

第十二回 参議院運輸委員會會議錄第七号

昭和二十六年十月二十九日(月曜日)午後二時四十分開会

委員の異動

十月二十九日委員高田寛君辭任につき、その補欠として早川慎一君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 山縣 勝見君
理事 岡田 信次君
委員 前田 穰君
石原幹市郎君
仁田 竹一君
内村 清次君
小酒井義男君
高木 正夫君
早川 慎一君
村上 義一君

委員外議員

國務大臣 油井賢太郎君
運輸大臣 山崎 猛君

政府委員

運輸政務次官 關谷 勝利君
運輸省鉄道監督局長 足羽 則之君
運輸省鉄道部長 石井 昭正君

事務局側

常任委員会専門員 古谷 善亮君
常任委員会専門員 岡本 忠雄君
説明員

日本国有鉄道總裁 長崎惣之助君

本日の會議に付した事件

○国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(山縣勝見君) 只今より運輸委員會を開会いたします。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を議題といたします。先ず衆議院における本法案の審議の経過を専門員から御説明をいたします。

○専門員(古谷善亮君) 衆議院におきましては、十月の二十七日に国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を修正議決いたしました。修正の要点は、航路運賃のうち、旅客運賃表を改正いたしましたのと、別表二の表題に第六條とありますのを、正確に第六條第一項といたしました点であります。航路運賃の改正につきましては、旅客運賃が一般に二割五分引上げということになつておりますので、その原則を貫きまして、二割五分の運賃を盛り込んだ点が改正の要点になつております。以上でございます。

○委員長(山縣勝見君) 本法案に対して御質疑のおありのかたは御質疑を願います。

○内村清次君 私はこの法案の内容についてではないのですが、実はこの法案を審議いたします過程におきまして、私の要求いたしました資料が実は一昨日参つたような次第ですが、勿論この案に相当大きな影響を持します問題でありますからして、その際におきまして、私は十分なる説明を附けて要求資料の提出を願つたような次第であります。この資料を受取つて見ますと、三つの問題について誠に私といたしましては不満足な資料の提出がなされておるのであります。

まず。

それは第一点は給与の問題で、国会の調停案が御承知のごとく四月に当局及び組合のほうにはつきりと明示されておるのであります。その後に、おいて現在の国鉄職員給与別、即ち級号の問題、これに対して当局においては当然これは相当今までの組合と折衝の結果、又バスアップ後におけるこの給与を公平にするために、今までの不満のあつた箇所は相当修正をして、そうして号俸の改正の原案がなされてつづくと私は思つておつたわけでありまして、ところがこれも私たちが相出を求めたのであります。出て来たものはさつぱり私の要求通りではない、ただ従来の級号がそのまま貼つて出て来ておるというような状態でありまして、誠に不満足であります。

それからこの国鉄の主査以上の現数と、それから又それが全員に対してどの程度の職員の数、結局これは上級の職員というところになるのであります。が、そういう人たちが今おられるかどうかということも、今後の問題といたしまして、人員の合理的な問題から解決をする上についての参考にして、この答へをいたしましては、主査という言葉の意味が明確でない、こういうような御返事でありまして、主査というものは、これは部外関係におきましては相当国鉄の今同特異の名称というものがやはりまだ不徹底な場合があります、名称自体については私は相当今後

なされておりましたのですが、それではどうも自分たちは納得が行かんからして、そういう原案を示してもらいた

い、かように思つておるのであります。名の中にいふのはつきりその職名で言へば大体係長級の人だ、これをその答への方では高等官、局長のごときものではなからうかというように推測の下にただ簡単なそれだけの返事をしておる。これは誠に私は監督官庁といたしまして、これは不見識なことではなからうかと思つてあります。高等官、局長ばかりの問題ではなくて、いわゆる管理関係におられるところの係長以上と、それからこの公社の總裁までの数字を私は要求したのであります。それが一つ書いてない。

三の問題は、この国鉄の今次整理人員の男女別の整理別の人員表を作つてもらいたい、これを要求しておつたのですが、その答へは、整理人員が示されておるのみであつて、整理の内容に對しては、今後組合と話し合ひの結果決定せられるものである、こういう簡単な資料の提出であります。これは資料になつておりません。これはこの前にも私はつきり言つておりましたように、原案はやはり国鉄の当局が作るものであるからして、どうしようもない原案が考へられてあるか、勿論これは組合と交渉の上において決定するものであります。その原案が一体どのような考へておるか、ただ答へでは、減員は一人もないのだ、或いは長期欠勤の人か、或いは希望退職の人か、それだけで今回は二万二千の人たちは埋めてしまふのだというような含みの答へが

なされておりましたのですが、それではどうも自分たちは納得が行かんからして、そういう原案を示してもらいた

い、かように思つておるのであります。名の中にいふのはつきりその職名で言へば大体係長級の人だ、これをその答への方では高等官、局長のごときものではなからうかというように推測の下にただ簡単なそれだけの返事をしておる。これは誠に私は監督官庁といたしまして、これは不見識なことではなからうかと思つてあります。高等官、局長ばかりの問題ではなくて、いわゆる管理関係におられるところの係長以上と、それからこの公社の總裁までの数字を私は要求したのであります。それが一つ書いてない。

三の問題は、この国鉄の今次整理人員の男女別の整理別の人員表を作つてもらいたい、これを要求しておつたのですが、その答へは、整理人員が示されておるのみであつて、整理の内容に對しては、今後組合と話し合ひの結果決定せられるものである、こういう簡単な資料の提出であります。これは資料になつておりません。これはこの前にも私はつきり言つておりましたように、原案はやはり国鉄の当局が作るものであるからして、どうしようもない原案が考へられてあるか、勿論これは組合と交渉の上において決定するものであります。その原案が一体どのような考へておるか、ただ答へでは、減員は一人もないのだ、或いは長期欠勤の人か、或いは希望退職の人か、それだけで今回は二万二千の人たちは埋めてしまふのだというような含みの答へが

○委員長(山縣勝見君) 只今油井君より、委員外議員として発言の許可を求められましたが、これを許可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

○委員長(山縣勝見君) 御異議ないと認めます。それでは油井君。

○委員外議員(油井賢太郎君) 私のほうは民主党といたしまして、只今前之國議員が公用で九州旅行に出ておられまして、委員の差し交えの手続が遅れましたので、只今各会派に交渉して、特に私の出席を承認してもらうことになつております。それで二、三質問することを御許し願いたいと思ひます。

第一点は、今回の改正で以て拜見しますという、最初固有鉄道では三割五分値上げということを言われておつたのですが、政府原案によつて、二割五分の三割というふうに、旅客、貨物の運賃が最初の原案より低く定められております。こういうふうに分低く定められましたが、今回決定いたしましたので、又これを改正しなくちやならないようなのでは、国民としても不安の点があるのではないかと思われるのであります。又固有鉄道自体としての経営の方法についても十分でないようなことになれば、これ又考慮する点があると思ふ。これについて今回の改正で以て果して十分にやつて行けるのか、或いは更に又改正をすることが必要になるということも考えられるのか、この点一応明確にしておいて頂きたい。

○國務大臣(山縣勝見君) 御尤ものお尋ねであると考へます。当初の固有鉄道の計算によつては三割五分、三割五分ということであつたのでありますが、

政府といたしましては運賃の値上げというものは国民の経済生活に直接は勿論のこと、間接にも深い影響のあることを常に考慮いたしておりました。関係から、できるだけ一般国民大衆の負担を軽くして、そして国民生活のみならず、経済産業面における影響も少なからしめるというところに十分考慮を払い、努力をいたした次第なのであります。その結果公聴会の意見にも徴し、政府といたしましては御指摘のようにならざるを得ないところを裁定をいたしたのであります。固有鉄道に三割五分ということによつて現在の打開をしようということに勿論であつたのでありますけれども、輿論すでにさうであり、政府も又できるだけ運賃引上げを最低限度にとどめ、国民生活に影響を少なからしめようという趣意に御意を十分納得をしまして、それで退いて経営の上における合理化、節約、更に繰り出すというようになつて、三割五分の値上げをしてなし得る点には若干到達し得ざる嫌もあるものでありますけれども、一応この戦後の物価高、更にそれに加へての朝鮮事変等による臨時物価高、こういうことに追いつめられた今年度の補正予算というにいたしたような次第であります。従いましてこの運賃は、運賃を上げようと思つて上げたのではなく、そういう経済界の情勢に応じて経営上止むを得ず運賃の引上げをせざるを得ないような窮地に迫られてのことであるので、政府としましては固有鉄道自体としまして、止むに止まれざる最低限度の計数をとり出しまして、そうして国会の御審議にかけ

るようなことでここに参つたのであります。勿論後から後からと追ひ打ちに運賃の引上げをするというようなことは非常にまずい話である、御指摘の通りであると思へます。併し今申上げたような事情でこの度の三割、二割五分に相成つたのであります。今後政府において全面的に健全財政を推し進めて、物価の値上りを抑えてそうして実質賃金にも悪影響のないように、いわゆるインフレの高進を抑える政策に全面的に出る次第なのであります。それから、その政策と相俟つて物価を低く抑える、運賃、賃金等に影響を及ぼさないように、産業コストに影響を及ぼさないように努力をする繰で進んでおります。恐らくそに近い将来に重ねてということには相成るまいかと考へております。勿論これは客観情勢に支配されるものでありますから、絶対にさうなことがなしと断言することは乱暴過ぎると考へますけれども、運賃を上げるとは右に申すようなわけで、事柄の重大なことを考慮しておる次第でありますから、できるだけこれを抑えて行くことに努めたい。こう考へておるような次第であります。

○委員外議員(油井賢太郎君) 續いてお伺いしたいのですが、政府のほうでは運賃の値上げは、結局物価に対する影響も相当大きいということをお考へ考へになつておられることはよくわかるのです。併し現在国内における物価といふものがやはり二百萬トンの近くもあるという情勢が余り改善されておらないという状況になつております。結局そういうのが影響して物価の方面におけるいわゆる高騰といふものに拍車をかけるということも考へられますが、今度の値上げで以てこの滞貨の一扫というようなことは、お図りになれるのですか、その点も明確にしておいて頂きたい。

○國務大臣(山縣勝見君) 御指摘のようにならざるを得ないところがあるか、論の分れるところがあります。併し現在国鉄が赤字で動かなくなつて、いうことは、いろいろな面で行き詰りを生ずるのではありませんので、前に申上げましたように、最低限度の十分に考慮をしつつ、恐る／＼提案いたしたものが三割、二割五分というやうな結果と相成つた次第であります。ところで現在の滞貨がこの夏の頃は二百萬トン、夏枯れ時に百五十萬トン、秋口に再び農産物等の出廻り、或いは北海道方面の気節的荷物の出廻りに再会して、又再び夏前のやうな滞貨の情勢が駅頭に現れるといふことは、誠に困つたことだと苦心焦慮いたしておるやうな次第であります。滞貨の一扫は何と言つても先ず以て貨車の新造でなければならず、列車キロの増加でなければならず、運輸に必要な設備の整備でなければならぬわけでありまして、貨車の面におきましては、今年においては五千七百両を新造する計画になつておりますが、現在はその半ばが活動いたしておるやうな次第であります。単に車を増設、増強したばかりでなしに、その車の改善率を上げて、そして車の働きの得る能率を上昇せしめるということに更に又力を注いでおるやうな次第であります。列車キロのごときは、今年にはテン％前年に比して引上げるといふやうなところまで参つておるやうなわけでありまして、無論一萬両、一萬五千両と新しい貨車を作ればこれに越したことはないのではありませんけれども、財政と配合せつて五千七百両を以てこれを十分に能率の活動をなし、これに開連したる必要な施設等も政府としてできるだけの最高能率において滞貨の一扫に邁進するやうな計画でおる次第であります。今日固有鉄道の上に厳いかなづつておる難事業は、十年來使ひ尽くしたあらゆる施設の酷使したまになつておるものを復旧することと同時に、滞貨の一扫ということによつて折角復興しつゝある産業生産の出鼻をくじかないようにしたいと全力を挙げておるやうな次第であります。

○委員外議員(油井賢太郎君) これは或いは皆さんからお尋ねがあつたかもしれませんが、十月一ばいまでの赤字といふのは、現在出ている赤字はどのくらいなんです。

○政府委員(石井昭正君) 只今お尋ねの十月までの赤字といふことでございしますが、これは毎月々々仕切つて計算いたしておりませんので、はつきりさういふわけには計算はできないかと思ふのであります。お尋ねの趣旨に合うかどうか存じませんが、結局現在の運賃で進んで行つたら幾らくの赤字が出るかといふことに開連してお答え申上げますと、約二百三億といふことに相成るのであります。

○委員外議員(油井賢太郎君) 只今の話ですと、明年三月まで約二百三億といふ赤字ですが、この赤字のいわゆる補充と申しますか、その処理というのはどういふふうにしてなされるのですか、値上げによつてその赤字が、現在十月一ばいまでの赤字といふものは、だん／＼補充されて行つておるのか、

○政府委員(石井昭正君) 値上げとなります。つまり経費が増加となります。要素は物価騰貴、或いは今後考えられますベース改訂、或いは輸送量増に伴う経費等がこれが支出増の要素でございます。それに対して運輸収入の増加、運輸量のいわゆる自然増収とでも申しますか、運輸量の増加に伴う増収、或いはまあ物価騰貴の影響でございます。

いますが、雑収入の増加というふうなものがございしますが、この差が二百三億となるわけでございます。これが本年度の前の予算でございます。それに對しましては今回お願いいたしました運賃値上げを実施させて頂きますれば、これで収支が見合うということになるわけでございます。従いまして運輸収入の増加が本年度分として約二百億あるわけでございます。そのほかに今度は明年度以降でございますが、明年度以降は現在の運賃のままで参りますと、大体四百三十三億程度の赤字になるわけでございます。只今申上げましたような支出増と収入増とを引きまして、差引き四百三十三億、これは一年度一ぱいの運賃値上げの増収に見合いますと、大体こういう考え方を持っております。

○委員外議員（油井寛太郎君） どうも今の話はつきりしないのですが、今度の値上げで以て今年度分の赤字も全部の値上げでき、来年度分も予定の損失、値上げしなければ出来る損失というものの

○委員外議員(油井賢太郎君) それではなおお尋ねしますが、三割五分引上げなくてはならないという最初の計画が、一旦輿論に従つて二割五分、三割に減らしてもそういうことは可能だとすれば、初めから三割五分引上げとしようことを出されたというのは何となく腑に落ちないのですか、何か新らしく計画をされたようなものを削減するとか、何かそういうふうなこともあるのですか。

○政府委員(石井昭正君) この点は誠に御不審御尤もと思つたのであります。が、国鉄の申請に別に水増しがあつたわけではないのであります。これは、国鉄の申請に對しましては、丁度八月下旬に運輸省に出て参つたのであります。當時国鉄といたしましては、六月の物価を基準に、物価騰貴を算定いたしましたわけでございます。その後運輸省がこれを檢討いたしましたときにおきましては、多少物によりましては下り気味或いは横這い気味で、市場建値が下つておるようなものもあるのであります。そういう点も仔細に檢討いたしました結果、物価騰貴において若干国鉄の見込みより少い程度でやれるものではないか、勿論一面はかに石炭のような上つたものもございますが、そういうものは、上つたものは上つたものと

いたしまして削減されるといたしましても、若干約二十億程度はそれで少くも、済むのじゃないか、これは丁度時間的経過に伴つて発生した見通しの相違でございます。

によりますと、例年の普通の運輸量の波動指数で参りますと相当下るはずの七月、八月、或いは旅客は八月末が強調でございますが、貨物は下るといふような傾向のところも非常に輸送量が張つておりまして、ここに相当予想外の増収が見込まれますので、その収入増を見込んで参つたために、一方の経費の節約、収入増と両方の要素が作用

案の両方が作用いたしまして、大体的約百億程度国鉄の申請に対する経費の節約が結果としてできる。赤字は百億少く食い止められるということは経費の節約減が百億ではございません。増収が相当、四十億ばかり見込まれますから、結局差引して百億節約ができる、こういう計算になったわけでありまゝ。決して国鉄の申請が水増ししてあつたというわけではございませんが、時日の経過に従ひましてそういう訂正をして、できるだけ値上率を低位に食止めることができたというわけでございます。

○委員外議員(油井賢太郎君) 六月の物価の算定によつてこの運賃値上を計つたと申しますが、六月と今日ではこれはもう世評一般でも十分おわかりの

通り、物価は私は二割見当上つておる
と思います。そういうことから割出し
て、私が最初大臣に懸念したことを申
上げたが、更に改正するとうような
必要が起らないかどうかという点に関

に算定して行きましたときに、国鉄當局がそれで自信持てるかどうかという点なんです。これは当局のほうでもう少し詳細にその点についての意圖を聞かして頂きたい。それは要するに我々は鐵道を利用するときにやはりサービスということを要求するとうるか、要望しておるのです。そういう方面を落されるとか、或いは帶貨が一向減らないとか、スピードが落ちて来るといつたようなことになったんじや何にもな

ういふ点十分確信おありになるかどう
かという点をもう一度お聞かせ願いた
い。

○説明員(長崎縣之助君) 只今の御心
配誠に御尤もでございます。私とい
ましては、いろ／＼の情勢を勘案し、
徒らにただ運賃の値上げというだけ
に頼るべきものでもございませんし、
物価の趨勢はこれはなか／＼におか
に想像を許さん問題でございますけ
れども、併し一応この辺で物価が今
は上つておるかも知れませんが、又
下るかも知れません。これらの問題
になりますとなか／＼大変なんです
が、一応この辺で物価を見合いたし
まして、できるだけ今後におきまし
ても経費の節約、労働生産能率と申
しますか、そういうものの向上等も
図り、今日におき

まして又貨車の運用効率でありますとか、或いは汽車の積み下し等の点におきまして、戦前よりももう少し上げ得る余地もあるやにも私は考える次第であります。それらいろいろ細かい点

らもう一点承つておきたいのは、この前の八割値上げのときは国鉄従業員の内、部で以て非常な反対があつたのです。ところが今回はそういう事はないです。な声は一つも聞かれないのですが、国鉄従業員としての意見も今度の値上げに對してはこれで十分だといふふうに納得しておるのか、或いはまだ値上げといふことは感心しないといふようなことになつておるのか、その点はどういふふうになつておるのですか。

○説明員(長蛇池之財君) この運賃値上げの内容につきまして、別段正式に労働組合に対して交渉するとか何とかというこれは私はなかつたろうと存じますが、これは私就任前にいろいろ聞かされたのでありますから、よく存じませんが、私はそういうことはなかつたろうと存じます。それで組合がなぜいろ／＼なことを言わないのかということ、これはどうも私はお答への限りではございませんで何ですが、まあ私就任以来、大阪、名古屋、その他本庁におきましても、労働組合の諸君にお目にかつておりますが、併しこのような意見上の問題についてとやこう言うような意見を私に申入れたこともなし、又私自身も聞いて見ようとは思いませんが、何か問題があり、考えがあれば、そのときにすべて率直に話をし

○委員外議員（油井賢太郎君）その疑
す。

第三の理由は企業の合理化と運賃政策の不合理であります。国鉄機構は昨年八月より改編せられて、当時賛成せられた議員のかたも、その後の実績に照らし、責任体制がむしろセクト主義によつて固着し、連絡の十分から来る事務の煩雑と、現場第一線の機関の十分なる發揮に支障を来たす点を認識せられて、早急の再改編を要望せられておる実情であります。一方営業、資材、経理部門に對しましては、部内的数次の改善がなされたようでありながら、未だ部内及び部外に對しましては能率機構は重複され、円滑なる能力の發揮ができていない。事務の簡素化及び時宜に適應した増送への途が残されておるようであるか、或いは又同数の増加によるか、或いは營業、経理を併合し、資材を増設する等、管理機構を強化して現場第一主義に徹する機構の再改革を要望するものであります。これこそが経費の節約、能率の増進、増送の増進の途であると確信するものであります。

なお今回の運賃改正は貨物等級の是正が並行して行なわれ、国民生活に重要な影響を及ぼす復興資材、生活必需品、即ち石炭、木材、石灰石、鉄鉱石、化学製品等々の等級運賃や遠距離運賃や暫定運賃等が考慮されておられ、このようなことでは産業界の混乱を生じてその跳返りはすべて国民大衆の生活に転嫁される危険があると認めざるを得ないのであります。

なお北海道、青森間の航路運賃は修正せられましたが、まだ十分ではないのであります。これら遠距離地帯のお開きの余地のある地帯は、調和後の

狭隘なる日本領土の地理的要件からいまして、特別な考慮を必要とするものと認めるものであります。

更に通学、通勤、旅客運賃も、文教政策の助長と社会政策的見地から同等の値上率は高きに失するものであると認めるものであります。

以上總合いたしましたるに、今回の国鉄運賃値上は吉田内閣の自由経済政策の犠牲に供せられたものでありまして、物価の自由暴騰に起因し、国鉄の経営は困難になり、従業員は国鉄当局でさえも一万六千余の増員によつて国民要請による輸送部面に就労させねば輸送の責任は果たせられず、要望しておりましたこの問題が、逆に二万二千余の整理、首切りを通告して、低賃金に悩む従業員及び家族に對しましては調停案の履行を引延ばし、調停案は運賃値上の財源によらず解決に努力すると言明せられ、運賃大臣の責任遂行も明確ならぬとして、徒らに労働意欲を減退させておることは誠に遺憾至極であると言わねばなりません。速かに政府は前に申述べました物価の調整、一般國家予算よりの繰入れ、資金運用部資金の大幅の貸付、鉄道債券の公募等、政府の熱意ある国鉄資金、基礎への助成政策が強化されて円滑なる輸送体制の整備を促進し、機構の再編成、給与の改善、労務管理の合理化を急速に実行して能率の増進、経費の節約を図り、国鉄本来の使命である輸送の増強をなすならば、今回の運賃値上も必要なく、公共福祉と独立採算が同時に可能に遂行せられるものであると思ふのであります。朝鮮動乱以来政府の施策は物価の上昇に拍車をかけるところの米価の値上、電力料金の値上、

ガス料金の値上、バス料金の値上、今又国鉄運賃の値上、郵便、電信料金の値上、更に私鉄運賃の値上等、値上の連鎖であります。これら独占企業が政府政策の失敗である自由経済の尻拭いを次々と国民の十分なる理解を得ず、国民生活を転嫁する横暴なる行方方は、国民を産災の苦しみの中に陥れる誠に悲惨なものであります。政府の責任又重大と申さなければなりません。池田大蔵大臣が明言せられた経済の安定、能率、発展の経済三原則は国民欺瞞の看板として恥さらしとなることを申添えまして、反対の意を表するものであります。

○前田議員 私は本法案に賛成をいたすものであります。本法案は朝鮮動乱以来の物価騰貴並びに近く予期せらるる従業員給与改善等のためにこの国鉄の経営面に生ずる赤字を補填するために提案されたものでありまして、次の理由によりまして本法案はこれ以上の国鉄の荒廃を避けるためには止むを得ざるものと考えるのであります。

本法案の審議の途中に、政府当局はしばしば「独立採算制であるが故に赤字は当然運賃で補填すべきだ」と、こういつた口吻をしばしば洩らされておるのがあります。私はその御議論に對しましては大いに疑問を挿入しておるものであります。政府は場合によつて国鉄の経営の赤字に對しても補給金を出していいのではないか、かような考えを持つておるものであります。併しながらしばしば「国民の議論に上り、又当委員会におきましてもしばしば議論せられるとき現在の戦争によつてもたらされたる国鉄の荒廃、サービスの低下、そういったことを先ず以て政府

の繰入れによりまして私は一日も早く戦前の状態、それ以上の状態に戻してもらいたい、かように思ふものが故に、一応公共企業体の根本の理論に帰しまして、恒常的の赤字は経営者自身の収入に對してカバーして行くという原則に立戻つて、今回の値上げを止むを得ず認めたい、かように考えるのであります。

次に衆議院の修正案に對しても同意をいたしたいと思ふ。この航路の問題は私が質疑のときに繰返してお伺いした問題でありまして、その私の質問と旅客運賃に關しましては、修正案が衆議院から提案されておるもので、これでは一応満足したいと思ふ。併し貨物の点にこの修正案は觸れていないのであります。恐らくは當局は貨物は一律に三割値上げ、旅客は五割値上げ、二割五分、航路に對して五割値上げはそれ以上の差別的な値上げをしてはいるから、まあ旅客運賃に對する修正は尤もだといったふうにお考えになつておられるかも知れませんが、併しながら私貨物運賃全般に對して申上げたときに、全体としての運賃負担力は昭和十一年に比較いたしました、むしろ下つておつても上つていない、こういうことを言われまうが、併しながら価格の騰貴というものは殆んど全部でこぼこになつておりました。決して一様ではないのであります。だから個々の品目について今日の荷主の負担力が昭和十一年當時と変らないといふことは言ひ得ないのであります。いやや航路におきましては、犠牲的の營業キロが設定されておまして、等級表の面並びに今度の騰貴率は一般の貨物と同じかも知れませんが、基礎の運

賃がすでに数倍になつておるのであります。だから運賃負担力のマージンに達しておるものにつきましては、これは致命的な問題になると思ふのであります。その他その節申上げた航路というものは国有鉄道のフリーダーの一つであるといつたような意味もあるわけでありまして、航路運賃に關しましては後刻私は要望を述べたいと思ふのであります。旅客運賃に對して衆議院が修正し、私が賛成する趣旨と同じ趣旨におきまして、貨物運賃に關しても更に一段の考慮を払われんことを希望したのであります。

以上申述べました理由によりまして修正案を含めた原案に賛成したいと思ふのであります。最後に私は二、三の要望を述べようと思ふのであります。その一つは生活に密接な關係を有する鉄道運賃の値上げをするのでありますから、先ず以て経営の内部において合理化と申しますか、或いは能率増進と申しますか、をせられることは当然である。国有鉄道におきましても今回七十五億円の経費削減をやることを示しておられるのであります。が、七十五億円の削減は当初の經營費の千三百四十億に對しまして六分五厘にしか當つていないのであります。これは相當の節減額と言へば言ひ得るかも知れませんが、かような生活に密接な關係を有する国有鉄道の運賃を値上げするための節約額としてはそれで結構だ、十分だと申しかねるような氣持もするのであります。ただすでに本年度も半ば以上を過ぎておる今日のことでありまして、或いは止むを得ざることも考へるのであります。殊にこの七十五億の中には来年

五

度までずつと持越しして行く節約ばかりでない、本年度の特殊の事情に基く節約額が大分含まれているようであります。そうして石炭費と修繕費とに片寄つておる。その他の方面におきましても節約、合理化の余地はあるのではないかと、かように考える次第でありまして、来年度以降におきましては一層合理化に力を尽されて、そうして国有鉄道の経営のあらゆる面、従来社会から要望されておりましたところの一面に對する改善に邁進せられることを第一に要望いたします。

それからその次に貨物等級表の改正は只今他の同僚の議員も要望されたのであります。この前の貨物運賃改正のときから今日までに完成し得なかつたといふことにつきましては、貨物等級表の複雑なる性質に鑑みまして諒とすべきものがあると思ふのであります。従つてこれを遷延せしめることなく、速かにその完成を見られることを強く要望したいと思ふのであります。そうして最後に先般来本委員会においても問題になりました今日の状態において不合理を生じておるかと思われまます。十数種の品目、並びに只今申上げました青函その他の航路の貨物運賃に對する応急の処置を講ぜられることを要望したいと思ふのであります。

以上の理由によりまして、私は本案に賛成したいと存じます。

○委員長(山縣勝見君) 他に御意見もないようでございますが、油井君。

○委員外議員(油井賢太郎君) 委員外として民主党の意見を述べさして頂くことをお許し願いたいと思ひます。

○委員長(山縣勝見君) 只今油井君から発言がありました。前之國委員が九州出張その他の所用のために当委員会に御出席がなかつた関係もあり、この際特に油井議員に對して発言を許したいと思ひますが、御異議ございませんか。

○委員外議員(油井賢太郎君) 只今委員長からお許しを願ひまして、有難うございます。

我が国民民主党といたしまして、今回の運賃値上げについての意見を申し上げたいと思ひます。我々は今回の運賃値上げに關して十分検討いたしましたのでありますけれども、氣持としては成るべく国民の生活に殊に直接響くような値上げといふことはいたしたくないといふことではありますけれども、併しなから一面から考えますと、もうすでに独立採算制をとつておるこの公共企業体の日本国有鉄道が結局赤字の連続といふことになりますれば、やはりその結末は国民大衆の貴重な税金で以て賄ふといふようなことになるのは當然であります。さうな点からいいたしまして、今回の値上げといふものは万止むを得ざるものと認めて我が国民民主党の参議院におきましては、今回の値上げに賛成をいたすものであります。併しなから賛成をいたすものではあります。只今同僚議員の皆さんからお話がありまして、殊に國鉄といつたことで、旅客の方面等におきましてもサービス等を見ますと、私鉄との競争の個

所等におきましては一般に非常に優遇をしておる、非常にサービスを向上させておるといふのが見受けられるのであります。然るに他は獨占企業といつたしまして、他に競争のないような個所におきましては、殊更に混乱……或いは腐朽化したような客車を以て、我々が見ましても非常な危険のあるような状態のままに放置されておるような個所もたくさんあるものであります。こういう点はやはり国民生活の、広い意味におきまして、従つて私鉄との競争といふようなことにはばかり汲々として、大きな見地から見て合理化を図つて頂きたいと思ひます。更に貨物の点等におきまして、貨物の運賃の値上によりまして、いわゆる負担力の均衡といふものを十分に考慮して頂きたい。成るべく早く貨物等級の調整といふようなことも行なつて国民生活の上に寄与するように努力を願ひたいといふことを強く要望するものであります。

以上のような点からいたしまして、今回の運賃改正について首脳部ばかりでなく、従業員のかたへにおいても一致した結束力を以て国民全体の要望に応えるような今後方針をおとりになるように強く要望いたしまして賛成するものであります。

○委員長(山縣勝見君) 他に御意見もないようでございますが、討論は終結したものと認めて御異議ございませんか。

○委員外議員(油井賢太郎君) 御異議がないと認め、これから採決に入ります。国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を原案通り可決することに御賛成のかたの挙手を求めます。

○委員長(山縣勝見君) 多数でございます。よつて本案は原案通り可決すべきものと決定いたしました。なお本院規則第四四條による本会議における委員長(山縣勝見君)の報告の内容等、爾後の手続に關しましては、慣例によつて委員長に御一任願ひたいと思ひますが、御異議ございませんか。

○委員外議員(油井賢太郎君) 御異議ないものと認めます。

次に本案を可とされたかたへ、御署名を例によつてお願いいたします。

- 多数意見者署名
- | | |
|-------|-------|
| 岡田 信次 | 前田 穰 |
| 石原幹市郎 | 仁田 竹一 |
| 高木 正夫 | 早川 慎一 |
| 村上 義一 | |
- 委員長(山縣勝見君) 速記をとめて下さい。

○委員外議員(油井賢太郎君) 速記をつけて下さい。

○岡田信次君 先般の新聞紙の伝うるところによりましますと、建設省を中心といたしまして、東京、神戸間高速専用自動車道路の建設を計画中であります。その建設費の見積がおよそ一千百億圓、二十七年には数千万圓の調査費を出して調査完了の上五カ年計画で工事に着手するといふことが載つておるのであります。然るに我が国の現状を見ますと、国道一号もまだ幅員も不十分であるし、舗装も完了しておらない、況んや一般国道、府県道等に至つては運輸大臣も御承知の通り極めて不良な状態にあるのであります。又同じ陸上交通機関である鉄道につきましても、その設備の拡充、或いは新線建設等が非常に強く要望されておる。それにもかからず財源の關係からこれらの実現を見ておられない以上申上げましたような計画が実行に移されようとしておられることは、今日の日本の状態に適しないのじやないかと、かように考えるわけでござい

ます。かような計画は単に道路の建設という見地からでなく、強く我が国の全体の輸送の観点から判断し検討すべきであらうとかように考えるのであります。この點に對しまして、運輸大臣の御所見を承わりたいと思ふ次第でございます。

○國務大臣(山縣勝見君) 只今岡田委員より東京神戸間の自動車道路の新設するといふ計画が建設省の内部にあるといふ新聞の報道があつたが、これらに對してどう考えるかといふお尋ねで

あります。実は私も新聞で見ただけでありまして、未だ閣僚の間において或いは閣議の席においてさような問題が取り上げられ話題に上つておられない筋からさようなことが新聞に報道せられたか、殊に建設省の名において計画されたか、よく承知いたさない事情であります。併し若しさういふことがあれば、運輸大臣の考えはどうか、所見はどうかというさようなお尋ねであつたように考へるのであります。今申上げたようなわけでありまして、さういふはつきりしない問題について意見を述べるのは述べられないと申せば申すやうなものであります。折角のお尋ねでありますから、率直な意見を述べさせていただきます。それは勿論如何なるときか将来においてさういふ計画を立て、さういふ必要に迫られるというやうな日本の国情に歩みを進めることを望んでやまない一人ではありますけれども、今日の現状においては道路運輸交通の限られた範圍においては、もう少し岡田委員のおつしやる通りに、その手前になすべきことがまだたくさんあるように考へられるのであります。殊にその経費の点も莫大なものであるであります。只今運賃値上げの審議中にしばしば御指摘、言及された国有鉄道そのものの輸送力の増強、サービスの改善というさういふ差し迫つた問題もあるでありますから、若し国費にさういふ余力があるならば、それは何を以てしても現存の国有鉄道の力を補充するといふほうに向けることが第一でなければならぬかと考へるのであります。私は平常から道路、

港灣、鉄道というやうなものは三者のおのの関連をして統制のある調整のたれた交通運輸の機関とならなければならぬ、鉄道はこつちを向いて走る、道路は向うを向いて走る、港灣は思い通りに作るというやうなことは全体の経費の効率化ということができないであらうという考へておるものでありますから、勿論自動車道路を新たに作るというやうな場合には、その後先を選び、軽重を選別するという場合には、運輸大臣としては一言なかるべからずであると思つております。いづれにしてもまだ我々は公式に建設省にさういふ計画が進みつつありという事實は承知いたしておられます。で、架空のお尋ねに対して架空のお答えをするやうな結果に相成るわけである、この点を一言明らかにしておいてお答えに代へる次第であります。

○委員長(山縣見事) 他にありませんか。それでは委員会はこれを以て散会いたします。午後三時二十分散会

十月二十七日日本委員会に左の事件を付託された。

午後三時二十分散会

一、国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は十月十八日)

十月二十七日日本委員会に左の事件を付託された。

一、大宮、白河両駅間電化促進に関する請願(第二二九号)
一、釧路、北見相生両駅間鉄道敷設促進に関する請願(第二三〇号)
一、豊浦、定山溪両駅間鉄道敷設等

一、小本線延長工事促進に関する請願(第三九七号)
一、北海道船泊村金田みさきに航路標識設置の請願(第四三四号)
一、朱鞠内、羽幌両駅間鉄道敷設促進に関する請願(第四三五号)
一、元傷い軍人鉄道無賃乗車証復活に関する請願(第四三六号)
一、三陸沿岸縦貫鉄道敷設促進に関する請願(第四三七号)
一、自動車運送事業免許制廃止反対に関する請願(第四三八号)(第四三九号)
一、門司港田野浦地区修築工事緊急施行に関する請願(第四四四号)
一、自動車運送事業免許制廃止反対に関する請願(第四四二二号)
一、大隅半島縦貫鉄道敷設に関する請願(第四四九号)
一、山川、枕崎両駅間鉄道敷設促進に関する請願(第四七〇号)
一、唐津港石炭積み出し引込線高架橋敷設に関する請願(第四七九号)
一、愛知果実作町西牧内地区に停車場設置の請願(第四九〇号)
一、三陸沿岸縦貫鉄道敷設促進に関する請願(第四九五号)
一、東京港晴海、頭懸急増強に関する陳情(第二二二号)
一、主要港灣荷役力緊急増強に関する陳情(第二二三号)
一、大宮、白河両駅間電化促進に関する陳情(第二二九号)
一、清水港を特定重要港灣に指定の陳情(第三〇号)
一、京都市内国有鉄道の高架式改築等促進に関する陳情(第四一〇号)
一、下関市に鉄道管理局設置の陳情(第五八号)

一、下関市の関釜航路基地復活に関する陳情(第五九号)
一、しよ油の鉄道運賃引下げに関する陳情(第六〇号)

第二二九号 昭和二十六年十月十二日受理
大宮、白河両駅間電化促進に関する請願
請願者 栃木県知事 小平重吉 外十五万八千五百四十八名
紹介議員 植竹 春彦君 大島 定吉君 岩崎正三郎君 相馬 助治君 郡 祐一君 石原幹一郎君
東北本線は、わが国を縦貫する一大幹線として北関東および東北の開港に多大の貢献をなし、広く産業、経済、文化の振興に寄与している。中でも大宮、白河間は東京都に接近し、適正人口配置計画に基く衛星地区としてその交通量は年々激増しつつあり、また日光国立公園の国際化、一般都会人の保健増進等極めて重要な使命を果しつつある。しかしてこの区間の電化は信濃川運輸省直営発電所の完成により地理的にも至近に位置し、最も効率的利用を期待される絶好条件を有しているから、明二十七年年度において大宮、白河両駅間の電化を実施せられたいとの請願。
第一三〇号 昭和二十六年十月十二日受理
釧路、北見相生両駅間鉄道敷設促進に関する請願
請願者 北海道釧路市長 佐熊 宏平外四名
紹介議員 堀 末治君

御路港を起点として阿寒湖畔を経て北見相生に通ずる鉄道を敷設すること、この沿線地帯にある国立大阿寒公園の観光資源ならびに同地方の豊富な地上、地下資源の開発に寄与すること、もに外国貿易の再開による外貨獲得も期待されるから、すみやかに本鉄道を敷設せられたいとの請願。

第三一三号 昭和二十六年十月十二日受理
日受理
豊浦、定山溪両駅間鉄道敷設等に関する請願
請願者 北海道虻田郡喜茂別村 長 菊地久治
紹介議員 木下 源吾君

第三一四号 昭和二十六年十月十二日受理
日受理
北海道豊浦町より真狩、留寿都、喜茂別の各村を経て札幌郡豊平町定山溪に至る鉄道を敷設することは、函館本線に比して約五十キロ、一時間半の短縮となり、しかも気候温暖で冬期雪害も少なく交通上極めて安全であるばかりでなく、豊富な林、鉱資源と観光資源の開発に利するところが大きいから、本鉄道を敷設せられたいとの請願。

第三一七号 昭和二十六年十月十二日受理
日受理
岩内、黒松内両駅間鉄道敷設に関する請願
請願者 北海道岩内郡岩内町町長 代理助役 角田定吉
紹介議員 木下 源吾君

函館本線の改良工事の一環として岩内駅より島野村、磯谷村、歌葉村および樽井村を経て黒松内駅に至る国有鉄道後志西海岸線敷設実現については昭和二十年以来請願を続けてきたが、いまだに実現を見ず、沿線の豊富な海陸資源を開発できないため、地方産業復興上重大な障害となつてゐるから、すみやかに本鉄道を敷設を実現せられたいとの請願。

第三二八号 昭和二十六年十月十三日受理
日受理
宮下駅、川口村間鉄道敷設促進に関する請願
請願者 福島県議会議長 連沼 龍輔
紹介議員 松平 勇雄君

わが国に残された最大の電源地帯であり、また未開発地下資源の宝庫である奥会津の開発は、現在着々工事が進んでいるが、工事用資材は宮下駅よりトラックによつて、数里の行程を運搬している現状である。資源の開発と、電

第三二九号 昭和二十六年十月十三日受理
日受理
荒海駅、滝原間鉄道敷設に関する請願
請願者 福島県南会津郡荒海村 長 星大四郎
紹介議員 石原幹市郎君

国鉄会津線荒海駅、滝原間の鉄道敷設工事は、奥会津の森林および地下資源の開発上緊急を要するものである。とくに最近、同線の沿線にある別紙鉄業株式会社所属の鉱区は、良質の銅、鉛、亜鉛等が豊富に埋蔵されていることが確認されているから、わが国鉄業の振興の奥会津開発のため、すでに予定工事の半を終了している。荒海駅、滝原間鉄道敷設工事のすみやかな完成を図

第三三〇号 昭和二十六年十月十三日受理
日受理
米沢、熱塩両駅間および荒海、今市両駅間鉄道敷設促進に関する請願
請願者 福島県耶麻郡喜多方町 三ノ四、七八六喜多方 商工会議所会頭 五十 嵐文治
紹介議員 石原幹市郎君

野岩羽線中の荒海、今市間六十三キロおよび米沢、熱塩間三十キロが完成すれば東京、青森間の鉄道距離をいじり短縮され、栃木、山形、福島三果の林産ならびに地下資源の開発により国家再建の基盤となるから、右区間の鉄道敷設を促進せられたいとの請願。

第三三二号 昭和二十六年十月十三日受理
日受理
自動車運送事業免許制廃止反対に関する請願
請願者 愛知県名古屋市中区東 外堀町二ノ二愛知県乗 用自動車協会の内 藍川 清英
紹介議員 小酒井義男君

自動車運送事業の内の区域運送事業の免許制を廃止することであるが、昭和九年頃の運輸交通が無政府状態のようになり輸送混乱して取捨し得ない事態となるばかりでなく、弱小企業者の乱立によつて不当競争が起り健全な経営がなされず一般大衆の受ける迷惑が大きくなる。また講和條約発効後のわが国自立経済の上からも陸運送力の確保は絶対必要であるから、自動車運

第三三三号 昭和二十六年十月十三日受理
日受理
この請願の趣旨は、第二三二号と同じである。
紹介議員 早川 慎一君
請願者 福井市御園町二二福井 果バスターシー協会の内 加藤一雄
紹介議員 早川 慎一君

第三三四号 昭和二十六年十月十三日受理
日受理
浜名港修築工事促進に関する請願
請願者 静岡県浜名郡舞阪町町長 堀江清一外三十二名
紹介議員 河井 彌八君

浜名港は、静岡県西端の新居町の東方太平洋に面する位置にあり、往時は浜松の繁栄と相まつて海運の便も繁く、江戸、大阪間の一要港であつたが、近世に至り鉄道の敷設、国道の架橋等によつて港口に異変を生じ、現在は幅三百メートル、水深一・五メートル程度で大型漁船の出入も困難となつて

第三三五号 昭和二十六年十月十三日受理
日受理
小樽港第三号ふ頭工事施行等に関する請願
請願者 北海道小樽市長 安達 與五郎
紹介議員 木下 源吾君

小樽港の海陸連絡の基本施設であるふ頭三基のうち、第一号ふ頭は既に完成し、第二号ふ頭は本年は完成の見込であるが、第三号ふ頭については、戦前においてその外かくの半分と一部埋立工事を実施したまま現在なお放置されていることは、本道唯一の貿易港である本港の発展を阻むものであるから、第三号ふ頭の早急完成を実現せられたいとの請願。

第三七〇号 昭和二十六年十月十五日受理
日受理
大宮、仙台南駅間鉄道電化促進に関する請願
請願者 栃木県知事 小平重吉
紹介議員 石原幹市郎君

東北本線大宮、仙台南駅間沿線は極めて豊富な農、林、畜、産等の諸物資を産し、京浜その他大消費地の需要を広く充足し、わが国経済の自立に大きな役割を果しつつある。また奥鬼怒および奥会津等の地方における電源、鉄産、林産等の資源開発、日光ならびに磐梯朝日両国立公園の内外人の保健増進等に寄与するところ極めて大きく、従来閉鎖されていた本線の改良整備はわが国の興隆進歩上重要なものであるから、大宮、仙台南駅間の鉄道をすみ

やかに電化せられたいとの請願。

第二七一号 昭和二十六年十月十五日受理

日受理
相生、西大寺岡間線敷設促進に關する請願(二通)

請願者 岡山県知事 三木行治 外七百二十五名

紹介議員 島村 軍次君

山陽本線相生から分岐し岡山県西大寺駅附近に接續する国有鉄道赤穂線は、播磨内海沿岸地方の産業開発のため工事再開の認可があり、いよ／＼本年度中に相生、赤穂間の開通を見るに至つた。しかるに岡山県香登以西の路線が未だに決定を見ないままになつてゐるから、国鉄当局の独立採算上、また地方産業開発上の両面より検討して最も有利である岡山県邑久郡を経て上道郡西大寺町を経由するよう即刻決定の上、上道郡西大寺町方面からも工事に着手せられたいとの請願。

第二九二号 昭和二十六年十月十五日受理

日受理
福島県郡山市、浪江町間に国営バス運輸開始の請願

請願者 福島県郡山市長 丹治 盛重外十三名

紹介議員 松平 勇雄君

東北本線郡山駅より常磐線浪江駅を経て請戸港に通ずる郡山市、浪江町間路線は、延長七十六キロに及ぶ阿武隈山脈縦貫道路であつて、福島県の浜通り中央地区と郡山会津地区を結ぶ重要路線であるから、同地方の文化、経済、観光、教育等の進展を図るため、関係地方民多年の念願である同路線の国営バスの開通をすみやかに実現せられたいとの請願。

第三五六号 昭和二十六年十月十六日受理

日受理
東北、常磐両線電化に關する請願

請願者 宮城県議會議長 今野 貞亮外七名

紹介議員 高橋進太郎君

東北本線ならびに常磐線は、北海道方面と本州とを直結する重要路線で、かつ地方産業の開発、経済の興隆、文化の発達上の重要路線であるが、これらの両線は敷設以來数十年を経過し、損傷はなほ大きく、こう配、トンネル等が多いため貨客輸送に支障が多いから、上野、青森間の東北本線ならびに常磐線をすみやかに電化せられたいとの請願。

第三五七号 昭和二十六年十月十六日受理

日受理
仙山線電化促進に關する請願

請願者 宮城県議會議長 今野 貞亮外七名

紹介議員 高橋進太郎君

仙山線は東北の太平洋岸と日本海岸を結ぶ重要路線であつて、沿線には豊富な資源と発電の良候補地および観光地帯を有しているが、本線は奥羽山脈の山岳地帯を横断しているため、作並、山寺間の一部分の電化のみでは輸送にも開発にも充分な機能を發揮できないから、本線全線の電化をすみやかに実現せられたいとの請願。

第三五八号 昭和二十六年十月十六日受理

日受理
磐城東線および水郡線に二等客車連結の請願

請願者 福島県議會議長 運沼 龍輔

紹介議員 石原幹市郎君

磐城東線および水郡線は福島県の文化、経済、産業、交通上極めて重要な路線であり、戦後急速なる経済の復興、産業の発展に伴いいちじるしく旅客は増加し、とくに両沿線各地は果下有数の観光地にめぐまれてゐるが、旧態依然たる三等客車が運載されてゐることは旅客サービスの欠陥であるばかりでなく、将来国際的に紹介される観光日本、の旅客誘致上極めて遺憾であるから、両線に二等客車を連結せられたいとの請願。

第三五九号 昭和二十六年十月十六日受理

日受理
石灰石の鉄道運賃軽減に關する請願

請願者 東京都中央区銀座二ノ三石灰石鋸業協會長 芳賀茂内

紹介議員 高木 正夫君

石灰石は、わが国唯一の国内重要自給資源であるが、極めて価格の低廉な鉱石であるため運賃の負担力は至つて少く、現行鉄道運賃率においてさすでに負担の限界点以上に達している。しかるに伝えられるように現行運賃率の三割五分大幅引上げが実施されると、石灰石鋸業はもとより石灰石を主原料とする各産業にじり大なる影響をきたす結果となるから、石灰石の鉄道運賃軽減を図られたいとの請願。

第三六〇号 昭和二十六年十月十六日受理

日受理
自動車運送事業免許制廃止反対に關する請願(二通)

請願者 静岡県小笠原郡掛川町南 西郷八二造州貨物自動車株式會社取締役社長 鈴木政一外一名

この請願の趣旨は、第二三二号と同じである。

紹介議員 河井 彌八君

この請願の趣旨は、第二三二号と同じである。

第三六一号 昭和二十六年十月十六日受理

日受理
自動車運送事業免許制廃止反対に關する請願(五通)

請願者 群馬県桐生市末広町三ノ一、八〇五東群運送株式會社取締役社長 片倉久登外九名

紹介議員 境野 清雄君

この請願の趣旨は、第二三二号と同じである。

第三九四号 昭和二十六年十月十七日受理

日受理
荒海駅、滝原間鉄道敷設促進に關する請願

請願者 福島県議會議長 運沼 龍輔

紹介議員 松平 勇雄君

国鉄会津線荒海、滝原間の沿線には、国有民有合せて五万七千四百余町歩の森林と銅、鉛、亜鉛等の重要鉱業資源が豊富に埋蔵されているが、運輸機關が不備のため未開発のまま放置されてゐるから、これら産業資源の開発を促進するため、すでに着工されてゐる同区間の鉄道敷設をすみやかに実現せられたいとの請願。

第三九五号 昭和二十六年十月十七日受理

日受理
自動車運送事業免許制廃止反対に關する請願

請願者 滋賀県大津市藏橋町一 九滋賀貨物自動車協 會理事長 藤井正義外

この請願の趣旨は、第二三二号と同じである。

紹介議員 村上 義一君

この請願の趣旨は、第二三二号と同じである。

第三九六号 昭和二十六年十月十七日受理

日受理
自動車運送事業免許制廃止反対に關する請願(二通)

請願者 群馬県館林町大字谷越 一〇一東毛トラク株式會社取締役社長 大 杉多至外五名

紹介議員 飯島連次郎君

この請願の趣旨は、第二三二号と同じである。

第三九七号 昭和二十六年十月十七日受理

日受理
小本線延長工事促進に關する請願

請願者 岩手県議會議長 村上 順平

紹介議員 川村 松助君

国鉄小本線の宇津野駅から大川村、落合岩泉町を経て小本港に至る区間は、豊富な地下資源を埋蔵しているが、とくに最近の鉄鋼増産の要望と耐火粘土、シヤモット輸送の必要性にかんがみ、国鉄小本線宇津野、落合岩泉間の延長敷設をすみやかに実現されたいとの請願。

第四三四号 昭和二十六年十月十七日受理

日受理
北海道船泊村金田みさきに航路標識設置の請願

請願者 北海道礼文郡船泊村長 山田繁義

紹介議員 堀 末治君

北海道船泊港は自然的湾形を成し船舶

のていけいに好適な港灣であるが、金田みさきより北東沖合およそ二哩に暗礁の連続を呈する箇所があり、船舶の出入はなほ危険であり、また本島は暖流寒流の合流点に位置するため濃霧時が非常に多く、夜間はもちろんだる航路は不可能であるから、金田みさきに航路標識を設置せられたとの請願。

第四三五号 昭和二十六年十月十七日受理
朱鞠内、羽幌両駅間鉄道敷設促進に関する請願
請願者 北海道苫前郡羽幌町長 渡部賢次郎外二名
紹介議員 堀 末治君

名羽線鉄道敷設について永年沿線町村の要望の結果、名寄町、朱鞠内間はすでに工事を完了し資源開発に寄与しているが、朱鞠内、羽幌間は未だに完成していないため、沿線の鉄林産資源開発は、計画の一端を実行しているのみであるから、すみやかに朱鞠内、羽幌両駅間に鉄道を敷設せられたとの請願。

第四三六号 昭和二十六年十月十七日受理
元傷い軍人鉄道無賃乗車証復活に関する請願
請願者 福島県若松市栄町三四八 田場川留作外四十九名
紹介議員 松平 勇雄君

元傷い軍人は無賃乗車証の交付を受けていたが、昭和二十三年八月厚生省より運賃割引廃止の告示と共に無賃乗車証の交付も廃止されるに至った。しかしながらこれら傷い者は温泉その他転

地療養、専門医院への通院、義手義足等の補助器の修理等すべて鉄道の利用を必要とするにもかかわらず傷い者に対する恩給は文官下級者の傷い恩給と比べ雲泥の差があり財政的に困窮しているから、鉄道無賃乗車証を復活せられたとの請願。

第四三七号 昭和二十六年十月十七日受理
三陸沿岸縦貫鉄道敷設促進に関する請願
請願者 岩手県議会議長 村上 順平外五名
紹介議員 川村 松助君

宮城県、岩手県および青森県を結ぶ三陸沿岸縦貫鉄道の貫通については、昭和二十三年以来、急速に実施せられるようしはば要望し、建設予定線に編入されながら未だ実施せられないのは遺憾である。しかして沿岸を縦貫する鉄道のないため産業の発展はもとより、文化の向上は、いちじるしくさまたげられていくから、沿線物資の輸送と東北産業開発の重要性にかんがみすみやかに本鉄道の敷設を実施せられたとの請願。

第四三八号 昭和二十六年十月十七日受理
自動車運送事業免許制廃止反対に関する請願
請願者 宮城県仙台市東三番地二一宮城県トラック協会理事長 渡辺東治郎外二名
紹介議員 高橋進太郎君 愛知 授一君

この請願の趣旨は、第二三一号と同じである。

第四三九号 昭和二十六年十月十七日受理
自動車運送事業免許制廃止反対に関する請願(三通)
請願者 群馬県前橋市岩神町六一前橋運送株式会社取締役社長 吉沢富三郎外二名
紹介議員 境野 清雄君 鈴木 強平君

この請願の趣旨は、第二三一号と同じである。

第四四四号 昭和二十六年十月十七日受理
門司港田野浦地区修築工事緊急施行に関する請願
請願者 福岡県門司市長 中野 眞吾外十二名
紹介議員 團 伊能君

門司港は西日本唯一の国際中継貿易港として急激な進展を示し、内外船舶の出入は増加の一途をたどりつつあるが、昨午朝鮮動乱発生以来輸送基地として、泊地がい船施設の大半を占領軍に占用されたため、一般民需船の入港は港外待船を余儀なくされるばかりでなく、泊地がないため経済上不利益な他港に転港する船舶も相当多数に及んでいる現状であるから、これが解決の方途として田野浦地区修築工事を緊急に施工せられたとの請願。

第四六二号 昭和二十六年十月十八日受理
自動車運送事業免許制廃止反対に関する請願
請願者 横浜市中央区日ノ出町二ノ一三〇神奈川乗合旅客自動車協会会長 岸

由太郎 小串 清一君
この請願の趣旨は、第二三一号と同じである。

第四六九号 昭和二十六年十月十八日受理
大隅半島縦貫鉄道敷設に関する請願
請願者 鹿児島県議会議長 米 山恒治
紹介議員 島津 忠彦君

大隅半島縦貫鉄道は、国土総合開発法に基く特定地としての中心をなす大隅半島を縦走する線で、同地方の豊富な農林産資源の開発と、広大な同地域の経済文化の向上に極めて重大な役割を持つていなければならない。青島、霧島を結ぶ観光ルートとしても価値あるものであるから、本路線の敷設をすみやかに実現せられたとの請願。

第四七〇号 昭和二十六年十月十八日受理
山川、枕崎両駅間鉄道敷設促進に関する請願
請願者 鹿児島県議会議長 米 山恒治
紹介議員 島津 忠彦君

鹿児島県山川、枕崎を結ぶ線路は、かつおの港として知られている山川、枕崎の両漁港を結び、しかも沿線の殖産物および林産物の搬出、輸送に果す役割は、大きく、沿線町村民の受ける恩恵は計り知れないものがあるから、すみやかに山川、枕崎間の鉄道敷設を実施せられたとの請願。

第四七九号 昭和二十六年十月十八日受理

唐津港石炭積出引込線高架橋敷設に関する請願
請願者 佐賀県知事 鍋島直紹
紹介議員 杉原 荒太君 深川 榮左門君

佐賀県唐津港は、九州地方における石炭積出港として重要な役割を果しているが、現在の鉄道引込線の古い底橋は、明治三十一年の建設になるものであるため、能率が低く、本年末から予想される着床増加を消化することは到底不可能である。一方鉄道橋と船腹が直結していないため荷役費がかさみいちじるしく非経済的かつ非能率的であるから、同港石炭積出施設関係工事中引込線の高架橋をすみやかに設置せられたとの請願。

第四九〇号 昭和二十六年十月十八日受理
愛知県矢作町西牧内地区停車場設置の請願
請願者 愛知県碧海郡矢作町長 稲垣利作
紹介議員 草葉 隆圓君

愛知県矢作町は、矢作川に沿う沖積層で面積に比し人家が密集し、余剰人口が多いが、現在適当な停車場がないため、不便を忍んで遠隔の安城、岡崎の両駅を利用しており、町民の利便がはなはだしから、近く国鉄東海道線の電化を機会に本町大字西牧内地区に停車場を設置せられたとの請願。

第四九五号 昭和二十六年十月十八日受理
三陸沿岸縦貫鉄道敷設促進に関する請願
請願者 岩手県気仙郡盛町長

鈴木文助外四十三名

紹介議員 川村 松助君

この請願の趣旨は、第四三七号と同じである。

第二二号 昭和二十六年十月十二日

受理

東京港晴海ふ頭緊急整備に関する陳情

陳情者 東京都議会議長 菊地 民一

民一

内外貨物輸送量の急激な増加によつて、東京港における荷役能力は極端な不足をきたしているから、閣議決定に基く東京港晴海ふ頭をすみやかに建設されたいとの陳情。

第二三号 昭和二十六年十月十二日

受理

主要港湾荷役力緊急増強に関する陳情

陳情者 東京都知事 安井誠一

郎外四名

朝鮮動乱および国際情勢の変化に伴い、内外貨物輸送量は急激に増しているにもかかわらず、東京、横浜、神戸、門司、博多の各主要港湾の港湾施設は、連合軍に接収せられ、更に戦災その他の原因によつて港湾荷役能力が極端に不足しており、輸送確保に重大な障害となつてゐる現状であるから、港湾荷役力緊急増強の根本対策として、昭和二十六年三月二日「主要港湾荷役力の緊急増強について」の閣議決定を、すみやかに実施に移されたいとの陳情。

第二九号 昭和二十六年十月十三日

受理

大宮、白河両駅間鉄道電化促進に関する陳情

陳情者 栃木県那須郡大田原町 長 益子万吉外二十八

名

東北本線は、東北地方を貫く一大幹線でありながら、電化の遅れているのは、はなはだ遺憾である。文化の発達、交通と極めて密接な関係があり、国内文化の均衡を図る意味において、また天然資源ならびに産業の開発を図るため、すみやかに東北本線大宮、白河両駅間の鉄道電化を促進せられたいとの陳情。

第三〇号 昭和二十六年十月十三日

受理

清水港を特定重要港湾に指定の陳情

陳情者 静岡県知事 齋藤壽夫

静岡県清水港は戦災後鋭意その復旧整備を図つたため、現在は、入港船舶トン数全国第六位、輸出入額第七位、貨物トン数第八位となり、ともに重要港湾として認められるに至つた。なお清水、直江津間中部日本横断国道が開通実現するあかつきには、東海第一の広大な背板を持つようになり、港勢は一段と伸展を加えることになるから、港湾法の改正によつて重要港湾の中より外国貿易上特定重要港湾を指定する際、清水港の実績と将来性にかんがみ港湾法第四十二條によつて同港を指定せられたいとの陳情。

第四一号 昭和二十六年十月十五日

受理

京都市内国鉄道の高架式改築等促進に関する陳情

陳情者 京都市役所内京都市国鉄高架促進委員会内

木下彌次郎

国鉄道が京都市の中央部を縦貫しているため、同市の交通、産業、経済上こうむる有形無形の損失はばく大であるから、同市将来の発展を図るため、六大都市中只一つ残された市内鉄道の高架化を図るとともに、米原、姫路両駅間の電化をすみやかに実現せられたいとの陳情。

第五八号 昭和二十六年十月十六日

受理

下関市に鉄道管理局設置の陳情

陳情者 山口市議会議長 長井 秋穂

下関鉄道管理局設置に関する請願および陳情は、既に衆参両院においても採択されたのであるが、未だに実現をみないことは本地方産業振興上の一大障害であるから、すみやかにこれが実現を図られたいとの陳情。

第五九号 昭和二十六年十月十六日

受理

下関市の関釜航路基地復活に関する陳情

陳情者 山口市議会議長 長井 秋穂

関釜航路復活については、既に数度にわたつて請願書を関係官庁に提出しているが、いまだに実現をみないことは遺憾であるから、地方産業経済発展のために、日韓航路基地として四十余年の歴史を持つ下関市に関釜航路基地をすみやかに復活せられたいとの陳情。

第六〇号 昭和二十六年十月十六日

受理

しよう油の鉄道運賃引下げに関する陳情

陳情者 東京都中央区日本橋蠣 穀町二ノ二〇日本醤油 協会内 正田文右衛門

近く実施を予定されている国鉄運賃平均三割五分の大巾値上げは、しよう油の価格にとつてはとうてい負担するところができない値段であるから、(一)しよう油中味運賃を味と同様九等級に引き下げる、(二)しよう油用故たるおよび故びんの運賃の五割引、(三)全国各駅とも同一規定とすること等の処置を講ぜられたいとの陳情。

昭和二十七年一月十二日印刷

昭和二十七年一月十四日発行

参議院事務局

印刷者 印刷所