

第二回國會 運輸及交通委員會會議錄 第十三号

昭和二十三年六月十日(木曜日) 午前十時三十分開議

出席委員

- 委員長 川野 芳清君
- 委員 尾崎 宋吉君
- 委員 井谷 正吉君
- 委員 佐々木三三君
- 委員 佐三君
- 委員 矢野 政男君
- 委員 堀江 寛藏君
- 委員 大澤 隆平君
- 委員 堀田 甲子七君
- 委員 松本 一郎君
- 委員 川島 金次君
- 委員 重井 隆治君
- 委員 原 隆君
- 委員 飯田 義茂君

出席政府委員

- 運輸事務次官 木下 榮君
- 運輸事務官 加賀山之雄君
- 運輸事務官 藤谷 虎芳君
- 委員外の出席者 岩村 勝君
- 専門調査員 堀 正威君
- 専門調査員 堀 正威君

本日の會議に付した事件
 國有鉄道運賃法案(内閣提出)(第七七号)

○川野委員長 會議を開きます。

これより前に引續き國有鉄道運賃法案を議題として質疑を続行いたします。高橋委員。

○高橋委員 だれも来ないようです。私、ひとつ私が總論的に二、三伺いたしたいと思います。まず私が伺いたいのは、独立採算制というのを非常にやかましく言われておるのであります。が、独立採算制ということは一様どういふものなのか。一向独立採算制になつても予算の立て方から、またいろいろ政府の總予算との関連性から言ひましても、変つておられない。どうも世間では鉄道が独立採算制だから運賃を値上げするのだというふうなことを盛んに言つて、鉄道側もそういうふうな言つておるようにも受取れるのです。が、私は今までやつておつた鉄道のやり方と、独立採算制がとられてからと、ちよつとも違わぬと思つて、そこで本質的に独立採算制といふものはどういふ性格のものであるか、どういふことをやるのか、それをまず本質的に伺つておかぬといふかと思つて、この点をひとつ納得のいくように政府委員の御説明をお願いしたい。

○加賀山政府委員 非常にむづかしい御質問を受けたわけでありまして、この独立採算制と普通に行われておるものは、結局企業の中で收支の均衡を合はせるといふ意味に言われておるものでありますけれども、もう一つ眞の独立採算制と言ひますのは、たとへばコンビニエツト等やつておるようなところの、各業務機關におきまして、仕事なり、業務の運営についての基礎を定め、その上でその業務機關内で行はれるコストがどうなつておるかということとをよく検討するということの上であります。この非常に顯著なる例といひましたのは、たとへばアメリカのE.V.A.ですか、開発会社がいろいろの事業を行ひながら、みずからのそのいつた事業の計画を定めて、その上でその中でいわゆる收支の均衡をはかつていくというところが行われているのであります。今が國で言われてお

ります独立採算制は、どうもわれわれが伺いますところでは、結局最も簡單な、收支のバランスをとるといふ意味に言われておることが「番多し」といふ思ひわけでありまして、國有鉄道といひましたのは、御承知のように必ずしも前から、いわゆる原價計算なるものをやつてまいつておるのではありません。この原價計算につきましては、実はたゞいままでのところ、非常に完全なものが行われているとは言へないのであります。さらに原價計算制度を徹底し、これを科学的に立てていくという必要があるように考へております。もう一つの問題といひました、會計制度自体が、政府の予算として立てられておるもので、いわゆる企業としての收支をしっかりと合はせるといふ性質を離れてきておる点があるという事です。結局たとへば一般官廳のように租税という強制収入でもつて支出を賄ふというものと、國有鉄道の特別會計は、いわゆる収入を見てそれで支出をはかつていくという特殊の性質があるわけでありまして、しかしながら現行の予算制度では、やはり一般官廳の予算制度とあまり異なつていない。従つて予算があれば、多少冗費でもその年度内に予算を使つてしまふというふうな不經濟が行われやすい。また、この予算は明らかに収入が充てるのだ、一方において経費はかかるけれどもその経費をかけた以上、収入が増すのだというふうなことがありまして、それは収入と支出との関係においては考へられないで、収入予算は収入予算で別、支出予算は支出予算で別というふうなことになつておりました。結局會計制度自体の中にも欠陥があるように思われるわけでありまして、従ひましてこの會計制度自体につきましても、昨年年度御承知のようにまず第一次の改正をいたしまして、第一歩を踏み出したわけでありまして、まだ従来の會計制度の弊害を徹底的に脱したということでは言へないのであります。さらにたゞいまも會計制度の根本につきましても改正の研究をし、計画を進めていくという次第であります。もつともプリシテイジの意味における独立採算制につきましても、結局收支のバランスをとるといふことに相なるのであります。この点に關しましてはたゞいまの議論してないようには思ふのであります。一つは日本の經濟がまだどういつた非常な變遷期にある。それから國有鉄道のいろいろの施設をいたしまして、最後の階段、それから競争中の階段、そのままだ残つておるといふようなことで、急にいわゆる独立採算制を強關いたしまして、ただちにバランスをとるといふことは非常に困難な時期にあるように思ふのであります。その点からいたしましては極力独立採算制に近づいて、いわゆる收支の均衡をみずから會計の中でつていくということに近づいていく意思はあるわけでありまして、たとへば今回の運賃におきましても、できるだけいわゆるコストに近い運賃を立ててまいりまして、そ

して内部の經營合理化によつて、ぜひとも必要な経費はこの旅客、貨物、それらの運賃コストに近い運賃を定めて、それによつて賄つていくという方向に進みたいと考へておるわけでありまして、これを徹底しきれない憾みがあるわけでありまして、御承知のように従来ともいわゆる政策運賃と申しますか、そういう域を脱してないのであります。純粹の經濟運賃をなか／＼実施し得ない憾みがあるのであります。御承知のような状態に急に独立採算がとれないといひますならば、これを一般會計からの補助によつて賄ふというよりいた方がない。従ひましてその方向には進んでおるわけでも、ただいまの段階をいたしましては、できるだけ旅客貨物の運賃によつて收支を合はせるとも、それでもなお足りないものは、政策によつて足りなくつてきた分は、一般會計からの繰入れによつていく、こういう方針をとつておるわけでありまして、五年計画の今後の進行によりまして、そういう問題が起りませんように、たとへば昭和二十五年には、今のままのペースでまいりますならば、大体收支が合うところまでつていきたいというふうに、計画を立てている次第であります。このところまた、二年は急激に收支のバランスをとるといふことは、現行の運賃をもつてしては困難である。お伺ひに対して非常に明確でないかもしれませんが、以上お答をいたす次第であります。

○高橋委員 この鉄道の「運賃値上

必無性」の中の「赤字の原因の第二は」云々というところで、「國鉄の運営方式自体に内部的な矛盾と欠陥とが存在」していることを言っており、またそれは國有國營であるために、當然にあらゆる國策遂行の手段に供されて、低運賃を強いられる一方、その企業性に基づき最近とみに独立採算制が論議せられてきたことである。...

ます。一方においてこれを純粹の企業体として、これの純粹の形は民營でございまして、そのうちから國策的見地から離れて、純粹の経済機関として、企業体として活動していく、そこにおのずから收支の均衡を得、利益も見込まれ、そしてまた公共的な性質を具く。これは現に鐵道におきましても、私設鐵道等が行つておることでもございまして、これにもまた私は長所があるべきだ、かように考えるのでございまして、私どもの見解をいたしましては、そのいずれか一方をやはり買ひ、それに應ずる施設を國として行うというものでなければならぬのではないかと考へるのでございまして。...

算制が要請されておることは事実でありまして、最近の政府の方向も、独立採算制の確立という方向に向つておるやうに、私どもとしては考へておる次第であります。一方において行政と運賃の分離という言葉を使われておりますが、これなども結局従来の國有鐵道は、一方において運賃をしつ行政をしていくという方針をとつてきたわけでありまして、これはまた行政監督自体が單なる監理行政に止まらない。自分で運賃をたしておりましたために、監理行政が、足が地面につけてしつかりした監督ができるというやうな長所もあつたと私は考へるのであります。...

と、どうも世間と興える感じがちつとも違つていない。いつでも赤字が出れば運賃を上げていこう、こういうことになつておつて、独立採算制の本質であるところの、たとえば運賃の伸縮性をはかるとか、あるいは企業の合理化をはかるとか、あるいはできるだけ政府の一般算との関連性を断ち切るとか、そういう点から見まして、一向運賃の運賃が變つていらないように思つておる。独立採算制としては、一體独立採算制になつてから何をなし、何を行わんとするおるか、そういう点について今までどういふことをされたか、今後独立採算制の建前はどういふことをしたいのか、それをひとつ伺つておきたいと思つておる。...

たしますとともに、その中で、できるだけ正確にその経費面からする經營の狀態がわかるやうにいたしました。それから原價計算制度をさらに徹底いたしました。この面からも經營コストの問題を明確につかむという点、こういう点が最近われわれが力を入れておる点でございますが、一方機構等を離れて内部の經營を合理化する面として、委員会をもちまして事務の流れを調査して、またこれを基礎に運用はいたしておりましたが、この調査によつて經營を合理化して事務の能率化をはかつていくというやうな面、それから差上げました制り物に、わすかではございますが、われわれが努力いたしてまいりました経過をきつてございまして、これはすでにお話しいただいたことと存じまして省略させていただきますが、ただいままでのところとしては、以上申し上げたやうな筋で、今後における五箇年間の機構なり會計制度の改革とも関連いたしまして、今後の國有鐵道が、どういふ形態でどういふ運営をしていくか。その中でどういふ仕事を、どういふ資料を必要とし、どういふ資金を必要とするかというやうな点について、われわれはこの五箇年計画で予見をいたしておるやうな次第であります。...

今までのところ本質的にはないよう
思ふ。もちろん独立採算制を採用して
から日もなお浅いと思ひますから、
無理でございまして、願ひでも、國有
鉄道としては大した廃棄もやつていな
い。たとへば経営合理化に対して何を
やつたか。あるいは会計制度の建て方
についてどういふことをやつたか。こ
ういふことを承りました。結局われ
／＼同僚の委員が質問されたのに対し
て大した満足な答へは得ていない
わけでありませう。そういう点について
一々ここで議論してもしかたがないと
思ふのですが、独立採算制の建前は、
赤字といふものは絶対にいかにのかが
うかという点について、運輸当局の御
見解を伺つておきたいと思ひます。

○加賀山政府委員 先ほど申し上げま
したように、独立採算制という言葉に
は、違つた意味の独立採算制もあるの
であります。独立採算制だから赤字
があつてはいかぬのかと言われま
しても、一方の意味から言へば、赤字云々
はむしろ別の問題になるのではないかと
思ふのであります。今通俗に言われ
ております独立採算制は、私はやはり
赤字をなくするといふ意味が一番強い
のではないかと、いふように考へるので
あります。一般に最近言われてまい
りました独立採算制については、國有
鉄道自体の中で收支の均衡を得るとい
ふ意味が最も強いのではないかと私は
解釈いたしておる次第であります。

○高瀬委員 独立採算制になつて
から、たとへば減価償却をやらなければ
ならぬといふのですが、鉄道では今
まで減価償却をすつとやつておられま
したか。

の改正以來、減価償却費を見ることに
定まつたのであります。従來は減価
償却はいたしておりません。ただ御承
知のように昭和十九年までは國有鉄道
はわずかながらも益金を出しておつた
のであります。この收益規定の收納
益金をもつて、いわゆる建設改良費に充
て、資本勘定にこれを繰入れまして、
あるいは新設もやる、あるいは改良、
取替等の費用に充てておつたといふこ
とでございまして、これは減価償却と
は申しません。性質といたしましては
は、いわゆる減価償却の意味をもつ
てやつてきていたが、そのために減価
償却費としては特になかなかつたとい
ふことになると思ひます。

○高瀬委員 本年の鉄道の予算の中で
減価償却費が六億かあがつているよう
に思ふのです。鉄道が赤字を出して運
賃が非常に困るときに、わざ／＼減価
償却を六億も出して、收支のバランス
の点で一つの赤字に近いようなものを
残すといふことは、私は減価償却の本
旨に反すると思ふのですが、この六億
を載せているといふことはどういふわ
けですか。

○加賀山政府委員 先ほど申しました
会計法の改正によりまして、減価償却
を載せなければならぬといふことで載
せているにすぎないのであります。本
來から申しますと、鉄道の資本といた
しましては、時價に換算して約約約
五千億と推定してある。その中で取替
財産に相属するものは約三千億とい
ふかに推定し得るのであります。た
とへば機体を三十年間に償却するとい
たしますと、約百億といふ償却費を必
要とするわけでありませう。従いまして
本年度といたしましては、そういう取

替費に相属するもの百三億を計上して
おつたのであります。民間における償
却は、御承知の通りこれは減価償却に
よつて行われておるといふことでござ
います。これを急げば時價において、
再調達價格によつて償却することは無
理があるといふことだからいたしまし
て、結局今計上いたしておりましたも
の、減価償却二百億に相属する償却
費六億を計上しておるにすぎないので
あります。單に形式的なものでもあ
り、そこに実質の意味は何もないとい
うように御承知を願ひたいと思ひま
す。

○高瀬委員 そういふ御趣意でありま
すならば、わざ／＼鉄道が赤字で苦し
んでおるときに、その赤字をよけいに
増すような減価償却費を突如として今
回計上するといふことは、私はたとへ
六億でも非常にどうかと思ひます。
だからそういう六億という減価償却費
を計上することはその時期ではないと
私は思ふのですが、單に形式的に載せ
ておるといふ御趣意でしたらなおさら
でありますから、かういふようなもの
はぜひ予算面から抹殺していただきたい
い、かように思ふのですが、この点に
對する政府側の意見を求めます。

○加賀山政府委員 私どもの考へ方と
いたしましては、まづ逆でありませ
う。國有鉄道の健全な維持をはかりま
すには、本來から言へば再調達價格に
對しては減価償却費を計上して、その中
でいづゆる取替財産に相当するものの
償却をしていくと申しますか。たとへ
ば年輪の来た車輛をとりかえるといふ
ことが健全な姿であるといふように考
へるのであります。六億ではどうて
い問題にならない。先ほど申しました

現在の價格をベースといたしまして、
百億余のものが當然に必要になつてま
いるといふふうに考へるのであります
が、それをここに計上いたしますと、
それだけ運賃の倍率が急が高くなる。
従つてここでは健全なる維持をある程
度確保にいたしまして、これら一部
分公債を財源に仰ぐといふ方針によつ
て落した次第であります。ただこの六
億余はわずかではあります。ただこの六
億余は法律に基いて、ぜひともこれは計
上しなければならぬ最小限の数字で
あるといふふうに御承知を願ひたいと
思ひます。

○高瀬委員 私といたしましては、そ
ういふ形式的な理由で独立採算制をと
つていつては、いつまでも切りがな
い、健全な独立採算制ができない。し
かも企業が非常に赤字に苦しんでお
るときに、強いて減価償却をやるとい
うことは私には了解できないのでありま
す。その点についてはここで議論し
ても始まりませんから、私はこの六億
を計上するのはまづたく意味がないと
いふ一方の見解を披瀝して、この点は
やめますけれども、実はこの前の鉄道
会議のときに、小山伊知郎君が一種の
企業公債を募集すると言ひましたが、
建設改良に對しては、これが鉄道の財
源に充てるからといふので、今回も鉄道
は百何十億から公債を募集することに
なつておるようでありませう。企業
の運賃目録について、その企業の危険と
負担について、第一公債式のものを、
いわゆるインヴェンストメント・ファン
ドを募集して、広く民間の遊資を吸収し
て、鉄道をほんとうに國民のものにす
るといふ意味で、この建設改良に使わ
れるものばかりでなしに、鉄道の運営

自体に使われる経費を民間から吸収す
るといふことは、独立採算制の趣旨に
合ふのか合ふないのか、そういうこと
は絶対に鉄道がやる意思がないのかど
うか。私はその点についてはつきりし
た御意見を伺つておきたいと思ひま
す。

○加賀山政府委員 経営自体について
そういう公債を發行する意思はない
かどうか、経営費を賄うための公債を
募集する意思はないかどうかというよ
うに伺つたのでございませう。ただい
まのところといたしましては、経営費
自体を賄うために公債を募集するとい
う考へはございませぬ。

○高瀬委員 そうなると、結局國民が
納得しないような状態であらうとい
う結論になるわけですが、それではよ
しいのですか。

○加賀山政府委員 経営合理化によ
りまして極力切り詰めて、經營費
そのものにつぎましては、この利用者
である旅客、荷主に御負担を願ひのが
妥當であるといふように考へるもので
あります。

の引上げは、新しい価格は一千四程度であり、しかるに鉄道の用炭については三千六百七十円というふうなことになるようであり、もしその値上りを認めるのであれば、二百数十億の金が必要だと思ふのであり、そのうち石炭の企業は赤字を償ふが全部ひつかぶっているようなものであり、今度はさらにそれを一般会計が背負うというふうなことで、この点は意味がないと思ふのであります。これは、鐵道大臣のほうにきりした意見を聞きたいのですが、昨日重井君の質問に対して、何かかやつてほしいような、やつてほしくないような御意見がありましたか、とにかく鐵道が重要産業並に扱われるか、あるいは石炭の値上りに対して補助金をとるか、鐵道の赤字の原因として石炭の原價の値上りというものが非常に重大な理由になつておる以上、鐵道としてはこれだけでいいかどうか、あるいはそれに対して積極的の手を打つ意思があるのかどうか、この点をひとつ伺つておきたいと思ふます。

○加賀山政府委員 石炭につきましては、昨年の物價改訂までは一トン当り百八十五円の價格差補助を受けておつたことは、御承知の通りであります。昨年の七月の改訂以來、價格差補助を受けなくなつたわけであり、従いまして急に千四百二十四円、メースの石炭を使う。今回の予想されたこの改訂によれば、さらにそれがたいま高麗委員の言われましたような高い額に相なるというふうなことが予想されております。従いましていただきたい石炭費が大体百億、今回値上げを一厘二・六というふうにするにしたいと思ふます。

平年度において二百六十億の石炭費が必要になる。結局その百六十億を一般会計から補助を受ける氣はないか、どうかというお問ひのように伺つたのであります。先ほども申し上げましたように、現下の情勢から見れば、獨立採算制をただちに實現することは非常にむづかしいのであります。もし一般会計から補助を受けるという場合は、石炭補助金のときは私は名目として最も成り立ちやすいものではないかと考へる次第であります。が、今回の予算面におきましては、石炭補助金としての補助を受けることには相なつておらないのであります。ただ結局同じくおいて出ました巨額の赤字は、石炭補助金と銘は打つてはおりませんが、一般会計からの繰入れによることになつておるのであります。その名目は別に何のための補助というふうにはつきりしてはおりませんが、全般的物件費の値上りの影響が非常に強いため、結局予想してはおりませんが、赤字が出る、それを補助して、どうして赤字が出る、それを補助して、どうして赤字が出る、というふうなことが、この問題です。これは、一般会計の財源の問題になつてまいりはないかと私どもとしては考へるわけでありまして、予算を組みます場合に、政府といたしましては非常にこころをかけたところでございますが、一方において運賃をできるだけ低い水準に抑える、そのために特別会計に赤字が出る、その赤字をどうしようかということになりまして、結局百億というものを、一般会計からの繰入れによることに決定した次第であります。私はこの石炭の問題につ

いては、鐵道としては當然はずから任すること厚く、重要産業の一つだとして考へて差支えないと思ふ。従つて石炭の價格差補助金は、鐵道大臣として、あくまでこの点を大いに主張されるのが當然であると思ふから、この價格差補助金なり、あるいは炭價の値下げなりを國家に要求すべきであつて、その点について、運輸省はそういう意思があるのかないのか、それだけひとつ伺つておきたい。

○加賀山政府委員 石炭の價格につきましては、當然石炭生産の總率を上げて、それによつてコストを下げてもらいたい、石炭費をできるだけ安くしてもらいたいということがわれわれの念頭であります。それと同時に、石炭につきましては、極力良質の石炭を國家に入れてもらうことによりまして、石炭の價値が下つたのと同じ効果をもつてわれわれは從來も絶えず強く呼びかけておるのであります。石炭関係者の御協力を願つておるわけでありまして、この問題に關しまして、なか／＼一朝一夕に急遽に價が改訂されるというこはできないのであります。未だに戦前の水準から見まして、はるかにカローの低い石炭を使つておられますことは御承知の通りでありまして、われわれの経営面から見ましては、非常に大きな重圧を受けておるわけであり、従いましてこれらの石炭費を何とか賅でカバーしていただくか、あるいはこれを金額でカバーしていただくか、ということ、われわれとして當然考へる筋でございますが、われわれとしていたしましては、まず石炭の價格差補助するといふ

方向に向けますよりも、むしろ良質炭の確保に努める、あるいは一般的に炭價の向上を願う。それからまたとりました石炭を極力合理的に、能率的に使うといふ方向に向つて、まず一應内を攻めているという事情でございますが、炭の問題にもなるのでございまして、現前から見まして、粉炭と塊炭の比率がもう少し適になつて、非常に粉炭が殖えておる。七割も粉炭を含んでおるのであります。この粉炭処理の問題等につきましても、われわれとしていたしましては極力努力を拂つてまいつておる次第であります。先ほどのお問ひに關しましては、一般財源が許すならば、われわれ特別会計として石炭補助金を申し受けたいという氣持は十分にあるわけであり、

○高麗委員 どうもはつきり焦点が私にはわからないのであります。良質炭にはわかつて、そして補助金ももらつておられます。その間方々ですが、私は鐵道が三千六百七十円、一般の産業と同じような石炭を買つておる以上は、鐵道の特質から見ても、當然良質炭をもらうのが鐵道の権利だと思ふのです。だから、初めから問題にならないので、問題はさういつたような高い金で買ふ必要があるかどうか、安ければ悪い石炭しか来ないのか、これは石炭が國營になつてゐる現状において非常におかしな議論になつてきます。どうしてこの炭價の問題は、私は現在の國有鐵道の財政の危機を解決するところの重大な問題だと思ふので、この点をきつりとしておきたいと思ふのであります。

○加賀山政府委員 われ／＼といたしましては、最初から努力もしないで、ただ補助を受けたいといふことは、言ひ得ないのであります。まず内部的に極力石炭の節約をはかつてみる、それから力の及ぶ限り炭價の向上に利用の方法を考へてみる、こういうことがわれ／＼のまず第一の使命であるといふことを申し上げたのであります。それをいたしましては、なおかつ現在の炭價をいたしましては、先ほど長い石炭をとる権利があると言われましたが、鐵道としては、まさしく鐵道の責任を果すために、石炭を確保する義務と権利があるといふことを、私どもとしては確信しております。私どもとしては確信しております。従つて國鉄に參つておられます石炭は、決して他のレベルと比べて低いものではないのであります。炭價から見まして、一般の水増しよりも、國鉄の使つておられます炭價の平均は高くなつておられます。これは使つておられる水準に比べて、國鉄の使つておられます石炭が、まだレベルが高いといふことを意味するのであります。しかしながら現下の國家生産力のもとでは、遺憾ながら現在程度以上の石炭がなか／＼得られないといふ難關があるわけでありまして、この難關にぶつかるとした場合、どうしてもこれを財政的につじつまを合わせるといういたしますためには、ここに無理があるわけであり、それから、その面は補助を受けることはわれ／＼として望んでゐることである、こゝろ申し上げたのであります。

○高麗委員 炭價の問題については、あくまで運輸省として、われ／＼としても、指定重要産業並の炭價であるか、あるいは裏から言へば、補助金を受けるのが當然である、その権利が運

輸省にはあると私は解釈いたします。この点については、そういうふうな私的の一方的な解釈で疑念を打ち切ります。次に、鉄道が経費の節約のために、いろいろなことをこれからやろうとしていくことは、まことに明かされておられます。一体何れにやるとすればは約四、五十億ぐらいの節約ができると思われ、その点についてのお考えはどうでありましょうか、その点を伺っておきたい。四、五十億の経費の節約は現在の國有鉄道にとつて絶對に不可能であるか。そんなばかなことはない、その十分の一もできないのだというお見解であるか。その点一應御意見を伺つておきたい。

○加賀山政府委員 四十億というのは、どこから四十億の節約と言われるのか、はつきり理解できないので、ごいすが、一應今回予定されておられますが、経費の予算面から、四十億の節約ができるかどうか、こういうお問いにお答えいたしたいと思つて、二十三年度の予算におきまして、人件費におきまして、実はこの一億三千千万の増減を達成いたしますため、あるいは労働法を實施いたしますために、二十二年度の定員に對しまして、これは六十一万二千人程度でございますが、どうしても六、七万程度の増員を要するというのが、当初のわれわれの希望であつたわけでありまして、従いまして当初大蔵省ともこの額で折衝いたしましたのでありますが、その後十分協議を遂げました結果、とにかく運賃を上げることが必至だ、その運賃の倍率が非常に高いものになる。そこで二十三年度は非常にむづかしいが、ひとつ何とかして経費を節約してとれら

い抑えられるか、予算で抑えてやつてみようというところで、いろいろの見地から検討いたしましたので、人員を落しておきます。これが大臣の提案理由に説明されましたように、人員の削減に伴明かされておきますが、七割ないし八割が予定されるわけでありまして、物件費面におきましては、石炭を除きまして大体五割程度の値上率より見えておらないというわけでありまして、結局、少くも人件費なり、物件費の減少は、悪くいけばそれだけ仕事量を落さなければならぬということになるわけでありまして、われわれといたしましては、運賃を上げることで、物の削減をはかりまして、人件、物件ともに削減を上げることによりまして、何とかしのいでいきたいという建前をとおしております。これは先ほど申しましたように、少しでも運賃の倍率を少くしたいということから来ておるのであります。この上さらに四十億の節約ができるかどうかというお問いに對しましては、われわれといたしましては、現在のところまづたく自信がないというふうに申し上げる以外にないと思つておきます。

○高橋委員 その点はこれだけで止めます。ところで鉄道は今まで戦争中に非常に災害をこうむつて、補修費に非常に金がかかると思つて、このほかの金が、やはり修繕とかその他について、現在の赤字の原因にもなり、それが赤字になつてくるから、運賃も値を上げるといふ影響を受けているわけでありまして、こういう戦争中非常に災害をこうむつた國有鉄道の補修、改良について、鉄道は独立採算制だから、

鉄道だけでほとんど賄え、國家はこれを別に顧みない、かような建前になつて予算ができておるのかどうか。その点をひとつ伺つておきたいと思つておきます。

○加賀山政府委員 御指摘のように補修、修繕等には相當の額を予定しておるわけでありまして、また人員面におきましても、いわゆる補修費が低下しておりするために、何とかしてこれを復旧しなければならぬので、その要員も盛つておきます。また修繕費といたしましては、本年度といたしまして約百五十億を計上して相當を見込んでおられます。これらの費用は、平常のいわゆる戦前の経費面から見れば、比較的膨脹いたしておりますことは確實なことであります。しかればこれを急ぐ運賃に於けることは、いけなかつた場合には、先ほどの石炭と同じく、結局一般會計に財源を仰がなければならぬということになるのであります。これについては先ほど公使論が高橋さんから出たわけでありまして、結局は租税財源による以外に私は方策はないのではないと思つておきます。つまり旅客にこれらの負担を願うか。あるいは一般の國民に御負担を願うかという問題に據つておきます。

○高橋委員 我先ほど公使論を言いましたが、これは決して一般會計だけに負担をかけるよというのではなくて、民間にある遊資を吸収しようというのであります。國家の財政とは関係がない、私はこう考へておきます。戦争中に非常に損耗を受けた鉄道を復旧するのには、國家がこれを負担すべきであるといふことについては、私はそれがあたりまえだと思つておきますが、そ

の点がはつきりしていないために、ますます運賃値上げの傾向を助長して、いまこゝろは私は非常に遺憾に思つておきます。私が公使を募集するというのは、國家の赤字公使という意味はありでなく、純然たる民間の遊資を吸収する意味で、鐵道の企業公債を募集しようといふので、これは建設改良のいわゆる公債とは目的を異にして、いろいろ見解をもつておきます。

ところで、なおこの旅客、貨物の今の値上げの率であります。一率に三倍半にしたのは一体どういふわけでありまして、その点も一應伺つておきたいと思つておきます。

○加賀山政府委員 結局三倍半という数字は、この前の引上げによりまして、旅客、貨物とも二十一倍から二十二倍という戦前の水準に對する比率になつておられますので、大体同率ということも考えられるわけでありまして、今回の三倍半はむしろ貨物運賃の方は、物價体系と一緒に考へられてまいりました。貨物運賃を三倍半といふことで物價体系を計上してみても、一應物價体系がこゝで上つた場合に、一部の旅客運賃をどれくらいにしたならば、國鉄の収入はどうかであるかという計算をいたしてみますと、結局旅客運賃を三倍半くらいにしなければ、非常に赤字が多いといふことが出てまゐる。つまり結論的に申しますと、貨物運賃をできるだけ低からしめるために、そういう数字が出たといふふうにも言えます。その出た数字は結局現行の水準から見まして、戦前の水準に引上げるといふことになつた点がありま

す。○高橋委員 この点はお互いに議論してもなから、盡きないと思つておきますが、あまりくどく言つたのはやめませうが、とにかく旅客を三倍半にしたときに、五分減収を見ているようでありまして、はたしてそれだけの減収ですむかどうか、これはやつてみなければわかりません。ですから政府委員の加賀山君に伺つても、これはただそういう見込みだといふだけで、いかんともいふたいと私は思つておきますが、私はどういふものではない、鹿兒島まで往復するのに一千万金がかかるようでは、親の死に目にも金えないといふようなことになつて、とてもこれは殺人的な旅客運賃であります。ですから旅客運賃が一般物價体系に占める地位がどうあるか、どうあるかと、現在のたとへば三千七百円、あるいは三千八百円、どういふ五、六千円、四、五千円に、どういふこれは負担しきれない。旅客運賃が上がる、また遠距離を動く人には禁止的なもので、やみ價格が一挙に上つてしまふ。いろいろ旅客運賃については、むづかしい点がある。ですから運輸省の考へているように五分減くらいに見たところで、どういふものではないと思つておきます。これは旅行禁止的な運賃値上げであると思つておきますが、旅客運賃の三倍半といふのは了解できない。これはどういふふうにお考へになりますか。

○加賀山政府委員 今御指摘の点は、確かに私はこゝろもな御議論であると拜聴するものであります。大事をとりますれば、もう少し利用減を見込むのが原則ではないかと考へておきます。

しかしながらこの利用減を見込めば見込むほど、当然に赤字が殖えるわけでございます。従つて倍率をもつと上げなければならぬという非常に苦しいはめに陥る。五分を見たという事は、そこに意味があるようでありまして、一にいくらでも倍率を低めたいという精神から、やむを得ずこういう数字を想定しているというふうにおおりに願いたいと思つております。ただこの五分の減は定期券も含めておりますので、それ／＼の性質によつて減少率は違ふ。定期のときは絶対やむを得ないものでありますので、減少はほとんどあるまい。先ほど言われました鹿児島まで一万円は二等旅客運賃でございます。二等においては旅客運賃の減少は相當大きな影響があります。それはそれ／＼の普通旅客運賃、あるいはその等級によつて減少率が違ふ。今後における國民生活、社会生活の推移ともちろみ合わせて考えなければならぬと思つております。昨年度においては食糧事情等が、この旅客交通に非常に影響していることは事実であります。これらの事情がいろいろ複合して影響してまゐるのた、単に運賃面ばかりからの推定も非常にむづかしい点がございます。従つて、従つてわれ／＼として、多少少な目ではございませんが、この五分の収入減を見込んだというわけでございます。

○高瀬委員 そうすると、運輸省としては、旅客の三倍半というのは必ずしも合理的なものではなく、そんなに上げなくてもよいとお考えをおもひになつておられるように結論してよろしゅうございませうか。

○加賀山政府委員 さうすると簡単に結論をしていただいては、われ／＼は非常につらいついでございませうが、われ／＼としては、もちろん國民の負担力を超えてはならぬ。これはもう絶対の問題だつと思つております。いろいろの観点からしてかなり大體の引上げはございませうが、いろいろの水増しから見て、この程度のものであれば、まだ何とか御負担が願えるのではないかと、いろいろな氣持で、この倍率を考へておる次第であります。

○高瀬委員 ただいまの御答弁で、大體運輸省のお考えのほどは十分こちらでも推察いたしましたから、われ／＼としてはその線に從つて今後意見を開陳していただくつもりであります。なほ貨物の運賃の値上げであります。貨物の運賃三倍半、これはある人によれば安過ぎるか、高過ぎるかといういろいろの意見はありませうが、貨物運賃の物價体系に占める地位といふものは二・七だといふふうには言われております。これは鉄道が直接扱う場合であつて、その鉄道の窓口に来るまでいろいろの輸送の支費がかかつておると思つて、ですから貨物運賃といふものは、そんなに簡單なものではなからうと思つております。だからむづやみに貨物運賃を安過ぎるという理由で上げれば、その前提として私ばかりが赤字を蒙る時代から申し上げておるのである。道義時代から申し上げておるのである。一つもいじつていない。これは三年前から主張しておるのであります。一向その点に觸れていないで、ただ三倍半に一律に値上げするだけで、貨物の運賃の長正ができる、こういうふうにお考えになつておられるのは、私は了解できないのであります。この点が一つ、

もう一つは貨物運賃を上げることによつて海陸輸送の調整をやるのだとこゝに書いてありますが、そんな簡單なことでは海陸輸送の調整ができるかどうか。この海陸輸送の調整は、私の考えでは単に運賃面だけではできないと思つております。つまり貨物を三倍半に上げようが、四倍半に上げようが、現在船舶の足らない海運の情勢では、海陸輸送の調整はできない、海運自体の改善にまつはかはないので、運賃をいじつて海陸輸送の調整をやるというのは、とんでもない話である。こう考へておるのでありますから、この貨物運賃について、三倍半が安過ぎるかどうかが、さういふ観点から運輸省の見解を承つておきたい。

○加賀山政府委員 貨物運賃に關しましては、今まではば／＼お話を承けておる次第でありまして、物價中に占める運賃の地位、比率が問題になるようでありませう。私どもの見解としては、國有鉄道の貨物運賃といつたしましては、非常に物價中の比率が低いといふことを、これは数字をもつてお示ししておるわけでありませう。しかしなほその中には、原資材あるいは荷づくり資材、あるいは消費者の手にはいるまでのいろいろの運賃が複合的にはいつてきておるので、その中の運賃だけを抜き出して、こんなに低いといつても始まらぬではないか、さういふ見方は非常に杜撰であるといふような意見を伺うのであります。なるほど物のでき上りまでには、いろいろその原資材、あるいはその原資材の運賃が、それ／＼かかつておることは事実であります。それと同様に、その原資材の労賃でありますと

か、その原資材の價格がはいつておるわけでありまして、その原資材そのものに占めておる運賃の割合は同じやうに低いわけでありませう。従つていかにそれをさかのぼつて考へても、結局は消費者に渡ります物に含まれておる貨物の運賃が、運賃の比率といふことに相なつておると私どもは解釈いたしておるわけでありませう。その比率はお手もとに差上げました資料にありませう。決して決して高い比率ではないといふように考へる。第二に運賃体系をいじるべきで、フラット・インクリーズしておるのは能かないじやないか、いぢりお叱りを受けたのであります。最近の運賃の改訂はいつでも水増し上げるといふことに終始いたしておりまして、その中の増減でございませうと、あるいは運賃の増減率をどうするか、さういふ点には触れておりませうのであります。ただいま使用しておりますところの等級なり、あるいはその他の運賃計算の基礎は、大體において戦時中につくりましたものでございまして、從來の複雑なものを、かなり簡素化した形において使用いたしております。従つて現在貨物の負担力等をにひみ合はせました場合に、非常に合理的にいつておるかどうかといふことになりまして、私はその後の價格の変動、あるいは物資の生産事情の激変等によりまして、かなりそこにひずみができておるといふように解釈いたしておるのでございまして、これはある機会に、必ずしも少し精確な合理的な運賃体系にきめていくべきであるといふことを考へておりますが、それを現下の経済事情のもとに、今卒然として行うことが、いかんかといふ問題でございませうので、しばらく実行の体系をそのまま利用しておるといふ現状でございませう。時期を見て必ずこれは修正をいたすべきものと考へておるのでございまして、ただいまそれについての研究を進めておる次第でございませう。

最後に海陸調整の問題について、船腹が足りないものであるから、國有鉄道の運賃を上げて、海運には轉移しないではないかというお問いでございませう。時期並びに場所、あるいは貨物によりましては、さういふことは確かだと言へるのであります。全般的に見まして、かなり船腹の余裕が出ておるとは事実であります。従つて陸の運賃を海運の運賃よりも引上げて、さういふ調整をとります場合には、海運への轉移はかり得るものばかりあると思つておられます。たとえば石炭にいたしましては、木材にいたしましては、さういふものはなおまだ海運への轉移の途もあると思つておられ、鐵石類等につきましては、船腹の事情がらいたしまして、まだ海運へもつていく余地は確かにあるように考へます。ただ海運の能力をどう考へますと、あるいはそこにおけるチャーターが相當かかるといつたような問題がやはり開陳して出てまいりますので、單に陸上運賃と水運の運賃と、両方の調整だけで、はもろろんけいがないのであります。さういふ点を考慮すれば、現在におきまして、海陸輸送の調整がもう少しできるものがあるといふふうには、私どももいたしましては考へております。

○高瀬委員 ただいまの御意見は、お互いの意見の違いでありまして、こ

で議論を閉むると時間をとるだけであり
ますからやめますが、とにかく十分
時間があつたにもかかわらず、運輸省
の貨物運賃の体系を整理しないで、
単に海陸運輸の調整という運輸省だけ
の一方的な考えでやつていることは、
私はどうしても意見を表しかれる一人
であります。ところで、運輸省が言
うように、旅客も貨物も三倍半に値上
げるといふことは、はたしてこれ
がインフレの高進を助長することに
ならないかどうか。この高進運輸は、旅
客、貨物の運賃の物價体系に占める地
位が低いから、そんなことはないと言
つておられます。しかしながら私の見
るところでは、今まで運輸省は、昭和二
十一年の三月に旅客を十五割、貨物を
二十割、それから昭和二十二年の三月
に旅客を三割五分、貨物を十割、同年の七月
に旅客、貨物二十五割の運賃値上げし
ておられると思ひます。そういう過去
の運賃値上げの際にどう言つたかとい
うと、物價体系などを組み合わせる
必要はないのだ、鉄道運賃が物價体系
において占める地位というものは非常
に低いから、物價体系は確立されなく
ても、鉄道は鉄道自体で値上げするこ
と、ということをやつてきたのでありま
す。ところがその結果を見ますと、いざ
その後インフレが押進されて、やみ
物價も上げる、あるいは一般物價も高騰
する、それは日本経済の立場がどうも
甚だのかわかりませぬけれども、少
くとも鉄道がその原因をつくつたとい
うことは、私はいなめないと思ひま
す。しよせん今回も、こういう言
論自体がインフレを刺激するようにな
るとをやつて、一体今後の日本の見通し
は、鉄道の考へているような財政計画

でいけるかどうか、私は非常に疑問を
もつて居るのであります。この点ひ
と政府委員の所見を伺つておきたい
と思ひます。
○加賀山政府委員 鉄道運賃が物價体
系に關係しないなどということは、私
も聞いたしましては絶対に考へておら
ないでございまして、もちろん貨物
運賃にいたしましては、これは直接に
物價構成の明らかな基礎的要素である
ことは事実であります。いかにその比
率は少しいたしまして、その要素に
なつておることは事実であります。ま
た旅客運賃におきまして、直接物價
構成上の要素には現われないうち
に、間接的ではないかというところは絶
對に言えないのではないかと考へてお
ります。但し運賃を上げることによつ
て、インフレがさらに高進するいうよ
うな御説のように伺つたのでございま
すが、私どももいたしましては、考へ
方はまつたく逆でございまして、イン
フレの高進によつて、運賃がどうして
も考へられなければならないかつた
というのが事情ではあるまいか、その都
度われわれもいたしましては、後れな
がら、また率も最小限に差障をいた
したというのが、明らかな事実ではな
いかうかと考へるわけでありませぬ。昨
年の改訂におきまして、一般物價水
準が前年の六十五倍といふこと、こ
ゝで、まずのなかから、旅客運賃、貨
物運賃ともに二十一倍ないし二倍と
いうところに押上げておられたのでござ
いまして、これは強だけでございま
す。時期をいたしましては、従来は
改訂に後れて上げてまいつたの
であります。昨年はたまたま大体物價

改訂と時期を同じくし、今回もまた物
價改訂と時期を同じくして改訂するこ
うになつておられますが、これは
時期だけも一緒にするといふことは
、私どももいたしましては運賃面が
ら見て、少くとも時期的には一緒にや
つておらうことが必須の條件ではない
かと考へております。率におきまして
も、もちろん他の水準とのバランスを
保つておらうことは、私どももいたしま
しても願わしいのであります。先ほ
ど申しましたような事情によりまし
て、できるだけそれより下月々とい
うこと考へてまいつておるといふこ
とは、おわかり願ひするのではないかと
いうふうに考へるのであります。
○高橋委員 いろいろ御意見もありま
す。私どもは、私の考へでは、とにかく
る程度までインフレが高進すれば、そ
れに従つたような運賃率を定めること
は納得であると思つております。けれ
ども、鉄道旅客、貨物ひつくるため三
倍率は非常に高い、これはとうてい國
民も納得しないし、私もそれによつて
確かにいろいろなやみ物價、その他の
物價が上つて、インフレを高進させる
一助をなすのであります。しかも
も國有鉄道という國家企業が、経営が
うまくいかなかつた、あるいは國民が
納得しないような状態で運賃を値上げ
するとすれば、なおさらこの点は非常
に重大だと思つておられます。特に
いくら國有鉄道が、計算上のバランス
を運賃の値上げによつて合わせま
して、本質的に、これを運賃する労働組
合などの協力が、全然ないとは言えま
せんが、非常に不完全だ、たとへば電
氣機關車に運賃がなければ運賃しな
いとか、あるいはトンネルの防護装置

が通いから休むんだとか、この間のこ
ときは、どういふ理由か私には知りませ
んが、運輸省に行つてみたところが、
今日はいつてはいけないうち、とにかく
一日サボだといふようなこともあつ
て、とにかくいくら数字を合せてみ
たところで、これを運賃する本質的な
労働組合の協力が、何もないとは言え
ませんが、非常に不完全な状態で、一
体独立採算制という理前はうまくい
くか、これは私には本質的に重大な問題だ
と思ひます。そういう意味で、今日伺
つたことは全部運輸大臣に聽いて、そ
の所見を覆さうと思つておつたのです
が、私は大臣であるが、政府委員で
あるが、そういう点は一向構いません
。しかし、ああいう状態を放棄して
いて、ただ運賃を値上げして、これ
でつじつまを合わせるのだといふこと
は國民は納得しないと思つた。こ
ういふ点について運輸當局としては考へを新
たにされて、また運賃値上げをす
る。――改訂後の聯合で平塚運輸大
臣は、この運賃値上げは今後國有鉄道
のある限り、これが最後だから賛成し
てくれと言つたことがあります。そう
いふ状態であつたのが、未だに何回
も何回もやるといふようなことは、と
うして了解できないのであります。そ
ういふ状態を見る、非常に熱心にたえな
いと思つております。ですから
今回の値上げは、物價が上つたからや
むを得ない、かりに百歩を譲つてさう
いふことを書い得るにしても、とにかく
内部の態勢が全然ゼロだ。しかも國
民がこれを納得し、國民の鉄道にする
にはほど遠い運賃値上げだ、私はこ

結論いたしました。しかも最近政府は鉄
道審議会を運輸大臣主管のもとにつ
くと考へておりますが、あんなものを
設置しても、前の鉄道會議の終き直
になつてしまつて、百年河海を待つが
ごとく、鉄道はいつても赤字、そう
なるとまた運賃値上げということにな
る。もし運輸省がほんとうに誠意をも
つて鉄道再建をはかるうとするなら
ば、不当財産取引特別委員會のこと
く、審議会直屬の國有鉄道の業務改
善委員會なり、あるいは國有鉄道再建
に関する特別委員會なりを常設的に設
けるべきであらうと思ひます。これに
ついて運輸省はどうかといふに考へて
おられますか。これは運輸大臣に聽き
たいと思つておつたのですが、本日そ
の点も披瀝いたしましたので政府の所見を
伺つておきたい。
○木下政府委員 大臣が留守でありま
すから、私が代つてお答えいたしま
す。私どもの考へは高橋委員の考へ
とは大分違つたのであります。國會の中
に一つの特別委員會として置くとい
うお話もありませんけれども、この審議
事項は、能率の増進あるいは機械化、そ
ういふような多分に行政に關すること
がはいつております。また運輸大臣の
管轄下と言われますが、運輸大臣はた
だ会長としてその余の事務を處理す
るだけでありまして、決して運輸大臣の
監督のもとにこれを審議して、こ
ういふ考へはないのであります。もち
ろん運輸審議者も申しますれば、両
議員の方にもお願いしたい。お
考へのような今までの鉄道會議とか、
運賃を審議するとか、監理機構を
考へるとか、いろいろ考へてはな
く、もう少し大きく、外圍団体その他
の問題を取上

第一編第十四号 運輸及び交通委員会議錄 第十三号 昭和二十三年六月十日

げて徹底的に調査しまして、よいものは助成し、悪いものは改善して、もう少し力強いものにしたというように考えております。でありますから、高橋委員なども大いに將來御力を願いたい。こう思っております。

○高橋委員 その点は見解の相違でありますから、ここで議論しようとは思いませんが、私は議会のほうがより適当であろうと考えております。たいへん時間をとつて失礼いたしましたがいずれ今後とも適当な機会に質問することを保留いたしましたので、これで私は質疑を終ります。

○川野委員 此の際お語りいたしましたのが、午前の会議はこの程度にいたしましたので一應休憩して、午後は一時より開会いたしたいと思いますがいかががでしょうか。

○松本(一)委員 議事進行について昨日といひ、本日といひ、私ども苦勞しておりますのは運輸大臣、大蔵大臣、安本長官、また都合によりましては総理大臣に御出席を願つて、そして慎重にたいま提案になつております運賃法案を審議したいと思つてゐることであります。申すまでもなく、わが國の國鉄は八十年近い歴史をもつてある。この間に三橋等というような運賃値上げの原案を政府が出したというののはこれが初めてであります。これはわが國經濟繁榮の復興に、また國民生活に、思想に重大な影響を與えるものであります。この案が議會を通過するかしないかという事は、一歩前進するか、國民生活を非常な破局に迫つてくるものである、かように考へます。ゆゑにこの法案を本議會が通過するか、通過するか、いかに修正するかということ

は、國民が注視をもつてながめておることと思つてゐます。ゆゑに議會人としての責任は、當然その責任上、慎重にこれは審議して、國民の輿論をよく聽かなければなりません。輿論の反対強きことはもと御承知の通りであります。しかし輿論が強い、反対があるからというので、われわれはこれを阻止し、あるいは大修正をするとか、輿論に反対がないから、これを通過さすとか、あるいはまた政策的に、個人的感情でこの重大問題を審議しようというやうな考えは念頭にもつておりません。いかなる観点からなごめましても、事は非常に重大である。ゆゑに予算委員会がいかに速に審議を急ぎましても、本委員会がこの根本問題の審議を進めない限り、予算委員会も進行はおそらく不可能であると思つております。これからはできることなら、総理大臣、また大蔵大臣、安本長官、運輸大臣、そして御出席を願ひまして、そして審議を進めたいという方向をとつていただかない限り、先ほども高橋委員からお話がありました、いわゆる獨立採算制とかいふやうな根本問題も、私ども十分つきとめたいのでありますから、そういうことに委員長からお取計らいをお願いしたいと思います。委員長のお考えを伺ひます。

○川野委員 実は岡田運輸大臣はきょうは参議院の本會議に御出席に相なることになりました。まことに残念でございますが、當委員会に御出席が午前中はできなかつたのであります。また大蔵大臣及び安本長官は關係方面に呼ばれることを、これまた當委員会に出席せざることを遺憾と存じております。総理大臣は御要求がございませ

○尾崎(次)委員 松本委員の御発言に關連するのであります。これは私は最大の好意をもつて申し上げるのであります。前にお話があつたやうに、所管大臣その他の方がお見えにならないうままに、散策的の質問をだら／＼やつておりました。かえつて重複したり、あるいはまたごまかすやうなことを、こういうやうに思ふのであります。でありますから、本會議その他の問題があらますれば、それらのことをにらみ合わせまして、そして所管大臣その他が出てこられるやうな計画を立てて、そこで筋の通つた質問をやつてまいります。かえつてその方が早く片づくかと思つております。聞きますと、予算の方でも、財政金融の方でも、未だこれに關するところの審議すべき資料等も十分出ていないやうなので、今朝まで資料を請求しようといふことを言つております。議員たちの話を聞いたのであります。さうなことで、だら／＼やつておつたのでは、かえつてますますなるかと思ふのであります。さうな計画をまよくお立てくださいまして、われわれの審議のしやすさやうに希望いたしますのであります。これは自分たちの都合でなく、政府の御都合も考へて、かような進言をいたしましたのであります。

○川野委員 尾崎君の御要請の点は強く政府に傳達することにいたしますが、なお委員諸君もできるだけ定刻に御出席願ひたいと存じます。委員諸君

が御出席ないために、実は予定の審議ができないという事案もございまして、ぜひひとつ定時刻に御出席願ひたいと思ひます。

○堀江委員 いろいろ資料を請求してあるわけなのですが、資料がこないと審議上非常に支障を及ぼすので、鉄道の予算の大綱、そういうものがまず必要であるし、それから自分から請求しておりました食糧増産のいろいろな資料についても、まだ頂戴しておりませんから、そうしたものを政府においては至急委員会に出していただくやうに委員長からお取計らい願ひたいと思ひます。それは審議を進める上に非常に大事なことだと思ひます。

○川野委員 食糧増産の資料はここにできておるやうでありますから、ただちに配付させますが、あの資料はできるだけ早い機会内に配付させることにいたします。さう御了承願ひます。

○堀田委員 議事進行について、ただいま岡田運輸大臣及び尾崎君から発言がありました。殊に尾崎君の発言についてはよく御注意願ひたい。と言ひつては、やはり運賃問題が今の時間における最大の問題になつておることは御承知の通りであります。それで私も登壇しまして出席してある次第でございます。どうも尾崎君が先ほど要請されたこと、特に御留意願ひたいのであります。關係各大臣はもとより、少くとも運輸大臣が出席するといふ前提のもとに、委員会を開くやうにしていただきたいのであります。もし運輸大臣が御出席ないならば、その時刻はしばらく延期してでも出席される機会を待つて一日はやはり二十

四時間あるのでありますから、そのときに委員会を開く。在野委員会を開いても意義が乏しいと思ひますから、どうかひとつ少くとも運輸大臣だけは出席する。その前提において委員会を開く、そうでないならば、しばらく議場内で待機しておる。こういうふうにいふたいというのを尾崎同僚委員も言われたわけでありまして、必ずさういふやうにお取計らい願ひたいのであります。

○川野委員 できるだけ御要請に近い点で議事を進行させたいと存じます。それでは午後一時より再開することといたしまして、暫時休憩いたします。

午後一時五十分再開
○川野委員 再開いたしました。これより来る十二日に開かれる公聯会に対する公選人の選定の件につき、各位にお語りいたします。去る五日の委員を終了後、各位にお語りいたしました。組合、團體の關係者、學術経験者七名を選定いたしました。それ／＼出頭方を通知いたしておりましたが、念のためにその氏名を申し上げます。國鉄労組より加藤國男君、労働總同盟、日本新聞協會、經濟團體聯合會、私鉄経営者連盟、全國農業会よりはそれ／＼その推薦した者、それ／＼中山伊知郎君であります。その他一般からの公選人として昨日日申込期限までに申し出た者が総計三十一名であります。しかし公聯会はずか一日でありますので、先ほど申しました七名を考慮いたしますれば、一般からは大体六名くらいが適當かと思われま

かがでしようか、六名とすることに御
異議はありますか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○川野委員長 それでは六名とするこ
とに決定いたします。

その人選は委員長において決定する
ことに御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○川野委員長 それではその人選は委
員長において決定いたします。

○川野委員長 本日は御要求の各大臣
が都合によりお見えになりませんが、
いかがいたしましたでしょうか。

○高橋委員 先ほどから大臣に出ろと
か、いろいろな御意見がありました
が、いろいろな委員会が一緒に開かれ
ており、そうして答弁は大臣がやらな
ければ権威がないというふうに考
えることは、根本的に委員会として御
意だと思います。大臣がおろうが、お
ろまいが、鉄道運賃について疑いを
買すべきところは、政務次官初め政
府委員がおられるのであるから、ど
んどん委員会で質疑を続行されてし
て、早く討論から討論に行くという
方が、委員会としての職責を果すゆ
えんじやないかと考
えておる一人でもあります。この点
大臣が見えなければいづれでも委員
会をいたしております、いろいろな手
續的な知識をわれわれが獲得するこ
とはなか／＼むづかしがらうと思
う。この点は私にほかにどの委員
も同様に思っています。大臣が
おられないからといって、しよつ
ち委員会を散会いたしております
と、なか／＼開けないのじやないか
と思っております。この点に關する
委員長の所見はいかがですか。

○川野委員長 高橋君の御意見もつ
とも考えます。実は午前中の会議に
おいて大臣の出席の要求があつたわ
けであります。委員長としても盡すべ
きは盡して、そうして大臣の出席の要
求をしたのであります。御承知の上
に参議院も本会議の開催があります
し、かつまた衆議院とも委員会が開
かれております。現状でございます。
すので、大臣の定時より定時までの出
席というものは、ほとんど不可能であ
りますから、大臣がお見えにならない
場合は政務次官、あるいは政府委員に
よつて議事の進行をはかつてもらひ
たい、こういうことが私といたしまし
ても適當であると考えます。ただいま
高橋委員からも切なる希望がございま
したので、ぜひそういうような議事の進
行方をさせてもらひたいと、委員長と
しても切に思つております。

○高橋委員 但し大臣がいなければ質
問をしないというのには、委員の権利に
なつてはいますから、委員の隨意だと思
いますが、そう言つておると、成り立
たない場合が多くなつてくると思つて
すけれども、その点はどういうふう
に……。

○川野委員長 そういう場合には、やむ
を得ないと存じます。

○高橋委員 それからも一つ特に私
は委員長に御考慮を促したいのは、興
党の出席がほとんどないのでありま
す。興党側がこれだけ重大な法案を出
して、おいて、けさから見ていると出
席がほとんどありません。社会党のこ
とには川島君がしよつちと見えました
が、川島君は財政委員と兼務してござ
いますので、しよつちと顔を出しただけ
で引下つてしまつた。これらの通り興
党の出席がほとんどないのであるから
来ておるといふような、妙なことに
なつてしまつて、はなはだ面白くない
から、興党の議員に、三倍半給上げ
したいならしむように、熱意を示す
べく出てもらわなければ困ると思つて
おります。こういう状態では、興党を
維持することは、國民生活に重大な
關係のある運賃の審議について、ま
つたか意味がないので、私はこの
点を委員長において何とか取計らつ
ていただきたい。

○川野委員長 委員長としましては、
興党、野党というふうな考えで興党
委員の運賃はいたしておりますが、
出席の悪い委員に対しては、嚴重
に警告を發しまして、出席方を促す
ことにいたします。

なお本日は追つて本会議も開かれる
ことと存じますので、この程度にい
たしまして、次回は明日午前十時開
会することにいたしまして、本日はこ
れにて散会いたします。

午後二時四分散会

川島君は財政委員と兼務してござ
いますので、しよつちと顔を出した
だけで引下つてしまつた。これらの
通り興党の出席がほとんどないので
あるから来ておるといふような、妙
なことになるから来ておるといふよ
うな、面白くないから、興党の議員
に、三倍半給上げしたいならしむよ
うに、熱意を示すべく出てもらわな
ければ困ると思つております。この
点を委員長において何とか取計らつ
ていただきたい。

○川野委員長 委員長としましては、
興党、野党というふうな考えで興党
委員の運賃はいたしておりますが、
出席の悪い委員に対しては、嚴重
に警告を發しまして、出席方を促す
ことにいたします。

なお本日は追つて本会議も開かれる
ことと存じますので、この程度にい
たしまして、次回は明日午前十時開
会することにいたしまして、本日はこ
れにて散会いたします。

午後二時四分散会

川島君は財政委員と兼務してござ
いますので、しよつちと顔を出した
だけで引下つてしまつた。これらの
通り興党の出席がほとんどないので
あるから来ておるといふような、妙
なことになるから来ておるといふよ
うな、面白くないから、興党の議員
に、三倍半給上げしたいならしむよ
うに、熱意を示すべく出てもらわな
ければ困ると思つております。この
点を委員長において何とか取計らつ
ていただきたい。

○川野委員長 委員長としましては、
興党、野党というふうな考えで興党
委員の運賃はいたしておりますが、
出席の悪い委員に対しては、嚴重
に警告を發しまして、出席方を促す
ことにいたします。

なお本日は追つて本会議も開かれる
ことと存じますので、この程度にい
たしまして、次回は明日午前十時開
会することにいたしまして、本日はこ
れにて散会いたします。

午後二時四分散会

川島君は財政委員と兼務してござ
いますので、しよつちと顔を出した
だけで引下つてしまつた。これらの
通り興党の出席がほとんどないので
あるから来ておるといふような、妙
なことになるから来ておるといふよ
うな、面白くないから、興党の議員
に、三倍半給上げしたいならしむよ
うに、熱意を示すべく出てもらわな
ければ困ると思つております。この
点を委員長において何とか取計らつ
ていただきたい。

○川野委員長 委員長としましては、
興党、野党というふうな考えで興党
委員の運賃はいたしておりますが、
出席の悪い委員に対しては、嚴重
に警告を發しまして、出席方を促す
ことにいたします。

なお本日は追つて本会議も開かれる
ことと存じますので、この程度にい
たしまして、次回は明日午前十時開
会することにいたしまして、本日はこ
れにて散会いたします。

午後二時四分散会

第一類第十四号 運輸及び交通委員會議錄 第十三号 昭和二十三年六月十日

10

昭和二十三年九月二十九日印刷

昭和二十三年九月三十日發行

衆議院事務局

印刷者 印刷局

(第一類 第十四号)

昭和二十三年九月三十日發行