

第六十八回国会 衆議院 運輸委員會議録第九号

昭和四十七年四月五日(水曜日)

午後零時十三分開議

出席委員

委員長 小峯 柳多君

理事 宇田 國榮君

理事 徳安 實藏君

理事 内藤 良平君

理事 河村 勝君

石井 一君

佐藤 守良君

關谷 勝利君

山村新治郎君

久保 三郎君

松本 忠助君

田代 文久君

理事 加藤 六月君

理事 箕輪 登君

理事 田中 昭二君

小此木彦三郎君

塩川正十郎君

福井 勇君

金丸 徳重君

齊藤 正男君

宮井 泰良君

出席國務大臣

運輸大臣 丹羽喬四郎君

出席政府委員

運輸政務次官 佐藤 孝行君

運輸省鉄道監督局長 山口 眞弘君

運輸省鉄道監督局長 中村 大造君

同民営鉄道部長

委員外の出席者

参 考 人 (日本鉄道建設公団総裁) 篠原 武司君

運輸委員会調査室長 鎌瀬 正巳君

本日の會議に付した案件

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 これより會議を開きます。この際、参考人出席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求め、意見を聴取することにいたしました。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。

○小峯委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○小峯委員長 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、質疑を行ないます。質疑の通告がありますので、順次これを許します。齊藤正男君。

○齊藤(正)委員 過日のお尋ねに引き続き、特に大臣の御出席をいただきましたので、主として大臣に何うわけでありますけれども、関連をいたしまして、鉄道局あるいは建設公団側にもお尋ねをいたしたいと思っております。

〔委員長退席、箕輪委員長代理着席〕  
その第一は、今回の鉄建公団の事業拡張に伴いまして理事一名増員が法改正で出ております。伺いますと、総裁、監事につきましては大臣の任命、副総裁、理事の任命につきましては、大臣の承認を得て総裁が任命をするという手続であることと伺いました。そこで、今度公団も、もし法案が通り、実際仕事をすると、段階になれば、機構も改革をして、現在ある幾つかの部に並べて民鉄部といったようなものを設ける予定だ、こういうことを聞いているわけでありまして、当然であろうというふうに思っております。当然であるから、公団役員の任命が直接大臣の任命であったり、あるいはその承認事項であったりということ

から、大臣の見解をまず承りたいのでありますけれども、発足して八年というふうな公団でございますから、まだまだ機構も人材も十分だとは思いません。現在就任されている総裁以下、副総裁、理事、監事の経歴を調べてみましたが、だいぶ鉄道とは関係のない、よそのほうから来ている方があるわけでありまして、もちろん鉄建公団だから運輸省なり国鉄関係者以外が入ってきたものではございませんか、そういう言い方はいたしません。いたしません。今後このような形でますます事業量も増大し、仕事の範囲も、いわゆる国鉄建設だけでなくて、民鉄のお手伝いもするということにならざるを得ないと思っております。その機構は整備をされればならぬというふうに思っております。そういう意味から、この役員構成を調べてみますと、国鉄なり運輸省関係者が現在六名、警察畑出身と思われる方が二名、大蔵関係者が一名、会計検査院から一名というふうな形になっておりますが、相なるべくは、私は、庁内から人材を登用し、公団の本来の仕事に熟練した皆さんが当然役員にもなっていくという方法をとるべきであらう。一般的な言い方でありまして、そういうふうに考えているわけでありまして、ともすれば、名前をあげませんけれども、何でこの人が一体鉄建公団へ入ってきたのだらうと思つた方がないわけではございません。ぜひ鉄建公団内部から人材を登用し、本来の仕事に知悉をした皆さんでやっていくべきだ、このように思つております。その点どうお考えになるか。

もう一つは、今度の法改正によって民鉄部というふうなものも設けられるとしまして、理事一人の増員だけでは済まないはずであります。一体、事業量の増加に伴って、現在でも二千三百

五十八名ある総定員のワクが変わってくるのかどうか。変わらなければ、これは仕事にならぬというふうに思つておりますが、数字等につきましては関係者からでもけっこうですが、大筋の点は大臣からひとつお答えをいただきたい。

○丹羽國務大臣 ただいま、鉄建公団に民鉄部と申しますか、民有鉄道に対する鉄道敷設につきまして新しき機構を設けるにつきまして、理事、またその定員につきまして貴重な御意見を拝聴いたしました。まことに感謝しては初めでございます。もとより鉄建公団といたしましては初めての仕事でございます。民鉄側の期待も非常に大きなものがございます。また国民の期待も非常に多からうと思つておりますので、その理事の適材を得るかどうかということも非常に大きな問題でございますので、いまの御意見も踏まえまして、これは人事でございますから、いま私から申し上げるわけにはまいりませんが、十分踏まえまして、認可にあたりましては十分検討して、適材を適所に与えるようにいたしてまいりたい、こういうふうに思つております。また事業がふえまして人数がふえるのは当然じゃないかという御質問でございますが、私もさうに考えておる次第でございます。詳しいことは鉄監局長から御説明申し上げたいと思つております。

○山口政府委員 今回鉄道建設公団がこの私鉄関係の工事を進めますことについての組織あるいは定員でございますが、それにつきましては大変たいま先先生御指摘がございましたように、公団としては全く新しい業務を遂行するわけでございます。しかも地方鉄道法あるいは軌道法といったような関係、そういうふうな地方鉄道軌道の建設、整備、運営というものと密接な関係のある仕事をやるわけでございますから、そのほうの規制についてもよく知つていなければならぬ。あるいは地方鉄

道業者等とのいろいろな連絡調整の問題という点につきましてもこれを十分に知悉しなければならぬということ、従来の公団の業務遂行と全く異なる仕事をやるわけでございますので、これに關します組織というものはつきりさし、その必要な定員も誰かなければならぬと考えておるわけでございます。そういう方向で実はいま大蔵省と折衝中でございますが、まだ具体的にはきまつておりません。先生おっしゃいましたように、これははつきりさせまして、定員もふやしまして仕事をやっています、こういうことで考えております。

○齊藤(正)委員 大臣、いま建設公団がやっている工事の中の線は五十七線あるわけなんです。これはいろいろな情勢のもとで建設線になり、鉄建公団が分担をしている路線でありますけれども、五十七線という数そのものがたいへんな数であつて、これにいくわづかな建設費を分散いたしました。やっています。伊豆急の例を出しまして、この伊豆循環鉄道につきましても調査線になっていて、いつかは国鉄も鉄道敷設をやろうと思つていたことは間違いないけれども、あの伊東・下田間だけでも国鉄がやるとするならば、いま建設線の五十七線ペースでいくと、早くても十年、普通なら十五年ぐらいかかるんじゃないか。それを辛か不幸か東急がやったので二年でできてしまつたが、おそらく国鉄がやれば、早くても十年、普通なら十五年かかる仕事だ、こういうふうなやみもちょっと言つてみたのでありますけれども、このことはいまやつて五十七線につきましても、成田、上越の新幹線は別といたしまして、少なくとも五十五線は同じことがいえる、このように思つておられますが、特に私がお尋ねしたいのは、大臣、数字のことでございますから担当の方にお答えをいただいでけつておられますか、これは阿波と土佐を結ぶ四国循環線でございますから阿波線という名前がついておるわけでありまして、何と四十五年のこの予算が五

千万以下なんです。ここに私は、四十五年度だけ予算がついたかという一覽表をいただいでいるわけでありまして、四十五年度までに二十一億投入いたしました、四十五年度は五千万未満だということです。どういふことでこういう五千万未満ばかりの金を四国幹線とも思われる阿波線へつけないければならぬのか、つめたのか。これではまさに四国は、四十八カ所の巡礼が歩いて回るところを残しておくために、環境庁長官あたりから何か御指示でもあつて、鉄道をつくらんと巡礼が汽車に乗つてしまふ、あそこはやはり歩いて渡つたほうがいいのだというふうなことで、前向きな姿勢で四千万ばかりの予算にしたのか、私はどうも理解に苦しむわけでありまして、もしこの数字が違つておれば、鉄建公団は私に違つた資料を渡したわけでございますから弁明していただかなければなりませんけれども、金額はとにかくとして、大臣、こういうことを五十五線——武蔵野線などは二百四十四億、当然ですがこれはついておりますから、重点的に配備をしたというならば、それでは阿波線は重点じゃないのか、こういうことにもなるのですが、まさに阿波から土佐へ鉄道を敷くとすると、これじゃ十年かかるのか十五年かかるのかわからぬ、こういうふうに思つておるが、大臣いかがですか。

〔運輸委員長代理退席、委員長着席〕

○丹羽国務大臣 ただいまの阿波と高知を結ぶ、これは四国環状鉄道として重要な路線であることは私も承知しておる次第でございます。これにつきましては決して他意があるわけじゃないと私は考へておる次第でございますが、用地の買収その他につきまして非常におくれておりました、そういうことで今回おかれて、予算のほうも予算消化ができてなくちゃいかぬというのでおくれたというふうに聞いておりますが、詳しくはひとつ鉄建公団の總裁から説明いたさせます。

非常に違つておりました、A・B線が完成いたしますと、国鉄の経営が楽になるようにというところで利子のつかない金、いわゆる出資金を使つておられます。したがつて出資金のワケが非常に窮屈でございますので、A・B線はスピードがどうしてもおそくなるというのにはやむを得ないと思つておられます。それからC・D線になりますと、たとえば東京の外環状線なんかは二千億以上の大きな工事費が要るのでございますけれども、これもほとんどできかかつておりました、武蔵野東線、西線なんかは、本年度中にはでき上がるというふうなことがりになっておりました、これは非常にスピードが早いと思つておられます。ただ、ただいま御指摘のありました阿波線につきましても、四十五年度予算といたしまして事業計画六億六千万円をあげておいたのでございますけれども、実は安芸市内の用地買収が非常に難航いたしました、用地買収が非常におくれて、結局路盤工事に着手できなかったものであります。したがつて四千九百万円、五千万円も欠けるような結果になつたのであります、この点私どもとしては鋭意工事を進めるよう努力しております。今後もやつていくつもりでございます。

○齊藤(正)委員 事情はわかりましたが、やはり五十五線にわたつて重点的に予算を配分をするということもわからないわけではございませんけれども、何といたしましても用地買収が先になることとありますから、そういう事情でおくれたということとは了といたします。

○齊藤(正)委員 事情はわかりましたが、やはり五十五線にわたつて重点的に予算を配分をするということもわからないわけではございませんけれども、何といたしましても用地買収が先になることとありますから、そういう事情でおくれたということとは了といたします。

○篠原参考人 実は安芸線の用地買収は非常に難航したのでございますが、一応用地買収の交渉も終つておりました、一部路盤着工という形に進んでおりました。それから、もう一つの問題は、その根元にあります。つまり土佐電鉄の施設を買収いたしました、これに鉄道の計画を乗せまして工事を進めませんと、実際に全面的な開通ができませんので、こちらのほうもいろいろ研究いたしました、わりあいにこれは人口の多いところでございますので、乗客も多いし、なるべく早く近代化の施設で経営しなければならぬということで、いろいろ計画を進めておりました。したがつて、今後において、なるべく早くこれを解決してまいりたいと思つておる次第でございます。

感ずるのでありますが、大臣、矛盾は感じませんか。いかがでございますか。

○丹羽国務大臣 いまの高千穂線の問題でございますが、私、一般論としまして、この前の国鉄の諮問委員会から出ましたいわゆる廃止線二千六百キロですが、これについては再検討する必要があるのではないかということを考へておられる次第でございます。

先般来、いろいろお話しございましたが、ただ現在だけでなく、将来の立地条件あるいはまた工場再配置その他の点を考へまして、短絡することによりましてその鉄道が非常に輸送需要が伸びてくる、地方の開発に役立つというものにつきましては、やはりこの際もう一ぺん見直しまして、そして必要性があるものは、新線をそこに敷設するということが必要ではないかということでございます。また、ただいま二千六百キロにつきましては、全面的にひとつ再検討してみようということを私は命じている次第でございます。

それから、今回新しく予算をお認めいただきましたが、A・B線につきましても二百億圓ついておりますが、それらも見合まして、全体として、今日の現状において、あらゆる面からいまして、これは代替輸送で十分というところは、もちろん地元の御納得をいただきましてこれを廃止するという強い姿勢で臨む次第でございますが、現在だけでなく、将来の見通しをいたしまして鉄道輸送が適当であるというところにつきましては、やはり国鉄の置かれておられるところの使命からいたしまして、たとえ現実の問題として少々赤字が出ましても、これは敷設することが必要ではないかというふうに考へておられる次第でございます。

具体的の高千穂の例は、事務当局から御説明申し上げましたが、考へておられるところは、そういうことでいま再検討を命じているところでございます。御了承願いたいと思ふ次第でございます。

○斎藤(正)政府委員 大臣からお答えをいただきました。

ましたので、その他無数にありますが、例をあげてのお尋ねはやめます。しかし、やはり権威ある国鉄当局なりあるいは鉄道建設公団からいろいろ明らかな、一見して小学校の子供でもわかるような図面が出されておると、一体どういふことだということになるのですよ。したがって、私は役所のスローモーは一応認めますけれども、スローモーもひど過ぎる。たとえこの間だけ見線が開通したばかりでありますけれども、地元では非常に喜んでおられるし、只見線の採算性はとにかくとして、よく開通をしたというよりなことがいわれておりますが、この地図でいへば、その西並びに東は、やはり汽車じゃなくて自動車が好きらしい線だということになっておられるわけでありませう。こういう点はもう一度洗いざらい、しかも短時日の間に、特に時代の趨勢を反映させるような方向で検討して、たとえ建設線であっても、これはだめだというのをやめる、そして、これはいいと思うものはやはりやるという確固たる方針をぜひ一刻も早く確立していただきたいというふうに思ふわけでありませう。

このことは、大臣、佐藤内閣はいつまで続くのかわかりませんが、だれが総理、総裁になっても、わが党が天下をとっても、私はあなたに運輸大臣をやつてもらいたいと思つておられますけれども、よく言い難い、緊急なことは省内の課題の一つとしてびちちとしていただかないと、地元の住民が迷惑をする。われわれ地元の要望をなすに国会に籍を置く者も、実は複雑な背景を背負つておられるわけでありませう。しかし、国民の足を守り、国鉄を本来の国鉄にするというにすべきの御旗のもとには、き然確固たる方針が確立されなければならぬ。建設線だから、建設公団にはこれだけはやらせる、国鉄自身はこれをやるのだというふうなことで、いたずらに事業量がふえる一方で、実はでき上れば廃止線だというふうな矛盾は、あなたが大臣のうちに決着をつけてもらいたい。

最終的にもう一ぺん御決意のほどを伺つて、私の質問を終わります。

○丹羽国務大臣 おしかりを受けまして、ほんとに申しわけない次第でございます。実は先般、委員会におきまして、鉄建公団と国鉄につきましても矛盾がございました。私もその点は非常に申しわけないと思ひまして、帰りました直ちに鉄建公団並びに国鉄に對しまして、お互いに国民の立場に立つての新線建設についての立場で至急に再検討しろということをお願いした次第でございます。ただいま斎藤先生のおしかり私も十分身にしみまして、早急にこれらの調整をとりまして、いやしくも国民の税金で新線を建設する場合、また廃止する場合、矛盾の起こらないように十分両者の調整をとりまして、そうして国民の皆さまがこの点ではやはり新線建設は当然であるという線につきましては、どんどん敷設をさしていくという基本方針でやつてまいりたいと思ふ次第でございます。

今回の再建計画におきましても、ただに赤字を解消するというだけでなくて、国民に良質のサービスを提供するにはどうしたらいいかという観点からひとつ考へてみるということで私も強く申しておる次第でございます。いまの御趣旨を体しまして早急に結論を得まして、国民の皆さまの御不満を解消してまいりたい、かように思つておる次第でございます。

○斎藤(正)委員 終わります。

○小峯委員長 高井泰良君。

○宮井委員 質問に入る前に委員長に一言お願いしておきます。大臣への私の質問の持ち時間は三十分間でございますが、大臣の都合で二十分になると伺つておられるわけでありませう。したがって、不足の十分間は後日大臣の出席を願つて質問をいたしたいと思ひますので、よろしくお取り計らいをお願いします。

そこで、鉄建公団法の審議にあたりまして、私はおもに過密ダイヤの問題を取り上げまして、私を行なうたいと思ひます。この法案の趣旨と申しますのは、通勤ラッシュその他おもに都市における交通のラッシュの緩和を行なうというふうなことがこの法案の趣旨である

ということに私も伺つておりますが、最初に申し上げたいことは、今回の、このような通勤ラッシュを緩和するという意向でございますけれども、すべてが後手後に回つておる。この通勤のラッシュといふは、そういつたピークというものがあるというに極に達してどうしようもなく、対策がすべて後手後に回つておること、対策がすべて後手後に回つておること、これを私は強く感ずるわけでございます。したがって、このような後手に回らぬような法案であれば認めることはできない、私はこのように意思表明をいたしたいと思ふのでございます。

そのことは後々また議論をいたすとしたしまして、まず冒頭に御質問したいことは、この四日から勤務では、国民の生命を守るということでATS闘争を始めております。これは新聞報道等つぶさに御承知のことでございますが、これによりましてダイヤの相当な乱れというものが私はたいへんな問題であろうと思ふのであります。根本の原因というものは、勤務の言うように慢性的な過密ダイヤが原因である、かように私も考へておられるわけですが、この点をどのように見解を持っておられるか。またこの問題は重大な問題でございますので、どのように今後解決しようと思つておられるかという点を伺いたいわけでありまして、私はここで何も労働者のほうから問題を提起して云々するのはございませぬ。真に乗客の側に立ちまして考へましたときに、これではならぬというほんとうに真剣な考へから、どう対処するかということをお考へしておられるわけでございます。新聞報道によりますと、カメラ・ニュースという写真つきで出ておられたのを大臣も見ておられると思ひますが、見出しをそのまま読みますと、「キヤッ、また割れた」ガラスが割れておられるわけですね、「スシ詰めの手線が割れた窓ガラスにおびえる乗客。春とはいへ風はビュービュー(新宿駅でけさ八時二十分)」という、いわゆるATS闘争の結果のダイヤの乱れというものがこのように乗客に對して不安感を非常に与えておるといふ問題であり

まして、これは早急に解決せねばならないと考えるわけでございますが、この過密ダイヤが原因であると思ふがどうか、そしてこの問題は非常に重大であるから、どのように今後解決していくか、この二点をお伺いしたいと思います。

○山口政府委員 大都市におきます通勤輸送でございますが、これはもう先生御指摘のとおり、最近の経済の成長に伴う人口の都市集中化ということ、特に都心部におきます機能の純化並びに周辺部におきますところの住宅地の大幅な造成ということによりまして、ますます交通混雑が激化をいたしておるわけでございます。それでこういう大きな輸送需要に対しましてどうしたらよいかということになりますと、結局現在の鉄道の輸送力をふやしていく、それによって混雑を緩和するといふ以外にないわけでございます。そのふやす方法といたしましてはいろいろあるわけでございますが、車両を大きくする、あるいは車両の編成を長くする、八両編成を十両編成にするといふように長くするといふようなこともございますし、さらに列車の本数をふやす、たとえば一時間に二十本であるものを一時間に三十本にするといふように列車の本数をふやすといふようなやり方で対処しなければならぬわけでございます。

それで、その列車の本数をふやす関係で、ただいま先生から御指摘がございましたような、たとえば二分ヘッドの運転、つまり二分間に一本ずつ列車が入ってくるというような運転をいたしておるわけでございます。これはそういうやり方で行うわけでは、現段階ではとても通勤輸送の需要といふものをまかなえないといふことでございまして、でございます。この幅みは実は東京、大阪だけでなく、また世界的にもこういう大都市交通の幅みは多いわけでございますが、そういう列車の本数が多いことにつきまして、これはやはり安全面といたしても十分に実は考えなければいかぬわけでございます。それから、そういう二分ヘッドというような輸送をやっているが、しかも安全を確保するというところで、鉄道ではたとえ閉塞の方式、信

号の方式あるいは運転者がかりに運転を誤ったりあるいは失心したりというような場合でも事故にならないような設備をいたしまして、ATSをつけるというような保安方式を整備する、こういうことにいたしておるわけでございます。したがって、私もこれはダイヤが相当稠密であるということとはこれは否定いたしません、これは保安を無視した過密なダイヤであるとは決して考えていないのでございまして、これは保安を十分に考えたダイヤでございます。したがって、それによって規則を守って運転をすれば決して支障はないという姿のダイヤを組んでおります。順法闘争とい

まお話がございましたが、これは私も順法とは考えておらないのでございまして、順法して運転をすれば当然ダイヤどおり運転がされて、円滑な運転ができるのでございます。今後の問題といたしましては、ますます需要がふえる、混雑が激しくなることとございまして、何としても輸送力増強を大いにやっていくなければならぬ。これは国鉄、私鉄ともどもでございますが、輸送力増強を大いにやしまして、また保安の設備もこれを大いに整備いたしまして、そして従業員の協力を得て運転を確保し、安全を確保していかなければならぬものと考えておるわけでありまして、

○宮井委員 そこで、こまかく聞きますが、いろいろ対策としては、これはいま答弁で言うように、本数をふやしてきておられますが、車両を大きくしたり、車両の編成を長くするといふようなことがありましたか、具体的にどういふようにされておるんですか。

○山口政府委員 これは各線別につきますと非常に長い話になりますけれども、たとえばある線につきまして従来四両編成であったものを六両編成にするとかあるいは六両編成のものを八両編成にするあるいは十両にするといふようなことで、車両の編成を長くしております。このためには、実はただ編成だけを長くすることはできないのでございまして、たとえば駅のホームを長くしてはならぬ。それから信号を、そういう長くする

車両にマッチするようにならなくてはならぬ。それから、同時に一個列車当たりの電気の使用量が多くなるわけでございますから、そういう意味で変電所の改修といふようなものもなければならぬ、そういうようなことで、いろいろな設備を行ないまして、そして車両の編成を具体的に長くしてまいるといふことをいたしておるわけでございます。

○宮井委員 そこで、このいまの御答弁の中にも順法闘争とは思っていないということとございまして、それが、そうしますと、これは違法である、こういう見解ですか。

○山口政府委員 いわゆる順法闘争というものでございまして、結局規定に従って運転をするというのが正規の運転の方式でございます。したがって、たとえばATSが鳴るといふ場合には、そのATSの鳴った場合にはある一定の区間で停止することができるような運行のしかたをしなさいといふことが、これは規定上定められている姿でございます。それをATSが鳴ったからといってすぐストップをしようといふことは、これは規定によらないやり方でございます。そういうやり方によりまして、たとえば列車の運行の阻害をするということになりますれば、これは明らかにその順法闘争といふのは違法な措置であるといふことになると思います。

○宮井委員 そのように鉄監局長は言われますけれども、そもそもこの問題が起きたといふことは、御承知のとおり、船橋駅の事故の際におきまして、ATSのブザーが鳴ったのに、運転手が電車をとめないで気をとられているうちに起きたというところで、その後労組は当局側との問題を含む列車の安全対策について交渉した。運転の安全を無視した過密ダイヤが原因だから、早急に安全対策をはかれ、このように要求したが話し合いがつかなかった。しかも、この交渉中に鈴木国鉄本社運輸局長が、ATSが鳴ったら電車をとめるのが正しいと述べたことから、組合側は、実際にはブザーが鳴っても一々とまらず、見込み運転をさ

しておる、一々とまらざるような余裕がない、どんなあとから列車が来ておるのに、そういう見込み運転をさしておきながら、事故が起きたから責任を運転手にかぶせるような態度はひきょうであるという、新聞報道によりますと、このように出ておりますが、そんなことを言うのなら局長の言うようにATSが鳴るたびに電車をとめます。そもそも国鉄がこういう実態でないようなことをやらしておきながら、起きたからといって、それじゃ国民の足を守る、国民の命を守るといふことについて、ATSが鳴ったら安全上とめておるといふ状態に対して、それが順法闘争でなく違法であるといふことはどういふことなんでしょうか。

○山口政府委員 ATSの装置というのは、国鉄が使用しておりますATSでございますが、ATSの装置というのは二つの機能を持っております。一つは、ある時点に入りました場合に運転者に警告を与えるという意味のブザーが鳴るといふのが一つの機能でございます。さらにそのブザーが鳴ったら一定の時間内に何らの操作もしない場合には、ある点に達すると当然ブレーキがかかるという二つの機能を持つておるわけでございます。したがって、その場合に、ブザーの鳴ったときにすぐとめるというのをATSの取り扱いはして指示をしておるわけでございます。ブザーが鳴った場合には当然、ある信号に従って、とめる状態になるような態度をとって運転をしなさいというのがATSの取り扱いの正しいやり方でございます。したがって、ATSが鳴ったらすぐとめてしまおうといふのは、これはATSの正しい取り扱い方ではないわけでございます。それは運転者が判断いたしまして、そしてたとえは信号機の前何メートルのところまでにとめるような運転をしないといふことがATSの正しい取り扱いでございます。

〔委員長退席、加藤(六)委員長代理着席〕

その取り扱いをしないでとめてしまおうといふのは、取り扱いのしかたがやはり間違っておるといふこととございまして、その間違つた取り扱い

のしかたによつて列車運行の障害を来たしたといふことになれば、これは間違つた取り扱ひによるところの列車運行の障害だといふふうにいわざるを得ないといふことでございます。

○宮井委員　こういふことを言つておりますと非常にすれ違ひの議論で、大体ATSは何で取りつめたかといふふうな基本的な根本問題、自動制御装置のそいつたことが、いわゆる過密ダイヤによつて実際機械が運用できないといふふうなことになつてきて、そうして国鉄側としてはそういうものは運転手がちゃんと取り扱ひなさいと言ひし、勤労の労働組合のほうは、そういう言ひ方は、過密にしておきながら無理なことを言ひうること、争ひになつてゐる。そういうことでございますので――大臣が退席されるのでありますから、大臣にこの重大問題を御答へ願ひたいと思ひますが、国鉄総裁は、ATS闘争は違法であると言つて文書で労組に申し入れておるようですけれども、ただ、そんなことだけで解決するのかわり、私を私は言ひたいのです。そんなものは、違法だとか違法でないとか、そういうことをしておる間に、きょうも電車は走つておるし、乗客はすし詰めの中で窓ガラスが割れ、足は足でこすたまま、手は手でこすたまま、新聞は読めぬ。あとでまた私は質問しますけれども、むんむんとした人いきれの中で非常な不快感で毎日通勤しておるといふ問題をどう解決するのかといふ、その根本を私は大臣に伺つておきたいのです。どうですか。

○丹羽国務大臣　ただいま、過密都市の輸送が非常に問題におかれておるのじゃないか、再三の御叱責でございますが、私もそのとおりの思ふ次第でございます。その点は何とも申しわけなく思ふ次第でございます。今回の再建計画によりまして、大都市の輸送に重点を置いておりました、これだけでもまだ足りないかも知れませんが、乗車効率は二四〇のものを、せめて二〇〇までにとりして輸送を緩和するといふ方針でたゞいませつかくやつておる次第でございます。二〇〇にしても、

これはいいか悪いかといふことは問題でございますが、できるだけのことはいたしたい、こういうふうに思つておる次第でございます。

また安全運転、これはいま宮井先生から御指摘がございましたが、私も安全運転がもちろん一番なんだ、これは何よりも交通輸送行政といたしまして一番根本に置くことでございます。ほんとに場合によりましては窓ガラスが割れたり、そういうことで過密でございます。それに対して輸送機関が追つつかないといふのは何とも申しわけないと思ひ次第でございます。ただ、いま鉄監局長が申しましたように、編成長を一そう伸ばすとかあるいはダイヤの増発をはかるとかいうことをいたしまして、できるだけのことをいたしたいと思つておる次第でございます。

それからATSの問題、これは私しろとよくわかりませんが、先般も国鉄総裁の話では、ATSにはアラームの機構とそれからすぐストップさせる機構と二通りある、アラームの場合には、これはとめなくても万一の場合の態勢をつくつておきさえすればいいといふようなことを言つておつた次第でございます。

ともかくもこれらの点につきましては、いま御指摘がございましたとおり、警告は警告でございますが、やはり労使が一体となりまして、今日の輸送状況にかんがみまして、ほんとうに血の通つた、国民の足をいかに確保するかという点に両方がまっしぐらに進む協働体制が一番大切であると思つておる次第でございます。いま御指摘を待つまでもなく、先般の閣議におきまして、その点で総理からの御指摘もございました。国鉄、私鉄を問わず、来たるべき際におきまして、ストその他のが起こりまして国民の足を奪うようなことがございましたらばたいへんなことでございます。私どももいまから国鉄、私鉄を指導いたしまして、できるだけ混乱がないようにあらゆる施策を講じてまいりたいと思ひ次第でございます。また一その御協力と御鞭撻をお願いする次第でございます。

○宮井委員　いまの大臣の答弁では私納得できませんが、保留しておきますから、そのときにまたひとつきびしく追及したいと思ひます。これでは根本的な対策にならないと思ひます。

そこで、これは大臣にも伺つておつたのですが、いわゆる運輸省の通勤ラッシュ対策といふものですね。先ほど冒頭にも述べましたように、混雑の極に達してもどうしようもなくなつてから手を打つておるといふことでございます。私はその姿勢が問題である、今回の法改正におきましてほんの応急手当てにすぎない、このように考えるものではございません。もちろん応急処置でも、それはそれでやってもらわなくちゃいけませんけれども、私は、抜本的な解決の方途が示されていないかといふことを言ひたいのであります。四十六年度の白書を見ましても、ただ問題点を指摘するのみで、私たちが見ましても何か泣き言を言つておるだけで、こうだからああだから、こうだからこうです、建設省との関係、都市対策の関係、いろいろ複雑な状況があるからといふことですけれども、そんな泣き言を言つていたんじや始まらない。各省にもどんどん積極的に働きかけて、これを解決していく方向へ行つてもらいたいわけですね。そして総合交通政策というものも非常に抽象的であつて、各種の諮問委員会の答申というものも総合的なつながりがない。したがつて、私はいまからひとつ長期的な計画を示してもらいたい、こう思ひわけでありませぬ。

さらに都市交通審議会は、六十年には一五〇％の混雑度の目標を掲げておるようでございますが、これは達成できるのかどうか、この根拠を示していただきたい。ほんとうに一五〇％に混雑を緩和できるのか、その点をまずお示しを願ひたいと思ひます。

○山口政府委員　通勤対策がどうしてもおくれがちであり、そのために混雑率が激しいといふことにつきましては、先生御指摘のとおりでございます。

して、私どももつと早く手を打ち、もつと早く力を注がなければならぬといふことにつきましては申しわけなく思つておるところでございます。

問題は、そういうことにはいたしまして総合交通体系の観点からこの通勤問題を考へていかなければならぬ、お説のとおりでございます。先般運輸政策審議会が答申いたしました総合交通体系におきましても、大都市におきます通勤通学輸送というものは、やはり国鉄、地下鉄、私鉄を中心とした高速鉄道を根幹といたしまして、さらにバスに補充的な性格を持たして対処するといふことでございます。したがつて、その根幹としての高速鉄道の増強といふことは、私どもどうしてもいやならぬといふふうな考へておるところでございます。そしてそのために国鉄側、私鉄側あるいは地下鉄もそうでございますが、そういう各面につきましての鉄道の整備といふものをその面その面に従つてやつてまいらうといふことでございます。今提案いたしております鉄道建設公団法によるところの私鉄の整備というの、その一環でございます。

なお都市交通審議会から出されました答申でございますが、これは先生御指摘のように総延長五百七十キロメートルといふことで、東京並びにその周辺の都市交通をまかおとするものでございまして、これはその前提といたしまして、各方面別の輸送需要というものを全部計算いたしました、その方面別の輸送需要と現在の輸送力といふものを計算し、そうして将来必要とする輸送力といふものを方面別に計算いたしました。築き上げで、この線が必要であるといふことが答申されたものでございます。したがつて、この答申の線に沿ひまして整備できますれば、輸送力の非常に大幅な増強になり、また輸送の緩和が果たされるということに私ども考へておるところでございます。

○宮井委員　同じ問題で政務次官に御答弁をいたしたいと思ひますが、要するに人口がどんどん増加して行く、また都市にそつた人口が集中し

て通勤人口が非常にふえてきている。そういう面を予測してやりませんと、いつまでも同じ対策であれば行き詰まってくる、これは先ほども申し上げたとおりでございますが、さらにいまの御答弁に補足して、政務次官の運輸省としての全体観に立ったお考えをひとつお示し願いたいと思ひます。

○佐藤(孝)政府委員 具体的には、いま鉄道局長から答弁されたとおりでありますが、本来こういう問題は、行政なり政治なり、特に政治の場合政策の先取りがあつて、それを順次必要に応じて具体化していくのが本来の姿ですが、残念ながら都市交通、特に大都市における都市交通はむしろその逆の感がございます。それは宮井先生御指摘のとおりだろうと私も思ひます。したがらしまして、大都市に集中するこの人口をいかに早く、より安全にしかも大量に輸送するかということが緊急を要する問題だと考えます。かような考え方から都市交通審議会の答申にのっとり、地下鉄補助方式、今回御審議いただいております公園方式等によって緊急性の度合いの高いものから順次整備を促進して、安全でしかも大量輸送の国民の期待にこたえていきたい、かように考えております。

○宮井委員 そこで地下鉄方式、高速鉄道というような答弁もございましたが、金額の点で予算面が非常に多額を要するということが、聞くところによりますと、比較的金銭的に負担がかからないというモノレールというようなものが考えられていられるのでありますが、私前面がもちろんあると思ひます。現在の高速度道路の下に取りつけるという場合、また都市の鉄道を撤去したあとに、グリーン地帯に橋梁をこしらえてつくるという場合は比較的やりやすいでしょうが、その反面またいま大衆庶民の心というものは緑と青空がほしいというものが切なる願ひでありますから、非常にさういうふうにとりやすいようなものが各地に網羅された場合に青空がまたなくなつていってしまふ。町を見ますと、やたらにあちちで掘り返し、こちらで掘り返しという工事、工事で、付近の住民はもうあ

まりいじらないでほしいという感じを持つておるようでありまして、それともまたいま言うように過密ダイヤあるいは通勤対策を講じていこうと思へば、これもまた一面は必要であるというふうなことでありますが、その議論は別といたしましても、このモノレールというものの基本的な考えをどのように持つておられるか、その点をひとつ……。

○山口政府委員 モノレールでございますが、このモノレールの技術的な性格というものをいろいろ考へてみますと、これは通常の鉄道と違ひまして、輸送力につきましては若干小さいというところは言へる。それから地下鉄の場合等に比べますと、地下鉄は地下を掘るわけでございますが、モノレールは必ずしも地下鉄のような形にならないということになりますと、その意味では設備費の点は若干安く済むということも言へるだろうと思ひます。そんなようなこと。それからもう一つは、やはり大量輸送という点からいいますと、現在の方式の鉄道、地下鉄なり国鉄、私鉄の鉄道というもののほうが大量輸送という面からは適しているということが言へるわけでございます。そこいらを考へてみると、都市におけるモノレールの使用というのは、都心部と周辺部等との間におきます非常な大きな輸送需要があるというふうなものについてはちよつと無理ではないか。そうではなくして都市の中の、あるいは環状的な性格の輸送、これは比較的輸送需要もさう多くありません、あるいは郊外地区におきますところの若干の周辺的な輸送というふうなことになるかと、輸送需要もそれほど多くないというふうなことで、さういふ場合に快適な輸送サービスの提供を求めるといふような場合にモノレールというものは適当じゃないかというふうに考へております。いづれにいたしましても、モノレールを必要とする地域というものとその輸送需要あるいは輸送の質の要求というものを見まして具体的にモノレールの問題を考へていくということにならうかと思ひます。

○宮井委員 話はちよつとそれしましたけれども、先ほども申し上げておりますように、この運輸省の通勤ラッシュ対策というものは何回も申しますが、根本的なものが、納得のいくものが示されておられませんので、今回の鉄建公団法におきましてもすでに論議されたと思ひますけれども、この財政的基盤というものは百二十五億ですか、これだけのものが何ができるのか、また次々と手を打たねばならないようになってくる、このように私は考へるのであります。その点はどうですか。

○佐藤(孝)政府委員 本年度は御指摘のとおりきわめて少ない金額で、これで現在の非常に混乱している都市交通が緩和できるかというところ、私もできるとは思ひません。したがつて、今回ことし初めてこういう制度ができたわけですから、これをさらに拡充し資金の裏づけも得て、なるだけ早い機会に名実ともに鉄建公団方式が大都市の交通輸送の緩和に役に立つ、さういふ方向にぜひ指導して持つていきたい、かように考へております。

○宮井委員 今後それだけの力を入れていくということでございますから、それは多といたしますが、一面ではまた私鉄というものに対しての過剰保護的なことにもなつてくるというふうなこともいわれておりますし、その辺のところはひとつよく検討されて手を打つてもらいたいということも要望をいたしておきまして、関連をしておりますが、次の問題に入りたいと思ひます。

ラッシュ過密ダイヤというものはひとつ間違つたならば非常に重大な事故につながつていくという危険性があるわけでございます。せんだつての総武線の事故を見ましてもおわかりのように、乗客が右往左往して非常に混乱をする、あの事故以来でもまた以前からでもさうですけれども、毎朝の通勤の方々はさういふ点を非常に心配して不安感、不快感を持つておられるが実態でございます。そして心配だけれども毎朝通勤ラッシュに通勤していかねばならないというサラリーマンの方々、さういふ人々の心を私たちは十分にくんで対策を講じていかねばならない。いわゆる過密

ダイヤにおける安全点検、こういうものをどのように行なつておられるか、これが一点でございます。

それからまたターミナル駅のラッシュ時におきましての混雑というものは相当なものでありまして、一つに火災等の災害が起きたときに非常に問題である。池袋、新宿、上野、この辺のラッシュ時というものは非常なものでございまして、それこそ乗客というものは常日ごろでも右往左往してたいへんな込みようである。そんなところで火災等が起きたときの事故というものを非常に心配をするわけでございます。その駅の体制というものは万全になつておるかどうか。火災が起きてそれからたいへんだと大騒ぎをして、事故対策本部を置いていろいろやるよりも、前もつてこの辺のところを万全に行き届いておるかどうかということとは、鉄道監督局として常日ごろから監督をしていかねばならないという義務があると思ひますが、それと関連して今度二十七日、二十八日には私鉄ストが予定されております。いままでのストの例を見ましても、各ターミナルにおいては相当混雑を示しておるわけでございます。ストというものは前もつて何日何日ということでは必ず告があるから、それに対してホームその他の整理の人員をふやしてそれに対処していくということでも手が打てると思ひますが、災害というものは予告なしでやってくるわけですから、われわれは大惨事というものに常に対処していかなければならないと思ひますので、それらを勘案しつつ、この過密ダイヤにおける安全点検はどのように行なつておるか。またターミナル駅のラッシュ時における火災等の対策はだいたいどうぶか。

○山口政府委員 先般、国鉄がまことに申しわけない事故を起こしました。これに対しまして、何としても安全の点検が必要である、先生御指摘のとおりでございます。

そこで、運輸省といたしまして、さつそく大臣から国鉄総裁に対しまして、とにかく安全の總

点検をやりなさいということを示した。その具体的な内容といまして、運転の取り扱いは、それから車両あるいは施設、電気、こういう各方面の分野にわたっての安全の総点検をやりなさいということを示した。そして、その安全の点検をいたして現在やっております。ああいう事故が再び起こらないように大いにその点の点検をやりてまいらせる所存でございます。

それから火災でございますが、鉄道におきまして火災は、一つの問題はたゞ先生御指摘のございました駅の問題でございます。それから、一つは車両の火災がこれまた重要な問題でございます。そこで駅の問題につきましては、これはもう非常に多くの方が密集される地域でございますから、火災が起きたときに混乱が起こることになりかねない、へんなことでございます。したがって、これにつきましては、各鉄道事業者が災害の場合の処置といふものをいろいろ基準をきめまして、そしてその災害の処置に従って、どういふ場合にはどうするといふようなことを平生からやっております。その場合の訓練等もいたしております。この点につきましては、さらに私ども指導を強化したいと考えております。

それから、なお火災につきまして問題がございまして、これは、実は数年前地下鉄の車両が燃えたことがございます。これは地下鉄が創業以来初めてああいう事故があったわけでございます。私も非常にショックを受けました。それで、これはどうしても車両自体が燃えないような姿といふものをきちんとやらなければならぬといふので、現在車両につきましては不燃化の基準といふものを運輸省がつけております。その不燃化の基準につきまして、いわゆるA A基準といふものをつくりまして、これは一番程度の高い基準がA A基準、それからさらにそれより低いのがA基準といふ基準を幾つかつけております。

す。そしてそのA A基準の具備すべき条件というものは、たとえば発電機とそれから発電機を囲うものを使うねばいかぬ、それからシートはどういうシートを使うねばならぬとか、床はどういうものにしていくか、そういう全部の基準をきめまして、そしてこれによって、たとえば地下鉄の乗り入れ車両といふものは、国鉄、私鉄を問わず、これによらなければならぬといふことで指導いたしております。おかげさまでその後はそういう事故が起っていないわけでございます。火災の問題というものは、駅の問題と車両の問題いずれも重大問題でございますので、この面の指導を強化いたしてまいりたいと思っております。

また安全点検を大臣が指示をされて、安全運転、電気関係その他指示をして点検を行なっております。このことでございますが、これらとでもどこまで進展しておるかといふことをよく掌握して、ただ指示をしただけでは、下まで通じていないといふようなことがあってはたいへんですから、やってもらいたい。万全に点検していただきます。鉄監局長の答弁ですけれども、その後辛い事故が起きていないという意味であったと思っております。私の知るところでは、けさのNHKのニュースによりますと、またまた高崎線でレールの間隔が、どうであったか、詳しくお教え願いたい。

○山口政府委員 まだ詳細な報告を聞いておりませんが、レールのつき目が折損をいたしました。通報いたしました。直ちに措置をとったために大事故を起こすことなく済んだということでございます。まことに申しわけないことでございます。

○宮井委員 車内の火災については詳しく御答弁がございましたが、駅構内における火災、これは答弁ではどうも心もとないもので、しっかりと掌握して、どうなっておるか具体的に確認をして、そういうことのないようにひとつ手を打ってもらいたいと思っております。

す。さつそく調べ、さらに点検をいたすようにいたさせます。

○宮井委員 ですから、私が申し上げているように、そういうことじゃだめだ。詳しく情報を聞いておられません。朝から何時間たっているのですか。それが掌握されていない。点検、点検と指示だけして、そんなのじゃだめですよ。幸いタクシーの運転手さんが知らせてくれたから大事に至らなかつたものの、常に点検を緊張してやっておって、なぜこれがわからないかという点が私には問題だと思っております。もし通勤ラッシュのときにこういうことがあった場合、とんでもないことにならざるを得ないといふことを心配するわけでありまして、そんな事故が何回でも起きますよと警告されておられるが、保安の点検が行なわれていない。大臣が指示をして、毎日緊張して点検していただければ、こんなタクシーの運転手さんに教えてもらわなければ発見できないようなことはないと思っております。その点、どうですか。

○山口政府委員 国鉄は、実は私どもの大臣からの警告に基づきまして、全国の管理局長会議を開き、さらに電気部長、施設部長、運転部長の会議を開きまして、その指示徹底につとめておるわけでございます。しかしながら、現実にはこういうような事故が起きたことはまことに申しわけないことと指示をいたしたい。そして先生のおっしゃったような事故がないようにつとめさせるようにいたしたいと思っております。

○宮井委員 そういふ場合、会合といえますけれども、そんな実のあがらない会合を何回やってもしょうがないわけでありまして、鉄監局長は第一線に乗り出してひとつ—こういう事態のときには常日ごろと同じようなことをやっていたのではだめだといふことを私は申し上げたいのです。ただ役所のいすにすわっておってそういう報告を受けているだけではだめだといふことを考えるわけでございます。その点、そういうような重要事故

が起きたときには、鉄道を監督しておる立場から、現場にでも出かけていって、いろいろと調査をしておるといふようなことはいままであるのですか。その点、どうですか。

○山口政府委員 もちろん重要な事故の場合には、運輸省といつても現地に出張りましていろいろ調査をいたします。先般の事故におきましても、政務次官が直接現地に行っておられるわけでございます。ただ従来、国鉄の場合と私鉄の場合でございますが、私鉄の場合には、先般の事故等におきましても相当多くの人を私も直ちに現地へ送りまして、そして詳細な調査をいたし、監督の実をあげるといふことにいたしておりますが、国鉄の場合には、公共企業体といつても国鉄に、総裁の責任によりましてこれを運営させるというのがたてまえてございますので、やはり第一次的には国鉄総裁に責任をもってやらせるということのほうがいいといふふうに考えております。しかしながら、重要な事故につきましては、運輸省といつても従来も出て調査をいたしておるわけでございますが、今後ともつとめて参りたいと思っております。

○宮井委員 政務次官が行つていまして、政務次官だけに何して、あなた自身は行つていないのですか。山口さん自身もときどき出かけて、何かあれば政務次官だけ行つて、政務次官が行つていまして、それだけじゃだめだと思つております。

○山口政府委員 まことに申しわけございませんでしたが、実は国会に当日参つておりました。現地に参つておりました。まことに申しわけございません。

○宮井委員 そういふ言ひわけは私は聞きたくない。それではお尋ねしますけれども、鉄道監督局長としてこのよりの声を知っておるかといふことを私は聞きたいのです。新聞に大衆の、国民の切なる声が出ていました。少し聞いてもらいたいと思つておりますが、これは総裁あてになつておられますけれども、鉄監局長に置きかえて、まあそれとお

読みますと、「総裁よ、ラッシュに乗ってみろ」という見出しで「総武線の重大事故は、最近の国鉄のたるみっぷりからして起こるべくして起きたと思ふ。国鉄総裁はこの責任問題を雲の上から解決しないで、われわれ庶民の立場で解決してほしい。それには、毎日最も混雑する線まで通勤してみよう。まず、夕方五時三十分から一時間ぐらいの間に目白駅から池袋行き国電に乗ってみるがよろろ。朝のラッシュ以上である。一日の勤務を終えて帰途にある一般大衆は、順法闘争に抗議する気力も暇もない。私も電車からホームへ、紋り出された」とたん、「おりののじゃないのですよ、しほり出されるのですよ。」紋り出された」とたん、よく骨折しなかつたと思ふが、心臓の鼓動は大変である。駅員はいつも「五分遅れてるからホームの中ほどへ行つて下さい」というが、どのドアにも全然余裕がない。来る電車みんな超満員である。これだけでも、総裁は国電が決して思ふ通りに動いていないことを痛感するだろう。この点、大臣や鉄監局長といふものは、夕方五時三十分から一時間、目白駅から池袋行きに乗ってみる気持ちありますか、どうですか。

山口政府委員 ラッシュの時間帯の問題でございますが、実は私もいろいろ各線調べておりますが、これはやはり朝のラッシュの時間帯については何とか解決したい。夜の場合は比較的ラッシュ時間が長くなりますので、朝ほどではないと私も全般的に考えております。

宮井委員 そうして混雑のラッシュ、まあすいた電車を選んで乗っているのじゃないかというふうなことは私は思いませんけれども、そういうふう

うにわかっているのなら、通勤ラッシュの問題は昭和三十年代から問題になっておるわけですか、長期間にわたつてこの問題を解決できないのは、一にかかつて交通政策のいわゆる欠除である、怠慢である、実態を知つてそれを怠っているというのはいよいよ悪いことを私は考えるわけです。これ以上深追いほしません、その点ひとつしつかり取り組んでもらいたい、このように思います。

次に、国鉄の総武線の事故というものは過密ダイヤの問題を浮き彫りにしておつたわけでありすが、実はその前に、二十七日に東海道本線横浜一川崎間で架線が三カ所にあつたつたむ事故があつた。大混乱をした事故があつたわけですが、総武線の事故あるいは東海道本線の事故に言えることは、もちろん先ほどから何回も言つておるように、第一に、過密ダイヤによるこの架線等の損耗の程度が激しいのじゃないか。この架線が過密ダイヤによつて早く損耗しておる。したがつて事故が起りやすい状態にあるのではないか。これも先ほど言つた安全点検の部分に当てはまるかと思ひますが、その点のこと、それから先日のこの運輸委員会の席上でわが党の島居議員が、千葉鉄道管理局の運転事故応急復旧処置基準規程、これは七年前のしかないということ、三年ごとに改めなくてはならないに七年前の安全基準しかないという点を追及いたしました。この席上では検討するという答弁があつたとは私に記憶いたしておりますが、鉄監局としましては具体的にどのようこの指示をしておるか、またこれは千葉だけではなしに全線にわたる、全国にわたるところの問題でございますので、その点の全線に指示したかの点、総武線の事故以来の安全点検ですね、この点をお答えしていただきたいと思ひます。

山口政府委員 先ほどお話がございました東海道線におきまして架線事故が起きました件、これは実は三月十五日の時刻改正以来この種の事故がかなり出ております。今回の総武線の事故は主として取り扱ひの誤りということであらうと思ひますが、私もそういつたようなことで、取り扱ひだけではないややはり電気施設、車両、そういうことでも全般の総点検をしなければならぬということでございます。先ほど大臣から総裁に直接言つたのも、これを含めまして何とかしなければならぬということをお願いしてござい

宮井委員 それで再度重ねて聞きますが、この安全基準ですね、千葉管理局管内の運転事故応急

復旧処置基準規程、これに伴うところの検討をしてその結果、千葉として全般的にどういふ指示をされていきますか、具体的に。

山口政府委員 具体的な事故の問題につきましては、各地点におきましていろいろな様相が違つておりますので、各鉄道管理局が具体的に、どの駅でどういふ事故が起きたらどういふふうにするかというのをききましてやつておるわけでございます。千葉でも同様でございます。したがつては、これは全国にも統一してということではなくして、各地にマッチした姿のいろいろものをつくらせ、さらに必要な手直しその他をしなければならぬというわけでございまして、そういう趣旨で、各管理局におきましてどういふ処理をするようにということをお願いしてござい

宮井委員 それでは、時間帯ときびしく言われておりますので、私は相変わらず質問したいことあるのですが、最後にお聞きしたいことは、先ほど申しましたような、この新聞報道によりますと、こういふ列車の中で、通勤の快速電車があるでガス室であるということですね、最近の通勤列車は、途中の小さな駅を通過するノンストップがふえておる。しかもスシ詰めのため、車内の炭酸ガス濃度がぐつとあがり、タバコが吸える列車では一酸化炭素も検出され、乗客は頭痛や目まいを訴えておる。名古屋市立大学医学部の青山光子助教授が、このほど行なつた調査で、通勤列車の「殺人ラッシュ」に新たな問題があることがわかつた。「こんな汚染列車」に毎日乗つていては……と、同助教授は警告している。「よこれた空気充滿」、停車駅が少ないために頭痛や目まいを招くと、まるでガス室であるということですが、これは、私は非常な問題であると思ひます。これは、ラッシュ時のこんな列車に乗る乗客へのサービスというものはもう最低である、私はこう思ひます。

この、各駅に停車しない特急電車は東京でもずいぶんあると思ひますが、どのような対策を持つ

復旧処置基準規程、これに伴うところの検討をしてその結果、千葉として全般的にどういふ指示をされていきますか、具体的に。



ておるのか。特に夏などは、もう熱気と混雑で乗客の不快感は最高になっておる。その点のことが一つ。

それからもう一点は、夏の場合の冷房装置を全通車面にサービスのためにつけるべきだと私は思うのです。値上げばかり考えないでですね。国鉄、私鉄とも、いつごろまでに冷房装置をつけるのか、この二点をお伺いします。

○山口政府委員 第一の御質問でございますが、これはなかなかむずかしい問題でございます。実は喫煙の規制といいますが、喫煙車というものを別につくらないでいる場合におきまして、車内の禁煙をお願いするということをまずしなければならぬことだと思います。しかしながら、禁煙だけの問題じゃございませんで、ラッシュの列車ともなりますと、これから滑くなりますと特に空気のよごれ、それから熱の上昇ということで非常に御迷惑をかけるわけでございますが、とりあえずは、窓をあけるとかその他の方法で処理をしないわけにはいかぬのじゃないかと考えております。将来は、やはり通動電車等にも冷房装置を備えるべきことは当然でございます。実は、現在でも私鉄につきましては若干通動電車につきまして冷房装置を備えたものがございます。ただ、非常にむずかしいのは、この通動電車のように乗降が非常に多い場合には、その車両におきます冷房装置というものがほとんどきかないといえますか、きき目が薄いということでございます。そういう意味では、冷房のしかたというものをどうするの

がいいかということが、一つ問題がございます。さらに、地下鉄に入ってくるような車両になりますと、これは冷房をすることによりまして熱を車外に発散するというわけでございます。発散をするわけでございますから、車両の冷房ということでは、むしろトネル全体が熱くなってしまうというよりなことがございまして、したがって、地下鉄に入ってまいります車両の冷房というのは技術的にもいまいと非常にむずかしいということ、先般帝都高速度交通営団の銀座並び

に日本橋の駅で冷房をいたしておりますが、駅自体を冷房するという考え方でいま処理をいたしておりますわけでございます。

国鉄につきましても、実は現在ほとんどまだ冷房いたしておりません。若干、東京地区で冷房化の検討をいたしております。大阪地区でも昨年の夏から少しだけ、新快速について冷房を始めたというところがございますが、将来冷房化を進めまして、そして快適な通勤ということを目ざしていかなければならぬものと私ども考えております。

○宮井委員 私はそう言うかと思つて予想しておつたのです、答弁を。そのような、窓をあければいいとか、換気装置がそろつていから換気装置をやればいいとか、皆さん方そろつてすぐ逃げののです。窓をあければいいじゃないか、こういうことを答弁すると私はもう予測して委員会に臨んでいられるわけです。そんな、冬なんかは、寒いのに窓なんかあけられないのです。それで、換気装置なんか全部そろつていられるのですか、電車に。それでしよ。そして冷房につきましても、乗降が多い場合には問題だと言いますけれども、私がいま言っているのは、その快速電車で、駅へとまる場合はドアがあいて空気が多少でも入ってくる。駅にとまらない場合にこの空気が、列車の中がまるでガス室のようになっておる、こう言っているのですから、たばこだけじゃありませんよ、人いざれとかいろいろ、空気が悪くなつていると言っているのですから、そんなことで逃げちゃいけませんよ。それをむずかしいむずかしいじゃだめなんです。前向きに検討して、そして冷房をやりますかといひましても、いつごろまでにやるんですかと私は聞いていられるのです。その点を再度答弁願います。

○山口政府委員 通動電車につきましては、国鉄につきましても具体的な計画は、いつまでに冷房化を完成するといふような計画はまだございませぬ。中長距離の列車につきましては、ただいま先生御指摘のように、相当時間走るわけございま

すから、これは計画を立てて冷房化を進めております。ちよつとただいま資料を持ち合わせてございせんが、そういう形でいま進めておるわけでございます。

○宮井委員 最後に、これでは全然解決策の答弁がございせんから、次回また大臣に出席を求めて質問をしたいと思つたのです。保留いたしておきます。以上。

○加藤(二)委員長代理 次回は、来たる七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。  
午後一時四十八分散会

昭和四十七年四月十三日印刷

昭和四十七年四月十四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

A