

参議院運輸委員會會議錄第二十一号

昭和三十六年四月四日（火曜日）
午前十一時二十一分開会

出席者は左の通り。

委員長 三木與吉郎君

理事

天堃	良吉君
金丸	富夫君
村上	春藏君
大倉	精一君

委員

運輸省鐵道監督
局長
廣瀨 真一君
事務局側

常任委員 古谷 善亮君
専門員

日本国有鉄
道常務理事
兼松
学君

本日の會議に付した案件
國有鐵道運賃法の一部を改正する法
律案（內閣提出、衆議院送付）

上定められておるところでは、大体あさってあたりは国会に出さなければならぬと思います。今までの説明により

ますと、国鉄当局は約二百億という予算措置が必要だ、こういうことでございまして、今次の運賃値上げによるところの四百八十六億という金額と件数裁定の完全実施という二百億の金額とを思い合わせるときに、これはやはり第一次五年計画でそこを来たしたと同じような条件の中にあると思う。

ないようにいろいろ努めたいという決心を持ってやりたい、こう考えておる次第でございます。

○中村順造君 大臣のお答えでちよつと私はふに落ちない点があるわけですが、仲裁裁定の完全実施については二百億という金額が必要だと言われております。ところが財源措置については国鉄で現在検討中だと、これは私

は、この点がわからなくなるわけですが、二百億という膨大な財源措置が国

るので、今せっかくこれに対応する財源を検討中でございます。

繰り返して申し上げるように、新しい五カ年計画にはこれの影響が及ばないように、新しい五カ年計画は既定通り遂行ができますように努力をいたす決心を私どもは持つておる次第でございます。

○中村順造君 大臣、何か勘違いされ
ておると思いますが、先般来国鉄の人

思う。その当然のことを当然のようにあらしめるためには、やはり法律に定められた点は明確にして、一体政府は予算補正をして今次の仲裁裁定を出すのか出さないのか、しかも、これは期日はあさつてにも限り限定されているわけです。今日の段階では、大臣は明確に答えられる段階だと思つて私はお尋ねしているのです。

繰り返して申し上げますけれども、今日まで審議した過程では、国鉄の財政的な力においてはもう二百億という仲裁裁定の完全実施の財源はないという前提に立たなければならぬと思ひますが、この点も一つあわせてお答えいたしたいと思います。

○国務大臣(木暮武太夫君) 繰り返して同じ答弁をいたすよりでまことにおそれ入った次第でございます。ただいま仲裁裁定によりまする国鉄の負担につきましては、財源をいろいろ検討中でございますが、まだここで的確に申し上げることができないことをまことに遺憾だと思つた次第でございます。ただいま申し上げましたように、国鉄におきましては約六割程度の賃金が上昇するということも見込んでおりますし、予備金もありまして、あるいはまた節約等いろいろのことをやつて、何とか財源に对应するようにいたしたいということでも今検討中でございますので、もししばらくお待ちを願ふぬとその結論を申し上げるわけにはいかぬと思つてございます。しかしながら、御心配になりました第一次五カ年計画のごとくに、その成功を危ぶまれておられる点につきましては、今回の五カ年計画におきましては、既定計画通り

その遂行をいたしたいということを私どもは努力する決心でございます。

○中村順造君 残念か遺憾か知りませんが、繰り返されておるわけでありまして、これは今日までこの運賃値上げの問題をめぐりまして、本委員会でも議論をする中で、国鉄はすでに新しい五カ年計画を実施する上において毎年約二千億の原資を必要とするが、国鉄の御意見としては、いろいろな借入金その他を加えてもどうしても五、六、七億の金が足りない。そこで、運賃値上げに、大臣も趣旨説明の中にございましたように、利子のつかない、いわゆるここに何がしかの金が必要だ、こういうことで今回の運賃値上げというものを提案をされておるわけです。きのう私も若干公聴会の席でそういう点の話をいたしましたけれども、私どももいたしましては、そういうふうに判断をいたしております。これはきのうの私の話した内容におきましては、大体四千七百七十七億というものが三十六年度の損益勘定になつておつて、その中から一千八百億という約四分の一の金額を新しく資本勘定の方に繰り入れておる、こういう力があるということになれば、従来言われておることがそのまま私どもは受け取れない。しかし、受け取れるにしても、受け取れないにしても、今大臣のお答えが繰り返して行なわれておりますけれども、私どもの印象あるいは国民の受ける印象としては、新しく二百億という仲裁裁定完全実施の予算が必要であるということでは明確になつておる。それが何か国鉄の企業努力あるいは予備費ということを再三繰り返されておりますけれども、

も、そういうものから出し得る力があるというふうな受け取り方をせざるを得ないわけですね。ここで明確に、国鉄も総裁もおいでになりますけれども、今私と大臣との質疑の中で、私どもはそういう印象を受けたと思ひますけれども、この点は力がないものならない、あくまでこれは予算上、資金上、国鉄に経理上の力がないということを確認して、政府にその予算上の措置を求めなければならぬ、こういうふうに考へておりますから、重ねて大臣にお答えをいたしたと同時に、国鉄総裁も、この点は議論になつておることは十分おわかりになつておると思ひますから、一つ明確に本委員会ですべていたしたいと思います。

○国務大臣(木暮武太夫君) 仰せの通り今回の仲裁裁定によりまして、国鉄が二百億負担するということに相なりましたことは、まことに国鉄の経理の上から見れば苦しいのでございまして、目下いろいろと、ただいま申し上げましたように、その財源をどうするかというところを検討しておるのでございまして、どうぞしばらく御猶予のほどをお願い申し上げます。

○説明員(兼松孝君) かかりましてお答えさせていただきますと思つてございまして。大臣がおっしゃいました通り来年度の――今年度といふは、五カ年計画につきましましては、五カ年計画にできるだけの影響のないように考えたいというところで、財源の努力をしておるわけでございます。ところで予備費を使いますとか、あるいは一部のほかの経費を流用するということは、予算的には措置がとり得るということでございますが、長い目で見ますと、長期経営的

にそれが経費として負担し得るかどうかというところは、これは別な問題であらうと思ひます。それで私どもとしては、今年度の予算――大臣の言われました通り、できるだけの影響を与えないように、今財源措置を関係方面とも御相談をしておるわけでございますけれども、三十七年度以降の問題になりますれば、今後の収入の状況と見合ひしまして、借入金その他の計画についてもあるいは変更が必要とか、いろいろな問題は将来にあるかと考えますが、ただいま予算上可能かどうかという問題につきましては、いわゆる予算措置の問題でございますが、長期の経営的なものといひさか別であるかと考えますが、いずれにいたしましても、大臣がおっしゃいました通りに、私どもとしてもできるだけ当たらないような財政的な方法を、予算的な措置を十分考へておる段階でございます。

○中村順造君 大臣はしばらく猶予をしてくれ、こういうことでございまして。これはさつきから繰り返して言つておりますように、きちんと法律上明確になつておりますから、この際明確にしなければならぬということを主張しているわけですが、国鉄の答弁はまた何かおかしいと思つたわけでありまして。予算上それはできないことはない、予備金を手当てするわけでありまして、予備金上、資金上どうだ、できるならでございまして、できないならでございまして、国鉄の予算の中でこの際特別な、すなわち一五%に及ぶ運賃の値上げをしなれば、国鉄の財政は五カ年計画をやれないということを今日まで主張している。それは十億とか二十億という金額じゃない。これは二百億という、今

度の運賃値上げの約半分に及ぶ膨大な金額で、しかもこれは一年限りではなく、少なくとも仲裁裁定を完全実施するといへば先長く続く問題である。それを何かあるような、ないような不明確な答弁をせずに、この際予算上、資金上なければ――そうすると何か流用できるようなことを言つておるが、そんな融通自在のようなものを出して、今日までの主張が筋が通るかどうか、その点を明確に再度御答弁を願ひます。

○説明員(兼松孝君) 先ほど申し上げましたように、経営的な見通しとしてはきつめて困難であるということは申し上げた通りでございます。ただ当年度の予算措置となりますと、財源に余裕があるわけではございませんけれども、予備費の流用あるいは退職に当たる者を一部退職の措置をすらすとか、いろいろの方法を考えているということでございます。また、経営的に見まして、二百億円というものが定期的に要するということは、長期的には非常に大きな負担であることは、先生御指摘の通りであります。当面の予算措置といふものは、従つて長期的な困難な問題を、仲裁を尊重されるという方針で、どういふ措置をとるかという予算上の問題でございます。何と申しましても経営的には非常に苦しい問題であるし、それから問題点があるということでは、御指摘の通りでございます。ただ重ねて申し上げますように、予算をどう出すかというところは、三十六年度の仲裁実施にお金をどういふふうに出すかというところで、これは、たとえば不用財産を無理して売つても回すとか、あ

るいは不用と申しましたが、全然不用ではないわけですが、合理化によってあるいは繰出する、退職金の一部を回して、そして退職の方で少し制限してやる、いろいろな方法を講じて、とりあえず三十六年度にできるだけ影響を与えないように努力して財源は探しておるといふ事態を申し上げたのでありまして、長期経営的に見れば、二百億円の負担というものは大へん大きな問題です。それは問題点があるというところは御指摘の通りでございます。

○中村順造君 総裁はお答えになりましたが、兼松理事の立場からいたしまして、これは国鉄財政を担当している重役ですから詳しいと思います。しかし詳しいあなたの説明で、何か二百億という財源措置を国鉄財政の中から探し得る可能性のあるような、そういうニュアンスのある発言を繰り返されておるわけですか。これは私が今あなたの言葉をそのまま受け取るといたしましても、たとえば予備費八十億という金額をここにあげておられますけれども、これは予備費は予備費として何らかの場合に必要であるということ、これは八十億というものは何ら根拠なしに組まれたものではないかと思う。予備費は予備費として、一年間必要な場面が想定をされるということ、八十億の予備費が組んであると思う。さらに加えて退職金を、何か退職を一年延ばし二年延ばしにしてやる。これは今年はその一年延ばしをされるでしょう。しかし、これは今初めてやる措置ではないわけですか。過去の経験に基づきましてそういうことがやられて、これは翌年非常な問題を起した事実

もあるわけですか。そういうものをあらためてまたここに八十億に加えて幾ら、それから合理化、合理化といわれるけれども、合理化のより限度も私きとおるというのが一般の見方なんです。そういう合理化によって、国鉄にこれまた大きな疑惑を国民に与えるから、この際私は明確にしなければならぬと思いますが、国鉄の合理化といわれるけれども、合理化によって生み出す金が一体どのくらいあるか、常識的に考えても、仲裁裁定の完全実施に見合ひ二百億という、膨大な合理化によって生み出される金額は国鉄の中にはない。あらゆる面において、あちらを見てこちらを見ていないからこそ、今回の運賃値上げになっていくわけですから、それを二百億の財源を出そうと思えばどこから出てくるようなあなたに発言をされたから、これは国鉄は余裕があるにもかかわらず、さらに国民に筋の通らない運賃値上げを求めておる、こういう問題になるから、間違つてはいかぬから、ないものはないで、予算上、資金上国鉄の財政ではないか、ともいいたがたい。もしこれをするならば、五カ年計画にも、次の五カ年計画にも大きな影響がある。こういう気持ちに立つて、強いその予算措置を政府に求めるというのが国鉄の態度でなければならぬと思う。これはあなたの言われるように、従来問題になったことを、いいこと悪いことを繰り返してやっ

て、今年だけはそれでまかなうとして、まかなえないというものが、今日までの議論からするならばまかなえないという結論になるわけですが、六日を控えました今日において、しかもそれが何か国鉄の財政の中から掘り出せば掘り出し得る、こういう印象を受けるわけですが、この際一つ明確に、どうなっておるか、大臣は鋭意検討中だと言われるけれども、大臣の言われる検討中のうち、しばらく猶予をほしいと、こう言われるけれども、その猶予、検討中のうちに国鉄に二百億という財源を探すだけの、掘り出すだけの猶予ということになれば、これは重大な問題だと思ふ。新しい五カ年計画の実施とにらみ合わせて、もう少し明確に一つお願いをいたしたい。

○説明員(兼松君) 長期的には先生御指摘の通りでございます。私どもも同様に感じております。ただ予算措置につきましましては、当年度の三十六年度の補正予算をどうするかという問題についていろいろ御検討中でございます。していろいろ御検討中でございます。その中にはすでに成立した予算等との関連におきまして、いろいろ当年度のつなぎの苦勞する方法を、私どもとしては今御説明申し上げました次第でございます。長期的には今のところ、くりそれを受け入れるというところは困難で、長い目では資金計画の変更の問題は当然三十七年度以降にはいろいろくると思ひますけれども、それにしても、五カ年計画はぜひ内容は実施していきたい。借金をふやすとか、その利子をさらに合理化で生み出すとか、いろいろなことを将来考えたいということとは、全く先生御指摘の通り、私どもは同じように考えております。三十三年度までの措置につきましては、目下大臣の御説明の通りでございます。政府当局においていろいろまた御検討いたしております段階でございます。なお、それが準備ができますのはなお若干の日時を要するのではないかと考えております。

○中村順造君 一つの問題を何回も何回も繰り返してやりたくないのですが、ね。長期的だとか、短期的だとか言われても、これはもう明らかなものでしょう。あなたの説明です、二百億というの、年間約二百億を要するといふのは、国鉄の説明に基づいてこの二百億を必要だといふ前提の上で話をすれば、これはもうこの中から、ことしだけはそれではやれる見通しがあるというふうに受け取れるわけなんです。これは向こうきわめて長期的な問題ですが、ことしだけそれではいられないから、来年はどうなるか、再来年はどうなるか、次の五カ年間にどうなるか、五カ年計画にどう影響するか。現実には第一次五カ年計画ではこれが影響して実施できなかったというの、大きな原因だという説明を今日まで繰り返されておるわけですか。だから私は非常に心配になるし、特に今日六日に、大団会にこの仲裁裁定の実施というところは予算的な問題を出さなければならぬ。きょうは四日ですけれども、そういう段階になってまだ鋭意検討中だ、しかも検討中はい、政府に強くこれを要請しておるといふことなら話はわかりますけれども、何か国鉄の財政の中でそういうものを予算の流用によって生み出せる、二百億という膨大な金額を生み出せるというふうな印象の前では、やはりこの運賃値上げを審議するには、私はそれだけの勇氣がだんだんなくなるような気がする。私申し上げることはやめます、この問題は、大臣なりあるいは経理担当の常務理事からは明確な答弁がいただかれな

いということは、きわめて残念です。時間をかけて徹底的にこの問題はどうかするか、もうあさつてのきょうでありますから、したいのですけれども、私やめさせけれども、総裁に、従来の第二次五カ年計画は明らかに失敗であつたといふ先般の発言に對しまして、しかもその原因が数次の仲裁裁定にあつた、こういうことでございまして、から、もう仲裁裁定が出されて一週間以上になつておりますが、新しい五カ年計画あるいは国鉄の経理全体の上でどういうふうに御判断をされておるか、国鉄総裁から一つお答えをいたしたいと思ひます。

○説明員(河信三君) 運輸大臣並びに兼松理事からお答えいたしました通りであります。今日の第一次五カ年計画も、四カ年の実績を五カ年の予算に比較いたしますと六七％の通りで、今日まで御説明申し上げました通りで、四カ年の予算と四カ年の実績とを比較いたしますと八五％程度の実績に相なります。従つて、これは一五％だけおくれしております。その点においては失敗で、われわれの当初の経済発展の想定というふうなものが少し甘かつた、そういうふうなところ、いろいろ原因から来きておりますが、そういうところからきております。従つて新五カ年計画は、たびたび大臣からも御説明がございましたように、われわれとしては、どうしてもこれを実行しなければ、国民に対しては申しわけない。かたい決意を持って必ずこれを実行するといふ覚悟で進んでおります。ただ先ほどお話をいたしましたように、二百億という金をこの際生み出すことは、これは非常に困難であるというこ

とは、大臣からも、兼松理事からも御説明申し上げた通りであります。お話のありましたように、合理化というものも今日までも相当努力をいたして参っておりますが、合理化にも限度があるということもお話の通りであります。

しかしながら、われわれ國民の皆さんに御迷惑であるにもかかわらず、やむを得ず運賃の値上げをお願いしなければならぬという苦しい立場にありますので、われわれ自身としては、合理化はもう限度に達しておつても、なおさらに他にも何か合理化の余地がありはしないか、もう一段の努力をしなければならぬのじゃないかということは、これは、國民に対する責任といひましょうか、われわれとしては、どうしてもしなければならぬところだと覚悟いたしておりまして、今後でもできる限りの合理化をいたしたい。これもかたくわれわれは決意いたしておるところでございます。

さて、今度の仲裁裁定によりまして大よそ二百億円という見当はついておりますが、實際どれだけ要るか、正確な計数はまだ出ておりません。大よその見当は二百億ということでありますけれども、正確な計算がまだできておりません。それで今鋭意その計算をいたしておるところであります。その計算ができましたから、正式のいろいろな御決定を願うことに相なると考えますが、それまでもう少し時をかしめていただきたいということを申し上げておるような次第でございます。

○中村順造君 やめようと思いましたが、けれども、今の総裁のお話で……。私が申し上げておるのは、まあ大よそにしても、いずれにしても二百億圓前後

の予算が必要だ。これはその金額が幾ら明確に要するか、それがわからないから待つてくれということと、それから大よそ目安のついた約二百億の金額をどこから出すかということとは違うわけなんです。総裁は、まあ総裁という立場で、仲裁裁定の示された一〇％のいわゆる裁定実施ということが出されて一週間もたつて、国鉄の中でこれが幾ら金が必要かということがわからないということ、これが事実とするなら、大へんなことなんです。私もそれはそういふふうには理解をしております。仲裁裁定の中に大きな疑義があったならば、いざ知らず、おそらく、仲裁裁定の内容が明確だという判断に立つたならば、もうすでに今日の段階ではこれを実施するために幾ら要するかという計算

に一週間以上かかるということは、常識では考えられない。私はそのことを言っているわけじゃない。百九十億をこえるのか二百十億をこえないのか、そういうことを言っているのだな！

に、總裁は合理化に対しては重大な決意を持って臨む、五カ年計画も前の五カ年計画のようなことでなしに、これも重大な覚悟で臨む、とういふふうに言われておるけれども、決意や覚悟でできないことなんです、これは。しかも、これは第一次五カ年計画においては大失敗をしたという一つの前車の轍があるわけですから、同じような要案は仲裁裁定の実施にある、こう言われるから、もうすでにあさつての時期においては、仲裁裁定がどういふふうにあつておられるかということが、政府の方針がきまらなければならぬのに持つてきて、そういうふうに言を左右してこの中身を明確にされようとしな

とくに、私がおそれるのは、一つには国鉄の中にはまだ探せば財源があるから、そのような印象を国民に与えて、その上に立つてまだ運賃値上げをするという印象を与えることをおそれる。一つには、国鉄の四十数万の労働者があれだけの涙をのんで、この不満にたえた仲裁裁定というものが、今もってどこからそういうことが実施をされるか、その見通しが立たない、こういうところに大きな心配を持つわけです。その点を私は重ね重ね大臣なり、あるいは国鉄にお尋ねをしておるけれども、言を左右にして答弁されない。なぜそういうことが明確にされないのか、明確にしてはならないのか、そういう理由があるなら總裁から一つこの際お答えをいただきたい。

○説明員(十河信二君) 大体の数字が二百億であるということは申し上げた通りであります。計数の正確なる整理を今やっておるところだと申し上げな次第であります。

なお合理化につきまして、何か非常に余地があるように聞かえるというお話しであります、それはそういう意味で申し上げているのではないのであります、合理化はもう十分やつて参りました。しかし、もう十分やつてきたから、今後合理化をしないと、こういうことでは国民に申しわけないと、だからでき得る限り、できない上にも、さらになお一そう合理化に努力をしまして、国民に運賃値上げという御迷惑をお願ひする当局としては、できる限りの措置を講じて参るのが、これは当然だと考えまして、そういうふうに申し上げた次第であります。

○大和与一君 裁定が完全実施ができたかどうか、けさの新聞なんか見ますと、やや心配な点もあるのですが、運輸大臣にお尋ねしますけれども、裁定というのは、あなたは昔のことは知らぬと思うが、裁定が出て完全に実施をされたなかったのです。そうして政府がそれを完全に実施していないのに、組合の方の処罰だけをやってきた。これが従来の慣例です。最近になってどうやらまあ、あたりまえのことなんだだけ

けれども、裁定が完全に近く実施されてきている。こういうわけなんです、裁定が出たときに担当の労働大臣と十分お話し合いをされて、裁定は必ず完全実施をしようと、こういう約束をされたと思うのですが、いかがですか。

○国務大臣(木暮武太夫君) 今お話の

中で、お言葉を別にお返しするよりなわけではございませんが、最近におきましては、どの政府も仲裁裁定を最近においては完全に実施しておりますたように聞いておりますわけでございます。

す。今回も政府といたしまして、委員会に仲裁裁定を請求をいたしまして以て以來、この委員会で仲裁裁定が出ましたならば完全にこれを実施しようということを中心として、私どもはこれを完全に実施するという協議の話し合いの通りに実行をいたすつもりで、今日も参っておりまするわけでございます。

○大和与一君　まあこれは不完全実施といいますが、約六百億ぐらいの貸しがあると思つてゐるのですね。それで、国鉄当局にお聞きしますが、現在も繰出に非常に努力されているというお話を聞きましたが、いつまでに政府にどれだけのできるということを返事をしなければならぬと思つてゐるのですか。

まではないのか、お聞きします。

○説明員（兼松学君） なるべく早く早くしたいという、こう考えております。国鉄といたしましては、現在の予算、資金上は不可能であるということで、国會の方に手続をしていただくように政府當局にお願いをいたしておりますが、その後の手続その他がどうなりますかは、今大臣が御答弁になった通りでございます。

○大和与一君　そうすると、現在では、国鉄としては、それをどうにも捻出ができません、こういふはつきりした立場に立つておられるのですね。

○説明員(兼松学君)　現在の予算ではできないという私どもは立場で政府にお願いいたしております。

○大和与一君　そうしますと、今のお話を聞いて、国鉄ではどうにもならぬやうなところがある、ということになれば、政府がめんどろを見なければいかぬのです。が、ちやうど大蔵大臣もおいでになりました。

たが、仲裁協定について、国家全体からいってなかなか大へんだと思えますけれども、最近の特に裁定完全実施の例もあるわけですから、必ず——必ず——という言葉は強過ぎるけれども、必ず完全実施をする、何とかまあ国鉄がどうりにもならなかったら政府がめんどうを見るんだと、こりいう責任のあるおとや答えを運輸大臣と大蔵大臣からいたされたかと思ひます。

○國務大臣(木暮武太夫君) 先ほど米御答弁申し上げます通りに、国鉄といひましては、この膨大な人件費の増加というものは、経理上非常に苦しいのでございますけれども、今これの財源を目下いろいろに検討をしておる

Journal of Management Education 36(7) 809–824

五

わつておられる。こういう状態で今日まで国鉄の経営というものはきたように私は思うのですが、その結果、ここに施設の老朽、殺人的な混雑を招来するといふことになつてきたと思ふのです。もちろん、そればかりが原因だとは思ひませんが、それが根本的の一番大きな原因だと思ふのですが、今回の運賃法改正にあつて、当委員会において、また、過日の農林水産並びに商工委員会との連合審査の席上において、各委員諸君と国鉄並びに政府当局との間にかわされた質疑を通じて見ましても、従来の政府の国鉄に対してとつてきた方針が何ら変更されておらないのではなからうか。もし、しつて言へば、利子補給三億、それから運賃値上げを見越した傷痍軍人の無賃輸送に対する補償、しかし、これから総額を合せても三億六千万円、これに微々たるものである。こういう状況が今後も長く続くのではないかと思はれますが、まず第一に、今後の国鉄に対する政府のそういう財政的な面において、どういふふうな池田内閣としてはお考えになつておられるか、これはもちろん総理にお尋ねすべきことでありますけれども、問題が財政に關することであり、国鉄に対してどういふふうにお考えになつておられるか、その点を一つ最初に伺つておきたいと思ひます。

○国務大臣(水田三喜男君) この公共負担の問題は、非常にむずかしい問題だと私は思つています。で、国鉄の公共性というものが、ある程度、ある程度、この負担が過重のために国鉄の経営が困つておられるのか、あるべき姿

の運賃というものが保障されていないための経営の困難さであるか、ということがまず検討すべき一つの問題であるかと思ひます。また同時に、かりに、これが企業体でございしますので、完全に民間企業体と同じような経営が許されるということであつたら、まずこれを資本に直したとどのくらいになりますか、一兆数千億の資本金でありましようが、この配当がない、国税といふものは別に取つていない、こういうふうなものを見て、あるべき姿にあつたら、これだけの負担をほんとうなら民間ではすべきものを免除されておられるから、公共負担も、このぐらゐの公共負担といふことは、当然国鉄の使命であるべきだといふようなものも出てくると思ひますので、その経営をやはり診断する基準といふものを、私はここで立てて、はっきりとこの経営がどうか、あるいは運賃が不当であるといふことになるのか、公共負担は、これは少し重過ぎるという結論になるのか、これを断定するのはなかなかむずかしいと思ひます。従つて、私も、やはり事業体である以上、今後、一つの基準に基づいて、ものさしをみたいなものをこの経営の診断をするといふやうなことをやつて、その結果、公共負担をもう少し軽くするために国がこれだけ見てやるのがほんとうだとかいふやうな、いろいろのことが出たら、その通りしたいと思ひますが、今のところは、私も、今までの程度の公共負担といふより、な

ので、傷痍軍人の問題とか、あるいは新線の利子補給といふようなものはやりましたが、これはほんとうに合理的な診断に基づいてやつたことか、そうじゃなくて、特に要望が多かつたから、この二つをとりあえずやつたといふことの性質のものか、これは、われわれはやりましたが、あまり自信のないことで、これはとりあえずやつても、今後そういう方向で行くか行かないかといふことについては、ここでは、よほど国鉄経営に対する診断が私は必要だと思つておられます。

○片岡文重君 まあ、あなたが、利子補給や傷痍者の負担について科学的な——そういう言葉は使われませんが——したけれども、科学的な根拠でなしに、要望が強かつたからやつた。これはほんとうでしやう。私もそれは認めますよ。正直でいいです。しかし、水田さん、そういう政府の考え方といふものが、はたしていかどうかといふことだと私は思ふのです。おっしゃる通りに、公共負担が過重であるかどうか。それから国鉄という公共性の高度である企業か、この公共負担についてあまりとかやかくいふことと自体が私もおかしいと思ふんです。当然負わなければならぬ公共負担といふものはあるはずで。しかし、今の状態ではこれははたして妥当か、あるいはもつと公共負担をさせてもいいのか、あるいはもうすでに過重に負担をしておるかといふことになりますと、きのう公聴会で御出席をいただいた公述人の方々のうち、賛成意見を述べられた方が、御出席五名の中で三名あられたわけですから、この三名の方々が、ひとしく、公共負担は重きに過ぎるという

ことを言つておられたわけですから、一例を見ても、たとえば、これは国鉄の資料です。定期旅客といふものは、収入の面で参りますと、定期のお客さん、つまり学生定期とか通勤定期とか、定期券を買つて乗られるお客さんが、運輸収入総額の一七％で、一々切符を買つてお乗りになるお客さんが八三％もあるわけですから、人の数、お客の数からいふと、定期券を買つて乗られるお客さんは実に六四％である、過半数なんです。はるかにこえておる。そして一々切符を買つて乗られるお客さんは三六％である。で、この六四％、つまり六割以上の定期券を買われるお客さんの収入が、わずかに総旅客収入の一七％にすぎない。これはどうしてこういう開きになつたかといへば、明らかに法を越えたといひますか、——まあ法を越えたわけでありませんね、五割もしくは四割といふことで法は押えておられますから、それをはるかに無視した割引率が適用されておる。学生のごときは九二％二です。か、九割二分以上の割引、つまり七分何厘かの運賃で運んでおる。これは明らかに国鉄が強要されておる運賃である。国鉄総裁が喜んでこいいうことをやつておるのではなく、何回もこの定期運賃を公正な運賃に直したいという要望があつたにもかかわらず、政府がこれを押えておる。従つて、これを押えていくといふことは、当然政府が何らかの裏づけをしてやるべき責任があると思ひます。しかるに国鉄としては、こいいう企業経営というものを全然無視した運賃で運んでおりながら、運ばせられながら、運ばせられることを拒否する力は持たない。しか

し、それによつて生ずるところの赤字に対しては糾弾をされなければならぬ。で、今度は運賃値上げを、しかもこの八三％の収入を負担しておる人たちにさらに重い負担をかけさせようとしている。これは非難の起ることがむしろ当然であつて、私も、国鉄の経営がよろしいとは思ひませんが、何でも反対だといふわけではありませぬ。政府がやつておるから、これは何が何でも反対だといふことではなくて、経営もまずまずこれ以上改善の必要はなからう、政府としてもまずまずこれ以上の手は打てなからう、また、この程度は妥当だといふ考えに立つならば、私も決してこの運賃値上げに賛成することにやぶさかではない。しかし今のこの国鉄の経営の状態並びに政府のやり方については、どうしても直ちに国民に重い負担をかけるといふことには納得できないから、そこで政府の御方針を伺つたわけでありまして、先ほどの利子補給その他についての具体的な考え方であつたかどうか、わからないとおつちやつておられますが、少なくとも政府が、政府関係の最大の企業である国鉄、しかも日本経済にとつてはきつて重要な役割を持つ国鉄の経営についてでありますから、私はもつと政府が積極的な検討を加えられて、そして経営面についての責任をむしろ政府がその一半を負うくらいの熱意を持つて私は国鉄に臨まれたらいいのではないか、こいいうふう

に考えるのですが、今のお話ですと、一向に国鉄の経営に対しては、これだけの運賃値上げを押しつけておきながら、まあ政府が運賃値上げを押し

つけたのか、国鉄から要求したのか、その点もこの間の予算委員会での質疑によりますと、多分に私は問題があると思うけれども、とにかくこの運賃値上げに直面して、なおそういふ御方針であるといふことであるなら、これは私は政府として非常に国鉄に対しては怠慢ではないかと思うのですが、大蔵大臣として、この点もつと国鉄経営の改善について、閣内において積極的に運輸大臣と御協力をされ、あるいは場合によっては督促をされて、もっとだれが見ても納得のいくような姿にすべきであると私は考えますが、大蔵大臣としてはその辺いかがですか。

○国務大臣(水田三喜男君) ちょうど今片岡さんがおっしゃられているように、この大きい割引をやっている人がきわめて都市中心の通勤者といふことになって、全国のほかの人たちの方が割引はありませぬし、運賃が高いので、だからこれは公共負担で、一つの政策によつて押しつけられた運賃だ、もしかりにしたとしますれば、特に安くしているそのためのこの財政補助といひますか、やるといふときには、特別に割引されている人へ補助して、そうでない、そのほかの一般乗客といふものを捨てておくといふことにはいきませんので、そうなれば全部の乗客の運賃不足といふものを一般国民の税金でこれを見てやるという問題にならうと思ひますが、これはまた考え方によつて、特に割引されていると今非難されているようなものへ、一般国民が税金でこれを補給してやるというような措置がいいか悪いかといふことは、これは大きい私は問題だと思ひます。やはり受益者負担という原則と同時に

に、独立採算制という原則の上の経営でございまして、その中で調和をはかつていくのがほんとうであつて、運賃の問題を税金でこれを補給するといふような措置は、私は理論的であるばかりじゃなくて、これはもう技術的な問題として、なかなか簡単にはできないことであらうと思ひます。

○片岡文重君 これは水田さんらしくない御議論だと思ひますね。この一般旅客は、個々の線について申ししますと、これはここにも国鉄から資料出されております。柳ヶ瀬線のごときは、三十四年度の年度の収入全体は五百六十二万六千円、それで納めた固定資産その他の税金が実に五百八十五万三千円、年間の総収入を上回つて固定資産税その他を納めている、こういふ線区が、今国鉄では経営されているんです。ですからね、その個々の線について私はとやかく言うのではありませんけれども、この国鉄の原価といふものは、総合原価の方式をとつておられる。だからその個々についてはともかくとして、一応旅客については貨物についても、国鉄全体としては原価をまかなうものといふことに説明がされておる。しかし、総合原価においてはなほどこまかなうものかもしれませんが、常識的にいつても九割二分をこえる割引などというものは、はたして許されるのかどうかといふことです。しかし、だからといつて今これを直ちに原価をまかなう運賃にするといふことになつたら、それでなくてさへ今値上げりムードで、さすがに皆さんも、池田内閣も国鉄以外の私鉄料金は一応値上げを抑えなければならぬといふことになつてゐるわけです。これがもし、こ

の原価をまかなうように上げるといふことになつたら、これはとてもないことになるだらう。特に通勤定期のごときは、通学定期以上に問題が出てくると思ふのです。あまりこまかいことを申し上げて恐縮ですけれどもね。通学定期といふのは、一応乗車の運賃を払つて、定期券を買つて学校に通はせるところが高校に行くことができません、中学で卒業して工場勤めをする、こゝろに子供は、その学生定期よりも高い定期券を買つて通ふわけです。これに非常に大きな矛盾がある。これはしかし、だからといつて、私はこれをこれを同率にせよとかなんとかいふことを今一がいに申し上げるわけではありませぬが、そういう点を一つ一つ検討していけば、まだいろいろ問題が出て参ります。けれども、いずれにせよ、通勤にせよ通学にせよ、とにかくあまりにひど過ぎるのではないか。だからこれを適正な運賃に引き上げようとするれば、非常な社会問題になつてくる。そこで政府としてはどう

こいこれは押さえるわけでしょう。従つて、国鉄の経営者が好んで押えておる運賃ではない、政府の政策に順応するためにやむを得ずして押えておるのだから、これは政府として考えておるべきではないかといふことを私は申し上げておるのです。だからといつて、この原価をまかなつておるところの旅客運賃を、それならばめんどろを見なければならぬといふ理屈は、少し私はへ理屈に過ぎぬじやないかと思ふ。この際私は、公共的な負担として、今定期券を取り上げましたが、そのほかにも農産物あるいは水産物、その他石炭

等、いろいろなところに公共的な負担を負わされておるわけです。こゝろに点についてもう少しめんどろを見られたらどうかといふのですが、今この期に及んで、今日ただいまさればどういふことにするとか、具体的にどういふことを言つておるのではありません。それは幾ら何でも要求できない。そういうことを言つておるのではありません。しかし、今後今までのようなやり方では、いつまでたつても、かりに今こゝで運賃を値上げしても、本籍運輸大臣は、私の在職中には値上げしないと言われまして、十河総裁もおそらく総裁の在職中は運賃値上げをしたくないと言つておられる。けれども私はもしこのまま、しかも物価が上がつていくならば、おそらくやことし一年、なおいつて来年一年、必ず再来年ころには赤字になる、運賃値上げをしなればならぬといふことになりまふ。それでなければ、また五カ年計画は変更していかなければならぬ。これはきつめて明白だと思ひますので、そういうことではなしに、やはり政府としても少し考えるべきだと考えますが、それでもなお大蔵大臣としては、今まで通りで、今後政府としての施策を何らか考へるといふお気持ちにはなれませんか。

○国務大臣(水田三喜男君) この間、ここにおられる企画庁長官とも私は相談したのですが、政府関係企業を同種の民間企業と比べて経営の合理化状態がどうなつてゐるかといふようなものを見る、やはり一つのさつき申しました診断の基準といふものを政府は考へて、常にそれで見ながらいろいろ判断して、国がめんどろ見ることが必要だ

といふものに対しては、これはやつてもいいと思ひますし、そうじゃなくて、そこまでいつていない、まだこゝろに合理化の余地があるのじやないかといふ結論がくれば、そういう経営の合理化もやつてもらふといふような、いずれにしても、政府が各政府関係企業の診断をできるような一つの基準を関係当局で今後検討しようではないかといふ話まで今出てきてゐるところでございまして、やはり今後そういふようなことで政府が合理的ないろいろ施策をやつていくという方向にいかなければならぬものだらうと思ひます。ですから、私一がいにはこれはもう一切国がめんどろ見ないとかなんとかいふのじやなくて、今実際にその結論を出すほんとうの診断基準といふものはないといふところ、まあ、私どもはいろいろ困つてゐるというやうなこと、こゝろでございまして、これはさういふやうな前提で今後の施策は考へたいと思ひます。

○片岡文重君 あまり議論を繰り返したくないのですが、具体的に資料がないといふお話ですけれども、たとえば行政管理局から国鉄の経営内容については監査が数年前に行なわれてゐるわけですから、それから最近においても、国鉄経営の経営委員会、国鉄諮問委員会等があつて、それぞれそこから、今私が申し上げてゐるやうな内容の意見が出されてゐるわけです。特に公共性の負担が多過ぎるといふことが出され、しかも、これはこゝろに経営のやり方は今は日本だけである。アメリカでもイギリスでも西独あるいはフランス、イタリアでも、どこでもこゝろに前時代的なことはやつておらないこととま

で言われているわけなんですから、一つ具体的な資料は十分あるはずですから、この点ももう少し政府として親切に、身をもって国鉄経営というものに当たっていただきたい。国鉄を利用する国民全般が迷惑をするばかりですから、不公平のないようにぜひ一つ努力をしていただきたいということを要望しまして、ここで通行税の問題で一つ大臣の御意見を伺いたいのですが、現行運賃では、一等旅客に対しては二等運賃の倍額に、それに二割の通行税が積み重ねられているわけです。外ワケになっているわけです。ところが、今提出されております改正案によりますと、国鉄の収入になるべき一等運賃は二等の一・六六倍で、それに通行税を加えた額が二割になるように改正案としては出されております。この国鉄の今回の運賃値上げが、原資がなくて困るということで運賃値上げをするわけです。それに対して、政府からの新線建設その他でめんどろを見てもらいたいということもかなえられないというわけで、やむを得ずこの運賃値上げをするのだと私は理解しております。この通行税の総額は、大体二十億前後ではないかと思う。もし政府が公共負担その他についてめんどろを見られないというのであるなら、何で通行税ぐらゐり含められないのか。つまり、お客が国鉄に支払う金は一・六六倍、さらに通行税を加えたものですから、国鉄に入ろが、政府にその一部が入るが、旅客の財布から出るということについては、従って、むしろ通行税を廃止して、従来通り二等の二倍にしても、なお一等旅客にとってはそ

の通行税分だけ従来に比べて率が——絶対値は別として、率は安くなるはずで。国鉄当局並びに運輸大臣の御説明によりますと、これは一等旅客をなるべく多く吸収するためである、航空機との関係等もこれあり、と言っておられます。しかし、航空方面に対する政府の補助金等を考えれば、そういう説明は、説明せんがための説明であつて、必ずしも経営の衝に当たつては、国鉄並びにその監督の立場にある運輸大臣が、本心からそういうことを考えて答弁しているのではないかと私は思うのです。大蔵大臣として、なおこの程度の通行税はとらなければいかぬのかどうか。特に私が申し上げるまでもなく、通行税というものはかつての三大悪税の一つにもなつてゐるものであります。この際、一つ思い切つて通行税を廃止する。そして一等旅客の運賃は二等の二倍——従来通りにしたらいかがかと思つてゐるのですが、大蔵大臣はどうお考えですか。考えられるというよりも、むしろ私は通行税を廃止して、その分を、一等を二等の二倍ということにきめてほしい、こういうことです。

○国務大臣(水田三喜男君) まあ、通行税は各国でもとつてゐる税金でございまして、ことに、乗りものに等級をつけてゐるといふ以上は、最高の等級、一等あたりは若干奢侈性の強いものといふようなことで、ある程度の通行税の課税といふものは私は妥当じゃないかと思つてゐます。まあ、ほかは廃止しておりますし、この程度は、これは各国の例によつてもある税ですから、私はいいんじゃないかと思つてゐます。

○片岡文重君 どうしてもそれがやめられないというのなら、最低限私の方から譲歩して、これを還元したらどうか、国鉄のために。たとえばガソリン税等のごとくに、目的税といふんですか、そういうことにして、この分を国鉄の新線建設なり、あるいは車両改善等に回されたらどうか。これもまあいいことになりませんか。今、一等と二等との差は、サービス上の点においては、さう大して差はないように国鉄も説明しておられました。従来、しかし、私も乗つてみて、一等と二等の差は、これは一・六六倍ないし二倍の運賃を払つた程度の差ではありませぬ。特に東海道幹線のごとき、乗つてみれば、車からしてどだい違ひし、こごとく違つてゐるのです。ですから、これはその程度のものはともによろしいのではないかと、その額がどうかと言ふのはありません。私は、通行税は廃止すべきだと思つてゐるのですが、どうしても廃止できぬというのなら、せめてその額は少なくとも国鉄に還元する御意思はないかということに

から譲歩して、これを還元したらどうか、国鉄のために。たとえばガソリン税等のごとくに、目的税といふんですか、そういうことにして、この分を国鉄の新線建設なり、あるいは車両改善等に回されたらどうか。これもまあいいことになりませんか。今、一等と二等との差は、サービス上の点においては、さう大して差はないように国鉄も説明しておられました。従来、しかし、私も乗つてみて、一等と二等の差は、これは一・六六倍ないし二倍の運賃を払つた程度の差ではありませぬ。特に東海道幹線のごとき、乗つてみれば、車からしてどだい違ひし、こごとく違つてゐるのです。ですから、これはその程度のものはともによろしいのではないかと、その額がどうかと言ふのはありません。私は、通行税は廃止すべきだと思つてゐるのですが、どうしても廃止できぬというのなら、せめてその額は少なくとも国鉄に還元する御意思はないかということに

○国務大臣(水田三喜男君) 個人の考えとしては、これは検討に値する問題だと思つております。十分検討に値する問題だと思つております。と申しますのは、この国会を通じても、そつでございまして、やはり公共負担の問題が、国鉄の経営と関連して問題になつてゐますので、やはり国鉄の持つ、あるべき公共負担はどの辺までか、それ以上は国鉄としては負担が過重であるというやうな問題を、やはりここで根本的に私どももいろいろの分析をやつて考えなければならぬ問題だと思つてゐます。その一環として

ういふ問題は私は将来は考えたいと思つてゐます。

○片岡文重君 ぜひ一つ近い機会に御検討いただきまして、廃止をするか、そうでなければ、これを国鉄のために使ひ、私はむしろこの程度のものは国鉄のために還元すべきだと思つてゐますので、そういうふうになるように御検討をわすれたいと思つてゐます。

それからその次に、これは地方財政に影響することですから、むしろ自治大臣の御意見を伺うべきと思つてゐますけれども、八十五億近い固定資産税が支払われてゐる。先ほど申し上げましたように、柳ヶ瀬線のごときは、一年間の収入よりも払ふ税金の方が多い。能登線のごときは大体六割近くがこの税金になつてゐる。三河線は大体五割近い、宮原線も五割近い。こうして経営係数が六〇・五〇、四〇・四〇といふ、全く経営としては非常識なくらいに経営係数の悪い所でも、このような高額の固定資産税が納められてゐるわけです。こういう点は、せめて高度の運賃割引等のごとき公共負担の是正がなされない期間だけでも、こういう固定資産税のごときものは見合はしたらどうか。国鉄がもつと正常な状態で運営されるやうになるまでは、もしくはこういう赤字線区については、少なくともやめるというふうになされたらどうか。これは専門家に對してはなほ失礼ですが、これも、法人税等においても、収益があらなければ税金はかけられぬわけですから、明らかにこういう経営係数が一〇〇を越えるものについては、これは本来ならば課税の対象にはならないはずで、まあ固定資産税ともこれは違ひますけれども、こういう点について一つ大蔵大臣として御配慮をいただきたいと思つてゐるのですが、いかがです

○国務大臣(水田三喜男君) 私はその配慮をしたくないのです。と申しますのは、これは経営力の問題じゃなくて、税理論の問題でございまして、応益課税であつて、そして税の公平という点から見ても、民間会社でも、赤字会社でも固定資産税というものは払つてゐる。国も自分の国有財産を持つてゐる市町村については交付金を出してゐるというやうなことで、国鉄の固定資産税といつても、実際は国が出してゐる交付金と同じやうな性格のものでございまして、これを、公共性を持つてゐるからという理由で、国鉄だけの固定資産税を免除するといふやうな措置といふものは、これは税の理論上からもとるべきものじゃなくて、また一つの企業体でございまして、経営がいい悪いかかわらず、一般と均衡をとつた税というものは、これは当然払ふべきものだと思つてゐます。

○片岡文重君 おっしゃるやうに、赤字会社でも固定資産税は納めております。しかし、それらの私企業は、自分の利潤追求のために設備を行ない、経営をやつておつて、先ほど私が申し上げましたやうな高度の公共負担といふものはやつておらないのです。それならば、この経営係数が千四百五十五あるいは六百三十九、こういうほとんど法外な悪条件のもとに経営をしいられておる線区が、赤字ですからということに引き上げることが許されるのか。これは現在四線区くらい特定運賃を作つておるやうです。しかしそれとても決

して原価を償うておらない。負わせるものだけは負わせておいて、取り上げ

るだけは世間並みだ、こういうやり方は私は不合理じゃないかと思う。現行日本国有鉄道法が改正される前は、御承知のように黒字になった場合には国庫に納める、あるいは平衡交付金として積み立てる。赤字になった場合には、そのかわりに政府が補てんをするということが明定されてあったわけですが、しかるにこれが二十八年に改正になって、赤字補てんの方は消されて、黒字の取り上げの分については残つておる。こういうきめ方をしたのはいろいろの理由があるでしょう。あるで

しょうが、少なくとも公共負担というものが多分に考えられて私はこういう措置になったと思うのです。しかるにその黒字の方だけ、取り上げる方だけは残してあるけれども、その赤字の原因となる公共負担の方については何らの措置がとられておらない。残されておらない。これは当然国鉄当局としても、運輸大臣としても、営業法などの改正をする前に、まず私はこういう問題を解決すべきだと思つたのです。それもやっておらない。

私は大蔵大臣に重ねて伺いますが、一般の公共負担あるいは社会政策的な事柄に何ら関知しておらない企業と、このように高度な公共性を持つ企業と同一に考えてよろしいのかどうか、私は考へべきではないかと思ふ。少なくとも正常な経営になるまでは、この赤字線区だけでも、たとえば経営係数三百以上とか五百以上とか、そういうクラスをつけることはあったとしても、このような悪い、赤字の経営の線区についてだけでも、私は何らかの措置を講

じたらどうかと思うのですが、いかがですか、重ねて伺います。

○国務大臣(水田三喜男君) 公共性にかんがみて普通の固定資産税の二分の一程度の納付金というところでやつておりますが、これをもし免除しろということでしたら、これは早い話が、こういうものを納めておるために国鉄は困るのだから、たとえばその分を国からくれないかという話なら、これは筋が通るかもしれないが、国鉄は公共企業体であるからといって、国においても国の財産を持つてゐる市町村に対してはこうした利益課税を払つておるといふことですから、国鉄だけが固定資産税を免除してくれというのは筋が通らぬ。一応固定資産税はこれは地方へ納めます。しかし国鉄の経理が困るのだから、経理について全体としてどうしてくれというのなら筋が通るかもしれないが、経営が苦しいから、私企業は赤字会社でも払つておる固定資産税を国鉄だけは払わないようにしてくれという話は、私は筋が通らないと思ひます。

○片岡文重君 関連質問をしたいといふことですから……公共負担その他について政府がしかるべき措置をとるといふことが、大蔵大臣によつて是認されるのなら、私はこういう問題は持ち出さないのです。先ほど何とかならぬのかというお尋ねをしましたところ、それはお考えになつておられないといふことでしたから、私はそれならばというところで、この通行税の問題が出てき、固定資産税の問題が出てきたわけですから、あなたが今おっしゃる通りに、筋を通して、公共負担その他について全面的に考へるといふ

ことであるならば、私はこういうこまかい問題に触れてこない。特別の具体的な問題について、私が一々例をあげてここでとかく申し上げるまでもなく、これは当然大蔵省は運輸省と御相談になられる、あるいは国鉄当局との間に折衝されて、しかるべき打開の方法を考へていただかなければならぬ。そういうことをしていただく、あるいはこれから検討されるというならば、私の質問は取り消してもいいのです。

○国務大臣(水田三喜男君) 先ほど申し上げましたように、今や国鉄の公共負担、これが重過ぎるかどうかいふような問題はどうしても政府としても一ぺん検討して、確かに重過ぎても、それならば国がこれだけのことをしてやるのが至当だと、あるいはこの程度の負担はやむを得ないという結論が出るかもしれない。そうすれば、これは経営の問題であり、また運賃の問題といふことにもなりましようし、この問題はどうしてもやはり将来の問題として解決すべき問題だと私は思ひますので、先ほど話ししましたように、経営診断の一つの方法を確立して、それによつて一つの尺度から見ても結論を出して――将来政府はそういうことを絶対しないとかんとかいふことではなくて、まずそういうことから始めて、私は解決策を考へたいと申しているのをごさいますして、絶対にこれを見ないとかんとか言つておられないのであります。

○小瀬井義男君 大蔵大臣御承知のように、この間の予算委員会でも固定資産税の問題が出たときに、私この問題をとり上げて、政府の方でも考慮すべき

点ではないかという質問を申し上げております。実はあのときに運輸大臣は、やはりこの点については努力したいといふことを、あるいは分科会でもおっしゃつてゐる。ところが、私は別に自治大臣に質問はしなかつた、答弁を要求したわけでもないのに、自治大臣は、それは困るといふことを言われた。あれが終つては実は廊下へ出たときに、これは名前がちょっと差し控えますが、ある大臣は、やはり地方が要望して、そして国鉄のあまり好まない新線を建設させておいて、それからいろいろ金を取り上げるというののは少し酷ではないか、こういうもののはやめるべきだと僕も思ふと言つてもあつたのです。今お話を聞いておりますと、形が変わつた形で検討することになつてもいいと、こういうような御答弁でしたが、それを検討したいだければ、私はまあいいと思ひます。

このほかにも私はいろいろ考へ方を持つてゐるのです。やはり国鉄の運賃値上げといふような問題を、これを行なう場合には、まず国鉄の部内におけるところの経営努力といふものが第一行なわれる。そして国として行なへることをまず国として行なつて、それでも輸送力増強のためには資金が不足であるから、金が足りないから、その分は利用者について負担してくれ、こういうような形を持つていくのが順序でなければならぬ。それが運賃値上げといふことだけで解決をしようといふようなことになると、ここに問題があると私は思ふ。そういう点から、国とあつるかといふことで、いろいろ議論

が出るわけなんです、その一つの方法として、たとえば固定資産税の問題、今、片岡委員が私の要求しました資料に基づいていろいろ質問されておりました、この点でも戦後国鉄の建設審議会、あれの答申に基づいて建設をした新線であつて、しかもそれが赤字路線である。こういうようなところは、やはり全体を対象にして考へていふのじゃないか、同時にこの同じ審議会の答申に基づいて建設をした赤字路線に対するところの建設費の利子も、これはやはり同じような考へ方で検討をする必要があるのではないかと、いろいろに考へるのです。こういうやうなところが、さしたつて今私の気がつく、国として最低限の国鉄に対して行なうべき責任といふものか、そういう問題点ではないかと思ふのです。

が、その利子の点は一緒にやはり御検討を願う。これからの新線は問題ありませんが、この建設審議会の答申に基づいた建設ですね。その路線の極端な赤字、戦後の建設費をずっと見ましたところ、これは昭和三十五年度に営業を開始したところは載つておりませんが、それ以前に建設した路線の営業係数といふものは、平均しますと二二四といふ数字が出ておる。極端なのは六百幾つといふものがあるのですが、こういうのはやはり国の責任で検討をすべき性質のものである、こういうふうには考へるのですが、大蔵大臣どうお考へですか。

○国務大臣(水田三喜男君) 採算のとれない新線をたくさん作ることが、国鉄の経理を圧迫していることは、われわれも十分承知しております。しかし、これは全体として見なければなり

ませんので、不採算線があるから——それは不採算線は作らないということにして、採算線だけで経営するのなら、こんな楽なことはないと思いますが、全体として不採算線も入れ、特にそういうのが一つの培養線となって人は基幹路線に集まるのですから、それを作ったことが全くの赤字の原因であるかどうかという点も簡単に言えませんが、国鉄の経理全体の上から考えることでございまして、一つ一つをとって、これは採算がとれないから国がめんどろを見るべきだというふうにはかりは私は考えられないと思います。

○小酒井義男君 大蔵大臣、今全体というところをおっしゃっているの、やはり国鉄の経理全体を見て、これから輸送力の増強をしていこうと思うと、実際やれないのです。そのために運賃値上げをやるといふことになるのですから、ですから全体の中にそういうものがある、しかもそれが国鉄の独自の判断で建設をした路線ではないのだ。地方の要望があり、その要望に基づいてやられてきた、ずいぶん無理な路線があるのです。ですから、これは私は国鉄にそういう政治のしわ寄せといえますか、どう言ったらいいかわかりませんが、しわ寄せをするようなことで、国鉄の経営が苦しくなっておるといふことであれば、そういうものはやはり見る必要があるんじゃないか、こーいうふうには私は思うのです。

それで、ほかに黒字線があるから、赤字線があつても、これはペイしておるのだ。しかもこれから建設改良工事が国の経済成長に見合うように国鉄の力で実行し得るという状態であれば、私はけつこうだと思ふのですが、それが

できないというところで運賃問題があつておるといふ実情ですから、そういう国民の要望、あるいはこれを国会が取り上げて、政府が取り上げて、そして建設をして、国鉄に経営をさしていくという、こーいう関係から見ると、もう少し親切な扱いといひますか、国として考えるべき余地は私はあるのではないかと申すのです。

○国務大臣(水田三喜男君) その辺を勘案しまして、今度は新線建設の利子補給をやるといふ措置をとりあえずとったわけでございします。(三億や四億では困る)と呼ぶ者あり)

○片岡文重君 あまり少な過ぎるといふと失笑を買うようなことになりまして、大臣ももう少し多額に考えていただきたいと思ひます。

二つあと伺ひたいと思ひます。一つは、今まで伺つておつたのは、国鉄に課せられた公共負担に對しての問題でありまして、日々欠損を生じていく問題についてであつたのであります。今度はそのもとになる、たとえば都市計画に関連をして、どうしても国鉄が投資をしなければならぬもの、あるいは通勤対策としてやらなければならぬもの、踏切対策であるとか、こーいう純然たる公共対策のための投資が五カ年計画では九百五十億と計上されております。これはこの九百五十億を投資してやつてみたところで、これは国鉄の収入には何らの影響を及ぼさない、純然たる公共対策のための投資である。いわばこれは社会政策上求められるところの国鉄の投資である。こーいうものをまで国鉄に負担させなければならぬのか。これを結局運賃値上げによつてまかなうとい

うことになつてくれば、これは国民にこーいう負担を課するといふことに——つまり国鉄利用者だけにこーいうものを課するといふことになつてくると思ふので、先ほど来の大蔵大臣の御所見からいへば、これもまた筋の通らない話になるのじゃないかと私は思ふのです。こーいう純然たる公共対策のための投資であつて、しかもそれによつて何らの増収にならない、収入をもたらないばかりでなしに、この投資によつて作られた施設が維持されていくために営繕費等——この投資をするこゝによつて増収になるのじゃないかと、収入が得られるのじゃないかと、逆に今度は国鉄の方から年々この営繕費等を支出していかなければならぬ、こーういつた投資があるわけではございします。こーういつたものについて、政府としてもやはり考へべきじゃないか、こーう思ふのですが、いかがですか。

○国務大臣(水田三喜男君) そーいう問題もございします。私は先ほど申しましたように、国鉄の公共負担の限度といふような問題について、これから検討に入りたいと思つておるわけでありします。

○片岡文重君 それではもう一つ同じようなことで、新線建設費も同じようなことが言えると思ひます。これは新線建設ですから、収入はふえて参りますけれども、民間における、たとえば製造工業等では、新しい製品ができるからといって、その製品を売り出さない前に、現在売っている旧式の製品を値上げをするといふようなことは私は聞いたことがない。この新線建設費のための運賃値上げなんといふことは、

全く同じことだと私は思ふのです。新線建設をされて、その恩典に浴することになつて初めて、これだけの金がかかりましたから負担して下さいといふことなら話はわかるのですけれども、サービス改善のために、あるいは新線建設のために、前もって、現在の低級なサービスを受けているものが、将来に予想される高度のサービスに對して、その資金を負担するといふやり方は、私ははなはだ不合理だと思ひます。で、これらもあわせてぜひ近いうちに御検討をいただきたい。特に具体的な資料といふことであります。先にほど申しました通りに、経営調査会、諮問委員会あるいは行政管理局の答申等も数々あるわけではございします。国鉄経営については在野の学者が真剣にこの問題については研究しておられますから、それらの人々の意見も十分に一つごしんしゃくいただいて、私どもが喜んで改善のために、あるいは国鉄の運賃値上げに賛成できるような一つ経営に、一日も早く国鉄がなるように、大蔵大臣としてぜひ近い機会に御検討をいただきたいといふことを御要望しまして、なお御質問したいことはあるのですが、同僚委員からございしますから、一応私の質問は保留しておきます。

○中村順造君 大蔵大臣と経済企画庁の長官にお尋ねいたしますが、私は三月の十日に本会議で党の代表質問をいたしましたのでありますが、本会議の質問に對する答弁でありますから、こーいう関係で非常に簡略にされた答弁だと思ひますが、固定資産税の問題と、それから大蔵大臣にお尋ねしたのは国庫預託制度であります。これは先般、本

委員会でも金丸委員から指摘がされましたが、本会議では大臣の答弁は、こーいう制度は「国鉄だけじゃなくて、政府機関全般の現金管理制度については、私も改善すべきものは改善したいと考えております。」これが大臣の本会議における答弁でございします。具体的に、委員会ではございしますから、もう少し掘り下げてお尋ねいたしますが、例の国鉄の国庫預託については、大体一日平均残高百五十四億、こーいうふうにいわれております。その中で四十億まで無利子、残りの金額については二分九厘三毛ですが、こーいう金で政府が取り扱つておる。その中には何か国鉄が債券で集めた金も入つておる。債券で集めた金だといひますと、少くとも七分程度の金がつく。そーういたしますと、これは非常に不合理な面が出てくるわけ。国鉄が四十億まで無利子にして、それから残りの分については約百億以上の金になります。これもまた二分九厘三毛だ、非常に安い利子です。ところが、それが今言われておるように、債券で集めた金までそれへ入るといふことになりまして、これは大へん不合理だと思ひます。が、議論の余地はないと思ひます。そこで本会議で、善処する、こーいうお話でございしましたから、重ねて一つ大蔵大臣の答えをいただきたいと思ひます。

それから経済企画庁長官にお尋ねいたしますが、これもまた本会議の答弁であります。本会議では、長官は、国鉄運賃の値上げはそり物価に影響はない。特に、私は、家計に及ぼす影響といふことからお尋ねをいたしましたけれども、これもまたあなたのお答え

○國務大臣(水田三喜男君) 國鉄が債券発行その他によつて長期資金を調達してゐることは事実でございますが、この長期借入金金の金利というものと、國庫の預託とか、あるいは繰りかえ使用のときの短期の金利というものは、

○国務大臣(追水久常君) 確かに私は
国鉄の値上げをもう一年待つてもらえ
ないだろうかというのを、問題が起
きました当時は切実に考えまして、そ
ういうこともずいぶん言いました。そ
れは当時新聞等に書かれておりました
が、国鉄の値上げというよりなものが
一つあるというと、きつと私鉄にも波
及するだろう、バスにも波及するだろ
う、いろいろ要するにムード的な感じ
からいって、できるなら一年待つても
らいたい、こういうことを希望したの
でありましたが、しかし国鉄の現状をい
ろいろ説明を受けまして、どうしても
早く五カ年計画に着手しなければ輸送
全体が困ってしましう、しかもそのた
たけにはある一定の金額の、同子のつ

ない金がどうしても要る。それは国家で補てんするという方法も考えられなないことはないけれども、そこになりますと、私も国の財政の中から補てんする筋は筋が違うという考え方を持っておりますので、どうしても運賃の引き

こういう判断が下せましたし、消費者物価に対する影響というものは、これは今御質問の家計費に対する影響でありますけれども、この家計費というものは、それぞれめいめい違うのであります。まして、国鉄を利用して、生活をしておる方々にはそれだけでもうに影響いたしますけれども、全般的にこれを把握するのには、どうしてもやはり消費者物価指数によらなければならぬものでありますから、消費者物価指数に対するはね返りというものを計算をしてもらいました。その結果〇・一％の影響である、こういう結果が出ましたので、まあ比較的小微であつてよかったやなあと、こういうふうにまあ思つたやうな次第でございます。並いまして、

現在のような状態における国鉄の運賃の値上げは、物価に対しては、卸売物価並びに消費者物価に対して大きな影響はない。まあ許容し得べき限界である、こういうふうに考えておる次第です。

ば五月一日なら五月一日から運賃が上がつた、その後における物価の値上がりというものがまさに〇・一％あるいはそれ以下かも知れません。しかし今経済企画庁長官がお話をされたムード、これは運賃が上がるといふことから、その他のものに大きく影響する。まあたとえて申しますならば、とうふが小さくなると、これは値段は上がらなくても実質的には値段が上がったことと同じになる。この間の連合審査会では、材木が非常に上がった、こいういう一つ、二つの例があげられて、やはり国鉄の運賃値上げに伴う全体の物価の値上りムード、こいういふものからやはこの消費物価に影響する、こ

思うのです。私は否定はできない。そういたしますと、この選賃値上げというものが全体の物価の、特に消費者物価の値上げということについては、これはもうあくまで肯定をしなければならぬ。肯定をした上に立つて、なお

○国務大臣(迫水久常君) どうもやはりこれはムードの問題だと思ふのでして、率直に言ひまして、もし国鉄の運賃の値上げなかりせば、私は今の物価値上がりムードの対処策は、今日よほど案だつたと思ひます。思ひますけれども、国鉄の運賃そのものの自体の物価に対する影響はどうかということでありますれば、先ほど申しましたように、御売物価にはほとんど影響はないだらうし、消費者物価に対しては、指数の上で〇・一％の影響があるにとどまれます、こういうことを私はお答えせざるを得ないのでして、従つて、国鉄の運賃が家計に及ぼす——まあムードを作るのについて、一つのファク

も認めざるを得ないと思います。そういう意味で、そのムードが若干家計に影響したのに一つの責任があるじゃないか、運賃の値上げも責任があるじゃないかとおっしゃられれば、私もそれはそうだと思いますけれども、国鉄運賃

値上げ自身がどれだけ家計に影響を
しているかという事は、これは消費者
物価指数によって計算すると〇・一で
ございます。こういう答弁をするわけ
でございます。

○大倉精一君 どうも長官、この間
ちから論争をやっておるのですが、ど
うもあなたは何でも数字でもって片づ
けようという事ですね、〇・一とか
〇・一とか。しかし、なかなか国民
生活というやつはそうはいかぬもので
すよ。たとえば、きのうの新聞に企画
庁で発表しておられましたが、最近の
食料品の値上げについて家計に及ぼ
す影響というものは、エンゲル係数にお
ける低所得者には影響がない、高
所得者の方に影響がある。低所得者
の方に影響があるのは地代、家賃の値
上げである。こういう結論だったの
ですね、新聞によると。私はあれを見ま
して、はたしてそういう数字でもって
一体家計の尺度をはかれるというこ
とが、政治家としてどうかと私は思
うのですが、確かに数字で表わすと
かもしませんが、今中村君が、と
うふは値段が同じでも小さくなった
と、言う。なるほど、たとえばコロ
ケ三つ食ったのだが、高くなったから
二つで女房はがまんしているというこ
とがあるのですよ。低所得者です
よ。そういうふうなのは数字に表わ
れてこないのです。ですから、何でも
〇・一だ、〇・一だというので、
人間の生活を尺度で、ものさしで
はかつていくところ、妙なものが
ある。それはなるほど今あなたの
おっしゃったように、国鉄運賃の値上
げだけとて、それが一体どんなやと
いうことは、大体計算ができるかし

れませんが、その平均のとり方自体も
問題があると思ふのです。どうい
う平均をとられたか、どうい
う計算をされたか、という事に問題があると思
ふのです。しかし私は、毎日論争してい
るのですけれども、国鉄運賃値上げと
いうものをこんなに大騒動している
という事は、これが生活費の何%に当
たるかという事ではないのです。

すよ。社会心理に及ぼす影響、経済心
理に及ぼす影響、こういうものが非常
に大きいのであるから大騒動している
のです。ですから、どうもあなたの答
弁をこの間うちから聞いていたとい
うと、国鉄運賃値上げが物価に影響する
ようないふ事、どうもはつきり
しないのです。その辺運輸大臣と少
し違ひの事だけれども、運輸大臣は
ムードの根源になつていないとお
っしゃる。あなたはムードの根源にな
つていないとおっしゃる。ですから、きの
うの発表も、はたして食料品の値上げ
が低所得者には影響がないというふ
うにお考えになつてゐるのですか、あ
れは。

○国務大臣(追水久常君) 大倉さんの
お話によると、国鉄の運賃が上
がつたから、とうふが小さくなるとい
う……。とうふと国鉄の運賃の間に因
果関係がまさにあるようなお話ですけ
れども、それも必ずしも私はないの
じゃないかと、ちやうどそれはまあ
ムードの話だと結局思ふのです。私
〇・一という数字を強情を張るわけ
はありませぬけれども、全体的に影響
がどのくらい出てくるかという事を
何かに表わさなければならぬとすれ
ば、数字で表わす以外には方法はな
い。そうすれば、消費者物価指数に對

するはね返りを見ると〇・一、ただ事
実を言っているだけでありまして、そ
れだから国鉄運賃というものは上げて
もいいのだという、その論証にはして
いないわけですね。ただ物価に対する影
響というものは比較的軽微であるとい
うことを申し上げているだけなん
です。

それから、さっきの食料の値上げが
というのは、大体魚と肉なんですけれ
ども、家計費の調査を五分位といいま
して、一番低い階級が第一、第二、第三
と第五位まである。第一のところは、
やはり蛋白質資源はあまりよけいとら
ず、含水炭素をよけいとる計算にな
つてくるのですから、お米の値段が上
がつていないことによつて――要する
に比較的上がつてゐるのは蛋白質資源の
問題なんです。蛋白質資源の値上げが
響くのは、一番下の階級でなしに、ま
ん中辺の階級によけい響いてくるとい
うことから数字を言つたのでして、そ
れは数字は確かにそう出て参ります、
エンゲル係数及びつてゐる食物の内
容から見まして、そういうことでござ
います。(大倉精一君「生活自体はそ
ういふことじゃないのですよ」と述べ感
じの問題は、これはまた別でございま
すけれども。

○大和与一君 国鉄の運賃の値上げが
がムードを呼ぶだろう、しかし実際に
は〇・一というの科学的なんだけれ
ども、そうすると、今の公共料金をし
ばらくストップするということを開き
ました、これはムードに對する、幻
想としての処置ですか。

○国務大臣(追水久常君) たゞたび申
し上げておられますけれども、新聞等が、
国鉄の運賃が上がつたら必ず私鉄が上
がるだろう、バスも上がるだろうとい
うのを書きました、その当時運輸大
臣は、便乗的な値上げというものは一
切これは認めない方針であるといふこ
とを、運輸大臣自身御声明になつてお
られたし、私たちがそういうふうに考
えております。ところが、一つのやっ
ぱりここに値上げのムードが起こつ
て参りますという、私は、大倉さん
がさっきムードの根源と言われた、そ
の根源という言葉に少しこだわつて、
ファクターの一つと、こゝろ言いた
いのですけれども、一つのムードができて
参りますという、どうも私鉄とかバス
とかという人たちの話を聞きますとい
うと、非常に安易に、値上げを申請し
たらそれが許されるのじゃないかとい
うような印象を持っておるうちに私は
思い始めました。これは非常な間違
いなのであります、ことに単純に、ガ
ソリンの値上げ自身がはね返つてくる
から運賃を値上げする、こういうよう
なことでありました、ごく軽度の値上
げはあるいは合理化されるかもしれない
けれども、バス屋さんなんかの頭に
考えておるような値上げは、それだけ
の理由からしますと認められない、そ
れにもかかわらず安易に考えておられ
るらしい。世間的にもそういう感じが
出てきましたものだから、いかに運
輸大臣が便乗的な値上げはこれを抑制す
る方針だといへば言わねども、どうも
はつきりしない、徹底しないというよ
うな感じがしましたものだから、公
共料金は当分の間という考えで、ほん
とくに必要なものだけに限定する、そ
れをよく研究し、まあ人々の必要な
ものについては、納得をするその時間
を持つために、当分の間一切の値上げを

しないという方針をきめてもらつたわ
けです。

○大和与一君 あなたムードなんとい
う言葉を使つたら變な質問になるの
で、もつと正確に答えてくれれば、そ
れによつて質問するのです。私も国鉄
の運賃だけが、そのムードが全体の物
価に影響を及ぼすとは思ひません。今度
の国鉄の運賃だけにこだわらなくとも、
全体の物価が最近上がつてゐるのは
間違ひない。そのために国民生活を
ある程度圧迫する。こういう形の中で
今後政府の施策として、一体これは自
然的に、国民の中にはよくないから、
それから、それくらい負担力はあるん
だとおっしゃるのか。あるいは一時公
料金はストップしたけれども、公共料
金だけにどまらないうで、おそろしく
これは国民生活に直結して参りますか
ら、他の全部に及ぶことだと思ひます
か。そうすると、当分の間という言葉
の意味合いは、運輸大臣にお聞きする
のはやめますけれども、これはある程
度期限がきたらそれも解消される、そ
うするとほかとあらゆるものが上
がつていく、それがまた国民生活には
ね返つて生活が苦しくなる、それに
伴つて労働者なり、その他農民等の所
得というものが、あるいは給与とい
うものが上がるかといふと、所得倍
増なんと言つても、十年先はなるだろ
うという仮定であつて、幾ら聞いて
も、池田さんはなりませぬとまだ言ひ切
れぬわけですね。そういう形の中で物
価の値上げというものが、その中にあ
る運賃値上げというものも、国民生活
に對するあまりいい現象ではないのだ
と、こういうふうに考えます。そこが

私のお尋ねしたい一番のねらいなんです。

方向にはいかない、こう思っております。

○国務大臣(迫水久常君) これは上げずには済むならこれに越したことはない、私もそう思います。しかし全体的な問題として、これは上げなければ、国鉄の機能が十分發揮できない。發揮できなければ、日本の国民生活の発展に非常にそれだけ大きな障害がある、大きな害が出てくるというのですから、これはやむを得ないことだと思っております。それで、先ほどおっしゃいましたように、消費者物価というものは、こういう高度成長の場合には、これはどうしても上がっていく傾向にあることはやむを得ないことなでありまして、これを下げていきます具体的な方法というものは、物の供給をふやして卸売物価を下げていくほかはありません。従って、物の供給をふやすために、これから大いに努力するわけでございますが、サービス料金のごときもの、あるいは公共料金のごとき、人件費の非常に大きな幅を占めているものは、これはどうしても上がっていくと思っておりますが、そのものが国民生活の内容に影響する部分というのは、所得のふえる割合よりもずっと少ない割合であるというところは確実なんです。もう、どう計算しましても、最近においては国民生活の内容それ自身が充実していることは、まあ十家計支出がふえました中で、少なくとも六は生活内容の充実である、物価の上がつたものは四くらいだというのが今のわれわれの方の計算でございます。従って物価が上がることは、傾向としてはやむを得ないと思うのですけれども、決してそれが国民生活を積極的に低下せしめる

○大和与一君 それじゃ運輸大臣にお尋ねいたしますが、昭和三十三年に運賃値上げをやったのです。そうすると、今度は私鉄が安くなったのです。それでお客様が殺到する。私鉄のターミナルあたりではとても人間がさばけない、輸送の混乱状態が起こったのです。そのために私鉄に運賃値上げを求めたかどうかは知らぬけれども、そういう事態が実際にあったのです。そうすると、やはり特に運賃を値上げするという場合に、交通全体のやはり大局的な、総合的な調整なり見通しを持たなければ、勝手にやって、そして片一方だけ発展して……決してこれは値上げに賛成しておるのでも何でもないので。なくとも、交通全体の立場からいって、そういう具体的な経験があったけれども、今回の場合にそういうことになったらどうするのですか。

○国務大臣(木暮武太夫君) 今初めてそういうお話をもつたのですから、私はよく存じませんですから、どうぞ鉄監局長から……

○政府委員(岡本信君) この問題につきましては、先般お答え申し上げましたように、従来運輸省といたしましては、運賃政策の見地から、並行いたしております。鉄道の区間におきましては、相なるべくならばバランスのとれた運賃であるべきだという見地から、いろいろ実施して参りました。と申しますのは、これもしばしば申し上げておりますように、鉄道事業には、御承知のように相当大きな固定投資をいたしておるわけでありまして、運賃のバランスが非常に大きく破れておるために、その利用が一方に極端に片寄ってくるということは、これは好ましくないこととは、だれにも明らかであると思うのでございまして、そういう見地から調整をしておりますけれども、しかしこの際、当分の間はそういうことにつきましてもよく様子を見まして、この間の閣議の申し合せの線に沿いまして、その精神を尊重いたしまして、情勢の推移に十分気をつけまして、慎重に検討いたしたいと、かように考えております。

○大和与一君 運賃値上げのことは別として、そういう交通上の混乱が起った場合に、政府は全責任をもつて処理する、そういうふうに確認していいですね。

○政府委員(岡本信君) さようでございます。

○白木義一郎君 今長官から係数並びにムードの話が出ましたから、私の考えをお聞かせしたいと思つて、実は私はもうムードの出どころへ行つて参りました。焼き鳥屋とラーメン屋を見て参りました。すでに料金が五円ないし十円上がつておりました。こういうところから物価の値上がりというムードが明らかに現れてくるというところを、大臣もまた長官も、過去の青年時代、青春時代、学生時代に帰つて、そして、いつもその気持ちを忘れていた、だいたくなくともその頃を思い出して、われわれ人間の本能をいたしまして、真夏の暑い盛りに自動車で町を走つておると、汗を流して道を歩いておる人が愚かに見えるような錯覚を起す場合がございます。それから、この鉄道のことにつきましても、

われわれは宿舎から毎朝バスで送つてもらつております。非常にありがたいと思つておりますが、すれ違ふ市電には鈴なりでございます。非常に私には思いをいたし、申しわけない感じが、毎日味わつておるものでございまして、そのように焼き鳥屋のおやじも、何だ高くなったじゃないか、小間切れが小さくなったじゃないか、こう言つたら、運賃も上がることで……

ラーメン屋では、チャーシューが薄くなつたじゃないか、いや、運賃も上がりますね、このようにどこに端の計数だけで○・一%の影響しかないという切らずに、その国民の実態生活、そういう点も絶えず責任者は考へて、全体観並びに部分観を見失つては相ならないと思つて。特に大蔵大臣、国の金庫を預かる大蔵大臣が見えておるんですが、もちろん、こういうことは千万心で得て責任ある立場をとつていらつしやうと思つて、念のために、一つ、学生時代に帰られて、そういうことも忘れては相ならぬ、このような態度で事を進めていっていただきたいと思つて。

○委員(三木與吉郎君) 答弁要りませんね。

○委員(三木與吉郎君) 速記をつけ下さい。

○委員(三木與吉郎君) 速記をつけ下さい。

午後四時二十八分開会

○委員長(三木與吉郎君) ただいまより委員会を再開いたします。

質疑を続行いたします。

○中村順造君 昨日、やや内容に入つた質問をいたしまして、資料をお願いしたのですが、これは非常に見にくいのですが、これは資料は、またあとで一つ説明をいただいて、その上で質問をいたしたいと思つて。

先般、私はいろいろ第一次五カ年計画、第二次五カ年計画の実施につきまして、しばしば繰り返しましたが、合理化といひ、あるいは新しい五カ年計画の策定の実施といひ、ことごとくこれは、人を対象にして参らなければならぬ、こういうことを申し上げておるわけですが、きょうは総裁も出ておられますが、いろいろな計画を立てられ実施をされるにしても、そのことを実際に実行していくということは、やはり国鉄の四十数万の職員がそれをやっています、当然のことです。そこで、私はこういう面について、従来国鉄の経営の中で、すなわち四十数万の職員に対する協力態勢があつたかどうか、こういう点について、私はそういう計画が実施される以前の問題として、まずお尋ねをしなければならぬと思つて。

昨年、いろいろな総裁の諮問機関とか、あるいは正規の監査委員会などから、そういう点も指摘をされておるわけ。その点について、今日までいろいろな事象が起きておるわけでありまして、午前中も、私は仲裁裁定に関連して、その起きた事象の一部を申し上げたわけでありまして、これども、こういう点について、総裁は一体どういふようなお考えを持っておられるのか。まず、それをお尋ねいたします。

して、また、その中身について重ねて質問を行なつていきたいと思ふ。

○説明員(十河信二君) ただいまお言葉の中にもありましたように、仕事をすることは職員であり、職員には、努めて理解と協力を得るよう努力いたしております。団体交渉などのほか、懇談をする機会もできるだけ多く持ちまして、いろいろな機会に、こういうことをやりたい、こういうふうなことをやれば、こういうふうな結果になるというふうなことを、でき得る限り職員の多数に理解してもらへるよう、今日までも努力いたして参りました。今後も、さらに一そうその努力を続ける覚悟であります。

○中村順造君 せっかくの総裁のお言葉でございませうけれども、事實は、そうなつておられないのではないかと、こういう気がしてならないのであります。これは私は、なぜあえてそういうことを申し上げるかと思つて、三月十五日の事態からいたしました、これは、だれが何と言つても、あの事態に対する国鉄当局の考え方は、すなわち三十一日の予防措置である。こういう考え方が、従来の例から見まして、同種事件に対する取り扱いの例から見しても、これは明らかに、そういうことが言えるわけだ。必要以上に、しかも時期的に見て、中村理事も来ておられますけれども、去る二十三日の委員会でも言われたこと、こういう面を、ずっと一貫して考えてみますと、今総裁が、たまたま将来の国鉄の経営の問題として、私が申し上げたような人の和あるいは対人関係、こういうふうな点については、できるだけ懇談等

を続けていきたい、こういうふうな総裁のお考えの表明がなされたわけでありませうけれども、事實は、そうなつておられない。これは二十三日の議事録を見ましてもわかりますけれども、何か国鉄は高いところの位置に立ちまして、ややもすれば、みずから持つておる――労働担当の中村常務理事の言葉をもつて言うならば、任免権はわれわれにあり、わが方に任免権はある、こういう、きわめてわれわれの理解に苦しむ態度で一貫して臨んでおられる。当時私どもの方の同僚議員からも、これは国鉄の権利の乱用だ、こういうふうな指摘がされておられるわけでありませうが、事實を私はきわめて抽象的に申し上げておるわけでありませうけれども、具体的に申し上げなくてもわかると思ひますが、少なくとも今日国鉄が、この労働者に対してとられておる措置であるいは考え方をいふものは、そういうふうな理解と協力を求める態度でない。これは何となく、このことは容易に認められるわけでありませうけれども、事、労使の関係でありますから、あえて総裁をわずらわすまでもないと思ひますけれども、こういう点についてのお考え方を、全体として国鉄は、将来どう考えるか、こういう点のお答えを一つ重ねてお願いをしたい。

○説明員(十河信二君) 合理化、近代化をやりますにつきまして、たとえば電化を進めるといふ際に、一番最初に私は、これは団体交渉の対象事項ではないけれども、先刻申し上げましたような考えに基づきまして、ぜひ組合の幹部の方にも知つていただきたいということで、組合の方では、だいたいやがれたやうでありますけれども、無理に出たやうにだまして、合理化の、電化の

最初の方針を決定いたします際に、無理に出たやうにだまして理解をしてもらつたり、その後も、先ほど申しまするやうに、懇談の機会をできるだけ多く作りまして、そういうふうな方針でやつておるやうな次第であります。

私どももいたしましては、今申し上げたやうな趣旨でやつておるつもりであります。なほいろいろ不行き届きなどあるところもあつたかと思ひますが、今後、この方針で努力いたして参りたいと思つております。

○中村順造君 せっかくこの法律もございませうから、私は、その無理な面を強調する意図は毛頭ございせん。しかし重ね重ね国鉄の総裁なり副総裁あるいは労働担当の常務理事の方から言われておるのは、団体交渉の対象であるとかないのか、問題が、これは真に私は言つておるやうに、まさに法律的に開き直つた言い方をすれば、その通りになるかと私は存じますけれども、そういうことじゃなくして、ほんとうに四十数万人の職員の理解と協力を求めるというところに、ほんとうの気がちが、そういうところにあるとするならば、もう少し広い視野に立つて、高いところから判断をして、あえて今まで指摘をされておるやうに、国鉄部内における多くの労使間の問題を解決する私はその誠意と、熱意があれば、できると思ふのです。

しかし今言われておるやうに、この点は、団体交渉の対象でない、この点は団体交渉の対象だ、もちろんそういうことは、団体交渉がありませうから、私の申し上げておるのは、団体交渉以前の問題として、すなわち今申しましたやうに広い視野に立つて、そういう

協力を求める、こういう気持があるかどうか。もしあるとしますならば、今回今まで、あつたのかどうか知りませんが、私ども、私どもの判断では、私どもの見る目では、今までは、そういう気持はなかつた、対等であるべき労使の中におきまして、国鉄の経営者は一段労働者より高い地位にあるというふうな錯覚を起こして、そのまゝそれが処理をされておる、こういうことでありますが、団体交渉の対象にならないものまで、私は団体交渉に乗せよ、そういうことは言つておるわけではありませう。それ以前の問題として、そういう気持があるかどうか、具体的にそういう考え方を、それではどういうふうな一行動に移していくか、事実問題として積み上げていくか、こういう問題をお尋ねしておるわけだ。

○説明員(十河信二君) 私の申し上げておることも、今お話をやうなことを申し上げておるのです。団体交渉の対象事項は、団体交渉で取りきめておられます。その対象事項でないそのほかのことでも、なるべく職員の多数の理解を得ることが国鉄経営上、必要な大切なことである、こう考えまして、そういう機会をできるだけ多く作つてやつておるつもりであります。今後もやる覚悟であります。

○中村順造君 その覚悟、御決意は、私はけっこうです。けれども、若千問題が起きた、あるいは日鉄法が公労法が知りませんが、それに抵触するやうな事態が、多少この部内で労使の間がうまくいかないために、そういうことがあつた。こういう場合に、もう一方では信賞必罰と申しますか、すなわち必罰の方が先になりまして、たくさんの人を職場から追い、たくさんの人に嚴重な処分を周知せしめる、こういうことで、今、総裁が決意を述べられましたけれども、その決意が、そのまゝ国鉄の経営の中に生きていくかどうか。こういうことにつきましては、遺憾ながら、私どもが見た目では、左の手で頭をなで、右の手で首をはねるというやうなことでは、これはうまくいくわけはないと思ひます。五カ年計画の策定は、中身において、私はまだ議論いたしておりますけれども、公聴会なり、あるいは連合審査の中、そういうものの必要あるいは必要の度合いというものは、若干議論されております。しかし私の申し上げておるのは、それ以前の問題として、一方で理解と協力を求めるという手を差しのべておいて、一方の手で首をはねる、覚悟というものは、ただ決意なる可能性がある。また今日まで一貫して、そういう気持はだれもなかつたとは言へませうけれども、あつたとするならば、そのことが、実施に移されておらない、こういうことでございませう。

この点はどうなんでしょうか。事実問題として、そういう形が現われておる。総裁のお考え方を聞きたい。○説明員(十河信二君) 別の機会に申し上げたこともあるかと思ひますが、大ぜいの人が、打つて一丸となつて仕事する上には、共通の目標、広場というものがなければならぬ。それは、国鉄という企業を盛り立てて、これを健

全にしていこうということが、その広場だと思ひます。また大ぜいの人が、それぞいろいろな考えを持ってゐるのであります。いろいろの考え方、違つた考え方を持っておるということも必要であります。何か一つ、よりどころがないといけません。それは法律といふものが、皆さんの国会でおきめになつた法律といふものが中心になつて、よりどころにならなければいけません。そうでないと、秩序、規律を維持することができませんから、それで共同動作がうまくいかなくなる。ここに私どもの非常に苦しいところがあるんであります。

そういう次第で、ある場合には、やむを得ず処分をしなければならぬということも起つてくるんであります。私は、これを非常に嘆いております。われわれの不徳——そういう違法な事態を起さぬようにすることができなかったといふことは、私深く反省いたしておりますが、そういう場合が起つてきたときには、やむを得ず、その法律に従つて処分をしなければならぬという場合も起つてくるんであります。これは非常に遺憾なことでありまして、できるだけそういうことのないようにといふことを、今後も努力をする覚悟であります。

○重盛壽治君 関連して。どうも答弁が、少し違つていやしないかと思ひます。私は、中村君の聞こうとするところは、やつぱり現われた現実に対して、ほんとに総裁が今言ふような、いわゆるあたたかい気持ちがあるならば、どう処置をしたか、またするよりに考へておるかといふことは、どうも、この前も私は申し上げたのだが、

国鉄一家といふと、これは悪い意味で言ふ人もあつたが、私どもは、一体になつて仕事を進めていく、ほんとにいい代名詞だと考へてゐる。国鉄といふものは、一体になつて、一語になつて仕事をしていく。理事者も、一線で働く労働者も、ほんとに一体になつて国鉄運営のために努力をしていく、そういう意味では、国鉄一家という言葉が使われておるよりに考へられる。しかし、たまたまそういう事態が、だんだん薄らいできて、あるいはそれは、かつての一家といふような言葉が封建的だといふことで、そうなつたかもしれないが、そうなつても、私はいつも言ふように、人の和のないところに事業の繁栄はあり得ない。いわんや新しい五カ年計画を遂行しようといふようなときに、法律でものをきめていく。もちろん法律は使つていかなければならぬが、法律は、万やむを得ざる場合に使うことであつて、いい法律は、これは首を切つていかなければならぬといふようなことは、これはなるべく使わな

いことにすることがいいわけである。ところが、先般の三・一五の闘争を中心にして、一万人からの大量処罰をおし、その中で二十人近い首切りをしておる。一方でどうにかといふと、三・一五ストをやろといふ、そういう闘争の決定をしながらも、仲裁委の出したあのベス・アップを国鉄総裁、運輸大臣に言わせると、意外な数字だといふけれども、私が、少なくとも意外だと思つたら、あなたの方の考え方は、多すぎで意外だつたといふふうに考へてゐる。自分の給料が、大臣自体が三〇%くらい引き上げられたはずである。そ

のときに、国鉄従業員の給与が一〇%でいいかといふことを考へれば、これでは少な過ぎで心配だといふ驚きなら私は納得がいくが、そうでない逆な驚きさへしてゐる。従つて、そういうことは、いわゆる従業員、労働組合の指導者としては、忍ぶべからざるものを忍んで、あの仲裁裁定をのんで、それはやはり国鉄をよりよくしていくといふ、やはりみずからの事業を完成させるためには、当面この限度が了承しなければならぬのじゃないかといふ気持ちでゐるんだはずだ。

ところが、この処分せられた者が、今後どうなつていくか。しかも、この国会の中で、運賃引き上げといふようなことは、あらゆる日本の経済に悪影響を及ぼすからおやめなさいといつても、どうしてもやろとする。どうしてもやろうとするときに、この内輪の態勢ができてゐるか、できていないかといふことを私は中村委員は聞いているのじゃないかと思ふ。同時に、そういう悪い首の切り方をした者に対して、その後十河総裁はどう考へ、どう処置をしたのか。事実にどう処置ができたかといふ。さうなれば、どう処置をしようとするか。これを私は聞こうとするのではないかと考へるし、私自身は、少なくともそこをどうも、もう少し明確にしてもらわれないと、どういふふうに総裁が答弁をしても、いわゆる答弁のための答弁を何百べんお聞きをしたしましても、新しい計画が、そういう考へ方の中で、冷たい、法律を振り回してやろとする中で、国鉄の五カ年計画の完遂は断じてできない。このように考へてゐるものですから、先ほど来、忍ぶべからざるものを忍んで処

分をした、やむにやまれず処分したといふならば、やむにやまれずやつた処分の結果は、どのように指導しようとしているのか、その点を一応私はお聞きしたいのであります。運輸大臣も両方一つ御所見を伺いたい。

○説明員(十河信二君) 繰り返して申し上げますが、国鉄の企業を盛り立てるといふ共通の広場で、みんながその基準に従つて、法律で定められた基準に従つていくといふことでなければ、なかなかこの大ぜいの人が一致した行動をとるといふことは、私は困難だと思ひます。

それゆゑに、国会でいろいろお作りになつた法律に従つて、われわれは行動するのほかにない、私はこういふことを繰り返して従業員に理解を求め、より努力をいたしたのであります。が、不幸にして、従業員全部の理解を得ることができなかったといふことについて、私は深く反省して、今後も一そう、そういう努力を続けていきたい。そうしてみんなが一致して、ああいう不幸な処分なんというよりなことをしなくてやつていくように、今後も努力を続けていきたいと申し上げてゐるのであります。それで御了承を願ひたいと思ひます。

○重盛壽治君 大臣のお話はあとで聞か、そういうことは総裁に聞かんで、私はわかっている。これは、皆が一体になつて仕事をし、円満にやつていく、しかもその中には、一応の規律がなければならぬ。そんなことは、少なくとも国会議員でやつてくる人間は、全部知つてゐる。そういう中で、現実には現われた国鉄の問題、それからこの間の処分といふような問題、将来

どのように考へるのか、今までのやり方といふのは、過去のことは私は十年も二十年も前の戦争前のことは知りません。戦争時代のことはよく知つてゐるが、よくもまあ、あれほど一緒になつて国家のために奉仕できたものだと思ふほど、一生懸命におやりになつて、その後だんだん先ほど中村委員が言われるように、何か上の方にすわつておれば、特別の権利があるやに錯覚を起こして、むしろ前線で働く従業員が、多数の従業員が国鉄運営のために、国鉄の輸送強化のために努力するからこそ、あなたの方のよう、りっぱなえらい理事者が必要になつてくるわけでありませう。ほんとに末端に働く人こそ、感謝をしなければならぬ立場にあるわけですから、そういう人たちが、たまたま要求をし、不満があつたといふことで若干の行為、行動が行なわれても、それを、ただ法律のワクの中で——基準がなければならぬといふことはわれわれもわかつております。私どもも、決して五十万の人間ではないかも知れませんが、十万人なり二十万なり人間とともに行動し、ともに、そういう運動をしてきたものでありますから、そういう基準が必要であるといふことはわかつておりますが、そういう中にも、やはり考へ方、努力をしたいといふことでなくて、現実には現われたものの処置に対して、どういふ方向を持っていきたいと、こ

ういふ一点がなければならぬ。そういう、いわゆるあたたか味がなければ、どんないい計画をここでかりに——私ども反対であります、決定された仮定しても、これはうまくいかなければならぬといふことを申し上げてお

いふ。どうも、この前も私は申し上げたのだが、

のときに、国鉄従業員の給与が一〇%でいいかといふことを考へれば、これでは少な過ぎで心配だといふ驚きなら私は納得がいくが、そうでない逆な驚きさへしてゐる。従つて、そういうことは、いわゆる従業員、労働組合の指導者としては、忍ぶべからざるものを忍んで、あの仲裁裁定をのんで、それはやはり国鉄をよりよくしていくといふ、やはりみずからの事業を完成させるためには、当面この限度が了承しなければならぬのじゃないかといふ気持ちでゐるんだはずだ。

る。もう少し、總裁が踏み切つて、たとへばこの間の問題は、このように措置をいたしたいと思ひます。運輸大臣は、こゝろいふふにしたい、その言うくらしいの考え方がなければ、やつぱり仕事は進まずと思ふ。運輸大臣から所見を聞いておきたい。

○國務大臣(木暮武太夫君) 先般のいわけの國鉄の処分がございましたが、私どもとしては、ああいう処分の起こるような事態の発生しないことをこいねがうわけにございます。しかしながら、すでに国会によつて決定された法律がございますので、その法律に違反したような場合には、これは処分を免れないということは当然でございまして、ただいま國鉄總裁が言われたように、社会においても、企業内においても、法を守るということが協力一致のもとであるように私どもは考えられます。

従つて、処分を行ないますことは、きつめて厳正に適切に行なわれなければならぬのでございまして、國鉄が行ないました処分も、またこの線によつて間違ひなく実施したものと私は確信いたしておるのでございまして、今後こゝろいふ法律に反して処分を受けるような行動のなからんことを、運輸大臣としては心から祈つておるような次第でございます。

○重盛壽治君 閣連だから、もう私はやめますが、それは大臣が、あなたがおからそういふ処分を受けることのないように祈つておると、それは、あたりまえのことでありまして、もう一つは、國鉄でやったことが、これは悪かつたとは言えないであらう。悪かつたとは言えないであらう。

もしもせんし、その問題は、いわゆる不当裁奪の問題は別の機会にお尋ねますが、また論争を申し上げたいと思ひますが、少なくともやつぱり三・一五のときの処分の中には、三・三一の闘争を一つの目標として戦つてきておる中でやられたことであつて、いわゆる先制攻撃という言葉がいかにどうかしりませんけれども、そういう意味も含めた処分であつたことは明瞭である。従つて、そういうものはやつぱり両方が仲裁裁定をのんだというときには、本来いふならば、そういうものは即座に元に戻して、そうして新しい角度から一つ手を握つていこうじゃないかということになるのが、普通の企業である。國鉄は、あるのは違ひがございぬ。運輸大臣としては、運輸大臣の立場にありながら、公共料金の引き上げをしない、けれども、國鉄だけは上げろんだ、その他はどうなつてもいいというような感覚から出てくるものとすれば、それは、今のようなことで、あるいはいいかもしれない。しかし社会通念といふものは、全般的に通用する考え方といふものは、そういうお考えであつては私にはならぬのじゃないか。もしそれが、それであるならば、こゝろいふ御答弁があつてしかるべきだ。厳正中立にやつたと考えるけれども、十分調査をして云々という言葉が出なければならぬはずである。それぐらいのお考えはないんですか。閣連ですから、これでやめますが……。

○國務大臣(木暮武太夫君) お答へ申し上げます。そういう問題につきましましては、十分國鉄をして実情を調査させて間違ひのないよう、誠意を持つて運輸省としては指導していくように努めたいつもりでございます。

○大和与一君 總裁にお尋ねします。その前に、私はまだほんとうの質問は一分もいたしておりませんので、幾らでもあるんですから……十時間くらいい。今、閣連質問ですが、總裁が就任されたとき、言葉をよく覚えておるんです。一つには、自主権の確立された日本固有の鉄道を作る、そのために労働組合の協力を求める、これをやるために、まあ俗な言葉で言へば、線路を枕に討ち死にする、こゝろいふ不退転の決意で御就任になつたという、そういうことがあつたわけですか。

これが總裁のそのときの御心境で、非常に努力されておることは私も十分承知をしておりますが、それは總裁御自身の御心境だけではだめなんで、國鉄全体の全職員が、總裁の気持をくんで、正しい労働関係も、あるいは政府に対する決定的な抵抗もあわせ行なわれておれば、私はいいと思ふ。その点、そのときの御心境は、しかしなつてみたけれども、なかなか容易でなかつた、容易でない、こゝろいふふうな率直な一つ御心境を、まずお聞きしたいと思ふのです。

○説明員(十河信二君) そのときに、今お話のような心境であつたことも事実であります。今日も、なおその同じ心境でおることも事実だと申し上げていい。ただししかしながら、それは私の心境で、私の心境が、そのまゝ実行され得ない、そのまゝどころではなく、ほとんどわすれかすか——わすれかすかといふことが多々あります。これも事実だと思ひます。私はそういう点に

おいて絶えず反省して努力を積み重ねておるつもりでおります。今後、もういふふにしたいと思ひます。

○大和与一君 二つに分けて、自主権の確立と労使の関係、二つに分けてお尋ねします。

自主権の確立ということについては、今までも、政府なり大蔵省なりあるいは運輸大臣なりに、ずいぶん努力されたと思ふのですが、一番の隘路は一体どこか、一つか二つ、一番大事なところ、ずいぶん努力したけれども、どうしてもこの隘路を開いてもらわなければ、全國鉄の職員は救われぬ、こゝろいふところがあつたと思ふのですが、一つか二つおしやつて下さいます。

○説明員(十河信二君) ちょっと一番の隘路といふのは、非常に簡単なことのように思ひますが、國鉄の財政が、今日では行き詰まつておる、これではできないのであつて、私はこの行き詰まりを打開するためには、まず第一に、みずから反省して大いに合理化をやるべきである。ところがこの合理化といふものが要ります、合理化に國鉄職員はもちろんなこと、国民も協力してやる、それがなかなかできないのであります。

それから、先ほど米皆さんから話のありますように、公共負担といふものを、政府出資にしてもらう、あるいは割引も、ひどい割引を少し軽くしてもらうといふふうなこともやるとしましても、なかなかこれは、もう困難であります。それらができないとすれば、非常に低位に押えられておる運賃を上

げてもらふといふことしか残らないのであります。それが、今日、こゝろいふに皆さんに非常に御迷惑をおかけしておるということ、この財政力が、もう少し楽にならないといふと、國鉄の自主性といふものは容易に得られるものではないのであります。

同じ公社であつても、たとえば電電公社の方は、國鉄と比較いたしまして、財政が多分ゆとりがあるといふところで、電電公社の方が、あまり皆さんからお小言をうたうだいたないで、まあ幾らか案にやつていけるという状態で、私どもはうらやましく思つておるのであります。そういう点が、非常に困難であります。私も自主性をできるだけ獲得したいと念願いたしておりますけれども、心ばかりはやつて、どうも成績が上からんで非常に申しわけないと思つております。

○大和与一君 それでは國鉄労働組合と、動力車労働組合を含めて、労使の関係ですが、これはまあ、いろいろの意見の合わない場合ももちろんあるのはわかりますけれども、しかし、今日まで、特に最近の労使の関係といふものは、ともすれば当局が勢いに乗つていふか、勢いをかつていふか、非常に処分をすることにきつちきつちと思ひます。

この前の資料を出していただきましたけれども、首切りその他ずいぶんございまして、これは總裁は、あまり御存じないと思ふのだけれども、たとえば新潟における、あるいは金沢の管理局における第二組合、あるいはその他のいろいろな問題がありますが、これに

暗闘をして、労働者の分裂といいますが、組織を乱すということをやったことを私はこの目で見てきたし、この耳でも聞いてきたのです。一体そういうことを、総裁は御存じですか。

○説明員(十河信二君) どういうことを言われるのか存じませんが、私は、そういう事実はないと思っております。そういう事実がない職員に分裂を引き起こすというふうなことをしないで、さつき申し上げましたように、共通の広場で法律秩序を守って、そうして協力していくように全力をあげてやっておるつもりでありまして、そういう分裂を来たさずというふうなことは、私はやっていないと思っております。

○大和与一君 それだから上意下達も、下意上達もできていないと思うのです。これはもう事実ですから、総裁だけ御自身御存じないかもしれませんが、相当の実例を私持っております。そこで、そういうことになるから、結局私は、この国鉄総裁が連人としての實力をお持ちになっていることはよくわかりますけれども、組織としての国鉄というものが、ほんとうにうまくいっていない。総裁の意思が、部下に徹底していない。一番初め中村委員も言われておるような人の和と申しませんが、そこに一番重点があるのだけれども、それがうまくいっていないのじゃないか、そこに危惧を持つわけですね。具体的にお尋ねいたしますが、副総裁でいいのですが、熊本で先般首切りがありました。いろいろ実情を聞いてみましたら、ある職場で、非常に照明が暗いのです。労働基準法に明らかに違反しておるのじゃないか、こうい

う心配があるから、労働基準監督署に問い合わせしてみた。そうしたら監督署が見に来てくれた、見に来てくれた、この照明では、やっぱりうまくないというので、注意をしてくれたもんだから、当局がそれを直してくれた。その戦いをしたのに、そのやっぱり職場に関係のある者が首になったというのです。こういう事実がありますか。

○説明員(香孫子豊君) ただいまお尋ねのごさいます熊本の方でございまして、これは組合側の方で三月の三日、四日にわたって、熊本の操車場の構内の照明の光度が、労働基準法に違反しておるといふようなことを理由にいたしまして、職場を離れて違法な争議行為を行なった事実がございまして、そのために、貨物列車の運転休止が十七本、旅客列車の遅延が八本、遅延時間が九百六十二分、貨物列車の遅延が十三本、遅延時間が二千六百七十三分というふうな結果を招来いたしました。これは明らかに公労法で禁止された行為をやったわけでございますので、この行為を直接指導した責任者の処分を行なったのでございます。そういう事実がございまして。

○大和与一君 あなたの、これは自分の都合のいい方ばかり言っておてはいかぬですね。構内の作業をするのに、照明の最低は二十ルクスですか、ちょっと専門的かわからないのですけれども、その照明は、実際暗くてできないと、それに対して、労働基準法に対して明らかに違反するのじゃないか、この違反を当局が認めるのだったら、それをまず認めた上で、これは申しわけなかったと、かえってあとの話をすればいいけれども、その方は全然触れ

ないで、何百分と数字でございまして、思っても、こつちは驚かないからしよるがなければ、もつとはつきり、やはりその作業の内容について、悪かったら悪かったとおっしゃって下さい。

○説明員(香孫子豊君) 熊本の構内の照度の問題は別に、労働省の方とも、いろいろ照会されたことも聞いておりますが、基準法違反というふうな事実はございせん。また国鉄としては、国鉄自身で、いろんな角度から検討をいたしました操車場等の照度の基準というものをきめておりますので、その基準に従った照度を保っておるわけでございます。ただ、改訂していくというときには、もちろん努力をいたしておりますけれども、熊本の操車場の構内の照明は、基準法に違反するといふような事実はございせん。

○大和与一君 そうすると、熊本だけでなく、長崎、折尾、鳥栖、こういふところが、みんな大体同じ条件だと思ふのですが、ちよつと確認しておきますけれども、現在までの照明を、そのまま使つてやっておて、そして変更といふことが、変えることもしない、そのままでやっておると、こういふことですね。そういう話は、全然なかったというのですか。

○説明員(香孫子豊君) 構内の照明設備等につきましては、従来も、逐次改善して参りましたし、今後、改訂はしていくつもりでございます。しかし、たまたまこの三月の三日、四日に、違法な争議行為が行なわれた場所における照明というものが、法律違反の問題であつたといふような

ことはございせんでしたといふふうにお答えするわけでございます。

○大和与一君 ちよつと話を交えますけれども、この基本給のベラスアップについて団体交渉をおやりになったと思ふのですが、これは、どの程度一生懸命にやったか、ちよつとお尋ねします。

○説明員(中村重君) 職権仲裁が出るまでのお話でございますと一応、そう伺つて、お答えいたしますが、数回やつております。それで、もう一応、これ以上は話が進まないから、当局といたしましては調停段階に持つていき、持ち込もうといふようなことをお話ししている途中において、労働大臣からの職権仲裁が出たわけでございまして。

○大和与一君 数回、どういふ内容でやつたかしりませんが、私はやはり、やや結果論的にいふと、もうこれは、どうせだめだからといふので、あまり一生懸命にやらなかったのじゃないかと思ふのです。それが、先ほどの中村委員なり重盛委員から言われた次の段階の、あなたの方の不当処置とやらんでくるのですが、一体公労法の第一一条の二項に、最大限の努力を尽くさなくちゃいかぬということが書いてあるのですが、それだけ四、五回やつたことが、それが最大限ですか、内容を、もつと詳細に言つてもらいたい。

○説明員(中村重君) かなり精力的に団体交渉はやつたはずでございます。それで、なお最後の段階におきまして、完全に打ち切つたわけではございませんので、さらに新しい提案なり何なりがあるという場合には、これで打ち切つたわけではないといふことも、

はつきりそういう留保を、国鉄側としても申し上げておるわけでございまして、かなりわれわれとしては、誠意を込めて団体交渉をやつたといふふうに考えております。

○大和与一君 しかし、それは私は、今まで長い間労働運動をやつて、その事情には詳しい方でございますけれども、今までの経験から、慣例からいって、今回の団体交渉が、公労法第一一条の二項にある法律通りの、ほんとうに最大限までやつたといふことは、ちよつと常識的にも考えられないのです。それは、まあ口で、やたらといふわけにいかぬから、やつたやつたと言われぬのかもわからぬけれども、私は、そこには相当最終的な、最高最善の努力をしたといふことが、どうも認められないのです。

それで次の質問をしますが、公労法第十七条ですね、これの一体違反の認定といふことについて、その解釈をお尋ねします。十七条と十八条ですね。

○説明員(香孫子豊君) 十七条違反の行為といふのは、ここに書かれておる通りでございます。『同盟罷業、怠業、その他業務の正常な運営を阻害する一切の行為』であります。

それで、たまたま今回処分の問題が起つたといふ場所で行なわれまして、たまたま調べてみますと、明らかにこれに書かれておりますような業務の正常な運営を阻害する意思をもつて行動をされ、しかもその結果、業務の正常な運営が阻害されたという事実がございまして、私も、私どももいたしましては、まことに遺憾でございましたけれども、やむを得ず処分をいたしました、こういう事情でございまして。

ですね、これは全組合員に当然徹底するのあたりまえです。しかも全責任は、中央執行委員長なり中央指導部が負う、こういうふうになりますね、それが労働者側の立場。私が言おうとするのは、もちろん日鉄法第三十五条の労働関係といふのは、これは、そうしたら当然労働組合は、労働組合の委員長の指令が出れば、それに従うのは、これはあたりまえです。それを私は、労働関係と言つて間違いないと思ふのです。どうですか。

○説明員(吾孫子豊君) 公労法十七条は、職員及びその組合は、このように禁止された行為をやってはいけないというふうに書いてございます。第三十一条も、職員についての規定でございます。

それで、職員としての身分を持つてゐる方が、これらの条項に触れる行為をした場合には、これらの条項が適用されるという事は、組合の組織という事と離れまして、やはりその職員が、そういうことは禁止されているわけでございます。そういう行為があつた職員が、この規定の適用を受けるという事はやむを得ないことではないかというふうに思ひます。

○大和与一君 職員であつて組合員であることは認めるのでしよう。また三十五条も、職員の労働関係と書いてあります。しかし職員の労働関係といふのは、一体労働関係となれば、これはやはり労働関係が生ずるから、そうすると、今私は念を押して、労働者側の立場といふのは、さつき言つた、ちゃんと言つたのです。そうすると、それが労働関係であるとすれば、この「職員の労働関係」に關しては、公共企業体

等労働関係法の定めるところによる。」と、明確に書いてあるのですから、そうすると、公労法の十八条を適用する、それでなければゼロになるのであつて、三十一条を適用することにならぬではないかといふのが、私の質問の一つの焦点です。

○説明員(吾孫子豊君) 実は、日鉄法の三十五条という規定は、これができるまゝときには、公労法の草案が、いろいろ審議されております際に、一緒に出てきた条項でございまして、この法律のできたときさつは、先生もよく御存じの通り、当時GHQのいろいろサゼクションその他があつたわけですから、そういう際に、この三十五条で書いてある労働関係といふのは、たしかレーパー・リレーションといふ言葉を使つてあつたと思ひます。従いまして、職員の身分的な関係のことを言つてゐるのではなくて、この労働関係といふのは、レーパー・リレーションという意味であつたといふふうに記憶いたしておきます。

○大和与一君 まだありますけれども、関連ですから、この辺でやめま

○中村順造君 大和委員長なり他の委員から、関連質問をされてまして、ずっと私聞いておつたんですが、どうも、私が先ほど来問題を提起した、その精神がおわかりになつておらない。非常に副總裁の今の答弁のごときは、私は、申し上げておるのは、国鉄の将来の経営の問題として、このややもすれば、相反する形になつておる労働組合との関係、あるいはこの人間関係、こういうものを改善しなければならぬといふ趣旨から申し上げておるわけでは

ところが、だんだん議論していくと、やれ裁判所によつて判定を受けたとか、あるいは公労法十八条がこうなつておるとか、日鉄法三十五条、これはみんな解雇、首切りの話だ。これでは、私が問題を提起したことと逆になつて、だんだん姿勢が高くなつて、お前たちは、法律違反をやつておるから、こうなる、公労法十八条で、こうするとか、三十五条で首を切るとか、これでは、私が言つておる通りに、そういう考え方があつたところに、これは先日の本委員会において、中村事務担当の理事も、問題があれば裁判所で話せばよい、こういう不見識な発言をしておるわけですが、私は、そのことは申し上げません。しかしそういう気持ちのあるところに、人間関係がうまくいくわけがない。特に私は、この発言の中で、じつと聞いておりました、起こるような事態が起きたことは、まことに遺憾である。あたかも労働者だけが、その事態の全責任を負うような含みのある発言をされておるわけです。こういうことも、またあつて私は考えまして、前の委員会でも、団体交渉がましまらなかつたといふことは、労使双方に責任があるのではないかと、先般来職員局長を本委員会に呼びまして、いろいろ内容を聞いてみますと、職員局長が、この権威のある国会の委員会の中で、真相をややもすれば曲げる発言をしておる。これは議事録を見て、私は内容がよくわかつたことで、これは、この前の委員会でも、副總裁も率直にお認めになつておる、こういう事実があるわけでは

つては、団体交渉が十時までにましまれば、こういう事態が起らないといふことが明確になつておるにもかかわらず、それを四時まで延々と、しかも聞く内容によると、これは、大いに労働者の主張を誤解しておる、管理、運営の事項まで、どうしても一方的に実施を許さないというように主張したからまともになかつた。事実、は、そうでなかつたといふことは、この前、副總裁がはっきりお認めになつた。起こるような事態が起きたことは、まことに遺憾であるといふならば、これは国鉄の経営者の側も、そういう責任があるといふことははっきりしておる。

さらに重ねて、私は聞いておりますと、やれ法律に違反をした。こういうことを言われておる。法律に違反をする、なるほど池田内閣は、総理大臣みずからが常に姿勢を正す、私はこの問題について、先日来政府の関係者とも会いましたけれども、姿勢を正すといふことは、再三言われておる。姿勢を正すこと、けつこうです。私も、この姿勢を正すことにはいささかも反対をしておりませんけれども、ただ労働者の側だけ姿勢を正せ、それでいいのか。国鉄には姿勢を正す問題はないのか。こういう点につきましては、先般副總裁もみずからお認めになりました。姿勢を正す点につきましては、私を含めて、十分姿勢を正します、こういう発言が、本委員会ですべておる。ところが、中二、三日おくと、すぐこういうことになつて、あたかも労働者の姿勢だけ正せば、国鉄の労働関係はうまくいく。こういう印象を受ける発言を再

三繰り返されておる。法律違反と言われる。私も、なるほど公労法そのものの自体を、これは違憲の疑いがある。すなわち労働者の基本権、団体行動権を奪い取つておる。そうして、そのかわりに設けられた仲裁裁定といふのを、けさ私が申し上げたように、完全実施されたためしがなく、今日まで。こういう経緯をたどつておる中で、ただ労働者だけに姿勢を正せ、法律を守れ、私は今回、まあこの法律を守る守らぬの議論を、この委員会でする気持はあります。しかし、少なくとも法律と名のつくものを守れ、守らなければいけません。私も解雇しておるうちに、公労法がきつめて労働者の基本権まで侵害しておるような悪法である。けれども、あなたの立場から言へば、それは公労法といふことも、悪法といふことも守れ、守らないから解雇した。こういうことでしよう。悪法といふことも、あるいは非常に効果的に利益のある法律といふことも、これは法律としてあるからには、厳然として労働者も使用者も、これは守らなければならぬ。国鉄は、それでは今度も営業法の改正なども出されておりますけれども、営業法自体にも、私は多くの問題があると思ひますけれども、こういうものを、一々守つておられるかどうか、これは總裁でなくともけつこうですが、法律を守れと相手側に強調せられるなら、わが方も、みずから姿勢を正して法律を守る意思があるといふことがなければならぬ、現実には、また守つておられないのか、守つておるのか、こういう

うことは、はっきり言えますか、この点は……。

○説明員(吾孫子豊君) ただいまお尋ねの点につきましては、私どもも、先ほど總裁から御答弁のありましたそのまゝの気持で、姿勢を正して当たるつもりでお返りさせていただきます。

ただ、たまたま今おしかりを受けました、お言葉を返すようで恐れ入りますけれども、大和先生の方から個々の処分について、解釈はどうかというお尋ねがございましたので、それにお答え申し上げたわけでございまして、私も、たまたまめぐり合わせで、労働組合法規の關係にタッチするような機会が多々ございまして、そのために、心ならずも大ぜいの方を処分するような羽目に陥つたことも何度かございまして、いつもそのつど、もうこういふことは二度とやりたくないと思つておりながら、また同じようなことが起つてくるというのを非常に残念に思つておるわけでございます。

先ほど總裁から御答弁申し上げたが、あの気持で、私どもも決して単に労働組合の組合員の方々にのみ法律を守ることを強要すると、自分たちは守らないというふうな、そんな考えは毛頭ございませんで、まあしかし、そういふようなお疑いを受けるようなことがあつたといひますれば、それは、私どもの不徳のいたすところでございまして、十分反省して参りたいと思つております。

○中村順造君 まあ決意だとか覚悟だとか言われますけれども、この十八條、あるいは三十一條の話が出たのも、これは、ただここで、こういう法律があるから、この法律はどういうこ

とではない。やはり熊本の事件といひ、あるいはいろいろ労使の中で起きた事象に対して、あなたの方が法律をたてにとつて、それを適用したから、その適用の可否をめぐつて議論になつたわけだ。

だから、私が申し上げたように、やはりあくまで対人關係を和に求めて、そして国鉄の経営の中に、それを生かすということなら、少なくともそういふことが起こらない、起こさない。起きた事象については、きわめて残念ですと言ひますけれども、三月十五日の事象等につきましては、これは明らかに内容については、妥結した内容については、これは何ら従来と変わりが無いと言ひながら、十時までにまとまつたら……、法律の問題で、私はここで議論する気持はないと申しましたけれども、守る気持があると、こういふふう言われております。しかし、きわめて古い法律で、あなたの方は守られないといふことを言われれば、そういうことになるかも知れませんが、今申しました営業法のごとき

は、あなたの方守ろうとしても守れないじゃないですか。公労法は、私どもは悪法だと思ふ。これは憲法に抵触し、すなわち労働者に与えられた二十八條で保障された基本権を剝奪しておるという解釈に立つておるけれども、しかしそれでも、あなたは守れと言ふ。その十八條によつて、処分をした。営業法も、やはり法律ですよ。これ守られますか、あなたの方守つておられますか。法律を全部守ると、姿勢を正して、今ある法律を全部守るといふことなら、営業法完全には守られますか、その点は、どうなんですか。

○説明員(吾孫子豊君) 私どもの立場をいたしましては、すべての法律は守るべきものと考えております。営業法も、当然守らなければならぬ法律であると考えております。

○中村順造君 守ると言われても、できない法律があるのじゃないですか。これは公労法が、私はできない法律だと、今きめつけたいしておりませんけれども、営業法の二十六條なんかどうです。これは、このまゝ守つておられますか。

○政府委員(岡本信君) 営業法は御承知のように、非常に古い法律でございまして、明治三十三年に制定されたものでございまして、

そこで、すでにこれも御承知のように、その当時の実情に即して制定されたものでございまして、いろいろな面におきまして、ある程度理想的な条文を盛り込んでおります。たとえば御指摘のような定員乗車であるとか、あるいは、当時きわめて進歩的な意見の方が主張されて、そういう条文ができたことが多々ありますが、婦人待合室に男子がみだりに入ると罰金を課す。そういうふうなことが入つております。が、もともと、こういった法律は、御承知のように、時の経過に従ひまして、あるいは情勢の変化に対応いたしまして、改正すべきものは改正すべきであらうかと存じますが、また同時に法律の解釈といふものは、いろいろな情勢を勘案しまして、解釈すべきが正しい法の運用であらうかと存じます。

文字通り解釈する場合もございまして、あるいはその運用につきまして、一種の慣行的な運用といふものもでき上がつてくるわけでございまして、

關係者は、その歴史的な慣行といふものを尊重して、やはり運用していかなければならぬ——こう考えるのでございまして、この二十六條のごときはでございまして、明らかに客観的な情勢に照らしてみますと、これは、もともとそういうことを求めること自体が無理だ、こういふふうな大きな客観的な情勢の変化がございまして、これはむしろ正しい常識をもつて、解釈し運用すべきがしかるべきものと考えます。

もちろん先ほど申し上げましたように、情勢の変化に即応し、相なるべくならば、早い機会に、正しい運用にかなうように、法律を改正すべきが妥当であるとは存じております。

○中村順造君 鉄監局長の今のお答えは、私は納得できないのです。そういう議論が、もし正しいとするなら、私は、公労法にも客観的な情勢から判断をして、また事実の上から認定をして、あるいは基本的な立法の精神からいって、それは公共企業体で働いてる労働者には、多分の私は言い分があると思う。もしそういうことが、言いは立法の精神から照らし、当時の情勢判断、運用、こういふものを入れて、守る法律と守らない法律があつてよろしい、こういうことになるわけですよ。これは私は、無理なことを申し上げておるかしれませんけれども、これは、二十六條といふのは、こういうことを書いてある。「鉄道係員旅客ヲ強ヒテ定員ヲ超ス車中ニ乗込マシメタルトキハ三十円以下ノ罰金又ハ科料ニ処ス」これは罰金は、五百円ぐらいになつておるでしょうけれども、これといふと、法律として、あなた方が先

ほど来言われているように、法律があるから処分をした、法律に照らして処分をする、こういうことが起こらないことが望ましい、こういうことを言つておられますけれども、それでは、いろいろ問題のある法律も、たくさんあるけれども、法律がある以上は、必ずそういふことはやるといふことならば、労働者だけが、これはやるべき問題ではない、今日ラッシュの状態で、これは厳密に言ひたら、定員をこえて乗り込ましめるどころじゃないでしょう。ドアの外から、どんどんどんどん押し込み、人足を雇つて、そうしてやつておるでしょう。法律違反も、これは輪をかけて最たるものといえるでしょう。そういう道理があるにもかかわらず、一方で、今大和委員がお話になられたように、仕事場が暗いから電気を明るくしてくれといふ要求をした、なかなかかきかぬ、結論的には、なるほど暗かつたから直しましよ、よほどこれは、表彰されるべき筋合いのものであります。若干、それがいふことを、どうしてもきかないから、汽車をおくられた、首を切る、十五日の事態については、そうでしょう。当然、近代合理化について、總裁がしばしば言われておるように、合理化を強化しておる、進めておる。そのことについては、やはり労働条件に深い關係の問題が出ておるわけだから、この問題については、この点は、事前に協議して、労使の意見を、一致するのは当然のことです。当然のことを、当然のこととして、午前四時にまとまつた。一般の考え方としては、団体交渉がまとまつて、事態が発展をしなくてよかった、こういう印象を受けているに

もかわらず、これに対して十二名という解雇者を出す。何百人、何千人という処分者を出す。法律をお前たちは守らない。法律論議をするのなら、私は議論をしなくても、事実からみて、鉄道営業法といえども法律ですよ。これを守らないという事実があるでしよう。えりをただして姿勢をただして、法律を守るのは労働者だけだ。そうじゃなくて、やはり法律を守るといふことを主張されるのなら、労働者と使用者と、どちらが高いところに立つというのじゃなくて、あくまで対等な立場で、その気持にならなければ、将来の国鉄における人間関係というものはうまくいかない。今日では相ともに私が主張してある反対の現象です。ややもすれば反目する、しかも相手の勢力が強ければ、その勢力を分断するための分裂工作をやっておるという議論がされている。この点は、どうですか。総裁、一つお答えをいただきます。

○説明員(十河信二君) ただいま鉄監局長から申し上げた通りでありまして、私、それ以上のことを(声が小さい)と呼ぶ者あり)申し上げる余地がありません。

○中村順造君 いやわからぬ——いや、私ちょっと聞えなかつたんですが、そういうことはないと思うのですがね。都合がよくても悪くても、はっきり自分の信念として、明確に国会の委員会、私は答弁をお願いしたいと思う。○政府委員(岡本信吾君) 先ほど私が、きわめて立法的な御答弁を申し上げたのでございしますが、解釈論的には、まあ二十六条も、そして旅客を乗込めしめたときは云々といふことで、旅

客の意思に反して乗せた場合ということになりますので、解釈論的には、意思に反しておりませんから、法律違反ではない。こういうふうな解釈が成り立つわけでございます。さよう御了承願います。

○中村順造君 私はね、鉄監局長、今のお答えは、これは漫画だと思つてすよ。実際国鉄のホームで、電車や汽車に乗る意思のない者が、電車に乗せられたということがありますが——あなた、そう言われるけれども、これは、まじめな私は議論をする気持になれないのですが、間違つて、国鉄のホームでもって、電車にも汽車にも乗る意思のない者が、鉄道の係員から電車、汽車に押し込められた。そのため鉄道係員が一万五千円か、千五百円の罰金、料金を受けた。そういうことが考えられますか。そういうのでなしに、やはり法律といえども、今あなたの言われたように客観的にみて、あるいは情勢の推移をみて、あるいは事態の進展に伴つて、守れない法律もある。あるいはこの公労法のごときは、多分に労働者の基本権を剝奪している。しかもその剝奪した代償が、今日まで金に——私はけさ申し上げましたけれども、換算して五百九十九億という仲裁裁定の不完全実施によつて、労働者に損害を与えている。こういう事実からみて、公労法に言っているわけですか。これは今のような答弁をされたんじや、これは、天下の物笑いです。どうです、その点は、まあいいて答弁されるよりです

客の意思に反して乗せた場合ということになりますので、解釈論的には、意思に反しておりませんから、法律違反ではない。こういうふうな解釈が成り立つわけでございます。さよう御了承願います。

○政府委員(岡本信吾君) お言葉を返すよりで、まことに恐縮でございます。が、法律にございすのは、しいてとございすので、つまりそれは、解釈論的には本人の意思に反して無理やりに乗せたときと、こういうことになるわけでございますが、強制的状態はないといふふうに解釈いたすわけでございます。

○委員長(三木與吉郎君) 速記をとめて下さい。

〔速記中止〕

○委員長(三木與吉郎君) 速記を始め六時二十分まで休憩いたします。

午後五時五十一分休憩

午後七時六分開会

○委員長(三木與吉郎君) 委員会を開いたし。

○大倉精一君 先ほどの休憩前の委員会では、中村委員並びに大和委員から、五カ年計画の遂行にあつては人的関係が非常に重要である、こういうような観点から質疑をされましたが、これに関連しまして、先般職員局長並びに中村理事にお伺いしたとき、この問題に対して非常に重大な発言があつたと思ひます。それは、今度の処分がいよいよ電光石火の処分をやつた、早い処分をやつた。早い処分は効果があつたからやつたのだ、こういう発言があつた。効果があつたから早くやつたといふことは、これは人事関係として非常に重要なものだと思ひます。少なくとも処分といふことは、人間が人間を処分することであり、早くすればならぬ。にもかかわらず、早く

電光石火にやるということの効果があつた、こういうことであります。が、どういふ効果があるのか。どういふ効果を期待して電光石火にやられたのか、これは一つ総裁からお伺いしたいと思ひます。

○説明員(十河信二君) 先ほど申し上げましたように、労使の関係は正常化して、共通の広場で、法律を中心に解し合つて協力するといふことが建前で、そういうふうにあるべきだ、私はそういうふうにしていきたい。そうするためには共通の広場で法律を守つていかなければならぬ、それで法律に従つてやむを得ず処分をした、こういうことを申し上げておるのであります。が、効果があつたといふのは、そういうことを言つていふのじゃないかと思ひます。

○大倉精一君 実はこの五カ年計画に對しまして、資料に基づいていろいろお伺いしたいんですけれども、資料も非常に不十分でありますから、後ほどこの資料に基づいてもお伺いしたいんですけれども、その前にやはり何といつても、こんなりっぱな計画が立つても、先ほど中村君が言つたように、人的関係がうまくいかなければ、これは仕事はできません。でありますから、総裁は常に人の和といふことをよく言つておいでになりますけれども、たまたま、その衝に當たる部下の幹部に総裁と違つた考え方の人があつて、にやめる早く処分するのは効果があるのだといふようなことを強く言われ、あるいはまたNHKの愛結当時の放送もあつたやうでありますけれども、そのときの放送におきましても、今度の愛

結については労働組合は困るだろう、こういうふうな言葉があつたやうですが、これもその当時中村君がお伺いしたところが、私は對抗意識を持つておりましたので、こう言ふ。しかも職員局長といふ、いわゆる人間関係の窓口である職員局長が、對抗意識をもつて国鉄の職員は相対している。こういう現実の姿を総裁はどういう工合に考えるか、もし事実とすれば、総裁の人の和といふことは、人の和のためにはどういふことを持つておられるのか、こういうことについて一つ具体的な事実についてお答えを伺いたいと思ひます。

○説明員(十河信二君) 私の部下がいろいろ不適當な言葉を使つたといふ話を先日も伺いました。嚴重に注意をいたしておきました。そういう不適當な言葉を使つてはいけませんといふことを嚴重に注意いたしておきました。私の部下にもたくさんの方がおりますから、いろいろな考えを持つておられる者があるかも知れぬと思ひます。しかし国鉄の方針といふものは、国鉄としては今私が申し上げたような態度で終始臨んでおる次第でございます。

○大倉精一君 それは、今の言葉は前から聞いておるんでありますけれども、国鉄としてはどういふ、これはもう総裁のお考えはさうでありまして、ところがやはり持ち場持ち場の適材適所といふものがあるものであつて、特に人間関係、人事関係におきまして、特に重大なる関係がありますので、いわゆる人間関係の窓口には人間関係の窓口にあつて、わしい人を配置しなければならぬ。そういうところにいわゆる對抗意識を持つた人を持つてくるというところは、必ずしも人事配置としては適當でない、私

はかように思ふんです。こういうところからいろいろな紛争が起つてくる。そこからのいろいろな処分は早いに起したことはない、不服があったら裁判所にでも行け、こういうことでは、あなたがおっしゃっておるように、私の孫とか何とかいうことは、これはもう話が全然通用しないと思う。こういうことから私は先ほどの大和君並びに中村君に関連をいたしまして、この問題を総裁がはっきりけじめをつけないと、五カ年計画というものの遂行も非常に困難だ、むずかしいのではないが、こう考へておるわけです。でありますから適材適所の人間の配置ということ、こういうことがなければ、国鉄全体としてはいいことが言えないと思ふのですけれども、重ねて一つ御所見を伺つておきたいと思ふます。

○説明員(十河信三君) 私はできるだけ適材を適所に配置しておるつもりであります、今後もさようにいたしたいと考へております。

○村上春雄君 私は質疑打ち切りの動議を提出いたします。

〔賛成〕と呼ぶ者あり

○委員長(三木武吉郎君) 多数と認めます。よつて質疑は終局いたしました。した。(動議成立々々)と呼ぶ者あり、その他発言する者多し

これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べをお願いします。なお、修正意見は討論中にお述べをお願いします。

○天竺良吉君 私は本案に対する修正の動議を提出いたします。修正案を朗読いたします。

国鉄の輸送力の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

附則中「昭和三十六年四月一日」を「公布の日」に改める。

以上であります。

内容につきましては、申し上げるまでもなく、四月一日が過ぎましたので、当然修正を必要とするわけであり、何とぞ本修正案に賛成されるようお願いいたします。

私は、自由民主党を代表いたしました、国鉄の輸送力の一部を改正する法律案に賛成の討論をいたしたいと思います。

国鉄の輸送力は、わが国輸送力の動脈にも当たるものであります、その実情につきましても、今日すでに国民の輸送需要をまかない切れない状況のもとにあり、なお、所得倍増計画とも関連いたしました、今後の経済発展の隆路とさへなるおそれがあると思はれるのであります。このような輸送力の現状と今後の輸送需要の増大とに対処するため、国鉄新五カ年計画が策定されておるのであります、これはもう時宜に適した輸送力増強計画であると思ふのであります。その内容は、昭和三十六年度を初年度とする五カ年間に、総額九千七百五十億圓、平均年額千九百五十億圓をもつて東北本線、北陸本線等の主要幹線千八百キロメートルの複線化や、主要幹線千八百キロメートルの電化や、電化されない区間の全面的なディーゼル化や、通勤輸送の緩和や、踏切設備の改善や、車両の整備や、東海道新幹線の建設等を行なうとするものであります。この国鉄新五カ年計画の必要性については、何人も

異論のないところであります、これが実施による効果については、国民は大きな期待を寄せているところであります。しかしながら、この九千七百五十億圓の資金をどのように調達するのが妥当であるかという点については、これは……(聴取不能)の議論のあるところでありまして、国鉄の所要資金は二千百……(聴取不能)残りの千五百六十億圓のうち、外部からの借入金四百二十五億……(聴取不能)運賃値上げにより一般利用者から……(聴取不能)運賃値上げは行なうべきではないという議論が対立しております。この点についての私の見解を述べれば、今日の国鉄の運賃制度は相互原価主義をとっている点、現在すでに公共負担の国家補償は実施されておりますけれども、わが国の交通事情は、これらの諸外国とは全く異なっていることなどから考へまして、政府出資ないしは補助により資金を調達することの実施は、いまだ時期尚早であると思ふのであります。

すなわち、わが国の国鉄の実情は、西歐諸外国における状態のように逼迫しているものではなく、国鉄自体の今後の経営努力に期待し得るし、また、他の交通機関の発展も国鉄経営に對しそれほど致命的な影響を及ぼすところまではきていないであらうと思はれるのであります。また、設備改善とか通勤輸送対策の……(聴取不能)利子負担にたえない……(聴取不能)分に充てるための自己資金について、当然政府の一般会計からの出資ないしは補助に仰ぐ場合は、政府の予算の……(聴取不能)により左右される場合もあり、これは……(聴取不能)調達方法と言わなければなりません。従つてこのような形で資金の調達をすることは、企業体としては不健全な方法でありまして、これは安定した自己資金、すなわち運賃の値上げによる、運賃収入の増額により調達することが、最も妥当な方法であると思ふのであります。このような意味から、今回の運賃改定をこの程度の率で行なうことは、事情やむを得ざるものと思ふのであります。

この際、審議の過程で問題となつた論議を勘案し、特に次の諸点につき政府並びに国鉄当局の善処を強く要望するものであります。

第一点は、国鉄の経営上大きな負担となつてゐる事項に、旅客運賃の高率な定期割引や貨物運賃の暫定割引や、さらにまた不採算の新線建設の問題などがあつた。旅客運賃の高率な定期割引及び貨物運賃の暫定割引については、今回は急激な影響を避ける見地から据え置きとなつてゐることはやむを得ないといつたとしても、すでにこの問題は根本的な検討を加へるべき時期に到達してゐるものと思ふのであります。また、新線建設の問題については、不採算の新線建設は抑制されるべきものであります、国家的な見地から不採算の新線建設が行なわれる場合には、根本的な政府の助成措置が講ぜられることが必要であります。政府は、とりあへず、今回新線建設の利子補給を行なわれることにいたしてありますが、まことに時宜を得たものと思ふ。過度に大きな公共負担の問題や、不採算新線の建設資金の問題は、近き将来必ず惹起される重要な問題として、政府関係当局におきまして真剣

な検討並びに対策の樹立を要する次第であります。

第二点は、今回の運賃改定が、一般物価や家計、すなわち生計に与える影響であります。この点に關しては、政府並びに国鉄当局は、価格に占める運賃の割合や、生計費の中に占める交通費の割合がきつめて低く、現在と値上げ後の場合とを比べてみたとき、旅客にしても、貨物にしても、その差は一定のきつめて小さいものであり、価格や生計費にさしたる影響はないし、また過去の運賃値上げ後の物価変動の経験より考へれば、ほとんど物価には影響はないという判断に立つておりますが、私もまたこれと同様な見解を有するものであります。さらに私は、国鉄運賃が、戦後インフレ対策の一つとして、一般物価に比べてかなり低いところに押えられてきてゐる点等を認めるものであります、このような点から、国鉄運賃が客観的にまだ安いという感じを与へておるものと思ふます。

そこで今回の運賃改定が、物価への影響や国民生活の安定を十分に考慮した最小限度の値上げにとどめられてゐることを勧告すれば、この運賃改定はやむを得ないものと認める次第であります。しかしながら、最近の物価上昇の勢気の中で、今回の国鉄運賃の改定の問題が世間に不安を感じしめてゐる実情にかんがみまして、この際、政府当局の強力な物価対策の樹立と、実施の万全の策を特に要望するものであります。

第三点は、国鉄経営の合理化の問題であります。国鉄が公共企業体として真に合理化に徹した経営を行なつていくかどうか、国民のきつめて深い関心

の存するところであります。ことに、運賃の値上げにより国民に負担を要請している場合に、国鉄自体にその経営面で真剣な努力が払われなければならないことは、むしろ当然であります。先般国鉄が、土地や高架の使用料金とか、広告料金とか、構内の営業料金等の値上げを行ったり、また交通公社に対する切符の販売手数料を引き下げたり、また遊休財産の大幅売却の実施をしたり、さらにまた、地方線区の管理所制度を強力に推進している事実等を考察いたしますとき、国鉄当局の最近における経営上の努力が著しく大きいものであることは、十分に認められるところであります。しかしながら、国鉄はわが国最大の企業体であり、その企業は全国的に行き渡っておるものでありまして、批判の対象になる面もまだいろいろあるものと推察されますので、今後一そりの経営合理化への努力を強く要望するものであります。

第四点は、国鉄新五カ年計画の完全な実施の問題であります。国鉄の新五カ年計画は、わが国経済の飛躍的な成長に備え、国民生活や産業活動にとって緊急かつ欠くことのできないものであると思ひます。従つて、この計画が緊急かつ確実に実施されることが必要であります。この点に關し、国鉄当局は、従来の五カ年計画の実施における貴重な体験に基づき、万遺憾なきを期する旨の決意を表明しております。私は、この計画の完全実施のために国鉄は全力を傾注すべきことを、また、政府においてはその計画が完遂されるように監督を行なうとともに、これに對し十分な援助を行なうべきことをここに要望するものであります。

要するに、今回の国鉄運賃の改定は、運賃法に定められている運賃決定の四原則にのっとり、国鉄の性格と使命や、わが国経済の成長と国鉄新五カ年計画との関係や、あるいは国鉄運賃改定が国民生活や産業活動に及ぼす影響等につき十分の考慮をめぐらして検討した結果、適当なりと認める次第でありまして、本案に賛成の意を表する者であります。

○委員長(三木興吉郎君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(三木興吉郎君) 速記をつけ

八時まで休憩いたします。

午後七時三十一分休憩

〔休憩後開会に至らなかつた〕

昭和三十六年四月十一日印刷

昭和三十六年四月十二日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局