

第五十一回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第 二 号

(四二)

昭和四十一年一月十七日(月曜日)

午前十時四十六分開議

出席委員

委員長 長谷川 峻君

理事 關谷 勝利君

理事 山田 彌一君

理事 肥田 次郎君

理事 宇野 宗佑君

理事 塚原 俊郎君

理事 小川 三男君

理事 島上善五郎君

理事 内海 清君

出席國務大臣

運輸大臣 中村 寅太郎

出席政府委員

警視總監 大津 英男君

長(警察庁警務局長) 中西 一郎君

總理府事務官 堀 武夫君

運輸事務官 深草 克巳君

(大臣官房長) 堀 武夫君

運輸事務官 堀 武夫君

(鐵道監督局長) 堀 武夫君

委員外の出席者

議員 久保 三郎君

議員 石田 禮助君

議員 磯崎 勲君

議員 遠藤 鉄二君

議員 日本国有鐵道常務理事 豊原康次郎君

議員 日本国有鐵道常務理事 小西 真一君

議員 日本国有鐵道常務理事 小西 真一君

議員 日本国有鐵道常務理事 小西 真一君

議員 日本国有鐵道常務理事 小西 真一君

議員 日本国有鐵道常務理事 小西 真一君

議員 日本国有鐵道常務理事 小西 真一君

議員 日本国有鐵道常務理事 小西 真一君

議員 日本国有鐵道常務理事 小西 真一君

議員 日本国有鐵道常務理事 小西 真一君

議員 日本国有鐵道常務理事 小西 真一君

一月十七日

委員小淵惠三君及び増田甲子七君辭任につき、その補欠として田中六助君及び宇野宗佑君が議長の名で委員に選任された。

同日

委員宇野宗佑君及び田中六助君辭任につき、その補欠として増田甲子七君及び小淵惠三君が議長の名で委員に選任された。

同日

昭和四十一年十二月二十八日

国有鐵道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出第一六号)

日本国有鐵道整備緊急措置法案(久保三郎君外七名提出、衆法第一号)

昭和四十一年一月十四日

國鐵運賃値上げ反対に関する請願(原茂君紹介)(第三六六号)

同(中澤茂一君紹介)(第三六七号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

日本国有鐵道整備緊急措置法案(久保三郎君外七名提出、衆法第一号)

国有鐵道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出第一六号)

陸運に関する件(私鉄運賃の改定に関する問題)

○長谷川委員長 これより會議を開きます。

久保三郎君外七名提出の日本国有鐵道整備緊急措置法案を議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。久保三郎君。

日本国有鐵道整備緊急措置法案

(目的)

第一条 この法律は、日本国有鐵道の鐵道施設を緊急かつ計画的に整備することにより、鐵道幹線の輸送力の増強、通商輸送の混雑の緩和及び輸送の安全の確保を図り、もつて經濟基盤の強化と國民生活の安定向上に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「鐵道施設整備事業」とは、日本国有鐵道が行なう次に掲げる事業をいう。

一 路線を増設すること。

二 鐵道車両を整備すること。

三 鐵道を電化し、及びディーゼル化するること。

四 鐵道保安施設を整備すること(踏切道を立体交差化することを含む)。

五 その他他政令で定める鐵道施設を整備すること。

(第一期五箇年計画及び第二期五箇年計画)

第三条 日本国有鐵道は、昭和四十一年度以降五箇年間に第一期として、当該期間中において実施すべき鐵道施設整備事業に関する計画(以下「第一期五箇年計画」という。)の案及び昭和四十六年度以降五箇年間に第二期として、当該期間中において実施すべき鐵道施設整備事業に関する計画(以下「第二期五箇年計画」という。)の案を作成し、運輸大臣に提出しなければならない。

2 第一期五箇年計画及び第二期五箇年計画は、次の各号に掲げる事項を定めなければならない。

一 当該各五箇年間に施行すべき鐵道施設整備事業の實施の目標

二 当該各五箇年間に施行すべき鐵道施設整備事業の量

3 運輸大臣は、第一項の規定により第一期五箇年計画及び第二期五箇年計画の案の提出を受けたときは、閣議の決定を求めなければならない。

4 運輸大臣は、前項の規定による閣議の決定があつたときは、遅滞なく、その旨を日本国有鐵道に通知しなければならない。

5 前四項の規定は、第一期五箇年計画及び第二期五箇年計画を變更しようとする場合に準用する。

(交付金の交付)

第四条 政府は、日本国有鐵道に対し、政令で定めるところにより、第一期五箇年計画及び第二期五箇年計画の實施に要する経費の財源に充てるため、当該それぞれの経費の三分の一に相当する額の交付金を交付する。

2 日本国有鐵道が前項の規定による交付金の交付を受けたときは、当該交付金の額に相当する金額について、日本国有鐵道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)第五條第二項の規定による政府の日本国有鐵道に対する出資があつたものとする。

附 則

この法律は、昭和四十一年四月一日から施行する。

理 由

日本国有鐵道が行なう鐵道施設の整備に関する事業の緊急かつ計画的な實施を促進するため、第一期五箇年計画及び第二期五箇年計画の策定及びその實施に要する経費の財源について必要な規定を設ける必要がある。これが、この法律案を提出

する理由である。

本案施行に要する経費

本案施行に要する経費としては、年間約千百億円の見込みである。

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

日本国有鉄道は、わが国交通機関の大動脈として、国民経済の中で重要な地位を占めており、将来にわたってその地位は確保されるべき立場にありながら、今日の国鉄は、幹線輸送の渋滞、殺人的な通勤輸送、さらには統廃する事故等々、その使命である大量客貨の安全、正確、迅速な輸送を遂行することがなほだしく困難な状況にあります。

御承知のごとく、戦時中は戦力増強、戦後は経済復興の名のもとに長期にわたって、その施設を酷使してまいりました国鉄は、昭和二十四年マッカーサー指令により公共企業体に移行し今日に至っております。公共企業体として国鉄に引き継がれたものは、開業以来とられてきた国営事業の実体をそのままとする、あいまいな公共性と企業性であり、それを包括する独立採算性のワクであり、そして極度に荒廃した老朽施設でありました。国鉄はしばらく経済復興の至上命令とインフレの中で、その老朽施設をさらに食いつぶしながら輸送を続けてきましたが、ついに桜木町、洞爺丸等の相次ぐ重大事故の発生を見るに至り、その食いつぶすべき老朽施設の限界を示すものとして、昭和三十三年度から老朽施設の取りかえを中心とする第一次五カ年計画が実施されるに至ったのであります。

しかし、この第一次五カ年計画は実施途中で改訂を余儀なくされました。言うまでもなく資金計画の破綻であり、改良計画そのものが輸送の伸びに追いつけないほど小さなものとなったからであります。またそのことは財源を主として運賃値上げに求めたこと、政府がこの計画に責任を持た

なかったことでもあります。

かくして第一次五カ年計画は四年目で打ち切り、昭和三十六年度から第二次五カ年計画として再出発しましたが、これまたおもなる財源を運賃値上げに求め、加えて東海道新幹線建設の大事業を繰り込み、結果として新幹線工事の先行し、予定どおり完成されましたが、幹線輸送の渋滞、通勤輸送の混雑は一向に改善されず、運賃値上げの際の公約は再度にわたって破棄されることになりました。しかも本計画も第一次と同様輸送の実情からして計画自体過小であり、この過小計画すら計画どおり実施できぬありさまでは、三河島、鶴見の二大事故の反省の上に立つ積極的な保安対策など、もはや国鉄のみの責任と能力では解決を期待することが困難であるとし、かつ昭和三十一年度予算要求にあたって国鉄当局は、政府に対してこの計画による残工事のすべてに対する予算要求をいたしました。希望はいられず、国鉄当局は大きな決意を迫られました。すなわちこのままでは引き続く事故も起り得るとしたことです。ここにおいて政府は、昭和四十年年度までに委員会をつくり資金についても責任を持つとしました。

国鉄をしてかかる状況におちいらしめた原因の一つは、公共企業体とはいふものの公共性も企業性も何ら解明されないまま独立採算制のみ面然と与えられたことでもあります。

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

また、国鉄が陸運における独占的地位を失いつつあるとき、独立採算のワク内運営の行き先は、当然のごとく企業性の追求となり、その結果、目前の投資効果をねらう投資と、合理化に急あま

り、優等列車の増発のみが行なわれ、その結果は、時代に逆行してローカル列車及び貨物の足をおそくし、過密ダイヤは神技といわれながらも、しかも、そこからは現状を打開する資金を生み出すことはとうてい不可能なのであります。

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

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

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

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

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

以上が本法案提案の理由であります。

次に、法案の内容について申し上げます。本法案は、以上述べた理由により、日本国有鉄道の現状を緊急かつ計画的に整備し、国民的経済の中でその使命を十分発揮できることを目的としており、第一に、幹線輸送力の増強、通勤輸送の緩和等に必要な線路増設、車両の整備、輸送の近代化及び今日国鉄に強く要求されております安全輸送のための保安施設の整備等を鉄道施設整備事業といたし、第一次五カ年計画以来とられてきた輸送力増強及び保安対策の計画を踏襲発展させようとするものであります。

第二は、これらの整備事業は、昭和四十一年度から初年度とし十年間に所期の目的を完遂しようとするもので、これを二期に分け、国鉄は昭和四十一年度を初年度とする第一期五カ年計画、昭和四十六年度を初年度とする第二期五カ年計画のそれぞれについて計画を策定し、運輸大臣はこの計画について閣議決定を求めるものとし、この整備事業が政府によつて承認され、政府も計画完遂に責任を持つ体制とするものであります。

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

なお、整備事業の規模についてであります。第一次五カ年計画では約一兆六千五百億を投入し、立ちおくれを解消し、安全輸送の確保を重点といたし、第二期五カ年計画においては、需要の伸びに應じた輸送力の増強、近代化等に主力を置くこととし、十年間の総事業量はおよそ三兆三千億程度と見込んだ次第であります。

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

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

第二は、国鉄の投資不足の回復と経済成長についてであります。高度成長政策は幾つかの矛盾と問題点を露呈してまいりましたが、その中でも社会資本、公共投資の立ちおくれからくるアンバランスがはなはだしくなってきたており、資本の側からも社会資本の拡充が要求されておりますが、かかる事態になったことに対する反省と検討が必要であります。本計画が民間企業の無政府の設備投資のしりぬぐい策として実施される場合には、この計画による投資はさらに新たな矛盾を生み出し、とどまるどころを知らぬものとなり、とうてい国民的要求は満たされぬことになるのであります。当然この無政府的な設備投資をコントロールする中で本計画は実施される必要があります。また国鉄を含む総合的交通体系が確立され、その分野と方向に沿って本計画が実施され、国民経済の中で調和のとれた国鉄の姿になる必要があることは言うまでもありません。

以上で御説明を終わりますが、何とぞ慎重御審議のほどお願いいたします。

○長谷川委員長 本案に対する質疑は後日に譲ることといたします。

○長谷川委員長 次に、国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案を議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。中村運輸大臣。

国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案
国有鉄道運賃法の一部を改正する法律

国有鉄道運賃法(昭和二十三年法律第百十二号)の一部を次のように改正する。									
第三三条第一号中「三百キロメートル」を「四百キロメートル」に、「二百七十五銭」を「三百六十五銭」に、「二百三十五銭」を「二百八十銭」に改める。									
別表第一及び別表第二を次のように改める。									
別表第一									
第四条の規定による航路普通旅客運賃表									
航路別				二等運賃	一等運賃				
青森	函館	間	円	380	円	760			
宇野	高松	間		90		180			
仁方	堀江	間		260		520			
宮島	口宮島	間		40					
大島	小松港	間		50					

別表第二									
第七条第二項の規定による車扱貨物運賃率表 (1グラムトンにつき)									
等級	1	2	3	4					
キロメートル	円	円	円	円					
5	165	158	137	123					
10	219	186	162	146					
15	252	215	187	168					
20	286	244	212	191					
25	321	274	238	214					
30	355	302	263	237					
35	389	331	288	259					
40	423	360	313	282					
45	456	389	338	304					
50	490	417	363	327					
55	524	446	388	349					
60	558	475	413	372					
65	591	504	438	394					
70	625	532	463	417					
75	660	562	489	440					

80	694	591	514	463	440	2,192	1,868	1,624	1,462
85	728	620	539	485	450	2,233	1,902	1,654	1,489
90	761	649	564	508	460	2,272	1,935	1,683	1,515
95	795	677	589	530	470	2,313	1,970	1,713	1,542
100	829	706	614	553	480	2,353	2,004	1,743	1,569
110	869	741	644	580	490	2,392	2,038	1,772	1,595
120	909	774	673	606	500	2,433	2,072	1,802	1,622
130	949	808	703	633	525	2,533	2,157	1,876	1,688
140	990	843	733	660	550	2,634	2,244	1,951	1,756
150	1,030	877	763	687	575	2,734	2,329	2,025	1,823
160	1,069	911	792	713	600	2,834	2,414	2,099	1,889
170	1,110	945	822	740	625	2,932	2,498	2,172	1,955
180	1,150	980	852	767	650	3,031	2,582	2,245	2,021
190	1,189	1,013	881	793	675	3,128	2,665	2,317	2,085
200	1,230	1,048	911	820	700	3,227	2,749	2,390	2,151
210	1,270	1,082	941	847	725	3,325	2,832	2,463	2,217
220	1,310	1,116	970	873	750	3,424	2,916	2,536	2,282
230	1,350	1,150	1,000	900	775	3,521	2,999	2,608	2,347
240	1,391	1,185	1,030	927	800	3,619	3,083	2,681	2,413
250	1,431	1,219	1,060	954	825	3,713	3,163	2,750	2,475
260	1,470	1,252	1,089	980	850	3,806	3,242	2,819	2,537
270	1,511	1,287	1,119	1,007	875	3,899	3,321	2,888	2,599
280	1,551	1,321	1,149	1,034	900	3,992	3,401	2,957	2,661
290	1,590	1,355	1,178	1,060	925	4,085	3,480	3,026	2,723
300	1,631	1,389	1,208	1,087	950	4,178	3,559	3,095	2,786
310	1,671	1,424	1,238	1,114	975	4,271	3,639	3,164	2,848
320	1,710	1,457	1,267	1,140	1,000	4,365	3,718	3,233	2,910
330	1,751	1,492	1,297	1,167	1,050	4,551	3,877	3,371	3,034
340	1,791	1,526	1,327	1,194	1,100	4,737	4,035	3,509	3,158
350	1,832	1,561	1,357	1,221	1,150	4,923	4,194	3,647	3,282
360	1,871	1,594	1,386	1,247	1,200	5,110	4,353	3,785	3,407
370	1,912	1,628	1,416	1,274	1,250	5,296	4,511	3,923	3,531
380	1,952	1,663	1,446	1,301	1,300	5,482	4,670	4,061	3,655
390	1,991	1,696	1,475	1,328	1,350	5,669	4,829	4,199	3,779
400	2,032	1,731	1,505	1,355	1,400	5,855	4,988	4,337	3,903
410	2,072	1,765	1,535	1,382	1,450	6,041	5,146	4,475	4,028
420	2,111	1,799	1,564	1,408	1,500	6,228	5,305	4,613	4,152
430	2,152	1,833	1,594	1,435	1,550	6,414	5,464	4,751	4,276

1,600	6,600	5,622	4,889	4,400
1,650	6,786	5,781	5,027	4,524
1,700	6,973	5,940	5,165	4,649
1,750	7,159	6,098	5,303	4,773
1,800	7,345	6,257	5,441	4,897
1,850	7,532	6,416	5,579	5,021
1,900	7,718	6,575	5,717	5,145
1,950	7,904	6,733	5,855	5,270
2,000	8,091	6,892	5,993	5,394
2,050	8,277	7,051	6,131	5,518
2,100	8,463	7,209	6,269	5,642
2,150	8,649	7,368	6,407	5,766
2,200	8,836	7,527	6,545	5,891
2,250	9,022	7,685	6,683	6,015
2,300	9,208	7,844	6,821	6,139
2,350	9,395	8,003	6,959	6,263
2,400	9,581	8,162	7,097	6,387
2,450	9,767	8,320	7,235	6,512
2,500	9,954	8,479	7,373	6,636
2,550	10,140	8,638	7,511	6,760
2,600	10,326	8,796	7,649	6,884
2,650	10,512	8,955	7,787	7,008
2,700	10,699	9,114	7,925	7,133
2,750	10,885	9,272	8,063	7,257
2,800	11,071	9,431	8,201	7,381
2,850	11,258	9,590	8,339	7,505
2,900	11,444	9,749	8,477	7,629
2,950	11,630	9,907	8,615	7,754
3,000	11,817	10,066	8,753	7,878

附則

この法律は、昭和四十一年一月十五日から施行する。

理由

日本国有鉄道の経営を改善し、輸送力の増強及

び保安施設の整備を図るため、日本国有鉄道の運賃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。

○中村(貴)國務大臣 たいだいま議題となりました日本国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

日本国有鉄道は、かねてより輸送力の増強及び輸送の近代化につとめてまいりました。しかしながら、輸送需要は、わが国経済の高度成長に伴い、輸送力の伸びを大幅に上回る増加を示しております。国鉄におきましては、現有施設を極度に活用することにより、これに対処してまいりましたが、いまや列車ダイヤは過密化し、主要幹線の輸送力は弾力性を失い、ひいては輸送の安全性すら脅かされるに至っております。

このにおきまして、国鉄では、大都市付近の通勤輸送改善、主要幹線輸送力の増強による過密ダイヤの緩和及び保安対策の強化を主眼とする第三次長期計画を策定いたしました。

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

この計画を遂行するために必要な資金につきましては、その大部分を借入金によることとし、政府といたしましては、財政投融資の増額等につきましても、できるだけ努力する所存であります。しかしながら、もし現在の運賃水準のままで不足する財源をすべて借入金によってまかなうとすれば、昭和四十六年度末における国鉄の借入金残高は四兆数千億円の巨額に達し、同年度における支払い利子は膨大な額に達することに相なります。一方、国鉄財政の現状は、昭和三十九年度にお

いてすでに三百億円の欠損を生じ、このまま推移すれば、昭和四十年末においては、一千億円の近い欠損が見込まれ、経営状態は極度に悪化しているものであります。

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

この法律案の提案にあたりましては、運輸審議会の答申を尊重したのもよりでありましたが、国鉄運賃の改定の国民生活に与える影響を考慮して、国鉄経営の合理化等により、所要改定率をできるだけ少なくするよう配慮いたしました。

次に、運賃改定の具体的内容についてであります。まず、旅客運賃について申し上げますと、現行の遠距離通減制を距離比例制に近づけるために、二地帯制の境界を四百キロメートルとし、一キロメートル当たりの賃率は、第一地帯においては、現行の二四七十五銭を三六六十五銭に、第二地帯においては、一四三十五銭を一四八十五銭にいたしました。

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

次に、貨物運賃についてであります。最近の輸送構造の変化に即応して、現行貨物等級の上下の幅を圧縮して四等級とするとともに、その賃率の引き上げはおおむね十七パーセントにいたしました。

以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきまますようお願い申し上げます。

○長谷川委員長 次に、本案について補足説明を聴取いたします。堀鉄道監督局長。

○堀政府委員 日本国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案につきまして逐条的に御説明申し上げます。

まず第三条の関係について申し上げます。本条の改正は、第一地帯の賃率を二四七十五銭

から三六六十五銭に、第二地帯の賃率を一四三十五銭から一四八十五銭にするのと同時に、第一地帯と第二地帯の境界を四百キロメートル延伸して四百キロメートルとし、現行の遠距離通減制を修正し、理論的に見て妥当と考えられる距離比例制に近づけることを内容とするものであります。

次に別表第一の関係について申し上げます。本表の改正は、青森・函館間、宇野・高松間、仁方・堀江間、宮島口・宮島間、大島・小松港間の各航路運賃については鉄道の普通旅客運賃と同程度の引き上げを行なうとともに、下関・門司港間の航路廃止に伴い下関・門司港間の航路を本表から削ることを内容とするものであります。

次に別表第二の関係について申し上げます。本表の改正は、最近の輸送構造の変化に即応して、貨物等級を従来の従価等級制度から、平均的な運送費用に対応した単一賃率を採用する方向で四つの等級にまとめ、等級間賃率の上下の幅を縮めるとともに、賃率をおおむね一七パーセント引き上げることを内容とするものであります。新等級表への移行につきましては、現行普通一等級及び普通二等級に該当する品目は、新一等級の賃率、普通三等級に該当する品目は、新二等級の賃率、普通四等級から普通八等級まで、特別一等級並びに特別二等級に該当する品目は新三等級の賃率、普通九等級、普通十等級、特別三等級及び特別四等級に該当する品目は新四等級の賃率の適用を受けることになると考えております。

最後に附則は、この法律の施行期日について規定したものであります。

以上がこの法律案の概要であります。

○長谷川委員長 これにて説明の聴取は終わります。

○長谷川委員長 これより質疑に入ります。質疑の通告がありますので、これを許します。

○關谷勝利君 実は私は久保三郎君が提出をせられ

ております日本国有鉄道整備緊急措置法案に對しまして質問をする準備をしまいたのでありますが、きょうは御答弁をせられないそうでありますので、これを次回に譲ります。

久保君の提出をせられました提案理由の説明を聞いておきますと、その中には、今回の日本国有鉄道の第三次長期計画の内容その他が十分にわかかっておられないために述べられておるような点がありますので、国鉄当局から、その誤解を解きますために、また何と申しますか、一般にも今度の長期計画が必要であるということを広く知らしめるために必要でありますので、簡単に今度の第三次長期計画の内容に關連しての御答弁をお願いいたします。一つ一つお尋ねするよりも、一括してお尋ねいたしますので、總体的にお答えをお願いいたします。

国鉄は現在、国の施策といたしまして第三次長期計画を実施中であり、これは社会党が言うように何ら権威づけられていないものでないというのではなくして、閣僚懇談会において決定した上でこれを實施いたしておるものであります。政府に責任があるわけであり、現在のこの第三次長期計画を実施した場合の財政状態と申しまするか、国鉄の収支の状態がどういふふうになるのかというところが第一点。なお、現在の財政状態が長期計画の財源をどのように考へておるのかというところが第二点。これも關連いたしておりますので、兩者を含めて御説明をお願いいたします。それと、長期計画達成の晩には輸送事情がどのようになるか、この三つのことを詳細に御説明願いますと、いろいろな誤解も解けてくるのではないかと思いますので、詳細に御説明願いたいと思います。

○石田説明員 お答えいたします。

御承知のとおり、国鉄は第一、第二計画をやったのであります。それによって現在の輸送状況を改善することはとてもできぬ。ことにその年に政府の財政態勢によつてわれわれの予算が削られるということになると、なかなか組織的に

きぬ。結局政府に交渉いたしましたして、今度の第三次七カ年計画を立てた次第であります。ということとは、つまりそれによって政府はその計画を認めてくれる。同時に、それに対しては財政的な処置を講じてくれる。その目的要するに三つあるのです。第一は、現在における通勤地獄の緩和であります。それはもう私が申し上げるまでもなく、むしろこれは人道問題である。第二は、幹線輸送の非常な逼迫を過密ダイヤ、これをそのままにしておくと、大きな事故の発生の原因が依然として存在しておる、これをこのままにしておくわけにはいかぬ。第三は、その過密ダイヤに即してこれを安全化するのにはどうしたらいいかというところ。この三つの問題であります。これを組織的にひとつ六カ年の間に緩和していこう。解消というところは、とてもこれはできません。緩和であり、近々では激増しておつてこれを解消するというところはとても現在のところできないのであります。緩和であり、また、幹線における輸送問題にしても、緩和であります。その詳しいことにつきましては、副総裁から御説明いたさせたいと思います。委員長、さよう御承知願います。

○磯崎説明員 私から、ただいま総裁が御説明申し上げました第三次長期計画による国鉄への影響並びに全般的な財政収支状況につきまして、数字によりまして御説明申し上げます。たいへん細かいことになりましたのでお手元に資料を差し上げさせていただきますので、これによって御説明をすることをお許し願いたいと思つてあります。

お手元の資料は、一、今回の投資の内容、それからこれをつくるまでに至りました内閣の国鉄基本問題懇談会の意見書、運賃制度の概要等を入れた上に、さらに現在提案されております四十年の補正予算並びにそれに基づきます長期計画の財政収支状況、次に旅客、貨物運賃改訂要綱、さらに別冊といたしまして、第三次長期計画とその効果と申します黄色い冊子のものとごく簡単にまとめさせていただきますので、御質問と順序が逆になります

が、まず黄色い冊子のほうからごく概略の御説明を申し上げることをお許し願いたいと思つてあります。まず第一に、第三次長期計画がなぜ必要であるか、いかなる効果が出るかということにつきましてごく概略で申し上げます。

一ページの表にございまして、戦前の平準年度でございまして昭和十一年度と比較いたしますと、これらのとおり、旅客の輸送人員が約六倍に伸び、貨物も約三・六倍に伸びております。それに伴ひまして、これを輸送すべき線路そのものはほとんど一・三倍しか伸びていないということ、結局、客貨の輸送量に對しまして、輸送する能力が物理的に足りないということを示したものでございまして。

次の二ページは、一つの例をいたしまして、線路がふえないという結果、やむを得ず過去二十年ないし三十年の間は、車両をふやまして、列車をふやしまして、輸送の増加に對してまいつたわけでございますが、二ページでござんのとおり、たとえば東京―小田原間の現在のダイヤ、しかもこれは新幹線ができましたあとで、急行、特急等の大部分を二十数本にわたつて抜きましたあとの、午前六時から午前十時までのダイヤを抜いたものでございまして、これらのとおり、虫めがねで見なければわからないほどの過密ダイヤでございまして、これが、残念ながら過密の鶴見事故あるいは三河島事故等の遠因の一つとも言われているものでございまして。この過密ダイヤを解消するために、いままでのように、ただ列車をふやす、車両をふやすということでは、根本的に線路そのものをふやさなければならぬという状態に立ち至つておるわけにございまして。

それに対応いたしまして、第三ページにございまして、一昨年一カ年間にございまして、内閣の国鉄基本問題懇談会におきまして、国鉄の現状はいかにあるか、今後いかに改善されるべきかという角度から、いろいろ日本の経済の伸びをしんうくされて、諸般の専門家が集まられて、いろいろ論議された結果、これらのとおり、三ページに

ございまして、総額二兆九千七百二十億、昭和四十年から四十六年度までにわたります第三次の長期計画を策定されたわけでありまして、このうち直接保安対策と申します、たとえば踏切の問題、あるいは列車自動停止装置の問題等を拾い上げますと、二兆九千七百二十億のうち二千四百億は保安対策に直接使われるものでございまして。これは世上言われておりますように、国鉄の将来の輸送の増強を見通してやつたという、いわゆる先行投資というもののよりも、むしろ現在私どもの肩にかつております火の粉を振り払うという程度のものでございまして、このぎりぎりの増強をいたしますのにも、やはり二兆九千億という膨大な金が必要でございます。

次に、通勤輸送の問題でございますが、何と申しましても、東京、大阪の過密化の問題は国鉄だけの能力ではいかんともいたした方がたいわけでございますが、ただ、現実の問題といたしまして、通勤客がふえる、このふえる通勤客は、やはり私どもといたしましては何とかこれを消化しなければならぬということ、全体として約五千億の金を通勤輸送につぎ込んでおるわけにございまして、東京付近、大阪付近、これらのとおり、各線路にわたつて、全面的に通勤輸送のための線路をふやすという措置をとつてまいりたいと思つております。

五ページに概略の図面がございまして、御承知のとおり、東京、大阪付近の、いわゆる国電の通勤網と申しますものは、昭和の初期にできたものでございまして。昭和の初期にできたまま、あとは、先ほど申しましたとおり、ただ車両をふやす、列車をふやすということだけでございまして、通勤客の増加に對してまいつたわけにございまして、たとえば中央線の急行電車は、毎時二分間隔で、十両編成のものが約一時間に三十本走つております。一時間の輸送力約十万人でございまして、それ以上の輸送はできないという限界に達しております。また、中央線以外の東北線、常磐線、総武

線、東海道線すべて東京に放射状に入ってまいります。線は、今後の人口増加を考えます際に、いまのままで絶対にはやっていけないというところも明らかでございまして、また、大阪付近におきましても、私鉄が発達しているとは申せ、やはり国鉄沿線の通勤客の増加は膨大なものでございまして、福知山線、山陰線、あるいは東海道、山陽線、その他各線にわたります。東京と同じような、根本的な、抜本的な、線路をふやしまして列車をふやすということを講じない限り、現状におきましては全く行き詰まっている状態だということを申し上げても差しつかえない程度であるというふうに考えます。

五ページの表が東京、大阪付近の通勤輸送の改善の表でございまして、今回の計画では、従来と違ひまして、根本的に線路をふやす、複線を複々線化する、あるいは複々線をさらにもう一復線ふやす、こういうふうな形でまいりたいというふうに考えております。

さらに、通勤輸送以外の幹線の輸送でございしますが、幹線輸送を増強するためには、どうしても全国の主要幹線を複線化しなければいけない、さらに要すれば、電化をしなければいけないという事態でございまして、六ページに書いておりますのは、複線化区間でございまして、これは次の七ページの図面にございまして、すでに昭和四十年年度、すなわち本年度の当初からほとんど全国的にわたって複線化の工事に着手いたしました。この図面でございまして、青いまるをつけてみましたところが、現在までに着手いたしました区間、すなわち現在時点で工事が進捗しているところとございまして、現在、国鉄全体の複線化はわずか一六%でございまして、ほとんど各線とも数十年前にできたままの単線でやっておりますという事情でございまして、少なくとも全国の主要幹線だけは複線化したいというのがこの七ページでございまして、ごらんのとおり、各地にわたって現在複線化工事を実施中でございまして、さらに、この図面でございまして、東京付近

に点線が書いてございまして、また琵琶湖の西側にも点線が書いてございまして、あるいは北海道の一部にも点線が書いてございまして、これは国鉄でなしに、鉄道建設公団によりまして新線をつくってもらう。それが幹線の輸送力の緩和なり、あるいは大都市の通勤輸送の緩和になる、こういうことでございまして、直接国鉄が工事をいたしておりますが、並行いたしまして、建設公団によりまして建設線として現在すでに着手いたした線をあらわしたものが小さい点線で書いた分でございまして、

さらに幹線につきましては、複線化したしますと同時に、全般的な輸送力をふやす、ことに旅客貨物の輸送力を輸送のスピードとなるべく合わせて全体の線路容量を案に使用したいという意味で、主要幹線並びにその他これに準ずる線につきましては、電化あるいはディーゼル化を行ないたい。八ページ並びに九ページはそのうちの電化の計画の表でございまして、九ページの表でございまして、青まるをつけてみましたところはすでに現時点で電化工事を始めているところとございまして、ごらんのとおり、主要幹線以外にも幹線と幹線を結ぶ線あるいは観光上必要な線等につきましては、すでに工事を始めておるわけでございまして、これらができまして、昭和四十六年度末には、現在の電化率一九%が三四%になるというふうに考えておるわけでございまして、

さらに、今回の第三次長期計画のうちの一つの柱でございまして保安対策につきましては、従前とも板木町事故あるいは三河島事故にこりまして、相当に大きな投資をいたしておりますが、現在までに、十ページにございまして、まず自動列車停止装置あるいは信号の自動化あるいは踏切設備の強化、こういうところに重点を置いてすでに実施をしておりますが、おかげさまで、十ページの表にございまして、いわゆる乗務員の不注意によりまして列車が追突するというようなことがないような列車自動停止装置につきましては、本年度末をもちまして全線区にわたって

これが完成することになりましたわけでございまして、また自動信号区間は、現在もつばら幹線に次ぐ線をやっておりますが、これが四十六年度末には約一万二千キロというふうに伸びてまいりまして、全体の六〇%が自動信号になります。したがって、いま、これができまして、駅の取り扱いの間違いによる事故が非常に減ってくるということが期待されるわけでございまして、

さらに踏切保安対策につきましては、当委員会でも過般立案され、実行に移されました踏切道改良促進法が非常に順調に進捗しております。現在国鉄の幹線区間におきましては、いわゆる無防備踏切は一切ございせん。全部一昨年の十一月までにこれを廃止いたしました。現在幹線区間あるいは単線区間でも非常に危険の多い区間等の踏切の除去あるいは立体交差について進めておりますが、さらに本計画におきましても約七百三十カ所の立体交差を進めてまいりたい。その他ここにございまして、ほとんど全国の踏切にわたってまして設備の改良をやってまいりたいというふうに考えておるわけでございまして、

しからば、これだけの、七年間で二兆九千億の投資をした結果、いかなる効果があるかという先ほどの関谷先生の御質問でございまして、これが十一ページ以下にごく簡単に書いてあるわけでございまして、

十一ページはまず通勤輸送の緩和でございまして、通勤輸送につきましては、現在東京付近、大阪付近に非常に通勤客がふえておりますが、これだけの設備をいたしますれば、十一ページの表でございまして、ある程度の通勤輸送の緩和はできるといふふうに考えております。もちろん現在混雑を解消するといふまでにはまいりませんが、ある程度混雑を緩和できるといふことを確信しておるわけでございまして、ごらんのとおり、改善をした場合のいわゆる込み方を率であらわしておるわけであります。しからばこの基礎になる通勤客の数はどう考えておるかということでございますが、これは東京都あるいは大阪市等の当

局、あるいは首都圏整備局等の将来四十六年度までにどの程度通勤人口がふえるだろうといった推定に基づきまして、それを具体的な輸送人員として計画いたしますと、ごらんのとおり相当緩和されるということをお願いするといふふうに考えます。

さらに幹線でありまして、これは十二ページに各幹線につきまして現在の列車回数並びに昭和四十六年度時点における列車回数を書いてございまして、ごらんのとおり、現時点の列車回数よりも相当一線当たりの列車回数が減ってくる、すなわち全般的な輸送需要の伸びによりまして相当列車はふえますけれども、単線が複線になる、あるいは複線が複々線になるということ、線路一本当たりの列車回数はある程度減少することができるといふわけでございまして、これは即過密ダイヤの緩和あるいは解消に近くなるというふうに考えていただいてもけっこうだといふふうに考えます。

さらに十三ページはスピードの問題でございまして、これは私もいたしましては、何もスピードアップすること自体を目標とするわけではなく、線路がよくなる、あるいは単線が複線化されることによつて自動的にスピードが上がるというわけでございまして、同時に、今度の計画によりましてほとんど蒸気列車がなくなりまして、電化あるいはディーゼル化された区間で現在よりは多少快適な旅行ができるというふうに考えておるわけでございまして、

さらに、貨物輸送でございまして、貨物輸送につきましては今回の投資の中にも、約五千億近いものを貨物の設備投資に当てたいというふうに考えておりますが、現在国鉄の輸送の方式が分量だけ送ればよいというふうな方式でやっておりました。これをもう少しきめこまかい、荷主の需要に応じた輸送にかえていくということで、十四ページにございまして、列車全体の速度も速くする、あるいはコンテナ輸送を強化する等の方法によりまして、物資別に、あるいはパレットを使つてやるといふような方法によりまして、列車別に

輸送経費を軽減する、輸送速度を上げるということによりまして、国民経済の発展に些少でも寄与したいというふうに考えておるわけでござい

ます。
以上は、ただいま御質問の、今回の設備投資計画の効果でございますが、しからばこの設備投資計画をやつてまいります際の財政状態がどうなるかという次の御質問に移りたいと思ひます。

4という資料でござんのとおり、資料が三枚ござい

ます。その二枚目でございます。資金収支計画案というものを試算しております。これは昭和四十六年度すなわち本年度から昭和四十六年度まで、計画遂行の最後に至るまでの国鉄の資金収支計画をつくつたものでござい

ます。
ごく簡単に御説明申し上げますと、まず運輸収入でございますが、運輸収入の基礎になります数量は、国鉄だけで算定したのではないということ、経済企画庁その他専門方面の意見をいろいろ拝借いたしまして、将来の自動車あるいは船舶あるいは航空機等の伸びを考えた上で、四十年

度から四十六年度までの旅客、貨物別の輸送の伸びを考へております。それに対して、昭和四十年の二月十五日から運賃を、先ほど提案理由の説明にござい

ましたとおり、客貨合わせて約二五〇の収入が得られるということを前提といたしますと、一番右の合計欄にござい

ますと、全体の収入に相なるわけでござい

ます。
経費につきましては、まず一番大きなのは経費でございますが、経費のうち一番大きな問題は、約七〇の年間の伸びを見えております。その他輸送増に対応いたします電力費の増、あるいは車両修繕費の増等を全部見まして、経費の合計が四兆九千億でござ

います。さらに、相当な大きな借金をいたしまして、その利子の累計が八千九百億、したがって、収支のバランスをとりま

すと、9番の欄の「資本勘定へ繰入」と書いてござい

ますが、この八千五百六十三億が自己資金として工事に充てら

れる分でございます。
しからば工事のほうはどうなるかと申しますと、まん中から下でございますが、12番の、損益勘定から受け入れた

いたしますが、いま申しました八千五百六十三億でございます。それにさらに外部資金、主として政府からの財投、あるいはことし予算でお認め願ひました、国鉄限りで発行いたします特別債等を含めまして、約三兆九百億とい

団の運賃改定につきまして四十一年の九月二十八日、二十九日、三十日、それから一日にかかりましたが、この四日間にはわたって公聴会をやっております。それで運輸審議会からの答申は、四十一年、本年の一月十日にございまして、認可は去る一月の十一日に認可をいたした次第でございます。

この申請の理由を申し上げますと、ただいま国鉄についての運賃改定の理由が述べられましたが、私鉄につきましても、交通地獄と申しますか、交通戦争という様相は同じでございます。これらに対処するために私鉄各社はいろいろの設備投資を、従来第一次設備投資計画を行ない、さらに引き続いて三十九年度から第二次の三力年計画を実施中でありまして、これらの設備投資に伴いまして資本費が非常に膨張いたしております。たとえば三十七年から三十九年に資本費がどれだけ増加しておりますかと申しますと、三十七年を一〇〇にいたしました三十九年度では一五四、このうち支払利息について見ますと一七と、七一も三年間にふえておるような状況でございます。人件費につきましても、三年間で二七もふえておる。これらの諸経費の増加が経営を非常に圧迫をいたしまして、私鉄の各社といたしましては、経営を安定し、健全な経営、さらにこの輸送力増強計画を今後円滑に進めていくためには、どうしても自己資金を用意する必要がある、そのために運賃改定をする必要があるということで、申請をしてきておるわけであります。

この改定の内容につきましては、お手元に資料を配付いたしておりますので、これに従って御説明を申し上げます。

まず大手私鉄の十四社について申し上げますと、この一ページをこらんと願いたいと思っております。第一のところには、いま申し上げました簡単な経過が書いてありまして、十日の答申、それから一月十一日に臨時物価対策閣僚協議会というところでした上、認可を行なっております。

第二のところは、ただいま私が申し上げましたような運賃改定の必要なこと、さらにその設備投資計画について述べております。すなわち、第一次輸送力増強三力年計画では、これは三十六年度から三十八年度にわたって実施したわけでありますが、これによりまして約千三百億の投資を行なっております。さらに三十九年度から四十一年度にかけて第二次輸送力増強計画というものをいまして、二千二百五十億という非常に膨大な設備投資を予定しておるわけであります。この設備投資計画のうち千六百五十七億については、今回の運賃の原価に繰り込んで計算をいたしております。

次の三番目につきましては申し上げますと、今回の運賃改定によりまして、私鉄十四社合計の増収額は約三百億円のぼるものと考えております。今回の改定による平均値上げ率は二〇・二%でございます。この運賃改定に基づく収入の増加によりまして、ただいま申し上げました輸送力増強計画が完全に実施できるよう、われわれといたしましては強力に指導をしてまいりたいと考えておる次第であります。

二ページをこらんといたしたいと思っておりますが、二ページは運賃改定の内容につきまして各社別に書いております。たとえばその一番上の欄の東武鉄道について申し上げますと、一キロから四十キロまでは現行の賃率が三円十銭、四十一キロ以上は二円四十五銭でございますが、このたびの改定によりまして一キロから五十キロまでの地帯は三円六十五銭、五十一キロ以上は二円九十銭というふうになるわけでございます。この三円十銭から三円六十五銭の値上がり率は一七・七%ということに相なるわけであります。それから定期割引率はどういうふうに変化したかと申しますと、通勤定期につきましては現行の七八%の割引率が七五%に下がる。それから通学定期につきましては据え置きというものが東武鉄道の割引率でございます。

以下西武鉄道、京成その他このようにあります。

て、その次のページの一最後の欄外に値上げ率の平均が二〇・二%となっております。

定期の割引率について申し上げますと、通勤定期は現行平均七四%の割引率が六九%に下がる。それから通学定期につきましては、これは八六%が八五%でありますから、ほとんど影響はない。これらの定期に関する割引率のことにつきましては、大體国鉄の今度の改定とは同じような考え方をいたしております。

改定によりまして、先ほど申し上げましたような三億の増収が期待されるということでございまして、次の四ページをお開きいただきます。これは、ただいま申し上げました増収によりまして、今後四十一年度までに輸送力増強計画としてこのような投資を各社が考えておるといってございまして、この各社の合計を申し上げますと、一番下の欄の一番右端にございまして、千六百五十六億という投資額になるわけであります。この額は原価計算の場合に繰り込んだ額でございます。私鉄自身といたしましては、このほかに約三百億の投資計画を持っております。

次の五ページをお開きになりますと、帝都高速度交通営団の運賃改定でございます。営団は昭和二十六年より丸ノ内線それから有楽町線、日比谷線それから東西線と逐次非常に急速なピッチで建設を行なっております。その営業キロはいまや五十二・五キロに及んでおります。これに要しました建設費はすでに千三百二十三億に達しております。これが資金の調達には九割以上が外部資金で、これに伴う資本費の増大が特にはなはだしく、開業後の収支面を悪化させる結果となっております。四十年度の収支面におきましても、金利の支払いが収入の半分をこすというような非常に異常な状態になっております。将来におきましては、現在建設中の地下鉄工事が進むにつれて、営業収支の赤字は激増の一途をたどることが必然であり、経営上重大な問題となっております。今後の資金調達にも悪影響を及ぼすということでございまして、運賃改定の申請を出してきて

わけでございます。

それで、この交通営団の申請を運輸省と経済企画庁と双方において慎重に検討いたしました結果、平年度における赤字総額は五十三億に達するだろう、こういう推定のもとにその値上げ率を算定した次第でございます。交通営団の値上げ率は二六・六%ということになっております。

次の六ページでございますが、交通営団の運賃改定の概要は、左の欄が現行でございまして、一区から六区まででございます。たとえば、一区の二十円が改定では三十円、二区の三十円が四十円、三区の四十円が五十円というふうに各区十円増しということでございます。

定期の運賃につきましては、その下の欄に主要区間運賃比較というものがございまして、たとえば渋谷から三越前までの定期について見てみますと、今度の改定によりまして普通定期というものを国鉄と同じように廃止するという考え方をいたしております。従来普通定期を買っておられた方は通勤定期を買うことになるわけであります。したがって通勤定期で比較いたしますと、渋谷―三越前、この間は現行は九百九十円、これが改定では千二百六十円になります。従来普通定期を買っておいた方は千三百五十円が千二百六十円になるのであります。逆に下がるということになりますのであります。通学定期は六百九十円が八百七十円ということに相なるわけでございまして、その他の主要区間については、ここに書いてあります。その他の主要区間については、ここに書いてあります。その他の主要区間については、ここに書いてあります。

次のページでございますが、これは高速度交通営団の新線建設の計画でございます。棒線でもって予定が書いてございまして、一番下の欄にその所要資金の合計がございまして、昭和三十一年度までに要した資金は、先ほど私が申し上げましたように、千三百二十三億の投資をすでに終わっております。四十年度においては三百五十億、建設費総額は千四百四十八億という膨大な設備投資計画を行なうことになっておるわけであります。

八

以上、簡単に今回の運賃改定の内容、経理等について御説明申し上げた次第でございます。

○肥田委員 いま値上げの概要について御説明がありましたので、以下順序を追って質問をしたいと思ひます。

まず今度の私鉄の運賃値上げに際してお聞きしたいことは、経済企画庁長官がまだ所用のためにお越しになっていないようですが、今度の私鉄の大手十四社の運賃値上げについて経済企画庁長官が三つの条件をつけて、そうしてこれが認可されたというふうにいわれておりますが、この点について、まず臨時物価対策閣僚協議会の性格、これは長官がお見えになってから聞きたいと思ひます、条件の内容はいろいろ問題がありますから、もう一つこの認可の場面に出てくるのは、私鉄運賃の値上げをするのはこれは所管は運輸大臣であるにもかかわらず、運輸大臣という認可の直接の機関は、これはもう手続にすぎない。別に物価対策閣僚協議会、この中で審議をされて、そうしてあとはもう運輸大臣は認可の手続だけとった、こういうことになっておりますが、これはこういうふうな理解をしてよろしいですか、その点についてお聞かせいただきたいと思ひます。

○中西政府委員 先ほど来鉄道監督局長から御説明がございましたが、実は経済企画庁なりあるいは臨時物価対策閣僚協議会なりは、国鉄の中身の審査まではいたしてございせん。閣僚協議会の考え方などございしますが、これは三十八年に物価問題懇談会というのが経済企画庁に置かれまして、三十九年の一月に公共料金一年ストップというふうなことを閣議で決定いたしましたことがございします。それらの前後にわたりまして物価問題が三十六年以來非常に深刻になってきたもので、公共料金と一口に言っておりますが、政府の認可する料金、あるいは地方公共団体で定めるもの、さらには米価まで含めまして、消費者物価を構成しております。その割合のものについて、物価政策、物価上昇をなだらかにするというような趣旨で、当初は経済閣僚協議会でございます。

○堀政府委員 公聴会の手続にしましては運輸審議会の事務でございまして、直接私がお答えするのはどうかと思ひますけれども、十四社を一括して、このたびは公聴会をやったわけでございます。そして公聴会その他につきましては、全国的に公示をいたしまして、意見のある方は東京に御足労でも来ていただいて意見を述べていただく。各地方において個別的にやればそれにこしたことはないと思ひますけれども、いろいろ経費その他の関係もあつて東京において行なわれたというふうに私は理解をいたしております。

○肥田委員 いや、これは直接藤山大臣が見えてから尋ねたいと思ひます。運輸大臣のほうは、これに對して別に答えはないですか。

○中村(實)國務大臣 運賃値上げの具体的な内容につきましては、運輸省で中心になって検討しております。いまの説明のとおりであります。経済閣僚協議会は、これはできるだけ物価の安定と値上げを押しえていくという方針のもとにつくられたものでございまして、この観点から、運輸省で認可しようとしておる運賃の改定が妥当であるかどうかというふうな点について、いろいろ検討する機関でございまして、認可は運輸省がやっておりますという実情でございします。

○堀政府委員 公聴会の手続にしましては運輸審議会の事務でございまして、直接私がお答えするのはどうかと思ひますけれども、十四社を一括して、このたびは公聴会をやったわけでございます。そして公聴会その他につきましては、全国的に公示をいたしまして、意見のある方は東京に御足労でも来ていただいて意見を述べていただく。各地方において個別的にやればそれにこしたことはないと思ひますけれども、いろいろ経費その他の関係もあつて東京において行なわれたというふうに私は理解をいたしております。

○堀政府委員 公聴会の手続にしましては運輸審議会の事務でございまして、直接私がお答えするのはどうかと思ひますけれども、十四社を一括して、このたびは公聴会をやったわけでございます。そして公聴会その他につきましては、全国的に公示をいたしまして、意見のある方は東京に御足労でも来ていただいて意見を述べていただく。各地方において個別的にやればそれにこしたことはないと思ひますけれども、いろいろ経費その他の関係もあつて東京において行なわれたというふうに私は理解をいたしております。

○堀政府委員 このお答えも、運輸審議会自体が今後公聴会をどういうふうにするかということを決める事項でございしますので、私から今後こういたしますというふうなことを申しかねるのでございします。よく運輸審議会のほうに先生の御意向を伝えておきたいと思ひます。

○肥田委員 私先ほど言ったのは、運輸事務次官が委員のメンバーですから、本来なら事務次官がここにきて、その内容を説明してもらつても何ら不当ではないと思ひますが、何か運輸審議会の所管事項だというふうにお逃げになるが、私はそれは思ひません。これは総理大臣が任命をして、独立機関のようであるけれども、しかし現実には、これは運輸大臣との関係というものは決して無縁のものではないのですから、そういう点は、指導ということになるとこれは問題があるかもしれないが、相互の意思疎通ということとは当然十分できることだと思ひます。

これはこの程度にいたしまして、次に質問したいのですが、この運賃値上げの発表を見ると、先ほど私が各地方でなぜ公聴会を開いて値上げの内容について熟知させることをやらなかったのかと言つたことは、きよう提案された国鉄の運賃の値上げについても、旅客運賃は三・一％、それから貨物運賃は一・七・三％、これを平均して国鉄運賃の値上げは二・五％だ、こういうふうに表示されておる。この数字のどこまかしというものは全くけしからぬと思ひます。貨物の平均は一・七・五％とあるけれども、国鉄が実際に収入として見込まれるのは二・二％だといわれておる。これはあとで国鉄の運賃の問題を審議するときに十分内容を追及したいのですが、今度の私鉄の運賃の中身を見ても、平均は二・〇・二％となつておりますが、この二・〇・二％をただ単に、平均値を出しただけでは何の価値もない。多いところは二・六％、二・七％、こういう数字が出ております。こういう数字が出るのですから、なぜ二・〇％という平均した数字の発表ではなしに——平均した数字は意味がないのですから私は要らないと思ひます。

○堀政府委員 このお答えも、運輸審議会自体が今後公聴会をどういうふうにするかということを決める事項でございしますので、私から今後こういたしますというふうなことを申しかねるのでございします。よく運輸審議会のほうに先生の御意向を伝えておきたいと思ひます。

○堀政府委員 このお答えも、運輸審議会自体が今後公聴会をどういうふうにするかということを決める事項でございしますので、私から今後こういたしますというふうなことを申しかねるのでございします。よく運輸審議会のほうに先生の御意向を伝えておきたいと思ひます。

○堀政府委員 このお答えも、運輸審議会自体が今後公聴会をどういうふうにするかということを決める事項でございしますので、私から今後こういたしますというふうなことを申しかねるのでございします。よく運輸審議会のほうに先生の御意向を伝えておきたいと思ひます。

○堀政府委員 このお答えも、運輸審議会自体が今後公聴会をどういうふうにするかということを決める事項でございしますので、私から今後こういたしますというふうなことを申しかねるのでございします。よく運輸審議会のほうに先生の御意向を伝えておきたいと思ひます。

○堀政府委員 このお答えも、運輸審議会自体が今後公聴会をどういうふうにするかということを決める事項でございしますので、私から今後こういたしますというふうなことを申しかねるのでございします。よく運輸審議会のほうに先生の御意向を伝えておきたいと思ひます。

す。各地域でこれだけ上がるのだということを徹底させることが大切なんです。非常にごまかしのな発表であるということに対して、これはどうも納得がいかないのです。ということ、これはひとつ、大臣、あなたのお考えもお聞きしたいのです。

それからもう一つは、いま申し上げましたように、国鉄の旅客運賃の値上げ率は三二%、私鉄の平均は二〇・二%だが、実質には二六・二七になつておるところがある。これをそれぞれのいわゆるように、国鉄は大体平年度千八百億、一日五億円だといわれておる。私鉄のほうでは一日平均は約八千万円、年間で三百億、こういうふうにいわれている。そうすると、国鉄と私鉄との値上げの総額というものは、値上げによって国民が吸収される金額というものは、約二千二百億、こういう数字が出てくるのです。その二千二百億という数字というものと、それから物価の問題との関係はどういうふうにお考えになったのか。これは国民生活局長にもお伺いしたいし、運輸大臣として、も一つ山一証券が、六百億か八百億、あるいは千二百億ともいわれておる倒産の危機に瀕したときに、政府がこれに対してとった手厚い手段というものは、これは経済界がこれによって混乱をするからということであつた。国鉄の運賃と私鉄の運賃を合算すると二千二百億にも上るこの値上げというものが、国民生活にどのような影響をするかということについて、判断をどういうふうにされたか、まずお聞きしたいと思ひます。

○中西政府委員 お話のとおり、約二千億強という増収が国鉄と私鉄ではかられることに相なりまゝす。金額として、その大きさはもちろんでございませうけれども、国民経済全体からいいますと、御承知の例の消費者物価指数でウエートは、国鉄が九八、十四私鉄等を含めまして、地下鉄も入れまして四三ということ、これは統計上の問題です。それから、全国に薄められております。そういう意味で、これがそのまま国鉄あるいは私鉄をひんばんに利用する方々の負担のウエートであるという

わけにはいきませんけれども、それらのウエートに値上げ率をそれぞれかけて考えますと、国民全体としては、平年度で、国鉄のほうで〇・三二%のCPIの影響度を持ちます。それから十四私鉄、地下鉄の場合は〇・〇八%の影響度を持ちます。合せて〇・四%ということになります。

だからといって、これが影響度が低いということには私どもは考えておりません。ただ物価問題全体としましては、国鉄、私鉄その他公共料金、あるいは公共料金以外の消費者物価それぞれにつきまして一つ一つ分析していきまゝと、それぞれはたいした影響がないということになるのは当然でございませう。そこで、経済企画庁としては、もの考え方なり将来の物価対策を展開していきまゝ場合の基礎的な条件としまして、今後いろいろな物資について、その産業の実態といひますか、経営の合理化といひますか、あるいは政府のそれに対する指導介入のあり方、そういうようなことにまで及んで、物価政策全体の適正な運営をはかりたいというふうにお考えしております。したがらば、お尋ねの二千億強あるから特にどう思ったかというふうな御質問だといひますと、それには非常に答えにくいのでございませうけれども、いろいろなものを総合して物価の安定を期してい、その場合に、国鉄、私鉄の場合はやはりやむを得なかつたと言つていいのではないかと、そこで今後の建設事業とか企業の運営とかについては、やはり国民経済的な利益を考へて、今度の料金改定が国民経済全体の利益に十分に反映するように期してまいりたい、かように考へておる次第でございませう。

○堀政府委員 先ほど肥田先生のおっしゃつた国鉄運賃の増収額は千六百五十億でございませう。参考までに申し上げておきます。

なお、この発表した各社の値上がり率は無意味であるというお話、あるいはおかしいのではないかと御意見がありました。これは運賃改定の内容自体は、最低運賃の変更だとか、あるいは各区分間によって、いろいろ値上がり方の違ふもの

もありまして、一言で全体を表示する方法というものはむずかしいので、ここに二〇・二%というのは、これは各社の賃率で表示しておるところは、第一地帯の賃率のアップ率、それから区分間制のところは、主要区間のアップ率といふものを代表的にあげておるのでありまして、たとえば新聞なんかに出る見出しは、どれだけ上がったかという場合に、従来これが一番使われておりました。そういう意味からも、こういうもので従来とも表示しておるということ、ございまして、これ自体は、これはこれで間違ひではないのでありまして、これを算術平均をしたのが二〇・二%でございませう。いろいろの表示のしかたはございませうが、たとえば、増収率という表示のしかたもございませう。この値上がり率二〇・二%を増収率で申し上げまゝと、約二五%ということになります。

○肥田委員 いや、私は数字の議論をするわけじゃないのですけれども、平均二〇・二%という私鉄の運賃の値上げだ、新聞にはこう書くのですよ。ところがその内訳を見ると、ぐるぐると周囲を見ただけでも違ふのです。たとえば東京都内において違ふですね。ここにあるように、低いところは東京急行が一四・三%、これは前が高かつたからそれで今度上げ率が低いのだ、あるいは前が安かつたから今度上げ率が高いのだ、こういうことはあまり関係がないのです。あくまで現実の問題ですからね。前とこれからの問題とを切り離してものを考へるほど、そんなにゆとりがあるような日本人の生活じゃありませんから。たとえば、西武鉄道がいままで賃率が安かつたから今度値上げ率が多いのだ、こう言われても、現実には賃率で乗つておつた人は、上がる率の高いことが問題になります。いままで安かつたから、そういう解

釈はできませんかと思うのです。そういうことですから、この実効のない数値といふものを示したって、これはチンプンカンプンということになろうと思ひますから、その点を言つたのです。それで、これは私は非常にいろいろ問題点があ

るのですが、順を追つて質問いたします。国民生活局長にお伺ひしますが、あなたのはのうのいまの通り一べんの答弁では、これは困るのですよ。国鉄の運賃は五年間据え置かれておつて、そして今度旅客運賃といふものが三・一%値上げになつた。そうすると、御承知のように、その間の物価といふものは上がつていっているのです。あなたのほうの手が届かないところ、経済企画庁のにらみがきかないところ、値上げをされてもどうにもできないような物価、こういうものはどんどん上がつていっている。特にその中で生活必需品であるところの生鮮食料、野菜、こういうものがみんな上がつていっているのです。去年の物価の上がり率は二四%だといわれておる。ことし三二%も国鉄の運賃が上がる、私鉄の運賃が、安いから高いか、平均すると二〇%、こゝにいわれているが、上がる。そうすると、国の力でこういうものの物価といふものを押さえることができませんか。不可能なことなんです。幾ら流通機構どうこうという問題を提起してみても、現実には八百屋のおやじさんが汽車賃を払つて、電車賃を払つて、そして仕入れてきて売れる物価といふものは、野菜、魚類といふものは、必ず上がるのです。私はこの問題を考へてもらわなければいけません。重大なミスをして、た

だ数字の上だけで、数字をいらつて、そして〇・三%か四%の値上がりだ、こういふふうにおつちやつておるが、これは私はまことに不親切な考へ方といひます。発表のしかたじゃないか、こう思ふのです。物価は上がらないとあな

の半年も出ないうちに、はつきりと出てきますよ。どういふふうにお考えになつておるか。これは出てくる結果が証明しますから、全然それは問題ないわけだ。〇・三%程度だといふふうにはんと考へておられるのですか。

○中西政府委員 ただいま御指摘の問題につきまして、先ほどもちよつと触れたのですけれども、消費者物価指数という観点からいいますと、先ほ

ど申し上げたような数字に相なるわけです。しかし、ただいま御指摘のとおり、物価というものは非常に複雑な、他の要素ともからんでおります。で、二〇〇に当たります米価あるいは公共料金等を正しい姿に持っていくという努力だけでは、物価はおさまらないわけです。その点はおっしゃるのとおりでございます。ただ、いままでの物価対策というものが十分成功しなかった理由というものはいろいろ考えられます。そういう点についてこれからいろいろな配慮をしていく、そういうことで年末末、物価対策懇談会等を経済企画庁で開いておるわけです。野菜あるいはその他の中小企業製品あるいは畜産物、水産物等、それぞれ根強い値上りの傾向を示しております。その背後には、日本経済全体の、一口に言いますと、構造的な問題が横たわっております。そういう意味でそれぞれについて十分な配慮をいたしませんと、国民経済全体が危殆に瀕するというおそれもあるわけです。そういう意味で上げざるを得ないものはやむを得ないとするわけですが、物価政策全体をできるだけ早い機会に、いままでと違った形で、いわば具体的な処理の方向で、二〇〇のほかの八〇〇についても十分国民的な関心を寄せて、行政当局としても努力をしていく必要がある。その結果として、将来の価格がどうなるかということに相なろうかと思ひます。現段階では、まだ十分な物価対策の整理が行政当局としても終わっておりません。そういう意味で、各方面の議論を聞きまして、十分検討していきたい、かように思っております。

○肥田委員 これはまだあとに問題が続いておりますから……

そこで、今度は私鉄の運賃の決定にあつた本質的な問題でお伺いしたいのですけれども、御承知のように、二十年来、特にこの交通機関において運賃が値上げをされて、そしてそれが設備増強の資金に充てられるという方式がとられるようになりまして、このことについて私はどうにも納得ができないのです。そこで、私鉄の経営分析と

いうものはあとにするといひまして、いま実際に運賃の値上げを認めるにあつて、こういう方法が正しいと思つておられるのかどうかというところを聞きたいのです。たとえば運賃の値上げ分というものは施設増強に充てる、こういうふうな条件の中でも書かれておるのです。値上げ分を施設増強に充てるということは、運輸省では、運賃収入をふやして、それによつて施設の増強をさせよう、こういう方向に指導方向が向いておると思うのですが、いまだかつて、増賃をして自己資本でもつて施設を増強して、そしてそれによつてあがつてくる利潤で償却をしていくというふうな、そういう方式をなぜとらされないのか、指導されないのか。これは今日まで長い議論の問題になっておりますが、この点について今度少しも考えが變つていないかと思ふのですが、ひとつお答えをいただきたいと思ふのであります。公益事業というものは、私は、そういう性質のものではないと思ひます。もし私鉄の運賃というものがほんとに公益事業だと思はれるのなら、もっと徹底した処置を講ぜられなければならぬ。それはかつて社会党が提案をしたように、こういうものに対して公共負担という制度というものを検討されなければならぬのに、こういうことは少しもおやりになつていない。そして運賃だけを上げる。きわめて簡単な方法をもつて認める。それですから、公益事業というふうにお考えになるのなら、もっと変わった指導方法というものをとらるべきだ。運賃を値上げをされた、そしてそれによつて施設増強とは、こんなことはほつておいてもやるのですよ。むしろ解き放されたらいい。解き放して、高い電車には乗らないというふうな、国民が選択の自由ができるように野放しにしたらい。免許して、そして鉄道、電車を敷かず、こういうふうなことはもう時代おくれだというふうな考えられるような、もっと徹底した手段をおとりになればいいわけなんです、そういう点をもう少し明確にしてみたらいいかと、この運賃値上げという問題と、それから、本質的に自己資本でやるべきも

のが、運賃の先取りによつて、やつていこうという、こういう方向に変わつてつづけるという運輸省の指導方法に対しては、どうにも納得ができない。

○堀政委員 大手私鉄は設備投資のために従来増資も行なつておられますし、それから借金もいたしております。増資といひましても、これは無限にできるものじゃないかと思ふので、やはりある程度の限度があると思ふのでございませう。融資といひましても、これにもおのづから限度があるわけだと思ひます。この値上げ分は、投資をするためにございませう。この値上げ分は、投資をするために運賃を上げるのではないかとお話をございませうが、会社経営と申しますか、これは、二つの見方ができるのじゃないかと思ひます。いわゆる損益計算、収支計算と申しますか、収支計算と申しますか、そういう面からの見方と、一つは資金計画という金の計画、そういう面からの見方と、二つあるのじゃないかと思ふのであります。それで、設備投資のために幾ら金が必要からという見方は、資金計画という観点からの見方でございます。そして、こういう見方をすると、一つの見方。われわれが申し上げておるのは、収支面から見ても運賃値上げが必要である、そしてその増収分の金というものは、資金計画面から見れば、輸送力増強計画の設備計画に結果的に振り向けられるのだ。たとえば償却費というものが積み立てられた金が、資金計画としてそういう設備投資に回っていく、あるいはいろいろな積み立て金という名義で内部留保されたものが、資金計画としてはこういう設備投資に回っていく、こういうことではございませう。それで、健全な経営を維持するために、収支計画あるいは損益計算というものをやるわけでありませうが、そういう面から、ある一つの増資計画がぜひともやらなければならぬものであるとすれば、それらに対する減価償却その他を見ていくのが、経営を健全に保つていくために必要なこととございまして、そういう計算をいたしますと、収支計画、損益計算として、ある程度のギャップ、収支が合わないという金が出てくるわけですから、それを運賃値上げで埋める、こういうことで

ございませう。その結果として、償却費その他で積み立てられた金が資金計画として設備投資に回るといふこととございませう。

○肥田委員 まあそこでそのことの議論はやめませうが、しかし現実にはこういうことになることは間違ひありません。この値上げをした運賃というものは、現在のこの赤字補てんになる、それから将来の施設増強への資金にもなる、このことは間違ひないのです。ですから、このお題目に書かれておるのです。あがつてきた利潤は乗客に還元するようにしなさい、利用者には還元するようにしなさい、こう書かれておる。ですから、一面では公共性の名前がくつつけられておるけれども、反面では、もうきわめて簡単な経営方式というものが適用できるような政府の保護を受けておる、こういうことになる。運賃を先に値上げをして、そしてその値上げの中には赤字の分も入つておるけれども、将来のいわゆる資金の裏づけになるものも入つておる、こんなやつは、これは私はないと思ふのです。そういうやり方だからいけないのであつて、もう少し、公益事業とするなら、國が出すべきものは出して、そして本質的なやり方というものを、もとの姿に戻つたらどうか、こういうことを私は考えております。

そこで次に進みますが、これはどういふふうにお考えになっておるかというところで、ひとつ聞きたいのです。

大手十四社というものは、例外なく大体一割前後の株主配当をやつております。そこで、これはまだあとに問題がずっと続きますが、株に対して一割の配当が行なわれておる、かりに標準を一割といたしましなう。この株主はどういう気持ちであるにしろ、とにかく優待パスという無償パスをもらつておるわけだ。これは数に制限をしておりますから、そのうちの何割かというところは、私は具体的にちよつと言えませんが、株主の優待パスをもらつておる人のこの利率というものを計算すると、大体株を持つ人は、この優待パスをくれるから何千株持とう、こういうことで株を持

ちます。親株ですと、いまたとえ一会社の株が百円をこしてありますが、額面は五十円ですから、こんなものを三千や五千持ったって、金額は知れているのです。そしてそれによって優待パスをもらう。その優待パスで、これを有効に使うのです。この金利は、おそらくこれは一割五分にも二割にも匹敵するんじゃないかと思う。そうすると実質上、株に対しては一割の配当をやっておく、それから大株主と称される、その優待パスがもらえる範囲の株の所有者は、今度は一割五分あるいはそれ以上の実利的なものを得ておる、こういう姿が出てきておるのです。この方法というものは、いろいろ意見はあるでしょう、あるでしょうけれども、実際に株を所有している者は、決して安い利率でこの株を所有しているという事にはならない。そういうものが何ら処置を講ぜられることもなしに捨て置かれて、そうして会社が言うところの債権だけの値上げというものに應じるという事は、少し芸が足りないんじゃないか、そういう点をどういうふうにお考えになっておるか、ひとつ聞かしてもらいたいと思います。

○堀政府委員 株主の優待パス、これは、大体これをいただいておられる株主というものは非常に大株主でありまして、何枚行っておるか、これは調べればわかると思いますが、数は非常にわずかなものだと思っております。私のほうでも調べてみますが、これをやめたことによつて運賃値上げがどれだけ下げられるかというの、まだ計算をしてみたことはございませんが、私の想像では、これはおそらく非常にささいなものであり、ほとんどインビジュアルではなからうかというふうに考えております。

○肥田委員 たとえば百億の会社としますね。そうすると原株は五十円株なのです。三千や五千くらい持っている人が優待パスがもらえとすると、決して少ない数字じゃないのです。今日五十円株というふうなものを持っている人というものは、千株以下というふうなものはもう売ろうかどうかどうし

うかという、どっちでもいいというふうな考え方の人の人で、みんな三千、五千の株を所有していますよ。私は、そういうもののいわゆる金利計算というふうなものを無視されるということについてはどうかと思うのです。というのは、私鉄の経営者は、これを出さなければ株価が下がる、こう言うのです。株価が下がることと経営とどういう関係がありますか。株を売り買いするわけじゃないのですから、投資された資金によつて会社というものは経営されるのですから、それを懸念をして、かりに一割の配当を無理にして、その反面ではいわゆる株主の無償パスというものを出して二重利潤を与えておる。そうして片一方では運賃値上げをしてくれと、こう言っておる。この論理がおかしいじゃないかということを私は言っているのです。

○堀政府委員 株価を維持するということは経営者は会社にとつて非常に重大なことと考えていることでございます。現に十四私鉄も大体一割配当いたしておりますもの、株価を維持して、増資等の場合にそれができるようにということ、非常に苦心惨たんして配当を行なっておると思うのであります。もし先生がおっしゃる通りに株主パスをやめまして株価が下がるということになりますと、やはり会社としては非常に重要視いたしておることではないか。従来から株主パスというものをある程度大株主に与えておるといふのは、私鉄の経営をやっておる当初からずっと、おそらくやっておるのではないかと思います。いま急にこれをやめなければならぬと、われわれが監督官庁として会社に強力に指導するといふほどの積極的な理由がないのではないか、私はこういうふうに考えております。

○久保委員 関連。簡単に二、三関連してお伺いしますが、一つは、運輸大臣、あなたのほうというか、政府では、臨時物価対策閣僚会議というものをもちになつております。これは値上げする会議ですか。先ほど来、経済企画庁からのお話が

な対策というか、個々の対策は何らまだ結論を得ていないようですね。ところが運賃値上げだけはこへ通して了承を得て、すぐ値上げがきまるということなのであります。私は運賃値上げがいいか悪いかは別に、少なくとも各会社から申請があつたらば、これを真実であるかどうか審査してもらふことが一つ。それと同時に、たとえばこの値上げの申請が妥当であるということになりましても、今日物価対策の閣僚会議を設けたゆえんのもの、少なくともそこに持ち込んで、大手十四社なり何なりの運賃値上げはこれだけ必要である、しかしながら片方においてこういう対策をとつて、総合的にはいわゆる国民の生活には影響が薄くなる、あるいはこれは関係なくなるというところの対策があつて、初めてこれは物価対策と私は考えるのです。ところが、いままで閣僚会議

か何か知らぬが、いつできたかわからぬけれども、去年の暮れあたりからできたんじゃないかと思う、できたばかりなのだが、運賃値上げをどう通してやる。この会議は国鉄の運賃も通すと自体に国民は何かわけのわからぬ気持ちでいるわけですね。たとえば運賃にしてもそうです。この大手十四社というか、この私鉄の運賃値上げにからんで、定期券の場合は、最初あなたたちが認可した数字じゃなかった。率ではなかったたしょう、各会社が申請してきたのは、たまたま国鉄の運賃改定がきまつたので、これではバランスがとれないからというんで、急遽関係各社に号令を発して、申請のし直しをさせて認可したということですが、そのとおりですか。だとするならば、この運賃値上げについては是非この問題を問う前に、こういう態度こそやっぱり究明されなければならぬと私は思う。いかように考えておりますか。

それから、運賃については鉄監局長が答弁する立場にないというが、これは表裏一体というか、最近の運賃のあり方、運賃の機能は、全部原局に預けた形である。自動車については自動車局。鉄

道については鉄監局。海運については海運局にみんなおぼさっている。これがいわゆる民主的な隠れみのだ。これはまぎれもない事実だ。これは私鉄、国鉄を問わず全部今度もそうやっておる。そういうものを持つておきながら、ここの答弁では、法制上自分がその立場にないから、答弁する立場ではないというふうなことは、これは実際いうと詭弁というものです。率直に私は言うが、それじゃ公聴会を開いた効果というものはあつたのかないのか。意見の一部くらいは、反映されたものがあつたのか。ちつともこれは反映されてないと思う。これは第二点で聞くことですが、なぜ反映されないか、これが二つ。

三つ目で、これは改良計画というが、私鉄のほうの輸送力増強三カ年計画、三十九年から四十一年、これはどうふえたか。いま運賃値上げの申請と同時に出来たものの計画は何だ。これだけだ。新しいものはない。三十九年からやっておるものだけだ。しかもいままで、この前の運賃値上げから今日まで輸送力の増強計画はそれぞれやるという約束だ。約束どおりやっているかどうか。それは検討したかどうか。約束どおりできなかったら、何が原因でできなかったか、これも聞きたい。きょう答弁ができないようなら、次会に資料をもつて説明してもらいたい。私は運輸関係でありますから、やや専門的の目で運賃その他も見ておるわけなんだが、今回の運賃値上げの全体を見ると、物価問題の中の運賃ではなくて、運賃の中の物価問題、こういうことでしかとらえられない。こういうことで一体いいのだろうか。これは運輸大臣が全部答弁できると思わない。佐藤総理だけだと思つて、近く呼んで答弁をしてもらわなければならない。いままでの答弁を聞いておると、どうも何か本質的にちつともわからぬ。私が疑問に思ふ点をひとつ総括的に大臣から答弁いただきたいと思うわけだ。

一つはさっき言った公聴会のあり方について、いわゆる民主的なことだけで置いていると思うが、そうじゃないというのなら、公聴会に反対

の意見もあつたことだろうから、これがどう反映されたか。それから定期券については、いわゆる運輸の審議途中において関係各社に指令を発して申請の出し直しをして、いわゆる国鉄と歩調を合わせた。これは事実か。事実だとするならば、どういう理屈があるのか。それから物価対策の中でいままでもこういう値上げを今日までやってきたか。そういうことの方針をきめてきたか。値上げをするが、そのかわり、こちでは物価を抑える、そういう方策があるのかないのか、これは経済企画庁からそういうところをひとつ答弁してください。

○中村(實)国務大臣 物価問題閣僚懇談会は、低物価政策で佐藤内閣がいつております、そのためまえからできた閣僚懇談会でありまして、きるだけ物価の値上げを抑えていこうという方針のもとにつくられた懇談会でございます。運賃問題につきましてもここにかけまして、運輸省でつくり上げました一つの、認めようという案が、はたして公正妥当であるかどうかというのを検討して、できるだけ低いほうに抑えていこうという方針のもとにやっております懇談会でございます。

それから運賃の意向が反映したかどうかということでありまして、値上げの申請は二・三%の平均でございますが、二〇・二%に抑えたというの、運賃の意向が非常に大きく反映しておるものでございます。

○久保委員 いまの御答弁で、値上げ幅を運賃というか閣僚会議というか知りませんが、そこで申請よりも下げたというが、あなたは運輸大臣で、いわゆる国鉄の問題はあとで聞きますけれども、下げて私鉄のたえば申請の理由になつたものは充足されると思つていますか。その確信において下げたのか。ほんとうに運輸大臣はそう思つてゐるのですか。ところが、物価に影響するからというので率を下げたとするならば、これは満足な計画ができないということになる。これはどつちなんです。

○中村(實)国務大臣 いろいろ出されました案を

運輸省と経済企画庁のほうで検討いたしました結果、二〇・二%の平均値上げでやるのが現時点においては適當であるという観点に立つて認可をしたのであります。

○久保委員 現時点で適當だという、適當の自身をばくは聞いておるのであります。運賃値上げの申請の条件として、かくかくのものをやるので、あるいはかくかくの経営なので、これだけの値上げをしてもならなければいけないというので申請があつたのでしよう。それを値切つたということをあなたはおっしゃいましたね。値切つたならば値切つただけの理由がなければならぬ。それは国民生活に与える影響、物価への影響が云云とおっしゃつたが、それは国務大臣として考えるべきことなので、運輸大臣として考えた場合は、その額が妥当だとするならば、正しければ申請とおりに上げてやればいい、輸送力増強のために、その辺があいまいのままに、ただ何となく適当に抑えたということ。しかも、聞くところによれば、四年間運賃値上げはさせないというのです、そのとおりきめましたか。いかがですか。

○中村(實)国務大臣 運輸審議会等いろいろな観点から検討いたしました答申を尊重して、二〇・二%ということにきめたのであります。それから四年間は上げないというの、特殊の事情が起こらない限り四年間ぐらひは値上げをしないように、政府の指導方針によってやつていくということでございます。

○久保委員 そうしますと、今回の値上げの中には、今後四カ年間の人件費の値上がり、あるいは物件費の値上がりも全部織り込み済みだ、こう了解してよろしいのです。

○中村(實)国務大臣 そういう特殊の事情が起こらない限り、現在の情勢から見まして四年間ぐらひは上げない方針で指導していくということでありま。

○久保委員 これは特殊な条件でなくて、いまでは通常の条件ですね。ベースアップは毎年やらなければいかぬ。物の値段は、閣僚懇談会をつくつ

たが、どんどん上がっていく。これは常識じゃないですか。そんなものは織り込んだんじゃないですか。織り込んだとすれば、結局これは先取りなんです。これは強盗よりひどい。どうですか。

○堀政府委員 人件費のアップ、それから物件費が将来上がっていくかという見通しにつきましては、これは輸送量の増というものがあつたので、年輸送量がだんだんふえていく、それに従つて収入がふえていくわけでございますので、そういう範囲でそれをカバーしていくというたてまえになつております。しかしこれが予想しないような著増をいたしますと、それはカバーできないということになるのであります。

○久保委員 少なくともあなたのいまの答弁では、言うならば四年間は先回りして値上げしてと申すのですね。そういうことのために国民大衆は納得し得ないものもあるし、いま答弁漏れがありまが、一つは定期券の申請し直しはどんないきさつですか。これでは増収し過ぎて困っちゃうのじゃないですか。申請は控え目にした、それをまづ上げてやつたから、それで片方落としたので

○堀政府委員 この私鉄運賃の申請は昨年の一月にあつたわけでございます。国鉄の運賃値上げの申請はつと昨年の終わりのほうであつたわけであります。それによりまして、定期の割引率を相当に落とすという構想になつておる。それでこのまま国鉄運賃が実施されまると、同じ区間を走つてゐるような私鉄との間に定期券の運賃に關してちがふと申しますか、アンバランスができてきます。それに従つて客が移動する。そういうことによりまして、いまより以上にある線が輸送難におちいるというやうな混乱をわれわれとしてはできるだけ防がなければならぬ。そういう観点から、ある程度の調整をする必要があるといふことを考えたわけであります。もちろんわれわれもそう考えたり、十四私鉄のほうでもそれを非常に憂慮いたしておつたわけでございまして、こ

れをどういうふう調整をするかということをしていろいろ考えたのであります。国鉄と私鉄とがアンバランスになりますところは、相当遠距離の通勤定期の部分が、私鉄の申請どおりにやりますと、国鉄の定期券の運賃額よりもだいぶ下回るといふことになるわけであります。ところが逆に私鉄のほうは、大体都市近郊を走つておりますので、国鉄ほど遠距離の客というものは多くございませ。そこでその遠距離定期の客の部分がある程度修正することは、運賃改定全体から見るとそれほどウエートの大きい問題ではないといふふうに判断いたしました。全体といたしましては、近距離は私鉄の客が国鉄よりも非常に多いわけでございまして、この分は私鉄のほう为国鉄の運賃より上回つておる。そういう傾向にある。そして遠距離は逆に私鉄のほう为国鉄よりも下回る。こういう傾向にありますので、私鉄の近距離をわれわれが最初に考へていたよりも抑えて、そして遠距離の定期券の部分を若干修正するということで、私鉄各社も非常にその点を憂慮いたしておりました。追加申請を出したいと言つておりましたので、それを認めて、それによつて調整をいたした、こういうやうないきさつになつております。

○久保委員 答弁、あまりいただけませんが、関連質問だから大体この程度にいたします。ただわれわれとしては、国民大衆が完全に納得、理解できないのです。理解、納得をしてもらつて初めて完全なものだと思ふ。いままでやってきたことについてははたかく疑問も多い。決してわれわれ誤解してはならないと思ふ。いまの定期運賃のことにしても、それなら都市交通全体の総合的な配分を考へながら運賃の調整をしたのかどうか。こういうことはいままでかつてやつたことがないのです。やつてないから、地下鉄と国電あるいは私鉄と国電、こういう中で多少のアンバランスが目立ってきたわけですね。これは当然いままでもやるべき筋合いのものです。いまの答弁は、国鉄が上つてきたから、これではかつかうが悪いからひとつ上げよう、これを聞いた国民は、ばかにするん

「じゃない、かつこうが悪いために運賃値上げをさせられかなわぬ。確かにこれは事実だと思ふのです。いままでの御答弁ではあまりにすっきりしていないので、次回にまたあらためてきちんとお聞きしたほうがいいと思ふのです。」

それから大臣にお願いしておきますが、大臣が伊勢神宮とかにお参りされましたね、そのときの談話が何かで運賃値上げの話もしているのだから、終戦直後あそこをお参りしたときの若い中村寅太先生ですか、そのことを思いながら談話を発表したのだから、世間を見ていて、いままで私が質問したようなことがすかつとしらない限りは、どうも中村大臣もあまり終戦直後の純朴な人間にとられないのじゃないかと思つて、実は私心配しております。だから、ぜひこの次までには、すかつとし、だれにもわかつて、なるほどまあやむを得ないかなというところでくるなら一番いいと思ふのです。きょうは関連でありますからこのくらいにしますが、われわれ自身もどうも納得がいかない、残念ですが、そう思つております。

○肥田委員 だいぶ時間が過ぎましたからつづめて質問いたしますが、先ほど久保委員からも関連質問があったように、これは重大な問題ですから、ひとつ……これは新聞の記事ですが、この運賃の値上げについて三つの条件、いわゆる「大手十四社の値上げは、経営合理化計画に著しい事情変化が起きないかぎり、今回の値上げ後、四年間は値上げしない」とことは、どう考えてみても、今後四年分の運賃値上げだということになるのです。四年分の運賃値上げということでないのなら、こんな前提は要らないのです。そういうことになるでしょう。先ほど久保委員も言われたように、毎年毎年三千円か五千円かの資金アップは要求されて、大体やられておる。それから物価の値上げも、経済企画庁あたりも認めておるようによ上昇していく。そういうものを一切がっさい含めた上で、しかも経済企画庁のほうでは段階的に公共料金の値上げというものを計画しておられる。ですから、そういうものを含まないでこの結論は

出てこないはずなんです。ですから、どういう説明をされようとも、今後四年間分の運賃値上げだ、これによつて計画どおりのことがやれるのだ、こういうふうにとらなければ、この申し合わせ自体がおかしい。これはお答えは要りません。もうこのとおりには私は理解をしておりますから……

そこで次に、輸送力増強計画を完全に達成するとともに、サービス向上につとめ、利益を利用者に還元するよう強く行政指導する。これは当然なことなんですね。ここでも利益を利用者に還元すると出てる。ですから、このたびの運賃の値上げというものは非常にいろいろな意味を含んでいますね。

ここで、問題を一つ提起したいのは、先ほど言ったように、国鉄については三〇％、私鉄大手十四社については二〇・二％、これが国鉄については五年間値上げをしなかつたから三〇％になつた、私鉄については三年何月か値上げをしなかつたから二〇％になつた、こういうことなんです。そうすると、いまここで四年間特別なことがなかつたらもう値上げはしないぞと、こう言つておられるけれども、この四年間値上げをしなかつたというのとあつたが私は気になる。また今度のよう四年間かりに据え置いたとして、この次には国鉄は五〇％ぐらゐ値上げしようじゃないか、私鉄は三〇％ぐらゐ値上げしようじゃないか、こういうことになる、私はたいへんなことになると思ふのです。もしそういうことをお考えになるのなら、むしろ私鉄、国鉄の運賃にかかわらず値上げをしなればやていけないというふうにお考えになるのなら、もっと小刻みに段階的にやられるほうが国民に対して親切だと思う。私は値上げを認めるということでは賛成しているのじゃないですよ。こういうふざけたやり方がありますかということでは賛成です。五年間も四年間も据え置いて、そして三〇％も上げる。私鉄は二〇％以上も上げる。そうすると物価がこれに便乗して上がつてくる。こういうものを政府としては防ぎようがない。そういう無責任なことをやっておつて、そ

うしてまたその口の下で四年間は上げないんだ、こう言つておる。四年たつてかりに上げるとするならば、また高率の運賃値上げが必ずやられるに違ひない。きわめて不親切だと思ふ。こういう公共料金に類するものの値上げについては、もっと国民の実際の動きというものを計算に入れなければ——政府のやつておいたらもうどうもやりませんよ。この点の考え方はどうなんですか、ひとつ聞いておきたいと思ふます。

○中西政府委員 ただいまのお話、従来の経緯から見ると、そういう御心配が出るのも一つの筋合いだと思ひます。今後の考え方としては、初めに簡単に言つてしまふと、構造改善と先ほど申し上げましたが、構造改善をして価格の上昇を抑えるという一つの道と、それからもう一つは、価格を頭打ちすることによって構造改善を促進する、二つの道があるかと思ひます。具体的な私鉄あるいは地下鉄の場合にそのいずれをとるかというようないふことは、まだ十分の結論を得ておりませんけれども、しかし物価を安定させるということが現段階では一つの至上命令にならうと思ひます。そういうことで、価格を抑えることによつて合理化を促進するということも考えられます。各業の業界にそれぞれの特長がございしますから、一がいにとれど、どうだということでは申し上げかねますけれども、そういうような配慮もしながらやりたい。したがって、四年たつたからといって、そのときに非常に大幅な値上げが当然予想されるというふうには、われわれとしては少なくとも考えたことはないわけでございます。

○肥田委員 物価を安定させるために物価を上げる、こうおっしゃるのですから、これはどうも私は理屈がわからないのです。しかし、これ以上詰めてもどうかと思ふ。またいつか必ずこれは本質論議をしなければならぬから、これくらいにしておきます。

その次に、これは三つ目の条件になつておる「顔パスを廃止する」ということ、これが麗々しく取り上げられておるので、いささかそれらの経過について知つておる私は、この問題をこのまま見過ごしておくとおもうのはどうも良心にとがめるので、きょう警察庁からも来てもらつて、そうしてこの問題の過去の沿革というふうなもの、それから実態というものについて少し理解を深めていきたいと思ふのです。

そこで、これは経済企画庁長官それから物価対策閣僚協議会が文句なしにこの申し合わせを了承されたということについては、これは私は前提条件がなければいかぬと思ふのです。その前提について私は伺いたいのです。この顔パスというのは、これはどうもあまりばつとした話じゃありませんが、われわれも、こういう顔パスというものがかりにあるとするならば、これはすみやかにやめなければいかぬと思ふのです。ところが顔パスの起源といふと、これはだれがつくつたか。やっぱり私は役人だと思つておる。日本に鉄道が敷かれて、こうしてこれがいろいろ権力支配の具におそくこれはそういう経過だらうと思ふのです。そうしてそのあとにきたものが、今度は民営鉄道ができて、そして民間の鉄道がお役所とのいろいろな関係、あるいは地方役所との関係、こういうようなものの中で、ちゃんと前例があるのですから、前例があるためにこれが一つの慣例のようなものになつてしまつた。もちろん経営者の助平根性もあるでしょう。いわゆる顔パスで乗せて、あるいは無賃バスで乗せて、自己の企業を有利にしてもらおう、免許のために何かと地方役所や関係役所に便宜をはかつてもらおう、こういう気持ちもあつてこれが始まつていった。

それからもう一つは、同種労働者という面が、事業というものがあつた。これらの関係で、ついでだから乗つて行きなさい、あなた調べに来たのなら、すぐそばだから乗つて行きなさい。こういう気やすさから乗つておる経過も考えられる。こういういろいろなものがある。後者の場合

はきわめて善意なものなんですね。不自然ではない。当然そういうことが起こり得る。どこそこところはどんな状態だか少し見せてくれ、それでは乗って行ってみてくれ、こういうことになる。そういうことがだんだんと発展した経過というものは、私の想像ですが、そんなものだろうと思うのです。

しかし現実には、私が一つお伺いしたいのは、大体顔パスで乗る層というのはどういう層が乗っておるかという、正式に定期をとっておるものは別ですよ、いわゆる優待パス、先ほどの株主の優待パスもそういう性格のもので、それから地方自治体の役所の連中がどうも便利が悪くてしかたがないからパスをよこせといつてパスを持っておる。こういうものも相当ある。全国の地方自治体

がたとえ五つづつとつておつてもたいへんな数になる。それから議員にも出しておられますね。たいへんな数になっておる。こういうものはみな顔パス類似の無賃パス。それからその次に、警察庁に

来ていただいたのは、これは誤解をしてもらったら困るのですが、警察官というものは少なくとも地域的には尊敬されておる面が私はたくさんあると思う。しかも低所得で、こういう下級の警察官

吏、こういうようなものが心やすくなって、いろいろな関係もあつて、事業上の関係もあつて、暗黙のうちに乗ってもらうという様な事態も、これは発展してきておる。それから消防官も、これも乗っておる。これは乗っておる、乗っておらないということは、私は公に言う必要はないと思

います。けれども大体そういう層が顔パスで乗る層だ、こういうことになりました。そうすると、今日警察官は、事務職員をまけて大体十七万、消防官が四万五千くらい、こういう人が、先ほどのいわゆる出された定期で、優待乗車券で乗る以外に顔パスと称される人々の中に含まれるのじゃないか。家族も乗っております。これは乗ったついでです。別にすいておるのに乗っちゃいかぬ、こ

ういう理屈は成り立たぬ。昔流に言えば、日本の純風美俗というものの中にあるいは入るかもしれ

ませんけれども、そういうような形で結びついておる。ですから、このことを理解されないで、ただ単にことばの上で、顔パスを廃止するというような、こういうことを申し合わせをされて、一体どうなるか。

私は、このことをほんとうに実現してもらいたいと思う。それで実現するについては前提条件がある。これらの下級警察官吏や消防官、こういう人々にけちなことを言わないで交通費を全額出す。いまの九百円を千六百円に上げる、こういう交通費ではなく、全額交通費を支給する、あるいはもっと大幅な賃上げをしてあげる、こういうことをすればやめますよ。これをすればやめます。まず周囲からそれをやつていかなければ、いわゆる同業仲間といわれるところの必要上の通勤だとか、その他の顔パスというものはやめない。警察

の人はほとんど通勤というもので乗っておる。そういう形が今日ある。だから、この顔パスについても、新聞にも書かれて相当問題になっておるから、こういうものをやめさせようとお思ひになるなら、警察庁もひとつ力を入れて、下級警察官吏の給料を上げる。それから、これは経済企画

庁長官が一番音頭とりのように思いますから、絶対にこういう顔パスと目されるようなものに対して、いわゆる顔パスで行かなくとも仕事ができるような、そういう措置を講じられる。これが前提でなければ、この顔パスというものはやまない。この点について、それくらいの下心があつてこのことを考えられたのかどうか、申し合わせされたのかどうか、これは経済企画庁長官と運輸大臣からお伺いしたいと思ひます。

○中村(實)國務大臣 ただいまの顔パスというものは、当然出ておるパスというものではなく、いろいろの、善意を含まない、顔によつてただで乗っておるというやうな、そういう性質のものはできるだけやめようという考え方でありま

す。○中西政府委員 いろいろな経緯あるいは社会的背景、経済的事情、いろいろあると思ひますが、その中で特にやめてしかるべきものもあるかと思

います。その辺については運輸省当局のほうで十分御検討願つて善処していただけるものだ、かやうに思つております。といつて、従来長い経緯のものでございまして、一挙にどうということも期待はできないかと思ひますけれども、一般利用者の立場からいふと、やはり問題点を残しておると思ひますので、そういう意味で解決の方向に進むことを期待してゐるわけ

です。○肥田委員 私は、ただこれは事情を報告しただけじゃないのです。これは藤山長官がお見えになつたら長官の腹がまえのほどを私は聞きたいと思つてこれを取り上げたのです。顔パスをなくしろという、このことについて、これは口だけじゃ私は済まないことだと思ひます。冒頭に私が言つたように、日本の古い習慣です。この古い習慣を改めようといふれば、これは運輸大臣のどうこうとい

う考え方というやうな問題じゃないのです。それが根絶できるやうな措置を講じられることが必要なんだ。私はその意味で警察庁にも、警察庁の人がどのくらい乗つておるかということに申しませんけれども、現実に乗られておることは間違いないのです。たしかこういう項目があつたと思

います。犯人逮捕やその他緊急な用事で警察官が乗る場合には、これは無賃乗車じゃない。これは乗つて、そしてあとで精算をする。こういうことになつておると思ひます。しかし、その手続といふものはおそろくとられていません。ですから、そういうやうなことはともかくとして、現実

に運輸大臣のほうから言われたやうに、所定のものを保持している者以外を顔パスだと言われるのなら、消防官がおのれで乗ればおのパスということになる。それから警察官の手帳パス。それから警察の職員、小使なんかはかばんで乗つてゐるからかばんパスということになる。こういう形があるの

ですから、そういう古い国民生活の中に、一部の国民生活の中にもう定着してゐるやうな習慣といふものを改めるについては、これは容易なことではない。かつて電力会社が分離をしたときに、これ

はほとんどが、電鉄会社が電力の経営をやつておりました。なかなか当時は戦争の末期ですから国民生活も苦勞しておるやうなことで、分離をして九電力とされたときに、やはりそのまゝの習慣が残りました。それはみなパスを持つておるのですから。何年か、二年なり三年なりで所定のパスの期限が切れる。そのあとどうも都合が悪いじゃないか——これは二十年前の話ですけれども、そこで電力料金は半額にしよう。これは現実

にやつたことなんです。電氣代を半額にする、そのかわり乗せてもらう、こういうやり方をして

おつた。当時この形を改めるために関西電力の太田垣さんは、これは三年くらいかかってもいいからやめよう、そのかわり従業員には賃金をそれだけ保障する、こういう形でこれが解決をされたのです。ですから、やぐざが顔で乗るのは別ですが、顔パスの根底にはそういういろいろな問題があるのだから、たとえば私鉄労働者の賃金をもつと上げる、国鉄労働者の賃金をもつと上げる。それから顔パスで乗つておるやうなやうなやむを得ないやうな人々には、しかもそれが公務員の立場におるやうな人については、公務員のベースアップをする。こういう形をとつてもらわなければ、顔パスというものは解決できない。このことを私はひとつ皆さん方に申し上げておきたいと思ひます。

○大津政府委員 ただいま、いろいろ警察官の乗車の問題につきましてもお話がございまして、御同情がたく存じております。

いままでの警察官の国鉄あるいは私鉄の無賃乗車につきましても経緯を簡単に御説明申し上げますと、国鉄との協定につきましても、昭和二十四年の七月に、国鉄内部の通達をもちまして、制服の警察官が管轄区域内の国鉄に乗車する場合に無賃とする、私服の場合には身分証明書を示すというやうなことがござい

三十年の八月には、国鉄の副総裁から警察庁長官あてに、いま申しましたこの取り扱いは現下の諸情勢から適当なものと認められがたくなったという事で、これを廃止する、そうして警察官が犯人の追尾、逮捕等緊急公務のため管轄都道府県内を三等で乗車船する場合は、警察本部長の発行する旅行証明書を呈示し、下車の場合もこれを呈示する、こういうことがございます。

それからもう一つは、警察官が住所もよりの駅から勤務先もよりの駅の間を通勤時間帯において手帳を呈示して三等に乗車船する場合、こういうことがございましたが、三十四年の五月には、三十三年から公務員に通勤手当が支給されることになりましたので、いま申しました通勤の際に、手帳で住所の近くの駅から勤務先の駅までの間を通勤する、こういうようなことは廃止する、こういうことになったわけでございます。それから三十八年の四月に、国鉄副総裁から警察庁あての文書によりまして、三十八年の四月以降当分の間、制服の警察警察官が乗車船する場合は、警察警察官あるいは警察という表示のある腕章を巻くことによって公務旅行の証明書にかえることができる。これは小暴力犯罪が車内にあるということ、こういうようなことが認められるようになった。こういうようなことで、国鉄につきましては、犯人追尾等の緊急公務あるいは警察に限りまして、原則として旅行証明書を呈示する、あるいは腕章をつけることによって無賃で乗車することが認められた。しかし、通勤は、通勤手当が支給されるので、これは認めない、こういうことになっておるのでございます。

ただ、私鉄につきましては、このような申し合わせとか協定というものが警察庁との間にはございませんで、従来の経緯等はつまびらかにいたしません、いろいろな慣行とか、いろいろなことによりまして、それぞれの県におきまして会社側との話し合いで行なわれておるといふ実情でございまして、これも御指摘がございましたけれども、一部の県におきまして、やはりそういう点も困る

というように、通勤手当を支給すること、そういう点を解決しよう。しかし、やはり犯人の追尾とか何とかにつきましては、いま申しました国鉄の場合と同じようにしていただく。そうして通勤につきましては通勤手当を支給することに、十分にそれが行き渡っておらないというようにございまして、こういうような点につきましても、将来予算措置その他が講ぜられなければならぬのじゃないか、かように考えておるわけであります。

○肥田委員 これは将来に問題を提起したということとどめておきます。

それから私鉄運賃の問題については、われわれは、この間国会が自然休会になっておりますから、そうして実施はいよいよあと数日ということに迫っておる、いまここでわれわれがこれ以上この問題を取り上げることは、われわれ自身の責任も感じますから、それはいたしません。けれども、将来の運賃値上げという問題については、先ほど申し上げたように、地方においても公聴会を開いて、そうして東京においても一まとめにして公聴会で事を済ますというように、十分に配慮してもらいたい。それから運賃の内容についても、一括して何物とか、こういうようなだれが聞いてもろくろくわからない、実際に買ってみれば倍も上がっちゃったというようなこともあるわけですから、地方において公聴会を開いて、地方において内容を明らかにすることによって一般大衆がこれを理解することができるようですから、そういう措置も講じてもらわなければならぬ、こういうふうに考えます。

本質的な問題についてはいずれまたあらためて質問することにいたしまして、今日は質問を終わります。

○長谷川委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についておはかりいたします。

すなわち、ただいま審議中の国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案について参考人より意見を聴取することとし、参考人の人選、日時等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〕
○長谷川委員長 御異議なしと認め、さよう決定いたしました。

次会は公報をもってお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。
午後一時二十二分散会