

第六十五回 参議院運輸委員會會議錄第十号

昭和四十六年四月二十七日(火曜日)

午前十時十七分開会

委員の異動

四月十五日 補欠選任 藤田 進君

四月二十日 補欠選任 占部 秀男君

四月二十一日 補欠選任 占部 秀男君

四月二十六日 補欠選任 加瀬 完君

出席者は左のとおり。

委員長 鬼丸 勝之君

理事 金丸 富夫君

山崎 竜男君

大和 与一君

岡本 悟君

重政 庸徳君

谷口 慶吉君

温水 三郎君

平島 敏夫君

加瀬 完君

衆議院議員

修正案提出者 加藤 六月君

國務大臣 運輸 大臣 橋本登美三郎君

政府委員 運輸 政務次官 山村新治郎君

運輸 大臣官房長 高林 康一君

光部 長 住田 俊一君

運輸 省 船員局長 佐原 亨君

運輸 省 港務局長 栗栖 義明君

運輸 省 鉄道監督 局長 山口 真弘君

事務 局 常任 委員會 專門 員 吉田善次郎君

説明 員 日本 國有 鉄道 理 事 原岡 幸吉君

本日の會議に付した案件

○港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案

(内閣提出、衆議院送付)

○船舶職員法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○旅行あつ旋業法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(常磐線・地下鉄千代田線の相互乗入れ問題に関する件)

○委員長(鬼丸勝之君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。

○委員長(鬼丸勝之君) 港灣整備緊急措置法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終局いたしました。御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べを願います。

別は、御意見もなければ、討論はないものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(鬼丸勝之君) 御異議ないと認めます。

それでは、これより採決に入ります。

港灣整備緊急措置法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方は挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(鬼丸勝之君) 全会一致と認めます。

よって、本案は全会一致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、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(鬼丸勝之君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

橋本運輸大臣。

○国務大臣(橋本登美三郎君) ただいまは、法案につきまして、御可決ありがとうございます。

○委員長(鬼丸勝之君) 船舶職員法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。橋本運輸大臣。

しいものがあり、船腹量は著しく増加しますと

もに、船型の大型化、近代化機器の導入等船舶における技術革新が大きく進み、また、わが国及び外国の沿岸の航行援助施設も相当整備拡充されてきております。

しかるに、現行の船舶職員制度におきましては、海技従事者の免許資格は多くの種類に区分されてあり、この中において直上級の資格へ進級する場合であっても必ず學術試験が課され、また、受験資格として一定の乗船履歴が要求される等免許取得のための負担が重く、船舶職員への道をいたずらに狭めているばかりでなく、船舶職員の配乗表にかかる総トン数区分の方法が近年の近代化した船舶にそぐわなくなつてきており、ために船舶職員として実際に必要を資格以上の資格を有している者の乗船を義務づけている等実情にそぐわない点が目立ってきております。

このため、運輸省といはしましては、船舶職員制度の改善、合理化を行なうべく、昭和四十三年十月に海技審議会に対し、「最近の船舶における技術革新等に対応する船舶職員制度等の改善について」諮問し、鋭意検討してまいつたところであります。

今回の改正は、このような検討の結果として昭和四十四年七月に海技審議会から運輸大臣に対しなされた中間答申の趣旨に沿ひまして、船舶職員制度について改善、合理化を行なふとするものであります。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

まず、第一は、一定の乗船履歴を有する海技従事者が直上級の資格について試験を受ける場合には、學術試験の全部または一部を免除することができるようにし、また、一定の資格の海技従事者が船舶通信士の資格について試験を受ける場合に

第十部 運輸委員會會議錄第十号 昭和四十六年四月二十七日【参議院】

は、學術試験の全部を免除するようにならざるはか、學術試験の一部については乗船履歴なしで受験できるようにいたしまして、海技従事者国家試験制度の合理化、簡素化をはかっております。

第二には、甲板部及び機関部の船舶職員の配乗表のうち近海区域を航行区域とする船舶及び遠洋区域を航行区域とする船舶にかかわる総トン数区分の三千トン以上五千トンに改める等総トン数区分を改めますほか、無線部の船舶職員の配乗表のうち、通信長として乙種船舶通信士を乗り組ませることができ船舶の範囲を改めまして、船舶職員の配乗を実情に即応させることとしております。

その他、試験等の手数料につきまして、実費を勘案して省令で適切な手数料を定めることができるとしております。

以上が、この法律案を提案する理由でございます。

何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いたされたいとお願い申し上げます。

○委員長(鬼丸勝之君) 次に、本案につきましては、衆議院におきまして修正議決されておりますので、この際、本案に対する衆議院における修正点について、修正案の提出者衆議院議員加藤六月君から説明を聴取いたします。加藤六月君。

○衆議院議員(加藤六月君) ただいま説明を求められました船舶職員法の一部を改正する法律案に対する衆議院における修正点について御説明申し上げます。

修正の要旨は、旅客船以外の近海区域を航行区域とする船舶のうち、総トン数五千トン以上の国際航海に従事する船舶については、通信長の資格を甲種船舶通信士とすることでありまして、修正の趣旨を簡単に申し上げますと、本改正法案におきましては、旅客船以外の近海区域を航行区域とする船舶の通信長の資格は、すべて乙種船舶通信士とすることとしておりますが、これら近海区域の船舶のうち、総トン数五千トン以上の国際航海に従事する大型船舶におきましては、それ以外の船舶におきましては、通信業務の内

容が、より複雑、困難である等の実情にかんがみまして、通信長の資格を甲種船舶通信士とすることとした次第であります。

○委員長(鬼丸勝之君) 本日は、本案に対する趣旨説明及び衆議院における修正点についての説明聴取のみにとどめておきます。

○委員(鬼丸勝之君) 旅行あつ、旋業法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。

○大和与一君 国民の観光が飛躍的に拡大をして、それに対して、旅行業に対してどのように活用していくか。たとえ、それは旅行業を運輸宿泊機関の代行的なことだけにしないで、国民のレジャーを主体的にする、これをつくり出す、こういうふうな積極的な努力をなさるお気持ちはないですか。社会的視野を広げて、そして一つは旅行者が楽しむ、あるいは二つには業界がこれでもうかる、三つにはそれが社会的に国全体に対してプラスになる、こういういろいろな見方があると思っておりますが、今回の法律を、そういうふうに行政指導を積極的に行なうあるいはその方法はどういうことが考えられるか、こういう点についてまずお尋ねします。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。御承知のように、最近におきます内外とも観光ブームというものが非常に起きております。ちなみに、国内的に見ても、昭和四十三年には入り込み観光客が約十億人でございましたけれども、昭和四十五年においては十二億人にも達しております。また一方、海外旅行も年々ふえておまして、その間におきましては、新しい形といたしましてパッケージツアーと、こういう形のものも出ております。そういうふうな見地に立ちまして、先生おっしゃるようないわゆる国民大衆観光といえますが、そういうふうな時代に即応した体制を私どもはとってまいりたいと、かように考えておるのでございます。

特に、この今回の法律におきまして、第一条にも書いてございまして、旅行業を営む者の取引の公正を確保し、旅行業の安全の確保とあるいは旅行者の利便の増進に資することを目的とするということが今度の法律の一条に書いてございまして、そういうふうなことで、私どもといたしましては、まずもつてこの旅行者の安全の確保、つまりお客さまの保護ということと、それから業界のレベルアップと、この二つを主眼に置いてこの法律を提出した次第であります。

そして、ただいま先生がおっしゃるように、一つの主体的な役割を持つべきだ、国民のためのレジャーを主体的につくり出す役割を果たすべきだ、こういう先生の御指摘でございました。また、このこととありまして、私はこういうふうな考えでございまして、私はこういうふうな情報社会におきまして旅行業といふ方は、単に切符を売るといふような受身的な性格ではなくて、もちろんその場合においてそういうたかお金を取るというふうなファンクションを持つことも事実でございまして、それ以上に、先生がおっしゃるように、新しくデベロップ的な役割を果たしていく、つまりいろいろな情報を集めてそれを商品化して国民に売る、こういうふうな産業の形態に今後持っていくか、こういうふうな見地からこの法律を出し、また、その意味におきまして、いろいろと旅行者の保護をはかるために書面の交付だとかあるいは契約条件の明示の問題その他所々の措置を講じたわけでございまして、そういう意味におきまして、今後、先生の趣旨に沿って極力行政指導をはかってまいりたい、かように考えておる次第でございます。

○大和与一君 いま前向きなお考えはわかつたんですが、そうすると、当面いままのお考えを進めようとする場合に、隘路が幾つかあると思ふ。お金とかその他、それがあつたために、気持ちは前向きだけれども、なかなかそうなりといかぬといふふうなことがあると思ふけれども、そういう点、

当面の隘路といふか、あなた方で困つたといふのはどういふことですか。

○政府委員(住田俊一君) 従来の法律から申しますと、まずもつて業界のレベルアップをはかるということが一番問題にあつたにせよ、いろいろ旅行の書面の交付の問題とかあるいは取引条件の明示の問題とかいつたような問題、こういうことにはつきり法律でも明記されておらなかつた、こういうことで、今度そういうことをはつきりと法律に明記することによって業界にもそれを義務づける、そしてまた旅行者に対して、それによって安心感を与えるといふことも、かようなことによつてできると思ひます。

なお、今後実際問題といたしましては、この法律に書いてございまして、旅行業協会といふのがございまして、この旅行業協会を通しましていろいろ講習会を開くなりあるいはいろいろなクレームをそとで一元的に処理する、こういうことによつて極力旅客の保護をはかつていこう、こういうふうな考えでございまして。

○大和与一君 現行の旅行あつ、旋業法の第三条ただし書きは、鉄道、軌道、自動車などによる運送事業、定期航路事業また航空事業が日本人の本邦、国内の旅行のみを対象として行なう旅行あつせんについては登録は必要でないと、こういうふうになつております。今回の業法の改正では、これを登録制に改めたわけだけれども、第二十七条では、旅行業に該当する事業を行なう場合は登録を不要としているが、これは一体どういふわけですか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。現在のこの現行法の目的といふものは、いわゆる資力、信用のない旅行者の排除といふものをねらいといたしてございまして、今度の旅行業法におきましては、同時に、取引の公正の確保といふものを重視してございまして、その意味におきまして、この事業者の実態を把握し、また、一般取引相手方に周知させるために登録制といふものを設けたわけでございまして、十分に、

現在のこの現行法の目的といふものは、いわゆる資力、信用のない旅行者の排除といふものをねらいといたしてございまして、今度の旅行業法におきましては、同時に、取引の公正の確保といふものを重視してございまして、その意味におきまして、この事業者の実態を把握し、また、一般取引相手方に周知させるために登録制といふものを設けたわけでございまして、十分に、

こういつた一般のこういふ方におきましても、この取引の公正の確保を重視するといふ面から、これを削除しまして、この法律のワクに入れまして、そうして登録の実態といふものを把握する、こういうゆえんのものでございます。

○大和与一君 消費者の保護という立場からいえば、国が行なう旅行業の場合にも当然、約款、取引態様、取引条件、書面の交付、誇大広告の禁止、こういうようなことは旅行業法の適用を受けるのが当然ではないか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。先生のおっしゃる意味は、この法律は国を適用除外しているのほうのことかという意味かと思ひます。これについてお答え申し上げます。ただいまお話ししましたように、改正後の法律というものは、旅行者の資力、信用の維持ということと、それから旅行業務に関する取引についての旅行者の保護をねらつておるわけでございます。そこでまず国及び国とみなされる日本固有鉄道でございますが、これはいまお話ししましたように、資力、信用におきましてはこの法律であらためて規制する必要があるといふことで現行法と同様にしたわけでございます。さればといつて、これについて、固有鉄道についても十分に監督する必要があるといふことで、運輸大臣が、日本固有鉄道に対する一般監督規定がございまして、この規定によつて十分に監督するのみならず、また旅行業務についても営業規則、こういった面で改正後の法律の趣旨を取り入れるように十分に行政指導をはかつていきたい、かように考えておる次第でございます。

○大和与一君 これは国鉄だけでいいか。

○政府委員(住田俊一君) そうでございます。○大和与一君 そうすると、国鉄の現行の規約、規則などによつて、それを改める必要がなくて、それだけで十分に大臣が監督するからいい、こういうふうな現在に言い切れるわけですか。

○政府委員(住田俊一君) まず第一には運輸大臣の監督権の規定がございまして、それから別途

今度は営業規則によりまして所要の改正を施しまして、そうして十分の、この法律の趣旨を入れたものを盛りたい、かように考えておる次第でございます。

○大和与一君 それはいつごろまでにできますか。

○政府委員(住田俊一君) この法律施行後、極力早くやつていきたいと思ひます。

○大和与一君 次に添乗員のことですが、添乗員については、初め試験制度を採用する、こういう動きがあつたけれども、これは一応やめましたね。これは私はよかつたと思ひますが、それを実地研修などを重複してやる、こういうのは非常に私は賛成です、この点はよろしゅうございませぬ。

○政府委員(住田俊一君) 先生のおっしゃる通りでございます。

○大和与一君 そうすると、やはりいままでの例からいいますと、なるべくやはり外国などに実際に、実地に行かしてやるほうが一番何といつてもわかりやすいし、経験を持つわけですから、そういう点の配慮も積極的にやりたいだけですか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。何と申ししても、私どものほうにいろいろと旅行業界からのクレームというものが、添乗員の不都合による例も間々あるわけでございます。その意味におきまして、ただいま先生がおっしゃいますように、今後添乗員の資力の向上といひますか、こういった点については十分に配慮していきたい。その具体的な方法といたしまして、今度でございます。旅行業協会におきまして添乗員の研修でございますか、あるいははできればグレード制、こういったものを検討いたしまして、この添乗員の養成をはかつていきたい、かように考えておる次第でございます。

○大和与一君 それから次、例の旅行業務取扱主任の設置ですね、これをなかなか一べんに、力がついていないわけだから、過渡的にはどういふふうにしてミスがないようにするのか、そういうの

はどういうふうに考えていますか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。この旅行業務取扱主任者の設置の過渡的措置はどういうものかという御質問でございますが、この主任者の選任義務は直ちにこの法律施行後生ずるわけでございますが、この附則の第四条の第一項によりまして、一年間是有資格者であることを要しない、こういうことになっております。もとよりその間におきましては試験の実施なり、あるいは先ほどお話ししました旅行業協会における講習なり、あるいは運輸大臣の認定等を行なう、こういうふうな考えでおる次第でございます。

○大和与一君 これはやはりいきなりやれない人もおるわけですから、そうすると過渡的というところはどれくらい期間を考へておつて本物に切りかえていくわけでしょうか。それはまあいろいろこれたたくさんみな格差がありますから、いいほうはあたりまえだけれども、下のほうのやつを上げなければならぬ、それについてもうちょっと具體的な考へありませんか。

○政府委員(住田俊一君) 大体一年の間にそういったことができ得るようには行政的措置をはかつていきたい、こういうふうにしておつております。

○大和与一君 次はブラッセル条約との関係を聞きますが、去年の五月に国際会議でまとまつたブラッセル条約というのは、この旅行業法に影響しておられますか。そのことを考へながらこの法律ができたのか、あまりたいした考へなくして別途国内的にこういう措置をしたのか、どうですか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。先生のおっしゃる通りに、このブラッセル条約の趣旨を十分に入れてこの法案の作成に当たつたわけでございます。

○大和与一君 そうすると、そのブラッセル条約の要点ですね、大体どんなものか一言で言つておられますか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。このブラッセル条約というのは、大体の概要

をお話ししますと、最近におきます世界的な旅行ブームに伴ひまして、ベルギー政府が旅行契約に関する条約作成のために各国の参加を呼びかけたわけでございます。それで昭和四十五年の四月ブラッセルで外交会議が開催されました。その会議でユニドロア草案といふものを討議しようといはしまして、これに修正を加えました上、条約案として採択されたわけでございますが、現在まで発効はしてありません。

そこでこの契約の内容でございますが、これは旅行者が旅行者と契約するときに旅行書面を交付すること、あるいは契約に基づく責任の明確化といふことを規定してあるわけでございます。なお、もう少し詳細にお話しいたしますと、その会議の結果、署名国が、直ちに署名した国が九カ国でございまして、その後の署名国が三カ国、合計十二カ国でございまして、そうして批准書を寄託した国は現在までございません。ゼロでございます。

いまお話ししましたように、もう少し内容を詳しくお話ししますと四つございまして、旅行主催契約と旅行仲介契約とを分けたということが第一と、それから第二点は、旅行者に書面を交付させるように義務づけたといふ点が第二点、それから第三点は、旅行者の損害賠償限度額を設けたといふことが第三点でございます。それから第四点に、この責任の明確化といふことを規定したといふことでございます。この法律におきましては、このブラッセル条約の趣旨を十分に入れました。たとへば、この現行法におきまして第二条の定義で、たとへば取次だとか媒介中心に、業者の法的地位を明確化したといふことと、さらに、この旅行者の責任につきましては約款の中に明確に規定したい、かように考えておる次第でございます。

○大和与一君 ブラッセル条約は、各国が批准する際に国内旅行に対しては留保の権利を認めておるわけですが、わが国としてはどのように取り扱つておられますか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。ブラッセル条約は、各国が批准する際に国内旅行に対しては留保の権利を認めておるわけですが、わが国としてはどのように取り扱つておられますか。

○政府委員(住田俊一君) この点について確かに、先生がおっしゃいましたように、そういったような情報もいまい入っておりますので、現在これは外務省とも十分に慎重に審議いたしまして、今後折衝をはかっていきたい、かように考えておる次第でございます。

○大和与一君 定義について、旅行契約、旅行者等の定義について、ブラッセル条約と旅行業法案はかなり違った定義をしていると思われまます。組織旅行契約については組織の責任、第十三条ですか、自己実施の責任、十四条、下請実施不実行の責任、十五条一項前半、同加害の責任、十五条一項後半、に分類して、それぞれ第一次責任を旅行者に負担させていると思ひますが、ブラッセル条約の組織旅行契約とは業法第二条の第何号に該当することになりますか。

○政府委員(住田俊一君) この定義の問題につきましては、その条約の定義そのものをこの法案の中に入れるかどうかについては、いろいろと審議の過程で議論があつたんでございますが、いまお話ししましたブラッセル条約の定義的なものにつきましては、本法の第二条の定義の中にそれぞれ、代理とか媒介とか取次、こういったことではつきり明確化したということが一つ、それからいろいろと、このブラッセル条約の問題を全部入れるということは、わが国の民商法の問題もあつたわけでございます。そこで、そういうことで議論を整理する意味におきまして、そういうような問題を約款の中に規定したほうがベターではないかと、こういうことでそういう措置をとつた次第であります。

○大和与一君 ブラッセル条約でいう、この旅行仲介契約については、その業務の履行にあつては、侵した不当行為または怠慢についてのみ責任を負うことになつておると思ひますが、この旅行仲介契約というのは業法第何条に該当するか、具体的に伺ひします。

○政府委員(住田俊一君) この、先生がおっしゃいました旅行契約の第四章の規定でございますが、これは、いまお話ししました旅行業法の第二条の中の定義にそれぞれ入れたわけでございます。それから主催契約については、これはこの法律の中に入れておきませんで、約款の中に網羅したと、こういうわけでございます。

○大和与一君 次に、旅行者の法的責任についてお尋ねしますが、旅行者の法的責任については旅行業約款の中で明らかにさせるという旨、業法第十二条の二に規定してあります。そこで、次の三点についてお尋ねしたいんですが、一つは、旅行者の責任について業法の中に明らかにしなかつた理由が一つ、それをお尋ねします。

○政府委員(住田俊一君) この責任の問題につきましては、ただいまお話ししましたように、法律の中に入れることはいろいろと問題もございました。また、約款の中に入れておきながら、実際の事情に即し得るのではないかと、こういう意見が通りました。約款の中に全部そういう趣旨のものを入れた、こういうわけでございます。

○大和与一君 ブラッセル条約にいうところの四つの分類、すなわち組織の責任、自己実施の責任、下請実施不実行の責任、同加害の責任について、具体的な例がありますか。

○政府委員(住田俊一君) お答え申し上げます。たとえば、組織の責任というものは、たとえばアイデアを出して、それがアイデア倒れになつた場合だとか、あるいは実施の責任といつた場合には、事故が起きた場合いろいろあるわけでございます。お話ししましたように約款の中に網羅することにした、こういうわけでございます。

○大和与一君 従来の行政解釈、商慣習とブラッセル条約についての相関関係ですね、たとえば、現行の旅行契約は手配行為の積み重ねとされておる、また、請負契約は民商法上等の請負契約とは別個のものとしておられると思ひますが、これらの点についてはどのようにお考えになっておりますか。

○政府委員(住田俊一君) これは再三申し上げましたように、すべて約款の中に民商法的な理論を入れたほうがベターではないか、また、この法律で網羅するということも、まだいろいろと学説上も問題がありますので、約款の中に、学者あるいは業界の意見も入れて、こういった責任問題をはつきりと定義をしたほうがいい、そういうことで、すべて私どもはそういった責任問題は約款の中で解決したい、こういうふうに考えておる次第であります。

○大和与一君 もう一つ、U.F.T.A.とは何ですか。

○政府委員(住田俊一君) 世界旅行者協会でございます。

○大和与一君 それがブラッセル条約に反対しているというのを聞きましたが、どうなつてゐるんですか。そうだとすると、それは組織がどれくらいでつかけて、この批准をする場合に各国に相当の影響があるかもしれませぬ、その辺のことがわかつたら教えてください。

○政府委員(住田俊一君) 世界旅行者協会のこういった反対があつたというのは、正式にまだ聞いておりませんが、私のほうに情報程度に入つたものであります。これが正式にきめたというにはまだ至つてないわけでありまして、これについては外務省とも十分にお話しいたしまして、今後の持つていき方について慎重に処理したい、かように考えております。

○大和与一君 わが国が批准するか、せぬかは外務省と相談するが、主管であるあなたのお考えは、いまのところ可能性はどうですか、まだ少し早いですか……

○政府委員(住田俊一君) まだこの点については私のほうも十分向こうの情報が入っておりませんので、十分慎重に検討してみたいと、かように考えております。

○大和与一君 終わります。

○金丸富夫君 関連。
いまのブラッセル条約に加盟というのは九カ国ですが、それからあと何カ国があつたというので、批准がされないという——その九カ国は

だ批准してないのではありません。批准してないというれば、ほかの例でもあるのですが、それには相当にこの案自身が無理なところがあるからそういうことになるのだらうと思ひます。そういうところがわかりなつておるなら説明してもらいたい、なぜ入らないか。

○政府委員(住田俊一君) まだ私のほうは正式に各国の情報は入っておりませんが、先ほどお話ししましたように、十二カ国が署名したことは事実であります。そこで、その後の各国の動きは、外務省からの話によりますと、やはり国内法との関係におきまして民商法的な関係もございまして、そういう関係でまだ批准してないという、こういうことであります。各国とももちろんいろいろ検討しておるようであります。ただ、正式に批准している国はまだ私どものほうにきていない、こういうことであります。

○委員長(鬼丸勝之君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕
○委員長(鬼丸勝之君) 御異議ないと認めます。それでは、これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。——別に御意見もなければ、討論はないものと認めて御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕
○委員長(鬼丸勝之君) 御異議ないと認めます。それでは、これより採決に入ります。旅行あつた旅業法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方は挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕
○委員長(鬼丸勝之君) 全会一致と認めます。よつて、本案は全会一致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ひたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(鬼丸勝之君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

橋本運輸大臣。
○国務大臣(橋本登英三郎君) ただいま御採決いただきまして、ありがとうございます。

なお、委員会において質疑いただきました事項につきましては、十分今後とも政府としては善処して、御意思に沿いたいと存じます。

○委員長(鬼丸勝之君) 運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行ないます。御質疑のある方は順次御発言を願います。

○加瀬完君 運輸省並びに国鉄に伺いますが、新聞等で御承知のように、常磐線の複々線が完成したわけですが、現状は必ずしも乗客の満足いくような状態にはなっていないのは御承知のとおりでございます。そこで、あらためて伺いますが、常磐線の複々線建設の目的は何ですか。

○政府委員(山口真弘君) 常磐線の線増の目的でございますが、これは基本的には、常磐線は先生も御存じのとおり上野とまりでございますし、しかも非常な幹線でございます。また、沿線地区が従来は比較的都市化がなされておりましたものが、最近になりまして非常に都市化も進んでまいりましたというところでございます。そのために、常磐線の抜本的な解決をするためには、常磐線自体の輸送力増強の必要性ということもござ

ります。さらに、そういうことによりまして、快速線並びに緩行線を分離することができるよう。それによつて、常磐線自体の輸送力を大幅に増強するとともに、地元への便益にもなるし、また、都市の住宅地の拡大ということにも資することができるよう。このように各般の効果をねらひましてこれを実施したものでござります。

○加瀬完君 線増によりまして、都市化による通勤者の混雑の緩和あるいは上野、日暮里駅等の混雑の緩和、こういふ、主として都市化現象による輸送の問題の解決ということがねらひであると解してよろしゅうござりますか。

○政府委員(山口真弘君) おっしゃるとおり、都市化現象の問題の解決とともに、常磐線自体の長距離の輸送というものの解決というものにも資してまいらうというところでござります。

○加瀬完君 長距離輸送ということもありましようが、主たる目的は、都市圏のスプロール化による通勤通学、そういった乗降者の混雑の緩和、御説明のありますように、地元の便益ということも一つの大きな柱として考えられたと承してよろしゅうござりますか。

○政府委員(山口真弘君) 地元におきまする便益の向上ということを大きな柱としておられることは、もうおっしゃるとおりでございます。

○加瀬完君 最初の計画どおりに現状はいつておりますか。

○政府委員(山口真弘君) 千代田線の開業並びに複々線化の実施によりまして、現在非常に大きな輸送力を導入することができました。それによりまして、大体におきまして、比較的長距離のお客あるいは快速線を利用するお客の便益の増大ということもござります。あるいは、緩行線によりまして霞ヶ関あるいは大手町等の都心へ直行することができるといふことも解決をいたしました。また、上野の混雑を避けたり乗車かえというよりなこともある程度解決ができたようなわけでございまして、大体において所期の目的を達した輸送をなし得ていると考えております。

○加瀬完君 四月二十日開通以後、連日、新聞でもその他の報道でも、「沿線パーワー爆発」とか、あるいは「怒りの乗客集会」、「快速電車とめろ」と、あるいは「常磐線、今度は「盲点」といふたように、幾つかの問題点が提起をされてまいりました。おっしゃる通りに、長距離の乗客は便利になったかもしれません。それから、快速を利用できる者は便利になったかもしれません。それから、都心に直行できることも事実であります。さらに、上野の混雑も緩和されました。しかし、北千住なり西日暮里なりという混雑は新しく生まれきた。一つの混雑が解消したけれども、二つの混雑地点ができた。あるいは、快速利用者はいいけれども、そうでない沿線の住民は、むしろ、先ほど御紹介したように、「怒りの乗客集会」というもの、いままでもかつてなかったようなことが開かれるという状態になってきています。で、遠い距離の利用者には非常に便利になりましたけれども、近距離対策としては所期の目的の一つも達しておられないやありませんか。国鉄なり運輸省なりの考えは、都市化による乗客増加、それに伴う混雑、輸送力の問題点、こういふことを解決するといふことが大きな柱であった。ところが、むしろ、大きな柱であったその問題は、かえって、混雑なり、輸送力が渋滞をするということになって

いるのじゃござりませんか。この点は大きな誤算だといふようにお考えにはなりませんか。

○説明員(原岡幸吉君) 常磐線の複々線化の目的といたしまして、先ほど運輸省のほうから御説明がございました。そのとおりでございますが、一つ申し加えさせていただきますと思ひますが、都市化に対応する対策と申しますけれども、都市のほうも人口が膨張して通勤客がふえておりますけれども、むしろ都市が延伸しまして、いわゆる首都圏の人口が著しくふえておる。かつ、都市の中の昼と夜の人口差がますますよりも断然ふえておる。具体的な数字で申し上げますと、三十五年の時点では都心三区の昼夜人口の差が三・〇倍だったのに対して四十五年度は五・二倍というぐあい

に、都心部の昼夜人口の差が非常に広がっております。すなわち、広い首都圏圏、大体半径五十キロでございますけれども、こういうところから非常に都心のほうに集中する傾向が、通勤の傾向としてあらわれておる。

それからもう一つ、一般的に人口の伸び率が伸びておるわけでございますけれども、都市よりも都市の首都圏、この人口の伸びが非常に著しい。たとえは、全国では一・一％であるけれども三・五％であるというぐあいに、最近非常に伸びておる。そういう輸送の新しい型に因するための施策でございます。そしてその一つとしてまた都心への乗り入れの道もつくつたということでございます。目的に沿うように、国鉄といたしましては輸送の計画を立て、輸送力の配分をして対応してきておるわけでございます。この施設を最高に使用べく計画を立ててやってきておるわけでございます。

そして、初日、二日と非常にアブノーマルな状況が発生されましたので、またもう一つは、輸送の変更を事前に十分連絡する、周知するといふ点について、時間の点あるいはやり方の点について十分でなかったというふうな事情もございまして、初日、二日特にまあ円滑な移行かわりができなかった。これもまことに申しわけないと、こう思つておるわけでございますけれども、日を追うに従ひまして、逐次、計画、想定いたしました状態になりつつあるわけでございます。現時点でまだ計画どおり完全にいつておるといふわけではございませんですが、だんだん落ちつきつつあるというふうな数字上から判断してこの推移を見ておる次第でございます。

○加瀬完君 そんな紋切り型な、だれに話すかわからないような、速くの者の事情がわからない者に答弁するような答弁では承知できません。責任は責任で明らかにして、その責任の解決をするのが行政当局の責任じゃありませんか。何をあなと言つておる。都市化というのは、当然首都圏の都

市化ということを含んでおるのは自明のことじゃありませんか。

具体的に伺いますよ。我孫子から茨城寄りとかから綾瀬までの間の乗降客は一体どうなっておりますか。どっちが多いのですか。首都圏の中で、あなたが言う五十キロに押えて、快速電車がとまる我孫子から北のほうと柏から東京寄りどどっちが多い。私の言っているのは、一番乗客の多いところに混雑が起こっているのではないかと。しかし、線増の目的は、この東京に近い首都圏の都市化の膨張の一番激しいところの乗客を緩和するということがねらいだったのではないかと。そのねらいは、初め国鉄が考えたようにはいっておらないではないか、そういうことを伺っている。

○説明員(原岡幸吉君) いま先生お説のとおり、私非常に迅速な御説明を申し上げ恐縮でございます。現時点においてはなお近間のほうが乗降客が非常に多いわけでございます。ただ、一般的に計画として若干迅速なことを申し上げた次第でございます。それで、多いところの輸送の計画と現実の毎日の輸送の実績、これを見ますと、先ほど申し上げましたように、日を追うに従って計画の想定の数値に逐次近づきつつあると、このような状況でございます。

○加瀬完君 それでは亀有、金町、松戸、柏、この四つの駅から千代田線を利用して西日暮里経由の運賃表を検討しますと、安くなっているところは一カ所もありませんよ。同じところが六カ所。具体的に言うと、東京、有楽町、新橋、みんを讀みましようか。浜松町、田町、品川、神田、御茶ノ水、水道橋、飯田橋、市ヶ谷、四ッ谷、信濃町、千駄ヶ谷、代々木、新宿、大崎、五反田、目黒、恵比寿、渋谷、原宿、新大久保、高田馬場、目白、池袋、巣鴨、駒込、板橋、十条、秋葉原、御徒町、上野、鶯谷、日暮里、田端、上中里、王子、赤羽、尾久、これだけの駅まで、亀有、金町、松戸、柏から千代田線を使って、西日暮里を通っていく、あなたのおっしゃる都心へのあるいは東京都等への運賃表を計算すると、前と

同じところは六カ所です、あとは全部高くなつておる。早晚これも改正されると解していいですか。

○政府委員(山口真弘君) 先ほどの都市化問題に關する先生の御指摘の問題につきまして、まずちよつと申し上げておきますと、若干、原岡常務の補足をしておきますと、現在、日本の都市化現象で何と云つても都心部はむしろ若干減りきみでございまして、それから、それに対する周辺部が少しふえておる、それからさらに近県にまいるにして、非常に爆発的に膨張をしておる。それからその近県の範囲を過ぎますと、それほどふえてないが着実にふえておるといふことであらうかと思つておる。

それで、この常磐線の沿線地区の人口状態を私も都市交通審議会等である議論をした際のこととでございますが、まず都心部は当然減つておりますが、それに対応するところの東京都の区部の都心部以外のところは、これは若干ふえておる。ところが近県でございまして、松戸、柏方面というものは爆発的なふえ方でございます。それからさらに我孫子も非常にふえております。川を渡って取手から茨城のほうはふえておりますが、その中途の付近の爆発的なふえ方とは違つて、こういうような輸送の人口の増大の様相でございます。

そういつたような基本的な人の流れというものを踏まえた輸送力の増強というものが必要をわけでございます。そういう意味では、常磐線の千葉東部分というものの輸送力増強の必要性というものが非常に強いわけでございます。今回の常磐線の我孫子までの線増というものは、まさにそういうねらいを持つておつたわけでございます。ただ、これを輸送する場合にどういふ輸送手段をとつた方がいいかということにつきまして、我孫子から快速電車を走らせました。そして松戸まで直行し、そしてその快速電車がさらに北千住まで直行するといふような形にいたしましたわけでございます。そういうことが非常に快速輸送力の点からいって好ましいといふことで、そういう形に

し、そしてその間の各駅は緩速の列車を走らせるということによりまして、その両方によりまして、非常に輸送力を高め、そして合理的な輸送をするといふことが一番望ましいのではないかと。そういうことで、いまの輸送体系になつたわけでございます。その場合に、我孫子、松戸、北千住というより停車駅が少ないのか、さらにもう少し停車駅をふやすかどうかというより少ないものを問題があると思つておる、とにかく現段階ではそういうことがいいのではないかと。それで考へておられます。

その場合に、そういうことにはいたしますと、問題はそれのお客、緩速線のお客をどこで、どういふ乗りかえをさせていくということが合理的であるかといふふうに、私もいろいろ考へました。松戸と北千住ということでの乗りかえをする、そしてその乗りかえの乗りかえ設備あるいは乗りかえの輸送力というものを十分に提供することによりまして、旅客の相対的な便益の増強ということに資することになるというふうに考へるものでございます。

○加瀬完君 それはわかっているのですよ。その計画どおりいつていかどうかということは何とていっているわけです。最初の説明では、線増をした地域の乗客が非常に多いので、結局東京都心から近いところのロール現象が起こつておる、この状況をどうするかということがねらいで線増ということが行なわれた。そのために地元もたくさん負担金を出しておる。ところが、いま言つたように、柏から綾瀬という間は一番人口も多い、松戸を除いて、その他のほうは便利になりましたので、問題が起こつておるのですよ。たとえば二点指摘しますよ。快速車両は今まで十両でありましたものが八両に減りましたね。それから便利だ、便利だとおっしゃいますが、それでは新しい線増によるダイヤのあとと前と柏を起点に東京都内というものを考へますと、通勤時間と運賃がどうなつておりますか。運賃はさつぱり言つたように上がつておる。通勤時間も延びていますよ。西日暮里なり北千住なりの混雑というものはあなた方のところへ苦情がきているとおあり。しかも日暮里事件というものが戦後起こつた。それからホームの混雑というものが跨線橋の混雑というものを防ぐためにいろいろ国鉄は注意をされた。今度乗りかえホームに一体ホーム要員を置いておきますか、国鉄が置いておいておられる。あれだけの混雑に、その整理をする要員も置かないで、もし不測の予測でありますけれども、何か人身事故でも起こつたときにその責任はだれがとります。住民サービスは一つとしておられないのですか。そういう点がいろいろ御計画は、私も反対をするものではございませんが、その御計画の目的のとおりにいってないじゃありませんかといふことを言つておるんですよ。国鉄に答えてもらいたい、ホーム要員を置いておきますか。

○説明員(原岡幸吉君) 乗客の混雑の時点でホーム要員がいらないじゃないか、この点まずお答え申し上げます。国鉄としてではできるだけ少ない人数で、能率的に仕事をやっていくこと、こういう考へ方のもとにいままでと違つた人の使ひ方をくふうしながらやりだしたと、その一つの形としてホーム要員も相当削減されておる、これは事実そのとおりでございます。ただ、漫然と平均的にそうやればいいというものではないのであつて、非常に混雑してある時点でどうして人が要る、それでなければ危険であるという時点においては一般的なそういう考へ方じゃなくて、機動的に人を配置して、絶対にあふなくないような措置で対応しておると、こういうつもりでございます。現に出だしにおいてそういう御指摘のようなことで非常に不安を持たれた面もございまして、これにたいして、これは機動的な要員運用によつて十分対応してございまして、このように理解しておられます。

○加瀬完君 いまホームの要員、それから改札等の事務は管団のほうにまかせておられます。管団がやれないといふことで手をあげた場合はどうするんです、あなたの方。このまゝいけば、管団は駅の管理、乗客の管理までできませんという状態が

このままでは起こりますよ。そういうことは計算の中に入れていらいしやるのかどうか。

○政府委員(山口真弘君) 千代田線は現在霞ヶ関から北千住經由、綾瀬まで運営をいたしてありまして、したがって、綾瀬までの間におきましては管団の職員がこれを扱ひ、それから龜有以東につきましては、これはすべて国鉄の職員が運営をいたしてありまして、したがって、ホーム要員その他も全部国鉄の職員でございます。したがって、管団につきましては綾瀬までということでございます。

○加瀬完君 そりゃないですよ、乗りかえ駅の北千住なり西日暮里なりで私鉄から国鉄に乗りかえて、その私鉄をかりて国鉄に乗る混雑の状態というのはひどいものです。国鉄ホームではホーム要員というものをほとんどゼロにしている。そうすると、これはそういうことでなくって管団のほうである程度誘導したり、処理しなければならぬことになるんでしよう。そういうことはできませんと管団に言われたときは国鉄側はどうするかと、こういうことを伺つてある。龜有から東のほうのことを言っているのじゃない。

○政府委員(山口真弘君) 問題は北千住であるかと思ひます。西日暮里につきましては比較的混乱はもう解決をしたと私も考へておりますが、北千住につきましては、先生、御承知のとおり、あすこの管団のホームから国鉄のホームに上がる渡りの改札がございまして、そこが比較的狭いというところのために非常に混雑が激しくなるというよりなこと、その改札を通りまして国鉄のホームに入るということでございます。したがって、問題は国鉄のホームにおきまします運送の状況並びに国鉄のホームにおける混雑の緩和ということが大切な問題でございます。その意味におきましては、北千住のホーム等につきましては国鉄としても十分力を入れてホームの整備あるいは乗客の誘導、案内というものに当たらなければならぬと考へております。

○加瀬完君 そこで一、二点を押しておきます

が、千代田線西日暮里經由の運賃は上がつておりますことはお認めになりますね。

○政府委員(山口真弘君) 西日暮里に参ります場合は、当然、北千住 西日暮里間は管団運賃といふことになりまして、したがって、その外のほうの国鉄運賃といふものと併算をされて運賃を計算するということになります。そういうことと、その併算した姿が国鉄線だけを通つていくというものととの比較ということになれば、上がる場合もある、こういうことであるかと思ひます。したがって、我孫子から上野なり、あるいは松戸から上野なりといふものをとつて考えますと、従来どおりの国鉄線を通れば運賃は従来どおり、それから西日暮里を通れば若干そこが上がるということになるわけでございます。

○加瀬完君 私はこう伺つたはずですよ。千代田線で西日暮里經由、国鉄に乗りかえる場合の運賃をさつき指摘をしたとおり、いずれの駅からいずれの駅を計算してもほとんど上がつてゐる。下がつてゐるところは一つもない。松戸とか、我孫子とか、快速電車で国鉄運賃を私は申し上げてゐるわけじゃない。それは初めから国鉄だから上がりよがない。千代田線と国鉄とを利用した場合全部上がつてゐるじゃないか、これはお認めになりますかというところが一点と、先ほども旅行の問題が出ました。旅行シーズンで、たとえば関西旅行をする、そういう場合、かりに柏なら柏を押えて、あるいは北小金なら北小金を押えて大阪なら大阪までの切符を買つと、国鉄と私鉄それかからまた国鉄といふ乗り継ぎの通算は認められておらないじゃないか——北小金は不適当で、たとえば取手なら取手で、取手の者が我孫子まで国鉄で来て、我孫子から千代田線で行つて、それから東京都内に入つて大阪までの切符を買つと通算はできないじゃないか。もう一つは、今度逆に大阪から取手を買つた場合は、往路と復路は値段が違つ

てくるのじゃないか、そういう不合理も何も解消されておらないじゃないか、解消されておりますか。この二点をなんでも、伺つてゐるのは。

○政府委員(山口真弘君) 第一の問題でございますが、国鉄線内に発着して、従来国鉄線だけを使つて行つた場合と、それから管団線を経由して行つた場合と、この二つについて考へてみますと、管団を経由した場合には併算になりますから、したがって、その場合は運賃は高くなります。しかしながら、国鉄線採用の管団線に至る場合、たとえば大手町と東京駅というような駅があるわけでございますが、そういう駅に途中の駅から行つた場合はどうなのかということも考へると、必ずしもそうはならないということもございまして、これはまあこういう運賃制度をつつたために具体的に生じてきた問題だらうかと思ひます。

それから第二の問題につきましては、これは国鉄線内を通つて行きますれば国鉄線内として、すべてそのキロ程を通算をいたしまして、そしてその運賃を計算をするということもございまして、その間に私鉄が入るということになりますれば、それはその私鉄の部分といふものは別個のルートによつた国鉄運賃といふものに加えて計算をするということもございまして、復路の場合も同様でありまして、そういう原則に立つてやつていゝるわけでございます。矛盾は私も生じていない、こういうふうに考へております。

○加瀬完君 それは本筋じやありませんからね、それじゃ具体的に伺ひますよ。柏から東京間のどこでもいいです、上野でも東京でも。通勤者がダイヤ改正のあとと前とで通勤時間と運賃がどうなりましたか。運賃が安くになりましたか、あるいは所要時間が非常に短縮をされましたか。

○政府委員(山口真弘君) まず運賃でございますが、これは柏から上野でございますから、したがって、松戸なり北千住なりで乗りかえるということになれば運賃は従来どおりでございます。その点は運賃は別に変更ございません。ただ、その

線で西日暮里へ行きまして、西日暮里で乗りかえれば、その間に管団の北千住—西日暮里間の運賃がございまして、したがって、そのほうは運賃は高くなる、こういうことになりまして。

それから時間でございますが、これは従来は各駅停車の列車で上野まで行つたわけでございますが、今度松戸で快速に乗りかえなければならぬといふことになりましたので、松戸の乗りかえ時間なり松戸における快速の列車本数といふものに関係をしてまいるのでございます。したがって、まあ何分おき——ちようどそのときに列車が来ていゝるということになればあまりおそくはならないといふことであるが、たまたま列車があまり来ないといふことにはなりますが、たまたま列車があまり来ないといふことにはなりません。それで現在我孫子—松戸間の列車の時隔でございますが、約四分三十秒、十三本でございます。それが松戸—北千住間は十八本でございます。その十三本のもので、快速は一応松戸—北千住間が十五本といふことでございます。大体においてバランスは一応はとれてゐるのではないかと思ひます。具体的な事情について見ると、待たせる場合も相当あるといふことにならうかと思ひます。

○加瀬完君 それは初めから計画をするときに非常に待たしたり混雑したりという前提でこんなプランができるはずはありません。あなたプランの説明をしてゐる。私は現実の状態を聞いてゐる。そんなことをおつしやるなら、松戸なり北千住なりの状態をごらん下さいよ。北千住などで乗りかえることでも時間がかかるので、しかたがないので西日暮里まで行くわけだ。そうすると運賃は上がる。柏なり松戸で乗りかえができませんが、龜有や金町はどうします。こつちへ返つてこなければいかぬでしょう。これはどうしたつて地下鉄を使つていくから、地下鉄を使つていって北千住が非常に混雑するといへば西日暮里まで行かざるを得ない。西日暮里經由といふことになれば、さつき申し上げたとおりの、運賃が二十円ないし四十円当然上がつてくる。こういう状態が出てきてお

りますことに、あなた方はほおかふりができるか

と申し上げているのです。一体国鉄はどうかですか。首都圏の交通というものは、私鉄と国鉄が当然ダブったり競合したりするわけですから、同一方向に走ったりしているわけですから、もつと分担責任を明確にして運賃をプール計算にするというよりなことを国鉄の中でも早くから問題にされておたせよう。こういうときに、なぜそういう方法をとらないのか。便利だ便利だというけれども、時間がかかって運賃が上がって便利だという理屈は立ちますか。それは鉄監局長、いかにその御説明をうましくしたって、便利だということは運賃が上がることでございますよ、時間がかかることでございませよという説明はつかないのです。けれども、現実はそのようになっていて、時間はとにかくとして、運賃はプール計算をする、あるいは国鉄も私鉄も同一の運賃で乗せるという政令だけを変えればできることでございましょう、これは。その政令も変えられないというのでは、これは。その政令も住民に対するサービスは何かという事になる。国鉄は一体そういう要求をしなかつたのですか。運輸省の政令だけ変えればできることだ、運賃は。先に国鉄、そういう要求をしなかつたのですか、それを聞きたい。

○説明員(原岡幸吉君) 運賃の考え方を通算にするか併算にするか、これはきわめて昔からむずかしい問題として現在に至ってあるわけでございませけれども、そういう考え方で今度も考えておつたのでありまして、この際に通算を導入する考えを入れたか入れなかつたかという考え方につきましては、そういう考えをこの際全然考えませんのでした。

○加瀬完君 首都圏交通の合理性ということになれば、選択乗車というのを認めざるを得ないという事は、これはもう当然の常識でございます。まして、あなたのほうの地域はもつと便利になりますよ、通勤者には大きな便益がありますよという前提で線増が行なわれて、運賃が高くなりまして、時間がよけいにかかりましたよということはないことですから、選択乗車を当然させれば

いい。鉄監局長に、これは御検討する御意思があるんですか。こういうところの選択乗車の方法でも考えなければ、いまままで言われておつた選択乗車なんてどこにもできませんよ。

○政府委員(山口真弘君) これは管団の経営というものと国鉄の経営と二つの別個の事業体が経営をして、そして非常に巨費を投じてこれを建設をしてあるわけでございませよ。そうして、それらも全く並行なものであるというよりな一つの輸送の目的地というものは違つておるわけでございませよ、これはやはり両者従来どおりの考え方と併算をするというところが妥当ではないか、このように私ども考えませよという問題ではないかと、このように私どもは、ただ問題は、従来運行でありました方々が乗りかえをし、そして一々全体としての輸送力を高め、また輸送の効率性を高める場合に、従来運行で行かれました方々の乗りかえなり、その人たちの到達する便益というものがそこなわれないような方策というものを考えていかなければならぬということに、結局結論としてはなるのじゃないかと思ひます。それは輸送の系統を変えていけばどうかで乗りかえはふえるということもございませよ、また、従来乗りかえていた方々が乗りかえなくとも行かれるということがあるわけでございませよ。たとえは従来亀有から北千住で乗りかえまして、そして霞ヶ関へ行かれていた方々は、今度は乗りかえなしに行かれるという新しい便益ができたわけでございまして、そういうことでございませよ、したがって、私どもは松戸なり北千住の乗りかえというものが非常に便利になるといふようなことを十分に考えて運営をしていかなければならぬ。

それからもう一つは、便利になるだけじゃなく、その輸送力も十分に増え、お客さんに十分満足いくようなダイヤで、あまりお待ちませをしないで行けるということ、根本的には考えていくということが必要であるかと思ひます。

○加瀬完君 先ほどの御説明で、首都圏の乗

客に便宜を与えるということも一つの大きな柱であった。ところが、首都圏区域の一番人口の多い、乗客の多いところは不便になっている、これをどうするかということで何っているわけですか、松戸に快速をとめていたことにはけつこうです。それなら松戸の乗降客と亀有、柏の乗降客はどういう比率になりますか。松戸が非常に多くて柏が少なく、亀有も取るに足らないという状態ですか。——こちらから言ひませよ。少し古いですが、四十一年一月では、定期外の乗客が松戸は二万七千三百八十八人、定期は二万九千八百三十四人、柏は定期外の乗客が一万二千三百三人、定期は四万四千四百三十七人、合計すると松戸は五万五千七百三十二人、柏は五万六千五百四十四人。この傾向はやはりこのとおり率で増加していると思ひます。亀有が大体四万人程度でございませよ。おつしやるように、非常に人口の多い、乗客の多いところに便宜をはかるといふならば、いまままで柏は、複々線に線増される前はゆるゆる赤電という快速がとまっていたわけですが、今度それがとまらなくなつた。とまる必要があつたとためたわけでしょう、前には。今度とまらなくなつたのはどういふわけですか。

○政府委員(山口真弘君) いま前段の問題だけちよつと申し上げますと、これは私が先ほど申し上げましたように、都市の人口構成というものが、都心部は減り、それから東京都区部その他は若干ふえているけれどもそれほどでもない、それから常磐線においては松戸から先が爆発的にふえているというところでございまして、その状況がまさにその常磐線の各駅の乗車人員の趨勢にびつたり備わっているわけでございませよ。したがって、この数字は、私どももいませ見ましたように、たとえは亀有の場合には大体あまり変動がございませせん。輸送のお客の数というのは変動がございません。ところが、松戸に至りましては、三十五年が二万四千から四十年は四万四千人、三十五年が二万四千から南柏に至りましては、三十五年が二万五千から五千のものが一万四千にもなつていふことではないかと、

それから柏におきましては、一万八千が五万六千というふうになつていふ。非常にそういう地域の輸送のふえ方というものが大きいわけにございませよ。問題はやはりそういう点から考えませよ、この線区では柏が輸送量的には一番問題であるかと思ひます。それならば、今後さらに検討をする必要があると思ひます。現段階におきましては、やはり松戸で乗りかえていたかどうかということにございませよ、その松戸の輸送力をふやしていかなければならぬ、乗りかえ設備を便利にしていかなければならぬということであらうかと思ひます。

○説明員(原岡幸吉君) 先生御指摘の、松戸と柏の乗降利用客の趨勢、数でございませよけれども、御指摘のような趨勢がなかるうかと私も思ひます。そこで、松戸にはとまつて柏には急行が、快速がとまらない、これは計画としてどうだ、こういう御指摘がなかるうか、こう思ひます。出発の時点で柏にとまらないうで松戸に、そして、そうしてこの複々線増長の目的を達成する

○加瀬完君 先ほど私が伺ひました中に、いままでいふゆる快速がとまつておつた、ラッシュのときに、今度それをとまらなくなつた、いままでとめたのが、やはり松戸に次いで、あるいは松戸に並んで非常に乗客が多いということ、その混雑を処理するためにとめたじゃないか、それを今度のダイヤではとめなくなつてしまつた、それはどういふわけか、こういう問ひにお答えが、いまおつしやつたように、一応松戸で快速をとめるというにして柏は検討をこれからしていくのだから、

それして柏の問題は、従来から問題が存在してあるという認識のもとでどういふ計画を実行して、趨勢を見て必要が生じたときには考慮するというような気持ちで地元の方と話し合つて現在の輸送体系で出発してあるというのが現状でございませよ。

○加瀬完君 先ほど私が伺ひました中に、いままでいふゆる快速がとまつておつた、ラッシュのときに、今度それをとまらなくなつた、いままでとめたのが、やはり松戸に次いで、あるいは松戸に並んで非常に乗客が多いということ、その混雑を処理するためにとめたじゃないか、それを今度のダイヤではとめなくなつてしまつた、それはどういふわけか、こういう問ひにお答えが、いまおつしやつたように、一応松戸で快速をとめるというにして柏は検討をこれからしていくのだから、

それして柏の問題は、従来から問題が存在してあるという認識のもとでどういふ計画を実行して、趨勢を見て必要が生じたときには考慮するというような気持ちで地元の方と話し合つて現在の輸送体系で出発してあるというのが現状でございませよ。

○加瀬完君 先ほど私が伺ひました中に、いままでいふゆる快速がとまつておつた、ラッシュのときに、今度それをとまらなくなつた、いままでとめたのが、やはり松戸に次いで、あるいは松戸に並んで非常に乗客が多いということ、その混雑を処理するためにとめたじゃないか、それを今度のダイヤではとめなくなつてしまつた、それはどういふわけか、こういう問ひにお答えが、いまおつしやつたように、一応松戸で快速をとめるというにして柏は検討をこれからしていくのだから、

○説明員(原岡幸吉君) 複々線化の目的は、長距離のものはできるだけ早く通す、それから全体的にできるだけたくさん輸送量をこなす、こういう趣旨からいって、一応、先ほど先生のおっしゃるような利用客の事情は、現状においては利用客の数字はそのとおりでございますけれども、出発にあたっては柏はとまらない、松戸にはとまるといふ計画でやるのが出発の計画として一番よろしいのじゃないか、ただ問題があるという事は、確認の上で、事情を見て必要が生じたときには考える、こういう事情になつたという次第でございます。

○加瀬完君 そうすると、いま柏のホームは半分削つたままで工事をとめていますね、あれは事情によつてはあのホームを改造していく、そうして快速をとめる、こういう前提で工事もそれに見合うような形で中止をしているということではないですか。

○説明員(原岡幸吉君) 現状においてはそのような前提はございません。
○加瀬完君 あなの方のほうと柏市では何か念書が入つていませんか。これは個人の名前を出して恐縮ですが、もとの運輸大臣でございますか荒船さんが柏に参りまして、選挙のときでございますが、快速をとめていくと、運輸省とはそういう了解がもうついているのだということをだいたいおぼつてはいる。その責任をどうこうするわけじゃありませんが、はつきり計画があるなら、こういう年次計画でやるのだということをおっしゃれば地元は安心しますよね。あそこには御存じの東武線の乗降客が、先ほどもおっしゃるように入人口増で非常に多くなつてきたわけですから、状況を見てはこれから考へるといふなら、一体考へられないよ

○説明員(原岡幸吉君) 柏市との打ち合わせにおいて念書があるかないか、これは私はあるように理解しております。そして、その念書のとおり的气氛で国鉄もおりますということを申し上げます。

○加瀬完君 そうすると、時日は明確でなくとも快速電車がとまるような方向で検討中だと了解してよろしいでしょうか。

○説明員(原岡幸吉君) 念書の趣旨は、将来必要が生じたときに考慮する、こういうふうに私は理解しております。したがういまして、この輸送を實行して、状態を見て、その必要をどのように認識するか、そしてその際に検討を考慮する、こういうふうに考へております。
○加瀬完君 乗降客は松戸より柏のほうが多い、このうち実態でも必要を感じなさらないのか、あなた方が必要を感じるといふのはどういふ状態の場合あるいはどういふ条件の場合必要を感じるというふうに判断をなさるのか。きょう午後また地元の一万人ぐらゐの一部通勤者の署名で国鉄に陳情が参ります。そういう陳情があつてもこれは必要を感じない、まだまだだたおっしゃるのか。いついつまでにやるとかやらないとか、そういうことを私は聞いていないんじゃない。住民の乗客の状態を十分勘案して私のほうでも対策を立てているんだとおっしゃつてくれればそれでよろしい。

○政府委員(山村新治郎君) まあ国鉄の使命といひますか、これはまず第一に安全ということでございます。それと迅速、乗客へのサービスということでございますので、いま先生おっしゃいますように、いろいろ現地的情勢に即応いたしまして、それに対処するように指導してまいります。

○加瀬完君 それから亀有の旧貨物ホームはあいていますね。あれを利用すれば新しいホームに快速をとめるというようにも可能じゃないですか。快速をとめなくても、適宜な措置ができるんじゃないですか。そうすれば、柏、松戸、亀有、こういう三地区に快速あるのはこれに準ずる方法

が講じられればいまの不平というのはいさぐさ緩和すると思つて、また、その必要があると思つて、あの貨物ホームはどうするのですか。貨物が使つておつた敷地は、もう貨物やらないでしよう、亀有では、そしてあれは国有地ですから、大蔵省に返すのです。なぜ一体国鉄はそれを利用してと住民の便宜をはからないのか。

○説明員(原岡幸吉君) 亀有の貨物跡地の利用方につきました。は、国鉄にいていろいろ検討いたしております。まだ具体的に何か使つかうかということまではきまつておりません。
それから快速を亀有にとめたらどうかというお話でございますけれども、先ほど政務次官からお話ございましたように、全体の輸送体系をその趣旨に沿つたようにつくっていくという観点からいいますと、現時点の事象だけを見てとめる、とめないうことを判断することは非常に問題がある、このように考へております。

○加瀬完君 何にお使いになる、将来。
○説明員(原岡幸吉君) まだ決定いたしておりません。
○加瀬完君 使わないものを国有地、行政財産として持つていくことはできません。国鉄が使うということなら、こういう混雑緩和の方便に使つてもよろしいんじゃないか、そういうことを言つてはいる。あまり時間が長くなりますからこれでやめます。これ山村政務次官でも鉄監局長でもお答えをいたしたいのですが、御計画のとおり、今度の常磐線の線増は住民サービスになり乗客サービスなりという点からいって若干そごを求たして、この点はお認めをいたされたいと思つて、とにかく前より不便になるということでは、乗客は、どんなに誠意を持つておやりになつてもそれを認めるわけにいかぬわけですから、その点について十分再検討をお願いをしたい。特に運賃の問題、それから所要時間の問題、こういう問題で、運賃の問題は、これは国鉄というよりは運輸省で処理のできる問題ですから、運輸省でこの際、乗車の選択制ぐらいを御検討をいたされたい。それから

一番不平の大きい問題が具体的に乗客から提示されてはいるものは亀有と柏であります。亀有のほうにはだいたい難色があるようですけれども、これも御検討をいたされなければならぬと思つて、柏のほうでは、一応条件が満たされるならば快速をとめるような御計画があるようでございますが、もつとこれを具体的に進めてもらいたい、こういう点を御要望を申し上げたいのでありますが、お答えをいたされたいですか。

○政府委員(山村新治郎君) 先生おっしゃいましたように料金の問題、これもいろいろむずかしい問題がございます。一口に申しまして別個の事業体である、これが一番大きな問題であると思つて、もちろんこれは検討してはまいります。しかし、なかなかむずかしいことであるという事をひとつおわかりいただきたいと思つて、また確かに、いわゆる首都圏におられる方で不便になつた方がある。しかし同時にまた便利になつたところもお認めいただければありがたいと思つて、しかし不便になつたところも認めないわけにまいりません。これは確かであります。それらに対応いたしまして、いわゆる増便して輸送力の増強をはかるとか、また、いわゆるホーム要員、これらを十分に用意する。もちろんこれは安全というのが第一ですから、もちろんそういうことをいたします。そしてまた柏の駅、これらについても先生いろいろ数字をあげられましてお示しいただきましたように、そういうぐあいにどんどん乗客がふえてはいる。これらに対して具体的なものを早く出してやれど、これはもちろん私のほうから国鉄のほうに十分に申し伝えておきます。

○瀬谷英行君 いま政務次官は運賃問題についてたいへんむずかしい問題だと、こうおっしゃいましたが、むずかしいといへばむずかしいかもしれない。しかし、法律論でいけばむずかしいかもしれないが、考えようによつてはやさしい問題じゃないか。つまり上野から仙台まで行くのに、常磐線を通つても東北線を通つても運賃は同

じということになつてゐるのでしよう。その点はそつでしよう。ちよつと国鉄の原岡理事に聞きたいのですが。

○説明員(原岡幸吉君) 同じになつております。

○瀬谷英行君 つまり目的地に行く場合に、仙台に行く場合に東北線を通らうと常磐線を通らうと同じ。キロ数は多少違ふと思う。キロ数は違つても運賃は同じになつてゐるのですね。だからここに常磐線の利用者が、たとへば綾瀬、亀有、金町、松戸といったようなところの人が東京駅あるいは有楽町、新橋、品川方面に行く場合に、上野を経由して西日暮里を経由して西日暮里のことなんですよ。經由地はどうでもいいことなんですよ。問題は目的地に行くことにある。だから、そのどうでもいいような經由地の問題のために、それがたまたま管団であり国鉄であるというふうな事業体が違つてゐるためにいろいろよけいな金を払わなければならぬということになると、これは当然よけいな運賃を払いたくないという心理が働くのは当然だと思ふ。だから管団の営業政策を中心にして考えれば、運賃というものは別個になつてくると言ふかもしれないけれども、利用者の便宜というのを考えるならば、そんな問題は一応御破算にして、これはどつち通つてもいいということにしたほうが精算の手間やら何やらの必要がなくなるし、駅としても便利だし、乗客としても便利だ。それくらいのことではやつてできないことはないと思ふ。ところが、国鉄なら国鉄だけの立場で言おうと思はばむずかしい、管団なら管団という立場で言おうと思はばむずかしいかもしれないけれども、これは運輸省としてその点はまとめてどうなんだと、どつち通つてもいいというふうにやらせようじゃないかという一つの指導方針というものをきめてかかればむずかしいことはなからうという気がする。それによつて収入が管団にしても国鉄にしても致命的な打撃を受けるというよりなことはなからうと思ふのですが、その点はどつちですか。

○政府委員(山口真弘君) これは運賃の立て方といたしまして、いまおつしやるような通算制にすることであるいは併算していくことは、非常に前から実は数十年來やつてゐる議論でございます。なかなかむずかしい問題でございます。たとえば具体的な問題を考へてみましても、中野からの東西線という線路がございまして、高田馬場

で国鉄に接続を、さらに飯田橋で接続をする、そうしてその線がまた東京駅まで参りまして、東京駅の至近のところを通過する、そうしてそれがまた西船橋方面で接続をするというふうな、いろいろな体系があるわけでございます。そういうふうな体系の場合に、これを通算の運賃にするほうがいいのか、従来のような併算の考へ方がいいのか非常に議論があるところでございまして、私も従来からこの議論は何べんもやつておるわけでございますが、とにかくも別個の企業体があり、そして別個の設備を維持していくという前提に立ちまして、それから特に国鉄の場合には全国的な輸送網の一環でございまして、他の全国的な輸送網との関連においても考へなければならぬというふうなことがございまして、現在のような併算制度というものをとつておるわけでございます。非常にむずかしい問題でございまして、これは先ほど政務次官が申しましたように、今後十分に検討をしてみたいと思ひます。

○瀬谷英行君 むずかしい問題だ、むずかしい問題だということをしきりに強調してゐるけれども、都内を走る場合には、都バスであるのと私鉄のバスであるのと、運賃を同じ区間では同じようにしているわけでしょう。そうでないとぐあいが悪いわけですよ。国鉄だつて東京都区内をどこでおりてもいいような切符を最近売り出して盛んに宣伝してゐますね。だから東京都内をこういうふうにごちゃごちゃ走つてゐるという場合に、事業体によつて別々の運賃を取らうということをしやしてくるのには当然なんですよ。だから、こういう東

京都内なら都内、あるいはこの電車線区間なら電車線区間、こういうふうな競合するやうな個所については通し運賃にして、通算制にして、変に乗りかえたために金がかるかといつたやうなことがないよきことじゃないかと思ひます。場合によってはやむを得ないかと思ひます。

○政府委員(山村新治郎君) 私もここで、先生言われたように、思い切つて、じや踏み切るといふことを申し上げたいのですが、まだ少し検討をしていただければありがたいです。

○瀬谷英行君 じや検討してもらつていいけれども、結局、沿線のいろいろな注文がおさまるのを待つてごまかしてしまふということじゃしやないと思ひます。これはどう考へたつて利用者にしてみれば納得できないことなんだから、だか

これは利用者を納得させるよつに、しやくし定木に規定や法律でもつて考へるのじゃなくて、やるべきだと私は思ひます。その点をあなただけで検討してはもらいたくないことだから、検討して、すみやかに利用者の便宜をはかるという立場でやつてもらいたくないと思ひます。これは注文しおきたいと思ひます。

それから、ではさしあつてどうしたらいいかということになつてくるのですけれども、現在、快速線をどこへとめたいのかという問題がありまふけれども、いろいろ自治会からも要望が出ております。この要望を見ますと、たとえば松戸以西は従来どおり運行しろというよりなことも書いてあります。そうすると、快速がみなとまることになると、快速がみんなとまつていつたんで快速でなくなつちまうから、これはやはりどこか乗りかえ駅であるとか、あるいは乗降客が特に多い個所であるとか、そこに停車をすることによつて緩行電車と快速電車とのつり合いがとれるよつな配置ができる個所に停車をすべきだろつと私は思ひます。だから、もしも現在の快速電車のうち一駅か二駅とめることによつて、かなり、せつかく複雑線にした二線の、地下鉄路線と国鉄快速路線とのバランスがはかれるといふことである、当然これは停車をするといふことを考へてかかるべきじゃないか。これは技術的に非常に困難であるといふことではありまふけれども、技術的に可能であるといふことであるならば、それはあんまり型にはまらないで思い切つてこれはやつたほうがいいのじゃないかと思ひます。その点はどつちですか。技術的に不可能だといふなら不可能な理由をあげてもらいたたい。可能ならどつちが可能だといふことを言つてもらいたたい。

物理的にも輸送体系的にも不可能であるというふう
に現状においては考えているわけでございます。

○瀬谷英行君 それはおそくこの計画をこしら
えるにあつたの考え方、基本的な考え方だつた
らうと思つてます。実施をしてみた結果はどうか
という問題が出てきているわけですが、この実施の
結果についていろいろ新聞にも出ておりますけれ
ども、国鉄には誤算があつたということを指摘し
た新聞もあつたわけですが、誤算がなかつたと言
えないでしよう。誤算があつたからあつたといふ
にござつたわけですが、だけれども、ほつてお
けばそのうち何とかなるさといふ気持ちでほつて
おくのは、私は無責任だと思つて、誤算があつたら
誤算があつたように認めるべきだと思つてます。
つまり緩行電車と快速電車のアンバランスとい
うものはないかどうか、これは現在このだが将来
こうなる、こういうふうな一つの確固たる見通し
があるのか、四月二十日開業当時の混雑というも
のは何ら予想されていなかったのかどうか、その
点を私はあらためて伺ひたいと思つてます。

○説明員(原岡幸吉君) 誤算があつたか
か、この点につきましては二十日と二十一日非常
に混雑がございました。そのために非常にスムー
ズな移り変わりができなかったのでございます。け
れども、日を追うに從ひまして快速電車の乗車効
率が下がつてきてつあり、緩行電車の乗車効率が
上がつてきてつある。現在の時点では、まだ計画の
数値にまでは達していませんけれども、逐次近
づきつあるという趨勢にございます。したが
いまして、誤算があつたか否かというものを
判定するには、しばらく、出だしの不手ぎわと
いうこともございまして、いろいろございませ
ぬので、もう少し推移を見て判断をしなければい
けないと、このように考えております。

○瀬谷英行君 国鉄のダイヤ改正等について不
手ぎわに対しては、私は、国鉄というのは不手ぎ
わを改めるのに非常に決断がないと思つてす

よ。これは前にも指摘したことがあるだけけれど
も、たとえば十月のダイヤ改正でもって、私らが
見ても、これはこのころがうんと込むぞとい
うことがわかるころがありますよ。それで案の
定、実施してみると、もうすし詰めてもつてひし
めき合つたやつたような現象を見るわけですが、そ
れで当該の駅長なんかも報告をされているわけ
です。ところが、それでも一たんきめるといふと知
らぬ顔をするんですね。まあ、もみくちゃになつ
て苦勞するのは利用者なんです、国鉄の幹部の知
たこつちやないといふふうな態度が見られるわけ
です。そういう態度が、今日のこの問題について
もいろんないふ不満が爆発した原因になつてい
るんじゃないか。まずかつたらさつと改めるとい
うことを私はすべきだと思つて、まあ、まづくない
ように最初からやれば一番いいんだけれども、ま
あ手ぎわが悪いといふか、計画に十分な準備がな
かつたといふか、もう今回の場合は明らかに手ぎ
わが悪いといふことになつていふんだから、これ
から先のことを考えるならば、しばらく利用者が
もみくちゃにされて苦勞するのをながめていてか
ら手を打つといふのは、これは利用者に対して少
し酷いんじゃないか。だから、これはもうどこからど
のくらの乗降人員がある、で、乗りかえはどのく
らいあるといふようなことは、計算をしないで
てもうすでにわかっていることですね、いまま
で、快速電車と各駅の乗車効率というものであ
つて、これは数字が出ていることです。出てくるこ
とならば、この快速の運行計画はこれでいいの
かどうか、もう少し駅をふやしたほうが快速に吸収
する人間をふやせるんじゃないかといふたような
研究は、私は当然やつていふんじゃないかと思
つてます。もうメンツにとらわれちゃいけないと思
つてますがね。この点は、メンツにこだわらず
に、もう少しこの輸送体系といふものを検討する
といふゆとりがあつていいんじゃないかと思つて
ますが、その点はどつですか。

○説明員(原岡幸吉君) 輸送の計画対応につきま
しては、もちろん、メンツにとらわれる気持ち
毛頭ございません。一例といたしまして、発駅、
着駅を見まして、定期券の、いわゆる緩行に移る
書きかえてございませぬけれども、これも大体計画
の九割余り進んでおるといふ状況でございます。
したがつて、メンツにこだわらぬ気持ちももちろ
んございませぬのですが、時をかして落ちつきを見
なければ、十分なる正しい判断ができません。そこ
で、臨機即応の対策といたしましては、もちろ
ん、快速電車をふやすとか、あるいはまた長距離
から来る電車を特別とめるといふような応急の措
置を講じながら、この計画並びに輸送の体系的推
移を見守つていくといふ状態をしばらく続けなけ
れば、変更することができないというのが現状で
ございます。

○瀬谷英行君 たとえば車両ですがね、八両編成
で大混雑をするといふことであれば、これは十両
編成にするといふことをさつとやるべきだと思
つてますよ。十両編成でがらから八両編成
にすると、こういう方法をとることは簡単にでき
ると思つてますね。しかし、八両編成でい
ばいで困るといふなら十両編成にしたらいと、
これはわれわれがちょっと普通考えることなんだ
けれども、そういう問題はなかなかやらないで
しよう。やれないのか、やる気がないのか。これ
はゆとりを持って十両編成でやつてみなければ
も、その必要がないから八両編成にするといふこ
とならば、あまり不満はないと思つて、八両編成
だめだつたならば、今度はしばらく様子を見てか
ら、そのうち減るだろう、こんな込んだ電車には
乗れないからといふので、人が、乗るほうでか
げんするのを待つていふ、そういうところがあるの
じゃないかといふ気がするので、入れものに
一ぱい入れたけれども、まああつていふうちに
に何とかおさまるだろう、こういう方式でもつ
てやられちゃかわない。そこをどうなん
ですか。輸送力をふやす、すぐにもできること
はやるというのではできないのかどうか、その
ところはどつですか。

○説明員(原岡幸吉君) 輸送力に人を合わせる
といふんですか、入れものに人を合わせるというよ
うな考え方は毛頭ございません。混雑の状況その他
を見ながらやつておるわけでございます。た
だ、にわかには、右から左に車が出るものでもな
し、地上の輸送施設も、計画を急に變更してそれ
に間に合ふといふものでもございませぬ。したが
いまして、われわれといたしましては、できるだ
けいい計画をつくつたつもりでございます。そ
の計画にこだわらぬわけはございませぬけれど
も、推移を見て判断をして対応していく、応急の
措置は応急の措置として臨機に万全の善処をして
いくと、こういう気持ちでございます。

るだけ聞いておるつもりでございます。なほ、それに対応するためには、われわれのほうも、あるいは局のほうも応援して、十分対処していきたいと、こういうことでございます。

○瀬谷英行君 まあ、通り一べんの答弁をされてしまふという点、実際の現場の問題がはたしてどの程度に理解されているかという点を疑いたくなるわけなんですけれども、これだけ社会問題になっていくという事は、スムーズにいってないということなんです、結局は、だから、スムーズにいってないという事、結局は、そのうち何とかなるという気持ちじゃなくて、これは国鉄なり運輸省が乗り出して、たえば輸送力をふやせばいいんだということであらば、電車の回数をふやすなり、あるいは両数をふやすなり、こういうことをやるべきじゃないかと思うんです。そういうことだとして、なかなか思うとおりにはできてないわけでしょう。それから運賃問題は、先ほど検討すると言ったから、これ以上言ってみても押し問答みたいなことになってしまふと思ふのだけれども、こういう不満があるという事は間違いないのだから、だからその不満に対して、せめて、すぐになし得ることはやるといふ体制を私は持つべきではなからうかという気がするので、さういふふうに営団地下鉄と国鉄と競合するようにならぬという点、おそれるの、お互いに責任転嫁をするという点、逃げる逃げ腰になつてしまつて、そして一元的に問題を解決する場所がどこかわからなくなつていくことを私はおそれるので、これは運輸省としてはこの問題について国鉄と連絡をとって、営団と国鉄と双方の監督官庁なんだから、運輸省としてこの問題を解決するという意欲を持っているのかどうか。もしそういう意欲をお持ちならば、現場で起きているものもその問題については、これは誠意を持って解決をするという態度を示すべきであらうと思ふ。この間、陳情者が行ったときにも鉄監局長が答弁をしたということだけれども、あまり新聞で拝見する限りにおいては評判がよくな

かつたようです。それは通り一べんのごあいさつで終わつてしまつたからだろうと思ふ。しかし、もうこういふふうになつてきまふと、通り一べんのあいさつじやないかと思ふますよ。何かひとつできることをやらせるといふ態度をとりなさいよ、この点どうですか。

○政府委員(山口真弘君) この問題は、私は、今回の輸送計画並びに輸送方法というのは基本的に間違つていない、こういう方法が一番、沿線駅並びに常磐線全体の輸送力を増強し、また都心への通勤を便利にする道であるというふうなことで考へておられます。したがつて、問題は、そういうことに對していま起こつていふ非常な御不満があるという事も十分私も承知をしておりますが、問題は、それではまず恒久的な問題として、先ほどから出ました、その停車駅、快速線の停車駅をふやしていくというふうな問題、これが一つの恒久的な問題、あるいは緩行線を快速線の中に乗り入れるというふうな恒久的な問題なんかもあろうかと思ふわけでございます。それで、これにつきましても、私は実は設備上の困難というものがかなりあると思ふます。たとえば現在の高架線に對しては、さらにもう一線張りつけるとか、あるいはそこにホームをつくるというふうなことにつきましても、これは設備上の困難というものがかなりあると思ふわけでございます。それが、さういふ面ももちろん検討はしなければなりません、ただ、なかなか簡単にはいかない問題であらう。したがつて、そういう意味では、原則としては、停車駅というふうな問題については現行のやり方でやつていくというのにはやむを得ないんじゃないかと思ふます。ただ、柏につきましてもはやや事情が違ひます、現在の快速線の線路のつくり方自体が、将来、柏に停車をするという事も可能なことという事を考へての上で設計等も考へてございますので、柏については若干問題が違ひますが、その他の駅につきましても、私は基本的には現在のやり方でやるよりしようがなからうかと思ふます。

しかし問題は、各駅停車の列車で上野方面に行かれる場合の問題は、結局は乗りかえをしていただく必要はないわけでございますが、問題は、その乗りかえに對しての不便といふ点、混雑といふものが生じたり、あるいはその乗りかえによつて非常に時間がよけいにかかることになるという問題が根本であるかと思ふわけでございます。その点は、先ほど原岡理事から言ひましたよりな応急的な措置、たとえば輸送力を増強するとか、たゞいま先生御指摘のように、あるいは列車の本数を若干ふやすとか、列車の連結量を若干ふやすとか、いろいろの問題がございしますが、いろいろな輸送力増強をさらに応急的に考へていく、あるいは乗りかえの設備、乗りかえのやり方、乗りかえに關する要員の配置、あるいはホームにおける要員の誘導、案内のしかた等についての配慮というふうな応急的な問題はやはり早急にやつてまいりまして、そして現地の皆さんの御不満といふものを少しでも解消する措置を早急にとつていくということが必要であらうかと思ふわけでございます。この点私どもも、先ほど政務次官も申しましたが、国鉄を督促いたしまして、そういう問題につきましてもは前向きに、直ちにこの問題を解決するような方向でやつてまいりたい、このように考へております。

○瀬谷英行君 これはホームの要員の問題だけれども、場所によつては全然無人になつてしまつたというところがあるやうですけれども、都電とはわけが違ひますから、これは、これだけのたくさん乗降客を扱う電車でホームがまるつきり無人ということになると、いろいろ落ちたとか、いろいろ何か問題ができたときに、あるいはホームに何か物をおつことしたときに、これは困つたことになる。こんなところまで要員をしまつた必要はなからうかという気がするので、いかに合理化だとはいひながら、これじゃサービスを全然犠牲にした合理化といふことになる。ホームの要員、そういうところまでけちけちしなければならぬといふのは、これもまた利用者にしてみれば

ば納得のできないところなんです。組合としても合点のいかなところだろうと思ふのですが、その点はホーム要員といふものをもう少し真剣に考へてみる必要があるのではなからうかと思ふので、その点はどうですか。

○説明員(原岡幸吉君) ホーム要員の問題につきましても、先ほど申し上げましたように、ただ人が、ホームの要員が少なくないといふことではよくないわけでございます、お客さんの誘導、案内、あるいは落としものなんかのときの措置、あるいは安全輸送というふうな観点から、できるだけ少ない要員でもつて機動的に對應していく、やるという体制を検討して、今後あらためてやつていきたいと、このように思つております。

○瀬谷英行君 できるだけ少ない要員といつても、場所によつてはゼロといふところがあるのです。少ないといつてもゼロじゃどうしようもない、少な過ぎますわね。ゼロなんといふところがあるよりだけれども、これはいいんですか、これで。

○説明員(原岡幸吉君) 具体的にいまどかがゼロでどかが一人かという点、私にございせんですけれども、遺憾のないように対処いたしたいと思います。

○瀬谷英行君 それじゃ時間もだいぶ経過しましたから、たとえばホームの要員がゼロの箇所はさういふところだ、現実にはこれでは困る、だが考へても困るといつた個所についてはあらためて再検討してもらふ、要員の配置といふものを考へてもらふ必要があると思ひますけれども、それからこの乗降人員の教と、それから緩行電車と快速電車のバランスといつたやうな問題、それからこれは現地の利用者の感覚から割り出されるいろいろな問題があると思ふので、すけれども、それらの問題について、さらに私どもとしてももう少し調べてみたいと思ふのです。事実が明らかになりましたならば、そちらのほうからも私は調べてもらふといふことありますけれども、その事実に基づ

づいてあらためて善処をするということをお約束を願いたい、こう思うのでありますが、その点どうですか。

○説明員(原岡幸吉君) 事実に基づいてもちろん検討いたすという基本的な気持ちでございます。緩行、急行の問題でございますが、数字を申し上げますと、初日三二五%という込み方で、緩行が一一四%と非常にアンバランスでございます。これは私どもの計画いたしました二〇七と二二五という計画からすれば非常にアンバランスでございますけれども、日を追うに従って逐次計画の線に近づいておりまして、現時点ではまだ緩行に十分移っておりませんけれども、その傾向が毎日そういう計画の方向に行つておるといふことで、御指摘のように実態を調査するといふこととでございますけれども、様子を見ながら、しかしさればといつて入れものに人を合わせるというよりな感覚では決してございませぬが、そういうことでできるだけ現実即応の対策はとりながら、この計画をほんとうの計画かどうかというのを見守つていく、そういうふうにして最後の計画を立てなければいけないと思ひます。それで基本的には車両の問題や輸送施設の問題がございまして、簡単にここでもってどれだけ輸送力をふやすか、何本ふやすか、何時から何時までの間をどれだけふやすか、こういうことを申し上げるのは、まだそこまで十分に具体的な回答を申し上げるわけにはまいりませんですけれども、必要があればそういうような検討を十分いたすつもりでございます。

○瀬谷英行君 沿線の利用者もいろいろ集会をやつたり陳情をやつたりしているようですけれども、いたづらに沿線の利用者が当該駅の駅長のところに行つてみたところで、これは駅長が権限を持つていないわけじゃないから、駅長なり助役を苦しめるだけだと思ひます。だからそういう場合、そういう苦情の持つていき場所、これはもう団地であるとかあるいは自治会であるとか、ある

いは区議会であるとか、こういう利用者は利用者としての一つの窓口をこさえてもらつて、陳情に來たい、あるいは苦情を言いたいという場合の受け入れの窓口も明らかにしたほうがいいのではないかと。たとえば北管理局なら北管理局、あるいは上野の駐在運輸長とか、何かそういうものをちゃんととして、その現地と連絡をとつて、そういう陳情を受けつけるといつたようなシステムを考へておいたほうがいいんじゃないかと思ひますが、その点はどういうことになっておりますか、いまのところ。

○説明員(原岡幸吉君) いろいろの問題を直接的に窓口としてどうしても現場で受けるわけでございますけれども、これは間髪を入れず局のほうに連絡していただき、局の営業部、そして管理局、北管理局以下、この問題については非常に真剣に具体的な動きをつかまえて対応していくという体制になつておりますので、その窓口の受けるシステムと申しますと、現在の東京北鉄道管理局営業部といふものが窓口で対応していく、こういうつもりでございます。

○瀬谷英行君 まだたとえば快速と緩行とのアンバランスといつたような、こういう輸送上の問題は常磐線に限らないのですから、きょうは常磐線の問題だけ取り上げておられるけれども、私のほうだつて言いたいことはまだあるのだけれども、こつちのほうは、まあ別の線についてはきょう言わなだけの話です。だから、こういう問題についてはひとつ誠意を持つて取り上げて、ぐあいの悪い点は直ちに直す、こういう癖をつけてもらいたいと思ひます。ぐあいが悪くても、一年から二年ぐらいの様子を見て、そのうち何とかダイヤのほうにお客が合せるだろう、こういう感覚ではないかと思ひます。兵隊のときのくつみたいに、くつに足を合せるなんて、そういう式じやますかろうと思ひます。お客のほうに、利用者の動きに輸送の体制を合せるということがサビビスの基本じやなからうかという気がします。どうもいまのところサビビスの基本というものが忘

れられていて、お客のほうは、たるの中へ葉っぱだとかラッキョウをしこたま押し込んでゆさぶつていられるにだんだんおさまるだろうと、こういう式では、これは入れられるほうはたまつたものではない。だから、その点を十分に考へて、ともかく今回のこの問題については、私の質問は、一応きよりのところは打ち切りますけれども、この問題が十分に利用者の納得を得られない段階では、再度引き続きこの問題について取り上げたいと思つておりますので、そのことを申し上げまして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○委員長(鬼丸勝之君) 他に御発言もなければ、本日の調査はこの程度にとどめておきます。午後零時二十五分散会

四月十六日日本委員会に左の案件を付託された。

一、東北新幹線の早期建設及び小山市に停車駅設置に関する請願(第二七九五号)

第二七九五号 昭和四十六年四月二日受理
東北新幹線の早期建設及び小山市に停車駅設置に関する請願
請願者 茨城県真壁郡協和町協和町長 大島久重
紹介議員 中村喜四郎君
この請願の趣旨は、第二四四四号と同じである。

四月二十二日日本委員会に左の案件を付託された。

(予備審査のための付託は三月二十九日)

一、船舶職員法の一部を改正する法律案

船以外のもの項中「乙種船舶通信士」を「乙種船舶通信士(近海区域を航行区域とする総トン数五千トン以上の船舶であつて国際航海に従事するもの)にあつては甲種船舶通信士」に改める。

四月二十三日日本委員会に左の案件を付託された。

一、東北新幹線の早期建設及び小山市に停車駅設置に関する請願(第二八六三三号)

第二八六三三号 昭和四十六年四月十二日受理
東北新幹線の早期建設及び小山市に停車駅設置に関する請願(二通)
請願者 茨城県下館市下館市中山七三二ノ一 館市長 松岡龍雄外一名
紹介議員 中村喜四郎君
この請願の趣旨は、第二四四四号と同じである。

船舶職員法の一部を改正する法律案

(小字及び一は衆議院修正の部分)

別表第三中「又は沿海区域」を「沿海区域又は近海区域」に改め、「近海区域又は」及び「近海

区域第一区を航行区域とする船舶及び」を削る。
表平水区域又は沿海区域を航行区域とする船舶であつて旅客

第十部

運輸委員會會議錄第十号

昭和四十六年四月二十七日

【參議院】

昭和四十六年五月十二日印刷

昭和四十六年五月十三日發行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局