

第三十八回国会 運輸委員会、農林水産
衆議院 委員会、商工委員会 連合審査会議録第一号

昭和三十六年三月二十三日(木曜日)

午前十時二十三分開議

出席委員

運輸委員会

委員長 三池 信君

理事 有田 喜一君 理事 尾関 義一君

理事 高橋 清一郎君 理事 久保 三郎君

理事 生田 宏一君 理事 川野 芳満君

理事 井岡 大治君 理事 山口 丈太郎君

理事 浦野 幸男君 理事 河本 敏夫君

理事 佐々木 義武君 理事 齋原 正一君

理事 鈴木 仙八君 理事 關谷 勝利君

理事 高橋 英吉君 理事 細田 吉藏君

理事 増田 甲子七君 理事 山田 彌一君

理事 加藤 勘十君 理事 勝澤 芳雄君

理事 児玉 末男君 理事 西宮 弘君

理事 肥田 次郎君 理事 安平 鹿一君

理事 吉村 吉雄君 理事 内海 清君

農林水産委員会

理事 大野 市郎君 理事 小枝 一雄君

理事 小山 長規君 理事 丹羽 兵助君

理事 石田 有全君 理事 角屋 堅次郎君

理事 芳賀 貢君

安倍 晋太郎君 飯塚 定輔君

金子 岩三君 田邊 國男君

中馬 辰猪君 綱島 正興君

野原 正勝君 藤田 義光君

本名 武君 森田 重次郎君

八木 徹雄君 足鹿 覺君

片島 港君 北山 愛郎君

東海林 稔君 中澤 茂一君

崎崎 彌之助君 西村 関一君

山田 長司君 湯山 勇君

稻富 稔人君 玉置 一徳君

商工委員会

委員長 中川 俊思君

理事 内田 常雄君 理事 小川 平二君

理事 岡本 茂君 理事 中村 幸八君

理事 長谷川 四郎君 理事 坂川 正吾君

理事 田中 武夫君 理事 松平 忠久君

理事 神田 博君 理事 笹本 一雄君

理事 田中 榮一君 理事 林 博君

理事 原田 憲君 理事 石山 權作君

理事 岡田 利春君 理事 加藤 清二君

理事 川俣 清音君 理事 小林 ちづ君

理事 多賀 谷真稔君 理事 中村 重光君

理事 西村 力弥君 理事 伊藤 卯四郎君

理事 大矢 省三君

出席 國務大臣 椎名 悦三郎君

出席 通商産業大臣 木暮 武大夫君

出席 運輸大臣 迫水 久常君

出席 國務大臣 追水 久常君

出席 政府委員

總理府事務官 中野 正一君

調整局長 曾田 忠君

總理府事務官 大來 佐武郎君

總理府事務官 曾田 忠君

總理府事務官 井原 岸高君

總理府事務官 坂村 吉正君

總理府事務官 須賀 賢二君

總理府事務官 山崎 齊君

總理府事務官 須賀 賢二君

總理府事務官 山崎 齊君

總理府事務官 須賀 賢二君

總理府事務官 山崎 齊君

總理府事務官 須賀 賢二君

總理府事務官 山崎 齊君

總理府事務官 須賀 賢二君

總理府事務官 山崎 齊君

通商産業事務官 今井 博君

運輸政務次官 福家 俊一君

運輸事務官 辻 章男君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

運輸事務官 岡本 悟君

を行ないます。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法

律案を議題とし、審査を行ないます。

を行ないます。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法

律案を議題とし、審査を行ないます。

を行ないます。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法

律案を議題とし、審査を行ないます。

を行ないます。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法

律案を議題とし、審査を行ないます。

を行ないます。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法

律案を議題とし、審査を行ないます。

を行ないます。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法

律案を議題とし、審査を行ないます。

を行ないます。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法

律案を議題とし、審査を行ないます。

を行ないます。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法

律案を議題とし、審査を行ないます。

を行ないます。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法

律案を議題とし、審査を行ないます。

を行ないます。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法

律案を議題とし、審査を行ないます。

を行ないます。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法

律案を議題とし、審査を行ないます。

を行ないます。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案

国有鉄道運賃法(昭和二十三年法律第百十二号)の一部を次の一部を次のように改正する。

第三条を次のように改める。

(鉄道の普通旅客運賃)

第三条 鉄道の普通旅客運賃は、左の各号の定めるところによる。

一 二等の運賃は、営業キロ一キロメートルごとに、三百キロメートルまでの部分については二円七十五銭の貨率、三百キロメートルをこえる部分については一円三十五銭の貨率によつて計算した額とする。

二 一等の運賃は、二等の運賃の一・六六六倍とする。

別表第一及び別表第二を次のように改める。

別表第一

第四条の規定による航路普通旅客運賃表

航路別

二等運賃

一等運賃

青森

函館

宮城

大田

290円

70

200

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

140

400

30

40

50

580円

別表第二

第七条第二項の規定による車扱貨物賃率表

(一グラムトンにつき)

等級 キロ程	普 通										特 別			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4
キロメートルまで	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円
5	193	157	132	123	118	114	110	106	101	96	114	106	98	90
10	229	186	157	146	140	136	130	126	120	114	136	126	116	107
15	265	215	182	169	162	157	151	146	139	132	157	146	134	124
20	301	244	207	192	184	179	171	165	158	150	179	165	152	141
25	337	274	232	215	206	200	192	185	177	168	200	185	171	158
30	373	303	256	238	228	221	212	205	196	187	221	205	189	175
35	409	332	281	261	251	243	233	225	215	205	243	225	207	192
40	445	362	306	284	273	264	253	245	234	223	264	245	225	209
45	481	391	331	307	295	286	274	265	253	241	286	265	244	226
50	517	420	355	330	317	307	294	284	272	259	307	284	262	242
55	553	449	380	353	339	328	315	304	290	277	328	304	280	259
60	589	479	405	376	361	350	335	324	309	295	350	324	298	276
65	625	508	430	399	383	371	356	344	328	313	371	344	317	293
70	661	537	455	422	405	393	376	364	347	331	393	364	335	310
75	697	567	479	445	427	414	397	384	366	349	414	384	353	327
80	733	596	504	468	449	435	417	403	385	367	435	403	371	344
85	769	625	529	491	471	457	438	423	404	385	457	423	390	361
90	806	654	554	514	493	478	458	443	423	403	478	443	408	378
95	842	684	579	536	515	500	479	463	442	421	500	463	426	395
100	878	713	603	559	538	521	499	483	461	439	521	483	444	411
110	920	748	633	587	564	546	523	506	483	460	546	506	466	431
120	963	782	662	614	590	572	548	530	506	482	572	530	487	451
130	1,006	817	691	641	616	597	572	553	528	503	597	553	509	471
140	1,048	852	720	668	642	622	596	577	550	524	622	577	531	491
150	1,091	886	750	699	668	648	620	600	573	545	648	600	552	511
160	1,133	921	779	722	694	673	645	623	595	567	673	623	574	531
170	1,176	955	808	750	720	698	669	647	618	588	698	647	595	551
180	1,219	990	838	777	746	723	693	670	640	609	723	670	617	571
190	1,261	1,025	867	804	772	749	717	694	662	631	749	694	639	591
200	1,304	1,059	896	831	799	774	741	717	685	652	774	717	660	611
210	1,346	1,094	926	858	825	799	766	741	707	673	799	741	682	631
220	1,389	1,129	955	886	851	825	790	764	729	695	825	764	703	651
230	1,432	1,163	984	913	877	850	814	787	752	716	850	787	725	671
240	1,474	1,198	1,013	940	903	875	838	811	774	737	875	811	746	691
250	1,517	1,233	1,043	967	929	901	863	834	797	759	901	834	768	711
260	1,560	1,267	1,072	994	955	926	887	858	819	780	926	858	790	731
270	1,602	1,302	1,101	1,021	981	951	911	881	841	801	951	881	811	751
280	1,645	1,336	1,131	1,049	1,007	976	935	905	864	823	976	905	833	771
290	1,687	1,371	1,160	1,076	1,033	1,002	960	928	886	844	1,002	928	854	791
300	1,730	1,406	1,189	1,103	1,060	1,027	984	952	908	865	1,027	952	876	811
310	1,773	1,440	1,219	1,130	1,086	1,052	1,008	975	931	886	1,052	975	897	831
320	1,815	1,475	1,248	1,157	1,112	1,078	1,032	998	953	908	1,078	998	919	851
330	1,858	1,510	1,277	1,184	1,138	1,103	1,057	1,022	976	929	1,103	1,022	941	871
340	1,901	1,544	1,306	1,212	1,164	1,128	1,081	1,045	998	950	1,128	1,045	962	891
350	1,943	1,579	1,336	1,239	1,190	1,154	1,105	1,069	1,020	972	1,154	1,069	984	911
360	1,986	1,613	1,365	1,266	1,216	1,179	1,129	1,092	1,043	993	1,179	1,092	1,005	931
370	2,028	1,648	1,394	1,293	1,242	1,204	1,154	1,116	1,065	1,014	1,204	1,116	1,027	951
380	2,071	1,683	1,424	1,320	1,268	1,229	1,178	1,139	1,087	1,036	1,229	1,139	1,049	971
390	2,114	1,717	1,453	1,347	1,294	1,255	1,202	1,163	1,110	1,057	1,255	1,163	1,070	991
400	2,156	1,752	1,482	1,375	1,321	1,280	1,226	1,186	1,132	1,078	1,280	1,186	1,092	1,011
410	2,199	1,787	1,512	1,402	1,347	1,305	1,251	1,209	1,155	1,100	1,305	1,209	1,113	1,031
420	2,241	1,821	1,541	1,429	1,373	1,331	1,275	1,233	1,177	1,121	1,331	1,233	1,135	1,051

430	2,284	1,856	1,570	1,456	1,399	1,356	1,299	1,256	1,199	1,142	1,356	1,256	1,156	1,071
440	2,327	1,890	1,599	1,483	1,425	1,381	1,323	1,280	1,222	1,163	1,381	1,280	1,178	1,091
450	2,369	1,925	1,629	1,510	1,451	1,407	1,347	1,303	1,244	1,185	1,407	1,303	1,200	1,111
460	2,412	1,960	1,658	1,538	1,477	1,432	1,372	1,327	1,267	1,206	1,432	1,327	1,221	1,131
470	2,455	1,994	1,687	1,565	1,503	1,457	1,396	1,350	1,289	1,227	1,457	1,350	1,243	1,151
480	2,497	2,029	1,717	1,592	1,529	1,482	1,420	1,373	1,311	1,249	1,482	1,373	1,264	1,171
490	2,540	2,064	1,746	1,619	1,555	1,508	1,444	1,397	1,334	1,270	1,508	1,397	1,286	1,191
500	2,582	2,098	1,775	1,646	1,582	1,533	1,469	1,420	1,356	1,291	1,533	1,420	1,308	1,211
525	2,689	2,185	1,849	1,714	1,647	1,596	1,529	1,479	1,412	1,345	1,596	1,479	1,361	1,261
550	2,796	2,271	1,922	1,782	1,712	1,660	1,590	1,538	1,468	1,398	1,660	1,538	1,415	1,311
575	2,902	2,358	1,995	1,850	1,777	1,723	1,650	1,596	1,524	1,451	1,723	1,596	1,469	1,360
600	3,009	2,445	2,068	1,918	1,843	1,786	1,711	1,655	1,580	1,504	1,786	1,655	1,523	1,410
625	3,113	2,529	2,140	1,984	1,906	1,848	1,770	1,712	1,634	1,556	1,848	1,712	1,576	1,459
650	3,217	2,614	2,211	2,051	1,970	1,910	1,829	1,769	1,689	1,608	1,910	1,769	1,629	1,508
675	3,321	2,698	2,283	2,117	2,034	1,971	1,889	1,826	1,744	1,660	1,971	1,826	1,681	1,557
700	3,425	2,783	2,354	2,183	2,097	2,033	1,948	1,884	1,798	1,712	2,033	1,884	1,734	1,605
725	3,529	2,867	2,426	2,249	2,161	2,095	2,007	1,941	1,853	1,764	2,095	1,941	1,786	1,654
750	3,633	2,952	2,497	2,316	2,225	2,157	2,066	1,998	1,907	1,816	2,157	1,998	1,839	1,703
775	3,737	3,036	2,569	2,382	2,289	2,218	2,125	2,055	1,962	1,868	2,218	2,055	1,892	1,752
800	3,841	3,121	2,640	2,448	2,352	2,280	2,184	2,112	2,017	1,920	2,280	2,112	1,944	1,800
825	3,939	3,200	2,708	2,511	2,412	2,338	2,240	2,166	2,068	1,969	2,338	2,166	1,994	1,846
850	4,037	3,280	2,775	2,574	2,472	2,397	2,296	2,220	2,120	2,019	2,397	2,220	2,044	1,892
875	4,135	3,360	2,843	2,636	2,533	2,455	2,352	2,274	2,171	2,068	2,455	2,274	2,093	1,938
900	4,233	3,439	2,910	2,699	2,593	2,513	2,408	2,328	2,223	2,117	2,513	2,328	2,143	1,984
925	4,331	3,519	2,978	2,761	2,653	2,571	2,463	2,382	2,274	2,166	2,571	2,382	2,193	2,030
950	4,429	3,599	3,045	2,824	2,713	2,630	2,519	2,436	2,326	2,215	2,630	2,436	2,242	2,076
975	4,527	3,678	3,112	2,886	2,773	2,688	2,575	2,490	2,377	2,264	2,688	2,490	2,292	2,122
1,000	4,625	3,758	3,180	2,949	2,833	2,746	2,631	2,544	2,429	2,313	2,746	2,544	2,342	2,168
1,050	4,822	3,918	3,315	3,074	2,953	2,863	2,742	2,652	2,532	2,411	2,863	2,652	2,441	2,260
1,100	5,018	4,077	3,450	3,199	3,073	2,979	2,854	2,760	2,635	2,509	2,979	2,760	2,540	2,352
1,150	5,214	4,236	3,585	3,324	3,194	3,096	2,966	2,868	2,738	2,607	3,096	2,868	2,640	2,444
1,200	5,410	4,396	3,720	3,449	3,314	3,212	3,077	2,976	2,841	2,705	3,212	2,976	2,739	2,536
1,250	5,606	4,555	3,854	3,574	3,434	3,329	3,189	3,084	2,944	2,803	3,329	3,084	2,838	2,628
1,300	5,803	4,715	3,989	3,699	3,554	3,445	3,300	3,192	3,047	2,902	3,455	3,192	2,938	2,720
1,350	5,999	4,874	4,124	3,824	3,674	3,562	3,412	3,299	3,150	3,000	3,562	3,299	3,037	2,812
1,400	6,195	5,034	4,259	3,950	3,795	3,678	3,524	3,407	3,253	3,098	3,678	3,407	3,136	2,904
1,450	6,391	5,193	4,394	4,075	3,915	3,795	3,635	3,515	3,356	3,196	3,795	3,515	3,236	2,996
1,500	6,588	5,352	4,529	4,200	4,035	3,911	3,747	3,623	3,459	3,294	3,911	3,623	3,335	3,088
1,550	6,790	5,517	4,668	4,329	4,159	4,031	3,862	3,734	3,565	3,395	4,031	3,734	3,437	3,183
1,600	6,992	5,681	4,807	4,457	4,283	4,151	3,977	3,846	3,671	3,496	4,151	3,846	3,540	3,278
1,650	7,194	5,845	4,946	4,586	4,406	4,271	4,092	3,957	3,777	3,597	4,271	3,957	3,642	3,372
1,700	7,396	6,009	5,085	4,715	4,530	4,391	4,207	4,068	3,883	3,698	4,391	4,068	3,744	3,467
1,750	7,598	6,173	5,224	4,844	4,654	4,511	4,321	4,179	3,989	3,799	4,511	4,179	3,847	3,562
1,800	7,800	6,338	5,363	4,973	4,778	4,631	4,436	4,290	4,095	3,900	4,631	4,290	3,949	3,657
1,850	8,002	6,502	5,502	5,102	4,902	4,751	4,551	4,401	4,202	4,001	4,751	4,401	4,051	3,751
1,900	8,204	6,666	5,641	5,231	5,025	4,871	4,666	4,512	4,308	4,102	4,871	4,512	4,154	3,846
1,950	8,407	6,830	5,779	5,359	5,149	4,991	4,781	4,624	4,414	4,204	4,991	4,624	4,256	3,941
2,000	8,609	6,994	5,918	5,488	5,273	5,111	4,896	4,735	4,520	4,305	5,111	4,735	4,358	4,036
2,050	8,811	7,159	6,057	5,617	5,397	5,231	5,011	4,846	4,626	4,406	5,231	4,846	4,461	4,130
2,100	9,013	7,323	6,196	5,746	5,521	5,351	5,126	4,957	4,732	4,507	5,351	4,957	4,563	4,225
2,150	9,215	7,487	6,335	5,875	5,644	5,471	5,241	5,068	4,838	4,608	5,471	5,068	4,665	4,320
2,200	9,417	7,651	6,474	6,004	5,768	5,591	5,356	5,179	4,944	4,709	5,591	5,179	4,768	4,415
2,250	9,619	7,816	6,613	6,132	5,892	5,711	5,471	5,291	5,050	4,810	5,711	5,291	4,870	4,509
2,300	9,821	7,980	6,752	6,261	6,016	5,831	5,586	5,402	5,157	4,911	5,831	5,402	4,972	4,604
2,350	10,023	8,114	6,891	6,390	6,140	5,951	5,701	5,513	5,263	5,012	5,951	5,513	5,075	4,699
2,400	10,226	8,308	7,030	6,519	6,263	6,071	5,816	5,624	5,369	5,113	6,071	5,624	5,177	4,794
2,450	10,428	8,472	7,169	6,648	6,387	6,191	5,931	5,735	5,475	5,214	6,191	5,735	5,279	4,888
2,500	10,630	8,637	7,308	6,777	6,511	6,311	6,046	5,846	5,581	5,315	6,311	5,846	5,381	4,983
2,550	10,832	8,801	7,447	6,906	6,635	6,431	6,161	5,958	5,687	5,416	6,431	5,958	5,484	5,078

2,600	11,034	8,965	7,586	7,034	6,759	6,551	6,276	6,069	5,793	5,517	6,551	6,069	5,586	5,172
2,650	11,236	9,129	7,725	7,163	6,882	6,671	6,391	6,180	5,899	5,618	6,671	6,180	5,688	5,267
2,700	11,438	9,293	7,864	7,292	7,006	6,791	6,506	6,291	6,005	5,719	6,791	6,291	5,791	5,362
2,750	11,640	9,458	8,003	7,421	7,130	6,911	6,620	6,402	6,111	5,820	6,911	6,402	5,893	5,457
2,800	11,842	9,622	8,142	7,550	7,254	7,031	6,735	6,513	6,218	5,922	7,031	6,513	5,995	5,551
2,850	12,045	9,786	8,281	7,679	7,378	7,151	6,850	6,625	6,324	6,023	7,151	6,625	6,098	5,646
2,900	12,247	9,950	8,420	7,808	7,501	7,271	6,965	6,736	6,430	6,124	7,271	6,736	6,200	5,741
2,950	12,449	10,114	8,558	7,936	7,625	7,391	7,080	6,847	6,536	6,225	7,391	6,847	6,302	5,836
3,000	12,651	10,279	8,697	8,065	7,749	7,511	7,195	6,958	6,642	6,326	7,511	6,958	6,405	5,930
以上15キロメートルを増す	202	165	139	129	124	120	115	111	106	101	120	111	103	94

附則
この法律は、昭和三十六年四月一日から施行する。

理由

日本国有鉄道の経営を改善し、輸送力の増強を図るため、日本国有鉄道の運賃を改訂する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○三池委員長 質疑の通告がありますので、順次これを許します。

なお三委員長打ち合わせの上、質問の方も多数ありますので、時間の関係上できるだけ質問は簡潔にお願いいたします。石田有全君。

○石田(有)委員 私は主として国鉄運賃値上げと、農林水産物に関する影響の問題について御質問申し上げたいと思います。

池田内閣は、所得倍増計画というものを大きく打ち出しておられます。その政策はことごとくこれによっておると言っても過言でないと思っております。農民の所得は、御案内のように他の産業に比較いたしまして、大よそ三分の一程度以下である、こういうことはもう一般の常識となっておるのであります。政府もこの他産業に比較して著しく低位にある農民、農業の所得を引き上げることを目的として、農業基本法が提案され、現在審議が行なわれておるのであります。今回国鉄当局が料金の値上げを行なうとしておられるのであります。この料金の値上げは、直ちに農業、農民の所得の減を招来しますことは、これは言うまでもないところであらうと思っております。

私は、以上申し上げましたように、他産業と比較して著しく低位にある農民の所得を、他の産業の所得に均衡させ、農民の生活水準を均衡させるためには、農林水産物に対する公共政策割引というものは政府の、先刻申し上げましたような、基本的な考え方からいたしまして、これは値上げをすべきでないと思えるのであります。これについて運輸大臣の御所見をまずお伺いしたいと思っております。

○木暮國務大臣 お答えを申し上げます。

今回の池田内閣の所得倍増構想に伴いまして、日本経済の成長発展と関連いたしまして、輸送の増強ということも最も必要な条件となったことは論を待たないものでございます。しかしながら現在の国鉄の輸送力は、今日の国民経済の輸送の需要に對しましては、隘路となるおそれがあるほどに、マッチいたしておりませんので、この需要に應じ切れない輸送を増強いたしますことは、所得倍増を目的の通り達成せしめて、国民の地域的その他の所得の格差を是正することに役立つ大きな条件であると考えるのでございます。国鉄といたしましては、この隘路となる輸送力を整備強化いたすことを目的として、昭和三十六年度を第一年度として五カ年計画を立てましたことは御承知の通りでございます。

この五カ年計画には約九千七百五十億円の膨大な資金を要するものであります。第一年度の昭和三十六年におきましては千九百五十億円を要し、これに三十六年度における借入金

の返済を加えますと二千五百五十億円にもなるのでございます。もちろん政府といたしましてはできるだけ財政融資をふやすことにいたしまして、三十五年度以上には約一千億円の財政融資を与えることにいたし、また国鉄自身といたしましては、自己資金を捻出するために減価償却の繰り入れ等によつて六百億円を出す。それでもまだ足りないものがございまして、しかも一方昭和三十六年度において、たとえば踏み切りを格上げをいたして改善をいたしますとか、あるいは近代化をいたして電化、電車化しますとか、あるいはまた主たる幹線の千百キロを複線化するといふようなこと、また今日問題にするといふようなこと等に対するいろいろの改善は、これはいわゆる採算に引き合わないでも申しませうか、ペイしない仕事は三十六年度におきましても約千二百億圓くらいに上つておるのでございまして、こういうものは国鉄の経理運営の上から見て、借入金によるべきものでなく、自己資金によるべきものと考えられるのでござい

ます。そしてこれはやむを得ず、最後は、国鉄の自己資金を捻出する方針といたしまして、従来もありましたことといたしまして、利用してお客さんに負担してもらつて、しかも国鉄運賃というものが、ほかの物価に比して非常に低位にあるということにかんがみまして、この程度ならば国民の皆様方に大して御迷惑をかけずに、その結果輸送の円滑によつて、かえつてサービスのポイントである物価安定の点で利用者還元することができるといふのであ

なつて、四百八十六億圓というものを国鉄自己資金として捻出して、今回の輸送力増強の投資に充てる、こういうことに決定いたしましたわけでございます。

○石田(有)委員 委員長に申し上げますが、質問する方はだいたいお氣を使つて簡潔に質問を申し上げているのござい

ますが、答弁の方が冗長にわたるようございまして、あまりそういうことのないように、一つ御注意を願います。

運輸大臣の御答弁でございますが、ただいまの御答弁の趣旨によりまして、結局は所得倍増計画というものをまかなうために設備の拡充が必要である、こういう御説でございますが、私は農業、農民の所得との関係を強く申し上げておるのでございまして、一般的に所得が上げれば上がるほど、農民、農業の所得が低下する、こういう点について少しもお考えがないように受け取れるのであります。これは運輸大臣御承知ないかもしれませんが、本年の予算におきましても、農林水産物の価格については、米を初めといたしまして、これが値上げを極力押え、大麦、裸麦等については作付転換を行なつておる。生活物資はほとんど上がつております。また、ここには直接関係はございませんけれども、農民の税金の負担はだんだんと重くなつて参ります。そういったことと農民の所得は著しく低下する。でありますから、その面をどうお考えになるかということが一つ。

それからもう一つは、国鉄全線二百二十四路線の中で黒字路線というのはわずかなやうでございまして、大部分

が赤字路線のようでございますが、しかし新しく建設されるような赤字路線というものは、多くは低開発地域の施設でございます。これは必ずしも国鉄の経理の問題として処理しなければならぬ性格のものではないのではありません。低開発地域については、国が別に予算的な配慮を当然行なうべきものでないかと考えるのであります。これら点について大臣の御所見を伺いたいと思ひます。

○木暮國務大臣 前半の御質問に對しましては、農林水産物につきましては、御承知の通り等級上きわめて低位に置くことを従来から考へておるもので、非常に低い位に置きました。特別等級をつけておるのでございますが、さらに今回の運賃改定にあたりましては、それが国民経済、国民の生活に影響を及ぼすことを考慮いたしまして、暫定割引をそのままに据え置くということにいたしておる次第でございます。

それから、今の赤字になるような公共負担については、国家の財政支出に待つべきものではないかという御意見がございましたが、そういう意見も一つの意見だと私は考へるのでございますが、御承知の通り国鉄というものは、公共福祉を増進することを目的としてできました公共企業体でございますが、一方におきましては、企業として能率をよくする意味におきまして、いわゆる独立採算制をとっておるのでございますが、しかしながらこの国鉄のでき上がりしました立場から考慮いたしまして、いわゆる高度の公共性を持つておるし、公共福祉の増進ということを目途としてでき上がった公共企

業体といたしましては、独立採算制のゆえを持つて公共負担を避くべきではないと考へる次第でございます。また今日の一般の財政の上から見まして、国民全体から徴収いたします税金収入を根拠とするところの一般会計において、企業の赤字を負担するという建前は、いかげなものであるかと考へまして、一部は利用者の負担にいたした次第でございます。

○石田(有)委員 農林政務次官が御出席でございますが、今回国鉄当局が計画をされております運賃値上げの農林水産物資に及ぼす影響の度合いと申しますか、これはいろいろな角度から、かなり抜け目のない値上げの方針でございますが、その及ぼす影響につきまして、たとえば林産物あるいは水産物、あるいは果樹、蔬菜、こういうような面についての影響がどの程度であるかをお伺いをいたしたいと思ひます。

○井原政府委員 お答えいたします。数字の問題でございますので、事務当局に答弁をさせていただきます。

○坂村政府委員 数字の問題でございますが、農林水産物に対する影響というものを大ざっぱにはじいてみますと、今の運賃改正におきましての値上げは、大体六十億前後の値上げといひます。運賃の値上りが六十億前後といふふうにはじいておるのでございます。これが物価にどういふ工合に影響しますかという問題は、これは農林水産物におきましては、御承知のように青果物あるいは水産物といひます。青果物は、市場におきましてせり売りで売られておるといふような取引が多

うございますので、必ずしもこれが物価にそのままはね返るといふふうには考へられないのでございまして、そういう種類のものが多いいはなからうかと考へております。そういう状況でございますから、むしろ実際問題として考へましては、生産者の方にある程度しわ寄せされる面が多いのではないかと考へておるわけでございます。

○石田(有)委員 ただいま農林省の経済局長が答弁されました通り、これは何と申しまして、運賃の値上りが分は消費者に転嫁する分よりは、生産者の負担に帰すべき部分がきわめて大きいことは言うまでもございせん。特に長距離運賃の率を、今度改定されるというところになりますと、木材とかあるいは水産物とかいうような、きわめて長距離運賃を必要とするような農林水産物に及ぼす影響は非常に大きいものがあるからでありまして、私はそういう見地からいたしまして、当初に申しましたように、国民所得倍増という中において農民だけがきわめて不利益な状態に置かれておる今日、全体から見れば農林水産物の百一品目の公共政策割引というこの問題だけでなしに、農林水産物は少なくとも他の物資と異なりまして、当然今回の一五%の運賃引上げというこのワケから除外すべきものである、こう私は考へる。

一五%の引き上げといふものにも問題はありますけれども、従つてこれは全面的に検討されなければならぬと思ひますけれども、少なくとも農林水産物の公共政策割引を今日まで行なつて参りました物資については、今回の引き上げから当然除外されるべきであると考へるのであります。大臣の御所見は、いかがでございますか。

○木暮國務大臣 お答えを申し上げます。御承知の通り、運賃体系におきましては各種の品目の負担力であるとか、あるいは社会政策的の見地からいろいろ考へてございまして、等級別が定まつておるのでございまして、最初にも御説明申し上げました通りに、農林水産物につきましては、その影響するところを考へてございまして、非常に低い等級にいたしまして現在の等級が定まつておるようなわけでございまして。今回の運賃改定は先ほども申し上げましたように、輸送力増強のための投資源といたしまして、今まで他の物価に比較いたしましてきわめて低位に置かれた農林水産物の運賃を是正して、最小限度の国鉄としての自己資本を捻出するということにいたしましたので、従いまして全品目につきまして一律に貨率を改定いたしましたわけでございます。こういうような運賃改定の方針でございます。置いたので、すでに等級において低位に置いてあります、いわゆる暫定割引までやってあります農林水産物を、特に全品目一律に改定するものからはずしていくということになりますと、今度の運賃改定といふものが根本からくずれて参りますものだから、そういう事情のもとに今回は一律改定をするという趣旨を通しまして、その上であるいは暫定割引を据え置くとか、あるいは従来通り低位に等級を置くとかといふことによつて、農林水産物の運賃を優遇するという建前をとりましたような次第でございます。

○石田(有)委員 政府の所得倍増といふこの趣旨によりまして、今運輸大臣の御答弁によりますると、団体割引であるとか、あるいは公共政策割引といふようなものは別途に考へることもできるといふ趣旨の御答弁に承つたのであります。一応一五%の引き上げはやるが、その中でさらに団体割引なり、あるいは農林水産物資に対する特別の財政措置をして、農林水産物資に對する事実上の運賃が引き上げられないような措置が講ぜられるということも当然考へられるのであります。それらの点について、やはり何か閣議等においてお話があったものではないかと考へるのであります。この点はいかがでございますか。

○木暮國務大臣 同じことを繰り返して答弁するようで、まことにおそれ入りますけれども、ただいま申し上げましたように、今度の運賃改定は全品目につきまして一律に運賃を改正するといふ態度をとりましたものですから、特に農林水産物につきまして全品目一律の運賃改正の中からはずすといふようなことは、今度の運賃改定を根底から崩壊することになりますものだから、どうしてもできません。やむを得ず、ただいま申し上げましたように、暫定割引を据え置くとか、あるいは低位の等級に置きますものを、そのまま農林水産物資は低位に置くといふことで一つがまんを願ひたい、こういうことにはいたしたわけでありま

○石田(有)委員 ちょっと大臣が聞き違ひをしておられるようであります。が、一律に上げるならば一応上げるが、さらに別途財政負担か何かの形において農民の負担が多くなるかどうかな措置をお考へであるのかどうか、ま

たそういう点については当然閣議等で問題になったのではないか、こういうことを伺っているのです。

○木暮國務大臣 今私からいろいろ申し上げておることで御了解願いますように、別に考慮はいたしておりませんで、ただいまの程度で一つがまんをお願いしたい、こういう考えであります。

○石田(有)委員 この点は先ほどから繰り返し申し上げておる通りでございますので、私はやはり日本の農業というものを守っていくためには、どうしても特別の措置が必要であらうと思うわけであります。それは一律に上げるわけであり、ただその等級その他で比較的安い運賃であるから、それでいいというものはなかろうと思うのです。農民の方は、大臣御承知だと思いますけれども、農産物価格というもののについては、政府は少しも上げようとしていないのです。生産資材も上がって参りますし、生活物資も上がって参ります。ところが米を初めといたしまして、政府は下げようとしておるのです。そういうときに、国鉄の内部事情から運賃を引き上げる、これだけでは済まないと思うのです。ですから、国鉄の經理の中からは無理だとするならば、これは財政措置で、それらの運賃については国として財政的に何らかの措置をとる必要があるのではないか、こういうことを申し上げておるのです。

○木暮國務大臣 この問題ばかりでなく、国鉄の赤字負担になることにつきまして、国鉄の独立採算制の見地から、国費をもって補てんしろという御議論が、一部にあることはよく承知しておるのでございます。しかしながら

今日の財政の状態から見まして、またいわゆる公社の制度で企業としての仕事をやっておられます上から見て、おのずから国家が補てんいたすべきものは限度があることと存するのでございまして、今回はそういうことはいいたさなかつたわけでございます。

○石田(有)委員 国鉄当局では、利用者が他の輸送機関を利用する者が多くなつておるということ、数字をあけて説明をされております。また予算の中でも利用減というものが相当大幅に見込まれておるようであり、ところが実績を調べてみますと、最近駅頭の滞貨が二百萬トン程度あるわけですから、平均いたしまして、年間を通じて百万トン程度を駅に滞貨をして、おいて、ほかの機関、たとえばトラックなどに相当食われておるといふことを言っておることは筋が通らないかと思つて、この点は大臣御承知ないではないかと思つておるわけですが、やはり国鉄の当局は採算第一主義で、有利な物資は優先的に貨車回しをする。しかし必ずしもそうでない、いわゆる低運賃の物資はあと回しにするというふうなことから、こういう問題が起るのではないかと思つておるわけですが、そういうことでむしろ国鉄の物資、当然鉄道を輸送さるべき物資がほかの方に食われるという結果になるのではないかとおもうのでありますが、この点は総裁は御承知かと思つておるわけですが、総裁の御所見を伺いたいと思つておる。

○十河説明員 有利な物資が多く自動車に流れまして、不利な物資が国鉄にくるといふのが今日の現状であります。私もどもはできるだけこの滞貨を少なくしたいというために、輸送力増強

の第五カ年計画を立てた次第であります。○三池委員長 石田君、時間が超過していますから……。

○石田(有)委員 時間の関係もございまして、実はきょうはゆっくりやろうと思つておつたのでありますが、今のような御答弁でありましても、これは末端の事情をおわかりないのではなかつたかと思つておるわけであり、そこでもう一つの点について、これと関連がありまして、総裁の所見を伺いたいと思つておるわけですが、昨年ごろから貨物駅の集約の計画を立てられて、徐々にこれが実現の努力をされておるようでございます。そういうような関係が、やはり今申し上げましたように滞貨が著しく大きいものが出てくる、こういうところにも一つ現われておると思つておるわけですが、国鉄の一部の人たちに言わせると、この合理化というものはどうしても必要である。特に農林水産物資などについては、ぜひこれをやらなければならぬという意見が強いといふことを言われるのでありますが、特に本年の豪雪などになつたては、よく実績がおわかりになつたと思つて、雪の多い地方では雪が積もるとトラック輸送というものは完全に停止してしまふわけですから、新

潟、長岡その他では蔬菜が完全に輸送が停止をいたしました、野菜物が十倍ぐらいの値上がりをしてしまふ、こういうような事態も起こつておるのであります。そういうところにも機械的に一年間の貨物の取扱量二萬トンという一つの線を引いて、それ以下の駅は全部貨物駅としてはこれをなくしてしま

う、こういう態度で臨んでおられるようでありまが、これは季節的にはそのような合理化によつて多少の利益を受けるところがあるにいたしまして、集約された分は小運搬による負担が全部農民の負担となる、こういう見地から、従来の貨物駅集約の方針については根本的に再検討をされなければならぬと思つておるわけですが、これは再検討に入つておられますか、どうですか。この点を一つ総裁にお伺いをしたいと思つておる。

○十河説明員 私どもは生産者のためにも消費者のためにも、輸送力を増して、集約を必要としないか、こう考えまして、集約をやつておるのであります。集約で御迷惑がかかることはございませう。ただ御迷惑のかからないようにといふことを配慮いたしまして、あるいは季節だけ集約をやめるとかなんとかいふことを考へておるような次第であります。

○三池委員長 石田君、もう四十分になりますから、この辺で……。

○石田(有)委員 そうしますと、総裁、農民が好まないような貨物駅の集約はしない、こういうことでございませうか。

○十河説明員 全体の利益は、できるだけ限りの貨物を早くよけいに輸送するといふことにあるのであります。そのためには、集約はどうしても必要なんです。その集約をできるだけ少なくすること、それがまた一面に要請せられて、それで新しい五カ年計画ができています。な次第であります。

○石田(有)委員 先ほど指摘いたしました積雪との関係におきまして、ほかのトラックやバスが完全に数カ月間とまつてしまふ、こういうような事態が起つた場合には、これは国鉄による以外に物資の輸送というものは完全に停止するわけですから、そういう場合に三里も五里も離れたところは、人の背中で物資を運ぶ以外には方法がないのです。そういう場合にやはり全体の利益のために、部分的に農民は犠牲にしても仕方がない、こういうふうに今の御答弁では受け取れるのであります。○十河説明員 先般の積雪の際にも、ああいう被害がどうして起つたかといふと、設備が不足して、輸送力が不足しておるから被害が大きくなつた。この被害を最小限度にするためには、どうしても設備を充実して輸送力を増す必要がある、その必要のために今五カ年計画を作つておるのであります。まあ、非常に非常の際にはまた非常の措置をとりまして、とまらないところもとまるというのをやつて、皆さんに御迷惑をかけないように心がけております。

○石田(有)委員 次に運輸大臣に伺います。先ほど申し上げたのでありますけれども、昨年運賃金の値上げがあつたのであります。これはかなり問題があつたのでありますし、特に農林水産物に対する特別増しというふうないろいろな措置が講ぜられたわけですから、ここで国鉄の料金が引き上げになりますと、再び通運料金の値上げというものが連鎖反応で起る可能性がある。しかし昨年議論の際には、これはも

う当分上げる必要はなからうという当局の答弁でございましたが、しかしやはり最近の物価値上がりムードの中では、通運料金の値上げというものが、その機会をねらっておるよううかがえるのであります。この通運料金の問題については、運輸省としてはどのようにお考えになっておられますか、承りたいと思ひます。

○木暮国務大臣 お答え申し上げます。

御質問のようなことは当分必要ないというふうに、運輸省では考えております。

○石田(有)委員 当分必要はないという御答弁でありますけれども、今申しましたように諸物価がどんどん上がつてくる、国鉄の料金が上がる、そうすれば上げるのが当然じゃないかという議論も成り立ち得ると思うのです。でありますから、これについてはもう少し具体的に、なぜ通運料金は上げないのか、昨年相当先のことまで見越して値上げをしておるか、今度は改定する必要があるのか、あるいはその他の事情で当分は上げる必要はないのか、もっとはつきりしていただきたいと思ひます。

○木暮国務大臣 昨年諸般の事情を考慮いたしまして改定したばかりでございまして、ただいまのところ必要はないというふうに私も考えております。

○三池委員長 石田君に申し上げます。だいたい時間がかかりましたから、一つしかるべきところで割愛していただくように……

○石田(有)委員 なおもう一、二点で終わりますが、先ほど米問題になつて

第一類第十号(附属の二) 運輸委員会、農林水産委員会、商工委員会連合審査会議録第一号 昭和三十六年三月二十三日

おります。暫定割引でございます。これは大臣御承知だと思ひますけれども、従来数回にわたりました三カ月だとか六カ月だとか一カ年だとか、暫定措置でこの暫定割引の継続をやつておるわけですか。どうも当局の考えはそれらの点が明らかでないようであります。今回の暫定割引の据え置きと申しますか、これは一カ月なのか、三カ月なのか、あるいは六カ月なのか、半年なのか、あるいはここで料金全体の料率改定をやるのだから、これは暫定割引は継続をするというのか、この点が少しも明らかでないでございせんので、この点を一つ具体的にはつきりしていただきたいと思ひます。

○木暮国務大臣 お答え申し上げます。が、ただいまの御質問は、暫定割引というものはつきりとして、おそろく恒久的な制度とするようにという御希望の御質問と思ひます。お答え申し上げますが、先ほど御質問にお答えを申し上げました通りに、農林水産物に對します暫定割引というものは、運賃制度の上から見ると、それはワケ外になつておるのでございまして、運輸審議会等におきましても、これを是正すべしというような意見の答申があるように、一部におきましてはいろいろの純理論から、運賃制度の上から見て、暫定割引については意見があるところであるのでございまして、しかしながら私どもは今回の運賃改定にあたりまして、農林水産物の関係者並びに一般物価に影響することもあるであろうことをおそれまして、諸般の事情を勘案して、暫定割引はこのまま据え置く

ということにいたしましたわけでございます。そして、私の考えをいたしましては、名前は暫定であるうと、恒久であるうと、要するにそういう運賃制度の上から見てワケ外であつても、割引をいたしておるということが続きますならば、これではよろしいのではないかと、いわゆる名を捨てて実をとるというやうな意味で、形式的にその名前がどうであるかというところにこだわらずに、私は暫定割引を続けていきたい、こう考へておるわけでございます。

○石田(有)委員 そういたしますと、大体やや恒久的にこれを存置するといふふうに理解してよろしいのでございませぬ。

○木暮国務大臣 恒久的ということはいまだ申し上げましたように、純理論的にいうと、これは運賃制度のワケ外であるから正すべしという強い運賃審議会などの答申もございするものですが、議員さん方からもよく運賃審議会の意見を尊重すべしというやうな御意見が各委員会などであることにもかんがみまして、これは将来考査検討すべき重大な問題であると考えます。そこで私が恒久的なものであると、このことを申し上げることはきわめて不適当であると存じますが、当分の間暫定割引は据え置くということについて御了承を願ひたいと思ひます。

○三池委員長 時間がだいぶたちますので、なるべくしかるべきところで一つ打ち切りを願ひます。

○石田(有)委員 総裁に一つお伺いをしますが、もう一つ、迂回路線を使つた場合、これは客車等の場合は最短距離で計算をして切符を発売するのが常識であります。ところが貨物の場合に

は、国鉄側の都合によつて迂回路線をぐるぐる回す、そういう場合には、その運賃というものは当然最短距離の計算にすべきである。ところが現実には、迂回路線を使った場合には迂回路線の延長で料金を徴収しておる、こういう実情にあるのであります。こういふ点は、今回の料金改定の機会に、当然改むべき点であると思うのでありますが、いかがでございませうか。

○十河説明員 最短距離の路線の通れるところと通れないところとあります。通れるところは最短距離で計算いたします。通れないところは実際通る距離で計算をいたすことにいたしております。

○石田(有)委員 これは、ちょっと総裁、よく御存じないのではないかと、思ふのであります。国鉄当局の都合で迂回をさせておられるが、迂回した長距離の運賃を徴収されるというところは、荷主側にとってはとんだ迷惑な話なんです。国鉄当局の都合によつて迂回させておいて料金をとる、こんな不合理な話はありませんよ。そういうことはなくするべきであるけれども、それは何かの都合があるというなら、当然最短距離で運賃を計算すべきである。この点は、一つ、総裁はつきりして下さい。

○十河説明員 たとえば東北のごとき、どちらでも通れるというところは、最短距離で計算することにいたしております。

○石田(有)委員 私は通れないところを問題にしておるのではないのです。通れるところを通さないで、都合によつて迂回させるから、その分について

では最短距離で計算すべきだと言つておるのです。通れないところの話をしているのじゃないのです。通れないなどという鉄道はないのですから、通れるところを言つておるのですから、はつきりして下さい。

○磯崎説明員 お許しを願つて、私からお答えを申し上げます。ただいま先生の御質問でございまして、たとえば青森と上野の間で申し上げますと、これは、上越線を通りましても奥羽線を通りましても常磐線を通りましても、全部東北線經由の運賃でございまして、約三十キロくらい短い運賃をいただいております。これは、まさに先生のおっしゃつた通り、国鉄側の都合でもって、あいてる線路を使うというところであります。しかしながら、たとえば東海道線の場合に、東京から大阪まで荷物を送ります場合には、全部東海道線を通つております。今先生がおっしゃいました最短距離と申しますのは、名古屋から亀山、草津を経由しまして京都へ出る、こういうルートの方が約八キロほど短いのであります。ところがこれは物理的に、今の東海道線を通つております大量の貨物列車を通すことは不可能であります。従ひまして今回、現実に輸送しております東海道線の運賃をいただく、こういう趣旨であります。

○三池委員長 時間が切迫しておりますから、これだけで一つ打ち切りをお願いいたします。

○石田(有)委員 もう一点だけ伺つておきたいと思ひます。日本の国有鉄道は二〇%の列車指定割増しというものをとつております。こういう列車指定割増しなどという制度は、よその国で

七

は行なつておらないというふうに聞いておるのであります。で、これはただ国鉄の収入を上げるためにという理由以外に考えられないのであります。が、列車指定増しというふうな問題について、諸外国の例や、あるいはまた国鉄当局がこれを実施しておられるか、これを伺いたいと思います。これは一つ総裁から伺いたいと思います。

○十河説明員 私には外国の例がよく存じませんが、日本では輸送力が少ないために、やむを得ずそういう制度をとつております。そうでないと非常におくれる普通一週間かかることを二日なり三日で行こうという、それだけよけいに運賃をいただくことにして早く送るということじゃないかと思ひます。

○石田(有)委員 貨物の輸送は、最短距離で最短時間というものが、今度の貨物集約等における一枚看板です。ところが、最短距離で最短時間とやらうとすると、二〇％も割増しをとる。これは国鉄の性格から見ても受当ではないと思うのですが、これは再検討の必要があると思ひますがいかがですか。

○十河説明員 急行列車、特急列車に急行料金、特急料金をとると同じじゃないかと思ひます。

○石田(有)委員 これはとんでもないことです。貨物には特急だとか急行だとかはないのです。ですから貨物一般論をしておる。ここで私は旅客列車の特急や急行の話をしてるんじゃないやございませぬ。貨物の話をしてる。ですから、貨物に特急や急行をお作りになるのですか。お作りになるなら、それ

は一つ別に大いに検討してよろしい。○磯崎説明員 私から補足的に申し上げます。今列車指定の二割の割増しをとつておられますのは、これは主として、その貨物につきましては、ほかの貨物に優先して、たとえば操車場の中における作業とか、あるいは輸送する列車も各駅にとまらない急行列車に輸送したいたします。そういう特別な経費がかかるわけでございます。しかし先ほど総裁が申し上げましたように、こういうふうな特別なサービスをするために料金をいただきますのは、結局輸送力が不足しておるためでありまして、たとえばアメリカのように非常に輸送力のあるところではとっておりません。しかしながらドイツあるいはイタリア等では、やはり特別な貨物の運賃といたしまして、現に操車場その他の経費のかかるところではとっておりす。

先ほど先生から外国の例のお尋ねがございましたのでお答えいたします。が、そういう現実の例がございす。○石田(有)委員 委員長に伺ひます。が、きようは特に私どもは、農林水産関係といたしましては、国民所得倍増計画との関連が重大であると存じまして、総理大臣の出席を要求してあるものであります。今まで待つて様子を見ておるのであります。けれども、総理の顔が見えないようでありまして、どういふ事情によりますかお伺ひをいたし

ます。○三池委員長 石田君に申し上げます。が、こちらの方には、あらためて農林委員会からの総理の出席要求がなかったやうですから、要求してありませ

ん。○石田(有)委員 農林委員会の方から正式に総理の出席要求を通告してあるのではありません。何か手続上の問題で、あるいは連絡がなかったかもしれませぬ。○三池委員長 こちらには連絡がありません。○石田(有)委員 そうだとするならば、この問題は非常に重要であります。で、私どもは特にその問題がきょう審議の対象にならなければならぬと考へております。従つて直ちに総理の出席を要求いたします。

○三池委員長 今連絡することになります。それでは石田君、次の質問者に入りたいと思ひます。○石田(有)委員 総理の都合を今伺ひていただきまして、その返事を待つて、こちらの態度を決したいと思ひます。○三池委員長 総理の方には連絡しますから、次の質問者に移ります。農工委員石山権作君。(それはおかしい)と呼ぶ者あり

総理には今連絡しますから、その返事を待つてあらためてやりたいと思ひます。総理の出席の通告は受けてないものでありますから、ただいまから連絡いたします。○三池委員長 合同理事会を開け。と呼び、その他発言する者、離席する者多し

○三池委員長 この際一言申し上げます。総理大臣は今参議院の内閣委員会に出席中であるやうでありまして、直ちに出席することはできかねるやうでありますから、石田君の質問は、企画庁

長官がお見えになつておりますから、企画庁長官にお願いいたします。なお発言の順序については、四人の通告、二人の関連がありまして、これはまず農林委員の方から、次に商工委員の方というように順次に交互に質疑を許すことにいたしますから、さうした承をお願ひいたします。石田君全君。

○石田(有)委員 企画庁長官に伺ひますが、実は総理の出席を要求しておつたのであります。が、都合によつて出席されないやうでありますのでお伺ひをいたします。長官御承知のように、農民の所得が他産業と比較して著しく低位にありまして、それがために、常に総理以下各閣僚とも、農民の所得を他産業従事者の所得に均衡させるように、また農民の生活水準を、他産業従事者の生活水準に均衡させるやうな政策をとるという

ことを強調されておる。ところが本年の政府の政策を見ますと、鉱工業はもちろん、一般の産業の所得はほとんど伸長をいたしておるのであります。これに引きかえまして農民の方を見ますと、大抵麦についてはすでに作付転換を要請され、また買い上げ数量の制限を行なう等、大抵麦を作つておる農民にとつては重大な打撃を与えておる。また小麦については、その価格の算定方式については、従来の法令に決定されておるパリティ方式を放棄しようとしておられるやうであります。

米価についてはしばしば農林大臣や総理大臣は、前年度を下回らないやうに措置したい、こうおっしゃつておる。そういたしますと、農業用資材は最近の値上がりブームでどんどんやばり上がつて参ります。それから生活

物資も相当もうすでに上がつておる。そういう中で他産業の所得はどんどん伸びていく。それから生産物資も生活物資も上がつていく。ところが農民の方は、米は農業の総所得の五〇％を占めておるわけでありまして、それを前年度に下回らないといつておるけれども、長官御承知と思ひますけれども、税制調査会の結論といたしましては、すでに租税特別措置法の中の予約減税の措置は取りやめるといふ決定が行なわれて、政府もそのように進んでおるやうであります。また時期別格差等も漸次これをなくするやうな方向が示されておるわけでありまして、従つて農民の所得というものは総体的に相当低下することは避けられない、相当低下する。

一面今度税制の方を見ますと、所得税や事業税については、白色申告でも家族専従者控除の道が今年度から開かれたわけでありまして、ところが所得税を納める農民は全体の七〇％である。そうすると九三〇程度の農民は全然減税の恩恵を受けない。大部分の農民は住民税の所得割について家族専従者控除というものの適用がないのでありますから、この点においては、まことに片手落ちと言わざるを得ない。ところが一面固定資産の評価が、ことしも評価がえの年でありまして、土地については五〇％の評価を上げておる。また間接税についてはこれは全然考慮されておらない。そうなりますとほかの産業従業者は所得がどんどん伸びていく。農民の重大な所得源である農産物の価格については、引き下げまたは据え置きという、そして税金の負担は重くなる、これでは総体的に農民の所得が

低下する。一面今度税制の方を見ますと、所得税や事業税については、白色申告でも家族専従者控除の道が今年度から開かれたわけでありまして、ところが所得税を納める農民は全体の七〇％である。そうすると九三〇程度の農民は全然減税の恩恵を受けない。大部分の農民は住民税の所得割について家族専従者控除というものの適用がないのでありますから、この点においては、まことに片手落ちと言わざるを得ない。ところが一面固定資産の評価が、ことしも評価がえの年でありまして、土地については五〇％の評価を上げておる。また間接税についてはこれは全然考慮されておらない。そうなりますとほかの産業従業者は所得がどんどん伸びていく。農民の重大な所得源である農産物の価格については、引き下げまたは据え置きという、そして税金の負担は重くなる、これでは総体的に農民の所得が

低下する。一面今度税制の方を見ますと、所得税や事業税については、白色申告でも家族専従者控除の道が今年度から開かれたわけでありまして、ところが所得税を納める農民は全体の七〇％である。そうすると九三〇程度の農民は全然減税の恩恵を受けない。大部分の農民は住民税の所得割について家族専従者控除というものの適用がないのでありますから、この点においては、まことに片手落ちと言わざるを得ない。ところが一面固定資産の評価が、ことしも評価がえの年でありまして、土地については五〇％の評価を上げておる。また間接税についてはこれは全然考慮されておらない。そうなりますとほかの産業従業者は所得がどんどん伸びていく。農民の重大な所得源である農産物の価格については、引き下げまたは据え置きという、そして税金の負担は重くなる、これでは総体的に農民の所得が

低下する。一面今度税制の方を見ますと、所得税や事業税については、白色申告でも家族専従者控除の道が今年度から開かれたわけでありまして、ところが所得税を納める農民は全体の七〇％である。そうすると九三〇程度の農民は全然減税の恩恵を受けない。大部分の農民は住民税の所得割について家族専従者控除というものの適用がないのでありますから、この点においては、まことに片手落ちと言わざるを得ない。ところが一面固定資産の評価が、ことしも評価がえの年でありまして、土地については五〇％の評価を上げておる。また間接税についてはこれは全然考慮されておらない。そうなりますとほかの産業従業者は所得がどんどん伸びていく。農民の重大な所得源である農産物の価格については、引き下げまたは据え置きという、そして税金の負担は重くなる、これでは総体的に農民の所得が

著しく低下する、これはきわめて明瞭だと思ふのであります。その中に出てくる国鉄の料金の改定というものがあつて、参りまして一五%、この点は問題があるようにありますけれども、一五%を値上げしたとすれば、八〇億程度の農林水産物資の負担増、こういうことになりまして、でありますから、私もは全体の料金値上げも問題であるが、農林水産物資についてはこの値上げを見合せるべきではないか、こう考えるのです。少なくとも政府は農民の所得というものを、他産業従事者の所得に均衡させるという考え方をほんとうに持つておられるならば、また農民の生活水準に均衡させるということをはんと考へておられるとするならば、今回の国鉄料金の改定にあつて、いわゆる公共政策割引としてのこの国鉄料金の値上げは、少なくともわれわれ農林水産物資に關係のある者たちから見れば、値上げをすべきではないのではないか、こういうふうにはきわめて常識的に判断されるのであります。企画庁長官の所見を伺いたい。

○迫水国務大臣 私は池田総理大臣に比べますと、もろもろの知識が何十分の一しかございませんので、はたして御満足のごいふようなお答えができるかどうかかわかりませんが、ただいま農林物資に關する運賃の値上げは見合せるべきでないかという問題をお話になりました。それは農民の所得をそれだけ減ずるということになるから、だといふ御議論だと思ひます。つまり運賃の負担はすべて農民がかかるのだといふ前提に立つてのお話じゃないか

と思ふのであります。農林物資の価格というものは、もちろん運賃もその構成要素の部分でございまして、けれども、需要供給の關係でございまして、部分が非常に多いのではないかと、思つておられますので、運賃を上げたことと自身が、直ちに全部それを農民がかぶつてしまふということには、私はならないのではないと思ひます。しかし農産物の公共割引の制度は三月までであつたのを、現行のままに存続することになつてゐると了解いたして、おりますので、特に農産物資について、もし将来において著しく運賃が影響するということが明らかになつた場合には、これは農林大臣が運輸大臣と御相談になる場合もあり得ると思ひますけれども、全般的な問題としては、ただいまお述べになりました運賃の値上げは、すべて農民がかかるのだといふ前提では答へは出てこないのではないかと、こう思つております。

○石田(有)委員 この点は先刻農林省の局長から御答へがございまして、ほかの物資は必ずしも生産者がかぶるとは言えないものもあるけれども、農産物というものの取引は、市場取引が多いので、やはり市場までの持ち込みといふものについての負担は、当然農民がほとんど大部分負担するようになるということをお明らかにしておるわけでありまして、これは長官あまり農林水産物の取引の具体的な内容を御存じないかと思ふのであります。実はそういう状況でございまして、でありますから、今お答えになつたような都合で、これは今後またさらに問題になるのではないかと思ふのであります。今日料金改定を行なうという段階にお

いて、やはりその点をもつと、明らかにして、けじめをつけておく必要があつて、そういうので私は御質問申し上げておるのでありますから、その点はやはりもう少しはっきりしていただきませんか、あなたの方から出て参つておられます所得増進計画、これは実は総理がおいでになりましたならば、総理ともう少しよく話をしたいと思つたのです。総理のこの間のお話を承りますと、十二月二十七日に閣議決定として、この文書をわれわれ議員のところ配られておられますが、その中には、特に農業關係については中身が少しずさんなものである、こういうことを言つておられます。でありますから、これはどの程度信憑性があるのかといふところが疑いが持たれるわけでありまして、そうなりますと、池田内閣の所得増進計画といふものがごとくくずさんなものであるような印象を國民に与えることになる、こういう点で私は非常に重要だと思ふのであります。でありますから、そういう関連において国鉄料金の値上げの及ぼす農民の負担増といふものは、きわめて明瞭でありますので、その点もう少し具体的に、一切取りやめるべきだといふ御議論には、私はどうもその通りですと、こう申し上げかねるのであります。

○迫水国務大臣 所得増進計画と同時に、所得増進計画の構想といふのを閣議決定したことは御承知の通りでございまして、それはその書面、印刷物の一番最初に載つておりますが、農業の部門につきましては農業基本法という法律がございまして関連におきまして、その系統におきまして一つの計画ができてくる格好になります。すなわち長期

の見通しを立てるとか何とかといふことで、それからまた価格安定をはかるというふうなことで、農業基本法に書いてあるものもその線に沿つて、一つの計画ができてくるのでございまして、その計画はもちろん政府全般、私の方にも参加してするのでございしますが、あるいは所得増進計画で掲げてあるところと結果的に若干違ふものが出てくるのではないかと私は思つておりますけれども、それによつて私は総理が農業の部門について、これは自信があつて言つたとすれば、はなはだけしからぬと思ひますが、所得増進計画といふものはそういう性質のものでございします。

○石田(有)委員 これは農林大臣の方からいろいろ御意見がございまして、今後の問題としても残つておるわけでありまして、やはりこの機会にけじめをつける必要があるといふので、実は総理の出席を要求したわけですが、それから、所得増進計画の中身につ

いてここで議論をしても始まりませんので、これはまた別の機会に総理大臣の出席を求めていたしたいと思ふのであります。農林水産物資の中の公共政策割引との關係であります。実は政府は果樹農業振興法というものを提案されまして、私も委員会においてこれを審議をし、衆議院は通過をいたしました。これは農業基本法の中で、特に政府案の中では選択的拡大といふことを言つております。そして果樹等の将来の伸長について特段の措置をしなければならぬといふことで、果樹農業振興法の提出を見たものと思ひますが、それらの重要な果実であるミカンやリンゴのような果実が、公共政策割引から除外されておるわけですね。それがために特別の法案まで出されておるときに、主要なる果実、それから箱詰の高級蔬菜、これも需要がどんどん伸びておるわけですね。そういうものが公共政策割引の中に入つておらないといふことは、時代錯誤といつてはどうかと思ふのであります。私は重大な問題だと思つておられます。これは当然その中に入つておらない。これは当然この農林水産物資の公共政策割引の中に新たに加へべきものである、こう思ふのであります。長官の御所見はいかがでしようか。

○迫水国務大臣 はなはだ不敏であります。ただいまお述べになりましたことは、私は実はきょう初めてお聞きしたのであります。率直に申して、私は農林省の方であつて、私のところはそれまで手を回すわけには、ちよつといたないぐらゐな問題だと思ひますので、答へを明確にはできませんけれども

も、その問題は私の立場からは、もう一べん研究をさせていただきま。ただしそれを当然中に含めるべきであるから、私の方から運輸省にそういうふうに言いますという意味ではございせん。一べん研究させていただきま。

○石田(有)委員 政府の施政、政府の考え方、その中に関連してこれは当然考慮されるべきものであると考えますが、企画庁長官にはこれ以上申し上げても勉強しておられないようでありますから申し上げませんが、この点については運輸大臣、それから総裁の方からこういう重大な問題を、この際やはり明らかにしていただきたいと思ひます。

○木暮國務大臣 お答えを申し上げます。

従来暫定割引等をいたしております対象につきましては、いろいろ検討を加えて、これをはずしたり加えたり、いろいろやっておりますは御承知の通りでございます。それですから、今御指摘のような問題がございすれば、今後大いに検討を加える余地があることと存じます。

○十河説明員 ただいま大臣からお答えのありました通りに考えております。

○石田(有)委員 これは時代の変遷や需要供給のいろいろな変化がございまして、それから、それはその機会にございまして、検討されるのは当然でありますけれども、私が今申し上げておりますのは、政府としては成長産業物として特別な法案を出してやるような問題であるから、この機会においてこれは公共政策割引の対象として取り上げべき問題で

ある、そういうふうに当然考えられる。ですから、これは今後の問題でなしに、この機会に明らかにしていただきたいと思ひます。

○木暮國務大臣 同じようなお答えを申し上げます。恐縮でございますが、お話の趣旨はよく了解いたしました。従来におきまして、この運賃割引の対象というものは、いろいろの事情を勘案いたしまして、一方においては原価主義を貫くということ、また一方では産業の振興とか、あるいは国民生活の安定とか、御承知の通り運賃を決定するにあたりまして四大原則がございまして、こういうものも、よくにらみ合わせて、その対象というものが、あるいはある、あるいは減つておるようなことは御承知の通りでございます。御指摘の御意見を拝承いたしましたので、今後検討いたすことが適当であると申し上げて、今直ちに御意見のようにどうするかということをし上げることは、あるいは適當でないかと私は考える次第でございます。

○三池委員長 石田君、再三申し上げます通り、時間がありませんがどうぞ一つ……。

○石田(有)委員 この点は農林大臣と運輸大臣との間で早急に検討をしていただきたい。法律が提案されて、法律ができておるのですから、これは実はもうこれから検討の問題ではございせんが、しかし今用意がないとすれば、これは私はきょうすぐこでいうことも申し上げませんが、一つ農林大臣と運輸大臣との間で早急に協議をするということだけは、約束を願ひたいと思ひます。

それからもう一つ、再三委員長から

注意を受けておりますが、伺いたいのでありまして、大体政府は今回の料金改定で、一五%という標準を示しておるようでありますが、先刻来公共政策割引という問題はその率の中でいくのであつて、全部平均して値上げをするのだ、こうお話になっておりますが、私も考えるところでは、やはり地域別、地区別あるいはその他の事情で、必ずしも一五%という比率で明確な一線が画せるかどうかというところに不安を持つわけでありまして、この点はいかがでしょうか。

○木暮國務大臣 御承知の通り運賃の改定にあたりましては、大体一五%の値上げということに相なつておるわけでございますが、ただ御承知の通り従来三百キロないし三百キロから上の八百キロくらいまでのところが、採算的に原価割れになっておるということがございしたので、これを是正するといふようなことがございまして、従いましてそういう距離の関係で、あるいは一六%とか一七%とかいふような値上げがなつたところもあると存じますが、大体におきまして貨率におきましては、貨物一五%ということに相なつておるわけでございます。

○石田(有)委員 これは長距離通減の問題との関連もございまして、そういういたしますと一五%と表面は言つておるけれども、事実は一六%になるか一七%になるかわからないのではないかと。ことに農林水産物などはさらにオーバーすることになるのではないかと。たとえば林産物等につきましても、きわめて長距離輸送が多いのであります。そういう場合を考慮するのであります。やはり一五%というこの比

率を相当に尊重されて、その範囲内においておさめるように操作をやられるのか、あるいは一五%というのは大かたの目安であつて、長距離通減の率を變えるとかいろいろいたしますと、結果的には一六%以上一七%以上もなることがあるというふうに理解しなければならぬのか、それらの点がどうも明確でないようでありますが、どうなんでしょうか。

○木暮國務大臣 お答え申し上げます。ただいま申し上げましたように、長距離の場合における通減の法則がありますが、従来原価割れになって採算に乗らないものがあつたのを、この前手直しをいたしました関係で、幾分か長距離のものは一五%以上の値上げになつたものがあるわけでございまして、一七%よりこして値上げになつたといふものはございせん。一番遠い生鮮魚貝類等におきまして一七%を最高といたし、他は大体おおむね一五%程度に改定による値上げををどめておるようなわけでございまして。

○石田(有)委員 大臣、どうも今のは重要な問題ですね。一五%ということころへ、生鮮魚貝類については一七%の範囲内というこに相なつて、一五%というのは表面板であつて、実は一七%程度にもなるものがあるといふことを裏書きされておるのであります。従つて私は先ほど指摘いたしましたように、一五%という頭を押さえておいて、その中で操作をするのが、あるいは一五%というものを一つの目安にしておいて、運賃の高くなるもので

きるといふのかという点に疑惑を持つたのであります。私が心配しておつた通りの御答弁になつたのであります。が、この作業の仕方について、やはりもう一度これは再検討願ひなければならぬと私は考える。その点は重大でございまして、もう少しお考えを願ひたい。

○木暮國務大臣 何か今のお言葉の中でごまかしのよう……(発言する者多し) そういうことはございせん。新聞発表その他におきまして、今回の運賃改定においていわゆる長距離通減の場合におきましては、従来ものがきわめて不合理であつて、いわゆる国鉄運賃計算上原価主義に合わない、原価主義に合わせるというところは、これは議員さん方や至るところにおいての一致した御意見でございますので、国会の意思を尊重し、また運輸審議会における運賃に関する意見も尊重いたしまして、この長距離通減の理屈に合うように原価主義を採用して、これを改定いたしましたわけでございまして、このことは同時に新聞等に発表いたしましたので、広く一般の方々に御理解と御協力を求めた次第でございます。

○三池委員長 石山権作君。〔休憩〕「続行」と呼び、その他発言する者多し。

○三池委員長 静かに願ひます。石山権作君。

○石山委員 企画庁官長に伺ひます。池田内閣になってから為替貿易の自由化のために産業界はまるで旋風が突風に見舞われたように混乱をしております。そこにかつて加えて、不用意なような態度で公共料金の値上げ等を行なうのでございまして、これはまた

ひいて国民生活に大へんな不安定を
もたらしておると私たちは見ており
ます。一説にはこういう説がござい
ます。一千億減税をば六百億程度で押
えたという事は、インフレを防ぐ一
つの魂胆があるのだ、もちろんこれは
財政投融資を大きくするという見方も
あると同時に、もう一つは公共料金の
値上げというものによって、たとえ
それが物価に反発をしなかった、影響
を与えなかったということになればこ
れはインフレがおさまるわけですが、
それは逆にいえば、公共料金によつて
収奪を試みたことが成功したことにな
るのだ、こういうふうな説をなして
る方もあるわけですが、いずれにして
も公共料金の値上げによつてインフレ
が起きそうだと、起きないとするには何
か今妙手を持って臨んでおるわけだ
か、その妙手があつたら二、三割披露
していただきたいと思ひます。

○追水國務大臣 私はインフレーション
の問題は、要するに物の生産と需要
との関係で出てくるのだと思ひます。
従ひまして現在の日本の経済情勢にお
きましては、どつちかといひますと生
産の方が常に多い状態で、当分は推移
していくと思ひますから、そういう意
味においてインフレーションは起こつ
てこない、こう考へております。

○石山委員 そうしますと今の公共
料金の値上げというものは、国民生活
に影響を与えないという解釈をしてよ
ろしいのですか。

○追水國務大臣 公共料金とおっしゃ
いまして、現在問題になつておるのは
国鉄と郵便、あとの公共料金は当分値
上げしないことにいたしておりますか
ら、国鉄と郵便について考へてみま

と、ことに国鉄について考へてみま
す。貨物の運賃値上げは、これは過去
の経験にも顧み、またいろいろ生産性
の向上という点から見まして、
御売物価の高騰ということには影響し
ない。つまり貨物運賃の値上げとい
うものは物価には影響しないと判断を
いたしております。それから旅客の運
賃の方の値上げは、いわゆる消費者物
価というものは影響をいたして参り
ますけれども、これはよく議論になる
のでありますけれども、統計を使うな
というふうなお言葉もございしますが、
全般的にこれを把握するためには、ど
うしても消費者物価指数というものへ
のはね返りによつて把握する以外に方
法はないものでありますから、数字を
使つてまことに申しわけございませ
んけれども、消費者物価指数に対するは
ね返りは〇・一％程度、従つて大した
ことはない、こういうふうに存じてお
ります。

○石山委員 国鉄の料金が、物にこれ
は貨物の場合が、産業界には影響する
わけですが、値上がりをして、影響を
与えないとするならば、たとえば国鉄
の一五％の運賃の値上がり、その産
業自体に影響したとする、そうする
と、一五％その生産価格が上昇して、
販売になれば、これは影響を与えない
といつてもよろしい、それでも私は影
響を与えようと思ひますが、あなたの
お説を聞いていますと、生産者にはそ
ういふことが消化できる能力だけを強
調されて、実際それによつて生産価格
が上がらなければならぬものを押え
ておこうとすれば、これは影響がある
わけでしょう。それを影響ないように
して消費者価格だけに〇・二％のはね

返りというふうなことは、あなたは、
いわゆる国鉄運賃の値上げによつ
て、あえていっている中小企業の各産業界
を見通してない一つの証拠になるの
ではないかと思ひます。

私がこれから申し上げるのは、先
ほど私たちの同志である石田委員から
る質問のありました農業の次に位する
鉱山関係の運賃について、おもに御質
問申し上げたいのでございまして、中
小企業の産業界というものはオミットされ
た形に見えるのですが、その点はいか
がでございしますか。

○追水國務大臣 私の申し上げてお
りますのは、運賃の値上げそのものが御
売物価には大きな影響はしない。従来
の経験におきまして、運賃を値上げ
したあとに御売物価指数が上がつたか
という、これは上がつておりません。
生産性の向上によりましてその部分が
消化吸収されていくという形でござい
ますので、今回の程度の値上げにおき
まして、御売物価指数、日本経済に
おける全般的な物価水準には影響を及
ぼさない。もちろん個々のものにつ
きましては、影響するものも、ないとは
決して申しません。しかし全般的な物
価水準としては影響しない、こう申し
上げておるのでございします。

○石山委員 通産大臣が御ま
せんの、あなたにちよつとお聞きしてお
く点がありますから……。長官の御意見
を聞いていますと、国家全般という
上つたものをなでたことだけを
やつておるわけなんです。私は、不
意な施策を施すという言葉を、先ほど
質問の中に用いておるの、その点を
さしている。上つたをなでただけ

の、いわゆる産業界の行政というものは、
私は本物でないと思ひます。もし
それが本物だとすれば、弱い者が強
い者の犠牲になつてつづけて消えてな
くなつてしまふという思想に通じてい
きます。あなたは消化したと言つてお
りますけれども、たとえば鉱産物一つ
とりまして、これは運輸大臣も聞い
て下さい。これは硫化鉱の場合です
が、六百キロ運ぶある鉱山は、価格が
トン当たり千九百八十四円に對しまし
て、運賃を千四百八十八円に對しまし
て、運賃が千四百八十八円に對しまし
ば千六百五十三円、実に価格の八三％
が運賃に支払われているという状態
です。これは特例ですが、こういう例
を五つ六つあげてもよろしいと思ひま
す。価格の半ば以上を占めている物資
に對しまして、それを上回る五％、一
〇％というものは、その産業の死命を
制することになるわけなんです。これは
あなたの方で言つておられるように、
個々の問題だからといって本人にとつ
ては放つて置ける問題じゃないわけ
です。国家全般からいって上だけな
で、消費者側には〇・二％だとい
う言葉だけをあなたは固執しておられ
ますが、この固執しておることは、私
繰り返して申しますけれども、小さい
やつはつぶれても、そんなのは私は知
りませんよ、お前は力が弱から死ん
だんだ、消えてなくなつた、こういう
ことに通じてしまふやありません
か。ですからあなたの説をそのまゝ受
け入れるわけにはいきませんけれど
も、もしこういうふうなことに對して
妙手があつたら、妙手を一、二例を示
していただきたいと私は申し上げてお
るわけです。

○追水國務大臣 私の立場は経済企画
庁でございまして、全般的に把握する
という立場でございします。従ひま
して、ただいまお話しになりましたこと
は、通産省の所管のことでございます
けれども、きょうは通産大臣が来てい
ないからお前に聞くということござ
います。実はその問題につきまして
は私も聞いております。通産省とし
ては非常に悩んでおる問題の一つだと聞
いております。従つてこの問題は、お
そらく通産省と運輸省の間で話し合
ひが今後あるものと思ひます。今
おっしゃいました鉱石の問題、そう
いうような場合は個々の問題でござ
いますから、本来なら私のタッチする立場
ではございせんけれども、本日通産
大臣代理として答弁した以上は、これ
から……。通産大臣は来ていると
呼ぶ者あり。それじゃ通産大臣からお
答へ願ひます。

○推名國務大臣 平均して硫化鉱など
は二六％くらいになると思ひます。中
に非常に遠くへ運んで処理するとい
うなどところもなきにしもあらずで、
あなたのような例はあるかもしれませ
んが、きつめて特殊な例であつて、
そういうのはもう少し売り先を考へ
て……。もっと具体的に研究しな
ければいけませんから、その点は一
研究させていただきます。八〇％も運
賃に食われるというふうなことは、全
くその業者にとつては耐えられない問
題だと思ひます。でありますから、こ
の問題については、どうすれば正で
きるか、またあまり遠くへ運ばずに近
所で何か処理できるか、いろいろ考へ
なければならぬから、考へる余地
は相当あると思ひます。

○石山委員 たえば、通産大臣こういうことを言ひ得ると思ひます。為替貿易の自由化が急速に行なわれたいとすれば、生きていける産業があるわけですね。それを皆さんの方で不用意に為替貿易の自由化があれば、つぶれていく産業というものはたくさんある。それから私が言ったのは特例だと言っておりましても、特例が一つ、二つの場合は全く特例だと思ひます。これが十、二十というふうな実例が出てくれば、特例だといふふうに簡単に片づけるわけにはいかぬのではないかと思ひます。私はその特例をあげると言えはあげ得られます。そういう特例はたくさんあります。私がここで言ひたいことは、この限度ぎりぎりに置かれてある産業が、国鉄のいわゆる独立採算制が何か知らぬけれども、策のないやり方で運賃を上げるといふ、たつた一つの策のためにこの限界であれば経営が成り立つという限界がある、その限界を今運賃のために割つてしまふ、そのためにつぶれるという鉱山があるわけですね。そういうことも簡単にそれは特例でどうかへ動かさばよろしい、つぶれてしまえばよい、消えてなくなつてもやむを得ないといふことになるのかどうか、通産大臣、あなたは責任者として、こういう事情に対してどういふ見解を持っておりますか。

○椎名國務大臣 まあ八割の運賃を私というのとはそうたくさんあるわけじゃないという一般的な見解を申し述べたにすぎません。いづれにしましても、金属鉱山の今日の現状は、かなり苦しい立場にありますことは申すまでもありません。それでこれらの自由化問題につきましても、これは慎重に考

慮すべき問題であり、軽々にただ自由化すればいいといふふうには私は考えておりません。しかし自由化の問題があるなしにかかわらず、とにかく相当弱っているところで運賃が平均二六%かかるというふうな状況ですから、その問題等につきましても、ここに国鉄当局も運輸大臣もおられますから、実質上の負担をなるべく軽減していくようにできるだけの努力は払つてみたいと考えております。

○石山委員 私は特例の例として硫黄鉱だけをあげたのですが、そのほかに鉄鉱石、マンガン、これも八〇%をこえてはいる箇所があるといふことです。石こうの場合なんかはこれこそ特例の部類になりますけれども、採算割れが運賃値上げによつて起きている箇所が実際上出てきておるといふことでございします。ですからごく特例といふふうな言葉は、その場合当たらないのではないかと、こういうふうな思ひます。

運輸大臣にお聞きいたしますが、今のようないふ事情で特例といふふうな言葉を使つてはいますけれども、七〇%の運賃を払つていた某鉱山が今度の値上げによつて八〇%の運賃を国鉄に納めなければならぬといふこの現象、こういうことに關しましては、国鉄の運賃の値上げによつて、つぶれていく可能性のある鉱山がたくさんあるといふことを、私はまず考へていただきたいと思ひます。皆さんの考へ方として、たとえば総理大臣は地域の格差、所得の格差をなくしていきたいのだ、そして福祉国家の建設をやりたい、そのための施策として打ち出しているのが、今のいろいろな施策であらうと思ひます。その施策の一つとして国鉄運賃の値上

げが行なわれたとすれば、おかしい話ではございせんか。全く表題に掲げている言葉と実際の内容とは大へんな懸隔がある、うそだといふことになると思ひます。まず運賃六〇%以上を納めている鉱山がかなりある、こういうところに対しては今度の運賃値上げによつて一大打撃を受けるといふことははつきりしておりますが、今度の運賃値上げをば提案なさる責任者として、こういう事態に対してあなたはどういふふうな責任を考へて善処をなさろうとしていられますか、お聞きしたいと思ひます。

○木暮國務大臣 お答えを申し上げます。先ほど来たたびたび申し上げました通り、今回の運賃改定は国鉄の輸送力整備増強を目的としたもので、従来他の物価水準に比較して、きわめて低位にありました国鉄運賃の改定によりまして、国鉄の自己資本を捻出するといふことのために、最小限度の国鉄運賃改定をいたしましたわけでございます。それでその場合におきましては、全品目につきまして一律に運賃改定をいたしましたので、従ひまして今御指摘のようないふ品物は、どういふものの特別に割り引く等の考へをいたしますと、今回の輸送力増強のための、運賃を全品目一律に改定をいたすというやり方がくずれぬわけでございます。で、一つ一つのものをきましては運輸省といはしましては考へをいたさなかつたわけでありまして。

○石山委員 今のようないふ実例をあげられても、その考へ方をくずすわけにはいかぬといふふうな考へ方でござい

すか。

○木暮國務大臣 これは、経済はいろいろ複雑でございしますから、経理におきましてやはり生産の増強とか、あるいは合理化とかいふようなことで、運賃が多くなりましたものなどを、いろいろの方法で吸収していくのが、その企業家の腕前でございます。従来も数回運賃の改定がございしましたが、そのときに硫黄鉱はどうであるとか、何はどうかであるとかいふことを、特別に考慮いたしませんけれども、結果におきましては各企業の方々も、いわゆる工夫と創意によりまして、あるいは生産性を向上する、合理化する等によりまして、この程度の運賃改定は吸収して参りましたのが従来の例でございまして、私はまた日本の経済の成長、発展のためにも、かくあるべきことを願ひ、期待をいたしておるわけでございます。

○石山委員 そうすると国鉄としては、国鉄の独立採算、国鉄の運輸部門の発展のためには、まあよそのことはよその方であつて、通産省でやるか企画庁でやるか、あるいは農林省でやるか、私のところでは知りません。私のところは運輸部門だけまういふところは、そういう意見に聞かえてなりませう。そういうふうなものでございませうか。国鉄の公共性という言葉をそこからは探すができないように私は思ひます。国鉄はあなたの方の運賃の値上げによつて、ひどい打撃を受ける産業には何ら関係がないといふことですか。国鉄の公共性というものは運賃値上げによつて――私が先ほど申し上げたように、為替貿易の自由化によつて大へん混乱をしている。

打撃を受けて参りかかつている産業がある。そこへ公共性という言葉を持つては、国鉄の運賃が追い打ちをかけるというものが現実ではございせんか。それをあなたの方では知らぬといふうなことに聞かえませんが、これは私の聞き違ひでございませうか。

○木暮國務大臣 たびたび申し上げますように、日本の経済成長を目的としたしまして、今現に輸送の隘路となつて、一般の経済を成長させようといふことのために、やむを得ずこの程度の運賃改定をいたしましたわけでございます。よそのことをかまわぬとか何とかいふようなことでなく、どういふ考へを持っておりますかといふお話でございします。差し出口のことのようでしたが、この程度の運賃改定のこととは従来の例によつて企業家の工夫と創意等によつて、あるいは生産性の向上等の中に吸収できるというふうなものはなかつたかといふふうに私は考へておる、こう申し上げたのでございします。国鉄の運賃の改定が今申し上げましたように全品目一律に、従来一般の物価に比較いたしまして御承知の通りきわめて低位でありましたものを改定をいたしたのでございします。その間におきましてこれだけの品物を、特別に考へてフェーバーを与えるといふようなことになりまして、今回の国鉄運賃改定が根柢からくずれるわけになりますので、やむを得ざることをして私どもはこれを認めたわけでありまして。

○石山委員 どうも運輸大臣の御意見を聞いています、何が何でも私はやるんだ、だれがどこでつまづこうが、

○樞密國務大臣　初めから値上げがなければ一番いいわけです。しかし今日の所得倍増計画の実行のためには、運輸が隘路になつては、これまた私は非常に困るのでありますから、運輸の整備拡充は必要限度においてはやむを得ない。その財源をどこに求めるかということになるのでありますが、料金の改定も私はある程度はやむを得ないと思うのであります。ただ、今御指摘の、特に現状においてすでに参つておる、参りかけておるといふような日本

えて、この程度の運賃改定は輸送力の増強のためにやむを得ない。輸送力が増強いたしますならば、日本の経済は成長発展して利用者の方にはね返ってくる。今の一時を見ていろいろの御議論がありますけれども、急がば回れというので、やはり日本の経済が発展して参りますと、だんだんそういうものも負担することができるようになるのじゃないかと考えて、私は、先ほどからたびたび同じことを申し上げてまことに恐縮でございますが、今度の運

○木暮國務大臣　とうも私はふなれのためにいろいろな誤解を招いて、言葉がまことにまずいので申しわけありませんが、ただいまの質問は、今度の運賃改定をいろいろのものについてこういうことがあるが、運賃改定をやるように考えたのかという御質問でございますから、そこで今度の運賃改定の理由をよく申し上げて、私の考えとしては、今申し上げましたような、経済が成長してきて、企業者の創意工夫によってこの程度の運賃は吸収してしか

ら、この問題は私どものところで調整を今後においてとりたいと考えております。

○松平委員　議事進行。今の答弁も食い違っている。運輸大臣は応じないと言っているのだから、これはやはり運輸大臣も入れて一つ政府側で思想統一してもらいたい。この際だから、運輸大臣が応ずるということならこれはまた話が違ふと思う。ところがこれは通つてしまつて、応じないと言っているのだから調整のしようがない。だから、この問題は私どものところで調整を今後においてとりたいと考えております。

いました。御質問はそうでしょう。そこで私からすると、そういうものは今言う通り、企業家の創意工夫で――従来の運賃改定が二十六年と二十八年と三十二年にありましたときに、事情は違いました。が、あまりそういう問題はございませんでしたから、過去の経験に徴して、今後経済成長の間に企業家の創意工夫によって、そういうものはやはり吸収していつてしかるべきものであるという私どもは考えて、それでの運賃の改定に踏み切ったという

ことを繰り返して申し上げるのですが、それ以上に何で考えたかといわれても、私どもはそう個々のものを考えておつては、今度の全品目一律の運賃改定という基本が崩壊いたしますから、そういうことは考えなかつた、その理由としてはただいま申し上げた通りであるということをお願いいたします。

○松平委員　運輸大臣の言っていることは違うのです。今後どうするかという問題で、過去のことではない。今この際においてどうするか。通産大臣は折衝したいと言っているが、あなたは折衝しない、こう言っているから、それで食い違いだ、こう言っているのだ。

○木暮国務大臣　私が今申し上げましたのは、この皆さんに御審議を願っております運賃改定で、そういうことを考えたかと言うから、考えなかった、考えない理由はどういうことであるかと言うから、かくかくの考え方である。それに対してお前は政治的の視野が狭いと意見が乏しいとか御批判があれば、それは御自由におやり下さい。しかし今後どうなるか、今企画庁長官が間に入つて折衝するとかいろいろなことを申しましたが、一体これは具体的にどういふものについて、どういふことの折衝であるかというような将来のことでございますから、そういう話がありますれば、私も内閣に籍を置く閣僚ですから、話をして相談をするというのは当然のことですが、私が今申し上げたのは、再三言つて皆さんおわかりの通りに、今皆さんに御審議を願つておる国鉄運賃の改定の問題について考えたかと言うから、そのとき

は考へておらぬ、その理由はかくかくである。それに対してのお前の考えは狭いとかというような御批評は甘んじて受けますが、私はそういう考えです。将来のことは将来のことで、企画庁というものがあつていろいろ話があれば相談するのは、これは当然でございますけれども、今から私が国鉄運賃改定を御審議願つておるときに、何が相談の的になるかわからないのに、ここで折衝に應ずるとか応じないとかいうようなことを言うことは、きわめて不適当だと考へて遠慮しているわけなんですから、どうぞ……。

○多賀谷委員 関連。この問題はきょう起きた問題ではないのですよ。日本鉱業会から、あるいはまた通産大臣を通じてあなたに話があったでしょう。きょう石山君が突然質問したなら、これは用意が不十分だということはわか

る。しかし硫化鉄を初め金属鉱山が運賃値上げによって非常な影響を受けるということが起こっておるわけです。大きな政治問題になっているわけです。しかも今通産大臣は八三%になる鉱山を知らぬと言われたけれども、それは岩手県の鉱山です。松尾鉱山から横浜の日東化学に売るその何しが八三%です。ですから問題は、運賃値上げの法案のかかつておるときに審議しなければ意味がない。これが連合審査のゆえんです。ですから今話し合つてその結論を出して下さい。運輸大臣はその話し合うことはしないような話をされる。しかし通産大臣が今から話し合うのだと言われるのですから、一つ話し合つて結論を出してもらいたい。われわれ、これ以上審議できません。

〔休憩〕

〇理事會と呼び、そ

△休憩~~々々~~々々、理事会と呼び、そ

の他発言する者、離席する者多し」

池委員長 この際申し上げます。
委員の方は着席をお願いします。

〔発表する者、離席する者多し〕
二池委員長 委員の方の着席をお願い
します。

運輸大臣から答弁を求められており、
から、運輸大臣の発言を許しま

木暮運輸大臣。中幕國務大臣。先ほどお話を申し上げたことが、何か私語が多かったため、底をしなかつたので、審議をお妨したようなことは、まことに遺憾で

し、申しわけないことです。から、びを申し上げておきますが、速記らん下さればわかると思います。私は、御質問に対しては、こう問題があるが、考えたことはあるというお話でございましたから、

ど来繰り返して申し上げます。そういうことは従来の運輸改定の中には問題にあまりならなかったと、過去の経験に徴して、私どもはなかったということを申し上げたのです。そこで、先ほど私がここをいたしましたのが速記に残っておると思いますが、これは元来通産省の行でございますから、これは皆さんおやりですが、通産省の行政の問題で、閣外におきましていろいろ御があれば話し合ひに私は応ずるとことは、ここではつきりと申し上げておきます。この池田内閣の閣僚のとしてこういう問題を、こういうにしようじゃないか、ああいうふうしようじゃないかというお話が、国務大臣としてそういうお話には応じますということ、先ほ

どもはつきり申し上げたわけです。御了承を願いたいと思います。

〔発言する者あり〕

○三池委員長 石山君質問の続行をお

○石山委員　運輸大臣は私語が多くて、願いました。石山君——石山君、質問の続行をお願いいたします。

とか、私のしゃべり方がどうも下手とか、いろいろな言葉を引用して、同じなとを何べんも御答弁なさっております。そういう点は非常に残念だと思います。特にあなたは二十八年当時の運賃改正のことをおっしゃっておりますが、あのときは日本の産業というものが、

は二十六年以降ぐっと上り坂なんです。よ。あなたの方で運賃なんか上げたって消化する可能性があったわけなんです。それが今度は為替貿易の自由化ですよ。こんなになっているとき、そのほかにもまた運賃の値上げなんというふ

うなことが出ればこれは大へんだ。企画庁長官はそれを御理解し、通産大臣はそれを御理解していただいて、運賃値上げによって不遇になって、どうしても成り立たないようなものは何とかしてある種の調整をなさろうという発言をしているわけです。

調整の役を買って出られた追水長官にお伺いしますが、運輸大臣の言ったことは何だかあまりはつきりしません。はつきりしませんが、あなたの言い分を、閣議の中であれば御相談に應じててもよろしいような点もございしますので、その点はあなたはどういうふうにお受け取りなすっていられるか、お聞きします。

○追水国務大臣　運輸大臣いろいろおっしゃいましたが、私の了解するところでは、この問題は通産省でいろいろ

ろ案もございましょう。それで、その案によりまして運輸省と話し合いをしようとするれば、私の方でもそれに対して調整の役は十分果たしますが、その場合運輸大臣はこれに應ずる気持であるということをおっしゃったものと了解をいたしております。

○石山委員　運輸大臣にお聞きいたしますが、企画庁長官のおっしゃったことに対して運輸大臣はどういうふうに受け取っておられるか。大へん失礼のような気がいたしますけれども、何へんもあなたのおっしゃることは大へん私は理解しにくいものですから、

もう一べんお伺いしたいと思います。

○木暮國務大臣 同じことを繰り返すようですが、将来お話し合いに応じますと、そういうことを申し出ております。それでいいじゃないですか。これ以上にはいいようはない。ただこの場

合、どなたか御発言があつて、この場でやれとおっしゃいました。この場でそういうことをきめるとか何とかいうお話がありました。が、そういうことはできません。

○石山委員　通産大臣は、先ほど特例等というような言葉をおっしゃつておりましたが、私は今運輸大臣が「おっしゃった将来」ということは、通産側としましてどこら辺をさしているか。私は理解に苦しむ。私の方の問題は、もし不幸にしてこの案が通れば、即刻不遇であるところの中小企業の対策として運輸側と交渉を行なうべきだということに私たちは理解しておるのです。が、運輸大臣は将来と言っているから、どうもその将来について私は理解に苦しむ。運輸大臣は将来——だからあなたは私が申し上げるように、この

法案が不幸にして通った場合に、即刻交渉の態度に出るかどうかということ、この場合確かめておきたい。

○推名國務大臣 できるだけ早く行ないたいと思います。

○川俣委員 関連して一つお尋ねしますが、運輸大臣は前の値上げのときに影響がなかったという御説明でございしますが、通産大臣は、この値上げのために硫化鉄を初め、小鉱山が非常に打撃を受けたために、日本の化学工業の基礎であります硫酸の製造が減りまして、日本の化学工業が半年ほどおくれたいというのが化学工業の通説になつておりますが、この点はお認めにならないのかどうか。

○木暮國務大臣 そういうことは、私は詳しいことを存じませんが、間違つていたら取り消します。

○川俣委員 通産大臣どうですか。

○推名國務大臣 その点はまだつきまびらかにしておりませんが、そういう影響はあり得ることだと思つております。

○石山委員 私の同志の芳賀君が飛行機で立つと言つておりますので、非常に残念ですが、できれば私はこの問題を少し保留しておいて芳賀さんと交代したいのでございますが、委員長にその点……

○三池委員長 時間の都合もありますので、時間の余裕があったら、あとでしていただくことにしたいと思います。あと一つ芳賀委員にお譲り願いたい。時間がありませんから、また……

○石山委員 これだけ一言、運輸大臣に。あなたは御年配の方だから、私はくどくど申し上げちゃいかぬと思うのですが、運輸行政そのものだけを見て

所得倍増を行なうなどということは、ちよつと理解に苦しみます。運輸機関の発展ということ、所得倍増と所得の格差をなくする範疇の中に考慮さるべき問題ですから、私の申し上げた点、あるいは追水長官、通産大臣の言つた言を十分了解していただいて、この法案には非常な不備があるので、不備の中にも何ほか救われる面がもしかりに見出されるとすれば、担当大臣として努力するのが当然のことだと思つて、あえて最後の言葉としてこれを申し上げて、私の質問はこれで終わります。

○三池委員長 次に芳賀君。

○芳賀委員 私は主として農林水産上の立場から質問をしますが、今回の貨物運賃の二五％引き上げの場合、一体農林水産物は、全体に平均して二五％以上の結果になつておりますが、これは意圖的にそういうものをお作りになつたかどうか、お伺いします。

○岡本政府委員 今回の貨物運賃の改定は、全品目一律に二五％を上げるということでございます。なおこれに加えて、遠距離運賃制の一部は正、それから貨物の實際運送してあります経路によつて運賃計算表を一部変更する、こういう二つの要素がさらに加わつております。そこで物資によりましては、あるいは距離によりましては、一五％を上回るものがございます。

○芳賀委員 委員長に申し上げますが、大事な質疑ですから、答弁は担当の大臣、国鉄については十河総裁が責任のある答弁をするように、御指示を願いたい。

今私の尋ねておるのは、今回の一五

％値上げの中で、それを区分して農林水産物全体については、この改定の結果として何％引き上げになつておるかというのを尋ねておるのです。一五％じゃないでしょう、この内容といふものは、ですから、それが、農林水産物全体の平均が一六％になつておるのか、一七％になつておるのか、その点を運輸大臣並びに国鉄総裁から明確にしたい。

○木暮國務大臣 全体の平均と申ししますと、御承知の通り遠くから持つてくるものもあり、近くから持つてくるものもあり、たゞえば木材はどのくらいあるとか、あるいは何はどのくらいであるとか、あるいは何はどのくらいであるかというようなことは、遠くから持つてきたから、これはこれだけ上がったというふうなことで御説明することができませんけれども、全体で農林水産物が幾ら上がったかということをお答えすることは、私には今困難だと思つたので、御了承願います。

○芳賀委員 総裁から答弁して下さい。

○十河説明員 先ほど鉄監局長から御説明申し上げましたように、基礎になる貨率は一割五分、そのほかに遠距離運賃あるいは輸送経路等の問題が加味されますから、農林水産物全体について幾らの運賃値上げになつておるか、実際の値上げ率は幾らになるかというところは、今私の手元に持つてきておりませんから、お答えできません。

○芳賀委員 そういう答弁はおかしいです。今度の運賃改定というものは、これを国民経済的な分野から見た場合にどうなるか、あるいは経済政策の面から見た場合に、特に後進性の強

い、不利益性の高いいわゆる農林生産物資に対してどういふような政治的、政策的配慮がこれに払われておるかどうかというところは非常に重大な点です。一品目ずつの値上げ率等は、役人にまかせておけばわかるかもしれぬが、総体の政策的な立場から見ても、これを担当した運輸大臣も国鉄総裁も、だれもわからぬという事かなことはな

いでしょう。これを明らかにしてもらわなければ、審議することはできないのです。たとえ農林省関係とか通産省所管とか、そういう大きな分類の中において、この改定の結果はどの程度の値上げになるかというものの明らかな数字を持つていなければ、大臣席にすわつて答弁なんかできないですよ。

○三池委員長 芳賀君に申し上げます。先ほどの御発言、了承いたしました。したが、事務的なことは事務官の発言で一つ御了承願います。

○木暮國務大臣 お答えいたします。平均一五・八％でございます。

○芳賀委員 それでは確認しますが、特に農林水産物資については一五％を目途にしないで、一五・八％引き上げということで、最初から計画的、意圖的にこれを作成されたわけですね。

○木暮國務大臣 先ほどもお答えを申し上げました通り、長距離運賃の従来の原価採算割れ等のものを合理的に改めましたものだから、そういう結果が出たわけでございます。この長距離運賃の是正、手直しを加えることにつきましては、新聞等に発表して、広く利用者の方の御理解、御協力を願つておつて、御理解下さつたことを確信をいたしております。

○芳賀委員 国民だれ一人あなたのよ

うな御意思を理解しているものはないのです。特にお尋ねしたい点は、各産業の分野の中で一番収益率の低い、特に一番国鉄の輸送を利用して、依存しておる農林水産物資に対して特別に配慮をして、一五・八％にしなければならぬという理由というものはどこにあるのですか。特にこれは国民所得倍増計画と重大な関係があつて、この運賃引き上げというものが行なわれておるわけですから、そういうことになると、農林水産業に従事する者は今まで一番所得率が高いから、この部面の人たちに思ひやうのかどうか、総理大臣が御れば直接答弁してもらいたいのだが、この点は経済企画庁長官から、どういふ目的で農林水産物資だけに特別の値上げをやることを計画されたか明らかにしてもらいたい。

○追水國務大臣 私の了解をいたして

おりますところは、今回の貨率の値上げは一五・八％、こういうことだと思つております。ただ先ほどから国鉄あるいは運輸省当局からの御答弁の通り、長距離運賃を直したり何かをした関係上、逆算をしていくと結果が一五・八％になるのだという答弁を、運輸大臣はされたのだと了解をいたして

おります。特別に農林物資だけを一五・八という目標として上げたものとは、私了解をいたして

○芳賀委員 そういう答弁はおかしいです。この運賃改定が行なわれれば、利用者がそれぞれに運賃を支払うわけですよ。それが遠距離運賃であらうと何であらうと、実際に個々の対象

となる利用者に、特に農林水産業全体の面においては総平均一五・八%の高じやありませんか。そういうものは国民経済的な立場から見た場合に、あるいは農林水産業の政策的な立場から見た場合に、とるべき妥当な方策であるかどうかというのを、これは経済企画庁長官から明らかにすべき点です。農民にも納得できるように、特別高く取る理由というものを、ここで国民の前に明らかにすべきだ。

○迫水国務大臣 私は農林物資だけを特別に一五・八%にしているのだとは思っておりません。鉱工業生産にいたしましても、今計算をしたような方法でやれば、遠距離運送とか、あるいはその他の方のことが加味されて——長い旅をするものはよけい高くかかるわけですから、結局その一五・八%になるのじゃないかと私は思うので、ただいま御指摘のように一五・八%という特別高いのを農林物資だけにやうったという御質問は、私はちよつと違ふのじゃないかと思ひます。

○芳賀委員 これは具体的に政府から、農林水産業については平均一五・八%になっていますというのを答弁したから、私はそれについてあるなしを、長期計画の上からも、そういうことを目途として、たとえば所得倍増計画、長期経済計画が立てられたのじゃないかというのを指摘しておるわけなんです。特に倍増計画との関連は、政府の公共事業部面に対しての、たとえば輸送部門、国鉄の経営等はどうするということ、倍増計画の中に明らかになつておるでしょう。従来の公益性、公共性というものを全面的に否定する

ような立場の上に立つて、原価主義、採算主義にこれを改めるといふことが、倍増計画の中にも大きくうたわれておるでしょう。今までの農林水産物資というものは、主としてそういう政策的な立場から相当調整を受けておつたわけですね。基準賃率から見ると、政策的にいろいろな配慮が行なわれておつたのは、国鉄の公共企業体としての性格、これは公共性の下に立つておるということが大前提になつておるから、そういうことが行なわれてきたわけですから、この公共性を否定する、これを取り除いてしまふということになれば、当然農林水産物資等に対する政策的な、公共的な配慮というものがなくなつてしまふという結果になる。だから、明らかにこれは所得倍増計画の基

本の方針が、農林水産物資に対して特別の運賃の引き上げという政策となつて長期に今後行なわれていくということとが明らかになつておる。ですからこの点はあなたが作成の担当者です。総理大臣はこの倍増計画というものは中身をよく読んでおらぬからというようなことを言つておつたが、しかしかりそめにも閣議決定となつておれば、中身を讀もうが讀まぬまいが、わきまえておつてもおらなくて、これは政府の責任でこの計画というものは策定したというので、国民に責任をとらなければならぬと思ふ、この点を明らかにしてもらひたい。

○迫水国務大臣 所得倍増計画の中の料金のところは、もちろんお読み下すつたと思ひますけれども、「運賃体系については原価主義を確立し、また公共性を維持する範囲で企業の機動性を高める等、経済の実態に即応する有

効な施策を確立する必要がある。」こう書いてありまして、公共性というものを全然除外するとは、所得倍増計画にも書いてございせん。それからただいまの農林水産物資について公共性を全然考えなくなつたじやないかとおっしゃいますけれども、決してそうじやないで、従来やつておりました農林水産物資に対する政策割引というものは、今後もこれを維持するのでありますから、それは重要な国鉄の公共性に基づく一つの処置だと思つております。今度農林水産物資に対する公共割引の制度がなくなつてしまふ別ですけれども、これは維持するのでござい

ますから、私は公共性を考えていないとはいへないと思ひます。

○芳賀委員 それではさらに具体的にお願いしますが、今度は農林水産物資を、もう少しさらに区分して物資別にどういふふうな値上りになるか、その点をお尋ねします。何千品目のことを聞いておるのじやないです。たとえば食糧関係とか、あるいは木材とかパルプとか薪炭とか、あるいは魚類、畜肉であるとか、野菜、肥料とか、そういう農林水産物資の中の農産物の物資別にこれを御説明願へば、まだまだ驚くべきことが行なわれるということとがわかるわけでありまして、これも政府としては明らかになつておると思ふ。ですからそれぞれの物資別に平均どれだけの引き上げにしておるか、そういう点を具体的に明示してもらひたい。

○岡本政府委員 原木については一五・二%、木炭については一六・八%、米は一五・四%、麦は一五・二%、大豆は一五・五%、カンショは一五・八%、バレイショは一六・一%、鮮魚、

冷凍魚は一七%、硫酸は一五・二%、以上でございませう。

○芳賀委員 それを総平均して一五・八%にならないじやないですか。まだそれを上回るものがなければ農林水産物資全体で一五・八%にならないでしよう。それになるような資料があるはずじやないですか。今あなたが讀み上げただけでは、それだけにならぬですよ。ならなければ一五%か一五・五%といった方がいいじやないですか。総体がある場合はそれに到達するようになつておるものを、この際詳細に明らかにする必要があると思ふので

す。

○岡本政府委員 御全品目につきましては今手元に資料がございせんので、後ほど届けさせていたしたいと思います。

○芳賀委員 それでは全品目については政府の手持資料というのではないのです。なればならぬというものを明らかにしてもらひたい。

○磯崎説明員 ただいまの点については私からお答え申し上げたいと思ひます。ただいま鉄監局長から御答弁申し上げました中で、一五・八%と申ししますのは値上げ率の平均でございまして、加重平均でございまして、従いまして値上り率だけを申し上げても一五・八%が出て参りません。それにトシ数をかけて加重平均になる。今申したばかりにわら工品その他を全部合した平均が一五・八%、その他たばこ、塩、酒、ビール等が一五・五%、その他の農林関係が一五・九%、米が一五・三%、全部を加重平均いたしましたら一五・八%、こういうことになる

わけであります。

○芳賀委員 一五・八%というのは賃率の改定による引き上げですから、これは結局国鉄の側から見れば、それだけ収益が増大するでしょう。現行より一五・八%運賃収入が増大するんでしよう。それで指数だけではなくて私

が聞いたのは、先ほど石田委員の質問の中にも、農林水産関係については総体約六十億円の増収になる。それをさらに物資別のパーセントを言われまして、それが、それでは物資別に、この六十億というものはどういふふうな増収になつておるのか、利用者側からすれば負担がふえるということになるが、あなたの方から見れば、それだけ収入がふえということになるのだが、物資別にこの六十億の内訳を説明してもらひたい。

○磯崎説明員 木材が十八億、木炭が一億、米麦両方合わせまして六億、野菜三億、くだもの六億、飼料二億、家畜一億五千万、魚介八億、肥料八億、小麦粉七千万、砂糖一億、みそ・しょうゆ一億、その他合計いたしまして五十九億になるわけでございます。

○芳賀委員 それでは特に木材は八億と、たとえば魚介類、水産関係の八億とか、肥料の八億とか、それから木材の十八億、これらはいずれも農林水産業の今後の発展のためには、こういう膨大な負担を農民にさせては、とんでもない話だと思ふわけなんです。こういう点に値上げが集中されておるわけですね。林業関係とか水産関係とか、農民が使う一番大事な生産物資、資材、そういうものに政策的、意図的にやつた場合には、影響を受ける農林水産業というのは、一休ということ

になるのですか。これは政治的な答弁を求めます。――委員長、だれかに答弁して下さい。

○木暮國務大臣 ただいまの御説明申し上げました通り、農林物資には全体で約六十億の引き上げになるわけでございます。これは非常にいいことではございませんけれども、今の一番大切な輸送力の増強になるわけでありまして、まあやむを得ざるものとして、私もほはこういふ負担をお願いいたしておるわけでございます。

○芳賀委員 申しわけないといつてあやまつてばかりいてもしょうがないのです。

農林大臣はきょうかぜを引いて休んでおります。その代理というところまではいかぬが、この際農林政務次官から、こういうでたらめな不当な改定が作られるときに、農林省等においても、この協議に加わっていないということはないと思うのです。こういうことを全面的に賛成して政府案をまとめることに、農林大臣や農林省は協力したのかどうか、その点はどうかですか。これはあたりまえだとあなたは思っておるのですか。

○井原政府委員 お答えします。るる各農林委員の御心配の御意見はごもっともでございます。決して農林省といたわけではございません。事務的にも個々の物品についての数字をあげまして、それぞれ運輸当局へも折衝いたしました。またかぜを引いて大臣が見えておりませんが、閣議の席上において強く農林当局の立場を主張いたしましたことについては、私も大臣から承っておりますわけでございますが、しかしその

結果といましては、ただいま運輸大臣の説明のございましたようなふうには、輸送力を強化するためにはやむを得ない。ただし特別な物資につきましては、個々の運輸面において大臣から運輸大臣に対して交渉いたすような段取りはいたしておる次第でございます。

「どうするのだ」と呼び、その他発言する者あり」

○井原政府委員 お答えいたします。運輸面につきましては、個々の農産物資につきましては検討いたしまして、特別なものについては農林当局からまた折衝いたしたいと考えておるわけでございます。

○芳賀委員 ただいまの答弁は、一政務次官の責任だけの答弁とはわれわれは考えていないのです。農林大臣が病気で出席できないので、農林大臣に代わってあなたが答弁したわけですか。農林大臣というものは政府を構成する閣僚の一人ですが、そうならばお尋ねしますが、この運賃改定はわれわれ社会党の立場から反対ですが、仮定としてこれが通った場合は、改定された運賃表に基づいて運賃の徴収を行なうわけですか。それを今のあなたの御答弁からいうと、一応これできめておくが、細目の点については別途に農林省や国鉄、運輸省と相談して、それぞれ特別の措置を講ずることになっておるといふ趣旨の答弁だったのですが、そういうことになっておるのですか。なっておりますのであれば、ここではつきりしてもらいたい。

○井原政府委員 御答弁申し上げます。各委員の方から個々についてこれはこうであるとか、あるいはこうであるというふうな貴重な御発言もございまして、それをもとにいたしまして、また農林当局におきましてもさつき申し上げましたように数字を集計いたしまして、これはどこまでも農林当局の考え方でございますが、今後とも気長く運輸当局と折衝する考えでございます。

○木暮國務大臣 お答えを申し上げます。先ほど来お答え申し上げておる通りに、農林水産物資につきましては、その影響するところを考へまして、運賃体系を作る場合において非常に低いところに、これをきめておるのでございます。それからまたさらに、たびたびここで申し上げましたように、従来ありました暫定割引というものは、理屈の上からはいろいろの議論がございすけれども、この際当分据え置くというふうにいたしましたわけでございます。

○芳賀委員 据え置くということは現行通りということなんです。据え置くといつて、六十億も吸い上げるといふならば、これはやはり据え置きじゃないですか。そういう点は政府の内部的な統一です。農林政務次官は、これは一応この通りきまった場合でも、あとで相談して、個々の品目についてはこれを是正するということをおっしゃるのならば、そういう方針で今後これを運賃するのかどうか、その点をつきり言ってもらいたい。

○木暮國務大臣 農林省側としてはいろいろ御不満はありましたろうから、今後いろいろの御希望なり、御努力な話をなさるということがあるかもし

ませんけれども、私の方としては、これは、この案が閣議で決定いたしましたこととでございますから、今御指摘になった農林物資に対して、何とか保護をしたのかというお話ならば、今申し上げました通り、基本的には低い格づけをいたしておりますこと、それから従来行なっております暫定割引をそのまま据え置くことにいたしました。こういうわけでございます。

○芳賀委員 これはおかしいじゃないか。先ほどわが党の石山委員の質問の場合、経済企画庁や通産大臣やあなたが今後協議して調整しますということを明らかにここで答弁しておいて、今度は農林水産関係になれば、それはできませんというふうな意味の答弁をあなたは今しておるじゃないか。そういう点は、内部の統一が全然できていないじゃないですか。それですから、私が先ほど来尋ねたのは、たとえば農林水産全体の場合には一五%をこえて一五・八%になっておる。だから、そういう超過分に対しては、この法案を出す以前にこれを調整して、その中でたとえば一五%にとどまるように調整しておくのが当然なんです。あるいは物資別についても非常なでこぼこがある。でこぼこの中で一番低いのが一五%でしょう。そういう矛盾のある案を作るということに、そもそも問題があるわけですよ。ですから、ここで明確にしたいのは、この一五%より超過する分を今後調整するといふが、関係省との間においてそれを調整するといふのが、調整の意味であるかどうか。この点は政府内部とあるいは政府と与党間においては何かの話し合いがあったとわれわれはにら

んでおる。その点を正直に言つて下さい。

○木暮國務大臣 各省の間は、いろいろ事務的折衝を十分いたしました。これはまた各省の大臣としておのづからいろいろの御希望などがあることは当然でございますが、そういうものを最後着詰めて、閣議においてただいま御審議を願つておるような案が決定いたしましたような次第でございます。

○芳賀委員 そういふ点ではないのです。従来経験から見ると、各省間にわたる問題の調整の場合には、これは経済企画庁長官がその調整の主任者になるということになっておる。ですから、ここで問題は、目的は一五%の引き上げということになるが、われわれの承知している範囲では、一五%をこえる分については、今後国鉄の總裁権限で行なえるある種の方法によつてこれを調整、是正するということが、政府内部並びに政府と与党間においてそういう内約、言葉をかえれば密約といふか、覚書といふか、こういうことができておるといふことをわれわれは承知しておる。そういうことができておらなければ、調整しますとか調整できますという答弁は、どこからも出てこないわけですよ。こういうことでやるのですか。超過する分については、總裁権限で行なえる方法を案出して、それによつて今後調整する、これが先ほどの農林政務次官の答弁の中に含まれておるものだとわれわれは考えておる。この点は、運輸大臣と国鉄總裁の責任において、はつきりしてもらいたい。

○木暮國務大臣 お答えいたしますが、そういうことは考えておりませ

中心として北海道とか東北の距離は大
体五百キロから八百キロというところ
へほとんど入るわけですね。それから阪
神とか京津ということになると、これ
は九州等を対象にすれば全部五百キロ
以上ということになる。国鉄の輸送を
一番利用しておる長距離の、経済的に
は後進地域で生産された物資の遠距離
運搬の制度をくずすことによって、
極端に運賃の引き上げということがこ
の中へ現われてきた。だからそういう
五百キロから八百キロの間において
は、二〇%をこえるようなものが続々
現われてきておる。こういうことをや
らなければならぬという政策的な意図
というものは、国民として絶対に了解
できないと思うのです。生産された物
資を中央の消費地に運ぶという場合
に、そういう過重な負担が起る。特
に四大工業地区を中心として、ここで
製品化された物資をまた遠くへ運んで
消費させる場合にも、長距離の場合に
はやはりまた負担が重なる。北海道と
か九州とか東北の地域の人たちは、こ
の運賃改定によって二重三重の過重な
負担をしなければならぬというこ
とになるのです。そういうことをやら
せるといことが今後の国鉄運営の方
針であり、政府の政策のねらいである
かどうかということは、非常に大切な
問題だと思ふのです。なぜそういう遠
距離運搬制度を根本的にくずさなければ
ならぬか、こういうことはこの別表を
見ても出ていないでしょう。それがイ
ンチキだと思ふのですよ。この点につ
いての内容を国鉄總裁あるいは運輸大
臣、企画庁長官から、国民にわかるよ
うに説明してもらいたい。

○十河説明員 遠距離運搬のやり方を

全然廃止するというわけではないので
あります。遠距離運搬の今日までの行
き方が少し多過ぎるということで、運
賃制度調査会等の意見もありましたの
で、それを少し緩和してもらったとい
うのが、現在の事実であります。

○三池委員長 芳賀君、はかにも質問
通告者がありますし、時間の関係もあ
りますから、簡潔に願います。

○芳賀委員 ちよびりの手直しじゃ
ないのですよ。単に痕跡を残した程度
の遠距離運搬制度、全廃とまではいか
ないけれども、わずかに痕跡が残った
のです。処女腹が残っているくらいい
程度だ。こういうでたらめな運営方式
はないと思う。それでは六十億円の農
林水産物資の増収分のうち遠距離運搬
制の制度をくずすことによって、増収
する分というのはどのくらいになるの
ですか。

○磯崎説明員 ただいま遠距離運搬制
を根本的にくずしたというお話がござ
います、数字をもつて説明させてい
ただきますと、現在、百キロメートル
まで一キロ当たり運賃を一〇〇とい
しますと、五百キロは五八、千キロ
は五二、千五百キロは五〇、これが遠距
離運搬の数字でございます。今回修正
いたしましたも五百キロが五九、七百
五十キロが五四・五、千キロが五二・
五、千五百キロが五〇のままでござい
ます。従って先ほど總裁が御答弁申し
上げましたように、全面的に遠距離運
搬制をくづがえしたわけでも何でもご
ざいませんで、この数字をこらんと
さるとおわかりになると思ふます。

○芳賀委員 八億では済まないと思ふ

約八億が増収になります。

のです。先ほど磯崎さんが説明した品
目別の二〇%をこえる分だけについて
見ても、それは済まないと思ふ。こ
れもやはり公共性をくずした大きな問
題でしょう。

もう一つは、この政策的な公共割引
の制度というものは、これは農林関係
にしても百数品目になるわけですね。こ
の制度というものはやはり国鉄営業法
の中で、制度として行なわなければな
らぬということになっている。ところが
この対象品目についても、やはりそ
ういう意味において大きな引き上げを
行なっているが、これにあわせて公共
割引制度、特定物資に対する低料金制
というものは、今後どういうふうな運
営していくか。制度としてこれを恒久
化してやっていくかどうかという問題
は非常に大事だと思ふのです。具体的
な例をあげれば、この三月一ぱいで暫
定割引期限が切れるわけですが、いつ
もわれわれは農林委員会等においてあ
なた方を呼び出して、そうして三カ月
とか六カ月とか延長をやっているが、
今後はこれを恒久的に実施するという
方針は間違いないですか。現在行なわ
れている品目については、これをこま
切りに延ばすというやうなやり方はや
めて、制度として恒久的にこれをやっ
ていくということとは言明できると思ふ
のですが、いかがですか。

○木暮國務大臣 諸般の事情を考慮い
たしまして今回暫定割引を据え置くこ
とにいたしましたわけで、当分据え置くこ
とにいたしましたわけでございませう。そ
で名前は暫定でも恒久でも、やはり割
引は割引でございませうから差しつかえ
ないように私どもは思ひます。先ほど
御答弁申し上げたのですが、この暫定

割引というもののについては、運輸審議
会の答申やまたその他いろいろの学者
などの議論の間では、運賃体系のワッ
ク外にある、こういうものは是正してし
かるべきじゃないかという議論が今日
あるわけでございませうので、それら
のことを勘案いたしますと、名目は暫定
という名前をつけておくのが至当では
ないかと考えられるわけでございま
す。いずれにいたしましても暫定割引
を据え置くということでございませう
から、これでよろしいのじゃないかと
いうふうに私どもは考えております。

○芳賀委員 そういう不遜な答弁はな
いのですよ。何かあなた方が国民に恩恵
を与えるような意味で、何であつても
据え置けばいいじゃないかという、国
民をばかにしたような不遜な言葉はな
い。これは明らかに制度の中に、たと
えば国鉄営業法の中に、そういうこと
をやらなければならぬという命令が
命令されているわけですね。示されて
いるわけですね。それに基いて、その精
神を体得して、そしてこの特定物資の
公共割引制というのはこれは制度だか
ら、当分の間とか暫定というやうな、
そういうこま切りのものでなくて、
やはり恒久性を持つて長期性な計画と
見通しの上に立ってこれを十分生かし
ていく、存続していくというやうなこ
とを、この運賃法の改悪の機会に、な
おさらこういう点は明らかにしてお
く必要があると思ふのです、そういう腰
だめのなことではななくて。

○木暮國務大臣 お答え申し上げます
が、そういう御意見も一部にはござい
ますが、また違った意見も一部にござ
いますので、この際その両案の間を
とって、名前は今まで通り暫定という

ことでも、先ほども申し上げました
が、名前はどうでも実をとるというこ
との方がいいように思つて、そういう
ふうにしたのでございませう。

○芳賀委員 それは、現在公共割引の
対象品目について、今度の改定案によ
る引き上げの総額と、この暫定割引制
を存続した場合の減収分とを差し引い
た場合どういうことになりますか。公
共割引の対象品目の改定案によるこ
ろの増収額と、それから従来通り公共
割引を実施した場合の割引額とを対比
した場合、どういうことになります
か。

○磯崎説明員 暫定割引の額が約二十
億でございませう。もちろんそのうちに
若干通産物資が入つておりますので、
農林物資が約十七億くらい、それと先
ほど申し上げました農林関係の今回の
値上がり約六十億でございませうので、
差し引きいたしますれば、もちろん値
上がり額の方が多いいわけではござい
ませう。

○芳賀委員 磯崎さん、全部じゃない
のです。百数品目を抽出した場合、ど
うなるかということですね。

○磯崎説明員 お尋ねの趣旨は、現在
暫定割引を適用している品目につい
て、暫定割引を廃止した場合と、廃止
しないで今度の一五%ないし何%しか
の値上げをした場合の差額はどうか、
そういう御質問だと思ひます。これは
御承知の通り、品目別に暫定割引は最
高二割三分のものから最低一%という
非常に距離別によつて内容が分かれて
おります。従いまして、単に値上りが
率だけと比較いたしますことは正確な
比較にはなりません、大体今度割引
の品目によるものが約二十億でござい

ますから、二十五、六億くらいが増収になるかと思ひます。と申しますことは、端的に申しますと、暫定割引の額が先ほど申したように約二十億その平均割引率が約一割でございまして、従つて、一割を据え置くことと一割五分八厘引き上げることとの差額だけが上がるというふうになると存じます。その金額が五億から六億くらいになると思ひます。ちよつと今正確な計算をいたしておりませんが……。

○芳賀委員 従来の二十億というのには、差し引きすると五億円ということになるのですか。

○磯崎説明員 その具体的な品目だけにつきましてはそういうことになりまふ。しかしながら、先ほど大臣が申されたように、暫定割引の制度そのものは残りますので、運賃が上がりましても、一割何がしかの暫定割引はそのまま残つておるといふことになるわけでありまふ。

○芳賀委員 内容を究明していけば、これは、ほとんど今度の値上げによつて、今までの公共割引というのは、何ら恩恵がなくなつてしまつたという結果になる。今まで二十億あつたものが、今度差し引き五億しかない。これはあつてもなくても同じことだということになつてしまふと思ひます。こういう点はやはり重大な問題だと思ひます。ですから、先ほど私が再三繰り返した通り、問題としては、一五%をこえる超過引き上げ分の是正の問題と、こういう公共割引の対象品目が、實際的にはほんとうの割引の恩恵を受けられないというふうな問題について、たとえば農林大臣とか通産大臣とか、それぞれの主管大臣が運輸大臣や

国鉄総裁の方へ、こういう矛盾を示して是正を求めた場合には、当然先ほどの御答弁通り相談に乗つて間違ひのない運営をやるといふこと、これは運輸大臣答弁でできると思ひますが、いかがですか。

○木暮國務大臣 先ほど御答弁した通りでございませう。

○芳賀委員 あなたはいろいろ別々の答弁をされているのです。だから応ずるのか応じないのかと言つてくれさえすればいい。

○木暮國務大臣 幾度も言わせるから違つたような答弁になりますが、先ほど私が申し上げたことをあつたまま聞いて下さればいいので、将来相談があれば話し合ひに應ずる、そういうふうな……。

○芳賀委員 確認しておいて下さい。今の運輸大臣の答弁は明確でない。応ずるのか応じないのかという点だけを明らかにして下さい。委員長からも一回尋ねて下さい。こつちに聞き取れないのですよ。

○木暮國務大臣 先ほど私がはっきりと申し上げました通りに、将来そういう問題について話ができれば、まあ御相談をいたします、こういうわけでございます。

○芳賀委員 次にお尋ねしたい点は、擬制キロ運賃の問題はどう考へておりますか。たとえば青函の場合に、擬制キロ運賃に対しては今回の改定はどう扱おうとなさるのですか。

○岡本政府委員 擬制キロにつきましては、御承知のように航路運賃の場合と、それから東京等を中心とします電車区間についてでございます。前の航路運賃につきましては、今回の運賃改定

ではそのまゝにいたしておりますが、後者の東京等の電車区間におきまして、この擬制キロはこれの際やめまして、実キロによつて計算する、こういうことに相なつております。つまり航路運賃の場合は、実際のキロ程よりも御承知のように割増しいたしまして、計算キロとしたしております。後者の場合はこれと逆でございまして、実際の距離がたとへば十キロあるところを六キロとして計算する、こういうふうなことで非常に安い運賃になつておりますが、今回はそれを逆に実キロによつて計算する。ただし他の交通機関との問題がございまして、不当に高くなる部分につきましては、これを安く調整するといふふうなことにいたしております。

○芳賀委員 それは今の説明によると、実キロ制に直したというわけですね。擬制キロで今まで安くしておつた分があるのを、これを実キロに直して、そうしてその分からも増収を期待できるということであれば、お尋ねしますが、たとえば青函の距離は、これは擬制キロ運賃が適用されておる現在では、実キロが百三十キロですが、それを三百キロの擬制キロでやつておる。すなわちこの分については、実キロ数の場合よりも、百三十キロに対して擬制キロが三百キロだから、これはこの運賃表によつても、倍額以上の運賃が支払われておるわけですね。それを、今あなたの御答弁によると、青函間の距離算定を实キロに直すというところに当然なるわけでありまして、そうすれば、あの区間は実キロの百三十キロというところで、今後貨物運賃に対しては料金金が適用される、そういうふうな解決

して差しつかえないですね。

○岡本政府委員 先ほど申し上げましたように、青函間につきましては、擬制キロはそのままに据え置くことにしたわけでございます。つまり航路運賃は、御承知のように歴史的に見まして、原価計算上、陸上貨物輸送と違ひまして、コストが非常に高くなるものでございまして、特にそういう措置をいたしまして、長い間やつてきたようなわけでございます。

○芳賀委員 これはおかしいじゃないですか。今まで擬制キロで実キロより安かつた分については、それを廃止して高い方の実キロに移す。擬制キロで、今まで高かつた区間だけについては、従前通り擬制キロ制を採用するといふことはどういふことですか。そういう全く相反したような運営の方式というのは間違ひだと思ひます。ですから、当然この点についても、実キロ制に直すといふならば、やはり青函の区間は、実キロの百三十キロにいくのが当然だと思ひますが、どうしてそういうことであるのか。収益を上げれば何でもかまわないといふのか。これは運輸大臣から聞きたい。

〔発言する者、離席する者多し〕

○三池委員長 芳賀君から答弁を求められておりますから、委員の方は席に帰つて下さい。

○岡本政府委員 航路運賃は、いわゆる船運賃でございます。陸上の鉄道輸送とはコストが違うのでございまして、そこで、海上の船運賃を陸上の鉄道輸送運賃に引き直しますと、その擬制キロを設けまして、パラメータをとるといふふうな技術的な操作をいたしまして、調整をしておるわけでございます。

す。これは長い間やつて参つております。これは長い間やつて参つております。

○芳賀委員 いや、それは間違つておるのですよ。航路運賃の場合にはちゃんと今回の法律改正案の中に、第四条の規定による航路普通旅客運賃表が別表に出ております。私の聞いておりますのは……。

〔発言する者多し〕

○三池委員長 お静かに願ひます。

○芳賀委員 航路運賃について、貨物運賃はこの擬制キロ制というものをどうするかといふことを私は聞いておる。政府の答弁によると、今までの擬制キロ制についてはこれを考慮に入れたという政策の上に立つたのであるから、これを実キロ制に直してやるという方式が確立したといふ答弁をしたわけですね。そうであるといふならば、青函の擬制キロの場合に、当然これは原則としては実キロ制に直して、そして今度の改定運賃を、それに移行させるというのが当然だと思ひます。〔発言する者多し〕ですからやらないといふならば、政府の政策的な方針でやらないといふことになるのであるから、これは主管大臣から御答弁をお願いしたいといふことを、私は繰り返しておるわけですね。

○木暮國務大臣 政府委員から答弁いたさせます。

○岡本政府委員 航路運賃は、前から申し上げておりますように、船運賃でございます。コストが陸上輸送に比べて非常に高くなるものでございまして、そこで擬制キロにつきまして何十年もやつてきておるのであります。もちろん陸上の部分につきましては、実キロによることを確認しておるわけでございます。

○三池委員長 芳賀君から答弁を求められておりますから、委員の方は席に帰つて下さい。

○岡本政府委員 航路運賃は、いわゆる船運賃でございます。陸上の鉄道輸送とはコストが違うのでございまして、そこで、海上の船運賃を陸上の鉄道輸送運賃に引き直しますと、その擬制キロを設けまして、パラメータをとるといふふうな技術的な操作をいたしまして、調整をしておるわけでございます。

○芳賀委員 委員長、委員長……。
○三池委員長 本日の連合審査委員会は……(発言する者、離席する者多く、議場騒然)あらかじめ……(聴取不能)約束でありますから、これにて散会いたします。

午後二時四十五分散会

昭和三十六年三月三十一日印刷

昭和三十六年四月一日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局