

官報

昭和五十二年四月十二日

第八十回 衆議院會議録 第十七号

昭和五十二年四月十二日(火曜日)

議事日程 第十二号

昭和五十二年四月十二日

午後一時開議

第一 皇室經濟法施行法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○本日の會議に付した案件

議員請暇の件

日程第一 皇室經濟法施行法の一部を改正する法律案(内閣提出)

国会議員互助年金法の一部を改正する法律案(議院運営委員長提出)

国会における各会派に対する立法事務費の交付に関する法律の一部を改正する法律案(議院運営委員長提出)

議院法制局法の一部を改正する法律案(議院運営委員長提出)

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(内閣提出)の趣旨説明及び質疑

正する法律案(内閣提出)の趣旨説明及び質疑

委員長の報告を求めます。内閣委員長正示啓次郎君。

皇室經濟法施行法の一部を改正する法律案及び同報告書

〔本号末尾に掲載〕

議員請暇の件

皇室經濟法施行法の一部を改正する法律案

国会議員互助年金法の一部を改正する法律案

議院法制局法の一部を改正する法律案

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

議院運営委員長提出

議員請暇の件

皇室經濟法施行法の一部を改正する法律案

国会議員互助年金法の一部を改正する法律案

議院法制局法の一部を改正する法律案

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

議院運営委員長提出

議員請暇の件

皇室經濟法施行法の一部を改正する法律案

午後二時十一分開議
○議長(保利茂君) これより會議を開きます。

議員請暇の件

○議長(保利茂君) 議員請暇の件につきお諮りいたします。

山中貞則君から、四月十四日より二十六日まで十三日間、佐々木義武君及び与謝野馨君から、四月十五日より二十五日まで十一日間、古井喜實君から、四月二十二日より五月四日まで十三日間、右いずれも海外旅行のため、請暇の申し出があります。これを許可するに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○議長(保利茂君) 御異議なしと認めます。よって、いずれも許可するに決しました。

日程第一 皇室經濟法施行法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○議長(保利茂君) 日程第一、皇室經濟法施行法の一部を改正する法律案を議題といたします。

委員長の報告を求めます。内閣委員長正示啓次郎君。

皇室經濟法施行法の一部を改正する法律案及び同報告書

〔本号末尾に掲載〕

〔正示啓次郎君登壇〕

○正示啓次郎君 ただいま議題となりました皇室經濟法施行法の一部を改正する法律案につきまして、内閣委員会における審査の経過並びに結果を御報告申し上げます。

本案は、内廷費の定額一億六千七百万円を一億九千万円に、皇族費算出の基礎となる定額千五百三十万圓を千七百六十万圓に、それぞれ改定しようとするものであります。

本案は、二月八日本委員会に付託され、二月十八日政府より提案理由の説明を聴取し、慎重審議を行い、四月七日質疑を終了いたしましたところ、木野委員長より、「昭和五十二年四月一日」としている施行期日を「公布の日」に改め、本年四月一日から適用する旨の修正案が提出され、趣旨説明の後、討論もなく、採決の結果、多数をもって修正案のとおり修正議決すべきものと決しました。以上、御報告申し上げます。(拍手)

○議長(保利茂君) 採決いたします。

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

〔賛成者起立〕

○議長(保利茂君) 起立多数。よって、本案は委員長報告のとおり決しました。

○瓦力君 議事日程追加の緊急動議を提出いたします。

すなわち、議院運営委員長提出、国会議員互助年金法の一部を改正する法律案、国会における各会派に対する立法事務費の交付に関する法律の一部を改正する法律案及び議院法制局法の一部を改正する法律案の三案は、委員会の審査を省略して、この際これを上程し、その審議を進められんことを望みます。

○議長(保利茂君) 瓦力君の動議に御異議ありませんか。

せんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○議長(保利茂君) 御異議なしと認めます。よって、日程は追加せられました。

国会議員互助年金法の一部を改正する法律案(議院運営委員長提出)

国会における各会派に対する立法事務費の交付に関する法律の一部を改正する法律案(議院運営委員長提出)

議院法制局法の一部を改正する法律案(議院運営委員長提出)

○議長(保利茂君) 国会議員互助年金法の一部を改正する法律案、国会における各会派に対する立法事務費の交付に関する法律の一部を改正する法律案、議院法制局法の一部を改正する法律案、右三案を一括して議題といたします。

委員長の趣旨弁明を許します。議院運営委員長理事亀岡高夫君。

国会議員互助年金法の一部を改正する法律案
国会における各会派に対する立法事務費の交付に関する法律の一部を改正する法律案
議院法制局法の一部を改正する法律案

〔本号末尾に掲載〕

〔亀岡高夫君登壇〕

○亀岡高夫君 ただいま議題となりました国会議員互助年金法の一部を改正する法律案外二法律案につきまして、提案の趣旨を御説明申し上げます。

まず、国会議員互助年金法の一部を改正する法律案であります。これは、昭和四十八年三月三十一日以前に退職した国会議員等に給する互助年金について、本年四月から、基礎歳費月額五十万圓を五十二万圓に引き上げた年額に改定しようとするものであります。

昭和五十二年四月十二日 衆議院會議録第十七号

国會議員互助年金法の一部を改正する法律案外二案 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
いての田村運輸大臣の趣旨説明

五六八

次に、国会における各会派に対する立法事務費の交付に関する法律の一部を改正する法律案であります。これは、本年四月から、立法事務費の月額二十万円を、四十万円に引き上げようとするものであります。

次に、議院法制局法の一部を改正する法律案であります。これは、法制局の機構を整備するため、法制主幹を置くとするものであります。

以上各案は、いずれも議院運営委員会において起草、提出いたしましたものであります。

何とぞ、御賛同くださいますようお願いいたします。(拍手)

○議長(保利茂君) これより採決に入ります。

まず、国會議員互助年金法の一部を改正する法律案につき採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○議長(保利茂君) 起立多数。よって、本案は可決いたしました。

次に、国会における各会派に対する立法事務費の交付に関する法律の一部を改正する法律案及び議院法制局法の一部を改正する法律案の両案を一括して採決いたします。

両案を可決するに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○議長(保利茂君) 御異議なしと認めます。よつ

て、両案とも可決いたしました。

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(内閣提出)の趣旨説明

○議長(保利茂君) 内閣提出、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、趣旨の説明を求めます。運輸大臣田村元君。

〔國務大臣田村元君登壇〕

○國務大臣(田村元君) 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、その趣旨を御説明申し上げます。

国鉄は、過去百年間、国内輸送の大動脈として、国民生活の向上と国民経済の発展に寄与してまいりました。今日全輸送機関の中で国鉄が占める輸送割合は逐年低下し、かつての独占的地位は薄れてきてはおりますが、今後とも、国鉄はわが国の交通体系の中で、主として、都市間旅客輸送、大都市間旅客輸送及び中長距離・大量貨物輸送の分野に重点を置きながらその役割りを果たしていくことが強く期待されているのであります。

国鉄の財政は、昭和三十九年度に赤字に転じて以来急速に悪化の傾向をたどっており、昭和四十四年度及び昭和四十八年度の二回にわたる財政再建対策もその目標を達成することが困難な状態に立ち至ったのであります。このため、政府におきましては、昭和五十二年十二月に、日本国有鉄道再建対策要綱を閣議了解し、速やかに収支の均衡の

回復を図るとともに、その後における健全経営を維持するための抜本的な再建対策を策定して、その実施を推進してきたところであります。が、今回、諸般の情勢にかんがみ、再建対策の基本は維持しつつも、収支均衡の目標年度をおおむね昭和五十四年度に変更するとともに、国鉄の経営改善のための措置と国の援助についての方針を明らかにすることとし、本年一月に同要綱の一部を修正した次第であります。

今後、国鉄の経営の健全性を確立するために、適切な収入の確保と徹底した国鉄経営の改善を図ることが必要であり、あわせて政府も適切な行政上、財政上の措置を講じていく考えであります。特に当面の国鉄財政の危機的な状況を打開するには、段階的に国鉄の収支の均衡の回復を図るとともに、その間において生じた欠損を収支の均衡の回復後合理的な範囲内で回収することが必要であると考えられます。このため、今後の運賃改定に当たって、経済、社会の動向、他の交通機関との関係等を考慮しながら、適時適切にこれを行うことができるよう、今回、暫定的に、運賃改定についての一定の限度を法律上明らかにした上で、具体的な額の決定について運輸大臣の認可を受けて国鉄が定めることとしようとするものであります。

また、国鉄再建を確実に達成するためには、所要の運賃改定とあわせて国鉄経営全般にわたって改善を行っていくことが必要でありますので、この際、こうした経営改善の一環として、国鉄の投資対象事業の範囲を拡大し、新たな発想のもとに、関連事業の充実、資産の有効活用等を推進して経営の健全化に資する道を開こうとした次第であります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

まず、国有鉄道運賃法の改正の内容について申し上げます。

第一に、当分の間、鉄道の普通旅客運賃の賃率、航路の普通旅客運賃及び車扱い貨物運賃の賃率につきましては、運輸大臣の認可を受けて国鉄が定める賃率等によることとしたしております。

第二に、右の期間中、一事業年度における運賃の改定率は、決算で損失が生じたときは物価等変動率に一五%を加えた率を限度とし、決算で利益が生じたときは物価等変動率に五%を加えた率を限度とすることとしたしております。

なお、物価等変動率とは、国鉄の経費の変動に影響する物価及び賃金の変動を示す指標として、卸売物価指数、消費者物価指数及び賃金指数を基礎とし、国鉄の経費の構成を勘案して算定される率であり、具体的な算定方法は政令で定めることとしたしております。

第三に、さきの日本国有鉄道法の改正によりいわゆるたな上げ措置を講じた特定債務に相当する額である二兆五千四百四億五百万円を除いた国鉄の累積赤字が解消されたときは、右の措置により新

たな賃率等を定めることはできないことといたしております。

次に、日本国有鉄道法の改正の内容について申し上げます。

第一に、国鉄の投資対象事業の範囲を拡大いたしました。国鉄の委託によりその業務の一部を行う事業、国鉄の所有する施設または土地の高度利用に資する事業及びその営業線の利用の促進に資する事業を追加することといたしております。

第二に、政府は、国鉄の経営の健全性の確立のため必要があると認めるときは、国鉄に対し、無利子貸し付けを行うことができることといたしております。

以上が、この法律案の趣旨でございます。(拍手)

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出)の趣旨説明に対する質疑

○議長(保利茂君) ただいまの趣旨の説明に対して質疑の通告があります。順次これを許します。

田畑政一郎君。

〔田畑政一郎君登壇〕

○田畑政一郎君 私は、日本社会党を代表し、ただいま上程されました国鉄関係法案に対し、福田總理並びに関係大臣に対し質問いたします。

福田總理、あなたは昭和四十年六月、時の佐藤第一次内閣の際、初めて大臣となられ、大蔵大臣に

就任されたのであります。以来、今日總理の地位につかれるまでの間、一時期を除いて常に自由民主党内閣の閣僚、しかも主として経済担当の閣僚として御活躍をいただいたのであります。

くしき一致と申しましょうか、国鉄の財政は、あなたが大臣に就任されたそのとき、最初の赤字を記録したのであります。その後数次にわたる長期計画、再建計画、そして政府・与党による強行採決さえ行われたのであります。一向改善の兆しを見ることなく、財政的には悪化の一途をたどって、今日の破局的状況を迎えるに至ったのであります。

福田總理、あなたの閣内における御活躍と国鉄の赤字累積の過程は、あたかも国鉄における二本のレールのごとく、平行して進行しておるのであります。これは偶然の一致でありましょうか、また、何らかの因果関係が存するのでありましょうか。

この十有余年にわたり、国鉄財政問題が本院の審議においてすぐれて政治課題であったことを考慮するとき、私は總理の御活躍と国鉄財政の悪化は、深い因果関係に結ばれておるものと断ぜざるを得ないのであります。(拍手)

ただいま上程されました法案審議を開始するに当たって、福田總理、あなたの過去における国鉄問題に対する反省を含めた総括をお伺いしたいものであります。

質問の第二点は、運賃の法定制緩和についてで

あります。

政府の提案によれば、法定制緩和を求める期間には、法文上では「当分の間」となっております。あります。まことにあいまいです。なるほど、政府の再建対策によれば、一応、昭和五十四年収支均衡を目指しておるのであります。しかし、昭和五十四年には果たして収支の均衡が達成できるでありません。今日まで政府の手によってつくられた再建計画が、春の淡雪のように幾度か消え去り、挫折した経験から推定すれば、これが達成はむずかしいとだれしも考えざるを得ないのであります。

昨年の五〇%を上回る国鉄の運賃の値上げは、当初の予想を越えて国民の国鉄離れを促進いたしました。すでに、航空料金と国鉄グリーン運賃との比較においては、随所において国鉄の方が高い。東京―大阪間では何と往復七千八百円も国鉄が高いのであります。普通運賃ではどうでありましょうか。一例を小田原―新宿間にとれば、往復五百六十円、一カ月の学生定期で三千三百十円、通勤定期では何と二万二千九十円も、私鉄に比べて国鉄の方が高いのであります。いまや国鉄は、大都市の通勤圏では、運賃では、私鉄に對し、その競争力を完全に奪われたと言ふも過言ではありません。

それにもかかわらず、この法案を国会を通過させ、本年度一九%、来年度から五十四年収支均衡を目指して連続して国鉄運賃を値上げしようとい

うわけですが、もし、そんなことをすれば、財政再建どころか、国鉄は国民に見放されて破局を迎える結果になることは、火を見るよりも明らかであると思ふのであります。(拍手)

国鉄離れと運賃値上げについていかに考えであらうか、お伺いをいたします。

いま一つの問題は、この法案を用意されるに至った政府の理由づけについてであります。この点に関しては、運輸委員会において所管大臣は、厳しい法定制のため適時適切な運賃値上げができなかった、そのために赤字膨張に拍車をかけたのであると云うのであります。この政府の発想は、国鉄運賃が国民生活や物価に対して及ぼす重要性と、国民のこの問題に対する関心度について全く認識を欠いておるのであります。そればかりか、運賃に関する国会審議は、国鉄再建にとって性悪なものとの位置づけをされておるのであります。

結局、この法案の意図するところは、昭和五十四年収支均衡達成の保証はない、したがって、「当分の間」ということで、さらに長期にわたって運賃に関する国会審議を免れようとする深慮遠謀をもって提案されたものであると断定せざるを得ないのであります。(拍手)

国鉄運賃の決定は、国民生活に及ぼす影響、国民の関心度から見て、国会審議の枠から外されねばならぬほどの重要性を失つておるとはとうてい考えられません。特に国鉄離れのごとく、国鉄に對する国民の信頼がともすれば低下しようとする

昭和五十二年四月十二日 衆議院會議録第十七号

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の趣旨説明に対する田畑政一郎君の質疑

五七〇

とき、国民の声を代表する国会の場での審議を免れて運賃決定を行うことは、国鉄再建のためにも百害あって一利なしと言わざるを得ないのであります。明確なる御答弁を求めます。

第三点は、国鉄財政の赤字の真の原因の追求とその解決策についてであります。

国鉄は、昭和三十九年の決算で約三百億円の赤字を初めて記録したのであります。そして、いまや重大な財政危機を迎えるに至ったのであります。その間、運賃はいかになっておるでありましようか。東京―新大阪間の運賃は、昭和三十九年と現在とで比較してみますと、現在は当時の約三・四倍となっております。また、横浜から東京に通う通勤定期ではどうかというところ、昭和三十九年に比較して、何と六・五倍にもはね上がっております。この間の消費者物価の上昇は、政府統計によっても約二・六倍でありますから、いかに国鉄の旅客は過重な負担に耐えてきたかがわかるのであります。

次に、国鉄職員について調べてみますと、この間ダイヤのスピード化、過密化が行われ、信号、保守等の合理化がかなり厳しく行われたわけであります。その結果、国鉄職員一人当たりの業務量は、公共企業体移行時に比較いたしました三倍以上に上っております。現に職員数も、赤字転落直後に比較して三万二千名の減少を見ておるところであります。

かくのごとく、国鉄職員もまた旅客も最大限の

協力を強いられておるのに、国鉄の財政の状況はどんどん悪化しておるのであります。

このことによっても判然とするように、国鉄財政の危機は他に原因があると言わなければならぬのであります。すなわち、膨大な投資であり、また赤字路線の四割にも及ぶ地方ローカル線問題、公共割引制度、そして政治路線とも称される新線建設による経費負担増の問題等であります。

国鉄の投資は、昭和三十二年以降実に七兆三千五百億円に及び、その大半が借入金であり、その元利償還が国鉄経営を悪化せしめておる元凶となっておるのであります。また、地方ローカル線の赤字も年間約二千二百五十億円に達するとも言われており、また、法律及び取扱規則によって行われておる各種の公共割引は年間約五百億円に及んでおり、地方ローカル線と公共割引の分だけでも、国鉄の損害は、昭和二十四年にさかのぼって累計すれば恐らく数兆円にも達するのであります。そして、これらは社会情勢の変化、地域の振興、社会福祉等の国家的政策の要請によって生ずる負担であり、独立採算制という企業サイドから生じたものではないのであります。

この点、外国ではどうなっておるでありましようか。

外国においては、昭和四十九年の例を引けば、西ドイツでは国家財政の六・四％をドイツ連邦鉄道に對して助成しておるのであります。フランス

では、同じ年、国家財政の三・五％をフランスの国鉄に与えておるのであります。これら、ドイツ、フランス、そして英国におきましては、単年度の赤字は、国家助成によってその年度で始末をするという方式をとっておるのであります。

しかし、わが国では、同じ昭和四十九年には国家財政規模の一・四％しか助成が行われておらず、しかも赤字は国鉄経営の責任として累積せられておるのであります。

これによっても明白なとおり、国鉄財政の窮乏は、積年の自民党の無責任な国鉄政策にあると言わなければなりません。(拍手)この点に関し、御答弁をお願いしたい。特に、外国ではやれるのになぜ日本ではやれないのかという点について、明確な御答弁をお願いしたいと思っております。

第四点としては、国鉄の合理化についてお伺いしたい。

国鉄貨物営業の改善と称して、貨物列車のキロ数の四分の一、貨物取扱駅の三分の一を縮小しようとする合理化が進んでおります。しかし、これは昭和五十年十二月の政府が定めた「現在の輸送機能を維持して貨物収支の均衡を図る」という要綱に反しておるのであります。基本方針と実行計画が著しく違っても平気でやれるという国鉄経営の問題点があると思っております。

すでに貨物駅は縮小されており、これ以上縮小されることになれば、全国各地から地域振興に支障があるという反対論、諸願の運動が高まるので

あります。これを振り切れれば国鉄への信頼性、ひいては貨物取扱量の低下につながるものであります。

社会党は、いま準備され、貨物の安楽死とまで言われておるところのやり方ではなくて、国鉄の貨物の一車扱いや小量荷物までも大切にすきめ細かい集荷取り扱いの体制を確立し、大きくは、この際総合体系をつくり、国鉄貨物輸送の特性が発揮できるようシステムをつくることを貨物再建の道であると考えておるのであります。

また、国鉄は、五十五年度までに五万人の要員削減を打ち出し、駅の無人化あるいは貨物取り扱いの縮小、保守、営業全般にわたっての合理化をやろうとしておるのでありますが、このような人数合わせのようなやり方で、果たして国鉄の安全、国鉄に対する国民の信頼性をつなぎとめることが可能でありましようか。

国鉄の再建には労使の協力が必要であります。そのためには、国鉄当局の当事者能力を高め、労働組合のスト権を含む労働基本権の確立がいま必要と思っておりますが、この点についていかがであらうか、お伺いをいたしたいと思います。(拍手)

最後に、けさの新聞によれば、政府はあわただしく五新幹線、延長千六百五十キロの建設について、その凍結を解除し、とりあえず環境調査を開始するということを決めたのであります。これは、原子力船「むつ」の失敗のツケを国鉄にさせようと

するものであります。また、参議院選挙を意識したものであることは明白であると考えるのであります。これらの建設に要する費用は、当然国鉄の負担となるのであります。国鉄の経営を悪化せしめている原因は、これによっても自民党政府それ自身にあると言われても仕方がないのではありませんか。

以上の点、明確な御答弁を求めたいと思う次第であります。

以上をもって私の質問を終了いたします。

(拍手)

〔内閣総理大臣福田起夫君登壇〕

○内閣総理大臣(福田起夫君) 国鉄財政が悪化したその原因いかん、また、その間、私の責任はどうか、こういうようなお尋ねでございますが、国鉄が、財政が悪化した、これは申し上げるまでもございせんけれども、自動車化時代、そういう時代の到来、また、航空機時代の到来、それによりまして国鉄輸送力に対する需要の減退、これが基本だと思っております。

それに対して政府の対応はどうだったかという、私は、政府もずいぶん努力したと思えます。しかし、その努力が十分であったかどうかという点になりますと、これは反省するところもある、かように考えております。しかし、今日のような状態になった国鉄の財政を、これを放置することはできないです。

そこで、私の総合的な考え方を申し上げます

と、やはり何と申ししても、これは国鉄自体の自主的努力、これが中心でなければならぬと思えます。と同時に、国鉄利用者の協力、つまり運賃問題、これがある程度機動的にできるようにしていただかなければならぬ。それからさらに、それでも足りないというところに対しては政府の援助、これは妥当な援助をしなければならぬ、さように考えております。

この三本柱によって、初めて私は国鉄の再建は可能である、かように考えますので、ぜひとも、ひとつ御協力を願いたい、かように存じます。

なお、法定制の緩和は短期間で終わるものじゃない、また、財政民主主義の原則に反するのではないかという御質問でございますが、これはちゃんと暫定措置として期限が区切つてあるのです。つまり、累積赤字が終わるまで、それまでの暫定措置であるということにいたしておるわけでありまして、なおまた、野方園に料金の改定を行うわけじゃないのでありまして、運賃の改定幅の上限を法定するなどいたしまして、一定の要件を法律上明らかにした上でございまして、財政民主主義に反するものではない、かように確信をいたしております。

なお、スト権を与えて国鉄の労使関係を正常化すべしと、こういう議論でございます。この問題は、これは国鉄ばかりの問題じゃございませんが、公共企業体等基本問題会議が設けられまして、目下これを検討中である。現段階におきまし

てはお答えするわけにはまいりませんけれども、その検討の結論を待ちましてこの対処をしたい、かように考えております。(拍手)

〔国務大臣田村元君登壇〕

○国務大臣(田村元君) 国鉄の赤字の構造的な要因としては、輸送構造の変化等、社会経済情勢の変化に十分対応し得ず、貨物輸送、地方交通線の変更に取支が悪化したこと等にあると考えておりますが、御指摘の諸点につきましては、現在行っている東北新幹線等の大規模投資は、輸送隘路打開のためやむを得ない緊急性のあるものでございまして、このような国鉄の基礎施設の形成につきましては、従来から国鉄及び鉄道建設公団に対して、工事費補助金を交付する等の形で実質的な負担の軽減を図つてきていたところでございます。

赤字ローカル線につきましては、昨年度から助成措置を講じておりますが、なお本年度におきましては、大幅な助成措置の強化を図つたところでございます。

また、公共負担につきましては、国鉄の経営上の負担につき関係省庁と協議して、その軽減を図るよう努力しているところであります。

また、欧州諸国並みに助成を強化せよとの御意見でございますが、国鉄に対する助成につきましては、それぞれその国の国鉄が置かれている状況に応じて考えていくことが必要でございますが、そのような点を考慮しても、わが国の国鉄に対する助成制度が外国に比べて見劣りがするものとは

考えておりません。

今後の国鉄再建に当たりましては、貨物部門を含め、経営上の赤字要因を個別に分析し、徹底的な経営改善を図ることが極めて重要でございまして、これらの経営改善を進めるに当たりましては、労使関係の正常化がぜひ必要であると考えています。

なお、スト権につきましては、先ほど総理大臣が御答弁を申し上げたので、私は省略をさせていただきます。

なお、五本の新幹線、いわゆる整備五線につきまして御質問がございましたが、これは決して「むつ」のような船との取引ではございません。よく凍結という言葉が使われておりますが、整備五線につきましては、凍結をいたしておりません。現に毎年工事費をつけておるわけでございます。その工事費で調査をいたしておるのでございます。ところで、今後の新幹線とか空港というものは、もう十二分に十二分に環境影響評価をいたしませんと、地域住民の御協力が得られません。そういう点で、徹底して環境アセスメント等を行おうということを取り決めたのでございますので、その点、御了承を願います。(拍手)

○議長(保利茂君) 草野威君。

〔草野威君登壇〕

○草野威君 私は、公明党・国民会議を代表いたしまして、ただいま政府より提案されました国有

昭和五十二年四月十二日 衆議院會議録第十七号

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の趣旨説明に対する草野威君の質疑

五七二

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、總理並びに関係大臣に質問をいたします。

危機的状態に陥っている国鉄経営をどのように建て直すかは重要な政治課題であり、国民の重大な関心事であります。それは、国鉄がわが国の運輸交通機関の柱であるということだけではなく、国鉄の再建計画の内容と再建の成否いかんが、直接国民生活とわが国経済に重大な影響を与えるからであります。したがって、国鉄再建案は、単に国鉄財政の収支均衡を図るのみのものであったり、一時的な赤字穴埋めの策であってはならないのは当然であります。

昨年の五〇・三％に及ぶ運賃値上げの多大な影響は、政府の公約を大きく上回る消費者物価の上昇となって国民の生活を圧迫し、さらに、無謀な運賃の大幅な引き上げが国鉄から国民を遠ざけることになったのも、国民生活の実態を無視した国鉄再建案を強行したからにほかなりません。すなわち、国鉄の再建は、今後のわが国の経済の展望と国民生活への配慮を初め、総合交通政策の確立など、多面的に策定されなければならないことを政府並びに国鉄当局は銘記すべきであります。

しかしながら、今回政府が提出した運賃値上げ法案と国鉄再建案は、これまで自民党歴代内閣がとってきた運賃値上げによる利用者負担の増大を核として、国鉄の赤字解消を図ろうとした再建案と、何ら変わらないと言ふべきであります。

以下、この法案が持つ問題点を要約し、答弁を求めるものであります。

質問の第一は、今回提案された法案の柱となっている運賃法定制緩和についてであります。

政府案によれば、経費上昇率プラス一五％、すなわち二五％までの運賃値上げは運輸大臣の認可事項とすることとし、たな上げ債務を除いた五十年以降の赤字が解消される五十四年度まで、臨時国会において審議することなく値上げを行えるものとしております。しかし、五十四年度までに赤字を解消するためには、すでにことし九月に予定している二〇％前後の運賃値上げを毎年連続して行うことが必要とされるのであります。のみならず、本年度値上げをして、なお単年度四千八百八十億円の赤字となり、現在のような内容の予算をとり続ける限り、五十四年度以降も最低限毎年二〇％前後の運賃値上げを行わざるを得ず、値上げの恒常化以外の何ものでもありません。

国鉄は、すでに四十九年から五十一年まで毎年連続的に運賃と料金の値上げを実施して、さらにことしから再び三年連続の値上げを実施することは、六年連続の値上げとなり、その結果は、昨年五〇・三％の大幅値上げとともに、国民に与える実質的、心理的打撃は実にはかり知ることができず、政策不在の暴挙であると言わざるを得ないのであります。

さきに申し上げたとおり、昨年の運賃値上げ

が、福田内閣の政治公約の眼目であった物価安定を破綻させる原因となったのは、衆目の一致するところであります。そうした事態を無視し、国鉄運賃の連続値上げを既定化して、国鉄運賃に諸物価高騰の先導役を課せざるにこの法案の成立を図ろうとする福田内閣には、物価安定を口にする資格がないと思わざるを得ません。

国鉄再建を至上課題とするならば、毎年二〇％の値上げを行わざるを得ず、国民に与える影響ははかり知れません。生活安定を望む国民に対して、政府は何と答えられるのか、この点について、總理の明確な答弁を求めるものであります。

第二は、昨年の大幅値上げにより、国鉄から利用者には遠のき、特にグリーン車の利用率は対前年に比べ四〇％の減少となっております。また、貨物運賃の値上げが荷主を遠ざけ、国鉄貨物の輸送比率は一層低下しつつあるのであります。

こうした現象は、国鉄の再建が、すでに定められた国鉄事業の範囲内で解決を図ることができなくなっていることを示しているものであります。都市交通問題、省エネルギー問題など、交通経済が現在抱えている諸問題の解決を、個別の交通事業では解決できないのと同様に、従来の国鉄の枠内で財政の再建を図ることは不可能となっていると言ふべきであります。

したがって、省エネルギー、環境保全等、交通経済に課せられた種々の問題や制約の解決を図り、各交通機関の役割りと位置づけを明確にした

輸送分野の総合的な調整と、運賃制度のあり方等の具体的な手段を明示した、総合交通政策の早期確立を図ることが必要であります。私は、総合交通政策の確立なくして国鉄の再建はあり得ないと言つても過言ではないと思ふものであります。

そこで、国鉄再建と一体となるべき総合交通政策の早期確立を図るお考えがあるかどうか、また、あるとすれば具体的にどのように進めていくか、この点について總理並びに運輸大臣の明快な答弁を承りたいのであります。

第三に、国の補助制度についてお伺いいたします。

国鉄の再建が叫ばれて、ことしですでに十年になろうとしております。国鉄の再建計画は、四十四年の第一次十年計画から今回の国鉄新再建案綱まで、すでに四回策定されているのであります。しかし、過去三回の再建案のいずれもが策定後一、二年を経ずに改廃を余儀なくされ、その後に残されたものは、運賃値上げによる国民の過大な負担と累積された赤字、さらに職場の荒廃であります。

結果は原因によって招来されるものであるとすれば、これまでの国鉄再建計画は、国営輸送機関としての使命と体制の確立というよりも、運賃値上げのみを国鉄の再建の柱としてきたからにはかなりません。つまり、わが国の経済、社会、文化の発展に寄与する国鉄の役割りに立って政府がその再建に根本的検討を加えてこなかったところに、

今日の国鉄に至らした原因があったのであります。

その端的な例は、国の補助のあり方に明白にあらわれております。

すでに欧州等においては、国鉄は国民共有の財産であるとの認識に立って、鉄道の基盤施設については国の財政負担によって整備しており、その投資額は国鉄収入の四〇ないしは五〇%に及んでいるのであります。

それに比べ、わが国の補助率はわずか一〇%にとどまり、補助の方法に一貫した基本理念もなく、再建計画が変更するたびに變更されてきているのであります。あるときは孫利子補助という特異な補助が実施されたかと思ふと、また別な再建計画では、あいまいな根拠による赤字線の一部補助が行われてきたのであります。

こうした糊塗的な国の補助が国鉄再建に何一つ役立たなかったと言ふべきであります。また、国鉄の赤字解消を運賃値上げによって行うことに限界があることは言うまでもありません。

したがって、国鉄再建のために政府がなすべきことは、国鉄は国民共有の財産であるという基本認識に立って、欧州諸国並みの国の補助の強化と、その補助方式に一貫性を持たせる制度的確立を図ることです。

この点について、総理並びに大蔵大臣、運輸大臣から具体的な答弁を承りたいと思います。

第四は、政府は、五十二年国鉄予算に地方交

通関係の補助として約三百億円を計上してありますが、その一方で、三十一線区、千三百五十キロに及ぶ赤字線を建設しようとしております。赤字補助をする反面、赤字を生む経営を進めるという矛盾は、政府に赤字線対策が皆無であることを如実に示すものであります。

また、現在国鉄が抱える未利用地は千九百万平米もあり、そのほとんどがかつての地方交通線の廃線敷であり、いわば政治路線など、採算と関係なく建設した廃線の跡も少なくはありません。今後無計画な赤字線の建設を進めるならば、このような未利用地を大幅に増すことになるのであります。

国鉄財政の健全化を図る意味から、赤字線建設は抜本的に見直すべきであると思いますが、運輸大臣の見解を伺いたい。

また、赤字線建設の根拠となっている鉄道敷設法の別表に掲載された建設路線は、現在の経済事情、国土整備の現状、国鉄経営の実態から見ても、ぐわなないものが大半であります。この際、敷設法の別表の見直しとともに、鉄道建設審議会制度の改善など、敷設法の抜本的改正が必要であると考へますが、運輸大臣はどのように考へておられるか、御所見を伺いたいのであります。

第五に、労使関係の改善についてであります。言うまでもなく、国鉄再建のために労使が一体となつて取り組むかどうかはきわめて重要であります。したがって、国鉄の再建計画も、労使双方

の十分な意見の交換と合意がなされて初めて成り立つものであると思います。

しかし、現在の再建案は、貨物合理化等による五万人の人員削減が一方の柱となっており、いたずらに労働者の反発を生むものとなっているのであります。かつての第一次国鉄再建十カ年計画が十一万人削減という実現不可能な合理化案を達成し、その結果、マル生運動という労使間に不毛の対立を生んだことを、政府は改めて思い起こすべきであります。

国鉄再建の前提となる労使関係を一方的な破壊する五万人の合理化は、改めて見直すべきであると思いますが、運輸大臣の確信ある答弁を承りたいと存じます。

最後に、昨年国鉄運賃値上げ法案を審議した際、衆参両院の運輸委員会において附帯決議がなされています。その附帯決議には、現在の国鉄が抱える諸問題の解決と危機的状態の経営を立て直すための最も基本的な条件が示されているのであります。また、現在わが党を初め各党ともに国鉄再建案を提出し、真剣に国鉄再建に取り組んでいることは、総理も御承知のとおりであります。しかし、今回の政府の国鉄再建案は、委員会の附帯決議とは大きくかけ離れた運賃恒常化法案であり、国民の犠牲の上に成り立つ以外の何物でもないのであります。

したがって、政府は、速やかに本法案を撤回すべきであり、また、国民的課題である国鉄財政の

立て直しに真剣に取り組む考えがあるならば、さきに述べた委員会の附帯決議と、各党提出の国鉄再建案に耳を傾けるべきであります。

政府は、現在の国鉄再建案を抜本的に改め、全党一致で国鉄の立て直しに協力できる国鉄再建案を提出すべきであると思いますが、そのお考えがあるかどうか、総理並びに運輸大臣に伺ひし、私の質問を終わります。(拍手)

〔内閣総理大臣福田赳夫君登壇〕

○内閣総理大臣(福田赳夫君) 運賃法定制を緩和したその真のねらいはどこにあるのかというお話でございますが、先ほども申し上げましたが、国鉄はいま非常に窮境に立っております。これを打開する道は、国鉄の自主的努力、それから利用者の協力、つまり料金改定、そして政府の援助、この三つ以外に道はないと思うのです。そういう中で運賃問題、利用者の協力ということにつきましては、ぜひともこれをひとつ機動的にさせていただくようにお願いしたい。財政法の原則に反しないための制約、これを十分に付しまして、ぜひさうお願いしたい、これがこの法定制緩和のねらうところでございます。

それから、国鉄再建につきましては総合交通政策の樹立が必要じゃないか、こういう御説でございますが、これは私もそういうふうに思います。ただこれは、時代が非常に変化しております、さう容易にできるものじゃない。それを待つほど国鉄の財政には余裕はないのであります。そこで、

昭和五十二年四月十二日 衆議院會議録第十七号 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の趣旨説明に対する草野威君の質疑

五七四

再建計画は再建計画といしまして、とにかく総合政策は今後熱心に検討していきたい、さように考えておるわけでありませう。

それから、諸外国に比べて国鉄に対する国の助成がどうも日本では貧弱じゃないかというお話でございますが、わが国の国鉄に対する助成制度は、外国に比べまして決して遜色があるわけじゃありません。そのやり方につきましては、各国それぞれ事情が違いますから、それはおのずから違いはありますけれども、その援助の程度におきましては、外国に見劣りはしないのであります。

さらに、草野さんから、国会の委員会の附帯決議と政府案はかけ離れておるではないか、そういうことから、この法案は一度撤回したらどうだというふうな御意見でございますが、私も、この政府案が国会の決議とそう離れておるという認識じゃないのです。大方これを尊重し、それにのっとっておるという見解でございます。したがって、国会の決議を尊重し、そういう線に乗っておるという性格のものであります以上、ぜひひとつこれに御協力を賜りたい、かように考えております。(拍手)

〔国務大臣田村元君登壇〕

○国務大臣(田村元君) まず、総合交通政策につきましては、昭和四十六年に臨時総合交通問題閣僚協議会において、政策の方向を決定いたしております。

その内容につきましては、その後の経済の安定成長への移行、資源エネルギー制約の顕在化、環境問題の深刻化などの経済社会情勢の変化により、修正を要する点が出てきておりますが、市場原理を基本とした政策の方向、これを踏まえての各交通機関の役割など、その基本的な考え方は現在でも妥当する正しい方向を示していると考えております。

一昨年暮れに策定いたしました国鉄再建対策要綱及び今回これを一部修正した国鉄再建対策も、このような基本的な考え方に即して、国鉄は都市間旅客輸送、大都市圏旅客輸送及び中長距離・大量貨物輸送の分野におきまして、重点的にその役割を果たすべきこととしておるところでございます。

このような役割を果たす上にも、早急に国鉄の財政再建を図る必要がございますことは、十分に御理解いただけると存じます。

次に、利用者負担の考え方についてでございますが、国鉄は独立した企業体でございますから、適正な原価は利用者が負担するというのが原則でございます。したがって、国鉄自身としては、利用者負担を適正にするため、経営の効率化に最大限の努力を尽くすべきことは申すまでもございませぬ。国は、このような前提のもとに、国鉄経営の負担の限界を超えるものにつきまして、必要な援助を行うものと考えてのが妥当であると考えております。

また、欧州諸国並みに助成を強化せよとの御意見でございますが、先ほど総理が御答弁申し上げましたので、省略させていただきます。

さらに、国鉄に対する国庫助成につきましては、これまで多少その内容が変化しておりますが、国は、国鉄の経営上その負担の限界を超える部分につきましては、必要な援助を行っていくという考え方の基本には変わりがないのであります。

次に、新線建設についてでございますが、その建設につきましては、国土の総合利用、あるいは当該地域における生活基盤の整備に必要不可欠と認められるものにつきまして、極力効率的かつ重点的に進めてまいりましたけれども、同時に、これらの路線から発生する赤字が国鉄の財政の負担とならないよう十分な配慮が必要でございます。

その具体的な方策につきましては、本年一月に提出されました運輸政策審議会の中間報告の趣旨に沿いまして、ローカル線対策の一環として検討してまいりたいと考えております。

また、鉄道建設審議会は、国民の代表であるところの衆参両院議員、学識経験者等が構成メンバーでございますので、その運営は公正妥当に行われていると考えております。

次に、労使関係の改善と合理化問題についてでございますが、国鉄の再建を達成するためには、適時適切な運賃改定と国の行財政上の援助のほか、徹底した経営改善を行っていくことが不可欠でございますので、その場合、要員合理化を伴うこ

とは、これは残念ながら避けられないところでございます。労働側にもこの点につきましても御理解を要請いたしますとともに、当局も労働側の理解と協力を得るため、最大限の努力を払うよう期待しております。

次に、第七十八回国会における衆参両院の附帯決議につきましては、全般的にその御趣旨を尊重して、できる限りの措置を講ずることとしております。五十二年度の予算案におきましても、五十一年度の赤字の一部に見合う過去債務の支払いに係る補給金の計上、地方交通線に係る助成措置の拡充強化、大都市交通施設の整備費等につきましても新規補助等の措置も講じたところでございます。

国鉄は、今後他の交通機関との競争関係から見まして、運賃値上げのみで再建を図ることは、もはや困難な状況にございます。このために、国の適切な行財政上の援助と相まちまして、国鉄自身の徹底した経営改善、これがきわめて重要であると信じております。

本法案を撤回せよとの御意見につきましては、運賃決定方式の弾力化は再建のための基礎固めの一つの重要な要素であると考えておりますので、これを撤回する意思はございませんけれども、国鉄再建は、御指摘のように、国民的課題とも言えるものでございますので、どうかひとつよろしく御理解のほどをお願い申し上げる次第でございます。(拍手)

〔國務大臣坊秀男君登壇〕

○國務大臣(坊秀男君) 私に残されたお答えを申し上げます。

国鉄経営が独立採算を原則としている以上は、利用者負担の適正化を図る必要があると考えますが、現在の国鉄財政の再建は、運賃改定のみによつて行われるわけはございません。国鉄経営の刷新、合理化、財政助成の拡充等と相まって達成するものであると考えております。

このため、国鉄に対する国の助成は、五十二年度においては第七十八回国会における附帯決議を十分尊重し、対前年度二四％増の四千四百五十七億円を計上して、その拡充を図ったところでございます。

諸外国との助成の比較については、総理から御答弁がございましたので、省略いたします。

公企業体である国鉄の経営は、独立採算制を基盤とする自立経営を原則とするものであるもので、財政再建のためには、経営の合理化の徹底と利用者負担の適正が基本であると考えておりますが、国鉄の現状から見て、国鉄の負担を超える分については、その態様に応じ、それぞれの助成ルールのもとにおきまして補完的に援助をしてまいるといふのが方針でございます。

特に五十二年度予算においては、第七十八回国会の附帯決議を尊重して、新規の補助金等を五つ設けるなど、質的にも量的にも思い切った拡充を図ったところでございます。

以上であります。(拍手)

○議長(保利茂君) 小林政子君。

〔小林政子君登壇〕

○小林政子君 私、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、日本共産党・革新共同を代表し、総理並びに関係閣僚に質問いたします。

第一は、今回の法案の主要な柱である運賃法定制の骨抜きについてであります。

五十一年度の消費者物価の上昇を八・二％に抑えるという政府の約束は、いつの間にか八・六％に変更され、しかも現実には九％を上回ることが確定であります。このように引き続く物価高騰のもとで、公共料金の横綱と言われる国鉄運賃の法定制を骨抜きにし、連続値上げへの道を開くことは、私鉄など交通料金はもちろんのこと、すべての物価の上昇に政府みずから拍車をかけるものであります。このことは、国民生活を破壊して恥じない自民党福田内閣の政治姿勢を如実に示すものとして、絶対に許すことができません。

現に、昨年十一月の郵政審議会の答申は、国鉄を突破口として、電話料金の法定制を外す方向を公然と打ち出しました。この法案は、運賃値上げについて事実上無期限の白紙委任状を国鉄と運輸省に渡せというものにはなりません。

そこで、総理に伺います。

国有企業である国鉄の主人公は一体だれである

とお考えですか。政府や国鉄の役員でしょうか、それとも一億一千万の国民でしょうか。もし国民であるとおっしゃるならば、国鉄経営の最も基本的な問題である運賃の決定に、国民を代表して行なう国会の議論と承認がなぜ必要ということになるのか、納得のいく御説明をいただきたいのであります。

主権者である国民が、みずからの声を国会を通じて国や国有企業の財政に反映させる、これが憲法の定める財政民主主義の根本思想であり、国の独占事業における料金については、「すべて法律又は国会の議決に基いて定めなければならない」と明記した財政法第三条の根拠であることは、いまでも言うまでもありません。

法定制の骨抜きが、財政民主主義、言いかえれば、国民の主権そのものへの挑戦であることを自覚されているのでしょうか。総理並びに運輸大臣の明確な答弁を求めるものであります。

さらに重大なことは、この法案を成立させることを前提に、政府が今後毎年の連続値上げを具体化していることでもあります。一九％値上げを連続して行なうならば、五十四年度の運賃は、五十年に比べて実に二・五倍に上り上げられ、東京―博多間の片道が何と二万三千九百円になるのです。

総理、あなたは、昨年大幅値上げで、東京に出ている息子や娘が帰ってこれないままさびしく正月を迎えた親の心がおわかりですか。今後ますますこのような事態が広がるのです。際限のない

国鉄運賃値上げは、家計と中小企業や農業の経営を破壊するだけでなく、総理が強調されてやまな人々と人のつながりをも奪おうという結果を生み出すことになるのです。そのことをもしお認めになるのならば、このような悪法は直ちに撤回されるべきであります。総理の答弁を求めます。

第二に、すでに予算に計上されている本年九月からの一九％値上げの不当性についてであります。

わが党は、かねてより、大企業貨物には非常に安く、旅客には高い負担を押しつけている現行の国鉄運賃体系を厳しく批判してきました。しかし、今回の値上げ計画も、このような性格は全く改められておりません。

運輸大臣にお聞きします。

昨年の五〇％の大幅値上げで旅客部門の経営はすでに大幅に改善されており、改めて値上げしなくても五十二年度は黒字に転換するのではありませんか。私が、政府及び国鉄の資料に基づいて試算したところでは、五十二年度の旅客部門は予算上黒字が見込まれ、実質的には貨物である手小荷物部門を除けば、その額は実に数百億円にも達するのであります。このような貨物の赤字を旅客に負担させる、全く筋の通らない旅客運賃の値上げはやめることです。

一方、貨物運賃については、営業割引など大企業に対する特別の値引きを一切廃止するとともに、大企業の物資別専用列車などには料金制度を

昭和五十二年四月十二日 衆議院會議録第十七号

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の趣旨説明に対する小林政子君の質疑

五七六

設けることです。

この二点を強く求めるものでありますが、はっきりとお答えをいただきたいと思ひます。

また、見落としてならない問題の一つは巨額の浪費、むだ遣いでありま。

会計検査院が四十九年度決算に関して公式に指摘しただけでも、国鉄は不用資材を五十一億円も購入しているではありませんか。私の調査では、保線作業の合理化のためにと称して購入された一台一億三千五百万円もするマルチプルタイタンパーなどの大型保線機械が、過密ダイヤと騒音公害のために成田保線区では導入以来ほとんど使用されていないことが判明しています。

運輸大臣、このような国鉄のむだ遣いで、もうけているのは発注先の大企業だけではありませんか。赤字を直ちに値上げに結びつけるのではなく、まず国鉄当局の責任によるこういった浪費に徹底的なメスを入れる決意があるかどうか、はっきりお答えをいただきたいと思ひます。

第三に、国鉄は国民へのサービスに徹した経営を土台にして再建すべきであるということでありま。

さきに国鉄は、国鉄経営改善計画なるものを発表し、貨物駅全体の三分の一、約五百駅の廃止や旅客駅の無人化を一層推進する計画を一方的に打ち出しました。このような合理化計画は国鉄問題の解決にならないばかりか、決して国民の理解や同意を得られるものではありません。

現に、いま国鉄が貨物取り扱い廃止をしようとしている富山県の氷見駅の場合、市議会はもとより、市長、地元商工会議所、農協など、まさに全市を挙げて反対しています。このような事例は枚挙にいとまがありません。貨物駅がなくなると、コストアップでもろに経営が逼迫する、工場を移転しなければならぬ、まさに死活問題だ、積雪期間は輸送できないなどと、地元住民の切実な声が全国から寄せられています。

また、昨年十一月実施されたみどりの窓口の午後五時閉鎖は、勤労者に大変な不便を強いて、国民の国鉄不信を広げています。また、国鉄職員もこれをひとしく憂えているのであります。国鉄の再建に当たっては、国民の信頼を取り戻すことが不可欠です。その最小限の措置として、みどりの窓口は少なくとも夜七時まで延長すべきではないでしょうか。

また、貨物取扱駅の廃止などは、議会、市町村長、商工会などの同意がない限り実施すべきではありません。

利用者、国民に一方的に犠牲を強いる国鉄経営改善計画なるものは、絶対に認めるべきではありません。運輸大臣の明快な答弁を求めます。

わが党は、すでに繰り返し国鉄財政を民主的に再建するための具体的な提案を行ってまいりました。もし政府がわが党の提案にまじめにこたえていたならば、今日の深刻な事態を防ぎ得たことは確かでありま。

りません。私がこの場で改めて述べる国鉄再建のための提案に具体的にこたえることだと思ひます。

一つは、国鉄財政の民主的な転換を進めることでありま。さきに指摘した運賃体系の改善を図るとともに、公共交通機関にふさわしく線路など基礎施設の建設、改良を国の出資で賄うこと、過去債務を計画的に縮減すること、公共割引に対し国が補償措置を講じること、さらに、設備投資の規模を三分の二程度に圧縮することとあわせて、過剰償却の事態にかんがみ、三年間減価償却を中止することが必要でありま。

第二に、国民の期待にこたえた輸送力増強の政策に転換し、とりわけ陸上貨物輸送での国鉄の役割を高めることです。地域住民に必要な路線の複線化、電化、ダイヤの改善を進めるとともに、安全対策を徹底すること、野放しのモーターゼーション政策を改め、大量輸送、長距離輸送は国鉄に受け持たせることでありま。

第三は、国鉄理事の国会承認制、監査委員の国任命制を採用するとともに、管理局ごとに地域住民の声を反映させる協議会を設けるなど、国鉄の管理運営をガラス張りにするのでありま。

以上について重ねて総理並びに運輸大臣の答弁を求めて、私の質問を終わります。(拍手)

〔内閣総理大臣福田赳夫君登壇〕

○内閣総理大臣(福田赳夫君) お答え申し上げます。

今回の政府の運賃法改正案を撤回せよと、こういうお話でございますが、先ほど来るる申し上げておりますとおり、国鉄の再建にはどうしても三本の柱が必要なんです。自主努力、また、利用者の協力、また、政府の援助。その中の利用者の協力、つまり運賃改定、これはどうしてもいまの制度では十分でない、ある程度の機動性、弾力性を与えていただきたいと、こういうふうに考えまして御提案を申し上げておるわけでありま。けれども、この御提案に当たりましては、これは厳格な要件を設定いたしましたして、そしてその要件の範囲内において政府はこれを実施すると、こういうことにはいたしてありますので、これが財政民主主義に反するといふようないわれはございません。

また、昨年の運賃引き上げなんかの結果、客離れ現象なんか出ておる、この状況では運賃値上げは妥当ではないといふようなお話でございますが、そのような傾向のあることは事実でございます。そのような傾向のあることは事実でございます。そのけれども、そのような状況等もよく見ながら、今回の御提案を御承認願いますれば、それを要当に実施してまいりたい、かように考えておる次第でございます。

また、国鉄自体の問題につきまして、その浪費を厳しく規制せよ、会計検査院の指摘もあるじゃないかといふようなお話でございますが、それは、毎年度会計検査院からの御指摘があることは、おっしゃるとおりでございます。公器たる国

鉄の予算の執行につきましては、嚴重にこれを運営していかねばなりませんし、また、特に天降りとの関連のある甘い発注の問題の御指摘がありましたけれども、そのようなことがあつては断じて相なりませんので、十分気をつけてまいります。

それから、共産党の国鉄再建対策の諸提案に対する所見はどうなんだと、こういうお話でございますが、御提案の中には、地方ローカル線対策の強化、過去の債務に係る利払い補てんのための臨時補給金の創設、さようなものがありますけれども、それらは、私どもは、これを今回の再建要綱の中に取り入れておるわけであります。政府といたしましては、共産党ばかりじゃありません、各党各派の御提案にも留意しながら政府案を固めた次第でございますので、何とぞひとつ御賛同あらんことをお願い申し上げます。(拍手)

〔国務大臣田村元君登壇〕

○国務大臣(田村元君) 今回の運賃決定方式の弾力化と憲法、財政法との関係につきましては、先ほど總理が答弁されたとおりであります。

また、今後の国鉄再建につきましては、これを運賃改定のみによって達成することは、他の交通機関との関係等から見て困難でございます。国の適切な援助と相まって、個別の赤字要因の解消、関連事業の活性化など、国鉄自身の徹底した経営改善がきわめて重要であると考えております。

国鉄の経営収支につきましては、旅客部門のみ

でも赤字でございますして、これを解消するための値上げは必要やむを得ないものと考えております。

次に、貨物列車の料金問題についてお答えいたします。

鮮魚特急、フレイトライナー、物資別専用列車等は、貨物の流動の実態に応じて最も効率的な直行輸送を行っているものでございまして、急行料金等を徴収するような、そういう性格のものではないと考えます。

次に、国鉄の浪費の問題についてお答えいたします。

国鉄の予算の執行につきましては、会計検査院から毎年度、数件の不当事項等の指摘を受けていることは事実でございます。まことに遺憾であると考えております。今後は、さらに予算の効率的運用に一段の努力をするよう指導、監督を強化してまいる所存でございます。

また、貨物駅の廃止の問題でございますが、国鉄貨物輸送の合理化を推進するに当たりましては、企業マイノリティに基づき、経済合理性にのっとり、体質改善を図る必要があります。国鉄が現在推進しております貨物駅の集約は、単なる貨物の切り捨てではございません。輸送単位の大量化、荷役の近代化等を通じて、貨物輸送の効率化に資するものであると考えております。

次に、国鉄の旅客サービスについてお答えをいたします。

現在の国鉄経営の危機状況にかんがみまして、国鉄の提供するサービス水準の見直しについての利用者の理解と協力をぜひお願いしたいと考えていますけれども、同時に、現階段で可能な限りの旅客サービスの向上を図るよう指導してまいりたいと存じます。

最後に、国鉄再建対策の諸提案に対する所見につきましては、政府としても、過去債務が国鉄の経営を圧迫することとならないよう所要の措置を講ずる等、各党の提案には、先ほど總理が申しましたように十分留意しつつ、諸般の施策を進めていく所存でございます。(拍手)

○議長(保利茂君) 中馬弘毅君。

〔中馬弘毅君登壇〕

○中馬弘毅君 先ほど政府から趣旨説明のありました国鉄再建法及び日本国有鉄道法の一部を改正する法律案に対しまして、新自由クラブを代表して若干の質問をいたします。

日本列島の人の流れ、物の流れの大動脈であり、経済、社会面において多大な影響を持つ日本国有鉄道は、これまでの無為無策な政治に翻弄されて、いまや雪だるま式に赤字を累積させていく、いわゆる不良企業に転落し、瀕死寸前の動脈硬化症状を呈するに至っております。

ここに至っては、ただ一時的な救済策や、単なる作文にすぎない経営改善案ではなくて、いまこそ抜本的かつ長期的な再建策をもって取り組まなければならぬときであると考えるものであります。

私ども新自由クラブは、国鉄はいずれ国有民営という形態に移すべきだと提唱しています。すなわち、国家的、公共的見地に立ちつつも、独自の経営責任において設備投資を行い、運賃を定め、従業員並びにその賃金を決定し、関連事業を含めた採算向上を積極的に図っていくことを旨とすべきであります。私どもは、本案の審議に対し、このような基本姿勢で臨むつもりであり、真に長期的な国鉄再建を念頭に置きつつ、検討を重ねていく所存であります。

まず、今回の運賃決定方式の弾力化は、方向としては私どもの主張に沿ったものとして積極的に評価いたしております。しかし、本案は、暫定的な措置である上に、物価変動率に一五%を加えた範囲内という規定がついていることにより、あたかも赤字でありさえすれば毎年運賃値上げを認めるといふ結果になることを恐れるものであります。

私どもが運賃法定制度の撤廃を主張するのは、あくまでも国鉄が自由で強力な当事者能力を持つことによつて、一層の合理的な経営が可能になると判断し、それに期待するからであります。運賃値上げを容易にするために法定制度を撤廃せよと言うのではなくて、運賃値上げを安易にさせないために法定制度を撤廃せよと言うのであります。この点について、政府の本意をお聞かせ願いた

い。

次に、本年度における運賃一九％値上げの問題であります。昨秋、合理化計画の一環として五〇％もの大幅値上げが実施されました。その合理化計画の方はまだほとんど具体化していません、またまた値上げということでは、国民が果たして納得すると思いませんか。これまで、値上げのたびに合理化計画が出され、いずれも実施されませんが、その都度計画そのものの修正、変更が繰り返されるばかりで、このような政府の態度に、国民はきわめて強い不信感を抱いております。

今回の国鉄再建計画要綱や経営改善計画にしても、具体性に乏しい総論的論文と断じざるを得ず、一九％値上げの説得材料とはなり得ないと思ひますが、いかがでございますか。

国鉄当局も認めているように、運賃値上げは赤字対策としても限界に来ております。事実、国鉄離れという事態が深刻になってまいりました。国鉄は、緻密な数字を積み上げてもろの計画を策定いたします。その割には、国鉄離れという重大な要素の見通しが甘いのではないのでしょうか。貨物利用が大幅に減り、また、昨年の値上げでは、グリーン車ががらあきになったことでもおわかりでありましょう。

一体、政府並びに国鉄当局は、今回の一九％値上げ、そしてそれに続く来年度以降の値上げで、どれだけ国鉄離れを見込んでおられるのでしょうか。

か。

このように需要予測においてすら不確定要因が多分に含まれている以上、示される数字にも、どうも根拠が薄弱で説得力に乏しい面があります。

さきに国債依存率二九・八％に拘泥され、そして今回の運賃値上げ一九％というのは、スーパーマーケットの値札のように、二〇％でないということがいやに強調されて感じられ、福田さんのお人柄を見る思いがいたします。

いずれにいたしましても、もう国鉄は、いままでのような政府助成や運賃値上げでは再建できません。これは、私もより政府や国鉄当局の方が十分御承知のほうであります。

それであるならば、現状では、経営の合理化によるコスト低減と関連事業の拡大によって積極的増収を図る以外に道がないことは自明の理であります。さきの経営改善計画でも、国鉄当局は、五十五年までに実質五万人の人員削減や貨物輸送の合理化、そして投資対象事業の範囲拡大を打ち出しました。これがいままでと同じように空手形にならないことを期待しておりますが、しかし、根本的な疑問点が二、三ありますのでお尋ねしたい。

その第一は、国鉄の定年退職者に支給される共済年金制度についてであります。

現在の国鉄在籍職員四十三万人に対し、年金受給者二十四万人は、きわめて過大であり、今年度からは年金支給額が積立額を上回って、いわゆる

年金の赤字転落が必至の状況であります。しかも、国鉄職員の年齢構成は、いまや四十五歳以上の者が五〇％を占め、ここ当分定年退職者が急増するとともに、十年もたらずして在籍者一人に対して年金受給者一人という異常な事態になってまいります。

先日の運輸委員会でも、この点に関する私の質問に対し、運輸大臣並びに国鉄総裁は、国の全般的な年金制度の問題だと回避されましたが、国全体の年齢構成は国鉄職員のそれとは全く違ったものであり、国鉄においてはまさに差し迫った根本的な問題であります。この問題を抜きにした国鉄の再建計画など、全くもってナンセンスと言わざるを得ません。

一体、この事態を総理並びに関係大臣は、どのように認識されているのでしょうか。具体的かつ明確な答弁をお願いしたいと思います。

第二の問題は、国鉄における労使関係、ひいては職員の勤労意欲、サービス精神などの問題であります。

国鉄の労使関係の改善は、国民にとって大きな関心事であります。一般国民から見れば、国鉄当局も国鉄の労働組合も、ひとしく国民のために国鉄が経営を委託した人々であります。労使の対立のしわ寄せが国民に向けられたのではなかったものではありませんか。労使関係の改善なくして、人員の削減計画も絵にかいたもちに終わってしまうのであります。

政府並びに国鉄当局は、これまでとはどのように違った姿勢で労使関係の改善に臨むのか、スト権問題を含めた福田内閣の方針をお伺いしたい。

第三に、関連事業に対する投資範囲の拡大の問題であります。

そもそも、鉄道事業は、直接の利用者以外にも、沿線並びに関連の産業に対し、間接的な利益、すなわち外部経済をもたらすものであります。民営鉄道事業は、この外部経済を内部化し、収益に大きく寄与しております。しかるに、国鉄にあつては、外部経済はすべて沿線の地主やターミナル近辺の企業あるいは商店が享受するのみであります。外部経済内部化の道をふさいでおいて、新線建設費負担も含めた運行経費全体を直接利用者への運賃にだけ依存することは、まことにもって不合理な制度と言わざるを得ません。

投資をすることができる事業の範囲を拡大することにとどまらず、みずから関連事業を直接経営し、積極的に増収を図っていくことが、余剰人員の吸収策ともなり、まさに一石二鳥の効果を発揮すると思ひますが、いかがでしょうか。

もちろん、公営企業である国鉄がやるからには、事業内容と範囲についてはおのずから限度があり、公共の利益に合致し、かつ、中小企業を不当に圧迫しない範囲において、多角的に、かつ効果的に進めるべきことは申すまでもありません。投資範囲拡大から一歩進めて、関連事業直接経営

参加の方向に前向きに検討される決意はありでしょうか。

さらに、国鉄用地の多目的利用、たとえば操車場等の広大な敷地の上に人工地盤を建設し、有効的に活用するなどの方策を含め、大胆で意欲的な収益向上策を推進していくことを期待する次第であります。

以上、本法案の審議を始めるに先立ちまして、総理並びに関係大臣の明快なる方針を開陳願いたいと思います。

最後に、私は、国鉄の現状は数年後の日本の姿を想起させるものがあり、身の毛のよだつ思いがいたします。いわば国鉄問題は、行財政全般の行き詰まりの予告編であり、第二、第三の国鉄をつくり出さないためにも、この問題をきつかけに、行財政改革に抜本的な対策を講ぜられんことを切に望みまして、私の質問とさせていただきます。

(拍手)

〔内閣総理大臣福田起夫君登壇〕

○内閣総理大臣(福田起夫君) 中馬さんから、今回の政府案によれば、国鉄は赤字でさえあれば値上げができるんだ、そういう仕組みではないかという御批判でございますが、国鉄の再建は、ひとり運賃値上げだけに期待することはできません。やはり自主努力、政府の援助、これらが合わさって本当の再建ができ得ると思うのであります。これら三本立ての施策を進めまして早く赤字を解消したいという趣旨でございます。値上

げができるように赤字を続けさせたいんだというような考えは、これは毛頭ありませんから、その辺は正確に御理解を願いたいと思います。

また、国鉄の共済問題につきましてのお話でございますが、これは国鉄共済組合が非常に財政上難境にあるという話はよく聞いております。しかし、年金財政の安定、健全性の維持、この問題は公的年金制度全般に通ずる問題で、これは相当深刻な問題になっておるのであります。ただいま政府におきましては、年金制度基本構想懇談会を設けまして、ここでいま鋭意検討中でありまして、その検討の結果を待って対処したい、かように考えております。

それから、国鉄の直営事業の範囲を拡大して事業規模を拡大し、余剰人員を吸収したらどうかというふうなお話でございますが、これはお話としては、私は理解はできますけれども、直営方式をとりますと、民営企業との調整問題というのが起こってくるのです。この点がなかなか厄介な問題でございます。それでありますので、それにかわって投資方式を採用するというところで今回法改正をお願いをいたしておる。投資方式でも直営方式と大体同じ成果をおさめ得る、かように考えております。

なお、最後に、中馬さんから、行財政整理、これはもうやらなければならぬという御指摘でございますが、これはまことに同感でございます。この問題は、国鉄の問題と同様な性格を持っておる

問題だというふうに理解いたしましたして、何とか行財政整理の実を上げたい、鋭意検討したいと考えております。(拍手)

〔国務大臣田村元君登壇〕

○国務大臣(田村元君) 運賃決定方式の弾力化につきましては、運賃の改定幅について一定の限度を設けておりますが、他の交通機関との関係を考えれば、運賃改定にはおのずから限界がございます。国鉄は、この限度内で厳しい態度で、みずからの責任において運賃を決定することになると考えられます。

それから、経営改善の具体策もなく、ますます値上げを行うとの御指摘につきましては、国鉄の再建に当たっては、特に最近のように、他の交通機関との競争関係が厳しくなっている状況のもとでは、単に運賃値上げのみによってこれを達成することはできないという認識のもとに、今回の再建対策におきましては、国鉄経営上の赤字要因を個別に分析して、それぞれについて具体的かつ詳細な改善策を樹立するとともに、これを確実に達成するための体制を五十二年度中に確立させたいというふうに考えております。すでに、去る四月四日に国鉄から経営改善計画の提出もされておるところでございます。

五十二年度につきましては、これ以上国鉄の財政状態が悪化するのを避けるために、せめて人件費、物件費の上昇分程度は吸収することができるよう、必要最小限の値上げを行うこととしたもの

でございますので、その点どうぞよろしく御理解をお願いいたします。

また、運賃値上げといわゆる国鉄離れに關しましては、昨年の運賃改定後の輸送実績を見ますと、旅客につきましては、一般的な景気の回復のおくれ、雪害の影響等もございまして、予定を下回っていることは事実でございます。しかしながら、通常、運賃改定直後には利用減が大きいこと、今後の経済環境の立ち直り、国鉄の増収努力などを考えますと、いわゆる国鉄離れがそれほど重大な事態になるとは思われません。

ただ、今後の国鉄再建につきましては、これを運賃改定のみによって達成することは、他の交通機関との関係等から見て困難でございます。国の適切な援助と相まって、国鉄自身の徹底した経営改善がきわめて重要であると考えます。

先ほどの直営事業につきましては、総理がお答えをいたしましたので省略いたしますが、国鉄用地の活用こそ国鉄が真剣に取り組まなければならぬ問題であると考えております。

次に、国鉄の共済年金制度に關してお答えします。

国鉄職員には高年齢者が多くございます。今後退職年金の受給者の数が増加する一方、掛金を負担する職員数が減少するため、共済年金の財政状況につきましては、案外視できない事態に立ち至ることが予想されることは確かに御指摘のとおり

昭和五十二年四月十二日 衆議院會議録第十七号

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の趣旨説明に対する中馬弘毅君の質疑 朗読を省略した議長の報告

五八〇

でございます。

国鉄共済組合におきましては、昭和五十一年度から財源率等の引き上げを実施したところでございますが、その後の情勢の変化に伴って、年金財政上再検討を要することとなり、本年三月、収支計画策定審議会に収支計画の諮問を行い、目下鋭意審議中でございます。今後は、その答申を得まして、適切に対処するよう国鉄共済組合を指導してまいり所存でございます。

最後に、労使関係と勤労意欲の問題につきましては、今回の再建対策は、国鉄が国民に対して責任ある経営体制を確立することを基本として、このため労使関係を速やかに正常化するとともに、責任ある業務遂行体制と厳正な職場規律の確立並びに組織及び人事制度全般にわたる抜本的改革を中心として、国鉄経営の刷新を図ることとしております。従来にない厳しい姿勢を求めたものでございます。

このような考え方を踏まえて、国鉄において適切な措置を講ずるよう今後指導、監督を行っていく所存でございます。

なお、スト権の問題のお尋ねがございましたが、国鉄を含む三公社五現業等の争議権問題につきましては、現在公共企業体等基本問題会議が設けられまして、検討が進められているところでございますので、現段階において、私が私なりの意見を述べるべき立場にはございませんので、どうか御了承をお願いいたします。(拍手)

〔国務大臣渡辺美智雄君登壇〕

○国務大臣(渡辺美智雄君) 国鉄共済年金の問題につきましましては、総理大臣及び運輸大臣からそれぞれ御答弁があったところでございまして、非常に逼迫しておるよう承知をいたしております。

御承知のとおり、年金制度はその歴史が違います、みんな所管が違ふというところで、あるところは五十五歳から支給するところもある、六十歳、六十五歳のところもある、また実際、国の負担率も異なるし、いろいろ財政事情も違ふ、成熟度も違ふというところで、まことにございしますが、これを放置しておくという似たようなことになりかねない。

そういうような点から、これはやはり年金制度全体の問題として、総理大臣からお答えいたしましたように、基本的な見直しが必要である、こういうようなことで、年金基本構想の懇談会において目下着々と検討中でございます。(拍手)

○議長(保利茂君) これにて質疑は終了いたしました。

○議長(保利茂君) 本日は、これにて散会いたします。

午後三時五十六分散会

出席国務大臣

内閣総理大臣 福田 赳夫君

出席政府委員

大蔵大臣 坊 秀男君
厚生大臣 渡辺美智雄君
運輸大臣 田村 元君
国務大臣 藤田 正明君
運輸省鉄道監督局長 住田 正二君

○朗読を省略した議長の報告

(理事補欠選任)

一、去る八日、外務委員会において、次のとおり理事を補欠選任した。

理事 稲垣 実男君(理事山田久就君去る八日理事辞任につきその補欠)

(常任委員辞任及び補欠選任)

一、去る七日、議長において、次のとおり常任委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。

内閣委員

辞任

補欠

竹下 登君	鹿野 道彦君
中馬 辰猪君	加藤 紘一君
増田甲子七君	中川 一郎君
上田 卓三君	山本 政弘君
栗林 三郎君	大出 俊君
柴田 睦夫君	安藤 巖君
加藤 紘一君	中馬 辰猪君
鹿野 道彦君	竹下 登君
中川 一郎君	増田甲子七君

地方行政委員

辞任

補欠

山本 政弘君	上田 卓三君
安藤 巖君	柴田 睦夫君
川合 武君	刀祿館正也君
刀祿館正也君	川合 武君

社会労働委員

辞任

補欠

相沢 英之君	竹下 登君
川田 正則君	中馬 辰猪君
津島 雄二君	増田甲子七君
渡沢 利久君	上田 卓三君
竹下 登君	相沢 英之君
中馬 辰猪君	川田 正則君
増田甲子七君	津島 雄二君
上田 卓三君	渡沢 利久君

建設委員

辞任

補欠

甘利 正君	山口 敏夫君
山口 敏夫君	甘利 正君
予算委員	
大出 俊君	栗林 三郎君

辞任

補欠

決算委員

辞任

補欠

広瀬 秀吉君	中村 重光君
安藤 巖君	柴田 睦夫君
山口 敏夫君	甘利 正君

昭和五十二年四月十二日 衆議院会議録第十七号 朗読を省略した議長長の報告

中村 重光君 広瀬 秀吉君 柴田 睦夫君 安藤 巖君 甘利 正君 山口 敏夫君 議院運営委員 補欠	刀祢館正也君 川合 武君 川合 武君 刀祢館正也君 一、去る八日、議長において、次のとおり常任委員の辞任を許可し、その補欠を指名した。	内閣委員 辞任 宇野 亨君 川崎 秀二君 中村 弘海君 山田 久就君 川崎 秀二君 宇野 亨君 山田 久就君 中村 弘海君 外務委員 補欠	小此木三郎君 藤本 孝雄君 川崎 秀二君 林 義郎君 中山 正暉君 中村喜四郎君 山田 久就君 山崎 拓君 玉沢徳一郎君 島村 宜伸君 中村喜四郎君 谷川 寛三君 島村 宜伸君 玉沢徳一郎君 谷川 寛三君 中山 正暉君 林 義郎君 川崎 秀二君 藤本 孝雄君 小此木三郎君 山崎 拓君 山田 久就君	農林水産委員 辞任 福島 讓二君 佐藤 文生君 佐藤 文生君 福島 讓二君 補欠	補欠 川合 武君 刀祢館正也君
農林水産委員 補欠 川合 武君 刀祢館正也君	補欠 川合 武君 刀祢館正也君	補欠 川合 武君 刀祢館正也君	補欠 川合 武君 刀祢館正也君	補欠 川合 武君 刀祢館正也君	補欠 川合 武君 刀祢館正也君
農林水産委員 補欠 川合 武君 刀祢館正也君	補欠 川合 武君 刀祢館正也君	補欠 川合 武君 刀祢館正也君	補欠 川合 武君 刀祢館正也君	補欠 川合 武君 刀祢館正也君	補欠 川合 武君 刀祢館正也君
農林水産委員 補欠 川合 武君 刀祢館正也君	補欠 川合 武君 刀祢館正也君	補欠 川合 武君 刀祢館正也君	補欠 川合 武君 刀祢館正也君	補欠 川合 武君 刀祢館正也君	補欠 川合 武君 刀祢館正也君

昭和五十二年四月十一日 衆議院會議録第十七号

朗読を省略した議長長の報告

五八二

(案約送付)

一、去る七日、参議院に送付した条約は次のとおりである。

千九百七十二年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約の締結について承認を求めるの件

(議案送付)

一、去る七日、参議院に送付した内閣提出案は次のとおりである。

アジア開発銀行への加盟に伴う措置に関する法律の一部を改正する法律案

石炭鉱業合理化臨時措置法等の一部を改正する法律案

産炭地域における中小企業者についての中小企業信用保険に関する特別措置等に関する法律の一部を改正する法律案

炭鉱離職者臨時措置法の一部を改正する法律案

輸出保険法の一部を改正する法律案

一、去る七日、予備審査のため次の本院議員提出案を参議院に送付した。

地方陸上交通事業維持整備法案(久保三郎君外三十八名提出)

中小民営交通事業者の経営基盤の強化に関する臨時措置法案(久保三郎君外三十八名提出)

交通事業における公共割引の国庫負担に関する法律案(久保三郎君外三十八名提出)

中小民営交通事業金融公庫法案(久保三郎君外三十八名提出)

一、今十二日、予備審査のため次の本院議員提出案を参議院に送付した。

国会議員互助年金法の一部を改正する法律案(議院運営委員長提出)

国会における各会派に対する立法事務費の交付に関する法律の一部を改正する法律案(議院運営委員長提出)

議院法制局法の一部を改正する法律案(議院運営委員長提出)

一、去る九日、議員から提出した質問主意書は次のとおりである。

新東京国際空港公団が犯した航空法違反とそれに対する運輸省の対応に関する質問主意書(阿部昭吾君提出)

(答弁書受領)

一、去る八日、内閣から次の答弁書を受領した。

衆議院議員土井たか子君提出照射食品に関する質問に対する答弁書

照射食品に関する質問主意書

右の質問主意書を提出する。

昭和五十二年三月二十九日

提出者 土井たか子

衆議院議長 保利 茂殿

照射食品に関する質問主意書

照射食品に対し、食品としての安全性の面から疑問がなされている。それに対し、行政当局及び

関係者から疑問に対し明確な回答がなされていないばかりか、かえって国民の不安を増している感すらある。社会問題化しつつある照射食品の対策は緊急を要すると考える。

従つて、次の事項について質問する。

一 放射線照射食品に関する現在の計画及び予定はどうなっているのか。

二 市場に出荷されている照射馬鈴薯について

(1) 各年度の出荷量、出荷先

(2) 各省の責任分担、責任部署名

三 照射食品研究のための現在までの予算及び配分先を研究室単位で答へよ。

四 照射食品、特に、現在北海道札幌農協で実用化されている照射プラントに関係した一切の施設とその建設資金、その負担者、複数であれば分担した金額

五 照射馬鈴薯の安全性・健全性について

(1) 厚生省において、食品衛生調査会に照射馬鈴薯を諮問した際、照射食品特別部会が審議した全資料の概要と、その実験者名、実験担当研究所又は大学名を明らかにせよ。

(2) 五の(1)の審議資料公表の有無。公表の場合、雑誌名、年号、巻数を明らかにせよ。公表されていない場合は公表しない理由

(3) 照射馬鈴薯の発芽抑制のメカニズムを記せ。

(4) 照射馬鈴薯と非照射馬鈴薯を判別する方法

(5) 国立衛生試験所戸部満寿夫氏による、照射

馬鈴薯の長期投与実験の内容と結果、公表されている雑誌名、年号、巻数を明らかにせよ。

(6) 放射線照射による馬鈴薯の栄養成分の変化について、調べた成分名とその結果、また、調べた成分が馬鈴薯全体の成分の何%に当たるか。概算でよい。

(7) 照射された馬鈴薯の土に住む微生物の照射による影響を調べた実験の内容と公表されている雑誌名、年号、巻数を明らかにせよ。

(8) Kopylov et al. Radiobiologia. (放射線生物学) 12 524. 1972

Kuzin et al. Int. J. Rad. Biol. (放射線生物学) 10 1. 1966

五の(8)につき、食品照射研究運営会議委員

松山見氏が三月六日(昭和五十二年)付け朝日新聞「論壇」の中でカナダ、西独など三グループから、これを否定する資料があるとしている

が、この実験の内容と結果、実験者名、所属、公表されている雑誌名、年号、巻数を答へよ。

(9) 国立衛生試験所戸部氏の照射馬鈴薯長期投与による実験で、六〇キログラド照射でラットに体重減少、卵巣重量の減少が認められたと聞く、その内容と結果を明らかにせよ。

(10) 五の(9)体重減少、卵巣重量減少を起した原因は何か。またその原因物質は何であつたの

か。不明であるならその後どのような調査が行われたか。

四 卵巣に異常があつたことから、当然、ラットによる世代実験が行われていると考えるが、ラットで世代実験をしたか。されていればその内容と結果を答えよ。

六 照射馬鈴薯などの食品の安全性を確認するための方法は今回審議した資料で十分と考えるか。

七 今年三月十四日朝日新聞の「くらしの科学」で食品照射研究運営会議の座長藤巻正生東大教授と同委員松山晃理研主任研究員と農林省食品総合研究所梅田圭司研究室長が朝日新聞の質問に答える形式で記事が掲載されているが、どの質問に誰が回答したか調査して明らかにせよ。

八 照射馬鈴薯を食用化し、日本のごく一般国民に食べさせている国はどこか。その国での照射馬鈴薯の生産量はどのくらいか答えよ。

九 照射食品に許可を出している国名及び許可を受けた側の会社名を答えよ。

十 米国において、照射ベークン、照射ハムが禁止されたと聞く、その時の理由を答えよ。

十一 日本において、照射玉ネギの世代への影響を調べた実験が国立衛生試験所戸部氏によつてなされているが、この実験の内容を答えよ。全体の実験途中でもよいかから明らかにせよ。

十二 一般国民は店頭表示がないため知らぬまに買われている。政府としてはそれでよいと考えるか。

えているか。また加工品にデンプンの形やポテトチップの形で使用された時どうするか。

十三 照射馬鈴薯は農林省の補助事業と聞くが、農林省は照射馬鈴薯に対し、今後どのような計画を持っているのか。

十四 政府は照射食品に関する一切の資料を公開するか。公開できなければその理由

十五 国外で行われている照射食品の実験資料は今後どのように扱う所存か。

昭和五十二年四月八日

内閣総理大臣 福田 赳夫

衆議院議長 保利 茂殿

衆議院議員土井たか子君提出照射食品に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

〔別紙〕

衆議院議員土井たか子君提出照射食品に関する質問に対する答弁書

一について

食品照射に関する研究開発は、「食品照射研究開発基本計画（昭和四十二年原子力委員会決定）に基づき、国立試験研究機関、日本原子力研究所、理化学研究所等において、計画的に研究開発を進めてきたところである。

同基本計画においては、馬鈴しよ、玉ねぎ、米、小麦、ウインナーソーセージ、水産物製品及びみかんの七品目について、各品目ごとに、毒

性試験、栄養成分の変化に関する研究等食品としての安全性及び健全性に関する研究、放射線の照射効果の研究等を行うこととなっている。

馬鈴しよについては、所期の目標を達成し、昭和四十八年度より実用化されている。

馬鈴しよ以外の六品目については、一部の研究開発が済んでおり、昭和五十二年度完了を目途に研究開発を進めている。

二について

(1) 照射馬鈴しよの出荷量は、昭和四十八年度

一三、三七五トン、昭和四十九年度一八、二三五トン、昭和五十年二〇、六一四トン及び昭和五十一年度（見込み）二一、〇〇〇トンとなっている。

また、出荷先（昭和四十八年から昭和五十年までの計）は、関東（六四パーセント）、北海道（一九パーセント）、その他となっている。

(2) 各省庁の担当部署及び所掌事務は、別表第一に示すとおりである。

三について

食品照射に関する研究開発のための現在までの予算及び配分先は、別表第二に示すとおりである。

四について

昭和四十八年度農産物放射線照射利用実験事業において、土幌町農業協同組合が実施した照射プラントの設置等の事業の内容及びその経費は、次のとおりである。

(1) 設置した施設等

イ 放射線照射装置

コバルト六〇線源、線源駆動装置等機器設備

ロ 建物附属施設

照射棟四四九平方メートル、管理棟三〇三平方メートル、コンベア棟一七九平方メートル、照射用荷捌室九八一平方メートル、その他附属設備一式、フォークリフト

一台、コンテナ二、〇〇〇個

(2) 右の設置に要した経費

イ 事業費 三八九百万円

ロ 負担区分 一三〇百万円

国 二三百万円

北海道 一三六百万円

土幌町農業協同組合負担金

なお、補助対象外の事業として同農業協同組合は、浄化そう、重油タンク、器具備品、電気設備（外線）等（五百万円）を設置している。

五について

(1) 及び (2) 食品衛生調査会の審議資料の概要、研究機関、研究者及び公表された雑誌名等は、別表第三に示すとおりである。

(3) 照射馬鈴しよの発芽抑制メカニズムについては、解明されていない。

(4) 照射馬鈴しよと非照射馬鈴しよとは外見上何ら差異がなく、また、化学分析法等による

昭和五十二年四月十二日 衆議院會議録第十七号 朗読を省略した議長の報告

判別もできない。

したがって、照射馬鈴しよを判別する方法としては、発芽期に発芽が抑制されるか否かを調べることである。

(5)及び(6)から(8)まで 照射馬鈴しよの長期毒性試験は、実験動物としてマウス及びラットを用い、その体重及び臓器の重量変化、病理組織学的検査等について、これらの動物にとつて全生涯に相当する二年間にわたり、経時的な試験を行つた。その結果は、次のとおりである。

① マウスについては、照射によるものと思われる影響はみられなかった。

② ラットについては、三〇キロラド及び六〇キロラドを照射した馬鈴しよを与えたそれぞれ群において、非照射馬鈴しよを与えた群と比較して、百五週後に雌の体重増加量の減少が認められた。また、六〇キロラドを照射した馬鈴しよを与えた群においては、六か月後に卵巣重量の減少が認められた。これらは照射馬鈴しよの摂取による

影響と考えられるが、その原因及び原因物質は不明である。

一方、これらの変化をみた実験動物について、病理組織学的検査等を行つたところ、何ら異常は認められなかった。

また、実用線量(一五キロラド)を照射した馬鈴しよを与えた群においては、何ら変化は認められなかった。

これらの結果及び他の試験結果等から照射馬鈴しよの長期投与による悪影響は無いものと判断し、その後、調査は行っていない。

本実験成果は、科学技術庁原子力局編「原子力平和利用研究成果報告書」(昭和四十三年版から昭和四十六年版まで)に公表されている。

(6) 照射馬鈴しよの栄養成分の変化について、調査した成分は、でんぷん、たん白質及びビタミンB₁・B₂・Cである。

調査の結果、ビタミンCについては照射直後、一時的にその減少がみられたが、貯蔵中のビタミンCの減少は照射馬鈴しよの方が非照射馬鈴しよより少ないため、照射後五か月

では両者の間に差がほとんど認められなくなった。

その他の栄養成分については、変化はほとんど認められなかった。調査した栄養成分は、全体の約二〇パーセント(残りはほとんど水分)である。

(7) 馬鈴しよに付着している土中の微生物に対する照射(一五キロラド)の影響に関する実験の結果によると、照射直後及び照射後三か月においては殺菌の効果はみられなかった。

本実験成果は、科学技術庁原子力局編「原子力平和利用研究成果報告書」(昭和四十四年版)に公表されている。

(8)及び(9) 照射馬鈴しよから抽出された成分によつて突然変異が誘発されるか否かを明らかにすることを目的とした研究の内容等は、別表第四に示すとおりである。

六について

照射馬鈴しよについては、食品衛生調査会に

において、当時得られた最新の科学的知見に基づき、審議が行われたものである。

七について

朝日新聞社に問い合わせたところ次のとおり
の回答を得た。

「くらしの科学」の内容は、藤巻・松山・梅田三氏から聞いた話を総合して、一般読者にわかりやすいよう朝日新聞社科学部でアレンジしたものです。三氏の話の中には重複しているものも多く、また、三氏の見解を総合して一つの答としたものもあり、どの答が誰のものと同定することはできません。」

なお、三氏からも同趣旨の回答を得ている。

八について

照射馬鈴しよが食品として許可されている海外の国は、米国、カナダ、ソ連、イスラエル、スペイン、デンマーク、オランダ、ウルグアイ及びイタリアと承知しているが、その生産量については不明である。

九について

照射食品の種類別各国の許可状況は、別表第五に示すとおりと承知している。

なお、許可を受けた側の名称は、不明である。

十について

米国食品薬品庁(FDA)は、一九六八年七月、陸軍省から出されていた照射ハムの許可申請を却下するとともに、既に許可していた照射ベーコンについても許可を取り消した。

その理由は、照射ベーコン及び照射ハムを与えたそれぞれの動物群に悪影響が認められたこと及び実験計画とその実施の一部に大きな欠陥があることの二点であると承知している。

なお、米国においては、これら食品について引き続き研究が進められている。

十一について

照射玉ねぎの次世代へ及ぼす影響に関する実験については、国立衛生試験所において、実験動物としてマウスを用い、繁殖及び催奇形に関する実験を実施しているところであり、昭和五

十二年度中にその結果を取りまとめることとしている。

十二について

照射馬鈴しよの店頭表示及びこれを原料として使用している旨の表示について、食品衛生の観点からは義務付ける必要はないと考える。

十三について

馬鈴しよは、生食用、加工食品用及びでんぷん原料として広く利用されており、我が国の国民食生活において重要な地位を占めている。

このため、従来からその品質の向上を図るとともに安定的な供給を確保するための事業を実施しているところであり、その一環として昭和四十八年度に農産物放射線照射利用実験事業を国の補助事業として実施したところであるが、現在のところこのような事業を実施する具体的な計画は持っていない。

十四について

食品照射に関する試験研究の成果は、これま

でも「原子力平和利用研究成果報告書」等において公開してきたところであり、今後ともこの方針は変更されるものではない。

十五について

食品照射に関する研究開発を推進するに当たっては、海外の実験資料についても国際協力等により積極的に入手に努め、その活用を図っているところであり、今後とも海外の実験資料は積極的に活用したいと考えている。

別表第一 各省庁の担当部署及び所掌事務

省 庁	担当部署	所 掌 事 務
科学技術庁	原子力局 技術振興課	食品照射に係る研究開発の企画、成果の調査、関係省庁の連絡調整等
厚生省	環境衛生局 食品衛生課	食品衛生法に基づく食品の規格基準の設定等
農 林 省	農蚕園芸局 加作振興課	照射馬鈴しよの生産

別表第二 食品照射に関する研究開発のための予算及び配分先
(単位：百万円)

省 庁	研究機関	担当部署	予 算 総 額 (昭和42年度 昭和51年度)
厚生省	国立衛生試験所	放射線化学部	3
		食 品 部	23
		食品添加物部	4
		毒 性 部	143
		医 化 学 部	2
	国立栄養研究所	応 用 食 品 部	6
		食 品 化 学 部	22
	国立予防衛生研究所	食 品 衛 生 部	84
農林省	畜産試験場	生 理 部	8
		栄 養 部	4
		加 工 部	10
	食品総合研究所	食 品 流 通 部	81
	東海区水産研究所	保 蔵 部	29
通商産業省	製品科学研究所	基 礎 性 能 部	16
日本原子力研究所	食品照射開発試験室		594
理化学研究所	放射線生物学研究室		67
そ の 他			51
合 計			1,147

別表第三 食品衛生調査会の審議資料の概要、研究機関、研究者及び公表された雑誌名等

資 料	研 究 機 関	研 究 者	摘 要
I 放射線照射による馬鈴薯の発芽防止に関する研究成果報告書 (内 容)	(食品照射研究運営会議)		個々の研究の概要については以下の文献に公表されている 原子力平和利用研究成果報告書 (第8集～第11集)
1 照射効果に関する研究—放射線による馬鈴しよの発芽抑制—			食糧研究所研究報告 (第26号、昭和46年・第27号、昭和47年)、 国立栄養研究所研究報告(昭和44年、昭和45年)、日本食品工業学会誌(第16巻昭和44年、第21巻昭和49年)等
ア 「男爵」及び「高原」の照射時期と発芽率	農林省食糧研究所	梅 田 圭 司 他 2 名	
イ 「農林1号」の発芽抑制線量と照射が二次加工製品に与える影響	〃	梅 田 圭 司 他 3 名	
ウ 線量及び線量率の測定	(社)放射性同位元素協会	住 木 諭 介 他 11 名	
エ 馬鈴しよの化学的・生化学的・微生物学的分野における照射効果に関する試験研究	〃	住 木 諭 介 他 11 名	
オ 馬鈴しよの発芽要因に関する一般試験研究	〃	〃	
カ 馬鈴しよの黒変発生に関する試験研究	〃	〃	
2 健全性試験に関する研究			
(1) 照射馬鈴しよの誘導放射能について	国立衛生試験所	浦 久 保 五 郎 他 1 名	
(2) ガンマ線照射による馬鈴しよの栄養成分の変化に関する研究			
ア ビタミンB ₁ 、ビタミンB ₂ 及びビタミンC含量に及ぼす影響	国立衛生試験所	石 綿 肇 他 2 名	
イ 照射馬鈴しよの栄養成分の変化と組織の変化について	国立栄養研究所	高 居 百 合 子 他 1 名	
ウ 幼ラットを用いた照射馬鈴しよの栄養実験	〃	〃	
(3) ガンマ線照射馬鈴しよの安全性に関する衛生化学的研究	国立衛生試験所	田 辺 弘 也 他 11 名	
(4) ガンマ線照射馬鈴しよの安全性に関する研究			
ア 総 論			
イ マウスによる次世代試験	国立衛生試験所	池 田 良 雄 他 7 名	
ウ サルによる短期毒性試験	〃	〃	
エ マウスによる慢性毒性試験	〃	池 田 良 雄 他 5 名	
オ ラットによる慢性毒性試験	〃	〃	
カ 結 語			
3 照射食品の検知に関する研究	国立予防衛生研究所	高 木 高 明 他 4 名	
4 その他	(添付資料)		
(1) 馬鈴しよの生産と流通			
(2) 馬鈴しよの照射コスト			
(3) 海外における照射食品の許可状況			
(4) 特定総合研究としての食品照射の研究開発について			
(5) 食品照射研究運営会議の開催経過			

昭和五十二年四月十二日 衆議院會議録第十七号 朗読を省略した議長の報告

昭和五十二年四月十二日 衆議院会議録第十七号 朗読を省略した議長長の報告 皇室経済法施行法の一部を改正する法律案及び同報告書

II WORLD HEALTH ORGANIZATION TECHNICAL REPORT SERIES No. 451 III ばれいしよ照射研究の現状 —特に安全性の問題について—	JOINT FAO/IAEA/WHO EXPERT COMMITTEE (国立予防衛生研究所)	公 表 公 表 臨床栄養 (第40巻、第2号)
--	---	-----------------------------------

別表第四 照射馬鈴しよによる突然変異に関する研究

雑 誌 名	Radiobiologija, Vol. 12 (1972)	Int. J. Rad. Biol., Vol. 10 (1965)	Toxicology, Vol. 4 (1975)	Fd Cosmet. Toxicol., Toxicology, Vol. 13 (1975)	Toxicology, Vol. 6 (1976)
著 者 及 び 所 属	コピロフ他 ソ連 生物医学研究所	クチン他 ソ連 生物物理研究所	ザチエフ他 ソ連 栄養研究所	レビンスキー他 カナダ 生物研究所	ディエル他 西独 栄養研究所
試 験 方 法	線源及び照射量 セシウム 137, 10 キロラド	セシウム 137, 15 キロラド	コバルト 60, 10 キロラド	コバルト 60, 12 キロラド	電子線10メガ電子 ボルト
試料作成時期	照射後24時間	照射後24時間	照射後40日又は90 日	照射後24時間以内	照射後24時間以内
実 験 動 物	雄マウス	ラットの細胞	雄マウス	雄マウス	雄マウス
結 果 (突然変異、誘発の有無)	有	(DNA合成の抑 制)	無	無	無

別表第五 照射食品の種類別各国の許可状況

食 品 の 種 類	許 可 し て い る 国
馬 鈴 し よ	米国、カナダ、ソ連、イスラエル、スペイン、デンマーク、オランダ、ウルグアイ、イタリア、日本
玉 ね ぎ	カナダ、ソ連、イスラエル、スペイン、オランダ、タイ、イタリア
に ん に く	イタリア
き の こ	オランダ
穀 物 類	米国、ソ連、カナダ

号)の一部を次のように改正する。

皇室経済法施行法の一部を改正する法律
皇室経済法施行法(昭和二十二年法律第百十三

昭和五十二年二月八日
内閣総理大臣 福田 赳夫

右
国会に提出する。

皇室経済法施行法の一部を改正する法律案

第七条中「一億六千七百万円」を「一億九千万円」に改める。

第八条中「千五百三十万円の」を「千七百六十万円」に改める。

附 則

この法律は、昭和五十二年四月一日から施行する。

理 由

最近の経済情勢にかんがみ、内廷費の定額及び皇族費算出の基礎となる定額を改定する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

皇室経済法施行法の一部を改正する法律案
(内閣提出)に関する報告書

一 議案の要旨及び目的

本案は、昭和五十年四月の内廷費及び皇族費の定額改定以後の物価の上昇及び国家公務員給与の引上げ等の事情を考慮し、内廷費の定額を二千三百万円増額して一億九千万円に、皇族費算出の基礎となる定額を二百三十万円増額して千七百六十万円にそれぞれ改定しようとするもの

昭和五十二年四月十二日 衆議院會議録第十七号

皇室経済法施行法の一部を改正する法律案及び何報告書 国会議員互助年金法の一部を改正する法律案 国会における各会派に対する立法事務費の交付に関する法律案 議院法制局法の一部を改正する法律案

五八八

である。

なお、施行期日は、昭和五十二年四月一日として、

二 議案の修正議決理由

本案は、最近の経済情勢にかんがみ、妥当な措置と認めるが、施行期日については修正することを適当と認め、別紙のとおり修正議決すべきものと議決した次第である。

三 本案施行に要する経費

本案施行に要する経費として、三千八百四十一万円が、昭和五十二年度一般会計予算に計上されている。

右報告する。

昭和五十二年四月七日

内閣委員長 正示啓次郎

衆議院議長 保利 茂殿

〔別紙〕

(小字及び―は修正)

附 則

この法律は、公布の日、**昭和五十二年四月一日**から施行する。
し、改正後の第七條及び第八條の規定は、**昭和五十二年四月一日**から適用する。

国会議員互助年金法の一部を改正する法律案
右の議案を提出する。

昭和五十二年四月十二日

提出者

議院運営委員長 金丸 信

国会議員互助年金法の一部を改正する法律
国会議員互助年金法(昭和三十三年法律第七十号)の一部を次のように改正する。

附則第十項を附則第十二項とし、附則第九項を附則第十一項とし、附則第八項の次に次の二項を加える。

(昭和四十八年三月三十一日以前に退職した国会議員等に給する互助年金の年額の特例)

9 昭和四十八年三月三十一日以前に退職し、若

しくは死亡した国会議員又はこれらの者の遺族に給する互助年金については、昭和五十二年四月分以降、その年額を、六百二十四万円を退職又は死亡当時の歳費年額とみなし、改正後の国会議員互助年金法の規定によつて算出して得た年額に改定する。

(職権改定)

10 前項の規定による互助年金の年額の改定は、

総理府恩給局長が受給者の請求を待たずに行う。

附 則

この法律は、公布の日から施行し、昭和五十二年四月一日から適用する。

理 由

昭和四十八年三月三十一日以前に退職した国会議員等に給する互助年金の年額を改定する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

国会における各会派に対する立法事務費の交付に関する法律の一部を改正する法律案

右の議案を提出する。

昭和五十二年四月十二日

提出者

議院運営委員長 金丸 信

国会における各会派に対する立法事務費の交付に関する法律の一部を改正する法律

国会における各会派に対する立法事務費の交付

に關する法律(昭和二十八年法律第五十二号)の一部を次のように改正する。

第三條中「二十万円」を「四十万円」に改める。

附 則

1 この法律は、公布の日から施行し、昭和五十二年四月一日から適用する。

2 改正前の国会における各会派に対する立法事務費の交付に関する法律の規定に基づいて国会における各会派に対し昭和五十二年四月一日以後の分として交付した立法事務費は、改正後の国会における各会派に対する立法事務費の交付に關する法律の規定による立法事務費の内払とみなす。

理 由

国会の各会派に対し交付する立法事務費の額を改定する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

議院法制局法の一部を改正する法律案

右の議案を提出する。

昭和五十二年四月十二日

提出者

議院運営委員長 金丸 信

議院法制局法の一部を改正する法律

議院法制局法(昭和二十三年法律第九十二号)の
一部を次のように改正する。

第四条の次に次の一条を加える。

第四条の二 各法制局に法制主幹を置き、法制局長が、議長の同意を得て参事の中からこれを命ずる。

法制主幹は、法制局長の命を受け重要な法律問題に関する事務を掌理する。

附 則

この法律は、公布の日から施行する。

理 由

各議院の法制局に法制主幹を置くこととする必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

昭和五十二年四月十二日 衆議院會議録第十七号

五九〇

明治三十五年三月三十一日
第三種郵便物認可

定価 一部 一〇円

発行所

東京都港区赤坂表町二番地 郵便番号一〇七
大蔵省印刷局
電話 東京 五八二 四四一一(六代)