

第三十八回国会 運輸委員會 會議 第三十一号

昭和三十六年五月二十三日(火曜日)

午前十時四十五分開議

出席委員

委員長 三池 信君

理事有田 喜一君 理事生田 宏一君

理事尾関 義一君 理事川野 芳満君

理事高橋清一郎君 理事久保 三郎君

理事山口丈太郎君

伊藤 郷一君 佐々木義武君

鈴木 仙八君 關谷 勝利君

細田 吉藏君 増田甲子七君

山田 彌一君 加藤 勘十君

勝澤 芳雄君 島上善五郎君

西宮 弘君 肥田 次郎君

矢尾喜三郎君 内海 清君

出席政府委員

運輸政務次官 福家 俊一君

運輸技官 坂本 信雄君

(港灣局長) 岡本 悟君

運輸事務官 廣瀬 眞一君

(鉄道監督局長) 有鉄道部長

運輸事務官 委員外の出席者

運輸事務官 石井 健君

(鉄道監督局長) 宮田部長

日本国有鉄道常務理事 中村 卓君

日本国有鉄道参事 一条 幸夫君

(運輸局保安課長) 日本国有鉄道参事

伊地知堅一君

第一新第十号

運輸委員會會議録第三十一号

昭和三十六年五月二十三日

第一新第十号

運輸委員會會議録第三十一号

昭和三十六年五月二十三日

専門員 志鐵 一之君

五月二十日

鉄道敷設法の一部を改正する法律案

(内閣提出第二〇六号)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

鉄道敷設法の一部を改正する法律案

(内閣提出第二〇六号)

倉庫業法の一部を改正する法律案

(内閣提出第一七八号)

日本国有鉄道の經營に関する件

隨運に関する件

三池委員長

これより會議を開きます。

去る二十日本委員会に付託されまし

た鉄道敷設法の一部を改正する法律案

を議題とし、審査を行ないます。

鉄道敷設法の一部を改正する法律

案

鉄道敷設法の一部を改正する法

律

鉄道敷設法(大正十一年法律第三

十七号)の一部を次のように改正す

る。

別表第五十一号の次に次の一号を

加える。

五十一ノ二 東京都品川附近ヨリ

千葉県木更津附近ニ至ル鉄道

別表第五十四号ノ二の次に次の

号を加える。

五十四ノ三 群馬県碓氷ヨリ長野

県豊野ニ至ル鉄道

別表第六十号の次に次の一号を加

える。

六十ノ二 長野県飯田ヨリ岐阜県

中津川ニ至ル鉄道

号を加える。

五十四ノ三 群馬県碓氷ヨリ長野

県豊野ニ至ル鉄道

別表第六十号の次に次の一号を加

える。

六十ノ二 長野県飯田ヨリ岐阜県

中津川ニ至ル鉄道

別表第七十五号の次に次の一号を

加える。

七十五ノ二 三重県四日市ヨリ津

附近ニ至ル鉄道

別表第七十七号の次に次の一号を

加える。

七十七ノ二 滋賀県今津ヨリ塩津

ニ至ル鉄道

別表第九十号ノ二の次に次の一号

を加える。

九十ノ三 岡山県宇野附近ヨリ香

川県高松ニ至ル鉄道

別表第一百四号の次に次の一号を加

える。

百四ノ二 愛媛県伊予ヨリ内子ニ

至ル鉄道

別表第一百一十一号ノ二の次に次の

号を加える。

百十一ノ三 佐賀県唐津ヨリ呼子

ヲ經テ伊万里ニ至ル鉄道

別表第一百四十二号ノ二の次に次の

一号を加える。

百四十二ノ三 新得ヨリ上士幌ヲ

經テ足寄ニ至ル鉄道

附則

この法律は、公布の日から施行す

る。

理由

わが国の經濟規模の發展の傾向に

かんがみ、日本国有鉄道の敷設すべ

き予定鉄道路線を追加する必要がある

。これが、この法律案を提出する

理由である。

理由

わが国の經濟規模の發展の傾向に

かんがみ、日本国有鉄道の敷設すべ

き予定鉄道路線を追加する必要がある

。これが、この法律案を提出する

理由である。

三池委員長

まず本案について政府

当局より提案理由の説明を聴取いたし

ます。福家政務次官。

福家政務次官

ただいま議題となり

ました鉄道敷設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。

御承知のように鉄道敷設法は、日本

国有鉄道の敷設すべき予定鉄道路線並

びに日本国有鉄道の敷設を許可

する場合に必要な手續等を定めたもの

であります。この法律は大正十一年

に制定されたものであります。こ

の法律の別表、すなわち予定鉄道路線

につきましては、經濟事情の变化等に

伴ひまして、数次の改正を見て今日に

至っております。

最近におけるわが国の産業經濟の急

激な發展の傾向にかんがみまして、鉄

道建設審議会におきまして、かねて

から新しい事情を勘案して御検討に

なっておりますが、本年五月十二日

の同審議会において、九線路を敷設法

別表に追加するを適當と認める旨の御

建議をいただきました。

政府といたしましては、日本国有鉄

道の鉄道路線を整備することによつて、

産業資源の開發並びに經濟交流を促進

し、もつてわが国の經濟發展に貢獻い

たしたい所存でございますので、ここ

に改正法律案として御審議を願うこと

にいたしました次第でございます。

産業資源の開發並びに經濟交流を促進

し、もつてわが国の經濟發展に貢獻い

たしたい所存でございますので、ここ

に改正法律案として御審議を願うこと

にいたしました次第でございます。

別表に追加する九線路の内容につき

ましては、別に詳細に申し上げること

といたしますが、この線路を新たに追

加することがこの改正案の内容でござ

います。

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すようお

願ひ申し上げます。

三池委員長

次に本案について政府

委員より補足説明を聴取いたします。

岡本鉄監局長。

岡本鉄監局長

今回新たに追加する

九線路につきまして、概要を御説明申

上げます。

お手元に鉄道路線の地図を差し上げ

てございますので、これを御参照願ひ

ながらお聞き取り願ひます。

法律案に記載した順序で申し上げま

すが、まず「五十一ノ二 東京都品川

附近ヨリ千葉県木更津附近ニ至ル鉄

道」でございますが、この鉄道は、東

海道線品川附近から総武線木更津付近

まで東京灣の沿岸に沿つて、臨海工業

地帯を縱走するものであります。延

長約八十キロの鉄道であります。この

鉄道によりましてたゞいま造成の途上

にあります千葉工業地帯の發展を促進

しようというものであります。なお、

本鉄道によつて千葉方面と東海道方面

と

と

と

及び東海道方面と常磐方面を短絡する効果も上がります。経過地は、里立地等を通過いたしますので、平坦であります。橋梁は多い見込みであります。なお、輸送量等考慮いたしますと、相当高級の線路規格が必要かと思われまします。

次は「五十四ノ三 群馬県堀内ヨリ長野県豊野ニ至ル鉄道」でございますが、この鉄道は、現在着工線となっており、また、堀内線の終端より信越本線豊野に至る延長約三十五キロの鉄道であります。本鉄道は、豊富な林産資源及び本邦生産額の約三割に及ぶ硫黄資源地帯を通る堀内線を直接信越本線に結ぶことによつて、その開発を促進する効果があり、また、観光ルートとしても有望な線でありまします。なお、現在の信越本線が碓氷峠の勾配区間で将来輸送能力が不足するよう場合は、その補助線として非常に有効な鉄道でありまします。線路は地形上大トンネルができませんので、工事量は相当多い見込みであります。

次は「六十ノ二 長野県飯田ヨリ岐阜県中津川ニ至ル鉄道」であります。この鉄道は飯田線飯田と中央本線中津川を結ぶ延長約四十二・四キロの鉄道であります。本鉄道は、昭和三十四年十一月九日の鉄道建設審議によりまして、飯田—三富野間の比較線として検討されておりましたものであります。伊那地方と木曾地方を横に結ぶ連絡線でありまして、本鉄道によつて両地方の経済交流がさらに円滑となり、なお、豊富な林産資源の開発が期待されるものであります。経過地は山岳地帯でありますので、工事量は相当多い見込みであります。

次は「七十五ノ二 三重県四日市ヨリ津附近ニ至ル鉄道」であります。この鉄道は、関西本線四日市より参宮線津に至る延長約二十八キロの鉄道であります。本鉄道は、四日市港及びその周辺地区の臨海工業地帯の発展を促進するものでありまして、あわせて関西本線の輸送緩和ともなる鉄道であります。なお、名古屋地区と紀南地方との短絡の効果もあつて、経過地は平坦でありますので、工事は容易の見込みであります。

次は「七十七ノ二 滋賀県今津ヨリ塩津ニ至ル鉄道」でございますが、この鉄道は、予定線七十七号すなわち大津—三宅間の途中今津より分岐いたしまして、北陸本線塩津に連絡する延長約二十三キロの鉄道であります。今津地方と米原、彦根地方を短絡するものでありまして、現在浜大津—近江今津間を営業しております江若鉄道とあわせて琵琶湖湖岸を一周する鉄道となりまして、この地方の発展を促進する効果が期待されるものであります。経過地は多少の起伏がある程度で、特別の構造物もなく、工事は容易であります。

次は「九十ノ三 岡山県宇野附近ヨリ香川県高松ニ至ル鉄道」でございます。この鉄道は、宇野線の終端宇野付近より島伝いに瀬戸内海を橋梁で渡りまして、予讃本線高松に連絡する延長約二十一キロの鉄道であります。本州と四国を結ぶ海陸連絡線として大きな交通網を形成するもので、現在の宇高航路にかわるものであります。現在調査線となつております予定線須磨—鳴門の海陸連絡線とあわせて四国の開発に大きな役割を果たすものとして期待される鉄道であります。工事は、わ

が国においていまだ例のない大規模なものでありますので、巨額の資金と高度の技術が必要であります。相当巨額の資金が必要であることを考慮しますと、実際に着工する場合は、さしあたりどちらか一方の予定線から行なうことになるものと思われまします。先般鉄道建設審議会におきまして、比較研究する旨の御建議がなされておりました、現在両方の調査を進めております。

次は「百四ノ二 愛媛県伊予ヨリ内子ニ至ル鉄道」でございます。この鉄道は、予讃本線伊予市より内子線の終端内子に至る延長約二十八キロの鉄道であります。沿線は国道がこのルートを通つておりまして、人口も比較的多くあります。現在の予讃本線の伊予市—伊予長浜間の付近が絶えず地すべり等の災害を受けている現状でありますので、本鉄道が四国の幹線強化に大きな効果があるものと考えられます。経過地は多少起伏がありますが、工事は容易の見込みであります。

次は「百十一ノ三 佐賀県唐津ヨリ呼子ヨリ経テ伊万里ニ至ル鉄道」でございます。この鉄道は、唐津線の終端西唐津より呼子を経て東松浦半島の沿岸に沿つて筑肥線伊万里に連絡する延長約五十六キロの鉄道であります。沿線は人口も比較的多くあります。相当の輸送量が見込めるとともに、地下資源、水産資源の開発に効果があると思われまします。経過地は多少錯雑しておりますが、工事は容易の見込みであります。

新得より土鏡線上土鏡を経て網走本線足寄に達する延長約八十一キロの鉄道であります。本鉄道は、十勝平野の北部を横断する線路でありまして、現在着工中の白糠線（白糠—足寄間）とあわせて十勝と釧路を結ぶ一鉄道網を形成するものであります。沿線は比較的人口の多い地帯であります。豊富な森林資源の開発に貢献するものであります。経過地の一部に多少錯雑した区間もありますが、概して平野に属しておりますので、工事は比較的容易の見込みであります。

以上をもちまして概要の御説明を終わらしていただきます。

○三池委員長 次は倉庫業法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行います。

○三池委員長 次は倉庫業法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行います。本案につきましてはほかに御質疑はございませんか。——ほかにないようでございますので、本案に対する質疑はこれにて終局いたします。

○三池委員長 これより討論に入りますが、別に討論の申し出もございませんので、これより直ちに採決いたします。いと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○三池委員長 御異議なしと認め、これより採決いたします。

倉庫業法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○三池委員長 起立総員。よつて、本案は原案の通り可決すべきものと決しました。

この際政府当局より発言を求められておりますので、これを許します。福家政務次官。

○福家政府委員 どうもありがとうございます。――

○三池委員長 なお、本案に関する委員会報告書の作成等につきましては委員長に御一任願いたいと思ひますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○三池委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

○三池委員長 次に陸運及び国鉄の経営に関する件について調査を行ないま

す。質疑の通告がありますので、これを許します。肥田次郎君。

○肥田委員 きょう私が質問をしたいのは、実は先般国鉄の施設の内容について不安があるのではないかと質問をいたしました。たまたまその答弁に主として当たつてもらつたのは中村常務とそれから運輸局長でありました。

その次の委員会におきまして国鉄当局の方から、列車の動向あるいは振動、こういうものに対する資料が出されておつたのであります。ところがこの資料は、実は私が質問したことについてどういうふうな理解されたかというこの資料を見て実は私は疑問を持ったのです。というのには、私が質問した要点に合致する面もありますけれども、しかし大部分はただ現在の施設が安全だという、そういう回答のみをわれわれに出されておるように思ひます。ですからあの資料を出されるについて、ど

ういう経過を経てあの資料を出されたのか、これを聞きたいわけですが。今なにしましたところ、国鉄当局が見えておりませんが、国鉄当局からお答えを聞きたいのであります。

○三池委員長 速記をとめて。

〔速記中止〕

○三池委員長 速記を始めて。

肥田君。

○肥田委員 それではもう一度繰り返して申し上げます。

実は私が列車の動揺と、その動揺によつて起ると予測される事故その他の問題、こういうことについて現在国鉄当局はどういうふうな考え方を持っておるか、同時にそれに對して、こちらには不安があるように思うが、どうだろうか、こういう質問をいたしました。たまたまそのときにおられたのは中村常務、それからあとから参られた運輸局長から答弁をいただきました。その答弁をいただいたことはさておきまして、実はその後国鉄当局から五月十六日付の資料が出されておるのであります。この資料で見ると、私が質問をした一つの焦点である動揺と列車の安全性についての関連、それから施設の關係のいわゆる線路の保持、こういうものについてどういうようにされておるかということが一つ。それから列車ないしは電車と、線路の保守といういわゆる施設關係と、これのそれぞれについての立場から見ての考え方、こういうものに區別をして私は伺ったのであります。たまたまそのときにおられたのは運輸局長と中村常務だけであつたのですが、これらに対する具体的な答弁は得られなかつたのであります。こうして資料が出るので、それに

ついては何か出るだろうと思つたけれども、この資料の中にはやはり動揺と安全性の關係だけにおいて資料が出ております。

従つて私としてはもつと突っ込んで質問の補足をしたいのは、先般も質問したように、たとえば特急列車のごとき列車がほとんど着発の形で運転をされておる。これの整備は実際にはできない。一本の列車を何カ年もそういう酷使をしてはたして車体の面から安全性があるかどうか、こういうことが聞きたいのであります。

それから線路の保守につきましては、実は私はこれは乗り心地というものの範圍外の問題もあるだろうということでお尋ねしております。と申しますのは、現場の従事者からいろいろなことを聞くのであります。たとえば新幹線の建設のために従来国鉄がとっておるいわゆる施設面の人の配置というもの、人夫を雇う、あるいはそれぞれの専門の下請会社に作業を請け負わす、そして監督を国鉄の職員がやる、こういう形がとられておる。ところが新幹線その他の方面へそういう技術者がたくさんとられるために、どうしてもこちらの方が手薄になつてしまふということが原因をして充分に線路保守ができない、こういうことが言われております。もう一つは、線路保守ができないといふことの裏づけになるような問題だと思ひますけれども、国鉄が雇う人夫は実は安い。安いのがために人がこない。こういう面も生じております。こういう報告を受けました。それから国鉄当局の「軌道保守の近代化」といふものの中にこういうことが書かれております。国民經濟の發展に伴つて

今後の輸送の要請はますます増大をしてくるので、そのために通過トン数の伸びは年率三%以上を上回るものとこれから考えなければならぬ、従つて線路の破損といふものはますます増加することが明らかであるので、その反面また列車の速度が向上するために軌道の整備もこれに伴つて向上しなければならぬ、こういういろいろな問題がある。ところが現実には列車の速度が速くなり、列車回数がふえてくる、それがために線路の保守ができない、こういうことが書かれておるのであります。これをみると、將來の計画はさておいても、実際に列車の保守は十分にやられておらないといふのは、これは施設當局そのものがこの事実を認めておるのではないか、こういうことが言えるのであります。ですからそういう關係について、當局の計画だけではなしに、実際にどういう密度をもつて作業がやられておるかといふことを本日はお聞きしたいのであります。たまたま私が先般この問題について質問をしましたときに、言葉のあやといふのですか、これにはやはり根本的なものも考え方の相違もあるようですけれども、中村常務の方では、あれくらいな乗り心地はいい方で、わしは何も感じなんだ、こういうふうにおっしゃつたのであります。ところが私たちが大阪を往復する際には、おおむね二人ないし三人の者がよく同乗します。それで食堂で飯を食べようと思つても、極端な話をすると、コップペビールをつぐうと思つてもコップを持たなければつげない、置いてあるコップがだんだん動き出す、女の子は左右の腰かけを押えなければ列車の中が歩けない、こう

いう状態がずっと続いておるので、一体このごろはどうなんだ、少しゆれが激しいのと違ふのか、いや全くその通りで中を歩くのに苦労をいたします、こういうことを言つておりました。これと、中村常務が氣持よく乗つたといふ事実とはだいぶ違ひますので、人間の氣持がそれほど違ふのかといふことで、そうならばこれは一つ一緒に乗つてもらわなければならぬのじゃないかといふことを思つたのです。それからまたま今日の事故として、数日後に朝日新聞にこういうことが載つておりました。十二日の特急列車が二本えんこをして、そのために一列車は電氣機關車で引っぱつていった、それから一列車の方は二時間近くおくれでやつと到着をした、こういうことが書かれております。ですから私はやはり列車の動揺といふ問題は別個にしまして、線路の保守が不整備なために、別個に動揺といふものが出てくる。列車によつても確かに違ふと思ひます。

「こだま」クラスの列車と「つばめ」の列車とのこの關係についても違ふように思ひます。ああいうふうにとんぼ返り運転、いわゆる着発運転をやつておる列車は整備ができない、整備ができないままに何年も使う、これは必ず行き詰まりがくるのではないかと、こういうことも考へておりますので、われわれが中村常務との間にどうこうといふことではなしに、純粹に技術者としての立場から一つお答えをいただきたいと思ひます。

まずそういう前提をいたしまして、ここに出發しております資料につきまして、これは施設の方で出されたと思ひますので施設の方に伺ひたいし

すが、ここでいうところのいわゆる乗り心地といふ關係について実はお伺ひしたいのであります。ここでいうところの乗り心地といふものは、全く氣にならぬ程度の動揺はR I 一だ、それから中程度のものはR I 二だ、不愉快な感じを抱くものは、これは三だ、こういうふうにしてあります。この程度できめてありますけれども、不愉快な感じ以上のものについてはどういふふうにお考へになつておるか、これは一つ技術面の立場で説明をしてもいいのであります。

○伊地知説明員 今ちよつとお断わり申し上げたいのであります。そのプリンントに不愉快と書いてあるのはちよつと書過ぎでございまして、R I 三と申しますのは、不愉快までは至らないけれども、ちよつと動揺があるないという程度でございまして、三以下に押えるという管理をいたしております。それで三をこえるものでございまして、4とか5とか、そこまでは数字としてはいつておりません。三までしかいつておりませんけれども、三以上のものは一応サービス面から見ても不愉快と申しますか、望ましくないといふこととで三以下に整備を押える、これはサービス面からそうしておりますので、安全とはもちろん關係ございませうけれども、乗り心地係数と申しますのは一、二、三と三に分けております、望ましくないものは分類以外のものにしておりまして、そういうものは直す、もしもそういうところが出てくれば直す。それは地震の震度みたいなものでございまして、一、二、三といふのは單なる分類でございまして

て、振動的にはその速度の〇・二、五分の一をこえる程度のもは一応三以上のものである、このようなことで測定いたしておるわけでございます。

○肥田委員 不愉快なという字句はともかくとして、R1三以上という範疇に属するものは問題外のものとしてすぐ直すという考え方でですか。

○伊地知説明員 さようでございませう。

○肥田委員 そうするとR1三までは許容範囲ということになりますか。

○伊地知説明員 理想的な感じとして、二くらいで押えたいと考えております。三まで一応許容範囲とはいはして、二くらいに押えたい、三をこえるものはすぐ現場に通達しまして直す。現実には一応三をこえるものはほとんどないといっておるのでございます。

○肥田委員 車両の關係はあとで聞くことにして、線路の關係でお聞きしたいのですが、車の中で歩いていてカーブ以外のところで、うまく調子をとらないと、もたれても手をささえてもそのままだと左右に倒れ込むというような状態の動揺、これは線路關係ですか、列車關係ですか。

○伊地知説明員 そういう乗り心地の面につきましては、もちろん両者の關係がございまして、まず線路の狂いが割合にある場合、もう一つは車両自体の個々の性質と申しますか、そういう性質は「こだま」などは、一般の車両とは違った振動的性質になっておりますが、そういうこと、あるいは連結の位置、そういういろいろな条件がございまして、一がいに申しかねると思ひます。

○肥田委員 なれた車掌とかかボーイとか日本食堂の売り子とか、こういう者は車の中を歩くのにはなれていて、さういふ人がまん中を調子をとらなから歩いていて、ささえなければ歩けないという状態なんではないですか。これはいうところの三までの範囲ですか。乗り心地悪い程度の範囲ですか。

○伊地知説明員 現実に両方つかまらないうと歩けないという程度の動揺が起きたといひますと、三をこえたものだと思います。

○肥田委員 最近の実際の状況として、道床關係とレールとまくら木とのくぎのゆるみとかいうような關係、こいうものは実際にはどんな状態なんでしょうか。

○伊地知説明員 東海道線は国鉄を代表する線でございます。そういつたゆるみはまずないと思ひます。物理的にいろいろな測定をやっておりますけれども、その測定では全部われわれの考へておる許容範囲におさまっております。

○肥田委員 私が確かにいいと思うのは踏み切りです。踏み切りにおけるところの線路状態というものは、普通のストリートであるところの線路の状態よりも確かにいいと思ひます。踏み切りでは上下動などほとんど感じないといひていいくらいです。ところが駅構内のスピードと駅構内をはずれてからのスピードと変わらない状態であるのに、駅構内の保守はあまりされていまいやうな状態で、列車が入ってくれば線路はずっと沈む、まくら木とレールの間にギャップができる、こいうやうな状態の駅構内よりも、ホームをは

ずれたときの列車の動揺が多いというのはどういふことなんでしょうか。

○伊地知説明員 駅構内以外の方が多い……。

○肥田委員 そうですね。

○伊地知説明員 駅構内は一般にスピードが中間より落ちる……。

○肥田委員 全体としてスピードはほとんど変わらないうスピードで……。

○伊地知説明員 私たちの感じでは、今の御質問はむしろ逆じゃないかといふふうに考へております。駅構内はポイントなどがありましてがたがたした部分が多いので、中間よりむしろ動揺の面ではよくない、一般的にはそう見ております。

○肥田委員 ホームがあるところの線路の状態というものは、どこでも保守は割合に思うようにできませんね。だから道床も悪い、まくら木とレールとのギャップのあるところが相当あります。ところがそこよりはずれた構内に入るまでの動揺の方が激しい。しかもそれは直線であつたことを特に感じたから伺つたわけです。まあこれは一つ実地調査をやつてみて下さい。

それから私がちよつと前提の中で聞きましたように、線路の保守というものは完全にやられてゐるのでしょうか。もし常識的に、良心的に、もう少しやらなければならぬ面があるんだ、しかしそれはいろいろな事情でやれないのだといふことならば、私はその方がむしろいいと思ひます。私は多分、たそのよう不安な話を聞くのです。たとえば極端な話をすると、東海道線はやはり看板列車を動かしてゐるから、これは何とかしてでもよくしなければ

いかぬといふことで、ここに全力を注いでおることも聞いております。しかしそれがために、今度は逆に山陽線とか東北線とかさらに九州の方の線が比較的好ろそかにされておるといふ事実もある。それから列車の事故だとか軌条の折損とかいふものについてもいろいろの資料もいただきました。そういう面で実際に保線課長はどう感じられてゐますか。

○伊地知説明員 ただいまの御質問につきまして結論だけ一口に申し上げますと、われわれの考へております目標値は十分保守されておると思ひます。特に東海道線は一級線でありまして、先ほど申しましたように目標値以内に全部おさまつております。動揺の面につきましては年に四回測定いたしております。規定では二回といふことになつておりますが、東海道線は特に四回やつております。それは営業列車に特別の試験車をつないでやつておる。この数値もこのプリントにあげておきましたように、二以下〇・〇七ないし九という平均的には小さい数値でおさまつております。材料的に今レールのお話がございましたが、レールにつきましても乗損件数は逐次減少してあります。これは急激に減つておると思ひます。

○肥田委員 保線課長がそう言われると——私はまた今度実際の面を良心的に責任の範囲内でお聞きしておきたいと考へるわけです。ただ報告の責任上、あるいは管理の責任上といふ通り一べんの答弁をされると、やはり区長の話の聞かなければならぬ、それから班長の話の聞かなければならぬといふ

になりますね。私がもらつてゐる線路の乗損状態でも、よくなつてゐると言われるけれども、ちつとも変わらないうです。一万件、減つちやいないじゃないですか、少しも。

○伊地知説明員 今の数字で申しますと、一万件はたしか三十三年度はたしか八千件に減つております。三十五年度は、なおまだはつきりした集計はできておりませんが、千件くらいは減つて、七千件くらいになつてゐるんじゃないか——一月ごろの推計では——と思つております。

○肥田委員 それはいろいろな關係から必ずしも多くなるといふこと、減るといふことが定着するものじゃないと思ひます。レールが長尺レールの質もよくなつてくる、こいうことが自然的によくなるのであつて、これはだれの力でもない、科学の力だけなんですから。しかし、こいうものでも、従来の形から見ると、減つたといふふうにはならぬといふことを私は言つてゐるわけです。あなたの方でこいうふうには何もかもちやんとやられてゐるというふうな答弁がおりますけれども、これはやはり施設關係の作業の所属の中に入つておる——たとえば国鉄が持つておる土地なんかでも、これは実際に私はこいうことを聞いています。なかなか国鉄の所有地といふものの確認がされない。それからその土地がどこに使われてゐるかかわらないやうな問題がある。どうしても整理ができない。たまたま不要土地ができて、こゝらで整理しようと思へ

ば、某有力者が口をきいて、そしてそこに民衆駅とか何とかというのを作らして、それを今度は利権貸しをして、そういう話も聞いております。ですから、いろいろなことが出てきますから、私はあなたが言われるように十分にやられておるといふふうには考えないのです。やられないことがたくさんあるだろうと思うのです。たくさんやれないことがあるだろうということとは、これは同時に、みんなが仕事がおぼつて、いわゆる仕事がいづでも上へ上へとかぶさってきいておるといふ実情がそういうことになるんだらう、怠慢ではなくてね。おのおの過重な労働をしながらも、なおかつ仕事にさげばけない、こういう状態が今の国鉄には非常にたくさんあるんじゃないかと思う。そうじゃありませんか。正直に言ってもらった方がいいんです。

○伊知地説明員 若干私の範囲から出しておるようでございますけれども、私は線路については最優先的に、国鉄としては、施設としては力を入れておるといふことでございます。それ以外につきましては、先生のおっしゃる通り非常に苦しい面もないことはないと思っておりますが、いずれにしても一生懸命やっておりますでございます。

○肥田委員 もう一つ二つお聞きしたいんです。実は私はきのう「第二つばめ」に乗りました。それからその前に乗った列車は「第二こだま」です。「こだま」の列車の状態と「つばめ」の状態とは違います。「こだま」の状態は「つばめ」よりは悪い。ですからこれは車によるものがあるだろうと思っております。そこでの私の私、居眠りが

出るのをがまんをして、そしてじっと記録してみたのは、大阪から出発して「第一つばめ」です。摂津富田あたりから、読んでた雑誌が、極端な表現をすると、読めないのです。これはシートにも関係があると思います。シートがやわらか過ぎるというところは、いいことだけれども、動揺を緩和するのはなしに、その動揺とシートがクッションをやるのじゃなしに、不必要にやわらかいシートはかえって動揺につれて、あとから余韻が残って困る場合がありますからね。新聞が読みにくい。そういう状態で読んでいる。ふつと気がついて見ると、がたがた盛んに横ぶれをやっております。その横ぶれをやる状態は、ちょうど左右の限界一ぱいのがたがたたる、こういう状態です。上下動じゃないんです。車体の振動でもないんです。これは線路でしようか、列車でしようか。列車の方なら、あとで一つお聞きしたいのですが、そういうことがある。そういう状態のところが大体摂津富田から高槻、山崎のあたりはちよつと落ちて、向日町付近がこういうことになりました。大体スピードは、あの辺で八十キロ、九十ぐらい出ていました。スピードが上がるほどそれが激しくなります。それから近江八幡の駅に入るあと先それれ一キロぐらい。だから駅の方が静かだということをやったわけでは、そういうことを言ったわけでは、それから愛知用水の作業場の付近約三キロぐらいは、相当な動揺です。左右動です。それから刈谷から安城、岡崎、このあたりは、とにかく雑誌が読みにくい程度の左右動です。上下動の場合はそこそこたえませんが、左右動は非常に

こたえます。それから豊川放水路あたりで、実は私は静かになったと思つて、書いていた万年筆を窓へ置きまして、ここにこうフックがありますから、これを窓ぎわにこう向けて置いたわけでは、そうしてこれがこちらへこるばないようになつておるのが、これが一体いつ落ちるだろうと見ておりまして、ちよつと丹天島あたりに来まして、それから落ちてしまひました。あの辺は大体十五、六分ばかりですが、そのぐらゐで万年筆が落ちました。よくこういうことを聞きます。窓に物を置くとよく落ちる。あのシートの関係もありまして、前に落ちればいいが、うしろに落ちると拾えなくて困るといふ話を自分も聞きましたので、私が万年筆を置いたところが、十五分ぐらゐで万年筆は落ちました。ころがつて落ちるのではない。だんだん前に出てきて落ちてきました。こういうことがありました。これも参考のためにも申しておきます。それからの間はともかくとして、蒲田、大森、大井町、このあたりはやはり特に悪いと思つて、今この程度なら何年持つといふ設計でやられておつたとしてもそれは固定しない数字だと私は思ふ。そうすると、出された資料の中の最後に書いてあるように、「工事の箇所及びその前後において大きな動揺を生ずる」とあるが、これはあくまでも一時的な現象で、工事完了後は従来より良好な列車走行路を提供することとなる。これはその通りだろうと思ふ。ところが、今言いましたように、一時的な現象といふふうには理解をしていいのか。一時的な現象といふふうには責任を

わかりませんが、大体おくれたときにはスピードをよく出すところなんです。大体そういう実情でした。ですから、これは私の感じたところですが、一つ調査してもらいたいと思ふ。そこで質問を前に戻しますけれども、いわゆる不愉快なという限界は、やはりそこまでだろうと私は思ふのですね。不愉快だということとは、本を読んだり、歩くのに不自由をしたりといふようなことは、これは不愉快の範囲じゃないと思うのです。いわゆるR.I.三の限界までじゃないかと思うのです。ですからこれも一つ、そういうふうには考えていいのかどうか、念のためにもう一度お聞きしておきたいと思ふます。

それからもう一つは、なるほど道床の補強だとかいろいろと計画の上でやられておることよく聞いております。ところがこれは実際に寿命はどのくらいに考えておられるのでしょうか。私は固定できないと思ふのです。これからさらに列車回数もふえ、通過トン数も多くなつて参りますと、今のこの程度なら何年持つといふ設計でやられておつたとしてもそれは固定しない数字だと私は思ふ。そうすると、出された資料の中の最後に書いてあるように、「工事の箇所及びその前後において大きな動揺を生ずる」とあるが、これはあくまでも一時的な現象で、工事完了後は従来より良好な列車走行路を提供することとなる。これはその通りだろうと思ふ。ところが、今言いましたように、一時的な現象といふふうには理解をしていいのか。一時的な現象といふふうには責任を

持つてお答えになれるのかどうか。これは私は問題だと思ふのです。今私が言いましたようにおのづから条件が違つて参りますから、最初の計画通りの条件じゃない場合が出てくる。せっかくこのままでいけるだろうと思つてもそこがいたむ。そうすると、予定が狂つてきます。そうすると、これが悪いという状態が必ず生じてくる。これは道路の補修と同じです。とにかく事故が起きない範囲ではこれを直しておるのだというのなら私は話は了解できます。しかしこの前のように、いや、あれくらいな動揺の程度なら絶対に事故にはなりません、もうあたりまえのことですといふにべもないお答えを、運転局長から、中村常務からもそれに似たようなお答えをいただいたわけなんです。一つその点の区別をしてもらいたいと思ひます。

○伊知地説明員 まずあの方の工事の点からお答えします。道床の寿命は、われわれは一応二十年くらいと考えております。特に東海道線につきましては現在道床に力を入れております。と申しますのは、先ほど先生がおっしゃいましたように列車がどんどんふえてきますから、できるだけ保守の周期を長くするといふことが、作業する機会を減らしていく。そのためにまず道床を強化するといふことを盛んにやっております。ここに書いてあります「一時的」といふのは、道床の工事をやっておる箇所につきましては場合によつては若干動揺の大きいことがあるかもしれないといふことでありまして、工事のある箇所は動揺が必ずあるのだといふふうには考えておりません。これはどうせ作業中ですから普通

の線路よりは当然いたんでおりますので、その場合には徐行処置もやっております。道床作業をやっておりますところは五十キロぐらいに押えております。従つて動揺もよよりは著しくなないように務めてやっております。先ほどの不愉快な限度と申しますと、動揺はやはり車両にも関係がありまして、廊下を歩いて非常に揺れるという場合と、もう一つすわつておつて感ずる場合——優等列車については一応すわつておるの建前ということで、おそれる車両が多少そのようにできておると思うのでございます。それで廊下を歩いておる場合は、あるいはわれわれがここで考えておるよりもR1三をこえる場合が起きるかもしれないのでございますが、線路側から見ますと一応線路は三以下におさまっているんじゃないかと思うのでございます。この点につきましては車両のそれぞれの性質もございまして、線路だけで一がいに申しかねると思ひます。

それから一番最初に御指摘がありましたいろいろな個所の動揺につきましてはよく調査いたしましたして、原因がわかればすぐ直したいと思ひるのでございますが、本社としては全般を通じては一応目標値内にあると思つております。個々の個所につきましては一応管理局でよく調査してみないと、わかりかねるのであります。

○肥田委員 今のあとで言われたことが私は真実だと思ひます。あなたの方で、下から報告がきてそれを統括して見ておられるその場と、それから個々の管理局で区長が担任してやつておる責任範囲での報告とは、その内容が違ふのはあたりまえです。私は

その違つておる事実を賣めておるのじゃなしに、違ふのは何といつても作業体制そのものに無理がある。だから私はこの前も中村常務に要望というこ

とでお願いしたことがございまして、特に保線の職員はよほど体制を十分にしておかねないといけません。今、保線が人の補充という面で一番困つておるというところが一つあります。それから先ほど言ひましたように、実際に作業がどんどんふえていくことがわれわれの目でもわかる。それぞれの専門家の立場で見ると、技術者としてはおそれるけれども大丈夫という安心した気持ちがあるはずはないと思ひます。絶えず計画に追われ、絶えず新しい事実に対する対策を考えるために追われておるこれが実情だと思ひます。私らの経験からしても今までの状態はその通りです。ですからこれはほんとうだろうと私は思ひます。それがただ書類の上で報告される場合には安全だ安全だといふが、このことには多分に法律上のテクニックもあるだろうということ

を心配いたします。この点は一つ保線の課長の立場でも特に考えておいてもらいたいと思ひます。

○伊地知説明員 今の最初の、報告と本社の見ておる目と若干相違があるのじゃないかという御指摘でございますが、今申しました線路の検査は全部本社でやつております。現場から細工をして報告するといふ余地がないようにしてあります。ただ、いついっか何列車について検査するぞということは通告いたしますから、そういうときには努めて線路を整備しておるということがありまして、だから一般の状態より

は多少いいといふことは言えるかも知れませんが、報告を細工するという点にはございせん。

○肥田委員 そういふふうに検査をやつておるのなら、私の今言つたことは訂正いたします。しかしそれは今あなたにいわれたようなことで、いきなり抜き打ち検査をやらねえでしよう。先殺私はいくつかのことを聞きました。たとえば運輸省の自動車局で業務監督に行く場合には、大体いつごろ行くぞというこで日にちを指定します。そうするとこちらが都合が悪いときには、その業務監督はしばらく待つて下さい、そうか、それも無理ないだろうということでも待つていた、こういうことも耳にしました。鉄道の業務監督でもやはりそれに近いものがあります。ですから業務監督を受けるとなれば、国鉄だろうと民間だろうとその体制を整えてから受ける。これは同時にその目的が、それでもしなければ実際にはいつもないがしろにされている面がやれなからかう機会にやらずというねらいもあるでしょう、行政というものはそんなものです。ですからあなたにむきになってそういうふうに言われたいけれども、実際にはそういうからくりというものが生まれてきます。

それからもう一つ、今度は車両の方でお伺ひしたいのですが、「こだま」と「つばめ」との列車の計画は違ひますか。

○一条説明員 お答えいたします。「こだま」と「つばめ」は同じ車を使つております。ただ作りました時期が比較的古い車と新しい車の差がございしますが、同じ形式の車を使つております。

○肥田委員 「こだま」と「つばめ」はどちらが新しいのですか。

○一条説明員 ぐるぐる回して使つておりますので、その日によりまして新しい車が入つてくるものあれば、古い車が入つてくるものもある、その日によりましてかわります。

○肥田委員 現在あれの予備車というのはありませんか。

○一条説明員 予備車はございます。東京に置いてございます。

○肥田委員 保守はどういうふうになされておるのですか。あれが休止する時間といへば、警発は一時間しかありません。ですからそれが帰つてきたときから朝のなまでに、こういうことになりませんが、夜間ではほとんど保守はできない実情、ずいぶん無理をしてやつていますが、実際の程度検査ができるのでしょうか。

○一条説明員 車の所属、配属してあります個所は全部東京でございまして、それで毎日々の検査は全部東京でやつております。これは必然的に夜間作業もやらざるを得ません。

種修繕、これはほかの一般の電車に比べてまして回帰は半分ぐらいでやつております。倍以上の手をかけております。

○肥田委員 予備車は何両あるのですかというところが一つ。それから実際に「第一こだま」が一時半に大阪へ着いて、そして二時半にもう大阪へ出発して東京へ帰つてくるのはその間一時間です。一時間着ホームから退避せなければなりません。検査なんかできないですよ。何か悪いところがあれば特にそれを直そう、掃除をしよう、これが精一ぱいでしょう。

それから夜間のなにはこれほどでもないやうなことです、しかし実はこういうことを聞きました。それで予備車両といふものは何両あるのかということをお伺ひしたいわけなんです、あの編成列車を区切つて今言つた定期検査をやるわけになりますね。それは十分できるやうな予備車両といふものがあるのですかと、予備車両を聞いたわけなんです。

○一条説明員 予備車両は東京には一編成置いてあります。大阪には置いてありません。東京には一編成常に予備編成を持っております。それ以外に工場に修繕のために入っている車はそれ以外にございまして。

○肥田委員 今まであったところの定期検査の計画を今度期間を延長して変更されたのですか。そういう事実はありませんか。

○一条説明員 最近に変更してあります。○肥田委員 最初から同じ形でやつておられるのですか。○一条説明員 最初からで申します

と、途中で少し延ばしておると思ひます。最近では別に延ばしてありません。変えておりますとすれば一年以上前だと思ひます。ちよつとはつきりした日にちを覚えておりません。

○肥田委員 これほどやかく言うわけではないのですが、車両が古くなればなるほどむしる期間を縮めて精密な検査をやらなければならぬことになるのですが、幾らか使つてそれから延ばしたことに對してみちよつと疑問があるようです。それは結局、当局が人手が足りないとか、實際にする時間がないとか、こういう關係を合法的にするために延ばしたのだ、私ははえらい目にあつております、ということをおつております。

もう一つ聞きたいのは、あれは固定窓ですから、夏、冷房がきかなくなつたら、あの中は焦熱地獄だらう、といううような心配の声を聞くのです。これから夏に向かうのでその点心配はありませんか。冷房装置が故障が起きるといふようなこと……。

○一条説明員 初めに冷房装置のことをお答えいたしますが、おっしゃる通り冷房装置が故障いたしますと、これはお客さんには大へん御迷惑をおかけいたします。特に故障を起こしませんように整備を一生懸命やつております。それから「こだま」「つばめ」の車の場合には、御承知と思ひますが、ユニット・クーラーというのを天井に幾つかつけてございます。その点はほかの車と違ひます。一つが故障を起こししてもお客さんに御迷惑をかける場合は割りに少ないのでございまして、そういうことのないように特に注意をして整備をしております。

それからもう一つは、故障を起こしました場合の対策をいたしまして、途中の停車駅、静岡でありますとか、あるいは名古屋でありますとか、そういうところの電車關係の整備要員に十分に構造なり何なりを教えておきまして、故障なんかの処置のできるように対策を立てております。

それから検査回帰の延長についての御質問であります。これはいろいろ技術的に研究をいたしましてやりました。實際問題としましては今お話のありましたような検査回帰を延ばして、事故がふえるといひます。現場の連中が苦勞をするといふような事態がございせんように、実施するまで相當な期間をかけたしましては研究をして参りました。それが省ける、延ばせるところから延ばして行くといふような方法をとつております。御指摘のような点はないとわれわれは思つております。

○肥田委員 私がきよう質問をしたのは、実は事故の予防という意味で質問をしたつもりです。ですからこれは一率直にとつてもらつて、これから夏になつて参りますと、特に電車の事故というものは多くなりまして、いろいろの問題がよけい出てくるだらうと思ひます。ですから特に列車の整備ということ、それから先ほどから私が質問したところの線路の問題について、は、それぞれの部門で特に人的にも、資金的にも相当無理をされておる、みな非常な苦勞をされておる、ということ、それらもよくわかります。よくわかりますけれども、その苦勞をされておる、ということ、それから事故が起る、ということとは問題は別でありますか

ら、一つその点には十分の体制をとつていただくようお願いをしまして、この問題に對する私の質問は終わります。

それからもう一つ、これは機会をあらためて質問したいと思つておりますけれども、実は国鉄が持つておる国鉄所有地の問題について、行政管理局の方からいろいろと勧告もあつたような問題もありません。これはたまたま保線課長にちよつと質問しましたけれど、これは質問ではなしに、こういう事情があるがあなたの方にはどう、こういうことを私は言つたわけですから、これについてはまたあらためて一つ対策を質問したいと思ひます。どうもありがとうございました。

○三池委員 鈴木仙八君。

○鈴木仙八委員 去る三月三日の本委員会で都市交通問題について若干の質問をさせていただきましたが、まだ十分に、意を尽くす点もあり、尽くさぬ点もあり、またそのおりの岡本鉄道監督局長の御答弁で、今後において答弁をいたしたいという御表明が各所に現れておりますので、主として首都圏の鉄道問題、都市交通問題、通勤輸送力増強問題などを根幹として、現下の交通政策上きわめて重大な意義を包蔵する諸問題について再び質問を行なひたい、御当局側の御存念のほどを一千萬人をこえる東京地区の通勤者を初め国民に詳しく伝えて、国家的な交通政策と運輸行政の下達をさらに円滑ならしめんと存する次第であります。

まず第一点は、国鉄の京浜、山手両線における電車の輸送余力についてであります。京浜、山手両線は本来別個の運輸系統を形成している電車運輸線でありまして、たまたま田端―品川間八・三キロの区間ではこの両線が並行しておりますので、その中の田端―田端間七キロの区間を、大正十四年以来線路二本分の敷地を先輩が作つてくれてあつたのかからず、山手線と京浜線の電車を同じ一本の線路へ流れ込ませて、いわゆる線路共用運輸と称し、実にむごたらしい殺人的輸送を行なつていたのであります。昭和十八年私はこれを取り上げまして、国家的な交通政策の見地から京浜、山手両線の分離を要求し、その後私の主張が通りまして、八十億円の巨費をかけてわずかに七キロの区間に三十二年ぶりに二本の線路を作り、ここに京浜、山手両線電車の分離運輸が昭和二十九年四月十六日をもつて開通し、著しく輸送力を増強したのであります。当時、国鉄御当局は、この分離運輸によつて五百五十二両とかの電車を増加できると御答弁しておりましたが、現在京浜線の電車の朝夕の混雑はまことに見るに忍びないありさまであつて、はたして京浜、山手両線を分離することがこの国会の重大問題となつて三十数年ぶりにようやく實現に踏み切つたといふほどの嚴肅な事実によるものであることを御当局は身にしみて反省をしておられるかどうか、はなはだどうも疑わしい点もあるであります。分離して線路を四本にしろといふから、八十億圓かけて分離した、これでいいだらうといふようなことでは、朝夕塗炭の苦しみなめてゐる通學者に對して実に同情にたえない次第であります。八十億圓と申しても、三十億圓は東京駅へかけ、三十億圓をその他の駅へかけ、實際の線路増設費は幾らの費用でもあり

でありますが、たまたま田端―品川間八・三キロの区間ではこの両線が並行しておりますので、その中の田端―田端間七キロの区間を、大正十四年以来線路二本分の敷地を先輩が作つてくれてあつたのかからず、山手線と京浜線の電車を同じ一本の線路へ流れ込ませて、いわゆる線路共用運輸と称し、実にむごたらしい殺人的輸送を行なつていたのであります。昭和十八年私はこれを取り上げまして、国家的な交通政策の見地から京浜、山手両線の分離を要求し、その後私の主張が通りまして、八十億円の巨費をかけてわずかに七キロの区間に三十二年ぶりに二本の線路を作り、ここに京浜、山手両線電車の分離運輸が昭和二十九年四月十六日をもつて開通し、著しく輸送力を増強したのであります。当時、国鉄御当局は、この分離運輸によつて五百五十二両とかの電車を増加できると御答弁しておりましたが、現在京浜線の電車の朝夕の混雑はまことに見るに忍びないありさまであつて、はたして京浜、山手両線を分離することがこの国会の重大問題となつて三十数年ぶりにようやく實現に踏み切つたといふほどの嚴肅な事実によるものであることを御当局は身にしみて反省をしておられるかどうか、はなはだどうも疑わしい点もあるであります。分離して線路を四本にしろといふから、八十億圓かけて分離した、これでいいだらうといふようなことでは、朝夕塗炭の苦しみなめてゐる通學者に對して実に同情にたえない次第であります。八十億圓と申しても、三十億圓は東京駅へかけ、三十億圓をその他の駅へかけ、實際の線路増設費は幾らの費用でもあり

ません。重大な死傷事故が発生するのを憂えて、いわゆるころばぬ先のつえとしてここに質問するのであります。昭和二十九年年初頭の京浜、山手両線の電車の両数とその輸送量はどのくらいでありましたか。その後昭和三十五年末の両線の電車の両数と、發揮しつつある輸送力はいかほどになつておりますか。この七年の間に国鉄当局は京浜、山手の分離後の電車輸送力を増強するのにどの程度の御努力を払つてきましたか。電車区をどこへ増設いたしましたか。五カ年計画では今後一千両の通勤電車を増強するとボスターにまで宣伝をしておりますが、一千両くらいで足りるのでしょうか。そのうち京浜、山手両線へ何両くらいが配属されるのですか。以上まず御答弁をお願いしたいと思ひます。

○中村説明員 最初にちよつと申し上げておきますが、私たち非常におくれて参りまして、まことに申しわけございません。おわび申し上げます。ただいまの御質問のうち、二十九年の輸送量は、手元にはつきりしたものをもち合わせませんのでお答えしかねますけれども、その次の、三十二年に御承知のように第一次五カ年計画を実施いたしました、三十五年までには京浜東北線にふやした電車の両数は、三十三年度が十両、三十四年度が十七両、三十五年度が十八両となつております。山手線の方は、三十二年が八両、三十三年度七両、三十四年度が十五両、三十五年度が十五両といふふうになつております。なお今度の新五カ年計画におきましては、もちろん東京及び大阪付近の通勤輸送対策を相当力を入れて考へてお

りまして、特に京浜東北線につきましましては、大体ただいま二分四十秒——ラッシュのヘッドの電車の間隔が二分四十秒でありまして、それを三十秒縮めまして二分十秒くらいに持っていきたい。山手線はただいま二分四十秒ないし三分、これは内回りと外回りと違うのでありますが、それを大体二分三十秒くらいまで持っていきたいというふうに考えておられます。これによりまして乗車効率も、たとえば京浜東北線で申しますと、現在二八〇〇程度のものを二二〇〇程度くらいに持っていきたいというふうに考えておられるわけでございます。

あと両数その他は、線区別の両数が今手元に資料がございませんので、残念ながらちよつとお答えしかねます。

○鈴木(仙)委員 重ねてお尋ねします。京浜、山手両線が發揮できる輸送力の見積もりと現在發揮している輸送力との差がいわゆる輸送余力であります。この見積もりはどうなっておりますか。中央線電車が最大十両連結を可能にされていますが、京浜線は大宮から東京の中央部を貫いて横浜の桜木町に至り、これを目下延長工事を行なう大船に至る建設が進んでおりまして、将来は横須賀線の中へ流れ込む計画になっております。横須賀線の各駅は有効長が十二両連結分ですから、従って京浜東北線の電車も、現在の八両連結を五割増強して十二両連結にするのが妥当であります。またできることであると思ひます。京浜東北線の国電を現在の八両連結にすれば輸送力は五割増しとなりますが、そこには電車区増設はもちろん、各駅の乗り場の有効長を延伸せねばなりません。これに

関する見積もりをお答え願ひたいと思ひます。

○中村説明員 ただいまお話がございましたように、確かに現在は八両でございます。これを十二両にするかどうかという点につきましては、国鉄といたしましてはまだまだ具体的に検討を進めておりません。従ひまして、そのために要する電車の設備の費用あるいは乗降場延伸の費用というものにつきましても、ただいまのところどのくらいかかるかという見積もりは出ておりませんが、相当な金額に上ると思ひます。

○鈴木(仙)委員 一つの例を申し上げますと、王子周辺のごとき、あの駅で乗りおりする北区の人口などは、ちよつと京浜、山手線電車の分離運転を呼号してはいた分は十五万でした。それが今はたしか四十二万八千とか聞いております。大へんな増加でありまして、私は、こういうことはころばぬ先のつえとして早く御計画になっておいた方がよいのではないか、かように存じます。

さらに京浜東北電車の輸送力に關連して、帝都高速交通営団の地下鉄を、志村付近から北區稲付町に至る五号線の支線の計画案について風聞や取りざたがありますから、一応質問をしておきたいと思ひます。志村三丁目、元来は五号線の支線として大手町で交差する六号線の北端として考えられる地点で、この六号線は、大手町から丸の内へ出て、現在のバス路線となつて清正公から目黒駅を経て東横線と都立大学で立休交差をいたし、世田谷区等々力に至る延長二十八・三キロの地下鉄新線計画の路線でありま

す。もとよりこの線は、輸送力を太くして有力な地下鉄の幹線となるべきものであります。この北端の志村三丁目から稲付方面へ支線を出すというのはいかに無理な設計ではないかと思ひます。線路はかぎの手に屈折し、稲付町の住民として、はなはだしく迂回となり、決して有利な交通経路となるものではないと思ひます。この点もつと考へなければならぬと思ひます。幸いに鈴木営団總裁からして、この稲付支線問題は何か考へていないとの前回の御答弁で、私は一安心したような次第であります。が、一本道の太い輸送力が必要となるとき、ひよろひよろしたツタカズラのつるのような不便な支線はな

るだけ作らない方が得策であると思ひます。ただいま建設中の荻窪方面へ伸びる四号線にも新中野駅から富士見町へいく支線がありますが、これは営団の車庫用地のためとのことであるにせよ、将来このような都市交通路線に、輸送力の細い虫様突起のような支線をつけることはできるだけ避けていた方がよいと思ひます。この点運輸省側の御見解を承つておきたいと思ひます。

○岡本政府委員 確かに仰せの通りでございます。原則的にはそういう方針で今後路線の修正なりあるいは新規路線の追加にあつて考へていきたい、かように思つております。

○鈴木(仙)委員 さらに、ただいまの東京の北部の地下鉄新線問題であります。あの方面の住民が志村三丁目からまるでぐるりと回るといふような形の支線でもほしいと願ひするのには、やはり平生の交通事情が悪く、苦しまぎれにそういうことを考へ出す次第であつて、

これは運輸省の都市交通の諮問機關の方面で、この地区へ貫通する地下鉄の七号線と八号線の計画が有力化しつつあることを知らないからであると思ひます。

すなわち、七号線は代々木上原から王子駅へ至る二十一・八キロで、これは狭軌で建設すると小田急電鉄を都心へ乗り入れさせることができるものであります。また八号線は赤羽駅から王子を経て、飛鳥山、駒込を経て本郷通りを通り、品川区大井町方面へ至る二十一・六キロの南北直通線で、この八号線は国鉄の京浜東北線電車が輸送力の行き詰まりを來たしているのを救済することができるとして肝要な路線であります。この地下鉄七号線、八号線を、運輸省の複數主義のつとめ、営団と東京都に分担せしめて、すみやかに着工せしめたいと思ひます。が、当局の御意向はいかがでございますか。

○岡本政府委員 先般お尋ねのございました機会に申し上げましたように、ただいま運輸省といたしましては都市交通審議会に諮問をいたして、既に五路線では足りないのではないかと、新しい路線を追加する必要ありと思はれるけれども、どういふ路線を選んだらいいかということについて諮問をいたしております。もちろんただいま御指摘の現在の五号路線の再検討を含めて審議していただきたいということをお願いいたしておりますが、すでに昨年九月から発足いたしました、四、五回の審議会を開いております。またわれわれ事務當局といたしまして、関係各省の局長クラスで組織いたしてお

ります幹事会で、事務當局としての案をいろいろ練つておりました。ごく近い将来におきまして結論を得られる見込みでございます。ただいま御指摘の路線も十分参考をいたさして、きわめて適切な路線を選定したいと思ひます。

○鈴木(仙)委員 ほんとうに懇切な御答弁を得まして、いふもありません。

さらに東京北部に至る地下鉄新線について質問をしておきたいと思ひます。王子から代々木上原に至る七号線と、赤羽から大井町に至る八号線については、ただいまの御答弁でありまして、十分今後とも促進をいたしたく、私どもも微力ながら尽くす所存であります。この七号線と八号線のほかに、現在浅草雷門でとまつておる三号線を足立区小右衛門町まで延長し、その南端を世田谷区玉川町へ延長して、十四・四キロだけ延長する計画案があります。これはただいまはただいま計画でありまして、このほかに九号線として、中央区築地三丁目から足立区高野町に至る十七・五キロの計画があり、国鉄側としては八号線、九号線いずれも狭軌で建設をせしめ、みづからこれへ乗り入れ運転を行ない、品川駅から八号線へ入り、水道橋付近でこの九号線へ乗り入れ、三河島付近で常磐線に接続流通をし、こうして横須賀線と常磐線とが直通運転を行なうようにする計画を、部内で包蔵しておると私は聞いております。この八号線と九号線を利用して、横須賀線と常磐線を直通せしめる計画は、完成した晩の輸送効率が高く、西期的な輸送網の改善となると考へられますので、私はできるだけ

すみやかに実現をさせたいと思ひます。この点につき、地下鉄八号線、九号線の計画と、国鉄側の電車乗り入れ計画、運輸省側の腹などをこの際大局的に見地に立つて御答弁を求めておきたいと思ひます。

○岡本政府委員 路線の選定につきましては、先ほど申し上げました通り、目下都市交通審議会での審議を待たなければなりません。御指摘のような路線が決定的なものになりますかどうか、今はつきり申し上げかねるのですが、御指摘の雷門から現在の三号線をさらに足立区の方へ延ばすという考え方でございまして、御承知のように、確かに足立区方面は非常に発展の過程にございまして、人口も相当ふえておるようでございます。これに反しまして交通機関の問題は、必ずしも十分でないように思われまします。路線選定にあつた一つの問題点であることは間違いないと存じております。

それからも一つ御指摘の常磐線と横須賀線の連係の問題でございますが、私の現在まで存じておりますところは申し上げてみますと、国有鉄道といたしましては、かねてそういう計画を持つたように聞いておりますが、最近常磐線の輸送力の打開の見地から、現在北千住におきまして東武鉄道と連絡し、中目黒におきまして西の方の東京急行電鉄と連絡する二号線、この二号線に北千住から常磐線を乗り入れた。つまり東武の沿線はそう輸送量が見込まれない。多少輸送余力があるから常磐線の国鉄線も乗り入れさせてもらいたいという希望を表明しておるようにも聞いております。また中

野から大手町を通りまして東陽町の方へ行く五号線がございまして、その五号線へ中央線を乗り入れますと、常磐線の電車を金町線という貨物連絡線がございまして、それを經由いたしまして亀戸方面からこの五号線へ総武線を経由して乗り入れる。こういう案も持つておるようでございます。いづれにいたしまして中央線を五号線に乗り入れるという問題を除きましては、まだ国有鉄道の方針が基本的にきまつていないように思ひます。ただし常磐線から総武線經由でこの五号線へ乗り入れるということは、過般の都市交通審議会の席上では滝山常務理事から表明したようであります。が、国鉄の正式な態度決定でもないように私は受け取つております。以上のような経過でございます。

○鈴木(仙)委員 はなはだ重複するやうですけれども、ちよつと重ねてお尋ねしておきたいのですが、赤羽の営団車庫用地について若干お尋ねしておきたいと思ひます。

これには地下鉄の支線問題がからんで参りますので、支線についてもさらにお尋ねしますが、先般新宿から新中野まで開通しました営団四号線の例の富士見町に至る支線、本線たる新中野と荻窪の間は目下全工区を工事中で、来年三月にならないと全通しない。実は中央線の朝夕の混雑を緩和してほしかったために、営団の地下鉄が一時刻早く荻窪へ到達し開業することを待ち望むことは、朝野をあげて非常なものであります。もし、富士見町支線に手間取らないで、初めから荻窪へ突進する一本やりの工事を進めていたら、来年三月を待つまでもなく本年の十二

月までに全通をしていたかもしれないのであります。中央線の通勤輸送は一月下旬から二月一ぱいが最もひどい混雑を呈することは毎年の例でありまして、来たるべき昭和三十一年の一月下旬からの大混雑が実に地下鉄が荻窪へ開通する以前の最後の混雑になる次第であります。願わくは乗客と当局の大きな努力によつて一人の死者、重傷者を出さなく、三月の地下鉄開通による中央線の緩和を迎えたいものであります。それについても富士見町支線などへ余分な力をさいていたのはまことに残念と思ひます。

赤羽の車庫の問題も同工異曲で、私は営団が車庫を赤羽に設置することは大賛成であります。これを池袋から志村方面へ延長すべき地下鉄四号線の支線をもつて結ぶことについては、荻窪方面の富士見町支線の前列にかんがみてあまり感心したことはないと思ひます。むしろ都市交通審議会のいう地下鉄第八号線として、赤羽・品川区大井町間の二十一・六キロという新線計画がありまして、これは国鉄の京浜東北線電車が先ほど申しした通り輸送難に陥つてゐるのを救済する南北方向の地下鉄新線でありまして、赤羽に設ける車庫を生かすために、むしろこの八号線を早期に取り上げる方が得策と考えられます。この赤羽車庫問題と八号線並びに志村から赤羽まで地下鉄の支線を作るなどという議論などについて、さらにくだいようですが御当局のお考えを伺つておきたいと思ひます。

○岡本政府委員 現在建設を進めております四号線の富士見町への分岐の問題を御指摘になつたわけでござい

ますが、御承知のように地下鉄の建設にあたりまして最も重点的に取り上げなければならぬ問題の一つは、車庫用地の問題でございます。これは御存じの通りでございます。そこで四号線につきましては当初から帝都高速交通営団といたしましては、富士見町を車庫用地として入手いたしましたわけでございます。この四号線をさらに阿佐ヶ谷、荻窪と延長するという考え方は昭和三十一年の八月に初めて出て参つた考え方でございます。それ以前に富士見町を車庫用地がすでにきまつておつたわけでございます。つまり昭和三十一年の八月にこれを荻窪まで延ばせば中央線の補助的な役割を多少でも果たせることができるというので、あとから追加になつたわけでございます。まして、そういうことから現在の富士見町がお話のような盲腸的な存在になつて参りました。ちよつとおかしな格好になりましたが、もともとそういうわけであつたのでございまして、その間の事情は御了承いただきたいと思ひます。なお荻窪までの完成は先般のお尋ねの際に来年三月に完成と申し上げましたが、お話のように中央線の通勤輸送の問題は一日も早く解決を要するのでございまして、でき得れば御指摘のような通勤輸送の最も混雑する時期までにその開通を繰り上げて間に合わせるように営団を指導いたしております。あるいはここではつきりお約束いたしかねる点もあるかと存じます。が、相なるべくならば一月の半ば前後までには開通させたい、かように考えてまして奮勵いたしております。そういうことでございまして、確かに盲腸的存在になるような個所に車庫用地を選

ぶというところは冒頭に申し上げましたようにもちろん避けなければならぬが、さればといつてこれも御承知のことでございます。予想せられる地下鉄新路線の沿線に適當な車庫用地を求めるということ、これは非常にむずかしいことではございまして、ただいまの問題になつております赤羽の車庫用地も、これはぜひとも貴重な用地として確保しておくべきではないかというのを考えております。従ひましてこの車庫用地を生かすような路線を考へてしるべきものと思つております。が、お話のような志村の方面の支線をどうするか、あるいはさらに東武との連絡線をどうするか、そういうことはまだ研究の段階にございまして、都市交通審議会の御答申を得まして運輸省の態度も関係官庁とよく連絡しまして決定したい、かように考えております。

○鈴木(仙)委員 大へん誠意のある御答弁で感銘しております。京浜東北線の輸送力を増強するために、私が今言つたように現在の八両連結を五割増しとして十二両連結することを御当局に求め、そのための電車増備兩數、電車増設の見積り、中間各駅の乗り場の有効長延伸、電力系統の能力増大など、関係する各種の工事の将来の見積りをお尋ねしたのであります。これに關連して現在建設中の桜木町―大船間の根岸線では、中間駅の有効長は何両分になつておりますか。また通勤用の電車は便所がついていないのがあたりまえになつておりますが、このような便所なしの通勤電車の運転距離について、御当局はキロ程とか運転時分とかで、一定の基準をお持ちになつ

ておりますか、この点もお尋ねしておきたいと思います。

○一条説明員 ただいまお話の根幹線
の計画でございますが、磯子付近ま
では大体六両くらい、それから先につ
きましては、具体的にこまかい計画に
入っておりますが、とりあえず四両
ないし六両くらいでスタートすること
になると思います。磯子までは当初は
六両で大体八両くらいまで考えてお
ります。

通勤用の便所につきましては、何とも基準は……。

○鈴木(仙)委員 横須賀線電車を品川から八号線へ流れ込まして水道橋付近で九号線へ移り、横須賀線と常磐線とを流通運転する計画を発表しておりますが、交直転換問題があるので、常磐線取手より北へ行かせる電車は交直両用にする必要がありますけれども、それは技術上の問題として、先般の五号線に国電を流れ込ませる計画も突然表面化したこともあり、今回の八号、九号の線路共用も同工異曲であります

が、交通政策上適當なことであり、断固としてこれを実施する国策が必要であると考えられます。この南北縦方向の八号線、九号線の建設については、運輸省御当局はほんとうに一つ決断をもつておやりになっていただきたいと思ひます。

次に、五号線の支線としてあげられてゐる例の板橋方面から大手町に至り、さらに等々力に至る線を、新たに六号線として志村・等々力間二十八・三キロと発表してあります。が、中野・東陽町間を帝都高速度交通管団に建設させる一方に、この六号線を東京都に譲渡して同時に着工して迅速に完成

させるのがよいというのが私どもの考
え方であります。また当局が原則方針
としている東京地下鉄の複数主義の道
と思いますが、この点も十分にお考え
願いたいと思います。

これから夏に向かうというときに、いろいろ心配しておりましたが、ただいま鉄監局長から一月の半ばまでにはぜひ開通したいというふうな御誠意のある御答弁を承りましたので、やや安堵したようなわけでございます。

一教授が明確に断定している通り、一時のがれの時差通勤などは、都市生活機能の上から決してよい方策とは言えないのでありまして、やはり都市機能の再編成とともに、通勤輸送力の増強をこの際どうか一つ懸命に御努力を願いたいと思います。気のきいた軽食堂というところは観光事業方面に向いているかもしれませんが、通学、通勤輸送にはほとんど縁のない話であると思います。

そこで當分の四号線が新宿から西へ進んで、六両連結としたのは乗客量の見積もりについて重大な誤りがあったという三月三日の岡本局長の率直な御答弁で、それはあとにお尋ねをするといいたしまして、現在新中野まで開通しておりますが、この線が荻窪へ取りつく日 wait っている人は、くどいようですが何十万人といるのであります。この点をどうかさらにお考えになつて御誠意のある方向に向かつていただきたいと思ひます。私どもも運輸委員会の一隅に身を置く者として、当然この都市交通の問題を考えないわけにはいかないでございます。私どもの考え方

は、つまり大衆の声であり、一面から専門家であられる皆さんがお考えになると、はなはだつけ焼双のなふうにお考えになるかもしれませんけれども、実際問題として私どもは先ほど申した

京浜、山手問題などについてもずいぶん主張いたしましたが、当時は運輸省や国鉄の人にはあまり取り入れられず、さらに、昨晚あたりもいろいろな本箱をひっくり返して参りますと、その当時の苦しい体験がまざまざと書き

同僚やなにかでもんで問題にされなかつたのでありますが、今京浜、山手線電車が分離されていなかったならばどんなことになっていたかということを考えて、非常に身の毛がよだつ思いがするのでございます。またその他われわれがこうして申しまして、御当局のお考え方が違っているいろいろな点で食い違いがあり、主張されて、その主張をお曲げにならないようなことがございますが、大衆の声というものはそう無視することはできないと思いま

います。一つの声を申し上げれば、この間池袋の北口の問題で調査に行きましたけれども、あの北口の開口につきましては、当時私が大衆を代表して陳情したのですが、立花施設局長さんと思いましたが、言下に、こういうことはできないと断わられまして、関谷さんがたしか政務次官のころる折衝をいたしましてようやくあそこに開口されたんですが、その時分には口を開けることができない理由をいろいろおっしゃっておりましたが、現在ではそれがやはり改造をしなければならぬというふうなことをこの間ちよつと漏れ

承つたのです。やはり私どもが申し上げてそうしていただいたことの方がよかつたんだなというふうに考えまして、何かどうも——これは誇るわけじゃございませんが、こういう問題も

ありますし、さらにまだまだいろいろあります。また、さきほど申し上げた点でも、やはり国鉄や運輸省の方の問題でも、やはり国鉄や運輸省の方のおっしゃることと大衆がほんとうに叫んでいることと食い違いがあることが多々あると思います。これも一つの例

ですが、鉄道会館の問題などで私はずいぶんたきのめされたものでございます。当時政治的生命も奪われたというふうな感じがございましたが、今になって見ると、後にまた機会を得て質問をさせていただくかもしれませんけれども、あれがあった方がいいか、なかった方がいいか、東海道新幹線に対してどうか、現在のあの状態に対していいのかどうかということも、いろいろ研究課題になると思います。

以上私は、本日は時間がございますから、また後ほど質問をさせていただきます。

「たくさんいただきました。とにかく現在の都市交通の問題につきましては、岡本局長さんを初め非常に熱心な御答弁を承りまして、全く感謝をしております。先日、岡本局長さんが率直におっしゃいましたけれども、「昨年鉄道監督局長を拝命いたしましたときに痛切に感じましたのは、確かに国鉄の輸送力の整備は経済の進展から見ますと非常におくれておる。私がそのときに申ししたのは、国鉄の輸送力はやはり終戦直後の様相を全般的なバランスから申しますと少しも脱していない。」と率直簡明におっしゃっていた。私も、私どもは非常に意を強くしている。

ようなわけでございます。どうか一つ、この輸送能力についてはなお一段、御努力をしていただきたいことをお願いしまして、私の質問を終わりたいと思います。

山口(文)委員　議事進行。政務次官からおられぬのですけれども、前回の委員会会で踏切法案をこの会期中に必ず出しますから、こういうことで約束をはっきりされたのです。ところが会期はもうあすで終わりなんです。延長さ

れる」ということを見越してそういう会
議の解釈はできない。ですから、当然
平日にでも配付になるのかと思ってい
ますが、まだ配付になっていない。本日
提案の何らの気配もないということ
は、これは重大な食言であって、委員
会としては承服できぬ問題だ、私はこ
ういうふうに思うのです。承るところ
によると、鉄監局長も大へんな努力を
れておるということはよく承知をい
れておられます。しかしそれだけの努
めをしても、この長い会期に、当初か
問題になっておる、しかも私も運

委員会としては、事今日のような事
続発のおりから、毎日人命を損傷し
おるときに、一番關心のある重大問
を処理しようとするにあたって、な
今日この問題が提起されないという
とは不可解千萬な話だと思ふ。それ
私は、この問題についてどこにどう
う障害があるか、障害の個所があれ
ど、われわれはこの障害を議会内にお
て取り除いてでも、この法案を成立
せる社会的義務があると思ふ。です
ら、建設省に問題があつて解決しな
いものならば、建設省のどこにあ
のか、大蔵省に問題があつて解決し
ないものならば、大蔵省のどこに

そういう不認識な者がおられるのか、これを明らかにしてもらって、この委員会として、そういう認識不足な官僚がもしありとするならば、これを徹底的に追及をして、その責任を私は明らかにしておかなければならぬと思ひますから、一つその点遠慮なく障害の点を明らかにしてもらわないとわれわれとしては承服できないと思ひますが、これを一つ御答弁を願つておきたいと思ひます。この国会に出せるのか出せないのか、一つはつきりしておいてもらいたい。

○岡本政府委員 踏み切りに関する法案の提案がなされて大へん申しわけないと思ひます。目下のところ政府部内の意見がどうしても最終的にまとまつておりません。必ずこれをまとめるという見通しのもとで従来大臣も、政務次官も、あるいはわれわれといったしましても、会期内に必ず提案申し上げますという約束したわけでございますが、実は政府部内で意見がまとまらないという問題の焦点は、踏み切り保安施設の整備について、運輸省がこの数年主張しております責任問題につきまして、これは鉄道事業者にももろろん責任はあるけれども、道路管理者側においてもこの整備について協力する責任があるのだというこの一点をめぐつての意見がなかなかまとまらないというところでございます。さらに運輸省側といたしましては、道路管理者の協力のみならず、国家財政からもこれを補てんして、その整備の促進をはかるべきであるというところを大蔵省に対して申しておるわけでございますが、この点についても意見が一致しておりません。先般全般の問題につ

きましては建設省と私の方では話し合ひがようやくついたのであります。道路管理者側が保安施設の整備につきまして分担するということは、実質的にはやはり国なり地方公共団体の補助であるから、鉄道事業者の社会的責任からいって国が補助すべきでないという建前からいってやはりおもしろくない、こういうことを申し上げておりました。これに自治省の立場もございまして、建設省、自治省、運輸省、大蔵省の四者の事務当局の意見がなかなかまとまつておらないような状況でございますが、今明日中全力をあげまして、何とか解決の道を見つけてまして、今からでも間に合えば御提案申し上げるということを申し上げるのはいささか僥倖とは思ひますけれども、もちろん会期の延長がどうなるか、われわれも全然知り得るところでないのをごさいます。そういうことから申し上げますと、あしたが一応会期になつております。大へん遺憾に考えておりますが、最後まで全力を尽くしてみたいと思つております。

○山口(次)委員 これはこの国会の会期の初頭に提出予定法案としてわれわれの前にすでに予告せられた法律案なんです。しかるに政府部内の事務当局においてもその意見の一致を見ないというの、一体どういうことなのか。今聞きますと、やはりこれは官庁のなわ張り争ひというか、私はそういうことも大きく左右しているのではないかと思う。そうすると、この委員会においても問題になつたように、今日踏み切りにおいて毎日あれだけ人命が損傷せられておる。また人命のみならず、施設あるいは物質方面においても非常

な損害を日々こうむつておる。でありますから、その損害を防止して、一刻も早く安全な状態に置くということ、これは政府の当然の責任でなくてはならぬと私は思ふ。しかるに官庁のなわ張り争ひや所管争ひで、あるいは国の予算の割り振りの問題や負担の問題、あるいは責任の所在の問題などこの重大な問題がなおざりにされていったら、全くこれは許しがたい行政上の責任だと思ふのです。ですから、今申し上げるように、官庁で話し合ひがつかないというならば、国会は最高の議決機関なんです。そこで議決をしたら、その議決に基づいて行政府は行政をやる、私はこういうことにならなければならぬと思ふのです。でありますから、何といつてもこの主たる責任は運輸省にあるのです。ですから、何も運輸省が先の先まで了承を得られないからといつてなおざりにするのはなくて、当面の責任省として国会にすみやかに提案をされて、その議決に基づいて各省が行政をやればそれで私はいいと思ふのです。われわれにこの国会の当初から約束をしていただいて、そしてこれを天下に公表しておいて、そしていまだにそれが官庁の今承るようないゆる意見の不統一というか、責任の回避から提出されないというの、これはまことにもつて遺憾千萬であります。今までは私はずいぶんこの法案の提出については督促をして参りました。それは何かといへば、やはりこの運輸交通事業というのは、いわゆる公共性があると同時に、まかり間違えば人命財産に重大な損害を来す事業なんです。でありますから、われわれとしてはその人命

財産の安全を確保しつつ公共性にこたえていかなければならないという、どの委員会よりもこれは重大な使命を持つていて私は思つてゐる。しかるにそれができないというのはどうも人命よりもお金もけの方の方が重大である、こういうふうに受け取られてもやむを得ないのではないか。金はなるほど経済上の問題としては外貨を獲得する、あるいは貿易を伸長する、産業を発展させるというものはこれはやはり国の重要な問題でありましようけれども、しかし金をもうけるために人間というものがどんな犠牲になつていてもいい、人命というものがどんな犠牲になつていてもいいということではない。いゝゆる公共性、人命の尊重というものが第一に考えられて、第二にその人命をどう維持し、発展させるかという、そのための手段としての産業の開発でなくてはならぬと私は考える。

しかるにそれだけの重大使命を持つてゐる問題であるならば、今日このような事態で重要なしかも政府の一番目標としていたその法案を会期末になつてもまだ出さない、しかも会期中に出すといわれれば約束をして、他の法案を通しておきながら、なお出さないというの、これは重大な食言だと私は思ふ。まだ残つておる法案についても、こんなものは金もけの法案である、このようなものは不成立に終わつても私はこの踏切法案はぜひとも出してもらいたい。それでなかつたら私の方は用意して出すのです。ところがあなたの方でいち早く会期の当初に出すという約束をするから、だから提案をしていない。これは運輸当局にも当然もつとこの促進方について努力をしてもらわな

ければならないが、しかし大臣あるいは当路者としてももつと努力すべきであると思ふ。ですからこの際率直に、今の答弁では満足できない、率直にこの部門のだからどういふことを言つておるからできないのだと、この際もつとはつきりしてもらいたい。われわれはそれによつて対処しなければならぬと考えております。いかがですか。

○岡本政府委員 提案のおくれましたことについてはわれわれの方の努力が足りないのをごさいます。重々おわびを申し上げるところでございます。ただ政府部内の意見につきまして、だれだれがこういふことを言つておる、だれだれがああいふことを言つておるということは、この席上で申し上げるのには適當ではないと存じますので、大へん僥倖でございますが、私らといったしましては全力をあげまして問題の解決に当たりたいと考えております。問題の重要性は十分認識しておりますので、いましばらく時をかしていただきたいと存じます。

○山口(次)委員 会期はもう終わります。しばらくと言つたつてもう四十八時間しかないのです。それにしばらく、しばらくという、そんなにわれわれはしばらく待つておるわけにはいけません。そんなことでは私は非常に困る。これは運輸委員の方全員が私は信、不信を問われる問題だと思つておる。これは野党の問題だとか、与党の問題ではありません。もうあすで会期は終わりで、延長になるとしても、私は会期中にぜひとも法案の配付をしてもらいたい。もうできておるでしょう、それがなぜ配付できない。そ

ければならないが、しかし大臣あるいは当路者としてももつと努力すべきであると思ふ。ですからこの際率直に、今の答弁では満足できない、率直にこの部門のだからどういふことを言つておるからできないのだと、この際もつとはつきりしてもらいたい。われわれはそれによつて対処しなければならぬと考えております。いかがですか。

んなことでは私は承知はできない。委員長においても、これは今申し上げるように当初からの問題なんですから、百五十日間も練ってまだ法案の配付もできないというようなことは、これはまことに無責任きわまるものだと思います。ですからこの会期中に少なくとも法案の配付ができるように、委員長においても一つ御努力を願うようにお願いしておきます。

○三池委員長 山口委員の御説ごもつともだと思えますから、委員長においても最善の努力を払って御期待に沿うようにいたします。

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。

午後零時五十七分散会

〔参照〕

倉庫業法の一部を改正する法律案
〔内閣提出第一七八号〕に関する報告書

〔別冊附録に掲載〕

運輸委員會議録第二十八号中正誤

ペシ段 行 誤 正

二一 三 金が 金を

三二 五 大阪間 — 大阪間

三三 六 量理念 御理念

〃 〇 なおり なおざり

〃 九 既念 概念

五〃 三 状態、 状態、

九一 末 かな、 から、

運輸委員會議録第二十九号中正誤

ペシ段 行 誤 正

三二 末 迫逼 逼迫

〃 〃 一 少なう 少のう

五一 三 ダブルに ダブル