

第六十一回 参議院 運輸委員會、地方行政委員會、大藏委員會、産業公害及び交通對策特別委員會、物価等對策特別委員會、物価等對策特別委員會連合審査會 會議錄第一号

昭和四十四年四月二十三日(水曜日)
午後五時二十一分開會

委員氏名

運輸委員
委員長 岡本 悟君
理事 江藤 智君
理事 金丸 富夫君
理事 谷口 慶吉君
理事 瀬谷 英行君
理事 河野 謙三君
理事 佐田 一郎君
理事 菅野 儀作君
理事 平島 敏夫君
理事 前田佳都男君
理事 山崎 五郎君
理事 渡辺一太郎君
理事 上田 哲君
理事 加瀬 完君
理事 木村美智男君
理事 森中 守義君
理事 田代富士男君
理事 三木 忠雄君
理事 中村 正雄君
理事 市川 房枝君

大藏委員
委員長
理事

船田 謙君
増田 盛君
安田 隆明君
山崎 竜男君
若林 正武君
竹田 四郎君
千葉千代世君
松澤 兼人君
和田 静夫君
阿部 憲一君
山田 勇君

産業公害及び交通對策特別委員

委員長 加藤シヅエ君
理事 大谷 實雄君
理事 佐藤 一郎君
理事 松澤 兼人君
理事 内田 善利君
理事 青木 一男君
理事 木島 義夫君
理事 久次米健太郎君
理事 黒木 利克君
理事 菅野 儀作君
理事 土屋 義彦君
理事 村上 春藏君
理事 山内 一郎君
理事 渡辺一太郎君
理事 杉原 一雄君
理事 田中寿美子君
理事 千葉千代世君
理事 小平 芳平君
理事 田淵 哲也君
理事 小笠原貞子君

物価等對策特別委員

委員長 山本 杉君
理事 小枝 一雄君
理事 林田悠紀夫君
理事 佐野 芳雄君
理事 阿部 憲一君
理事 中沢伊登子君
理事 上原 正吉君
理事 大森 久司君
理事 櫻井 志郎君
理事 鈴木 省吾君
理事 高田 浩運君
理事 塚田十一郎君

出席者は左のとおり。
運輸委員會

委員長
理事

委員

地方行政委員會
委員長
理事

西村 尚治君
吉江 勝保君
上田 哲君
鈴木 強君
竹田 四郎君
藤原 道子君
矢追 秀彦君
河田 賢治君

岡本 悟君
江藤 智君
金丸 富夫君
谷口 慶吉君
瀬谷 英行君
河野 謙三君
佐田 一郎君
菅野 儀作君
平島 敏夫君
前田佳都男君
山崎 五郎君
渡辺一太郎君
木村美智男君
森中 守義君
田代富士男君
三木 忠雄君
市川 房枝君

地方行政委員
委員長 内藤登三郎君
理事 熊谷太三郎君
理事 古武 恵市君
理事 林 虎雄君
理事 原田 立君
理事 小枝 一雄君
理事 小林 武治君
理事 鈴木 省吾君
理事 鍋島 直紹君

委員 林 虎雄君 原田 立君 鈴木 省吾君 増田 盛君 安田 隆明君 山崎 竜男君 若林 正武君 竹田 四郎君 千葉千代世君 和田 静夫君 山田 勇君 丸茂 重貞君	大蔵委員会 委員長 理事 青田源太郎君 鬼丸 勝之君 戸田 菊雄君 多田 省吾君 田淵 哲也君 大竹平八郎君 小林 章君 津島 文治君 中山 太郎君 西田 信一君 藤田 正明君 矢野 登君 田中寿美子君 野上 元君 松井 誠君 鈴木 一弘君 渡辺 武君	産業公署及び交通對策特別委員会 委員長 理事 大谷 賛雄君 佐藤 一郎君 松澤 兼人君	委員 内田 善利君 土屋 義彦君 村上 春藏君 杉原 一雄君 小平 芳平君 小笠原貞子君 山本 杉君 林田悠紀夫君 阿部 憲一君 中沢伊登子君	委員 大森 久司君 櫻井 志郎君 高田 浩連君 塚田十一郎君 鈴木 強君 藤原 道子君 河田 賢治君 原田 憲君 菅野和太郎君 岩尾 一君 鈴木 珊吉君 町田 直君 山口 真弘君 鈴木 武君 坂入長太郎君 宮田 秀雄君 吉田善次郎君	委員 運輸大臣 國務大臣 政府委員 經濟企画庁長官 官房長 運輸大臣官房長 運輸省鉄道監督局長 運輸省鉄道監督局有鉄道部長 事務局側 常任委員会専門員 常任委員会専門員 常任委員会専門員 常任委員会専門員 常任委員会専門員	説明員	日本国有鉄道總裁 日本国有鉄道副總裁 日本国有鉄道常務理事 石田 禮助君 磯崎 敷君 長瀬 恒雄君	本日の會議に付した案件 ○国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案（内閣提出、衆議院送付） ○日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案（内閣提出、衆議院送付）	〔運輸委員長岡本悟君委員長席に着く〕 ○委員長（岡本悟君） これより運輸委員会、地方行政委員会、大蔵委員会、産業公署及び交通對策特別委員会、物価等對策特別委員会連合審査会を開会いたします。 先例によりまして、私が連合審査会の委員長の職をつとめます。 国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法案を議題といたします。 質疑のある方は順次御発言願います。（提案理由の説明を聞かなくちゃおかしいじゃないか」と呼ぶ者あり） ○瀬谷英行君 議事進行について発言したいと思ひます。 先ほど連合理事会でいろいろと論議があつたところでありますが、一応十七時三十分より一時間の予定で委員会を開会しようということ、そこまでは話が一致したと思ひます。しかし、御承知のとおり、本日は衆参両院の議長の名前で、六時から七時半までソ連議長のホテル・ニニエーオータニのレセプションの招待状が出ております。これは私のところにも来ています。ですから、皆さんのところにも来ていないだろと思ひます。来てないのは見えない証拠なんです。こういうふうに来ておりますし、先ほども話が出ましたけれども、これをわれわれが欠席をするということにはまずいし、鈴木委員のあとに予定をされております公明党の阿部委員も出席することを約束されているのであります。そうしますと、鈴木委員の一時を終わつたあとで、当然このために委員会は終わらなざるを得ない。さらにあえてやろうとするならば、八時以降になるということになります。八時以降の問題については、私は社会党でありますから、八時以降に出席になるはずの公明党なり民社党の委員のことも責任を持ってお答えするわけにいかないということをさつき申し上げたわけですが、したがって、本日のところは鈴木委員一人ということにしたい。以後の問題、当然これはあとに残るのでありますから、あとに残つた分は二十五日以降——これはいつがいかというところは、それぞれの委員会の都合もあるかと思ひますが、常識的に考えて、あしたは二十四日、定例日でありますので、二十五日以降に引き続き行なうということを確認をしたと思ひます。御発言を願ひたいと思ひます。 ○委員長（岡本悟君） 瀬谷委員にお答えいたします。	先刻の連合理事会で決定いたしましたとおりでございます。本日は、仰せのとおり、鈴木委員一人にとどまして散会いたしました。以後のことにつきましては、別途關係委員長で協議をいたします。 ○松澤兼人君 議事進行について。 先ほど私語みたいな形で申し上げましたけれども、この連合審査会におきまして私たちが何を対象にして審議しているか、実はかわらぬわけですね。いま配付になりました兩法案に対する提案理由の説明というのがあります。これは配つたらいふというものでないかと思ひます。ですから、連合審査会におきまして何を対象にして、その対象はどういう内容のものかというところは一応御説明願ひ方がいじやないか。これは必ずしも連合審査のときに提案理由の説明をやつたというわけ
--	--	---	---	--	---	------------	--	--	--	--

けではない。やらないときもある。しかし、やつたという前例もある。ですから、そこから始めていただきたいと思います。

○委員長(岡本悟君) 松澤委員にお答えいたします。

ただいま議題になっております両法案につきましては、すでに御案内のように、四月の七日、本会議におきまして趣旨説明を行なっておりますので、とくに御了承のことと存じております。

○鈴木強君 私は物価対策特別委員をいたしておりますので、その立場から、今回の国鉄運賃の値上げ、さらに国鉄財政再建促進特別措置法案につきまして、若干の質問をいたしたいと存じます。

最初に、本論に入る前に一つお尋ねをいたしたいのは、この値上げ法案が通りますと、一日に大体どの程度の増収になるのをごいまいしょうか。また、年間を通してみますと、国鉄財政はこの値上げによってどれだけのところか、いかによくなるのか、これを最初に承りたいと思います。

○説明員(磯崎敏君) 数字のことをごいまいすから、私から御答弁申し上げます。

今回お願いいたしております運賃改定によりまして、年間九百十億、現時点一日平均約二億五千万円の収入増加を見る予定でございます。

○鈴木強君 これは四月一日から値上げを予定しておりますものだと思います。すでに国鉄関係の予算は国会を通過しておるわけですが、そうなりますと、一日二億五千万円の増収を見込んでおられますもの、その分だけ実際には入ってこないことになりませんか。かりに、三十日とすれば七十五億予定収入が減るわけでありまして、一体、いまこの法案をせつかく審議中でありまして、通行税法もまだ衆議院から参議院にまいっております。ですから、いつから値上げになりますのか、よくわかりませんが、いずれにいたしましても、予算から見ますとたいへんな減収になると思われます。したがって、この穴埋めを国鉄当局は一体どういうふうにしてなさるのか。あるいはもう七十五億ということになりまして、さらに補正の必要があるのか。

じゃないか、そのようにも考えますので、これは国鉄總裁か運輸大臣が、どちらかひとつお答えをいただきたいと思います。

○国務大臣(原田憲君) いま御指摘のように、一日約二億五千万円の減収でございますから、現時点で約五十億、お話のように、一カ月三十日といまして七十五億の見込みが減ってくるわけでございます。これに對しましては、いわゆる企業努力と申しますか、まあお客さんに御理解を願って、できるだけ国鉄を利用していただくことで増収を今後はおぼつかせていく。あるいは経費を切り詰めていく、こういうふうな方法をもってこの減収に對應しなければならぬまい、このように考えております。

○鈴木強君 大臣の御説明ですと、補正予算というものは考えないで、旅客運賃の増加、さらに経費の節約等によって切り詰めていかれるというところでありまして、私は、前回の国鉄運賃値上げの際に非常にふしぎに思ったのでありますが、なかなか国鉄当局が考えているようにこの値上げが国会を通過いたしません。それはやはり国民の家計に重大な影響があるからだろうと思つて、そういふこともありまして、その点はいろいろと問題があると思つて、たとえ二十日ずれても、二十五日ずれても、一カ月ずれても、既定経費の中でやりくりがでるという、まことにふしぎな財政だと私思つていふのであります。もし七十五億の減収が経費の節減やあるいはさらにその増収によってまかなえるならば、その分は当然、当初の予算編成時における収入見通し、そういう中で御調整をなさつて、たとえ五月一日に値上げをするとか、そういう方法をとつて私はしかるべきだと思つておる。しかるに、今回だけではないで、前回もそういふふうな措置をとられた。一体何によってその財源を補てんするのか。収入はなかなか伸び悩んでおる、貨物もなかなかうまくいかない、こういうことで値上げをされておるのではないのですか。その辺、やはり補正を組むなら組んで、ちゃんと収入の補てんをするというところなのかどうなのか。私はその点をもう一回大臣から伺いたい。

○国務大臣(原田憲君) 前回の際のことと指摘をされておられますが、一応やはりこの際は企業努力というか、国鉄サイドにおきましてこの努力によりまして、何とかやうていくようにつとめていかなければならぬ、このように考えております。

○鈴木強君 それは、まだいづつ実施になりますか。確定しておらない段階でございますので、大臣のおっしゃる通りに現時点におけるところの五十億収入減というところは明らかであります。したがって、この収入減を何によって補てんするかというところは、この法案を審議するわれわれにとつてはきわめて大事な点だと思つて、したがって、企業努力といひましても、一体どういふ努力によつてこれだけのものがカバーできるものなのか、どうなのか、私にはどうも大臣のおっしゃることがよくわからぬのであります。したがって、直接的には、国鉄当局が企業努力ということになるとやらなければならぬ。まあ、石田總裁は御自分の当然受けるべき報酬もお受けにならないで、ほんとに努力をされておるのではありませんか、私は非常に尊敬も、敬意も表しておるのではありませんか、そういう国鉄總裁の立場からして、いま大臣の言われるように、企業努力でやれと、こうおっしゃる。すいぶん私はひどいと思つて、実際それでやり得るんですか。やり得るとすれば、一体どういふ企業努力によつてその五十億というものをカバーされるのか、具体的にその根拠を示してもらいたいと思つて。

○説明員(石田禮助君) お答えいたします。われわれは四月一日にこの法案は通るといふ予定のものにすべての予定を組んでおつたのであります。したがって、今後いつまでかかりますか、近いうちには通過すると存じますが、結局、さつき大臣の申された企業努力その他によるような方法法しかならないと思つて、その具体的な問題についてはこれから検討しよう、こういうことです。いまだどうという具体の案は申し上げることはできません。

○鈴木強君 かなりものを言われる總裁が、大臣と同じような御答弁をされておるわけですから、かなりゆとりがあるんだというふうには私は思ひます。そうでなければ、これはもういづれに私に思ひますと、国鉄はこうしてもらいたいんだが、おくられてるんだから当然その分は別途補てんをしてもらいたい、こういうことにならぬといかないと思つて、私は、公共企業体といふのは、總裁にやはり企業実施に對する権限はまかされておると思つて、ですから、總裁がおやりになりたということができる、また、いろいろ情勢もある府の責任でもあるし、また、いろいろ情勢もあると思つて、ですから、その点をやはり、筋とすれば補正をしてもらつて、そしてやらないと、国鉄はそれでなくとも苦しいんですよ。あとからお伺いしますけれども、たいへんな赤字をかかえて、いま破綻の寸前にあるというように私たちが聞いております。ですから、そんなに余裕があるんですか。

○説明員(石田禮助君) 余裕があると申したいんですが、余裕は何にもありません。その結果、補正予算を組むかどうかということにつきましては、まだ考えておりません。この法案が通つたところで、どうするかというのをひとつ御提案したいと思つております。

○鈴木強君 わかりました。そのいまのお答えですと、弾力がありますから、場合によつたら補正予算を組むように国鉄としては政府に申し入れしなきゃならぬと、こういうふうなお話でございます。いづれ、そういう際の具体的な問題等について、われわれにもひとつ、あつて限り資料等を早目に見せてもらいたいと思つて。

それでは次に進みますが、今回の国鉄運賃の値上げは、普通旅客運賃を引き上げ率が平均実収一〇%、こういうことになっておりますが、この普通と定期とですね、普通乗車券の場合と定期乗車券の場合とは、この値上げ率はどういふふうになるのでしょうか。

○説明員(磯崎敬君) 今回の値上げの率でございますが、普通旅客運賃が約一三%、それから急行料金その他が九%、定期旅客運賃は一四・六%、以上でございます。

○鈴木強君 今回貨物運賃を考えたのは、どういふ理由でございましょうか。

○説明員(磯崎敬君) 貨物運賃につきましては、御承知のとおり、最近の数年間の石炭の減収、減産によりまして、非常に大きな貨物収入の減を来しております。同時に、御承知の道路並びにトラックの発展に伴いまして、貨物収入はここ数年間全く横ばいの状況で、全然増加を示しておりません。これは、国鉄のとおっております貨物運賃制度が、御承知のとおり、非常に古い従価等級制度であるということによりまして、運賃面におきまして、トラックより高級貨物については高い。したがって、高級貨物は逐次トラックにいつてしまふ。低級貨物は運賃が非常に上げにくい。生活必需品が多いわけでございますから。それから、サービスの面におきまして、その国鉄の貨物輸送のサービスは必ずしも時間が明確でない。あるいは速度が早くないというようなことで、一般の荷主との関係上、貨物のサービス面におきましてもいろいろ問題がございます。現在、このまま運賃を上げますれば、もちろん生活必需品等については上げる余力はあると思ひます。荷主的に見れば上げる余力はあると思ひますが、これはいろいろな影響が強いということで、結局、貨物運賃は、もう少し運賃制度自体を根本的に直して、せめてトラック並みの運賃制度をとるということができない限り、いまのまま上げますれば、結局全体として貨物収入が下がるということに、ほとんど各物品ごとに検討しました結果、貨物輸送を値上げすることによって全体の収入がふえない、こういう計算になりましたので、やめたわけでございます。

○鈴木強君 私は、何もこれを上げると言わんとするのではありません。ただ、国鉄経営の現状からして、たくさん赤字をかかえておられるわけですから、国が積極的に財政的なてこ入れをすると同時に、何がしかの負担をわれわれがするということとはわかりません。しかし、その限度が問題でありまして、そこに国鉄運賃値上げのむずかしさがあると思ひます。ですから、たとえば旅客のほうだけにしわ寄せをして、貨物はそのために救われるけれども、旅客のほうはそれによって多少なりとも過重な負担をさせられるということは公平でないと思ひます。ですから、そういう意味でちよつとお尋ねしたいのですけれども、一面には、副總裁のおっしゃる通りに、貨物の面におきましては、たいへん輸送量が伸び悩んでおるといふようなことか、あるいはそのことが公共料金その他に与える影響、こういうものを考慮して、あえて今回は上げなかった、こういうふうに理解していいのですか。

○説明員(磯崎敬君) 今回の貨物運賃の中で、特に国鉄が運賃法以上に割り引きしている物資、これはほとんど農林水産関係物資でございますが、これの分につきましては、私どもとしては、ぜひこの際、その特殊割引をやめたいという気持ちも持っておりますが、やはりそれは、ただいま先生がおっしゃったように、一般物価に対する影響がいろいろ大きいという政府内部の御意見によりまして、それをあえて中止したという次第であります。

○鈴木強君 これはいろいろ論議がありまして、いまお話しのように特別な多額な割引をさせられて、国鉄があえてその政府の政策からくる赤字というものをしよい込まされておられると思ひます。ですから、私は、そのことを直ちに貨物運賃にはね返させようということではなくして、そういう公共負担を国鉄がしておる分はかなりの額に達しておるようでございます。説明をお聞きしますと、公共企業体移行後二十年間の負担額を累計すると一兆円にも達している。これは通勤通学割引等も含んでおるわけですが、とにかくそういうものが国鉄にしわ寄せをされておるわけですから、そういうものを少し国鉄に、公共負担の

欠損分だけでもよせという、強いやはり交渉はしたのでございませうか。

○説明員(石田禮助君) 国鉄の今日の苦しい状態になったという原因のおもなるものは、公共負担の問題であります。昭和二十四年から四十二年まで、公共負担として国鉄が負担したのは一兆二億というものを申しておりますが、これは通勤通学の割引が主であります。しかし、その一兆二億の中には、法律で定められた五〇%というものは入っていない。五〇%以上の通勤通学の割引。もしも五〇%を入れることになる、一年に最近においては千七、八百億の国鉄の負担になる、こういうことなんでありまして、今度のこの四十四年からは十年計画におきまして、われわれが大蔵省にお願いして、大蔵省から相当にまとまった援助を向こう十年にわたってくだすったということは、つまり、今日の国鉄の窮状というのに対しては、そういうような政府の政策を国鉄の犠牲においてやったということの償いでありませう。私は、これの大きい少ないということに対しては相当議論がありますが、しかし、これまでなかなか消滅的な大蔵省が、今度はむしろ予想以上に奮発してくれたということではありますので、ただいまの農産物に対する特別の運賃割引に対しては、それはそれとして別にいままでどおりやうていこう、こういうことで、ことは強く主張をしなかつた次第であります。

○鈴木強君 その点はわかりました。それで、磯崎副總裁の先ほどの御答弁ですと、平均一〇%になっておりますが、その内訳は、普通で二三%、急行九%、定期一四・六%と、種別に見ると、こういう値上がり率になっておるようであります。そこで、ちよつとこの率ではわかりにくうございませうから、おそれ入りますが、たいへんしろうとの質問で申しわけないですけれども、今度値上げになりますと、現在の準急、急行、特急、座席指定、そういうものは幾らが幾らになるか。できまじたら、列車寝台の場合も一等、二等がなくなるようでありますから、その

ところをちよつとわかりやすく金額で示してもらいた。

○説明員(長瀬恒雄君) お答えいたします。

急行料金につきましては、現在百キロ百円、以下百円ずつの差で五地帯制になっておりますものを、今回は二地帯制にいたしまして、二百円というにいたしました。二百キロ以上は三百円、それ以上は四百円、したがって、二百キロ以上は逆に値下げをしたというわけでございます。百キロまで百円につきましては、これは特定の料金を設けるといふことで考えております。

それから特急料金につきましては、いろいろございませうが、在来線の特急につきましては、現行が四百キロまで六百円、六百キロまで八百円、千二百キロまで千円、千二百キロ以上は千二百円、こうなっておりますものを、二百キロまで六百円、これは据え置きでございます。四百キロまで八百円、したがって二百円の改定であります。六百キロまで千円、千二百キロまで千二百円、それ以上は千四百円、二百円ずつの改定をいたしております。

新幹線の「ひかり」につきましては、現行が二百キロまで六百円、四百キロまで千二百円、六百キロまで千六百円、これを今回の改定によりまして全部三百円ずつ改定をいたしております。したがって、二百キロまで九百円、四百キロまで千五百円、六百キロまで千九百円、こういうこととあります。「こだま」につきましては、二百キロまで五百円を今回七百円、三百キロまで八百円、四百キロ以上は現在千三百円でございますが、五百キロまでという地帯を設けまして千三百円据え置きにいたしております。六百キロ以上は千五百円、二百円の改定をいたしております。

それから、そのほかに特別車両料金というものをつくっております。これは一等の関係で新しく設けた制度でございますが、普通の従来の二等の運

賃に加算する料金で、設備料金でございまして、従来の旧一等車を利用される方は二百キロまでが八百円、四百キロまでが千四百円、六百キロまでが二千円、六百一キロ以上四百キロ増すごとに六百円。

そのほかに、従来普通列車の一等車がございまして、これにつきましては、二十キロまでが百円、四十キロまでが百五十円、六十キロまでは二百円、八十キロまでは二百五十円、八十一キロ以上が三百円。こういうこととございまして。

それから寝台につきましては、従来の旧一等寝台、これをA寝台と申しますが、上段が三千八百円、下段が四千二百円、個室が五千四百円。それからB寝台、従来の二等寝台でございまして、上段と中段が従来の八百円、九百円でございまして、下段が千円が千二百円、電車寝台、これは特別の列車についておりますが、上中段が現在千五百円でありまして千三百円、下段が千三百円が千六百円とございまして。

以上でございます。

○鈴木強君 べらべら言われて、よくわかりませんけれどもね。では、ひとつためしに、新幹線の「ひかり」で東京から大阪まで行った場合に、一等と二等では現行から見るとどの程度に上がりますか。

○説明員(長瀬恒雄君) 「ひかり」で現行新大阪までが、現在は三千三百三十円。これは特急料金を含めてです。これは従来の二等でございまして、それが、今回の改定によりまして、四千三百三十円ということになります。それから一等につきましては、これは先ほど申しましたとおり、一等の運賃というものを従来の二等運賃と同じようにいたしましたして、特別車両料金をちょうだいいたしたしますので、新大阪までの「ひかり」で六千七百円とございまして、六千三百三十円ということになります。

○鈴木強君 安くならぬの。

○説明員(長瀬恒雄君) 安くありません。

○鈴木強君 ちよっと時間がもうありませんの

で、ひとつ後ほど、東京―鹿児島間と東京―札幌間の二等と、それから特別の指定券、特別運賃、従来の座席指定ですね、それを入れて何になるか、あとこれは資料で出していただきたいと思ひます。

それから山手線の区間は一体どういうふうになりますか、今度の改定で。

○説明員(長瀬恒雄君) 先ほどの資料は後ほど翻製いたします。

山手線につきましては、主要駅で例を申し上げますと、東京から品川は現在三十円でございまして十円アップでございまして。それから上野が二十円とございまして三十円、池袋が五十円に対して六十円、渋谷、新宿も同様でございまして。

○鈴木強君 定期券の場合もちよっと知りたいのですけれども、時間がありませんから、東京―横浜、東京―立川、東京―千葉、これ、すぐわかりますか。わかったらちよっと知らしてくれませんか。

○説明員(長瀬恒雄君) 東京から立川までが、通勤で現在三千七百円とございまして。今回は四千二百円で一三・五%、通勤が千四百円が千二百八十円、一五・三%、千葉が、通勤が三千七百九十円、改定いたしますと四千三百六十円、一五%であります。通勤が千四百円が千三百二十円というところで一五・八%、横浜が三千六百六十円が三千四百円、六・六%、通勤が千四百円が千七百四十円、一五・八%になります。

○鈴木強君 それから、国鉄区間のバスとそれから船ですね、これはどういうふうな扱いになるのですか。

○説明員(長瀬恒雄君) 国鉄のバスにつきましては、これは地方のバスとの均衡をとりまして運輸大臣の認可を受けております。今回は関係はございません。

それから船につきましては、青函連絡線が三百八十円が五百円、宇高航路が九十円が百二十円とございまして。

○鈴木強君 経済企画庁長官にちよっとお伺いし

ますけれども、今度の国鉄運賃値上げについては、公共料金の値上げが他の物価を押し上げていくということからして、われわれはできるだけ国鉄料金は上げないようにといいことで何回か意見を出してまいりました。当初その方針を長官はお認めになっておったのですけれども、国鉄の値上げについては、政府全体の立場から今回の一〇%の値上げを認めたいと思ふんですね。一体これは国民の生活に、家計上から見てどの程度の影響を及ぼすのか。その点をどう見ておるのですか。

○国務大臣(菅野和太郎君) お答えいたします。

国鉄料金値上げによつて、物価の上昇率は大体二・二%であります。そこで、四十四年度の消費者物価の大体の上昇を五%ということで、五%以内には押えるという方針を立てましたので、したがって、国鉄料金もこの際値上げを見合わせてもらいたいというのが当初のわれわれの考えであつたのであります。要するに、公共料金は全部見合わせてもらいたい、値上げは見合わせてもらいたいということをお願いしたものであります。

○鈴木強君 そうすると、そのほかの公共料金といたして、便乗値上げ、ことに交通関係の公共料金は極力押えて、便乗値上げはこの際認めないという方針を立てたのでございまして。そういうことで、公共料金は大体押える、極力押えるという方針で進んでいくつもりです。

○鈴木強君 現在、バスとかあるのはタクシ、ハイヤーあるいは私鉄、こういう料金の値上げについて、運輸大臣のほうにはかなり申請が出ておると思うのでございまして、ここで全部についてお尋ねすることはむずかしいと思ひますので、原

則についてお聞きしたいのでございまして、いまお聞きのとおり、経済企画庁長官は、国鉄運賃は、言うならば国鉄の現状からしてほんとうにやむを得ず値上げをせざるを得ない、こういうお話をございまして。したがって、従来、もう歴史が明らかのように、国鉄運賃を上げますと、必ず私鉄、バス、タクシ、これに比べて値上げを申請をしまつたわけでありまして、政府にも反省を求めておつたわけでありまして、今回もまた同様に、タクシ、ハイヤー、バス、私鉄、これらの運賃値上げが大臣のもとに来ておるのであります。どうも、経済企画庁長官の考え方と運輸大臣の考えを聞いておりますと、違つて私には思ひます。いままでの委員会、本会議等の御答弁を伺つておりましたも、どうして同じ内閣でそういうふうな考え方が違ふのですか。経済の元締めは経済企画庁だと思ひます。ですから、その長官がおっしゃることと運輸大臣のおっしゃることとの中に明らかに差が出ておるということは、これは非常に困つたこととございまして。運輸大臣は一体どういうふうな考へるのか、もう一回再確認の意味で伺ひたいと思ひます。

○国務大臣(菅野和太郎君) 国鉄料金の値上げをわれわれが最後に承認するときの条件といたしまして、便乗値上げ、ことに交通関係の公共料金は極力押えて、便乗値上げはこの際認めないという方針を立てたのでございまして。そういうことで、公共料金は大体押える、極力押えるという方針で進んでいくつもりです。

○鈴木強君 現在、バスとかあるのはタクシ、ハイヤーあるいは私鉄、こういう料金の値上げについて、運輸大臣のほうにはかなり申請が出ておると思うのでございまして、ここで全部についてお尋ねすることはむずかしいと思ひますので、原

則についてお聞きしたいのでございまして、いまお聞きのとおり、経済企画庁長官は、国鉄運賃は、言うならば国鉄の現状からしてほんとうにやむを得ず値上げをせざるを得ない、こういうお話をございまして。したがって、従来、もう歴史が明らかのように、国鉄運賃を上げますと、必ず私鉄、バス、タクシ、これに比べて値上げを申請をしまつたわけでありまして、政府にも反省を求めておつたわけでありまして、今回もまた同様に、タクシ、ハイヤー、バス、私鉄、これらの運賃値上げが大臣のもとに来ておるのであります。どうも、経済企画庁長官の考え方と運輸大臣の考えを聞いておりますと、違つて私には思ひます。いままでの委員会、本会議等の御答弁を伺つておりましたも、どうして同じ内閣でそういうふうな考え方が違ふのですか。経済の元締めは経済企画庁だと思ひます。ですから、その長官がおっしゃることと運輸大臣のおっしゃることとの中に明らかに差が出ておるということは、これは非常に困つたこととございまして。運輸大臣は一体どういうふうな考へるのか、もう一回再確認の意味で伺ひたいと思ひます。

○国務大臣(菅野和太郎君) 国鉄料金の値上げをわれわれが最後に承認するときの条件といたしまして、便乗値上げ、ことに交通関係の公共料金は極力押えて、便乗値上げはこの際認めないという方針を立てたのでございまして。そういうことで、公共料金は大体押える、極力押えるという方針で進んでいくつもりです。

○鈴木強君 現在、バスとかあるのはタクシ、ハイヤーあるいは私鉄、こういう料金の値上げについて、運輸大臣のほうにはかなり申請が出ておると思うのでございまして、ここで全部についてお尋ねすることはむずかしいと思ひますので、原

○鈴木強君 現在、バスとかあるのはタクシ、ハイヤーあるいは私鉄、こういう料金の値上げについて、運輸大臣のほうにはかなり申請が出ておると思うのでございまして、ここで全部についてお尋ねすることはむずかしいと思ひますので、原

○鈴木強君 現在、バスとかあるのはタクシ、ハイヤーあるいは私鉄、こういう料金の値上げについて、運輸大臣のほうにはかなり申請が出ておると思うのでございまして、ここで全部についてお尋ねすることはむずかしいと思ひますので、原

○鈴木強君 現在、バスとかあるのはタクシ、ハイヤーあるいは私鉄、こういう料金の値上げについて、運輸大臣のほうにはかなり申請が出ておると思うのでございまして、ここで全部についてお尋ねすることはむずかしいと思ひますので、原

○鈴木強君 現在、バスとかあるのはタクシ、ハイヤーあるいは私鉄、こういう料金の値上げについて、運輸大臣のほうにはかなり申請が出ておると思うのでございまして、ここで全部についてお尋ねすることはむずかしいと思ひますので、原

として最も望ましいことは安定した経済成長という段階である、その際には物価というものが一番問題になる、こういうことが四十四年度予算編成に際してもいわれておるのでございます。しかし、御承知のように、この国鉄問題に關しましては、四十三年度予算編成当時からすでに今日のことは非常に問題になっておりまして、定期運賃を値上げしました際にも、すでにそれでもまだ赤字が出るということを発表いたしましたのでありまして、千四百億の赤字になると、こういうような状況でありましたので、このまま推移したならば、これはもう国鉄自身が破局に瀕する、これは、価格という問題よりも、もっとひいては経済全体の問題になってくるというので、この国鉄をどうするかということが今日御提案をいたしておりますところの理由になっておるわけでございます。したがって、国鉄運賃の値上げにつきましては、経済企画庁長官もやむを得ないであらう、こういうことで意見が一致したわけでございます。

その他の運賃にいたしましても、これまで何べんも御質問をいたしておられますように、同じところを走っているものの運賃が違ふのはおかしいじゃないかという御質問もございました。これはいまも起きておるのでございます。昨年の定期運賃値上げからそういうアンバランスということが生じておりますけれども、大量乗客移動というような状態は、まだ見られておりません。これらのことを勘案し、当該会社の状況というよりなものを勘案して、私鉄運賃というものは慎重に考慮すべきである、特に物価というものと比べて対処しなければならぬ、もちろん、地方の中小私鉄問題は、これはまたケース・バイ・ケースで検討させていただく、このことについても経済企画庁長官と意見の相違はございません。また、ハイヤー、タクシイは、これは私鉄が上がつた、国鉄が上がつたからといって値上げはされておられません、だいたい長い間据え置かれておるようでございます。しかしながら、特に大都市におけるところ

のタクシイ料金につきましては、一方において乗車拒否問題というふうな、サービスを売る者がサービスをしない、運賃値上げをせぬからサービスが悪いんだといわぬばかりのことでは問題は解決されない。これらのことも考えて私はいわゆる運賃行政というものと対処していかなければならぬと心得ておりますので、国鉄運賃が上がつたからといって、すぐにほかの運賃は上げるといいますと、これを答弁いたしてまいってきいております。御質問のように、すでに私鉄側からは申請は出ておりますけれども、慎重な態度で臨んでおるといふことを重ねて申し上げる次第でございます。

○鈴木強君 まあ、概念的にはお考えのことはわかります。ただ、もう少し突っ込んでお聞きしたいんですけれども、まあケース・バイ・ケースでおやりになる、これは決して国鉄運賃を上げたからということではなくて、その企業について上げなければならぬという状態に経営が立ち至っているものについては認めるんだと、こういうことだと思ひます。それは原則論はわかりますけれども、問題は、この国鉄運賃というものが値上げされることによって、その要求が意欲を増してくるわけですね。意欲を増してくる。そういう意味において、われわれは非常に警戒をするわけですね。

もう一つそれでは何っておきませんが、私鉄、それからバス、ハイヤー、タクシイで、現実にはいま大臣がごらんになって、これだけはしてあげなければならぬというふうな、そういうケースはどのくらいありますか。

○国務大臣(原田憲君) 先ほど申し上げましたが、経済企画庁との間に相談をして、それでケース・バイ・ケースでやっていく。中小、地方の問題と、私鉄で申しますときには、いわゆる大都市の十四大私鉄というものを、それからタクシイの場合も、大都市のタクシイというものは区別されておるわけでございます。したがって、これ

らの問題については経済企画庁との間に協議をし、物価の問題に対する関係協議会で決定をするという手続を踏んでいかなければならないんでございまして、目下のところ、私の手元でまだ具体的にこれはしなければならぬというふうなものを私はまだ見ておらないのでございます。

○鈴木強君 まあ、物価との関連で少し横道にそれたようですが、その点はお許しをいたしたい、いまお話にもありましたように、最近タクシイの乗車拒否というものが悪質になってきていると思うのです。私は、昨夜もちょうど十一時四十分ぐらいですか、新幹線の最終で東京駅に降りてみたんですが、ほとんどタクシイがおらぬですね。たまたま来ても、すつと行つてしまつて乗せてくれない、非常に困つたんでございますがね。あ

あいう乗車拒否なんかに對して、免許の権限を持つている運輸省が、もうちょっときびしい態度で臨んでもらえないものなんでしょうか。非常に取り締まりがなまぬるいように思ふのですけれども、これは、警察当局なり国民全体としてわれわれも協力するという姿勢がないと、ただ単に運輸省だけに迫りまして、問題を解決するものではないと思ひますけれども、監督の立場にある運輸省として、もう少しきびしい態度で取り締まつてもらえないものでしょうか。

○国務大臣(原田憲君) おっしゃるとおりであらうと私は思つております。タクシイというものはサービスをもつて乗客から料金をとつておるので、そのサービスを売るものが乗車拒否をしてお客様の不快を買つておるといふようなことは、もう企業の根本であるとは考えております。これをなくするために、まず、運転手諸君のそういう態度をなくすのにどう方法をしらいいだろう。いま、その登録制度というのを考へて、運転手諸君の組織とも話をして、この制度によって安心をして運転をできるというふうなことができないかどうかというふうなものを具体的にいま考へさせておりますが、そのほかにも、たとえばでござ

います、私も前にLPGの値上げ問題をやりましたときに、これは大蔵委員会でもございましたが、LPGの値上げというふうなことを言う前に、もう少し合理的なタクシイのサービス方法はないものだろうか、いま大都市においては走れないという問題がある、走れないという問題を解決するためには、その走れない時間帯のメーターをつくつてみたかどうかというふうなことも、そのときに議論をいたしましたのであります。このたび運輸大臣に就任をいたしましたので、このタクシイの乗車拒否の対策につきまして、まことに微力でございますが、全力を尽くしてこの解決というのに取り組んでみたいと考えておるのでございます。いま、先生御承知のように、警察のほうにも連絡をいたしてまいりまして、なかなか今度は乗つておる方から協力が得られないので非常にむづかしい事件になってくるというふうなことでございまして、私は、少なくとも、まあ自分が夜中に酒を飲んで、それで帰りに車が拾えなかつたら文句言う、そんなところまでは手が届かぬけれども、女子供が安心して乗れるというタクシイに何とかするようには微力を尽くしていきたいと考えておる次第でございます。

○鈴木強君 まあ、これは国鉄の場合でもそうですが、料金は上げられる、サービスは低下するわというところでは、これはもうたまつたものではないわけですから、そういう点、大臣のき然たる御所信もあるようですので、なおひとつ、全般的な問題としてもそうすけれども、特に乗車拒否の問題については、一そうきびしい取り締まりをしていただきたいと思います。それから、現在国鉄財政が非常に苦しくなつておるわけですが、負債総額というものは幾らになつておりますか。いまのお話のような累積赤字千数百億と言つておりましたけれども、借り入れ金、それから国鉄債等を含まして、内訳を、できたらしつと、総額と内訳を示してもらいたいんですが。

○説明員(磯崎敬君) まず、収支勘定のほうの累積の赤字でございますが、合計いたしましたして累積で四十三年度末で二千七百億でございます。それから長期債務は、これは主として工事経費の財源でございますが、これは四十三年度末で約二兆円でございいます。

○鈴木強君 この二兆円というのはよく私わらないのでございますが、国鉄が発行しております債券がありまね、国鉄債というのですか、そのことでしょうか。

○説明員(磯崎敬君) 二兆円の中に、いわゆる政府の管掌しておられます簡易保険、郵便貯金その他の政府が直接管掌しておられます金が約六千三百億、そのほかの一兆四千億は、いわゆる鉄道債券と称しまして、中に政府引き受け債もございしますが、国鉄の発行する債券がありまして、利用者にお願ひしている、非常に銘柄は多数ございしますが、大きく分けまして、政府管掌分が約六千三百億、債券分が一兆四千億と、簡単な数字でございますが、それでございいます。

○鈴木強君 政府管掌というのは、この六千三百億は、そうすると、政府のほうでそれだけの債券を、郵便貯金とか簡易保険とかの資金ですね、国庫預託の資金の中から借り入れているもので、あとの一兆四千億というものは、いわゆる公募債というのでございいますか、そういうものかと思ひますが、この公募債の中には縁故債的なものは入っております。それから国鉄の場合には、地元に対して、駅の建設とか、あるいは新線の建設等には、そのときには地方債を負担してもらっている制度があるようにでして、その基準は大体どういふふうになっていいますか、この一兆四千億の中に、そういうふうな国鉄のほうで、片棒かついでもらうという意味においてですね、地元を引き受けてもらふ債券というものは幾らか。それから縁故債があるかどうかですね。あつたら、その額。

○説明員(磯崎敬君) 先ほど申し上げましたように、約二兆のうち六千億が政府の関係でございま

して、鉄道債券が約一兆四千億でございますが、この中で、公募債が六千五百億、これは、公募債と申しましても、実際政府の、大蔵省の計画の中に入っている、組み入れられている。それから、その次に、政府引き受け債、これが約千四百億、合計いたしましたして、国鉄が直接タッチしないけど、自動的の集まるものと申しますか、その金が七千九百億でございます。そのほかに、いま先生のおっしゃった国鉄の独自で集める金の年度末残高が、利用債と申しますのが千億、それから縁故債が七百五十五億、特別債が四千八百億。そのうちの利用債と申しますのは、主として先ほどお話しのとおり、地元につけていただく、たとえば駅の改築とか、駅前広場をつくるとか、跨線橋をつくるとか、そういう地元で御負担してもらっている分が通常利用債と申しております。それから縁故債と申しておりますのは、国鉄共済組合に持つてもらっているものでございいます。別法人でございいますから、国鉄共済組合が約七百五十五億、それから特別債と申しますのは、これは昭和四十年年度から全く国鉄の独自の力で、無担保、しかも日銀の担保も必要としないで、国鉄の信用だけで借りている金が四千八百億でございます。これは、主として金融機関、その他若干の例外もありますが、大体金融機関から借りているわけでございます。銀行、保険会社、信託銀行等でございます。

○鈴木強君 あと長期、短期の繰り入れは、これは大蔵大臣の承認を得て借りるようになっていいますね。その残りはどのくらいございいますか。

○説明員(磯崎敬君) 短期のほうは、予算総則におきまして年間七百億の限度額がきまつておりまして、これは御承知のとおり、年度末に一ぺんお返しすることになっております。これは非常に安い日歩八厘で借りて、長期のほうは予算でびたつてきまつておりますので、予算額以上は発行できないでまゐるようになっております。予算額で、御承知のとおり、財投分とその他分、その他分も、いま利用、縁故、特別と、大体大ワクでもって予算でき

められていましてございいます。これは、利用債が若干四十三年度発行不足がございいますがおおむね二、三百億を残しまして、金額四十三年度分は発行済みでございます。

○鈴木強君 それ、結果的に幾らまだ未返済の分があるんですか、債務として残っているのが。借り入れ金の七百億は……

○説明員(磯崎敬君) いま申しましたように、七百億は、まだほとんど月初めでございいますので、短期はほとんどございせん。

○鈴木強君 長期は、

○説明員(磯崎敬君) 長期は、さつき申しました四十三年度末で約二兆というものが長期債務の残高でございます。これは、ずっと前から借りてきたものを償還期限が来て返すと同時に、新しく次の年度で借りるわけでございますが、その全部の合計が、正確に申しますと一兆九千八百六十億でございますが、さつき申しました二兆が現時点における長期債でございます。

○鈴木強君 約二兆の負債をかかえておるわけですが、今度の一〇〇の値上げというのは、實際過去の赤字を補てんをするために上げるのか、それとも、これから第三次長期計画、これは四年目になると思うのですが、そういう計画を実施するた

めに必要な建設財源に充てようとするのか、その辺はどうなんですか。

○説明員(磯崎敬君) 今回の財政再建計画は、一応十カ年を目途にして再建をするということになっております。十カ年間の試算をいたしますと、いまお話しした長期債務は必ずしも減りませんと申しますことは、これからやれば三兆七千億ほどの投資をいたすことになりますので、長期債は返還分と増額分を差し引きまして若干ふえると思ひます。しかし、いまの損益勘定、収支勘定の上での赤字は、当初は減りませんが、徐々に減つてまゐる。昭和五十四年度の時点には、現在よりも

ちろん絶対額としてはふえますけれども、五十四年度の時点から漸次減つてまゐる、こういう計算になっておりますので、いまの御質問の今回の運賃値上げのたとへば九百億は何に使われるかという御質問でありますれば、それはやはり損益勘定のほうの人員費の支払い、あるいは利子の支払いに充てる、その若干分はいわゆる減価償却費のごく一部といたしまして工事勘定の財源になるというところでございいます。

○鈴木強君 そうしますと、最初にお尋ねしましたこの九百億円の増取分ですね、厳密には五十億くらい足りないわけですが、それはとにかくとして、そうすると、減価償却費の分だけがこの九百十億の値上げ分から充たされて、あとは、そうすると赤字補てんに回るといふことですね。それで、十カ年間で、長期債のほうはこれはなかなかむずかしいとしても、国鉄経営というものが逐次バランスをとっていくというお話なんですけれども、この一〇〇%上げて、この十年間に一体利用者の負担する分ですね、要するに、運賃値上げといふのはどういふふうなものを想定してバランスシートを十年後にどうなるかとしていふのか、その見通しをひとつ聞かしてもらひたい。

○説明員(磯崎敬君) その点は、財政再建推進会議においても非常に論議され、数々の計算がなされていましてございしますが、一応いろいろな前提を置かしまして計算いたしました。たとえば、一番大きな問題は、一体国鉄が今後十年間に幾ら投資すべきか、その前提として、一体今後国鉄が国内輸送のどういふ分野を受け持つか、道路その他と過当競争にならずに、しかも国民生活の足しとしてどういふ輸送分野を持つかということからずつと検討されて、そうして大体十年間に三兆七千億の投資が必要である、年に平均いたしますと三千七百億程度でございます。それは多少前半にウェイトがかかつておりますが、そういう、まづ投資計画が全体の一大きな問題でござい

てどういふ分野を示すか、これは、現在経済企画庁の詳しい十年間の予測を使わしていただきまして、われわれの意欲を入れまして十年間の収入の目標をつくったわけでありました。

その次に、一人件費がどうなるか、これは、人件費と利子が、御承知のとおり非常に大きな問題でございます。人件費が、大体過去の十年間の推定で申しますと、一〇%以上のアップをいたしております。毎年の増収分で人件費の増額がほとんどカバーできないというのが、御承知のとおり、現状でございます。したがって、人件費が今後どうあるかということが一番大きな問題でございますが、一応人件費につきましては、御承知の仲裁委員会が決定いたしますので、国鉄自体の決定はございません。したがって、仲裁委員会がどういふ決定をなさるかかわりませんが、今後の人件費の伸びが、もし九%程度、これは定期昇給を含めますが、九%程度であった場合には、現在の国鉄の生産性の伸びと申しますか、輸送量の伸び並びに生産性の伸びから考えますと、その中で吸収できない分が大体四%ぐらいは吸収できない。そのうちの一人件費が二・七八%でございますが、その四、五年分をやはり企業外から——いかに企業を合理化しても、どうしても企業内で吸収できないというものが四年間に割つては出てまいります。これはその時点にならなければわかりませんが、一応、結局人件費の増でございますので、これは借金ではできないということで、その分につきましては場合によっては運賃の改定をやらなければならないという計算でございますが、もし、極端に申しまして、人件費のアップがないという計算をいたしますれば、一応現状の予算の伸びでは、先ほどの三兆七千億の投資利子は現在のままでカバーできる、こういう計算になっております。

非常にごたごたしております、わかりにくいかと存じますが、将来の経費の伸びは、これを企業内で吸収できる分が大体半分ぐらいしかない、いかに計算いたしましても半分ぐらいしかないという

いうことになりますと、半分以外のものにつきましては、どうしても外からその御協力を願わなければならぬ、その場合に、それが運賃なのか、納税者から税金としていただいた分は別といたしまして、外からその程度のものはめんどろを見ていただかなければ財政再建は非常にむずかしい、こういう事情でございます。

○鈴木強君 これは非常に大事なところでございます、時間がありませんので、非常に残念です。でも、問題は、お話のように、何故人件費が多くなる、そうなることまた運賃を上げなきゃならぬところをたいへん強調されてますけれどもね。もつとほかに私はいろいろ考えなきゃならぬ点がたくさんあると思うのです。ですから、問題は、そうしますと、大体十年間、これから十年間、そういう要素がなければ運賃値上げはしないで済むと、こう理解しておいていいんですね。これは非常に大きな仮定でございますが、そういたしますれば、現在の運賃で、あらゆる合理化をしてまいりますれば、吸収できると、こういうたてまえでございます。

○鈴木強君 国鉄は赤字解消のためにいろいろと努力をされておられると思いますが、実は国鉄線の中に営業係数が五四・一六%というように、極端に悪い路線もあるようです。こういう赤字路線に対しての総裁の考え方、大臣の考え方を承りたいんですけれども、時間の関係でできません。また、これはいずれの機会かに譲りたいと思います。

もう一つ、不正乗車の問題で、ちょっとデータがありまして教えてもらいたんですが、国鉄が一生懸命かきいれておいても、一方では不心得の者があつて、不正乗車や「きせる」をしておるというふうな残念な事件がかなり多いように思われます。国鉄が想定する一年間の不正乗車人員はどの程度で、額にしたらどの程度のものが見込まれるか。そのうち、国鉄職員の方によって——その不正を防止していくというふうな努力をされて

ると思うのですが、そういうものがわかりましたら教えてもらいたい。それから職業別にもしわかつたら教えてもらいたいです。

○説明員(長瀬恒雄君) 答えたいと思います。

不正乗車と申しますのは、ほんとうに不正かどうか、実は切符を買ってこなかったというふうな者があるわけでございますが、特別改札という制度によって、たとえば階段なり、あるいはホームでもって乗車券を持っていない人に売るといふ問題があるわけでありまして、それにつきましては、現在の統計によりまして、そういうような乗車券を持たないお客さんが一年間に三千八百九十五万人おります。それに対して、国鉄が八十九億はこれによって回収いたしております。それから、ほんとうの不正というのにつきましては、いろいろとこまかいデータがございますが、四十三年度におきまして、不正乗車による検挙、これは警察官の関係、あるいは公安の関係で取り調べました者が、二万七千五百六十二件でございます。実際の実態はなかなかつかめないわけでありまして、これにつきまして、上野の駅で、四十三年、昨年一月ばかり調査をいたしました結果は、二百三十六人の不正乗車がございました。その間におきまして、男女別、これは男が七七%、女が二三%、職業別で申し上げますと、会社員が三五%、学生が一八%、労働者が二二%、以下省略いたしますが、そういうふうな傾向でございます。それから、さらに調査をいたしまして、特に関東地方におきまして調査いたしましたいわゆる「きせる」というものにつきまして、これは短期間でございまして、調査いたしました結果におきましては、百六十三人、これが二日間、定期券を使ひまして不正乗車をしてゐる。その面から、いわゆるほんとうの不正というものを調査いたしますと、約二億円というものが運賃通脱されておる。しかし、先ほど申しましたように、三千八百九十五万人の中で八十九億というものは国鉄職員によつて回収をいたしております。今後の防止策といたしましては、先ほど申しました特別改札を強化す

る、あるいは車掌の改札を強化する、いろいろの手を打っていますが、最終的には、旅客の良心と申しますか、そういうものによつて片づけなければならぬ問題だと考えております。

○鈴木強君 時間がたいへん……済みません。これで終わりたいと思いますが、運賃を上げる、当然サービスの改善をしてみたい、こう思いますが、中身を聞いてみますと、とんでもない。赤字のほうに持っていかれて、減価償却程度のものしか実際は回っていないということですから、どうもその点が問題だと思ひます。国鉄の今度の運賃引き上げに対するPRなんかを見ておきますと、何か、サービス改善に必要ですからどうぞ上げるのに協力してくださいというふうなビラを流しておりますが、これは実は新聞の投書にも載っておりますが、公取の不正表示にならないかというふうな趣旨の投書が出ております。国鉄運賃改定の車内張り広告ですね、これを見ると、何か、第三次計画で金がかかる、輸送改善をするのだ、そのために上げてくれ、こういうふうに言つておつて、ちよつと中身が違ふじゃないか。それは私もききようお聞きいたしましてわかりましたが、そういう意味で、料金は上がった、運賃は上がったが、どうもサービスの面がさほどではないだろう、一面そういう心配があります。

それで一つ伺つておきたいのは、国鉄は赤字財政再建の一つの柱として業務の徹底的近代化ということを述べておられるようです。その内容をちよつと拝見しますと、一つには、五千の駅のうちで乗降客の少ない約三千の駅を廃止または無人化するといふようなことがあります。それから、出札、改札の大幅な機械化、これも、出札なんかの場合でも、この機械化は人間的なあたたかみがない、非常に不便だといふようなことで、かなり国民から批判が出ておると思ひます。それを今度は中長距離まで延ばしていきうといふようなことで、かなり機械化を進めようとしております。しかし、これはやはり方の問題だと思ひますが、これは私はいろいろと問題があらうと思ひます。それ

からもう一つは、ホームに駅員を置かない、こういうことも考えておられるようですが、これは事実でございますか。こういう計画を国鉄は持っているのですか。

○説明員(磯崎君) まだ具体的な計画は持ってありませんが、財政再建推進会議におきまして、先生がただいまおっしゃったような趣旨のことが書かれております。したがって、それをどう具体化するか、また、利用者に対してたいして迷惑をかけないでどうやるかということがこれからわれわれの努力のしかただと、かように考えております。

○鈴木強君 幸い、まだ方針がきまつておらないとすれば、私は強く期待したいのです。というのは、当然、合理化ということは、そこに働いておる労働者なり、これを使う利用者なり、あるいは経営をする方々なり、そういう立場に立つてこれは考えなければならぬと思います。それには、やはり当然労働組合との十分な協議もやらなければならぬと思いますが、とにかく、駅を廃止したり無人にするということは、これは明らかにサービス低下です。駅のホームに全然人を置かないというのは、これはとんでもない話であって、それには何か揭示をするとか何とか言っておりますけれども、これだつて私は明らかにサービスの低下だと思ひます。だから、こういう点はほんとうに慎重にやはりやっていただかないといけません。私は山の中に育ったものから、駅のあるなしということが非常に身にこたえているわけですよ。ときには地元の人たちが、ちよつと利害にからんで、国鉄のはうで駅を置いてやろうというとき、土地がつぶれるからといって反対して、二十年たつたいま、くやしがつていふということもあるわけですよ。だから、やはり駅が近いところであればそれだけ便利だし、切符もそこで売ってくれるということになれば非常に便利ですよ。それをなくしてしまつたり無人にするということは、私は言語道断だと思ひます。そんな再建計画はないですよ。もつと私

は、節約すべき点があったら大いに節約してもらいたい。しかし、国民から見ればサービスを落とすてやられるというようなことは、ぜひこれはやめてほしいのです。この点は、石田総裁ももうよく御経験でしよから、私の言っていることがそんなにむづかしいと言つておられると思ひます。けれども、もう一つ総裁にその点を伺つておきたいんですけれども。

○説明員(石田禮助君) 一応ごもっともではあります。そういうことをするのはきわめて少数の乗降客のところでありまして。たとえば、バスにいたしましても別に駅があるわけじゃない。やはり無人の駅をあれするときには、必ず中に車掌がいて、駅で切符を売ると同じようなぐあいに切符を売、あるいは外でもつて委託店に頼んでも売らせるというふうなことで——これはもういかにも不経済千万です。これはやはりなかなか両立しないんです。これはお客さんにも少々ごしんぼう願ひ、国鉄としてもできるだけ迷惑をかけないようにすると。両々、フィフティ・フィフティでひとついつて国鉄の再建をはかりたい、こういうことでもあります。

○鈴木強君 恐縮ですけれども、私は不勉強で、国鉄の駅が全国に幾つあるか、わからないんですけれども、幾つあるのですか。

○説明員(長瀬恒雄君) お答えいたします。駅と申しますと、貨物と旅客の駅がございますが、現在は、旅客関係を扱いますのが五千二十六駅でございます。そのほかに、貨物関係を扱いますのが百二、三十でございますが、全体としては五千二十六駅でございます。そのうちで、貨物を扱つておりますのが二千九百十八駅でございます。

○鈴木強君 五千のうち三千をなくするということになる……いま総裁がおっしゃつたような、そんなものじゃないでしょう。総裁、どうですかね、それは。なかなか聞いているともつともものよりなことを言われるものだから、ぼくらもつり込まれちゃうのですけれども、しかし、五千のう

ち三千も、そんな駅ですかみんな。

○説明員(石田禮助君) これは、三千をそういうことでもつて結局はやるにいたしました。一べんに雷さんの落つこちるやうにやるわけではなくて、ぼろぼろやつて、その間に改善させていこう、こういうことなんでありまして、まあそういう御心配になることは私はないと思ひます。

○鈴木強君 なかなか、それは言われましても、サービスが落ちるということに対して私は反対するわけですから。少なくともサービスが落ちるということに対しては。だから、総裁がおっしゃるやうな、サービスが落ちないで駅をなくして無人化していくやうなことがあつたら、これはお目にかかりたいけれども、ないというのだ、私は。もう、サービスが現状よりも落ちるということを防ぐ道はと、こういうことを言っている。極端な場合もあるかもしれないけれども、そういうわけで、心配するなということですから心配しませんが、あなたにまかしておくとちよつと心配な点があるから、あえて最後にもう一回この点はお願ひして、私は終わります。

どうも少し時間を食ひまして……。

午後六時三十九分散会

○委員長(岡本悟君) では、これにて散会いたします。

第二十四部

運輸委員會、地方行政委員會、大蔵委員會、産業公害及び交通対策特別委員會、物価等対策特別委員會連合審査會會議録第一号

昭和四十四年四月二十三日【参議院】

昭和四十四年五月八日印刷

昭和四十四年五月九日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局