

国鉄のはなし

藤井松太郎*

雑務に忙殺されて明け暮れる国鉄総裁という仕事がつくづく嫌になり、去る3月5日、総裁の職務を辞任した。雑務が嫌になり、官を辞して田園に帰り帰去来の辞を書いた陶淵明の心境がわかるような気がして、帰去来の辞の一句「鳥倦飛而知還」を下手な字で書きなぐって、まわりの誰彼に与えた。

2年半ほど前の昭和48年9月、日ごろ昵懇にしていただき、ご指導を受けていた先輩のN氏が、当時の田中総理の意を受けて、私にぜひとも国鉄総裁の職を引き受けるようお話があった。私は当時すでに国鉄技師長の職を二度も勤めたいわば出戻りだったので、国鉄総裁という職務がいかなるものであるかは人一倍よく知っていた。端的に言えば権限らしい権限は何もなく、職責ばかりが馬鹿に大きくて、だれが考えてもあまり有難くはない役柄なのである。当時の総裁磯崎氏は、2年余にわたり難産を続けた運賃値上げと財政再建措置法の改正がやっとのことで国会を通り、やれやれといった気持で辞表を出されたので、後釜の白羽の矢が私の所へまわってきた次第である。

国鉄総裁は、前の石田総裁のように実業界からきていただくのが一番好ましいと思うが、実業界のほうは、権限がなく職責ばかり大きい国鉄総裁業という椅子を容易に引き受けて下さるはずはなし、さればとって、国鉄や運輸省のOBは、総裁という職を知り過ぎている

* 名誉会員 工博 前日本国有鉄道総裁

だけに、二の足を踏むこととなる。そこでお人好しで、ことわり下手な私がとうとう総裁の椅子を引き受ける破目となった。当時の田中総理と私は非常に昵懇な間柄であると取沙汰されたが、当時私は総理の所にあまり出入りはしていなかったのである。昭和25年ころ、私が国鉄の小千谷発電所の工事をやっていたころ、地元の少壮代議士だった田中さんは、しばしば発電所工事の見学にこられた。専門の電気屋さんは相手かまわず難しい説明をするのでわかりづらいが、私の説明は私自身が素人なのでかえってよくわかると見え、「お前は日本一の技術者だ」と田中先生におだてられたことがある。爾来懇意にはしていただいていたが、彼が大蔵大臣になり、党の幹事長になり、さらに総理となるに及んで、下手に彼の所へ出入りすると、彼の周囲の者が私を物欲しそうな奴がきたという目で見はしないかと思ひ、あまり出入りはしなかった。

私が総裁に就任した当時、頭を悩ます問題が三つあった。その三つは何かというと国鉄の財政再建の問題、労使関係の健全化の問題、事故防止の問題がこれである。いずれもが解決困難な問題で、国鉄総裁の椅子が敬遠された原因も実はここらにあったのである。

国鉄運賃の値上法案、国鉄財政再建特別措置法の改正法案は昭和47年の国会で流産となり、48年の国会で、



(昭和 49 年 10 月 25 日, 編集部写真)
総裁室で語る在任時の筆者

実施期限を半年延ばすことでかろうじて成立した。財政再建特別措置法の改正案は、国鉄が 10 か年後には黒字となり、外部からの援助なしに自力で近代輸送機関としての役割を果たしうようになるというもので、10 年間の国鉄投資総額 10 兆 5000 億円のうち、政府が 1 兆 5000 億円を出資し、長期債務の利子相当額の公債の利子、つまり孫利子の面倒を政府が見る。工事費の債務はおおむね金利 3.5% 以上の分だけは政府が負担する。運賃値上げ遅延による借金の金利は政府が面倒を見る。再建期間 10 か年間に 15% 程度の運賃値上げ 4 回を認める等々といったもので、一応財政再建への道が開けたものと考え、前任者の磯崎氏に謝辞を述べた。しかし間もなく 48 年末のオイルショックで物価は 2 倍以上にはね上がり、あたら財政再建促進特別措置法も崩れ去り、しぶしぶ実施を半年延ばしていた運賃値上げも、さらに半年延ばして 49 年 10 月実施する破目となった。

労使関係の健全化の問題は、ひとり国鉄のみならず、近代産業のいずれもが直面している重要な問題である。国鉄のような公共性の強い企業体の職員には、スト権は認められていない。しかし、それに替わるものとして公労委の仲裁制度があり、労使双方とも原則的には、公労委の仲裁に従わなければならないこととなっている。しかるに、国鉄が公共企業体に移行した昭和 24 年以来、政府はしばしば国鉄当局の意にも反して、仲裁の完全実施を怠った。政府は国鉄当局を圧迫して当事者能力を奪い、他方、組合に対しては、仲裁裁定を無視することによって、「力には力を」といった闘争第一主義の思想を抱ききかけをつかったものと私は考えている。仲裁裁定が、とにもかくにも完全に実施されるようになったのは、昭和 32 年以降のことである。昭和 40 年に ILO の結社の自由の条項が批准されて、国鉄職員にあらざる者が国鉄労組の役員たりうることとなり、現在は組合幹部のほとんどすべてが、かつてのストで解雇された者ば

かりである。45 年ころ、国鉄でいわゆる生産性向上運動が盛り上がり、これに協力しない組合員が差別待遇を受けたということで、不当労働行為だとして総裁が組合に陳謝する結果となった。現場で生産性向上に挺身した現場管理者は当局からは左遷され、組合からは強い反撃を受けて、すっかり自信を喪失してしまった。私が総裁に就任した当時の国鉄労使関係は、おおよそ以上のような調子で、ひいき目にも健全などとは言いがたいものであった。

いつの時代でも、国鉄のような交通機関の責任者が一番頭を悩ますのは<安全の問題>である。昭和 24 年、国鉄が公共企業体になってから私は第七代目の総裁にあたるが、私の前任者のどの総裁も皆相当の事故を起こしている。ご自身が事故の犠牲となられた初代下山さんはさておき、二代加賀山氏が桜木町事故、三代長崎氏が洞爺丸・紫雲丸事故、四代十河氏三河島事故、五代石田氏鶴見事故、六代磯崎氏北陸トンネル事故といった具合に皆事故で相当数の犠牲者を出している。私は就任早々天王寺の管内で小さい事故を起こしたのみで、幸い大きな事故は起こしていない。まことに幸せな男というべきである。大事な乗客に死傷者を出したとか、列車が数時間も遅れたとかは正しく事故と呼ぶべきもので、当事者が社会から叱責を受けてもやむを得ないものであろうが、地震のために列車を停めて数十分の遅延を出したとか、温度変化でレールに亀裂が入り、赤信号で列車が遅れたとかをいちいち事故と呼び、当事者の責任を問うのはどうかと思うのである。一昨年だったか新幹線に小さいトラブルがしばしば起きて「ATC の神話破る」とか、「経年 10 年でがたがきた新幹線」等々と世論の叱責を受けたことがある。新幹線は開業以来 10 億人以上の客を運んでいるが、事故で一人の死傷者をも出しておらないのである。世界のどこにこんな鉄道があるというのだろうか。

国鉄総裁が一番頭を悩ます問題は、財政、労使関係、事故の三つであることはすでに述べたし、また私が就任当時の三者のアウトラインも一応は述べたつもりだが、これらに対する私なりの考え方をもう少し詳しく述べて見たい。

まず第一に、国鉄財政の問題であるが、昭和 50 年度末の繰越損失 3 兆円弱、長期債務は 7 兆円に近い。これはまさに破局的な状態で、国鉄が仮に私企業であれば破産も同様で、総裁の首をすげかえるくらいではすまない問題であると一般には言われているのである。国

鉄運賃つまり国鉄の生産品の価格は法律で定められ、国鉄職員の給料の総額は、給与総額ということで政府に抑えられている。しかも、国鉄は公共企業体だということで、損得を無視しても公共には奉仕しなければならないこととなっている。これでは財政上、国鉄総裁には当事者能力もなければ、自主性もないといわざるを得ない。国民一般には道義的な責を感じずるにしても、政府や国会に対しては責を感じるとは言いがたいのである。現在の国鉄運賃は法外に安い。昭和 11 年ころ、葉書 1 枚と旅客 1 人 1 キロの運賃はほぼ同額だったが、葉書はとくに当時の 667 倍の 10 円にはね上がりさらに最近 1334 倍の 20 円となった。国鉄運賃は現在旅客 1 人 1 キロ 5 円 10 銭で当時の 327 倍にすぎない。今回の国会提出の運賃 50% 増の改正法案は、正気の沙汰ではないというような批判もあるようだが、これが実現しても旅客運賃は昭和 11 年ころの 490 倍程度になるにすぎないのである。現在ほとんどすべての価格が戦前の 1000 倍を越していることを思えば、なぜ国鉄だけを継子扱いにしなければならないかを理解に苦しむのである。戦前、鉄道運賃は学識経験者からなる鉄道会議で決めていた。戦後インフレが進行するにつれ、財政法第 3 条で国の独占に属する事業や、専売価格は法律または国会の議決によることとし、国の専横を抑えることとなった。私には法律のことはよくわからぬが、どう考えても財政法等という法律は一人前の法律ではなさそうだし、要領のよい連中は特に特例を設けて財政法から逃げ出してしまい、要領の悪い国有鉄道あたりが、財政法に拘束されている始末である。財政法に基づいて国有鉄道運賃法という法律がある。きわめて当然のことであるが、この法律の第 1 条に運賃は輸送実費を償うものでなくてはならぬと明記されているが、末尾のほうに運賃は物価政策に寄与するものでなくてはならぬと小さく書いてある。政府、国会は、もっぱらこの末尾の条項を利用して、国鉄運賃を永年にわたって不当に安く抑えてきた。政府、国会が自らのつくった運賃法を無視し続けてきた責任は、一体だれが負えばよいのだろうか。運賃つまり輸送サービス料金の大宗を占める人件費や動力費、物件費は、経済要因によっておのずと決ってくる。旅客運賃 1 人 1 キロをいくりにするかなどということは、国の最高機関である国会で論議すべきことではない。国鉄運賃は輸送サービスの料金であるから、経済要因によって適時適切に決めなければならない。前回の運賃法改正のように 2 年半も難産を続け運賃審議の間は、国鉄本社の局長、課長までが国会に張りついていなければならぬ始末では、その間の輸送の責任は一体だれが負うのだろうか。世界広しといえども鉄道運賃を法律で決めている国はわが国だけで、すべからず外国なみに主務大臣の監督、学識経験者の委員会等に

より、国民の声を聞けば十分なのであって、運賃法定のごとき弊害の伴い易い制度は、一日も早く廃止すべきものである。さきに昭和 50 年度末の国鉄の繰越損失は 3 兆円弱、長期債務は 7 兆円に近いことを述べたが、繰越損失と長期債務との差額は、新幹線のような財産に投資されているので、さほど心配はない。問題は 3 兆円にのぼる繰越損失であるが、これととも、10 年くらい前から国鉄の希望どおり適切な運賃値上げを政府が認めてさえおれば、全然生じなかった性質のものである。今のままでいけば 51 年度単年度だけでも赤字は 1 兆 3000 億円にもなり、これに金利がついて借金は雪だるま式に大きくなっていくから、将来の国鉄利用者に大きな負担を残すこととなる。これを防ぐにはどうするか。私は 50 年春の国会で、51 年度に国鉄運賃を 2 倍にしていれば 51 年度は赤字が出ないこととなる。国鉄運賃を現在の 2 倍に値上げしても、戦前の 660 倍程度にとどまり、一般の物価水準の半分程度にすぎないことを述べた。国鉄財政は破局的だといわれているが、これは一般の私企業並みの頭で考えるからのことで、運賃さえ適正な水準に近づけば、国鉄財政は、たちどころに健全化する。

国鉄再建の第二の問題は、労使関係の健全化の問題であるが、実はこれが最大の問題で、これさえうまくいけば国鉄は再建されたと考えてもよいのである。職員各自が希望を持ち、明るい職場で規律に従って働く。これが再建され、健全化した国鉄の姿なのである。昭和 45 年ころの生産性向上運動の挫折以来、現場管理者の威令は組合に及ばず、組合は当事者能力のない国鉄当局を相手とせず、ことごとくに政府に突っかかり、デモンストレーションストで政府や公労委を索制するようになった。いわゆる政治スト等と呼ばれるものは、公企体当局の全く手のとどかない問題である。この種の問題は国会で論議決定すべき問題であるにもかかわらず、不法ストによって解決しようと試みるがごときは、国会に対する最大の侮辱である。元来、公労法では公共企業体職員にスト権は認めていない。このことの可否につき、かつて公務員制度審議会が設けられ、長期にわたる審議の結果 48 年秋答申が出された。政府は答申の精神にそって、労使関係の健全化のため善処することになっており、49 年春闘に際しては、この問題の結論を、50 年秋までに出すことを組合側に約束している。50 年秋、政府は関係僚僚協議会を設置し、専門家懇談会なるものを設けてその意見を参考とすることとした。しかし、懇談会の結論は、あたかも慢性の重症に悩む労使双方に無雑作に病理学、予防医学を説いたようなもので、問題の解決にはなんらの役にたたないのみならず、かえって昨年暮のスト権スト

の導火線となったのである。国鉄の労使双方を律する公労法では、スト行為を行った職員は処罰することができているが、すでに解雇済で国鉄職員ではない組合の幹部には手の打ちようがないのである。私はかつて国会で「行政処分によるストの抑止力はすでに限界にきているので、国民の迷惑するストを少しでも減らすためには、条件付でスト権を認めるほうがむしろ現実的である」との所信を述べて大いに物議をかもした。組合側からいうと、労働者の団結権、団交権スト権（団体行動権）は憲法第 28 条に明記されている労働基本権で、これの侵犯は明らかに違憲であるということになる。しかし、憲法第 12 条等を見れば明らかのように、いかなる権利もその濫用は許されず、常に公共の福祉を増進するよう利用する義務を負わされているのである。私は憲法等はよくわからぬが、やはり労働基本権は、すんなり認める替わりに、公共の福祉がそなわれないように制限条項を付すべきではないかと考えている。政府はなんとか懇談会の意見等に頼らず、自らの責任で本問題を解決する責のあることを銘記すべきである。

私が国鉄総裁をやめて一番ほっとした問題は、国鉄事故の責任から一応解放されて、肩の荷が軽くなったことである。48 年秋、総裁に就任した当時、自宅の電話器の位置が寝室から遠く、よく聞えなかったので早速切替装置をつくって枕元に置いた。夜中に電話がかかってきたりすると事故ではないかと、じかに神経にひびいたものである。一日に国鉄の列車が走る距離を加算すると 200 万 km になる。これは赤道に沿って地球を 50 回まわった距離に等しい。いかなる飛行機の名パイロットや船の名船長でも、地球を 50 回もまわっているうちには、一度や二度は事故を起こしそうな気がしてならない。国鉄の事故は近来とみに減少している。これは自動信号の普及や CTC, ATS, ATC 等々に対する投資にも起因するものだろうが、また、職員一人一人の努力精進に負う所が多いのである。試みに列車事故を見ると列車走行 100 万 km あたりの事故件数は、終戦時の 30 分の 1 になり踏切事故は自動車数の増加にも関せず昭和 35 年ころの半分以下になっている。列車回数がふえれば事故はそれに比例してふえる。世間の目は、過去の記録に比べてど

うこうということではなく、事故の絶対件数のみが目につくのである。世間がなんといおうと、担当者は黙々として事故を減らすことにのみ精進しているのだが、事故は絶無とはならない。欧米の鉄道ではわが国の三分の一程度の列車しか走っていない。列車の走行に比例して線路は傷み、それを修繕する列車間合の時間が逆に減ってくるので、加速度的に線路が悪くなる。その生きた事例を東北線、高崎線、東海道新幹線等で見せつけられるような気がして、欧米なみの少ない列車回数の方が、わが国の貧乏器用よりむしろよいのではないかと近ごろつくづく考えるようになった。

私が国鉄総裁に就任した当初、新聞記者諸公が「総裁は国鉄で二回目の技術屋総裁ですなあ」といかにも不可思議でありまた危惧に耐えないような口調で話しかけたものである。私は七代目の総裁だったが、なるほど技術屋総裁は初代の下山さんだけで、これとても占領軍のお声がかかりだったかも知れないのである。わが国の官庁では明治以来主脳陣は法科系統の者が占めることが多く、技術系統の者はせいぜい課長どまりといった時代が長く続いたので、新聞記者諸公が不思議がるのも、無理がなかったかも知れない。私は、彼らに話したのだが、事務屋といい技術屋といっても、学校で 3 年か 4 年勉強した課目が違っていたというだけで、両者に本質的な差異があるわけではない。国鉄のような技術が主体になっているところでは、いわゆる事務屋も技術に理解がなければ主脳たり得ないし、逆に技術屋も政治経済の知識を全然抜きにしては主脳たり得ないのである。今日のように技術が国家産業の中軸になっている時代に、技術出身の総裁を不思議がること自体が時代錯誤といわざるを得ないじゃないかと言ってやった。総裁などという事務屋だか技術屋だかわからぬ仕事をして見ると、経済や法律のことも多少は勉強せざるを得ない破目になる。私はつくづく感じたのだが、技術屋が事務の勉強をするほうが、事務屋が技術の勉強をするよりもはるかに容易だということである。経済や法律は必要のつど専門の本で勉強することにして、学校教育はもっぱら理科系統の諸学科に限るほうが、国家のお為ではないかという極論さえ時おり頭に浮かぶのである。 (1976.4.17・受付)

新刊 ●限定出版 A4・196 頁 14 000 円 会員特価 12 600 円 (〒300 円)

斜張橋資料集成

1. 概説 2. 斜張橋一覧 3. 斜張橋
文献一覧 4. 文献抄録

●お申込みは全国主要書店または土木学会へ●