

第四十六回
参議院運輸委員會會議錄第十八号

昭和三十九年四月二日(木曜日)
午後一時二十二分開会

鉄道の運営に関する件)

出席者は左のとおり。

委員長 米田 正文君
理事 谷口 慶吉君
天坊 裕彦君
吉田忠三郎君

委員 江藤 智君
河野 謙三君
木暮武太夫君
野上 進君
平島 敏夫君
村松 久義君
相澤 重明君
大倉 精一君
岡 三郎君
小酒井義明君

政府委員
運輸政務次官 田邊 國男君
事務局側
常任委員 吉田善次郎君
会専門員

説明員
日本国有鉄 磯崎 毅君
道副総裁

本日の会議に付した案件
○海上衝突予防法の一部を改正する法律案(内閣提出)
○道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律案(内閣提出)

○運輸事情等に関する調査(日本国有

第十部 運輸委員會會議錄第十八号

昭和三十九年四月二日【参議院】

○委員長(米田正文君) ただいまから委員會を開会いたします。

まず、海上衝突予防法の一部を改正する法律案及び道路運送車両法の特例等に関する法律案の両案を一括して議題といたします。

提案の理由の説明を聴取いたします。田邊政務次官。

○政府委員(田邊國男君) ただいま議題となりました海上衝突予防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。

現行の海上衝突予防法は、一九四八年の海上における人命の安全のための国際會議において採択された国際海上衝突予防規則に準拠して昭和二十八年に制定されたものであります。この制度は、海上交通の有する国際性から、各国が互に船舶の航行規制等を行なうことによつて生じる混乱を防止する必要性にかんがみ、一八八九年の国際海事會議において国際海上衝突予防規則が成立して以来、各国ともその内容をそのまま国内的に施行しているものであります。

この法律案は、一九六〇年の海上における人命の安全のための国際會議において承認された国際海上衝突予防規則の改正に対応せようとするものであります。その内容は、船舶の大型化、レーダーの実用化等による交通事情の変化に應じての航法規定の整備、漁船の識別灯火の簡明化等でありまし

て、もちろんわが国についても船舶の海難防止に寄与するところが大きくあります。

この国際規則の改正は、その受諾について世界各國の実質的一致が得られたときに発効し、その期日は一年の猶予を置いてIMCOから通告があることとされておりますが、その内容につきましては、前回の國際會議において全員の賛同を得ておりました。この規則と密接な関係にある海上人命安全条約があと百万総トン以上の船舶保有国一カ國の加入によつて発効する事情にあるところから、遠からず効力を発生することは疑いなく思われます。したがって、わが国におきましても、改正規則を受諾するたてまえのもとに、同規則に準拠して現行の海上衝突予防法の一部を改正することが必要となつたわけでありまして、この要に、改正のおもな内容を申し上げます。

第一は、引き船が一定の長さを超えて他の船舶を引いている場合について、これらの船舶の間を他船が横切ることを防ぐため、引き船及び引かれ船のすべてに一定の標識を掲げるべきこととしたこととあります。

第二は、海底電線の敷設、測量等の特殊な作業に従事している船舶は、所定の灯火及び標識を掲げることによつて運轉の自由を得ないことを示すこととされておりますが、その特種作業船として新たに燃料油等の海上補給作業及び航空機の発着作業に従事して

いる船舶を加え、また、機雷掃海の作業に従事している船舶については、危険事情が異なるので特別の灯火及び標識を掲げるべきこととしたこととあります。

第三は、漁業に従事している船舶は、漁業の種類、船舶種別、漁具の大小別及び航行中と停泊中の別によつて、多様に分類された識別灯火を掲げるべきこととされておりましたが、これを運航上妨害度の少ない水中引き漁船とそれ以外の妨害度の大きい網なわ漁船の二種類のみに分類し、かつ、これらの識別灯火もきわめて簡明なものに改めることとしたこととあります。

第四は、レーダー使用の普及化に際し、霧の中その他の視界制限時にレーダーによつて他船の存在を知つた場合の航法規定は、直接他船を視認している場合についてのみ適用されるべきことを明らかにいたしました。

第五は、船舶の大型化及びボット、遊覧船等の増加に際し、狭い水道において行動している小型の帆船及び動力船は、航行できる水域が限定されている大型の船舶の安全な通航の阻害を禁止することとしたこととあります。

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い申し上げます。

さらに、ただいま議題となりました道路交通に関する条約の実施に伴う道

路運送車両法の特例等に関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。

最近わが国においても政治、経済、文化及び観光上の國際交流がとみに伸展してきており、また本年十月には第十八回國際オリンピック大会が東京において開催される予定で、その際多数の外國人旅行者がわが國を訪問するものと予想されます。

このような状況に対応して、わが國も自動車による國際交通の円滑化をはかる必要があり、道路交通に関する条約を今國會に提出しております。

この条約に加入することにより、わが國からこの條約の締約國に旅行する者も、締約國からわが國を訪問する旅行者も、相互に條約上の利益を受け、自分が持ち込んだ自動車を簡易な手續で運轉し、また國際運輸免許証を使用することができるようになります。これは國際協力に役立つとともに、國際觀光の振興を通じて國際收支の改善、國際親善の増進に寄与するところが大きいと考えられます。

この條約への加入に伴い、道路運送車両法等運輸省所管の法律につきまして條約との調整をはかるため、この法律案を提出した次第であります。

道路交通に関する條約は、自動車による國際交通の發達と安全とを目的として、一九四九年ジュネーブにおいて採択され、現在アメリカ、イギリス、フランス、ソ連を含めて七十カ國が加入しております。この條約の要点は、第一に條約に定める道路の交通方法に

適合するように国内法令を整備すること、第二に他の締約国において登録されている自動車について一年間は国際交通を認めること、第三は他の締約国が発給した国際運転免許証で自動車を運転することを認めることの三点であります。

この条約を実施するための国内措置といたしましては、道路の交通方法と国際運転免許証につきましては、道路交通法の一部改正が予定されており、国際交通を認める自動車につきましては、この法律を制定して、道路運送車両法の特例その他必要な事項を定めることとした次第であります。

次に、この法律案の要旨について申し上げます。

第一に、道路交通に関する条約の利益を受ける外国の自動車は、締約国において登録されており、旅行者が一時的な訪問に際し輸入し、かつ、使用するものであつて、輸入の日から一年を経過しないものといたしました。

第二に、この自動車については、締約国において登録されていることを明らかにするために、この条約に規定する登録証書の備えつけを義務づけることといたしました。

第三に、この自動車は、条約の規定により外国の登録番号等を表示し、その装置についても一定の基準に適合していること等を義務づけられておりますので、道路運送車両法による登録、検査の規定等を適用しないことといたしました。なお、登録証書の備えつけと外国の登録番号等の表示につきましては、国内法とのバランス等を考慮して、その義務違反に対して罰則を設けることといたしました。

第四に、この自動車についても強制保険には加入させることといたしますが、道路運送車両法の検査の規定の適用除外に伴い検査標準制度がなくなりまうので、これにかわる保障標準の表示を義務づける必要があり、この点に關し、自動車損害賠償保障法の一部を改正することといたしました。

最後に、わが国の自動車及び原動機付自転車を締約国において使用しようとする者は、条約の利益を受けられるように、条約に規定する登録証書の交付を受けることができることといたしました。

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すようお願い申し上げます。

○委員長(米田正文君) 両案の質疑は次回に譲ることとします。

○委員長(米田正文君) 次いで、運輸事情等に関する調査を議題といたします。河野君。

○河野謙三君 私は、前回の委員会、東海道新幹線開通後における従来の東海道線の輸送の緩和はどのような状態になるかというところをお尋ねいたしました。突然のことでごさいます。責任者の総裁なり副総裁がおいでになりませんでしたので、質問を留保しておきました。きょう、総裁御病氣だそうですが、副総裁がおいでになりましたから、前回の東海道新幹線に関する質問を続けさせていただきます。

まず、私は、前回お尋ねいたしましたことは、いよいよ待望の新幹線が本年の十月に予定どおり開通の運びになった、まことにその間国鉄の当局は御苦労であり、まことに国民といたしましてもおめでたい次第だと思つておりますが、同時に、国民全体、特に東海道の沿線の者は、国が常に国民に大きく約束されました、新幹線の主たる目的は東海道の輸送の緩和にあるのだといひ続けてこられました。そこでこれを具体的にどのくらい、どういうように緩和するかといいことをお尋ねいたしましたところ、意外にも、東海道の一番利用者の大部分を占めておられる新幹線の開通によって、絶対とは申しませんが、ほとんど輸送の緩和は期待できないのだと、こういう御答弁をいただいたので、非常に意外に思つたのです。私は、ある意味においては、これにかつたような気がしたので、そこで伺いたいのは、まず、現在の東海道を利用しての利用人員は一体どのくらいあります。これは一日でもけつこうです、年間でもけつこうです、できればわかりやすく、一日に片道百何本ですか通つています。これ往復ですが、一体どのくらい利用者があつたのか、これをまず私は伺いたいと思ひます。

○説明員(磯崎敬君) 東海道線と申しましても、場所によりまして非常に輸送人員が違つておりますが、一応私もがふだん業務上とります統計は、東京付近では横濱―大船間とつております。ただいま御質問の数字では、横濱―大船間の一日平均の乗客人員が二十一万五千―これは三十八年度の上期の実績でございます。列車の本数が二百七本。これには、いわゆる京浜東北線のような都市電車は入れておりません。横須賀線と湘南線並びに普通の電車列車、あるいは汽車列車、そういうものでございます。

○河野謙三君 私はこれは地方問題としてお尋ねする意思はないのですが、たまたまいま大船―横濱間の例が出ましたが、大船―横濱間で一日二十一万五千。二十一万五千は、それを定期券利用者として一般乗客と分けて、どのくらいになります。

○説明員(磯崎敬君) 区間別に正確な数字を手元に持つておりませんが、大体の割合が、この区間で申しますと二五％と七五％程度だといふふうに考えております。定期券が七五％、一般が二五％。

○河野謙三君 そうしますと、定期券の中には学生も入つておりますが、学生並びにいわゆる働く方ですね、それが七五％。東海道新幹線が開通しました、七五％の人はほとんど輸送の緩和には影響はないのだ。輸送の緩和に、もし受益者ということになれば、残りの、昼間の間に東京に行くとか、東京からどっかへ行くとかという方があつて、七五％はほとんど無影響であるという状態のように、私はこの前営業局のほうから御答弁を伺いました。が、そのとおりですか。

○説明員(磯崎敬君) そのお答えは、たいへん複雑になりました。端的に申し上げるのは非常に困難でございますけれども、現在の通勤輸送の状態を見ますと、大体一番問題になります朝ラッシュ・アワーの東京着午前七時半から午前九時半までの間、これが一番ラッシュのピークでございます。この

時間帯は、ほとんど九割前後のお客さんは大体定期券でございまして、一般のお客さんはほとんど一割未満だといふふうに推定されます。しかしながら、最近の工場地帯の工員の勤務状況と申しますか、いわゆるシフト制などによりまして、交代制などによりまして、非常に勤務なり、出勤時間並びに退勤時間がまばらでございまして。必ずしも午前八時に出て午後四時に終わるという普通のデスク・ワークの勤務時間と違ひまして、夜中に出て朝帰るといふ、あるいは昼間出て夜帰るといふ複雑な勤務状態でございます。したがって、現在、先ほど申しました二百七本の列車のうち、特急、急行等の特別な列車を除きました本数が、全体で約百五十本でございます。二百七本のうち百五十本がいわゆる普通列車でございます。その百五十本の中で、全くと云つていいか、ほとんどどうも通勤などに関係のない列車、たとえば夜十二時に東京を出て大阪へ行く普通列車、あるいは夜行列車、あるいはいままで、昼間東京を出て湘南地帯に行く列車、こういう純粹に、定期券の利用者がほとんど一割から一割前後しかないといひ、いわゆる定期券と関係の非常に薄い列車というのは、その百五十本の中で約一割程度しかないだろうといふふうに考えております。というのは、非常に定期券利用者は、ラッシュ・アワーだけじゃないに、各時間帯にばらまかれていゝのが、いわゆる最近の普通の実情でございます。しかしながら、前回の委員会におきまして、営業局長から御答弁申し上げましたのは、断片的にそれを申し上げたと思つておりますが、たしかラッシュの朝七時

半から九時半までの通勤時間帯には、現在に比べて、三個電車約一万人の輸送力がほしいというふうに申し上げたと思います。それは、その時間帯に対してはそうでございますけれども、その他の時間帯につきましては、一応各時間帯ごととの程度輸送力が緩和されるかというところは、具体的に検討いたさなければならぬのでございまして、現在私どものほうでいろいろ新幹線のダイヤを引いている最中でございます。予算で認めていただきました電車三百六十両によりまして、一日五十往復できるということを前提といたしまして、どれだけのお客さんがそちらに移るかというのを、いろいろいろいろ計算いたしております。その結果、先生の御承知のとおり、現在線でございますの列車が要らなくなる。その要らなくなる列車は、大体現在、いまの三百六十両の段階では約二十本前後というふうに考えております。したがっていまして、その二十本前後あきます列車が、通勤時間帯にあくものもあれば、そうでない時間帯にあくものもあるわけでございます。したがって、全体的に申し上げますれば、相当の輸送力の緩和になると思ひますが、ごく特定の時間をつかまえてまして、そうして現在ほとんど新幹線に移るべきお客が乗っていないような列車ばかり動いておる時間帯につきましては、先生の御指摘のとおり、あまり大きな改革がでないというのを申し上げざるを得ない。その点を申し上げたのじゃないかというふうに考えております。

○河野謙三君 定期券所持者必ずしも朝晩のラッシュ・アワーだけを利用しておるのではない。これは、夕方から出てきて晩の商売をしておる人もありますし、また十時ごろ出てきて夜九時ごろ帰るものもありますし、いろいろありますけれども、そういうものはごく微々たるものであって、七五%のうちに多く見て一〇%私はないと思う。だから、大部分の人が、新幹線が開通すれば、これらの定期券所持者も、幾らかわれわれは楽に通勤できるであらうというのを期待した。期待したところが悪いのじゃない、期待させるように新幹線の工事期間においていままでも何本も国鉄のほうはそういう声明を出しておられるわけなんだ。これに私はこれえなければいかぬと思う。のみならず、これは単に東京近郊だけじゃなくて、名古屋の近郊なり大阪の近郊においても、やはり七〇%、八〇%は定期券の所持者だと思ふ。いずれも同じ期待を持っておるだろうと思ふ。十月を待たずして、開通を待たずして、いまから新幹線が開通時までにあなた方通勤者にも輸送緩和すべくいろいろこたえたいと思つたけれども予算その他の関係でそうはいかぬかつた、しかし、少なくとも新幹線の開通した以上は、次の段階において、できるだけ早い期間に通勤者に対して輸送の緩和にこたえ、それにはどうするつもりかという私は答えを出すべきだと思ふのです。一体、通勤者以外の人は、朝一汽車おくれたって二汽車おくれたってたいしたことではないのです。われわれの家族が東京へ行く、必ずしも十時の汽車に乗らなければならぬわけではない、十一時でもいい、十二時でもいい、融通性のある人です。通勤者は融通性のない人です。それに対して何にもこたえないというところは、私はあまりにもむ

ちゃだと思ふ。私は順序として伺ひますが、国鉄の一体総収入は、ごくラウンドの数字でいいのですが、幾らくらいあるのですか、伺ひたい。

○説明員(磯崎敬君) 旅客、貨物合わせて約六千億でございます。

○河野謙三君 旅客のほうは幾らですか。

○説明員(磯崎敬君) そのうち約六〇%の三千六百億くらいです。

○河野謙三君 総収入三千六百億のうちで東海道の収入はどのくらいの率になりますか。

○説明員(磯崎敬君) 本年度の予算に計上いたしましたのは千三百億でございます。それは客貨合わせてでございます。全体の六千億のうち、約四分の一弱が東海道の収入でございます。

○河野謙三君 そうしますと、その四分の一、非常に大きな収入源ですね。今度は新幹線ができれば、新幹線にその収入の回分が一体幾らあるのですか。従来の東海道の収入が幾らそれに置きかえられるか、こういう計算があると思うのですが、どうでしょう。

○説明員(磯崎敬君) ちょっとと申し上げますとたいへん聞き苦しいと思ひますので、現在線と新幹線と合わせてみた収支のバランスで申し上げてよろしくございませうか。

○河野謙三君 私が伺ひたいのは、新幹線の収支計算をあらためて伺ひたいので、その順序として申し上げておるのであります。四千億の投資をした新幹線が一体どういう収支計算になつておりますか、これを順序として伺つておるのですから、そういう意味でひ

つお答え願ひたい。

○説明員(磯崎敬君) 例を昭和三十八年度にとりますと、三十八年度の現在線の収入が客貨合わせて約千三百五十億であります。それが昭和四十年にになりますと、客貨合わせて約千億に減るわけでございます。現在線のほうは、一方新幹線のほうは、昭和四十年時点におきましては約八百億新幹線の収入がございまして、したがって片方で三百億減りまして、片方で八百億ふえるわけでございます。差し引き、経費の問題を抜きにいたしますと、収入の面としては約五百億の増収になる勘定でございます。これはもちろん、御承知のように、現在線のお客さんがそのまま新幹線に移るといふ問題と同時に、この現在の経済の発展の状況によりまして旅客の自然増といふものがございまして、大体年間六ないし七%の自然増と、それからもう一つは、私どものほうのことで恐縮でございますが、誘発増と申しまして、新幹線ができたことによるお客さんが出てくるわけでありまして、いわゆる現在線から移ってくるお客さん以外に、新幹線のたみに出てくるお客さんといふものが、いままでの過去の経験上、たとえば「こだま」を走らす、あるいは「つばめ」を走らせたときに、結果的な計算をいろいろいたしてみますと、新しい列車がでけると、それによつて誘発増にお客さんがふえる、こういう誘発増といふものがいままで経験的にできておりまして、そのある一定の数字をとりまして、その分を加えたものが先ほどの四十年時点において八百億——これはただし輸送力のワケがございまして、現在、三十九年度——ことしの十月

から開業いたします際には、御承知のとおり、三百六十両の客車でやることにいたしておりますが、昭和四十年にはこれを百二十両ふやしまして四百八十両で運転する計画にいたしております。したがって、輸送力もふえますし、輸送の量もふえます。そういった輸送量の増を全部含めました上で計算が、先ほどの数字でございまして。

○河野謙三君 収入の御説明がありましたが、現在線三千五百億、新線のほうは、これだけの収入に対してどのくらいでございますか。東海道の場合、これはいわゆる黒字線でございます。鉄道のいう黒字線ですが、千三百五十億の歳入に対して、支出はどのくらいあるか。それから新幹線の場合、かりに四十年に八百億として、その時点においての支出はどのくらいと想定されておりますか。

○説明員(磯崎敬君) 現在線におきまして昭和三十八年度の決算は、まだ正確な決算はもちろんでございませぬ。概略で恐縮でございますが、支出のうち、いわゆる営業上の経費、それから東海道の線だけの原価償却費、それから東海道の線に投資いたしました資本に対する利子、こういった経費の合計が約六百七十億、これを引きますと、六百五十億というものが三十八年度時点におきまして現在線の東海道の純利益でございまして、この六百五十億が、御承知のとおり、通勤輸送、北海道その他の赤字線の経営その他に回つておるわけでございます。これは御承知のとおりでございます。それに対して、昭和四十年時点におきまして新幹線の収支でございまして、これは運賃

は実ははつきりいたしております。御承知のとおり、現在線のままの運賃でございまして、はつきりいたしておりますが、料金がまだ正式に認可をいたしておりませんので、先ほど申しましたのは確定的な収入じゃございせんが、一応の私のほうの試算といまして予算委員会あるいは運輸委員会等で御答弁いたしました、現在の運賃に対して約三割前後の増というのを前提といたしました上の収入をさつき申し上げたのでございまして、これに對します経費と、それから償却費と利子——これはもちろん投資が三千八百億にふえたあとの償却費と利子でございまして、各経費が百三十億、償却費が百二十億、利子が二百七十億、合計いたしまして、ちよつと端数の関係で違つておるかもしれせんが、約五百二十億前後になつております。したがいまして、その差がちよつと三百億前後ということになつております。

○河野謙三君 国鉄の場合は、民間ベースでいろいろ収支を計算すべきじゃございせん。公共性のものでございまして、こういう計算はわれわれは民間ベースで計算をすべきじゃないと思ひますが、かりに大ざっぱに見て四千億の投資をすれば、資本利子だけでも一割と計算して四百億かかるわけですね。その他の人件費、償却費等を見ますと、私は八百億くらいで黒字が出るわけはないと思ひます。出なくても、私はそれを出さなきゃいかぬと言ふのではないのですよ。われわれは、新幹線が通ることによつて、新幹線は大きな黒字線であつて、ここからかせぎ出した費用によつて、またほか

の公共投資に、いろいろ国鉄内部におけるところの公共性の強いものにどんな投資をしていくんだ、こういうことにも期待があるのです。その期待もたいして持てないわけですね。そうすると、極端に言つて、何のことはない、道楽線ですよ。これは一般大衆の犠牲において道楽をやつたというだけですよ。いま、われわれは、この新幹線については、責任をばくらは分担しているわけですね。自分で自分のつらにつばかけるようなわけでありまして、けれども、しいて言へば、道楽ですよ。これは道楽じゃないとおっしゃるけれども、だれが一体これを利益したかというのです。日本のだれが一体利益したのですか。日本の技術が世界一だといふことを誇つたというぐらゐのことはあるでしょう。その前にこういう犠牲がある。鉄道の先輩がおるから言う。あなたたち先輩もつと考へなさい。たとえば——（脱線だ）と呼ぶ者あり脱線じゃない。たとえば——聞きなさい、こういう国鉄の先輩が、長年かかつて品川と東京の間に、将来人口が増加する、その輸送の緩和のために東京—品川間というのは確保してあったんじゃないですか。これを新幹線を通してちやうど。先輩が遠い将来のことを考へて東京—品川を確保しておいた。そこに新幹線を通してしまつた。一体東京駅はどうしてこれを緩和するのである。それだけ考へたつて、道楽じゃありませんか。どうするのです、それを。

○説明員（磯崎敬君） まず数字のほうの御説明ですが、先生から四十年度の分についてお尋ねがございましたので、四十年から申し上げましたが、

もちろん、御承知のとおり、新幹線ではたとえば世銀から借りました金は、二十年の償還でございまして。こういう長期の投資でございまして、もちろん開業後一年、二年ですぐ利潤がばらばらに上るというところは考へられませんが、利子は、御承知のとおり、世銀が五分五厘、その他が——財政投融資その他がございまして、約七分弱でございまして、御承知のとおり、三千八百億を借りましても、大体年間の利子が二百七、八十億というの、それはどの計算の違ひでございせんし、民間におかれましても、こういう長期の投資につきましても、一割の高利でなされないというふうには私は考へております。また、償却につきましても、御承知のとおり、土地については償却いたしませんし、レール並びに電線等につきましても、これは私どものほうでは、償却財産ではなしに、いわゆる取りかへ財産で、経費で落としておりますので、これも別になります。また利子は年間百二、三十億くらいであつて、それほど大きな間違ひではないと思ひます。もちろん、昭和四十年の度時点は、先ほど申し上げましたとおり、開業直後でございまして、わずかの三百億程度の利益でございまして、これをたとへば昭和四十三年の度時点において見ますとこれが約六百億にふえる、昭和四十五年の度時点におきましてこれが約九百億にふえるというふうに計算されます。これは、一応こういう計算の上で、三カ年半据え置いて二十年の世銀の償還ができるという計算をいたしましたわけでございます。して、事柄の性格といたしまして、この企業自体としてきわめて損になると

いう費用ではないと——これはもちろん現在線と両方合計いたしました数字も申し上げてよろしゅうございまして、けれども、これはこまかくなるから省略いたしますが、現在線と双方総合的に考へましても、企業自体として、決して、何と申しますか、國民のお金をむだづかいするやうなむだな企業ではないといふふうには考へておりますが、そういう問題は一応別といたしまして、現在の東海道線のままでは全く、たとえばことしの秋の一体輸送をどうするかといふことを一つ考へまして、日本の経済が停頓状態にあるとはいひながら、貨物輸送は年間五割前後ずつの増を示しておりますし、旅客輸送も御承知のとおり混雑状態でございますので、やはり何とか東海道線を打開しなければいけないというの、これはもう私がるる申し上げるまでもないことだといふふうに考へます。

その次に、ただいま先生のおっしゃいました東京—品川間の用地の問題でございまして。これはまさに先生のおっしゃつたとおり、昔は何とか東京—品川の線増といふことで残しておいた土地でございまして、実は品川から先が全くない土地でございまして、御承知のとおり、新幹線は現在線の貨物線の上にダブル・デッキで線路をつくつた程度の相当むづかしいことをやつたほど土地のなかつたときでございまして。土地が確保されていなかつたわけでありまして。東海道線の線路増設といふことにつきましても、品川—横浜、あるいは横浜から先につきましても、ほとんどまだ手がついておらなかつたようでございます。もちろん、だからと申

しまして、先生のおっしゃるとおり、この附近の、ことに急激にふえます現在の湘南地帯の通勤輸送の増加をどうするかといふことにつきましても、これは非常に大きな問題でございまして、もちろん新幹線だけでもつてそのリアクションとして解決できる問題ではございせんので、これにつきましても御質問によつてお答えするつもりでありますが、また別な一つの考え方をもちまして、新幹線の問題と離れて大きな計画を考へていきたいというふうに考へております。

○河野謙三君 考へてはおるんでしょうけれども、いまもう考へる時代じゃなくて、具体的に案を示して、國民の大多數の利用者に対して、新幹線が開通することによつて輸送の緩和はある程度はできるけれども、いわゆる名古屋、大阪、東京を中心とするところの通勤者にはほとんどよき結果をもたらさないのだ、つては、別途こういうふうな方法によつて今後三年なり四年の間にこれらの方々にほこたえるという具体案が出なければいけませんよ。私は、いまの国鉄の収入について、将来の見通しについて、それ自体を疑ひませんよ。疑ひませんけれども、私が先ほど道楽だと言つたのは、こういう気持ちがありますよ。いま新幹線が開通してちよつと緩和しないのだといふことであるならば、四千億の金を、新幹線というものをやらないで、四千億の金を東京、名古屋、大阪の周辺の輸送力増強のために改良施設に使つたならば、四千億どころか、半分の二千億でも名目を一新して、私は輸送が緩和できるのじゃないか。これは間違ひですか。そういう気持ちは持ちますよ。そ

それを四千億も新幹線に使って、輸送が緩和したというならいいですよ。全部じゃなくても、五割方緩和したとか六割方緩和したとかいうならいいですよ。四千億の半分の二千億をこれらの地区に使ったって、輸送はもうちょっと緩和しますよ。具体的に申しませうか。私は地元だから一番詳しい。桜木町から大船までやるのに、いまごろ何してるんです。まだ根岸まで開通するとかしないとか言っておるでしょう。

あれを早く開通して幾らかかります。そんなものはけた違いでしょう。それをさらに大船からもっと藤沢から小田原まで伸ばすということが長年あなたのほうで問題になって、ちっとも、金があるとか金がないとかいつているけれども、私は金がないとは言わさない。これだけの金があるなら、何でも藤沢から小田原へもっと早く複線に伸ばさないう。けた違いのわずかの金でできるじゃないですか。私は、政務次官、そういうことを思うのですよ。私は新幹線が何もかもいけな

いと言ふんじゃない。新幹線ができて、一方こっちも緩和したというなら、私はそれで満点だと思う。一部でもいいですよ。この東京なり、名古屋、大阪周辺の定期通勤者です、これには影響がほとんどないくらいのもんじゃないですか。だけれども、できちゃったことはいらない。われわれはこれじゃ道楽だと言ふけれども、世間に向かってわれわれは道楽をやらしたとは言えませう。われわれもあなたたちと責任を分担するのですよ。でありますから、東海道なら東海道、名古屋なら大阪なり東京周辺の通勤者に対して輸送の緩和をしてきたえと

いう具体案をこの時期に出さなくて、いつ出せると、こう言うのです。また出せないなんてばかなことはないですよ。そうじゃないですか。

○説明員(磯崎敬君) まあ東海道新幹線の説明は、私から申し上げるのはなにございますから、差し控えますが、いまの先生のおっしゃいました湘南地帯の通勤客の増加の問題、これは確かに私も数年前に第二次五カ年計画を立てましたときよりも異常な伸びでございます。これは、御承知のとおり、国鉄としてはもちろんいかにと

もしがたい。たとえば、団地一つとりましても、一つの団地で数千名の通勤者が出る。この団地をつくる際に、私も異議を差しはさむことはできませんし、輸送を無視してたとえば団地ができたとしても、そのお客さんが鉄道に殺到される場合に、何としてもお送りしなければならぬ。先ほど先生がおっしゃったとおり、通勤者でございますので、どうしてもある一定の時間に東京へ行きたいということになりますので、結局七時から九時あるいは七時半から九時半まで東京着の時間はどなたも一番大切にされる時間でござ

います。ところが、一方物理的に、現在の人口あるいは列車のスピード等ではああいっただ十五両の超大幅編成の列車は五分間隔以内には走らすわけにいかないということになりますれば、五分間隔で一時間に十二本以上走れないというのとは当然でございます。これ以上走らせては、これはほんとうに危険が起るということになりますので、現在ほとんど五分ヘッドでダイヤを進めておるわけでありまして、今度新幹線ができて、これでまた八時と九時

に入っております二本の急行列車がどきますので、やっとなに無理して三本の列車を入れるということにございまして、東京駅に大事に着くことと必要な九時前後の時間というのとはほんとに物理的にダイヤに余裕がないわけにございまして。これは、先生のおっしゃったとおり、全然別な一線をつくろなければいけないのでござい

ます。根岸線のお話でございましたが、私もいいたしましては、もちろん、先生のおっしゃったとおり、この新幹線に過去数年間の国鉄の金の使い方が集中したことは事実でございまして、これは過般の国会におきましても種々おしかりを受けたことでござい

ますが、今後といいたしましては、一応新幹線がこれで一段落したわけにございまして、メイン・パイプとしての東海道線はこれで一応形ができた。これからはいよいよ、ローカルの通勤輸送なり、あるいは東海道線内輸送の問題に入るわけにござい

ます。先生がどういこう考え方を持たれているかというふうにおっしゃいますれば、私はまだ正式な私のほうの意見をきいたものではございせんが、私も持っております。いわけの湘南地帯あるいは東京の西南部に対する国鉄の輸送の今後の計画というものは実はないわけにございせん。その、それを申し上げたいと思ひますが、それがはたして先生のおっしゃった具体案に当たるかどうかは別といたしまして、私はそれを三つの点から考えております。

一つは、先生のいまおっしゃったように、現在の湘南地帯、ことに平塚、茅ヶ崎、藤沢、あの地帯の急激な発達

は、中央線で経験いたしましたような非常な通勤密度が、今度は東海道線に移るといふことは、はっきり目に見えてきたわけにござい

ます。したがって、私どもの考えをいたしましては、平塚と国府津間の複々線化、これはきわめてやさしいことでござい

ます。これは一応別といたしまして、平塚付近から東京まで一本第二の東海道線を引かなければならぬ。これが通る経路その他いろいろ問題がござい

ます。あるいは現在線の上にダブル・デッキをつくることも考えられないこともござい

ませんが、これは土地を通ることもいろいろ考えられますが、これを何とか無理して東京駅付近に入れるということ考えまして千五百億くらいの金がかかります。それからそのほかに、ただいまお話しした根岸線でございますが、これもいまま

で建設がはじまりましたが、これは建設費等の関係等もござい

ます。は建設費等の関係等もござい

ます。は建設費等の関係等もござい

ます。は建設費等の関係等もござい

ます。は建設費等の関係等もござい

か、これが第二。第三は、武蔵野線と横浜以南の輸送をどう脈絡をつけるか。この三つの大きな柱によって、ただいまの先生のおしかりには大体これえ得るというように考えております。いずれも非常に大きな金額を要します。私どももいたしましては、いまいろいろ都市交通の問題の一環として調査をいたしておりますが、来年度から始まります第三次の長期計画には何とかこれの一部でも繰り込んでまいりたいというふうに考えております。

○河野謙三君 いろいろわれわれが一々うなずける構想をお持ちのようですが、これをひとつ次回までに資料として、いまお話のあった横須賀線の問題、武蔵野線の問題、その他資料としてひとつ、かようなことを考えておる、またひとつ具体的に、かようなことを考え、かようなことをいつから実施しようと思っておるということをお出しいただきたいと思ひます。私は、磯崎さん、あなたの人柄を疑うわけじゃない。あなたを疑うわけじゃないけれども、いまの東京だけじゃありませんよ。大阪でも、名古屋でも、同様にそういう構想を持っておられると思う。それもあわせて資料としてお出し願いたい。あなたを疑うわけじゃないけれども、私はこの輸送の混雑に対してあなたのほうに誠意がないと思う。私は現在だってまだやりようがあると思う。また、あなたは非公式にお話しましたけれども、東海道線が通勤時にあれだけ混雑しておるのに、東海道を通って日光に行く列車が走っているでしよう。見ればがらがらで乗ってはいけませんよ。あれ一本抜いて通勤列車にかえただけだつて、たいへん緩和しま

すよ。ほんとうに真剣に考えておるならば、われわれが言わなくても、あなたのほうに統計がちゃんと出ておるはずだ。ことに日光線というものは利用度が低いのでしよう。がらがらですよ。しかも、大事なときに走っていない。時間的。ああいうものを一つ考えても、ほんとうにはたして国鉄の人が、通勤者に対してどうしたら緩和できるか、どうしたら緩和させてやるかという熱意を疑わざるを得ないのです。ダイヤだつてもっと組み方がありますよ、私に言わせれば。大阪や名古屋またしかりです。これを具体的に私は出していただきたいと思ひます。

同時に、私はもう一つお尋ねする。いまやっております改良工事だつて、ぼつぼつやっておりますが、あまりお過ぎるじゃないですか。何で三十八年度の工事は三十八年度に終わるようにしないのですか。金はあつても、その金を使えないで三十九年度に繰り越す。三十九年度の前算はまた四十年に繰り越す。一方毎日押すな押すなで犠牲者が出ておるといふときに、金がないじゃないというところもある。私は疑いたくないけれども、今度新幹線が通る、その法律ができるようですが、罰則規定があります、あの罰則規定と並行して、新幹線の土手のところに全部さくをつくるということ、この間非公式に聞きますと、十五億かかる。十五億なんという予算は新幹線にありませんよ。その金はどこから融通したのです。その融通した金は、どこかの改良工事の金が融通されなければお金の出どころがないのです。何で、そういう新幹線のさくをやるために十五

億の金を使うなら、堂々と予算をとつてやらないか。大事な一日を争つて改良工事の金をこちに回さなければやるべきではないですか。私は鉄道のことは詳しくないけれども、その十五億の金は一体どこから出てくるのでしょうか。

○説明員(磯崎敬君) 先ほど申し上げました東京の西南地区の輸送の改良の件は、冒頭に私がお断り申し上げましたとおり、まだ私のほうで具体的に、何といひますか、検討して決定したものでなしに、私どもの一つのビジョンでございまして、こういうことをいたすに発表いたしますと、すぐ土地の問題と結びつけられまして、非常に地元いろいろな問題を起します。はひとつごかんべん願ひたい。その点は冒頭に私お断りして、私の考え方はこういう考え方というふうに申し上げたのでございまして、書いたものとして外に出ますと、非常にこじらしたまいて、書いておられるけれども、たとえば根岸線の問題一つとりましても、これをどこに結ぶかということだけで私どもは非常に悩まします。幾多の問題がありますし、まして第二東海道線の問題等につきましては、それがどこを通るかということだけでも非常に大きな社会問題にもなりまします。もうしばらく私どもの案が具体化するまでひとつごかんべんを願ひたいというふうに考えるわけでありま

す。また、新幹線につきましましていろいろおしかりを受けましたが、この点につきましては、前総裁が退任いたす際にいろいろ問題になりましたので、よく

御承知かと思ひますが、年度途中におきまして非常に大きな予算の不足を来したことは事実でございまして。全体で約八百億以上の不足になりました。それを昭和三十八年度の第一次補正、第二次補正と二度にわたつて国会によつて補正をしていただきました。そして今日の段階にきたわけでありまして、その間一時いまだお尋ねの金などにつきまして一般の改良費から流用したことは事実でございまして。これは一応国会に御説明をいたしまして、やむを得ないということとその補正をお願いいたしました。その補正でもってあと始末をさせていただいた。また、補正のできない点につきましては、車両の民有化等の措置によりまして一応手当てはしてまいりましたわけでありまして、これらにつきましては、重々私どもの見通しが悪かった点はおわびを申し上げなければならぬというふうにして思っておりますが、現段階におきましては、これがそう大きな影響を今後よその改良工事に及ぼすということはないというふうに考えております。

○河野謙三君 私は、まあ予測せざる事態によつて罰則規定もつくらなければいけない。したがって、それに対処するため、土手に高さ二メートルで、それにネズミ返しをつけてさくをやらなければならぬ。これは正當な理由があると思う。そういうものを何で流用だなどということをやつてこの金のやりくりをしななければならぬのか、私は疑う。堂々と要求されたいと思ふ。しかも、それを流用されて、改良工事の金をそちに持つていかれて、持つていかれたほうはどれだけ被害があるか、この資料は私は出せ

ると思ふ。十五億はどこから流用されたか、その明細はいただけますか。

○説明員(磯崎敬君) 十五億につきましては、過般御説明いたしました。が、昨年の秋以来いろいろ突発的な事故が起りますし、国鉄におきましても思ひがけないようないろいろな事件が起りますので、私どももいたしましては、当初八百七十億の予算要求をいたしましたときに、それは含んでおらなかった。それ以外のものは全部、予算の見積り不足、ことに用地費の不足等につきましては、十分検討いたしまして八百七十億に入れたわけでありま

すが、ただ、いまのさくがきだけは、実はこれをやろうと決意いたしましたのは昭和三十八年の暮れからとこのことでございます。そうして、しかも非常に緊急を要しますので、一般改良費から流用いたしました。これは先生御承知のとおり、また予算委員会でも何べんも各先生方からも御質問がありました。と、こし——三十九年度、すなわち一昨日成立いたしました三十九年度の前算におきまして四百億の債務負担行為をつけていただいたのであります。この四百億の債務負担行為は、従来私ども債務負担行為約八百億でありました。それに四百億を足しまして、三十九年度では特にそういった予測せざる事態のために四百億の非常に膨大な債務負担行為をつけていただきました。さらにそれにつきまして優先的に補正予算を組んでやろうという、こういう政府内部のわれわれに対するきわめて御同情のあるお話しをいただいておりますので、その中の一部としてまかないたいというふうに考えております。

○河野謙三君 先ほどの御答弁の關係

ですがね。第二東海道の問題とかその他いまだビジョンの段階であつて、政治的に非常に影響が大きいからまだ文書で発表ができていないということですが、文書でなくてもいいですよ、より具体的にやってもらえば。私はそういうことについては政治的に答へなくてはならないと思う。新幹線が開通したとしても、たびたび申し上げるように、東海道の輸送は何も緩和しない。いまあなたたちは緩和されるであろうと言うのですが、東海道から新幹線に移っていく人間なんというものは幾らもありませんよ。この半年の間にもっともっと東京、大阪、名古屋をはじめとして通勤者がふえますよ。この増加率のほうがもっと高いと思う。もっと混雑しますよ。ですから、この新幹線開通以前において、この次はこれをやるのだ、しかも二年間、三年間の間にこれをやるのだというのを発表すること自体が政治的だと思ふ。そういうものを発表もしない、考へてはいるけれども、いつのことかわからない——そういうことはよくはちやんと感覚が違ふのがね。横浜—東京間で、大船—横濱間で、さっきの二十一万五千、これは新幹線と何の関係はないのですから——極端に言へばですよ。あつてもごく一部でしょう。ほとんど新幹線にこの人たちは関係はないでしょう。そうでしょう。これが名古屋にも大阪にもこういうものがあるのです。それはひどいじゃないですか。それにあなたがたは道を開いてから考へなければいけないということをお私に言っておるのですよ。

○説明員(磯崎敬君) 先生のおっしゃ

ることはよくわかりますが、二十一万五千の人間が新幹線と関係ないということはいけません。二十一万五千の中には、現在特急、急行、準急の利用者約四万人を含んでおります。したがって、これらのうちの東京—大阪間の特急は全部廃止いたしますので、そのお客は当然向こうへもちろん移るわけですよ。こういう二十一万五千は、先ほど申し上げましたとおり、定期客ではございませんので、この中に特急、急行、普通客が入っております。約四万入っておりますわけでありまして、それは関係ないわけではございません。その点私の御説明があるいは足りなかったかも知れません。

それから、先ほどのビジョンの問題でございますが、実は先ほど私がこういふふうにして申し上げましたのは、過般も大臣、政務次官から御答弁申し上げましたとおり、国鉄のこういふ一般的な問題を調査検討する機関を政府内に今月早々つくつていただくことになつております。そこにおきまして、東京付近の問題だけでなく、全国的な、たとえば東北なら東北のいろいろ御主張もありましよう。北陸もいろいろありましよう。やはり皆さん東海道新幹線に非常に迷惑を受けたという感じを持っておりますのは事実であります。そういう意味で、やつと東海道新幹線ができましたので、今後それ以外の地区につきましては、こういうふうにしたすという全般的な構想をつくりまして、その委員会にかけまして、できればことしの夏までにそれを世間に公にしたいというふうに思つておるわけでありまして、いまここでよくその一部だけを公にいたしますこと

は、ほかの地域との問題もございまして、いろいろな角度から総合的に検討いたしております。でございまして、さいぜんああいう御答弁を申し上げたわけでありまして。決してそれをいつ発表するかわからぬということではなしに、大体私もどいたしましては、四月以降三カ月くらいの間でそれをまとめまして、私もだけの案としてでなしに、政府のそういうた委員会、あるいは私のほうに、国会の決議でおつくりになりました諮問委員会というものがあつて、この諮問委員会などにもいろいろおはかりいたしまして外にお出しするのが順序ではないかと考へておるのでございまして、この段階で公にすることは差し控へたいと考へておるのであります。

○河野謙三君 私は二十一万全部とは思ふ。一部分は関係のある人はあるだろうと思ひますが、それは四万であるか、三万であるか、私はわかりません。いずれにしても、急行で通る人だって、それは幾らでもありませんよ。通勤者だけで七五%ある。そのほかこの近郊の一般の住宅があるが、この人たちがみんな関係ないでしやう。大阪もまたしかり。名古屋もまたしかり。でありますから、これは国民全体に答へて私は差しつかえない問題だと思ふ。それを何も答へないというのはいけませんよ。私は、それぞれの手順を踏んで——鉄道審議会やいろいろある、それは手順を踏まなければいけません。また、あなたたちがあまり先走つて発表してはいかぬ場合もあるでしやう。でありますから、それは手順に従わなければいけないけれども、しかし、文書でなくとも、非公式

でも、きょうお答えいたしましたことをもう少し肉づけして、次の機会に御答弁いただくことはできるでしやう。場合によつたら、国鉄副総裁としてでなく、学識経験者磯崎何がいしてできるじゃないですか。そのくらのことをしなければ私はだめだと思ふのですよ。そうじゃないですか、できませんかそれは。

○説明員(磯崎敬君) 運輸省の御当局とも十分御相談申し上げますが、私個人として申し上げる立場でもございませんで、いまの段階ではまだ時期が早いような気がいたしますので、もう少し考へさせていただきます。御説明は申し上げますが、やはりいろいろこういう問題は土地の価格などにもすぐ響きますから、いろいろ問題がございまして、どうかもうしばらく全国的な規模のあつたことばで手順ができるまでお待ちいただきたいと思ひます。説明の足りない点は、私の考へている限りのことはもつと幾らでも申し上げますが、そういう意味でひとつ御容赦を願ひたいと思つておるわけであり

○河野謙三君 くだいようですけれどもね、第二東海道とか、そういう問題は別ですよ。たとえば横々線をもつと小田原まで延ばすとか、横大線の工事を、もう早くつてはしむという御希望は申し上げられますが、幾らの金をどういふふうに入れますかということまで私の立場で申し上げることは、少し組織のたてまえから行き過ぎであらうと思ひます。いずれにいたしまして、そういう希望が強ければ、まだ私の御答弁でたいへん御不満のようございまして、もう少し私もいろいろ考へ方をまとめまして、いずれ機会を

い。神奈川だけを言っているのでもない。そんなけちくさいことを私は聞いてゐるのではない。それはできるでしやう。

○説明員(磯崎敬君) もちろん、私どもも考へております中に、すでにいままでの計画の中に入つてゐるものの継続的なものもございましてけれども、また今度新しく取り上げるものもいろいろございまして。したがって、いままでの第二次五カ年計画でつくり上げたものの中で、それがずっとあとまで響く工事、たとえばいま御指摘の小田原—平塚間の線路のごときは、これはすでに前からの話でございまして、こういうものはもうすでに世間に公表されたものでございまして、申し上げられますが、主として今後新幹線の開通を機としてやるのは新しい仕事が大分であると思ひます。たとえば根岸線の問題を一つとりまして、来年度幾ら予算を、金を入れるかということでは、決して国鉄限りで定められることではないことは、御承知のとおり。建設審議会にはからなければ、予算のことについては私も申し上げられない立場であります。ことに、建設公団ができました、主管があらに変わりましたので、私どもとしては、ただなるべく早くつてほしいという御希望は申し上げられますが、幾らの金をどういふふうに入れますかということまで私の立場で申し上げることは、少し組織のたてまえから行き過ぎであらうと思ひます。いずれにいたしまして、そういう希望が強ければ、まだ私の御答弁でたいへん御不満のようございまして、もう少し私もいろいろ考へ方をまとめまして、いずれ機会を

るでしよう、急行は大船にとまるので、小田原出てから。せめてもラッシュ時の輸送を緩和するために、大船から急行に一般の通勤客が乗れるようにできないかと言ったら、それは急行料金の問題等でできないと、こういうふうに言われたが、しかし、実際にあそこで混雑している状況を見ると、汽車が通るたびに乗せないわけですよ。乗れるスペースがかなりあるのに、乗せない。だから、それができぬかと――緊急輸送みたいな形になります、それができぬとするならば、私は、一番混雑する時期にそこを通過する急行列車あるいは準急ですね、これについては、大船なり、小田原はちょっと無理でしょうから、大阪から出るもの、あるいは名古屋から出るもの、その他西から出て東京に来るものについて、は、行く先を東京ということにしないで、大船というにして、急行の行先を。大船にきたらば、急行というものの性格を変えて、そこから東京なら東京まで一般の乗客も乗せる、そうすればこれはうそになりませんから。だから、着駅を、東京まで行くのだけれども、急行の着駅は大船ということにして、それから東京までは普通の形で運んでも、横浜にとまって、あと川崎にとまるかどうかは別にしても、品川にとまるわけですから、あとのとまる駅は変化がないわけですか。何とかそういうことはできぬかと言ったところが、できぬ……。あとの話は、大船に一応急行がとまるという形はいま初めて言ったわけですが、こういうことちょっと検討できませんか。基本的な大きな構想は別として、とにかく着々ふえておる問題についてこれを緩和する

ためにも、むずかしいことですか。○大倉精一君 ちよっと答弁される前に、委員長、いま提案したことを理事会で一ぺんはかかってください。できないけれどもできないでいいですけれども、関係大臣すらと並べて……。それを一ぺん理事会にはかるということを確認してください。○委員長(米田正文君) ちよっと速記をとめて。○委員長(米田正文君) では速記を始めて。○説明員(磯崎敬君) ただいまの岡先生の講話、実は私どもの多年の懸案の一つでございまして、それを一つの解決する方法といたしまして、現在東京には朝八時から九時までの間には一本も急行を着けないようにしておるわけです。と申しますのは、やはり通勤者第一でございまして、長距離客は五分、十分を争わないというところで、ただいまは、「安芸」という汽車が八時に着きましてから大阪発の「琵琶」が九時に着くまで、全然東京駅には急行が一本も着いておりません。九時から九時半まで、九時半にまた博多発特急が着きますが、それまで急行は全然着けておりません。そういうふうな、朝のラッシュ時間帯は急行を全然入れないというのを実は第一にしております。その次に、先生のおっしゃったような便法も考えて、たとえばダイヤが乱れたときには当然そういうことになると思いますが、常時になりますと、一番問題は、やはり長距離客は非常に荷物が多いわけでありまして。通勤客がどっと乗りますと、事故の際でもやはりときどき荷物などの間違えがありま

して、長距離客のほうで寝ぼけ眼で起き上ったところで、そこでもいろいろごたごたが起るというところもございまして、それから最近では、御承知のように、二等寝台専用の列車を実はたいぶつくってございまして、あの二等寝台列車は片側が廊下になっております。通路が片側だけにございまして……。その片側だけに人がたくさん入るといふことは車のバランスがこわれますので、過般も、年末に輸送力がなくなつたときに、寝台車にお客さんを乗せるか乗せないかで、ずいぶん議論しました。一ぺんテストをいたしましたけれども、多少やはり、片側通路が満員になりますと、車が傾きますので、運転上も少し危険だといふようなこともございまして、それじゃなるべくもういい時間帯には急行列車を入れることはやめようといふことで、いま先ほど申しましたようなダイヤを組んでおります。今度新幹線ができれば、この二つとも大體なくなる予定になっておりますので、完全に七時半から九時半までは通勤専門の時間帯というところに相なると思っています。それでも実は三本しか列車が入らないわけでありまして。そういうことをいたしましたして、なるべく速度の違う列車を同じ時間帯に入れない。それから、やはり通勤者と長距離客とをまぜないという方針にやっております。先ほど先生のおっしゃったことをもう一ぺん考えてみたいと思いましたが、実は一ぺん研究いたしましたして、結局どうもむずかしいというところで一応結論を出したわけでございますが、考え方としては一ぺん考えたことがあるわけでございます。

○岡三郎君 その点については、そういうふうな声が現実の中にあつたので、いまも申し上げたのですが、先ほどの話の中で、根岸線の開通がすぐれたのは、土地の問題がかなり関係してきているわけで、いままで苦勞してきたのがようやく五月開通される。根岸までではやはり中途はんばいなんですね。生きてこないわけですよ。こっちから行くものだけに、向こうからの肝心なところがだめなんです。大きな構想として、横須賀線を乗せるという案もいひのすけれども、それはそれで、一応あれは桜大線という構想でできたわけですから、一応あれを早くひとつ、大船なら大船に結びつけていけるのか、北鎌倉に結びつけられるのか、いづれにしてもあの線は鉄道建設公団でやることになるでしょうと思ひますが、しかし従来国鉄がこれと考えていたわけですから、これをひとつ急速に軌道に乗せていただかなければ、あの線はせっかくつくられたけれども、大きく生きてこないと思う。だから、この点をもう少ししっかりしてもらいたいといふことと、もう一つ横浜線ですね。横浜線の複線化といふことが要望されているわけですよ。特に、今回東急があの横浜線の港北地区にどれくらい計画を持った団地造成をやっておるわけですから、相模原のほうも猛烈なる発展を今後予測されているわけですよ。そうすると、どうしてもまず着手するのは、東神奈川から八王子までとは言わんです。途中のどこに混雑してきたところをまず複線化して、それを漸次延長してもらいたいというところになると思うのですが、これも横浜市としても、まあ債券をこれは何とかしてでも敷かなければいかんじゃない

か、こういうことを言っておりますので、これを軌道に乗せてもらえば、その利子補給等を自治体として財政が苦しくとも何とかしなければならぬ、こういう気運にきておりますから、この点を早急にひとつ計画に乗せてもらいたいと思ひますが、この点ひとつ。○説明員(磯崎敬君) ただいまの御質問の根岸線につきましては、私も全く同感でございまして、なるべく早くあれを横須賀線なり東海道線なりに結ばなければ意味がないのでありまして、結んだ際になるべく貨物輸送よりも旅客輸送重点にやていきたいという考えをもちまして、発足したばかりの建設公団といろいろ話をいたしましたので、できるだけ来年度はあそこに予算をよけつけてもらえようというふうに考へております。やはりあのままでは意味がございせんので、どうしても貫通させなければいかぬというふうに考へております。私どものいままで手がけてまいりました新線の中では、最もあれが効率の高い、しかも役に立つ線だといふ点は、全く同感でございます。それから横浜線につきましては、おかげさまで大い横濱市との話も進んでおりますので、できれば三十九年度中に一部でも利用債を持っていたかまして着手させていただきますというふうに考へております。よろしくひとつ御協力を願ひます。○岡三郎君 いまの点は、受け入れ態勢はかなり熟していると思うのです。ただちゅうちょしているのが、どこに原因があるかわかりませんが、これはいま非常に急速に伸びておりますか

ら、ですからその点はひとつやっても
らいたいと思う。私は根本的に言っ
て、先ほど言われたように、いろいろ
と緊急輸送の新しい事態が次々に起
こっていますが、団地をどうぞにつく
たでしよう。当初は、学校も何も考
えないで、やたらにこの団地をつく
た。そのために、周辺の学校が、ど
と子供がふえたために、少し詰め授
業、二部授業という形で、何とかこ
れをこなさなければいかぬというこ
とで、てんでこ舞いです。それでや
かましく言われて、ようやく団地をつ
くるときに学校というものを考えな
いかなというところになってきて、そ
ういふ検討がなされているけれども、
まだまだ十分ではないのです。先ほど
の基本的な問題も話が出ましたが、あ
まり都市の近郊が逆に便利になる
と、ますます人口の都市集中がくる
わけですから、住んでる人の便利
をはからなければ、それは困るわけ
です。ですから、結局、あとからあ
とから対策にもういともがないとい
う現状だろと思うのです。そういう
点で、特に学生がほとんどラッシュ
に乗る、こういうことで、根本的に
まず時差出勤をすいぶん言われてい
るけれども、なかなかこれが行なわ
れない。時差出勤というものをもう
ちょっと基本的な——現状の緩和策
として基本的な解決策じゃないとし
ても、時差出勤というものがほんと
に効率があげられるような方向でも
っと真剣に検討されなければならぬ
じゃないか。それから、教育の問題
についても、時間的に非常に効率を
あげる場合に重要な。こういう面
については、やはり積極的に協力し
てもらう、このラッシュを避

けるような方法というものができない
ものかどうかな。いま大学等を近郊
に移すとか、もう少し遠隔の地、静
かな地に移すとか言われておられ
ますが、東大の移転なんかを田中
さんが言われるけれども、文部省は
、そんなことはなかなかできないと
、こんなことを言っている。全く無
責任時代だと思ふのです。ですから
、思いつきでばんばんと言っている
けれども、実際に官庁の都市の移
転ということが実行されない。官庁
の都市の移転というところも、い
ふけれども、実際に青写真の域を
出ない。少しは進んでおられるけ
れども、効果があつたかといえ
ば、土地の値上がりによって、その
結果を生じておられるわけだ。ま
ことに遺憾を感じておられるわけ
だ。そこで、先ほどの基本問題に
返るわけですから、ぜひひとつあ
のラッシュを緩和するために時差出
勤というものが現状よりもよく処
置がでないものかどうかな、もう
ちょっと真剣に考えて、学校なり、
あるいは会社なり、全般的にこう
いうものについて協力態勢を求め
るような形の検討をぜひしてもら
いたいと思ふのです。そういう
ふうな緊急便宜措置をとりつつ基
本問題にいつてもらわないと、と
てもじゃないけれどもたいへんす
ね、ほんとうに。その点どうす
かね。

○説明員(機務課長) 時差出勤の問題
は、たいへん前から申しますことは
申し上げにくいのですが、しかし
現実にある短時間に多数の人を運
ぶことは物理的に不可能でございます
。いろいろ数年前から、会社、銀行
あるいは学校等にお願ひいたしまし
て、銀行は、御承知のように、銀
行法の関係

がございまして、なかなか時差出勤
はむずかしいことでございまして、
官庁におきましては、東京都あたり
にぶんなら協力していただいております
。一般官庁も多少のやりくりはして
いただいておりますが、なかなか根
本的に変えるまでには至っておりま
せん。会社のほうは、主として経団
連の中の輸送部会のようなところ
にはかましまして、具体的にいろいろ
経団連として自主的に時差出勤を
するというような態勢に、実は昨年
ごろから持っています。まいてい
たいていいたしております。やはり
学校につきましても、いろいろ学
校の中でも、私立あるいは都立等
によりまして、また御都合もある
ようございまして、必ずしも私
どものお願いのとおりにはま
いていない。非常に非常にある
駅に学生のたまる駅になりますと、
やはり相当事情に精通しておられ
て、ぜひ協力してやろうという
学校もぼつぼつ出てまいり
ております。一時三年前は全体
で二十万くらいございまして、今
年は大体四十五万くらい時差出
勤していただいたというふうな
数字になっております。何と申
しても、法律その他の裏づけは
何もございません。私どもが
一校々々あるいは一社々々回
つてお願いをしている次第でござ
います。何かこれをもっと少し
組織的なものにしたいと思ひ
まして、実は過般も文教委員
会にこの問題が出ましたので、
総裁が出席いたしまして、ぜひ
このことをお願いしてまいり
たいのであります。私もできる
だけの努力をいたしたいと思
ひます。やはり冬の前に、年
がら年じゅう時差出勤をしない

ずいわけでありまして、そういう時
期が来る前に、ちょうど新年度
でもございまして、いい時期
であります。何か閣議その他の
席上でもう少し具体的なことを
取り計らっていただきたいと、
政府にもぼつぼつお願いいた
している次第でございまして、
もう少し成案を得まして、具
体的にお願ひをいたしたいとい
うふうに考えております。

○岡三郎君 いまの点について
やりにくい様子はよくわかりま
すが、やはりこの点については、
事故が起つてからでは非常に困
る、こういうことで、われわれ
自体も積極的に協力する点
が、根本的に言つて、焼石に
水のことばがありますが、輸
送をつかさどっている者は、
どういふふうに輸送人口が流
れていくのか、こういう計画
が全然わからないで、ただ輸
送々々と言われても、大倉委
員が先ほど言われたように、
なかなかむずかしいと思
うのですが、根本的に言つて、
こういうふうな集団的な団地
がどこにできるというところ
の輸送方法というものが具
体的に計画の中に入らなければ
、これは許可しないのだ、事
故のもとになりすから。だ
から、単に建設省なり、住
宅公団なり、その他私鉄の
いわゆる建設会社がやるに
しても、やはりそれは、ど
れだけの人口が容容されて
、それがどういふふうな輸
送の経路によって運ばれる
のか、通勤するのか、そこ
まで計画を出して、それにつ
いてやはり運輸省として対
応するところの方法という
ものを持たなければ、パンク
すると思ふのです。だから、こ

ういう点についても、ひとつ法
律的に検討せられるか、ある
いはそれに對して十分運輸
当局なり国鉄当局として
は、やはり輸送について責
任を持たれるわけですから、
持つ限りにおいては、事前
においてかなり適切な意見を
述べて、そういうことを未
然にある程度防ぐことが
できるようなしてもらいた
いと思ふのです。もっと根
本的に言えば、運輸省自体
としては、これは計画を進
める問題としては、夜間
と東京のまん中は火が
消えたようになつて人が
いないのです。丸の内
の七時、八時になると、
みんな郊外に行つてしま
うわけですから、都心に
ばき住宅をすいぶんつく
つておられます。そういう
点について、通勤しな
くても中央官庁に運
ぶような問題について
運輸省が意見を率直に
言えるように、総合的に
ひとつ考へて意見を具
申してもらいたい。な
まぬるいのです、実
際問題として。そう
いう都心に住むのが
空気がよくないや
だというなら、都
心の空気をよくす
るためにどうする
のかという、ばい
煙規制法とかい
ろいろやっております
けれども、これが役
に立っていない。で
すから、そういう
ことについては、
総合的に運輸省
なり国鉄は責任を
持つ。各方面に
對してそういう
ものについて積
極的に意見を具
申して、そうし
なければ責任が
持てぬというこ
とで計画を進
めてもらいたい。
このことを要
望して終わります。
基本問題あとで
やりますから。

○相澤重明君 私は副総裁に
工事について
のひとつ意見を
聞かしてもら
いたいと思
ふのです。

れども、国鉄が長期政策の中で、来年度からいわゆる再検討をされた計画をお考えになっておるようでありますから、その中に、ぜひ御検討いただいて、そして、できるならばそういう地元の要望もひとついれてもらいたいと思うのです。

それからいまひとつは、これは公約ということと言っているのかどうかわかりませんが、三十四年ごろですか、私が吾孫子副総裁に、東海道新幹線が建設をされる際に、新横浜駅、いわゆる菊名に駅ができるときに、せっかく東海道新幹線ができて、横浜の人間はあまり役に立たないのじゃないか。あるいはそこで横浜駅、終着の東京駅、始発でいえば東京始発、横浜駅は次の駅なんです、いまの横浜線になってくると、岡委員のお話のように、単線のようなことでは、東海道新幹線に四千億も金をつぎ込んだといっても、その下を通っている大都市の人たちは単線しか利用できない。したがって、年じゅう電車に乗りそこないが多い。こういうことでは、国民感情からしてもよろしくないから、これはひとつ第三次五カ年計画を組む際に、ぜひ入れてほしい。そして横浜線の複線化を入れると同時に、東海道新幹線の開業するまでに、東神奈川―新横浜駅の間は、これはその事態において解決をすべきではないか、こういう話で、三十九年には、これは私は入れられるものと、東神奈川―新横浜駅の間は複線化するものと、こう考えておったのですが、どうもそういうような見込みはないようです。これは明らかに東海道新幹線建設に対して、当委員会が私が御質問を申し上げたこと

が、今日では何か遠のいておるよう
に思う。ただし、横浜線全体の復線計画
については、先ほど岡委員の御質問
や、副総裁の御答弁のように、私も前
進しておると思ひますけれども、や
はりそういう歴史的な過程や、また、
今日の東海道新幹線が現実に十月に営
業が開始される、こういうことから考
えて、私は、この横浜線復線化の第一
次の問題については、やはり手をつけ
てもらふと、県民感情なり、それを利
用するものとしては少し不満を持つ
のではないかと思ひますが、これはき
ょう副総裁にこの場で御答弁どうこう
といつても、計画についてもそれは無理
かも知れませんが、お答えができる部
分はお答えをいたして、私はひとつ
そういうふうにお進めをいたした
い。実際の話が、この横浜線の通つて
おるところの自治体は、横浜市が大体
です。それから、その他は東京都の町
田市、それに神奈川県相模原市、そ
れから東京都の八王子市の一部が入
るわけですから、その中で神奈川県
の横浜市と相模原市は、この復線化
については積極的なんです。こう
いうことからお考えをいたして、三
四、五年当時にこの新幹線をつくる
とき、そういう問題を提起されてお
つて、御検討いただくことになってお
つたのですから、ぜひ、先ほどの岡委員
の御質問のように、ひとつ国鉄当局
も、まあそういう前向きな姿勢をと
つていただくようお願いしたいと思
ひます。前回の委員会でも私がいろいろ
質問をして資料要求してありますもの
は、他日、資料を御提出していただ
いて、それで再質問をしていく、こうい
うふうに考えて、きょうはざつとこの

前の続きについて当局の御説明をいた
だきたい、こう思つておるわけ
です。○説明員(磯崎敬君) 私、突然で
お答えできない問題がありましたが、工
事の問題は、いづれ具体的に調べま
してから御返答いたします。

川崎の地下道の問題と、平塚の駅
の問題、これはいづれ具体的に調べま
してすぐ御返事申し上げます。

それから、公団との関係でござい
ますが、いまの根岸線が有償になるか無
償になるか、これからの勝負でござい
まして、実はいろいろ政府側とこれか
ら御折衝申し上げるつもりでござい
ますが、手続的に申し上げますと、た
ぶん、開業の前日に私どものほうへ全部
引き継ぎ受けてまして、そうして開業
の日、私のほうの所有権に移転した上
で開業するということになると思ひま
すが、初めてのことでございまして、
で、その点まだよくわかりませんが、
たぶんそういうことになると思ひま
す。

それから、根岸線のダイヤを早く市
内交通機関に連絡しろというお話は、
さつそくそういうふうにはいたしまし
て、地方交通との関係になるべく密接
にいたしたいと考えております。

それから、横浜線のお話について
は、先ほど岡先生のお尋ねのありまし
たように、これは第二次五カ年計画の
内容にも載つておりますが、何とかこ
とに着工したいというふうと思つ
ておりますが、もし自己資金がなけれ
ば、利用される分だけ着工したいとい
うふうを考えているのでございま
すが、なるべく三十九年度じゅうには
手をつけていきたいと考えておりま
す。たいへん簡単でございますが……

○大倉精一君 先ほど理事会に対して
要望しましたけれども、先般の予算委
員会の第三分科会において、運輸委員
会に持ち越してあるものもありますの
で、これをひとつ委員会におはかり願
いたいと思ひます。詳細は、第三分科
会會議録の第一号に出ておりますが、
第一番には、御承知のように、先般、
港湾労働者対策審議会というものが政
府にできまして、それが先月の五日に
答申ができました。この答申に對しま
して、分科会で一応やりましたけれ
ども、特にこの委員会では連合審査を
おはかりをいただきたい。社会労働委員
会との連合審査の問題をおはかり願
いたいと思ひます。

同時に、この答申では、独立してや
れるものはどんなやつていけという
趣旨でありますので、港湾局長に、当
面やるといふようなものはどんなもの
か調べて報告してもらいたい、こうい
うことを言つてありますので、これを
ひとつ善処方をお願いいたします。

それからもう一つは、運転者不足に
よつて不測の事態がたふさん起つて
おりますが、そういう事態を調査をし
て、この委員会に報告してもらいたい
ということを木村局長に言つてありま
すから、これもひとつ善処方をお願い
したい。

もう一点は、公共料金の問題につ
いて、これもお預けしてありますから、
これはひとつ適当な機会に、なるべく
早く宮澤経企長官をこの委員会にお呼
びを願ひたい。
この三つをひとつお願いいたしま
す。

○委員長(米田正文君) 理事会で御相
談申し上げることにいたします。

本件については、本日はこの程度と
いたします。
次回、四月七日午前十時に開会の
予定でございます。
本日はこれにて散会いたします。
午後三時十分散会