

第三十八回国会 参議院運輸委員会會議録第四号

昭和三十六年二月九日(木曜日)午前十四時四十二分開会

日本国有鉄 遠藤 鉄二君
道営業局長

委員の異動

二月七日委員佐野廣君辞任につき、その補欠として後藤義隆君を議長において指名した。
二月八日委員後藤義隆君辞任につき、その補欠として佐野廣君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 三木興吉郎君

理事 村上 春蔵君

委員 江藤 智君
佐野 廣君
重宗 雄三君
谷口 慶吉君
平島 敏夫君
大和 与一君
片岡 文重君
加賀山之雄君

政府委員

運輸大臣官房長 辻 章男君

運輸省自動車局長 国友 弘康君

事務局側 常任委員 古谷 善亮君

説明員

運輸省鉄道監督 石井 健君
局民営鉄道部長 中村 卓君
日本国有鉄 道常務理事

本日の會議に付した案件
○運輸事情等に関する調査(通勤通学輸送に関する件)

○委員長(三木興吉郎君) ただいまより委員會を開会いたします。

運輸事情等に関する調査を議題といたします。

まず、通勤輸送に関して御説明を願います。

○説明員(遠藤鉄二君) 前回の委員會に配付されております通勤通学輸送の現状とその当面の対策という資料の順序によりまして御説明申し上げます。

東京の国電利用旅客は逐年増加の一途をたどりまして、三十五年十月現在では一日六百九万人、全国鉄の輸送人員に対して四六%という大きな数字を占めております。また、国電利用客のうち、定期旅客の増加は、二十八年には二百九十万人でありましたが、三十四年には三百九十四万人、六カ年に百四万人の増加、一三六%というふうな増加をいたしております。

で、問題は、この一月初めから起こりました電車のおくれ等に伴いますところの、非常に東京の通勤客に御迷惑をかけたこの問題でございます。けれども、この四百万人という大量の通勤通学旅客が、都心に向かう上り電車で、朝の七時三十分から八時三十分の一時間に集中して輸送が行なわれな

ければならないのでありまして、ラッシュ・アワーの旅客は終日の国電利用旅客の五〇%という多数に上っております。で、朝の七時三十分から八時三十分の一時間の間には、通勤と通学旅客が競合いたしまして、特に東京中心の主要駅の朝の八時から九時までに到着する電車でございます。この電車が定員に對しまして三倍というような大きな混雑になっておるのでございます。

例年、一月から二月の中ごろまでかかしまして、非常な混雑と電車の遅延が発生する傾向があつたのでありますけれども、これは特にその傾向がひどくて、一月の半ばごろから急に運転状況が悪くなりまして、最悪の状態は一月の二十日でございます。中央線の上り急行電車が五十六分遅延するという結果を生じたのでございます。この原因は、これは大へん国鉄としては申し上げにくい点なのでございますけれども、冬、寒いために、ぎりぎり一ぱいに出動しようという旅客が多いということと、どうしても冬季は外套等の関係で厚着になりますので、車内に収容できる人数が減つてしまつたというふうな関係から、かような結果になつたのでございます。

国鉄といたしましては、通勤通学の電車はラッシュ・アワーに對応するため、可能な限り運転間隔を短縮いたしまして、編成両数もホームの限度一ぱいに連結をして運転いたしております。例を中央線の急行電車にとりますと、東京駅着で七時五十五分から八時

五十五分という、ちょうど一時間の間でありますが、この時間帯に東京駅に到着する電車につきましては、二分ヘッドの十兩編成の運転をやつておるのでございます。これは第一次五カ年計画の資金によりまして逐次、設備と車両を増強いたしましてここまで参つたのでございます。現在の国鉄の技術をもつてはこれ以上の増強はできない、ぎりぎり一ぱいの限度にまで達しているでございます。輸送力としては現状設備ではぎりぎり一ぱいでございまして、国鉄といたしましては、ぎりぎり一ぱいの運転をやつておるにもかかわらず、かように乗客に御迷惑をおかけして大へん申しわけないのでございましてけれども、一月にこういうような事態になりましたので、東京鉄道管理局を中心に緊急対策を実施いたしましたのであります。

まず、緊急対策本部を設置いたしまして、特発電車、折り返し電車の計画をし、通勤通学旅客の波動に對処することにした。また、特に混雑のはなはだしい中央線につきまして、新宿、高田寺、阿佐ヶ谷、荻窪等から特発電車を出しました。また電車の絶対量も不足でありますので、冬季間の通勤通学旅客の輸送の緩和のため、電車の工場への入場、これを計画的におくらせまして、約四十兩を特発用の電車として検出をいたしました。また駅のホームの整理要員が不十分でございまして、約千人程度の職員及びアルバイト学生等を配置いたしましたのを、

約三百人ふやして千三百人にいたしましたのであります。それから、こういうふうなことにしまして、混雑の緩和にはそれほど大きな効果が上がりませんので、実は部外に依頼いたしました。時差通勤通学をお願いをして参つたのであります。時差通勤通学は今回のことで初めて行なつたわけではございません。以前から機会あるたびに部外の方にお願いを申し上げておるのでございまして、学校が比較的早くこれを實施していただいたのであります。この一月になります前にも、すでに東京都でも約八万人くらいの学生が時差通学をやつていただいております。また東京、有楽町、新橋、神田の四駅は、都心の最も混雑する駅でございまして、ここを利用される事業所の、一事業所二百人以上の勤務者がある大きな事業所ではあります。その事業所の通勤者を調査いたしましたところ、九時始業のものがその四五%を占めておつたわけであります。こういう関係からいたしまして、九時の始業のため、八時半から九時の間に都内にある主要四駅にお客が非常に多いのであります。その実際の乗車人員を申し上げますと、ただいま申し上げました四駅で、八時五十分から九時までの十分間におられる客が最も多いのであります。八時から九時の間を十分刻みに客を調査いたしますと、八時五十分から九時の間が最も多いのであります。五万三千人でありまして、これが九時十分から九時二十分と

いう時間をとりますと、二万二千というように、非常に、半分以上に減つてしまふという結果になっておるのでございまして、われわれもいたしましては、国鉄の輸送力の及ばない現状にかんがみまして、多少通学の方も調節していただくことも、都心の事業所を少しずらして、出勤時間をおくらしていただくことはできないかと、こういうことを東京鉄道管理局を中心に、財界の方にもお願いを申し上げて、逐次これを実施される会社がふえて参つたように考えておるのでございます。

このような対策を実施いたしました結果、部外の御協力をお願いいたしました結果、一月の末から急に混乱がおさまつて参りました。二月になりましてからは、事故などが少しありましたが、そういう場合を除きまして、中央線のおくれは三分とか一分とか、今朝あたりで一分半程度でございます。そういうような事態にまで緩和することができたのであります。しかしながら、われわれは決してこれをもって満足をしておるわけではございません。足をしておるわけではございません。放任いたしますれば、来年度の冬にはさらにこのような事態の激化する可能性もございまして、何とか新五カ年計画の一環といたしまして、車両も増備いたしまして、恒久的の対策も当然でございますけれども、とりあえず、来年度かような混乱を起こし、社会に御迷惑のかかることのないよう、万端の用意をいたしたいと考えております。ただいままでも、東京の国電の通勤用の車両は年百両程度増備をして参つたのでありますけれども、今後はこれをさらに増備をいたしたいと思つております。お手元に差し上げま

した資料は、当面の対策といたしまして、三百八十八両を投入しなければならぬという計画になっておりますけれども、これは新五カ年計画の通勤対策の全部ではございませんで、そのうち当面対策の車両でございます。もつとも、この全部の車両が三十六年度にすべて投入できるかというところ、それは施設の改善とも伴いますので、できなないと思ひますが、来年度は、特に重点となります中央線等につきましては、このような車両の増備をはかる考へております。

時差通勤をやつていただきました結果、通勤時間帯が多少前後に幅が広がつたのであります。現在の一時間の幅を二時間半にする、来年は前後に二分ヘッドというものを延ばして行く、現在二分ヘッドの隣りは三分ヘッドになつております。この二分ヘッドを延ばし、三分ヘッドの幅も来年度は両端に延ばすということによりまして、輸送力がふえるのであります。ただやはり、しかしながら、東京にびつたり九時に到着する電車につきましましては、お客さんが現在のような利用状態でありますれば、来年もこういうような事態になる可能性もあるわけでありまして、今後も根本的な輸送力増強が実現するまでは、いろいろ御協力をお願いしなければならぬ事情にあるかと思ふのであります。

一応今年の国電の混雑状態を起しました原因、あるいはその緊急対策につきまして御説明を申し上げます次第であります。

○説明員(石井健君) 私鉄関係の通勤通学輸送の現状について申し上げます。

通勤通学の定期客が年々七割ないし一〇%伸びておりますという事は、ただいま国鉄からお話のあった通りでございます。私鉄についても、輸送需要の伸びは同じようなものだとお考えになつてつてくたさと思ひます。ただ、これは関西の私鉄もそうでございますが、私鉄各社は、三十二年以来、輸送力増強の五カ年計画を立てさせまして、大体毎年約一〇%程度の車両の増備と、それに伴います変電所の増強をやつておりました。今年度も大体秋までにその程度の、一〇%程度の増強が済ましてありますので、一般的に申し上げますと、特にことしの冬が例年よりも混雑がはなはだしいということとはなかつたのでございます。ただ、車両の購入のおくれなりました東武鉄道の東上線が例年よりひどかつたというところは申し上げられまして、もう一つは、十七日の小田急のダンブカーの事件で、予定していた予備車がすっかりなくなつてしまつたために、予備車の特急がでなないという事情が起つてしまつて、小田急が若干例年よりも混雑がひどかつたという状況であります。したが、最近におきましては、大体例年通りの格好になつておるわけでございます。

大体一番ひどうございました一月十四、五日から二十五、六日までの各私鉄の列車のおくれの状況を申し上げますとラッシュにおきまして、京浜、西武、京成、東武の本線、こういうものが大体毎列車一分ないし二分、ひどいときで四分ないし五分おくれしております。また、京王帝都線と東急の東横線が同じく一分ないし二分、ひどいときで五分ないし六分というおくれでございます。

います。それから、先ほど申し上げました東武の東上線は普通四分ないし五分おくれ、ひどいときには十四分ないし十五分おくれたという状況でございますが、大体おくれもおおむね七時四十分—四十五分ごろから始まりまして、九時十分ないし九時二十分になると平常ダイヤに復するというような状況でございます。なお、各社ともそのために運休したというのは、東武が一月中に二、三本、小田急は十七日のダンブカーのときにほとんど運休したという以外には、列車を運休する事態までに至つた会社はほとんどない状態でございます。

なお、通勤輸送の今のおくれを取り戻すために各社のとりました手段は、大体国鉄と同じでございます。駅とか車掌区の関係者の勤務交代時間をダブらして客扱いに専念させるとか、それから本社の職員が主要の駅に向きまして、旅客の誘導に従事させるとか、あるいはまた、混乱がひどいと思われるようなときには、特急列車を準備しまして、それで遅延の波及をとめるとか、それから混雑列車を駅ごとに揭示しまして、あらかじめ旅客にこの列車は非常に込むから別の列車を選んでくれるようにとお願いするとか、こういう方法をやつておりました。混乱の起る原因に努力をしております。大体二月に入りましてからは、普通の状態に入つたと、普通と申しますか、例年通りの状態と申し上げて差しつかえないと思ひます。

なお、東武鉄道の東上線の車の入手がおくれたと申しましたが、これは二月十日以降、大体十八両ばつばつ入る予定になっておりますので、東上線の

混雑の心配もこれで大体済むのじゃないか、こう考えています。

それから地下鉄につきましては、帝都高速交通営団は、去年と比べまして、銀座線については一部六両編成、去年までは五両編成でありましたが、六両編成をいたしましたし、丸ノ内線につきましては全部五両編成にいたしましたので、大体去年の二割程度の輸送力増強ができました。一番地下鉄で問題になります赤坂見附におきまして銀座線と丸ノ内線の乗りかえ客の混雑もそれほどではなく済ませまして、ほとんど地下鉄についてはおくれるなどという問題はなかつたという状況であります。

以上大体的現状を申し上げます。

○委員長(三木興吉郎君) 本件について御質疑のある方は順次御発言を願います。

○大和与一君 この前運賃値上げをしたときに、国鉄はそのうちにみんなすわつて乗つていけるようになります、こういうふうなことを国民にたいして宣傳をしたような記憶があるのですが、これは今一番重要な点に達してどうにもならぬ、こういうことになつてしまつたのですけれども、これは毎年々々ふえていくことはちゃんとわかつているのだから、それに対して、たとえば時差出勤でも、ことし初めて外部に勧誘するのじやなしに、今までも時差出勤その他について、これは必ず毎日だんだんこういうふうなカーブが上がつていくのだから、どうにもならなくなるということはおわかりだつたかと思ふのですが、今までの対策はどうだつたかというところを一番初めにお聞きしたい。

○説明員(遠藤鉄二君) 第一次五カ年計画におきましても、当然車両の増強と線路の増強ということが計画されておりました。車両の増強につきましても、先ほど申し上げましたように、年百両程度の車両を通勤用に増加をいたしております。

それから施設につきましても、中央線につきましても、お茶の水―東京の線増を計画をいたしまして、用地の買収も話を進めたのでありますけれども、神田駅付近におきましてどうしても用地が買えないというようなことで、これはまだ実施の段階に入っておりません。

それから特にピーク時を救済するために、時差通勤通学の推進の件でございますが、これは先ほど申し上げましたように、国鉄としては相当前からこの必要があるということを各方面に對しましてお話し申し上げておるのでありますけれども、国鉄がこれを強制するということとはこれはできない話でございます。学校の方は相当早くからやっていたと思いますが、また鶴見線などはこれは昨年から始めていただきたので相当に効果が上がっております。上がっておりますが、東京の中心部に對しましては、まだ一般の方の御認識、御協力が十分いただけなかったものでありますけれども、今回のこの一月の問題をきっかけといたしまして、ようやく通勤者の方の御協力を得られるようになったわけでございます。

○大和与一君 これは冬だけでなくてほかの時期に、やはりこれと似たようなことが夏だって時間的にあるわけです。あるいは秋にもある。冬だけでな

くほかの時期に猛烈にふくれ上がった、爆発しそうな、そういうような非常に悪い状態があると思うのですが、それは一体何月ごろですか。

それからもう一つは、関西、大阪ですね。あつちの方の輸送状態というのは、東京と比較して、環状線でないから事情は違いますが、環状線でないというところになっておりますか、その二つ。

○説明員(遠藤鉄二君) 東京の最も混雑いたします時間は、昔は夏型、冬型というところで多少変化があったのでございまして、最近では夏型、冬型の変化がないのであります。やはり年間を通じて、東京駅九時ちょっと前に着くのが一番の混雑のピークでございます。そして、その度合いは、学生は学校の休暇がありますので相当波があります。しかし通勤の方は年間を通じての波はありません。やはり冬一月から二月にかけてが年間の最も混雑期になっておると思います。

それから大阪につきましては、東京に比べますとある程度余裕がございまして、乗車効率が三倍というのも大阪線が大阪に入ってくる最後の一駅、二駅の問題であります。全般的にいたしますれば、大阪については現在もかような混乱は生じておりませんし、大阪も新五カ年計画等によりまして、だんだん車両もふえていきますので、将来もこのような混乱を起こすことはないと考えております。

○大和与一君 二分ヘッドは何分から何分ぐらいですか。

○説明員(遠藤鉄二君) 東京駅着で七時五十五分から八時五十五分までの

ちょうど一時間あります。

○大和与一君 そうすると、その間は二分ヘッドだから物理的に不可能だと、こういうことですね。それのあと三分になってくるから、その両側を広げていこう、こういう努力をした。それにはやっぱり車両がなくなっちゃいかぬし、いろいろな条件がある、こういうお話ですね。今の冬の比較でなくて、全体的にどんどんふえていくわけですから、そういう点の配慮がどうなるか、その点はどうなんですか。

○説明員(遠藤鉄二君) 国鉄の希望といたしましては、時差通勤は単に一月、二月の問題だけでなく、できますれば年間を通じてやっていただいた方が望ましいのであります。

○大和与一君 しり押し専門のアルパイトというので約三百名ですか、それは一体いつまで続く予定なんですか、あれは大体期間がきまっているのですか。

○説明員(遠藤鉄二君) 年間を通じてやっております。

○大和与一君 そうすると、その雇用条件というか、やや常時的になつていくわけですか、それと、そういうところまでちゃんと約束ができて出ているわけですか。それからその雇われた人の内容ですね、学生とかその他おると思うのですが、その辺、それから大体何名。

○説明員(遠藤鉄二君) あれはラッシュ時間だけ頼んでおるのでありますけれども、私、労働条件について詳しく知りませんので、ちょっとお答えいたしかねるのですけれども。

○説明員(中村卓君) 実は私も詳しいことは存じないのですが、おそらく、いわゆるパート・タイマーでして、今営業局長からお話し申し上げたように、時間制でやっているわけでございます。大阪にも若干城東線関係にあって、大阪にも毎日契約じゃないかと思ひますが、毎日契約じゃないかと思ひます。そう長い契約の期間じゃないかと思ひます。

○大和与一君 もう一つ事故ですね。事故の内容ですね、程度といいますが、どれぐらいあって、どういう事故ですか、大体いいですよ。

○説明員(遠藤鉄二君) 事故は鉄道側の被害という方面から見ますと、怒がこわれるとか、それからお客さんにとりますれば、かすり傷というふうなことであります。そう大きく死傷というまでには至らずに、件数とすれば、私数字は覚えておりませんが、相当そういうことか、こまかいと申します。か、怪傷程度はあったと聞いておりますけれども、特別大きな死傷事故というふうにはならぬで済みました。これは、不幸中の幸いだったと思うのです。

○大和与一君 そうすると、これは電車の一番混雑のときだけでなくて、たとえば普通の客車でも、年末年始の輸送ですね、臨時、特急をうんと出す。そうすると一ぱいダイヤが入ってくるから、たとえば上野駅なんか、私上野駅をしょっちゅう利用しておるからわかるわけなんです、非常なおくれが早くから目立つわけなんです。これをお尋ねすると、これはダイヤの無理ではなくて、それは十分にまかなえるのだけれども、お客さんの乗り降りが十分でないためだ。そうなっていると、それじゃ冬はお客さんの方にオーパーを脱いでもらわなければ正常運転ができないということになるのか。二分ヘッドが無理だから、これで必ずおくれるのはきまつておる。冬になつたらオーパーを着ちゃうのだから、そういう点のわかりきつた混雑のおくれが出るというところは、どうしても避けられぬという格好になるのか。オーパーは取れない、脱げませんよ。これは脱がすことはできぬけれども、そうなるとおくれちゃうことはきまつてしまふということになるのだね。その辺はどうですか。

○説明員(遠藤鉄二君) 先ほど申し上げましたのは、国鉄の来年に對する緊急の対策でございまして、根本的に東京の通勤事情を改善いたしますには、国鉄をいたしましては、新五カ年計画のうちにおきましても、中央線の中野―三鷹間の線増でありますとか、あるいは車両の増でありますとか、いろいろな計画が織り込まれておるのであります。また、通勤問題の解決は、これはとうてい国鉄だけでなし遂げられる問題ではございませんので、われわれといたしましては、地下鉄との輸送の調整と申しますか、来年度は荻窪までの地下鉄線の開通も来年度終わりにして上るのではないかと。さらに地下鉄の五号線でございます。さらに中野から東陽町に至る、そういうような路線と国鉄との直通輸送でありますとか、そういう基本的な問題は、全体の東京都の交通網をどう作るかという問題の一部として、国鉄も十分にその責任を果たして参りたいと存じておるわけでございます。

○大和与一君 やっぱりそうなると、

たとえば上信越と東北線ですね。あれを全部上野から出しているから無理なんだ。そうすると、たとえば上信越線なんか池袋から出す、こういう計画があると、ちょっと聞いておるのだけれども、そういうことを具体的に考えられておるか。東北線の急行なんか大宮までスピード・ダウンしちゃうから損している。すつとくれば十分以上短縮できるのだけれども、あの上野—大宮間の線増はどうなっておるのですか。

○説明員（遠藤鉄二君） 上野—大宮の線増も構想としてはあるのでございませうけれども、まだ具体的にどうと申し上げるまでの段階に入っていないわけなんです。それから常磐線なども、これは近いうちに相当危ない状態になるのじゃないかというように、これをそれでは都内にどうやって抜くかというように点につきましたも、構想としてはないことはございせんけれども、そういういろいろな構想をもとにいたしまして、政府でいろいろ御検討願う機会が持たれるのではないかと、かように思っております。

○大和与一君 結局そうすると、時間がおくれて、大混乱、大混雑をして、そうしてけががあつては困るという心配の極限が今出たのですけれども、全体的にもう少しやはりこのお客さんが、そんなにいつでも立っておらなければ乗れないというような状態じゃ困るので、そういう状態がやや解消されると思はれる時期は大体いつごろなのか。それから新五カ年計画というけれども、あるいは東海道新幹線、これは別ですからね。そうすると、東京の電車の全体の輸送状況から考えて、これ

はまあ全部すわって行くんというのじゃないですよ。そういう意味じゃないけれども、やっぱり今のような状態では、いつ不測の事態が起こるかかわからぬという状態なので、極限のところだけちょっと手直ししていくというのじゃどうしてもだめなんです、そうすると、その辺の国鉄の目安として、もうちょっと、普通にどんなに乗れるという状態になるのは、客車ももつとどんなでできたときですか。今おっしゃったような、工場の出動をおくらすなんというのは、こんなのはこそく手段であつて、根本対策じゃないのですから。そういうことでない。絶対不足の客車の線路を直すと、ふやすことですからね。そういう点ができないままでは、これはしょうがないと、何年たつてもしょうがないということですからね。その辺の御計画があれば一つ聞かしていただきたい。

○説明員（遠藤鉄二君） 新五カ年計画の中に、東京、大阪を含まして約六百億以上の投資を通過対策として予定をいたしておるわけでございます。そのプランを実施いたしますと、各線区とも現在の混乱状態より徐々に乗車効率といひますか、混雑度合いも下がっていくというふうに考えております。今の状態より悪くなることはない。中央線などにおきましても、今の状態よりはだんだんよくなるのであります。しかしながら、来年ということになりますと、地下鉄の開通も、また来年の最繁忙期には地下鉄線の利用もそうふえないと思ひます。国鉄は電車をふやして対処するだけでございませうから、結局今の二分間隔の時間の両端を広げるといふ程度でございませうから、

やはり最高のピークの時間にはことしのような現象が起こりますので、一般の御協力をお願い申し上げます。一般の御協力をお願い申し上げます。が、大局的に見ますればどの線も逐年ごとに混雑を緩和できるようなプランになつておるわけでございませう。

○片岡文重君 総合的な問題として少しお尋ねしておきたいのですが、これはちょっと国鉄だけでも無理でしょう、私鉄だけでも無理でしょうから、むしろ、御答弁を願う方がきょうはおいでにならないかもしれませうけれども、一応こういう問題が討議されたことがあるのか、議論されたことがあるのかという程度でけっこうですから、お尋ねしておきたいのです。

それは、今伺つておりましたが、国鉄は国鉄だけで対策を立てておられる。私鉄は私鉄だけでその対策を立てておられる。しかし、この人道問題にまで発展したような混雑を緩和させたいためには、国鉄、私鉄が協力をして対策を立てるのにもちろんのこ

と、都市人口の問題にまでやっぱり思ひをいたして計画を立てていかなければ、いつもいつも混雑のあとを国鉄と私鉄が汗を出して追つかけていく、しかもそれが解決をしないということに私はなるじやなからうかと思ひます。で、今営業局長が述べられたその対策の中でも、たとえばお茶の水—東京間の線区をさらに複線をふやす。しかしそれは神田付近の用地買収で行きかしの広げような考え方は、すでに神田ばかりでなしに、私はおそく限界にきていふと思う。そこで、さらに、そういうその限界にきておる問題でな

しに、もつと高度なところから、これは糊塗的な問題でなしに、恒久対策として私は考えなきゃならぬと思うのですが、これらの点について国鉄と私鉄で何かこう、たとえば新宿、渋谷あるいは新橋、上野、日暮里ですか、こういう私鉄と国鉄とで—そう混雑を殺人的にしているような面、それからこの輸送方法等について時間的な対策とか、いろいろな問題があると思うのですが、それらの点について何か話し合つたことがあるのかどうか。それから、あるいは常時お互いが情報を持ち寄り、これの対策を検討しておることがあるのかどうか。そういう点について一つ今までの経過なり、国鉄としてのお考えを聞かしていただきたい。

○説明員（石井健君） 運輸大臣の諮問機関の都市交通対策審議会というのがございまして、今申されたようなことは、大体都市交通対策審議会にお願ひしまして、諮問しまして、その答申に基づいてやっておるような状況でございませう。さしたつてのことを申し上げますと、都市交通審議会は、三十一年に通過通学輸送に対する対策について答申しまして、その中で主として力を入れておりますのが、環状線の中は国鉄はもう増強の余地がないのだから、環状線の中は主として地下鉄でやれということでありまして、現在三十一年の答申していただいております地下鉄のキロ数は、環状線の中で百八キロになつております。そして百八キロのうち、現在すでに開通しておりますのは三十キロ、きのうですか、中野まで開通いたしましたから三十六、七キロ、東京都が押上から秋葉原までやりましたから、大体百八キロのうち四十

キロ程度の地下鉄が稼働しておるという状況でございまして、今後とも地下鉄の増強に對しましては一段と努力したいと考えております。

なお、今申し上げました百八キロの地下鉄は、当時の首都圏整備委員会の推定に基づきまして、東京都の人口が一千万になるといふことを前提のもとに立てた計画でございまして、ところが現在国鉄はもとより、私鉄、地下鉄等の輸送の伸びを申しますと、とうてい百八キロ程度の地下鉄では話にならないという状態が大体はつきりしておりますので、あらためまして、去年の九月に、運輸大臣から都市交通審議会に對しまして、現在の高速鉄道網が改定をする必要があるかどうかということをお諮問いたしておりました。これに基づいては、大体今年の四月ないし五月に答申をいただきます。それ以降はその答申に基づいて地下鉄の促進をしていきたい、こういうふうに考えております。

なお、時差出勤、その他につきましの問題でございませうが、今年は大抵一応冬の混雑の山は越したと思つて差しつかえないと思ひますが、来年は中央線を中心としたしまして同じような状態が起こると思はれますので、来年につきましては、私も国鉄に限らず、私鉄その他を含めまして、もう少し計画的にといひますか、組織的にといひますか、時差出勤の態勢をまづもつて努めていきたいと、こう考えております。

○片岡文重君 都市交通審議会の答申の内容というものは、今御説明の通り、これからの事態を解消していくところに重点が置かれておるわけですが、今

さしたあつての、それから混雑緩和について国鉄、私鉄の間で何か話し合いをされたことがあるのですか。

○説明員(石井備君) 現場の各駅、ことにはしつちゅう話し合いをして、現場同士の対策をやっておるはずであります。幹部同士の話し合いというところは、今までなかったように記憶しております。

○片岡文重君 これは当面の対策と、それから将来に対する両方の関係、もちろんあるわけですが、審議会の答申でも、これはいわゆる答申だけであつて、いわばこうあつてほしい、望ましいというだけであつて、私鉄の営業方針を変更させることもできません。国鉄の経営対策を変えるわけにもいかない。従つて、たとえば私鉄ではどんな沿線に団地を作つて、そして都心の人口を吸収していく。結局通勤通学がさらにふえていく、これを受け入れるのが現状線である。また都心の中、中央線なり何なりがふえていく、一そう混雑を増していく。これを引き受ける国鉄は、ただ出てくる洪水を結局受けとめるというふうなことであつて、起こされてくるその原因については、国鉄としては何ら手の打ちようがない。起こつてきた現象だけを国鉄一つがぶつてうめておる。こういう状況にあると思ふのですけれども、こういう点の解消について、何か強力に、そういう都市計画の重要な一つの部門ですから、私鉄も国鉄も引くくめて、そういう交通路線を画一といいますか、今日の自由主義経済の中で、はなはだむずかしいことではしょうけれども、そういう点で何か運輸省としては、もっと強力な機関を持つていくことを考えたことはありませんか。

○説明員(石井備君) 特に東京の都市政策といふことは、つきましては、政府機関としては首都圏整備委員会がございまして、首都圏整備委員会が人口の検討、その他やっておりますが、私どもにも連絡があるのでございまして、この点につきまして、人口の分散その他につきまして、私ども機会あるごとに申し入れをしておりますが、まだ首都圏整備委員会、人口計画を、どの程度で押えるというふうな実行力のあるような方法はないように聞いております。

○片岡文重君 答申を見ましても、それから首都圏整備委員会の内容をちよつと拝見してみても、どうも今私が要望しているような内容はなかりそうなんです。しかし、何といひますか、この難問題の解決の衝に当たつておられる運輸省の民営部なりあるいは国鉄なりは、もっと真剣にそういう恒久的な解決策を私は考慮すべきだと思ふのです。車両の増備とか線路の増幅とか、こういうことももちろん必要なんですけれども、あとからあととこれを追つかけていくようなやり方ではないに、やはり根本的に私は対策を立てる必要があると思ふのですが、これが東京ばかりでなしに、大阪にしても神戸にしても、福岡にしても、あるいは特に千葉あたりでは京葉工業地帯の造成とかいって、東京湾を埋め立てていってしまふようなところが出てきて、こういうふうなところの交通対策も、私は今から考へておくべきだと思ふ。こういうときに、国鉄だけが責任を持つて解決するということも困難でしょうし、さればといつても、もち

ろん、私鉄だけにこれを負わせることはできない、結局、経営の主体は違つても、一国の交通機関として、やはりもつと権威のあるといひますか、力のある機関が中に入つて私は総合的に立てるべきじゃないか、こう思ふのですけれども、これはちよつとお尋ねする方が無理かも知れませんが、民営部あたりではどうなんですか、そういう点について何か案を練つてみる考えはないですか。

○説明員(石井備君) 先ほど申し上げました都市交通審議会の答申の中に、将来のこととしましては、個々の事業者によらせるのじゃなくして、大きな統合をして、それによつて輸送の解決に当たるべきだというふうな答申をいただいておりますし、われわれとしまして、今すぐ統合というふうなことを考へるかと言われますと、ちよつと今すぐというふうな時期ではないと思ひますが、将来についてはそういうことも考へなければいかぬのじゃないかといふことで、研究してみたいと、こう考へております。

○片岡文重君 それじゃ私は、きょうはあまりこまかい問題に触れないで、この程度で保留しておきます。

○加賀山之雄君 私は一つ希望があるのですが、今片岡君が話をされたことは私も全く同感で、これはもうとてもこそくなことじゃ東京の首都の交通はもたなくなつておると思ふんです。これは国鉄の機能は、通勤輸送もそうだし、また街路の自動車交通だってそうだし、全くふん詰まりの状態で、これはうまいいっても、むしろ饒幸にたよつておるような私は状態だと思ふんです。そこで、この交通審議会、運輸

省に設けられたものもあるし、それから首都圏整備委員会も交通の問題を取り扱つておるが、この扱い方なんか、全く交通を、実を言つて、従に扱つておる感じで、勝手に衛星都市なんかも作るのだけれども、これは国鉄なんかの交通から見ると、交通需要がえつてふえるのです、東京を中心として。これは外国の例でいうと、ロンドンなんか衛星都市を八つばかり都市の疎開をやつて作つておるが、これなんかの考へは全く違ふのです。これは独立した都市を作つて、ロンドンをほんとうに疎開しようという根本的な計画でやつておるが、東京のはそういう計画がない。そうすると、ほんとうに交通機関をあずかるものは、こういうものができたら、それというわけで、全くあとから追つかけていくような格好になる。そこで私は、首都圏の形成というものををはつきりして、そして、それは交通の立場からは、道路交通と通勤通学の輸送、そういうものを含めて、一体どうしていくのか、五年後を目標にしていいのですが、そういうものを根本的に一つ本委員会あたりで私は全貌を検討する必要ありと思ふんです。これはまあそうしてはかの機関をもつと調整しなければいかぬ。本委員会にはそういう使命があると思ふんです。これを運輸委員長に私は要望しておきたい。そういう機会をとらえて、関係者をつつ——今日は運輸省から二人の局長さん、部長さんが見えておるが、もう少しお集まりいただいて、もつと委員も出て、そういう機会をぜひ一ぺん持ちたいと思ふ。国会中にぜひそれを委員長にお願いします。

○大和一君 もう一つ、営業局長が

おられますから。経営の合理化に伴つて民間委託ですね、というふうなことを考へておられるんじゃないかと思ふんですが、そういうことは実際実行したことが今までの計画でやりになっておられるのですか。

○説明員(中村卓君) 経営の合理化につきまして、いろいろ私の方でも研究いたし、できるだけまあ能率のいい経営をやつていきたいというふうな気持ちから、必ずしも国鉄の手で直営をしないでもいいと思はれるような業務につきましては、一部民間委託ということをあちらこちら始めております。たとえば客車の清掃、そういうものが一番代表的なものでございまして、若干労働関係の問題になりました室蘭の橋のタグ・ボートの問題とか、ああいうものは、ぼつぼつ組合と事前の協議をやりながら、一般の荷主あるいは旅客にも御迷惑のかからないような方法で具体化をやつておるわけでございまして。

○大和一君 それがなかなか経営とかその他が、非常に評判がよくて問題がなければいいんですが、なかなかありますね。もう一つ聞きたいのは、閑散駅ですね、小さい駅で民間委託するといふような場合は、どんな基準といひますか、どういふ考へ方です。……。ばこつと、ある線でこんなものをやつたつて、商売うまくいかないからというふうなことで、そんな程度のことではやられるのか、そこら辺の基本的な本社の考へ方、何かおありですか。

○説明員(中村卓君) 自動車関係につきましては相当前から民間に業務委託をやつておる駅がございまして。鉄道に

つきましては、これは最近なので、大
体地方の支社なり管理局が考えまし
て、特に非常に赤字がひどい、いわゆ
る赤字線の経営の合理化の一つの方法
といたしまして、全国的にはまだ業務
委託をやっておる駅は非常に少ないと
思いますけれども、若干あるんじゃない
かと思ひます。これは赤字線の合
理化をする場合、輸送需要のある程度
ある駅で、駅員無配置駅にするにはあ
まりお客さんに迷惑をかけ過ぎる。
しかし普通の本来の職員で仕事をやる
には業務量が少ないというところ
が一つの目安になって民間委託を
やっておるかと思ひます。

○大和与一君 もう一つ。たとえば清
掃なんかでも、この仕事をやっぱり企
業として成り立たせなくちゃなりませ
んね、あまりもうけてもらつては困る
けれども、それを最小限度にかりに考
えた場合に、国鉄退職職員をそこでめ
んどどう見てもらう、これも私は反対で
はない。しかし国鉄では一ぱい働いて、
あとひやかしてと怒られるけれど
も、楽な気持ちで、あまり一生懸命やら
ぬで、ほんとうの小づかい取りのよう
な気持ちでやつては、サービス機関とし
て十分に機能を發揮しない、こういう
こともあると思う。そういう点までの
適切な指導を一応お考えになつておる
のか、あつたら一つ……。

○説明員(中村重君) たとえば庁舎の
清掃とか、東京駅なんかの清掃の一部
をいたしますけれども、ああいう点に
つきましては指導をし、特に客車のよ
うな、実際直接営業に使うようなもの
の、また運転事故に關係するようなもの
のは、たとえば清掃といたしまして
も、管理局なり何なり、責任のある個

所におきまして相当嚴重な指導を行
なつておるわけでございます。
○委員長(三木與吉郎君) ほかに御発
言はございませんか。——ございませ
んようでございますから、本日はこれ
にて散会いたします。
午前十一時三十八分散会

二月八日予備審査のため、本委員会に
左の案件を付託された。
港湾整備緊急措置法案
港湾整備緊急措置法案

港湾整備緊急措置法案
港湾整備緊急措置法案

(目的)

第一条 この法律は、港湾整備事業
の緊急かつ計画的な実施を促進す
ることにより、経済基盤の強化を
図り、もつて国民経済の健全な発
展に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律で「港湾整備事業」
とは、次の事業をいう。

- 一 港湾施設の建設又は改良の事
業（公共土木施設災害復旧事業
費国庫負担法（昭和二十六年法
律第九十七号）の規定の適用を
受ける災害復旧事業の施行のみ
では再度災害の防止に十分な効
果が期待できないと認められる
ためにこれと合併して行なう事
業その他政令で定める事業を除
く。）であつて、運輸大臣が施行
するもの及び港湾管理者が施行
し、かつ、これに要する費用の
全部又は一部を国が負担し又は
補助するもの
- 二 運輸大臣が施行する港湾区域
外の航路の建設又は改良の事業

(港湾整備五箇年計画)

第三条 運輸大臣は、港湾審議会の
意見をきいて、昭和三十六年度以
降の五箇年間に於いて実施すべき
港湾整備事業に關し、港湾整備五
箇年計画の案を作成し、閣議の決
定を求めなければならない。

2 港湾整備五箇年計画には、次の
事項を定めなければならない。

一 港湾整備事業の実施の目標

二 港湾整備事業の量
運輸大臣は、第一項の規定によ
り港湾整備五箇年計画の案を作成
しようとするときは、あらかじめ
経済企画庁長官に協議しなければ
ならない。

4 運輸大臣は、第一項の閣議の決
定があつたときは、遅滞なく、港
湾整備五箇年計画を港湾管理者に
通知しなければならない。

5 第一項、第三項及び前項の規定
は、港湾整備五箇年計画の変更の
場合について準用する。

(港湾整備五箇年計画の実施)
第四条 政府は、港湾整備五箇年計
画を実施するために必要な措置を
講ずるものとする。

附則

1 この法律は、昭和三十六年四月
一日から施行する。

2 特定港湾施設整備特別措置法
（昭和三十四年法律第六十七号）の
一部を次のように改正する。
第二条を次のように改める。

(定義)

第二条 この法律で「特定港湾施
設工事」とは、政令で定める港
湾の水域施設、外郭施設又は係
留施設で政令で定めるものの建

設又は改良の工事であつて、港
湾法（昭和二十五年法律第二百
十八号）第五十二条第一項又は
北海道開発のためにする港湾工
事に關する法律（昭和二十六年
法律第七十三号）第三条第一項
の規定により運輸大臣が施行す
るものをいう。