

国第六十五回 参議院運輸委員会議録第十一号

(二五二)

昭和四十六年五月七日(金曜日)
午前十時二十六分開会

委員の異動

四月二十七日

辞任

瀬谷 英行君

野上 元君

政府委員
運輸大臣官房長
高林 康一君
運輸省海運局長
鈴木 珊吉君

佐原 亨君
運輸省船員局長
佐原 亨君
運輸省鐵道監督
山口 真弘君

藤木 栄君
郵政省電波監理
藤木 栄君

伊江 朝雄君

吉田善次郎君

日本国有鉄道旅
客局長

伊江 朝雄君

吉田善次郎君

○委員長(佐原亨君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。
理事の補欠選任についておはかりいたします。
委員の異動に伴い理事一名欠員となつておりますので、その補欠選任を行ないます。選任の方法は、先例により、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕
○委員長(鬼丸勝之君) 御異議ないと認めます。

○委員長(鬼丸勝之君) 御異議ないと認めます。

○委員長(佐原亨君) その辺がどうも政府案は万全な措置をしたとおっしゃるのですが、組合側にも反対があつた。それはやっぱり安全性の絶対確保といいますか、これに思いをいたせば、これはどん

なに手がたく考えてもいいわけであり、それが少しでも減りをする、あるいは安全性が侵されてしまうことになりますと、これは非常にたいへんな問題になるわけですね。そういう点をそれ

じや、やや異例的な衆議院の決定について、私たちが参議院側から見ましても、どうも少し不穏な点があるのでないか、完全な理解がなされていないのではないか、こういうやつぱり見方がで

きるわけですが、その点についてはあくまで組合側の意見もある程度取り入れられて、そうして十分審議をしたから、ますますこれでいいんだと、

ざいまして、われわれとしましては、一応原案で

○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し、質疑を行ないます。御質問

申しましたような構造、設備等におきまして、あるいは積み荷の量、種類、寄港地、こういった

たした、こういうことだらうと思ひます。

○大和与一君 まああくまでも私のお尋ねの要旨は、安全ということを絶対条件にするわけですね。そろそろと、審議会の答申にしても全会一致あるいは多数、その場合に少數意見が入る。その

少數意見は質的なもので大事だから、これは少數であるからといって否定できない。これは十分に尊重なんというもののじやなくて、必ずこれはそしやくといふか、理解されるといふかされなければこれは取り上げられるべきものではない、多數では通らない、こういうことになると思ひますよ。だから、その辺が相当議論がなされた記録があるわけでしようが、それがどうも私たちが記録を見ても、もう一つ調整の要素があつたじやないか、こういう感じがするのですが、それはあれですかね、相当やつたといふことは、どの程度相当——御存じなんですか。

○政府委員(佐原亨君) 大体、答申案文をつくるときの事務局の考え方といつましても、この乙種の問題は併記答申ではない形で提案が組まれておつたやに聞いております。しかしながら起委員の段階におきまして、どうしても入れるといふと、労働側の主張がございまして併記答申にしたところ、このような経緯があるよう伺つております。

○大和与一君 だから、その調整がつかないのに、併記答申の一部を政府の一方的な方針で立法化すといふのはどうもこの審議会の軽視ではないか、こういうふうな感じがするのですが、その点はいかがですか。立法化しているのですね。これは非常に大事な問題なんですが……。

○政府委員(佐原亨君) 併記答申をそのまま何かの独断でもつて採用したわけではございませんで、役所は役所なりに慎重に検討いたしまして、それから関係官庁とも十分協議いたしました結果、改正に踏み切ったわけでござりますので、その点ひとつ御了解いただきたいと思ひます。片方の、もう一つの併記答申のほうは、これも慎重審議の結果で、採用すべきでないと、こういう結論に

達しておるわけでございまして、何も船主のほう

だけの肩を持つてこの法律を取り上げたとか、そういうことでは決してなく、やはり安全上支障ありやいなやということを十分慎重に検討いたしました結果、結論を得たわけでございます。

○大和与一君 本来、安全問題について労使の意見が対立するといふのは好ましい姿ではないんですね。これはあくまでも一つになつた上で、あと具体的な施策については意見が違つてもいいありますのは段階があつてもいいと考えますが、それが関係の労働組合が反対している場合には非常に慎重に配慮がなされなくちやいかぬと思うのですが、特に今回の改正案の場合に、形式的には後退ではないかあるいは安全に支障があつたら困る。どうも政府が一方的に立法化したというこのことが、いまいろいろ局長がお話しでございますが、衆議院のたとえば参考人の意見陳述の際に、海員組合の代表からも強い不満の意見が出ておるわけですが、それは審議会でそういうふうにきめられ、それを政府として取り上げる形を整えてしまつたから、もう衆議院の段階にきた場合には、その委員会でかりに組合関係の人がどんなりつぱな意見を言つても、これはもう取るに足らぬへのようなら、それが上級試験を受けようという場合に意見を言つても、これはもう取るに足らぬへのようなものだと、そういうふうなことになるのでしょうか。その辺いかがですか。

○政府委員(佐原亨君) 決してそのような軽々しい考え方で取り上げたわけではございません。あくまでもかなりの時間をかけていろいろな調査をいたしました、その結果、安全上いけるのだ、それがから通信士の免許を扱つております郵政省とともに海上の通信士は、いま船舶の安全といふことであると思いますが、おつしやるとおりの趣旨で私どもとしましても現在そういう方向に向かっていま検討している、そういうことでござります。

○中村正雄君 けつこうでございます。

○大和与一君 たとえば、学校出たての者が小さい船に乗つて、今までだつたら台湾までくらいで帰つておつたわけですね。今度はそれが広がるからビルマくらいまで行く。そうすると、技術が習熟していないために、あるいは機械がたいへんりつぱになつたのはいいけれども、故障もありまして、それで、それを直せない。SOSをSOQなんかに打つたらどうなるのですか。そういう場合に、機械がこわれたり、力がなければ、その船は黙つて自分のところへ歸つてくるのですか。そろ

いろいろな面から考慮されておると思うわけです。

ただ、こういう免許制度について、現在は、これがやはり出たてのほやはが来てと、そういう点が心配なんですね、われわれしろうとが考えて。

○政府委員(佐原亨君) これは郵政省からお答えいただいたほうがいいかと思ひますが、電波法の上経験を有しておる、そういう人が今度、上級試験を受けるといふ場合がすべての通信士にあると思ひますが、そういう場合は好ましい姿ではないんですね。これはあくまでも一つになつた上で、あと具体的な施策については意見が違つてもいいありますのは段階があつてもいいと考えますが、それが関係の労働組合が反対している場合には非常に慎重に配慮がなされなくちやいかぬと思うのですが、特に今回の改正案の場合に、形式的には後退ではないかあるいは安全に支障があつたら困る。どうも政府が一方的に立法化したというこのことが、いまいろいろ局長がお話しでございますが、衆議院のたとえば参考人の意見陳述の際に、海員組合の代表からも強い不満の意見が出ておるわけですが、それは審議会でそういうふうにきめられ、それを政府として取り上げる形を整えてしまつたから、もう衆議院の段階にきた場合には、その委員会でかりに組合関係の人がどんなりつぱな意見を言つても、これはもう取るに足らぬへのようなら、それが上級試験を受けようという場合に意見を言つても、これはもう取るに足らぬへのようなものだと、そういうふうなことになるのでしょうか。その辺いかがですか。

○政府委員(佐原亨君) 決してそのような軽々しい考え方で取り上げたわけではございません。あくまでもかなりの時間をかけていろいろな調査をいたしました、その結果、安全上いけるのだ、それがから通信士の免許を扱つております郵政省とともに海上の通信士は、いま船舶の安全といふことであると思いますが、おつしやるとおりの趣旨で私どもとしましても現在そういう方向に向かっていま検討している、そういうことでござります。

○中村正雄君 けつこうでございます。

○大和与一君 たとえば、学校出たての者が小さい船に乗つて、今までだつたら台湾までくらいで帰つておつたわけですね。今度はそれが広がるからビルマくらいまで行く。そうすると、技術が習熟していないために、あるいは機械がたいへんりつぱになつたのはいいけれども、故障もありまして、それで、それを直せない。SOSをSOQなんかに打つたらどうなるのですか。そういう場合に、機械がこわれたり、力がなければ、その船は黙つて自分のところへ歸つてくるのですか。そろ

いたところの混亂なり錯綜なり、そういうこと

がやはり出たてのほやはが来てと、そういう点が心配なんですね、われわれしろうとが考えて。

○政府委員(佐原亨君) これは郵政省からお答えいただいたほうがいいかと思ひますが、電波法の五十条に、通信士になるためには一定の要件が規定してございまして、やはり一年以上の船舶勤務を経験した者である、しかも現実に一級または二級の免状持つてなければならない、こういふことになつておりますので、学校出たての人が直ちに通信長になるということはまずあり得ない、こういう制度になつております。

それから、機械が故障するときにはどうするのか、あるいはSOSをSOQに打つたらどうするかという御質問でございますが、そういう通信の技術につきましては、二級通信士は十分にその能力を持っておる、こういふはずでございますの御心配はないので、なかなかうかと思ひます。

○大和与一君 一つのいままでできましたワクの中を今度は広げるといふのでしょ。そうすると、全部が質が悪いとは言ひません、しかしやはりこの中に甲乙丙丁があると思うのです。そうすると、船に乗せる配慮についても、運航計画といふ実務経験といふもの加味するかどうかといふことであると思いますが、おつしやるとおりの趣旨で私どもとしましても現在そういう方向に向かっていま検討している、そういうことでござります。

○政府委員(佐原亨君) 二級通信士の免許資格申しますが、國家試験は十分そういった能力を踏まえての試験になつておりますので、一応二級の免状持ちはそういった能力はあるという前提でございますけれども、先生おつしやるとおりに、経験があればなおかつこうなことでござりますし、それから船主といたしましても、免状を持つておるからといふので不安を感じるような者を通信長にするということはまずないと思ひます。それから役所といたしましても、そういった点十分配慮いたしまして船主に対し強力に行政指導はいた

したい、どのように考えております。

○大和与一君 それで、大臣にもう一つ。

この審議会の答申ですね、これがなかなかきまっているようで、きまらぬよう、一番悪い例は、政治資金規定法は幾ら答える出しても総理大臣がお取り上げにならぬで、国民はおこつておる。これは一番悪例だと思うのですが、原則的に一つのものさしがあるとも言えるしないとも言えるのですが、その辺、大臣の所管の中では審議会の答申について一体どう考へているか。一つは、全会一致の場合は問題ない。しかし少數意見がある場合、これはあり得るわけですから、そういう場合の質的な内容を私は一番心配するわけで、その点はしっかりと大臣がつかんで、そこさえ間違なければ必ずしも全会一致でなくてもこれはいいんだ、そういうふうな何か大筋、大局的な審議会の答申に対する大臣の明快なお答えがもらいたいのですが。

○國務大臣(橋本登美三郎君) まあ審議会、それの性質によって違いますけれども、この種の審議会は、まあ私、私見で申すなれば、利害が対立するような状態で構成されるということは必ずしも妥当でないんじやなかろうか。そうではなくて、やっぱり学術経験者といいますか、もちろんそれは通信士の経験のある人も入っていなくちゃなりませんけれども、そういう利害を離れた人にます。したがって、まあ運輸省としては長年にわたりこの問題を審議会にかけまして、その間に両者の論議が十分に尽くされてまいります。そしてその論議の中を追求してまいりまして、そう純粹な点を取り上げて、妥当なものは妥当としてこれを一つの運輸省自身が考へる重要な資料にする、こういうよろんな考え方で、まあこういうような一本の答申が得られないかたった場合は、その間の審議過程を十分にこれは検討し、尊重し、そしてその間における純粹な面を取り上げて、こ

れなれば結果的には労使関係にも悪い影響を与えないであろうという一つの見通しをとつて、運輸省独自の立場からこのよろんな改正案を提出するわけあります。これはまあどうも現状の立場から見てやむを得ない必要措置と考えておりますので、これがまあいわゆる被用者側、すなわち通信

士團体の被用者側の意見を全然無視しておるとも考へませんし、また船舶保有者側、このほうの意見ももちろんこれは取り上げざるものは取り上げないという形で、取り上げられるものは取り上げるという形で、全く第三者として公平な立場から両者の論議を、数年間にわたって尽くされた論議の内容から抽出をして、そこで普遍妥当なものを取り上げる、こういう方針でこのよろんな場合はやつていくことが妥当であろう。その辺においては、運輸省はいずれにも片寄らず、しかも内容的には、いずれも価値ある論議に対しても十分これを取り上げてまいりたと、かように御理解願いたいと存じます。

○大和与一君 どうもいままでの、特にこういう問題についての審議会の経過を開きますと、どうもこういうふうな形、あまりなかつたようではあります。そうすると、立法化したということは異例ではあるが異質ではない。しかし、まあ今回はやむを得ない。しかし今後かりに審議会がそういうふうな形を、答えを出した場合、必ずしもそれが常に立法化するとか全部取り上げられるのじやないふうな形でござりますけれども、海外売船が非常に活発に行なわれた。したがいまして、一時的になりの予備員が外航船主にはございます。したがつて現時点、それからここ一、二年は船員はだぶつき気味である。しかし五力年計画の最終年次に至りますと、特に部員のほうでございます。それどころ、相当の不足を生ずるよう数字が出ております。ただ、現在まだだぶつき気味でござります。ただ、現在まだだぶつき気味でござりますので、船主のほうも船員の手当その他につきましてはまだまだ真剣に考えておらない段階でござりますけれども、現実にそういった不足事態が発生するようになれば、当然船主といたしましてもいろいろ配慮につきまして苦慮対策をはかるものと思います。いろいろ船主側の要請によりまして政府といたしましても船員政策にそこのないもののが配慮されていると、これは必ず言えるのですか、絶対に始めから。

○國務大臣(橋本登美三郎君) もちろん、こういう場合を将来ともに予測して運輸省はかつてな立場からこれを処理するということは、これは避けられべきだと思います。したがつて、今後の処理につきましては多少の時間をかけましても——これもだいぶ時間をかけたのですが、なお両者の説得と申しましようが理解を求めて、そうして一本の答申を得て処理をしていく、こういう方針は堅持してまいりたいと思います。

○大和与一君 そうすると、造船計画と船員の需要して政府といたしましても船員政策にそこのないもののが配慮されていると、これは必ず言えるのですか、絶対に始めから。

船員の計画が非常に不安定であるということを申しましたように、現実に船員が足りなくなつてくるといふよろんな事態が発生いたしますけれども、これはきちとかなり要るだけのものが配慮されていると、これは必ず言えるのですか、絶対に始めから。

○大和与一君 次に、船員需給の見通しについてお尋ねをいたします。

船員法は、船舶の航行安全確保を目的とした法律で、船員需給の面から職員法の改正を見るのは本筋ではないかもしれないが、船員需給の今後の見通しについて若干お伺いしたい。

百万トンの建造計画が一応答申されております。その線に沿つて今後五カ年間に船舶が建造されにくわけございますが、この建造計画を踏まえまして、われわれのほうで一応いろいろな前提を置きました試算をした数字がござります。ただ、非常にむずかしい問題がございまして、その前提条件の取り方によつてこの数字がかなり変わつてくる場合がございます。一応、職員、部員とともにこの数年間は過剰気味でござります。と申しますのは、ごく最近でござりますけれども、海外売船が非常に活発に行なわれた。したがいまして、一時的にお尋ねをいたしました。

戦前日本は船が六百万トンでしたかね、世界第三位、それが全部沈んじゃつた。そういう船に関する話をしておつた人たちが、ほとんど役に立たぬよくなつたけれども、しかしそれもすいぶんおられたわけなんですが、そういう人たちはいまでも相当活用をされておるのか、その辺どうですか。○政府委員(佐原亨君) 先生のおっしゃるのは、おそらく中高年齢層の船員のことであろうかと思いますが、一応まあ船会社にも定年制といふもので、船主のほうも船員の手当その他につき定だといふことになると、やはり船員の行政指導上支障を来たすということになりますね。これはどうですか。

くると申しますても、同じ三十万トンの船をつ

になります。それから五万トンの船ですと二隻、二隻と六隻ではかなり船員の数としては変わってまいりますので、具体的に二千八百万トンの計画の中では、どういった型の船がつくられるかということがはつきりいたしませんと船員の数はなかなかはつきり出しにくい。したがいまして、過去の数字でござります。そういう意味で、びしやつとした計画といふものはなかなかむずかしい、これが正直のところ現実の姿でござります。

○大和与一君 ですから、ほとんどの建造計画のほうが確定しておつて船員需給計画がやや不安定だといふことになると、やはり船員の行政指導数字でござります。そういう意味で、びしやつとした計画といふものはなかなかむずかしい、これが正直のところ現実の姿でございます。

四

た見通しといふものはなかなかつくりにくい。たゞ現実の動きをとらまえながら、いよいよ足りなくなるといふ現実の問題になる場合には、当然それに対処いたしますようにわれわれとしても考えます。船主としても努力するものと、このように考へて、船腹を増強する、しかし船員が足りないといふような事態は何としても避けなければならぬい。このように考へております。

○大和与一君 大手と中小と分けて、大手のほうに力があるから量的にも質的にも大手に行くといふふうにちょっと考へられますね。その場合には安全性の問題と質の問題を含めて、その行政指導を実際にしておるのか、できるのか、やむを得ないというのか、そちらでどうですか。

○政府委員(佐原亨君) 確かに大手のほうに良質

の船員が行きだがるし、現実に流れている。大手のほうには余つておるからそれを中小のほうに持つてくるといふことの一応理屈の上では考へられ

ますけれども、現実にはなかなかそういう企業

の移動というのは壁がございまして、首に繩を

つけて引っぱつてくるわけにもいきません。マク

ロに見まして船員数をわれわれははじめておりま

すけれども、個々に見ますと大手の場合と中小

の場合とではかなりの差があると思ひます。た

だ、いま申しましたように、大手が余っているか

らといってこれを中小のほうに無理、無理持つて

くるといふことはなかなかむずかしい。したがい

まして、中小は中小なりにみずから努力をいたし

まして、部員から海技大学の訓練機関を通して職

員にしてみたり、あるいは求人開拓に努力をいた

りといふことで船員の需給をまかなつておるとい

う現状でございます。

○大和与一君 もう一つ、陸上の勤務と海上の勤

務と分けます。そうすると、あまり正確ではないのですけれども、やはり海よりも陸のほうが楽で

すから、おほれることがないものだから陸のほうに希望者が多い。そういうふうな傾向が何がある

のですか。もしそういうものがあつた場合に行政

指導はどういうふうになさつておるか。

○政府委員(佐原亨君) 大手の場合は、先ほども

言いましたように、かなり船員の希望者がござい

ますので、それだけの待遇も与えておりますので

おつしやるような問題がござります。確かに昔

に比べますと海上労働者の離職率と申しますか、

陸上のほうに流れていく傾向は高くなつてきてお

ります。これはいろいろ意味がございましょう。

う待遇の面もございましょうし、それから家庭

を離れて船で勤務する、生活するという非人間的

な船員の宿命がございますけれども、そういうた

めいろいろな要素で、最近の若い人は船をむろん忌

避するような傾向が確かにあらわれております。

これに対処するものといたしましては、結局は労

働条件の向上あるいは労働環境の改善、いろいろ

船を魅力ある職場としてわれわれとしては何とか

これを解決していきたいという意味でいろいろ努

めはしておりますが、先生おつしやるような傾向

は確かにあるわけござります。一つの大きな問

題でありますと、やはりうちかと考へます。

○大和与一君 職員法の配乗別表は、職員につい

ての最低基準を規定したものですが、船舶の近代

化、技術革新などによつて今後部員の配乗はどの

くらいになると考へておられるか、最低基準とし

てですね。

○政府委員(佐原亨君) ただいまの御質問は部員

でござりますか。

○大和与一君 そうです。船員法第七十条に、七

百トン以上、甲板部の部員といふのがあります

ね。

○政府委員(佐原亨君) 船舶職員法は職員につい

て規定しておる法律でござりますので部員は直接

の部員で特に七百トン以上に当直勤務につく者は

六人以上としなければならないという規定がござ

ります。非常に大きな傾向といつたましまして、船舶

の機械化、自動化が進んでまいりますので、当然

配乗のほうの合理化、省力化も行なわればまつて、

ます場合に必ず一定の乗船履歴を必要とし、乗船

書かれておりますのが今後必要とする乗船履歴で

かなりの部員の数の減少は現実に起つてまいつております。この七十条をどうするかということにつきましても、船主のほうからこれをなくしておきますので、それだけの待遇も与えておりますので、船員のほうはもちろんこれに反対ということで、現在船員に考へて、船腹を増強する、しかし船員が足りないといふような事態は何としても避けなければならぬい。このように考へております。

○大和与一君 大手と中小と分けて、大手のほうに力があるから量的にも質的にも大手に行くといふふうにちょっと考へられますね。その場合には安全性的の問題と質の問題を含めて、その行政指導を実際にしておるのか、できるのか、やむを得ないというのか、そちらでどうですか。

○政府委員(佐原亨君) 確かに大手のほうに良質

の船員が行きだがるし、現実に流れている。大手の

ほうには余つておるからそれを中小のほうに持つ

てくるといふことの一応理屈の上では考へられ

ますけれども、現実にはなかなかそういう企業

の移動というのは壁がございまして、首に繩を

つけて引っぱつてくるわけにもいきません。マク

ロに見まして船員数をわれわれははじめておりま

すけれども、個々に見ますと大手の場合と中小

の場合とではかなりの差があると思ひます。た

だ、いま申しましたように、大手が余っているか

らといってこれを中小のほうに無理、無理持つて

くるといふことはなかなかむずかしい。したがい

まして、中小は中小なりにみずから努力をいたし

まして、部員から海技大学の訓練機関を通して職

員にしてみたり、あるいは求人開拓に努力をいた

りといふことで船員の需給をまかなつておるとい

う現状でございます。

○大和与一君 もう一つ、陸上の勤務と海上の勤

務と分けます。そうすると、あまり正確ではない

のですけれども、やはり海よりも陸のほうが楽で

すから、おほれることがないものだから陸のほうに希望者が多い。そういうふうな傾向が何がある

のですか。もしそういうものがあつた場合に行政

指導はどういうふうになさつておるか。

○政府委員(佐原亨君) 大手の場合は、先ほども

言いましたように、かなり船員の希望者がござい

ますので、それだけの待遇も与えておりますので

おつしやるような問題がござります。確かに昔

に比べますと海上労働者の離職率と申しますか、

陸上のほうに流れしていく傾向は高くなつてきてお

ります。これはいろいろ意味がございましょう。

う待遇の面もございましょうし、それから家庭

を離れて船で勤務する、生活するという非人間的

な船員の宿命がございますけれども、そういうた

めいろいろな要素で、最近の若い人は船をむろん忌

避するような傾向が確かにあらわれております。

これに対処するものといたしましては、結局は労

働条件の向上あるいは労働環境の改善、いろいろ

船を魅力ある職場としてわれわれとしては何とか

これを解決していきたいという意味でいろいろ努

めはしておりますが、非常に大きな傾向、流れか

まざわわれわれの口からその結果を見通すわけにま

ります。これは、安全面を考慮しながら、

職務経験の尊重ということによりまして、先ほ

どもちょっと中村先生からもお話をございました

法の改正をはかるべく船員中央労働委員会にこれ

もやはり諸問題でございます。非常に意見がこれ

はもちろんこれに反対ということで、現在船員

にとりましてはかなりの負担になつてお

ります。非常に重い負担になつておりまして、こ

れを何とか改善してもらいたいという要望が船員

サイドからも強く出でおつたわけでございます。

われわれといつましては、安全面を考慮しながら、

職務経験の尊重ということによりまして、先ほ

どもちょっと中村先生からもお話をございました

申しますと、やはり機械化に応じて省力化は進

もうあります。このよう認識のもとに試験制度の簡

便化をめらしていくであろう、部員の数は減つてまいる

であろう、このよう見通しを持つておる次第で

ございます。

○大和与一君 その労使間の労働協約は、大体期

間はどのくらいですか。

○政府委員(佐原亨君) 労働協約できめられてお

りますけれども、労働協約の期間は大体一年だと

思ひます。一年ごとに更改される……。

○政府委員(佐原亨君) 労働協約できめられてお

りますけれども、労働協約の期間は大体一年だと

思ひますけれども、労働協約の期間は大体一年だと

ございます。これは原則として一年、いままでは大体一年、今度の試験免除のためにはさらに一年をプラスいたしまして、従来の乗船履歴に一年プラスいたしまして試験の簡素化をする。こういう考え方になつております。ただ、いわゆる長免状、甲種なら甲種船長免状、乙種なら乙種船長免状をとる場合には一年、二年ということじゃなくして、かなり長期間、たとえば甲長の場合には十二年、乙長の場合には八年、そういう長い乗船履歴を要求しております。こういった線で答申が提出されております。

○大和与一君 乗船履歴なしで受験できる学術試験の一部というのは筆記試験ということになるのだろうと思うのですが、筆記試験先行制度をつくったというのはどういう理由ですか。

○政府委員(佐原亨君) 学術試験の中に筆記試験と口述試験が現在ござります。筆記試験のほうはどちらかといふと基礎理論的な問題を出して理論的な解答を求める、口頭試問のはうはむしろ経験的な——身についた経験、技能といったものを口頭試問でもってチェックする、こういうたてまえになつておるわけでございますが、その前者のほう、理論的な問題は、これは船に必ず乗つていなくて、陸上における学習はある程度マスターできます。若いうちに理論的な問題だけを先に試験を課しまして合格させておくといふことが一つのメリットであります。で、船員に希望と期待を持たせまして、その後、船で一定履歴をつければ、あとは簡単な口頭試問で上級の資格をとらせる、こういう制度のねらいでござります。

○大和与一君 次に、別表第一の改正についてお尋ねいたします。

別表第一において、船舶職員の資格及び員数並びにトン数区分は、どういう観点に立つてきめられておるんですか。

○政府委員(佐原亨君) 別表第一は、甲板部と機関部の職員の配乗をきめておるわけでござりますが、原則といたしまして、遠洋区域は甲種免除、

近海区域は乙、それから沿海のほうの大型船は乙で小型船のほうが丙、丙免状は、いま申しました隻、遠洋の三千以上が百四十六隻と、こういう状況をといたしましては、そのような基本的な考え方になつております。

○大和与一君 乗船トントン数が大きくなりますと、乙ではなくて甲を立つてつくられております。同じ近海の中でも、船船トントン数が大きくなりますと、乙ではなくて甲を立つてつくらります。甲を立つてつくらりますと、あるいはトントン数がうんと小さくなつてしまりますと、一つ下の丙でよろしい。そういう上限、下限におきましては若干のバリエーションがござりますけれども、基本的にはただいま申しましたような区分けで考えられております。

それから員数のほうは、一応船員が当直に立つんだという前提のもとに、これも航行区域、船の大きさ、また航海時間、そういうものを勘案いたしまして、原則的に近海以上は三直制とのみ行なつたのはどういう理由ですか。

○政府委員(佐原亨君) 航海につきましてはその航海時間を加味いたしまして若干減員をはかつておる、こういう思想で組み立てられております。

○大和与一君 今回の改正が三つの区分についてのみ行なつたのはどういう理由ですか。また船舶運航の実態から見て、どれだけの効果が期待できると思ひますか。

○政府委員(佐原亨君) 今度の改正は、配乗表は三十二年以来変わつておりませんけれども、船舶の機械化、自動化が進んでまいりまして、船内の就労体制がかなり変わつてしまひました。それで機械化が特に進んでおる分野、トン数区分を取り上げまして、近海について言いますと三千トン以上、遠洋について言いますと千五百トン以上、こころ辺が非常に近代化が進んでまいってきておりますので、その部分だけを取り上げまして改正をはかたわけござります。なお、あわせまして、海難の発生状況をチェックいたしまして、今回改正するトン数区分のところは非常に海難の発生が少ない分野でござります。そういう二つの面からこの二つの部分を取り上げた、こうしたことでござります。

効果といたしましては、近海のほうの三千を五千に変えますことによつてメリットを受ける隻數

が百二十二隻、遠洋のほうの千五百を三千に上げますことによつてメリットを受ける隻数が百八隻、遠洋の三千以上が百四十六隻と、こういう数字張りといたしましては、そのような基本的な考え方になつております。

○大和与一君 これは国際的に千六百トンですか、何かそれが基準になつておるんですか、遠洋も、船船トントン数が大きくなりますと、乙ではなくて甲を立つてつくらります。あるいはトントン数がうんと小さくなつてしまりますと、一つ下の丙でよろしい。そういうもあまり根拠がないんですね。

○政府委員(佐原亨君) 別に国際的なルールはございません。

○大和与一君 そうすると五千トンにきめたといふのもあまり根拠がないんですね。

○政府委員(佐原亨君) 冒頭申しましたように、五千トンというものが大体大型船と中型船の区分の限界であろうという実態あるいは船舶安全法の規制面というようなところから五千トンという数字をとらましたわけござります。

○大和与一君 それは、いまおっしゃったことはわかるけれども、世界の今後の経済のあり方、物資の流れ、それから造船計画、そういうことを全部総合的に、全世界的な見地から見た場合に、それは変化する可能性があるんじやないですか。そうすると、いまはそういうふうに一応おっしゃつていいのかどうかわからぬけれども、それは日本だけ、あるいはいまの動きの中だけで判断をしていいと思うというだけであつて、五千トンがいいと言つたって、そんなものは单なる目安であつて、たいした確定的な意味はない。そうすると、今度は、また話は安全性に返るんだから、安全性だけはやつぱり将来は、しかし事情のところは、これはやつぱり将来は、しかしその辺は後退ではない、適正だと、やつぱりこういうふうにおたくは言うほかないわけですかね、この辺はわからぬような気持ちになるんですが、その辺は下位であつたランクの免状者で運航、運転ができる、こういうようなことでござります。

○大和与一君 やつぱりこれから、拡大された部分については現在よりも低位の資格といいますか、ことばで言うとそれと異なるなんだから、やはり安全面から言うと形式的に下がつたんじゃないかと、こういうふうにも考えられます。

現在、近海で見れば三千トン以上は甲種船長がやつておるが、改正によって五千トンまでは乙種の機械化、自動化が進んでまいりまして、船内の就労体制がかなり変わつてしまひました。それで機械化が特に進んでおる分野、トン数区分を取り上げまして、近海について言いますと三千トン以上、遠洋について言いますと千五百トン以上、こころ辺が非常に近代化が進んでまいってきておりつぱり最適だ、こういうふうになるのか、それはやつぱり下げたほうが、安全性なりあるいは需要状態からいってそのほうが国民の立場からすればいいと考えるのか、その辺はどうですか。

○政府委員(佐原亨君) 船舶の自動化、機械化が非常に導入されてまいりまして、船内の就労体制が変わつてしまひました。いろいろ例をあげますと非常にたくさんござりますけれども、そういう意味で船舶職員の仕事の質、量とも、昔と比べておるわけござります。安全は、そのためには下が

ますとかなり軽くなつてきたということが言えると思います。したがいまして、安全をそこなうことなく、トン数を若干上げましても十分、いままで下位であつたランクの免状者で運航、運転ができる、こういうようなことでござります。

それは、将来の船舶建造の動向、世界海運の動向に応じまして、またさらに船舶職員法を改正する時期が参るかもしれませんけれども、少なくとも現時点におきましては五千トンが妥当であろう、それから五千トンが絶対的かという点につきましては、将来の船舶建造の動向、世界海運の動向に応じまして、またさらに船舶職員法を改正する時期が参るかもしれませんけれども、少なくとも現時点におきましては五千トンが妥当であろう、

るということはないと思われます。それで考えておるわけでござります。

○大和与一君 別表第二及び第三の改正についてお尋ねします。

ややこれは同じような答弁になつてくるかと思

いますので短くしますが、乙種船舶通信士を通信

長とする効力範囲を近海一区から原則として—

衆議院では、近海区域でも五千トン以上、国際航

海上に従事する船舶は甲種船舶通信士と修正された

—原則として近海全域に拡大することについ

て、衆議院の参考人の意見によりますと、労使と

も試験制度の合理化については政府案を支持する

ことで意見が一致しております。しかし乙種船舶通信

士の効力範囲拡大については、船主側は政府原案

の実現を強く要望しているのに対し、組合側は政

府案に強く反対し全く対立しております。与党修

正が行なわれたが野党の賛成は得られなかつた。

衆議院審議の段階では、乙種船舶通信士の効力範

囲拡大の是非について問題がしほられた感がある

のですが、反対意見が付記された答申内容を法制

化することにはあまり賛成ではありませんけれど

も、今回、乙種船舶通信士の効力範囲を拡大する

こととした理由をあらためて明らかにしてもらいたいと思います。それが船舶航行の安全上支障がないと判断された具体的根拠は何か。やや重複しますが、もう一度、簡単でいいですからお答え願

いたいと思います。

○政府委員(佐原亨君) 船舶の機械化、自動化といふ話が何回も出ますけれども、通信分野におきましてもいろいろ通信機器の信頼性の向上その他がございまして、通信士の仕事がかなり合理化されてきていることは事実でございます。なお、国際条約におきましても、二級通信士はいわゆる外

航貨物船の通信長として十分仕事ができるだけの能力ありということにしておりまますし、実態から見ましても一級と二級の差は、いわゆる国際公衆通信と申しますか、和文の通信ではなくて英語の通信のほうで差があると、こういうことになつておるわけでございますが、近海複船の通信長とい

えども、ナホトカ、韓国、北鮮、それから中共、台湾、香港、こういったところへ行つたりつぱに英語でもって通信を果たしているわけでござります。これがボルネオ、スマトラのほうへ拡大されましても、その通信長としての業務の内容は量的

にも質的にもほとんど差がないと、こういう実態

がござりますので、近海全域に拡大して差しつかえなしと、こういう判断に踏み切った次第でござります。

○大和与一君 船舶通信士の船内における業務内

容ですね、それからその位置づけといいますか、それはどのようになつてありますか。

○政府委員(佐原亨君) 船舶通信士の業務内容でございますが、大体通信操作の仕事と保守整備の仕事に分かれると思ひます。結局いろいろあります

すけれども、一応羅列して申し上げますと、運用のほうに纏まる——運用と申しますのは操作のほうでございますが、五百キロワットの聴取、それから同じことございますけれども、沈黙時間中

は一分間に百二十五字、乙種のほうは百字、二

十五字の差があるということになつております。

それから、その他一般的な知識といつしまして

も、甲種のほうがその深みにおいて乙種よりも深

い知識、技能があるというふうに承つております。

○大和与一君 この乙種船舶通信士の海上気象に

ついての知識は、試験の内容から見ますと、日本

付近のものとなつてゐるような感がします。そ

すると、その効力範囲を近海全域まで広げると

いふことになると、安全上支障がないか。あるいはまた、一帯に近海全域に拡大をしないで、当面

は近海一区とか、無理に言えば、そういうふうな

ことをやるといふ段階的な実施の方法は考えな

かつたのか、そういう点をお尋ねいたします。

○政府委員(佐原亨君) 日本付近の海上といふよ

うなことで若干独自に見受けられます。できる機

会に試験内容の改正もはかりたいと思っております

が、一応日本付近の海上気象と申しますと、結

局は、大陸高気圧、小笠原の北太平洋高気圧、そ

れから南方海域で発生する熱帶性低気圧と、アジ

ア大陸、台湾近海で発行する温帯低気圧、こう

いったものの存否、それに伴う前線の動向、こう

いった内容が業務の内容になつております。

それから保守のほうといたしましては、電池の充電、だとかあるいはオートアラームのテスト、そ

れから無線設備の点検整備、その他いろいろござ

いますけれども、大きく分けますと、そういうた

連用面の業務それから整備面の業務、このように分かれてまいりだと思います。

それから位置づけでございますが、通信長は大

体船内におきましては、航海・機関士のファース

トクラス、一等航海士、一等機関士と同列の扱い

を受けているわけでござります。

○大和与一君 無線機器の性能及び信頼度が向上

したと言われますけれども、現場で働いている通

信士に直接聞いてみると、そうでもないという人

もおるわけですね。そこで、甲種通信士と乙種通信士の通信技術面の差をどのように見ておられる

か。特に国際通信についての知識、技能の差とい

うものはどのようになつてあるのか、その辺をお

伺いたいと思います。

ことでござりますけれども、これも先ほど申しま

したように、現在、中共、台湾で行なつております。

仕事とそれからボルネオ、セレベスで行なつて

いる仕事がほとんど差がないわけでござります。

○大和与一君 乙種船舶通信士の効力範囲を拡大

することによって、甲種船舶通信士の失業不安な

い資金その他労働条件の低下を来たすことはな

いんですか。

○政府委員(佐原亨君) 資格を強化する場合には

その仕事ができなくなりますので直ちに失業とい

うことが起りますが、法律はあくまでも最低線

をきめているわけでござりますから、乙でなけれ

ばならないというわけではございませんので、現

在乗つている甲が直ちに下船するということには

ならないと思います。一方、労働協約におきまし

ても、船主のほうは一方的な理由で職員はできな

いことになつておりますので、当然その面からも

失業問題は起ららないと、船主のほうもレベルの

高い技術者が自社に定着することを非常に望んで

おりますのでそのような心配はない、このように

考えております。それから今後、大量船舶建造に

よりまして通信士の需要はいよいよ逼迫の度を加

える一方でございまして、この面からもそういう

た心配はない、このようないろいろな面から失業

の不安はないといふことが申せられると思いま

す。

それから労働条件の低下でござりますけれども、

これも現在は船主と全日本海で労働協約で

きまつておりますけれども、近海一二三種の通信

長は遠洋の通信長と同じ扱いになつております。

これが今後どうなるかというところは、これは全く

の無風地帯でござりますので気象面にはまだ影

響はない、こういう地域でござりますので、その

点も御心配はないのじやなかろうか、こういふ

うに考えます。

それから漸進的に、一挙に広げずにいくとい

うことでござりますけれども、これも先ほど申しま

したように、現在、中共、台湾で行なつております。

仕事とそれからボルネオ、セレベスで行なつて

いる仕事がほとんど差がないわけでござります。

○大和与一君 乙種船舶通信士の効力範囲を拡大

することによって、甲種船舶通信士の失業不安な

い資金その他労働条件の低下を来たすことはな

いんですか。

○政府委員(佐原亨君) 資格を強化する場合には

その仕事ができなくなりますので直ちに失業とい

うことが起りますが、法律はあくまでも最低線

をきめているわけでござりますから、乙でなけれ

ばならないというわけではございませんので、現

在乗つている甲が直ちに下船するということには

ならないと思います。一方、労働協約におきまし

ても、船主のほうは一方的な理由で職員はできな

いことになつておりますので、当然その面からも

失業問題は起ららないと、船主のほうもレベルの

高い技術者が自社に定着することを非常に望んで

おりますのでそのような心配はない、このように

考えております。それから今後、大量船舶建造に

よりまして通信士の需要はいよいよ逼迫の度を加

える一方でございまして、この面からもそういう

た心配はない、このようないろいろな面から失業

の不安はないといふことが申せられると思いま

す。

それから労働条件の低下でござりますけれども、

これも現在は船主と全日本海で労働協約で

きまつておりますけれども、近海一二三種の通信

長は遠洋の通信長と同じ扱いになつております。

これが今後どうなるかというところは、これは全く

労使の問題でございまして、労働条件が低下のないように当然労働者側ががんばることだと思います。その辺は政府があまり関与すべきではない、こういった問題であろうと思います。

○大和与一君 聞くところによりますと、航海との契約等、臨時雇用の形式で就労している甲種船舶通信士もいるといわれておりますが、これは今後の雇用について不安はないのか。甲種の船舶通信士を必要とする中小船会社に対して、甲種が定着する政策を運輸省はもつと積極的にやるべきではないかと思いますが、その確保が困難である

ということの理由によって乙種の効力範囲を拡大するということであれば、安全面から言うと逆行ではないか、こういふ考え方もあるわけですが、その辺はいかがですか。

○政府委員(佐原亨君) 本問題が提起されました動機は、まさにそりあたった甲種船舶通信士がなかなか得がたいといったところにあつたのでありますけれども、それを理由にわれわれは法律改正をはかつたのでは決してございません。あ

くまでも動機は動機といたしまして、乙ではたゞ臨時雇用と、こういう区別があるわけですが、それはやっぱり金持ちのほうのが強くて弱い者がどうしてもやられる、それは物理的な現象です。これはお認めになつておられるわけですね。そうすると、日本の国で最低賃金法が完全に実施されやつてもらいたい、こういふうな御見解があ

ります。これがお認めになつておられるわけですね。これはお認めになつておられるわけですね。そうすると、日本の国で最低賃金法が完全に実施されやつてもらいたい、こういふうな御見解があ

ります。これがお認めになつておられるわけですね。これはお認めになつておられるわけですね。そうすると、日本の国で最低賃金法が完全に実施されやつてもらいたい、こういふうな御見解があ

ります。

それから一部、臨時雇用形式で非常に高い給料でつくという話があるといふうにわれわれも聞いておりませんけれども、船主といたしましては、先ほど申しましたようにレベルの高い技術者が社に定着することは大いに歓迎するところでございまして、通信士のほうさえその気であれば、そういった問題は今後は起ころり得ない、このように考へておられる次第でございます。

○大和与一君 乙種船舶通信士の効力範囲が拡大された場合に乙種船舶通信士の甲種への進級意欲が阻害される、ひいてはまた船舶通信士の全体の質を低下させる、こういうふうなことにはなりませんか。

○政府委員(佐原亨君) 一級通信士すなわち甲種

の船舶通信士でございますが、これに対する需要は今後ふえる一方でございます。船舶の建造の増加並びに船舶あるいは海運会社におけるエレクト

ロニクスの進歩、こういったものに伴いまして、高度の技術者はその需要がふえる一方でございます。一級と二級はあくまでも戦然たる差があるわけですが、その辺はいかがですか。

○大和与一君 大手と中小企業、あるいは常用と臨時雇用と、こういう区別があるわけですが、それはやつぱり金持ちのほうのが強くて弱い者がどうしてもやられる、それは物理的な現象です。これはお認めになつておられるわけですね。そうすると、日本の国で最低賃金法が完全に実施されやつてもらいたい、こういふうな御見解があ

ります。これがお認めになつておられるわけですね。これはお認めになつておられるわけですね。そうすると、日本の国で最低賃金法が完全に実施されやつてもらいたい、こういふうな御見解があ

ります。これがお認めになつておられるわけですね。これはお認めになつておられるわけですね。そうすると、日本の国で最低賃金法が完全に実施されやつてもらいたい、こういふうな御見解があ

ります。これがお認めになつておられるわけですね。これはお認めになつておられるわけですね。そうすると、日本の国で最低賃金法が完全に実施されやつてもらいたい、こういふうな御見解があ

ります。

○政府委員(佐原亨君) 中小、まあ内航二団体とわかれわれ称しております、それからもう一つ下の小型船舶のグループで全内航と称する団体がござりますが、いずれも全日海と労働協約を結んでおります。最低賃金という感覚からしまして、かなりハイレベルの現在の賃金額になつておりますので、そういう問題は、先生のおっしゃるような御心配は必要はないのではないかと、このようになります。

○大和与一君 その御答弁は的はずれで、そのハイレベルのやつが最低賃金でいいのです。法律できめてしまえばいいのです。それを局長さんとしではぜひそうしてやりたいという、こういう親心があると思って聞いたのですが、これはいいです。

○大和与一君 今回の改正の要點である試験制度

れつつあるが……。また、ことしから電波高校が高専に昇格したが、二級通信士の供給不足を来たすようなことはありませんか。

以上お尋ねいたします。

○政府委員(佐原亨君) 無線通信士の養成を目的にした教育機関でござりますけれども、一級無線通信士を目的とした教育機関としては、大学が三つ、電気通信大学とか——それから短大が一校、その他三つ、合計七つの機関がござります。これらの機関において一級無線通信士の養成人員は約三百九十九名、四十四年度における合格者は百五十名ということになつております。このうち海上へ就職する数といたしましては百九名、陸上へは四十名、こういう数字になつております。したがいまして、一応就職傾向としましては、合格者の中では海上のほうが多い。ただ、陸上の勤務には必ずしも免状を必要としないものがござりますので、そういう意味では、合格者以外で陸上へ流れれる数はかなりあるかと思います。大体そういう関係でござります。

それから二級のほうについて申しますと、二級を目的とした養成機関としましては、短大が三つ、電波高校が三つ、それから高等学校が六校、その他を入れますと大体十七ぐらいの機関がござります。これらの機関における二級無線通信士の養成人員は千五百四十名でござります。四十四年度の合格者は二百四十五名、そのうち海上には百四十一名、陸上へは六十三名、こういった数字になつております。

○大和与一君 最後に、いまはここでこれはやむを得ないとして、今後いろいろと情勢の変化にたしましたけれども、単に需給とか経済性だけでも安全面を十分に慎重に検討いたしまして、この改正を行なうわけでございますので、あくまでも安全第一というのが政府の基本方針でござります。

○政府委員(佐原亨君) 先ほどもお答えいたしましたけれども、単に需給とか経済性だけでも安全面を十分に慎重に検討いたしまして、この改正を行なうわけでございますので、あくまでも安全第一というのが政府の基本方針でござります。

○大和与一君 最後に、いまはここでこれはやむを得ないとして、今後いろいろと情勢の変化によつて、政府は常に積極的に真実をきわめて具体的な改正、そういうものも常に考えてほしい。そして適切に政府として提案をする、こういうふうな御決意は十分おありになりますね。

○大和与一君 はい。

○政府委員(佐原亨君)

○委員長(鬼丸勝之君) 他に御発言もなければ、本案に対する本日の質疑はこの程度にとどめておきます。

○大和与一君 終わります。

○政府委員(佐原亨君) はい。

○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。

○瀬谷英行君 大臣に質問したいと思うんですけども、前回、山村政務次官が出席いたしました。そこで、その際、問題となつております常磐線の地下鉄乗り入れ問題についていろいろ質問いたしましたけれども、なかなかかけつきとした態度は言わ

ら後退したのではない。その背景としては船舶けれども、船舶職員法は安全面からの最低基準をきめたものだから、それをもし緩和する場合は明確な理由、大義名分、そういうものがなければいけない。向學心のある人は当然勉強してございまして、向學心のある人は当然勉強してございまして、そういう意味で、そういう心配はない、全体の質の低下ということはあり得ない、このように考えています。

○政府委員(佐原亨君) はい。

以上お尋ねいたします。

○政府委員(佐原亨君)

はい。

مکالمہ

その問題の一つは、今回、山手線に西日暮里と
いら駅ができて、この西日暮里に乗りかえ施設を
つくって、常磐地下鉄線が常磐線に乗り入れをする
ことになったことは、これは大臣も御承知のこと
おりだと思うんですが、いろいろ問題になってお

鉄のほうは二キロ刻みで料金をきめるという違いが起きてくるために料金の差異が出てくると思います。ただ、西日暮里駅を乗りかえ駅とした点で、これをどう調整していくかという問題は残つてくると思いますが、一応具体的には鉄監局長から御説明いたします。

めに現在のよきな制度が考案されたわけでござります。したがつて、西日暮里の乗りかえといふのは、その一環の問題といたしまして、地下鉄線とそれから国鉄の山手線方面あるいは東北線方面といふものとの連絡を使ならしめるということが西日暮里の乗りかえ駅を新たにつくったゆえんでござります。

うものを基準とした運賃の定め方をしておる。これに対しまして營團の場合には四キロまでが三十一円、あと五キロ増すごとに十四割みといふようないわば対キロ区間制の運賃をとつておるといふ違いがござります。それから、定期運賃について言ひますれば、營團の場合には、これは一キロ

りますことは、選択できる、西日暮里を経由する
ことと上野乗りかえにすることと選択ができるよ
うになつたというのが、いわばうたい文句だっな
わけです。ところが、営団地下鉄が入ってきたた
めに、その間は、もし西日暮里を経由するといろ
うことになると、営団地下鉄の運賃と国鉄の西日暮
里、たとえば東京方面に行く人であつたならば、
西日暮里間の運賃と加算をされなければならぬ、
こういふことになつてゐるわけです。しかし、西

○政府委員(山口真弘君)　まず西日暮里に乗りかえ駅をつくったということでござりますが、この点につきましては、実はこの常磐線の考え方の基本的な考え方方に触れている問題でございます。と申しますのは、常磐線、先生御存じのように、東京の放射状に出でております各線の中で最も立ちおくれていた地域でございます。その立ちおくれて、いた地域の大きな原因の一つは、常磐線地区の輸送力が非常に不足であるということ、さらこ上野

それで、やつた結果は、効果はどういうことであらうかということになります。これは第一に、非常に大きな輸送力の増大がござります。これによりまして、常磐線地区は一六五%ぐらいの輸送力が増強いたしまして、非常に地元は御便益を受けたことと私ども確信をいたしております。さらに、都心への直通が非常に簡単になつたことでございまして、この地区は、問題になつております。

区間制運賃といふものの適用いたしております。それから、国鉄の場合には、二十キロメートルまでは五キロ刻みといふことで運賃を決定をいたす、その結果、国鉄の場合には、通勤の場合で言いますと、五キロまで九百円でございますが、六キロになりますと一筆に千二百円になるということになりますが、そのかわり十キロまでは同額の千二百円という運賃をとつておるということですござります。したがつて、そ

ところが、それなのに実際問題としては金を払わなければならぬ
なければならない、余分な金を払わなければならぬ
ということになると、利用者としては割り切れない
いだろとう思います。そこで、こういう場合、從
来の運賃でもってこの間を自由に選択できるとい
うようにしたほうが混亂もなく済むのじやない
か。また、やったところで、當團なり國鉄が、いぢや
どれだけの収益がここであげられるかといふこと
になると、これはたかが知れておると思うんで
すね。だから、利用者の便宜をはかるということ
であるならば、通算運賃制をとれという要望とい
うのは私はもつともなことだと思ひ。だから、そ
の点一体、大臣としてはどのようにお考へになつ
ておるのか、その点をまずお伺いしたいと思いま
す。

て、この地区から都心に直通する道が従来はなかった。必ず乗りかえをしなければならなかつた。ということがこの地区的著しい立ちあくれを招いた。した大きな原因であろうと思つた。しかししながら、これに対する解決の道といふをしまして、上野から直通で常磐線を都心に乗り入れるということは、上野—東京間の線路の容量並びにこれに対する将来の輸送力増強の道から見て非常に困難であるといふ点がござりますし、また北千住—上野間におきまして張りつけ線増を行なうということも非常にまた困難であるという事情がございます。そこで地下鉄と国鉄常磐線の線増通を行うことを行ないまして、これを相互直通をするということによりまして、一つには、常磐線自体の著しい輸送力の不足というものを脱却

そこで通常の問題で、ただいま先生御指摘の、同じ運賃でやつたらいいじゃないかという問題でございますが、この点は、運賃の設定のしかたは、従来から、経営主体が異なる運輸機関の間で連絡運輸を行なうというような場合にはそれぞれの運賃を併算をすると、いややり方をいたしておりがちであります。これは常磐線の場合におきましても原則としており併算制の運賃をやつたわけでございます。それで、かりに国鉄と同一といいますか、国鉄と他線とがほぼ同じ目的地に至るような場合に、この運賃を同じにしたらしいじゃないかといふような御議論が当然あるわけでございます。そういうことでは、運賃の制度が実際上異なつておられますから、実際問題として非常に困難でございます。たとえば、国鉄の運賃制度でござりますが、普通運賃に

うな目的地へ行くべきルートといらるものも多種多様でございます。これは東西線の場合の例をお考へになつていただけばすぐわかるわけでござりますが、そういう非常に複雑な様相を呈しておりますまして、これを同一区間につきまして同一の運賃にして、ということにいたしますと、これはもうおそらく非常に組み合わせということになりますて、現在の運賃体系といふものを全面的に変更するということにならざるを得ない。それは国鉄線 자체の運賃あるいは管団線自体の運賃といふ問題との関係もございまして非常に困難であるわけでござります。今後十分に研究いたしたいと思います。

○瀬谷英行君 大臣はそこまでまだ御研究になつてゐるかどうかわからぬけれども、この問題は沿

○國務大臣(橋本登美三郎君) 技術的な問題があるので、鐵局長から答えさせますが、たゞ一応、現行運賃制がありまして、御承知のように地下鉄は一キロ刻みで料金をきめておる、國

して画期的に常磐線地区を発展せしめるといふこと、それから第二に、日暮里—上野の乗りかえといふものをできるだけ除去するということ、第三に、この地区を都心に直通させるという目的のために

おきましては、これは先生御存じのとおりであります。一応、賃率四円二十銭対キロ制といふことになつておるわけですが、ただ、五キロまでは五キロ刻みの区間の中央キロ程とい

線利用者からいろいろな声が出ているわけです。私も葛飾区の人だとあるいは荒川区の人の意見をそれぞれ聞きましだけれども、いま局長が言ったのは、今回の常磐線に対する営団地下鉄の乗り

入れの計画のねらいや動機はこういうものだといふことを説明しているわけです。計画のねらいと動機がいんだから運営上の不手ぎわについてはつべこべ言くな、こういう態度が利用者から反発を買っているわけですね。新聞なんかを見ましても、説明は、今回ねらいはこういうふうないねらいなんだということで相手を納得させようと/or>しているわけです。ところが、実際問題としては、今まで常磐線の利用者が東京あるいは有楽町方面に行く場合に、上野で乗りかえなければならなかつた、あるいは日暮里で乗りかえなければならなかつたのだけれども、地下鉄線が開通をして、金町とか綾瀬、龜有あるいは北松戸、馬橋、北小金、こういうところは、まっすぐに西日暮里まで行って、西日暮里で国鉄に連絡できるようになつたわけです。そしたらすると、それらの人たちにとっては、西日暮里といふ駅が目的地じゃないわけですが、あるいは日暮里というのには目的地じやないわけです。西日暮里であろうと、日暮里であろうとどちらでもいいわけです。ところが、一回の乗りかえで済まそらうと思えば西日暮里のほうが都合がいいということになる。そこに今回の工事のねらいがあつたのだろうと思う。したがつて西日暮里、日暮里、北千住、この三角地帯といふものは、どとを利用しようとも利用者の好きなようにさせるという方針をとればあまり混雑はしなかつたと思う。ところが、まことにあこぎな話だけれども、ここのことだけは營団地下鉄が入つているのだから、その分だけ別料金をいたさりますといふので、金をもららよくなことになつたから、そこでごたごた、ふんまんが爆発しなかつたと思う。それをやつたところで、それでは營団地下鉄なり、國鉄がどういう実害があるか、私は、についてのふんまんといふものは爆発しなかつたかに、こんなところで余分な錢を取つて多少の足

しにしようといふみみつちい根性を出したところで、区長なり、区議会の議長に対してその答弁が出ておりますけれども、運賃を調整しようとすると、国鉄、地下鉄、私鉄の運賃すべてを根本的に改めなければならないこととなります。こういう答弁が出ております。こんなことはそんなむずかしいことじやないと私は思うのです。このところを大臣は一体どのようにお考えになるでしょうか、そんなむずかしいことじやないと私は思うのですがね。

○政府委員(山口真弘君) これは先ほど申しましたように、同じところへ行くのにはどういう路線で行つても同じような運賃にするということとの問題で結局はあるわけござります。ところが、実際には、同じところへ行くのに同じような運賃といたしますと、経路がいろいろ違つてまいります。たとえば常磐線のこの問題に関連いたしましても、たとえば御茶ノ水へ行くという人は国鉄線もあれば地下鉄線経由というものもあります。したがつて、そういう運賃をそこだけ同一にするといふようなことにすれば、その線区自体の運賃が全部違つてなくてはならない、そのため。それから国鉄線を今度は地下鉄に合わせると、国鉄の全部の運賃を変えなければならぬといふような問題が実は生ずるわけでござります。

東西線にも同様な問題がございまして、たとえば中野から高田馬場へ行くのにも、新宿回りの道もあれば、それから直通の地下鉄の道もある、さらに地下鉄は飯田橋で乗りかえますから、飯田橋で接続いたしますから、したがつて、飯田橋までの運賃をどうするかということになります。国鉄は、その区間の運賃は別だということになりますから、これは国鉄の全部の運賃をえていくと、いうことにならざるを得ないわけであります。し

たがって、私どもの従来の考え方とは、結局その範囲の営業キロ程というものを基準として、その鉄道 자체の運賃制度というものに大体準拠さすといふことで従来の考え方方はやつてはいるわけでござります。

それで、さらに一つ問題がございますのは、先ほども申し上げましたように、国鉄の運賃と、あるいは當團の運賃、従来のいきさつがございまして非常に違っているわけでござります。普通運賃にいたしましても制度が根本的に違いますし、三十円、四十円、六十円といふのが国鉄運賃でございますし、當團は三十円、四十円、五十円といふような運賃でござります。さらに、定期運賃にいたしましても、國鉄は五キロまでは九百円、それが六キロになると千二百円になり一挙に高くなる。しかし十キロまでは同じ千二百円である。それが十一キロになると千八百円になり一挙に上がる。ところが、當團の運賃はそういうやり方をしておりませんで、一キロが幾ら、二キロが幾ら、三キロが幾らと一キロ刻みで運賃を変えておりますから、したがって、五キロと六キロの間にも、そういうびょんと飛びはねたような運賃の格差というものが生じないわけでござります。そういう運賃制度がいいか悪いかという議論が一つござります。ただ、従来からそういう運賃制度でもって國鉄は運賃制度をつくつてやっております。したがつて、そういう運賃を同額にするというようなことがあります。たゞ、従来からそういう運賃制度でもって合わせなければならぬといふような問題も生ずるわけでございまして、結局は國鉄の運賃制度、地下鉄の運賃制度という根本問題に手を触れなければこの問題は簡単には解決できないということですござります。

また、実際問題といったとしても、とにかく、それではこの地区の方々が非常にこれで不利益になつたかといいますと、私どもは必ずしもそう考えていないわけでござります。なるほど、これが開業の当初におきましたは確かに若干の不手続きが——かなりの不手続きがございました。そのた

めに松戸の駅あるいは北千住駅の乗りかえ等におきましてかなりの混亂が生じ、そういうふうなことで利用者の方の御不満を買つたことは、これは私どもも認めるところでございまして、こういう点は、一つには、移行に関する不手きわどともに、快速線の輸送力が若干足りなかつたといふことも実は反省をいたしておるわけでござります。そういう趣旨にかんがみまして、実は快速線の輸送力を開業後かなり大幅に増強をいたしました。朝晩並びに昼間時帯もございますが、快速線の輸送力の松戸での折り返しというのをかなり増強いたしまして、そうして乗りかえの御便宜といふものをはかつてまいつたわけでございます。そういう意味で、私どもは、この地域の方々の御不満というものはかなりこれで解消できたと思います。さらに、この地域から都心に直通の道が開けたわけでございます。そういう意味の御利益といふものも非常に大きいわけでございます。私どもは、基本的にはそういうふうに考えております。

質でよろしいとしたところで、どれだけの実害があるのか。それを型どおりに、このところは営團地下鉄だから営團地下鉄の分だけよいお金を出しますというのでは、これは沿線の利用者にとっては何のための複々線かという文句が出てくるのは当然だろうと思う。かりに西日暮里駅から、そういうやり方は、ここどころは、ごくわずかの距離でもあるし、第一、国鉄でも、東京都区内はどこを通つても、どこを経由しても同じ運賃と切符を売り出してくれるわけです。環状線の中はどこを通つてもいいというような切符を売り出しているわけですね。だから、そういうことができるんだから、こういう三角地帯についても同一運賃でやつたところで一向に差しつかえないんじゃないかな。これにこだわるといふのは、まことにしゃくし定木な考え方じゃないかというふうに私は思うわけです。これは、これが考えてもそだらうと思うんです。その点をお役所式の答弁でもって終始をしていくということになれば、これはサービス向上とかなんとか言って、実際には、これは単なる飾り文句であつて、ねらいとしているところとは運賃の面では合わないということになる。

いまして、御指摘の実利、実害、国鉄の収入の増加、マイナスかという問題では実はない、これらはいかに考えております。
○瀬谷英行君 そこで大臣に……大臣も大体のみ込めただらうと思うんですが、どうですか。この問題は、これは国鉄が、あるいは官團がこれによつて収入が多くなる、少なくなる、赤字になるとかならないとか、いろいろ問題じやないんであります。これは通つている線が三角形になつたわけですね。いままでは上野に出なければ乗りかえられぬ。なかつたが、西日暮里といふ駅をこざえた。どことも選んでいただけますといふのが常磐線複々線化にあつてのうたう文句だつたわけです。なるほど、選ぶことはできるんだけれども、西日暮里を経由するときは、ここに入ってきたのは官團の地下鉄だから、これは営業形態が違うから別の料金をいただきますというふうなつこころになつてゐるんです。別の料金をいただきますといふことだから、今度は、西日暮里には改札をつくつて、その改札を通らなければ行けないようになつてゐるし、今までの定期でもつてうつかり行つた人は、そこで待つたをかけられるわけですね。そんなこんなでごたごたが起きた。いまもつて沿線住民の不満は解消されていない。だから、同じ運賃でもつてここのことろを乗りかえさせたつて一向に差しつかえないんじやないか。こんなところは皆團とか國鉄とかといふ、営業形態の違う線住民の不満は解消されていない。だから、同じ運賃でもつてここのことろを乗りかえさせたつては思ひません。そんなことを無理やりに、このところは皆團の電車とか、これは國鉄の電車とか——線路の幅は同じで、車両だつて同じよくなつて走つてゐる。しかも、利用者はどつちを通らうと通過地域については関係のないことなんですよ。いま國鉄だつて、たとえば常磐線経由で仙台に行こうと、東北線経由で仙台に行こうと、両台に行つたが、片方が私鉄とか片方が國鉄といふやうになるとそらはいかなかつたかもしれないが、しかし、

國鉄と地下鉄の運賃形態が違うということはわからぬわけじゃない。わからぬわけじゃないけれども、まん中が地下鉄でもってその両側が国鉄である。たまたまそのまん中に入ってきたのは営団の地下鉄であるから、そのところだけ別料金を取らぬわけじゃない。まことにしゃくし定木じゃないかと思うのですね。住民の不満というものはそこにあるわけですよ。そういうしゃくし定木なことをやらなくて自由に乗りかえさせればいいじゃないか。そうすれば、北千住あるいは松戸等の乗りかえでござたしないでみんな西日暮里へ行くじゃないかというのが利用者の言い分なんだと思います。私は、利用者の言い分のほうがあつともだとうござります。私は、利用者の言い分のほうがあつともだとうござります。

おるということが大きな原因だろうと思ひます。これはまあ、もしこれを従来の定期券でそのまま通すということになれば、おそらく、私もよくわかりませんけれども、定期券の中で支払べべき金額を当然まあ国鉄が背負わなくちゃならないということになるでしょう。あるいは地下鉄がいや、まあ国鉄並みでけつこうだといえは、国鉄のほうは損しなくて済みますけれども、もししてもうしても、自分のほうは原価計算から見てやはり支払地下鉄の定期券の金額でもって計算をしなければ困ると、こういうことになれば、それだけ国鉄が、国鉄として売った定期券の中からやはり支払わなければならぬ、こういう問題が出てくるだらうと思うのです。金額の上では、おっしゃるようない全体の国鉄の収入の上から見れば、そろ大きな問題ではないかもしませんけれども、その金の問題点よりも、先ほど鉄監局長あるいは国鉄当局から説明がありましたように、運賃制度の問題をどう考へるかと、いうことがまず頭にきておる。ここだけは、この問題ではなく、ほかにもそういう問題が、もう一つ、そうなれば、こういうことがほかにも出てくると、こういう問題があるわけなんです。

こういうことからこの問題の解決に苦慮しておるといふか、どうも従来の方針をとらざるを得ないといふことでおるようですが、いま直ちにこれを実行できるかどうかは別にしましても、ある意味においては、この東京二十三区内といいますかあるいは地下鉄の及ぶ範囲内において共通する場合、これを共通料金といいますかね、そういうものをひとつ将来は考えなければ、こういう問題は、どんどん今度は地下鉄が出てきますと、国鉄もしくは私鉄との共同使用といいますかね、運行が当然これはひんぱんになってくる。その場合にもっと簡単な、値段が上がる、下がるは別問題にして、もっと計算のいいような状態をつくらないと利用者にも迷惑をかけるということになりますから、この点は将来の研究課題としてこれは考えなくちやならぬと思いますが、ただ現状

では、いま直ちにこれを従来の定期券でもつて使用させることには非常にむずかしい問題があるように思います。

しかしながら、使用者の人から見れば、それが国鉄であろうと営團であろうと、自分は従来目的地はここへ行くのだと。その間たまたま企業体が異なり、運賃体系が異なるために、従来とも違ったところへ行くんではないにかかわらずよけいな金を取られると。ただ問題は、一つは御承知のように西日暮里で乗りかえていけば一ヵ所で済む。それを北千住で乗りかえるということになれば、今度は、もし山手線を利用する人は上野と、もう一ヵ所乗りかえなければならぬ。こういう不便があるわけであります。同時にまた、北千住の乗りかえで、大きな駅ですから、たいへん時間もかかる。三分以上かかるでしょう。その上に上野でまた長いホームを乗りかえる。たいへん不便じゃないか。そうなれば、いわゆる混雑度も少ないのだから、西日暮里で乗りかえさしてもらう。しかしながら、そちらさんの都合だから、いわゆる地下鉄を通る通らぬはそちらのほうで解決してもらいたいという使用者の考え方も無理はないと思います。そちらのほうでそういうふうにした、そのほうが流れがよくなるわけですから、考へてもらいたい、こういう問題は、利用者側の意見も、まあ算定といらやり方をとつてきたといふことが、しかもその金額が五十円なり百円の違いならないのです。ようけれども、相当の金額の差があるようになります。したがつて、通勤者のほうから見れば、一ヵ月何百円といらやり方をとつたといふことは、はなはだ迷惑千万、がまんのしようがない。しかし乗りかえが、幾らか西日暮里のほうが簡単かもしませんが、いざにせよ乗りかえが一べんあ

るのですから、そういう点においては迷惑千方百意の意見もよくわかります。これらよくもう少しうつて考えていかなければならぬか、こういう点も考えまして、ひとつ研究もしてみたいと思いま

す。私は朝のラッシュなんか、聞いてみると、三河島あたりから乗る人は、うつかりすると乗れないというのです。これはそうだと思うのです。監局長の答弁によると、いいことずくめなんですね。ちつとも文句が出ないはずなんです、その答弁のとおりだたら。ところが、実際には文句が続出しているわけです。細部を見ると——私もこれは三河島電車の時刻表をもつてきました。細部をよく研究して、荒川区の人の話も聞きましたが、いままでよりも本数が減つてしまつて、不便になつた。五月六日、つまりきのうから、先ほどの話のように幾らかふやした。ふやしてもどうなつたかと思ってみると、三河島といふのは日暮里の次です。東京都区内ですよ。国電区間だから、われわれの常識からすると、時間表を見なくたつて五分か六分待てば乗れるといふ常識がある。これは実際行つてみると、ラッシュでも十分以上待たざるようになつていて。十分以上、周があいている。間に電車を入れたところは、これは場所によつては四分ぐらいの間隔で来るようになつていて。しかし、下りの十八時台でも多いところは十七分待つようになつていて。時間があいている。それから十三分、十一分、十分以上電車の間隔があるので、快速電車の。十七時、十八時、十九時といふのはラッシュの時間帶です。ラッシュの時間帶なのに十分以上次の電車との間があるということは實にばかりでいるわけですね。国電の概念から離れていて、大体片一方、日暮里の山手線、京浜線といふのは、この時間帯なら大体三分くらいの間で来るようになっています。三分から四分。それなのに、一駅こつちへ來ると十何分待たざる。さらに昼間の

上、間がある。二十一分あるいは二十三分といふものであります。これは二十何分も待たされ悪いと思うのです。乗りたければかつてに乗りやがれというようなもんです。これは、そういう鉄道側の意識があるから、利用者側の反発があるので私は思うのです。

だから、もう少し謙虚に、沿線の利用者の注文といふものを私は聞き入れるべきじゃないかと思うのです。そうすれば、いまのこの運賃問題にしても解決する方法はあると思う。先ほど旅客局長自身が、実利と害害の問題についてどうかと言うと、そういう問題じゃないと言つたのです。そういう問題じゃないのに、営業形態が違う、片方は地下鉄で片方は国鉄だというだけの違いでもつて——これは沿線の利用者にとってはどうちでもいいことなんです、こんなことは。車が営團に所属するが、国鉄に所属しようが、そんなことはどうでもいい。運んでもらはばいいことなんですね。経費がどうあるうと、そんなことも関係ないのです。そういう点は、通算運賃にするという方法を考えて、その障害になつてゐる問題をこれで除去するという方向をとるべきじゃないか。国鉄と地下鉄、私鉄の運賃が、同じ東京都区内であつてばらばらであるというのも確かにおかしい思ひです。いろんな問題が出てくると思うのですが、だから、東京都区内なら東京都区内は共通運賃にする、共通切符でもつてどこへでも行けるようになるというものが、利用者の便宜を考えた場合に、とるべきことじゃないか。そこで余分な運賃を取るというよくなことは、わざわざいいだけであつて、さほど各企業にとつての利益にはならない。むしろ便利にして、たくさん利用者を吸引する方向をとるべきではないかという気がするのですが、そういう方向を——これは首都圏だけの問題じゃないです。大阪でも、ああいうところで同じ問題が出てくると思うのですけれども、地下鉄あるいは私鉄、国鉄、錯綜してきますから、これからますます。今後の問題として、早急に研究をして、利用者の便宜をはかるというような運賃体系をあらためてつくる、これは部分的であつておいて今度はうんと便利になつたという広告を

でもしようがないと思うのですけれども、そういう考えはないのかどうか、その点をお伺いしたいと思うのです。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 先ほどもちよつと
触れましたけれども、瀬谷さんもおっしゃるよう
に、東京都内の運賃が、もちろんこれは一つは、
経営形態が違つておるといふことも一つの理由で
すけれども、それ以外に、地下鉄をつくる場合
と、ことに国鉄のように古く投資をしたとの差異
があると思いますけれども、ただ、運賃の上から
ますか、統一基本運賃で考えるべきじゃないかと
見るといふと、それは昔つくつたろうが、いまつ
くつたろうが、とにかく乗っていく上には同じな
んだから、もっとやはり合理的に共通運賃とい
う考え方があると思います。これは一つは交通
政策の根本問題でありますし、私なども個人的意
見ではありますけれども、私鉄なり、あるいは地
下鉄なり、あるいは国鉄なり、こういふものは大
きな違いがあると思います。そこで、別々の機
関において統一運賃ということはなかなかむずか
しい問題があると思います。しかしながら、これ
は国鉄自身の経営がむずかしくなる、いろいろ問
題があると思います。そうなるといふと、別々の機
関において統一運賃といふことはなかなかむずか
しい問題があると思います。たとえば地下鉄でもそ
うなんですが、方向が違うといって、都営地下鉄と
都営地下鉄がある期間においては料金が違う場合
があるわけです。値上げをした直後、半年や一年
間違う、こんなことはおかしな話なんですね。東京
都内の地下鉄の建設費用といふものは、都営がや
ろうと都営がやろうと、多少の差はありません
が、その差はあるはずはないのですから、統一運
賃であるべきであります。値上げの時期が違う
ために、ある時期が、一方は安く一方は高いとい

う印象を与えます。こないことは非常に好ましくない。それが東京の地下鉄の場合には行なわれておる。二つの企業体があるために不合理な矛盾が、時間的には短い時間でありますけれども、そういうことが行なわれる。こういうことから考えましても、いろいろ改革すべき問題があります。これをひとつ根本的に、いまお話をありますたように、企業体の問題あるいは運賃制度の問題あるいは交通の流れの問題等を考慮して検討してまいりたいと、かのように考えております。

○瀬谷英行君 国鉄側に質問したいんですけれども、五月六日の快速の増発によって、ほど平均化されるようになつたのかどうか、これでもまだアンバランスがあるのかどうか、その点をお伺いしたい。

○説明員(伊江朝雄君) 御指摘のように、当初われわれは平均に輸送をされるという予想を立てておりましたが、お客さまのふなれ、また私どもの案内の不手ぎをもございまして、多少緩行線と快速線との乗車の割合が、私どもが予想いたしましたのはちょっと違つた姿で出てまいりました。その後だんだん落ちついてまいつてきましたのでございますが、先生、先ほどおっしゃいました、昨日からいたしました輸送力の手当てによりまして平均化してまいつたというふうに見ております。これはきのう一日、きのうからやりました姿でござりますので、しばらくこの様子をずっと見ていきたいと思っております。以下のところは、順調な輸送力といいますか、順調な輸送を続けている、こういうふうに考えているわけであります。

○瀬谷英行君 国電の区間で三河島とかあるいは南千住とか、こういうところは、われわれの從来の概念からいふと五分か十分で待たずに乗れるのだと思つたところが、二十分以上も間があるといふようなことになると、これはローカル並みになつちやう。こういうことでいいのかどうかという問題が一つあると思いますが、少なくとも、やはり隣合っている山手、京浜東北とつり合いがとれる程度に増発すると同時に、この電車の間合い

○説明員（伊江朝雄君）　ただいまの御質問は三河島とそれから南千住でございますが、その問題に焦点をしほっての御質問だと思います。実は先生おっしゃるとおり、ラッシュの時間帯でも長いのは十分ぐらいいヘッドがございますが、これは理由がございまして、実は取手から上野方面に入りますのが快速電車の運行でございます。その以遠から参ります中距離電車ですが、俗に中電と言つておりますが、これは快速並みに走っています。

現在、快速電車のとまっている駅に中電がとまつておりますが、これは朝のラッシュのときに非常に中電がずっとと奥から参りますけれども、快速電車のとまります駅が非常にお客様が多いので、朝のラッシュだけは快速電車がとまっている駅にとめているのです。そのラッシュの時間帯に大体六本ばかり中距離の取手以遠の藤代あたりから参ります電車が走りますので、ラッシュの時間帯に、南千住、三河島を通ずる中距離電車がその間に入る。そういうことでラッシュの時間帯は、先生御指摘のように、三河島、南千住を利用される方が最大十分くらいの間があく、そういうような状況であります。これは私ども意識的に、別に三河島と南千住を不便にしているわけじゃございませんので、従来の輸送の姿から見まして、三河島、あの近辺が実は定期のお客が少し減っているような状況であります。そういう輸送の需要の状況もながめながら実はそういう手を打っているわけでございますので、なお先ほど申し上げましたように、現在急遽手を打つております輸送力増強の姿をもう少しそ見守りながら検討したい、かよろに考えております。

乗らないようにしなむける、こういう考え方でやつてゐるのじやなかろと思ひます。どもも国鉄のやり方あるいは運輸省のやり方どいうのは、意地悪く見れば、なるべく不便にしてお客があきらめて国鉄を利用しなくなるのを待つてゐるのじやないかといふようなことを言われてもしようがない点があると思います。私もきのうは利用者の人たちから直接いろいろな意見を開きましたが、電車の時刻表から見てみると、十七時、十八時、十九時と、こういうたとえば夕方のラッシュの時間帯を十四分、十五分、十七分という間隔をおいているのです。電車の間を、これじやばかばかしいということになるのは無理ない、こう思いました。

ら乗りかえ駅をつくるということとも考えていいことじやないか。乗客の利便のためににはびた一文も使いたくない、そういう思想があれば別なんですか。

○説明員(伊江朝雄君) お答え、ちょっととそれ違うかと存じますが、いま先生の御指摘の、乗りかえの便宜という面から、構造的に、現在、快速電車がとまつてないところについても乗りかえ設備をつくつたらどうかといふ御質問だらうと思いますが、その構造的な問題の前に、今回、常磐線の輸送力の増強のために複々線にして、そしてだんだん外延化いたしますところの通勤者の需要の増というものをまかなう方法として考えましたのが、緩行線の運営のしかたとそれから直通快速線のスピードアップ、こういう輸送のパターンを位置づけるための線増工事であったわけであります。したがいまして、いま先生が御指摘の、どの駅からも乗りかえが自由に快速線も緩行線もできるというふうな立場は、実はこの輸送の増強の趣旨からは出てまいらない。それから一方、構造的な面から申しますと、御承知のとおりあそこはすっと高架でございまして、初めからそういう輸送力増強のパターンを、姿を描いてつくりました。構造になつておりますのですから、先生御指摘の、緩行線からも乗りかえるというふうな設備には実は構造的にはできなくなつて、こういう姿でございます。そこで、輸送力増強の立場から踏まえましたこの線増工事でございますが、確かに先生の御指摘のように、金町あるいは龜有の方々は、国鉄線を利用される限りにおいては北千住での乗りかえの御不便といふのはあるかと思ひます。しかし全体の、つまり松戸以遠のお客さまにつきましては、非常に大きな輸送力増のプラスの効果を私どもは実現できてるといふふうに考えますし、現に快速線それから緩行線も含めまして昨年の状態から輸送改善いたしました今日では、

実に輸送力的には五割の輸送力の増強になつておる、こういふことでござりますので、常磐線を全線ながめて見ました場合の輸送力の増と、それ

ということになるわけですから、これは金町やあるいは龜有方面の利用者にとっては踏んだりけつたりでしよう。だから、踏んだりけつたりじゃありませんひど過ぎるから、踏んだりけつたりじゃなくて、まあ踏んだり程度にしておくといふことはできないのかということを私は言つているのです。

○瀬谷英行君 松戸以遠の人が便利になつたから近い人は不便になつてもがまんしてもらいたいと、こういふのは少し冷たい仕打ちだらうといふ気がするのです。じゃ乗りかえの便を考えるならば、高架と地下との間は上がつたり下がつたりするということにしなくなつたつていいように、線路が並行しているところに乗りかえ設備をつくるといふことを考えるのが、これは利用者の便宜を考える上に私は必要だらうと思うのですね。全部やれといふことは言つてません。北千住で乗りかえなければならぬ人を、じゃもう一つ手前の綾瀬なりあるいは龜有あたりでそういう設備をつくつてやつたらどうか、片方は線路が並行しているわけですから、線路が並行しているところだつたら、その下を乗りかえ通路にすれば非常に簡単に乗りかえができるというわけです、これは構造上。ところが、片方は地下で片方は高架だ、こういふところでもああ上がりたりおりたりしなければならぬということになると、これは乗りかえに五分もかかるつちやう。だから、こういふ点をもう少し考えてしかるべきではないかといふことを私は言つたわけです。快速線を全部乗りかえの設備をして全部とあろということを言つてゐるわけじゃない。あまりにも現在の乗りかえは不便になつておるということを言つたわけです。

ういうふうな設備を考えてしまりたいと、かよう存するわけでございます。

○瀬谷英行君 北千住の場合は、地下鉄の駅と国鉄の北千住の駅がかなり離れてますよね。離れて、上がつたり下がつたりしなければならない。だから、大臣の言うように二分か三分というの

のは、これは人けのないときだけ足で行けばそ

れで間に合うかもしませんけれども、混雑しているときにはとても二分や三分じゃ行けないと思

う。ああいう上がり下がりが激しいところでなければ乗りかえができるということじゃなくて、もう一力所くらい乗りかえ設備をつくることによつて、簡単な乗りかえ設備をつくることによつて、つまりレールが並行している個所でもつてそういう設備をつくることによつて、乗りかえ客はそこを利用するということになるのじやないか、それが私の言つているのです。

それからホームの要員の問題ですけれども、全

然無人にしてもうと安全を期し得るの

かどうか。ラッシュの時間帯にすでに――この前

の委員会では答弁がはつきりしませんでしたけれ

ども、どれだけの要員を配置しているのか、その

点をちょっと、安全の面からお伺いしたいと思

います。

○説明員(伊江朝雄君) いま各駅の数字がわかつてありますけれども、現在ございまして、多少、なるほど三分と申しましても、ホームに上がりま

す場合のエスカレーターの待ち時間などを加えま

すとあるのは四分、長くて五分といふようなこと

もありますけれども、金を出

ますけれども、少なくなる時間帯といふのはティ

ムの時間帯でございます。これは乗降も非常に少のうござりますので、そういうふうな省力化を

やってるわけでございます。朝夕のラッシュの

ときには、いままでと同じようにちゃんと職員を

配置いたしまして、お客様の誘導、安全を期して

いるわけでござります。で、デイタイム、非常に閑散になりましまして、先ほどおっしゃいました工業用テレビなどをつけまして、ホームの監視をホームの駅長室からやつて、こんなような状態でござります。

この発表は、これが日本鉄道から東急電鉄へ対する答弁の中に出でておりますが、快速電車を三本増発をする。三本増発をして、カッコして七千人分

しました関係で、從来使つておりました古い電車を投入いたしております。で、おいおい、これは御指摘のとおり将来輸送力の增强に応じながら、車の増備をやつてまいりつゝもとござりますので、輸送力の、混雑の緩和ということに対しましては、ほかの線も同様でござりますけれども、この線につきましても努力してまいりたいと、こういふうに考えております。

○瀬谷英行君 最後に、これは沿線の利用者の声を聞くということをもう少し謙虚にやるべきではないかということを私は考えるのですけれども、各区でもつて、これは葛飾区でも荒川区でもうなんですが、あるいは松戸近辺でもそうだったと思ふのですけれども、ある程度あきらめてしまつて、ものを言わなくなるのを待つてはいるという状態はいけないと思うのです。利用者の立場に立つて、中止はそれより理解もあるでしょうけれども、

金町、亀有の乗りかえに御不便をいただくお客様までの御意見見というものは、確かに先生御指摘のとおり、運賃問題はじめ御不満多いと思います。したがいまして、沿線の方々のお声を拝聴するとしても、おのずから御要望の度が違つてまいりますので、私どもは、先ほども先生のお説みいただきました葛飾区長、葛飾区議会の代表の皆さまに、私どもの考えております沿線の皆さまの御注文に対するお答えを申し上げたと、こういうことでございまして、したがいまして、個々の駅の乗客の代表から、一々私どもが御注文をいただくということよりも、やはりその区あるいは区議会といふものを通じまして、私どもの御意見を申し上げ、また御希望などを承っていくと、こういうふうをいたしておりますので、その点御了承いただきたいと、こういうふうに存じます。

○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ことどめておきます。

午後零時四十七分散会

うは常陸線の問題だけでありますけれども、常磐線以外にも、これは、三百人も詰め込んでおるという例はざらにあるわけです。だから、こういう通勤者を一車三百人も詰めておくという状態があたりまあであるという考え方は、私は解せないと思うのですね。だから、つまり三本で七千人、一車三百人、こういう状態を緩和をするということを当面の目標にすべきであるうと思ふんであります。ですが、そこまでの配慮の上に立つてダイヤの改正を行なうなり、輸送力の増強を行なうなり、あるいはまた乗りかえの便宜をはかるということは、いはまた将来に考えていくのかどうか、その点をお伺いしたいと思うのです。

○説明員(伊江朝雄君) 実は、私どもも沿線の

○説明員(伊江朝雄君) 御指摘のとおりでございまして、実はいまやつております輸送力增强の、この急遽手を打ちましたこの問題も、従来使っておりました車と違う車を使っておりまして、従来の車はすべて、今度新しい四月二十日からの輸送改善で、車を全部入れかえてございます。性能のいい車に入れかえてございますが、急遽増発いた

○説明員(伊江朝雄君) 実は、私どもも沿線の方々の御希望は十分に踏まえて対処してまいるつもりでございますけれども、個々の駅の利用者の方々の御意見だけでは、実は輸送の問題は解決しないかと考へておるわけであります。したがいまして、全体の、ます常磐線の今回いたしました輸送の改善というものの効果が、先ほど申しましたように、公私に以遠の御意見は非常によく承

第十部 運輸委員会會議録第十一号 昭和四十六年五月七日 参議院

昭和四十六年五月十九日印刷

昭和四十六年五月二十日發行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

A