

官報

号外 昭和四十七年三月二十一日

○第六十八回 衆議院会議録 第十四号

昭和四十七年三月二十一日(火曜日)

議事日程 第十号

昭和四十七年三月二十一日

午後二時開議

第一 裁判所職員定員法の一部を改正する法律
案(内閣提出)

第二 航空機燃料税法案(内閣提出)

○本日の会議に付した案件

日程第一 裁判所職員定員法の一部を改正する
法律案(内閣提出)

日程第二 航空機燃料税法案(内閣提出)

地方税法の一部を改正する法律案(内閣提出)
国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進
特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提
出)の趣旨説明及び質疑

裁判所職員定員法の一部を改正する法律案
右 国会に提出する。

昭和四十七年二月八日
内閣総理大臣 佐藤 栄作

裁判所職員定員法の一部を改正する法律案
当委員会においては、二月二十九日提案理由の
説明を聴取した後、慎重審議を行ない、三月十七
日質疑を終了、採決の結果、全会一致をもつて原
案のとおり可決すべきものと決しました。

以上、御報告申し上げます。(拍手)
(趣旨)
裁判所職員定員法の一部を改正する法律
裁判所職員定員法(昭和二十六年法律第五十三
号)の一部を次のように改正する。
第一条の表中「五五九人」を「五六八人」に改め
る。
第二条中「二万千百六十九人」を「二万千二百人」
に、「千四十二人」を「九百九十二人」に改める。
この法律は、昭和四十七年四月一日から施行す
る。

○副議長(長谷川四郎君) 採決いたします。
本案は委員長報告のとおり決するに御異議あり
ませんか。
〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

第一条 この法律は、航空機燃料税の課税物件、
納稅義務者、課稅標準、税率、申告及び納付の
手續その他航空機燃料税の納稅義務の履行につ
いて必要な事項を定めるものとする。
(定義)

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用
語の意義は、當該各号に定めるところによる。
一 航空機 人が乗つて航空の用に供するこ
ができる飛行機、回転翼航空機及び飛行船そ
の他政令で定める航空の用に供することがで
きる機器をいう。
二 航空機燃料 航空機(第五条に規定する發
動機を含む。)の燃料用に供される炭化水素油
(炭化水素とその他の物との混合物又は單一
の炭化水素を含む。)をいう。

○副議長(長谷川四郎君) 御異議なしと認めま
す。よって、本案は委員長報告のとおり可決いた
しました。

○副議長(長谷川四郎君) 日程第一、航空機燃料
税法案を議題といたします。

第一審における事件の適正迅速な処理を図る等
のため、判事補及び裁判官以外の裁判所の職員の
定員を改める必要がある。これが、この法律案を
提出する理由である。

税法案を議題といたします。
右 航空機燃料税法案
昭和四十七年二月九日
内閣総理大臣 佐藤 栄作

国会に提出する。

○副議長(長谷川四郎君) 委員長の報告を求めま
す。法務委員長松澤雄藏君。

○副議長(長谷川四郎君) 委員長の報告を求めま
す。法務委員長松澤雄藏君。

○副議長(長谷川四郎君) 委員長の報告を求めま
す。法務委員長松澤雄藏君。

航空機燃料税法

第一章 総則 第一条～第九条

第二章 課稅標準及び税率(第十条～第十二条)

第三章 稅額控除等(第十三条～第十五条)

第四章 申告及び納付等(第十四条～第十五条)

第五章 雜則(第十六条～第十九条)

第六章 罰則(第二十条～第二十二条)

附則

第一章 総則

(趣旨)

第一條 この法律は、航空機燃料税の課稅物件、
納稅義務者、課稅標準、税率、申告及び納付の
手續その他航空機燃料税の納稅義務の履行につ
いて必要な事項を定めるものとする。

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用
語の意義は、當該各号に定めるところによる。

第三条 航空機燃料には、この法律により、航空
(課稅物件)

(納稅義務者) 機燃料税を課する。

第四条 航空機の所有者は、当該航空機に積み込まれた航空機燃料につき、航空機燃料税を納める義務がある。ただし、当該航空機についてその所有者以外の者が航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)に規定する使用者であることが貸借契約、使用貸借契約その他の契約により明らかである場合には、当該航空機に積み込まれた航空機燃料については、当該使用者が航空機燃料税を納める義務がある。

第五条 前項の規定に該当する航空機の所有者又は使用者が国内に住所及び居所(事務所及び事業所)を有しない場合には、当該航空機に積み込まれた航空機燃料については、同項の規定にかかるらず、当該航空機の機長が航空機燃料税を納める義務がある。

第六条 前項の規定に該当する航空機の機長が航空機燃料税を納める場合(以下「積込みとみなす場合」といふ)において、当該航空機に積み込まれた航空機燃料の数量とする。

第七条 本邦と外国との間を往来する航空機(以下「外国往来機」という。)で本邦内の各地間ににおいて発着する旅客又は貨物の有償の運送の用

(非課税)

第八条 國稅法(昭和二十九年法律第六十一号)第二十三条第一項若しくは第二項本文(船用品又

又は同項ただし書に規定する届出をして有償の国内連送の用に供されない外國往来機に積み込

まれる航空機燃料には、当該積込みに係る航空機燃料税を課さない。

第九条 航空機燃料税の納稅地は、航空機燃料の購入された發動機の整備又は試運転を行なう者は、これらの發動機の燃料として消費された航

空機燃料につき、航空機燃料税を納める義務がある。この場合においては、当該消費を航空機

への積込みとみなしてこの法律(前条を除く。)を適用する。

認を受けた場所とする。

第二章 課稅標準及び税率

第十一条 航空機燃料税の課稅標準は、航空機に積み込まれた航空機燃料の数量とする。

第十二条 第四条の規定に該当する航空機の所有者、使用者、機長又は整備若しくは試運転を行なう者(第六条に規定する者を除く。)が当該航空機に積み込んだ航空機燃料の取卸しをした場合には、当該取卸しをした日の属する月の翌月以後に提出期限の到来する第十四条第一項の規定による申告書(同項に規定する期限までに提出するものに限る。)に記載した同項第二号に掲げる航空機燃料税額から当該取卸しをした航空機燃料につき当該積込みにより納付された、又は納付されるべき航空機燃料税額(延滞税、過少申告加算税、無申告加算税及び重加算税の額を除くものとし、当該航空機燃料税額につき既にこの項の規定による控除が行なわれている場合には、その控除前の金額とする。)に相当する金額を控除する。

第十三条 外國往来機以外の航空機又は有償の国内連送の用に供されている外國往来機が有償の航空機燃料については、その時に、当該航空機の現存する場所において、当該航空機に積み込まれたものとみなす。

第三章 稅額控除等

(取卸しの場合の航空機燃料税の控除等)

第十四条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第十五条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第十六条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第十七条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第十八条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第十九条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第二十条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第二十一条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第二十二条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第二十三条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第二十四条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第二十五条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第二十六条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第二十七条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第二十八条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第二十九条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第三十条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第三十一条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第三十二条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第三十三条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第三十四条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第三十五条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第三十六条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第三十七条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第三十八条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第三十九条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第四十条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第四十一条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第四十二条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第四十三条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第四十四条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第四十五条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第四十六条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第四十七条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第四十八条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第四十九条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第五十条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

第五十一条 第二項の規定による申告書 当該キロリットルにつき一万三千円とする。

しなければならない。

4 第二項の規定による還付金につき國稅通則法(昭和三十七年法律第六十六号)の規定による還付金を計算する場合には、その計算の基礎となる期間は、当該還付に係る申告書が次の各号に掲げる申告書のいずれに該当するかに応じ、当該各号に掲げる期限又は日の翌日から起算するものとする。

一 第十四条第一項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

二 第十四条第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

三 第十四条第三項の規定による申告書 当該申告書の提出があつた日の属する月の末日

(取卸しとみなす場合)

四 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

五 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

六 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

七 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

八 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

九 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

十 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

十一 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

十二 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

十三 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

十四 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

十五 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

十六 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

十七 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

十八 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

十九 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

二十 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

二十一 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

二十二 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

二十三 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

二十四 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

二十五 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

二十六 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

二十七 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

二十八 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

二十九 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

三十 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

三十一 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

三十二 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

三十三 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

三十四 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

三十五 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

三十六 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

三十七 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

三十八 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

三十九 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

四十 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

四十一 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

四十二 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

四十三 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

四十四 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

四十五 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

四十六 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

四十七 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

四十八 第二項の規定による申告書 当該申告書の提出期限

第七条 国税通則法の一部を次のように改正する。

第十五条第二項中「第十二号」を「第十三号」に改め、第十四号を第十五号とし、第七号から第十三号までを一号ずつ繰り下げる。第六号の次に次の二号を加える。

七 航空機燃料税 航空機燃料の航空機への積込みの時

第四十六条第一項第一号中「引取りに係るもの」を除く。)の下に「航空機燃料税」を加える。

(沖縄の復帰に伴う特別措置に関する法律の一部改正)

第八条 沖縄の復帰に伴う特別措置に関する法律(昭和四十六年法律第二百三十九号)の一部を次のようにより改正する。

第八十条第一項に次の二号を加える。

七 航空機燃料税 沖縄県の区域内の各地間に航行する航空機の航空機燃料(航空機燃料税法(昭和四十七年法律第二号)第二条に規定する航空機燃料をいふ。)を航行する航空機に係る航空機

燃料の免除又は軽減に関する措置

(交付税及び譲与税配付金特別会計法の一部改正)

第九条 交付税及び譲与税配付金特別会計法(昭和二十九年法律第二百三号)の一部を次のように改正する。

第三条中「自動車重量税」の下に「航空機燃料譲与税に充てられる航空機燃料税」を、「自動車重量税の譲与金」の下に「航空機燃料譲与税法(昭和四十七年法律第二号)による航空機燃料譲与税の譲与金」を加える。

今次の税制改正の一環として、空港整備等の緊急性にかんがみ、新たに航空機燃料に対し課税することといたしておきます。

理 由

今次の税制改正の一環として、空港整備等の緊急性にかんがみ、新たに航空機燃料に対し課税することといたしておきます。

ることとする必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○副議長(長谷川四郎君) 委員長の報告を求めます。大蔵委員長齊藤邦吉君。

〔報告書は本号末尾に掲載〕

〔齊藤邦吉君登壇〕

○齊藤邦吉君 ただいま議題となりました航空機燃料税法案につきまして、大蔵委員会における審査の経過並びに結果を御報告申し上げます。

この法律案は、今次の税制改正の一環として、空港整備等の緊急性にかんがみ、その財源の強化を図るために、本年四月一日以降、航空機の使用に資するため、新たに航空機燃料税を課税しようとするものであります。

すなわち、そのおもな内容といたしましては、航空機にその燃料として積み込まれる航空機燃料を課税物件とすること、納稅義務者は原則として航空機の所有者とすること、税率を一キロリットルにつき一万三千円とする。その他、国際路線を航行する航空機の燃料についての非課税措置、税額の申告及び納付、納稅地、記帳義務等について所要の規定を設けることといたしております。

なお、負担の激変緩和等の観点から、経過措置として、二年間の暫定的な軽減税率を設けるほか、小型機のみを使用する一定の航空事業者については課税を一年延期し、軽減税率も一年おくれで適用することといたしております。

また、本税の収入額の十三分の二相当額は、別途提案されております航空機燃料譲与税法の規定により、空港関係市町村に譲与されることになります。

本案につきましては、去る三月十七日質疑を終了し、直ちに採決いたしましたところ、多數を

もって原案のとおり可決すべきものと決しました。

なお、本案に対しましては、第二次空港整備五

カ年計画を遂行するにあたり、航空の安全確保に万全の措置を講すべきこと等、二項目にわたる附帯決議を全会一致をもって付することに決しました。

以上、御報告申し上げます。(拍手)

○副議長(長谷川四郎君) 採決いたします。

本案の委員長の報告は可決であります。本案を委員長報告のとおり決するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○副議長(長谷川四郎君) 起立多数。よつて、本案は委員長報告のとおり可決いたしました。

○副議長(長谷川四郎君) 地方税法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○副議長(長谷川四郎君) 議事日程追加の緊急動議を提出いたします。

すなわち、この際、内閣提出、地方税法の一部を改正する法律案を議題となし、委員長の報告を求める、その審議を進められることを望みます。

○副議長(長谷川四郎君) 藤波孝生君の動議に御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○副議長(長谷川四郎君) 御異議なしと認めます。よつて、日程は追加せられました。

地方税法の一部を改正する法律案を議題といたします。

○副議長(長谷川四郎君) 地方税法の一部を改正する法律案を提出する。

昭和四十七年二月九日

内閣総理大臣 佐藤 栄作

地方税法の一部を改正する法律

一部を次のように改正する。

第二十三条第一項第七号中「十万円」を「十五万円」に、「五万円」を「十万円」に改め、「免除した金額」の下に「の二分の一に相当する金額」を加える。

第二十四条の五第一項第三号中「三十五万円」を「三十八万円」に改める。

第二十二条第四項第一号中「十五万円」を「十七万円」に改める。

第三十四条第一項第四号を次のように改める。

四 前年中に次に掲げる契約に基づく掛金を支払った所得割の納稅義務者 その支払った金額の合計額

イ 小規模企業共済法(昭和四十年法律第二百二号)第二条の三に規定する第一種共済契約

四 前年中に次に掲げる契約に基づく掛金を支払った所得割の納稅義務者 その支払った金額の合計額

イ 小規模企業共済法(昭和四十年法律第二百二号)第二条の三に規定する第一種共済契約

四 前年中に次に掲げる契約に基づく掛金を支払った所得割の納稅義務者 その支払った金額の合計額

「済掛金控除額」を「小規模企業共済等掛金控除額」に改める。

第七十二条の十七第一項中「第二十条」を「第十

八条の三、第二十条」に改め、同条第三項第一号

中「十五万円」を「十七万円」に改める。

第七十二条の十八第一項及び第二項中「三十六

万円」を「六十万円」に改める。

第七十二条の四十八第三項中「電気供給業」を

「電気供給業」にあつてはその二分の一を当該事

務所又は事業所の固定資産の価額に、他の二分の

一を当該事務所又は事業所の固定資産で発電所の

用に供するものの価額に」に改める。

第七十二条の五十五の二第一項中「(以下本条に

おいて「確定申告書」といふ。)」を削り「提出した

場合」を提出し、又は道府県民税につき第四十五条の二第一項の申告書を提出した場合」に、「当該

確定申告書」を「当該申告書に改め、同条第二項

中「当該確定申告書」を「当該申告書」に、「これら

の規定」を「同条第一項から第三項までの規定」に

改め、同条第三項「確定申告書」を「同項に規

定する申告書」に、「当該確定申告書」を「当該申

告書」に改める。

第七十三条の四第一項第二十二号の次に次の二号を加える。

二十二の二 海洋科学技術センターが海洋科学

技術センター法(昭和四十六年法律第六十三

号)第二十三条第一項第一号から第四号まで

に規定する業務の用に供する不動産で政令で

定めるもの

第七十三条の五第二項を同条第三項とし、同項

の前に次の二号を加える。

2 道府県は、八郎潟新農村建設事業団が八郎潟

新農村建設事業団法(昭和四十年法律第八十七

号)第十九条第一項第五号の業務として土地(政

令で定めるものに限る。)を譲り渡した場合にお

ける当該譲り受けた土地の取得に対しても

は、不動産取得税を課すことができない。

第七十五条第一項中「課税標準として」の下に

「、又は利用の日ごとに定額によつて」を加える。

第七十八条第一項を次の二号に改める。

一 第七十五条第一項各号に掲げる施設(次号に

に掲げる施設を除く。)利用料金の百分の十

二 第七十五条第一項第二号に掲げる施設(こ

れに類する施設を含む。)一人一日につき六百円

三 第七十五条第一項各号に掲げる施設(次号に

に掲げる施設を除く。)利用料金の百分の十

四 第七十五条第一項第三号中「三十五万円」を

「三十八万円」に改める。

第五百三十三条第四項第一号中「十五万円」を「十

五万円」に、「五万円」を「十万円」に改め、「控除し

た金額」の下に「の二分の一に相当する金額」を加

える。

第二百九十五条第一項第三号中「三十五万円」を

「三十八万円」に改める。

第三百三十三条第四項第一号中「十五万円」を「十

七万円」に改める。

第三百三十四条の二第一項第四号を次の二号に改

める。

四 前年中に次に掲げる契約に基づく掛金を支

払つた所得割の納稅義務者 その支払つた金

額の合計額

イ 小規模企業共済法第二条の三に規定する

第一種共済契約

ロ 条例の規定により地方公共團体が精神又

は身体に障害のある者に関する施設する共

同項第六号の二中「又は」を「立體交

換施設の区分に従い、当該各号に定めるところによる。

三 第百四十七条第二項中「主として觀光貸切用」を

「一般乗合用」に、「四十人をこえ五十人以下」を

「三十人をこえ四十人以下」に、「三十人をこえ四

十人以下」を「四十人をこえ五十人以下」に改める。

三百四十七条第二項中「主として觀光貸切用」を

「一般乗合用」に、「四十人をこえ五十人以下」を

「三十人をこえ四十人以下」に、「三十人をこえ四

十人以下」を「四十人をこえ五十人以下」に改める。

(自動車税の納付義務の免除)

第一百五十四条の二 道府県は、第百四十五条第二

項に規定する自動車の所在及び買主の住所又は

居所が不明である場合において、当該自動車の

売主が当該自動車の売買に係る代金の全部又は

一部を受けとることができなくなつたときは、

当該自動車に對して課する自動車税に係る地方

団体の徵収金に係る売主の納付の義務を免除す

るものとする。

二 前項の規定は、第一百四十五条第二項に規定す

る自動車の売主から前項の規定の適用があるべき旨の申告があり、当該申告が眞実であると認

められるとき限り、適用する。

二 百九十二条第一項第七号中「十万円」を「十

五万円」に、「五万円」を「十万円」に改め、「控除し

た金額」の下に「の二分の一に相当する金額」を加

える。

二百九十五条第一項第三号中「三十五万円」を

「三十八万円」に改める。

三百三十三条第四項第一号中「十五万円」を「十

七万円」に改める。

三百三十四条の二第一項第四号を次の二号に改

める。

二の八 地方鐵道法又は軌道法の規定による地

方鐵道業者又は軌道經營者が都市計画法第五

条の規定により指定された都市計画区域内に

差化施設又は道路の改築に伴い改良された既設の

立体交差化施設のうち、「に改め、同号の次に次

の一号を加える。

二の九 地方鐵道法又は軌道法の規定による地

方鐵道業者又は軌道經營者者が都市計画法第五

条の規定により指定された都市計画区域内に

差化施設又は道路の改築に伴い改良された既設の

立体交差化施設のうち、「に改め、同号の次に次

の一号を加える。

二の十 地方鐵道事業又は軌道經營の用に供す

るため所有する地下道又は跨線道路橋で、自

治省令で定めるもの

二の十一 地方鐵道事業又は軌道經營者

が都市計画区域内に

定めるもの「を削り、同項第六号の四中「ばい煙処

理施設」を「ばい煙処理施設又は同條第五項に規

定する粉じん発生する粉じんの処理施設」を「ばい煙処理施設又は同條第五項に規定する粉じん発生する粉じんの処理施設」に改め、同項第六号の五中「第四号」を

「第三号」に、「第六号」を「第五号」に改め、同項第六号の六中「第十五号第一項に規定する廃プラスチック類処理施設」を「第八条第一項に規定する廃プラスチック類処理施設」に改め、同項第六号の五中「第四号」を「第三号」に、「第六号」を「第五号」に改め、同項第六号の六中「第十五号第一項に規定する廃プラスチック類処理施設」を「第八条第一項に規定する廃プラスチック類処理施設」に改め、同項第六号の五中「第四号」を「第三号」に、「第六号」を「第五号」に改め、同号の次に次の一號を加える。

二の十二 公共の危険防止のためにする悪臭防止

施設で定めるもの

二の十三 公共の危険防止のためにする悪臭防止

とについてやむを得ない事情があると市町村長が

認めるときを含む。」を加える。

二 百九十二条第一項第五号中「小規模企業

共済掛金控除額」を「小規模企業共済等掛金控除

額」に改める。

三百四十八条第一項第一号中「第二十一条第一項第一号に規定する自動車の所在及び買主の住所又は

居所が不明である場合において、当該自動車の

売主が当該自動車の売買に係る代金の全部又は

一部を受けとることができない。

三百四十九条第一項第一号に規定する自動車の

所在及び買主の住所又は

居所が不明である場合において、当該自動車の

売主が当該自動車の売買に係る代金の全部又は

一部を受けとことができない。

三百四十九条第一項第一号に規定する自動車の

所在及び買主の住所又は

居所が不明である場合において、当該自動車の

売主が当該自動車の売買に係る代金の全部又は

<p

(外)号報

9

第十四条 前条の規定による改正後の国有資産等所在市町村交付金及び納付金に關する法律(以下「新交納付金法」という。)第二条第六項の規定中地方税法第三百四十八条第二号の八に掲げる固定資産に類するものに關する部分及び新交納付金法附則第十六項の表の第四号の規定中橋りょうに係る線路設備等以外の線路設備等に關する部分は、昭和四十六年四月一日以後において建設され、又は取得されたこれらの規定に規定する固定資産又は線路設備等について、昭和四十八年度分の市町村納付金から適用する。

理由

地方税負担の現状にかんがみ、地方財政の実情を勘案しつつ、住民負担の軽減及び合理化を図るために、道府県民税及び市町村民税の所得控除の額並びに事業税の事業主控除の額の引き上げ、固定資産税等の非課税範囲の拡大、電気ガス税の免稅点の引上げ等の措置を講ずるほか、地方税制の合理化を図るための所要の規定の整備をする必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○副議長(長谷川四郎君) 委員長の報告を求めます。地方行政委員長大野市郎君。

[報告書は本号末尾に掲載]

○大野市郎君 ただいま議題となりました地方税法の一部を改正する法律案につきまして、地方行政委員会における審査の経過及び結果を御報告申しあげます。

本案は、地方税負担の現状にかんがみ、住民負担の軽減及び合理化をはかるため、道府県民税及び市町村民税の所得控除の額並びに事業税の事業主控除の額の引き上げ、固定資産税等の非課税範囲の拡大、電気ガス税の免稅点の引き上げ等の措置を講ずるほか、地方税制の合理化をはかるため

の所要の規定を整備しようとするものであります。

本案は、三月十日本委員会に付託され、同十四日渡海自治大臣から提案理由の説明を聴取し、以来、本改正案はもとより、地方税制全般にわたって熱心に審議を行ない、三月十七日質疑を終了いたしました。

本二十一日討論を行ないましたところ、自由民

主党を代表して中村委員は本案に賛成、日本社会党を代表して山本委員、公明党を代表して小濱委員、民社党を代表して吉田委員及び日本共産党を代表して林委員は、本案に対しそれぞれ反対の意見を述べられました。

採決を行ないましたところ、本案は賛成多数をもつて原案のとおり可決すべきものと決しました。

なお、本案に対しまして、自由民主党、日本社会党、公明党及び民社党の四党共同提案により、都市税源の充実、地方道路目的財源の拡充、住民税課税最低限の引き上げ及び中小企業者の税負担の軽減を内容とする附帯決議を全会一致をもつて付することに決しました。

以上、御報告申し上げます。(拍手)

○副議長(長谷川四郎君) 採決いたします。

本案の委員長の報告は可決であります。本案を委員長報告のとおり決するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕
○副議長(長谷川四郎君) 起立多数。よって、本案は委員長報告のとおり可決いたしました。

本案は、地方税負担の現状にかんがみ、住民負担の軽減及び合理化をはかるため、道府県民税及び市町村民税の所得控除の額並びに事業税の事業主控除の額の引き上げ、固定資産税等の非課税範

一部を改正する法律案について、趣旨の説明を求めます。運輸大臣丹羽喬四郎君。

〔國務大臣丹羽喬四郎君登壇〕

○國務大臣(丹羽喬四郎君) 国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置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あげます。

国鉄は、過去百年間、国内輸送の大動脈として、国民生活の向上と国民経済の発展をささえてまいりましたが、今日その役割は、都市間旅客輸送、大都市通勤通学輸送、中長距離大量貨物輸送等の各分野においてますます重要性を増してお

り、総合交通体系確立の觀点からも、将来にわたり、国鉄の使命遂行が強く期待されるところであります。

一方、国鉄財政は、経済社会の変動と輸送構造の変化に伴い、昭和三十九年度に赤字に転じて以来急速に悪化の傾向をとり、国鉄が今後国民経済及び国民生活における使命を全うすることができるなくなるおそれがあつた。このた

め、政府といたしましては、第六十一回国会において成立した日本国有鉄道財政再建促進特別措置法に基き、昭和四十四年度以降十年間を再建期間として、各種の財政再建対策を鋭意推進してまいりました次第であります。

しかしながら、その後の推移を見ますと、自動車輸送の発達等による輸送量の伸び悩み、ベーチャップ等による人件費の大額な上昇等のため、国鉄財政はさらに悪化し、現状のまま推移した場合には、昭和四十七年度には大幅な償却前欠損を生ずるという、きわめて憂慮すべき事態に立ち至りました。

このような実情にかんがみ、政府といたしましては、現行の財政再建対策が十分にその目的を達成できなかつた原因について反省し、昭和四十七年度以降十年間を新しい再建期間とする抜本的な財政再建対策をあらためて策定し、これを強力に推進する必要があると考えております。

第三に、航路の普通旅客運賃につきましては、

このため、国鉄自身が増収と業務運営の合理化について最大限の努力を行ないますとともに、政

府におきましても、今後十年間にわたり、政府出資、工事費補助の増額、過去債務についての財政再建債及び同利子補給金の対象範囲の拡大、地方開散線に対する補助の新設等財政措置の大額な拡充を行なうことといたしておるところであります。

が、なお、長期にわたる国鉄財政の健全化をはか

り、国鉄の使命遂行に遺憾なきを期するためには、あわせて国民各階の御理解と御協力のもとに、国民生活への影響を勘案しつつ、必要最小限度の運賃改定を行なうことも真にやむを得ないものと考えた次第であります。

このような趣旨から、このたびこの法律案を提案することとした次第であります。これらの措置が相まって初めて国鉄財政の再建の基礎を確立することができます。ひいては国鉄をして将来ともわが国の基幹的公共輸送機関としての使命を全うさせることができると信ずるものであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

まず、国有鉄道運賃法の改正の内容について申します。

第一に、鉄道の普通旅客運賃につきましては、その賃率が、現行では商業キロ一キロメートルごとに五百キロメートルまでの部分については四円二十銭、五百キロメートルをこえる部分については四円二四五銭となつておりますのを、遠距離削減制の是正をも考慮しまして、六百キロメートルまでの部分については五円十銭、六百キロメートルをこえる部分については二円五十銭に改定することいたしております。

第二に、航路の普通旅客運賃につきましては、

近傍または類似の民間航路の運賃等をも勘案しな

がら、鉄道の普通旅客運賃とはほぼ同程度の改定を行なうこといたしております。

第三に、貨物運賃につきましては、制度の合理化をはかるため、車扱い貨物運賃の等級数を現行

の四等級から三等級に圧縮するとともに、その貨率をおおねむ二五%引き上げることといたしました。

また、小量物品輸送の合理化をはかるため、小口扱い貨物を小荷物に統合するとともに、近年飛躍的な増加を続けておりますコンテナ貨物の運賃につきまして、従来は小口扱い貨物運賃の一種とされておりましたものを新たに国有鉄道運賃法上の貨物運賃とすることといたしております。

次に、日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の改正の内容について申し上げます。

第一に、昭和四十七年度予算案作成を契機とし、今後十年間にわたり助成策の大幅な拡充をすることといたしましたこと等を勘案いたしまして、昭和四十七年度以降十年間を新たな再建期間とし、あらためて国鉄財政の再建に因る基本方針及びこれに基づく再建計画を策定することといたしております。

第二に、国鉄が今後新幹線鉄道の建設、在来主要幹線の改良工事等の輸送力の増強及び輸送方式の近代化のための工事を推進し、その体質の改善がはかられるよう、政府は、再建期間中の毎年度、国鉄に対し、工事資金の一部に相当する金額を出资するものといたしております。

第三に、過去債務の利子負担を軽減するため、財政再建債及び同利子補給金の対象を、現在の昭和四十三年度末政府管掌債務から昭和四十六年度末政府管掌債務及び政府が保証した鉄道債券にかかる債務に拡大いたすこととしております。

第四に、工事費の利子負担を軽減するため、工事費補助金の対象工事年度を昭和五十六年度まで延長し、その交付年度を昭和六十三年度まで延長することにいたしております。

以上がこの法律案の趣旨でございます。(拍手)

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出)の趣旨説明に対する質疑

○副議長(長谷川四郎君) 大臣の趣旨の説明に対する質疑の通告があります。順次これを許します。内藤良平君。

(内藤良平君登壇)

○内藤良平君 私は、ただいま趣旨説明されまして、特別措置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、佐藤總理大臣及び関係各大臣に質問を行なうものであります。(拍手)

日本国有鉄道、以下国鉄と略して申し上げます。が、その財政再建のため特別措置法を制定しましてのは昭和四十四年五月でありますから、法律施行以来三年未満の歳月であります。昭和五十三年度までの十カ年間に国鉄の財政を再建する計画を立てたのでございましたが、再建期間の三分の一も経過しない今日に至つて、さきの再建計画はいかなる理由かこれを放棄し、新たに昭和四十七年度を初年度とし同五十六年度を終年度とする十カ年計画を立てざるを得ない理由が、納得のいく説明がございません。

運賃の改定についても同様であります。国民大衆、利用者として理解し得るのは、平均二三%

の大幅の運賃値上げが行なわれるということだけです。しかも、優等列車を増発し、普通列車を同引きするのですから、普通列車に乗る者は少なく、特急、急行を普通列車並みに利用せざるを得ません。そこで約二二%の運賃値上げは実質約三〇%以上の値上げとして国民大衆、利用者の負担になるわけであります。この点につきましては、私たてに怒りを込めた詳細な書面を利用者からいただいております。その方々は、運賃算定期間の欺瞞として、国鉄当局のやり方を、フェアでないと攻撃しておられました。国民大衆、利用者は、運賃値上げだ、しかも卑劣なやり方だと怒つております。

政府は、前回の再建計画がわざか三年足らずで払い利息であります。これでは経営が成り立つわ

やり直しをせざるを得ない理由を、もつと簡明直截に国民に公表すべきではないでしょうか。佐藤總理、いかがでしょうか。

また、大蔵、運輸大臣と自民党政調会長、国鉄再建懇談会長の四者が国鉄財政新再建対策要綱なるものを約束し合いました。運賃改定も、政府の責任助成も、要員十一万人の縮減も、赤字路線の撤去も、この四者会談の約束から生まれたものだといわれております。立案の段階では確かに閣議決定の手続をとつても、実際は四者会談が要綱をきめているとすれば、その効力は政府機関の中でどう位置づけられるものでしょうか、肝心の国鉄当局や運輸当局は何をしているのでしょうか、またことにおかしなものではないかと思います。

さらに、赤字路線を五カ年以内に撤去する案についても、与党自民党的総務会において、地元市町村の同意を必要とする附帯決議がつき、閣議はこれを了解したと聞いていますが、これもどうなつておられるのでしょうか。

かように述べてまいりますと、本法案はまことにすつきりしない不安定なものといわざるを得ません。佐藤總理の御所見をお尋ねする次第であります。

次に、大蔵大臣にお尋ねしますが、国鉄の財政健全にするためには、まずもつて赤字の原因を正しく理解しなければなりません。政府は、その原因を正確に解明しておられるのでしょうか。

私は、政府、国鉄当局ともに、責任のがれの無責任行政を繼續するうちに、国鉄の借り入れ金が

四十六年末見込みで約三兆円になること、このことが赤字の最大の原因と考えるものであります。

この支払い利息は、年率五%と見ても、年間一千五百億円になるわけであります。六%と考えますと、一千八百億円でございます。四十七年度予算案で、国鉄の損益勘定において、収入総額は約一兆六千億円でありますから、収入の約一〇%は支

けがありません。問題の政府の財政援助も四十七年度予算案で一千百八十億円でありますから、支払い利息にも及ばないものであります。

私は、約三兆円の借り入れ金は当然政府の責任のもとに、その年度ごとに、出資金あるいは長期低利の融資もまた異例なことではありません。

水田大蔵大臣は、先般、公社公團の赤字について、発生と同時にすみやかに処置しなければならないと言われておりますが、国鉄の財政再建の最もガムとなっているものは約三兆円に及ぶ借り入れ金にあるという私の所見に対し、御異論があれば御所見を伺いたいのであります。

また、膨大な施設投資が、運輸業である国鉄の場合は、運賃をもつてまかなうことの不合理についても御所見を伺いたいのであります。

次に、運輸大臣にお尋ねいたします。

今日、わが国の交通運輸業界は、総合的交通体系がなければ利用者である国民大衆の混乱、渋滞、被害は増加するばかりであり、企業そのものも其倒れになりかねない状態であります。運輸省としても、総合交通体系については、昭和四十六年十二月十七日、臨時総合交通問題開催協議会の議を経て、そもそも総合交通体系の議論は、交通運輸業界がそれぞれ無関係に陸海空に五カ年計画等を立ててはいる矛盾から端を発したものであります。昭和四十四年度から国鉄財政再建促進特別措置法によつて国鉄のみ十カ年の長期計画を立てることの不合理性を追及し、総合交通体系なるものの必要性が生まれたのであります。したがいまして、運賃のみを取り上げた場合でも、各交通運輸機関の分野を立て、その上での運賃の調整が必要であります。特に通勤、通学の場合等は毎日の足でござりますから、簡単にいよいよして、国鉄でも、民鉄でも、地下鉄でも、同一運賃の時代が目の前にあ

ると理解しなければなりません。しかるに、政府は、助成を惜しむあまり運賃値上げに踏み切ったことは、直ちに交通混亂と渋滞を発生させるばかりではありませんか。そして、そのあとでの解決策は、また民鉄、地下鉄、航空等の運賃引き上げになることは明白であります。国民大衆、利用者は、そのことを知つておればこそ今回の国鉄運賃値上げを強く非難するのであります。

全国を過疎地帯、過疎地帯、その中間地帯等に分け、国鉄を根幹に位置づけて、その上での総合交通体系の青写真くらいは作成する、その作業が進まぬ先に、安易に国鉄のみを長期計画を立て運賃値上げをしても、また二、三年後には行き詰まりがくるのではないかでしょうか。それとも総合交通体系を進めるには自由競争と矛盾すると考えられて、すでに腰碎けの状態にならっているのではとも思われますがゆえに、特に運輸大臣の御所見を伺いたく存じます。

また、経済企画庁長官にもお尋ねします。

物価問題の担当大臣として、公共料金中第一の国鉄運賃の値上げは慎重に処理されたものと思ひます。また、総合交通体系の起案段階では経企庁も参画されております。公共料金の中には交通運輸関係の運賃、料金が多く占められておりますが、今回の国鉄運賃値上げは財政再建の面から検討されたものか、総合交通体系を進める中で調整も考えられる運賃として検討されたものか、それとも物価問題として対処されたものか。また、国鉄運賃値上げに伴つて他の交通運輸企業の運賃引き上げをいかなる見地をもつて処理されるのか、御所見のほどをお伺いしたく存じます。

次に、文部、労働両大臣にお尋ねします。

運賃法によれば、通学、通勤の定期旅客運賃は、それぞれ一定の割引率が定められております。これらは文教政策及び雇用対策として確立され、現在も重要な政策として推進されておられるものかどうかであります。もし割引率改訂等の場合には、文教政策並びに雇用対策として必要予算を計上さ

御所見のほどをお聞かせ願いたいものであります。
それでも割引率を確保されるお考えなのかどうか、
す。

その後も、自動車輸送等との競合による輸送量の伸び悩み、人件費の予想以上の大幅な上昇等により、遺憾ながら国鉄財政は悪化の度を強め、このまま推移した場合は、四十七年度にはかなりの借却前欠損を生ずるという憂慮すべき事態に立ち至っております。

考えております。この場合、地元関係者の御理解を得ることは当然でありますので、実施にあたっては、関係自治体の意見を十分考慮したいと考えております。

ると理解しなければなりません。しかるに、政府は、助成を惜しむあまり運賃値上げに踏み切ったことは、直ちに交通混亂と渋滞を発生させるばかりではありませんか。そして、そのあとでの解決策は、また民鉄、地下鉄、航空等の運賃引き上げになることは明白であります。国民大衆、利用者は、そのことを知つておればこそ今回の国鉄運賃値上げを強く非難するのであります。

全国を過疎地帯、過疎地帯、その中間地帯等に分け、国鉄を根幹に位置づけて、その上での総合交通体系の書寫真くらいは作成する、その作業が進まぬ先に、安易に国鉄のみを長期計画を立て運賃値上げをしても、また二、三年後には行き詰まりがくるのではないかでしょうか。それとも総合交通体系を進めんには自由競争と矛盾すると考えられて、すでに腰碎けの状態にならへているのではとも思われますがゆえに、特に運輸大臣の御所見を伺いたく存じます。

御所見のほどをお聞かせ願いたいものであります。されても割引率を確保されるお考えなのかどうか、御所見のほどをお聞かせ願いたいものであります。

最後に、締めくくりとして佐藤總理にお尋ねしますが、戦後の国鉄の運営管理についてであります。日本は民主化されてまいりましたが、最近の国鉄は、国民大衆、利用者から見て、非民主的、独善的運営管理が多いといわれております。三月十五日の時刻改正はその最たるものであります。また、労使の間では例のマル生運動がありました。財政再建と独立採算制が強要され、合理化が至上命令となつていても原因であります。しかししながら、国民大衆、利用者から攻撃されながら財政は再建されたが、公共性が失われては、国鉄の使命がなくなるも当然であります。私は、この際、公共性を重視し、国鉄を国民のものにするためにも、中央地方を通じて、議員、一般利用者、関係労働者等の代表による国鉄経営委員会等を設置し、真に国民の足としての国鉄を再建すべきであります。

さらに、本法案立案過程の不安定なること、昭和六十年を目指すに基本的総合交通体系が策定されることであります。

その後も、自動車輸送等との競合による輸送量の伸び悩み、人件費の予想以上の大幅な上昇等により、遺憾ながら国鉄財政は悪化の度を強め、このまま推移した場合は、四十七年度にはかなりの借入金を生ずるという憂慮すべき事態に立ち至つております。

このようないたたかぬ事態に対処するため、政府といたしましては、政府出資の増額など財政措置の大幅な拡充を行なうとともに、あわせて国鉄自身、これは労使双方であります、労使双方の最大限の合理化努力、また運賃水準の引き上げなどを行なうことにより、昭和四十七年度以降十年間をその期間とする根本的な財政再建対策を推進することとした次第であります。

内藤君から、国鉄再建計画について国民に十分に納得させるだけの説明がないとのおしかりがありましたが、国鉄の再建のためには、どうしても國民の御理解と御協力が必要でありますので、政

考えております。この場合、地元関係者の御理解を得ることは当然でありますので、実施にあたつては、関係自治体の意見を十分考慮したいと考えております。

最後に、国鉄を再建し、眞に国民のものとするためには、各界各層の御意見を十分に伺い、施策に反映させる必要のあることは言うまでもありません。このため、政府は、これまで国鉄諮問委員会、運輸政策審議会等を通じ、一般利用者等の要望を把握するようつとめてまいりましたが、御提案の、中央地方を通じての国鉄経営審議会の設置につきましても、その有効性、既存制度との重複等を考慮しながら検討してまいりたいと思います。

また、本案を撤回して出直せと、かように御希望ございましたが、ただいま、御審議を得ようといただいまの段階でございますので、どうか御審議のほど、お願ひいたします。(拍手)

〔國務大臣水田三喜男君登壇〕

輪関係の運賃、料金が多く占められておりますが、今回の国鉄運賃値上げは財政再建の面から検討されたものか、総合交通体系を進める中で調整も考えられる運賃として検討されたものか、それとも物価問題として対処されたものか。また、国鉄運賃値上げに伴って他の交通運輸企業の運賃引き上げをいかなる見地をもつて処理されるのか、御所見のほどをお伺いしたく存じます。

一つあること、国民生活、特に物価と日常生活に重大な悪影響があること等により、国鉄財政については当面政府の大助成をもって処理し、本案は撤回の上、なお慎重に検討されることが必要と考えますが、佐藤総理の意欲に燃える御答弁を期待して、終わる次第でございます。(拍手)

○内閣総理大臣(佐藤榮作君) 内藤君にお答えをいたします。

国鉄財政が、わが国輸送構造の変化に伴い、昭和三十九年赤字に転じて以来悪化の一途をたどっています。この間に政府は、国の財政措置、国鉄の近代化、合理化努力、運賃水準の適正化などを中心とする各種の再建対策を実施してまいりましたが、

予算の編成にあたって、国鉄及び財政を所管する運輸大臣と大蔵大臣が協議して取りまとめたものであります。政府といたしましては、これを基本として今後の再建計画を策定したいと考えております。また、これに与党が参加していることを問題としておられるようありますが、議院内閣閣僚のもとで、与党の意見を十分政策に反映させることは当然のことと私は考えております。

次に、地方開散線の問題であります。自動車輸送の発達や地方における人口の減少等により、鉄道としての特性を發揮できなくなつた鉄道を自動車輸送へ転換していくことは、国鉄の輸送の体质改善に不可欠のものと考えられますので、政府によつたましましては、今後、代替輸送手段の確保に万全を期しつつ、その整理を推進してまいりたいと存

の高騰と並んで、借り入れ金の利子支払いの増高
ということが国鉄の大きな負担となっていること
も事実でございますので、来年度の予算におきま
しては、国鉄の財政新再建対策の一環としまし
て、まず出資金を増額することと、それから工事
費の補助を拡大することと、この二つに並んで、
財政再建債の対象債務の拡大をいたしまして、政
府管掌債務のほかに政府保証債の債務にまで拡大
して、国鉄の利子負担の軽減をはかる、こういう
措置をとった次第でございまして、これで、三兆
の国鉄借り入れ金のうち二兆円の措置を政府が責
任を持つということになりますが、残りの一兆円
は、これは民間債でございまして、ここまでは、
政府が今回助成の道を講ずるということはいたし
ませんでした。

は撤回の上、なお慎重に検討されが必要と
考えますが、佐藤総理の意欲に燃える御答弁を期
待して、終わる次第でござります。(拍手)
〔内閣總理大臣佐藤榮作君登壇〕

として今後の再建計画を策定したいと考えておられます。また、これに与党が参加していることを問題としておられるようあります。議院内閣制の元で、与党の意見を十分政策に反映させるとは当然のことと私は考えております。

次に、地方閑散線の問題であります。自動車輸送の発達や地方における人口の減少等により、鉄道としての特性を發揮できなくなつた鉄道を自動車輸送へ転換していくことは、国鉄の輸送の体制改善に不可欠のものと考えられますので、政府といたしましては、今後、代替輸送手段の確保に万全を期しつつ、その整理を推進してまいりたいと考

しては、国鉄の財政新再建対策の一環としてまして、まず出資金を増額することと、それから工事費の補助を拡大することと、この二つに並んで、財政再建債の対象債務の拡大をいたしまして、政府管掌債務のほかに政府保証債の債務にまで拡大して、国鉄の利子負担の軽減をはかる、こういう措置をとった次第でございまして、これで、三兆円の国鉄借り入れ金のうち二兆円の措置を政府が責任を持つということになりますが、残りの一兆円は、これは民間債でございまして、ここまででは、政府が今回助成の道を講ずるということはいたしませんでした。

國鉄財政が、わが国輸送構造の変化に伴い、昭和三十九年赤字に転じて以来悪化の一途をたどることは、内藤君御指摘のとおりであります。この間に政府は、國の財政措置、國鉄の近代化、合理化努力、運賃水準の適正化などを中心とする各種の再建対策を実施してまいりましたが、

輸送の発達や地方における人口の減少等により、鉄道としての特性を發揮できなくなつた鉄道を自動車輸送へ転換していくことは、国鉄の輸送の体制改善に不可欠のものと考えますので、政府といたしましては、今後、代替輸送手段の確保に万全を期しつつ、その整理を推進してまいりたいと

措置をとった次第でございまして、これで、三兆の國鉄借り入れ金のうち二兆円の措置を政府が責任を持つということになりますが、残りの一兆円は、これは民間債でございまして、ここまでは、政府が今回助成の道を講ずるということはいたしませんでした。

先ほど、私が前に、公庫、公團の赤字はもうそのつど早期に処理されるべきであると言つたというふとを言われましたが、私もそのとおりと思います。これをその場で処理しないで後年に累積されると、あとから犠牲が大きくなるものでございましたが、国鉄の場合はすでに一兆二千億の累積赤字をつくってしまったござりますので、これは一年、二年では解決しない、やはり十年計画くらいをもつてこの財政の建て直しをするよりはしかたがない、こういう考え方から十年計画の新しい建て直しの練り方をして、今年度出発したというところでございます。

〔國務大臣高見三郎君登壇〕

○國務大臣(高見三郎君) お答え申し上げます。学割りや通学定期に伴いまする国鉄の財政問題は、私は、国鉄再建計画の一環として検討すべきものではなかろうか、かように考えております。

〔國務大臣塙原俊郎君登壇〕

○國務大臣(塙原俊郎君) 今回の措置は、国鉄財政再建のためやむを得ざる措置であると考えますが、御指摘のように、労働者に対する過重な負担と申しますが、しわ寄せがありますことは、私としても非常に心配いたしております。この点でございます。今日、労使間の話し合いで、大企業はそのほとんどが、また、中小企業におきましては九四%以上のものが、いわゆる通勤手当といふものを実施いたしております。今回の措置に対しましても、労使間の話し合いによってこの問題が円満に解決されることを望んでおりますが、私としては、その面に沿った行政指導を今後ともいたしてまいります。

〔國務大臣丹羽喬四郎君登壇〕

○國務大臣(丹羽喬四郎君) 私に対しましては、総合交通体系におきまして、これとはばらにしで国鉄の十カ年の財政計画を立てたのじゃないか、こういう御質問と思う次第でございますが、ただいま御質問がございましたように、総合交通体系は、昨年の十二月十七日、閣議で決定を見た

次第でございまして、お話しの陸海空それぞれ、

いろいろ五カ年計画をつくっておりますが、今回

の国鉄の十カ年の再建計画におきましては、御指

すがございましたように、総合体系の交通機関の

均衡性といふことを一番やはり重点に考えておりまして、総合交通体系に述べられております。國土の均衡ある開発、そしてそれに伴いまして、新幹線であるとか、あるいは都市間交通であるとか、あるいは大都市通勤通学輸送であるとかいう

ような問題、また、貨物輸送の近代化というようなものも含めておりまして、そして具体的には、これらの国鉄が国内交通の大動脈といたしまして国民の足としての発展ができるよう、実際問題といたしましてその輸送量、そして需要量とくつたつもりでございます。

ただいまも大蔵大臣から御答弁がありましたごとく、今回は、この国民の足をいかに確保するかということです。良質なサービスをいかに国民に対して提供するかということを、やはり再建の一つの大きな重点に置いておきました。それをするのにには、どうしてもやはり国鉄の財政が健全化なければいかぬという点につきまして、あるいは大

幅な政府の出資金、あるいは工事費補助、あるいは利子負担等々を含めまして今回これらの御

〔宮井泰良君登壇〕

○宮井泰良君 私は、公明党を代表いたしまして、ただいま趣旨説明のありました政府提出、国有

鐵道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案に關し、佐藤總理並びに関係大臣の見解をたたずものであります。

國鉄の財政は、昭和四十六年度においては累積赤字は八千億円をこす見込みであり、借り入れ金

は三兆八百八十一億円、利子は一千七百十九億円にもなると予想される赤字財政であることは、周知のとおりであります。

ただいま提案されております法案の内容は、この

国鉄の財政を立て直すため、旅客運賃が二三・四%、貨物運賃平均二四・六%という大幅な値上

げを行なうという、國民に多大な負担を課すもの

であり、とうてい國民大衆の承服することのできないものであります。

まず初めにお尋ねしたいのは、国鉄運賃の値上げによる物価への影響であります。国鉄運賃の値上げによる物価への影響であります。国鉄運賃を二三・四%値上げすると、消費者物価は〇・五〇七%も引き上げる要因となることは、まぎれもない事実であります。この他には、地下鉄の三三%の値上げ申請も出され、航空料も、幹線二一%、ローカル線三三%値上げされると予想されております。また、バス、トラック、タクシーなどの運賃値上げがメジロ押しに控えており、さらに今後

は、国鉄との運賃格差が通勤定期で二、三倍もの開きとなる私鉄運賃も値上げは行なわれるものと予想されるのであります。これらが一般的の物価に飛び火することは目に見えておるわけです。政府

は、予算編成にあたり、物価上昇率を五・一%に

抑えると公言されて、自信満々の御様子であります

が、ただいま述べましたような状況のとどで、

物価上昇率を五・二%以内に抑えられるのかどう

か。この点につきまして、総理並びに経済企画

長官にお伺いいたします。

さらに、来年度予算の閣僚折衝の際、経済企画

府長官が、同席した丹羽運輸大臣に対して、国鉄

の値上げ幅が大き過ぎるとして、一%の引き下げ

を要求されたそうであります。自民党交通部会

の反対にあり、簡単に申請どおりとしたといふ茶番劇がありましたが、長官自身、ほんとうに値上

げ抑制の決意があるのかどうか、国民は疑問に感

じております。国鉄運賃値上げが呼び水となつて、他の交通機関の運賃値上げ、すなわち、便乗

値上げをどのように抑制するか、その御決意を率

直に述べていただきたいと思います。

次に、ただいま申し上げました国鉄運賃と私鉄

運賃の格差について伺いたいと思います。

私鉄運賃は、昭和四十五年十月、世論の猛烈な

反対を受けながら、値上げを行なつたのであります。

そのためにはさだかではありませんが、値上

げ申請はまだ提出されておりません。しかし、國

鉄をはじめとして他の交通機関の値上げが実現す

ると、必ず値上げ攻勢に転じてくることは明白であります。

一例をあげますと、品川—横浜間の一カ月の通

勤定期代は、現行二千六百四十円であります。

かりに値上げが認められる三千六百円となり、

京浜急行の二千五百九十九円との差は一千円とな

るのあります。また、新宿—八王子間を例にと

ると、国鉄が現行四千二百円から五千四百六十円

となつて、京王電鉄の三千四百十円と比較して二

千五十円の差が出るわけであります。

この二つの例を見ても、私鉄各社は当然値上げ

申請を提出するということは明らかであります

が、このような現状を見て、ほんとうに私鉄各社

の運賃値上げを抑制できるのか、総理並びに運輸

大臣の考えを伺いたいのであります。

第三に、国鉄の再建問題についてであります。申すまでもなく、国鉄の再建には、國の大援助のもとに、国鉄みずから企業努力を行なうことが必要であります。特に、国鉄自身が財政の立て直しに全力をあげなければ、いかなる財政援助を行なつても、ざるに水のたとえどおり、その赤字解消は不可能であります。再建に取り組む姿勢を国民の前に示さない限り、国民の理解と協力を訴えて、それを得られる道理はないといえましょう。

わが党は、予算委員会でもすでに取り上げたように、国鉄の不利用地、未利用地の調査を行ない、国鉄の企業努力がかけ声だけのものであるという一例を明らかにしてまいりました。それを再び取り上げるつもりはございませんが、全国に七百數カ所の広大な土地が放置され、中でも新宿駅の南口の一等地に、二千三百五十平方メートル、約七百七十五坪の土地が、八年六ヶ月の間放置されていることが判明するに至つて、国鉄のいう企業努力の本質がわかつた次第であります。一般の民間企業ではこのよだな土地を長期間にわたって放置しておくものでありましょか、総理並びに運輸大臣に伺いたい。この無用に放置された国鉄の土地を、どのように有効な利用、活用を行なうと考えか、この点について明確かつ具体的な答弁を伺いたいと思います。

第四に、国鉄の新財政再建十力年計画の問題についてであります。

この計画の基本となるものは、國の大輔助成、運賃改定、さらに企業努力であるとして、いますが、その中でも運賃値上げの問題は、大きな社会問題となつていることは御承知のとおりであります。思い起せば、四十四年の国鉄運賃値上げのとき、政府・自民党は、国民の猛烈な反対を押し切つて、国鉄運賃法と日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の成立を強行したのであります。ところが、国民の声を無視して成立させたこの国鉄財

政再建促進法、すなわち再建十力年計画は、わずか一年目において破綻を来たし、三年目の今日、再びその改正が必要となつております。この原因がいざこにあるかは明らかであります。まずなわち、政府自身の見通しの甘さに加え、国鉄の抜本的再建策がなされないまま計画されたものであり、いだすらに國民負担偏重の運賃値上げにたよる再建計画であつたからであります。國民に運賃値上げという負担のみを課し、すんな計画を策定した責任も明確にされないまま、再び計画変更が明らかな新十力年計画を策定し、提出してきたのであります。国鉄の企業努力も不明確であります。國鉄の赤字財政の根本原因がどこにあると見て、國鉄の赤字財政の原因は、言うまでもなく、國鉄の放漫な経営と政府の総合交通政策の欠如にある 것입니다。

それは、國鉄の赤字財政の根本原因がどこにあると見て、國鉄に伺いたいと思います。國鉄赤字財政の原因は、言うまでもなく、國鉄の放漫な経営と政府の総合交通政策の欠如にあると見て、國鉄に伺いたいと思います。國鉄は、三十二年から輸送力増強五力年計画を策定し、逐年その推進を行なつきましたが、計画のずさんさから資金の行き詰まりを来たし、第一次計画の完遂しないうちに計画を練り直し、第三次五力年計画まで移行する結果となつたのであります。その間の投資額は三兆円にものぼり、そのほとんどが借り入れ金であつたため、借り入れ金の利子の支払いが今日の膨大な赤字をつくり出しているのであります。また、さきに申し上げたとおり、官僚化した体質が、土地の有効的活用もせず、放漫な経営を行なつて、わが國唯一の大量陸上機関として独占的な立場を確保してまいりました。しかし、モータリゼーションの波に押され徐々にその輸送分野は侵食されております。しかし、時代の変化に對応すべきであった国鉄が、まだ旧態依然たる經營姿勢を貫いてきたのは、国鉄の官僚化された首脳部の姿勢もさることながら、国鉄を取り巻く各関係法令そのものが現状にそぐわなくなつていることを知らなければなりません。政府は一部政令で関連事業への投資を行なつて、ひたすら利用者の負担、すなわち運賃値上げを強行してきたのであります。

先進諸国のはとんどが、その國の国鉄に多額の財政援助を毎年行なっていることは御承知のことと思います。政府は、四十四年から財政援助を行なつて、物価を引き上げるとともに、早急に総合的かつ抜本的な国鉄再建計画を確立すべきことを強く要求し、私の質問を終ります。(拍手)

○内閣総理大臣(佐藤榮作君) 宮井君にお答えをいたします。

まず、国鉄運賃の値上げ等の公共料金の引き上げが消費者物価を若干抑上げることは事実であります。政令は一部政令で関連事業への投資を行なつて、ひたすら利用者の負担、すなわち運賃値上げを強行してきたのであります。

先進諸国のはとんどが、その國の国鉄に多額の財政援助を毎年行なっていることは御承知のことと思います。政府は、四十四年から財政援助を行なつて、物価を引き上げるとともに、早急に総合的かつ抜本的な国鉄再建計画を確立すべきことを強く要求し、私の質問を終ります。(拍手)

【内閣総理大臣(佐藤榮作君) 宮井君にお答えをいたします。

まず、国鉄運賃の値上げ等の公共料金の引き上げが消費者物価を若干抑上げることは事実であります。政令は一部政令で関連事業への投資を行なつて、ひたすら利用者の負担、すなわち運賃値上げを強行してきたのであります。

先進諸国のはとんどが、その國の国鉄に多額の財政援助を毎年行なっていることは御承知のことと思います。政府は、四十四年から財政援助を行なつて、物価を引き上げるとともに、早急に総合的かつ抜本的な国鉄再建計画を確立すべきことを強く要求し、私の質問を終ります。(拍手)

また、今日の交通環境の急激な変化に適応できる基本的政策ともいべき総合交通政策の確立が

ように、今後も各般の物価対策を強力に推進することとしておりますので、これらの政策努力を通じて、四十七年度の消費者物価上昇率を五・三%——五・二%ございません、五・三%にとどめることは十分可能であると考えております。

次に、国鉄と私鉄の運賃の間に差異があることは、輸送機関としてのそれぞれの性格の相違から、ある程度やむを得ないことと考えます。が、並行区間等、類似のサービスが提供される場合には、両者の運賃格差が大きく、明らかに均衡を失くときには、問題があると思います。政府といたしましては、このような場合について何らかの是正措置を講ずる方策を引き続き検討し、総合交通体系形成の見地から、交通資源の適正配分の方向に向かって努力したいと考えております。

なお、私鉄運賃の改定は、それぞれの企業の収支状況を勘案して行なわれるべきものであり、運賃格差は正のために私鉄運賃の改定を行なうようなことは考えておりません。

次に、今般策定する新国鉄再建対策は、国鉄に増収と合理化について最大限の努力を求めるごと、政府としても財政措置の大額な拡充を行なうこと、また国民の御理解と御協力をより運賃水準の適正化をはかることを柱とするものであり、この方針を変えることは考えておりません。

御指摘になりました土地の利用——未利用土地、これは国有鉄道であります。たいへん多数の土地がござります。それらの未利用土地の利用について積極的に取り組め、かような御趣旨であったと思ひます。もちろん、積極的にこれらと取り組むことは必要であります。が、一たん使うと、なかなか本来の用途に使えないという場合もありますので、それらの点を勘案しながら、十分に御趣旨に沿うようにいたしたい、かように思っております。

次に、宮井君から、国鉄の行なう開通事業を拡大したらどうかとの御意見が述べられましたが、國鉄の増収をはかることは國鉄財政再建のために

望ましいことありますので、国鉄の役割りと民

間事業との関係等を十分考慮しながら、その拡大について検討を進めてまいりたいと考えております。

最後に、国鉄の財政赤字の原因は、何と申します。

してもわが國輸送構造の変化に根ざすものであ

り、変化への対応がなかなか困難なところにある

と思います。これまでも、国鉄におきましては、

近代化の努力、機構の簡素化、要員の縮減等の合

理化努力を重ねてまいりましたし、政府におきま

しても各種の助成措置を講じてまいりましたが、

国鉄を取り巻く環境の予想外の激変により、今回

再建対策の改定を行なうこととなつた次第であります。

今回の改定にあたり、政府、国鉄それぞれ

が最大限の努力をするとともに、国民各位にも、

利用者負担の見地から、必要最小限度の運賃改定

をお願いすることとしたのであり、国民のみ

に赤字を転嫁するものでないことを御理解いただ

きたいと思います。

また、国鉄再建につきましては、労使双方、涙

ぐましい努力をしておることにも御理解をいただ

きたいと思います。

また、本案を撤回して出直せ、かように言われ

ますが、御審議を願おうとしてたまいま始まつたばかりであります。どうか、あまり早く撤回を要

望されないので、御審議の上、どうか成立するよう

に御協力願います。(拍手)

〔國務大臣丹羽喬四郎君登壇〕

○國務大臣(丹羽喬四郎君) 私に対する御質問、

總理への御質問と重複しておりますので、大体總理

りと申し上げておく次第でございます。

また、先ほどお話をございました未利用地につ

きましてでございますが、未利用地は、總理の御

答弁のとおりでございますが、具体的に、ただい

ま事業の用に供されていない土地が約千九百五十

万平方メートル、昭和四十七年一月一日現在でござりますが、ござります。そのうちに、事業計画

のあるものが三百六十万平方メートル、貸し付け

しているものが四百七十万平方メートルでございま

して、小計八百三十万平方メートルでございま

す。処分を要するものが千百二十万平方メートル

でございまして、昭和四十五年では九十五万平方

メートルを処分いたしております。四十六年度で

は五十六万平方メートルを処分いたしております。

また、漸次処分をする。今度の十カ年計画におきま

して、大体六十億ずつ、十カ年でもつて六百億

の処分をいたしたい、こういうふうな計画になつておる次第でござります。

また、國連事業をさらに拡大するために、国有

鐵道法の六条を改正すべきではないか。したく

もつともな御意見でございまして、私のほうとい

たしましては、昨年の一月と十二月に施行令を改

正いたしまして、あるいは旅客ターミナルの事業

をする、あるいはまた、先ほど御指摘がございま

したような石油パイプラインの集配施設、あるい

はまた、それらの事業をするというようなことを

盛んにいま計画をしてやらしておる次第でござい

ますが、将来はその趣旨に沿いまして検討してま

りたい、こういうふうに思う次第でございま

す。(拍手)

〔國務大臣丹羽喬四郎君登壇〕

○國務大臣(丹羽喬四郎君) 私に対する御質問、

總理への御質問と重複しております。

まず初めに、物価問題に対する政府の基本的な

考え方についてお尋ねをします。

自民党政府に物価政策がないのは、今日に始

まつたことではありません。すでに十年余にわ

たつて年率五%をこえる消費者物価の上昇が続い

て国民生活に大きな圧迫を加え、また、年率一

〇%を上回る地価の上昇は庶民の住宅の夢を奪つ

ております。その間、毎国会の總理の施政方針演

説には、必ずと言ってもよいくらい、物価対策の

緊急性が強調されております。いわく、流通機構

の合理化、公共料金の抑制、輸入政策の活用、地

価抑制のための強力な施策等々、毎年ほとんど変

わらない。そして、何一つ有効な対策が実行され

たためしがない。こととは、不況下の物価高とい

う異常な時期であります。國民大衆は、もはや政

府の物価対策を全く信用してはおりませんが、円

平価の大額な切り上げがあつたことだから、せめ

て輸入によつて食料品などが幾らかでも値上がり

してしまいかと、一の期待を持ったのであります

たいへん多岐にわたつてのお尋ねでござりますが、私からは、物価に対する政府の基本的施策についてお答えをいたしたいと思います。

いろいろ、物価問題について政府は政策を持つていいないといふ、きびしい御批判を受けました。しかし、私は、物価の安定こそ政府の最重要施策の課題の一つであると、かよろに考えているものであります。(発言する者あり)静かにしてください。

このよろんな考そのもとに、政府は、これまで総需要の適正な管理、低生産部門の構造改善、輸入の自由化及び関税の引き下げ、公正な競争の促進など、各般の物価対策を推進してまいりました。

四十七年度におきましても、政府は、物価対策関係経費を充実し、施策の拡充をはかることとしておりますほか、円切り上げによる輸入品価格の低下の利益を適正に国民に還元するため一連の措置を講ずることとしていることは、繰り返し申し上げておるところであります。

この機会に、公共料金についての考え方を申し上げておきたいと思いますが、公共料金につきましては、従来からその引き上げを極力抑制する方針で臨んできたことは、御承知のとおりであります。今回、政府は、資源配分の適正化とサービス供給の円滑化をはかる見地から、その一部について改定を行なうこといたしましたが、必要な財政措置の拡充とあわせて、最小限度の改定にとどめることとしております。公共料金の引き上げを極力抑制するという基本方針を変えるものではありません。政府は、今後とも経済社会の変化に即応して、事業経営の合理化や財政措置の充実などの施策を引き続き推進し、長期的な観点に立った公共料金の安定をはかつてまいる考え方であります。

で、各般の政策努力の効果と相まって、四十七年度の消費者物価の上昇率を政府見通しの水準に押えることは十分に可能であると、かように考えております。

その他の点につきましては、所管大臣からお答えいたします。(拍手)

〔国務大臣丹羽喬四郎君登壇〕

○國務大臣(丹羽喬四郎君) 私に対する御質問は、先ほどございました三兆八百億にのぼる長期債務を、これを全部たな上げすればよいじゃないかといふ御質問でございますが、先ほど大蔵大臣も御答弁を申し上げましたとおり、そのうちの約二兆円、政府管掌並びに政府保証債につきましては、十年間たな上げをする。あとのこととは、将来の工事費補助あるいはまたその他の財政支出でまかなつてしまいまして、私らの計算でまいりますると、十年間で完全に健全財政になり得る、こういう見通しでございます。これらの点につきましては、さらに審議の過程におきまして、いろいろ御示唆をいただければ幸いと思う次第でござります。

また、地方交通線一萬一千キロが、これが赤字線で、これに対する対策が何にもないじゃないか、こういうことでございますが、私どもは、やはり一万一千キロの幹線、これを相當に重要視している次第でございます。

閑散線と申しますのは、もう私が申し上げるまでもなく、鉄道としての特性を失った、自動車輸送にほとんどまかしておりまして、そして、少量でもつて鉄道輸送の特性がなくなつたというものについてこれを閑散線と認定をいたしたい、こうしましてこれをますます助長してまいる。それがために、あるいは電化、あるいはまた複線化も考えていろいろところでございまして、それらによりまして、大量輸送の方面におきましては、あるいは環境破壊、労働力不足というような御指摘がございました。(拍手)

ざいましたが、それらに弊害を起さないようなら周到な注意をもってこれからやつてまいりたいと、こういうふうに思つておる次第でござります。
それから、その次に赤字ローカル線といいますか、要するに、片一方に閑散線を撤去するということを計画しながら、いわゆるAB線を認めるのはどうであるかということをございますが、私ども、新線を認める以上は、鉄道としての意義がある、いわゆる短絡であるとか、あるいはまた、国土開発上どうしても現在のみならず将来におきまして鉄道輸送が必要である、鉄道需要が相当多いと期待される地域につきましては、やはり国民の足といたしまして新線を計画してつくる。その場合にどうしても、鉄道の特性を失いまして閑散線とははつきり区別をつけてやつてしまいたい、重視的にこれを施行してまいりたい、こう思つている次第でございます。
次に、事業範囲を拡大して増収の道を開いたらどうだ、企業努力をしたらどうだ、先ほどの御質問もございましたが、ごもつともな御質問と思ふ次第でございます。ことに具体的に、一定区間を区切りまして、土地開発事業を起こしたらどうか。土地開発事業を国有鉄道にやらせるかどうかということは、まだ議論が非常に多々あるところでござります。少なくとも未利用地につきましては、これら自由な営業を起こさせたらどうかという御意見でございますが、これまで私はもつともな御意見と思つておる次第でございます。しかしながら、御承知のとおり、関連事業の投資につきましては、第六条がたしか三十六年でございましたが、認められまして以来数回にわたりまして改正をしておりまして、また政令におきましても、昨年の一月と十一月に改正をいたしまして、漸次拡大をしてまいつた次第でございますが、将来ともそれらの、ただいま河村議員から御指摘がございましたような方向に向かいまして早急に検討し、いまいりたい、こういふらふうに思つて、もし次第で

それから最後に、国鉄が生産性向上その他労使一体となつて進むべきじゃないかという御意見でございますが、これまたごともの点でございまして、今日国鉄が国民のほんとの足の大動脈といたしまして進んでまいる、また、財政的危機におちいつている、こういうふうなときでございますから、この事態を十分に認識をいたしまして、労使一体となりまして、そうして生産性の意義も十分認めまして進んでいくことが最も必要だと思つておる次第でございます。このことを申し上げておく次第でございます。(拍手)

〔國務大臣水田三喜男君登壇〕

○國務大臣(水田三喜男君) 河村さんから御提案がございましたが、かりに御提案どおり全部にいたしましても、国鉄の損益勘定においては償却前の黒字を期待することはできないと思います。したがいまして、必要とされる二千億円以上の償却をするといふ場合の赤字は相当大きいものになるだろうと思います。したがつて、国鉄に限る限り、運賃値上げは避けられない現状であるというふうに思われます。(拍手)

〔國務大臣木村俊夫君登壇〕

○國務大臣(木村俊夫君) 私に対するお尋ねは、総理に対するものと全く同じでございまして、先ほど総理からお答えしたことと重きでありますので、繰り返し答弁することを省かしていただきたいと思ひます。

今回の国鉄運賃の値上げは、政府こそが物価値上げの元凶であると、みずから認めたものといわざるを得ないのであります。政府統計によりまし

官 報 (号 外)

年に比べ二三八・六%も上がっておりますが、国鉄旅客運賃はさらにそれを上回る一六七・二%の上昇となつておるのであります。しかも今回の値上げを加えますと、旅客運賃は四十年の間に一倍となるのであります。

国鉄旅客運賃の値上げは、私鉄をはじめ他の輸送料金をこれに同調させるばかりか、諸物価の高騰を誘発し、国民生活を破壊するきわめて重大なる問題であり、絶対に許すことのできないものといわざるを得ません。(拍手)わが党は、まず何よりも本法案の撤回を主張するものであります。先ほど総理は、いま提出した法案に対し撤回するのではなく、理由を説明されました。運輸大臣の本法案に対する提案の内容に見ましても、その内容自体から、撤回すべき内容は明白であります。総理並びに経済企画庁長官の責任ある答弁を求めるものであります。

いま指摘しましたように、旅客運賃は三十六年以来五回も値上げされましたが、さらに向こう七年間に四回、現在の二倍以上の値上げを強行しようとおるのであります。

また、貨物運賃は、たとえば電気製品、鉄鋼、金属、自動車などの大企業の貨物につきましては七%前後の値上げにとどめています。特に在日米軍の物資は、優先配車を保障しておる上に、運賃もさわめて安くなつておるのであります。しかし、一方、生鮮食料品、地場産業製品などは、等級の改悪、貨率のかさ上げなどによりまして、実質三〇%もの値上げとなり、さわめて不当な差別運賃となつておるのであります。

国鉄の四十五年度決算では、一千三百億円の赤字だといっておりますが、その内容を見ますと、旅客輸送では五百億円余の黒字を出しながら、貨物輸送で一千八百億円の赤字を出しておるのであります。国鉄の貨物の六〇%以上を占めるもの

國鉄は、すでに三兆円に達した借り入れ金の返済と金利の支払いに、四十七年度だけでも五千億円余を見込んでおりますが、これでは國鉄の金融的出費は、解消するどころか、ますます増大する一方であります。

國鉄は、こうした条件のもとで十年間に赤字をなくすということで、運賃の増収分でまさに六兆三千億円、人員削減による節約で二兆四千億円を当て込み、地方ローカル線を切り捨てようとしております。このことは、國民と國鉄労働者に一方的な取扱と合理化を押しつけ、國鉄の公共性逆行する菅利企業化を促進するものであるということは明らかであります。(拍手)

國鉄法第二条に定めておりますように、國鉄は公共上の法人であつて、菅利法人であつては断じてならないのです。大企業本位の國鉄経営の本質を改め、公共輸送機関としての國鉄の使命

方における公共輸送に國が責任を持つべきである
といふ考證に立たれるのか、責任ある答弁を求め
ます。

第五に、國鉄労働者の十一万人削減の問題であ
ります。

政府・自民党のいわゆる再建計画の一つの柱で
あります。

ある大半の人員削減の方針は、世論のきびしい追及を受け違法と断定されたマル生運動とともに、國鉄労働者に過酷な労働強化を押しつけるものであり、國民の安全輸送の確保にとっても重大ななかわり合いのあるものであります。運輸大臣は、あくまで十一万人削減を強行するといふのであるが、明確な答弁を求めるものであります。

最後に、國鉄の民主的運営について提案いたします。

まず、國鉄の再建計画、長期計画は、國会の審議を経て決定するようにすべきであると考えます。また、國鉄の理事、監事の任命は國会の承認す。

は、セメント、鉄鋼、石油などの大企業の貨物であり、赤字の大きな原因は、これらに対する出荷サービスにあることは明らかであります。

このように、国民には過酷な運賃負担を押しつけながら、大企業の貨物には、きわめて不当な運

を果たすべく、独立採算制をやめ、そのためには、その政府の助成をふやすべきであると考えるものであります。總理並びに運輸大臣の所信を求めます。

事項とするほか、利用者代表、労働組合の代表を
参加させ、国鉄の監査報告は国会に対し行なわ
るべきであります。これは、年に入百億をこすと
見られる過大な減価償却、一千億円をこす修繕費
の不当な計上、特定業者との懸着による随意契約
の是正など、国鉄の運営と経理を民主化し、国鉄
の健全な発展をはかる上で最低限とするべき措置で
あります。

以上、わが党の質問と提案に対し、總理並びに
関係閣僚の答弁を求め、私の質問を終わります。

（拍手）
〔内閣總理大臣（佐藤榮作君登壇）
○内閣總理大臣（佐藤榮作君） 田代君にお答えを
いたします。
最初の御意見は、私、なかなかつかみかねたので

ですが、ただ、法案を撤回したとおっしゃつたことだけははつきりわかつております。いま御審議をいただくのでござりますから、最初から撤回しろとおっしゃいましても、これに賛成はできません。どうかひとつ御審議のほど、よろしくお願ひ

第二の問題といったしまして、田代君も御指摘のように、消費者物価指數のうち國鉄運賃の占めるウエートはかなり高いことは事実であります。が、消費者物価の騰勢は最近鈍化しております、各般の政策努力を一段と推進してまいりますので、四十七

本年度の消費者物価の上昇率を政府見通しの線に押えることは十分可能であると、かように考えます。なお、大手荷主の問題につきましては、これは運輸大臣からお答えをいたさせます。

次に、これまでの再建計画が三年間で改定のやむなきに至つた理由は、基本的には、わが国輸送構造の変化が予想以上に激しかったということに尽きるのですが、具体的には輸送量の停滞と人件費の上昇等であると考えます。今回の新再建対策では、これらの点を十分反省し、輸送量、人件費の上昇につきましても見直しを行ない、一方、財政措置の大額な拡大を行なうなどにより、

再建の実効を確保していくたいと考えております。

次に、國鉄が、その公共的役割から新幹線鉄道の建設及び在来線の整備に日々鋭意努力していることは、田代君も御承知のことだと思います。政府といたしましては、國鉄財政の健全化をはかる所といたしましては、國鉄財政の健全化をはかるとともに、より良質のサービスを提供して国民生活の向上と国民経済の発展に貢献するため、田代君のようにその全額をというわけにはまいりませんが、所要の建設費につきまして、政府出資金の増額など助成措置の拡充と長期低利の財政融資の拡大を行なうこととしております。政府としてもできる限りの努力をしていることを御理解いただきたいと思います。

最後に、金利負担の問題であります。國鉄の長期負債は巨額にのぼり、その支払い利子が國鉄経営を圧迫している要因の一つとなっていることは御指摘のとおりであります。政府といたしましては、從來から政府管掌債務について、孫利子補給方式により事実上の債務のたな上げを行なうとともに、工事費について補助金を交付し、利子負担の軽減をはかつてまいりましたが、四十七年度以降につきましては、新再建対策の一環として孫利子補給の拡大及び工事費補給金の補助率の引き上げにより、金利負担の一そらの軽減をはかることとしている次第であります。

いろいろ鉄道の再建について、日本共産党からも御提案がありました。これらの点については、私は、具体的にこの機会に直ちに賛成もいたしかねますが、十分検討してみたい、かように思つていることをつけ加えさせていただきます。(拍手)

○國務大臣丹羽喬四郎君登壇
○國務大臣(丹羽喬四郎君) ただいまの御質問でございますが、貨物輸送につきまして値上げの幅が非常に狭くて、おくれてやしないか、大企業に対しまして非常に優遇をしてやしないかといふ御質問でございますが、もちろん、国有鉄道は国民のための

企業でございまして、いやしくも、そこに差別待遇があつてはならない次第でござります。

御指摘がございましたように、貨物輸送につきましては、非常に赤字になりました原因といたしましては、運賃が安いということよりも、むしろ輸送需要が非常に変革をいたしてまいりまして、あるいはカーフェリーによる輸送である、あるいはまた陸上輸送である、そういう方面に非常に大幅な輸送需要が転移をいたしまして、それがために需要が非常におくれてまいりまして、四十四年度のせつかくの計画の締結の一端となりましたことは、御承知のとおりでございます。それゆえに、今回の十年計画におきましては、貨物輸送も思い切った近代化、合理化をはからなくちゃいかぬということで相當に力を入れまして、これらが他の輸送機関とも競争力をつけまして、そうして赤字解消につとめるとともに、今回は特にその運賃の値上げにつきましても、一名上の二四・六%の値上げを決定した次第でござりますので、御了承願いたいと思つてまいります。

それからその次に、いわゆる二次製品について非常に安いことじやないかというお話をございますが、輸送需要が一次製品より二次製品に非常に転移してまいりまして、そうして、一次製品は御承知のとおり、石炭をはじめ鉄鉱その他が非常に減少してまいりました。この点が今日の貨物輸送を非常に苦しくいたしまして、赤字の大額な原因でございました次第でございまして、漸次、やはりコンテナ貨物輸送であるとか、今回も新しく運賃の体系に入れた次第でございますが、そういうふうに思つておられる次第でございます。

また、労働強化、十一万人のいわゆる整理の問題でございますが、これは合理化の過程におきまして、あるいは近代化、省力化という点におきまして、あるいは小駅の廃止であるとかヤードの機械化、自動化であるといふような点につきまして具体的にきめまして、十一万人くらいの整理をいたしたいということでおこなって、いわゆる労働強化にはならない。労働時間の短縮も、四十年から漸次行なわれていることは御承知のとおりと思う次第でございまして、私どもは、あくまでも交通の安全性の確保ということを觀点に置きながら、これらを無理のない姿勢でもつてやっていきたい、こういうふうに思つておられる次第でございま

いますが、新幹線の要望につきましてはもうすでに国民御承知のとおりでございまして、国土再開発、国土の均衡ある発展をはかるためはどうしても新幹線の必要といふものは、國民がやはり強く望んでいると思っておられる次第でございますが、しかししながら、今回の十ヵ年計画は、新幹線であるとか貨物輸送ばかりではございません。在来線につきましても、何と四兆五千億円以上の新しき投資をいたしまして、あるいは線増の問題であるとか電化の問題であるとか、その他の問題につきましてもやつてまいりまして、そうして國民の要望に沿つて考えてまいりたい、こういうふうに思つておられる次第でござります。

それから次に、独立採算制の問題は、先ほど来大蔵大臣からも種々お答えになつたとおりでござりますので、これはやはり収支相償うのが公共企業体といたしましても一忯の原則ではございますが、今日の這般の事情にかんがみまして、政府としてはこの際は思い切った出資をいたすとともに、そうしてまた、財投その他におきましても何と工事費におきまして七兆円に及ぶような、新しいサービスの提供をいたしたい、こういうふうに思つておられる次第でございます。

○國務大臣木村俊夫君登壇
○國務大臣(木村俊夫君) 私に対するお尋ねは、今回の國鉄運賃法案を撤回する考えはないか、こういふお尋ねでございますが、總理からお答えされましたとおり、諸般の事情から、これは真にやむを得ない措置と考えております。御了承を願います。(拍手)
〔國務大臣木村俊夫君登壇〕

○副議長(長谷川四郎君) これにて質疑は終ついたしました。

○副議長(長谷川四郎君) 本日は、これにて散会いたしました。
午後四時三分散会

出席國務大臣

内閣総理大臣	佐藤栄作君
法務大臣	前田繁三郎君
大蔵大臣	水田三喜男君
文部大臣	高見三郎君
運輸大臣	丹羽喬四郎君
労働大臣	塙原俊郎君
自治大臣	渡海元三郎君
國務大臣	木村俊夫君

出席政府委員

局長 運輸省鉄道監督 山口 真弘君

森下 元晴君

横路 孝弘君

横路 孝弘君

瀬野栄次郎君

廣沢 直樹君

の件

可決すべきものと議決した次第である。

三 本案施行に要する経費

昭和四十七年度裁判所関係予算に四千三百二十一

万五千円を計上している。

昭和四十七年二月十七日

衆議院議長 船田 中殿 法務委員長 松澤 姫路

航空機燃料税法案(内閣提出)に関する報告書

議案の要旨及び目的
官報(号) 本案は、今次税制改
備等の緊急性にかんがみ
するため、航空機燃料
料税を課そうとするも
おりである。

(一) 課稅物件

(一) 課税物件
航空機にその燃料として積み込まれる炭化
水素由之課税切手をもつてゐる。
備等の緊急性にかんがみ、その財源の強化に資
するため、航空機燃料に対し、新たに航空機燃
料税を課そうとするもので、主な内容は次のと
おりである。

なお、航空機燃料税が課される揮発油については、揮発油税を免除することとしている。

(二) 納稅義務者 次に掲げる者を納稅義務者とする。ただし、国及び地方公共団体は、納稅義務がないものとする。

2 納税地、航空機から取り卸した場合の税額控除、記帳義務その他所要の規定を設ける。

決した。
右報告する。

大藏委員長 齋藤 邦吉

(1) 基礎控除額を十五万円（現行十四万

控除を次のとおり改める

個人の道府県民税及び市町村民税の所得控除を次のとおり改める。

その要旨は次のとおりである。

理化を図るために、道府県民税及び市町村民税の所得控除の額並びに事業税の事業主控除の額を引上げ、固定資産税等の非課税範囲の拡大、気ガス税の免税点の引上げ等の措置を講ずるが、地方税制の合理化を図ろうとするもので、その要旨は次のとおりである。

地方税法の一部を改正する法律案（内閣提出）に関する報告書

の影響を考慮しつつ、所要財源の充実に配慮すべきである。

二 空港周辺の住民の生活環境の改善、特に航空

別紙
衆議院議長 船山 中勝

航空機燃料税法案に対する附帯決議

(三) 場合には、航空機の機長とする
課税標準及び税率

課税標準とし、税率は一キロリットルにつき

一 政府は、第二次空港整備五カ年計画を遂行す

昭和四十七年三月二十一日 衆議院会議録第十四号

(二) 円)に引き上げる。

(2) 配偶者控除額を十四万円(現行十三万円)に引き上げる。

(3) 扶養控除額を十一万円(現行十万円)に引き上げる。

(4) 寡婦控除、障害者控除、老年者控除又は勤労学生控除の額をそれぞれ十萬円(現行九万円)に引き上げるとともに、特別障害者控除額を十二万円(現行十一万円)に引き上げる。

(5) 配偶者のいない世帯の一人目の扶養親族に係る扶養控除額を十二万円(現行十一万円)に引き上げる。

2 障害者、未成年者、老年者又は寡婦についての非課税の範囲を、年所得三十八万円(現行三十五万円)までとする。

3 個人の白色申告者の車従者控除の控除限度額を十七万円(現行十五万円)に引き上げる。

4 昭和四十六年又は昭和四十七年において

生じた純損失のうち、還付を受けた所得税額の計算の基礎となつた不動産所得及び事業所得に係る純損失についての繰越控除期間を三年から五年に延長する。

5 個人の道府県民税の申告書を提出した者は、個人の事業税の申告書を提出したものとみなすこととする。

(三) 不動産取得税

1 海洋科学技術センターが業務の用に供するため取得する不動産並びに入部済新農村建設事業団が業務として譲り渡した土地は非課税とする。

2 農林漁業者の共同利用に供する特定の施設に係る課税標準の特例措置の適用期限を昭和五十二年三月三十一日まで延長する等、課税標準の特例措置の適用期限を延長する。

1 砂利汚水の処理施設その他公害防止施設等を非課税とする。

(二) 事業税

1 個人の事業税の事業主控除額を六十万円(現行三十六万円)に引き上げる。

2 個人の白色申告者の車従者控除の控除限度額を十七万円(現行十五万円)に引き上げる。

3 電気供給業に係る関係道府県との分割は、課税標準額の総額の二分の一を事務所等の固定資産の価額に、他の二分の一を発電所の用に供する固定資産の価額にあん分して行なうものとする。

4 昭和四十六年又は昭和四十七年において課税する不動産取得税の金額から譲渡した土地の固定資産税台帳に登録された価格に相当する額に税率を乗じて得た額を減額する。

(四) 娱楽施設利用税

ゴルフ場については、定額税率によつて課税する。

1 自動車税及び軽自動車税

1 バスの標準税率を次のとおり合理化する。

一般乗用のもの 年額一万四千円
その他 年額 三万円

2 所有権留保自動車等に係る自動車税及び軽自動車税について、自動車及び軽自動車の所在及び買主の住所等が不明である場合において、一定の要件に該当する場合においては、売主の納付義務を免除する。

3 公衆のために道路等に融雪用として設置された施設に使用する電気に対しては、電気ガス税を課さないこととする等の措置を講ずる。

(七) 電気ガス税

1 海洋科学技術センターが業務の用に供する家屋及び償却資産の課税標準は、取得後五年度間はその価格の三分の一の額、その後の五年度間はその価格の三分の二の額とする等、課税標準の特例を設ける。

2 自動列車停止装置の課税標準の特例措置の期限を延長し、昭和五十年一月一日までの間に新設されたものについて適用する等、課税標準の特例措置の適用期限を延長する。

3 外航船舶の非課税措置の適用期限を昭和四十九年度まで延長する。

率の適用期限を昭和五十年五月三十一日まで延長する。

(八) 施行期日

前記の2及び3の改正は昭和四十七年六月一日から、その他の改正は昭和四十七年四月一日から施行する。

なお、以上の改正により、昭和四十七年度においては、沖縄分を含め、個人の住民税において七百五十六億円、個人の事業税において二百三十四億円、電気ガス税その他において一千三百三十一億円（平年度一千百三十一億円）の減税となるが、一方、

国の租税特別措置の改正に伴い百四十二億円の増収が見込まれるので、差引九百十一億円（平年度九百八十九億円）の減収となる。

二 議案の可決理由

地方税負担の現状にかんがみ、個人の住民税および事業税の減税を中心として、負担の軽減合理化を図る本案の趣旨は妥当と認め、賛成多数をもつて原案のとおり可決すべきものと議決した次第である。

なお、本案に対し、別紙のとおり附帯決議を附することに決した。

右報告する。

昭和四十七年三月二十一日
地方行政委員長 大野 市郎

衆議院議長 船田 中殿

[別紙]

地方税法の一部を改正する法律案に対する附帯決議

政府は、最近における社会経済情勢の変化ならびに地方財政の現状にかんがみ、国・地方を通ずる税源のあり方について根本的に再検討するとともに、とくに左の諸点に留意すべきである。

一 都市とくに大都市ならびにその周辺都市における財政需要が激増しているにもかかわらず、都市的税源が伸び悩みを示している実情にかんがみ、事務所・事業所税の創設、法人所得課税、都市計画税の拡充等税制上の措置を講じ、都市税源の充実に努めること。

二 地方道整備の財源確保のため、道路目的財源の国と地方との配分割合を検討するとともに、地方道とくに市町村道の目的財源の拡充に努めること。

三 住民税負担の軽減を図るため、引き続き課税最低限の引上げに努めること。

四 中小企業者の税負担の軽減について引き続き検討すること。

右決議する。

昭和四十七年三月二十一日 衆議院会議録第十四号

明治三十五年三月三十日
種便物記可

定価一部五十円
(配送料込)

發行所

東京都港区赤坂一丁目二番地 郵便番号一〇七
大藏省印刷局
電話 東京五八二四四二二(大代)