

第065回国会 運輸委員会 第18号

昭和四十六年五月十二日（水曜日）

午前十時三十九分開議

出席委員

委員長 福井 勇君

理事 宇田 國榮君 理事 加藤 六月君

理事 徳安 實藏君 理事 箕輪 登君

理事 村山 達雄君 理事 齊藤 正男君

理事 松本 忠助君 理事 河村 勝君

石井 一君 小此木彦三郎君

唐沢俊二郎君 菅波 茂君

砂田 重民君 關谷 勝利君

谷垣 專一君 細田 吉藏君

井岡 大治君 井野 正揮君

金丸 徳重君 木原 実君

内藤 良平君 沖本 泰幸君

塚本 三郎君

出席国務大臣

運輸大臣 橋本登美三郎君

出席政府委員

運輸大臣官房長 高林 康一君

運輸省鉄道監督

局長 山口 真弘君

運輸省航空局長 内村 信行君

委員外の出席者

日本国有鉄道常

務理事 原岡 幸吉君

運輸委員会調査

室長 鎌瀬 正己君

委員の異動

五月 十二日

辞任

久保 三郎君

宮井 泰良君

和田 春生君

補欠選任

木原 実君

沖本 泰幸君

塚本 三郎君

同日

辞任	補欠選任
木原 実君	久保 三郎君
沖本 泰幸君	宮井 泰良君
塚本 三郎君	和田 春生君

-----  
本日の会議に付した案件

連合審査会開会申し入れに関する件  
陸運及び日本国有鉄道の経営に関する件（国鉄  
常磐線と営団地下鉄千代田線の相互乗り入れに  
関する問題等）  
航空に関する件（新東京国際空港等に関する問  
題）

-----◇-----  
○福井委員長 これより会議を開きます。

陸運、航空及び日本国有鉄道の経営に関する件について調査を進めます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。内藤良平君

○内藤委員 きょうの私の質問は、新聞等をにぎわしております、四月二十日に開通しました営団地下鉄の千代田線の、いわゆる常磐線相互乗り入れの問題ですが、あれは新聞等でもいろいろ報道されておりますがまた関係団体からも、いろいろ運輸当局にも要請、申し入れもあったわけでありまして、すでに二十日以上たっているわけでありまして、どうも問題が解決をしない。住民の皆さん、利用者の皆さんの御不満は日を追ってますます激しくなる、こういうぐあいにわれわれは聞いておるところであります。斉藤理事から承りますと、きょうの理事会で、運輸委員会としましても現地の調査を行なう、こういう決定をされた由でありますけれども、ぜひひとつ、運輸委員会としましても現地調査を願いたい。

われわれ国会に出てまいりまして、いろいろな現象をとらえて、今日の運輸行政のスピーディーな、しかも住民の皆さん、都民の皆さん、あるいは国民の皆さんの要望にこたえる行政を迅速に行なう、こういうことをいろいろな機会をとらえて要望なり直言をしてまいりました。そういう国会の、各党派を超越しました要望にもかかわらず、どうも運輸行政は遅々として進まない、こういう今日までの経緯であったと思います。

そういう中で、いまの相互乗り入れ、常磐線と営団地下鉄の千代田線との相互乗り入れ、この問題がまた国民の皆さんの大きな批判をこうむっているわけでありまして。これは単に社会党だけでこの問題を政府当局、運輸当局に追及する、こういうようなけちな考えじゃなく、われわれはやはり国民の立場でこの問題につきまして、これはまあ一つの例でありますけれども、全般的な運輸行政をもっと確実に、しかも要望に迅速にこたえる、勇断をふるう、前例にこだわらない、こういうふうな行政態度を期待するものですから、こういうぐあいに申し上げているわけでありまして。

ところで、二十日間くらい経過したわけですが、われわれは断片的にいろいろな話を聞いております。あるいは新聞、テレビ、ラジオ等で聞いておりますけれども、国鉄と営団地下鉄のこの問題ですね、両方

にまたがる問題 こういう問題は、どうしてもやはり運輸当局、運輸省で調整をしなくちゃならぬのではないかと思います。そこで、どういうぐあいに運輸当局ではこれをとらえておるのか、それを聞きたいわけです。

その前に私、前提として言いたいのは、運輸委員会としましては、これも委員会全体の意見だと思えますけれども、今日の過密、過疎の中で錯綜する交通事情、渋滞する交通事情、これはもうそれぞれの企業、事業体で好きかってにやっておったのでは、便利な時代もありましたけれども、ここまでまいりますと、利用者国民の皆さんが逆にたいへんな被害をこうむる、あるいは不便をこうむる、こういう状態になってしまった。そこで、単に陸運だけではありません。海運、航空を入れまして、運輸全体の問題を抜本的にやらなくちゃならぬじゃないか。これもしばしば論議されましたが、ようやく先国会から、橋本運輸大臣が総合的な交通体系というものをつくろう、こういうぐあいに国会の場でも明言されました。運輸省内でもその対策をいま進めておると、われわれそう承知しております。事ほどさように、運輸問題というものは今日の状態であってはならぬ、抜本的な総合的な交通体系が必要だ、こういうぐあいになっておるわけですね。この前提はくつがえすことはできないと思うわけです。またそういう方向に進みつつある、私はこう理解しております。

そういう立場で私はものを聞いているわけでありますから、そういう前提を十分に踏まえて、今日のこの問題を、地域的には狭い地域の問題かもしれませんが、この問題をひとつ取り上げて、そして運輸当局もまずこの問題に対する考え方、今日までの措置、こういうものを最初に承って、それに従って私またいろいろ質問したいと思います。

○山口（真）政府委員 お答え申し上げます。

常磐線の問題というのは、現在、御存じのとおり、快速線と緩行線の二つに分けて輸送の体系というものを作り出したわけでございますが、こういう輸送の形態をつくろうということにいたしまして、工事その他を進めてまいった経緯というのを、若干申し上げてみたいと思います。

常磐線は、先生御存じのとおり、東京都から各方面に出ていく放射線状の地域の中で、いわば最もおくれていた——ちょっと語弊があるかもしれませんが、発展のおくれていた地帯であったということは、否定できないところであろうかと思えます。それで、この常磐線地帯が非常におくれていたという大きな原因は、やはり常磐線の輸送力が非常に逼迫しておった。常磐線一線で都市近郊の通勤輸送もやれば、あるいは比較的中距離的な性格の輸送もやる、あるいは水戸またはそれ以遠というような遠距離の輸送もやる、あるいは貨物輸送もこれで処理するというような、非常に重い負担を背負っていたために、輸送力が非常に少なくなっておりまして、そのために、常磐線地帯の通勤輸送等が非常に制約をされておったということが第一でございます。

それから第二に、常磐線の非常な問題点は、都心に直通をしていなかったということございまして、この点は、上野あるいは日暮里の乗りかえというものが必然的なものになりまして、都心へ直通していない常磐線地区ということで、この地区の発展が非常に阻害されておったということがいえると思えます。

それから、やはりそれと関連いたしまして、常磐線から都心方面に向かう場合には、常に上野なり日暮里なりで乗りかえをしなければならぬ。この上野、日暮里の混雑というものがたいへんなものでございましてかつて日暮里で多くの死傷者を出したという、ああいうような事故まで生じているような大混雑を生じておる。これを何とか解決しなければならぬ、こういうような要請があり、私ども、それに対する答えを出さ

なければならぬということで、常磐線問題を基本的に考えているわけであります。

それで、そのためには、まず常磐線の線路自体を複々線化するという必要があるわけですが、その場合に、上野―北千住間という地域は非常に密集地帯でございまして、これに對しまして腹つけ線増という形で輸送力増強をするということは、實際上非常に困難だということがございます。それから、さらに上野におきますターミナルでございまして、これに直通して常磐線をおのままの姿で都心方面に直通するというものを設けることも、これまた非常に困難だという実情もございまして、そういう実情を考えまして、先ほど申しました大きな三つの目的というものを完遂して、常磐線地域の利用者の便益をはかるというためには、結局は、国鉄の複々線化というものと都心へ直通する地下鉄線というものを組み合わせて、これによってこの三つの目的というものを一挙に解決する以外には手がないということでございます。そういう目的のために、都市交通審議会がこれを審議いたしまして、そしてやはりこういうやり方しかないということで、都市交通審議会としてもその方向を打ち出しまして、さらに東京都の都市計画審議会におきましてもこの問題を取り上げて、こういう方向で解決するということにいたしましたわけでございます。

そこで、そういうことにいたしました結果、常磐線の列車は緩行と快速、急行等の線路というように二つに分けまして、そして緩速の列車は地下鉄線に乗り入れまして、都心直通の便を得させるということになったわけでございます。

それで、この結果どういう輸送上の問題が生じたかと申しますと、第一に、非常に大幅な輸送力の増強がございまして。常磐線地区におきまして、地域の区間によりまして若干違いますが、大体一五〇%ないし一六〇%の輸送力になりました。したがって、五割ないし六割の輸送力増強ということがはかられまして、それだけ常磐線地区の混雑も緩和されるということがいえます。さらに時間的にいいますと、比較的これは遠距離といえますか、中距離の方々の到達時間というものが著しく短縮されたという効果が出てまいりました。それから、さらに各駅停車の区域の方々につきましても、従来都心部へ直通の道がなかったわけですが、都心へ直通をするという非常にいいサービスができるようになりまして、その地域の発展というものが、私ども非常に期待をすることができるというふうに考えておるわけでございます。

〔委員長退席、宇田委員長代理着席〕

それで私どもは、この施策というものが、やはりこういうような基本的な考え方に立たなければ、常磐線の改善というものはできなかったのではないかとこのように考えるわけございまして、常磐線の国鉄のこのための工事費は、約三百三十億にのぼるわけでございます。営団線におきましても、キロ当たり六十億の巨費を投じましてこれを建設したわけでございます。そういう非常な建設工事費を使いまして、そして常磐線の沿線地区の皆さまの御便宜をはかったというふうに私ども考えておるところでございます。

○内藤委員 時間の関係もあるが、どうもいまあなたのお話は、概括的な、新線で利便になった、巨費をかけてやったということの説明です。しかし、四月二十日以来きょうまで二十日以上になっておるわけですが、その間にいろいろな問題が出た。その声もあなたのほうにも行っておるわけでしょう。聞いておるわけでしょう。関係団体からのいろいろな要請もあったわけでしょう。それらについて、あなたが問題点をどういうぐあいにとらえて、どういうぐあいの見解なり対策を示したのか、それを引き続いて御答弁願いたい

と思います。

○山口（真）政府委員 ただいま申し上げましたように、この常磐線の地区は、今回の措置によりまして非常な便益を受けたということはいえると思いますが、いろいろと起きました問題の声といたしましては、まず第一に、各駅停車の駅と快速のとまる駅というふうにあるわけですが、快速のとまる駅につきましてもっと快速をとめてもらいたい、この駅には快速をとめてもらいたい、この駅には快速をとめてもらいたいというような、快速の停車駅をふやしてもらいたいという御要望がございます。それからまた前と同じように、緩速の列車というものも上野方面に直接入るといようなルートを検討してもらいたい。それから列車の取り扱い等をいたしますホームの要員その他につきまして、これを十分に確保して混雑を生じないようにしてもらいたい。それからあと、北千住から西日暮里方面に参りますルートが新しく開けたわけですが、これを従来の日暮里回りのルートと同じ運賃にして選択的な乗車を認めるということができるようにしてもらいたい。それから輸送力増強、一般的な問題でございますが、回数をもっとふやしてもらいたい、こういうような考え方が大体あったわけでございます。

それに対しまして、まず第一の快速列車の停車駅をふやしてもらいたいというのは、実は各地区からございます。ございますが、これは基本的には、今回の措置というものが快速と緩速とを分けるということによりまして総体的な、全体的な輸送力を増強するという方策によっておりますから、快速を各駅にとめてしまうというようなことでは、この線の建設した効果というものが減殺をされ、またその意味もなくなってしまいうわけでございます。したがって、私どもは基本的には、この快速線におきます停車駅というものをやたらにふやしていくということは適当ではないというふうに考えておるわけでございます。

それから第二に、緩速線の列車をそのまま上野方面に乗り入れをするということでございますが、この点は、実はこれは非常に技術的なことになって申しわけないことでございますけれども、列車の運転上の問題といたしますと、やはり同種類の車を一本の線に集中をする、それによりまして非常に輸送力の増大をはかることができるというわけございまして、緩速線の車を快速線に一部入れるということになりますと、これは輸送力が全体として非常に落ちるわけございまして、そういう意味からいいたしてもこういう措置というものは、基本的には望ましくないというふうに考えております。実はいろいろ検討はいたしておりますが、そういう点はそう考えております。

それから第三番目に、駅のホームその他の要員につきまして、これが少なくなっておるということで、お客さまの混雑なり迷惑というものがあるのではないかとというような問題につきましては、これにつきましては、国鉄当局のほうでさっそく手を打ってもらいまして、そうして現段階におきまして、お客さまの混雑というようなものを除去できるような方策のホーム要員等を配置いたしております。

それから、その次に申し上げました北千住－西日暮里経由の運賃も日暮里経由と同じにするというように、選択乗車的なものを認めてもらいたいというような点でございますが、この点につきましては、従来企業体の異なる間におきましての運賃制度というものは、併算制ということにいたしておりますし、さらにそれをいたします場合には、その区間と他区間との非常に不均衡等も生ずるわけでございます。したがって、その措置は今後の研究問題ということにいたしたいと思っております。

それから最後に、それでは混雑が非常にふえたではないか、あるいは乗りかえが一べんふえたではないかということでございますが、たとえば亀有あるいは金町というところの方でございますが、この人たちのこ

とを考えてみますと、確かに乗りかえが一ぺんふえる場合もあるということは否定できないわけですが、同地区の方々、従来は緩行線の列車しかとまってないわけですが、従来の緩行線の列車はこの地区は非常に混雑している地帯でございまして、乗り残し等も生じておったような状態でございまして、その地帯におきまして今度緩速線が非常に楽な姿で運行いたしますから、その意味では、この地区の方々も非常に御便宜をこうむられたということはいえると思います。それからさらに、西日暮里から霞ヶ関方面へ直通する都心直通の道がこの地帯の方々にもできたということによって、この地帯の方々も非常に御利益を受けたということもいえると思います。ただ、この地帯から上野の方面へ行く方は、従来は直通で行けたものが、北千住で乗りかえをしなければならないということで、その御不便が生じたわけですが、これに対しましては、問題はその乗りかえの不便というものをできるだけ除去するという意味で、北千住にエスカレーターもつけているわけですが、北千住乗りかえの便をなるべくよくする。

さらに、最も問題になるところは、松戸以西におきましますところの輸送力が非常に減ってしまうということになりますと、乗りかえても列車があまり来ないということになるわけですが、その列車本数というものを考えなければならないということであろうかと思えます。そこで、実は今回のこの地区におきまして問題が起きた一番大きな原因として私ども考えておりますのは、開業当初におけるふなれ等もございましたが、根本的にはやはり松戸以西におきまします列車本数がかなり減ったということに問題があるわけですが、この点につきましてはいろいろ御要望もございまして、それに対応いたしまして列車本数におきましてもかなりの増強もいたしまして、そして利用者の便宜をはかるということにいたしましたわけですが、

そういうわけで、私どもといたしましては、いろいろ御要望に対しましては、今後研究すべきものは研究し、さらにさっそくやるべきものはさっそく手をつけたわけですが、そういう輸送力増強等につきまして、今後ともさらにつとめてまいりたい、こういうふうと考えております。

○内藤委員 第一番に大臣の出席を求めますけれども、これは委員長、時間には来るのですね。

○宇田委員長代理 参ります。

○内藤委員 鉄監局長、いままで運輸委員会で、やはりこの種の問題だけじゃなく、いろいろな問題を論議してきたわけです。あなたも政府委員として、関係以外のことでも十分おわかりと思えます。いまやはり国民は、近代化されて合理化されてどんどんよくなる、こういうことで、交通関係も時代とともに便利になる快適になる、こういうイメージを持っているわけです。また、われわれ国会における運輸委員会におきましても、いろいろな矛盾点が各事業体ごとにある、あるいは各運輸関係の分野の中でいろいろある、これらを総合調整しなければならぬ、こういう時代になってしまった。これは政府の皆さんもわれわれも認識を同一にしたわけです。そこで総合交通体系なるものを、いまいろいろ施策を練っておるわけですね。これはおわかりでしょう。同感でしょう。そういう時代に、今日この住民の諸君からこういう問題が出ています。

その前に、あなたの御答弁では、都の都市計画審議会あるいは運輸省内の審議会があるわけですね。そこで十分審議をして、利便をはかるために、常磐線の輸送力の増加のために、三百三十億のばく大な金をかけて相互乗り入れを行なう、都心部に直通する、こういうことで非常によくなったということだけれども、よくなったならば、私は、今日この種の問題でマスコミの諸君をわずらわして毎日のように報道される、こういう状態にならぬと思うわけです。あの報道も、何やっているかという調子でしょう。あなたも新聞、テレ

ピを見ているでしょうけれども、またかという調子でしょう。また運輸関係は何をやっているんだという調子ですよ。ぼくは議員で執行部じゃないし、野党で与党でもないし、そういう意味では気持ちも軽いほうです。だけれども、運輸に関係しておる者として、いま出る問題で、新聞、テレビ、ラジオでも、言いかえたら国民の皆さんの声なき声が、いつでも翻弄するようなことが出ていでしょう。これは運輸の関係をにんでいる皆さんとして、いまあなたは長々と対策を言ったけれども、さっぱりその対策が実効ないのだ。国民の皆さんの信頼がますます失われつつある。

そこで、こまかく言いますと時間を空費しますから省略しますが、なぜ事前に、このような住民の諸君のいろいろな状況があらわれるということなら、事情をそれこそこまかく審議できなかったのか。便利になるけれども近い方が不便になる、こういう問題が出てくる、これはいろいろ想定されることですね。そういうことをなぜ事前にやらぬか。今日の交通問題に対する国民の皆さんのいろんな不満というものもわかっておるはずだ。それがなぜできなかったか。山口さん、あなたは監督局長だ。あなたは能弁で、頭脳の回転は早くてぼくは敬服しているけれども、政府の責任者として執行する立場で、なぜこういう問題が出る前に手を打てなかったか。その点どう思いますか、率直なお話を聞きたいわけだ。これをまず聞きたい。

○山口（真）政府委員 この鉄道の建設によりまして、遠距離の方は非常に便利になったが、近距離の方は非常に犠牲を受けたという解釈につきましては、私ども近距離の方も非常に便益を受けているということは、否定できないのじゃないかと思えます。ただ、先ほど私が申しましたように、上野方面へ行く場合において北千住の乗りかえが一度ふえたということは、私どもそれは否定していないので、その点の御不便というものをできるだけ除去するために、松戸から以西におきます快速線輸送力の増強だとか、あるいは北千住なり松戸等におきますところの乗りかえの便益の確保というようなことに力を注いでいくということが必要であるということは、これはもう私どもそれを痛感いたしております、今回早急にとりました措置でも、そういうところに重点を置いて輸送力の増強をいたしまして、そして便益の向上をはかっておるということでございます。

なお、事前にこういうことが十分に徹底しなかったではないかということにつきましては、その点若干私どもも反省をいたしておりますが、国鉄におきまして地元につきまして若干のお話はしておったようでございます。しかしながら、徹底を欠きましたために十分御理解が必ずしも得られなかったという点については、申しわけなく思っております。

○内藤委員 いろいろな問題はありますけれども、四月二十日の開通、これはよほど前から公示をしておったように聞いていますけれども、たとえば、今日でも北千住あるいは西日暮里の駅で、要員二十八名も用意して、そして出面が八名もおって精算業務をやっておる。ラッシュの際には、多いときにはそこに八千人も乗客の皆さんがたまる。朝の一分を争う時間にそこでたまってしまうわけだ。乗客の皆さんもいら立つのはあたりまえでしょう、朝めしも食べないでかけっこで通勤しておるんだから。そういう状態のもとに精算事務に当たっておる職員の皆さんも、その感情のはね返りでたいへん不愉快な思い、トラブルがある。暴力などはなかったように聞いているけれども、こういう状態があなたのほうでも予測できるわけでしょう。あるいはあなたは、これは定期券の書きかえによりましてだんだんなくなってしまう、こういうぐあいに思っているかもしれません。しかし、この問題などはどうです。地下鉄で四十円、西日暮里から国鉄で三十円、これだけ高くなる。このお金を多くもらわなくちゃならないというようなことを、四月二十日前に徹底し周知

させるようなことは、鉄道営業法にもありますね。きっちり公示をしなくちゃならない。ただ張り出すだけでなく、伝達をするようなこともやったのですか。そういうのを関係の事業者はやりましたか、国鉄でも営団でも。それをあなたはちゃんと見届けていますか。監督していますか。その点いかがですか。こういうこまかいことを聞いていきます。

○山口（真）政府委員 公示等につきましては、これは当然法規に従ってやっておるわけでございますが、ただ、先生御指摘のように、実際上の周知徹底というものにつきまして非常に手薄であったということは、これはおっしゃるとおりでございます。私ども、周知のしかたにつきましては十分ではなかった、まずい点があったということを反省をいたしております。

○内藤委員 委員長、たびたびですが、大臣が来なければちょっとなかなか話が進まないのじゃないかと私は思っています。

○宇田委員長代理 大臣の出席を要求しております。

○内藤委員 ここで質問をやめても委員長は困るでしょうから、その間にまた質問をやりませうけれども、早く大臣を呼んでいただきたい。

○宇田委員長代理 原岡常務理事が来ておりますから、国鉄に対する質問はありませんか。

○内藤委員 国鉄もありますが……。

そこで、あなたを追及するだけでなく、冒頭申し上げたように建設的にやっていきたいわけですから、いまここまできてどういう対策が最も効果的であり、住民の要望にこたえるものか、私は、きのう同僚の諸君なりあるいは関係団体なり、これはマスコミの皆さんもおったわけですが、いろいろ話し合いをしました。ぼくたちが結論を出すのは早い気もします。これは運輸の委員会が調査を願って、そこで各党の皆さんの総合的な結論が出ればいいと思うわけですが、私たちの考えだけでもいろいろむずかしい問題もある。快速を各駅停車せしめるには、これは施設の問題でたいへん困難であろう、こういうようなこともあります。しかし運賃の問題は、現在の諸法規に照らし合わせても行政の面で何とかなるんじゃないかしら。調整できるんじゃないかしら。結局亀有、金町方面の方は西日暮里まで、気持ちの上でもよかったな、便利になったな、そうして西日暮里で上野方面なり大宮方面に乗りかえする、こういうぐあいに自然な流れを誘導するには、やはり運賃の問題があるんじゃないか、こうぼくら思ったわけです。この運賃問題については、いままで各団体からもいろいろ鉄監局に要請があったわけでしょう。ところがなかなか答えが出てないのです。最も今日この問題に対して手が打てる可能性があると思われる点もまだ答えが出てない。それで鉄監局長、この問題に対して、ただ反省をするというだけでは済まないでしょう。運賃問題に対してあなたはどのように思っていますか。

○山口（真）政府委員 常磐線のこの地区の運賃に対する御要望というのは、結局選択的乗車を認めてもらいたいということでございます。それに対しまして私どもの今回とりました運賃制度というのは、従来からとっております併算制度という考え方でやっておるわけでございます。これは、従来連絡運輸が行なわれる場合には、それぞれの運賃を併算するというたてまえで来ておりまして、常磐線もその原則どおりにやったわけでございます。

それで、かりに同一の目的地へ行く場合に、国鉄と他線の二つの道があるというような場合に、その運賃を同額にするというようなことは、両者の運賃の制度が根本的に違いますので、非常にむずかしい点がござ



います。と申しますのは、国鉄は先生御承知のとおり、四円二十銭の対キロ制でございまして、三十円が最低でございまして、さらにその上に四十円、六十円というような刻みである。定期につきましては、五キロまでが一律の九百円運賃でございまして、さらに五キロごとに千二百円、千八百円というような運賃制度をとっております。ところが、営団地下鉄の場合の運賃は、四キロまで三十円でございまして、以下十円刻みで上がっていくというように、普通券でも違いますが、特に定期におきましては、一キロ刻みの運賃になっております。したがって、国鉄の場合には五キロまでは同一でございまして、六キロで急に上がる、そのかわり、その上がった運賃が十キロまでは続くというような運賃制度でございまして、私鉄におきましては一キロ刻みの定期の運賃というようなこととなります。したがって、この区間の運賃を、同じような到達場所につきましては同じ運賃にするということになりますと、運賃制度の違いがございまして、實際上からは非常に困難だということがいえるわけでございます。

さらに、こういう同一の地域に異種の交通機関が幾つかあるというような例は、地下鉄等が現在のように非常に発達してまいりますと非常に多いわけでございまして、各地域に同様の問題があるわけでございます。したがって、私もこの問題はもうずいぶん前から研究いたしております。特に東西線の設定の場合にも、この問題は実は非常に問題になったわけでございまして、研究をいたしておりますが、現在では、別個の運賃を取って併算するのがやはり公平であるということで、こういう運賃を取っているわけでございます。そういう運賃制度と、それからそれに対応するサービスということで、御利用者の選択にまかせるということであろうかと思うわけでありまして、これにつきましては、今後ともさらに研究を続けてまいるといふうにいたしておりますが、現段階では、すぐにこれを調整するということは困難だろうと考えます。

○内藤委員 大臣の来る前に、鉄監局長にもう少し私も聞きたいと思うけれども、さっきからぼくは言っているように、いまいろいろな問題で行政的にも交通問題は渋滞しているでしょう。そこで思い切って総合的なものをやろう、そして国民の負託にこたえようというわけだ。だから、いままではこうだからやれない、これでは、ぼくらがいままで皆さんと一緒に論議してきました、日本の交通問題について総合的に体系をつくろうじゃないか、これが逆戻りする考え方じゃないですか。ここまで議論してきたのだから、総合的なものがなくちゃだめだ、思い切ってやらなくちゃだめだ、そういう前提をお互いに持ったのだから、そういう中でこの問題なども、いままではこういうところがあるからだめだ、それでは全然前進がないわけでしょう。

そこで私は、やはり今度の問題の中でも、非常にあざやかに皆さん方の考え方、いわゆる官僚といいますかお役所の考え方、それが国民の皆さんの要望と相反しておる。そのことが交通の渋滞を、解消じゃなくさらに促進しておる。あなたのほうの考え方が変わればだいたいこれは変わる。運賃問題なども、国鉄の場合だって、そこに常務理事さんおられるのですが、軽微な場合は国鉄だけで運賃をきめられるのでしょ。営団の場合だって、営団法という法律があつての営団です。一般の会社と違うんだから、株主なんかも地方公共団体というくらいに限定になっているわけです。一般の純粹の民間の会社じゃないでしょう。営団の場合は国の監督が非常に強いのです。総裁は大臣の任命だ。国の機関のようなものでしょう。営団も。だから、私鉄の問題、民鉄会社の問題もいろいろあるけれども、これは比較的やりやすいような国鉄としかも営団という国の影響が非常に大きい事業体、この二つの運賃問題だけでも矛盾を解決できないなんということになったら、総合的な交通体系なんというのは全然できないじゃないですか。私は大きくそういうぐあいにものごとをとらえなくちゃ、いつまでたっても国民の諸君と運輸省が相対するかっこうで行ってしまうのじゃな

いかと思う。これを突破するようなことをあなたのほうで、しかも比較的国の言うことを聞きやすい国鉄と営団、ここで一つ例をつくる、よい先例をつくる、住民の負託にこたえ、苦情の出る前にそういうことをやらなくちゃならないわけですよ。出たらなおさらやらなくちゃならないじゃないですか、反省をして。大臣はなかなか政治家だから、大ざっぱな話だけでいつも煙に巻くんだけれども、あなたは、やはり実際の実務の最高責任者としてそういう答弁をしなくちゃならぬでしょう。

○山口（真）政府委員 交通問題につきまして、総合的な目でこれに対処しなければならぬということについては、先生お説のとおりでございます。

それからなお、私、先ほど申しましたように、従来からそうやっているから、これはそれがいいんだということを実は申し上げているわけではございませんで、この地区の運賃問題というのは従来から研究はしておりましたけれども、先ほど申しましたような問題点が非常に多い。たとえばその地区だけ調整すれば、その地区と他の地区にまたがるものとの関係というものがまた違ってまいりますし、それから、その地区と営団の内部の他の地区というものに関する運賃の不公平という問題も生じてくるわけでございまして、結局そういう意味のいろいろな不公平な問題がございまして、そして現段階では、やはりその事業者の賃率を中心とした、その賃率に従った運賃というものを設定するということが、現段階では一番公平であろうということをお願いしているわけでございます。

なお、これはさらにさかのぼれば、国鉄の運賃制度というものが、先ほど申しましたような五キロ刻み、その次は十キロというようなことに対して、営団運賃等が一キロ刻みの運賃制度であるというようなところにも問題が実はあるわけでございますが、これはやはり従来の沿革等がございまして、それといま一つは、運賃の値上げの時期が、やはりこれもいろいろ違っておるといようなことで、必ずしも一律に行かなかった面があるわけでございまして、そういう点も考えあわせて、現段階では、やはりこのいまのような運賃制度で行くのもやむを得ないのじゃないかというふうに考えております。ただししかしながら、将来の問題としては、こういう問題は全般的に十分に検討しなければならぬ、このように考えております。

○内藤委員 それでは、あなたは現地に行ったことがありますか。現地に行って住民の皆さんの声を聞いたことがありますか。

○山口（真）政府委員 現地につきましては何べんも行っておりますし、それからこの開通が始まって以降も私、何べんも行っております。ただ、直接に住民の代表の方と会って、その地区でお話をしたということではございません。しかし、役所へはおいでになりまして、役所で住民の方々等とお目にかかりまして、お話は承りました。

○内藤委員 それなんですよ。もうこの問題につきましては、葛飾の区議会と足立の区議会で、超党派で満場一致の決議ができています。鉄監局長は、現地に行った際には、やはり住民の皆さんあるいは区の代表者なり区議会議員なり、そういう方々と会って、そうしてお話を聞くようなこともすばやくやらなくちゃならぬですよ。そしていま運輸行政、交通行政にいろいろ問題なり要望を持っている国民の皆さんに、すばやくこたえていくようなことを運輸の立場でやらなくちゃならない。だからぼくが冒言言ったように、ハイタクの問題でも、国鉄の問題でも、民鉄の問題でも、運輸行政はいつでも国民の皆さんの指弾を受けるだけじゃありませんか。いいことをやったことがありますか。ぼくら出てから五年になりますけれども一つもない。どうしてこういう役所になっているのですか。その中で、この問題は運輸省の権限内でも非常にやりや

すい問題だと思うのだ。それを、どうもいままでのようなやり方では、こういうぐあいに住民の皆さんの声が出てきて、そして国会で論議しなくちゃならぬ。ぼくらは、これは幾らお話をしても、のれんに腕押しということばがあるけれども、そんなような感じを持つ。だけれどもあきらめません。ぼくらはこれほどこまでもやりますよ。どこまでもやりますけれども、とにかくあなたのほうもこたえて――これはおそらく、区議会議員の皆さんの御意見等から見ても、国会でも超党派の意見になると思うのだ。だから、あなたのほうもこたえてやるようなかまえを出していただかなければ困る。

この運賃問題も、これは私はいろいろな法律、規則を見ても、全然抵触してどうにもならぬということじゃないと思います。これはやる気があるならできると思います。営団地下鉄の場合だって、いま施設の費用に対しては、公共団体も半分金を出すような時代になったのです。何も独算で、自分たちの金だけでやっているのじゃないのですから、都民の皆さんのお金あるいは県民の皆さんのお金をいただいて、そうして投資をしているのですよ。公共的な面が非常に大きいし、施設でもそうなっているのですよ。だから、独算だから、国鉄はこうだから、こっちはこうだからというような、それだけにこだわる必要はないと私は思います。

だから、あなたの決意というか、いままでとは変わった総合的な交通体系をつくるというような、これは蛮勇をふるわなくてはならぬですよ。いろいろなものを押えつけて調整しようという、そういうあなたの立場を、もうこの問題でぐっと出さなくちゃならないのじゃないですか。運賃問題でももう一本強い、しかも住民にこたえるような答えを言ってくださいよ。

○山口（真）政府委員 新聞紙上におきまして、まあ運輸行政があまり十分ではないというようなことがあるということにつきましては、もしそう

いうことがございますれば、これは私どものPRの不足と申しますか、PRが少ないわけでございましてまことに申しわけないと思います。

ただ、この常磐線につきましては、先ほど申し上げましたように、私ども非常に地元の便益にはなっておるということを確認を持っておるわけでございます。ただ、総合的な目でこれを解決しなければならないということにつきましては、これは先生のお説のとおりでございまして、私どもこの常磐線問題というのは、住民の方々の具体的な御便益、あるいは乗りかえの問題、輸送力の問題、それから快速列車の本数の問題、そういうような各般の問題につきましても、そういう総合的な目で十分に改善すべきものは改善をいたしましたし、今後もその方向で改善をしてみたいと思います。

それから、運賃問題につきましても、先生おっしゃるように、総合的な目でいろいろ見なければならぬことは、これはお説のとおりでございまして。ただしかしながら、本件につきましては、先ほど申し上げましたような、この地区だけの問題だけではなくして、同じ千代田線におきましても、この地区と他の駅との関係あるいは南行と北行との関係、あるいは千代田線自体のアンバランスというような、各般の問題を惹起するような問題でございまして、そういう点をいろいろと考えて研究をいたしてまいりたい、このように考えております。

○内藤委員 委員長、これは大臣に聞きたいので、私の話を、大臣が来てから十分間の保留を、各党の理事さんの御了解を得る中で委員長のお取り計らいを願いたいと思います。

○宇田委員長代理 はい、了承しました。

○内藤委員 一応私はここで中断します。

○宇田委員長代理 内藤委員の質疑は、大臣の出席された後、再度御質疑を願うことにいたします。

次に松本忠助君。

○松本（忠）委員 日本国有鉄道に関する小委員会が、当運輸委員会の中に設置せられました。近日中に国鉄に関するあらゆる問題を研究、討議する機会が恵まれます。このようなことになりましたことについて、私も小委員会の設置をすることを提案いたしました一人といたしまして、まことに欣快にたえないわけがあります。会期も残り少ないわけでありますけれども、会期中もちろん、休会中にも小委員会を数回持って少なくとも八月末の来年度予算の概算要求の時点、これまでには何らかのめどをつけたい、このように思うものでございます。きょうは、小委員会の開催を待てない緊急の問題、ただいま内藤君からも質問がございましたその問題について、私も質問をいたしたいと思うものでございます。

御承知のように、今回の常磐線と帝都高速度交通営団の地下鉄千代田線の相互乗り入れの問題でございます。この点については、去る四月二十日に開業以来いろいろのトラブルが発生しております。大臣がいま来られる前に、鉄監局長と内藤君の間でいろいろとやりとりがございました。しかし、この問題を聞いておりますと、まことにのれんに腕押しでございまして、ほんとうに真剣に取り組んでいくという姿があらわれていないという点を、私は非常に残念に思うわけです。抽象的な問題でいかに取り組んでみても始まらない私は、少し具体的な問題について大臣にもひとつ聞いていただきたい。それから鉄監局長の答えも、ひとつ具体的な答弁をやらしてもらわなければ、いまの内藤君のお話のように抽象的な問題に終始するのならば、これは何日やっても切りがない、こう思います。ひとつその点を十分御理解の上で具体的にお答えをいただきたい、こう思うものでございます。

昨日の夕刊にも出ておりますが、五月十四日、ストが予定されております。このストにつきまして、大臣がきのうの閣議におきまして、ストの対策について、観光バスを使って輸送してはどうか、こういうお話も出ておりました。しかしながら、この観光バスの問題についても、私、一考を要する問題があろうと思っておるわけでございます。

いずれにいたしましても、この開業の前日、十九日以降今日に至るまで、もう金町、亀有、それから綾瀬、それからまた松戸においても北千住においても、それからまた西日暮里の乗りかえのいわゆる割り増し料金を払う、こういう問題にも、実に大小さまざまなトラブルが発生しておるわけであります。国会に対しましてもしばしば請願、陳情等が見られておるわけでございます。御承知のように、四月二十五日までは地方統一選挙がございましたので、現地からいろいろと電報、電話などでお話がございました。その動向は私も承知しておりました。二十六日になりますと、東京の葛飾区の区議会の議長を先頭にいたしまして、大挙して国会においでになりました。先ほども内藤君からお話があったように、葛飾区議会においてもまた足立区議会においても、超党派でこの問題には取り組んでおります。要望書を持って国会に来られたのは、全政党を代表されたところの区会議員の方々でございました。その際運輸大臣にも面会を申し込んだわけですが、残念ながら会えなかったもので、いまそこにいらっしゃる鉄監局長にお会いいたしました。その要望書を局長にも差し上げてあるので、十分にごらんになっているわけでございます。その足で国鉄のほうにも参りました。国鉄もちょうど旅客局長がおりませんでしたので、旅客局の総務課長、営業課長、この両所に対しまして要望書を提出いたしました。

その要望書につきましては、十分おわかりのことと思っておりますけれども、念のために申し上げますと、要点

は三項目ございます。第一番が、松戸―上野間を従来どおり国電を運行しろ、こういうことであります。第二番目は、西日暮里を経由するところの料金、經由する場合でも料金は同じにしろ。第三番目が、ホームの駅務の係員を常時置くことにしてもらいたい。これは、安全輸送の面から当然のことだろうと私は思うわけでありまして。

こういう内容が盛られておったわけでございます。これは地域住民、利用者の方々の声といたしましてもまことに素朴でございまして、しかも、偽らない気持ちを端的にあらわしたものであると私は思いました。その日の午後になりまして、また日本住宅公団の葛飾区自治会連合会、この代表の方約八十名が国会に見えました。同様の趣旨の要望書を持って見えられたわけでございます。

〔宇田委員長代理退席、委員長着席〕

このようにしまして、そのような行動、それから電話、もうあらゆることをもって私どものところに、この問題の解決を迫ってきておったわけでございます。

なお、話は前後いたしますが、今月の六日には、主として亀有、綾瀬の両駅を利用して乗りおりされる方々が国会に見えられまして、二万五千四百一十一名という署名を添えて、この両駅に常磐線の電車を停車させてもらいたい、また西日暮里経由の運賃は国鉄線利用と同運賃にってもらいたい、いろいろ盛ってございますが、この二点は特に重要な問題として盛られておったわけでございますが、この請願書を船田議長のところを持ってまいりました。議長にもお願いをいたしまして、請願の受付をしていただいたわけでございます。

このように、いろいろ国会に対しまして、また運輸省に対しても、国鉄に対しまして、しばしば陳情が繰り返されておりますし、そのほか、国鉄の本社の前で、ゼッケンをつけた人たちがたくさんたむろして陳情した、この事実もございまして。

私も、事実この問題を重要視いたしまして、四月の二十八日でございまして、朝の七時に松戸の駅へ参りまして、この松戸駅を振り出しに、ずっと北千住のほうまで上がってまいりました。そしてまたさらに西日暮里の駅も視察をいたしまして、朝のラッシュの状況を見たわけでございます。そしてなおこの間に乗客の各位から、ラッシュアワーにおけるところのいろいろの問題点、直接苦情の数々を私は聞き取ったわけでございます。

こうした結果、四月の三十日になりまして、午後のことでございますが、私が視察に参りましたとき同行されました国鉄幹部の方が私のほうに見えまして、要望書に対する回答が寄せられました。その内容は、先ほども申し上げましたけれども、第一項、すなわち松戸―上野間は従来どおり国電の運行をしてもらいたいという要望に対しては、これはできない、こういう御回答であります。第二項目の、西日暮里経由でも料金は従来どおりにってもらいたいというこの要望に対しても、これまただめでございます。第三項の、ホームに駅務の係員を常時置いてもらいたい、こういう要望に対しましても、朝夕のラッシュの時間帯にはこれまでどおり置きますけれども、ラッシュ時間帯以外の時間は、工業用テレビを駅務室から見ているから、ホームで何か事件が起きれば、すぐ飛んでいくからだいじょうぶだ、あるいはホームには非常警報機が備えつけてあるから、非常のときにはそれを押してくればわかる。まことにそっけない返事なんです。その非常警報機にしたって、どのホームにくっつけているのか全然わからぬですよ。一本おきについている。どの辺についているのか、非常警報機がついている場所だって全然明示されていない。こういう状態なんです。わず

かに、先ほど局長も答えられましたけれども、当分の間、朝のラッシュに三本、それから夕方一本、昼間五本この快速電車を増発する、こういう程度の御返事なんです。

このように、国鉄当局の回答というのは全く事務レベルの通り一ぺんの、何のあったかみも感ぜられないまことに、地域住民に奉仕する公共輸送機関であるところの国鉄としては、お客さんのことも考えてない、相手のことも考えてない、自分のほうだけ、こういう姿勢の回答だ、私はこう思う。

そこで、これはもう一ぺん一きょうは国鉄総裁がお見えになっておりませんが、しかし、そのときに鉄監局長もあるいは原岡常務もいらっしゃったから、たぶん記憶があるんじゃないかと思いますが、二月の十六日に当委員会において、私は東北本線の事故の問題を取り上げました。そのときに、大臣からも懇篤なる陳謝のことばが述べられた。また、国鉄総裁からも陳謝のことばがあった。その国鉄総裁の返事、思い出しただけでわかるとは思いますけれども、要するに国鉄の「国」の字は残酷物語の「酷」の字にしろ、名前を変えろ、あのとき私はそう申し上げた。そのときにも国鉄総裁は、企業に対しては忠実であり、お客さんに対しては忠誠心をもって接するように今後の教育に当たりますと、こういうふうに言われている。それにもかかわらず、国鉄の姿勢というものは全然改まっていない、こういうざるを得ないのです。まことに乗客不在です。重大問題だ。こういうものをいつまでもいつまでもほっぽっておく、この問題に対しては私はほんとうに憤りをもって、大臣にもそれからまた当局の方々にも聞いていただきたいわけです。

この相互乗り入れに関する不平不満を、全部を解消するというわけにはいかないと思います。しかしある程度の不平不満を解消する一つの提案、これを私は申し上げてみたいと思うのです。技術的な問題はいろいろあるでしょう。技術的な問題について、これはできないんだというふうに国鉄当局でも言われるならば、これはなかなかむずかしい問題でしょう。現地で見るとわかります。金町の駅の立体交差の問題、あるいはまた説明のあったいわゆる上野一日暮里間の狭い問題、こういう例から考えて、技術的には無理だと思われまうけれども、私がこれから申し上げようとするのは、勇気があればできないことじゃないと思うのです。

ということは、いまも話題になりました運賃の問題です。庶民のふところというものは非常にたいへんな状態なんです。楽じゃないのですよ。この荷物価に攻められて四苦八苦ししている。こういう善良な大衆は、十円の金もむだづかいできないという、そういう状態です。

ところが、一つの例を申し上げますけれども、亀有から浅草橋まで通勤しているおじいさんがある。この人は、いままで亀有から北千住を通過して、日暮里乗りかえ、秋葉原乗りかえの浅草橋、こういう経路の国鉄線を使って、一カ月千八百円。今度は定期が西日暮里経路ということになりまして、西日暮里経路で買って二千八百円。一カ月で千円の金の違いです。こういう人は会社から交通費なんか負担してくれない、ちっぽけな会社につとめているおじいさんですよ。この人にとっては千円という金はたいへんなんです。確かに西日暮里を経路すれば、亀有から日暮里、秋葉原より幾らか時間は短縮できるでしょうが、時間の問題よりもこのおじいさんにとってはお金の問題なんです。それを、私どもも先ほどから口をすっぱくするように運賃の問題を言っているのです。

現在の都市交通のあり方から考えてみたとき、将来の展望、むずかしいことはいろいろあるでしょうけれども、要するに、国鉄と私鉄の相互乗り入れということは、今後も東京においても大阪においても起こる問題だと私は思うのです。たとえば、金町の住民が千代田線で西日暮里経路で日暮里まで行っても、北千住で

乗りかえて日暮里まで行っても、どちらを利用しても同一金額だ、こういうことになればお客さんは納得するんだと思うのです。要するに、お客さんの自由選択でどちらの経路を通ってもお金は同じなんだ。これを私は全国のあらゆる地域にわたってやれと言うわけじゃないんですよ。いなかのほうの、一日に五人か十人しか乗らないような赤字線のところまで、そういうところにはそういう線があるかどうかわかりませんが、そういうほうまで範囲を拡大しろと言うんじゃないんです。都市交通の政策上、今回のような方法をとらなければならない、こういうときだけ別途の計算にするという法の改正は、ぜひもしなきゃいかぬと思うんです。

いまの局長と内藤君のやりとりを聞いていますと、現在はこうでございますからできません、いつまでたってもこれじゃ際限がないです。国鉄と地下鉄その他のいわゆる私鉄、こういうものの運賃が法律的にもきめられている、また運輸大臣の認可によってきめられているというようなことは、子供も承知しているので、この特殊な事情、要するに大都会においてこういうふうな相互乗り入れ、こういう問題によってやらなければならないような場合、二社以上の線にまたがって乗車する場合には、いままでいけば両方プラスしたんだ、両方合算するのはあたりまえのことなんで、その合算した料金をいただくんだ、こういうことでなしに、都市交通の運賃だけは特別特例で定めることに法の改正をしなければいかぬと私は思うんです。この法の改正を当局がおやりになる御意思がないならば、私どもは議員立法でもこの問題を提案して、実現をはかるまでこの運動を一生態命継続して、住民の皆さんの期待にこたえたい。この法改正を、運輸省で大臣がお考えにならないというならば、私たちは議員立法でこの問題を提案してそして解決をしたい、こう思うのです。そうでもしなければ、こういう問題はいつになっても解決できないと思う、やる気がないんだから。いままでのやり方は、一足す一は二である、こういうやり方で、これできまっているんだから、これでやってもらうんです、これじゃ住民の皆さんは納得しっこないと思う。

そこで、大臣の勇断をもって、新規にこういう場合だけ、都市におけるこういう二社にまたがって乗っていくような場合の運賃のきめ方というものを特例をもってきめる、こういうことを大臣が勇気をもってやっていたくことを、私は切に希望するわけです。もしどうしてもできないなら、私どもは、今回は期間がもうありませんけれども、次期の国会においてもこの問題を議員立法で提案して、そうして解決をはかるまでほこをおさめない、そうして住民の皆さまの御希望に沿いたい、こういうふうに私は思うわけでございませぬけれども、大臣のお考えをお聞きしたいわけでありませぬ。

○橋本国務大臣 常磐線の問題、皆さんにたいへん御心配をかけて、まことに恐縮に存ずる次第であります。

私も陳情を承っておりますからして、関係通勤者の不満の点はよく承知をいたしております。この問題につきまして、私も一市民のつもりで、通勤者のつもりで、この事件が起きたあとで、関係者を集めまして数時間にわたっていろいろと忌憚ない意見の交換をいたしました。私はやるときには、単にああせい、こうせいというだけでなく根本問題まで、したがって、せんだってやりました際には三時間に及んで、そうしてこまかい点、技術的な点に至るまで、私は運輸大臣というよりは通勤者の一人の立場に立って、そこで激論を戦わしてやったのでありますが、残念ながらいま直ちにこれの解決策というものは、むずかしいというような結論に一つは立ったのであります。

その一つは、いま松本さんのおっしゃるような別個の法令をつくるなら別でありますけれども、現行の法律、規定あるいは運賃制度――私はそのときの討論会では、何とかしていまやれないかということが前提で

あったわけですが、やってみますと、これは私が申すまでもなく皆さん御承知のとおり、国鉄の運賃のきめ方は一キロから五キロまでという単位であります。それから営団地下鉄は、一キロ幾らという計算をしておりますから、したがって、一キロ乗っても国鉄は五キロ分を払わなければならぬ。地下鉄のほうは一キロ一キロでありますから違うわけであります。そういうことからして、常磐線だけでなくあらゆる例を持ってこいということで、あらゆる例を持ち出しましてやってみると、たとえば中野から船橋までを国電で通うということになりますと、国電のほうでは四千数百円取られます。ところが、最近地下鉄ができて乗り入れをしておりますが、それで船橋まで距離が短くなるわけでありまして、それで参りますと約三千円足らずであります。二千数百円です。地下鉄がべらぼうに安くなるのですね。どういうわけでそうなるのか。距離が少し短い点もありますけれども、それだけではなくて、要するに、運賃制度がいま松本さんがおっしゃったように、大都市というものは通勤圏といいますが、一つの通勤範囲内であるから、企業体が変わっても運賃制度が共通点があれば、こういうことは出てこないのですね。

いま、われわれ政府といいますが、運輸大臣として考えますと、問題は、料金のあり方もさることながら、大都市交通圏における旅客の流れをいかにして順調にさせるかということが、地下鉄をつくり、認可し、あるいは私鉄の乗り入れを認め、あるいは国鉄の複々線をつくっておるところの最大の理由であります。お客さんを円滑に運ぶ。その結果生まれてくる場所の障害は何かということ、いまのように運賃制度が各企業体でばらばらである。これは日本が特殊な事情にあるわけであって、ロンドンでありますと、大体ああいう交通機関が国営企業で統一されておりますから、その点ではそういうことは比較的少ないのでありますけれども、日本では、私鉄あるいは営団あるいは国鉄、こういうように分かれておりますために、たとえば、御承知のように名古屋から豊橋まで、これは通勤線であります。全く同じところを走っておる通勤線でありながら、国鉄は一カ月の定期が七千三百円、それに対して私鉄の名鉄が通っているのですが、これが五千円、こういう違いが出てきている。問題は、ああいう場合はたしてこれを通勤線とみなすかどうかという問題もありますけれども、少なくともある地域の、大都会の地域内においては共通運賃というものがあっていいんじゃないかということ、この会議で私は強調をした。ただ、いまは実際法律改正なりいろいろの問題がありますからして、いまこれを実行することはむずかしいということではありますが、しかし、何とかして現在においてもこの制度を変える方法はないだろうかということをやってみたんですが、いま直ちにこれが実現することはむずかしいという結論に達しました。

そこで、私からは関係当局、いわゆる鉄監局並びに国鉄に向かって、大臣はこういう考え方をしておるすなわち、ある通勤区域というものは共通運賃といいますが、金額の上で一キロあるいは一キロから五キロというような考え方じゃなく、もちろん通過する駅も利用者にまかせる。原則としてあまり違わない三角地帯のようなものはどう通ってもいいだろう。ただ問題は、どこを通ってもいいということになると、実は再三申しましたように、乗客のほうでも尋常に押えていくということができなくなりますので、広範囲にはできない。どこにもここにもそれをやりますと、私鉄にしても国鉄にしても地下鉄にしても、どういう乗客さばきをしていいかわからない、こうなりますから、全体的にはどこを通ってもいいというわけにはいきまじまいけれども、あまり距離の違わないところについては共通的なものを認める。大きな都市圏の通勤に関しては、これを共通運賃、しかし、これでどこでも乗れるというのではなくして、ある程度共通的な料金制度を考えるとということを検討する。



こういうことで最終結論は、先ほどおっしゃったような、一つは、松戸からあの間に快速をとめることができないかといっているいろいろ設計図を取り寄せてやってみました、松本さんもおっしゃったようにこれは可能だ。やればできないことはない。しかし、そのためには何百億の金を費やすので、とても国鉄がいまできる問題でもないということで、かつまた、そうなれば中距離の通勤者を運んでくるという目的が全くくずれてしまうということになりますから、これはせつかくの希望があるようではありますが、これは無理だ。しかしながら、問題はやはり料金制度の問題だと思っております。だれにも便利よくいたしたいのでありますけれども、実際上からいえば通勤範囲が広がってまいりましたから、昔であれば複々線というものはいわゆる旧東京というものを中心としたものを考えておった。いまでは御承知のように、複々線というものは中距離といいますか、相当長距離まで、たとえば今度は千葉まで複々線ができ上がる、あるいは常磐線も将来は水戸もしくは仙台まで複々線にする、あるいは中央線も相当距離まで複々線ができ上がるということになりますと、ある程度通勤距離が拡大するに従って、いかにしてお客さんの流れをよくするかという問題が先に立ちますからして、乗りおりの場合において多少の不便が一部の人に出てくることはがまんをしてもらわなければならない。ただ料金問題は、いまお話があったように、これは制度の問題でありますから制度としてそういう制度を将来なるべく早い機会に考えるべきだろうと思う。

しかし、せんだっての数日間の討議で、私はこまかい点の支障があるかどうかまでは突きとめることができませんでしたから、可能だというような結論をここで申し上げることはできませんが、私はこれはできるんじゃないかと思えます。それがためには、企業体がお互いに譲り合わなければならぬ。おれのところはともそれではやっていけないのだ、こう言われたんでは困る。ですから結果的には、それも収支決算の点もありますけれども、いずれにせよ、いま松本さんのおっしゃったようなものの考え方でこれから検討してまいりたい。こういう点で、これはいま直ちにやれと言われてもできませんので、その点はひとつ御理解をいただきたい、こう思います。

○松本（忠）委員 大臣の答弁を、私もほんとうに了とするわけでございます。要するに、大臣がいま言われたように、都市交通の問題は流れをよくする、この問題に尽きるわけです。特に朝夕のラッシュアワー、この問題を考えたときには、渋滞はもう一刻も許されないわけでございます。そういう点から考えまして、いま私が申し上げたようなこういう都市における交通の問題、特に二社並行で走る場合、あるいは乗り継ぎで行く場合、こういう場合の特殊の運賃、これをいま大臣が共通運賃の制定、これを考えたいということですが、ほんとうに私はそれが一日も早く実現する、特に今回のこの常磐線、それから営団地下鉄の千代田線の相互乗り入れを機会といたしまして、この問題はどうしても解決をしなければいかぬと思うのです。今後、東京においても大阪においても、こういう状態は出てくると思うのです。そのときのためを思って、ひとつ大臣がぜひとも在任中にこの問題を解決していただきたい。私は強く要望するわけです。いままでもいろいろと運賃問題について討議を繰り返されましたけれども、ほんとうに一歩も域を出なかった。いままでこうなだから、これ以外やりようがないんだ、こういう石頭のような考えでなくて、もう一歩前進したお答えが得られたということは、私は非常に満足に思うものでございますけれども、何ともしも一日も早くこの問題は解決しなければならぬ。この問題を放置しておくということは、政治家としての責任上まことにまずいではなからうかと私は思います。大臣の勇断をもって一刻も早く解決をしていただいで、そして地域住民の方々が安心して仕事にいそしめるように、通勤、通学に支障のないようにしていただくのがほんとう

の政治じゃないかと思うのです。技術的な問題は無理としてもこの問題は要するに法律の問題なんですから、運賃法を変えればいいんです。そうすればできないことはないのですから、ぜひとも大臣の力によって解決していただきたい、こう思うわけでございます。

それからもう一点、これは技術的な問題でございますけれども、営団地下鉄と国鉄の接続点、これは御承知のように綾瀬駅になっておるわけです。二十日以来、綾瀬駅は営団地下鉄の駅長さんが来て、ここで勤務しておるわけです。国鉄の駅長さんじゃないわけですね。五月十四日予定されているところのいわゆる私鉄のスト、これは事故が起きますとどういう状態になるかということは、大臣も十分御承知だと思うのですけれども、綾瀬と北千住の間、荒川の鉄橋を越えてわずか一駅の間であります、この間は動かないこととなります。そうしますと、当然綾瀬、亀有、金町から都心に向かって来る通勤客は、一たん松戸まで行って、松戸で乗りかえて、そして北千住経由で都心へ入っていかねければならぬ。こういうコースになることは十分御承知だと思うわけです。きのうの夕刊でしたか、出ておりましたが、ひとつ観光バスを活用して運んではどうか、こういう御意見もございます。

〔委員長退席、加藤（六）委員長代理着席〕

私もたいへんけっこうだと思いますが、朝の上りのいわゆる国道筋をごらんになればわかるわけですが、ふだんでも身動きできないくらいの自動車の渋滞ですよ。観光バスをいかにやってみたとところで、これはもう立ち往生するにきまっています。これははっきりわかります。とにかく荒川の鉄橋という関門があるのですから、その橋を渡らなければ都心部へ入ってこれないんだから、観光バスを何台出してみたところで、全部じゅずつなぎになるだけの話です。これはもうはっきりわかるわけです。ですから、こういうこともちょっと無理ではなかろうかと私は思うのですよ。いろいろと対策を考えておられるようで、きのうの夕方から夜にかけて国鉄の各駅に、この乗りかえの問題について、こういう方法でやってください、料金はこうでございます、あるいは乗りかえの切符は渡しますとありました。国鉄としては珍しい、前例のない大サービスです。これは原岡さん、ほめておきますけれども、ゆうべ張り出した。いや、実にりっぱだ。あれくらいふだんからやってくれるといいんですけれどもね。頭をかかなくていいですよ。ほんとうなんです。私はほめるものはほめておきます。

そこで、ほんとうにストが起きたときにどうなるかということは、あらかじめわかっていたんじゃないかと思うのです。私鉄のスト、その際にどうなるかということ、この間趣を討議するときに全然考えなかったのかどうか。考えなかったとしたならば、重大な手落ちじゃないかと思うのです。この点は、ひとつ鉄監局長に伺っておきたい。

○山口（真）政府委員 綾瀬―北千住間でございますが、これは地下鉄営団が建設をいたして、また地下鉄営団の手でいま運行をしております。ただ、従来常磐線は、綾瀬―北千住間は国鉄線もあったわけでございます。したがって、そのお客等に対しましては国鉄線としての扱い、処理をいたしませんと、不利益になるわけでございますので、運行自体は営団がやっておりますが、そこは国鉄の営業としてやるというようなことにいたしております。

そこで、ストの場合でございますが、これは営団の方が運転をなさるわけでございますが、営団の労働組合の方は争議権があるということでございますから、当然、これに対するストライキというものもできるわけでございます。ただ、いま申しましたような特殊の性格のところでございますので、営団の労働組合等に

対しましては、営団当局からも再三、これはそういう特殊のところだから、この区間は運転をしてもらいたいという申し入れをいたしました。そして、現在まだいろいろと折衝をやっている段階のようでございます。私どもそういうような形で、もし営団労働組合がこの区間をストから解除して、北千住へ乗り入れるということができれば、これはまた非常に望ましい運行の形態になるというふうに考えております。

ただ、それができない場合にどうするかという問題につきましては、これは先ほど先生御指摘のように、バス輸送力でこの大きな鉄道輸送力をまかなうということはなかなか困難でございます。したがって、これは松戸経由の道というようなことで實際上処理しなければいかぬ。その処理をする場合につきましては、松戸乗りかえで、あるいは国鉄線の輸送力というものを十分に増強してこれを処理していかねばいかぬというふうに考えて、万全の措置を考えております。

○松本（忠）委員 私が伺っているのは、四月二十日以前において、こういう相互乗り入れということを含めるときに、将来地下鉄がストをやったときにはどういうふうにお客さんを運ぶのか、そういうことを相談したことがあるのかなのかということをお聞きしておるわけですよ。私は対策をお聞きしておるのじゃないのです。要するに、四月二十日以前に相談したことがあるのかなのか、これなんです。

○山口（真）政府委員 それにつきましては、国鉄と営団の間でもう数回にわたって相談をいたしまして、最悪の場合には松戸経由の輸送ということにする、こういう話はしております。

○松本（忠）委員 それでは住民の意思を無視していますよ。ストが起きました、綾瀬、亀有、金町の人は松戸まで戻ってください、ぐるりと回って東京へ入りなさい、こんな言い分がありますか。それこそ住民無視ですよ。そんな解決方法だったら赤ん坊だってできます。私は、そういうことはまことに情けないことだと思います。ここでそういうことを言ってもしょうがありません。

そこで、私がひとつお願いしたいことは、この接続点を北千住にしてはどうかということなんです。それには契約変更なり、いろいろ手続はあるでしょう。しかし、接続点を北千住にすれば、ストがあったとしても、金町、亀有、綾瀬の人は北千住までは国鉄に乗ってこられるわけですから、国鉄の車は動くのですから。特にそういうときには増発すればいいのです。そして北千住の千代出線のレールに入ってくるでしょう。それから乗りかえればいいだけの話ですから、接続点を北千住にすればこういう問題は解決がつくと思うのです。その接続点を北千住にすることは、一体できるのかできないのか。これは別にレールをひん曲げる必要も何もない。契約を変えればいいだけの話なんです。それは一体できるのかできないのか、その辺のところはどうですか。

○山口（真）政府委員 先生御指摘のように、線路自体は続いているわけでございますが、これは物理的にできないということではございません。したがって、これはできます。

ただ問題は、北千住―綾瀬間は営団がつくっておりますが、営団がそれを運行するというのが、やはり一応のたてまえだろうと思います。したがって、もしそういうことになるとすれば、営団と国鉄との間の契約内容の変更ということも必要でございますし、場合によっては、営団の労働者の方々がいままでやっておった仕事を国鉄の方がやるとか、そういうような各般の問題が生ずるわけでございます。将来の検討問題であろうかと思っております。

○松本（忠）委員 大臣、この問題は、お聞きになっておわかりになると思うのですが、接続点を綾瀬じゃなくて北千住にすれば全部解決がつく問題なんです。物理的な問題じゃないのです。その契約を直せ

ばいいのですから、それくらいのことではできると私は思うのですよ。そうすることが地域住民の方にどれくらいプラスになるか、通勤客にどれくらいプラスになるかということを考えたら、これはさっそくにもやらなきゃいけないと思う。とにかく綾瀬できたことは良かった。もう現に四月二十一以降やっている。しかし、それにこだわっておる必要はないと思う。いけなかったら直せばいいと思う。いずれにしても国民の税金でつくっているのです。国民の不便を考えないで、そうして地下鉄の国鉄との接続点を綾瀬にしたのだからもう変えられない、変えられないでいったのでは、いつまでも解決しないと思う。ここでひとつ大臣の御出馬を願いたいと思う。

○山口（真）政府委員 先ほど申しましたように、物理的な問題としてはそれは不可能ではございませんが、ただいま申し上げました契約の問題もございまして、さらに、この綾瀬からは営団の車庫線があるわけでございます。したがって、そういう営団の車庫線との運用の関係というものも十分考えて、いずれが合理的かということも十分考えなければならぬ問題でございますので、非常にむずかしい問題を多々含んでおります。

○松本（忠）委員 大臣の御答弁をひとつお願いいたします。

○橋本国務大臣 どうも私、こまかい点はよく承知していないので……。ただ単なる契約だけの問題じゃないと思います。綾瀬から北千住は営団の建設費によってつくられたものであります。したがって、いまそれを国鉄が買収してしまうということになれば、これは別問題だと思うのですが、それが、いまの場合においてこれをやれば、一種のスト破りになる心配もあります。

〔発言する者あり〕

○加藤（六）委員長代理 御静粛に願います。

○橋本国務大臣 問題は、ストライキは会社側に不利益をもたらすと同時に、やはり一般の社会問題として取り扱うという目的でしょうから、したがって、綾瀬と北千住がただ契約がどうのというだけでなく――契約の問題もありますが、そういうことじゃなくて、所有権が営団にある。したがって、それが単に契約をもって片がつくならば、地下鉄の乗り入れているところを全部契約でやっしまえば、これは問題はないわけです。だがそれができないのじゃないですか。もし松本さんがおっしゃるように、単に契約だけでやるならば、少なくとも国鉄と私鉄で乗り入れている線は、ストライキがあった場合においてはこれを使用することができる、こういうことをやること、はたしていいですか。そこにいろいろな問題がある。

○松本（忠）委員 とにかく大臣、逆質問でおそれ入りますけれども、私は……（橋本国務大臣「そういうことはぼくはよくわからぬから」と呼ぶ）わからぬと言う。それじゃいかにも情けないですよ。これは小さな地域の問題ですよ。ほんとうに日本全体の問題じゃないのですから、小さな問題だから、おれは知らぬでは済まされない問題ですよ。連日連夜テレビに新聞に書き立ててある問題ですよ。それを大臣が実態をわからぬというのはおかしいと思うのです。いま私がここで申し上げただけだって、優秀な頭脳の大臣が御理解できないわけではないですよ。

要するに、契約はどうあろうとも、金はどっちで出ていようとも――それは金は営団で出してつくっていることはわかっています。そして綾瀬を起点として、綾瀬を接続点として、綾瀬から向こうは、営団の車に乗っていくときには、あそこで乗務員が乗りかえるわけです。また向こうから来れば同じことです。ですから、要するにスト破りだとかそういうことじゃなくて、私は将来の問題として、いまここで綾瀬の接続点を

変えて北千住にするということについて考えられないか。お金の問題もちろんあるでしょう。契約の問題もあるでしょう。しかし、いずれにしても物理的にできるとおっしゃっている。物理的には何ら混乱もないただ、要するに文章の上で、契約の上で直せばできないことはないと思う。金のやりとりは営団と国鉄でやったらいいと思う。どっちにしたって国民の金が出ている。できないことはないわけです。

○橋本**国務大臣** それで先ほど私は申し上げたのですが、乗り入れ区間、それがたとえ一部であろうと全線であろうと、国鉄が乗り入れているところ、いわゆる人の財産のところその一部ができるということになれば、国鉄が乗り入れているところ、私鉄が乗り入れているところはやれるという原則がなければできないでしょう。そうでしょう。ですからして、ここだけは特別だからこれは例外として認めるといっても、おそらく営団の労働組合は認めないと思います。これは社会党の皆さんにもお聞きしたいが、それともお認めになりますか。それはやはり国鉄の職員が行って、そこで保線工事をやるわけにはいかないのです。営団の人たちが保線工事をやる。もしそれを契約上認めてくれるならば、あなたのおっしゃったようなことはできるのみならず全体の市民の足を確保するのですからね。したがって、地下鉄の線に国鉄が乗り入れている線は全部、たとえば西船橋まで中野から出ている、この線もやはり使えるという前提でないと、ここだけは使えるがほかはやらない、これはできません。ですから、私は事情を知らないのではない。事情を知っているから、私はそういうことを遠回しに申し上げたのです。であるから、もしお互いの力でもってそれができるとであれば、これはけっこうであります。ぜひそうしたいのです。

そういう点で、いま鉄監局長が言ったように、何とかできるだろうかという相談をしておるけれども、営団のほうもなかなかそれは了承しないということだろうと思うのです。そういう問題がありますから、したがって、できればけっこうなんで、私もそういう方面で進めたいと思いますが、いま言ったように、保線工事はやはり営団地下鉄の人たちがやらなくちゃならない。国鉄の職員が行ってやるわけにはいかない。そうなりますと、営団の労働組合としてはおそらく全面的にストライキができないということになるから、そういう意味合いでむずかしいのではなからうか、こういう意味でありますから、その点は御了解願います。

○松本**(忠) 委員** この問題、いつまでやってもしようがありませんけれども、要するに北千住から綾瀬までの間、これは確かに営団で引っぱったわけです。ですけれども、ここは今度は考えを改めて、北千住を接続点にするのだ、こういうことです。接続点を変えればいいのです。そして金が出ているその金の分だけは、要するに一駅間のものだけを国鉄さんが営団に払う、そうしてやればできる。国鉄の所有にしてしまえばいいのです。あとは、いまのように綾瀬で乗務員が乗りかえているのを、北千住で乗りかえればいい。それができないなんということは私はないと思うのです。ひとつこの点も十分御検討願って、その線に沿ってやってもらいたいと思います。

とにかく、今度の問題に對しましていろいろあります。具体的に言えば問題は山積であります。特に私はこの機会に申し上げておきますが、夜おそくなりますと綾瀬がどうということになるかということ、十五分から二十分間隔になる。それはどういうわけかということ、車庫へ入ってしまうのです。これは夜になれば車庫に入れるのはあたりまえだと言えばそれまでですが、下りの人があのホームで二十分から三十分待たなければならぬということになっておる。要するに松戸以遠の電車が来ないというわけです。前の常磐だけで行ったときはそうではなかった。ちゃんと十分間隔で来ていた。そういう状態が起きているわけです。ですから、こういうものもぜひ改善するようにやってもらいたい。こういうことに対しても鉄監局が目を光らせ

て、そして営団のダイヤ、こういうものも十分考えてやってもらわないとだめだと思うのです。

それから、これはこの間も行って見てきましたけれども、三駅の放送です。電車が入ってくるから白線の内側へお下がりにください、これはどこの駅でもやっています。テープです。ところが、そのテープを聞いていますと、下り線が来るのか上り線が来るのかさっぱりわからないのですよ。そんなサービスの悪いのをおっぼっておいてはいけないと思うのです。やはりそういうところは、鉄監局長が営団へ直せと言うのが私は当然だと思うのです。私は二十八日に行ったときにそれを指摘してきました。至急直すべきだ、わかりました、こういう返事なんです。私ゆうべ電話をかけて確認してみた。依然として直ってない、こういう状態です。ほんとうに乗客を無視している扱いだ、こう言わざるを得ないのです。

いろいろありますけれども、原岡常務、ひとつ聞いてもらいたいのは、国鉄の京浜東北あるいは山手、こういうようなものが二十日以降、カラー電車といって国鉄では評判にしていたのがだいふ狂ってきました。色がめっちゃめちゃになってきた。どこへ行くのだからさっぱりわからないということになる。おまけに、現在の国鉄は一番前に行き先の表示板がついているだけです。それを見はぐったらあとは放送にたよる以外にない。列車の横っ腹にはどこどこ行きと書いてあるでしょう。差しかえて入れるようになっていましょう。列車は青森行きだとか、盛岡行きだとか、一本の列車だって前のほうが盛岡で後のほうが青森、こうなった列車が走っています。あの式に国電でも、山手はいいですけども、やはり京浜東北はやらなければいかぬと思う。薄田で終わるのか、あるいはまた桜木町まで行くのか、あるいは洋光台まで行くのか、この辺のところか前の掲示板を見ない限りさっぱりわからない。それを見はぐったら、どこに持って行かれるかさっぱりわからない。夜になれば特に本数が少なくなるのですから、この点も私は至急改善をすべきじゃないか、こう思うのです。

いろいろございますけれども、ついでですからもう一つだけ原岡さんに言っておきます。これは亀有ですよ。亀有の駅にある切符の自動販売機、この一つの機械で、右側のほうは地下鉄千代田線、六十円から八十円と書いてある。左側のほうは西日暮里乗りかえ国鉄線八十円から百四十円、こう書いてある。その上のほうに駅ごとに幾らと表示が出ておるわけですよ。この機械で秋葉原まで切符を求めるとしますと、上にある表を見ますと、国鉄では六十円なんです。地下鉄で行くと八十円になっておるわけですよ。亀有から北千住経由、日暮里か上野で乗りかえて国鉄で行けば六十円ということですよ。乗りかえは二回です。一方、亀有から西日暮里で一回乗りかえて行くと、今度秋葉原まで八十円、こういうことですね。大体だれだって六十円のほうを押すわけですよ。それでどっちでも乗れると思って行くのです。ところが、西日暮里でとっつかまってしまふ。そこでまた金を取られる。これは当然だ、しょうがないといえればそれまでですけども、一つの機械にそういうふうになっているから勘違いをするのですよ。これは早急に直して、個々別々の機械にすべきだと思う。千代田線の切符はこっち、国鉄線の切符はこっちというように機械を別にしなければ無理です。一つの機械から両方出るようになってたいへん便利のようだけれども、それを理解できる人は少ないということですよ。普通の通勤、通学定期でやっている人は、どうなってどうなっているとわかりますよ。だけれども、普通金を出して乗る人がいまどのくらい混乱しているか。一々駅の窓口に行くと、二百十円までは向こうでございます。それで向こうに行くと高いところにある。見えやしませんよ、そんなものは。おれはわかっているからみんなもわかるだろう、こういう考え方なんです。それが要するに輸送の根本精神に反している。もう少しいいいに真剣にやらなければいかぬと私は思うのです。

いろいろと申し上げましたけれども、特に常磐線の問題に対しては、私、以上で終わりますが、

○内藤委員 大臣の御出席をお待ちして、約十分くらいの時間を保留していただいておりますので、そのつもりで大臣にひとつお尋ねします。

同僚の松本委員から詳しくお話がありました。同じようなことは省略したいのですが、きょうの私なり松本議員の議題といたしますか、問題にしております常磐線の乗り入れ問題ですが、われわれも、これはぜひひとつ運輸委員会として現地を見ていただいて、そして野党の追及なんというのではなく、住民の皆さんの声にこたえるために、政府当局と議会と一緒にになって解決策を早急に出す、そういうことを心から期待しております。きょうの理事会で、運輸委員会としてもこれを調査しようということになった由です。私はそういう立場で言っているわけです。

そこで、これはこれからいつ行なわれるか、これからの運輸委員会の現地調査によっても、大体われわれと同じ意見になると思いますけれども、やはり料金、運賃ですね。この問題を住民の皆さんの要望にこたえた場合においては、大体今日の交通渋滞あるいは住民のこの問題に対する御不満は半ば以上解決するのじゃないか、こういう考えです。

運賃問題で、さっきからいろいろ大臣からもお話がございましたが、これなんですね、大臣。結局この新しくできた西日暮里、これは新しい国鉄の駅です。これは大臣、こういうことです。この西日暮里の駅まで、この新しい駅まで、四十円取られるのです。これはなかったのですが、だけれども乗り入れ関係でここへ国

鉄はつくったわけです。つくったものだから、駅と駅との最低料金は三十円なんです。そこでこれは三十円取られる。この四十円とこの三十円、これが西日暮里の駅でたいへんな流れを阻害する精算事務になってしまった。二十何人の要員をかかえて、出面で八人くらいの方が精算用務をやる。この四十円と三十円の金を追徴するために、ここでやらなくちゃならぬ。そのために流れがたいへん滞っちゃったわけです。だから、さっきから言っているように、こっちのほうから来る場合も、こっちから来る場合も、料金が同じ場合はこういう流れがとどまらないのですよ。流れがうまくいくのですよ。

だから大臣、いま運賃体系云々ということを行っていますけれども、そんなにむずかしい考えではなく、国鉄の運賃法の場合にも、法律でも、軽微なものは国鉄限りでできる、こうなっていますし、営団法でも、営団は大臣の任命の総裁でしょう。事業計画その他は大臣の認可を得なくちゃならぬわけです。管理委員会なり総裁などの役員がおるわけです。だから、他の東武とかあるいは西武という、ああいう純粹の民間会社と違って、どちらも大臣の御威光が及ぶところであります。総合交通体系をこれからやろうという橋本ビジョンの中で、このくらいのことをやらなければ、これはもう総合的な交通体系なんというものも絵にかいたもちになるのじゃないか、ぼくらそういう心配もするわけです。だからあなたは、これからやりたいが、いろいろ運賃体系があると言うけれども、ぼくらが見ると、これはあなたのお考えでできると思うのだ。だからおだてるわけじゃないけれども、国会のほうは、ここに徳安光生もおられるけれども、大体まとまった意見になると思うから、その場合には受けてこういうことをやっていただく、これが新しい国会の運営じゃないか。こういうところで、これをひとつ御答弁願いたい。

それから、松本先生から北千住で接続にせよと言われた。これはぼくらも見てまいりましたが、綾瀬の場合、北千住の場合、これはどっちの場合でも技術的にいろいろ問題があると思います。ただ、この中間に荒川放水路があるわけです。鉄橋があるわけです。だから、これは何かの事故があった場合には、ここが一つのポイントなんです。だからこういう点を考えて、しかも快速列車が金町、亀有、綾瀬にとまらないという点、これは万一事故があった場合にはこれがどうなるか、そこら辺を事前に、東京都の審議会、運輸省の審議会で、交通関係者としては、そういう事故のあった場合に、万一の際にはどうなるのだ、流れがどうなるのだ、そういうことくらいは相当慎重に審議したものだと思います、それはしろうとじゃないんだから。ところが、出たものはこうなるわけだ。

そこで、話がちょっと広がるけれども、国鉄の場合でも営団の場合でも、計画をやる際には、もう少し民意、住民の声を着手する前に聞くようなことがなくちゃならぬのじゃないか、ぼくはそこにいま気づいているわけです。町では、都市計画をやる際には、住民の諸君の意見をいろいろ聞きますね。そして、いろいろ練りに練ってやるわけです。どうも今日の民主主義の時代に、国鉄関係とか営団地下鉄、こういう場合は、着手する前にきまこまかい計画を練って、住民の諸君――諸君といっても不特定多数だから、これはだれでもじゃなくて、区議会議員がおるでしょう、あるいは区長もおるでしょう、そういう方々の意見をいれて練った上でそうして着工する、こういう配慮がなければ、こういう問題がそのつど出たんじゃ、英明な橋本大臣のこけんにかかわると思うのです。出たあとからの問題が多いのです。しかも、われわれは皆さんや大臣と同感で、総合的な交通体系をやろうというぐあいにはずいぶん張り切っているわけだ。

ところが、こういう問題のいままでのやり方を見てみると、どうも官僚独善といえますか、当事者だけの考え方で、住民の声は二の次、三の次になって、できてから今度わあわあ騒いで、新聞で、何をやっているか



とたたかれる。これでは、ぼくらだって運輸の関係者としてまことに残念きわまりない。

だから、技術的な問題は金の問題もあるから、ここでわれわれはこうしたいということはなかなか出せません。しかし、問題点はあるということは、欠陥があったということはおわかりでしょう。万一事故の際にはどうなるか、流れがとどまるということで。だからこういう問題は、将来、金がかかるかもわからぬけれども、この欠陥をこのままにしておかれぬから、いつかは直さなければいかぬ。こういうことは、大臣ひとつ答えておいてもらわなければなりません。

それと、これらの問題から考えて、将来都市交通の整備をいろいろやるでしょうが、さっきから鉄監局長が、これだけいいことをやったんだ、文句を言うのは悪いというような調子で話をされておるわけです。それが、さっぱり地域住民なり都民なりに通じないんですね。だから、前広にみんなの意見をいれるようなことは大臣はできるでしょう。これはあなたのお考えでも、きょういいお答えができるんじゃないかと思うのです。

運賃の問題とこの施設の問題、この二点にしばってお答えをいただきたい。

○橋本国務大臣 先ほど松本さんにもお話をいたしました。やはり私が幾ら勇気を持っておりましても、法律を破ってまでやるわけにはまいりませんので、問題は、いまの国鉄運賃法なりあるいは営団地下鉄の運賃法というものが法律として現存しておるので、いま直ちにこれを実行することはむずかしいだろう。しかし、これは考えなくちゃいかぬことでありますから、できるだけ早い機会に、そういう問題を含めて考えていかなくちゃいかぬということを申し上げたのですが、ただ、事前にその点十分なる考えが及んでおらなかったのではないかということになると、おっしゃるように、どうもそういう点まで考慮が及んでいないような気も私もいたします。

たとえば、積極的に言うなれば、西日暮里と綾瀬間が、もちろんこれは営団がつくった鉄道でありますけれども、全体として使うというのであるなれば、その当時において、これは何らかの法が講ぜられなかったのか。契約がいままでの法律上の立場からできないならば、できるような状態に直せばいいわけですね。だから、たとえば買収してしまうとか長期に借り入れてしまうというような措置が講ぜられればよかったと思うのです。その点だけで考えれば。しかし、そういう部分的な問題だけではなく、先ほど来から申し上げておるように、大都市交通圏の流れをどうすべきか。たとえ企業体が違って、これが流れをよくするためには、やはり共通的なものの考え方をしなくちゃいかぬのじゃないか。もっと極端に言うならば、私は技術屋でないからわかりませんが、しろうとから考えて、たとえば乗り入れ線に対しては、いわゆる共同保守ということもあっていいのじゃないか。もちろん、これは地下鉄の電車がレールの上を走るのだからあるいは国鉄の職員がやってみてもそう差つかえないかもしれません。しかし、乗っかる電車が違いますから、ああいう乗り入れ区間については共同保守ということも可能じゃないだろうか。こういうことができるということになれば、一方においては、今度は一つの運賃設定の上においても、従来とはかなり違った運賃設定のしかたもできる。

それには、もちろん法律を直さなければいけませんよ。ですから、せっかくの内藤さんの御提案でありますけれども、いますぐにはできない。しかし、そういう方向に持って行って、やはり大都市交通圏というものを、あるいは通勤線というようなものを考えていく。企業体が違っておる現実には、これは無視できないのでありますから、これは合同してしまえばいいかもしれませんが、そこまではなかなか現状ではできない。

できないとなりますれば、一つの共同的なものの考え方、こういうものをひとつ積極的に進めていく。これが重要な総合交通における一つの都市交通のあり方でもありますから、それらを含めていわゆる前向きに検討していく。皆さん方も現地をごらんになるそうでもありますから、けっこうなことでありますから、ひとつ現地を見ていただいて、そうして即刻にできるものはもちろん即刻にやる。たいした金がかからなくてできるというような、先ほどの保守の問題のごときは、やれば直ちにやれることであります。しかし、根本問題になりますと、私がいかに蛮勇をふるっても、法律を破るわけにはいきませんから、したがって、法律を改正する必要があるものはやはり法律の改正を待ってやるということで、これは皆さんも、いわゆる野党とかなんとかの立場でおっしゃっておるのではなくて、いかにして大都市交通圏をよくするかという善意の御発言でもあり、積極的な前向きな御発言でもありますので、それを受けてわれわれも積極的にこれを進めていきたい、こう考えております。

○内藤委員 ちょっとだめ押しですけれども、大臣、施設の面ではやはり万全じゃなかったということは、今日のトラブルで証明できたと私は思うわけだ。事故の場合はなおさらだ。荒川をはさんだ綾瀬と北千住の関係ですよ。そういうぐあいになって、なおまた運賃問題が要望になっておるわけだ。施設も欠陥がある、運賃にも問題がある、流れも渋滞しておる、そこでいろいろ声が出ておるのでしょう。施設の関係もなかなか簡単に改善できない、運賃関係もなかなか簡単にできない、これじゃ、いままでの運輸の行政と変わらないのじゃないかとぼくらは言うのだ。あなたが大臣になってから、スピーディーに要望にこたえて、部下を激励してどんどんやっていこうじゃないか、こういうかまえに私は了解しておる。ところがいまの状態は、全部総合交通体系の中へ、何でも総合交通体系、総合交通体系というぐあいになっておる。みんなそれに万能薬みたいを持っていかれてしまうわけだが、この種の問題だけでも大臣はきめて、しかも、これは調査に行っただけは、与党の皆さんだっておわかり願えると思う、われわれと人間的には同じなんですから、変わらないのですから。だから、国会の運輸のまとまった意見になると思うのだ。その場合に大臣が、いやこれは法律関係がああだからこうだからという部下の意見のみをうのみにして、政治家橋本登美三郎の立場を忘れちゃ私は困る。

そこで、くどいようだけれども、そういう状態になった場合には受けてやるようなことが、今日のまことに欲求不満の多い都市の交通問題――それを総合交通体系ということで先へ持っていかれているわけだ。しかし、こういう軽微な問題だけでもやってもらいたい。運賃問題は法律の範囲内でもできるわけです。それをやっていただくと、なるほど橋本運輸行政ここにありということになるので、このくらいのことをひとつ御発言いただいて、私は終わりたいと思っておるのですが、いかがですか。

○橋本国務大臣 ベテランの皆さんが今度は調査をされるそうでもありますから、おそらく名案をお出し願えると思います。名案を出されましたら、もちろん私は前向きにこれを処理してまいりたい、かように考えます。

○加藤(六)委員長代理 この際、午後二時から再開することとし、暫時休憩いたします。

午後零時四十六分休憩