

官報

号外 昭和四十八年三月八日

第七十一回 衆議院會議録 第十四号

昭和四十八年三月八日(木曜日)

議事日程 第十一号

昭和四十八年三月八日

午後一時開議

第一 機械類信用保険法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○本日の會議に付した案件
議員請暇の件

北海道開発審議委員の選挙

日程第一 機械類信用保険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)

出)の趣旨説明及び質疑

午後一時五分開議

○議長(中村梅吉君) これより會議を開きます。

議員請暇の件

○議長(中村梅吉君) 議員請暇の件についておはかりいたします。

渡部一郎君から、海外旅行のため、三月十二日から四月二十日まで四十日間、請暇の申し出があります。これを許可するに御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○議長(中村梅吉君) 御異議なしと認めます。よって、許可するに決しました。

北海道開発審議委員の選挙

○議長(中村梅吉君) 北海道開発審議委員の選挙を行ないます。

○中山正暉君 北海道開発審議委員の選挙は、その手続を省略して、議長において指名せられんことを望みます。

○議長(中村梅吉君) 中山正暉君の動議に御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○議長(中村梅吉君) 御異議なしと認めます。よって、動議のごとく決しました。

議長は、北海道開発審議委員に芳賀貢君を指名いたします。

日程第一 機械類信用保険法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○議長(中村梅吉君) 日程第一、機械類信用保険法の一部を改正する法律案を議題といたします。

機械類信用保険法の一部を改正する法律案

右 国会に提出する。

昭和四十八年二月七日

内閣総理大臣 田中 角榮

機械類信用保険法の一部を改正する法律案

機械類信用保険法(昭和三十六年法律第五百十六号)の一部を次のように改正する。

第一条中「購入資金借入保証契約」の下に「並びにリース契約」を加える。

第二条中第一項を削り、第二項を第一項とし、第三項を第二項とし、同条に次の三項を加える。

3 この法律において「リース契約」とは、機械類を使用させる契約であつて次の各号に適合するものをいう。

一 機械類を使用させる期間が三年以上において政令で定める期間をこえるものであり、かつ、当該期間の開始の日(以下「使用開始日」という。)以後又は使用開始日から一定期間を経過した後当事者の一方又は双方がいつでも解約の申入れをすることができる旨の定めがないものであること。

二 対価を政令で定める回数以上に分割して受領することを条件とするものであることその他對価に関する契約の内容が政令で定める要件に適合するものであること。

三 機械類を使用させる期間が満了した後当該機械類の所有権が相手方に移転する旨の定めがないものであること。

4 この法律において「第一種機械類」とは、割賦販売契約又は購入資金借入保証契約による取引につき信用保険を行なうことが中小企業の設備の近代化を図るため必要であり、かつ、機械工業の振興に資すると認められる機械類であつて、政令で定めるものをいう。

5 この法律において「第二種機械類」とは、リース契約による取引につき信用保険を行なうことが中小企業の設備の近代化を図るため必要であり、かつ、機械工業の振興に資すると認められる機械類であつて、政令で定めるものをいう。

第三条第一項中「機械類の」を「第一種機械類の」に、「機械類を」を「第一種機械類の」に改め、同条の次に次の一条を加える。

第三条の二 政府は、会計年度ごとに、リース業者(第二種機械類をリース契約により使用させる事業を営む者をいう。以下同じ)を相手方として、政令で定める第二種機械類の区分ごとに包括して機械類信用保険の保険契約を締結することができる。

2 前項の機械類信用保険は、リース業者が締結した第二種機械類に係るリース契約につき、政府とリース業者との間に、使用開始日後に到来する支払期日において支払を受けることができなかつた対価の額をてん補すべき保険関係が成立する信用保険とする。

3 前条第三項の規定は、第一項の保険契約の締結について準用する。この場合において、同条第三項第一号中「製造業者等」とあるのは、「リース業者」と、「当該割賦販売契約又は購入資金借入保証契約」とあるのは「当該リース契約」と読み替へるものとする。

第四条中「前条第二項」を「第三条第二項」に、「機械類を」を「第一種機械類」に改め、同条に次の一項を加える。

2 前条第二項の保険関係においては、リース契約に基づき対価の額のうち使用開始日後に受領

昭和四十八年三月八日 衆議院會議録第十四号

機械類信用保険法の一部を改正する法律案
法律案についての新谷運輸大臣の趣旨説明

一三六

すべき金額を保険価額とし、保険価額に百分の五十を乗じて得た金額を保険金額とする。

2 第三号中「機械類」を「第一種機械類」に改め、同条に次の一項を加える。

2 第三号の二第二項の保険関係に基づいて政府がてん補すべき額は、保険価額のうちリース業者が支払期日において支払を受けることができない金額に相当する額(会社更生法の規定による更生手続開始の決定があつた場合その他これに準ずる場合において、当該支払期日後において支払期日の到来する対価を将来にわたつて回収することができないことが確実であると認められるときは、その対価の額を加えた金額)から次に掲げる金額を控除した残額に百分の五十を乗じて得た金額とする。

一 当該リース契約に係る第二種機械類の処分その他損失を軽減するために必要な措置を講ずることにより回収した金額

二 支払期日において支払を受けることができなかつたことにより支出を要しなかつた金額

第六条中「第三条第一項」の下に「及び第三条の二第一項」を加える。

第七条中「第三条第一項」の下に「及び第三条の二第一項」を加え、「その」を「これらの」に改める。

第八条中「機械類」を「第一種機械類」に改め、同条に次の一項を加える。

2 保険金の支払を受けたリース業者は、第三条の二第二項の保険関係が成立したリース契約に基づき対価の回収又はそのリース契約に係る第二種機械類の処分その他当該第二種機械類に関する権利の行使に努めなければならない。

第九条中「第五条」を「第五条第一項」に改め、同条に次の一項を加える。

2 前項の規定は、保険金の支払を受けたリース業者について準用する。この場合において、同項中「第五条第一項」とあるのは、「第五条第

二項」と読み替へるものとする。

第十條に次の一項を加える。

2 前項の規定は、リース業者について準用する。この場合において、同項中「第三条第一項」とあるのは、「第三条の二第一項」と読み替へるものとする。

この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

附則

理由

機械類のリース契約による取引が増加しつつある現状にかんがみ、中小企業の設備の近代化及び機械工業の振興に資するため、機械類のリース契約による取引について政府が信用保険を行なう必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○議長(中村梅吉君) 委員長の報告を求めます。
商工委員長浦野幸男君。

〔報告書は本号末尾に掲載〕

○浦野幸男君 ただいま議題となりました機械類信用保険法の一部を改正する法律案につきまして、商工委員会における審査の経過と結果を御報告申し上げます。

最近、機械類のリース、すなわち特定のユーザーに使用権のみを与える取引が増加しつつありますが、これは特に中小企業の設備の近代化に貢献するところが大きいものと考えられます。本案は、この中小企業に対する機械リースの円滑化をはかるため、リース信用保険制度を創設しようとして提案されたものであります。

この制度の骨子は、政府がリース業者を相手方として包括保険契約を締結し、ユーザーの倒産等によりリース料の不払い事故が生じた場合には、それによる損失額の二分の一を保険金としててん補するものであります。

本案は、去る二月七日本委員会に付託され、同月二十七日中曾根通商産業大臣から提案理由の説明を聴取し、以後、審査を行ない、昨三月七日質疑を終了、採決の結果、全会一致をもって原案のとおり可決すべきものと決した次第であります。

なお、本案に対し、自由民主党、日本社会党、日本共産党・革新共同、公明党及び民社党の五党共同提案により、機械類信用保険制度の運用を中小企業の近代化促進に重点を置くこととする附帯決議を付することに決しました。

以上、御報告申し上げます。(拍手)

○議長(中村梅吉君) 採決いたします。
本案は委員長の報告のとおり決するに御異議ありませんか。

○議長(中村梅吉君) 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。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○議長(中村梅吉君) 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

○議長(中村梅吉君) 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について、趣旨の説明を求めます。運輸大臣新谷寅三郎君。

〔國務大臣新谷寅三郎君登壇〕

○國務大臣(新谷寅三郎君) 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上げます。

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に寄与してまいりましたが、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、過密路線の解消、国土の総合的開発のための中核的交通機関として、将来にわたつてその使命の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まして以来急速に悪化の傾向をたどり、国鉄が今後国民生活、国民経済において果たすべき使命を全うすることができなくなるおそれが生じてまいりました。

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づき、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つた次第であります。

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、人件費の大幅な上昇等のため、国鉄財政はさらに悪化し、昭和四十七年度には約三千六百億円の欠損を生じ、累積欠損は約一兆二千億円に及ぶ見通しとなり、きわめて憂慮すべき事態に立ち至りました。

このようないまじい状況にかんがみ、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、あらためて昭和四十八年度以降十年間を再建期間とする抜本的な財政再建対策を策定し、これを推進する必要があると考えております。

このため、今回の財政再建対策におきましては、将来にわたり国鉄がわが国の基幹的公共輸送機関としてその果たすべき役割に応じ得る近代的经营体制を確立しつつ、財政の健全性を回復し得るよう、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等財政措置の大幅な拡充を行なうことといたしました。なお、

民生生活の向上と国民経済の発展に寄与してまいりましたが、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、過密路線の解消、国土の総合的開発のための中核的交通機関として、将来にわたつてその使命の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まして以来急速に悪化の傾向をたどり、国鉄が今後国民生活、国民経済において果たすべき使命を全うすることができなくなるおそれが生じてまいりました。

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づき、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つた次第であります。

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、人件費の大幅な上昇等のため、国鉄財政はさらに悪化し、昭和四十七年度には約三千六百億円の欠損を生じ、累積欠損は約一兆二千億円に及ぶ見通しとなり、きわめて憂慮すべき事態に立ち至りました。

このようないまじい状況にかんがみ、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、あらためて昭和四十八年度以降十年間を再建期間とする抜本的な財政再建対策を策定し、これを推進する必要があると考えております。

このため、今回の財政再建対策におきましては、将来にわたり国鉄がわが国の基幹的公共輸送機関としてその果たすべき役割に応じ得る近代的经营体制を確立しつつ、財政の健全性を回復し得るよう、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等財政措置の大幅な拡充を行なうことといたしました。なお、

民生生活の向上と国民経済の発展に寄与してまいりましたが、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、過密路線の解消、国土の総合的開発のための中核的交通機関として、将来にわたつてその使命の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まして以来急速に悪化の傾向をたどり、国鉄が今後国民生活、国民経済において果たすべき使命を全うすることができなくなるおそれが生じてまいりました。

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づき、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つた次第であります。

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、人件費の大幅な上昇等のため、国鉄財政はさらに悪化し、昭和四十七年度には約三千六百億円の欠損を生じ、累積欠損は約一兆二千億円に及ぶ見通しとなり、きわめて憂慮すべき事態に立ち至りました。

このようないまじい状況にかんがみ、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、あらためて昭和四十八年度以降十年間を再建期間とする抜本的な財政再建対策を策定し、これを推進する必要があると考えております。

このため、今回の財政再建対策におきましては、将来にわたり国鉄がわが国の基幹的公共輸送機関としてその果たすべき役割に応じ得る近代的经营体制を確立しつつ、財政の健全性を回復し得るよう、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等財政措置の大幅な拡充を行なうことといたしました。なお、

民生生活の向上と国民経済の発展に寄与してまいりましたが、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、過密路線の解消、国土の総合的開発のための中核的交通機関として、将来にわたつてその使命の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まして以来急速に悪化の傾向をたどり、国鉄が今後国民生活、国民経済において果たすべき使命を全うすることができなくなるおそれが生じてまいりました。

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づき、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つた次第であります。

その実現のためには、国鉄自身が労使相協力して収入の増加と業務運営の合理化に最大限の努力をいたしなすとともに、あわせて利用者各位の御理解と御協力のもとに、必要最小限の運賃改定を行なうことも真にやむを得ないものと考へ、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。

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上げます。

第一に、鉄道の普通旅客運賃につきましては、その貨率を、おおむね二五引き上げるとともに、遠距離運賃制を是正することとし、現行貨率では営業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四四二五、五百キロメートルをこえる部分については二四五五となつておりましたのを、六百キロメートルまでの部分については五五五五、六百キロメートルをこえる部分については二四五五に改定することとしたしております。

第二に、航路の普通旅客運賃につきましては、鉄道の普通旅客運賃とは同程度の改定を行なうこととしたしております。

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、車扱貨物運賃の等級を現行の四等級から三等級に圧縮するとともに、その貨率をおおむね二五引き上げることとしたしております。

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も、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したしております。

なお、これらの改定により、実収一五増の運輸収入が得られることとなっております。

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、昭和四十八年度予算案編成を契機として、今後十年間にわたり助成策の大幅な拡充を行なうこととし、新たに、昭和四十八年度以降の十年間を再建期間とする国鉄財政再建に関す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したしております。

第二に、国鉄が今後新幹線鉄道の建設、在来線の複線電化の促進等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、その体質の改善をはかるため、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資するものとしたほか、工事費に係る利子負担の一その軽減をはかることとし、工事費補助金の対象工事年度を昭和五十七年度まで延長することとし、交付期間を十年間に延伸し、その交付年度を昭和六十七年度までとすることとしたしております。

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四十七年度末政府管掌債務及びすべての鉄道債券に係る債務に拡大することとしたしております。

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

○議長(中村梅吉君) ただいまの趣旨説明に対して質疑の通告があります。順次これを許します。

江藤隆美君。 江藤隆美君登壇

○江藤隆美君 私は、自由民主党を代表し、ただいま提案理由の説明のありました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両案について、総理をはじめ関係閣僚に対し質問を行ないます。(拍手)

まず、総理にお伺いしたいと思ひますこと

は、明治以来、国鉄百年の歴史は、文字どおりわが国交通の大動脈として、近代社会の建設の原動力でもあり、栄光に満ちた輝かしい歴史そのものであったといえます。それだけに、このたびの両案の審議にあつては、ただ単に国の助成をふやし、そして運賃改定による増収をはかり、また、人員整理をすることによって収支のつじつまを合はせるといふ、ただ単なる赤字論争に終わつてはならず、総理の提唱される過疎過密の同時解消、国土の均衡ある発展という国民的課題に取り組み列島改造論の中で、国鉄にいかなる使命を与え、国民のための鉄道としてどのような役割を果たさせていくか、その進むべき目標と未来像が明らかにされる必要があります。(拍手)

さらに、国鉄が採算第一主義より公共優先の考え方に大きく転換を果たそうとするならば、激しい輸送革新を遂げる総合交通体系の中で、国鉄のなすべき分野とは一体いかなるものか、競合する交通機関、すなわちトラック、バス、船舶、航空機等との調整を思い切つて果たさざる限り、国鉄の健全なる今後の発展は容易に期しがたいものと思われまふ。(拍手)

また、この運賃改定法によつて十年間の再建を行なうわけでありましたが、再建期間中の人件費の増は約七兆四千億と計算をされております。四回の運賃改定の増収分は約八兆円と計算されるものであるとすれば、一体この再建十一年計画が、国民の側から見たときに、一体国民のために何をもちたらし、国民にどのようなメリットを与へるものであるかといふことが、この機会に明らかにされなければ、この再建案は人件費を生み出すための運賃改定であるといわれてもいたし方がないものであります。(拍手)

国鉄財政再建のために一番必要なことは、予算上の手当てもさることながら、国鉄労使が、国民の期待と国鉄の置かれておる立場を深く認識し、その使命遂行に向かつて血みどろの努力を傾けていくといふ心がまずであります。

このような自覚と意欲の見られたいところに、巨額にのぼる国民の貴重な血税を幾ら投入しても、国鉄の再建などというものができるものではないと考へます。(拍手)

赤字総額案に一兆二千万、長期債務は三兆八千億に及ぶという現在の国鉄は、これが民間企業であるならば、とうの昔破産をして、消えてなくなつておる状態であるといえます。

しかるに、公労法により、スト権が禁止されている国鉄職員が、年中行事として政治ストにうつつを抜かし、昨年度の列車運休は驚くべき六万二千本、このようなことで、国鉄の経営がうまくなるというはずのものではありません。(拍手)

今日現在も、ただいま現在も、安全確保、合理化反対を要求し、順法闘争という名のもとに、政治的サボタージュを続け、善良な国民大衆に迷惑をかけている姿は、法治国家において絶対に許さるべき行為ではなく、平和を愛する国民への重大なる挑戦行為以外の何ものでもないと思ふのであります。(拍手)

総理は、このことについていかようにお考えになつておるか、率直な御意見を賜りたいと思ひます。

また、労働大臣は、ゆえなくして庶民の足を奪い、しかも受験生の足まで奪い、多くの負傷者を出し、そして日常必需品の値上がりをもたらしておる今日の順法闘争なるものは、そもいかなるものか、これは一体違法行為ではないのか。労働大臣として、この問題をどのように解決していかれる所存か、率直な御意見を賜りたいと思ひます。(拍手)

このことにつき、運輸大臣に対し、お尋ねをいたします。

私は、寡聞にして、国鉄の労使が、国鉄再建問題について共通の土俵にのぼり、真剣にこのことについての討議をしたということを知りません。国有鉄道なるがゆえに、国がつぶすはずはない、赤字や借金、いつか国が何とかしてくるであ

昭和四十八年三月八日 衆議院會議録第十四号

ろうという親方日の丸的な考えが、史上空前の赤字をよそに、春闘の旗を振っておるといふ国鉄労働組の姿になってあらわれておるといわなければなりません。(拍手)

したがって、運輸大臣は、この際、国鉄自身の持つておる古い体質、すなわち、このような考え方がまかり通るという国鉄の管理運営体制に思い切つてメスを入れ、徹底的な検討を行なうということが、国鉄再建のために必須の条件であると思うのでありますが、いかがお考えでありますか。

(拍手)

大蔵大臣にお尋ねをいたします。

政府の今回行なおうとする三兆六千二百億に及ぶ援助は、画期的なものとして高く評価するものであります。一方、このことは、国鉄が従来とってきた独立採算制という基本的な性格をゆがめることにはならないか。また、この再建計画の終わる十年後において、さらに累積赤字は二兆七千億、長期債務は十一兆円に及ぶ計算となります。

このような姿で、はたして国鉄の財政は再建されるか。十年後の国鉄の経営に、再び重大なる重圧となつてこれらの赤字や債務がおおいかぶさるようなことはないのかどうか。

財政建て直しを実行する場合、民間企業であるとするならば、まず債務のたな上げが最も常識的、効果的方法としてとられるところであります。国鉄もこの手段により、三兆八千億の長期債務はたな上げをして、孫利子補給にあらず、子利子補給にしたほうが、国鉄財政再建のためには適当ではなかつたかと思われれるのでありますが、その必要はなかつたのかどうか。

国鉄が従来行なつてきた通勤・通学定期の割引、あるいは新聞、雑誌、農産、水産あるいは海産物、畜産物等の割引は、世界に例を見ないものであり、そのため、国鉄が負つておる年間負担の増は約五百億とこれを計算されております。しかも、これが経営悪化のための大きな要因をなすも

のであるとするならば、毎日十億円以上の赤字を生んでおる国鉄に、このような政策的公共負担を負わしめることは、きわめて不合理であり、(発言する者多し) 国が見るべき性格のものであると思うのでありますが、大蔵大臣の御所信を承りたいのであります。

運輸大臣にお尋ねをいたします。(発言する者あり) 黙つて聞け。運輸大臣にお尋ねをいたします。

さらに、国鉄発表によれば、先日、国鉄は昭和四十六年度の経営実績を発表いたしました。この中で、貨物部門の赤字は二千五百五十億、しかも、旅客部門の黒字は、逆に十億円と計算が発表になつております。すなわち、赤字の主たる原因が貨物にある以上……数字の訂正はあとからする。非採算部門である貨物の取り扱いを思い切つて縮小するか、さもなくば、貨物運賃を二倍にすれば、今回の旅客運賃の改定はその必要がなかったのではないか。それをやらなければ、大資本擁護のため、貨物の赤字を旅客にシワ寄せするものではないかという主張をする向きもありますが、国鉄の置かれておる立場から、はたしてそのような事実が言えるのかどうか。あわせて、このような結果を招くのは、そもそも総合原価主義をとるところに無理があるのではないかと考えられます。運輸大臣の御所見を賜りたいと存じます。

(拍手)

私は、この機会に、国鉄職員にして市町村議会の議員を兼ねる者が九百九十九名もおるといふことを聞き、まことに驚き、同時に、国鉄労使の今日の姿をここに思いがいたします。遺憾ながら、わが自民党においても、九百九十九名の中に九名の地方議会の議員がおります。たとえ、職員の地方議員業務は国鉄総裁の許可事項とは承知しておられますものの、今日、国鉄がまさに危機存亡に直面し、国民の血税より多額の援助を受けつつあるとき、そのようなゆとりが一体どこに国鉄にありますか。(拍手) 国鉄は、少なくとも国鉄

一家のものではありません。甘えもほどほどにしておけと言いたのであります。(拍手) これら地方議会の議員については、すみやかに兼職を禁止し、職務に復帰せしめ、みずからの再建に専念せしめることこそ、今日必要であると思うのであります。(拍手) 運輸大臣の所見を賜りたい。

最後に、この機会に私は、国会議員なるがゆえに、国会議員が鉄道の無料パスをそれぞれ交付を受け、赤字に悩む国鉄にただで乗車しておる姿は、健全なものとは思いません。(拍手) 国鉄の財政再建が論議される今日、すみやかに国会法を改正し、国会こそこの国鉄の優待パスを返上し、みずからのえりを正し、この両案についての審議を進めるべきであることを提案し、質問を終わります。(拍手)

〔内閣総理大臣田中角栄君登壇〕

○内閣総理大臣(田中角栄君) 江藤隆美君にお答え申し上げます。

まず第一は、新しい国鉄の使命をどう考えるかという基本的な問題についてでございますが、国鉄は、国民の足であり、輸送の大動脈であり、明治から百年余、わが国経済の拡大は鉄道の発達とともにありましたことは、歴史の示すとおりであります。戦後復興に果たした鉄道の使命は高く評価されるべきものであります。

国鉄の役割は、都市間旅客の輸送、大都市通勤輸送、近距離貨物輸送の三つといわれておりますが、地形、地勢、降雪地帯が多い等の制約のあるわが国では、鉄道が最も効率的な輸送機関であることは、何人も認めるべきところであります。

特に、東京中央線新宿―四ツ谷間の輸送を見てみるとよくわかるのであります。朝のラッシュ時においては、一時間に約十万人の旅客を運んでおるのであります。これを自動車輸送で運ぶと仮定をしまして計算をいたしますと、幅四百メートルの道路を必要といたします。乗用車で計算をしますと、片道六十車線、バスなら片道八車線、幅六十ないし七十メートルの道路を必要とすることが

計算をされるのであります。

これは、全く計算上の問題ではあります。大量輸送機関としては、鉄道が国民生活の上で不可欠のものであることを示すものであり、この健全化は、焦眉の問題であるといわなければなりません。(拍手)

競合する機関との調整に対して御発言がありましたが、先進工業国では、近距離は陸運により、中距離は鉄道により、遠距離は内国海運によるという区別政策が行なわれておりますので、日本においても、これらの政策を検討、そしてこれらの政策のいいところを採用するように努力をしなければならぬ。その意味で、自動車トーン税の制度を採用したことは御承知のとおりであります。

次は、国鉄再建は、日本の総合交通のあり方をきめるものではないかという御指摘でございますが、わが国は、鉄道、道路、内国海運、航空等の輸送機関が存在いたしますが、昭和六十年を展望するとき、貨物についてだけ計算をしてみても、最低現在の三ないし四倍程度になると思われるのであります。海運による輸送シェアの現在の四〇%を五〇%に引き上げ、なお、道路整備は、現在五カ年間十九兆五千億という大きな数字でございますが、これを約倍程度に拡大をしても、鉄道によらざるを得ない貨物は非常に多いのであります。鉄道がいかに国民生活の上で重大であるかは、御理解されるところでございます。新幹線の整備と、在来幹線の複線電化などの整備の急は、このような面から見ても、緊急不可欠のものであると思ふのであります。

次は、今回の国鉄の再建は、労使が一体となつて努力をする必要があるとの御説でございますが、全くそのとおりであります。今回の再建計画では、国鉄自身の企業努力、画期的な政府助成とともに、必要最小限の運賃改定を行なうことによつて、国民の足としての国鉄の財政再建をはからんとするものであります。このためには、国鉄の労使が十分に理解し合い、相協力し、国民に対

する責任を果たさなければならぬということをして申し上げたいと思うわけでございます。(拍手)

なお、この案が通過をしなかつたときに、このような意味の御発言がございましたが、通過をしないことは考えておりません。皆さんの御理解によつて、必ず通過をせしめていただかなければならぬと考えておるわけでございますが、国鉄の累積赤字は一兆二千億に達しておるのではありません。国鉄は単なる営利企業ではないという御指摘でございますが、そのとおりであります。国策遂行のために、法により設立されておる機関であります。政府も、国民の税金を投入しようとしておるのではありません。国民の税金を投入し、国鉄の再建をはからんといたしておるのではありませんから、今回の再建計画につきましては、国民各位の理解を得て、ぜひともその道を開いてまいりたい、こう考えるのであります。成立に対して各位全員の御賛成を心からお願いいたします。(拍手)

〔国務大臣愛知揆一君登壇〕

○国務大臣(愛知揆一君) 私に對する御質問の第一は、国鉄の財政再建は、大幅な助成をやるにもかかわらず、十年後の国鉄の赤字はなお相当なものである。また、債務も十一兆円に達するといわれておるので、この債務が将来国鉄財政に重圧を加えるのではないか、こういう御質問でございます。

今回の再建対策では、国鉄の経営基盤を強化するために、思い切つた合理化を進めます一方、新幹線の建設、貨物輸送近代化等のための工事を大幅に拡充しております。そして、再建期間の後半には、国鉄の収益力は著しく改善されます。五十七年度には、償却後の損益が黒字となるものと期待しておるわけでございます。したがいましめて、国鉄の経営基盤が強化されることや、十年後の運輸収入が四十八年度の一兆五千億から五兆円程度に拡大していることなどを勘考いたしますと、再建期間中の累積赤字約一兆四千億、四十七年度末の累積赤字を加えますと約二兆六

千億に相なりますが、十年後の国鉄にとりましては、決して過大な負担とは考えられません。また、債務の増加は、将来収益を期待し得るところの新幹線等の営業用資産の増加に見合ったものとなる次第でございますから、御理解をいただきたいと思います。

また、債務のたな上げをしないで、孫利子補給だけにしたことは不足ではないかという趣旨の御質問でございます。

なるほど、過去の債務が経営を圧迫する要因としては、利払いと債務返済の二つがございまして、利子負担については、今回の再建対策では、従来の政管政保債務に新たに民間債務も加えまして、四十七年度末のあらゆる長期債務の利子相当額について、実質的なたな上げに相当する再建債を発行することにいたしました。十年据え置き後、二十年償還であります。その利子、いわゆる孫利子の全額を補給することにしておりまして、国鉄の過去債務にかかるとは相なります。十年間の再建債に軽減されることに相なります。十年間の再建債の利子補給金は五千三百億になります。このことは、今回の再建対策では、債務のたな上げの形こそとりませんでしたけれども、再建期間中に返済の到来する債務の借入れも含めまして、十年間に九兆三千億の財政融資を行なうこととしておりまして、債務の返済のために国鉄の資金繰りに困難が生ずることのないよう、十分配慮しておりますので、御了承をお願いいたします。

第三の御質問は、国鉄のいわゆる公共負担、すなわち各種の割引等の問題でございますが、これは治革的には、国鉄が独占的輸送機関であつた時期に、社会政策的な要請に基づいて諸種の割引が実施されてきたものでございます。

当今は、国鉄以外の輸送機関も十分発達してまいりましたし、また、国鉄経営が極度に悪化している状況でございますから、国鉄財政の健全化をはかるためにも、また、利用者の運賃負担の公平

をはかるといふ見地からも、その見直しが必要となつておりますので、利用者負担の激変回避に配慮しながら、若干の見直しと正正に正と定める必要がある、かように考えておる次第でございます。

以上、御答弁申し上げます。(拍手)

〔国務大臣新谷實三郎君登壇〕

○国務大臣(新谷實三郎君) 総合交通体系の中で国鉄の果たすべき役割につきましましては、総理から詳しく御答弁がございましたので、重複を避けまします。また、財政再建につきましましての方針につきましましては、大蔵大臣から御答弁がございましたので、これも省略させていただきます。

私に對するお尋ねの第一点は、数日前、昭和四十六年度の数字として国鉄が発表いたしました貨客別の経営実績について、はたして貨物と旅客の収支がどうなつておるかということだつたと思ひますが、これは、新幹線鉄道におきましては、昭和四十六年度において、千八百八億円の利益をあげておりまして、営業係数は四五でございました。

一方、在来線についてみますと、旅客におきましては、千七百八億円の損失でありまして、営業係数は一六でございました。同じく貨物は、二千五百五十三億円の損失でありまして、営業係数は一八七となつております。貨客別の経営実績では、貨物の輸送が非常に不採算状態になつてい

ることは事実でございます。

この貨物の不採算になつております原因を調べてみますと、輸送需要の動向に対応した貨物輸送の投資が、従来非常に不十分でありまして、このため、輸送体制、輸送速度、到着日時の明確度、一貫輸送体制等の面におきまして、輸送構造の変化に対応する体質を欠いておりまして、中長距離輸送、大量輸送機関としての鉄道本来の特性を発揮し得なかつたことにあると考えられるのでございます。

次は、国鉄の運賃改定は、貨物の赤字を旅客に負担させるものであるという批判があるけれども、これに對してどう思ふかということであつた

と思ひます。

国鉄運賃の決定原則であります総合原価主義は、現在でもこれは妥当性を持つものであると私は考へております。貨物部分が赤字であるからといひまして、一時に大幅な貨物運賃の改定を行ないまことは、物価への影響という面から考へましても、また、競争の激しい貨物輸送の分野における国鉄のサービス水準の面から申しまして、これは實際上とうてい不可能であると考えま

す。

国鉄の貨物部分の赤字の原因は、一口で申しますと、貨物輸送の体質改善のおくれにあるのでございまして、この赤字の解消は、国鉄の貨物輸送体制の抜本的な近代化をはかりまして、そのサービス水準を向上させることによつて初めて可能となるものでございまして、今後、再建計画を進めます上、この点に特に留意をいたしまして、この実現をはかりたいと考えておる次第でございます。

次は、貨物営業の赤字が問題であるという議論を進めてまいりますと、国鉄の赤字減少のために、貨物営業を思い切つてやめたらどうか、こういう極端な議論も出ておるようでございまして、しかし、国民生活の安定と国民経済の発展にとりまして、国鉄の貨物輸送が果たしております役割りはきわめて大きいものがあります。また、国鉄の貨物輸送をやめて、これをすべてトラックに肩がわりをするといひますれば、先ほど総理から詳しくお話になりましたように、道路の混雑とか、交通事故、排気ガス等の公害の問題が非常に深刻になると思われます。国鉄の貨物輸送の廃止の問題をいたしましては、あまりに重要な問題でありまして、實際上、これはとうてい不可能であると考えられるのでございまして。

また、国鉄財政が今日非常に破綻に瀕しておるのかかわらず、労使紛争や事故が頻出して、現況をどう思ふかというお尋ねがあつたようでございまして、これは、申すまでもなく、まことに遺

一四〇

れようとしております。これでは貨物輸送が赤十字になるのは当然であり、一方、国民の最も要望されている通勤通学輸送の混雑緩和などはほとんど望めてはなりません。しかも、新幹線や特急など優等列車中心の列車運行によって、国民はその利用に余儀なくされ、必要以上の負担をしいられる仕組みになっております。運賃値上げを理由とした、其料金の値上げ、諸物価の値上げは必至であり、

国民生活をますます窮乏におとしめるこの反国民的政策には、断じて反対するものであります。(拍手)この点について総理並びに運輸大臣、経企長官の見解を伺いたいのであります。

私は、この際、国鉄の赤字についても触れたいと存じます。

現在の再建計画の破綻の一つは人件費の高騰にあるとされてはいますが、人件費の高騰を赤字の原因の一つとする根拠はきわめて薄弱であり、政府自身の発表した資料によつても、民間の平均賃金の上昇率は四十五年一・八・三、四十六年度一・六・六、四十七年度一・五・五であるのに対し、国鉄の場合はそれぞれ一・五・四、一・四・三、一・二・九であり、毎年二、三％これよりも下回つております。

同時に、赤字の基本的原因は、先ほど触れましたが、鉄鋼、自動車、家庭電器など大企業への高率割引の貨物輸送であることは否定できない事実であります。(拍手)六日の新聞発表にも明らかであり、四十六年度の客貨の実績は、旅客は十億の赤字であり、貨物は実に二千五百十三億円の赤字であることが明白にされている、この事実を目をつぶつて、赤字の原因は人件費にありとして、旅客、貨物ともほぼ同率の運賃値上げによつてこれを解決をはかりたいといふことは、納得できないところであり、(拍手)このような公共性を無視し国民大衆に負担と犠牲を強要する政策では、抜本的な国鉄財政事情の改善はなし得ないし、国民大衆の協力を得ることはできません。

わが国の交通は、公共的公益事業として、国民の生活環境、生活水準の向上のため、より社会化の方向を目指し、民主的な経営のもとに公共的輸送の使命達成を目的として、国鉄の位置づけをすべきではないでしょうか。

以上の観点に立つて田中総理にお伺いしたいのは、列島改造計画はいまだに具体的な決定を見ていない現時点において、十年計画を通じて国鉄の再建が可能なのか、この実行について総理の確

固たる所信を伺いたいのではありません。

また、値上げ政策を改め、国鉄財政事情の真因である工事費の借入れによる政策を改め、政府の責任において長期負債を解消し、国鉄を真に国民の国鉄とするよう、経営上、財政上の制度を改革すべきだと思ひますが、総理並びに大蔵大臣の御所信をお伺いしたい。

また、現在の交通行政は、多元的な行政措置によりまして無計画に行なわれ、トラックの輸送など過当競争を激化させ、交通問題を大きく混乱させております。このため、巨額な国費が投ぜられる道路、港湾、空港などの整備計画を総合調整し、総合交通体系の行政措置を確立するための交通運輸行政の一元化をはかるべきだと思ひますが、運輸大臣の御所見はいかがですか。

あわせて、国鉄再建計画に密接な関係のある経済社会基本計画を策定された経企長官の見解も伺いたしたい。

次に、国鉄経営制度の改善についてお伺いをしたい。

まず、国民の国鉄として運営するための、国会、一般利用者、関係労働者等の代表による国鉄経営会議の設置並びに監査委員制度の改善をはかること。関連事業、国鉄業務の外注、下請など工事契約、資材購入について抜本的な検討を行ない、その単価の切り下げをはかり、経費の節減をはかること。管理機構を簡素化し、現場第一主義としての能率化をはかること。公労法を撤廃し、スト権を含めた労働基本権を保障し、労使関係を明朗化すること。

以上五つの改善を行なうことについて運輸大臣、並びに労働基本権については労働大臣の御所見をお伺いしたい。

次に、適正要員と安全輸送の確保について、今回の改正案の骨格をなすものは、四十八年二月の閣議了解にかかる国鉄財政新再建対策要綱にあると聞か、それによりますと、今後十年間に十一万人の人員削減を予定されていると聞きます。

第一次五カ年計画以来、数次にわたる国鉄当局の合理化計画によつて、労働条件はきわめて悪化してあります。このことが最近の労使間の紛争の頻発、ひいては運輸事故多発の原因ともなつております。

職員は四十七年度末までに過去三年間に実に三万三千人が減少し、業務量は黒字でありました昭和三十八年より五〇％もふえているのであります。人員削減並びに車両保安施設等の不備のため、昨年からことしにかけて発生した事故は、東西線、日暮里駅、東名高速、北陸トンネルあるいは新幹線脱線事故など、実に十三件となつておりますが、今後十年間にさらに十一万人もの削減をするというのはいかんなる方法によつて行なうとするのか、かりにそれを強行し得たとしても、はたして国民の生命を預かる輸送機関として万全の信頼性を置くことが可能であるのか、きわめて疑問に思ひますが、どうか。

また、新幹線に關しましては、特に高スピードのために、安全対策には格段の考慮が要求されるわけであり、騒音公害などの処置に万全の配慮をなすべきであるが、運輸大臣並びに環境庁長官の見解を伺いたしたい。

最後に、総理並びに大蔵大臣に伺いたしたい。

国鉄の再建は三本の柱で進めると言われるが、そのバランスは全くとれておりません。国民は、十年間に四回もの運賃値上げにより八兆円もの負担をせいられることになるし、国鉄労働者は、現在の職員の四人に一人が首を切られるにひとしい十一万人もの合理化を押しつけられる。これに対し国はどのような財政措置をしようとするのであるか。政府が十年間に一兆五千億円の国債を出資するといふのは、資本金を全額国に依存する国鉄としては当然のことではないでしょうか。これまで国が出資を出し切つたために、国鉄は一兆二千億もの赤字と三兆七千億もの借金をかかえるに至つたのである。しかも、今後国土開発の先兵と稱して、当面採算のとれない十兆五千億円の先行的

投資を行なうというのであれば、国はもつと手厚い財政措置を講ずべきではないのか。工事費への部分的な利子補給や財政資金をつぎ込み採利子を補給するという程度では、借金に借金を重ねるだけで、問題の根本的解決にはならない。国として、過去債務は思い切つてたなげを上げをし、工事関係についても道路、港湾等と同様に国庫負担に回して進めるべきではないのか。

この改正案がもたらす国民経済と国民生活への重大な影響を考へる場合、この際、この改正法案、再建計画を撤回し、国民の合意を得る交通対策、国鉄再建計画を早急に確立すべきであることを強く要望し、私の代表質問を終わらせていただきます。(拍手)

〔内閣総理大臣田中角栄君登壇〕

○内閣総理大臣(田中角栄君) 国鉄が赤字に悩んでおることは先ほど申し上げたとおりでございしますが、国鉄は国民生活に不可欠の機関であります。しかも、日々数百万人という国民の生命を預かつておる重要な機関でございします。その国鉄の安全を確保するためにも、また国民の大動脈としての国鉄を再建することは、焦眉の急であることに對しては御異論がないところだと思ひますのでございします。

ただ、この国鉄再建の方策に對してのいろいろな議論が存在するのだと思ひます。この国鉄というものは、独立採算制を戦後長くとつてまいりましたが、国有鉄道法による国鉄でありますから、もつと政府が財政資金を投入せよということだと思ひますのでございします。

しかし、この問題に對して、国有鉄道は、確かに御指摘のとおり、国の政策遂行のために必要な機関として法律をもつてつくられたものでありますから、私企業のように完全な独立採算制を求められる種のものではないことは、言うをまちません。その意味で、独立採算制という方式をとりながらも、国と企業の努力によつて国鉄の使命を果たしてまいつたわけにございします。

昭和四十八年三月八日 衆議院會議録第十四号

今度の再建に対しても、国鉄自体の企業努力と、国民の税金によってまかなう分と、応益者の応分の負担によって国鉄の再建をはかるかと考えておるのであります。

いまの国鉄と同じような中に郵政事業がございしますが、確かに雪の降るときに山小屋まで一通のはがきを配達しなければならぬ実質的な費用を考えると、それはいまの郵便代でまかなえるものではないのであります。しかし、どうしても送達をしなければならぬという任務のために、国がこの事業を行なっておるのであります。

国有鉄道も、そのために私企業としてまかしておるのではないわけでありまして、公益性の高い部面に対して、公の立場で政府が援助をしなればならぬこともまた当然なのであります。

そういう意味で、政府も今後十年間に、一般会計三兆六千億円、財投九兆三千億円に及ぶ大幅な財政援助を国鉄に対して行なうというのであります。これらの金は、皆さんがいつも申されるように、政府の持つ金というものは、国民の金なのであります。そういう意味で、税金によってまかなわなければならない分と、応益者が負担をしななければならない分に対しては、おのずから調和がとられなければならないというところは御理解をいただきたいと思います。(拍手)

なお、列島改造について、国鉄の再建をはかるような御指摘でございますが、確かに国土の総合開発をはからなければならないということは事実でございますが、昭和六十年を展望しまして、私がみずからの著書で述べたように、年率一〇%というような大きな数字をとらなくても、いまの経済社会基本計画によっても、昭和六十年度における国民が必要とする貨物の量は一兆億トンキロをはるかにこえると思えます。そうすれば、いま国鉄でもって運び得るものは、わずか六百億トンキロしかないではありませんか。ですから、先ほども述べましたように、内国海運のシェア四〇%を五〇%にしても、残りの五千億トンキロは何に

よって運ばなければならないか。それは国民生活を維持するために、最低に必要なものであります。

そうすると、それをいまだ概算をいたしてみますと、陸運だけで運ぶとすれば二千万台の車を必要といたします。しかし、昭和六十年度における交通労働者で確保できるものはわずかに三百五十万人であります。そうすれば、鉄道によって運ばなければ、国民生活が事実維持できなくなるではありませんか。そういう事実をもととして、国有鉄道の公益性に対しては、国は国民の税金を集約的に投資をしようと皆さんに申し上げておるのであります。

同時に、企業努力を求めておりますが、企業努力にも限界がございします。労働者に何倍も働けといつても、それは限界があります。そんなことはできるものではありません。そういう意味で、応益者に応分の負担をお願いしておるのでございします。これはこの事実を直視せられて、そして政府が三年もかかって皆さんに御審議をお願いしておるものを、ぜひお願いしたいと思うのであります。

昨年度と同じだといいますが、昨年度の八兆九千億は十二兆九千億という数字に変わっておるわけでありまして、しかも、いま財政の中では、社会保障とか、国民の税金自体でまかなわなければならない問題もたくさんあることを十分御理解の上、最小限の応益負担を求めておる政府の意思を御理解、御賛成賜わらんことを切に願います。(拍手)

〔国務大臣愛知揆一君登壇〕
○国務大臣(愛知揆一君) まず第一のお尋ねは、もつと財政が国鉄再建に対して出資なりあるいは一般会計の負担なりを多くすべきである、こういう御趣旨であると承りました。

今回の再建対策では、まず、国鉄のたとえ工事費を前回の再建案と比べましても、七兆円でありましたのに対して、十兆五千億に増額することといたしまして、工事費に対する政府助成は思い

切つて拡充することとしたわけでございます。

すなわち、前回の案に比べましても、政府出資は一兆円から一兆六千億にふやしてありますし、また工事費の補助金をとつてみましても、七千億から一兆五千億へ大幅な増額をはかつておることは御承知のとおりと思ひます。

また、債務をたな上げをしたほうがいいののではないかとその次のお尋ねがございましたが、これは先ほど江藤議員にお答えしたとおりでございます。まして、債務のたな上げという形こそはとつておりませんけれども、再建期間中に返済期の到来する債務の借入れも含めて、十年間に九兆三千億円の財政投融資を行なうこととしておりますから、債務の返済のために国鉄の資金繰りに困難が生ずるということはないはずでございます。

さてそこで、財政とそれが必要者として、それから国鉄の経営努力と、この三方からこの大問題を解決をはからなければならないということをおかねがね申し上げておるわけでございますけれども、試みに四十八年度で例をとりますならば、一般会計の負担と運賃収入とは、千八百億前後でほぼほとんど同じということになっておる例からおわかりいただけますように、受益者のほうでもある程度の御負担をお願いをしたい。そして国も、いま総理からもお話がございましたように、思い切った助成をします。そして一方において国鉄自身の側からいいますと、国民に対するサービスの改善、そして徹底した合理化をお願いしたい。この三方から、財政面からおきまして大体均衡のとれたような考え方でこの再建十カ年計画というものを編成をいたしましたことは、累次御説明しているとおりでございまして、何とぞ御理解のほどお願い申し上げます。(拍手)

〔国務大臣新谷寅三郎君登壇〕
○国務大臣(新谷寅三郎君) 今度提案しております再建計画は、昨年の国会において廃案になったそれとほとんど同じではないか、また、その際いろいろな意見を出したのであるが、それについて

あまり考慮をしないじゃないかということでございますが、この点、少し詳細にわたつて説明をさせていただきます。

私どもは、昨年の国会における御審議にあつたの御議論は、これは十分検討いたしまして、今度の再建計画を策定するにあたりまして、できるだけそれを取り入れておるつもりでございます。すなわち今回の再建計画におきましては、政府の決意を明確に示すために、国鉄財政再建対策要綱を閣議の了解としたのでございします。この閣議の了解は、いづれ御審議の上、この法律案が成立いたしました場合には、法律の定めるところに従ひまして、閣議の決定を経まして、その閣議決定に基づきまして国鉄から具体的な再建計画を提出させまして、運輸大臣がこれを承認して実行に移すということになる前提のものでございします。

政府といたしましては、閣議の了解という形式でございしますが、政府全体としてその方向に対して責任を持つということを意思表示したのでございします。

従来、御指摘のありました過去債務のたな上げにつきましては、大蔵大臣からも御説明申し上げましたように、再建債権利子補給方式を全債務に拡大適用いたしまして、再建期間中の国鉄の金利負担を実質的にたな上げすることとしたのでございします。今後の工事費につきましては、政府出資の拡大とあわせて工事費補助率を引き上げました結果、金利負担を三%という異例の低金利といたしました。

また、運賃の改定率につきましても、昨年の廃案による営業収支が非常に国鉄財政に悪い影響を与えておりましたが、物価の抑制、国民の負担軽減の観点からいたしまして、昨年と同様の改定率にとどめることとしたのであります。

また、赤字線の廃止につきましても、地方開発の見通し等をも勘案しながら、弾力的に進めることにいたしておるのでありますが、国民経済的に見まして、自動車の輸送が非常に有利なものにつ

きましては、これを廃止する方向で検討すること
は、昨年の案とは変わつてはおりません。

それから、投資規模につきましては、将来の福祉社会に対応するために、サービスの水準を一段とアップする必要がありますこと、さらには過疎過密を解消し、国土の均衡ある発展をはかるために、新幹線網、複線電化の拡充強化をはかる必要がありまして、これらに對しまして財政投資というものを非常に拡大しておることを御承知願いたいのでございます。

それから、今度の運賃の案でございますが、大企業に奉仕するものではないかという御議論でございますが、国鉄は、公共輸送の確保をその使命といたしておるものでありまして、鉄道営業法の定めるところに従ひまして、荷主のいかににかかわらず平等の運送条件によつておるのでございまして、営業割引その他の営業施策の実施に際しましては、特定の荷主を優遇するようなことは行なつてはおりません。国鉄の貨物輸送における営業割引というものは、割引によりまして輸送の需要が増加いたしまして、輸送力の有効活用と増収が期待されるというような場合、つまり国鉄にとつて、収支の上で非常なメリットになるようなものでございまして、輸送量の増加がはかられる場合におきましては、これによつて認めておるのでございまして、現実にはこういう輸送割引によりまして年間に約四百億程度の増収がはかられておるのでございます。

次に、総合的な交通政策のあり方について、関係の各省が一体となつて新しい考え方を出したかどうか、こういう御意見でございましたが、この点につきましては、昭和四十六年の十二月、臨時総合交通問題閣僚協議会におきましていろいろ検討いたしました決定いたしました方針がございまして、この方針に基づきまして、政府といたしましては、基本的な考え方をきめておるのでございまして、当面はこの考え方にのっとりまして、関係各省庁はお互いに十分に連絡調整をとりながら、

自分の所管行政について連絡をし、遺憾のない行政を進めていくということになっておる次第でございます。

それから、管理機構の問題でございます。

国鉄の現在の機構は、いろいろ管理機構が複雑である、ある部分は統廃合をはかたらしいじゃないかという御議論があるものでございまして、これは私たちが検討を進めておるのでございまして、これは検討の結果が出ますれば、そういう線に沿ひまして国鉄に對しまして指示をしたいと考えておる次第でございます。

それから、今度の再建計画で相当の職員の合理化が行なわれるということについてのお話がございました。

今回の再建計画における合理化の考え方は、これは別に従来とは変わつておりません。全く同じものでありまして、大規模の合理化投資によりまして、技術革新の成果の積極的な取り入れ、設備の近代化等によりまして、国鉄を従来の労働集約の産業から装置産業へ脱皮させようとするものでございまして、これによりまして業務、輸送全体が徹底的に合理化、省力化されますので、将来の業務量の増加を吸収いたしても、五十三年度までには十一万人程度の要員の削減を行なうことが可能であると測定しておるのであります。また、これが実施にあたりましては、申すまでもございせんが、輸送の安全確保は何よりも大切でございまして、安全の確保と、不当な労働強化にならないように、十分これは考えてまいるつもりでございまして。

それから、最後に新幹線の安全対策についてお尋ねがございました。去年二月二十一日に大阪におきまして新幹線の列車脱線事故が発生いたしましたことは、まことに遺憾にたえません。運輸省といたしましては、この際、国民の不安を一掃いたしたために、原因を徹底的に究明いたしますと同時に、車両、施設、運転取り扱い等の全般にわたりました安全総点検を実施するように、二月

二十八日、国鉄総裁に對しまして指示をいたしました。現在実施中でございます。国鉄はこれにこたへまして、三月一日から三月の末までに、国鉄の技術陣を動員いたしまして、いまだかつてない規模のもとに新幹線の総点検をいたしておる次第でございます。今後さらに安全総点検の結果を検討の上、保安対策につきましては、強く国鉄に對して指導をしてまいりたいと考えておる次第でございます。

また、新幹線の騒音その他の公害防止対策でございますが、これは御承知のように、昨年十二月、環境庁長官から運輸大臣あての、環境保全上緊急を要する新幹線の騒音対策についての勧告がございました。私も、いまこの指針に沿ひまして措置しますように、国鉄に對して指導をいたしておる次第でございます。また、現在建設中及びこれから先に建設されます新幹線につきましては、現在すでに効果の認められております各種の技術を建設の当初から導入いたしまして、さらに新しい技術開発の結果、その成果を得ましたものからそのつど積極的に取り入れまして、八十ホンを以下にすることはもちろん、技術的に可能な限り騒音の防止につとめたいと考えておる次第でございます。(拍手)

〔国務大臣加藤常太郎君登壇〕
○国務大臣(加藤常太郎君) 国鉄の職員にスト権を認めてはどうか、こういう問題であります。が、国民の日常生活、国民の経済にも重大な影響を与える重要な問題であります。立場によつていろいろ議論があります。しかし、現状において、国鉄の職員にスト権を認めることについては、はたして一般国民の納得が得られるかどうか、たいへんむずかしい問題であります。(拍手)

いずれにしても、国鉄職員の労働基本権を含む公務員及び公共企業体の職員の労働関係の基本に關する事項については、現在三者構成の公務員制度審議会で鋭意審議中であり、政府としては、この公正な審議に基づき適切な結論が出されることを

を期待しております。(拍手)

〔国務大臣小坂善太郎君登壇〕

○国務大臣(小坂善太郎君) 三つの点で答えたい。

まず第一は、総合交通行政を確立するために、交通、運輸関係の行政の一元化をはかるべきではないかということでございますが、この点につきましては、ただいま運輸大臣からお答え申したことでございまして、私も全く同様に考えておるわけでございます。また、現にさうにいたしておるわけでございます。

第二点は、運賃改定による消費者物価への影響の問題でございますが、これは一般の旅客のみで見ますと、平年度ベースで〇・三四％影響いたします。また、貨物運賃の改定が消費者物価に及ぼす影響は、これは間接的な効果を産業関連で及ぼすわけでございますが、これを試算いたしますと約〇・〇九％程度になる、かようにいたしておるわけでございます。

第三点は、経済社会基本計画との関連でございますが、これは御承知のように、昭和四十六年から五十二年におきます鉄道関係の輸送量は、国鉄、私鉄合せて一・三倍になると想定しているわけでございます。特に国鉄分の輸送量を明示しているわけではございませんけれども、その検討段階では十分国鉄の財政再建計画との整合性を保つように十分な調整をはかつておりまして、五十二年度におきます国鉄の輸送量は、おおむねこの面計画が一致しているわけでございまして、御説のように国鉄再建対策の収入の見込みが過大に失しているということにはございせん。

以上、お答えいたします。(拍手)

〔国務大臣三木武夫君登壇〕

○国務大臣(三木武夫君) 兒玉君の御質問にお答えをいたします。

近時、新幹線の騒音、振動が国民の生活環境にいろいろ影響を与えておることは看過することができませんので、昨年運輸大臣に對して、暫定的

昭和四十八年三月八日 衆議院會議録第十四号

な措置として、八十ホン以下に音源を低減するような指針を示して、緊急の対策を勧告しておった次第でございます。

今後新幹線の建設が進んでまいりますので、環境庁としては、対策の総合的な目標となる環境基準をきめたいと考えて、調査検討を進めておる次第でございます。

いずれにしても、今後はやはり新しい技術の開発によって、新幹線の騒音、振動を極力低減するという技術の開発を行なうことが何よりも大切であります。それに加えて、新幹線の立地の適正化もはからなければならぬ。あるいはまた、防音壁であるとか、あるいは学校、病院はもとより、住居に対する防音の措置とか、こういう総合的対策を講じて、新幹線に対する生活環境の障害というものをできるだけ少なくすることにつとめてまいりたいと考えております。(拍手)

○議長(中村梅吉君) 金子満広君。

〔金子満広君登壇〕

○金子満広君 私は、日本共産党・革新共同を代表して、国鉄運賃法等改正案について、総理並びに関係閣僚に質問いたします。

言うまでもないことですが、この法案は、今年度の大幅な運賃値上げを始め、今後十年間に四回にわたって、相次ぎ値上げを行なうとするものであります。物価高に苦しむ国民への新たな重大な挑戦といわなければなりません。(拍手)これこそまさに政府みずからが先頭に立つて、物価高を促進しているものであります。

政府、国鉄当局は、今回の値上げによる物価上昇率への影響は〇・四％にすぎない、このように強弁しております。しかし、すでに政府統計によっても、四十七年の国鉄の旅客運賃は、四十年に對して一六七・九％にも達しており、これは同じ期間の消費者物価の上昇率一四四・九％と大きく上回っております。これをさらに値上げしようとする政府の態度は、物価高に苦しむ

国民を全く無視するものといわなければなりません。(拍手)

しかも、国鉄のこのような値上げが行なわれるならば、私鉄運賃をはじめ公共料金、諸物価の値上げにこそ拍車をかけることは火を見るよりも明らかであります。国民の怒りは日増しに強くなっているものであります。政府は、これでもなお、国鉄運賃の値上げが物価に影響を与えない、そのように言い張るつもりかどうか、総理の所見を伺いたいと思ひます。(拍手)

また、特に重大なのは、国鉄当局の発表によつて、四十六年度の旅客、貨物別の損益は、旅客で十億円の赤字に對して、貨物のほうは二千五百十三億円の赤字になっているということであり、国鉄の赤字の重要な原因の一つが、このような不当、不合理な運賃体系そのものであることは、あまりにも明白ではありませんか。(拍手)

しかも、この貨物赤字の大部分は、セメント、石油、鉄鋼、自動車など、大企業の原材料であり製品であります。ところが、これら大企業の貨物運賃に對しては、営業割引や私有貨車運賃の特別割引など、各種の割引制度を今後も続け、他方、生鮮食料品など、国民生活に直結した貨物の政策割引は廃止してしまっているものであります。

また、旅客からは、特急、急行、さらには座席指定料金まで取り立てながら、大企業の貨物を大量に、安価に、高速で運ぶ急行貨物列車については、急行料金制度すらつくられていないありさまであります。

その上、今回の値上げ法案では、大企業の自動車、工作機械など、その運賃は六・八％しか上がらないのに、米や麦、生鮮野菜、鮮魚などについては、何と二九・六％も引き上げられているのであります。

そこで、総理及び運輸大臣にお尋ねいたします。政府、国鉄当局は、これまでも、大企業に特別奉仕している事実はない、このようにいわれてお

りますが、このような運賃体系こそ、明らかに大企業奉仕ではないか。なぜ黒字の旅客運賃を上げなければならぬのか。運賃体系を改めるべきであると思ひけれども、この点について明確な答弁を求める次第であります。(拍手)

また、大企業に對する一切の運賃割引制度を廃止するとともに、昨年九月に全廃した生鮮食料品などに對する政策割引を復活させることが絶対に必要だと思ひますが、関係大臣、どう考えるか、答弁を求めます。

今日、運賃値上げに反對する国民の声は、日に増し強くなつており、重大な社会問題、政治問題になっております。総理、あなたは、このような国民の声にどのように答えられるか、責任ある答弁を伺いたいと思ひます。(拍手)

第二に、日本列島改造計画と国鉄再建計画との関係について質問いたします。

田中総理は、その著書「日本列島改造論」の中で、次のように述べております。「トラックで運びきれない貨物輸送量を鉄道に切替えるには、いまの鉄道の貨物輸送能力を四・六倍に拡大しなければならぬ。そのためには、まず全国新幹線鉄道を九千キロメートル以上建設し、これによつて浮いた在来線の旅客輸送力を貨物に切替える必要がある。」

これは、旅客は新幹線に、貨物は在来線にということであり、新幹線計画も、貨物輸送体制の強化に力点を置いて考えているということであり、また、大企業が日本の国土を食い荒らし、公害を全国にばらまくのが日本列島改造計画であります。このようにならざるが、国鉄再建計画の中心に据えられているのであります。

このため、国民にはどういふ影響があらわれてくるか。昨年八月、交通協会主催で行なわれたゼミナールで、磯崎国鉄総裁は、貨物駅について次のように言っています。「昔は四千くらいあった

ものをやると千ばかり減りましたけれども、まだ三千あります。これを思い切つて、極端にいはば、一県一つか二つくらいにする。そうすれば、ほとんど旅客列車と同じような速度で走れる。こう言い切つております。一体、これはどういうことですか。大企業のための貨物輸送力をスピードアップするためには、中小の荷主を犠牲にしてもはばからないという態度ではありませんか。

旅客についても、駅の廃止、無人駅の増大、小荷物扱いの停止などによつて、在来線の利用をできにくくし、その上、普通運賃だけでは乗れない、座席指定から急行券、特急券、こういう高い料金まで支払う新幹線を利用せざるを得なくしている。これこそ大企業本位の日本列島改造国鉄版といわなければなりません。(拍手)この点について、総理及び運輸大臣の見解をお聞きいたします。

また、政府、国鉄当局は、十年後に、通勤列車の混雑度を二〇〇％程度にしたいと予算委員会で述べておりますけれども、この程度の通勤難緩和で、はたして国民のための国鉄と言ふでしやうか。大企業に對する各種の料金の割り引き、スピードアップなどのサービス改善と比較して、あまりにも通勤対策が無責任ではありませんか。

このように、大企業のための貨物輸送の整備を中心としながら、中小荷主や旅客を犠牲にし、通勤対策もきわめて不十分な計画が、日本国鉄道法第一条で規定されている国鉄の公共性、これにふさわしいものと言ふことができるか、明確な答弁を求めるわけでありませう。(拍手)

第三に、国鉄の安全と国鉄労働者に對する合理化についてであります。

政府の今回の計画によれば、国鉄労働者十一万人を削減する一方、国鉄の業務量は、五十七年度には約三〇％に拡大することになっております。労働者は大きく削減をされながら、仕事量の量はますますふえていく。これが労働強化とともに、

国民へのサービスに大きな影響を及ぼすことは必至であります。

さらに重大なことは、このような国鉄労働者の大削減が、在来線、新幹線を問わず、統括している事故と決して無関係でないことは、否定できない事実であります。

運輸大臣は、二月十三日の運輸委員会において、安全の確保を最も重要な政策課題にすることを言っておられますが、しかし、このような労働者に対する大合理化を押しつけておいて、どうして乗客の安全が守れますか。安全確保のために、国鉄労働者十一万人の削減を根本的に再検討し、撤回することが最も重要な措置の一つであると思うが、責任ある答弁を伺いたい。(拍手)

また、今日、国際的にも認められている労働者の基本的権利であるストライキ権が、日本の国鉄労働者からは不当に奪われているということにも、重大な関心を払わざるを得ません。

それに加えて、国鉄当局が、いわゆるマル生運動など不当労働行為を公然と行なってきたことも天下周知の事実であります。

一切の不当労働行為をやめ、国鉄労働者の労働基本権を確保することについて、関係大臣の所見を求めます。(拍手)

以上で明らかのように、今回の改正案は、まず第一に、運賃値上げを今後十年にわたって四回行なうこと、しかも十年後には、運賃が現在の二倍になるというものであります。

第二に、輸送の安全を無視して、今後十年間に国鉄労働者十一万人の人員削減を行なうとしておることでもあります。

第三は、運賃の値上げによって吸い上げる八兆円の資金を柱に、合計十兆五千億円にのぼるばく大な資金を、大企業本位の国鉄再建のために投資しようということでもあります。しかも、このばく大な投資のために、大銀行から巨額な資金を借り入れ、運賃値上げの予想収入額の五〇％以上に当たる四兆五千億円もの利息を払うのであります。

これこそ、国民の耐えがたい負担と国鉄労働者の犠牲の上に、大企業の高成長、これを基本とした日本列島改造の動脈に国鉄を仕立て上げ、その輸送体系をつくり上げようとするものにほかなりません。

いまや国鉄は、田中内閣の手によって、国民にはますます速い国鉄となり、大企業にはますます近くなる国鉄にさらに変質しようとしているのであります。(拍手)

わが党は、これまで、このような無謀な計画に對しては、事実に基づいて全面的な批判を行なってきた。また、国鉄の赤字の原因についても、これが大企業本位の国鉄運営の結果からきたものであることも繰り返し指摘してまいりました。

国鉄を、真に公共の福祉のための国鉄にするためには、何よりも大企業本位のばく大な設備投資をやめ、国民にとって必要な建設資金は、原則として一般会計から支出すること、これが営利を目的としない国鉄の真にあるべき姿であると考えます。(拍手)

この点について、総理並びに運輸大臣の明確な所見を求めます。

最後に、私は、国民を犠牲にする運賃値上げ法案の撤回を強く要求して、質問を終わります。(拍手)

〔内閣総理大臣田中角栄君登壇〕
○内閣総理大臣(田中角栄君) 貨物の赤字を旅客に負担させるのはおかしいという意味の御発言でございますが、国鉄運賃の決定原則である総合原価主義は、現在でも妥当性を持つ原則であると考

えておるのでございます。したがって、貨物部門が赤字であるからといって、一度に大幅な貨物運賃の改定を行なうことは、物価への影響という面から考えても、また、競争の激しい貨物輸送の分野における国鉄のサービス水準の面からいっても、不可能なのでございます。

国鉄の貨物部門の赤字の原因は、一口に言えば、貨物輸送の体質改善のおくれにもあるわけ

でございますが、体質改善のために、貨物輸送体制の抜本的な近代化に努力しておりますが、現在の段階で大幅な貨物運賃の改定を行なうことは、他の輸送機関に対する競争力等を一そう低下させることになりまして、かえって国鉄全体の収支悪化を招くことになるわけでございます。

それから、割引等を行なっておりますのは、生鮮食料品の問題とか国民生活に及ぼすものに対して割引をしておるのでございまして、この実態に對しては運輸大臣からお答えをいたします。

先ほども申し上げましたように、貨物というものは、鉄道だけで考えてはならないのであります。西ドイツはどのような制度をとっておるかとい

いますと、西ドイツは、先ほども申し上げましたように、短いところは陸運、中距離は鉄道、それから長いところは海運ということにしておりま

す。でありますから、自動車に對しては、トン税を、日本の約十倍というような高い税金を取っておるわけでございます。ある一定距離以上のも

のは鉄道に自動的に移るような政策をとっておるわけでありまして、しかも、中距離以上のものは鉄道で運ぶ。現在、日本国鉄は長距離通運制度をとっておりまして、逆に通運制度をとっておるわけでありまして、一定の距離以上は、通運制度をとっておるために、海運に自動的に貨物が移るよう

になるのであります。そういう政策を合わせないで、運賃体系の中でこの問題を解決しようとする、競争が大きく

なつて、できなくなるのであります。ただでせぬと云うだけではなく、先ほども申し上げましたように、日本列島改造論を前提にしなくとも、年率五％、一〇％ずつでも、五

でも三％でも国民生活はよくならなければなりません。そういう状態で、最低に見ましても、六十年には、国内で動く貨物の量は一兆億トンキロをこすわけでありまして、その荷物を確保しなければ、国民生活の向上はないのであります。何に

よって運ぼうとするのであります。か。(拍手)政治は、具体的な政策を国民に示さなければならぬのです。その意味においては、海における四〇％のシェアを五〇％に上げて、残り半分は何とかして運ばなければなりません。そうすれば、トラックで運ばば二千万台のトラックが必要なのであります。二千万台のトラックは、すなわち二十万人の運転手を必要とするわけでありまして、それはできないのであります。ですから、鉄道で運ばざるを得ないのであります。

そういうことを理解をして国鉄の再建方策を取り組まなければならぬことは事実でございます。今度の国鉄再建政策が、大企業本位だなどという考え方で国鉄の再建ができるものじゃありません。(拍手)

それから最後に、鉄道運賃法を撤回すべしという問題であります。私はここで申し上げます。新幹線の建設や在来線の強化が大企業中心であるなどという考え方も、まず現実に、鉄道の現実はどうして起こったのだらうという事実を考

えていただきたい。それは、私たちに責任がありますから、私は申し上げます。

米価は、昭和十一年を一として五〇四であります。はがきは六六七であります。鉄道運賃は四十六年度二六九であります。国民生活と物価を押えるために、公共料金の基本である鉄道料金をと

とを知らなければならぬのであります。そういう意味において、公共負担が一つ、第二は企業努力、第三番目には公益負担を求める、それも最小限に公益負担を求める、ということ以外に解決の方法はないではありませんか。その意味において、本改正案を取り下げる気持ちはありません。(拍手)

〔国務大臣新谷寅三郎君登壇〕
○国務大臣(新谷寅三郎君) お答えは、総理の御答弁との重複を避けて、特に、私に對しましてお尋ねのあった事柄についてお答えをしたいと思います。

昭和四十八年三月八日 衆議院会議録第十四号
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の趣旨説明に對する金子清広君の質疑 二四五

昭和四十八年三月八日 衆議院會議録第十四号

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の趣旨説明に対する金子清広君の質疑

二四六

思います。

国鉄の運賃は、言うまでもなく、総合原価主義に基づいて算出されておるのでありまして、旅客運賃及び貨物運賃の水準は、そのサービスの質とか沿革的な推移を反映いたしましてきめられておるものでございます。旅客、貨物別の収支を明らかにすることは、共通費というのが非常に多くて、五〇％くらいになっておりますから、正確には困難でございますけれども、概括いたしまして、貨物部門は赤字になっておることは確かでございます。

その原因は、先ほどもちょっと申し上げましたが、これは、国鉄が従来旅客を中心に輸送改善を行なってきたところに大きな原因があるのでございまして、このためには、今後、貨物の輸送につきまして、設備の近代化、合理化をはかりまして、国民の期待にこたえることが一番大切なことではないかと考えておるのでございます。

この貨物運賃の赤字を解消いたしますためには、いろいろの設備が必要でございますけれども、ここで、今度のこの赤字を全部貨物でもって負担したらどうだというような御議論があったようにでございますけれども、こういうことにいたしますと、急激に貨物運賃が上昇いたしましたして、これは非常に物価体系の上で混乱を招くことになると思います。したがって、この際、実際上は、貨物運賃の大幅な値上げということは不可能であると思っております。

それから、今度の運賃に關しまして、大企業の貨物輸送に重点が置かれておつて、旅客や中小の荷主が圧迫を受けるんじゃないかというような御議論がございました。

今回の再建計画では、今後十年間に十兆五千億の投資を予定しております。旅客、貨物の両面にわたる抜本的な輸送体系の改善を行なうことにいたしております。特に貨物輸送につきましては、拠点間の直行輸送体制という、国民が非常に要望しておられますという体制へ切りかえることに重点を置いておるのであります。その体質改善をはかつていく必要があると考えておるのでございます。そうしてこの結果は、単に大口の荷主だけではないに、中小の荷主も、一般に同様にこれは利用していただくことに相なるわけでございます。

それから、お触れになりましたいろいろの——大企業に奉仕しているじゃないかという中で、営業割引制とかあるいは政策割引等についてお触れになりましたので、お答え申し上げますが、国鉄の貨物輸送における営業割引というのは、先ほどもちょっと申し上げましたように、これによりまして輸送の需要が非常にふえて、輸送力の有効活用、増収がはかれるような場合に、国鉄の財政上メリットになるような、そういう形で輸送量の増加がはかれるような場合にこれを行なっておるのでございまして、この対象も、特定の荷主を優遇するようなことはいたしてはおりません。

これによりまして現に国鉄は年間四百億ぐらいの増収を得ているということは、先ほど申し上げたとおりでございます。

それから、政策割引につきましては、これは御承知のように、この政策割引が国鉄の収支の悪化の非常に大きな原因になっておつたことは、御承知のとおりであります。そういう事情にかんがみまして、先年来、何回か改正をいたしまして、昨年の九月末をもってこれを全廃したのでございます。これをもとへ戻すということは、国鉄の運賃体系を逆行させるものであります。いまその方法はとることはできないと考えます。

それからなお、私有の貨車の運賃の問題についてお触れになりました。これは企業者が、自分で自分の荷物に適したような貨車をつくりまして、それを運行してもらつておるのであります。国鉄の貨車を使いますと、それだけ原価費がかかります。そのかわりに一五％程度の値引きをしているといふのにすぎません。これは国鉄にとりましても、収支の上でメリットになっておると考えるのでございます。

それから、通勤列車の混雑の問題についてお触れになりました。今度の再建計画におきましては、これはほかの交通機関にも関係のあることでございますが、国鉄について申しますと、十年間に七千億円の設備投資をいたしまして、通勤輸送の改善に充てることにいたしております。これによりまして、現在は二五〇％という非常に

混雑率を示しておるのでありますが、ラッシュ時の混雑時を、昭和五十二年には二一〇％ぐらい、昭和五十七年には一九〇％ぐらいに緩和し得る見込みでございます。

なお、最後に、今回の再建計画における合理化の考え方は、これはいままでと違うんじゃないかというふうなお話ございましたけれども、この大規模の合理化投資によりまして、技術革新の成果が出てまいりまして、設備の近代化によりまして、国鉄の従来の労働集約的産業から、いわゆる装置産業という形に導いていきたいと思っております。これによりまして——先ほどお触れになりました人員の整理の問題、合理化の問題でございますが、これによりまして、業務、輸送の全体が徹底的に合理化、省力化されますので、将来の業務の増加というのを考えましても、五十三年度までには十一万人ぐらいの要員の縮減は可能であると考えておる次第であります。これは先ほども申し上げましたように、何ぶんこういう交通機関でありますから、安全を第一にしなければなりません。国鉄といたしましても、安全性を確保し得る限度においてこういう計画を立てておるのであります。私としては、それを信頼し、その行くえを見ておる次第でございます。

(拍手)

〔国務大臣加藤常太郎君登壇〕

○国務大臣(加藤常太郎君) 国鉄において行なわれた生産性運動の過程において、一昨年、不当労働

働行為と判定されたことはもう事実であります。そのとおりであります。しかし、ここで間違つては困りますことは、生産性運動自体と不当労働行為というものが一体でありません。生産性運動自体はこれは当然であります。(拍手)

なお、現在では、生産性運動に関連して発生した不当労働行為は、当事者の間の話によつてすべて解決したと考へております。今後、不当労働行為に対する労働省の指導は、行なうことはこれは当然のことです。

また、スト権の問題でありますが、外国でこれを認められておるから、日本でも認めてはどうかという御質問であつたと思ひます。これはやはり国の国情、歴史的な伝統、いろいろな関係からさまでありますので、要は、先ほどお答へいたしましたとおりの、わが国の現状において、国鉄の職員にスト権を認めるかどうか、これは国民的視野に立つて考へなくちゃならぬ。(拍手)先ほど申し上げたとおり、もう何回も繰り返しますから、これは省略いたしますが、現在三者構成の公制審で鋭意審議中でありまして、その結果を見て対処いたします。(拍手)

〔国務大臣小坂善太郎君登壇〕

○国務大臣(小坂善太郎君) 公共政策割引廃止が消費者物価に及ぼす影響であります。これを一気に実現いたしました場合には、産業関連表から試算しますと、〇・〇四でございまして、これをしかも一カ年に分けて実施するのであります

から、ほとんど影響があらわれないと思われま

す。また、今回の運賃改定を実施しましても、おもな貨物について、公共政策割引額と運賃値上げ額との合計の、価格に対する割合を見ますと、バレイショで一・四％、タマネギで一・三％、アジで〇・三％、みそ〇・四％程度であります。ほとんど影響はあらわれないものと思われるのであります。

むしろ、この物価の影響、消費者物価への影響で私が感じますものは、今日、いわゆる順法闘争という名のもとに運輸体系が混乱してございまして、こういうことのほうが非常に消費者物価に大きな影響があるというふうに思つておるわけでございます。(拍手)

それから、国鉄の財政再建計画においては、国鉄自身の経営努力、それに、国の大きな財政援助、しこうして、利用者の負担ということでございまして、これはやはり御承知と思ひますけれども、国鉄は今日二万一千キロの走行キロを持つておる。そこで、一生に一度もその線を利用しない国民も相当多数おるわけでございます。その一度も利用しない国民が、租税の形で国鉄の再建に協力しているものでありますから、やはりその線を利用している方は、若干の御負担を願うのは、これはやむを得ないかと思つております。この効果は、先ほども触れましたが、消費者物価に対して

は、旅客で〇・三四％、それから貨物では、これは産業関連表から試算いたしますと、〇・〇九％程度でございまして。

以上、お答へいたします。(拍手)

〔国務大臣櫻内義雄君登壇〕

○国務大臣(櫻内義雄君) 金子議員にお答へいたします。

農林水産物資、特に公共政策割引対象品目については、国鉄運賃の改定率が大きくなり、生鮮食料品のあるものは若干の影響は免れないのであります。また、これらについての諸措置等は、運輸省及び国鉄当局と協議検討を行なつておるところであります。(拍手)

○議長(中村梅吉君) 石田幸四郎君。

〔石田幸四郎君登壇〕

〔議長退席、副議長着席〕

○石田幸四郎君 私は、公明党を代表いたしました。ただいま趣旨説明のありました、政府提出、国鉄再建計画及び日本国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対し、田中總理並びに閣僚大臣の見解をただすものであります。(拍手)

現在、国鉄は約一兆二千億に及ぶ累積赤字をかかへ、このまま放置することができないのは、まさに自明の理であります。しかし、事を急ぐあまり、安易な国鉄再建計画を策定するならば、国民の足、国鉄は永久に財政の立て直しに不可能に

なるばかりか、わが国の交通基盤は根底からくつがえされることになりかねないのであります。

また、円再切り上げの中に、異常な物価高騰が心配されている今日、国民生活の安定を願うならば、物価高騰を先導する公共料金の値上げは、絶対に避けなければなりません。

ゆえに、私は、国鉄再建計画策定にあつて、その与える影響の大なるを思い、運賃値上げの安易な道を選ぶ前に、国鉄財政の基本的あり方、公共料金の性格と値上げの原則、利用者負担の是非、開発路線の財政措置等、各方面の十分な意見を聴取し、一つ一つの原則を明確にして、将来とも誤らざる計画の検討こそ急務であると強く主張するものであります。(拍手)

国鉄再建計画を論ずるにあつて、まず大事なことは、国鉄の経営悪化をもたらした主要原因、また、その主要原因を放置してきた政治責任がどこにあったかを、まず明らかにする必要があります。

国鉄への政府助成の過去十数年間の歴史を振り返つてみますと、国鉄は、激変する社会情勢に対応するために、国電の複線化、新幹線の建設、地方開発線の新設等、社会政策の一貫として多額の設備投資を行なつてまいりました。この膨大な設備投資に対し、国鉄はすべてこれを借り入れ金によることとし、その支払利息の膨張のために国鉄財政が破綻をしたことは、だれの目にも明らかであります。

昭和四十八年三月八日 衆議院會議録第十四号

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の趣旨説明に対する石田幸四郎君の質疑 二四八

この間政府は、本格的な助成措置に背を向け、昭和四十六年度に、わずかに三十五億円を出資金として追加したにすぎなかったものであります。もし政府が、国鉄が黒字より赤字基調に変化したとき、社会政策としての設備投資に対し、政府の責任分担を明確にし、資本金の増額、完べきな利子補給を行なったならば、今日の膨大な累積赤字はなかったはずであります。ゆえに、今日の膨大な国鉄赤字の原因は、政府の財政援助の誤りに基因し、同時に、社会開発事業を一公共企業体である国鉄にのみ行なわせた政府の失政に、主たる責任があつたと指摘せざるを得ないのであります。(拍手)これらの指摘に対し、総理はどのような見解をお持ちになるのか、承りたいのであります。

次に、政府は国鉄の再建にあたって、利用者、政府、国鉄の三者負担によって赤字の解消をはかるとしていますが、この矛盾点について伺います。

政府は、赤字克服を、三者負担の原則を悪用して、国の助成、国鉄の企業努力に十分な検討を加えることなく、三者負担の中でも利用者負担を主要原則とする、きわめて安易な政策路線を選択しています。再建計画の財源十七兆一百億円のうち、利用者負担は四六・七％、政府負担二二・八％、国鉄努力三〇・五％の数字を見ても明らかとなり、利用者負担は、政府負担の倍額をこえています。

予算委員会でのこの問題を指摘をいたしますと、大蔵大臣は、財投からも多額の支出を行なっているから、政府の負担は少なくない、このように答弁をされているのでありますが、これこそ全くの詭弁であります。国鉄の側から見れば、これとても借り入れ金であり、支払い利息の増大の要因にすぎず、また、返済を求める限りにおいては、一〇〇％政府の負担といえる性質のものではないのであります。

しかも、利用者負担の原則は、激変する社会情勢の中にあつては、公共料金の性格からも単なる補助原則にすぎず、独立採算制をたてまえるとする一般企業の営利性の主要な原則にはなり得ても、独立採算制が破壊されつつある、公共性をその使命とする国鉄財政の主要な負担原則とはなり得ないものであります。

国鉄経営の原則は、公共性が優先するとの考えは、すでに歴代運輸大臣が表明したとおりであり、その定義からも、再建計画における受益者負担は単なる補助原則にすぎないことを、政府はこの際、はっきりと認めるべきであります。この点について、運輸大臣並びに大蔵大臣の見解を求めます。

次に、旅客と貨物の関係について伺います。昭和四十六年度の貨客別営業実績によれば、貨物部門の赤字は二千五百十三億円であり、旅客部門においては、新幹線を含め十億円の黒字であります。ゆえに、受益者負担は間接的受益者を含め

ないという、いままでの政府答弁から見ても、旅客部門の運賃値上げの必然性は全く考えられないといわざるを得ません。

しかも、貨物部門の利用者は、六十六億人の旅客利用者から見れば、少数特定の企業であり、旅客、貨物それぞれの利用目的という本質的立場からこれを見ても、企業は利益追求の手段として貨物を利用するのであって、一般的に金銭に換算する価値を再生産しない旅客利用者とは、本質的にその利用目的が異なるものでありまして、貨物の赤字を旅客に転嫁しようとするのは、あまりにも妥当性を欠くものといわなければなりません。すなわち、旅客の負担と犠牲の上において、安い貨物運賃による企業の利益が確保されていることは、旅客利用者にとって全く受け入れられないことであります。貨物部門の赤字を何ゆえに旅客利用者が負担をしなければならないのか。これに対する総理及び運輸大臣の明確な答弁を承りたい。

さらに、旅客、貨物両部門を総合的に考え運賃を決定する総合原価主義の立場から、運賃決定の原則について伺います。

国鉄は、旅客、貨物両部門について個別に原価計算をすることは不可能であるとしております。これを認めて議論を進めるとしても、貨物は、トラック等の他の企業との競争関係において、国鉄のみが赤字を理由に値上げできないことは言うまでもないわけでありまして。ゆえに、貨物運賃の決

定は、これら社会的要因によって決定せざるを得ず、値上げを行なうことはおのずから限界があります。したがって、国鉄の必要なる営業収入総額から貨物収入分を差し引き、その残額、ばく大な必要収入を旅客利用者に負担せよという、いわば完全なつまみ金要素によつて、旅客の運賃が決定されているのであります。政府は、すぐ応分の負担と言われますが、その応分の負担の根拠は、いま私が申し上げたごとく、全く不明確であります。このような非科学的な論理によつて旅客部門の運賃値上げが行なわれるとするならば、それはあまりにも国民を愚弄しているものといわなければなりません。

すべからず、かかる非科学的な根拠を改め、明確なる運賃決定の原則を確立し、国民に提示をすべきであると思いますが、運輸大臣の見解を伺うものであります。

次に、国鉄への財政援助の基本的な考え方について伺いたい。

昨年度提出の再建計画においては、総合交通体系に基づき、地方分散線等は大幅に縮小するとし、経常経費支出による地方分散線対策費を出しているものであります。今回の再建計画は、これらの助成が中心となつて、地方分散線は縮小から拡大の方向に向かつております。昨年度の再建計画は、総合交通体系に基づいた整理縮小型であるのに対し、本年度提出の再建計画は、総合交通体系

を無視した拡大再建計画であり、あまりにも矛盾した施策であり、納得しがたいのであります。が、この矛盾をどうお考えになるか、運輸大臣の答弁を承りたいのであります。

次に、国鉄の社会開発性について、政府の見解を伺います。

これからの国鉄の設備投資の主要部分、たとえば新幹線調査五線は明らかに赤字収支と考えられ、また、これに並行する在来線は現在以上に赤字が増大することは明らかであります。その他地方開発線の赤字は論をまかせません。列島改造論に組み込まれた国鉄は、これらの設備投資を、好むと好まざるにかかわらず、採算を度外視して行なわざるを得ない立場に立たされています。しかし、これらの設備投資は、あくまでも社会開発事業の一環であり、本来、その費用は税でまかなうべき性質のものであると断定しても過言ではありません。

本来、税でまかなうべきこの膨大な開発投資を旅客部門利用者の負担に転嫁しようとする計画は、かえって税の負担公平にもとより、あまりにも無謀であります。権力者が無辜の民衆に犠牲をしいるようなやり方は、賢者のよく行なうところではありません。政府の猛省を促すとともに、大蔵大臣の見解を求めるものであります。(拍手)

さらにもう一点、再建計画の問題点について伺います。それは約十六兆に及ぶ人件費についてであります。

再建計画に見合う国鉄の長期試算によれば、人件費については、十年の平均で賃金アップ率を二二前後と見積もっておられるようですが、この数字は、再建計画後半は賃金アップ率が一〇％以下ということの意味するのであって、はなはだ問題であります。

労働大臣の言明にもあるごとく、定年制は、五年を目途として実現の方向であり、週休二日制も、全産業三年後の実施がおよその目標であります。したがって、再建計画後半にこの二つの問題が大きな影響を与えることは必至であります。

運輸大臣に伺います。再建計画で、十六兆に及ぶ人件費に対し、いま私が指摘した定年制延長、週休二日制に匹敵する労働時間の短縮、賃金攻勢等の社会的要因が加味されて検討されたのかどうか、率直な答弁を承りたい。

以上、指摘いたしましたごとく、今回政府の提出した国鉄再建計画は、利用者負担の点において、政府助成の方針において、またその計画の内容において、あまりにも非科学的であり、未検討な部分の多い、国鉄財政悪化計画といわざるを得ません。かかる再建計画の名に値しないものは、すべからず撤回し、根本的に再検討すべきであります。議論のかみ合った正確な答弁を求め、私の質問を終わります。(拍手)

〔内閣総理大臣田中角榮君登壇〕
○内閣総理大臣(田中角榮君) 石田さんにお答えいたします。

まず第一に、国鉄の赤字要因は何かということでございますが、わが国が近代国家として発展を遂げる過程において、国鉄が果たした役割りはきわめて大きいことは、先ほど申し述べたとおりでございます。特に、戦後の荒廃の中で、鉄道が輸送の動脈として国民生活をささえてきたことは、われわれの記憶に新たなものがございまして、その後経済の高度成長の過程におきまして、国鉄の占める地位は変貌を余儀なくされました。それは、自動車、航空機、海運等他の輸送手段の発展に伴い、国鉄の競争力は相対的に低下し、その輸送に占めるシェアは減少してまいりました。

送に占めるシェアは減少してまいりました。このような背景のもとに、国鉄は、大都市における通勤通学輸送、都市間旅客輸送、中距離輸送の面でその特性を発揮すべく経営努力を続けてきたのでございますが、巨額の投資に伴う資本費の増高、人件費の大幅な上昇などにより、経営の悪化を余儀なくされたものであります。

これが、いままで政府が公式に述べてきたものでございまして、私は、率直に申し上げると、まだこのほかに触れなければならない直接の原因があると思います。それは、戦時中に非常に膨大な輸送に従事をした人たちが、その人々を国鉄はかかえておりました。そして、大陸に出ておいた鉄道関係の従事者も、すべて戦後の国鉄の財政の中に組み込まれてきたわけでございます。こういう事実をやはり無視はできないのであります。そういうために

国鉄の抱かなければならない人員が非常に大きかったということは、私はすなおに認めていいと思います。

もう一つは、国鉄も運賃は正をやってきたわけでございますし、その過程においては給与の是正もやってまいったわけであります。昭和十一年を基準にして考えますと、東京都における消費者物価指数は六一四であります。先ほども申し上げましたように、消費者米価は五〇四であります。はがきは六六七にあつて、鉄道は二六九に押えられてきたというところに、私は大きな問題があると思ふのであります。

しかし、それかといつて、その部分は全部公共負担でまかなえという議論が起るかもしれませんけれども、国がやっておいた三つの仕事は、戦後三公社に移つておるわけであります。その一つは申すまでもなく専売公社であり、その二つは電電公社であり、その三つ目は国鉄であります。三公社五現業という制度に移つたわけでありまして、この過程において、国有企業から、少なくとも公社という独算制を加味できるものに、すなわち料金を主体にする経営体制に移されたことは事実でございます。しかも、それよりも、これを民営に移せという議論があつたことも事実ではあります。そういふ意味で、いまの状態では、専売公社に対しては、税金から投入する道はありません。電電公社に対しては、財政投融資によって援助をしておるだけあります。国有鉄道に対しま

昭和四十八年三月八日 衆議院會議録第十四号

国鉄運賃法及び日本国鉄財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律案の趣旨説明に対する石田幸四郎君の質疑

二五〇

しては、いま述べたような原因もあるものでありますから、当然国が負担をしなければならぬ部分に対しては税金をもって負担をしようというのが、今度の再建案でございます。

しかし、あくまでも三公社制度に移行した理想を考えても、独算制そのものを強行することはできないにしても、利用者が一部負担をしなければならぬことは、この制度上当然のことであることもまた理解をしていただきたいと思うのでございます。(拍手)

そういうような状態でございます。政府は、今度の対策で赤字解消だけをやろうとしておるのではございません。赤字解消も一つの目標ではございますが、長期の視野に立つて、国有鉄道が国民生活確保のために果たさなければならぬ公益性を確保するために、ぜひとも必要な施策として今次提案を行なっておることを理解していただきたいと思っております。どんなお考えでも、二十五年前に三公社に移って、民営にしたほうが良いというものを、もとの鉄道省に逆戻りをせよという御議論ではないだろうと思っております。

それから第三は、貨物部門の赤字をなぜに旅客、利用者に負担をさせなければならないかということでございますが、これは先ほどから申し上げておるとおりでございます。国鉄が試算をした旅客、貨物別の原価計算によると、貨物の収支が悪化しておることも事実でございますし、また、旅

客部門では、在来線の赤字を新幹線の黒字によってカバーしておるというのも現状でございます。しかし、この貨物の運賃を一挙に引き上げるといふことは逆な効果になるのであります。先ほど述べましたように、陸運と鉄道と海運との調整を別な政策をあわせて行なうことによって、鉄道が公の責任を果たすような政策を加味することが望ましい、こう考えておるのであります。現在の点において、貨物部門の赤字を急激に解消するために運賃の引き上げを必要とするものではない、こう理解しております。(拍手)

〔国務大臣愛知揆一君登壇〕

○国務大臣(愛知揆一君) 非常に広範な御質疑でございますから、十分なお答えができるかどうかわかりませんが、要するに国鉄の助成のあり方についての問題でございます。たとえば資本助成でやるのか経常経費の助成でやるか、あるいはまた、その財源を料金としてやるのか利用者負担としてやるのか、あるいは三本立てでやるか政府は言っておられるけれども、その内容においては、一般会計の助成もあるし、また財投の助成もあるが、それとこれとは性質が違ふではないか。これはお互いに相互に関連しておられますから、なかなか、簡単にお答えすることはむずかしいと思っております。しかしながら、財政投融資にいたしましても、これは国民大衆からお預かりしておる大切な資金が原資でございますから、この配分の計画として九兆六千億の助成をするということは、とりもな

おさず、国鉄の利用ということとは関係なく、一般国民からの補助、助成ということになりますから、これは一般会計の助成とあわせてお考えをいただくべき筋合いのものと存じます。

それから、狭義のと申しますか、狭い意味の助成のあり方の基本は、資本助成とするか経常経費の助成とするのかというお尋ねにつきましては、今回の再建対策における財政援助は、工事費に対する助成と過去の債務の処理に対する助成と、二つが根幹になっておることは、先ほど来申し上げたとおりでございます。そして、今後の工事費に対する助成は、出資と工事費の補助と二本立てになっておりますし、過去の債務につきましましては、債務自身のたな上げということにはなっておりませんけれども、財投とあわせまして、利子の補給あるいは再建債の発行の引き受けとその利子の補給、こういうふうな構成になっておりますことは御承知のとおりでございます。

さらに料金の問題、それから利用者負担の問題でございますが、料金としての考え方は、先ほど企画庁長官からもお話がございましたように、公共料金全般としては極力抑制的に取り扱うべきものでございますが、しかしながら、公共料金も価格体系の一部を構成するものであります以上、長期にわたってこれをいたずらに抑制するということだけでは、価格体系にアンバランスを生じますし、ひいては、国民福祉向上に対する良質のサービスの円滑な供給が確保できません。国鉄の

場合におきましても、国鉄の再建をして良質のサービスの提供、合理的な運営というふうな点から申しまして、この料金の相当の引き上げということもぜひ考えていただかなければならないというのが、財政当局の考え方でございます。

そして、この三者が、一つ一つが一分一厘の狂いもなしに同じ金額になるといふようなものではございませんで、これは考え方として、三つの方面から負担をしていただきたい。そして、その三つのそれぞれの内容には、一般会計からするところの助成もあるし、財政投融資からの助成もあるし、これはまた、その事項別において配分が考えられておりますことは、内容を御点検いただければ御理解いただけることと思っております。

私は、内容につきましては、ただいま申しましたように、十分御説明をしておるつもりでございますし、さらにそれ以上に詳しく御説明するならば相当の時間をちょうだいいたすことになりますから、別に委員会等で詳しく御説明申し上げることにいたしたいと思います。(拍手)

〔国務大臣新谷寅三郎君登壇〕

○国務大臣(新谷寅三郎君) 公共料金及び国鉄の運賃の問題につきましては、総理及び大蔵大臣から詳しく答弁をせられましたので、重複を避けたいと存じます。

お尋ねになりました利用者負担の原則でございますが、国鉄のように、これを利用する者及びその利用の程度が明確に特定し得るような交通サ-

ビスの維持につきましては、基本的には利用者負担のたてまえによることが公平の原理にもかないまして、また国民の理解を得られるところであると考へておるのでございます。したがいましめて、生産性の向上とか合理化等の企業努力によりましても吸収し得ないコストの上昇につきましましては、運賃改定によりましてこれをまかなうことといたしまして、まことにこれはやむを得ないところであると考へております。

しかしながら、今回の国鉄再建計画の策定にあたりましては、国鉄経営の極度に悪化しておる状況がございまして、国鉄に対する国の援助の抜本的な強化をはかることにいたしまして、これによりまして利用者負担の増加を極力軽減するよう努力をした次第でございまして。

それから、貨物部門の赤字を旅客が負担しなければならぬということにつきましては、総理から詳しく御答弁がございましたので、これは省略させていただきます。

それから、国鉄の貨物、旅客の運賃決定の原則についてどうか、こういうお尋ねでございましたが、これは御承知のように、国鉄の運賃体系は、国鉄運賃法の第一条に運賃決定の四つの原則を示しております。私どもは、この四つの原則を総合的に参酌いたしまして、基本的には総合原則主義の考へ方に立つて組み立てておるのでございます。それから、地方分散線の問題についてお尋ねがございましたので、お答え申し上げます。

一昨年の十二月に、臨時総合交通問題閣僚協議会におきまして決定されました、総合交通体系についてというのによりまして、国鉄の果たすべき役割りは、大量公共交通機関として、都市間の旅客輸送、中長距離の大量貨物輸送及び大都市の通勤通学輸送であるとせられておるのでございまして、昨年の再建計画の中でも、新幹線鉄道網でありますとか複線電化の拡充強化、貨物輸送体制の近代化等を行なうものとしておりまして、これは縮小型と言ふことはできないと思ひます。

今回の再建案におきましては、過疎過密を解消いたしまして、国土の均衡ある発展をはかるために、交通網の整備が何よりも急務とされておる現下の情勢にかんがみまして、新幹線鉄道網、複線電化のより一層の拡充強化をはかることとしたほか、地方分散線につきましても、地域開発上、先行投資の役割りを果たす可能性のある路線につきましまして、その意義を再検討することにいたしましたのでございまして。しかしながら、鉄道としての特性を失つて、国民経済的に見ましても、明らかに陸上輸送、自動車輸送のほうが有利であるというものにつきましましては、これは地元の方々の同意を得ました上で廃止することといたしますことは、この前の案と同様でございまして。

最後に、定年制の問題、週休二日制の問題についてお触れになりましたが、これはまだ政府として決定したものではありません。したがいましめて、この問題につきましては、今回の再建整備案

の中には含まれておりませんが、もしそういう事態が起きますれば、その時点におきまして十分検討することといたします。(拍手)

○副議長(秋田大助君) 河村勝君。

〔河村勝君登壇〕

○河村勝君 私は、民社党を代表して、ただいま上程された国有鉄道運賃法並びに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對し、次の四点について、総理並びに運輸大臣に對して質問をいたします。(拍手)

まず第一に総理にお尋ねをしたいことは、今日とうとうたるインフレムードのさなかに、なぜ諸物価の高騰に最も心理的波及効果を持つ国鉄運賃値上げをあえて行なうかということでありまして。

昨年六月、田中内閣の発足以来、土地投機を皮切りにして、それが株式に、商品市場へと波及して、空前の大投機のもとたす諸物価の高騰は異常であります。加えて昨年夏以来の卸売り物価の上昇は当然に消費者物価を押し上げて、本年二月の消費者物価はついに上昇率六%をこえました。いまや国民大衆の生活に直接関連する諸物資の中で、上がらないものをさがすのに困難をきわめる状態ではありませんか。すべての投機を誘発した土地の買い占めを起した第一の責任者は、総理あなた自身であります。(拍手)

土地対策の準備なしに日本列島改造論のごときものを一國の総理たるべき人が提唱すれば、地価の暴騰を呼び起こすことはあたりまえではありませんか。それを予見せずしてやったというならば、一國の責任者としての資格がありません。予見しながらやったとすれば、あなたは庶民の敵であります。(拍手)

責任の第二は、外貨のたまり過ぎから生まれる過剰流動性に対する認識を欠いて対策を怠ったこととあります。

余剰資金が投機に向かい、投機が投機を生んで、物価の上昇はとどめなく続いております。

「物価ばかり上げる田中内閣にはもうがまんがでない」というちまたの声を、総理、あなたは御存じであらうか。あなたにインフレを早期に克服する決意があるならば、少なくともインフレ状態が終息をして物価が安定するまでの間は運賃値上げをやめて、そのために必要な財源は国庫から補てんすべきであると考へるが、あなたの所見を伺います。(拍手)

次に、お尋ねしたいことは、今回の再建計画が、はたして国鉄財政の再建につながるかどうかということとあります。

今回の再建案が昨年のそれに比べて若干前進したと言ひ得るものは、政府保証債に限定せずに、国鉄の過去の長期債務全部について利子を補てんすることにしたこととあります。しかしながら、これから将来の財政援助は、政府出資を含めて、工事費の利子負担を軽減するためのものだけに限られてゐるから、国鉄の経営体質そのものの改善に役立つものではないのであります。昨年の計画

昭和四十八年三月八日 衆議院會議録第十四号

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の趣旨説明に対する河村勝君の質疑

二五二

には、閑散線区の整理と、存続しなければならぬ期間の赤字補償という形で、わずかではあつても国鉄再建の経営の一番のガンである恒常的な不採算線区をいかにすべきかという対策の手がかり程度のものであつたのであります。ところが、今回はそれすらもない。

国鉄の行なう投資というものは、元来投資効果があらわれるのに長年月を要します。その上に、十兆五千億にふくらんだ工事計画の中には、列島改造論に対応する先行開発投資が多くを占めてゐる。その上に、一方で、総合交通政策とは全く無関係に、並行して高速道路がどんどん建設されてゐるわけでありまして、収支の改善に役立つものはきわめて少ないのであります。だから、政府出資と利子補給とによって工事費の利子負担が三分程度に押えられても、国鉄の経営再建にはどうして役に立たないのであります。

その結果というものは、端的に国鉄の長期収支試算にあらわれております。十年後の収支には無理やりに単年度償却後黒字を計上してありますが、それには十年間に四回の運賃値上げ、値上げ率でいいますと、十年間で三倍近くになるという無謀な計算を前提としてゐるのであります。それでもなお十一兆の債務残高、それから二兆六千億の累積赤字が残るのであります。この数字を見れば、今回の再建計画の効果の限界というものは一目瞭然ではありませんか。

国鉄財政再建のためには、国鉄の赤字の九九・

九をを生んでおつて、予見し得る将来において企業の成り立つ見込みのないいわゆる地方交通線一万キロを何とかしなくては解決はしないのであります。総合原価主義のもとでこの赤字を幹線部門などの収入でカバーしようとするれば、それはもはや利用者の負担の限界を越えます。また、無理にそれを行なうとすれば、いま述べた収支試算のごとくに、とうとう高運賃となつてしまつて、逆に他の運輸機関との競争力を失わせてしまふ結果になることは明らかであります。

しからば、どうすればいいのか。赤字ローカル線と称せられる閑散線区は、すでに国鉄が歴史的使命を完了した線区であつて、道路輸送に転換するのが当然であります。その他のやや広域的な役割を持つ不採算線区、すなわち地域の必要によつて公共輸送手段として経営を存続すべき線区は、ナショナルミニマムとして国が赤字を補償すべきものなのであります。

総理にお尋ねをいたします。いま私の述べた見解に同意されますか。もし同意されるならば、十年間に四回運賃値上げをするなどという無謀な計画を捨てて、これらの不採算線区の撤去もしくは赤字補償に転換すべきではないかと考えるが、所見はいかがであるか。もし同意されないものであるならば、この再建案によつてほんとうに財政建て直しができるといふ主張の根拠を明らかにされた

もう一つ、四十八年度の鉄道建設公団予算に

はA、B線、すなわち赤字ローカル線の建設費三百三十億圓が計上されております。明らかに国鉄の再建に逆行するのみならず、資源の合理的配分という見地からいつても全く国費の浪費であると考えて、所見をお尋ねしたい。

第三にお尋ねしたいことは、国鉄にもつと自由に事業をやらせたらどうかということでありまして、

運賃による国民負担を軽減するためには、国鉄の運賃外収入がふえることが望ましいことは言うまでもありません。日本の経済規模がここまで巨大になつた今日、国鉄が現有の土地その他の資産を活用して、事業を拡大することを民業圧迫というやうな理由で抑制する根拠はほとんどありません。同時に、国鉄自体が事業を拡大することによつて、今後の合理化の過程で、新しい職場を確保するという効果もあわせて持つことができるのであります。

また、大都市圏には、私鉄ならば直ちに複線電化するであろうと思われる線区が、単線のまま放置されて、大赤字を出し、かつ地域住民に多大の不便をかけておるものが相当の数にのぼります。もし、国鉄に一定の沿線地域を限つても開発事業を認めて、開発利益の還元をはかるならば、急速な複線電化が可能になります。一挙兩得であります。

この際、政府は国鉄の事業範囲を思い切つて拡大する意思はないか、運輸大臣の所見をお尋ねし

たい。

最後に、国鉄の経営姿勢についてお尋ねをします。

国鉄再建のために、国と国民との援助を求めるならば、国鉄は労使をあげて、まずみずからの近代化、合理化に邁進をしなければなりません。(拍手)しかるに、現状はどうであるか。職場の秩序は乱れ、順法と称して国民大衆に多大の迷惑を及ぼす闘争が頻発をしております。(拍手)その原因は、国鉄の経営姿勢に一貫性を欠いて、ために、労使関係が混乱をして、第一線の現場管理者が意欲を喪失していることにあります。政府は、この間無為無策にして、この混乱を助長させる結果を招いております。このような状態が続く限り、国鉄の再建は決してあり得ません。

総理並びに運輸大臣は、このような現状をいかに認識し、どのように対処せんとするか。率直な考えをお伺いをして、私の質問を終わります。(拍手)

〔内閣総理大臣田中角栄君登壇〕

○内閣総理大臣(田中角栄君) 内閣としては、初めての通常国会を迎えるわけでありますし、特に物価問題が最重点的な問題として取り上げられておるときに、なぜ国鉄再建法、運賃改定に関する法律を提案したのかという問題に対して、私の気持ちをただされましたので、率直に申し上げます。

私も、物価の抑制が重大であるということに十分

承知いたしております。しかし、もうすでに、こ

の国鉄の再建法は、三年目を迎えておるわけでございます。私も、かつて池田内閣時代、佐藤内閣時代、物価抑制のために、まづ先に公共料金の安定に對して努力もしたわけでございますが、先ほどから申し上げておりますとおり、非常に高度成長を続けておるときに、ある程度運賃の改定をしなければならなかったにもかかわらず、そういうときに押え過ぎたのではないかとよりよい面も確かに感じられるのであります。しかも、それだからといって、このような重要な時期に再建法案を提出するというのはないのであります。国有鉄道の持つ重要性、公共性を考えるときに、政治的な配慮で、何らかの処置をすることによって、一年間おくれるということそれ自体が、国鉄の安全性や国鉄の将来の公共性を守るゆえんではないというために、公の責任を果たすために、あえて提案に踏み切ったわけでございます。(拍手)

それから、国鉄の赤字そのものに対しては国がもつと大きく補てんしなければならないということとでございます。私もその意味では、先ほど申し上げましたように、三公社のうち他の二公社のような状態で国鉄が再建できるものではないという考えであつて、少なくとも国有鉄道再建のためには国庫の支出、国庫の援助、企業合理化と努力、それから利用者負担、こういう三つの問題と正面に取り組んでいくことによってのみ、国有鉄道の再建が可能である、こう考えたわけでございます。

ます。

河村さんは国鉄の重要な地位に長くおられた方でありまして、特に戦後鉄道省から日本国有鉄道に企業が移管されたときに、占領下にあつて独立採算制を強く求められ、非常に苦勞された方であることは私もよく承知をしております。そういう立場でお述べになつておるのでありますから、私も言外に何をお述べになられるかを承知をいたしておるつもりでございます。私はそういう意味で、国有鉄道というものの性格を考えても、少なくとも旧鉄道省に戻るんだ、国庫がすべてを負担するのだという考えに立つての御発言ではない、こう思つておるのでございまして、少なくとも国庫支出がもつと合理的であり、もつと指摘されるようなところにウェイトを置かなければならないというならば、審議の過程において十分御指摘を賜りたい、こう思つてございまして。

道路においてもしかりでございます。無料公開の原則に立つ道路も、有料道路制度を採用いたしました。しかも、一般公共事業でまかなつておつた港湾も特別会計に移り、しかも外貿埠頭公団の制度も発足をしたわけでございますし、ダム特別会計から水の会計も移つておるわけでありまして、公益負担制度が取り入れられるということ、その調和がとられるということによって、公の立場で果たさなければならぬ低所得者や、また不幸な人たちが、社会保障に全額負担というような制度が拡充されるわけでございます。その意味

においても、国有鉄道に對して政府が企図し、御

提案を申し上げている考え方は、一つの現時点における、最良とは申し上げません、最良とは申し上げませんが、練りに練つた結論であるということとは御理解いただけたらと思うのでございます。

(拍手)

それから、一万キロにのぼるローカル線の撤去、赤字補てんという問題、これも承知でお述べになつておられると思うのでございますが、これはもうからなければならぬというならば私鉄でいいのでございまして、もうからなくとも政策目的達成のために必要であるから国有鉄道法という法律に基づいておるのでございます。そういう意味であつて、(赤字はどうしたと呼ぶ者あり)赤字だから撤去するというなら、悪い例かもしれないが、北海道の鉄道は敷設以来赤字でありまして、現在も赤字であり、将来もまた二分赤字であります。では、全部撤去しなさいと言つたら、それは鉄道の累積赤字の何百倍も何千倍も、鉄道が北海道に敷かれたために北海道の国民総生産は向上しておるのであります、政策目的が達成されるために国有鉄道法が存在するんだということ、私が申し上げるまでもなく、鉄道に奉職された河村さん、十分御承知のとおりでございます。

(拍手)

赤字だから撤去せよというなら、東京の地下鉄が最も赤字でございます。建設費の二分の一を補助しても、なお運営ができないということでございます。

いまして、赤字論争というものと国有鉄道法の論

争は基本的に違ふことであるということとは、私が申し上げるまでもないのであります。(拍手)

しかも、先ほど申し上げましたように、地形、地勢上、しかも四九・五%の地域は雪が降るのであります。そこは道路で除雪をしたほうがいいのか、鉄道を敷設したほうがいいのかというのか、国民の公共負担という面からも計算をしなければならぬのであつて、一鉄道の単一な会計だけで議論できる問題ではないことは論をまたないところでございまして。(拍手) A、B線をどうして拡大をしたかというのは、いま申し上げた理由によるものでございまして。

最後に、河村さんは、先ほど申し上げたとおり、戦後の困難な日本国有鉄道再建のために全力を傾けてこられた方でございます。鉄道の再建の必要性については特に痛感をせられておるものと理解をいたします。この法案の成立を初めから阻止するなどということではなく、貴重な御意見を寄せられ、成立のために御協力あらんことを切望し、答弁を終わります。(拍手)

〔国務大臣新谷寅三郎君登壇〕

○国務大臣(新谷寅三郎君) 総理が大体お答えくだされたので、残った部分につきましてお答え申し上げます。

国鉄の事業範囲を拡大せよ、また複線電化する線区には一定の地域を限つて開発事業を認めたらどうか、こういう御提案でございます。

昭和四十八年三月八日 衆議院會議録第十四号

国鉄の関連事業につきましては、一定の範囲を限りまして法律上も認められておりまして、その範囲内におきましては、現にこれは関連事業を行なわしておるのでございます。

しかしながら、最近における国鉄を取り巻くいろいろな情勢は、輸送構造の変化、流通革新の進展、人口の都市集中等に見られますように、急激に変化をしておるのでございまして、国鉄経営のあり方につきましても、このような情勢の変化に対応して、弾力的に考えていく必要があると考えております。したがって、貨客両面にわたって鉄道利用のために必要な事業でありますとか、あるいは国鉄の施設の有効利用をはかるための事業につきましても、事業範囲をさらに拡大いたしまして考えるべきものと思っております。

御指摘の、新たに複線電化する線区には一定地域を限って開発事業を認めようという点につきましても、これは積極的に、いわゆる前向きな姿勢で検討してまいりたいと思っております。

それから、国鉄はいま非常な財政の危機に当面しておるのでありますが、こういう際に、いわゆる順法闘争といえます闘争が繰り返されて、国民の方々に非常に御迷惑をかけておることはまことに遺憾でございます。(拍手)

要するに、国鉄の労使がお互いに信頼し合い、そうして一体となって、非常な危機にあるこの場合の責務を痛感いたしまして、相協力してこの危機を切り抜けるような意識を持って今後努力をし

国鉄の関連事業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の趣旨説明に対する河村勝君の質疑
朗読を省略した議長長の報告

てもらいたいと念願するものであります。われわれもそのような方向に向かひまして、関係者に対して十分指導をしていきたいと考えております。(拍手)

○副議長(秋田大助君) これにて質疑は終了いたしました。

午後四時四分散会

出席國務大臣

内閣総理大臣 田中 角榮君
大蔵大臣 愛知 揆一君
農林大臣 櫻内 義雄君
通商産業大臣 中曾根康弘君
運輸大臣 新谷寅三郎君
労働大臣 加藤常太郎君
國務大臣 小坂善太郎君
國務大臣 三木 武夫君

出席政府委員

内閣法制局長官 吉國 一郎君
運輸大臣官房会 計課長 杉浦 喬也君
運輸省鉄道監督 局長 秋富 公正君

○朗読を省略した議長長の報告

(議決通知)

一、去る二日、本院は鉄道建設審議会委員に荒木茂久二君、五島昇君、駒井健一郎君、日向方齊君、西村健次郎君、田實彦君、麻生平八郎君及び片岡文重君を任命することに同意した旨内閣に通知した。

(報告書受領)

一、去る二日、内閣を経由して郵政大臣久野忠治君から、放送法第三十八条第二項の規定に基づき日本放送協会昭和四十六年度業務報告書及びこれに付する同大臣の意見を受領した。

(通知書受領)

一、昨七日、参議院議長から、次の法律の公布を奏上した旨の通知書を受領した。

国家公務員の寒冷地手当に関する法律の一部を改正する法律
国会議員の秘書の給料等に関する法律の一部を改正する法律

(政府委員承認)

一、去る六日、中村議長は、田中内閣総理大臣申し出の、次の者を第七十一回国会政府委員に任命することを承認した。

行政管理庁長官官房審議官 木下 薫
外務省情報文化 局文化事業部長 加川 隆明
自治大臣官房審議官 山下 稔

(政府委員任命)

一、昨七日、田中内閣総理大臣から中村議長あ

て、去る六日議長において承認した木下薫外二名を昨七日第七十一回国会政府委員に任命した旨の通知を受領した。

(理事補欠選任)

一、去る六日、文教委員会において、次のとおり理事を補欠選任した。

理事 山原健二郎君(理事山原健二郎君去る一日委員辞任につきその補欠)

(常任委員辞任及び補欠選任)

一、昨七日、外務委員会において、次のとおり理事を補欠選任した。

理事 金子 満広君(理事金子満広君去る二日委員辞任につきその補欠)

(常任委員辞任及び補欠選任)

一、去る二日、議長において、次のとおり常任委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。

内閣委員

辞任

補欠

大石 千八君

山崎 拓君

奥田 敬和君

灘尾 弘吉君

近藤 鉄雄君

野田 卯一君

灘尾 弘吉君

奥田 敬和君

野田 卯一君

近藤 鉄雄君

山崎 拓君

大石 千八君

地方行政委員

辞任

補欠

吉田 法晴君

大原 亨君

大原 亨君

吉田 法晴君

昭和四十八年三月八日 衆議院會議録第十四号 朗読を省略した議員の報告

法務委員

辞任

補欠

河本 敏夫君
千葉 三郎君
愛野興一郎君
渡辺 紘三君

外務委員

辞任

補欠

加藤 紘一君
金子 満広君
大久保直彦君
高見 三郎君
山原健二郎君
岡本 富夫君

文教委員

辞任

補欠

高見 三郎君
山崎 拓君
大石 千八君
加藤 紘一君
高見 三郎君

社会労働委員

辞任

補欠

中村 拓道君
國場 幸昌君
中村 拓道君

農林水産委員

辞任

補欠

井上 泉君
竹内 猛君
安宅 常彦君

商工委員

辞任

補欠

安宅 常彦君
中澤 茂一君
小山 省二君
塩崎 潤君
加藤 清政君
藤田 高敏君
河本 敏夫君
千葉 三郎君

辞任

補欠

細谷 治嘉君
阿部 昭吾君
加藤 清政君
藤田 高敏君

運輸委員

辞任

補欠

國場 幸昌君
石田幸四郎君
宮崎 茂一君
坂井 弘一君
國場 幸昌君
石田幸四郎君

建設委員

辞任

補欠

浜田 幸一君
渡辺 紘三君
浜田 幸一君

予算委員

辞任

補欠

灘尾 弘吉君
野田 卯一君
北山 愛郎君
細谷 治嘉君
藤田 高敏君

津川 武一君

金子 満広君

米内山義一郎君

阿部 昭吾君

山原健二郎君

寺前 巖君

金子 満広君

津川 武一君

岡本 富夫君

田中 昭二君

中路 雅弘君

浦井 洋君

阿部 昭吾君

松浦 利尚君

石田幸四郎君

坂井 弘一君

坂井 弘一君

芳賀 貢君

大橋 敏雄君

山田 太郎君

山田 太郎君

近江已記夫君

沖本 泰幸君

岡本 富夫君

奥田 敬和君

灘尾 弘吉君

稲葉 誠一君

北山 愛郎君

近藤 鉄雄君

野田 卯一君

芳賀 貢君

安井 吉典君

大出 俊君

山本 政弘君

北山 愛郎君

稲葉 誠一君

中澤 茂一君

井上 泉君

上原 康助君

芳賀 貢君

藤田 高敏君

吉田 法晴君

山下 元二君

安井 吉典君

大原 亨君

山下 元二君

山原健二郎君

新井 彬之君

寺前 巖君

新井 彬之君

三谷 秀治君

山原健二郎君

近江已記夫君

木下 元二君

大原 亨君

三谷 秀治君

安宅 常彦君

木原 実君

野坂 浩賢君

大久保直彦君

松浦 利尚君

野坂 浩賢君

大久保直彦君

木下 元二君

中路 雅弘君

大久保直彦君

吉田 法晴君

大橋 敏雄君

大久保直彦君

新井 彬之君

沖本 泰幸君

大久保直彦君

田中 昭二君

米内山義一郎君

大久保直彦君

野坂 浩賢君

中澤 茂一君

大久保直彦君

井上 泉君

細谷 治嘉君

大久保直彦君

上原 康助君

安宅 常彦君

大久保直彦君

木原 実君

安井 吉典君

大久保直彦君

芳賀 貢君

北山 愛郎君

大久保直彦君

山本 政弘君

北山 愛郎君

大久保直彦君

一、去る三日、議長において、次のとおり常任委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。

地方行政委員

辞任

補欠

三谷 秀治君

山原健二郎君

外務委員

辞任

補欠

大久保直彦君

岡本 富夫君

大蔵委員

辞任

補欠

竹本 孫一君

小平 忠君

竹本 孫一君

昭和四十八年三月八日 衆議院會議録第十四号 朗読を省略した議員の報告

文教委員

辞任

勝澤 芳雄君
山中 吾郎君
阿部 昭吾君
辻原 弘市君
辻原 弘市君

補欠

阿部 昭吾君
辻原 弘市君
勝澤 芳雄君
山中 吾郎君

社会労働委員

辞任

坂口 力君
坂井 弘一君
坂井 弘一君

補欠

坂井 弘一君
坂井 弘一君
坂井 弘一君

農林水産委員

辞任

湊 徹郎君
神田 大作君
野田 卯一君
野田 卯一君
小平 忠君

補欠

野田 卯一君
野田 卯一君
野田 卯一君
野田 卯一君
野田 卯一君

商工委員

辞任

佐野 進君
大原 亨君
大原 亨君

補欠

大原 亨君
大原 亨君
大原 亨君

運輸委員

辞任

紺野与次郎君
山原健二郎君
山原健二郎君

補欠

山原健二郎君
山原健二郎君
山原健二郎君

通信委員

辞任

土橋 一吉君
山原健二郎君
山原健二郎君

補欠

山原健二郎君
山原健二郎君
山原健二郎君

予算委員

辞任

野田 卯一君
安宅 常彦君
大原 亨君
北山 愛郎君
中澤 茂一君
細谷 治嘉君
浦井 洋君
津川 武一君
山原健二郎君
山田 太郎君
安里積千代君
小平 忠君
井上 泉君
辻原 弘市君
阿部 昭吾君
松浦 利尚君
山口 鶴男君
土橋 一吉君
村山 喜一君
寺前 巖君
東中 光雄君
三谷 秀治君
岡本 富夫君
岡本 富夫君
島田 琢郎君
芳賀 貢君
坂井 弘一君

補欠

大村 襄治君
松浦 利尚君
佐野 進君
井上 泉君
芳賀 貢君
福岡 義登君
寺前 巖君
東中 光雄君
土橋 一吉君
新井 彬之君
塚本 三郎君
竹本 孫一君
山口 鶴男君
山中 吾郎君
大出 俊君
横路 孝弘君
横路 孝弘君
荒木 宏君
石母田 達君
紺野与次郎君
新井 彬之君
瀬野栄次郎君
神田 大作君
和田 耕作君

林

林 孝矩君

竹本 孫一君
塚本 三郎君
小林 政子君
坂口 力君
大村 襄治君
上原 康助君
大出 俊君
金子 みつ君
佐野 進君
福岡 義登君
山中 吾郎君
横路 孝弘君
荒木 宏君
石母田 達君
紺野与次郎君
新井 彬之君
瀬野栄次郎君
神田 大作君
和田 耕作君

瀬野栄次郎君

瀬野栄次郎君

神田 大作君
和田 耕作君
石母田 達君
坂井 弘一君
野田 卯一君
北山 愛郎君
阿部 昭吾君
中澤 茂一君
大原 亨君
細谷 治嘉君
辻原 弘市君
安宅 常彦君
津川 武一君
浦井 洋君
山原健二郎君
山田 太郎君
岡本 富夫君
小平 忠君
安里積千代君

中澤 茂一君

中澤 茂一君

細谷 治嘉君
竹内 猛君
井出 太郎君
灘尾 弘吉君
井出 太郎君

齊藤 正男君

齊藤 正男君

竹内 猛君
井出 太郎君
井出 太郎君

一、去る五日、議長において、次のとおり常任委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。

法務委員

辞任

井出 太郎君
灘尾 弘吉君
井出 太郎君

補欠

灘尾 弘吉君
井出 太郎君

外務委員

辞任

大久保直彦君
坂井 弘一君

補欠

坂井 弘一君
大久保直彦君

文教委員

辞任

勝澤 芳雄君
山口 鶴男君
北山 愛郎君
安井 吉典君

補欠

北山 愛郎君
安井 吉典君
勝澤 芳雄君
山口 鶴男君

社会労働委員

辞任

多賀谷真稔君
安宅 常彦君

補欠

安宅 常彦君
多賀谷真稔君

農林水産委員

辞任

米内山義一郎君
神田 大作君
安宅 常彦君
小平 忠君

補欠

安宅 常彦君
米内山義一郎君
神田 大作君

商工委員

辭任

野間 友一君

補欠

山原健二郎君

逓信委員

辭任

宮崎 茂一君

補欠

野間 友一君

建設委員

辭任

瀨崎 博義君

補欠

山原健二郎君

予算委員

辭任

瀨尾 弘吉君

補欠

井出 一太郎君

野田 卯一君

宮崎 茂一君

安宅 常彦君

米内山義一郎君

小林 進君

太田 一夫君

辻原 弘市君

柴田 健治君

中澤 茂一君

井上 普方君

細谷 治嘉君

上原 康助君

浦井 洋君

田中美智子君

津川 武一君

東中 光雄君

山原健二郎君

瀨崎 博義君

坂井 弘一君

林 孝矩君

山田 太郎君

小川新一郎君

安里積千代君

玉置 一徳君

小平 忠君

神田 大作君

太田 一夫君

北山 愛郎君

柴田 健治君

小川 省吾君

嶋崎 護君

田中美智子君

小川新一郎君

玉置 一徳君

上原 康助君

田中 武夫君

馬場 昇君

安井 吉典君

多田 光雄君

林 孝矩君

松本 忠助君

岡田 春夫君

勝澤 芳雄君

田口 一男君

山田 芳治君

米内山義一郎君

瀨崎 博義君

東中 光雄君

大久保直彦君

神田 大作君

永末 英一君

神門至馬夫君

浅井 美幸君

高沢 寅男君

嶋崎 護君

馬場 昇君

小川 省吾君

山田 芳治君

神門至馬夫君

多田 光雄君

松本 忠助君

永末 英一君

岡田 春夫君

田口 一男君

横路 孝弘君

勝澤 芳雄君

浦井 洋君

浅井 美幸君

大久保直彦君

細谷 治嘉君

高沢 寅男君

山口 鶴男君

和田 貞夫君

多賀谷眞稔君

野間 友一君

荒木 宏君

近江巳記夫君

塚本 三郎君

玉置 一徳君

渡辺 三郎君

北側 義一君

八木 一男君

山口 鶴男君

荒木 宏君

八木 一男君

井出 一太郎君

宮崎 茂一君

井上 普方君

多賀谷眞稔君

中村 重光君

平林 剛君

横路 孝弘君

和田 貞夫君

渡辺 三郎君

梅田 勝君

野間 友一君

近江巳記夫君

北側 義一君

玉置 一徳君

塚本 三郎君

小平 忠君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

中村 重光君

梅田 勝君

平林 剛君

瀨尾 弘吉君

野田 卯一君

中澤 茂一君

安宅 常彦君

田中 武夫君

安井 吉典君

北山 愛郎君

辻原 弘市君

小林 進君

津川 武一君

山原健二郎君

山田 太郎君

坂井 弘一君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

塚本 三郎君

小林 進君

辻原 弘市君

中澤 茂一君

細谷 治嘉君

小平 忠君

塚本 三郎君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

小平 忠君

竹内 猛君

藤田 高敏君

加藤 清政君

齊藤 正男君

塚本 三郎君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

安里積千代君

昭和四十八年三月八日 衆議院會議録第十四号 朗読を省略した議長の報告

文教委員

辞任

補欠

坂田 道太君

渡辺 紘三君

高見 三郎君

中尾 宏君

山崎 拓君

志賀 節君

山口 鶴男君

中澤 茂一君

不破 哲三君

山原健二郎君

志賀 節君

山崎 拓君

中尾 宏君

高見 三郎君

渡辺 紘三君

坂田 道太君

中澤 茂一君

山口 鶴男君

商工委員

辞任

補欠

松尾 信人君

坂井 弘一君

坂井 弘一君

松尾 信人君

逓信委員

辞任

補欠

志賀 節君

山崎 拓君

宮崎 茂一君

福田 一君

小沢 貞孝君

小平 忠君

福田 一君

宮崎 茂一君

山崎 拓君

志賀 節君

建設委員

辞任

補欠

浦井 洋君

不破 哲三君

予算委員

辞任

補欠

北澤 直吉君

野田 毅君

決算委員

辞任

補欠

中尾 宏君

高見 三郎君

稻葉 誠一君

辻原 弘市君

三浦 久君

浦井 洋君

高見 三郎君

中尾 宏君

辻原 弘市君

稲葉 誠一君

浦井 洋君

三浦 久君

議院運営委員

辞任

補欠

加藤 清政君

檜崎弥之助君

齊藤 正男君

細谷 治嘉君

竹内 猛君

安宅 常彦君

藤田 高敏君

竹内 猛君

安宅 常彦君

藤田 高敏君

小林 進君

加藤 清政君

檜崎弥之助君

齊藤 正男君

細谷 治嘉君

齊藤 正男君

一、昨七日、議長において、次のとおり常任委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。

内閣委員

辞任

補欠

越智 伊平君

木村 武雄君

近藤 鉄雄君

小此木彦三郎君

小此木彦三郎君

近藤 鉄雄君

木村 武雄君

越智 伊平君

地方行政委員

辞任

補欠

愛野興一郎君

島村 一郎君

二五九

今井 勇君	野田 卯一君	岡本 富夫君	高橋 繁君	運輸委員	辭任	小此木彦三郎君	宮崎 茂一君	補欠	安井 吉典君	榑崎弥之助君	勝澤 芳雄君
片岡 清一君	北澤 直吉君	瓦 力君	森山 欽司君	辭任	田代 文久君	三浦 久君	山原健二郎君	浦井 洋君	諫山 博君	村山 喜一君	勝澤 芳雄君
保岡 興治君	灘尾 弘吉君	戸井田三郎君	西村 直己君	補欠	宮崎 茂一君	小此木彦三郎君	岡本 富夫君	高橋 繁君	東中 光雄君	渡部 一郎君	渡部 一郎君
北澤 直吉君	島村 一郎君	寺前 巖君	松本 善明君	通信委員	辭任	木村 武雄君	林 義郎君	木村 武雄君	安里積千代君	北山 愛郎君	芳賀 貢君
灘尾 弘吉君	野田 卯一君	森山 欽司君	瓦 力君	辭任	林 義郎君	木村 武雄君	木村 武雄君	武藤 山治君	武藤 山治君	大原 亨君	田口 一男君
外務委員	辭任	補欠	寺前 巖君	建設委員	辭任	塚原 俊郎君	渡部 恒三君	田中 榮一君	浦井 洋君	有島 重武君	新井 彬之君
松本 善明君	大久保直彦君	寺前 巖君	坂井 弘一君	辭任	塚原 俊郎君	渡部 恒三君	田中 榮一君	浦井 洋君	有島 重武君	新井 彬之君	新井 彬之君
寺前 巖君	坂井 弘一君	大久保直彦君	寺前 巖君	辭任	渡部 恒三君	田中 榮一君	浦井 洋君	有島 重武君	新井 彬之君	新井 彬之君	新井 彬之君
坂井 弘一君	大久保直彦君	寺前 巖君	坂井 弘一君	辭任	渡部 恒三君	田中 榮一君	浦井 洋君	有島 重武君	新井 彬之君	新井 彬之君	新井 彬之君
大藏委員	辭任	補欠	寺前 巖君	辭任	渡部 恒三君	田中 榮一君	浦井 洋君	有島 重武君	新井 彬之君	新井 彬之君	新井 彬之君
竹本 孫一君	小平 忠君	竹本 孫一君	竹本 孫一君	辭任	渡部 恒三君	田中 榮一君	浦井 洋君	有島 重武君	新井 彬之君	新井 彬之君	新井 彬之君
小平 忠君	竹本 孫一君	竹本 孫一君	竹本 孫一君	辭任	渡部 恒三君	田中 榮一君	浦井 洋君	有島 重武君	新井 彬之君	新井 彬之君	新井 彬之君
文教委員	辭任	補欠	寺前 巖君	辭任	渡部 恒三君	田中 榮一君	浦井 洋君	有島 重武君	新井 彬之君	新井 彬之君	新井 彬之君
勝澤 芳雄君	山口 鶴男君	大原 亨君	津川 武一君	辭任	渡部 恒三君	田中 榮一君	浦井 洋君	有島 重武君	新井 彬之君	新井 彬之君	新井 彬之君
栗田 翠君	有島 重武君	新井 彬之君	岡本 富夫君	辭任	渡部 恒三君	田中 榮一君	浦井 洋君	有島 重武君	新井 彬之君	新井 彬之君	新井 彬之君
高橋 繁君	大原 亨君	山口 鶴男君	勝澤 芳雄君	辭任	渡部 恒三君	田中 榮一君	浦井 洋君	有島 重武君	新井 彬之君	新井 彬之君	新井 彬之君
榑崎弥之助君	津川 武一君	栗田 翠君	有島 重武君	辭任	渡部 恒三君	田中 榮一君	浦井 洋君	有島 重武君	新井 彬之君	新井 彬之君	新井 彬之君
新井 彬之君	有島 重武君	有島 重武君	有島 重武君	辭任	渡部 恒三君	田中 榮一君	浦井 洋君	有島 重武君	新井 彬之君	新井 彬之君	新井 彬之君

昭和四十八年三月八日 衆議院會議録第十四号 朗読を省略した議長の報告

二六〇

横路 孝弘君	太田 一夫君
島本 虎三君	金丸 徳重君
米田 東吾君	久保 三郎君
庄司 幸助君	青柳 盛雄君
土橋 一吉君	山原健二郎君
高橋 繁君	近江巳記夫君
松本 忠助君	大橋 敏雄君
金丸 徳重君	佐藤 敬治君
青柳 盛雄君	林 百郎君
津川 武一君	栗田 翠君
有島 重武君	坂口 力君
大橋 敏雄君	沖本 泰幸君
玉置 一徳君	河村 勝君
今井 勇君	野田 卯一君
片岡 清一君	北澤 直吉君
野田 毅君	灘尾 弘吉君
村岡 兼造君	森山 欽司君
吉永 治市君	福田 一君
太田 一夫君	大原 亨君
久保 三郎君	檜崎弥之助君
佐藤 敬治君	安宅 常彦君
野坂 浩賢君	北山 愛郎君
原 茂君	辻原 弘市君

平林 剛君	安井 吉典君
八木 一男君	中澤 茂一君
栗田 翠君	津川 武一君
林 百郎君	浦井 洋君
近江巳記夫君	岡本 富夫君
沖本 泰幸君	山田 太郎君
坂口 力君	坂井 弘一君
河村 勝君	安里積千代君
竹本 孫一君	小平 忠君
吉永 治市君	福田 一君
三浦 久君	田代 文久君
福田 一君	吉永 治市君
加藤 清政君	中澤 茂一君
齊藤 正男君	安井 吉典君
竹内 猛君	安宅 常彦君
藤田 高敏君	辻原 弘市君
安宅 常彦君	竹内 猛君
辻原 弘市君	藤田 高敏君
中澤 茂一君	加藤 清政君

安井 吉典君 齊藤 正男君
(特別委員辞任及び補欠選任)

一、去る六日、議長において、次のとおり特別委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。

物価問題等に関する特別委員

辞任 補欠

坂井 弘一君 有島 重武君

一、昨七日、議長において、次のとおり特別委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。

石炭対策特別委員

辞任 補欠

塚田 庄平君 吉田 法晴君

吉田 法晴君 塚田 庄平君

(議案提出)

一、去る二日、内閣から提出した議案は次のとおりである。

日本放送協会昭和四十六年度財産目録、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、去る六日、内閣から提出した議案は次のとおりである。

農業協同組合法の一部を改正する法律案

水産業協同組合法の一部を改正する法律案

金属鉱業等鉱害対策特別措置法案

一、昨七日、議員から提出した議案は次のとおりである。

原子爆弾被爆者に対する特別措置に関する法律及び原子爆弾被爆者の医療等に関する法律の一部を改正する法律案(中村重光君外四名提出)

一、昨七日、内閣から提出した議案は次のとおりである。

国家行政組織法の一部を改正する法律案
刑事補償法の一部を改正する法律案

(議案受領)

一、去る二日、予備審査のため内閣から送付された次の議案を受領した。

屋外広告物法の一部を改正する法律案

(議案付託)

一、去る二日、委員会に付託された議案は次のとおりである。

防衛庁設置法及び自衛隊法の一部を改正する法律案(内閣提出第七号) 内閣委員会 付託

日本放送協会昭和四十六年度財産目録、貸借対照表及び損益計算書 通信委員会 付託

一、去る二日、予備審査のため内閣から送付された議案は次の委員会に付託された。

屋外広告物法の一部を改正する法律案(内閣提出)

出第七七号(予) 建設委員会 付託

一、去る六日、委員会に付託された議案は次のとおりである。

農林中央金庫法の一部を改正する法律案(内閣提出第七五号)

水産業協同組合法の一部を改正する法律案(内閣提出第七九号)

以上二件 農林水産委員会 付託

一、昨七日、委員会に付託された議案は次のとおりである。

刑事補償法の一部を改正する法律案(内閣提出第八二号) 法務委員会 付託

(議案送付)

一、去る二日、参議院に送付した内閣提出案は次のとおりである。

国家公務員の寒冷地手当に関する法律の一部を改正する法律案

(議案通知書受領)

一、昨七日、参議院において次の本院提出案を可決した旨の通知書を受領した。

国会議員の秘書の給料等に関する法律の一部を改正する法律案

一、昨七日、参議院において次の内閣提出案を可

決した旨の通知書を受領した。

国家公務員の寒冷地手当に関する法律の一部を改正する法律案

(質問書提出)

一、去る二日、議員から提出した質問主意書は次のとおりである。

農業政策に関する質問主意書(佐々木良作君提出)

(答弁書受領)

一、去る二日、内閣から次の答弁書を受領した。

衆議院議員野坂浩賢君提出防衛施設周辺の整備等に関する法律第四条に関する質問に対する答弁書

防衛施設周辺の整備等に関する法律第四条に

関する質問主意書

右の質問主意書を提出する。

昭和四十八年二月二十一日

提出者 野坂 浩賢

衆議院議長 中村 梅吉殿

防衛施設周辺の整備等に関する法律第四条

に関する質問主意書

基地周辺住民にとつて、「防衛施設周辺の整備

昭和四十八年三月八日 衆議院会議録第十四号 朗読を省略した議長長の報告

等に関する法律」の適正な運用は、きわめて重大

な関心事である。しかしそれにもかかわらず、な

かでも通常の損失補償に関する論理体系のわくぐ

みを越え、特殊な性格をもつ第四条は、とくにそ

の規定のあいまいさとも相まって、防衛施設庁の

恣意そのものが多分に介入しうる余地を残してい

る。

しかしこの法律制定の目的は、「基地とその関

係住民の権利義務というものを明確にして」、紛

争解決の基準を与えること(昭和四十一年五月十

二日、衆議院内閣委員会における松野国務大臣の

答弁)におかれている。したがつて、その運用に

ついては、できるだけ客観的な解釈適用の基準

が、明白に示されなければならないと思う。

そこで問題を第四条に限定して、以下質問する

ことにいたしたい。

一 法第四条にいう防衛施設の「運用」とは、当該

施設の機能を発揮させるための人員の配置、整

備ならびに人員と装備による訓練活動をいうの

であつて、当該施設の設置それじたいはふくま

活又は事業活動の阻害との間の因果関係は、直

接的かつ物的なものでなければならぬと解す

べきか。

三 右の生活上又は事業活動上の阻害とは、個別

的に法第三条、第五条もしくは第九条によつて

それぞれ救済されうる損失とは別個に、住民の

生活又は事業活動の一般的な阻害を意味すると

解すべきか。

四 二にいう「著しく」とは、直接的かつ物的な生

活上又は事業経営上の被害が、客観的に著しく

具体化していることをいうと解すべきか。

右質問する。

昭和四十八年三月二日

内閣総理大臣 田中 角榮

衆議院議長 中村 梅吉殿

衆議院議員野坂浩賢君提出防衛施設周辺の整備

等に関する法律第四条に関する質問に対し、別

紙答弁書を送付する。

〔別紙〕

衆議院議員野坂浩賢君提出防衛施設周辺の

昭和四十八年三月八日 衆議院會議録第十四号 朗読を省略した議長の報告

一について

防衛施設周辺の整備等に関する法律(以下「法」という。)(第四条にいう「防衛施設の運用」とは、防衛施設の機能を發揮することをいうものである。)、当該防衛施設を維持管理するいつさいの作用を含むものと解している。

二について

「防衛施設の運用と住民生活又は事業活動の阻害との間の因果関係」については、そこに相対の因果関係が認められなければならないと解している。

三について

法第三条は自衛隊等の特定の行為に起因する障害を防止し、又は軽減するための工事を、法第五条は特定飛行場周辺における住民のこうむる障害の軽減に資するため指定した区域に所在する建物等の移転等に伴う損失の補償及び土地の買入れを、法第九条は自衛隊の特定の行為に起因する損失の補償を対象とし、また、法第

四条は防衛施設の運用に起因する障害の緩和に資するための措置を対象とするものであつて、それぞれその対象を異にするものである。

四について

法第四条にいう「著しく阻害されている」とは、そのことが客観的かつ具体的に認定されるような状態にあることをいうものと解している。

右答弁する。

一、去る六日、内閣から次の答弁書を受領した。

衆議院議員原茂君提出都市計画道路環状二号线に関する質問に対する答弁書

都市計画道路環状二号线に関する質問主意書

右の質問主意書を提出する。

昭和四十八年二月二十六日

提出者 原 茂

衆議院議長 中村 梅吉殿

都市計画道路環状二号线に関する質問主意書

書

昭和二十一年三月二十六日付「戦災復興院第三号」として東京港竹芝橋から赤坂アメリカ大使館に通ずる幅百メートルの都市計画道路が計画決定された。当時マッカーサー道路と称された道路である。

その後、昭和二十五年三月シャープ勧告に基づき百メートルの幅員は四十メートルに縮小され、さらにその後国道一号线の歩道を削り、道路幅を広げることで竹芝橋から国道一号线までの区間は政令により計画路線からはずされ、皇居を中心にこれをとりまく環状二号线として線引きされた。

そして新橋四丁目から愛宕下通りを経て虎の門病院前から溜池に至る区間はずでにある各道路に關係なく単に地図上線引きされたまま、二十七年間放置されてきたのである。

二六二

もちろんこの問題の主体は東京都にある。昨年十一月地元港区議会は路線廃止につき全会一致で決議し建設省並びに東京都に意見書を提出し、現在都議会において審議中である。

ついでには次の点について政府の見解を伺いたい。

一 現在の東京は首都高速道路、環状放射線が完成され、また地下鉄網も東西南北にはりめぐらされ、二十数年前に決定された環状二号线の存在価値そのものも抜本的に検討する段階だといわれている。

沖縄の本土復帰により戦後は終つたといわれ、GNP世界第二の経済国に発展した日本の首都東京の中心に、このような幻の環状二号线であるマッカーサー道路が線引きされたまま二十七年間も放置されている実体を政府はどう思うか。

二 さらに重大なことは、この二十七年間なんらの積極的行政指導もないまま放置された地域住

民である。あらゆる正当なる私権をじゅうりんされ、へびのなま殺しのごとき状況においやられている。

最近とみに物価上昇とともに土地の高騰が問題となり、政府の施策の最重点がここにおかれている。

先般、田中総理は、千代田区内幸町のNHK本館の敷地問題に関し、深い関心を示し前向きに解決するため努力なされていることも承知している。決断と実行の総理において、つぶさに実情を調査され、国の責任において、直ちに地域住民の正当なる私権を回復させ、具体的なる実害を補償するがごとき諸施策を実行する考えがあるかどうか。右質問する。

昭和四十八年三月六日

内閣総理大臣 田中 角榮

衆議院議長 中村 梅吉殿

衆議院議員原茂君提出都市計画道路環状二号线に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

〔別紙〕

衆議院議員原茂君提出都市計画道路環状二号线に関する質問に対する答弁書

一について

都市計画道路網は、都市の発展の長期見通しにもとづき、概ね二十年後の交通需要に対応するよう定められており、必要に応じその都度追加又は変更を行ない、常に最良の計画が立案されているよう指導してきたところである。

この趣旨にもとづき、他の交通網の整備状況、市街地の発展動向等の情勢の変化を考慮し、東京都では昭和三十九年及び昭和四十一年に都市計画道路網の再編成を行なったが、その結果本路線は都心部をめぐる重要な環状線の一部として計画が存置され、今日に至っている。本件区間の事業化は、東京都が行なうものであるが、財政事情、事業執行の見通し等諸般の

事情があるとはいえ、いまだ事業化に至っていないのは遺憾である。

二について

本路線の重要性にかんがみ、早急に事業化されることが望ましいと考えるが、事業化の見通し、その他について、東京都に対し、改めて調査検討を行ない、今後の方針を固めるよう指導する所存である。

なお、都市計画道路の区域内における私権の制限(いわゆる計画制限)については、補償の対象とならない。

右答弁する。

機械類信用保険法の一部を改正する法律案
(内閣提出)に関する報告書

一 議案の要旨及び目的

本案は、機械類のリース契約による取引が増加しつつある現状にかんがみ、中小企業の設備の近代化及び機械工業の振興に資するため、こ

のリース契約を信用保険の対象に加えるとするものであり、その主な内容は次のとおりである。

1 目的の拡大

法律の目的に、機械類のリース契約による取引につき信用保険を行なう旨の規定を加える。

2 定義の改正

定義につき、次のような規定の新設又は改正を行なう。

(1) リース契約

この法律において「リース契約」とは、機械類を使用させる契約であつて、次の要件に適合するものをいう。

イ 使用の期間が三年以上において政令で定める期間をこえるものであつて、契約の当事者の一方又は双方が使用期間の開始日以後いつでも解約の申入れができる旨の定めがないものであること。

ロ 対価を政令で定める回数以上に分割して受領することを条件とし、その他対価に関する契約内容が政令で定める要件に適合するものであること。

ハ 使用期間満了後、当該機械類の所有権が相手方に移転する旨の定めがないものであること。

(2) 保険の対象機械類

リース契約による取引につき信用保険を行なうことが中小企業の設備の近代化を図るため必要であり、かつ、機械工業の振興に資すると認められる機械類であつて、政令で定めるものを保険の対象とする。

なお、割賦販売契約又は購入資金借入保証契約に関する現行信用保険の対象機械類の指定要件についても、右の規定と同趣旨のものに改める。

3 保険契約

(1) 政府は、会計年度ごとに、リース業者を

相手方として、政令で定める機械類の区分ごとに包括して保険契約を締結することができる。

(2) 前項の保険は、リース業者が支払期日に支払を受けることができなかった対価の額をてん補すべき保険関係が成立することを内容とする。

4 保険価額及び保険金額

保険価額は、リース対価の額のうち機械類の使用開始日後に受領すべき金額とし、その百分の五十を保険金額とする。

5 保険金

保険関係に基づいて政府がてん補すべき額は、リース業者が支払期日において支払を受けることができなかった対価の額（当該支払期日後において支払期日の到来する対価を将来にわたつて回収できないことが確実であると認められるときは、その対価の額を加えた金額）の百分の五十とする。

6 回収義務

保険金の支払を受けたリース業者は、対価の回収等に努めなければならない。

7 回収金納付

保険金の支払を受けたリース業者は、その後回収した金額があるときは、政府のてん補した場合に同じ、国庫へ納付しなければならない。

8 施行期日

この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

二 議案の可決理由

本案は、機械類のリース契約による取引が増加しつつある現状にかんがみ、中小企業の設備の近代化及び機械工業の振興に資するための措置として有効適切なものと認め、これを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。

三 本案施行に要する経費

昭和四十八年度特別会計予算総則において、機械類信用保険の保険契約限度額は一千億円と定められ、また、昭和四十八年度一般会計予算に、機械類信用保険特別会計への繰入れ二億円が計上されている。

右報告する。

昭和四十八年三月七日

商工委員長 浦野 幸男

衆議院議長 中村 梅吉殿

〔別紙〕

機械類信用保険法の一部を改正する法律案に対する附帯決議

政府は、本法施行にあたり、機械類信用保険制度の重点を中小企業の設備近代化におき、特に小規模企業が広く利用し得るような運用方針を今後とも貫くことを基本とし、特に左の諸点につき適切な措置を講ずべきである。

一 保険対象機種の拡大を図るとともに、保険業務体制の充実に努めること。

二 リース業者の実態把握等に努めるとともに、その事業の健全な発展を期し、就中アフターサービス体制の整備を図るための指導を進めること。

三 割賦販売、ローン保証販売及びリースのそれぞれの特色、利点等について、中小企業者が周知できるよう、積極的な広報活動を行なうこと。

四 輸入機械の中で中小企業の設備近代化に特に必要なものについては、これを保険制度の対象に加えるよう考慮すること。

衆議院会議録第十二号中正誤

ベシ 段 行 誤

一五 四 三 約三〇%

一六 四 末 九 線糸

二〇 一 一四 長期間

二〇 三 末 五 政府が

二〇 二 元 上がって

二〇 二 七 価格に

二〇 四 一 九 切り下げを

衆議院会議録第十三号中正誤

ベシ 段 行 誤

三三 四 九 協力とは

三三 三 末 三 必配

三三 四 末 六 意見書

衆議院会議録第十四号

議案に関する報告書

昭和四十八年三月八日 衆議院會議録第十四号

二六六

明治三十五年三月三十一日
第三種郵便物認可

定価 一部 五十円
(送料別)

発行所

東京都港区赤坂奥町二番地 郵便番号一〇七
大蔵省印刷局
電話 東京 五八二 四四一(大)