

第二十六回
参議院農林水産委員会會議録第四号

昭和三十三年二月五日(火曜日)午後二時六分開会

出席者は左の通り。

委員長
堀 末治君

理事
重政 庸徳君
藤野 繁雄君
東 隆君
清澤 俊英君

委員

青山 正一君
秋山俊一郎君
雨森 常夫君
柴田 榮君
下條 康隆君
田中 啓一君
仲原 善一君
堀本 宜實君
安部キミ子君
小笠原三男君
北村 暢君
鈴木 一君
羽生 三七君
河野 謙三君
千田 正君
北條 雋八君

説明員
運輸省鉄道監督 細田 吉蔵君
局固有鉄道部長 磯崎 觀君
道営業局長 磯崎 觀君

國務大臣

井出 太郎君

政府委員

農林政務次官 八木 一郎君
農林大臣官房長 永野 正二君
農林大臣官 房予算課長 昌谷 孝君
農林省農林 經濟局長 渡部 伍良君

第八部

農林水産委員会會議録第四号 昭和三十三年二月五日 【参議院】

本国会に提出いたします予算案及び法律案につきましては、皆様方の御審議並びに御協力をいただきますに当りまして、予算案の編成及び法律案の制定の基本となりました農林水産行政に対する考え方を申し上げます。施策の概要を御説明いたしたいと存する次第であります。

水産行政につきましても再検討を加え、施策の効果的な遂行を期すること、ぜひとも必要であらうかと考えるのであります。

まず第一に実施して参りたいと考えっておりますことは、農林水産業の生産基盤を強化し、資源の有効利用を促進するための諸対策を強力かつ効果的に実施することです。すなわち、土地改良事業につきましましては、これが、単に農作物増収の基礎をなすばかりでなく、營農形態の近代化を促進する要件ともなるものであります。従来通り、重点施策として努力を重ねて参りたい所存であります。特に、国営干拓及び灌漑排水事業を対象といたしまして特定土地改良工事特別会計を創設いたし、大規模事業の早期完成と施行の効率化を期して参りたいと存するのであります。

御承知のように、昨年は北海道の冷害等、一部地域におきまして災害をこうむり、また他の地域におきましても氣象条件は必ずしも良好であつたと云えないにもかかわらず、全般的には、米麦を初め主要農畜水産物の生産は、おおむね高水準を維持したものであります。これは農山村民諸君の努力のたまものであることは言うまでもないものであります。特に戦後における土地改良事業の推進、耕種技術の改善等、農林水産業の生産力の水準を高からしめたものと考える次第であります。まことに御同慶にたえません。

しかし翻って、わが国経済の基調を観察いたしますと、すでに御承知の通り、最近における生産、貿易、雇用等、各分野にわたる経済発展は、世界的にも類を見ないほど目ざましいものがあるものであります。農林水産業が、成長を続ける国民経済の中で、その重要な一環として、今後におきましても他産業部門とも極力均衡した発展を遂げますためには、従来にまさる努力を積み重ねなければならぬと痛感いたしますのであります。この際、農林

また、治山治水事業につきましましては、国土保全の観点から、基本的施策として、水源林造成を含めた治山事業を強力に推進して参るとともに、最近における林産物に対する需要の増大傾向に対処し、森林資源の急速な開発と拡大をはかるため、森林開発公団による所定計画の実施を初めとし、奥地林開発に鋭意力を注ぐとともに、林種転換及び新伐造林に重点を指向して人工造林地の拡大をはかり、林木の生産力の向上を所期して参りたいと考えております。

委員長(堀末治君) ただいまから農林水産委員会を開きます。

まず、農林水産基本政策の件を議題といたしまして、新井出農林大臣から御説明並びに御所見を伺うことにいたします。なお、衆議院本会議の都合によつて、本日は御説明だけにとどめて、御説明に対する質疑は日をあらためることにいたしたいと存じますから、御了承願ひ上げます。

○國務大臣(井出 太郎君) 一言ごあいさつを申し上げます。昨年末石橋内閣の成立に当りまして、不肖私、農林大臣の重責に任ぜられた次第でございます。何とぞ御支援、御鞭撻をお願いいたします次第でございます。

○委員長(堀末治君) ただいまから農林水産委員会を開きます。

まず、農林水産基本政策の件を議題といたしまして、新井出農林大臣から御説明並びに御所見を伺うことにいたします。なお、衆議院本会議の都合によつて、本日は御説明だけにとどめて、御説明に対する質疑は日をあらためることにいたしたいと存じますから、御了承願ひ上げます。

○國務大臣(井出 太郎君) 一言ごあいさつを申し上げます。昨年末石橋内閣の成立に当りまして、不肖私、農林大臣の重責に任ぜられた次第でございます。何とぞ御支援、御鞭撻をお願いいたします次第でございます。

等、漁場の確保に遺憾なきを期して参りたいと考えております。また漁港整備については、漁港整備計画に基づく漁港修築事業及び暴年の災害による漁港災害復旧事業の早期完成をはかりますとともに、漁港防災事業を拡充施行いたします所存でございます。なお、老朽漁船の整備対策といたしましては、特に小型漁船に重点を指向して財政金融措置を講じて参りたいと存じます。

第二に重点を指向したい施策は、農業経営の近代化を促進して生産性を向上するとともに、農家所得の上昇をはかりたいと存するのであります。申すまでもなく、わが国農業は、経営規模が零細であり、しかも、資本力が不足しているという条件に制約されまして、従来その経営は極端に集約的な方向に走らざるを得なかつたのでございまして、戦後におきましては、農地改革その他の成果により畜力化及び機械化等進んだ経営手段が、他の新技術と一体的に急速に採用せられつつある現状でありまして、今や経営の質的転換の動きを如実に感ずるのであります。従いまして、この際慎重な研究準備のもとに、新たに農業経営近代化の基本方策を確立すべき段階が到来しつつあるものと信ずるのであります。

まず三十一年度から実施されております新農山漁村建設事業であります。が、本事業は、五カ年計画をもちまして全国四千五百農山漁業地域を対象として推進いたす方針でありますので、第二次である三十二年度におきましては、昨年度に引き続き新たに九百農山漁業地域の指定を行い計画の樹立を促進するとともに、農山漁村振興計画の特別助成については、前年度より

継続五百三十四地域、新規九百六十六地域、合せて一千五百地域を対象として実施することとし、農山漁村民の創意と熱意にこたえたいと存ずるのでございまして。

なお、この新農山漁村建設事業の一環といたしまして、この事業が青年の自主的活動を基調としております点にかんがみ、青年活動の促進強化、研修事業の拡充及び海外移住等、青年自立方策の援助促進に十分配慮いたしたいと存するのであります。

次に、昨年の北海道等の冷害をこうむつた農業経営の実情にかんがみまして、この際、寒冷地の特殊気象条件の特異性に適応した経営方式を確立することが急務の要請となつております。従いまして、公共事業費によりまして客土、排水等を行い、冷害等に耐え得るよう土地条件の整備を促進すること

はもちろんです。今回新たに国有家畜の貸付制度を設け、輪作方式を取り入れた有畜農家経営への転換を促進するとともに、これら農家に対し、労力の合理的配分を可能にし、あわせて畑地の潜在地力の維持、培養をはかるため、営農用大型機械の導入方策を確立し、これら大型機械の管理運営に当るため、道県に農業機械化センターを新設したいと考えております。

次に、開拓農家の経営の実態を勘案し、これが抜本的な振興対策を講ずることとございまして。すなわち、この際、従来の開拓政策の経験に照らし、終戦直後樹立された緊急開拓政策以来の方針に改善を加え、開拓農家経営の刷新及び振興をはかるため、災害等により累積した負債の整理促進及び家畜導入等営農形態の多角化に必要な営農資金の確保措置を講ずるほか、建設工

事の促進、過剰入植者の経営面積の拡大等所要の措置を講ずることとし、これに必要な立法措置を講ずることを検討いたしたいと考えております。

次に、最近における農家階層の経済力の差異に留意いたしまして、中小農家の経営安定に資し、創設自作農の維持育成に遺憾なきを期するため、農林漁業金融公庫の自作農維持資金を倍増するとともに、新たに中小農家を対象として、短期間に経済効果を発揮し得る和牛、豚及び綿羊の導入を奨励するため、必要な助成措置を講ずる所存でございます。

次に、以上の諸対策を推進して参りますためには、技術水準の向上と、その徹底した普及をはかるための諸対策を強力に推進しなければなりません。特に、最近における内外の急速な技術進歩に対処し、試験研究の重要性はいよいよ高まりつつあるわけとございまして、昨年設置いたしました農林水産技術会議を強化いたし、試験研究の総合化及び重点化につき一段と工夫を加えますとともに、試験研究経費の大幅な増額をはかり、さらに試験研究と指導者及び事業との連携を強化して参りたい所存でございます。

第三の重点事項といたしましては、生産基盤の強化及び農業経営近代化に必要な投資の拡大をはかるため、農業金融を拡大して参ることとございまして。すなわち、まず農林漁業金融公庫につきましては、三十二年度の国の財政投融資計画の一環といたしまして、政府出資を七十億円増加し原資の充実をはかるとともに、貸付計画につきましては、さきに触れましたごとく、自作農維持資金及び新農山漁村建設総合

施設を主とし、融資対象事業全般にわたつて総額前年比六十億円増の三百五十億円に拡大をはかつた次第であります。また農業改良資金制度につきましては、資金規模並びに債務保証対象事業を拡大し、また新たに利子補給に必要な補助金を支出することとし、本制度の円滑な運営を所期いたしたいと考えております。また前述いたしました開拓者営農資金の確保につきましては、開拓者資金融通特別会計の貸付の充実をはかるほか、短期の営農資金につきましては、中央開拓融資保証協会に対する出資を増額することにより、融資の円滑を期することといたしたいと存じます。なお最近緩和状態にある農協系統金融につきましても、その効率的運用について検討を進めて参りたいと存ずるのであります。

次に、農林水産物の輸出の振興につきましては、農林水産物の特殊性にかんがみ、政府の援助と指導をさらに強化する必要があることはもちろんであります。したが、これがため、輸出農水産物の検査制度の充実をはかることと、市場調査または海外宣伝を一段と強化するため、これに必要な経費を予算案に計上して参る次第でございます。特に、輸出農林水産物の大宗である生糸につきましては、最近における世界景気的好況にかんがみ、その輸出を促進する絶好の機会でもありますので、この際、米国における宣伝事業をさらに一段と強化拡充することといたして参ります。

また肥料、飼料、農薬、農機具等につきましても、最近における運賃、原材料の値上り等悪条件を克服し、これら生産資材の供給の確保、価格の低廉化に一段と努めるほか、農業協同組合

の整備強化等、集荷、貯蔵、販売の流通機構全般にわたつて、その合理化を推進して参る所存であります。なお、製糸業及び製麦業につきましては、過剰設備による種々の弊害を除去いたしますため、その処理を促進する等必要な措置を講ずるよう検討いたして参ります。

農業団体対策といたしましては、第二十四国会以来、前内閣より提出いたしました農業委員会法の一部改正案が継続審査となつております一方、先国会において議員提出で同法の一部改正法案が提出され継続審査の取扱ひとなつております。私といたしましては、今国会において右の改正法案がすみやかに通過成立することを切望して参る次第でございます。

農業災害補償制度につきましては、数年来鋭意検討中とございましたが、補償内容の合理化をはかり、事業運営を農村の実態に即応させるため、従来の反建制を石建制に改め、料率の個別化、選択制の拡大をはかることと、他面監督の強化により補償法施行の厳正を期するなど、速からず成案を得たいと存ずるものであります。なお、漁業共済制度につきましては、自然的条件に左右されることの多い漁業の実態にかんがみ、なお慎重に検討すべき事項も残されておりますが、昭和三十一年度におきましては、一部実験的に実施を試みまして、逐次本制度の確立をはかることといたしたいと存じます。

最後に、食糧管理制度につきましては、まず昭和三十一年産米につきましては、三十年産米以降実施して参りま

した事前先渡申込制度を引き続き実施いたしまして集荷を確保することにも、配給につきましましては、従来通り消費者家計の安定をはかることを本旨とする方針であります。米穀の需給事情、消費者の家計、国の財政等の関係は慎重に見きわめ措置の適切をはかることといたしまして、食糧管理を合理化するための調査会を設け、十分に有識者の御議論をいただいて善処いたしたいと考えております。麦類につきましても従来の方針を継続実施することといたしますが、御承知の通り、いろいろ問題があると考えられますので、さきに申し上げました調査会におきまして、十分御検討をいたいただくことにいたしたいと思ひます。

なお、外国産食糧の輸入についてであります。国内需給の実情を考慮して良質なものを廉価に購入するという方針のもとに、適正数量の確保に努めることといたします。なお、当面第三次余剰農産物については、その受け入れをいたさないつもりでございますが、愛知用水公団等第二次余剰農産物協定による見返り融資対象継続事業につきましましては、三十二年度財政投融資計画において事業の推進に必要な措置を講ずる所存であります。

簡単に申し上げますが、以上農林水産施策の概要を御説明申し上げた次第でございます。

をいたすことをお願いいたしたいと思ひます。

○千田正君 ただいま井出新農林大臣の施政方針ですか、伺いました。特にわれわれ農林委員会といたしまして聞いでおかなくちゃならない点、いささか触れられなかった点がありますので、その点一言伺つておきたいと思ひます。

先ほど来、るるお述べになりましたが、そのうちで最もわれわれが今日の段階において窮迫を告げておる問題は、国鉄運賃の値上りによつて及ぼすところの農産物の物価、並びに市場及び国民生活に及ぼすところの影響は、非常に甚大であるということとわれわれは考えまして、当農林委員会といたしまして、この緊急措置をいかにすべきかという論議の最中でありましてこの点についていささか触れる点があったようにわれわれは考えられますので、もしも二分なり三分なりお時間がありませんならば、その点をほつきりこの際承わりたいと思ひますので、その点を要望いたします。

○委員長(堀末治君) その点に限つて、どうぞ。

○国務大臣(井出一太郎君) ただいまの御質問、時節柄まことにごもっともでございます。申し上げるまでもなく、日本の地理的条件と申しましようか、南北に非常に長い、このことから、農林水産物資の輸送は、非常に遠距離にわたつてこれが運搬されておるのが現状でございます。従いまして、今回の運賃改訂の影響は、ことに遠距離の通運制を撤廃するといふよりなあたりに一番大きな影響があるのではなからうか、こゝろより存じておる

わけであります。この点につきましましては、閣議でもよりより話が出ております。私からも宮澤運輸大臣には強くこの点を要望いたしてある次第でございます。本日当委員会の席上承わりましたことでもございまして、さらには十分意見を体してこの問題に対処いたしたいと、かゝうに存する次第でございます。

○千田正君 もう一点。もう一つは、この水産の問題であります。御承知の通り、日本の水産業は国際的水産であります。日ソ条約の後に來たところの日ソ漁業委員会そのものが、いまだ設置されておらない。さらに、この九日においてはラッコ、オットセイの国際条約が結ばれようとしてゐる。このような海外との連絡があるところの重大な問題があります。この点もお触れになつておりませんか、この点も伺つておきたいと思ひます。

○国務大臣(井出一太郎君) 本日参議院本会議におきましても、日ソ漁業問題について、笹森議員からの御質問を伺いました。その際もお答えを申し上げておいたわけでございますが、実は昨年来延引いたしておりますが、漁業委員会がまだ開かれぬ状況でございますが、よくよく向うからの情報によりますと、きわめて近い機会にクレータレフ漁業次官を団長とする先方の委員の一行が来日をいたします。わが方といたしましては、諸般の準備を整えて、これを待ち受けておるわけでございまして、来朝次第、直ちにこれが協議に入り、こゝろより経過に相なつております。また、ただいまのラッコ、オットセイの問題につきましましては、十分配慮いたしております。

で、御了承願ひたいと思ひます。

○安部キミ子君 緊急質問があるので、今の問題に関連いたしまして、韓国に最近またたくさんの方が拿捕されました。先年の暮にすでに解決するやにこの委員会でも御報告がありましたので、大へん期待しておりましたが、何の効果もなかったわけなんです。この問題を緊急に解決してもらいたいと思ひますが、農林大臣の御所見は、いかがなものでしょうか。

○国務大臣(井出一太郎君) 例の韓国における邦人漁夫拿捕問題は、石橋内閣ができましたと同時に、閣議でも大きく取り上げられた問題でございます。実はなかなか厄介な相手でも申しましようか、こちらが一を譲れば二を要求するといふような工合でございます。まして、日韓交渉全体の問題とからんで、いわば漁民の諸君が人質にされておるといふかっこうでございます。従つて、これは単に私の所管というのみでなく、外務省が本格的にこれと取り組む、こゝろより手配に相なつておりました。相ともに一つ力を合わせましてこの問題の解決に専念をいたしました。このように存する次第であります。

○安部キミ子君 時間がありませんので、恐縮ですけれども、聞きますところによりますと、この間の拿捕の状態は、韓国の人と日本の漁夫とがなぐり合ひになつて、三名の重傷者が出ておるといふような報告も、おととい聞いたのですが、そういう重大な問題もございまして、真相を十分御調査下さいまして、この次に、早い機会にもつと突っ込んでお尋ねしたいと思ひます。

から、十分用意していただきたいと思います。

○国務大臣(井出一太郎君) 承知しました。

○委員長(堀末治君) 農林政務次官の八木君から発言を求められておりますから、八木君に発言を許します。

○政府委員(八木一郎君) お許しを得まして、この機会に一言ごあいさつを述べさせていただきます。一月三十日付をもちまして、農林政務次官に任命せられました八木一郎でございます。衆議院に議席を持たしていただいて以来、いやその以前から、直接、間接に御指導を賜りました各界の先輩のおそろいでもございます。農林水産、特に農山漁民の生活を守りながら、国民の毎日のために関係を持ちますような、国民大衆に接断面の多い農林省の責任の一端をになつていただきたいと思います。ことについては、乏しい未熟な至らない私としては、非常に大役でございます。したが、多年御支援を賜りました皆様のお力添えにおすがりし、皆様の意を体して、誠心誠意、誠実にその職責を尽さしていただきたいと思います。どうか従前にも増しての御指導を賜わらんことを切にお願い申し上げます。どうぞよろしくお願ひいたします。

○委員長(堀末治君) 次に、農林水産関係物資に関する国鉄貨物運賃に関する件を議題にいたします。

この問題に關しましては、政府において今回企図されている貨物運賃の引き上げについて、運賃の引き上げに絶對反対する向きもありますし、また

ある程度の引き上げはやむを得ないとする向きもあつて、この点については意見の相違があるように見受けられるのであります。しかし、農林水産物資の実情とその特殊性にかんがみ、農林水産物資の運賃については、従来行われてきたような遠距離運賃並びに北海道関係物資に対する割引、その他の特定割引等の各種の軽減措置は、これを一段と拡大強化すべきであるという点については、一致した意見に基いて、去る一月二十一日、委員会の総意をもって、政府当局に対してその実施が申し入れられたのであります。しかし去る一月二十九日の当委員会において、この問題に対して多数委員から当局の所見がただされ、善処が求められたところ、その際、石井国鉄常務理事から、なるべく影響の少ない範囲において、合理的な交通政策並びに国の経済政策にマッチした行き方で、御趣旨の点もできるだけ組み入れて作業をした趣旨の説明がなされたのであります。そして最後に、私から本件について、当局におかれては、過般の当委員会からの申し入れ並びに本日の委員会の経過にかんがみ、遺憾なく措置されるよう希望して、今日まで当局の善処を期待したのであります。

とところが、運輸省並びに国鉄当局において意図されているところは、遠距離運賃の短縮、その他当委員会の申し入れ、並びに石井常務理事の説明とはおよそ反対の方向に進められているように伝えられているのであります。今日までのいきさつから見まして、よもやそんなことはあるまいとは信じているのであります。しかし万一にも伝え

られるようなことがありますとすれば、それは社会経済現況に重大な影響を及ぼすこととおそれ、今日重ねて委員会の議題にして、この問題について当局の真意を確かめ、重ねてその善処を促すことにいたしました次第であります。

本日は、できるだけ問題の中心を去る一月二十一日の当委員会からの申し入れに関する事項にしようことにしたいと存じますので、委員各位の御発言、また当局の説明も、そのように御了承の上、問題を究明していただきたいと存じます。

〔速記中止〕

○委員長(堀末治君) 速記を始めて。

○説明員(磯崎君) 去る一月二十九日の当委員会におきまして、各先生方からいろいろ御意見が述べられました。その結果、私どもの方に資料の御要求がございました。お手元に資料の御提出をいたしておるはずでございますので、それに基づきまして御説明させていただきます。

なお、先般の運賃の問題につきましては、後ほど運輸省の方からも御説明があるかと存じます。とりあえず、この資料について簡単に御説明を申し上げたいと存じます。

きまして今度どういふ改訂の内容を考へているかというこの御質問がございました。それに基いて、資料によつて簡単に御説明を申し上げます。

まず、運賃と原価の関係につきましては、お手元の資料にございますが、現在私の方の昭和二十九年年度におきましては、貨物の収入の二〇〇に對し、一の一の赤になつております。これを私の方では、貨物については車扱いと申しまして一車まるまるの扱いと、小さい貨物の小口扱いと、二種類がございまして、この車扱いについては見ますと、この原価割合は一〇九となつております。私どもといたしましては、一応全体の収入で全体の支出をまかなうという建前になつておりますので、私の方の単位当りの運賃と、単位当りの原価とは、大体見合ふような形で作られております。二十九年度にたとえて申しますと、一トン一キロを送ります平均の運賃が二四四七銭九厘でございます。

これにつきまして、これと運賃との関係を見ます場合に、二つの面からこの問題を見なければいけないと考えまして、資料を作成してみました。第一は運送距離から見た運賃と原価の問題でございます。運送距離については、大体貨物の輸送は発駅あるいは到着駅で、ターミナル・コストと申しまして、いろいろ積みおろし等の費用がかかります。その後、貨車に載せて列車につながれましてから、ある程度距離がふえるに従ひ、必ずしも正比例して輸送の原価は上らないわけでありまして、貨物運送については、ただし途中

の駅でもつていろいろ操車場というものがございまして、大体現在の輸送情勢について見ますと、百キロに一回ずつ操車場に入れて貨車の組みかえ、入れかえ等をいたしております。従いまして、最近の非常に御承知のような輸送難の状況におきましては、この回数が非常にふえて参りまして、その面の原価が割合に高くなつております。現在一トン一キロ当りの原価が百キロメートルで三三六六銭八厘でございます。千キロメートルにつきましては二四二一銭八厘となりまして、現在の通割割合は運賃原価の方は三〇%減つて形になつております。ところが、後ほど御説明いたしますように、貨物運賃の方は、非常に遠距離に参りまして通割率が割安になつて参つておりますために、輸送の原価と貨物運賃との割合の差がだんだんひどいのでございます。特に最近におきましては、貨物の足が非常に延びて参りました。平均輸送キロが長くなりましたために、先ほど申しました貨車の組みかえ、入れかえの作業の回数がふえ、また、からでもつて貨車を走らす。大体わが国の貨物輸送の現状が、東京から向ひまして北にあるいは南に空車が走つて行く、そして東京に對して実入りの車が走つて来るというふうな状況に相なつておりますので、貨車足が伸びることはそれだけ、からの車を長く走らすということにも相なるわけでございます。

もう一つは、等級別に見た運賃と原価でございます。御承知の通り、現在貨物の運賃は主として、各貨物の持つております負担力でもつて貨物運賃を定めております。トラック運賃等は

は負担力を全然考慮いたしませんで、もつぱらトラック運賃に要します原価を中心として運賃を定めておりますが、私の方は負担力主義で運賃を定めておりますために、あらゆる物資を十五の等級に分けて運賃を収受いたしております。一級から十二級までと、特別に生活必需品等につきましては二十台をつけて、二十一、二十二、二十三という三つの等級をつけております。これらの等級から見た原価の関係を申し上げますと、等級では大体七級が運賃と原価と見合ふような運賃を作

成いたしております。その七級を中心といたしまして、各級別に率を乗じまして運賃を収受いたしております。従いまして、各等級ごとにおきまして運賃と原価の関係は、後ほど表で御説明いたしますが、一級から六級までが大体原価を償ひ、また八級以下は大体原価を割つてゐるという形に相なつております。従ひまして、逆に申しますと、八級以下の不足の運賃は六級以上の貨物でこれを負担し、そして全体としての収入が原価を償ふという形で貨物運賃を構成してあります。それを数量的に申しますと、現在鉄道で輸送いたしております総物資の中で、原価以上のものは三二%、大体原価と同額のものが三二%、それから原価を割つてゐるものが三七%というふうな相なつております。これを農林物資だけに限つて考えますと、原価を割つてゐる割合は約七〇%と相なつてゐるわけでございます。

以下簡単に表につきまして御説明申し上げますが、別表を三枚つけさせていただきます。

は負担力を全然考慮いたしませんで、もつぱらトラック運賃に要します原価を中心として運賃を定めておりますが、私の方は負担力主義で運賃を定めておりますために、あらゆる物資を十五の等級に分けて運賃を収受いたしております。一級から十二級までと、特別に生活必需品等につきましては二十台をつけて、二十一、二十二、二十三という三つの等級をつけております。これらの等級から見た原価の関係を申し上げますと、等級では大体七級が運賃と原価と見合ふような運賃を作

別表の一は、運送距離別に、先ほど御説明いたしましたように、運賃と原価との関係がどうなっているかという表でございます。一番右の欄にいろいろ指数が出ております。左の欄に距離がございまして、運賃に対する原価の割合は、十キロメートルのところでは一〇〇以上になっておりますが、それからずつと下りまして二千キロのところでは一二一と、すなわちこれだけ、何と申しますか、運賃が原価の方は高くなっているという勘定になるわけでございます。これを今回改訂いたしました場合で申しますと、一番右の欄で、二千キロのところでは一二一が一四になるという勘定に相なるわけでございます。

次に別表の二でございますが、これを距離と等級と両方の面からごく簡単に見ますと、別表の二のような表に相なりまして、この表の中で黒い線の中で囲みまして部分が運賃と、何と申しますか、原価を償っているという部分が、この黒い線の中で囲んだ部分でございます。従いまして、右の下の方の一角並びに右の上の方の一角、黒い線の外側にある部分が、運賃と原価の償っていない面を示しておるわけでございます。たとえて申しますと、七級で、上の方に七とございまして、七級の貨物で申しますと、四百キロまではペイをいたしておりますが、五百キロからになりますと、運賃と原価が償っていない、こういうふうにごらん願えればけっこうでございます。なお一番上の点線の方は、これはごく最低運賃を申しまして、特に御説明するほどのこともない問題でございます。まるをつけましたのは、各級別に見てどのくらいその

の級のものか輸送の足が延びるか、輸送の距離が延びるかという、輸送距離を示したものでございまして。御質問によつてお答えいたします。

最後の別表の三の表は、等級別に見まして、各等級ごとに運賃と原価がどうなっているかという表でございます。一番上の欄が等級の欄でございます。次に原価を書きまして、運賃をその下に持つて参っております。これは平均輸送距離における運賃を示したものでございまして。そこでAとB、原価と運賃とを比較いたしますと、一級から六級までにおきましてはプラスの数字になっております。七級で大体見合ひしておるといふことで、大体八級から二十三級まで——この二十一、二十二が途中に入っておりますのは、賃率指数と申しまして、指数の順番に並べましたために入っておりますが、八級以下は全部三角というところに相なっております。

その次は、全体の貨物が等級別にどういふふうに分けられておるかという点と申しますと、私どもの方の全体として送つておる貨物を一〇〇といいたしまして、七級の貨物が圧倒的に多く、これが三二%でございまして、これは石炭が七級でございまして、非常に多いわけでございます。それからその次に農林物資についてどうかと申しますと、もちろん農林水産物資でございます。水産品もこれに入っております。これで参りますと、下から二番目の欄でございます。二十級が三、四%でございまして、そのほか二十二級、二十一級等に比べまして、七級、八級にも木材関係等が入っております。

ので、多少の率を持つております。なお、各等級ごとに、それでは農林物資がどういふふうに入っておりますかという数字を申しますと、一番下の欄でございます。まして、ちよつとこれは非常に小さい表で、ごらんになりにくいと思ひますが、たとえば七級の欄をごらん願いますと、七級の欄の、全体の国鉄の輸送量のうちで一・二%が農林物資と、こゝろの意味の表でございます。たとえば右の方の二十二級になりますと、二十二級品は全部農林物資である。多少の切り下げ、切り捨てもございますが、全部農林物資である。また二十三級もほとんど農林物資であるというふうに、各等級における農林物資の割合をお示しいたしました数字でございます。

以上が前回御要求のございました運賃と原価の関係についての説明の資料でございます。引き続き、もう一つの方のプリントの「国鉄貨物運賃について」という表につきまして、簡単に御説明申し上げます。

現在運賃の改訂につきましては、私の方では運輸省の指示によりまして、目下作業を進めておりました。なおまだ確定的な具体的な数字を出すまでに至っておりませんが、先般当委員会から御要求もございましたので、一応いろいろ試算をいたしておる段階でございます。まして、従いまして、以下述べます数字も、必ずしも確定的なものではないに、試算の段階にあるものというふうに御了承願いたいというふうに存するわけでございます。

まず、遠距離の通減問題と特別割引問題でございますが、遠距離問題につ

きましては、先ほど原価について申し上げました通り、非常に最近貨物輸送の足が延びて参りました。ところが、運賃の方は十キロメートルの運賃を百円といたしまして、八百キロメートルでは二十円に、千五百キロメートルでは十八円になっておるといふふうに、非常に高度の通減率で運賃を定めております。現在貨物輸送の全体の平均の輸送キロが二百七十六キロ、戦前に比較いたしますと約百キロ足が延びておるといふ次第になっております。このために、最近非常に遠距離貨物が増加いたしましたことと、交錯輸送と申しまして、同じ品物が相当な距離を、上り下り線を通じ品物が上つたり下つたりして行っているという実情も数字に出ておりました。これらも運賃の遠距離通減制との関係もございまして、また海上貨物につきましてもある程度、不自然なと申しては恐縮と存じますが、多少無理に陸上輸送をやっているため、に、けさ現在でも二百五十万トンという滞貨を沿線に現在かかえております。一日五十万トンの輸送をやっておりますが、なお現在の数字はちやうど昨年の一番繁忙期の、十二月の中旬の在貨の実績に匹敵するだけの実績をけさ現在、各線の沿線に持つておるような次第でございます。

今回の改正におきましては、現在極度に輸送力の逼迫のために、これを何とかして合理的に輸送力を使いたい、また経済的に使いたいという意味から、ある程度遠距離通減の修正を実施したいと考えていたが、なお先ほどのお話の通り、日本全体の地理的な関係から申しまして、非常に長い輸送をしなくてはならないような状況もござ

いますので、三千キロの区間におきまして——三千キロと申しますと、日本の輸送の一番長い輸送でございます。鹿児島から稚内間の一番長い輸送でございますが、三千キロ送りまして約九%程度の開きがあるという遠距離通減の修正をいたしたいというふうに考えております。

また、次の物資別の特別割引でございますが、現在これは七十九品目に対して物資別の特別割引をいたしております。それによりまして割引の額は年間で約十七億圓に達しております。すなわち十三億圓だけ割引しておりますという数字でございます。このうちで農林水産関係の物資は、品目にいたしまして七十一品目、割引額が約十五億でございます。大体現在の特別割引のうちの八割五分程度のものは農林水産物資でございます。先ほど申しました等級の問題は、等級できめましたものはさうにこれだけの割引をするということになっておりますので、その点は割引額を入れての数字でございまして、割引額をいれて等級できめましたものを、運賃からさらに割引いたしたのはこのういふことに相なっております。このういふこと相なっております。これは二十八年度の運賃改正のときに種々問題もございまして、暫定的な措置というところになっておりましたが、この割引の内容は、大体端的に申しますと、いわゆる遠距離割引という形になっております。中には若干さうでもないものもございしますが、大部分が遠距離割引で、何百キロ以上は何分という形になっておりますので、私どもは何と申しますか、考えているままに申させていたが、考えれば、今回遠距離通減を修正しながら遠

おるのでございますが、当委員会とい
たされて、いろいろな点が問題にな
つておるようでございまして、また
特に当委員会から私の方の大臣にあて
られまして、一月二十一日でございま

すか、申し入れもいただいております。でございまして、これらの点も、私どもの方の今いろいろ作業いたしております中では、十分考慮いたしております。えでございまして、どういふ形で考慮いたすかという点につきましても、いろいろ私の方の内部にも意見がございまして、まだ最終的には確定いたしていませんが、御趣旨のあるようなどころは十分考慮参りたい、かように考えておる次第でございまして。

ただ、一、二申し上げますと、国鉄の原案になっております、私の方に出しております原案、これは一割八分値上げの原案でございまして、遠距離運賃について修正をはかりたい、こういう意見が出ておまして、これにつきましまして、運輸大臣の諮問機関でございまして運輸審議会といたしまして、前々から実は非常な懸案になっておまして、特に海陸の輸送調整、運賃を通じての海陸の一貫した運輸政策といったような見地から、ある程度の修正をすべきじゃないかという御意見が実は出ておるのでございまして、ただいまのところ、運輸省といたしまして、この遠距離運賃を何らかの形においてある程度改正いたすという点については、私どももいたしまして、何とかさしていただきたというふうには実は考えておるわけでございまして。

ただ、運輸審議会の答申の中にも実はあるのですが、運賃の一般的な値上げをいたすほかに、こういった制度改正をあわせてしたい、こういうことになりまして、非常に急激な変化が起ってくる。非常に高率の値上げが起ってくる。たとえば国民生活

なり、あるいは国の産業経済に、非常に急激に悪影響を及ぼすというふうなものにつきましましては、何らかの形で考慮すべきではないか、こういうふうな御意見が運輸審議会の答申の中にも、はつきりとうたわれておるのであります。また別な答申の中に、いろいろ先ほど磯崎局長からお話ございましたが、今回の改正に伴いまして、いろいろこまかい技術上の制度改正が出ておりますが、こういったもの一つ一つ切り離して考えようというよりも、もつと根本的に考え、海運、自動車あるいは鉄道、そういったものもみんなあわせ考え、また日本のいろいろな政策もあわせ考えて、最も妥当な貨物運送制度を確立すべきじゃないかということも、実は答申の中にあるようでございまして、ただ今回の改正のうちの遠距離運賃以外の改正につきましては、根本的な改正をいたすまでもなく、実は差し追って何とかしなければならぬ——これは実は大半は値下げになるものでございまして、差し追ってどうしてこのようにでございまして、これにつきましまして、私どもとしましては、この内容の個々の品目その他につきましては、まだ検討しなければならぬと思っておりますが、この程度のこととは考えていかなければならぬのではなからうかと、かように考えておる次第でございまして。

青函の航路のキロ程、それから関門の特定キロの問題につきましては、これはまあ安くなる方の問題でございまして、これは二十八年のとき、あるいはそれ以前から、非常に問題になっておるものでございまして、これらの点

について、当然私どもの方としては考えなければならぬ問題だと思っております。非常に遠距離運賃と、こういった航路あるいは陸道のキロ程の短縮、それと国鉄が提案しております割引の廃止、これら三つからみ合いますと、現実の形が著しく、何と申しますか、悪くなつておるといふようなものにつきましまして、これは運輸省としましては、十分国会の各委員会の方の御意見も伺いまして、善処いたしたいと、かように考えておる次第でござい

大へん不十分かと思ひますが、いずれにいたしましても、まだ最終のところまで行つておりませんので、中間的な御説明になりまして恐縮でございしますが、以上申し上げまして、御質問がございすれば、ただいまの段階で答えられます限り、お答えをいたしたいと思ひます。

○政府委員(渡部伍良君) 国鉄貨物運賃の改正について、ただいま運輸省、国鉄当局から御説明がございました。先般の委員会におきまして、私どもの方でその当時まで入手しておりました資料に基いて、それは先ほど国鉄部長からお話がありましたように、一八%値上げという国鉄の当初の案を二三%の値上げにそのまゝ圧縮しました場合に、どういふふうな影響が出るかという推測のもとに、御説明を申し上げたのであります。従つて、それは仮定の議論であつて、もし一八%値上げのやうなことになるれば、農林物資のあるものについては非常に大きい影響を与えていたたかなければならぬ、こういうことを申し上げたので、ただいま国

鉄からお話がありましたし、運輸省もまだ一三%値上げの案については最終的な結論を出していない。もちろん私どもの方に、個々の品目についての国鉄当局の考え方というものは伺つておらないので、お話しを通り、個々の品目につきまして、これから国鉄、運輸省と十分連絡をいたしまして、農林物資の輸送方法について遺憾のないようにいたしたいと、こういうふうに存じております。

○河野謙三君 運輸省から先に聞きたいのですが、先ほどの御説明で、最近の傾向が遠距離輸送が非常にふえてきたといふこと。これは絶対量がふえたといふことですか、パーセンテージにおいて遠距離輸送がふえてきた、こういうことですか。そうであれば、そのラフな数字でいいから、説明をしていただきたい。

それから遠距離輸送がふえてきた原因はいろいろところにあるのか、その結果、海上輸送が陸上輸送に転移されてきておるといふ傾向なのか、それとも一つ教えて下さい。それから交錯輸送がふえてきたように聞いておりますが、交錯輸送がふえてきたといふのはどういふ原因なのか、交錯輸送がどういふ程度にふえておるか、交錯輸送の増加率はつきりと一つ教えて下さい。

○説明員(磯崎敬君) 一番初めの御質問の平均輸送キロが延びたことにつきましては、まず第一に、私の方の輸送いたしております貨物が、昭和十一年ごろに比べて、約三倍半程度に全体の量がふえております。その三倍半にふえたものの平均の輸送距離が、昭和十一年ごろに比較いたしまし

て、約百キロ延びております。すなわち昭和十一年ごろは、平均の輸送距離が百七十キロぐらいでございまして、それが現在在る十一月で二百七十六キロに延びております。約百キロ延びております。これは平均の輸送距離の延び方でございまして、すなわち、全体の数量がふえて、しかもその全体の数量の平均輸送距離が延びたということになりますので、個々の物資をとつてみますと、相当に、輸送距離が数倍にもなつたといふようなものがあるわけでございます。

それから第二番目の遠距離輸送の運賃のふえた理由といたしましては、これはいろいろあると存じます。たとえば運賃の問題もございまして、一番大きなのは、やはり戦争中に、御承知の通り、船が、沿岸航路が非常になくなりまして、沿岸の回漕の物資を陸上輸送に相当転換いたしまして、たとえば工場における荷受設備、あるいは港の積荷設備、あるいは工場の生産品の積荷設備にいたしまして、主として陸上輸送を中心いたしましたしまして、鉄道輸送に向くように設備の改善をいたした分も相当あるものでございまして、一番大きな理由は、やはり戦争中の陸上転移がそのまゝつと残りまして、現在まで至つておるといふふうに考えられるわけでござい

ます。たとえば、それが運賃の面でどう響くかと申しますと、大体、戦前は、九州—大阪間の船運賃と鉄道運賃が、大体トントン当り船運賃五円に對しまして鉄道運賃十円というものが、大体の戦前の相場で、大体鉄道運賃が船運賃の倍になつておまして、現在では、これはなかなか的確な数字はつかみにくいのでございまして、物によつて違

いますし、また船によって、機関船、汽船等によって違いますが、大体船運賃の方が割に高い、鉄道運賃の方が安くなつておるといふような実情でございます。現在一番大きな例といひまして、最近陸上のものを無理に、輸送力がいませんために、海上に転換いたしまして、岩手県の方の硫黄鉱でございますが、これを青森県の較という港から出します際に、大阪まで送りまして、船運賃の方が安くなるけれども、名古屋まででは船運賃の方が高いといふような状況になっております。従ひまして、もちろん京浜向けのもは船運賃の方がずっと高くなつておるといふような状況で、一ぺん無理に輸送力の面で海上に参りました物資が、また一二月月たつと、とても船運賃ではかなわぬといふことで、鉄道輸送に戻つてきたといふふうな事例もございす。その他、そういう具体的な例はここ最近いろいろございす、後ほどまた資料を提出いたしまして、また御説明いたしてもよろしいと思ひます。

最後に、交錯輸送の問題でございす、これはむしろ私もより先生の方が、何と申しますか、御造詣が深いのでございす、やはり日本の経済の最近、非常に極端な自由経済の見地から、まあ非常に自分のところと資本的に関係がある、あるいは品質その他の関係で、どこからでも物を取りたい、またどこへでも物を売りたいといふような、極度の自由経済の結果、物の移動が非常に広範囲にわたつて行われているといふのが、現状ではないかと存じます。これは私どもの推測で、必ずしも正しいとは存じませんが、先生方の中には水産関係の御専門

の方はいらっしゃるので、非常に恐縮でございますが、たとえば東北のサンマなどにつきましては、大体戦前はほとんど、サンマのうちの七割くらいが東京市場で消費されたのでございす、現在は約半分近く大阪市場まで行つております。従ひまして、冷蔵庫を出します際に、塩釜あるいは宮古から出ます魚が、片道大阪まで積んで参りまして、また今度塩釜まで空車で歸る。前は東京で済んだものが、大阪まで行つていふといふ実情。また以西の魚にしましても、以西の収獲量の他の関連からしましても、非常に足が延びていふといふようなこともございす。その他各物資につきましてもいろいろ理由があると存じます。先日伺ひました話では、木材などにつきましては、京阪神、あるいは東京などの近隣の木材伐材がある程度、極度まで達している。従つて、どうしても遠くまで持つてくるような状況があるのだといふお話もありまが、そういうことも、やはり長い輸送、あるいは場合によつては交錯輸送も引き起すといふようなことになっていふ場合もあつて、極端な例といひまして、たとえばセメントのようのも、あるいはこれはまだ正確につかんでおりませんが、肥料のうちで硫酸のようのもに付いては、若干交錯輸送のようのもがあるのではないかと考へております。米などにつきましても、そのときの各県の米の保有状況その他もつて必ずしも一がいには論じられませんが、結果的に申しますと、相当、時期の問題をはずして考へますと、やはり交錯して送られていふものが相当あるといふふうに考へております。この交

錯輸送につきましては、私どもは、やはり外国でもこの点については問題になつていたらしく、いろいろこの交錯輸送の調べ方について何か世界的な一つの意見があるようございす。それにによりまして、現在私どもの方の輸送の実績を検討いたしまして、おもな物資につきましても交錯輸送の実態を現在計数的に調べている状況でございす、ごくラフに申し上げますと、ただいま申し上げたような現状でございす。

○河野謙三君 そりしますと、遠距離輸送は、絶対量がふえていふのみならず、パーセンテージにおいても遠距離輸送が非常にふえていふ、こういうことがはつきりいたしましたね。そうすると、今度あなた方がねらつていふのは、この遠距離輸送を減らしてこれを海上輸送に逆戻りさせよう、こういうことを考へておいでになるでしよう。その海上輸送に逆戻りするといふのは、どのくらいまで海上輸送に戻ろうといふのか。同時に、海上輸送に戻した場合に、今度は海上輸送がそれを受け入れるだけの態勢ができていふかどうか、こういう調査はできていふか。

○説明員(細田吉蔵君) 運輸省の方からお答えしたいと思ひますが、実は今回国鉄が考へております程度の遠距離通減では、ただいまの海上運賃との比較において、運賃の面だけから考へても、非常に大量のものが海運に運賃の関係から移るといふ程度のものでございす。ただボーダー・ラインになつておられますものが若干、これはもちろん海に落ちるといふことは考へられると思ひますけれども、全体として、ただいま営業局長からお話でございしましたように、昔の海陸運賃の比率等も問題にならないほどになつております。またポート・チャージももちろん含めての意味でございす、港の諸掛りが非常に上つております。そういった関係でございすので、あまり大きな数量が海へ移るといふことは期待できないでございす。

ただ、まあ私、実は海運の方はやつておられないわけでございますけれども、内航海運につきましても、これはいろいろ外航につきましても御承知のような手を打つていふわけでございますが、内航につきましても、運輸省をいたしましては、いろいろ今後対策を立てていく必要があるかと考へておりました、少しでもさやを寄せるという基本的な考え方に至つていふようなわけでございす。

なお、海運につきまして今後どうするかという問題は、実は運輸委員会等でもその点非常に突つ込んだ御議論が出ていふのでございまして、こういう点につきまして私、責任者でございせんので、お話し申し上げることはできません。御了承願ひたいと思ひます。

○河野謙三君 この程度のことでは海上輸送の方には大した影響はない、海上輸送の方に大して転移されなといふ御意見ですが、これは私は全く違ふと思ひます。荷主にすれば、現状の海上運賃、陸上運賃のこの両方のバランスの上に、海上なり陸上を選んでいるわけ、これを一五、五〇、一〇〇でも動かせば、このバランスが乱されるだけ、大きな荷動きがあるのは当りまえです。だから、運輸省は昔から、役所の歴史からいって、陸のことを海の

人に聞くことさつぱりわからぬ、海のことを陸の人に聞くことさつぱりわからぬ。そういう形では、私は困ると思ひます。これは非常に海上輸送に大きな連関を持つていふのです。だから、陸上輸送を抑えることによって海上輸送に転移されて、今度は海上輸送運賃が暴騰したら、どうします。

そういうことで、資料を私は少し要求したいのです。だから、今の最初にお尋ねした陸上輸送が最近年次別にどういう傾向でふえていふのか、海上輸送が年次別にどういう傾向になつていふのか、この資料を、後刻でつけようですが、頂戴したいと思ひます。

それから、あとでいろいろ御質問がございすから、もう少し端折つて、交錯輸送で資料を要求しますが、最近の交錯輸送の状況を資料によつて御説明を願ひたいのですが、同時に、ここに農林省もおられますけれども、たとえば農林省が統制している米麦等の物資について、相当な私は交錯輸送が現在にあると思ひます。こういうものは完全両省の連絡によつて、交錯輸送は防げるわけですよ。その他直接統制品でなくとも、間接統制品もありまが、また統制物資でなくとも、役所の指示、指導によつて、ある程度の計画輸送はできるはずなんです、この段階まで来た場合に、交錯輸送が非常に増加しているこの数字をながめて、運輸省では、昔のような厳密な計画輸送防止のために対策を立てておられますか。ただ運賃が上つた、ただ国鉄収支が償わなくなつた、その原因は遠距離輸送だ、交錯輸送だ、だから運賃を値上げするのだ。これは、この間の農林省

○説明員(細田吉蔵君) 交錯輸送をお断りするという法制的な、今のところ、根拠はございません。従いまして、ただいまのところ、交錯輸送をなくするには、これはたとえば農林省の食糧なんかにつきましては、これは政府の中のことでございますから、これはいろいろお願いをいたしておるわけでございますして、一般的なもの資につきまして交錯輸送をとめることは、これはできないわけであります。これはむしろ、御協力を荷主の方にそれぞれお願いしなければならぬ。ところが、

ら、ですから、とにかくできるだけ輸送力をふやすと、こういうことでやつ

すでに最後の段階まで来て、運賃を値

ええられて仕方がないのですが、私は

私はそういう点をどういうふうに

お考えになっておりますか、お聞きしたい。

○説明員(磯崎敬吾) ただいまの御質問の一番初めの問題は、先ほど私があげました例につきましては御意見であると存じますが、これはものによりまして相当違ひがございますが、たまたま例を岩手県の硫化鉄にあげたわけでありまして、港チャージの問題その他、使います港、あるいは揚げます港によりましては違ひますが、たとえば硫化鉄を鮫から名古屋港まで送ります場合に、鉄道を一〇〇といたしますと、船運賃は一六になつております。ところが、それ以上越しますと、船運賃の方が大体一〇〇と一〇〇になるという形になります。これはむしろ硫化鉄の送り先、硫化鉄の使用先といったしましての問題になつて参ります。主として使用しておりますのは、京浜地帯と名古屋地帯でございます。この点につきましては、具体的に、何と申しますか、着駅、発駅の関係で申し上げたわけでございます。ものによりまして、たとえば石炭とかバルブ用材などでは全く様子が變つて参りました。ごく最近のたとえばバルブ用材で、四国の窪川から清水港まで送りました静岡県の木材であります。これは鉄道の約二倍になつております。鉄道を一〇〇といたしまして二〇二になつておりますが、これらにつきましてはむしろ、どつちかと申しますと、港の荷役設備が非常に完備してない。ところが、石炭などにつきましては、割合、機械の荷役ができるという関係で、必ずしもその距離だけによつて一律には論ぜられませんが、先ほど申し上げましたのは、たまたま例を硫化鉄

にとつて御説明申し上げたのであります。

次の設例が非常に悪いというお話でございますが、これは全く御指摘の点もあるわけでございますが、まだあらゆる物資の、あらゆるパラエティにつきまして、とても全運賃を計上するまでの作業には至つておりませんので、たまたまそこにあげましたのは、たとえば現在の制度の説明をしつていう資料の御要求であつたものでありますから、一体青函のキロ程というのはどういうふうに影響するかという御質問であるといふに、私は解釈いたしましたもので、なるべくそれがはつきり現われるものの方が、制度の内容が御了解願えるのではないかとというやうな意味で、たまたまございましてカードのうちに拾つたわけでございます。特に意識して近距離のものを拾つたというわけではございません。むしろ制度の御説明の意味で出してみたわけでございます。

それから最後のトラック輸送との関係につきましては、全くお説のような点がございまして、ただ、現在トラック輸送と一番問題を起して参りますのは、小口の貨物と申しまして、冒頭に申し上げましたように、大体全体の約一〇%弱、八%内外の輸送をいたしております。小口貨物につきましては、まさにお説のような問題がございまして、小口貨物につきましては、現に等級の高い一まあ現在小口貨物は等級はやめました。一応車扱いで申しますれば、等級の高いものに属するもの、あるいは距離の短かいもの等は相当多量にトラックの方に転化したしております。これはすでにここ数年間に現われ

た実績でございまして、小口につきましてはそういう例がございまして、車扱い全体について申しますと、何と申しまして、輸送量の増加が圧倒的に多いものでございまして、近距離を車扱いで運ぶというやうな段階になかなかないわけでございます。全体の数量が、先ほど申しました通り、ことしの見込みが約一億七千万トン、ちよつと昭和十年に比しまして七割の増、トンキロで申しますと、約三倍何倍になります。そういう全体の増加量が非常に多いものでございまして、車扱いの分でトラックに転化したのは、ほとんど現実の数量としてもふえておらないやうな状況になつております。全体の数量が減少する時代には、確かにそういうことがあると思ひますが、今のように毎年々々五分とか一割とか輸送量がふえているときには、近距離の車扱いのものがトラックに行くというやうなことは、小口関係を除きましては、大体考えないで、むしろ輸送力全体の活用をはかつていくというやうな考えでいかなければならないというやうに存じております。

○東隆君 それは、今のあとのもので、これは築地の市場だの何だのを一つお調べになれば……結局あそこでもって扱われるものの六割あるいは七割くらいが、これが地場消費にならないうで、よその方へ出ていっている。いいですか。そうすると、貨物で来たやつや何か、みんなあそこでもって、着駅変更じゃありません。着駅変更じゃないけれども、みんな變つていってしまふのです。だから、築地の市場があれば最後の所じゃないのです。だから、貨物で来たものが、もうもの

すぐ變つてきているのです。消費者のところへ行く間に。その輸送の過程を国鉄が担つていいますから、だから、その段階をすつと考へてみなければならぬ。變らないというのはいふので、どんどん變つていっているのですから。だから、問題はそういう点なんです。

○説明員(磯崎敬吾) 今のお説は、私の言葉が足りなかつたと思ひますが、その点は確かに、たとえば築地に着きます魚、あるいは秋葉原の青果にいたしまして、そこからまた長野県なり山梨県までトラック輸送されておるものがございます。その点はいふ調査いたしましたけれども、それが内容が少し變つて参りましたものであります。私もいいたしましては、一応築地市場なり秋葉原市場までの輸送を考へていふという面から申しますと、變つてなうと申しましたのですが、それからあつたにつきましては、たとえば長野県に入る鮮魚が築地市場に入るのが実はおかしいので、本来ならば長野県に行くべきものが、価格あるいはセリの関係で築地に入つておるわけですから、そういう最近の経済事情に伴う輸送の變化、ことに末端の輸送の變化につきましては、なお今後考へてみなければならぬものが多々あると思ひますが、非常に全体の分量の増加が多いものですから、先ほど申し上げたやうな御説明になつたわけでありまして。

○千田正君 議論を進めて、審議する上に一つ……運輸省なり国鉄なりが常に考へていなければならぬことは、国鉄公社という名前をつけた以上は、国民にサービスするという意味なんだから、あなたの方だけの理論じゃだ

めなんだ。提示したあなたの方の資料は、それはあなたの方本位に考へている資料ですよ。農林省はどうかしらぬが、われわれ消費者なり、あるいは生産業者である人たちの調査から見ると、あなたの方の改正してくれというのと比較して検討すると、一三%どころじゃありません。二〇%、二五%ある。だから、あなたの方の出した資料だけでは、われわれ、そうすかというわけにいかない。

もう一つは、私は資料をこの前請求したのですが、運輸審議会の方々が作つた答申案を、あなたの方が金科玉条のように、ここでお説の御報告なさされた。それで、私はそのときのあの運輸審議会の委員の皆さんの名前をお知らせ願ひたいと言つたら、たまたまここに参っておりますが、これは皆あなたの方の先輩であつたり、ことごとく運輸省に關係したり鉄道に關係した諸君だけで、少くとも生産者を代表したり、消費者を代表したり、そういう人たちのいわゆる代表者が入つていないわけなんです。これはわれわれにも罪がある、こういう人々を国会が選ぶという、われわれが審議したのですから。だけれども、考へてみると、みんなあなたの方の仲間であつて、消費者の仲間でもない人たちが答申してきたものを、われわれがうのみにして、それが最大最高の理想なんだということは、われわれはでき得ない。ですから、われわれとしてはわれわれの資料もあつたので、今後論争をやりますが、そこで一つ参考にお聞きしますが、輸送の能力の問題等について先ほどから御説明がありました、駐留軍にあなたの方の方

から提供しておりますところの貨車あるいは冷凍車、その他、どれくらいあります。

○説明員(磯崎君) 今ちよつと手元に持つて参りませんが、正確な数字はすぐに調べて、御返事申し上げます。

○千田正君 こういうことがあつた方のいわゆる輸送能力の問題の重大なる要因をなしております。しかも、従来は冷凍車なんというものは相当数量駐留軍に提供しておつたために、鮮魚の輸送あるいは青果の輸送には非常に不自由しておる。そういう問題がすべて要因になっておるのだから、そういう問題を含めて御報告願わないと、真剣な討議ができないのです。

○説明員(磯崎君) 全体として申し上げますと、現在非常に減つておることだけ申し上げておきます。現在一番多いのはタンク車であります。

○千田正君 そういふものは資料として出してもらふと、全体の問題として討議できません。

○安部キミ子君 今この資料で説明を聞いたわけなんです、この資料のいわゆる損と利益、この資料は遠距離輸送については片荷だけの計算で、帰りはみな空車の計算で出ておるのです。

○説明員(磯崎君) その点は、遠距離輸送のものにつきましては、必ずしも帰りが全部空車とは限りません。従つて、貨物輸送になるものにつきましては、空車でなしに帰ってくるものにつきましては、やはり計算しております。

○安部キミ子君 それじゃ、もう一つお伺いしますが、先ほどの説明だと、今度貨車をたくさん作る、こういうふうな御意見ですね。その貨車を作つて、こゝろいうふうな遠距離輸送のむだがある。その作つた過程において、この資料ができておるかどうか。貨車を今度たくさんお作りになると、このむだがなくなるでしよう、この遠距離輸送の私は貨車を作るお金は別段……

○説明員(磯崎君) 私の説明が不十分だつたかと存じますが、貨車を作りますと、遠距離輸送の問題とは、一応関係がない問題でございまして、貨車を作りますればそれだけ、たとえば現在の二百万トンの荷物があるいは百五十万トンに減るとか、そういう意味なんです。

○安部キミ子君 貨車を作りましたら、たとえば北海道から魚を東京に送る、大阪に送りますね。そうすると、また次に北海道から魚を送りたいために、冷凍車なら冷凍車がないために、バックするわけですね。その費用だけがむだになるという計算が盛られておると……先ほどその説明だつたでしよう。当然それも入つておるわけでは、そうじゃないのですか。

○説明員(磯崎君) 帰りの空車キロの計算は入れてございません。帰りの空車キロの計算は入れてございませんで、運送いたします原価の問題と、たとえば一トンの貨物を北海道から東京に持つてきますに要する原価と、要するに直接の費用と、その行きがけの物を積んだときの費用と積んだときの運賃を比較したわけでございます。入つておるわけではございません。

○安部キミ子君 それでしたら、今度たくさん貨車ができれば滞貨がなくなつて、そしてこの損がプラス・マイナスになつて、一割三分上げるに適當だという計算で、この資料を出しておられるのですか。

○説明員(磯崎君) 貨車、今八千両の方は計画をいたしておりますが、実はこれに見合います来年度の皆様方の輸送の御要求が、現在私どもの方で、昭和三十一年度、大体三月ももう近くなりまして、三月までに輸送いたします分量が一億七千万トンというております。それに対しては、現在私の手元に集まつております農林省、通産省その他の関係の業界からの輸送の御要求は一億八千万トン、一千二百万トンだけ送つてくれという御要望がふえております。一千二百万トンの輸送をこゝろ程度にやるには、実はとつても八千両の貨車ではできないのでございまして、もし今の各業界の方々の御推測通り一億八千万トン以上の輸送が御要求がされた場合、ここにたとへば石炭が五千二百万トン以上出るといふような事態になつた場合には、実は八千両の貨車を作りましては、非常に昔のようになりまして、さういふわけには参りませんで、私どものあらかじめ御説明申し上げましたような五カ年計画で、五カ年後には大体昔のような数字になるというふうな、多小時日を要するような段階になつております。従いまして、今のようには輸送の御要求が多いときには、その貨車による輸送力の増加は、むしろ新しい輸送の御要求に消費されてしまふということになるわけでございます。

それからもう一点は、それでは輸送が一千万トンなら一千万トンふえれば、当然運賃の収入がふえるじゃないか、当然こゝろ御質問もあるかと思ひますが、その点につきましては、予算の面におきまして全然別途に、輸送量の増加に伴つて増収する分と、それから運賃によつて増収する分と、二つに分けて計上されておまして、両方とも計上した上で来年度の収支計算をやる、こゝろいうふうなことになるのであります。

○安部キミ子君 それでは、この八千両の貨車を作る費用はこれには當つていないというわけですね。

○説明員(磯崎君) それは全体の予算の中で運賃の改正で増収する分と、輸送力が増えまして増収する分、すなわち運賃の問題と関係なしに、一般のお客さんがふえる、あるいは荷物がふえることによりまして、収入がふえてくる分とあります。その収入のふえる分と運賃の値上げの分と見合ひまして、そのほかにいろいろ各方面から借金をもいたした上で、それをどういふふうに使つかといふことの中に、ただいま申しましたその八千両の貨車の問題が入つておるわけでありまして、従つて、この金がお客さんがふえるかといふと、必ずしもそうでもございませう。全部の財源の問題の一つとしてこの問題が考えられているわけでありまして、また貨車の問題も支出の一つとして考えられているわけでありまして、

○柴田栄君 実はこの資料について、大へん御努力をいただいた方であるのだから、また改正については大へんけつこうな資料ばかりぢやないで、大へんけつこうな資料が、けつこうな資料が多ければ多いほど、けつこうでない事実がたくさん裏にありさうな気がするのだから、それについては一つも触れておられない。これでは真相が実はわからない、こゝろ思ひますがね。遠距離輸送を打ち切らなければならぬといふ御説明は、ただ説明としてあつて、どういふふうな、しかし、打ち切つた結果がなるんだといふことについて、この資料だけでは実はわからぬのです。ですから、農林物資等についてはここに総体のあれもあつたけれども、大体において遠距離輸送が一番多いと思つておるんですが、そうすると、各物資についての大体の標準でどういふ結果になるかといふやつをいたさないで、審議ができない、こゝろいう点の一つを考へるわけですね。

それから、どうも私納得できないのは、遠距離輸送がだんだんふえてきたといふのは当然じゃないかと思ひながら、それに対して対策を一つも考へてみないで、ただ鉄道にだんだんふえてきたんだといふふうに見ているような気がするんですが、遠距離輸送については海上輸送をもつて——従来使つておつて安かつた、それがだんだん幅が少なくなつて、今では海上輸送の方が高いんだ。しかし高い理由を運輸省として究明していただいているかどうか、こゝろいう点があつた方ではわからないというなら仕方がないが、聞きたいんですが、さうしないといふ、一体国鉄運賃を上げて、それで施設を増強して、競争するといふことの方が、より経済的であるか、あるいは海上輸送を強化して、国鉄運賃はそのまゝにする方が、全体が経済的であるかといふことが、ちつともわからぬ。そういう点を検討

されないで、ただ、さつきも御指摘があったんだが、特別会計ではよい切れない。改善もできないという事で、何かうまいことをするなら、うまいことは、民間にまかした方がうまいです。それから、そういう点で、ただ今のふえてきた理由を全然究明もしないで、ふえてきた、これではよい切れないとおっしゃる点を、もう少し御検討願わなければならぬと私は思っておりますが、それについての御見解を承りたい、こう思っております。

まあ、さつき農林大臣も申しておりましたが、日本のこの細長い地形に對しまして、しかも物資は相当、地方によつて、種類によつて偏在している。特に農林物資の生産地と、消費地というものは、宿命的に離れている。林産物のごときは、もうすでに北海道、九州等の平常の地を残しては、大部分山は切り過ぎになつてゐる。それに対して非常に国費を投じて、さらに山を作るといふことを言つてゐるのだが、今回一応一割三分で示されたような案によりますと、遠距離運送を打ち切つて運賃をすつと高められるという事になれば、当然市場状況は変つちやう。

こういうことになれば、やむを得ず近い所を、いかに国が押えても、いかに調整しても、やはり背に腹はかえられぬといふので、近い所ばかりいじめられて、それが影響してまた国土が破壊される。災害は増す。さいの川原に石を積むようなことをやつてはどうにもならぬ。それを忍んで国鉄強化のためにやらなければならぬという理由は、われわれは見出しかねると思ひます。しかも、この表にて示されている通り、農林物資というものは大体等級の

低いものだ。等級の低いもので、しかも宿命的に遠距離運送をしなければならぬ。こういう場合に、運賃の持つ原価の割合といふものは、総体としては、私は非常に高いと思ふんですよ。それに、さらに今度は一そう遠距離運送運賃率を打ち切られるために、よけいかなければならぬといふことになつて、これじゃ総理大臣、あるいは大蔵大臣が言つておられる通り、運賃の二三割上げのごときは途中で消化されると思つても、こういう点を農林物資については私は消化されぬという懸念を持つわけですが、そういうことを押し切つてやる気がどうか。こういうことについて、まああなたに言うことは少し無理かもしれないけれども、御見解を承りたい。

○説明員(細田吉蔵君) 海運の貨物より鉄道の貨物の方がなぜふえたかをいふ点につきましては、実はいろいろな点で、私たちの方の最も大事な仕事でありますから、いろいろな角度から研究しております。先ほど磯崎局長が抽象的にいろいろ話されたほかに、いろいろあると思ひます。自動車、これは近距離のものが減つたので、これだけ距離を延ばしておる事情の一つだと思ひますが、これをいろいろこまかく検討した資料もある程度持つております。それから海運運賃がなぜ鉄道運賃より高いかといふことは、これも十分資料をもつてお答えすることができませんが、本日は私持つておりませんので、これは機会をあらためて、いつても御説明できることと思つております。

いしましたが、先ほど私が申し上げましたように、非常に急激な経済界の変動、あるいは国民の生活に重大な影響を及ぼすといふような点につきましては、もちろん私もその方の大臣として十分考えられると思つておりますので、私も補佐いたしますものといいたしまして、十分その点は具体的な問題として考へて参らなければならぬと、かように考へておる次第でございます。

○重政廣徳君 それから資料を持つてこれらるときに、ついでに五カ年間のストによる滞貨の影響といふようなものも参考に持つてきてもらいたい。

○仲原善一君 資料に関連してお話し申し上げたいと思つてゐるのですが、原価の計算等の資料も出ておるようでありまして、私、地方での建設省の仕事やら農林省の仕事やら、鉄道省の仕事やする場合に、非常に鉄道関係の建設工事、特に建物なんかを中心に考へた場合に、単価が非常に高く非常に甘いじゃないかという印象を従来受けていたわけですが、この点は同種類の、たとえば建物のいたしまして、建設省なりあるいは農林省なり鉄道関係の単価が同じであるかどうか、同じ種類のものについてその辺少し甘いじゃないか、建設に要する費用が相当あると思ひますが、その単価の点でもう少し鉄道関係では自衛するべき点があるのじゃないかという印象を受けているわけですが、そういう関係の資料をいただいて、全部値上げでカバーするといふのじゃないに、鉄道内部でもそういう甘い点があれば調整してもらいたいという希望を持ちながら、資料を要求したいと思ひます。

○千田正君 時間もありませんから、農林省に私、要請しておきます。今までの資料はほとんど運輸省あるいは国鉄からの資料によつて、御無理ごもつとも議論しておりますが、これをあなただけで、この点がわれわれとしては納得いかないという点があるならば、あなたの方の方としても資料を出して下さい。

○青山正一君 経済局長にお願いがあるのだが、たとえば北海道からバレイショを東京に送つた場合にどうだ、値段がどれだけ上がるか、今の鉄道関係の方針通りに進んでいくとどうなるか、それからスルメの場合はどうだ、サンマの場合はどうだ、そういうことを一つ一つ出してもらいたい。そういう資料を全部出してもらわなければ困る。それによつて、果して政府の方針と農林水産の物資とどれだけ値違ひがあるか、それを調べてみることは、お話しにならぬ。そういう材料を一つ出していただきたい。

○柴田栄君 それに関連して、ちよつと承りたいのだが、遠距離運送の通運率の修正について、三千キロで九割程度という原則は、一応まだ運輸省側というのか、国鉄側ではこれを基礎として検討しておられるかどうか。ここに資料をちょうだいいたしましたね、これは一八割の場合の一応の資料だと思つておられますが、それで通運率の修正をするといふても三千キロについて九割程度と、こういうふうに書いておられますがね、まあわずかに九割程度と考へておられるかしらぬが、それもいいとして、その程度を今もなお作業の方針としてやつておられるかどうか。

○説明員(磯崎敬君) ただいまの御質問は、遠距離運送の内容についてはこれに書いてある通りに考へておるかという御質問だと思ひますが、それにつきましては、現在いろいろの作業もやつておりますが、先ほど細田部長から申し上げましたように、制度として、私どもとしては遠距離運送のある程度の修正はせざるを得ないと思ひます。しかし個々別々の問題につきましては、何といひますか、国民生活あるいは先生のおっしゃつた国家全体の問題として非常に関係のあることにつきましては、個々別々の問題として考へてゆくとしようとする運輸省の御方針のもとに、私どももいたしましては、制度自身としては大体この制度を中心にして、こういうふうによつていただくたいと考へております。と申しますことは、今回の遠距離運送の修正によりまして、先ほど私どもとして約十二億ぐらいの増収があると申し上げましたが、これはもちろん全部農林物資というわけではございませんで、あと農林物資以外で、現在の景気情勢その他である程度、商品の価格のうちに、あるいは経営のうちに吸い込んでもらえようとするものも当然あるわけでございます。全部農林物資で国民が直接日常使うといふものではございませんので、大体私どもの推算では、約半分程度が広い意味の農林物資だといふふうに考へております。従ひまして、非常に極端な例を申せば、冷蔵庫とか、そういういたつたようなものや、遠距離運送の今までのような非常に大きなメリットのかかるものは少しどうかといふふうにも考へますので、制度といいたしましては今のままの制度でやらして

二二

いただきました。個々の具体的な問題につきましても、国民生活に影響のある問題につきましては、一つ一つの問題として考えるような御方針のもとに、実は今作業をいたしております。

重ねて申し上げますが、大体半分弱ぐらいが農林物資だと考えておりますが、従いまして、そのほかの物資も、先ほど柴田先生のお話がありましたように、農林物資だけが足が延びたとおっしゃいましたが、それはそうではございませんので、先ほど提出いたしました資料をごらんいただきますと、このまゝのついでに平均輸送距離でございまして、大体農林物資の一級、二級、三級、四級につきまして、むしろ三級、四級あたりの方が足が延びているというふうになっております。

それらは現在高級品が遠距離運送のやほり実徳を受けておるといふ形になるわけでございます。制度といたしましてはそういうふうな考えをいたしていただきたいと思ひます。

○柴田栄君 たいまのお話、大へんもつともしく聞えるんですが、しかし大部分の農林物資は遠距離輸送の宿命的な性格のものである。そのほかになんか私は申し上げたわけじゃないんだが、しかもこのパーセンテージでいうと大したことないと言いかもしれないが、絶対額の価格というものは、非常に運賃の重さが大きいと私は思う。そういうものを原則として、特別なものは特別に改正した方がかえって早いんじゃないか。そいつを全部、大部分のものである農林物資について特別な扱いをするというところはかえって厄介だと。だから、お聞きしている

わけですが、こういう原則できめてしまつて、特別なものは特別な措置をやるといふお考えであるならば、われわれは検討していただかなければならぬ、こう思つてお聞きしておるわけです。

○説明員(磯崎敬君) たいまのお話でございますが、先ほど御説明いたしました通り、現在の割引制度自身が十七億のうち約十五億、七十九品目のうち七十一品目が農林物資であるというふうな申し上げましたが、その問題をどうするかという問題もございまして、現在やはりそういう制度でもつて考えておるわけでございますので、別に新しいことを私が申し上げたわけではございません。

○柴田栄君 まあそういうふうにお宅の方は考えておられるというところは、それでもつけようでしよけれども、全体のものの考え方として、お宅の方の考えておられる方法が一番いいというところは、まだ言い切れないと私は思ひます。ですから、そういうふうな考えよりも、大多数のものを原則として、少数のものを例外として考えたいという考え方があつたわけですが、まあ一応そう考えておられるとすれば、経済局長に実はお願いしたいんだ。農林物資の主要なものについて、現実の輸送の平均距離、大ざっぱでもいいんです。が、実績に伴つて具体的に今のような原則で国鉄が考えられるとすれば、どれくらい値上り率がふえるかというところを、一べん品目別に調べていただきたい、こう思ふのです。

○秋山俊一郎君 この前にお聞きになつたか知りませんが、私もよくわから

らないんですが、この運賃の値上げ率が、先だって来は一八%あるいは一五%といつて、ここにいたたいでおるわれわれの方の資料での推算では一八%でやつておるんですが、それが現在一三%とかいわれておる。どういふふうにしてそんなに伸びがあるんですか。もつと縮まるような道はないのか。あるいはこれに至るところの、運輸並びに国有鉄道は一体どういふうなところから一三%まで縮めてきたのか。私はある事実も知つておりますが、国鉄が物を買ふときに非常なロスがあるというところを、あなた方お気づきになりませんか。私はある一定の耐用年数のあるべきものは、品物の買ひ方によつて、同じ値段で非常に悪いものを買つておるといふたようなことが、運賃その他経費に非常に響いておる。そういううちに、経費の面でずいぶん検討を加える余地があるのじゃないか。そこに値段が一八%といつたり、一五%といつたり、一三%といつたりする伸縮性があるのではないかと考えるのであります。そういう点はどういふわけで伸縮性があるのか。

○説明員(細田吉蔵君) 数字的なものは、これはこまかく申し上げてもけっこうですが、一八%から一三%になりましたが、どうして出たかといふところにつきましては、大体の考え方と申しますか、経過を申し上げますと、運輸数量の見方でございまして、つまり三十二年の数量はそれ以降の、特に三十二年の数量の見方でございまして、運輸数量の伸びが三十二年に比べて七%ないし八%という

伸び方をしたわけでございます。そこで実は七%といふ八%といふわけで、一%違ひましても大きいわけでございますが、これは国鉄の当初一八%要求の際には、五六年間通して、これは五六年の計画を組んでみておつたわけですから、三%ずつ累積して、三十一年度は上つた実績に対して三%ずつ累積していくという考え方をとつておつたのでございまして、それに対して今度出しております予算は、三十一年度のその増加したものに對してさらに五%の増加を、これは国鉄ではやれるとかやれないとかいろいろの話がございまして、これは大蔵省またはわれわれの方でもいろいろ協議いたしました。また経済企画庁の数字等も見当りまして、五%の増加。そうすると、個々のものは二%違ひますことは、実はそれだけ収入がふえるほかに、全体の率には逆な作用で影響していく。率は低く作用して参ります。これは非常に大きな要素になつております。

それからいま一つは、経費を、今御指摘になりましたような点でございまして、実は詳しく申しますと長くなりますが、一昨年から昨年の春にかかしまして、国鉄経営調査会と申します。これは、先ほど運輸審議会の話もございましたが、もう大部分民間の方で、學者、評論家、あるいは実業界の代表の方で見ていただきました。いろいろの点を実は御指摘いたしておりました。このほか会計検査院、行政管理庁等からも、物の買ひ方、工事のやり方、そういうものについていろいろな御指摘がございまして、これらにつきまして経費を、まあこれもいろいろ予算がきまりますまでにはいきさつがござ

いまして、相応しい切つて切るといふことで、私どもの方と大蔵省と相談いたしまして、経費を切つております。経費を切りました関係上、差額が少なくなりまして、その収入の増加と経費を切ると、たとえば輸送量が五%ふえて参りますのに對して、人間もつとある程度ふやしていかなければならぬじゃないかといふような点について、人は一人もふやさないといつたやうなことで、個々の要求に對しまして経費を切りましたので、その率の差が実は出て参つておるような次第でございます。

従いまして、いろいろな個々の問題につきましても、先ほど建物のお話ございましたが、いわゆる合理化の点につきましては、運輸省といたしましては今後十分にいろいろやつてもらわなければならぬと考へております。行政管理庁あるいは会計検査院等からも非常にきつちいお小言をちょうだいしておるやうな事例もございまして、運輸委員会、あるいは決算委員会等からもまた始終その問題につきましては御批判をいただいております。直すべき点は、われわれといたしましては、もう徹底的に直していかなければならぬと考へております。大体はそのやうなものです。

○秋山俊一郎君 大体まあわかつたやうなわからないうな感じがするが、ただ、赤字が出るからといふので、運賃ばかりにウエイトを置いてもらうといふことは、非常にまずいことじゃないかと思ふのです。国鉄のやうな大きな世帯ですから、少し注意をすれば、相当の経費は削減ができるのじゃないかと。われわれはそういう点について

も、私は決算委員じゃないですけれども、決算委員になれば、相当突込んで聞きたいこともあるのですが、あの大きな世帯であり、しかもそれを審査する人が、上の方の方たちがばかりが審査しても、わかることじゃないのです。ですから、この点はいろいろな問題が出ないよう、一つしつかり内輪を固めていただきたい。これはあなたの方の御所管じゃないかもしれませんが、あれども、まあ大臣その他にお願いする点だらうとは思いますが、これは相当まだ締め得る問題がありやせぬかと。これは国民のために、一応そういうふうに考えていただきたいと思えます。とかくパーセンテージが伸びたり縮んだりすることに、非常に不安な疑惑も出てくるわけですが、その点を特に注意していただきたいが、いろいろな資料が出てきたら、この赤字と経費がどれだけ縮まると、この赤字というものはどれだけの面において縮まったかという点も、お聞きしたいと思ふのです。そして、きりぎりのところで、やむを得ぬところは、やむを得ぬところ、ここに補うという考え、まあ運賃を上げて補うという考え、まあ聞かせることは非常にわれわれとしては心外だと思います。その点を御注意して、お願いしたいと思ひます。

○清澤俊英君 これは質問じゃないのですけれども、要求になります。この次にいふれた運賃の問題で御審議願うだらうと思ふのです。その際、一つ企画庁の長官に出てきていただきたい、こゝろ思ひます。ということ、八千両を中心にして一億七千三百万の輸送力を完成するのだと。それがまあ一億八千五百万の大体の目標要求があれば、また貨車もふやさないければならぬだらう、こゝろいう国鉄だけの、鉄道の輸送だけを考慮しておられるので、総合的な輸送計画というふうなものが、国においてどう立てておられるか。先ほどか、いろいろ海運との関係、あるいは自動車との関係、もしくは建設省がやっておるピストン道路等の関係からいって、もっと大局的な線を出してかかるべき必要があるわけだと思ふのです。そういうものにどういう考えを持っておられるか、非常に重要性がありますので、ぜひこれをお伺いし、この三大目標として、陸路である運輸、電気、鉄鋼に対しては特段の努力を払っていくと言われるのでありますから、特段の計画がもうできているんだらうと思ふ。それを、きりぎりお聞きしたいのでありますので、一つ企画庁長官必ず出してください。あつたら、一つ資料も出していただきたい。

○河野謙三君 ちよつと資料の要求をします。過去三カ年といふと、五カ年といふと、鉄道の経費の中、運送の直接費と、管理費と申しますか、間接費ですね、これを一つ出していただけたら。輸送量は増加している。その輸送量の増加率と直接費、間接費の増加率、これを一つ、もう一つは、過去五カ年の運輸省の購入物資の中、特におもなセメントと石炭の購買価格、購買数量と申しますか、その当時の市価については私の方で用意がありますから、あなたの方で幾らで何ト

ン買ったというのをお願いします。それだけ要求します。できますか。

○説明員(磯崎敬君) できます。

○委員(堀末治君) 他に御質疑があれば、残余の議案は後日に譲つて、本日はこれにて散会いたします。

午後四時二十二分散会

二月四日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、開拓融資保証法の一部を改正する法律案

一、農林漁業金融公庫法の一部を改正する法律案

開拓融資保証法の一部を改正する法律案

開拓融資保証法の一部を改正する法律案

開拓融資保証法(昭和二十八年法律第九十一号)の一部を次のように改正する。

第五條第二項中「二億五千万円」を「二億八千万円」に改める。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 開拓融資保証法第五條第二項の改正に伴い政府から出資すべき金額は、昭和三十一年度において出資するものとする。

を「五百四十六億七百万円」に改める。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 農林漁業金融公庫法第四條の改正に伴い政府から出資すべき金額は、昭和三十一年度において出資するものとする。

一月三十一日本委員会に左の案件を付託された。

一、農林漁業組合再建整備法の一部改正に関する請願(第一六号)

一、土地改良事業完成促進に関する請願(第一七号)

一、食糧管理法の一部改正に関する請願(第一四号)

一、国営西農水政改良事業促進に関する請願(第九〇号)(第一一二号)

一、開拓特別振興法制定に関する請願(第九二号)(第一二三号)

一、地方競馬民営移管に関する請願(第一〇五号)(第一一七号)(第二一二号)

一、茨城県新治郡内等の未墾地買収反対に関する請願(第一一八号)

一、米穀の現行管理制度存続に関する請願(第一四二号)

一、茨城県余部郷干拓事業促進に関する請願(第一六四号)

一、農業災害補償制度改正に関する請願(第一六五号)

一、台風常襲地帯における農業災害防除対策恒久法制定に関する請願(第二二二号)

一、食糧管理制度改正に関する請願(第二三二号)

一、でん粉の政府買上げわく拡大等に関する請願(第二三三号)

一、外国余剰農産物の輸入規制に関する請願(第二三四号)

一、新農山漁村建設総合対策促進に関する請願(第二四四号)

一、狩猟期間延長に関する請願(第二六四号)

第二六号 昭和三十一年十二月二十日受理

農林漁業組合再建整備法の一部改正に関する請願

請願者 宮崎市宮田町一ノ九七 宮崎県農業協同組合中央会内 温水三郎

紹介議員 平島 敏夫君

現行の農林漁業組合再建整備法では、指定組合の条件達成のいかんにかかわらず奨励金の返還を規程されているが、このような措置は目下組合の再建整備に努力している組合に対し悪影響を及ぼすことは明らかであり、ひいては立法の趣旨を水はりに帰せしめるものであるから、同法の一部を改正して、農林漁業組合再建整備法(法律第四十号)の二箇年延長を図ると共に同法第十四条を削除せられたいとの請願。

第一七号 昭和三十一年十二月二十日受理

土地改良事業完成促進に関する請願

請願者 宮崎県知事 二見甚郷

紹介議員 平島 敏夫君

終戦後食糧増産の必要から国の重要な施策として国営の土地改良事業が施行されてきたが、これらの事業は規模の大きいために、工事の長期にわたるため、当初の期待を裏切り完成まで十数年を要するものもあり、地方農民の期

待に反している現状であるから、国営の開墾、干拓、かんがい排水等の大規模なる土地改良事業を特別会計とせられ本事業の促進を期せられたいとの請願。

第六四号 昭和三十一年十二月二十二日受理

食糧管理法の一部改正に関する請願

請願者 東京都江東区深川佐賀町一ノ二四全国米穀問屋組合連合会内 三好勝内外一名

紹介議員 木内 四郎君

食糧管理法並びにその関係規程政省令等の一部を改めて、現行政府が直接統制管理を行つてゐる以外の米穀即ち政府への予約充渡後の余剰米であつてその生産農家が自由意志で販売しようとする米穀を新しい制度の流通機構に間接管理せしめ、全生産米穀を正常ルートに乗せてやみ取引を除き、生産者並びに消費者の利益を増大し併せて食糧赤字の軽減と法の秩序と権威を維持せられたいとの請願。

第九〇号 昭和三十一年十二月二十日受理

国営電西農業水利改良事業促進に関する請願

請願者 長野県議会議長 矢島武治

紹介議員 羽生 三七君 棚橋小虎君

国営電西農業水利改良事業は、昭和二十三年国営に採択以来今日まで、わずかに進捗率三十五パーセントに過ぎず、このまま推移するならば完成をみるまでにはなお十数年を要し、しか

も現存せる取入設備はいずれも不完全にして、こゝ水毎に災害を受け、又流心の変動による土砂の堆積、川床の低下によつて取入れ困難をきたし、けい流は、流域の狭小、こゝ配の急、林相の不良等相まつて一時に出水し、又かん天十数日に及ぶときは、たちまち枯渇する現状に鑑み、これが早期完成こそ緊急の要務であるから、民生安定のためにすみやかにこれが完成を期せられたいとの請願。

第一一二号 昭和三十一年一月八日受理

国営電西農業水利改良事業促進に関する請願

請願者 長野市妻科町長野県議会議事事務局内 萩原克己 外一名

紹介議員 勝俣 稔君

この請願の趣旨は、第九〇号と同じである。

第九一〇号 昭和三十一年十二月二十日受理

開拓特別振興法制定に関する請願

請願者 長野県議会議長 矢島武治

紹介議員 羽生 三七君 棚橋小虎君

開拓十一年を迎えた今日、開拓者の異常なる努力と苦闘にもかかわらず開拓事業の経営困難な原因は、過去の連続災害による打撃もあるが、出発当初からの制度に幾多の無理があつたのである、その最も端的に現れたのがいわゆる営農類型で、これに基いて各種の施策が行われたのであるが、このような施策の下では開拓地の安定した経営の確立は望めないばかりでなく、更に

連年の災害によつて開拓地の現状は深刻を極めてゐる現況から、各種負債の償還、経営の転換、拡充に要する再生産資金の入手等の解決こそ開拓地振興の二大眼目であるから、開拓地の総合的計画的振興対策を講ずると共に、累積した各種負債の償還緩和の措置を講ずるよう開拓地特別振興法を制定せられたいとの請願。

第一一三〇号 昭和三十一年一月八日受理

開拓特別振興法制定に関する請願

請願者 長野市妻科町長野県議会議事事務局内 萩原克己 外一名

紹介議員 勝俣 稔君

この請願の趣旨は、第九一〇号と同じである。

第一一五〇号 昭和三十一年一月七日受理

地方競馬民営移管に関する請願

請願者 鹿兒島市小川町一〇八八 社団法人鹿兒島畜産会 長 大保兼重 外二名

紹介議員 田中 茂穂君

わが国の地方競馬は現在公営となりその益金は専ら戦災復興に充當されてゐるが、戦後十年戦災の復旧は一応完了し、時代はあげて産業経済の新たな展開をすべき時であるから、公営形態の地方競馬を民営に移管し、その収益は都道府県における公用の資とするとともに積極的に畜産振興の目的に当てるようすみやかに措置せられたいとの請願。

第一一七〇号 昭和三十一年一月八日受理

地方競馬民営移管に関する請願

請願者 鹿兒島市小川町一〇八八 鹿兒島県畜産組合連合会内 眞砂菊三郎 外二名

紹介議員 田中 茂穂君

この請願の趣旨は、第一一五〇号と同じである。

第二一二〇号 昭和三十一年一月十六日受理

地方競馬民営移管に関する請願

請願者 岩手県盛岡市岩手県畜産会 佐藤公一 九ノ一社団法人岩手県畜産会 正君

紹介議員 千田 正君

この請願の趣旨は、第一一五〇号と同じである。

第一一八〇号 昭和三十一年一月八日受理

茨城県新治郡内等の未墾地買収反対に関する請願

請願者 茨城県新治郡出島村下 大津森林組合内 松沢隆外二十四名

紹介議員 那 祐一君

茨城県土浦市、石岡市、新治郡下における一部のものの策動によつて未墾地買収が企てられてゐるが、当地方は、その土質が、こゝ積層の火山灰台地であるばかりでなく寒暖の較差のはなはだしい地方で冬期はとう結霜の霜柱の害があり、冬から春にかけてはげしい空風に見舞われて表土を吹き飛ばされ、又夏期はかんばつの危険にさらされる気象的悪条件のため、広範囲な耕地集団経営は不可能であつて、山林は当地方の農業上絶対必要であるから、未墾地買収には反対であるとの請願。

第一四一〇号 昭和三十一年一月十一日受理

米穀の現行管理制度存続に関する請願

請願者 福島県議会議長 渡辺鉄太郎

紹介議員 石原幹市郎君

わが国にとつて主要食糧の確保は民主安定の基本要件であり、従つて米穀の管理制度は必要欠くことのできないものであるから、米穀の現行管理制度を存続せられたいとの請願。

第一六四〇号 昭和三十一年一月十四日受理

茨城県余部入干拓事業促進に関する請願

請願者 茨城県稲敷郡江戸崎町 長 岩月元雄 外二名

紹介議員 那 祐一君

茨城県代行余部入干拓事業は、霞ヶ浦の入江を美浦村大字安中稲荷鼻と江戸崎町大字鳩崎和田の間の千六百メートルで締切り、百八十町歩の二毛作田を造成し、純入植八十四戸、増反入植百二十八戸を導入して四千四百八十石の増収を計る国家的事業であり、他面周辺の耕地十五町歩内外の失地を伴うため、工事が遅延する場合は失地者中には死活の問題となるものもあり、又周辺は零細農家が数多く加ふるにこれら農家の二、三男対策としても、又現下の農村事情の推移に於いての農村指導の立場からも本干拓事業の早期完成を促進せられたいとの請願。

第一六五〇号 昭和三十一年一月十四日受理

農業災害補償制度改正に関する請願

請願者 新潟県議会議長 小笠原九一

紹介議員 西川弥平治君

近年の大規模な土地改良事業の発展と病害虫共同防除の普及に伴い、農業災害の態様はいちじるしく変化しているため、現行の農業災害補償制度の改正の必要も痛感するから、現行の一筆反建を一筆石建として共済金額に選択制を設け、補償の限度を三割から二割に引上げ、共済金については通常共済掛金率の二分の一を国庫負担として農家負担の軽減を図り、又無事戻制を強化すると共に他方病害虫防除を計画的かつ統一的に行わせる等の事項を内容とする災害防止を確立して農業災害補償制度の本来の機能を發揮するよう改正せられたいとの請願。

第二三二号 昭和三十三年一月二十一日受理

台風常襲地帯における農業災害防除対策恒久法制定に関する請願

請願者 宮崎市宮田町一ノ九七 宮崎県農業協同組合中 央会内 温水三郎

紹介議員 平島 敏夫君

西日本地帯の農民は、年々台風の来襲によつてじん大な被害を受けているが、何等これに対する予防措置がとられていないため被害は年々果増の傾向をたどつてゐるから、すみやかに台風常襲地帯における農業災害防除対策恒久立法を制定せられたいとの請願。

第二三三二号 昭和三十三年一月二十一日受理

食糧管理制度改正に関する請願

請願者 宮崎市宮田町一ノ九七 宮崎県農業協同組合中 央会内 温水三郎

紹介議員 平島 敏夫君

政府は、農産物の豊作を契機として、米穀配給制度の合理化をはじめ米穀の直接統制を撤廃する等の措置を講じようとしてゐる由であるが、若しこのような措置がとられるとすればいたずらに農民に不信の念を抱かせることになるから、食糧政策並びに食糧管理制度に關しては、(一)食糧の国内自給体制をはかるため食糧増産対策等を積極的に推進すること、(二)海外余剩農産物の輸入を規制すること、(三)米の直接統制を撤廃しないこと、(四)米の集荷は、農民の自主性を基調とする予約売渡制度によつて統制実施すること、(五)配給制度は、需給の実情に應じて、基本配給量を増加し、希望配給制を廃止すること、(六)基本米価は、生産費及び所得補償方式によるものと歩留価格差は増額すること等の措置を講じ国民食生活の恒久的安定を図られたいとの請願。

第二三三三号 昭和三十三年一月二十一日受理

でん粉の政府買上げわく拡大等に関する請願

請願者 宮崎市宮田町一ノ九七 宮崎県農業協同組合中 央会内 温水三郎

紹介議員 平島 敏夫君

さつまいもの生産流通施策を適切ならしめ、もつて農家の不安を解消し、国内食糧の確保を図る必要があるから、(一)三十一年産さつまいもでん粉の供給過剰に対し、農産物価格安定法にのつとり、その買上げわくの拡大と早期買上げの措置を講ずること、(二)さつまいもでん粉の消費を阻害する輸入農産物の抑制を強化すること、(三)結晶

ブドウ糖の国内需要の増大をはかる措置を講ずること、(四)政府手持でん粉の払下げに當つては関係機関の意見を徴し、三十一年度でん粉の流通を円滑化する措置を講ずること等の施策をすみやかに実施せられたいとの請願。

第二三四号 昭和三十三年一月二十一日受理

外国余剩農産物の輸入規制に関する請願

請願者 宮崎市宮田町一ノ九七 宮崎県農業協同組合中 央会内 温水三郎

紹介議員 平島 敏夫君

わが国における農業生産力の増強は、現下の急務であり、農民並びに農協は過去においてそのための努力を傾注してきたが、その成果を約束するものは、拡大再生産の実現に必要な価格保障であることはいうまでもないが、政府は国内農業の自給性に乏しいことを口実に、いくたの外国余剩農産物を受入れ、食糧並びに国内農産物価格保障の努力を放棄し、そのため農家経営はたえず浮沈をうづめてゐる現状に堪へがみ、国内農産物を圧迫するようなら、外国余剩農産物受入れに断じて反対するとともに、すみやかに農業の拡大再生産を約束することのできる国内農産物価格政策について、適切な措置を講ぜられたいとの請願。

第二五四号 昭和三十三年一月二十一日受理

新農山漁村建設総合対策促進に関する請願

請願者 愛知県豊橋市議會議 長 彦坂只一

紹介議員 井野 碩哉君

昭和三十一年度を初年度とし、おおむね五箇年を目途として、新農山漁村建設総合対策が講ぜられることとなつたのであるが、今なお本年度実施地域の指定が行われないため農政事業進行上少なからぬ支障をきたしてゐるから、これが地域の指定を早急に実施すると共に、この指定に當つては単年度ごとに行ふことなく、計画実施期間のすべての年度分についてあらかじめ総合的に指定する等、市町村の事業計画の樹立について支障のないよう充分考慮せられたいとの請願。

第二六四号 昭和三十三年一月二十三日受理

狩猟期間延長に関する請願

請願者 山形市旅籠町三〇一山 形県獵友会内 嶋田鉄之助外一名

紹介議員 白井 勇君

狩猟期間は、現行法では十一月から翌年三月十五日までとなつてゐるが、東北地方ことに山形県のような積雪地帯においては、一月及び二月の二箇月間は荒天粉雪のためほとんど出猟不可能の状態にあり、しかも狩猟期間の短縮のため近年有害鳥獣の繁殖がいちじるしく、中でも野うさぎの山林並びに農作物に及ぼす害はとくに甚だしいから、三月以降の融雪期でなければこれが駆除は到底できないから、現行の三月十五日までの狩猟期間を三月三十一日まで延長せられたいとの請願。