものは、少
し規模の大きなものでござ
います。これが二十二カ所、約
二、三カ所はかりを所管いた
して、その後も少し規模の小
さいものを管理長といつてお
ります。さらに、もう少し小
さいもので、四十四カ所、こ
れが約二千五百キロ、さら
に、もう少し小さいもので、
主として駅の關係だけを統
合いたしましたものを運輸
区といつておられます。こ
れが十五カ所、三百三十七
キロ、合計いたしますと、全
部で八十一カ所、約五千
キロになります。国鉄全
体の中の約四分の一を、こ
ういふ特殊組織で今運
営をいたしておりますが、
この結果、總体的にいた
しまして、経費の節減に
なりました数字だけを全
体として申し上げますと、
この線から全体で約千
四百人程度の人間が捻出
されて、これが幹線の非
常に輸送力の張つてきた
ところの列車の増発、

あるいは駅の要員の仕事の方に
転換いたしました。また資産を
たな上げいたしましたものは約
十億九千万、それから先ほどの
人件費も含めまして、経費の
節減が約八億六千万、それら
のほか、さらに積極的に列車回
数をふやす等によりまして増
収をはかりました。その結果、
約二億程度のものが増収に
なつておりますので、全体と
いたしまして約十億程度の差
引きの計算上のプラスになつ
ておるわけであり。以上、各
線別の資料もござい。非
常に詳しく存じますので、一
二例を申し上げますが、たと
えば先ほどお話に出ました仙
石線の管理所、これは昭和三十
一年にできたもので、約七百
四十人ばかりで所管をいた
しております。昭和三十一年
ころこれを設置いたしました
ときは、営業係数が一五〇
ぐらいでございましたが、その
後、営業状態がよくなつて参
りました。また、いろいろな
施策をいたしまして、人間の
数も減らした結果、昭和三十
三年度におきましては、営業
係数が約一二〇というふう
に好転いたしました。また、さ
らに昭和三十四年度には、そ
れが一七というふうになり、
逐次好転いたしてきてお
ります。その結果、現在、一時
一億近くつた赤字が、現在
は七千七百万円というふう
に減つております。

それは、一例でございますが、大
体、先ほど申し上げました四十
カ所の特殊管理方式を作
りましたところにつ
きましては、おおむねそのよ
うな成果を上げてお
りますと同時に、主
としてこれらの線路につ
きましては、

ディーゼル・カーを投入いたしましたので、列車回数等は、前の蒸気の時代に比較いたしました、逆にふえております。それらの関係上、非常に地元の方々からもかえって歓迎されておるといったようなことをごさいますして、全般といたしましての数字は、先ほど申し上げましたように、約十億程度の計算上の利益があったと、こういふふうになっております。

○金丸富夫君 私のお伺いいたしましたのは、おそらくかような場合においては、いわゆる支出の削減ということによって、営業係数を少なくするということだと思ひます。それにしても、これをやることによって約十億円というよりなものが、すでに生まれておるといふことは、なかなか軽視できない問題でありまして、これは各関係線における経営については、ほんとうにいい制度だと私も考えておるわけでありまして、大体この問題としては消極的利益——削減によって業績を上げる、またこれが回数等を若干ふやしても、積極的に利益の採算ということになるものは、今日の段階においてはあまりない、かように承知してよろしいでございませうか。

○説明員(磯崎勲君) 今までやりました特殊管理形態によりまして、その結果、営業係数が一〇〇以下、すなわち今御指摘の、何と申しますか、利益の段階になったという線は、まだございませぬ。と申しますことは、いずれにいたしまして、非常に輸送密度の低い、また輸送要請の割に少ないところをごさいますして、旅客にいたしまして、また貨物にいたしまして、いかに積極的に努力いたしましたとしても、付

近の人口が少ない、あるいは生産物資が少ないというところにおきましては、収入は、一定限度に限られてしまします。一方列車回数その他は、最小限は動かさなくては行けないということになりますので、これらの非常な苦勞をいたしまして、全体として、その線全部が赤字から黒字になったという例は、残念ながらまだ出ておらないのでございませぬが、ただ、先ほど總裁から申し上げましたように、四国全体とあるいは関西線といったような、もう少し今申し上げましたような線区、先ほど申しました四十何線区という、ほんとうの閑散線区でない、もう少し輸送密度の高い、人口の多いところにつきまして、先ほど申し上げましたような積極的な増収策を講じますと、これは、たとえは四国あたりにつきましても、非常にまだ三十五年度の成果が、はつきり上がっておりませんが、一年約七、八十両のディーゼル・カーを投入いたしました、非常に積極的に旅客誘致の手段を講じた結果、大体三十億近かった赤字が非常に急激に減つてきたということもございませぬ。いずれ、これはまた間もなく年度が終りましてから、御報告できると思ひますが、非常にいい結果になっております。

また関西線などにつきましても、今計画しておるようなことをやりますと、営業状態がよくなるということも想定されるわけでありませぬ。すなわち今まで申し上げました。ほんとうの閑散線区の次に来る中間線区につきましては、やり方によりましては、相当いい成果が期待できるのじやないかというふうに考えております。

○金丸富夫君 それで、今の関西線とあるいは四国等の、ある程度貨客の密度の多いところにおきましては、今總裁のお話になりましたようなディーゼル・カー化であるとか、急行列車を設置するということになりますと、それはもう、見違えたように、私は旅客の足も貨物も伸びて来ると思ひのであります。

現に旭川も三年前ですか、国鉄が、まだ本腰を入れてディーゼル化をやっておるようには受け取れなかつたときでも、従来のような蒸気列車を動かす場合と、それからこれをディーゼル・カーに変えた場合とは、われわれの目で見て、非常に乗客の数が多し、また地方も非常に喜んで好評を博しておるといふようなことをごさいますしたから、おそろしく、こういふものとあわせて、さらに新しい工夫をいたして参りまするならば、そういうところは非常に私には伸びると思ひます。ただあまり量の少ないところというものは、管理所においての経営においては、できることならば、もう少し工夫が要るんじゃないかという感じがいたします。それは一般事業界において、ただいま独算制というふうなことがとられております。国有鉄道も企業性を發揮して、ある場合においては、公共目的ということを損わない範囲において企業性というもの、すなわち独立採算制によつて、これをおやりになっておるといふことは承つておりますが、ほんとうの意味における独立採算制というものを、鉄道においてほんとうにやろうとするならば、かような管理所のような小さいところに、これにはつきりやつて権限を十分にまかせ、そうしていろいろの

部局から来る指示等も、すべて断ち切つて、この経営を一任するといふような形になって参りますといふと、ほんとうに収益の点からいきましたも、いわゆる能率の点からいきましたも、われわれの庶幾するようないことが、ほんとうに実現せられるのじやないかと、かように存じます。

ただ、ここで産業界あるいは経済界における独算制には、もう一つ鉄道の今おやりになっておる以上の、ちよつと魅力が加わつておるわけなんです。それは何かといへば、結局能率に対する報奨の意味であります。鉄道はかような手かせ足かせされておるような経営関係、監督関係から営業をなさるのではありませんから、なかなか思うにまかせないと思ひますが、何かこういふ方面については、ほんとうに業績が上がつたならば、そういう区間におけるほんとうの意欲というものを盛り立てるために報奨の措置がとられておりましたら、またあるとすれば、それはどういふ程度のものでありませうか。お答えいただきたいと思ひます。

○説明員(中村卓君) お答え申し上げます。仙石線におきましては相当、今磯崎國鉄常務理事から御説明申し上げましたように、かなり業績が上がつておりますので、これは支社から、毎年度ある程度の報奨金を出しております。その他の管理所あるいは管理長あるいは運輸区といふようなものにつきましては、数字ははつきりわかりませんが、年度末におきまして大体ある程度の報奨金を出しております。ただこれだけ業績が上がつたから、これだけやろうといふような、はつきりしたルールは

まだ残念ながらできておりませんが、まあ各支社の財政状態なり、各経営単位の業績の上がり方、そういうものをみまして、わずかなものでございませぬけれども、ある程度のもを支給しております。

ただ、ここで産業界あるいは経済界における独算制には、もう一つ鉄道の今おやりになっておる以上の、ちよつと魅力が加わつておるわけなんです。それは何かといへば、結局能率に対する報奨の意味であります。鉄道はかような手かせ足かせされておるような経営関係、監督関係から営業をなさるのではありませんから、なかなか思うにまかせないと思ひますが、何かこういふ方面については、ほんとうに業績が上がつたならば、そういう区間におけるほんとうの意欲というものを盛り立てるために報奨の措置がとられておりましたら、またあるとすれば、それはどういふ程度のものでありませうか。お答えいただきたいと思ひます。

○金丸富夫君 あまり私ばかりお聞きしてもどうかと思ひますので、問題をとりかえて、その第二項に入るわけでごさいます。過度の公共負担の軽減という問題につきまして、やはり経団連が、第二の問題として取り上げておられますが、これは予算委員会あるいはその他におきまして、だいが問題になっておりますので、この点につきまして、詳しくはお伺いをいたしません。が、運輸大臣に、これに対する政府の方針として、この問題を、どういふ工合にお考えになっておられますか、この点を承わりたいと思ひます。

○國務大臣(木暮武太夫君) 御指摘の通り国鉄は公共の福祉を増進することを目的といたし、いわゆる公共企業体であるといふゆゑをもちまして、いろいろ通勤、通学等に過度の割引率を用

まだ残念ながらできておりませんが、まあ各支社の財政状態なり、各経営単位の業績の上がり方、そういうものをみまして、わずかなものでございませぬけれども、ある程度のもを支給しております。

いることなど、あるいはまた赤字が出る線といえども、それが国民の産業の開発になるといふことであるならば、これをあえて行なう等の、いわゆる公共負担をいたしてあります。この金額は約五百二十五億円の多きに達してあるのをごさいます。

これがたびたびの問題になるのでございすが、毎々私が申し上げる通りに、国鉄は、一方におきましては、公共という名前を頭に乗せておきますけれども、企業体であるのございすので、能率を増進するために独立採算制をとらなければならぬ。そして国鉄の経営の内容をよくして、その力をもつて国鉄の大きな目標であるところの公共的な仕事をいたすということに相なっておるのでございまして、この公共的の負担と、また一方企業として能率を上げるために、独立採算制を持つていくということとは、まことに一見矛盾を感じるようなものございす。この調和をはかつてバランスをとりながら、一方では公共の目的を達し、一方では企業体としての経営内容を、だんだんよくしていくということに努めるところに、国鉄の経営の非常にもむずかしいところがあるように思ふのでございす。

そこで政府といたしましては、従来は、御承知の通り日本の政府が直営して、特別会計でやっておりましたときにも、一般会計からの補助というときにはいたしません。国鉄は、自分のみずからの捻出するところの金、すなわち言葉をかえて申しますと、利用者負担してもらつた運賃の収入と、一方では借入金によって経営を運営して参りましたのでございす。戦後に

おきましては、公共企業体という企業体になりましたので、もちろん公共的の使命を帯びておきますために、政府として、財政投融資をできるだけお世話をしてやる。そうしてまた、その金利なども十五年という長い期間で、六分五厘という、今の市中銀行から見ますれば幾分か低利の金融をつけるということには努力をいたしますが、従来一般会計からの補助ということはいたさなかつたことは御存じの通りでございす。

しかしながらだんだん国鉄というものの公共負担というものが増して参りまして、また国鉄が、従前のごとく日本の輸送界における独占的地位を持つてのことのみとは今日は申し上げられませんが、新しいトラックやバスの競争の相手となるようなことになりました。このことを勘案いたしまして、本年度からは、御存じの通り金額としては少ないのでございすが、三億八千七十五万円という金を新線建設の借入金に利子補給に出したり、あるいはまた傷病兵の無賃乗車に対する援助といたしまして、三十六年度におきましては六千二百万円以上の、従来よりも大幅の補助をいたすというように、一般会計からも国鉄の経営に對しまして、補助をいたして参るといふようなことに相なりました。このようにございまして、これはまあ金額は小なりといえども、政府として国鉄の使命と、かつその経営の独立採算制ということをよく理解した上で、国鉄の経営の困難なることをよく理解いたしまして、一般会計で補助する方に踏み切つたというこの意味におきましては、私は国鉄経営の上から見て、まあこれは喜

ぶべき補助であると思ひのでございす。しかしこういふことが、今後もっと強大強化されるかということ、今後の国の財政の事態によることとございすが、こういふような方針に踏み切つて参りましたことは、今後におきまして、われわれ国鉄を指導育成する立場にある者としても、大いに意を強ういたしまして、今、御心配になりましたような公共負担に対する国の理解を増すように、これから大いに努力をする。そこに因縁ができたということ喜んで、今後は大蔵当局に對しまして、こういふ点につきましては、十分の努力をいたしたい。こういふふうに考へておりますのでございす。

○金丸富夫君 ただいま御説明をいたさされました、また前にも、予算委員会等でお話になりましたように、この公共性と企業性というものの調和というものは、實際、わが国の国有鉄道の歴史というものは、さらにまた最近におきましては、この政府からの一切のこの一般財源からの補助というものはないうこと、自然独占的性格というものが次々に薄らいで参りまして、民間企業のおおりに食うような、ああいう状況になつてきたということからいたしまして、この間の調節をとるといふことは非常にむずかしいと思ひのでございす。ただ、具体的に現状を見ますといふと、先ほど御答弁になつておりましたように、戦後におきまして、数回の運賃改正といふものもやつておるといふ、この事実——この事実から考へれば、国鉄経営が、なかなかまよさし

はつきりとしたと思ひのでございす。私がかりに国鉄總裁の立場であつたとするならば、おそらくこの公共負担五百二十五億は、もちろん新線建設等におきましても、ほんとうに一方、この納付金なんかは、かりに免除されておるとはいひましても、具体的経営の衝に当たつておる人は、こういふことでは、とうていいたまらんというお氣持に拝察がでさると思ひのでございす。

そこで、今の公共性のうちで、われわれが普通で考へてみて、これは何ともしもひどいと思ひのが、いろいろと御事情が政府の方にはあられるかもしれないけれども、学生の通勤における九割というふうな高額の、ほとんどの利用者に対しては、わずかの負担でやられるようなものについて、これはやはり、ものにはほどほどというものがあるのであつて、これをいつまでも、いかなる過去の事情によつて、かようなことが生まれたかは知りませんが、これも、これは一面企業性というものを發揮して健全なる経営に持つていくということに努力するかたわら、私どもは、こういふ無理というものは、これは、もう少し進んで正すべきじゃないか、こういふ考へを持つておるわけです。それは一々、その過程等を判断いたしますれば、これは同情に値いするものが何かございまして、ございまして、先ほど、国鉄自体に非常に重荷になるそのために、利用者でない一般の方々から、血の税金を取り上げるといふ段階になるならば、こういふものは、もう少しほどほどの値上げは、

これは当然じゃないか。このころになつて、いろいろと最後の結論で拜見いたしましたその値上げの学生定期というものについては、もう少し思い切つて、私、国有鉄道自身の取り上げられた原案なるものが、はなはだ俗な言葉でありますけれども、なまぬるいという工合に、私は実は感じをいたしたわけでありまして、それがまた今度は、また、それを引き下げられるというふうな結果に陥つたことは、私は非常に遺憾だと思ひます。また、もう一つ、貨物の方にいたしまして、およそ国鉄というものが、経営上この利用者に対して課すべき対価としての運賃といふものは、これはやはり公平であるべきで、何が公平かということによつて、従来の負担力主義、こういふものがこれは決して正しいとは私は思ひません、思ひませんけれども、ほんとうに特定の割引がある、また、それに臨時的の割引があるというふうな、こ

ういふ問題については、ほんとうに今度の運賃改正等においては、はなはださういふ御関係の方々には、ほんとうにお氣の毒ということになるかもしれませんが、こういふ正しい運賃のあり方というものをきめてやります場合には、それはやはりある程度、それを敷衍していくということが、私は当然ではないか、それがほんとうに正しい運賃であり、正しい国鉄の経営であり、正しい政府の政治であるといふような工合に考へるわけでありまして、こういふものにつきましては、今度はお手をお触れにならないといふこととございすが、今後に対する御所見を伺えるならば、こうだと思ひます。

○政府委員(岡本悟君) この制度は、日本国有鉄道だけではございませんで、いわゆる政府関係機関におきましては、おおむねそういうことになっております。ただ最近でございました住宅公団であるとか、道路公団、あるいは愛知用水公団、あるいは農地開発機械公団、こういつたところにおきましては、各公団とも、国庫の預託金はございませんで、余剰金の一定の運用は認められておるわけでございます。

ただ、この際、申し上げておきたいことは、金丸先生の御表現には、多少誤解があるのではないかと存じております。と申しますのは、何しろこれは一時的に出る余剰金でありますから、いわゆる長期で有利に、本来有利に運用しようと思えば有利に運用できるという筋合いの金ではないわけでございます。ただ一時的に、この余剰金ができるというわけでございますから、だからむしろ国鉄の経営の観点から申しますと、こういう一時的の余剰金が多量に出るというものは、あまりほめた現象ではないのでございまして、率直に申し上げますと、相なるべくなら、あまりこういう余剰金が出るというものはばかして、ただ、まあできるだけ先ほども大臣が申し上げましたように、国有鉄道の経営も非常に苦しい、しかも今までのとくく官僚的な経営というものから脱却しまして、商事的な考え方をいいますか、観念というものを植えつけるというところから、日本国有鉄道としては、ぜひともこの余剰金の運用につきましては、もっと有利な方法を考えてほしい、こういうことを申し上げておられるのでございまして、

金丸先生のお話では、四十歳までは無利子だと、それから今度は、政府から逆に貸すときには七分五厘、六分五厘の高い利息を取りつける、こういうふうな極端な表現をなすつたのでございまして、これは長期の貸付でございまして、それからもうふうな金利になっておりますが、短期の余剰金を借り入れる場合には、逆にやはり今大臣が申し上げましたように、二分九厘で借りておるわけでございます。余剰金を借りてやりくりをつけておるわけでございますので、その点において、その政府側がひどいことをしておるということにはならぬかと思えます。

○金丸富夫君 その内容についても、私は存じております。ただ、今の私の言葉が足らなかつたからであります。が、一般の事業界を考えた場合における利益金というふうなものは、政府であらうがどこであらうが、本来これを有利に回すというふうなことが、ある程度考えられます。もしこの金融というものを考えた場合にはですね。だから、そういうものに対して、政府は一切金縛りになつておるわけじゃないですか。たとえ、さらに借りる場合において、政府から借りなければならぬ。これはしかし借りる場合が八厘という金利であるならば、これは決して高いものではないから、民間の二銭何厘あるいは一銭九厘というふうなものも借りる必要はないわけでありまして、その面においては、私はいいと申すのですが、今の無利子という問題は、どちらにおいても、どこでパラスをとる意味で、そういうことをやつたか知りませんが、むしろそれは公平に出す場合も、預託金から立てか

えをする場合も、また受け入れる場合も、これは同様の金利で八厘がいけなければ九厘でもいいし、あるいはまた七厘でもいいし、無利子というふうなことは、どうもやはり理屈が通らぬというところの一点は、私は動かないと思つております。

さらにまた今の預託金にかかる金が多いことが、これは好ましい現象じゃないということでありまして、好ましかろうが、好ましくなからうが、実際集約される国鉄運賃というものは、各地方から集まつてきて、そしてその金というものは、これは事業自体の伸びることによつて、これはどうして、額は小さく押えようといつても、これは押えることはできないだらうと思つて。現に一週間の間においては、銀行にお預けを許すにしておると思ふ一週間の間は、すべてを無利子、こういうところの関門をくぐらせなければやつていかないというふうなことに相なるわけでありまして、それから、まあこの点については、私は多くを申し上げませんが、ほんとうに政府自体の金融の点について、できるだけ自体の金融の全体の経営という面からいって、ある程度の、自由に、この制限というものを緩和されるというところ、これは当然ではなからうかと、まあこの問題について、出たのに関しまして、さうに考えるわけでありまして、

では、あまり私ばかりでも工合が悪うございまして、最後に、もう一点だけお伺いしたいと思つて、五の問題につきましては、投資制限の再検討というふうなことが載つておる

す。これは、国鉄は本来の業務以外の部門への投資を嚴重に制限されておる、積極的な合理化努力が妨げられて、面も少なくないので、国鉄合理化のために行なう事業で民間と競合しないものは積極的にこれを認むべきである、こういうことをいっております。

これは一体、どういふものを、これにおいて、この経済団体連合会が指示しておりますか、詳しいことはありませんので、私、ちょっと迷うわけでございますが、国鉄以外の部門に投資をするというふうなことは、一体どういふことを想像せられておりましたか。これをやらんになりましたら、この御見解を、国鉄側からお伺いできれば、まことにけっこうだと思つて

○説明員(香孫子豊君) 国鉄の、まあかかえておられます問題を経済団体連合会、いろいろな角度から、そのとき御検討をいただいたと思つて、いろいろございまして、直接の動機をいたしましては、御承知の国鉄の例の要員問題に因連をしまして、国鉄の要員の年令別構成が非常に不自然な形になつて、いわゆる中ぶくれのちやうちん型という三十二、三三の年令の男が非常にふくらんで、それを解決しないといふと、やはり人件費の問題やなんか、あるいはむしろ影響も出てくるから、それをどうして解決したらいふかというふうなことを、要員対策委員会というものを作りました、そこに諮問したことがございまして、その際に要員対策委員会からの答申の姿の中で、まあ意見が出まして、その意見書の中、その中ぶくれになつて、いろいろなところは、もしこれが民間の企業、かりにありとすれば、当然まあ子

会社的なものや何かを作つて、そこに投資をして、はみ出る人間をそういうところへ送り込むというふうな格好で、そういうふうな方法で、不自然な要員構成を直すというのをやるはずだ。しかしまあ国鉄の場合には、いろいろ制度的な、また法律的な制限があつて、さう自由に因連の事業だからといって投資のできないように、今は縛られておる。従つて、そういう方法は、なかなかむづかしいであらうというふうなことを要員対策委員会が答申の意見書の中で、そういうことを述べ

ておられたわけでありまして、それで経済団体連合会としては、国鉄の経営上の問題の一つとして、そういう要員の問題があるのだということを知つておられますから、その要員対策委員会の答申等でもつて、もう少し国鉄も、何と申しますか、国鉄の提供するサービスに因連して、直接サービス面で、いろいろ今国鉄としてはやれないような仕事で、しかも国鉄に非常に因連が深いというふうな、たとえは旅客関係で申しますれば、いろいろなあつせん業であるとか、媒介をする事業であるとか、いろいろございまして、さういふところの投資ができるという道を開けば、さういふ国鉄がかかえておるような要員の問題なんかの解決の助けにもなるし、また、その国鉄を中心としてのサービスの、さらには徹底した向上、もう少し大きくいへば、このごろの言葉で申しますと、マーケット・リサーチというふうなことの助けにもなるし、さういふ意味で、今の国鉄というものは制度的にあまり窮屈だから、さういふような因連事業や何かに対して、民間圧迫にならない範

圈内において投資のできるような道を開くべきではないか、そういうようなことで、そういう御意見が出てきたのだと思っております。

○金丸富夫君 これは、以外の投資ということがありますから、今例を引かれたようなことは、民間におきましては簡単にやっておることであって、それによって従業員と交換というかそういうものも、老若の転換、あらゆる問題の処理に、私は非常に効果があることは認めるわけですが、ただ、これにもありますように、民営と競合しないものと、こういうことが載っております。これはやはり国鉄自体が、かりに公共企業体とはいえず、やはり何といつても親方日の丸の国を中心とした機関であり、また公務員であるというふうなこの団体において、もしかような投資を、民間財團のごとくやっっていくならば、これはもう、どこいかなる会社にも決して負けないというふうな怒るべき力に私はなつてくると思ふのです。もつともそういうことが、今の公共企業体という性格をはつきり現わしておる国有鉄道法によつては、おそろくそういうことは考えられないと思ひます。この改正は、おそろくそう、今おやりになろうと思つていただけるわけではないと思ひますから、多くを質問を申し上げませんけれども、民営等に適合するといふような問題は、随所に大小となく私は現われてくるのではないかと、かように考へるのであります。今の例程度でお話を伺つておきますし、また今、直ちにこれをおやりになるということもまだ聞いておりませんので、私はあえ

て、これ以上質問はいたさないことにいたします。

第六といたしまして、取り上げておりますのは、固定資産税等の減免という問題が最後にあるわけでありまして、これはもう、私もよく大体承知をいたしておりますので、以上長時間まことにありがとうございましたが、大体、この取り扱いについての政府並びに国鉄のお考えというものを拝聴することができましたので、これで、私の質問は打ち切ることになりました。

○委員長(三木與吉郎君) 他に御質疑の方はございませんか。——ないようでございますから、本日は、これにて散会いたします。

午後九時二十六分散会

三月二十九日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案(衆)

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律案

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律の一部を改正する法律

海上保安官に協力援助した者等の災害給付に関する法律(昭和二十八年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

第五条第一項第五号を削る。

附則

この法律は、公布の日から施行する。