

第四十回 参議院運輸委員會會議録第十八号

昭和三十七年三月二十九日(木曜日)
午前十時四十分開会

出席者は左の通り。

委員長 村松 久義君
理事 天竺 良吉君
金丸 富夫君
谷口 慶吉君
大倉 精一君

委員

江藤 智君
重宗 雄三君
天坊 裕彦君
平島 敏夫君
前田佳都男君
相澤 重明君
小酒井義男君
中村 順造君
中村 正雄君
松浦 清一君
白木義一郎君
加賀山之雄君

国務大臣

運輸大臣

斎藤 昇君

政府委員

運輸大臣官房長

広瀬 真一君

運輸省

運輸局長

岡本 悟君

事務局側

常任委員

古谷 善亮君

説明員

日本国有鉄道総裁

十河 信二君

日本国有鉄道常務理事

中村 卓君

日本国有鉄道常務理事 磯崎 毅君
日本国有鉄道運輸局長 音田 和夫君

本日の会議に付した案件
○運輸事情等に関する調査
(日本国有鉄道の運営に関する件)
○日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(村松久義君) ただいまより委員会を開会いたします。
まず運輸事情等に関する調査を議題といたします。質疑の通告がございます。この際御発言を願います。中村君。

○中村順造君 国鉄運輸事情の中で特に運輸保安ですが、最近踏切事故が非常に多い、それから踏切だけに限らず、やはり総体的に昨年の十月一日のダイヤ改正以来列車密度が非常に高くなっておると、一般の鉄道の運輸に対する理解が非常に薄いために、やはり線路上の上における事故、特に傷害事故が非常に多いのですが、そういう面について一体どういふような考え方を国鉄は持っておられるのか、たとえば踏切については、国鉄の場合はいろいろ昨年の例の踏切法案の通過で多少改善される方向にあることはわかっていのですが、そういうふうな線路上における傷害事故それから死亡事故、そういうふうな面について、どういふふうな考え方を持っておられるか、特に業務上過失刑事事件というふうなこ

とになると、当人は非常に長い間苦しまなければならぬし、裁判をやるという事になって、しかもその結論的にその裁判が事故の真相ということから判断をされずして、ただ人命尊重という見地からやれやれ最終的にそれは過当だということになる、それに対してやはり列車を運転するという立場からどういふもみずからの防衛的な考え方、すなわち自分自身を守らなければいけないと同時に、列車自体を守らなければいけないということ、当然ここには列車事故につながって安全運転というのをやはり考えなければならぬ。ところがそういうことを考えて運輸をする、列車を定便に運転をさせなければならぬという原則にあまざりこたわり過ぎて、そういうものをさぐ今度は行政処分をする、当局のほうでそういう現実があるのですが、一体どういふことに考えておられるのか、運輸局長、きょう職員局長も来ておるが、処分したほうの側では職員局長、運輸局長はその事故に対する考え方、最近の動向について、どういふ判断を持っておられるかお答え願います。

○説明員(十河信二君) 正確にする、運輸を安全にするということ、われわれ輸送を預かっておる者の第一の責務であります。その点に対しては十分に力を入れて、ただいまお話のありましたように新五カ年計画においても、物的設備もいろいろ改善をいたしつつある次第であります。また訴訟等に

なりますと、今お話のあったように、不利な、われわれがこれらはどうも承諾しかねると思われような事態もときどき起こって参りまして、そういう際にはわれわれは被害者とともに、力を合わせて正当な判決を得るよう努力をいたして参っておる次第であります。なお今後ともそういう点については十分に力を入れたいと存じております。

○中村順造君 今、総裁のお答えは当然常識の範囲を出ないのですが、現実の問題としてやはり線路上、軌道上における傷害事故、最近の今係争中のも、三公社が係争中でありまして、ああいうふうな重大事故以外にはやはり小さい、通ってならない線路上の上を走って不幸にしてそういう人が列車に触れて死んだとか、けがしたとか、最近の判決例を見ますと、従来は警察の調書程度で済んだのが最近では全部有罪になっております。これは大抵人命尊重という見地からそういう判断がいつも下されるわけですが、そうすると、そういう事故を起こさないためには、やはりたとえば線路上に異物を発見した場合には列車をとめる、一番そういうことが望ましいことですが、線路上に何か異物を認めた、あるいは向こうから踏切に向かって自動車が進んで来るといふ場合、そのつど列車をとめることができるか、徐行ができるかというところは現実離れの話です。だけれども、もし一たん事故になればやはり下る判決としては、その列車を運転した者自体が処断をされる。そうすれば列車を守り、また自分の立場を守るためにやはり徐行する、あるいは列車をとめる、だから裁判の判決が下ったという現地でいろいろ実例があるわけですが、そういうことで、それをじゃわれわれはみずから守ろうじやないかというところで、その措置をとれば、そういう列車のハンドルを握っておる者は、もう国鉄の安全綱領の中で、ちゃんと危険と認めたときはこうせよというものがきめてあるから、その範囲で措置したのに対して、今度国鉄がそのやった職員自体を処分をする、全く矛盾して両々相いれないものがある。こういう点については運輸局長が専門的によく実情を知っておられると思うから、総裁にお答えをわすれさないでも運輸局長で十分そういうところの実例とか、最近の運輸事故、死傷事故の実例とか——線路上の上は通ってはならないという考え方、何年か前はそういう考え方がきつくとられておって、私も子供のときでも線路上の上を通れば罰金を取られるという考え方があったが、最近では線路が通路になつていてところがある、こういう点について運輸局長はどういふふうにお考えになっておられますか。

○説明員(音田和夫君) 最近の事故がふえましたが、それにつきましては、先ほど国鉄総裁からお話がありましたとおりでありまして、それに対しては、踏切は、部内的な機構といたしましては踏切番を設置いたしましたし、鋭意関係方面と折衝をいたしましてその防止に努力をいたしております。

それからだまお話しになりました。線路内の通行につきましては、以前からも非常に努力をいたしまして、いろいろな学校とかそういった団体を対象といたしましたり、場合によりましては……。

○委員長(村松久義君)　こちらへ出てきて、もっと大きい声でお願いします。

○説明員(音田和夫君) 極力そんなこととがございせんように努力いたしておる現状でございしますが、遺憾ながら現在地域的に見まして必ずしも十分にいておるとは申し上げられないような状態でございますので、今後一そうそういった点について努力をいたしまして、事故の起きませんように努力をいたすように考えております。

○中村順造君 この四国の例をとりま
すと——たとえば労働組合が賃金を要
求するとか、あるいは定員をよこせと
いうようなことで、列車が遅延したと
かというような場合には総裁がびしび
し処分をされる。ところが四国の場合
はどういうことかという、その判決
に対して過当だ、そうすると、われわ
れはみずからを防衛するという見地か
ら、やはり安全運転というか、徐行運
転をするとか、危険と認めたときには
すみやかに列車をとめる、あたりまえ
のことをやるのに、それに対して何か
組合が計画をした、申し合わせをした
という名目をつけてこれを処分する。
停職は六カ月とか三カ月とかね。そう
いうことはどういうことなですか。
中村理事がおられますが、そういうこ
とはどうですか。

○説明員（中村卓君） 今私、伺ったの
で、実は詳しいことは伺っていないの

で恐縮ですが、法規あるいは業務命令に違反してそういうことが行なわれた場合は、やはり処分するのはやむを得ないと考えております。

○中村順造君　あなた方の机の上だけで列車の運転というものはできない。列車を操縦するものは——あなたはおそく来られたからわからないことをいっているかもしれないが、私が言っているのは踏切のほうに向かってダンブカーが走ってくる。これがとまる

か、とまらないか自動車のことだからわからない。その場合列車をいつでもとめられるような速度に落とすとか、またはとめるかという方法をとるのは、国鉄総裁、運転局長でもなければ、理事でない。列車のハンドルを握っている機関士なり運転者がその方法をと

る。そのハンドルを持っておる人の判断にゆだねなければならぬ。もしそ

の判断を誤って事故になれば今度は刑事事件として裁判になる。そうすると、そのハンドルをとった人が刑事上の罰を受けることになる。だから運転者はみずから列車を守ると同時にみずからをも守らなければならない。そのためにそれを操縦している運転者な

り、機関士にその判断をゆだねざるを得ない。その判断に基づいてこれを徐行したりとめたりしたら、あなたのほうでは処分をするじゃないですか。これはどういうことですか。

○説明員(音田和夫君) お答え申し上げます。ただいま中村先生がおっしゃいましたのは昨年の暮の事件でございますが、そのときの事柄をお話になっておるといふふうに思うのであります。個々の運転をいたします場合に、列車の運転速度の節制につきましてはた

だいま先生からお話がありましたとお
りでございますが、当時の状況を思い
起こしてみますと、列車が非常におく
れました前後の状態と比較いたしまし
て、具体的な数字をただいま記憶いた
しておりますが、かなりおくれてお
りましたので、そういったものを個々
の列車について検討いたしました結
果、必ずしも正常でないというふうな
判断をいたしました結果、当局は措置
をとったものと考えております。

○相澤重明君 関連質問。

○委員長(村松久義君) あなたはあと

からいらっしゃったから――きょうの
議事の進行はこういうふうなことに
なっております。あなたの緊急質問が
あるというので、それであなたのい
らっしゃるまで中村さんがやるとい
うことになっております。

○相澤重明君 今のは重大な問題だか

○委員長（村松久義君）それを御承知の上で、きわめて簡単にお願ひします。あなたは出席されておりますから発言権がある。——それじゃ、中村さん。

○中村順造君 私はちょうどその当時

その四国におつたのです。おつて列車がたまたまおくれた。おくれたからどういうわけでおくれたかというのを、やはりまあ運輸委員という考え方もあるし、聞いてみますと、どういふ原

因で列車がおくれておるのか、そうしたら高知のヤードの中で何か車両故障があった。そういう関係で三十分ほどおくれています——ところが、それは車線だから、当然その列車がおくれば、行き違いの列車もおくれるし、また次の列車もおくれる、そういう状

態になっている。それを集計して何百
分おくれたから、お前のほうはけし
らぬということでは処分をしておる。こ
れは決して安全運転だけでおくれたの
でも何でもなし。こういうことを現地
において私は現地の人から聞いてお
る。それで、あなたのほうで、ああで
もない、こうでもないという理屈をつ
けて大量の、何十名という処分をする。
一日も、処分、処分というお話が出
たけれども、処分をすれば事足りるとい

う問題じゃない。これは賃金を要求しているわけじゃない。要員をよこせと要求しているのでもない。列車の運転を安全で迅速にやるというために、今総裁が言われたように、この国鉄の原則に立って安全運転をしようという心がけで、そこからスタートしたいとい

る検討した結果でありながら、業務命令に違反したから処分する——それはどこまでその限界がありますか。たとえば向こうから自動車が来た、その自動車は忠実に法規を守ってとまった、とまったけれども、とまるかとまらないかわからないから、徐行した、そういうことをみんな処分しますか。そういうことを、やはりあなた方の論法で

いけば処分する。しかも非常に過当な判決が出るから、自己防衛の立場から、こういうことでその運転をする労働者はやっておるわけです。それをえらい処分をするなんというのはけしからぬ

話です。どういうわけですか。これは今後ともそういう問題はしばしば繰り返されると思う。列車の安全を守るといえば、総裁の趣旨に沿った運転をするなら、しばしば徐行し、とめなければならぬ。それを処分するということは、どういふことですか。

○説明員(中村卓皇) 問題はやっぱり具体的なその場の判断の問題でございませう。われわれといたしましては、そういう場合にはやはりごく抽象的に申しませんが、ダイヤの上で幾らおくれたかということだけでその処罰をきめるといふことはいたしていいと思います。それは具体的にそういう安全運転の必要上最小限度徐行する必要があったかどうか、ということをも具体的に調べた上で、そこまではやらなく

てもよかったのではないかと、いう認定のもとに、そういう場合はやはり処分分をやっていけるのだというふうに考えております。もしその認定が当局において誤まりがあるということがはっきりいたしますれば、これは考え直さなければいけないというふうに考えます。

○中村順造君 あと相澤君が質問があるそうですからやめますが、最後に私は申し上げますが、これはあなたの方の判断、認定だ認定だといわれるけれども、運転手なり機関士というのは、監督者の立場を離れて仕事をしておるわけです。今向こうの線路に子供が立っております、汽車をとめましょうか、それとも徐行しましょうかと聞くわけに

かないから、単独で自分の判断で認定をして仕事をしておる。そうしてある基地からある基地へ行くまで、監督者のもとを離れて自分の判断によって列車なり電車を運転しているわけです。

それをあなたの方が認定するのに途中の階切で子供がどうだった、子供がおった、あるいは年寄りが入ってきたけれども逃げた、そういう一々認定ができますか。あなた方は認定々々と言うけれども、認定ができない。ただ何か申し合わせをして、やったからと言う

のでしよう。それも事実反して、職員に三カ月、六カ月、お前職場に出ないかという処分をする。賃金を要求したのと問題が違うのです。そのことは一つも考えられておらない。しかも線路上の傷害事故、列車の安全運転という点については従来よりずっと後退している、あなたの方の考え方は、これは運転している者の立場から見ると大へなことになる。具体的に言ってどうですか、線路の通行者、自動車の取り締まりについて、これは今日国鉄の力だけではいかんともいえない点があるのです。そうすればやはり運転する機関士なり運転士に最終的な正確な判断と協力を求める、というのはあたりまえなんです、逆にあなた方は協力じゃなくて処分をする。列車の運転を守り、自己防衛をすれば処分をする、とにかく列車を定時運転すればいい、どうです、その考え方は。

○説明員(中村卓君) 私の方ではもちろん列車の安全運転ということを中心第一に考えておりますので、それが中心になってすべての仕事をやっています。これは先生御承知のとおりだと思います。ただ安全運転をしたから処分したというふうにおっしゃられるのは、非常にわれわれの気持とは違っているんではないかというふうな私としては考えさせていたいただきたいわけでごさいます。やはりそこに若干の行き過ぎがあったら、おそれないかというふうな認定いたしなうと思ひます。具体的にそれは監督者が乗っておりませんので、個々の具体的なケースにつきましては一つ一つそれはいわゆる第三者的なものはない

わけでごさいますけれども、おそらく具体的な弁明弁護の措置もございますので、そういう場合に、一応こういう踏切でこういう人が入ってきたとか、こういう踏切でこういう自動車が入ってきたとか、それそれ当該乗務員の陳述を陳述と申しますか、弁明と申しますか、実情を調査した上で、それが常識的に考えまして妥当な範囲であるかどうかというようなことが一つの基準になって、処分をするかしないかという問題になると思ひます。

○中村順造君 それじゃ弁明弁護だとか、行き過ぎがあったんではないかと、そういうようなことを言われるけれども、一々列車をとめたつどそれを処分をして、しかも弁明弁護といったものを、現実の問題として、そういうことをするよりは手とり早く、とにかく列車の安全運転をやりたい、というふうなことで処分をするよりは、むしろ協力を求めたほうが早いんじゃないですか。弁明弁護とか行き過ぎとか、そういうことを言わずに、処分をせず、一体どうしたら軌道上の傷害というものがなくなるかというところを一つも考えずに、それで労働者のほうでわれわれは自己防衛しようじゃないかと言ったら、あなたの方のほうで処分をする、そんなばかげた矛盾したことはない。処分をするというか、むしろどういふ実情だったか、これから先はこういうふうなやりなさいという適切な指導をすると同時に、線路上に人が入らないようにするとか、巡回をするとか、あるいは事故の多い踏切については特別の配慮をするとか、具体的なものが整わなければならぬわけでは

れをやらずして働く者とにかく定時運転をやりなさい、定時運転をやりなさいと言ふから定時運転をすれば事故になる、事故になれば裁判にかかる、だからこれをわれわれ何とか守ろうとすれば、今度はあなたの方のほうで処分をする。何で繰り返しても同じことだ、とにかく私が今申し上げているように、処分をして行き過ぎとかという認定をする前に、どうしたら鉄道の軌道上におけるそういう事故がなくなるかというところを真剣に考えるべきです。そしてそれがやはり職員の協力によつてそのことが防げるとするならば、それからもう一つは、総裁も言われたように過当の判決が出るというおそれのある場合には、十分あなたの方もその裁判の進行に協力してもらいたい、通つてはならないところを通つたのでたまたま列車に触れた、そうすると、列車を運転する人は懲役何カ月、こういうことでしよう。今はみなそういう判決です。国鉄にも迷惑の話です。だから、抜本的にどういふ考え方をしているか。私は初めから聞いています。あなたの答弁は、ともかく現実の問題として行き過ぎがあったから処分したという、職員を処分すれば国鉄の経営がうまくいくという考え方は根本から間違っている。その点どうなのです。

○説明員(中村卓君) 先生から処分を中心に御質問になりましたので、私も処分のことを中心にお答えした結果になつたのでありまして、その点は申しわけありません。もちろん私も申したし、ましては、事故防止の最善の方法として職員の協力あるいはそれに對する指導というようにことも一生懸命

やっております。また部外に對しましても相当PRを各支社、管理局を通じてやっております。特に自動車運転手の踏切における一たん停止というふうなことにつきましては、警察なり何なりの協力も得まして、いろいろと自動車運転手に対するPR、協力というふうなことを求めてやっております。けれども、まだなかなかそれが十分徹底していい態勢まで持ってきてないというところにつきましては、われわれも反省をし、さらに一段と努力しなければいけないと存じております。決して安全運転を職員の処分だけでやつていこうというふうな気持は毛頭ございません。

○中村順造君 それならば結論的に、たとえば四国の例をとつたが、ともかくそういうふうな四国だけで特定の処分者が出るというのはいかぬ、その全体の気持が、あなたの方が正確な理解を持っておられなかつたかと思う。一体何かやれば、これは全部賃金をよこせ、要員をよこせという、いわゆる組合のいう言葉でいうと闘争、そういうものと同じ視して全部あなた方は処分する。きょうこの委員会ではそれはそうじゃないのだということを言つたので、おわかりになつたと思ひます。そうすると、四国の支社長はきわめて行き過ぎたことをしている。よそと同じようなことをやっているとやらうし、よそにないようなことをやっていると。四国については、再検討する用意があるのですか。

○説明員(中村卓君) 四国の実情は非常にほかと比べておくれがひどかつたやうです。その辺の実情を本社といた

しまして、もう一回再検討したいと思ひます。

○相澤重明君 運輸事情の中で、特に国鉄関係については緊急質問をしたいと思ふのですが、運輸大臣は出席できませんか。

○委員長(村松久義君) まだ呼んでおりません。これから呼びます。

○相澤重明君 私のこれから質問することは、国鉄関係ではあるけれども、やはり監督官庁としての運輸大臣をひとつ至急に呼んでほしい。

○委員長(村松久義君) 国鉄当局も来ておりますので、緊急の問題は国鉄に直接の関係があるようですから、まず国鉄当局に質疑して下さい。

○相澤重明君 十河総裁にお尋ねをしたいのですが、国鉄の従業員に対する年度末手当の問題で、現在国鉄当局と従業員の作られてる組合との間で、まだ問題が消化をされておらないと聞いておるのでありますが、実情はどうなっているか、御報告いただきたい。

○説明員(十河信二君) 年度末手当は御承知のように年度末までに決定をいたしませんと、支給できないことに会計法上なっております。それ故に年度末までに誠意を披瀝して各組合と団体交渉を継続いたして参ります。国鉄としては組合員の熱心な協力、努力によつて収入もある程度ふえましたし、合理化も進んで参りました。これに報ゆるために、財政上許す限りの最後案を各組合に一樣に提示いたしました。ところが三つの組合は同意の解答がありませんが、一つの組合だけその回答をまだ得られていないという状態で、われわれは非常に困つておる。したがって今後も誠意を尽くして、どこま

でも話し合いをして了解を得るように努力したいと考えております。

○相澤重明君 その今の總裁の報告だと、四つの組合があって、そのうち三つの組合は同意をして、一つの組合が同意をまだ得られていない。したがって誠意をもって解決するようにするのだが、まだきまつておらないで困っておると、こういう答弁だと思ふのです。そこで一つの組合というのは国鉄労働組合ということなのかどうか、いかがですか。

○説明員(十河信二君) そのとおりでございます。

○相澤重明君 その国鉄労働組合というのはどれくらいの従業員が参加しておるのですか。

○説明員(中村卓君) 組合員数は昨年の十二月で、正確に申し上げますと三十万九千ぐらいでございます。

○相澤重明君 その他の三つの組合を一つ一つあげて下さい。

○説明員(中村卓君) 国鉄の動力車組合が五万四千二百余り、国鉄職能別労働組合連合が一万三千五百余り、それから国鉄地方労働組合連合が二万三千六百余りでございます。

○相澤重明君 そうしますとこれで、幾らになりますか、総合計は。全体の今のこの組合員はどれくらいになりますか。

○説明員(中村卓君) そのほかに小さな独立の組合もございますが、総計大体四十万一千三百です。

○相澤重明君 国鉄の従業員は何人ですか。

○説明員(中村卓君) 四十五万ちょっとでございます。

○相澤重明君 これは運輸委員会ですからね、四十五万ちょっとという報告があるか。従業員が何人だと聞かれて、四十万ちょっとというのはどういふことなんですか。そういうふざけた答弁があるか。国会に対して何と心得ているのだ。いま一度ちゃんと言い直せ。

○説明員(中村卓君) まことに申しわけございません。資料がちょっと古いのでございますが、三十六年の年度末の三月の資料でございます。前年度末の資料でございます。四十四万八千三百九十でございます。

○相澤重明君 三十六年の三月末の数字で報告になったのですが、それから退職した人は幾人ですか。自來今日まで退職した人は幾人ですか。

○説明員(中村卓君) その後、これは三十六年三月末の特別退職者を含んだ数字でございますので、このうちから約八千ぐらい特別退職者がございまして、それから毎月百人前後の自然減もございますので、それと一方それを埋めまして、新規採用者がございまして、大体の規模といたしましては間違いないと思ひます。

○相澤重明君 少なくとも常務理事とある者が国会の答弁で、退職者が何人あると言われたら何人ある、毎月と言われたら毎月何人ある、そのくらいの報告ができませんか。新規採用はこの間に幾人いたしました、もしそれはできないならできないでよろしい。もうそれは私は場を覚えて十分に調べる権限は持っているのだから、だけれども、そういう国会の答弁があるか。国鉄の最高首脳部が自分の関係しておるところの従業員が何人おるといふこ

とを把握できないで、何を一体管理運営に携わっておる。しかも今発表しておるのは三十六年三月だ。去年の三月の数字を述べて、それが現状でありまして、こういうことが言えるか。

委員長に私はお尋ねいたしますが、国会の運営というもののについて、委員長から、ひとつ国鉄の今の常務理事の答弁を要当と思われるかどうか、私はあなたに今度逆に尋ねたいわけなんです。

こういう答弁では、町での話ですよ。町で、お宅は幾人おられますか、お宅の家はどうですかと言われたときの答弁にしかこれはならぬ。国会の答弁にならぬ。こういうような考え方を持ったいわゆる責任者が管理運営に当たっておるなんていうのは、まことに心もとない。十河總裁、一体どう考えるか。

○委員長(村松久義君) 委員長に対してお尋ねはどういう点です。

○相澤重明君 委員長は、今のようないいまいもことした抽象論で、国会といふのは、やはり予算にしても決算にしても、数字をあげて審議をしておる。したがって運輸委員会といえどもこれは専門の委員会として、そしてその委員会の所管事項については数字をあげて説明がなければならぬ。今は抽象論、概略ですよ、今の報告は。委員長そうでしょう。

○委員長(村松久義君) そのとおりです。

○相澤重明君 こういうことになれば国会の権威というものはないですよ。町の路上で話しをするのと同じだ。だから委員長はそういうことで、もし審議がこういう形で進められるなら、こ

れはもう審議できないですよ。そうでしょ。国会議員が、少なくとも専門的な立場でものを尋ねるのに、国鉄関係者が抽象論きり答弁できないというところでは、これは国会の審議にならぬ。国会軽視もはなはだしい。したがって、委員長として、もし数字をそういうふう担当から説明させなければいけないとお考えになれば、そういうふうには準備をさせてほしい、準備ができなければ、これは審議にならぬ。こういう点を……。

○委員長(村松久義君) そこでお尋ねをいたしますが、委員長としては、議事の運営に関しては責任を持ちますが、内容に関しては委員諸君が責任を持たれるべきで、委員長は委員会の決定に従います。そこで問題は、審議できないとおっしゃいますけれども、緊急質問を放棄なさるといふ御意思なんですか。

○相澤重明君 委員長は何か変な発言をされておるが、委員長の御意見は重要な問題ですよ。放棄なさるならならぬ、少なくとも私の言っているのは、国会で、少なくとも常任委員会では委員の質問のあるときに、抽象論の答弁で、それは国会に対する答弁にならぬだろうというのです。したがって、そういう答弁をされるようなことであつては、これは国会の権威の問題になるから、そこで委員長は国会の各委員から質問があつた場合には、明確な答弁ができるように準備をさせるお考えはございませぬか。今お聞きになっておつてどうでしょう。私は緊急質問をするといふのは、これらの数字を出さなければ、実際に私の目的の質問にならぬわけなんです。そういう点を私は申し上げておるんですよ。

○委員長(村松久義君) 委員長としては、答弁は以上のとおりですから……。議事進行の発言があります。これを許します。

○加賀山之雄君 相澤委員の言うことはもともとなんでも、質問の要旨が、目的というものがあつて、その目的にかなう答弁であるべきだと思ひます。そこで正確にいうことであるならば、本来、これは資料要求してやるべき性質のものであつて、口頭の答弁で、ここで一人狂ったらしいことなのかどうか。これはまあそういう正確を期するものであれば、資料要求でやるべきものであると、こういうふうにお考えですか、委員長にお取り計らいをお願いいたします。

○委員長(村松久義君) 加賀山氏の発言があらうますが、相澤氏、資料要求にせられてはいかですか。そして同時に緊急質問は継続せられてはいかかです。

○相澤重明君 私は、緊急質問をするのですよ。するのだが、質問をするのに、今加賀山さんの言うことも、加賀山さんの立場でそれはお考えになるでしょう、私の言うのは年度末手当についてまだ解決がしておらないといううだけれども、一体どうなつておるのか。こういう質問をしておるわけなんです。だからその私が質問しておる中に、今一体従業員は幾人おるか、従業員が幾人おるかかわからないようでは困る、私としては、やはり四つの組合があつてそのうち三つの組合は妥結したが、一つの組合は妥結しておらないと總裁は言われておる。その一つの

組合というのは国鉄労働組合だと聞いておる。だから、それならば、その四つの組合の人数が幾人かということを知りたい。それから国鉄全体の職員は幾人か、こういうことを聞いています。加賀山さん、そうでしょう、私の聞いているのは、そこで、そういうことが実際に緊急質問をされるという専門委員会、担当の常務理事ともある者が抽象論では困る。だから加賀山さんのおっしゃるの、それは資料要求で、こういうお話だけれども、私の言うのは、もう年度末手当を支払う段階にきているわけでしょう。総裁のおっしゃるのとおり、三月末までに決定をしなければ支払いができない、こうおっしゃっておられるが、これはもったいもない話だ。もったいもない話だから、一体従業員幾人に対して幾ら払うのかというのを私は聞いておきたいのです。そういう点からそれが幾人おるか分からないということでは、あなた、つかみになってしまふ。そういうことを私は申し上げたので、加賀山さんのお考えについては、それはそれでいいと思うのです。加賀山さんのお尋ねはそれはそれでいいと思うのです。しかし私としては正確を期する意味でそういう退職された人が幾人、それから新規採用された人が幾人、現在は幾人と、それに対して国会としての御答弁を願えば私はもう数字は出てくると思うのです。ところがただ、つかみでお話をされたのでは数字にならないわけ、あくまでも概算になつてしまふ。こういうことを私はやはり専門的にお尋ねしておきたい。

○委員(村松久義君) 相澤君、資料要求をされますか。

○相澤重明君 いや、答弁ができるかできないか、それからですよ。

○説明員(十河信二君) 国鉄の管轄は全国にわたっておりまして。全国に四十五万人の人がばらまかれておるのでありまして、日々出入りがありますから、先ほど中村理事から三十六年度の数字を申し上げた次第であります。なお御質問があれば、今日現在数字をあとで詳細にお答えしたいと思います。

○相澤重明君 それでは十河総裁にお尋ねいたしますが、この三月いっぱいには決定をしなければ支払いができない、というのです。そうすると、その支払い基準にする人は、いつをもってあなたのほうではお考えになっているのか。三十六年三月の現在員で支払うのですか。

○説明員(中村卓君) ただいま本年二月末の数字が参りましたので御報告いたしたいと思ひます。本年の二月末で国鉄の総人員は四十五万八千九百七十七人です。年度末手当は三月末の大体在籍人員に対して払うことになっております。

○相澤重明君 今の三十七年二月末の四十五万八千九百七十七人で、三月末の在籍人員で支払う、そういうことですね。

○説明員(中村卓君) はい。

○相澤重明君 そうすると、これは結局二月末から三月末までの一カ月間というものは出入りについては、これは時間でおかるといふことになるわけですね。つまり三月一日から三月末までに退職される人もあるでしょうし、それから新しく入る人もあるでしょうし、そういうことは三月末の在籍人員

で支払いをするというのだから、そのことは四月以降でなければならぬ、こういうことになりませんか。その間の事情はどういうふうにお考えでしょう。三月一杯というものの出る人と入る人を、これはとんとん考へておられるのか。それは二月末の人員だけでお考えになっているのか、在籍人員の考え方で。

○説明員(中村卓君) これは一つの予算と決算の関係になると思うのでございまして、決算は、先ほど申し上げましたように、三月末の人員に払うのでそれが決算になります。御承知のように全体的規模といたしましては数千億の予算でございまして、その中で若干のこぼれは、これはもう特に安全サイドにおけるでございいたします。それはちょっと言葉が足りないかもしれませんが、若干の予算の使い残りか、あるいは、若干の予算の使い残りか、それは、それが正解にはつかめませんけれども、各現場々々で予算をおろして、それを決算いたします場合には、その程度でございまして十分消化できるような程度の余裕は見えて予算の運営をやっているわけでありまして。

○相澤重明君 けっこうです。これはいづれ決算上の問題は決算委員会であつてお尋ねいたしますが、そこで総裁に聞いておきたいのは、先ほどの冒頭の御報告の中で誠意をもって解決したいというお話があったと思うのですが、それはきょうは二十九日ですか、三十一日までという、きわめて日

がないわけですね。総裁はこの期間のうちに解決をする見通しがあるのですか。

○説明員(十河信二君) 国鉄の職員に対しては、多少わずかの手当でも私はできるだけ早くやりたい。職員に幾らかでも潤いをつけてやりたい。それができなくなるとまことに困る。気の毒で私としてはたえられないと思ひます。から、私は誠意を披瀝して各組合に最後案を提出して御相談をいたしたのであります。幸いに三つの組合は同意してくれましたけれども、一つの組合だけ残っておりますから、さらに話し合ひを続けてすみやかに解決にもつていって、一刻も早く従業員に手当を渡したいと私は熱望いたしております。

○相澤重明君 そうしますと、十河総裁の老いの一徹で、非常な誠意をもつて話をきめたいという話ですが、団体交渉というものは開いているのですか。

○説明員(中村卓君) 団体交渉は、その後も二十六日の晩からずっと引き続いて二十八日、二十九日まで国鉄労働組合とは年度末手当の問題についてやっております。

○相澤重明君 今の常務理事のお話で昨日までやっているというところは、昨日で終わったのですか。それともこれから期間やるのですか。どうなんですか。

○説明員(中村卓君) もちろん今後とも全力をあげて団体交渉をやっているといふと考えております。

○相澤重明君 そこで団体交渉をやるというところは公労法上に考えられておるいわゆる労使の関係というものを、現実的に則して、いわゆる話し合いで

める、こういうことになるのか。団体交渉というものは、ただやるといって、実際に話し合いが進められることをあなた方は期待しているのかどうか、その点をもう少し常務理事から聞いておきたいと思ひますが。

○説明員(中村卓君) もちろん団体交渉というものは、労使の意思が一致いたしませんと妥結いたしませんので、そういう方向に向かって少なくとも当局側は誠意をもって団体交渉を続けていきたいというふうに考えております。

○相澤重明君 そこで十河総裁にお尋ねをするのでありますが、あなたの誠意をもって解決をしたいということ、しかも団体交渉というものは労使の話し合いでございまして、こういうことであるならば、今まできめられなかったことがさらに話し合いの上、一つの方角が出てきまして、こういうことになれば、それにあなたは誠意をもって決定をしたものについては支払いをす。こういうお考えであることに間違いないわけですね。

○説明員(十河信二君) 話がきまればそのとおり一刻も早く払ってやりたいと思つております。

○相澤重明君 そこでこの支払能力の問題になろうと私は思ふ。やはり私どもとしては、労使の関係がなかなかつかないというの、支払能力とか運営資金の問題についてなつておるのですが、国鉄はこの三十六年度のいわゆる決算見込みとしてこまかい点は、それこそさっきの加賀山さんの話ではないけれども、いづれ決算委員会として御報告を願うときがありまふから、そのときでけっこうですが概略として

益金というものはどのくらいに見込まれておるのか御答弁をいただきたい。

○説明員(中村卓君) 予算に對しまする増収額は一応一部推定がございますけれども、大体二百三十億圓ぐらゐの増収になるというふうに考へております。

○相澤重明君 この予算額に對して推定二百三十億圓ぐらゐの増収ということですね。で、この増収に對してはどういうふうにこの益金を配分をするお考へですか。

○説明員(中村卓君) これに對しまして大体十二月までに、予算以上にいたしました期末手当が〇・三五カ月分、約四十二億でございます。それから二百三十億と申しましたも、これはやはり輸送量の増加がございましたので、それに対する必要経費、運搬費、修繕費その他の経費が約三分の一で七十七億でございます。それから災害が二十九億。これは災害全体といたしましては約七十四億あったわけでございまして、けれども、そのうちに予備費から流用いたしました、残り四十九億はこの増収分からまかなわなければいけないということとでございます。それから寒冷地手当の仲裁裁定の実施、これが約六億。それからこの前ベースアップの關係の補正予算の債券關係で、繰越債と利用債がそれぞれ十億ずつふえたわけでありますけれども、この消化が不可能になりましたので合計二十億、この中から見なければいけない。それから当時経費節約で予算のつじつまを合わせる、ちょっと私の口から申し上げるのもどうかと思いますが、相当無理な経費節約をして百九十二億圓程度の人件費を生み出したわけであります。その節

約が實際問題として物価の値上がりがありましてなかなかやりにくいというものが五十六億、合計今まで申し上げました分、約二百五十億の金が要るわけでございまして。したがって増収が二百三十億でございまして、この勘定面からだけ申し上げると、約二十億の赤字になるという格好でございまして、これは先ほど申し上げました五十六億の経費節約、なんかも、まるまる経費節約がでないという点ではまことに申しわけないこととでございまして、われわれも非常に努力をしたということとでございまして、この中から、組合の提示いたしてありますもの〇・四カ月プラス千円で大体五十四億になると思ひますが、そのぐらゐのものを生み出して年度末手当として支給したいというふうに考へるわけでございまして。

○相澤重明君 今の中で、これはあとで、他の委員もお聞きになっておいて、おそろく国鉄の経営の中で重要な問題があるから、質問の点がたくさんあると思うのですが、今のような鉄道債券等の問題について、これは別の角度でいざれ時日を別にしてお尋ねしたいと思ふのですが、とにかくこの二百五十億ぐらゐの出費が現実に必要なものである。したがってこの益金というものは、實際は益金でなくて赤字である。こういう説明に受け取つていいわけですか。

○説明員(中村卓君) 益金と申しますのは、普通に収支の差額をいうのでございまして、この場合は、収入予算に對する増収が二百三十億あった。ところが支出予算のほうに對する増額が、一紙紙の上で勘定いたしますと二百五十億ぐらゐになるのでござい

ますが、この上に先ほど申し上げた期末手当などは、これは十二月までに現に支払つておりますので、これははつきりいたしております。

それから災害の關係も、大体これも支払つておりますし、必要経費も七十億、これだけの増収をあげるためにすでに使つてしまつてゐる金でございまして、あととさき申し上げた五十六億の経費節約、これも相当、当初無理があつたけれども、先ほど申し上げましたように、われわれとしても、予算のきめられた趣旨に従ひまして相当努力しなくちゃいけないというので、これをいろいろこの辺で努力をいたしまして、何とか五十四億の年度末手当を生み出せるだろうというふうに考へておるわけであります。

○相澤重明君 ですから今私のお聞きしておる、ことによると予定収入より益金は二百三十億ぐらゐの増収の見込みである。しかしすでに国鉄経営全般からいけば、二百五十億ぐらゐの経費を必要とするから、二十億ぐらゐは赤字なんだ、赤字であるから、實際に十河總裁のいわゆる子供に對する親心として、一銭でもよけい払つてやりたいのだけれども払えない、こういう理解でいいわけですか。

○説明員(中村卓君) いや一応は、そういうふうな赤字の計算も出ますけれども、その苦しい中からなお利益のあつたということと對して、五十四億の分をまた別にしようというふうに考へておるわけでございまして。

○相澤重明君 そうしますと、五十四億か六十億になるかもしらぬが、団体交渉の結果だから、それは当局と組合の話なんだから。いづれにしても、今のところ何とか生み出そうとするのは、人件費等の節約の五十六億というその中から、幾らか出そう、こういうことなんですか。どのくらい出すつもりなんですか。

○説明員(中村卓君) これはこの中と、それから債券のほうの身がわりという問題も、これも最終的にどういう処理になりますか。実は経理当局がおりませんので、はつきり申し上げかねるのでございまして、五十六億が主體となつて、それで五十四億の金が出てくるというふうに考へております。

○相澤重明君 これは経営の中での、あとで款項目をどう調整するかということ、総裁にまかされてゐることです。それから、あとで御説明があると思うのですが、当面としてはとにかく予定よりは収入があつたのだから、その努力に對して、従業員にやはり何らかのきりだけの処置をしてやりたい、こういう考へに変わりがなくやうでありますから、私はまことにけっこうなことだと思ふのです。

そこで国鉄が、今、〇・四プラス千円というものを支給するという腹をきめたやうであります。昨年は月数に直すと幾らだったのですか。

○説明員(中村卓君) 昨年度の年度末手当は〇・五カ月分でございます。

○相澤重明君 昨年は〇・五というのに對して本年は〇・四、これは昨年のほうが収入が予定よりも多くなつたこと、そのほうが少ない、したがって支払いがそれだけ減る、出したくも出せない、こういうふうな理解をしていいですか。

態というものが、物価が昨年よりは私は上がっていると思ふのだけれども、あなたの考えでは上がっておらんくて、絶対の額は去年と同じぐらいやれば、それは国鉄当局としてはいいのだ、こういう考え方に立っておるのです。

そこで、あなたにお尋ねしたいのですが、昨年と物価が上がっていないのですか、昨年と今年とを比較してみても、今あなたが、国鉄職員の実態というのが去年の額と同じでいいのだ、という判断に立たれておるといふその根拠というものは、収入というものは同じように増収されているのだから、今度生活のことを言うのだから、生活という面からいうと物価は上がっていない、こういうことに帰結すると思ふのですが、あなたはそういうお考えですか、その点は。

○説明員(中村卓君) 年度末の業績手当と申しますものは私の口から申し上げるまでもなく、予算総則にも書いてございまして、収入が予定の予算収入よりも上がったとき、あるいは経費の節約ができて、予定の経費が予算以上に節約できたときに、その一部を業績賞として主務大臣の認可を受けて職員に支給することができ、こういう規定になっております。これはもちろん職員の協力、努力があったわけでございまして、それだけの増収があったことに対する一つの職員に対する還元方法と申しますか、そういう性格のものでございまして、生活の保障とか何とかいう面の要素はほとんど入っていないのじゃないか、というふうには考えております。

きましては、若干上がっているということも承知いたしておりますが、われわれといたしましては、いろいろと国鉄の財政全体の状況、それから年度末手当というものの性格、そういうものを考えて、今年度はこの程度で職員にまわしていただきたいというふうな考えでございまして。

○相澤重明君 今の常務理事の説明を聞いておると、何か恩恵的な、業績賞というものは、職員が一生懸命働いて、予定よりも収入がふえたから恩恵的に前たちにやるぞよという、こういう印象を受けるわけだ。私の言っているのはそういうことじゃないのだな。私のお尋ねしておるのは、職員が一生懸命働いて、とにかくあなたのほうの経営合理化もあつたらう、あるいは経営のうまさもあつたらう、いろいろあつたらうけれども、とにかく先ほどのお話の四十五万の国鉄に従事しておる職員が一生懸命に働いたからこそ予定よりも収入がふえた、このことは否定をすることのできない事実だと思ふ。そこで国鉄の従業員はそれらの生活条件なり労働条件を向上させるために労働組合というものを作って、そしてみずから一生懸命に働いたのだから、その働いた上に出たきた予定よりの増収については、これはひとつわれわれにも適正な方法で対価を支払ってもらいたい、これが私は年度末手当の要求というのだと思ふのです。あなたのほうで恩恵的に払うという考え方であれば、これは根本的に議論が分かれてくる問題なのではないか。

○説明員(中村卓君) 私の表現の仕方が悪くて、そういう印象をもし先生がお持ちになったのは申しわけございませんが、私は業績賞というものは予算総則にそういう格好に書いてあるのだというのを申し上げておるのだから、われわれとしては、そこにある法律のあるいは会計法的な根拠を求めて団体交渉にも応じているのだというのを申し上げただけでございます。したがって、もし国鉄の経営が、もちろんこれはいろいろ理由もあるかもしれないが、非常に苦しい

の間に話があるでしょう。それはそれとしても、しかし年度末手当を要求しなければならぬというものは、やはり生活が楽になればだれも要求しないと思ふのです。生活が苦しい、昨年の当時よりは、物価高に、あなたも若干物価高であると言ふ。物価高であることはだれも認めて、政府自身が認めて手直しをしているのだから、そういうことからは物価高によるところの生活の圧迫を受けている。だからこそこの際働いた対価というものをひとつ年度末手当としてもらおうじゃないかというところで、そこはなにも組合が言うとおりに全部は出さなくても、労使の話しで、それでは国鉄の経営の中からどのくらい支払いができるのだ、こういう問題で話が進められてきたと思う。だから、あなたの話を聞くと、何か私の受ける印象は恩恵的な業績賞だから、したがって、おれはほうで従業員に恩恵的に支払ってやるのだよ、こういうような印象があるのだ、そういう印象をわれわれが受けるような話をしていてるのですが、どうなんですか。

○説明員(中村卓君) 私の表現の仕方が悪くて、そういう印象をもし先生がお持ちになったのは申しわけございませんが、私は業績賞というものは予算総則にそういう格好に書いてあるのだというのを申し上げておるのだから、われわれとしては、そこにある法律のあるいは会計法的な根拠を求めて団体交渉にも応じているのだというのを申し上げただけでございます。したがって、もし国鉄の経営が、もちろんこれはいろいろ理由もあるかもしれないが、非常に苦しい

りまして、ほんとうに赤字経営というやうな問題になりますれば、たとえ組合のほうから要求がございまして、これは財政上、予算総則からいって出せないという点にわたりますので、そういう点はわれわれといたしましては十分考えた上で、先ほど総裁がお答え申し上げましたように、できるだけこの際出したいというやうなことでも最高幹部もいろいろと協議したできまして、先ほどの数字を最終的な考え方としてきめていただいて提案したわけでございます。

○相澤重明君 私はやはり今中村常務の言うやうに、赤字ならばこれは全く出せないと思う。赤字になれば、そういう経営をやった経営者というものが無能だということなんだから、それは経営者が責任を取るべきなんだ。赤字になるやうな経営者にこのこまかせるといふことは国民自体が許しませんよ。だからそれは当然なことであつて、私も赤字になったのになぜ支払いをしないのだ、こういうことは言っておけません。それは今の会計法上の問題をわれわれは考えて、とにかく一生懸命働いて、当局の経営もよかつたらう、合理化もよかつたらう、とにかく国鉄職員が一生懸命働いて予定より収入を上げたという現実なんだから、その上に立つて少しでも多くという考えであれば、この先ほどの総額は二百五十億ぐらゐ必要とする、これを全部益金の中にあなたは先ほどは振り込んでいけば、結果は全体として二十億ぐらゐ赤字になるが、特に人件費等の節約の中で運営をしたい、こういうふうにおっしゃっているが、この中で一般の予備費等から、先ほどもお話があり

ましたように七十四億のうちに災害費については二十九億だけ残して、あとは予備費で落としているでしょう。そういう点で予備費というものは現実にもう使用のできない状態なんですか。現在は予備費というものは全くなかった、補正で組んだけれども、これもどうしようもないのだ、こういうことなんですか。

○説明員(中村卓君) 私は御承知のやうに経理担当ではございませんので、はっきり聞いておりませんけれども、大体予備費はすべて使い切ったと聞いております。

○相澤重明君 予備費を使い切った補正をいたしたのでしょう。補正をするときに、そういう予定をしなかった災害等に対する問題は、当然これは昨年臨時国会まで開いたのですから、そのときに私は補正をいたすべきであつたし、またそういう措置をされたと思ふのです。そういう点についてはどうなんですか。これは臨時国会まで開いて災害対策というものは行なったのですから、そういうものは一般の益金から出さなければならぬということになりますか。

○説明員(中村卓君) 私もはっきりと覚えておりませんが、災害のための補正予算は国鉄ではお願いしてなくて、したがってやつてなかつたわけでございまして。当時の補正は例の一〇〇のベースアップの仲裁裁定が出たための補正予算を組んでいたわけでございます。したがってそのときに財源が足りませんので予備費からかなりの額を一般支出のほうに回しまして、最初はたしか八十億がそこにあつた予備費

が、補正予算では二十五億というふう
に減らされたことと記憶しております。

○相澤重明君 私国鉄の運営につ
いてのやはり根本的な問題に、そういう
ところから触れてくるのじゃないかと
思うのですが、きょうは緊急質問の立
場から根本的な問題は議論をする必要
もないと思うのです。いずれは、今の
ような考え方であれば、国鉄運営その
ものについても基本的な問題を討論を
してもらわぬと非常に私は問題が残る
と思うのです。なぜかといへば、国
会において臨時国会まで開いて災害対
策を持たなければならぬ、こういうよ
うなときに、災害対策に必要な経費と
いうものを、国鉄はとにかくもつか
ているのだからその中からすべて出
せ、こういうようなことでもし首脳部
の諸君が国鉄経営というものを考え
ておられたら、これは私は誤りだ
と思う。災害の額が少なかったからい
いかもしれぬけれども、もし多かっ
たらどうします。それは国鉄の平常の経
営の中で指摘をされる問題じゃないで
しょう、災害対策というものは。それ
は十年間とか五年間とかいう経常的な
過去の例というものを引きながら、し
かも予想される災害対策というものは
予算を組み、あるいは予備費の中から
流用するということもあり得るでしょ
う。しかし、それはあくまでも予想で
あって、現実の災害、昨年のような大
きな災害のときには、国会でも臨時国
会を召集しなければならぬ、こういう
ことで予算を補正したわけでありま
すから、国鉄が災害については補正も組
まなかった、こういうことになれば、
それだけ施設にしろあるいは営業にせ
よ、運転にせよ、人件費にせよ、しわ

寄せがくるのは明らかだと思ふ。災害
費というものは補正を組まなかったの
だから、そういうことからすれば、既
定の経費にそれだけしわ寄せをされて
窮屈になった、こういうふうなわれわ
れ鉄道のことを幾らかでも知ってお
る者の立場からいへば、ずいぶん無理を
するじゃないか、いまだ少し首脳部とい
うのはそういう面ではやはり根本的に考
えてもらえないのかというところを思
わねえか。あなた方は、そういう
ことを考えてもおかしくないや、これは
増収を予定されるからその中からやり
くりすればいいのだ、大蔵大臣もそれ
じゃないか。困る、そういうことで、
大蔵大臣の強い意向によって補正を組
むことができなかった、こういうふう
に私は理解をしたくなるわけです。そ
ういうことなんですか。実際はどうな
んですか。

○説明員(中村卓君) 先ほど申し上げ
ましたように、私は経営担当でござい
ませんのであまりはつきりしたお答え
できかねるのを残念に存じますが、御
承知のように、国鉄の予算、特に予備
費のような損益勘定の予算というもの
は、一般会計からの借入れとかそう
いう問題では処理しないのが通例の形
でございまして、やはり片一方で支出
に立てるものがありますと、どうして
もそこに自己資金からの財源というも
のをそれに合わせて探してきて、両方
をかみ合わせて予算を作るといふのが、
特に国鉄の損益勘定の予算の従来の
作り方でございまして、したがって片
一方において災害が起きまして予備
費をたくさん使わなくなっちゃいけない
というふうなことになるかと、やはり
それに見合った相当増収があるのじや

ないか、その増収を使つたらいいじや
ないかというふうな話になるのが通例
の事態でございまして、おそらく昨年
の場合も経営当局はある程度大蔵省へ
は打診をしたのだと思ひますけれど
も、その際は、やはりそうなりますと
かえって増収自体が正規な予算に組み
入れられまして、先ほどお話ししたよ
うな予定以上の増収というものの額がそ
う分だけ減ってくるというふうなこと
も考えられますので、そういう点を総
合的に考えまして補正予算をお願いを
しないことにしたのじゃないかと考え
ております。

○相澤重明君 根本的な問題は先ほど
申し上げたように、これは対大蔵省と
どういうふうな国鉄が折衝したかとい
う問題と、災害国会といわれる臨時会
まで国会は招集したけれども、国鉄が
その補正をしなくてもよかったのだ、
こういう問題についてはやはり相当將
来の問題としても私は問題が残ると思
うのです。ですからこれはそれぞれ
専門家が運輸委員会には出ていると思
うのですが、そういうことでいくと、
いくら増収があったところで、一生懸
命に職員が働いて、十河総裁以下国鉄
の従業員が一生懸命働いて益金を出し
ても、一べんの大災害に会えば働いた
ことは全く何にも役に立たぬ。一生懸
命骨を折って働いて、それでしかも災
害によってみんななくなつてしまつ
た。それでそれが結果論としては赤字
になるかもしれない。こういう働く者
ばかりをみる世の中というものが現実
に生まれてくる。しかしそれではいけ
ないというので、国家全般に災害があ
つたようなときには、特別にこれは予定
をしなかったことだからこれは別だと

いうことで、補正をしなければなら
ないということ、国会が臨時会まで
持ったゆえんだと思ふ。そういうこと
ろからいへば、議論はこれをやって
いったら相当長い時間費やしますから
私はそれは触れませんが、深くは突っ
込みませんが、私はしかし委員長、こ
ういふ問題については一度大蔵大臣を運
輸委員会に呼んで聞く必要があると思
うのです。私は聞いてみたい。これは
予算の立て方、経費の立て方ですか
、こういう問題について聞きたいと思
いますから、時期を一度語っていただ
きたい。これは委員長にお願いをいた
します。

○委員長(村松久君) はい承知しま
した。それで、緊急問題をひとつや
つて下さい。
○相澤重明君 そこで今の御説明によ
ると、私は一般経費の中で出し得べき
ものが、実は増収があったからとい
うことで、安易な形でその増収の配分を
されておるように思ふ。その中で特に
一点は、先ほどもお話の鉄道財源の問
題なんです。二十億が消化できなかった
と、とにかくこれは一つこういうこと
がある。これも私はきょうは深く申し
ません。申しませんが、これやっぱり
問題があると思ふ。こういうことから
いって二百三十億のうち、もっと働
いた人に支払うという考え方があなた
方のほうであるなら、私は、五十四
億、昨年は〇・五出した、今年〇・五
出せば幾らになるのか、こういう点を
ちょっと聞きたいわけです。今年〇・
五出したら幾らになるか。
○説明員(中村卓君) 約六十二、三億
になると思ひます。

○相澤重明君 そうしますと実際はあ
れですね、もっと益金、いわゆる予定
収入よりは増収はもっとあると私は思
うのです。決算をやってみればあると
思ひますが、きょうはあくまでも理事
者の概算を聞いておるのでありますか
ら。そこでたとえば、二百三十億にし
ても六十億そこそこならばまあ四分
の一ということになるわけですね。な
ぜ四分の一くらいに少なくしなければ
ならないのか。私は国鉄の十河総裁を初
め首脳部の皆さんが、政府なり池田総
理を初め、大蔵大臣に話をされても、
担当の運輸大臣から、誠意を持って国
鉄がこんな一生懸命やって、全従業
員が一丸となって予定収入よりこれだ
け上げたんだから、このうちの少なく
とも三分の一くらいやってくれと、こ
のくらいになせ言えないのか、おそ
らく言つたんじゃないかと思ふが、言
わなかったんですかどうなんですか。

○説明員(中村卓君) これはもちろん
年度末手当の支出そのものが、主務大
臣の認可を必要とする問題なんでござ
いますので、そういう点につきまして
は、少なくとも私は、あるいは兼松常
務が運輸省あるいは大蔵省の幹部に
は、いろいろとお話をし御相談をし御
了解を得ていると思ひます。
○相澤重明君 十河総裁、あなたにい
ろいろ聞くのも気の毒のように思ふ
けど、あなた誠意を持って当たられて
いると思ふのだが、今の担当中村常務理
事の話では、運輸大臣に折衝された
と思うというお話なんだが、総裁は職員
が一生懸命働いてこれだけの予定より
収入を上げたんだから、ひとつ一銭で
も多くなるといふ、あなたの熱意で運
輸大臣に話されたと思ふのです。そこ

でそのときにひとつ働いただけの半分とはなかなかいぬだろうと思うけれども、せめて三分の一くらいはやりたい、こういうようなお話をされて、運輸大臣はそれはちょっと多過ぎるというようなことをお話になったんですかどうか。

○説明員(十河信二君) 先刻来中村理事から詳細に御答弁いたしましたように、われわれとしてはできる限りの財源をほり出して、そうして今度の何を受けまして、それを運輸大臣のところにへ行って運輸大臣に御了承を得て、そうして最後の組合の団体交渉に提案をいたした次第であります。

○相澤重明君 ですからさくばらんに総裁ひとつ話を聞かしてもらいたいんだが、あなたの言うとにかくできるだけ最大限のものを出すと、こういうことが○・四の千円という話をされているわけです。そこで○・四を出すのに、今言った予定収入より増収された内訳をこういうふうに使うから、どうしてもこれが最大限のものだという説明だったんですよ、だからその説明を聞いて、私はこれだけ予定よりも増収があったんだから、せめてそのうちの半分とは言わぬが、三分の一くらいはひとつ出してやってくれぬかと、こういう運輸大臣とあなたとお話をされたかどうか、こういうことを端的に聞いています。

○説明員(十河信二君) 私といたしましては、大体○・四しか出せないといわれるところを無理してプラス・アルファをつけ加えてもらったということでございます。

○相澤重明君 そうすると総裁、ばかり力を入れて力んで話されております

が、○・四で、千円を出せないところを無理をしたというんですけれども、二百三十億の使い方に実は私は問題があるところ言っている。あなたも先ほどから中村常務が説明している中を、費目を見てもみると、これは経営上必要なものをむしり取れば取れるんじゃないか、しかしもうけがあったからその中からこの際かぶしていくというのとで実は出そう、こういうふうに私は受け取れる。だから一般的に国鉄経営として出し得るものは出して、そのほかにこの増収部分についてはできるだけ働く者にいわゆる対価を支払ってやると、こういうこととお話をされたんだらうというふうに私は理解したかったわけなんです。ところがあなたの力んだところのお話を聞いておると、いやもうとにかく○・四で、あと千円というのは大へんな努力だった、そうするとほかのところに、ここのほうの予定をしないか、災害対策費を初めとして、そうして当然消化をしなければならぬ鉄道債券あたりの消化ができなかった、こういうような一体運営をやっておいて、それで最大限の努力をいたしましたという点になりますか。いま少し総裁にその点はあなたの考え方を聞いておきたいのですが、どうでしょうね、これは。

○説明員(十河信二君) 国鉄は法律によつて独立採算を要求せられておりまして、われわれは独立採算を得られるように努力する必要があります。したがって災害等に対して年々の情勢を予想いたしまして、ある程度の災害の費用を持って、そのほかに先ほど来お話のように予備費というものも設けてあるのであります。そういうふうな増収

がありまして、債券の募集ができなかったというところは、これはわれわれは懸命の努力をいたしても、市場の状況によってはそういうこともあり得るのであります。したがってそういういろいろな収入減いろいろな支出、それを差引しているのです。そうしてでき得る限り従業員に報いたいということを出た案が先ほど来問題になっている年度末の案なのであります。

○委員(村松久君) 呼んでおりますが、ただいま建設審議会に出席中でありますから、やがて参ります。

○相澤重明君 これは今のお話を聞いてみると、国鉄総裁としてはずいぶん苦しんでいるところがあるわけですね。ところが運輸大臣は監督官庁ですから、運輸大臣のものの見方というもので、それからこういう予算の使い方あるいは収入益金の使い方、配分、こういうものについて、やはりこれは運輸大臣にこの法律に基づいて総裁は相談をされているわけですよ。そうすると、やはり運輸大臣に聞かなければならぬ今のようない問題があるわけですね、これは。ですから総裁が幾ら国鉄総裁としてよくやってやろうと思っても、運輸大臣がこれは君ちよと待てよ、こういうことになるよとこれは全く出せない。だからそういうところは、国鉄の担当者に対する運輸大臣の監督上の問題として、あるいは法律上の規制、その問題として最大限の努力をしてもらわなければならぬところがあると思う。そこで時間はいま十二時過ぎたのだけれども、委員長は運輸大臣が間もなく出られるというけれど、

も、何時ごろまでには出られるのか。このまま大臣が出席するまで私続けていっていいですか。

○委員(村松久君) けっこうです。お続け下さい。

○相澤重明君 それではすみやかに呼んでもらうように委員長から督促されて、それで今の国鉄総裁に再度また説明していただくのですが、あなたがた運輸大臣に、こういう鉄道債券だとか、あるいは災害の経費というものが非常に支出が多かった。どうしても益金の中から出さなければならぬと、こういうふうに出て運輸大臣に報告され承認を得たのかその点はどうなんですか。

○説明員(十河信二君) 国鉄の中でも相談いたしましたし、運輸省とも相談はいたしましたし、相談の結果そういうことになった次第であります。

○相澤重明君 もちろんその相談の結果であるでしょう。それは国会においてそういうふうな答弁されるのだから。そこで相談をされるのに、あなたは昨年とことしと額が同じであるからそれでよろしいと、こういう判断ですか。

○説明員(十河信二君) たびたび申し上げますように、私はできる限りよけいやりたい、できる限り早くやりたいということ而努力いたしました結果、そういうことになったのであります。

○相澤重明君 そこで、それではこれは総裁よりはむしろ担当の中村常務理事のほうがいいと思うのですが、国鉄と同じように、独立採算制をとられておる他の公共企業体はどうなんですか。

○説明員(中村卓君) 正式に何ら私のほうは連絡を受ける筋合いもございませんし、あれなんです、はっきりしたことは何にもわかっておりません。

○相澤重明君 これは非常に問題なのであって、今の中村常務理事の言葉をそのままだと私が理解するとすれば、国鉄はきわめて独善的である。他の官公庁なり、公共企業体なり、一般の世論なり、こういうものを全然知らずとしない、耳を傾けようとしなくていいのかわかるでしょうか。そういうことでものをやろうとするのかどうか。少なくとも公共企業体関係というものは政府において特別機関として設置をされておる。連絡会議もあるだろうし、あるいは政府においても大体どのくらいがいいだろうという相談はあるだろうし、また世間でもそういう点を常にいわれておるわけです。そういうことに耳をかさないで、私は聞く必要もなければものを言う必要もないと、こういうような言い方が今の中村常務理事の言葉です。中村常務理事はよそのことを全然考えないで、とにかくおれは国鉄の常務理事だから国鉄のことだけだ、よすがが何を言おうと、どんな異議があろうと、極端な例を言えば、隣が火事だっておれのところは焼けないのだからかわらない、こういうことなんです。こういう考え方で国鉄の職員に対する立場をあなたはとられておるのですか、いま一度返事をしなさい。

○説明員(中村卓君) 業績手当と申しますのは、先ほどから申し上げました

か、例をあげて説明をして下さい。どのくらいやっておりますか。

○説明員(中村卓君) 正式に何ら私のほうは連絡を受ける筋合いもございませんし、あれなんです、はっきりしたことは何にもわかっておりません。

○相澤重明君 これは非常に問題なのであって、今の中村常務理事の言葉をそのままだと私が理解するとすれば、国鉄はきわめて独善的である。他の官公庁なり、公共企業体なり、一般の世論なり、こういうものを全然知らずとしない、耳を傾けようとしなくていいのかわかるでしょうか。そういうことでものをやろうとするのかどうか。少なくとも公共企業体関係というものは政府において特別機関として設置をされておる。連絡会議もあるだろうし、あるいは政府においても大体どのくらいがいいだろうという相談はあるだろうし、また世間でもそういう点を常にいわれておるわけです。そういうことに耳をかさないで、私は聞く必要もなければものを言う必要もないと、こういうような言い方が今の中村常務理事の言葉です。中村常務理事はよそのことを全然考えないで、とにかくおれは国鉄の常務理事だから国鉄のことだけだ、よすがが何を言おうと、どんな異議があろうと、極端な例を言えば、隣が火事だっておれのところは焼けないのだからかわらない、こういうことなんです。こういう考え方で国鉄の職員に対する立場をあなたはとられておるのですか、いま一度返事をしなさい。

○説明員(中村卓君) 業績手当と申しますのは、先ほどから申し上げました

うに、ああいう性格のものでございまして、各企業体、企業体によってその経営の実績によって支払われるという性格のものでございまして。したがって、われわれといたしましては、もちろん関心はある程度持っておりますし、あれはございませうけれども、その企業の実情と、それから団体交渉の内容によってきまるものでございまして、中身を深く突っ込んでお互いに聞き合うという性格のものではないのではありませんか、というふうに考えております。大体の傾向、そういうものは非公式にはわれわれのほうでももちろんキャッチはしておりますけれども、これはこういう席上で責任をもって私の口から申し上げる筋ではないのではないかと申します。先ほどああいうことを答弁申し上げたわけであります。

○委員長(村松久義君) 運輸大臣が参りましたから、運輸大臣に質問をして下さい。

○相澤重明君 運輸大臣、忙しいところ出席願ったけれども、きょうの私の緊急質問は、いわゆる国鉄労使の中におきまして年度末手当の要求、配分についてどうなっておるか、どう解決をする意思があるのか、こういう点の質問を続けておったのです。その中で、隣に総裁がおるからお聞きになればわかることですが、国鉄は予定収入より、推定ですが、二百三十億くらいは増収が見込まれる、そこで今年度末手当については、法律上の措置としてでき得る範囲内で、団体交渉で一銭でも多くあげたい、こういうのが十河総裁の答弁なんです。

○相澤重明君 運輸大臣、忙しいところ出席願ったけれども、きょうの私の緊急質問は、いわゆる国鉄労使の中におきまして年度末手当の要求、配分についてどうなっておるか、どう解決をする意思があるのか、こういう点の質問を続けておったのです。その中で、隣に総裁がおるからお聞きになればわかることですが、国鉄は予定収入より、推定ですが、二百三十億くらいは増収が見込まれる、そこで今年度末手当については、法律上の措置としてでき得る範囲内で、団体交渉で一銭でも多くあげたい、こういうのが十河総裁の答弁なんです。

○委員長(村松久義君) 運輸大臣が参りましたから、運輸大臣に質問をして下さい。

○相澤重明君 運輸大臣、忙しいところ出席願ったけれども、きょうの私の緊急質問は、いわゆる国鉄労使の中におきまして年度末手当の要求、配分についてどうなっておるか、どう解決をする意思があるのか、こういう点の質問を続けておったのです。その中で、隣に総裁がおるからお聞きになればわかることですが、国鉄は予定収入より、推定ですが、二百三十億くらいは増収が見込まれる、そこで今年度末手当については、法律上の措置としてでき得る範囲内で、団体交渉で一銭でも多くあげたい、こういうのが十河総裁の答弁なんです。

員の努力によって益金を生じたんだから、その益金の中から幾らかでも、一銭でも多く出してあげたいという気持ちを運輸大臣に相談をされたと思うのです。報告をされ、あなたも承認をする方法をどうするつもりですか。そこで益金のうちで、今までの中村担当常務理事から、それは一体二百三十億をどのように使ひ見込みなのか、それをまず聞かしてもらいたい、こう言ったところが、経費の増加七十七億とか、あるいは昨年の十二月の期末手当の〇・三の増加分とか、そういうようなものをあげて、そして大体二百五十億くらいになる、そうすると片方二百三十億の増収見込みだけれども、今必要とするものは二百五十億くらいだ、算術計算でいけば二十億の赤字になる、これではたいへんだから何とか人件費等の節約をして、そしてせつかく働いてくれた益金だから、その中から〇・四プラス千円、こういうことで出してやりたいと思う、こういう話なんです。

○委員長(村松久義君) 運輸大臣が参りましたから、運輸大臣に質問をして下さい。

○相澤重明君 運輸大臣、忙しいところ出席願ったけれども、きょうの私の緊急質問は、いわゆる国鉄労使の中におきまして年度末手当の要求、配分についてどうなっておるか、どう解決をする意思があるのか、こういう点の質問を続けておったのです。その中で、隣に総裁がおるからお聞きになればわかることですが、国鉄は予定収入より、推定ですが、二百三十億くらいは増収が見込まれる、そこで今年度末手当については、法律上の措置としてでき得る範囲内で、団体交渉で一銭でも多くあげたい、こういうのが十河総裁の答弁なんです。

正を組んだのに、国鉄がそういうことをしなければならなかったのか、こういう点は大臣のやはり問題でもあるわけです。あなたは国務大臣として運輸省の責任者として国鉄を監督しているわけでありまして、そういう災害を他の官公庁が、いわゆる災害対策として補正を臨時会を持って出したのに、国鉄はそうしなくてもよかったんだと、こういう理由はどこにあるのか、あらかじめ収入はうんとあるだろう、だから収入の中から出せるのだと、こういう見込みで補正をあなたは国会に提案をする意思がなかったのか、これが一つです。今の説明を聞いておつて。

○委員長(村松久義君) 運輸大臣が参りましたから、運輸大臣に質問をして下さい。

○相澤重明君 運輸大臣、忙しいところ出席願ったけれども、きょうの私の緊急質問は、いわゆる国鉄労使の中におきまして年度末手当の要求、配分についてどうなっておるか、どう解決をする意思があるのか、こういう点の質問を続けておったのです。その中で、隣に総裁がおるからお聞きになればわかることですが、国鉄は予定収入より、推定ですが、二百三十億くらいは増収が見込まれる、そこで今年度末手当については、法律上の措置としてでき得る範囲内で、団体交渉で一銭でも多くあげたい、こういうのが十河総裁の答弁なんです。

○相澤重明君 今の運輸大臣の御答弁で、補正を組む必要がないと考えるというの、一体、総裁自身が運輸大臣に臨時会まで持って、各官公庁がそれぞれ補正予算を提出したのだから、そういうときに国鉄が、補正を運輸大臣に提案をしてもらわなくてもいいのだという考えは、国鉄総裁としてはきわめて私は重要だと思ふのです。災害費等を初めとして……。幾らか利益金があったからいいけれども、利益金があったらどうしますか。これは当然補正を組まなければならぬ。ところが災害は現実には起きた問題で、災害国会まで持った、その時点におけるこれは、一体どうなるか。運輸大臣の答弁からいくと、これは国鉄総裁が、災害があってもそのことは補正を組まなくてもいいということなんですね。これは率直に言つて、よかったですということなんです。ところが現実には益金があったからこその出せるのでしよう。今度益金が多かったらどうしますか。補正を組まなければいけないじゃないですか。運輸大臣、あともう聞きたいけれども、先ほどの答弁では、二百三十億の益金があつても、実際に今までのずっと並べたことと比べれば、二百五十億くらい、赤字が二十億くらいになるというのです。僕は、赤字になるような経営なら、国鉄の経営はまかせられないというのだ。また、赤字になるようななら、国鉄の職員に、確かに、期末手当もあるいは昇給もさせられないだろう。けれどもそんなことをやる経営者自身が僕は問題だ、こう言つた。だからそういうことじゃなくて、十河総裁のおっしゃるの、益金が予

○委員長(村松久義君) 運輸大臣が参りましたから、運輸大臣に質問をして下さい。

○相澤重明君 運輸大臣、忙しいところ出席願ったけれども、きょうの私の緊急質問は、いわゆる国鉄労使の中におきまして年度末手当の要求、配分についてどうなっておるか、どう解決をする意思があるのか、こういう点の質問を続けておったのです。その中で、隣に総裁がおるからお聞きになればわかることですが、国鉄は予定収入より、推定ですが、二百三十億くらいは増収が見込まれる、そこで今年度末手当については、法律上の措置としてでき得る範囲内で、団体交渉で一銭でも多くあげたい、こういうのが十河総裁の答弁なんです。

定よりも二百三十億あったから、一銭でも多くやりたい。この親心はいいと思う。私はそうあってほしいと思う。しかし災害国会が開かれたのに、災害費を、今、補正を組まなくてもいいと運輸大臣が答弁されたという事は――運輸大臣に国鉄が言った時点における――これは一体どうなるのか、できないんじゃないんですか、益金がないのだからできないんじゃないですか、その時は……。そうでしょう。この二百三十億、私は実際はもっと多いと思うのです。決算はいずれ伺えますが、決算でやれば、三月一ぱいで締めくくってもらって、報告していただければ、これは二百三十億よりもっと多いと思うのです。益金は予定収入より多いと思うから、私はまあ安心だという感じを持っている。持っているけれども、もしこれが少なかったらどうします。補正を組まずに、予定よりかなりいいだろうと思つたけれども、実際は収入はかなり少なかった。こうなつた場合、今のようなお話でいけば、既定経費をうんと節減すると、しかし施設にしても、あるいは運輸にしても、営業にしても、そういうところをみんな削減をしなければ国鉄はやっていけない。東海道新幹線工事をやるとか、第二次五カ年計画をやるといったところで、から念仏になると思う、こういうことになると思うが、これは一体どうなのか。

○説明員(十河信二君) 国鉄が補正予算を組むといはしても、その財源は、国鉄の自己資金か、あるいは借入金をするかということになるのであります。今日借入金はずで四千数百億円に相なっております。その利子だけでも二百数十億払わなければならぬ。またその償還も、来年度のごときは三百億をこすというふうな状態になっております。収支の状況を見まして、借金をして利息がだんだんふえていくと、経営は困難になってくる。経費がどんどん増してきますから、これから経営を堅実にして、せっかく従業員が働いたときに、ある程度の期末手当も従業員に支給したい、そういうふうなことを考えまして、収支の見直し、それから財産の処分も励行いたしましたし、なるべく財源を作つて、できるだけそういう将来に重荷のかかるような見通しの上で、財産を処分するとか、なんとかというところで財源を作つて、それで埋め合わせをしていこうということと運輸省とよく相談をいたしまして、そういうことになった次第であります。

○相澤重明君 今の総裁の答弁では、あくまでも一つのからの中に、今までの国鉄というからの中においての考え方を説明されている。したがって、独立採算制を何とかよくしていくためには努力をするのだけれども、この企業努力の中で、できるだけ借金は減らしていきたい。これは普通のからの話では、それはそのとおりだと思ふ。ところが、それならば新線建設に対する利子補給の問題とか、あるいは固定資産税に対する減免の措置とか、こういうものはあなたのからの中では考えられない、今の総裁の答弁からいけば、ところが現実には、世論なり、池田内閣としても、今までの二十五路線のものは別としても、とにかく東海道新幹線建設については、利子補給をやろうというところまで、これは世論もそうだし、それから国鉄もそうだし、国会もそういうふうな動いてきた。運輸大臣がその努力をしてきた。あるいは固定資産税についても、今年度は特にいわゆる私鉄を含んで、いわゆる世論が交通事故対策ということ、国鉄踏切関係も立休交差にしなければいかぬと、こういう、いわゆるそのものについて苛酷な、いわゆる収入増によつてのみそれをまかなうということに伴つて、その上にさらに固定資産税を取られてはたいへんだということ、運輸省は固定資産税の減免、融資、こういうことまで国会に提案をされているのです。そういうことからいえば、いわゆる予定しなかつた災害について、十年なり五年なり過去の経験の上から、実績の上から、そういう統計的に一応考えられている対策費というものはあるでしょう。しかしそれよりは、昨年の災害なんというものは、いまだかつて予想しなかつたからこそ、国会も臨時国会まで持たなければならぬし、政府もそれで補正予算を組まなければならぬ、こういうものであつたのかかわらず、補正は組まなくてもよろしいという答弁をされた。それでその補正を組まなくてもよろしいというのは、今までの国鉄の経営のからをあなたは守つて、それだけの努力、それ以上の努力をしようとしたら、こういうところが今私はあなたの答弁の中から伺えるわけです。それで幾らあつたってあまりませんよ。それで今、三十七年度の運輸省の予算を参議院において審議をしているのだから、その審議している中で、新しい政策というものは何にも出てこない、こ

ういうことくらいいけば……。私はやはり総裁がもっと世論に耳を傾けて、国鉄経営について運輸大臣に報告をして努力をすべきだ、こう思うのであります。そういう点については、これは運輸大臣の補正を組まなかつたということについて、まことに私はけしからぬと思ふ、運輸大臣にそういうことをしてもらわなかつたという事は、だからこそ今日一生懸命けつをひつぱたいて、もう悪い言葉でいえば働け働けと働かしていただいて、その上で、とにかく予定よりも収入増になつたのに、その増収分を、当然補正で組むべき性格のものに補正を組まなかつたから、それに使つてしまふ、こういう結果に私はなつてきたと思う。だからこういう点については、私は十河さんに、あなたも少なくとも東海道新幹線夢の再現をしようとして努力をされておるのです、職員の方のそういう実態とすること、考えていけば、もっとやはり新しい時代に備へた国鉄というものはこうあるべきだという意見を出されて、政策として国会に提案をされるように、運輸大臣に努力をしていただければよいなと思ふ。これはしかし過去のことになりましたが、責任上の問題として、補正を組まなかつたという問題は私は残ると思うのです。だから、きょうはそれ以上のことを運輸大臣に言うつもりはありません、今もう補正国会は終わつちやつたから、それ以上言いませんが、運輸大臣に次に聞いておきたいのは、今労働使が団体交渉に入る、しかも国鉄では大体大まかに四つの大きな組合がある、それでその四つの組合、約十万人ぐらゐの組合員の参加されている三つですね、この三つの組

合は一応話がきまつた、一番大きい三十万からの――これはさっきのお話です、三十万からの大きい国鉄労働組合というものは、まだ話がきまらない、だから総裁も胸を痛めておる、声涙下るお話をされておるわけだ、そこで、そのきまらないというものは何かといえ、額が少ない、その額が少ないということ、で、一、組合が額が少ないというのはどういう理由なんだらうということとを聞くために、私が昨年は幾ら出したのだと、こう言つて、昨年は〇・五、出した、そうすると昨年〇・五出したのを〇・四といふのは、昨年より物価が安定しているという考え方に立つのが一つと、そうすると物価は上がつておらないのだ、こういうことになりはしないか。いま一つは、収入が昨年よりは少ない、こういうことが、今の当局者の説明によれば私は受け取れる、そこで、そういうことだ、一体当局はどう考えているのだと言つたら、物価は若干上がつております。しかし法律上の手続として、その規定内における利益の処分としてこの三月末までに何とか話をきめて支払つてやりたい、こう言つておるのだが、他と比較した場合どうなんだ、つまり他といふのは、同じ公共企業体関係、こういうところの話をあなたに知つておりますか。他の話をひとつ聞かして下さいますか。他はきつたところが、中村常務理事は、そういうことを聞こうとしなはい、私はまあ国鉄の関係を話を話せばいいんだから、だからそういうことは知りません、こういう答弁なんです。そこで私が張り上げて怒つたのは、国鉄は独善的じゃないか、俗な言葉でいえば、隣に火事があつたけれど

も、おれの家は燃えないから、隣の火事だからおれは知らぬよ、こういうことと同じだ、政府はいわゆる公労協という公共企業体関係等の組合対策についてもずいぶん頭を痛めているわけだ。それで年度末手当についても期末手当にしても、そういうものはどのくらい出し得るだろうかということも、これも政府に相談されておるわけだ。しかし法律上の手続としては、それぞれで労働委員会なりあるいは調停仲裁委員会なり、そういう機関において審議をしてもらって、そうして、できるならば団体交渉でまゝめていこう、こういうのが今までの慣行なんですね、そうでしょう、だから当然政府部内でも話はあつてしかるべきだし、国鉄でも他の公共企業体関係者とそれは連絡をとってやっていくというの、これはちつとも行き過ぎじゃない、あたりまえの話なんだ。労働問題というものはそんな簡単なものではない、人の問題です。これを解決できないような、労働問題を解決できないようなものは今日の社会ではないはずだ。そういうことからいけば、中村常務理事なんかの答弁というものは、全く独善自便なものです。おれはよそのことは知らぬ、一言で言えばそういうことです。速記録を調べればわかるのです。これはこれで運輸大臣、私はやっぱり話はまともなはずだと思ふのですよ。大体大臣になれば幾ら、次官になれば幾ら、国会議員なら歳費は幾らということは一応きまるのだ。うちが幾ら、隣が幾らということはない。これは相場としてどのくらい出そうかということ、政府部内では頭を痛めているところなんです。そう

いうことをやろうとしないような国鉄の経営の理事者側であつては、これは私は労働問題を解決するなんということはおこがましい、解決する能力がないんじゃないか。よそのことは知らぬ、おれはおれのことを言えはいい、こういう話であつてはもつてのほかだと僕は思うのだ。そこで、運輸大臣にお尋ねしたいのは、政府は今年度の年度末手当についても、関係の公共企業体関係があるのですが、あらゆるところの関係者は全然相談をしないのですか、それとも話は一ぺんも出たことがない、おれも知らぬと、運輸大臣はこういうふうにお考えですか、運輸大臣のひつと御意見を聞かしてもらいた

○国務大臣(斎藤昇君) 国鉄の中村理事が他の公共企業体がどういふことか知らぬとお答えしたというところでありますが、おそろしくこれは正式の委員会です。申し上げるような確実な聞き方ということはしていないんじゃないかな。しかしながら、おそろしく実際はどんな様子だろうかというところは、私は薄々知っておられたと思ひます。しかし今日の段階になって、国鉄は○・四カ月、これは最後だといつて交渉しております段階に、よそがよけい出すようになったからそれじゃ上げようかというところにもなりますまいし、よそが少くないということでもおれも下げるといふことにもなりますまいから、この段階としては自分のほうできめた腹で交渉を続けていくという考えから各五現業の間にどういふ連絡をしておるか私も知りませんが、関係各省の集まりました際に○・五カ月程度をめどに

して交渉をしているというふうな話はどうもございませう。他の官庁も大体そんなところで話し合ひをしておるといふような話はありません。○相澤重明君 そこは……○委員長(村松久義君) ちょっと相澤君、ひつと運輸大臣に対する質疑を先にしたいんですが。先ほどの経営の根本のなには、あれは別にやりますから触れないで、率直にひつとやつて下さい。○相澤重明君 そこは運輸大臣、僕はあなたのような答弁でいいと思うのだ。大体どのくらいという……そこで、大体どのくらいというの、これはもうあなたの今度認識の問題になってくる、薄いか、厚いか知らぬけれども、認識の問題で、昨年は公共企業体関係は、国鉄と見合ふ三公社はどれくらい出した、これはおそろしく知っていると。思う。そういうことからいけば、ことしは、これはもう出すだろうという話、これはもう出すわからう、話ができるのだから。そうすると私もこれは聞いているところで、私も何も専売でもなければ電電公社でもないのだから、私ももう出す聞いた、うすうす聞いたところによれば○・五以下なんというところはありますよ。おそろしく今の形でいけば○・六なり、あるいはそれ以上になると思う、昨年の実績の上にプラス・アルファなんですから、今全部やっているのは、きょうはもう二十九日ですから、もうきまりますよ。おそろしく運輸大臣が私とこでもつてこういう話をしているときに、もう電電公社なり、あるいは専売はきまります。実績において昨年よりはプラス・アルファをしていこう、こういうのが

各企業体の考えです。労働組合の話もそこについているのですよ。それを今私が聞いたならば、昨年は○・五でありましたが、こゝしは○・四です、昨年より下げて話をしていられるのは、国鉄以外にはない。寡聞にして私はそういうふうには聞いていない。昨年より少なくしていくというところは聞いていない。昨年よりはプラス・アルファというところで、とにかく営業収入、収入増に対して何とかひつと努力に報いようじゃないか、それでひつと話し合ひできめようじゃないか、そういうことで……運輸大臣、これはどうですか。あなたは今政治的な発言をされておるのだね、国鉄をかばつておる。それは担当者だからしょうがないけれども、かばつておる気持であなたは言っておるのだから、どうですか、よその公共企業体関係が昨年よりはプラス・アルファでいこうというのに、国鉄がひつと他の公社よりは悪くしなければならぬ。これじゃ担当大臣として何とかがしてやりたいという気持にならぬか。どうでしょう、ざくざくばんな話を聞かせて下さい。とにかくこゝは専門委員会です。あなたの所管ですから、あなたがざくざくばんに言うことは幾ら言つても差しかえない。応援することは応援するからね。(団体交渉じゃない)と呼ぶ者あり(団体交渉じゃないです、運輸大臣に聞いておる。○国務大臣(斎藤昇君) 私は他の公社、現業が○・五まで出すようになっていふことはまだ聞いておりません。そういうことは聞いておりません。国鉄総裁も同じであります。おそろしく出せば出せるだけよけい出

してやりたいというのは、従業員を使つていく人の気持であらうと思ひます。しかしながら、国鉄の財政ということもありませんし、事柄はまあ業績手当てでありますから、去年は五出したけれども、こゝしは四でがまんしてほしいということも私はあると思ひます。したがつて国鉄は今日見たところで、○・四でがまんしてくれと言つておられるのは私は当然だ、まあこう思つてゐるわけなんです。私は直接団体交渉には介入をする意図は持っておりませんが、国鉄総裁の考え方は、これはいけないというふうには思つておりません。国鉄総裁は従業員もよくしていきながら国鉄全体をよくしていきたいという気持でやつておるといふことを私は確信をしておるし、また、そういうふうなやつておられるのを信頼をまつて見ておるわけでありませう。○委員長(村松久義君) この程度で、ほかに特殊な質疑がなければ……○相澤重明君 この問題は、私がとにかく専門委員会として一番心配していることは、国鉄の労使関係というものがよくなくちゃいけない。よくいつてもうわななくちゃいけない。もし労使関係がうまくいかなければ、せつなくいろいろ心配をされておることも実は努力が実を結ばないのじゃないか、そういう時点がくるのじゃないか、こういうことを私は言外に言つてゐるのですよ。だから、団体交渉で誠意をもつてまゝめなさい。だから、まゝめ

○委員長(村松久義君) ですから、お聞きになる点を率直にお聞き下さって……。今までの意見を聞いていますと、非常に該博なる知識を……

○相澤重明君 専門委員だから仕方がない。

○委員長(村松久義君) しかし、国鉄の経営の根本方針等については、他の機会にやるといふことにお話してしま

○相澤重明君 これは今言った根本問題なんかをこんな簡単にできやしませんよ。いわゆる年度末手当にしろって

そこで、参議院の運輸委員会だから、運輸大臣や総裁が努力をされてお

○相澤重明君 労使の団体交渉でござった事柄は、よほどのことがなければ私は認めて参るのが当然だと思

○国務大臣(斎藤昇君) 労使の団体交渉でござった事柄は、よほどのことがなければ私は認めて参るのが当然だと思

○相澤重明君 その運輸大臣の言うよほどのこととはどういうことなんでしょう

○国務大臣(斎藤昇君) 私は原則を申し上げておるわけです

○相澤重明君 そこで、十河総裁にひとつ答弁をさせていただきます

○国務大臣(斎藤昇君) 私は原則を申し上げておるわけです

○相澤重明君 そこで、十河総裁にひとつ答弁をさせていただきます

○国務大臣(斎藤昇君) 私は原則を申し上げておるわけです

○相澤重明君 そこで、十河総裁にひとつ答弁をさせていただきます

○国務大臣(斎藤昇君) 私は原則を申し上げておるわけです

○相澤重明君 そこで、十河総裁にひとつ答弁をさせていただきます

○国務大臣(斎藤昇君) 私は原則を申し上げておるわけです

○相澤重明君 そこで、十河総裁にひとつ答弁をさせていただきます

今、運輸大臣は原則論を言ったのであって、労使の団体交渉でござったことはそのまま認めていく、こういう答弁であります。あなたも先ほどはそういうふうな答弁をされたと思うが、その点に変わりはございませんね、十河総裁。

○説明員(十河信二君) 変わりはあります。そこで、あと大体二、三点で終わりますが、十河総裁は団体交渉でござったことは守るということに変わりはないのであります。すみやかにこの年度末手当が支払われるように誠意をもって団体交渉を続けてほしい。その団体交渉というものは、今言った少なくとも国鉄三十万のものがまだ足りないといふことであって、私は、これはやはり単に話がどうもなかなか中身まで入れぬとか、あるいはそれが薄いとか厚いとかいうものではないと思う。やはり労働問題として解決をするあなたの最高責任者としての一番大きな問題だと、こう思うのです。そういうことで、ひとつきょうから積極的に団体交渉を持って、そうして運輸大臣もそれを了承されているのですから、中村常務理事の話の聞けば、まだ操作のできることはあるのだから、その調整を私ははかるべきだと思ふのです。その調整をとる考えなのか、それとももう団体交渉は誠意をもってやると言いがら、実際そういうことについてはおれは考えは変わらないうだ、こうおっしゃるのか、調整をとってまあとめていくとするのか、まあとめていかないとするか、その点をいま一度ひとつ御答弁をいただきたい。

○説明員(十河信二君) それは団体交渉のことですから、私がさっきからお答えしているところでどうぞ御了承を願いたいと思ひます。

○相澤重明君 何回聞いてもいいんですよ。何回答弁されてもいいんですよ。お互いの話なんだから。さっきからお答えをされているとおり、あなたは誠意をもって団体交渉をやると言うんだから……。団体交渉でまともなようにやるのが団体交渉でしょう。だからそういうことで、先ほどの話を聞けば、調整がとればまともなものでしょう。だからまともなようにあなたに努力をしてもらいたいと言っているのだから、あなたはどうかと聞いています。

○説明員(十河信二君) 私は先刻から申し上げておりますように、誠意をもって努力する、しかし、われわれのなし得る最後の案を提案してやっているのであるということを申し上げております。

○相澤重明君 私は、今団体交渉をやっているわけじゃないんだよ。あんたとなんか団体交渉なんかする必要が、国会議員だもの。そこで、少なくとも団体交渉をやるといふのに、あらかじめものをきめちゃって、これから一歩も引きませんなんというの、団体交渉にならない。そんなものは団体交渉と言えない。そこで、誠意をもってやるということはお互いに話し合ってきたことをまあとめていくというのが団体交渉といふものであるから、そのとおり私は理解をしている。だからそういうふうな努力をするというところで私は了解をしていきたいと思ふのです。そこで、いま一つ次の問題として

○説明員(中村卓君) これはなるだけ早く払いたいと思つておりますけれども、やはり国鉄労働組合との話がきまらないと払うわけにはいかないと思ひまして、支払いの準備はしております。

○相澤重明君 支払い準備をしておらないと言ったところで、まともなものでしょう、まともなものならば、いわゆる会計法上の手続として年度末、いわゆる月をこさないで手続をとりたいというのは当然でしょう。準備をするのはあたりまえじゃないんですか。

○説明員(中村卓君) 協定の支払い期日の内容におきましては、三月三十一日以降準備でき次第至急に、すみやかに払うという趣旨で、若干文字は違いますがもしもせんけれども、そういう趣旨のことでございまして、準備でき次第という意味の中には、国鉄労働組合と妥結ができたというところも含めて内容として受給しているわけでございますので、ただいま申し上げたようなことになっております。

○相澤重明君 それでは最後に、そういうとにかく全体の調整もと、しかもまともなものは支払う準備もする、しかも誠意をもってやる、団体交渉を進めるといふ私は確認の上に、この質問を終わりたいと思ふのです。

そこで、再度そのことについて、終わりにするわけですから申し上げておきたいと思ふのですが、国鉄労使の問題はきわめて世論にも重大な影響を及ぼされます。一つ間違ふというところ、大へなことになる。いかにわれわれが国会で新線建設の問題だとかあるいは

五カ年計画だとかということの答弁を聞いても、国民に対する期待を裏切るような行為があつては私にはならないと思う。そういう問題で、年度末のそういう剰余金をいかに配分をするかという問題で、出し得るものは私は十分誠意をもって最大限の努力をして出すべきだ、そういうことを今までの質問の中でわかつて参りましたから、そのことを実行してもらふということ

で私の質問を終わります。いずれ先ほど委員長にも言ったように、政策の問題とか、経営の根本的問題については、これは後日大蔵大臣との関係もありますから、その時期も一度考えていただきたい。それから決算委員会での取り上げますから、そういう問題を十分聞き取りますから、そういう点を一応私は付言をしておいて私の質問を終わります。

○大倉精一君 いろいろ相澤委員の質問並びに答弁を聞いておきますと、非常に遺憾だと思ふ。国鉄の当局者は労働問題の取り扱いについては、しつとではないと思ふ。この問題をめぐって事前に調整をつけないで今日の混乱を招いていることは、非常に遺憾だと思ふ。先ほど総裁は、きまつたものはすぐ払うというような御答弁がございましたが、聞いておきますと、きめることはきめたが、調印はしてないらしい。そこで、先ほど中村常務理事が言われましたが、なるべく早くきまつたものは払うように努力してもらいたい。これがためには、調整をすみやかにやる。部内の調整をすみやかにやって、その上においてきまつたものは払う、こういう努力を総裁みずからもお

やり願いたい。こういうことを私は最後に要望しておきます。

○中村順造君 ちょっと関連して。私は先ほど来の相澤委員の緊急質問に対する答弁の中に、いろいろ問題があると思うのです。時間もないので、一言だけ申し上げて、おきますが、一体最近の国鉄については、監査委員会が指摘しておりますが、いろいろ問題があるのです。しかしことごとく労使の問題だ、しかも労使の関係というのは、年々悪くなっている。そういう点は一体どこに問題があるかということになると、きょうだけの答弁でなしに、やはりあなた方が国鉄の経営、運営については、ほんとうに謙虚な気持があるかどうか、私はこの委員会でも昨年来そのことを主張しているが、一向に――きょうは大蔵大臣、総裁もおられるから申し上げておきますが――われわれが言うことが配慮されない、たとえば労働問題と取り組んでいるのは、常務理事としては中村理事、それから窓口は職員局長、こういうことでやっている。それから前のことは無理に申し上げる必要もないかもしれないが、ここにも前の総裁がおられるけれども、何代か前から総裁自身が団体交渉に出て、最終場面を集約するということがなされている。十河総裁になってから、総裁みずから団体交渉に出て最終的の集約をするということ、私は聞いておられない。そういうことで熱意のほどが疑われる。それから私が指摘しているのは、やはり相手に正しい姿勢を求めるなら、国鉄の経営者自身もやはり正しい姿勢でなければならぬ。特に私はこの前、副総裁が出られたときも申し上げたのですが、少なくともこの労働問題を処理する窓口は、もう少し、四十数万という大世帯ですから、それら職員の理解を求め、協力を求めるという気持がなければならぬ。ところが、どういふ人が職員局長になってくるか、かつて組合員の家族が何かベールスアップの陳情で行ったところ、その家族に対してどういふことを言っているかというところ、お前のところでは電氣洗濯機があるだろう、あるいはテレビがあるだろう、お前たちの生活は十分豊かな、こういう不見識な発言をして

いる。しかも団体交渉に臨んでどういふことを言っているかというところ、ちやうど一昨日の本委員会でも酒を飲んだ機はハンドルをとったときは酒を飲んではいかぬという、しかし労働問題の窓口に当たって四十数万の労働条件を処理する人間は、深酒飲んでるれつが回らぬで相手方に臨む、こういうことは、私は今初めて言うわけでありませう。副総裁が来られたときも申し上げて、何とか善処をする。それは、人間として非常に高潔な人格者かもしれないけれども、適材適所じゃないということ、私には指摘しておる。何とか善処しますと副総裁はこの委員会でも約束をしておられるが、全然そのことは実現されておられない。今のような相澤君の質問に対しても、よそのことは知らぬ、そういうまことに国会の答弁としては適切でない答弁が出るわけなんです。それは不用意に出たわけではなく、あなた方にやはりそういう気があるから、そういう発言になって出るわけだ。これは総裁は若干年を取られてお疲れだと思ひますが、十分全体的な問題として、やはり年々国鉄の労使の

関係が悪化していくのはどこに原因があるか。相手側ばかりに責任を押しつけることじゃなくて、みずからがやはり反省をして、謙虚な気持にならなければならぬ。これは運賃値上げのときにおいてもちやうどそういう問題が出て、総裁みずから非常に熱意のある答弁をされたと思うのですが、その問題は、答弁はされているけれども、実際は一つも実行されていない。そのことだけ私申し上げて、これは要望です

が、やはりあなた方にはほんとうに四十数万という従業員の問題と協力を求め、謙虚な気持になつて国鉄の経営をする、そういう気持がなければ、国鉄の経営、運営はうまくいかない、そういうことを私は申し上げておきます。

○委員長(村松久義君) 質疑はこれで速記をとめて。

○委員長(村松久義君) 質疑はこれで速記をとめて。

○委員長(村松久義君) 質疑はこれで速記をとめて。

○委員長(村松久義君) 質疑はこれで速記をとめて。

○委員長(村松久義君) 質疑はこれで速記をとめて。

○委員長(村松久義君) 質疑はこれで速記をとめて。

○委員長(村松久義君) 質疑はこれで速記をとめて。

ける非常な混乱を持ち来たすことには
りはないか、かように考えまして、
この点について率直に言えば、民業圧
迫になるということについて、運輸大
臣はどういう御所見を持ち、また、こ
の法案通過後において、現大臣、ある
いは現国鉄總裁の方々がどういう考え
をお持ちになつてゐるかということだ
けではなしに、将来にわたつてこうい
うふうにするのだという、国民の安心
のできるような明確なる御答弁をいた
だきたい。そうでなければ安心できな
いのではないかと、私の見解で
あります。大体、民間企業の経営と関
連いたしました、今の国鉄を考えると
ときに、国鉄が戦後公共企業体に改変
せられ、そして従来の公共事業として
の経営の面と、それから民間企業とし
ての経営の思想をとり入れて、たとえ
ば独立採算制であるとか、かようなも
のをやつて、この経営の成績の向上を
はかるというようなことから考えます
ときは、従来の国鉄自身の経営につ
いては、非常にこの企画、あるいはまた
かようないろいろの経済活動の面にお
きまして権限を大幅に拡張するといふ
ことは、これまた当然だと思ふのであ
ります。もし民間企業であつたなら
ば、その企業がよく生い立っていき
めには、あらゆる努力を払うのは当然
であります。したがって、その意
味から、もし公共企業体のうちの運営
についてのコンバインされた、いわゆ
る民間企業の経営の長所をとり入れる
という意味からいたしましては大賛成
であります。また、それをもって国鉄経
営の刷新をはかつていくならば、これ
から享受せられる国民の利益というも
のは、たいへん大きいものが期待せら

れるということになるのであります。
ただし、やはり国の分身の経営体系の
一つであるということ、及び国家を背
景としての大きい資本力というような
ことになりまふといふと、どうしても
おのずからそこに制約が生れるとい
うことは当然だと思ひます。国鉄運営
のいろいろの経営面の施策について、
かようなことをとり上げるのはよろし
いが、それはどこまでもいわゆる公共
の福祉に寄与すること、その目的のた
めの国鉄経営にプラスするといふこと
でなければならぬと思ふわけであり
ます。これが制約については運輸大臣
は一体どういふお考えを持っております
か。その御所見をお伺いしたいと思
ひます。

○国務大臣(斎藤昇君) 金丸さんの御
意見、まことに「もつとも」に存じます。
私といたしましては、平たく申し上げ
ますなら、だれが見ても国鉄が投資を
してやつてもらつたほうがいいのでは
ないかというふうなものでなければ投
資はさせない、かように考えているわ
けでございます。国鉄に投資をしても
らつてやつてもらつたほうがいい、や
らしたほうがいい、しかしながら、法
律上それができないというような場合
に道を開く、かような考えでいるわけ
でございます。おっしゃいました民業
圧迫その他の点は、これは国鉄の仕事
をやります上に最も関心を払わなけれ
ばならぬ事柄でありまして、今日の法
律の範囲内におきましても民業を圧迫
しないように、今日の自由主義経済の
実情を乱さないようにやつていくとい
うことが私は必要な要件だと、かよう
に考えております。したがって、御
心配になりますような民業圧迫の音が

あるというふうな場合には、これはた
とえ法律あるいは政令等にそのような
ことになつていても事業としては認可
をいたさない方針でございます。

○金丸富夫君 本件に關して昭和三十
六年二月九日経済団体連合会から「国
鉄経営上の基本問題にかんする意見
書」といふものが運輸省並びに国鉄に
進達せられておると思ひます。その第
二の諸制度の合理化という項の(イ)に
おきまして、「投資制限の再検討」とい
ふことがござります。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
ており、積極的な合理化努力が妨げら
れてゐる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営と競合し
ないものは積極的これを認めるべき
である、と云うことが述べられて
おります。おそらくこの問題等を取り
上げて、国鉄内部においては開発部等
の特別の部局を設けていろいろとお考
えになるようになったのも、大体こう
いうところからではないかと私は想像
いたしておりますが、この面におき
ましても、明らかにわが国の経済連合
会として経済団体のすべてのものの希
望が、民間と競合する面においては、
これは期待するところではないといふ
ことを、これにはつきり要請をいたし
ておるようであります。かような
思想について、ただいまお話のよう
な点、こういうものであると、かように
解してよろしいでしょうか。その点を
明確にしてお答え願ひたいと思ひま
す。

○国務大臣(斎藤昇君) 私の考えを申
し上げますと、民営と競合しないとい
う場合でも、そう積極的の投資を奨励
すべきでないといふことは考えており
ます。

○金丸富夫君 しかば、今回の問
題が衆議院に法案として提出せられる
にあたりまして、同じ経済界からの東
商会議所会頭からすでに大臣にも進達
せられたと思ひますが、「国鉄法の
一部改正に關する法律案」についての要
望」云々というのを書きまして、私ど
ものところにも参つたのであります。
が、この修正の要点は「国鉄が投資で
きる事業の範囲は政令で定めるとある
のを改め、法律の条文において、その事
業の種類をできるだけ明確に列記せら
れるよう願ひたいこと。なお、これら
の事業に国鉄が投資を行なうにあたつ
ては、当該業界とあらかじめ十分な協
議を行なうべきことを条件とせられた
こと。」云々という文にありま
す。これに対して本法案を提出せられ
ました提出者として、これに対しては
どういふ御所見でございましょうか。
この点をお答え願ひたいと思ひます。

○国務大臣(斎藤昇君) 先ほどからも
申し上げておりますように、国鉄は
一つの公社でございまして、普通の私
企業とは違つた組織になつておりま
す。したがって、国鉄が経営を業にす
るとか、かような経営上の理由から、
いたずらに他に投資をして、そうして
投資の利益を得て、国鉄の経営を有利
にやつていくといふような考え方は
は、私はとるべきでない、かように
考えております。国鉄本来の仕事をや
る上において、どうしてもやらなけれ
ばならぬ事柄、それについてまた一般
の関係業者の人たちも喜んで、こうい
うことには国鉄がひとつ投資をして
やつてほしいといふ場合に、私は国鉄
がやるべきだと、かように考えており
ます。したがって、ただいま読み上げ

られました点におきましても全くその
とおりと考えておるのであります。他
にいろいろな反対のある民間の事業に
国鉄が踏み出していくといふことはよ
ろしくない、かように考えます。

○金丸富夫君 ただいまの商工會議所
の要望の前段におきましては、結局法
律の条文で明らかに列記式をとれ、政
令によるのでは困るのだ、よくない、
といふ意味のようであります。後段にお
いては、實際実行する場合には業界と
十分な協議をしるという二つでありま
す。ただいまの御答弁もありました
が、初めの問題につきましては、同じ
関連の事業でありましても、それが輕
微なものもあるでありましよう。そう
いふ場合に、さほどのいわゆる諸種の
業界に影響を及ぼすに至らないであ
ろといふものもあるわけでありま
す。したがって、そういうものについて政
令で定めるといふようなことにつぎま
しては、国民としても納得がいくと思
ふのであります。が、この法案自体と
いふものは、かような経済界の要求に
もかわらず、政令主義をとつて、詳
細にわたつては政令でやるのだとい
ふことで立案せられておりますのがこ
の法案であります。私は、かりにこれ
でいくといたしまして、少なくとも政
府としてこの法案を作るにあつて、
将来を含めての民業圧迫にならないと
いふことを深く確信し、またさうい
うことはさせないのだといふ、先ほどの
大臣の御答弁があれば、私自身として
は了解したいと思ふのであります。
が、ただ、第二の協議を行なうとい
ふことについては、かりに政令で定め
ても、業界自体の了解を得ることを条件
とする——法律を修正するかどうかは

別といたしまして——この思想について、監督官庁といたしまして大臣の御所見はどうでございますか。

○国務大臣(斎藤昇君) まず、法律で列記式にいたしますことは、立法技術上非常に困難でございます。政令で書けることなら法律で書けるじゃないかという御議論もあると存じます。法律でどう書きましたも、非常にゆるくこれを運営いたしますなら、やはり民業圧迫ということになるわけでございます。たとえ種類を限定いたしましても、その種類においてやはり民業圧迫ということになっていくわけでございます。したがって、このたびの法律におきましては、私がただいま申し上げましたような方針によって運営をしていくことがまず第一の根幹であろうと存じます。ただいま御心配になりますような事柄につきましては、御心配のある間はそういうものを政令にあげるといふようなことは絶対にいたしません。

○金丸富夫君 今のお言葉で、結局、政府といたしましては、今後政令の改正ということについてはいろいろの措置がせられても、民業圧迫ということとはさせない。それについては、その前提として、その業界との十分なる協議を行なった上でその政令の改正等をやるのだ、かように承知をして差しつかえないでございましょうか。

○国務大臣(斎藤昇君) さようでございます。

○金丸富夫君 わかりました。

なお、私どもがさようなことをここに強く確認をお願いしたいと思うことは、結局この条文自体の、その他の関連事業ということとは、これは会社の定

款におきまして、こういうことは大體やらないのです。必ず具体的なものをあげておしやるのが普通なんでありまして。こういうことをやりますと、どうして、どうして、これに藉口してあらゆるものを、いわゆる法律をくぐって——悪い言葉でいえばそうなります——そういうことをやるので、これは非常に定款改正等においてもやましいのです。そういうものをこの法律で認めようというのでありますから、これを行なうについての国鉄も、あるいはまたこれを行なわしめんとする運輸大臣も、政府として十分に運輸行政全般にわたって考えられて、秩序を保ち、経営のよくなることを見通してやらなければいけないと思うのであります。簡単に言えば、立法院としてこれにタッチするのはこれだけじゃない。これはもうわれわれの見解では明らかに白紙委任状です。白紙委任状でもって、どうなと使ってもよろしいと。民間でも白紙委任状を出す場合もあります。しかしながら、それは非常に限られたときであり、すでに相当の協議が行なわれた後でなければ白紙委任状なんか、判を押すものは一人もあらぬのでありますから、これはその点において、くどいようでありますけれども、大臣のこの点の御所見とお覚悟を十分に伺ったわけでありまして、あるいは巷間には、よく、予算というものが出るじゃないか、予算チェックでいくんだというのを言います。しかしながら、政令が定められて、現実に予算が組まれる場合に、国鉄予算自身が、かように細目にわたってまでも国会の実際協賛を経なければならぬということ自体も私はおかしい

と思うのです。おかしいと思うが、かに現在のやり方として、もう少し、公共企業体となつてゐるなら、大きいところはつかんでも、小さいところはもうすべて国鉄経営にまかせるといふことでなければ、企業体にした価値はない。そういう意味では非常にいいと思いますが、予算自身は、現在予算に上がつてゐるからそれでいい安心だ、予算でチェックできるじゃないか、したがって法律じゃなくても、お前たちは立法院として関与できるんだ、こういう説が非常に言われますが、これは言うだけの話で、現在の状況で予算に盛つたもので、いかなる内閣が政権を取りましても、予算を修正して出すようなことは一ぺんもない。こういう点もありまして、その点については、やはりどうしても今の運輸大臣の、運営についての信念、あるいはまた方針というものが非常に大きいものになるかと考えます。この点については、ただいまお話ししましたので、ぜひそれを実行していただくことに、この政令で定めたものでそれを実行するといふものについては、その政令のほうを、あるいはまた実行にあたってはその業界と十分協議を行なった上で、政令を立案されるよう、こういう点をぜひひとつお願い申し上げたいと思ひます。かように考えます。

それからの問題につきまして、第一条項、従来はターミナルに対するものが三十四年でしたか、認可せられた。その前には営団の投資以外には認められていなかった。今回はこれを非常に強める。特に車両の直通運送をする事業が計画されて、次にある問題の、その他これに関連する事業という

ようなものを取り上げられておるわけでありまして、この車両の直通運輸というようになると、こういう事業についての投資ということとはたえば今回企図せられております臨海鉄道というふうなものとか、あるいはまた私設鉄道法、軌道法によって出ておりますこういうものでもやはりできないことはないというお考えでありますでしょうか。この点を明確にしたいと思ひます。

○政府委員(岡本悟君) 仰せのように、車両の直通運輸、この運送事業と、車両の直通運輸、この運送事業とを含むことに相なりますが、今回政令として取り上げます場合は、これを限定いたしまして臨海工業地帯における臨海鉄道というように明確にしたいと思ひます。

○金丸富夫君 しかし、それはただいまさしたりの問題であるわけですね。そうすると、今後、これはあるいは黒間になるかと存じます。あるいは私設鉄道その他についても、いろいろと今日相当に経営上困難を感じておるところがたゞさんでござっておりますね。そういうものに投資をするといふようなことに、これは国鉄とかなんとかいう問題でなくて、むしろ非常な要請が出てきやせぬかと思うのです。その場合には、やはりこの政令で定めればできるというのですか。そのほかの法律を私ごとくは存じておりませんが、その点はどうか。

○政府委員(岡本悟君) 今例示されました、たとえば地方鉄道が非常に経営上詰まってきた、これを救済するためには国鉄の投資が、かりに第三者によって要請されたような場合に、この政令を改正すればできるのかと、こういうことでございまして、観念的にはできるわけでございますが、しかしながら、地方鉄道に対する運輸行政といたしまして、そういうふうな場合を考へますときには、現在、地方鉄道軌道整備法というものがございまして、国民生活上どうしても地方鉄道の経営というものが存続していかねばならないという場合には、欠損につきまして国家において補助することができ、道が開かれておまして、現在でも二三その例があるわけでございますから、おそろくそういう場合に、投資によって救済するといふことはほとんど考えられない。かように存する次第でございます。

○委員長(村松久義君) 金丸君に申し上げますが、運輸大臣に対する質問を先に願ひたいと思ひます。

○金丸富夫君 もう一つ大きい問題でございまして、今回の投資でこの車両直通に関連して想起せられるのは、あるいはこれは妥当でないかもしれませんが、私早急の場合でありましたから、全部法律を調べておりません。あるいは、御明答いただければ存じますが、投資は、民間では必ずしも資金だけではないわけですね。したがって、この場合も現物出資というふうなことも起こり得る。そこで、現物出資を含むような場合に、国鉄の繰で経営係数が三百だ、四百だといふようなものがたくさんあるわけですね。こういう不採算線を現物出資して別の会社にするといふようなことが、この法令では可能ないように思うのだから、他の法律でそういうことはできないのだといふようなことがあれば、そ

れも指摘して御指示願いたいのだが、この点に対する御見解はどうですか。

○国務大臣(斎藤昇君) そういふことは全く考えておりませんし、また、そういう路線に対して投資をする民間のものもないだろうと、かように考えて、国鉄自身が赤字で経営のできないものを、民間が投資をするということはずから考えられないと思うわけであり

○金丸富夫君 大事なところをちょっと伺いたいです。これは運輸大臣にお伺いしたいのですが、本法律案で、国鉄に対して投資を広く求めるということ。これについては、国鉄の経営上

に一体何を与えようということなのでございましょうか。公共企業体として

のこの活動は、私が当初申し上げましたように非常に望むところであり、また、そういうことでなければならぬ。そのためには非常に法律及び予算上の羈絆というものがちよっと

大き過ぎるというところは、私先ほど述べたとおりであります。これでは投資をするだけでしょう。だから投資をするということによって、一体国鉄本

体の経営について、何を目的としてやるのかという問題、いわゆるシエアの問題ですね。言いかえれば、民間会社

でいえば、民間会社が他の会社に投資をしてやるということだと思ふ。これをやったらからといって、国鉄の赤字解消の線にはもちろんならない。投資自体の問題ですが、これは何を一体なさ

るのか。これはどういふことなんです

○国務大臣(斎藤昇君) 大体本来ならば国鉄自身の事業としてやってもいいものを、しかしそれを利用する者が特定の者であるとか、あるいは民間が投資してもよろしいというような場合に、別の会社を設けて、そうして国鉄

自身でやるならば、国鉄の資金がよけい要るわけでありまして、民間資金を導入をするというふうな考え方が一つの考え方でありまして、同時に、国鉄自

身の経営といひます。同時に、国鉄自身の指導権も持つて、そうして国鉄と事実上一体的運営のできるということ

を主眼としたしておるわけでありま

○金丸富夫君 大臣はよろしゅうござ

います。国鉄にお伺いしたいのであります

が、実はもう時間がありませんで、大体総括的にちよっと御意見を承りた

いうことだけでは、いわゆるこういう

広範囲に対する白紙委任状でありますから、非常に国民としてもやはり心配が残り、たゞいまあげておられます

の臨海鉄道というものが、差しあたり問題であると思ひますが、その

ことについて、おもに、まあ将来

といつて将来みな言えといふのも無理な話ですが、たとえは新幹線等がで

きるといふこの四十年、これはもう目前ともいえる、こういう場合において

国鉄がやりにならうとお考えになっておられます業種はどういふものであ

りましようか。あわせて二つ、お伺い

したい。

○説明員(磯崎敬君) 衆議院で私が申

し上げましたのは、御質問が十数業種にわたつて御質問がございまして、

で、一々お答えしたわけがございま

す。私のほうにいたしまして、たゞいまの、たとえば東海道の新幹線ができ

た場合には、新しい貨物輸送が行なわれま

すれば、新しい貨物輸送が行なわれま

すので、通運業者その他と一緒にな

まして、コンテナあるいは新しい輸送

方式のビギーバックと申しますか、あ

いいう輸送方式を考へるというふうな

ことが必要になりました場合には、そ

ういふことも必要かと思ひますし、ま

た、今のところというふうに、若干ニュ

アンスをつけて申し上げました、速記

録の中には、私が断り書きを申し上げ

たのでありまして、御質問の、仕事

の内容が非常に現実的なものから、非

常に架空的なもの多数にわたつており

ましたので、いろいろ答弁の内容が

違つておるわけがございまして。

○金丸富夫君 ところで一つお伺いし

ておきたいと思ひますことは、たと

えばたゞいまの東海道新幹線完成後に

おけるビギーバックあるいはコンテ

ナ・システムによる輸送一本にやりた

いというふうなことで、これをいろいろ

業者とともに新会社を作つて、これ

に国鉄が投資をしてやつていきたい、

こういうふうなお考えのように速記録

等で拝見をいたしておりますが、これ

はもちろん参加者もあるでありますが、

これが、コンテナ輸送あるいはビギ

バックにいたしまして、こういう輸

送といふものは、国鉄が投資をした会

社自体のみで新幹線の輸送を行なうの

だ、言いかえれば、他の会社が自分の

ほうでもこういうものを持つておる、

あるいはまたこれから作りたいとい

ふようなことで、さういふことにいた

したときには、もちろんこれは託送とし

て拒否することにはならないと思ひま

するが、コンテナ輸送一つというこ

とに制限せられますというところ、い

ろと設備の都合上、そういうものは

国鉄のコンテナ車両には乗らないとい

ふうなこともなるおそれがある

し、そこにおいて、結局その会社が事

実上独占になるといふようなことがな

いとも限らぬわけでありまして、国鉄

としてはさういふ輸送自体というもの

については、かりに国鉄投資のコンテ

ナ会社ができて、他のものもやはり

これを所有しておるといふ場合にお

いては、輸送上その他の委託関係、す

べてにおいては同様に公平に扱うとい

うことには間違ひないと思ひますが、

これはどうでございましょうか。この

点をお答えいただきたいと思います。

○説明員(磯崎敬君) 今度東海道の

新幹線の貨物輸送は、今のところ電車

車と申します新しい形式による電車

による貨車を考へております。したが

いまして、当然コンテナ輸送になるので

ございまして、今御質問の内容にござ

いました、たとえ物理的に積載ので

きるコンテナを持つていふ会社があれ

ば一般荷主でございまして、だれ

でございまして、これは鉄道営業

法の建前から申しまして、私どもとし

てはこれを拒絶する根拠は何もないと

考へております。

○金丸富夫君 もう一点だけ伺いま

す。いわゆる臨海鉄道に対して具体的

に京葉地区をお考えになつてい

るでございまして、やはり候補地として

も四、五カ所をお考えになつてい

るということでは、これは臨海

鉄道事業自体を投資会社にするとい

うことでは、あるいはまたその運営問

題になるわけでは、どうか、どちらで

しようか。新しい新線建設の關係で

品川―木更津線というのでござ

います、こういうものをお作りになる、

これは国鉄の財産になつておりますが、

今度行なうとする臨海鉄道というも

のは、鉄道自体が、すべての財産がこ

れに帰属し、運営も財産自体全部帰属

するといふお考えでございましょう

か、あるいはまた鉄道だけは国鉄がこ

れを敷設して、その運営については予

算に認められた二億圓に、さらに民間

の協力を得て会社をこしらえて、その

運営に当たるといふことなんでしょう

か、あるいはまた鉄道だけは国鉄がこ

れを敷設して、その運営については予

物ばかりじゃなしに、その地方の個人の貨物も扱うんですか。

○国務大臣(斎藤實) 個人の貨物もおそらく扱うことになるだろうと思います。特定の会社だけの貨物というのでは無いと思いますが、しかし大部分は、私は特定会社の貨物になると思います。

○大倉精一君 私はあの法案を読んで、千葉臨海鉄道に関する限りにおいて、二つの疑問を持つわけです。

一つは強制投資になりやしないかと思ふんですね。あすこに十一か十二あるんですけれども、この中で二社か三社のその当事者はいいやだといつても、そういうわけにはいかない。そうなるんでいいですね。ですから、これはある意味においては強制投資になるんです。

もう一つは、今度は、衆議院での答弁を見たわけでありまして、さうに、あすこへ工場がふえた場合どう扱うか、これもやはり強制投資になるでしょう、そういう点はどうなりますか。

○政府委員(岡本悟君) 強制投資になりやしないかというお話でございますが、大体工場を建設いたします場合には、やはり原料の搬入をどういうふうにするか、あるいは製品の輸送をどうするかというところは、当然工業立地する場合考えなければならぬところであるかと存じます。つまり輸送をどうするかというところは、当然考慮のうちに入っていると考えております。そこで、その場合に、たとえば製品輸送、つまり陸上輸送の場合について考えますというところ、あるいはトラックが有利であるとか、あるいは鉄道が有利である

とか、いろいろ問題はあると思ひますが、しかし京葉工業地帯に関する限りは、現在すでに御承知のように、あすこに操業開始しております富士電機のごときは、臨海鉄道がございませんで、やむを得ずして、トラックによつておりますけれども、これはトン

当たり鉄道輸送の場合と比較いたしますと、四倍近くはかかっているとわれわれ計算しております。したがって、やはり臨海鉄道を敷設して、そうしてこれによる輸送のほうが経済的であるというところは当然予想されます。したがって、これは決して間違ったことではないと思ひます。したがって、決してこれは強制投資にならないというふうに考えております。

それからこの地方鉄道というものは、でき上がった後にさらに埋立地の造成が進みまして、そこへまた工場がふえた場合にどうかという点がございしますが、やはり当然臨海鉄道というものは、そういった方面へ延ばしていく必要があると思ひますが、その場合に、またあらためて新しくできた工場群から追加投資を仰ぐということは、これは合理的であらう、かように考えております。

○大倉精一君 今の御説明は、一方面的な断定というように解せると私は思ふ。採算々々とおっしゃるけれども、これはもう国鉄で敷いてもえらば、それを利用するのであつて国鉄に敷いてもらうにこしたことはない、それからその事業を、まあ赤字のところは、やるはずはないのだという運輸大臣のお言葉でございましてけれども、赤字になるか黒字になるかわからぬところもあるのだ、そういう危険負担を共同で

やるのはいいやだと、こういうこともあるかもしれない。それでも共同で使わしてもらふとなると、これはやはり投資せざるを得ないでしよう。ですから、そういう採算関係は別にして、形として投資を要するものというところは、事実なんです。そういう点について、きょうは時間がありませんから、次回に続けてお伺いしますけれども、きょうはその点時間がなくて、もつと本質的なものを次にお伺いしてみたいと思ひます。この機会に、やはりわれわれお互に政府におきまして、日本国有鉄道のあり方にやはりメスを加える、何といひますか、チャンスじゃないかという工合に考えますが、これはこの次の委員会ではいろいろお伺いしたいと思ひます。

○相澤重明君 今回の日本国有鉄道法の一部を改正する法律案の質疑に入るわけなんです、そこで運輸大臣の提案理由の説明は、まことにものともな説明だと思ひますね、文章からいけば、そこでこれだけでは、やはり国鉄の実態というものが率直にいつてなかなかよくわからぬ、そこで私は今回の法律改正にあつて、先ほども午前中に金丸委員から質疑がなされたように、日本国有鉄道が公共企業体として発足して以来、帝都高速交通営団法あるいは投資条項の追加について、幾つかの問題を提起しておると思ふので

すよ。そこで法律に基いて、私のちょっと聞いておきたいことは、第五条ですね、第五条の「日本国有鉄道の資本金は、別に法律で定めるところにより、昭和二十四年五月三十一日における国有鉄道事業特別会計の資産の価額に相当する額とし、政府が、全額出資するものとする。」として「政府は、必要がある」と認めるときは、予算に定める金額の範囲内において、日本国有鉄道に追加して出資することができ、この場合において、日本国有鉄道は、その出資額により資本金を増加するものとする。」というまあ法律になつておる。したがつて、大倉委員も指摘をされておりました、運輸大臣として公共企業体になったこの昭和二十四年のときの資産の価額、これをいま一度ひとつ御説明いただきたい。

○政府委員(岡本悟君) 公共企業体移行の際に決定されました資本金額は、八十九億円となつております。

○相澤重明君 そこでその後第五条二項にいう政府が必要と認めるときは追加して出資することができ、こうなつておる。このことはあつたのか、あつたとなれば、幾らになつておるのか、年次別に……

○政府委員(岡本悟君) その後は、ただ一度あつただけでございます、昭和二十五年の五月に、四十億円政府出資が加わつております。で、現在は合算額でございます。

○相澤重明君 そうしますと、二十四年の公共企業体移行時が八十九億、それに二十五年度の五月が四十億、現在が百二十九億、政府出資が。そう理解をしてよろしいですか。

○政府委員(岡本悟君) そうでございます。

当する額とし、政府が、全額出資するものとする。2として「政府は、必要がある」と認めるときは、予算に定める金額の範囲内において、日本国有鉄道に追加して出資することができ、この場合において、日本国有鉄道は、その出資額により資本金を増加するものとする。」というまあ法律になつておる。したがつて、大倉委員も指摘をされておりました、運輸大臣として公共企業体になったこの昭和二十四年のときの資産の価額、これをいま一度ひとつ御説明いただきたい。

○政府委員(岡本悟君) 公共企業体移行の際に決定されました資本金額は、八十九億円となつております。

○相澤重明君 そこでその後第五条二項にいう政府が必要と認めるときは追加して出資することができ、こうなつておる。このことはあつたのか、あつたとなれば、幾らになつておるのか、年次別に……

○政府委員(岡本悟君) その後は、ただ一度あつただけでございます、昭和二十五年の五月に、四十億円政府出資が加わつております。で、現在は合算額でございます。

○相澤重明君 そうしますと、二十四年の公共企業体移行時が八十九億、それに二十五年度の五月が四十億、現在が百二十九億、政府出資が。そう理解をしてよろしいですか。

○政府委員(岡本悟君) そうでございます。

○相澤重明君 次に、いわゆるこの資産の価額に対する評価の問題であります、国有鉄道事業特別会計の資産の価額に対して、いわゆる再評価をされ

ておると思ふ。その再評価された額は幾らか。

○政府委員(岡本悟君) たしかはつきりした数字を記憶しておりませんが、二兆四千億であつたのではないかと、思つておりますが、もう一回調べて、後刻御返事申し上げます。

○相澤重明君 今の監督局長のあとで報告するということだが、再評価の年次ね、これは二回ですか、してゐると思ふので、それを明らかにできるようにして報告してもらいたい。

その次に、昭和二十四年に、いわゆる帝都高速交通営団法、部外に投資をするということになつたわけでありますが、この帝都高速交通営団の投資は幾らか。

○政府委員(岡本悟君) 昭和三十六年末で八十億でございます。これは再評価も済んでおります。

○相澤重明君 昭和三十六年末再評価額八十億、これに対して全体の高速交通営団の資金は幾らになつておるか。

○政府委員(岡本悟君) 百二十一億円でございす。

○相澤重明君 次に、昭和三十四年の法律改正に伴うもの、輸送施設、こういうことで広島バス・センターに対する出資、幾ら。

○政府委員(岡本悟君) 最近の期末におきます出資額は二千五百万円でございます。会社の資本金全体は一億円でございす。

○相澤重明君 そこで、現在まで投資を部外に行なつたのが、以上の二つだけということになると思ふのですが、そのとおりですか。

て、しかも衆議院の質疑の中で言われたように民衆を圧迫しない、こういう前提に立つと言って、あなたが言われても、法律事項に何もなければ、これは政令で、いつでもそれはやることのできる、こういうように私は理解するのはごく当然だと思う。なぜ政令でやられるのか、法律で事項を明らかにすることを何でしなかったのか、法律ではないのですか。

○政府委員(岡本悟君) 仰せのように法律で書くことも、あるいは可能かと存じます。ただ日本国有鉄道法は、御承知のように国有鉄道に関する組織運営についての基本法でございます。したがって、どういふものに投資できるかという点については、やはり理念的にはきりうたうことが必要でございまして、その法律で基本的な理念を宣明した範囲内において、具体的に投資し得る事業を政令で定めるといふことが、立法技術的にもきわめて自然である、かように考えるわけでございます。つまりたとえ唐突としまして、第六条で、日本国有鉄道は、業務上の必要により、運輸大臣の認可を受けて、予算の定めるところにより、バス・ターミナル事業、臨海鉄道に投資することができ、こうなりますと、一体、それはどういふ思想から、そういう投資対象を具体的に定める意味合いが出てきたのか、はつきりしない、こういうこともございまして、普通の立法例に従ひまして、基本理念をまづ明らかにして、その範囲内で具体的には政令で定めるといふのが、ごく自然であろう、こういうことから、かようなきめ方をいたしたわけでござい

○相澤重明君 これは私は、今のこの日本国有鉄道法の各条項を見ればわかるように、やはり国の出資のものでありますから、したがって、この業務については、きわめて明確に法文上は規定されていると思う。したがって、それを改正をしなければならぬという提案が今行なわれている、現在までのこの日本国有鉄道法では足りないから、こういうふうに改正をしたいというのがあるの、説明である。だから、それを法律事項に入れないで、政令で範囲を定めるなどというふうな法律の精神から言ってもよくない。あなたは理念的だというのが、私はきわめて現実的にこの法体系から言っても、たとえば第一条の性格、目的ですね、第二条のいわゆる法人格、第三条の業務、こういうふうな各条項を取り上げていっても、たとえば第九條の、日本国有鉄道に理事を置くが、その理事は、どういふ仕事をやるのか、こういう具体的なものであらわしておる。この条文にあらわれておるのに、今度の法律改正で、このやろうとする事業については政令で定めるといふことは、これは本末転倒だと思う。法体系にあらぬ。

こう理解をするものでありますが、今のようないふ説明だけでは、これはちょっと法律になぜできなかったのか、政令でなければ絶対いけないという理由がどこにあるのか、これは、この法律の作り方について、私はやはり疑問を持つわけです。だから局長が、理念的に私はこのほうがいいと思

ば、そこに具体的に、こういうことをやりなさい、こういうことについて、ここがやるのですという条文が定められておるのに、今度の投資事項だけは一応きめても、その事業の範囲というものは政令で定めると言ったら、まさに私は立法院に対して逆立ちをしていると思う。こういう点で局長は、そう思うというのだから、思うならば、それがいいから、しかし思うだけでは、私は立法院としては、それではいいというわけにいかないと思う。そこで、その立法院のそういう考え方が、一体どのように反映されるかということ

を、やはり法制上聞く必要があると思う。そこで室長は、すみやかに次回までに法制上どうなるかという点を法制局とよく相談をして、委員長のところまで答弁できるようにしておいてもらいたい、私はこのことがないと、これはこういう抽象的なものでは、かえって誤解を生む、法律の条文に私はふさわしくない、法律に条文を作らないで、政令で単にきめるというふうなことは、私は法律改正の趣旨に即応しないというふうに思うので、私はやはり法律として明らかにすべきだ、こう思う。しかしこれは論争点が違うわけだね。私は立法院として法律に入れるべきだという、しかし局長は理念的に政令でいいのだという、ここに立法院の議員の考えと、いわゆる監督官庁の局長の考えとが出てくるわけだ、だから政府の考えはわかった、わかったけれども、私も立法院としては、やはりこの法律というものは明らかにしておかなければならぬ、さもないと、私は商工会議所ですか、東京の商工会議所の皆さんが、いつですか、昭和三十

十七年の二月九日に決議をされた、その意味合いというものは理解をされないと私は思う。ですから、一つ局長と議論したって仕方がないので、運輸大臣にひとつ聞いておきたいのだが、この昭和三十一年二月九日に、東京の商工会議所が国鉄法の一部改正に関する法律案についての要望と、こういうことがあなたのところへもいつておると思うのです。

そのことについてあなたは、どういふふうに一体説明をして、それで業界の要望というものを、心配ないよと、私どもは、国会において、政府としては責任をもって、そういう将来にわたって心配をすることはありませぬ、こういう保証を与えることができませんか。そのことをひとつ、あなたに聞いておきたいと思う。

○國務大臣(斎藤昇君) 東京商工会議所の要望も、もともとと存じますが、実際問題といたしまして、法律自身相当しぼってございまして、その中からさらに政令でしぼろうというわけでは、政令でしぼるから、私は、精神におきましては、商工会議所の考えておられる点と相違はないと思っております。

治家ですからね、運輸大臣をかわるものとあると思うのです。したがって、時の大臣によつては、政令で定めるのですから、ね、そうでしょう、今提案されていることは、事業の範囲は政令で定める、こうなっております。そうすると、運輸大臣が、今のお考えで立法院において御説明になる、なるほどそのとおりであろう、私もそう思います、私もそう思うが、法律というものは、これは文章に残らなければ法律は効力がない。したがって、その政令というものは変えることができる。したがって業界の人たちの心配をされるというの、私はそこにあると思う。そのことを午前中、金丸委員も質問をされたと思ふ。

そこで、やはり立法院の立場からいけば、そういう国の繁栄に伴う問題、特に運送事業の問題について議論をするのでありますから、将来にわたって、やっぱり心配のないことを立法院としてはきめてやる、これが私は当然なケースだと思ふのです。そういう意味からいくと、先ほどのあなたの、私はそれが心配のないようにするし、また業界がいやだというものをやるようなことはしないとおっしゃっても、政令で定めるといふ場合には、私はそれは可能である。いやだと言ったところで、国の国策上、あるいは鉄道を運輸省が考えた場合に、これをやりなさいと、こういうふうな考えた場合には、これは政令で定めることは可能である。政令を出すのは、別にほかの人が出すわけじゃない。運輸大臣である。こういうことになってくると、私はやはり、業界の人たちが将来にわたっての保証というものは、やっぱり何と

いって基本は法律だと思ふ。こう思うのはごく当然であるし、私どもも、心配のないように、そういうふうにしておいてやったほうがいいのじゃないか。こういう点について、いまいし再検討をされるという事は時間的に許されないでしょうが、次回の少なくともこの法律改正の際には、そういう基本的な構想というものを持つべきだと私考えるのですが、運輸大臣は、そういうお考えはないですか。

○国務大臣(斎藤昇君) 御心配のないように法律を作りたいと私たちも願ひたしたのでございますが、なかなか立法技術上むずかしい点もございまして、まあこんな法律になつたわけでございますが、しかしながら、法律にしましては政令にしまして、一度できてしまえば、自動的に働いていくとおっしゃることは、そのとおりだと存じますけれども、しかし、あのよく問題になります取り締まり法とか何とかいうのは違ひまして、これは、たとえ政令で範圍をきめて運輸大臣が認可をいたしました場合に事業として発足をしていくわけでありまして、少なくとも国会、また少なくとも当委員会の問題になるような事業を認可をするという事は、私は實際問題としてできないだろうと、かように考えます。もし御満足のないような政令が出ましたら、法律の御改正も皆さんでやっていたわけでもございまして、取り締まり法のごときは、それは取り締まりの任に当たる者が、どう利用するかもわからぬという御心配はございまいしょうが、私は、こういった法律については少なくとも、この委員会あるいは国会において問題になるよう

なそういう例は、これは運輸大臣がどうかかりましても、政府がどうかかりましても、私はできないのじゃないだろうか、かようにまあ考へてゐるわけでございます。

○相澤重明君 まあ運輸大臣のお考えなり、お答えはしごく当然なお話だと思ふのです。私も今のあなたの立場では、これはそういうふうな受け取れると思ふのです。しかし、まあここに経過の中にあるように、たとえば昭和十八年の日本国有鉄道法の改正のときに、鉄道会館の問題がやはり出されたときに、これは衆議院の審議の段階で削除されたということになっておりますね。だから、あなたのおっしゃる通りに、なるほどそういうふうな期待をするわけだと、——期待を、期待をするというのには、法律事項でないですから、それは政令でできる。政令でできるのは、時の運輸省、運輸省がそういうふうにする。国鉄もそういうふうにする。考えるということであつて、やはり世論そのものから考えた場合にですよ、このいわゆる昭和二十八年に日本国有鉄道法の改正をする、この業務の運営に必要な事業に投資することができるといふときの鉄道会館の問題があつたわけですね。そういうことからいふと、私は必ずしも政令でできるということになると、そういうやはり心配をされはしないか。こういう点が実はあるから、運輸大臣にお尋ねしたわけですね。しかしあなたの言う、あなたの在任中は、もちろん私はないと思ふ。ないと思ふし、そう信じたい。

そこで、この法律というものは基本であるだけに、できるだけそういう誤解を招いたり、あるいは心配をさせた

りということのないようにしておくというのが、私も立法府の仕事だと、こう思うわけです。そういう点で先ほど立法技術上の問題が出たから、私は一度法制局の意見を聞かしてもらいたい、こういうことを室長に言ひ、また委員長にも、それをひとつ聞いておいてもらいたい、こういうふうな申し上げたのでありますが、これはまあ今の場合、そんなことを長く議論しても仕方ないと思ひますから次に進みたいと思ひますが、私はこれは、やはり相当立法府における問題として残るのではないかとこのように思ふわけです。

そこで、次にお尋ねをしておきたいのは、この国鉄がみずから営む事業、これは実は一方においては、こういう部外に投資をするというのを限定とては言ひながらも、現在までの二カ所をさらに三カ所なり四カ所なり、あるいは将来は、政令でもっとふえるかも知れぬ、こういう中に、国鉄の自己経営といふものは、法律ではたくさん書いてあるけれども、実際には、それがだんだんだんだん、経営合理化といふ名にうまいこと対してですね、私はたとえばですよ、たとえば工場閉鎖等を国鉄が行なつておるといふことからいふと、一体、この日本国有鉄道法は、やはり第三条の業務の内容なり、あるいは第九条の理事会のいわゆる管理運営についてこの問題なりといふものをきちと定められておりながら、実は、それがだんだんなくなつていく、こういうことは、一体どういふことなのか。ですから、もっと、これをさくばらんに言えば、法律では、こ

うふうに先ほども局長が読んだように、第三条に、一は「鉄道事業及びその附帯事業の経営」、二は「鉄道事業に關連する連絡船事業及びその附帯事業の経営」、三は「鉄道事業に關連する自動車運送事業及びその附帯事業の経営」、四は「前三号に掲げる業務を行うに必要の採炭、発電及び電氣通信」、五は「前各号に掲げる業務の外第一条の目的を達成するために必要な業務」で、二が日本国有鉄道は、その業務の円滑な遂行に妨げのない限り、一般の委託により、陸運に關する機械、器具その他の物品の製造、修繕、検査若しくは調達、工事の施行、業務の管理又は技術上の試験研究を行うことができる。こう、非常に、決して抽象論でなくて、具体的にその事業の内容が明示されていまして、その明示されておる事業を、一方においては国鉄自身が狭めていっておる。しかも今日はこの投資事項を、日本国有鉄道法の改正を行なつて、さらに範圍を広げていこうと、こういうところの考え方というものはどこから出るのか、これは私ども幾分でもこの道で飯を食つた者としては、やはり相当問題点だと思ふんです。

こういう点について運輸大臣は、どのようにお考えになつてゐるのか。

○国務大臣(斎藤昇君) おっしゃいますように、この第三条では、国鉄は相當広い事業をやること——読みよるによりましては、相當広く事業をやることのできるようにもなつております。しかしながら、これを實際に運営して参ります精神は、やはりできるだけ民間の事業は圧迫をしないように、そしてまた、国鉄自身が合理的に

経営のできるように、今まで国鉄が經營して参りました仕事も、これは民間でやったほうが合理的だというようになつて参れば、それは民間事業へ移していくということもあり得るわけでございます。いろいろ經濟の変遷等に伴つて、この事業の内容といふものは、これは国鉄の健全な事業の經營、また、民業を圧迫しないという考え方に立つて参りますと、今までやっておつた仕事の中でそれを減らしていくといふものもあると存じます。同時に、国鉄本来の使命を全うするためにも、他に投資をやつたほうがいいというものも、今御審議をいただいておりますように、臨海鉄道のごときのもので、民間資金も導入できる、そういうものには国鉄の投資をして、国鉄と一体運営をやっていくことも一つの方法であり、これはやはり私は經濟の変遷その他に伴つて事業の内容、投資の範圍といふものが変わっていくと考へます。

しかし、貫いておりますのは、やはり国鉄は公共事業であつて、そうして民業を圧迫してはならぬということ、また、經營はできるだけ合理的でなければならぬという、この二つで私は貫いておると思ひますし、また、貫いていかなきゃならぬと、こう考へてゐるわけでありまして。

○加賀山之雄君 ちょっと関連。私は、こういうふうな改正案を理解するんですが、大臣の教えを受けたと思ふんですが、まあ、国鉄については公共性も言われておりますが、一方において企業性というものが非常に強くこのごろ要求されておる。これが先ほど大倉委員なんかが、これは公共企業体の

ところが、先ほどのお話の出ている公共性、そのために、まあ国鉄の本来の運送業務ということよりも、そっちのほうへ血道を上げるといふことは、当然やってはならないし、また、それが民間企業に対して非常な圧迫になる。むしろ国鉄でやらなくても、民間企業にやらしたほうがいいというようなものであるならば、そこへ何も国鉄が手を出したり、投資をする必要はない。だから、その面の制約をこの法律ではっきりとうたっておればいい、というところに私は思うのです。さっきも相澤委員から、いわゆる具体的に並べたらどうか、政令はいかぬ、こういうお話が出た。私は、そういう見地からも、この

○国務大臣(齋藤昇君) 加賀山さんのおっしゃいますとおり、かつては国鉄総裁として運営してこられたわけですが、私も全くそのとおりだと考えております。今後国鉄当局も、今おっしゃいましたような範囲を離脱することはなからうと存じますが、監督の責任にある運輸省といたしましては、全くそのとおりに考えているわけでもあります。第三条に書いてあります事柄も、これを相当広げてやっているわけ、この条文の中に該当するけれども、今おっしゃった精神からいうと、逸脱するというような運営の仕方ができるわけでもあります。したがって、この一部改正におきましては、政令に書かないで、法律に列挙をいたしまして、その列挙の範囲内において、今の精神を失えば、やはり同じことが起こるわけでございますので、私はこれは、国鉄全体に通じます精神といたしまして、今加賀山さんのおっしゃいますとおり、企業性と公共性の両方持つておりますが、しかしその企業性というのも、これは企業の合理性ということとであって、営利追求のために金もうけるためには、どんなことでもやっていたいという性質のものではない。その点は、強く制約されるべきものだ、こう考えます。

○相澤重明君 加賀山さんの意見は、それはそれとしていいと思う。今、大臣が答弁されたそれは、今のあなたの説明は、それでいいと思います。

ところが、法律にするか政令にするかということについては、今言った、私は立法院としての立場から、やはり将来にわたって誤解を招いたり、あるいはそういうことによって民間業務と

いうものを圧迫する、そういうような心配をされない、こういう立法府としての立場を明らかにするという説をとっておるのですが、しかしこれは両者の意見は違いますから、それはそれでいいと思います。あとでまたお互いに研究してみたいと思います。

それはそれとして、先ほど金丸委員からお話のあったように、民間としては、商工会議所の要望については、いろいろな点を心配して述べているわけでありまして、政府としては、そういう民業を圧迫をしない、こういうことは、これははっきりしていると思います。それでなかったら政治はできません。政治だから。それははっきりしているものだが、その圧迫をするとかしないとかいう認定の仕方は、時の情勢であります。そういうことで、その時が来なければわからない。圧迫したとかしないとか、そういうことで、そういう心配をなくするため、この要望書にもあるような民間のいわゆる業者のほうの諸君と話し合いをする場を作る。たとえば運輸省に運輸審議会があるように、あるいは交通問題に交通審議会があるように、そういうような協議とか審議とかする、とにかく運輸大臣が、なるほどこれはいいことだ、あなたもひとりやるよりはは大勢の知恵を借りてやる、と言っちゃ言葉があるけれども、あなたは知恵があるから、と言っちゃ言葉があるけれども、とにかくなるべく多くの意見を入れることによって政治を円満に行なう、こういう政府の立場になろうと思います。そういうことを協議会なり、あるいは審議会というようなもの

を設けるという、そういう考え方はあるのですかないのですか。

○国務大臣(斎藤昇君) 私に政令を作つて、そうしてその政令の中で運輸大臣が認可をする際には、特定の審議會を設けてそれに諮問をするという考え方は今いたしております。それはほだなくさんある問題ではございませんし、實際問題として問題がありそうならば、商工場合には、それは場合によれば、商工會議所の意見を聞くこともありましようし、事實上あるいはこの委員会の皆さんの意見を伺うこともありましようが、今申しますような考えで参りますなら、あるいはそんなことをしなくても、御心配をかけることはなからう、こう考えております。

○相澤重明君 人は信頼をすれば、別に何ら危惧はいらないんです。しかし人というものは、あくまでもそのときの立場々々によつて、やはり感情も動くし、あるいは経済の情勢の推移によつては、これはまた考えが変わつてくることはいない事実です。

そこでそういうことを国営、国が行ない、あるいは公共企業体と云う、いわゆる公共性を持った立場でいく場合と、民間の場合には、とにかく激しい競争の社会の中にあるのですから、その民業が圧迫されるということについては、やはりどんな立場にあろうとも、みんな心配だろうと私は思います。それでなければ、今の資本主義の中では生きて行かれない。競争の社会でありますから、やはりだれでも、そういう心配を取り除いてもらわないことには、これは私はできないと思う。

それでは、あなたは今、まあきわめて限定をされる範囲で行なうのだし、また

政令でそれをきめるときにも、そういう心配のないようなことでやると、こうおっしゃるが、私はまあそういうところの人間を信頼するという立場においては変わりはありません、これは。あなたを、斎藤運輸大臣を信頼するということにおいては変わりはない。変わりはないが、法律なり政令できめるという問題については、これはやっぱりそういうお互いの意見のあるところだと私は思う。

そこで、今、これからこの法律改正をしてやろうとするというのは、具体的にお考えになっているのは、どういうことなんでしょうか。どれとどれ……。

○国務大臣(斎藤昇君) 先ほどからも申し上げておきますように、京葉の臨海工業鉄道、それを考えておるだけでございます。

○相澤重明君 そうすると、京葉工業地帯の臨海交通についての当初——今差しあたり考えておるといふことになると、先ほどの加賀山さんのお話ではないけれども、国鉄自体が、これに関連をする事業として自分でもやりたいんだけれども、自分だけではできない、しかし地元が要求がたぐさんある、ぜひやってほしい、国鉄にやってほしい、しかし、国鉄だけではできない、そういう場合には、今の条項が生じるわけですね。

だから、たとえばこの調査をしてもらった資料にもあるとおりに、たとえば四日市の工業地帯とか、あるいは堺、あるいは名古屋とか、もっと東京に近い品川とか大井、川崎——私の神奈川県では川崎あたりですね。こういうような所では、きわめてもうその要望はたくさんあるわけです。だから、も

しその要望を、今言うように、当面はこの法律改正のときには、京葉工業地帯だけを考慮しておきますと、こうおっしゃられても、強い要望があれば、それは政令なんだから、出せるのじゃない。追加をするということができる、こういうふうな理解をしてよろしいですね、いかがでしょう。

○国務大臣(斎藤昇君) 同様な事柄があるいは四日市、あるいは大阪、今おっしゃいました横浜近辺というところにあつて、地方からの要望であれば、私はやはり考えてみていい問題だと考えております。

○相澤重明君 そうしますというのと、たとえばそこに作る——地元の要望、それから国鉄も今の輸送力増強からいって、どうしてもほしいと、こういうことになれば、これはまあできるわけでしょう。

そこで、できるが、それはいわゆる今度は逆を言えば、先ほど大倉委員が言ったように、政府としては、ここにどうしても必要なんだ、こうお考えになって、そうして業界の人たちに、どうだろうと相談される、業界も賛成をする人もあるでしょう、中には、しかし中には、どうもうちでやりたいのだから、うちでこれはいまま少し資金面がなくて、政府にむしろ金融の措置の応援を願って、そうして独自の立場でやりたい、こういうふうな思っている、政府がそういうふうな計画をされて、そういう話をされる、こうなると泣き泣き、まあ仕方がない、こういう私は形になることはないのか。私はないとは断言できないと思うのです。公共性、企業性——企業性ということ強く持つてくれば、私は、そういう

ことはあり得ると思う。そういう点はどうなんですか、大臣。

○国務大臣(斎藤昇君) ちょっとただいまのおっしゃること、私、のみ込めないのですが、もう一度。

○相澤重明君 ですから、私の申し上げておるのは、政令できめるのだから、地元の要望があればできる。地元の要望といつても政府、国鉄がやろうとしなければ、これはもちろんできないけれども、地元の要望があつて国鉄もやりたい、こういうことであれば、これはできる。これは今までの答弁なり考え方でも明らかになったですね。ところが、今度は逆に業界の中でもやりたいという人も中にはある。一緒にやりたいという人も中にはある。しかし中には、いやおれたちだけでやりたいという者もある。資本主義の社会ですから、できるだけ自分ではやりたくない、できるだけ自分ではやりたくないというの、私は民間の人たちの当然の考えだと思う。ところが国鉄なら国鉄の公共性をうたうか、企業性をうたうかは別として、とにかく企業発展のために、これはひとつ国鉄でやりたいのだけれども、国鉄でできないから、ひとつ民間の者もはいれよ、こういう話かけをしたときに、おれは自分たちだけでやりたいのだけれども、中に国鉄と賛成する者もあるから、いやなんだが仕方がない、こういうときには、これは泣く泣く、それじゃ仕方がない、それじゃひとつやろうか、こういうこともあり得るのではないか。それがないとは私は断言できないだろうと思う。これは実は反論なんですがね。そういうことをひとつお尋ねしておるのです。どうですか。

○国務大臣(斎藤昇君) 国鉄も当然やるべきところでもあり、やりたい。しかしごく関係者の中で、一部の人は、おれだけにやらしてくれぬかというふうな場合、これはやはり政治問題でありますから、私は大多数の人たちの希望するところをくみとってやるのが政治じゃないかと思ひます。

○相澤重明君 まあ仮定の話になってしまえば、その程度のことだろうね、それは。

○金丸富夫君 今の例で、非常に今、現に問題になっておる倉庫の問題が——今の、倉庫を予想してお話になっておるかも知れぬのですが、それはわかりませんが、倉庫の問題等において、私もだいたい倉庫業界等が反対をしておるといふことを新聞でも聞いておるし、あの問題のごときの措置が非常にむづかしい問題じゃないかと思うんですね。

結局、本来国鉄が今御計画になっておる、たとえば大阪構内における倉庫というふうな問題になりましたときには、大阪の鉄道用地内に作るというふうなことになるれば、これはなかなか鉄道の投資をするか何かしなければできない、おそろくうんと言わないというふうなことになるでしょう。したがって国鉄とその他の投資家を探してやるというふうなことになる、これは私は、たとえばホームの上を倉庫にして二階三階を使うというふうなことになる場合には、これはほんとうにやむを得ぬかと思ひますけれども、一般の倉庫においては、おそろく各地民間、これは横浜でもどこでも同じこと、鉄道用地なんかを貸す、あるいは譲渡するということになるならば、そう

いう国の投資を待たずして、だれでもやるということになるだろうと思ひます。おそろくその点が、今倉庫との関連の問題についての当投資条項を適用する点において非常な問題になっておる原因じゃないかと思ひます。私は鉄道自体が、構内において倉庫が近接しておるといふことは、非常に大事なことだと思ひます。だが、それはむしろ国鉄自身がやることにおいたならば、非常に私は効果の多いことがある。

現に最近の輸送関係で、非常に作業上も困り、また非常に数量の増加によって駅構内の施設が非常に狭隘になりつつあるというふうな際に、これを日に五万トンなら五万トンを扱うというふうな駅であつて、これをふやそうというふうな場合には、引き取りを早くしなければならぬという問題だらうと思ひます。その引き取りを早くするということについて、引き取りをしないために駅構内が非常に困つておるといふ状況は、国鉄においても十分におわかりだと思ひます。

そういうものを、すぐに約款を改正して、輸送約款を改正して、何時間以内に引き取らない場合には、倉庫に、これを倉庫取りをするというふうなことを約款にして、そうして、輸送自体というものを広げる、そうして駅の到着に對する引き取りを促進するというふうなことになるれば、これは非常に今の施設が、少なくとも倍に使えらる、そのための倉庫であるならば、これはまあ非常に私はけっこうな事態、作業能力、扱い能力というものが拡充でき、国鉄の輸送全体について非常な影響があると思ひます。

そういうことでは今度はないのかも

しれません。こういうものは、たとえば東京、大阪、大都市における軽量品であるとか、特にまあ薪炭、こういうようなものは、もう駅構内に着いたら、その置き場を、実は倉庫がわりにしておる。したがって、引き取れといつても、なかなか引き取らぬ。そうして売買契約がきまつてから引き取るというのが、ほとんど慣習のようになっている。こういうものが倉庫に入るかどうかという問題は、採算の面において、これは非常に困るでありましょうし、結局、そういうことであればいいと思うのですけれども、そうでなければ、そういうものの以外のもので倉庫が足りないという場合にはおそれく現在の国鉄の用地を、一歩譲って民間に開放するというようなことがあれば、たいへんな金を投資せぬでも、りっぱに民間はやっていける、また共同でもいいし、個人でもいいし、何ほでも実はできるのではないかと、何ほうな感じがいたすわけで、今の御質問が、ちょうどそういうところに適切に当たっているような気がするのです。が、こういう点について、しからばこの問題を解決するというような場合には、やはりこれは業界とよく打ち合わせをし、また協議をするという段階を、これは必ず運輸省としてはとっていただいて、ある投資家と、国鉄の投資された新公社だけに許されるというようなことになる、結局それが一般業界の、個々の業者に対しての非常な不安になるということじゃないかと思ふのです。

で、先ほど私が質問申し上げたときに、大臣から明らかに御返答がありましたように、やはりこの仕事は、政令

自体というものを法律にするか、これは法律にすれば、これにこしたことはないと思ひますけれども、簡単なものであれば、政令というもので、決して考えられないことではないので、それは私としてはいいと思ひますが、さらにその実際の問題として、業界など協議して、そうしてやっていくという措置は、ぜひとっていただきたいと思うのですが、これは国鉄の御意見はどうでしょう。

○説明員(磯崎重君) 倉庫問題は、正規な運輸省のお話になっておりませんので、私から、ただいまの御意見に対して御返事申し上げますが、現在東京、大阪等で非常に都市交通の問題が問題になっております。例を東京都にとりますと、東京に発着いたす貨物の中で、全然物理的に倉庫に適当しない貨物が約四〇％。それから物理的に倉庫に入り得る貨物が約六〇％、その六〇％の中の三〇％のものは実際倉庫を必要としない。すなわち問屋の店にすぐいくとか、そういう性格のものでございますが、残りの三〇％は何らかの形で一時——数日間、あるいは数カ月間屋根の下へ留置しなければならぬ貨物がその残りの三〇％です。

ところが、残りの三〇％に対してまして、現在東京都内におきまます倉庫の収容能力と申しますのは約一二、三％しかございせん。しかもその中に約二％のものは荷主に配達されないで、東京へ着きまして倉庫へ入って、また倉庫からそのまま転送されるという貨物が約二％ございまして、これらは、全く都市交通を阻害しているというだけのものございまして、私どもといたしま

しては、先ほど金丸先生もおっしゃいましたとおり、ぜひ駅頭に倉庫が必要であるということをお願いして参つたわけでございまして、倉庫業界とされましても、駅頭に倉庫が必要であるというところは認めるにやぶさかでないという。しからばということで、実は金丸先生のおっしゃったとおり、もし国鉄で直営したらということをお願いしたものが、これはとんでもない、直営なんかもつてのほかだという強い業界の御意見、すなわち国鉄が直営することはもちろんいかに、これは民業圧迫だ、さらに国鉄と共同でやることもおれのほうはいやだ、とにかく国鉄の土地を倉庫業者に貸してくれれば、おれたちがそこへ行ってやる、こういうふうな話であつて、ついに今日まで話がまとまっておりないわけでございまして、われわれをいたしましては、あらゆる努力をいたしまして、駅頭倉庫の必要性並びに駅頭倉庫がもしできた場合には、それはあくまでも、鉄道輸送と一貫して運営されなければ困る。ちやうど昨年来非常に船込みの問題が問題になりまして、結局、港務における港務荷役能力、あるいは埠頭倉庫の能力が、結局外国船の輸送力まで制限したあの事態を思い起こしますときに、われわれをいたしましては、必ずや都市交通の問題が、鉄道貨物輸送力を左右する事態が必ずくるというふうな考へておられますので、どうしてもその際には、駅頭倉庫を作りまして、しかも駅頭倉庫と貨物輸送を一貫して運営すべきだと、こういうふうな考へております。

したが、先ほど先生方の御注意も十分業界とお話し合ひいたしますが、

あくまでも鉄道といたしましては、鉄道輸送力を中心とした倉庫運営ということをやつていかないと、結局、国内の幹線の輸送力が都市交通なり何なり末端の輸送のために麻痺してしまふという事態を非常に憂慮しておるわけでございます。

今後とも倉庫問題につきましては十分業界と話し合ひを尽くしまして、駅頭倉庫の必要性と、それから合弁倉庫の具体化を一刻も早く実現いたしたい、こういうふうな思つております。

○相澤重明君 金丸先生、いかに点ですが、私、そこへ入ろうと思つたのですが、現実の問題として鉄道構内における荷物の問題は、これはだれが見ても、これじゃ困るということ、これは当然だと思ふ。また同時に、荷主の人たちの立場からいへば、やはり雨ざらしにされるんというところは、これはよくないことですよ。実際、もつと鉄道が損害賠償を出さなければならぬ。ところが現実には、それはなかなかできない。今磯崎常務が言うように、三〇％の必要性があつても、実際には非常に少ない。私はむしろ、鉄道用地に少ないのは、これは国有の土地だ、国家のもので、これはもう全体の人に奉仕をするためにできるだけ安くしてやる、できるだけ安全の立場で荷物を預かる、こういうことになれば、これはまあこの投資条項とは逆に、私は国鉄自身がやるべきじゃないか。公共企業体という性格からいへば、むしろ民間に貸すとか貸さぬとかいう議論をするよりは、国鉄の公共企業というのはい体何か、こういうことになれば、国鉄は国民のために、輸送

力増強のためにこれはサービスをするのだということになっておるのだから、その業務をやるのですから、この運送の事業に必要な直通をする事業です。倉庫業というものは国鉄がやって差しつかえがない、こういう理解を私は持つわけなんです。

で、もしこれを、国鉄の用地を特定の人に貸すということになれば、貸してもらつた人はいかもしれないけれども、使えない者は、これは文句を言うと思うのです。その点は、私はやっぱり企業性を伸ばすということからいへば、むしろ単にレールだけというのでなくて、やはり関係をしたこの企業について、私はやはり国鉄は仕事をしてもよろしいと、こういうふうな思ふのだが、国鉄の当局は、自分自身でやる考えがないのかどうか。さっきから話を聞いていて、業界との話の点で非常にむずかしい話があるけれども、自分自身で、将来やろうとする考えがないのか。

それから運輸省は、現在までの荷さばきの状況を見て、なるほどこの国鉄の駅頭における倉庫というものがあつたら、こういうような点について研究をされて、国鉄に、そういうことは自身でやるべきではないか、こういうような意見を出されたことがあるのかないか。この点ひとつ、両者から御返答のいたしたい。

もう少し検討して参らなければならぬと考えております。駅の近くに、駅頭に倉庫を持っておれば便利だという結論に達したならば、そこに倉庫を設けるし、倉庫業をやらせる。これは民間でやるか、あるいは国鉄と投資をしたあれでやるか、これは将来の研究問題にいたしたい。かように考えておりますが、今直ちに駅頭に倉庫があったほうが便利だから、国鉄がやったほうがいいんだということであれば、たとえば旅館は駅にあったほうがいい、ステーション旅館は、これは国鉄で直営したほうがよろしい、あるいは国鉄が投資したほうがよろしいという議論になつて参るので、私は、そう簡単にはいかぬ。しかしながら駅頭に倉庫を持つことは、これは必要だという結論に達し、そして民間がやるというならば、民間にやらしてもよろしい、国鉄と一緒にやってもいいということになれば、国鉄と一緒にやってもよろしい。私は民間の反対を押し切つてまで、国鉄が倉庫業をやらなければならぬとまでは考えておりません。

○加賀山之雄君 関連して大臣に。今の問題ですが、私は、大臣とちょっと所見が違ふのですが、まあ鉄道輸送と、それからそれが着いていわゆる小運送に移るまでの間に、つまりポケットがどうしても必要なわけですね。これに大都市の交通が、こういう状態になつてくると鉄道自体が、あるいはその通運事業としても、そこにポケットを持たないと、どうにもならなくなる。もうすでに東京、大阪は、そういう実情が現われている。ところで、それは何国鉄がやる必要はないじやないか、民間でいいじやないかと言われ

るが、結局倉庫業、いわゆるこれは民間の企業としていく場合は、どうしても有利な荷物、これは営利に主眼をおかなければならぬことは当然なんので、つまり荷物を運送する、つまり、ほんとうに必要なものはそこに置かれる、たとえ倉敷が安くて、置かれるのなら、民営なりでかまわない、どの会社によつてもかまわないが、しかし必要ということは、そういう荷物を、有利な荷物を運送して入れるという一般的な倉庫業とは違つた性質を持つておるわけです。

それから、上屋を広げればいいじやないかと言われるが、上屋を広げるには、やはりスペースを利用するということがなければ、倉庫みたいな立体的なことを考えることが当然必要になつてくると思うので、私は必ずしも、国鉄がこれを直営するということは、一口にこれは民間の企業を圧迫していけないことだという、大臣の御見解には、私はちょっと疑念があるのですが、いかがなものでございましょうか。

○国務大臣(斎藤昇君) 今おっしゃる鉄道輸送と小運送との間のポケットというの、私は倉庫業じゃないと思ふ。倉庫業という名においてやる必要はない。それは小運送に移るまでの間のいわゆる建物を、これを倉庫と称するかもしれないが、これはいわゆる倉庫業でなくて、やはり上屋あるいは荷さばき所、一時保管所、これは私はどんなに大きくしても、保管料を何ぼ取つてもよろしいと思ふわけです。荷主の要求に従つて、一定の倉庫料を払つて、そして適当なときにそこから運び出すという、倉庫業と今おっしゃつたポケットの地帯の間における処理

というものは、おのずから違ふだろうと考えております。

○加賀山之雄君 どうもお言葉を返すようですけれども、荷物を保管するところ、倉庫業という定義にもよることだけれども、やはり一定期間荷物を保管し、そこへ置いておくということ、すなわち倉庫業と同じ性質の仕事になるわけですね。そういうことでしょ。だから倉庫業をやると、こう開き直ると、大臣の言われるようなことになるのかもしれないが、私の見解では、それはやはり一つの倉庫というものは、そういうものなんですから、いつまでも荷物を置いておくところじゃなくて、それがどこかへ動くまで置いておくのが倉庫である。それでそれを事業としてやれば、倉庫業となるわけですから、倉敷料を幾らにきめるかという問題はありまじやうが、やはり今大臣が言われたようなお考えであれば、これはやはり倉庫業というふうに考えられるのじやないですか。

○国務大臣(斎藤昇君) その貨物が、一定の場所から一定のところまで行く間に、途中で停滯をされている。途中で保管をしておかなければならぬ。これは何も倉庫業としてやる必要はない、保管業としてやっていけば私はいと思ひます。

○説明員(磯崎敬君) 先ほどの相澤先生の御質問に対して、国鉄としてお答え申し上げますが、実は御承知のとおり、国鉄は昭和六年から倉庫事業を直営しております。すなわち東京では秋葉原、名古屋では笹島、大阪では梅田、こういう相当大きなスペースの倉庫事業を直営して参つておりました。昔の鉄道省の官制におきましても、倉

庫事業を直営することは認められておつたわけでございます。それをそのまま受け継いでおります現在の国鉄法におきましても、倉庫事業は、法律上でき得るものと私どもは考えております。

しかしながら、倉庫事業につきましては、かなり専門的な知識も必要といはしますので、私どもの考え方としては、倉庫業界のお知恵を拝借いたしまして、また、そういう倉庫を作るのは莫大な資金も要しますので、倉庫業界の資金もお借りして、双方で合併の倉庫を作りたい、こういうふうな考えのわけでございます。

倉庫の性質でございますが、いわゆる一時的な一時置屋というのは、現在でもたとへば三時間たつと幾ら、五時間たつと幾らというふうな、留置料を取つております。これは一種の罰金でございまして、これは罰金を取つてい間は営業事業でございまして、それが二日なり三日なり、有償でもって保管を受けるということになりますと、これはもう商法上倉庫業とならざるを得ない。無償でもって上屋の下に置く場合は、倉庫業ではございませぬ。かつまた、有償であっても、罰金的な意味の、ペナルティの意味の留置料ならば、これは倉庫業ではございませぬが、いわゆる保管の対象として料金を受け取りますと、これは商法上倉庫業となるわけでございます。倉庫業と一般の上屋とのけじめというものは、きわめて密接なものでございまして、現在国鉄におきましても、すでに前の上屋の整備につきましても、相当大きな金を使つております。たとえば大阪に作りまして、約五億かけました膨

大な上屋などの整備は、積極的な五年計画の一環としてやつておるわけでありませぬ。

○相澤重明君 国鉄が、今、私、資料を手元に持っていないから、はっきり言うことができないのですが、どうですか、常務理事、現在、貨車の滞留時間というものは、どのくらいになっておりますか。

○説明員(磯崎敬君) これは季節と場所によつて相当違ひますが、多少極端な例で恐縮でございます。昨年の暮、汐留の駅を例にとりますと、極端なものは、貨車の滞留時間が三日あるいは四日というような例もございませぬ。平均いたしますと、大体二日半ぐらいでございます。現在では少し輸送が速いておりますので、やはり一日半ぐらいでございます。しかし、とにかく、東京、大阪と申しますところは、貨車の乗り入れ、到着いたしますと、また、その貨車をがらでばらまくところでございます。その半日、一日の違いが、非常に全体の貨車輸送の能率に影響するわけでありませぬ。全国的に申しますと、大体現在、一日の約十萬の貨車の留置時間が、大体八時間ぐらいが平均でございませう。しかし、これはいなかの駅も全部まぜました数字でございまして、東京、大阪になりますと、年末のひどいときには、三、四日ないし四日でございます。現在、この数日間、たしか一日半くらいだと思つております。

○相澤重明君 ひとつ、これは各支社を調査すれば時間が出るわけですから、あとで資料で、この三十六年度の特徴的な大都市のものと、それから全般の今の平均のやつ、これをひとつ出し

てもらいたい。私は、やはり国鉄の貨車不足という言葉を一般に言われて、それで、しかも荷物が外へ出るまでに、実際に構内から持ち運び去られるまでに、相当の期間、構内に滞留しておる、こういうことは、まことにもったいないと思う。もっと効率運用というものを考えれば、私は、もっと輸送力増強になるのじゃないか。ところが、倉庫のかわりに二日も三日も使っておくようなことでは、これは決して貨車を新しく作ったからといって追いつかぬ。

だから、もっとそういう、これはもちろん、荷さばきの関係もあるでしょう。あるいは機械設備の関係もあるでしょう。いろいろな関係はあっても、とにかく、貨車を効率的運用するということからいけば、滞留時間を少なくする。これは私は、最も国鉄の運営に携わる者としては必要なことじゃないかと思う。滞留時間で一時間幾ら取るか。私は、少しぐらいの料金を取ったところで、貨車の運用がそれだけ狭められたら、私は、少しも国のためにならぬと、こう思うのですが、参考に聞いておきましょう。一時間幾らですか。

非常に貨車の種類がござりますが、二百円ないし五百円になっておると思っております。

○相澤重明君 この一日、到着後八時間後というのだけれども、トン当たり二百円なり五百円、それぞれの種別によってあると思うんですね。あると思うのですが、私は、私がほうはたいへんだと思う。私がほうはたいへんできない。ところが、今度は、国鉄側からいけば、効率的運用からいえば、これは全くもったいない話だ、こういう点を考えれば、倉庫がわりに使う必要はない。貨車を倉庫がわりに使ったって、そんなことをしたら、幾ら作ったって足りない。ここでやはり私は、できるだけ空車にして、そして迎車として回すのが私は一番いいと思う。ねえ大臣、迎車が少ないから地元はみんな困る。そこで、いわゆる倉庫にするか上屋にするかという私は議論ではなくて、実際論だと思ふのです。その場所によっては、上屋の下でもいいし、場所によっては、あるいは品物によつては倉庫をぜひ必要とする、これは実際論でありますから、そういうことは、それぞれのこの鉄道構内に、よつても違ひし、地域によつても違ひし、思うのですが、資料として、どのくらいさきさきの滞留時間があり、何車ぐらにあるか、こういうことを出すと同時に、どのくらい費用が出ておるか、それもあわせて報告してもらいたい。そこで、そういう点を、少しこまかくなつてしまつたが、先ほどのように専門委員だから、これはやむを得ないと思うのです。

定義、こういうことにはならぬと思うが、やはりさきさきの大臣の答弁では、ちょっと私ややはりあとに問題が残るといふので、お話ししておいたほうがいいんではないかと思う。現在まで倉庫業というものは、国鉄が倉庫をやるということとはできるというところは、先ほど常務が言つたけれども、たとえば現在では、そういうものを扱うのに倉庫であるかないかという点を、もし先ほどのお言葉を聞いておると逆を言え、もう営業じゃないか、こういうことまで出る可能性はなきにしもあらず。だから、これはまあ、そういうことで、私は大臣がお話になつたのじゃないから、私もそのとおりに聞いておるのですが、こういう点、きつめて倉庫というものの考え方は、加賀山委員の言つたとおり、私は国鉄としては考えなければいけないのじゃないかと思うのです。だから、この点は私も、まあ加賀山委員と同じように考えておつたのですが、これはひとつ、あとで検討をお互いにしましょう。これを長くやると、こんなことで議論をしても仕様がなからぬから、そこで本論に戻るわけなんです。

それでは、そこでひとつお尋ねをしたいと思うのですが、この今度の法律を提案する趣旨というものは、だんだんわかつてきました。そこで私は国鉄と、いわゆる民間業者との提携合資といふものか、国鉄が投資をして民間もそれに一緒になつていくという合資、こういうものは限定をして政令で定めるということですが、そこで、必要なのは、やはりできるだけ国鉄という立場で推進をする、こういうふうな理解していいかどうか、必要なものは国鉄として推進をするということ、すなわちいへば、どうしても国鉄は、こうやってほしいのだ、これが一番輸送力増強のために、直通業務のために必要なんだ、こういうことでやるということでありまして、そこで国鉄がそれを推進するのだ、こういうことではないのか。それとも民間から特にやしてほしいと、それだから、国鉄は仕方がない参加をする。こういうことなのか、それとも、それはもうあなたが、意見が一致しなければいけないというところは、さきからお話聞いていると思いますが、だから意見が一致するというのは、どちらが一体話を持ってくるかということが、私はやはり分岐点だと思ふ。その点を、どちらを運輸大臣は主体にお考えになつておるのか、これをひとつお聞かせ下さい。

○国務大臣(斎藤實君) どちらもあるだろうと思ふ。国鉄が先に言い出さなければならぬとか、民間が先に言い出さなければならぬとか、これはなにかと思ふ。ちょうど手の鳴るの、どっちの手が先にあれしたかというふうなもので、その点は、そう重きを置く必要はなからぬかと考えます。しかししつぱにいたしまして、両方の意見が円満に一致しなければいけないのだと思ふ。

○相澤重明君 両方が円満に話がきまらなければいけない、そのとおりであつて、それでないと、やはり一般から批判が出ると思うのです。それはもうそのとおりだろと思ふ。しかし、私は公共企業体という、やはり本論に入るのですがね、公共企業

体という国鉄の立場を考えた場合に、やはりこの国鉄というものが運送事業として、どうしても必要なんだと、こういうことがやはりこの日本国鉄法というものを制定した趣旨にならなかつたか、あなたが今いった手が両方叩いたときに一致すると、これはもうそのとおりだと思ふ。それでなければいけない。それでなければいけないが、日本国鉄法の精神からいけば、やはり国鉄という立場が私はものをいう、あるいは発言をする場がやはりあるのではないか、それが先になるのじゃないか。公共企業性というものが、やはり私は優先をするのではないかと、こういうふうな思ふのだが、それはあくまでも手の鳴ることという表現で、これはきつめて芸術的な表現なんだがね、あなたの言うのは。そういうことで、私の申し上げていることがおわかりになるでしょうか、運輸大臣、どうですか。あまりあなたの手の鳴ることとは、芸術的過ぎて、そのとおりだと思ふのだが、私は日本国鉄法の公共企業性ということからいへば、国鉄が国民の鉄道としてどうしても必要なんだと、こういう主張というものが、私はやはりなされなければいけないのじゃないかと、こう思うのですが、その点はどうでしょうか。

○国務大臣(斎藤實君) 国鉄は自分の事業として、どこにたとへば鉄道を敷くかということ、同時に、地方民あるいは産業界から、ここに鉄道を敷いてほしいという声が出る場合もあるだろうと思ふ。そういう声を聞いて、国鉄も、なるほどこれは必要だと、あとで考える場合もあると思ふ。

すので、したがって、今おっしゃいますように、公共企業性があるから、先に、どうしても乗り出さなければならぬとおっしゃいます。日本は狭いといつても広いし、経済は複雑でありますから、やはりその地方の経済的な要望というものは聞いてやっていくということがありますから、どちらが先ということは、ちょっと言いかねると思います。

○相澤重明君 次に、今度の法律改正によつて、当面対象として考えている京葉工業地帯、これに対しては、一体どのくらいの予算なり投資をお考えになつてゐるのですか。

○説明員(磯崎敬君) 国鉄の投資といふことは、今度の予算に計上いたしておりますのは二億でございます。しかし全体の工事費はまだ正確に出ておりませんが、大体七、八億程度というふうな考へております。

○相澤重明君 そうしますと、国鉄が二億を投資しても、これはやはり投資をしたときから、すぐ配当があるというふうにはならぬ。前二社の場合でも、いまだに配当はない。したがって投資のしつ放し、こういうことになると思うのですが、そういう理解でよろしいですか。

○説明員(磯崎敬君) 現在の計算では、昭和四十二年度ないし、大体百万トン以上の出荷になりました場合には、この会社といたしましては黒字経営になるというふうには計算いたしております。と申しますことは、この鉄道に乗ります貨物は、大体製品でございますので、割合に貨物としては平均より運賃が高い貨物で、数量さえふえれば、貨物輸送としては十分ペイする仕

事になると思ひます。ただ、それには、大体百万トンというような目標を持っております。それから間接にございしますが、この百万トンの貨物が、トラックやその他船などに回らないで、国鉄で輸送されるということになりますれば、国鉄としての収入増加というものがございします。これは一応現在の輸送規模の中に吸収されるというふうな考へておりますが、こういう鉄道がなければ、トラックあるいは船でもって、相当いい製品が運ばれる、それがこちらに流れてくるという間接的なプラスは考えられるというふうな思つております。

○相澤重明君 そこで国鉄当局に、いま一度聞いておきたいのだが、帝都高速交通営団が八十億、広島バスセンターが二千五百万、今度の予定されるものが約二億、八十二億二千五百万というものが現実にはある。新しく予想されるものは五年ぐらひは全然ペイはない。今まで作ったものがすでに数年経てゐるけれども、これもない。これは一般に国鉄自体が投資をしたとするならばどのくらいのいい利益になるか、こういうことを計算したことはありますか。

○説明員(磯崎敬君) その問題は、三つのおの少しケースが違ひます。第一、分けて御説明申し上げますと、一の帝都高速交通営団、これは現在八十億になっておりますが、現在再評価いたしておりますので、投資した実績は約三十億でございます。そのうちで、地下鉄が、最近のように建設を始めます前、すなわち昭和三十年以前は配当を受けておりました。たしか五分だと記憶いたしておりますが、配当

がなくなりましてしたのは、地下鉄の建設が非常に急テンポに進みまして、ことに九ノ内線の建設が始まつてから、一挙に無配になったというところでございします。この問題は、もし地下鉄建設されなければ、国鉄といたしましては、もっと通動輸送に相当膨大な投資をしなければならなかつたというふうな考えられるわけでございまして、現在地下鉄で運んでおりますお客さんを、例を渋谷近辺にとりまして、もし渋谷から銀座線を通つて九の内付近に来ておりますお客さんを国鉄の輸送機関で運ぶというふうにいたしますと、現在では、とても山手線は列車が入らないというところで、線路をふやすなり何なり、相当大きな改良工事をしなくちゃなりませんので、地下鉄に投資した金額でもって、国鉄で直営したとしたといたしますと、とても現在それだけの輸送はできないというふうな考えられます。ちょっと今数字を持っておりますので申しわけございません。

二番目の広島のパ・ターミナルでございますが、これは先ほど岡本局長が御説明申し上げましたとおり、直接配当は受けておりませんが、実は、まだ三十六年度決算は参つておりませんが、恐縮でございますが、三十五年度決算で、自動車の私も乗り入れ料と申しておりますそのバスセンターに自動車を持ち入れる乗り入れ料金でございます。これを三十四年度までは一台十五円でございまして、それが三十五年度から十五円を五円、三分の一の五円に値下げいたしました。一台十円ずつ下げたわけでございします。その十円の積算が、年間にいたしまして国鉄の分が約二百万円でございます。すなわ

ち、二千五百万円の投資に對しまして、直接配当という形ではございませぬが、国鉄の自動車経営から出ます経費が約二百万円浮いてくるということと、もしこれを配当として換算いたしますならば、二千五百万円に對する二百万円というふうな考へても一応差しかえないと考へられます。

それから、さらに今回の問題でございしますが、もし国鉄自体が建設いたしました資金で建設しなければならぬといふことが一つと、すなわち、この会社経営なりでやりますれば、資本金は四億ないし五億程度のものがあれば、あとは借入金でできるといふことになりまして、利子がかからないといふことになりまして、もし国鉄でやれば、八億なら八億のものが全部利子をつける金になります。そういうことと、もう一つは、運賃収入上この距離が非常に短いために、実はもしこれを国鉄で直営いたしますと、この分だけとしましては、ほとんど運賃収入がないという、非常に妙な運賃制度でございします。遠距離運賃の関係上、どうしてもそういうことになりまして、ほとんど収入なしで、これだけの建設をしななければならないといふことになりまして、たいへんこの部分だけをとりまますと、ほとんどまるまる赤字ということになるわけでございします。そういうことで、会社といたしましては借入金金が少なくて済むので、利子が少ないといふことと、運賃が別計算になりまして、その分だけ収入が上がるということの違ひがあるわけでございします。

○相澤重明君 今の常務理事の話聞いていますと、まことにけつこうだらけ、これはみんなそうしたいといふことになるのです。今のお話を聞いていますと、国鉄は多額の資金を投資する必要はない。ごく一部を出して、それでしかも輸送力増強のためになるのだらう、これはもうあらゆるところで、それをやつたらいいという、まことにけつこうだらけな私は話だと思ふ。

そうすると、いよいよ問題になってくるのですが、産業会議が国鉄の分割論、民営論、これを出してきてゐるわけですが、そういう方向のほうがいいです。これは、あなたのお話を聞いていますと、どうですか。

○説明員(磯崎敬君) その点は、まあ一がいには申されないと存じます。しかしながら、国鉄の一番の使命は、やはり幹線輸送力にあるというふうな考へます。したがって、幹線輸送力の増強に国鉄自身の金、あるいは国鉄の力で借入れた金を使うといふことは、これは当然なことではございまして、これが現在の運賃におきましては、全体から見ますれば、大体収支が相償つていくといふことになりまして、こういうローカルな、ある地区々々だけの問題を考へますと、先生ののおっしゃつたように、国鉄が一部金を出して、そしてそれを呼び水として民間の資金を導入するといふことによつて、国鉄が直接経営するよりも計算上有利である場合が相当出て参ります。しかしながら逆に今度は、山の中の新線のようなことになりまして、もし万が一民間のほうで出資するといふにしても、非常に経営状態の悪いことになりまして、

これはその場合、その場合で違ってくるというふうに考えられます。

○相澤重明君 だから私の聞いておるのは、あなたの言うようなわけこうだらけの話ならば、これは国鉄は、まあ幹線輸送ともかくとして、ローカル線だとか、あるいはこれからやろうとするところは、やはり投資条項を発動して、できるだけ国鉄の出資額を少なくして、多くの利益を国全体では得ると、こういうことになる、やや産業会議の松永大先生が言うところの民営論ということに私は移行しつつある、こういうふうに思われる。

そこで、そういうことにもし国鉄の首脳部がお考えなれば、日鉄法を、いま一度私は検討しなきゃいかぬと思うのですよ。それで日本国有鉄道法なんというの、これは間違い、そういうことになる。これは日本国有鉄道法でなくて、何と申し上げますか、民間とやはり協力する、やはり出資会社、会社にしなければいけない。そういうことになっていくと私は思うのだが、そういうことは議論はなかったのですか。

○説明員(磯崎敬君) 今回の問題は、きわめて輸送力から申ししても、それからキロ程から申ししても、ごく小さい部分でございまして、国鉄全体の二万キロの営業距離に対して十数キロのものでございまして、収入から申ししても、きわめて微弱なものでございまして。

しかし考え方いたしましたしては、地方々のローカルの問題につきましては、国鉄は全部自分でやるというようなことよりも、こういう方法がいい場合もあるということ、考え方の一つ

としては成り立ち得ると思ひます。しかしあくまでも全国的な幹線輸送あるいは全然ペイしない通勤輸送等につきましては、国鉄が大きな国鉄全体としての総合原価でもってやっていくの、一番いい方法じゃないかというふうに考えられるわけでございます。

○相澤重明君 これは私は、今の常務の答弁は、いかにもこの委員会での答弁としてはいいと思うが、私は国鉄という問題になると、やや少し的はずれの点に私の質問がいつているわけですね。実は、その的はずれに喜んで乗っかっておる。これは私は、たいへんなことだと思ふ。日本の国有鉄道のあり方が、そういうことであるならば、私はこれは、もう根本的に見解を異にするわけですね。やはり国鉄は、あくまでもいわゆる国民の重要な輸送を担当しているから、民間で損をするとか利益があるからというのではなくて、国策的に検討しなければならぬ問題である。もうかるから、もうからぬからということにならない、こういう面からいくと、本社首脳部がそういうことでは……私は実は、先ほど来何回も言ったように専門委員の立場で、日本国有鉄道を、むしろ私は強化をしていきたい、私はこういう立場なんです。そうすると、あなたとは少し見解を異にする。

そこできょうは、総裁が帰ってしまつたので、まことに年寄りに、気の毒であるけれども、いま一度相談してきて、答弁してもらいたい。日本国有鉄道を強化するという建前に立つて、か、それとも産業会議の分割論、民営論にいく前提とも理解されるような投資条項を多くして、国鉄がそのために

利益が多いと、こういうことで、いわゆる投資条項の発動を将来考えるということになるか、この点は私もとしては、きわめて重要な問題だと思ひます。きょうの今の答弁では、私は納得しがたい。

そこで運輸大臣にも、この点はもっと例をあげて私はやっぱり質疑を重ねなければならぬと思うのですが、日鉄法、日本国有鉄道というものの対して、運輸大臣に基本をひとつ聞いておきたいと思ふ。これだけは簡単ですか、答弁願ひたい。つまり、先ほどから何回も繰り返すように、民営論、分割論というものが世論としてではなく、いわゆる産業構造の中で、いわゆる国鉄というものがどうあるべきか、こういう点を議論をされた、民営論、分割論というものが出たけれども、当時の運輸委員会の中では、それはとるものではない、やはり日本国有鉄道として公共企業性を持たしたもので当面はいくべきだ、こういうふうには結論が出ておたのだけれども、運輸大臣は、今の質疑を通じて、お聞きになつておるのだから、どうお考えになりますか、これだけは簡単ですから、ひとつお答えいただきたいしょう。

○国務大臣(斎藤昇君) 私は日本の国有鉄道は、やはり公共性を多分に持たしたものととして扱っていくべきであつて、直ちに民営に移すべきものではない、かように考えております。先ほどの御質問のこの投資条項は、国鉄の民営論に移行するものではないかという御議論もございましたが、これはごく一部の例外的な問題でありますと同時に、このことによつて国鉄の運営をさらに強化していきたい、いわゆる国鉄

強化の立場に立つての投資でございまして、さよう御了承いただきたいと思ひます。

○相澤重明君 そこでお約束の時間がきてしまつて、まだ今の運輸大臣のきわめて簡単な御意見だけを私は拝聴しておるわけですね。やはり基本の問題とてお聞きしますから、先ほどの投資条項を生かしてやつた場合の利益と、私は常務からまことにけっこうだらけの説明をいただいていたけれども、今日まで国鉄が新線建設等で常に悩んでおるものは何かといへば、国鉄は資金がない。政府の努力によつて借入金を得る、あるいは債券を発行して資金を調達する、さもないければ、今度の東海道新幹線については世界銀行からの借入をしなければならぬ。こういうような問題まで起きていくわけですね、現実には。そこでせめて赤字の最も大きいものとして、先ほどもお話のあつた四千億になる借入金はどうするのだということになる。それで、昨年から御承知のように東海道新幹線については、ようやく利子補給を昨年から実施をするようになったけれども、実は、前のこの新線建設については、それは適用してないのですか。私は運輸委員会でも言つたのは、何も東海道新幹線だけでなく、それで、前の、当然、新線建設をすれば、当然の間、十年なり、あるいはこの、短縮することとがあつても、十年、十五年なりというものが赤字になるのだ。いかに国鉄職員が、十河総裁以下が一生懸命に仕事をしたつて、それは新線建設で、直ちにいうことからはありやしない。こ

ういうことからはありやしない。こ

ういうことからはありやしない。こ

ういうことからはありやしない。こ

公共性のものであるから、これは国が一般財源から利子補給をすべきものである。こういう主張を、われわれはずつとしておるわけだ。

○国務大臣(斎藤昇君) 今までの借入金に対する利子補給もさることながら、むしろ今後必要とする投資に対して、利子補給を大幅に考えていかなければならぬ、差し向きそのほうで考えて参りたいと、かように考えております。

○相澤重明君 とにかく将来、それから作るものについて、新線建設について利子補給をする。これはもうすでに前にできたのですから、当然私はやってもらわなければいけない、これは当然だと思ふ。

そこで今度の場合に、三十七年度の中で固定資産についても、施設をも含んで、運輸省としては減免のことやあるいは融資の体制をお考えになつていくわけですね。ところが依然として、私はその収入増が、きょう午前中も年度末手当の中で、私はお尋ねをして出されたことは、二百三十億の今年には収

入増があるけれども、実際には、それは経済の伸びがよかったということなんです。それだけなんです。職員が一生懸命働いて、とにかく定員の少ない中で一生懸命働いて、それで経済の伸びがあったから、二百三十億浮いたということだけであって、何も新線建設に対する赤字というものは、依然としてこれは変わっていないのですよ。

そこでその、当面これからやるものについてだけ考えるというのは、依然として、そのものについてだけは、やはり労働で出すということなのか、それとも、国鉄の経営者ももっと企業合理化をやって出すということなのか。そういうことをあなたは期待をしているのだということになるのか、その点をあなたは、どうお考えになりますか、運輸大臣。

○国務大臣(斎藤昇君) 今日経営をそのまま続けていく、新しく新線も作らない、このまま続けていくという場合においては、私はそう赤字なしに全体としてはやっていると、こう考えます。

ただ、今後新しく新線を建設していかなければならぬということになりますと、融資の問題、利子補給の問題等も、相当大幅に考えてみないと、日本の経済の成長にマッチした国鉄の使命は果たせないだろうと、かように考えております。

○委員長(村松久義君) 相澤君、重複を避けてひとつ願いますよ。

○相澤重明君 そこで大臣に、今説明を聞いたことは、これから新線建設をする場合には、利子補給をやりたい、その点賛成です。ぜひそうはし

い。それから今までのことについて、現状で進むとすれば、赤字にはならない、こう言うのだが、この点は、相当問題もあると思う、私は、相当問題のあることだと思ふ。そこで現在まで、この利益があるからというのを、平面解釈されては私はいへんだと思ふ。

そこで国鉄の常務に一つ、現在までの借入金、先ほど御説明された借入金と、それに対する利子というものが、もしこの利子を受けるということになったならば、利子補給をされるということになったならば、あなたの、その今の輸送力増強に対する車両増であるとか、施設の増であるとか、この中に、いろいろ運輸大臣の説明されていることについて、私は例を一つ出してもらいたいと思うのです。どれくらいになるのか、そういうことを、次の機会でけっこうです。私はきょう別にこまかい、今言ったように予定の時間がきておりますから言いませんが、そういうことをひとつ、あげてもらいたいと思ふ。たとえばですよ、山手線の電車に乗ってごらんになると、どれくらい違いますか、オーバーを着るだけで、どれくらい車両が必要となりますか、これは私は計算はしてみているんです。それはどこの交通運輸問題というものは、実は小さな問題だといいたが、私も、全体としてはたいへんな問題なんです。そういうことから言えは、私は運輸委員会としては、国鉄の問題に理解のある運輸大臣が幸い来たから、もっとそういう点で突っ込んでひとつお話を聞かしてもらいたいし、国鉄に対する理解をまあ一般の者にも求める、大臣もこう思っているのだと

いうふうにしてもらいたいために、私は利子というものが、今までの利子というものは、やはり政府が負担をしてもらいたい、こういうことについては意見が変わらないので、そういう点を常務はあわせて一つ例示してもらいたい、こういうことを要望をして、私の質問は、まことに舌足らずで恐縮でありましたが、後日ゆっくりさしていただくことにしまして、今日は、この程度で終わります。

○委員長(村松久義君) 本案に対する質疑は、今日はこの程度にいたしまして、散会いたします。

午後七時十七分散会

昭和三十七年四月七日印刷

昭和三十七年四月九日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局