

第六十八回国会 運輸委員會 議 録 第 六 号

昭和四十七年三月二十八日(火曜日)

午後二時四十五分開議

出席委員

委員長 小峯 柳多君

理事 宇田 國榮君

理事 箕輪 登君

理事 田中 昭二君

理事 小此木彦三郎君

理事 佐藤 守良君

理事 關谷 勝利君

理事 藤波 孝生君

理事 三ツ林弥太郎君

理事 山下 元利君

理事 井岡 大治君

理事 齊藤 正男君

出席國務大臣

運輸大臣 丹羽喬四郎君

出席政府委員

運輸大臣官房長 高林 康一君

運輸省鐵道監督局長 山口 眞弘君

運輸省鐵道監督局長 中村 大造君

委員外の出席者

日本國有鐵道副總裁 山田 明吉君

日本國有鐵道常務理事 原岡 幸吉君

參 考 人 (日本鐵道建設公団總裁) 篠原 武司君

運輸委員會調查室長 鎌瀬 正巳君

委員の異動

三月十八日

久保 三郎君

原 茂君

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十三

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同日二十八

同(正示啓次郎君紹介)(第一七二二号)
同(辻原弘市君紹介)(第一七一三三号)
同(辻原弘市君紹介)(第一七七〇号)
同(中谷鉄也君紹介)(第一七七一号)
国鉄運賃値上げ反対に関する請願(中井徳次郎君紹介)(第一六四八号)
同月二十三日

関西新国際空港の建設反対に関する請願(堀昌雄君紹介)(第一八〇三三号)
同(堀昌雄君紹介)(第一八五一号)
同(堀昌雄君紹介)(第一八八五号)
同(堀昌雄君紹介)(第一九一七号)
同(堀昌雄君紹介)(第一九二七号)
同(堀昌雄君紹介)(第一九七八号)
調布基地返還跡地の飛行場設置反対に関する請願(堀田篤泰君紹介)(第一八五二二号)
北回り新幹線建設促進並びに長野県通過に関する請願(小川平二君紹介)(第一八八四号)
交通料金の値上げ反対に関する請願(松浦利尚君紹介)(第一九五一号)
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件
参考人出席要求に関する件
日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案
(内閣提出第四三三号)

○小峯委員長 これより会議を開きます。
日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案を議題として、質疑に入ります。
質疑の通告がありますので、これを許します。
唐沢俊二郎君。
○唐沢委員 日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案につきまして、若干、御質問をいたしたいと思ひます。
陸上輸送は、海空と違って、一度に死者が出る

というようなことは、最近少なくなつたわけでありますが、陸上輸送の安全というのは、私は、交通安全の基本だと思ひます。
私は、詳細はまだよく存じませんが、今朝、国電の船橋駅構内で追突事故があつた、そして、四百八十五名の方が重軽傷を負つたように聞いております。まことに遺憾なことでありまして、負傷された方はお気の毒である、一日も早く回復していただきたい、かように考えておるのであります。また、事故原因、当時の状況等については、けさのことですとありますので、十分把握されておらぬと思ひますが、一応、御報告をいただきました、かように考えます。

○山田説明員 いま御指摘のございましたような事故が、けさ七時二十分ごろ、総武線の船橋駅構内で起こりました。まことに申しわけないことと存じます。
詳細をいま手元にございます範囲で申し上げますと、六一三電車、これは千葉から中野行きの電車でございますが、これが二分おくれで船橋の駅へ到着いたしました、そこで客扱い中でございました。そのあとへ七一電車、これは津田沼発三鷹行きの電車でございますが、これがそのあとを追つてまいつておりまして、船橋駅で客扱い中でございましたその前の電車に追突いたしました。このために、現在判明いたしておりますところは、乗客五百二十九名の方が負傷されました、そのうち二十四名の方が入院加療をされました。そのうち、大体一カ月以上入院を要すると考えられる方が十名でございます。

それで、なぜこういうような事故が起きたか。日ごろ、先生の御指摘のように、安全をモットーとすべき輸送で、まことに申しわけのないこととございまして、この原因については、ただいま私どもでも取り調べ中でございますし、また警察でも取り調べに当たられておるわけでございますが、ただいままでのところ、原因と思われましますのは、若干の推測が入りますが、その事故が起る直前に藤の変電所の高圧線が断線いたしました。

て、そのために総武本線と常磐線で電車線と信号線が停電をいたしました。ちょうどそのときに、追突をいたしました電車が船橋の駅に差しかかりまして、平生でも、またけさでも当然でございますが、ATSという自動警報装置がついておりまして、これが作動をいたしました。ところが、電車の運転手は、停電が瞬時でございましたので、この警報装置を通常のようない状態で操作いたしました。したが、停電でありましたので、それが平生とちよつと違つた動作をいたしました。おかしいなあと思つておるうちに、前方にとまっていた電車を発見いたしました。非常ブレーキをかけたのでございますが、間に合わないで追突をいたしましたというのが現在までに大体調べました範囲で原因と考えられることとでございます。

それで、これにつきまして先刻運輸大臣から国鉄総裁に対して、単にけさだけの事故でなく、先日来から加緊事故などで輸送が乱れまして乗客にたいへん御迷惑をかけているような現状にかんがみまして、これからこういう事故原因に対する総点検をやるようにという御指示がございまして、私どもさっそく全国的な手配をいたすべく現在準備中でございます。
負傷されました方につきましては、まことに申しわけのないこととでございますので、医療その他私どもといたしましては万遺憾なきを期す見込みでございますし、また今後のこのような事故の発生については、運輸大臣の警告を待つまでもなく万全の対策をとるつもりでございます。
なお、現在まだ総武線は不通でございますが、大体十五時ごろには上下線開通する見込みでございます。

時局いろいろ国鉄の再建につきましてもお願いをいたしておる際、このような事故を起こしましてまことに申しわけないと思つております。この席をかりまして深くおわびを申し上げる次第でございます。

○唐沢委員 非常に不幸な事故であります、また考えられないような点もあるわけでありまして、

せつかくATSという最も近代的な装置を活用されながら、それを無視するとか軽視するということとがあらはれ全意味がないと思つておりますので、今後十分御注意をいただきたい。いま副総裁のお話にありましたように、負傷された方には万全の措置をとっていただくことをここでお願いいたします。この問題はこれでおきたいと思ひます。

都市交通、特に通勤通学の際の混雑ということについては現在問題になっておるわけでありまして。私は小学校のときから、つとめをしております間三十分間、毎朝毎晩国鉄、私鉄のお世話になったものでございます。通勤のラッシュは皆さんよく御承知だと思ひますが、ぼくは三十年間の一応の経験をお話ししますと、始発駅では腰かけたい人が何列も並んで待つてゐる。そうして、車が入つてくるとそれにわつと乗り込み、始発駅を出て間もなくこんなでまいりまして、大体都心に近くなりますとおりたい人もなかなかおられない。また乗りた人もなかなか乗れない。駅員さんに押し込んでもらつてやつと乗るわけでありまして、かばんがはさまれたりするわけでありまして。車中ではまん中に入つて、われわれはいわゆるあんこになるというのであります。そうなつておつて前後左右にゆられておる間はよろしいわけですが、すみのほうに押しつけられますと、あざができたり非常に苦痛を感じる。つとめ先へ出れば、やれやれというところでお茶一ぱいということになるわけでございます。確かに終戦当時は一時座席の上にも立つたことがありますが。そういうことはその後なくなりましたけれども、よく考えてみますと、私が小学校一年のときに通学しておつたころと最近と、混雑状況ということでは大差がないのではありませんか。また、場所によつてはそう混雑しているのではないかと、こういうような気がするわけでありまして。朝晩の平均混雑率は、教えていただきましたところ、大体二〇〇%以上ということでありまして、ピークは三百数十%にのぼつておるようでありまして。しかし、三〇〇%というものが物理的限界

でありまして、三〇〇兆になると身体にも危険があるといわれておるわけであります。

ところで、本日問題になっております私鉄につきましては、混雑緩和のためにどういふ対策をとられておったのであろうかという点であります。確かに本数は増加しましたが、車両編成も長くなつてまいりました。しかし、肝心の路線につきましては何ら対策がとられておらなかったのではないかと。たとえば、東京近郊の私鉄の路線は二百キロメートルくらいでありまして、昭和十年ごろからはほとんど変わっていない。最近は大都市圏におきます人口のドーナツ現象に伴ひまして、私鉄の輸送任務はますます重要な度を増しつつあるわけでありまして、最近のような高密度、激動社会になりますと、特に大都市ではストレスの解消といふものが最大の問題である。空気もあまり澄んでいない、車も多い、公害も発生する危険性がある、こういう大都市におきましてはせめて朝晩の通勤ラッシュを緩和して通勤通学の都市生活者のストレスを解消してあげるべきであつたと思うのであります。

GNPが自由世界で第二位になつたわが国は、いまや国民総福祉、グロス・ナショナル・ウェルフェアです。さらに国民満足度の合計、グロス・ナショナル・サテイス・フアクシヨンの最大になるように運輸行政も推進すべきであつたと考えるものであります。私鉄の自主性を尊重せられるといふことはこれはたいへんけっこうであります。その自主性を尊重するといふ美名に隠れて本案の提出が本国会に至つたといふことにつきましては、私個人としては非常に遺憾に思つております。見方によりまして、多摩等のニュータウンの建設が行なわれるといふことでこの問題が目の目を見たわけであるのじゃないか。提案理由の中で、新線の建設、複々線化のための路線増設等は投資効率も低いし、また巨額の資金を要するものであつて、私鉄の努力のみでは整備促進が困難であると述べておられるわけでありまして、私もそのとおりだと思ひ、これを疑う国民は一人もな

いと思うのであります。そういう事態になるまで慎重御検討をせられたのではないかと、かように思ふわけであります。

そこでまず第一に、いままでも私鉄にどのような指導をせられてきたのか、その結果私鉄で運輸力の増強のためにどういふことをやつてきたのか、また最近までの各社の採算等について承りたい、かように考えます。

○山口政府委員　ただいま先生御指摘になりましたように、大都市におきまますところの鉄道の混雑状況、昔から著しい改善を見たというわけにはいかないことはお説のとおりでございます。三大都市圏におきまして旅客輸送需要はますますふえてきております。それは都市におきまます中核管理機能を中心とする業務の集中といふものと、一方周辺におきまますところの人口の増大といふような現象によりまして、ますます通勤輸送がふえておるわけでございますが、特にその間私鉄は主として周辺部を担当しておりますために、その輸送需要の伸び方が非常に大きいわけでありまして、都市交通全体の中におきまます私鉄の役割りといふものはますますふえて大きくなつておるわけでございます。

そして、それに対しましてその混雑度でございますが、結局輸送需要の約三分の二くらいは定期旅客の輸送でございます。しかもその定期旅客の輸送は朝晩のラッシュ時、特に朝のラッシュ時に非常に大きく集中をいたしますために、ラッシュ時の混雑といふものがますます激化するといふ傾向にございます。先生御指摘のように、まさにストレスの解消あるいは国民総福祉、国民総満足といふ観点からこれを大いに整備しなければならぬわけでございます。これに対しまして私ども運輸省といいたしましても、何とかしてこういう状態を解決いたして、できるだけ楽な通勤ができるような配慮をしなければならぬといふことで、私鉄の輸送力増強につきまして鋭意指導をいたしてまいつたところでございます。

それで私鉄には第一次輸送力増強三カ年計画、

それから第二次輸送力増強三カ年計画、さらに第三次輸送力増強五カ年計画といふのを指導いたしまして、そしてこれによつて輸送力を着々とふやしておるところでございます。しかしながら、従来このような輸送は、初めのうちは車両をふやすといふようなことが中心でございましたが、だんだんそういうわけにもいきませんで、基礎的な施設といふものの増強になつてきた。当初のうちは車両をふやしたりあるいは若干のホームの延長等といふような形で輸送力を増強することができたのでございますが、基礎的な施設の不足、特に線路の増設だとかあるいは他の地下鉄その他への直通といふような基礎的な施設の増強といふことでなければ、なかなか整備ができないという状態に立ち至つたわけでございます。そこで私鉄の採算を見ますと、私鉄は先生御承知のように一応黒字をあげまして、そして九分ないし十分の配当をいたしております。しかしながら鉄道部門だけを

見ますと、これは非常な赤字でございます。先般、四十五年の十月に運賃改定をいたしました。しかしながら運賃改定以前も赤字でございました。また運賃改定後も依然として赤字という状態でございます。そういった赤字を兼業その他の事業によりましてまかないまして、そして全体として配当をしておるというふうな状況でございます。しかしながら、鉄道部門の赤字といふものをこのまま放置しておくといふことになりまして、差し迫つておきますところの輸送力増強工事あるいは運輸保安と事故防止のための工事といふものを促進することが非常に困難な状態でございます。したがって、今回鉄道建設公団をいたしまして私鉄に關しまするそういう基礎的な大きな工事をやらせるというの、現在の私鉄の輸送力増強の困難といふものを解消して通勤の足を確保しよう、こういうゆゑでございます。

○廣沢委員　今国会でいよいよ本法の改正案が出たわけであります。いままでの経緯につきましてはいま局長から伺つたわけであります。本来ならば大臣が政務次官に伺つたわけでありま

すが、今回出されましたこの問題につきまして、鉄建公団構想の基本的な考え方というものについて承りたいと思ひます。

○山口政府委員　ただいま申し上げましたことと若干重複すると思ひますが、要するに現在まで私鉄のやつておりました工事といふものは、まず車両をふやしたり直接的にホームを延長したりすること、結局、輸送力増強のそのやり方といふのは、まず車両自体を大きくし、あるいは車両の編成を長くし、そしてその長い編成の列車の回数をふやすといふことにあるわけでございまして、その中でまず車両をふやしたり若干編成を増大するといふようなことで従来やつてまいつたわけでございまして。ところが、それがなかなかそういうわけにはいきませんで、今度は車両の回数をふやす、編成を延ばすにいたしましても、線路を新たに増設する必要がある、あるいは信号、変電所その他の施設を増強していかなければならぬといふような基本的なやり方でありまして、だんだんできなくなつてきたといふことがござい

ます。それからいま一つは、多摩ニュータウンに象徴されますような非常に大きな住宅団地の建設がございまして、この輸送手段といふのは、やはりどうしても鉄道でなければ確保できないといふようなことがございます。

さらに、そういったような大きな輸送といふものは都心に直通することが非常に望ましいわけでありまして、都心直通の工事といふのも基礎的な輸送施設の整備でございますので、非常に経費がかかるというところでございまして、したがって、こういう手段をやりまして早急に混雑緩和のための措置をしなければならぬわけでございまして、その工事が非常に困難になつてきたといふことでございます。

その困難の理由といふのは、大きく言ひまして三つあるのじゃないかと思ひますが、一つは私鉄自体の資金の調達能力、それからもう一つは、これらの工事といふものは収支採算的にも非常に困

難な点があるというようなことで、いま一つは資金繰り上非常に困難な面もあるというようなことで、従来のままの私鉄にやらせておいたのでは、なかなかこれを促進することはむずかしいということでございます。

そこで、こういう施設の整備を日本鉄道建設公団という公的な機関に行なわせまして、そしてこれから長期に譲渡をするということによりまして鉄道の整備を行なえば、施設の整備を行なう、そして住民の便益に資することができるといふ考え方でこの法案を提案いたした次第でございます。基本的な構想と申しますのはただいまのようなことでございます。

○唐沢委員 基本的な構想は私もおっしゃるとおりだと思います。

ところで、これもきょう大臣が政務次官がおられれば聞きたかったわけですが、運輸省の幹部の皆さんや国鉄の皆さんは、たまには通勤ラッシュのときに乗っておられるかどうか。もしも乗っておられないならば、一度乗って経験してみたいだきたいと思うのですが、いかがなものでしょう。

○山口政府委員 どうも私事になりましたが恐縮でございますが、私は毎日電車通勤をさせていたでいております。本日の事故にも実は遭遇いたしました。やっとの思いで役所にかけつけた次第でございます。毎日通勤列車に乗車いたしまして、そうして実際に自分が身をもって通勤の混雑というものを把握しなければいけない、このように考えております。

○山田説明員 私も中央線の沿線に住んでおりますが、毎朝電車通っております。特に最近、私仕事を通じても自分の体験でも感じますことは、中央線の奥のほうから——私は、私事で恐縮でございますが、吉祥寺に住んでおりますが、その先の八王子とかあるいは青梅線の奥のほうからの電車が、もうすでに超満員で参っていることを痛感いたします。

○唐沢委員 皆さん毎朝乗っていただいているそ

うであります、大体国民の苦痛とかストレスはよく御存じだと思っております。その結果が本日のこの改正につながったわけでありまして、鉄建公団方式というものはいろいろあるけれども、私は都市交通政策の非常に偉大な前進だと評価するものであります。

ところで、当初はたしか鉄建公団方式ではなくて、大都市輸送施設整備事業団の設立も考えられたのじゃないか。その計画と比較すると、たとえば政府の出資がないという点で後退しているのではないかとという点で後退しているわけでありまして、

そこで、まず鉄建公団で行なう工事の内容、また四十七年度の工事について伺いたいと思っております。

○山口政府委員 鉄建公団法の一部を改正する法律によりまして、鉄道建設公団が行なう工事といまして、第十九条の改正でございますが、そこには「運輸省令で定める規格を有する地方鉄道又は軌道に係る鉄道施設又は軌道施設で大都市圏（政令で定める大都市及びその周辺の地域をいう。以下同じ。）内に存するものの建設及び政令で定める大規模な改良」ということがござい

ます。そこで、まず私も考えておりますが、この「政令で定める大都市」でございますが、これは東京、大阪、名古屋というものを中心といたしまして、また、各地方都市をとりあえず考えておりますが、将来地方都市の整備等によりまして必要によつてはさらに拡大をするということを考えております。

それから「運輸省令で定める規格を有する」といいますのは、これは私も実は高速鉄道というような性格を持つものにやはり限るという考え方でございまして、路面電車等のようなものは実は考えていないという趣旨でございます。

それからここで言う「政令で定める大規模な改良」というのは、たとえば複々線化工事というやうなものを実は考えておるわけでございます。いずれにいたしましても、そういう大都市におき

まするところのたとえば地下鉄直通の工事だとか、あるいはニュータウン新線の工事だとか、あるいは複々線化工事だとか、そういったようなものを整備したい、このように考えておるところでございます。

なお四十七年度の工事でございますが、これにつきましましては実は法律が制定いたしましたから具体的な線名等は決定をしないというふうな考えでいま鋭意検討中でございます。

○唐沢委員 何事をするにいたしても予算の裏づけが必要なのであります。工事の内容もきまらなないので資金計画というものをなかなか組みにくいと思っておりますが、一応そういう計画があったら教えていただきたい。

それから、四十七年度のその予算の裏づけについて伺いたいと思っております。

○山口政府委員 四十七年度は全体の工事費といまして百二十五億の工事ということにいたしております。これによりまして大東、東京等を主といたしまして、そこにおきまして新線建設あるいは複々線化工事その他というものの決定を行なうてまいりたいと思っております。具体的線名等につきましましてはいましばらく検討させていただきたいと思っております。

○唐沢委員 四十七年度の資金は政府運用部資金五十億と特別債七十五億、合計百二十五億ということとあります。これでとても十分ではありませんが、必要最小限の資金は毎年確保していただきたいと思っております。確かに私鉄が大改良工事に踏み切らなかつた一つは、関連事業を含めて私鉄は資金需要が非常に大きい、そこへもってきて担保力の問題もあるわけで、資金調達に頭を痛めておったところの所々であります。今後輸送力増強の分野についてはそのような援助が得られるということではおとさると思っております。

ところで、ここで念を押しておきたいのは特別債の消化であります。七十五億の調達について私鉄にのみ責任を負わせるということは、借り入れが今度債券の依頼に変わるだけでありまして、

これではせっかくの立法の効果があらがない。したがって、特別債の消化については万全の措置をとっていただきたい。いろいろやっておられると思うのでありますが、その点はどうでありますか。

○山口政府委員 今回の鉄道建設公団によりまして整備の方式の一番大きなポイントの一つは、私鉄の資金調達能力という点でございます。その点の困難のために私鉄の整備が進まないということは何とか緩和しなければいけないということであるわけでございます。それで先生御承知のとおり、従来私鉄の工事は開発銀行の融資というものと、それから社債の発行、それから一般市中銀行からの借り入れ、それと増資をすることもござい

ますが、大体そういうようなことで建設をいたしてまいりました。ところが、この中でいけば公的な資金というのは開発銀行の融資というものがそうであったわけでございまして、あと全部私的な融資であったわけでございまして、その点につきましまして私鉄が担保能力その他の面等もありまして、非常に資金繰りに、資金調達能力に困難を生じておったということが事実でございます。これがやはり整備が進まなかつたゆえんであると思

○唐沢委員 特別債の消化は本年度初年度であります、最初が肝心でありますのでよろしく願ひたい。

資金面の次に工事がおくれた大きな理由は、さつき局長が言われたような採算面であるわけであり、今度法案では第十九条でしたか、私鉄に改良工事をしてあと譲渡をするということになったわけであり、その譲渡の条件、資金コストについて伺いたいと思います。

○山口政府委員 今回の方式によりまして、まず従来は、先ほど申しましたような開業銀行の融資というもので最高で融資比率五〇％、年利七％でございました。あとは一般の市中金融その他から残りの五〇％を調達するというところでございまして、これは平均的でございますから一がいには言えませんが、かなり高いものであったわけでございます。それで今回の方式によりまして、鉄道公社が資金運用部資金の借り入れをする場合には六分五厘でございます。そうしてさらに特別債を借り入れをいたします。これは七分三厘くらいになるのじゃないかと思いますが、大体その程度の特別債を借りるわけであり、その特別債に對しましては六分五厘までの利子補給、これは国の一般会計からの利子補給をいたすわけでござい、それからさらに地方公共団体から国と同額程度の補給というものを予定しております、その意味で金利はさらに安くなりまして、約六厘くらいの資金コストということに相なるかと思うわけでございます。

そういうことで建設をいたしまして、そうしてその建設いたしましたものにつきましてはこれを公団から事業者、私鉄事業者に譲渡するわけであり、いま二十五元元利均等償還という形で譲渡をしたい、このように考えております。したがしましては当初非常に資金の困難がなくこの施設が使えるということになりまして、非常に長期的に問題を処理できるということになりまして、整備が促進されるものと考えております。

○唐沢委員 従来は、お話しのように、開銀五〇％と市中五〇％でしたかな、協調融資は、そうしますと、市中の借り入れがかなりあるから、ここに預金歩どまりが当然出てくるわけであり、実際にはやはり九割をこえておったのじゃないかと思うわけであり、それが六割あるいは六・五割に改善されるわけでありまして、その点はけっこうなわけであり、一つ確かめておきたいのは、本年度なんか地方公共団体からの利子補給というのは、これは比較的可能性の強いものかどうかということであり、それができてきたという資料によりまして、これでもたいへんだという気はするのであります。大体今度の大改良に要する工事費というのは、一キロ当たり二十億から七十億くらいかかる。平均して、たとえば四十億かかったといたしても、年間の金利が二億四千万である。それに対して、キロ当たりの収入が年間二億に達するということは、非常に困難ではないか。それでは一体どうするのかということであり、考えようによつては、鉄道公社方式がとられなければ利用者負担、受益者負担というものが非常に高くなってくる。これは運賃が非常に上がってくるわけであり、今回の改正によつて、その分はだいぶダウンしたわけであり、それが、それでも、なおかつ当該工事を行なう私鉄の利用者負担が大きくなるのではないかと思うのです。もちろん投資効率の低下や人件費の高騰等もあります。ある程度の運賃上昇はやむを得ないと思ひますが、当該工事を行なう大都市近郊の私鉄の運賃がほかの私鉄の運賃よりも上がるということになれば、平等の原則に反するのではないかと、かといふような気もするわけであり、第一条の目的のところ、"もつて経済基盤の強化と地域格差の是正に寄与する"と書いてあるわけで、これは国鉄向けの目的だと思ひますが、しかし、逆に、大都市交通を利用する方の受益者負担が高くなるということになれば、本法の目的にも反するのではないかと思ひますので、その点について

伺いたいと思ひます。

○山口政府委員 まず、地方公共団体の点でござい、これは現在、自治省と関係の地方公共団体と接触をいたしまして協議を進めておりますが、これまでの折衝の状況から見まして、私ども地方公共団体の負担について了解を得ることが可能であるといふふうに考えております。

いづれにいたしましても、先ほど先生のおっしゃいましたように、今回の措置によりまして、私鉄がやはり基礎的な施設の整備をするというものが非常にたいへんなことであるということ、これはいかなる事実であろうと思ひます。ただ、いま先生、御指摘のございましたような、キロ当たりの建設費は非常に高いわけでございます、その建設費に對するところの利子負担その他の経費といふものは非常に高いわけでございますから、これはなかなか容易なことでは、整備といふものは困難であらうと思ひます。ただ、私ども今回の措置によりまして、まず歳出面からも、従来よりは資金コストを安くした姿で建設をすることができるといふこと、さらにその資金調達につきましても、私鉄がいま非常に苦しい中からこれをやるということではなくて、別個の公的な資金の徴収ということによりまして、これを建設することができるといふこと、さらに二十五元元利均等償還というような長期的な譲渡方法によりまして、資金繰りの点から、私鉄につきましてはメリットがあると思はれるというようなことから考えますと、やはりこの措置によりまして、私鉄がこれによつて大いに整備をするということ、期待しておるわけでござい、これは非常にむずかしい問題でござい、さういふ新たな制度によりまして、私鉄の整備を促進しようということ、さういふことで、私どもこの制度によりまして大いに整備が促進される、こういうふうには実は確信をしておる次第でござい、

○唐沢委員 これによつて私鉄の改良等の整備を促進するということであり、そこに目的があるわけであり、よく考えると、この程度の改正で各社が実施に踏み切るかどうか、私は自信がないのであります。この鉄道公社方式が採用されるというので、一応各社は、現在喜んでおられるけれども、いろいろ計算したら、やはりやめておこうというのも出てくるのじゃないかという気もするわけであり、われわれ当初考えておりました趣旨は、通勤混雑緩和のために各社に線路増設に踏み切ってもらおう、政府が国家的見地から都市政策の一環として必要な線路増設を各社に依頼したり、または指示しよう、そのかわりにそれだけの援助を行なうということにあらうのだらうと私は思ひます。しかるに本法の二十二条の二、第一項ですかにによりまして、本法では、申し出によつて鉄道、軌道施設の改良、譲渡を行なうということになっておるわけであり、国家的な見地に立つて、必要な改良も、各社が申請しないという場合には――あると思ひますのでありますが、その点について伺いたい。

それから一般的にいつて、これ以上の助成をするということになれば、政府出資をするとか、あるいは利子補給の額をふやすとかということになるだらうと思ひます。私は、場合によりましては、国鉄のA・B・C・D線のように、同じ私鉄を援助するにいてもいろいろやり方を変えてみたらどうかというふうな気もいたします。今度の大改良その他につきましても、ニュータウン新線のように、利用者がそれによつて急増するから、あるいは採算的にある程度やっていけるというところもあるであらう。また複々線化のよう、投資効率の低い、それによつて大幅な人員増加が期待されない、したがって、収入の増加も期待されない。さういふような会社でも関連事業の収益をもつて、あるいは全線の運賃収入をもつてすればやれるのだ、政府の必要以上の干渉は困るという会社は、これでいいと思ひます。しかし会社がありとあらゆる収入利益をつぎ込んで、ある改良をするとか経営が維持できないというものもあるのじゃないかと思ひますのであります。

今回貸し付け方式でなくて、譲渡方式をとられたわけですが、その理由でですね。さらに非常採算のとれにくい改良工事等については、鉄建公団なり新しい事業団が直接経営にまで参画するということなどは考えておられるかどうか。現在なくとも将来そういう問題が起こるのではないかと思いますので、念のためにその点について伺いたいと思います。

○山口政府委員 お答えがちょっと前後するかもしれませんが、まず今回の方式におきまして建設いたしました設備を、貸し付けでなく譲渡するというふうにいたしました理由でございますが、これは実は現在鉄道建設公団が建設いたしましたものを国鉄に使わせる場合につきましては、主として貸し付け方式によっております。ただ、貸し付け方式によっておりますと、この鉄道建設公団の側におきまして、その施設の管理、運営と、財産管理の仕事というのをしなければいけません。また、何か災害が起こったような場合におきましても、鉄道建設公団がその災害復旧工事といううなことをしなければならぬわけでございまして、そういうようなことで、今回のような場合には鉄道建設公団がつくったものを私鉄に譲渡してしまふということのほうが、制度としても非常に簡明であるし、さらに鉄道建設公団自体の負担も軽減されるということになるということが一つございします。

それからいま一つは、鉄道の施設が非常に多岐にわたっておりますために、できて貸し付けいたしました路線自体に改修をしたりするというようなことが多分に生じてくるわけでございまして、そういったような場合に、その改良工事によるところの財産区分は一体鉄道建設公団になるのかあるいは私鉄事業者になるのかといううな非常なむずかしい財産区分上の問題が生ずるわけでございまして、そういった面からも譲渡のほうが簡明だし、適当じゃないか。

それからさらに、割賦弁済が行なわれるに従いまして、そして私鉄の担保力が増大するというこ

とによりまして、さらに他の債権の担保に供するというようなことも可能になるわけでございしますから、私鉄のみならず行なう整備というものがそういったようなもので促進されようといううなところと、あるいは現在私鉄についてございしますところの税法上の措置といううなものの処理が非常に容易じゃないかといううなことで、いろいろ各般の面から私も事務的に検討いたしました。やはり譲渡のやり方がいいじゃないかといううなことは実は考えたところでございします。

それから、経営自体を鉄道建設公団が行なうことはどうかという点につきましては、これは実はそういう考え方もあると思うわけでございしますが、特に複々線化のような場合には、現在の複線と統一的、総合的な運営をしなければならぬ。たとえば新しくできた線を快速線に使い、従来の線は緩行線に専用するといううな使い方をすることになりますと、輸送力が倍でなくて三倍とかあるいはもっと大きな使い方ができるわけでございまして、そのような面からいえますと、やはり運営自体は従来の鉄道事業者が行なうといううなことが、総合的かつ能率的な運営ができるのではないかとこのうなふうに考えております次第でございします。

それから、この建設についての助成全般でございしますが、たとえば先生お話がございましたように、鉄道建設公団の国鉄に対する新線といたしましてA B線というのがございします。このA B線につきましては、これは全部国が実は出資をいたしておるわけでございまして、その意味では全く無償の資金でもって建設をいたしておるわけでございします。ただ、C線、D線というのがございします。このC線、D線につきましては、主として財政投資というものを中心にいたしまして建設をいたしましたそれに対する利子補給をやるという形でございまして、やはり方自体はそういう形でございます。ただ、金利は今年度から五・五%にいたしたわけでございします。

そこで、今回の鉄道建設公団によります私鉄の

建設は、ちょうどこのC線、D線のやり方と同じようなやり方になるわけでございします。ただその場合に、国の助成の面につきましては、先ほど申しましたように六分五厘までの利子補給という点につきまして国鉄のC線とちよつと程度が違ひます。その点では今後考えなければならぬことであると思うわけでございします。

いずれにいたしましてもそういうことで、今後これで十分かどうかという点につきましては、私ももっと検討しなければならぬ問題でもございしますが、ただ、長期的に見ましても鉄道の輸送需要の多いところでございします。先ほど先生御指摘のように複々線化のような場合には、これを建設いたしましたからといってお客がふえるわけではございしません。輸送が緩和するだけでございします。しかし、長期的に見ればだんだんにふえていくということもございまして、そういう非常に長期の視野に立つて見ることがこういう懐妊期間の長い建設には必要ではないかと思つております。そして、そういう長期の視野に立つていかなければならぬ。いま一つは、鉄道事業者というのはいまその地域における輸送の責務を負つておるわけでございしますから、したがって長期的な視野に立つて、かつ輸送の責務を考えていただければ、当然これは申請をさせていただいて、私も考えているような計画的な整備がはかられるのじゃないか、このように実は考えておるわけであります。

○廣沢委員 長期的な視野に立つと、必ずしも私はいまの局長の語に賛成できないのであります。が、そうかといつて私もそれ以上申し上げる自信もございしませんので、それはその程度にいたしまして、一つ確認をいたしておきたいのであります。

今回の場合、地方自治体から出資は受けないといううなことであります。また利子補給は受けるようになるかもしらぬといううなことでありますが、管理委員会の出資は利子補給を受ける場合にのみ必要なのか、出資を受けるときのみ必要で、利子補給の場合は要らないのかどうかということだけ確認

しておきたい。

○山口政府委員 現在、たとえば本州四国連絡橋公団等におきまして管理委員会の制度がございします。これにつきましては、その本四連絡橋公団に對しまして地方公共団体が出資をしておりまして、そして管理委員会が運用しているわけでありまして、利子補給そのほか補助という場合につきましては、管理委員会の制度を設けるという立法例はございしません。当公団法でも管理委員会を設けておりません。

○廣沢委員 法的根拠は。

○山口政府委員 管理委員会を設けなければならぬという、そういううな制約が実はないわけではございまして、したがって、出資の場合に管理委員会を設けるというのがほとんどの立法例でございします。補助をするとかあるいは利子補給をするという場合に、管理委員会制度によって意思決定自体には参加するという形にはなっていないわけでございします。

○廣沢委員 いろいろ伺つたのですが、附則にも出ております期日でありますね。四十七年四月一日ということになっておまして、これは当然変わるわけであります。このように、これは非常に急ぐ問題であります。一日も早くやはり審議を進めて通過させたいとわれわれも考えております。おくれれば新しい計画もおくれれるし、また継続工事も支障を来します。これは別に私鉄のためでも何でもなく、結局通勤者の方の御迷惑が一日おくれるわけであります。したがって、これは通過しましたときにはすみやかにあらゆる措置、また公団の中のいろいろな移行措置について迅速な措置をとつてもらいたいと思つてわけであります。その点について特に強く要望をいたしておきたいのであります。

○山口政府委員 先生御指摘のとおりでございまして、この法律は四十七年四月一日から施行し、今年度からさつそこの建設をスタートしたいといううなふうに考えておるところでございします。私ども一日も早く法案の成立をお願いいたしまして、

さらに法律に基づきますところの整備というものが一日も早く軌道に乗せてまいりたい、このように考えておるところでございます。

○唐沢委員 今度は私鉄、国鉄を問わないのであります。通勤通学とは直接関係はありません。

しかし、混雑緩和とかサービス向上という面では、季節的な人員輸送ということも問題だ、かように考えております。従来御承知のように、わが国では働くことが美德であつて、遊ぶことが怠惰であると思われておりました。しかし今日のように高密度激動社会になりますと、ストレスの解消とかあすの労働力の再生産のためにレジャーは必要欠くべからざるものとなつたわけであり、最近のように一人当たりの国民所得が増加する。さらに週休二日制も行なわれようとしております現状では、観光客の輸送、特に混雑緩和ということも非常に問題だと思ふんです。休暇をとつて自然に親しんでレジャーを楽しむとする人々には、できるだけコンフォタブルな旅行をしてもらいたい。また逆に車中で疲労こんぱいした方が登山をしたり海水浴をするということは危険だと思ふのであります。さらにシーズンともなりまします。なかなか切符が買えない。観光地の地域住民は所用があつても切符が買えないということ、これはもう非常に問題だらうと思ひます。

たとえば、国鉄では季節列車を増発したり管理局単位で人繰りもやっておられるようですが、さらに大々的に交通安全上また物理的に許す限りのサービス向上をやつていただきたい。私は先ほど申しましたように、最小限の運賃値上げというのはやむを得ないと思ふものであります。やはり国鉄の経営が非常に苦しいということだけでは、頭でわかつてもなかなかはだでは感じないんじゃないか。やはりそれだけのサービスをよくいたしますということが国民の皆さんに納得していただく重要なことではないかと思ふのであります。

ちよつと関連で申し上げたいんですが、実は最近の連休についての新聞がありまして、これは信

濃毎日新聞の三月二十二日なんですが、「ギューギュー詰めてガッポリ一億六千万」「連休——長鉄局かせぐ」という記事があるわけでありまして。昨年を上回る大幅な収入をあげたことは国鉄にとりまして、まことに御同慶にたえません。しかしちよつと読んでみますと、「増収のかげで泣かされたのが乗客。十八日の入り込み期では、各列車とも一・五倍—二・五倍にふくれあがり、車内は身動きひとつできないありさま。おまけに急激なポカポカ陽気で車内の温度が三十度近くに達してムシぶる状態。」云々ということがあつたわけでありまして。その点についてどういう措置を今後とられるか。所信を伺ひたいのでございます。

○原岡説明員 季節的に観光のために非常にお客さんが一度にどつと出ていく。その需要は非常に強いわけでございます。先生御指摘のとおりであります。これに對しましては、昔に比べますと国鉄でも車をできるだけそれに合わせたように運用する。それに人もできるだけ集中して運用するというようなことで、昔に比べてずっと季節列車もふやしております。しかし先生御指摘のように一般の需要からすると、まだまだ不十分でござい。かつ量だけではなくてサービスの内容そのもの、これも非常に不十分でございまして、もっともつと大いにやつていかなければならない、こう思ふわけでございまして、現状といたしましては、にわかには非常に集中的に出る需要に十分こたえていくということとはほとんど不可能に近いというところで、大いに人繰り、車繰り、そういうものをいままで以上に効率的にやつて、できるだけ対応していく。それからまた切符の売り方、それからお客さんの鉄道需要だけでなく、観光地におけるいろいろな楽しみ、こういうものにも合わせたような切符の売り方というのですか、そういうものも含めまして、物理的に、そしてまたソフトウェアの面において十分にこたえていきたい。お金の許す限り御要望にこたえるだけのサービスを充実していきたい、このように思ひます。

○唐沢委員 また話が飛ぶのでありますが、新幹線といふものはいつでもだれでも乗れるというものではございません。しかし通勤の混雑緩和とかあるいは季節的な人員輸送の混雑緩和等には、ぼくは新幹線もこれは最大限に活用すべきじゃないか、かように考えております。

私は御承知のように長野県の出身でありまして、ここは観光県であります。わが国で一番大きな観光資源を有しておるところでもあり、夏とか冬の季節的な人口増加が一番大きいところであり。近く北回り新幹線の問題が鉄建審で御審議いただくようにならうと思ふわけでありまして、その場合もルートとかあるいは駅の配置等につきまして、そのような季節的な人員の輸送力増強というふうなもの、これは希望であります。十分考えていただきたい。

たとえば北回り新幹線では軽井沢の近くも通るでありまして、さらに中部山岳国立公園の付近にもある。そういうところの玄関口ということには駅を設けることも必要じゃないかというふうな気もいたします。それから駅というものは一度つくつたらすべてとまるというのではなくて、そういう従来の官僚的な考え方ではなくて、そういう従来の官僚的な考え方ではなくて、弾力的な考え方をもつていただきたいと思ひますが、その点について希望であります。お考えありましたら聞かしていただきたい。

○山口政府委員 新幹線の整備につきましては、現在新幹線整備法によりまして東京—盛岡、それから東京—上越、それから東京—成田と三新幹線が着工いたしております。その他山陽新幹線を工事中であることも御存じのとおりであります。

そこで、それ以外の新幹線につきましては、鉄道建設審議会におきまして盛岡—札幌間、それから東京—富山—大阪間、それから福岡—鹿児島間、この新幹線につきまして、基本計画に早急に組み入れることについて措置すべきであるという趣旨の建議がございまして、その建議に基づきまして現在着々準備を進めておる段階でござい

ます。

いずれにいたしましても、基本計画への組み入れということ、鉄道建設審議会の議を経なければいかぬわけでございますので、鉄道建設審議会の議を経た上で決定をしたいと思います。このように考えておりますが、いずれにいたしまして、新幹線の駅をどうするかということにつきましては、新幹線整備法に基づき考え方に従つて整備をいたすわけでございまして、たとえ季節的であつても、輸送需要の非常に多いところということにつきましては、当然考えなければならぬものと私も考えております。

○唐沢委員 現在のように非常に変化の著しい時代では、われわれ政治家もそうでありまして、運輸省でも一番重要なことは見通し、特に正しい見通しだろつと思ふのです。将来どうやつたらいいかよくわからない場合には、非常に慎重に検討されておくべきことは、むしろ即座に実行して、もし間違ひがあればそれを即座に直すということが必要ではないかと思ふ次第であります。

さらに先ほど申しましたように、世界で非常に有数の経済大国になつたわが国の今後の目的は、国民満足度の合計を最大にするということだろつと思ひます。その意味では輸送サービスの分野を担当されます運輸省の責任というものは、きわめて大きいと思ふのであります。輸送サービスの面において国民がほんとうに満足するように、そういう配慮を一所うしていただくことを最後に要望をいたしまして、質問を終わります。

○小峯委員長 ちよつと速記をやめてください。

○小峯委員長 速記をやめてください。

○齊藤正男君 それでは速記を始めてください。

○齊藤(正)委員 せつかく大臣お見えでございまして、先ほど与党の委員からお尋ねをいたしましたけれども、今朝の国鉄の事故につきまして私も二、三お尋ねをいたしたいと思ひます。事故の概要につきましては、先ほど山田副総裁から御説明がございましたとおり、負傷者に対しては心からお見舞いを申し上げます。

ります。この種の事故は原因はそうたくさんあるわけではない。電気信号系統の故障か、あるいは過密なダイヤの編成か、あるいは運転のミスか、それ以上のことがあつたといつたとしても、道床、軌道等の整備の不良などというものはまずまずなかつたであらうというふうに思うわけですが、専門的なことは国鉄当局から伺うといひました。また、事故で申しわけありませんでした、負傷者の一日も早い全快を祈ります。責任ある答弁ではない。私は、一体、常に事故の絶滅を期して経営をしているはずでありますけれども、事故は続発をしていくということ、たいへんなことだと思つてあります。したがつて、大臣の答弁も大体予想できるわけでありまして、私の想像以上の答弁をいただきたいと思つてあります。大臣のお考えをまず伺ひたい。

○丹羽国務大臣 たいま 齊藤先生から、今朝の国鉄の列車の追突事故につきまして御質問をいただいた次第でございますが、運輸行政を監督しております責任者として、多数の負傷者を出しまして何とも申しわけのない次第でございます。この委員会の席上、つしんで負傷者に対しておわびを申し上げる次第でございます。

実は、私はこの交通機関の安全運転につきましては就任以来特に気を配りまして、先般も御答弁を申し上げた次第でございますが、日々きょう一日事故のないようにということを祈りつつ仕事に邁進しているつもりでございます。ことに、国鉄は幸いにいたしまして、私が就任以来人命事故がほとんどございせんというところでございます。いまして、私もその点で一番国民の陸上の大動脈としておる国鉄が、安全の点につきましては非常に気を配つておるというので喜んで次第でございますが、最近のダイヤ改正以来、ややもいたしますところ、あるいは架線上の故障によりまして、この異常運行、また新幹線におけるレールの破損によりまして、この異常運行が相次ぎまし

て、国民の皆さまに御迷惑をかけました。これではどうもちょっと困つたことだ、鉄監局長をしてよく嚴重に注意をさせようと思つたとたん、今朝のような事故がございまして、しかも、五百名にのぼる方々の身体に傷害を与えるという事故ができました。まことに申しわけない次第でございます。

たまたま、本日九時からの閣議でございますが、私、閣議に参る途中にその事故のことを聞きまして、これはえらいことであるからというので、初めの速報では百名そこそこの負傷だということでしたが、直ちに運輸省と連絡をとりまして、私は国会で参れませんが、私の代理で佐藤政務次官を現場に直ちに派遣をいたしまして、負傷者に対する御慰問とそしてその方面の調査をするように命じた次第でございます。

また、国鉄総裁を、私から嚴重に注意を与えるということとで招致をいたした次第でございます。ちょうど昼の時間にいたさうというので、たまたま運輸省に呼んだ次第でございまして、連絡の都合上、委員会が十二時半から開くことになりました。私が直接総裁に会う機会を失した次第でございます。事務次官をしてそれに当たらせました。事務次官からの口頭だけではいけませんので、私といたしましては、大臣の警告をいたしまして文書によりまして警告をいたしました。総裁に対して私から警告をしまして、自後ほんとうに遺憾なきを期すと—その内容につきましてはたまたま私誦み上げます。

「輸送の安全確保は、輸送事業者として第一の責務であり、かねてより、警告を重ねてきたところであるが、本日、総武線船橋駅構内において信号冒進により先行列車に追突した多数の負傷者を生ずる重大事故を惹起したことは、まことに遺憾である。最近行なつた時刻改正直後より、車両故障、架線故障等により再三にわたり輸送の乱れを生じており、このため国民に多大の迷惑をおかけすることは遺憾にたえない。よつてこの際運輸取

り扱いをはじめ、車両、施設、電気等全般についてあらためて安全総点検を行ない、安全の確保に万全を期せられたい。」こういう文書による、いままでない警告を發しまして、その反省を求めた次第でございますが、これだけでは足りない次第でございます。私も戒心をいたしまして部下を率ひまして国民の足の安全確保のためにますます邁進する次第でございますので、つしみて重ねて遺憾の意を表し、国民の皆さまにおわびを申し上げる次第でございます。

○齊藤(正)委員 文書による嚴重警告という措置をとられたさうでございますが、当然だと思つておられますが、いまも大臣から御答弁がございまして、副総裁もいらつしやいますけれども、架線の故障を電柱の立てかえをしておいて、しかも臨時の措置で放任しておいて、抜本的な対策をしなかつたために多くの列車のパンタグラフが連続してこわれた。あるいは快速を自慢とする新幹線が、レールの故障によって一大事故を起こさなかつたのが幸ひだったというか、悪くいへばふしぎだったというふうな状態も現にあらつた。本日またたいへん不幸な事件が発生した。私は先ほど三つばかり、しろうとなりに、ほかにそんなに多くの原因があるわけじゃないだらうということをおし上げましたけれども、いまの大臣の答弁に關連して、磯崎総裁以下腹を切つても済まない問題だと私は思う。幸ひにしてなくなつた方がなかつたやうでございますけれども、死者があつたからというふうなことで片づく問題ではない、このやうに思うわけでありまして、あらためて副総裁から、この不幸な事件を契機として、国鉄当局の決意のほどを伺ひたい。

○山田説明員 先ほどゆきさの事故の概要については申し述べました。まだ詳細なことが、実は私がつつと国会におりましたので、その後チェックしておりますけれども、たまたま大臣から警告の内容についてお話がございましたやうに、また私が先ほど申しましたやうに、たまたま停電事故と

いう問題はございましたけれども、運転士が信号を見なくて、ブレーキ操作の誤りがあつたものというふうな考えられるわけでございます。これはまことに申しわけない事故でございます。

それから、先生御指摘のやうに、私もその結果の損害額と申しますか、だけでいろいろの対策をそのみで考へておられるわけではございませんで、ことに最近のやうに列車の密度が非常に密になりますと、いわゆる併発事故と申しますか、出合いがしらの事故の起こる可能性がふえてまいっております。そういう点も昔と違ひまして、万全には万全を期さなければならぬ状態になつておるわけでございます。また、最近技術の進歩によりまして、従来人力でやりました点を相当カバーできるやうにもなつておりますけれども、ただ単に機械だけにたよるといふやうなやうな甘い考へでなくて、やはり機械を使うものは人間であるという意味におきまして、職員の教育についても意を用いておられるわけでございます。また、先ほど御指摘になりました新幹線のレール折損、これも最近急激に起こつた問題ではございせん。東海道新幹線の開業のときに電気溶接をいたしましたレールがまだ相当ございまして、それを従来から事故が起こりやすい部分として、一應継ぎ目板を補強するなどの緊急措置をとつておりますが、それ以上に、それを取りかえる作業も計画的にいたしておるその過程において起しまして、そのため列車が徐行運転をして御迷惑をかけたことをおわびいたすわけでございますが、それはそれなりに手を打つてございます。

それから架線事故、それから先ほど架設電柱の事故の御指摘がございました。これもそれと別の事故が起こりまして、今後そういう架設物についての注意も、従来ともやつていたわけでございますけれども、さらに十分注意するやうに——つい先日、架線事故とあわせまして、電気関係の総点検の実施に取りかかつたばかりで、けさまた運輸事故を起こしまして、たびたび申しますが、まことに申しわけないと思ひます。私も、先生

申されましたように、単に自分一身のみで解決できる問題とは考えません。国鉄全体の職員が全力をあげて取り組まなければいけない時期であり、現状であると思います。その点、御趣旨のように、私もこれから絶対安全という目標をさらに再認識いたしまして、努力するつもりでございます。

○齊藤正委員 本論ではございませんので長時間かけるつもりはありませんけれども、たとえばマル生にうき身をやつしているうちに安全、迅速、正確といった国鉄の生命がどこかに置き忘れられてしまつて、国鉄の管理なり運営なるものがどこか一本くぎが抜けているのではないかと、いふようにしか私は考えられない。いつぞや冗談話に話したことがありますが、新幹線が浜名湖を通過するときに車掌さんが、天下の絶景浜名湖へかかりますということで浜名湖の説明をいたしますけれども、浜名湖周辺でとれる特産のウナギは、この浜名湖の水で飼われております、こう言う。知らぬ人はほんとうだと思ふかも知れぬ。私もにしてみれば、浜名湖のあの塩水で養殖ができるわけがないのですよ。あの養殖は脱法行為をやつてまで農業用水や工業用水を引いて、真水でウナギを飼っている。幾らすぐそばに浜名湖があろうとも、あの浜名湖の水が一滴入ればウナギはみんな死んでしまう。どういふ指導をしているか知らぬけれども、そんなことを言つて、お客さんをだましてうそを言っている。

また新幹線の食堂車へ入つてごらん下さい。ビュッフェと称するやつ、ビール、コーラ、ジュース等を冷やす冷蔵庫らしきものがある。新幹線はかなりゆれます。カーブのときなどはかなりかたぎます。あのときに冷却用の水が動くのを見てみると、あの中にどのようなものが浮き、どのようなものがまざっているか御存じでございますしうか。びんを冷やすんだ、かんを冷やすんだ。中身はきたなくないからよごれない。それはそうでしょう。しかし、ヘッドロが浮いているような水中で、新幹線の食堂車がビールやジュースを冷や

して出しておるような状態を御承知でありまじうか。また停車駅で食堂車に積み込むその駅の特産物、名産がありますが、客がおるよりも先に積み込む。食堂車へみやげものを積み込む。また乗っているお嬢さん方も、おる客よりも先にホームにおりて受け渡しをやつて、客のことなんか第二、第三。まず荷物をおろさなければ、まず荷物を乗せなければということで一生懸命なんです。私は国鉄というのは、私鉄、民鉄の模範でなければならぬと思つてゐる。どこか抜けているからこういうことが起きるんじゃないか。非常にこまかい、いやらしいことを言ひましたけれども、そういうこまかな配慮がどこか抜けていられないか。まくら木の犬くぎが抜けていなければ脱線しますよ。大事なくぎがどこか抜けていられないかといふことを心配するわけであります。

これ以上言ひませんけれども、細部にわたつてどんなきびしい点検でも、どんなきびしい整備でもやつていただいて、二度と再びこのような不幸な事件の起こらないように強く要求すると同時に、私は大臣がいらっしゃる間は質問を続けさせていただきます。最も新しい今朝の事故の状態、特に負傷者への対策等についてできる限りの情報を集めて、私が質問を終わる段階でもう一ぺん説明を求めます。

鉄建公団法の一部を改正する法律案の審議に入りますけれども、その審議に入る前に、運輸省関係の公益法人がたくさんございまして、いろいろなところで問題になりましたので、私も関心を持つていて、実は官房にどういふ公益法人があるのだと聞いたところが、何とこの分厚い本になっておりまして、これが運輸省関係全部の公益法人の名簿並びに内容であります。鉄監局長いらっしゃいますけれども、この中にあなたのほうの関係の法人は数で幾つございましてか。

○山口政府委員 財団法人が十一、社団法人が十七、合計二十八ございまして。

○齊藤正委員 財団、社団を含めて二十八。ずいぶんございまして、鉄監局長ともあればその内

容は全部知悉をされておると思ひます。私は全部について聞くわけではございませんが、公益法人においてこういう状態だから、公社、公団もそうではないかというふうなこじつけで鉄建公団法の審議に入らうと思つてゐるわけじゃないんですよ。しかしやはりこの二十八の鉄監局関係の公益法人を見、そしてまた昭和四十六年度に政府から金が出てゐる財団、社団の法人が、これまた鉄監管内で三つほどございまして、特に財団法人運輸調査局、役所のような名前でも、公益法人としては珍しい名前でありまして、総事業量ですと総予算ですと、二億三百二十六万六千四百を昭和四十六年度に計上いたしております。この運輸調査局に二百三十三万八千円が委託費が出ておまして、輸送実態調査となつております。輸送実態調査のようなのは、こういう財団法人運輸調査局のようなものに二百三十三万八千円を支出してやらせなければいけないことなのかどうか。国鉄には国鉄、民鉄には民鉄、バスにはバス、タクシーにはタクシー、それぞれ業界があり、その業界の連合会があり、強力なスタッフと事務局を持つてそれぞれの仕事をしてゐると思ふのであります。それが、この運輸調査局に輸送実態調査を二百三十三万八千円も助成をして、あるいは委託をしてやらせる意義というふうなものが一体どこにあるのか。また社団法人信号保安協会というのがある。これに、何とやさしいではありませんか、十五万八千円委託費を出して、一体何を信号保安協会に研究させ、検討させるのでございましょうか。また社団法人海外鉄道技術開発計画委託費といふことで、海外鉄道技術開発計画委託費といふことで、これまた五百十三万四千円が出ておますが、これは私も、海外鉄道技術に協力をする、先進国日本が後進国のこういふ問題に助成、協力をするというこはわからぬわけでもありませんけれども、運輸調査局なるものに輸送の実態調査を、信号保安協会なるものに十五万八千円出して、何か信号の研究をさせる、これは一体何を期待して、どういふことだらう。十五万八千円も決して微々たるお金

ではないと思ひますけれども、それにしてもどういふことなのか私にはわからぬ。鉄監局長、お答えください。

○山口政府委員 運輸調査局は交通に関する学術的並びに実証的研究、調査を行なうということを目的とする法人でございまして、この委託費でございまして、これは地域経済と輸送に関する調査という項目で委託をいたしまして調査をしていただいたわけでございます。

それから第二に、信号保安協会でございますが、これは交通の信号保安に関する学術的研究、改良、進歩、普及といふものを目的とするものでございまして、この調査でございまして、これはATS装置の試験方法のJISの原案の作成に關しまして調査委託を行なつたものでございまして、御承知のように、大臣のところへもこういう分厚い冊子がいつておると思ひますし、それから昭和四十六年度にどういふ委託をどういふ公益法人にやつたかといふこともお聞きかと思ひますけれども、私はまた後の機会に、この法人はつぶせ、この法人は意味ないといふことを洗ひざらひやる機会をぜひほしいと思つておりますけれども、これだけの法人を運輸省関係で持つていて、ほんとうにその目的に掲げられてゐるようなことをやつたかどうか、またやろうとしてゐるかどうか疑問の法人がたくさんあります。したがひまして、この法人につきましては、ぜひ運輸省としても大臣が任中に手を入れてほしい、そして整理統合して、まさに公益法人らしきものだけにしたいだきたいといふように思ふのですけれども、いかがでございましょうか。

○丹羽國務大臣 ただいまの御指摘、まことにどうもございまして、法人につきましては整理統合するといふ内閣の方針もございまして、実は私、就任後直ちにできるだけひとつ整理統合するように事務当局に命じた次第でございまして、実は申しわけない次第でございまして、その青表紙の内容につきまして私まだ一々詳細に調査をするまでに至つておりません。何とも申しわ

けない次第でございます。しかし、いま斉藤先生から御指摘がございましたが、常識的に考えましても十六万円を委託する、そういったような交通の調査というような普遍的な問題の調査機関としては、やはり幾つもあつたろうと思う次第でございます。それらの問題を統合する、それからATSその他の技術の開発にいたしまして、やはりいろいろ集約してやるべきものは相当あるのではないかと。運輸省自体といたしまして、あらゆる企業について合理的な集約化というものをしよつちう進めていく。その運輸省が、その監督下の公益法人につきましてそういうような努力をもし怠つておるといふことがなれば、これは何とも申しわけない次第でございますので、いま御指摘もございましたように、私の任中に早急にこれらを調査いたしまして、整理すべきものは整理したい、こういうふうな思っている次第でございますので御了承願います。

い、このうちの一部は鉄建公団が行なう、それはどういふ理由で国鉄がやったり鉄建公団がやったりするのですか。法律的な根拠は別として、確固たる理由があつて、これは国鉄が直で、これは鉄建公団でというふうに分けるのでありましようか。どういふことなんでしょうか。

○小峯委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についておはかりいたします。

日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案について、本日日本鉄道建設公団総裁篠原武司君を参考人として出席をお願いし、意見を聴取することにしたと存じますが、御異議ありませんか。

○山口政府委員 先生御存じのとおり、新幹線鉄道につきましては新幹線鉄道整備法によりましてその建設のしかたがきまつております。そして新幹線鉄道整備法によりまして、まず基本計画を定めまして、その次に整備計画を定め、工事実施計画を定めるということでございます。基本計画を定める場合に、国鉄と鉄建公団の建設公団に對しまして調査を指示いたします。さらに整備計画を定める段階におきましてその建設を運輸大臣から指示をいたすものでございます。それで具体的にそういう形で東北新幹線につきましては日本国鉄に指示をいたしたわけでございます。それから上越新幹線と成田新幹線につきましては鉄建公団に指示をいたしたわけでございます。

てなものがあつたのか、公団がふえてなものがあつたのかということになってきて、それを聞きたくないのでありますが、ざつとばらんに言つて私が言つたようなことじゃないかと思うのですけれども、なお理屈をつけましようか。

たがはつきりしてまいりますので、そういう意味で非常によかつたのじゃないかと私は思います。

特に、新線建設につきましては、開設当時は、三月に開設したのでございますが、それを除きまして、その次の年度におきまして百五億の予算でスタートを切つたわけでございますが、現在は千四百四十四億、来年度国会で予算をお認めいただければ二千七億という大きな金に成長してまいりまして、これもひとえに諸先生方、政府当局の御支持によつてわれわれやつておるのでございまして、そういう意味でわれわれ非常に意義があつたのじゃないかと思ひます。

○小峯委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についておはかりいたします。

日本鉄道建設公団法の一部を改正する法律案について、本日日本鉄道建設公団総裁篠原武司君を参考人として出席をお願いし、意見を聴取することにしたと存じますが、御異議ありませんか。

○山口政府委員 先生御存じのとおり、新幹線鉄道につきましては新幹線鉄道整備法によりましてその建設のしかたがきまつております。そして新幹線鉄道整備法によりまして、まず基本計画を定めまして、その次に整備計画を定め、工事実施計画を定めるということでございます。基本計画を定める場合に、国鉄と鉄建公団の建設公団に對しまして調査を指示いたします。さらに整備計画を定める段階におきましてその建設を運輸大臣から指示をいたすものでございます。それで具体的にそういう形で東北新幹線につきましては日本国鉄に指示をいたしたわけでございます。それから上越新幹線と成田新幹線につきましては鉄建公団に指示をいたしたわけでございます。

すのでお尋ねをいたしたいと思つておりますが、この鉄建公団が設立をされた意義、私は、なぜあの段階で国鉄が直で工事をしない、鉄建公団をつくつたのかという点で、当時は議員ではありませんが、総裁は鉄建公団を設立した意義といたつたようなものをどのように把握をされておるのでありましようか。そしてまた実績をあげてきておりますけれども、その実績に對しましてどういふ誇りといひますか認識といひますか自負といひますか、持つておられますか、最高責任者としてお答えをいただきたい。

を考へまして、私ももととしてはそれなりに非常に意義があつたのじゃないかというふうな思つております。特にそういうような地方開発A・B線だけじゃございませんので、またC線、D線、東京の外環状線とか湖西線とかいうふうなものもほとんど竣工に近い状態におつておまして、こういう意味でも都市のいろいろな輸送にも大きく役立つのではないかとこのように思つておるわけでござい

○小峯委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

○小峯委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

○小峯委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

○小峯委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

○小峯委員長 引き続き質疑を続行いたします。

○小峯委員長 引き続き質疑を続行いたします。

○小峯委員長 引き続き質疑を続行いたします。

○小峯委員長 引き続き質疑を続行いたします。

○小峯委員長 引き続き質疑を続行いたします。

○小峯委員長 引き続き質疑を続行いたします。

○小峯委員長 引き続き質疑を続行いたします。

○小峯委員長 引き続き質疑を続行いたします。

しょうけれども、新線を建設しているなんという場所もないではないと思うのですが、一体全国でいま何線着工をされておるのか。その着工線の仕事がされていて、前段申し上げましたような廃止をされた線あるいは間もなく廃止の運命にある線、あるいは合理化という名のもとにたいへんな規模を縮小された線等々を、建設している側から見て何か矛盾は感じませんか。私のお尋ねのような線は近いところにもありませんというならば、近いところでないにしても、いま建設している線が完成と同時に廃止の運命に当然なるというような線でも一生懸命、予算をつけていたのだし、命令も出ているので建設を進めなければならぬというところがないとはいえないと思うのですけれども、もしないと言ふなら、それならこの線はどうだと言つて私は具体的に聞きますけれども、複雑な気持ちで総裁もいらっしゃる面があるのではないかと思うのですが、そういうお気持ちには毛頭ございませんか。いかがですか。

○篠原参考人 ただいま先生から、C・D線での前後が廃止されるとか、近くで廃止される線があるのかというようにお聞きしたのでございますが、C・D線の中にはそういうのがない、私は思っております。ただA・B線の場合に、どの線とどの線が廃止の予定であるということは、私どもではまだつまびらかにいたしておりませんが、C・D線ではございません。

それから、もう一つつけ加えておきますが、A・B線につきましても、これは非常に最近、国の税金をかけてつくるのでございますから、たとえば、保守に手のかからないようにするとか、あるいは駅員を置かないようにするとか、あるいはなるべく人を使わないような線区をつくるという努力をしております。ごく最近開業いたしました久慈線のうちの宮古から田老に行っている線がございまして、こういう線につきましては、実は宮古の駅の運動装置を改良いたしまして、四人減らしてあるというようにございまして、四人で、かえって全体としては一人減ったというよう

な結果も出ておまして、やりようによつてはいふん合理化されるのじゃないかというふうに私も目覚しておりますので、国鉄にもお願いして、今後ますますそういう方向でひとつお考えいただくというふうに考えております。

○斎藤(正)委員 総裁、責任あるお答えとしてはその程度であらうというふうに考えておりますが、年々年度の当初に、建設が進んでいる路線の予算が配分されますね。その年度の建設費、大体これは一〇〇兆消化できておりましたか。それとも、もし一〇〇兆消化できないというならば、公団の都合で工事費を余すというような指示があるのか、あるいは一割は残せというような指示なり指令が鉄監なり国鉄から出るものか、正直にお答えをいただきたいと思ひます。

○篠原参考人 私どものほうで、A・B線以外のものは全部着工しておりますが、A・B線については十線だけが、着工命令をいただいておりますが、路盤工事未着工線でございます。それで、その線区につきましては、用地買収または測量、設計といった工事の準備をやれということ、一応予算はつけております。しかし、設計をして国鉄に協議したり、運輸省に認可申請を出したりするに相当の日数がかかるものでございますので、こういう路盤工事未着工線について予算につきましては、これはたいした金額じゃございませんけれども、残すというようなケースが多いのでございます。特に国鉄のA・B線に対するいろいろな真剣な検討と、よく打ち合わせしてやらなければなりませんので、そういう意味でも時間がかかるものでございます。そういう点はございまして。

○斎藤(正)委員 そうすると、鉄監局なりあるいは国鉄なりから、これだけは工事費を残せというような指示や指令はいただいてない、事情やむを得ないものがあつて、予算を使ひおせない場合があるけれども、それは特例であつて、大体一〇〇兆消化している、それだけの工事は進んでいるというように把握してよろしいか。

○篠原参考人 そのように御理解いただいております。

こうだと思ひます。

○斎藤(正)委員 そこで、この法案に入りたいと思ひますけれども、第一条から改正をされようと思ひたいしております。すなわち、「鉄道の建設等」というのは、旧法では「鉄道新線の建設」ということになっておりますし、後半「大都市の機能の維持及び増進に資する」ということが初めてここに入つております。この「大都市」とは、一体五十万以上をいうのか、百万以上をいうのか、どの程度のものを予想して、法文では「大都市」ということを使つたのか伺ひたい。

○山口政府委員 これは法律の中身のほうでございまして、鉄道建設公団を使いまして工事を行ないます大都市につきましては、政令で定める大都市ということになっております。そして、大都市の範囲は具体的に政令で定めるところになりまして、ただいま政令をいたしましては、東京、大阪、名古屋及びその周辺というものを考えておりますが、とにかくそういう政令でびたりと確定をすることが必要になります。それで、第一条で書いております「大都市」というのはそれほどびつとしたものではないと思ひます。ただ、考えられるような姿の大都市、さらにその必要が生ずれば、その大都市交通の機能を維持するために必要なものとしては、大都市の範囲を若干広げていくということも考えられるわけであります。具体的にこれは政令で……。

○斎藤(正)委員 十九条を拝見いたしますと、その四で、「運輸省令で定める規格を有する地方鉄道又は軌道に係る鉄道施設又は軌道施設で大都市圏(政令で定める大都市及びその周辺の地域をいう。以下同じ。)」ということ、政令規定が出ておりますから、これで規定をする、こういうことで第一条の「大都市」というのはなほ多少解釈を広めても、政令さえ変えれば一条の拡大解釈によつて適用地域を広げることができる、それはあくまでも十九条以下の政令によつて規定をしていけばいいのだ、こういうように解釈してよろしいか。

○山口政府委員 おっしゃるとおりでございます。

○斎藤(正)委員 大臣、東京、大阪、名古屋はもちろん大都市でありますけれども、今日横浜にしても、あるいは札幌にしても、あるいは京都、北九州等々、東京、大阪、名古屋のような状態に特に交通機関はおちいりやすい欠点を持っているというように思ふわけでございまして、鉄建公団が大都市のことは何でもやるのだということではないと思ひますけれども、この点はひとつ時代の要求にマッチした法の運用をすべきだし、また一条の解釈は先ほど局長からお答えがありましたような解釈で進むべきだということに思ひますが、いかがでありますか。

○丹羽国務大臣 いま御質問ございましたとおりでございまして、都市の範囲というものは非常に過密化してまいりまして、漸次ふえていくものと思つておる次第でございまして、それに適応するようこの法文、政令も適合させてまいりたい、こういうふうに通つておる次第でございまして、これは初年度でございまして、予算規模も多くございせんが、漸次それらを拡大してまいりたい、こういうふうに通つておる次第でございまして。

○斎藤(正)委員 第八条の改正で役員を一人ふやすことになっております。現行法では、「公団に、役員として、総裁一人、副総裁一人、理事六人以上及び監事二人以内を置く」、これが「理事七人以上」ということで、理事を一人ふやしてもよろしいということでありまして、六人ならやめていけるが五人ではだめだ、七人ならだじょうぶだが六人では足らぬという、これは一体どこからものさしを持てきて理事の数というのをはきめるのですか。何かものさしが、憲法にはないと思ひますけれども、規定があるのでしようか。いかがでございますか。

○山口政府委員 理事の数でございまして、現在公団には六人の理事がおります。ただ、今回新しく公団の仕事がいたしました、民営鉄道関係の整備関係の仕事がつけ加わるわけでございまして、

これらの仕事は従来の公団の業務と非常に異なるものでございますし、また地方鉄道業者との十分な調整というようなものが必要である。また業務量もかなり大きいということから、もっぱらこの事業についての責任を持ち、これを担当する者を設けるという趣旨で一名増員をしていただくわけでございますが、ただ従来の理事六人の中でやれないかという問題になりますと、結局、従来の公団の業務も新幹線の建設等がございまして、非常に膨大になってきております。その中で、いまの六人の中から新しく振り向けるというのも非常に困難だということで一名を増員をしていただきたい、こういう趣旨でございます。

○斉藤(正)委員 実際に仕事をするのはいつかということは問題でありましょうけれども、この民鉄の仕事もやるんだということで、法律も改正になっておりますし、仕事もふえることはもちろんでありますけれども、先ほどもちょっとお尋ねいたしましたけれども、たとえば上越、成田新幹線の請負着工というようなことは、公団としては画期的なことではないのですか。いやそんなことはありません、いまでもこういうことはやりました、ああいうことはやりましたということなのか。私は、民営鉄道の部門についても、ニュータウンの改造あるいは整備というようなことで、公団の仕事がふえていく。公団がおやりになる。けっこうなことだ。一刻も早く整備をしていただきたいというふうに思うのですけれども、この上越や成田の担当については、公団の仕事がふえたというようにはお考えになりませんか。

○山口政府委員 上越新幹線、成田新幹線は、公団に着工の命令をいたしたわけでございまして、しかもこの仕事は非常にふえるということでは、先生おっしゃるとおりでございます。ただ、このふえた仕事につきましても、従来の陣容の中で何とかこなしていただきたいと思います。ただし、この新しい民鉄の関係の仕事になりますと、仕事の性質がだいぶ違つてまいりますので、そういう点も考慮いたしまして、新しく一人増員をお願いしたい、こう

いうことでございます。

○斉藤(正)委員 私は、似通った公社、公団というのがあると思うのです。しかし、仕事の性質等で一がいには言えないと思えますけれども、事業量とか、あるいは年度の予算の総額とか、あるいは人員ですね。公社、公団が使っている職員の数、そういうものに匹敵をして総裁一人、副総裁二人、理事何人というようなことも一つの基準ではなからうか。しかしものものさしが違つていたのではへにもなりませんけれども、そういう考え方から、理事「七人以内」などというところの考え方も出るかと思うのですけれども、似通った公社、公団というのは、その仕事の量からいって、金に換算をして、あるいは職員の数からいって、一体鉄建公団に匹敵をする公社、公団というのはどこですか。ありますか。

○山口政府委員 これは何が似通ったかというのは、非常にむずかしいのでございますが、たとえば日本道路公団でございまして、これは理事が八人でございまして、職員は二倍半くらいおります。

それから首都高速道路公団でございまして、これは理事の数は六人でございまして、職員は数は六人でございまして、職員の数は鉄建公団よりも少ないということでございます。

ただ似通ったような仕事ですと、あるいは新東京国際空港公団でございまして、これは理事の数は六人でございまして、職員の数は鉄建公団よりもはるかに少ないということになっております。

○斉藤(正)委員 これは比較検討は非常にむずかしい、やばな質問をしたと私は思っておりますが、私も参考にしたいものですから、ひとつ後刻でけっこうでございますから、公社公団の——四十五年度でけっこうです。金に換算した事業量、職員の数、役員の構成、その一覽をひとつ参考資料として、なるべく早い機会に届けていただきたい、このように注文をいたしておきます。

さらに、九条、十二条は、さして私も問題ではないと思ひますけれども、この十二条の役員の欠

格条項、これが出ておりますが、今度の場合は、そんなことはないと思ひますけれども、三、四、五——六も含むのですかね、四は省略されておりますけれども、こういうものに該当しなければ、国会議員でも地方議会議員でも今度の場合は、役員になることができるのでございましょうか。

○山口政府委員 ただいま先生の御指摘は、十二条の第一項第一号の「国務大臣、国会議員、地方公共団体の議員の議員又は地方公共団体の長」、これを削ったことに關することと承りましたが、実はこれは最近の法令の改正の場合も大体同様でございまして、国会議員とか、地方公共団体の議員の議員につきまして、これを他の欠格条項——ここに載っておりますが、他の欠格条項とはだいぶ性格が違つたが、この欠格条項と同列にとらえて、法律上の、積極的に欠格事由にするということとは適當でないという趣旨でこれを削除をしております。最近この種の公団の法令の改正のときには大体そういうふうにいましております。

それから国務大臣と地方公共団体の長でございまして、これにつきましては、この第二号の「政府又は地方公共団体の職員」という中に含まれるわけでございまして、これはこの中に包含されるということでございます。

一応国会議員、地方公共団体の議員につきましましては、そういう趣旨で積極的に欠格にするのは適當でないということで、これはまたはずした意味でございまして。ただし、これは当然任命に關しまして、国の関与があるわけでございまして、こういう人々をその職に据えるという趣旨ではございせん。

○斉藤(正)委員 要するに二号以下と並べて、トップに「国務大臣、国会議員、地方公共団体の議員の議員又は地方公共団体の長」は欠格ですとということの規定するのは、法体系上おかしい、しかし実務では、国務大臣や国会議員や地方議会の議員や地方自治体の長を任命することはない、こういうこととありますが、なぜ国会議員や地方

議会議員を役員に任命しちや悪いのですか。悪いなら悪いで、やはりこういうふうな規定しておいたほうがはつきりしている。しかし欠格条項からは抜くけれども、実際には絶対に任命しない、任命してはならぬものだといふものなのか、その辺はいかがですか。

○山口政府委員 これは非常にむずかしい問題でございますが、公社、公団その他につきましては、その仕事自体を自主的にかつ能率的に行なわせるという趣旨があるわけでございまして、したがって、そういう意味から、固なり公共団体の職員あるいは議会の議員等を排除をするということ等、従来から考えられていたわけでございまして、ただ、これから除外したのは、先ほど申しましたように、国務大臣、国会議員等を以下の欠格事由と同列に書くということ自体が、必ずしも法体系上適切ではないという趣旨で、実は最近この種の立法例におきまして、大体これを改正の場合に除外をしておる、そういう例になつたわけでございまして。

○斉藤(正)委員 とにかくやっぱりすっきりしない。私も国会議員の一人でございまして、現行法のようにまず任命することはないということなら、何かこれは思わぬせいで、国会議員さんでもなれますよというふうな、これはしろうとの解釈ですが、そう思ひましたけれども、大体公社、公団の法の改正にあたっては、将来すべてをこういう方向でいって、特別に文言としては規定をしないけれども、というのが立法上、法文の形態として常識になつてくるのだというふうに軽く解釈して、あまりせんさくをしないうがよいのだというふうに解釈してよろしいか。

○山口政府委員 これは立法政策の問題でございますが、実はこれは政府部内におきまして、法令のいい悪いをいまして、改正をする場合にはこれを落としていくというところが、法制局が中心になりましてきまつておりますので、政府提案の法律をいましては、これをだんだんにはずしていこうということをやっております。

○齊藤(正)委員 もう少し突っ込みたいこともありまうけれども、そういう方向で、これからこれが慣例になるだろうということでございますので、それはそれとして了解をいたします。

先ほどちょっと触れましたけれども、政令で規定する点が四つ、それから省令で規定する点が二つあるかと思ひます。すなわち、政令規定の第一は、十九条において大都市圏なるものを政令で定める。さらにその次に「大都市圏内に存するものの建設及び政令で定める大規模な改良(以下「大改良」という。)を行なうこと。」ということ、まず都市を政令で規定をする。もう一つは規模を政令で規定をする。こういうことになっております。先ほどの前段の政令はわかりました。あとの規模の政令、これは「大規模な改良」となっておりますけれども、大規模とは一体金額で定めるのか、あるいは面積で定めるのか、あるいははかのこをやるのではありませんから、乗降客等で定めるのか、その辺は一体、この「大規模」という内容の政令は、何をさそうとしているのか伺いたい。

○山口政府委員 ただいま御質問の点は「大規模な改良」ということの政令のきめ方でございまして、私ども、これは工事の種類というものできめてまいりたい。それは、その工事の種類からいきまして、これがこの法律がねらっておりますような、非常に建設にも金がかかり、また懐妊期間も長いし、大きな工事であるという趣意で、この法律の目的からいって工事の種類をきめていきたい。それで私ども具体的には複々線化工事をとりあえずはきめてまいりたい、このように考えております。

○齊藤(正)委員 いま具体的に複々線の工事はこれに該当する、政令該当事項だ、たとえば、地下鉄と国鉄を結ぶとか、あるいは都心部へ乗り入れてくるというようなこと、いままでも国鉄と都営あるいは国鉄と民鉄等の相互乗り入れ等も行なわれたわけでありまうけれども、今度は多摩ニュータウンの建設が当面の仕事のように承つて

おりますけれども、いまの御説明で、複々線化の仕事も含めるといふお話でありましたが、私がいま申し上げましたようなことは、これは政令で定めるような内容にはお考えになっておりませんか。いかがですか。

○山口政府委員 地下鉄がございまして、それに私鉄線が接続をする、そういう場合に、当然その接続をすることによりまして、全体としての直通乗り入れということができるわけでございまして、この場合の地下鉄線との接続部分は、私どもここでは、「存するものの鉄道施設の建設」ということで読み得るということとございまして、そういうものを大いに促進をしたいと思つております。

○齊藤(正)委員 同じく政令の三番目は、第二十条に「運輸大臣は、政令で定めるところにより、前条第一項第一号に掲げる業務」云々ということと書いてございまして。この「運輸大臣は、政令で定めるところにより」という政令、これは何を意味しているのか、ちよつと私にも一読しただけではほんとうにわからないのであります。これは一体何を意味しているものでありまうか。

○山口政府委員 この規定は、国鉄の新線建設を行なう場合のこととございまして、現行法は「基本計画」となっております。それで、その見出しを「(国鉄新線の基本計画)」というふうにならしたわけでございまして。したがってこの政令では、現在鉄道建設公団法の中で、国鉄についての基本計画のきめ方についての政令がございまして、それがこの政令でございまして、具体的に基本計画をきめます場合には、たとえば線名だとか起終点だとか主たる経過地だとか、あるいは単線、複線の別だとか、そんなことをきめておりますが、それをさしてあります。

○齊藤(正)委員 次に、政令の四番目でございまして、これが最後の政令かと思ひますが、私は知悉しておりませんのであるいはほかにもあるかもしれませんが、二十三条に「(鉄道施設の貸付け等)」という規定をいたしておりますが、「公団

は、政令で定めるところにより、地方鉄道業者又は軌道経営者に対し、」云々ということと、ここにもやはり政令なるものが出ております。これは「公団は、政令で定めるところにより、」ですから、公団の規定になるのか。公団がこの政令を運用、解釈するものでありまうけれども、内容的にはこれはどういふことをさしているものでありまうか。

○山口政府委員 二十三条第二項でございまして、これは、公団が「政令で定めるところにより、」ということと、地方鉄道業者なり軌道業者なりに対して、有償で鉄道設備なり軌道施設を譲渡したり、あるいは大改良したもののについて譲渡し、または引き渡しをする、こういうことが書いてございまして。

この政令というのは、たとえば譲渡いたしまする場合の譲渡の条件というものでございまして、あるいは譲渡のしかたというふうなものをこの政令で書くことにならうかと思ひます。

○齊藤(正)委員 省令が二つほどございまして、二十一条「国鉄新線の工事実施計画」、ここに「運輸省令で定めるところにより、」さらに二十二条の二に「地方鉄道業者又は軌道経営者は、運輸省令で定めるところにより、」こうなっております。

現在すでにこの省令があるということとでなく、当然、必要に応じて、本法適用にあたって省令をきめるんだというふうに思ひますけれども、二十一条では「国鉄新線の工事実施計画」、二十一条の二では「地方鉄道の鉄道施設の建設等の指示」の中に、省令が定められることになっておりますが、二十一条の省令の内容、二十二条の二の省令の内容、どういふようになるんでありまうか。

○山口政府委員 二十一条でございまして、これは「工事実施計画」でございまして、これは、今度私鉄が入りますことによりまして、この「工事実施計画」を「国鉄新線の工事実施計画」というように見出しを直したものでございまして。

それで、この省令は、したがひまして、国鉄の工事実施計画に關する手続その他をきめたものでございまして、たとえば記載事項でございまして。たとえば、建設工事を行なう期間だとか、線路の位置だとか、線路の延長だとか、停車場の位置だとかいふような記載事項の内容等を二十一条の省令では書いておるわけでございまして。

それから、二十二条の二の第一項の省令でございまして、これは地方鉄道、軌道経営者が、運輸省令で定めるところにより申し出をするわけでございまして、したがって、これは、申し出をする場合の手続、内容、申し出事項というふうなものを規定する予定でございまして。

○齊藤(正)委員 時間も参りましたので終わりますけれども、実は、私は鉄建公団に対して資料要求をしたのがきょうでございまして、その資料を精査して質問を思つていたことも、正直いって事実であります。若干の留保がございまして、理事会で後刻おはかりをいただいて、再度私が質問できまうように配慮を要望して、きょうのところ質問を終わります。

○小峯委員長 先ほど齊藤委員から申し出のありました国鉄の事故に關するその後の問題に關して、国鉄の山田副總裁。

○山田説明員 その後調べまして、要点を申し上げますが、事故現場は十六時二十五分におかげさまで復旧いたしました。

それから、入院された方の数、これはごく最近の、ただいまの数でございまして、二十五名になつております。そのうち、男の方が十八名、女の方が七名でございまして。それで、その二十五名の方のうち、一応一カ月以上を要するといふ見られております方が十二名でございまして、その男女別の内訳は、男の方が九名、女の方が三名でございまして。

それで、きょうとりあえず、負傷された方には五千円をお見舞いとしてお贈りいたしました。それから、入院されている方には、これは従来の例もございまして、退院なさるまでの一切の費用

は国鉄が当然見ることになりますし、それから、無事退院されましたあとで万一後遺症が発見されたとかいう方につきましては、これはそのつどケース・バイ・ケースで十分な手当てをして差し上げるつもりでございます。それで、人手もいま事故現場で食われてはおりましたが、とりあえず局長、部長が手分けをいたしまして、お入りになつてゐる病院の数が全部で十二ございまして、そこへそれぞれお見舞いをいたしたのが現状でございます。

それから、原因につきましては、先ほどある程度憶測を入れてと申しましたが、その後、運転士がまだ警察のほうにとめられておりまして直接聞き取りができませんが、いろいろな状況判断で、やはり運転士の信号見誤りによるブレーキ時期の誤りがあったという推定を大体いまでもいたしておる次第でございます。

たいへんお騒がせして申しわけございません。

○斎藤(正)委員 了解しました。

○小峯委員長 速記をやめて。

(速記中止)

○小峯委員長 速記を始めて。

次回は明二十九日午前十時から理事会、午前十時三十分から委員会を開くこととし、本日はこれにて散会いたします。

午後五時三十一分散会

昭和四十七年四月六日印刷

昭和四十七年四月七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局