

第三十一回 参議院運輸委員會會議錄第三号

昭和三十四年一月二十七日(火曜日)午前十時五十一分開会

委員の異動

十二月二十三日委員稲浦鹿藏君、前田佳都男君及び中村正雄君辞任につき、その補欠として成田一郎君、井上知治君及び柴谷要君を議長において指名した。

十二月二十六日委員小西英雄君辞任につき、その補欠として森田豊壽君を議長において指名した。

一月二十六日委員後藤文夫君辞任につき、その補欠として杉山昌作君を議長において指名した。

本日委員大和与一君、森田豊壽君、井上知治君及び泉山三六君辞任につき、その補欠として小柳勇君、前田佳都男君、武藤常介君及び植竹春彦君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 大倉 精一君
理事 江藤 智君
相澤 重明君

委員 植竹 春彦君
平島 敏夫君
前田佳都男君
武藤 常介君
小柳 勇君
柴谷 要君
杉山 昌作君
市川 房枝君
岩間 正男君

國務大臣

運輸大臣 永野 護君
政府委員 運輸大臣官房長 細田 吉蔵君
運輸省海運局長 朝田 諒夫君
運輸省鉄道 監督局長 山内 公敏君

説明員

日本国有 鉄道總裁 十河 信二君

本日の會議に付した案件

○理事の補欠互選

○小委員会設置の件

○小委員長の選定の件

○小委員長の指名の件

○捕獲審檢所の檢定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出)

○運輸事情等に関する調査の件

○運輸省関係今期国会提出予定法律案に関する件

○日本国有鉄道志免鐵業所に関する件

○私鉄運賃に関する件

○委員長(大倉精一君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。

委員の異動を御報告いたします。

昨年十二月二十三日、中村正雄君、稲浦鹿藏君及び前田佳都男君が辞任、その補欠として柴谷要君、成田一郎君及び井上知治君、十二月二十六日、小西英雄君が辞任、その補欠として森田豊壽君、去る一月二十六日、後藤文夫君が辞任され、その補欠として杉山昌作君、本日、大和与一君、その補欠として

小柳勇君がそれぞれ選任されました。

○委員長(大倉精一君) 理事補欠互選についてお諮りいたします。

成田一郎君が委員を辞任されましたので、理事が一名欠員となっておりますが、その補欠互選は、成規の手続を省略して、委員長から指名することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大倉精一君) 御異議ないものと認め、よつて理事に成田一郎君を指名いたします。

○委員長(大倉精一君) 小委員会の設置についてお諮りいたしますが、運輸事情等に関する調査のうち、交通事故防止に関する調査のため、交通事故防止に関する小委員会を、先国会同様の構成をもつて設置し、その小委員及び小委員長の選定は、成規の手続を省略して、便宜委員長から指名することに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大倉精一君) 御異議ないものと認め、よつて委員長は、小委員に江藤智君、平島敏夫君、成田一郎君、相澤重明君、柴谷要君、杉山昌作君、市川房枝君、岩間正男君を、委員長に江藤智君を指名いたします。

○委員長(大倉精一君) 次に、捕獲審檢所の檢定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

○國務大臣(永野護君) 捕獲審檢所の

檢定の再審査に関する法律の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由を御説明申し上げます。

捕獲審檢所の檢定の再審査に関する法律は、日本国が、日本国との平和条約第十七条に規定する義務を履行するため、連合国の要請がありました場合に、旧捕獲審檢所が檢定いたしました事件で、連合国人の所有権に係るあるものを、國際法に従つて再審査することを目的とする法律であります。

捕獲審檢の再審査の要請について、平和条約におきましては期限が定められておりませんが、事柄の性質上、平和条約の効力が発生いたしました後、比較的短期間に連合国の要請が出尽すものと予想せられ、平和条約の実施のため、国内法であるこの法律の存続期間は、当初三年と定められておりましたところ、各連合国の平和条約の批准の状況及び再審査の要請に関するその状況にかんがみまして、その後四回の改正が行われまして、現在七年と定められ、すなわち、昭和三十四年四月二十七日限り失効することとなっております。

しかしながら、現在なお、フランス国及びギリシヤ国からの要請にかかわる捕獲事件の再審査を継続中でありまして、これらの事件の審理におお相当の時日を要する見込みでありますところ、一、二の連合国政府との間に捕獲船舶について補償請求事件が目下懸案となつて、これらの事件についての再審査の要請も予想される現状にありますので、

で、本法の存続期間をなお一年延長いたし、その間に連合国の模様を見たいと存じます。これがこの法律案を提案いたしました理由であります。

何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決下さいますようお願い申し上げます。

○委員長(大倉精一君) 本法律案に関する質疑等は次回に譲りたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大倉精一君) 異議ないものと認め、よつてさう決定いたしました。

○委員長(大倉精一君) 次に、今期国会に提出を予定される法律案について説明を運輸省当局からお願いたします。

○政府委員(細田吉藏君) お手元に差し上げました資料によりまして、本第三十一回通常国会に提出を予定いたしております法律案につきまして、概略を御説明申し上げます。

まず、第一は、運輸省設置法の一部を改正する法律案でございます。下に要旨が書いてございまして、別に法律案の要綱がございしますが、四月一日から航空局の付屬機関であります航空保安事務所、これを地方支分部局に昇格をさせる。なお、航空標識所というものがございしますが、これはこの航空保安事務所の下部の機構にします。こういうことが第一点でございます。それから第二番目に、今、大体七月一日を目途にいたしておりますが、入間川で米

軍が行なつております航空交通管制でございまして、これがわが方に返ることになつておりますので、これに伴いまして、地方支分部局として航空交通管制本部を新たに設ける。この二点が大きな点でございまして、この二つの支分部局を設けますことに伴いまして、運輸大臣の権限を一部これらの二つの支分部局の長に委譲する、航空行政の比較的軽微なもので早急を要するものを移す、こういう趣旨でございまして、まるが書いてございましては予算の關係があるものでございまして。

その次は、国内旅客船公同法案でございまして、国内旅客船の半数に及ぶ老齢船を計画的に一掃いたしまして、海上交通の安全と海上旅客運送の合理化、近代化をはかりましたために、新たに全額政府が出資をいたします国内旅客船公同を設けたいとして、旅客運送業者と共同いたしました旅客船の代替建造または改造を行います。これを、船を両者で共有いたしまして、旅客運送業者に使用させる、こういうことでございまして、予算案といたしましては、二億の政府出資を考へておるわけでございます。要綱につきましても、長くなりましてので省略をさせていただきます。これも同じく予算關係の法案でございまして、これらの法案の進行状況につきましては、あとで一括申し上げたいと思ひます。

次に、港城法の一部を改正する法律案でございまして、港の区域を新たに決定し、または変更するといふものでございまして、別表の改正が主でございまして、これは、これだけではおわかり願えないと思ひますので、

お手元に法律案の改正港一覽表というのがございまして、たとえば、北海道の伊達港以下九港は港城を新設する、あるいは北海道の釧路港以下二十五港については港城を変更する、こういうこと、あるいは港名を変更するといふたようなものでございまして、次に、特定港施設整備特別措置法案でございまして、これは港特別会計を設けるための法律でございまして、輸出貿易の伸長及び工業生産の拡大に対処いたしまして、重要な港施設を整備するに際して、運輸大臣が特定港施設工事を施行するものでございまして。別紙要綱がございまして、この詳細につきましては省略をいたし

ます。これと同じく予算關係の法律案でございまして、次に、港運送事業法の一部を改正する法律案でございまして、これは、当委員会でもたしかいろいろ問題になつたところのある問題でございまして、港運送施設の近代化あるいは船型の大形化等の現状に対応せしめ、港運送事業を、現在の事業法では健全な発達をはかることに欠けるところがあるといふことから、登録の基準を改め、あるいは登録の拒否に關する規定を設けますとか、あるいは私的独占の禁止及び公正取引の確保に關する法律の適用除外の範圍を広げるといふたような、お手元の要綱にございまして改正しようとするものであります。

次に、中小型船舶製造業の合理化促進に關する臨時措置法案であります。これは総トン数三千トン未満の鋼製の船舶を作り出す造船業の設備の近代

化、生産技術の向上、生産費の低減等をはかりましたために企業の合理化を促進しようとしたものでございまして、中小型船舶製造業につきましまして、合理化基本計画といふものを立て、それに基く合理化実施計画並びに資金について政府が確保に努める、こういう趣旨の法案でございまして、造船業の中小企業対策の一つとして提案しようとするものであります。

次に、補獲審檢所の檢定の再審査に關する法律の一部を改正する法律案につきましまして、ただいま提案理由の説明があつた通りでございまして。

次に、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案でございまして、これにつきましましては、お手元に要綱も実は差し上げてございまして、日本国有鉄道の経営の事情にかんがみまして支社制度を強化する、なお、これに伴いまして理事の定数を増加する、その他二、三の点につきましまして改正を計画いたしておるのでございまして、この件につきましましては、要綱もまだ差し上げてござい

ません。これは、關係省との話し合ひその他のにつきましまして非常におくれておりますので、まだ差し上げることができないような段階でございまして、次に、自動車ターミナル法案でございまして、自動車ターミナルの整備を促進いたしまして、その適正な運営を確保いたしますために、自動車ターミナルにつきましまして一部を免許制にするという法案でございまして、お手元に詳しい要綱が差し上げてございまして、最後に日本国際観光振興会法案、これもお手元に要綱が入つておりませんが、これにつきましても、先ほど日本

国有鉄道法の一部を改正する法律案と

同様な段階に今あるわけでありまして。趣旨をいたしましては、海外観光宣伝を実施し、外客向け施設及び接遇の充実をはかりましたこと、あるいは国際観光事業に關する調査、研究発表等の業務を行うために、日本国際観光振興会といふものを新たに法律による法人として設置する、こういう趣旨でござい

まして、以上、非常に簡単であります。概略申し上げましたが、進行の状況につきましまして申し上げたいと思ひます。

一番進行いたしておりますのは、ただいま提案になりました補獲審檢所の檢定の再審査に關する法律の一部を改正する法律案、それから一番初めの運輸設置法の一部を改正する法律案、国内旅客船公同法案、港城法の一部を改正する法律案、これは閣議決定まで終了いたしておりますので、不日提案をいたすことに考へております。それから特定港施設整備特別措置法案、これは予算關係法案でござい

ますので、私の方といたしましては非常に急いでおるところであります。關係各省の折衝をおおむね終了いたしましたので、次の閣議に出しまして、決定を見ますれば早急に提出いたしたい、そういうところまでできておるものでござい

ます。それから、次の港運送事業法の一部を改正する法律案、それから中小型船舶製造業の合理化促進に關する臨時措置法案でございまして、この二つにつきましましては、法制局の段階を終了いたしました。一、二点他の省との間に問題が残されておりますけれども、大体的に見通しが立つておりますので、これにつきましましては特定港運送と同

じやないかと思ひますが、これも二月早々には提出できる運びになるのじやないかといふふうに考へております。それから次の日本国有鉄道法の一部を改正する法律案並びに日本国際観光振興会法案につきましましては、先ほどちよつと申し上げましたが、今のところはまだ見込みが立つておりませんが、私どもとしましては、できるだけ早く政府内部の意見をまとめまして、提出いたしたいと考へておるものでござい

ます。それから最後に、自動車ターミナル法案がございまして、これにつきましましては、今法制局で最終の審査を受けておるところでございまして、港運送事業法の一部を改正する法律案あるいは中小型船舶製造業の合理化促進に關する臨時措置法案、これよりちよつとだけおくれれるかと思つておりますけれども、法案の性質からいたしまして、せひとも私どもは早急に提出したいと考へておりますので、前に申し上げました二つに引き続いて提出ができる見込みを持っております。關係各省との話し合ひにつきましましては、ほとんど終了に近い状況でございまして、法制局で最終の審査をしていただいて

いるようなところでございまして、以上、大へん簡単にございまして、新国会の提出予定法案につきましまして御説明を終ります。

○委員長(大倉精一君) 次に、委員の異動がありましてので報告いたします。森田豊壽君、井上知治君、泉山三六君が辭任し、前田佳都男君、武藤常介君、植竹春彦君が、選任されました。

○委員長(大倉精一君) 次に、日本国

有鉄道志免鉄業所に関する件について説明を求めます。

○榮谷要君 その前に一つ質問。ただいま予定されております法律案の説明があつたのですが、しばしば話題になり、かつ通常国会に間違いなく出てくると思つておつた法律案がここに名を出しておらぬ。この経緯はどうなつておるか、一つ聞きたい。鉄道と道路の交叉に関する法律案、これは建設省と監督局で十分準備されている。少くとも通常国会にはこれは提案をしてもいいと希望しておる法律案だが、この進行状況はどうなつておるか。

○政府委員(山内公蔵君) この法律案につきましても、御承知の通り建設省といふ問題の点がございまして、現在その点について折衝中でございますが、まだ折衝の妥結の段階に至りませんので、この中には入つておりませんが、話がまれば出したい、かように考えております。

○榮谷要君 建設省との折衝のことは、二十六国会、二十七国会と前から聞いておる。どういふ点が建設省と折り合ひがつかないのか、その点を一つ明確にしてみたい。そうすれば、これは時によつては建設委員会でもこれらの問題を取り上げて、大いに追及しなければならぬ。建設省側に非があるのか、それとも運輸省側にまだ努力が足りないのか。この点は一つ明確にしてみたい。

○政府委員(山内公蔵君) いろいろ各省との間、特に建設省との間に問題が多いわけでございますが、基本的には、新しく道路が敷かれる場合、既存の国鉄なり私鉄なりをオーバー・クロスする、あるいは逆の場合もあり得るわけですが、その間の費用の分担関係が、どういふふうにするのが一番合理的であるかといふことにつきまして、基本的な考え方でなかなか一致を見ないという点がおもな問題でございます。これらにつきましても、われわれもいたしましては、最も合理的な基準といふものを発見するように、お互いに検討を続けておるわけでございます。

○榮谷要君 最後に……。この法律案の趣旨は大かた皆さん御存じだと思いますが、非常にいい法律案だと、こゝろ希望している法律案がなかなか出てこないといふことについては、非常に遺憾だと思つておるのですが、今、聞くところによると、費用分担の面で建設省側がやれぬ難色を示しておると、こゝろ考えるわけですが、この問題が解決すれば法律案として通常国会に出せるかどうか。なるべくこういふいいものは早く出してもらうように、できるだけ相手側に対してはわれわれは努力してみたいと思つておるが、重ねて申し上げておきたいと思つておるが、大臣が一つ政治的手腕を発揮されて、すみやかに解決されて提案をしてもらうように努力願ひたいと思つておる。

○岩間正男君 説明に入る前に、二つの問題でお伺ひしておきたい。一つは、きよりの日程にある私鉄運賃値上げの経過についてもあとで伺ひます。これは委員長にお願いいたします。もう一つは資料要求をしたいのであります。これは、全般的な運輸行政を今後検討するために、三十四年度以降における道路整備計画の資料、それからもう一つは、北海道、東北、九州等、その他各地における総合開発計画の概要、こゝろ計画に伴つて運輸行政の問題が出て参りますので、これは建設関係であるかもしれないが、総合的に考えなくてはならないので、ぜひ当委員会の資料として出してほしいと思ひます。

○委員長(大倉精一君) ただいまの岩間君の要求資料を提出願ひします。

○委員長(大倉精一君) 次に、大臣の説明を求めます。

○國務大臣(永野護君) 志免鉄業所の譲渡問題につきまして、従来の経過及び今日の状況、将来の見通しについて一応主要な論議の御報告を申し上げます。

御承知の通り、志免炭鉱を分離すべきか、あるいは国鉄の経営に持続せしむべきかといふことは、ずいぶん長い間の懸案でありまして、これについて皆さんすでに御承知の通り、たびたび各種の委員会から、あるいは行政管理局から勧告も出ておるものであります。従ひまして、私が就任いたしましたからでも、最も重要な案件といたしまして、十分に検討をいたしましたのであります。その結果、国鉄がこのままの志免炭業所の経営を持続するといふことは適當でない、何らかの方法でこれを分離するのが実情に合うと判断いたしましたのであります。ただしこれは非常に大きな問題であり、ことに多数の、三千数百人の従業員の生活問題にも結びつく問題でありますから、その分離の方法については十分に慎重な考慮を払わなければならぬと存じまして、昨年の十月四日に国鉄總裁から、これを分離したい、志免炭業所調査委員会の答申の趣意を尊重して処理方針を決定したから、それを認めてくれといふ申請が出たのであります。自來、その国

鉄の申請書に基きまして慎重審議いたしました結果、ことしの一月十日に、その分離したいといふ根本方針は認める。しかしその具体的分離の方法については、先ほども申しましたようないろいろな事情がございしますので、十分慎重にやつてもらいたい。特に従業員の処置についてはぜひ円満にやつてもらいたい。これは強い要望事項として特記いたしました回答をいたしましたのであります。従ひまして、大体的方針が分離とされましたものの、それを實現いたしますためには、私どもの特

に要望しておる事項について十分なる了解を得てからやつてもらふといふことにしておるのであります。その後の従業員との了解工作につきましては、まだ国鉄担当者から御報告を受けておりません。従ひまして、そういう私どもの要望事項を十分に慎重研究されました結果が出て参りますと、今度は初めて具体的に、どこにどういふような条件で譲渡するかといふ具体的な申請が出て参ります。そのときにあらためて運輸省は、適當と信する方策を決定して指示する所存でございます。

こまかい御説明は、御質問においってお答えいたしますが、概略の経過は右のようになります。

○委員長(大倉精一君) 次に、国有鉄道總裁から御説明を求めます。

○説明員(十河信二君) 大体たたいま運輸大臣からお話になつた通りであります。昭和三十年の十一月に行政管理局から勧告がありまして、翌年は運輸大臣の設置せられた国鉄経営調査会で同様の趣旨の答申がありました。また昨年の四月には行政管理局から二回目の勧告

がありまして、私も、先列運輸大臣からお話のありましたように、事は重大でありますから、慎重の上にも慎重にと考へまして、運輸大臣の御了解を得て専門家に、權威ある学識経験者をお願いいたしました。この炭鉱をどう処置したらよいか、切り離すとすればどういふ方法で、いつ切り離したらいいかといふようなことを検討いたしました。それから、その委員会の答申も、国鉄の経営から分離することが至當である。その分離は、財産ならば競争入札といふこともあつたけれども、こゝろ大きな炭鉄で、しかも深度が非常に深いのであります。五百メートル以上の深度の層を掘つていかなければならぬ。また圧力あるいはガス等、非常にむずかしい技術上の問題点もあつた。それらの点をいろいろ考慮いたしますと、三井、三菱、住友といふ九州で大手の炭鉄を経営した経験のある、こゝろ技術上の問題点を十分考慮して、これに対処し得るような、この三社のうちどれかに譲渡するに至つた。そういう趣旨の答申がありました。

なお、いろいろな、さつき運輸大臣からお話のありましたように、三千数百人の人が就業いたしております。それらの関係も考慮いたしますと、私どもとしては、できるだけ有利に処分をしなければならぬと同時に、それらの問題についても十分考慮しなければならぬ。ただいま運輸大臣からお話のありましたように、特にこの従業員の問題については十分考慮して、円満にいくような方法をとらなければならぬ、そういう趣旨の答申がありました。そういう趣旨で運輸大臣に申請をいたしま

三

第十部 運輸委員会會議録第三号

昭和三十四年一月二十七日【参議院】

三

した。運輸大臣は、一面において、さつきお話をいたしました従業員に対する特段の考慮を払えという強い要望を付せられるとともに、これは指名競争入札で売るときであるという御指示がありました。私としては、直ちにこの旨を労働組合の中央の本部と現地に通知をいたしまして、なお関係の町とかあるいは県とか、鉱害被害者というふうな関係の方面に、それぞれ常務理事を派遣いたしまして、折衝をいたしておるところであります。いずれも相当重要な問題でありますから、組合から、その他の関係者の方面から、まだ確定的な御返事を承わっておりません。確定的な御意見はまだ承わっていないというのが今日の現状でございます。

○委員長(大倉精一君) ただいまの運輸大臣並びに国鉄總裁の御説明に對して御質疑のある方は順次御発言願います。

○榮谷要君 聞くところによると、大臣多忙で、ごく短時間しかここに在席できないというお話なんです。きょうはこういうことになるという、きょうはこの問題を質問をするということは非常に長くなると思うので、本日は質問をしないことにして、大臣がゆつくり腰を落ちつけておられるときに一つやっつけていきたいと思います。大臣の在席時間どのくらいか、お尋ねしておきたいと思ひます。

○國務大臣(永野護君) 一時から本會議が衆議院にあります。それに出席しなければならぬのですが、その前にあすアメリカに立つ人がありまして、いろいろな新幹線の問題なんかで打ち合せを

する必要がありまして、十二時から一時までの間にその打ち合せをしたい。従いまして、まことに恐縮ですけれども、十二時ちょっと前まで、できれば五分か十分前にここを退席したいのです。

○榮谷要君 そうすると余ところ三十五分というところなんで、問題が問題だけに、次の議事予定は、委員長の手元にどのような議事予定になつておられるか、あとの経過を聞かしていただいて、それによつて質問はきょうはしないということで、次回に回したいと思ひます。

○委員長(大倉精一君) ちよつと速記とめて。

〔速記中止〕

○委員長(大倉精一君) 速記起して。志免鉱業所問題に関する質疑は次回に譲りたいと思ひますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(大倉精一君) 御異議ないものと認めます。

○委員長(大倉精一君) 次に、私鉄運賃に関する件につきまして、その後の経過について説明を求めます。

○國務大臣(永野護君) 大手私鉄十三社、申すまでもなく東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京浜、名古屋、近畿、京阪、京阪神、阪神、西鉄、これが運賃改訂を申請して参つております。昭和三十三年六月の下旬から七月上旬にかけてこれらの各会社からそれぞれ申請がございましたので、運輸審議会に諮問してございましたところ、旧臘十二月十六日にその答申を受けたのであります。その答申の趣意は、

これらの申請会社の経理内容は、前回運賃改訂のありました昭和二十八年以降、輸送施設の整備増強のための資金投入による支払いの利息、減価償却費の増大並びに動力費、人件費の増加等が著しく増して参りまして、収入の増加が支出の増加に對応しないために、やむを得ず、せひやらなければならぬ補修費を圧縮して、目先収支のつじつまを合せているような実情でございます。その中で、保安の、つまり安全運轉の責任を持つておる者の立場からいたしまして、どうしてもある程度の収入の増加を認めてやらなければならぬと考えましたのと、いま一つは、都市の交通がますます混雑いたしまして、ラッシュ・アワーは全く殺人的の運轉状況になつておるのであります。従いまして、最低限度に安全運轉、今度は進んで積極的に運輸の混雑を緩和する、サービスをするという、この二つの理由から、十三社のうちの七社を昨年十二月二十六日、残り六社を一月の二十一日に認可いたしましたのであります。

この私鉄運賃が国民生活の上に及ぼします影響は非常に大きい、範圍も広しい、また相当程度の家計に影響が及ぶことは認めざるを得ないのであります。従いまして、そういう犠牲を大衆に負担せしめるのでありますから、その増収部分は今の値上げの本来の目的とする安全運轉の確保とサービスの向上ということにのみ使つてやうな嚴重な監督を実施する所存で、着々具體的にその方途を講じておるのでございます。従いまして、この増収による収益を他の付帯事業なんかに投資すること、は、嚴重にこれを抑制する確信、所存をもつて臨んでおるのでございます。

○委員長(大倉精一君) 本件について質疑のある方は、順次御発言願います。

○榮谷要君 大手十三社から、營業報告書が運輸大臣の手元に出ておると思ひます。それによりますと、各社の総収入は、毎年五割ないし一〇割ずつ増加している。それで今日の実情は卸売物価で言へば、横ばいの形である。そういう形の中でできていますのか、各社の利益はふえていて私どもは思ふのです。そのふえていては修繕費等社内でも蓄積されていると思ひます。そういう形の中で、私鉄運賃が上げられていくというのは、どうも不合理のような気がするのでありますが、特に申請書の中には、各社とも赤字であるから、値上げをしてくれという理由になつておられる。設備改善ということになつておられる。設備改善ということに、これを大衆に負担をさせるには、あまりにも名目が立たないのではないかと、こう思ふのですが、大臣が今回認可された理由です、これを一つお伺いしておきたいと思ひます。

○國務大臣(永野護君) 各社の経理内容は、それぞれ相当の相違があります。従いまして、少し時間をいただきます。一社ごとに数字の御説明を申し上げなければ、正確な御返事にはならぬかと思ひます。

○委員長(大倉精一君) 各社の経理内容は、それぞれ相当の相違があります。従いまして、少し時間をいただきます。一社ごとに数字の御説明を申し上げなければ、正確な御返事にはならぬかと思ひます。

○國務大臣(永野護君) 各社の経理内容は、それぞれ相当の相違があります。従いまして、少し時間をいただきます。一社ごとに数字の御説明を申し上げなければ、正確な御返事にはならぬかと思ひます。

○國務大臣(永野護君) 各社の経理内容は、それぞれ相当の相違があります。従いまして、少し時間をいただきます。一社ごとに数字の御説明を申し上げなければ、正確な御返事にはならぬかと思ひます。

○國務大臣(永野護君) 各社の経理内容は、それぞれ相当の相違があります。従いまして、少し時間をいただきます。一社ごとに数字の御説明を申し上げなければ、正確な御返事にはならぬかと思ひます。

すが、大体、私どもも、この運輸審議会の答申案は大体妥当だと、こう考えておるのであります。この運輸審議会は、相当の時間をかけて非常に熱心に、各社別に数字を皆と寄せて、御研究になつておるのであります。その答申案が申しておりますことも、今御指摘になりましたような償却とかあるいは補修とか、それから、まあ人件費の増加、動力費の増加、利息の負担というふうなことをあげておりますが、それらの内容は、各社によつて多少違ひますけれども、全体的に見まして、値上げしても、なおかつ赤字になるといふ報告書なのであります。各社とも全部、この値上げでバランスが合うと認定されている会社は、一社もないのであります。一番わかりにくいのは、減価償却であります。これは日々の運轉には、差しつかえないのであります。従いましていわゆる大規模式に、その日の収入でその日の支出を払えば、りつぱにやつていけるのであります。しかしそれは、疑いもなく自分の手足を食つておるのであります。なすべき償却をしないと、一どきに大きなそこに赤字が現われてくる。また、そういう経理でございますから、当然取りかえなければならぬルールやまくら木なんかの取りかえも怠られがちになつておるといふようなこともございまして、今の設備で今の人を運ぶだけでも、非常に意味から申しますと、このまま進むと、非常に危険な状態が起るであらうということが予想されます上に、都市の交通の増加率は、非常に急ピッチであります。従いまして、今ですらある程度の危険を感じておるのに、これ以上乗客がふ

すが、大体、私どもも、この運輸審議会の答申案は大体妥当だと、こう考えておるのであります。この運輸審議会は、相当の時間をかけて非常に熱心に、各社別に数字を皆と寄せて、御研究になつておるのであります。その答申案が申しておりますことも、今御指摘になりましたような償却とかあるいは補修とか、それから、まあ人件費の増加、動力費の増加、利息の負担というふうなことをあげておりますが、それらの内容は、各社によつて多少違ひますけれども、全体的に見まして、値上げしても、なおかつ赤字になるといふ報告書なのであります。各社とも全部、この値上げでバランスが合うと認定されている会社は、一社もないのであります。一番わかりにくいのは、減価償却であります。これは日々の運轉には、差しつかえないのであります。従いましていわゆる大規模式に、その日の収入でその日の支出を払えば、りつぱにやつていけるのであります。しかしそれは、疑いもなく自分の手足を食つておるのであります。なすべき償却をしないと、一どきに大きなそこに赤字が現われてくる。また、そういう経理でございますから、当然取りかえなければならぬルールやまくら木なんかの取りかえも怠られがちになつておるといふようなこともございまして、今の設備で今の人を運ぶだけでも、非常に意味から申しますと、このまま進むと、非常に危険な状態が起るであらうということが予想されます上に、都市の交通の増加率は、非常に急ピッチであります。従いまして、今ですらある程度の危険を感じておるのに、これ以上乗客がふ

すが、大体、私どもも、この運輸審議会の答申案は大体妥当だと、こう考えておるのであります。この運輸審議会は、相当の時間をかけて非常に熱心に、各社別に数字を皆と寄せて、御研究になつておるのであります。その答申案が申しておりますことも、今御指摘になりましたような償却とかあるいは補修とか、それから、まあ人件費の増加、動力費の増加、利息の負担というふうなことをあげておりますが、それらの内容は、各社によつて多少違ひますけれども、全体的に見まして、値上げしても、なおかつ赤字になるといふ報告書なのであります。各社とも全部、この値上げでバランスが合うと認定されている会社は、一社もないのであります。一番わかりにくいのは、減価償却であります。これは日々の運轉には、差しつかえないのであります。従いましていわゆる大規模式に、その日の収入でその日の支出を払えば、りつぱにやつていけるのであります。しかしそれは、疑いもなく自分の手足を食つておるのであります。なすべき償却をしないと、一どきに大きなそこに赤字が現われてくる。また、そういう経理でございますから、当然取りかえなければならぬルールやまくら木なんかの取りかえも怠られがちになつておるといふようなこともございまして、今の設備で今の人を運ぶだけでも、非常に意味から申しますと、このまま進むと、非常に危険な状態が起るであらうということが予想されます上に、都市の交通の増加率は、非常に急ピッチであります。従いまして、今ですらある程度の危険を感じておるのに、これ以上乗客がふ

すが、大体、私どもも、この運輸審議会の答申案は大体妥当だと、こう考えておるのであります。この運輸審議会は、相当の時間をかけて非常に熱心に、各社別に数字を皆と寄せて、御研究になつておるのであります。その答申案が申しておりますことも、今御指摘になりましたような償却とかあるいは補修とか、それから、まあ人件費の増加、動力費の増加、利息の負担というふうなことをあげておりますが、それらの内容は、各社によつて多少違ひますけれども、全体的に見まして、値上げしても、なおかつ赤字になるといふ報告書なのであります。各社とも全部、この値上げでバランスが合うと認定されている会社は、一社もないのであります。一番わかりにくいのは、減価償却であります。これは日々の運轉には、差しつかえないのであります。従いましていわゆる大規模式に、その日の収入でその日の支出を払えば、りつぱにやつていけるのであります。しかしそれは、疑いもなく自分の手足を食つておるのであります。なすべき償却をしないと、一どきに大きなそこに赤字が現われてくる。また、そういう経理でございますから、当然取りかえなければならぬルールやまくら木なんかの取りかえも怠られがちになつておるといふようなこともございまして、今の設備で今の人を運ぶだけでも、非常に意味から申しますと、このまま進むと、非常に危険な状態が起るであらうということが予想されます上に、都市の交通の増加率は、非常に急ピッチであります。従いまして、今ですらある程度の危険を感じておるのに、これ以上乗客がふ

えますると、そのさばきがつかなくなるという理由から、この値上げを認めただけでありまして、余裕のあるのを、さらに値上げを認めたいというのではございません。それは、どの程度に各社の経理がなっておるかということを一社々々について、各種の経費の費目と収入の内訳を御検討願ひまして、御説明申し上げなければならぬと、こう考えております。

しかし結論をいたしましては、今案谷委員の御指摘になつておりましたような償却及び補修についての十分なる積み立てをしておきながら、値上げをしたということにはなつておらないのであります。

○柴谷要君 あと、岩間委員からの質問があるようですから、私実は、これは本会議で大臣に質問することになつておりますので、今のような御答弁でなく、もつと今度は一つ、国民大衆に直接聞えるわけですから、もう少し明確な運賃値上げの理由を大臣に、一つ本会議でお願いしたいと思ふ。きょうは、私はこれで終つておきます。

○岩間正男君 私も二、三点お聞きしたいのですが、まず第一に、これは御承知のように十月初めの第三十国会の勢頭の委員会で、この問題が出たと思ふのです。その当時私から、この各社の経営内容について資料がほしい、この資料について、十分に検討して、その結果いろいろな問題を抱えておるのでありますから、その点について、われわれはここで相当問題をつきつめてみました、そういうふうな意見を、国会の委員会の意見というものは、当然今度の運輸審議会の間では考えに入れて、そして国会の意思というものを、

ここで反映されるものだと思われるは考えている。

しかし、今度の経過を見ますという、ほとんどそういうことはなかったわけですが、むしろそれには、国会のあいまいな空白時代があつたということが理由になつておりましたように、十二月二十二日です。それで要求してから、約三月近くなるのです。この間、何ら国会に対する報告はなかつた。突如として内定して、値上げのことと決定されてから、資料が出されたということ、これはもう十日の猶というやうな感じになつたわけですが。

こういう点で、大臣はどうお考えになるのですか。国会の委員会の論議、そしてこれは国民の意思を反映しているわけでありまして、これに対して、私鉄運賃値上げの反対の意見というものが、院外ではほろいとして起つてゐるわけですが、そういう点から、われわれは代表して質問しているものであります。この国会における意思というものを反映される意向があるのかどうかが、そして今後のこういうふうな問題を決定される御意向があるのか。また、つきつめて言へば、国会の意思を尊重するお考えがあるのかどうか、この点を明らかにしなければ、この委員会の論議というものは、あまり有効でない、こういう感を非常に深くしたわけでありまして。

こういう点、どういふふうにお考えになつておるか、まずお伺ひしたい。○国務大臣(永野護君) 民主政治の基本である国会の権威を軽視するなということは、絶対にございせん。非

常に尊重して運営をしていくつもりでございせん。

現に、運輸審議会の答申が出ます前にも、その率なんかにつきまして、閣内においても、相当の論議を尽しました。かなりこまかい数字の取りやりもございまして、この程度なら、やむを得ぬであろうというところへ落ちつきましたのを、また〇・三〇くらいさらさらそれを引き下げたやうないきさつもございせん。国会の審議は、十二分に今までも尊重しておるつもりであります。将来も大いに尊重する決心であります。ただ、数字の配付が、御希望のときよりおくれしましたことは、事務の遂行の上に、まことに恐縮だつたと存じます。おくれしましたことは、おわびいたします。

○岩間正男君 まあ、国会の意思は尊重するといふやうなお言葉なんです。が、今度の処置の中では、私はそうなつていないのではないかと。国会の意思を尊重されるならば、当然要求されておる資料が出て、その問題について、十分検討して、そこで論議されて、そしてその論議の結果、事を処理されるということが、当然私は、とられなくちゃならない方法だつたと思ひます。

ところが、すでに運賃値上げが決定してから、資料が出される、これで、なんぼ論議してみたって、もう大綱は決定されているのです。従つて、国会の意思尊重といふことにはならぬ。実際は、論議しても、何の役にも立たなかつたといふやうな結果になつてゐるのではないかと思ふ。この点、ただいまのお言葉ですけれども、私は、こういうやり方は、国会のあの当時の

事情があつたにしても、まずいのではない。なぜそれを急速に、ことに年末の場合に、どさくさみたくな感じを与えて、これを値上げをするか。しかも、正月の三日間だけは過して、四日か五日から、これをやるというやうな、あわただしい形で、これを値上げしなくちゃならないのか。こういう点から考えて、私は、非常に妥当だとは考えられない。この点どういふふうにお考えになつておられますか、この経過についてです。これは結果論で、大臣の意思としては、尊重するつもりであつたが、しかしできなかったというのであつたら、また事は違ふと思ひますが、意思は尊重したのだと言われますと、われわれは、そう簡単に納得することはできない。

こういうことになつてゐると思ふのですが、この点いかがですか。○国務大臣(永野護君) 先ほども申しましたように、この決定いたします途中には、各関係方面の意向は、十分に取入れ、この案を作つたつもりであります。ことに、運輸審議会は、その法制上の責任の機関でありますので、その方に対しては、もう洗ひざらに材料を提供して、公平な立場から、この運賃問題を処理していただくのであります。私も、この運輸委員会における御審議には、できるだけの協力をするつもりであつたのであります。先ほども申しましたやうに、岩間委員の御要求になりました資料が、御期待のときよりは期間がおくれましたが、これは、事務的にまことに恐縮に存じております。

しかし、それは決して国会の審議を軽視したことではないのであります。て、私の心持は、あくまでも民主主義的に、国会で十分な論議を尽して御審議を願ひたい、こう考えておるのであります。その気持には、変りはございせん。

○岩間正男君 国会の意思を尊重されたと言われておりますけれども、大体この事件の経過を見ますと、昨年の八月でしたか、一昨年でしたか、中村運輸大臣のときに、運賃値上げはしない、その理由を明らかにされておる。それが政府の方針だ。この問題も、十月初めの委員会では、私は詳細に申し上げたつもりであります。それとの関連で、政府の方針が、変更される。どうも一貫したものが無い。同じ自民党内閣でありながら、大臣がかわつたからというので、一貫した方針が貫かれていない。そういう点、どういふ事情の変化が、その後起つたのか。運賃値上げは、ほかの問題に対して、すぐに波及する、そして絶えず連関をもつて、ほかの物価値上げを引き起す、そういうやうな点から、これはやめられておつた。そのために、どのような変化があつたかということについて資料を求め、さらに委員会、この問題について論議をして、そして明らかにしよう、というふうになつておつた。そして、委員会全体を買いてきたものは、運賃値上げは妥当でないという空気がつた。しかし、結論については、これは、運賃値上げをされたのでありますから、これは尊重されたといふことには、残念がらなつていないのじゃないか。

私は、こういう点で、これは今後の問題ですが、むしろ行政官庁に対してして国会として事細かに至るまで、こ

五

てそういうことではない。今おっしゃったようなやり方で、目先の情勢の変化であつて、それで今度運賃値上げの方向に変わったのだというやり方ではなかつた。あくまで自己資金を調達してやるべきだと、それが当然である。大衆運輸の運賃値上げというより、方式は望ましくないというものが、中村運輸大臣の当時の説明であります。方針であります。そしてそれが、少くとも自民党のこれは方針であつたと、われわれは了解しておつた。そういうことで、われわれは考えておつた。ところが、その点非常に違ひます。

それから第二の問題ですが、第二の問題について、これはどんな条件をおつけになつたのですか。とにかくたとへば輸送量をどう増強する、それから車両はどうなるか、線路容量は増加するようにきめたのか。混雑はどのような計画で緩和するのか。それを何年計画でどういうふうにするのか。そういう具体的なものについては、これは相当指導監督しなければ、実効をあげることは非常に困難だと思ひます。運賃だけは、もう上つておる。結局、ただ取りとという感じが、大衆は持つておる。そういう点で、これはどうなつておりますか、その第二の点についてお答えを願ひたい。

○国務大臣(永野護君) 今度の運賃値上げを認可いたしましたときに、各社あてに通告を出しております。これを読ませますから……。

○政府委員(山内公敬君) 読みます。旅客運賃の変更認可について(通達)

昭和三十三年何月何日付第何号で申請のあつた旅客運賃の変更について

ては、昭和何年何月何日鉄監第何号で認可されたが、今回の運賃改訂は、運輸審議会の答申を尊重して当局においても慎重に審議を重ねた結果、決定されたものであるから、運賃改訂による増収分は、いやくも鉄道事業に直接関連のない事業に投資することその他不急不要と認められる部門に支出せず、あつて輸送諸施設、特に線路及び車両の改善整備に充たし、もつて運輸保安の確保、輸送力の増強及びサービスの向上をはかり、一般利用者に対し、運賃改訂による負担増加分を還元して公益事業としての使命を達成するよう努めるとともに、この事業全般にわたつて再検討を加へ、極力経営の合理化をはかるよう努力されたい。

なお、改訂運賃実施後は、昭和三十一年五月十日鉄監第三八五号で通達したとおり、運賃改訂後の営業収支実績を詳細に報告されたい。右報告は、申請時の見込額と実施額とを対比し、特に営業費中の修繕材料費及び修繕経費について検討することを目的とするものであるから、当分の間これが使途内容を特に詳細に報告されたい。

これをつけて出しました。

○国務大臣(永野護君) ただいま朗読いたしましたような通達を出しておるのではありませんけれども、これは、一片の通達にとどまつてはいけませんので、そのために運輸省には、監督局という機関を設けておられますので、それが空文に終らないように勉強して参る所存でございます。具体的方法は、各社について、その方法も違ふと思ひますから、十分に検討いたしましたし

て今の通達が、空文に終らないように懸命の努力を続けて参ります。

それから、同じことをたびたび繰り返して、理論闘争になるようですが、中村君の説は、修繕それからサービスの上は、自己資本でやるという点に重点がおいてあるような若岡委員の御説明でございますけれども、私の了解しますのは、それは全部ストップするから、といつて、やらなければならぬことがあるから、自己の持つておるものでやれといふことを言つておるものであります。その資金の出所を、自己資金に限るということが目的じやなくて、自己資金に限らざるを得ないような政策をとつたこと、すなわちドラスチックに運賃値上げをとめたから、自己資金によらざるを得ないことになるという、これは、結果論でありまして、自己資本でやれといふ、資金の出所を指定したものは、私は了解しておらないのであります。とにかくこの際は、経済界が急変したいたしましたので、何でも、とにかく値上げのものは、一切いけないという建前から押さえたために、それならば、やりたいことは自己資本でまかなつてやれといふことが、結果として出てきたのだと、私はこういうふうには中村運輸大臣の説明を了承しておるのであります。

つまり理論の出発点と結論との間に、観測の食い違ひがあるんじゃないかと、まあこういうふうな理論闘争になるのでありますけれども、私は、そういうふうには読みません。

○岩間正男君 今の問題は、これは解釈論みたいなもので、中村運輸大臣の発言をめぐつて、そんなことをやつて

みても、みつともないですから、あとでやりましょう。これは意見の相違で、そういうわけにはいかぬと思ひます。

第二の点ですが、第二の問題について、とにかく一つは、答申案の写しです。それから、ただいまの通達、できれば、二十九年年度ですか、この前の値上げのときの答申案は、どうだったのか、そのときの通達は、どうだったのか、これもほしいです。というのは、同じことを出されておるんじゃないかとおそろく、私は考えるんです。そういうものを出してしまつて、あとで管々努力するといふ話がありましたけれども、その努力の仕方は、やはりあとと回しなんだね。上げてしまつて、あとは野となれ山となれといふ、今までの行政のやり方です。なるほど、まいこととをここで言つても、これは、何にもなりません。国会のわれわれの論議は、幾分でもこれはお役に立ちたいと考へておるわけですから、そういう点から、一体どういうふうな、これを指導監督していくのか、今の一片の通達、それから管々努力などといふ言葉を使つたにしても、実際はそうならない。私は、大体根本から言へば、そういうものを改善させて値上げするのが、これは当然、資本主義経済の私は原則だと思ひます。ですから、ここで何回も論議したわけですから、ところが、そういうことはしない。いつも運賃値上げだけが先になる。取つてしまつて、ふところを肥え、もう仕事の方はあとと回しになるというところが、繰り返えされる危険性が十二分にあるわけですから、従つて各社に対して、何年計画といふものを出して、そして、そういうものによつて、はつきり検討して、そ

うしてそういう実情が実現されておるかどうかといふところで私は入らなければ、これは、ほんとうに有効なものにはならぬと思ひます。そういう点についての一体政策を持つておるのかどうか。

運賃値上げだけやつてしまへば、あとは野となれ山となれで、実際われわれまた値上げした私鉄に乗つてみても、ぎゅうぎゅうすし詰めで、息もつかないようなやり方で運賃値上げされても、正月四日から、運賃値上げが始まつておるんです、もうぎゅうぎゅうすし詰めになつておるんです。こういう実情を考えると、全く国民が怒るのは当然です。こういう実情については一体運輸省ははつきりそういう問題を解決する熱意があるのかどうか疑わしくなつてくる。

そういう点から、まず第一に資料は、今申し上げましたような今度の場合と、この前の場合とをはつきり出してもらひたい。それから、これについて管々努力の内容、具体的に、どういうような政策を今後とられるのか、これについて意見をまとめて出していただきたい。

この点を、私は約束していただきたいと思ひますが、いかがでしょう。

○政府委員(山内公敬君) 資料の問題でございますから、私から御説明いたします。

今回の答申案並びに通達につきましましては、もちろん御提出申し上げたいと思ひます。ただ二十八年度の場合におきましては、運輸省ではなくて物価庁が認可をいたしておりましたこととありますので、物価庁がなくなつておりますので、資料を探してみますが、あり

ましたならば、御提出いたしたいと思
います。

それから、ただいまのお話の中で、
将来の見通し、また従来やつてきたこ
とにつきまして、ちよつと私から簡単
に御答弁申し上げたいと思ひますが、
実は、今度の運賃改訂をいたします非
常に大きな理由となりましたのは、減
価償却費が大きくなつたということ
でございますが、それと動力費あるいは
人件費というものが、昭和二十八年の
一月以来、相当高騰しておつたとい
うのが、赤字を来した理由でございま
して、その固定資産額を調べますと、
二十八年当時よりも現在二倍になつて
おるわけでありまして、二倍になつて
おるといふことは、結局それだけ輸
送力増強の努力を続けて参つたわけ
でございますが、御承知のように、特に
大都市集中の傾向が非常に強いため
に、輸送力の増加をいたしましたも
なかなかなお客さんのふえるのに及ばな
いという状況が非常に大きいわけでござ
います。今後また、ますますその
輸送力を増強して参らなければなら
ないわけでございまして、われわれ
の方といたしましては、今言いました
ように私鉄も、輸送力の増強をいたし
てやつておるわけでございますが、自
己資本ではなかなかできない。もちろ
ん他人資本そのものをわれわれの方は
原価に投入していいのでありまして、
借りてきた金利だけを見ているの
でありまして、経営状態を見ると、借
りてくることもできなくなるといふ結
果になります。その結果、運賃改訂
により資本力の増大というものも
考えまして、われわれの方は五カ年計
画を出させて、嚴重にそれを実施され

るように、この通達文の趣旨に沿つて
やつて参りたい、こゝろに考へて
おるわけでありまして。

各社につきまして五カ年計画の実施
の計画書は、われわれの方に出させま
して、それで見えております。たとへば
最近におきましては、京阪神急行にお
きましては十三―梅田間の三複線計画
というものが二月早々には完成するとい
うように、各社ごとに輸送力の増強
方針を出させまして、その工事を督励
いたしておるわけでございます。

ただいまお話のありました資料につ
きましては、今言つたような事情でござ
いますので、物価の資料は、ちよつと
調べようがないのでありまして、あ
りましたならば御提出すること
で御了承を願ひたいと思ひます。

○委員長(大倉精一君) ちよつと、速
記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(大倉精一君) 速記をつけ
て。

本日は、これをもって閉会いたしま
す。

午後零時八分散会

一月二十六日本委員会に左の案件を付
託された。

一、捕獲審検所の検定の再審査に関
する法律の一部を改正する法律案

捕獲審検所の検定の再審査に關する
法律の一部を改正する法律案

捕獲審検所の検定の再審査に關する
法律の一部を改正する法律案

捕獲審検所の検定の再審査に關する
法律(昭和二十七年法律第七十号)

の一部を次のように改正する。

附則第二項中「七年」を「八年」に改
める。

附 則

この法律は、公布の日から施行す
る。