

運輸委員會會議録 第十七号

昭和三十三年三月十九日(火曜日)

午前十時四十分開議

出席委員

委員長 瀬上房太郎君
理事 今松 治郎君 理事 木村 俊夫君
理事 山本 鶴吉君 理事 松山 義雄君
理事 山本 友一君 理事 井岡 大治君
理事 松尾トシ子君

有田 喜一君 生田 宏一君
佐伯 宗義君 關谷 勝利君
中嶋 太郎君 永山 忠則君
濱野 清吾君 原 健三郎君
堀内 一雄君 眞鍋 儀十君
米田 吉盛君 早稲田柳右馬君
河野 正君 下平 正一君
橋 兼次郎君 中居英太郎君
正木 清君 松原喜之次君
森本 靖君 吉田 賢一君
山口丈太郎君

出席國務大臣

運輸大臣 宮澤 胤勇君

出席政府委員

運輸事務官(鐵道監督局長) 權田 良彦君
運輸事務官(鐵道監督局国有鐵道部長) 細田 吉藏君
運輸事務官(自動車局長) 山内 公敏君
郵政事務官 伊東 岩男君
郵政事務官(郵務局長) 松井 一郎君

委員外の出席者

通商産業事務官(通商局長) 樋詰 誠明君
運輸事務官(自動車局長) 岩崎 清君
整備部長

日本国有鐵道總裁 十河 信二君
日本国有鐵道副總裁 小倉 俊夫君
日本国有鐵道常務理事 小林 重國君
日本国有鐵道常務理事 吾孫子 豊君
日本国有鐵道常務理事 石井 昭正君
日本国有鐵道常務理事 久保 龜夫君
日本国有鐵道(經理局長) 磯崎 觀君
日本国有鐵道(營業局長) 志録 一之君
專門員

三月十九日

委員岡崎英城君、池田禎治君、小山亮君及び中居英太郎君辭任につき、その補欠として永山忠則君、吉田賢一君、河野正君及び橋兼次郎君が議長の名で委員に選任された。

三月十八日

中学校生徒の通学定期小人扱いに関する請願(岡本隆一君紹介)(第二一九〇号)

の審査を本委員会に付託された。

本日會議に付した案件

国有鐵道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出)(第五二二号)

陸運に関する件

○瀬上委員長 これより委員會を開きます。陸運に關して質疑の通告がありますのでこの際これを許します。中居英太郎君。

○中居委員 國鉄運賃の審議が重要な段階に來ております。私のために緊急質問の時間をお与下さいましたことに對しまして委員長に感謝申し上げます。

私は運輸省並びに通産省等に、わが國におけるところの外車の輸入の問題について少しく伺いたいと思つております。戦後のわが國の歴代政府は、あげて外車の輸入を制限いたしまして、國産車の振興ということに非常に大きな力を尽して参りました。ことに鳩山内閣成立以來の保守党政權の、これがまた大きな公約の一つでもあったのでございます。そこで私が運輸省當局にお伺いしたいことは、この大きな國産自動車振興という政策の前提に立ちまして、現在のわが國における外車の輸入状態につきまして、お伺い申し上げます。

○山内政府委員 お答えいたします。

外車の輸入は昭和二十四年度ごろから行われておるわけでございます。二十四年度當時は九百七十八台といふのが、戦後最初に入りました台数でございますが、多い年には、昭和二十七年にはこれが六千五百四十五台、二十八年には五千八百五十台となりましたが、ただいま御指摘の通り國産車奨励の意味を持ちまして、外車の輸入をある程度制限をしていくということで、昭和二十九年には三百六十八台というふうに減つて参つたわけでございます。しかし二十九年に非常に減りましたのでござい

ますが、國産車の奨励にももちろん力を入れておりますが、從來ありました外車の需要もやはりある程度認めなければならぬ。と申しますことは、觀光樂用のためでありまして、あるいは報道用のためには、やはり日本の車ではどうしても不十分な点がある。すので、外車を輸入いたしたいという希望も強いし、またある程度入れたいことは、日本の車の技術の向上ということにも役立つという見地から、三十年には五百四十五台になつております。昨年度は七百二十八台入れましたが、昨年度の輸入の方針をいたしましては觀光用にこれを振り向けるということでございます。割り当てましたところはハイヤー、タクシー業者に限つております。そのほか新聞報道用に一部割り当てたというものが、二十四年以降の輸入の情勢でございます。

○中居委員 局長からたゞいま御答弁がありまして、國産車ではどうして運送することのできない目的のために、觀光用あるいは報道用あるいは國産自動車工業を刺激する意味において何かしらの外車の輸入をやつておる、こういう説明でございました。それによりまして、年間におけるところの輸入台数はきわめて少量に制限せられておるようでありまして、昭和三十年のごときは七百台、三十一年も大体これと同じ程度の台数が正式ルートで輸入せられておるようであります。しかし日本の各地を見ましても、ことに東京都内における外車のはらんと申しますか、

車両の数量というのを見ますと、このような府政の輸入方針によつて外車が入つておるとすれば、非常に不可解な念というものを私は感ぜざるを得ないのであります。近い例で申し上げますと、一九五七年型の外車が東京都内だけでも千台も入つておるのだ、こういうことを私は聞いております。本年の外車の割当は全部で七百五、六十台のうち東京都にその所在を有しておるものはわずかに二百四、五十台と私は聞いております。にもかかわらず公々然として千台以上の五七年型の外車が東京都内を疾駆しておる。一体どういふ現象に對しまして、運輸當局はどういふ考えを持っておりますか。こういう現象を見まして、政府の外車輸入制限というこの大前提が守られておるとお考えになっておりますか、その点について見解をお尋ねしたいと思ひます。

さらにもう一つお伺いしたいことは、最近の統計でけっこうでございますが、東京の四谷の陸運事務所を通じて、番号が登録せられたところの外車の台数は何台になつておるか、これを尋ね申し上げたいと思ひます。

○山内政府委員 私がたゞいま御説明申し上げましたのは、有為替で成規に輸入されたものでは、御指摘の通り、そのほかに外車が日本人の手によつて運用される、新規登録されるということもあり得るわけでございます。これは主として駐留軍人の払い下げによるものがあるものであろう

と思っております。しかしこの駐留軍人の払い下げにつきましては、米國側の十分な御協力を得ておるわけであり、また、ただいまちょっと簡単にその払い下げの事務の手続方法、微細にわたりますが、ちょっと御説明申し上げますと、米軍憲兵隊が、軍人軍属が譲渡したいという場合には、それにスタンピングを押しまして許可をする条件があるわけでございます。その条件によりまして、まず第一に日本政府に登録をしまして一年以上経過しておること、次に一年以上経過して古いこと、これは特に米國軍が多いのでございまして、一年置きに型式が変わるので、大体二年以上経過しなければならぬという条件がつけておられます。それから次に過去三年以内に免稅特權のない者が譲り渡してないこと、すでに日本人に譲り渡しているというような經驗を持ていない者はスタンピングを押して許可をしないという条件をつけておられます。もう一つは、これはあらゆる外車のあれに必要なものでございまして、通關証明書を持っておるということだけを私の方は確認をいたしまして登録をしておるわけでございます。この事務は運輸省だけでないわけでございます。あるいは大蔵省、通商省にも関係することでございます。特に輸入の面につきましては、通商省の外貨の問題がありまして、あるいはそれを保持するのには通商省が関係しておりますし、通關の関係では大蔵省が関係しております。運輸省といたしましては、それらのものが成規の手続によりまして所有權の移転がなされたかどうかということを確認して、陸運事務所でこの登録事務を取り扱うのが

おもでございます。それでこういった状態では、新しい車が、たまたま御指摘のように東京都内を走っておるといふ状態は起らないわけでございますが、もう一つございまして、現地除隊になりますと、これはシビリアンになります。その場合に軍人軍属でございまして、御承知のように3Aという特別のナンバーを持っておられますが、現地除隊をいたしましてシビリアンになりますと、一般の日本人と同じ車両番号になるわけでございます。そうなりましてから今度日本人に売るといふ場合には、一般の手続でございます。通關の關稅を払えば売れるという一つの方法があるわけでございます。そういう方法が新しい車が町に出回ることが、これは私の方の登録関係ではちょっといかんともなしたいケースになっております。

○中居委員 運輸關係では、アメリカのいわゆる3A標式のもの、日本の登録番号に変更になった統計がわかりにくい、こういう答弁でございますが、しかし3Aの番号を日本の登録番号に切りかえるその前提といたしましては、税關に對するところの納稅が必須條件になるわけでありまして、従いましてこういう点から、何台のいわゆる3A自動車、日本人名義に所屬がえされておるからと、これは、税關等を担当しておる大蔵當局でおわかれと思ひますが、出席していません。通商省ではわかりませんか。

○山内政府委員 正確な数字は今手元に持っておりませんのでございまして、大体概數でございまして、陸運事務所でこの登録事務を取り扱うのが

と思ひます。私の方の手元に持っております昭和三十一年度の數量でございますが、その中で海外から輸入されるもののうちに、外貨の割當のないものというものが四百八十八台統計に載っております。それからその他一般外人から譲り受けたもの、たとえば引越越し荷物でありますとか、携帶品でございまして、あるいはたまたま御説明申し上げました軍人軍属の身分を喪失した者が、シビリアンとなって売ったというものが四百八十九台という数字が載っております。

○中居委員 大体の概數だという報告でございますが、この数字をもつてみましても、無為替で外国から入る車が四百八十八台、それからいわゆる3Aのナンバーが日本人の名前に、いわゆるやみルートを通じて登録がえされておるものが四百八十九台で、合計して約九百台のいわゆるやみルートの自動車、日本に流れて参つておるものであります。これが東京だけなんです。それから日本各地との比率はどうかと申しますと、大体東京は三分の一です。ですから、この数字をもつてみましても、一年間に三千台近いところの外車というものが、あらゆる非合法の方法を通じてわが國に流れ込んでおる。こういうことに對しまして、私は政府の嚴重な注意を喚起したいのです。御承知のように、わが國に外車が入つて参る方法といたしましては、成規の外貨割當の通り、年間七百台前後、こういう制限をせられておるようであります。さらに為替によらざる流入ルートといたしまして、外国人が来日する場合に、そして二年間以上日本に居住するとい

う場合に、ノー・タックスで購入が認められる。さらにまた外地に居住しておりました日本人が帰國する場合に、その所有車の持ち込みが認められる、こういう方法と、さらに先ほど局長がちょっと触れたようでありまして、米國の軍人が、米國の軍人に限らず、わが國に居住しておるところの外國軍人が、使用しておるところの車を、除隊するといふ理由によつて日本人に売却できるのです。この三つの方法によつて、わが國にいわゆる無為替の外車といふものが入つてくるのであります。その数字がさつき申し上げましたように、大体年間三千台近いところの数字じゃないか、こういうところに年間に七百台という制限をやつておるにもかかわらず、東京都内、全國の至るところに新しい外車といふものがわが國の顔に疾駆して、そして國民が非常にげんやみをしておるのです。私はこの三つのルートのうち、外國人が日本に居住するために購入するところの外車、あるいはまた外地に居住しておる日本人が歸國の際持ち込んでくる車、こういうものの數はきわめて少いと思つております。そして私が今ここで政府に申し上げたいことは、米國の軍人が自己の所有しておった車、あるいは自己が所有しておったと稱して除隊の際に、日本のプロカーを通じてこの日本の市場にはならんして、この車のルートといふものに對して、徹底的な究明と對策を講じなければならぬ、こういうことを私は政府に申し上げたいのであります。御承知の通りアメリカの軍の法令と申しますか、これは、一人の兵隊が一台の車の登録がえが許されております。さらに新し

い車の購入が一台許されております。従ひましてアメリカの兵隊が除隊して一人歸國する場合に、一台の、いわゆる為替によらざるところの外車といふものがわが國に流れ込んでくるのであります。こういう点につきまして政府といふものはもと根本的に、わが國の法規なり法令なりといふものを整備いたしまして、少くともこういう法の目をくぐつてばこしておるところのプロカーといふものに對する万全の処置といふものを講じなければならぬと思ひますが、これに對する運輸大臣のお考えはいかがでございますか。

○宮澤國務大臣 實は今の数字についてはおおよそそういうことだらうと思つて、数字は私もまだいまいこと初めて伺つたのであります。これはたまたま中居さんの御質問の御趣旨のように、七百台の正式ルートに對して三千台からのやみが入るというやうなことは、これはだれが考えても穩やかでない、運輸省はこの管理だけをやっておりますが、これは一つ通商、大蔵省とも協議しまして、——おそれくこれはよく私も知りませんが、いろいろのことを今までも考えたのだからと思ひますが、それが実行されておらないといふことだらうと思ひます。から、(「しないのです」と呼ぶ者あり)しないかできないか、その点はなにして、一応これは取扱い方をまじめに考えてみたいと思ひます。

○中居委員 私は驚いたのです。昨年の十二月二十三日のアサヒ・イブニング・ニュースに、こういう記事が出ております。アメリカのサーピスマン——兵隊のことです。アメリカのサーピスマン、三ヶ月以内に退役を約束

されておるサービスマン、あなたが物を売ることもなく、一ドルの投資をすることもなく、しかも確実に二週間以内に千ドルのお金をもうけたいと思う方は左記に連絡して下さい。こういう広告が出ておられます。これは昨年の十二月二十三日の紙面でございますが、わが国において発行されておる外国紙には毎日のようにこういうふうな記事が出ておられます。この記事を見てアメリカの除隊が約束されている兵隊はそこに電話するでしょう。そうして日本のブローカーと連絡して、その車を持っていない除隊を約束せられた兵隊に対しては新車購入の許可を上官からとらして、それを一たんその兵隊の名義にしまして、除隊証明書とあわせて翌日にはそれが日本人の名義になっておるのです。その際その兵隊に對しまして千ドルのいわゆる名義貸料が支払われます。そうしてその兵隊と日本人のブローカーの仲介に立つところの米人、あるいは日本人のブローカーのブローカーと申しますか、それに対してはまたさらに千ドルの報酬というものが支払われまして、ここで七十二万円のいわゆるやみがそのブローカーのブローカーあるいはアメリカの兵隊に渡され、それが車の価格にプラスされて、わが国において四百万、五百万というとてもない相場を現出し、流されておる、こういう状態なんです。こういうことはただ単に経済上、商売上の徳義の問題ではないのです。こういう三十万、四十万という金を若いアメリカの兵隊が手にしたらどういふことができますか。求めるものは酒と女です。東京市内のキャバレーのすみずみで日本の紳士風の男と、そうして若い

アメリカの兵隊が話し合っておることは、全部この相談なんです。ほとんど一〇〇%と申しても過言でないほど、こういう不法行為の相談をやっておるのです。こういう金を持ったアメリカの若い兵隊は酒を求め、女を求めて、そうして勤勞の意欲をなくする、こういうことがアメリカの国内の世論となつておるのです。アメリカの国内の世論となつて、そうして在日のアメリカのMPがわが国の検察庁や警視庁に對しまして、どうしてこのやうな不法な日本のブローカーを取り締まらないのか、こういうことを再三再四申し入れておると私は聞いております。ところがわが国の政府は、あるいは検察庁や警視庁は、今日の法令、今日の法律ではこれを取り締める方法がないのだ、こう言つて手をこまねいて見ております。ブローカーたちは何と言つておりますか。われわれは法に照らして堂々と商売をやつておるのだ、一片の恥ずべき何ものもないのだ、こう言つて公然とブローカーというものが店を張つて、そうして車の販売を行なつておるのですが、こういう事態は決して米國と日本との關係というものを密接にするこゝにならぬと思つてあります。思つて、こういう点につきまして重ねて宣示運輸大臣の所信を私は伺いたいと思つてあります。

○宮澤國務大臣 たいま伺いましたところによつて、これはむしろ運輸省だけでは始末がつかまぜんけれども、政府としてこれを何とかしなければいかぬと思つてあります。ただいまの御質問の御趣旨によりまして私から一つ政府の關係方面へ話をいたしまして、もし新しい立法措置が必要であるならば、その手続をとつて、御質問の御趣旨はいずれも同感であらうと思つたすし、私も同感しておりますから、善処することにいたします。

○中居委員 私はこういう質問を意圖してやつておるのじゃないのです。運輸省に對してはいやみを言おうとか、通産省に對してはいやみを言おうとか、そういうことを意識して私は行なつておるのではないのです。このことが、日本の政府の手ぬるさ、日本の法律の欠陥ということが米國の世論にもなつておるのだ、こういうことを第一に指摘したいのです。さらにもう一つは、この車のやみ売買というものが、必然的にドルのやみ売買というものを伴つております。あるいはまた円で渡されたアメリカ人が帰國に際してそれをドルにかへまして、そして帰國してあります。これはわが国の外貨の蓄積というものにも對して、大きな影響を与え、このやみ点に思ひをいたしまして、断固たる処置を早急に樹立していただきたい、こういうことを申し上げまして、私の質問を終ります。

○淵上委員長 次に國有鐵道運賃法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を許します。山口文太郎君。

○山口(文)委員 たいま議題となりました國有鐵道運賃法の一部を改正する法律案について質問をいたしたいと思います。

まず第一に、私は運輸大臣にお伺いをいたします。この運賃改訂に當りまして、私は従来から、ここ数年來運輸行政は他の行政面に比べて常に後退の一途をたどつておることを指摘して

おりまして、この運賃法の一部を改正する法律案の説明に當つても、その説明の内容は國鉄の経営の健全化、あるいはまた考務施設の急速なる復旧、及び國鉄の新建設のための資金の獲得等、理由としては私はその理由のあるところを認めるわけでありまして、けれども、しかしながらその財源の取り方が、全く國有鐵道にふさわしいものであるとは考えられません。言いかえまして、この國鉄の再建五年計画を見ても、それに要します費用は六千億という膨大な費用に上ると説明されております。この膨大な費用を獨立採算制をもつて運営しておる日本國有鐵道公社であるからと、こういう理由によつてその全部を國鉄に負わしているということは酷ではないか。言いかえまして、國有鐵道の財産は國家のものであります。従つてこれを増加していくためには、少くとも政府みづからの責任においてこの新建設の費用を捻出すべきではないか。しかるにそれを全部國有鐵道に負わすというのは一体どういふわけなのか。財源がないといひましたしても、少くともこのやうに政府が計画を立てて、國鉄にその計画を實行せしめるのでありますから、従つてその計画責任者たる政府は、その責任を遂行するために當然政府の支出すべき金額を添へて、この計画を實行せしめるにあらずば、ほんのこの國鉄の正しい計画は進められないのではないか、私はこういうふうなことを考えるわけでありまして、運輸大臣の所見を一つ伺いたしたいと思います。

○宮澤國務大臣 たいま山口さんからの御話は、當委員會における特に野黨の皆さんから今日まで御指摘になつた点を要約しての御質問をいただいたと思つたのであります。今までの経過において、今後の國鉄の五年計画を運賃の値上げだけによつていふやうなことでなく、他の方面において政府がもう少しとるべき手段があるではないか、こういう趣旨でありまして、その一つとしては、今日までたびたび御指摘を受けた金額は小さいとしても、その影響するところが大きい問題で、ガード下その他の國鉄の固定資産を貸し下げておる貸貸し問題と、それからたいまお話しになりました結論的の、政府も國鉄に對しても少し出資をしたらいいじゃないか、それは公債利子の負担の問題もあります、今までの貸付金の返済の問題もあります、それらに関する御意見であると思つて、もう一つ今のお話の上に、この大きな金をかけても果して所期の工事が適正に進められるか。金が多過ぎてそこに無理な注文をして、むだが起りはしないかというやうな点が総合して現れた御意見だと思います。これにつきまして弁解のやうであります。ガード下その他の問題には日ならずして、ごく近い機会に今までのやうなやり方でない、もっと徹底した方法においてその処理をしていくことに今準備を進めております。それから政府がもつと負担をしたらいいじゃないかということは、私が今日まで申し上げてきた通り、財政その他諸般の状況において、今日はこれではいかんとしても、これから先借入金金の利子の問題、もしくは借入金の一部を政府が負担していくという問題については、漸を追つて御質問の御趣旨のやうな点に十分考慮を加へなくてはならぬ問題であると考へ

ております。工事量の問題につきましましては、これは最善を尽してどうしてもやらなければならぬので、金だけがあつて工事が進まないというふうなことの無いように、材料その他の手配も国鉄当局においてそれぞれあらかじめ今日を予想している点もありますし、請負を受ける業者においても私は心がまえとしてそういう手段はとっていると思うので、国鉄関係は民間も国鉄もあわせて力を尽していきたいと考えております。従つてそのためにこのたび計画いたしました一割三分ということは一割御承認を願つて、その基礎のもとに今日までここに現われたような点については善処していきたい、かように考えている次第であります。

○山口(文)委員 私はただいま説明になりました資金の使途あるいは工事施行の計画等について申しているのではないのであります。その根本問題は資金抽出の方法にあるわけでありまして、私が質問をしておりますのは、もちろん国鉄の近代化、あるいは老朽施設の急速なる取りかえ、またはわが国産業開発の基礎であります新線の建設、及び建設しました新線が企業的に見てある程度採算を維持し得るまでに至る間の運営資金等々、きわめて重要な資金源をここに確保しなければならぬのが今日の国鉄であります。その資金源を確保するために、今回運賃の値上げを計画されて、その法律案を出されたわけでありまして、そこまではわかるのでありますけれども、それを見ても、国鉄は従来独立採算制で公社制度をとつてやつていく。そのために国の支出の責に帰すべき資金面までも全部国鉄自己資金にゆだねていくという

ことは、あまりにも国鉄本来の趣旨に反するのではないかと。少くとも投資分につきましましては、本来ならば国が全額負担をして、その運営面を国鉄公社になさしめる、こういうふうにはつきりと投資資本と運営資本とを分けるべきである。私はそれがほんとうに公益性を保持する国鉄としてのあり方であると考えておりますけれども、今日政府の出されております法律案を見ますと、そのことごとくを国鉄の自己資金に負わせようというわけでありまして、全部がこれを国鉄の自己資金でまかなわねばならない趣旨のもとに仕組まれておるといふのであります。これはどうしても国鉄を正常に運営することは困難だ。国鉄に産業開発あるいは経済協力の見地から公益性の責任だけは負わしてありますけれども、その責任に対する裏づけは政府は何らしておらない、こういう非難を受けてもやむを得ないと私は思います。こういう点についてどういふふうにお考えになつてこのたびの運賃値上げを計画されたか。どうも私もこれはこの理由がはつきりしないので納得できません。

○宮澤内閣大臣 この点については全体を大観していただければ私どもの立場も今日において非常に不適正なものであるとは考えないのであります。またただいま山口さんから締めくくりに御質問になつたこと、また今日まで野党の諸君からお話をあつたことも、私も、私どもそれを取り入れないという意味ではありません。これは日本経済の動きによつてだんだん取り入れていく時期がある。国鉄の経営も二兆に

わけでありまして、これから生ずるところの三千数百億の収入金も、二兆何千億の資産の運用からすれば必ずしも度を越えたものではないと思うのであります。二兆一千億の資産を預けてその経営に当らせ、ことに運賃は原価を償ふものであるという点から見まして、大体そういう線にいつておられます。従つて国鉄にさらに相当な事態が生じたらば、私は国家の資金をここに投入するということも決してこれを避けるものではないと存じます。けれども、今日の日本経済全体の段階から見ますと、これだけ力を持つてゐる国鉄に、この程度のところでしづらくやつてもらう。また他の方面の足の弱いところにも政府の力を添えて、日本経済全体の拡大進展をはかつていくということに考えをいたしますと、時間的に幾らかずればあるかもしれませんが、結局今日まで野党の諸君のお話しになつた線と私どもの考えておる線と、そんなに大きな違いはないと考えます。ただ本案審議の過程において、与野党とも真剣な態度をもつてお扱い下さつて、その点は私は素に感激をしておるわけでありまして、その精神からいへば、今日の二割三分程度の運賃値上げというものは、国鉄の経営が将来の日本の経済拡大に順応するという立場においては、相当に妥当な道を歩んでおるのではないかと、私はかように考えて、これを皆さんに御賛成願う次第であります。

○山口(文)委員 私はこの一割三分の運賃値上げが妥当であるかといふことよりも、今申しましたようにその前の問題として、国のとるべき責任と国鉄経営当局が遂行すべき責任、

この責任分野の観点から資金の調達のあり方というものを御質問申し上げたわけなんです。なるほど国鉄は輸送力も現在の日本経済の発展にマッチした輸送力を持つていないために、各所に膨大な貨物の滞貨を生じ、従つて非常な損失を与へつておりますことは、先週の公聴会におきましても公述人の申し述べている通りであります。

そこで日本経済の発展に伴う時勢に順応して国鉄の施設の改善を行うためには、少くとも国家経済というものを左右する重要な問題でありますから、政府としても、その国家的、経済的責任を果す意味においても、いま少し国鉄に對してその資金の責任を負うということではなければならぬのではないかと。終戦後海上輸送というものが日本の経済を左右する重要な問題であり、しかも外貨の獲得等、経済発展の必須の要件として、日本は終戦後商船隊の復活を計画しなければならぬというのが計画造船の根本理念であつたと思ひます。そして今日、この計画造船を遂行するために国家は非常な努力を払つて、この計画を遂行して参つたと思ひます。その結果日本の商船隊もようやく戦前水準に復活せんといつていいるのであります。政治というものは生きものだから、そのときの事態に對処して適切な措置を講ずることが政治の要諦である、保守党の人は常に私どもに答弁をして参つたのです。しからば今日このように急速に日本経済が発展していきつていくことになり、国鉄の輸送力がこれに伴わないといふことになります。ならば、計画造船を行なつたと同じように、やはり国鉄の経済発展に對処し得る施設に必要な需要資金というものは、政府においてまかなうようにいたすことが当然ではないかと。しかるにそれを回避して、計画だけは押しつけるけれども、資金面は勝手に自己で調達しなさい、その調達面は利用者が当然負担すべきであるといふので、運賃にばかりしわ寄せしていきつていくことは、あまりにも過酷ではないかと、もし運賃なるものが今運輸大臣の言われますように、最も妥當なものであると、原価を償ふものだ、あるいは原価に近いものだといふふうにお考えであるとすれば、私はほとんどないことだと考えます。少くとも今日の国鉄の運賃は一割三分のものを加えて、それで現在の物価に見合う運賃だといふふうにお考えになることは、全く時勢を知らない人の言うことだと思ふ。今日の物価にマッチしたものに於いて、原価を償ふとすれば、少くとも三割か四割運賃を上げなければ、とうてい償ふものではないと存じます。それでは日本経済の発展途上、あるいはまた再建途上において、国民の生活に及ぼす影響というものは、きわめて重大なるものがある。従つてまず国民生活の基礎である運賃というものを抑制していかなければ、日本の経済再建というものができないのが現状なんです。しかるにこの一割三分の値上げを認める、これが合理的なものだとすれば、次に合理的にならないといふことになれば、また上げるということになる。そうすると今日の公述人が申されましたように、次から次へ運賃の値上げを遂行するといふことになると思ふ。必ずそうなりま

す。そういうことでは安定した運賃の作定もできません。あるいはまた国

民も安心をして国鉄を運営してもらうことができないものではないか。一体こういう点についてどういうふうに考えられているのかというのが私の質問の趣旨なんです。

○宮澤国務大臣 御質問の趣旨はよくわかっております。ただこれに対処する私どものとったことが、それに当たっている点と当たらない点とがあります。これは根本的の考えの違ひではなくて、時期の問題と事態の動きとの問題にあると思いますので、ただいまのところでは少し回答をすれば意見の相違にもなるわけでもありますけれども、今日の事態において、私はただいまお話しのように、三割も四割も上げなければならぬのは、物価とのつり合いがとれないのを、一割三分にとめておくというところは、国鉄の公共性から、また国家的使命からしてここに押えておるからなのであります。その程度のことにおいて捻出した自己資金と、それから借入金によってこれを処理して、一応五カ年計画というものを立ててこれを遂行する、それが日本経済の発展にも大体マッチしていく、こういう事態でありますから、今日の場合は一つこの程度で御承認を願って、さらに国鉄の将来に向けてはいろいろ検討を加えて、御期待に沿うようにしていきたいと思っております。

○山口(次)委員 私はどうも運輸大臣が資金の運用面だけを申されて、ほんとうに国鉄として果すべきその責任については、きわめて都合よく回避せられておると思えます。このたびの運賃の値上げによります増収分は三百六十六億を見込まれておる。ところが私はこの三百六十六億などというよ

うな金は、今までの海運行政から比較をして陸運行政を論じますならば、少くとも政府において当然帯びるべき責任を持って支出できるものと考えます。またこの三百六十六億の増収を見なくても、国鉄においてもこれを合理化して、いまだ健全な経営をやるその根本は国鉄の上層部における綱紀の厳正にあります。あるいは資材の合理的な運用にあります。また諸施設の合理的な運営に当然そのほかが向けられれば、三百六十六億のうち半額以上の経費を捻出し得ることは、確信を持って言い得ると思えます。そうすればあと残り百億や百五十億のものは、政府の資金を年々つき込んで、この施設の拡充強化に資していくということが当然とらるべき責任である、かように考えておるわけでありまして、従ってそのような双方の努力というのなしに、運賃値上げという、運賃コストをきわめて安易に操作することによって引き上げていく、こういうことに私は結果としてはなるのではないかと、いうふうに考えて、非常に遺憾に思うわけでありまして。

それから第二にお尋ねしたいのは、今まで聞いておりましたところによれば、運賃を値上げしても、少くとも直接物価に影響は及ばない、こういう説であります。しかしながら国鉄が運賃値上げをすれば、少くともその値上げの分はね返りは、必ず物価に影響を及ぼす、特に国鉄が運賃を値上げいたしますならば、それに付随をいたしまして、私鉄の運賃値上げもまた必至の状態に置かれるのではないかと、こうなりましてこの運賃値上げというものは、その影響するところは政府の思っ

ていらつしやるようなまやかしものでは済まぬのではないかと。しかもこのようにして鉄道運賃は固有あるいは私営を問わず、値上げの傾向に政治的に置かれていきます。しかも一方本年の運輸行政面から見た税の改正率を見ますと、ガソリン税におきましても、大増徴の増徴を計画され、すでにその法律案が提出されておる。こうなればまた自動輸送面におきましても、運賃の値上げをいたさなければ、これはとうていその企業を運営することが困難であるということに私はなると思うのでありまして、このガソリンあるいは軽油税の値上げも、ひいては運賃の値上げと同時に政府が行なつたものと同じことであると申す。ただそれを業者が運賃の値上げを申請したからというところで、その業者におき責任を負ふということとはできないと思う。しかもその運賃値上げは、きわめて不合理な運賃値上げである。またそれに付随をして私鉄におきましても、少くとも今日採算がとれ得る私鉄でありまして、国鉄が値上げをすれば、それに付随して運賃の値上げを余儀なくされ、一方においてはガソリン税あるいは軽油税の値上げによつて、運賃の値上げというものが余儀なくされる。こういうふうになりまして全く陸運行政は、本年度は総退却、総後退を演じておるといわなければならぬと思うのでありますが、これをどういうふうにお考えになつておられますか。

○宮澤国務大臣 このたびの運賃値上げが物価及び国民生活の上に及ぼす影響につきましては、もちろんこれが何

の影響もないということはないはずであります。幾らかの影響はあると思えます。またこれに伴う私鉄、バス等の運賃値上げ等につきましては、国鉄運賃の値上げによつて一律にはやらないという方針をとっておりますが、個々のものを検討して、その地方の実情と経営の状態とを見て、全然上げてやらないというわけにもいかないだろうと思つて、しかし一律に国鉄運賃の値上げによつてやるということとは、この際慎重しななければならぬというので、その方針をとっております。従つて今日の日本の経済が、全体が物価上昇の方に速度を早めておるということでありまして、この運賃値上げというものが相当に響くかもしれないと思つております。しかし今日これが原材料に及ぼす値上げの程度というものは、三割ないし三割半とみておる。そのくらの業の事態から見れば、たとえば輸入原材料も非常にたくさん持つておる。従つてその面から価格の上昇による景気というものが、今の日本経済の景気ではない。やはり生産の量が伸びていくということが日本経済の今動いているところですから、その面から見ると、三分ないし四分の原材料に対する運賃の負担というものは、それから後の加工と経営の面において相当に消化するのではないかと。また生活に及ぼす点は、御承知の通り運賃、交通、通信費を合せまして、日本の都会において二割を占めておりますけれども、日本国全体としては一・八割くらい、このこまかい統計はまだ出ておりませんが、かりに鉄道運賃がこの一・八割のうちの一というものを負担する、こ

の影

考えますとそれだけの影響はありますけれども、しかしこ五年間というような事態を見ますと、少くとも世界の今の情勢から見ると、生計費というものは五年間に一割くらいは上つていくのではないかと。一割生計費が上つて、今日の一割の上昇から見れば、二年、三年、四年後には運賃の家計に及ぼす程度は今日よりも安くなつてくる、こういう見方も見られるわけでありまして、従つて今日の日本経済全体から見てこの鉄道運賃の値上げは、インフレの要因になるというまでには私は考えないでいいのではないかと、そういうふうな考へておられますので、これが家計及び物価に及ぼす影響を最小限度にとどめるという方法において、この国鉄の運賃にしても遠距離運賃を初め、物資の種類によつてそれぞれ考慮を加えておることは御承知の通りでありますから、できるだけそういう面のないようにしていく、こういう見込みでやつておるわけでありまして。

○山口(次)委員 私は今運輸大臣が、運賃を値上げすればインフレの要因があるではないかというところについては、なしという考へを持つというお答えであります。私はこの運賃値上げなるものが必ずしもインフレにはかき進むとは考えません。逆にこれがデフレの重要要因にならぬとも限らないと思つております。ただ運賃を値上げしたからインフレが必ずしも起るとは考へられないのであります。それは過去の運賃改訂の歴史をよく考えればわかることでもあります。従つて私は必ずしもインフレによる経済の混乱というふうなことは考へておりません。むしろ私はこの運賃の値上げなるものは、デ

フレの一大要因にもなりかねないといふわけでありまして、そうなりますと、これはインフレよりもさらに大衆の生活がこれによって一そう窮乏を告げる原因になる。ただいま申されたように経済は拡大して需要が増大する、国民の生活水準が一割上げれば一割の運賃値上げというものは、きわめて輕微ではないかというお答えであります。しかし逆にこの運賃値上げによりまして、一方においては物価を上げることにはできないといいたしますならば、運賃の値上げ上昇というものは、全く需要者の一方的な負担になるわけでありまして。そうすれば一方においてはこれを向上にとりまして、国民生活はなるほど多少上昇していくといいたしまして、大臣の觀察せられるような生活水準の向上は望めないといふ私に思ふのであります。望めなければ一般国民の消費生活におきましてその消費は伴っていかない。生産に伴う消費がないといいたしますと、一方においては運賃は上る、ところが一方は生産を増加してもその需要がない、こういうことになれば、勢いそれは運賃の値上げだけを製造企業というものが、一般の大衆というものが負担をして、そうして製品を送り出さなければならぬ。市価を交えるわけには参らない。こういう結果になれば、これまた逆に日本経済に対しては大へんな悪影響を及ぼすもので、こういうふうに考えるわけであらう。現に大企業には神武以来の景気とかなんといつておりますように、今日この経済の発展が見られるといいたしましても、それは日本の今日の現状では、これは日本の輸出産業の全体から見ても、バランスのとれた進行をして

おるものではないと。私どもの觀察するところでは、少くとも日本経済の今日の好況の中心になるものは、少くとも造船を中心としたものである。関連産業である。同時にまたそれに伴いまして鉄鋼及び電力等の需要の増大、これに伴います経済の発展等が見受けられるわけでありまして、日本経済全体から見て、それがバランスのとれた進行を示しておるとは考えられない。しかも今日造船などに付随をいたしております下請中小企業などは、いまだにその回転資金に苦しんでおるの現状ではないかと思われるわけでありまして。それなものがゆえに政府もそれを認められて、下請業に對してはする支払い促進に関する法律案まで作成せられておるのであります。これは政府みずから認められておる通りのであります。従つて私は今日の日本の経済事情なるものは、そう大臣の言われるように、手放しに向上するものとは考えていないのであります。特に中小企業以下の大衆産業というものは、決して今日大臣の樂觀しておられるようなわけには参らないのではないかと、かえつてその負担を増大するだけか、苦しみの原因になるのではないかとさへ考へておるわけでありまして。こういう点についてどういふように觀察しておられますか。

○宮澤國務大臣 日本経済の現状が、運賃値上げがデフレの要因になるかどうかという点になると、なるほどそういう面もあるかもしれませんが、今日全体として日本経済のうちにデフレの要因が幾らか動いていくということでは、非常に悪いことではなからうと思ふのであります。ただいまのお話の筋は、大体においていわゆる大衆産業の中小企業にしが寄つていくのではないかと。これは今日の実態からいいますと、國鉄の輸送力の欠乏ということでは、やはり中小企業に一番の打撃になっておられます。早く荷物を送つて金を取らなければならぬ、その間に金が来ないからして、金融のために非常な窮屈を感じる、高い利息のものを借りなければならぬ。ところが國鉄の輸送の増進によつて荷物が簡単に動くということになれば、わずかの運賃どころではない影響を与える、ことにまた大衆の扱つておるものうち、いわゆる生活用品、われわれの家庭生活に使う物資などというものは、その物資の生産地と消費地との間の連絡が円滑にいかないために、生産地で安くて消費地で高から、これらに對しては輸送力の増強——あなたのお話からいへば、それは何も運賃でやらぬでもいいじゃないか、國家の金でやっても同じことだといふことになりまして、輸送力の増強は非常なプラスになっていくといふふうに考へます。また運賃の値上りなどが引き合はれないならば、荷作りその他において——御承知の通り今日の荷作りというものは非常に金がかかる、こういう面において輸送が案になれば、やはりそういうところで工夫もできる。従つて経営自体において、この運賃を吸収していくという面は、今日の中小企業の間においては特に相当にできるのじゃないか、こうも考へられる面もありません。それに依存するわけでありまして。そういう点から、また國

鉄当局者としても、國家の金に依存するといふ場合と、自分たちが國民の負担において運賃によつてこれをやっていくといふ場合とは、やはり國鉄の今後の營業の上に対する心がまゝも違つてくるわけでありまして、プラスの面もマイナスの面もあると思ふのであります。今日の場合、一つこの線で行くのが最も妥當な行き方であるといふので、この案を作つて出したわけでありまして。

○山口(文)委員 今の答弁の中で、私鉄運賃との関連性についてお答えになりましたが、私はこれについてさらに伺ひたいと思ひます。今日の鐵道においては、競争線がありまして、少くとも運賃等は個々ばらばらではなくて、やはり独占性を持った運賃の作定が行われておるわけでありまして。そして業者の競争というものは、その運賃政策の範囲内においては制限されて自由を許されていないわけでありまして。これはもう御承知の通りであります。そこで私はお尋ねをしたいのですが、今日大臣のお答えでは、私鉄の運賃は、國鉄の運賃が上つたからといって一律には考へていない、企業実態に即して運賃の値上げを行いたいといふことであります。これは言いかえしますと、値上げを行いたいというよりも、企業の実態によつて合理的な運賃の作定を行いたいというふうに解してもいいと思ふのであります。その限りにおきましては、私はその意見に賛成であります。しかしそこに一つの認識不足があり、理論だけでは参らないことになっていることを大臣は御存じないのではないかと思ひます。たとえば國鉄が走つていて、そのわきに競争

線として私鉄も走つていて、二つの線が同じように走つていて、二つの場合に、一方の会社では、経理内容も悪く、運賃値上げを必要とすると思へる、ところが同じ並行線を走つていても、他の会社では黒字である、従つて経営上、これは運賃の改訂を行わなくとも何ら不安はない、安定した企業である、こういう状態に現在あると思ふのです。その前に、大臣の言葉をかりていへば、片一方は経営実態に即して合理的に運賃を決定しようとなさるのですから、当然値上げということに相なるでしょう。ところが一方においては同じ並行線を、同じ地点から同じ地点を走つておつても黒字である、何ら運賃値上げの理由はない、こういうことになりまして、事はそう簡単に理論通りに参らないのが現状ではないかと私は思ふわけでありまして。これを大臣の言われるような感覚で処理するといふことになれば、これは一大混亂を生ずる結果になると私は思ひます。大臣の先ほどの御答弁は誤まりじゃないか。もし誤まりでなく、本氣にそれを考へておるなら、本氣にその混亂をどう解決しようとなさつておるか、一つお聞かせを願ひたい。

○宮澤國務大臣 今のお話はだいぶこまかな点になりますが、なるほどそれは会社としては黒字であるが、並行線が非常に質が違ふということになれば、その部分だけは取つて考慮しなければならぬ場合もあるだろうと思ひます。それらは実施の面において適当に考慮していけばよいのであると思ひます。

○山口(文)委員 どうもうまく答弁を

されまされども、実際問題として片方は赤字である、片方は黒字であるとしても、国鉄の運賃の値上げによって、少くとも運賃政策面のバランスが破れるのですから、破れるということになれば、沿線の利用者が何れも負担増をせぬでもないのに、要らざる負担増をしなければならぬというような不合理性がそこに生まれてくる。従ってここに、いかに公益性があっても、国鉄の資金の獲得なるものが、運賃の値上げ、利用者の責任ということだけに持っていくことのできない性質があるということを考えなければならぬのではないかと。従ってそれを将来どういうふうにお考えになるかということが、運輸行政上最も重要な点であるから、私は質問申し上げておるのです。が、どういふふうにお考えになりますか。

○宮澤国務大臣 今の考え方はその通りであると思ひます。ですから、これを実施の面においていろいろ考慮していきたい、かように考えております。

○山口(文)委員 実施の面でお考えになるとしても、そう器用な操作はできないと私は思ひます。従ってこういう点からいきましても、いかに今日の国有鉄道運賃のあり方というものに矛盾のある政策をとっておるかということが明らかだと私は思ひます。

さらに私はお尋ねをいたしますが、昨年国鉄の固定資産税を取らうとして非常に反対にあつたために、国有財産の所在市町村に対して納付金という形で、実質上の固定資産税を取つたのであります。これは当委員会におきましても、一昨々年でしたか、運賃の問題がいろいろと相上り上つたときに、交

通機関に対してあらゆる税金をかけるということとは、少くとも公益上からいっても矛盾する、従つてまず税の軽減による合理的な企業策の策定を行はしめ、しこうして運賃を極力低価格政策のために、民間鉄道におきましても当然営利事業でありますから、国民の義務を回避せしめるものではない、けれども合理的な課税をいたしますために、少くとも運賃の合理的な作定をいたし、しかも運賃コストを下げるために固定資産税等においても、直接その運輸に使用する施設については、これは免除する方向にいくべきであるという決議までされておるわけでありま

す。しかるに政府のとおつてあります政策は、それは全く反対であります。私鉄はおろか、国有鉄道の固定資産税までも取り上げて、そしてその局面を糊塗しようと思つておる、これが私は現在の姿であると思つておるのですが、これについて運輸大臣は将来どういふふうにお考えになりますか、一つその所信を伺いたいと思ひます。

○宮澤国務大臣 この点過去のいきさつもありまして、一応内容を鉄監局長から……。

は地方税の改正で御審議願つておりますが、地方鉄道軌道につきましても、今までの水揚げにかけますところの、いわゆる収入課税というもののからこれを所得課税に切りかえるというような措置を今とつております。それからさうに地方税では、御指摘の固定資産税について、いろいろこの評価の問題なり、あるいは特段の配慮を加えてござい

ますが、将来の問題としては、今残つておりますのは往年の地租でござい

ます。今は固定資産税として一括されておりますが、戦前は土地、特に軌道敷でござい

ております。従いまして国税、地方税を通じて現在の段階では、御指摘の交通事業の本質にかんがみまし

た政策で政府は臨んでおるわけであり

ますが、将来とも問題が残つております点については、なお一そう深く検討を加えたい、かように事務当局は考えておる次第でござい

と思ひます。

○山口(文)委員 自動車局長は帰りま

したので、鉄監局長で答えになれると思ひますが、国鉄にいたしましてはガソリン車あるいは軽油車を使つてそれぞれ輸送を行なつておりますが、今回の軽油税あるいはガソリン税の増徴は、輸送面に相当大きな影響を及ぼすと思ひます。しかもスエズ運河の問題以来、石油は非常に大きな値上りをいたしておる。その上にさらに政府の企図するガソリン税の増徴がありま

通しにおいて今日の処置をとったわけでありまして。私どもは運輸行政の立場から、やはりなるべくこれは上げないでいきたいということにはいろいろ努力をいたしましたけれども、ついに今日の事態になりました。今のところでは結局これは消費者にもしくはその他の上に及ぼさないわけにはいかないと思うのですけれども、業者としては今及ぼす余地がないから非常に困るのだという建前で切々とやっておられますから、これは今後の問題と想うのであります。実は政府は案を出しました、が、なにかの方でまだなかなかむすかしい折衝が今行われておるのは御承知の通りであります。この成り行きも大いに影響すると思うのでありますが、私たちの立場としては非常に残念ではありましたが、すでに政府の方針として決定してこれに出た以上、この線で今一応行かざるを得ないと思っております。

○權田政府委員 国有鉄道の経理の方に響きます今の揮発油税なり軽油引取税の問題であります、一般の自動車運送事業では、多分燃料費が一七％くらいじゃないかと思ひます。御承知の通りこの両税は鉄道の動力車の方にはかかりませんが、これは私鉄でもそうです、私鉄の動力車は営業費が大体六、七％でございます。これは電力がおもで、一部ガソリン・カーが走ったりディーゼル・カーが走っておりますが、これはかかりませんから響きませんが、国鉄の場合も大体ディーゼル・カーでございます、レールの上を走るガソリン・カーは今ございませぬ。ほとんどディーゼル・カーでございます。従いまして国鉄の経理と

しては、例の国鉄自動車、これにはガソリン車もあり、ディーゼル車もあります、大部分がディーゼル車に切り替つておると承知しておりますので、全体の経費としてはさしたることはな。実はこまかい数字で申し上げます、資料はありますが、私の経験では、国鉄自動車は走っておりますのは大体六千万円から一億円程度じゃないかと思ひますが、これは今申し上げましたようにほとんどそのすべてがディーゼルに切り替つております。従いまして今回の三十二年度の全体の予算なり将来の見込みにつきますと、その程度のものでございまして、国鉄経理としては大体まかない得るようになつて、ございまして、全般的に申し上げて、その問題については今大臣がお話しになつた通りに事務当局も考へております。

○山口(次)委員 ここで事務当局が努力をしておられても、政治的にやはり運輸省全体の政策の後退ということが見受けられると思うのです。御承知のように昨年軽油引取税が新設せられたときに、六千円を一気に取るといふことは非常な無理である、少くとも四千円程度に引き下げるべきだといふ附帯決議がついてゐるわけですから、これが本年ふたをあげてみると、附帯決議とは逆にこれを三千円増徴して九千円にする、あるいはガソリン税の値上げがもうくろまれましたときに、当委員会合同審査をいち早く要求いたしました、そして各委員会の合同審査を行なつた結果、これは一万三千円の据え置きといふことになつてゐる。しかもそのときの附帯決議にも、これは交通運輸事業上重要な影響力を持つ

のであるから、従つてもし道路整備に必要なものとすれば、一般会計からその費用を補てんすべきものであつて、みだりにこのガソリン税の増徴を行なはないこと、こういうふうな決議を付して、そして通過させてあると私は思ふのです。ところが政府のとられてゐるのは、議会がそういうふうな決議をする、逆の方逆の方に持つていかれる。何でかういふふうな逆の方逆の方へ陸運行政だけを持つていかなければならぬのか、私はどうもその真意がわかりません。しかも国鉄自動車におきましては、少くとも軽油によるディーゼル・カーがその主たるものであるといふことは承知しております。

そこ、国鉄においてもこれについてどういふ影響を及ぼすかといふことは、これはもうすでに計算済みでなければならぬと思ひますが、一体国鉄の方ではこれをちつとも計算してゐないのですか。どなたがこの衝に當つておられるのですか、一応お答えを願ひたい。○石井説明員 揮発油税の増加あるいは軽油引取税の増加といふことにつきましては、これはまだ正式に御決定になつておらないことでございます。私どもといたしましては、こういうものも若干かみ合せまして経費の一部には見ておるわけでありまして、先ほど監督局長から御説明申し上げましたように、今回の値上りの影響は、国鉄自動車の運管計画としましては、そう大きくないといふふうな考へております。なお国鉄自動車全般につきまして、私どもは鉄道事業と同じように経営改善の努力を年々進めておりまして、来年度も相当強行にこれを実施するつもりでやつて

おります。その分へ税額の上りは吸収して参りたい、かように考へておる次第でございます。

○山口(次)委員 まだ決定はないといひました、少くとも政府が法律案として出される以上は、そして常に国民経済に対する影響を考へておると言われるのでありますから、従つてそれならば、少くともこのガソリン税の増徴あるいは軽油税の増徴及び国鉄運賃の値上げ等々の問題は、直接間接国民の生活上至大の影響を及ぼすものでありますから、従つてそれについて精細に影響力を持つ点を調べられて、それをわれわれの前で納得のいくようにするからと御答弁を願つて、そして国民に納得のいく御説明があつてしかるべきだと思ひます。ところが遺憾ながら今日まで御答弁になつたところを見ましても、それらの点についてはっきりとした御答弁を私はいたゞいていない。しかも国鉄の資金の問題につきましても、ただいたゞきに運賃収入のみで依存をして、政府としてこの国鉄財に維持のために、あるいは国鉄施設の拡大発展に伴う、それに即応する拡充のための投下資金については、何ら具体的な対策をお持ち合せがないのではなから、あるいはまたこの国鉄の五カ年計画に合せ、そして政府の責任において支出せらるべき資金の獲得等については、何らの具体的な対策もをお持ちでない。従つて国鉄にのみこれを転嫁していかうといふような政策に見えるわけでありまして、はなはだ遺憾に思ふわけでありまして、かういふような政策では、陸上交通といふものは年々後退の一途をたどるのみでありますし、その後退は直ちに大衆生活に對し

て大きな犠牲をしいるものと私は思ふ。少くとも今日まで計画造船を行せられたように、海に對してもそれだけの大きな国家的援助を与えられておるのでありますから、陸におきましても並行して、どちらにも偏重することなく公平な政策がとられて、初めて私は運輸政策の一貫性があり、計画性があるものとして受け取ることができると思ふのであります。あまりにもそういう点についての後退性があることを遺憾に思ひますので、一つこの点については十分に御考慮を払つていただくようお願いをしたいと思います。

それからもう一点、重要な点で国鉄から事務的に伺ひますが、この国鉄運賃の値上げを通じて、施設の賃貸借関係について、その合理化のための要望も強く出されて、これについてはたとえ高架下の賃貸料金の問題、あるいは国鉄用地の賃貸料金の問題、あるいはこの管理の問題については、十分に御考慮を払われるといふことと、すでに国鉄におきましても管財部などを設けて、そして適切にこの財産管理を行なつて参りたいといふ所存のようでありまして、これは私は大へんけっこうだと思ひますが、これは管財部というふうなものではなく、地方におきましてもあるいは中央におきましても、この国鉄財産管理のために、はもとと強力な組織を置いて、十分なる監督のもとに、私はこの運営に當られるように希望したいのであります。また国鉄用地の賃貸借の適正化といふことも、あるいはまた又貸し等の不法行為の防止といふことも当然であります、これは国の財産であります

から、国鉄当局がそれを適正に管理される責任があります。適正な料金を支払うことはけつこうであります、当然であります。

私はそこでお伺いをしたいのは、一般商社と公共性を有しないと思はれるものに貸している場合、あるいはまた交通機関に付随するものとして、必要なるものとしての機関に貸している場合、それからまたもう一つは純然たる交通機関、たとえばはつきり申して私鉄の併用使用の場合、あるいはまた私鉄の鉄道敷地に貸与しているような場合、こういう場合には、これまたきわめて高い公共性を持つものであり、これに対して一般の事業と同じような角度、感覚において賃料を強要せられるということになれば、これはまた弱小私鉄あるいは十三大私鉄におきましても、その経営面に対して非常な影響を及ぼすものである。これはひいては運賃算定の場合に非常に重要な要素を含むものでありますから、これについて、は格段の考慮を払われてしかるべきではないか、これについて国鉄当局はどういう方針でいこうとなさいますか、一つその方針を承わっておきたいと思ひます。

○石井説明員 用地の貸付、賃賃借につきましてもいろいろ御指摘を受けておりまして、私どもも今後機構を整備し、またこの点について十分適正な運賃をいたすように留意いたしたい、ただいまお話のあります通りでございます。

す。なおその際に純然たる私営業と申しますか、公共性を持つ、ことに交通機関としての共同性を持ったものについては、同じような考え方はおかしいじゃないかというお話でございます。

が、私どももその点十分心得ております。この点につきましても、それ相当の使命に応じまして、他のものと異なる取扱ひをして円滑にいくように推進して参りたい、かように考えておるわけでありませう。

○山口(文)委員 私はこの点につきましても、今御答弁がありましたからこれ以上追及をしようとは思いませんけれども、やもすれば公共性があろうがなかろうがとにかく画一的に、こう言われるのだからいたし方ありませんからこういうふうにいいたしますというやうな考え方では、これは、これは影響するところが甚大であります。従つて今申されたやうに国鉄が欠くべきある施設として貸与してあるもの、あるいはまた私鉄等、国鉄に、これも付随併用してどうしても公共の用に欠くべからざるものについては、これはそれぞれ等級なり何なりを伴定して、そしてしかるべき合理的な処置をとられるやうに特に強く希望して、私の質問を終りたいと思ひます。

○淵上委員 午後零時二十六分休憩

午後一時四十一分開議

○淵上委員 休憩前に引き続き委員会を開きます。国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を許します。吉田賢一君。

○吉田(賢)委員 運輸大臣にお尋ねします。今回の国鉄の割引三分の値上げをめぐりまして、これが国民生活に与える影響がどんなになるであろう、非常に深刻、甚大であるという危惧をもつて、国民一般は注視いたしてお

ます。従つてこの国鉄運賃値上げによつて起るであろうところの影響は、国会としてはあらゆる角度から十分に検討をしておかねばならぬ、こう思うのであります。

つきまして、あなたに明らかにしておいていただきたい点は、一般の民営その他公共企業体などが行なつておりますあらゆる輸送機関、運輸機関の運送料は、いろいろな理由も考慮して、必然に値上げの結果を招来するであろうと考えられるのであります。もしそうであるとするならば、これは広範な範囲に、国民の生活並びに国民経済に重大な影響を与えるであろうというところは、これは必然であるやうに考えられます。それにつきましても、いづれ当委員会は種々論議を尽くしたと思ひますけれども、私はなお明らかなにしておいていただきたい点は、私鉄、バス等の、あるいはトラックその他ハイヤー、タクシーなどを含めまして、その種の運賃につきましても、基本的に運輸大臣はどういう態度をもつて臨まれるのでありますか、この点を明らかにしておいていただきたい。

○宮澤國務大臣 お答えいたします。問題は私鉄とバスになるわけでありまして、ハイヤー、タクシー及びトラックなどは、今の認可制よりも事実上運賃でやつておられるのが多くて問題はありませぬけれども、私鉄とバスが問題になると思ひます。私鉄とバスが、この際軒並み国鉄運賃の値上げにならつて上乗せするということは、これはなかなか重大な問題でありますし、従来の経過から申しますと、バスはその個々の事情に応じて必要やむを得ないものは一つ一つ場合を見て値上げを許

し、いろいろやつております。私鉄につきましても、大体の方針としては国鉄運賃の値上げにつれて一斉の値上げは行わぬ、これはただいまお話の通り諸物価並びに生活の上に及ぼす影響も重大であります。なおこの際心理的な影響も非常に大きいと思ひますので、そういう方針をとつて、全くやむを得ないものについては個々の場合を検討していくつもりであります。一斉にこれは上げない、こういう考え方であります。

○吉田(賢)委員 それならば、具体的にまずバスの方から入つてみますが、最近まで、ここ一年間を一応限定いたしまして、値上げを希望し、値上げを内容としたしまして運賃の改訂の申し出、あるいは原価計算の再検討の申し出をしておられるはずであります。一応これは私の方では資料もいたしてありますけれども、資料を直ちに速記録に添付することもどうかと思ひますので、一つ事務局から、バス会社名及びその申請の年月日及びこれを改訂いたしましたものはいつ、何会社で、幾らの率になつておるか、この点を明らかにしておいてもらいたい。同時にこれは時間を節約する意味におきまして、同種の事実関係を一つ監督局長の方で同じく御朗読をしていただきたいと思ひます。

○山内政府委員 お答えいたします。バスにつきましても、ただいま大臣から御説明がありましたように、非常に前からケース・バイ・ケースでやっております。現在認可がございましたものが、秋田県の秋田中央交通、秋田市、羽後交通、秋北バス、愛媛県では新居浜市、宇和島自動車、伊予鉄道、広島

県では瀬戸内運輸、向島町、この九社が運賃の改訂がされております。現在申請いたしました運賃の内示をいたしておりますのが、若松市、祐徳自動車、熊本電気鉄道、西日本鉄道、堀川自動車、この五社でございます。

そのほか、賃率を内示しておりますがまだ未申請のもの、賃率を決定するような認可の申請をまだしてありませんものが八十九社ございます。一つ一つ読みますと、佐賀県で昭和自動車、佐賀市、熊本県で九州産業交通、熊本電気鉄道、熊延鉄道、熊本市、荒尾市、山口県で岩国市、山口市、宇部山陽急行バス、防長自動車、防石鉄道、舟木鉄道、山陽電気軌道、長門鉄道、秋枝鉄道、秋枝正樹と申しまして個人でやつております。それから長崎県では西肥自動車、長崎自動車、島原鉄道、長崎電気軌道、長崎県、佐世保市、唐崎交通、北対馬自動車、五島自動車、広島県では広島電鉄、広島バス、広島郊外バス、芸陽自動車、ニコニコ自動車、備北交通、それから藤原国太郎という個人であります。福神自動車、鶴田道、尾道鉄道、呉市尾道市、三原市、それから広島でもう一つ因の島運輸であります。それから宮崎県では宮崎交通、滋賀県で湖南交通、近江バス、滋賀交通、島根県で一畑電気鉄道、石見交通、松江市、出雲市、個人で鏡谷末次郎、大分県で大分交通、大分バス、亀井バス、日田バス、岡山県で中国鉄道、岡備バス、下津井電鉄、宇野自動車、井笠鉄道、備北乗合、藤田興業、倉敷市、山形県で山形交通、庄内交通、青森県では十和田観光電鉄、弘南バス、下北バス、南部鉄道、三八五交通、青森市、八戸市、岩手県

で東部バス、岩手県北自動車、岩手中央バス、花巻電鉄、花巻バス、岩手県南自動車、宮城県で仙北鉄道、栗原電鉄、陸前聯合自動車、古川交通、塩釜交通、仙台鉄道、仙台市、秋保電氣鉄道、仙南交通自動車、福島県で福島電氣鉄道、福島県南交通、常磐交通自動車、会津乗合自動車、以上八十九社でございます。このほかまだ原価計算を出しまして審議中のものもございます。これが大体百十七業者あるわけでございます。

○吉田(警)委員 概して申せば、それはもし改訂が希望するように実現すると思ふれば、常識的に申して率にしてどれくらい増収を見通しておるのでしょうか。

○山内政府委員 大体基準運賃からいいますと、現行運賃が三円でございまして、この三円のもので大体三円四十五銭になるというのが通常のケースであらうと思ひます。そうしますと、名目的には一割五分ということになります。当委員会でも先般説明しましたように、今回の申請につきましては、物価庁時代にやっておりました運賃の基準と違ひまして、ケース・バイ・ケースに非常に緻密に調べてやります関係と、もう一つには運賃制度を合理化しようというのをやっております。たとへば小児運賃を半額にいたしますとか、あるいは切り上げ、切り捨てを合理化いたしますために、大体今までの実績を見ますと、一割ちょっと出た一割一、二分というのが今までの実績というふうになっております。

○吉田(警)委員 その次、監督局長に私鉄をお願いします。

○樺田政府委員 全国で私鉄が百七十

五社ございまして、これらの運賃は事業経営者から運賃改訂の申請があった場合、そのつどそれぞれの会社の経理内容について詳細な原価計算を行い、これを運輸審議会に諮問いたしまして、その答申を尊重して、それぞれの会社に対する運賃の認可をしております。最近一カ年間に認可いたしましたものと及び現在申請いたしておりますものは次の通りでございます。

まず最近一カ年間に認可いたしました会社、大和鉄道、これは運賃が対キロ制でございまして、増収率が一割四分、三十二年一月八日に認可しております。次に富士山麓電氣鉄道、これは対キロ制の運賃で、増収率が二割七分、認可年月日三十二年一月八日。

東京都電、これは均一制でございまして、増収率二割七分、認可年月日三十二年一月二十一日。東京都の無軌条電車、これは均一制でございまして、二割六分の増収率、一月二十一日。帝都高速交通営団、これは均一でありまして、増収率三割三分、一月二十一日認可。奈良電氣鉄道、これは区間制でございまして、増収率が一割一分、三月十五日認可。静岡鉄道、これは駿遠線と秋葉線とございまして、キロ制運賃でございまして、増収率二割四分、認可年月日三十二年五月十一日。

次に北陸鉄道、これはキロ制でございまして、増収率二割一分、五月二十四日認可。富山地方鉄道、これはキロ制と区間制と均一制と、それぞれ線違ひありますが、全体の増収率一割七分、認可年月日五月二十四日。それから信貴生駒電鉄、これはキロ制と均一制でございますが、増収率一割一分、五月二十四日認可。それから松本電氣鉄道、

これは鉄道線と軌道線で、鉄道線はキロ制、軌道線は区間制で、合計増収率一割九分、六月十四日認可。江若鉄道、これはキロ制でございまして、一割四分、八月四日の認可。近江鉄道、これはキロ制でございまして、増収率二割一分、認可九月七日。豊橋鉄道、これはキロ制でございまして、増収率二割六分、十月十八日認可。南海電氣鉄道、これは区間制とキロ制と均一制、各線によつて違ひますが、全体の増収率二割二分、認可年月日、三十二年十月二十五日。花若電鉄、キロ制でございまして、増収率一割三分、十二月十二日認可。弘南鉄道、キロ制でございまして、増収率八分、十二月十二日認可。上信電氣鉄道、キロ制でございまして、増収率二割二分、十二月十二日認可。栃尾鉄道、キロ制でございまして、一割六分、十二月二十日認可。北恵那鉄道、キロ制でございまして、増収率一割五分、三十二年一月二十三日認可。尾小屋鉄道、キロ制でございまして、増収率一割七分、同じく一月二十三日認可。伊予鉄道、これはキロ制と均一制でございまして、増収率一割七分、認可年月日三十二年二月二十日、以上が認可したものでござい

ます。

現在申請をしておりますのは、山梨交通、これが全線、申請の値上げ率は二割二分、これは区間制でございまして。野上電氣鉄道、全線、これはキロ制、申請値上げ率は二割三分。島原鉄道、全線、これはキロ制でございまして、申請の値上げ率は二割八分。南薩鉄道、これはキロ制でございまして、申請二割六分。新網交通、これはキロ制でございまして、一割八分の申請。

神戸電氣鉄道、区間制でございまして、一割六分の申請。和歌山鉄道、キロ制を区間制に改めるといふ申請でございまして、増収率の申請は一割九分。山陽電氣鉄道、区間制でございまして、一割二分。長岡鉄道、対キロ制、二割一分。羽後交通、対キロ制一割八分。南部鉄道、対キロ制、一割八分。広島電鉄の宮島線だけが申請がございまして、これは対キロ制で、一割三分。秋田市電、これは区間制でございまして、申請値上げ率一割九分。豊橋鉄道の田口線だけ申請がございまして、対キロ制、一割七分。流山電氣鉄道全線対キロ制でございまして、申請の値上げ率一割七分、今日現在の申請を受理しておりますのは以上でございます。

○吉田(警)委員 山内局長に伺ひますが、このバス運賃の改訂につきましては、原価計算表はかなり詳細な事項をフォームとして規定いたしておるようでありまして。このうち人件費あるいは燃料費あるいはタイヤ、その他他経費など、直接、間接の経費が相当出るようでありまして、何が重点的に、最もウェイトの大きい原価計算の要素に数えられるのでありましようか。

○山内政府委員 バスの運賃が昭和二十六年に改訂されて以来現在まで、据え置かれております関係上、この間物価の変動が相当ございまして、とりわけ業界が現行運賃では経営ができないという大きなものは、その間毎年人件費が相当膨張いたしておりました。昭和二十六年当時におきましては、車キロ当りの人件費が十三円四十六銭五厘という数字でございまして。三

十一年度におきましては人件費が十七円三十七銭六厘、これが相当大きく響いております。それから車両償却費でございまして、当時はまだ代用燃料を相当使つておりました、車両償却が割合少かつたようでありまして、そのころは四円九十八銭が現在では十六円三十五銭八厘となつておりました、この辺が非常に大きく経営に響いておるわけでございます。

○吉田(警)委員 大臣に伺ひますが、今御承知の通りに揮発油税あるいは道路税などの政府の値上げに関する法律案の審議をやっておりますが、この税法の改正が実現いたしますと、いきおい燃料への負担が大きくなることは、大小にかかわらず、その数字のいかにかわらず、必至の状況であるのであります。こういうことにもかんがみまして、私どもは幾多の値上げが値上げを生んでいく要因が増加するとも考えられるのです。そこで目下のところ、これは国会でかりに予算が通るといたしましても、税制改正の法律案がまだ審議中でありまして、これらにかんがみると、新しい要因がふえていくということも考慮しておらねばならぬと思ひますが、その辺については根本的にどういふふうに扱っていくというふうにお考えになつておるのでありましようか。一つ明らかにしておいてもらいたいと思ひます。

○宮澤國務大臣 このガソリン、軽油の値上げにつきましては、主として今お話の線ではバスの問題になつておりますが、タクシーその他におきましても、今日の値上げ——私どもは値上げはなるべく少くしていきたい、こう考えておりましたけれども、道路十カ年計画

の線に沿ってやむを得ずあいうことになりまして、道路の建設の方面からいえば、結局道路の舗装ができればガソリンの使用量は少くなるし、車のいたみも少くなるから、安くなる、こういうのですけれども、当面はなかなかそういうわけにはいかない。ですから業者が今反対しておる大きな理由は、これをどうしても賃率の値上げに持っていくことはできない。今の現状ではどうしても業者の負担になるから、いけないのだというわけですが、それも程度の問題で、なかなかやり得ないと思えます。幾らかそのしわ寄せがくることはやむを得ないだろうと思えますけれども、この値上げだから一般的にくるということについては相当研究をして、今までの値上げの認可は個々の場合の理由によつていたしまして、今度の鉄道運賃値上げという線においては扱つておりませんけれども、これからそういう問題も出てくると思えますので、これに対してはあくまでも物価と生活に影響を及ぼさない、少くともそれを軽減していくという線において、ケース・バイ・ケースで考慮していきたい、かように考えます。

○吉田(警)委員 このバス事業原価計算の総括表のフォームによりまして、人件費の次に上っているのは燃料、油脂費であります。この中にはガソリンが書いてある。軽油も書いてある。ところが揮発油税及び地方道路税法によれば、現行法の揮発油税一万一千円が一万五千八百円になり、あるいは道路税につきましては現行二千円が改訂の三千七百円になるということが考えられるのであります。そういう要素が新たに加わつて参ります。すでに認可したものがあつて、現に認可の申請中のものがある。原価を綿密に検討中である。まだ法律が実現しておりませんが、原価計算の内容の検討につきましても、まだ数字は増加されておらぬと思ひます。しかしながら何十日か後には、この数字が増加していくべき運命になると思ひます。そういたしましたら、もう一ぺんまたあなたの方では原価計算の再検討をしないかと思ひますが、その点はどうなつてますか。

○山内政府委員 ただいま御指摘の通り現在の原価計算におきましては、ガソリン税の値上げ分は入れておりません。将来その点が問題になることは御指摘の通りでございますが、その場合にガソリン税の値上げ部分を、たとえは現在すでに申請をいたしまして認可を受けた会社が、経営の合理化によつて吸収できるかどうかという問題が起るわけでございます。そういたしますと、その場合にガソリン税の値上げの率が問題になると思ひわけでありまして、私の方といたしましては、もちろん原価計算はあらゆる要素を入れなければならぬので、きまつた場合には原価計算の中に繰り入れて計算すべきものであると考えておりますが、現在ではこれはまだ未定でございますので、入れるということもほんとうではございません。その結果、もうすでに認可をいたしました会社といたしましては、一応それでやつてもらう以外に方法はなからうかというふうに考えております。

○吉田(警)委員 やがて来たのであろうところの税率の引上げの結果、原価計算の要素は数字の異同を生ずる。これは当然のことでありまして、これも再検討なさるという大体的方針らしいのであります。そこで問題を転じて、たとえば石炭に与える影響のことを考察してみたいと思ひのであります。石炭協会において計算したところによりますと、一割三分の国鉄の値上げということになると、平均運賃原価の四百二十八円が四百九十七円になる。結局これは一応現行の百十五キロを基準にした計算でありまして、一六・一二％というふうな値上りになるわけでありまして、これは詳細な右とか石炭の種類などをあけるといひのすけれども、少し煩瑣でありまして省略いたします。ともかく石炭協会自身が一六・一二％の値上りは必然であるという計算を立てておるのであります。どういふふうな調整が行われるにいたしましたか、相当な値上りは必ず至ります。重要燃料がこのような値上りになつて参りますと、これがまた燃料によつて生産せられる第一次、第二次、第三次の各産業面への原価の計算に影響を与えてくる。それがまた私鉄、私バスその他の運輸機関の運賃に影響を与えてくる。直接来ないまでも、たとえば機械あるいは部品、あるいは労賃、その他いろいろなものへの影響は、間接に次第々々に波及していくことは、これは一応経済的に考へていくことも見やすい道理であります。このような石炭に関する運賃の値上げの影響が、最も重大な打撃をあらゆる物価の上に与へまして、物価の原価が値上りになつてくるというふうな考えられるのであります。運輸大臣はその点はどういふふうにつかんでおいでになるのでありましようか。

○宮澤国務大臣 お説の通り石炭、それから鉄材、セメント、木材等の基礎的な原材料というものは、運賃の値上りが今日の情勢から原価には大体そのまゝかかってくるだろうと思ひのであります。それが末端製品までそのまゝ影響を及ぼしていくということは、これは一般の今日の経済の実情によつてきまるものであらう。今日日本経済の全体が価格の上騰という方面に歩調をそろえて歩いていくときならば、それがその線に乗つてみんな影響すると思ひのであります。今の実態はそういう基礎材料については影響はすけれども、これが製造加工の過程において吸収せられる、また物資によりましては輸送の面が円滑にいくから、資金その他の面で調整されるというような事柄で、一般情勢が価格全体のインフレとまではいかならないで、上昇傾向にあるときには影響すると思ひますが、今日日本の実情は卸業において上昇の傾向もありまして、末端製品においては相当に品物が豊かで必ずしもそうではない。そうすると、この経営の面で吸収されていく面も多いのではないかと。ことに生活必需品におきましては直接その影響がなく、むしろ運賃値上げによつて運賃値上げによつて荷物がうまく運ばれていけば、これはかえつて値上げの要因にもなるという場合もあり得るわけでありまして、従つて今日この程度の運賃値上げは、将来に輸送の増強ということを含んで、日本経済全体に寄与する点から見て、これは今日においてははなはだしい影響はない、こういう見通しを持ってやつておるわけでありまして、

○吉田(警)委員 それはあなたの方が五カ年計画を実施されて、そしてあなたの方が希望しておられるような輸送力の増強が実現した際には、いふ仮定の議論になるわけでありまして、私も少しはしては、さしあつた四月から実施しようという一割三分の値上げというものの各般の経済面への影響を一応検討いたしました。それが直接間接に経済並びに国民生活の上にどういふ反応をするのであるか、どういふ影響を与えるのであるか、ということをも検討していくべきだと思ひのであります。輸送力の増強がある程度実現いたしました後に、それがどういふふうな吸収されていくかという議論は少し先のことでありまして、これは別の要素が加わつてきませんと、その議論は成り立たない、こう思ひのであります。でありますので、その点はやはりありのままに一つとらえて御検討にならねばなるまいと思ひのであります。たとえば今石炭のほかに木材のお話も出ましたが、あるいは公職会の公述人の述べておるところなんかによりまして、例の石灰石鉄業協会の代表者の芳賀という方の述べておるところによりまして、これは主要貨物のうちの最高の運賃の負担率で四五％というふうな言つておられますが、こういうことになりまして、原料といたしましてセメントとか鉄鋼とかあるいはカーバイドとかソーダ、そういうような生産過程に同時に、これは原価計算の上に大きな比重あるいは数字の増大が必然に計算されていかならぬことになつてくるわけでありまして、そういたしますと、それが次々の製造過程におきましてだんだんと原価がかさんでいくとい

うことになるのみならず、これに要します資金関係の面におきましても、同時に現在以上の資金を準備しなければならぬ、これは当然のことでありまして、ことに巷間の経済の過程におきましては、今の商売人が資金準備を多額にしなければならぬということ、これは簡単に考え得られるのであります。そういう面からいって新しい圧力も加わっていくということになって、これがやはり生活必需品へだんだんとしわ寄せがくるのではないだろうか、あるいは中小企業等の業務上に必要な物資の価格へだんだんとこのしわ寄せがくるのではないだろうか、こういうこともたやすくわれわれは考え得られるのであります。その辺につきましても、たはあまり前提提議をお示しにならずに、かなり率直なお話が今出ておりますが、池田大蔵大臣などの説もだんだん最近弱くなつてきておりますので、あまり率直論ばかりしておられたら、半年後にはとんだ失態のしりぬぐいを国民はしなくちゃならぬことになることも、この際御銘記願つておかなければいかぬと思つてあります。最近やはりこの国鉄運賃の値上げが、他の運賃の値上げに連鎖反応して、それが物価高へ影響して生活を圧迫するといふことの危惧が、だんだん現実の事実になるのではないかといふことを次第々々に業界人も言つておりますし、また国民もそういう感じをひしひし受けておられるのであります。その辺は私も最も慎重に臨んでおらなければならぬ、こう思ふのであります。そこでバスの方についてはお伺いしますが、たとえば一般的に今の原料、資材などの運賃がかなり増額するといふ

ことから、輸送量がかなり増大いたすとしても、やはり手近な生活必需品に値上りがあるということになりましたならば、これは値上りがあるとかないとかについて、もし否定的な御議論があるなら、その点について論争してきめていかねばならぬのでありますけれども、勢い生活費を補うために幾らか、たとえば給与の値上げもしなくちゃならぬという問題も起つてくるようし、従つて人件費がかさんでくるということは、また原価計算へ影響してくるわけでありまして、そういうふうになつて参りますと、もう一ぺんこれを計算し直さなくちゃならないといふことも考えられます。個々について一々検討なさるといふ基本方針はわかつたとしても、たとえば米の運賃とかりにいたしてみます。米の運賃だけでも、国鉄に払つておられます米の運賃は、日本通運を通じて払つておられますのが三十二億四千万に昨年度はなつておるといふこと。それから運輸省の例の運賃の基準の表があるのによつて、マル通は取つておる運賃がございまして、こういうものも必然的に幾らか値上げをしなくちゃならぬと思ひます。当然値上げになつてくると思ひます。そういった米に米だけじゃありません。その他肥料にいたしましても、麦にいたしましても、その他の農産物にいたしましても当然であります。そうなつて参りますと、それが八百屋さんの店頭値段としてかさんで参ります。米屋さんの方にも、これは米価関係になりますから、また例の要因で議論しなければならぬが、一般に食糧の値上りといふことを考えますと台所に響いて参ります。運賃値上

げから直接くる生活費への影響は小さいといひましたけれども、そういう物の値上りからくる影響は、あれこれ計算いたしますとかなり大きくなります。順序をあげたらいひのですけれども、一応食糧に限定しておきますが、食糧だけから受ける台所の響き、これは心理的にも大きいのです。たとえば青森から来るリンゴの一箱が一割三分値上りになるかどうか、これは別といたしまして、リンゴ一個が十円が十五円になるといふことになつて参りましたならば、台所、食卓へ直接響くのであります。そうなつて参りますと、食糧の面だけから考えましても、幾らか給与を上げなければ、おかみさんはやつていけないことになつてくる。そうするとまた人件費が当然上つてくるわけですよ。たとい三割にしても五割にしても上つて参ります。そういういたしますとここにあげてあります原価計算の総括表の各項目にはいろいろなものが、たとえば人件費、燃料、その他車両の修繕、あるいはチェーンブ、タイヤ、諸税、あるいは金利、その他事故の賠償、福利厚生経費、その他等々、配当にまで影響するかも知れません。そうなつて参りますと私も心配すること、次々と連鎖反応で、経済条件が一変するのですから、もう一度再検討しなければならぬ。だから今あなたの方でおきめになる、そして一定の率で認可するといひましたならば、もう一度再検討する時期が近く来るのではないかと思ふのであります。来るか来ないかといふことについては若干議論になりますけれども、内容の数字が増大することは今、食糧だけで御指摘

申し上げましたように、これは常識上当然考えられるのであります。さつきガソリンの問題を取り上げましたことにも、当然食糧から来る人件費といふことも今日考慮しなければならぬのではないかと思ひますので、その点についてはつきり御答願つておきたいのであります。

○山内政府委員 物価変動につきましている問題があると思ひますが、ただいまお話のように、米価の計算要素が変つたならばもう一ぺんやらなければならぬことは、概括的にはお説の通りでございます。ただわれわれといひましたのは、先ほど昭和二十六年当時の人件費について御質問がございまして、その点に關して申し上げましたので、その点に關して申し上げますと、當時は一万三千六百九十九円で計算いたしました。それが今回もくろみしたのは一万六千二百六十五円、その間五割五分の値上げがあつたといふことでございまして、二十六年から現在まで五割五分の値上げがありまして、それならば当然その間に値上げをなさねばならなかつたといふことにもなるわけでございますが、運賃についてはまた別に収入の面がございまして、自動車費用といふものは大体において乗車効率の問題が非常に大きく響きまして、お客さんが多ければある程度物価の値上りも吸収できますので、従来その点におきまして運賃をさうたびたび上げないでも済んでおつたといふことは、収入面の増が人口の増に比例いたしますことと、また国民生活が向上するにつれて一人当りの乗車回数が増えるので、収入がふえて参りますので、私といひましては、ここですぐ決断を下してはおしかりを

受けるかもしれないませんが、今度運賃の値上げをいたしますと、三ヶ月とか半年とか、そう近い将来に運賃を値上げしなくても済むのではなからうか、またさう大きな物価の変動も予想されないのではなからうかと考えまして、できるだけ今やつておきます運賃を長く持たせるように、業界にも事業の合理化その他行政指導の面についても努めて参りたいと思ひております。

○吉田（逓）委員 私鉄の場合にはすでに認可したものが、南海の二割二分が筆頭であります。さらに最近におきまして申請中のものにつきましても、最低一割二分から三割三分になつていようであります。国民は一割二分ないし三割三分というような高率の運賃値上げをせられて、生活は赤字になつていく。そういう場合にあなたの方においても私鉄におきましても、私鉄事業の経営の原価計算等もなかつただろうと思ふのであります。その際一体何を基準に値上げをせられるのであらうか。という意味は、たとえばある程度の利益を確保してやらなければならぬといふことをお考えになつておられるか、営利会社であるからもうけることを確保してやらねばならぬとお考えになつておられるのであらうか、そうではなかつて生活も守らねばならぬので、そこは適当な調整をしていかなければならぬといふようなこともお考えになつておられるのであらうか。要するに値上げの内容とする運賃改訂を認可するその最も重要な基準は何に置いておられるのであらうか、この点を明らかにしておいてもらいたいと思ふのですが、監督局長、どうですか。

○樺田政府委員 先ほど御説明いたし

ましたごとく、全国の百七十五社の私鉄に対して、最近一カ年で認可したものは二十二社、ただいま申請中で審理中のものが十五社でございます。これらの運賃改訂に対する認可の基準と申しますか、考え方の御質問かと思えますので、第一に考えまして、この支出は原価でございます。すなわち人件費、動力費、物品費、経費、利子、償却、こういうものを十分査定いたしまして、かかるべき適正な点で原価を償うということ、これは運賃の關係上当然でございます。これは各項目を十分検討いたします。この原価の中にどういふものを見るかというところが、非常にいろいろの点があるわけでございますが、今の御質問のうちに配当金、こういうものをどの程度見るのかという御趣旨もあると思ひますので、その点に触れますと、大体個々の原価を査定いたしまして、一割以内の配当金はやむを得ない。当然資本に対する公正な報酬と認めるものについて、これを織り込みますが、その個々の社の実情によりましては、なおこの分は企業努力に待つことにして、これを相当認めない場合もございます。さらにこういった原価に對しまして、この原価は鉄道事業の部門に限って行いますので、乗客等にかかりに赤字があります場合は、こういう運賃によってカバーすることは從來も認めておりません。今後とも認めない方針でございます。なおこれとからみまして、運輸政策上、他の企業、あるいはバスでありますとか、他の交通機関等との調整という点も、最後にはいろいろな線

区にわたって考えますが、まず根本的には、その査定いたされた原価と、いふものについて査定をいたして、いふ、こういう考え方でございまして、
○吉田(賢)委員 たえば交通事業会社の成績等に見ましても、これは必ずしも企業努力が一樣にあるというわけではなし、また必ずしも利用者に対するサービスが一樣であるというわけではございません。ことに最近におきましては、利用者並びに一般の国民に対するこの独占企業のサービス問題は、至るところでいろいろな問題を起しております。たとえば交通事故等につきましても、被害者に対する慰謝なんかの場合にも、経済能力のないものをいふん残酷に扱ひまして、国会におきましても問題になったような事例すら実はあるものであります。こういうようなことも考えますときに、私も一般的に申しまして、やはりサービスは単に顧客だけではない、利害關係が直接間接あるところの国民に對しまして、この独占企業の持つ一單に公共性というだけではあります。この種の企業の持つておられます立場から、これは一そう改善をし、充実してもらわなければならぬという声の強いことも実は申し上げたいのであります。そういう点は、これは原価計算の検討をする上におきましては、直接あなたの方であるいは審議の対象にしないかわかりませんが、改善の方途とかいふ観点からいたしたら、相当重視すべき点であると考えられるのであります。つまりサービスの改善ということ、国鉄だけでは、ないと思ふのです。私鉄、私バス一齊に、これは強く要求することが今日利用者

の強い声だと思ふのであります。このういふ点について運輸大臣はどういうふうにお考えになっておられますか。
○宮澤國務大臣 大体もうお話の筋の通りと私は考へておりますけれども、ただそれが今回のこの鉄道運賃の値上げ、それに伴う幾らかのガソリンその他の影響があらましても、全体としては、今日の経済状態のもとにおいて、あなたのおっしゃるような家庭生活費までそう急激に及ぶことはないというように考えまして、これは今の経済と生活が相当にのんでくれる、こういうような考え方であります。
○吉田(賢)委員 私は、経済と生活への影響の問題でなしに、サービスの改善の問題でありますので、その点は別の機会にまた論議することにいたしまししょう。ただ希望として申し上げておかなければならぬことは、やはり独占企業に対する収入増、運賃値上げ、利用者負担増という問題は、利用者、一たんきりきりしたら税金と同じことなんです。その点を十分お考えになつておかなければいけませんので、従つて、サービスという問題は、公共性を持つておるもの、本質的な義務なのでありますから、公共性のあるものはサービスのことはいいかげんに考へるというふうなことも、もしくはそのウェイトを小さくお考えになるという運輸当局であるとするれば、これは根本的に考え方が間違つておるものであります。そういうことを私は申し上げておるのであります。経済と生活に直接響くか響かないかという論点は、これは別なことです。でありますけれども、時間もないからそれは触れません。触れませんが、あなたにどうしてもはつき

りしておいてもらわなければならぬことは、運賃が値上げになることによつて、これは十分に分析せられたものかと思ひますけれども、私は過去の当委員会における審議の経過を全部が知つておられますので、もし重複しましたらことに失礼と思ひますが、今の一割三分の値上げにつきまして、結局は一割三分だけ増収をせなければならぬ。そうすると、貨物運賃についてでこぼこを適当に調整するというような、いろいろな手が打たれることも今後あると思ひますが、終局において一割三分を増収するという目的を持つておられるのでありますから、これは弱方にてどこかでしわ寄せがいくことになると思ふのであります。そこで一、二例をあげて伺つてみたいと思ひますが、たとえば書物などです。教科書なんかは、これは小学児童から国民の共同の負担になりますので、教科書なんかの運賃の値上げというものは、これはやはり無料で配付しなければならぬような面すらある問題でありますので、こういう点についても、その影響の大小にかかわらず、また心理的にも重大であると考えられるのであります。教科書に触れるならば、やはり書籍全体となり、そういう文化財全体となり、あるいは新聞等にもなつていくのであります。こういう点は特に考慮せらるべきものだと思ふのだが、考え方といたしまして、あなたの方ではどういふふうにお考えになつておるか、伺つておきたい。
○樺田政府委員 特に教科書あるいは新聞、雑誌等、そういう公共的な出版物その他の關係につきましては、輸送上の手配はもちろ、今度の運賃改定

にありまして、十分その趣旨を織り込んでございまして。
○淵上委員長 暫時休憩いたします。
午後二時三十九分休憩
午後三時十六分開議
○淵上委員長 休憩前に引き続き會議を開きます。
国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を議題となし質疑を許します。吉田賢一君。
○吉田(賢)委員 国鉄に伺ひますが、あなたの方は米の輸送についてマル通へ払つておられますのは、三十年度決算で三十億円ばかりあるようでありますが、これは値上げする予定でありますか、どのくらいの割合で見る見込みでありますか。
○石井説明員 大体現在米の運賃として承知しておりますものは、現行運賃で二十億二千万円ばかりあります。なおこれにつきましてはやはり今回全体として一割三分の値上げをいたしたいと思つております。
○吉田(賢)委員 食糧庁から取つておる運賃の総計はどのくらいになりますか。
○石井説明員 ただいまのは食糧庁からいたしている数字でございます。
○吉田(賢)委員 それは米以外のものを全部含んでおりますか。
○石井説明員 ただいまのは米だけでございまして。
○吉田(賢)委員 米以外のものは食糧庁は運送していないのですか。
○石井説明員 米以外に麦をやつております。
○吉田(賢)委員 それでは私の方で申し上げますが、これは三十年度の決算

書によりますと、日通の運賃のうち三割七分は国鉄に払ってある、三十億三千二百万円、こういうことになっております。これは米以外もあるのです。今の計算は非常に開きがあるのですが、間違っておりませんか。

○石井説明員 麦は大体十三億ばかりでございますが、これは全部食糧庁からいただいております。かばはつきり記憶いたしません、大体米と麦と合せればいいんじゃないかと思ひます。

○吉田(賢)委員 そうしますと国鉄運賃の米麦の運賃が、一割三分になるかどうかは別として、相当値上りになることは、これは大体事務当局の言明で明らかであります。これがやばり将来の米価計算の上に相当重要な重圧を加えてくる数字であろう、こう思ふのであります。こういうことは大臣としてお考えになっておりませんか。特に米価問題については今国会を通じまして非常な重大な問題と思ひます。また今調査会ができました、食管会計について特別な調査が運ばれようとしておられる。米価問題の今後は国民生活への圧迫を加えるかどうかきわめて重視すべきことであつて、国鉄運賃の値上げがそれへ影響する度合いということもかなり重視しておかなければならぬ、こう思ふのであります。その辺はお考えになっておりますか。

○宮澤國務大臣 米につきましても、大体九分の一割六分の間において、平均一割三分でやるようにしてあります。

○吉田(賢)委員 ですからそれはわかりますけれども、かりに三十億円といたしましても、その運賃だけで四億

円以上は値上りになるわけでありませう。こういうことになりましますので、これが将来の米価決定に相当重要な影響を与えると思われるのは考へておる。これはお考えになっておるかどうか、こういう点です。

○宮澤國務大臣 米価の関係は、従来も特別に運賃が考慮されておりました。大体一割に当つておりました。それを平均しまして一・一割くらいになりまして、大した影響はないと思ひます。

○吉田(賢)委員 そうしますとその次に、通運事業法によりまして基本運賃の料金表というものができておりました。これは日通の重要な運賃計算の基礎になっておるのであるのですか、改訂は改訂のつもりがあるのですか、改訂しないのですか。その点どうですか。

○山内政府委員 通運運賃に對しましては、やはり道路運送法の第九條でバス運賃と同じような基準によりまして、通運事業に對しまして運賃の計算をいたしておるわけでありませう。現在まだ業界から運賃の値上げをする申請書は参つておりません。私もまだその作業は進めておりません。

○吉田(賢)委員 申請書のことを聞くのじゃなしに、この法律によりまして、基本運賃の料金表をあなたの方では改正するつもりがあるかどうか、それを聞いておるのであります。

○山内政府委員 この点につきましては、少し説明が足りなかつたわけでございますが、この通運運賃につきましては申請に基きまして認可をするという建前になっておりました。役所の方から一方的に運賃を上げるといふことは考へておりません。

○吉田(賢)委員 そうですか。今国鉄運賃値上げをめぐるしまして、たとえば倉庫料、保管料の値上げということも論議されておるし、その大体の空氣になつておることも御承知だと思ふのであります。今の基本運賃の料金表に伴ひまして、同時に普通倉庫の荷役料率表、日通もこれによつて料金を取つておるわけでありませうが、そうしますとやはりこういうものの、倉庫料の値上げといふものが、余波を受けることは経済常識上当然であります。そういういたしますと、日通におきましても年間約四十億圓は、食管会計だけで運賃を取つておるのであります。これは三十年の決算であります。きわめてやばり食管会計に与へる影響は微妙でもあるし、大きい、こう思つておるのであります。もし申請者側で申請があるならば、あなたの方は増額改訂するといふような御意思と聞いていいのですか。

○山内政府委員 その点に關しましては、たゞいま御説明申し上げましたように、まだ値上げすべきかどうかといふ原価計算の資料を取つておりませんので、この場合直ちに値上げするか、あるいはしなくてもいいかといふことは、ちよつと決しかねると思ふのであります。

○吉田(賢)委員 私は時間の關係があらますので、少し別の問題に觸れて、なほ時間があれば、私鉄をめぐりまして運賃問題を直接取り扱つていきたいと思ひます。今後の増収を見込んでおられる国鉄財政の観点からいたしまして非常に重大な一つの問題は、これは先般も若干触れたのであります。これは先般も、運輸大臣の答弁は満足するけれども、運輸大臣の答弁は最

終的な運輸大臣の御見解を明らかにしておきたいと思ふのであります。それは国鉄法四十二條に基く業務上の料金の取扱ひの件であります。国鉄法四十二條によれば、日本国有鉄道は、業務に係る現金を國庫に預託しなければならぬ。という原則が規定されております。たゞし書きにおきまして、業務上必要があるときは郵便局、銀行その他大蔵大臣が指定する金融機關に預け入れることができる、こういうことになつてゐる。ところがこの間の監督局長の御答弁では、銀行に預けるか郵便局に預けるかといふような、つまり國庫へ預託しない方法によつて保管するといふことは、これは大臣の承認は要らぬといふような御答弁が実はあつたのであります。大臣からはこれにつきまして明確な答弁がなかつた。大蔵大臣はよくわからぬといふことであつたのであります。そこでこれはきわめて重大であります。といひますのは、東鉄の管内における東京駅、有楽町以下四十一の駅の扱ひの金が、三十九年度決算によりますると、年間六百八十六億圓に上つておるのであります。このような六百八十億圓以上上ります業務上の収入現金といふものは、國庫に預託するといふ原則が明確になつておるにかかわらず、これが今日、一般市中銀行にもつぱら預けられてゐるのであります。現実がそんなんです。預けられておる銀行は全部で十行であります。そこでこの十一の市中銀行のみに六百八十億圓の現金収入が預けられてゐる、預金されてゐるといふことは、これはこの法律の規定に違反するのではないか。そこでしからば同

施行令の十一條によりまして大蔵大臣並びに運輸大臣の承認を得るといふことになつておる。ところが、この承認が国鉄法四十二條のたゞし書きの規定に該当する事項の、もつと具体的に申すならば「但し、業務上必要があるとき」と「業務上の必要がある」といふことが明らかにせられて、かくかくの必要があるゆゑに市中銀行に預け入れることを承認するといふ何らの文書がないのであります。ここに問題があるのであります。でありますので、この点は私は結論的に言ふならば、もし市中銀行に預けることがいいといふのであるならば、そんならそれでもいいと思ふ。國庫代理店もしくは國庫預託でなくとも、市中銀行がいいといふのならばそれでもいい。そういうのならばやはり法律を改正するか、さもなければ手続を完備して、筋を通してもらいたいと思ふ。六百八十億圓の金を、この法律に規定してある趣旨に沿わずして市中銀行に預けておるといふことは、きわめて重大な國鉄の現金管理の方法が誤まつてゐるものといひねばならぬ、こういう見解に立つておられますので、これに對する大臣の明確なる御所信を伺つておきたい。ことにあなたは運輸大臣といたしまして、これが承認を与える権限を有する方なのであります。こういう意味におきまして、この点は一つはつきりしておきたいと思ひます。

○宮澤國務大臣 この法律のなには私も政府委員の方から聞いておるのです。郵便局及び普通の銀行は承認の範圍内にある。その他の銀行以外の金融機關が大蔵大臣の指定ださうであります。それからこれは今のお話ですが、

上どういう必要があって、いつ承認なされたか、そういう点を明らかにしておきたいのであります。

○宮澤國務大臣　その点政府委員にお答えさせます。

○樺田政府委員　御説明申し上げます。これは過日予算委員会で御説明しといたしていますが……

○吉田(賢)委員　同じことならいいのです。

○樺田政府委員　それと同じことであ

りまして、適法であると考えておられます。

○吉田(賢)委員 それなら伺います
が、いつ承認を得たのですか。

○權田政府委員 昭和二十八年十二月八日でございます。

○吉田(賢)委員　その業務上の必要といふ事項はどこに表われておるのでございませうか、即答願ひたい。

○権田政府委員 政令で定めるところ

認しろということになっておりまし

二十八年十二月八日に出ておりまし

たとえば1項は「次の各号の1に該当する事由がある場合を限り、一とが、そ

れから2項でそういうことを「条件と
する」とかごいまして、この各号の

1に該当する事由がある場合が許され
た場合でございます。

○吉田(賢)委員 昭和二十八年十二月八日付蔵理第二四四〇九号、これが承

認書でありますか、念を押しておきますか。

○權田政府委員 蔵理第二四四〇九号
でございます。

○吉田(賢)委員 1、2、3とおつ

しゃつたが、その文章を読んでいたたたいた。

○樺田政府委員 「1 日本国有鉄道は、次の各号の1に該当する事由がある場合に限り、日本国有鉄道法第四十二條第一項但書の規定により、その業務に係る現金を郵便局又は銀行その他大蔵大臣が指定する金融機関以下「金融機関等」というに預け入れることができる。(1) 出納役がその所管に係る受入金又は受払残金及び総裁の定める範囲内の当座の支払資金を保管するため必要がある場合。(2) 出納役が所屬の分任出納役の取扱に係る受入金又は受払残金を自己の利用する金融機関等の預貯金口座に振り込ませる場合。(3) 分任出納役がその所管に係る受入金又は受払残金を主管の出納役の利用する金融機関等の預貯金口座に振り込む場合において、自己の在勤地に主管の出納役の利用する金融機関等と同一系統の店舗がないため、又は主管の出納役の利用する金融機関等と同一系統の店舗があつても、当該店舗を利用することが地理的、距離的に不便なため、主管の出納役の預貯金口座に当日中に振り込むことができず、一時その資金を保管するため必要があるとき。但し、この場合においては、主管の出納役及び分任出納役の各預入期間を通じて七日をこえないものとする。(4) 分任出納役が主管の出納役から交付を受けた支払資金並びに入札保証金、契約保証金及び荷物引換代金を保管するため必要がある場合。2 前項に掲げる預入の実施については、次の事項を条件とする。(1) 前項各号の預入金は、日本国有鉄道法施行令第十一条第二項に規定する期間内に、総裁の定め

るところにより國庫に預託するものとする。(2) 前項第1号及び第4号に掲げる支払資金は、必要やむを得ない金額にとどめるものとする。」(2) ということでございます。

吉田(賢)委員 主として第1項であります。第1項の(1)の場合あるいは第1項の(2)の場合、この場合におきまして業務上どういふ必要があるであらうか、言いかえますと國庫に預託するということはともかく重要な原則でなければならぬ。國庫に預託することが何か特殊な事情によつて業務上必要がある場合、この場合にのみ大藏運輸兩大臣の承認を得ることができると、施行令の十一條によりまして、施行令は法第四十二條を受けた規定にすぎませんから、施行令十一條の業務上の必要といふことを逸脱するようなことはもちろん許さるべきではないのであります。たとえば(1)に書いてあるのにつきまして、總裁の定める範圍内の当座の支払金を保管する必要がある場合、あるいは(2)におきまして、殘金を自分の利用する金融機關などに振り込むような場合等々、ともかく原則としては國庫にこれを預託するけれども、何か特殊な必要がある場合のみに一般市中銀行に預け入れることが許される、こういうことになっております。しかれば業務上の必要といふことは、具体的にその理由が明示されておらねばならぬと思うのであります。あなたらの御説明を聞いたら、何の理由もなしに、ただ大藏大臣の承認があるならばいいのだというようなお考え方が前提になつておる。何の具體的の必要があるかといふことを明らかにすることが、四十二條の法律の趣旨に

沿うゆえんだらうと思うのです。事務的に誤まっておれば改めねばいかぬのであります。何の必要が業務上あって年間六百八十億円全額が市中銀行に預けられるのか、どんな必要が実質的にあるのです。

○樺田政府委員 お答え申し上げます。法律的に申し上げますと、四十二条で「業務上必要があるときは、政令で定めるところにより、」と書いてありまして、その政令の日本国有鉄道法施行令第十一条で「運輸大臣及び大蔵大臣の承認を受けた事由がある場合には、」となっておりまして、法律的にはこれは業務上必要があるときでございます。実的にはこれはどういふ場合であるかと申しますと、これはいろいろな危険防止をするとかいうような、先ほど来お答え申し上げている事由があるわけでありまして。

○吉田(馨)委員 危険防止と言うならそれは何です。具体的に言って下さい。

○樺田政府委員 これはいろいろな金が集まりました、それをこの本則によりまして持っていくます場合には、いろいろな輸送の中における手配、あるいは金櫃、金を入れます箱の問題、その他いろいろなことが予測せられますので、そういう場合をさしたの思います。

○吉田(馨)委員 持っていく危険がある、一体日本銀行とそういう交渉をしたことがあるのですか。それなら具体的に日本銀行及び日銀代理店とそういう交渉をしたことがあるのですか。

○樺田政府委員 この問題については、国有鉄道において日本銀行等とも打ち合せをしておると承知しております。

が。だから危険防止のためにそれぞれ日銀等へも手配したということは、何根拠はないのでしょうか。そういうことはなかったのでしょうか。なければないとはっきりしておいて下さい。

【権田政府委員】 そういう具体的な何万何日の何時にだれとだれとがという事実は報告を受けておりませんが、先

そして国民を納得さす、こういう態度に出てもらわねばならぬと私は思う。運輸大臣はどうお考えですか。

○宮澤國務大臣 あなたは法律違反だとおっしゃるけれども、こちらの当局者は、法律の規定通りでやっております。これが違反であるか違反でないかは見解の問題になりますけれども、そう言っております。それから常識的に考えても、日本銀行はなるほど行員が、おつて、札の勘定は上手でしょうが、東京なら東京の駅へみんな集めて出すということも、実際問題として——先ほど久保局長が、これには日本銀行を中心として相当な人が集まって審議をした、そういう事実はある、その結果やはりこのように扱っておるということでありまして、その点は私はこの程度のことには金融機関にまかしていいのじゃないか。ことにいなかなどに行けば、国庫代理店でない銀行の支店に預けなければ、三里も四里も行くところはたくさんあるのではありませんか、そういう扱いをみなしておる、それが一番常識的な問題じゃないか、こう考えております。

○吉田(賢)委員 私は富士山の裏の交通不便なところ、そんなところを今問題にしているのじゃないのであります。年間七百億円にも達するもの、今度は大いに増収を見込んでおられるから千億円に達するかも知れぬもの、十一の市中銀行にばらまかれていく。五日か七日かは別といたしまして、そういう場合に、あながち日銀の支店にお預けなさいとは言いません。けれども国庫代理店は幾らもあるわけですから、これで国庫に預金するのと同じ

結果になるわけですから、それで申し上げておるのであります。あなた御自身も経済人でありながら、この関係について実にお考えが不十分だと思ひます。認識が不十分だ。危険防止なんて、そんなことをうたつてある文句は一句もない。またそんなばかげたこと

で大蔵大臣や過去の運輸大臣が承認をするようなことはなからうと私は思うのです。結局これは言いかえするならば、もっと端的に言うならば、国鉄が満足した前からのくされ縁が今日まで続いておる、この一言に尽きるので

すよ。もう一つは公費債なんかの便利もあるのです。もっと裏を言うならばそういう便利もあるのです。もっと端的に言うならば、特定の銀行を指定するのです。ここまで話がいかんければ

ばわからぬのであれば、また別の機会も選びますけれども、そこまでいろいろと話さなくとも、大体におきましてこの問題についてはもっと真剣に、

もっと誠実に、大切な国民のお金ですからもっと大切に扱いますという態度方針をもって、御答弁になつてしかるべきなんです。それをしないという

態度は、実にずうずうしいと申さねばならぬ。現金をそんないいかげんに扱おうというやうなことをなすと、国鉄の運賃問題についても国民に飛ぶ

ちりがかかつて、あと半期後には国民全部が恨みますよ。これは多数派で無理押しに通してしまふかも知れぬけれども、全国民は恨みますよ。全国民

の恨みは積り積りしてそうなるのですよ。この莫大な国鉄の現金をこんなうさんな方法でごまかして、脱法的に扱うということをなさつておることも、

やはりあなたの方の積み重なる罪惡の

一つです。そういうことを思わなければいかぬ。そこまで言いたくなかつたのですけれども、あえて申し上げるのですよ。しっかりと下さい、運輸大

臣。この問題はほんとうに筋を通さなければいけません。総裁はこの問題についてよく御承知だと思ひのであります。きよう運輸大臣が来ておられますけれども、実はあなたの方のこと

なんです。あなたの方は知らぬ顔して聞き役になつておられるけれども、あ

なたの方のことなんです。これは大へなことなんです。ほんとうにそうです。これに対して徹底的にあなたの方で改める意思がない、合法タタで突っ

ばつていくのならば、われわれはどこまでも戦います。総裁はどうお思いになりますか。

○十河説明員 先刻来運輸大臣、監督局長が趣旨の弁明をされた通りに私も考えております。

○吉田(賢)委員 大へん心細い。の問題はそういう程度で私は納得ができません。ことを一言申し上げておきます。

○淵上委員長 これをもつて質疑は終了いたしました。これより討論に入ります。下平正一君。

○下平委員 私は日本社会党を代表いたしまして、国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案、すなわち国鉄の運賃値上げに對しまして反対の討論を行わんとするものであります。(拍手)

国内の経済の飛躍的な発展、これに伴う国鉄に対する輸送需要の急激なる増加、これに對する輸送力はその限界に達しておりますし、一方また累積する老朽施設の取りかえを行なつて輸送の安全性を確保するということが、

また遷延を許さないまでになつてゐることは、わが党といたしましては十分承知いたしてゐるところであります。この国鉄の輸送の現状を打開すると

いうことについては、私も社会党としていたしまして何らの異論もないし、積極的に進んで臨路打開のためには努力いたしたいと考えてゐるわけであり

ます。しかしこの臨路を打開するためには、現状の認識ということではなくて、その臨路を打開するために必要な資金の調達をどうするかということが、

が、実は大きな問題になつてきてゐるわけでありまして。今回政府が提案をいたしましたところの資金の調達の案を

見ますと、国鉄の再建五年計画で五年間に相当巨額な資金を投入するわけ

であります。その所要資金の大部分は、運賃値上げによつて求めてゐるという

ことは、私も私といたしましては何とも承服をしかねる点であります。今回の五年計画の資金投入の内容を見て

みますと、先日の提案理由にもありましたが、固定資産の維持に約四三

％、経済の拡大に伴う輸送力の増強、電化その他の近代化とサービス向上、

こういうものに對して五七％を投下をする、こういう御提案でございますが、この固定資産の維持に必要な四

三％、これを分析してみれば、老朽施設の復旧に要する資金といふものもこ

の中に含まれてゐるわけでありまして。国鉄の資産が今日なぜ老朽をしてきて

いるか、幾多の原因があると思ひますけれども、その最も大きな原因とい

ふものは戦争中の施設の酷使だと思ひます。もう一つは戦後における物資不足

によつてこれが生じてきた、ここに大きな原因があると思ひます。これらの原因から生じたこの老朽施設の復旧と

いうことを、今日運賃によつてこれを補足をする、こういうことは間違ひだ

と思ひわけでありまして。戦災復旧という立場から言ふならば、これは当然政府の責任においてこの復興をはかる

というふうな、この老朽施設については考えることの方が、私どもは妥当だと

考えてゐるわけでありまして。さらに減価償却費が不足してゐる、

こういうことも固定資産維持の四三％の中には入つてゐるわけであり

ます。が、なるほどこの二三年の減価償却を見れば、所要の減価償却が行わ

れていないこともまた事実であります。しかしながら昨年において運賃収入

の中で減価償却にある程度の額をプラスした、あるいはこのしも減価償却に對して約二百億近く

のプラスがされておりましたが、これは経済の発展に伴つて当然生じてくる自然増収で当然ま

かたえらるやうな数字になつておりました。たとえば約三百億近い固定資産、減

価償却の不足があるとしても、ことし予算に盛り込まれてゐる自然増収だけでも二

百八十五億が見込まれておりました。で、これらの点からするならば、当然

運賃値上げをしなくても、自然増収、こういう面でも減価償却の不足という面

はまかなわれていくのではないかとはいふに私どもは考えてゐるわけであ

ります。さらに経済の発展に伴つて輸送力の増強とか、あるいは電化、あるいは

ディーゼル化等々、国鉄の近代化に必要な資金と、こうありますけれども、こ

れらは私は当然外部資金によつて調達

されるべきものでありまして、運賃収入によってこれを償うことは企業原則に反するのではないかと、こういうふうには考へるわけでありませう。電化とかあるいはディーゼル化、こういう国鉄の近代化、長期の投資、将来に発生する利益を当面する国鉄の利用者、乗客に負担をさせるということとは考へなければならぬことではないかと、別の面から外部資金によってこれらを調達するといふことが、当然私原則ではないかと考へるわけでありませう。

また一面、国有鉄道が企業体である限りにおいては、その運賃が原価を償ふものである、こういうことは私も一応了解をいたします。しかしながら一面国鉄というものは、強く公共性を追求されてゐるわけでありませう。従つて企業体としての原価を維持して、こういう面が必然的に公共性の追求によって、いろいろな制約を受けてゐるのが今日の事態だろつと思ひます。たとえば国有鉄道の運賃の原則は、法律に定められてあります通り四項目であります。公正妥当なるものであること、原価を償ふものであること、産業の発達に資すること、資金及び物価の安定に寄与すること、これが四つの運賃の基本原則でありますけれども、たとへてみれば、原価をまかなう、これを押し通していかうとしよう、公共性の追求、産業の発達に資す

るためには、ややコストを割つた運賃でもこれを送らなければならぬといふことが、当然要請されてくるわけでありませう。あるいは一國の経済を考へると、資金あるいは物価の安定に寄与するといふ面を考へていくならば、この面においてもコストを割つた面が強く要請されてくると思ふわけでありませう。運賃の決定の原則でありますところの運賃法の四項目を見れば、大体運賃の面においては、あるいは原価の面においては、コストを割つて減収になるという面が多く出ているように考へるわけでありませう。私は、このことは国鉄が単なる企業でなく、國民の足をなない、國民の経済、日本経済をささへてゐるという観点から、いつて当然だと考へてゐるわけでありませうが、翻つて国鉄の経理という場面からするならば、これらの減収面をどこかで一つ消化していくといふ形がとられなければならないと考へるわけでありませう。たとへてみれば産業の発達に資すること、こういう運賃項目の中から貨物のいろいろな割引があります。あるいは資金、物価の安定に寄与するといふ点からは旅客運賃の割引とか、あるいは貨物の割引、こういうものが当然にたくさん出てくるわけでありませう。私はこの割引のリスト割れを是正すれば直ちに国鉄の再建ができる、そこまでは極言はいたしませんけれども、少くともこれらのコスト割れの減収に及ぼす影響は何らか別の方向で措置しなければ、これを企業内の努力で吸収する、ないしは利用者その他の運賃に割当をしていくといふ形は、どうしても理解に苦しむわけでありませう。特に新線建設の赤字等

においては当然であります。今建設を予定されてゐる、あるいは今度の建設審議会においても、また新線が幾つか追加されるという機運にあるようでありませうが、どの新線を見てもおそろく採算のとれる新線というものはわかりません。私どもの関係しております新線においても営業係数が三九〇から四〇〇、こういう路線であります。この新線建設といふものは、採算を度外視して國家目的とか、あるいは産業の発達、いろいろな面から要請されるのであります。乗客が負担するといふこと、あるいは旅客が負担するといふことは、どうしても思ひます。(拍手)これらについては政府の責任において出せるだけの金、なせるだけの措置を当然しなければならぬと思ふわけでありませう。先日が党の代表中居委員が本会議において指摘をいたしておりましたが、今回の運賃値上げに際して、これらの公共性の追求とか、公共性の追求による減少はもちろんであります。施設の増強等に要する資金をもこの運賃原価に加へられてはどうか、私ども社会党といつては、どうしても反對せざるを得ないわけでありませう。すなわち国有鉄道も企業体であるから、投下資本に対する一定の利益を見ることは当然であり、この利益を施設の増強に充たせしめるべきである、利益率をも原価構成の要素に加へべしといふ主張については、私ども社会党としては絶対に賛成ができないところでありませう。

さらに今回の運賃値上げの大きな問題は、この運賃値上げが國の経済あるいは物価に、國民大衆の生活に、どの程度の影響を与えるかといふことが、最も大きな要素でなければならぬと思ひます。単なる理論上の問題を別にして、政治の面、経済の面で、これらはどういう影響を与えるかといふことを真剣に討論をしなければ、運賃値上げは早計にすべきでないと思ふわけでありませう。私どもはこの点に十分意を用ひまして、質問等を通じていろいろの御質問をいたしましたけれども、結局は政府の、あるいは国鉄当局の答弁といふものは、単なる単純計算によつて、この運賃値上といふものが何%物価にはね返るのだといふ、ただ数字を計算をしただけで、その金額が非常に少いから物価には影響しない、こういうことを言つておられますけれども、これはそうはいかないと思ひます。物価の移動が単なる係数で動かぬといふことはいろいろの事実が物語つておられます。たとへてみれば昨年の九月、十月、十一月、十二月にかけましてガソリンが非常に上りました。このガソリンの値上げの原因は、スエズ運河が閉鎖をされて、スエズ運河閉鎖によつて船賃が高くなつたといふことが一つの理由でありましたけれども、実際ガソリンの値上げの状態を見るならば、その船賃のはね返りとはおよそかけ離れたガソリンの値上げがされたことは事実であります。今回の運賃値上げはたとへば鉄鋼では二%、セメントは二%とか、そういう数字は出て参りますが、上つて、だんだんそれが生活必需品まで関連を及ぼしてきますと、この運賃値上げの影響が、連鎖反応によつて物価高を生じてくることは事実であります。たとえばセメントはトン当り二百

円だといふ計算をされておる方がありましたが、私はセメント会社二社を調べてみますと、とてもそんなことでは及びがつかない。単純な計算でそんなことをされてもとてもたまたまぬ。トン当り四百円の値上りには必至だ、こういうことを言つておりました。こういうふうにしたしまして、結局は今日インフレの危険のある日本経済の中で、一つのこれを助長する要素になりはせぬかといふことを、私はきわめて真剣に考へてゐるわけでありませう。國家経済にインフレを助長する面、もう一つはそれが即生活必需品の値上りとなりまして、かなり大きく大衆の生活を圧迫するといふことは、これも事実であります。家計費の増大といふことも、単なる単純計算以上に上つていくことは間違いない事実だと思ひます。

今日、今この運賃の影響を受ける一般大衆の生活実態といふものは、一体どうなつてゐるものでありませうか。たとへてみれば非常にこのごろは景気がいい。税の自然増収がたぐさある。だからこれは一つ減税に向かうといふことが今度予算案で通りましたけれども、果して景気がよくなつて、一千万の減税を、具体的にそれではわれわれ勤労者大衆、一般の國民大衆の生活の面に当てはめるとするならば、ほとんど大多数の國民大衆といふものは減税の恩典に浴しません。今大蔵省の発表した数字によりますと、人口九千二百万の中で、減税の恩典は二千四百万人であります。六千数百万人の大衆は減税の恩典に浴さないわけでありませう。このことを質問をすると、税金を納めていない者にどうやって負けるのだといふやうなそぶきをしておりま

すが、これはきわめておかしいと思ふ。今日税金を負担できないような生活程度を保っている人間が、日本にはたくさんおる。この事実を忘れて、税金を負けてやりたいが、君は納めていないということで、簡単に葬り去ることには、私は大きな問題があると思うのです。翻つて一般大衆の生活費の中から支出の面をながめて見るならば、運賃の増収によつて三百六十数億、今ガソリンの税金も上ろうとしております。バス会社の運賃は上らないという御説明がありましたし、またそれをなるべく押えたいという大臣の答弁もありましたけれども、現実にはバス会社はどうやって五割のガソリン税の値上げというものを、今日の運賃体系の中で消化することは困難です。従つて一斉に各私鉄、バス等々が運賃の値上げを要請してくることは明らかであります。特に私たちが考えなければならぬのは、十万人の収入の人が二割のはね返りということは、ほとんど自分の家計には響きません。一万五千円の収入で家族四、五人も養つておるといふような最低限、言いかえれば生活水準を割つた赤字の家計を維持しておる一般大衆の中では、一万五千円の二割のはね返りというものはたつた三百円でありますが、これらの負担は非常にこれらの家計の痛手になります。こういうことは今回の運賃決定についてどうしても見のがしてはならない現実だと思ひます。従つて私どももいたしましては今まで運賃法その他二、三の例をあげましたが、そういう観点からも、あるいは現実政治を行い、現実日本経済、勤労大衆の生活を考える、こういう点から考えましても、今日の

鉄道運賃値上げというものは行ふべきではない、こういう結論を出さざるを得ないわけでありまゝ。さらにそれでは今日国鉄の輸送力が詰まっておる現状をどうするかということでありまゝ、私どももいたしましては冒頭に申し上げました通り、これらの詰まった輸送の隘路を開闢することは大賛成であります。どうしてもやらなければならぬと思ひます。従つて私どもはもつと真剣にこれらの問題を考へてみて、運賃を値上げしなうことを一つ考へる必要があると思ふわけでありまゝ。たとへてみますれば国鉄の資本増加の点であります。前国会吉野運輸大臣当時から申し上げておつたことでありまゝ、今日の国鉄の財産は二兆数千億円、これに対する政府の資本というものは八、九十億であります。このことは企業原則、企業経営の体系からいってきわめて不合理だ。従つて少くとも公社移行前の五百数十億円の社債、これらの社債の大部分は建設公債であらうと思ひます。で、これらの負債といふものはこの際政府の負債に切りかえるということ筋も通つておりますし、今日の政府の予算のワケ内においても、このくらいのことのできないはずはないわけでありまゝ。あるいはまた今後においては公共企業体の資金を増加するために、年々わずかずつであつても政府の資本出資をふやしていく、こういう形も当然考へられなければならぬ点であります。さらに資金運用部その他の借入金でございませうけれども、今日予算書を見ますと、資金運用部並びに公募債、こういうものの額は、昨年よりもたつた十億円を増しておるだけあります。これはやはり国鉄の企業に對しては、相当大きな国家資金をつぎ込んでいくという態度を当然とられなければならぬと思ふわけでありまゝ。さらに純然たる公共性の追求のために生じてくるいろいろの問題点、たとへてみれば新線建設に対する費用等については、当然国家の責任で利子補給という問題も真剣に考へられなければならぬと思ふわけでありまゝ。さらに小さな問題でありまゝ、帝都高速度管団の出資等につきましても、これは政府出資に切りかえて、公共企業体の国鉄が負担するということは改めるべきではないかと考へるわけでありまゝ。特に今年度予算に盛り込んでおりますところの旧債返還の金額を見ますと、七十五億円の旧債返還が予算化されておりますが、これは公社移行前の社債二十四億円の返済をする、こういうことが計算の基礎になっておりますけれども、たださういふ国鉄は困つておらないといふときに、今まではどうつておいた旧債をなぜ政府は取り上げるのでありましょか。この旧債返還が二回にわたつて一億三千万円くらいしか返済がなされてないやうであります。国鉄が苦しくてどうしても再建ができない、運賃を上げれば国民の経済が困るときに、今まではどうつておいた旧債を何ぞ好んでなぜこの際二十四億も取り上げるか。この点などは十分一考ができる問題ではないかと思ふわけでありまゝ。

さらに国鉄の経営を担当されている重役の皆さん方あるいは国鉄労働組合の諸君の努力は十分認めますけれども、今日国鉄の経理の中に、あるいは国鉄の経営の中に、幾多改善をする余地があると思ふのです。ガード下の事件あるいはその他の雑収入の点が、直ちに運賃値上げをしなくていいやうな巨額な金額が出ると思へておりました。しかし経営に對する考へ、経営を民主化し合理化していく観点からすれば、これらの点も当然見のがしてはならない点であります。こういう国鉄の経営合理化あるいはまた工事の入札その他いろいろの工事の施行についても、幾多の改善の余地があると思ひます。特に一千六十数億円の国鉄再建の予算消化に當つては、相当な腹をきめてほんとうに冗費をなくしていくという態度が、国鉄経営者にとられなければならぬと思ふわけでありまゝ。このやうな一、二の点をあげました、こういう一観点から考へて参りますと、私どももいたしましては再建方策、特に資金調達についてはもっと深い検討をして、特に国民生活の実態を十分考慮していかなければならないといふことを痛感をいたします。国鉄は赤字だから運賃を上げる、線路や貨車を増さなければならぬから運賃を上げるというやうに簡単に考へて、すべての問題を深く検討することを避け、あるいはまた当然政府の責任で果すべきやうな点の責任を回避して、この国鉄再建を単なる運賃値上げ、大衆の課税という形ではかろうといふことは、私は明らかに政府の怠慢だと思ひます。あるいはまたこれは政府に交通政策の一貫性がない、確たる交通政策というものが無いといふところが一番大きな問題点だと思ひます。経済五カ

年計画の中において、それでは一体経済がどのくらい伸びるか、その点までは明確になつておりますが、その経済の中で輸送をどう消化していくやうな、陸海空の三つに分けてどのような交通輸送を解決していくかという問題は、今日の五カ年計画の中でも明確に政府の所信なり方針を明らかにしていただかないことは、非常に私どもは残念であります。これらの交通政策が基本的に樹立をされて、それぞれの輸送分野が確保され、そしてその基本政策の上に強力なる政府の財政的な裏づけがあつて、初めて国鉄の再建ができるものであり、それをやつてどうにもならぬやうな場合に運賃の問題は考へなければならぬのではないかと思ひますが、この基本政策がないために、今日の輸送がかなりの混雑をいたしております。たとえばトラック輸送の一例を見ましても、私のおります路線には八つの会社が走つておる。一日に十六行路のトラックが走つておりますが、それでいてそのトラック会社はみな赤字であります。そしてぼつぼつ倒れていく。片一方、駅にはかなりの量の滞貨がある。こういうトラック輸送の面を見ましても、何ら一貫した交通政策が出ておりません。あるいはバス旅客輸送にしても、その他海運にしても、総合した一貫された基本政策に對する財政的裏づけがなされてないといふところが、今回の一番の問題点ではないかと思ひます。私どもの社会党といたしましては、こういう観点から、今日運賃値上げは、岸内閣がほんとうに何らの積極的な政策を持たず、あるいは交通政策

に対して積極的な財政的措置をせず、果すべき責任を果さず、ただ漫然として国鉄の再建を国鉄の従事員の犠牲、一般大衆の犠牲の上に強行しようとしているこの運賃値上げに對し、ましては、どうしても國民とともに強く反対をせざるを得ないわけであり、以上簡單でありましたが、社会党を代表しての反対討論を終ります。

○淵上委員長 木村俊夫君。

○木村(俊)委員 私は自由民主党を代表いたしまして、国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案に對し賛成をいたしたいと思ひます。

国鉄経営の問題につきましては、從來も当委員会におきましてしばしば議論を重ねて参つたのでありますが、国鉄の現状が累積した老朽施設、車両の取りかえを急速に行なつて、輸送の安全を期さなければならぬこと、また一方、最近の国内経済の活況を反映いたしまして、急速に増加した輸送需要に對應するために、輸送力の増強を行なわなければならないことさらに電化その他鉄道の近代化をはかりまして、サービスの向上、経営の合理化を促進すべき段階に來ていること等につきましては、先ほどの反対討論において承知せられる通り、全く異論のないところでございます。しかしてこれがためには、今日行き詰まりの状態にある国鉄財政を急速に再建しなければならぬということも、また当委員会における決定的意見と相なつておるのであります。

しかしながらこの国鉄財政をいかにして再建するか、特に国鉄五カ年計画を遂行するに必要な約六千億円の資金をいかにして調達すべきかという点に

関しましては、いささか議論の分れるところであり、政府におきましては、さきに国鉄経営調査会を設置いたしまして、広く民間有識者の意見を聴取し、さらにまた運輸審議会の答申を得て慎重審議の結果、今回の運賃改訂を決定いたしましたのでありますが、もとより運賃値上げ率の決定に當りましては、國民生活並びに物価への影響を十分に考慮いたしまして、最小限度の一割三分にとどめることにいたしておるのであります。私は政府のこの決意をまことにやむを得ざるものとして了承するものであります。が、本案の審議を終るに當りまして、ここに二、三の点を明らかにしておきたいと思ひるのであります。

まず第一に主張せられる意見といたしましては、これらの資金を調達するためには、運賃値上げという方法によらずして、政府資金の投入等により、政府自身がこれを調達すべしとの意見であります。しかしながら国鉄が現在公共企業体として独立採算制を建前としてゐること、外部資金の調達にもおのづから限度があること、並びに一般財政の現状から見ると、私は結論をいたしましては、やはりこの程度の運賃値上げの方法によりまして、国鉄財政の再建を行はしめることがより妥当であると考えるものであります。しかもなお国鉄が公共企業体として宿命的に背負わされてゐる両面の性格、すなわち公共性と企業性をいかにして調整するか、どこにその調和点を見出すかということにつきましては、単に今回の運賃改訂の問題にとどまらず、国鉄経営の根本的な問題として、今後もお当委員会における最大の論点とし

て残することは申すまでもありません。(拍手) 私はこの際、本案の審議中におきまして、社会党の同僚委員がしばしばこの根本問題に觸れて、政府、特に大蔵当局にただされたい質疑の内容、並びにさきの運輸審議会の答申中に示された一項目、すなわち輸送施設の拡充整備の緊要性にかんがみ、政府は政府資金の投入、外部資金の調達について特別の配慮をなすべきであり、また国鉄みずからの努力も望ましい、こういう一項目につきまして、政府はあらためて今後十分なる関心を持つて、これを検討していただきたいと考へるのであります。

第二の問題といたしましては、今回の国鉄運賃値上げによつて、一般物価や生計費に大きな影響を与えるのではないかという意見であります。政府当局はこの点につきまして、物価中において運賃の占める割合がおよそ三・八%、生計費中交通費の占める割合が一・八%ないし二%と推定されまゝで、この程度の運賃値上げは、一般物価及び生計費にさしたる影響はないとの判断に立つておるのであります。私は今回の運賃改訂が、國民生活並びに物価への影響を十分に考慮いたしまして、最小限度にとどめたことを勘案いたしまして、まことにやむを得ないものと認めるものであります。しかし一方最近におけるわが国の物価情勢は、必ずしも樂觀を許さないところであり、運輸の部面におきまして、今回の国鉄運賃値上げをきっかけとしたしまして、私鉄、バス、海上運賃等の値上げは必至と見られる状況であります。この際私は政府に對しまして、当面の物価対策についていま一そうの確

固たる見通しと慎重なる態度を要望いたしておきたいと思ひるのであります。

第三には、国鉄の経営についての問題であります。いわゆる鉄道会館問題、さらに相次ぐ重大事故等によりまして、最近国鉄に対する世論はまことにきびしいものがあつたのであります。自來国鉄当局も、國民に不信の念を与えた事実の前に率直に反省いたしまして、國民の批判の聲に従つて一歩々々改善への努力を傾けて参りましたことは、私どもも十分これを認めるにやぶさかではありません。しかしながら国鉄が國民の国鉄として、國民の利益のために運営されなければならないものである以上、経営の合理化がこれに十分というところは絶対に考えられないのであります。今回の運賃値上げを機といたしまして、国鉄はさらに一そうの経営合理化に向つて、真に血のにじむような努力を續けていただきたいことを強く要するものであります。さらに今回の運賃改訂の細目実施に當りましては、よく國民生活並びに産業活動の実情を考え、でき得る限り支障や摩擦等の生ぜざるよう配慮をいたすことはもとより、国鉄五カ年計画の遂行につきましては、極力経費の節減に努め、工事計画の繰り上げによつて、國民の期待以上の効果を上げていただきたいと念願するものであります。

以上申し上げました結論といたしまして、私は今回の国鉄運賃改訂によつて、今日國民各位に幾分でも負担の増加を願うことはなほだ心苦しいところであり、この運賃改訂によつて得られます増収額は、これをあけて輸送力の増強に振り向け、国鉄輸送力を飛躍的に増大し、いわゆる輸送

の隘路を開闢することが、國家の産業經濟活動並びに國民生活により大きな貢獻をもたらすものであることを確保いたしまして、今回の運賃改訂も必要やむを得ない措置として、ここに賛成の意を表するものであります。(拍手)

○淵上委員長 これにて討論は終結いたしました。

これより国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出第五十三号)を採決いたします。

○賛成者起立

○淵上委員長 起立多数。よつて本案は原案の通り可決することに決しました。

なお、ただいま可決されました法律案の報告書の作成等に關しましては、委員長に御一任いただきたいと存じますが、御異議ございせんか。

○淵上委員長 それではさうに決定いたします。

この際発言を求められております。官派運輸大臣。

○宮澤國務大臣 この際、お許しを得まして一言ごあいさつを申し上げたいと思ひます。国有鉄道運賃法の一部を改正する本案が議題となりましてから、皆様の非常に御熱心な御審議によりまして、ここに可決を見るに至りましたことは、まことに感謝にたえないところであります。

本法案は、当期国会における最も重要な法案の一つとして、世間の注目を浴びておつたところでありますが、当委員会における審議に當りましては、皆様が熱心な御検討をいたしまして、

国鉄のあり方に対して真剣に御意見を御発表されたことは、まことに感謝にたえません。また野党の方々におかれても、実に真剣に御協力を願ひ、また与党の各位におかれましては、本案提出の当初より今日に至るまで、日夜の御協力をいただきましたことは、まことに感謝にたえないところであります。この運賃の改訂が国民の生活並びに国家の産業、経済に及ぼします影響はきわめて重大でありますので、私も初め国鉄当局は、当委員会における御審議の経過にかんがみ、慎重にこれに対処いたしましたして、輸送力の増強、国鉄の近代化並びにサービスにつきまして、万全を期して御期待に沿いたいと考えている次第でございます。どうもありがとうございます。(拍手)

○淵上委員長 十河国鉄総裁。
○十河説明員 私からも一言お礼を申し上げます。本案を提出いたしましたことは、皆さんの御討論の中にもあるいは御質問の中にもありましたように、まことにやむを得ざるにいたるものであります。私どもは国民の皆さんにいろいろ御迷惑をかけることにつきましては、心から恐縮している次第でございます。しかしながら本案は幸いに非常に皆さんの御同情ある、御理解ある御決定をいただきました。この案を決定されました以上、国鉄の財政も漸次立ち直って参りまして、その結果は国民の皆様は喜ばれるような状態にしなければならぬ、必ずそうするという責任を私どもは背負わされたわけでありまして、皆さん反対をせられた方も、後日さだめしあればよかったなというふうに思っていたくように――そういうふうに今後この予算を

実施し、この収入を使います上につきましましては、皆さんの熱心な御意見なり、あるいは御注意なりを十分に体しまして、この上とも経営の合理化、節約等に最善の努力をいたすつもりであります。簡単であります。このことをお誓い申し上げまして一言ごあいさつ、御礼を申し上げる次第であります。(拍手)

○淵上委員長 次会は公報をもってお知らせいたします。
本日はこれにて散会いたします。
午後四時四十三分散会

〔参照〕
国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出)に関する報告書
〔別冊附録に掲載〕