

第七十八回国会 参議院運輸委員会 會議録第九号

昭和五十一年十一月四日(木曜日)

午前十時四十九分開会

委員の異動

十二月四日

辞任

江藤 智君
福岡日出麿君

補欠選任

徳永 正利君
黒住 忠行君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

上林繁次郎君

岡本 悟君

中村 太郎君

瀬谷 英行君

三木 忠雄君

委員

木村 陸男君

黒住 忠行君

佐藤 信一君

橘 直治君

徳永 正利君

永野 厳雄君

福井 勇君

宮崎 正雄君

青木 新次君

加瀬 完君

杉山善太郎君

目黒今朝次郎君

内藤 功君

和田 春生君

松岡 克由君

国務大臣

内閣総理大臣

三木 武夫君

政府委員

大蔵省主計局次

長

運輸政務次官

運輸省鉄道監督

局長

運輸省鉄道監督

局国有鉄道部長

事務局側

常任委員会専門

員

説明員

裁

日本国有鉄道総

裁

高木 文雄君

池部 幸雄君

事務局長

住田 正二君

杉浦 喬也君

大蔵省主計局次

長

阿部 喜元君

松本 康雄君

大蔵省主計局次

長

運輸政務次官

運輸省鉄道監督

局長

運輸省鉄道監督

局国有鉄道部長

事務局側

常任委員会専門

員

説明員

裁

本日の会議に付した案件

○国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(第七十七回国会内閣提出、第七十八回国会衆議院送付)

○総合交通政策の樹立に関する請願(第三九九号)(第四〇〇号)

○地方陸上交通事業整備法等の成立促進に関する請願(第四〇一号)(第四〇二号)

○大蔵省国鉄運賃値上げ反対等に関する請願(第八二七号)(第八二八号)(第八二九号)(第八三〇号)(第八三一号)(第八三二号)(第八三三号)(第八三四号)(第八三五号)(第八三六号)(第八三七号)(第八三八号)(第八三九号)(第八四〇号)(第八四一号)(第八四二号)(第八四三号)(第八四四号)(第八四五号)(第八四六号)(第八四七号)(第八四八号)(第八四九号)(第八五〇号)(第八五一号)(第八五二号)(第八五三号)(第八五四号)(第八五五号)(第八五六号)(第八五七号)(第八五八号)(第八五九号)(第八六〇号)(第八六一号)(第八六二号)(第八六三号)(第八六四号)(第八六五号)(第八六六号)(第八六七号)(第八六八号)(第八六九号)(第八七〇号)(第八七一号)(第八七二号)(第八七三号)(第八七四号)(第八七五号)(第八七六号)(第八七七号)(第八七八号)(第八七九号)(第八八〇号)(第八八一号)(第八八二号)(第八八三号)(第八八四号)(第八八五号)(第八八六号)(第八八七号)(第八八八号)(第八八九号)(第八九〇号)(第八九一号)(第八九二号)(第八九三号)(第八九四号)(第八九五号)(第八九六号)(第八九七号)(第八九八号)(第八九九号)(第九〇〇号)(第九〇一号)(第九〇二号)(第九〇三号)(第九〇四号)(第九〇五号)(第九〇六号)(第九〇七号)(第九〇八号)(第九〇九号)(第九一〇号)(第九一一号)(第九一二号)(第九一三号)(第九一四号)(第九一五号)(第九一六号)(第九一七号)(第九一八号)(第九一九号)(第九二〇号)(第九二一号)(第九二二号)(第九二三号)(第九二四号)(第九二五号)(第九二六号)(第九二七号)(第九二八号)(第九二九号)(第九三〇号)(第九三一号)(第九三二号)(第九三三号)(第九三四号)(第九三五号)(第九三六号)(第九三七号)(第九三八号)(第九三九号)(第九四〇号)(第九四一号)(第九四二号)(第九四三号)(第九四四号)(第九四五号)(第九四六号)(第九四七号)(第九四八号)(第九四九号)(第九五〇号)(第九五一号)(第九五二号)(第九五三号)(第九五四号)(第九五五号)(第九五六号)(第九五七号)(第九五八号)(第九五九号)(第九六〇号)(第九六一号)(第九六二号)(第九六三号)(第九六四号)(第九六五号)(第九六六号)(第九六七号)(第九六八号)(第九六九号)(第九七〇号)(第九七一号)(第九七二号)(第九七三号)(第九七四号)(第九七五号)(第九七六号)(第九七七号)(第九七八号)(第九七九号)(第九八〇号)(第九八一号)(第九八二号)(第九八三号)(第九八四号)(第九八五号)(第九八六号)(第九八七号)(第九八八号)(第九八九号)(第九九〇号)(第九九一号)(第九九二号)(第九九三号)(第九九四号)(第九九五号)(第九九六号)(第九九七号)(第九九八号)(第九九九号)(第

業では公共負担についてはどうするかということ
を言われておりますけれども、具体的にこの公共
負担をこれからどうするかという問題。

それから、これも大きな問題であります、い
わゆる赤字ローカル線の問題、これは現地公聴会
を本委員会では札幌で行いました。札幌の現地公
聴会では、北海道の各地における赤字線区の問題
についていろいろな陳情的な意見を交えての公述
人の公述があつたわけです。したがって、今回の
措置としては百七十二億円を政府の方でめんど
見るといふことになっておりますけれども、二千
億以上の赤字に対してその一割にも満たない補助
をもらつたとしても依然として大きな赤字が残る
ということにはつきりしております。

これらの点が、今回の法案が仮に成立をいたし
ましたとしても、未解決の問題として残るとい
ことになるわけです。この未解決の問題をどうす
るかということについては政府の方針が明らかに
されないことにはわれわれは納得できないわけ
であります。したがって、いままで何回か答弁され
ましたけれども、まず運輸大臣から、これらの一
番ポイントになる点をまとめてお答えをいただき
たい。

○国務大臣(石田博英君) 過去債務の問題は、い
ま瀬谷委員御指摘の状態でございます。しかし、
そのうちで二兆五千四百億円というものの肩がわ
りを今回の再建計画の中で実施をいたしましたこ
とは、これは画期的なことであつて大きな前進だ
と考へております。したがって、その残りの分
については今回の再建計画の中に入つてはいない
のであります。しかし、依然として国鉄再建の
大きな負担になることは事実であります。収益
を伴う資産に見合うと申しましても検討を要すべ
き点が多々あると存じます。したがって、御意見
を尊重してさらに検討を加え、折衝を進めてまい
りたいと存じます。

それから公共負担の問題は、国鉄が昭和三十八
年まで健全な経営を続けておりました時点におき
まして公共負担をする能力があり、政策負担をす

る能力もあつたわけでありまして、今日御承知の
ような状態に立ち至つていられるときにこの公共負
担、政策負担を国鉄が背負うということは、「独
立採算性を指向」するといふたてまえから言へば
私は無理がある。これが必要であるとするなら
ば、それぞれ政策実施部門において担当してもら
うのが筋であると考えております。しかし、長い
間続いてまいりました伝統でもございまして、一
遍にこれを解決するといふことはむずかしいか
もしれませんけれども、いま御説のようなたてま
えに基づいて折衝を続けたいと存じます。

それから、いわゆる地方ローカル線の問題、こ
れはとにかく金額はわずかでございましてけれど
も、国費で負担をするという突破口が開けたわけ
でございます。その地方のそれぞれの事情、ある
いは御意見等を勘案しながら、地方交通線の赤字
の解消といふことを目指した努力を続けていかな
ければならないとは存じますけれども、しかし、
地方交通線は元来が奥地の開発とか先行投資と
か、そういったような政策的な目的をも兼ねてお
りますので、その結論を得次第、積極的な財政政
上の援助といふものを続けてまいらなければなら
ぬ、こう考へておる次第でございます。

○瀬谷英行君 総理、数字をたくさん並べますと
時間をとりますので、なるべく細かい数字を並べ
るのは省略いたしますけれども、いま運輸大臣か
ら言われた国鉄の赤字の原因を一体どういふふう
にするかといふ問題について、一昨日まで本委員
会ではいろいろと審議が尽くされました。一番最後
に民社党の和田委員から、それではいままで運輸
大臣が答えてきた内容を具体的にどういふふう
に大蔵大臣としては処理するのかと、こういう質問
になつたわけなんです。

ところが、たとえば五十一年度の赤字をどうす
るかとか、いろいろと運輸大臣の答弁を裏づけを
することを大蔵大臣に求めようとしたんでありま
すが、必ずしもはつきりしなかつた。独算制はあ
くまでも、希薄になつてもその他の手段で前向き
にと、こういうようなお答えがあつた。資本積立

金の取り崩し並びに運賃で何とかなると、こうい
うようなやや希望観測的なお答えがあつたわけ
であります。その点を大蔵大臣から、運輸大臣のい
ままで答へられていられることを具体的に、今度は話
は具体的にいたしますので、予算の面で処置するこ
とができるのかどうか、五十一年度の赤字の問題
も含めて、あるいは地方ローカル線の問題も、公
共負担の問題もできるのかどうかといふことを再
度大蔵大臣から今度は約束をさせていただきたい
と思ふんでありますが、どうでしょうか、どの程度
までお約束ができるでしょうか。

○国務大臣(大平正芳君) 五十一年度の約八千億
に上ると言われております赤字を五十二年度に
すべて解消する必要があると思ふが、その処理の
方法といたしましては、資本積立金の取り崩し
でございますとか、ある一定期間内において運賃で
回収することも考へなければならぬと思ひます
が、その他国鉄財政の健全性を阻害しないよう
ないろいろな手段を真剣に運輸当局との間で検討
いたしました。五十二年度の予算編成の過程におき
まして十分財政当局と運輸当局との間で御相談を
してまいりたいと考へております。

○瀬谷英行君 今度は総理に伺ひたいと思
ふのでありますが、先般の本会議でも私質問いたし
ましたが、今回の値上げによつて問題は解決する
んじゃない。というのは、今回の値上げがもつと
早く行われたとしても増収分は五千億にすぎな
い。その五千億の増収分といふのは、長期負債
の、つまり国鉄が今日まで借金をしたその利息の
分だけで消えちまう、こういうことになるわけ
です。それでは利息の分だけ値上げをしたところ
で、あとこの長期負債はどうなるか。その後全部
たな上げするわけじゃない、二兆五千億だ。そ
うすると依然として四兆からの莫大な長期負債と
いふものはそのまま残つていられる、利息もつて回
る、そこで、独立採算制といふことが可能なのか
どうか。

赤字路線の問題も、いまお答えがあつたところ
では前向きにと、おとといまでの答弁では前向き

にということであつたけれども、言葉の上ではど
んなうまいことを言つてみても、二千億の赤字が
出るところに百七十億もあつたつて、この赤字は
消えないといふことは小学生が計算してもわかる
ことです。

公共負担の問題も具体的な問題になつて、国鉄
の公共負担分をどうするかということになつて、
予算面でもそこまで手が回りませんと言われればそ
れつきりです。そうすると、独立採算制といふこと
は、これは実行不可能といふことになると思わざ
るを得ないんでありますが、このままの姿でいつ
て何とか乗り切れるといふふうにお考へになつて
いるのかどうか。あくまでも独立採算制ができるよ
うな方向を、来年度の予算の話になるかもしれませ
んけれどもやつていけるのかどうか。その点を総
理からお答えをいただきたいと思ふんでありま
す。

○国務大臣(三木武夫君) 瀬谷君御承知のよう
に、国鉄の累積赤字と言われるものが六兆八千億
円もあるわけですから、二兆五千億円のたな上げ
をしてもなお債務が残るではないかといふことで
ございまして、そのあとの債務は資産に見合つた
ものでございまして、今度のたな上げの中に
は、資産として残つておるわけでございますか
ら、したがって、たな上げの中には無論入つてな
いわけでございますが、その中にはいろいろ収益
を生む資産もございまして、どうしても国
鉄をこの機会に再建したいといふことで再建案
を出したわけですから、今後この問題といふものに
対しては、国鉄が健全な企業体としてやつていけ
るよう十分運輸省、大蔵省ともいろいろ調整す
べきものはいまして、再建できるような方向
で考へてまいりたいと考へておる次第でございま
す。

○瀬谷英行君 総理の答弁は多分に希望的な意
見、こうなつてはいいという意味の御答弁になつ
ておるのでありますけれども、話は具体的にになつ
てまいりますのでね。
じゃ、一つだけ今度は問題をしばつて考へても

を国民全般がよく知っております。それは自民党の中のいろいろな意思ということでありまして、しかし、総理として考えてもらわなさいかぬことは、やはり本当に今回だけでやめるといふんじやなくて、次期もおれがやるんだという意欲をお持ちになるならば、少なくともこの交通政策についてもしつかりとしたビジョンというものをなさなさいかぬ。それから交通政策だけじゃないです、国土計画全部が絡まってきます。こういう問題をちゃんとやらないと、これは自民党の中で、やっぱりかわつてもらった方がいいということになってしまふわけですね。余り三木さんを支持したくはないけれども、まあいふうにちゃんとしたことを言われりやこれはまた推さざるを得ないかなと、こういう問題も出てくるかもしれない。そこがだからいまが思案のしどころじゃないかと思う、せつかくのチャンスなんですから。

だから、問題は国鉄の運賃の問題だけれども、出てきた問題は過密問題であり過疎問題である。そこから赤字ローカル線の問題をどうするのだ、公共負担の問題をどうするんだということになっているんですからね。それらのもう少し、せつかくもう総論しかおっしゃらない三木さんですから、ここで私も各論について細かく御質問するのはあきらめまして、総論についてもう一度三木さんにお伺いしたいと思つています。あなた自身は一体現状でいいと思つていらっしゃるのか、よくないというふうに思われるんならば、少なくともその方向としてはかくありたい、かくしたい、こういうふうにするとうつたようなことをここで明言をしていただくことでないか、なかなかこの次の政権だつて容易じゃないと思つてますよ。だから、その点を考えながら、三木さんとしても、総論なら総論でしようがないから、思い切つた大きな構想というものをここで示した方がいいらうではないか。

○国務大臣(三木武夫) いまここで国土計画というものを、これは単に人間一人の思いつきというわけにはいかないわけですから、各方面の意見

なども徴しながら、これは一つの大仕掛けな調査研究というものが必要でございますから、ただ、個人の思いつきという問題としては問題が余りにも大きい問題であるわけですから、この問題を一口にここで申すことに無理もあると思つてますが、とにかく問題は、ローカル線の問題というものは、一方においては過密、過疎の問題と関連があるわけですね。地域の開発というものの対して一つの鉄道というものが持つておる役割りというものも非常に軽視できないわけでございますから、従来のようなローカル線というものが次々に厳しい選択でなしに広げていくというふうなやり方というものはやめなさいかな。きつめてローカル線に対して嚴重なやつぱり厳しい選択が必要でございますが、一概にローカル線は全部やめてしまふんだとは言えませんが、しかし、いまはこれにかわるべき輸送機関というものも十分あるわけですから、従来のような、ただ安易にローカル線を延ばしていけばいいという方法では行き詰まることは明らかである。

したがって、地元の事情等も考えながら、しかもやつぱりこのローカル線の将来の負担のあり方というふうなものについても、根本的に検討を加えなければならぬので、こういう問題も含めて、政府ではいま公共企業体のあり方、その中に鉄道の部会を設けて、ローカル線の問題もこれは大問題でございますから検討をいたしておるわけでございます。この意見なども、専門家の意見でございますから徴しつつ、ローカル線というものの対しての現在の時点においてどうするかという結論を出したいと考えておるわけでございます。

○瀬谷英行君 国鉄総裁にお聞きします。手持ちぶさたなようですから、今度は国鉄総裁にお聞きします。いま総理から総論的なお答えがあつたんですよ。ところが、各論的な御答弁はなかなか得られないんです。わからないからかもしれないけれども、しかし、それじゃ困るんでね、総裁としては何を注文するのかということですが、

国鉄総裁というのは、前の藤井総裁がやめた後でなり手がなかつたということとをわれわれよく承知しております。なり手のない中で引き受けたんですから、これはなかなか、よほど奇特な人でない限り、引き受けた以上は、これはやはりできるところはできる、できないことはできないと言つて、注文つけるものは注文つけないかぬでしよう。ところが、いままでわれわれがこの委員会

で何回も聞いてまいりましたけれども、過去債務の処理はこれで完全にできるのかどうか、やろうとすれば一体どうしたらいいのか、あるいは公共負担を一体具体的にどういうふうにしたらいいのか、それから赤字路線の問題、いま総理からも何回もお答えがありましたけれども、これを具体的に一体どうするんだ、金が足りないじゃないか、足りない分を一体どうするんだ、こういう問題が出てきますよ。抽象論じゃなくて、具体的にこれらの点は数字でもつてごまかしがきかないんです。だから、総裁としては、一体国鉄再建のためにこれで十分だとは思わなさい、思わない、具体的にこれはどうしろ、ああしろということ注文つけてみたらいいんじゃないかと思つてあります。が、そういう注文がつけられましたならば、総裁自身の考え方とあわせて述べていただきたいと思つてます。

○説明員(高木文雄君) 国鉄の再建は、昨年の十二月の末の閣議了解で基本線は決められておりますけれども、これを具体的にどういうふうな位置づけをしていくかということは非常にむづかしい問題だといふふうに考えております。

本来、独立採算でやつていかなければならない部分と、とても国鉄が独立採算、つまり運賃で、受益者負担ですべてを処理するということができない部分とあるわけでございます。その分界点を決めていただくことがぜひとも必要なわけでございますけれども、これもそう一挙に簡単にいくかどうかは、国鉄以外の事情もございましてしょうからなかなかむづかしい問題だと思つております。

す。しかし、だんだんその内容を明らかにしていただきまして、そして、国鉄としてやっていくべき部分と、援助を求める部分を明快にしたいだきたいと思つております。

いまお願いをいたしたい第一の点は、やはりローカル線の問題でございます。初めて援助はいただいたといふもの、現在の援助ではとてもうまいかない。地方にある程度の負担を求めるといたしまして、あるいは場合によりまして、時折言われております特別料金というふうなことを考えるにいたしまして、余りにも赤字が大き過ぎるという現状であり、私どももいたしましては経費を切り詰める方策をいろいろ考えますけれども、その場合でもなおかついろいろ不足をしていくだらうと思つてます。

したがって、いまたくさんあります問題の中で、やはり第一にお願いをいたしたいのは、地方ローカル線についてどういうふうな処理をするかということをお願いをいたしたい。その関連において援助をふやしていただくということが必要ではないかということをお考えいただくわけでございます。

それから、公共負担の問題につきましては、これは先般来運輸大臣がお答えになり、私も同様に申し上げておりますように、昔国鉄の財政事情が非常に余裕があつたというときに、ある意味からいいますと、国鉄もそういう福祉事業にお手伝いをするんだという精神から、場合によりましてならば営業政策の観点も含めていろいろな割引をやつてきたわけでございますけれども、いまや割引をするのが非常に困難になつてまいりました。

しばしば運輸大臣からお答えをいたしますが、見解の表明がありますように、これはそれぞれ所管官庁においてやつていただければ一番望ましいことではあると思つてます。ただ、長年続いてきたことでもありますし、一方において各所管官庁にもいろいろ事情がありましてしょうから、直ちに解決ができる問題かどうかは、これは政府サイドの問題であつて私どもとして十分見当がつかないわ

けでございすが、その場合にどうやってとりあえず経過、暫定的な措置をとっていくかということについては、今後一層詰めて議論してみたいと思っております。

一般的に公共負担と言われますけれども、それもいろいろな種類のものもございすが、いろいろな歴史をよってございすが一概に論ずるわけにはいかないわけございまして、各公共負担の性格に応じて、今後私どもももっと勉強してお願いをすることになるかと思うわけございす。

それから、過去債務の問題でございすが、これは、一応経営上の不足額に対応する借入れをいたしました分については、今回たな上げ措置を認められたわけございまして、残りは一応資産に見合うものということになっておりますので、一つのけじめがついたというふうに思っておりますけれども、しかし、先ほど運輸大臣からお答えがございまして、資産の中にもいろいろな種類のものもございすので、この辺も、これでいいかどうかというところは一つの問題であるかと思ひます。

いずれにいたしましても、一方においてやはり来年度におきましても運賃の改定はお願いをせざるを得ない現状でございす。しかし、実際問題として競争線その他の関係がありまして、それには限度があります。物価に対する影響とか、利用者の方々に大変迷惑をかけるという大きな問題がございすが、それと並行して、われわれの経営という点からだけ考えましても、なかなかそう簡単には上げられないという現状でございす。それを考えながら、しかし、やはり援助だけに頼っております。企業としての何と言いますか馬力が生まれてまいりません。どんどん助けてもらえはいというわけにもいかないわけございすので、そこところはやはり独立採算制を基本に置きまして、したがって、運賃の問題も十分お願いをするということを頭に置きまして、援助と運賃との関係をどう調整するかは、これは

なおもう少し時間をかしていただきませんと、幾ら幾らを貸していただければよろしいとか、幾ら幾ら上げさせていただければよろしいというところまでは現段階では申し上げられないということでございます。

○瀬谷英行君 来年度予算はもう骨組みをつくらなければいけぬ段階ですから、時間をかけてもらいたいと言つてはいいわけございす。

そこで、もう話を今度は具体的にしよつてまいりますが、来年度も値上げをさせていただかなければならないと、こういうふうにおつしやつていふ。そういうふうにおつしやつていふような財政状態だということなんです。国民にしてみれば値上げはされる、しかし、値上げをされることによつてサービスもよくなるというならば、まんできると思う。ところが、値上げはされるけれどもサービスはダウンするということであれば、これはがまんがでぬというところになると思ひます。実際のには、たとえば車両修繕費の削減という問題がありますね。それから五万人合理化なんという問題がありますね。車両修繕費を削減するということとは列車を減らすということですが、これはね。ますますその窮屈な状態で運ぶということになるわけございす。サービスダウンなんです。具体的に言うと、それから五万人合理化と、こういうような問題については、やはりこれもサービスダウンということになるのです。具体的にはこういうことになるんですよ、いまの総裁の答弁を翻訳すれば。

そこで、総理にもう一度伺ひしますけれども、総裁がいま言つてゐることは、現状のままでは値上げをしてもサービスはいままでよりももっと悪くせざるを得ないということを示唆をしてゐるわけなんですか。これでよろしいかどうかということを考えてください。

それから公共負担の問題にしても、この間こういう話がありました。たとえば身体障害者であるとか、あるいは精神障害者であるとか、いろいろな健康上の問題で一人で旅行ができないという人

たちのために二人分の、たとえば付添人の分も含めて運賃を割り引いてもらいたいといったような陳情等もたくさんあるわけございす。ところが、これらの陳情が、たとえば厚生省に行きますと、それは国鉄へ行つてくれと、こう言われてしまふ。それから、たとえば通学関係は文部省で負担をするかというところ、あるいは農林省も、国鉄に公共負担をさせていた問題で自分たちが改めて予算を計上しようという気はさらさらないわけなんですよ。そうすると、その公共負担については政策担当部門においてやらせるといつても、今日の段階ではそういう気持ちもなければ用意もないということがはつきりしてあります。それを一体どうするか。政府としてはそれを今度は踏み切つてやらせるといふことになるのかどうか。そういう決意があるならば、五十二年度予算でもつて計上しなければ間に合ふというところになるのであります。が、そのような用意が政府としておありになるのかどうかをお伺ひしたいと思ひます。

○国務大臣(三木武夫君) これは、まあ従来から長い経緯もございすが、国鉄当局と、またその政策の実施官庁、大蔵省を交えて今後の調整に待ちたいと思ひわけございす。いきなりこれを全部政策官庁にこれは予算として計上せよといふことが無理なことはおわかりのとおりでございすが、これを関係政策遂行の官庁との間に、国の助成の問題もそこございすから、そういうものを含めてこれは今後の調整に待たなければならぬと思ひますので、ここで結論的にこういたしますとはなかなか言い切れないものもございす。

○瀬谷英行君 いままで運輸大臣の答弁の中でも、公共負担をそのまゝ国鉄にせよとおつたんでは、いつまでたつたつてこれは赤字は消えつこないと、地方ローカル線だつて同じだと、だから公共負担については、それぞれの政策実施部門において負担をさせたい、こういうふうに運輸大臣は答えてきてゐるんです。そのとおりに行き

れるんならば、これは赤字の問題もなし崩し的に、部分的に解決をしていくことはできると私は思ひます。しかし、それを総理が約束をすればいいんですけれども、いまのお話は、まあいろいろと時間をかけて検討したいということであると、来年度は一体どうするんですか、来年度は。来年度の予算でもつて具体的にやつてもらわなさいかぬのですね。それはどうなんですか。

○国務大臣(三木武夫君) この問題は、運輸大臣の言うことはよく理解できます。しかし、いま私も最初に申し上げるように、各省間いろいろな政策決定の優先順位もございまして、したがつて今後は、運輸大臣の言うことはよく理解できますから、そういう意見も体して今後の調整をいたさなければ、政策官庁に対してその調整も済まない前に私がこゝで断定をすることには無理があると思ひますので、今後これは十分に調整をして、そして、国鉄の独立採算を維持するためには、こういう問題があることはもう御指摘のとおりでございすから、独立採算維持のためにこれは調整を必要とする問題点であることは全く明らか、全くとお説のとおりでございすので、今後、運輸大臣の意見等も理解できることとございすから、それを体して各省間でよく調整をいたしたいと思ひております。

○加瀬完君 関連。その再建計画というのは閣議の了解事項でありますから、これはお認めになるんでしょう。したがつて、再建計画の中身の来年度以降の問題はこういうようにしたいとさつき運輸大臣はお述べになつた。したがつて、その運輸大臣が述べになつたことの肉づけをいま聞いてゐるわけだ。総理は、運輸大臣のおつしやつたように、予算、その他の措置をやるのかやらないのかと、閣議で決定したものを来年からやるのは当然の総理の責任でしよう。総理がかわつたつて、これはだれかがやらなければならない、新しい総理は、それを改めて相談しなければ何かできないみたいな話は、閣議了解事項を自分で決めておいて自分で破つてい

ども、安くさえあれば不便でも不自由でも構わないという御時世ではなくなっているわけですよ、今日。だから、やはり少なくとも貨物でも旅客でも、どっちにしても、利用者を満足させないと国鉄から離れていく。自動車にいく、あるいは飛行機にいく、こういうことになる。もちろん飛行機でなければならぬ部面まで国鉄が手を伸ばす必要はないと思うんですが、そのためには少なくとも後ろ向き、たとえばけちけちして節約をするんだというところで合理化計画、五万人何とか減らせと、人間を減らすことばかりであつては、収入をふやすとか、あるいはサービスを改善するということとはつながらないのであります。したがつて、それらの後ろ向きの政策というものとはつながり、むしろ前向きの政策でもつて必要があれば人間もふやす、あるいは予算も政府の方でさらに今年度、今回以上に十分に約束をするということができるのかどうか。これは基本問題でありますので、総理に最後にその点をお伺いをして、私の質問を終わりたいと思つてあります。

○国務大臣(石田博英君) 私じゃいけません。○瀬谷英行君 じゃ、大臣から答えてもらつて、総理からまたお答え願ひたいと思つてます。○国務大臣(石田博英君) 国鉄の仕事は基本的に迅速、正確、大量の輸送を担当するというのが役目でございます。これは国民に対するサービスが基本であります。したがつて、値上げがサービスの低下につながるようにならなければならぬ。これは当然であると思つてます。それからサービスの上昇によつて収益の増大も期待でき、今日の事態は御説のように、安ければそれでいいんだという時代ではないので、しかも、他の交通機関との競争関係にあることを十分理解をいたしまして、従来の発想をひとつ思い切つて転換をして、平たい言葉で言えばお客様が喜んでたくさん利用してもらつてという線を通じて国鉄の増収を図つてまい、これが基本的な線であらうと思つてます。

ただ、現在の状態におきましてもなお合理化を必要とする面がたくさんございますが、その合理化に当たつてあらかじめ整理人員を先に決めておいて、そうして、その整理人員の数を減らすという方向でやるのではなくて、合理化を進めるといふ方向に重点を置いてこれを実施していきたいと考えておる次第でございます。

○瀬谷英行君 総理の答弁の前に、じゃもう一度念を押しますが、私が言いたいのは、人間も減らします、経費も節約しますということではよくない仕事ができないというのです。元をけななければこれはいい仕事はできぬということなんです。そこで、必要とあれば合理化ということをやわずに人間もふやす、それから予算もふやすということではないと、ろくな仕事はできぬであらうと。だから、そのところが一体どつちの方向を向くんだということを総理の方から一言はつきり答弁してもらいたいと思つてます。

○国務大臣(三木武夫君) それは人間をふやさないければサービスはよくならぬというのは少し断定できないと思つてます。いろいろな能率を上げる方法というものが各方面に考えられておるわけですから、したがつて、国鉄の大事なことは、国民に対してのサービスを低下させないということ、それから、それに対して適切な方法をとるべきであつて、値上げをしたけれどもサービスは悪くなつたということでは国民に相済みぬわけですから、サービスの維持を図らなければならぬ。そのため見直しが必要であるということ、人員の整理は、問題は石田運輸大臣の言われるとおりに私も考えております。

○委員長(上林繁次郎君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、江藤智君が委員を辞任され、その補欠として徳永正利君が委員に選任されました。

○委員長(上林繁次郎君) 本案に対する質疑を続行いたします。

○三木忠雄君 時間が限られておりますので総理、大蔵大臣、私は具体的な問題で結論を出してもらいたいと思つております。

それ、いままで運輸委員会が何回か審議を続けてきました。この問題に対するやはり結論というか、そのために総理が出席をし、大蔵大臣に出席を願つておられるわけですが、こういうわけで、私は何点か問題点を指摘したいと思つてます。その結論を伺いたいと思つておりますが、その前に総理に、このロッキード事件の問題で、何としましても今回のこのロッキード事件の端を発したのは運輸行政なんです。まあいままでの疑獄事件と言へば、大半が運輸行政に絡んでる疑獄事件といふわけです。こういう問題を通して、まあロッキードの解明に政治生命をかけると言つた総理、この運輸行政に対して、このロッキードの問題を通して運輸行政の何を改革しなければならぬと考えているのか。その点についてまず総理に伺いたい。

○国務大臣(三木武夫君) 三木君の言われるように、運輸行政に伴つていろいろな不祥事件が起こる例が多いわけですから、この事件が起こりまして、私は運輸省に対しても、こういう不幸な事件を転機にして運輸行政の刷新を図らなければならぬ。運輸行政のあり方に対してもう一遍総点検をする必要がある。その中では一つはやっぱり行政指導のあり方、あるいはまた許可、認可事項の再検討、こういうものに対してこの際運輸行政――まあほかにも問題はございますけれども、こういう点については特に見直しを必要とするのではないかと、これを直ちに置きましていま検討を加えておるわけでは……

○国務大臣(石田博英君) いま結論を得て通達しました。

○国務大臣(三木武夫君) そういうものはすでに設置されて活動しておるわけで、いわゆるこの事件というものが運輸行政をめぐつて行われたとい

うことに対して、この問題が運輸行政のあり方に対して根本的に総点検をする機会である。そうして国民に対して、いやしくも運輸行政から疑惑を持たれることのないようにしなければならぬと強く考えておる次第でございます。

○三木忠雄君 じゃ、運輸大臣ね、まあ総理は結論だけしか言いませんから、具体的にこのロッキード事件を教訓にして何を改革し、いままでやつたこと、それから、いつまでになんというふうな、たとえば許可の問題にしても、一例を挙げて具体的な解明策を示してもらいたいと思つてます。

○国務大臣(石田博英君) まず第一に、組織といたしましては、事務次官を長とする総点検本部を設けました。全国の各責任者を招集し、問題点の検討に入りました。一番最初に行いましたことは、いわゆる行政指導が口頭で行われる、後になつていわゆる証拠として残つておらない、また、だれがだれに対してやつたかというふうなことも明確でない。これが問題でありますので、これからは一切これを書類で決裁をとつて行うということとをまずいたしました。

それから第二番目には、その意思決定に当たつて、できる限り意思決定と、それから部外への伝達に当たりまして、その理由の明確化、それからそれを処理する体制の改善、こういうことをあわせて行つたわけであります。

次には、職員――何しろ許可、認可事務は二千数百件に上つております。そのこと自体再検討し、縮小の方向に向かつて行政をしなければならぬとは思いますが、何しろ陸海空にわたる輸送を担当し、人命にもいろいろ影響を及ぼしますもので、一概に数だけを処理するということでは済まない問題でございますが、この許可、認可の事務処理に当たりまして、ひとつ厳正、公平にやらせるとともに、具体的には関係業者、あるいは利害関係者との個人的接触、あるいは中元、歳暮等の贈答、そういうことにまで傾むよう厳重に注意をいたしました。このことはもうすでにそれぞれ各関係者に伝達済みでございます。

○三木忠雄君 その問題はまた別な今後の問題として運輸行政、私たちもタッチしていくわけですからいろいろ検討したいと思いますが、まあ限られておりますので、先ほど瀬谷委員から修繕費の問題でちょっと前向きな答弁がありましたけれども、私、一点だけ具体的にその問題を詰めておきたいと思うんです。

この車両修繕費の中で特に通勤電車の問題ですね。たとえば中央線、十二月から車両修繕費で、二一〇%の乗車効率から二七〇%の乗車効率になるわけですね、もしこの六十億の削減を予定しておりますとすれば、いま運輸大臣は、それは一〇〇%とは言えないけれども前向きに処理すると、こういうふうな答弁ですけれども、具体的にいうと中央線の込む、一〇%削減に伴う現在の二一〇%の乗車効率、これが二七〇%になるというのは必ずなくなると、あるいは総武線の二二一の乗車効率が二四四になる、あるいは大阪でも横浜でも二二〇が二三〇、二四〇の乗車効率になるという、こういう冬に向かっている通勤ダイヤにささかか混乱を起こさせない、こういう確信を持つて今回のこの車両修繕費の削減問題を再検討する、という、こういう考え方と受け取ってよろしいですか。

○国務大臣(石田博英君) 先ほど瀬谷さんにお答えいたしましたように、いまお話しのとおりに行いたいと思っております。

○三木忠雄君 国鉄総裁、そのとおりでいいですか。

○説明員(高木文雄君) 現在計画しております減車の計画では、一番影響が大きくなりますのがいま御指摘の中央線の問題でございます、いま二一〇とおっしゃいましたけれども、現在でも非常に状態が悪くて二六〇ぐらいになっております。それがさらに二七〇になるといってございまして、これはもう限界でございますので、中央線はまず第一にもへんす努力をいたさなければならぬ典型的な例でございますが、通勤につきましては、全般的に何とかこういうことに立ち至ら

ないよう運輸省にお願いをし、政府にお願いをして処理をしたいというふうに考えております。

○三木忠雄君 大蔵大臣、いま国鉄総裁から答弁のあったように財政上の問題、わずかに六十億ですよ。これは総理もよく聞いてもらいたいんです。が、わずか六十億の問題で車両修繕費を削減する、私はこれは深い意図はわかりませんけれども、合理化を促進するためのこういう車両修繕費の削減ではないか。そこに通勤電車とか、あるいは年末年始の貨物輸送とか、こういう方向にまでその波及効果を及ぼさうというやうなやり方は余り芳しくない問題ではないかと思うんです。したがって、この車両修繕費を含めた六十億等の問題について、たとえば国鉄の短期借入れが四千億のうち三千五百億を使つてまだ五百億残つておるはずですね。これを充当してでもこの車両修繕費等の問題は解決させてみせるといふ、こういう大蔵大臣の考え方はいかがですか。

○国務大臣(大平正芳君) そういう深刻な事態を緩和しない回避することは望ましいことではございますし、また、当然運輸当局としても、国鉄当局としてもやらなければならぬことであらうと思つて、やはりそのためには財政当局としても真剣に協力しなければならぬと思つております。

○三木忠雄君 いや、そのことをよく期待をして、私はこの問題は年末年始、大した輸送の混乱もない、あるいは通勤電車も着ぶくれして事故が起つたり、あるいはいろいろな問題が、トラブルがない、こういうことを期待をしたいと思つてます。万が一そういう問題があつた場合には国鉄総裁、あるいは運輸大臣、あるいは総理が責任を持つてこの問題は処置する、という考え方と私は理解をしておきたいと思つてます。

それでは、次に総理に伺いたいんですけれども、この再建対策要綱の中に「閣議で了解をされた、運輸大臣からもしばしば答弁をもらつておりますけれども、独立採算性を指向した自立経営」この問題に対して総理はどういうふうな考え方を持っているのか。もう一人、大蔵大臣、こ

の「独立採算性を指向した自立経営」、大蔵大臣はどのように考えているのか。これはいろいろ事務当局の答弁はあるでしょうけれども、総理、大蔵大臣の立場として、この問題を国鉄に対してどういうふうに考えているのか、まず総理から答弁願いたい。

○国務大臣(三木武夫君) やはり公共企業体というものは、利用者の負担というものが私は前提になると。そうでないと、利用する者とならざる不公平になります。しかし、国鉄の場合を考えると、一つの公共割引あるいはローカル線、国鉄にこれに対して全責任を持たすところには、独立採算性を指向した場合に無理があることは明らかでございます。これは前半の質問の中に、政府の中でこの問題は前向きに調整して処理していきたいとお答えしておるわけでございますが、しかし、やはり独立採算制という歯どめがなければ、これは非常に経営自体に対しても何も親方日の丸式な安易な経営になつてもいけませんから、そういう一つの大きな枠組みは必要である。

その中で国鉄に負担させるのが無理なものに対しては、これは政府としても検討を必要とすると思つて、大きな枠組みとしてはさうあるべきだと考えております。

○国務大臣(大平正芳君) 本来公共企業体といへども、これは厳密な意味でいろいろと方があるうと思つて、独立採算制が維持されて円滑に運営されることが望ましいと思つて、ありまして、国鉄もその例外であつていいと思つておりません。しかしながら、運営の実際におきましては、御承知のようにたくさん累積債務を生じて経営が非常に危険な状態に陥つております。これは隠れもない事実でございます、独立採算制が達成されていないことが現実でございます。こういう状態でございますから、この原則はひとつ放てきいていいということには直ちにならないと思つてございまして、国鉄自体がみずからの合理化を徹底していくのと歩調を合わせまして、政府におきましてはこれに補完的に助成をいたしな

がら、両々相まちまして健全な自主経営が実現していくようにしてまいるのがわれわれの任務であらうと考えております。

○三木忠雄君 そこで総理「独立採算性を指向した」——確かに無理があるといういまの答弁ですね。大蔵大臣もやっぱり大きな枠組みの中でいろいろ考えなきやならない問題があるという。こういう中で総理は、国鉄が独立してやつていけるものとは考えていないと思つたので、いまの政策割引等の問題があるわけですね。したがって、この国鉄がいまままでの独占時代と違つた現在の時点に置かれていくわけですね。

そのために、やはり国として助成基準をここではつきりすべきではないかと思つたのです。これが明確でないからいつも論議になるわけですね。われわれこの運賃の改定法についても一定の条件下であればいいことである、いろいろ私たちも再建案を党でつくつてきました。しかし、政府の助成基準が全然明確じゃないんですよ。その場限りの、その場を逃げ切つていけばいいという再建対策要綱にしかつていない。第一次、第二次も同じことなんです。結局決まつていけるのは何かというと、運賃値上げのパーセンテージだけなんだ。これじや国民は納得しない。したがって、今回の再建対策要綱は五十二年、五十二年で明確に収支の均衡を図ると言つておるわけですから、そのためにも助成基準を私は明確にすべきだと思つてます。そのときの金額は多少なりともいろいろな差はあると思つて、国がやらなければならぬ、国鉄に対する助成基準は何と何をやればいいのか、総理は考えているのか、それを明確にしてもらいたいと思つてます。

○国務大臣(三木武夫君) 助成の枠組みをあらかじめ決めるということには無理も私はあると思つて、むしろ必要なのは、公共負担であるとか、ローカル線であるとか、相当国鉄の経営を圧迫するやうな事態に対して、これをどのように考えていくかということがこれは大きな前提になると思つたのです。これをいまのまま置いておけば、こ

れはやはりなかなか独立採算制のベースなんか乗らぬことは明らかですから、これをどう処理するかということを決めないで、ただ国の助成の枠だけを決めるというやり方ではなくして、公共負担あるいはローカル線、こういう問題に対して政府がどのように対処していくかという大きな方向というものはいろいろ御説明もいたしましたけれども、これを具体化するということはそう簡単な問題ではないわけです、実際の長いいきさつがあるわけです。こういうことから、この問題をまずやっぱりどう処置するかということを決めることが前提であって、そして、なおかついろいろな国の助成が必要であるというような場合も起こり得ましようから、その問題等を政府として考えるという順序が、私はやっぱりこの問題の解決の一つの手続としてはその方が妥当だと考えておるわけでございます。

○三木忠雄君 どうも答弁がわからぬのですがね。やっぱり五十二年で、再建対策要綱の中で収支均衡を図るとなれば、もう長い経過があると言ったって、長い経過をもうみんな見ているわけですよ。われわれも、学者の意見も、あるいは地方住民の意見も、あるいは各地域からのいろいろな要望、意見なりを聞いているわけですよ。したがって、もうある程度の枠組みが、この再建対策要綱の中で、あるいはいま出なくても私はいちと思ふんですよ、きょう出せと言いませんよ。しかし、来年の予算のときまでには、国はこういう問題をも助成するということを明確にしなければ、国有鉄道の「独立採算性を指向した」というこの再建対策要綱の国鉄の基本概念とは違ってくると思いますよ。これをこしは明確にできるかどうかとい

うことを総理、答弁願いたいと思う。総理やっ
ているかどうかかわからぬけれどもね。

○国務大臣(三木武夫君) 単年度のバランスは合
うということですが、その問題については、たとえ
ばローカル線にしても、次々にいまのような状態で
ローカル線の建設が進んでいけば、これはやっぱり
単年度合っても国鉄の赤字という

問題は解決できませんから、単年度収支は償つてもやはり将来の問題があるし、そういうことも含めてこの問題に対しては政府が今後どういう処置をとっていくのかということ、予算編成の場合においてもある方向というものを出す必要がある。単年度には収支は償うということで再建案が出ておるわけですから、将来の課題としてそれを割り切らなければ、またいつか赤字が累積してこういう事態になるということでございます。

三木忠雄君　たからそういまいじくも言葉で言ったけれども、建設を進めているこういう路線をどうするかというのを処理しなさいと私は運輸委員会でも何回も提議しているわけです。具体的に問題を挙げましょうよ。いま東北新幹線の問題があるわけですな。東北新幹線は国鉄でこれついているわけです、一兆六千億の予算で。ところが、国鉄は借入金でその工事を進めて

いるわけです。上越新幹線は鉄建公団で、政府の出資によつてつくつてゐるわけです。片や赤字のところは借入金で利子を払いながらやつた新幹線、それも投資効率の悪い、五年かかるか七年かかるか、いまの投資基準からいけば、あるいは国鉄の財政の狀態から考えれば、恐らく金額的には十年かかるか十五年かかるかわからぬという。こういうふうな實態から考えて、そのほかにA B線の問題ですね。総理の故郷へ行つたて、どこへ行つたて、これはみんなA B線をつくるということに対して反對する党派、だれもいないですよ。どうかで解決しなければならぬんです、これは。政治の責任問題ですよ、これは。国鉄に責任をいつまでもなすりつけてやる問題じゃないですよ、これは。

こういう政治がはつきりしなきゃならない問題を
 をいつもののりくらりしてやっているところに私は
 は今回の国鉄の赤字をここのまでふくらました大き
 な原因があると思うわけです。したがって、鉄建
 公団等の存立の問題も含めて、これは行管からは
 廃止すべき公団であると提案されているんです。
 よ。こういう問題等も含めてどうするかということ

とを、私は来年の予算の中ではっきり検討しなければ、片やA B線を一生懸命つくっていく、赤字路線をふやしていく。片一方では赤字路線に補助しなければならぬ。こういうふうな問題について総理、どう考えますか。もう結論を出すべきときじゃないですか。

○**國務大臣(三木武夫君)**　しばしばこの御質問にもあったように、この問題に対してははっきりした方向を打ち出さなければならぬことは、今後の国鉄再建とも重要な関係を持ちますから、そのことは御指摘のとおりと考えております。

○三木忠雄君 余り時間がないので私は細かく聞
きませんけれども、もう一つ、地方ローカル線の
問題で財政当局、あるいは運輸省に伺いたいんで
すが、ことは百七十二億ですね。これは八月の
概算要求で運輸省幾らしましたか、この地方ロー
カル線対策として。

○政府委員(住田正二君) 地方交通線につきましては、この委員会で御答弁申し上げておりますように、まだ最終的な処理方針が決まっております。えんけれど、とりあえず五百七十億程度を要求いたしております。

○三木忠雄君 もうすでにここで決まっているんですよ、方向が。五百七十二億ですよ。何ぼでしかたかな、五百五十七億ですよ、運輸省が地方ローカル線対策として概算要求しているのは、二千二百億出る赤字、単年度走らせれば。来年は五百五

十七億しか概算要求してないんです。もうローカル線対策は四分の一の補助でいいと初めから決めてかかる——決めてかかると言ったら私言い過ぎかも知れませんが、すでにここで概算要求の線で地方ローカル線対策は決められてしまつて

いるわけですよ。これではすでに一千五百億の赤字がローカル線でははつきり出る。これは最終折衝が十二月三十一日まで続けられるでしょうけれども、これ以外の助成問題がまださらに国鉄はあるわけですね。

そう考えると、この地方ローカル線の一つの問題を考えてみても、五百五十七億程度の助成をす

ればまあまあことはいいいだろう、そうなつてきますと、たとえば五十二年度の国鉄の財政計画、これはまだはつきり収支バランスは予想もつかないかも知れませんが、今回五〇%たとえば運賃を値上げしたとする。来年度は一〇%か一五%当然経費増があるわけです。こう考えた場合、私の試算では約八千億の赤字が出ると思うんですよ、また、今回の五〇%を値上げしても、そのうち二千二百億のやはり地方ローカル線の赤字が、

わずか六百五十七億しか出なかったら、六千五百億か六千六百億のこの赤字を、その単年度の収支均衡のためには——あと出てくる助成というのは政府は限られたものだと思うんですよ。運賃で転嫁せざるを得ないわけですよ。

もしそれができなかったら何でやるかという
と、先ほど総裁も言ったけれども、車両修繕費と
かサービスの低下、あるいはローカル線にやはり
列車を三本走らせておったのを一本にして、その
結果住民に不便を来して、列車を切って合理化を

しょうというその方向しかないわけでしょう。こういうふうなやり方を私は考えているのではないかということ、これは非常に遺憾だと思うんですね。したがって、ローカル線対策の一つの問題にしても、私はもっと真剣に考えてもらわなければ

ばならない問題だと、こう思うんですね。運輸大臣、どうですか、これ。

○国務大臣(石田博英君) 地方ローカル線をどういうぐあいに運営の形態、あり方をしたらいいかという問題については、まだ結論を得ているわけ

ではございませんが、概算要求はいま説明したとおりで、想定される損失額について比較をいたしますとかなりの差がある、これは御指摘のとおりでございます。ただ、本年百七十二億といういわば突破口を開いて、そうしてその突破口を広げて

いく過程におきまして、余り大きな飛躍的な要求も現在の財政事情から無理であろうというような配慮からこういう概算要求をしたものだ、まあ私の時代ではありませんけれども、私はそう思っております。

そういう状態の上に立つて、先ほど申しましたような運輸政策審議会に、何度も申し上げているように、ただ漠然と諮るのではなく、具体的な案を幾つか示して結論を得てまいりたい、こう思っております次第でございます。五十二年に単年度の収支の均衡を図るという大目標の上で考えますと、運賃の値上げという問題も出てくるわけでございますが、これは何度も申し上げておりますように、独占性を喪失した現在、物価問題その他を別といたしましても、運賃の値上げが直ちに増収につながる状態ではありませんので、これはできるだけ避け、やむを得ない場合でも少額で対処をいたしてまいりたい。今後の予算編成その他に当る重要な課題でございますが、基本的には五十二年で単年度の収支の均衡を図るという方向で問題に取り組みたい、こう考えております。

○三木忠雄君 時間がなから、具体的にその問題は、あと予算編成で私、見守りたい。来年の法案が出たときには、そういうあいまいな形で私は済まされては、次の法律の問題は済まされたいと思っております。

それからもう一つ、総理に、もう時間がないから答弁を簡単に伺いたいんですけれども、労使の関係は速やかに正常化しなきゃならないと、こう再建要綱の中に述べているのですけれども、やはり五十二年で収支均衡を図る、この問題と絡んでスト権の問題はやはり五十二年ぐらいまでには結論を出すべきだと思いませんか。この問題に対して総理はどう考えているかということ、もう一つ、国鉄がいまいちろんな角度から縛られて、開発利益の還元等の問題、投資の拡大という問題が余りできないような状態になっているわけですね。したがって、国有鉄道法の第六条ですか、これを改正して、もう少し国鉄が増収ができるような法改正を行わなければならないかと、こういうふうにかんがえているけれども、この二点の答弁をいただきたい、私は質問を終わりたいと思っております。

○国務大臣(石田博英君) ちょっと後の部分はよくわかりでないようだから、私からお答えいたします。

します。前の問題については、私は私の考えをたびたび申し上げておりますので、それは勘弁をしていただきまして、後の問題であります。日本国有鉄道法の改正を行って、もっと広範囲な事業が行えるようにしたいと考えております。

○国務大臣(三木武夫君) スト権の問題は、従来もいろんな審議会というものに意見を徴しながら、実際は結論が出ないで今日を迎えておるわけですが、この問題をいつまでも放てきすることはできませんので、政府の部内においていま公共企業体というものの対する諸問題、一つにはやっぱり公共企業体のあり方、当事者能力、スト権の問題、こういう問題が重要なやっばり公共企業体の問題でございますから、中山教授を議長に煩わして、いまこれで関係関係会議の下部機関としてそういう懇談会を設けて、そしてこれは大変にいままでない大きな一つの懇談会でございます。各部門に分かれて部会を設けて検討をいたしておるわけでございます。この問題はいろいろと日本の将来の労使関係、国民生活にも影響のある問題ですから、そういう意見の結論が出てまいらると思っております。その結論も参考にしながら、政府としてはこの問題の決着をつけたい。それは三木君は昭和五十二年度ということでございますが、期限は切っておるわけではないわけですが、これはいつまでもこのままで放置することは労使関係のためにもよくないと考えておりますから、できるだけ早く結論を出したいと考えておる次第でございます。

○三木忠雄君 大蔵大臣に最後に、五十一年度の国鉄の収入減のために二千六百五十億ですか、それから収入見込みの違ひから約三千億近く資金の不足を来しておるわけですね。この問題について、この法案成立後修正予算を組むのか、あるいは財政投での穴埋めをするのか、どういう考え方なんですか。その考え方を伺っておきたいと思っております。

○国務大臣(大平正芳君) この法律を成立さしていただきますと、収入欠陥が具体的にどれだけに

なるかはつきりいたします。それをベースにいたしまして収支のバランスを見直しまして、どのようになら、国鉄事業を維持する上におきまして、つまり予算の補正が必要かということにつきまして直ちに検討を始めて、必要な措置は直ちに講じなければならぬと考えております。

【委員長退席、理事瀬谷英行君着席】

○内藤功君 まず、三木総理にお伺いをしたいと思っております。

六兆八千億に上る長期債務、さらに三兆一千億に上る累積赤字、こういう事態に至らした歴代政府の責任と、それからそれを深く政府として反省をしておるかどうかという問題が、まず総理にお伺いしたい点であります。

民間の会社ならこういうことは許されないというところが国鉄の論議でよく言われます。民間の会社でしたら、これだけの債務、国家予算が二十四兆円なんです。そのうちの七兆円というような長期債務を出したようなケースについては、この債権者の追及というのは非常に厳しいものです。まずこの企業をつぶすのか再建するのか、本気で再建するのか、頭を百遍ぐらいたげただけじゃみんな納得しないですよ。さらに、その社長以下経営者の全財産没収して、そしてしかも明確な借金の返し方、今後の収入の取り方という細かい具体的な計画を出して、そして百万遍おじぎしてやっとな再建が許されるものなんです。私は、反省が深く、かつ深刻で、科学的でなければ、幾ら絵にかいたものを出しても、もう絵にかいたものもないんですけれども、幾ら計画はこうですと言ったってそれが実現できるかどうか、多くの値上げの負担を負わされる国民は納得しないと思ふ。私は、主として勤労者を初めとする利用者、所得が高くなる、そしてこの値上げで非常におびえている利用者の立場から、まずこの反省ですね、聞きたいと思ふ。

昭和三十一年に赤字が出たんでしょ、国鉄は。それまでは、石田さんの言葉をかりて言えば優良企業だった。戦争中は軍需企業にお金を出し

た、その前は三分の一ぐらい国家資金で明治時代出してあったんですね。その企業が三十九年に赤字に転じた。三十九年に赤字に転じた以後、三回長期計画をやったんですね。四十年の第三次長期計画、それから四十四年、四十八年の長期計画、こういう計画をやってきた、しかもその都度大幅な値上げをやってきた、しかしよくならない、借金はずます。運賃の財政は悪くなる、こういう状況でしょう。これはもう自民党政治の十三年の間の失政であることはだれでも明らかなんです。

ところが、三木総理の本会議の御答弁を伺いますと三つ言うんですね。一つは、運賃の値上げが野党が悪いぐらいいい方ですよ。二番目は、地方交通とそれから貨物という輸送構造の変化だ。要するに貨物を自動車に取られて、それから地方に過疎地帯ができたというようなことなんですよ。全部よそに責任負つかせている。三番目は、人件費が上がっている。しかし、人件費が上がったのは、歴代自民党内閣の、これは三木内閣も含めてです。この高物価インフレ政策、特に公共料金をつり上げていくという政策の私は結果だと思ふ。すべて人に責任を転嫁する。これではこれから再建政策を論議する上の出発点として、反省が深刻で、科学的で、かつ自己の、政府みずからの責任を痛感したのとは言えませんが。この点をどうお考えになるか、まず再建計画の出発点ですからはつきり伺いたいと思ふんです。

○国務大臣(三木武夫君) 政府として、国鉄というものが輸送機関として占めておる重要な点にかんがみて、そのときどきの対策を立ててきたことが、しかし、やはり技術的といえますか、国鉄といふものの再建に対して抜本的対策というものは、いま考えてみるという政府にも反省しなければならぬ点があると思ふと思ふ。ただ、今日の社会経済情勢の変化というものの激しさからして、そして、これに対して対応できなかったという面は確かにあると思ふますが、各国の例を

見ましても、これだけの社会情勢の変化というものが余りにも激しいから、各国とも既設の鉄道を、西独にしても、イギリスにしても、フランスにしても、皆もう鉄道の線路を外していつてこう縮小しておるわけですね。

そういうことを考えつくならば何も建設しなくてよかったわけでしょうが、やはりそういう諸外国においてもこういう輸送構造の変化といえますかね、こういうものに追いつくことのできなかつた姿が各国にもあらわれている。各国がそうだから日本側はそれでいいという、許されるというわけではありませんが、それだけ激しい変化があったのだということも、一つのある意味においてなかなか政府が抜本策を立てるのに容易でなかつた点もございしますが、政府としても全然反省の余地はないのだというふうに私は考えていない。これはやはりときどきの改善策をやつたけれども、そういう将来を見通して、そして抜本的な対策というものを講ずるということに少しやつぱり時代の変化とずれて生まれてきたというものに対しては、これは反省が必要だと考えています。

○内藤功君 言葉の上では反省を言われますが、中身をよく聞くと、やつぱりほかに原因を求めているんですね。輸送構造の改善、輸送構造の変化というところに主な原因を認められておるようでは私は深刻な反省がないと。三木内閣でないほかの田中内閣、あるいは前の何々内閣であるから関係がないということとはこれは言わせないことなんだ。私はまずこの反省が口では言われるが不十分であるということをご言わざるを得ないと思う。

そこで、具体的な問題に入っていきますが、まずこの再建は、いまある借金、債務をどのように計画的に減らして、それから取り得るところからどう収入を得るか。この破産に瀕した企業である国鉄を前にして、われわれ国会議員と政府がこれを治療しなきゃならないその基本はそれなんです。まずその借金、六兆八千億の長期債務、そのほかにもありますが、長期債務六兆八千億をどう

いう順番で、いつまでにどういう計画でこれを減縮し、そして最後に消滅していくか。これがまず、企業をつぶすなら別ですよ、企業を生かすんならその道なんです。ところが、あなたの方の答弁は、二兆五千四百四億についてはことし肩のりの策を打つた。しかし、四兆三千億については再建対策要綱にのせない、なぜか。それは資産に見合う債務であるからして、こいつは再建対策要綱にはのせないのだと言ふんです。

そこで、私はこの問題に関連して二つまとめて聞きたい。

一つは、この資産に見合うとは一体何なのか。資産に見合うということとは一体どういうことを言うのか。その資産を売れば四兆三千億になるというのか、あるいはその資産というものを運用していけば四兆三千億の利益が得るであろうという、こういう推測なのか。後者であれば、それは資産に見合うという言葉ではないんです。これが第一点。

それから第二点、これは見合うにしても見合わせるにしても、返済計画というのは当然立てるべきじゃないのか。しかるにそれが、そうして値上げだけを要求してくる、これはいけない。計画を立てるべきだ、なぜ立てないのかということ、この二点を伺いたい。

〔理事須谷英行君退席、委員長着席〕

○政府委員(住田正二君) 現在国鉄が持つております借入金、返済の問題でございますが、政府が今回肩のりをいたしました残りの四兆二千億につきましては、いまお話がございましたような資産に見合っている。その資産の運用によりまして返済の財源がかせげると、さように考えているわけでございます。また、返済計画につきましては、今回の再建対策要綱で五十二年度末で収支均衡を図るといふことを目標にいたして、資産の償却によりまして返済が可能になるわけでございます。将来収支均衡が崩れますと問題がございしますが、収支均衡を図られる範囲内におきまして

では十分借入金の返済は可能であると、さように考えているわけでございます。

○内藤功君 こういう問題をやはり局長が答えるというのはいくつかない。総理自身が、この六兆八千億もあるんですからね、国家予算の四分の一なんです。総理がやつぱり国の指導者として、どういうふうな借金を返していくのかということがわからな過ぎないかと思うんです。そこで、いまの答弁ですけれども、私は細かいことは言わないけれども、この際細かいことは言われないが、具体的な計画になっていない、願望のようなものであります。それから資産に見合うということについての説明になっていない。あくまで形式論で、帳簿の上の議論だということを申し上げておきたい。

私どもの党は、具体的な国鉄再建の政策をすでに今国会中発表いたしました。その中で、われわれは野党であるが、こういう線を出している。政府の責任ですべて過去債務は処理すべきだ。しかし、一遍にやれとは言わない、長期計画を立てるべきだ。政府の特定債務整理特別勘定は二兆五千四百億を対象とした。それを過去債務全体を対象とする長期債務整理特別勘定に改めて、当面長期債務の少なくとも半額を取り入れ、その元利償還のための一般会計からの支出をふやすという基本方針を具体的に出してあるわけなんです。この方針は私は道理のあるものだ、また政府の立場からしても、当然これは賛成し、そうしてこの線に沿ってやっていくべきものだと思うんです。この点について総理の御意見いかがですか。

総理がどうしてもわからな過ぎる運輸大臣。○国務大臣(石田博英君) 確かに資産に見合うものとして御指摘の数字が挙げられておるわけでありまして、いま局長の答弁は、五十二年度で単年度収支の均衡を図れば、償却その他によってこれが処理されるという見込みの上に立って、資産に見合うという表現を使っているわけでありまして、それが、それについての具体的な数字的裏づけがないという点は確かに御指摘のとおりであります。ただ、今回のこの再建二法の成立、これの効果等を見て、そして具体的な数字の検討に入るべきものだと思っております。

それから過去債務の問題は、とにかく二兆五千四百億円というものが肩がわりされたということ自身が非常に大きな前進であると考えております。しかし、残ったものの中でも、全部が収益性を期待できるものではないわけでありまして、収益性の期待できないものについては、私はやはり再検討をしていくべき問題であると思っております。

○内藤功君 三番目の問題は、基礎施設に対する政府の助成の問題であります。これはもう今日、各委員が言われましたように、独立採算制が実際上不可能に等しい状態になったという現状では、国鉄の施設のうちのいわゆる線路、路盤、さらに道床、鉄橋、トンネル、信号施設、駅舎というような固定施設、基礎施設については、これはヨーロッパ各国がすでにやっておりますように、政府の補助金の支出をもってこれを賄っていく。ちょうど国道に、国の道に出資していると同じように国がやはり出資をしていくべきだ。そしてこの人件費、燃料費、あるいは修繕費、動力費、こういったいわゆるランニングコストについては、これは利用者の応分の負担を願うというふうにはつきりとした方針を、将来の国鉄を設計する上に立てていくということが私は現実的で妥当な大きな方針だと思うんです。これは別に細かいむずかしいことを言っているわけじゃないから総理にお答え願いたい、この前運輸大臣に答えてもらったから。総理、一体これはどう思われますか。

外国では、これは国鉄の監査報告書に書いてありますように、非常に具体的な毎年単年度ごとの見直しをやつて、そうしてこういう基礎施設に対する助成、補助というのを積極的に行つておるのであります。まあ総理の答弁は、外国の例は日本の国情に合わないからとよく言うんですが、それ、それは外国はその線路を縮小しているという例も引かれました。都合のいいときばかり言

つちやいけない。特にこの英独仏の三国は、国鉄自身がこういう三つの国を一番参考にすべきだと考えておるから、監査報告書の中にもこの三つの国の例を出しておるんですよ。私は社会主義國の例を本当は出したんです、ハンガリーなど。しかし、それを出すと、あれは社会主義だと言いますから資本主義國の三つの例を出している。外国のまねをしると言ふんじゃないですか。しかし、同じような人間じゃないですか。同じような資本主義の国じゃないですか。そこでやっていることが日本でなぜできないか。私はこれしかもう方法はないと思うんですね。この基礎施設の問題についてはどうお考えになりますか。

○國務大臣(石田博英君) 鉄道に対する投資というものは効果を上げるまでの間に相当な時間がかかる、まあむずかしい言葉で言えば懐妊期間が長いとも申しましょうか、その上膨大な額にも上りますし、したがって、そういうものに對して政府も、十分であるかないかは別問題といたしまして、利子の補助とか、出資などによる助成措置を行ってきたわけでございますが、しかし、それでもなお問題点がたくさん残っておりますし、他の交通機関、道路、港湾等との比較においても、国鉄は決して有利な立場にないこともよくわかっておりますので、そういうものとのバランスを考えて処理をしていきたいと思います。

それから諸外国、いま御指摘のうちでドイツは非常に大きな國庫の支出をしているようでありますが、他の二国と比べますと、それはわが國の方が額は少ないのでありますけれども、そう大きな差がないように私は、ここに資料がございませぬが、記憶をいたしております。

それから補助対象にしておりますものについていろいろな条件があると思ひますので、そういう状態については鉄監局長からお答えをしたいと思います。

○内藤功君 いや、鉄監局長の答弁ありませんよ。これはもう監査報告書に出ているんだから。総理質問の日ですからね。

四項目は、私はどうしても聞いておきたいのは、この貨物の問題なんです。特に料金体系の問題——債務を計画的に縮減すると同時に取れるところから取らなくちゃいけないんです。これは企業原則ですよ。これは認められると思う。そこで、どこから取つてないか。私はもう一番大きいのはこの貨物輸送の赤字、これを、料金体系をどう改めるかという問題だと思ふ。四十一年から四十九年度まで国鉄赤字二兆二千五百二十八億円のうち、八割の一兆七千七百十四億円が貨物による赤字なんです。貨物による赤字。したがって、この貨物による赤字をどういうふうにかを解決するか。私は本委員会の質問で二回にわたつてこれを聞いた。端的な例として、本牧港から笠寺まで自動車の輸送の運賃はどれだけいまだ上がつていくかという、四十一年からいまだ比べてわずか六・七%しか上がつてないです。ところが、そのほぼ同じ距離の東京—名古屋間の新幹線の運賃、料金は、この同期間内に六六%上がつていく。一方は六・七%しか上がらない、一方は六六%上がつていく。こういうことが、いかに新幹線、山手線、中央線、高崎線なんかが営業係数が一〇〇以下であり、黒字であつても、国鉄全体の赤字がどんどん深まつていくかという一つの根底に私はあると思ふんです。

そこで私も、この共産黨の政策にもはつきりうたつておりますし、私もそう確信しておりますが、これは旅客にあるような特急料金、急行料金、それから貨物別料金、こういうような料金をきつちり取るべきだ。国鉄の内部の規則では、急行とは何ぞ、特急とは何ぞという定義は旅客にはないんです。特急とは何ぞ、急行とは何ぞ、どういふ種類の車をつけるか、何両つづるか、何キロで行くかまで細かく規定されているのに料金は取つてない。こういうことからもおかしいんですね。やはり国鉄全体の大きなこれは問題、料金制度についてこれは検討する必要があると思ふのです。私は、貨物の料金制度について、

そうしてこの料金体系というものを直直し、それからもう一つは、運賃が低い低い、運賃水準が低いと言ふけど、これはもつと正確に言うべきなんです。これは貨物の運賃水準、特に大企業が主に使うところの——私は大企業という名前は書いてあるかないか言つておるのじゃありません。大企業が主として使うところの石油、セメント、自動車製品、こういったものに使うこの貨物料金が非常に割安になつておる、比較的。この点の見直しが必要だと思ふのです。この点はどうお考えになりますか。

○説明員(高木文雄君) 貨物につきましては、料金制度をいろいろの意味において見直す必要があると思つております。料金といひますか、運賃、料金、全体を通じて見直す必要があると思つております。ただし、いま御指摘のように、非常に過去に比しまして引き上げ率が少ないわけでございますが、それにもかかわらず荷物が減つてしまつたという現状でございますので、もう少し細かく物資別な輸送形態別なりについて検討をいたしまして、率直に申しまして、言葉は悪いが、取れるところからは取るという姿勢でいかなければいけないというふうに考えております。

○内藤功君 取れるところから取るという結論の結論だけは認めたいけれども、各論については答えられない、あるいは具体的な計画が何も示せない。野党であるわれわれの方がこれだけ案をつくつておるのにあなたの方はない。非常に残念なことです。

もう一つ聞きたい。いま総裁が言つたことですが、答えは総理あるいは運輸大臣から私は欲しいというのを最初に申し上げておく。この貨物のお客がトラックに逃げるというのですね、お客が逃げる。しかし、石油だとか、セメントだとか、自動車だとか、繰返し申しますが、こういう主として日本でも指折り数える大きな企業がお客が逃げるわけじゃないんです。もし逃げるというならば、これはおかしい話なんです。

そういうことも含めて四つの具体的な政策を私どもは出しておる。一つは、いま一方の貨物駅の拠点集約をやめさせるといふこと。特に中小の貨物駅の荷役施設などの必要な整備を図るといふような問題が一つ。それから二番目は、トラックに取られるというところは非常に低運賃、低賃金でやつておるのですよ、これは。下請トラック運輸業者に対する大企業荷主の不当な運賃切り下げを規制しなければならぬ。これをやつておく必要がある、これは政策全体として。そうして、認可運賃の下限を大幅に下回るような運賃を強いられておるこの下請トラック運輸業者に対する規制をどうするか。これを規制する必要がある。それから三項目は、さつき言つたように国鉄の基礎施設の建設改良費を國の助成、補助で賄つていく。そして国鉄の輸送コストをさらに引き下げていく。四項目は、現在の幹線自動車高速道路中心の道路整備計画を根本的に再検討する、モータリゼーションのこの波というのを抑えていく。こういう四点を私どもは政策の中で打ち出しておるのですよ。

ところが、政府の方の答弁は、ずっと黙つて聞いておりましたけれども、これについては、いやほとんどお客が取られていくんですよ、トラックに取られていくんですよと言ふだけであつて、ではどういふふうにしてトラックと国鉄、両方総合的に調整するか。運輸省はそれをやるつもりでしよう。運輸省はそれをやるつもりです。運輸省でできなければ、政府サイドでやつたりやるべき問題、内閣サイドでやるべき問題。具体的な対策がない。いま私の言つた政策についてはどういふお考えですか。また、政府の細かい対策がございませぬか。

○國務大臣(石田博英君) トラックに取られていくといういわゆるモータリゼーションの影響は確かに、鉄道貨物の中心でありました石炭、あるいは鉄石、あるいは木材、こういうようなものの構造的な変化によつて、こういう大手の輸送資材が非常に減少したということも言えると思ひます。

確かに自動車、トラック行政も運輸省の所管でございいます。いまのような自由経済のもとにおいて、いろいろな規制を適確に行うことが可能であるかという点には問題はありますけれども、トラックにお客が取られていくんだから仕方がないということだけでは済まされない。やはりこれとこの連合関係、共存関係、協力関係というものを配慮していかねばならぬと思つておる次第であります。

それから、後の施設の国庫の負担の問題は先ほどお答えいたしましたとおりでありまして、いままでも額の問題が十分であるかということとは別問題といたしまして、ある程度のことばやつてまいりましたが、他との均衡を考えながらさらに前向きな検討をいたしたいと思つておる次第でございます。

それから貨物駅の集約化は、どうも少し専門的な問題でございますので、国鉄側からお答えをいたしたいと思つております。

○内藤功君 次に、公共負担の問題。これはさつき詳しく議論がされましたから、私は特に総理、運輸大臣、御両名に対して、特にこの心身障害者の方々、それから内部障害を持つておられる方々、具体的に言つて腎臓病の患者の方の問題、これはもう一刻も——総理、ちょっと聞いておいてください、これは大事な問題だ。居眠りしておつちや困りますよ。これはいま私の聞くことは人命に関する問題ですからね。いまこの大事なときに寝ておられるのは困ります。

私のところにも非常に多くの全国の腎臓病患者の組織の方から陳情があり、本委員会にも請願が出ておるところであります。

これは一例を挙げてみますと、いま福岡山から京都の病院に通う腎臓病患者の方、これは透析というのをやらねえと亡くなつてしまふわけですよ、腎臓病患者は。週に大体三回通わなくちゃいけない。この三回通う病院というのは福岡山にない、京都に行く。急行で一日その透析のために往復すると、いま千五百八十円かかる。週三日行か

ないと命がなくなりまうから、週三日通院して一カ月一万八千九百六十円です。これが今度は、運賃値上げになると一日二千三百二十円、週三日通院で一カ月二万七千八百四十円、月に八千八百八十円の負担増になる。私はまさにこの命をかけたこれは陳情だと思つて、請願だと思つて。

こういう人たちがいるんですから、これから調整をするというんではこれは本当はいけなないと思つて。しかし、いますぐ出せと言つても無理でしよう。速やかにこの公共負担をそれぞれの政策実施担当部署において責任を持つてやる。大蔵省ともしつかりと速やかに詰めを行う。そしてこの公共負担についていままで運輸大臣がここで述べている、ばくはわが党の政策の中でこの点だけは総論として石田運輸大臣、乗つてきたと思つて。ただ、やらなければ何にもならないですからね、運輸大臣が幾らここで強調されても。その点について、人命にもかかわるこれは問題になっておりまして、総理の御所見、さらにこれについて一層努力をするという決意のほどを聞きたいと思つて。

ただ、これから調整しますというだけの答弁なら、これは余り意味がないと思つております。

○国務大臣(石田博英君) 公共負担の問題についての私の考えは何度も申し上げておりますから繰り返しません。本来、いま御指摘の問題、まことに同情し、善処すべき問題だということについては全く同感でございます。しかし、これはやはり厚生省が現在やつております行政の枠の中からはちへ御相談があつてしかるべき問題だ。公共負担を一遍にやめると言つても長い歴史がございますから、これは一遍にやめるといふことはなかなかむづかしいと思つて、いま御指摘のような問題は人命にかかわる重大な問題でありますので、政策実施部門である厚生省と速やかに相談をいたしたい、こう考えております。

○内藤功君 最後の質問です。これは運賃法定主義の問題であります。

先日公聴会で、私は明治大学の清水教授、この道の専門家ですが、いろいろ御意見を質

問して聞きました。私はこの問題については、いま政府の言つておられるのは、独占企業でなくなつた、独占性がなくなつたから法定主義を外すんだと、こういう論法です。しかし、これはきわめて論拠が薄弱だと思つて。確かに独占性というのは貨物の場合のシェアは減つていくでしょう、しかし旅客はどうか。国民の生活に即して考えてもらひなさい。この東京の首都圏、それから大阪を中心とした近畿圏、こういうところでやつぱり大きな独占的な力を旅客の輸送の面で持つております。それからもう一つは、法律というのは、一たんできたときの立法趣旨は、だんだんだんだん世の中が変わるに従つてその法の役割、機能は変わつていくんです。確かにつくつたときは独占性ということが立法趣旨であつたかもしれな

三・二％上がる。今度は四十四年五月に国鉄が一三％上がる、四十五年十月に私鉄が二三・一％上がる。こういうふうな国鉄の値上げが私鉄の値上げの刺激になり、私鉄の値上げが今度は国鉄の値上げを誘発する。この関係が、私は詳しく数字もう読みませうけれども、こういう状態になつていくんです。私はこういう点からいって、この国民の物価政策全体、それから公共料金のあり方という深い見地から、独占性があるかないかという狭い議論でやつちやいけない。そういうことからこの運賃法定主義の撤廃には賛成できないんです。

私はこの点について、この国民生活、特に旅客の利用者の負担というものについて、さらに他の物価を刺激するという面について、本当に深い配慮をしていろいろ発言しているのかどうか。深い配慮をして発言していないんだと、こういうことはおやめになつた方がいいんだと、こういうことは言いたい。考え方が違ふというなら結構、どう違ふのか言つてもらひたい。私はその点はつきりさせてもらひたいと思つております。

以上で終わります。

私はいろんな会合に出て婦人の方、勤労者の方にお話しする、国会でどうして値段を上げるのをとめられないのか。とめられるのはありますよ。国鉄と専売と、そしてこの郵便料金というものは下げられますよ、抑えることはできますよと言ふんです。この消費者、利用者には、運賃法定主義を維持してもらいたいというところに大きな国民の期待はあると思つて。もちろん国会における国鉄運賃の審議の仕方はもっともと変える必要があるでしょう。しかし、この法定主義をいふ必要はあらうな。統一私鉄の運賃の値上げ、航空運賃の値上げ、こういうものが相次いで起きてきます。

私はもう時間がないので簡単に言いますが、この昭和四十四年、つまり四十年代になりましてから、国鉄運賃が三回、それから私鉄運賃が四回上がつていくんです。たとえば四十四年一月に私鉄が二〇％上がると、四十一年三月に国鉄が

側に間接的影響がある運賃、輸送賃というようなもの等も兼ね合わせまして、そういう事情をにらんで、まだ結論は出しておりませんが、検討はしておりますが、その検討の過程には当然いまま申しましたようなことは内包されているわけでございます。

○和田春生君 私の質問は三木総理、総理だけでございますから、十分その点は心得て、居眠りなんかしないように聞き取りをお願いしたいと思います。といいますのは、一昨日、二日の日に大蔵大臣、運輸大臣おそろいになってこの席でいろいろと御答弁をいただきました。これまでの私の質疑を通じて重点を置いてまいりましたのは、国鉄の財政再建をどうしたらできるかという政府の施策の根本的な態度に重点を置いてお伺いをしてきたわけです。

きょうも総理に、技術的な細かいことをお尋ねをしようとは思わないわけです。ただ、非常に残念なことに、これまでの質問を通じて私が疑問に思っているところが明らかになつてはつきりしてくればよろしいわけですが、そうではなくて、問い詰めれば詰めるほどだんだんおかしくなつてきた。ただ、はつきりしてきたことは、国鉄を再建させるための政府としての役割り、果たすべき責任というもののについて、現在の三木内閣で思想統一ができていない。政策的な面についての意思統一もできていない、そういうことがはつきりしてきたと、こういうふうに言っていると思ふんです。

具体的に申し上げますと、いままでの質疑を通じて、同僚各委員の質問に対する政府側答弁、国鉄側答弁等も通じまして、運輸大臣と高木国鉄総裁のお考えというものはほぼ輪郭がはつきりしてきた、実を言いますと。ただ、財政当局ないしは政府の施策というものがきちんとまだ詰めていないものですから、歯切れの悪いところはありますけれども、私ははつきりしてきたと思う。ですから、もし大蔵省の財布も、運輸大臣と高木総裁に預けて、五十二年度の予算というものを閣議了解

事項の国鉄再建、つまり健全経営を確立する、五十二年度で単年度収支均衡を図ると、こういうふうに持つていくためには何をすべきかということ、私はほどこ上がると思ふんです。

それに対しての政府側の方針は何も決まっていない。きょうの答弁でようやく大蔵大臣が言ってきたことは、運輸大臣を通じてそういう問題についていろいろ提案があれば、これをいろいろ検討してみたい、こういうことであります。また総理大臣は、各省庁間の政策の優先順位、こういうふうな問題もあるのだ、そういうものについて、いまここでどうこうするということは言えないけれども、いろいろと運輸大臣の考え方は理解できるので検討したいということなんですね。こうするといふ基本的な物の考え方は一つも示されておられません。それは運輸省当局並びに国鉄総裁の方から、こうしてほしい、あつてほしい、こういう一つの政策的願望が示されたにすぎないわけであります。

そこで、私は総理にお伺いしたいのは、去る本会議におきまして、私はあなたに質問をいたしました。この国鉄の再建について私どもの見るところでは、この政府の提案ではできそうにない、日ならずして挫折をして、根本的な練り直しを必要とすると思ふということをお伺いいたしました。これに対して三木総理、あなたは、二年間でこの国鉄の収支の均衡を図るといふ目的は達成できるものと言いつつおられるわけですが、はつきり言い切っておられるわけですか。それに対して条件がついているのはどういふ条件がついているかというところ——和田君もお触れになりましたけれども、労使関係というものが非常に重要なことです。そこで、労使関係の正常化ということとは再建に欠かせない一つの基本である——ということはおっしゃっているわけですが、けれども、ほかの留保条件は何もついていないのです、あなたの答弁は。

そうすると、いま私が言ったような経緯で来ているのに、二年間でこの収支の均衡を図るといふ

目的は達成できると、あなたは国政の最高責任者として言い切ったわけなんです。その根拠は何か。そこまで自信を持つて言い切られたらついては、こうするといふものがなければならぬはずで、ところがあなたは何もこうするといふものを示しておられないわけですね。だから、国鉄の再建についての政府の責任と果たす役割り、これについて総理大臣として根本的、ここではこういう考え方だということ具体的にお聞きしたい。それが質問の第一であります。

○国務大臣(三木武夫君) この国鉄の再建案は、単年度で収支のバランスが合うということできているのですが、確かに御指摘のように、一つのローカル線の問題をとりましても、これが従来のような方法でいけば、これまた赤字の原因になつていきますから、この問題については、一体今後のローカル線ならローカル線の問題をどう取り扱うのかということ、これはやはりいまそれ全部やめるか、それがまたほかの政策目的ならば国鉄に負担させるのは無理じゃないかといふ簡単なすけれども、しかし、やはりこのローカル線にはローカル線としての大きな使命もあるわけですから、いまは非常に人口が希薄のときであつても、こんなに都市だけに人口が集中する状態というのは飽和点に達するから、地域の開発ということも必要になつてくるわけです。

また、社会的な何といふか、社会的な大ききくいえば国民の福祉といふことも考えなければならぬわけですね。やめてしまえばいいんだという簡単な問題ではないわけでございますから、一体いま政府の中にあるどんな事態でも、一体ローカル線といふのはどう考えたらいのか、これを全部赤字といふものに対して、これに対して国家助成を強化していけばいいという問題、そういうふうな簡単な問題でもないわけですね。これに対して地元負担とか、あるいは経営形態であるとか、あるいはまたほかに対処してかわるべき輸送機関があるかどうかといふいろいろな複雑な個々の問題について、船舶の問題もございまして、単年度は

収支は償うのだけれども、根本的にはこういう問題というものは一体将来どうしていくかという方針が決まらなければ、これはやっぱり不安の種は残るわけですから、したがって、この問題少し時間をかしてもらいたい。ここで割り切つて、こうするのだとお答えするのには、もう少し関係するところが非常に多いわけですから、専門家の意見は検討もされておるわけですから、専門家の意見も徴しておるわけですから、少し時間をかしていただきたいと思ひますけれども、この問題は結論を出さなければ、また同じような問題を繰り返す原因になるという問題意識は持つておるわけでございます。

○和田春生君 そんなこと聞いていないのです。時間が限定されていますから要約して申し上げますけれども、国鉄が単年度で収支の均衡を図るのですけれども、一つはローカル線の赤字なんです。一つは本来国鉄が背負うのはどうかと思はれる公共負担をどうするかということなんです。もう一つは、工費費に対しての助成をどうするかという問題、この点については、総理はその席におられなかったけれども、私は国鉄の単年度の収支の均衡を図るといふ面において、政府がどれだけのやるかという形について、足りない分は運賃にはね返つてくる、これを決定的にやればそれだけ運賃の値上げ幅を抑えられる、それは相関関係があるといふことは承知の上なんです、私は。その点はいま横に置いてある。

もちろんローカル線の赤字、大事ですよ。それはやつてもらわなければいけません。この点については本年度は百七十二億円のほんのおしるし程度だけれども、来年度予算で詰ましようと言っているのですから、それは了解しているのです。ところが、この法案が出てきた最初のときには、予算だったのですけれども、すでに五十一年度半分以上たつた。その後いろいろな経緯や法案の成立のおくれで、ざっと見積もつて国鉄は五十一年度で八千億円前後の赤字というものが残る。いいです

か。過去の累積債務じゃありませんよ、新しくそれだけの赤字というものを発生するんです。これをどうするかという問題があるんですよ、根本的に。細かい技術的な問題じゃないんです。

私が見るところによれば、まあ九千億くらいになるんじゃないかと思えますけれども、仮に政府側、国鉄当局の答弁を前提に置けば、八千億程度あるんです。いいですか、三木さん。三木さん、聞いておってください。八千億程度ある、決して少ない金じゃない。これを単年度収支均衡を図るという中で政府がめんどろ見なかつたら、運賃にはね返らせる以外に方法がないんです。いいですか、三木さん。運賃をそれまで上げれば今度はお客が減る、貨物が減るといふ形で国鉄の自殺的なことになるかも知れないので、それはできるだけやりたくないというのが運輸大臣のお考えなんです。いいですか。運賃をできるだけ抑えようと思えば、それを政府がめんどろ見なければ、どこからも持ってこれないでしょう。

それは国鉄の資産から取り崩すというふうに大蔵大臣は言われるけれども、そうすれば、過去の債務に対して見合うだけの国鉄の資産があると言われども、それを削ることになつちまう。ある部分は運賃に持つていかなければいかぬという問題があるんです。いいですか、三木さん。あなた聞いておられないのかね。あなたはいつとも人の言うこと聞いてないから、三木さん。

○国務大臣(三木武夫君) 聞いています、聞いています。
○和田春生君 それからも一つの問題は、過去の債務が、先ほど来同僚委員が質問をされておりましたけれども、四兆数千億円残っているわけですね。よろしゅうございますか。これに対して政府側は、それに見合う資産があるということをおっしゃっているわけですね。しかし、これが資本金なら資本金に見合う資産があるということではないわけですね。利益が上らなければ配当しなければいいわけですね、資本金は返さなくていいわけですから。それはバランスがとれるんですね。ところ

が全部借金なんです。その利子は払つていかなければいかぬ、返していかなければいかぬという負担が大きいのかかってくるんです、国鉄に。それは総理、おわかりだと思えますね。

民間会社の場合に、過去に新たな収入源を得るという形で設備投資をするというならば、それは新たな収入によつてそれを返していくというところまでできるでしょう。あるいは、配当損金算入という制度ができていない。そこで、課税所得の中から配当を払うよりも、他人資本に依存して利子を払うという形、これは企業経理の損金で払えるかという形で、日本の一般の企業は非常に他人資本に依存しているけれども、国鉄の過去債務というものは、新しいこれからの投資ではない、過去のものなんです。その中には、新幹線のように利益を生んだものもあるけれども、むしろ過去が持ってきた資産によつて現在国鉄を運営しているその国鉄が、どうにもこうにもなくなつてきていて、それを使つてその資産に見合う分の四兆数千億円の負債というものを返していくとか、利払いするということは大変大きな国鉄の負担になる。これについては、それをたな上げする考え方はないというのを大蔵大臣は本会議で答弁で言いつておられる。その後も政府はめんどろ見ないと言つておられる。政府も過去債務については五十一年度でおしまいたということを言つておられる。これ、三木内閣の方針なんです。いいですか。そうなつてくると、運輸大臣や総裁がしばしば言われたことは実現が不可能ではないか。そこが問題なんです。よ。政府が金を出さぬかという問題なんです。簡単に言えば、そこについて、わかりましたと、五十一年度生じたその赤字についても政府がめんどろを見ろ。累積債務についても五十一年度はとりあえずこういう措置をしたけれども、これはどうにもならないんだ。

独算制に乗らないような要素が入っているんだから引き続き政府がめんどろを見ますと。ただ、そのめんどろを見ろというところについて、数字的な詰めは五十二年度予算案が決まっていらないから

これからの問題ですと言ふなら私は了解するんだ。絶対言わないんです、それを。前向きに検討すると言ふ。前向きに検討するつたつて、人間皆前を向いているんですよ。後ろを向いたら後ろが前になるだけのことで、そんなものはね。検討したけれども金が足らなくなつたからやめませんでしたと言つたら、それつたりパアになるわけでしょう。だから、それを総理大臣の責任として、やると言ふか言わぬかということをお聞きしたい。はつきりお聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(三木武夫君) まあいま和田君の御指摘の、八千億のこの赤字を、これは五十二年度までに処理するということは無理ですからね。これはやつぱり資産、この資本金、資本積立金の取り崩しとか、まああるいは長期にわたつて……(聞こえないんですが)と呼ぶ者あり)
○和田春生君 ちょっと聞こえないですよ、わからぬ。

○国務大臣(三木武夫君) まあ資本積立金、運輸大臣の言つておるような、これの取り崩しであるとか、運賃の改定も入るでしょうね。いろいろあるけれども、とにかく政府は国鉄のこれだけの再建案を立てて、そして運賃の値上げ等も御審議を願つておるわけでございますから、国鉄の経営の健全性を失われないような処置はとるつもりでございます。

○和田春生君 そんな抽象的に、国鉄の健全性を損なわれないような措置をとるつもりであるという形では答弁にならないんです。考え方を聞いているんじゃないんです、具体的な施策についての政府の態度をただしているわけでしょう。すでに五十一年度新たに追加赤字が従来予想されたよりもつとふくらんで出てきているわけでしょう。これ、どうするかというところは五十二年度、つまり五十一年度と五十二年度の二年間で国鉄の健全な体制を確立するというところに不可分にくつついて問題なんです。五十二年度でめんどろを見なければ、その赤字しょつていくわけだ。赤字の金利負担がまた残ってくるわけですよ。国鉄の

中から返していかなければいかぬでしょう。そして過去債務に対して二兆五千億円ほどはたな上げしたけれども、しょつていくわけでしょう、三木さん。技術的なことを聞いているわけじゃないんですよ。国家予算の割以上になるような大きな金額の問題について言つておるから総理にお伺いしているわけなんです。

私は申し上げますけれども、言葉でごまかしていただきたくないんですよ。私は国際的に見て、世界に比べても非常にハイレベルの国鉄の技術、これは国民の貴重な財産だと思つておるんです。二万キロ以上に及ぶ国鉄、全国をネットワークしている路線網。中には国鉄が背負うべからざるものもあるかも知れませんが、これも大事な国民の財産です。熟達した四十万人の職員がおるんです。中には経営責任が欠如しているとか、あるいは自衛行為に通ずるような争議とか、あるいはまた職場規律の乱れによつて国民の国鉄離れを促進するようなこともありますが、それは直せばいいことなんです。国民の国鉄として大事だと思つておる。国民も納得する形でこれは確実に再建をしてくちやならない。つぶしたんじや全部これは国民の損失になるんですから。そういう観点で、終始一貫その一点にしばつてきて、国鉄だけではどうにもならない。やつぱり政府がどういふ形でか手をかさないと再建できないというところに来ておるわけでしょう。だから、それをどうするかと、こう聞いているんです。しかも将来の問題じゃないんですよ。あなたは、五十一年度、五十二年度で達成できるとおっしゃつたんだ、国民に。五十二年度はもうすぐ目の前なんです。どうするかと聞いているんですよ、総理大臣として。

○国務大臣(三木武夫君) 当然に五十二年度の予算編成のときに、この問題というものは国鉄、あるいはまた財務当局などとも意見も徴さなければならぬ、五十二年度の予算編成のときにこれは処置しなければならぬというところで、ただ、そんなここのまま言い逃れていける問題ではないという

ことでございます。

○和田春生君 あなたの答弁が本会議以来こういうことだったら私は了解するんです。とりあえず五十一年度はこういう措置を講じましたと、しかし、五十一年度の措置では足りない面もある、そういうものについては五十二年度の予算案の中でいろいろと検討してみたい。しかし、それはできるかできないかは今後の問題だけれども極力努力をする、こういうことを最初から素直に言われていゝんなら私は了解をするんです。しかもまた、いまも言われている答弁が、この五十一年度予算案を提出した、つまり去年の終わり、あるいはこの国会の、まだ五十一年度が始まらない状況のもとでなら、やってみなくちゃわからぬということになる。ところが、いまやきょうで臨時国会終わりですよ。五十一年度は半分以上過ぎたわけです。そういう状況の中で、最初出したのと全く同じものを出してきたんでしょ、あなたは。全然修正をしないと言う。補正予算を組む考えがあるかというのに対して、あなたも大蔵大臣も、補正予算を組む考え方はないと言いつつ切っているわけだ。そして、この五十一年度が始まる前に出した予算案のままで出てきている。

そして、なおかつこの期に及んで、五十一年度、五十二年度、二年で達成できるとあなたが断言するから、私はできないと思うと言っている。だから、達成できると言い切るなら、いま言った問題に対する答えを用意してなければそんなこと言えないでしょ。だから、あなたは腹の中にその答えを用意しているはずだと言っている。これからいろいろと検討するというのは達成できるということじゃありませんね。達成したいと思いませんと言わなければいけません。そのためには努力したいと思わなければいけません。ところが、あなたは達成できると言い切った。いいですか。やっぱし一國の総理大臣として、本会議における答弁というものは千金の重みがありますよ。政治に対してもっと誠実でなければならぬ。だから、あなたが達成できると言ったことについては、達成させるための

根拠をお持ちでしょう。まだそれは、大蔵大臣が本當のあなたの腹の中は知らないかも知れない、運輸大臣言っていないかも知れないが、どん詰まりですよ、いま。それを証明するだけのことを言うべきじゃないですか。

そうすると、ローカル線とか、公共負担とか、工事費の問題は五十二年度予算でよろしいでしょう、運賃とある程度相関関係がある。新たに生じたものをつけ加えてこれだけの大きな赤字と、過去の累積債務に対する巨大な負担と、これに対してどうするかということを知っている。根本の問題です、再建できるかできないか。これがだめになつたら再建は根底から崩れるんです。幾ら総裁以下が努力したって、働けど働けど赤字は続いていくんですよ。それじゃ、やる気なくしますよ、国鉄だつて。根本をお伺いしているんです、はっきりお答えください。

○国務大臣(三木武夫君) これはやはり、国会における運賃の改定、また国鉄の再建案というものはおくれたわけですから、当然に最初の計画とは違つてきたわけでございますから、そういう点で五十一年度はこれでいくとしても、五十二年度に對しては予算編成のときに、そういう状態も踏まえて国鉄の健全な経営をやつていけるような十分にそれは検討をいたします。

○和田春生君 十分に検討すると言ふなら、やっぱし国鉄再建の大きな柱で、あなたもおっしゃつてきたように、過去債務の処理とか、財政補助のほかに運賃値上げというものが重要な柱で、三本柱で再建をするとおっしゃいましたね。国鉄の健全な経営ができるように十分検討すると、あなたもまおっしゃいました。

そこで、お伺いするんですが、これは運輸大臣も国鉄総裁も、今年度に引き続いてかなり大幅に運賃を上げれば、必ずしも増収につながるんだらう、それは旅客が逃げ、貨物が逃げて、国鉄離れを促進する危険性がある、こういうことを再三おっしゃっている。私たちもそのとおり思っています。これは与党の方も、専門家を含めてみんなそ

ういう考え方には共通の要素があると思うんですね。私鉄や航空運賃やトラック運賃に比べてもはるかにメリットがない、あるいは割り高だというような運賃になれば国鉄離れを促進するばかりでありますから、そういう意味で、それならばその十分健全に再建できるようにするとおっしゃる場合、来年度の運賃値上げはどうお考えになつていますか。

○国務大臣(三木武夫君) この問題は、やはり利用者にも応分の負担を願わなければならぬというのが一つ大きな原則ですから、公共企業体として政府はそういうふうにお考えしておりますが、この問題も全体と関連をする問題ですから、国鉄がですね。これからのやっぱし再建をしていくときの大きな関連性を持つておりますから、五十二年度の予算編成のときにこの問題もあわせて検討をいたしたいと思つておる次第でございます。

○和田春生君 関連をするとおっしゃいますけど、国鉄を利用して現在の旅客並びに貨物は、国鉄以外に利用するものがないんで国鉄から離れない。それだけの輸送量というものはほぼ固定化しているという状況の中で、政府の財政措置というものがこれだけある、国鉄の努力によつてこれぐらい生み出される、あとはどうにもならぬから運賃で見ろ、こういうふうに関連をします、それは。しかし、いま競争路線もできてきている、国鉄の独占性というものは失われてしまつていくという中で運賃を引き上げるといふことは、これは再々運輸大臣が言われた、石田運輸大臣の言われることは私は正論だと思つてすけれども、増収につながる。そうでしょう。お客や貨物が逃げちまつたら幾ら高い運賃を決めたつて入つてこないんですから、その瀬戸際にいま近づいてるわけでしょう。今度の運賃値上げでさえも、名目で五〇%引き上げだけれども実質では三七%、利用率の減が見込まれている。

まして、さらに上げるといふ形になれば、さらに利用率が減少するであらうというところは火を見るより明らかですから、関連できない面があるん

です。ですから、そういう面について、それもひつくるめてという答弁ではだれも納得しないと思つてますよ。それは結局いいかげんなことを言っているにすぎないんだということになる。だから政府が、国鉄が健全に経営しているようにちゃんとするつもりだとあなたはおっしゃつたから、財政措置についてはまだ予算が決まつていないからお伺いたしませんと、運賃の点はどうお考えになつていらっしゃるのか、いまからさらに予定しているとおり五〇%以上上げるのか、あるいは、もう上げないでやつていくのか、考え方を聞かしてくださいます、具体的なパーセンテージまで聞きますんから。

○国務大臣(三木武夫君) まあそれは、原則論としては、運賃の値上げをできるだけ抑えていくということが、和田君の言うような好ましいことではありましようけれども、そうかといつて、いろんな情勢が変化していきますからね、人件費も上がつてくるし、物件費も上がつてくる、そういうときに運賃を上げてはいけないということになれば、これは……

○和田春生君 だれもそんなこと聞いていない。どれぐらい上げるか、腹づもりを聞いています。

○国務大臣(三木武夫君) そういうことで、それから、運賃の値上げということも、これはやはり利用者も、あるいは国鉄も、政府も三者一体になつて国鉄の健全な運営を図つていかなければならぬことは明らかですから、そういうもので利用者にもやむを得ない場合にはこれは運賃の値上げを願わなければならぬし、値上げをするにしてもできるだけこれは低く抑えていくということが当然でございまして、こういうことは、やはりいまここで私からまだ、これが、法案が通つて、そして国鉄というものの財政状態というものの確定するわけですから、それを踏まえてこの問題も、できるだけこれは運賃の値上げというものを安易にそれに転嫁しないような努力をしながらか最終的に決めたいと思つております。

○和田春生君 総理ね、私はいまここで運賃を上

げるべきでないとかいう結論的なものを前提にして伺っているわけじゃないんです。いまあなたは、それは利用者にも負担してもらうのは当然だというように物の言い方をされましたがね。国鉄の利用者は、それは提供されるサービスに見合う、しかも、それを利用することによってメリットがあるという範囲内では国鉄の運賃が上がってもそれは負担するでしょう。しかし、国鉄を利用しないという自由もあるんです、日本国民には。いいですか。運賃が、自分たちが国鉄を利用することによって得られるメリットよりも高過ぎるという形になれば、国鉄を利用しないという権利も自由の国の日本ではあるんですよ。それが問題になっている。

だから運輸大臣は、できればもうこれ以上上げたくないんだと、仮に上げなくてはならぬとしても、できるだけ小幅に抑えたいんだということとを再三おっしゃってきた。正論だと言っている。しかし、その運輸省当局、ないしは国鉄の考え方を實現しようとするれば、私がさっきから何度も言っている問題について、政府が思い切つて金を出すということではなければ不可能なことなんです。空中分解しちゃうんです、それは。そのお覚悟があるかと聞いているわけです。やりますか。運賃をできるだけ低く抑えろと、それに見合う分は政府が責任を持って金を出しますか。それをばっちりお伺いしましょう。

○国務大臣(三木武夫) 運賃それ自体とすれば、和田君の言っているように、これはむやみに安易に運賃に転嫁すべきものじゃないですよ。上げたところでのその利用度は減るんですから。そういうことも考えなければならぬわけですが、そういうことも勘案しながら、運賃はできるだけ値上げの幅というものは抑えるということが必要でしょうが、そういうことも頭に入れたから、政府の方としては、それによって政府の助成というものも問題が起ってくるわけですから、こういう法案が国会で成立いたしますれば確定するわけですから、そういう上に立つてその問題も含めて十分

に検討をいたしたいと思ひます。

○和田春生君 法案が成立すれば確定するんじゃない、成立以前にすでにわかっている要因と、国鉄の経理を圧迫する問題、しかもそれは国鉄の責任では処理できかねる問題について私は何度も聞いています。その意味がわからな過ぎ、あなたが国鉄のことを一つもわかつたやないといふことなんですよ、はつきり言つて。そうでしょう。あなたが本当に国鉄の事情というものをわかつておつて、内閣総理大臣として国有鉄道を何とかしなくちゃいかぬと言ふんなら、私の言っていることについて、賛否は別に言えるわけだ。

たとえば、大蔵省の担当者が一時そういうことを言つたけれども、過去債務については五十一年度で終わりました。いいですか。あとは国鉄の独立採算のたてまえによつて単年度収支均衡を図つてもらふんですから、その後生じた赤字というのは運賃の中で考えてもらふか、あるいは国鉄の財産を食いつぶすか、何とかやつてください。いい悪いは別にして、その考え方は。しかし、運賃はできるだけ抑えろんだ、できれば上げたくなひんだというように、これを前提にすれば、政府は相当金を出す以外に方法がないというきわめてこれは単純明確な、しかも国鉄再建に対する根本の問題だから、三木さん、あなたにしつこく聞いている。

しかも、それが五十一年度の措置は——もう一回言いますよ、最後ですから。いいですか。五十一年度はとりあえずこれだけのことをやつたんだけれども未知数はたくさんあるんだ、それはこれから検討するので、検討をした結果を見ていろいろと批判してもらいたいと言ふのならわかるんです。しかし、五十一年度、五十二年で目的を達成すると言ひ切つたから、あなたが、五十二年は目の前じゃないか、五十二年どうするかって聞いている。もしこれに答えられないんなら、本会議の答弁をあなた訂正いたしますか。

○国務大臣(三木武夫) それは、私も運輸大臣をしたことはあるし、国鉄というものに対して深

刻な状態は十分に承知いたしておるわけですが、私としても、五十一年度はこれでいくにしても、二年度というときはいろいろ問題があると思ひますよ、これですでに運賃の値上げに対してもおくれもきておりますし。そういう点で、前提等はほとんど変化もございまして、したがつて、そういうものも、その前提の上に立ちながら国鉄が立つていけるような処置は、五十二年の予算編成のときにこれは検討をいたしたいと思ひます。いろいろのわれわれがいま予定したのと事情が違つてきておる面もございしますので、それを含めて検討をいたしたいと思ひます。

○和田春生君 これは時間的な制約もあるので最後の質問になりますけれども、私はこういう席上であなたの政治的な誠実性というものを疑いたくはありません。そうすると、事情も違つてきたから、五十二年予算で措置をするというあなたの言葉は、それはもうこの後でおれはやめちまうかもわからぬからという無責任なことじゃ困るんですよ、政府のあれですから。五十二年予算案で必ずその問題については責任を持って措置をする、五十一、二年度で閣議了解に基づく国鉄再建というものは目的を達成する、そのあなたの言葉が本物になるようにきちんとやるといふことを、三木総理個人ではなくて、日本の政府の代表者として、今後に続く措置に関連する問題として約束されますか。それをあなたが約束されるんなら私はこれ以上追及いたしません。約束されないんなら本会議の答弁を取り消して謝るか、あなたが総理大臣をやめるか、どちらかです。

○国務大臣(三木武夫) それはやはり政府が再建案を出したのは、五十一年、五十二年で国鉄を再建したいということを出したわけですから、極力政府のいま申したような再建案が達成できるような努力をいたします。

○和田春生君 重ねて聞きます。極力努力はだめなんだ。努力はしたけれどもできなかったでは困るんだ。やるかどうかなんだ。あなたは達成できると言つたんだから、約束するかと聞いているん

です。

○国務大臣(三木武夫) それは当然に再建を前提として再建案を出しているのですから、達成のために政府が責任を持って努力することは当然でございませう。

○和田春生君 終わります。

○松岡克由君 お互いさまに——総理、聞こえますか。あ、あ、あ、総理、聞こえますか、聞こえますか。(笑) ランチタイム返上で御苦労さまでございます。質問の最後でございませう。真打ちでございませうから、そのつもりでひとつ御答弁を……。

私は、つたない経験ですけども、この議員の生活をしていて、役人の答弁とか、または関係大臣というのには上手にはぐらかしていくのがその姿勢であり、その行き方であるみたいな感じが一体にしていた中で、今回の運輸の長時間の意見というのには、お互いの、その答弁を含めて非常に私は熱意があるものだ、こう思つてゐる。それは高木総裁、そして石田運輸大臣、含めて。せつかくある部分、具体的なものが詰まつてきたのを、物のみごとに総理がまた形式論に、いまでもへ戻しちゃつてゐるわけだ。それがみんな、いま野党の委員たちが不満なんですがね。わからない部分はわからない部分でもいいですよ。

ですから、私はその前に、ちょっと私がお教えしますがね。プロというものは、総理ね、おれが発光体でなければいかぬのです。いいですか。露骨な言い方をしますと、ぼくらは観客と言ひますがね、おもねる場合じゃないんです。ときには拒絶反応食うかもしれないんです。経済のことは池田にお任せくださいと言つたのは、あれはプロの態度なんです。わかりますか。そのかわり拒絶反応を食うんですよ、プロというものは。総理が余り拒絶反応を食わないことは、内容的にアマチュアなんだね。それでは困ると思ふんです。私はこれ一國の総理として、国鉄問題を含めておれはプロの総理大臣だと言へて下さい。(笑)

声)

○國務大臣(三木武夫君) どうも私は、プロとかアマチュアとか、そういうことは問題にしないわけです。私は責任を負うておる、国政に對し。

○松岡克由君 そのロジックだけの問題でなく、ロジックとしては答えられなかったら、腹の底へしかりとプロの意識を持ってくれないと何を質問しても同じなんだ。やらない方がいいくらいなんだ。お互いにおなか減っているから飯を食った方がよっぽどいいかもしれない。(笑聲)

限られた時間なので端的に伺いますけど、国鉄運賃法改正法案の成立がこれおくれまして、減収が六月で五百三十億ですか。当初の改定の実施が六月の一日でございすね。ですから、五カ月間の減収累積が御存じのように二千六百五十億円。国民感情からすれば、これは上げてもらいたくないと言ふ。これは国民感情です、私もその一人に入りますけど。しかし、国鉄の経営の根幹に当たる問題ですから、やっぱり上げざるを得ない問題も出てくる。これを、問題を半年間も放置しておいた責任なんですがね、総理、いかがですか。どう考えますか。

○國務大臣(三木武夫君) 放置しておいたというわけではないわけで、政府としては一日も早くこの法案というものの成立を願っておったわけですが、いろんな理由といたしまして、たとえばロッキード事件というの、やはり捜査の最終段階で臨時国会ということもなかなか無理がございしたので、そういう……

○松岡克由君 聞こえないらしいんで、もう少し大きな声で。

○國務大臣(三木武夫君) ロッキード事件というものも最終段階で国会ということも、国会の能率のある審議をお願いするのにもなかなか不適当だと思ひまして、臨時国会の召集がおくれたことも原因でございすけど、これはいろんな政治情勢を考へて、そんなに早く臨時国会を開き得ない状態にあったこともあるわけで、いまの……

○松岡克由君 おくれたことは当然であると……

○國務大臣(三木武夫君) 当然ではないんです。

遺憾に思つておるわけでございす。

○松岡克由君 そのいろんな理由、ロッキードも出しましたが、もろもろの理由の中に、俗に言う三木おろしですよ、あの渦中にいたもんで、そっちの方の理由もだいたいあったんではないかとこれは想像するわけですがね。

この委員会でも質問したんですけども、前運輸大臣が運賃のこの法案を早く通してくれと言つたら、あなた聞き流したという。聞いてんじやなくて聞かえていただけなんだと、聞き流したということがある。これはそういう記事がありましたよ。私は、これは国鉄が持つてきたんだらうけど内閣提出ですからね。これはあなた、ほつぱらかしておいて、いろいろな理由の中に、少なくともまさか政治より保身が大事だとは言えないでしやう。実際の責任をどう感じますか。どうとりましますか。

○國務大臣(三木武夫君) いや、これは私が一番早く、この予算に関連する法案ですから成立したいと願つておる者ではあることは当然です。よ、予算執行というものの上において障害が生ずるわけですから。しかし、そういうことがあつても、いろんないま言つたようなロッキード事件もそうでしょうし、野党の諸君でも、この問題がやはりひとまず決着がつかなければ臨時国会を召集するのは適當でないという御意見でございす。私もさように考へておつたわけですから、どうしてもやはり八月中というものの、臨時国会の召集は無理であるという判断もあつたわけですから、一日も早くこれを通したいと考へておることは当然でしょう、行政の責任者として。そのときの政治情勢から判断をせざるを得ない場合もあるというところで、今度の場合はそういうこともあつて、臨時国会の召集がおくれたことは遺憾に思つておる次第でございす。

○松岡克由君 たしか総理は、最初はそんなことおっしゃつてなかつたんですけれども、八月か九月ごろになつて国事優先と言ひ出したことは事実ですけれども、私はそもそも総理大臣が国事優先

なんて言ひ出すのがおかしいんで、何のための総理大臣だと、国事をやるのが総理大臣であつて、自分の仕事も大事でしやうけども、それが仕事なんですから。逆に言えば、そういうことを言ひ出すこと自体が特定の世論とか、または人気、これを優先させているようにとられるんです、いま首を横に振りましていただいても。人気からいいますと、総理ね、ヒットラーも人気があつたんですよ、ムッソリーニも人気があつた、東条さんも人気があつた。やっぱり後世に残るような政治家になつていただかないと。さつきも言うとおりの、自分の保身も大事でしやうけど、私は、だからそういう意味において、どうも言ひにくいことなんですけれどもね、いろいろ私もお世話になつたこともあるし、ということは縁をはんだこともありますから、自民党の。しかし、あなたを見ていると、どうも総理として責任の何といひますか、意識能力に欠けるように思ひます。どうですか、もう後へ渡しますか、また。なり手はたくさんいるようございすけど。(笑聲)

○國務大臣(三木武夫君) ヒットラーとかムッソリーニと、いろいろお出しになりましたけれども、そういう点ではいろいろ見解を異にいたすわけでございますが……

○松岡克由君 そんなこと言つてないよ。

○國務大臣(三木武夫君) 国事優先というのは、党内でいろいろ問題がございしたから、党内の問題は党内の問題として、国事を優先しやうじやないかというのを私は申ししたわけがございまして、事実ですからね。党内問題は党内問題として切り離して処理する。国事は、国事をやつぱり優先して処理しやうというのを申ししたわけがございまして、これが私の政治の保身とかなんとか、それはそんなこと必要ないんですから。保身も何もないわけで、責任を私は果たそうとしておるわけです。そういうふうにはやはり何と何というんですか、そういうふうには物を見ることは余りにも皮相な觀察である。

○松岡克由君 具体的なことを聞いてみます。

その前に、たとえば話しているうちに、ヒットラーとムッソリーニと意見を異にするなんて、そういう言ひ方をされると、こつちの言つていたとえ話が何にもわかつていないというわけですね。後世に名を残すようになんないと言ふのに、意見が違ふ、ヒットラーと意見が同じじや困るでしやうが、幾らなんでも。そうなつてくると、ばかばかしいやら、質問しているのが私はばかにされてゐるような感じがする。いかぬですよ、それは総理、やつぱり。ちゃんとしたいだかないと総理の頭の中がが、分解して何か「時計仕掛けのオレンジ」というのがありましたか、何か頭に違うものが入つてゐるんじゃないかと、そういう気が起きます。どうぞひとつ意見ぐらひはちゃんと聞いてくれないと、総理大臣なんだからね。

運賃法定主義、これをどうお思ひになりますか。たとえばこの間、公述人の方々、これは与党推薦の方々も、経済戦争に對して国会で決めるべきもんでないだらうと、ある程度枠を決めて——これは私もそこで質問したんですけど、その前に。ある程度枠を決めて、そういう機関でやるべきではないかという、この意見に對して一言端的におつしやうとございす。余分なこと要らぬですよ、時間がないから。

○國務大臣(三木武夫君) 確かにこれは日本だけの制度ですからね、先進国の中では。法定主義というものはなかなか運賃の改定というものに弾力性を欠くことは事実です、長い審議を受けなきゃならない。検討すべき問題ではあるけれども、私がいま結論的に法定主義を廃止せよという結論には達してないが、確かにこの問題は検討すべき問題だと思ひます。しかし、そのためにはいろんなこれに對する歯どめが必要であつて、政府の意図どおりいつても運賃が改定できるというふうな安易なものであつてはいけない、そういう対策は必要であるけれども、検討の題目であるということを考へておられます。

○松岡克由君 ということは、歯どめがある程度

その前に、たとえば話しているうちに、ヒットラーとムッソリーニと意見を異にするなんて、そういう言ひ方をされると、こつちの言つていたとえ話が何にもわかつていないというわけですね。後世に名を残すようになんないと言ふのに、意見が違ふ、ヒットラーと意見が同じじや困るでしやうが、幾らなんでも。そうなつてくると、ばかばかしいやら、質問しているのが私はばかにされてゐるような感じがする。いかぬですよ、それは総理、やつぱり。ちゃんとしたいだかないと総理の頭の中がが、分解して何か「時計仕掛けのオレンジ」というのがありましたか、何か頭に違うものが入つてゐるんじゃないかと、そういう気が起きます。どうぞひとつ意見ぐらひはちゃんと聞いてくれないと、総理大臣なんだからね。

運賃法定主義、これをどうお思ひになりますか。たとえばこの間、公述人の方々、これは与党推薦の方々も、経済戦争に對して国会で決めるべきもんでないだらうと、ある程度枠を決めて——これは私もそこで質問したんですけど、その前に。ある程度枠を決めて、そういう機関でやるべきではないかという、この意見に對して一言端的におつしやうとございす。余分なこと要らぬですよ、時間がないから。

○國務大臣(三木武夫君) 確かにこれは日本だけの制度ですからね、先進国の中では。法定主義というものはなかなか運賃の改定というものに弾力性を欠くことは事実です、長い審議を受けなきゃならない。検討すべき問題ではあるけれども、私がいま結論的に法定主義を廃止せよという結論には達してないが、確かにこの問題は検討すべき問題だと思ひます。しかし、そのためにはいろんなこれに對する歯どめが必要であつて、政府の意図どおりいつても運賃が改定できるというふうな安易なものであつてはいけない、そういう対策は必要であるけれども、検討の題目であるということを考へておられます。

○松岡克由君 ということは、歯どめがある程度

その前に、たとえば話しているうちに、ヒットラーとムッソリーニと意見を異にするなんて、そういう言ひ方をされると、こつちの言つていたとえ話が何にもわかつていないというわけですね。後世に名を残すようになんないと言ふのに、意見が違ふ、ヒットラーと意見が同じじや困るでしやうが、幾らなんでも。そうなつてくると、ばかばかしいやら、質問しているのが私はばかにされてゐるような感じがする。いかぬですよ、それは総理、やつぱり。ちゃんとしたいだかないと総理の頭の中がが、分解して何か「時計仕掛けのオレンジ」というのがありましたか、何か頭に違うものが入つてゐるんじゃないかと、そういう気が起きます。どうぞひとつ意見ぐらひはちゃんと聞いてくれないと、総理大臣なんだからね。

運賃法定主義、これをどうお思ひになりますか。たとえばこの間、公述人の方々、これは与党推薦の方々も、経済戦争に對して国会で決めるべきもんでないだらうと、ある程度枠を決めて——これは私もそこで質問したんですけど、その前に。ある程度枠を決めて、そういう機関でやるべきではないかという、この意見に對して一言端的におつしやうとございす。余分なこと要らぬですよ、時間がないから。

○國務大臣(三木武夫君) 確かにこれは日本だけの制度ですからね、先進国の中では。法定主義というものはなかなか運賃の改定というものに弾力性を欠くことは事実です、長い審議を受けなきゃならない。検討すべき問題ではあるけれども、私がいま結論的に法定主義を廃止せよという結論には達してないが、確かにこの問題は検討すべき問題だと思ひます。しかし、そのためにはいろんなこれに對する歯どめが必要であつて、政府の意図どおりいつても運賃が改定できるというふうな安易なものであつてはいけない、そういう対策は必要であるけれども、検討の題目であるということを考へておられます。

○松岡克由君 ということは、歯どめがある程度

その前に、たとえば話しているうちに、ヒットラーとムッソリーニと意見を異にするなんて、そういう言ひ方をされると、こつちの言つていたとえ話が何にもわかつていないというわけですね。後世に名を残すようになんないと言ふのに、意見が違ふ、ヒットラーと意見が同じじや困るでしやうが、幾らなんでも。そうなつてくると、ばかばかしいやら、質問しているのが私はばかにされてゐるような感じがする。いかぬですよ、それは総理、やつぱり。ちゃんとしたいだかないと総理の頭の中がが、分解して何か「時計仕掛けのオレンジ」というのがありましたか、何か頭に違うものが入つてゐるんじゃないかと、そういう気が起きます。どうぞひとつ意見ぐらひはちゃんと聞いてくれないと、総理大臣なんだからね。

運賃法定主義、これをどうお思ひになりますか。たとえばこの間、公述人の方々、これは与党推薦の方々も、経済戦争に對して国会で決めるべきもんでないだらうと、ある程度枠を決めて——これは私もそこで質問したんですけど、その前に。ある程度枠を決めて、そういう機関でやるべきではないかという、この意見に對して一言端的におつしやうとございす。余分なこと要らぬですよ、時間がないから。

○國務大臣(三木武夫君) 確かにこれは日本だけの制度ですからね、先進国の中では。法定主義というものはなかなか運賃の改定というものに弾力性を欠くことは事実です、長い審議を受けなきゃならない。検討すべき問題ではあるけれども、私がいま結論的に法定主義を廃止せよという結論には達してないが、確かにこの問題は検討すべき問題だと思ひます。しかし、そのためにはいろんなこれに對する歯どめが必要であつて、政府の意図どおりいつても運賃が改定できるというふうな安易なものであつてはいけない、そういう対策は必要であるけれども、検討の題目であるということを考へておられます。

完全になれば、した方がよいということですね。
○國務大臣(三木武夫君) した方がよいという結論には達してないと言っているでしよう、達してないんです。だから、これから検討題目であることは事実であると言っているのです。

○松岡克由君 ロジックで反論していますが、ロジックになつていませんですよ、それは。ロジックにならないじゃないですか、全くまともじゃないじゃないですか。委員長、私は総理大臣と話をしているんですよ、伺いますけれども、これはまあひどいものだ。だから、いいですよ、その可能不可能とか、常識非常識の幅を超えてもいいです。ということは、総理なりの理想的なものが、歯どめ、そういったものができれば、いま私の言うような運賃法定主義がある意味においては外していくような気持ちがありますな。

○國務大臣(三木武夫君) これは結論を私がここで言うことは適当でないと思います。したがって、この問題は確かに問題があると、この問題は。したがって、検討すべき課題であるという以上、私がいま結論を言うのまで、結論的には私の結論は得ないわけですから、今後の研究の課題であるということでございます。

○松岡克由君 大変失礼なこと言っているようですけど、何と私は、一國の総理に對しても敬意を表している人間がね、こういう会話をさせるような答弁を私はしないではないかと思うんです。最後に一間だけ聞きます。いろいろと赤字をなくすという意味においては、いろいろと赤字をなくしませんか、学割という制度があります、学生割引でございますね。これは三十六億、微々たるものとしてどうでしょう、公共負担、こういうものに持つていくという姿勢があるならば、これは文教の方の予算から負担してもらおう。——学割はわかりませんが、これは後で運輸大臣に一言伺いますが、これを最後の質問にしますが、一つぐらいつつ、学割は文教の方の予算の方に回し

てもらおうと、そのような姿勢というのが私は国鉄において一番大事で、こういうことを、うんと言いますと、もうこれで帰って食事でもできますし、やっぱり姿勢が違ってくるんですな。あえてばくは三木内閣のために言っているつもりですが、どうお考えでしょう。

○國務大臣(石田博英君) 公共負担の問題については、いままでたびたび私の所見を申し述べてまいりました。したがって、学割もその公共負担の一つでありますので、運輸省及び国鉄の現状にかんがみまして、運輸省としてはこれはやはり政策実施機関である文部省において考えてもらうべき性質のものだとは思っています。ただ、長い歴史を持つておることであるので、にわかにその全部にわたって解決するということは、これは困難が伴うものとは思いますが、姿勢及び方向としてはいま申し上げたとおりであります。

○松岡克由君 結構です。

○委員長(上林繁次郎君) 午後二時四十五分まで休憩いたします。

午後一時四十八分休憩

午後三時六分開会

○委員長(上林繁次郎君) 運輸委員會を再開いたします。

國有鉄道運賃法及び日本國有鉄道法の一部を改正する法律案を議題といたします。御質疑のある方は御発言願います。

○瀬谷英行君 実を言うと、大臣の答弁をめぐりまして、各党協議の上、附帯決議をつけようということになりました。なかなかその意見がまとまらなかったものでありますけれども、どうやら理事會では合意をいたしました。

そこで、念のために再度運輸大臣にお答えをいたしたいと思ふのであります。大別をしますと、過去債務をどうするか、それから公共負担をどうするか、地方交通線の赤字をどうするか、これが一大きな問題であり、それから今年度の問

題としては、昭和五十一年度の赤字について政府が責任を持つてくれるのかどうか、そういうことでもって、五十二年以降の運賃改定は極力これを回避するようにしなければならぬんじゃないか、こんなことに帰着するわけなんです。

そこで、いままですでに大臣から言われている事柄をまとめたりもありませんけれども、過去債務については、これはいつまでも残つておれば、国鉄に借金がついて回るわけでありまして、これは借金がついて回らないように清算をするんだ、すべきである、こういう考え方を私どもは持つております。それについて、やはり運輸大臣として同意をしてもらえませんか。

それから、公共負担については政策実行部門がこれを負担するということが、具体的な問題になりますと、かなりむずかしい点があるとは思いますが、約束をした以上はこれを具体化してもらわなければ、五十二年予算の中からも、それが実現をしてもらわなければ意味がないと思うのであります。それらの点について、大臣からもう一度確認をしたいということ。

赤字線の問題につきましては、これは何回も論議が出ましたけれども、いま理事会の中で論議がありまして、これは、自民党の方は助成措置を強化をするということ。しかし、助成だけでは解決しないじゃないか、これを根本的に解決しなければついて回るといふやうな点と、こういう問題がありました。それらの点について、大臣の考え方を承りたいと思ひます。

○國務大臣(石田博英君) 第一の国鉄の過去債務、これは国鉄の負担を軽減するように、積極的に努力をいたしたいと思ひます。その債務の性質の中に利益を生む部分もございまして、そういう点を加味しながら、積極的に処理をしたいと思ひます。

それから第二番目の、国内的政策に基づく国鉄の公共負担は、それぞれの政策実行部門が負担するよう努力をいたしたいと存じます。これは何度

も申し上げておりますとおり、国鉄が健全な経営を続けていくときなら別といたしまして、御承知の状態になつていくものとおきましては、それぞれ政策実行部門が負担すべきものと考えますが、長い間の慣習によるものでもありますし、にわかには急速な解決ということには困難な点があると思ひますけれども、予算編成に当たつて極力努力をいたしたいと思ひます。

また、地方交通線等の赤字に對しては、一段と助成を強化してできるだけ、まあ再建要綱には「国鉄の責任において」という言葉がございますが、私どもは、国鉄側の幹事役としての責任、推進役としての責任はありますけれども、これを処理するのはやっぱり国であると考えておる次第であります。

○瀬谷英行君 責任がどこにあるかということがはつきりしないと、国鉄だけではどうにもならないことがはつきりしておるわけですね。だから、やつたつて、どうやつたつて赤字にならないやつは、やつぱりこれは国が責任をとる以外にないわけですね。

そこで、自民党側からの御意見をここで御披露するの悪いかもしれませんが、そういう点は助成措置ということで逃げようとするんです。ただ、百七十億の助成措置は、私も言つたけれども二階から目録でしよう。これを五百億にしたところでやつぱり解決しないでしょう。そうすると、解決しないままではいけません、いつまでも借金がついて回るといふことですから、その点については国が責任を持つていただく、はつきりいまして大臣から確認をとりまして、それでよろしいというふうに理解しますが、いいですね。

○國務大臣(石田博英君) 御承知のように再建要綱には、「国鉄の責任において」という言葉があります。しかし、これは国鉄が幹事役として働くという意味に私も解釈をいたしまして、「国鉄の責任において」と言つてみたところで、国鉄は具体案をつくり上げる責任はありますが、足りない

うなるにいたしました。国鉄の総裁としては通動、通学輸送を改善するというような実績をつくらないと、やはり世論というものは国鉄に対して同情を持たないだろうと思う。その意味では通動、通学輸送を改善するということは、これはもう大臣の仕事というよりも国鉄総裁の仕事になってくると思うのでありますけれども、その点について、現在まことにひどい状態にあるのでありますけれども、これを改善するという点についてお約束できるかどうか。

○説明員(高木文雄君) それは通動、通学は国鉄の使命の重要なものでございますから、ぜひとも改善することになんたいしたい。まあその意味で、たとえば東京におきましていわゆる五方面作戦と言われておりますものについても、できるだけ努力はいたしておるつもりでございます。また、それを実現に移していきたくと思っております。ただ、それを実現いたしますにつきましても、どうしてもやはりいろいろ、いわばお金がかかるわけでございますので、それについては十分各方面から御配慮をいただきたいと思ひます。

○瀬谷英行君 金もかかることだし、人手も要ることだと思ふんですよ。合理化といへばやたらと人を減らすことばかり考へてゐるようだけれども、列車を一本ふやすためには、無人列車を動かすわけにいかないんだから、人もふえるし金もかかる。こういうことになると思う。輸送力をふやすというためにはそれだけ元がかかるわけですよ。元がかかることを避けておつたのでは、輸送力をふやすことはできない。国民の要望にはこたへられないということになる。だから、根本的には輸送力をふやすということに重点を置いて、合理化といったような言葉は、人を減らすんじゃないけれども、人をふやすということはどうかというふうな総理大臣言つたけれども、必要に応じては、人もふやさなければ列車もふやせないということがあり得るでしょう、これは。これは当然のことだと思ふんです。輸送力をふやせということは一

時間に一本しか走っていない、不便でしょうがない。それを二本にしろと言へば、人も列車もふやさなければならぬということになる。これらが通動、通学輸送、あるいは在来線の輸送力の強化という点につながるわけですが、きわめて単純な論理なんですけれどもね。この単純な論理を実践をしていただけるかどうかということを、総裁から約束してもらいたいと思ふ。

それと、通動輸送なんかの問題、これはやはり技術的になるかもしれませんが、通動時間帯に特急、急行がどんどん出る、通動列車が途中で待つて待避をするといったようなことが現実のダイヤにあるわけですよ。だから、通動者というのは時間がおおむね決まっていますけれども、遠距離旅行者は必ずしも通動輸送の時間に乗ってもらわなくとも、その時間を避けてもらつてもいいわけなんです。通動者あるいは通学生の輸送というものを円滑に行うことを優先的に考へるということをして工夫してもらえないかどうか、その点を総裁にお伺ひしたいと思ふ。

○説明員(高木文雄君) 第一の点は、片一方において能率を上げると、そのためにいろいろ機械化を図つたりしながら要員の合理化に努めると同時に、それをそれだけ減らすということではなくて、そのうちの一部は当然に通動なり通学なり、あるいはまた他のサービス向上のために、充當を今日までもしてきたつもりでありますし、今後ともそういう方面に回していくことをいたしてまいります。

それから、いまのダイヤの点は、私もまだ詳しくわかりませんが、なかなか遠距離から適当な時間に目的地へ着くための列車ダイヤを、後回しにしてしまふというわけにもなかなかいきにくいようございまして、その、通動、通学のための近距離の列車、電車と、遠距離から参りますのをどうはさみ込むかというのは、大変技術的にむずかしいようございしますが、ただいまの点は、いままでも各方面から強い御指摘を受け、御依

頼を受けておりますので、なお一層努力をして、通動、通学に対して遠距離から参ります列車のために支障がまいりませんように、なお一層工夫をこらすということで御了解いただきたいと思ひます。

○瀬谷英行君 まあ国鉄職員四十何万のうちで、一番の素人が国鉄総裁だと思ふんですよ。だから、あんまり専門的なことを聞いてもこれはわからないと思ひますから、一つの大まかな問題について、要するに通動、通学輸送というものに重点を置く。特急、急行の旅客を一番優先をして、通動、通学をその後の順位にするということがあつてはいいかぬというのを言いたいです。利用者が一番多いのは、通動、通学生だ。だから通動、通学輸送と在来線の輸送力強化。どうもいままでの国鉄の宣伝は新幹線一本やり。だから、早く新幹線を通してもらいたい、こういうことだけれども、新幹線以上に在来線を利用している人の数が多いわけですよ。また、この在来線が国民の足になつてゐるわけですよ。したがって、在来線の輸送力を強化するということのために、金や人を惜しんではいかぬという気がいたします。その点を総裁にも心得てもらいたいと思ふのであります。

○説明員(高木文雄君) まさに御指摘の点は、私も素人ながら感じておるわけでございますので、いま御指摘の方向で今後のダイヤを組むとか、あるいは工事を進めるとかいうことについて、いまの御指摘の線に沿つてまいりたいと思ひます。

○瀬谷英行君 運輸大臣に最後に申し上げたいのは、ともかくわれわれがいままで議論をして、あるいは附帯決議の中でいろいろと話し合ひをして、これらの点は、空文になつてしまつたんではしょうがない。実行してもらわなきゃいかぬ。われわれがいま与野党合意でもつてその相談をした内容の事柄は、これを強く実行に移せば、その五十二年度以降の運賃改定といったようなものはこれは避けられるんじゃないか、こういう一つの見方に立つておるわけです。できればそういう方向

で国鉄財政に根本的にメスを入れて、またまた値上げだ、またまた同じ議論を繰り返すというようなことのないようにしたいと考へておりますが、大臣の見解を伺つた上で、私の質問を終わりたいと思ひます。

○国務大臣(石田博英君) これもたびたびお答えをしてまいつたところでございしますが、すでに独占性を失つた国鉄の現状において、値上げが増収につながるものとは限らない。また、農産物その他の遠距離輸送等に関連をしております。消費者物価等にも影響を及ぼすことも忘れてはならないことであると思ひます。したがって、たびたび申し上げておりますとおり、できればこれを避けたいという気持ちを私は強く根底に持つておりまして、それを根底として極力努力をしたい、こう考へております。

○委員長(上林繁次郎君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございせんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(上林繁次郎君) 御異議ないと認め、これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。

○青木新次君 私は、日本社会党を代表いたしまして、ただいままで議題となつてまいりました国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案に対し、反対討論を行うものであります。

反対の理由は、このたびの法案がその場しのぎの性格を持つてゐるということでありまして、国鉄の財政危機がきわめて深刻になつてゐる事態については、われわれも深く憂慮してゐるところであります。今日の危機を招いた根源に鋭くメスを入れて、その原因について根本的改革をしない限り、計画がどんなに美辭麗句を並べ立てておりましても、国鉄の再建は不可能であるということでありまして、議論されてまいりましたように、再建対策要綱によりますると、国鉄は「独立採算性を指向した自立経営を行うものとする。」と

言っておりまされるけれども、これが今日の国鉄に
対する三木内閣の姿勢であり、運賃を大幅に引き
上げて再建を図るというその負担の大部分を、利
用者にツケとして回すという内容にはかならない
からであります。過去債務の、たゞいま議論とな
りました六兆八千億から二兆五千四百億を差
し引いた部分の約四兆二千億円の相当部分が投
資に向けられてきたものであって、当然政府が肩
がわりすべきものと考えるわけでありま。他
方、ローカル線の二千二百億円の赤字と公共負担
の約五百億は、政策実施部門で負担すべきこと
は当然であります。

しかも、政府、国鉄当局は、本年度の想定赤字
約五千億、値上げ遅延による減収分の二千六百
五十億、その他減収分の約三百億、合計八千
億円の赤字分についても明確な答弁を行わないと
あっては、工事費、修繕費の削減による国民への
サービスダウンはもとより、大幅運賃値上げを行
った結果、国民負担と人減らし合理化のみが先行
いたしまして、国鉄の財政再建はできないものと
判断せざるを得ないのであります。

国鉄財政再建とスト権の問題は、これはセット
であります。しかもこれは、これまたたゞいま議
論となりましたように、労使関係の安定の基本で
あります。三木内閣はこのことを遅延するのみで
あって、まさに無責任な態度に終始していると言
わざるを得ないのであります。従来の経過が示す
とおり、この問題については、関係各団体は、政
府とともにこの問題について打開をすべく努力
いたしてまいりましたけれども、このことを尊重
いたしまして、直ちにスト権を付与すべきものであ
ると考えます。

わが党は、すでに表明いたしましたとおり、国
鉄再建案について、国民の国鉄として、一日も早
く国鉄の財政再建に向けて努力するものでありま
す。

以上をもって反対討論を終わります。
○中村太郎君 私は自由民主党を代表し、たゞいま
議題となっております法律案に対し、賛成の

討論を行うものであります。

賛成の第一の理由は、本法草案による措置が、
わが国交通分野の中における国鉄の使命を果たさ
せる上で必要不可欠からざるものとなっていると
いうことであります。

国鉄のシェアは、旅客、貨物ともに年々減少
し、今日では旅客三〇％、貨物一三％にまで落ち
込んでおります。そのこと自体は、国民に輸送手
段選択の自由がある限り、ある程度はやむを得な
かったと思われま。

しかしながら、鉄道、すなわち安全、高速、大
量輸送等の特性に加え、エネルギー効率、公害問
題等を考えれば、国鉄は将来にわたって国民の足
としてその使命は重大と言わなければなりません。

この国鉄が膨大な債務を抱え、毎年赤字を出
し、本来の業務に支障を来し、国民に良質なサー
ビス提供ができないような状態になっておること
はまことに遺憾であり、これに対し政府は抜本的
な国鉄再建対策を講じようとするもので、まこと
に時宜を得たものと言わなければなりません。

賛成の第二の理由は、今回の措置が国鉄財政基
盤の強化に資するということであります。

昭和五十年年度末における国鉄の債務は約六兆八
千億に達し、国鉄財政上の大きな負担となつて
おります。この重圧をどのようにして解決するか
が再建の第一歩であり、今回はそのうち二兆五千
四百億をたな上げしようとするもので、画期的
措置と言わなければなりません。その他の財政援
助と合わせれば、昭和五十年年度の直接助成は約三
千六百億となつており、今日の国家財政状況から
見れば、決して少ない助成ではありません。

一方、利用者負担として、旅客運賃五五％、貨
物運賃五九％の値上げを行うことになっておりま
すが、運賃は長年にわたり低位におかれており、
他の物価水準から見れば決して不当なものとは言
えませんが、また、利用者負担の原則を逸脱するもの
とは言えず、応分の利用者負担はやむを得ないも
のと言わなければなりません。

政府助成、国鉄の合理化、そして応分の利用者
負担、これにより国鉄財政を再建し、国民に対し
良質のサービスを提供することは、わが国経済の
発展に寄与することであり、今回の措置はそのた
めに欠くべからざるものであり、賛成の意を表す
るものであります。

最後に、私は国鉄の経営姿勢について申し上げ
ておきます。

国鉄財政のここまですな悪化したその要因の大部分
は、外的要因に起因するものであることはある程
度認められますが、国鉄自身の経営責任を逃れる
ことはできないと思われま。

この際、国鉄は大いに反省し、国鉄自身が安易
な経営に陥ることのないよう、厳しい姿勢のもと
に労使関係を正常化し、責任ある業務体制を確立
し、もって国民に良質のサービスを提供できるよ
う格段の努力を要請いたしまして、賛成討論とい
たします。

○三木忠雄君 私は公明党を代表して、たゞいま
議題となりました国鉄再建法及び日本国鉄
道法の一部を改正する法律案に対し、反対の討論
を行います。

まず第一の反対理由は、今回の大幅な運賃の値
上げが国民生活に大きな影響を及ぼすからであり
ます。

国鉄運賃の値上げは、私鉄、バス、航空等他の
交通機関の運賃値上げを誘発することにももちろ
ん、諸物価への影響はきわめて大きく、三木内閣
が標榜する物価抑制策に逆行するもので、強く反
対せざるを得ません。

政府が、国鉄財政の再建に当たって、運賃値上
げを一つの柱とすることは、いままでの二回にお
たる再建計画が破綻したことから見ても、再建を
達成することは不可能であり、国民の上に運賃値
上げのみが残り、国民生活を強く圧迫するもので
あると考えます。

反対の第二の理由は、国鉄の再建が国鉄一企業
として解決できる問題ではなく、わが国の交通体
系全体の中でのみ達成されるものであるにもかか

わらず、いまだに総合交通体系が確立されていな
い点についてであります。公共交通機関の中心的
存在であり、国民生活の向上に重要な使命を持つ
国鉄が、総合交通体系の中で明確に位置づけら
れ、その機能を十分に発揮できるよう、政府の交
通政策の根本の見直しと、総合交通政策の早期確
立を要求するものであります。

反対の第三の理由は、国鉄の赤字要因である過
去債務対策、地方交通線問題、公共負担、貨物輸
送問題等についての具体的施策が全く不十分な点
であります。

まず、過去債務対策についてであります。政府
は、国鉄の長期債務高六兆八千億のうち、二兆五
千四百億をたな上げすることとしておりま
が、五十一年度末におきま長期債務残高は五兆
三千億、同年度の利子負担は三千数百億にと
、依然として大きな負担となっております。国鉄の
長期債務が、政府のこれまでの失政から生じたこ
とを考えますと、過去の長期債務は全額国が肩が
わりをして、国の責任において処理すべきものと
考えます。

次に、地方交通線問題についてであります。が、
ナショナルミニマムとして維持、運営される地方
交通線は、大幅な運賃値上げや合理化努力によつ
てその収支を均衡させることは困難であり、そこ
から生ずる赤字は一種の公共負担的なものであり
ます。したがって、この地方交通線から生ずる赤
字は、全額国が負担すべきにもかかわらず、本年
度においてわずかに百七十二億円の特別交付金が支
出されるにすぎないのであります。さらに、これ
ら地方交通線の存続問題についても何ら明確な方
針は示されず、一方においては、危機に瀕した国
鉄財政のもとで三十二線区、千三百五十三キロに
及ぶローカル赤字線の建設が政府の手によって進
められております。このように政府の地方交通線
対策が終始する限りにおいては、国鉄財政再建も
あり得ないのであります。

次に、国鉄のいわゆる公共負担についてでござ
いますが、通勤、通学定期割引、学生割引、貨物

政策等級など公共負担は、国の物価政策、文教政策、福祉政策を補うために行っているもので、こうした公共負担減収分は当然国が負担すべきで、いままら申し上げるまでもございません。委員会審議の場におきましても、政府は、これら公共負担はそれぞれ政策実施部門が負担すべきであるとの答弁はしたものの、これを完全に実施することの確約はされなかったものであります。われわれは、この公共負担はあくまでも国が負担すべきものとして強く要求いたします。

次に、国鉄の貨物輸送問題についてであります。国鉄における貨物輸送の赤字が財政危機の要因であり、国鉄再建策の最重要の柱として位置づけられてしかるべきものである。と同時に、貨物輸送部門は、総合交通政策の立場から見直しが最も必要な部門であります。国鉄貨物輸送がわが国物流部門において占める地位、その具体的実行策は明らかでなく、貨物の大幅な赤字は今後も一般旅客が負担しなければならぬとあつては、国民だれ一人として納得するものではありません。政府は速やかにその解決策を国民の前に示すべきであります。

以上、数点、国鉄の赤字対策について指摘し、国の財政措置について申し上げましたが、国がとるべき財政措置を明確にし、かつ実行するならば、運賃の大幅な値上げなしに国鉄財政の再建は可能と思われまふ。

反対の第四の理由は、国鉄再建に当たっては労使の協調が必要であることは、政府みずからが提唱しているにもかかわらず、その労使関係にひびを入れる人員削減の強行にあります。政府の一方的な要員合理化案は、労使間の協調体制を破壊しようとするものであり、認めることはできないのであります。国鉄が近代化、合理化によって業務の能率の運営を図ることは当然であります。が、正常で安全な業務遂行のために、現在の要員規模を維持すべきであると強く主張するものであります。

以上、四点にわたり反対の理由を申し述べまし

たが、国鉄財政再建を達成するためには、国民の理解と協力が得られるものでなければなりません。さきに申し述べましたように、国民に負担を強い運賃値上げ案は即時撤回し、真に国民のための国鉄とする国鉄再建策を策定することを強く主張いたしまして、私の反対討論を終わります。

○内藤功君 私は、日本共産党を代表いたします。二法案に反対の討論を行います。

まず私は、この委員会におきまして、わが党の出した再建案を含め、各党の提案を十分にフリーティング等の方法によって討論すべきであると強く主張してまいりましたが、今日までの間それが実現できていないということが非常に遺憾であるという点を先に申し添えておきます。

以下、私は四点にわたり反対の理由を申し述べ

るものでございませう。

第一は、政府案が国鉄の危機についてその根本的な検討も加えずに、再び安易な、その場しのぎの運賃値上げという従来のやり方を繰り返そうとしておる点であります。政府は、国鉄が赤字に転落した昭和三十九年以来、すでに三回の運賃値上げを、国民の大きな反対を押し切つて進めております。その都度、国鉄の財政はこれで健全化できるのだと強弁してきました。しかし、その結果残されたものは、六兆七千七百九十億円の長期債務と、三兆一千六百億円の累積赤字ではありませうか。

政府は、まずこのような財政と経営の破綻の根本原因を明らかにしなければならぬはずであります。ところが政府は、事実を挙げての私の質問に対しても、その根本の原因と責任を明確に認めないばかりか、逆に、しゃにむに法案の成立を図つて、五〇％を超えるこの運賃値上げを国民に押しつけ、しかも来年度についても同様な値上げを明言するありさまであります。このような態度は断じて容認できません。しかも、当然即時実施すべき義務のある仲裁裁定をこにとつて、法案の審議促進と成立を強引に進めてきた政府の卑劣な術策は、厳しく糾弾するべきであります。

第二の理由は、国鉄財政、経営の抜本的再建の重大な条件である国と大企業の負担の適正化、これについて政府が何ら具体策を示そうとしていないという点であります。今日の国鉄財政、経営の危機は、政府が長年にわたつて国鉄に対し公共交通機関にふさわしくない財政制度を押しつけるとともに、国鉄経営を大企業本位の高度成長政策に奉仕させてきた結果であることは、もはや議論の余地がありません。それは政府が、公共企業である国鉄に対し当然なすべき出資を怠り、しかも大企業本位の列島改造計画に沿つた莫大な設備投資を、借金に次ぐ借金で賄つてきたこととあります。

この結果、国鉄の赤字負担は、昭和五十年におきまして、同年度の赤字総額のはば半分に当たる四千億圓にも上つておるのであります。そうして、この設備投資の資金をつくり出すために、過去の減価償却方式を昭和三十六年から取り入れ、この十六年間に約八千五百億圓の過大な償却をなしてきたのであります。また、過去十年間の国鉄赤字の約八割が、貨物輸送によつて生じていることも明らかにあります。国鉄は大企業の貨物にはもとより低い運賃に加えて、さらに営業割引など特別の割引を行つてきたのであります。

質問で明らかにしましたように、旅客運賃は東京―名古屋間、四十一年から六六％も上がつておるのに、トヨタ、日産などの自動車輸送運賃はわずかに六・七％しか上がつていないというありさまであります。質疑の中で私は、これら国鉄赤字の根本的原因を取り除いて、その仕組みを抜本的に改めることこそが、国鉄再建の道であるということを一貫して主張してきました。政府、国鉄当局が私の提案を受け入れる熱意なく、また、みづからの具体的計画も示さず、ただただ運賃値上げだけを繰り返そうとしていることは、財政再建どころか、財政破綻を一層激しくするものと断ぜざるを得ません。

第三の理由は、国鉄貨物シェアの低下による収入減対策について、政府が何ら具体的、根本的な

解決策を明らかにしていないことであります。現在陸上の総貨物輸送量に占める国鉄の割合は年々低下し、貨物運賃収入はここ数年連続的に状態となり、それは国鉄赤字の一つの要因であります。しかもその原因が、国鉄への出資は怠りながら、高速自動車道路の建設には莫大なる国費を支出するなど、政府の自動車優先政策によるトラックの圧迫にあることが明らかであるにもかかわらず、政府は、私どもがたび重なる主張を無視して、何らの具体的解決策をとりようとしていないことは、言語道断と言わなければなりません。

理由の第四は、政府、国鉄が、従来の新幹線と大企業貨物輸送の増強に、依然として設備投資の大半をつぎ込みながら、他方では地方路線の切り捨て、駅の無人化、ダイヤの削減など、国民の犠牲を一層激しくしようとしていることであります。私は、地方の通勤、通学列車の現状、無人駅の荒廃の実態、身体障害者、視覚障害者の方に対する安全施設の欠如について、具体的な事実を挙げてその改善を求めてきました。政府、国鉄当局が依然として国民への安全、サービス義務を無視した大企業奉仕の輸送政策を改めようとしていないことは、きわめて不当だと言わざるを得ません。政府が真に国民本位の民主的再建策を確立することを、私はここに重ねて強く要求いたします。

○和田春生君 私は、民社党を代表いたします。国鉄関係二法案に対する反対の討論を行いました。

これまで審議を見詰めてまいりまして、締めくくりに段階で、三木総理からもう少しはつきりした答弁が聞かれるものと期待をいたしておりましたけれども、全くあいまいな言葉に終始をいたしまして、まことに失望を禁じ得なかつたわけでございます。

私が反対をする第一の理由は、今回の国鉄の再建対策及び関係予算措置につきましまして当初、国会に提出されたときから、時期的に大幅におくられてまいりまして、その間に、所期の効果が期待でき

ないような事実関係が発生しているにもかかわらず、何ら補正の措置をとらずに、当初案のまま強行を図ってきたという点であります。

第二は、国鉄の再建に対する国の責任と、政府の果たすべき役割について、政府自身の思想統一がまだできておりません。その結果として、政策手段についてもまだ確固たる方針が決まっていないうけであります。それにもかかわらず、三木総理初め政府側は、五十一年、五十二年の二年度間で国鉄の収支均衡を図り、以後、健全経営を維持する目標について、これが達成できると強弁してきている点であります。

第三には、そのような不確定な要素を残しておるわけですから、当然国鉄の場合に、国鉄自身としてきわめて困難な立場に置かれまして、このままでは、幾ら企業努力をしても、働けど働けど赤字がなくなる、再建への意欲を喪失させる懸念が強いからであります。もとより、今日の国鉄におきましては、経営責任の確立、労使関係の正常化、とりわけこの国鉄の危機的な状況にもかかわらず、国民のひんしゅくを買うような無責任な争議行為が行われて、職場の荒廃を促進している。さらにまた、徹底した合理化が行われない、そういう点に対する国民の不満や批判を取り除くための企業努力が必要である。

さらにまた、徹底した近代化、合理化を進めることによつてサービスを改善をしなければならぬというような、国鉄自身の努力によつて達成されなければならぬ問題点が多くあることは事実であります。しかし、それにもかかわらず、現状の国鉄は、国鉄だけの努力ではどうにもならない事態に置かれていくわけでございますから、国民の国鉄としてこれを必要とする限り、政府が積極的にそれに対して国鉄再建の役割を果たさなくてはならない。この点が今回の案では、先ほども申し上げましたようにきわめて不徹底、不十分であるということになります。

以上のような結果、現在言われております国鉄再建案というのは、国鉄を再建するための基礎工

事ができておらず、合理的な基礎を欠いたまま大幅な運賃値上げだけが先走っているわけでございます。いわば再建にならない再建案であると思つても言い過ぎではないと思つております。

今回の政府の提案、国鉄運賃法及び国鉄法の一部を改正する法律案が、従来に比べて一歩前進しているという事実については、認めるにやぶさかではございませんけれども、以上申し上げましたところによりまして、本案には基本的に賛成をしたいと思います。こうした点につきまして、来年度以降の予算並びに対策で、政府は根本的に反省をして、より積極的な対策を打ち立てられることを心から期待をいたしまして、本案に反対する私たちの立場を明らかにいたしたいと思います。

○松岡克由君 国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案について、私は次の理由により反対いたします、討論を行います。

まず、反対理由を述べると、特に国鉄運賃法に対する私の意見を言うならば、私は運賃の値上げに何が何でも反対だということではありませんが、その妥当性が認められれば、法案成立に協力することもやぶさかではありませんが、独立採算性をたてまえとし、指向する国鉄にとって、もはや運賃の法定主義はすでになじまないものになつていふと、こう思います。経営当事者を抜きにしてコストを決めること自体がナンセンスであります。もし公共性ゆゑに法定主義を貫くのなら、独立採算制の看板を外し、国の責任において国鉄は経営されるべきだと思つております。

さて、本法案に反対理由の第一は、これが国鉄再建の一環をなしているにもかかわらず、肝心の再建計画に具体性を欠き、再建の見込みが全く立っていないことである。つまり、物価上昇と運賃値上げの悪循環を繰り返すにすぎず、国民生活に与える影響は甚大と言わざるを得ません。反対の第二は、さきにも述べましたように、運賃の法定主義そのものであります。国鉄運賃に関する国会の役割が、もっと本質的かつ基本的な

部分を審議するのがふさわしく、したがって私は、本法のような改正案が提出されること自体反対であります。

反対の第三は、本法律案に対する内閣、特に三木総理大臣の熱意の不足であります。法案成立が焦眉の課題というものの、半年近くもこれを放置しておいたことは、同じ与党の内閣でも批判の声が上つております。こうした無責任な政府によつて国鉄再建は期待できず、それは絵にかいたもちにすぎません。私は、いたずらに運賃の値上げのみを先行させる政府の姿勢に強く反対するものであります。

以上三つの理由を述べ、私の反対討論を終わります。(拍手)

○委員長(上林繁次郎君) 他に御意見もなければ、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(上林繁次郎君) 御異議ないと認め、これより採決を行います。

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(上林繁次郎君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

○瀬谷英行君 私は、ただいま可決されました国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案に対し、各派共同提出にかかる附帯決議案を提案いたします。

案文を朗読いたします。

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)
政府及び国鉄当局は、左の事項の実現を図るため、万全の措置を講ずべきである。

一、国鉄の過去債務は国鉄の負担を軽減するよう積極的に処理する。
一、国家的政策にもとづく国鉄の公共負担は、

それぞれの政策実行部門が負担するよう努力する。

一、地方交通線等の赤字に対しては、一段と助成を強化し、国の責任において解決するよう努力する。

一、通勤、通学輸送の改善と在来線の輸送力強化を促進する。

一、昭和五十一年度末の赤字については政府が責任をもつて処理する。

一、国鉄自身の企業努力と労使関係の正常化により責任ある経営体制を確立する。

一、政府は以上の措置を確実に実行することにより、昭和五十二年以降の運賃改訂は極力これを回避するよう努力する。

右決議する。

○委員長(上林繁次郎君) ただいま瀬谷君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を求めます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(上林繁次郎君) 全会一致と認めます。よつて、瀬谷君提出の附帯決議案は、全会一致をもつて本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、石田運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。石田運輸大臣。

○国務大臣(石田博英君) 国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案につきましては、慎重御審議の結果御採決をいただき、まことにありがとうございます。

また、決議されました附帯決議の項目の中には、直ちに実行することがむずかしいものも含まれておりますが、政府といたしましては、できるだけ限り御趣旨を尊重し、今後努力してまいりたいと思つております。

○委員長(上林繁次郎君) なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと思つて存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長（上林繁次郎君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長（上林繁次郎君） 次に、請願の審査を行います。

第三九十九号総合交通政策の樹立に関する請願外五百一件を議題といたします。

先刻の理事会において慎重に協議いたしました結果、第三九十九号総合交通政策の樹立に関する請願二件、第一九一三号本州四国連絡橋の架橋に伴う旅客航路事業の補償措置等に関する請願四件、第四一五号山陰線（京都―綾部）複線電化促進に関する請願一件、合計七件の請願は、議院の会議に付するを要するものにして、内閣に送付するを要するものとし、第四〇一号地方陸上交通事業維持整備法等の成立促進に関する請願外四百九十四件は、保留と決定することに意見の一致を見ております。

右、理事会協議のとおり決定することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長（上林繁次郎君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長（上林繁次郎君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長（上林繁次郎君） 次に、継続調査要求に関する件についてお諮りいたします。

運輸事情等に関する調査につきましては、閉会中もなお調査を継続することとし、本件の継続調査要求書を議長に提出いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長（上林繁次郎君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、要求書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長（上林繁次郎君） 御異議ないと認め、さよう取り計らいます。

これにて散会いたします。

午後四時五分散会

〔参照〕

運輸委員会付託請願中採択一覧表（七件）

第三九十九号、第四〇〇号 総合交通政策の樹立に関する請願
第一九一三号、第二二五一号、第二四八四号、第二二六四号 本州四国連絡橋の架橋に伴う旅客航路事業の補償措置等に関する請願
第四一五号 山陰線（京都―綾部）複線電化促進に関する請願

十一月二日本委員会に左の案件を付託された。

一、国鉄・私鉄運賃の値上げ反対に関する請願（第三二八〇号）（第三四六八号）（第三六九六号）（第三九二二号）

一、国鉄運賃の値上げ反対に関する請願（第三三五六号）（第三三三七号）（第三三五八号）（第三三九九号）（第三三六〇号）（第三三六一号）（第三三六二号）（第三三六三号）（第三三六四号）（第三三六五号）（第三三六六号）（第三三六七号）（第三三六八号）（第三三六九号）（第三三七〇号）（第三三七一号）（第三三七二号）（第三三七三号）（第三三七四号）（第三三七五号）（第三三七六号）（第三三七七号）（第三三七八号）（第三三七九号）（第三三八〇号）（第三三八一号）（第三三八二号）（第三三八三号）（第三三八四号）（第三三八五号）（第三三八六号）（第三三八七号）（第三三八八号）（第三三八九号）（第三三九〇号）（第三三九一号）（第三三九二号）（第三三九三号）（第三三九四号）（第三三九五号）（第三三九六号）（第三三九七号）（第三三九八号）（第三三九九号）（第三四〇〇号）（第三四〇一号）（第三四〇二号）（第三四〇三号）（第三四〇四号）（第三四〇五号）（第三四〇六号）（第三四〇七号）（第三四〇八号）（第三四〇九号）（第三四一〇号）（第三四一一号）（第三四一二号）（第三四一三号）（第三四一四号）（第三四一五号）（第三四一六号）（第三四一七号）（第三四一八号）（第三四一九号）（第三四二〇号）（第三四二一号）（第三四二二号）（第三四二三号）（第三四二四号）（第三四二五号）（第三四二六号）（第三四二七号）（第三四二八号）（第三四二九号）（第三四三〇号）（第三四三一号）（第三四三二号）（第三四三三号）（第三四三四号）（第三四三五号）（第三四三六号）（第三四三七号）（第三四三八号）（第三四三九号）（第三四四〇号）（第三四四一号）（第三四四二号）（第三四四三号）（第三四四四号）（第三四四五号）（第三四四六号）（第三四四七号）（第三四四八号）（第三四四九号）（第三四五〇号）（第三四五一号）（第三四五二号）（第三四五三号）（第三四五四号）（第三四五五号）（第三四五六号）（第三四五七号）（第三四五八号）（第三五五九号）（第三五六〇号）（第三五六一号）（第三五六二号）（第三五六三号）（第三五六四号）（第三五六五号）（第三五六六号）（第三五六七号）（第三五六八号）（第三五六九号）（第三五七〇号）（第三五七一号）（第三五七二号）（第三五七三号）（第三五七四号）（第三五七五号）（第三五七六号）（第三五七七号）（第三五七八号）（第三五七九号）（第三五八〇号）（第三五八一号）（第三五八二号）（第三五八三号）（第三五八四号）（第三五八五号）（第三五八六号）（第三五八七号）（第三五八八号）（第三五八九号）（第三五九〇号）（第三五九一号）（第三五九二号）（第三五九三号）（第三五九四号）（第三五九五号）（第三五九六号）（第三五九七号）（第三五九八号）（第三五九九号）（第三六〇〇号）（第三六〇一号）（第三六〇二号）（第三六〇三号）（第三六〇四号）（第三六〇五号）（第三六〇六号）（第三六〇七号）（第三六〇八号）（第三六〇九号）（第三六一〇号）（第三六一一号）（第三六一二号）

三三六号）（第三三八七号）（第三三八八号）（第三三八九号）（第三三九〇号）（第三三九一号）（第三三九二号）（第三三九三号）（第三三九四号）（第三三九五号）（第三三九六号）（第三三九七号）（第三三九八号）（第三三九九号）（第三四〇〇号）（第三四〇一号）（第三四〇二号）（第三四〇三号）（第三四〇四号）（第三四〇五号）（第三四〇六号）（第三四〇七号）（第三四〇八号）（第三四〇九号）（第三四一〇号）（第三四一一号）（第三四一二号）（第三四一三号）（第三四一四号）（第三四一五号）（第三四一六号）（第三四一七号）（第三四一八号）（第三四一九号）（第三四二〇号）（第三四二一号）（第三四二二号）（第三四二三号）（第三四二四号）（第三四二五号）（第三四二六号）（第三四二七号）（第三四二八号）（第三四二九号）（第三四三〇号）（第三四三一号）（第三四三二号）（第三四三三号）（第三四三四号）（第三四三五号）（第三四三六号）（第三四三七号）（第三四三八号）（第三四三九号）（第三四四〇号）（第三四四一号）（第三四四二号）（第三四四三号）（第三四四四号）（第三四四五号）（第三四四六号）（第三四四七号）（第三四四八号）（第三四四九号）（第三四五〇号）（第三四五一号）（第三四五二号）（第三四五三号）（第三四五四号）（第三四五五号）（第三四五六号）（第三四五七号）（第三四五八号）（第三五五九号）（第三五六〇号）（第三五六一号）（第三五六二号）（第三五六三号）（第三五六四号）（第三五六五号）（第三五六六号）（第三五六七号）（第三五六八号）（第三五六九号）（第三五七〇号）（第三五七一号）（第三五七二号）（第三五七三号）（第三五七四号）（第三五七五号）（第三五七六号）（第三五七七号）（第三五七八号）（第三五七九号）（第三五八〇号）（第三五八一号）（第三五八二号）（第三五八三号）（第三五八四号）（第三五八五号）（第三五八六号）（第三五八七号）（第三五八八号）（第三五八九号）（第三五九〇号）（第三五九一号）（第三五九二号）（第三五九三号）（第三五九四号）（第三五九五号）（第三五九六号）（第三五九七号）（第三五九八号）（第三五九九号）（第三六〇〇号）（第三六〇一号）（第三六〇二号）（第三六〇三号）（第三六〇四号）（第三六〇五号）（第三六〇六号）（第三六〇七号）（第三六〇八号）（第三六〇九号）（第三六一〇号）（第三六一一号）（第三六一二号）

一、国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願（第三四四一号）（第三四四二号）（第三四四三号）（第三四四四号）（第三四四五号）（第三四四六号）（第三四四七号）（第三四四八号）（第三四四九号）（第三四五〇号）（第三四五一号）（第三四五二号）（第三四五三号）（第三四五四号）（第三四五五号）（第三四五六号）（第三四五七号）（第三四五八号）（第三五五九号）（第三五六〇号）（第三五六一号）（第三五六二号）（第三五六三号）（第三五六四号）（第三五六五号）（第三五六六号）（第三五六七号）（第三五六八号）（第三五六九号）（第三五七〇号）（第三五七一号）（第三五七二号）（第三五七三号）（第三五七四号）（第三五七五号）（第三五七六号）（第三五七七号）（第三五七八号）（第三五七九号）（第三五八〇号）（第三五八一号）（第三五八二号）（第三五八三号）（第三五八四号）（第三五八五号）（第三五八六号）（第三五八七号）（第三五八八号）（第三五八九号）（第三五九〇号）（第三五九一号）（第三五九二号）（第三五九三号）（第三五九四号）（第三五九五号）（第三五九六号）（第三五九七号）（第三五九八号）（第三五九九号）（第三六〇〇号）（第三六〇一号）（第三六〇二号）（第三六〇三号）（第三六〇四号）（第三六〇五号）（第三六〇六号）（第三六〇七号）（第三六〇八号）（第三六〇九号）（第三六一〇号）（第三六一一号）（第三六一二号）

第三二八〇号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄・私鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 横浜市旭区白根町四五ノ五 島田恵子外五千三百四十名

紹介議員 市川 房枝君
この請願の趣旨は、第三〇二二号と同じである。

第三四六八号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄・私鉄運賃の値上げ反対に関する請願(三通)
請願者 横浜市鶴見区仲通一ノ五八ノ三
石津洋子外一万三百七十三名

紹介議員 下村 泰君
この請願の趣旨は、第三〇二二号と同じである。

第三六九六号 昭和五十一年十月二十九日受理
国鉄・私鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 神奈川県川崎市高津区末長二〇三
〇市営二ノ八〇 山口恵美子外四
千三百十五名

紹介議員 市川 房枝君
この請願の趣旨は、第三〇二二号と同じである。

第三九二二号 昭和五十一年十月二十九日受理
国鉄・私鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 横浜市神奈川区青森分町三七 美
土路恭八朗外七千五百九十五名

紹介議員 下村 泰君
この請願の趣旨は、第三〇二二号と同じである。

第三三五六号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡長万部町高砂町三ノ
一 佐々木新次郎外十九名

紹介議員 阿具根 登君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三三七号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡長万部町高砂町四一
一ノ六 小沢定雄外十九名

紹介議員 青木 薪次君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三三八号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡長万部町四二ノ一四
八 荒井曉子外十九名

紹介議員 赤桐 操君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三三九号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡長万部町住吉町二ノ
三 斎藤寿夫外十九名

紹介議員 西ヶ久保重光君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三六〇号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町東雲町九ノ二
佐藤巧外十九名

紹介議員 秋山 長造君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三六一号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町栄町一ノ二
鳴原崇之外十九名

紹介議員 案納 勝君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三六二号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町栄町三〇 新
井田良作外十九名

紹介議員 上田 哲君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三六三号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町住初町一八二
鈴木サタ外十九名

紹介議員 小野 明君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三六四号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町三杉町二五ノ
八 坂口裕外十九名

紹介議員 大塚 喬君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三六五号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町落部三二八
上野敏子外十九名

紹介議員 加瀬 完君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三六六号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町落部五六六
菊地寿子外十九名

紹介議員 粕谷 照美君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三六七号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町落部一三 武
井恒美外十九名

紹介議員 片岡 勝治君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三六八号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町野田生二〇八
水野イネ外十九名

紹介議員 片山 基市君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三六九号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町落部三四九
川橋一雄外十九名

紹介議員 川村 清一君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三七〇号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町住初町四八
小谷茂雄外十九名

紹介議員 神沢 浄君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三七一号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町住初町一六三
ノ二 伊藤典幸外十九名

紹介議員 久保 亘君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三七二号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町住初町一四八
稲垣笑子外十九名

紹介議員 工藤 良平君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三七三号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町出雲町六〇
佐々木公男外十九名

紹介議員 栗原 俊夫君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三七四号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町本町一二五
佐々木勝外十九名

紹介議員 小谷 守君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三七五号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町出雲町二九
三沢貞美外十九名

紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三七六号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町出雲町一三
田畑勝外十九名

紹介議員 小山 一平君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三七七号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町出雲町一三
中川義夫外十九名

紹介議員 佐々木静子君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三七八号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町柴町七四
中坂繁一外十九名

紹介議員 沢田 政治君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三七九号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町宮園町九九

小野寺志外十九名
紹介議員 志苔 裕君
この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三八〇号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町富士見町九二
中里濯朗外十九名

紹介議員 杉山善太郎君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三八一号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 札幌市豊平区平岸三ノ一三 工藤
辰雄外十九名

紹介議員 鈴木美枝子君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三八二号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町豊河町四区
西股サツキ外十九名

紹介議員 鈴木 力君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三八三号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町富士見町 工
藤正澄外十九名

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三八四号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町東雲町一七
佐々木直嗣外十九名

紹介議員 田中寿美子君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三八五号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町富士見町一二
七 長谷川政夫外十九名

紹介議員 竹田 現照君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三八六号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町豊河町四ノ五
四 安藤英正外十九名

紹介議員 竹田 四郎君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三八七号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町東町二〇六
神戸とめ外十九名

紹介議員 対馬 孝且君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三八八号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町東町一六八
池田幸也外十九名

紹介議員 辻 一彦君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三八九号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町本町一五六
小林幸子外十九名

紹介議員 鶴園 哲夫君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三九〇号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町本町七五 古
山文利外十九名

紹介議員 寺田 熊雄君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三九一号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町出雲町六〇
猪股伸一外十九名

紹介議員 田 英夫君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三九二号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町本町九六 杉
野由次外十九名

紹介議員 戸叶 武君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三九三号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町富士見一五一
八木光男外十九名

紹介議員 戸田 菊雄君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三九四号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町東町二二五
岡田一雄外十九名

紹介議員 中村 波男君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三九五号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃の値上げ反対に関する請願
請願者 北海道山越郡八雲町本町一二五
三枝きみ外十九名

紹介議員 中村 英男君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三九六号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町相生町三一

西田義政外十九名

紹介議員 野口 忠夫君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三九七号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町本町一八一

浜西みよ外十九名

紹介議員 野田 哲君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三九八号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町末広町八九

佐藤朝二外十九名

紹介議員 野々山 三君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三三九九号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町東町一五八

伊丸岡美希子外十九名

紹介議員 羽生 三七君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四〇〇号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町山越一七七

平川セツ外十九名

紹介議員 秦 豊君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四〇一号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町山越三ノ四

安藤光子外十九名

紹介議員 浜本 万三君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四〇二号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町山越一六三

渡瀬静子外十九名

紹介議員 福岡 知之君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四〇三号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町山越一七一

野戸博人外十九名

紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四〇四号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町山崎一四四

竹内美智子外十九名

紹介議員 前川 且君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四〇五号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町山崎一 武部

岩太郎外十九名

紹介議員 松永 忠二君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四〇六号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町東町一七四

工藤節子外十九名

紹介議員 松本 英一君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四〇七号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市大森町一五ノ六 小

松原定江外十九名

紹介議員 宮之原貞光君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四〇八号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町出雲町六〇

佐藤郷司外十九名

紹介議員 村田 秀三君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四〇九号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町東雲町二七三

大島健太郎外十九名

紹介議員 目黒今朝次郎君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四一〇号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町富士見町四四

山本庄司外十九名

紹介議員 森 勝治君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四一一号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町富士見町一二

七、船瀬照男外十九名

紹介議員 森下 昭司君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四一二号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡八雲町東雲町九ノ二

野呂良一外十九名

紹介議員 森中 守義君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四一三号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡長万部町元町一五四

ノ二 小関英邦外十九名

紹介議員 矢田部 理君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四一四号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡長万部町本町一二四

市田勇吉外十九名

紹介議員 安永 英雄君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四一五号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡長万部町宇長万部南

栄町一 藤原昭子外十名

紹介議員 山崎 昇君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四一六号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡長万部町一二七 井

村義雄外四名

紹介議員 吉田忠三郎君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四一七号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡長万部町本町七三

小国和子外十一名

紹介議員 和田 静夫君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五五二号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市本町三六ノ三 佐藤

春江外十八名

紹介議員 阿具根 登君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五五三号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市中島町一三ノ七 乙

部たね外五名

紹介議員 青木 新次君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五五三三号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市本町三六ノ九 小島

光代外十八名

紹介議員 赤桐 操君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五五四号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市本町二九ノ一三 乳

井多恵子外十五名

紹介議員 若ケ久保重光君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五五五号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市堀川町三四ノ一六

石橋俊作外十九名

紹介議員 秋山 長造君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五六六号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市市場町六ノ三 横山

春子外五名

紹介議員 案納 勝君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五六七号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市千代台町二六ノ六

田村信子外三名

紹介議員 上田 哲君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五六八号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市本町四ノ一〇 越野

美由喜外十二名

紹介議員 小野 明君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五六九号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市中島町八ノ二八 小

浜義昭外三名

紹介議員 大塚 喬君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五六〇号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市堀川町九ノ一二 小

林美穂子外十二名

紹介議員 加瀬 完君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五六一〇号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市堀川町二二ノ六 宮

内詩都子外七名

紹介議員 柏谷 照美君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五六二〇号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市堀川町二二ノ一七

在田節子外十九名

紹介議員 片岡 勝治君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五六三〇号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市堀川町二二ノ一九

兼村きぬ外十九名

紹介議員 片山 甚市君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五六四〇号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市堀川町一四ノ八 阿

部兼治

紹介議員 川村 清一君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五六五〇号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市堀川町一三ノ一二

高野鉄雄

紹介議員 神沢 浄君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五六六〇号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市堀川町一九ノ六 伊

東キヨ外十四名

紹介議員 久保 亘君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五六七〇号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市堀川町一五ノ一二

影山清志外九名

紹介議員 工藤 良平君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五六八〇号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市堀川町一七ノ一一

加藤直子外十九名

紹介議員 栗原 俊夫君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五六九〇号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市堀川町九ノ一四 滝

川はつ子外十名

紹介議員 小谷 守君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五七〇〇号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市時任町二二ノ二三

上野理一郎外十四名

紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五七一〇号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市青柳町二六ノ六 輪

島利恵子外九名

紹介議員 小山 一平君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五七二号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市高盛町八ノ三 工藤陽子外十三名

紹介議員 佐々木静子君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五七三号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市堀川町二五ノ一二 白根昭一外十六名

紹介議員 沢田 政治君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五七四号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市松風町一ノ一九 泉田邦郎外十九名

紹介議員 志苦 裕君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五七五号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市堀川町二五ノ七 赤沢曜子外十八名

紹介議員 杉山善太郎君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五七六号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市時任町九ノ八 佐々木陽子外十九名

紹介議員 鈴木美枝子君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五七七号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市深堀町二六ノ三二一ノ二 小笠原悦子外十九名

紹介議員 鈴木 力君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五七八号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市東雲町一五ノ一五 東芳松外十八名

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五七九号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市千代台町二六ノ六 田村邦夫外十九名

紹介議員 田中寿美子君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五八〇号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市中島町一四ノ一四 五十嵐澄子外二十名

紹介議員 竹田 現照君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五八一号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市中島町一五ノ一 若松利治外十九名

紹介議員 竹田 四郎君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五八二号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市鍛冶町一八五 小柳榮子外十九名

紹介議員 対馬 孝且君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五八三号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市宇賀町二ノ一六 岩本啓一外十九名

紹介議員 辻 一彦君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五八四号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市中島町一九ノ九 三河節子外十九名

紹介議員 鶴岡 哲夫君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五八五号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市中島町二七ノ一六 佐々木やよい外十九名

紹介議員 寺田 熊雄君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五八六号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市中島町三一ノ三〇 藤浪キミ外十九名

紹介議員 田 英夫君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五八七号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市中島町八ノ二一 山口喬外十九名

紹介議員 戸叶 武君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五八八号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市松川町二五ノ三 中川安雄外十九名

紹介議員 戸田 菊雄君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五八九号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市堀川町一ノ一 樺沢栄吉外十四名

紹介議員 中村 波男君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五九〇号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道室蘭市小橋田町一ノ二二ノ一 長谷川進

紹介議員 中村 英男君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五九一号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市人見町五ノ四六 根本弘子外七名

紹介議員 野口 忠夫君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五九二号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市杉並町五ノ一 横山ノブ外二名

紹介議員 野田 哲君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五九三号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市海岸町四ノ一七 新

紹介議員 出きよ名八名
野々山一三君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五九四号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 東京都目黒区南二ノ一九ノ一 森時江外三名

紹介議員 羽生 三七君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五九五号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道山越郡長万部町新開町一五 鰐渕恒政外十七名

紹介議員 秦 豊君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五九六号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市市場町二ノ二一 井上奈美外十五名

紹介議員 浜本 万三君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五九七号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市千代台町二〇ノ八 金田吉夫外十六名

紹介議員 福岡 知之君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五九八号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市本町二九ノ四五 亀田満代外十八名

紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三五九九号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市本町四ノ一二 三浦れん外十八名

紹介議員 前川 旦君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三六〇〇号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市千代台町九ノ三 森礼子外十八名

紹介議員 松永 忠二君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三六〇一号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市時任町三ノ一〇 土屋信子外十二名

紹介議員 松本 英一君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三六〇二号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市中島町八ノ二六 福本新六外七名

紹介議員 宮之原貞光君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三六〇三号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市市場町四ノ三 小田桐優子外十九名

紹介議員 村田 秀三君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三六〇四号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市市場町一七ノ二 浜田量子外十九名

紹介議員 目黒今朝次郎君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三六〇五号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市市場町三ノ二〇 荒川千恵子外十九名

紹介議員 森 勝治君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三六〇六号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市五稜町二九ノ三 早川英子外十九名

紹介議員 森下 昭司君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三六〇七号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市市場町五ノ二六 浦山哲治外十八名

紹介議員 森中 守義君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三六〇八号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市中島町一七ノ三 中村直幹外十九名

紹介議員 矢田部 理君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三六〇九号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市中島町一四ノ六 速水至外十九名

紹介議員 安永 英雄君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三六一〇号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市中島町一ノ一五 紺谷誠治外十九名

紹介議員 山崎 昇君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三六一一号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市中島町二ノ二〇 西崎隆明外十九名

紹介議員 吉田忠三郎君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三六一二号 昭和五十一年十月二十八日受理

国鉄運賃の値上げ反対に関する請願

請願者 北海道函館市松風町一ノ一七 寺谷康広外十九名

紹介議員 和田 静夫君

この請願の趣旨は、第二六六〇号と同じである。

第三四四一号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃の値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府加佐郡大江町河守 荒木弘外七十二名

紹介議員 加藤 進君

この請願の趣旨は、第三三三〇号と同じである。

第三四四二号 昭和五十一年十月二十七日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都府福知山市宇前田一、一〇七ノ一 沢田安一外六十一名

紹介議員 河田 賢治君

この請願の趣旨は、第三三〇号と同じである。

第三四四三号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願
請願者 京都府福知山市田野五二〇 山内八郎外八十名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第三三〇号と同じである。

第三四六四号 昭和五十一年十月二十七日受理
国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願
請願者 京都市上京区大宮鞍馬口西入上ル西若宮北半町一四八 半井隆夫外千三百四名

紹介議員 山田 徹一君

この請願の趣旨は、第三三〇号と同じである。

第三八三二号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市南本町二ノ一二ノ三 一 前川文男外九名

紹介議員 阿具根 登君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八三三三号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市仲町四ノ七ノ一七 山野井由美子外九名

紹介議員 青木 薪次君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八三四四号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市安江一ノ四ノ一 渡辺フミ子外九名

紹介議員 赤桐 操君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八三五五号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市大字黒井二、〇一四 竹田奈保子外九名

紹介議員 西ヶ久保重光君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八三六六号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市下町八一〇ノ六 北村智子外九名

紹介議員 秋山 長造君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八三七七号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県中頸郡中郷村藤沢第三 藤井勝外九名

紹介議員 案納 勝君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八三八八号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市小出雲一、六四一 須藤久子外九名

紹介議員 上田 哲君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八三九九号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県中頸郡中郷村片貝二ノ二 二 宮下恵美子外九名

紹介議員 小野 明君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八四〇〇号 昭和五十一年十月二十九日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 新潟県新井市美守五八三 金沢昇外九名

紹介議員 大塚 喬君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八四一〇号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市美守一五一ノ一 岩沢トミノ外九名

紹介議員 加瀬 完君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八四二二号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市美守一四五ノ三 豊岡憲外九名

紹介議員 粕谷 照美君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八四三三号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市大字美守五四七 岩沢由五郎外九名

紹介議員 片岡 勝治君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八四四四号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市大字美守五八〇 酒井茂外九名

紹介議員 片山 甚市君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八四五五号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市大字小出雲一、四七二 中川澄江外九名

紹介議員 川村 清一君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八四六六号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市大字美守五四七 岩沢ユキ外九名

紹介議員 神沢 浄君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八四七七号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市姫川原四三四ノ一 山崎永夫外九名

紹介議員 久保 亘君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八四八八号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市美守五九〇 唐沢春義外九名

紹介議員 工藤 良平君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八四九九号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市南本町一ノ三ノ一六 嶋井明枝外九名

紹介議員 栗原 俊夫君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八五〇〇号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市朝日町東部四二四ノ三 武田順子外九名

紹介議員 小谷 守君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八五一号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市小出雲一、四七二
松沢高子外九名

紹介議員 小柳 勇君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八五二号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市姫川原二五六 宮下
チヨ外九名

紹介議員 小山 一平君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八五三号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市美守三五六 岩沢龍
吉外九名

紹介議員 佐々木静子君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八五四号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 茨城県鹿島郡鹿島町須賀一、二二
七 滝沢淳一外六名

紹介議員 沢田 政治君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八五五号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県中頸城郡大潟町潟四六九
笠原真吾外九名

紹介議員 志苦 裕君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八五六号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市大字遊光寺浜一六二

紹介議員 杉山善太郎君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八五七号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市五智二ノ一四ノ六
坂本ミツ子外九名

紹介議員 鈴木美枝子君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八五八号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市荒屋一、二一九 松
矢喜一郎外九名

紹介議員 鈴木 力君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八五九号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市東雲町二ノ五ノ六
矢沢タケノ外九名

紹介議員 瀬谷 英行君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八六〇号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市大字高柳一六五 池
森清二郎外九名

紹介議員 田中寿美子君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八六一号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市谷愛岩一、三二五
川瀬省吾外九名
紹介議員 竹田 現照君

この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八六二号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市安江九ノ一三 竹田
礼子外九名

紹介議員 竹田 四郎君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八六三号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市大字西条八五四 梅
沢卯市外九名

紹介議員 対馬 孝且君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八六四号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市佐内町一三ノ一一
田丸テイ外九名

紹介議員 辻 一彦君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八六五号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県中頸城郡中郷村二本木 御
所窪加寿子外九名

紹介議員 徳園 哲夫君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八六六号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市松村新田五九ノ三八
斎藤春松外九名

紹介議員 寺田 熊雄君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八六七号 昭和五十一年十月二十九日受理

大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市春日新田三ノ七ノ二

紹介議員 田 英夫君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八六八号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市大字遊光寺浜一六三
伊倉一男外九名

紹介議員 戸叶 武君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八六九号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市大字遊光寺浜九八ノ
二 伊倉キクノ外九名

紹介議員 戸田 菊雄君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八七〇号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市宇夷浜二〇五 竹田
治外九名

紹介議員 中村 波男君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八七一号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市市之町八一 木南清
一外九名

紹介議員 中村 英男君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八七二号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県中頸城郡大潟町下小舟津浜
二二八 新保君江外九名

紹介議員 野口 忠夫君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八七三号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県中頸城郡坂倉町大字機織二
三六 鈴木哲外九名

紹介議員 野田 哲君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八七四号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市港町一ノ二四ノ七
関川三知子外九名

紹介議員 野々山一三君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八七五号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市北城町一ノ二ノ九
竹内惣一外九名

紹介議員 羽生 三七君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八七六号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市南新町二ノ四ノ三五
松田文子外九名

紹介議員 秦 豊君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八七七号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市中央一ノ一ノ三 吉
田健治外九名

紹介議員 浜本 万三君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八七八号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市青野 河瀬武夫外九
名

紹介議員 福岡 知之君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八七九号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県中頸城郡大潟町湯田八八
古田慶一外九名

紹介議員 藤田 進君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八八〇号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市五智二ノ一五ノ七
樋口妙子外九名

紹介議員 前川 且君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八八一号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市夷浜二五二ノ一 白
砂誠外九名

紹介議員 松永 忠二君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八八二号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市中央三ノ七ノ八 太
田義榮外九名

紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八八三号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市黒井一、九一七 竹

紹介議員 田金蔵外九名
宮之原貞光君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八八四号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県中頸城郡柿崎町大字上直海
一、〇五七 坂井シズエ外九名

紹介議員 村田 秀三君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八八五号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市横町 大塚功外九名

紹介議員 目黒今朝次郎君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八八六号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市下荒浜九一六 山本
ミチ子外九名

紹介議員 森 勝治君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八八七号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市下荒浜九七八ノ四
柳沢桂一外九名

紹介議員 森下 昭司君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八八八号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県中頸城郡柿崎町柿崎六、二
七八 井部清吉外九名

紹介議員 森中 守義君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八八九号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市石橋一九ノ二 水沢
紀子外九名

紹介議員 矢田部 理君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八九〇号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県中頸城郡頸城村松橋三〇五
ノ一 徳山香外九名

紹介議員 安永 英雄君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八九一号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県中頸城郡大潟町上小舟津浜
二六五ノ一 新保淑子外九名

紹介議員 山崎 昇君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八九二号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県新井市新井三五九 池田春
子外九名

紹介議員 吉田忠三郎君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八九三号 昭和五十一年十月二十九日受理
大幅な国鉄運賃値上げ反対等に関する請願
請願者 新潟県上越市港町一ノ一七ノ一七
藤田千代外九名

紹介議員 和田 静夫君
この請願の趣旨は、第八二七号と同じである。

第三八九四号 昭和五十一年十月二十九日受理
国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関
する請願(一通)

請願者 京都府北桑田郡美山町字知見 笠

谷喜六外千四百六十八名

紹介議員 青木 薪次君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第四〇三〇号 昭和五十一年十月二十九日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 滋賀県草津市橋岡町一七ノ一

森田清造外四十六名

紹介議員 神谷信之助君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第四〇三二一号 昭和五十一年十月二十九日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願(二通)

請願者 京都府与謝郡伊根町泊 小西美世

子外九百二十九名

紹介議員 河田 賢治君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第四〇三三三号 昭和五十一年十月二十九日受理

国鉄運賃値上げ反対、運賃・料金体系改善等に関する請願

請願者 京都市北区紫竹下本町二二 藤原

武司外三百五十名

紹介議員 加藤 進君

この請願の趣旨は、第三一三〇号と同じである。

第三九七六号 昭和五十一年十月二十九日受理

内部障害者に対する国鉄運賃割引に関する請願(六通)

請願者 群馬県桐生市相生町五ノ四四四

青山幸治外五名

紹介議員 西ヶ久保重光君

この請願の趣旨は、第三一四四号と同じである。

第三九七七号 昭和五十一年十月二十九日受理

内部障害者に対する国鉄運賃割引に関する請願(三通)

請願者 東京都清瀬市梅園三ノ三四

堀井昇外一名

紹介議員 和田 春生君

この請願の趣旨は、第三一四四号と同じである。

第四〇二〇号 昭和五十一年十月二十九日受理

内部障害者に対する国鉄運賃割引に関する請願

請願者 高知市鏡川町二八 宮田知外六名

紹介議員 内藤 功君

この請願の趣旨は、第三一四四号と同じである。

第四〇八七号 昭和五十一年十月二十九日受理

日置海岸防波堤内への砂れき流入防止工事に関する請願

請願者 京都府宮津市日置二、八三三 日

置漁業会内小池春男外六名

紹介議員 河田 賢治君

一、日置海岸防波堤内側への砂れきの移動・堆積をくい止めるため、その技術対策として同防波堤外側に「沖出防砂堤」を構築されたい。

二、防波堤内側全般に大規模しゅんせつ工事を施し、航路・船だまりを確保されたい。

三、別紙添付図の図示②部分にがんじょうな護岸工事を行い、波浪の影響による陸地の削減を防止し、泊地を保全されたい。(資料添付)

第四一四四号 昭和五十一年十月二十九日受理

山陰線複線電化促進に関する請願

請願者 京都府船井郡園部町若松町一三二

ノ七船井地労協内 中西毅

紹介議員 河田 賢治君

一、山陰線複線電化実現のための具体案を早急に発表し、その促進に全力をあげることを。

二、山陰線複線電化に伴う建設費は、国庫負担によつて充足し、関係市町村等への「分担金」など

を負担させるようなことのないよう配慮すること。

三、国鉄運賃値上げをやめて、国鉄を庶民の足として守り、そのサービス向上を図ること。

第四一五五号 昭和五十一年十月二十九日受理

山陰線(京都―綾部)複線電化促進に関する請願

請願者 京都府亀岡市安町山陰線(京都―綾部)複線電化促進亀岡・船井共

同会議内 西田勇

紹介議員 河田 賢治君

一、国鉄山陰線(京都―綾部)複線電化の早期実現を図ること。

二、国鉄山陰線(京都―綾部)複線電化に必要な資金援助を国が行うこと。

第四一七四号 昭和五十一年十月二十九日受理

国鉄運賃値上げ反対等に関する請願

請願者 宮城県岩沼市早股字猫原一ノ一

渡辺せつ子外三百十五名

紹介議員 山中 郁子君

この請願の趣旨は、第一七〇四号と同じである。