

官報

号外
昭和四十一年二月二十三日

第五十一回 参議院會議錄第十三号

昭和四十一年二月二十三日(水曜日)
午前十時三十一分開議

○議事日程 第十三号

昭和四十一年二月二十三日
午前十時開議

- 第一 昭和四十年年度政府関係機関補正予算(機第3号)
- 第二 緊急質問の件
- 第三 国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案及び日本国有鉄道整備緊急措置法案(趣旨説明)
- 第四 日本放送協会昭和三十八年度財産目録、貸借対照表及び損益計算書並びにこれに関する説明書

○本日の會議に付した案件

- 一、請暇の件
- 一、檢察官適格審査会委員、同予備委員、国土総合開発審議会委員、離島振興対策審議会委員、畑地農業改良促進対策審議会委員、国土開発縦貫自動車道建設審議会委員、東北開発審議会委員、台風常襲地帯対策審議会委員及び北陸地方開発審議会委員の選挙

昭和四十一年二月二十三日 参議院會議錄第十三号 議長の報告

一、日程第一 昭和四十年年度政府関係機関補正予算(機第3号)(衆議院送付)

一、日程第二 緊急質問の件
一、日程第三 国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案及び日本国有鉄道整備緊急措置法案(趣旨説明)
一、日程第四 日本放送協会昭和三十八年度財産目録、貸借対照表及び損益計算書並びにこれに関する説明書

○議長(重宗雄三君) 諸般の報告は、朗読を省略いたします。

去る十四日議長において、左の常任委員の辞任を許可した。

- | | |
|--------|--------|
| 大蔵委員 | 大谷 實雄君 |
| 同 | 田村 賢作君 |
| 同 | 櫻井 志郎君 |
| 社会労働委員 | 黒木 利克君 |
| 農林水産委員 | 大竹平八郎君 |
| 同 | 西郷吉之助君 |
| 運輸委員 | 前川 旦君 |
| 建設委員 | 相澤 重明君 |
| 予算委員 | 塩見 俊二君 |

同 懲罰委員
同日議長において、常任委員の補欠を左の通り指名した。

- | | |
|--------|--------|
| 大蔵委員 | 黒木 利克君 |
| 同 | 大竹平八郎君 |
| 同 | 西郷吉之助君 |
| 社会労働委員 | 大谷 實雄君 |
| 農林水産委員 | 田村 賢作君 |
| 同 | 櫻井 志郎君 |
| 運輸委員 | 相澤 重明君 |
| 建設委員 | 前川 旦君 |
| 予算委員 | 大谷 實雄君 |
| 同 | 宮崎 正義君 |
| 懲罰委員 | 塩見 俊二君 |

同日大蔵委員会において当選した理事は左の通りである。

理事 藤田 正明君 (日高広為君の補欠)

同日内閣から予備審査のため左の議案が送付された。

相続税法の一部を改正する法律案
交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案
同日内閣から予備審査のため左の議案が送付された。よって議長は即日これを委員会に付託した。

地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、税務署の設置に関し承認を求めるの件
大蔵委員会に付託

国立劇場法案
文教委員会に付託

同日左の内閣提出案を衆議院に送付した。
昭和四十年産米穀についての所得税及び法人税の臨時特例に関する法律案
同日議長は、左の委員派遣承認要求を承認した。

委員派遣承認要求書
一、目的 石炭に関する諸問題の実情を調査し、もつて当面の石炭対策樹立に関する調査に資する。

- 一、派遣委員
- | | | |
|-----|---------|-------|
| 第一班 | 大河原 一 次 | 松平 勇雄 |
| 第二班 | 剣木 亨 弘 | 小林 篤一 |
| | 小野 明 | 鬼木 勝利 |
| | 阿部 竹松 | |

- 一、派遣地
- | | |
|-----|---------|
| 第一班 | 福島県 茨城県 |
| 第二班 | 福岡県 長崎県 |
- 一、期間 二月二十一日から同月二十二日まで
で二日間
第二班 二月二十日から同月二十三日まで
四日間

一、費用 概算七九、二〇〇円
右本委員会の決議を経て、参議院規則第八十條の二により要求する。

昭和四十一年二月十日
石炭対策特別委員長 大河原 一 次
参議院議長 重宗 雄三殿

同日内閣から、左記の者を日本銀行政策委員会委員に任命したので、日本銀行法第十三条ノ四第三項の規定に基づき本院の同意を求める旨の要求書を受領した。

記

(二月二十二日任期満了の大屋敦の後任)

同日内閣から、左記の者を文化財保護委員会委員に任命したので、文化財保護法第九条第一項

の規定に基づき本院の同意を求める旨の要求書を受領した。

記

(二月十二日任期満了の河原春作の後任)

稲田 清助

(同日任期満了の矢代幸雄の後任)

田中 一松

同日内閣から、左記の者を社会保険審査会委員に任命したので、社会保険審査官及び社会保険審査会法第二十二条第一項の規定に基づき本院の同意を求める旨の要求書を受領した。

記

(昭和四十年十一月八日任期満了の小田原登志郎の後任)

中村 隆則

同日本院は、日本銀行政策委員会委員に新関八洲太郎君を任命することに同意した旨内閣に通知した。

同日本院は、文化財保護委員会委員に稲田清助君及び田中一松君を任命することに同意した旨内閣に通知した。

同日本院は、社会保険審査会委員に中村隆則君を任命することに同意した旨内閣に通知した。

去る十五日議長において、左の常任委員の辞任を許可した。

決算委員

竹田 現照君

同日議長において、常任委員の補欠を左の通り指名した。

決算委員

小柳 勇君

同日委員会において当選した理事は左の通りである。

文教委員会

理事 北畠 教真君 (北畠教真君の補欠)

建設委員会

理事 石井 桂君 (熊谷太三郎君の補欠)

理事 山内 一郎君 (村上春蔵君の補欠)

同日内閣から予備審査のため左の議案が送付された。

関税定率法の一部を改正する法律案

関税暫定措置法の一部を改正する法律案

同日内閣から予備審査のため左の議案が送付された。

郵便振替貯金法の一部を改正する法律案

放送法第三十七条第二項の規定に基づき、承認を求めるの件

通信委員会に付託

住宅金融公庫法及び産業労働者住宅資金融通法の一部を改正する法律案

日本住宅公団法の一部を改正する法律案

建設委員会に付託

同日衆議院から予備審査のため左の議案が送付された。

駐留軍労働者の雇用の安定に関する法律案 (中村高一君外十三名提出)

国有林労働者の雇用の安定に関する法律案 (吉村吉雄君外十二名提出)

社会労働委員会に付託

農林漁業団体職員共済組合法の一部を改正する法律案 (湯山勇君外十三名提出)

農林水産委員会に付託

同日議長は、内閣から予備審査のため送付された左の議案を建設委員会に付託した。

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案

同日衆議院から、本院の送付した左の内閣提出案

は、同院においてこれを可決した旨の通知書を受領した。

昭和四十年産米穀についての所得税及び法人税の臨時特例に関する法律案

同日衆議院議長から、左の法律の公布を奏上した旨の通知書を受領した。

昭和四十年産米穀についての所得税及び法人税の臨時特例に関する法律

同日衆議院事務総長から本院事務総長宛、衆議院は裁判官訴訟追委員を左記の通り補欠選任した旨の通知書を受領した。

記

裁判官訴訟追委員

長谷川四郎君 (塚原俊郎君辞任につきその補欠)

中村庸一郎君 (古川丈吉君辞任につきその補欠)

濱田 幸雄君 (小笠公昭君辞任につきその補欠)

山本 勝市君 (鐵治良作君辞任につきその補欠)

同日国立国会図書館長から、国立国会図書館法第六條の規定による昭和三十九年度の国立国会図書館の経営及び財政状態の報告を受領した。

去る十六日議長において、左の常任委員の辞任を許可した。

大蔵委員

黒木 利克君

社会労働委員

大谷 賛雄君

同日議長において、常任委員の補欠を左の通り指名した。

大蔵委員

大谷 賛雄君

社会労働委員

黒木 利克君

同日衆議院から、左の特別委員の辞任を許可した。

同日議長において、左の特別委員の補欠を左の通り指名した。

災害対策特別委員

浅井 亨君

同日議長において、特別委員の補欠を左の通り指名した。

災害対策特別委員

宮崎 正義君

同日委員会において当選した理事は左の通りである。

決算委員会

理事 八木 一郎君 (谷口慶吉君の補欠)

科学技術振興対策特別委員会

理事 源田 実君 (江藤智君の補欠)

理事 戸田 菊雄君 (光村甚助君の補欠)

同日内閣から予備審査のため左の議案が送付された。

郵便切手類充てはき所及び印紙充てはき所に關する法律の一部を改正する法律案

同日内閣から予備審査のため左の議案が送付された。

児童扶養手当法の一部を改正する法律案

重度精神薄弱児扶養手当法の一部を改正する法律案

同日衆議院から予備審査のため左の議案が送付された。

同日議長は即日これを農林水産委員会に付託した。

農林漁業団体職員共済組合法の一部を改正する法律案 (湯山勇君外十三名提出)

同日衆議院から、左の議案は提出者が撤回した旨の通知書を受領した。

農林漁業団体職員共済組合法の一部を改正する法律案 (湯山勇君外十三名提出)

同日衆議院から、本院の送付した左の内閣提出案

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案

同日衆議院から、本院の送付した左の内閣提出案

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案

同日衆議院から、本院の送付した左の内閣提出案

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案

同日衆議院から、本院の送付した左の内閣提出案

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案

同日衆議院から、本院の送付した左の内閣提出案

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案

同日衆議院から、本院の送付した左の内閣提出案

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案

同日衆議院から、本院の送付した左の内閣提出案

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案

同日衆議院から、本院の送付した左の内閣提出案

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案

同日衆議院から、本院の送付した左の内閣提出案

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案

同日衆議院から、本院の送付した左の内閣提出案

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案

同日衆議院から、本院の送付した左の内閣提出案

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案

同日衆議院から、本院の送付した左の内閣提出案

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案

同日衆議院から、本院の送付した左の内閣提出案

同日議長は、左の委員派遣変更承認要求を承認した。

委員派遣変更承認要求書

昭和四十一年二月十日提出し、二月十四日議長の承認を得た石炭に関する諸問題の実情調査のための委員派遣承認要求書中、派遣委員「第二班 鈴木亨弘、小林篤一、小野明、鬼木勝利、阿部竹松」とあるのを「第二班 鈴木亨弘、小林篤一、小野明、鬼木勝利、阿部竹松」に、費用概算「七九、二〇〇円」とあるのを「九二、四〇〇円」に変更いたしたい。

昭和四十一年二月十六日

石炭対策特別委員長 大河原一次

参議院議長 重宗 雄三殿

同日人事院総裁から、国家公務員法第百三条第九項の規定に基づく昭和四十年の営利企業への就職の承認に関する年次報告書を受領した。

同日内閣総理大臣から議長宛、通商産業大臣官房長川原英之君の第五十一回国会政府委員を去る十五日付をもって免じた旨の通知書を受領した。

同日内閣総理大臣から議長宛、去る十五日付をもって外務省経済局長中山賀博君は外務大臣官房審議官に任命されたので政府委員は自然消滅となった旨の通知書を受領した。

同日議長は内閣総理大臣宛、左の者を第五十一回国会政府委員に任命することを承認した旨回答した。

外務省経済局長 加藤 匡夫君
通商産業大臣官 房長事務代理 吉光 久君

同日内閣総理大臣から議長宛、外務省経済局長加藤匡夫君外一名(前掲議長承認)を第五十一回国会

政府委員に任命した旨の通知書を受領した。

同日議長は、ソ連邦連邦会議議長I・V・スピリドノフ氏から左の謝電を受領した。

ソビエト自動車ステーション、ルナ九号の月への軟着陸成功につき閣下の御懇篤なるお祝いとわが国並びにわが国民に寄せられたあたたかいお言葉に対し心からお礼申し上げます。

この成果が宇宙空間の開発と世界平和の強化に對し、顕著な貢献をなすであらうことは、私も閣下と同じ意見であります。

去る十七日議長において、左の常任委員の辞任を許可した。

外務委員 安井 謙君

通信委員 白井 勇君

予算委員 市川 房枝君

決算委員 小柳 勇君

同日議長において、常任委員の補欠を左の通り指名した。

外務委員 白井 勇君

通信委員 安井 謙君

予算委員 山高しげり君

決算委員 竹田 現照君

同日議長において、左の特別委員の辞任を許可した。

災害対策特別委員 宮崎 正義君

同日議長において、特別委員の補欠を左の通り指名した。

災害対策特別委員 浅井 亨君

同日衆議院から左の内閣提出案を受領した。よって議長は即日これを予算委員会に付託した。

昭和四十年年度政府関係機関補正予算(機第3号)

同日内閣から予備審査のため左の議案が送付された。よって議長は即日これを委員会に付託した。

同日議長は即日これを予備審査のため左の議案が送付された。よって議長は即日これを委員会に付託した。

總理府設置法及び青少年問題協議会設置法の一部を改正する法律案

内閣委員会に付託

国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律案

地方行政委員会に付託

アジア開発銀行を設立する協定の締結について承認を求めるの件

外務委員会に付託

交付税及び譲与税配付金特別会計法の一部を改正する法律案

地震保険に関する法律案

地震再保険特別会計法案

大蔵委員会に付託

炭鉱離職者臨時措置法の一部を改正する法律案

石炭対策特別委員会に付託

同日内閣から予備審査のため左の議案が送付された。

失業保険法の一部を改正する法律案

地方交付税法の一部を改正する法律案

関税法の一部を改正する法律案

同日衆議院から予備審査のため左の議案が送付された。よって議長は即日これを社会労働委員会に付託した。

中高年齢者雇用促進法案(吉川兼光君外一名提出)

去る十八日議長において、左の常任委員の辞任を許可した。

外務委員 白井 勇君

通信委員 安井 謙君

同日議長において、常任委員の補欠を左の通り指名した。

外務委員 安井 謙君

通信委員 白井 勇君

同日衆議院から予備審査のため左の議案が送付された。よって議長は即日これを産業公害対策特別委員会に付託した。

公害対策基本法案(中井徳次郎君外二十二名提出)

同日内閣から、林業基本法第九條第一項の規定に基づく昭和四十年年度林業の動向に関する年次報告及び同法第九條第二項の規定に基づく昭和四十一年度において講じようとする林業施策についての文書を受領した。

去る十九日議長において、左の常任委員の辞任を許可した。

予算委員 春日 正一君

決算委員 岩間 正男君

同日内閣から左の議案が提出された。よって議長

は即日これを商工委員会に付託した。

工業標準化法の一部を改正する法律案

同日内閣から予備審査のため左の議案が送付された。よって議長は即日これを委員会に付託した。

昭和四十年年度における旧令による共済組合等からの年金受給者のための特別措置法等の規定による年金の額の改定に関する法律等の一部を改正する法律案

恩給法等の一部を改正する法律案

内閣委員会に付託

裁判所法及び裁判所職員定員法の一部を改正する法律案

最高裁判所裁判官退職手当特例法案

法務委員会に付託

アジア開発銀行への加盟に伴う措置に関する法律案

大蔵委員会に付託

同日内閣から予備審査のため左の議案が送付された。

昭和四十一年度における地方財政の特別措置に関する法律案

同日衆議院から予備審査のため左の議案が送付された。よって議長は即日これを産業公害対策特別委員会に付託した。

公害対策基本法案(中井徳次郎君外二十二名提出)

同日内閣から、林業基本法第九條第一項の規定に基づく昭和四十年年度林業の動向に関する年次報告及び同法第九條第二項の規定に基づく昭和四十一年度において講じようとする林業施策についての文書を受領した。

去る十九日議長において、左の常任委員の辞任を許可した。

予算委員 春日 正一君

決算委員 岩間 正男君

同日内閣から左の議案が提出された。よって議長

同日議長において、常任委員の補欠を左の通り指名した。

予算委員 岩間 正男君

決算委員 春日 正一君

同日内閣から予備審査のため左の議案が送付された。よって議長は即日これを外務委員会に付託した。

在外公館に勤務する外務公務員の給与に関する法律の一部を改正する法律案

同日内閣から予備審査のため左の議案が送付された。

国民年金法の一部を改正する法律案

一、昨二十一日議長において、左の常任委員の辞任を許可した。

地方行政委員 天坊 裕彦君

運輸委員 堀本 宜実君

予算委員 亀田 得治君

同 向井 長年君

決算委員 達田 龍彦君

議院運営委員 森中 守義君

同 瀬谷 英行君

同日議長において、常任委員の補欠を左の通り指名した。

地方行政委員 堀本 宜実君

運輸委員 天坊 裕彦君

予算委員 瀬谷 英行君

同 中沢伊登子君

決算委員 森中 守義君

議院運営委員 達田 龍彦君

同 亀田 得治君

同日予算委員会において当選した理事は左の通りである。

理事 白井 勇君

理事 鈴木 強君 (亀田得治君の補欠)

同日内閣から予備審査のため左の議案が送付された。

租税特別措置法の一部を改正する法律案

同日内閣から予備審査のため左の議案が送付された。よって議長は即日これを農林水産委員会に付託した。

北海道寒冷地畑作営農改善資金融通臨時措置法の一部を改正する法律案

同日議長は、内閣から予備審査のため送付された左の議案を内閣委員会に付託した。

農林省設置法の一部を改正する法律案

昨二十一日議長において、左の常任委員の辞任を許可した。

予算委員 吉江 勝保君

同 田中寿美子君

同 木村穂八郎君

同 中沢伊登子君

同 森中 守義君

同 中村 波男君

同 達田 龍彦君

同 堀見 俊二君

同 懲罰委員

同日議長において、常任委員の補欠を左の通り指名した。

予算委員 堀見 俊二君

同 中村 波男君

同 木村美智男君

同 向井 長年君

同 田中寿美子君

同 達田 龍彦君

同 森中 守義君

同 吉江 勝保君

同日通信委員会において当選した理事は左の通りである。

理事 西村 尚治君 (白井勇君の補欠)

同日衆議院から、同院において修正議決した左の内閣提出案を受領した。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案

同日内閣から予備審査のため左の議案が送付された。よって議長は即日これを委員会に付託した。

陸切道改良促進法の一部を改正する法律案

運輸委員会に付託

核原料物質開発促進臨時措置法の一部を改正する法律案

科学技術振興対策特別委員会に付託

同日議長は、内閣から予備審査のため送付された左の議案を大蔵委員会に付託した。

通行税法の一部を改正する法律案

同日衆議院から予備審査のため左の議案が送付された。よって議長は即日これを文教委員会に付託した。

公立高等学校の学級編制及び教職員定数の標準に関する法律案(川崎寛治君外九名提出)

同日委員長から左の報告書が提出された。

日本放送協会昭和三十八年度財産目録、貸借対照表及び損益計算書並びにこれに関する説明書

議決報告書

昭和四十年年度政府関係機関補正予算(機第3号)

可決報告書

同日内閣から、沿岸漁業等振興法第七条の規定に基づき昭和四十年年度漁業の動向等に関する年次報告及び昭和四十一年度において沿岸漁業等について講じようとする施策についての文を受領した。

○議長(重宗雄三君) これより本日の会議を開きます。

この際、おはかりいたします。

曾益君から、病氣のため十一日間、請暇の申し出がございました。これを許可することに御異議ございませんか。

○議長(重宗雄三君) 御異議ないと認めます。

よって許可することに決しました。

はない」との答弁がありました。

次に、国鉄の補正予算に直接関連する問題といひまして、「この補正予算は、運賃の改定を二月十五日と予定し、それによる増収額を計上しているが、国鉄運賃法の成立がおくれ、運輸収入に不足を生ずることが必至となった事態に対し、どのように対処するのか。前提がくずれた以上、補正予算第四号を提出する必要があるのではないか」との質疑があり、これに對しまして、政府側から、「運賃法の成立遅延で、一日約四億円の減収となるので、政府は、その成立の一日も早いことを望んでいる。国鉄の予定している歳出はぜひとも確保したいと考えており、収入の不足は、国鉄の企業努力や、不用資産及び施設の売却、貯蔵品の効率的使用などで何とかやりくりできると思ふので、補正第四号は、たゞいま出すことを考えていない」との答弁がありました。

また、補正の要因となりました国鉄赤字の原因や、国鉄第三次計画の問題に關しまして、「国鉄の運輸収入は、四十年において運賃改定による増収分を見込まないと四百五十三億円の減収になるが、その原因はどこにあるのか。さらに、今回の運賃値上げによって国鉄七カ年計画の資金収支はどういうふうになるか。また、工事規模約三兆円のこの計画は、今後における物価の上昇を考えると、このままで、はたして計画を完遂できるのかどうか。計画期間中の人件費については、どの程度の上昇率を見ているか。今後、計画期間中、運

賃値上げは行なわないかどうか」などの質疑がありました。これに對し、政府側から、「四十年における赤字の原因は、不況の影響で、運輸収入、ことに貨物収入の伸びが予想以上に鈍化したためである。運賃値上げによる七カ年間の増収額は一兆二千億円で、七カ年の所要資金総額中に占める自己資金、外部資金の割合は、自己資金が二三%、外部資金が七七%となる。物価変動との関係については、卸売り物価は安定しているもので、計画は予定どおり達成できると思ふ。計画期間中の人件費の上昇率は七%と見ており、計画期間中、運賃値上げは考えていない」との答弁がありました。

次に、国鉄運賃の引き上げと物価対策との関連についてであります。国鉄の運賃引き上げは、物価対策の見地から、非常に大きな問題であるが、国鉄運賃引き上げの物価に及ぼす影響はどのくらいか。政府は物価対策に真剣に取り組むと言いつながら、米価、国鉄運賃、郵便料金などの公共料金を次々に値上げしているが、一体、政府のこれら公共料金に対する基本的な考え方はどうか」などの質疑がありました。これに對し、「公共料金引き上げの消費者物価に対する影響は、米価は〇・七%、国鉄運賃は〇・三%、私鉄は〇・〇七%、郵便料金は〇・〇六%程度である。貨物運賃引き上げの卸売り物価への波及については、正確に把握できない。公共料金の値上げについては、政府の直接関係しているものは、現

在計画しているもの以外は考えておらず、また、地方公共団体その他の公共料金については、値上げの時期、経理内容等を勘案して、慎重に対処していく所存であり、便乗値上げなどは厳に抑制する方針である。なお、国鉄運賃、郵便料金については、今後五年くらいは値上げをしないつもりである」との答弁がありました。

このほか、質疑は広範にわたりましたが、その詳細は、會議録により御承知を願いたいと思ひます。

かくて、昨日をもって質疑を終了し、討論に入りましたところ、日本社会党を代表して小林委員が反対、自由民主党を代表して日高委員が賛成、公明党を代表して多田委員が反対、民主社会党を代表して向井委員が反対、日本共産党を代表して岩間委員が反対の旨を、それぞれ述べられました。

討論を終局し、採決の結果、予算委員会に付託されました昭和四十年政府関係機関補正予算(機第3号)は、多数をもって可決すべきものと決定いたしました。

以上御報告申し上げます。(拍手)

○議長(重宗雄三君) 本案に對し、討論の通告がございします。発言を許します。鈴木強君。

〔鈴木強君登壇、拍手〕

○鈴木強君 私は、日本社会党を代表して、ただいま議題となりました昭和四十年政府関係機関補正予算(機第3号)に對し、絶対反対の立場を明

らかにして討論を行なうとするものであります。

反対理由の第一は、民主政治の根幹に触れる基本的な問題として、政府が補正予算案を国会に提出し審議を受ける態度についてであります。

本補正予算の提案理由説明によりますと、ただいまも委員長から御報告がございましたように、昭和四十年国鉄予算としてすでに決定を見ております運輸収入は六千九百三十一億円であり、そのうち、四百五十三億円が減収となるので、これを補うため、二月十五日より運賃を平均二割五分引き上げ、これによって百九十一億円の増収をはかり、残余の二百六十二億円については国鉄特別債券を発行しようとするものであります。参議院予算委員会が本案の審議に入りましたのは、一昨日の二月二十一日でありまして、予定実施期日をすでに八日も過ぎていたのであります。また、本案の裏づけをなすところの運賃値上げ法案は、昨二十二日、ようやく衆議院を通過して参議院に送付されてまいり、これから参議院の審議が始まらんとしているのであります。法案の前途は容易に予断を許さない状態にあると存じます。

ところで、今回の運賃値上げは、前にも述べましたように、引き上げ率は平均二割五分となっておりますが、これを具体的に例をとって計算してみますと、二等の普通旅客運賃では、東京―広島間、現行二千十円が二千八百五十円となり、八百四十円の値上げとなります。また、通勤定期旅客運

貸では、東京・吉祥寺間、現行一カ月九百九十円が千七百三十円となり、七百四十円の値上げとなります。こうして、国鉄は、一日平均四億二千万円の増収を見込んでいますから、十日では四十二億円、半月おくれまると六十三億円も、提案された予算より減収となるのであります。

かかる異常な事態に対し、政府は、一体、計画変更をするのか、あるいは第四次補正を提出するのかという、われわれの正当な指摘についても、言を左右にして、数日間であれば何とかなると思ひ、資産充当でもできようし、短期借り入れの方法もあるうし、不用財産の処分も考えられようと、このようないまいな答弁がなされていたのであります。この点につきましては、われわれの鋭い追及にあい、ついに政府は、運賃引き上げの実施時期のおくれによって生ずる収入欠陥の補てんのためには、国鉄資産の売却、これで十二億九千万円、不用施設の売却で七億一千万円、貯蔵品の効率的使用で二十億円、増収努力で十億円、合計五十億円の財源を充てるようにしたいとの態度の表明があつたのであります。しかも、資産や施設の売却については、すでに買い手もきまつていふこととあります。思うに、この五十億円は、あらかじめ準備されておつたもので、うまくいって二月十五日から運賃引き上げができれば、もうけもの、黙つておいて、ほうつておいたほうが得だという、ずるい考え方でつくられた補正予算のように思われるのであります。

算のようには思われるのであります。民主政治とは、政府に行政をゆだねますが、これを、予算という計画に基づいて執行することを求めているのであります。しかるに、政府の提出いたしました予算が、実施の期日において狂い、予算が計画どおり実施できないことが明白であるにもかかわらず、これを、ほかかぶりして通そうとし、通せなくすると思ふと、手品師のように、どこからともなく、かわり財源を出してきて、つじつまを合わせようとしているのであります。このような佐藤内閣の姿勢を見ますと、およそ財政民主主義の何たるかを解せざるものと言わなければなりません。

なお、関連して申しますが、今回の予算補正にあたり、政府は、できるだけ運賃値上げを表面に出さず、単に二百六十二億円の赤字が生ずるから同額の鉄道特別債券の増発をしてもらいたいという形をとっているのではありませんが、その実態を指摘いたしますれば、ずさんな東海道新幹線運行計画の失敗をはじめ、旅客貨物収入における水増し予算が、みずから招いた不況のため穴があき、四百五十三億という赤字を生んだこと、その穴埋めとして運賃引き上げと債券発行の計画がなされたという次第であります。このような経緯は、予算書のどこにも出ていないということ自体が、財政の民主化と、いかにほど遠いかということを証明するものであります。われわれの断じて承服できるところではありません。

反対理由の第二は、本予算の実体をなす国鉄運賃値上げが、はたして不可避であつたのかどうか。また、今回の運賃値上げが、国鉄財政を安定ならしめるかどうか。こういう点でございます。

御承知のとおり、今回の国鉄運賃値上げは、昭和四十年度を初年度とする国鉄輸送力増強七カ年計画の一環として計画されたものであります。この計画によりまると、七カ年間に国鉄は、二兆九千七百億円の工事と、七百億円の投資を行なうこととなつており、その財源として七カ年で一兆二億円のほるものを運賃値上げに期待しているのではありません。しかし、それだけの値上げにかかわらず、損益勘定からの利益として、資本勘定に受け入れ得る額は八千五百億円にすぎず、結局、三兆一億円の外部資金に仰ぐこととなつていふのであります。その結果、昭和四十六年度の姿を見ますと、利子の支払いが二千億円をこえ、損益勘定上の利益が千億円を割り、九百七十八億円になつていふのであります。一体、三兆円からの設備投資をいたしまして、この完成時の収益がいまよりだんだん減つていって九百億円ばかりになるという計画は、はたして健全にして合理的なりと認められるのであります。

さらに、政府の説明にありますとおり、この計画には物価騰貴が織り込まれておりませんから、現実には行き詰まつてしまつて、昭和四十六年度よりも、もっと早く、再び赤字になるといふ可能性は強いのであります。政府は、今回運賃の値上げをすれば、五カ年間は値上げはしないと申し出ておりますが、だれもそれを信用することはできないのであります。

そこで、なぜこのように国鉄の資金計画は不安定にならざるを得ないかというのを考えてみますと、それは、国鉄の投資計画の性格に帰着するものではないかと思ひます。すなわち、国鉄が今後投資するものの中には、通勤輸送や山陽新幹線のように、投資とともに収益が伸びるものもありますが、幹線電化、複線化、踏切、信号機の増設など、必ずしも投資と収益とは関係のないものもあります。そのほか、国鉄は、公営体として、独立企業の面と公益性の面、すなわち公共性と独立性との二面的性格のもたらす矛盾に絶えず苦しんでいるわけであります。国鉄の設備投資をまかなうべき財源として、通常の運賃収入や借り入れ金というもののほかに、国家資金の直接投下、あるいはそれにかわる利子補給のごとき手だてを適切にかみ合わすべきことは、理論的に考へても当然であるし、イギリスやフランスの国有鉄道も、そうした方向をとつていふのであります。日本社会党が、国有鉄道整備緊急措置法という法律案を提案いたしました趣旨は、運賃値上げだけでは、国鉄財政は安定しないこと、運賃値上げと借金政策は、結局、遠からず国鉄を借金の重圧下に押しつぶす以外にないことを明らかにしようとするものであります。国有鉄道の性格にかんがみ、政府が、もっと早くから、国鉄資本投下の三分の一程

度を一般会計より出資していたならば、おそらく今日の値上げ問題は発生していなかったであろう。かりに、情勢の変化により、若干の運賃改定が必至であるにいたしても、同時に、一般会計の出資と低廉な政府資金の供給なしには、国有鉄道の財政は安定しないのであります。

最後に、反対理由の第三は、政府の物価対策の欠除についてであります。

佐藤総理や福田蔵相、藤山経済企画庁長官は、いずれも池田内閣の高度成長政策の批判者として知られ、安定成長と物価の安定に努力することを公約しておりました。しかし、皮肉にも、佐藤内閣となつてからの二年間ほど、物価の高騰したことはありません。しかも、高度成長の裏目が出て、構造不況となつて以来、雇用と賃金の伸びが鈍化し、勤労者の収入は横ばいとなつたため、消費物価の統制は、直接に国民生活の危機として映ずるに至りました。今日ほど国民が切実に物価の引き下げを望んでいるときはないのであります。しかるに、佐藤内閣のなすところは、本年一月一日から二度目の米価値上げ、さらに、一月二十日には私鉄運賃の引き上げ、今回の国鉄運賃、次いで郵便料金と、相次ぐ公共料金の値上げ追い打ちでありまして、全く国民生活をないがしろにするものはなほだしいものであります。

公共料金につきましては、他の消費物価と異なりまして、政府が決定権ないし影響力を発揮し得るものでありまして、政府の物価政策のきめ手として、公共料金政策はすこぶる重要な意味を持つものであります。その中でも、国鉄運賃の改定が、物価水準に及ぼす影響は大きいものであります。それゆゑに、米価に次いで国鉄運賃を急いで上げるべきではなかったものであります。また、国鉄の運賃改定を既定のものとして、私鉄運賃の大幅引き上げを認めた政府の態度は、軽率であつたと言わざるを得ません。国鉄運賃を改定するにしても、その実施の時期を繰り下げ、政府の出資をふやすことにより、その値上げ幅を縮めるならば、ひいては、私鉄、私バスの値上げを抑え、あるいはその幅を縮小させ得たはずであります。政府は、このような考慮を全く払ふことなく、むしろ、近く値上げの必要な料金は、ことごとく値上げをしてしまふと言わんばかりの姿勢であり、それは、やがて来たるべき総選挙対策に通ずるものだと解釈されるのであります。国民が切実に物価の安定を望んでいる今日、自己の権力政策の打算から、物価政策をもてあそぶ佐藤内閣のやり方に對し、国民は衷心より憤激を覚えているのであります。

以上、私は、三つの理由から本補正予算案に反對をし、その撤回を要求して、討論を終わります。(拍手)

○議長(重宗雄三君) これにて討論の通告者の発言は終了いたしました。討論は終局したものと認めます。

これより採決をいたします。

して、公共料金政策はすこぶる重要な意味を持つものであります。その中でも、国鉄運賃の改定が、物価水準に及ぼす影響は大きいものであります。それゆゑに、米価に次いで国鉄運賃を急いで上げるべきではなかったものであります。また、国鉄の運賃改定を既定のものとして、私鉄運賃の大幅引き上げを認めた政府の態度は、軽率であつたと言わざるを得ません。国鉄運賃を改定するにしても、その実施の時期を繰り下げ、政府の出資をふやすことにより、その値上げ幅を縮めるならば、ひいては、私鉄、私バスの値上げを抑え、あるいはその幅を縮小させ得たはずであります。政府は、このような考慮を全く払ふことなく、むしろ、近く値上げの必要な料金は、ことごとく値上げをしてしまふと言わんばかりの姿勢であり、それは、やがて来たるべき総選挙対策に通ずるものだと解釈されるのであります。国民が切実に物価の安定を望んでいる今日、自己の権力政策の打算から、物価政策をもてあそぶ佐藤内閣のやり方に對し、国民は衷心より憤激を覚えているのであります。

本案全部を問題に供します。本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○議長(重宗雄三君) 過半数と認めます。よつて本案は可決せられました。

○議長(重宗雄三君) 日程第二、緊急質問の件。

小林武君から、早大事件等と政府の私学振興政策に関する緊急質問が提出されております。小林君の緊急質問を行なうことに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○議長(重宗雄三君) 御異議ないと認めます。発言を許します。小林武君。

〔小林武君登壇、拍手〕

○小林武君 私は、日本社会党を代表して、授業料値上げ等からなる早稲田大学学内紛争問題と、この問題の解決と全く切り離して考えることのできない、全私学の振興に対する政府のとりべき責任と政策について、総理大臣及び関係大臣に對して、以下若干の質問をいたします。

早大問題も、遺憾ながら、型のごとく進行していると言つてよいのであります。二千五百の警官隊が学園に突入し、実力をもつて占拠の学生を排除した。その次に来たるものは、予定されたことなく、学生の逮捕、これに学校側の学生の処分となれば、全く型のごとくと言わざるを得ないのであります。

ります。さらに、事態は、学生たちの再占拠によりまして、大学史上かつてない、警官警備下の大学という状態を現出いたしました。今日、このような状態の中で、われわれがこの問題を取り上げる場合、単に、早稲田大学という特定された私立大学の授業料値上げ反対の問題と理解するべきではないと考えるのであります。まさに氷山の一角とも言ふべき、すなわち、曲がりかどに立つといわれる日本の全私立大学の問題、高等教育全体に共通する、教育と研究の基本に関する問題として、取り扱ふべきものとする次第であります。私は、このような問題把握のない限り、ひとり早稲田大学の問題の解決を失敗に終わらせるだけではなくて、今後この種の問題はあとを断つことなく、長く大学教育の禍根となることを断言したいのであります。

重大化した早稲田の問題は、政府の、問題に対する正確な認識と迅速な対処がなくては、解決は不可能と思つております。なぜ、国会審問会議員団の調停が、あれほどの熱意と努力にもかかわらず、大浜総長をはじめ学校当局を動かさし得なかつたのか。また、先輩のあつせんに敬意を表していた学生諸君の同意を得ることができなかったのか。この点、総理及び文部大臣はどう理解しているのでしょうか。理由は明確であります。白紙委任またはこれに近い条件による調停は、解決点の示されない調停だということになります。学生は、相次ぐ法外な授業料等の値上げに、負担に

たえ得ないという切迫感と、果てることのない値上げの繰り返しに対する不安が、反対運動を激化させたと言ふべきでありましょう。大学側といったとしても、教育者としての大学人という矜持も顧みる余裕もなく、「残る手段は、力づくの排除しかない。災いを転じて幸いとしたい」と、学内への警官導入を総長みずから宣言し、学生の学内排除を人民管理排除と声明するに至ったのでありますが、日本の私立大学の中に伝統を誇る早稲田大学をここに追い込んだものは何でありましょう。それは私学の経営の危機そのものにほかなりません。もはやその段階は、早稲田の学内や同窓だけで解決できないところに到達しているのです。しかも、解決のかぎは、私学全体の要望として提示されてからすでに久しいのであります。

総理及び文部大臣にお尋ねしたのであります。事柄は、政府の私学対策のちゅうちょ逡巡がこの問題を起らせているのではないでしょう。か。「私学のことは私学内で処理することだ」という、たゞ重なる政府見解は、単なる逃げことばにすぎないと思ふのであります。御見解をお聞かせいただきたいのであります。

次に、早稲田問題の関連において総理並びに文部大臣にお尋ねしたいことは、昨年から今日まで約一カ年の間に、国公立、私立大学に、延べ二十三、四校にも及ぶ学内紛争を見たのであります。月に割れば毎月二校、日数をもつてすれば三百六十五日、雨の降らぬ日はあつても、大学に問題の起こらぬ日はないと言つてもよいのであります。その原因をあげるならば、授業料値上げ等の経営の問題、学寮・学生会館の自治の問題、あるいは大学の教科内容に関する問題等、そのことごとくが政府の文教政策に起因いたしておるのであります。大学当局は、この問題にあたつて、いずれも例外なく、文部省の嚴重な指導方針によつて、教育的見地からはむしろ学生の主張に同調しながらも、自主的解決をはばかり、そのためにたゞ時に時日を遷延して、ついに最悪の事態を招き、当惑の果て、例外なく、学生の処分という非教育的処置による解決を余儀なくされているのであります。この結果は、大学の教育に対する自信の喪失、学生の教育不信を招くとともに、また問題の連鎖的波及となつてあらわれているのであります。これら大学問題に対し、政府の文教政策・行政のあり方等について、どのような反省なり見解なりをお持ちであるか、文部大臣には特に具体的にその所見を述べられたいのでございます。

次に、高等教育に対する佐藤内閣の取り組み方についてであります。「高等教育によつて育成された人材と学問の成果は、経済・社会発展の最も大きな原動力である」という考えかたは、いまや世界の常識となつてきており、「と、これは「わが国の高等教育」に述べられた文部大臣の見解であります。さらに、文相は、世界各国はあげて高等教育の質的改善、量的

拡大に取り組んでいる実情を述べ、わが国もまた全国民の立場でそれと取り組むことの急務を力説いたしておるのであります。高等教育の質的改善と量的拡大の具体的内容、及び、全国的なものとして取り組むとあるが、どのようなものであるのか、早大問題との関連において明らかにしていただきたいのであります。

大学曲がりかど論は、文部省から民間に至るまで、大学関係者はもちろんのこと、およそ大学教育を口にする者は、すべてこの曲がりかど論を述べるのであります。つまり、国公立、例外なく、日本の大学全体が曲がりかどに立っているというわけでありまして。私立大学側から見れば高ねの花のように見られている国立大学が、新制大学出発以来、慢性的と言つてよい予算不足に悩まされてきていることは、周知の事実であります。研究費や講義に必要な経費の中心になつていく教員研究費についてこれを見るならば、講座研究費は、非

実戦系で戦前の三分の一、実験系で三分の二、学生経費に至つては九分の一という状態にあるというところは、かつて中央教育審議会の答申に述べられたところでありまして。また、学術会議報告によると、教授の六〇％近くは副業をしているというところであります。日本の経済・社会の最も大きな原動力として期待される高等教育が、最も恵まれた状態にあるとされている国立にして、なおかつ、このありさまであります。いま早稲田大学の問題が日本の視聽を集めています、この問題こ

そ、国立大学に比べてもつと切迫した危機的問題をかかえた私学の象徴的姿であると見るべきであると考えるのであります。

反対運動に取り組んでいる早大の学生が、「私立大学の経済的危機、それに伴う大学教育のあらゆる面にわたる問題が集中的にあらわれているのだ」と述べています。この学生の言うように、私学経営の危機は、私学教育の危機の問題となつているのであります。日本の大学教育の危機としてあります。したがつて、この問題に対処する場合、日本の高等教育の中に占める私学教育の位置、比重を忘れてはなりません。国立大学は政府がめんどろを見る、私学のことは経営者の問題だというような議論は、教育も政策の対象である限り、暴論と言ふべきであります。

今日、日本の大学教育において、学校数において、国立百七十五、私立四百十六、その学生数は、国立大学二十二万人、私立大学六十六万人、大學生の約三分の二は私立大学に学んでいるのであります。高等教育の充実発展を言う場合、私立大学をおいて考えることができないのであります。いま、当面する私立大学経営の危機、これに伴う教育の危機は、すなわち日本の大学教育の危機とも判断されると思ふのであります。文部大臣の見解をお尋ねしたのであります。

私立大学は、大学教育において圧倒的比重を占めていことはいま述べたとおりでございます。その教育的、研究的環境においては、格段に国立

私学の当面している危機を打開する道は、私学經常費の国庫助成をおいてないのであるが、これをどう考えますか。愛知文部大臣時代、趣旨として、私立大学に助成するには經常費を出す必要があることを認め、他のいかなる手だてもこれをおいてないと述べているのであります。いまさら例を外国にとるまでもありません。「援助すれども支配せず」の原則に立つて、総理は經常費の国庫助成をする意思がないかどうか。また、大蔵大臣、文部大臣は、所管の立場から、これに対してどのような見解をお持ちであるか、お述べいただきたいと思つております。

最後に、総理大臣にお願いいたします。どうぞ、早稲田問題については急を要するものでござい、ますから、いたずらに時日を遷延することなく、これらの点について十分の政府の努力をお示しい、ただきたいということを申し添えて、私の質問を終わります。(拍手)

〔国務大臣佐藤榮作君登壇、拍手〕

○国務大臣(佐藤榮作君) 小林君にお答えいたします。

今回の早大事件につきまして、ただいま詳細に報告、同時に質問をされました。私も、この早大事件が、学園、しかも伝統を誇る早大におきましてこの種の事件が起きましたこと、騒擾事件が起きましたこと、また、時期的に見ましても、子弟や父兄が最も心配しておる入学試験のその直前にかような事態が起りましたこと、まことに遺憾に、残念に思う次第でございます。

ただいま詳細のお話ございましたが、ただいままで学園の問題については、学園自治と、こういうたてまえで、政府は干渉しない、こういう立場をとってまいりましたのであります。そういう意味から、先輩の稲門会の諸君の御協力等を得まして、事態が早急に終息するように心から願ったのでありますけれども、事ここに至りますと、ただいまのお話にもありましたように、政府自身も、学園の問題ではあるが、時期的にもこれはたいへんな問題だ。かような意味におきまして最大の関心を示さざるを得ない事柄でございます。

ような意味におきましてこの点では各方面の協力を得まして、ぜひとも平穩なうちにこの早期解決が実現するように期待するものでございます。これらの事柄は、問題はやはり私学の今日の経営、また、授業料その他各種の問題等がやはりからんでいられるので、かように私も考えます。こういう意味で、今日教育界において私学が果たしておる役割り、これはただいまもお話がありました、たいへん大きいのでございますから、こういう意味、こういう立場からも、政府は私学振興についてさらに積極的な方策を立てなければならぬと思ひます。今日までは、もうすでに御承知のとおり、私学振興会で低利の長期の融資をするとか、あるいは特別な理科系統のものにつきましての設備の助成をするとか、あるいは研究施設の助成をする、あるいはまた、学費の十分でない者に対する育英資金等におきましても、官公立、国立あるいは私学等の区別なしにそういうめんどうをみるとか、あるいはまた、共済組合等につきまして、政府がその組合の結成、また充実に十分見守るとか、いろいろの具体的方策をとってまいりましたが、どうも最近起る学界の実情等を見ますと、ただいまのお話にありましたように、一年にもうほとんど毎月この種のことを繰り返されておる。こういうようなことでありますから、政府も積極的に私立学校振興方策調査会、かような調査会を設け、そうして基本的にいかにあるべきか、経営から同時にまた管理形態、また、

その他の政府の助成、また、私学自身の経営の基礎的な考え方を検討いたしておる次第でございます。政府は、いずれこの調査会が結論を出しました上に、これに對しましてその答申を待つて善処していくつもりでございます。もちろん、この事柄はたいへん重大な事柄でありますから、その簡単に結論が出るとは思いませんが、政府自身におきましても結論が出る前にこれにすでに取り組む、こういうことでございます。

ただいま、またお尋ねがありましたように、申すまでもなく、文教そのことこそは国政の基本的な問題でございます。そういう意味におきまして、わが国の発展は明治以来の教育がもたらした今日の発展だと、かように考えますので、今後ともこの教育は国政の基本問題として、特に重点をおいてまいるつもりであります。そうして教育の場が、ひとり産業の発展の基礎というばかりでなく、お互い人間形成の場として十分その成果をあげるように、りっぱな日本人、りっぱな世界市民をつくる、それにふさわしい勉学の場であると、かように私は指導し、また、そういうことを期待するゆえんでございます。(拍手)

〔国務大臣中村梅吉君登壇、拍手〕

○国務大臣(中村梅吉君) ただいま早大紛争並びに私学振興の問題を中心に、非常にいろいろな角度からの御指摘がありまして、御質問がございました。本会議のことでございますから、こまかい点に一々お答えをいたしかねるかと思ひます

が、いま基本的な事柄につきましては総理大臣からお答えがございましたけれども、私も、この早稲田大学の紛争につきましては、まことに学園の現状として遺憾にたえない次第でございます。しかりと申して、われわれ政府側が、学園の自治の關係もありまして、かれこれ制度上も口を出す筋でもございせんし、幸い早稲田大学はたくさん卒業生の有力な人々もおりますし、特に国会には稲門会の方々もおられます、こういうまあ学園の外、OBではあるけれども、外でもない大いに關係のあるこういう方々のごあつせんで事態が収拾されることが、一番望ましいという観点に立ちまして、私もさういふ方々には切望してまいりましたのでございますが、遺憾ながら、事態解決の状況に向かつてこない。そこで、当面、私も非常に心配しておりますのは、数多くの早稲田大学に学びたい希望を持って入学願書を出し、受験をする人たちが全国から集まっております、父兄も心配して来ておるこの現状にかんがみまして、学校当局としても、当然この受験を円満に遂行する責任もあつて、同時に、先輩である在學生としては、今度の授業料問題にいたしましても、新入學からの値上げを学校当局は策しておるようで、在學生はその後輩のために戦つておるというか、主張しておるといふ段階であるとするならば、いっそのこと、先輩である在學生は、その後輩の受験だけは平穩に行なわせるように配慮されるのが当然ではないだろうか、かような角度

に立ちまして、私どもも実は心配いたしておる次第でございます。いよいよ入学試験は明日に迫っておりますので、せめてこの点が平穩に遂行されることを心から期待してやまない次第でございます。

次に、私学振興の問題でございますが、これは確かに私学のことになっております役割りから見まして、また、現状についてもいろいろ御指摘がございましたが、現状にもかんがみまして、私学振興の方策をすみやかに確立をして、私学のいまの難局を打開して、健全な発達を期することが必要でございますことは、申すまでもございません。昨年の国会で、御承知のとおり、私学振興方策調査会ができました。自來、鋭意この調査会は検討を続けておる次第であります。しかし、私どもはこの結論をただ漫然と待つわけにはまいりませんで、さしあたり、応急の措置としましては、昭和四十一年度におきましても、従来から見ますと非常に大幅な私学援助の道を講じまして、御承知のとおり、私学振興会が私学に運用いたします資金量も昨年の倍程度にふえまして、二百四十二億円、また、私学の中には高利債を借りて建設等いたしました箇所でおるところがございますから、当面、これらのものに対しては、高利債の借りかえの道を講ずるようになりたいというような措置も講じておる次第でございますが、根本的対策といたしましては、私学は、私学の発展をしてまいりました点等もあり、歴史もあり、また、これ

は国費で援助するにいたしましたも、そのあり方等については問題点が非常に多いわけでございますから、あくまで私どもとしては、私学代表者も入り、学識経験者が集まって検討しておられる私学振興方策調査会の綿密なあらゆる角度から見た検討の結果を待つて、そうして善処をいたしたい、かように考えておる次第でございます。

なお、大学に最近非常に数多くの紛争が起きておるが、これについてどう思ふか、こういうお尋ねでございますが、確かにそういう現状にございますが、これについては御承知のとおり問題の点はいろいろあると思ひます。大学の管理体制についても問題がある。したがって、私どもは国立大学協会の中に大学運営委員会というものをつくっていただき、この運営委員会を中心に大学の管理のあり方について目下真剣に協議をさせていただいておるわけで、最近ごろになったかもしませんが、東京大学では、大学の管理と学生のあり方、学生の自治、こういうことについて一つの結論を得まして、教授会等の決定を経て公表したのもございますが、そういうような研究が大学側においてもあらゆる関係方面で進められて、この管理体制と学生の自治活動というものは、やはり一つの限界がある。たとえば、一つの寮ができて、あるいは学生会館ができる、この管理を最近では学生が自分らに一切まかせ、管理権をよこせという主張が起るために、紛争が起るののであります。やはり大学としては、大学の経費――

国立にしても私立にしても、大学の経費でそういう施設をした以上は、大学の責任者がやはり管理の最終責任者になつてもらわないと困る。なるほど寮の一つの部屋なり、一つのむねを、どう自治的に管理するか運営するかというようなことは、それは学生の自治活動にまかしていいのかもしれないが、根本は、やはりその大学当局の責任者がやってくれなければ、われわれ文教当局としても困る次第でございます。そういうような点についていろいろ今後改善検討していく面があると思ふのであります。

また、大学の質的改善についてのお尋ねがございましたが、これらにつきましては、私どもとしては、今年度におきましても、大学の学部、学科の増設、改善等に、鋭意御承知のとおり努力をいたしております次第で、また私学につきましても、理科施設あるいは研究施設費等につきましては、かなり膨大な負担をしておりますので、これらにつきましても、前年度に比較しまして大幅な補助の道を講じまして、理科施設、理科の研究費等については、大幅な国庫補助の道を講じておるような次第でございます。

たくさんのお指摘がございましたので、全体にこまかくは触れることが困難でございますが、以上をもちましてお答えにいたしたいと思います。

(拍手)

〔国務大臣福田赳夫登壇、拍手〕

○国務大臣(福田赳夫) 私学に対しまして、国

がどういふふうな介入をすべきか、これはたまたま総理からのお話がありました。非常にむずかしい問題であります。私は、私学は、その経営の責任は私学自体にある。しかし同時に、私学が行なつておる仕事は、これは次の世代になつて青少年の教育である。国家的目的であります。この私学の性格と国家的目的とをどういふふうに関連されるかという問題が、私は財政問題を考えたいく接点である、かように考えます。

ただいま私学に対して経営費を援助すべきではないかというお話であります。この経営費につきましては、ただいまでも援助はいたしておるわけであります。文部大臣からお話がありますように、昭和四十一年度におきましても百九十億円の財政投融資を私学振興会に割り当てておるわけでありまして、また一般会計予算におきましても五十億円の支出をいたすわけであります。そういうふうなことをいたしておりますが、まあ早稲田大学の事件、こういうようなことを契機にいたしまして、この私学問題をどういふふうに行つておるかというところを、私は、あらためて検討してみることがある問題である、かように考える次第でございます。ただいま総理、文部大臣からお話のように、ただいま調査会がせっかくその問題に取り組んでおります。その調査会の結論等を見まして善処をいたしたい、かように考える次第でございます。(拍手、答弁漏れはどうしたと呼ぶ者あり)

〔小林武君発言の許可を求む〕

○議長(重宗雄三君) 小林君、何ですか。答弁漏れがありましたら、自席から御指摘ください。

○小林武君 ぼくの一番質問の重点になるのは、経常費に対して国が援助をしなければこの問題の解決がないのではないかと思うから、その点を非常に大きく出しているのに、だれも答弁してくれない。答弁漏れであります。

〔国務大臣福田赴夫君登壇、拍手〕

○国務大臣(福田赴夫君) ただいま、私学の経営費について援助すべきであるというふうに聞きましたので、お答えを申し上げましたが、ただいま、政府におきまして、理科の振興施設費でありますとか、あるいは研究費でありますとか、そういう補助をいたしております。施設費は施設に対する補助であり、研究費はこれは経営費に対する補助であります。でありますから、まあ経営費について補助をいたしておらないというわけではございませんけれども、しかしながら、経営費一般について、ある基準を持って補助すべきかどうか。これは国でも、いま昭和四十一年度予算で非常に問題になっております。経常費の財源は、一切公債を用いませぬ。これは経常費を借金でやるかどうかということ、あるいは援助でやるかどうかということ、非常に重大な問題であります。この問題は軽々にここでお答えをするわけにいきません。これは私学の問題全体を検討した上、

慎重にきめていきたい、かように考えます。(拍手)

○議長(重宗雄三君) 日程第三、国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案及び日本国有鉄道整備緊急措置法案(趣旨説明)。

〔両案について、国会法第五十六条の二の規定により、提出者から順次趣旨説明を求めます。中村運輸大臣。〕

〔国務大臣中村實太君登壇、拍手〕

○国務大臣(中村實太君) 国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案につきまして、その趣旨を御説明申し上げます。

〔議長退席、副議長着席〕

日本国有鉄道は、かねてより輸送力の増強及び輸送の近代化につとめてまいりました。しかしながら、輸送需要は、わが国経済の高度成長に伴い、輸送力の伸びを大幅に上回る増加を示しております。国鉄におきましては、現有施設を極度に活用することにより、これに対処してまいりましたが、いまや列車ダイヤは過密化し、主要幹線の輸送力は弾力性を失い、ひいては輸送の安全性すら脅かされるに至っております。ここにおきまして、国鉄では大都市付近の通勤輸送改善、主要幹線輸送力の増強による過密ダイヤの緩和及び保安対策の強化を主眼とする第三次長期計画を策定いたしました。

政府におきまして、日本国有鉄道基本問題懇

談会を開催し、同計画の内容等を慎重に検討いたしました。が、逼迫した国鉄輸送の現状を打開し、国民経済に占める国鉄の任務を当面遂行するため、おおむね二兆九千億円の投資規模をもって、昭和四十年から昭和四十六年度までの七カ年間に同計画を実施せしめることとしたのであります。

この計画を遂行するために必要な資金につきましては、その大部分を借り入れ金によることとし、政府といたしまして、財政投融資の増額等につきましては、できるだけ努力する所存であります。しかしながら、もし現在の運賃水準のままです不足する財源をすべて借り入れ金によってまかなうとすれば、昭和四十六年度末における国鉄の借り入れ金の残高は四兆数千億円の巨額に達し、同年度における支払い利子は膨大な額に達することに相なります。

一方、国鉄財政の現状は、昭和三十九年度においてすでに三百億円の欠損を生じ、このまま推移すれば、昭和四十年年度においては一千億円の近い欠損が見込まれ、経営状態は極度に悪化しているのであります。

これらの諸点にかんがみ、日本国有鉄道の健全な経営を維持し、第三次長期計画の円滑な遂行を期するためには、この際、運賃の改定を行なうこともやむを得ないものと決意した次第であります。

この法律案の提案にあたりましては、運輸審

議会の答申を尊重したのもとりであり、が、国鉄運賃の改定の国民生活に与える影響を考慮して、国鉄経営の合理化等により、所要改定率をできるだけ少なくするよう配慮いたしました。

次に、運賃改定の具体的内容についてであります。まず、旅客運賃について申し上げますと、現行の遠距離運賃制を距離比例制に近づけるために、二地帯制の境界を四百キロメートルとし、一キロメートル当たりの賃率は、第一地帯においては、現行の二円七十五銭を三円六十五銭に、第二地帯においては、一円三十五銭を一円八十銭といたしました。

また、航路の旅客運賃については、ほぼ旅客賃率の引き上げと同程度の改定をいたすこととしております。

次に、貨物運賃についてであります。最近の輸送構造の変化に即応して、現行貨物等級の上下の幅を圧縮して四等級とするともに、その賃率の引き上げはおおむね一七％といたしました。

以上がこの法律案の趣旨でございます。(拍手)

○副議長(河野謙三君) 衆議院議員久保三郎君。

〔衆議院議員久保三郎君登壇、拍手〕

○衆議院議員(久保三郎君) ただいま議題となりました日本国有鉄道整備緊急措置法案について、提案の理由並びにその内容について御説明申し上げます。

日本国有鉄道は、わが国交通機関の大動脈として、国民経済の中で重要な地位を占めており、将

来にわたつてその地位は確保さるべき立場にありながら、今日の国鉄は、幹線輸送の渋滞、殺人的な通勤輸送、さらには統廃する事故等々、その使命である「大量客貨の安全、正確、迅速な輸送」を遂行することが、はなはだしく困難な状況にあります。

御承知のごとく、戦時中は戦力増強、戦後は経済復興の名のもとに長期にわたつてその施設を酷使してまいりました国有鉄道は、昭和二十四年マッカーサー指令により、公共企業体に移行し今日に至つております。公共企業体として国鉄に引き継がれたものは、開業以来とられてきた国営事業の実体をそのままとする、あいまいな公共性と企業性であり、それを包括する独立採算性のワクであり、そして極度に荒廃した老朽施設でありました。国鉄はしばらく経済復興の至上命令とインフレの中で、その老朽施設をさらに食いつぶしながら輸送を続けてきましたが、ついに桜木町、洞爺丸等の相次ぐ重大事故の発生を見るに至り、その食いつぶすべき老朽施設の限界を示すものとして、昭和三十二年頃から老朽施設の取りかえを中心とする第一次五カ年計画が実施されるに至つたわけでありました。

値上げに求めたこと、政府がこの計画に責任を持たなかつたことでもあります。

かくして、第一次五カ年計画は四年目で打ち切り、昭和三十六年度から第二次五カ年計画として再出発しましたが、これまた、主たる財源を運賃値上げに求め、加えて東海道新幹線建設の大事業を繰り込み、結果として新幹線工事が先行し、予定どおり完成されましたが、幹線輸送の渋滞、通勤輸送の混雑は一向に改善されず、運賃値上げの際の公約は再度にわたつて破棄されることになりました。しかも、本計画も第一次と同様輸送の実情からして計画自体過小であり、この過小計画すら計画どおり実施できぬありさまでは、三河島、鶴見の二大事故の反省の上に立つ積極的な保安対策など、もはや国鉄のみの責任と能力では解決を期待することが困難であるとして、かつ、昭和三十九年度予算要求にあつて、国鉄当局は、政府に對して、この計画による残工事のすべてに對する予算要求をいたしました。希望はいれられず、国鉄当局は大きな決意を迫られました。すなわち、このままでは引き続く事故も起り得ることとしたことです。ここにおいて政府は、昭和四十年年度までに委員会をつくり、資金についても責任を持つてしました。

国鉄の公共性とは、陸上輸送の根幹として、安全、正確、迅速に輸送を行なうことにより国民経済に寄与することであり、いわゆる公共負担と称される産業政策、社会政策、文教政策からの運賃割り引き等は、当然国家の政策としてその財政支出によつてまかなわれる性質のものであつて、独立採算のワクで運営される公共企業体の国鉄が負担すべきものでないにもかかわらず、そのまま押しつけられ経営を圧迫していることでもあります。

また、国鉄が陸運における独占的地位を失いつつあるとき、独立採算のワク内運営の行き先は当然のごとく企業性の追及となり、その結果、目前の投資効果をねらう投資と、合理化に急なあまり、優等列車の増発のみが行なわれ、その結果は時代に逆行してローカル列車及び貨物の足をおそくし、過密ダイヤは神わざといわれながらも、しかもそこからは現状を打開する資金を生み出すことはとうてい不可能なのであります。

また、二次にわたる五カ年計画がいずれも過小であり、しかもその過小計画すら計画どおり実施されなかつた。もう一つの原因は、それぞれの改良計画が国鉄だけの計画であり、その予算を握る政府の責任によつて、何ら権威づけられておらず、その資金計画は毎年度の予算編成の中で左右され、不安定な自己資金は過大に見積もられ、財政投融資すら思ひにまかせず、計画は何らの権威も認められず、政府の手によつて踏みじられたことでもあります。また、この財政投融資を中心とする借り入れ金の重圧は、遠からず経営の破綻となることを予告されておることも、御承知のとおりであります。

以上申し述べたとおり、国鉄は今日国民の要望にこたえるサービスの改善が行なわれなければならぬ、安全輸送への不安もあります。

しかしながら、わが国の地理的、経済的条件からして、自動車、航空機の発達にもかかわらず、大量輸送機関としての国鉄を今後も必要とし、国鉄の「安全、正確、迅速」は、国民的経済の中で一そう強く要求されるところであります。

この要求にこたえる国鉄を再建整備するには、これまで申し述べた諸点に留意した対策が必要であるにもかかわらず、政府は部内につくつた国鉄基本問題懇談会の結論さえ忠実に守らず、従来どおり運賃値上げによる資金調達を計画しており、物価対策からもこれを抑制し、また、国鉄の機能と役割からも、道路、港湾、空港等と同様、政府が公共投資として所要資金の一部を出資し、緊急整備をはかることが肝要と考えられる次第であります。

第二は、二次にわたる五カ年計画が中途において挫折を余儀なくされた直接的原因是、何といつても、計画が政府によつて正式に承認され、政府の責任が明確でなかつたことでもありますから、これまた、道路、港湾と同様、政府の責任によつて計画は承認される必要があります。

以上が本法案提案の理由であります。

次に、法案の内容について申し上げます。

本法案は、以上述べました理由により、日本国有鉄道の現状を緊急かつ計画的に整備し、国民的経済の中で、その使命を十分発揮できることを目的としたしており、

第一に、幹線輸送力の増強、通勤輸送の緩和等に必要な線路増設、車両の整備、輸送の近代化及び今日国鉄に強く要求されております安全輸送のための保安施設の整備等を鉄道施設整備事業といたし、第一次五カ年計画以来とられてきた輸送力増強及び保安対策の計画を踏襲発展させようとするものであります。

第二は、これらの整備事業は、昭和四十一年度を初年度とし、十カ年間に所期の目的を完遂しようとするもので、これを二期に分け、国鉄は昭和四十一年度を初年度とする第一期五カ年計画、昭和四十六年度を初年度とする第二期五カ年計画のそれぞれについて計画を策定し、運輸大臣はこの計画について閣議決定を求めるものとし、この整備事業が政府によって承認され、政府も計画完遂に責任を持つ体制とするものであります。

第三は、整備事業についての財源措置についてであります。前に申し述べたとおりの理由から、所要経費の三分の一を政府出資といたし、国鉄の健全な運営と整備事業の計画的な実施をはからうとするものであります。

なお、整備事業の規模についてであります。第一次五カ年計画では、約一兆六千五百億を投入

し、立ちおくれを解消し、安全輸送の確保を重点といたし、第二期五カ年計画においては、需要の伸びに応じた輸送力の増強、近代化等に主力を置くこととし、十カ年間の総事業量はおおむね三兆三千億程度と見込んだ次第であります。

次に、本計画実施にあたっては、特に次の二点につき留意すべきものと考えております。

すなわち、その一つは、本法案による国鉄整備の目的は、国鉄をして国民経済上その使命を忠実に実行させるためのものでありますから、さきに指摘したごとく、採算と利潤のより得られるための投資に偏した方針は強く反省されねばなりません。利潤を生まない保安対策の拡充あるいは通勤輸送の緩和等は、本計画で優先実施すべき事業であり、そのためにこそ、公共投資として政府が出資する意義も、ここにあるのであります。

二つには、国鉄の投資不足の回復と経済成長についてであります。高度成長政策は幾つかの矛盾と問題点を露呈してまいりましたが、その中でも、社会資本、公共投資の立ちおくれから来るアンバランスが、はなはだしくなつてきており、資本の側からも社会資本の拡充が要求されております。かかる事態になったことに対する反省と検討が必要であります。本計画が、民間企業の無政府的設備投資の尻ぬぐい策として実施される場合には、この計画による投資は、さらに新たな矛盾を生み出し、とどまるところを知らぬものとなり、とうてい国民的要求は満たされないことになるので

ありまして、当然、この無政府的な設備投資をコントロールする中で本計画は実施される必要があります。また、国鉄を含む総合的交通体系が確立され、その分野と方向に沿つて本計画が実施され、国民経済の中で調和のとれた国鉄の姿になる必要があることは言うまでもありません。

以上で御説明を終わりますが、何とぞ慎重御審議のほどをお願いいたします。(拍手)

○副議長(河野謙三君) ただいまの趣旨説明に対し、質疑の通告がございます。順次発言を許します。木村美智男君。

〔木村美智男君登壇、拍手〕
○木村美智男君 私は、ただいま提案されました国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案に対し、日本社会党を代表して、運賃値上げ反対の立場から、佐藤総理並びに関係大臣に対して質問するものであります。

冒頭に、総理に伺いたいのは、本法案はきわめて重要な問題でありますので、私は、慎重な、かつ十分な審議を要すると考えるのであります。が、成立を急ぐあまり、衆議院のような強行採決もやむを得ないと思つておられるのかどうか、自民党総裁としての考えをただしておきたいと思うのであります。

次に、政府の交通基本政策について伺いたいのがあります。

今日、すべての交通機関における行き詰まりの現象はいよいよ深刻となり、過密ダイヤをはじ

め、通勤ラッシュ、路面交通の混雑、安全輸送の軽視、劣悪な労働条件、大都市における交通の麻痺状態、そして過当競争と、いまや交通における混乱は、一刻もゆるがせにできない社会問題となつてゐるのであります。これは明らかに、高度経済成長政策の失敗によるひずみが交通にあらわれたものであつて、その決定的な要因は、輸送力の不足に基因していると思ひます。したがつて、これを打開するためには、事故が起こつてから場当たり的に対策をとるのではなくて、すべての交通機関を有機的に総合した長期にわたる交通基本政策を樹立をし、政府が強力な政治力をもつて実践する以外に道はないのであります。

そこで総理に伺いたいのは、第一に、輸送力増強とその他の投資のあり方についてどう考えられるか。第二に、過当競争緩和のためには、当面、運輸交通機関の一元的運営をはかることも、将来は輸送分野を政策的にきめる必要があると思ふがどうか。第三に、大都市交通の改善は、単に輸送力の拡充だけではなく、強力な都市行政の改革もあわせ行なう必要があると思ふがどうか。第四に、安全確保のためには、施設の整備とともに、交通労働者の過労防止と生活の安定が必要であります。したがつて、深夜労働、変則勤務、休業設備の最低基準等について、法改正の必要があると思ふがどうか。特に基本的な事柄だけに、総理の考え方をただしたのであります。次に、日本国有鉄道の運営についてであります。

す。国鉄は、日本国有鉄道公社として公共企業体の経営形態をとり、わが国交通機関の大動脈として、国民経済の発展と国民生活の安定の立場から、公共性を強く要求をされ、他方、一般交通産業と同様に独立採算制をとっていることは御承知のとおりであります。国鉄が、大量の旅客貨物を安全正確かつ迅速に輸送すべき使命を持ちながら、その最も大事な安全が脅かされ、今日国民の輸送要請に十分こたえられない理由は、一体どこにあるのでしょうか。戦時中は臨時軍事費特別会計によって、もっぱら戦力増強のために、戦後は経済復興の美名によって、歴代内閣は、産業振興、地域の開発、あるいは社会文教政策の立場から、各種の運賃割引や政治路線など、公共負担を押しつけ、経営面では独立採算制のワークをはめて、その赤字負担は運賃値上げによる大衆収奪によって国民に転嫁し、独占奉仕の政策をとってきたからにはかならないのであります。かくして、政府独占によってきわめて都合のいい、公共性と独立採算制という二つの足かせの中で、企業努力も、労働者の犠牲的な奉仕も、何ら報いられることもなく、経営は行き詰まりを来たし、三河島をはじめ、幾多の事故を惹起することにもなってきたのであります。国鉄の資本の構成を見ましても、自己資本が一兆三千五百七十七億のうち、政府の出資はわずかに八十九億圓、その他は国民が支払った運賃による蓄積であります。国有などとは全くおこがましいのであります。また、外部資本のほとんどは、借

り入れ金と鉄道債券、すなわち借金であります。しかも、借り入れ金は年々増加をし、今日すでに一兆一千百一十一億、その元利償還は千五百六十二億であります。実に一日四億圓をこえる膨大なものとなって、もはや借り入れ金や債券の発行によって資金調達を行なうことは限界にきていると言わなければならないのであります。しかるに、政府はこのような国鉄経営の問題点には目をふさいで、政府の腹の痛まない運賃値上げによって当面を糊塗しようとしているけれども、さなきだに、今日物価抑制策をとり得ない佐藤内閣では、近い将来またまた運賃値上げを繰り返すことは必至である。政府は今日、高速道路、あるいは港湾、空港の整備等に対しては、大規模な投資をやっているのだけれども、この際、同様の条件にある国鉄に対しても、思い切った政府出資、借り入れ金の利子補給等の措置をとるべきであると思うが、その決意を伺いたないのであります。また、不合理な公共性と独立採算制の矛盾を是正するために、法改正を検討する用意があるかないか、この際、総理の明快な答弁を求めます。

次に、国鉄運賃値上げと物価対策との関係であります。

総理は、過般の施政方針演説の中で、特に物価問題に言及をして、まことに耳ざわりのよい文句を並べました。しかしながら、物価問題は、将来の問題ではなくて、きよりの問題であります。政府は、本年早々に、消費者米価、私鉄運賃を引き

上げ、そして今回の国鉄運賃、さらに、郵便料金、際限もなく、公共料金の引き上げを策定し、そのために、消費者物価は暴騰をし、いまや物価問題は、国民の日常生活にとって死活の問題となっているのであります。経済企画庁長官の諮問機関である物価問題懇談会は、一体何を懇談しているのか。いま、ちまたでは、あれは物価値上げ懇談会だと、こりいう皮肉の声を長官は御存じでしょうか。政府は、最近、内閣に物価安定推進本部を設ける、こりいうことを聞くのでありますが、このように政府の物価対策は、いたずらに特別の機関を設け、そのことが、あたかも物価対策であるように錯覚をして、国民に対してゼスチュアを示している、全くの欺瞞政策と言わなければなりません。いま国民は、政府こそが物価値上げの張本人であり、公共料金一つ押えることのできない佐藤内閣の政治的無力に、激しい怒りをぶちまけているのであります。一体、政府は、ほんとうに物価を抑え、そうして国民生活を安定させようという熱意と愛情があるのだろうか。経済界や財界に対して、本気で物価対策上の行政指導を行なったことがあるのか。あわせて、今回の運賃値上げが、物

価上昇とならないという確信と見通しがあるならば、国民の納得のいくように、総理並びに藤山長官の答弁を求めるのであります。

次に、福田大蔵大臣に、今回の国鉄運賃値上げの基礎となった、国鉄基本問題懇談会の意見書に關連して伺いたないのであります。

この答申は、国鉄の第三次長期計画を遂行するには、当面二兆九千七百二十億圓の投資の必要は認められども、計画期間は若干延長されてもやむを得ないと述べている。今日、国の補正予算審議を通して明らかのように、佐藤内閣の財政経済政策の失敗によって、経済の不況と停滞をもたらしたために、四十年代二千五百九十億の税の歳入欠陥を生じ、国家財政は、赤字公債を発行しなければやっけない現状にあるときに、このような膨大な投資計画に対して、七カ年が適当であるとした根拠は何であるか、明確にしてほしいのであります。

また、この答申は、資金調達の方法について、第一には、財政投融资を増加すべきである。第二は、政府出資またはこれにかわる負担金等について検討の必要があるということ、政府に対して特に要望しておるのでありますが、福田大蔵大臣並びに中村運輸大臣は、今回の四十一年度予算編成にあたって、この点のように受けとめ、どのように措置をされたのか、具体的にお答えをいただきたいのであります。

次に、今回の運賃値上げ案は、旅客三一・二%、貨物二二・三%となっており、昭和三十三年の二三%、三十六年の一五%に比べ、平均二五%という大幅なものである。そして貨物運賃は、これを低率に押え、旅客にしわ寄せしているところに、今回の運賃値上げの特徴があるのであります。たとえば、従来社会政策的な立場から割引を

行なっておりました通勤定期については、一キロ当たりの基礎賃率を引き上げた上に、さらに現行の平均割引率を引き下げるのでありますから、これは二重の値上げとなるのであります。また、賃率においては、従来からの遠距離減法というものを、今回は距離比例に近づける結果、低額所得層の遠距離旅行は重大な制約を受けざるを得ないのであります。一方、貨物運賃は、依然として原料あるいは工業製品等の独占物資が比較的低廉に据え置かれ、直接国民生活に響く消費物資は割り高になつてゐるのであります。物価競争といわれるこの状況のもとで、今回の運賃値上げが連鎖反応的に消費者物価の値上げに拍車をかけ、便乗値上げを誘発して、国民負担を一そう増大させることは間違いないと思つてあります。経済企画庁の発表によりますと、国鉄運賃値上げが物価上昇に及ぼす影響は〇・三%程度だとしておりますけれども、現実を無視するものははたしきい暴論だと言わなければなりません。以上の点から、私は、今回の運賃値上げ案は、多くの勤労国民、特に減税すら受けられない低額所得層を犠牲にする反国民的な運賃値上げ案であると断ぜざるを得ないのであります。藤山長官並びに中村運輸大臣の見解を伺いたないのであります。

また、二月十五日以降、値上げ実施の日までに生ずる増収見込みの不足分は、予算上どう措置されるのか、明快なお答えをいただきたいのであります。

なお、先ほど続いて提案をされました日本国有鉄道整備緊急措置法案に関連をいたしまして、政府が所要経費の三分の一を国鉄に交付するということは、利用者負担でなければおかしい、こういう議論があるのでありますが、この点、提案者の久保議員に、その議論についてぜひ提案の立場からお伺いをいたしたいのであります。

最後に、政府は、この際、英断をもつて、いま申し上げましたような不当な国鉄運賃値上げ案とする国鉄の再建整備を進められるように強く要求をいたしまして、私の質問を終わる次第であります。(拍手)

〔国務大臣佐藤榮作君登壇、拍手〕

○国務大臣(佐藤榮作君) お答えいたします。

申すまでもなく、経済の急激な非常な発展があらまして、そうして交通輸送力がこれに追いつることができなかった、設備その他において、たいへん時間的にも、また巨額の投資を必要といたしますので、それが間に合わなかった、こういうことで今日の混雑を来たしておりますことは、御指摘のとおりであります。したがいまして、こういう問題について、どういうようにこれに対処していくか、これはもう基本的な問題であります。基本的に申せば、申すまでもなく、交通政策は総合的にこれを樹立しなければいけない。空、陸上、あるいは地下、水上、また、交通機関にいたしましても、各種交通機関が総合的にお互

いに助け合つて、そうしてまたその長所を發揮していく、それで初めて交通の機能を發揮できるのであります。しかしながら、そういうような基本的な交通政策を樹立いたします前に、当面いたします現状に対して、われわれは、輸送力とその需要に迫つておらないのですから、あらゆる機関がその機能を十二分に發揮して、そうして今日の輸送需要にこたえる、こういうことでなければならぬと思ひます。また、そういう立場に立ちまして、各交通機関は、国鉄をはじめ航空会社におきましても、また自動車会社におきましても、また私鉄あるいは船会社等々が、ただいまのような総合的な機能を發揮する、そうして、その立場に立つて自分たちも長期計画を持つと同時に、今日の問題に善処していこう、かようにしておるわけでありまして。

そこで、ただいまお話がありましたように、この投資が今度は必要になつてくる。この交通事情の問題では、いわゆる収益を上げるような投資ばかりではございません。保安の観点から特に保安の整備をするとか、あるいはまた、過密ダイヤの解消等にいたしまして、これは直ちに収益が上がるだけのものではございません。そういうような投資もしなければならぬ。そこで、長期低利の資金が必要だ。ただいま国鉄を中心にしてお話を申し上げます、国鉄に対しまして、政府が、ただいまのような低利長期のものをあつせんする、あるいは財政投融資等を十分に使えるよう

に、くふうして、あんばいしてこれを割り当てる等々のくふうをいたしております。しかしながら、やっぱり基本的には、申すまでもなく、この公共企業、これは本来が独立採算制で経営されてゐる。いわゆる公共性を持ち、同時にその独立採算制、その二つをうまく調和していくところに今日の仕事があるわけでありまして。ただいま言われるように、公共性と独立採算制は矛盾する、かように言われますが、私はそれを調和していくところだと思ひます。そういうような意味で、経営の衝に当たる者も、また、この場所で勤務する立場の者も、どこまでも利用者にとりすれば一番りっぱな利便を提供できるか、こういうことでいろいろくふうし、いろいろ努力しておる、私はさうに見ておるのでございます。交通の利便を利用者に最終的に提供する、これが本来の考え方である。また、政府も、そういう立場に立ちまして、公共企業のあり方等を見ていくわけでありまして。

そこで、公共企業におきましては、安易に運賃だけを上げる、こういうような考え方ではございません。もちろん、経営の合理化をする、あるいはまた、最善の努力を払つて値上げ要因を吸収する、できるだけのことはする。しかしながら、その上でもなおかつどうしようもないのだ、やむを得ない処置だ、こういう場合におきましては、ただいま申し上げるように、やむを得ない措置として

て、そこで、政府は、その上げ幅並びにその時期等について十分の考慮をしてこれを決定いたすのであります。ただいま御審議をいただいているのも、そういう立場に立つての問題であります。

また、都市交通の麻痺についてのお尋ねがあります。都市交通の麻痺については、それぞれがたゞいま長期計画を持つておられるお話をいたしました。しかし、何といひしても、この都市計画については、都市の再開発の問題、あるいは人口問題、都市問題等々、基本的に取り組んでいかなければならない、かように思います。しかし、今日、非常に急がれておりますのは、高速輸送機関の整備、そういう意味で地下鉄あるいは省線等の線増の問題があります。また、同時に、自動車の混雑等から、道路を急速に整備していこうという、これまたいへんな計画でございます。

次に、安全確保、それから労働者の給与等の問題についてもお尋ねがありました。ものによりましては最低賃金制を必要とするような職場もまだ残つておるようであります。しかしながら、木村君が御承知のように、労働関係は組合の結成は非常によく普及しておるのでございますから、そういう意味におきましては、私はこの賃金問題をいわゆる労使双方の話し合いによつてきめると、こゝういふ方々で適當だと思ひます。最低賃金法の制定、これはただいま審議会等で、いかにあるべきかと、改正案等も研究しておられるのでございますから、これは重ねては申し上げません。また、労働

の過労にならないように、超過しないように、それが事故誘発の原因になる、こゝういふことでありますが、これもまた労使双方におきまして十分研究されておるので、一部非常にプリミティブな労働時間などはいま制定していかない、かように私は確信をいたしておるのであります。

もう一つ、政府の出資あるいは借入れ金の利子補給等のお話ございましたが、これは先ほど、まあ独立採算制を本来のたてまえにいたしますので、ただいま利子補給、また借り入れ金出資等は政府自身が考えるような状態でもございませぬ。政府の財政状態も十分ではありませんし、これは考えません。また、それを一般の国民の租税負担に転嫁する方法は政府として好ましい方法だとは考えません。

ただいまこの法案が今日から参議院にかかるわけでありまして、これを政府はもちろん早期に成立を期待し、またこれをお願いいたしておりますが、この審議そのものは皆様方がなされるのでありますので、私は審議を指図するようなことは絶対にいたしません。また、政府が協力いたしまして、そうして早期成立を期するように、期待ができるように努力するつもりであります。これは重要な法案であることはただいまのお話にもありますから、御審議をいただく、それについて政府が最善の協力をする、こゝういふことを申し上げておきます。次に、運賃の値上げと物価対策との関係についてのお尋ねがございました。これはもうしばしば

各機会において申し上げておりますが、申し上げるまでもなく、安易に運賃値上げを計画しておるのではございません。国民生活に及ぼす影響、さらにはまた心理的物価対策、心理的な影響等も考えまして、運賃の値上げは慎重でなきゃならない、これは御指摘のとおりである。私もまああらゆる面で慎重に取り組んで提案をいたしておるのであります。皆様の御審議をいただきまして早期に成立するように心からお願ひいたします。(拍手)

〔国務大臣中村寅太郎登壇、拍手〕

○国務大臣(中村寅太郎) 総合的な交通政策につきましては、各交通機関は、それぞれの機能的に特有の性格、適性を持つておりまして、その特性に応じて活動領域がおのずから定まるものと思われまが、これを合理的に行なわせるためには、各交通機関相互の公正な競争を確保することが必要であり、これらの点を十分配慮して交通行政を強力に推進いたしてまいりたいと考えております。ただし、交通投資が経済の急速な発展に対応しまして著しく立ちおくれしております現段階での交通政策といたしましては、さしあたり輸送需要の急激な増大に対応して、全般的に交通投資の拡大をはかることが最大の急務であると考えております。

次に、輸送力を増加させるための投資の配分及び進め方については、それぞれの交通機関の実情に応じまして考えるべきであると思ひますが、交通部門に対する投資は全般的に立ちおくれしており

ます。そういうことによつて、輸送力の不足を来たしておるのが現状でございますので、交通機関全般にわたつてこれを大いに押し進めてまいる必要があると存じます。このための資金調達につきましては、鉄道、港湾あるいは道路等、交通機関の性格に応じまして、国としても十分な配慮を行なうとともに、利用者負担及び受益者負担の原則によるべきものにつきましては、その負担を適正化することによつて所要資金の一部を確保することが必要であると考えております。

次に、過当競争緩和のための輸送分野の確立については、各交通機関相互間の公正な競争を通じて適正な輸送の上に誘導していくことをたてまえとして、輸送の近代化、経営の合理化等を進めることによつて、各企業の経営基盤の強化をはかるなど、不況抵抗力をつけさせるための各般の措置を講じてまいりたいと存じております。

次に、人口、産業の急激な都市集中により惹起された大都市交通問題の根本的解決のためには、都市機能の地方分散、大都市再開発等の過密都市対策を強力に推進する必要がありますが、当面、高速鉄道網の整備及び道路整備の飛躍的な増強をはかる必要があります。このため国鉄は第三次長期計画、私鉄各社は第二次輸送力増強三カ年計画をおのおの策定し、地下鉄の新線建設と相まって輸送力増強につとめており、道路も第四次道路整備五カ年計画に基づいて整備をはかつておられる次第でございます。

国鉄は、公共の福祉を増進することを目的として業務運営を行なう点からいいますと、きわめて公共性の高いものでありますが、その経営は能率的かつ独立採算制によって行なわなければならないのであります。この公共性と独立採算制とは一見矛盾するように見えますが、この両者を調和させて所期の目的を達成するように経営すべきものであると考えております。

次に、本来国鉄は利用者負担による独立採算制をたてまえとしてきておるものでございしますが、今後原則としてこのたてまえを貫いていくのであり、政府出資、利子補給等の国の援助につきましても、国の財政の現状からいっても当面これを行なうことは困難であります。今後の問題としていまだ検討してまいりたいと存じております。

次に、一般には運賃改定によって物価に相当な影響があるようにいわれておりますが、物価に占める運賃の割合はきわめて微小であり、また物価は需要と供給の関係その他複雑な要素で変動するものでございまして、運賃改定が直接物価に及ぼす影響は心配するほどのものではないと考えられますので、今回の運賃は正しく国鉄の独立採算制を維持するためにやむを得ない処置である、むしろこれによって国鉄輸送を近代化して物資流通経費の低減をはかることによって、物価問題の根本的な解決に役立つものであると考えておる次第でございます。

次に、運賃決定原則については、国鉄が独立採算制をたてまえとする以上、国鉄運賃は基本的にはまず原価主義によっていると考えられますが、その他、運賃決定の原則についても十分考慮しており、たとえば今回の運賃改定において生活必需品物資等に特別措置を行なう等、物価への影響をできるだけ少なくするように配慮しておる次第でございます。(拍手)

〔国務大臣藤山愛一郎君登壇、拍手〕

○国務大臣(藤山愛一郎君) 答弁申し上げます。

消費者物価に対する今回の運賃値上げによる影響は、乗客の指数をとりまして〇・三％であることは従来申しておるとおりでございます。物資に関する運賃につきましては、産業連関表をもちまして必ずしも正確なものは出ておりませんが、われわれがCPIに対して〇・三という数字をとっておるわけでありまして、これらの数字が〇・三では少ないというお考えもございします。ただ問題は、この物価問題を扱っております、CPIに対する〇・三というのは、これは全国的な問題、つまり平均の問題でございまして、やはりそれぞれの家族構成なり、あるいは所得の立場なり、それぞれによって物価値上げに対する影響もそれぞれ違っております。したがって、いろいろな意味において影響を深く感ずる。ことに生鮮食料品その他が上がってまいりますれば、家庭の主婦の方も、ある場合には、主人よりも、もっと深く関心を持つというふうなことになる

わけでございます。これらの精神的な、いろいろな影響というものは、われわれ物価問題を取り扱っていく上において十分考慮してまいらなければならぬ問題だと思ひます。したがって、今後の物価政策に対しても、そういう意味において、数字だけにあらわれている問題以上に、これらの問題について考えてまいらなければならぬと、こう考えております。

また、一言御了解いただきたいのは、先ほど、物価問題懇談会は値上げ懇談会というふうな御指摘がございました。実は、この物価問題懇談会は企画庁につくりまして、消費者、学者、労働界の代表等に御参加を願つてつくつたものでございします。私も、太田、岩井両氏に会いまして、その趣旨を説明して御参加を願つた。太田、岩井両氏とも御相談の上で、春闘が終わつたらば、趣旨は賛成だから入ると、こういうことでございまして、現に荒田氏は入っております。そういうことでございしますから、この委員会が、決して物価値上げを促進する委員会でないことだけは御了解いただきますと、委員の皆さまに失礼になると思ひますので、弁解をいたしておきます。(拍手)

〔国務大臣福田赳夫君登壇、拍手〕

○国務大臣(福田赳夫君) 私に対する質問は総理や運輸大臣でおおねえ尽きておるのですが、ただいま木村さんのお話を承っておりますと、国が国鉄に対して何も援助をしないじゃないかと、こういうふうな御不満のようでございますが、国

は国鉄の公共性にかんがみて非常に大きな援助をしておるのであります。つまりあれだけの独占路線を与えておる、これは最大の援助であります。同時に、その上さらに財政投融資計画におきましては、大体あの膨大な計画の中の一割をささましてこれに投入をいたしておる、非常な援助をいたしておるのだということを申し上げたいのであります。補給金を出す、あるいは出資をすること、そういたしますれば、これは運賃問題もこういうふうな状態にはならないというふうなお話でもございしますけれども、それが一体この出資をするのだ、あるいは補給金を出すのか。これは国民であります。国民の税金であります。国民全体の税金で国鉄を利用されるお客さんの利益をはかるということは、私は、国民感情は納得しない、同時にまた、それだけの負担を負うことを国民は、私はおそらく承知をしまし。かように考えます。この問題は国鉄問題懇談会で検討してきたのですが、国鉄基本問題懇談会の結論は、財政投融資をふやせ、これはそのようにしております。また、利子補給金やあるいは出資は検討しないというので、検討いたしました。ただいま申し上げたような考え方のもとに、これはいたさないことにした。第三の点を木村さんはお忘れのようでございますが、第三の答申は、運賃改定をせよと、こういうことを言っております。私も運賃改定はそうし

ばしはすべきものじゃない、こういうふうに思ひますけれども、国鉄の現状、これも考え、国民

の負担ということも考えますときに、これは利用者であるお客さんに負担をしていただくほかはない。こういう結論に到達した次第でございます。

なお、七カ年計画をさらに延ばしたらいいじゃないかというようなお話がございましたけれども、これは御承知のように、いま交通輸送でも殺人的な状態である、あるいは過密ダイヤ、非常な危険を包蔵しているというような状態でありま

す。国鉄が与えられました任務を完遂する、そして、しかも安全にこれを運営していくためには、どうしても七カ年で増強計画をやっていくかなきゃならぬ、延ばせば延ばすほどそういう使命が貫徹できない、こういうことになりますので、延ばすという議論には賛成いたしかねます。(拍手)

〔衆議院議員久保三郎君登壇、拍手〕

○衆議院議員(久保三郎君) お答えを申し上げます。

お尋ねの点は、私どもの提案している緊急整備法で所要財源のおおむね三分の一を政府出資にすることは、ただいまもそれぞれ政府のほうから答弁があったように、国民全体の税金で払うことはいかがかという、その点はどうかというお話であります。なるほど、いままでお答えがあったように、税金の使い方にはいろいろ解釈がございます。しかし、問題は、一國鉄の運賃だけに限定して考えてみた場合、論争の大きな点である公共性の問題がございます。結局、今日、その真偽はも

ちろん政府自体でおわかりのとおりであります。私は正しいと思つた立場から申し上げますならば、いわゆる国鉄が公共負担としてしよつてい

る財政負担は、大体八百五十億からおそらく九百億、そして四十一年は一千億以上になるだろうというのが定説になっております。また、政府自体もそういうことを承認しているわけでありま

す。で、公共負担とは、はたして名前のとおりこれは正しいものであるかどうか、これは非常に問題のある点で、今日いろいろな政府機関の中でも論争があり、結論として、そういうものは国鉄に押しつけるべきじゃないという結論が出ております。結局、公共負担とは、たとえ文教政策上から、学生生徒の定期については大幅の割引をする、そして教育費の負担を軽減していく、教育を最もやさしくやっていく、これは国家政策上必要なこととあります。さらに産業政策上、あるいは社会政策上からいろいろな問題があります。たとえば農林水産物資の特別措置は、今回の値上げをや

りながらも、またやっていくこととあります。これは国民生活上、あるいは農漁民の立場からいけば、当然一方的な値上げだけではバランスがとれないし、経営が困難になるという立場から、これはやるのであります。さらに最近では、

卑近な例では、御承知のように、石炭政策、このために過去三十六年からの値上げの際には延納を認めるという決定を政府はして、おそらく三十億ぐらいあると思つてありますが、今日ただいまも

国鉄の会計の中には、びた一文入つておらぬ。また、今後も、この石炭対策のために、かなり運賃の軽減というか、実際は減免であります。これをやっていくことを閣議では決定いたしております。なるほど、今日ただいまの石炭、そしてエネ

ルギー全体の政策からいけば、炭価を維持していくためには、国鉄自身が今日やっている運賃をもつては不可能であるから、運賃の差額を何とかせねばならぬのは理の当然であります。これはみんな、そういうことからいけば当然であるけれども、その責任はだれが負うのが問題なんです。ただいままで、総理並びに大蔵大臣、運輸大臣のお話を拝聴しておりますという、切符を買つて乗る人が負担をしないというのであります。切符を買つて、乗客である国民大衆が負担をするのが当然だというのが、いわゆる国民全体の税金を国鉄に出資するがときは間違いだとい

う論法であります。皆さん、国家の政策を遂行するの、特定の汽車に乗る人、その人が負担するなどということは政策じゃありません。これは、だからそういう意味から言つても、この際は公共負担の軽減、その制度は必要なんだが、これは独立採算のワクでやっていくとするならば、国鉄自体にせよわせるものではない。だから、三分の一相当額を国家の税金でまかなうのが当然である。またそうすることは、単に公共負担を解消するばかりでなくて、今日ただいまの国鉄経営から利潤を生まない事業、言うならば保安対策あるい

は通勤対策、こういうものにこの出資は利用すべきだというのであります。ちつともこれは曲がった話ではないとわれわれは考えております。そういうことで、しかも、いままでお話し申し上げたように、たとえば今日の運賃値上げを招来した国鉄長期計画、それをきめた政府自体の機関である基本問題懇談会の結論も、先ほど大蔵大臣がどなたかが反論しておりますが、この政府出資についても考慮することになっている。考慮したがやらぬというのか、いままでの御説明では理論的にやるべきでないという結論をしている。はなはだし

○副議長(河野雄三君) 白木義一郎君。

〔白木義一郎君登壇、拍手〕

○白木義一郎君 政府は今回国鉄運賃の値上げを

断行せんとしておりますが、物価高のおりから、ますます国民大衆の生活を圧迫するものとして、公明党は深く遺憾の意を表するものであります。この際、次の諸点について総理初め閣僚大臣にお尋ねいたします。

まず第一に、国鉄の第三次計画によれば、大都市における通勤ラッシュの改善、幹線の過密ダイヤの緩和、事故防止対策の強化などがうたわれていますが、現在の殺人的通勤ラッシュも、息の詰まるような過密ダイヤも、おびただしい交通修繕の発生も、基因するところは、人口の都市集中とそれに伴う無秩序な都市形成にあるのであります。この根本的な人口配置、都市配置に、総合的な計画性を持たせ、道路、鉄道、海運を一体化した輸送対策が確立しない限り、国鉄のいかなる膨大な投資も焼け石に水であり、悪循環を続けるだけであります。政府は、しばしばこの問題については、学園都市建設や新産都市建設等の人口分散施策のあることをあげてはおりますが、これらの施策は何らの効果をあげておらず、学園都市のごとく行き詰まっています。遅々として進捗しておりません。これでは、未曾有の運賃値上げも、人口の都市集中化・輸送力増強・運賃値上げと、習慣的に繰り返すのみで、これは政治とか政策とか呼ぶものではありません。金が足りなくなったら値上げをする、子供のやるようなもので、ますます大衆に政治不信の念を与えるにすぎません。言うまでもなく、国鉄はわが国交通機関の大動脈として、国民経済の中で重要な地位を占めており、その影響は国民生活のすみずみまで浸透しております。このような国鉄のあり方は、直ちに大きな社会問題となるのでありまして、ただいま提案されておる法案の内容は、一般旅客は三割一分の値上げ、貨物運賃は一割二分、通勤定期のごときは、実に一・七倍という、国鉄史上かつてない大幅な値上げであります。これでは物価抑制策を今年度の基本方針としておる佐藤内閣が、国鉄運賃を通して国民大衆に対し強行採決をもって高物価政策による大攻撃の進軍ラッパを吹き鳴らしていると思わざるを得ないのであります。総理並びに運輸大臣の所見をただすものであります。

次に、このような無計画と無秩序な人口集中と都市形成という、政治の貧困と怠慢によって、通勤ラッシュや過密ダイヤ及び多くの事故を引き起こしているものであります。これらの問題を国鉄の独立採算制の中で解決せよという政府の考え方が、今回の未曾有の値上げを招いたものであります。もちろん国鉄は政府関係機関として、善悪はともかく、政府の施策の一翼をになうべきであります。政府の政策の貧困と怠慢の結果を、国鉄の独立採算制のもとで、その負担と犠牲を直接国民大衆におつかふせるということは、佐藤内閣の性格を如実に示したものであり、典型的な国民不在の政治であり、無責任きわまる仕打ちといわねばなりません。この際、国鉄に対しても、造船関係同様、国鉄が背負い込んだ借り入れ金の利

子補給をはじめ、企業努力、経営合理化等により、当然、政府の政策としてその財政支出によってまかなわれるべきであるが、そのような考え方の一片すらも見られないのはまことに残念であります。この点、総理、大蔵並びに運輸大臣の意見を伺っておきたいと思ひます。

第三に、運輸白書では、国鉄・私鉄などの運輸機関が全国一斉に一〇%値上げをしたとしても、物価に及ぼす影響はせいぜい〇・五%から〇・六%の上昇にすぎない。また、藤山長官は、去る十二月二十八日の衆議院本会議で、今回の国鉄運賃値上げが消費者物価指数に及ぼす影響は〇・三三%と見ていると発言しております。また同日、中村運輸大臣は、過去における国鉄運賃改定の際、物価への大きな影響を直接与えたとは必ずしも考えられないと述べております。このように、今回の運賃値上げは物価に影響がない、ないと、懸命につくろつてはおりますが、それが政府の姿勢であり、これは消費者米価の値上げのときと同じ政府の口口であります。私は、このような政府のごまかしにもかかわらず、すでに、ほころびと、ぼろが出てくることを指摘したい。それは初め値上げの時期を四月と主張していた藤山長官は、値上げ平均三〇%が二五%になったので、二月十五日実施に賛成したといわれております。これはもちろん物価対策上の考慮だといわねばなりません。つまり長官の腹では、二月足らずの値上げ期間の繰り上げと五%の値上げ率の引き下げは同価値

と見られたのであります。昨年の消費者物価指数は、公共料金の値上げをしなかったにもかかわらず七・二%の上昇でありました。長官は、四十一年は、公債発行を背景とし、また一斉に公共料金を値上げするという悪条件の中で、六%以内に抑えると言っておりますが、このような苦しい立場から三〇%を二五%に引き下げたわけであり、たとえ五%の引き下げでも、生きた物価動向からすれば、重要な意義を認めたからだと思ひますが、藤山長官の見解をお聞かせ願ひたい。

また、運輸白書の〇・五%ないし〇・六%と長官の〇・三三%とは、物価の影響から雲泥の差がございます。政府は、計算のやり方により、いろいろ言えると言われるかもしれませんが、そのこと自体、政府は関係各方面の言いわけの計算を悪用して、口先だけで国民をごまかそうとしている態度であります。このことは、政治不信にもつながる重要な問題でありますので、総理大臣、運輸大臣、経企庁長官の答弁を求めるものであります。

第四番目には、国鉄運賃改定は昨年来の懸案であり、政府としてもその態度決定を迫られていたわけでありましたが、このたびの決定は、あまりにも政治的であり過ぎたように思ひます。なぜかならば、政府は運輸審議会を全く無視した。今回は中村運輸大臣が運輸審議会に諮問したばかり、またその上、当日は運輸審議会が公聴会を開いている最中に基本方針を決定してしまつた。このやり方

は、審議会がいかに無意味な存在であるかを示すものではないでしょうか。政府はこの審議会無視の暴挙についてどのように考えているか、明らかにすべきであります。総理、運輸大臣の弁解を求めます。

最後に、総理大臣は、衆議院本会議では、特別の事情のない限り第三次計画期間中には値上げをしないと答へ、その後、閣議決定では、三年ないし四年間は値上げをしない方針だと述べ、二月十四日の衆議院運輸委員会では、また、計画期間中は値上げをしないと、一昨日の参議院予算委員会では、大蔵大臣とともに、五年ぐらいは値上げをしないと、ネコの目のように答弁が変わつていらつしやいます。政府は、値上げ法案さえ通ればよいという無責任な態度だと言わざるを得ないのであります。「特別の事情のない限り」の「特別の事情」とは、どのような事情をさすのか。

以上、政府の輸送事情並びに物価対策に大きな不安を感じつつ、総理大臣、大蔵大臣の所信を伺つて、私の質問といたします。(拍手)

〔国務大臣佐藤榮作君登壇、拍手〕

○国務大臣(佐藤榮作君) 御指摘のように、今日の交通問題、これは基本的に申せば都市問題であり、あるいは人口問題である、こういう問題についての基本的な考え方、初めて今日の都市交通の混雑に対処することができる、かように私は思います。そういう意味で、都市分散計画あるいは地方の産業都市の形成その他を提案して、それぞ

れを実行しておるわけでありまして。ただいまお話をいたしました学園都市の問題にいたしましたが、これはもうすでに各省の協力を得つつありますので、四十一年度におきましては、おおむね土地の買収ができるというように期待いたしております。今回の予算も、さうな計上をいたしましたような次第でございます。私は、この問題は、先ほどもお答えいたしましたのでありますが、交通問題は、今日たまたまのような人口問題、都市問題、同時にまた総合的対策によつて初めてこれが解決ができるのだ、かように思いますので、大動脈である国鉄を中心にしたしまして、一そらたいたしまして、おります政策を強く遂行してまいらうと思つております。また、お話にありますごとく、国鉄自身は、運賃改正、これを安易な改正を提案しておるわけではございません。お話にありましたように、企業努力も必要だし、合理化も必要だし、そうしてなおかつ吸収ができない、こういう場合に、やむを得ざる措置として運賃の改正をお願いしておりますのでございます。ただいま御提案になりましたように、利子補給をしたらどうかというお話であります。先ほどもお答えいたしましたとおり、独立採算制をとっております関係上、また、今日の国の財政から見ましても、利子補給をする考えはございません。

次に、経済企画庁と運輸省との間で考え方が違ふんじゃないか。いわゆる物価に与える影響、その率等の計算におきまして、経過的には違つてい

た、かように私は思いますが、ただいまは経済企画庁の提示しておりますこの率に統一いたしておりますので、政府としては別に食い違つたような考え方ではございません。

また、運賃審議会に提案をし、審議中に、先に提案をしたのではないか、かようなお尋ねでございますが、私どもはさうには考えません。いわゆる運賃改正の実施期等についていろいろ相談をいたしました際に、二五〇程度の増収を計画したかどうか、こういうことを提案した、かように話をしていた、こういうことでありますので、運賃改正の具体案は、これは運賃審議会において十分審議されたものであります。また、運賃の値上げは、今後向こう五年程度は、これは上げない、かように申しておりますので、別にネコの目のように変えてはおりません。(拍手)

〔副議長退席、議長着席〕

〔国務大臣中村寅太郎君登壇、拍手〕

○国務大臣(中村寅太郎君) まず、物価への影響について経済企画庁の言と食い違いがあるのではないかと、御質問でございますが、運輸省は、この問題を所管しております経済企画庁の見解によつて大体やっておりますのでございます。なお、昭和四十年十月の運輸経済年次報告の中で示しております数字は、すべての運輸機関がそれぞれかに一〇%の値上げを行なった場合を仮定して、昭和三十五年産業連関表により、物価に及ぼす影響を試算したものであります。

国鉄の基本問題の性格につきましては、公共の福祉を増進することを目的として業務運営しておるといふ観点から、きわめて公共性の高いものであります。その経営は、能率的に、かつ独立採算制を旨として行なわなければならないのであります。この公共性と独立採算性との間には、何か一見矛盾するような感じも受けまされども、この両者を調和させて、そうして運営をいたしますことによつて、所期の目的を達成するよう経営すべきものであると考えております。

そのほかの質問の諸問題は、先ほど私が木村議員にお答えしたものと同じものでございますし、さらに、総理からも詳細にお答えがありましたので、省略させていただきます。(拍手)

〔国務大臣福田赳夫君登壇、拍手〕

○国務大臣(福田赳夫君) 私に対してお尋ねに對しましては、ただいま総理大臣から詳しくお答えいたしましたので、省略させていただきます。(拍手)

〔国務大臣藤山愛一郎君登壇、拍手〕

○国務大臣(藤山愛一郎君) お答えいたします。時期を四月と言つておりましたのを、二月十五日に話し合ひをいたしましたのは、いま白木議員が御指摘のような理由でございまして、率を下げますことのほうが、施行時期を若干早めますよりも重要だと思ひます。したがつて、原案から二五%になりましたことで、私どもも時期を早めたわけでございます。

それから、この指数のとり方について、いろいろ違っているじゃないか。——私どもは、大体、先ほど申し上げましたように、CPIに対しての関連から〇・三という数字を使っております。運輸白書に出ておりますのは、国鉄の運賃が、旅客、貨物を通じて一斉に一〇％上がったときには、連関表として〇・一九三消費物資が上がると、こういう数字をもって説明された。したがって、今度は二五％でございますから、〇・一九三に対して二・五をかけると、ほぼ〇・五％ぐらいの数字が出てまいります。これは先般、衆議院の予算委員会においても御説明申し上げたのでございます。私もこれは申ししたのでございますが、いまの貨物運賃の物資別連関表を、正確な連関表をとることはほとんど不可能なことでございます。同時に、現在まだ物資の中では、通産物資あるいは農林物資等で、それぞれ国鉄当局あるいは運輸当局に御折衝になっているものもございます。したがって、私どもは、CPIに対しての直接乗客の影響というので〇・三を出しているのでございます。この三十五年につくりました、はたして、この産業連関表における〇・一九三がよろしいかどうかということについて、まだ問題がございます。本年はあらためて新推計をつくりまして、あらゆる統計を整備してまいります。その際、この数字も再検討をいたす必要があらうかと思っております。そうした数字ができました上で、将来の計画数字として採用して

いきたい、こういう事情がございましたので、若干食い違ったかのごとき御印象を与えた場合がありましようけれども、理由はいまのとおりでございます。(拍手)

○議長(重宗雄三君) これにて質疑の通告者の発言は全部終了いたしました。質疑は終了したものと認めます。

○議長(重宗雄三君) 日程第四、日本放送協会昭和三十八年度財産目録、貸借対照表及び損益計算書並びにこれに関する説明書を議題といたします。まず、委員長長の報告を求めます。通信委員長田中一君。

〔審査報告書は都合により第十六号末尾に掲載〕

日本放送協会昭和三十八年度財産目録、貸借対照表及び損益計算書並びにこれに関する説明書

右
国会に提出する。

昭和四十年一月二十六日

内閣総理大臣 佐藤 榮作

日本放送協会昭和三十八年度財産目録、貸借対照表及び損益計算書並びにこれに関する説明書
三十九検第五六五号
昭和三十九年一月一日
内閣総理大臣池田勇人殿
会計検査院長 小峰 保栄閣

日本放送協会昭和三十八事業年度貸借対照表等の回付について
日本放送協会昭和三十八事業年度財産目録、貸借対照表および損益計算書ならびにこれに関する説明書の検査を了したので回付する。
なお、検査の結果記述すべき意見はない。

一 昭和三十八年度財産目録

昭和三十九年三月三十一日現在

科 目	内 容		要 金 額	合 計
	摘 要	内 容		
(資産の部)	流動資産			
	現金預金	現金 銀行預金 振替貯金	三三、二六八、〇四八 五、二八三、〇〇五 五、八八五、二七六	七、七九一、二六七 五、一四七、四三三、三七七
	受信料未収金	受信料未収金 振替貯金	七三、七〇、三三三 三九、五〇、〇〇〇	三六四、二〇、三三三
	委託修理業務用物品	委託修理業務用物品	△	二、二五〇、二二九

昭和四十一年二月二十三日 参議院會議録第十三号 日本放送協會昭和三十八年度財産目録、貸借対照表及び損益計算書並びにこれに關する説明書

三〇

[illegible]

放送債券
長期借入金
退職手当引当金
負債合計

簡易保険局ほか

二〇、五八八、〇〇〇
七、二八、七八、二八
三〇〇、〇〇〇、〇〇〇

三〇、六三〇、〇六五、八〇四

二昭和三十一年度貸借対照表
貸借対照表

昭和三十一年三月三十一日現在

(科)	(目)	(金)	(額)
流動資産	現金預金	七三、七〇、三三	五、一四七、四三三、三七
	受信料未収金	三九、三〇、〇〇〇	三、八四、三〇、三三
	未収受信料欠損引当金	△	二、一〇五、三三
	委託修理業務用物品	△	四三、〇九、六九
	貯蔵品	△	七、八三、九〇〇
	前払費用	△	二、〇四四、二六七
	その他の流動資産	△	七、七九、二九、六七
流動資産合計			
固定資産	建物	三、三三、五、九五、六〇四	一八、六五一、四九、五〇六
	建物減価償却引当金	△	三、六四、七〇、〇九八
	構築物	五、八四〇、三三、六三六	四、二五、三九、四五五
	構築物減価償却引当金	△	一、五八四、九四九、一八二
	機械	三〇、五五、五九、八一九	一七、四九、二七、八四一
	機械減価償却引当金	△	三、四〇、七二、七、九七八
	器具什器	三三、四〇、二〇、九六一	

器具什器減価償却引当金	△	三、四〇、七二、七、九七八	一、九七、六四、五五五
土地			七、二二、六九、九三三
建設仮勘定			四、〇〇、四四、一八四
固定資産合計			五、二、六、七、一、四六四
特定資産			五、五五、三三、〇〇〇
減債用放資			五、五五、三三、〇〇〇
繰延勘定			四、五八、五八、三三三
前払費用			四、〇七、〇五、六九八
放送債券発行差金			四、五八、五八、三三三
繰延勘定合計			六、五、三六、八〇五、一三三
流動負債			〇
短期借入金			一、四三、四七、一七
未払金			七、一〇、六三、五五七
受信料前受金			三、三三、五五、九三三
その他の流動負債			二、三〇、六八、七、六六
流動負債合計			三、〇、五九、八、〇〇〇、〇〇〇
固定負債			七、二八、七八、二八
放送債券			三、〇〇、〇〇〇、〇〇〇
長期借入金			三、八三、七、二八
退職手当引当金			三、〇、六三、〇六五、八〇四
固定負債合計			一〇、〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇
負債合計			四、八八、〇〇〇、〇〇〇
(資本の部)			
立金			
資本			

昭和四十一年二月二十三日 参議院會議録第十三号 日本放送協会昭和三十八年度財産目録、貸借対照表及び損益計算書並びにこれに関する説明書

一一二

当期資産充当金	八、三五、〇八六、九〇
当期剰余金	一、九一、七〇、三六〇
資本合計	三、七三、七五、三九
負債資本合計	六、五、三六、〇五、一三三

三 昭和三十八年度損益計算書

昭和三十八年四月一日から昭和三十九年三月三十一日まで

(科 目)	(金 額)
事業収入	五、三八、四七、三五五
受 信 料	三、三、五〇、一四四
交付金収入	七、三、六三、一五〇
事業収入合計	六、二、三、七五、六四九
事業支出	四、一、三〇、六九、五九
事業費	五、三〇、七〇、五五四
減価却費	三、二四、五五、五二六
事業支出合計	四、八、八九、〇四六、五九
資本支出充当	八、三三、〇八、六九〇
当期剰余金	一、九一、七〇、三六〇

四 昭和三十八年度財産目録、貸借対照表及び損益計算書に関する説明書

一 概 要
 昭和三十八年度は、三十七年度に策定した六

カ年計画の第二年度としての諸計画を積極的に推進し、特に放送の全国普及の達成とよりすぐれた放送の実施に努力するとともに極力受信契約者の増加に努め財政基盤の安定を図つた。

当年度末の財政状態を財産目録と貸借対照表でみると資産総額六五三億六、六八一万円に對し、負債総額は三〇六億三、四〇七万円、資本の部における資本は二〇〇億円、積立金は四四億八、八〇六万円、当期資産充当金八二億五、二九一万円、当期剰余金一九億九、一七七万円である。

次に、損益計算書では事業収入六〇一億二、三七三万円に對して事業支出は四九八億七、九〇五万円、資本支出充当八二億五、二九一万円に差引当期剰余金は一億九、一七七万円である。

財産目録・貸借対照表および損益計算書の内容は、次のとおりである。

二 財産目録と貸借対照表

(1) 資産の部

当年度末の資産総額は、前年度末の四九八億六、八三〇万円に比べ一五四億九、八五一万円増加し、六五三億六、六八一万円となつたが、その内容は次のとおりである。

ア 流動資産

当年度末の流動資産は、前年度末の六三三億九、六九二万円に比べ一三億三、二二〇万円増加し、七七億二、九一二万円となつたが、これは主として現金預金、受信料未収金等の増加によるもので、その内容は次のとおりである。

〇現金預金 五一億四、七四五万円

〇受信料未収金 三億八、四二二万円

当年度末の受信料未収額七億七、三七一万円から、翌年度における収納不能見込額三億八、九五〇万円を欠損引当金として差し引き、計上したものである。

〇委託修理業務用物品 一、一二五万円

放送法第九条第二項により行なつてゐる受信機委託修理業務用物品および受信障害防止用物品の当年度末棚卸額である。

〇貯蔵品 四、三一一万円

フィルム、被服、その他事務用備品・消耗品等の当年度末棚卸額である。

〇前払費用 七、八八三万円

長期借入金利息、スタジオおよび事務室の借上料、外国雑誌購読料等の未経過分および前払分で翌年度の費用となるものである。

〇その他の流動資産 二〇億六、四二七万円

建物賃借保証金、電信電話債券等の有価証券および定期預金利息の未取分等である。

イ 固定資産

当年度末の固定資産は、前年度末の三八九億八〇四万円に比べ建設による増加は一八四億四、〇四七万円であるが、当年度減価償却引当金五三億一七六万円、その他の増

減の結果一二七億七七三万円の増加で五一
六億一、五七七万円である。

上記建設による増加は、当年度の建設計
画に基づき、主として名瀬、伊万里ほか四
四カ所の総合テレビ局の建設、長崎、宮崎
ほか五八カ所の教育テレビ局の建設、大阪
新館、旭川ほかの放送会館の建設、その他
放送設備関係機器・事務用機器の整備およ
び局舎・宿舎の増改築を実施したためであ
る。

当年度末における固定資産の資産別内訳
は、次表のとおりである。

区 分	金 額
建 物	一六億五、二五万円
構 築 物	四億五、五〇万円
機 械	一七億四、九六万円
器 具 什 器	一億九、五九万円
土 地	三億一、二〇万円
建設仮勘定	四〇億五、〇〇万円
固定資産合計	五六億一、五七七万円

(注一) 建物、構築物、機械、器具什器
については、減価償却引当金を

差し引いた額である。

(注二) 建設仮勘定は、放送センター、
釧路放送会館建設等、当年度末
において未完成のものである。

ウ 特定資産(減価用放資)

放送法第四二条第三項により積み立てた
放送債券償還のための資金であり、前年度
末の四二億一、七二八万円に比べ一三億五、
二〇六万円増加し、五五億六、九三四万円
である。

エ 繰延勘定

翌年度以降の数年度にわたって各年度の
費用に割当てられるべきもので、前年度末
の三億四、六〇六万円に比べ一億六五二万
円増加し、四億五、二五八万円である。

○前払費用 四、五五七万円

局舎賃借料等の前払分である。

○放送債券発行差金 四億七〇一万円

放送債券発行にともなう額面金額と売
出価額との差額および諸手数料等の未償
却額である。

(2) 負債の部

当年度末の負債総額は、前年度末の二五一

億二、一一九万円に比べ五五億一、二八八万
円増加し、三〇六億三、四〇七万円となつた
が、その内容は次のとおりである。

ア 流動負債

当年度末の流動負債は、前年度末の一五
億六、一一七万円に比べ七億四、五五二万
円増加し、二三億六六九万円となつたが、
その内容は次のとおりである。

○未払金 一二億四、二四七万円

放送債券利息および各種放送機器、物
品購入代金等の未払分である。

○受信料前受金 七億一、〇六四万円

翌年度以降分の受信料収納額で、前年

度末に比べ三億八、四三〇万円の増加で
ある。

○その他の流動負債 三億五、三五八万円

職員給与・放送謝金等の源泉徴収所得
税の仮受金および集金受託者の預り保証
金等である。

イ 固定負債

当年度末の固定負債は、前年度末の二三
五億六、〇〇二万円に比べ四七億六七三六
万円増加し、二八三億二、七三八万円とな
つたが、これは主として放送債券および長
期借入金において、次表のような増減があ
つたためである。

年度	種 別	昭和三十一年度		昭和三十一年度		備 考
		昭和三十一年度末	増	減	昭和三十一年度末	
合 計	放 送 債 券	五五億二、七〇〇万円	六億四、二五八万円	九億二、八〇六万円	三三億六、〇三三万円	増は新規発行、 減は満期および 定時抽せん償還
	長期借入金	七億三、二六三万円	七億四、二五八万円	七億三、二六三万円	七億三、二六三万円	
	銀 行	四億一、〇〇〇万円	七億四、二五八万円	二億三、八〇六万円	三億八、二六三万円	
	簡易保険局	三億二、一〇〇万円	七億四、二五八万円	二億三、八〇六万円	三億八、二六三万円	
	住宅公団	一、一〇三万円	七億四、二五八万円	二億三、八〇六万円	三億八、二六三万円	
合 計		三三億六、〇三三万円	六億四、二五八万円	九億二、八〇六万円	三三億六、〇三三万円	

(3) 資本の部

当年度末の資本の部の総額は、前年度末の二四七億四、七二一万円に比べ九億八、五六三万円増加し、三四七億三、二七四万円となったが、その内容は次のとおりである。

ア 資 本 二〇〇億円

前年度末一五〇億円に当年度において、積立金から前年度、固定資産化したものに相当する額五〇億円を組み入れたものである。

イ 積 立 金 四四億八、八〇六万円

前年度末残高二五億五、〇一五万円に当年度繰入高(昭和三十一年度当期資産充当金および当期剰余金)七一億九、六九五万円、固定資産偶発益等積立金の増加高七億六、三六七万円を加え、他方、固定資産の除却損等積立金の減少高一〇億二、二七二万円を差し引き、資本に五〇億円を組み入れた結果である。

ウ 当期資産充当金 八二億五、二九一万円

エ 当期剰余金 一九億九、一七七万円

三 損益計算書

事業収入六〇一億二、三七三万円に対し、事業支出は四九八億七、九〇五万円、資本支出充

当八二億五、二九一万円(固定資産充当四八億

一、六二二万円、放送債券償還のための積立二〇億一、一八六万円、長期借入金の返還一二億三八四万円、放送債券償還金二億二、一〇〇万円)であり、差引当期剰余金は一九億九、一七七万円である。これを前年度決算額の事業収入五〇四億二、一九四万円、事業支出四三二億二、四九八万円に比較すれば、事業収入は九七億一七九万円、事業支出六六億五、四〇七万円の増加である。

(1) 事業収入

事業収入の増加は、主として甲受信契約者の増加にともなう受信料収入の増加によるものであるが、その内容は次のとおりである。

ア 受 信 料 五九二億九、八四八万円

○甲受信料 五七三億四、一八九万円

有料受信契約者数が当年度内において二二六万増加し、当年度末一、五六〇万となったため前年度の甲受信料に比べ一〇四億七、一八七万円の増加である。

○乙受信料 一九億五、六五九万円

有料受信契約者数が当年度内において一三二万減少し、当年度末二七三万と

なつたため前年度の乙受信料に比べ九億

六、一七三万円の減少である。

イ 交付金収入 一億二、一五九万円

国際放送関係交付金一億一、三三八万円、選挙放送関係交付金八二一四円で、前年度の一億一、〇五一万円に比べ一、一〇八万円の増加である。

ウ 雑収入 七億三六六万円

預金および電信電話債券等の利息五億二、二二五万円のほか不用品処分代金、対部外技術協力経費および受信機委託修理業務収入等で、前年度の五億二、三〇九万円に比べ一億八、〇五七万円の増加である。

(2) 事業支出

上記収入をもつて、当年度の事業計画に基づき、事業の推進に積極的努力を払ったが、その結果は次のとおりである。

ア 事業 費 四一三億二六九万円

前年度の三六七億一、四五一万円に比べ四五億八、八一八万円の増加であるが、これは、ラジオ・テレビジョン放送番組の充実、テレビジョン放送時間の延長、報道取材網の整備、国際放送の拡充、受信者普及

開発の促進、放送技術と放送文化の両分野

にわたる研究活動の強化およびこれらの業務増にともなう運用費等の増加によるものである。

イ 減価償却費 五三億一七六万円

建物・構築物・機械・器具什器の償却費で、前年度の三八億六、六七五万円に比べ一四億三、五〇一万円の増加であるが、これは設備の拡張にともなう償却資産の増加によるものである。

ウ 関連経費 三三億七、四六〇万円

支払利息一七億九、四三九万円、工事特別雑損九億五、八二九万円、未収受信料欠損償却三億八、九五〇万円、放送債券発行差金償却九、三三四万円等で、前年度の二六億四、三七二万円に比べ六億三、〇八八万円の増加である。

四 収入および支出の状況

損益計算書における事業収支に、放送債券、長期借入金その他の資本収入と建設費、長期借入金および放送債券の返還等の資本支出(建設費から関連経費に振り替えた工事特別雑損を除く。)を加えた収支全般についてみれば、

収入総額は七三〇億四、七九〇万円、支出総額は七二五億一、二〇二万円である。

(注 千円以下四捨五入)

〔田中一君登壇、拍手〕

○田中一君 ただいま議題となりました案件は、放送法第四十条第三項の規定に基づき、会計検査院の検査を経て内閣より提出された日本放送協会の昭和三十八年度の決算についてであります。

日本放送協会の昭和三十八年度末の資産総額は、六百五十三億六千七百万円、負債総額は、三百六億三千四百万円であります。

次に、損益計算では、事業収入総額六百一億二千四百百万円、事業支出総額四百九十八億七千九百万円、資本支出充当八十二億五千三百万円でありまして、差し引き十九億九千二百百万円の剰余となっております。これらについての詳細は、説明書によって、ごらんを願いたいと存じます。

なお、本件に対し、会計検査院は、「検査の結果記述すべき意見はない」旨の報告をいたしております。

通信委員会は、政府並びに日本放送協会三局に

つき質疑を行ない、慎重審議の結果、多数をもって、本件については異議がないものと議決いたしました次第であります。

右、御報告申し上げます。(拍手)

○議長(重宗雄三君) 別に御発言もなければ、これより採決をいたします。

本件全部を問題に供します。本件は、委員長報告のとおり決することに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○議長(重宗雄三君) 過半数と認めます。よって本件は、委員長報告のとおり決せられました。本日は、これにて散会いたします。

午後一時六分散会

出席者は左のとおり。

議長 重宗 雄三君
副議長 河野 謙三君

議員
原田 立君 林 堀君
山高しげり君 矢追 秀彦君

片山 武夫君 中沢伊登子君 中津井 真君 宮崎 正雄君

石本 茂君 市川 房枝君 船田 謙君 藤田 正明君

中尾 辰義君 浅井 亨君 八田 一朗君 土屋 義彦君

高山 恒雄君 森田 タマ君 木村 睦男君 高橋文五郎君

植木 光教君 和田 鶴一君 内田 俊朗君 大森 久司君

田代富士男君 二宮 文造君 丸茂 重貞君 源田 実君

北條 雋八君 向井 長年君 熊谷太三郎君 山崎 齊君

中上川アキ君 沢田 一精君 温水 三郎君 日高 広為君

二本 謙吾君 野知 浩之君 亀井 光君 石井 桂君

多田 省吾君 宮崎 正義君 豊田 雅孝君 稲浦 鹿藏君

小平 芳平君 中村 正雄君 大竹平八郎君 柴田 栄君

前田佳都男君 伊藤 五郎君 鈴木 万平君 鹿島 俊雄君

林田 正治君 吉江 勝保君 鍋島 直紹君 横山 フク君

渋谷 邦彦君 鈴木 一弘君 大谷 賛雄君 青柳 秀夫君

白井 勇君 梶原 茂嘉君 佐藤 芳男君 平島 敏夫君

岡村文四郎君 北條 浩君 古池 信三君 田中 茂穂君

辻 武寿君 和泉 覚君 近藤 鶴代君 井野 碩哉君

白木義一郎君 木暮武太夫君 石原幹市郎君 笹森 順造君

寺尾 豊君 草葉 隆圓君 杉原 荒太君 中野 文門君

柳田桃太郎君 山内 一郎君 竹中 恒夫君 後藤 義隆君

山本茂一郎君 園田 清充君 堀本 宜栄君 内藤三郎君

任田 新治君	西村 尚治君	山崎 昇君	木村美智男君	鈴木 力君	中村 波男君	衆議院議員	久保 三郎君
中村喜四郎君	高橋雄之助君	村田 秀三君	田村 賢作君	大橋 和孝君	稻葉 誠一君	内閣総理大臣	佐藤 榮作君
長谷川 仁君	岡本 悟君	矢山 有作君	野々山一三君	吉田忠三郎君	渡辺 勘吉君	法務大臣	石井光次郎君
奥村 悦造君	近藤英一郎君	瀬谷 英行君	谷口 慶吉君	小林 武君	松本 賢一君	外務大臣	椎名悦三郎君
栗原 祐幸君	岸田 幸雄君	櫻井 志郎君	金丸 富夫君	佐野 芳雄君	中村 順造君	大蔵大臣	福田 赳夫君
徳永 正利君	谷村 貞治君	林 虎雄君	大森 創造君	野上 元君	千葉千代世君	文部大臣	中村 梅吉君
山本 杉君	米田 正文君	青田源太郎君	赤間 文三君	柴谷 要君	松永 忠二君	厚生大臣	鈴木 善幸君
西田 信一君	仲原 善一君	井川 伊平君	江藤 智君	相澤 重明君	占部 秀男君	農林大臣	坂田 英一君
松野 孝一君	森部 隆輔君	北村 暢君	鈴木 強君	森 元治郎君	鈴木 壽君	通商産業大臣	三木 武夫君
津島 文治君	斎藤 昇君	藤田藤太郎君	森 八三一君	光村 甚助君	伊藤 顕道君	運輸大臣	中村 寅太君
塩見 俊二君	植竹 春彦君	三木與吉郎君	西郷吉之助君	中村 英男君	大矢 正君	郵政大臣	郡 祐一君
新谷寅三郎君	迫水 久常君	木内 四郎君	秋山 長造君	加瀬 完君	大倉 精一君	労働大臣	小平 久雄君
松平 勇雄君	八木 一郎君	岡 三郎君	柳岡 秋夫君	近藤 信一君	成瀬 糖治君	建設大臣	瀬戸山三男君
山下 春江君	郡 祐一君	紅露 みつ君	上原 正吉君	小酒井義男君	木村禧八郎君	自治大臣	永山 忠則君
小沢久太郎君	小林 武治君	増原 恵吉君	中山 福蔵君	椿 繁夫君	横川 正市君	国務大臣	上原 正吉君
小山邦太郎君	高橋 衡君	小柳 牧衛君	田中 一君	久保 等君	岡田 宗司君	国務大臣	福田 篤泰君
吉武 恵市君	廣瀬 久忠君	佐多 忠隆君	山本伊三郎君	藤原 道子君	加藤シヅエ君	国務大臣	藤山愛一郎君
鈴木 市蔵君	達田 龍彦君	藤田 進君	大和 与一君	松澤 兼人君	羽生 三七君	国務大臣	松野 頼三君
前川 且君	戸田 菊雄君	岩間 正男君	野坂 参三君	野溝 勝君	松本治一郎君	国務大臣	安井 謙君
竹田 現照君	小林 章君	春日 正一君	森 勝治君	発議者			

政府委員

内閣法制局長官	高辻 正巳君
運輸省鉄道監督局長	堀 武夫君
郵政政務次官	亀岡 高夫君

第十二号中正誤

ベシ段行 誤

正

一八三 四 終わり から七 委員会

内閣委員会

昭和四十一年二月二十三日 参議院會議録第十三号

明治三十五年三月三十一日
第三種郵便物認可

定価 一部 二十五円
、ただし良質紙は三十円
（送料共）

発行所

東京都港区赤坂葵町二番地
大蔵省印刷局
電話 東京 五八二 四四二一（大）