

第五十一回国会 運輸委員會 議 録 第十四号

昭和四十一年二月十九日(土曜日)

午前十時二十六分開議

出席委員

委員長 古川 文吉君

理事 關谷 勝利君

理事 田邊 國男君

理事 久保 三郎君

理事 矢尾喜三郎君

浦野 幸男君

川野 芳滿君

木村武千代君

高橋清一郎君

南條 徳男君

毛利 松平君

小川 三男君

泊谷 裕夫君

山口文太郎君

竹谷源太郎君

出席國務大臣

運輸 大臣 中村 寅太君

出席政府委員

運輸事務官 深草 克巳君

(大臣官房長) 堀 武夫君

運輸事務官 堀 武夫君

(鐵道監督局長) 堀 武夫君

委員外の出席者

日本国有鐵道副 磯崎 徹君

總裁 磯崎 徹君

日本国有鐵道常 遠藤 鉄二君

務理事 遠藤 鉄二君

日本国有鐵道常 今村 義夫君

務理事 今村 義夫君

專 門 員 小西 真一君

二月十九日

委員有田喜一君、南條徳男君及び松浦周太郎君
辭任につき、その補欠として木村剛輔君、木村

武千代君及び毛利松平君が議長の指名で委員に
選任された。

同日

委員木村剛輔君、木村武千代君及び毛利松平君
辭任につき、その補欠として有田喜一君、南條
徳男君及び松浦周太郎君が議長の指名で委員に
選任された。

本日の會議に付した案件

国有鐵道運賃法の一部を改正する法律案(内閣
提出第一六号)

日本国有鐵道整備緊急措置法案(久保三郎君外
七名提出、衆法第一号)

○古川委員長 これより會議を開きます。

国有鐵道運賃法の一部を改正する法律案を議題
とし、審査を進めます。

質疑の通告がありますので、順次これを許しま
す。久保三郎君。

○久保委員 私の質問は、なるほどいま委員長が
議題にした國鉄運賃法の改正案だが、本委員會に
提案されている私外七名の緊急措置法案も議題に
供さなければいかぬと思うのです。本日の委員會
の日程は変わつちやない。ところがいま宣告し
たのは運賃法の改正案だけだが、これはいかなる
所存でそういう提案をしたのか。

○古川委員長 ただいま国有鐵道運賃法の一部を
改正する法律案を議題云々と申し上げましたが、
久保君の御要望もありますので、日本国有鐵道整備
緊急措置法案も議題に供します。御了承願います。

○久保委員 委員長になられたばかりであるか
ら、ある程度やむを得ないと思うのですが、用語
は十分気をつけられたい、かように要望しておき
ます。

そこで、運賃法について質問をいたすわけであ
りますが、大体いままでの質疑の中で、およそだ
れも疑問に思っている点、だれも聞かなかつた
点、必しも十分には解決していない。言
うならば、なるほど目録を付けて質疑を続けてきた
けれども、ほんとうに知らなければならぬものは、
ほんとうにこの場所解決しなければならぬものは、
あまり解決していない。これは一にかかつて所管
大臣である運輸大臣が、言うなれば、時間がたてば
問題は解決だといふ、多数の上にあぐらとは言わ
ぬが、多数をたのんでの態度のあらわれかとも思
うのであります。非常に言にくいことではありま
すが、もつと國民はこの運賃値上げに至るところ
の経緯、たとえば、どうしてもそう上げなければ
いかぬのか、もうちょっと何とかならぬものかとい
う気持ちが多分にあるわけです。ところが、そう
いうものについてのこれにこたえるところの答弁
はあまりない。やや藤山企画庁長官から、公共負
担についてはあとで考える問題点ではありまし
うねという答弁があつただけだ。運輸大臣は所管
大臣でありながら、あまり的確な御答弁は私には
かつたように記憶するわけです。そう思っている
のだが、運輸大臣は、これまでの審議の中で、久
保君の言うこととはまるきり違ふということであ
るかどうかが、まず第一にお聞きしたいのです。

○中村(實)國務大臣 私は、國鉄問題にはきつめ
てうんちく深い久保委員はか野党の諸君の御意
見等を今日まで聞いてまいりましたし、さらに与
党の方々の御意見等も聞きますし、賢明なる運輸
委員會の皆さん方の良識によつてこの運賃法がき
わめてスムーズに審議が進められておる、かよう
に考えておるものでございます。

○久保委員 審議はスムーズに進められていると
見ておるようでありますが、それはそのとおりス
ムーズにいつております。しかし、審議の中身は
スムーズでない、こうわれわれは考えておる。こ
れから私が、同僚の皆さんがお尋ねしたこともあ
るいは中にあるかもしませんが、中にあるても
私はさらにその中身のお答えを前進させる意味で
御質問申し上げますので、ひとつめんどろであり
ましようが、大きい声で御答弁をいただきたい、
かように思います。

そこで、まず第一に、運賃値上げと密接不可分
の關係にあるといわれておる國鉄の長期計画、こ
れは國鉄自体の長期計画であると同時に、言うな
らば、七年後の完成でありますから、少なくとも
今日政府内でも長年問題にしております陸上に
おけるところの総合交通政策の一環、あるいはそ
の大半を占める國鉄、そういうものの長期計画、
こういふふうにとつていくべきだと思ふのだが、
どうもいままでの御説明だといふと、ほかの交通
運輸の分野についてはあまり關係がなされてい
なくて、単に今日の当面する國鉄の通勤地獄とい
うか、この解消、あるいは幹線輸送の拡充、ある
いは保安対策の確保といふようなことであつて、他
輸送機関との間の調整、総合的な計画の上にと
つての國鉄の長期計画といふふうには受け取れ
なかつたのであります。この点はどういふふう
にして始まつて今日の結論になつたのか、しさい
に御答弁いただきたい、かように思います。

○中村(實)國務大臣 私は國鉄がなつておりま
す運輸交通事業の、國民が要請しております交通
事業のワケの中で、しかも國鉄が分担してありま
す範囲は、同時に他の交通機関等の関連をやはり
考慮しながら、今日の第三次長期計画といふもの
は横立されたものであると考えております。

の關係をも考慮して策定されたものと思ひますといふ、半ば何か第三者的な話なのでありますが、これはやはり国鉄が立てたものを所管大臣である運輸大臣がお認めになつてゐるわけだと思ふのです。お認めになる際には当然、国鉄の責任でない他の分野について御考慮願ひのが運輸大臣かと思ふのですが、何かいまの御答弁ではちよつと違ふのぢやないでしょうか、どうでしょうか。

○中村(貴)國務大臣 政府委員からお答をいたさせていただきます。

○深草政府委員 ただいまの御質問でございますが、ちよつとこれを策定するときにたまたま政府の中期経済計画を策定する時期でございまして、それぞれわれわれなりに各輸送機関の過去の伸び方、そういったものを参考といたしまして、将来の需要の変化というものを私どもなりににはじまして、国鉄は、御承知のように、最近需要といたしましては若干減退をございまして、それと、そういつた点も加味いたしましてそれぞれの輸送機関の需要見通しを立てまして、その結果国鉄としてどういふことをやらなければいけないかというところをきめたわけでございまして、国鉄の輸送需要見込みと政府の輸送需要見込みは全然一致をいたしておるわけでございします。

○久保委員 いまの官房長の御説明は、中期経済計画の中では、国鉄の要求というか計画と、中期経済計画がたまたま一致した、だからこれはいいだろうというので二兆九千七百二十億を出してきて、こういうふうには記憶しておられます。しかしそのお話の前提になつた中期経済計画というのは、御承知のとおり、これは繰り直しであります。今日不況の問題があり、あるいは物価の問題があります。あるいは資本投下というのか、投資の問題が大きな問題に片方であつてゐるわけでありまして、そうなりますと、いまの官房長の御答弁では、理屈になります、少しおかしくなるのではないかと、かように考えます。それともこの長期計画は従来どおり、第一次、第二次五カ年計画と同様に、言うならば一応図面に書いて、あと単年度

の政府自体の財政というか予算というか、そういうものの計画の中でそのつど処理していくものであるから、そう筋張つた計画ではないのだということならそれでもわかります。どうなんでしょう。どちらでしょうか。

○深草政府委員 先ほど申しましたように、それぞれの輸送分野の需要見通しを立てておりました。その点は、中期経済計画は廃止になりましたけれども、おおよその筋としては、輸送需要上の観点ではわれわれは変わつておらないと思つております。そのの見通しの上で国鉄の長期計画も立てられておりますので、むしろわれわれとしましては、この計画は需要の見通しよりも過大ではなくて、若干過小な点だといふふうに考えておりますので、最近の景気の下降状態にもかかわらずその程度の計画はぜひ必要だ、こういうふうには考えております。

○久保委員 あなたのお話は強気でありまして、それから、大体この程度ならば小幅度であるから、いままでの経験、大体二年もたつと計画自体が小さいといわれてきた経験からいっても、まあまあこの程度でいけば、その過大といふか、そういうことにはならぬだろう、むしろ過小になるかもしれないという心配をされておるわけですが、私は、今度の長期計画といふのは、いままでの第一次や第二次と違つて、もう少し前進した、きつとしたもので、言うならば、ことばづかいが悪いけれども、この長期計画によつてすべてをコントロールしていくというぐらゐの気がまががあつていい計画でなかろうかとさえ思つておるわけでありまして、私はその問題についてさらにとやかく申しても何でありまして、この辺にしておきまして、後刻また取り上げることにします。

ただ一つ気になるのは、長期計画ができる前後と申しますか、その前に国鉄の石田総裁は、国鉄の第一次、第二次五カ年計画に対して反省をいたしました。どういふ反省をしたかといふと、これは従来私どもがとなえていた点について合致したわけですが、一つには、この五カ年計画といつても国鉄自体の計画であつて、政府からは何

らオーソライズされていなかったというのが一つ、それからもう一つは、よつてもつてその裏づけになるところの資金計画は毎年度の財政処理にまかせて、そのために計画自体も遂行できないし、計画も過小になつてくる。言うならば国鉄のやつてゐることと日本の政治とは別な次元で処理されてきた、そこまでは言わねけれども、大体そういう反省をされたのであります。だからここで副総裁にお尋ねしたのであります。それから、この長期七カ年計画というのには反省の上に立つて、要求というか全部すつきり片がついたという一中は別だが、形としてはそういうふうになつたのかどうか、いかがでしょうか。

○磯崎説明員 ただいまの御質問でございますが、御説のとおり、今回の長期計画を立てる前に、三十八年の暮れからのいきさつでございまして、今度の計画は国鉄だけではだめだ、政府から全面的な応援を願ふといふことは、一番初めのスタートからの前提でございします。その後内閣の懇談会がございまして、その結論が出ました上で、昨日もお話でございまして三十九年の暮れに経済閣僚懇談会でお話ございまして、さらに昨年の一月になりました、また閣議でもつて所要資金の確保については特段の措置を講ずるといふことをおきめ願つて、全面的な政府の計画としてこれを実施することを御承認願つたわけですが、したがって、私どももいたしましては、その所要資金の確保といふことの内容でございしますが、これは昨日もお話でございしましたように、たとえば政府出資あるいは利子の補給、いろいろ具体的な内容があると思ひますが、とりあえず初年度であつた昭和四十年年度につきましては、国家の現在の財政状態からしまして、特別債といふ、これも非常に異例な財政措置によつて一応第一年度を終る。第二年度につぎましては、その特別債にさらに運賃値上げといふことで所要資金の措置を講じていただいておりますが、私どもとしては、過般も御説明いたしましたように、昭和四十六年度時点における国鉄の財政状態を見ま

すと、決して健全なものとはいへないといふふうに思ひますので、将来政府にもお願いし、また当委員会にもお願いいたしまして、たとえば利子の補給あるいは政府出資等、どうしても国鉄がやらなければならぬといふ純粋公共的な仕事につきましては、相当程度やはり政府の御援助をお願いしたいという気持ちを持つてゐるわけでございします。いづれにいたしましても、今度の問題は四十年年度予算だけではないに、これから数年間続く問題でございしますので、私どももいたしまして、できるだけ政府筋に強いお願いをすると同時に、政府の全面的な御理解と御協力をいただきたいといふふうに思つてゐる次第でございします。

○久保委員 国鉄当局が正式の場所で私の質問に答える場合には、ただいまの副総裁のおっしゃるのとおりくらいしか出ないだらうと思ひます。それはやはり礼儀がありましようから、それはそのとおりだと思ふのです。しかし、私どもはそのようにはとつておらないのでありまして、たとえば私たちの単純な考え方からすれば、長期七カ年計画といふのは懇談会で一応七年、こゝろきめて、これはいまお話が出た政府の閣僚懇談会でありまして、そういうところで了解された。なるほど了解はされたが、懇談会の結論である年次計画のその資金については必ずしも了解されていない。あるいは運賃値上げ、運賃値上げはこの次やつてまいる、あるいは財政、そうして近い将来の借り入れ金による国鉄経営の重圧、こういうものも懇談会では、ささやかであつても一通り、まんべんなくいつては語弊があるが言及しておるわけですが、これを受けた政府は当然了解しているわけでありまして、これらに対する何がしかの誠意の片りんがどこにあらわれなければならぬと思ふ。ところが四十年年度予算案編成の過程を見まして、私どもは従来とちよつと交わりはないではないか。これはわれわれ国会議員ばかりでなく、国民全体はそう思つてゐると思ふ。疑問の一つはそこなんです。いわゆる了解したい点は、第一点は、そこなん

です。なるほど国鉄のいまの輸送状態を見れば、もうかつては、赤字か、これは別に、毎日の通勤輸送は、水戸とは言わねけれども、とにかく、けがする、病気になるかわからぬという状態であつて、病気の時には途中で一べんおりに息を入れて、また乗ってくるという苦しい通勤でありまして、多少は上がつてもやむを得ないかなという気持ちにはなりませんが、しかしその前に、政府の責任というものは国鉄にはあつたものでないのだから、毎日汽車あるいは電車に乗る人は疑問に思つてゐると思ふ。だから私は運輸大臣が、同僚各位が、いままでも何回も聞いておられますが、懇談会をだててや辭狂でやつたのではないであらうから、特にその結論については十分考慮されたというが、考慮の片りんがあらわれない。きのうでありましたか、五十億でも百億でも誠意があつたならば、国民大衆なりわれわれもある程度了解ができます。ところがびた一文もないということでありまして、これはどうしたことがか。

おわかりにくければ簡単に言いますと、長期計画並びに国鉄経営の財源を確保するには、三つの方法がある。一つは借り入れ金、他人資本、一つは政府出資、一つは運賃の値上げ。しかも、運賃値上げについては、さらに多くのことを費やして、物価全体に影響があるから、運賃値上げについては慎重に考慮せねばならぬ。これはことごとく、去年、おとしの結論なんです。ところが去年からことごとくは、御案内のとおり、絶対に物価上昇の傾向がある。この物価をどう押えるかが政治経済の中心的課題になつてゐる。その際、しかもまだかつてない大幅な運賃値上げが単純にそのうち出てきては、国民大衆が納得しないのはあたりまえなんです。だから、運輸大臣はなるほど国鉄経営自体を専任で見たいはいいはずであります、国務大臣としては、いま私が申し上げた全体についての考慮もなければならぬ。だから百万言を費やす必要はない。ほんとうにあつた、政府がそういうこともしたのなら、か

くかくの理由によつてかくかくになつた、簡単でいいから答えてほしい。一言でいい。了解したいから何人も諸君が立つて答弁を要求していい。

○中村(實)国務大臣 今回の第三次長期計画は、御承知のように、逼迫しております日本の交通事情というものをできるだけ緩和するという方向のもとに打ち立てられた計画でございます。これは第一次計画、第二次計画と違ひまして、国が責任を持つてやるといふたてまえの計画でございます。私は第一次計画、第二次計画から考えれば、やはりこれは前進した姿勢であると思ふ。政府といひまして、この第三次計画の完全実施に際しましては、全責任を持つてこれを完遂させるだけの覚悟を持つております。そのためには、資金の面あるいはその他の面で、政府は政府なりにできるだけの力をこの長期計画の実施につぎ込んでおるのでございまして、今回、いま久保委員も言われますように、国鉄の経営を健全にしていきたい。長期計画の実現に向かつていきますためには、資金等の面においては、いわゆる国の財政投融資をつぎ込むとか、あるいは国が出資をするとかあるいは運賃改定によつて、利用者の負担によつて利子のつかない自己資本をつくるとか、そういういろいろな方法があると思ひますが、いわゆる運賃改定はそういう意味から今回皆さま方に御審議を願つておるわけでございますし、出資の点でございますが、これは国家財政の現状からいろいろ考へまして、この段階では、この点がきつめて不十分というおしかりを毎日受けておるのでございまして、しかしこの点は、私は国鉄がいままで持つておる一つの公共性、公共の福祉を目的としておるといふ点等から考へまして、この点がいまの状態でございますが、財政に際しまして、あるいはこの運賃改定を皆さまにお願ひいたしております。この第三次長期計画を完全に実施せねばならぬといういわゆる交通事情の要請にこたえていく決意から生まれたものでございまして、

た。長かつたが、中身は何もない。そういう答弁を聞こうとしてゐるのじゃないのですよ。大臣、いまはできなければ、これからどうしようかというふうな話が世間の話です。あなたの話は、姿勢はいいまでもよりは前進した、なるほど姿勢は、懇談会などをつくつたから多少進んでゐますよ。姿勢は違つても、中身はちつとも変わらぬとわれわれは思つてゐる。変わらぬことはあなたもお認めになつた。だからそういうことで国民が納得すると思つたのでは政治じゃないでしようか、どういふのです。しかも資金が必要だ、方法が三つあるがどれにしようか。一番やりやすいのは何かというところ——外部の金を借りてくることも、これはなかなかむずかしい場合がある。ましてや政府からとつてくるというの、なかなか容易な話じゃない。そうすると一番簡単なのは運賃を上げるといふことである。これは子供でもできる、たいへん失礼だが、だれでもできるようなことは政治じゃないのです。お願ひしなくてもわかる。そこをやはり私どもはあなたを通じて政府に申し上げておる。将来というが、先ほど磯崎副総裁から御答弁がありましたが、ここに出てゐる資金収支計画案、これは国鉄の資料だろつと思ふのですが、この計画案については、運輸大臣はこれをお認めになつて今度の運賃値上げもおやりになるわけですか。いわゆる四十六年までの長期計画に必要なのは九千七百二十億、これはどうなつてゐますか。

○中村(實)国務大臣 それは認めてやつておるわけでありまして。
○久保委員 これは政府が認めたことになつてます。運輸大臣が認めてゐるのだから。それでですね。
○中村(實)国務大臣 そのとおりでございます。
○久保委員 いまのは、口の開き方を見ると、そのとおりというわけですか、そうですね——そうしますと、これは国鉄当局というより、事務的だから鉄監局長に聞かましようか。この外部資金は、来年度四十一年度が二千七百八十億、四十六年度になりまして六千二百四十三億、これも約束済みでありますか。
○堀政府委員 四十六年度の財投について六千何がし、これは約束済みであるかというお話でございますが、そこまでは、これだけは財投を出すという約束を大蔵省との間でしてあるということ、これは申し上げられないと思ひます。ただ、この七カ年計画を実施するにつぎましては、三十九年十二月二十五日に経済閣僚懇談会において了承されておられます。そしてその中には、政府は日本国鉄の長期計画をおおむね二兆九千億の投資規模をもつて、そして七年間で実施する、したがつて、政府はできるだけそれを実現できるように財政措置をしていくということが、閣議ないし経済閣僚懇談会でもつて了承されておられます。したがつて、そういう大ワクでもつて了承されておることでありまして、年次計画でもつて了承されておるといふわけではございません。
○久保委員 これは年次計画では約束しないが、総額というかそういうものではほぼ了解してゐると……。
○堀政府委員 おおむねこの二兆九千億の第三次計画を達成できるようにやつていくという、そういう大筋において了解されておる、こういう趣旨でございます。
○久保委員 そうしますと、この収支計画案というの、いまの大臣が答弁されたのはだいたい違つて、これは二兆九千七百二十億か何か知らないが、そのトータルだけを認めたのであつて、この中身は全然認めてないことになるのじゃないですか。
○堀政府委員 およそ見積もりとして了承されておるといふことが前提にならなければならぬと思ひます。
○久保委員 見積もりであるが、それによつて、この資金計画によつて考えられるのは、国鉄の経営の問題はどうかということがあるわけですね。国鉄の経営はこれよりよいということになるのかどうか。

もう一つは、四十六年度に終わるこの長期計画の中では、運賃値上げはいま提案されているけれども、先ほどから口をすっぱくして申し上げたように、いわゆる財源のとり方、その中の一つである政府出資、こういうものについては全然考慮しないのか、それとも外部資金としようという政府出資も将来において若干含んだ話であるのか、これはどうなのですか。

○堀政府委員 国鉄の経営がそのとおりいくという見通しであるかどうか、現在予想される範囲内で考えて大体どういうような状態をいくであろうというふうなことで考えておるか、それから今後の運賃値上げ、あるいは政府出資というものを考慮しているのかどうかというお尋ねかと思ひますが、この計画期間中に再び運賃値上げをするかしないかということにつきましては、総理も答弁をされておるようでございますので私から申し上げることは省略いたしますが、出資につきましては、この収支計画案によりまして出資ということが書いてない、したがって政府出資ということとは全然考慮してないのかという御質問でございますけれども、一応この計画案のように見ても出資はありますが、今後の財政事情によりまして出資ということもあるいはあり得るのじゃあるまいか、こういうふうに考えております。

○久保委員 これは運賃値上げを予定はしていませんよ。これは別に質問してないのです。

いままのお話、中村大臣、鉄監局長は私の質問に対して、外部資金といふかそういうものがあるが、これは借り入れ金とかそういうものだけじゃなくて、将来、懇談会の結論として指摘された政府出資もあり得るという意味の答弁でありました。私がそういう質問をしたら、大体それに違ひないような答弁をした。そのとおりかどうか。

○中村(黄)國務大臣 鉄監局長が答えてましたように、国家財政の事情の許すようになりますと、私はそういうこともやはりあり得る問題だと、かように考えております。

○久保委員 あり得るが、中村大臣の時代にはや

らぬような少し気安さがあるんじゃないですか。そうでしょうな。まあいいです。その次に行きましよう。

そこで、国鉄当局にお尋ねしますが、この計画案でいけば経営は大体四十六年度まで健全であるのかどうか、いかがでしょう。

○磯崎説明員 この計画表の四十六年度の欄をくらんで見ますと、必ずしも健全であるというふうな御判断は必ずしもいいんじゃないかと思ひます。たとえば一兆一千億の収入に對しまして利払いと元金の償還だけで約四千四百億ある。すなわち、収入のうち約四割が利払いと元本の償還になるという点では、必ずしも健全とはいえないかと存じます。しかしながら、実際には、いま大臣がお示しのように、これをくらんで見ますと、七年間に約三兆の借金をすることになっております。三兆の借金の累計に対する利子の累計が八千九百億になっておりますが、もしこのうちの三千億なり五千億なりでも利子がない金あるいは政府出資ということになりましたら、それだけこの利子負担が軽減されるわけでございます。したがって、たとえば四十六年度の利子負担が二千億になつておられますが、これが三百億でも五百億でも利子が軽減されれば、それだけ繰り入れの九百七十八億がふえるということになります。経営としては——この四十六年度の数字は、全く政府から何らの補助もなしに、また何らの出資もなしに、いまの資金調達の方法でいつた場合の利子を全額計算してございまして、ただいまの大臣のお話のように、何らかの政府の御措置をいたさなければ、四十六年度の形はこれより悪くはならないということ、もう一つは、一番初めの日に申し上げましたが、やはりこの計画でもつて約三兆の投資をいたしますれば、国鉄自体をいたしてしましてもできるだけの企業努力をいたして収入の増加をはからなければいけない、これはもう当然なことだと思ひますが、収入の増加をはかり、また経営の合理化をいたしまして、できるだけ収支の差額も大きくするという努力は当然私もい

たさなければならぬと思ひます。そういう企業努力と、それから政府による程度の、何らかの形の御援助をいただきますれば、四十六年度時点を見ても、これは悪い形にはならない、この形であつては困るというのが私どもの考え方でございます。

○久保委員 いまの御答弁では、新たな施策が將來にわたつて必要だといふことばだとわれわれは受け取らざるを得ません。かような大幅な運賃値上げをしても、なおかつそういうところに問題があるのではありませんか、単に長期計画が政府によつてオーソライズされた、かつこれはされたのであります。姿勢がよくないかというが、中身はちつとも変わつていないじゃないかというふうに思ひます。これは要望であります。中村大臣に申し上げたいのは、いまの磯崎副総裁の答弁も頭の中に入れて、近い将来長期計画をどう推進するか、もう一ぺん政府内部において真剣に討議する必要があると思ひます。というのは、国民だれしも、たとえば百歩譲つて今回の運賃値上げはやむを得ぬ、こう考へても、はたしてより楽に乗れるんだらうかという心配が一つあるわけですから、大きな問題です。これは、多数でありますから、運賃値上げは提案どおり何らかの形で通るだろうと私は思ひます。思ひけれども、それで国民大衆は納得したとは、決してこれは判定はできないのであります。だからそれに対する答へる方法としては、国会の答弁も必要でありましようが、答弁以上には、国民大衆に値上げはしたがこままでできましてという証左がなければ、断じてこれは納得しないのです。だからその意味でも長期計画はもう一ぺん目を通し直せ、こう言ひのです。決して大筋は間違つていないと思ひます。

そこで、これに關連してひとつ聞きたいのであります。なるほどおあげになつた長期計画の内容は客はおおよそわかりました。わかりましたが、たとえば通勤一つとりまして、大都市における通勤輸送は、はなはしくいふては語弊があるが、これは取り上げられておる。なるほど先ほど申し上げたとおり、死ぬ苦しみの通勤であることは事実であります。それでは通勤地獄というのは単に東京や大阪や名古屋だけの話かという、そうではない。いわゆる地方都市を中心としたところのこの通勤問題は、残念ながら一日待つてもいいわけはない。通勤できない場合があるのです。なぜならば、列車の回数が少ない。そして急激に膨張した通勤輸送は、言うならば幹線や中央の輸送が緩和したその後において第三次的に考えられてきた、決して第二次ではない、次に考えられてきた、お余りを今日もやつておる。車両一つとっても、老朽車両の行き先は、いわゆるそういう地方都市の通勤輸送に回される。これが私はいかに悪いとは思ひ上げません。しかし、運賃の値上げはやはり国民全体同じであります。だからせめて国鉄自体がビジョンを持つと同時に、乗客自身にもビジョンというか、私はそういう夢を持たせる計画でなければならぬと思ひます。運輸大臣は私の言うことをおわかりでしょう、いかがでしょう。

○中村(黄)國務大臣 久保委員のきわめて建設的な御意見等も十分考慮の中に入れます。今後の問題は国民が要求しております交通事情の緊急あるいは需要の多少等のいわゆる実情に合ひように第三次長期計画を完全実施し、さらに国民全体の交通から受ける不安等を完全に払拭していくように、交通政策の万全を期してまいりたい、かように考へます。

○久保委員 そこでたいへん具体的な例であります。一つ例を挙げますが、常磐線にも電車が走っております。その電車は言うなら長距離を走るのであります。通勤型であります。その通勤型であることについて、まあ今日の国鉄の経営から見てやむを得ないでしょう。ところがこの通勤者から、国鉄のこの電車の暖房は冬型ではない、そういう苦情があります。事実そうなんです。これはもちろんたいへんな金のかかることではないと思ひますが、これはぜひそういうことについ

て考慮をめぐらすべきだと思います。なるほど東京の電車に乗ればあったかい、常磐線は冷たい。そこで、モニター制度があるようでありましたが、あんまり通勤電車に乗らなかつたり、赤切符というか、そういうものを買つて乗らぬモニターは役に立たぬのではなからうかと思ふ。乗用車おかけで歩くようなモニターは、国鉄のモニターには必要ないのではなからうかと思ふ。これはもちろん経営の何となく金をどうするとかというときには、あるいはそういう方も必要かもしれないけれども、だからこのモニターについてももう一ぺん考えること、新しい経営方針としてもっと積極的に旅客、荷主の声を聞く。聞いたならば、必ず事情を話して、新聞に広告するばかりが能くありません、現実努力してみよう。こういふふうが少なからず、小江先生に何とか言われるのではなからうかと思ふのです。そういう制度はおやりかと思ひますが、これはどうでしょう。

○磯崎説明員 ただいまの御質問、前の地方都市の通勤輸送のことでございます。これも実は私も非常に頭を悩ませておりますので、今回の通勤輸送という中には、一応御説明いたしましたように、東京、大阪の通勤問題だけを一応取り上げておりますが、そのほかの地方都市の通勤問題につきましては、主として複線化あるいは電化ということで通勤を緩和してまいりたい。確かに地方都市へ参りましても、通勤輸送が非常に問題になっております。列車回数が少ない、あるいは一列車の輸送力が少ないということで、各地で非常に問題を起してございます。ことに学校の形がいろいろ変わつてきておるといふようなことからいたしまして通学者がふえるといふような問題もありまして、今後地方の都市につきましては複線化、電化といふことの完成と相まちまして、長距離電車のほかに、短距離の通勤輸送の電車あるいは短距離の通勤用のディーゼル車、そういうものをできるだけ投入いたしまして、地方都市の通勤についてはできるだけのことをいたしたいといふふうに考えております。

次に、ただいまの御質問でございますが、私のほうは、乗客なり荷主なりの声を聞く制度のうちの一つとして、いま先生の御指摘のモニターの制度がございまして。このモニターの制度は本並に各管理局にございまして、いまお説のとおり、確かに、あまり汽車に乗らない有名なモニターにしておつた方があつたわけでございます。実はその点、ちょうど制度が始まつて十年になりますので、ことしから制度を改めまして、有名でない、なるべく直接の利用者といふ中から、学生の諸君あるいは通勤するサラリーマンの中からモニターの志望者を申し出ていただきまして、そういう純粹の利用者中心のモニターにことしから切りかえようといふ話を実はしております。また荷主のほうにつきましては、すでに貨物協会等の組織がございまして、わりあい組織的に荷主の御意向を承る形になっておりますが、旅客のほうは、確かに何かうあつた、うあべだけのモニター制度をやつてきたような反省をいたしておりました。今後は乗客の中の直接の利用者の中から生きたほんとうの話を伺いたいという制度に変えてまいりたい話を伺いたしておる最中でございます。ことしの秋からの人選には全部そういうふうに変更するつもりでございます。御了承願ひたいと思ひます。

○久保委員 次に同じような具体的な問題でございますが、きのうどなたかが質問したと思うのでありますが、今回はいわゆる行商人さんといふか、こういう方に対しては定期は売ります。ただし、値上げはします。そのほか手回り品ですか、この定期で一月千二百円ちょうどでございます。これは定期で一月千二百円ちょうどでございます。私は定期にしてよく知らなかつたのでありますが、この行商人さんのいままでの手回り品についてはいかように扱つておりますか。

○今村説明員 行商のあれにつきましては普通定期を売つておまして、特別の客積を指定しまして、それだけのものを持ち込めるという制度にしておつたのでございます。

○久保委員 そうしますと、千二百円というのは、今度は新たに徴収するといふか、払つてもらふといふことになりませんか。

○今村説明員 従来も料金は取つておつたわけでございますが、今回は千円といふことで、特に普通定期といふものを通勤定期に統合いたしますので、その分は普通定期を残して料金を上げるということになれば相当上がることになるわけですが、その分を考慮して手回り品の定期の手回り料金をいただくといふことになるわけでございます。

○久保委員 問題としては非常に小さいようですが、私からもう少しの問題を申し上げたいのですが、いまの御説明ではやや納得しがたいものがあるのです。高い安いは別として、理屈からいっておかしい。といふのは、国鉄の都合で普通定期はやめまふといふことなんでしょう。通勤定期一本にしたといふのだから、これは言うならば国鉄の意思でありまして、乗る人から見ればいろいろ文句もありましようが、これは国鉄の意思でしょう。だから、今度そういうふうに通勤に置きかえたら、行商人さんとか、そういうふうなもの、千二百円月にもならなければいけませんというところはおかしいのであつて、そういう理屈では納得しません。

それからもう一つは、私がいま聞いておること、従来といふか、いまはその手回り品に対しては何も、規定の範囲ならばお金は取つていないのではないか、こう聞いておる。だから、くどいこととを要りません。取つていなければ取つていない、こう答えてください。

○今村説明員 従来は一定の客積を越えないものについては無料持ち込ましておりましたが、客積を越えるものについては料金をいただいております。客積を越えるものについてはつきましては、一個七十円の手回り料金をいただいております。けでありますが、それを今度、七十円月で二十五日といふふうになると相当軽くなるわけでございますが、これを一月の料金として千円なりといふものをいただこうといふことでございまして。

○久保委員 だから私が聞いた範囲の——その辺でも一生懸命にいまごろ何か言つておるようですが、実際はもうおそいんです。いまの説明ではちよつと納得しがたい。規定以下のものは無料で、それから出れば七十円を取るというお話ですが、今度は規定をふくらますのですか。いままでは、この辺まではただだ、これから出るやつは七十円取つたんでしょ。今度は無制限なんですか。どうなんですか。

○今村説明員 客積の制限は同じでございますが、行商の方は大体一定限度以上のものをお持ち込みになるので、そのものについてだけ考えておるわけでございます。その条件は全然同じでございます。

○久保委員 あなたの説明はややこしくてちつともわからぬ。だから規定の寸法までは、いまはただ、新しくなつてもただですか。どうですか。

○今村説明員 そのとおりでございます。

○久保委員 そうすると、新しく設けようとするところの千二百円のいわゆる手回り品定期というふうなものは、規定外の荷物を持ち込む人だけが必要だ、こうなんですか。

○今村説明員 そのとおりでございます。

○久保委員 この定期を買ふと、公安官にはあまり罪人扱いをされなくて済むのかどうか。

○今村説明員 お客として国鉄は当然その持ち込みを承認するといふことで、そういう手回り品のあれをやるわけでございます。ただし、刑法に触れるといふようなもの等は、これは当然別問題でございますが、国鉄としてそういうものを持ち込むといふことは認めるといふことでございまして。

○久保委員 そこで申し上げますが、規定の寸法はどの辺かわかりませんが、むしろその規定を設けた趣旨は、車内の秩序といつてはちよつと大げさですが、混雑といふか混雑といふか、そういうものをまず第一に防ぐためには、ある程度の規格が必要である、無制限にうんと持ち込まれてはかなわぬといふことだと思ふのです。そうだとする

ならば、これが原則を堅持するといつたらしいへん語弊がありますが、これを守っていくのが一番いいのではないかと。ところがいまの御説明だと、規定外のものには千二百円取る、千二百円取れば無制限に持つていってもよさそうに答弁ですね。もともと無制限といつても、自動車、トラックを汽車の中に載せられませんか、これはまあやむを得ませんが、かついで、それから両方の手に持つて、前にぶらさげてというふうに、全身これ荷物というようになつても千二百円でいいですか。どうですか。

○今村説明員 もちろん先生御指摘のとおり、車内の秩序といふことが、できるだけ守らうという、従来も行商の方には、組合とかいふものを通じて、持ち込みを認めるかわりに列車を指定するとか、箱を指定するといふことでやってきたわけですが、それが自由に乗れるといふことになつて、そういう列車なり箱なりは指定して、できるだけほかのお客さんの迷惑にならないようには指導していきたいと思ひますし、それからなお、重量の制限も無制限といふことではございませんで、やはりそこには一定の制限を置かざるを得ないといふように考へております。

○久保委員 あまりこの問題で長く時間をとるわけにはまいりませんが、副総裁、これは長い伝統があるわけですね。私の記憶だけでもおそろく三十年くらいありますね。列車指定もたしかいまから三十年くらい前からやつて、そのころはいまのような混雑はなかつたのでありますが、多少国鉄にすれば定期的な、いいお客にはならぬかもしれぬが、普通よりいいという時代もあつたと私は思ひます。しかも、今日ほどいいことを申し上げぬでも、これはみんな農家の年寄りとか中年以上が多いと思ひますね。若い娘たちはもちろん都會に働きに出ていますから、働きに出ていないおかみさん、おばあちゃん、そういうものが実はささやかに農家経営をして、幾ぶんでも一般のサラリーマンに近いような生活をするために実はこれ

をやっているわけですね。これを国鉄がそういうことまでも政策的な配慮は必要ない全部が断定できれば、たとへばいまの文教政策上からできるものとか、あるいは産業政策上のものも全部やらぬというならば私はいいと思ひますが、今回の運賃値上げを見てもそういうことでもなさそうでございます。そうだとするならば、いまの御提案といふか、そういうものは一べん見直してみたらどうかと私は思ひます。手回品千二百円取ればよい持つてもいいという制度がいいのか、それは少し酷いかならうかと思ひます。それはなほどう行商人さんの代表とお会いになつてあるいはきめたかもしませんが、こういうものは代表だけではわからぬ問題だと私は思ひます。御考慮になつたほうがいいんじゃないかと思ひます。全体の経営にはそんなに響かぬじゃないかと思ひます。どうして遮断のしようがございせんかね、国鉄から。

○磯崎説明員 行商人の問題につきましては、実は私も決して簡単な問題とは思つておりません。いま先生のお話のとおり、非常に各地各地で沿革的に事情が違つておりますし、また輸送方法と申しますか、一般の客車に混乗される場合もあれば、あるいは荷物車に乗る場合もあり、いろいろ内容が違つておるわけでございます。また、売る品物も非常ににおいの強い、たとえば魚類の場合もある、あるいは野菜のようにおいのないものもある、あるいは米のような場合もある、こういうふうな非常に内容が違つておりますので、あまり私どもとしましては、それらの手回品の大きさとか、あるいは料金というものは全国的に画一的にきめることはかえつて現状に即さないものがあるのではないかと。ただ、たゞいま先生のお話のように、なるべく地方地方で、地方の実情に即したような取り扱いができるようにしようじゃないかといふふうに考へております。いまの千二百円というお話は最高を押えてある、その以下でも、あるいはその範囲内で地方でもって地方の行商人の責任者の方とお話

して、實際に行商をやつておる方の生活態度も違ひますし、持つておられるものも違ひますし、非常にさまざまございしますので、あまり本社で画一的なことをしないで、地方地方の取り扱いが、裁量ができるようにいたしたい、こういうふうに思つております。

○久保委員 そこで今回の提案は、国鉄はたしか平均して実収三二%くらい要求したと思ひますが、ありますが、政府のほうでは二五%に実収を押えた。どういふところが変わったのか、まあ大体数字は変化したことはわかるが、内容があまり変わらぬで、上のほうの数字だけ変わったのじゃないかといふ世間の話もございします。というのはいりません。そこでこの説明を受けるのであれば、たいへん長い時間かかるかと思ひますが、三二%の要求から二五%になつて、その幅六%は来年度は計画を縮小した。しかし全体的な資金計画からいいますから、その部分ではこれでもやっぱり縮小してゐると思ひます。これは他人資本といふことに一切なるわけですか、いかがですか。

○磯崎説明員 実はその点につきましては、私どもといたしましても非常に苦慮した点でございしますが、三〇%の場合と二五%の場合でございしますと、七カ年間で収入が約二千七百億ほど減つてまいります。かと申しまして、総体の二兆九千億何がしの工事を減らす、あるいは一年延ばすといふことは、これは事柄の性質上絶対に不可能でございします。あくまでも二兆九千億の仕事はしなければいけないといふことを動かさない。しなは資金調達をどうするかといふことを考へたわけでございます。したがしまして、結局いまの減りました二千七百億につきましては、これを外部資金でまかなうという以外に方法はないといふことになりまして、結局利子が全体として約千億ほどふえた形になつております。

もう一つ、先ほどの御質問の中に一体四十六年度に六千億も金が借りられるかといふお話がございしました。いわゆる国としての資金繰ワクの問題もございしますが、それらにつきましては全体三兆の外部資金は何かの形で借りられるのじゃないかといふふうに考へまして、結局いまの運賃収入の減は一応外部資金でまかなうという形で利子を計上した結果、四十六年度の形が前の案よりは多少悪くなつてゐるということになるわけでございます。しかしながら、これは将来の問題でございしますから、先ほど冒頭の先生の御質問のような特別ないろいろ措置が今後とれますれば、この問題はそういう面でもって償還が可能であるといふふうに考へておるわけでございます。

○久保委員 運輸大臣にお尋ねするのでありますが、この運賃値上げは二月十五日からと、こうなつておりますが、これは二月十五日という意味はどいうことなんですか。大体新しい計画ですから、四十一年度からやるなら四月一日からといふことが普通であります。二月十五日といふのは何の關係があるのですか。どういふのですか。

○中村(實)國務大臣 国鉄の経営のたてまえから考へてできるだけ早くといふことで、二月十五日を目途としてやつておるのでございします。

○久保委員 できるだけ早くなんといふのはあまり理論的じゃないし、しかもこれは、運賃は計算でありますからね。これはちよつと納得しがたいところなんです。うわさに聞くと、大体公然のことになつてゐますが、国鉄は一月から三百億くらい何とかしてゐるわけじゃないかぬからといふので申請した。ところが四月からといふ話がある。しょうがないから、まん中の二月十五日にしよう。それで補正機3号は、百九十一億は、これは運賃値上げでやつて、二百六十二億は利用債でやりましよう、四百六十億の穴埋めはこれでしましよう、こういふことでありますが、その問題は別として、運輸大臣、機3号はいま参議院のほうへかかつております。まあいつかこれも上がるでしよう。運賃の計算は二月十五日と、これはなつてゐるわけですが、十五日は過ぎちゃつたのだが、そうなるのと、今年度国鉄関係予算は機3号では穴があくのです

が、これはどう措置されるのですか、お見通しと
しては……。

○中村(實)國務大臣 二月十五日を目途として計
画しておりますので、一日でも早く運賃法案を通
していただきます。その間の差額が出ないよう
にしたい。企業努力等で吸収のできる
範囲内、やりくりでくふうのつく範囲内でひ
つ運賃法を通していただきたいということで、い
ま努力中でございます。

○田澤委員 国有鉄道運賃法の一部改正案に対し
ての質疑は、これにて打ち切られんことを望みま
す。

〔発言する者、離席する者多し〕

○古川委員 議員……(発言する者多し、議場騒然、
聴取不能)

〔賛成、賛成と呼び、その他発言する者多し〕
○古川委員 賛成多数。よって、国鉄運賃法改
正の質疑は終了いたしました。(拍手)

〔休憩、休憩と呼び、その他発言する者多し〕
○古川委員 ただいま勝澤君外八名より私に對
する不信任の動議が提出されました。

私の一身上の都合でありますので、委員長の席
を理事の山田君に譲ります。

〔委員長退席、山田(彌)委員長代理着席〕

○山田(彌)委員長代理 委員長の指名によりまし
て、私が委員長の職務を行ないます。

暫時休憩いたします。

午前十一時三十六分休憩

午後零時開会

○山田(彌)委員長代理 休憩前に引き続き、これ
より会議を開きます。

勝澤芳雄君外八名提出の委員長不信任動議につ
いて議事を進めます。

まず、提出者の趣旨説明を求めます。勝澤芳雄
君。

○勝澤委員 私は提案者を代表いたしましたして、た
だいま議題となっております運輸委員長古川丈吉

君の不信任動議の提案理由を御説明をいたしま
す。

そもそも運輸委員長古川丈吉君は、衆議院要覽
によりますれば、大阪府第四区の選出、自由民主
党であります。明治三十七年七月大阪府南河内
郡河南町に生まれ、東京帝国大学法学部政治学科
を卒業され、東京市書記、主事、京浜魚類配給統制
協会の課長、東京水産物統制株式会社理事、東
京魚類株式会社取締役、旭冷蔵工業株式会社取締
役となり今日に至る。東京市杉並区会議員在職十
二年、法務政務次官、地方制度調査会委員、裁判
官訴訟委員を歴任、党の国会対策委員長二期、
全国組織委員長、広報委員長、副幹事長、大
阪府連幹事長、顧問、また政務調査会の財政金融
副部長、社会副部長、商工副部長、建設副部長と
なり、現在法務部会長、道路調査会副会長、社会
保障調査会副会長、観光特別委員会副委員長であ
る。昭和三十七年欧米各国を視察し、当選四回と
書かれておるようであります。

伝え聞くところによりますと、手腕、力量抜群
であり、温厚篤実な士と承っております。したが
いまして、今次国会の最重要法案である国鉄運
賃法の審議を行なう運輸委員長として適任であり、
公正な議事運営を期待いたしておりました。しか
も今日までの運輸委員会の運営におきましては、
自民党内における一部の人の強硬分子を抑え
て、円満な運営をいたしてまいりましたことは一
応認めるところであります。

ところが、本日たまたま十一時三十分、久保委員
の重要質問中に、一切の議事運営を無視して、質問
中の久保委員の発言を封殺し、田澤委員に発言を
許したような議事を行ない、また田澤委員何かわ
けのわからぬことをしゃべり、委員長またわけ
のわからぬことを発言をいたしたようでありま
す。このことは、衆議院規則の第四十五条によ
りすれば、「委員は、議題について、自由に質疑
し及び意見を述べることが出来る。委員から発言
を求めたときは、その要求の順序によって、委員
長がこれを許可する。委員から発言の順序につい

て、異議の申立があるときは、委員長は、これを
委員会に諮らなければならない。」この規定され
ておるのであります。本委員会における発言の
順序は、すでに久保委員が発言をされて、そのあ
と井岡委員と次に賀賀者というものはきめられ
ておるのであります。したがって、このように
委員の発言がきめられておるのかかわらず、も
しかりに古川丈吉君が田澤君に発言を許したとす
るならば、これは明らかに衆議院規則の違反であ
りまして、しかも委員長不信任が出されておる
にかかわらず、それを無視して議事をかりに進め
たとするならば、まさに温厚篤実なこの古川丈吉
君は委員長として不適任であり、まさに委員会混
乱の責任者であります。しかも提出された不信任
案を破ってボケットに入れて、そして黙殺をしよ
うとする行為ははなはだ許しがたきことでありま
す。そもそも国鉄運賃が今日国民に与える影響は
甚大でありまして、したがっていましてこの審議は慎
重の上にも慎重に行なうべきであることは論をま
ちません。

さて、国鉄運賃法についてであります。国鉄運
賃法につきましては、運輸大臣の説明によります
と、国鉄は輸送力の増強、輸送の近代化につとめ
てまいりましたけれども、過密ダイヤや、あるいは
は幹線輸送の強化をするために、あるいはまた通
動輸送改善のために第三次長期計画を策定をいた
し、そうしてこれを実施するためにおおむね二兆
九千億円の投資を四十年から四十六年度、七十年
の計画を実施をさせる、そのための運賃値上げで
あると説明はされておるのであります。しかし、
この説明に對しては四十年の十一月二十日に
出された第三次長期計画の答申は、今日のこの国鉄
の事情から第三次長期計画を実現するためには
当然巨額の資金が必要である、したがって運賃の
収入やあるいは借入れ金の規模ではとうていこ
れが困難であるので、政府の財政上の措置の強化
をはかるべきであるというところを指摘されてお
るのであります。また、第三次長期計画の資金調達
や経営健全化の観点から経営上の圧力となつてい

る借入れ金の利子負担の軽減等について特に根
本的な検討を加えるべきであるということもつけ
加えられておるのであります。

これに對してはわが日本社会党は、この投資
規模においては一応認めることとしまして、この資
金調達については国鉄の今日の公共負担の現況か
ら、大幅な政府投資によって、そして運賃値上げ
はこの際できるだけ避けて、経済の安定をした中
で考えるべきであるということを主張いたし、そ
の一番中心の議論がいま委員会でもなされてお
ったところでありまして、これに對する運輸大臣の
答弁はまことに残念な答弁でありまして、いまこ
れから一番大事なことになるとうときに、こ
の質問を封殺するために、またこの大臣の答弁を
やめさせるために、国民の疑問に、またわれわれ
社会党の主張を国民に知らせないために、このよ
うな暴挙が田澤委員によって行なわれたというこ
とは、私はまことに遺憾しくであります。この
ような委員会の運営をいたしてまいりました古川
丈吉君は、田澤国会運営を今日までいたしてき
た人として、私はまことに不信任を出すには忍び
ないものであります。いかに自民党の党員とはい
いながら、国会議員として、運輸委員長として、
党派にとらわれずに公平に行なうべき議事運営
を、党利党略によって混乱をさせ、そして衆議
院規則やあるいは国会の法規、慣例に照らし合
して違法なことを行ない、しかもなおかつ、この
違法な行為を多数の暴力によって自民党の委員各
位が押し切ろうとしたしていることは、まことに
はなはだ残念であります。ここにおきまして正し
い国会の運営を守り、国会の正常化のために、あ
るいは衆議院規則、国会法規、慣例を守るため
に、ぜひ与野党一緒になりまして、運輸委員長古
川丈吉君の不信任案に賛成をしていただきますよ
う、私はここに動議を提案をいたした次第でござ
います。

簡単にございますが、提案理由にかえます。(拍
手)

○山田(彌)委員長代理 これより討論に入りま
す。井岡大治君。

○井岡委員 私は、ただいま提案をされました運
輸委員長古川丈吉君の不信任案に対し、賛成の意
を表したいと思ひます。

私と古川君は同じ大阪の選出でございますし、
当選回数も同じであります。昭和三十年の二月二
十九日の当選でございますから、全くいままで長
い付き合いをいたしてまいりました。したがって、
古川君が今回運輸委員長に就任をされたときに、
私は心からおめでと、こういふことばをお贈り
すると同時に、今日のわが国の交通事情の混乱、
運輸行政の貧困等を考え合わせまして、何とかこ
の委員長を助けて抜本的な輸送体系と申しますか、
輸送政策の樹立をすべきであるといふことを、お
互いにかたく誓ひ合つたのでございます。

しかも今回の運賃法は、昨年すでにこの問題が
芽をふいておりまして、政府においてはいわゆる
六カ年を七カ年にして、昨年からの第三次計画
が遂行されておるのであります。しかも昨年この
第三次七カ年計画を審議するにあたりまして、一
番問題になったのは公共負担の問題であり、国家
の助成政策であつたことは、皆さんも御承知のと
おりであります。したがつて私たちは、今度の国
会には政府はおそらくこれらの問題について提案
をしてくるのではないかと期待をいたしておつた
のであります。ところが現実は運賃の値上げによ
つてこれをまかなおうとする政府の態度、これ
は昨年の運輸委員会における審議を全くじゅうり
んしたものだといふなければなりません。したがつ
て、わが党の諸君が、あげて公共負担の問題につ
いて政府に強く要求いたしておつたのも御承知
のとおりであります。しかも各国においては、今
日の鉄道経営というものがまことにやりにくい、
そういうことから何らかの補助政策をとつておる
のであります。特に自民党の諸君が一番好きな、
あるいは佐藤さんが一番好きなアメリカにおいて
は、すでにケネディ公共輸送法というものをつ

くつて、十分政府が助成をいたしておるのであり
ます。したがつて、ほんとうに政府が国鉄を国民
のための国鉄にするといふことであれば、ケネディ
の公共輸送法等を学んで、ここから明らかに今
後の国鉄方式と国鉄の経営というものを考へて
やること、私は国鉄に対する、国民に対する大き
な貢献であると考えるのであります。したがつて
私は、次の久保君のあとでこのケネディの公共輸
送法について質問をいたしたいと考へておつたの
でございますが、遺憾ながら古川君によつて打ち
切られてしまつたのであります。まことに残念と
いふなければなりません。

同時に、今日国民は物価高であつております。
不況であつておる。不況の中に物価高が高進を
するといふことはまことに奇妙な経済現象であり
まして、国鉄の運賃を値上げすることによつて軒
並みに上がるであらうことは、これはだれもが予
想することでありまして。したがつて、私たちはど
うしてもここで院議において、ケネディのとつた
公共輸送法というものを織り込むことが、
国民に対する議員としてのいふゆる責任にこたえ
るものであると考へたのであります。しかしなが
ら、ついにこのことはできませんでした。まことに
残念であります。したがつて、いま勝澤君から
提案をされました——古川君には、同郷であり、
しかも同期生である私が賛成をすることは、まこ
とに心苦しいのでございますが、私はただいまの
提案に全幅的な賛成をして、私の賛成討論を終わ
りたいと思ひます。(拍手)

○山田(彌)委員長代理 これにて討論は終局いた
しました。

これより採決いたします。
本動議すなわちただいまの勝澤君外八名提出の
動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○山田(彌)委員長代理 起立少数。よつて、勝澤
君外八名提出の委員長不信任動議は否決され
ました。
委員長の復席を願ひます。(拍手)

〔山田(彌)委員長代理退席、委員長着席〕
○古川委員長 この際、私より一言申し上げま
す。先ほどの動議の提出について、混乱を生じ、不
手ぎわの点がありましたことは、まことに遺憾で
ございます。今後は慎重に議事を進める所存で
ございます。

○古川委員長 ただいま委員長の手元に、田邊國
男君外三名より修正案が提出されました。

○古川委員長 これより修正案について提出者よ
り趣旨説明を求めます。田邊國男君。

○田邊(國)委員 私は、ただいま議題となつてお
ります国鉄運賃法の一部を改正する法律案に
対し、修正の動議を提出いたします。

修正の案文を朗読いたします。
国鉄運賃法の一部を改正する法律案の一部
を次のように修正する。

附則中「昭和四十一年二月十五日」を「公布の
日の翌日」に改める。以上であります。

内容につきましては、申し上げるまでもなく、
本法案における施行期日は二月十五日となつてお
ります。今日すでにその日を経過いたしております
ので、当然修正を必要とするわけでありま
す。何とぞ本修正案に賛成されるようお願いいたしま
す。

○古川委員長 泊谷君。

○泊谷委員 私は、ただいま提案になりました修
正案に、日本社会党を代表して反対を申し上げた
と思ひます。

おおよそ修正案を提案するのにも、こういうば
かげた提案のしかたはないと思ひます。その理由
は、今次運賃法改正法案は昭和四十一年度予算、
特に補正第三号と表裏一体であることは、いまさ
ら述べるまでもないと思ひます。国鉄予
算は四百五十三億の不足を、運賃値上げを二月十
五日から実施して、百九十一億を補てんし、なお

二百六十二億の不足を、補正予算機3号により特
別債としてつじつまを合わせようとしたのであり
ます。補正予算機3号は、すでに二月十七日衆議
院本会議の通過を見たものであります。その事
実に基づいて、政府は、特に修正案を提案した与
党は、運賃改定予定日が事実上二月十五日に実施
できない現状に立つて、あらためて補正予算を今
国会に提出するか、その差額分を一般会計から繰
り入れるか、もしくは第三次長期計画の一部を修
正しなければならぬことは、国会議員に初めて当
選した者であればだれでも承知しなければならぬ
条理であります。しかるに、財源の裏打ちもせず
に法律案だけ無問答方式で、数だけで押しまくる
といふことは、まさに暗黒政治といふなければな
りません。与党の猛省を求めて、私は反対の意思
を明らかにしておきたいと思ひます。

○古川委員長 これより、国鉄運賃法の一部
を改正する法律案及び修正案を一括して討論に付
します。

討論の通告がありますので、これを許します。
肥田次郎君。

○肥田委員 私は、日本社会党を代表して、簡単
に反対の趣旨を明らかにいたしたいと思ひます。

今度の国鉄運賃の値上げは、まことに不当な高
率なものである、こういうことをわれわれは前提
にして反対をしたいと思ひます。

国鉄運賃は、三十六年に一五%の値上げを行
なつて、その後大体において黒字の経営が続けられ
てきたといふふうなわれわれは承知をしておつた
のであります。しかるに、今回突如として旅客の
運賃が三三%、貨物の運賃は実収入一二%とい
う値上げを出してまいりました。これは断じて賛
成するわけにはまいりません。

そもそも日本国鉄は、国民生活の安定と産
業発展に資するといふために存在をしておるので
あります。現実には、そういう国民の意向と相反
して、漸次独立採算経営に傾いてきておるのであ

ります。その結果、公共性を失った国有鉄道となつて、運賃も私鉄と同率の、いわゆる経済運賃といふ、こうした姿になつてきておると思ふのであります。今回、私鉄の運賃は二〇%の値上げが行なわれました。それに対して国鉄の運賃は三十一%の値上げでありますから、この私鉄と国鉄との率の状態を見ても、明らかに経済運賃化しておるということがわかつておるのであります。まことに残念でございます、われわれはどうしてもこゝを数字の内容に賛成するわけにはまいりません。

しかしこの原因をよく考えてみますと、これは明らかに国が国有鉄道に対する投資を怠つたためである。このことは事実であつて、否定するわけにはまいりません。したがつて、この運賃値上げの責任の大半は、これは政府当局にある、こういうふうになつておると思ふのであります。特にこの運賃の内容を見てみますと、三十一%という不当な運賃の値上げといふものは、これは物価に対してきつめて大きな影響を及ぼすのであります。国鉄の運賃の値上げといふものが、過去において物価の値上げに対してきつめて悪い誘発をしてまいつたことは、過去の経過に示すとおりであります。このたび一連の公共料金の値上げが計画をされておるそのさなかに、国鉄運賃が三十一%も値上げされるということとは、これは過去のわれわれが一番心配をしておりましたものを、今日さらにそれに輪をかけてような高率の物価値上げといふことが予想される。しかも、これを防ぐところの手段は政府は持つておらない。こういうふうな考えますときに、まさに国鉄運賃の値上げが国民生活を破壊する懸念が出てくるのであります。そういう意味からも、この高率の値上げといふものには賛成できません。

それから内容を少し分類をいたしまして、旅客の三十一%の値上げに対するに貨物の運賃が実質収入一二%といふこの不可解な数字であります。われわれはこの貨物の運賃の一二%は、本来もっと高率化していいものではないか、貨物の運賃が一

七%の値上げを予想をして、そして平均が一五%、しかもさらに実質収入は一三%といふことは、各方面からいへばゆるゆる独占企業の圧力がかつて、原材料輸送に対する低率の輸送を国鉄にしている、こういうことが前提にされてはじき出された結果が一三%といふ実質収入ではないか、こういうふうな思ふのであります。まことに不当に低率な貨物料金、不当に高率な旅客運賃、こういうふうになつておるわれわれは考えざるを得ないのであります。さらに、今度の運賃値上げの中で改善の面を取り上げてみたいと思ひます。

通勤通学定期、あるいは短距離の運賃がこれまで非常に高率になりました。一〇〇%をこえるところもある。不当な高率の値上げであります。それからまた遠距離運賃といふものが減率になつてゐる。そして大衆の旅行といふものに対する夢が根本的に打ちくだかれました。これはわれわれ国民大衆の一人としてまことに残念であると思ひます。私がある遠距離の鈍行に乗りましたところが、その鈍行の中で私の隣におつた客は、山口まで行くと言ふのであります。あんな山口まで行くんだつたらせめて準急ぐらいに乗つたらどうだと言ふたら、やつぱり準急料金が惜しいと言ふのであります。しかし現実には弁当を食べることなど考えたらそれだけ準急料金が安くつくじゃないかという話をしました。いや、私は山口まで行くのにコッペンと水を買込んで行くのだ、こういう話をしておりました。あなた方は笑つておられるけれども、現実にはそういう大衆がたゞさんある。いなかから働きに出てきていなかへ帰る急行料金も払えない、弁当が買えないから、パンを食べ、水を飲んで、それでがまんをして国へ帰ろうという人がある。こういういふゆるゆるの大衆の旅行の夢をくだくといふことは、まことに冷たい国鉄の運賃の引き上げだと私は言わざるを得ないのであります。(拍手)

やがてこれに対する本格的な反対討論といふものは本会議で行なわれると思ひます。私は、今度の運賃の値上げといふものがきつめて不当なのであり、しかもその不当な背景には政府の圧力

があつて、そして国有鉄道を国民のものではない、独占機関の専横化する傾向がこのような姿に変えてきたのだらう、こういうことを私は強調して反対討論を終わりたいと思ひます。(拍手)

○古川委員長 内海清君

○内海(清)委員 私は、民主社会党を代表いたしまして、ただいま提案になつております国有鉄道運賃法の一部改正案並びに自民党提出の修正案に對しまして、反対の討論を行ないたいと思ひのであります。

本案につきまして、まず私は、本案がこういう審議の状態、つまり国民の納得のいくような十分な審議を尽くさずに、国鉄の運賃値上げに持ちます国民の疑惑を払拭しないままに、しかもなお多くの質疑者を残して一方的に審議を打ち切り採決に入ることに対して、強く異議を申し立てたいと思ふのであります。

この国鉄運賃法の改正は、今日不況と物価高に悩む国民生活をさらに圧迫する、いわば国民不在の施策のあらわれであることをまず指摘いたしたいのであります。御承知のように、国鉄基本問題懇談会の述べております運賃値上げの時期あるいはその幅は、いずれも無視されておるのであります。国民生活の犠牲の上に今回の運賃値上げを行なわんといたしておりますのはかたがたないのであります。

さらに国鉄運賃値上げは、第三次長期計画に對します資金確保の一翼をになつてゐるわけでありますが、今日のやうな物価が天井知らずに上昇しつつあります状態におきましては、政府はこれに對して持つ当然の責務として、運賃値上げと国鉄の借金に資金確保をたよるのではなくして、今日国鉄に對しまして膨大な公共負担を強要しております現状からいたしまして、政府は当然責任を持つて財政資金を国鉄に回すべきであると考えるのであります。また政府は、国鉄基本問題懇談会が申しておりますやうに、国鉄に對して出資を行なうべきであると考えるのであります。意見書は全く無視されておるのであります。

さらに私は、先般来いろいろ質疑を拜聴いたしましたので、先般もなかなか納得のいきにくい問題は、運賃を値上げしなければならぬといひました。でも、今回の旅客運賃値上げの率の中に、国の政策によつて強く実施を強要されておるとするところの割り引き率の改正も入つておるといふこととあります。これは単に公共性、公益性で割り切れる問題ではないと考えるのであります。国鉄運賃の値上げといふ問題を国民の犠牲にしわ寄せして、政府が自身の責任を回避するがごとき態度は断じて許すことができないのであります。国鉄当局におかれましては、国鉄運賃値上げがいかに大きな影響を国民生活に与えるかといふことを十分配慮の上、一その国鉄経営の合理化に力を尽されたいと考えるのであります。

私は国鉄運賃値上げが国民生活に与える影響を憂慮いたしますと同時に、政府の国鉄に対する責任を回避する態度に大いなる不満を表明いたしまして、反対討論を終わります。(拍手)

○古川委員長 これにて討論は終局いたしました。これより採決いたします。

まず、田邊國男君外三名提出の修正案について採決いたします。

本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○古川委員長 起立多数。よつて、修正案は可決いたしました。

次に、ただいま可決いたしました修正部分を除いて原案について採決いたします。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○古川委員長 起立多数。よつて、修正部分を除いて原案は可決いたしました。したがつて、本案は修正議決すべきものと決しました。

おはかりいたします。

ただいま議決いたしました本案に関する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任

願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○古川委員長 御異議はないものと認め、よつてさように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○古川委員長 本日は、これにて散会いたします。

午後零時三十五分散会