

第七十二回 参議院運輸委員会會議録第十二号

昭和四十九年三月三十日(土曜日)
午前九時十一分開会

委員の異動

三月二十九日

辞任 中村 利次君

補欠選任 村尾 重雄君

三月三十日

辞任 渡辺 一太郎君

補欠選任 高橋雄之助君

江藤 智君

前田佳都男君

山崎 竜男君

竹内 藤男君

高橋 邦雄君

中西 一郎君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

宮崎 正雄君

黒住 忠行君

菅野 儀作君

杉山善太郎君

岩本 政一君

木村 陸男君

高橋 邦雄君

高橋雄之助君

竹内 藤男君

橋 直治君

中西 一郎君

松平 勇雄君

源谷 英行君

森中 守義君

阿部 憲一君

三木 忠雄君

村尾 重雄君

国務大臣

運輸 大臣 徳永 正利君

政府委員

運輸省鉄道監督 局長 秋富 公正君

事務局側

常任委員会専門 員 池部 幸雄君

説明員

日本国有鉄道総 裁 藤井松太郎君

日本国有鉄道副 総裁 井上 邦之君

本日の会議に付した案件

○国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸事情等に関する調査(日本国有鉄道の運営に関する件)

○委員長(宮崎正雄君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

中村利次君、山崎竜男君、渡辺一太郎君、江藤智君、前田佳都男君が委員を辞任され、その補欠として村尾重雄君、中西一郎君、高橋雄之助君、竹内藤男君、高橋邦雄君がそれぞれ選任されました。

○委員長(宮崎正雄君) 国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案に対する質疑はすでに終局しております。森中君から委員長の手元に修正案が提出されております。

修正案の内容は、お手元に配付のとおりでございます。

この際、本修正案を議題といたします。

森中君から修正案の趣旨説明を願います。

○森中守義君 私、日本社会党、公明党、民社党及び第二院クラブの四会派を代表して、本案に対する四会派共同提案にかかる修正案の趣旨について、御説明申し上げます。

修正案の案文は、お手元に配付してございますので、その朗読は省略させていただきます。

本修正案の内容は、昨年第七十一回国会において成立いたしました「国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律」の第一条において国有鉄道運賃法の一部改正を規定しておりますが、この第一条の規定を削除するとともに、これに伴い、附則第一項ただし書き及び附則第五項の規定を削ることとするものであります。

以下、その趣旨について簡単に申し上げます。

昨年、国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部改正案の審査にあたり、野党各派は、こぞって国鉄運賃の値上げは、公共料金全体の引き上げを誘発し、諸物価高騰の起爆点となり、高物価に苦しむ国民の生活をさらに圧迫するものであると反対し、撤回を強く要望したのであります。政府及び与党は、今回の運賃改定は国鉄財政再建のためやむを得ないもので、消費者物価に及ぼす影響は〇・四三%、家計に及ぼす影響は〇・二%といずれも軽微であるとして、国民の切実な願いをしりぞけて成立に至ったものであります。

しかるに今回、政府はその態度を急変し、物価対策の一環として、国鉄運賃改定の実施期日を単に六カ月間延期しようとする本案を提出してまいりましたのであります。現下のいわゆる狂乱物価

の状況と、これによります国民の不安と政府不信の実情を考えますとき、今回の運賃値上げ半年延期は、まさに参議院選挙目当ての人氣取りのゼスチュアにすぎないものと断ぜざるを得ません。

国鉄運賃の値上げが十月から実施されれば、消費者米価のほか、他の足とめを食っていた公共料金の一斉の値上げが行なわれ、現在の物価事情はより悪質な狂乱物価へ転化するとは火を見るより明らかであり、今日の現状においては、政府としては単に半年間の運賃値上げの延期ではなく、少なくとも当分の運賃改正の実施を延期して、物価対策に対する政府の誠意を示すべきであり、根本的には、昨年成立した国有鉄道運賃法の一部改正による国鉄運賃の改定を中止し、抜本的な物価対策及び国鉄再建対策の確立を先行すべきものであります。

以上申し上げた理由により、本修正案を提出したのであります。何とぞ各位の御賛成をお願い申し上げます。

○委員長(宮崎正雄君) ただいまの森中君提出の修正案は予算を伴うものでありますので、国会法第五十七条の三の規定により、内閣から本修正案に対する意見を聴取いたします。徳永運輸大臣。

○国務大臣(徳永正利君) ただいま御提案の修正案につきましては、政府といたしましては賛成いたしかねる次第でございます。

○委員長(宮崎正雄君) 別に御発言もないようです。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○源谷英行君 私は、日本社会党を代表し、修正案に賛成、原案に反対の意見を表明するものであります。

反対の第一の理由は、今回の改正案の提案の経過を見ますと、運賃改定延期の基本方針の決定にあたって、運輸大臣及び国鉄総裁は全くつんばさじきに置かれ、大蔵大臣と政府の一部首脳によって全く政治的に決定されており、国鉄の財政再建の責任は、一体どこにあるのか疑わざるを得ないのであります。このことは、国鉄の当事者能力を全く否定するものであると同時に、第七十一回国会の審議経過から見れば、この提案の経過は、国会軽視というよりも、無視したものと言わざるを得ません。それに最近では、田中総理により、運輸省、国鉄を飛び越えて、きわめて不用意に国鉄民営論が打ち上げられ、国鉄経営の責任体制をますます不明確なものとし、混乱を生じさせております。こういう状態で、国鉄財政の再建はとうてい期し得ないということであります。

反対の第二の理由は、物価政策の見地からであります。

今回の提案は、物価政策の一環として、運賃改定を半年延期することにしたと言われておりますが、今日の田中内閣の物価政策では、半年後に物価が安定するという見通しと確証は何らないのであります。一時、物価は鎮静するかのとき情勢を呈しておいたとしても、最近の石油製品の引き上げ、特に電力料金的大幅な引き上げは回避できず、これらが物価情勢をさらに押し上げるということは明らかであり、電力料金的大幅な引き上げがまた私鉄をはじめ、他の交通機関にも波及していくということは、容易に想像されるのであります。このように、物価動向から見ても、半年後に物価が安定するとは考えられず、この際は、むしろ公共料金の全面凍結を実行すべきであり、国鉄運賃は修正案どおり撤回すべきであることを強く主張するものであります。

反対の第三の理由は、現在の財政再建計画はすでに土台からくずれているということであり、再建計画の目標は、昭和四十八年度を初年度として、昭和五十七年度には三千七百九十二億円の黒字を出すということになっておりますが、す

でに再建計画が発見した後、運賃改定の実施は一年半おくれであり、また最近の物価動向等から、経済社会基本計画の変更が余儀なくされておられ、その他各般の状況から見れば、現行の再建計画達成はきわめて困難であると言わざるを得ません。政府としても、この点については認めざるを得ないはずであります。したがって、この際、半年程度の運賃改定を延期するようなことなく手段をとることなく、むしろ現行再建計画を全面的に再検討をすることとし、そのための法案を提案すべきであります。

それには、まずもって、四会派共同提案による修正案を可決し、現状に即した、すなわち輸送需要に対応できる真の国鉄再建のプランを示すべきであります。

このことを強く要請し、修正案に賛成し、原案の討論といたします。

○黒住忠行君 私は、自由民主党を代表しまして、本案に対する四会派共同提案にかかる修正案に反対し、原案に賛成の意思を表明するものであります。

第七十一国会において成立した国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律により、国鉄財政再建対策の一環として、国鉄の運賃改定が昭和四十九年三月三十一日から実施されることになっております。しかしながら、現下のきわめてきびしい物価情勢下において、物価対策の一環として原案が提案されたものでありまして、応急かつやむを得ない措置であると考えます。

もとより国民の足である国鉄の財政健全化は、その使命遂行のため、きわめて重要な課題でありますから、さきに決定された国鉄財政再建十カ年計画の目標を達成するよう、政府が万全の措置を講ずべきであることを強く要請するものであります。

以上申し述べました理由により、四会派共同提案にかかると修正案に反対し、原案に賛成の討論を終ります。

○三木忠雄君 私は、公明党を代表して、本法案に反対し、修正案に賛成、原案に反対する意思を表明するものであります。

反対の第一の理由は、国鉄財政再建に対する政府の方針が責任ある体制のもとに一貫して行なわれていないこととあります。先国会では、国民の切実な願いを裏切り、強行採決をもって成立をはかったかと思えば、物価政策とはいえず、政府の一方的な都合により、このたびはわずかに半年延期するとうきわめて場当たり的な措置なのであります。しかも、その決定にあたっては、運輸大臣、国鉄総裁を除く、政府首脳によつて、その方針を決定しており、これでは一体、国鉄再建の責任はいずこにあるのかと疑わざるを得ないのであります。

本法案に反対する第二の理由は、政府は物価安定が半年後になされるという、確実な見通しもなく、わずかな期間の凍結で物価安定策がこと足れりとしていることとあります。

高度経済成長政策の破綻によつて、戦後未曾有の物価上昇、インフレの異常事態を招来しているものであります。また電気、ガス料金や非鉄金属の大幅値上げも予想される中であつて、十月に国鉄運賃が値上げされるならば、ほかの交通料金や諸物価の騰貴を誘発することは明白であり、ただでさえたいへんな国民生活をますます窮地におとし入れるのであります。このような国民を無視した政府の態度を断じて許すことはできないのであります。

第三の理由は、現在の国鉄財政再建計画はすでに崩壊しているということとあります。

現在の財政再建計画の目標は、昭和四十八年度を初年度として諸般の政策を行なうことにより、昭和五十七年度には、三千七百九十二億円の黒字を目標としていますが、最近の物価情勢、運賃改正のズレ等、各般の状況からすれば、現行の再建計画はすでに崩壊していると言わざるを得ないのであります。わずかに運賃改正を半年延ばすというよりなこそくな手段ではなしに、運賃改正そのものを撤回し、再建計画を抜本的に改正し、その審議を国会に求めるのが筋であり、この点を強く主張し反対するものであります。

最後に、政府は、インフレ、物価狂乱から国民生活を守るために、すみやかに本法案の撤回を要求して、私の反対討論を終わります。

○村尾重雄君 私は、民社党を代表して、政府提案の国鉄二法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案に反対し、反対し、森中君提出の共同修正案に賛成いたします。

まず第一の反対理由は、国鉄運賃の大幅値上げは物価全体に悪影響を及ぼし、なお一そう悪性インフレに拍車を加えるということとあります。

物価安定が国民の切実な要求であるにもかかわらず、依然として記録的な物価高騰が続き、悪性インフレが一段と激化しているものであります。しかも、さきの石油製品再値上げは、行政指導によつて極力値上げ幅を抑制しようとするものであつて、近い時期に再度の大幅値上げが必至と言わなければなりません。こうして、ことし秋には不況下の物価高、いわゆるスタグフレーションという深刻な事態を懸念する声が強まってきたております。目下の緊急課題は、悪性インフレを抑制することであり、そのためインフレが収束し、諸物価が安定するまでの間、公共料金を凍結すべきであります。

私は、かかる観点に立ち、一段と悪性インフレに拍車を加え、国民の生活不安を助長する国鉄運賃値上げは断じて容認できないのであります。第二に反対する理由は、国鉄の経営方針をめぐって政府内に見解が食い違っていることとあります。

御承知のとおり、国鉄経営悪化の根本的原因は、政府が一方では公共性を強調し、政治路線や赤字路線をどんどん建設していきながら、他方では独立採算性をたてにとり、思い切った財政負担を怠ってきたことにあります。こうした政府の国鉄経営に關するあいまいな方針のもとで、現行再建計画がスタートしたのでありますから、再建計画

は必ず破綻することになりましょう。加えて、田中総理は、国鉄民営論を打ち出し、政府内部でさえその真意に關し激しい論議が展開されているのであります。政府の明確な国鉄経営に關する方針なくして、何で国鉄再建がなし得るのであるのでしょうか。政府は、明確な国鉄経営方針に基づいた再建計画を確立すべきであります。私は、眞の再建計画ないまま国民負担による運賃の値上げに断固反対するものであります。

さらに、再建の当事者たる国鉄当局の姿勢についても、全く積極的な経営姿勢に欠けていることを指摘いたします。こうした当局の姿勢が、職場規律を乱していることは周知の事実であります。これでは国鉄再建は不可能であると断ぜざるを得ないのであります。したがって私は、かかる国鉄当局の惰性的経営姿勢が改善されないまま運賃値上げを実施することは容認できないのであります。

私は、以上の数点について、政府の反省を強く要求し、反対討論いたします。

○委員長(宮崎正雄君) 他に御意見もないようです。討論は終局したものと認めます。

それでは、これより国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案について採決に入ります。

まず、森中君提出の修正案の問題に供します。森中君提出の修正案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(宮崎正雄君) 少数と認めます。よって、森中君提出の修正案は否決されました。

それでは次に、原案全部の問題に供します。本家に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(宮崎正雄君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

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

〔異議なしと稱する者あり〕

○委員長(宮崎正雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○国務大臣(徳永正利君) ただいまは国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案について、慎重御審議の結果、御可決をいただき、まことにありがとうございます。

○委員長(宮崎正雄君) 次に、運輸事情等に関する調査を議題といたします。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○森中守義君 予定された時間よりだいぶ余裕が出てきましたので、ちょっと二、三問大事な点を伺いたいと思います。

先日の委員会では、基本方針がきのう閣議決定の予定であります、こういう大臣のお話でしたが、経過はどうなりましたか。

○国務大臣(徳永正利君) 基本計画は、御質問の過程で申し上げましたように、非常に抽象的なものにならざるを得なかったわけでございますが、昨日閣議の決定を見たわけでございます。

○森中守義君 きょう実は、この前の質疑の経過からしまして、出し得るものであればその前にも見せてください、こういう意見を私は出しておい

たんです。それはちょっとくどいと思ひますが、しかし決定が行なわれたならば、できるだけ早い機会にということでしたから、本来ならきょうこの委員会ですらう基本方針がきまったということが出されてよかつたと思ひます。

それからこれを受けて、大臣が国鉄総裁に通知する、そこで国鉄が基本計画をつくるということになりましようが、その時期はいつごろを予定しているんですか。

○政府委員(秋宮公正君) 昨日閣議決定いたしましたので、午後この運輸委員会の各委員の議員会館の

ほうにお届け申し上げたような次第でございます。

それから国鉄のほうには、昨日閣議終了後直ちに国鉄総裁に私からこの閣議決定をお伝えいたしました。国鉄といたしましては、すみやかに再建計画を運輸省に提出する手はずになっております。

○森中守義君 大体想定する時期はいつごろか。

○政府委員(秋宮公正君) 本日国鉄から提出される予定でございます。

○森中守義君 わかりました。

それで航空騒音防止法と運賃法の審議の経過の中で幾つか問題を預けてあるわけですね。たとえば各交通機関ごとの分担確立をすみやかに検討を加えて作業にかかろう、こういうことですね。それといま一つは、いわゆる再建計画がなるかならないかという、この議論の中から一通りはどうしても見直さざるを得ないだろうという問題が出てきたわけですね。こういう中の一つであつて、分担費の問題と、それから新幹線と騒音公害に伴う用地の取得の問題、こういうものなどもできるだけこの会期中に、分担確立の問題は少し無理かもわかりませんが、あとの新幹線騒音の買取りという面は、それに投入すべき予算、こういう程度は輪郭は出るんじゃないかと、こう私は思ふんですが、会期中に出せますか。

○国務大臣(徳永正利君) お説のように、分担の確立は、これはもう経済社会基本計画とは並行してやらなければならぬ問題でございますし、その中から、むしろ並行というよりも、生まれてくるものでございますから、作業としても大作業になりますし、運輸省だけの作業でもいかにわけ、経済企画庁が中心になつて作業を進める中に織り込んでいくわけでございますから、いま御指摘がございましたように、なかなか早急というわけにはいかぬと思ひます。でございますから、これ

も一日もゆるがせにできぬ問題でございます。明年度は、港灣にしましても、それから空港整備五カ年計画にしましても、初年度を踏み出そうとして

ているわけですから、その中に一応の、いま御指摘がございましたような、分担の役割りといひますか、そういうものを織り込んでいかぬで、かつてにでんでんばらばらにこういう計画を立てるわけにはいかぬと思ひます。でございますから、その辺は時間を、調整かけて、目安をつけて、来年度の予算概算要求までには一応の目安というものを立てなきゃならぬと、こう思つております。

それから新幹線の公害の用地をどのくらい買取するか、また戸数はどのくらいになるのか、また予算はどうするかということでございますが、これは国鉄にいま細目の検討を指示しているところでございます。国鉄では大体の要綱は出たようでございますけれども、もう会期もあと二十九日間しかございませんし、鋭意努力はしてまいらなければならぬと思ひます。きょうも、名古屋の新幹線の公害に対する訴訟も提起されるようでございます。一日もゆるがせにできない問題でございます。また、具体的なそういう細目の検討が全部四月二十九日まででござるかどうかということ、は、ちょっとここで約束し兼ねますけれども、事実そういうような背景を踏まえまして、これはもうなるべく早くやらなきゃいかぬ仕事でございますから、できる限りの、ひとつふんばつてもらひまして、努力してもらひまして、報告できる時期が参りましたら、なるだけ早く御報告申し上げたいと思ひますが、いまここで時間を切るといふだけのまだ段取りにいたつておりませんから、その点をひとつ御了承いただきたいと思ひます。

○森中守義君 なるほど大臣の言われるように、一つの作業の流れもありましようから、それはそれで、そういう措置をとられることは了承せざるを得ませんが、いま一つ問題なのは、これからいふような計画を策定しようという段取りですが、空港整備五カ年計画であれ何であれ、おおよそ長期性を伴つたものは、五年、しからず十年、こういう一定の目標というものが在来の定着した期間になつてゐるのです。ところが、こういう五

ない措置であるというように考える。まあいままこでどういう措置をとったとか、委員長、与党の理事に問おうとは思いませんがね。何もやっていない。そういう意味では、運輸委員会は在来にないやり方をやったというような気がしてしょうがない。

ですから、一つにはこういうことが毎国会あるうとは思いませんけれども、特殊な法案を特殊な事態の中にかかえようという場合には、もう少し与党の委員長、与党の理事諸君はその辺の配慮が必要ですよ。全然配慮がない。そういう意味では野党側としてはまことに遺憾であります。大いに反省をしてもらいたい。同時にまたこれから先は、今回取り扱ったようなやり方ということ、これを将来の一つの慣例として残されるということはまことに迷惑である。ですから、各党が持ち時間を十二分に活用しながら問題の解明ができるように、まあそういう方向をとっていかねばならぬし、こういう不測の事態に対応する場合に、はよほど慎重に、よく衆議院側との連携等もとりにながら、委員会の運営に当たってもらうように、委員長並びに与党の理事諸君に私は厳重に抗議と同時に注意を喚起しておきたい。これはひとつ約束してもらいたい。

○委員長(宮崎正雄君) 委員長として森中君のただいまの発言についてお答えいたします。ただいま審議日数の確保につきまして、これはもちろん当委員会だけでなしに、御承知のように、議長を中心とする各党の代表者が集まって、その線に向かって非常に努力されておられるということとは御承知のとおりだと思ふ。それから、本委員会といたしまして、議案が来ましてから皆さんの非常な御協力によりまして、送付された当日から審議を始めるというように、委員会に最善を尽くしたと思ふ。それから、委員会に最善を尽くして、その決定に基づいて運営するわけですから、この点はひとつ御了解をいただきたいと思ふ。

す。ただ、今度の場合は日切れという特殊事情があったんですから、これはやむを得ないところの事情であったことをひとつ御了承いただきたいと思ふ。

それからいま一つは、衆議院と何にもやっていなかったんじゃないかという御指摘でございますが、少なくともわが党の理事はほとんど毎日のように衆議院の關係理事なり、あるいは国対と十分なる連絡をとった上で、一日も早く本院に法案を回してもらうように最善の努力を尽くしたいというところだけは申し上げておきます。したがって、ただいまの御指摘の点は十分に尊重はいたしますけれども、事実と反する点につきましては必ずしも御意見のとおりというわけにはまいりませんから、その点を申し上げておきます。

○森中守義君 事実と反するとはどういうことですか。事実と反することは私は言っていないんだ。要するにだれ、委員会の運営を自己体がまずかったとは言っていない。衆議院からなせ早くいまして参議院の審議日数が確保できるような措置をとらなかつたのかと、こう言っているわけだ。まあそれをやつたこと、こう言うけれども、結果においては実現していないんだ。それが問題なんだ。だから、結果的にあてがわれた日数であつたが、それだけのことをしかやっていないじゃないかというところが問題になるんだ。それを何も事実と反するようなことを言つた覚えもないし、たまたま、そんな理解のないことを言つてませんよ。ただ問題は、衆議院と、三月の末日までにせにやならぬ、しかも、三月の末日といつてみても、たとえは騒音防止法の場合には……

○委員長(宮崎正雄君) その問題ね、あとでまた理事会でよく話しましようや。

○森中守義君 いや、理事会で話してもらつていければいいけれども、事実と反すると言われるから、事実と反することは私は言っていない。

○委員長(宮崎正雄君) いや、何もしていないというところは事実と反しておる。最善を尽くしておるんだから、こっちは。

○森中守義君 それじゃあね、これはひとつ院全体の問題でもあるし、もう少し説明をする必要もありますから、きょうはこの程度でしておきますが、とにかく委員会の日数が確保されなかつた、この事実は変わりない。したがって、これからこういう運営については非常に遺憾であるということとを表明して、終わります。

○委員長(宮崎正雄君) 本件に対する本日の質疑はこの程度といたします。

午前九時五十六分散会

〔参照〕

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案に対する修正案

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

附則第一項ただし書の改正規定を次のように改める。

第一条を次のように改める。

第一条 削除

附則第一項ただし書を削る。

附則第五項を削る。

この修正の結果収入減となる見込額

この修正の結果、日本国有鉄道の運輸収入は、昭和四十九年度においておおよそ一十億円の収入減となる見込みである。

三月二十九日本委員会に左の案件を付託された。

一、精神薄弱者に対する運賃割引制度の創設に関する請願(第二二八号)

第二二八号 昭和四十九年三月十六日受理

精神薄弱者に対する運賃割引制度の創設に関する請願

請願者 東京都港区芝西久保巴町二第七森

ビル内全日本精神薄弱者育成会理事

事務長 松林弥助

紹介議員 山下 春江君

精神薄弱者及びその介護者に対し、身体障害者と同様に日本国有鉄道、地方公共団体及び民間会社の経営する交通機関について運賃割引の制度を創設し、経済的負担の軽減ならびに自立の促進を図られたい。

理由

一、身体障害者にはその介護者を含めて昭和二十七年から「身体障害者旅客運賃割引規則」(昭和二十七年四月八日日本国有鉄道公示第一二二一号)により運賃割引が実施されておるが精神薄弱者及びその介護者は対象となつていない。精神薄弱者は身体障害者とは何ら事情を異にするものではない。

二、昭和四十五年に超党派で議員立法された「心身障害者対策基本法」(昭和四十五年五月二十一日法律第八十四号)の第二十三条には、障害者に対する経済的負担の軽減が規定されている。

三、これまで精神薄弱者に運賃割引の制度が適用されなかつたのは外見上判別しにくいことと「身体障害者手帳」のような証明書類の制度がないためであるが、しかし昭和四十八年度から精神薄弱者に対する「療育手帳」の制度がはじめられ、この理由は消滅した。

四、小児及び重度の精神薄弱者の場合は必ず介護者の付き添いが必要であり運賃割引の対象に介護者を含める必要がある。

昭和四十九年四月十八日印刷

昭和四十九年四月十九日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

A