

第六十一回国会 運輸委員会 議 録 第十一号

昭和四十四年三月十一日(火曜日)
午後七時三十分開議

出席委員

委員長 砂原 格君
理事 阿部 喜元君 理事 大竹 太郎君
理事 徳安 實藏君 理事 古川 文吉君
理事 細田 吉藏君 理事 山下 榮二君
加藤 六月君 金子 岩三君
亀岡 高夫君 川野 芳満君
木部 佳昭君 四宮 久吉君
中川 一郎君 橋口 隆君
福家 俊一君 福井 勇君
笑輪 登君 玉置 一徳君

出席國務大臣

運輸大臣 原田 憲君

出席政府委員

運輸省鉄道監督局長 町田 直君

委員外の出席者

日本国有鉄道総裁 石田 禮助君
日本国有鉄道副総裁 磯崎 毅君
専門員 小西 眞一君

三月十一日

委員菅太郎君、西村英一君、池田順治君及び神本泰幸君辞任につき、その補欠として橋口隆君、亀岡高夫君、玉置一徳君及び浅井美幸君が議長の名で委員に選任された。

同日

委員亀岡高夫君辞任につき、その補欠として西村英一君が議長の名で委員に選任された。

本日の会議に付した案件

参考人出席要求に関する件

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇号)
日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案(内閣提出第一号)
日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案(久保三郎君外九名提出、衆法第五号)

○砂原委員長

これより会議を開きます。
去る七日、当委員会審議にあたり、円滑なる運営のでき得なかつたことは、まことに遺憾に存じます。
今後は一そう民主的運営に情熱を傾け、精進努力を続けます。

各党理事各位並びに委員各位の深き理解ある御協力により、議案審議に格別の御配慮を切に懇請申し上げます。
なお、単独審議並びに強行採決は、これを避けるよう、与野党ともに努力するよう、理事会において申し合わせました。

なお、七日の委員会における中川委員の発言中、用語として適當を欠く個所があれば、検討の上、委員長において適切な措置をいたしますので、御了承願います。

○砂原委員長

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案、日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案及び日本国有鉄道の鉄道施設の整備に関する特別措置法案を一括議題とし、審査を行います。

○砂原委員長

この際、参考人の出席要求に関する件についておはかりいたします。
すなわち、ただいま審査中の国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案、日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案及び日本国有鉄道の鉄道施設の整備

備に関する特別措置法案について、参考人から意見を聴取することとし、参考人の人選、日時等につきましても、委員長に御一任願いたいと思存しますが、御異議ございませんか。
〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○砂原委員長

御異議なしと認めます。よって、さよう決定いたしました。

○砂原委員長

これより質疑に入ります。
質疑の通告がありますので、これを許します。
大竹太郎君。

○大竹委員

今度の国鉄運賃の値上げにつきましては、相当強い反対があることは御承知のとおりでございます。それで、この反対の人々の意見の中には、国鉄の現在の運賃は必ずしも安くはない、これを他の物価が上がつっているこの際、上げるといふのは非常に不都合じゃないか、というような意見を持つておられる人もありますと同時に、また、国鉄の運賃は、ことに、ほかの物価から見れば非常に安い。しかし、一般の物価が最近非常に上がつてくる、この際、安いといつて上げるのも、ほかの物価の値上げを刺激する、したがって、安いから上げたいという気持ちにはわかるのだけれども、この際上げるべきじゃないののではないかという意見もあるようでございます。したがって、いまして、この国鉄運賃の問題を議する場合においては、国鉄運賃というものは、一体ほかの物価と比べて高いのか安いのか、ということをお考え考えてみる必要があるのではないかと申したのであります。ただ、国鉄運賃は高いか安いのか、こう申しましても、なかなか結論が出にくいのであります。したが、たとえば他の公共料金と比べて一体どうなっているのか、また、私鉄の運賃との比較が最近問題になっているようであります。私鉄の運賃と比べてした場合にどうなのか、また、よく物価の

比較に用いられますように、戦後における他の物価の上昇率と運賃の上昇率の比較、あるいはまた、欧米先進国の鉄道の運賃は一体どうなっているのか、こういうようないろいろな比較検討の方法があるだろうと思ふのであります。

まず第一に、戦後における他の物価の上昇率と国鉄運賃の上昇率というものは一体どうなっているのか、これをまずお聞きをいたしたいと思ひます。

○磯崎説明員 ただいまのお尋ねでございますが、まず国鉄運賃と諸物価、特に公共料金の値上がり率との比較を、少し数字でもって申し上げたいと思ひます。

現在発表いたされております、まず都市における消費者物価指数、これは昭和十一年度を――基準でございますが、一応日本の非常に物価の安定しておつたと言われておる年でありまして、都市の消費者物価指数が四八一、それから一般の卸売り物価指数が三七五、これが一つの基準となつております。以下、公共料金につきまして申し上げますと、まず、国鉄と非常に似通つて、戦前全く同じであつた国鉄の一キロの運賃、それから、はがき代、これは同じく一銭五厘でございました。それが現在、はがきが七円で四百六十六倍、それから都市ガス、これが二百六十七倍でございます。それから、公共料金と申しましても、多少性格は違ふかと存じますが、入浴料金が五百六十三倍、新聞代が、これはページ数その他もだいたい違つておりますが、一応五百九十一倍、電灯だけが大体戦前並みということでございます。これに對しまして、国鉄の旅客運賃は現在二百三十四倍でございます。いま申し上げましたとおり、戦前全く政府企業として一緒にやつておりました郵便のはがき料金と国鉄の一キロ当たりの運賃というのは、明治

の初めから同額でございました。それがいま二三
四と四六六というふうな開きが出てきておりま
す。

次に外国のほうを續けて申しますと、これは一九六六年にフランスで出しております世界各国鐵道統計、UIC という世界の鐵道の連合機關がございます。これで出ておりますものによりまして、これはもちろん為替レート等の問題がございしますが、一応、公定レート等をもって比較いたしますと——数字は省略いたしまして倍率で申し上げますと、旅客運賃につきましては、日本を一〇〇〇といたしますと、アメリカが二五〇、イギリスが二一〇、それから西ドイツが一八〇、フランスが同じく一八〇でございます。イタリアが一四

○、スイスが一九〇。それから御参考までに貨物のほうを申し上げますと、日本を一〇〇といたしますと、アメリカだけが日本より安くて八〇でございます。イギリスが二三〇、西ドイツが二〇〇でございます。それからフランスが一六〇、イタリアが同じく一六〇、スイスが三〇〇、欧米主要国の運賃との比較は一九六六年で申しますと、大体いま申し上げましたような数字になるわけでございます。

○大竹委員 いま日本の公共料金の昭和十一年と現在の比率、たとえば、はがきが四六六、鉄道が二三四という御説明でございましたが、今度上げますと、この二三四はどうなり、また、外国との比較は一体どうなるのでありますか、一応御説明をいただきたいと思ひます。

○磯崎説明員　いま御審議願っております運賃法の改正案によりますと、貨率といたしまして一五％のアップでございますので、二三四が二六九に相なります。それから貨物は変わりませんので、そのままでございます。したがって、外国との比較は、いまの日本の一〇〇が一・一五になるわけでございますので、若干ずつ外国のほうが減つてまいる、一〇％くらい減つてまいる、こういう形になります。一〇〇が一・一五になりますので、その分だけ、百分の百十五だけ減つてまいります。

ので、その程度の違いでございます。

○大竹委員　先ほどお聞きしたけれども、このほうのお答えがいまなかったのでありますが、国内における私鉄運賃との比較でありますが、聞くところによりますと、現在において、国鉄の運賃は私鉄の運賃よりも高くなっております。ことに、私鉄運賃の値上げを申請してあるけれども、そのほうを押えて、そして国鉄の運賃だけを上げるということは、非常に不都合じゃないかというように陳情その他も私も受けておるわけであります。この私鉄運賃との比較、そしてまた、この私鉄の運賃を押えているのは、一体どういふところによるのか、これらについては、運輸省のほうからお答えをいただきたいと思ひます。

○町田政府委員 国鉄と私鉄の運賃の比較についてまず申し上げます。

いまだで国鉄と私鉄は四十一年、三十七年、三十四年の三回を除きまして、大体同じ歩調で上がってきております。そして現在の段階で比較いたしますと、普通運賃につきましては、並行区間をとって申し上げますと、ほとんど差がございません。しかし、定期運賃につきましては、御承知のように、昨年の四月に国鉄定期運賃の是正をいたしましたので、そういう意味で定期運賃につきましては、現在、私鉄と国鉄の差がかなりございます。今度、一五%値上げをいたしますに伴いまして、私鉄と国鉄の差は、多いところでは約二倍、少ないところでも五、六〇%こういう差が出てくるという状態に相なっております次第でございます。

○原田国務大臣　私鉄と国鉄と差があるのに、なぜ押えておるのかというお問いがございましたので、私からお答えいたしますが、いまお聞きのように、普通運賃は改正せざる前、現在ではそう差はないわけでございます。ただ、定期を昨年、国鉄のほうは上げましたが、私鉄は上げておりませんので、いま御説明申し上げましたような状態にあるわけでございます。

私は就任いたしましたときに、この運輸委員会

でも、前の大臣が、私鉄運賃についても考えなけ

ればならぬのじゃないか、一年据え置きをすると言った大臣でございしますけれども、そういう話をされた、大臣はどうかという御質問を受けたわけでございますが、確かに前大臣からもそういう申し送りも受けておりますが、御案内のように、昭和四十四年度の予算を編成するにあたりまして、政府は、この予算を基本的には警戒中立型と申しますか、安定した経済の持続ということに基本を置きまして、したがって、経済成長率も一・四・四％というところに置いておる。そのために、物価という問題に一番重点を置くうじやないか。いま、御承知のように、国際収支もたいへんよろしい、四十三年度予算を組むときには、ことしの四十四年度の入り口でまだ赤字じやないかと言っておったのが、三十億ドルも外貨がたまっておる。

それから国内の経済も三年間続いている、いわゆる好況が続いておる。こういう状況でございますから、一番心配なのが物価の値上がりである。そこで少なくとも政府が公共料金を値上げをする、政府主導型の物価値上がりということにはならないようにしよう、こういうことから、経済企画庁は五％ということに置いておるので、国鉄運賃以外は極力これを抑制するという基本方針を立てておるわけでございます。したがって、この国鉄運賃は、冒頭に大竹さんのお話のように、値上げをすることはけしからぬという御意見があることも存じ上げておりますけれども、もしこの国民経済、国民生活を背負っておる国鉄がとまったら体どうなるのか、こういうことを考えますとき

に、この財政再建はどうしてもしなければならぬ、だから、この点で国民の皆さん方にも御理解を賜わりたいというのが運賃改正でございます。それ以外は極力抑制につとめる、こういう態度で臨んでおるといふことを申し上げたいと存じます。

○大竹委員　先ほどのお答えによりますと、普通運賃は私鉄と差がない、だけれども、定期については、昨年国鉄の定期を上げたので、相当の差が

出ているというお話でございます。

ところで、この国鉄の定期でありますが、私、こまかいことはわからぬのでありますけれども、たとえば、割引率の一番高いものは通学定期であろうと思いますが、通学定期の長いのは半年ですか、その定期が期間といい、割引率といい、一番高いのだろうと思いますが、これですと、現在でもたしか八、九〇%の割引になっているように思うのであります。そんなものでも九〇%も八〇%も値引きするというのは、ちょっと普通ではないと思うのであります。そういたしますと、私鉄の定期と比べて、具体的に一体どうなっているのかもこの際お聞きしたい。九〇%も値引きをしてもまだ高い、私鉄のほうはそれよりまだ安いんだというようなことは、ちょっと想像もつかないのであります。その点、数字的にちょっと御説明いただきたいと思ひます。

○**町田政府委員** 御指摘のように、通勤につきましては、国鉄が現行で平均いたしまして五・九％の割引率、それから通学につきましては八・一％の割引率。これは昨年度是正をいたしましてこういうことになりましたので、その前はちょっとはつきり数字を覚えておりませんが、八五・六％ではなかったかと思えます。したがって、私鉄につきましては、全く同じではございません。全く同じではございませんけれども、私鉄の定期の割引率は、昨年の国鉄定期の割引率は正のなかった状態と大体同じであるというようにお考えいただきたいと思います。

○**大竹委員** いま割引の問題が出ましたから、次

に、この際、確かめておきたいと思うのであります。

これは貨物の問題になりますけれども、たしか農産物関係で、国鉄は相当数の品種について割引をやっておるということでございますが、これについて御説明をしておいた方がいいと思ひます。

〔委員長退席、阿部（喜）委員長代理着席〕
○磯崎説明員 貨物運賃につきましてはいろいろ

の割引がございしますが、ごく大きく分けまして三種類ございします。

一つは、私のほうの貨物運賃は、現在、明治の初年にとりまいたわゆる従価等級制度と申しまして、ものの価格でもって運賃がきまっています、重さとか容積ではなしに、ものの値段でもって運賃をきめる、こういう古い制度をそのまま現在も踏襲いたしております。その面からいたしまして、現在すべての貨物を四つの等級に分けておりますが、その際に、農産物等生活必需品につきましては、そのおのの等級に該当するものから、さらにそれを引きまして、一番下の等級に当てはめております。これを以前、特別等級と言っておりましたが、現在名前がありませんが、一番安い等級にそれをおさめております。それが第一点。

それから第二点は、いわゆる政策割引と申しまして、遠距離の貨物、あるいは米のように生活依存度が非常に高い貨物等につきましては、政策的な割引をいたしております。

それからもう一つ、前回の運賃値上げの際に、暫定的にさらに公共政策割引というのを設けたわけでございします。

この三種類を合計いたしますと、まず第一の等級によりましては約四十一億、その他の政策割引、これは通称暫定割引と言っておりますが、それが約二十億、それから一般の公共政策割引が約三十億、合計いたしまして九十億——百億ちょっと欠けますが、その程度のものが貨物関係の割引でございします。

○大竹委員 ただいま通勤、通学の割引あるいは農産物の暫定割引、公共割引ですか、のお話を聞きましたのでありますが、先ほど欧米各国の運賃の比較がございましたが、外国においては通勤、通学割引とか、あるいは農産物の運賃割引というような制度、これに類した制度を採用しているところはあるとないというように聞いているのでありますが、その点、外国との比較についてお話しを願いたいと思います。

○磯崎説明員 まず、通勤、通学のほうでございしますが、外国におきましても、国によって多少の違いはございしますけれども、通勤あるいは通学の割引をしているところがございします。しかしながら、先ほど鉄監局長から御説明がありましたとおり、現在の通勤の割引の平均が約五十六%、通学が平均いたしまして八十一%、最高約九割でございしますが、平均八一%、こういう高額の割引をしている国はどこもございしません。大体半分、五〇%ないし三〇%程度の割引になっているようにございします。そのうちで一番大きいのはドイツでございしますが、ドイツがせいぜい五〇%前後、あとは大体三割から五割までの間というのがヨーロッパの国々の通勤、通学定期の割引でございしますが、これらにつきましても負担は、大体政府からめんどろを見て、穴埋めをしているという形で、鉄道そのものにしわを寄せていないというのが非常な特徴でございします。

それから貨物につきましては、外国では全く自由運賃と申しますが、いわゆる定めがございしません。イギリスのように最高だけきまして、その範囲内でよろしいというきめ方の国が多少の例外でございします。あとは全部個別運賃でございまして、ちょうどトラックのように、ほとんど荷主との相対の運賃をきめているようにございします。したがって、こういう割引をするというよりも、当然いゆる営業政策として、よけい送ってくれれば割引がきまるといふ商売上の割引をしているところがあるようにございしますが、こういう政策的な割引は、全くないというように承っております。

○大竹委員 先ほど冒頭に申し上げましたように、ほかの物価を刺激する、ほかの物価も鉄道の運賃を上げれば上がるから反対だという意見もあるというところを申し上げましたが、また、ある経済学者に言わせれば、ある一定のものをばかに安く押えておくというところは、その余剰購買力によって、むしろほかの物価を上げるのだという説もある。また一面、国鉄は非常に込んで困る、こ

れの対策にまた金をかけるということが問題になっておりますが、料金を安くしておくとますます込むのだ、こういう説もあるものであります。これは大臣、どうお考えになりますか。

○原田国務大臣 現在御提案をいたしまして御審議願っております国鉄の運賃改定率というものは、御承知のとおり、旅客運賃だけで一五%、こういうことでございします。したがって、現在の公共料金の中で、もしこれが実現をした場合、国民消費の中でどれくらい影響するのか、これは〇・一八、四捨五入しまして〇・二といわれておるのでございまして、私はほとんど影響のない数字であるといっても差しつかえないと思う。これは経済企画庁長官もそう言っておるのですけれども、物価というものは値上がりムードがある、だから、国鉄が上がったのだから、わしも上げるといふような便乗値上げというか、そういう傾向が非常に、こういうことをおっしゃっておるのであります。私は先ほども申し上げましたように、大竹さんの御質問の中にありましたように、パランスがとれてないときには、かえって逆にそれが働きます、物価に逆効果の値上りをもたらし要因になる。したがって、価格というものはパランスがとれることが一番大事である、これは私が先般からずっと申し上げておるところなのでございまして、私はこの国鉄の運賃値上がりというものは、国民消費の中で一番吸収されやすいものであると思う。しかもこれは、実質的には一番数の多いのは、御案内のように通勤、通学の収入でございまして、通学のほうは別でございすけれども、通勤のほうは、いわゆる税制等によってカバーされておる、こういうことでございすから、一番問題が少ない、影響が少ないという見方を私自身はいたしております。

○大竹委員 そこでもう一つお聞きしておきたいのでありますが、自由主義経済のもとにおいて物価を決定するものは需給の関係だ、こういう一応の原則があると思うのであります。それで国鉄で非常に問題になっていることは、国鉄は込んで困るといふことでありまして、ものの需給からいえば、需要が多過ぎるということになりますと、自由経済のもとにおいては、需要の非常に多いものは値上がりするというのは、私、これまた経済の原則かと思うのでありますが、それと国鉄との関係はどうお考えになりますか。

○原田国務大臣 物価をきめる要因は何だということ、原則的には需要供給だ、これはお説のとおりだと思います。したがって、いまたとえ一番込んで三〇%というような数字を示しておるところ、そこではどういふことになっておるかという、運賃が安い、そのためにサービスが受けられない、こういう逆効果をもたらしおる、これは私はいない事実であると思うのであります。だから、利用者負担ということからいいますと、そういうときには運賃は高く協力願って、そのかわりに投資をして、そういう混雑を少なくして、そしてお客さんにサービスをする、こういうことが普通の企業の姿であると思っております。国鉄の場合は、これが全国の経営でございすから、原価をきめる際にも総合的な原価主義をとっておりますから、いま大竹さんのおっしゃっておりますことだけをとりやれないという、少しむずかしい面が出てきておりますので、今度は利用者にも御負担を願うが、市町村、国も負担をする、国鉄みずからも合理化するところはする、こういう三位一体方式をもって財政再建をはかろうというのが、今日御提案申し上げておる趣旨でございす。

○大竹委員 それでは、いまの基本的な問題についてまだ御質問申し上げたい点もありますが、先へ進むことにいたしまして、国鉄の財政再建推進会議の意見書によって、今後十年間で国鉄財政を再建しようということになっておるわけでありましたが、御承知のように、この再建には三本の柱がある。一つは、いわゆる国の責任において、ある部分についてはめんどうを見よう、第二本目の柱は、利用者に御負担を願うというの、この運賃の値上げの問題だと思っております。三番目に

は、国鉄の内部における合理化とでも申しますか、節約とでも申しますか、それによって何がしかはじき出そうというのであります。先ほど来、磯崎副総裁から、通勤通学その他政策的な面を外国ではすべてめんどうを見ているというお話がございましたが、今度の再建計画における国のめんどうの見方が、これに見合うものであるかどうかというところを、ひとつお答えいただきたいと思ひます。

○石田説明員 今度の国鉄の再建につきましても、いまだかつてない救いの手を大蔵省から出してくださったのです。これはつまり、本来からいえば、いままでも公共負担であるべきであったものにつぎまして、ことに赤字線だったものに対して、独立採算のもとに経営しておる国鉄であるにかかわらず、一向政府がめんどうを見てくれなかった、わずかに利息について、ちよつぱりめんどうを見てくれたというふうなことであります。が、今度は大蔵省としては、だいたいヨーロッパあたりの事情を調べました結果、さつき副総裁も申し上げましたように、英国にしても、フランスにしても、ドイツにしても、公共負担というものはありますけれども、鉄道は全然負担しない、政府がすつかりめんどうを見てくれる。なお、それでしりが出た部分については見てくれるというように、至れり尽くせりの愛の手を出してくださっておるのであります。日本においては、いまだかつてそういうことはない。今度大蔵省がそういうことをやってくれたのですが、一体これが十分なものであるかどうかというにつぎましては、相当に私は議論があると思ひます。しかし、これまでそういう公共負担というものについて国鉄は一人であつておつて、政府あたりに対して一向主張しなかつたというところは、私は国鉄がどうかしておつたと思うのです。私は三十八年に總裁になりましたから、これをすいぶん強く言ってきたのであります。その前には、こういう問題は一向問題になつていない。だからして、欲をいえば、大蔵省がもう少し出してしてくれてもいいじゃないか、こういうふうに思ふのですが、あの

大蔵省が今度のようになつたということは、私はこれはよほどの奮発だと思ふのです。これは、これ以上のことは追つてまたやると思ひまして、今度、これでもつてわれわれは満足し、感謝すべきものじゃないか。それであとの問題につきましても、社会党あたりはこれは政府が出せ、運賃値上げをするのは間違つておると言つていますが、政府が出せといつたて、これは税金で出すのです。別に天から降つてきたものでもない、税金で出すといふことは、納税者が出すといふことなんです。それはすでに大蔵省が出してゐるのですから、この上は、やはり利用者が出すといふことのほうが公平じゃないかといふことで、私は大蔵省のあれに対しては感謝して、今度の運賃値上げといふことに進んだ次第であります。

○大竹委員 いま總裁のほうから、国のめんどうの見方はこのくらいが限度だろうというお話、また、国鉄運賃の値上げの問題、これはもちろん利用者の負担の問題であります。私はやはりこの三本の柱の中で、率直に申し上げて、国鉄の内部におけるいづゆる合理化の計画案といふものが、これはことごとくにいかぬかというところについて、危ぶみとでも申しますか、なかなか心配な点があると思ひます。これは、もちろん企業内部のことです。民間でも同じこと、ほんとうに今度立て直しをやるということになりますれば、労使はなにかむずかしいと思ひます。赤字線の問題にいたしても、無人駅の問題にいたしても、あるいはこれは国鉄直接の問題ではございませぬけれども、新線建設の問題にいたしても、もちろん国鉄だけの力ではなかなかできない問題で、これは私もはじめ、外も相当の協力をしなければならぬ問題だと私は思ひますが、それにいたしても、国鉄内部の労使の協調といふものが、内部でございまして、外で協力できるはずはないのであります。その点、私は非常に危惧するものであります。たとえばこの間の東鉄局の三分割案にいたし

ましても、ストまでいかないでござまつてけつこうでありますけれども、こういうふうなことでストまでいくというふうな問題、それからこれは前から人員合理化の問題で機関助手の問題等も相当長く議論されておつたようでありまして、いまもつてまだ結論が出たというお話は聞いておりません。また、国鉄運賃の値上げの問題にいたしましても、これはあんまり表面には出ておりませんが、これも、相当国鉄の従業員でも反対をしていふというふうな私どもも聞いております。

○石田説明員 お答えいたしたいと思ひます。国鉄自体の合理化の問題であります。これはお察しのとおり、実に困難な問題だと思ひます。そのうちで一番問題なのは、やはり人に関する問題であります。国鉄の経費のなには総収入の約六割を占めてゐる。経費の節減といふことになると、結局、やはり人の問題といふことに触れざるを得ない。今度の案につきましても、とにかく十年間に約六万の人間を減らす、こういうことであります。この六万の人間を減らすというところは、別に首を切るというわけじゃない。年々歳々一万二千人くらいの人間が退職しますので、その補充を全部はしないでもつて、一年に六千人、これならば十年で六万人といふことであります。これは組合のほうから言へば、必ずまた強硬な不法行為を繰り返してくるようになると思ひますが、これは何もいま始まつたことじゃなし、これまでいづいぶんやつたことであります。さらにか、同じことをただ繰り返すだけの話であります。

しかし、この点につきまして、私が特に大竹さんに申し上げたいと思ふのは、これからの人の問題です。国鉄にはいま四十六、七万おるのであります。これは一万二千人の人間を補充するといふことは、いまの人の需給の關係から申しまして、非常に困難な点があるんじゃないか。だから、われわれはそれをよく頭に置いて、四十六万なり四十七万の人員を維持していくといふことは非常に困難であります。これはやはり、人を得るに困難だといふことを頭に置いてやる。どうしたつてそれは減らさなければならぬ、こういうことになるのであります。これにつきましては、ストライキなんかありまして、また大ぜいの人に御迷惑をかけるようなことがあると存じますが、しかし、これはやはり国鉄としては、どうしてもやらなければならぬといふことで、また、その問題が起りますと、それ見たことかといふようにお感じになるかもしれません。これはどうも国鉄の宿命だ、これはしょうがない。要するに問題は、国鉄が平和にいくとするならば、これは私は何でもないとだと思ふのです。それはトラブルなしにいくとすれば一つある。要するに組合の言うことを聞いていけばいいんだ、決して争議は起きやしませんよ。しかし、こういうことをやつた日には、国鉄はどこへいくんだ。これは国鉄の言うことはフェアであるといふことを確信した場合には、組合がどうしようが、こうしようが、やはりやるべきことはやらなければならぬ、これは私、国鉄總裁としてやらなければならぬことだといふように思ひます。まず一番大きな問題は人的な問題であります。もう一つは、さきにも申し上げた、そのほかの問題につきましては、まず、できるだけそのほかの機械化、近代化によって人手が少なくて済むようにする、これはそうむずかしいことじゃない。

さらにもう一つは、収入をふやす。収入をふやすといふことは、まず輸送力をふやすといふこ

ば、独立採算制でやれ、利用者負担でいけというなら、五〇％というような法律でくくっておいて、そうして利用者負担というなら値上げしてくれと言ったら、何で聞いてくれないのだ、そうしておいて、仕事をやれやれと言うてもできませんかということ、この間もここで私は、大臣になってからしよっちゅう言っておられるのを予算委員会の片すみで、あるいは運輸委員会の片すみで、また、党の政務調査会でも聞かしてもらっておるのではありません。これは私は、ほんとうの声じやないかと思うのです。利用者負担ということを強調するならば、それだけのことをやらなければ、だれが出ていったって、私は企業経営というものはできないと思う。だから、そういう意味で今度も、なるほど運輸審議会もこの公共負担という一つの具体的な事例として、法律でもって運賃を半分に押えていますね。そこから割り引きしているのですから、通学、通勤のなには。これについては考えなくてはならぬではないかという答申をいただいております。しかし私は、激変をするということとは、これはまた大きな問題を起しますから——去年定期運賃の改定を行なった、ゆえに答申にありましたけれども、このことは、今度皆さんに御提案をいたしております中には、基本料金の改定はお願いいたしておりますが、定期運賃の割引率の改定、いわゆる公共負担の利用者負担ということはお願いをしなかつたのであります。そのかわりに、国が果たすべきことは果たさなければうそじやないか、こういう意味で、国鉄にやれやれと言ったというのは、いわゆる第三次計画ですね。これは中期経済社会発展計画にのつった国鉄が背負うべき——国がこうしろということになったのですから、四十年から四十六年を目ざして、この間にこれだけのことをやれ、こういうことをやった。そしてそれに見合うべき、それじゃ低利の長期の金を貸したかといったら、それは国鉄総裁がここでまた言っておられるように、高い金利の、こゝでも金を見つけてこい、いわゆる特別債、

金を見つけてきたらそれだけ見てやる、こういうやり方で、悪いことばで言うたら、高利貸しから金を借りてこい、殺生じやないかという。こういうことは私は、三十九年当時のこの答申の中で強調しておられることはわからぬであらう。せんけれども、それだけを強調するならばそれだけのことを、やはりしなければならぬ、それが今度皆さん方にお願ひしなければならぬことになった一つの原因でもなかるかというように考えます。ただ、このときの答申の方々の心の中では、これだけの答申をしておけば、要らぬものはみなやめて、そして自主独立の企業体として伸びていくんだという気持ちでやりになったかとも思いますが、私には一方におきまして、今日までそういうことから生じたことが今日の国鉄の状態であるから、これを今度こそ抜本的にやるために、いわゆる三位一体の方策、政策というものを願ひいたしておるのでございます。

○大竹委員 まだいろいろの点で御質問を申し上げたいことがあるのでございますが、同僚のほうからも質問したいという方も多々あるようでございますので、私の質問はこの程度にいたしますが、いまほど申しました交通基本問題調査会の答申というものは、いま大臣のほうから御答弁を聞きまして、ある程度わかったのでありますけれども、大臣におかれましては、これは私は非常に参考になると思ひますので、ひとつおひまのときに御精読をいただきたい。そして、これに関係いたしました、また次回に御質問をいたしたいということをお願いいたします、質問を終わります。

○阿部(喜)委員長代理 加藤六月君。

○加藤(六)委員 本日、私の主として質問いたしたい内容は、実は同じ措置法を出されております社会党の措置法について十分質問いたしたい、こう思つておつたわけでございますが、残念なるかな、提案者が出てきておられませんが、これに對する質問をまず留保させていただきますことを委員長にお願ひいたしまして、私の質問を始めたい。

こう思つてでございます。

私は、今回の料金改定並びに日本国有鉄道財政再建促進特別措置法、政府提案の分でございますが、この問題に遭遇いたしました、一体この日本国有鉄道はいかなる目的で、いかなる状態のもとに発足したかというのを、まず調べてみたわけでございます。すなわち、第三回国会におきまして日本国有鉄道法案が提出されまして、いろいろの審議の内容等も読ましていただけたわけでございます。現在では社会党の長老になつておられます佐々木三三三委員や、また成田知巳委員が、昭和二十三年の十一月における運輸委員会においていかなる質問、いかなる疑義を将来の日本国有鉄道に對してお持ちになつておつたか、また、わが党の故人になられた議員や、あるいは代議士でなくなられた先賢議員たちが、日本国有鉄道の将来に對し非常に熱心なる議論を展開されておつたわけでございます。この委員会の速記録を読ましていただまして、今日のこの措置法並びに国鉄運賃改定の質案、あるいは当委員会における審議を進行するにあたりまして、非常に胸を打たれるものがあるわけでございます。この速記録を読ましてもらいますと、二十三年の十一月十二日の当時の小澤運輸大臣の日本国有鉄道法に對する提案理由の説明、同じく二十三年の十一月十三日の下山説明員の日本国有鉄道の財政問題あるいは損益計算に關する問題、こういう問題等です。いふん激しい議論が當運輸委員会において行なわれておるわけでございます。同じく十一月十五日におきましては、国鉄の独立採算制の問題についても議論が展開されております。また、現在の国鉄が赤字になつた場合にどうするのだという議論等も展開され、それぞれの政府委員から、それに対する御説明等があつたわけでございます。ところが今日、国鉄の財政問題等を見ますときに、非常に再建ということばを使わなくてはならなくなつたこの事態というものを静かに反省してみますと、いろいろの原因あるいは結果というものが想像されるわけでござい

はないかということが、昭和二十三年の国有鉄道が発足するときに議論されておつた。いまの赤字補てんの問題にいたしましても、あるいは運賃を国会で承認さすというものが正しいのか正しくないのかという議論等は、すでに昭和二十三年において行なわれておる。あるいは公共負担の問題にからみ、あるいは公共の福祉という問題にからみ、政府はどの程度これに對して、てこ入れされておつたわけではなかつたかという等が議論されておつたわけでございまして、ただいま先賢議員の大竹委員より、總裁、運輸大臣、それぞれの方々に對して、これに對するいろいろな質疑が行なわれまして、たゞ、私は重複しないようにこの問題について質問いたしたい、こう思つた次第でございます。

まず第一番に、この二十三年の委員会の速記録からさかのぼつてみますと、日本国有鉄道法の第一條、目的「國が国有鉄道事業特別会計をもつて經營する鐵道事業その他一切の事業を經營し、能率な運送により、これを發展せしめ、もつて公共の福祉を増進することを目的として、ここに日本国有鉄道を設立する。」この第一條にまずこれがございまして、それから、先ほど申し上げました損益問題についてでございますが、これは四十一條その他にあるわけでございます。

そこで私は、先ほど来議論になりました点をまず第一番にお伺ひしたい。運輸大臣でも總裁でもけつこうでございまして、国鉄というものと独立採算制という關係は、今日どのような關係になつておるかというのを一番にお伺ひしたいわけでございまして。

○原田國務大臣 いまの国鉄はいわゆる公社でございまして、企業性というものをもち、いま第一條に説きましたように、能率をあげ、そして公共のために働かしてもらう、こういうたてまえをとつております。それで企業として考えますときに、それじゃ何をもつて立つていくのかといひますと、鐵道でございまして、運賃収入をもつて立つていく、ゆえに、その運賃をもつて經營をしていくということが独立採算制の基本になつて

おる、このように私は理解をいたします。

○加藤(六)委員 基本になつておるわけでございしますが、今日たゞ、先ほど御質問いたしたように、再建ということばを使わなくてはならなくなつた、これに對しての原因といひますか、理由は、もうこの席上ではお尋ねいたしません。が、それから、財政再建促進法に對して三本の柱というものを打ち出された。十一月一日でございしたわけ、これに對して、政府に對し答申があつたわけ、三本の柱でもつて、今後国鉄を再建していかなければならぬ。しかも、強力な集中的な再建方法を講じたからだめだといふことが、私の胸を強く打つておるわけでございまして、これは料金改定ではございせん。この措置法を通じて、はたして国鉄の独立採算というものは可能なのかいふ、あるいは、いままでの累積赤字というものは解消できるかどうかという点につきまして、もう一度お伺ひしておきます。

○原田國務大臣 企業を行なつていきますための投資は、自己資本が足りない場合には、これは融資です。金を借りてきて投資をしていく。そして、それが利益をもたらして、国鉄の場合には運賃によつて利益をもたらして、また事業を伸ばしていく、事業をやつていくのには金を借りていく、こういうことで企業というものは成り立つておるのであります。

〔阿部(喜)委員長代理退席、細田委員長代理着席〕

よく出資を、國の事業であるから國から出資をしたらよいという議論が——社会党の案なんかはそれでありまして、これは純然たる国有鐵道というもので運賃をされるという考え方に立つておられると私は思ふのでありますけれども、いまの国有鐵道は、いわゆる公社でございまして、國は最初現物出資、あるいは出資の形である出資はいたしておるわけであります。したがつて、運賃をもつてやつていかなければならぬ。ところが、たびたびここでも国鉄總裁も言われますが、戦前の国鉄というものは、國の交通の王者であり、独占

出てきてもらって、一度徹底的に議論しておきたかったわけですが、それは、いま総裁がおっしゃいました心理的影響の問題と、そしてこの国鉄運賃の改定というものが、日本経済の大きな歯車の中でどういふ役割をするかというところに、つきまわして、私は経済企画庁と一度徹底的に議論してみたかった。もちろん、この委員会の席以外で、そこでは、ずいぶん議論いたしておりましたが、しかし、そういうことは、この際だいたいおそくなつておりますので、もしあとから時間がございましたら、ひとつやらしていただきたい、こう思うわけでございます。

そこで先ほど大臣からも、独立採算制の問題についていろいろ御説明いただいたわけですが、大臣は今回、三本柱のうちの二本を強力に打ち出している。特に、政府関係の措置につきましては、原田運輸大臣に非常になんばっていただきまして、われわれ国鉄の将来を憂える者にとりましては、非常に感謝いたしておる次第でございます。

そこで重ねて大臣にお伺いしますが、この公共性ということと独立採算制ということについて、非常にその突っかかりがあるわけですが、独立採算制ということになりますと、先ほど大臣が御答弁になりましたが、運賃問題あるいは資金の獲得というところに、国鉄独自の行なうことにつきまして、あるいは独立採算制という問題は維持していきけるのかもわかりません。しかしながら、先ほど大臣の御答弁の中にありましたが、運賃値上げはたびたび要求しても認めてくれなかった、政府もまた、公社という立場から、そう簡単に応援できなかった。また、大臣にこれからあと質問していきたいと思うわけですが、国鉄が今日のようになつた点について、總裁並びに大臣から御答弁があった、いわゆる合理化問題と人件費の国鉄全体の経費に占めるアップの問題、こういう問題等も実はやらしていただきたいわけでございます。

それで、まず大臣にお伺いしたいのは、私が先

ほど申しましたように、日本国有鉄道法の第一条に「公共の福祉」ということが出てきております。この公共の福祉ということ、これから申し上げたいと思ういわゆる赤字路線の問題、並びに過疎地域における国鉄の任務という問題にからんでいくわけでございます。これは第一条の「目的」にあるわけでありまして、ただそれと違ひまして、今回「鉄道運賃改訂理由」というのを国鉄から提出されましたが、これを読んでみますと、その中に、いわゆる公共負担という問題が非常にウェイトを占めております。たとえば、この説明書を読みますと、本年度だけにおいても、公共負担は六十億に達する見込みである、日本国有鉄道が公共企業体移行後二十年たつてこの負担額を累計すれば、総額一兆円にもなる、こういう御説明があるわけでございますが、この公共負担という問題と公共性、これは同じように解釈していいと思ひますが、これと独立採算制との関係につきまして、もう一度だけ大臣に伺つておきたい、こう思ひます。

○原田運輸大臣 日本国有鉄道法第一条により、国鉄は公共の福祉を目的として設立されていることは、言うまでもございませんが、これはわが国の交通機関として、安全、大量、迅速、安価の輸送サービスを国民の利益を目的として提供することにある。いわゆる公共負担といわれているものの中には、国鉄財政の現状から見ても、過度と認められる各種の負担を含むものであり、これについてある程度の軽減をはかるか、あるいは経営全体の中において国等の助成が妥当である、こういうふうな考へるのでございます。

○加藤(六)委員 大臣の先ほどの御説明の中に、国鉄の輸送分野における旅客並びに貨物あるいはバス等にも通ずると思うのですが、いわゆるシェアの低下ということがございました。これを見ましても、年々輸送分野における国鉄のシェアというものは非常に下がつております。これは輸送人キロのはうでございますが、昭和三十五年が五三・五％、四十二年度においては五〇・六％、いわ

ゆる独占的な国鉄というものではあり得なくなつておる。しかるに、その国鉄に対して非常に公共負担をしいておる。ところが、先ほど申し上げましたように、大臣、非常に努力していただきまして、中曾根前運輸大臣のときに、財政再建推進会議の答申をみた。わが党の国鉄基本問題調査会と、はたしてこの推進会議の答申というものがすれ違つておるか、あるいは一致しておるかということ、あるいはこの財政再建推進会議に伴つて、政府はいかなるで入力をするんだ、これは主として公共負担を軽くするために、あるいは国鉄という使命を達成するためにどうするんだというこゝとを、実は私も昨年十一月二十二日に、各分野について質問いたしておるわけでございますが、今回はこの面については、大竹委員に国鉄總裁が答へになつておりましたような線で、おのずからいいんじゃないかと思ひます。

ところが、私が一番心配いたしますのは、わが党の中川委員が前に質問いたしましたように、今日の日本にとって最も重要な問題は、いわゆる過密と過疎の問題であります。この過密と過疎の問題を誤りますと、これからの日本はたいへんなことになる。これは大臣も平素より非常に卓見を持っておられるわけでございますが、過密対策だけに本気になりますと、過疎がおそろかになる。過疎だけが取り残される。ちょうど過疎地域という日本の荒野をつくり出すような結果にもなりかねないわけですが、ところが、日本国有鉄道法の第一条「目的」のところに、先ほど私が申し上げましたように、「公共の福祉」という問題が出てきております。そこで、私なんか声を大にして申し上げたいのは、過密と過疎の問題を誤ると、ちょうど鉄道の列車が転覆するのと同じようなことになる。過密と過疎は車の両輪じゃないか、こう思つております。

ところが、同じくこの運賃改訂の理由書きの、中の一番最後の7というところに、こういうことばがあるわけですが、「国鉄としては、今後、政府の

抜本的な施策の推進と相まって、国鉄みずから決意を新たにし、全職員一丸となつてあらゆる企業努力を傾注し、すみやかに国鉄財政の再建をはかり、」ここから先が問題なんです。国鉄の使命とする都市間高速輸送、大都市通勤輸送、中・長距離大量貨物輸送において、その責務を完遂し、国民の負担にこたへる所存である。」こういう内容があります。もちろん今日の国鉄の大きな任務は、いわゆる都市間高速輸送、あるいは大都市の通勤輸送を解除するための大都市通勤輸送、あるいは貨物安定に非常に大きな寄与をする中・長距離大量貨物輸送が必要であります。私は、森の石松ではございませんが、ここに何か抜けておるものではないかと、国鉄の使命がこれだけであるとお考へになるのなら、これは相当なる決意をしなくちゃならない。

そこで、大臣、公共の福祉という問題と過疎地域における国鉄の輸送力の確保という問題についてどうお考へになつておるか、これを承りました。

○原田運輸大臣 いまの問題を具体的に言いますと、いわゆる赤字ローカル線の問題あるいは新線の問題、これらをどうするんだということになつてきやせぬかと私は思ふのですが、過疎地域におけるところの輸送部門を受け持つ国鉄を一体どうするんだ、推進会議では、これらのことについてCTC化あるいは拠点貨物駅の整備、乗車券の自動販売機の設備というようなことをいっております。

しかし、いまあなたの言つておられることは、そんなこまかい話ではなくて、過疎地帯といわれておるところにも、現在通勤、通学、それらの輸送機関がなければ通えない人たちがいるじゃないか、これは一体どうするんだ。具体的に言いますと、こういうことであらうと思ふのであります。これらの問題は、こゝで何度も私が申し上げておりますように、他に確かに、これならわかるものがある——一番早いのは自動車ですね。自動車にこれがえられる、それのほうがよいということ

が認められるということが前提になって、そして
その中で、いま過疎地帯になっておるけれども、
将来はそこが發展するかわからぬ、いわゆる全国
総合開發計画というふうなものにとらみ合わせた
その地区の今後の状況であるとか、あるいはその
地方が果たしておるその役割りとかいふよう
なものを十分勘案して、なおかつ、その地区の人
たちとよく話し合いをしまして、納得いくところ
で、私のところは別で、そうでないところには
十分慎重な検討を払わなければ、この問題は解決
をしませんよという、そういう慎重な態度で臨ん
でいくんだということを私は申し上げておるので
あります。しかも、国鉄再建のための政策は十年
というのを見ておりますので、そのことについ
ての配慮というものは十分なしていかなければな
らぬ、このように考えております。

○加藤(六)委員 大臣はじょうずに答弁されたわ
けでございますが、私が申し上げたかったのは、
きょうこの委員会の席へ出てきていない社会党の
諸君が、赤字線廃止問題の点検運動というのを
やっておる。各地区へ行って政府や国鉄がまだ計
画も何もしてないものについて、わが社会党がこ
の赤字線廃止をとめてやるんだ、こういうことで
町長も出てこい、市長も出てこい、議長も出てこ
い、商工会議所から農協から全部出てこい——一
人じゃないんですよ、國をつくって各地区へ行き
まして、一生懸命これをおおっておるのです。私
は、きょう社会党の委員におってもらわぬのが非
常に残念だと思ふ、実はこの問題についてもやり
たかったが、扇動し、あおっておる。しかも、ま
じめに国鉄問題を審議し、国鉄の再建といふこと
まで言わねければならぬなつた国会議員の立
場から、この問題を真剣に審議しておる本日この
委員会におられる方々、これは国会に足らぬです
よ。しかるに、審議をやっておるのかやっておら
ぬのかわからぬような態度をとりながら、地方で
はこれをやっておる。まじめに国鉄再建の議論が
できるかどうか、お互いの足元をそういうことに

よってすくわれておる。これは非常に重大な問題
であるといふことではないか。残念
なるかな、相手がいないので申しわけないです
が、ただ赤字線の再建の問題につきまして、大臣
がたまたま、簡明に申し上げますと、今後慎重に
この問題には処するといふ御答弁をいただきました
ので、私はこの問題につきましては、これ以上深
く追及しませんが、日本国有鉄道法にある公共の
福祉といふことを、国鉄さんは忘れてもらつては
困るということ。もちろん大都市間の通勤輸送、
中・長距離の大量貨物輸送、あるいは都市間高速
輸送、これも国鉄の使命であるかもわかりません
けれども、国鉄の目的は、私が一番最初に条文を
読み上げましたところにあるわけでございます。
本日は、この席に国鉄の幹部の皆さん方がおいで
になりますので、この点については、この程度で
質問を終わらせていただきます。

その次に、再建促進措置法と運賃改定の問題に
つきまして、先ほど来たたびたび三本柱といふこと
が出てきました。私たちは少なくとも当委員会
でやっておるのとは、三本柱のうち二本をやってお
るのではないかと思ふのです。そうしますと、あ
との一本の柱は何かということになりますと、こ
れは国鉄内部の徹底的な合理化、機械化だとい
うことになるわけでございます。国鉄総裁は、い
つか私のような若い人に、こんこんとさとして
お話されたことがございます。国鉄の四十七万の
職員は、真の意味で命がけで働いておるのだ、こ
んな危険な事業はないんだ、こんな危険な仕事は
ないんだ、しかるに、それに遇するに給料その他
においては非常に悪い面があると、私はこのこと
ばには胸を打たれたわけです。そのとおりだ、こ
う思ふことがございます。しかしながら、私が
もう一步そこから先に突き進んで質問してみたい
と思ひますのは、先ほどちょっと申し上げまし
たが、いわゆる経費の全体における人件費は五七
前後である、この記憶いたしておりますが、間違
いございませんか。これは副総裁に……。

○磯崎説明員 昭和四十二年度の予算で五八%で
ございます。
○加藤(六)委員 それでは、副総裁に引き続き承
ります。去年われわれはいろいろな問題等を聞
きながら、負担の公平と公共負担の問題で、通勤、
通学定期の料金は正を行ないました。これの運賃
増収分は幾らでございますか。
○磯崎説明員 当初三百億と予定いたしておりま
したが、先買いと申しますか、年度内における、
値上げ前の安いうちに買入方が非常に多かったた
めに、実際には二百六十億くらいになっておりま
す。
○加藤(六)委員 通勤、通学の定期は正以外の昨
年の運賃収入の伸びは、一体どの程度の伸びだつ
たでしょうか。
○磯崎説明員 本年度——本年度まだ終わってお
りませんが、現時点における年度末までの収入見
込み、それから昨年の一年前の実績、これを比較
いたしますと、旅客収入におきましては約五%、
貨物収入におきましては六%程度の伸びでござい
ます。
○加藤(六)委員 副総裁、それは金額にしますと
どの程度になるでしょうか。私が言いたいののは、
この旅客の五%の伸び、貨物の六%の伸び、通
勤、通学定期の正の二百六十億という問題では
ないのです。先ほど総裁のおっしゃいました昨年
の人員費の伸びとの比較をしてみたいわけであ
ります。昨年の、四十三会計年度におきます人員費の
伸びは、パーセンテージでなくして、もし金額で
おわかりになるならばお教え願ひたい、こう思ひ
ます。
○磯崎説明員 たまたまいま値上げを提案いたし
ております四十四年度の予算、それから四十三
年度のはうが新しゅうございますので、これで比較
いたしますと、実績で人員費が六百二十億の増加
でございます。それに対します運賃収入の伸びは
六百四十七億、それに対して、人員費の伸びは
六百二十億でございます。これは、いま御審議
願ひておる予算でございます。運賃改定は別で
ありますが、自然増はほとんど人員費に回つてし

まう、こういう姿でございます。
○加藤(六)委員 運賃収入の伸びは、運賃改定を
別にして六百四十七億である。四十三年度の人員
費の予算と四十四年度の人員費の關係で見ると、
六百二十億である、こういう御答弁でございます
す。せっかく四十七万の職員が働いておるが、あ
らゆる努力をして運賃改定が行なわれなかったら、
六百四十七億の水揚げ増しかない。ところが、人件
費は六百二十億伸びるということでは、どう考え
ても国鉄の合理化——われわれは人員整理とは申
しておりません。合理化が不足しておるのではな
いか、こう思うわけでございますが、もしここで
諸外国におけるレールキロ一人頭のいわゆる水揚
げ料と申しますか、運賃収入等の表があれば、お
教え願ひたいわけでは
○磯崎説明員 ちょっと詳細をきょう持つてまい
りませんでしたが、御承知のとおり、ヨー
ロッパにおきましては、アメリカにおきましては、
実は旅客収入はほとんどございせん。アメリカ
では全収入の約二%くらいでございます。ほとん
ど貨物収入です。ヨーロッパにおきましては、大
体八割から九割までが貨物収入、旅客収入は一
割、多いところ、オランダくらいで三割
くらいというところで、ほとんど貨物輸送だけ
になっております。輸送の体系が非常に違つてお
ります。頭数から申しますと、アメリカの鉄道は
はるかに少ないといふこと、それから列車単位が非
常に少ないといふこと、それから日本と比較にな
りませんが、現在日本の鉄道と同じ程度の能率を
あげておるの、ドイツ、フランスが大体似たよう
なところでございますが、これも非常に輸送の形
が違いますので、一がいには言えませんが、いず
れも企業としては、あまりいい成績をあげておら
ないのではありません、ヨーロッパで一番いいとい
われておりますオランダの国鉄、これもすでに赤字
に転落いたしました、これが一番よろしいので
ございますが、職員の一人当たりの働き量と申しま

すか、これで申し上げてよろしゅうございますか——これで申し上げますと、人トンキロでちよつとわかりにくいと思いますが、鉄道が運びます貨物と旅客の人員、トン数とその運んだキロをかけたものが人トンキロでございます。これは一九六六年でございますが、日本の一人当たりが四百九十一人トンキロでございます。これに對して、アメリカの先ほど申しました一級鉄道、十大私鉄は、けた違いにもうよろしくて、千七百八十二人トンキロでございます。ほとんどトンキロ、貨物輸送でございます。それからイギリス、これはまた非常に能率が悪くて百五十七、それから西ドイツが二百十九、フランスが三百、イタリアが二百三十五、スペインが百九十一、ただこういうふうに数字を羅列いたしますと、非常に日本の国鉄がいいようにございますが、これは通勤の客が入っているからでございます、実は通勤客を引きますと、先ほど申しましたとおり、フランス、ドイツ程度ということになるわけでございます。外国に比較いたしますと、日本の鉄道の能率がいいということは、必ずしも申し上げられないと思います。

○加藤(二)委員 諸外国の例で、戦後、いわゆる走行キロ、車両数に合せて何人の人間を使っておったか、それがどれほど数を少なくしたか、こういうことを言いますと、すぐ、やれ首切りだ何だといわれますので、あまり申し上げませんが、そういった数字等も、実は国鉄から昨年いただいた資料でぜひ研究させていただいたことがあったわけでありまして、なぜこの問題を私が出したかと申し上げますと、実は、昨年わが党の代議士がソ連へ行きました。そしてその帰ってきた報告を、同じくわが党の若手代議士が集まっていたところ、ここにいます阿部委員あるいは運輸委員等も一緒に、わが党のある代議士からその報告を聞いたわけですが、そのとき、働く国、社会主義国家のソ連においてある工場を視察したところ、昨日首切りを行なった、こういう話が出た。それで非常に驚きまして、働

く者の天国といわれておる国でも首切りを行なうのかと言ったら、首切りを行なうのはあたりまえだ、まじめに働かない人間がおつて、まじめに働く人間に對して負担をかけるということは、まじめに働く人間がばかを見るので、わが国においても、どんな首切りをやるのだ、聞くところによると、おまえの国、日本の日本国有鉄道というのがあるそうだが、ここはあまり働かない人間でも首も切らないし、整理もしないし、配置転換もやらぬそうではないか、こういうことをほんとうに言われたらどうでございます。わが党の議員は、これを聞きまして冷や汗をかいた。ソ連にまでそんなに思われ、言われておるのかということで、実は冷や汗をかいた。その報告を聞いた十数名のわが党の代議士も、冷や汗をかいたわけですが、われわれとして、はたしていままでの国鉄の合理化に對する態度がよかつたのか、悪かつたのかということ、冷や汗をかいたわけでございます。首を切れたと申し上げません。先ほど總裁の御説明もございましたので、この問題についてもそう強く追及はいたしません。ソ連のモスクワでそういう話が出たということを、国鉄の幹部の皆さん方は御記憶願いたい。そして、こういう話が出るゆえんのものは、合理化に對し、生産性向上に對して、まだまだ国会も政府も、また、国鉄幹部の皆さん方も、熱意が足りなかつたのではないかと、いうことを、これはお互い反省しなくてはならぬんじゃないか、こう思う次第でございますので、あえてこの問題を申し上げたわけでございます。二本柱は、かりに少々困難なことがあつても、私は遂行できると思ひますが、もう一本の柱の国鉄の徹底的な合理化というものは、たいへん困難であらうと思ひます。先般の東鉄局の分割一つにしましても、あれほど労働組合の諸君は国民皆さま方に迷惑をかけた、あれをほめた新聞論調というものはどこにもありません。それでもああいう何ら労働条件の悪化でもないのかかわらず、あれほどのことをやったということになりますと、今後の合理化あるいは生産性の向上というのは非常に困

難が予想される、こう思うわけでございます。それで繰り返してお願ひいたしますが、どうぞひとつ政府も、国会も、当局も、国民皆さま方に一五%の料金改定をお願いしておる、政府もあらん限りの応援をしておる、そうすると四十七万七千の職員全員、ひとつこの際はえりを正して反省してもらつて、この生産性の向上と合理化という問題、国民に迷惑をかけないような態度を私は強く願ひして、おくれでございます。それに対する總裁の決意のほどを承りたいと思ひます。

○石田説明員 みなごもつとものところでございす。とにかく、国鉄の合理化というもので一番むずかしいものの一つは人の問題であります。さつき申し上げましたように、とにかく十年の間に約六万の人間を節減しなければならぬというのであります。この問題につきましては、何も国鉄が新たにやるものではなく、過去においても、相当に大きなことをやっておるのであります。国鉄には相当に練達した士がいますので、どうぞひとつわれわれを御信頼くださるようお願いしたい。とにかく、われわれとしては二本の柱を持てたので、この問題については希望をもち、一生懸命やりますが、同時にあなた方もわれわれを御後援くださるようお願いいたします。

○加藤(二)委員 大臣、これに對してどういふ決意を持っておられますか。

○原田國務大臣 この国鉄のストライキくらい国民に人気の悪いものはない。私はこの間、予算委員会と同様の質問を受けて申し上げたのですが、東京で一番人気の悪いものは何だというと、タクシーの乗車拒否と国鉄がストライキをやるとのこと、もう投票を見ましても社会欄を見ても、これはど人気が悪いものはない。いま国鉄の運賃を値上げし、国からも助成をし、みんなで何とかこれをよくしようと言っているときに、運賃が上がった、一番先に月給で取つてしまふ連中がこれに反対するということだけでもわからぬのに、

おまけに列車をとめて国民に迷惑をかけるということはおまけにわが国というものが大半の国民の意見であつて、私はいま、何とかして国鉄再建をしようと思つて骨を折つておるときに、こういうことを見ると、何と情けないことであるかと理解ができません。これをやる人にとっては、何を言うておるんだ、おまえの言うておることが間違つておるんだと言ふが知らぬが、私は私が言つておることは、大半の国民が認識されておるところであり、国鉄の働く人の中にも、私が言つておると同じ立場をとつておる人たちがおると信じておるのであります。したがうして、国鉄總裁におかれても、先般の三分割の問題は、幸い列車がとまるといふことはなかつたのですが、この間、もうあれは言うことを聞かぬのでしようがないということまで言つておられましたけれども、しようがないと言わずに、できるだけの努力をして、国民に迷惑をかけないようにひとつがんばつてもらいたい。私も、国鉄が違法ストライキをやつたら処分せんならぬのです。そういうことをだれだつてやりたくない。しかし、違法行為は違法行為として、断固たる態度で臨まなければならぬ。これがよろそかにされると、暴力、違法ということが横行する世の中になるのでありますから、あくまでそういうことを避けたらという気持ちがありまして、もしそういうことがあつたら、国鉄側は断固とした処置をとらなければならぬのであります。この大事なときでありますから、どうぞ国鉄は一九九となつてがんばつてもらいたい。国民の代表の皆さん方の前でいま總裁は、あなた方も助力をしてくれということでありまして、私も力の限りを尽くすつもりでございますから、ひとつ国鉄においても、国民に迷惑をかける違法のストライキなどはやらない、打つて一丸となつて国鉄再建のために努力するということを、私はこの場で十分總裁に申し上げますから、總裁もぜひがんばつてもらいたい、このように思う次第でございます。

○加藤(二)委員 運輸大臣、国鉄總裁から、今後

の国鉄の生産性向上並びに合理化、三本柱の大切な一本につきまして、それぞれ御意見がございました。

だいぶ時間もおそくなりましたので、私は一番最初に申し上げましたように、社会党提出の措置法に対し久保議員に質問する権利を留保いたしました、また、今後いわゆる運賃改定と物価及び国民生活に対する影響の度合い、新幹線網における国鉄の任務等、そういうものをもあわせて質問を留保させていただきます、きょうの質問は終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

(拍手)

○細田委員長代理 次回は、委員長の指定により、明十二日午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後九時三十二分散会

昭和四十四年七月七日印刷

昭和四十四年七月八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局