

第六回

今日の會議に付した事件

内閣送付)

件案（内閣送付）

す。

ような御趣旨でありますか。

「思います」

と思います。

で……

す。

第であります

必要だと思う

條に掲げてあ

す。

この第二條は

と思います。

いざいざ。

しましよ、「誰

り他の省にも

が入っており

は厚生省の所掌事務の中に、国立公園及び温泉地に関する観光事業を指導、育成するという言葉があるのをごさいます。併しこの点は厚生当局の見解を質し、厚生省の方は厚生省の設置目的であり、任務のあるところに、観光事業に関する任務といたしまして、国民の保健という言葉があるのをごさいます。それで厚生省の、今申上げました所掌事務の観光事業というものは、国民の保健というものを増進するために国立公園、或いは温泉地の観光事業を指導育成するという結果に相成るのであります。そういった法律で書いておられますような事柄につきましては、誰が考えましても国民の保健増進のためではございませ

ん。そういう意味からこの法律が運輸大臣の所掌であるというふうなことにつきましては、別に問題はないのであります。

従来観光事業の所管についていろいろ議論がありましたが、この法律につきましては事務的にはつきりいたしておりました。他にも異論はないのをごさいます。一応そういう現状でありまして、御了承願いたいと思ひます。

○委員長(板谷順助君) 今の前之園君が御注意になりました第一條と第二條の関係、「観光に関する事業を行う法人であつて営利を目的としないもの」のうち政令で定めるもの」ということになつておつて、第二條には、過去一ヶ年間に於ける事業実績書を添付しなければならぬ」といふことになると、新たに観光事業を目的として申請した場合においてその関係がどうなるのか。この点が従来の既設の観光事業の関係

のものだけに許して、新たに願うといふことの余地がないように思うが、これはどうですか。

○政府委員(間嶋大治郎君) その点は只今荒木官房長からお話がありました通り、私共の考えをいたしましては、我々が差當り考えておりましたのは既存の法人でございまして、併し代表的な観光機関が新しく設置せられまして、そうしてそれに対して補助金を交付する必要があるということに相成りますれば、又当然考えなければいけないと思つてあります。過去一年間における事業実績書を添付すると書きましたの、勿論既存の団体に限るわけでありまして、新設の団体の法人の場合におきましては、実績がございませんで、無いものを出せといふことは法律として要求することができませんので、この場合にはこれが適用がないといふふうなことで差支えないのではないかと考えます。一例をいたしまして、この法律の大体の事務的な規定は農業改良助成法というものに範をとつたのであります。これにも大体同様な規定が載つておるのであります。私共は一応これで新設の法人に対しても差支えない。又実績がないから、事業実績を出せない場合に援用して補助金の交付を拒否するといふ理由には相成らないと考へておるのであります。

○内村清次君 ちよつとお尋ねいたしますが、今の観光事業の法人でこの法律を適用するような事業はどんなものがありますか。

○政府委員(間嶋大治郎君) 差當りこの法律の対象として考へられておりますのは、先づ社団法人全日本観光連盟、それから来年度において考へてお

すのは、社団法人日本交通公社であります。それ以外に法人格を持つておる代表的な観光機関といたしましては、社団法人の日本観光通訳協会、それから同じく社団法人日本ホテル協会、そういう団体であります。それからその他代表的な団体もございまして、例えば日本海上観光協会、これは法人格はございませぬ。それから全国の外客宿泊設備を有する旅館の国際観光連盟といふものもございまして、これも法人格はございませぬ。その以外にも一つ自動車関係におきましては日本観光自動車連盟、これも法人格はないと存じます。大体代表的な全国的な機関としてはその程度であります。地方的のものは沢山ございまして。

○内村清次君 そうしますと、この法律案の成立と共に、第一條によつて政令を以て予定するところの法人格に対する助成は、大体どれぐらい政府の方では予定がございませぬか。

○政府委員(間嶋大治郎君) 本年度におきましては、補正予算に全日本観光連盟に対して一千万円計上しております。それからまだ次の国会に提出されます予定になつております本予算におきましては、来年度におきまして同じく全日本観光連盟に一千万円、それから日本交通公社に二千万円を計上いたす予定になつております。

○内村清次君 そうしますと、これは予算の範囲内において政府の方で助成額の決定はいたしませんが、現在の観光客及び又その後の観光客誘致の方法として相当進展するものであるといふような考へるの点につきまして、御所見を伺いたいと思ひます。

○政府委員(間嶋大治郎君) 外客の来訪の現状と見通しにつきまして、先ず現状につきましては、参考資料として昭和二十四年度の目的別入国外客数及び推定消費額調という表を差上げておきました。これを御覧になりますと、昨二十三年におきましては合計六千三百十名の外客を迎へまして、推定消費額が三百四十四万ドルとなつております。ところが本年に入りましてからは、先ず四月に入りましては、御承知の通り外地におきましては、一世、二世の日本人のいわゆる近親訪問といふものが認められまして、非常に殖えて参りました。又これが最近におきましては近親のみに止まらず、友人の範囲にまで拡大されまして、又その期間が従来六十日でありましたものが、場合によりましては百二十日まで延長し得るというところに相成りました。それから商用客バイヤーにおきましても、従来その期間がやはり一応二ヶ月ということになつておりましたが、最近の指令によりまして、これが殆んど無制限に相成りました。それからいわゆる観光客の入国につきましても、その期間が今年に入りましてから三十日まで延長されました。現在観光客の団体旅行につきましては七日、十四日、二十一日、三十日というふうな各種の旅行が認められておるのであります。この観光客の入国につきましても関係方面の意向としては、我が国の受入態勢を整備されるに従つてこの入国制限を逐次撤廃して行く。こういうようなことを言明されております。月々の実績を見ましても、着実に殖えていきます。この九月までの実績はお手許に差上げました通り、もうすでに昨年の六千名を遙かに

突破いたしましたして一万八百名、その消費額が五百六十三万ドルに相成つておりますので、本年におきましてはこの数字が恐らく一万五六千名程度、その消費額は八百万ドル近くに達するのではないかと想像いたしておるのであります。来年度の見通しをいたしましては、この傾向がますます著しく相成りまして、更に入国制限も逐次撤廃されるし、又外客に対するいろいろの便宜の供与という問題も、今年より更に進展するのではないかと考へられておるのであります。例えば外客の招致につきまして、現在日本に入つて参ります場合に、ドルを円に替へることは幾らでも認めておりますが、一旦円に替へましたドルは、それを出国する場合に更にドルに替へるといふことが禁じられておるのであります。その結果、入国の場合にドルから円に両替を、幾らか手控へるといふ傾向が多分にあるのであります。この点極く近い将来において戻し両替が認められるといふふうな方向に向つておるのであります。それから又外国人の旅行の範囲が、御承知の通り現在は大体東は日光から西は宮島辺まで止つておりますが、この点も主としてこれは外人の団体観光旅行におきましては、日本の食糧を使わなないという建前から、主要都市におきましてはO.S.B.オーバースー・サフレイ・ショップという店から食糧を買わなければならぬということに相成つております。それが東京から西は神戸までしかございませぬ。これが先づ先日仙台、札幌、それから福岡というふうな地域までその店が設けられましたので、この団体旅行のコースも北は札幌、西は九州まで延

○内村清次君　今の政府の説明で、大分將來の問題が分りましたが、一体そういう様な外人がやつて来るような情勢におきまして、本年度一千万円の補助を出すという様な点でありまするが、この一千万円の助成金というものは、一体どういふような点に主眼として使用されるものであるか。その点について明確にして置きたいと思ひます。

れは代表的な日本の観光機関の総合団体であります。そうしてその使命といふところは、先ず観光事業の重要性をよく国民に普及せしめますいはゆる観光観念の普及に関する運動或いは又観光資源、観光地の保存整備運動、例えば全国を緑化するというふうな緑化運動というものを非常に大きな国民運動として従来展開して参りましたが、今年からは更に毎年秋に国土美化運動というものを大々的に展開いたすことに相成つておるのであります。更にその上に観光施設の整備に関しましていろ／＼の指導、或いは斡旋をするというふうな仕事もいたしております。

す。それから外客の接遇に当ります観光関係の従業員、指導教養というような点につきまして、例えばサービスの講習会、或いは外語講習会というようなものをやりましたり、又は適当なパンフレットを頒布いたしましたして、そういった人々の資質の向上に努力いたしております。又全国の観光地等におきまして、その施設の整備というようなことにつきまして、民間団体といたしまして一つのプランを作つて、そうしてそれを政府或いは関係方面へ推薦するということのような仕事もいたしておりますのであります。これを一口に申上げますと、いうとこの団体は観光事業、外客の受入態勢の整備というような点を主眼といたしておるのであります。観光事業といたしましては、内に対してはそういう受入態勢の整備をいたしますと共に、外に対しまして観光宣伝を展開しなければなりません。この点は日本交通公社がやられて参つておりますが、この点につきましては遺憾ながら本年

の補正予算に計上できなかったためであります。来年度からは積極的に對外觀光宣伝を交通公社をしてやらして行きたいと考えておる次第でございます。

○内村清次君　そうしますと、交付されますところの助成金問題につきまして、大体の使途方面は分つたわけですが、この第二條によりまして、この事業計画書、即ち一年間を通じての実績書を提出しなければならぬようにしてあるのですが、そうして見ますと年間に置きましては、当初の即ち助成金というものを交付してからその次の即ち事業年度の予算にしか組まれないというふうな状態のときに、現に先程政府の方で言われた外客の誘致というも

のが進展しておる情勢に對しまして、助成金の交付というものが余り喜ばれない。その時期に適しないというような事態が起つた場合においては、政府はこの法律に従つてどういふふうな処置をとられるのか、この点について。その期間において一千万円やる、来年度も一千万円やる、ところが外客はどんなやつて来る、宣伝も相当活潑にや

らなきやならない」というようなときに助成金はやはり固定したところの一千万円で来年度も過すのであるか。或いはそのとき随時の方法をとつて助成するかどうかという点であります。

○政府委員(間嶋大治郎君) 今の御質問の点につきましては、本年度につきましてはもう半年も過ぎておりまするし、大体見通しも立つておりますので、先ずこの一千万円でやつて行くより外ないと思つておるのでございます。来年度の見通しにつきましては、勿論我々といたしましても或る程度見通しは立つておりますが、併し情勢の變化によりまして、更にこれが急激に

進展するということも考えられますし、又私共の見通しからいたしまして、来年度の助成金については不満なのであります。併し国家全体の予算の建前からこの程度に相成つたのであります。併しこの点につきましても、大蔵省あたりとの間におきましても、例へばすでにドイツはアメリカにおきましてニューヨークに観光事務所を設置が認められておる。我が国にいたしましても従来のようにたごちらにおきましてパンフレットを作つて向うの業者とタイアップして宣伝して貰うというような間接的な宣伝ではなしに、アメリカに参りまして積極的に出て、そういうふうな宣伝、誘致をするとい

うことが必要と考えておるのであります。最初はそのいう経費も要求したものであります。来年度の予算には予備費の制度もございますので、そういった事態が進展し、そういった事業をやる必要があるという事態に相成れば、予備費の方で考慮するということなる事務当局の間には或る程度了解も付いておるのであります。そういうことが必要と

つた事態の展開に對しましては、事務當局といつたしましても十分善処いたしたいと考えております。

○内村清次君　もう一点、本年度の補助金計画は分つたのでありますが、將來におきまして政府が計画しておる法人格の事業団体に對しての對象も分つたわけですが、この補助金を交付する資格、即ち第一條におけるところの政令で決めるところの法人或いは又運輸大臣が許可するところのこの補助金對象の法人の事業団体につきましては、その予算の範圍を拡げられるかどうか、その点につきまして伺います。

○政府委員(間嶋大治郎君)　この点に

つきましては、我々といったしましては全国的の代表的な観光機関というものを対象にいたしておりますので、数々がそう沢山殖えるということとは考えられません。併し一つや二つ或いは将來考えなければならぬということになるかもしれませんが。又實際問題といたしまして、私共は本年度の予算の要求をいたします場合に、昨年度は海上観光部門を担当した海上観光協会に對しても、七十五万円の補助金が出たのであります。これに對しても補助金を要求いたしましたのであります。この運算査定過程におきまして例外的に相成つたのであります。二つ、三つは、これは、

或いは今後一、二の団体が追加されるということも考えられますが、併し概旨といったしましては、代表的な全團的の視光機関ということに考えておりますから、その数がうんと殖えるということは考えておらないのであります。

○内村清次君　最後に運輸大臣にお話ねしたいのでありますが、今回助成金が交付になった経緯からいたしまし

て、これは先般、先国会におきましての参議院における観光事業に関する決議案の精神に基いて、こういうふうな法律を作つて、今後この方面の事業を助成して行くといふことに連関した対策として出されたのであるかどうかといふことが第一点と。それから今後この事業に対して大臣はどういうふうな考えで対処して行かれるのか。又來年度のこれに対する予算につきまして、更に御努力があるか。その点を伺います。

○国務大臣(大屋晋三君) 決議案の趣旨を休していろ／＼考慮いたすべく問題の無論一環であることは間違ないの

であります。

それから又來年度におきましても光程來御説明申上げました通り、観光客の到來するの、非常に期待を持てます關係で、各種の観光事業は国内的と國際的とを問わず外客を誘致するため、例へば輸送の面におきましては道路或いはバスの整備という点から旅館、ホテルの施設、或いは気持のいいサービスの整つた設備のよい車輛というふうなものを増設したということと盛んにやつて行きたいと考えております。且つ亦今回のこの法律に立脚いたしまして出ます観光事業の補助金を以ちまして、海外に交通公社等をして駐在員を置くというふうなことも種々考へておる次第でございますので、又予算の取り方にいたしましては、でき得れば來年度以降におきましては、來年度は決まつておりますが、殖やすとも減らすようなことはしないつもりでいたしております。

○前之園喜一郎君 一点、国立公園は厚生省の所管になつておるといふのでありますが、これは先程政府の説明もあつたように、保健衛生の観点から厚生省の所管になつておるわけですが、実際の國民の常識から申しますと、やはり観光ということが主になつておるようになつておるべきであります。国立公園に指定して貰いたいというので全国から猛烈な運動が行なわれておる。私も厚生大臣と一緒に九州の各地を廻つたんですが、例へば天草全体を国立公園にして貰いたい、或いは人吉の玖摩川を取入れて国立公園にして貰いたいとか、それから鹿兒島であれば、薩摩半島の一帯を霧島にくつ付けて指定して貰いたいとかいう非常に猛烈な陳情

があるものであります。ところがこれらの陳情の本當の精神というものは、いわゆる保健衛生というものでなくて全く観光であります。観光の施設によつて外來客を誘致する。それによつて地方の繁榮を圖するというにあるのであります。殆んどそれは九分九厘までそうであると考えておるのであります。然るに今日の所管から言つて、厚生省になつておるといふことは如何にもどうも矛盾であるように考えられます。無論保健衛生という立場もありましようが、大部分は観光事業であるという考へからしてやはり運輸省の所管であるべきであるとは私に考へるのであります。この点について運輸大臣はどういうお考えを持つておられるかというところをお尋ねいたします。

○國務大臣(大屋三三三) 今の前之園君のようなお考えをして下されば運輸大臣も非常に満足なのであります。が、とかく観光という事業に對しまして、役所の間に所管争いが非常にありますので、多少の障害を感じておるんですが、特に運輸省だけはそういうふうな關係がありまして、設置法に運輸に關する観光というふうな明記いたしまして、運輸に關する面は何びとの批判も……運輸省が當然やつて差支えないのだという、これは明らかにしたんですが、例へば国立公園ですとか或いは文部省の管轄しておる天然記念物ですとか、或いは史蹟保存ですとかいうようなものは、これはやはり観光の對象になるので、いつも争ひが起きているので、実は逆にですね、この管轄争いで運輸省でやつているのを奪おうというふうな、奪つてよその省が自分の管轄へ取つて行つてしまふというふうな運動もありまして、運輸省としては目明な事柄に拘わらずなか／＼油断がならん。ところが運輸省は今まで国立公園を運輸省の管轄に移せというふうなことは言つたことはいないんですが、そんなようなわけで事柄は甚だ所管争いで何ですが、余り感心しないんですが、まあ今のところでは、それをすべて観光に關するものを一括して運輸省がやるべきであるというふうな實際の上の行動はまだ実は取つておりませんので、むしろ現在とはかく今までの話題に上りまして権限の扱いの所管争いが行なわれておるといふのが実情であることを御了承願ひたいのであります。

然らば今の運輸大臣は、御指摘のような事柄を運輸省に持つて來る考へはないかという問題になります。これはなか／＼運輸大臣一人で行きませんので、追つて又一つ／＼御配慮を願ひたいと考えておる次第でございます。

○前之園喜一郎君 この國際観光事業の助成に關する法律案ができましたと、結局観光事業に對する助成というものが運輸大臣の所管になるというので、觀光事業が運輸省の所管に一步近づくて來るのだというふうな感じもせられるわけですが、先程申上げましたように、國民の常識から言つても殆んど觀光事業である国立公園であり、これは一つ強くそういうふうな要望を適當な機会に閣議に取上げられて、私共やはり国立公園も運輸省の所管になるように御努力をお願いしたいと思います。

て、運輸省は全く何らの關係もないのか、或いは内面的に多少の交渉を持たれるのであるかどうかという点についてお尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(岡嶋大治郎君) 国立公園の指定に關しましては、これは国立公園法によりまして厚生大臣が指定するというところに相成つておりますが、併しこの指定に際しましては国立公園審議會の審議を経ることに相成つております。これは民間の方が大部分でありますが、關係官庁の代表者も入つております。私もその委員になつております。審議會におきまして十分指定に關する意見を述べることがあるわけでありまして、又仕事の面におきましては、運輸省の所管行政に關係のある地域について指定をする場合、例へば鐵道線路を含ませるといふような場合等におきましては運輸省に協議をしてからでなければならぬことに相成つておりますが、その点は運輸行政と国立公園行政との間に指定の場合に問題が起くることはない建前になつております。私共といたしましては、国立公園そのものは今の法律によりまして厚生大臣の所管になつておりますが、併し問題は指定にあるのではなくして、その中の施設を整備いたしましたして、そうして内外の旅客の観光に資するといふことが非常に大きな目的であらうと思つております。施設の整備につきましては一厚生省だけではできないことではあります。實際問題としては運

いうような考へであります。指定します以上はやはりそれ相當の施設整備というものを各省がそれ／＼考へて行かなければならないというふうな氣持を持つておりますので、從來の指定等につきましては、我々外から意見も十分向うへ通じておるような次第であります。

○委員(長谷川幸四郎君) 只今前之園君の質問に對して關連して大臣に伺つて置きたいが、観光事業を今後積極的にやるというところにつきましては、或る程度の統合した機關によつてやらなければ徹底しない、そこで大臣も各省の繩張り争ひについてはどうも感心せんといふだけのことと済まない、現に國際觀光ホテルの問題について早晩この法案が出るでしょうが、厚生省と今所管争ひしているようなわけでありまして、従つてこの運輸省に觀光部というものが設けられておる以上は、觀光事業といふものは何／＼の方面に關係があるものでありますから、運輸省の所管にとつていただけの決心がついたらば、積極的に閣議においてこの問題の解決をお願いしたい。現にこの運輸委員会におきましては觀光小委員会を設けて觀光事業に對しては積極的に今調査研究をやつておるような次第であります。が、それだけの決心がありますか。

○國務大臣(大屋三三三) 国立公園やなんかの監督權というふうなものをどうも運輸省に今直ぐよこせと言つてもなか／＼これはよこさんと思つております。併し、只今前之園君がしば／＼御指摘下さいましたが、この提出の法案の中にも、この法案によりする予算の使途の中にも、例へばやる仕事として国立公園の施設の改善というふうな

ものが運つてある。従つて、所管は厚生大臣の所管の国立公園にもこの法律の予算が使われるというようなことで、それを監督するのは主務大臣は運輸大臣であるというようになつておられますので、觀光の面は広くやはり運輸大臣の監督下にあるわけでありますから、觀光という広い面におきまして、運輸大臣は積極的に考えることには無論おかしなものでありませんが、細かく考えまして、今の文部省の所管に属してある、或いは厚生省の所管に属してある道路の建設、或いは厚生省の国立公園の所管を運輸省の觀光部の中に入れて、全觀光をあくまで網羅いたしてやるというところまでには、まだどうも少し時期が未熟であるのじやないかと思ひますが、併し觀光という面の全面的、積極的の促進発達に對しましては、大いに努力いたすつもりをいたしております。

○委員長(板谷順助君) 外に御質疑ありませんか。高田君どうですか。

○高田寛君 今日はどうも遅れて来まして、今までどうも御質問が出来ましたか承知しておりますので、質問が重複しては恐縮だと思ひますので、これは余程政府が本腰を入れて積極的の助成すべき時期が丁度今来ていると思ひますが、これについて先程からお話がありましたように、政府の方におきまして觀光の所管がどうもばら／＼になつておるといふ点が誠に遺憾なのでありますが、まあ一つの方法としてこれを統合する政策を立てるために觀光審議会というような制度が設けられておるのでありますが、これが今年の五月に一応委員が解消し

てしまつて今日までそのままになつておる。一時は又委員を新たに早急に任命して、國務大臣がこの委員会をばつきりと担当を決めて、各省の間のばらばらになつておる仕事の総合調整を図ると承つていたのでありますが、これが一向その実現を見ないやうな情勢になつておる。この觀光審議会というものをどういふふうな活用されるおつもりか、その点をお伺ひしたいと思います。

○政府委員(間嶋大治郎君) 只今の御質問に對しまして、私の知つておる限りのことを御答弁申し上げますと、五月末で前の審議会がなくなりまして、新しく總理府の設置法に基きまして、總理大臣の下に内閣に觀光事業審議会が置き得ることに相成つたのであります。内閣の方におかれましては、その後二十人の委員の人選を具体的に進めておられまして、任命もすでに近くなつておつたのでありますが、実はその後いろいろな關係でこれを十名増員するといふやうな問題が起きました、これに關する政令の改正手続等を内閣で進めておられたのであります。

ところがたゞ／＼内閣の方針として、全面的に委員会、審議会等を再検討するといふやうなことに相成りました、事務的には行政官庁が中心になりましてその案を作つておられます。そういうふうな事態に相成りましたので、遺憾ながら従来発足が遅れておりましたので、もう少し委員を任命しないで審議会の整理統合がはつきりするまで待つたらどうかといふやうな御意見が大多数であるといふふうな聞いておるのであります。私共運輸省の事務当局といたしましては、一刻も早くこういつ

た審議会ができてしまつて、そうして基本的な問題について審議決定されると同時に、広く各省に關係しておる事項につきまして、十分調整を図つて頂くといふやうなことを希望いたしておる次第でございます。

○高田寛君 今の経緯は分りましたが、審議会のような種類のものは、そのときの必要に応じて次から次へと出て来て、余りにその数が多過ぎるといふことは秋共も認めておるのでありますが、この觀光審議会につきましては、これが今振興を図るべき必要に迫られておる時期でありますから、審議会がいろいろと整理されるやうな場合がありまして、この觀光審議会といふものは是非これをいろいろ強化して置かなければならぬといふことを強く要望したいと思ひます。

○委員長(板谷順助君) 外に御質疑ありませんか。

○小野哲君 ちよつと伺ひたいのですが、今の高田さんの御質問に關連をしておられますが觀光審議会についてはいろいろ政府もお考えになつておるやうであります。今度の國際觀光事業の助成に關する法律案を立案されまう場合に、むしろ觀光審議会というものが總理府の附屬機關として置かれておるやうな現状を是正して、先程大臣も言われたやうに、國際觀光事業の助成に關する基本的な法律が審議されようとしておるのでありますので、むしろこの法律の中に國際觀光事業の助成のために必要な機關として従来考えられておるやうな觀光審議会というやうなものを置かれることを御研究になつたかどうか、又この補助金を交付される場合においても、單に政令で定めると

いふやうなことにしないで、そういうふうな機關が設けられた場合においては、そういう機關が十分に慎重に審議して決めたものを政府が尊重して補助を与えるといふやうな途を考えたかどうか、この点を伺つて置きたいと思ひます。

○政府委員(間嶋大治郎君) その点につきましては、実は昨年五月に觀光事業審議会ができましたときには、先程申し上げました通り、所期の目的は、先ず基本的な方針を審議決定しますと同時に、關係各省の行政の調整を図るということにありましたが、更に閣議における了解事項といたしまして、各省が觀光に關する重要事項を決定する場合には予めこの審議会の議に付する、こういうやうな了解をしておつたのであります。そういう關係で、例へば觀光に關係のある法律、又重要な予算といふやうなものにつきましては、この前の審議会におきましては、それ／＼審議会の議にかけて、一応審議会の意見を尊重いたしまして各省が実施に移すと、こういう建前をとつておつたのであります。この法律を作りましてはおりませんが、併し觀光事業審議会といふものが置き得ることになつておりますし、又その設置に關するの準備が進んでおりましたので、若しこれができておりますれば、当然この審議会の議にかけて、そうしてその意見を尊重してやるべきだと考えたのであります。またそれができておりましたので、かたがたのやうなものであります。又、最初に仰せになりましたのは、内閣の總理府でなしに、別に審議会を置いたらどうかといふやうなお話であ

つたかと思ひますが、この点につきましては、觀光事業審議会が最初に置かれたときにはいろいろ御議論があつたのでありますが、広く觀光といふことを考えますと、非常に沢山の省にも關係がございまして、これは運輸大臣の所管下に置くといふことは、我々といひましたのは、固有の、プロパーの觀光事業は大部分運輸大臣が專管いたしておりますので、それでも運営は十分できると考えますが、併し關係各省といひましたのは、むしろそれよりも内閣に置いて、そうして各省が共同の立場でこの審議会といふ／＼の關係を保つといふことが適當だといふやうな意見が強くございまして、そういう結果に相成つたのでございまして、私共といひましたのは、これが内閣になりまして十分に密接な連絡を取りまして、運営に遺憾なきを期したいと考えております。

○委員長(板谷順助君) 外に御質疑はありませんか。御質疑がなければ本案に對する質疑は大体において終了したとみなしてもよろしいと思ひますが、実はまだ予備付託でありますので、いづれ衆議院から送付されました場合に對しては、簡單な御質問は允許することにしまして、とにかく大體終了したといふことに決定してよろしいと思ひますか、それじやないやうなうにいたします。

○委員長(板谷順助君) 実は昨日の委員会におきまして、この委員会に付託されました法案の中に予算の關係のありますのは、只今御審議を願つた國際觀光の法案並びに運賃改正の法案であります。運賃改正の法案につきましては明後日午前十時に証人喚問の形式

対する関心も、次の国会という点に主
力を持つておつたわけでありまして、
こういうような状態からいたしまし
て、昨日突然関係の三法案共に出て卒
たというような状態ではありますが、今
委員長の言われましたような、予算と
密接な関係があるところの運賃法案あ
たりは昨日漸く政府が提出した。而も
会期はあと三日しかないというような
切迫したときに、こういうような重大

いじやないかという説もあつた、その程度でありまして、衆議院がすでに可決をして、本院に廻つて來たる以上は、この委員会に付託せられたる以上は審議をせんわけに行かん。審議をしたその結果によつて、委員多数の意見によつて、或いはどういふ情勢になるか分らんが、かけないわけに行かんことは一つ御承知置きを願いたい。

それから公聴会を聞くということに

私から政府委員に伺いますが、現在の貨物の輸送の状況並びに在貨トシ数の現在の状況、使用者の状況とこれを一つ一応御説明願つて置きます。

○政府委員(石井照正君)委員長から只今お尋ねのございました、現在の貨物の輸送状況でございますが、御承知の通り、今年度の当初に当りましては、年間約一億四千万トンという貨物輸送計画を立てたのでございます。

つておるようであります。従いまして、当初の一億四千万トン輸送の計画には到達し得ないことは、これはまあ当然でございますが、併しながらやはり一億三千万トンは相当突破いたしました。昨年度の実績よりも多い貨物輸送になるのではないかと。在貨のトン数につきましては、これは御承知のように昨年の半ば以後急激に増加が減つて参りました。これは一面には出荷が減退

○内村清次君　私はこの際提案いたす

な法案をここで審議するということ

つきましては、御承知の通り予算に關

ところがその後御承知のよりにドツ

したというようなことも言えるのでご

わけでありますが、この通運事業法案は御承知のごとく独占禁止法から今回解放されまして、特殊整理委員会でも一つの整理の対象となつておるものであるし、又運輸省といたしましても小運送業法で長い間やつておつたものが今回通運事業法となつて発足するわけでありますが、そういうような関係で、相当この法案につきましては長い間一般世論からも注目されておつた問題でありまして、終戦後この問題については業界でも相当注目しておつたというような状態でありまして、この法律案の取扱いにつきましては、過般運送委員会におきましても、この法案は予算も伴わない、而も又今回独立立法として出発する以上は、やはり今後相対当の公共性をも加味したいわゆるこの法案である以上は、公聴会を開いて行くべきであるからして、この国会にお

これは余りに議員に對する負擔が過重であつて、同時に先程申しましたように、國民の輿論も聞きたいというやうな關係もありますので、いわゆる参議院規則の六十條乃至六十一條の規定によりまして、公聴会を開くというやうな点もここで取上げて頂くか、或いは又そうでないならば、この法案というものは衆議院の過程においては僅かにこれは二、三日で上げておられるやうで、併し衆議院の勢力分野としてはこれはいたし方ないと思いますが、やはり参議院としては参議院の立場があり、この法案をもう少し慎重に研究したい氣持でありますので、その公聴会を開く意味においても、一つ委員長の方では來国会の方に持込む、或いは又ここでできれば公聴会をして頂くというやうな点の一つ御協議あらんことを切望いたします。

を願いたい。

○内村清次君　その点は十分分つております。併しこの法案の性質が予算を伴わないものであつても、やはり相当民衆には、直接的に關係があるわけであります。やはり許可認可の点につきまして、相当今までの点については關係を持つておつたような状態でありますので、そういう点も十分一つお汲みになりました、その法案自体が本当にそういうような要望を備えておるかどうかという点、又希望の点においても国民の輿論を聴いて置きたい。そういうふうに通つております。

デ・ラインによりまする均価予算が実施されて行くに従ひまして、デイス・インフレと申しまするか、多少物資の移動、生産等につきまして、当初予定されておりましたような動きが少し緩慢になつて來た。殊に基礎物資でございまする石炭につきまして、有効需要が特段に停頓して参り、相当滞貨を生じて参つたという状態でございます。従ひまして輸送実績は、この一億四千万トンの計画に比較いたしますると、大体四月におきましては九五%、五月が八九%、六月九五%、七月九八%というようなふうに、幾らかずつこの一億四千万トンの計画に對しましては下廻つておるような状態でございます。この結果、大体の本年度の出荷予想といしましては、一億四千万トンは少し無理ではないではなからうかといふことでございまして、恐らくこれ

ざいするが、併しなら一面又輸送力が充塞いたしまして、いつでも貨物が送れる、そう早くから申込んだりなんかしなくても送れるというような状態に相成りますと、自然見越しの出荷申込み、或いはダブつて出荷を申込むというようなことがなくなりますので、急激に收縮いたすのではなからうかと思ふのであります。そういうような關係で、本年の四月頃には、在貨トン数が五十万トン或いは六十万トン程度になりまして、ほぼ一日の發送トン数に對しまして、二日或いはそれ以下というような状態を現出したしたのでございしますが、その當時といたしましては、いろいろ車の種類の關係から無蓋車は相当余つた、有蓋車については需要に對して足りないけれども、無蓋車は多少余り氣味という情勢もございしました。併し九月以降、國鉄の運輸用炭

いはすでに次の国会も間近かに来ておるから、この次において審議した方が一般にもよくこの法案の骨子も納得されて行くというような観点の論議があつたことを私は記憶しておりますが、又我が党の運営委員からももうそろいふろな空氣になつておるのだというふろな点を伺つて、我々は、これに

○委員長(板谷順助君) 内村君、この問題につきましてはですね、先般議院運営委員会において、増田官房長官が法案の説明をしたときにですね、まだこの通運事業法案については関係方面からオーケーが来ておらん。来ておらんならば、予算に関係がないからして場合によつては通常議会に出したらいい

○委員長(板谷順助君) それでは昨日この委員会では御承諾のあつた通りに、運賃改正法案を審議することにいたしましてよろ。如何ですか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(板谷順助君) それでは国有鉄道運賃法案に対する審議を議題にいたします。これより審議に入ります。

は約一億三千万トンをやや超す程度に止まるのではなからうか、かように推測されておるのでございます。併しなからこの下半期に入りまして、生産状況は若干好転いたしまして、その当時予想しました状態よりは充分輸送の需要も増して参りました、九月におきましては実績は大体計画の九九％まで行

を、自分の列車で以て陸送を開始することをいたしましたのと両々併せまして、大体において現在では設定された輸送力に対して充実した輸送をいたしておりますが、又、在貨もその後逐次増えて参りまして、特に秋冬繁忙期と申しますか、毎年十一月十二月にかけましては出荷の要請が多いのでござい

すが、その関係、季節的な関係もございまして、大体昨今では百万トンをやや超えておるといふような状態でございます。これは一日の發送トン数約三十万トンに比較しますと、三分程度になつております。やや輸送力に對しまして、需要が強調であるといふ程度の数字ではないかと思ひます。併しなから曾つてのごとく在貨が二百萬トン、三百万トンといふような、いわゆる輸送力が極端に逼迫してゐるといふような程度の際の状態よりは遙かに改善された状態である。かような傾向にあるのでございまして。大体……

○委員長(板谷順助君) 御質疑がありましたら、

○飯田精太郎君 只今のお話で、貨物の輸送量が、最初の見込みより減つたといふことは、大きな原因だと思ひます。が、本年の五月に、旅客運賃の値上げをしました際に、大体あの値上げで収支は均衡がとれるといふ見込みでつたのでございまして。昨日法案の提案理由の御説明のときに、本年度は今の状態だと八十六億円の赤字が出ることになる、それで貨物運賃を上げたいといふようなお話であつたんですが、この赤字の出た原因によつて、経済事情の変化、その他の事情によつて赤字が出るようになったといふお話でありまして、この赤字の出た原因をもう少し詳細に御説明願ひたいと思ひます。貨物の減つたこととどのくらい赤字が殖えたか、又旅客の方も相当減つたのだらうと思ひます。見込み違いの点をも少し詳しく御説明を頂きたい。

○政府委員(石井昭正君) 只今国会に提出いたしました御審議を願つております運賃収入の見込みにつきまして

は、当初の予算に對しまして、旅客収入におきましては八十七億の減少となつております。それから貨物運賃につきましては、これは一月一日から八割値上げを御承認頂くという建前で、五十七億八千万円の増加となつております。一月一日から八〇%の増加額を幾らに見込んだかと申しますと、これが五十四億六千九百万円でございます。従ひまして貨物収入につきましては、当初の予算額に對しまして、現行の貨物運賃の場合で、つまり八割値上げなかりしものとして当初の予算に對してどれだけ見込みが違つてゐるかと思ひますと、これが三億一千萬円程の実は増になつてゐるのでございまして。一億四千萬トンの計画に對しまして、予算面におきましては、むしろトンは減つてゐるが增加となつてゐる、このこととがございまして、これは実は当初予算のときに貨物の方の一トンの当りの輸送キロ、つまり貨物の足が実際よりやや多少短か目に見積られておつたわけでございます。トン数におきましては減少いたしますが、逆に足の方にございましては当初の見積りより約十キロ程度延長いたしておりましたために、却つて実績といたしましては増加になつてゐるやうな数字になつてゐるのでございまして。それから旅客運賃の方は、これはお言葉にございまして、本年五月旅客運賃の六割値上を御承認頂きます際に、大体それで以て千百五十二億といふ、旅客貨物雑収入、いろいろ合せました運輸収入の全体が千百五十二億となりまして、支出経費の千百五十二億と見合ふといふことで御承認を頂いたのでございまして、その後かような大きな欠陥を産じました理由につきましては、これは當時と雖も御説明申し上げましたように、六割値上によつて運輸数量が少しも減らないといふ考え方でなくして、約一〇%の収入は落ちるであらうといふ見込みでいたしたのであります。この一〇%の収入が落ちるという見込みは、これは人間の頭数が一〇%減る、つまりお客さんの利用が一〇%減るということには直ちにないかと思ふのであります。と申しますのは、若しお客さんの減り方が遠距離、近距離各距離に亘りまして、丁度近距離のお客さんも遠距離のお客さんも、平均に一〇%減るといたしますれば、これは一〇%だけやはり収入が減ることになるかと思ふのであります。ところが予算の方で御審議願ひましたのは一〇%だけ減るといふ予算の総額において御承認願つたのであります。この点について當時それは見込み過少ではないかといふやうな御注意もあつたことも記憶しております。併しながら私共の方といたしましては、支出経費、収入がそれに相応いたしましたねば、支出経費において何とか削減いたさなければならぬ。然るに御承知のように支出経費につきましては、これは凡そ平年度に換算いたしましたところ、二五%程度の圧縮をされてゐる。本年度の予算でございまして、これ以上支出経費も減らすわけにも参りかねるし、又収入の財源もこれと見合ふだけのものがなくてはならぬので、旅客収入の一〇%減といふことも一応御指摘のやうな筋合もございまして、何かややつて行かれるだらう、かような考え方があつたのでございまして。ところが御承知のように五月一日以降丁度新年年度の予算が実施されるやうにな

りますと、経済界の状態はいわゆるデイスインフレーションの相を呈して参りました。この影響いたします範囲がこの旅客輸送といふやうな面に非常な端的に又非常に急激に現れて参つた。各種産業等におきまして企業の合理化等を行ひます際には、やはり何と申しましても、交通費とか或いは旅費とかいふやうなものが一等先に緊縮の財源になるのではないかと、まあさういふやうな関係も相当影響したのではないかと申すのであります。現に官庁方面におきます予算などにつきましても、先ず旅費が槍玉に上るといふやうなことも相当影響してゐると思ふのであります。が、さういふ関係で遠距離客は公用と申しますか或いは社用と申しますか、私のプライベートな旅行とさういふ公社用のような遠距離旅客との割合は、これは近距離の場合よりも遙かに私的の旅客の割合が少いのでございまして。そこへさういふやうな情勢になりましたために、極端に遠距離客が減りました。人の頭数におきまして一〇%減つても、むしろ収入は更にそれよりも余計に減るといふやうな結果を生じたのでございまして。大体定期外の旅客といふものに對しましてはこれは過去昭和十一年頃からずつと戦争中の方、鉄道の定期外のお客は、一人当りの平均乗車キロが四十キロ内外、殆んど四十キロを割らないといふのがずつと過去におきまして示した実績なのでございまして。私共その後昨年の七月の運賃改正におきまして、これであらう一応旅客運賃としては或る程度の社会的な意味におきまして限度に達してゐるのじやないかといふ感じを持つたのでございまして。この時以後大体旅客一人当り

の平均乗車キロが多少微々たるものではございますが、減つて参りました。三十六キロ、七キロといふやうな数字になつたのでございまして。運賃改正直後におきましてさういふ結果を見ますことは、これは過去の運賃改正の際に見られる現象ではございまして、が、昨年の七月の運賃改正の場合にはこれが減つて、それから逐次回復するといふ様相がなか／＼見られない。さうして約三十七、八キロで以て、まあ国鉄といたしましては十数年来の記録を破つて、さういふ三十八キロから九キロといふやうなところで落着いて参つたのであります。そこで今回の運賃改正によりまして、或る程度社会的な限界に近づいておられますので、運賃改正の結果として又この一人当りの輸送キロが減るといふことも当然考えなければならなかつたわけでございます。それは予算上の考え方といたしましては、平均乗車キロで考へるよりは、全体予算、全体として一〇%、言い換へれば足の短かくなつたことと、人間の減つたことと両方合せて一〇%くらい、といふことで一応予算を立てたのでございまして、この旅客の足の減り方が、長さの減り方が、非常に極端でございまして、運賃改正直後は三十キロを割つておるのじやないか。最近や回復はいたしておられますが、恐らく年間平均いたしまして三十キロそこ／＼ではないか、こゝういふやうな見通しになりまして、過去十数年間の固定した数字から十キロも減るといふやうな極めて大きな現象を示したのでございまして。さういふやうなわけでございます。るので、勿論私共といたしましては、当初予算の見込に當りまして考へ方が甘

かつたのじやないかというお叱りはこれは誠に止むを得ないことかと思つてあります。逆に單に運賃の賃率操作に基く以外の経済現象の影響というものが相当予想を超えて広く影響して参つたということも御了承願えたら大変仕合せだと思つた次第でございます。

○飯田精太郎君 大体分りましたが、ついでにもう一つ伺つて置きたいのですが、今のお話で、旅客の減収がまあ大体の八十六億の減収はそれ以上になつてゐる。その外に大きな減収の原因というものはありますか。

○政府委員(石井昭正君) その外の減収といひましては、雑収入が当初予算におきましては三十四億八千万円を計上してございまして、今度御審議願います補正予算におきましては、これを二億一千四百万円削減して頂きます。三十二億七千万円ということにいたしました。頂きたいと考へております。まあ二億程度でございまして、只今お話のございました大きな原因というところに該当するかどうか、この点は或いはお答えにならないかとも思ひますが……

○飯田精太郎君 次にお伺ひしたいのは、これも昨日の御説明の中にあるのでありますが、このまま推移すると、大体来年度は二百数十億の収入不足となるという説明であつたのでございまして、二百数十億の大體の内訳を一つ、どういふ点が二百数十億の内訳になるか、御説明願ひたい。

○政府委員(石井昭正君) 二百数十億と申しますのは、只今私共の方で一応大蔵省と協議をいたしまして、関係方面と折衝いたしております来年度の支出経費、これと見合つて二百数十億不足

足になると、こゝろの意味でございませう。来年度の経費を然らばどのくらいに考へておるかということでございます。考へて、これは大体増額をいたしまして、現在のところは三百四十億程度に考へてございまして、そのうち純粹の経費につきましては、これは大体千九十三億という程度の考へでございまして、二十四年度の経費とほぼ同額でございまして、この点については、経営は本年度以上の増収を考へておりますが、併しながら経費の方は増さない。それ以上増加いたしまして考へておりますものは、勿論利息等が殖えたことも多少ございまして、尙約百五十億の減価償却手当金、その外にこれも概算五十億程度の剰余金を、余裕金を来年度に持つて行きます。二百億程度控除財源として、自己資金で賄つて参りたい。かような考へを入れての千三百四十億でございまして、これに對しまして現行の賃率を以て来年度の増収を想定いたします。約一千四百億程度になります。従ひまして二百数十億の収入不足になる、かように考へております。

○飯田精太郎君 只今のお話にありました、輸送量はどちらかというところ殖えるに拘わらず、経営費は本年と大体同じくらいになるというようなお話であつたのであります。これも昨日の御説明のように各般に亘る経営の合理化を行うということから來ているのだらうと思つておりますが、経営の合理化の主なものとはどんなことをやつておられるか。お伺ひできませうか。

○政府委員(足羽則之君) 経営合理化につきましては、今年度の予算におきましてもすでにいろいろ方法が考へ

られ、又実行面におきましてもいろいろ方法が考へられたのでございまして、来年度の予算編成に當つて特に大きな問題といたしましては、本年度の行政整理の結果人員が減りましてございまして、そのための人件費の減少と、それからこの石炭費の減少とが大きな項目として挙げられております。

○飯田精太郎君 今のお話の人件費の減少というのは、この前の整理の結果だと思ふんですが、それ以上に何かまだ人件費の整理をなさる御計画があるのですか。

○政府委員(足羽則之君) 今年度の行政整理の結果約九万五千余の人が減つたわけでありまして、尙来年の二十五年度の予算におきましては、欠員の補充という点が大きな項目として挙げられております。

○飯田精太郎君 今の欠員不補充でどのくらい減ることになりますか。

○政府委員(足羽則之君) 約八千人程の見込でございまして、

○委員長(板谷順助君) 諸君にお話いたしましたように、もう十二時でありますし、法案に対する質疑は継続することとしてどうですか……

○村上義一君 ちよつとお尋ねいたして置きたい問題があるのですが、この問題はまあ後で伺うとして、この議員の発議案で、身体障害者福祉法案というのがあるのではありませんか。この附則の五十條に、国有鉄道運賃改正が出るとあるのです。一つの国会に二つの運賃改正法律案が出るということになるのですか、これにつきまして、一休政府はどうか、これに考へておられますか、伺ひたいと思ひます。

○政府委員(石井昭正君) 身体障害者福祉法案の附則で以て国有鉄道運賃法の改正案が出ておりますが、これは実は議員提出の法案でございまして、一休政府でありますところの我々もいたしましては、形式的には関係ないことになつておるわけでございまして、このいきさつをさつとくばらんに申上げますと、身体障害者に対しては、もろ／＼の福祉を国家の手によつていろいろ御計画になつて、そして又その際、費用も負担されるという趣旨で、いろいろ厚生省において研究いたしました当初は、政府提案として考へておつたやうでございまして、けれども、その際に私共の方に連絡がございまして、鉄道運賃を免除するとか、或いは減額するといふやうなことを法案に書きたい、こゝろの話でございまして、それにつきまして運輸省といたしましては、これはやはり企業家の建前から言つて、そういう社会政策的な事柄はこれは国家において負担する、いわゆる一般会計において負担する。特別会計であるところの国鉄なり、或いは一般の企業会社でありますところの私鉄というやうなものに負担を負わせるのは、趣旨は結構であるけれども筋が違ふのではないかとこゝろの意見を出して置いたのであります。その後折衝をいたしまして、私鉄についてはこれは私企業であるし、憲法にはつきり公共のために供するときも補償しなければならぬという規定もあるから、これは私鉄については法律の中に書くのを止める。併し国鉄はこれは私の企業とは言えないのであります。従つて国鉄に関する減額を法律に書きたい、こゝろのことでございます。それに対して私の方といたしまして

は、御趣旨は結構であるが、国有鉄道の独立採算制の建前から見まして、やはり一応これは負担といふものは、国家負担にすべきじやないか。減額をすることはいいが、その部分は國家において國鉄に補償するといふことが一番筋が通るのであるし、且つ又この運賃の全体的な建前から見まして、これは財政上の措置を要する問題である。従つて單に法律に書いて、そこで直ぐ減額になるといふやうなことになるますれば、あらゆる社会政策的、經濟政策的の見地から運賃の減額等についていろいろの御要求があり、それに対してすべて法律で書きつづなにしてしまへば、國鉄が如何なる損失を蒙つても何ともいたし方ないといふやうなことになるのは困る。身体障害者の方々に對してのみこれを考へるといふことなら、これは多少額をいたしまして、國鉄の財政に致命的な影響を及ぼすやうな額ではないのであります。國鉄が御趣旨のようにこれは身体障害者と申しまして、附添人を要する身体障害者、介護者を要する者であります。この介護者を要する身体障害者に対しては、御本人と附添の方について運賃を割引く、大体五割くらい割引くことは差支えないではないか。そういう程度のことでは實際に上から、法律に書くのは建前上如何なものであるか、かようなことを申上げたのでございまして、ところがこれがいろいろの御関係から、議員提出におまゐりになつておるのでございまして、そうしてその際に私共は一昨日でございまして、が、両院の厚生委員會の合同審査がございまして、そこに行つて初めて法案を拜

されつつある。二割も三割も削つておる。でありますから、仮に大臣の御説明のごとく統制を撤廃されても、木材の消費者価格というものがそう値上りになるといふことは考えられない。ですから結局木材の動きというものは、この値上によつて殆んど企業は停止するといふことになるのではないか。現在電力も節減、或いはその木材の消費が非常に少くなつておるといふような関係で、全国的に見まして三五%ぐらいの転廃業者を出しておる。全国的に見ますと、これに従事しておるところの従業員及びその家族を合せて約一千三百万人ぐらいあると思うのであり

ますが、その中のすでに三五%というものゝが失業に陥つておる。更にこの値上によつて幾らということも予想ははつきり付きませんが、私共の考え方によると、少くも更に現在ぐらいの転廢業者が出るのではないか。結局六、七〇%の失業者を出すということになつて、非常なる社会不安を招くという虞れもあるのであります。更に又北海道であるとか、或いは九州であるとかという方面の木材が中央都市の建築資材に与えられる。大阪のごときは南九州から来るところの木材によつて建築されておる。ところが運賃によつて殆んどただになる。ただどころではなく足を出さなければならぬということになると、経営が継続して行かれるわけはないのでございますから、先程申しましたように、転廢業等によつて大阪の木材の生産というものは非常に落ちる。いわゆる復興途上にあるところの各都市の需要を満たすこともできないという結果になつて、一面においては復興を阻害する。一方においては多数

の従業員の出社を止めて、そうして社会不安を増すということになる。これは一に製材業者のみならず、こういふところの影響は大きいと思う。私は例を木材に取つて申上げたのでありますが、こういう面は非常に多いと考へるのであります。運賃の値上がが生産者価格に及ぼす影響についてできるだけ具体的に御説明を願ひたいと思ひます。

○国務大臣(大屋晋三君) 只今の問題が一番重要な点なんです。只今お手許に配付してある資料の、鉄道運賃に關する資料の十二頁に、各商品別に鉄道を扱つておる運賃改正資料という資料を差上げてありますが、その十二頁に鉄道で現在扱つております主要なる二十六品目に対するいろいろなる統計が載せてあるものであります。個々のものに對しまして、今御指摘のごとく木材は非常に重要商品であり、而も価格の中に占める運賃の割合が相当大きなものの一つであるわけなんです。そこで個々に對する商品の生産状態、或いは経済状態という点から考えまするといふと、いろいろなことが考えられます。先ずここで運賃を値上するといふ政策を立てます場合に、根本的に果してこの運賃を値上げしたならばどういふ影響があるかという点を先ず考へて見たのであります。それで一応この数字によつて考へて見ますといふと、大体現在、この二十六品目を總平均しまして、価格に占める運賃の割合は二・三%なのであります。ところが、日本は昭和十一年が最も経済状態が安定した、パランスの取れておつた時であつたと思ふのであります。その時にはこの価格

に占める運賃の平均のパーセンテージが四・六%で、現在よりもちよつと倍になつておるわけなんです。單に数字の上から見れば、現在の貨物運賃の価格に對する比率といふものは、昭和十一年の経済安定時期に比較して半分であるといふことが数字の上で言へるわけなんです。そこで、これを今八割を値上げいたしますといふと、現在の比率二・三%が四・三%になるわけなんです。比率から言へば昭和十一年の四・六%に比して尙少し低目にある。

こういふことに一応数字の上ではなるわけなんです。そこで今度は各商品に對する特殊の事情なのであります。木材のごときは非常にかさ高なものであり、且つ又今御指摘のような事情があるかと思はれるのですが、私としては、總体的にはどうも今回の八割値上の運賃は、これを理論的、経済的に大きな大綱の批判からいたしますといふと、インフレーションがどん／＼進行してゐる過程におきましては、些細なことでも物価に刺激を与えるような政策をとつては相成らんと考へております。現在十分ではございませうが、インフレーションはやや進行を止め、むしろデイスインフレーションのような恰好をとつておりますところへ持つて参りまして、まあ運賃の値上げをしても、すべての環境から考へて、總体的な大きな意味においては、これが国民の消費面においては吸収ができると思へたのであります。それならば何故又運賃の値上をせねばならんかと申しますと運賃が大体コストをカバーしてないものであります。鉄道政策は従来昭和十一年あたりは鉄道収入の上げ方を旅客運賃と貨物運賃と大体とん／＼、鉄道

の収入が仮に百億あるといたしますれば、そのうちの五十億は旅客運賃によつて、他の五十億は貨物運賃によつて、大体においてとん／＼の五分五分くらいの見地で収入を得て参つたのであります。昭和十二年になりましたと、貨物運賃といふのはうんと少くいたしまして、ここにも表がございまして、旅客運賃の方に基本を置きまして、それがずつと下りまして、昭和十八年頃におきますといふと、もう八〇%を旅客運賃で収入を上げて二〇%を貨物運賃にしたといふことを裏から考へますれば、貨物運賃は政策運賃で、コストが百円かかつておる場合におきましてもその運賃を四十円なら四十円、或いは三十円なら三十円しか徴收しない。その赤字を旅客運賃でカバーしておつたといふ政策をとつておつたのでございまして、現在の貨物のコストに對しまして、実際の貨物運賃はその原価に對しまして現在では四八%しかカバーしてないものであります。後の五二%といふものは旅客運賃の方から助け船を出してカバーしておる。これで

はまずいから少くともコストの百円かかるものを百円の運賃にすればいいのですけれども、一挙にそうはできませんから、それを八割だけ上げていわずにコストにミートする運賃を、近い運賃を作り出すといふ、いわゆる原価採算的に申しますればそういうふうなわけなんです。そういうふうな意味合から見ましても、それから日本の経済の今の進み工合から見ましても、あらゆる物価に占める運賃のパーセンテージが八割値上いたしましたも平均して四・三%だといふ事実を鑑みて、私は全体

的としてはいたし方ない、尤も今の前の閣さんの御指摘のように、木材といふようなものに対して生産者側に御指摘のような事実があることは私もよく承知いたしておる次第であります。

○委員(板谷順助君) 前の閣下の御質問は重大問題でありますから、又適當の機会に徹底的に御質問なすつた方がいいと思ひます。それでは本案に對する質疑は継続することといたしまして、この程度で散會いたしたいと思ひます。

本日の公報に明日午前十時という開會のことがありますが、御承知のようには明日は本會議がございまして、午後一時から請願委員会がございまして、午後二時からこの委員会を開きたいと思ひますが、如何ですか。

○委員(板谷順助君) それでは本日はこの程度で散會いたします。

午後零時三十分散會
出席者は左の通り。

- | | |
|---------|----------|
| 委員長 | 板谷 順助君 |
| 理事 | 小泉 秀吉君 |
| 委員 | 飯田精太郎君 |
| | 内村 清次君 |
| | 植竹 春彦君 |
| | 大隅 憲二君 |
| | 前之園 喜一郎君 |
| | 小野 哲君 |
| | 高田 寛君 |
| | 早川 慎一君 |
| | 村上 義一君 |
| | 鈴木 清一君 |
| 国務大臣 | 大屋 晋三君 |
| 運輸大臣 | |
| 政府委員 | 荒木茂久二君 |
| 運輸事務官 | |
| (大臣官房長) | |

- | | |
|----------|--------|
| 運輸事務官 | 間嶋大治郎君 |
| 視察部長 | |
| 運輸事務官 | 足羽 則之君 |
| (鉄道監督局長) | |
| 運輸事務官 | 石井 昭正君 |
| (鉄道監督局長) | |

十一月二十六日本委員会に左の事件を付託された。
一、道路運送法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は十一月十五日)